

## 第3章 関西圏におけるポート・オーソリティの可能性について

宮下 真一

### 目次

1. はじめに
2. わが国における私鉄経営と外部経済効果
3. わが国における空港経営の方向性と外部経済効果
4. わが国における高速道路インフラと外部経済効果
5. おわりに

### 1. はじめに

小売企業が、サプライチェーン・マネジメント(SCM)を駆使してEDLP戦略を実現するためには、流通システムの情報化と交通ネットワークの連携が必要である。このうち、交通ネットワークの連携については、多頻度小口輸送と大量輸送のバランスを取っていくことが重要であるとともに、それに関連して、交通インフラを適切に整備していくことも課題の1つである。たとえば、港湾ネットワーク・港湾管理システムの高度化によって、ロッテルダム港や釜山港をはじめとする、ランドロード型港湾の構築が可能となり、周辺地域の開発に繋がっている(宮下真一2012)。また、ニューヨーク・ニュージャージー・ポート・オーソリティのように、複数空港一括経営や他の交通インフラとの一体運営が実現すれば、SCMの発展段階モデルも、「ロジスティクス」段階から「サプライチェーン」段階へ昇華する(宮下真一2013)。

ここで重要なのは、交通インフラの民営化が外部経済効果に結び付いている状

況である。一般的に、航空運賃や高速道路料金を低下させることが地域開発を促して、観光需要を増大させるという主張は、成熟化した経済下では成立しにくい。外部経済効果というのは市場を経由しないで発生する利益であり、地域経済効果が市場を経由して発生しているならば、外部効果の内部化は不要である。たとえば空港の場合、空港の運営者が周辺事業や周辺開発を同時に行って、外部効果からの収入を空港の収入に加えることができれば、周辺自治体が補助をする必要性の大部分はなくなり、周辺開発を考慮した空港使用料を設定できる。このような点は、沿線への外部経済効果を兼業によって内部化してきた日本の私鉄の経験が参考になる<sup>1)</sup>。

これらを踏まえて、本稿では、関西圏におけるポート・オーソリティの可能性について考える。まず、神戸港や大阪港は埠頭株式会社であり、ランドロード型港湾に到達するにはまだ時間がかかる状況である。そして、大阪伊丹空港と関西空港による複数空港一括経営が模索されており、これもまた道半ばである。そして、高速道路については、阪神高速道路をはじめとするネットワークは必ずしも、他の交通インフラとの連携がうまくいっているとはいえない。このような段階において、関西圏では、ポート・オーソリティが複数の交通インフラを一括運営していくことを議論することは拙速であるように思われる。しかし、諸外国のような交通インフラ先進国と対峙するためには、避けては通れない重要な課題である。

交通インフラの側面としては、旅客と貨物の取り扱いが中心となるけれども、空港会社ではなくてポート・オーソリティが交通インフラの一体運営の核となるためには、貨物を中心とした、周辺地域の産業発展の可能性を探っていくことが有効ではないかと主張する。このことは、アメリカとは異なる、日本版ポート・オーソリティの可能性を秘めているといえるのではないだろうか。ただし、すべての交通インフラの使用料等を低下させていくためには、貨物の側面だけではなく、旅客の面でも効率的な運営が求められており、これらの点については表裏一

---

1) 中条(2012)276～278ページを参照。

体の関係として考慮する必要がある。

そこで、本稿では、宮下真一(2012)で取り上げた港湾を除いた、鉄道、空港、高速道路の民営化や使用料の問題及び外部経済効果について、2・3・4節において議論するとともに、5節では前節までの議論を踏まえて、関西圏におけるポート・オーソリティの果たすべき役割・可能性を主張していく。

## 2. わが国における私鉄経営と外部経済効果

### 2.1 わが国における私鉄経営の硬直化

わが国の私鉄は、世界的に見ても、伝統的な「自然独占」前提型の規制の枠組みの中で、経営の自主性がかなり確保されながら、すなわち独立採算制を維持したままで運営されてきた、都市圏鉄道としては特異な存在である。特に上下一体型の私鉄の場合、サンク・コスト的になりかねないインフラ部分をも保有しているだけに、短期的に収益の上がる期間だけ特定分野のみに参入し、採算性が悪化すれば直ちに退出するといういわゆるひき逃げ(ヒット・エンド・ラン)戦略的な行動をとることは困難であり、沿線との長期に亘る関係を重視せざるを得ない状況にある<sup>2)</sup>。

ただし、わが国私鉄企業の多角的事業展開は、企業として成熟してから行われるようになったわけではない。「関西型」私鉄は、都市人口の大規模な郊外分散以前に、主にレジャーなどの消費性交通需要を基盤に成立し、鉄道の敷設とその沿線開発を媒介に郊外化が進んでいったという歴史を有している。垂直型よりは本業型、本業型よりは関連型とより多角的な事業展開を目指すにつれて、事業体の収益性は上昇するが、非関連型になると多角化度はさらに上昇するけれども収益性が下落する。つまり、多角化が事業体にもたらすマイナスの影響があるレベルを超えるとプラスの効果を打ち消してしまう可能性が鉄道企業でも伺える<sup>3)</sup>。

---

2) 正司(2001)157～159ページを参照。

3) 正司(2001)190～192ページを参照。

たとえば、私鉄の兼業部門は不動産部門の盛衰に大きく依存している。同時に、不動産事業の営業収益と営業利益率はコア部門の機動収益に依存し、ここに空間的・場所的なネットワーク効果の存在がうかがわれる。このように、私鉄事業が過度の資産を保有し続けることは、キャピタル・ロスや金利の変動のリスクも合わせて抱えることを意味し、むしろ負債を削減し、フリー・キャッシュフローの増大を図ることが重要になってきている<sup>4)</sup>。

今日、私鉄の輸送量が伸びないという事態を迎えるなど、右肩上がりの成長の時代の終了は、世界の範たる私鉄経営にも大きな影響を与えているだけにこの点は喫緊の課題である。京阪神の鉄道輸送人員は1994年度をピークに減少を続けている。大手私鉄の輸送人員のピークは1991年であり、1991年度から2008年度までの17年間に24～31%減少した。JRの輸送人員は私鉄と異なり、2000年代前半微減であったが、2005年度以降、微増している。大阪・神戸・京都の3市営地下鉄の輸送人員は、新線開通効果があったにもかかわらず、微減傾向にある。つまり、古くから宅地開発が行われてきた私鉄沿線で人口減少や高齢化が進む一方で、都心からそれほど離れていないにもかかわらず開発が遅れたJR沿線地域で人口が増えている<sup>5)</sup>。

このように、わが国の私鉄をモデルとした民間供給の可能性と限界については、より効率的かつ有効に都市公共交通サービスを供給するのcaという基本目的を達成するために、どのように組織的・制度的な対応が考えられるかを追求する必要がある。大手私鉄全体設備投資額のうち新線関係の占める割合は2割にも満たないが、減価償却費や利子支払額が総費用に占める割合が増加していることに象徴されているように、この投資が、私鉄費用の費用構造の硬直化をもたらしている。また、わが国の鉄道事業は、その運輸収入だけで鉄道サービス提供に関するフルコストをカバーすることを原則としており、震災等でそのインフラが破壊されて、運転再開まで運輸収入が得られないといった状況になれば、小さな事業者は復旧

---

4) 桑原(2008)260ページを参照。

5) 正司(2001)247ページおよび新納(2010)を参照。

に要する資金調達さえままならない状況が発生する。鉄道の平常時の費用と、大規模災害のリスクを除去する費用をすべて当該施設の利用者だけで負担するのか、あるいは後者のリスクに対する費用は社会費用として社会全体で負担するのか、という問題について社会的な議論を行うことが必要である<sup>6)</sup>。

以上のような指摘は、復旧や安全性の強化に当たって、公の資金がより多く導入される必要性を示唆したものである。このような「公」からのサポートが加わった場合、現状の私鉄の効率性と有効性が維持できるのかどうかについての配慮が不可欠である。この問題への解決策の1つとして考えられているのが、私鉄路線の延伸に対する上下分離方式の導入である。なかでも、2001年度採択分から公営地下鉄同様に第3セクターが整備する地下鉄においても地下鉄補助制度の対象となったことを受けて、その最初の例として建設された京阪電鉄の中之島新線と阪神電鉄の西大阪線延伸が挙げられる。これまで地下鉄補助は、その経営効率に疑問符を強く投げかけられていた公的事業者に対してのみ認められていたのであるが、これを上下分離方式の枠組みを利用して、私鉄の運営する路線延長に適用可能にしたからである<sup>7)</sup>。

## 2.2 上下分離方式の導入と外部経済効果

昭和40年代関西で開業した北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、神戸高速鉄道は、現在いずれも準大手民営鉄道の一員として扱われているように、官民出資の第3セクターとしてはそれなりの成果を上げている。中でも神戸高速は、線路だけ保有して列車運行を外注しているという「上下分離」を早くから導入している。設立に当たっては神戸市と民間の共同出資による株式会社として、出資割合は神戸市が40%、乗り入れ4電鉄合わせて40%と5者で8割を占めている。残りの2割は、開通当時沿線に店舗を持っていた三越をはじめとした地元関連経済界等が出資している。わが国では開発利益の還元について議論する場合、利用者や公共部

---

6) 正司(2001)110~112、152~153、247ページを参照。

7) 正司(2001)111~112ページおよび正司(2008)を参照。

門以外の第3者からの資金提供として行われたかどうかを問題にする傾向があるので、出資を通じて開発利益の還元策が講じられていたといえる。また、神戸市は最大株主ではあるが過半数を持っているわけではなく、6割は民間側であり、4私鉄合計でも神戸市より僅少ではあるが多く株を持っていることから、「公」による過度の介入が行われることが困難になるような仕組みが内在している<sup>8)</sup>。

「上下分離」の基本的な考え方としては、列車の運行の管理は、神戸高速が阪急、阪神、山陽、神鉄の4電鉄から委託を受ける。また、出改札等の駅業務及び運賃精算事務等は、神戸高速が4電鉄から委託を受ける。そして、列車の運行計画の設定・変更は4電鉄が神戸高速と協議するとともに、運賃の設定または変更の事務は神戸高速が代行する。さらに、神戸高速区間の運賃収入は、いったん4電鉄に帰属するとしても、その運賃収入から神戸高速線乗り入れに伴う実費相当額を差し引いた額が「鉄道路線使用料」および「業務委託料」として神戸高速に全額支払われることになる<sup>9)</sup>。

このように幾つかの長所を持つ神戸高速方式であるが、保有している施設を使って最小限の人員で鉄道サービスを提供しており、阪神大震災による復興時のような突発的な大規模投資に対応する余力に欠けているといった問題も存在する。また、神戸高速は建設に対して外部補助が投入されたわけでもないの、「上下分離方式」を成功裏に進める場合、これらの点に配慮した、都市鉄道手法の検討が今後必要である<sup>10)</sup>。

わが国における「上下分離」の議論は上下一体に運営されてきたサービス供給（参入規制+内部補助）に、外部補助が投入されるための政策として提唱されていたけれども、欧米における「上下分離」の経験は、組織体への外部補助を削減して効率化を図ることを目的としている。欧米では都市公共交通サービスの供給主体といえ公的部門しか念頭になかったけれども、乗客に代表される受益者によ

---

8) 正司(2005)を参照。

9) 正司(2005)を参照。

10) 正司(2005)を参照。

る費用負担により多くを依存しようとするケースも存在する。具体的には、整備費用をルート整備によってもたらされる地域便益に基づき、沿線の不動産税や圏域内の消費税の増徴で賄うやり方である。また、PFI (Private Finance Initiative) のように、民間資本が公共サービス供給に必要となる基盤整備や既存施設の大規模更新・改良の資金調達を主体的に行い、公的部門はその施設・設備を使って生産されるサービスを購入される形で費用負担を行うタイプの事業も導入されつつある<sup>11)</sup>。

先に述べたように、京阪神圏では、1990年代、2000年代に多数の鉄道新線が開通した。鉄道事業者が独力で建設した路線はなく、主に沿線自治体と鉄道事業者が主に出资する第3セクターが、公共補助を得て建設して、完成後も第3種鉄道事業者として施設を保有し、既存の事業者に貸し出す方法が取られている。今後の鉄道建設も同じ方式が増えそうであり、需要が増えないことを前提にすれば、建設に際して、鉄道事業者は出資に慎重になり、地方自治体の負担が増すだろう<sup>12)</sup>。このような「上下分離」方式は鉄道貨物輸送にも導入されており、JR貨物はJR旅客会社が保有・管理する線路を使用して列車を運行している。

つまり、独立採算制を基本としてきたわが国の私鉄が一部ではあるが「上下分離方式」に舵を切った場合、従来のインフラ周辺部の開発のやり方に何らかの変化がもたらされるのではないだろうか。欧米では、英国空港公団(BAA)がヒースロー・エクспレスなど鉄道会社の経営に乗り出しており、わが国の私鉄が仮に「公」の部分から少なからず影響を受けることになれば、もはや鉄道事業のみによる経営ではなく、空港・港湾など、他の交通インフラを巻き込んだ周辺部における地域開発戦略へと進化していく必要に迫られる可能性がある。そこで次節では、空港経営に関連して、航空産業の競争と空港の民営化の問題について検討する。

---

11) 正司(2001)105ページおよび正司(2008)を参照。

12) 新納(2010)を参照。

### 3. わが国における空港経営の方向性と外部経済効果

日本の空港整備事業費のほとんどが空港利用者の負担で賄われているために、着陸料等の空港使用料が世界に突出して高いものとなっている。具体的には、2003年度の空港整備特別会計において、空港整備財源の85%が、着陸料、航空機燃料税、航行援助施設料などの利用者負担に依存せざるを得ない状況となっている。高い着陸料は、内外価格差の助長に繋がるものであり、日本経済の国際競争力強化の観点からも、3つの国際拠点空港は空港整備特別会計の予算枠にとらわれることなく、追加的な新たな財源を投入することも視野に入れながら重点的に整備する必要がある<sup>13)</sup>。

拠点空港の民営化の過程については、空港の高い公共性と独占性を踏まえて、着陸料等の空港使用料を引き下げることによって、航空事業者に対して経営効率化のインセンティブを与えることが重要である。輸送量は地域経済や空港の容量制約等の外生的な要因の影響を受けるが、インセンティブ・プログラムはそれらの弱点を補うことができる。EUにおける公的組織が管理する空港のガイドラインでは、旅客数が年間500万人未満の空港であれば、航空事業者に対して非差別的なインセンティブを導入できる。また、長期的に収益性が改善されることが証明されれば、旅客数が年間500万人以上の空港でも料金割引できる。ただし、支援は3年間に限定されて、またその期間を通じて支援額は逡減させる必要がある。EUのプログラムの多くは旅客数の増加を対象としており、航空貨物の増加を目的とする空港はアムステルダム、アテネ、ブラハなど僅かである<sup>14)</sup>。

また、空港整備特別会計の透明性向上のために、各空港の収支・財務状況を企業会計基準で公開して、ターミナルビル、給油施設、駐車場などの事業者にも、上場企業並みの情報公開を義務付けることが求められる。そして、これらがさら

---

13) 桑原(2008)269ページを参照。

14) 醍醐(2012)を参照。



に進化すれば、英国空港公団(BAA)のように、単一会計下の内部補助方式では、特定空港の航空需要の増加が関連する小売事業や賃貸不動産の需要を増加させる。これらの事業の収益性が向上すれば、プライス・キャップ水準が低下して、空港使用料については実質航空運賃の低下が生じることによって、さらなる追加需要が導かれる。この結果、BAAの小売部門売上高は総収入の4割以上であり、成田の総収入も上回っている<sup>15)</sup>。

一方、BAAがロンドンで運営する3つの空港のうち、中心部から最も遠いスタンステッド空港は他の2空港よりも空港使用料を安くして、格安航空会社(LCC)を誘致する戦略をとっている。わが国の関西圏においても、大阪伊丹空港を民営化して関西国際空港と一体的に管理運営を行う新関西空港株式会社を設立して、民間事業者への運営権の設定(コンセッション)を通じて関西国際空港の債務の早期の返済を図ることにした。その結果、民営化した伊丹空港から新たに生み出されるキャッシュフローにより全体の事業価値を高めて、LCC誘致のための着陸料等の低減による前向きの投資を行い、関西国際空港の競争力を高めることが期待されている。重要なのは関空をハブとする国内LCCが出てくるかどうかであり、たとえば、フランクフルト郊外にあるHahn空港は格安航空会社であるライアンエアと20年以上の長期契約を結んでおり、航空会社と当該空港の双方にとってメリットのある一体化が今こそ必要である<sup>16)</sup>。

わが国において株式会社が設置・管理する空港は、関空の他に、中部国際空港(国が40%、自治体が10%所有)と成田空港(国100%所有)があり、いずれの例も旅客ターミナルビルに加えて滑走路等の施設も株式会社が所有している。ヨーロッパにおいては、フランクフルト空港が2001年に株式会社化(自治体30%程度所有)されるとともに、2005年にシャルル・ド・ゴール空港が株式会社化(中央政府が60%程度所有)されている。アジアにおいても、シンガポールのチャンギ空港が政府所有100%のもとで2009年に株式会社化されており、韓国の仁川空港でも

15) 桑原(2008)270・275ページを参照。

16) 東京大学航空イノベーション研究会(2012)138ページおよび花岡(2012)を参照。

公社の株式会社化が検討されている<sup>17)</sup>。

これに対して、航空産業の規制緩和で世界をリードしてきた米国では、ニューヨークのJ.F. ケネディ空港、シカゴのオヘア空港等の主要空港は、自治体またはポート・オーソリティが所有・管理しており、民営化は進展していない。この理由としてはまず、米国の空港がすでに公共資金だけでなく民間債権市場からも資金を調達しており、かつ、この債券は公的所有ゆえに課税を免れていることが挙げられる。そして、空港と航空会社の関係が密接であり、航空会社は空港整備に相当大きな影響力を持っているから、民営化には航空会社の同意が必要となる。このように、空港所有者が空港からの収入を自由にできない点は、米国における空港民営化の重要な障害の1つと見られている。もし、空港の収益が自治体の他の行政目的に使用されれば、旅客や航空会社に対するコストが上昇すると反対する意見も多い<sup>18)</sup>。

地域開発効果のような外部効果は、多くの場合、空港周辺にのみ帰属する。諸外国の民営化空港は、周辺開発やアクセス鉄道の整備を一体的に行っている。たとえば、パリ空港公社が管理するシャルル・ド・ゴール空港のハブ機能を強化するために、イル・ド・フランス州内の3県やエール・フランス、ダタゴラなど、24の産官パートナー企業・団体共同による航空関連クラスター(「ハプスタート・パリ」)が立ち上げられた。イル・ド・フランス州とシャルル・ド・ゴール空港が、サプライチェーンを通じて国際競争力を強化するために、県間のライバル関係を解消して一致団結した取り組みが行えるように意識変革を行ったのである。また、物流面では、ユーロ・カレックスによる空港に直結した高速鉄道への取り組みに力を入れている。ユーロ・カレックスは、公的機関、鉄道・空港会社、主要航空会社により発足したプロジェクトで、EU域外航空輸送+EU域内鉄道輸送のインターモーダルにより、トラック輸送や中距離航空輸送の高速鉄道への切り替え

---

17) 東京大学航空イノベーション研究会(2012)136ページを参照。

18) Graham (2008)邦訳 35ページを参照。

を推進している<sup>19)</sup>。

つまり、フランスのように、外部効果からの収入を空港の収入に加えることができるならば、周辺自治体が補助をする必要性の大部分はなくなる。また、公的機関が空港整備プロジェクトを計測が困難な曖昧な外部効果に基づいて安易に正当化する危険性を回避することもできる<sup>20)</sup>。このように考えると、米国のニューヨーク・ニュージャージー港湾公社による複数空港一括経営は、わが国や欧州の空港と比べるとコストの面で効率的にはなっているけれども、民営化が遅れているので、外部経済効果が適切に反映されにくい状況にある。このような点については、わが国が今後ポート・オーソリティによる複数の交通インフラを統括的に運営していくにあたり、特に留意すべき内容である。

#### 4. わが国における高速道路インフラと外部経済効果

今後の道路整備に当たっては、受益と負担の一致度を高める必要がある。わが国における高速道路料金は、「道路利用者」を財源調達先とするものの、財源調達基準としては、「道路整備費用」と「道路利用便益」を併せ持っており、具体的には、償還制とプール制に基づいている。償還制とは、料金水準が道路の建設や維持管理などに要する費用を一定の期間内で賄うことのできるように設定されるものである。また、プール制は、個別の路線ごとではなく、ネットワーク全体での総費用に総収入を合致させるように料金が設定される方式である。一方、道路特定財源の中では車の購入、保有に関する税より、車の利用に課す税(ガソリン税など)が道路利用という受益に直結する負担であり、資源配分上望ましいといわれてきた<sup>21)</sup>。

このような高速道路料金の設定や同一燃料税による道路特定財源制度は、全国

---

19) 公益社団法人 関西経済連合会(2011)を参照。

20) Graham (2008)邦訳 265ページを参照。

21) 桑原(2008)276ページおよび根本(2008)を参照。

的にナショナル・ミニマムとしての道路網を建設する段階ではうまく機能したといえる。過去において社会資本ストックの形成が所得再分配機能の面で果たした貢献、すなわち格差是正に果たした役割は大きかったことも事実であろう。地域間所得分配の不平等は、短期的には変動し、近年は上昇傾向にある。しかし、長期的な視点から見れば、現在でもその不平等は1970年頃までの水準の半分程度であり、今後地域間所得分配の不平等の是正余地は大きくはない。また、財政状態も年々悪化の一途をたどっている。道路網が完成した段階では、どの地域においても更新が重要であるけれども、地域の人口、交通需要が大きく増減した地域においては、更新に合わせ容量の拡大、縮減などの微調整が行われることが望ましい。このためには、地域ごとに負担が変えられる仕組みが必要である<sup>22)</sup>。

将来的には、燃料税、有料道路料金を廃止し、すべての道路で時間帯ごとにきめ細かく対距離課金を徴収することが考えられる。走行台キロメートル当たり道路建設、維持費用は地域によって異なるし、混雑、大気汚染、騒音、交通事故などの社会的費用は時間帯によっても異なる。国土交通省の資料によれば、高速道路情報システム(ITS)のうち自動料金収受システム(ETC)の利用率は、2007年10月以降、70%を上回るようになっている。つまり、技術革新の活用によって、部分的にはあるが、公共財の供給時におけるただ乗り問題の解消が可能になりつつある。また、時間帯ごとにきめ細かく混雑料金を設定する電子的道路課金システム(ERP)の導入が可能となれば、それによって顕在化する需要を見ることで、受益者が当該公共財から受ける便益を試行錯誤的に推計することも可能となるだろう<sup>23)</sup>。

海外においては、ドイツにおいて、2005年より大型商用車(12トン以上)に限り、高速道路利用に対する対距離課金制度が導入された。イギリスでも、2003年からはロンドン都心部で混雑課金が導入されているとともに、全国の全道路を対象に走行距離に応じて課金する全国課金制度の導入も検討されている。EUにおいて

---

22) 根本(2008)および味水・根本(2008)を参照。

23) 根本(2008)および味水・根本(2008)を参照。

は、道路輸送市場の自由化が進み、輸送業者はその活動範囲を広げ、自国以外の道路インフラを頻繁に利用している。そのため、国籍原則に基づく車両税はもはや道路インフラ費用の回収方法として適切とはいえなくなった。そこで、輸送業者にインフラの利用度に応じて費用を適正に負担させる、領土原則に基づく道路料金制度への転換が課題とされたのである。わが国においては、首都高速道路などで対距離料金制への移行が模索されているけれどもまだ道半ばである<sup>24)</sup>。

一方、高速道路インフラの外部経済効果については、道路整備によって、棚ぼた的に恩恵を受けた沿道の土地所有者、すなわち間接的受益者が存在する。しかし、間接的受益者を財源調達先とし、「道路整備用」を財源調達基準とする範疇に含まれる財源調達手法は存在しない。したがって、高速道路民営化会社は、経営の効率化に意を払うことは当然であるけれども、わが国の私鉄と同じように、地域や都市の街づくりと融合した形で、多様かつ戦略的なサービスエリア等の事業展開をしなければならない。加えて、高速道路を含めた自動車交通は、他の交通機関とも代替的もしくは補完的であるために、交通事業者における独立採算原則が放棄された場合は、航空、鉄道などの他の交通機関を含めた総合交通政策の中で、有料道路料金のあり方を検討する必要がある<sup>25)</sup>。今後、複数の交通インフラをポート・オーソリティが一括して運営していく可能性を探るためには、このような視点が重要になると考えられる。

## 5. おわりに

ポート・オーソリティが複数の交通インフラを管理するためには、ランドロイド型港湾と複数空港一括経営を実現することが必要である(宮下真一2013)。

このうち、関西圏における伊丹・関西の複数空港一括経営については、港湾から発展した神戸空港、都市部に近く2本の滑走路を持つ八尾空港、および温泉地

24) 梶原・今西・根本(2008)、根本・梶原(2008)および太田(2012)を参照。

25) 桑原(2008)277ページ、味水・根本(2008)および太田(2010)を参照。

に近接してインバウンド需要を取り込める南紀白浜・但馬、の4空港がそれぞれ主体性を発揮して、航空会社と協議して後背地の特性を踏まえた航空需要を増加させる路線を開設していくことがあわせて重要である<sup>26)</sup>。一方、空港経営が成熟化して民営化が進行する中で、複数空港を競争させる便益の方が、一体的経営による規模の利益の便益よりも大きいことが近年認識されつつある。実際、英国空港公団は、競争当局からロンドンの複数空港の一部の売却を命じられた。伊丹と関空が独立した民営化空港となれば、相互の顧客を獲得しようとするインセンティブが働き、より良いサービスとより安い使用料が実現されて、都市圏全体としての競争力も向上する可能性がある<sup>27)</sup>。このように、関西圏における複数空港一括経営に関する議論は錯綜しており、この成否に関する方向性は見えていない。

また、宮下真一(2013)におけるポート・オーソリティの議論については、鉄道や高速道路を含めた枠組みにはなっていない。本稿では、Ⅱ・Ⅳ節においてこれらの点を取り上げて、民営化による外部経済効果や高速道路料金とEDLP戦略との関連を主張した。しかし、海外におけるポート・オーソリティの発展と比較するためには、貨物において諸外国の輸送モード比率がどのようになっているのかという点や、海運・鉄道・道路輸送の競争関係の特徴について理解しておく必要がある。

まず、日本・アメリカ・イギリス・ドイツ・フランス・EUを比較すると、日本の内航海運は他国と比べて突出したシェアを維持しており、国際的にも卓越した地位を占めている。また、イギリスの内航海運も、カボタージュ規制の対象外にあるEU諸国の沿岸輸送が主体であり、海運成長の活路が見出せる状況にある。一方、日本の鉄道輸送シェアは、フランスと同様に、一貫してマイナス成長を継続させており、国際的にも主要国の中で最低のレベルに落ち込んでいる。これに対して、広大な国土を背景にしたアメリカの鉄道シェアは非常に高い傾向を示しており、その他諸国の鉄道が他のモードと結合したインターモーダル輸送の可能

---

26) 野村(2012)を参照。

27) 中条(2012)204～210ページを参照。

性を模索しているのとは対照的である<sup>28)</sup>。

次に、わが国における輸送モードの競争関係であるが、相互競争性の高い内航海運・道路輸送双方向連結市場と鉄道輸送・道路輸送双方向連結市場のほかに、競合と連携という相容れない関係にある内航海運と鉄道市場の領域がある。つまり、道路輸送業は内航海運業の競争者であるけれども、鉄道輸送業は内航海運との間では競争を展開する意図はなく、複合一貫体制の構築を求めている。しかし、この補完関係を内航海運自体が求めているのではなくて、逆に鉄道輸送需要の奪取に向けて競争を挑んでいるから、鉄道業の求める関係構築には多くの困難が予想される<sup>29)</sup>。

このように、わが国においては内航海運がアメリカの鉄道輸送やイギリスの道路輸送に匹敵するほど安定的に推移している一方、鉄道輸送は衰退段階にある諸外国と比較してもボトムの側面を担っている。また、わが国の自動車輸送は、国内モーダル競争のリーダーではあるけれども、国際的には大数の中に埋没しており、特異な存在ではない<sup>30)</sup>。したがって、わが国において、複数の交通インフラを管理できる可能性が高いのは、内航海運業と関連している港湾である。

ただし、神戸港や大阪港が埠頭株式会社からランドロード型港湾へ進化しなければ、そのような可能性自体が失われる。本稿で検討したように、交通インフラが民営化されて周辺地域が発展すれば産業の誘致や発展にもつながり、使用料が低下してわが国全体の経済が活性化する。諸外国からみて、後進的な交通インフラを立て直すためには、ポート・オーソリティを軸とした複数の交通インフラの一体管理が必要である。この段階に到達するには様々な困難を乗り越えなければならない。本稿が、関西圏におけるポート・オーソリティの可能性を示唆するものとして、議論の一助となれば幸いである。

---

28) 宮下國生(2013)を参照。

29) 宮下國生(2013)を参照。

30) 宮下國生(2013)を参照。

#### 〈参考文献〉

- Graham, A. (2008), *Managing Airports: An International Perspective*, 3<sup>rd</sup>. ed., Butterworth-Heinemann. (中条潮・塩谷さやか訳『空港経営：民営化と国際化』中央経済社、2010年)
- 太田和博(2010)「高速道路インフラ」杉山武彦監修 竹内健蔵・根本敏則・山内弘隆編『交通市場と社会資本の経済学』有斐閣、130～141ページ。
- 太田和博(2012)「都市高速道路の料金体系の変更—首都高速道路における対距離料金制への移行—」山内弘隆・上山信一編著『公共の経済・経営学—市場と組織からのアプローチ—』慶応義塾大学出版会、267～291ページ。
- 梶原啓・今西芳一・根本敏則(2008)「海外における対距離課金の事例」根本敏則・味水佑毅編著『対距離課金による道路整備』勁草書房、105～133ページ。
- 桑原秀史(2008)『公共料金の経済学：規制改革と競争政策』有斐閣。
- 公益社団法人 関西経済連合会(2011)「関西版ポート・オーソリティ構想：2020年に目指すべき姿についての提言」関西版ポート・オーソリティ研究会報告書。
- 正司健一(2001)『都市公共交通政策—民間供給と公的規制—』千倉書房。
- 正司健一(2005)「日本の都市鉄道整備の一手法：神戸高速鉄道のケース」『関西大学商学論集』第50巻第3・4号合併号、13～25ページ。
- 正司健一(2008)「都市公共交通整備政策についての一考察：費用負担構造の日欧比較」『国民経済雑誌』第198巻第2号、21～38ページ。
- 醍醐昌英(2012)「EUにおける空港インセンティブ・プログラムの特徴」『運輸政策研究』第15巻第3号、62～63ページ。
- 中条潮(2012)『航空幻想：日本の空は変わったか』中央経済社。
- 東京大学航空イノベーション研究会 鈴木真二・岡野まさ子編(2012)『現代航空論：技術から産業・政策まで』東京大学出版会。
- 新納克広(2010)「交通需要減少化の大都市圏、京阪神圏における交通事業と交通政策の展望」『運輸と経済』第70巻第10号、16～24ページ。
- 根本敏則(2008)「道路整備財源調達制度の課題と対距離課金の目的」根本敏則・味水佑毅編著『対距離課金による道路整備』勁草書房、3～26ページ。
- 根本敏則・梶原啓(2008)「欧州における対距離課金の模索」根本敏則・味水佑毅編著『対距離課金による道路整備』勁草書房、134～145ページ。
- 野村宗訓(2012)「関西活性化に向けた空港活用策」関西学院大学産業研究所・産経新聞大阪本社編『アジアとつながる関西経済：“大粒”の感動を世界に発信』関西学院大学出版会、62～84ページ。
- 花岡伸也(2012)「アジアのオープンスカイと空港経営の課題」野村宗訓編著『新しい空港経営の可能性：LCCの求める空港とは』関西学院大学出版会、85～121ページ。
- 味水佑毅・根本敏則(2008)「道路整備における受益者負担の考え方」根本敏則・味水佑毅編著『対



### 第3章 関西圏におけるポート・オーソリティの可能性について

距離課金による道路整備』勁草書房、27～54ページ。

宮下國生(2013)「わが国内航海運業のモデル競争と政策評価」『運輸と経済』第73巻第2号、4～13ページ。

宮下真一(2012)「ランドロード型港湾の地域活性化力—サプライチェーンの視点より—」『関西大学商学論集』第57巻第1号、45～59ページ。

宮下真一(2013)「サプライチェーン・マネジメントにおける発展段階モデルの考察—小売マージン率の変化を基軸として—」『政策創造研究』第6号、131～149ページ。