

効率と公正のはざまに揺れる 「地方」空港

加藤一誠

Kazusei KATO

このたびの震災の生産に対する影響は計り知れない。企業が効率を重視して東北地方に生産拠点を配置した結果、全世界的に製造業の生産が止まった。リスク分散や安全に対する投資がなおりにされていたのである。これはリダンダンシーの欠如と批判される点である。今後、企業がリスク分散のために安全投資を増やせば生産効率は低下するが、公正(安全、公平性)という側面を考慮せざるをえなくなった。同じことが交通投資についてもあてはまる。被災した仙台空港にかわり、山形空港と福島空港が被災地への人や物資の輸送拠点として使用された。新幹線や道路の被災によって臨時便が設定され、マルチモーダルな輸送体系の重要性が再認識された。

近年の空港運営に対する批判は、運営の赤字=税金の垂れ流し=悪という発想にもとづき、マスコミは採算あるいは効率性を問題視していた。しかし、空港は経済学的には準公共財である。公共財とは、混雑がないことによる非競合性、料金などによる排除不可能性という二つの基準を満たすものである。もっとも、混雑のない空港であっても航空会社は空港に料金を支払っており、後者の条件を満たさない。航空サービスには運賃(対価)が必要であり、そこには空港使用料も含まれているからである。だからこそ、サービスを提供する空港は民間部門でも公的部門でもよい。したがって、震災後の山形空港や福島空港をみれば、効率性基準のみの評価が不十分であったことを物語る。こうした事実をうけ、震災後には巷間では効率から公正重視へと評価軸のシフトがみられ、市場の論理や赤字批判は鳴りを潜めてしまったようである(例えば『週刊東洋経済』2011/4/16号: 効率と採算は厳密には異なるが、ここでは同義に用いる)。

空港の効率性基準を重視する論拠は国、地方ともに政府にはカネがないことであり、そのことに変化がないことを忘れるべきではない。財政削減の努力に限界があることがわかってきたし、今後は税収の増加が必要なことは衆目の一致するところである。増収のためには基本的に経済成長が必要である。しかもそれは物価下落を通じての実質成長ではなく、名目成長である。何よりも、経済成長のエンジンは政府ではなく、企業である。このような基本概念は震災とは無関係で普遍である。

したがって、政府は思いつきや人気取りで民間の経済活動に介入するのではなく、公正-政府、効率-企業という基本概念を堅持し、民間企業がやりづらい仕事を担うというスタンスをあらためて確認しなければならない。空港についても、民間が手を出しにくい空港、つまり赤字を出す「地方」空港にこそ、国や地方自治体の役割がある。ただし、財政制約がある以上、空港の赤字幅は縮小した方がよいし、投資の選択と集中によって公的部門の際限なき拡大を避けるべきである。経済成長によって空港利用者は増加するから、空港の経営は改善される。そして、空港の魅力を高める「経営」こそが地域の経済成長に寄与するのである。

(日本大学経済学部教授/原稿受理 2011年5月10日)