

空港とゲートウェイ経済性



京都大学経営管理大学院教授 小林 潔司

戦後間もないころ、経済学者スキトフスキーは、その著書「Joyless Economy」の中で、21世紀における創造的社会の到来を確信するとともに、21世紀には人々がつきあいを求めながらも、それを実現することが非常に難しくなると予言した。彼の議論は単純な公式「 $p \times p = p^2$ 」で表現される。人々が忙しくなると、つきあいが可能となる確率 p が減少する。 p を付き合い可能確率と呼んでみよう。相手の付き合い可能確率も同時に低下すれば、付き合いが実現する確率 p^2 は、またたくまに小さくなってしまふ。逆に、2人の付き合い可能確率が同時に増加すれば、付き合いの確率は2乗のオーダーで増加していく。ここに、付き合いの規模の経済性が働くことになる。これが、スキトフスキーの議論の骨子である。

いま、官邸主導でアジア・ゲートウェイ構想がまとまりつつある。アジアとの交流のためのインフラ機能の強化策として、アジア航空市場の自由化の促進、貿易手続改革プログラム等の政策が盛りこまれようとしている。ゲートウェイ機能の経済性が働くメカニズムは、付き合いの経済性が働くメカニズムと同じである。人流であれ、物流であれ、必ずパートナーがいる。出発空港と到着空港の間で、航空ネットワークが形成される。空港のアクセス交通は、出発

する人も、到着する人も利用する。ある空港の利便性が向上すれば、その空港の背後圏を利用する人だけでなく、その地域を訪問するすべての人々の向上につながる。シームレスアジアが実現すれば、パートナーの行動の間に付き合いの経済性、すなわちゲートウェイ経済性が働くことになる。

航空市場の自由化が進展すれば、ゲートウェイ経済性がますます威力を発揮することになる。24時間空港、空港使用料金の低減、空港アクセスの改善、貿易手続改革等、いずれも人流、物流における付き合い可能確率を増加させるためのゲートウェイ政策である。もちろん、付き合いの経済性が働くためには、自分だけでなく、相手も付き合い確率を増加してくれる必要がある。しかし、アジア航空市場において、競争相手は懸命に付き合い確率を増加させている。ゲートウェイ政策は、まさに日本が世界と付き合うために必要不可欠な政策であると同時に、政策の実行に遅れを取れば、世界の付き合いネットワークの中で孤立することになる。ゲートウェイ政策は、国家戦略、地域戦略として、果敢に実施すべきである。