

EUにおける空港インセンティブ・プログラムの特徴

醍醐昌英
DAIGO, Masahide

関西外国語大学外国語学部准教授

1—はじめに

空港間競争の進展に伴い、多くの空港で既存の航空事業者の利用の拡大や新規参入者の就航を目的としたインセンティブ・スキームが導入されている。一方で、公的組織が空港を管理する場合は特定の航空・空港事業者に対する金銭的支援は市場競争を歪める恐れがある。ライアンエアーがシャルルロア空港をベースとするのと引換えに空港使用料の削減とライアンエアーへの財政支援を受けることで合意したが、同協定はEUでは議論的となった。これを受けて、EU政府が2005年に支援のガイドラインを示すなど、インセンティブ・スキームとEU競争法との調整が図られてきた。

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。ただし、支援額は新規サービスにかかる追加的費用を超えてはならず、支援は3年間に限定され、またその期間を通じて通減させる必要がある。一方で、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を導入できる。また、地方政府の公的資金による融資のない民営空港はいかなるインセンティブでも導入できるため、EUでは空港の規模を問わず広く導入されてきた。

2—EUの空港インセンティブ・スキームの特徴

本稿で紹介するMalina他[2012]ではEUの主要な空港で用いられるインセンティブ・スキームの特徴が考察される。EUの200空港の内66空港で何らかのスキームが導入されており、公開プログラムと相互協定に大別される。後者に関しては少なくとも空港と航空事業者の間の相互協定は33空港(全体の17%)、そして政府と航空事業者の間の相互協定は26空港(同13%)で存在する。表-1に空港規模別のスキーム導入の割合が示されるが、例えばスペインの空港では輸送量の増加を

条件に補助金を交付する協定が航空事業者と地域政府との間で結ばれることが多い。

63空港のプログラムの内容は(1)航空サービスの種類、(2)市場特性、(3)輸送の成長の種類、(4)インセンティブ・メカニズムにより分類できる。対象となる航空サービスは旅客、貨物または両方である。ただし、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。Malina他[2012]はその理由として大半の空港が航空貨物サービスに対する戦略的な関心がないか、立地やインフラが貨物サービスに適していないと判断していることを挙げている。

市場特性に関しては、全般的な輸送量の増加または特定の市場の輸送量の増大の誘引が目的となる。後者の例として大陸間市場や当該国に特有の市場が挙げられる。22空港(35%)は特定の市場セグメントに対するインセンティブを導入しており、ダブリン空港は長距離ルートに対して、ウィーン空港は東欧向けサービスに対して、ワルシャワとダブリン空港は乗換交通に対してインセンティブを設定している。ただし、大多数の空港(70%、44空港)は、旅客輸送量の増加、飛行頻度や座席容量の増加、ネットワークの拡大など全般的な増加を対象とする。

一方、インセンティブ・メカニズムには主要な手法が2つ存在する。1つは空港使用料の減額であり、事前割引や事後の払戻しの形をとる。49空港(78%)では空港使用料を減額しており、その62%では事後に料金の一部が払戻しされ、42%では航空会社のスケジュールなど空港への貢献度に基づき事前割引される。前者はインスブルック、マデイラ、ハンブルグ空港などであり、後者はコペンハーゲン、ニュース、ワルシャワ空港などである。また、第2の手法はルートや旅客数を増加させる航空事業者へのプロモーション補助である。同手法は63の空港中29空港(46%)で導入されている。アムステルダム、デュッセルドルフ空港などではマーケティング活動へ資金を融通する。表-2では、EUの空港のインセンティブ・プログラムの傾向が示される。

■表-1 空港規模別のインセンティブ・プログラム

空港規模 (旅客数)	空港総数	インセンティブ・スキーム総数		公開インセンティブ・プログラム		相互協定			
		空港数	割合 (%)	空港数	割合 (%)	空港・航空事業者間協定		政府・航空事業者間協定	
						空港数	割合 (%)	空港数	割合 (%)
1,000万超	27	18	66.7	16	59.3	0	0.0	2	7.4
300~1,000万	55	41	74.6	18	32.7	12	21.8	11	20.0
300万未満	118	66	55.9	32	27.1	21	17.8	13	11.0
計	200	125	62.50	66	33.3	33	16.5	26	13.0

3—ドイツの事例にみるインセンティブ・スキームの規模

Malina他[2012]はドイツの空港を事例として、インセンティブ・スキームの規模に関する分析を試みている。ドイツではシェネフェルト、テーゲル、デュッセルドルフ、フランクフルト・ハーン、ハンブルグ、ハノーバー、カールスルーエ、ザールブリュッケン、リュウベクの9空港でインセンティブ・スキームが導入されているが、いずれも部分的に公的所有下にあるためインセンティブ条項はEUの規制対象となる。

各空港のスキームの特徴は次の通りである。国内第3位のデュッセルドルフ空港は混雑にもかかわらず法律上の制約から容量増が困難であるため平均旅客数の増加を目指している。例えば、大陸間の新ルートについて空港使用料の額を22.5%削減する。一方、ハンブルグとシェネフェルト空港では全般的な成長に対するインセンティブが設定された。ザールブリュッケン空港ではエア・ベルリンの就航を念頭に2007年に新規事業者向け条項が導入された。また、ライアンエアが就航するフランクフルト・ハーン空港では、新規ルート向けの標準料金と料金割引は航空事業者の既存の輸送量に依存する。旅客あたりの平均料金は旅客数の少ない事業者向けが6.6€であるのに対して、200万以上の旅客数の事業者向けは3.7~である。また、マーケティング支援は6.7%~21.9%の料金割引に相当するが、やはりライアンエアは最大の支援を受取る。その結果、同社はすべての新規ルートで小規模キャリアの標準的な料金の44%相当額を負担するにとどまる。

これらを踏まえ、Malina他[2012]は空港ごとの料金割引規模を考察しており、料金割引と払戻し額、マーケティング支援とボー

ナス補助額に関する算定結果が表—3に示される。各空港のプログラムでは料金が大幅に減額されており、ハノーバー空港の新規ルートに対する削減幅(44%)が最大である。また、新規ルートに対する削減幅はテーゲルを除くすべての空港で10%を超える。

4—EUにおける空港インセンティブ・プログラムの示唆

EUのインセンティブ・プログラムで料金が減額される理由として、Malina他[2012]は第1に同一ルート上の競争を拡大させることで空港の魅力を増加させることを、第2に当該空港で既にサービスを提供している航空事業者も含めて、すべてのルートに対して料金を割引くことで新規事業者を誘引できることを挙げている。それゆえ、既に多くの目的地を選択できる大規模空港にとっては前者が合理的であり、長期の成長を促進するスキームを導入するのに対して、輸送量と収益が個々の航空会社の立地選択に非常に依存している小規模空港には後者が合理的となり、特定の事業者の必要に応じたインセンティブ条項を導入する。また、Ficher and Klopheus[2011]も指摘するように、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と考えられる。

わが国においてもLCCの参入による航空市場の競争拡大や空港民営化に伴い空港間競争が進行するのと並行して、空港の規模や特性に応じて公開プログラム、相互協定、または特定の事業者との協定を個別に設定することになるのであり、LCC専用のターミナルの低額な使用料設定もその1つの手法である。ただし、料金の減額は価格差別であるから、市場競争に歪みが生じないよう公平でより透明性の高いインセンティブ・プログラムの導入が求められる。

■表—2 EUの空港インセンティブ・プログラムの対象と割合

(1)航空サービスの種類	貨物輸送	8%	旅客輸送	100%
(2)市場特性	市場全般	70%	特定の市場	35%
(3)輸送の成長の種類	輸送量の増加	70%	ネットワークの成長	92%
(4)インセンティブ・メカニズム	使用料の減額	78%	プロモーション補助	46%
(内訳)	割引	62%	マーケティング支援	52%
	払戻し	42%	ボーナス補助	52%

■表—3 ドイツの空港のインセンティブ・プログラムの規模

空港	プログラム	適用期間(年)	標準料金(€/旅客数)	料金減額率(%)
シェネフェルト	新規ルート	2.5		12.9
	旅客数の増加	5	14.9	4.8,18.5,31.0
	長距離市場マーケティング支援	2		—
テーゲル	新規ルート	2.5		5.0
	旅客数の増加	5	17.3	0.0,8.8,11.6
	長距離市場マーケティング支援	2		—
デュッセルドルフ	長距離ルート増加	5	17.8	22.5
	平均旅客数増加	無期限	17.1,17.0,16.7	0.4,1.1,2.0
フランクフルト・ハーン	マーケティング支援 新規ルート	一時払い	3.7-6.6	6.7-21.9
ハンブルグ	近距離ルートの増加	2	10.3	16.5
	長距離ルートの増加	3	22.7	11.7
	輸送量の増加	3	10.23,10.1,10.3	0.7,1.9,9.7
ハノーバー	新規ルート	2.5	15.0	44.0
カールスルーエ	新規ルート	3	9.9	23.4
ザールブリュッケン	新規事業者	3		
	新規ルート	3	10.3	33.3
リュウベク	新規事業者	2	8.7-10.9	11.7-24.7

参考文献

- 1) European Commission[2005, 2011], *Review of the Community Guidelines on Financing of Airports and Start-up Aid to Airlines Departing From Regional Airports*.
- 2) Fichert, F. and R. Klopheus[2011], "Incentive schemes on airport charges-Theoretical analysis and empirical evidence from German airport", *Research in Transportation Business & Management*, Vol. 1, pp. 71-79.
- 3) Malina, R., S. Albers and N. Kroll[2012], "Airport Incentive Programmes: A European Perspective", *Transport Reviews*, Vol. 32, pp. 435-453.