

編集委員会副委員長

黒田勝彦

神戸大学工学部教授

KURODA, Katsuhiko

冷戦構造の終結とともに、世界の市場は単一の自由競争市場に統一されつつあり、市場競争は激化の一途を辿っている。市場の自由化は交通・通信ネットワークを介して地域・都市を否応なく国際競争の渦に巻き込んでいる。したがって、国際輸送ネットワーク産業の持つ意味は、過去とは全く異なり極めて重要な位置を占めつつある。国際輸送ネットワーク産業の代表である国際航空輸送市場や国際海運市場も同様である。

1978年に始まった米国国内航空市場の規制緩和に引き続き、国際航空市場も大きく変化した。米国航空市場の自由化と規制緩和の波は世界標準となり“オープンスカイ政策”として世界に拡大されている。この波は航空市場を急速に拡大させることとなり、輸送ネットワークを通じてそれまでの孤立した地域や都市をグローバル市場競争に巻き込んでいる。すなわち、航空輸送産業に代表されるネットワークサービス産業は、国や地域を越えた競争に曝されるようになるとともに、IT革命は市場に関する情報収集コストを驚異的に引き下げる結果となり、今日の経済では“完全情報”は仮説の話では無くなりつつある。情報収集費用の低下によって、誰もがかつて無いほどに交通選択の自由を勝ち取ったと言えるであろう。乗客の経路選択に関する制約が緩和されるにしたがって、“IT化された乗客”の情報を集めることのできる航空会社は市場でより優位に立てるようになってきた。このように、現代社会は情報がボーダーレスな競争を加速させ、地球規模のボーダーレスな競争がまた多くの情報を生産する、といった情報～競争の相互作用社会であると言える。

一方、地球規模の競争は市場の階層構造を新しく生み出している。すなわち、“中心”とその“周辺”といった構造である。航空輸送市場では、ハブ・スポークス(HAS)システムが標準的システムとして取り入れられ、ハブによる密度の経済や規模の経済が享受されるようになってきている。すなわち、HASシステムではハブ空港により多くの需要を集中させて効率的輸送を実現させることになる。その結果として、従来サービスを受けられなかった都市にもサービスを享受させることとなり市場を拡大させる

効果をもたらした。需要の集中とネットワークの拡大はハブ空港による市場支配を“雪だるま式”に拡大させる。実際、シカゴ・オヘア空港、ロンドン・ヒースロー空港などのメガ・ハブ空港や、成田空港や米国JFK空港のような巨大需要を抱えるゲイトウェイ空港にその実例を見ることができる。よく知られているようにハブとハブを結ぶ輸送形態はスポークとスポークを結ぶ輸送より遙かに低費用での輸送が可能である。このことはなにも航空輸送に限られたことではない。海運でも同様の現象を見ることが出来る。ポスト・バナマックス船を受け入れ、IT化されたコンテナ・ターミナル運営を実施しているハブ港ではスポークスとしてのフィーダー輸送港湾より遙かに大きい経済効果を享受している。

“HAS”はハブによる経済を享受させる一方で、スケールの不経済ももたらしていることに注目する必要がある。例えば、ハブに集中するフライトの増大は空港への離発着に深刻な遅延を招いており、地域経済に好ましくない結果をもたらしている。例えば、空港施設の維持管理はスポークス空港の数倍にも達しており、空港管理者の大きな負担にもなっている。

このように、ボーダーレスな競争によって生み出されたネットワーク経済システムは互いの経済をよりタイトに結合しており、伝統的な個別経済の分析の枠組みを大きく変化させている。紛れもなく、今日の運輸交通システムの分析および政策立案は、このようなグローバルなネットワーク輸送産業に支えられた国際的な経済競争のメカニズムの分析を抜きにして語れない。

このような背景を考えると、国際貿易・交通経済を専門とするエコノミスト、工学(特に土木計画学)を専門とする工学者、応用数学を専門とするOR数学者が“運輸交通ネットワーク”をキーワードに、いま何故、新たな学問の展開を始めつつあるかという現状が首肯できるものである。運輸政策研究機構はこのような展開も視野にいれつつ研究・政策立案に取り組んでおり、その機関誌である本誌には、最近、上記の視点からの投稿や企画が増えてきている現状も理解して頂けるのではないだろうか。