



風力発電の電気を一部使用して走行する電車(マルメ、スウェーデン)

## 海外トピックス

# BAA 分割案にみるインフラ投資促進策

さいとう しんいち  
西藤真一 情報センター副主任研究員

## 1. BAA 分割案の公表

2008年4月22日、イギリス競争委員会(Competition Commission, 以下CC)は、BAAの所有・運営する一部空港の売却を求める方針を公表した。BAAは空港法(1986年)に基づいて民営化されたのち、2007年6月にスペインの建設大手フェロビアル社やプライベート・エクイティ・ファンドで構成されたコンソーシアム「ADI」(Airport Development and Investment)によって買収された民間空港会社である。民営化以降は上場株式会社であったが、ADIによる買収の結果、2007年8月15日に上場廃止となっている。現在、BAAはロンドン地域でヒースロー、ガトウィック、スタンステッドの3空港、その他イギリス国内で4空港を運営している。

政府が企業に対して一部資産の売却を求める措置は、通常、競争促進の観点から企業間の競争条件を均一化することを目的として、国有企業に対して実施されることが多い。民間企業に対して実施する場合は、所有権上の問題をクリアしなければならないため、あまり多くの事例は見られない。その点でも今回の規制当局の方針は注目できる。

ただし、BAAの所有する空港を分割すべきであるという議論自体は、空港民営化を定めた空港法(1986年)施行当時から行われていた。最近では、2007年3月29日に公正取引庁(Office of Fair Trading, 以下OFT)が、主要空港の大部分を所有

するBAAの市場支配力は問題であるとして、一部空港の売却を含めてCCに対して検討するよう求めていた。4月に提示したCCの答申は、それに対応したものである。

## 2. 空港の容量不足の深刻化

空港の分割が提言される背景には、空港間競争によって空港容量を新たに整備したいというイギリス政府の思惑がある。イギリスにおける航空旅客数は全体的に増加傾向にあり、2000~2005年の間に旅客数は4,900万人増加(27%増)した。こうした状況において、BAAが所有する全空港の利用者数は、イギリス国内の全空港利用者の64%(2005年現在)を占める。とりわけ、ロンドン3空港(ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド)の利用者合計は、国内全体の54%を占めている。

このように、ロンドン地域の空港にとっては、航空需要の増大に備えた設備投資が急務となっている。また、航空会社間の競争環境を整えるためにも適切な容量を確保しなければならない。しかし、2006年夏季のデータによると、スタンステッドでは既存容量に余裕が見られるものの、ヒースローとガトウィックにおいては、ほとんどすべての時間帯において容量が不足している。

## 3. 設備投資とプライス・キャップ規制の活用

空港は代替性が小さく自然独占であり、かつ航空会社にとってのエッセンシャル・ファシリティ

と位置づけられる。そうしたインフラは、政府による介入によって設備投資を行うことが多い。イギリスの一部空港においては、そのひとつの手法として料金規制を活用してきたところに特徴がある。

一部の空港とは、1986年空港法に基づき運輸省(Department for Transport : DfT)大臣の指定する4空港(ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、マンチェスター)である。それらの空港では、プライス・キャップ規制が実施され、投資額が回収できるように料金水準が設定されてきた。

この方法は、総括原価規制の下で過大投資のインセンティブを引き起こす、いわゆるアバーチ・ジョンソン効果を回避できるという、プライス・キャップ規制の利点を十分に活かすことができない恐れがある。しかし、料金で投下資本の回収を保証しないと投資は実施されないと考えられるため、そのような方法が用いられている。

以上のように投資を考慮したフォーミュラが採用されてきたが、現実にはインフラへの投資は遅れてきたとされる。ただし、ヒースロー空港の新ターミナルの建設が遅れたのは、旅客増による周辺地域に与える騒音など環境への影響が懸念されたためでもある。しかし、規制当局は空港容量投資が遅れてきたのは、容量増加により収益を伸ばそうとするインセンティブが欠如していることも、その理由のひとつと考えている。

#### 4. 市場メカニズムと設備投資

上記の現状を踏まえて、OFTやCCはBAAの所有する空港を分割することで空港間競争を促し、そのインセンティブによって滑走路やターミナルの建設を進めることができると判断したのである。しかし、新規設備投資が実現できるかどうかは、料金規制をどのように位置づけるか言及がなされていないため、なお不透明であるといわざるを得ない。

仮に、料金規制を撤廃した場合、市場ベースで設備投資が実現するとは考えにくい。なぜなら、投資においては需要の変動に対応しなければなら

ないからである。空港などにおけるインフラ投資は、需要に先行した投資が必要で、莫大な資金を一括して投資する必要がある。将来にわたって需要が所与かつ一定とすれば投資額は確実に回収できるが、現実的にはそのようなことは考えられない。

また、いったん投資が行われると特定の用途以外に転用できず、非可塑的な投資にならざるを得ない。さらに、投資計画の立案から運用開始までに長いリードタイムが必要であり、投資額の回収も長期間要することとなる。需要面の変動は企業にとってリスク要因となり、その回避策が講じられない限り投資には踏み切れない。

#### 5. 規制の活用とその課題

前項で指摘した点を踏まえると、料金規制のなかで投資回収を担保する現在の仕組みは、投資を行うと判断する場合のリスク回避の観点から次善の策として一定の評価ができる。つまり、CCの答申で示されたように、空港を分割し、空港間競争を促進することによって設備投資を促すという方策は、それだけでは有効ではなく、従来の料金規制と併用するなど投資リスク回避のために何らかの方策が担保される必要がある。

ただし、単に投資額が回収できるように料金水準を考慮するというだけでは不十分であり、同様の規制が将来にわたって維持されるという予見性が伴う必要があることも忘れてはならない。これまでの先行研究で示されてきたように、将来の不確実性が存在するもとの規制期間や規制制度の変更が投資のタイミングに影響を及ぼすことも指摘されている。度重なる政策の転換や料金水準の変更は、企業の事業リスクに対してマイナスの影響を及ぼす。

今回のCCの答申ではBAA分割によるインフラ投資を目指方針が謳われているが、料金規制との関係について明示的な言及がなされていない。設備投資を促す方策については、この点をより詳細に検討する必要がある。