

アメリカ航空運輸業における規制緩和と競争

河野 眞 治

1 はじめに

レーガノミックスの特徴の一つとして規制緩和政策 (deregulation) がしばしば指摘されるが、アメリカで規制緩和が言われるようになったのは、レーガン時代より早く70年代のフォード政権 (74-77) 以来であった。それは直接的には70年代に新たに生じた一連の規制と規制機関の拡大に対する反作用であった (安全性, 健康, 環境, 年金など)。しかしこの規制緩和は他方では、過去百年余りの規制の流れを逆転させ、今まで規制が必要と考えられていた部門に市場メカニズムを導入することになった。レーガン政権はこの流れのなかで、規制緩和を一層押し進めたのである。

規制緩和の原因として第一に規制機関の拡大による費用の肥大化があげられ、財政赤字が拡大していくなかで費用削減のためという点が指摘できる。第二に規制される産業において企業が経済的効率性を追及しなくなり、規制による歪みが種々発生してきたことである。第三に環境規制に典型的にみれるように、規制が追加的コストをもたらしていることに対する企業の側からの反抗という点がある。しかし最も重要な点は、アメリカ経済が衰退していくなかで、経済の再活性化と国際競争力強化の政策的手段としてこの規制緩和が使われていったということである。それ故本稿での我々の関心は次の点にある。規制緩和はその産業に競争を発生させ、活性化をもたらすというのが通常の理解であるが、これは果たして正しいであろうか。特に規制緩和に

よって本当に競争が発生するのか。すなわち規制緩和によってその産業に何が起き、結果はどうなるのかという点を解明することである。

規制緩和の主たる舞台になったのは銀行、電気通信、運輸などであるが、その中で最も徹底的に実行されたのは航空運輸業であった。航空運輸業は1938年以来 CAB (Civil Aeronautics Board 民間航空委員会) によって種々の経済規制がなされてきたが、1985年1月1日をもって CAB そのものを廃止してしまった。それ以後航空運輸業は安全という点を除けば¹⁾、通常の産業と何ら変わるところのない産業となり、規制緩和が産業に何をもたらすかを見るにこれ以上の実例はない。

以下、アメリカ航空運輸業の規制と規制緩和の歴史、経済規制の内容、規制緩和後の展開について見ていくが、我々の結論を一言で述べておくと、規制緩和は結局は既存独占体の再編成ということに落ち着いてしまい、いわゆる自由競争への後戻りはありえないということである。規制緩和により一時的に「競争状態」が発生するが、それは既存寡占体制の再編成期であり、その「競争」の結果として新しい寡占体制が形成されるのである。

2 規制から規制緩和へ

1903年にはライト兄弟が初めての飛行に成功するが、アメリカで航空機の製造が飛躍的に増大するのは第一次大戦においてであった。しかし民間航空というものの始まりは、1925年の Kelly Act (Air Mail Act) で、この法案の成立により従来軍が行っていた航空便の輸送を民間企業が行うことが可能となった。航空運輸業は人ではなく、手紙の輸送とともに始まったのである。航空会社の収入面で旅客収入が航空便の収入を上回るの1935年であるが、旅

1) 安全規制はかつては CAB が併せて行っていたが、1958年連邦航空法 (Federal Aviation Act) により FAA (Federal Aviation Administration 連邦航空局) に移された。

客部門からは依然として利潤をあげることはできなかった。旅客部門に比重が決定的に移るのは戦後のことで、それまでは航空便輸送という形の政府補助が航空業を支えていた。重要なことは、この航空便輸送の時期に規制時代を特徴付ける Big 4——United, American, TWA, Eastern——の寡占体制が成立したということである。

航空便の依頼者は、当然ながら郵政省である。Kelly Act には明記されていなかったが、25年の最初の契約に当たっては競争方式がとられ5社5ルートが決定された。この5社はすべて後の Big 4 の前身会社で、極端にいえばこの瞬間に後の航空運輸業の構造が決定されたのである。その後の郵政省の政策は「航空業の発展」と「輸送能力の安定的確保」のため、既存企業の擁護という方向をとる。とりわけ1930年の Water Act の下で、航空会社への補助の拡大と統合政策をとり、この時に Big 4 はそれぞれ誕生した。33年時点で20の航空便輸送契約のうち18を Big 4 が得ており、郵政省の総支払い額1940万ドルのうち1820万ドル（94パーセント）を獲得していた。航空企業の初期の歴史が示しているものは「航空会社の成長は競争市場の結果ではなく、連邦政府の不均等な政策の産物」²⁾だということである。

30年代初期の郵政省の政策は、議会の関心と批判を起こすことになり、さらにルーズベルト大統領は34年に一時的に全契約をキャンセルし、軍の航空隊に輸送を命じた。二か月後にルーズベルトは競争入札を行い、新しい航空便企業を決定したが、短距離ルートには新規参入企業があったとはいえ、長距離ルートについては可能な設備をもった企業がなく、Big 4 が引き続き独占するところとなった。しかしこの時の議論から規制組織の必要性がいわれるようになり、CAB の設立へと向かうことになる。

1938年の民間航空法の成立と CAB の設立は、当時の「破壊的競争」に対する懸念と誕生したばかりの航空業の育成という立場からなされた。ただ設

2) U. S. Congress, Senate, *Civil Aeronautics Board Practices and Procedures*, Committee on the Judiciary, Subcommittee on Administrative Practice and Procedure, USGPO, 1975, p. 203.

立時の CAB の目的と、CAB のその後の政策とが一致しているかどうかは論争の余地がある。75年のケネディ委員会のレポートは、当時実際に航空業に「破壊的競争」など存在しなかったし、38年民間航空法は競争を否定したのではないとしている³⁾。CAB は当時郵政省と契約していた Big 4 と12の企業に自動的に路線権を与えた。この時の構造が基本的には規制緩和まで続くことになる。新たに参入しようとする者は航空業を営む「意志と能力」があり、「提供するサービスが公共の便益と必要に適うこと」を立証しなければならない。こうして CAB の規制下で Big 4 を中心とした寡占体制が維持されることとなった。

CAB の廃止に至るプロセスをみておこう。50年代より既に一部のエコノミストによって、航空運輸業の規制の非合理性は指摘されていた。例えば Caves は62年に規制の結果が高運賃を招いているとし、自由競争への転換を主張した⁴⁾。しかし規制緩和は直接的には70年代初めのインフレの激化に対し、その抑制策の一部として航空運賃の上昇を抑えるというフォード政権の政策に端を発し、75年に行われた上院のケネディ委員会の聴聞会がこれに決定的役割を果たした。

60年代後半より航空会社の経営状態は思わしくなかったが、70年代に入ってインフレ、不況による旅客数の停滞、石油ショックによる燃料コストの上昇などによりそれは一層悪化した。CAB は運賃引き上げを認めることや、サービス競争の制限、キャリア間の「ルート協定」(便を減らす協定)チャーター便の規制の強化などの「反競争政策」によりこれを乗り切ろうとしたが、これが反発を招き規制に対する批判を強めた。規制緩和推進グループはホワイト・ハウス、議会、司法省、消費者団体、エコノミスト、ある時期以降の CAB など広範囲な部分から形成された⁵⁾。

3) *Ibid.*, pp. 208–215.

4) Richard E. Caves, *Air Transport and its Regulators: An Industry Study*, Harvard University Press, 1962.

5) Bradley Behrman, “Civil Aeronautics Board”, in James Q. Wilson ed. *The Politics of Regulation*, Basic Books, 1980, p. 96ff.

規制緩和反対の中心勢力は当然ながら航空会社で、Air Transport Association に代表される。彼らは従来の規制の方法に問題があることは認めるが、それを規制緩和ではなく規制のやり方を変えることによって、ある場合には規制を強化することによって解決することを主張した。注目すべきは、最大手の United が途中でその態度を変え、規制緩和支持に回ったことである。United は CAB のルートの認可に以前より不満を持っており、例えば過去 8 年間 United には新しいルートは認められなかったと主張している。United はその規模の故に特別な扱い（不利な）を受けていると信じていた。自由な競争が United に「力に応じた」シェアをもたらすと考えた故に、規制緩和の支持に回ったのである⁶⁾。

規制システムへの痛烈な批判となったのは、規制されていない州内航空会社の活動、特にカリフォルニアとテキサスのキャリアの実績であった。運賃を比較してみると、州内航空会社のロスアンゼルス—サンフランシスコ間（338マイル）が18.75ドルであるのにたいし、CAB 認可キャリアのシカゴ—ミネアポリス間（339マイル）が38.89ドル、ボストン—ワシントン間（399マイル）が41.67ドルと大きな差があった⁷⁾。認可キャリアは天候条件、旅客数の違い、交通混雑などの「特殊条件」を理由にこの運賃差を説明しようとしたが、いずれも失敗した。例えばカリフォルニアのこの地域には過去 20 年間に 18 の小キャリアが参入し、16 が合併するか撤退している。この競争が低運賃の原因であったのは明白である。

こうして 1978 年に成立した航空規制緩和法 (Airline Deregulation Act) は第 1 表スケジュールで規制緩和を進め、1985 年 1 月 1 日をもって CAB を廃止することを決めた。

6) Anthony E. Brown, *The Politics of Airline Deregulation*, University of Tennessee Press, 1987, p. 115.

7) U. S. Congress, Senate, *op. cit.*, p.41.

第1表 規制緩和の日程

CAB	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
運賃	7月1日 合理的 上限設定				1月1日 規制廃止		1月1日 CAB廃止	
補助	10月24日 最低限必要な 航空サービス の適格性決定	1月1日 第419(a)項下 の適格性基準 の設定		1月1日 第419(b)項下 の適格性基準 の設定	1月1日 バンピング ルール発効		1月1日 補助プログラム を運輸省へ 移行	1月1日 第406項の補 助プログラム 終了
ルート	1月-4月 参入の自動的 認可の申請期 間	1月-4月 AMEプログ ラム	1月-4月 AMEプログラム	12月31日 ルート規制廃止				
協定							1月1日 国内の合併、 協定、インター ロックに關す る権限を運輸 省へ移行	1月1日 国際的合併、 協定、インター ロックに關す る権限を運輸 省へ移行

Source: Elizabeth E. Bailey, et. al. *Deregulating the Airline*, MIT Press, 1985, p.35.

第2表 規制緩和直前の航空業の構造 (1978年)

航空会社の種類	会社数	許可サービス			航空機保有比率			国内有償旅客 マイル比率
		定期便	大 ジェット	地 域	広 ジェット	狭 ジェット	プロペラ	
トランク	11	可	可	全米	96.8%	77.9%	0.8%	87.2%
地域航空会社 (州を越えて運航)	12	可	可	一部		17.0		9.2
コミュニケーター	258	可	不可	全米			86.0	0.6
不定期航空会社	5	不可	可	全米	3.2	1.8	1.7	0.6
州内期航空会社	4	可	可	州内		3.3	0.5	2.4
計	290				100.0	100.0	100.0	100.0

注) これ以外に、4042のエア・タクシー会社がある。
Source: CAB, *Competition and the Airlines: An Evaluation of Deregulation*, 1982, p.45.

3 CABによる経済規制

第2表は規制緩和が始まる直前の航空運輸業の状態であるが、CABが規制の対象としたのはトランク（主要長距離路線キャリア）と地域航空会社（州を越えて運航しているが地域に制限がある）である。CABは①参入・撤退規制、②運賃規制、③合併・協定規制、④補助、⑤調査権などの権限を有していた。以下それぞれの概略をみていく。

(1) 参入・撤退規制

各航空会社は参入する場合も撤退する場合もCABの許可が必要で、自由にはできない。参入という場合には新たに企業を設立して参入する場合と、既存企業が新しい路線に進出する場合とある。CABの基本的態度は既存企業の経営を安定させる立場から、新規の企業設立は認めず、新ルートへの進出も可能な限り抑制する政策をとった。撤退に関しても、一ルートからの撤退も含め、利用者擁護の観点からCABの認可が必要であった。すなわち航空会社には殆ど全体的な路線編成上の自由はなく、便の増減のみが変更可能であった。

新規参入にしろ新ルートへの進出にしろ、それを妨げるものに手続きの煩雑さがあった。ルートの申請をするとコスト、収入、需要等に関する資料を提出し、公聴会を迅速に開催してもらうための願いをださなければならない。この迅速なる公聴会の開催が認められないと、ルート申請は事実上却下されたのと同じである。その後公聴会の前協議会が開かれ、そこで問題となる点や公聴会の日程が決定され、公聴会の開催、CABによる最終決定となる⁸⁾。後にみるように参入申請、ルート申請が正式に却下されて事業ができないというより、手続き上の煩雑さと遅延が事実上の参入障壁となっていた。もう一つの問題はCABが参入・ルート申請を処理するにさいして明確な判

8) *Ibid.*, p. 82.

断基準をもっていなかったことである。CAB 自身は次の諸点を考慮したとしている。すなわち①利用者の必要に応じた適切なサービスの提供、②新サービスがその地域を越えてもたらすメリット、③ルート統合（ルートの全体的整合性）、④そのルートでの知名度、⑤そのルートへの歴史的関わりあい、⑥既存企業からの顧客の流出状況、⑦企業の財務状況（悪い企業に優先的に許可される）などである。規制緩和に係わった一当事者は、この点について次のように批判している。「CAB の問題は、基準が少なすぎるのではなく多すぎる点にある。CAB はルート統合の条件——すなわち当該ルートによりより首尾一貫したルートシステムが形成されるかどうか——によって申請者の順位付けができるかもしれない。しかしルート統合というのは簡単に測定できるものではないし、統合の違った程度にたやすく軽重をつけられるものでもない。更に規制機関は統合という点を顧客の流出という点より重視するわけにはいかないし、またどのようにして航空会社の財務的強化と地域外へのメリットという点を客観的に比較できるのか。また既存企業から顧客を流出させないことと利用者の必要への対応ということは正反対のことではないか」⁹⁾。

CAB がいかに恣意的にルート決定をしていたかについて、次の例がある。ダラス—フェニックスという同じルートに対し、Delta 社は毎日 5 便、高運賃で申請し、Continental 社は一日 2 便で申請をだした。CAB は便の数が多いこととダラス以東の利用者の便益を考慮して（Delta 社はダラスから東部への便を運航していた。上記の地域外へのメリットがあるのである）、Delta 社にそのルートを認めた。ところがヒューストン—マイアミ・ルートで同じ二社が立場を換えて争った。今度は Delta が日 2 便、Continental 社が日 5 便で地域外へのメリットをもっていた。しかし CAB は財務状況を理由に Delta 社の申請を認めた。Continental 社は裁判に持ち込み、その結果 CAB

9) Stephen Breyer, *Regulation and its Reform*, Harvard University Press, 1982, p. 214.

の決定に一貫性がないという理由で最審査が命じられた¹⁰⁾。

CABが新規参入を認めないという点では一貫したものであった。1938年以来、トランクは新たに一社も認めなかった。CABが参入を認めたのは①チャーター便運航会社、②第二次大戦直後の地域航空会社、③コンピューターのみであった。1950年から74年にかけて実際に79件の申請がでていますが、一件も認可されていない(第3表)。表にみれるように、正式に却下されたのは19件にすぎず、手続きそのものが一種の参入障壁となっている。更に既存企業による新ルートの申請も1965年から74年の10年間に1800件あったが、認可されたのはわずか8パーセントであった。CABのルート認可がいかほど硬直的なものであったかが分かる。

第3表 1950—74年の新規参入申請結果

認可	0
公聴会の後却下	19
公聴会無しで却下	29
CABの長期にわたる放置により	21
申請者による取下げ	
申請会社の経営能力の欠如あるいは解散による取下げ	8
審議中	2
計	79

Source: U.S. Congress, Senate, *Civil Aeronautics Board Practices and Procedures*, p.79.

(2) 運賃規制

CABの主たる関心の一つは航空企業の財務の「健全性」であった。公衆の交通手段を確保しておくために、また航空業の安定した発展のためにも、企業を破産させたり一部の路線の運航を不可能にするような事態を招いてはならないというのがその論理であった。これは必然的に航空企業に一定の利

10) *Ibid.*, pp. 215—6.

潤を保証するという結果になる。だから CAB は運賃設定に際し、個別市場でのコストと運賃の関係よりも産業全体の収益性に重点をおいた。運賃は全市場を通じて距離に比例して設定され、変更する際も全体を通じて調整がなされた。

38年の民間航空法には価格競争を否定する項目はないが、CABの規制方法のなかにそれを生じさせない構造があった。運賃の変更をしようとする企業はタリフ（運賃表）をCABに提出しなければならず、CABはそれを実施される3か月前に公表しなければならない。競争企業は容易にこの価格変更に対応することが出来る。それが運賃引き下げである場合には対抗的引き下げも可能だし、その引き下げ幅が不合理な程大きいとか略奪的価格だという「異議申し立て」も出来る。後者の場合にはCABによるタリフの受け取り拒否、さらに裁判へと発展する可能性がある。これらのことが企業から運賃引き下げのインセンティブを奪っている。運賃を引き上げる場合には、タリフを提出して他企業の動きを観察することも可能で、ここに「価格行動の相互依存」ができあがっている¹¹⁾。

CABは適性価格水準を決定するに当たって、60年代迄業界関係者との非公式な会談、折衝、情報交換という極めて曖昧な方法をとっていたが、このことが議会で問題となり、70年より「国内旅客運賃調査(Domestic Passenger Fare Investigation)」を行い、新しい決定方法を採用した。それは次のような手順を踏んだ。①3カ月毎の費用と収益の報告、②ロード・ファクター基準を55パーセントとしそれによる修正、③割引運賃を正規の運賃に修正、④収益率12パーセントをも適性水準とし、それ以下なら運賃の値上げを認める、⑤需要の弾力性を0.7パーセントとして値上げ幅を決定する。更に等距離等運賃の原則を定め、運賃は一定額（空港使用料金）+単位料金×距離で一律に決まるようにした¹²⁾。

11) *Ibid.*, p. 210.

12) U. S. Congress, Senate, *op. cit.*, pp. 110-2.

運賃規制がもたらした結果は非価格競争の激化であった。一つはサービス競争で豪華な食事、座席のゆとり、飲み物・読み物の提供などがなされた。もう一つは増便競争で、このことが結局ロードファクターの低下をもたらした。これらの要因がコスト上昇をもたらし運賃値上げへとつながっていく。航空企業の「経営の安定」という目標は、航空企業をして「コストによる価格の決定ではなく、価格によるコストの決定」という行動をとらせたのである。

(3) 合併・協定規制

CABは「公共の利益」を基準に、合併を承認したり否定したりした。具体的には合併が独占を造りだしたり、他企業からの乗客の流出を生み出す場合には承認しなかった。経営困難に陥った企業については、救済手段として他企業による買収を認めた。キャリアには前述のルート規制の故に、新路線を獲得する容易な方法として合併の要求は常にあった。それに対する実際のCABの態度はかなり揺れ動いている。40年代には合併申請は全面的に却下された。しかし50年代に入ると、BraniffによるMid-Continent, WesternによるInland, DeltaによるChicagoとSouthern, ContinentalによるPioneer, EasternによるColonialのそれぞれの買収を認めている。しかしその後再び合併に対する態度は硬化し、60年代には経営悪化による承認一件しかない¹³⁾。全体的にみれば50年代前半の一時的な合併容認の態度が例外であり、CABは既存キャリア間の力関係の変化を嫌い、その可能な限りの温存を計ったといえる。

キャリア間の協定もCABの承認を必要とし、承認されたものは反トラスト法の適用を免除された。重要なものに輸送能力制限協定、旅行業者に関する協定、ストライキの際の相互援助協定、スロットの配分に関する委員会

13) Elizabeth E. Bailely, David R. Graham, and Daniel P. Kaplan, *Deregulating the Airlines*, MIT Press, 1985, p. 174.

(後述)がある。輸送能力制限協定は60年代のロード・ファクターの低下をみて、キャリア間で定期便の回数を減らそうという協定で、石油ショック以降はエネルギー節約の国家的要請も加わって、概ねCABによって承認された。旅行業者に関する協定は、航空業界全体でチケット販売ルートを共通化しようという協定で、販売網の重複化を防ごうというものである。この下で旅行業者は全ての航空会社の航空券を扱い、キャリアは新路線に参入した時新たに販売網を作る必要がない。これは40年代よりCABによって認められている。相互援助協定はストライキの際、ストライキが行われない会社が実行される会社に利益の一部を再配分するという協定であり、これも承認されてきた¹⁴⁾。総じてCABは「経営の安定」や「合理性」を理由に、企業間の協定を容認する傾向にあった。

(4) 補助

1940年代以来、小都市、地域への航空輸送を確保するため(当初は航空便輸送のため)CABは地域航空会社にたいする補助を開始した。この補助は最初は小規模なものであったが、地域航空会社が成長しより高密度の市場に進出するため航空機も大型を導入するようになるにつれて、額は増えていった。CABは補助額を減らすためにより収益性のある市場への進出を認めたのであるが、逆に増大させる結果になったのである。規制下の補助は企業ベースでなされたが、規制緩和法の成立後は地域ベースでなされるようになった。

(5) 規制下の寡占体制

CABは参入を制限し、価格競争を引き起こさないようにし、企業間の種々の協定を認め、一定額の利潤を保証した。これは明らかにカルテルの代位である。カルテルは価格協定を結び、シェアや販売地域の割り当てを行い、

14) *Ibid.*, p. 180ff.

更に生産制限協定や投資制限協定にまで至ることもある。航空業の規制は国家による規制という姿を借りて、このカルテルと同一の経済効果を生みだしている。規制の理由としては交通手段の確保という「公共性」の論理があり、小都市への補助金、等距離等運賃の原則などにそれはあらわれている。しかしそのために航空企業の「経営の安定」という要素が入ってくると、直ちにカルテルに転化をしてしまう。規制の本質は利用者のための独占体の規制では決してなかった。

4 規制緩和後の展開

前述のように規制緩和は79年より段階的に実施されたが、その経済的効果は直後より現れている。極端に言えば85年のCABの廃止時には、規制緩和による変化も出尽くしたいたといえる。以下その変化をみていく。

(1) 新規参入

参入の自由化にともない新たな航空会社が次々と誕生した。州際定期便サービスについてみると、最初にこの分野に入るのは既に経験をもつ州内航空会社であるが、その後全く新しい航空会社の参入が相次ぐ(第4表)。新規参入航空会社の戦略は、需要が大量にある比較的短距離の市場に低運賃により参入し、既存キャリアーよりシェアを奪うことであった。これらの企業は低運賃を可能にするため、労働組合を認めず低賃金の強制、中古の航空機の獲得やレンタルの利用、そして徹底したサービスの排除を行った(第5表)。

この戦略を最も徹底的に実行したのがPeople Express社で、まさに規制緩和の落とし子であった。1980年に設立された同社は、81年にLufthansaから17機の中古のB737を購入し、他社より解雇された労働者を低賃金で雇い入れ、組合を認めず、ニューアークを中心に営業を始めた。第5表でわかる

第4表 州際定期ジェットサービス参入企業

航空会社	サービス開始	サービス停止・合併
新キャリア		
Midway	1979	—
New York Air	1980	Texas Airが買収 (1985)
People Express	1981	Texas Airが買収 (1986)
Muse	1981	—
Jet America	1982	—
Pacific Express	1982	1984
Northeastern	1982	1984
Pacific East	1982	1984
American International	1982	1984
Hawaii Express	1982	1983
Air One	1983	1984
Sun world	1983	—
American West	1983	—
Frontier Horizon	1984	Peopleが買収 (1985)
Florida Express	1984	—
Air Atlanta	1984	—
Braniff (New)	1984	—
元州内キャリア		
Air Cal	1979	Americanが買収 (1987)
Air Florida	1979	1984
PSA	1979	U.S.Airが買収 (1987)
Southwest	1979	—
元チャーター		
Capitol	1979	—
World	1979	—

Source: Daniel P. Kaplan, "The Changing Airline Industry", in Leonard W. Klass ed., *Regulatory Reform*, Little, Brown and Co., 1986, p.58.

第5表 新規参入企業のサービス

航空会社	スナック 飲物	食 事	乗継ぎ航空券 手荷物の乗継ぎ	航空券 販売所	航空券 自動販売所	機内での 航空券販売	郵便による 航空券販売
Air California	○ ¹⁾	×	○	×	○	×	○
Air Florida	○	○	○	○	×	×	○
Capitol	○	○	○	○	×	×	○
Jet America	○	○	○	×	×	×	○
Midway	○	×	○	×	×	×	○
New York Air	○	×	×	×	○	○	○
Pacific Express	○	×	○	×	×	×	○
PSA	○ ¹⁾	×	○	○	○	○	×
People Express	○ ²⁾	×	×	×	×	×	×
Southwest	○ ¹⁾	×	×	×	○	×	×
World	○	○	○	○	×	×	○

1) 部分的 2) 有料

Source: Elizabeth E. Baily, et al., *op cit.*, p. 104

ように人間を目的地に運ぶこと以外にサービスらしきものはなにも無く、一部の航空機を除いてファーストクラスもなかった。常に運賃引き下げを先導し、シェアを急速に拡大し、営業地域も広がっていった。そのため売上も急速に増大し、85年には Frontier を買収し遂に10億ドルの売上高に達した¹⁵⁾。しかしこの会社が損失の拡大の故に86年10月に Texas Air に買収されたことは、新設航空会社の行く末を示す象徴的出来事であった。

新航空会社の参入が価格競争を引き起こし、運賃の低下をもたらし、更にそのことが航空客の拡大に導いたことは間違いない。しかし既存航空会社が対抗的運賃引き下げを実行すれば、サービスの悪い分だけ競争上不利となる。更に既存会社も合理化を行い、例えば組合潰しや非組合員の採用などで労賃部分の縮小を実現すれば、コスト上の優位性も消滅する。こうして第4表に示されているように、多くの新設航空会社が消滅するか大手の航空会社に吸収されていった。彼らが生き延びれるとするなら、大手キャリアの「隙

15) *Business Week*, November 25, 1985, September 29, 1986.

間」(niche)を埋めそこに「安住の地」を見いだした場合であろう。

(2) ルートの再編成

新ルートへの参入と撤退の自由は、既存会社のルートのダイナミックな再編成をひきおこした。初めて航空会社は自らの手でルート・ネットワークを構成することが出来るようになったのである。第6表は直行便のある都市ペアの数を規制緩和直前と83年7月で比較したものであるが、15社で総数はあまり変わっていないが両時期に共通している都市ペアは40.1パーセントにすぎない。すなわち60パーセントの二都市間の直行便が廃止され、新たに60パーセントの所で直行便が生じたことになる。ただある航空会社が撤退した都市ペアに別の航空会社が参入する場合もあるので、それを除くと25パーセ

第6表 直行便のあるペアの数、1978年と1983年

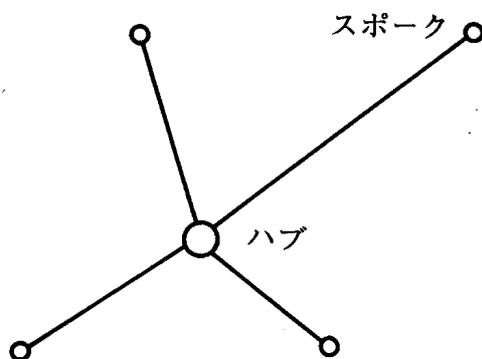
航空会社	都市ペアの数 1978年7月	都市ペアの数 1983年7月	両期に共通する 都市ペアの数	変化しなかった 割合
American	378	423	119	31.5%
Braniff	205	0	0	0
Continental	288	417	82	28.5
Delta	669	634	330	49.3
Eastern	565	462	261	46.2
Frontier	519	322	103	19.8
Northwest	238	275	154	64.7
Ozark	254	224	80	31.5
Pan Am	176	99	45	25.6
Piedmont	382	394	164	42.9
Republic	658	900	293	44.5
TWA	236	58	123	52.1
United	642	609	234	36.4
US Air	448	575	269	60.0
Western	174	263	84	48.3
合計	5,832	5,855	2,341	40.1

Source: CAB, *Implementation of the Provisions of the Airline Deregulation Act of 1978*, 1984, p.29.

ント弱で変動が生じたことになる。

この大規模な路線の編成替えでキャリアーが目指したものは、ハブ・アンド・スポークという新しいルート・ネットワークであった。第1図はその簡単な説明図であるが、中心のハブに短時間のうちにスポークよりの到着便を集中させ、集中的にスポークに向けて出発させることによって、効率的輸送を計ろうとするものである。このシステムには次のようなメリットが指摘されている。まず出発点と目的地の点となる旅客を一点に集中することによって、規模の経済性を生みだし、航空機の大型化と効率的利用、ロード・ファクターの引き上げによりコストを引き下げるとともに、フライト回数を増加させることができる¹⁶⁾。また出発と到着をうまく組み合わせれば、接続時間を短縮することができる。旅客からみれば多くとも一度の乗り換えで目的地に達することができるし、しかも同一の航空会社を利用することができる。後者の点は旅客の非常に強い性向として指摘されている点である。利用客にとって一番望ましいのは出発地と目的地の直行便であるが、航空会社からみてそれが可能となるためには、相当量の需要が必要である。需要が極端に少なく、これまでフライトが不可能だった地域にもハブまでの便が可能となる

第1図 ハブ・アンド・スポーク



16) 例えば5地点をすべて直行便で結ぼうとすれば、方向を考えて20便必要である。これがハブ・アンド・スポークでは10便ですみ、フライトを倍加できる。

かもしれない。

ハブ・アンド・スポークを最初に展開したのは規制下での United, Eastern など大手であったが、ルート規制のため全面展開はできなかった。規制緩和後逸早くこのネットワークをつくりあげたのは、US Air などの地方キャリアであった。その成功をみて全航空会社がハブ・アンド・スポークを展開し始めた。第7表は航空会社の出発便のうちハブからのものが占める割合を78年と83年で比較したものであるが、ハブへの集中傾向が確認できる。

さてハブ・アンド・スポークの展開は、ハブでのフライトの一航空会社への集中傾向を強め始めた。ハブ航空での大航空会社のシェアの拡大は、第一にそこでの離着陸便の増便によって、第二に合併によってなされた。例えば86年に TWA が Ozark を買収した結果、セントルイス空港の75余のゲートの四分之三を支配するようになった。TWA はすぐにセントルイスからのフライトの運賃を13-18パーセント引き上げた¹⁷⁾。こうした傾向は他のハブでも進行しているが(第8表)、明らかにこれは寡占化傾向の一つの現れであ

第7表 ハブ・アンド・スポークの拡大

航空会社	主要ハブ(1983年)	ハブ出発便の比率		ハブ 出 発 便 の 5 年 間 に お け る 変 化
		1978年	1983年	
American	ダラス・フォート・ワース	11.2%	28.6%	113.7%
U. S. Air	ピッツバーグ	16.0	23.2	45.7
Continental	ヒューストン	12.8	22.9	45.8
Delta	アトランタ	18.3	21.4	11.4
Eastern	アトランタ	18.3	21.0	1.0
Frontier	デンバー	18.0	33.8	23.8
Northwest	ミネアポリス・セントポール	16.1	20.7	18.7
Ozark	セントルイス	15.5	35.6	53.7
Pan Am	ニュー・ヨーク	12.3	24.0	-1.8
Piedmont	シャーロット	3.7	19.6	583.0
Republic	ミネアポリス・セントポール	3.4	7.7	91.1
Trans World	セントルイス	11.9	33.0	81.3
United	シカゴ	13.8	18.9	1.5
Western	ソルトレイクシティ	10.3	16.9	129.3

Source: CAB, *Implementation*, p.11.

第8表 ハブの独占化

ハブ	航空会社	集中度
デンバー	Continental, United	88%
セントルイス	TWA	82
ピッツバーグ	U. S. Air	80
メンフィス	Northwest	79
ミネアポリス	Northwest	76
ヒューストン	Continental	68
デトロイト	Northwest	64

Source: *Wall Street Journal*, July 20, 1987.

る。88年の『エコノミック・レポート』は次の理由をあげてこれを否定している。①航空会社の数が少なくとも参入障壁が低ければよい、②ハブ間の競争が存在する、例えばある会社のハブ空港は他の会社のスポーク空港かもしれないし、またある空港が複数のシステムのスポーク空港になっていたら目的地までどのハブを選ぶか選択できる、③高密度の短距離線では直行便の競争が存在するし、代替手段（自動車、バス、鉄道など）もある¹⁸⁾。

第一の点は、後に述べる空港施設やスロットなどが参入障壁になりうるし、大規模に展開しているハブ・システムに単線的な路線運行企業は対抗できないということがある。例えばピッツバーグとシカゴ間の旅客の60パーセント以上が乗り継ぎ客であるが、同じキャリアを好む旅客の性向のため、二地点間のみの運航企業は両地点をハブとする企業に競争上勝てない。このことは参入障壁になるとともに、集中を一層進める要因になる。第二、第三の点の競争は確かに存在する。しかし特に第二点のばあいには述べられているような条件がなければならない。ハブでの集中化傾向は寡占化の重要な現れとみるべきである。

17) *The Economist*, February 4, 1989.

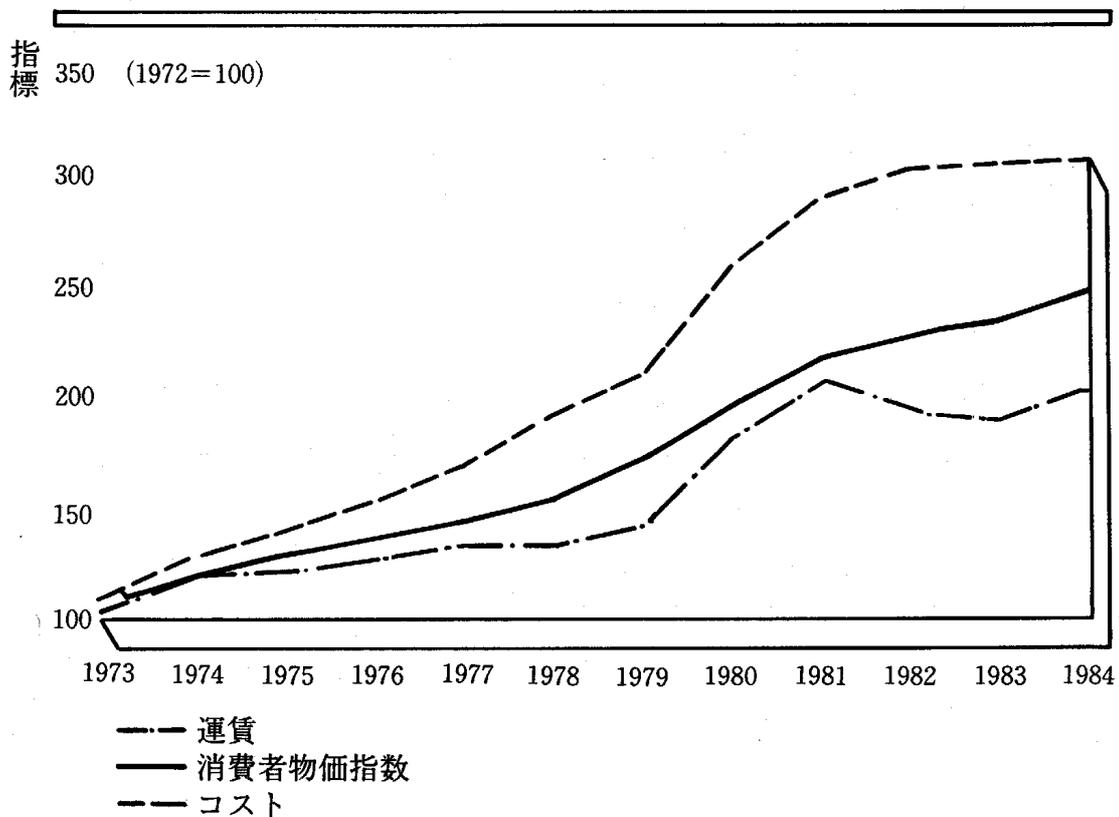
18) 『アメリカ経済白書, 1988年』(経済セミナー増刊) 日本評論社, 1988年, 280-1頁。

ルート再編は寡占体制再編の鍵をにぎる問題である。というのは買収・合併の一つの動機は、自己完結的なネットワークの形式という点にあるからであり、「合理的」ネットワークの形成が安定的寡占体制のために不可欠だからである。

(3) 運賃

運賃規制の緩和は激しい価格競争を引き起こしたが、それを先導したのは新規参入企業であった。既存企業の対抗的な運賃引き下げにより、規制下ではみられなかった料金低下が実現した。名目の平均値では運賃は上昇しているが(第2図)、78年から84年までにインフレを考慮した実質額では6パー

第2図 平均的運賃の推移



19) General Accounting Office, *Deregulation: Increased Competition is Making Airlines More Efficient and Responsive to Consumers*, GAO/RCED-86-26, 1985, p. 21.

セント低下した。この間のコスト上昇も考慮すれば、かなりの低下といえる。低下の基本的な理由は割引運賃にある。平均的割引率は77年の30パーセントから84年の51パーセントへと上昇し、この間割引運賃による乗客も39パーセントから81パーセントに増大した¹⁹⁾。

割引は徹底した価格差別をもたらした。割引には一定の条件がつくが（購入期日、滞在期間など）、さらに同一ルートが季節、曜日、時間帯によってすべて運賃を違えるという価格戦略がとられるようになった。需要量と顧客の選好（時間か費用か）に対応した価格が設定されているのである。そうするとすべてのルートで価格が一様に下がるわけではない。第9表は国内旅客運賃調査における算定価格（割引などがされなかったとした価格で現実のものではない）にたいする83年6月までの一年間の運賃の比であるが、市場の規模が大きくなる程、距離が長くなる程、運賃は低下している。短距離の小規模市場は算定価格より上昇している。これらは企業が収益性を基準に行動した必然的結果である。

88年末より値引き競争が影を潜め始めた。再発はないという断定はできないが、寡占化の到達点としてこの動きは注目すべきである。

(4) コンピュータ予約システム

コンピュータ技術の発展は規制緩和とは関係ないが、時を同じくしてのコンピュータ予約システム(CRS)の導入は航空会社の競争条件に重要な影響

第9表 規制緩和前と後の運賃比較

距離(マイル)	市場規模(1日当り乗降客)			
	10-15	51-200	201-500	501-
1-400	114	112	95	71
401-1500	110	97	87	80
1501-	n.a.	75	65	60

注) 「国内旅客運賃調査」による算定価格と1983年6月迄の1年間の運賃の比を示してゐる。

Source: CAB, Implementatinn, p.24.

を与えた。CRSの必要性は60年代よりいわれるようになり、67年から76年にかけて三つの旅行業者も含む全企業レベルの計画があったが、独禁法違反を理由とした司法省などの反対もあり失敗した。その後UnitedやAmericanが独自のCRSの開発と販売に乗り出し成功した²⁰⁾。

CRSは旅行業者がスケジュールや運賃の情報を得、予約をするのに非常に便利さをもたらすが、システムの所有者はそれを「反競争的」に使用することもできる。例えばある時間帯のフライトをディスプレイに表示する時、自社の便をトップに置いておくと、旅行業者は通常最初の便を顧客に推薦するので大変有利となる(ディスプレイ・バイアス)。旅行業者のチケット販売において、90パーセントが最初に表示される数フライトによって決定されるといわれているので、このことの意味は重要である。次ページに掲載されているフライトは殆ど無視されるといってよい。そして所有者の最も競争的なフライトを最も不利な位置におくこともできる。更に乗り継ぎの掲載に差別を設けることもできる。極端に言えば、最も便利な競争企業の乗り継ぎ便を意図的に除いておくことも可能である。

またシステム所有者の情報は常に最新のものが表示されるのに、他社のは遅れた情報かもしれない。ある場合には意図的に他社の情報は一定期間古いもの——運賃の引き下げや割引をした時、以前の料金をそのまま掲載し引き下げの効果をなくす——にされうる。所有者企業にのみ特別のサービスを与え、一例として搭乗券の発行を行い、他社にはしないことがある。最も強力な方法は、旅行業者がある比率以上に旅客を自社に割り振ったらリベートを支払うというものである。

使用料金に差別をつけ、自社のルートと競争的な企業は高く、補完的な企業には低く設定することも可能である。以上に加え、CRSを通じて得られるマーケット情報は競争企業に対する強力な武器となるであろう。またシス

20) U. S. Congress, Senate, *Computer Reservation Systems*, Hearing, Committee on Commerce, Science, and Transportation, Subcommittee on Aviation, 99 cong., 1st sess., 1985, pp 82-3.

テム所有者のルートへの新規参入は極めて困難となる²¹⁾。

上記のことは全て実際にシステム所有者によって行われたことである。現時点では少なくとも意図的な差別的行為は禁止されているが（使用料の差別化とスクリーン表示の意図的順位付けはCABによって禁止された）、システム所有が競争上有効な武器であり参入障壁となっていることに変わりはない。AmericanのSabreとUnitedのApolloが二大システムとなっているが、それぞれ端末の37パーセント、26パーセントを占めている。他にTexas AirのSystem One、TWAのPARS、DeltaのDATAS IIがあるが、システムの開発には膨大な資金が必要なためこの市場への参入自体が困難となっている。

(5) スロットの割り当て

新しく路線に参入する場合、空港能力が問題となる。その中心はスロット（特定時間の離着陸権）である。既に規制下においても大都市の空港のピーク時のスロット配分が問題となっていたが、68年以来四大空港（ケネディ、ラグアディア、オヘア、ナショナル）については、キャリアによって構成される「スケジュール委員会」がその割り当てを行うことになっていた。注目すべきはこの委員会が全員一致制だったことである。参入制限がなされている時は、スケジュール委員会は増便競争を制限するものとして比較的順調に機能した。規制緩和直後は、参入企業に既存企業が妥協する姿勢を示したため大きな困難を生じなかったが、次第にスロットが限界に近づくにつれて配分に一致点が見い出せなくなってきた。いまスロットに市場メカニズムを導入し、売買させることによってこの問題を解決しようという提案がなされている。いずれにしろスロット数の限界ということが重大な参入障壁になっている。

21) Bailey, et al., *op. cit.*, pp. 187-9

(6) 合併・買収

規制緩和後の合併は通常の反トラスト法の基準に従うことになった。80年代に入って特に85年以降買収・合併が相次いだ。買収の対象には新規参入企業や中小キャリアのみならず、かつての大手も含まれていた(第10表)。今航空業界は8大グループによって90パーセントが占められているが(第11表)、この集中傾向はさらに進行しそうである。Americanは1992年までに600機の航空機を保有するという拡張政策をとっているのに対し、TWA赤字に悩んでいる²²⁾。最近の注目すべき事件はEasternが破産申告を行ったことである。これらは更なる再編の可能性を示唆している。

合併・買収の動機は、ネットワークの拡大、補完ということである。他社への乗り継ぎなしに自社のネットワーク内で顧客を目的地に運ぶことが理想であり、乗客もそれを好む。更に競争条件の変化がこのようなネットワーク

第10表 主要な買収・合併

航空会社・グループ	1978年シェア	買収・合併
United	19.6%	
American	13.9	1987年 Air Cal を買収
Texas Air Group		
New York Air	} 5.2	1985年 Texasによって買収
Continental		
Eastern	12.1	1986年 Texasによって買収
People	—	1986年 Texasによって買収
Frontier	1.2	1985年 Peopleによって買収
Delta Group		
Delta	11.6	
Western	4.7	1986年 Deltaによって買収
Northwest Group		
Northwest	4.6	
Republic	2.6	1986年 Northwestによって買収
TWA Group		
TWA	9.2	1987年 Keyを買収
Ozark	0.8	1986年 TWAによって買収
Pan American	4.7	Nationalを買収
Piedmont Group		
Piedmont	0.7	1986年 Empierを買収
U. S. Air	2.1	1987年 PSを買収、同年 Piedmontによって買収

出典：日本開発銀行『調査』第122号、昭和63年6月、139—40頁を参考にした。

22) *The Economist*, February 4, 1989.

第11表 シェアの推移

	1978年	1983年	1987年
Texas Air	4.4%	3.7%	21.1%
Continental } Eastern }	10.8	11.7	—
United	21.5	20.0	17.8
AMR	13.2	14.5	14.8
Delta	11.9	11.7	12.7
Western	5.1	4.2	—
Northwest	2.6	4.4	8.5
Republic	3.2	4.5	—
TWA	9.3	7.4	6.6
U. S. Air	2.2	3.4	5.4
Piedmont	0.8	2.4	3.4
Pan Am	4.7	3.5	1.6
最大4社	57.4	58.9	66.4
最大8社	80.9	78.3	90.3

注) Continental・EasternはTexas Airに、WesternはDeltaに、RepublicはNorthwestにそれぞれ買収された。

出典：『日本経経新聞』1989年1月21日付。

の形成を必然的なものとして求めている。ハブ・アンド・スポークは限界はあるとはいえスポークの数が増えれば増えるほど効率的になる。スポークでの集客能力が決定的に重要である。いわばネットワークの形成能力が競争の最重要要因になっているのである。

5 規制緩和の評価と展望

規制緩和に対する評価をみるため、運賃、フライト回数以外の問題となっている諸点についてみてみよう。第一は遅延である。第12表で分かるように、遅延は規制緩和以前から増大しているが緩和以降伸び率が急速に大きくなっている。遅延の理由をすべて規制緩和の所為にするわけにはいかない。規制

第12表 遅延回数の変化

	全商用空港			10大空港		
	全運航数	遅延便	比	全運航数	遅延便	比
1974	9,477千	— 千	— %	3,033千	— 千	— %
75	9,344	32	0.3	2,868	25	0.9
76	9,301	36	0.4	3,036	28	0.9
77	9,752	39	0.4	3,206	29	0.9
78	10,047	52	0.5	3,313	34	1.0
79	10,349	62	0.6	3,381	44	1.3
80	10,069	58	0.6	3,407	48	1.4
変化率						
74—79	2.9%	^a 23.3%		5.5%	^a 15.7%	
77—80	3.3	47.4		6.4	67.1	

注) 遅延は30分以上の遅れ、aは75—77年の変化率

Source: John R. Meyer and Clinton V. Oster, Jr., *Deregulation and the New Airline Entrepreneurs* MIT Press, 1984, p.169.

緩和がなくても遅延は増大したかもしれないし、ある統計によれば87年の遅延の70パーセントが天候に関係したものであるという。それでも遅延のある部分が規制緩和に関係していることは否定できない。需要のあるルートの特定の時間帯に参入しようとすることは、競争の必然的結果であるし、むしろ規制緩和擁護論者はこれを当然とみる。だから言う、「遅延は不愉快ではあるが、ピーク時にいくらか遅延が生じるくらいがちょうどよいのである」²³⁾と。

第二の問題は安全性である。勿論、安全規制は「緩和」されたわけではないが、経済規制の緩和と安全性に関しては対立する見解がある。すなわち安全性を競争上の重要な要因とみなし、競争の結果より安全となるという主張と、安全のための装備、手続き等はコスト上のマイナス要因だから競争はこれらを節約する方向に動くという見方である。規制緩和後の現実、死亡率

23) 『アメリカ経済白書、1988年』 270頁。

は緩和前10年間の百万人当たり0.67人から79—85年の0.32人と減少しているが²⁴⁾、この理由を単純に規制緩和に求めることはできない。死亡率は歴史的に減少傾向にあった。さらにニアミスについては急増しているという指摘もある。

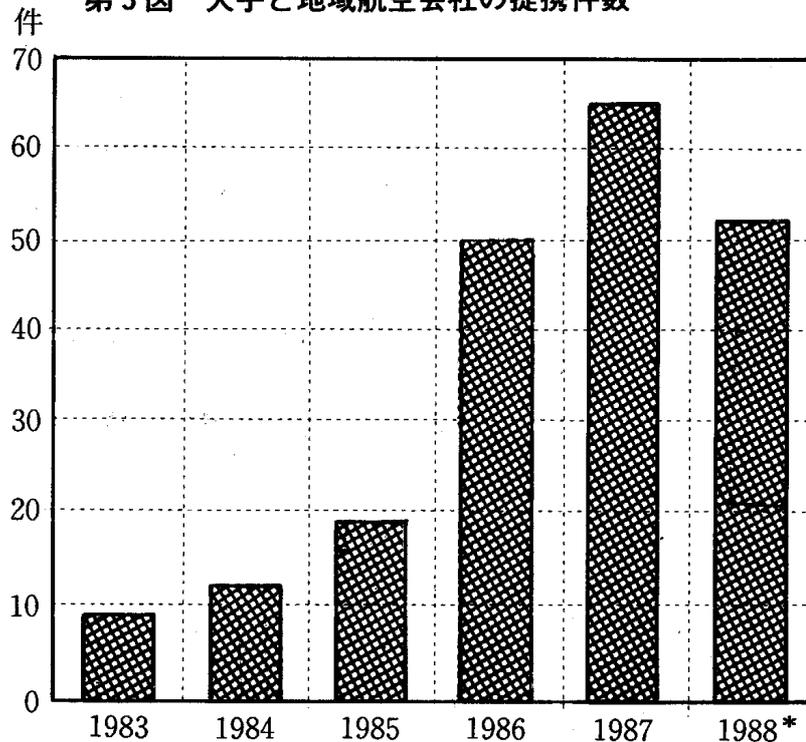
第三は人口の少ない小都市、地域へのサービスの継続という問題である。参入・撤退の自由は需要の少ない、収益性の小さい路線からの撤退を引き起こすだろうと予想されていた。78年6月から83年6月迄に、航空サービスを完全に失った地域が95ある。またジェット機からプロペラ機に代わった地域がかなりある（すなわち航空会社がトランクからコンピューターに代わったのである）。航空規制緩和法は88年までこのような地域への補助金の支出を規定していた。レーガン政権はこの補助金を廃止しようとしたが、議会の反対で結局10年の延長を余儀なくされた。

平均値で見れば規制緩和の結果は、運賃は下がったし、ルート・ネットワークは合理的なものになったし、フライト回数は増加し、利用者にはプラスであったといえる。しかしそれはいわゆる低密度の地域を犠牲にして実現したのである。規制の一つの論拠が公共性にあったとするなら、その公共性を犠牲にして上記の成果は実現したのである。いうなら収益性のあるところで企業は活動するという資本主義的合理性の実現である。そうしてより重要なことは、新たな寡占体制の確立とともにこれらの成果は否定される可能性があるということである。

寡占化への傾向は既に、ハブ空港における集中度、運賃の上昇傾向への転化、合併と買収、CRS、空港設備などの点で述べてきた。ここで一つ付け加えておくと、地域航空会社やコンピューターの系列化の問題がある。最近大手キャリアと協定を結ぶ中小航空会社が増大している（第3図）。これらのキャリアの便は、予約の際ディスプレイに大手と同じコードが現れるので、

24) Steven A. Morrison, "US Domestic Aviation", in Kenneth Button and Dennis Swann ed. *The Age of Regulatory Reform*, Clarendon Press, 1989, p. 161.

第3図 大手と地域航空会社の提携件数



Source: *Wall Street Journal*, Feb. 17, 1988

利用者は乗り継ぎの時同一会社と錯覚する。つまり前述のように旅客は同一キャリアによる旅行を好むので、非協定会社は競争上不利となり、大手との協定か撤退を余儀なくされる。このこともまた寡占化を促進する。

また最近、キャリアはライバル企業が既に優位性をもっている市場への参入を嫌い始めたことが指摘されている。例えば American が南部に新たなハブを求めた時、Northwest のハブであるメンフィスを避けナッシュビルとラレーに決めた。Continental は United とデンバーで競っていたが、不利とみるや撤退した。United がクリーブランドから引き上げると、今度は Continental がその隙間を埋め、そこをハブにした。「航空会社は激しい競争を避けるために市場に出入りし、一国の航空システムを空にある巨大なチェス・ボードのように使っている」²⁵⁾。

25) *Wall Street Journal*, March 10, 1989.

かつては規制によってつくられた寡占が問題であった。現時点では規制に復帰するという議論は全くないが、今後は競争の結果成立した寡占をどう規制するかが問題となろう。