

競争の帰結

——ハブ空港支配に見るアメリカ航空市場規制緩和の一断面(一)

福 井 秀 樹

目 次

- 一 はじめに——理念の勝利？
- 二 規制緩和の成果——集計値の陥穽
- 三 スロット売買・貸借の自由化とその帰結
- 三―一 スロット売買・貸借の自由化
- 三―二 その帰結(以上本号)
- 四 ゲートの自由な貸借とその帰結
- 四―一 貸借慣行
- 四―二 その帰結
- 五 恩恵の代償——運賃の上昇と競争の衰退
- 五―一 集中化の進んだハブ空港における運賃の上昇
- 五―二 集中化の進んだハブ空港における競争の衰退
- 六 おわりに——現実の逆説

一 はじめに——理念の勝利？

規制緩和・民営化政策の実現とその展開を論ずる上で、「理念」の影響力を無視する事は出来ない。確かに、現実の切迫した要請がなければ、これらの政策の実現は覚束無かつた事だろう。福祉政策の充実と経済成長率の低下が相俟って生じた財政赤字の膨張、行政組織の肥大化(あるいはその腐敗)、更には規制そのものを陳腐化させてしまった技術革新や経済の国際化・情報化・ソフト化といった構造的変化がなければ、実際、規制緩和・民営化政策の必要性それ自体が認識される事さえ難しかったかも知れない。だが同時に、言うまでもない事だが、現実の要請が自動的に必要な政策を実現させるわけではない。規制緩和・民営化政策の場合も例外ではなかった。それどころか、他の政策と比べてみても、規制緩和・民営化政策の前に立ちはだかる障害は、決して小さなものではなかった。規制緩和・民営化政策の実現には、これらの政策を支持する広範に拡散し十分に組織されていない利益(消費者の利益など)が、規制に利権を得ている個別の十分に組織された利益(業界の利益など)を克服する事に加えて、行政機関の業務を根本的に改め、その権限を削減する事が必要とされたからである。従って、この場合、民主的政治過程の典型である「利益の政治」とは異なる政治力学が必要とされた。マーサ・ダーシックらはこれを「理念の政治(the politics of ideas)」と呼ぶ。そこでは、通常のプロセスから見ればアウトサイダーに他ならない象牙の塔の住人達(とりわけ経済学者)が活躍し、理論ないし理念の説得力を武器として、政策の形成と実現に決定的な影響を与えた、⁽¹⁾というわけである。

この「理念」の具体的な表現は、勿論、規制緩和・民営化の行われた国や領域、あるいはそこで活躍した学者達

の専門や影響力の強かった理論に依拠して、微妙に異なっている。例えば、規制一般に対する批判の理論的支柱の一つとなった「捕囚理論」⁽²⁾の主張内容と、航空市場などで個別具体的に規制緩和を後押しする役割を果たした「コンテストブル市場理論」⁽³⁾の主張内容は、当然、同じものではない。しかしながら、市場の効率性と自己調整能力に対して揺るぎない信頼を寄せ、政府による市場への直接的な介入に対して強い不信の念を抱いている点において、それらは共通している。そして、その信頼ないし不信の要約として、アダム・スミスとフリードリッヒ・ハイエクの次の主張以上に相応しいものはないだろう。

「……〔市場の中で活動している個々人は〕一般に公共の利益を促進させようという意図もなければ、自分がそれをどのくらい促進しているのかも知らない。……彼は自分の利益を追求しているに過ぎない。しかし、多くの場合と同様に、見えざる手に導かれ、彼は自分の意図とは何の関係もない〔公共の〕目的の促進を図る事になる。……社会の利益を実際に増進させようとする場合よりもむしろ自分自身の利益を追求する場合の方が、しばしば遙かに有効に社会の利益を増進させるのである」⁽⁴⁾

「〔市場という〕自生的秩序に見られる欠陥や非効率の殆どは、そのメカニズムの作用に手を入れようとしたり、その作用の抑制を試みたり、あるいはそれがもたらす帰結をいちいち改善しようとしたりするために生ずる。自生的秩序に干渉するこうした試みが、望み通りの結果をもたらす事などまずない。何故なら、これらの秩序は、いかなる介入機関といえども知り得ない、より個別具体的な事実によって規定されるものだからである」⁽⁵⁾

「大社会の全体を結び付ける唯一の紐帯は、純粹に「経済的な」(より、精確には、「市場秩序的な」)ものである……。……現代の国家あるいは世界の規模と複雑さを持つ社会においては、それ以外のものではあり得ない……。……〔改行〕大社会の全体的枠組みの中には、勿論、いかなる意味でも経済的ではない他の諸関係から

成る無数のネットワークが存在している。しかし、市場秩序こそが、多様な意図の平和的協調を可能にする——しかもあらゆる人々に便益をもたらす過程を通じて可能にする——、という事実を、これは変えるものではない。今やあらゆる人の口に上り全人類を一つの世界にしつつある全ての人々の相互依存性は、市場秩序の帰結であると同時に、それ以外の手段では決して実現され得なかつたものでもある。……〔改行〕他者の保有する知識がもたらす便益は、科学のあらゆる進歩も含めて、市場機構が提供し指示する経路を通じて我々の下に到達する。世界の他の地域に住む人々の美や道徳をめぐる切磋琢磨にどの程度関わり得るかも、経済の繋がりに依存する。……カタラクテ、イツクス〔市場秩序学〕は、人類の殆ど全てを包括する唯一の全般的秩序を叙述する科学であり、それ故に、個別の制度は全て、この秩序にどの程度貢献したか、という基準によつて評価されるべきだと主張する資格を、経済学者は持つのである……。〕⁽⁶⁾」

要するに、スミスやハイエクによれば、市場経済はそれに参加している人々の「個人合理性」を単に足し合わせ、たよりも更に大きな「社会合理性」を持つている。それどころか、個々の人間はそれほど合理的な行動を取らなくても、個々人の間の社会的な依存関係が、市場経済の中に合理性を生み出していく。実際、スミスやハイエクの市場では、個々人は、公共的な信号としての価格以外は、自分の周りの限られた環境さえ見ていけばよい。後は、自分の持つている局所的知識と主観的価値判断に基づいて自由に行動していれば、市場によつてそうした個々人の行動は集計され、需要と供給が均衡するように価格が決定される。そしてその価格が又、公共的な信号として人々の行動を規定する。このようにスミスやハイエクの市場では、価格を媒介として秩序が自生的に形成され維持されていく。⁽⁷⁾ 市場経済は、その中で、各人が単に自分の利益の促進のみを意図し、個別具体的な事実に関する各自の限られた知識に基づいて行動しているにも拘わらず、いわば「見えざる手に導かれて」自己調整的に、効率性を始めと

する公共の利益を促進するのである。勿論、彼らは自由放任を主張しているわけではない。市場も万能ではなく、時に「市場の失敗」と呼ばれる現象を引き起こすためである。だが、市場への直接的な介入は少ない方が望ましい。というのも、いわゆる「市場の失敗」の矯正を目的とする政府の直接的な介入は、多くの場合、逆に市場の自生的秩序形成機能を阻害するに過ぎないためである。かくして、市場は社会の全体を効率的且つ平和的に結び合わせる事の出来る殆ど唯一の紐帯である。そしてそれ故に、政治や行政に関わるものも含む個別の制度は全て、この市場が生み出す秩序の維持や促進にどれだけ寄与したかという観点から評価されるべきなのである。ここに、一九八〇年代来の規制緩和・民営化政策を嚮導した「理念」が見事に要約されている。

「理念の政治」という観点から見れば、規制緩和・民営化政策の政治過程は、以上のような市場経済の「理念」が、規制を擁護する「個別利益」を圧倒していく過程に他ならなかった。一九八〇年代、少なくとも「理念」の上では、確かに市場経済は勝利を収めたのである。しかも、この勝利は一時的なものに終わっていない。例えば、日本では、長引く不況の中、従来型のケインズ主義的な財政・金融政策が不況対策としての効果を発揮し得なくなってきた事も手伝い、規制緩和に寄せられる期待は高まる一方である。事実、官民を問わず、多くのエコノミストが、思い切った規制緩和を断行すれば今後一層の成果が期待される事を示唆している。⁽⁸⁾一九九七年度版の『経済白書』でも規制緩和の重要性は大いに強調されており、政府レベルでは二〇〇〇項目にも及ぶ規制緩和の実施が検討されている。こうした市場重視の姿勢は、一九九七年に労働党が政権に返り咲いたイギリスでさえ、逆転させるには至っていない。実際、「ジョン・メージャーは負けたが、マーガレット・サッチャーは勝った」という『ル・フィガロ』の評は、一面の真理を言い当てている。この労働党の勝利が確立したのは、或る意味では、「保守イデオロギ

と言えよう。

しかし、市場経済が「現実」の上でも勝利を収め得ているのか否か、言い換えるなら、市場経済の「現実」がその「理念」を具現し得ているか否かは全く別の問題である。確かに、市場に対する介入の非効率やその愚かしさを物語る逸話は枚挙に遑がない。アメリカ航空市場で一九六〇年代末に起きた「サンドウィッチ戦争」が良い例である。当時、自由な価格競争や新規路線の開拓を禁ずる民間航空委員会(CAB)の規制の下、各社がシェア拡大のために取り得る策といえば、サービスの拡充くらいなものであった。民間航空委員会の規制では、免許を取得している路線での便数や使用機材、あるいは機内サービスの変更は自由だったのである。そこで各社は、便数を増加させ、機体の改善を図るだけでなく、「客室サービスを強化し、豪華なサンドウィッチやピクニック・バスケットで旅客を引き寄せようとした。」⁽¹⁰⁾ところが、こうした非価格競争は、多くの遊休施設を生み出し、座席利用率(ロード・ファクター)の極端な低下という無駄を各社にもたらした。⁽¹¹⁾事実、一九六〇年には五八・八パーセントだった座席利用率は、一九七〇年には四八・九パーセントにまで低下したのである(一九九七年現在の座席利用率は六九・一パーセント)⁽¹²⁾。しかもそれは、民間航空委員会にも無益な活動を余儀なくさせた。サービス競争の一環としての「機内食競争が業界に広まると、民間航空委員会は、ノースウエスト航空のステーキが広告に唱われている通り「客の注文を受けてから調理されて」いるのか、それとも、調理済みのステーキを温め直しているに過ぎないのかを、ライバル関係にあるデルタ航空の告発により、大真面目に判定させられる羽目に陥つたのである。⁽¹³⁾このような馬鹿げた事態は、市場への参入・退出や価格設定までも規制の対象とする直接的な介入を取り除けば、確かに生じなくなるだろう。だが、直接的な介入を縮減していけばそれで市場の「理念」が自ずと実現されるのか、と問われれば、先験的にはそれは定かではないと答えるより他ない。近年、規制緩和・民営化政策に人々が寄せる期待は依然として高

いが、そうした政策を通じて直接的な介入を大幅に削減された「現実」の市場経済が、その「理念」を人々の期待通りに具現し得るかどうかが、あるいは、現に具現し得ていくかどうかについては、別個の考察が必要なのである。

こうした問題を考える上で、今し方触れたアメリカ航空市場の規制緩和は最良の試金石の一つとなるだろう。アメリカ航空市場の規制緩和は、その歴史の長さ、蓄積情報の豊かさ、そして規制緩和それ自体の徹底性において殆ど比肩するものがないためである。事実、一九七〇年代の半ばから徐々に進められ一九七八年の「航空規制緩和法」で一つの頂点に達したアメリカ航空市場の規制緩和は、市場への参入・退出と運賃設定を実質的に自由化し、最終的には規制時代の監督機関である民間航空委員会を解散させる(一九八五年一月一日)という徹底ぶりであった。⁽¹⁴⁾ その意味で、規制緩和が生み出した自由な市場の問題点を検討する素材としてこれほど適切なものは他にないと断言する事さえ出来るかも知れない。しかしながら、それは同時に、これほど包括的な評価の難しい素材もない事を意味している。確かに、運賃、サービス、安全性、産業構造、都市と地方の格差、等々、分析を必要とする項目はあまりにも多い。そこで、アメリカ航空市場の規制緩和に関するより包括的な評価は今後の課題とし、ここでは、自由な市場における競争の帰結が最も逆説的な形を取って現れた例の一つであるハブ空港の現状に分析を限定しよう。

註

- (1) Martha Derthick and Paul J. Quirk, *The Politics of Deregulation* (Washington, D. C.: The Brookings Institution, 1985), p. 237. 大嶽秀夫『自由主義的改革の時代——一九八〇年代前期の日本政治』(中央公論社、一九九四年)、九八頁、ステイブ・ヴォーゲル『規制大国日本のジレンマ——改革はいかになされるか』(岡部曜子訳(東洋経済新報社、一九九七年)、一三三—四頁。
- (2) 「捕囚理論」とは、規制は原則として業界によって獲得され、主としてその利益に適用するように設計され運営される、つまり、規制機関は多くの場合、業界の「捕囚」と化している、と主張する「規制の経済理論」の一つである。 Cf. George J. Stigler, *The*

Citizen and the State : Essays on Regulation (Chicago : Chicago University Press, 1975). (邦訳‘余語将尊・宇佐美泰生訳

『小さな政府の経済学——規制と競争』(東洋経済新報社、一九八一年)。

- (3) 「コンテスタブル市場理論」とは、参入・退出費用の小さい市場においては、実際に寡占あるいは独占的な状況が成立しようとも、常に潜在的新規参入企業の存在が想定される事によって、競争的な料金が成立し、資源配分が効率的になる」と主張する理論である。William J. Baumol, John C. Panzar and Robert D. Willig, *Contestable Markets and the Theory of Industry Structure*, Revised Edition (San Diego : Harcourt Brace Jovanovich, 1988).

- (4) Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, The Cannan Edition (New York : The Modern Library, 1776/1937), p. 423. (邦訳‘大河内一男監訳『国富論』I—III (中央公論社『文庫』一九七八年)‘第II巻’一—一〇頁)。

- (5) Friedrich August Hayek, *The Fatal Conceit : The Errors of Socialism* (London : Routledge, 1988), p. 84.

- (6) 傍点は福井。Friedrich August Hayek, *Law, Legislation and Liberty*, One-Volume Edition (London : Routledge, 1982), Volume 2 (1976), pp. 112-3. (邦訳‘篠塚慎吾訳『ハイエク全集』：法と立法と自由II 社会正義の幻想』(春秋社、一九八七年)‘一五七—八頁)。

- (7) ここでのハイエク解釈は、岩井克人『不均衡動学の理論』(岩波書店、一九八七年)‘一〇八—九頁、同『資本主義を語る』(講談社『文庫』、一九九四年／一九九七年)‘一四〇頁、岩井克人・嶋津格「ルールを成立させるルール」『現代思想』第一九卷第二号(一九九一年)‘三九頁を参考にしてている。

- (8) 例えば、一九九三年の中谷巖の試算によれば、大胆な規制緩和によって内外価格差が現在の半分程度に圧縮されると、国内総生産は五〇兆円以上も増加する。一九九三年の日本のGDPは四六五兆円だから、この試算では、何と一割強のGDP増大が見込まれている事になる。中谷巖・大田弘子『経済改革のビジョン——「平岩レポート」を超えて』(東洋経済新報社、一九九四年)‘一九—二二頁。その他の民間エコノミストの予測については以下を参照。白川一郎『規制緩和の経済学——ゴルディオンの結び目を

解く』(ダイヤモンド社、一九九六年)、一九一―八頁。経済企画庁の予測については以下を見よ。総務庁編『規制緩和と白書(97年版)——根本からの発想の転換を目指して——』(大蔵省印刷局、一九九七年)、四一―四頁。

- (9) 一九九七年五月二日付の『ル・フィガロ』でランプロシーニは、イギリス労働党の勝利を次のように評している。「予想通り、トニー・ブレアがジョン・メージャーに圧勝した。しかし、この労働党の勝利は、……保守イデオロギーの勝利を確立するものである。ジョン・メージャーは負けたが、マーガレット・サッチャーは勝ったのだ。(中略)……イギリス人がトニー・ブレアを選んだのは、彼が時代遅れになったものしか改めないと約束したためでもある。彼は、「八〇年代の主要な改革には手を触れない」と誓ったのだ。(改行) マーガレット・サッチャーの保守革命を逆転させる事は、確かに、不可能である。一八年の間に、イギリスは面目を一新したのだ。……(中略)(実際)野党という煉獄から逃れ出るために、労働党員は教養上の変節を甘受しなければならなかった。フランスの王党派が、王政復古にも拘わらず、一七八九年に獲得された権利を受け入れねばならなかったように、労働党員はサッチャリズムの信条に帰順したのだ。(改行)トニー・ブレアは、労働党の真の指導者であった労働組合運動の御歴々を単に退けただけではない。彼は、生産手段の国有化を導いた党綱領の第四条を正式に放棄したのである。(中略)トニー・ブレアは約束したのだ、彼は人間の顔をしたサッチャリズムの闘士になるに過ぎないであろう事を。」Charles Lambroschini, "La victoire de Thatcher," *Le Figaro*, 2 Mai 1997. ブレア指揮下の労働党が保守イデオロギーとの関連でどのような変貌を遂げたかについては、差し当たり、吉瀬征輔『英国労働党——社会民主主義を越えて』(窓社、一九九七年)、舟場正富『ブレアのイギリス——福祉のニューディールと新産業主義』(PHP研究所、一九九八年)を見よ。

- (10) Barbara Sturken Peterson and James Glab, *Rapid Descent: Deregulation and the Shakeout in the Airlines* (New York: Simon & Schuster, 1994), p. 30. (邦訳、川口満訳『ドキュメント航空規制緩和——航空企業の栄光と破滅』(成山堂書店、一九九八年)、二五頁。)

- (11) 参照、増井健一・山内弘隆『航空輸送』(晃洋書房、一九九〇年)、一三二頁。

- (12) U. S. Department of Transportation, *National Transportation Statistics 1997* (Washington, D. C.: U. S. Department of

Transportation, 1997), p. 211, Air Transport Association, *Annual Report 1998* (Washington, D. C.: Air Transport Association, 1998), p. 6. ちり詳しくは以下を見よ。Elizabeth E. Bailey, David R. Graham and Daniel P. Kaplan, *Deregulating the Airlines* (Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1985), p. 19 (Figure 1.1).

(13) Peterson & Glab, *op. cit.*, p. 30. (邦訳、二五—六頁。)民間航空委員会による規制の愚劣さを印象付ける逸話はこれにとまらない。民間航空委員会の規制が鈍重さを増すにつれて、「闇」航空路線が生まれた。消費者達は、実在しない団体を作ってチャーター便を確保し、安い運賃で旅行する事を考え出したのである。民間航空委員会がこうした動きを見逃すはずがなかった。事実、「チエコスロバキア・ラジオ・アワー友好会」という組織がおよそその名に似つかわしくない世界旅行の構想を発表した時、民間航空委員会は疑念を表明した。そして、民間航空委員会は密かに調査員を空港に送り込み、チャーター便搭乗客の身分証明書を検査した。こうした活動は一九七一年に最高潮に達した。「左利きの会」の会員を乗せたチャーター便に手入れを行った民間航空委員会は、予想に違わず、安い航空運賃を求めてやってきた多くの右利きを発見したのである。Op. cit., pp. 31-2. (邦訳、二七—八頁。)

(14) 尤も、新規に市場に参入する航空会社の適格性審査までなくなったわけではない。免許を受けるためには、依然として、十分に有能な経営陣を有する事や、理に適った運営計画、その計画に基づいてサービスを開始するに十分な資金源を有している事などを示さなければならないのである。民間航空委員会消滅後、この適格性を審査する責任と権限はアメリカ運輸省に移管されている。運輸省はこの他にも、消費者保護(安全性など)や小都市に対する補助金政策(エッセンシャル・エア・サービスプログラム)、管制システムの監督、合併審査、あるいは国際線への参入や運賃の審査など、残余の航空規制に対しても責任があり管轄してきたが、合併を審査する権限は一九八九年一月一日に司法省の管轄に移されている。Cf., Paul Stephen Dempsey and Andrew R. Goetz, *Airline Deregulation and Laissez-Faire Mythology* (Westport, Connecticut: Quorum Books, 1992), p. 196. (邦訳、吉田邦郎・福井直祥・井手口哲生訳『規制緩和の神話——米国航空運輸産業の経験』(日本評論社、一九九六年)、一九八頁。)

表2-1 アメリカにおける規制緩和の経済効果(億ドル、1990年価格)

産業	消費者の利益	生産者の利益	合計	規制緩和が最適性を達成した場合の追加便益
航空	88-148	49	137-197	49
鉄道	72-97	32	104-129	4.5
道路運送	154	-48	106	0
通信	7.3-16	—	7.3-16	118
CATV	3.7-13	—	3.7-13	4-8
証券	1.4	-1.4	0	0
天然ガス	—	—	—	41
合計	326-430	32	358-462	216.5-220.5

出所: Clifford Winston, "Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists," *Journal of Economic Literature*, Vol. 31 (1993), p. 1284.

表2-2 アメリカ航空市場の規制緩和から旅行者が得た年間利益(億ドル、1993年価格)

分類	利益
運賃	124
旅行制限	-11
便数	103
座席利用率	-6
乗換回数	-7
乗換内容(同一社、複数会社)	9
旅行時間	-28
合計	184

出所: Steven A. Morrison and Clifford Winston, *The Evolution of the Airline Industry* (Washington, D. C.: The Brookings Institution, 1995), p. 82. (邦訳、郭賢泰訳『規制緩和の経済効果——アメリカ航空・陸上運輸産業の経験』(日本経済評論社、1997年)、74頁。)

二 規制緩和の成果——
集計値の陥穽

集計値に示される規制緩和の成果は
実に目覚ましい。例えば、日本の規制
緩和論者もしばしば引用する⁽¹⁾ウイン
ストンの試算によれば、一九七七年には
アメリカのGNPの一七パーセントが
規制下にあったが、大胆な規制緩和に
よって、一九八八年には六・六パーセ
ント以下になった。その結果、価格の
下落やサービスの改善が行われ、消費
者と生産者は年間約三六〇億ドルから
四六〇億ドル(一九九〇年価格)の利
益を得ているとウインストンは主張
する⁽²⁾(表2-1)。
中でも高い効果を上げたとされるの
が、航空産業である。ウインストンの

試算によれば、規制緩和が経済全体に及ぼした効果の約四割は航空市場の規制緩和に由来するのである。しかも、ウィンストンが他の研究者と共同で行った追跡調査によれば、航空産業の規制緩和から旅行者が得た年間利益は一九九三年には一八四億ドルと、更に増大する傾向を示している(表2—2)。アメリカ航空市場の規制緩和がもたらした成果は、全くもって華々しいと言わざるを得ない。⁽³⁾

だが、ここで注目したいのは、全ての消費者が以上のような規制緩和の恩恵に与っているわけではない、という事実である。ウィンストンらの試算によれば、航空市場の規制緩和がもたらした便益の大半を占めているのは運賃低下の便益であり、その額は一二四億ドル(一九九三年価格)に上るとされる。しかしながら、規制緩和はアメリカの全ての空港で運賃を引き下げる事に成功したわけではない。華々しい集計値に隠されて目立ちほしないものの、例えば、アメリカ会計検査院(GAO)が調査した一二の空港の内、実に三三の空港で(一九七九年から一九九四年の間に)運賃の上昇が記録されているのである。⁽⁵⁾

勿論、中小都市空港での運賃上昇は、規制緩和以前より或る程度予想されていた。中小都市の空港を結ぶ路線は、大都市の空港を結ぶ路線ほど旅客を確保できないためである。だが、運賃が上昇しているのは中小都市の空港に限らない事に、注意しなければならない。旅客数が多く従って潜在的にはより競争が激しいはずの主要な大都市のハブ空港⁽⁶⁾でも、同様の現象が認められるのである(運賃が上昇した空港の内訳は、小都市空港が一二(標本数四九)、中都市空港が一四(同三八)、そして大都市空港が七(同二五)である)。

ここで、これらの空港への参入障壁を高め、その結果として集中化や運賃の(相対的・絶対的)上昇を促す重大な一因となっているのは、空港施設の使用に関する規制の緩和であり、又、その自由な取引である、という逆説に注目しよう。空港ないし航空市場一般への参入障壁を高め集中化を促す要因としては、大手航空会社によって規制

緩和後に展開されてきた種々のマーケティング戦略——ハブ・アンド・スポーク・システム(HASS)、コンピュータ予約システム(CRS)、常顧客優待制度(FFP)、コードシェアリング、代理店への追加手数料など——がよく知られている。これらは確かに重要である。しかし、同時にそれらは、以前より比較的頻繁に指摘されている要因でもある。そこで、ここではむしろ、これらに劣らず空港への参入障壁を高め集中化を促す役割を果たしているながら、従来、あまり注意の向けられてこなかった「スロット(発着枠) 売買・貸借の自由化」と「ゲート(搭乗口)の自由な貸借」を取り上げる。⁽⁷⁾

註

- (1) 加藤雅編著『規制緩和の経済学』(東洋経済新報社、一九九四年)、二〇頁、白川、前掲書(一の註8)、一八六—一九〇頁などがその一例である。
- (2) Clifford Winston, "Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists," *Journal of Economic Literature*, Vol. 31 (1993), pp. 1263, 1284. アメリカのGNPは一九九〇年で約五兆四〇〇〇億ドルだから、規制緩和によって、アメリカのGNPは毎年約〇・七〜〇・九パーセント押し上げられている事になる。
- (3) 尤も、以上のような規制緩和の効果の推計には、重大な問題が潜んでいる事を忘れてはならないだろう。表からも分かるように、規制緩和がもたらした便益の大半を占めているのは運賃低下の便益だと考えられている。そしてそれは、規制が続けられたとした場合に予想される運賃と規制緩和後の実際の運賃との差という形で弾き出されている。だが、容易に想像がつくように、この種の推計には、時間が経つほど不確実性が増していく、という難点が伴っているのである。
- (4) これらの空港は、米国内の総便数・総搭乗客数の約三分の二を占める。U. S. General Accounting Office, *Airline Deregulation: Changes in Airfares, Service, and Safety at Small, Medium-Sized and Large Communities* (GAO/RCEd-96-79) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1996), p. 4 (note 2).

(5) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-96-79), pp. 56-9 (Appendix I).

(6) ハブ空港とは、規制緩和後に各航空会社が行った路線再編の産物であるハブ・アンド・スポーク・システム(HASS)において中核的役割を果たしている空港を指す。尚、HASSとは、或る空港を拠点(ハブ・車輪の軸)として、この空港から周辺都市へと放射線状に支線(スポーク)を展開する輸送形態に他ならない。参照、増井・山内、前掲書(一の註11)、一四二頁。

(7) 実際、空港利用の問題は、もう少し注意が向けられてしかるべきではなからうか。ハーダウェイも言うように、規制緩和以前は民間航空委員会の規制が既に市場参入を統制していたが故に空港利用の制約は問題化しなかったが、規制緩和以後は正しく空港利用の制約こそが市場参入の主たる妨げになっているためである。Robert M. Hardaway, "The FAA "Buy-Sell" Slot Rule: Airline Deregulation at the Crossroads," *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 52 (1986), pp. 31-2. 尚、HASSのCSR S' FFP、コードシェアリング、代理店への追加手数料といった大手のマーケティング戦略の検討は、次稿の課題としたい。

三 スロット売買・貸借の自由化とその帰結

三―一 スロット売買・貸借の自由化

スロットとは、四つの過密空港⁽¹⁾——シカゴのオヘア空港、ワシントンのナショナル空港、ニューヨークのケネディ空港とラガーディア空港——で、一定の時間帯(特にピーク時)の混雑を抑え飛行の遅延を最小化するため一九六九年に設けられた「発着枠」を指すもので、その時間帯に一つのオペレーション(離陸ないし着陸)を遂行し得る権限を通常、一「スロット」と数えている⁽²⁾。

このスロットの配分は、一九六九年に連邦航空局 (F A A) が一時的な措置として導入し一九七三年に恒久的な措置に変更した「高密度規則 (High Density Rule)」に従って、一九八六年に至るまで、スロット規制対象空港でサービスを提供しているか提供を計画している航空会社の代表から成るスケジュール策定委員会の定期会合の場で、全会一致の決定によって行われてきた (全会一致の合意を得られなかった場合には、連邦航空局がスケジュール策定委員会に代わってスロットを配分する事になっていた)⁽³⁾。しかし、こうした配分方法がうまく機能し得たのは、規制緩和が実施されるまでであった。一九七八年以降、航空市場への新規参入が激増すると、スロット配分をめぐる既存の航空会社と新規参入航空会社との交渉はしばしば難航し、膠着状態に陥る場合も少なくなつたのである。既存の航空会社が新たに参入してきた航空会社に対する譲歩を渋つたために他ならない⁽⁴⁾。

こうした事態の展開を受けて、アメリカ運輸省 (D O T) は、従来の規則を修正する事にした⁽⁵⁾。スケジュール策定委員会の権限は剝奪され、スロットは一旦、一九八五年一月一六日時点での保有航空会社に配分された⁽⁶⁾。そして、一九八六年四月一日より、連邦航空局の認可の下で、航空会社を含むあらゆる関係者間のスロット売買・貸借が自由化される事となつたのである⁽⁷⁾。運輸省は、同時に、使用時間が六五パーセントに満たないスロットは、そのような状態が二ヶ月以上続く場合、連邦航空局によって没収され再配分されるとの規定を設けたり、新設・返還・没収・未配分スロットを配分するための抽選手続を設けるなどして、スロット市場の流動性向上に配慮している。こうした措置により、スケジュール策定委員会を監視する責任や負担から政府が解放されるだけでなく、効率的で、市場の変動する状況に適応可能な、しかも新規参入や事業拡大の余地を確保し得るスロット配分が実現される、というのが運輸省の当初の考えであつた⁽⁸⁾。

説 (1) 当初はニューアーク空港も含まれていたが、一九七〇年代の初頭に除外され、現在は含まれていない。U. S. Department of Transportation, *Secretary's Task Force on Competition in the U. S. Domestic Airline Industry: Airports, Air Traffic Control, and Related Concerns (Impact on Entry)* (Washington, D. C.: U. S. Department of Transportation, 1990), Chapter 2, p. 4.

- (2) U. S. General Accounting Office, *Airline Deregulation: Barriers to Entry Continue to Limit Competition in Several Key Domestic Markets* (GAO/RCED-97-4) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1996), p. 2. スロットは以下のように分類されている。航空輸送スロット (air carrier slots): 座席数七五以上の航空機と座席数五六以上のターボジェット機を使用している航空会社で使用するスロット。コミューター・スロット (commuter slots): 座席数七五未満のプロペラ機と座席数五六未満のターボジェット機を使用している航空会社で使用するスロット。U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Industry Operating and Marketing Practices Limit Market Entry* (GAO/RCED-90-147) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), p. 15 (note 5). 尚、一九九〇年現在の各空港におけるスロット制限時間帯は、その一時間当たりの割当数は以下の通りである。オヘア空港: 午前六時四五分から午後九時一分まで、一時間につき航空輸送スロットが二二〇、コミューター・スロットが二五、その他が一〇。ナショナル空港: 午前六時から午後一時五九分まで、一時間につき航空輸送スロットが三七、コミューター・スロットが一、その他が二。ケネディ空港: 午後三時から午後七時五九分まで、一時間につき航空輸送スロットが六三から八〇(三時台: 六九、四時台: 七四、五時台: 八〇、六時台: 七五、七時台: 六三)、コミューター・スロットが一〇から一五(三時台: 一五、四時台: 二二、五時台: 一三、六時台: 一〇、七時台: 一二)、その他が〇から二(五時台: 〇、それ以外: 二)。ラガーディア空港: 午前六時から午後一時五九分まで、一時間につき航空輸送スロットが四八、コミューター・スロットが一四、その他が六。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry), Chapter 2, pp. 3-4, Appendix A. スロット数の大まかな変遷については、以下を見よ。U. S. General Accounting

- Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), p. 21 (note 5).
- (3) Hardaway, *op. cit.* (二の註一), p. 3. 尚、ステュール策定委員会は、連邦航空法四一四項に基づき、民間航空委員会 (C A B) にあつて、反トラスト法の適用を除外されていた。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry), Chapter 2, p. 6. ステュール策定委員会の行動様式については以下を見よ。 *Op. cit.* (Impact on Entry), Appendix F.
- (4) Transportation Research Board, *Winds of Change: Domestic Air Transport Since Deregulation* (Special Report 230) (Washington, D. C.: Transportation Research Board, 1991), p. 142. U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 14-5. U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry), Chapter 2, p. 6.
- (5) FAR Part 93, Subpart S: 50 FR 52180, December 20, 1985; amended 51 FR 21708, June 13, 1986.
- (6) スロットの初期配分の方法としては、当初、より公平と考えられる競売も選択肢の一つとして考慮に入れられていたようだが、連邦航空局は、その結果生ずるスロット配分変更の移行期間にサービス供給が途絶える可能性などを懸念し、競売を断念したようである。Hardaway, *op. cit.*, p. 67 (note 382). 尚、この配分によつて航空会社や空港公社にスロットの「所有権」が認められたわけではない。スロットの管轄権はあくまでも連邦航空局にある。 *Op. cit.*, pp. 5, 17-8, 38.
- (7) 但し、国際線用のスロットとエッセンシャル・エア・サービス・プログラム用のスロットはこの自由化の対象に含まれていない。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry), Chapter 2, pp. 5-8. 尚、正確に言えば、スロット売買が自由化されたのはこれが初めてではない。実は、一九八二年五月に、六週間に限つて実験的にスロットの売買が認められたのである。この実験では、それまでスロットを入手できなかったビープル・エクスプレスのような新規参入航空会社がスロットの獲得に成功するといった成果が上がった。これが後のスロット売買・貸借自由化への弾みになった事は言うまでもない。Hardaway, *op. cit.*, pp. 66-7.
- (8) この抽選では、競争活性化への配慮から、抽選対象スロットの二五パーセントが新規参入航空会社用に確保されている。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry), Chapter 2, p. 5.

表3-1 国内航空輸送スロットの保有率 (%) (1986年、1991年、1996年、1998年)

空港/保有者	保有率 (%)				増減 (%)
	1986/1/1	1991/1/1	1996/6/17	1998	1986-98
オヘア空港					
アメリカン航空、ユナイテッド航空	66	83	87	82	16
他の既成航空会社	28	13	9	12	-16
既成航空会社合計	94	96	96	94	0
金融機関	0	3	2	0	0
規制緩和後の新規参入航空会社	6	1	1	7	1
ケネディ空港					
ショウムート銀行/ ファースト・セキュリティ・					
バンク、アメリカン航空、デルタ航空	43	60	75	83	40
他の既成航空会社	49	18	13	14	-35
既成航空会社合計	92	78	88	97	5
他の金融機関	0	19	6	0	0
規制緩和後の新規参入航空会社	9	3	7	3	-6
ラガーディア空港					
アメリカン航空、デルタ航空、US エア	27	43	64	62	35
他の既成航空会社	58	39	14	28	-30
既成航空会社合計	85	82	78	90	5
金融機関	0	7	20	5	5
規制緩和後の新規参入航空会社	15	12	2	4	-11
ナショナル空港					
アメリカン航空、デルタ航空、US エア	25	43	59	59	34
他の既成航空会社	58	42	20	32	-26
既成航空会社合計	83	85	79	91	8
金融機関	0	7	19	5	5
規制緩和後の新規参入航空会社	17	8	3	3	-14

註1：概算のため合計が100パーセントにならない場合もある。
 註2：スロットを保有していた航空会社の中には破産したものもある。そして、破産手続の結果、幾つかの金融機関がスロットを獲得している。ケネディ空港では、例えば、ショウムート銀行が管財人としてTWAの使用していたスロットを1996年まで保有していた。1998年3月現在、それはファースト・セキュリティ・バンクによって保有されている。同様に、既存の航空会社は、購入する事によってだけではなく、他の航空会社との合併や他の航空会社の破産を通じて、保有スロットを増大させている。
 註3：連邦航空局スロット管理課提供データから作成。
 註4：1998年のデータは、Joan M. Feldman, "Calling the Slots," *Air Transport World*, Vol. 35, No. 7 (1998), p. 155 からの補足による (月日は明記されていない)。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Deregulation: Barriers to Entry Continue to Limit Competition in Several Key Domestic Markets* (GAO/RCED-97-4) (Washington, D. C. : U. S. General Accounting Office, 1996), p. 5 に基づき作成。

既成の大手航空会社ではなくむしろ
 化は、新規参入航空会社ではなくむしろ
 既成の大手航空会社を助ける結果となつた。事実、スロット規制が緩和された一九八六年四月一日以降現在に至るまでの間、オヘア空港以外の全ての空港で、新規参入航空会社のスロット保有率は低下している。対照的に、既成の航空会社は、

三二 その帰結

(c) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 15-6, U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Impact on Entry*), Chapter 2, pp. 4-7. スロット売買・貸借の自由化をめくって展開された論争の要約については、以下を見よ。Hardaway, *op. cit.*, pp. 5-8.

表3-2 航空会社の類型別に見たスロット売買実績 (1986年4月—1988年9月)

空港/航空会社の類型	スロット購入数	スロット売却数	スロットの増減
ナショナル空港			
大手航空会社 (Major airlines)	103	-73	30
国内航空会社 (National airlines)	17	-33	-16
地域航空会社 (Regional airlines)	17	-31	-14
その他	8	-8	0
合計	145	-145	0
ケネディ航空			
大手航空会社	17	-14	3
国内航空会社	3	-8	-5
地域航空会社	14	-8	6
その他	4	-8	-4
合計	38	-38	0
ラガーディア空港			
大手航空会社	129	-72	57
国内航空会社	6	-48	-42
地域航空会社	0	-15	-15
その他	0	0	0
合計	135	-135	0
オヘア空港			
大手航空会社	260	-171	89
国内航空会社	21	-68	-47
地域航空会社	6	-48	-42
その他	2	-2	0
合計	289	-289	0
全空港			
大手航空会社	509	-330	179
国内航空会社	47	-157	-110
地域航空会社	37	-102	-65
その他	14	-18	-4
合計	607	-607	0

註1：航空会社の分類基準は収入である。大手航空会社：10億ドル以上の収入を上げている会社。国内航空会社：1億ドル以上10億ドル未満の収入を上げている会社。地域航空会社：1億ドル未満の収入しか上げていない会社。

註2：「その他」の範疇には、国内スロットを保有している外国の航空会社や貨物輸送専門の航空会社、あるいは航空会社以外のスロット保有者が含まれる。

註3：連邦航空局のスロット管理記録から作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Industry Operating and Marketing Practices Limit Market Entry* (GAO/RCED-90-147) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), p. 71.

オヘア空港以外の全ての空港で、スロット保有率を上昇させている。その上昇は僅か（五〜八パーセント）であるとはいえ、オヘア空港において新規参入航空会社が実現したスロット保有率の上昇（一パーセント）を上回っている。しかも、各空港の支配的航空会社に限って見るならば、そのスロット保有率は、この間、実に一六〜四〇パーセントもの伸びを見せているのである（表3-1⁽¹⁾）。

こうして大手が支配するに至ったスロット市場は、現在、完全に売り市場となっており、スロット価格は高騰している⁽²⁾。オフピーク時でも一スロット五〇万ドル（一ドル二〇円換算で六〇〇〇万円）、ピーク時になると一スロットが二〇〇万ドル（一ドル二〇円換算で二億四〇〇〇万円）を超えるというその価格は、競

表3-3 航空会社の類型別に見たスロット貸借実績（1986年4月—1988年9月）

空港/航空会社の類型	スロット借入数	スロット貸出数	スロット純貸出数
ナショナル空港			
大手航空会社 (Major airlines)	-199	232	34*
国内航空会社 (National airlines)	-43	7	-36
地域航空会社 (Regional airlines)	-20	22	2
その他	0	0	0
合計	-262	262*	0
ケネディ空港			
大手航空会社	-159	232	73
国内航空会社	0	1	1
地域航空会社	-74	0	-74
その他	0	0	0
合計	-234*	234*	0
ラガーディア空港			
大手航空会社	-203	219	16
国内航空会社	-15	13	-3*
地域航空会社	-14	0	-14
その他	0	0	0
合計	-232	232	0*
オヘア空港			
大手航空会社	-332	401	69
国内航空会社	-124	52	-72
地域航空会社	-73	62	-11
その他	-1	16	15
合計	-531*	531	0*
全空港			
大手航空会社	-893	1085	192
国内航空会社	-183	73	-110
地域航空会社	-181	84	-97
その他	-1	16	15
合計	-1258	1258	0

註1：スロットの貸借期間は様々である。そこで、貸借スロットと購入スロットの価値が等しくなるよう調整する必要があるのだが、ここでは、貸借期間内に可能な離着陸数を1四半期の日数（91）で除する事によって、貸借スロットを（購入スロットと同等の価値を持つ）フルタイム・スロットに読み替えた。その結果、実際に貸借されている1354のスロットは1258のフルタイム・スロットに換算されている。尚、その際、四捨五入をしているため、*印の合計は必ずしも正確ではない。
 註2：航空会社の分類基準は収入である。大手航空会社：10億ドル以上の収入を上げている会社。国内航空会社：1億ドル以上10億ドル未満の収入を上げている会社。地域航空会社：1億ドル未満の収入しか上げていない会社。
 註3：「その他」の範疇には、国内スロットを保有している外国の航空会社や貨物輸送専門の航空会社、あるいは航空会社以外のスロット保有者が含まれる。
 註4：連邦航空局のスロット管理記録から作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition : Industry Operating and Marketing Practices Limit Market Entry* (GAO/RCED-90-147) (Washington, D. C. : U. S. General Accounting Office, 1990), p. 70.

争的なサービスを提供するために必要とされるスロットの数と、航空市場における競争の厳しさ——業界最大手の一つであるユナイテッド航空でさえ、一九七八年以降一九九三年までの一六年間に、九回も営業利益率がマイナスに転落している⁽⁴⁾——を考えると、全く法外としか言いようがない。何しろ、航空会社の主要な収入源の一つを構成するビジネス客を惹き付けるには、一般に最低でも六から一〇のスロットが必要であり、しかも、少なくともその半分はピーク時のものでなければならぬ⁽⁵⁾と言われているのである⁽⁶⁾。結果的に、スロットを購入し得るの

表3-4 スロットの貸借期間(1986年4月—1988年9月)

貸借期間	割合 (%)			
	1986	1987	1988	1986-88
90日以下	52	78	66	69
91日以上180日以下	15	20	25	21
181日以上	33	3	9	10
合計	100	100*	100	100

註1：*印の合計は概算のため正確ではない。

註2：連邦航空局のスロット管理記録から作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Industry Operating and Marketing Practices Limit Market Entry* (GAO/RCED-90-147) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), p. 72.

は多くの場合、大手という事になる。それ以外の航空会社は、むしろ売却するスロット数の方が多いのである(表3-2)。

勿論、スロットを保有していない航空会社には、スロットを保有している航空会社からそれを借り受けるという途が残されている⁽⁸⁾。そして実際、一九八六年のルール修正以降、増大しているのはスロットの売買ではなくむしろ貸借である表3-2、3-3⁽⁹⁾。しかしながら、スロットの貸借は二つの理由から借り手に不利である。まず、新規参入航空会社がスロットを借り受ける際に負担する費用は、大部分のスロットを連邦航空局から直接に得ている

既存の航空会社のそれよりも高くなるを得ない、という点で不利である⁽¹⁰⁾。又、スロットの借用は、借用故に一時的なものでしかない、という点でも新規参入航空会社は不利となろう。事実、貸出期間の典型的な日数は僅か九〇日である⁽¹¹⁾。既にスロットを保有している既存の航空会社であればこのような短期契約の借用スロットでもサービスの拡張に有効に利用し得る。しかし、新規参入航空会社の場合、このように僅かな期間で(潜在的な競争相手である)貸し手の航空会社に借用スロットを回収されるようであれば、新しい定期便サービスを始めるための投資すらそもそも不可能になるだろう⁽¹²⁾。

要するに、スロットの貸借は、それを貸し出す側から見れば、使用していないスロットを連邦航空局による没収から守る事が出来ると同時に、市場のルールに則って全く合法的に潜在的競争相手の市場参入を抑制しその競争力を低下させる事の出来る、極めて都合の良い道具に他ならないのである⁽¹³⁾。大手航空会社が自社便の運行

表3-5 抽選（1986年3月・12月）前後のスロット配分状況

既存の航空会社	抽選前の数	回収された数	スロット数		抽選後の数
			回収されたものの 請求されなかった数	再獲得された数	
大手航空会社 (Major airlines)	2711	112	36	90	2725
国内航空会社 (National airlines)	303	19	3	6	293
地域航空会社 (Regional airlines)	135	2	2	0	135
その他	13	0	0	0	13
連邦航空局	—	19	2	8	—
合計	3162	152	43	104	3166

新規参入航空会社・一部の既存の航空会社	スロット数		
	抽選前の数	選択された数	抽選後の数
大手航空会社	93	15	108
国内航空会社	85	43	128
地域航空会社	66	59	125
合計	244	117	361

註1：航空会社の分類基準は収入である。大手航空会社：10億ドル以上の収入を上げている会社。国内航空会社：1億ドル以上10億ドル未満の収入を上げている会社。地域航空会社：1億ドル未満の収入しか上げていない会社。
 註2：「その他」には、外国の航空会社と貨物輸送専門の航空会社が含まれる。
 註3：連邦航空局がスロットを保有するのは、スロットが航空会社から返還ないし没収された時のごく僅かな期間である。
 註4：「一部の既存の航空会社」とは、各空港におけるスロット保有数が8に満たなかった既存の航空会社を指す。
 註5：既存の航空会社が抽選前に保有していたスロット数と抽選後に保有しているスロット数の差は、選択されたスロットの数と一致しない。既存の航空会社の中には、或る空港ではスロット回収の対象となりながらも、他の空港では「新規参入航空会社」ないし当該空港でスロット保有数が8に満たない「一部の既存の航空会社」としてスロットの資格を認められたものが存在するためである。
 註6：選択されたスロットの数と回収されたスロットの数は一致しない。43スロットが最後まで選択されず、最初の抽選で選択された8スロットは返還され二回目の抽選で再び抽選の対象となったためである。
 註7：連邦航空局のスロット管理記録から作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Industry Operating and Marketing Practices Limit Market Entry* (GAO/RCED-90-147) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), p. 23.

に必要な数を大きく超えるスロットを保有しているという事実、あるいは、スロットの貸出期間が短縮される傾向にあるという事実は、大手がこのスロット管理の威力を認識している証拠であろう。⁽¹⁴⁾ 実際、一九八六年四月から一九八八年九月の間、大手航空会社は八九三の航空輸送スロットを大手以外の航空会社から借り受ける一方で、一〇八五ものスロットをそれらの航空会社に貸し出している(表3-3)。⁽¹⁵⁾ 又、一九八六年には全体の三三パーセントを占めていた一八〇日を超える長期のスロット貸出が二年後には僅か九パーセントに落ち込んだのに対して、九〇日以下の短期の貸出は同期間に全体の五二パーセントから六六パーセントへと数字を伸ばしているのである(表3-4)。⁽¹⁶⁾

僅かに残された介入も、こうした「自由な市場の論理」の前には全く無力で、長期的に見て満足のいく効果を発揮してはいないように思わ

れる。例えば、連邦航空局は、既存の航空会社への初期配分が及ぼす反競争的効果を多少なりとも緩和しようと、一九八六年の三月と一二月に、ラガーディア空港、オヘア空港、ナショナル空港で航空輸送スロットの約五パーセント（二六〇スロット）⁽¹⁷⁾を回収し、それら無作為の抽選によって新規参入航空会社に配分している。⁽¹⁸⁾しかしながら、その内、新規参入航空会社の手元に残ったのは一三スロットに過ぎなかった（「選択された数」——「再獲得された数」——「一七一—一〇四—一三三」）。新規参入航空会社に配分された一六〇のスロット中、五四のスロットが売却され、三六のスロットは定められた期限内に新規参入航空会社が活用し得なかつたために元の航空会社に返却され、一四のスロットが合併によって大手に取り込まれ、四三のスロットが時間帯などの不都合により請求されなかつたためである。しかも皮肉な事に、この介入をめぐる一連の動きの中で最大の利益を得たのは、既存の大手航空会社に他ならない。既存の大手は、新規参入航空会社が獲得したスロット数一三を上回る一四のスロットを得たのである（「抽選後の数」——「抽選前の数」——「二七二—二七二—一〇四—一四」）⁽¹⁹⁾（表3—5）。

こうして、大手航空会社を一つの集団として見た場合、そのスロット管理能力は今や全く播るぎない。事実、総じて全体の六〇〜八〇パーセント（一九九八年）に達する大手航空会社のスロット支配（表3—1）が、新規参入航空会社にとって競争上の大きな障害となっている事に疑問の余地はない。新規参入航空会社は、スロット規制の行われている四つの空港を利用する事だけでなく、それらの空港を経由する便を提供する事も妨げられ、東部・中西部での競争力ある路線の構築という面で大手に完全に水をあけられているのである。⁽²⁰⁾現在のスロット配分システムは、明らかに、競争の促進に失敗している。⁽²¹⁾

註

- (1) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4) (三二一の註2), pp. 4-5. 参照「戸崎肇『航空の規制緩和』(勤草書房、一九九五年)一八一―九頁。一九八六年六月から一九八九年六月の間に、各航空会社のスロット数(国際線用スロットを含む)がどのように変化したかについては、以下を参照。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry) (三二一の註一), Chapter 2, pp. 12-4 (Table 2.2, 2.3, Figure 2.1). 尚「コミュニティ用のスロットでも同様の現象が確認される。例えば、オヘア空港では、スロットの売買・貸借が自由化された一九八六年の時点では八つの航空会社がスロットを保有していたのだが、八年後にはスロットを保有する航空会社は、エアー・ウィスコンシン (二七%)、グレート・レイクス (八%)、アメリカン航空のイーグル (六五%) の三つだけになってしまった。この内、エアー・ウィスコンシンとグレート・レイクスはユナイテッド航空の系列会社であるから、結局の所、オヘア空港のコミュニティ用スロットは、アメリカンとユナイテッドという大手二社によって支配されている事になる。U. S. General Accounting Office, *Airport Competition: Essential Air Service Slots at O'Hare International Airport* (GAO/RCED-94-118 FS) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1994), p. 12. 因みに、スロット・コントロールを受けつつある四つの空港中、「コミュニティ用スロットの集中度が最も高いのが、オヘア空港である。 Cf., *op. cit.*, p. 13 (Table 2.1).
- (2) そもそも、スロット市場は十分に競争的な市場にはなりにくい。スロットそれ自体の稀少性や新規参入航空会社の増大による競争激化の脅威といった要因への配慮からスロットの売り手が少ない事、スロットという財が同質的なものではない事、更にはスロット価格情報の効率的な伝達を可能にする制度が構築されていない事——現在、スロットの取引は全て、当事者間で内密に行われている——などがその原因である。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry), Chapter 2, pp. 16-7, Appendix B, p. 3.
- (3) 運輸省の試算によれば、スロットの平均価格は約八五万ドルという結果が出た。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Impact on Entry), Chapter 2, p. 8, Appendix B.
- (4) Cf., Steven A. Morrison and Clifford Winston, *The Evolution of the Airline Industry* (Washington D. C.: The Brook-

- ings Institution, 1996), p. 29, Table 2-4. (邦訳、郭賢泰訳『規制緩和の経済効果——アメリカ航空・陸上運輸産業の経験』(日本経済評論社、一九九七年)一六六頁。)
- (5) 多くの大手航空会社の証言によると、ビジネス客が各会社の総搭乗客数に占める割合は四割に満たないが、それがもたらす収入は総収入の五割から七割に及ぶ。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4), p. 15.
- (6) U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Impact on Entry*), Chapter 2, p. 16, U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4), pp. 5-6. 因た、ド・ハブ・ポイント・システムを展開するのに最低限必要なゲート数も五から一〇以上の事である。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Impact on Entry*), Chapter 3, p. 2.
- (7) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147) (三一一〇註二), pp. 26-7.
- (8) この他にも、連邦航空局からスロットの配分を受けるといふ途もあるが、連邦航空局に返還されるスロットはごく僅かであるし、しかもそれらは通常、早朝や深夜といったサービスを提供するには都合の悪い時間帯のものである事が多い。それ故、新規参入航空会社が、望みの時間帯ないしそれに近い時間帯のスロットを連邦航空局から直接手に入れる事は困難である。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), p. 22.
- (9) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 25-6.
- (10) Cf., U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Impact on Entry*), Chapter 2, p. 9.
- (11) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), p. 22, Transportation Research Board, *op. cit.* (三一一の註4), p. 142.
- (12) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 20, 28.
- (13) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 20, 27. 以前は、一つの空港で八以下のスロットしか保有していない航空会社は、そのスロットを自社の便の運行に使用しているか貸し出しているかに拘わらず、スロットの没収を免除されていた。しかしながら、スロットを数多く保有する航空会社の中から、没収されそうなスロットを関連会社に売却したり貸

し出したりする事によって、没収を免れさせようとするものが現れるようになった。この様な場合、書類の上でスロットを保有している航空会社は実際には自社便の運行にそれらのスロットを使用していない。むしろ、元々のスロット保有航空会社がそれらを借り返す形で使用しているのである。このようにすれば、元々のスロット保有航空会社は、連邦航空局に没収される事なく八以上のスロットを使用し得る事になる。しかし、一九八九年に連邦航空局が公布した新しいルールによって、こうした行為は禁止される事になった。現在では、八以下のスロットしか保有していない航空会社であっても、そのスロットが自社便の運行に使用されていない場合には、スロットは没収の対象とされている。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 27-8.

(14) U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Impact on Entry*), Appendix B, p. 4.

(15) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), p. 27.

(16) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), p. 28. いかも、こうしたスロット貸借の全てが、潜在的な競争相手同士の間で行われているわけではない事にも注意しなければならない。事実、スロット貸借全体の実に約二〇パーセントを関連会社間の貸借が占めているのである(一九八六―八八年)。尚、スロット売買の方でも、関連会社間での売買が顕著な増大を見せている。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 28-9 (Table 2.3, 2.4). スロットを保有する航空会社は、競争上の様々な思惑から、どの航空会社が最もスロットを欲しているかを知っているにも拘わらず、つまり、どの航空会社が最も高い値でスロットを買収し取ってくれそうかを知っているにも拘わらず、しばしばその航空会社と接触しないのである。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Impact on Entry*), Chapter 2, p. 17. 尚、連邦航空局の調べによれば、一九九六年七月一五日現在、貸し出されている全てのスロットの内、約一〇パーセントが三〇日以下の貸出に、又、約一二パーセントが三十一日以上九〇日未満の貸出に回されてゐる。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4), pp. 6-7.

(17) 実際に回収・配分されたのは一五二スロットであるが、一九八六年三月に配分されたスロットの内、八つは返還され、一九八六

年一二月の抽選で再配分されたため、これらのスロットは二重に勘定された形となり、配分・再配分されたスロットを全て足し合わせるとう一六〇になるのである。

(18) この抽選でスロットを受け取る事が出来たのは、各空港でスロットを全く保有していない新規参入航空会社と、各空港におけるスロット保有数が八に満たない一部の既存の航空会社だけであった。国際線用のスロット、エッセンシャル・エア・サービス・プログラム用のスロット、各空港におけるスロット保有数が八以下の航空会社のスロットは、回収を免除された。又、ケネディ空港のスロットも回収・配分の対象にはならなかった。ケネディ空港の場合、そのオペレーションの約半分が国際便によって占められている上、そのスロットは既に衡平に配分されており従って適切な競争が確保されていると運輸省が判断したためである。 U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), p. 22 (note 7), U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4), p. 4 (note 8).

(19) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), pp. 22-4, U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4), p. 4.

(20) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147), p. 20, U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Impact on Entry*), Chapter 2, p. 20.

(21) 運輸調査委員会 (TRB) も同様の結論に至っている。 Transportation Research Board, *op. cit.*, p. 285. 尚、ラガーディア空港とナショナル空港では、更に、それぞれ一五〇〇マイルと一二五〇マイルを超える直通便の離着陸を禁ずる「ペリミター・ルール (Perimeter rules)」が一段と競争を抑制している。このルールは、そもそも、ケネディ空港とダレス空港を、それぞれ、ニューヨークとワシントンの長距離空港として育成するために設けられたのだが、現実には、それは新規参入を阻害し、スロットが及ぼす打撃を悪化させている。事実、このペリミター・ルールの下では、最大手七社はそれぞれ自社の主要ハブ空港がラガーディア空港やナショナル空港と近いために、自社ハブとこれらの空港とを結ぶ直通便を供給する事が出来るのだが、新規参入航空会社の中でも二番目に大きいアメリカ・ウエスト航空は、自社ハブ空港がフェニックスにあるために、自社ハブとラガーディア

ニア空母やナショナル空母とを結_合直通便を供給し得_るの_は也。 U. S. General Accounting Office, *op. cit.*, (GAO/RCED-97-4), pp. 13-4.