

# 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(三)

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（以上第二十五巻第四号）
- 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（以上第二十六巻第一号）
- 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（以上本号）
- 六 おわりに——現実の逆説

表5-1 集中化の進んだ15空港における実収運賃と集中化の進んでいない38空港における実収運賃との差(セント)(1985—89年)

年	集中化の進んだ15空港における実収運賃	集中化の進んでいない38空港における実収運賃	実収運賃の差(%)
1985	16.3	13.8	18.1
1986	15.2	12.6	20.6
1987	16.4	13	26.2
1988	18.5	14.5	27.6
1989	21	16.7	25.7
平均	17.5	14.1	24.1

註1：会計検査院の定義する「集中化の進んだ」空港とは、或る大都市圏域内唯一の空港であり、且つ、60パーセント以上の乗客が一つの航空会社によって輸送されているか、85パーセント以上の乗客が二つの航空会社によって輸送されている空港である。

註2：1989年のデータは第2四半期までのものである。

註3：運輸省O&Dサーベイから作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Reduced Competition at Concentrated Airports* (GAO/RCED-90-102) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), pp. 36, 48 に基づき作成。

## 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

実際、一九九〇年の会計検査院報告によると、先に触れた六空港中五空港(シャローロット、シンシナティ、デトロイト、ミネアポリス、ピッツバーグ)を含む集中度の高い一五の空港<sup>(1)</sup>における実収運賃(イールド)は、集中化が進んでいないより競争的な他の空港における実収運賃に比べて、平均して約二四パーセントも高い(表5—1)<sup>(3)</sup>。しかも、集中化の進んだ一五の空港の内、一三の空港では、支配的な航空会社の実収運賃が、同空港で運行している他の航空会社のそれを上回っている。三つの空港では約五〇パーセントもの差が、又、全体でも平均して約二五パーセントの差が、支配的な航空会社とそれ以外の航空会社との間に観察されるのである(表5—2)<sup>(4)</sup>。市場シェアの拡大が、支配的な航空会社の運賃値上げを容易ならしめている事が予想される。

会計検査院とは多少異なる分析方法を取った運輸調査委員会は、集中化の進んだハブ空港・都市のみならず集中化の進んでいないハブ空港・都市でも、非ハブ空港・都市に比べて、実収運賃の高騰が確認される事

表5-2 集中化の進んだ空港における支配的航空会社とそれ以外の航空会社との間の  
実収運賃差(セント)(1988年)

空港(支配的航空会社)	支配的航空	それ以外の	差(%)	全航空会社の 実収運賃
	会社の実収 運賃	航空会社の 実収運賃		
アトランタ(デルタ航空)	25.9	17.4	48.9	23.7
アトランタ(テキサス・エア)	21.6	17.4	24.1	23.7
ナッシュビル(アメリカン航空)	21.3	19.7	8.1	20.3
シャーロット(USエア)	26.8	18.6	44.1	23.7
シンシナティ(デルタ航空)	22	18.5	18.9	20.5
デートン(USエア)	20.7	20.1	3	20.4
デンバー(テキサス・エア)	17.7	15.8	12	16.9
デンバー(ユナイテッド航空)	16.6	15.8	5.1	16.9
デトロイト(ノースウエスト航空)	16.4	12.9	27.1	14.3
グリーンズボロ(USエア)	26.2	20.4	28.4	23.5
メンフィス(ノースウエスト航空)	23.3	23.5	-0.9	23.4
ミネアポリス(ノースウエスト航空)	17.1	14.9	14.8	16.4
ピッツバーグ(USエア)	19.8	14.3	38.5	17.6
ローリー-ダラム(アメリカン航空)	20.5	21.5	-4.7	21.3
ソルト・レイク・シティ(デルタ航空)	21.6	14.5	49	18.3
セントルイス(TWA)	19.4	15.9	22	18.1
シラキューズ(USエア)	21	13.9	51.1	16.2
全体	20	16	25	18.5

註1: 会計検査院の定義する「集中化の進んだ」空港とは、或る大都市圏域内唯一の空港であり、且つ、60パーセント以上の乗客が一つの航空会社によって輸送されているか、85パーセント以上の乗客が二つの航空会社によって輸送されている空港である。

註2: 1987年10月にUSエアによるピードモント航空の買収が認められたため、USエアの搭乗客シェアと実収運賃にはピードモント航空のデータが含まれている。

註3: 集中化の進んでいない38の空港における1988年の実収運賃は、全体で、一旅客マイル当たり14.5セントである。

註4: 運輸省O&Dサーベイから作成。

出所: U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Reduced Competition at Concentrated Airports* (GAO/RCED-90-102) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), p. 33 に基づき作成。

を指摘している。

確かに、集中化の進んでいないハブ空港・都市と非ハブ空港・都市との実収運賃格差は印象的である。しかし、より印象的なのは、やはり、集中化の進んだハブ空港・都市における実収運賃の高さである。空港・都市別分類による分析を一瞥しただけで分かるように、飛行距離を調整するしないに拘わらず、常に、集中化の進んだハブ空港・都市の運賃が最高値を示している(非ハブ空港・都市との差は、それぞれ、約二七パーセントと約一七〜三六パーセント)(表5-3)。観光客が多い(従って割り引き航空券利用者の多い)空港・都市と平均飛行距離が千マイルを超える(従って平均実収運賃の低い)沿岸部の空港・都市を非ハブ空港・都市から除いて平均実収運賃を計算し直した場合でさえ、集中化の進んだ

表5-3 空港・都市類型別、平均旅客飛行距離別に見た平均実収運賃（セント）（1988年）

空港・都市類型	平均実収運賃 (セント/マイル)	平均旅客飛行距離(マイル)	標本数	平均旅客飛行距離（片道）（マイル）					
				800未満		800以上1000未満		1000以上	
				実収運賃 (セント/マイル)	標本数	実収運賃 (セント/マイル)	標本数	実収運賃 (セント/マイル)	標本数
ハブ									
集中化の進んだ	17.8	832	10	18.7	18.5	14.6			
集中化の進んでいない	16.3	839	5	18.1	15.2				
合計	17.3	835	15	18.5	6	17.1	7	14.6	2
非ハブ	14	915	45	16	14	13.6	17	12.3	14
非ハブ（観光都市と沿岸都市を除く）*	15.1	887	27						

註1：運輸調査委員の定義する「集中化の進んだ」空港・都市とは、当該空港・都市を起点とする乗客の50パーセント以上を一社が輸送しているか、同乗客の75パーセント以上を二社で輸送している空港・都市である。  
 註2：乗客の40パーセント以上が接続便利用者であるような空港・都市をここでは「ハブ空港・都市」と定義する。（アラスカとハワイの空港・都市は、その例外的な地理的条件の故に、ここでの分析には含まれていない）  
 註3：空欄は、NA、即ち、適用不可（not applicable）を意味する。  
 註4：\*印の欄は、ニュー・イングランド、フロリダ、ネバダ、ワシントン州の全ての都市と、カリフォルニア、フィラデルフィア、トゥーソン、ニューヨーク・シティを除いて計算されている。これらの都市は、観光市場であるか、あるいは、平均距離が例外的に長い（1000マイル以上）市場であるためである。  
 註5：運輸省O&Dサーベイから作成。

出所：Transportation Research Board, *Winds of Change: Domestic Air Transport Since Deregulation* (Special Report 230) (Washington, D. C.: Transportation Research Board, 1991), pp. 113, 114, 115 に基づき作成。

ハブ空港との間には、依然として約一八パーセントもの差が見られる（表5-1<sup>3</sup>）。検討期間を延長してみても、趨勢に変化は見られない。それどころか、一九八七年の半ばから一九九〇年の半ばにかけて、集中化の進んだハブ空港・都市と非ハブ空港・都市との平均実収運賃格差は、約二〇パーセントから約二五パーセントへと拡大している<sup>(6)</sup>のである。

この他には、会計検査院と同じ一九九〇年に同種の調査の結果を公表した運輸省も、一つの航空会社が支配するハブ空港の運賃は、同程度の距離と密度を持つ他の路線の運賃に比べて、約一八・七パーセント（一九八八年）高い事を確認している<sup>(7)</sup>。しかも、運輸省の追跡調査によれば、これらのハブ空港における運賃の割増率（ハブ空港プレミアム）は、その後、低下するどころか逆に上昇している。それも、低運賃会社の参入が再び活発化した一九九四年から一九九五年の僅か一年の間に<sup>(8)</sup>、過去六年の上昇率（二・七パーセント）に匹敵する二・四パーセントの上昇を見ているのである（表5-1<sup>4</sup>）<sup>(9)</sup>。

表5-4 集中化の進んだハブ空港・都市における運賃割増率(%) (その他の空港・都市の平均運賃との比較) (1988—95年)

ハブ空港・都市	1988	1994	1995	増減(1988—95)
アトランタ	47.1	32.7	37.9	-9.2
シャーロット	33.6	31	51.3	17.7
シンシナティ	44.9	53.7	64.2	19.3
デンバー	-3.6	8.7	16.2	19.8
デトロイト	2.2	22.2	20.7	18.5
ヒューストン	9.9	5.5	9.2	-0.7
メンフィス	32.9	35.5	35.9	3
ミネアポリス	23	42.3	40.8	17.8
ピッツバーグ	12.4	43.2	45.7	33.3
ソルト・レイク・シティ	21.1	-2	-11	-32.1
セントルイス	23.9	4.5	3	-20.9
全体	17	19.7	22.1	5.1

註1：運輸省の定義する「集中化の進んだ」ハブ空港は、一社が総搭乗客の75パーセント以上を輸送している空港である。

註2：1995年は第3四半期までである。

註3：1988年の当初の調査対象空港・都市は、ここに挙げられている空港・都市とは若干異なっていた。具体的には、1988年の調査対象空港・都市は、上記空港・都市からアトランタ、デンバー、デトロイト、ヒューストンが除かれたものにデイトンが加わるという構成であった。上記表の1988年の運賃割増率が本文の数字と異なっているのは、ここでの計算が1994—5年を基準としてこれら11の空港を対象にやり直されているためである。

出所：U. S. Department of Transportation, *The Low Cost Airline Service Revolution* (Washington, D. C.: U. S. Department of Transportation, 1996), attachment 6 に基づき作成。

以上のような傾向は、会計検査院の追跡調査(対象期間は一九九一年四月から一九九二年三月)でも確認されている<sup>(10)</sup>。集中化の進んだ空港とそうでない空港との間の実収運賃差は平均三三・六パーセントとなり、以前よりも更に拡大しているのである<sup>(11)</sup>。これは、一四空港中九空港で、集中化の進んでいない空港との実収運賃差が広がったために他ならない。最も差の大きいシャーロット空港の利用者は、集中化の進んでいない空港の利用者よりも実に七一パーセントあまりも割高な運賃を支払っている計算となる(表5—5)<sup>(12)</sup>。又、市場シェアの拡大が支配的航空会社の運賃値上げを容易ならしめているであろう事も、再び確認されている。事実、集中度の高まった九空港中六空港で、支配的航空会社の実収運賃とそれ以外の航空会社の実収運賃との差が拡大しているのである。アトランタ空港におけるデルタ航空の実収運賃に至っては、他会社のそれよりも実に約六八パーセントも割高である(表5—6)<sup>(13)</sup>。

シャーロット、シンシナティ、ピッツバーグ、ミネア

表5-5 集中化の進んだハブ空港における実収運賃(セント)と集中化の進んでいない空港における平均実収運賃との差(%) (1988—92年)

空港/年	集中化の進んでいない 空港における平均実収 運賃との差(%)		集中化の進んだ空港 における平均実収運 賃(セント)	
	1988	1992	1988	1992
シャーロット	63.4	71.4	23.7	28.1
アトランタ	63.4	69.2	23.7	27.7
ローリー-ダラム	46.9	56.7	21.3	25.7
メンフィス	61.4	55.8	23.4	25.5
シンシナティ	41.4	54.4	20.5	25.3
ピッツバーグ	21.4	42.4	17.6	23.3
ナッシュヴィル	40	40.9	20.3	23.1
デートン	40.7	30.8	20.4	21.4
ミネアポリス	13.1	30.3	16.4	21.3
ソルト・レイク・シティ	26.2	22.7	18.3	20.1
デンバー	16.6	17.9	16.9	19.3
デトロイト	-1.4	15.2	14.3	18.9
セントルイス	24.8	12.4	18.1	18.4
エル・パソ		-10.7		14.6
全体	27.6	33.6	18.5	21.9

註1：会計検査院の定義する「集中化の進んだ」空港とは、或る大都市圏内唯一の空港であり、且つ、60パーセント以上の乗客が一つの航空会社によって輸送されているか、85パーセント以上の乗客が二つの航空会社によって輸送されている空港である。

註2：集中化の進んでいない空港における平均実収運賃は1988年が\$14.5セント、1992年は16.4セントである。

註3：実収運賃とその標本誤差については、下記 GAO/RCED-93-171 (1993), appendix II を見よ。

註3：集中化の進んだ空港における1992年の平均実収運賃は、距離を調整すると、20.0セントである。

註4：この表にはグリーンズボロとシラキューズは含まれていない。これらの空港は、1988年には集中化現象が見られたが、1992年にはもはやそうではなかったからである。又、1988年にはエル・パソは集中化の進んだ空港に数えられていなかった。

註5：運輸省 O & D サーベイから作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Reduced Competition Continue at Concentrated Airports* (GAO/RCED-90-102) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), pp. 33, 36, Idem, *Airline Competition: Higher Fares and Less Competition at Concentrated Airports* (GAO/RCED-93-171) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1993), p. 7 に基づき作成。

ポリス、デトロイトの五空港については、一九九八年の段階でも、こうした運賃高騰の傾向を確認できる(運輸省の調査でも、運賃割増率の上位四位は、シャーロット、シンシナティ、ミネアポリス、ピッツバーグによって占められている(表5-4))。事実、これらの空港における運賃は、大手航空会社のスロット/ゲート支配を始めとする参入障壁の影響が大きくない同規模の空港に比べると、依然として、最高で約八三パーセント、最低でも約二〇パーセントあまり割高である。<sup>14)</sup> スロットに制約のある四空港(ナショナル、ラガーディア、ケネディ、オヘア)の状況も芳しいものではない。四つの空港全てで、参入障壁の低い同規模

表5-6 集中化の進んだ空港における支配的航空会社とそれ以外の航空会社との間の実収運賃差 (%) (1988—92年)

空港 (支配的航空会社)	支配的航空会社とそれ以外の航空会社との間の実収運賃差 (%)			支配的航空会社以外の航空会社との間の搭乗客シェア (%)		
	1988	1992	増減	1988	1992	増減
アトランタ (デルタ航空) *	48.9	67.9	19	58	88	30
アトランタ (イースタン航空) *	24.1			36		
シャーロット (U S エア) *	44.1	47	2.9	93	96	3
ピッツバーグ (U S エア) *	38.5	42.8	4.3	87	90	3
ミネアポリス (ノースウエスト航空) *	14.8	34.1	19.3	78	81	3
ソルト・レイク・シティ (デルタ航空) *	49	28.6	-20.4	80	84	4
デトロイト (ノースウエスト航空) *	27.1	27.1	0	59	73	14
デートン (U S エア)	3	26.6	23.6	79	72	-7
ナッシュビル (アメリカン航空) *	8.1	18.8	10.7	62	77	15
セントルイス (TWA)	22	16.8	-5.2	82	75	-7
デンバー (ユナイテッド航空)	5.1	12.9	7.8	45	46	1
シンシナティ (デルタ航空) *	18.9	2.6	-16.3	78	88	10
デンバー (コンチネンタル航空)	12	-0.5	-12.5	42	37	-5
ローリー・ダラム (アメリカン航空) *	-4.7	-3	1.7	69	82	13
メンフィス (ノースウエスト航空)	-0.9	-3.7	-2.8	83	81	-2

註1：会計検査院の定義する「集中化の進んだ」空港とは、或る大都市圏域内唯一の空港であり、且つ、60パーセント以上の乗客が一つの航空会社によって輸送されているか、85パーセント以上の乗客が二つの航空会社によって輸送されている空港である。

註2：デトロイト空港におけるノースウエスト航空の搭乗客シェアは、1985年から1989年の間の他の期間には60パーセントを超えている。

註3：\*印は支配的航空会社が1988年から1992年の間に搭乗客シェアを増大させた空港を示す。

註4：実収運賃、実収運賃の差 (%)、そしてそれらの標本誤差については、下記 GAO/RCED-93-171 (1993), appendix III を見よ。

註5：イースタン航空は、1991年1月に運航を停止した。

註6：この表にはグリーンズボロとシラキューズは含まれていない。これらの空港は、1988年には集中化現象が見られたが、1992年にはもはやそうではなかったからである。又、エル・パソもこの表には含まれていない。1988年にはエル・パソに集中化現象が見られなかったためである。

註7：運輸省 O & D サーベイから作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Reduced Competition at Concentrated Airports* (GAO/RCED-90-102) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), p. 33, Idem, *Airline Competition: Higher Fares and Less Competition Continue at Concentrated Airports* (GAO/RCED-93-171) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1993), p. 40 に基づき作成。

の空港における運賃よりも高い運賃が課されているのである(一九九八年)(表5-7<sup>15</sup>)。以上の事実が示唆しているのは、スロット/ゲート管理や種々のマーケティング戦略を通じた或る特定の航空会社による空港支配<sup>16</sup>がそれらの航空会社に相当な価格支配力を与える可能性は低くない、という事である<sup>17</sup>。

勿論、だからといって、これらの空港で規制緩和の果実が全て損なわれてしまったわけではないだろう。それどころか、集中化の進展それ自体が消費者の利便性を向上させていると考えられる場合さえ

表5-7 参入障壁の高い10のハブ空港における運賃と他の同規模の空港における運賃との差 (%) (1996、1998年)

参入障壁の高い空港	他の同規模の空港における運賃との差 (%)		
	1996年	1998年	増減
シャーロット	88	58	-30
シンシナティ	84	65	-19
デトロイト	27	20	-7
ミネアポリス	45	49	4
ニューアーク	24	20	-4
ピッツバーグ	72	83	11
オヘア	24	29	5
ラガーディア	35	50	15
ケネディ	-4	4	8
ナショナル	46	55	9

註1：連邦航空局による空港の分類基準は以下の通り。大規模ハブ空港：空港所在都市と統計上通例その大都市圏とされる周辺地域における搭乗客数の国内全搭乗客数に占める割合が1パーセント以上の空港。中規模ハブ空港：上記割合が0.25パーセント以上1パーセント未満の空港。小規模ハブ空港：上記割合が0.05パーセント以上0.25パーセント未満の空港。非ハブ空港：上記割合が0.05パーセント未満の空港。

註2：運輸省O&Dサーベイ、データ・ベース・プロダクツ提供データから作成。

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. 33, Idem, *Airline Deregulation: Changes in Airfares, Service Quality, and Barriers to Entry* (GAO/RCED-99-92) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1999), p. 21, Appendix II に基づき作成。

ある事も否定できない。事実、例えば、集中化の進んだ空港から直通便ないし一回着陸便<sup>(18)</sup>のサービスを受けている空港は、一九八五年には一二三五ヶ所であったのだが、一九八八年には一三五九ヶ所になり、一九九二年には一四一四ヶ所を数えている(表5-8)。仮に、これらの新路線が全て一社による独占路線であったとしても、全くサービスが提供されない場合に比べると、消費者の利便性が向上している事は否定できない<sup>(19)</sup>。運輸調査委員会の調査でも、ハブ空港・都市の利用者は非ハブ空港・都市の利用者比べて約二倍の便数に恵まれている事、また、直通ないし一回着陸便の数も両者の間には大きな差のある事が確認されている(表5-9)<sup>(20)</sup>。つまり、これらの空港は、当地の消費者にはより多くの目的地への直通ないし一回着陸便を提供しており、従って、近隣地域の消費者には同じ数の目的地への一回乗り継ぎ便を提供している<sup>(21)</sup>のである。加えて、これらの空港は、接続便の増加による待ち時間の減少、あるいは常顧客優待制度(FRP, Frequent Flier Program)<sup>(22)</sup>対象路線の拡大等々といった形でも消費者に便益をもたらして



表5-8 集中化の進んだ空港から直通ないし一回着陸便サービスを受けている空港の数 (1985—92年)

空港/年	1985	1988	1992	増減 (1985—92)
アトランタ	146	142	140	-6
シャーロット	84	89	119	35
シンシナティ	69	97	101	32
デートン	50	57	53	3
デンバー	149	140	139	-10
デトロイト	104	114	110	6
メンフィス	88	97	88	0
ミネアポリス	116	125	132	16
ナッシュビル	57	77	104	47
ピッツバーグ	112	123	138	26
ローリー—ダラム	48	79	88	40
ソルト・レイク・シティ	79	94	81	2
セントルイス	133	125	121	-12
全体	1235	1359	1414	179

註1：会計検査院の定義する「集中化の進んだ」空港とは、或る大都市圏域内唯一の空港であり、且つ、60パーセント以上の乗客が一つの航空会社によって輸送されているか、85パーセント以上の乗客が二つの航空会社によって輸送されている空港である。

註2：「直通便 (nonstop flight)」は一度も着陸する事なく目的地に到達する便を指し、「一回着便 (one-stop flight)」は目的地に向かう途中、一回だけ着陸するが、乗換の必要はない便を指す。

註3：この表にはグリーンズボロとシラキューズは含まれていない。これらの空港は、1988年には集中化現象が見られたが、1992年にはもはやそうではなかったからである。又、エル・パソもこの表には含まれていない。1988年にはエル・パソに集中化現象が見られなかったためである。

註4：バック・アソシエーツ提供データから作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Less Competition Continue at Concentrated Airports* (GAO/RCED-93-171) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1993), pp. 16-7 に基づき作成。

表5-9 空港・都市類型別に見た発便数と直通ないし一回着陸便利用率 (1988年)

空港・都市類型	標本数	当該空港を起点とする乗客1000人当たりの発便数	当該空港を起点とする乗客の直通・一回着便利用率 (%)
ハブ空港・都市			
集中化の進んだ	10	40.2	75
集中化の進んでいない	5	30.8	69
合計	15	37.1	73
非ハブ空港・都市			
集中化の進んだ	8	23.3	52
集中化の進んでいない	37	19.8	62
合計	45	20.4	60

註1：運輸調査委員会の定義する「集中化の進んだ」空港・都市とは、当該空港・都市を起点とする乗客の50パーセント以上を一社が輸送しているか、同乗客の75パーセント以上を二社で輸送している空港・都市である。

註2：乗客の40パーセント以上が接続利用者であるような空港・都市をここでは「ハブ空港・都市」と定義する。(アラスカとハワイの空港・都市は、その例外的な地理的条件の故に、ここでの分析には含まれていない。)

註3：「直通便 (nonstop flight)」は一度も着陸する事なく目的地に到達する便を指し、「一回着便 (one-stop flight)」は目的地に向かう途中、一回だけ着陸するが、乗換の必要はない便を指す。

註4：運輸省O&Dサーベイ、RSPA フォーム41から作成。

出所：Transportation Research Board, *Winds of Change: Domestic Air Transport Since Deregulation* (Special Report 230) (Washington, D. C.: Transportation Research Board, 1991), p. 116 より抜粋。

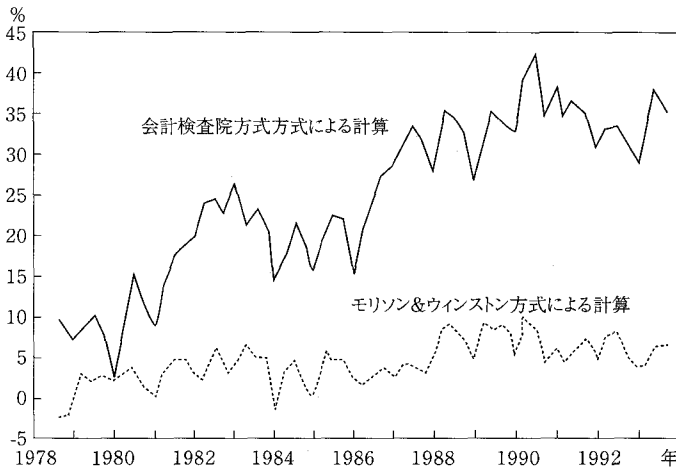
(23) いる。こうした点をも考慮すると、これらの空港でサービスが低下したと即断する事は出来ない。むしろ、運賃の上昇に見合ったサービスの向上が実現されている可能性も皆無とは言えないのである。

その意味では、以上のような分析に対するモリソンとウィンストンの批判は正鵠を射ていると言えよう。彼らは次のように指摘している。

「離着陸の費用は固定費用であるから、実収運賃は距離が伸びるに従って低下する。それ故、距離を考慮に入れば損ねると、ハブ空港を利用する便の実収運賃は実際よりも高く感じられる事だろう。片端ないし両端がハブ空港であるような路線は、その他の路線よりも、平均距離が短いためである。次に、乗客は乗換の必要な便よりも直通便を好むため、乗換の必要な便の運賃は直通便のそれに比べて安い。従ってここでも同じように、乗換を考慮し忘れると、ハブ空港発便の割増運賃を過大評価する事になる。直通便の多くがハブ空港を起点としているためである。更に、割引運賃航空券と正規運賃航空券との構成比も考慮に入れなければならない。運賃構成比は実収運賃の比較に影響を及ぼすためである。航空会社の特質も考慮しなければならない。航空会社によつては、全路線の運賃が高いためにハブ空港における運賃も高い(例えば、アトランタ空港のデルタ航空)という事があるからである。最後に、常顧客の多い路線は実収運賃がより高いため、常顧客優待制度(FFP)の特典を利用して無料で搭乗している乗客を実収運賃の計算に入れなければならない。ハブ空港の乗客は相当部分が常顧客であろうから、彼らを分析から排除すればハブ空港の実収運賃は非ハブ空港のそれに比して不当に高く評価されてしまうだろう。」(24)

要するに、より精確な分析のためには、路線距離、乗換回数、運賃構成、航空会社の特質、常顧客優待制度(FFP)の特典などを考慮する必要がある、と彼らは主張するのである。(25)

図5-1 二つの計算方法(会計検査院方式とモリソン&ウィンストン方式)による集中化の進んだ15空港における実収運賃割増率(%)の比較(1978—93年)



註1：会計検査院の定義する「集中化の進んだ」空港とは、或る大都市圏域内唯一の空港であり、且つ、60パーセント以上の乗客が一つの航空会社によって輸送されているか、85パーセント以上の乗客が二つの航空会社によって輸送されている空港である。  
 註2：モリソン&ウィンストンが取った計算方法の詳細については、Morrison & Winston, *infra*, p. 47 (邦訳、46頁)を見よ。

出所：Steven A. Morrison and Clifford Winston, *The Evolution of the Airline Industry* (Washington, D.C.: The Brookings Institution, 1995), p. 48. (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)、47頁。)

しかしながら、会計検査院等の分析は不適切と断ずるモリソンとウィンストンによる行われたより緻密な分析は、皮肉な事に、集中化の進んだハブ空港における割増運賃(ハブ空港プレミアム)の存在を否定するには至らなかった。確かに、彼らが算出した割増率は、ピーク時で一〇パーセント前後と、会計検査院などの指摘した数値よりも小さい。しかしながら、彼らの計算に従った場合でさえ、割増率が減少傾向にあるとは決して言えない事に注意しなければならない(図5-1)。又、彼らはハブ空港プレミアムの費用(二・四億ドル・一九九三年価格)は規制緩和による運賃低下から乗客が得た便益の推定額(一二四億ドル・一九九三年価格)を遙かに下回る、という理由でハブ空港における運賃高騰問題を一蹴しているが、それは適切ではない。実際、彼らの言う「一二四億ドル」は、ハブ空

港の利用者が得た便益の推定額ではなく、アメリカ国内の航空機利用者が全体として得た便益の推定額に他ならない。それ故、彼らの計算が仮に正しかつたとしても、集中化の進んだハブ空港利用者の不利益が、全体の集計値で相殺される事にはならないのである。<sup>(26)</sup>

## 註

- (1) 「集中化の進んだ空港」の定義については、表5-1-1の註1を見よ。会計検査院が「集中化の進んだ空港」を定義する際、域内「唯一」の空港という限定が付されているのは、複数空港が存在する場合、それぞれの空港の集中度が高かつたとしても、空港間の競争が集中化の効果を相殺する可能性があるためである(この事は、Abramowitz & Brown, *op. cit.* (四—二)の註23, pp. 427-8)。従つて、二つ以上の空港を抱える大都市圏(ニューヨーク・シナイ、ロサンゼルス、シカゴ、ヒューストン、ボルチモア/ワシントン、サンフランシスコ、ダラス)の空港は除外されている。スロット規制が実施されているワシントンのナショナル空港、ニューヨークのラガーディア空港とケネディ空港、シカゴのオヘア空港は、当然、この検討対象とはならない。U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Reduced Competition at Concentrated Airports* (GAO/RCED-90-102) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1990), pp. 14-5. Cf., *Idem*, *op. cit.* (GAO/RCED-90-147) (三—1)の註2), p. 18. 検討対象とされてゐる一五空港の詳細については、表5-1-2を見よ。
- (2) 会計検査院は三八の空港を選んでいる。詳細は以下を見よ。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-102), pp. 16-7.
- (3) いかゞ、会計検査院によれば、集中が高まるにつれてその差は拡大する傾向にある。Cf., U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-102), pp. 34-5.
- (4) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-90-102), p. 32. この計算の対象となつてゐる運賃は、調査対象空港

発便のもののみである。Ibid., p. 17. 各空港における市場シェアや実収運賃の変化については、以下を見よ。Ibid., pp. 35-46.

(5) 相違点は大きく見て三つある。まず、マイアミやフォート・ローダーデールのように五〇マイル以内の距離に位置している都市、あるいは、シカゴやニューヨークのように二つ以上の空港を持つ都市の場合、関連する空港のデータを足し合わせて一つの空港・都市として計算している点が、会計検査院や運輸省の調査とは異なる。続いて、市場の集中度に関する定義も異なっている。運輸調査委員会は、或る空港・都市における総搭乗客シェアではなく、その空港・都市を起点とする搭乗客のシェアを、市場集中の尺度としているのである。具体的には、一社なら五〇パーセント以上、二社の場合には七五パーセント以上のシェアを占めている場合、その空港・都市は集中化が進んでいるとされる。最後に、ハブ空港・都市と非ハブ空港・都市との区別を、その空港・都市における接続便搭乗客の割合で行っている点も異なる。運輸調査委員会の定義では、総搭乗客の四〇パーセント以上が接続便を利用してしている場合、その空港・都市はハブ空港・都市とされる。その結果、一五の空港・都市がハブに分類されている。その内、一〇の空港・都市(アトランタ、シャーロット、シンシナティ、デイトン、デンバー、メンフィス、ミネアポリス、ピッツバーグ、ソルト・レイク・シテイ、セントルイス)が集中化の進んだ空港・都市と定義され、残る五の空港・都市(シカゴ、ダラス、デトロイト、ナッシュビル、ローリーダラム)が集中化の進んでいない空港・都市と定義されている。集中化の進んだ一〇のハブ空港・都市が一九八八年の国内二点間(O & D. Origin & Destination)輸送に占める割合は一二パーセント、五つの集中化の進んでいないハブ空港・都市は一一パーセント、そして、これらの空港・都市との比較対象とされた集中化の進んでいない四五の空港・都市は六七パーセントであり、全てを合わせる全体の九割を占める事になる。尚、会計検査院と運輸省が取り上げた空港は、二、三の空港を除いて全て、これらの空港・都市と重複している。但し、会計検査院の分類では、デトロイト、ナッシュビル、ローリーダラムも集中化の進んだ空港とされている。Transportation Research Board, *op. cit.* (三一一の註4), pp. 109-10.

(6) Transportation Research Board, *op. cit.*, pp. 113-5. 数字は明示されていないものの、以上のような傾向は、運輸調査委員会が一九九九年に行った追跡調査でも確認されている。Transportation Research Board, *Entry and Competition in the U.S. Airline Industry: Issues and Opportunities* (Special Report 255: Prepublication Copy) (Washington, D. C.: Transportation

Research Board, 1999), Chapter 2, p. 8. それによると、運賃上位七五路線の内、集中化の進んだ空港を起着点とする路線は五四に上る。これに対して、運賃下位七五路線中、集中化の進んだ空港を起着点とする路線は僅か八である。Ibid.

- (7) 運輸省は「総搭乗客の七五パーセント以上を一社が輸送している市場と総搭乗客の七〇パーセント以上を二社が輸送している市場を「集中化の進んだ空港」と定義している。実収運賃の比較は、集中化の進んだ空港を起点とする乗客の実収運賃と、距離や密度が同程度の他の市場全体の平均実収運賃とを比較する形で行われている。この分析で「一つの航空会社によって支配されているハブ空港」とされたのは、シャーロット、シンシナティ、デートン、メンフィス、ミネアポリス、ピッツバーグ、ソルトレイク・シテイ、セントルイスであり、全て、会計検査院が取り上げた空港と重複している。一九八八年の国内有償旅客マイルを見た場合、これらの空港市場が全体に占める割合は四・一パーセントである。U. S. Department of Transportation, *Secretary's Task Force on Competition in the U. S. Domestic Airline Industry: Pricing*, Executive Summary (Washington, D. C.: U. S. Department of Transportation, 1990), pp. 4, 12. Cf., Idem, *Secretary's Task Force on Competition in the U. S. Domestic Airline Industry: Pricing*, Volume I (Washington, D. C.: U. S. Department of Transportation, 1990), pp. 111-4.
- 尚、追跡調査が行われていないため本文では触れなかったが、二社支配のハブ空港における運賃割増率は、八・九パーセント（一九八八年）である。二社支配のハブ空港とされたのは、アトランタ、シカゴ、ダラス、デンバー、エル・パソ、ヒューストン、ナッシュビル、ローリー・ダラムのハブ空港である。Ibid. (*Pricing*, Executive Summary), pp. 4, 13.
- (8) 低運賃航空会社の参入している市場は、その路線の利用客が全搭乗客数に占める割合を見ると、一九八八年には約一五パーセントであったのが、一九九二年には約二二パーセントになり、それから二年後の一九九四年には約三二パーセントを占めるまでになっているのだが、その僅か九ヶ月後には約三九パーセントにまで膨れ上がっているのである。U. S. Department of Transportation, *The Low Cost Airline Service Revolution* (Washington, D. C.: U. S. Department of Transportation, 1996), p. 6 (Chart 1).

(9) U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (1996), pp. 28-9.

- (10) 一九九三年の報告でも前回同様の空港選択基準が用いられているが、市場の変化もあり、選択された空港は前回のそれと若干異なっている。グリーンズボロとシラキュースが外れ、新たにエル・パソが選ばれている。又、比較対照グループを構成する集中化の進んでいない空港の数も「三八から三五に減っている。詳細は以下を見よ。U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Less Competition Continue at Concentrated Airports* (GAO/RCED-93-171) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1993), pp. 38-9 (Appendix III). 尚、空港の集中度を判断する基準としては、会計検査院が採用した「或る空港における総搭乗客のシェア」ではなく、むしろ「或る空港を起点とする搭乗客のシェア」の方が適切だとする論者もいる——運輸調査委員会がその一つ——ようだが、この後者の基準で計算したとしても、結果に大きな違いは出ないようである。  
*Ibid.*, pp. 32-3.
- (11) 会計検査院が省略した、二つ以上の空港を抱える大都市圏を考慮に入れたとしても、集中化の進んだ空港の運賃の方がより高い事に変わりはない。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-93-171), pp. 35-6 (Table I. 4).
- (12) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-93-171), pp. 7-9. 尚、一四空港中、唯一「エル・パソ」は「集中化の進んでいない空港よりも実収運賃が低い。これは「エル・パソ」を支配するサウスウエスト航空が「ハブ・アンド・スポーク・システム」で全国展開するのではなくむしろ利益の上がりやすい特定路線での頻繁なサービス提供に特化し、低運賃と最小限のサービス (no frills service) を売り物としているためである。サウスウエスト航空の特異な経営路線については、以下の著書を見よ。Kevin Freiberg and Jackie Freiberg, *Nuts: Southwest Airlines' Crazy Recipe for Business and Personal Success* (New York: Broadway Books, 1996). (邦訳「小幡照雄訳『破天荒——サウスウエスト航空——驚愕の経営』(日経B&A社、一九九七年)」。) Cf., Transportation Research Board, *op. cit.* (1999), Chapter 1, pp. 14-7.
- (13) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-93-171), pp. 12-4. Cf., *ibid.*, p. 40 (Appendix III).
- (14) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4) (一一一〇番), pp. 20-1, 33 (Table III. 1), *Idem*, *op. cit.* (GAO/RCED-96-79) (一〇〇番), pp. 60-3 (Appendix II).

(15) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4), pp. 20-1, 33 (Table III. 1). *Idem, op. cit.* (GAO/RCED-96-79), pp. 60-3 (Appendix II). コミュニター用スロットでも集中化が進んでいるオヘア空港の場合、一見した所、当空港と小都市とを結ぶ便の実収運賃は、他のハブ空港と小都市とを結ぶ便の実収運賃に比べると、決して高くはない。しかしながら、オヘア空港と小都市とを結ぶ距離は、他のハブ空港と小都市とを結ぶ距離に比べて、幾分長い事を忘れてはならない。実際、この距離の違いを調整すると、コミュニター路線でも寡占傾向が運賃上昇の一因になっている事に気付くのである。U. S. General Accounting Office, *Airport Competition: Essential Air Service Slots at O'Hare International Airport* (GAO/RCED-94-118FS) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1994), p. 14 (Table 3.1).

尚、アブラモウィッツとブラウンによれば、路線の一端がスロット規制の敷かれている空港である場合、その路線における運賃は他の路線よりも約三パーセントから四パーセント高くなる(平均約一三五ドルの片道運賃の場合、五ドル前後高くなる)。Abramowitz & Brown, *op. cit.*, pp. 426-7. 会計検査院も同様の結論を得ている。会計検査院が開発した計量モデルによると、スロット規制は運賃を平均して四パーセント(二〇〇マイル以下の短距離に限ると一パーセント)ばかり押し上げる計算になるとの事である。参考までに、会計検査院によれば、更に、「多数派優遇条項(Majority-in-Interest Clause)」は、それを結んでいる空港を含む路線の運賃を平均して三パーセント(アブラモウィッツとブラウンの計算では約一パーセント)押し上げ、コードシェアリングは、関連する路線の運賃を平均して二パーセント押し上げる(アブラモウィッツとブラウンの計算では不明)。又、搭乗客シェアも運賃を押し上げる要因の一つであり、例えば或る会社の搭乗客シェアが六五パーセント上昇すると、運賃も平均して六パーセント(但し、上位三社は他の会社よりも搭乗客シェアを運賃の上昇に結び付けやすいため、その数字は平均一五パーセント)上昇する(アブラモウィッツとブラウンの計算では、「路線」シェアが一〇パーセント上昇すると運賃が約一・六パーセント上昇する)。この他にも、最低コスト航空会社の運営費や空港の混雑も運賃上昇に影響を与えるという結論を会計検査院は得ている(アブラモウィッツとブラウンも同様)。例えば、或る路線における最低コスト航空会社の運営費が一五パーセント上昇すると、同路線でサービスを提供している全ての会社で平均して三パーセント運賃が上昇し、空港の混雑が他より三〇パーセント高け



れば、その空港を含む路線の運賃は平均して二パーセント高くなる」という具合である。U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Effects of Airline Market Concentration and Barriers to Entry on Airfares* (GAO/RCED-91-101) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1991), pp. 5-7, Abramowitz & Brown, op. cit., pp. 426-7.

(16) 本文でも言及したように、市場支配力の源泉を、スロットやゲートの支配のみに求める事は出来ない。その源泉としては、他にもCRSの保有、空港への投資、サービスそれ自体の違い、規模の魅力、等々、様々なものが考えられる。因みに、エヴァンスとケンデスによれば、スロット/ゲートの支配やCRSの保有は、市場支配力を補強するものに過ぎず、その源泉はむしろ後三者と推測されるという事になる。William N. Evans and Ioannis N. Kessides, "Localized Market Power in the U. S. Airline Industry," *Review of Economics and Statistics*, Vol. 75, No. 1 (1993), pp. 74-5. これに対して、レヴァインによれば、ハブ空港を支配する航空会社の市場支配力は「情報の経済学」で説明できる。つまり、その市場支配力の多くは「ブランド・ネーム」に由来する、とレヴァインは主張するのである。Levine, op. cit. (四—二の註5), pp. 430-2.

(17) 市場の集中化がどの程度、運賃を押し上げているのかを測定するのは、その計算の極端な複雑さ故に著しく困難であり、仮にそれが計算されたとしても常に異論の余地が残る。しかしながら、運輸調査委員会も認めるように、集中化による競争の低下が支配的航空会社に一定程度の市場支配力を付与し得る事、そして、その市場支配力が運賃上昇の一因になり得る事は、やはり否定できなからざる。Transportation Research Board, op. cit. (1991), pp. 117, 280. この事は、会計検査院や運輸省といった政府機関のみならず、多くの学者によっても確認されている。発便数シェアと運賃とが正の関係にある事を確認したベイリーらの研究がその一例である。Bailey, Graham & Kaplan, op. cit. (一〇の註2), pp. 169-71. この他にも、セントルイスに関しては、一九八六年のTWAとオザーク航空の合併後、一年間に、平均運賃が約二パーセント上昇した事を、ハストンとバトラーが確認している(比較の対象となっている運賃は、スポーク都市発のハブ空港着片道便の運賃とハブ空港経由便の運賃である)。John H. Huston and Richard V. Butler, "The Effects of Fortress Hubs on Airline Fares and Service: The Early Returns," *Logistics and Transportation Review*, Vol. 24, No. 3 (1988), pp. 210-2 (Table 5). マンズナーとマンツェルのより広範な分析によれば、全

米の集中化の進んだ空港における運賃割増額は最大で四億五七〇〇万ドル（一九八七年価格）に上る（彼らは「分析対象空港発着の直行往復便の運賃を計算してゐる」）。Martin Dresner and Robert Windle, "Airport Dominance and Yields in the U. S. Airline Industry," *Logistics and Transportation Review*, Vol. 28, No. 4 (1992), pp. 329, 327. この他にも、ボレンスタインは一九八九年の研究で、或る空港で或る航空会社の路線シェアが一パーセント増大するとその航空会社の運賃は〇・〇三パーセントから〇・二二パーセント増大する事、又、或る路線の両端空港でそれらの空港を起点とする旅客の五割を輸送する航空会社があるとしたら、その航空会社の運賃は、それらの空港でシェアの小さい航空会社と比べて、六パーセントあまり高くなる事を指摘している（オンライン便、即ち、複数の航空会社にまたがる事のない便でエコノミー・クラスの平均片道運賃——往復便は運賃を二等分して二つの片道運賃と見なす——を用いて計算してゐる）。Severin Borenstein, "Hubs and High Fares: Dominance and Market Power in the U. S. Airline Industry," *Rand Journal of Economics*, Vol. 20, No. 3 (1989), pp. 357-8. このボレンスタインの研究に対しては、エヴァンスとケシデスによる批判がある。彼らは、ボレンスタインとは反対に、路線レベルでの集中化の進展は運賃の上昇を促すものではないという結論を得たのである。しかしながら、空港レベルでの集中化に運賃押し上げ効果がある事は、彼らも否定していない（オンライン便、即ち、複数の航空会社にまたがる事のない便でエコノミー・クラスの平均片道運賃——往復便は運賃を二等分して二つの片道運賃と見なす——を用いて計算してゐる）。Evans & Kessides, op. cit., pp. 66-73. 少なくとも、或る特定の航空会社による空港支配がその航空会社に相当な価格支配力を与える事は否定し得ない、というのがこれらの学者達も落ち着く結論なのである。

- (18) 直通便 (nonstop flight) は、一度も着陸する事なく目的地に到達する便を指し、一回着陸便 (one-stop flight) は、目的地に向かう途中、一回だけ着陸するが、乗換の必要はない便を指す。U. S. General Accounting Office, op. cit. (GAO/RCED-93-171), p. 15.

- (19) 例えば、シャローット空港などは、二社以上が競合する路線を三つ減らしてはいるものの、独占路線が三つも増えている事を考えると、消費者の選択肢はむしろ大幅に拡大されたと言えよう。U. S. General Accounting Office, op. cit. (GAO/RCED-93-

-171), pp. 15-7, 19-20. Cf., *ibid.*, pp. 41-2 (Appendix IV). 因みに、表5-8に挙げられた二三空港の直通ないし一回着陸便数は、一九七八年五月の段階では合計一三九〇であった。一九九八年五月現在、その数は、合計一七七一に達している。U. S. General Accounting Office, *Airline Deregulation: Changes in Airfares, Service Quality, and Barriers to Entry* (GAO/RCED-99-92) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1999), Appendix IV.

(2) Transportation Research Board, *op. cit.* (1991), pp. 115-7. 直通ないし一回着陸便サービスは、近年、その新設の動きに鈍化傾向が見られるものの、一九七八年の規制緩和以降、程度に差はあれ、航空市場全体で向上しているようである。Transportation Research Board, *op. cit.* (1999), Chapter 1, pp. 12-3. 例えば、会計検査院が一七一の空港を対象に行った調査によれば、一九七八年五月には七三二であった直通ないし一回着陸便の数は、一九九八年五月には八二〇八に増加している(約二二パーセント増)。(尤も、小・中都市の空港では直通便、一回着陸便共に純減を記録している事に注意が必要である。) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-99-92), Appendix IV.

又、バーネットらの調査によれば、旅客需要の大半が集中する午前六時から午後一〇時までの時間帯で九〇分以内に直通ジェット便サービスを受受できる割合は、一九七七年第一四半期の二五・三パーセントから一九八九年三月の四二・八パーセントに増大している。これらの数字が意味しているのは、午前六時から午後一〇時までの間、九〇分以内に直通ジェット便を利用できる時間帯が、一九七七年には約四時間であったのが一九八九年には約七時間になった、という事である。

尤も、こうしたサービス向上の主因を規制緩和に求める事は出来ない。何故なら、バーネットらも認めるように、直通ジェット便サービスは需要が多い路線ほど増える傾向にあり、従って、規制緩和後の同サービスの向上は、旅客需要の自然増加によるところが大きいと思われるためである。事実、規制の持続によって旅客需要の伸びは実際の四分の三に止まると想定して彼らが行った計算は、規制緩和が行われなかったとしても直通ジェット便サービスは四〇パーセントの向上が推測されるという結果を得ている。こうしてみると、規制緩和と直通ジェット便サービスとの関係について言えるのは、どうやら、前者は後者の向上を阻害しなかった、という程度の事に止まらざるを得ないようである。Arnold Barnett, Todd Curtis, Jesse Goranson and Andrew Patrick,

“Better Than Ever: Nonstop Jet Service in an Era of Hubs and Spokes,” *Sloan Management Review*, Vol. 33, No. 2 (1992), pp. 50-3.

- (21) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCEd-93-171), pp. 15-7, 19-20. Cf., *ibid.*, pp. 41-2 (Appendix IV). Transportation Research Board, *op. cit.* (1999), Chapter 2, p. 1. しかも、ブルックナー、ダイアー、スピラーによれば、後者の一回乗り継ぎ便の運賃はネットワークが拡大すると密度の経済の高まりによって低下するため、仮に合併などにより空港レベルで集中化が進んだとしても、そうした便の利用者は費用を被るどころか逆に便益を享受する事になる。彼らによると、こうした便に限って見るならば、一九八六年のTWAとオザーク航空との合併も同年のノースウエスト航空とリパブリック航空との合併も、共に、(それぞれセントルイス空港、ミネアポリス空港における)運賃を上昇させるのではなく、むしろ逆に、下落させている。 Cf., Jan K. Brueckner, Nichola T. Dyer and Pablo T. Spiller, “Fare Determination in Airline Hub-and-Spoke Networks,” *Rand Journal of Economics*, Vol. 23, No. 3 (1992), pp. 309-333, esp., pp. 323-5, 328-31. デトロイト、ミネアポリス、セントルイスに関しては、一九八六年のTWA／オザーク合併とノースウエスト／リパブリック合併の後、一年の間に、一日当たりの便数は確かに減少傾向を見せたものの、到達可能な行き先と接続便は明らかに増えた事が、ハストンとバトラーの研究でも確認されている。 Huston & Butler, *op. cit.*, pp. 206-10 (Table 1, 3, 4A). 尤も、一九八八年以降を見ると、直通ないし一回着陸便が増加したのは六空港のみで、残る七空港では減少している事と、アトランタ、デートン、デンバー、デトロイトの四空港では、二社以上競合路線の減少数が独占路線の増加数を上回っている事、そしてメンフィスではどちらの路線も減少している事が少々気懸かりである。

(22) 常顧客優待制度とは、飛行距離が特定の水準に達した顧客に無料航空券を始めとする様々な報酬を与える事によって、特定航空会社に対する顧客の忠誠心の向上を図るマーケティングの手法である。

(23) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCEd-97-4), pp. 21-2. Dresner & Windle, *op. cit.*, p. 335, Borenstein, *op. cit.*, p. 362. 尚、ハブ空港は、このように消費者の利便性を高め、その結果、搭乗客数の増大に寄与しているとし、しばしば言われ

るが、この主張には留保が必要である。実際、規制緩和後一〇年間の旅客増加率はそれ以前のどの一〇年間よりも低い、という現実、搭乗客数増大の理由をハブ空港のみに求める事が出来ない事を意味していると言えよう。Dempsy & Goetz, *op. cit.* (一〇の註14), pp. 267-9. (邦訳、二六八—九頁。)

(24) Morrison & Winston, *op. cit.* (三—二の註4), pp. 46-7. (邦訳、四五—六頁。)

(25) 勿論、会計検査院や運輸省、あるいは運輸調査委員会の分析で、これらの点が全て見落とされていたわけではない。例えば、運輸調査委員会は、路線距離を明らかに意識的に調整した結果、上記のような結論に至っている。又、会計検査院の一九九二年の報告は、モリソンを含む外部の研究者からの批判を部分的に受け入れ、計算方法を大幅に修正した上で、ハブ空港における実収運賃の割増率を算出している。そしてその際にも、やはり、集中化の進んだハブ空港における実収運賃の方が、そうでない空港における実収運賃よりも高いという結論を得ている。例えば、距離調整を行った場合には二・三パーセント、同時にFFPの特典を調整すると一・八パーセント、乗換回数を考慮して直通ないし一回着陸便の実収運賃に分析を限定しても二・七パーセント、それぞれ集中化の進んだ空港における実収運賃の方が高い、といった具合である。U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-93-171), pp. 5, 9-11. 計算方法の修正点については以下を見よ。Ibid., pp. 33-7. とはいえ、以上のような分析は十全なものとは言いがたく、モリソンらに批判されても仕方のない所がある。実際、これらの分析で考慮に入れられたのは、路線距離とFFPの特典、そして乗換回数(但し部分的)に止まり、航空会社の特質や運賃構成の問題は調整されていない。Morrison & Winston, *op. cit.*, p. 49 (note 12). (邦訳、八二頁。)

(26) Morrison & Winston, *op. cit.*, pp. 47-9. (邦訳、四六—七頁。)

尚、モリソンとウィンストンも指摘しているように、「空港支配の進展は運賃にどのような影響を及ぼすのか」というここでの問題に対する接近の仕方は、学者と会計検査院を始めとする政策アナリストとの間に少々違いがある。事実、学者達の関心は通常、競争を妨げる要因とその影響力を理解する事にあるため、多くの場合、彼らは、様々な競争手段(個別変数)が運賃に及ぼす影響を独立に把握するための運賃方程式の開発とその計算に終始する。これに対して、会計検査院のような政策アナリストの場合、関心は、集中化の進んだ或る空港を起点とする便の運賃が他の空

港を起点とする便の運賃に比べて政策介入の必要があるほど高いかどうか、にある。つまり、彼らの調査の目的は、個別変数が運賃に与える影響の測定ではなく、むしろ、集中化の進んだ空港においてあらゆる要素が総合的に運賃に及ぼす効果を、他の標準的空港との比較によって、測定する事にある。それ故、ここでは運賃方程式は不要である。むしろ、集中化の進んだ空港からの便の運賃を他の標準的空港からの同一旅行にかかる運賃と比較するというやり方が望ましい、という事になる。Ibid., pp. 4-6. (邦訳、四四―五頁。)本稿で学者よりも政策アナリストの分析を重視しているのは、本稿の関心も又、個別変数が運賃に与える影響の測定それ自体にはなく、むしろ、集中化の進んだ空港における運賃が他の空港における運賃よりも高いかどうかを知る事にあるためである。

### 五―二 集中化の進んだハブ空港における競争の衰退

最後に、集中化の進展それ自体が今後「競争の持続性」に及ぼす影響も無視し得ない。集中化の進んでいる空港では、競争の衰えが否定できないためである。先にも見たように、確かに、集中化の進んだ空港から直通ないし一回着陸便サービスを受けている空港の数は増大した(表5―8)。しかし、その内訳を見ると、三社以上の競合する路線が全体に占める割合は一九パーセントから一一パーセントへと八パーセント減少し、反対に、一社の独占している路線の割合が五六パーセントから六四パーセントへと八パーセント増えているのである(一九八五―九二年)(表5―10)<sup>(2)</sup>。

モリソンとウィンストンの関心は基本的に規制緩和の便益測定にあるため、彼らはこの問題を重視していない<sup>(3)</sup>。しかしながら、アメリカ航空市場規制緩和推進の立て役者の一人、アルフレッド・E・カーンの指摘を待つまでもなく、この問題は軽視されるべきではない。というのも、航空産業では、通常、一回の飛行にかかる費用が搭乗客

表5-10 路線の競争状態別に見た集中化の進んだ空港発の直通ないし一回着陸便の割合(%) (1985—92年)

路線/年	1985	1988	1992
独占路線	56	59	64
2社が競合している路線	25	27	25
3社以上が競合している路線	19	14	11
合計	100	100	100

註1：会計検査院の定義する「集中化の進んだ」空港とは、或る大都市圏域内唯一の空港であり、且つ、60パーセント以上の乗客が一つの航空会社によって輸送されているか、85パーセント以上の乗客が二つの航空会社によって輸送されている空港である。

註2：「直通便 (nonstop flight)」は一度も着陸する事なく目的地に到達する便を指し、「一回着陸便 (one-stop flight)」は目的地に向かう途中、一回だけ着陸するが、乗換の必要はない便を指す。

註3：バック・アソシエーツ提供データから作成。

出所：U. S. General Accounting Office, *Airline Competition: Higher Fares and Less Competition Continue at Concentrated Airports* (GAO/RCED-93-171) (Washington, D. C.: U. S. General Accounting Office, 1993), pp. 18—19 に基づき作成。

の多少に拘わらず殆ど変わらないため(経験的に約八〇パーセントが固定費用と考えられている)、各種市場シェアの僅かな差が不釣り合いに大きな損益格差に繋がるためである。オヘア空港におけるユナイテッド航空とアメリカン航空を例にこの点を確認してみよう。

オヘア空港でユナイテッド航空とアメリカン航空が競合している路線は一九九〇年の段階で五三である。この五三の路線に関して、一日の便数シェア、座席数シェアを見ると、ユナイテッド航空はそれぞれ一四パーセントと一八パーセント上回っているに過ぎない。ところが、これを、オヘア空港を起点とする搭乗客数比とその収入比に換算すると、それぞれ、六四パーセントと六九パーセント、ユナイテッド航空が上回るという結果になるのである。支線(スポーク)都市からの便を計算に入れても、ユナイテッド航空は依然として三八パーセント——額にして約三億七七〇〇万ドル——もの収入面での優位を維持している(表5-11)<sup>(5)</sup>。規制緩和後の航空産業のような超過利潤を上げる事が極度に難しい産業では、カーンも指摘するように、この差はアメリカン航空にとって致命的であろう。それは、アメリカン航空をオヘア空港から撤退させるには十分ではないかも知れないが、アメリカン航空をオヘア空港における恒久的な敗者に追いやるには十分なためである。国内市場で常に一、二を争うアメリカン航空にしてこの

表5-11 オヘア空港での53の国内競争路線におけるユナイテッド航空とアメリカン航空の実績比較 (1990年)

	ユナイテッド 航空	アメリカン 航空	ユナイテッド 対アメリカン の比率
操業規模	U	A	U/A
便数 (1日)	274	241	1.14
座席数 (1日)	44362	37627	1.18
乗客数と収入			
1. オヘア空港を起点とする			
乗客 (千人)	4275	2611	1.64
収入 (百万ドル)	815.3	481.1	1.69
乗客一人当たり収入 (ドル)	190.72	184.23	1.04
2. 支線都市を起点とする			
乗客 (千人)	2871	2648	1.08
収入 (百万ドル)	546.8	504	1.08
乗客一人当たり収入 (ドル)	190.44	190.35	1
3. (1+2)			
乗客 (千人)	7146	5259	1.36
収入 (百万ドル)	1362.1	985	1.38
乗客一人当たり収入 (ドル)	190.61	187.31	1.02
4. 他の都市を起点とする乗客 (千人)			
	277	179	1.55
5. 接続便利利用客			
	11032	9490	1.16
6. 全乗客 (3+4+5) (千人)			
	18456	14928	1.24

註1: 「乗客」(接続便利利用客を除く)には、片道券による空港利用客のみが数え入れられている。

註2: 無料チケットは、旅客収入の計算に含まれていない。

註3: 四捨五入のため、合計が正確でない場合がある。

註4: 運輸省 T100 データ、ボーイング・コンピュータ・サービス O&D データ、運輸省 データバンク 1 A データから作成。

出所: Alfred E. Kahn, "The Competitive Consequences of Hub Dominance: A Case Study," *Review of Industrial Organization*, Vol. 8 (1993), p. 389.

状態であれば、スロットに制約のあるオヘア空港において、これ以上の競争の高まりはあまり期待できない。それどころか、今後、ユナイテッド航空がスロット・シェア——一九九〇年の時点でユナイテッド航空は四五・七パーセント、アメリカン航空は三三・七パーセント——を更に拡大させ搭乗客シェア——一九九〇年の時点でユナイテッド航空が四九パーセント、アメリカン航空が三四パーセント——を高めるような事があれば、競争がより一層低下する危険性さえあると言えよう。<sup>(6)</sup>

大手航空会社同士の競争でも既にこの有様である。こうした状況の中で、競争の抑制を目的とする大手航空会社のマーケティング戦略や空港施設支配を黙認し続けられ、競争はより一層衰退するであろう。そしてその結果、一九九〇年代に入ってから復調の兆しを見せている低運賃航空会社の新規参入<sup>(7)</sup>に歯止めがかかるとした



ら、モリソンとウインストンの主張とは裏腹に、「政府介入の最小化」は必ずしも「公共の福祉」の向上をもたらさないだろう。低運賃航空会社の新規参入がもたらす市場シェア争いには、強い運賃抑制効果がある——事実、運賃は明らかに新規参入・退出と強い関連を持ちながら変動している——ためである。<sup>(8)</sup>

七五〇マイル未満の路線は、とりわけ、競争衰退の悪影響を被る可能性が高い。実際、運輸省の調査が明らかにしているように、七五〇マイル未満の路線では、低運賃航空会社の参入がなければ、一路線で三社以上が競争しても、その路線の運賃は独占路線の運賃と殆ど変わりが無い。<sup>(10)</sup> そのためであろうか、低運賃航空会社の参入が見られない七五〇マイル未満の路線では、規制緩和以降、平均運賃の絶対的上昇が認められるのである(約二三パーセント)。<sup>(11)</sup>

こうしてみると、集中化の進行した、あるいは、参入障壁の高いハブ空港を利用する消費者が規制緩和の恩恵を享受している事は確かであったとしても、モリソンとウインストンの響みに倣って、この恩恵は規制緩和の費用を償ってあまりある<sup>(12)</sup>、とまで断定する事はやはり難しい。むしろ、規制緩和の恩恵は新たな一群の問題と引き替えに、購、わ、れ、た、に、過、ぎ、な、いと判断する方が妥当であろう。実際、大手航空会社によるスロットやゲートの支配などのために競争が抑制されている一〇ばかりの空港だけでも、その利用者は年間旅客総数の実に二二パーセントに上る(一九九五年)<sup>(13)</sup>という現実に鑑みれば、ハブ空港支配の進展とそれに伴って生じている運賃の高騰や競争の衰退を問題と見なさないモリソンらの判断には疑問が残る。<sup>(14)</sup> 表5—12が示唆するように、競争の効果、とりわけ低運賃を武器とする航空会社の新規参入がもたらす効果は絶大である事を考えれば、又、低運賃航空会社の参入している路線の利用客は未だ全体の四割にも満たない<sup>(16)</sup>という現実に鑑みれば、尚更である。<sup>(15)</sup>

表5-12 低運賃航空会社の参入がもたらす価格規律の例（1997年第4四半期）

路線	距離 (マイル)	搭乗客 (人/日)	平均片道運 賃 (ドル)	5パーセント以上の 市場シェアを有する 航空会社
アトランターグリーンズボロ	306	325	224	デルタ91%
アトランターモービル	302	290	110	デルタ81%、エアート ラン18%
シカゴーシンシナティ	264	618	259	アメリカン5%、デル タ59%、ユナイテッド 34%
シカゴールイビル	271	904	72	エアー・ウィスコンシ ン12%、サウスウエス ト70%、ユナイテッド 12%
デンバーーデ・モイン	590	106	255	ユナイテッド92%
デンバーーカンザス・シティ	532	979	104	ユナイテッド60%、 ヴァンガード29%
デトロイトーフィラデルフィア	453	705	226	ノースウエスト58%、 USエア38%
デトロイトーセントルイス	440	982	81	ノースウエスト41%、 サウスウエスト33%、 TWA24%
ヒューストンーメンフィス	485	173	206	ノースウエスト43%、 コンチネンタル・エ クスプレス38%
ヒューストンーラボック	472	400	86	コンチネンタル33%、 サウスウエスト62%

出所：U.S. Department of Transportation, *Competition in the U.S. Domestic Airline Industry: The Need for a Policy to Prevent Unfair Practices* (Washington, D. C.: U.S. Department of Transportation, 1998), p. 6. Idem, *Domestic Airline Fares Consumer Report: Fourth Quarter 1997 Passenger and Fare Information* (Washington, D. C.: U.S. Department of Transportation, 1998).

註

(1) 因みに、運輸省の調査によれば、独占路線では競争的な路線に比べて割引運賃が運賃全体に占める比率が低い。それも手強い、独占路線の運賃は競争的な路線のそれに比べて平均して一四パーセント高い（一九八八年）。尚、有償旅客マイルで見た場合、独占路線が航空市場全体に占める割合は一〇パーセントである（一九八八年）。U.S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Pricing, Executive Summary*) (五一一の註7), pp. 3-4, 11, 14.

(2) U.S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-93-171) (五一一の註10), pp. 18-9. こうした傾向は、実は、航空産業全体でも確認されている。実際、二社以上の競合する路線数は、一九九二年の一二四九五を最高に減少し続け、一九九七年には八九八五にまで減っている（約二八パーセント減）。U.S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Competition in the U.S. Domestic Airline Industry*) (四一一の註18), p. 3. 旅客数を見ても、一九九二年から一九九七年の間に二社の競合する複占路線の利用客が全体に占める

割合は四三パーセントから四六パーセントへと増大したものの、三社以上の競合する競争的路線の利用客が全体に占める割合は三九パーセントから三五パーセントへと減少し、独占路線の利用客のそれは一八パーセントから一九パーセントに増大している。Transportation Research Board, *op. cit.* (1999), Chapter 2, p. 2.

又「ボレンスタインとローズによれば、市場の集中度を表す指標の一つであるハーフィンダール指数は、一九八六年に最低の〇・四五二——一路線に同規模の競争者が二・二一参入している状態と解釈できる——を示して以来、上昇し続け、一九九五年には〇・五三三——一路線に同規模の競争者が一・八八参入している状態——になっている。Severin Borenstein and Nancy L. Rose, "Airline Deregulation" in Peter Newman (ed.), *The New Palgrave Dictionary of Economics and the Law*, Vol. 1 (London: Macmillan, 1998), p. 41.

ソロモン・スミス・バーニーの調査でも、同様に、空港レベルでの非常に高い集中化が確認されている。それによれば、各航空会社の全国的な市場シェアを用いて分析した場合、一九七八年には〇・〇八七四——同規模の競争者が一一・四参入している状態——であったハーフィンダール指数は、最悪の一九九二年でも〇・二二四六——同規模の競争者が八参入している状態——に止まっている。これは、司法省の基準に従えば、やや集中化が進んでいるという状態に過ぎない。しかし、航空会社間の競争は、全国的に行われているというよりはむしろ、空港レベルで行われている。そして、全国的な市場シェアに基づくハーフィンダール指数は、この空港レベルで生じている航空会社間の競争構造を示すものではない。そこで、空港における市場シェアを用いて計算し直してみると、アメリカ国内上位五〇空港におけるハーフィンダール指数の加重平均は、一九七八年から一九八〇年にかけての頃、既に、司法省の基準に従えば高度に集中化が進んでいると判断される〇・二二——一空港に同規模の競争者が四・五参入している状態——の水準にあったのだが、これが一九九二年には最悪の〇・四〇〇七——一空港に同規模の競争者が二・五参入している状態——を示し、その傾向は一九九七年に至るまで持続している事が分かる。内訳を見ても、五〇空港中、三三空港で高度な集中化が認められるのである。Julius Maltwitz and Sal Colak, *Airline Competition at the 50 Largest U. S. Airports—Update* (New York: Salomon Smith Barney, 1998), pp. 7-10.

尚、ハーフィンダール指数とは、市場シェアの自乗和である。従って、それは、多数の小規模企業が競争している場合には〇に近づき、独占の場合は一となる——例えば、同規模の会社が一〇社競争していれば、ハーフィンダール指数は、 $0.1 \times 0.1 \times 10 = 0.1$ 。同規模の会社が百社競争していれば、それは、 $0.01 \times 0.01 \times 100 = 0.01$ 。このハーフィンダール指数の逆数は、同規模の競争者の数を示しており、市場シェア・データに見られるのに近い競争度を示すものと考えられる。

(3) 産業全体での有効競争者数が減つていても路線レベルでは逆にそれが増えているという事実認識が、彼らにこの問題を軽視させる一つの要因になっているように思われる。Morrison & Winston, *op. cit.* (三一一の註4), pp. 8-11 (Figure 2-1, 2-2). (邦訳、九一一頁。)しかし、その路線レベルでの競争が、一九八六年以降、明らかに減退傾向を示している事に注意すべきであろう。

(4) 座席シェアの多さに伴う費用を割り引いても、恐らく二億ドルは残るだろう。Kahn, *op. cit.* (四一一の註25), p. 403 (note 17).  
 (5) Kahn, *op. cit.*, pp. 388-9, 395. 他の都市や国を起点とする接続搭乗客は、ここでの総収入計算に組み入れられていない。それは、カーンによれば、両社がサービスを提供している路線以外の結果にまで比較の対象を広げると、路線構成の違いが比較を無意味なものにしてしまう恐れがあるためである。Ibid., p. 403 (note 15). 尚、支配的航空会社のごうじた優位性は、オヘア空港だけで生じている特殊な現象ではなく、むしろ、普遍的に観察されるものようである。Cf. Ibid., pp. 389-91.

(6) Kahn, *op. cit.*, pp. 395, 400-1.  
 (7) 近年、航空会社の新規参入は増大傾向に転じており、一九九〇年代に入ってから、航空会社数は一五の純増を記録している。尚、ここで計算に入れられているのは、七〇以上の座席を有する航空機を利用してサービスを提供する航空会社のみである。Transportation Research Board, *op. cit.* (1999), Chapter 1, p. 18.

(8) モリソンとウィンストンによれば、「公共の福祉の向上は、航空輸送市場への政府介入を最小化する事によってもたらされるといふ考え方は、今までの事実と将来に確認されるであろう事実によって支持されるのである。」Morrison & Winston, *op. cit.*, p. 163. (邦訳、一七三頁。)

- (6) U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Pricing, Executive Summary), pp. 5, 18-9. Cf., *Idem*, *op. cit.* (Pricing, Volume 1) (五—一の註7), pp. 151-87.
- (10) U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Competition in the U. S. Domestic Airline Industry), pp. 4-5.
- (11) 比較対象運賃は一九七九年と一九九七年のものであり、比較に際しては勿論インフレを調整している。U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (Competition in the U. S. Domestic Airline Industry), p. 2.
- (12) 確かにモリソンとウィンストンも、「航空会社が競争を抑制しようとする種々の戦略を利用している事に疑問の余地はない」事を認めていて、スロット規制が敷かれている空港では競争が有効に抑制されているという問題も十分に認識している。Morrison & Winston, *op. cit.*, pp. 82, 133. (邦訳、七四「一四〇頁」)だが、彼らの計算によれば、規制緩和の便益はその費用を償ってあまりある。その数字を楯に、モリソンとウィンストンは次のように結論付けるのである。「航空産業に対する公共政策が建設的となり得るのは、概ね、それが産業の発展を促進させ、又、適切に微調整する場合である。しかしながら、経験が明らかにしているのは、この産業は当初より連邦政府と緊密な関係にあったにも拘わらず、非介入の姿勢を貫く方が政府にとっては得策だ、という事である。実際、我々は再規制、新しい規制、あるいはより積極的な反トラスト政策を正当化する証拠を何一つ発見できなかった。」*Ibid.*, pp. 159-60. (邦訳、一七〇頁。)
- (13) U. S. General Accounting Office, *op. cit.* (GAO/RCED-97-4) (三—一の註7), p. 12. 因みに、これらの空港は東部と北中西部に集中している。
- (14) Cf., George Williams, *The Airline Industry and the Impact of Deregulation*, Revised Edition (Wiltshire: Avebury Aviation, 1994), p. 59. 集中化の進んだハブ空港の問題としては、この他に、「遅延の増加」がしばしば指摘されている。Dempsey & Goetz, *op. cit.* (一の註14), pp. 256-7, 271-4. (邦訳、二五六一九、二七二—二六頁)だが、モリソンとウィンストンは規制緩和の費用便益を計算する際、「この要因を考慮に入れていない。」「統計的に有意でない」というのがその主な理由である。Morrison & Winston, *op. cit.*, p. 50 (footnote 16). (邦訳、八三頁)しかしそれに加えて、信頼の置けるデータが未だ十分に蓄積されていない

いという事情も無視し得ないだろう。残念な事だが、確かに、この問題に関してはまだ長期的継続的な一貫性のあるデータが構築されていない。実際、現在利用し得るのは、運輸省が一九八七年より毎月作成している『航空旅行消費者白書 *Air Travel Consumer Report*』と、連邦航空局が一九九五年に作成した『航空機遅延の総費用 *Total Cost for Air Carrier Delay*』からのようだ。しかも、これらのデータを見る限り、少なくとも遅延の数それ自体は、集中化の進んだハブ空港とそれ以外の集中化の進んでいない空港との間に大きな差はないようである。しかしながら、だからといって、規制緩和の費用便益計算からこの要因を排除するというモリソンとウィンストンの選択が正当化されるとは思われない。というのも、連邦航空局作成のデータが明確に示しているのは、遅延によって消費者の被る費用は年々増大する傾向にある(中でもとりわけビジネス客は遅延によって被る費用が大きいはずである)、という事実他に他ならないからである。因みに、連邦航空局の計算によれば、一九九四年に消費者が負担した遅延費用は七〇億一四〇〇万ドルに上る。この推計が正しいとしたら、運賃低下によってもたらされたモリソンらが言うところの「一二四億ドル」は、その半分以上が相殺されてしまう事になる。尤も、この数字は、旅客時間価値を一時間四四ドルとして計算したものであるため、過大評価の可能性も否定できないのだが。Federal Aviation Administration, *Total Cost for Air Carrier Delay for the Years 1987-1994* (APO-130) (Washington, D. C.: Federal Aviation Administration, 1995).

(15) とりわけ、サウスウエスト航空の影響力は大きい。事実、アメリカ運輸省が定義するところの低運賃航空会社全体による旅客輸送の約七五パーセントを一社で担うサウスウエスト航空は、一九九〇年から一九九八年にかけて新たに参入した一六〇の市場(一五〇マイル以下の短距離路線)において、年間旅客輸送量を一七四パーセントも増大させ、インフレ調整後の平均実収運賃を五四パーセントも低下させているのである。Transportation Research Board, *op. cit.* (1999), Chapter 1, p.16, cf. Chapter 2, p. 7. 尚、運輸省の定義する低運賃航空会社は、具体的には、エアー・トラン、エアー・サウス、ヴァリユジェット、ウエスタン・パシフィック、アメリカン・トランスエア、リノ、スピリット、ヴァンガード、ネーションズ、カーニヴァル、キワイ、モリス、タワー、プロ・エア、フロンティアである。その他の小航空会社は低運賃航空会社の範疇に含まれていない。

(16) U. S. Department of Transportation, *op. cit.* (*Competition in the U. S. Domestic Airline Industry*), p. 3.