

米国における航空規制緩和の経験

坂 本 昭 雄

I はじめに

1. 米国で空運企業規制減免法 (Airline Deregulation Act of 1978) が施行されてからまる 10 年が経過した。空運の規制緩和が成功するかどうかは、他の産業における規制緩和導入の道標になると見られていた¹⁾、またその行方が国際航空に与える影響も少なくないとして、国際的にも注意深く見守られてきた²⁾。

米国内では、これまでに政府機関や民間団体によるいくつもの研究や分析が公表されてきたが、1985 年の米国会計検査院報告書は、『規制緩和は空運企業間の競争を助長し、その結果として数多くの旅客がその利益を享受した』と規制緩和を高く評価し³⁾、また Elizabeth E. Bailey 教授等による 1985 の分析書は、『我々の研究は暫定的である』としながらも、『我々が観察したところでは、空運産業は資源をより有効に活用しており、規制緩和は空運を漸次能率的なシステムに導きつつある』との結論を下した⁴⁾。

2. 1985 年に公表されたエノ運輸基金の報告書は、6 年間の経験に基づく暫定的な研究の結果として、規制緩和の功罪について次の諸点を指摘した。①旅行者に利便を与えた反面、空運企業に財政的困難を与えた。②需要の多い路線の運航スケジュールは改善されたが、需要の少ない路線のスケジュールは悪化した。③運賃は適用区間によって不公平が増加した。④大規模な空運企業の存在が目立ち始めた。⑤空運企業の労務費は低下した。⑥代理店による販売が増加

した。⑦代理店手数料は高くなった。⑧コンピュータの販売手段としての価値が高まった。⑨小規模な空運企業の系列化が始まった⁵⁾。

エノ報告書が出された後の空運産業の状況を観察すると、エノ報告書の指摘が極めて重要な示唆に富むものであったことが理解される。

3. 世界における空運産業の大勢は、規制緩和の方向に進みつつある。欧州では、EEC がローマ条約の解釈を手掛りに、着々と規制緩和の実施に着手しており、それに先がけて英国では、部分的にはあるが国内空運の規制緩和を実施した。一方、我が国においても、1986年6月の運輸政策審議会の答申は、極めて限定的にはあるが、規制緩和の方向を示唆しており、空運企業間の競争の助長とそのための弾力的行政運営を基調としている⁶⁾。

このような事情の下に、米国空運の10年にわたる規制緩和の状況を観察することは、単に米国の空運を理解するためにだけでなく、やがて各国に波及するであろう規制緩和の功罪を予見するために必要であり、更に国際空運の見地から米国空運との接点を理解するためにも必要であると考えられる。

II 規制緩和の対象について

1. 米国の国内空運に対する大幅な規制緩和は、1978年の空運企業規制減免法によって行なわれた。一方、貨物空運については、1977年に新法を導入することにより⁷⁾、旅客空運に先がけて規制が緩和された。

1978年の空運企業規制減免法は、規制緩和の内容とその実施スケジュールを定め、更にそれまで規制の実施者であった民間航空委員会 (Civil Aeronautics Board, CAB) の段階的な廃止 (sunset) を規定した⁸⁾。

2. 顧みるに空運の本格的な規制は、1938年の民間航空法に溯る。その後いくつもの改正が行なわれ、規制の思い切った緩和が実施された1978年の時点では、空運の経済面の規制は独立機関である民間航空委員会が、そして航空の技術・安全面の規制は運輸省の連邦航空局 (Federal Aviation Administration,

FAA) が行なっていた。1978年の規制緩和は、民間航空委員会の所管する経済面の規制のみが対象であり、連邦航空局の所管する技術・安全面の規制は、その範囲外に置かれた。

3. 空運企業の提供する輸送力と航空機の運航スケジュールの設定と変更については、つとに空運企業の判断に委ねられてきたため、1978年の規制緩和は、空運企業の市場への参入と退出、および運賃の設定と変更が中心になった。民間航空委員会は、空運企業規制減免法において空運企業に対する免許の権限を引続き維持することとされたが、その権限は空運企業の資格と能力だけに関するもので⁹⁾、参入と退出についての委員会の規制権限は消滅した。国内運賃についての民間航空委員会の規制権限は1983年に消滅し、民間航空委員会は1985年1月1日に廃止された。委員会の残された権限は、運輸省、国務省、および司法省に分散された。

4. 国際空運については、1979年に国際空運競争法 (International Air Transportation Competition Act of 1979) が制定された。しかし、この法律は、国際空運に関する米国政府の基本的政策を表現したものであり、国際空運の自由化に向けての方策を定めたものである。従って、国際空運競争法は本稿に関係しない。

III 規制緩和後の空運の状況について

1. (1988年の空運企業) 米国航空運送協会 (Air Transport Association of America) の速報によると、1988年における米国の空運業界は非常に好況に恵まれた。この年、定期空運企業によって運ばれた旅客数は4億5500万に上り、前年よりは800万人の増加、規制緩和の行なわれた1978年の2億6700万人に較べると70%の増加となった¹⁰⁾。これは、国際民間航空機関 (International Civil Aviation Organization, ICAO) が公表した1988年における世界定期空運企業の運送旅客数10億6800万人の42.6%に当たり、米国空運産業の規模

の大きさをうかがい知ることができる。

1988年の有効旅客マイルは、Major 10社で3890億マイル（前年比+5.7%）、National 10社で300億マイル（前年比+11.8%）、両者合計で4190億マイル（前年比+6.5%）となり¹¹⁾、1978年の全米定期空運の2312億マイルの実績と比較すると¹²⁾、10年間の成長は、少なくとも年率8.1%となる¹³⁾。空運産業におけるこの平均成長率は、極めて高いものであると考えられる。

一方、有効旅客マイルの構成を見ると、Major 10社（United, American, Delta, Continental, Northwest, TWA, Pan Am, Eastern, USAir, Piedmont）がMajorとNationalの合計の92.7%を占めており¹⁴⁾、また、Majorの上位5社（上記5番目までの各社）がMajor全体の68.4%を占めている¹⁵⁾ところから、Major 5社が両者全体の63.4%を占めることになる。このことは、空運産業のオリゴポリティックな構造的特徴を示すものであり、1978年にTrunkがLocalとIntrastateを含めた全米定期空運の91.5%を占め、Trunkの上位5社がTrunk全体の71.2%、そして全米定期空運の65.1%を占めていたことに近似する。この事実は、TrunkとMajorとの名称の違い、それを構成する企業の違いがあるにしても、規制緩和が空運産業の構造を変ええなかった例証である。

ちなみに、定期空運企業の本数は、1978年の36社からピークの1984年には123社に増加したが、1987年には逆に78社に減少した¹⁶⁾。空運産業が好況期を迎えた1984以後に企業数が減少したことは、新規企業の市場参入が困難になっただけでなく、弱体な企業の存立が不可能になったことを示しているといえる。これを要するに、規制緩和の10年間の米国空運産業は、構造的変化に乏しく、後述する新しい販売手段の出現により一段とオリゴポリスティックな性格を強めた。

2.（企業の買収と合併）Majorの規模拡大には、企業の買収と合併が大きく寄与していることは否めない。規制緩和前の空運業界においては、空運企業の買収と合併は数える程しかなかった。しかるに規制緩和後の空運業界におい

ては、空運企業の買収と合併は1987年までに51に上り¹⁷⁾、1988に入ってもその数は増加しつつある状況である¹⁸⁾。

これまでに行なわれた空運企業の買収と合併のうち、主なものを挙げると次の通りである。①Texas Air と Continental と Eastren と New York Air と Peoples Express, ②Delta と Western, ③Pan Am と National, ④Northwest と Republic と Hughes West, ⑤TWA と Ozark, ⑥USAir と Pacific Southwest と Piedmont, ⑦American と AirCal.

規制緩和の狙いの一つは、空運企業の市場参入を自由にするることによって、新規企業の参入を促し、それら新規企業の競争力を利用して空運産業の合理化を図ることであった。しかしながら、現実には新規企業は Major との競争に耐えることができず、次々とその名を消して行った。その一例として Peoples Express がある。Peoples Express は1981年に低運賃とノー・フリル・サービスの空運企業として市場に参入し、人々の関心を呼んで好成績を収めた。しかし、既存企業との競争の激化から、やがて財政的なピンチに見舞われ、1986年には Texas Air に買収されてしまった。

新規空運企業として市場に参入し、そして消えて行った企業の終着点は破産か買収であった。生き延びた企業も多くは大規模企業の傘下に入り、その培養路線の運営に当った。しかしながら、このような状況にあっても、Southwest, America West, Midway などの数社は、小規模ながらも独自のサービスを続けており、その行方が注目されている¹⁹⁾。

空運企業の買収と合併が数多く行なわれたことの外部的要因としては、豊富な買収資金の存在が挙げられるが、空運の内部的要因としては、企業の大規模化を利するハブ・アンド・スポーク、大型割引運賃、FFプログラム(Frequent Flyer)、およびCRS(Computer Reservations System)の開発を挙げることができる。

規制緩和の立案者は、空運企業には著しい規模の利益はないと認識し、それが立案の前提であった²⁰⁾。しかし、大規模な空運企業は創意と資金とを結集し、新しいタイプの規模の利益を創設し、結果として市場の確保に成功した。それ

までにいう規模の利益は、経営コストの節約を目的とする消極的なものであったが、新しい規模の利益は、市場の確保と拡大を目的とする積極的なものであり、企業規模の拡大を促すものであった。そして、企業規模拡大の最も安易かつ効果的な手段が買収と合併であった。規制緩和論者の期待は完全に裏切られたといえよう。

3. (ハブ・アンド・スポーク) 空運企業の市場への参入が制限されていた時代にあつては、ハブ・アンド・スポーク (Hub-and-Spoke) の実現は考えられなかった。しかし、空運企業の市場への参入が自由になり、ハブ・アンド・スポークの創設が可能になると、それは空運企業の間には野火の如く広がって行った。

ハブは車輪の中心、スポークは幅(や)のことであり、空運企業の設定する路線の構造が、車輪の形に似ているところからハブ・アンド・スポークの名称が付けられた。ハブ・アンド・スポークの構想自体は、それ程新しいものではなく、そのもたらす経済的メリットとの関連から、つとに交通学者の説くところであつた²¹⁾。その経済性は理論的には次のように説明される。A, B, C, D, E, Fの都市を結ぶA—B, C—D, E—Fの三つの直行路線では、夫々の都市は他の都市へ1のアクセスしかもたない。もし各路線をハブであるHに途中寄港させれば、各都市のアクセスはHを介して3となり、A, C, E三つの都市は合計して9のアクセスをもつことになる。このように直行路線は、それをハブ経由に変更することによって、路線効率を高めることができる。更に、ハブ拡大の経済性については、次のように説明される。異なる都市を結ぶ10の直行路線を一つのハブで結べば、それら都市へのアクセスは全体で100となるが、更にそれに異なる都市を結ぶ10の直行路線を追加して同じハブに寄港させると、直行路線だけだと2倍になるのに対し、ハブ経由のアクセスは4倍の400となる。

このように、ハブの効率は、結ぶ都市が多ければ多い程高くなる。更に、長いスポークと短いスポークとを組み合わせて、航空機の稼働が最大限になるようにスケジュールを組めば、航空機の時間当りの稼働率は上昇する。加えて、

別の都市に副次的なハブ（サブハブ）を作り、それを主位的なハブに連結すれば、夫々のハブが相手ハブの運輸を吸収できるから、二つのハブによってカバーされる路線の効率は相乗的に高くなる。これが、ハブの経済性理論である。

空運企業の買収と合併は、多かれ少なかれハブの吸収を目的の一つとして行なわれたといわれ、米国東部都市にハブをもつ Delta が Western を合併して Western の Salt Lake City のハブを獲得してから、その路線効率は倍加したと言われる。

米国には、現在 140 に近いハブ化された空港があり、そのうち、30 程が大型ハブとして利用されている²²⁾。

他方、旅客が同じ空運企業の乗継ぎを好む傾向もハブ造りを助長しているといわれ²³⁾、旅客のこの選択上の傾向を前提として、ハブ・アンド・スポークは旅客により良い利便をもたらしたとして、それを規制緩和の功績とする見方もある²⁴⁾。しかし、大きなハブを作ることは、小規模な空運企業にとっては不可能なことであり、ハブのもたらす経済的利点は、大規模な空運企業のメリットとなっている。

4. (割引運賃の導入) 規制緩和の原理的根拠は、新規空運企業の市場参入により、低運賃を含む運賃の多様化を図り、旅客の利便を高めるとともに、企業間の競争によって企業の合理化を進め、更にそれを利用者の利益に反映させるところにあった。規制緩和の推進論者であるスチーヴンソン助教授は『空運企業の低い生産性と高いコストのために、多くの消費者が高過る運賃を支払わされているのが現実である。それは運賃競争を抑制している規制が悪いからであって、規制は低運賃企業の参入を妨げているし、非能率的な企業の敗北も防いでいる』と議会で証言している²⁵⁾。運賃の合理化こそが、規制緩和の最大の眼目だったのである。

新規企業が、非組合化による低い人件費と中古航空機の使用等による低い物件費とを武器として安い運賃を導入し、既存企業の経営を一時的にせよ圧迫したことは事実であるが、既存企業は、新規採用者には低い賃金を適用する二重

賃金制 (Two-tier Labor Agreement) を導入するなどして費用の軽減をはかり、安い運賃に対しては、大型の割引運賃を導入して対抗した。

1985年に American が導入した SuperSaver 運賃は、30日の事前購入、目的地における土曜日の滞在、50%の払戻料金等を条件とするものであるが、割引率は普通コーチ運賃の75%と大幅なものであった。また、1987年に Texas Air が導入した MaxSaver 運賃は、2日の事前購入、目的地における土曜日の滞在、払戻禁止等の条件付で、割引率は80%と更に大きいものであった。

割引率の大きい大型割引運賃は Deep Discount Fare、条件付割引運賃は Restricted Discount Fare と呼ばれるが、これら運賃の導入の根底には、better than nothing の思想がある。そもそも空運企業がプロデュースする運送は保存することができず (perishable)、航空機が目的地に到着することによって消滅する。空運のこの特性に着目し、空席を換価したのが大型割引運賃であった。もともとこの発想は、定期空運企業がチャーター航空との競争において生みだしたものである。

割引運賃の導入は、空運企業のイールド (単位当りの旅客収入) を低めるから、それを大幅に導入することは空運企業にとって必ずしも有利とはならない。従って、空運企業としては、どんな割引運賃をどの路線にどの程度導入するかを慎重に判断する必要がある。その目的のために開発されたのがイールド・マネージメント (Yield Management) と呼ばれる手法である。それはコンピューターを使って路線ごとの旅客の状態や他社との競争状況を把握し、各便当りのイールドが最大限になるように割引運賃を配分するものである。イールド・マネージメントは、割引運賃の導入に伴って発達した新しい経営手法の一つであるが、今日では Major の殆どが採用している。

割引運賃は、規制が緩和されてからその利用度が増加した。1987年には、定期有効旅客マイルの91.5%が割引運賃によるものだったが、1978年の割合は48%に過ぎず、9年間にその割合は略々倍増した。一方、平均割引率も1987年には62%と高く、1978年の34%に比較すると格段の開きがある²⁶⁾。このことは、規制緩和の期待する運賃の値下げが割引運賃の形態をとったことを示す

とともに、割引運賃は現実的には大規模企業の競争手段として利用され、特に最近は大規模企業間の競争に使用される傾向を示している。

ちなみに、1988年における割引運賃は、旅客による利用率と平均割引率の双方ともに1987年と同じ水準で推移したといわれ²⁷⁾、一方、旅客マイル当りの平均運賃が1988年には1987年の9.39セントから9.79セントに上昇したと報じられているところから²⁸⁾、普通運賃が上昇を始めたのではないかと懸念されている。普通運賃が高騰することは、ビジネス旅客等の個札旅客に対する影響が少なくなく、割引運賃の複雑化傾向とあわせて運賃制度の見直しの誘因となる可能性がある。

5. (FFプログラム) FFプログラム(Frequent Flyer Program)とは、旅客の蓄積した特定空運企業での有償飛行マイルに応じて、その企業がその旅客に対して所定の無償航空券を交付する制度である。普通運賃旅客を対象とするリベート制度であると理解されている²⁹⁾。

この制度を最初に導入したのはAmericanで、同社は1981年にAAAdvantageの名称の下にこの制度を採用した。それ以来、Americanに追従する空運企業が次々と現われ、現在ではMajor 6社がFFプログラムを手段として旅客の獲得を争っている。

米国における乗継旅客は、1977年の第3四半期に旅客全体の24.6%であったが、1986年同期には25.2%となり、その増加は微小にとどまったが、そのうち同一空運企業間(on-line)の乗継旅客は1977年の12%から1986年の22%に増加した。この増加には、この種の乗継ぎを好む旅客の選択傾向に加えて、FFプログラムの影響が大きかったとみられ、FFプログラムはハブ・アンド・スポークを補足する効果的な競争手段であると評価されている³⁰⁾。

FFプログラムが空運企業に課する負担は小さくなく、米国の空運企業全体で10億ドルに及ぶと推定されている³¹⁾。それにも拘らず、FFプログラムを手段とする企業間競争は激化しており、中規模空運企業は、膨大な路線網をもつ大規模企業に対抗して、他社と提携して適用路線を拡大したり、蓄積したマ

イル数を倍化して計算したりして旅客の獲得を図っている。

このプログラムが大規模企業に有利であり、特に新規空運企業の参入や競争を妨げているところから、その禁止または課税を示唆する考えが起きている。特にビジネス旅客の場合は、運賃の支払者とプログラムの受益者とが異なるところから、旅客の受ける利益を個人の追加所得とみて、それに課税するべきであるとの意見がある³²⁾。このような状況から、空運企業の間には自粛の気運もあり、1988年には制度を改正してプログラム利益の縮小を図った企業もある。

6. (CRS) CRS は Computer Reservations System の略称であり、電算機による航空機の座席管理システムのことである。電算機の発達と規制緩和のもとにおける代理店販売の増加とは、空運独特のコンピューター・ソフトの開発を促し、それは航空機の運航スケジュール、運賃、空席状況等の表示から、予約、発券および収入管理に至るまでの一貫した機器の使用を可能にした。これが CRS の中心的な機能であるが、最近ではホテル、カー・レンタル、その他旅客の必要とする旅行情報まで検索できるようになった。航空代理店は、CRS の端末機を各店舗に配備することにより、これまでの電話による空運企業との連絡をやめ、また手書きによる航空券の発券を機械化することができるようになった。

CRS の先発企業は American であるが、現在 Major 5 社の開発した CRS が全米で使用されている。それらの CRS にはそれぞれ固有の名称がつけられており、American のものは Sabre, United のものは Apollo, Texas Air のものは SystemOne, TWA/Northwest のものは Pars, Delta のものは Datas II と呼ばれる。米国では Sabre と Apollo のシェアが圧倒的に高く、1987 年における前者は 34%、後者は 25%、両者合せて過半数のシェアを有した。

CRS の所有企業は、代理店が CRS の端末機を置くことに対して設置料を、他の空運企業が CRS を利用して座席予約をすることに対して予約料を徴収する。しかし、もともと空運企業が CRS を開発した目的は自社の販売の促進であり、料金の徴収ではなかったとされる³³⁾。CRS を所有するのは極く一部の

空運企業であり、CRS を開発することは小規模企業にとって不可能であるところから、CRS の使用をそれら一部の企業に委ねることは不公平を招くとして、運輸省は CRS の運用について規制措置を講じた。しかしながら、それでも、CRS の所有企業とそれを使用する代理店との間にはハロー効果 (halo effect) と呼ばれる現象が生じ、使用代理店の販売には所有企業優先の結果が生れるといわれ、それを防ぐには、CRS の所有を空運企業から分離するしかないとされている。加えて、比較的低額な CRS の設置料は、CRS の選択についての代理店の関心を低くし、一方、高額と云われる予約料は、企業間の不公平を一層助長するものとして厳しい監視が要請されている。

これを要するに、CRS は空運にとって極めて重要な販売手段でありながら、その開発と所有とが一部の空運企業に限られているため、規制緩和が期待した経済的効果にはマイナスの波紋を投げかけているのが現状である。

7. (航空代理店) 空運企業の提供する運送を、空運企業に代って顧客に販売する者が航空代理店である。米国で旅客運送を販売する代理店は 25,000 を超える³⁴⁾。規制緩和後は、航空代理店による販売の空運企業の販売全体に占める割合は増加しており、それは 1987 年に 70% を超えている。このような状況において、自社の運送を如何にして代理店に販売させるかが、空運企業の販売政策の要になっており、その手段として CRS の配備や代理店に対する魅力的な手数料の設定が重要となっている。

代理店手数料は、運賃と同様に全く規制を受けないから、その決定は空運企業と代理店との意思に委ねられている。代理店手数料制度として最も一般的な形態は、基本手数料に付加手数料を上乗せする方法である。この方法では、基本手数料を売上運賃に対する一定割合で算出し、付加手数料は売上の全体とその内訳によって変動させ、代理店に対するインセンティブになるように設定する。小規模な空運企業は、旅客に対する知名度が低いから、その分代理店の販売努力に依存し、そのため付加手数料は高く設定すると云われるが³⁵⁾、1987 年の Major と National の代理店手数料に関する統計を見る限り、その徴候は

見られない。即ち、Major 10 社の中で、旅客収入に対する代理店手数料の割合の最も高かったのは Northwest の 14.94%、その次は United の 12.33%、逆に最も低かったのは Piedmont の 6.55%、その次は USAir の 7.43% であり、小規模企業の方がその割合が小さい。また、Major 10 社の平均割合が 10.06% であったのに対し、National 10 社の平均割合が 7.65% であったことも、小規模企業の方がその割合が低いことを示している。

代理店手数料の適正水準をどの程度に見るかは論議のあるところであるが、1987 年における Major と National の合計 20 社の平均手数料は 9.88% となり、空運企業の他の営業費用を考慮すると、これは決して低い水準ではないと考えられる。

8. (営業利益) 定期空運企業の 1987 年における営業利益は 21 億ドルに達し、1984 年の好況時に匹敵する業績であった。1988 年のそれは、1987 年をさらに上回り、推計ながら 25 億ドルを超えたと見られている。これにより、米国の空運企業としては 1983 年以來 6 年連続して黒字を記録したことになる。

近年は諸外国の空運産業もおしなべて活況を呈しており、米国の好況を規制緩和の効果だけに帰するとするには無理がある。

1987 年における各空運企業の営業利益については、American が 4.8 億ドルと突出しており、それに Delta が 3.8 億ドルで続いている。しかし、1987 年に合併した USAir と Piedmont の営業利益を合計すると、その額は 4.1 億ドルとなり、Delta の利益を上回ることになる。Major 10 社の中で営業損益が赤字なのは、Continental と Pan Am の 2 社であるが、これに近年特に財務内容の悪化した Eastern を加えた 3 社が、今後の米国空運産業に変動をもたらす可能性をもつと見られている。

9. (安全性) 規制緩和は、もともと航空の安全とは別の問題として企画され実施されたが、それが 40 年にわたる空運の管理体制を根本から改変するものであったため、安全に及ぼす懸念も決して少なくなかった。規制緩和の検討過

程において、①空運企業は採算を重視するあまり安全対策を怠りはしないか、②老朽機の退役が遅れて安全をおびやかすのではないか、③有能なパイロットや技術者が不足するのではないか、④航空路や空港の過密化が事故につながりはしないか等々の心配が表明されていた。しかし、これまでのところ規制緩和が航空の安全を害した証左はない。

エア・タクシー等小型機による空運を除く米国での航空事故統計では、1988年における航空機100万飛行マイル当りの死亡事故率は0.000、その規制緩和以後の最大値は1979年の0.001、1988年における航空機の10万飛行時間当りの死亡事故率は0.020、その規制緩和以後の最大値は1979年の0.060、1988年における航空機の10万離陸当りの死亡事故率は0.028、規制緩和以後の最大値は1983年の0.076となっている³⁶⁾。これらからみて規制緩和後に航空の安全が悪化したという徴候を読み取ることは困難である。

10. (空港状況) 米国の空運における最大の問題は空港である。空港によっては、航空機の離発着は著しく過密化し、空港ターミナル施設の処理能力も限度に達しつつある。その理由は、近年における航空の目覚ましい発達により、空港における運送量が増加したことによるものではあるが、空運企業が空港をハブ化し、空港における取扱運送量を急激に増倍したことによる³⁷⁾。

米国には、現在3000の空港があるが、そのうち550が商業用空港である。商業用空港のうち主要空港と定位されるものは278であり、その半数の139がハブ化されている。ハブ化された空港のうち大型ハブは29、中型ハブは49である。空港の過密化は、ハブ化空港を中心に発生しており、航空機の離発着の遅延、旅客等に対するサービスの低下となって現われ、旅客等からのクレーム増加の原因となっている。旅客からのクレームについては、運輸省が監視制度を導入したこともあって、1988年には1987年に較べてその数は減少しているものの、その原因となる空港の過密化が治癒されない限り監視の目は離せない状態にある³⁸⁾。空港の過密状況は空運の成長を制限し、特に空運企業の参入と競争の促進を目的とした規制緩和にとっては、致命的な要因となりかねない。

空港の過密対策は、空運の将来と規制緩和の成否を担保する重要な要素として早急に樹立され、実施される必要がある。

IV 結論

米国の空運規制緩和後10年の現象を整理すると次の通りである。

1. 空運産業は1982年以来順調かつ安定的な成長を続けた。
2. 大規模企業が大きなシェアをもつ空運産業の構造は変化しなかった。
3. 企業の買収と合併は、空運企業の規模拡大のための格好な手段となった。
4. 空港のハブ化は大規模企業に有利であり、ハブの経済性は空運企業を更に大規模化へと導いた。
5. 割引運賃は運賃引下げの手段となった。
6. FFプログラムは路線規模の大きい空運企業に有利に作用した。
7. CRSは空運企業間の競争力格差を増幅し、将来に問題を残した。
8. 航空代理店は空運企業の販売政策上の重要な地位を確保した。
9. 空運企業の営業収支は近年安定的に推移したものの、企業によっては将来に不安を残した。
10. 規制緩和の航空安全に対する影響はなかった。
11. 空港の過密対策は、今後の規制緩和の成否に係わる重要要素となった。

以上を材料として、本稿を結論づけると次の通りである。

1. 規制緩和の目的は、新規空運企業の参入と参入企業のもたらす企業間の競争により空運企業の合理化と低運賃の導入を図ることであったが、新規空運企業の参入は期待通りには進まず、反って大規模企業に有利な市場が形成された。
2. 規制緩和の期待した運賃の引下げは、割引運賃の形態をとって現実化し、運賃構造を著しく複雑なものにした。
3. 規制緩和による参入の自由化は、空運企業による空港のハブ化現象を生み、空港の過密化に拍車をかけた。その結果、新規空運企業の参入は反

って困難となった。

規制緩和後の10年間に規制緩和が利用者にもたらしたデメリットは、空港の過密化とそれに伴うサービスの低下を除いて殆どない。しかし、上述したところから明らかなように、将来デメリットとなりうる潜在的要因を蓄積したことは否みえない。これら要因がデメリットとして顕在化するかどうかは、今後の空運企業の態度にかかっている。空運はもともと公共的性格の強い産業であり、空運企業の社会的責任に期待が寄せられる所以である。

- 1) Dorothy Diane Sandell, *Deregulation*, JALC vol 44-4, 1979, p. 799.
- 2) IATA, *Deregulation Watch*, August 1986, p. 1.
- 3) Report by The US General Accounting Office, November 6, 1985.
- 4) Elizabeth E. Bailey, etc., *Deregulating the Airlines*, MIT, 1985, p. 202.
- 5) Melvin A. Brenner, etc., *Airline Deregulation*, ENO Foundation Inc., 1985.
- 6) 運輸政策審議会答申『今後の航空企業の運営体制の在り方について』, 昭和61年6月25日
- 7) US Public Law 95-163, 1977.
- 8) 民間航空委員会の参入・退出に対する規制権限は1978年に、運賃に対する権限は1983年に、そして委員会の存在は1985年に消滅した。
- 9) *Airline Deregulation Act of 1978*, Sec. 8.
- 10) *Aviation Daily*, January 9, 1989.
Congressional Budget Office, *Policies for the Deregulated Airline Industry*, July, 1988.
- 11) *Aviation Daily*, January 24, 1989. Major は年間収入が10億ドルを超える企業、National は10億ドル以下1億ドル以上の企業である。
- 12) *supra.*, Brenner p. 18.
- 13) “Major” と “National” のほか “Large Regional” があるので「少なくとも」とした。
- 14) *Aviation Daily*, January 12 & 24, 1989.
- 15) *Aviation Daily*, January 12, 1989.
- 16) Lee R. Howard, *US Experience of Deregulated Air Transport*, *Airline Economics, Inc.*, 1988, p. 1.

- 17) supra., Howard p. 2.
- 18) Federal Express による Tiger Inc. の吸収合併がその例である。
- 19) supra., Congressional Budget Office, p. 11.
- 20) American Enterprise Institute, Air Transportation Regulatory Reform, 1978, p. 19.
- 21) Alexander T. Wells, Air Transportation, 1984.
- 22) supra., Congressional Budget Office, p. 46.
- 23) supra., Howard, p. 4.
- 24) supra., Congressional Budget Office, p. vii.
- 25) supra., Assistant Prof. Frederick Stevenson at Northeastern University, supra., American Enterprise Institute, p. 16.
- 26) Air Transport Association of America, Annual Report. 1988.
- 27) Aviation Week & Space Technology, January 24, 1989, p. 74.
- 28) Business Week, December 19, 1988, p. 45.
- 29) supra., Congressional Budget Office, p. ix
- 30) Airline Business, May 1988, p. 45.
- 31) supra., Airline Business, p. 45.
- 32) supra., Congressional Budget Office, p. 60.
- 33) supra., Congressional Budget Office, p. 30.
- 34) supra., Congressional Budget Office, p. 27.
- 35) supra., Congressional Budget Office, p. 28.
- 36) Aviation Daily, January 12, 1989.
- 37) supra., Congressional Budget Office, p.x.
- 38) supra., Business Week, p. 45.

(一橋大学講師)