

米国における小都市航空サービスに 対する規制緩和の影響

高 橋 望

目 次

はじめに

I 規制緩和が及ぼした影響

1. サービス水準に対する影響
2. 料金水準に対する影響

II 小都市航空サービスに対する規制緩和の影響評価

1. 小都市航空サービス維持のための方策
2. 規制緩和法に基づく EAS プログラムとその延長

III コミューター産業の直面する課題

1. コミューター企業に対する規制と規制緩和
2. サービスの質と安全性

結びに代えて——米国の教訓から何を学ぶか——

はじめに

交通分野において経済的規制の緩和が議論されるとき、決まって懸念されるのが不採算の低密度サービスの維持の問題である。というのも、参入規制によって高密度市場における競争を人為的に抑制することで収益を確保する一方、それを低密度の不採算市場に振り向けるという内部補助体制

が従来は確立されていたからである。いうまでもなく、参入及び退出規制の撤廃によって、こうした内部補助体制は維持されなくなる。

現に、航空産業に対する経済的規制が撤廃された米国国内市場においても、こうした低密度サービスの維持が、その政策転換に際して大きな問題となった。そこで本稿は、米国における航空規制緩和政策が小都市航空サービスに与えた影響について、どのような議論が展開されたかを検証し、そこから教訓を学びとることを目標とするものである。

I 規制緩和が及ぼした影響

それでは、米国で航空に対する経済的規制の撤廃以降、小都市航空サービスには、どのような影響が生じたであろうか。これをまず、産出量（サービス水準）と価格（料金水準）に分けてみてみよう。

1. サービス水準に対する影響

まず年間塔乗者数10万人以下の都市75について1977年と1988年で比較すると、その他の規模の大きな都市が軒並旅客数を増加させているのに対し、15%減少している（その内容は、大手企業が59%の低下に対しコミューター企業は490%の増加¹⁾）。しかし、以前に補助金を支給されていた100都市の内85は、100マイル以内に大空港があり、そこで低料金・ノンストップ・広範な競合企業によるサービスが提供されており、航空サービスは統合化されたと考えることができる。現に、1977年から1988年の間に大手企業のサービスが無くなった8州で、搭乗者が減ったのはサウス・ダコタとウエスト・ヴァージニアだけであったが、両州とも人口自体が減少していたのである²⁾。

1) Transportation Research Board [1991], p.123.

2) *Ibid.*, pp.123~124

他方で、先の100都市で、定期出発便数は平均29%増加したが³⁾、それは小型機を使ったコンピューター企業が、従来ジェット機を使用していた大手企業の廃止した代替サービスを担当していることによるものである。それはまた、一日当たり搭乗者が900人未満の都市について、1978年6月から1984年6月の間に「non-hub」空港で、週間便数が9.3%増加したのに対し、週間座席数は9.7%低下したことにも表れている⁴⁾。

こうした担当企業の変更による影響をより詳細にみるために、実質的な規制緩和が始まった1976年にジェット・サービスがあったが「major hub」でない225空港についてみると、ノンストップ便は一日平均24.3便が1988年には37.8便へと増加している⁵⁾。ジェット・サービスが全く無くなった都市が66あるのは事実だが、ハブ空港への乗入れが倍増して接続数が改善されたことも指摘できる⁶⁾。したがって、規制緩和以降のハブ・アンド・スポーク型路線ネットワーク・システムの展開を考えると、単に便数と目的地数だけでサービスの質を捉えるのも、問題である。

ただしここで指摘しておかねばならないことは、規制時代から小都市航空サービスの廃止が続いていたことである。具体的には、CAB(Civil Aeronautics Board: 民間航空委員会)は旧ローカル・サービス企業(Local Service Carrier)の退出を認可しており、米国本土48州に乗り入れる都市数は、1965年の468をピークとして、1968年から1969年を除いて1978年8月

3) *Ibid.*, p.125.

4) Kihl [1988], p.245. なおコンピューター産業全体の産出量(有償旅客数)は、427万人(1970年)、1102万人(1978年)、2840万人(1986年)、5270万人(1993年)と規制緩和以降急成長している(Wells & Richey [1996], pp.25~28, Table 3-2~3-5)。

5) Butler & Huston [1990], p.8. なお空港分類は、FAA基準による。

6) *Ibid.*, p.10. 幹線ないしローカル・サービス企業が乗り入れていた人口27,500人以下の132都市について、1978年11月1日と1980年3月1日を比較すると、便数は8.9%の増加で総座席数は13.4%の低下という、使用機材の小型化という一般的傾向が同じくみられるものの、ハブ空港との平均直行便数は2.6から2.53と、実質的に維持されていると判断できよう(Stephenson & Beier [1982], pp.57~59)。

の368まで一貫して減少したのである⁷⁾。つまり、規制自体は不採算の低密度サービスの維持に必ずしも有効ではなかったということである。

2. 料金水準に対する影響

一方、料金水準に対する規制緩和の影響はどうであっただろうか。運輸省 (U. S. DOT) の「Passenger Origin-Destination Survey」を使った会計検査院 (GAO) の報告書によると、インフレ調整済みの平均料金は、1979・84年よりも1988年の方が低かったという⁸⁾。それをさらに都市の規模別にみると、1979年から1988年の間に、中小都市 (MSA: Metropolitan Statistical Area) の人口が中都市は30~60万人、小都市は30万人以下のものの空港の料金は9.3% (小都市) ~9.6% (中都市) 低下したのに対し、大都市 (MSA が150万人以上) の空港は5.0%の低下でしかなかったという⁹⁾。

とはいえ、個別にみるとバラツキがあり、1979年に比べて1988年の方がイールド (実質平均料金) が高くなった空港は、大都市25中7、中都市38中15、小都市49中9で、中都市 (特に南東部) で顕著であったという¹⁰⁾。その要因としては、航空企業にゲート・カウンター等の独占的利用を認める長期のリース協定や発着枠の制約によって、新規参入を抑制し、競争を低下させていること¹¹⁾が考えられる。

というのも、逆に大幅に料金が低下した空港では、競争の程度が結果的に料金に影響を与えたと考えられているからである。実際に料金が低下した空港というのは、どのハブ空港を経由するかについて空港間競争があったり、サウスウエスト航空のような低コスト企業の参入がみられるのであ

7) Williamson, *et al.* [1982], p.28.

8) GAO [1990b], p.3.

9) *Ibid.*, p.4

10) *Ibid.*, p.5.

11) GAO [1990a], p.4.

る¹²⁾。

II 小都市航空サービスに対する規制緩和の影響評価

1. 小都市航空サービス維持のための方策

ところで、こうした小都市航空サービスを維持する方策は、規制時代から実施されていた。補助金自体はCABによる経済的規制が始まる以前から、航空郵便補助金の形態で行われていたが、当初のものは小都市への航空サービス維持というよりは、航空産業自体の育成が目的であった。

1953年にこの航空郵便補助が打ち切られると（補助金額は1946年の2000万ドルが1953年には7100万ドルとなっていた）、1938年民間航空法の406条の下で小都市サービスを行うものを含めた、全企業を対象とする運航補助が実施された（幹線企業への補助は1955年で終わったが、ローカル・サービス企業への補助が続けられた¹³⁾）。ところがこの補助金は、かつての航空郵便補助に似て、地域社会のニーズではなく、航空企業が収支均衡し妥当な投資収益率をあげられるという企業ニーズに直接焦点が合っていた¹⁴⁾。

そもそもローカル・サービス企業という企業カテゴリーは、1943年11月5日に小都市航空サービスを行うことを目指して暫定免許が交付されたものが、1955年5月19日に永久免許を与えられたものである。そしてCABは1950年代後半に、旅客収入を増大させて補助金を削減するために、幹線企業から一部路線をローカル・サービス企業に移管させる「路線強化 (Route Strengthening)」プログラムを実施した¹⁵⁾。しかし、補助金依存体質からの脱却という意味では、この政策は失敗した。結果的に補助金額は増大し、ローカル・サービス企業は幹線企業との競争が激しくなり、小都市サービ

12) GAO [1990b], p.8.

13) Cunningham & Eckard [1987], pp.256~257.

14) Molloy [1985], pp.66~67.

15) Eads [1972], pp.106~107.

スへの関心を失うこととなってしまったからである。

また、「use-it-or-lose-it」政策が採用された。これは、1日当たり5人未満という基準を設けて、ローカル・サービス企業の航空サービス維持の責務を地域社会に移すというものであったが、厳密に適用されなかったため、この基準を満たさなくてもサービスを維持していた都市があった¹⁶⁾。

そしてCABは、1957年からのローカル・サービス企業の機材借入れ保証 (Equipment Loan Guarantees) プログラムによって、新規機材の円滑な導入を図った。これは、新機材購入のための借入金の90%、未払い利子の100%を保証するというものである。ところが実際にはこのプログラムは、低密度路線には不向きな、大型で高価なジェット機の購入を促進したにすぎなかった¹⁷⁾。

結局CABは、小都市サービスの維持策として、暗黙的な内部補助を追求することになった。これは、長距離路線の黒字によって短距離路線の価格を低く抑えることで、小都市の航空サービスを促進することを目的としていた¹⁸⁾。しかし実際には、幹線企業やローカル・サービス企業は小都市への乗入れ廃止を認められており、その実効性は既に失われていたのである¹⁹⁾。

2. 規制緩和法に基づく EAS プログラムとその延長

そしてそうした内部補助が放棄された場合に、小都市サービスの維持のために、政府補助が求められるわけである²⁰⁾。現に、1978年航空規制緩和法 (Airline Deregulation Act of 1978: 以下 ADA と略す) では、規制緩和による航空サービスの喪失の可能性を懸念した議会の賛成を得るために、1978年10月31日に免許に記載されている全ての都市が EAS (Essential Air

16) Williamson, *et al.* [1982], p.28.

17) Cunningham & Eckard [1987], p.258.

18) GAO [1990a], p.2.

19) Cunningham & Eckard [1987], p.258.

20) Dempsey & Goetz [1992], p.348 (『訳書』353ページ)。

Service) 地点として航空サービスを10年間保障する補助プログラムが盛り込まれた²¹⁾。というのも、補助金なしで公共運送人義務によって、小都市航空サービスの廃止を防止できないことが1960・70年代に証明されていたからである²²⁾。

新しい補助プログラムは ADA では419条補助と呼ばれ、① EAS 地点について、週日1日当り2便（週末は1日当り1便）のサービス水準を保障し、②補助金水準を削減することを目標にし、③幹線企業ないしローカル・サービス企業が撤退する場合には、90日前に CAB に通知し、代替企業が見つかるまでの30日間は既存企業の損失を補償することを規定していた²³⁾。

特に補助金額を削減するために、419条補助では、小都市に対する継続サービスのための契約企業について競争入札制を導入したり²⁴⁾、1983年1月1日からは、補助金が必要でないかまたは低額のより効率的な企業が特定市場への参入を求めていけば、既存の419条企業に取って代わるという「bumping rights」を認めている²⁵⁾。特にこの補助プログラムが効果的だったのは、補助金受給都市の内2万5千人未満の都市が、1978年の53.8%から1994年には70.1%へと増加し、「真に」小都市にその重点が移されたことである²⁶⁾。しかし、各都市の実際の EAS 水準の決定に際して、50%のロード・ファクターで1日当り最高往復80人ないし片道40人としたことから、1日当り40人以上の比較的大きな都市で定期航空サービスを喪失する場合が生じている²⁷⁾。

同時に ADA は、1946年から行われていた406条補助を、ADA 施行後7年

21) Vellenga & Vellenga [1986], p.340.

22) Cunningham & Eckard [1987], p.260.

23) *Ibid.*, and Vellenga & Vellenga [1986], p.340.

24) Molloy [1985], p.164.

25) Cunningham & Eckard [1987], p.260 and Vellenga & Vellenga [1986], p.341.

26) Cunningham & Eckard [1987], p.264.

27) Addus [1984], p.569.

の1984会計年度で廃止した²⁸⁾。結果的に補助金総額は、表1にみられるように規制緩和以前に比べて削減され、当初の目標は達成されたといえよう。

ただしこの419条補助は、施行10年後の1987年に廃止されることが予め規定されており、現にレーガン政権はその廃止を勧告した²⁹⁾。州政府当局についても、北西・南西部の10州（アリゾナ・コロラド・アイダホ・モンタナ・ネバダ・ニューメキシコ・オレゴン・ユタ・ワシントン・ワイオミング）の調査によると、1988年以降の419条補助の継続を予想ないし期待していたのは、1986年の時点でモンタナ・オレゴン・ワシントンのわずか3州にすぎなかったのである³⁰⁾。

これをどう評価すべきか。EASプログラムは、いわば既得権を保障した

表1 政府補助金額の推移

| 会計年度 | 406条補助(100万\$) | 419条補助(100万\$) | 総額(100万\$) |
|------|----------------|----------------|------------|
| 1950 | 35.0 | — | 35.0 |
| 1977 | 82.2 | — | 82.2 |
| 1978 | 73.9 | — | 73.9 |
| 1979 | 72.1 | 0.5 | 72.6 |
| 1980 | 80.1 | 9.0 | 89.1 |
| 1981 | 106.7 | 15.0 | 121.7 |
| 1982 | 55.1 | 26.0 | 81.1 |
| 1983 | 13.5 | 39.8 | 53.3 |
| 1984 | 0 | 36.0 | 36.0 |
| 1985 | 0 | 33.7 | 33.7 |
| 1986 | 0 | 33.4 | 33.4 |
| 1987 | 0 | 24.0 | 24.0 |
| 1988 | 0 | 28.4 | 28.4 |
| 1989 | 0 | 31.6 | 31.6 |
| 1990 | 0 | 30.7 | 30.7 |
| 1991 | 0 | 26.6 | 26.6 |
| 1992 | 0 | 34.8 | 34.8 |
| 1993 | 0 | 38.6 | 38.6 |
| 1994 | 0 | 33.4 | 33.4 |

[出所] Wells & Richey [1996] , p.40, Table4-1 より作成。

28) Havens & Heymsfeld [1981], p.647.

29) Cunningham & Eckard [1987], p.261.

30) Vellenga & Vellenga [1986], pp.343~363.

ものである。その継続が余り懸念されなかったのは、既得権に盛られたサービス自体に公共性の内実が伴っていなかったためとも考えられる。つまり、余りにも短距離な路線のために廃止されても自動車で代替できるか、あるいはもっと便利な代替空港（近隣のハブ空港）が利用できるといった状況が多かったのかもしれないと推測できるのである。

しかし結局 EAS プログラムは、1987年12月30日に制定された「Airport and Airway Safety and Capacity Expansion Act of 1987」によって修正の上、1988年10月1日から1998年9月30日まで延長されたのである（さらに、1989年6月30日には、「Dire Emergency Supplemental Appropriations Act of 1989」によって、米本土内の EAS サービスの補助金は旅客当たり300ドルを超えないとされた。また1989年12月19日には、運輸省は1990年1月1日から有資格基準を厳しくし、補助金は旅客当たり200ドルに制限された。そして1990年11月5日制定の「Airport and Airway Safety and Capacity Expansion Act of 1990」では、1992から1998会計年度の EAS 補助金総額3860億ドルを空港・航空路信託基金 [AATF] から調達する権限を DOT に対して与えた。さらに1991年10月28日制定の、「Department of Transportation Appropriations Act for fiscal year 1992」では、補助金の財源を AATF に求めるとした上で、EAS プログラムに若干の修正を加えている³¹⁾。いずれにせよ、EAS プログラムの延長は、小規模のコミューター企業にとっては、短期的であっても運航赤字を埋めるだけの財務的余裕がなかったことによるものである³²⁾。

III コミューター産業の直面する課題

1. コミューター企業に対する規制と規制緩和

ところで、1992年時点で EAS 有資格地点508の内、417はコミューター企

31) Wells & Richey [1996], p.40~41.

32) *Ibid.*, p.40.

業が独占的に乗り入れている³³⁾。規制緩和以降小都市航空サービスの維持に大きな役割が期待されているコミューター航空企業とは、エア・タクシー事業者の内、①2地点間以上を最低週5往復し、②旅行時間・曜日・乗入れ地点を特定するスケジュールを公表するものをいう³⁴⁾。コミューターは、CABの発行する「公共の便宜と必要性免許 (Certificate of Public Convenience and Necessity)」を保有せず、一定の適格性条件を満たせば、従来から参入・退出は自由で、料金も認可なしで設定できるものである³⁵⁾。

ただしコミューター企業についても、FAA (Federal Aviation Administration: 連邦航空局) の安全規制は受けねばならない。つまり、座席数30席以下かつ最高有償荷重7,500ポンド以下の機材の運航・乗員資格・機材整備条件について定めた連邦航空規則 (FAR: Federal Aviation Regulations) Part135の条項の下で運航し、それ以上のいわゆる大型機³⁶⁾を使用するものは、FAR Part121に従わねばならないとなっている³⁷⁾。

元来コミューター企業とは、1947年にCABが不定期企業について設けた2つのカテゴリーの内、最大離陸重量10,000ポンド以下の小さなものに名付けられた「エア・タクシー (Air Taxi)」がその前身である³⁸⁾。そしてFAR Part121及びFAR Part135で使用される機材の耐空性基準は、1953年に最大離陸重量12,500ポンドを境に、小型機についてはPart23を、大型機についてはPart25を適用することとした³⁹⁾。一方CABは1972年に機材制限を緩和し、ハワイ・アラスカ州を除いて、座席数30席・有償荷重7,500ポ

33) Wells [1994], p.175.

34) FAA [1994], p.G-1.

35) Bruning & Oberdick [1982], p.77.

36) FAA [1994], p.G-1.

37) Wolfe & NewMeyer [1985], p.135.

38) Molloy [1985], p.10.

39) Wells & Richey [1996], p.19.それは20人以上の場合は客室乗務員が必要との安全規制と結び付いて、実質的に19人乗りの機材に制約されていた (Oster & Zorn [1984b], p.317)。

ンドまでの機材使用を許可する決定をし、トイレ・ギャレの導入が促進されて、機内アメニティーが向上したのである⁴⁰⁾。1987年には、FAAは座席数19席以下でかつ離陸重量19,000ポンド以下の機材のコミューター・カテゴリーを制定し、Part23の耐空性条件を修正した⁴¹⁾。

経済的規制については、1949年に最大離陸重量12,500ポンド以下の機材を使用する事業者全てについて、試験的に適用除外としたのを、1952年に経済規則 (Economic Regulation) Part298の採用に伴い、適用除外を永久的なものとした⁴²⁾。1960年代末までに、CABはローカル・サービス企業の弱小路線を新規の急速に成長しつつある定期エア・タクシーに移管することを暗に奨励するようになり⁴³⁾、1969年に正式に「コムューター航空企業 (Commuter Airlines)」と名付けられたのである⁴⁴⁾。

なお、連邦政府 (CAB 現在は DOT) の経済的規制条項と輸送量・財務データの報告については、座席数60席以上の機材の運航する企業は経済規則 Part217と Part241に従い、それ以下の小型機を運航する企業は Part298でカバーされる⁴⁵⁾。したがって使用機材規模の差が、FAA基準ではそのまま企業規模の格差に直結している。

まず、座席数30席ないし有償荷重7,500ポンド以上の機材を使用する航空事業者は、大型機の商業用事業者 (Commercial Operator of Large Aircraft) とされる。DOTから「公共の便宜と必要性免許」を受ける免許企業 (Certificated Carrier) は、自動的にこの大型機の商業用事業者であり、それがさらに座席数60席以上ないし最大有償荷重18,000ポンド以上の機材を基準に、大 (large) と小 (small) に分類される⁴⁶⁾。

40) *Ibid.*, p.7 and Molloy [1985], p.16.

41) Wells & Richey [1996], p.19.

42) Molloy [1985], p.10.

43) *Ibid.*, p.12.

44) Wells & Richey [1996], p.8.

45) *Ibid.*, p.19.

46) FAA [1994], p.6-1 and p.G-1.

なお CAB によるコンピューター企業の企業規模分類は、年収 1 千万ドル未満を”medium” regional carriers, 1 千万ドル～7 千 5 百万ドルを”large”としている⁴⁷⁾。また、ADA401条で免許交付される企業(Certificated Carrier) は全て一定の経済的適格性 (Economic Fitness) 条件を満たさねばならないが、60席以下の小型機を運航する企業は、その報告条件がかなり低く設定されているのである⁴⁸⁾。

このように、米国のコンピューター航空産業（低密度の小都市むけの地域航空産業）は、長い歴史の中で経験を積んで、様々なノウハウを蓄積しているといえよう。そしてまた、規制が最小限にとどめられたことによって、政府に依存しない自立性が養われたともいえるのである。

2. サービスの質と安全性

規制緩和以降、幹線ないしローカル・サービス企業等のいわゆる免許企業 (certificated carrier) の代替サービスへの進出が著しいコンピューター航空企業であるが、両者を比較した場合、サービスの質の差を旅客が認識しているのも事実である。まず、主に割引料金がないために、コンピューターの価格が高いと認識される上、同一料金でも食事を含む客室乗務員の機内サービスやトイレがないことから料金の割高感が指摘されている⁴⁹⁾。つまり、コンピューター航空企業のサービス品質に対する旅客の認識は、80%が「期待に沿うもの」と回答しているが、サービス水準については43%しか平均ないしそれ以上と回答しておらず、期待は満たされているものの、その期待自体がそもそも低いことが窺われるのである⁵⁰⁾。

現に10万旅客当りの旅客の苦情は、コンピューター企業は免許企業の6倍であるといわれ、その大半は、予約・発券・手荷物に関連したものである

47) Wolfe & NewMeyer [1985], p.6.

48) *Ibid.*

49) Bruning & Oberdick [1982], p.80.

50) Truitt & Haynes [1994], p.28.

という⁵¹⁾。それはコード・シェアリング (Code-Sharing) をはじめとする免許企業との提携関係を構築することで解消可能なものである。というのも、コミューター客の大半はビジネス客で、特に規制緩和以降のハブ化の進展によってハブ空港での免許企業との乗継ぎがサービスの重要な局面となっているからである⁵²⁾。それは逆に、企業間提携があるために乗継ぎ運賃が適用される州際料金に比べて、コミューター企業のみしか利用しない場合の州内料金が高いという認識がもたらされる⁵³⁾要因となっている。

いずれにせよ、1984年以前は極めて少なかったコミューター企業とのコード・シェアリングは、1986年半ばまでに大手（年収10億ドル以上のMajor）と中堅（年収1億ドル～10億ドルのNationals）のほとんど全てが結ぶようになった⁵⁴⁾。そしてそれは、大手企業がハブ化を継続的に推進した結果であることは、いうまでもない⁵⁵⁾。1992年4月時点のコミューター企業のコード・シェアリングをみると、その関係は、完全な所有（14社）、部分所有（4社）、マーケティング・アライアンス（23社）まで種々である⁵⁶⁾。

しかし他方で、大手企業との提携によるコミューター企業の系列化の進展と歩調を合わせるかのように、コミューター産業の集中化が進んでいるのも事実である。例えば、1980年で上位10%の数の企業が産業全体の産出量（有償旅客マイル）の80%を、上位20%の数の企業が90%以上を占め、この集中率上昇は地域レベル・都市間ペア市場レベルでも生じ、1978年以降特に顕著となっているのである⁵⁷⁾。

51) Bruning & Oberdick [1982], p.80.

52) Ahmed [1984]pp.19～20.

53) Vellenga & Vellenga [1986], p.364.

54) Williams [1994], p.39.

55) *Ibid.*, p.40.

56) Truitt & Haynes [1994], p.23.

57) Bruning & Oberdick [1982], pp.78～79. なお、1993年時点の上位10社と搭乗者数シェアは、American Eagle(19.8%), Delta Connection(16.9%), UAAir Express(15.2%), United Express(12.7%), Continental Express(8.1%), Northwest Airlinck(6.8%), Alaska Express(5.7%), Mesa Airlines(3.9%), Trans States Airlines(2.6%), Trans World Express(1.4%)となっている (Wells & Richey [1996], pp.30～31, Table 3-6)。

最後に、コンピューター企業に対する共通の苦情は、安全性に係わる問題である。すなわち、コンピューター企業が取って代わったジェット機使用の大手企業に比べて、安全性に劣ると認識されているわけである。

コンピューター企業の安全性は、10万出発便当り死亡率が、0.70(1978年)、0.09 (1983年)、0.05 (1988年)、0.11 (1993年) へと、全般的傾向としては確かに向上している⁵⁸⁾。しかしこれに対し、全米定期航空企業の安全性は、0.10 (1978年)、0.08 (1983年)、0.03 (1988年)、0.014 (1993年) とコンピューター企業に優っているのである⁵⁹⁾。

この差をもたらす原因としてまず考えられるのは、使用機材の差である。というのも、コンピューター産業内部でも、ピストン機とターボ・プロップ機との間で、1970年から1984年の100万搭乗者当り旅客死亡率に、2.23と1.06の差がみられるのである⁶⁰⁾。大型のジェット機の安全性が、ターボ・プロップ機に優るのはいうまでもない。その意味で、CABのコンピューター使用機材制限の緩和と、FAAの機材借入れ保証プログラムをコンピューター企業の適用拡大して大型機の導入を促進したこと⁶¹⁾は、安全性向上に資すると考えてよいだろう。

他に考えられる原因として、安全規制の適切性がある。というのも、Allegheny Commuter Systemは、1967年以降親会社のローカル・サービス企業 Allegheny Airlines (現 UA エアウエイズ) の設定した運航・整備基準に従っていたが、それはFAAのコンピューター規制に比べて厳密であり、その結果100万搭乗者当り旅客死亡率は1970年から1980年の平均で0.12 (残りのコンピューター企業は3.96) と、同期間中のジェット機を運航する免許企業よりも安全であったのである⁶²⁾。これは、整備・運航条件を企

58) *Ibid.*, pp.31-32, Table 3-7-3-8.

59) ATA [1986], p.4 and ATA [1997], p.16.

60) Oster & Zorn [1984b], p.328.

61) 1978年から1982年1月15日までに、61機のコンピューター機について1億ドル以上の借入れが保証された (*Ibid.*, pp.319-320)。

62) Oster & Zorn [1984a], p.96-97.

米国における小都市航空サービスに対する規制緩和の影響（高橋）(1229) 149
業クラスで大きく差を設けないことで、安全性が向上することを示唆しているように思われる。

結びに代えて——米国の教訓から何を学ぶか——

以上の米国における航空規制緩和が小都市の航空サービスに及ぼした影響の分析から、わが国で航空規制緩和を実施する際の留意事項が明らかとなった。それは、以下のようにまとめることができよう。

①まず米国では、低密度・短距離の小都市航空サービスについて、長年の経験のあるコミューター産業が存在していたために、規制緩和以降既存大手企業がこれらの市場から摩擦なく撤退できたといえよう。すなわち、その地域の市場条件に最も適合した機材と企業が、実態に即したサービスを提供することが、資源配分の効率性からも、また地域社会の利便性の点からも求められるのである。

②その際、コミューター産業に対しては、経済的規制が免除されていたことも、併せて指摘しておく必要がある。そして何より、コミューター以外の領域での経済的規制の撤廃によって、従来に比べて小都市航空サービスの供給コストが下がり、サービス水準が改善されたのである。つまり、従来の経済的規制による内部補助に基づく小都市航空サービスの維持は、資源配分を歪め、規制が目的としていた「不採算だが社会的に必要なサービスの維持」に逆進的に作用したといえるのである⁶³⁾。

③続いて、代替企業の決定に入札制を採用して、補助金額の低減を図る工夫が盛り込まれていることである。しかしここで重要なことは、この419

63) 中条 潮 [1995], 84ページ。米国におけるローカル・サービス企業の公共政策とコミューター産業の成果に基づくと、長期的な小都市航空サービスの発展に政府ができる最大の支援は、市場介入を完全に断つことだと勧告されている。しかしその場合は、州・地方レベルで同様に不介入とするのは、短期的には実際的ではない (Williams, *et al.* [1982], p.32)。

条補助が連邦政府補助金であることである。というのも、かつての406条補助が、特定都市の不採算サービス供給によって生じる特定費用ではなく、企業全体が必要とする営業収益に基づいていたために、金額が膨張するとともに、小都市航空サービスの水準と負担費用が両立しなかったからである⁶⁴⁾。つまり、この種のサービスによる受益者は地域的に特定されるものであることから、補助金対象のサービス内容の決定については、中央政府よりもむしろ地方政府の役割が重視されるべきではなからうか。

④その場合、シビル・ミニマムや国土の均衡ある発展のための地域振興ないし所得の再分配といった政策目標が追求される限りにおいて、補助金負担を中央政府に求めることが是認されよう。ただしその場合でも、そうした政策目標の達成のために効率的かつ効果的な政策手段を選択する必要がある。つまり、そもそも航空サービスがそうした政策目標実現に必要な否かの判断を、地方政府自らが行うことが求められよう⁶⁵⁾。

⑤また、地域航空サービスに議論を限定して、コミューター航空では全国ネットワークへのアクセスが不十分との批判が考えられる。しかしこの場合、あくまでも大手企業との提携によって対応可能であることを指摘しておきたい。ただしこれにより、産業の集中化が促進されたのも事実であるが、それは規制ではなく独占禁止政策の枠内で議論すべき問題である。

⑥安全規制については、経済的規制とは分けて取り扱うべきで、使用機材の差がそのまま、整備・運航条件といった安全規制の内容の差に直結すべきではない。機材特性として大型機に比べて性能の劣るものについては、むしろ安全規制の運用を強化すべきであろう。

【References】

- Addus, A. A. [1984], "Essential Air Service Determination for Small Communities", *Transportation Quarterly*, Vol. 38 (4), pp.559~574.

64) *Ibid.*, p.29.

65) サービス別補助の弊害については、中条 潮 [1995], 第七章2を参照のこと。

- Ahmed, S. A. [1984], "Air Transportation to Small Communities: Passenger Characteristics and Perceptions of Service Attributes", *Transportation Quarterly*, Vol. 38(1), pp.15~21.
- ATA [1986] [1997], *Air Transport 1986・1997: The Annual Report of the U. S. Scheduled Airline Industry*, Air Transport Association of America.
- Bruning, E. R. & L. E. Oberdick [1982], "Market Structure and Economic Performance in the Commuter Airline Industry", *Transportation Journal*, Vol. 21(3), pp.76~87.
- Butler, R & J. Huston [1990], "Airline Service to Non-Hub Airports Ten Years After Deregulation", *Logistics and Transportation Review*, Vol. 26(1), pp.3~16.
- 中条 潮 [1995] 『規制破壊—公共性の幻想を斬る—』 東洋経済新報社。
- Cunningham, L. F. & E. W. Eckard [1987], "U. S. Small Community Air Service Subsidies, " *Journal of Transport Economics & Policy*, Vol. 21(3), pp.255~277.
- Dempsey, P. S. & A. R. Goetz [1992], *Airline Deregulation and Laissez-Faire Mythology*, Quorum Books (吉田邦朗・福井直祥・井手口 哲生訳 [1996] 『規制緩和の神話—米国航空輸送産業の経験』 日本評論社) .
- Eads, G. [1972], *The Local Service Airline Experiment*, The Brookings Institution.
- FAA [1994], *FAA Statistical Handbook of Aviation; Calendar Year 1993*, U. S. Government Printing Office.
- GAO [1990a], *Airline Competition: Industry Operating and Marketing Practice Limit Market Entry*, General Accounting Office.
- GAO [1990b], *Airline Deregulation: Trends in Airfares at Airports in Small and Medium-Sized Communities*, General Accounting Office.
- Havens, A. I. & D. A. Heysmsfeld [1981], "Small Community Air Service under the Airline Deregulation Act of 1978," *Journal of Air Law & Commerce*, Vol. 46(3), pp.641~686.
- Kihl, M. [1988], "The Impacts of Deregulation on Passenger Transportation in Small Towns", *Journal of Transportation Quarterly*, Vol. 42(2), pp.243~268.
- Molloy, J. F. Jr. [1985], *The U. S. Commuter Airline Industry: Policy Alternatives*, Heath & D. C.
- Oster, C. V. Jr. & C. K. Zorn [1984a], "Commuter Airline Safety" in Meyer, J. R. & C. V. Oster, Jr. (eds.), *Deregulation and the New Airline Entrepreneurs*, MIT Press.
- Oster, C. V. Jr. & C. K. Zorn [1984b], "Deregulation and Commuter Airline Safety", *Journal of Air Law & Commerce*, Vol. 49(2), pp.315~335.

- Stephenson, F. J. & F. J. Beier [1981], "The Effects of Airline Deregulation on Air Service to Small Communities", *Transportation Journal*, Vol. 20(4), pp.54~62.
- Transportation Research Board [1991], *Winds of Change: Domestic Air Transport Since Deregulation*, National Research Council.
- Truitt, L. J. & R. Haynes [1994], "Evaluating Service Quality and Productivity in the Regional Airline Industry", *Transportation Journal*, Vol. 33(4), pp.21~32.
- Vellenga, D. B. & D. R. Vellenga [1986], "Essential Airline Service Since Deregulation: Selected States in the Northwestern and Southwestern U. S.", *Logistics and Transportation Review*, Vol. 22(4), pp.339~370.
- Wells, A. T., [1994], *Air Transportation: A Management Perspective*, 3rd ed., Wadsworth.
- Wells, A. T. & F. D. Richey [1996], *Commuter Airlines*, Krieger Publishing Company.
- Williams, G. [1994], *The Airline Industry and the Impact of Deregulation*, revised ed., Avebury.
- Williamson, K. C., L. F. Cunningham, & M. G. Singer [1982], "Scheduled Passenger Air Service to Small Communities: A Role for State and Local Governments", *Transportation Journal*, Vol. 21(4), pp.25~34.
- Wolfe, H. P. & D. A. NewMyer [1985], *Aviation Industry Regulation*, Southern Illinois University Press.