

米国オープンスカイ政策と国際提携間競争

京都大学研修員 松本俊哉

報告の目的

現在、世界の航空輸送企業は米国大手企業を核とする国際提携グループへ急速に集約化し、国際寡占化を進展させている。こうした動きの主な要因は、米国運輸省（DOT）がオープンスカイ政策の下に、国際提携の承認（反トラスト法適用除外）と二国間航空市場の自由化（オープンスカイ協定の締結）とをリンクさせることによって双方の進展を促進してきたことにある。

こうしたなか、国際提携を通じた寡占的競争と市場支配力がオープンスカイ政策を評価するうえで重要な論点となっている。DOTは、国際提携によって生じうる競争抑制効果はオープンスカイ協定による競争促進効果（市場参入機会の確保、運賃価格競争）によって相殺されるので、ある時点で市場が寡占的であっても問題はないとしてきた。しかし、国際提携が、提携内容や対象となる市場によって競争抑制効果を及ぼすことが先行研究によって指摘されてきた。

本稿では、国際提携の競争抑制効果が具体的に発揮されるハブ空港における市場支配に焦点を当てながら、オープンスカイ政策の評価を試みたい。

国際提携の市場支配力

従来 of 二国間市場シェアをめぐる各社間競争は、国際提携の進展によってネットワークへの旅客囲い込みに重点を置く提携間競争に変化してきた。各提携は、一方の企業の国際ゲートウェイの背後（behind）と他方の企業の国際ゲートウェイの以遠（beyond）の都市を結ぶ都市間市場を多数作りだし、提携企業間でのオンライン接続によるシームレスなサービス提供に注力している。そこでは、旅客の乗り継ぎの利便性を高めるために、国際ゲートウェイに路線を集中させ、時刻や便数を調整することによってハブ空港の機能が強化される。

DOTは国際提携間競争の主戦場となった大西洋線市場の調査結果から、国際提携が競争促進効果を発揮して消費者利益（運賃低下、サービス向上）を増加させてきたことを示し、オープンスカイ政策の有効性を裏付けている。

しかし、上記のような競争・市場構造の変化は、提携企業のハブ空港支配における市場支配力の増強というかたちで国際提携の競争抑制効果を顕在化させてもい

る。米欧各社はすでにハブ空港における高いスロット（発着枠）占有率によって相当程度の市場支配力をもっている。それゆえ、国際提携は提携企業へのスロット集中を通じて市場支配力を強化し、新規参入の制限、運賃価格設定の硬直化といった競争抑制効果に拍車をかけることになる。したがって、空港の拡張がままならずインフラ容量に制約のある空港においては、提携企業の高いスロット占有率は決定的な競争優位となる。

AA / BA 提携と政策対応

米国オープンスカイ政策における最重要課題である米英間市場の自由化を左右しうる国際提携が 1996 年 6 月にアメリカン航空（AA）と英国航空（BA）によって発表された。それは、大西洋線市場において他の米欧企業に国際提携の構築で後塵を拝していた AA の巻き返し策であった。ところが、AA/BA 提携のもつ潜在的市場支配力が浮き彫りにされるなか、AA/BA 提携の反トラスト法適用除外承認の是非について、米英および EU の政策当局は慎重な態度を示し、それぞれの審査に基づいて AA/BA に対して提携内容の修正およびヒースロー空港における相当数のスロットの放棄を要求した。

AA/BA は、スロットの放棄による競争力削減を拒否し、反トラスト適用除外を必要としない水準の国際提携にとどまることを選択した。その結果、英国に対して自由化のための取り引き材料を欠く米国運輸省は、現在まで米英オープンスカイ協定の締結には至っていない。

国際提携を促進してきた DOT の政策は、AA/BA 提携に対してハブ空港における市場支配力の削減を組み込まなければならなかったが、そのことはオープンスカイ政策自らの進展を阻む結果となった。

おわりに

オープンスカイ政策は競争の促進を通じて便益をもたらしてきたが、その競争は寡占化とりわけハブ空港の支配強化をともなっている。二国間市場の規制撤廃を通じて行なわれてきた航空自由化は競争促進を約束していたが、国際提携のハブ空港支配が存在する場合には、それを保証するものではない。

国際航空秩序の展望として、国際提携の進展を踏まえた、ハブ空港の市場支配力に対する国際的な規制や競争政策が必要とされている。