

低コスト航空会社の参入と空港間競争

遠藤 伸明
ENDO, Nobuaki

外国論文研究会 東京商船大学

1 はじめに

1970年代後半より世界的な潮流となった航空運輸における規制緩和が、我が国においても、現在大きく進展しつつある。需給調整廃止や運賃自由化が決定され、定期航空事業への新規参入も35年ぶりに認められることとなった。スカイマークエアラインズが平成10年9月より福岡・東京線で一日3便の運航を開始し、その後北海道国際航空も札幌・東京線へ就航した。これらの航空会社は、徹底した費用削減のもと、大手企業の半額という低運賃を売り物にしている。また、既存企業も経営効率化への取り組みのひとつとして、JALエクスプレス等の子会社を新たに設立した。このように、我が国においても、米国サウスウエスト航空に代表される低コスト企業が誕生し、その活動が今大きく注目されている。

米国国内航空規制緩和における、低コスト企業新規参入の影響に関する最近の研究のひとつとして、Dresner et al.論文があげられる。Dresner et al.は、低コスト航空会社の新規参入が、参入路線、参入空港の他路線、及び近隣空港から他社が運航する競合路線にどのように影響するかという問題に取り組み、波及(スピルオーバー)効果及び空港間競争という視点から研究を行っている。本稿では、Dresner et al.論文を紹介し、米国国内航空における低コスト企業新規参入の影響について概観するなかで、一般的に同企業の参入によりどのような経済効果が期待できるかを探ることとする。

2 米国国内航空規制緩和と低コスト航空会社

Evans and Kessides(1993)によれば、1978年に行われた規制緩和後の数年間、約50の新規航空会社が米国国内航空旅客サービスに参入した。これらの大部分は、低コスト低運賃を武器とする企業である。新規参入の結果、国内上位1,000路線の平均参入企業数は、10年後に2社から5社へと拡大した。しかし、新規企業の半分以上は10年以内に倒産し、一部はハブアンドスポークシステム強化をめざす大手企業に吸収・合併され、大手企業の市場占有率は上昇した。その一方、サウスウエスト等幾つかの低コスト新規企業は生き残り、その事業を拡大し成功を収めている。

米国国内航空規制緩和は、国内航空における平均運賃の低下やハブアンドスポークによる路線網拡充を通じ、効率的サービスを拡大させ、経済厚生を増加を米国経済にもたらした、というのが一般的な評価である。では、低コスト企業の新規参入はどのような影響をもたらしたのであるか。Whinston and Collins(1992)は、低コスト企業のパイオニア的存在であったピープルエクスプレスを取り上げ、同社が1984年と1985年に参入した15路線において、既存企業の平均運賃が約35%低下したと指摘している。Morrison and Winston(1995)の研究では、サウスウエスト航空の存在は、航空会社が路線への参入・退出を決定する際の重要な要因であると述べられている。また、米国運輸省は1996年に発表した調査報告書において、低コスト低運賃航空会社による国内サービスの急速な拡大は、ハブアンドスポークと並び規制緩和が生み出したもっとも重要なイノベーションであり、効率性、産業構造及び消費者に多大な影響を与えていると指摘している。その結果、消費者は年間約63億ドルに相当する利益を享受していると評価している。このように、米国国内航空規制緩和以降に出現した低コスト企業は、寡占化が進む中、運賃引き下げの競争圧力をかけ、大手企業による非競争的行為の防止と航空会社の更なる経営効率化に貢献してきたといえる。

3 サウスウエスト航空のボルティモアワシントン空港参入とワシントンD.C.地区の空港間競争

Dresner et al.は、上記の研究を拡大し、低コスト航空会社の新規参入が、参入路線、参入空港の他路線、及び近隣空港の競合路線にいかに関与するかという問題について検討している。まずケーススタディとして、サウスウエスト航空が参入したボルティモアワシントン空港(BWI)と、同空港と競合関係にあるワシントンナショナル空港(DCA)及びワシントンダレス空港(IDA)があるワシントンD.C.地区をとりあげている。BWIは、米国首都ワシントンD.C.から北東約30マイル、隣接するメリーランド州の中心都市であるボルティモアから南約10マイルに位置する。1993年9月、サウスウエスト航空は、同空港からクリーブランドとシカゴへの路線を開設し

た。同社のワシントンD.C.地区への初めての乗り入れである。一方、DCAは、ワシントンD.C.の都心部に最も近い空港であるが、空港発着容量に制限があり、1,250マイル以下の路線に限られている。IADは、DCA及びワシントンD.C.から西約20マイルに位置し、広大な敷地を有し処理能力の大きい国際空港である。IADとDCAの運営母体は同じである。

Dresner et al.によれば、1993年の時点で3空港あわせて年間約1千3百万人の利用者があり、その内訳はBWI約3百万人、DCA約7百万人、IAD約3百万人である。これらの利用者が空港を選ぶ際の最も重要な要因は自宅からの距離であるが、少なくとも2百万人が自宅に隣接する空港を選択していない。低コスト低運賃のサウスウエスト航空がBWIへ参入することで、利用者の分散を更に引き起こす可能性があると考えられる。

Dresner et al.は、サウスウエスト航空のBWI参入の影響を考察するために、まず、同社の参入前後で3空港それぞれの全路線における平均運賃と旅客数の比較を行っている。参入前は3空港ともほぼ同じ傾向であったが、参入後のBWIにおける旅客数増加率及び運賃低下率は、他の空港と比べ大きい結果となった。路線別では、サウスウエスト航空が参入したBWI・クリーブランドオハイオ線とBWI・シカゴイリノイ線において、運賃低下と旅客数増加が確認された。BWIと比べその変化はやや小さかったものの、IAD・クリーブランドオハイオ線とDCA・シカゴイリノイ線でも運賃の低下が見られ、低コスト航空会社の参入は、近隣空港から他社が運航する競合路線に影響を与える可能性があることを示唆している。BWIからの他路線への影響について、1,000マイル以下の短中距離路線における運賃は、参入路線と比べその度合いは小さいものの、参入後に低下しており経済厚生は増大した。ただし、これらの路線の一部では、サウスウエスト航空以外の低コスト企業がすでに就航しており、それが運賃低下に何らかの影響を与えている可能性がある。一方、長距離路線では運賃の低下幅は小さく、低コスト企業参入の影響が必ずしもはっきりしない結果となっている。

4 低コスト航空会社が米国内航空における空港間競争に与える影響

以上、低コスト企業参入が与える影響について、ワシントンD.C.地区の3空港をとりあげ考察してきたが、ケースで導かれた結論が一般化できるかどうか、という問題がある。この点を検証するため、Dresner et al.は全米に研究対象を広げ、同様の分析を計量的方法を用いている。また、サウスウエスト航空のほかに、アメリカウエスト航空、モリスエア、リノエアなどの13社を一般的な低コスト企業として分析に加えている。

分析の結果、低コスト企業の参入は、参入路線及び近隣空港からの競合路線における運賃(単位収入)の低下に貢献

する、とDresner et al.は結論づけている。サウスウエスト航空が参入している路線では53%、一般的な低コスト企業の場合は38%、単位収入がそれぞれ低下した。近隣空港からの路線では、サウスウエスト航空が競合路線で運航している場合は8~45%の減少、一般的な低コスト企業の場合は0~41%の減少となっている。このように、参入路線及び競合路線とも、サウスウエスト航空の存在が、より大きな変化をもたらす結果となっている。米国内航空において大手企業による寡占化が強まる中、サウスウエスト航空が独自の経営戦略の下、経営効率化に努め価格競争をリードしてきた、と同航空会社が競争促進において担ってきた役割の重要性が指摘されてきたが、上記の結果はそれを改めて実証的に裏づけるものであるといえる。

5 終わりに

本稿は、Dresner et al.の論文を中心に、低コスト企業の影響についての研究を紹介した。同企業の参入は、参入路線及び近隣空港からの競合路線における運賃の低下に貢献し、また参入空港の他路線にも同様の影響を与える可能性があることDresner et al.は結論している。

この結果は、我が国における新規企業参入や空港運営等の最近の航空に関する政策論議に示唆を与えていると思われる。福岡・札幌から羽田への新規企業参入や、最近の国際線における韓国に代表される近隣アジアの低コスト航空会社による地方都市乗り入れは、参入路線はもちろん近隣空港からの路線にも影響を及ぼすと考えられる。従って、今回の国内線における低コスト企業参入は、路線も便数もわずかであるが、我が国の航空市場全体に大きな変化をもたらす可能性がある重要な政策であると評価できる。更に、航空会社が運賃を原則自由に設定できる見通しとなったことで、米国内航空で見られるような、低コスト企業を軸とした運賃競争の激化が我が国においても今後期待できると考えられる。また、効率的な空港運営という点から、Dresner et al.論文のケースのように、都市圏の近郊に位置し現在利用者の少ない新設空港へ需要をシフトさせるために、低コスト企業を積極的に活用するというのも一つの方策であると思われる。

参考文献

- 1) Dresner, Martin, Jiun-Sheng Lin and Robert Windle [1996], "The Impact of Low-Cost Carriers on Airport and Route Competition," *Journal of Transport Economics and Policy*, Volume XXX, No.3, 309-28.
- 2) Evans, W. N. and I. Kessides [1993], "Structure, Conduct, and Performance in the Deregulated Airline Industry," *Southern Economic Journal* 95, 450-67.
- 3) Whinston, Michael and Scott C. Collins [1992], "Entry and Competitive Structure in Deregulated Airline Market: An Event Study Analysis of People Express," *Rand Journal of Economics* 23, No.4, 445-62.
- 4) U.S. DOT [1996], *The Low Cost Airline Service Revolution*.
- 5) Morrison, S. A. and C. Winston [1995], "Industry Evolution," *the Evolution of the Airline Industry*, 128-58, Washington D.C.: The Brookings Institution.