

規制緩和後の米国航空・鉄道産業における企業間合併

遠藤 伸明
ENDO, Nobuaki

外国論文研究会 東京商船大学商船学部助教授

1 はじめに

1970年代後半から始まった運輸産業における規制緩和は、多くの変化を引き起こした。その1つが企業間合併である。例えば航空分野における、英国航空によるブリティッシュカレドニアン航空、デルタ航空によるウェスタン航空の吸収合併は、その代表例といえる。また、経済のグローバル化やEUなどに見られる地域経済統合に伴い、自動車・金融などさまざまな産業において、国境を超えた大型合併が急速に形成されており、今後、運輸産業における国際的な企業間合併が進展する可能性がある。これに対して、政策当局は、既存企業の独占力の強化と非競争的な行為につながる恐れがある、として警戒感を強めている。一部の国の政策当局は、競争政策の整備と強化を実施し、また合併について、より厳しい許可基準を採用する状況にある。

経済学の基礎理論から捉えた合併の経済厚生や効率性に与える影響は、必ずしも一様ではない。企業が生産量を変数として行動するクールノーモデルでは、同質的な財、参入障壁の存在という条件の下、寡占的産業構造における合併は社会的厚生の低下につながる、と指摘されている。しかし、価格を変数とするベルトランモデルでは、費用関数が等しく、2社以上の企業が存在していれば、同じ結果とはならない。また、参入退出が自由な下でベルトラン的な競争が行われているコンテストブル市場において、価格は企業数に関わらず平均費用と等しいところに長期的には決まる。更にクールノーモデルでも、参入退出が自由で、固定費用が存在するならば、合併による社会的厚生の低下は長期的には必ずしも起きない。また、効率性をめざす合併の結果、規模の経済性やシナジー効果による費用低下が起こり、それが産業全体に波及した場合、社会的余剰の増加につながることもある^{注1)}。

米国運輸産業における企業間合併に関する最近の注目すべき実証研究として、Morrison論文とChapin and Schmidt論文があげられる。Morrison論文は、競争政策上特に問題視された航空産業における2つの合併のケースに注目し、運

賃及び路線の競争状況と合併との関係について検討したものである。Chapin et al.論文は、米国鉄道貨物産業のクラス1に属する鉄道会社間の合併が効率性に与えた影響について分析し、企業の合併の意図について考察したものである。本稿では、これら2つの論文を紹介する中で、企業間合併が経済厚生・効率性に与える影響について考察し、企業間合併に関する政策的な示唆を導くこととする。

2 米国航空産業における合併

78年の米国国内航空規制緩和以降、40を超える企業間合併が行われてきた。例えば、80年にパンナムがナショナルを、87年にアメリカンがエアカリフォルニアをそれぞれ吸収合併した。規制緩和後の合併のほとんどは、大きな反対もなくほぼ自動的に承認されてきた。86年に行われたノースウエスト航空(NW)とリパブリック航空(RC)との合併、およびトランスワールド航空(TW)とオザーク航空(OZ)との合併は、司法省など一部の政策当局から強い反対を受けた数少ないケースである。合併する航空会社が同じハブ空港と類似した路線構造を持っており、競争を著しく低下させる恐れがある、との問題意識に基づくものであった。

Morrisonは、議論を呼んだこれら2つの合併と、ほぼ同時期に行われたUSエア(US)とピードモント航空(PI)の合併を分析対象として取り上げている。Morrisonは、3つの合併に関わる路線を含めた国内線上位1,000路線を対象とする4半期ごとのクロスセクションデータを用い、距離、人口、所得、観光路線ダミー、合併企業が関わる路線ダミー、などを独立変数とし、運賃についての回帰分析、ハーフィンダール指数を代理変数とする路線競争についての回帰分析をそれぞれ行っている。Morrison論文の特徴のひとつは、長期的な視点から合併の影響を分析している点である。従来の合併の研究の多くは、合併前後の1・2年の短期間のデータを対象としていたが、Morrisonは合併前後それぞれ約10年間のデータを用いている。

Morrisonは回帰分析の結果から、合併がもたらす短期的

な影響と長期的な影響には大きな違いがあること、それぞれの影響について、3つのケースの中で運賃の上昇につながった場合と逆の場合の両方があり、合併の影響を一般化するのには難しいこと、を結論として導いている。それぞれのケースの分析結果は以下の通りにまとめられる。NWとRCの合併では、両企業が就航する路線の運賃は、他の路線と比べ、合併前の約6年間では約5～10%高かったが、合併後の3年間でほぼ同じ水準にまで低下した。しかし、89年から上昇に転じ95年には他の路線と比べ約21%も高い値となった。合併のその前後でとらえた短期的影響は平均1.8%の運賃の低下であるが、83年から95年の間でとらえた長期的影響は平均2.5%の上昇である、とMorrisonは指摘している。路線競争については、合併直後に大きく低下し、その後は一定で推移している。TWとOZの合併では、運賃に関して、合併前は他の路線と比べ高い値を示し、合併後の6ヶ月間は更に上昇した。しかし、その後減少傾向に転じ、95年において他の路線と比べ約15%低い値となった。短期的影響は平均で4.4%の上昇であるが、長期的影響は15.3%の減少となっている。路線競争についても、合併直後は大きく低下したが、92年から増加に転じた。USとPIの合併の影響については、NWとRCとほぼ同じ結果となっている。

3 米国鉄道産業における合併

米国鉄道貨物産業における規制緩和を大きく進展させるきっかけとなったのは、80年のスタガーズ法の制定である。同法の制定により、運賃規制の大幅な緩和、合併や路線廃止申請に関わる審査の簡素化などの規制緩和が実施された。それに伴い、鉄道貨物産業の業界再編がおり、80年からの6年間にクラス1に属する鉄道会社は36から16に減少し、更に、93年までに14に集約された。

Chapin et al.は、クラス1企業間合併が効率性に与えた影響を検討する方法として、まず、生産の効率性を、技術の効率性(生産が最適な投入量の水準の下で行われているかどうかを計測)と規模の効率性(最適な規模の産出量が実現されているかどうかを計測)に分けてとらえている。次に、鉄道事業における生産活動を、修繕・維持を投入物とし線路をアウトプットとする第1段階と、第1段階のアウトプットである線路や、労働、燃料、エンジンなどを投入物としカーマイルで測った輸送活動をアウトプットとする第2段階とに分けている。そして、各鉄道企業の14年間の効率性を点数化して各生産段階で計測し、これらの効率性について、合併を実施したかどうかを問うダミー変数とタイム・トレンドに関して回帰分析を行っている。

線路事業では、合併は技術の効率性を高めたが、規模の効率性を低下させた、という結果となっており、規模の効率

性に関するマイナスの効果は技術の効率性に関するプラスの効果と比べより大きい値となっている。また、最適規模の水準より大きい鉄道企業の割合は、合併しなかった企業では2.8%と低い値となっているのに対し、合併した企業では46.7%と高い値となっている。これらの結果より、鉄道企業の合併の目的のひとつは線路所有における市場独占力を強めることである、とChapin et al.は指摘している。線路は参入障壁となる埋没アセットであり、競争を減らし独占力を強め価格を引き上げることができれば、たとえ非効率的な規模につながるような合併でも利益となる場合がある。線路事業における企業間合併は、線路サービスの価格を高く設定するという企業行動につながる恐れがあり、より慎重な対応が必要であると結論づけている。輸送事業については、合併が効率性に与える影響について、統計的に有意な結果が得られなかった。

4 終わりに

本稿は、Morrison論文とChapin et al.論文を中心に、米国運輸産業における企業間合併の影響についての研究を紹介した。Morrisonは、競争政策上特に問題視された米国航空産業における合併のケースを取り上げ、合併が経済厚生低下につながる場合と、むしろ経済厚生の改善につながる場合の両方があると結論づけている。また、短期と長期で見た場合にその影響に違いがあり、合併の影響について一概にはいえない、としている。Chapin et al.論文は、鉄道線路事業における企業間合併は、企業の市場支配力を強める可能性があり、効率性の改善による価格の低下には必ずしもつながらないと結論している。

2つの論文の結論から導かれる示唆として以下の3点をあげておきたい。第1は、規制緩和後の政策当局の新たな役割のひとつが、企業間合併とそれに伴う企業行動の変化への対応であるということである。上記で見てきたように、その影響は必ずしも一様ではないものの、合併は経済厚生や効率性に大きな影響を及ぼすのは確かである。すでにEU、米国当局などの対応で見られるように、今後、更なる進展が予想される合併とそれらが及ぼす影響について、政策当局が適切に対処していくことがより重要になってくると考えられる。第2は、各運輸産業ごとに、合併の是非を検討する必要があるという点である。事業形態の違いから、合併の与える影響は各運輸産業で異なっていると考えられるが、この点が2つの論文を通じ改めて確認された。

第3は、長期的かつ多角的な視点から合併が与える影響をそれぞれ個別のケースごとに分析することの重要性である。Morrisonが指摘しているように、合併の影響やそれに伴う産業調整は長期にわたる場合が多い。また、米国にお

ける航空会社の合併の審査では、最近のノースウエスト航空とコンチネンタル航空の合併のケースで再び議論になったように、ハブ空港の重複や路線構造の類似性が特に問題視されているが、Morrison論文で議論されたトランスワールド航空とオザーク航空の合併のケースで見られたように、マーケットが重複するような合併でも良好な結果が得られる場合もある。航空会社の合併において、路線構造に加え、空港間競争の状況や新規参入の可能性など、多角的な視点と長期的な視点から十分な検討を引き続き行っていくことが望まれる。

注

1)小田切[1999]256-260頁を参照した。

参考文献

- 1)小田切宏之[1999],“企業結合に対する規則”『日本の競争政策』第10章,東京大学出版会。
- 2)Morrison, S. [1996], “Airline Mergers: A Longer View”, *Journal of Transport Economics and Policy* Vol.XXX No. 3, pp.237-250。
- 3)Chapin, A., and S. Schmidt [1999], “Do Mergers Improve Efficiency? Evidence from Deregulated Rail Freight”, *Journal of Transport Economics and Policy* 33, Part 2, pp.147-162。
- 4)W.D.ギンズリ [1999], “1980年スタガーズ鉄道法とアメリカ鉄道産業における規制緩和の関連について”『運輸と経済』第59巻第10号, pp.26-34。