

国内企業間合併ならびに国内市場における集中にかかわる競争政策と国際競争

遠藤 伸明
ENDO, Nobuaki

外国論文研究会
東京海洋大学海洋工学部助教授

近年、財、サービス、資本の国際取引が拡大し、経済のグローバル化、いわゆるグローバル化が進展している。それに伴い、国内の公共政策や社会制度を国民の意思で自律的に決定することができなくなるのではないかと、という負の影響に対する不安もある。市場開放を国際的にコミットすることによって、文化や放送、安全保障などの公共サービスの提供にも、一定の政策的制限を課すことが困難になったりする。各国独自の社会的規制も国際取引の増大への障壁とされることにもなる。

競争政策も国内政策のひとつである。現在、自国企業同士の合併が進展している。その目的のひとつに国際競争での生き残りのための経営体力の向上が指摘されている。しかし独禁当局としては、独占力強化や競争低下を看過できない。例えば米国航空輸送産業の合併では、独占力強化による経済厚生への負の影響が、密度の経済性の実現などネットワーク強化に伴う効率性の改善を上回るという指摘もある。国際競争激化や国際事業拡大は、自国企業間合併に関わる競争政策に、どのような影響を与えているのであろうか。また、合併や国内市場の集中は国際競争力の強化につながるものであろうか。これらの問題について、航空輸送産業を対象に検討を行っているのがClougherty論文である。

Clougherty(2001)によれば、グローバル化とは、取引費用の低下によって財・サービス・資本の移動を増大させる過程である。取引費用の低下は国際取引の拡大につながる。しかし他方で国際取引の拡大は、国内政策の自由を縛り、各国の政治的自律性を浸食する可能性がある。グローバル化に伴って、経済活動に関わる国内の利益集団の利害分布が変わってくるからである。例えば国際市場を重要視する企業は、専ら国内的文脈において意味を持つ政策に異議を申し立てることになる。自国企業間合併に関わる競争政策にも同じことが当てはまる。グローバル化が進む中では、独禁当局は、閉じた国内市場における競争への影響だけをとり判断することはできなくなってきた。先述のように、合併は外国企業に対する自国企業の競争力強化につながるという議論もあるからだ。その理論的根拠のひとつとして、Clougherty(2001)は戦略的貿易政策をあげている^{注1)}。

それでは、自国航空会社間合併の審査プロセスは、国際競争

力の強化や国際線業務の拡大などグローバル化の要因によって、どの程度、影響されているのだろうか。Clougherty(2001)(2002a)は、公共の利益と私的な利得という政治的な力に注目する。公共の利益は自国の経済厚生によって測られるものである。クールノー競争の下、効率性の改善が伴う合併が行われた場合、合併企業の国際市場における利潤の増加が、合併しない企業の利潤の低下を上回る可能性がある。したがって、公共の利益を増進する立場、例えば航空行政当局は、国際競争力の強化を伴う合併では、そうでない場合と比べ、自国の経済厚生が改善する余地が大きく、よって競争政策の緩和が必要となる、という政治的要求を行うインセンティブをもつと指摘する。

私的な利得の次元では、2つの力のせめぎ合いが競争政策に影響する。一方で、合併をめざす航空会社は、国内線に加え国際線においても優位性を獲得できると判断するならば、合併承認のためより大きな政治的コストを払うことをいとわなはずである。他方で、合併の蚊帳の外に置かれた航空会社ならびに利用者は、合併に反対することが予想される。しかし彼らの反対は、国際線における自国企業間の競争への影響が大きくないのであれば、通常の合併のケースより強くなるということはない。また、国際線では、合併企業間で路線の重複が少ない場合、合併に伴い運賃が低下する可能性がある。その場合、国際線の利用者はあまり反対しないだろうと指摘する。このように、自国企業間合併を通じた航空会社の国際競争力の強化をめぐることは、合併承認にむけて、私的な利得と公共の利益の双方に基づく政治的動きを強めることになる。

もちろん、国内政策の自律性はグローバル化下でもそれほど損なわれないとの議論もある。Clougherty(2001)によれば、政治制度が公共政策を策定するにあたって、グローバル化の圧力から一定の自律性を守る役割を果たしている。また、政治制度は経済のグローバル化に起因する政治的圧力にはそれほど敏感ではない、という議論もある。政治とは結局、国民経済の厚生の最大化とは関係のない、政治的に決められた優先順位に従った政策の実現を目指している、という見方である。そのためClougherty(2001)は、自国企業間合併の審査においても、国内で反トラスト原則を厳格に遂行しているような政治制度を持つ国は、グローバル化

ションの影響を大きく受けていないと推測する。このような国では、政府は、合併の国際競争上の利点についての企業の主張を割り引いて考え、経済厚生への影響も国内市場に限定して判断していると指摘する。

Clougherty(2002a)は、1980年代と1990年代前半の米国を対象にケーススタディを行っている。米国航空各社は、1986年のユナイテッドによるパンナム太平洋線買収を境に、国際競争力の強化という観点から国内合併を模索するようになった。太平洋線で競合するノースウェストは、他社との合併の意思を表明する。また、デルタによるウェスタンの合併、国内ネットワークがかなり重複していたことから反対意見が支配的であったトランスワールドとオザークの合併では、国際競争力強化のための国内線拡大という意図があった。一方、運輸省と司法省は、国内合併と国際競争力との関係について、ある程度考慮して審査にあたっていた。また、競争政策に関わるこれら2つの政府当局は、合併はこれまでのケースでは国際線ネットワークが重複していない航空会社間で行われ、短期的には競争企業数を減少させるものではなかったことから、国内線と国際線の調和による利便性の向上など、国際線利用者にとってプラスに作用するという認識をもっていたと分析する。

Clougherty(2001)は、自国航空会社間合併に関わる競争政策の自律性とグローバリゼーションとの関係について、1983年から1992年の21カ国を対象に変量効果モデルによる計量分析を行っている。従属変数である国内競争政策の自律性は、ハーフィンダール指数で測定された国内線集中度によって代用されている。説明変数は、航空産業のグローバリゼーションを表す変数として各国の国際線便数を国内線便数で割った値、世界銀行報告書の反トラスト法遂行度合いの国別順位、などである。推定結果より、国際線相対便数と国内線集中度とは正の関係があり、グローバリゼーションの圧力に強く直面している国は寛容な国内競争政策をとっていると指摘する。一方、反トラスト原則を厳格に遂行している国はそれ以外と比べるとグローバリゼーションの影響をそれほど大きくは受けていないようである。ただ、各変数の定義が非常に難しいことから、結論が説得力を欠いているという印象がいなめない。合併審査プロセスについて詳細な分析があれば、よりわかりやすいであろう。

自国航空会社間合併ならびに国内線における市場集中が国際競争力に与える影響についての計量分析として、Clougherty(2002c)は、米国と20カ国との間の都市間ペアを対象に、米社の市場占有率を推定している。説明変数は合併に伴う規模の変化を測定する変数として合併後の機材数を合併前のそれで割った値、国内線便数などである。推定結果は、合併が国際線占有率にプラスに作用する可能性があることを示唆するものになっている。また、Clougherty(2002a, 2002b)は、片道ベース二国間市場における自国航空会社の占有率を推定している。説明変数は、自国と外国の国内線集中度、自国と外国の国内線便数、固定効果と時間効果を測る変数などである。推定結

果より、自国国内線集中度は自国航空会社の国際線占有率にプラスに作用している。したがって、自国航空会社間合併は、国際競争力の強化という点において、合理的な行動であると結論している。ただし、国際線運賃への影響は考察されておらず、合併が利用者にとって利益となるか否かは判断できない。

上記で紹介した論文の結論をまとめておきたい。第1に、1980年代と1990年代前半において、自国航空会社間の合併ならびに国内線の市場集中が、自国航空会社の国際競争力の強化に寄与した。第2に、各国の独禁当局は、国際線における自国航空会社の業績や競争力への影響についてある程度考慮しつつ、合併の審査や市場集中にかかわる政策を実施してきた可能性がある。これらの点から導かれる示唆は、今後も、自国航空会社間合併が進展することが予想されるという点である。Clougherty(2001)も指摘しているように、合併の進展は外国航空会社の業績にマイナスの影響を与え、近隣窮乏化をもたらす可能性がある。外国政府は対抗措置を発動せざるをえない状況に追いこまれ、その結果、国際航空産業が縮小することが懸念される。また、これまではあまり指摘されていなかった、国際線の競争低下をもたらす、利用者に不利益を与える恐れもある。したがって、自国航空会社間の大規模合併について、広範な視点からの厳正な審査や合併後の監視体制の強化、中長期的な視点からの各国の独禁当局間での整合的な競争政策の導入と執行などが求められるようになる。もちろん、競争政策の国際調整は、各国の公共政策の自立性喪失を懸念する立場からは、グローバリゼーションの弊害のまさに顕著な例として糾弾されることになるのかもしれない。グローバル化の下での各国の政策の自律性という問題は、一筋縄では行かないのである。

注

注1)Clougherty(2001)はKrugman(1984)の分析を念頭においている。Krugman(1984)では、セグメントされた市場、寡占競争、規模の経済性が仮定されている。政府が自国市場を保護し特権的な地位を自国企業に付与したならば、自国企業は外国のライバル企業に対して規模の優位性を享受することができる。規模の優位性は外国市場における自国企業の限界費用の低下と市場占有率の上昇につながることになる。戦略的貿易政策の詳細については石川(2001)を参照されたい。

参考文献

- 1)Clougherty,J.A.(2001) "Globalization and Autonomy of Domestic Competition Policy," *Journal of International Business Studies*, Vol.32, No.3, pp.459-478.
- 2)Clougherty, J.A.(2002a) "A Political Economics Approach to the Domestic Airline Merger Phenomenon," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol.36, No.1, pp.27-48.
- 3)Clougherty,J.A.(2002b) "Domestic airline concentration: a positive strategic trade policy," *Transportation Research Part E*, Vol.38, pp.193-202.
- 4)Clougherty, J.A.(2002c) "US domestic airline mergers," *International Journal of Industrial Organization*, Vol.22, pp.557-576.
- 5)Krugman, P.(1984) "Import Protection as Export Promotion," in H. Kierzkowski ed., *Monopolistic Competition and International Trade*, Oxford: Oxford University Press.
- 6)石川城太(2001)『戦略的貿易政策』大田道広編『国際経済理論の地平』東洋経済新報社、第19章。
- 7)尾崎俊哉(2002)『グローバリゼーションと国際経済システムの進化をどう捉えるか』『世界経済評論』12月号。