

[共同研究]

アメリカにおける規制緩和後の産業構造の変化

共同研究者

代表 加藤 一 誠 (日本大学経済学部教授)
黒 沢 義 孝 (日本大学経済学部教授)
三 井 秀 俊 (日本大学経済学部准教授)
井 尻 直 彦 (日本大学経済学部准教授)
村 上 英 樹 (神戸大学大学院経営学研究科准教授)

はしがき

本書は1970年代後半以降、アメリカにおいて規制緩和が進んだ航空と金融の分野にかんする論文集である。収録された論文にはふたつの共通点がある。ひとつは、論文の形式にかかわることであり、いずれの論文も理論あるいは実証アプローチをとっている。いまひとつは、一見して無関係に見えるふたつの産業が連邦レベルの被規制産業であったことである。航空は1938年民間航空法、金融は1931年銀行法(グラス・スティーガル法)というニューディール立法が規制の根幹法であり、いずれも産業を過当な競争から保護することを目的としていた。規制撤廃あるいは緩和の時期には差異があるものの、この30年間、ふたつの産業では「普通の」産業に近づくための改革がなされてきた。航空産業では参入退出と運賃の自由化が実現し、金融業でも地理的な参入規制や銀行と証券業務範囲の規制は撤廃され、多様な金融商品がうみだされている。こうした関心が本研究の出発点となった。

以下では本書に収録されている論文の概要を述べておく。

井尻論文は、アメリカの国内航空旅客と国内航空貨物の輸送量の決定要因をグラビティモデルによって説明しようと試みている。飛行距離帯別の推計の結果、1000マイル以上あるいは400マイル以下の路線では、輸送距離が大きくなるほど旅客数は減少する。しかしながら、飛行距離を300マイル以下に限れば、輸送距離の増大にともなって旅客数も増加するという結果が得られている。ハブ・アンド・スポーク・システムが定着し、航空輸送が中距離帯において頻繁に利用されているというのが筆者の解釈である。

村上論文では、規制緩和によって登場した低費用航空会社(LCC)の参入に対して大手航空会社が高運賃を維持しながら操業を続ける事例が紹介されている。その理由はサービスの質的な差別化にあるという。そして、日本のLCCは幹線路線で略奪的な価格設定を行ない、大手航空会社も完全競争価格にもとづく運賃を設定した結果、両者とも競争に耐えられずに運賃修復に取りかかったという指摘は実感に沿うものとなっている。

黒沢論文は、規制緩和後に発行規模が拡大した空港債の格付けの現状と格付けの決定要因について分析を進めている。空港債は地方債の一部として発行されるきわめて安全性の高い債券であり、全米60空港の整備、運営資金のうちおよそ50%は債券によって調達されている。格付け指標のうち格付けに

大きな影響を与えるのは、空港の周辺環境，例えば空港周辺人口やそれに対する当該空港の離発着乗客数(乗り継ぎ客を除く)の比率であると論じている。

加藤論文は黒沢論文と同様に空港債を扱っている。1990年～2006年の地方債データにもとづいて空港債の課税状況，発行体および発行目的などを分析し，空港債の大部分が歳入債で，しかも近年はその発行額が増加していることを指摘している。そして，空港の年間旅客数が多いほど，営業費用率(営業支出額/営業収入)が小さいほど発行額が大きくなることも明らかにしている。

三井論文は *volatility* の変動に注目し，金融市場における規制強化や緩和の影響を検証する方法を解説している。論文のなかでは ARCH 型モデルである GARCH モデルと EGARCH モデルに焦点をあてて構造変化を証明しているが，他の ARCH 型モデルを利用しても検証は可能であると結論付けている。そして，最後に先物やオプションなどの金融デリバティブの導入が現物市場を不安定にするという感情的な見解をうまないためにも，実証分析の必要性を主張している。

(加藤一誠稿)