

## アメリカ合衆国運輸事情

### 1 交通関係の政治・行政の仕組み

#### (1) 大統領制と議会：相互の独立性

我が国では、議会の多数派に基盤を置く内閣が行政を担当する議員内閣制が採られているが、米国では、議会とは独立に公選される大統領が行政政府を率いている。大統領が、議会の承認を得るものの、自らの政権の閣僚、高級官僚を任命しうるため、政策の方向は、大統領選の結果によって大きく変わることになる。

立法・予算は議会の権限に属するため、行政政府作成の法案・予算でも議員提出の形をとるなど、行政政府と議会の独立が顕著である。議会が行政政府の意向とは別に、立法・予算決定を行うことは日常的であり、これに対して拒否権を有しているが、議会再度の特別多数決で翻される。

この選出の独立性から、大統領の出身政党と議会の多数派が異なることがあり、現に、現在は民主党の大統領に、共和党の議会が対している。このような政治環境が、政策の決定・決定に影響を与えている。

#### (2) 議会の運輸関係委員会

議会は、上院・下院により構成され、上院では多数派の院内総務、下院では下院議長（多数派のリーダー）が議事をリードする。分野別に委員会が置かれ、委員会の下に小委員会がさらに置かれている。委員長はその院の多数派のシニア（在任期間が長いもの）が就任する。委員長の権限は強いので、その意向に立法・予算が相当影響を受ける。

分野別の縦割りの委員会のほかに、予算全体・税制等を見る予算委員会、毎年の具体の歳出承認（appropriation）を行う歳出委員会がある。予算については、一定の年限の支出権限を定める法案（authorization）が通っていても、毎年の歳出については承認が必要であり、毎年の予算全体については、別に予算均衡法等の制約をクリアする必要がある。

運輸関係の委員会としては、次のようなものがある。

#### イ 上院

##### ・商業・科学・交通委員会

この下に、航空小委員会、消費者問題・通商・観光小委員会、陸上交通・商業海運小委員会ほかがある。

##### ・環境・公共事業委員会、その下に、交通・インフラ小委員会。

##### ・歳出委員会、その下に交通小委員会。

以上のほか、貿易に関する事項については、

##### ・財政委員会、その下に国際貿易小委員会。ロ 下院

##### ・交通・インフラ委員会

この下に、航空小委員会、沿岸警備隊・海上交通小委員会、鉄道小委員会、陸上輸送小委員会ほかがある。

##### ・歳出委員会

#### (3) 交通関係の行政組織：一元的組織としての DOT

米国においては、運輸省（DOT）が、運輸政策全般をほぼ一元的に管轄している。

1967年に、DOT が設立されるまでは、商務省（DOC）、連邦航空庁（Federal Aviation Agency）、沿岸警備隊などの組織がそれぞれ独自の経緯を経て設立され、モード毎の行政を行っていたが、全国の交通量、運輸需要の著しい増大に比して、インフラ整備、安全対策が追いつかず、またモード間の調整がうまくいっていないとの批判が議

会を中心に強まり、長年各方面から提案がなされていた「DOT」の設立がジョンソン政権下で実現した。その設立後も、民間航空委員会（CAB）が廃止されることに伴うその残存機能を長官官房に吸収し、州際通商委員会が廃止されることに伴い、DOT 内、陸上輸送委員会の設立により、鉄道規制等の引継が行われた。また、1992年には、1991年インターモーダル陸上輸送効率化法（ISTEA、TEA21の前身）により、交通に関する政策決定のための資料収集のため、交通統計局が新設された。1999年にも、自動車輸送企業安全法により、自動車輸送安全局（Motor Carrier Safety Administration）が新設された。

DOT は、長官官房と12の局（運輸行政サービス・センターも含む。）から構成されている。日本の運輸省と主な違いは、まず、連邦高速道路局による道路行政を含む点である。また、船舶に関する技術規制は、海事局（MARAD）ではなく、沿岸警備隊が行っている。

運輸行政サービス・センターは、物品調達、職員の福利厚生、情報システムの管理などを他連邦・州政府機関を提供するための機関である。

気象行政は日本では運輸省に属しているが、米国では DOC の海洋大気局（NOAA）により行われている。また、港湾・河川の水路の維持、海岸の護岸などは、他の連邦の土木プログラムと併せて、陸軍工兵隊が担当してきている。

独立行政機関として、航空の事故及びその他のモードの重大事故については、DOT から独立した国家交通安全委員会（NTSB）が行っている。また、国際海運の規制、外国の不正な慣行の調査・対抗措置については、連邦海事委員会（FMC）が担っている。

また、視点が異なるが、貿易、国際的な産業政策の側面は、米国通商代表部（USTR）、DOC が行っており、交通関係の問題が取り扱われることがある。

DOT 内では、モード局の総合調整は、長官官房の次官補及び首席法律顧問が担当する。各モード別局は、それぞれ独自に設立された経緯、連邦上下両院の各小委員会に連なっていることなどから、独立性を強く残してきていると言われている。しかし、政策の方向性としては、各モードにかかる施策を総合的に調整していくことに重点が置かれるようになってきている。1991年の ISTEA 法では、道路と他の都市交通機関の総合的な整備の考え方が強調され、先述のとおり、総合的な政策決定に資するため、交通統計局が新設されたほか、長官官房では、インターモーダル室が設立されている。現職のスレーター長官は、OneDOT のスローガンの下、各レベルにおいて、モード別の局が協力して、問題解決を計るプロジェクトを主導している。

## 2. 運輸の概況

### （1）旅客：広大な国土、希薄な人口に適したモード分担

米国の国土は、ハワイ、アラスカ州を除いた大陸部分のみで見ても、東西約五千キロ、南北二千数百キロに及んでおり、日本列島が概ね直径二千キロの範囲に収まっていることと比べると、広大であることがわかる。

面積は日本の約25倍であるが、人口は2倍弱であり、人口密度は約26人/平方キロ（91年）であって、北海道の約68人/平方キロよりも人口が希薄である。国土の広さを反映して、国内旅客輸送について、米国人は年間約2万4千キロ移動しており、日本の2倍強である。輸送機関分担率についても、自動車の比率八十%半ばと圧倒的に高く、航空も約10%と高い水準となっているが、鉄道、バスという公共輸送機関はわずかである。これは、鉄道、バスの比率が約4割ある日本と著しい対象をなしている。

他国との関係では、北にカナダ、南にメキシコと国境を接しているが、ヨーロッパ諸国とは大西洋を挟んで、アジアの諸国とは太平洋を挟んで隔てられている。

年間約5100万人(95年)の米国人が外国を訪問し、約4300万人の外国人が米国を訪問しているが、約半分の2~3000万人が隣国のカナダとメキシコの間のものである。しかし、カナダ・メキシコ関係を除いても、出国米国人は約1900万人、入国外国人は約2060万人である。日本については、それぞれ約1600万人、約400万人であり、米国は入国外国人が相対的に多いことがわかる。

米国とヨーロッパ・アジアなど海外の国々との間の旅客輸送は、ほとんど航空によっているが、カナダ、メキシコとの間では陸路によっているものが相当数ある(NAFTAにより、特にカナダとの間で正確な統計がない。 )。

## (2) 貨物：自動車とともに、鉄道と水運の活躍

米国の国内貨物輸送量は、約5.1兆トンキロ(94年)と日本の約9倍である。広大な国土の故に、国内での移動距離が大きいことによる。道路輸送によるシェアが増える傾向にあるが、重量ベースでは、鉄道、沿岸輸送、内陸水路、パイプラインのシェアが大きい。沿岸輸送が盛んであるは、島嶼国日本と同様であるが、航行可能な内陸河川が存在し、歴史上も運河などの整備が行われ、内陸水路が発達している。鉄道についても、19世紀半ばから盛んに建設が行われ、ネットワークが整備されている。

価値ベースでは、トラックのシェアが増える。地域では、五大湖沿岸の中部北東部の輸送機器、食料品、フロリダなどの大西洋岸南部の食料品、化学製品、太平洋岸の輸送機器、食料品などが目立っている。

米国の輸出入合計の価値のGDPに占める割合は、1970年に8.1%であったのが、96年には23.2%に上昇している。96年に輸出入額は、1.7兆ドル達しており、米国経済にとって国際貿易活動は不可欠である。米国の貿易相手では、隣接カナダ・メキシコだけで全体の約3分の1を占め、次いで日本、中国、英国の順となっており、上位5カ国のみで半分以上を超える。た、貿易品目については、米国の輸出において、例えば農産物は70年の17%から96年には10%に比重を落としているほか、鉱産物、林産物などが低下し、高付加価値製品が増えている。輸入においても同様であり、工業製品は、70年の72%から96年には84%に伸びている。

輸出入合計1.7兆ドルのうち、4760億ドルが陸路カナダ・メキシコとの間で輸送され、5940億ドルが海港を通じて取り扱われ、3800億ドルが空港で取り扱われている(統計の制約から差額二千数百億ドルが生じているが)。隣接国との間では、相当部分が陸上輸送に依存しており、ODもこれらの国に隣接する州が多い。空港における取り扱いが金額面では、大きいことがわかる。また、アジアとの貿易の増大により、海港では西海岸の比重が高まっており、70年に20%のシェアであったのが95年には45%となり、東海岸は、逆に55%から38%にシェアを落としている。

主なゲートウェイとしては、陸路については、カナダとの間では、デトロイト、ポート・ヒューロン、バッファロー(いずれも五大湖周辺)、ブレイヌ、メキシコの間では、ラレド、エルパソなどがある。海港については、西海岸では、ロング・ビーチ、ロスアンゼルス、オークランド、シアトル、タコマ、東海岸では、ニューヨーク/ニュージャージー、ボルチモア、ノーフォーク、南部では、チャールストン、マイアミなどがある。空港については、西海岸では、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、中部でシカゴ、東

海岸ではニューヨーク(JFK)、南部でニューオーリンズ、マイアミなどがある。

大都市圏としては、東海岸では、ボストン(560万人、96年、それぞれ周辺都市を含む)、ニューヨーク(2000万人)、フィラデルフィア(600万人)、ワシントン(700万人)、中西部では、シカゴ(860万人)、デトロイト(530万人)、南部ではダラス(460万人)、ヒューストン(430万人)、西海岸では、ロス・アンゼルス(1550万人)、サンフランシスコ(660万人)などがある。人口密度が高いのは、東海岸のボストンとワシントン間、西海岸のサンフランシスコ・ロスアンゼルス近辺であり、これは、高速鉄道による旅客輸送の可能性が言われている地域と一致している。

### 3. 米国の航空

#### (1) 概要：航空超大国・米国

輸送量：世界の4割を占める米航空企業

すでに概観したとおり、国土の広大な米国においては、航空は主要な都市間旅客輸送手段であり、貨物の高速輸送手段である。

1995年において商業航空において、世界の旅客輸送量の38%を米国の企業が行っている。特に、国内市場だけで、世界の旅客輸送量全体の27%を占めている。米国の航空企業にとっては、国際線1に対して、国内線が2.7の比率である。米国に次ぐ輸送量を持つのは、英国、次いで日本の企業であるが、数パーセントのシェアであり、米企業が世界の航空界では、巨人であることがわかる。なお、英国、日本ともに人キロでは国際輸送の方が国内輸送より大きい。英国は、国際輸送への依存が顕著である。

貨物輸送についても、米企業の世界全体の市場に占める割合は4分の1弱と、旅客ほどではないにしろ、高い。国内市場のシェアが世界全体の中で大きいことも同様であるが、企業の活動分野としては国際市場の方が大きい。また、2,3位である英国、日本企業との格差は、旅客ほど大きくはない。

ジェネラル・アビエーションが盛んであることも米国の特徴である。1995年の航空機の登録について見ると、商用輸送用で世界の3分の1が米国登録であるが、その他では約4分の3が米国に登録されている。

空港：旅客数で世界の上位を占める

盛んな航空輸送を支える施設として、米国には大規模な空港が多い。世界の空港の乗降客数順の順位では、20位以内に米国の空港が14入っている。発着回数順では、米国の空港はさらに多くなる。特に、内陸部のシカゴ、ダラス、アトランタなどは、それ自身大都市であるが、大陸の中間に位置するハブ空港として多数の旅客の乗降がある。このほか、内陸のハブとして、ミネアポリス、デンバーなどがある。西海岸では、ゲートウェイとして、ロスアンゼルス、サンフランシスコ、シアトルが、東海岸は、ニューヨーク、ボストン、フィラデルフィア、ワシントンがある。ニューヨークでは、3つの空港に分散している。これらと日本の代表的な空港である、羽田、成田、関西を比べた場合、発着回数では、米国の空港に遠く及ばず、10位以内に相当するものはない。しかし、乗降客数で羽田が6位となっており、大型航空機による高密度の輸送が行われて

いることがわかる。成田は、貨物輸送では、米国のどの空港よりも大きく、それが特色となっている。

## (2) 事業規制等

### 規制緩和

1914年に開始された商業航空は旅客輸送では、採算がとれなかった。しかし、1926年、政府により郵便輸送の委託が行われるようになると採算が採れるようになり、それとともに航空産業に対する規制も始まった。時の郵政担当者は航空産業の育成に努めたが、航空企業の共謀による国内市場の独占の弊害も生じることとなった。ルーズベルト大統領は、航空産業への郵便委託を一旦断ち切ったが、郵便委託が再開される際には、1938年航空法により、民間航空委員会(CAB)が設置され、全航空産業に対して規制が開始されることとなった。1958年には、新規参入(路線設定)の免許、運賃の規制、合併・協定等の規制などを定めた。

1978年航空規制緩和法は、参入・運賃の規制を廃止するとともに、CABを廃止することとした。

### 規制緩和の効果

規制緩和の以前は、路線の設定は免許にかからしめられていたため、同一路線についての新規の参入は限られていた。また、二都市間の輸送は、乗り継ぎ便のほかに、直行便によるところも多かった。運賃は、CABの計算する標準原価に基づき規制され、多様性も少なかった。規制緩和は、新規企業の参入、路線設定・運賃設定の自由による効率的な運航体制、新たな顧客獲得策など航空産業の活性をもたらし、総合的に評価して、消費者に多大の便益をもたらしていると言える。米国の航空産業は、規制の下で一定の型が出来上がったが、規制緩和により、流動化し、現在も新しい均衡に向けて移行の過程にあると言える。

### イ 競争の増加

規制緩和により、新規参入が自由となったため、既存の企業が他社の路線に乗り入れたり、新規に設立された企業が既存の企業の路線に対抗する形で乗り入れることにより、競争が激しくなった。特に、80年代初めは、既存企業の労働コストが低く、サービスも簡素なものに切りつめた、ピープルス・エクスプレスなどの低運賃を売り物とする新規企業の設立・参入が相次いだ。

これらの競争に対して、既存企業は、運賃切り下げで応じるようになった。既存企業は、経費、賃金、人員などの種々の経費抑制、後述するように効率的な運航体制としてのハブ・アンド・スポーク・システムの形成、フリークエント・フライアー・プログラムなどの顧客獲得策などを講じて、コスト低減・収入増加を図った。

競争の過程で、当初に参入した低運賃企業の多くは倒産・合併による吸収などによりほとんどが後年に存続しなかった。既存企業についても、パンアメリカン航空の倒産のほかにも、相当数の企業が倒産間近の状態を経験した。

競争の状態は、規制緩和以来、競争をする企業数の上昇を経験してきたが、1985年から87年にかけて、ノースウェストとリパブリックの合併を代表に、14の企業合併が行われ、特に全国規模ないし地域規模の企業が統合されたため、企業数が国内航空市場が寡占化するのではないかという危惧を招いたが、その時点では企業統合は一段落した。

現状としては、2000マイルの長距離路線(3,200キロ程度、北海道から九

州までより長い)では規制緩和前よりも、全般に競争企業数は2倍程度に増加していると言われる。いくつかのハブ空港を経由して複数のルートを構築することができるし、一定の需要があれば直行便を就航させることができるからである。規制緩和前の標準原価の下では、長距離路線の算定は、短距離路線に比べて競争的な水準よりも高めに設定されていたため、規制緩和後、利ざやを求めた参入が増加したことも一因と言われる。

他方、750マイル以下の短距離路線(1000キロ程度、東京から九州、北海道まで。すなわち、日本の国内路線のほとんど)では、85年にかけて参入企業数が増加したが、その後減少し、規制緩和前と変わらないような状況となっていると言われる。ハブ空港を一端とするスポークの先の路線がそのような路線になるが、その問題は後述する。

#### ロ 航空産業のコスト低下・収入増加

競争は、航空企業に、効率的な資源使用・生産体制の構築(ハブ・アンド・スポークなど)を促すとともに、ビジネス客、観光客などの従来の区分を超えて、さらにきめ細かく顧客の需要に応じて運賃を設定する技術(コンピューターによるイーロード・マネジメントなど)により収入を増加させることを促した。航空のロード・ファクターは、規制緩和以前は、55%程度であったが、近年では70%にも迫っている。

#### ハ 消費者の利益

規制緩和は、航空により旅行可能な都市の組み合わせ、便の頻度を増加させた。また、規制緩和に伴い盛んとなったコードシェアリングは、乗り継ぎの便を向上させた。

長距離路線は、異なるハブを経由した複数のルートがあり、また、規制緩和前に高めの運賃であったため、低下傾向が顕著である。また、低運賃企業の参入があった路線は、ない路線と比べて、運賃低下が顕著である。新規の低運賃企業の参入を確保できるかが、運賃低下が実現するための鍵のようであり、これが以下に述べる、排除行為の問題である。

#### 不公正な排除行為(unfair exclusionary conduct)

#### イ 問題となる状況

米運輸省は、規制緩和以来、米国内航空市場の運賃について調査を行ってきており、その結果、ハブ空港をめぐる短距離路線(地域ハブ周辺市場)においては、低運賃企業の参入がなく、特定の航空企業の寡占が見られ、(非ハブ市場)と比べて、運賃が40%程度、往復で100~150ドル程度高くなっているという結果を得ていた。こうした状況の下で、中小の航空企業がハブ空港に関わる路線に参入しようとする際、そのハブ空港において優勢な既存航空企業から、低運賃・多量の座席販売により対抗され、撤退を余儀なくされたというような苦情があった。典型的には、次のような状況である。

デトロイトとボストン間の路線において、スピリットが参入する直前の96年第一四半期に、ノースウエストの平均運賃は、\$258.83であった。ところが、スピリットが\$69から\$159の価格帯で参入するや、ノースウエストの運賃は、96年第二四半期に\$106.05へ、第三四半期には\$100.01へ、すなわち61%減の水準へと急落した。この減少は、季節変動の域を超えている。95年の第一四半期から第三四半期にかけては、17%減に過ぎなかった。スピリットは、96年の第三四半期の末には、市場から撤退されたが、運賃切り下げにより追い出されたと主張した。ノースウエストは、第四四半期には、直ちに平均運賃を\$189.52に、さらに97年第一四半期には、\$267.54に引き上げたが、これは167.5%の増加である。スピリットの参入のなかった昨年と同時期には35%

の増加があったに過ぎなかった。( 98年3月5日、上院歳出委員会航空小委員会での証言)

低運賃に低運賃で対抗することは、競争上通常のことであるが、既存航空企業は、低運賃企業の撤退後に運賃を引き上げ、また、廉価の提供座席数を縮小して、それまでの損失を埋め合わせているように見られた。すなわち、長期的に寡占状態を維持するために、追い出しを目的として、短期的には、経営上、一種異常な価格設定、座席供給を行っていると思われたのである。

□ 米運輸省の「不公正な排除行為に関する執行についての政策宣言」

1998年4月、米運輸省は「不公正な排除行為に関する執行についての政策宣言」を発表した。

CABが廃止される際、その権限の一部は運輸省に引き継がれたが、その一つとして、不公正な排除行為(unfair exclusionary behavior)の禁止がある。これは、米国の反独占法違反とならない場合であっても、反独占の原則に照らして反競争的と評価される行為に対処するものである。

この政策宣言は、これまで発動されたことがないこの権限についての執行の方針を表明したものである。

政策宣言においては、運輸省は、以下の状況が見られるとき、不公正な排除行為が行われているかを決定するための手続きを開始するとしている。

低運賃企業の挑戦を受けた場合、既存の優勢な大企業は常に、いわゆる排除行為に走るという訳ではなく、新規企業の低運賃に限られた範囲で対抗するなどにより、利益を維持しながら低運賃企業と市場に共存するという対応が行われることがある。低運賃企業の典型である、サウス・ウェスト航空の新規参入に対して、大企業は、しばしば、このような対応を行ってきた。運輸省は、こうした対応を、「合理的な対応」(reasonable alternative response)と呼んでいる。

しかるに、次のような場合は、排除行為の疑いがあるので手続きが開始される。i)大企業が非常に低い運賃の座席を大量に供給することにより、その路線の収入が合理的な対応の場合に比べて、低くなる場合、ii)大企業が新規参入者の低運賃と同じ水準の運賃で、参入者の座席供給数または低運賃の乗客数よりも多くの旅客を輸送するため、合理的な対応に比べて収入が低くなる場合である。ただし、このほかにも、空港ゲートの占有することや、地方の空港当局との契約により新規参入者にインフラやサービスの提供がされないようにすること、フリークエント・フライヤー・マイルや旅行代理店へのコミッションにより新規参入者に、不公正な方法で対抗することなども、不公正な排除行為に当たることがあるとしている。

排除行為の審査手続きが開始され、行政法判事が排除行為があると認定された場合、運輸省は当該航空企業に行為の中止を命令し、その命令の違反に対しては、実質的な罰金が課される。

八 運輸省の政策宣言に対する反応

この運輸省の政策宣言は、大きな反響を巻き起こした。

賛成をしたのは、サウス・ウェスト、新規参入航空企業(フロンティア、エアトラン、スピリット、Startup Carriers(団体))のほかに、航空の利用者である Business Travelers Association、サービスの少ない地方空港、独占禁止政策の研究機関である American Antitrust Institute、航空規制緩和初期の CAB 委員長であった経済学者のアルフレッド・カーンなどである。

反対したのは大手航空、その団体（Air Transportation Association of America, Reginal Airline Association, Chamber of Commerce）、航空関係の労働組合（International Association of Machinists and Aerospace Workers など）などである。

重複する部分もあるが、批判する理由の主なものをあげれば次のとおりである。

- i) 政策宣言は、航空市場における競争を冷却する効果（chilling effect）がある（大手航空企業などの初期反応）。「再規制」である。
- ii) 航空関係の労働者は、規制緩和以来、相当な賃金切り下げを甘受してきたが、政策宣言は、さらなる賃金切り下げをもたらすものである（労働組合など）。
- iii) 米運輸省は、既存の航空企業の新規参入に対する対応について、「合理的な対応」（限定的な範囲で、新規参入企業の低運賃に対してマッチングをする）を仮定しているが、企業行動は、そのような単純なものではないことがわかっており（新規企業に対して競争を行う意志を印象づけるなどの動機もある。）、この概念自体適切かわからない。
- iv) 「合理的な対応」の下での収入、あるいは独禁法の裁判で用いられている「平均増分費用」などの値を正確に把握することは、技術的に困難である。
- v) 航空産業を所管する運輸省の下では、対応が規制的になるおそれがある。また、要員、ノウハウ面で十分でないおそれがある。

ただし、賛成する意見でも、運輸省の政策の趣旨に賛成しつつ、より明確化を図るべきであるとか、問題となる行為自体をあらかじめ定義することは困難であるので、既存企業が運賃を引き下げの場合、一定期間固定することを要求するという別の手法をとるべきなどの意見が多い。

他方、99年7月、議会の委嘱を受けて、米航空業界の参入と競争の状況について調査を行っていた、交通研究評議会（Transportation Research Board, TRB）は、99年7月に発表した報告書の中で、不公正な排除行為について懸念を示しつつ、運輸省が介入すべきかについては意見が分かれ、少なくとも発表されたガイドラインの案については欠陥があるとした。

ガイドラインの案に寄せられたコメントは5千件にも達したようであり、これら、TRB の意見等を考慮して、運輸省は、政策ガイドラインの修正を行い、その最終決定を行うとしているが、日程は示されていない。

#### ロ 米司法省のアメリカン航空提訴

1999年5月米司法省は、アメリカン航空が95年から96年にかけて、ダラス・フォートワース空港において、新規参入企業、バンガード、サンジェット、ウェスタン・パシフィックの追い出しのため、収奪行為をしたとして提訴した。航空の規制緩和以来、初めての収奪的行為による提訴である。司法省は、アメリカンが故意に運賃を下げ、便数を増やして3企業を市場から駆逐した後、運賃を上げ、便数を減らしたことをとらえている。アメリカンの運賃は、独禁法のコスト割れ運賃の基準である平均変動費用であると司法省は主張している。なお、司法省は、損害額の賠償は求めていない。

### （3）新たな企業統合の動き

1980年代後半に盛んであった企業統合は、一段落していたが、2000年5月、米国内で輸送量1位（世界でも1位）のユナイテッドが、6位（世界では10位）のUSエアを買収することで経営間で合意したことを発表したことから、企業統合の流れが再燃した。この統合により、ユナイテッドは、従来弱かった米国東海岸のネットワー



クの充実を意図していると言われている。実現すれば、輸送量で2位以下を引き離れた航空企業が誕生することになる。

しかし、この統合計画が発表されるや否や、国内2位のアメリカンが3位のデルタ（それぞれ、世界でも同順位）との統合のため、話し合いを開始した。この統合は、ユナイテッドとUSエアの統合以上の規模の企業を作ることになる。また、アメリカンは、国内4位（世界5位）のノースウエストの統合も考慮していると言われている。さらに、欧州では、世界4位のブリティッシュ・エアと世界12位のKLMの統合の議論が開始された。この統合は、欧州で2位以下を倍以上引き離れた企業を成立させることになる。

ユナイテッドとUSエアウェイの統合には、まず、反競争法上認められるかという問題がある。両者のネットワークは、あまり重複していないことから、それぞれのハブ空港における集中の度合いを高めることにならないという、「巧妙な」統合である。ただし、ワシントンDC周辺では、ダレス、ナショナル両空港を併せると集中が進むおそれが見込まれるので、両者は、自主的に、ナショナル空港におけるUSエアの路線を、新たに設立されるDCエアに売却することを発表している。

全般に議会の競争担当の委員会は、この統合に慎重ないし懸念を表明している。消費者であるビジネス旅行評議会(American Business Travel Association)や、ハブ関係路線を持つ地方都市なども懸念を表明している。担当官庁である司法省は、事案を調査し始めたところであり、明確な態度は示していない。他方、米下院の司法委員会のヒアリングでは、司法省は、ハブの競争に及ぼす影響を重視するとも表明しており、慎重な吟味が見込まれる。また、この統合計画は、実現すると、それに対抗すべく他の企業の統合を惹起する可能性がある。そのような展開が、反トラスト法上の審査において、どのように考慮されるかも注目される。

統合計画のもう一つの論点は、労働組合、特にパイロット組合の同意を得られるかどうかという点である。1995年にも両者を統合する計画があったが、組合の反対により頓挫した。最大の論点は、パイロットの昇進、雇用の優先順位を決めるシニョリティ・リストを、どのように統合するかである。USエアのパイロットはユナイテッドよりも年長であると言われている。

#### （出典）

USDOT, "Domestic Airline Fares Consumer Report", June 1998

USDOT, "International Aviation Developments: Global Deregulation Takes Off (First Report)", December 1999

米下院司法委員会の2000年6月14日ヒアリングにおける各種証言  
運輸政策研究機構, Shuttle

## 4 海運・造船

### （1）概況

米国の外国との海上貿易量は、93年から97年にかけて、年率4.6%で成長し、1,071百万トンに達している。これは、世界全体の海上貿易量の約5分の1である。96年に、日本の輸出入は、1,090百万トンであったので、日米で、重量ベースでほぼ同量の国際海上貨物が動いている。

内陸水路（沿岸貿易を含まない）では、95～98年平均で、年632百万トンの貨物が動いている。なお、日本の内貿貨物は、96年に1,278百万トンである。

米国籍の外航用の船舶は、98年において、473隻、1685万総トンで、日本に次いで世界11位であった。このうち、政府が190隻、355万総トンを保有しているが、これは後述する国防予備船隊などである。船種としては、タンカー158隻、956万総トン、コンテナ船、91隻、311万総トン、ロール・オン・ロール・オフ船、126万総トンなどである。

国際貿易における米国籍船の積み取り比率は、97年に、重量ベースで、輸入が1.8%、輸出が4.5%となっている。定期船では、輸入が11.7%、輸出が8.4%と高くなっている。日本の場合、それぞれ16.6%、1.9%であり、逆の傾向を示している。米国の場合、米国企業による外国用船を含めた統計は不明である。国内貿易については、沿岸輸送、内陸水路は、日本と同様、自国籍船が行っている。

千万トン以上を扱っているターミナルは、数の上で、大西洋が全体の3分の1、メキシコ湾岸、太平洋岸がそれぞれ、約4分の1である。コンテナの取り扱いは、太平洋岸が多い。

米国の海運会社のうち、定期船会社については、60年代に初めてコンテナ船を運航したシーランド社以下、数々の会社が存在してきたが、97年、破産したLykes BrothersがカナダのCanadian Pacific (CP)に、American President Lines (APL)がシンガポールのNeptune Orient Lines (NOL)に、99年にSealand ServiceがデンマークのMaersk Lineに買収され、米国資本の外航定期船会社はなくなった。タンカーなどについては、独立系、石油会社系の企業が存している。

## (2) 海運に関する政策

### 米国籍外航商船隊の維持政策

米国の海運政策においては、戦時等における軍用関係の輸送に携わるべき米国人乗り組みの米国籍船を確保することが中心的なテーマとなってきた。これは、米西戦争において、外国人船員が軍需輸送に協力せず、輸送船の確保に困難を生じたからであると言われている。先に述べた米定期船会社が外国企業に買収されるに際しても、それまで米国企業が運航してきた米人乗り組みの米国籍船を、新たに米国市民のコントロールを残した形で設立した持ち船会社に移して、そこから用船する形をとって、米国籍船を残している。

第一次世界大戦への米国参戦を契機に、米政府は、「非常時船隊会社」を設立して政府保有の船隊建造に着手したが、大戦終結とともに、これら船隊を民間に払い下げた。それとともに、1920年商船法(Merchant Marine Act of 1920)において、戦時に軍を補助させるべく、民間の商船隊を支援するしていくことを宣言した。この政策宣言は、文言こそ違え、その後の商船法に受け継がれている。各商船法においては、商船隊の活動の支援を通じて、非常時の輸送能力確保が果たされるという発想であるが、米国籍船の減少が続く中、国家安全保障を明確な目標とした1996年海上安全保障法(Maritime Security Act of 1996)が成立した。

米国政府が採ってきた支援措置としては、補助、優遇税制、政府貨物留保などがある。これらは、米国籍船の建造、取得に関するもの、その運営に関するものに分類される。また、商船の維持だけでなく、政府自身が船隊を保有する予備船隊の制度も別に採られてきた。

(i) 米国籍船の建造等に関する支援措置としては、以下のようなものが行われてきた。

船舶建造融資保証制度(Federal Ship Financing Guarantee) : 1936年商船法の第11章に基づくため、通称タイトル11と言われる。米国籍船の建造費、改造費について

連邦政府が債務保証を行う。98年9月末時点で、保証額29億ドル、731隻、95船主の実績があった。1993年国家造船・造船所転換法により、造船所の近代化資金も対象となった。下記の建造差額補助が停止されている現在、船舶建造に対する助成として、造船所等から重視されている。

建造差額補助(Construction Differential Subsidy; CDS)：米国造船所における建造原価と外国造船所で同一仕様で建造した場合の見積もり原価との差額を造船所に対して補助。1938年法により創設。米国の艦船建造能力の維持も目的となっている。レーガン政権の財政緊縮策により82年度以降、新規補助が認められていない。

船舶建造資本金積立基金(Capital Construction Fund; CCF)：運輸長官との契約の下で、契約船舶の運航利益、売却益等を積立て、新規の米国籍船舶の建造等に充てることができる。積立金は課税が繰り延べられ、取り崩し時に減税される。1970年商船法により創設。97年度に140百万ドルの積立実績があった。

船舶建造準備金(Construction Reserve Fund; CRF)：船舶の売却益等を3年以内に米国籍船に投資する場合に認められる。CCFの対象とならない沿岸輸送、内陸水路の船舶に利用されている。98年度に70.9百万ドルの積立実績があった。

(ii) 船舶の運航に関する支援措置としては、以下のようなものが行われてきた。

海上安全保障プログラム(Maritime Security Program; MSP)：1938年商船法以来、米国籍船と外国籍船の運航費用(船員費、保険料等)の差額を補助するものとして、運航差額補助(Operating Differential Subsidy; ODS)が行われてきたが、レーガン政権の財政緊縮策により83年度以降、新規契約が認められていなかった。それが、1996年海上安全保障法により、10年間、このプログラムとして復活された。しかし、金額は絞られており、90年時点で22社、93隻、約2.3億ドルの実績であったのが、98年には、47隻、約1億円の実績となっている。先に述べたAPL、Sealandの外国会社による買収に際しては、米国市民が支配権を有する持船会社が設立され、そこが米国籍船を保持する形式で、本プログラムによる補助が継続している。

政府貨物留保：1904年貨物優先積取法(Military Transportation Act of 1904)は、国防省貨物を原則として全て米国籍船に積まなければならないとし、1934年公式決議第17号(Public Resolution No.17)は、これを政府融資貨物(農産物等の援助物資など)にも広げた。また、1954年貨物優先積取法(The Cargo Preference Act of 1954)は、政府関連貨物の少なくとも50%は、米国籍船が妥当な運賃で利用出来る限り、これで運ばなければならないとされている。

上記の運航費の補助を受ける船舶は、戦時等に国防輸送に従事することを契約する自発的インターモーダル海上輸送契約(Voluntary Intermodal Sealift Agreement; VISA)に参加することが求められるが、このVISAの船舶には政府貨物が優先的に割り当てられるので、いわば差額補助、政府貨物一体となって、米国籍船を支援する措置となっていると言える。政府貨物の運賃水準は、従来、比較的高いとされていたが、近年商業的なものにされていると言われ、また、差額補助も押さえられているので、支援の効果が下がってきているようである。

#### 定期船に関する競争政策

定期船の分野については、欧州・日本では、運賃等のカルテルである定期船同盟について、盟外船の存在を前提に、これを競争法上の適用除外にしている。定期船同盟について加入制限をしたり(クローズド・コンファレンス)、独自行動を制限したりすることにも比較的寛容であった。

米国においても、定期船同盟の存在は反トラスト法の下で認められてきたが、協定の認可制(1961年改正、ボナー法)など連邦海事委員会(Federal Maritime Commission; FMC)による同盟に対する監督が強いこと、一手積契約の禁止(1984年海運法)などに見られるように荷主に対する拘束を制限すること、インディペンデント・アクション容認義務づけ(1984年海運法)など、構成船社の同盟からの独立性を保障していることなどが、特色となってきた。

96年、クリントン政権は海運分野での規制緩和、経費節減のための行政機構縮小を打ち出し、1984年海運法の再検討が開始されたが、当初、1984年海運法と、その施行を担当するFMCの廃止が検討され、荷主もこれを支持した。同法の廃止は、定期船同盟に対する反トラスト法適用除外の廃止を意味した。

しかし、船社ほかの強い反対により巻き返され、妥協として成立した1998年外航海運改革法は、適用除外を維持したが、それまで、定期船同盟が締結できるとされたサービス・コントラクトは、個々のメンバーが締結できるとし、しかもその条件は非公開とされた。その結果、個々の船社による秘密のサービス・コントラクトの締結がさかんとなり、定期船同盟の意義は薄れ、米・アジア間の太平洋航路では、伝統的な運賃同盟は解散した。ただし、情報交換を目的とした、盟外船社も含めたディスカッション・アグリーメントは、依然として存続している。

秘密のサービス・コントラクトの導入を多くの荷主は評価しているが、海貨業者(Non Vessel Operating Common Carrier)は、サービスコントラクトを締結することを認められていないため、その恩恵に浴していない。地元海貨業者を多く抱える下院ハイド司法委員長は、98年法審議の過程から、この制限に反対してきたが、2000年、定期船同盟の反トラスト法適用除外を廃止する法案を提出した。

#### 外国政府の不利益慣行に対する対抗措置と海運交渉

開発途上国などを中心に、自国船に貨物(政府関連の貨物に限らず)を留保するいわゆる国旗差別政策が採られてきたが、これに対しては、米国は対抗制裁措置を講じる政策をとってきた。1920年商船法19条に基づき、FMCが調査を行い、不利益な慣行が認められれば、罰金、入港禁止等の制裁を課することが認められる。同法19条は、船社のほか、荷主などの利益の確保を図るものである。

実際には、手続を開始することにより圧力をかけ、それを背景として二国間交渉により問題を解決を図るという手順が普通で、発動の事例は、近年まで、90年のエクアドルのみであったが、97年、日本の港湾運送事業への参入について米国船社が差別されているとして、日本の船社に制裁が課された。これは、97年11月、事前協議制度の改善、参入手続きの約束、事前協議制度別方式の設定を内容とする日米合意の成立により、執行が停止され、99年5月には、前提となる状況が変化したため、再度調査を要するとして制裁の決定が撤回されている。

現在、中国の運賃手続、代理店展開等の支障について、海運交渉が行われているが、並行してFMCの調査が行われている。

#### カボタージュ

国際的には、多くの国が国内地点間の輸送を自国籍船のみに認めており、これを外国籍船に開放している国は、英、北欧等である。米国の場合、自国籍船という条件のほかに、米国人が100%乗り組んでいること、米国内の造船所で建造されたことという条件がさらに付いている。

### (3) 造船に関する政策

#### イ 軍需依存の米国造船業

米国の造船業は、第二次大戦前は、世界最大の規模を誇ったが、現在は、国際商船の市場において、1%未満のシェアを占めるに過ぎない。現状では、軍用艦艇の建造に大きく依っている。

米国の海軍艦艇は、ベトナム戦争後、半分程度の480隻の水準に落ち込んだが、対ソ強硬策をとるレーガン政権は、軍拡路線をとり、600隻体制を目指して、年間平均20隻程度、40億ドル程度の発注を行った。併せて、産業形成に影響を与える支援である、建造差額補助の廃止、タイトル11の凍結を行ったため、商船建造は、1970年代末に100隻近くあった手持ち工事量は1980年代末にはゼロとなった。

90年代に入ると冷戦が終結し、海軍艦艇の必要隻数も減少した。海軍の新造発注は、年間6隻程度となっている。97年度海軍艦艇は354隻であるが、6隻程度の新造では、最終的に180隻程度になると見られている。

#### ロ 米国造船業の商業転換の試み

軍需の減少を受けて、米国造船業の転換を促すべく、1993年米国造船・造船所転換法が施行されたが、先述のとおり、その主たる手段は、タイトル11融資保証を外国船主、造船所近代化に拡大することであった。

また、米国造船産業が先進技術を開発・応用することを奨励するため、連邦政府と民間共同出資のMARITECHプロジェクトが指導され、94年度から、合計65件、35,700万ドルのプロジェクトが選定された。99年度からは、従来のMARITECHが個別企業の研究開発の支援に偏っていたのを、米国造船業全体に成果の利用をもたらすべく造船産業エンタープライズをベースに進めるMARITECH ASEプロジェクトが開始されている。

以上と並行して、公正な市場条件をもたらすため、米国主導で、OECDの場で、造船助成の廃止と不当廉売に対する紛争機構の整備を内容とする造船協定が交渉され、94年12月、主要造船国により調印が行われた。この協定発効により、タイトル11は期間限定などの修正が必要となるが、外国の補助が廃止されるため、より有利な競争条件を得られると考えられた。

以上のような動きの下で、タイトル11融資により、外国船社からのコンテナ船の受注を初め商船建造が94年頃より増加した。しかし、先の外国船社のキャンセル、アボンデル造船所が受注したタンカー建造による損失を契機に商船市場から撤退することを発表するなど、商業転換は順調には進んでいない。

造船協定についても、当初支持をしていた大手造船所が反対に回り、反対派議員による、タイトル11の存続、ジョーンズ法維持（沿岸輸送の国内建造維持）等を内容とする対抗法案の提出などがあって、造船協定加入の動きは停滞している。米国の未加入のため、造船協定が発効しないうちに、国際商船市場は、一部造船国のキャパシティ拡大、低価格受注により、混迷が深まっている。

### (4) 船員に関する政策

米国人船員の船舶乗組人数は、98年において、10,324人であり、97年と比べて約5%の減少である。我が国では、95年に乗組員数は、42,354人であった。米国では、船員は、戦時の海軍等を支える要員としての役割が期待されており、学生の予備役等の就役を条件に、訓練等に連邦政府の支援が与えられている。これは、1980年海員教

育訓練法 (Maritime Education and Training Act of 1980) に規定されている。

海員養成施設としては、連邦立 1、州立 6 がある。連邦の海員大学については、学生は、卒業後、海軍予備役に 8 年つくこと、海事産業に 5 年つくことが就学の条件である。卒業生は、98 年に 183 名であったが、卒業後 3 ヶ月以内に 82% が就職した。卒業生のうち、卒業後、船舶運航を行う職につくのは 35% 程度と言われている。

州立の海員大学に対しては、連邦政府が補助をしており、学生に対しても一人当たり年額 3,000 ドルの補助が与えられている。

#### (5) 港湾に関する政策

##### イ 地方中心のインフラ整備

米国では、港湾と荷役施設の整備は、州・市などの地方公共団体が行っており、その管理・運営のための公団 (ポート・オーソリティ) が設立されていることが多い。従って、港湾の整備は第一義的には、地方により行われている。

米国の港湾における資本投資は、98 年には、1,414 百万ドルであったが、地域別では、太平洋岸南部 33%、大西洋岸 22%、太平洋北岸 17% であり、太平洋側が盛んである。施設別にも、新規建設は、コンテナ関係が 440 百万ドルと 45% を占めている。建設財源は、港湾収入が 34%、それを償還財源としたレベニュー・ボンドが 41% であり、地方の税収入を引き当てにしたジェネラル・オブリゲーション・ボンドが数パーセント、補助金その他は十数パーセントである。1970 年代には、港湾収入とレベニュー・ボンドで五十数パーセント、ジェネラル・オブリゲーション・ボンドは二十数パーセントであった。地方の港湾経営主体は、黒字のものが赤字のものより多いが、黒字のものが減少する傾向にある。比較的に黒字が多いのは、大規模な投資を行う港湾である。

以上は、見られる傾向としては、港湾投資は、コンテナ化を軸に行われているということである。従って、貿易拡大の大きい太平洋岸が多い。また、規模の利益から、大規模投資を行う港湾ほど利益が大きい。他方、小規模な港湾は、海運輸送の競争激化から、経営が厳しい。この傾向は、地方税収からの補助による財政から、港湾自身の収入による独立採算化の傾向により、助長されている。

##### ロ 連邦の限定的なインフラ整備への関与と港湾維持料の議論

連邦政府は、陸軍工兵隊が、重要な航路の浚渫、管理、内陸水路の管理を行っているが、これは航路が海軍艦艇にも使用されるため、国防に関係が深いという考え方に根ざしている。

近年では、海運から鉄道・道路への積み替え輸送を行う上で、インターモーダル関連の施設が重要となり、連邦の道路予算などから、これら施設への補助なども一部で始まっている。

連邦政府の航路浚渫等の予算は、従来、港湾維持税の下で、輸出入の貨物の価値に応じて課税がなされ、それを財源として賄われてきた。しかし、最高裁において、この課税が輸出への課税を禁ずる憲法の規定に抵触するとされたため、輸出への港湾維持税が停止された。2000 年度予算に向けて、米政府は、新たな財源案として、入港船舶から徴収する港湾維持料金 (Harbor Maintenance Fee) の導入を提案したが、議会の同意を得られなかった。2001 年度にも同じ案が提案されているが、議会では、一般税収で負担する案、一部一般税収、一部料金などの案が提案されている。

#### (参考)

US DOT Maritime Administration, "A Report to Congress on U.S. Maritime Policy", May 1998

US DOT Maritime Administration, "An Assessment of the U.S. Marine Transportation System, A Report to Congress", September 1999

US DOT Maritime Administration, "Port Development Expenditure Report", November 1999

US DOT Maritime Administration, "An Analysis of U.S. Public Port Profitability and Self-Sufficiency (1985-1994)", June 1997

## 5 鉄道

### (1) 概況：貨物が主体

米国の鉄道は、貨物が主体である。大手貨物鉄道である1級鉄道について見ると、98年に、営業キロは、161,817キロ、輸送量は2.22兆トンキロである。輸送量は、我が国の約90倍である。他方、都市間輸送を行っている唯一の旅客鉄道会社であるアムトラック（米国鉄道旅客輸送公社）については、98年に、営業キロは、35,398キロ都市間輸送量は、98年に、21.2百万人、85.3億人キロ、都市輸送量は、54.0百万人である。JRグループの10年度の輸送量8,764百万人、2,428億人キロと比べると非常に小さいことがわかる。

### (2) 規制緩和による貨物鉄道の復興

1887年に成立した州際通商法(Interstate Commerce Act)は、州際通商委員会(Interstate Commerce Commission, ICC)を設立し、貨物鉄道の運賃その他の規制が開始された。それ以後、93年間にわたり、米国の貨物鉄道は、連邦政府の規制の下におかれることになった。

その後、米国の貨物鉄道は発展をし、1916年には、1,500もの企業が、約40万キロにも及ぶ路線を営業するなど、隆盛を極めた。しかし、その後、他の輸送モード、特にトラックとの競争が激しくなり、65%あったシェアは、第二次大戦の終わりには、35%にも低下した。これ以後、財政的窮状に対応するため、貨物鉄道企業は合併を繰り返すことになり、1940年代1,000あまりあった企業は、1970年には500あまりとなっていった。1970年には、米国最大であったペン・セントラルと関連する企業数社が会社更正手続を申請したが、通常の手法では更正し難いため、米国東部の貨物輸送を維持するため、いわば国有化が行われ、コンレイル(Consolidated Rail Corp., Conrail)が結成され、政府の補助がつけ込まれた。また、貨物鉄道企業の負担となっているとされた旅客営業については、これも連邦の出資によりアムトラックが設立され、政府の補助を受けながら担当することとなった。しかし、その後も、貨物鉄道の倒産は相次ぎ、また、再投資するに十分な収入を得られず、貨物鉄道のインフラは劣化を続けた。この間、企業合併、統合、施設の共同利用を促進するべく、1976年、鉄道再活性化・規制改革法(The Railroad Revitalization and Regulatory Reform Act, 4RAct)が制定されたが、必ずしも効果を上げられなかった。

さらに広範囲な国有化の案もあったが、1980年に至り、カーター政権、議会は、ICCの規制緩和による貨物鉄道債券を目指して、1980年スタガーズ法(the Staggers Act of 1980)を成立させた。同法は、イ、運賃規制は、有効な競争が存在しない場合(いわゆる「捕らわれの荷主」などの場合)にのみ行われる、ロ、貨物鉄道企業は、需要に応じて、サービス毎に異なる運賃の設定を許される、ハ、貨物鉄道企業と荷主は、非公開の運送契約を締結できる、ニ、路線の廃止・売却の手続を簡素化する、などを内容としていた。

スタガーズ法は劇的な効果をもたらした。貨物鉄道企業は、規制緩和により得た運賃、サービス決定の柔軟性を活かして、営業の合理化、サービスの向上、適切な運賃設定を行っていった。

以下は第1級貨物鉄道についてであるが、車両運行については、1980年に471億車両キロであったのが、91年には412億車両キロまで約13%一旦減少し、97年には509億車両キロまで約8%増加している。この80年から97年にかけて、運賃水準は、一時の上昇はあったものの、トンマイル辺り、2.867セントから2.396セントまで約12%減少し、輸送量は、1.5兆トンキロから2.3兆トンキロへと約52%増加し、国内貨物輸送に占めるシェアも、37.5%から39.2%へと回復している。

雇用は、80年から97年にかけて、貨物鉄道全体で532千人から252千人へ約53%減、第1級鉄道では458千人から178千人へ約61%との減となり、生産性は、労働者一人当たり、1389トンキロから4784トンキロへと244%増加となった。この間、労働者一人当たりの平均年収は、24,695ドルから51,889ドルへと110%増加した。

貨物鉄道企業の財務は大きく改善し、投資に対する平均的な利益は、70年代にわずか2.0%であったのが、80年代には4.4%、90~98年には7.0%となった。しかし、貨物鉄道企業は、依然として、これは、資本コスト17.7%(負債7.2%、株式22.1%)に足りないとはしている。

### (3) 買収・合併による企業統合の進展

スタガーズ法以前から、経営を効率化するためなどに合併が進展し、80年において、企業数は481、第1級貨物鉄道は39に減少していた。スタガーズ法以降、80年代も合併は進行し、90年に第1級貨物鉄道の数は、14となり、業界上位社同士の大型合併が提案され、競争が減少するおそれが顕在化してきた。

一般に合併は、それまで乗り継ぎが必要とされていた合併会社のネットワークを結合させ、また、合併会社の業務の効率化をもたらすという側面がある。これは合併会社のネットワークが重複していないEnd to Endの合併のケースに顕著である。他方、合併会社のネットワークが重複している場合は、その地域の競争を減少させ、寡占ないし独占による弊害を招く。スタガーズ法において、ICCは企業合併に対する審査を行う権限を維持したが、審査においては、競争減少が生じないよう留意してきた。例えば、83年に申請されたユニオン・パシフィックとサザン・パシフィックの合併は、カリフォルニア州内の路線の約75%が一社に帰すこと、両者の路線が並行していること多いことから、認めなかった。また、競争が失われるおそれがある場合には、競合企業への路線の売却や、競合会社の合併企業路線上の路線権の設定・譲渡などを合併を認める条件としてきた。

近年の合併で大きいものでは、94年に提案されたバーリントン・ノーザン(BN)とサンタフェ(SF)の合併がある。両者は、営業収入で、当時全米第2位、第5位の規模であり、合併後は第1位となり、米国中西部で、約5万3千キロの路線を持つことが見込まれた。全般にEnd to Endのものであったので、National Industry Transportation League (NIT League)の意見による競合会社への路線権の譲渡を条件として、95年に認められ、バーリントン・ノーザン・サンタ・フェ(BNSF)が誕生した。

その直後、それに触発されるように、同じく中西部に路線を有する、当時全米2位のユニオン・パシフィック(UP)と6位のサザンパシフィック(SP)の合併が提案された。



これにより、全米の営業収入の3分の1で1位、路線も25州にわたり約6万1千キロの巨大企業の誕生が見込まれた。さらに、この合併により、米国西部では、先のBNSFとの2社寡占の状態が生じることになる。米農務省は農産物の運賃が上昇する懸念を表明し、米司法省は、寡占発生、運賃上昇から厳しい意見を表明した。他方、米運輸省は、荷主保護のため、付帯条件付きの合併を求めた。結局、SPが経営状況が悪く倒産のおそれもあり（操車場作業員、機関士の組合は、その理由により合併が支持）、合併がその経営を救いうること、合併により運行が合理化され大きな便益が見込まれること、競合するBNSFに路線権を譲渡するとともに、貨物獲得を実質化するため、荷主にUP,SPとの50%までの契約解除権を与えることを条件として、この合併は認められた。なお、この審査の間にICCは、陸上輸送委員会(Surface Transportation Board, STB)に改組され、独立性があるものの米運輸省の一機関となった。

これに続き、96年、西部の二大会社分立を受けて、東部でも、貨物鉄道企業の合併が持ち上がった。当時ミシシッピ河以東では、当時、CSXが4割、ノーフォーク・サザン(NS)が3割、コンレイル(CN)が3割の輸送シェアを占めていた。70年に成立したCNについては、連邦政府が当初より、財政的自立、民営化をさせるべく、努力してきたが、レーガン政権下、83年に一括売却案が持ち上がり、東部のNS、CSX、先のBNなどが応札したが、農産物組織、労働組合、NIT League（荷主）が反対し、売却は断念され、86年、民営化されていた。

96年の民営化10年後の買収は、当初、CSX、NSが買収価額で応酬を繰り返すことになった。BNSF、UPSPと相次ぐ大型合併を受けて、今回は米運輸省も、STBの裁定が合併を促進しているように見られていることに懸念を表明した。NS,CSX,CN、それぞれ合併条件の応酬で3社の間で膠着状態が生じたが、97年初頭、STB委員長の示唆を受けて、CNの資産42%をCSXに、58%をNSに分割して売却するという案が3者間で合意された。これにより、合併後は、ほぼ同規模の二大企業が米国東部では成立することになった。コンレイル分割にあたっては地域的な独占とならないよう配慮がされたほか、合併後5年間、STBが監督を行うこととされた。また、合併したUPにおいて滞貨が生じたため、合併されるコンレイルとのコンピューターシステムの統合、また、労働に対する配慮から労働協約破棄を認めず仲裁による労務問題解決を条件とすることとなった。

さらに、東部では、99年、合併は米国内にとどまらず、カナディアン・ナショナル(CN)とイリノイ・セントラルの合併が成立した。

このように、ほとんどすべての大型合併を認めてきたSTBに対しては、貨物鉄道の側は歓迎していたが、労働、荷主側などから批判が高まり、99年、米運輸省は、STBの合併審査の権限を廃止する法案を提出するに至ったが、成立はしていない。

東西それぞれ2大企業の成立を受けて、太平洋岸と大西洋岸をつなげる大陸横断の貨物鉄道企業の構想がささやかれていたが、99年12月、先に西部で成立したBNSFとCNの合併計画が公表された。合併により成立するノースアメリカン・レイルウェイは、米国の中西部33州とカナダの8州を8万キロの路線で結ぶことになる。これが成立する場合、カナダのもうひとつの貨物鉄道企業であるカナディアン・パシフィックと米国の鉄道会社の合併が惹起され、米大陸内では、二大企業しか残らないという寡占状態が実際的な可能性として予想された。荷主(NIT League)は懸念を表明し、合併後の後遺症であるサービスの問題を解決できていない他の大手貨物企業、複合一貫輸送で鉄道を利用するトラックのユナイテッド・パーセル・サービスなども反対の声を上げた。これ

らを受け、STB は、大型合併に関する新しい手続を制定するとして、15ヶ月間の合併の停止を発表した。CN、BNSF は、これに対して裁判を提起したが、2000年7月中旬連邦控訴裁は停止措置を支持し、これを受けて、両社は見通しがたないとして、合併の提案を撤回した。

#### (4) アムトラック経営自立

アムトラックは、1970年に、経営が悪化した貨物鉄道企業から、都市間旅客営業を引き継いで負担を減らし、全米の旅客鉄道輸送を維持するべく発足した。営業キロは、98年末で35,398キロ、45州、約500都市にサービスを行っている。ワシントンDC・ニューヨーク・ボストン（北東回廊）の路線は所有するが、残りは貨物鉄道企業の路線上に都市間輸送を運行している。そのほか、ボルチモア、ボストン、ワシントンDC、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、ニューヘブンなどで地方政府と契約し、都市輸送を行っている。

アムトラックの営業キロ当たり人口は、1,297人で日本の約5分の1であり、設立当初より、連邦政府から多額の補助金がつぎ込まれてきた。路線としても、北東回廊のほか、都市近郊路線は黒字となりうるが、その他は赤字と見込まれている。議会は、毎年数百億円に上る補助に批判的であったが、全米に展開するネットワークから、州、地方都市の支持を得て、予算が確保されてきた。

しかし、98年には、2003年に、経営自立(Operational Self-Sufficiency)を達成することを目標に、事業計画が策定され、経営改善が目指されている。同計画の目標は、99年度に484百万ドルあるキャッシュフローの不足を2003年度には、鉄道退職関係税の過剰部分185百万ドルを除き、ゼロにするというものである。この中には、車両等の解体修理等の費用は含まれるが、一般的な減価償却は含まず、また、新たな施設への投資などの資本費用は含まれない(連邦補助に頼ることになる)。そのための方策としては、一般的な経費節減のほか、郵便事業の強化、列車の高速化が柱となっている。特に、北東回廊では、ACERAという最高時速160マイルの振り子式の列車を導入し、例えば、ニューヨーク・ワシントンDC間を現在3時間強のところ、2時間半にするというものであり、2000年夏の開業が予定されている。このほかにも、ネットワーク拡張の戦略と称して、地方都市などの支援も得て、営業を拡張する方向が採られている。米国の好調な景気、それにもよる大都市圏での航空の遅延などによる転移などによると考えられるが、アムトラックの輸送人員は、98年に4.5%、99年に2.0%と対前年度で増加してきている。

#### (5) 高速鉄道計画

米運輸省の連邦鉄道局が、97年に議会に提出した、高速陸上輸送機関の米国における可能性についての報告においては、人口密度の稠密な回廊地帯が高速陸上輸送機関の可能性が高いとした。特に、2020年頃までに、米国の北東回廊、カリフォルニア州の南北軸の都市圏においては、航空、高速道路による自動車交通は、増大する需要と施設の制約から混雑が激化して限界に達するため、これらの地域で、高速の陸上輸送機関、時速320～480キロ(200～300マイル)の鉄道などが、資本投下は巨額であるものの、経済的に意味をもつものになると見ている。このほか、既存の軌道の改良による旅客列車の高速化も有効であると見ている。

98年成立した「21世紀のための交通平等法」(Transportation Equity Act for 21st Century, TEA21)では、8の回廊地帯が高速鉄道として有望であるされた。ただし、連

邦政府の補助としては、下記の磁気浮上式鉄道の開発・建設（一部）などについて限られたものが規定されているので、今後の展開により連邦政府の支援はありうるものの、実際の建設には、財源面から地方政府が主体となる必要があると考えられる。

カリフォルニア州では、実際に、サクラメント、サンフランシスコ、ロスアンゼルス、サンディエゴなどを結ぶ時速150マイル程度（最高時速200マイル）、複線の新規線路を、総工費250億ドルで建設しようという計画が持ち上がっている。財源としては、州の売上税を増税することが提案されている。今後、住民投票により決定がなされると見込まれる。

TEA21 法の下では、磁気浮上方式高速鉄道について、7の州政府等に設計調査について連邦補助がなされることになっており、これらは最終的には一つに絞られて、建設に対して連邦補助がなされる。技術的には、独のトランスラピッドの技術をベースにしたものが多いが、マグレブ2000という米国独自の技術を用いようというグループもある。後者は、日本の鉄道技術総合研究所の磁気浮上方式鉄道の技術に、浮上、推進方法において近い。

#### （参考文献）

USDOT, "Transportation Statistics Annual Report 1998"

USDOT, Federal Railroad Administration, "High Speed Ground Transportation in America", 1997

運輸省「運輸経済年次報告（平成11年度）」

運輸施設整備事業団「主要鉄道先進国の鉄道整備とその助成制度（平成11年度版）」

Association of American Railroad, website, [www.aar.org](http://www.aar.org)

同、"Railroad Facts 1998 Edition"

開藤薫、Ken Zavala（運輸経済研究センター）、「米国の鉄道再編の方向」、平成10年1月

運輸政策研究機構、「シャトル」

Jose Gomez-Ibanez, William B. Tye and Clifford Winston, Eds, "Essays in Transportation Economic and Policy", The Brookings Institution, 1999

Amtrak, website, [www.amtrak.com](http://www.amtrak.com)

## 6 都市交通

### （1）概況：低い公共交通機関の利用、補助に依存した財政

米国の都市圏において、公共交通機関の利用は、ニューヨーク都市圏で47.3%と高い水準にあることを除けば、2位のサンフランシスコ都市圏で19.5%シカゴ大都市圏で17.1%と日本と比較した場合、低い水準にある（東京、大阪都市圏で60%程度、名古屋で30%程度）。都市とは言っても、郊外を含めれば相対的に人口密度が低く、自家用車による通勤等に依存している傾向が高い。

（1990 Census of Population, STF3C）

都市圏の鉄道（郊外鉄道、地下鉄）、バス、時にはフェリーの経営は、ほとんど全てが地方自治体により設立された、トランジット・オーソリティ（交通公社）により経営されている。全米のトランジット・オーソリティの輸送の合計は、約400億人マイル、650億人キロに及んでいる。

これらトランジット・オーソリティは、自治体、連邦政府の補助を受けて運営されている。運営費用について見ると、運賃収入でカバーされるのは 40%であり、残りは、連邦 3%、州 20%、地方自治体 32%、その他 5%となっている。乗降客が多いニューヨーク市のトランジット・オーソリティの場合でも、運賃は3分の2をカバーしているにとどまる。資本費用については、連邦政府 54%、州 13%、地方自治体 33%と100%補助に依存している。資本関係で、連邦の補助が大きいのが特色である。

試みに、ニューヨーク市のオーソリティの鉄道について、輸送密度を計算してみると、24,533 人/キロとなる。郊外を含めれば、比較的に乗降客の少ない路線を運営していることが伺われる。

(1997 National Transit Data Base)

## (2) 連邦の補助政策

米国の都市公共交通への連邦の補助は、大恐慌期に、経済刺激のための公共事業の一環として、シカゴのステート・アンド・ディアボーンの地下鉄、ニューヨークの六番街の地下鉄などが建設されたが、初めて、補助が制度化されたのは、1961年のケネディ政権下であった。その契機となったのは、1958年に、鉄道業者が廃線の許可を州に求めることを不要とする法が成立し、都市周辺で通勤鉄道等が廃止されていったことであったと言われている。それ以来、米運輸省公共輸送局(FTA, Federal Transit Authority)の下で、補助が拡充され、同局の予算は、2000年に5,785百万ドル、2001年の要求では6,321百万ドルとなっている。主な制度は、以下のとおりである(数字は、2001年度予算要求)。

### フォーミュラ補助プログラム 33億ドル

以下のような目的毎に、一定の算式で計算された額を補助するもので、各自治体は、それぞれの判断で、目的の範囲内の支出をすることができる。

都市圏向け：人口5万人以上の自治体に交付される。交通計画、バス・鉄道車両の購入、施設の維持・建設など、公共交通の目的で使用できるもの。人口20万人以下の自治体の場合、交通機関の運営費に充てることができるが、それを超える場合、資本費のみへの使用に限られる。

都市圏以外向け：各州に都市圏以外の面積に応じて交付される。

高齢者・身障者向け：各州のこのような人々の人口に応じて交付される。

### 資本投資補助 26億ドル

バスの代替・改良、バス関連施設の建設：529百万ドル。身障者アクセス、環境への配慮などがこの中で図られる。

鉄軌道の近代化：11億ドル。古くからの鉄道路線を近代化することが目的。鉄軌道の新設・延伸：11億ドル。この補助は、都市圏の生産性と競争力を高めるための連邦のコミットであるとされている。2001年度要求では、17の既存事業のほか、12の新規事業が内容となっている。

### 職場アクセス・逆方向通勤プログラム 150百万ドル

福祉受給者の多くが車を保有せず、職場へのアクセスが無い現状から、これらの人々に通勤輸送を提供する自治体、NGO等に対して補助する。

### 研究開発 47百万ドル

安全、セキュリティ、身障者のアクセス、排気ガス、高越混雑など様々な分野について、研究の触媒となることを目指す。

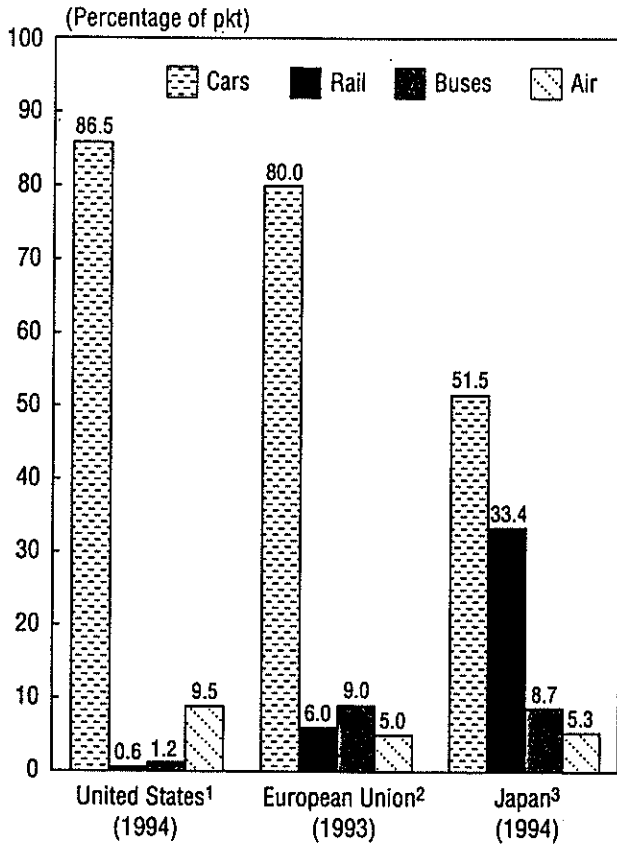
### 都市圏・州の交通計画 63百万ドル

大学交通センター 6百万ドル

国・地方レベルの交通問題についての研究、教育、技術移転等を支援するもの。

# 国内旅客輸送の機関別シェア

Figure 10-1.  
**Modal Shares**



<sup>1</sup> United States. Car total includes data for passenger cars, taxis, and light trucks. Rail total includes light rail, heavy rail, and commuter and intercity rail. Bus total includes data for transit motor buses and intercity buses. Air total includes data for certificated air carriers, domestic carriers, and general aviation.

<sup>2</sup> European Union. Car total includes data for private cars. Rail total includes data for intercity and commuter rail, and light rail (where available). Bus total includes local buses and intercity coaches. Air total includes domestic carriers.

<sup>3</sup> Japan. Car total includes data for private and commercial passenger cars. Rail total includes Japan railways and private rail. Bus total includes buses for private and commercial use. Air total includes general aviation and domestic carriers.

KEY: pkt = passenger-kilometers traveled.

**SOURCES:**

For United States: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics. 1996. *National Transportation Statistics 1997*. Washington, DC. December.

For Europe: European Commission. 1995. *The Trans-European Transport Network. Transforming a Patchwork into a Network*. Brussels, Belgium.

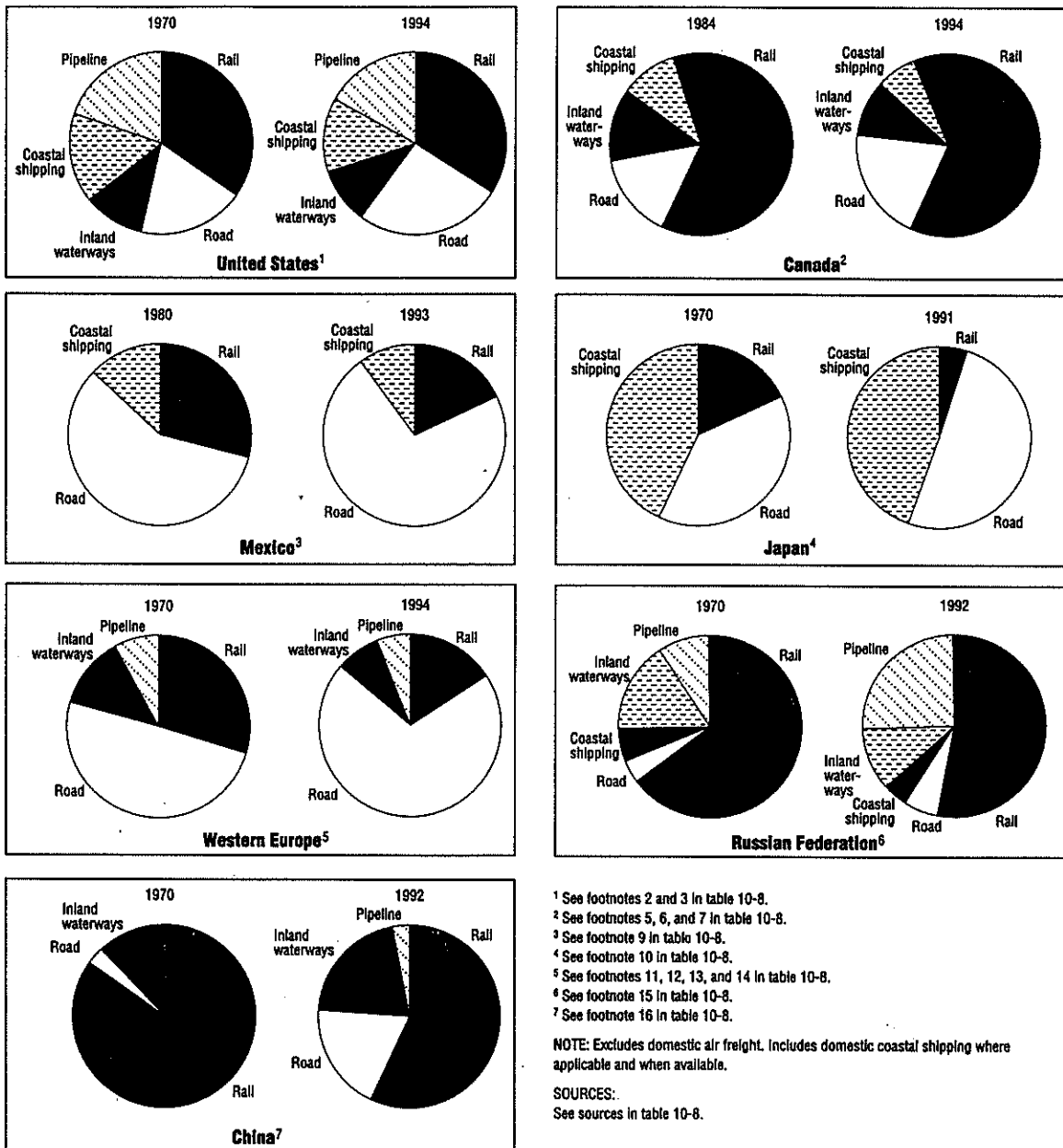
For Japan: Japan Ministry of Transport. 1996. *National Transportation Statistics Handbook 1995*. Tokyo. 15 February.

## 国内貨物輸送の機関別とエア

Figure 10-5.

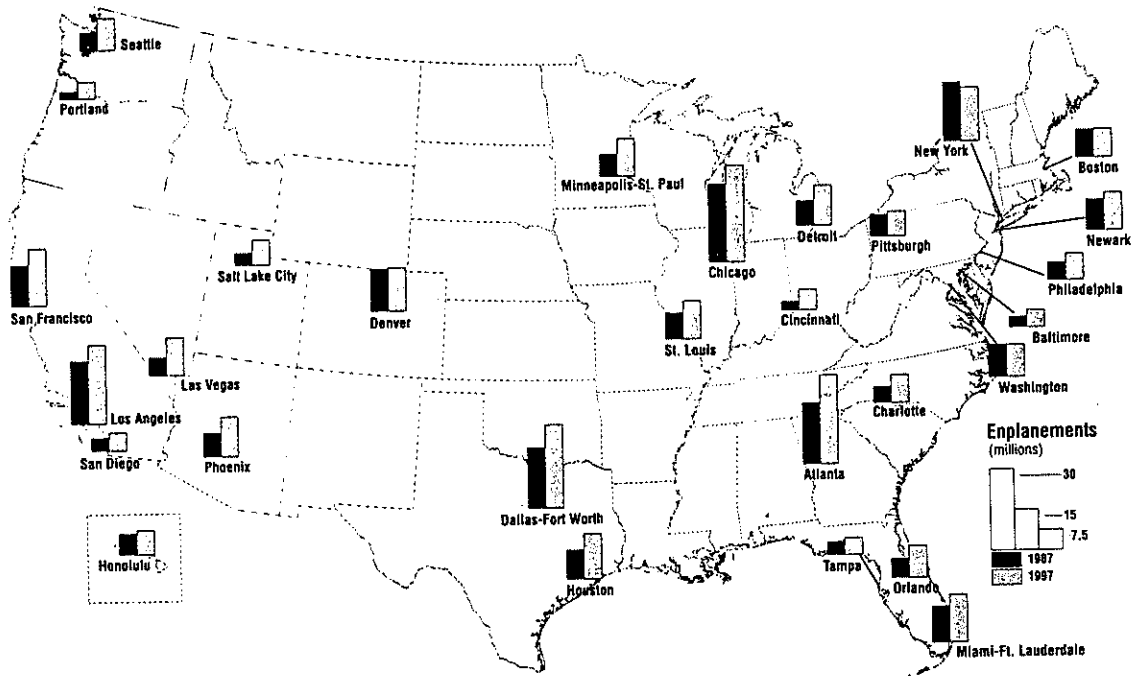
### Domestic Freight Activity by Mode in Selected Countries and Regions

(Percentage of total metric ton-kilometers)



主要ハブ空港における発着機数：1987年と97年

Figure 2-8  
Enplanements at Major Hubs: 1987 and 1997

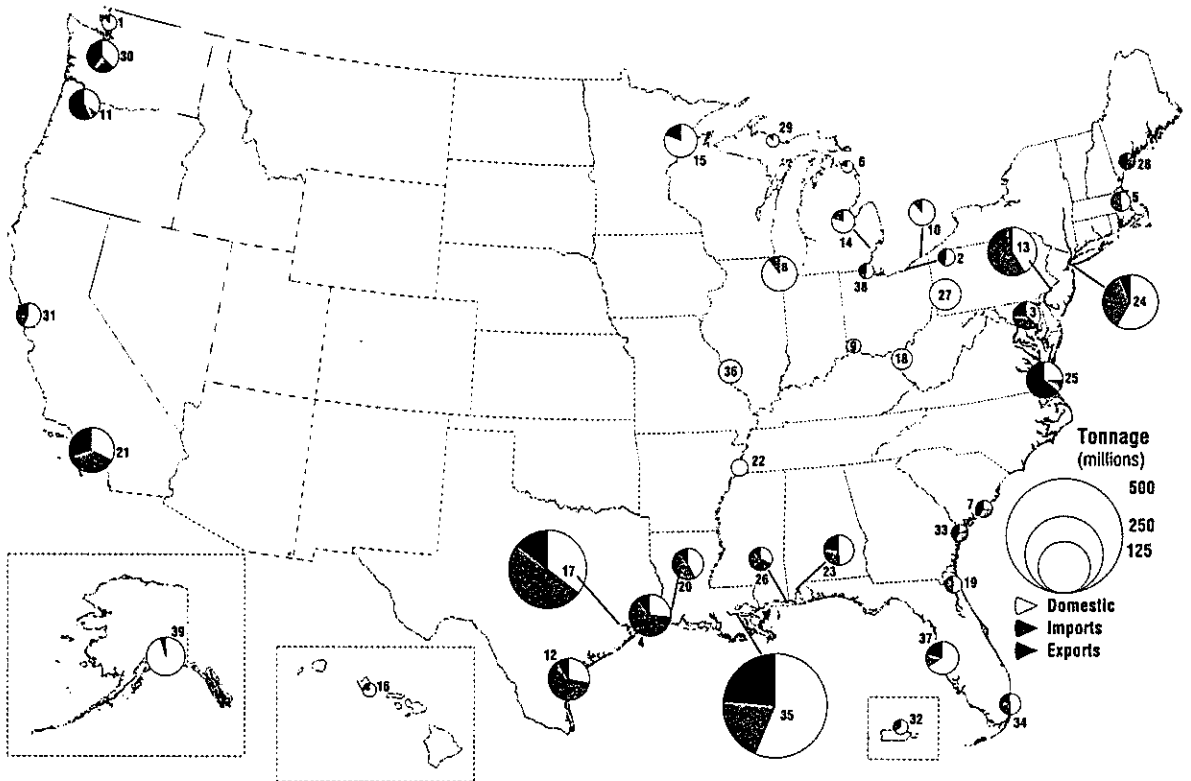


SOURCE: U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Office of Airline Information, *Airport Activity Statistics of Certificated Air Carriers: Summary Tables; Twelve Months Ending December 31, 1997* (Washington, DC: 1997).



主要港湾における貨物取扱ト二数：1997年

Figure 2-9  
Tonnage Handled by Major Water Ports: 1997



NOTE: Major ports were defined as having one port with over 10 million tons shipped in 1997, and were combined with other ports in the same major waterway or located in the same metropolitan statistical area with at least 1 million tons shipped.

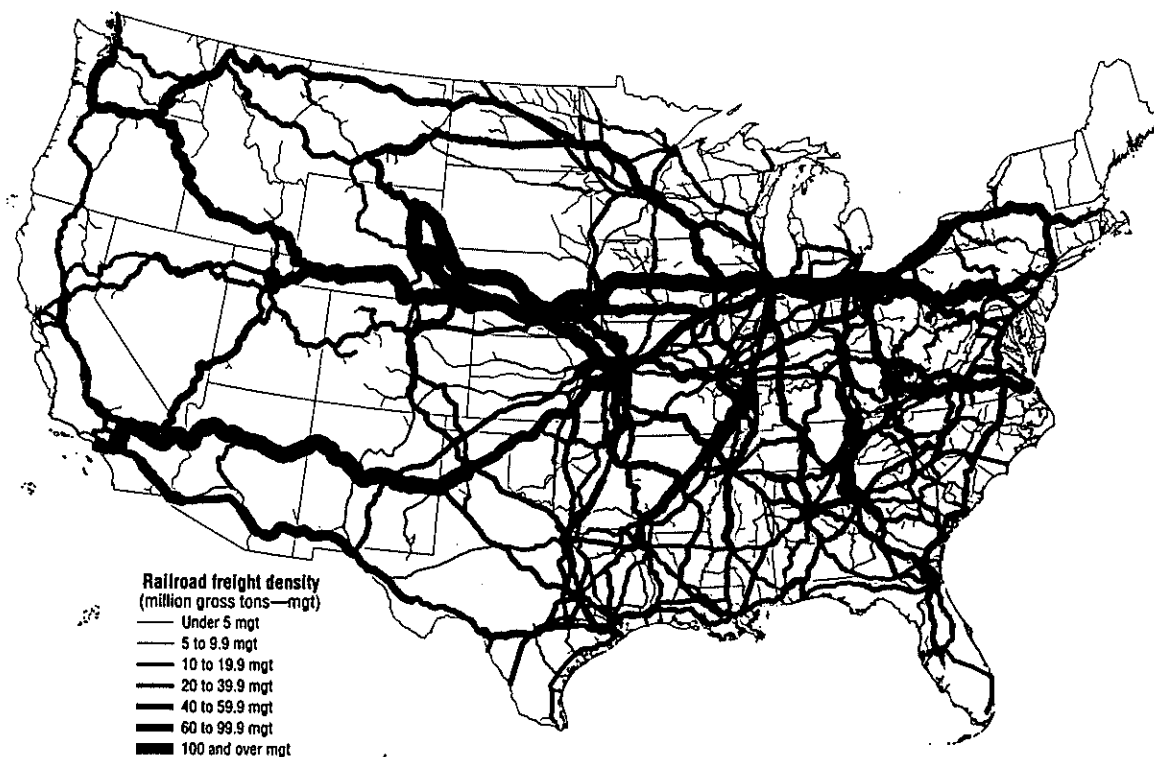
SOURCE: U.S. Army Corps of Engineers, Water Resources Support Center, Navigation Data Center, Alexandria, VA.

- |  |                                      |  |   |
|--|--------------------------------------|--|---|
| 1 Anacortes, WA                        | 10 Cleveland-Lorain<br>Cleveland, OH | 15 Duluth-Superior, MN and WI          | 30 Puget Sound<br>Seattle, WA                 |
| 2 Ashtabula<br>Ashtabula, OH           | 11 Columbia River<br>Portland, OR    | 16 Honolulu, HI                        | 31 San Francisco Bay<br>San Francisco, CA     |
| 3 Conneaut, OH                         | 12 Corpus Christi, TX                | 17 Houston-Galveston<br>Houston, TX    | 32 San Juan, PR                               |
| 4 Baltimore, MD                        | 13 Delaware River<br>New Castle, DE  | 18 Galveston, TX                       | 33 Savannah, GA                               |
| 5 Beaumont-Port Arthur<br>Beaumont, TX | 14 Detroit<br>Detroit, MI            | 19 Jacksonville, FL                    | 34 South Florida<br>Miami, FL                 |
| 6 Port Arthur, TX                      | 15 Fairport Harbor, OH               | 20 Lake Charles, LA                    | 35 Port Everglades, FL                        |
| 7 Boston<br>Boston, MA                 | 16 Longview, WA                      | 21 Los Angeles-Long Beach, CA          | 36 South Louisiana<br>Port of South Louisiana |
| 8 Salem, MA                            | 17 Kalama, WA                        | 22 Freeport, TX                        | 37 New Orleans, LA                            |
| 9 Chicago-Gary<br>Chicago, IL          | 18 Chester, PA                       | 23 Memphis, TN                         | 38 Baton Rouge, LA                            |
| 10 Gary, IN                            | 19 Paulsboro, NJ                     | 24 Mobile, AL                          | 39 Plaquemine, LA                             |
| 11 Indiana Harbor, IN                  | 20 Philadelphia, PA                  | 25 Norfolk-Newport News<br>Norfolk, VA |   |
| 12 Burns Waterway Harbor, IN           | 21 Camden-Glooucester, NJ            | 26 Newport News, VA                    |   |
| 13 Buffington, IN                      | 22 St. Clair, MI                     | 27 Pascagoula, MS                      |   |
| 14 Cincinnati, OH                      | 23 Monroe, MI                        | 28 Pittsburgh, PA                      |   |
|  |                                      | 29 Portland, ME                        |   |
|  |                                      | 30 Presque Isle, MI                    |   |
|  |                                      | 31 St. Louis, MO                       |   |
|  |                                      | 32 Tampa, FL                           |   |
|  |                                      | 33 Toledo, OH                          |   |
|  |                                      | 34 Valdez, AK                          |   |

# 鉄道ネットワークと輸送量：1997年

Figure 2-12

Railroad Network Showing Volume of Freight: 1997

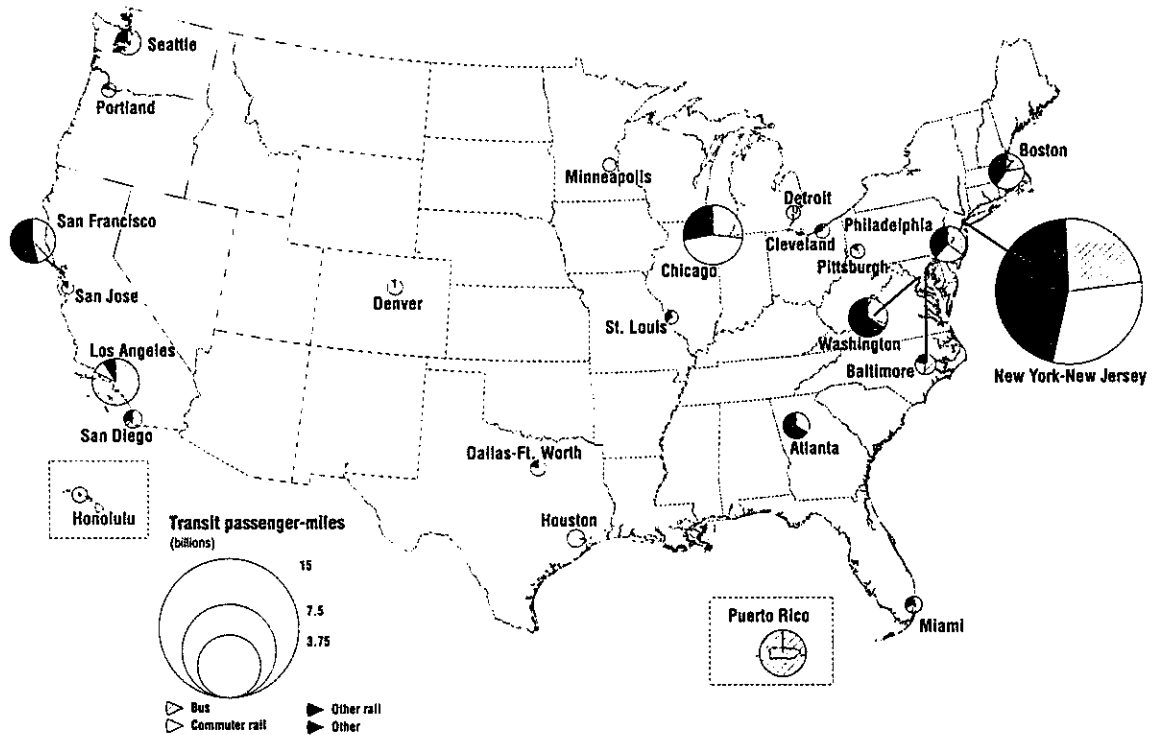


NOTE: Alaska and Hawaii are not shown here as they have no railroad networks.

SOURCE: U.S. Department of Transportation, Federal Railroad Administration.

主要都市公共輸送市場：1997年

Figure 2-10  
**Largest Transit Markets: 1997**



NOTE: Large transit markets are defined as having more than 200 million transit passenger-miles. Alaska has no large transit markets, so it is not shown.

SOURCE: U.S. Department of Transportation, Federal Transit Administration, National Transit Database, 1997.