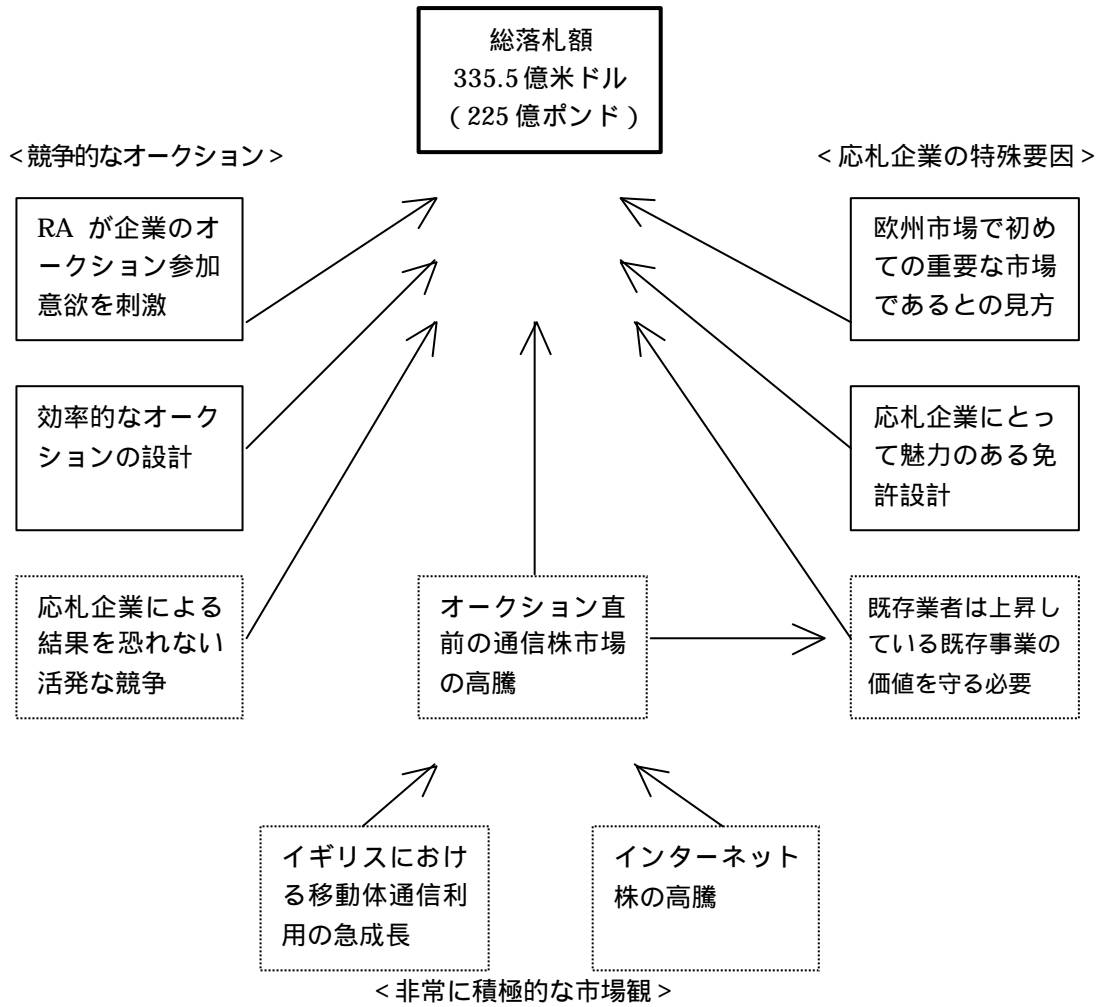


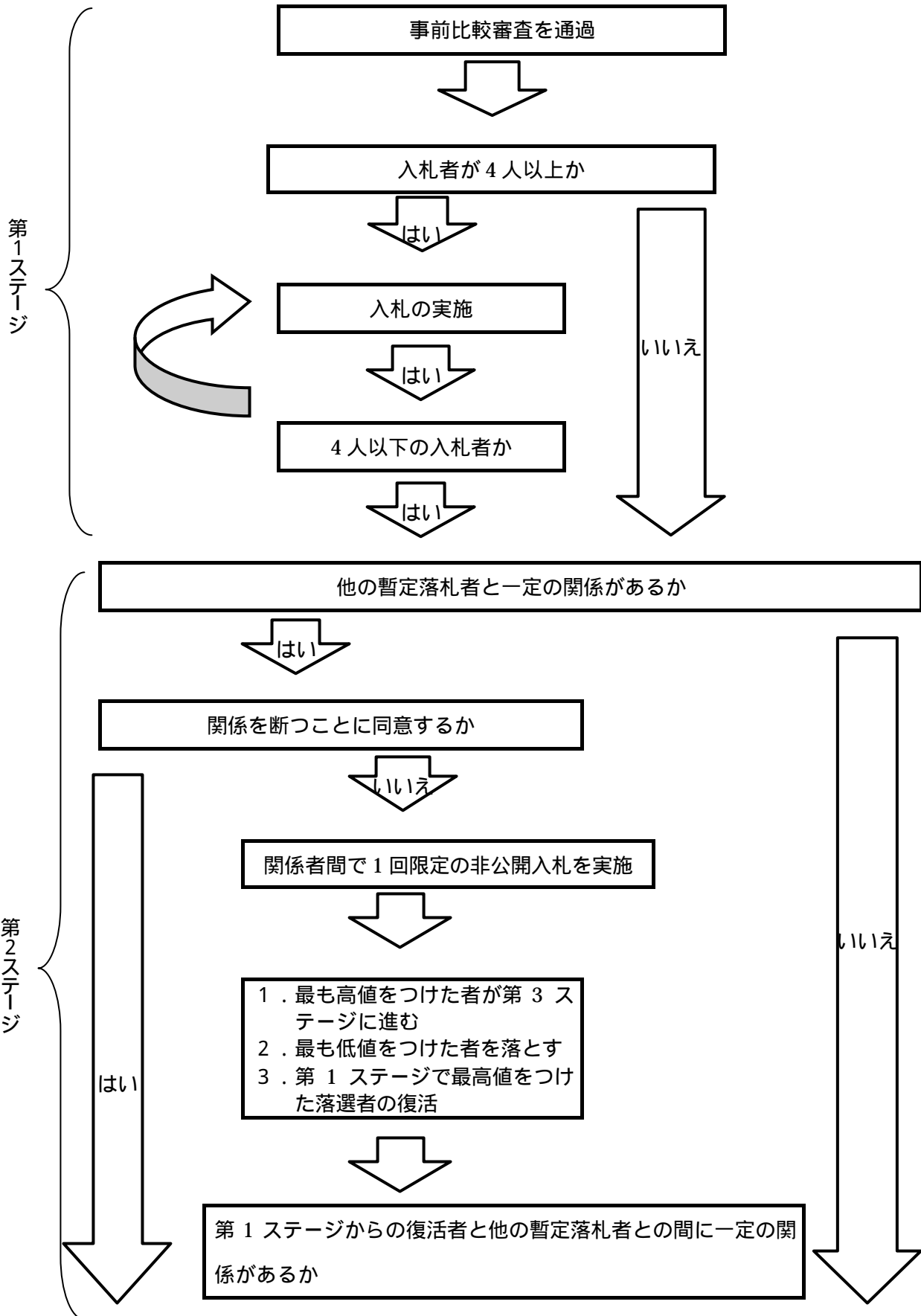
図表 2 - 1 2 イギリス 3 G オークションにおける高値落札の要因

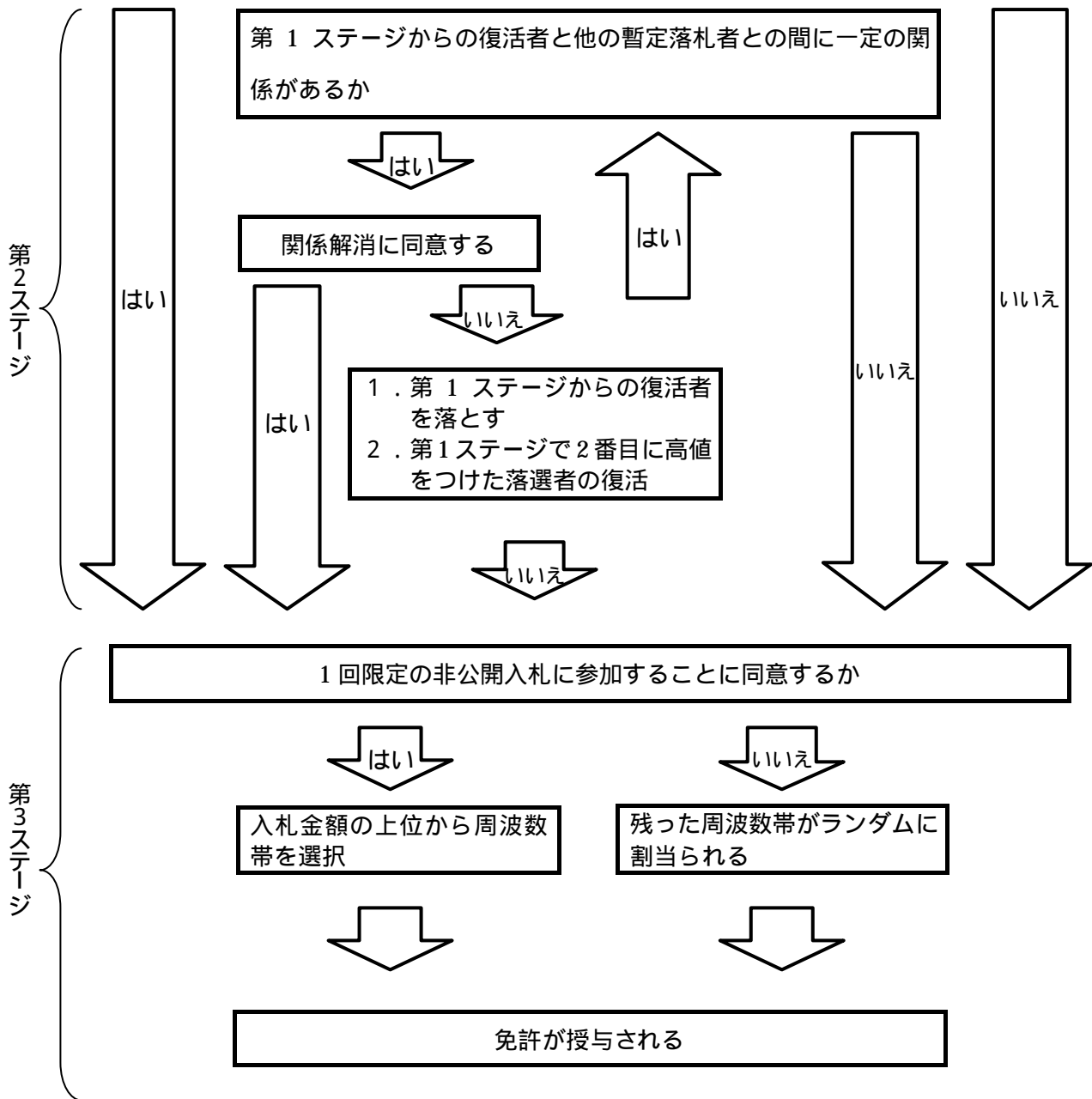


…RA に起因する要因
  …外的要因

(備考) NAO (2001) より作成。

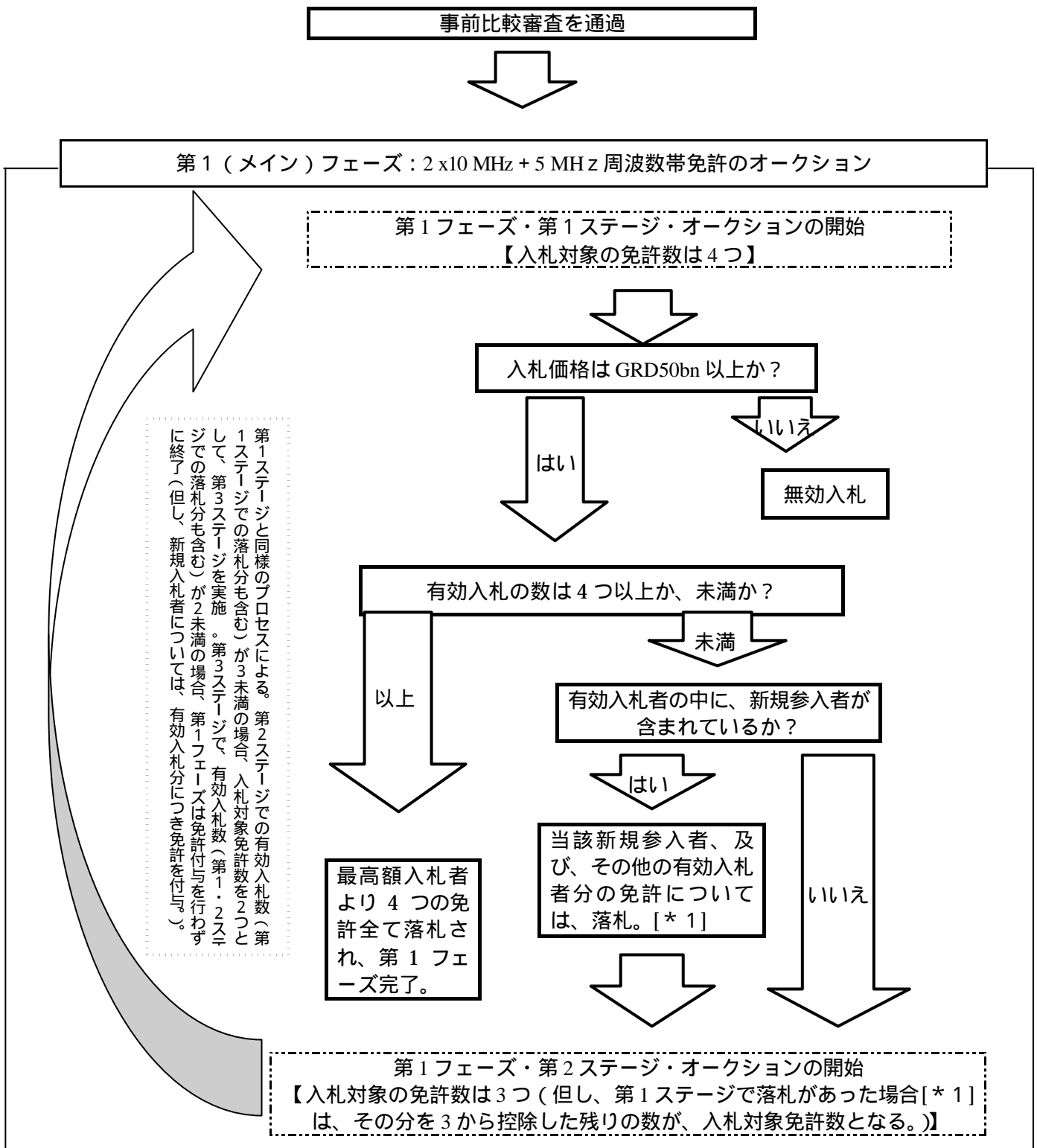
図表 2 - 1 3 香港における 3 G オークション





(備考)HK.° Hong Kong Third Generation Mobile Services Licensing Information Memorandum(2001)”より作成。

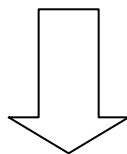
図表 2 - 1 4 ギリシアにおける 3 G オークション



第2フェーズ：第1フェーズでの落札者に対する追加的周波数帯獲得のためのオークション

第2フェーズ・オークションの条件

1. 第1フェーズでの落札者が参加することができる。
3. オークションに付される周波数帯の数は、第1フェーズでの落札数と同数とされる。なお、第1フェーズにおいて落札された周波数帯数が4つであった場合は、本フェーズにてオークションに付される4つの追加的周波数帯のうち、1つの帯域を2x5MHz(本ステージでの最高額入札者に落札される)残り3つを2x4.8MHzとする。それ以外の場合は、全ての追加的周波数帯の帯域は2x5MHzとする。
3. 各参加者は、1つの追加的周波数帯を落札する場合の応札金額と、2つの追加的周波数帯を落札する場合の応札金額合計、を同時に提示する。入札金額を提示しなかった場合は、入札金額ゼロとみなされる。
4. 各参加者は、最大2つの追加的周波数帯を獲得可能。
5. 最低有効入札価格はGRD5bn。但し、新規参加者分についてはGRD1bn。
6. 本フェーズで落札された周波数帯域は、第1フェーズで獲得した周波数帯域に隣接するよう配置される(獲得周波数帯の正確な配置は第3フェーズにて決定される)

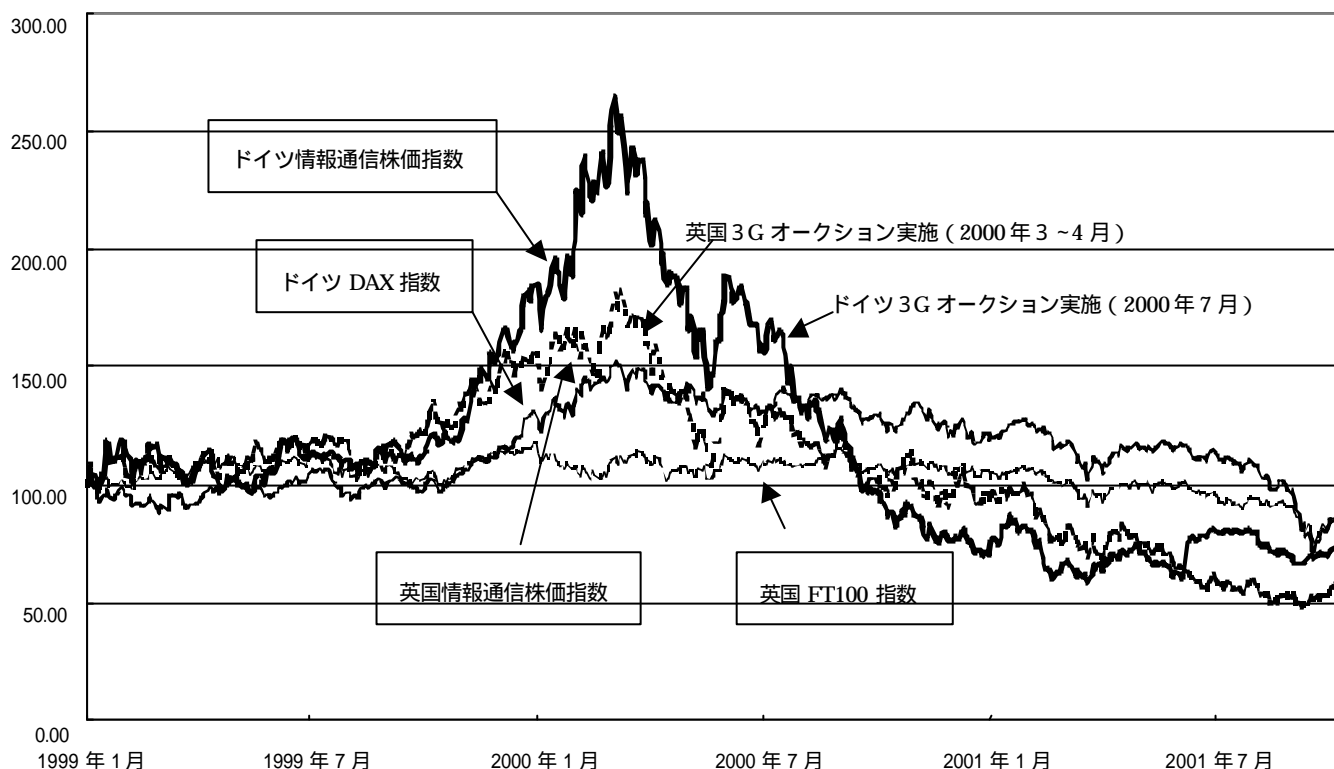


第3フェーズ：第1・2フェーズ落札者の獲得周波数帯配置の決定

【第1・2フェーズでの入札総額が大きい順に選択権】

(備考) EETT(2001)より作成。

図表 2 - 1 5 英国、ドイツの主要株価指数の推移 (1999年1月 = 100)

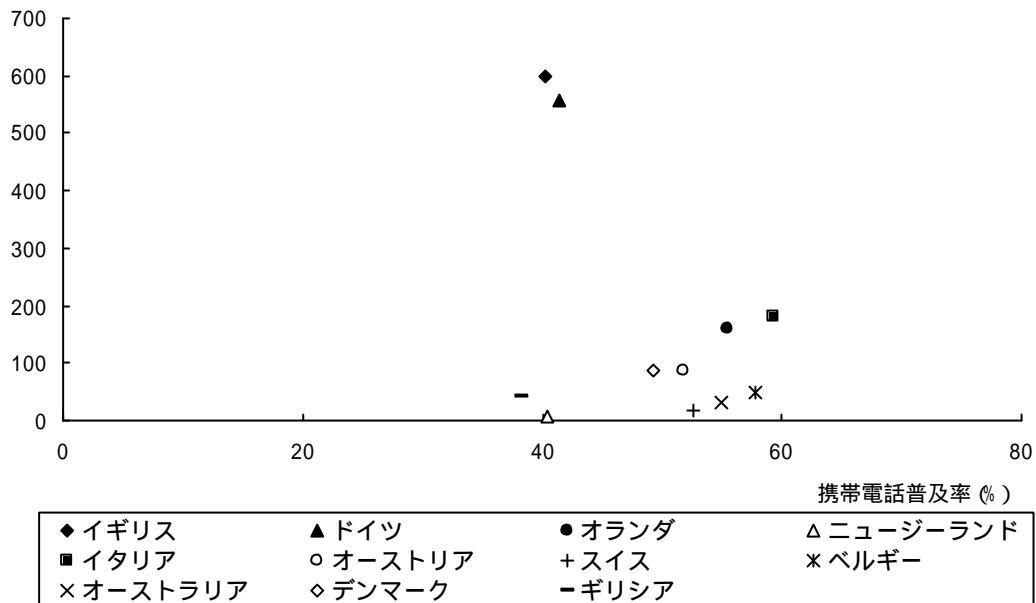


(備考) 1. ドイツ情報通信株価は、通信事業者、通信機器メーカーなど情報通信関連 16 社の株価を時価総額で加重平均したもの。ドイツ DAX は、ドイツ 8 ヶ所の証券取引所に上場された銘柄のうち、取引額の多い 30 の優良銘柄を時価総額で加重平均したもの。英国情報通信株価は、通信事業者、通信機器メーカーなど情報通信関連会社 27 社の株価を時価総額で加重平均したもの。英国 FT100 は、ロンドン証券取引所に上場されている銘柄のうち、株価総額の大きい 100 の優良銘柄を加重平均したもの。

2. 総務省 (2002) より作成。

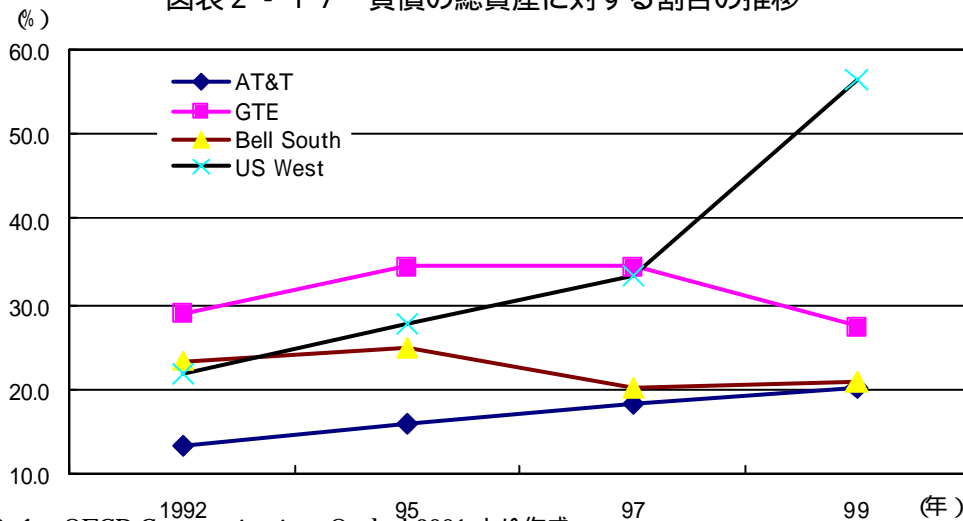
図表 2 - 1 6 欧州における携帯電話普及率と落札金額の関係

人口1人当り免許落札  
額 (米ドル/人)



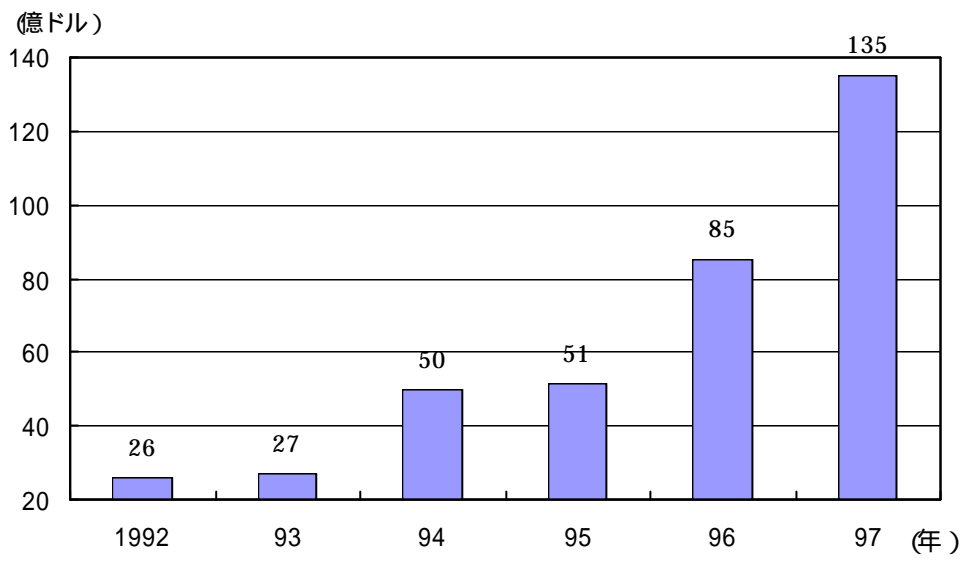
(備考) 各国ホームページなどより作成。

図表 2 - 1 7 負債の総資産に対する割合の推移



- (備考) 1. OECD, Communications Outlook 2001 より作成。  
 2. ここでは、負債は借入金、資産は総資産としている。  
 3. 上記企業は全て、PCS オークションに参加している。  
 4. 95年のAT&Tの値は不明であるため、92年と97年の平均値としている。  
 5. AT&Tは、94年にMcCAW Cellularの買収、96年にLucent Technologiesの分割、98年にTeleport Communications Groupと合併、99年にTele-Communications Incと合併。  
 US Westは、96年にコンチネンタル・ケーブルビジョンを買収。また、98年にUS West Media Groupを分離。  
 6. 2000年に、GTEはBell Atlanticと合併してVerizonとなり、US WestはQwest Communicationsに買収された。

図表 2 - 1 8 アメリカ通信事業者による携帯電話インフラ設備投資合計推移



(備考) OECD, 「Telecommunications Database 2001」より作成。



図表 3 - 1 IATA ルールの概要

| 主要項目         |                    | 概要   |
|--------------|--------------------|--|
| 手続き          | 発着枠配分の場合           | IATA 発着調整会議 ( IATA Schedule Coordination Conference(IATA SCC) ) 毎年 6 月、11 月に半年後のスケジュールを調整。     |
|              | コーディネーター           | 調整の主体となるコーディネーターは、各空港当局、各航空会社及びそれらの代表団体との協議に基づき任命。コーディネーターは各利害関係者から中立に行動しなければならない。             |
| 発着枠配分の考え方    | 発着枠の更新期限           | 夏期・冬期毎に更新。   |
|              | 先例優先の原則            | 使用先例がある発着枠については、当該先例に優先権あり。なお、この優先は、継続するシーズン ( 例：夏 冬 ) ではなく、前年同期 ( 例：夏 夏 ) に適用され、同じ期間と同じ曜日に限定。 |
|              | スケジュール変更の際の先例優先の原則 | 旧来から使用している発着枠の曜日などのスケジュール変更に対する要望は、当該発着枠に対する他の新規の要望よりも優先される。                                   |
|              | 年間運航の取扱い           | 現在夏あるいは冬どちらか 1 シーズンで発着枠を保有している航空会社によるもう一方のシーズンの発着枠への要望は、新規の要望よりも優先される。                         |
|              | 保有期間に関する基準         | 同じ曜日や同じシーズンの発着枠への要望が競合した場合、当該発着枠の保有期間の長い航空会社の方が保有期間の短い航空会社より優先される。                             |
|              | 新規参入申請の定義          | ある企業の同一空港における同一日の現保有発着枠数が 3 以下である場合は、追加的な 1 発着枠の割当申請は、新規参入申請とみなされる。                            |
|              | 新規参入申請への発着枠配分      | 既存発着枠の配分後に、残存発着枠の 50 % を新規参入申請に配分する。   |
| 航空会社間の発着枠の交換 |                    | スケジュール調整の円滑化の観点から、1 対 1 の発着枠の交換は認められている。   |
| 発着枠の返却       |                    | 使用しない発着枠は、発着枠調整会議後、一定期日までに返却。  |

(資料) 国土交通省 (1998) IATA (2000) より作成。

図表3 - 2 航空会社別の発着枠売買実績 (1986年4月-1988年9月)

| 空港 / 航空会社の類型             | 発着枠購入数 | 発着枠売却数 | 発着枠購入超 |
|--------------------------|--------|--------|--------|
| <b>ナショナル空港 (ワシントン)</b>   |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 103    | -73    | 30     |
| 中堅航空会社                   | 17     | -33    | -16    |
| 小規模航空会社                  | 17     | -31    | -14    |
| その他                      | 8      | -8     | 0      |
| 合計                       | 145    | -145   | 0      |
| <b>JFK空港 (ニューヨーク)</b>    |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 17     | -14    | 3      |
| 中堅航空会社                   | 3      | -8     | -5     |
| 小規模航空会社                  | 14     | -8     | 6      |
| その他                      | 4      | -8     | -4     |
| 合計                       | 38     | -38    | 0      |
| <b>ラガーディア空港 (ニューヨーク)</b> |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 129    | -72    | 57     |
| 中堅航空会社                   | 6      | -48    | -42    |
| 小規模航空会社                  | 0      | -15    | -15    |
| その他                      | 0      | 0      | 0      |
| 合計                       | 135    | -135   | 0      |
| <b>オヘア空港 (シカゴ)</b>       |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 260    | -171   | 89     |
| 中堅航空会社                   | 21     | -68    | -47    |
| 小規模航空会社                  | 6      | -48    | -42    |
| その他                      | 2      | -2     | 0      |
| 合計                       | 289    | -289   | 0      |
| <b>全空港</b>               |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 509    | -330   | 179    |
| 中堅航空会社                   | 47     | -157   | -110   |
| 小規模航空会社                  | 37     | -102   | -65    |
| その他                      | 14     | -18    | -4     |
| 合計                       | 607    | -607   | 0      |

- (備考) 1. GAO(1990), FAA の発着枠管理記録から作成。  
 2. 航空会社の分類基準は収入による。大手航空会社: 収入 10 億ドル以上。中堅航空会社: 同 1 億ドル以上 10 億ドル未満。小規模航空会社: 同 1 億ドル未満。  
 3. 「その他」には国内発着枠を保有している外国の航空会社や貨物輸送専門の航空会社、あるいは航空会社以外の発着枠保有者が含まれる。

図表 3 - 3 空港別の発着枠売買実績 (1994年 - 1999年、2001年)

|          | 94 | 95  | 96 | 97  | 98  | 99 | 2001   |
|----------|----|-----|----|-----|-----|----|--------|
| ナショナル空港  | 4  | 26  | 15 | 155 | 160 | 0  | 40(10) |
| JFK 空港   | 4  | 26  | 0  | 5   | 0   | 0  | 166(0) |
| ラガーディア空港 | 0  | 14  | 0  | 4   | 1   | 0  | 53(1)  |
| オヘア空港    | 25 | 39  | 56 | 0   | 0   | 0  | 2(0)   |
| 全空港      | 33 | 105 | 71 | 164 | 161 | 0  | 63(11) |

(備考) 1. FAA 資料より作成。

2. 2001年の数字は、2001年12月12日現在の数字を使用。なお、カッコ内はTWAが銀行から取得した発着枠の取引件数を除いた数字。このようにTWAと銀行の取引が多い要因としては、TWA(90年代前半に破産)が2001年にAmerican Airlineに買収されたことにより、負債をかえし、銀行に担保として提供していた発着枠を取り戻したためと推察される。

図表 3 - 4 航空会社類型別発着枠貸借実績 (1986年4月 - 1988年9月)

| 空港 / 航空会社の類型             | 発着枠借入数 | 発着枠貸出数 | 発着枠借入超 |
|--------------------------|--------|--------|--------|
| <b>ナショナル空港 (ワシントン)</b>   |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 199    | 232    | -34*   |
| 中堅航空会社                   | 43     | 7      | 36     |
| 小規模航空会社                  | 20     | 22     | -2     |
| その他                      | 0      | 0      | 0      |
| 合計                       | 262    | 262*   | 0      |
| <b>JFK空港 (ニューヨーク)</b>    |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 159    | 232    | -73    |
| 中堅航空会社                   | 0      | 1      | -1     |
| 小規模航空会社                  | 74     | 0      | 74     |
| その他                      | 0      | 0      | 0      |
| 合計                       | 234*   | 234*   | 0      |
| <b>ラガーディア空港 (ニューヨーク)</b> |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 203    | 219    | -16    |
| 中堅航空会社                   | 15     | 13     | 3*     |
| 小規模航空会社                  | 14     | 0      | 14     |
| その他                      | 0      | 0      | 0      |
| 合計                       | 232    | 232    | 0*     |
| <b>オヘア空港 (シカゴ)</b>       |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 332    | 401    | -69    |
| 中堅航空会社                   | 124    | 52     | 72     |
| 小規模航空会社                  | 73     | 62     | 11     |
| その他                      | 1      | 16     | -15    |
| 合計                       | 531*   | 531    | 0*     |
| <b>全空港</b>               |        |        |        |
| 大手航空会社                   | 893    | 1085   | -192   |
| 中堅航空会社                   | 183    | 73     | 110    |
| 小規模航空会社                  | 181    | 84     | 97     |
| その他                      | 1      | 16     | -15    |
| 合計                       | 1258   | 1258   | 0      |

(備考) 1. GAO(1990)、FAAの発着枠管理記録より作成。

2. 発着枠の貸借期間は様々であるため、貸借発着枠と購入発着枠の価値が等しくなるよう調整する必要がある。従って、貸借発着枠を(購入発着枠と同等の価値をもつ)フルタイム・スロットに読み替えている。その結果、実際に貸借されている1354の発着枠は1258のフルタイム・スロットに換算されている。また、その際、四捨五入をしているため、\*印の合計は正確とはいえない。

3. 航空会社の分類基準および「その他」の定義は図表3-2と同様。

図表3 - 5 空港別の発着枠貸借取引（1994年 - 1999年、2001年）

| 空港 / 航空会社の類型      | 94年 | 95年  | 96年  | 97年 | 98年  | 99年 | 2001年 |
|-------------------|-----|------|------|-----|------|-----|-------|
| ナショナル空港 (ワシントン)   |     |      |      |     |      |     |       |
| 90日以下             | 10  | 145  | 61   | 43  | 27   | 0   | 279   |
| 91日以上180日以下       | 33  | 86   | 57   | 30  | 19   | 25  | 105   |
| 181日以上            | 12  | 54   | 27   | 51  | 83   | 26  | 152   |
| 合計                | 55  | 285  | 145  | 124 | 129  | 51  | 536   |
| JFK空港 (ニューヨーク)    |     |      |      |     |      |     |       |
| 90日以下             | 14  | 441  | 92   | 71  | 27   | 0   | 162   |
| 91日以上180日以下       | 37  | 49   | 63   | 95  | 100  | 8   | 32    |
| 181日以上            | 0   | 26   | 38   | 36  | 91   | 0   | 69    |
| 合計                | 51  | 516  | 193  | 202 | 218  | 8   | 263   |
| ラガーディア空港 (ニューヨーク) |     |      |      |     |      |     |       |
| 90日以下             | 5   | 131  | 95   | 49  | 17   | 13  | 243   |
| 91日以上180日以下       | 44  | 133  | 154  | 242 | 154  | 48  | 123   |
| 181日以上            | 5   | 75   | 117  | 49  | 89   | 0   | 283   |
| 合計                | 54  | 339  | 366  | 340 | 260  | 61  | 649   |
| オヘア空港 (シカゴ)       |     |      |      |     |      |     |       |
| 90日以下             | 202 | 274  | 253  | 20  | 200  | 20  | 285   |
| 91日以上180日以下       | 19  | 263  | 239  | 140 | 25   | 13  | 310   |
| 181日以上            | 47  | 264  | 65   | 137 | 185  | 153 | 108   |
| 合計                | 268 | 801  | 557  | 297 | 410  | 186 | 703   |
| 全空港               |     |      |      |     |      |     |       |
| 90日以下             | 231 | 991  | 501  | 183 | 271  | 33  | 969   |
| 91日以上180日以下       | 133 | 531  | 513  | 507 | 298  | 94  | 570   |
| 181日以上            | 64  | 419  | 247  | 273 | 448  | 179 | 612   |
| 合計                | 428 | 1941 | 1261 | 963 | 1017 | 306 | 2151  |

(備考) 1. FAA資料より作成。

2. 2001年の数字は、2001年12月12日現在の数字を使用。

図表3 6 発着枠の貸借期間（1986年4月 - 1988年9月）(単位：%)

| 貸借期間        | 1986 | 1987 | 1988 | 1986 - 88 |
|-------------|------|------|------|-----------|
| 90日以下       | 52   | 78   | 66   | 69        |
| 91日以上180日以下 | 15   | 20   | 25   | 21        |
| 181日以上      | 33   | 3    | 9    | 10        |
| 合計          | 100  | 100* | 100  | 100       |

(備考) 1. GAO(1990)、FAAの発着枠管理記録より作成。

2. \*印の合計は概算のため、正確ではない。

図表 3 - 7 抽選（1986年3月・12月）前後の航空会社類型別発着枠保有状況

| 既存の航空会社<br>航空会社の類型 | 発着枠数   |        |                         |                           |        |
|--------------------|--------|--------|-------------------------|---------------------------|--------|
|                    | 抽選前保有数 | 回収された数 | 回収されたが<br>請求されな<br>かった数 | 抽選後に売買<br>などによつて<br>獲得した数 | 保有発着枠数 |
| 大手航空会社             | 2711   | 112    | 36                      | 90                        | 2725   |
| 中堅航空会社             | 303    | 19     | 3                       | 6                         | 293    |
| 小規模航空会社            | 135    | 2      | 2                       | 0                         | 135    |
| その他                | 13     | 0      | 0                       | 0                         | 13     |
| FAA                | -      | 19     | 2                       | 8                         | -      |
| 合計                 | 3162   | 152    | 43                      | 104                       | 3166   |

| 新規参入 一部の既存の航空会社<br>航空会社の類型 | 発着枠数   |            |        |
|----------------------------|--------|------------|--------|
|                            | 抽選前保有数 | 抽選による新規配分数 | 抽選後保有数 |
| 大手航空会社                     | 93     | 15         | 108    |
| 中堅航空会社                     | 85     | 43         | 128    |
| 小規模航空会社                    | 66     | 59         | 125    |
| 合計                         | 244    | 117        | 361    |

- （備考）
1. GAO(1990)、FAA の発着枠管理記録より作成。
  2. 航空会社の分類基準および「その他」の基準には図表 3 - 2 と同様。
  3. 保有発着枠数は 88 年第 3 四半期時点の数。
  4. FAA が発着枠を保有するのは、発着枠が航空会社から返還ないし没収された時の、ごくわずかな期間である。
  5. 「一部の既存の航空会社」とは、各空港における発着枠保有が 8 に満たなかった既存の航空会社を指す。
  6. ある空港では発着枠回収の対象となっているが、他の空港では「新規参入航空会社」ないし当該空港でのスロット保有数が 8 に満たない「一部の既存の航空会社」として発着枠選択の資格を認められた会社も存在する。
  7. 上段の表における「回収された数」と 2 回配分された 8 つの発着枠を加えたものが、上段の表における「回収されたが請求されなかった数」と下段の表における「選択された数」を加えた数になる。

図表3 - 8 国内航空輸送発着枠の保有率

| 空港 / 保有者                                | 保有率 (%) |      |      |      | 増減 (%) |
|---|---------|------|------|------|--------|
|   | 1986    | 1991 | 1996 | 1999 |        |
| <b>オヘア空港 (シカゴ)</b>                      |         |      |      |      |        |
| アメリカン航空、ユナイテッド航空                        | 66      | 83   | 87   | 84   | 18     |
| 他の既成航空会社                                | 28      | 13   | 9    | 10   | -18    |
| 既成航空会社合計                                | 94      | 96   | 96   | 94   | 0      |
| 金融機関                                    | 0       | 3    | 2    | 3    | 3      |
| 規制緩和後の新規参入航空会社                          | 6       | 1    | 1    | 3    | -3     |
| <b>JFK空港 (ニューヨーク)</b>                   |         |      |      |      |        |
| ショウムート銀行/ファースト・セキュリティ・バンク、アメリカン航空、デルタ航空 | 43      | 60   | 75   | 84   | 41     |
| 他の既成航空会社                                | 49      | 18   | 13   | 14   | -35    |
| 既成航空会社合計                                | 92      | 78   | 88   | 98   | 6      |
| 金融機関                                    | 0       | 19   | 6    | 1    | 1      |
| 規制緩和後の新規参入航空会社                          | 9       | 3    | 7    | 1    | -8     |
| <b>ラガーディア空港 (ニューヨーク)</b>                |         |      |      |      |        |
| アメリカン航空、デルタ航空、USエア                      | 27      | 43   | 64   | 70   | 43     |
| 他の既成航空会社                                | 58      | 39   | 14   | 14   | -44    |
| 既成航空会社合計                                | 85      | 82   | 78   | 84   | -1     |
| 金融機関                                    | 0       | 7    | 20   | 10   | 10     |
| 規制緩和後の新規参入航空会社                          | 15      | 12   | 2    | 6    | -9     |
| <b>ナショナル空港 (ワシントン)</b>                  |         |      |      |      |        |
| アメリカン航空、デルタ航空、USエア                      | 25      | 43   | 59   | 65   | 40     |
| 他の既成航空会社                                | 58      | 42   | 20   | 18   | -40    |
| 既成航空会社合計                                | 83      | 85   | 79   | 83   | 0      |
| 金融機関                                    | 0       | 7    | 19   | 14   | 14     |
| 規制緩和後の新規参入航空会社                          | 17      | 8    | 3    | 3    | -14    |

(備考) 1. GAO(1999)、FAA の発着枠管理記録より作成。

2. 概算のため、合計が 100%にならない場合もある。

3. 1999年時点、ファースト・セキュリティ・バンクがショウムート銀行に取って代わった。ファースト・セキュリティ・バンクは、TWA の管財人として TWA が使用あるいは貸し出していた発着枠を保有している。

図表3 - 9 発着空港別の航空運賃の上昇率

(単位：%)

|                                 |                            | 90～98年 | 90～93年 | 94～98年 |
|---------------------------------|----------------------------|--------|--------|--------|
| H<br>D<br>R<br>4<br>空<br>港      | Chicago O'Hare             | -18.4  | -5.6   | 5.2    |
|                                 | New York Kennedy           | -16.7  | -5.3   | -5.3   |
|                                 | New York LaGuardia         | -7.4   | -1.7   | 8.1    |
|                                 | Washington Reagan National | -10.2  | -2.0   | 0.5    |
| 大<br>規<br>模<br>ハ<br>ブ<br>空<br>港 | Atlanta                    | -32.9  | -9.9   | -8.4   |
|                                 | Baltimore                  | -40.6  | -13.7  | -10.6  |
|                                 | Boston                     | -11.0  | -2.6   | -0.6   |
|                                 | Charlotte/Douglas          | -7.6   | -1.0   | 15.7   |
|                                 | Cincinnati                 | -18.5  | -9.9   | -0.4   |
|                                 | Dallas-Fort Worth          | -19.5  | -2.7   | -11.2  |
|                                 | Denver                     | -28.4  | -9.5   | -9.1   |
|                                 | Detroit Wayne County       | -17.1  | 3.3    | -14.3  |
|                                 | Houston Intercontinental   | -19.6  | -1.3   | -7.7   |
|                                 | Las Vegas                  | -22.7  | -7.0   | -13.2  |
|                                 | Los Angeles                | -20.8  | -6.5   | -8.3   |
|                                 | Miami                      | -5.0   | 11.5   | -4.3   |
|                                 | Minneapolis                | -13.2  | -10.5  | -5.9   |
|                                 | Newark                     | -17.8  | -10.9  | 7.8    |
|                                 | Orlando                    | -26.0  | 3.9    | -18.0  |
|                                 | Philadelphia               | -6.2   | 4.3    | 4.8    |
|                                 | Phoenix                    | -14.9  | -2.1   | -8.4   |
|                                 | Pittsburgh                 | -0.8   | 1.5    | 1.6    |
|                                 | Salt Lake City             | -46.5  | -33.1  | -13.2  |
|                                 | San Diego                  | -23.0  | -12.5  | -7.1   |
| San Francisco                   | -14.1                      | -7.1   | -0.7   |        |
| Seattle                         | -36.7                      | -23.3  | -11.6  |        |
| St. Louis                       | -25.0                      | -17.6  | -1.0   |        |
| Washington Dulles               | -19.5                      | -4.9   | -7.3   |        |
| HDR 4 空港                        |                            | -13.3  | -3.7   | 2.0    |
| 他のハブ空港                          |                            | -21.1  | -7.2   | -5.8   |

(備考) GAO(1999)より作成。

## 参考資料 1 周波数用語集

### PCS

PCS は、FCC ルール上、「個人および企業向けの、移動通信および付随的通信サービス」と定義されており、広帯域 PCS と狭帯域 PCS がある。セルラーがアナログ方式であるのに対し、PCS はデジタル方式を採用している点がセルラーとの違いである。

### 広帯域 PCS

FCC ルール上、「個人および企業に対しサービスを提供し、諸種の競合するネットワークと統合し得る移動通信および付随的固定通信を包含する無線通信」と定義されている。1.8～1.9 ギガヘルツ帯を用い、主として移動電話サービスに使用される。

### 狭帯域 PCS

FCC ルール上、「諸種の競合するネットワークと統合し得る移動通信であり、無線電話通信、無線データ通信、高度なページング（わが国の無線呼び出しに相当するサービス）や個人および企業に対するその他のサービスを指す」と定義されている。狭帯域 PCS は 900 メガヘルツ帯を使用している。

### セルラー

800 メガヘルツ帯の周波数を用いた移動電話サービスである。

### 3G

第 3 世代の携帯電話方式の総称であり、ITU（国際電気通信連合）によって定められた「IMT-2000」標準に準拠したデジタル携帯電話のことを指す。基本的に CDMA 方式を採用し（一部は改良型の TDMA 方式を利用）、高速なデータ通信やマルチメディアを利用した各種のサービスなどが提供されるといわれている。日本での本格的なサービス開始は 2002 年以降となる予定である。

### ローミング

ユーザーが契約している通信サービス事業者のサービスエリア外で、その地域のサービス事業者と契約していなくてもサービスが受けられるようにすることである。

### 創始者優遇制度

新しい技術を導入する企業に対しては、オークションを経ることなく免許を与えらるという優遇措置である。ただし、オークションにより免許を受けた事業者との競争条件の公平性を保つため、オークションにける落札額の一定割合に相当する額を徴収される。



#### 主要通商地域 (MTA : Major Trading Area)

アメリカで PCS 用周波数を割当てる際に用いられた地域区分である。主要通商地域は広帯域 PCS (A、B ブロック) の免許付与などに用いられた地域区分で、全米を 51 に分割したものである。

#### 基本通商地域 (BTA : Basic Trading Area)

アメリカで PCS 用周波数を割当てる際に用いられた地域区分である。MTA をさらに細分化したもので、全国を 493 の地域に分割している。

#### ブロック

周波数帯域を分けた各々の区域を指す。アメリカの広帯域 PCS オークションにおいて用いられている A、B といった名称は、各々の区域につけた名称である。

#### DS (Direct Spread) - CDMA 方式

第三世代携帯電話の技術として ITU が提案している技術のうち、NTT ドコモグループと J フォングループによって採用されている、情報を使用帯域幅いっぱい拡散して情報を伝送する方式である。

#### MC (Multi Carrier) - CDMA 方式

第三世代携帯電話の技術として ITU が提案している技術のうち、KDDI グループによって採用されている、拡散された 1 または複数のキャリアで情報を伝送する方式である。

参考資料2 各国のロット配分ルール

|                     | アメリカ   | イギリス   | EU  |
|---------------------|--|--|---|
| 発着枠調整空港             | HDR により、過密空港の指定を受けた 4 空港<br>JFK 空港<br>ラガーディア空港<br>オヘア空港<br>ナショナル空港   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 完全調整空港 4 空港<br/>ヒースロー空港<br/>ガドウィック空港<br/>スタンステッド空港<br/>マンチェスター空港</li> <li>● 調整空港 2 空港<br/>バーミンガム空港<br/>グラスゴー空港</li> </ul>                               | 加盟国が指定した調整対象空港  |
| 調整空港指定基準            | 明確な基準なし  | 同左   | 同左  |
| 発着枠配分権者             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● FAA(以前はスケジュール委員会)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 英国系航空会社 12 社で構成する ACL(Airport Coordination Ltd.)</li> <li>● ACL の予算のうち、8 割は航空管理者が、2 割は 12 航空企業が規模に応じて負担する</li> </ul>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 加盟国の指名する調整責任者(Coordinator)</li> <li>● なお、空港ごとに、管制当局、航空当局、航空会社により構成される調整委員会が設置され、調整責任者に助言を行う</li> </ul>                       |
| 発着枠配分方法             | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既得権を前提とする</li> <li>● 国際線およびエッセンシャル・エア・サービスに優先的に配分</li> <li>● use or lose 条項によりプールされた発着枠については、新規参入者等に 25%を優先的に配分</li> <li>● 配分は抽選制による</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● IATA ルールおよび EU ルールに従う</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既得権を前提とする</li> <li>● 航空会社の要望をベースとするが、要望通り配分できなければ、商用サービスを優先し、要望が認められなかった航空会社に対しては、近接ロットを提示</li> <li>● 苦情は調整委員会で検討</li> </ul> |
| それぞれの空港における具体的な配分方法 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● FAA が抽選により、プールされているロットを配分</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 既得権を前提とし、残存ロットの配分については、新規参入者に優先的配分(残存ロットの 50%)を行い、既存企業へは、通年運航への希望や新規枠への従来の要望の有無、乗り継ぎへの配慮、使用機材の騒音レベル・大小等航空会社および空港の個別の事情を総合的に勘案してロット配分権者が配分を実施</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港ごとに調整責任者が配分基準の詳細を関係者に公表する</li> </ul>   |
| 入札 抽選               | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 入札制無し</li> <li>● 1986 年に 5%のロットを回収し、抽選により配分</li> <li>● 2000 年、ラガーディア空港にて、抽選が行われた</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 入札制・抽選制無し(入札制について検討中)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 入札制・抽選制無し(入札制について検討中)</li> </ul>   |
| 既存発着枠の回収            | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国際線以外については、運航率が 80%未満のロットを没収し、プールする(use or lose 条項)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運航率が 80%未満のロットを没収し、プールする(use or lose 条項)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運航率が 80%未満のロットを没収し、プールする(use or lose 条項)</li> </ul>  |

|                     | アメリカ  | イギリス   | EU  |
|---------------------|---|--|---|
| 新規参入者資格および新規参入者への配分 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新規参入者：当該空港でスロットを保有していない者</li> <li>● 限定的既存会社：当該空港で1日2スロット未満を保有するもの</li> <li>● 新規参入者、限定的既存会社の順に、プールされているスロットの25%を優先的に配分</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● EUルールに従う</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新規参入：当該空港で1日4スロット以下を保有している者、または、EU域内路線で直行便を2社以下で運航している場合に、当該空港のスロットを4以下しか保有していない当該航空会社、当該空港で1日の総発着枠数の3%以下あるいは当該空港と同一市内にある空港の発着枠を足して、それらの総発着枠の2%以下しか保有していない航空会社</li> <li>● プールされているスロットの50%を優先的に配分</li> </ul> |
| 発着枠売買・交換の制度         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国内線のみ売買・リースとも可、ただし、2002年7月オヘア空港が、2007年1月ラガーディア空港・JFK空港がHDR指定空港からはずれ、ナショナル空港のみが対象となる</li> <li>● 他路線転用、他社との交換とも可</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 実態として売買がなされている模様</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 売買・リースは禁止<br/>他路線転用、他社との交換とも可(新規参入者は1年間凍結)</li> </ul>  |
| 事業免許と発着枠配分の関係       | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 明確に規定無し</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業免許と発着枠配分は関係ない</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 明確に規定無し</li> </ul>   |

(備考) 国土交通省(1998)、FAA(2001)、AIR21、DotEcon(2001)などより作成

参考資料3 アメリカ発着枠規制の経過

| 年    | 規制   |
|------|--|
| 1969 | 連邦規則第 14 編第 93 章第 K,S 節で高密度ルール (HDR) を規定して、施行<br>・ JFK、ラガーディア、ニューアーク、オヘア、ナショナルの 5 空港を過密空港に指定、FAA が時間あたり発着枠数を設定   |
| 70   | ニューアークを過密空港の指定から除外   |
| 78   | 航空規制緩和法の施行<br>・ 航空産業に対する経済的規制の段階的廃止と民間航空委員会の廃止について規定<br>・ この後、スケジュール委員会は機能不全に。打開策として、 FAA による割当の実施、 オークション(入札制)の導入、 スケジュール委員会の改革などを提案するものの、管制官のストライキにより結論出ず  |
| 81   | 暫定運航計画の策定、HDR の停止<br>・ FAA は HDR4 空港を含む 22 空港を指定し、1981 年 9 月 1 日時点のフライトの 2 割削減を指示<br>・ FAA は HDR4 空港に対し以下の措置をとった<br>(1)1981 年 10 月に使用率が 70%以下のスロットを回収、抽選で新規参入企業等に分配<br>(2)スロット売買を 42 日間試験的に承認<br>(3)一定の条件のもと、各社が有する発着枠以上の有視界飛行方式による増便を承認 |
| 84   | 過密 4 空港に関し、HDR 復活  |
| 85   | 連邦規則第 14 編第 93 章第 S 節(Buy/Sell Rule)の改定  |
| 86   | 連邦規則第 14 編第 93 章第 S 節(Buy/Sell Rule)の施行<br>・ 1985 年 12 月 16 日時点で発着枠を確保していたものに、既得権を認める<br>・ 1986 年 4 月 1 日から FAA の承認を条件に、国内線発着枠の売買、交換、リースを認める<br>・ use or lose 条項の制定。60%以上の使用率を要求<br>・ エssenシャル・エア・サービスと国際線に優先的に発着枠を配分、など規定。              |
| 86   | Buy/Sell Rule の改定<br>・ 発着枠割当の抽選時、新規参入企業用の特別枠を 25%に増加<br>・ 需要が多くない時間帯の発着枠は、申請順に配分<br>・ 対応不可能な非常時の欠航は、発着枠使用率の計算から除外<br>・ ケネディ空港とオヘア空港は、季節毎にスロットの割当を行う  |
| 92   | 新規参入企業と当該空港で 12 未満の発着枠を持つ航空企業に対して use or lose 条項を適用除外とする改定を実施<br>・ 2 か月間の発着枠使用率が 80%未満ならば、返却   |
| 93   | 国際線の発着枠確保のため国内線の発着枠を回収するよう法律を制定。これ以降、同条項が、運輸省及び関連機関歳出予算法において制定されるようになる   |
| 94   | FAA 授權法制定<br>・ ナショナル空港を除く 3 空港において、Essential Air Service を提供する事業者、国際線、新規参入企業は HDR 適用除外可能<br>・ ナショナル空港については、既に発着枠を保有し、一定の基準を満たした航空機を使用している企業に対し、HDR の適用除外可能   |
| 99   | 運輸省が新規参入と競争促進のため発着枠制限の大幅削減を提案  |
| 2000 | AIR-21 調印<br>・ オヘア空港では 2002 年 7 月 1 日、ラガーディア空港とケネディ空港では 2007 年 1 月 1 日までに発着枠制限が撤廃、など HDR をナショナル空港以外について段階的に廃止。   |

(備考) DOT(1995), AIR21,FAA(2001)より作成