

サード・レベル航空の開発(二・完)

吉川 貫 二

三 代替サービスの提案

今日、民間航空において研究をされているサード・レベル航空サービスに對して各種の提案が行なわれている。航空業者の分離空制のマイニョ・ヤチ II-Plains 社のケースにおおつて、Central Air Lines が一年をわけておこなつた提案のなかには、ローカル航空会社協会 (Association of Local Transport Airlines, ALTA) は、旅客客運の無い短距離の運航に當る機種の種類を制限するのみに、すなわち、表 10 には D C 1-3 型機を種々添えるために、一つの委員会が設けられた。この委員会の Leslie O. Barnes 委員長は、目下考慮中のこの種の航空機は、ローカル航空会社が免許を与えられた本来の目的、すなわち、中間の小都市にサービスを提供するという目的に復帰することを意図するものであると述べている。もちろん、この提案には批判がある。マヒロ・コマンドー社 (Aero Commander) の副社長 Tomas J. Harris が、「この問題は、こゝから新機種を開発しなくては、現在使用してゐる機種を正しく使用すればならぬ。」と主張

してゐる。彼は、三種のエアロ・コマンドー型機は、おそろしくは、いわゆる望ましい航空機より、遙かに安い直接費で、かつて運航することができる。すなわち、新機種に比較して、ずっと融通のきくスケジュールで、また新機種のいう理想的なコストに比較して、より低いイニシアル・コストで、二人の旅客を運ぶことができるといつてゐる。おまけに、エアロ・コマンドー型機は既に運航中である。この議論は、エアロ・コマンドー型機の実行コストについて、少々樂觀的であると同時に、それはまた、ローカルサービス航空会社について考える上で、多少の欠点を曝露してゐる。地域によっては、ローカル航空会社によつて提案されている新機種が極めて有効であると思われる。小型機では、旅客を「閉め出す」という傾向があるのので、定期路線での使用は甚だ不適当である。Walt 審査員は、II-Plains 社のケースでこの問題を取り扱つては、その回答は、H社の提案した小型機に對して行なつたことよりも、むしろマイニョ・コマンドー 500 B 型機と D C 1-3 型機との中間の輸送力をもつ航空機に對して行なわれたこの結論を下している。

新機種の使用は、なる程と思わせはするが、新機種が使用できる時を考えただけでも、それに回答を与え、また、この全体のアイディアを非現実的にする以上に多くの問題を引き起すことになる。もしも C A B が、多数の航空会社のうちで、あるサード・レベルに免許を与え、先ずもつて、精々二ないし三の中間地点を設けて、小都市から大都市へ旅客を送り込み、しかる

後に新機種が開発されるということになれば、C A Bは、やむなくこの種の航空事業の構造について、再考しなければならぬことになる。もしもサード・レベル航空会社が新機種を使用するとすれば、サード・レベル航空会社は、その後に至って、おそらくローカル航空会社の成長パターンをとり始めることになるだろう。これに反して、ローカル航空会社が新機種を使用すれば、サード・レベル航空会社にとっては不幸となるに違いない。というのは、運航の経済上、ローカル航空会社としては、やむなくサード・レベル航空会社の就航している都市に途中停車することになるからである。ローカル、サード・レベルが共に新機種を使用すれば、おそらく補助金を受けている両者の間での競争が助長されるだけである。現存の航空機の輸送力は小さいので、臨時飛行に当てるためには、倍数の小型機を購入しなければならぬとみてよい。旅客の少ない日には、この種の航空機は、運航を休止する代りに、チャーター飛行、トレニング飛行またはタクシー飛行に当てることができよう。

いま一つの提案は、現存の定期タクシー運航業者を一まとめとして、これらにサード・レベル航空業者として免許を与えることである。この種の免許をいまずぐに与えることは、極めて愚かなことである。というのは、サード・レベル航空とローカル航空との間にどの程度の競争が行なわれるかというような、この種の航空事業にとつて全く望ましいと思われていることに、考慮を払う余地がなくなるからである。それは、この種の航空事業について、全面的に考慮するという利益を完全に否定

することであり、このことは、この種のサービスの必要性を研究することによつて達成されるはずである。また一面には、エアタクシーの運航業者では、サード・レベルによる定期航空には関心をもっていないのではないかという形跡がないでもない。第一の理由は、エアタクシーは、定期運航によつて制約を受けるよりも、これまで通り免許を受けて、小型機の運航に基づく融通性を利用する方がずっと有利であるということからきている。この立場の前提は、もしも一部の地域が小型機でもつて定期サービスを行なうだけの十分な旅客があれば、エアタクシーの運航業者は、現在行なわれているように、C A Bの免許を受けなくても、この種のサービスを提供できるということである。さらにそれ以上の利益は、もしも定期路線が不利とわかれば、Exempt社が、ベッドフォード——ラガーディア間のサービスの実施したように、エアタクシー運航業者は、C A Bに対して長々と手続をとらなくても、簡単にこの路線を休止することができるということである。

現実の政治力が、この最後の提案を認めるかどうかは疑問である。この提案には、現状維持の傾向が窺われるし、そしてまた、定期航空サービスがますます多くの都市で削除されるにつれて、この事態を救済するために、ますます大きな圧力が、これらの地域を代表する議員に加えられるであらう。なんらかの手段またはサービスが小都市に提供されねばならないというのが、Mononey 上院議員のおかれていた基本的な立場であることとみてよい。アエロ・コンマンダー社の請願を論評するに当つ

マンダー社の請願自体の三頁で、この引用文の第一節が説明されているからである。

(12) CAB Docket 10758.

(13) Branley, 1961 *March Profile Breakthrough, Aviation*, May 1962, p. 83, 84.

四 補助金の必要性と成長問題の解決

補助金を減額することに、その焦点をおいている現在のCABの政策からすれば、全然新規の交通体制に免許を与えることは、パラドックスではないかという気がする。この種航空事業における一部のオブザーバーの主張するところによると、サード・レベル航空の申請者としては、CABの政策の転換を求めているわけである。このことは、ローカル航空会社が、いち早く発展して、これまでよりも大型で迅速な航空機を使用し始めた当時に、CABが置かれていたとそっくりそのままの立場にCABを置くことになるおそれがある。サード・レベル体制の提案者としては、この体制には恐らく補助金が必要であるとみている。そして、事実運航業者自身もサード・レベルによる定期サービスの運航には、補助金が必要であるものと確信している。しかしながら、もしもローカルサービスが限界地点を削除し、サード・レベル航空業者がこれに代るとすれば、その結果補助金の総額が減ると主張するものもある。もしこの最後の主張が正しいとすれば、CABにとっては、まことに好都合であり、航空会社の運航についての政府の負担を軽減することが

できると同時に、一方では、より多くの都市に定期航空サービスを与えることができることになる。

サード・レベル航空サービスには補助金が必要であるということも前提とすれば、CABの研究によって、現在の補助金額以下に節約できるかどうかについて決定することができるであろう。もしそうだとすれば、次に、CABは、その補助金の節約額が、ローカル航空会社を維持することのできない地域および恐らくはこれまでサービスが与えられなかった地域に再び免許を与えるに足るだけの金額であるかどうかを決定する必要がある。ひとたびCABがこの立場に到達すれば、ローカル航空会社の成長パターンの繰返しを防ぐことができるように、サード・レベル体制の運航をコントロールする方法を決定することが、CABにとって有利なことである。

Systems Analysis and Research Corporationの研究によれば、旅客の少ない一〇六の都市において、最低四〇〇万ドルの補助金額が毎年節約されることがわかった。アエロ・コンマンドー社の予想している運航費は、これまでのところ、まちまちであった。H社のケースにおいて、C社の下した予想では、飛行マイル当り四九セントを上廻っていたが、H社のコスト計算では、マイル当り二六・五九セントとなっている。Systems Analysis and Research Corporationの数字はこの両者の中間で、マイル当り四二・六セントである。増便による旅客の増加を斟酌せずに、後者の数字を用いるとすれば、この研究では、もしも二機のアエロ・コンマンドー型機をDC-3型機

(マイル当り五七・九セント)と取り換えることすれば、その補助金額の節減は、マイル当り一五・三セントになる。この決定をみている。これらの数字は明らかには言えない。というのは、短距離路線では、航空機は自動で定額としてあまり有利ではないからである。かりに一日一便であれば、その結果、最も少額の旅客しか獲られない。これに反して、便数を増加すれば、航空機の出航時刻が、乗客の出発予定時刻に、よりうまく合致させることになり、したがって、恐らくより多くの旅客を獲得することができるであろう。それによって有償旅客が獲得できるとすれば、それだけ補助金の節約額が増えることになる。

サード・レベル航空の推進者が望める第六位な主題は、この種のサービスを開発すれば、補助金が全額削減されることになるという点である。この議論は、定額サービス・レベルがC A Bの「Zero-fare」政策の実施によってローカルサービス路線からはずされた都市にのみ認められるという、はつきりした前提にその基礎をおいている。しかし、H社の路線構造をみれば、この種のサード・レベルが、補助金の節約を予想しているような特定の都市だけでないことがわかる。余分の都市が加われば、この新しい航空体制に支払われる補助金が増えるものと思われる。Systems Analysis and Research Corporation^⑥では、その控え目な計算によって、その数字について、次のように論証する余地を与えている。すなわち、(一)その研究での実際の補助金の節約額は事実上ずっと多額に上るものとみてよい。だから、どの余分のサービスに対しても節約額が計上

されるはずである。(二)たとえ実際の節約額が一定額であったとしても、余分のサービスに対する補助金は、この節約額を使い果してしまいう程多くはないであろう。

それは、C A Bの政策転換であるということも理由として、サード・レベル航空に反発させようとしているのは、おそらく一層多くの都市にサービスを与えることになるというこの事実からきている。余分の都市に免許を与えることは、確率的には、補助金額がいままでよりも多くなることを意味している。というのは、新設にサービスを受ける都市は、どの都市も、これまで既に定期路線上におかれていた都市に比べたならば、ずっと旅客が少ないということが前提となっているからである。しかしながら、この議論は、サード・レベル航空よりもむしろローカル航空に適用した方がずっと強力である。というのは、サード・レベル航空を認めることによって使用される航空機は、採算点に達してそれほど高い旅客の増減を必要としないからである。

ある専門家は、削除された都市へもっとも飛行便数を減らしさえすれば、おそらくもっと多くの小都市へサービスを提供することができるし、また補助金をも大幅に減額されるものとみている。もちろん、このことは、この種のサービスの必要の存在を決定するに当って、C A Bの考慮すべき重大な事柄であり、そしてまた、補助金増額の見込が、H社の申請を却下した大きな理由でもあった。H社では、これまで航空サービスが全然与えられていなかった多数の小都市へのサービスを申請し、航空サービスを受ける旅客がどれだけあるものかを十分に証明する

ことができなかつた。補助金の予想額が一〇〇万ドルに上るといふことを考えただけで、節約心に富むC A Bにとっては、免許から締め出すに十分であつたであらう。もしも、新規の都市へのサービスのコストがそれ程高くはなく、相当な旅客が獲られる見込があれば、申請者は路線の構造を慎重に設定し、これらの都市へのサービスを申請すべきである。ひとたび以上の資格に適合すれば、この種のサード・レベル体制の提案者達は、その結果として、補助金額の大幅な減額をきたすに相違ないことを、C A Bに証明できるはずである。

C A Bとしては、使用機種を制限することができないために、ローカルサービス航空会社の免許で間違いをおかしたことは明らかである。事情によつては、大型機の運航の方がずっと経済的である場合もあるが、その反響は望ましいものではない。もしも、あるサード・レベル航空会社が大型機を使用すれば、その他のサード・レベル航空会社も、恐らく同じような大型機を使用できる有利な路線を要求するものとみてよい。かりに他のサード・レベル航空会社が新しい路線を求めるとすれば、ローカル航空会社との競争の機会がこれまでよりも多くなり、これらの小型航空会社では、比較的旅客の乏しい路線をば捨ててしまふおそれが出てくる。換言すれば、ローカル航空会社の事態の繰返しとなる。現在では、サード・レベル航空会社としては、その大部分のものは、そのような計画については、これを否認している。T A G 航空会社は、将来の計画として大型機を求めている唯一の会社であるとみられている。それ自体

サード・レベル航空会社と呼ばれながら、大型機を購入しようという計画をもつことは、サード・レベルの構想としては、百害あつて一利なしである。というのは、この計画そのものは、サード・レベルを最も強く支持している人達の論拠を裏切るからである。

一九五八年の連邦航空法(Federal Aviation Act)の section 401(c)では、C A Bが条件付で免許を与えることを制限している。しかしながら、最近C A Bは、運航の経済性について、これを合理的に保証するような方法で、補助金を行使することに乗り出し、Boyc 委員長は、航空業者に対して、これが購入しようとしている新機種から生ずるコストに対しては、補助金を与えない旨の警告を發している^⑤。それ故に、サード・レベルサービスの開設が、少なくとも現在の補助金額を高めることなく、できればそれを引下げるということを前提として、C A Bにとつての問題は、その法定権限(これに基づいてC A Bが運営に當っている)により、そこには効率的かつ経済的に運航するだけの経営上の刺激があるという方法で、補助金交付の計画を立てることができるかどうかということである。さらにまた、この補助金のために、サード・レベル航空会社が、現存している航空会社のこれまでの特徴ともいえる成長パターンに落ち込むことのないようにしなければならない。

連邦航空法のうちで、補助金を与える権限とその基準とを規定しているのは、Section 406(a)と406(b)とである^⑥。Section 406(b)の Part 3は、この基準のうちで最も重要な

ものであり、その文面では、C A Bは補助金の使用について、どちらかといふは大なる権限が与えられている。ウェスタン航空会社 (Western Air Lines, Inc.) がC A Bの場合には、裁判所として、補助金は郵便物輸送の増徴のために必要という意見を述べ、むしろ、一次空輸送の発達のために必要であるという考え方が強かった。郵便物の輸送は、航空会社の運輸のうちでほんの一部分に過ぎないものであるから、その利害関係の大部分は旅客の輸送についてである。それ故に、連邦航空法は、空輸送の發展を、C A Bとしては、一アメリカ合衆國の交通、郵便および陸路一を著すべきであると述べている。裁判所では、民間航空体制はそれが第一旅客輸送を含んでいるが故に、当然C A Bの重大関心事であるべきことを意味するものとして、このことを解釈している。その後のあるケースでは、一層このことが強調されている。國際航空に對する補助金の決定に當りC A Bの行動を確認するに當りて、裁判所では、「Federal Communications Commission」と同様、C A Bとして、C A Bの行動をば常時公共利益の標準に合わせるためには、航空会社の補助ならびに免許手續に行政上の融通性を与える考慮が必要である」との考えをもっている。

なにをもつて「公共利益」の標準とするかは、明瞭を欠くが、裁判所では、C A Bが補助金を決定するに當りて、公共利益という言葉に相當のウェイトをおいているものと判定していることは明らかである。なにとはともかく、公共利益であることを見出すのはC A Bの義務である。かくして、もしも、ある航

空業者のサービスが公共利益からみて必要であるならば、C A Bとしては、次にその航空業者の財政的必要に考慮を払い、その必要を満たしてやらねばならない。有効な運輸を支持するために必要な補助金額は、その補助金額が公共利益を上廻るかどうかを測るために公共利益と比較してみる必要がある。

Section 406(D) についての裁判所の解釈をみれば、この Section が、同法(の Section 102) における法定による一般の空輸送の發展を強かに促す一助をなしている。補助金はC A Bが航空輸送の發展を促進する手段であるというのが議会の意圖であつた。Section 406(D) の想定によれば、C A Bは一旦郵便物の輸送を行なう必要があるとか、また、町裏どのような程度を使用するとか、について審問を下さすことはできない。とはいへ、かりにその航空業者が、C A Bが公共利益があると決定しているところの範圍外の運送に當る場合であつても、補助金は手段であるから、これによつて、その航空会社は、アメリカ合衆國の必要に適合した航空輸送密割を助成するために運航しなればならないことになる。

一般的にいって、C A Bは、その後多額の補助金の支払がつづいているローカル航空会社に対して、その制限力を使用することができなかつた。適切な航空輸送体制を提供するに必要な補助金を減額するためには、サード・レベル航空会社に対して、ある程度の運輸の自由を許すにしても、この航空体制のパランスだけは覆すようなことをしないように仕向けながら、補助金方式を履行することは、事實上C A Bの義務である。

Flight Magazine の Pickering は、予てよりサード・レベル航空会社に対する補助金方式について一つの考えをもっていた。平均時速一七〇マイルの軽双発機の平均直接運航費をマイル当り二九・二セントと計算した上、慎重に運営すれば、サード・レベル航空会社は、間接費をマイル当り三〇セントまで引下げることができると彼は主張している。この数字は、H社のケースにおけるC社の数字でさえマイル当り二三・五セントであったことを思えば、少々高い気がする。

収入については、Pickering は、人マイル当り平均一〇セントの旅客収入は、それ程非現実的ではないと信じている。というのには、現在極く少数ではあるが、幹線およびローカル路線のうちには、これよりも高い料金を不当にも徴収しているからである。一部のサード・レベル航空会社では、既にマイル当り一〇セントまたはそれ以上の料金を徴収している。補助金の方式を決定するに当って、Pickering は、補助金の狙いをば、「その補助金が合理的な営業収入をもたらすようなサービスを支持するためにのみ使用される」ことにおいている。考えられている基本的な標準は、「飛行マイル数をもって計算されることになっており、所定のマイル数を超えるにしがって補助金額が漸減する方式である。補助金は、月間一〇〇、〇〇〇マイルに至るまでは、各マイルにつきマイル当り平均二七・五セントである。さらに一〇〇、〇〇〇—一五〇、〇〇〇マイルでは、マイル当り一五セント、一五〇、〇〇〇—二五〇、〇〇〇マイルでは、マイル当り一〇セント、月間二五〇、〇〇〇マイルを超え

る部分については、補助金はゼロである。幾らかの利益を計上するためには、この補助金方式によれば、小型機を使用して、毎飛行平均三人ないし四人の旅客の搭載が必要である。

一〇〇、〇〇〇マイルまでの均一レートは、その経営上運航費を引下げるのには刺激的であり、また一〇〇、〇〇〇マイルを超える部分について補助金額が違っていることは、この種の航空会社があまりに大きく成長することを防ぐためである。

しかしながら、この補助金方式では、ローカル航空会社によって提出されている第一の問題を解決することはできない。だんだんと大型機に移っていくことは、航空会社の間では共通の傾向である。この補助金方式の下では、もしもサード・レベル航空会社のある特定路線での交通需要が大きいとすれば、その航空会社では、大型機を使用して運航に当る方がよりベターであるとの決断を下すことになる。この航空会社にとって有利なことは、もしも月間の飛行マイルが一〇〇、〇〇〇マイルを超えても、比較的高いレートの補助金で、より多くの旅客を運ぶことができるということである。

いま一つの補助金方式は、飛行当りの平均乗客数または希望乗客数で算出する方法である。人マイル当りの予想収入高を基準とすれば、補助金額は、希望乗客の水準でやと利益が計上できるように計算されたその航空会社の有償座席マイルを基準とすることになる。この方式には、より多くの旅客を獲得しようとする余分の刺激がある。というのは、この方式は、旅客収入が利益となるばかりでなく、補助金もまた余分の旅客によつ

て増加するからである。補助金の等級シートにおける場合と同様に、ここでも利益水準を抑える規定を工夫する必要がある。さきに述べたように、ここでは、サード・レベル航空会社が、もっと旅客の多い路線で大型機を使用させないようにすることにはむづかしいであろう。座席マイル当りの運航費ということになれば、大型機の方が安いというのが常識である。だから、一部の地点では、大型機に切り替えることは航空会社にとって有利であろう。

補助金支給のもう一つの方式は、後者の変形である。C A Bとしては、路線毎の最適スケジュール、旅客の乗込数およびこのスケジュールに最も適合した機種を決定しなければならない。しかも、前もって航空会社が有償座席マイルを基準として補助金が支払われることになる。もしも、ある航空会社が大型機の費用を減らせば、同様の旅客しか運送できず、よって一日当たり同様の飛行を行わなければならないことになる。もしも、一日一回の飛行をもって、あり余る旅客があれば、臨時飛行でサービスを提供し、それによって余分の飛行マイルから余分の費用が生じたことを理由に、必要ならば特別の補助金の請求ができる。このような事態において大型機を使用することは、同じ飛行マイルを飛行しなければならないので、その運航業者にとっては不利益となる。これに反して、その航空会社がかつと有利な飛行で大型機を使用し、旅客の少ない飛行を止めようと決意すれば、減少した飛行マイルについて、C A Bは補助金を決定し直さなくてはならぬことになる。

この補助金方式のはっきりとした利益は、使用機をコントロールできることと、一路線における理想的な飛行数を全般的に指示できることである。運航を直接コントロールすることと絶えず補助金額を決定し直すことは、幾分不利益である。おまけに、この補助金は、サード・レベル航空サービスについての研究の目的を達成しようとする点では、なんの助けにもならない。C A Bはその研究のうちで、この補助金方式に対する一般的な基準を第一歩で述べただけのことであるが、このために、三マ申請中の各路線での正しいスケジュールや旅客乗込数について、免許申請者の間で論議が聞かわれている。

提案されたこれらの補助金方式の一切については、当然に一つの基本的な前提が必要である。C A Bとして、かつ、かつ七人ないし九人乗りの航空機で運べない程の乗客があるような路線でのサード・レベル航空を認めるつもりはない。サード・レベル航空会社をコントロールする要は客数が方法に、たまたま配記の荷送力を超えるような機種を使用するにかかると航空業者にも補助金を与えることを一つの政策として拒否することである。しかしながら、実際問題としては、この種の政策は、議会がC A Bに与えているコントロールの限界を踏み超えることになるかも知れない。

註(1)

Cook, *Air Taxis Offer Service to Cities Unable to Support Local Airlines*, Aviation Week, Sep. 4, 1961, p. 40.

(2)

Pickering, *Needed: A Third Level of Air Service*, Flight, Oct. 1961, p. 36, pt. III of an VIII-part

航しようとする町々でも、利害の共通に関するデータを満足に提供できそうなものは殆んど見当らない。サード・レベル航空の申請が特別な基準で審理されている限り、これらの航空会社や町々を悩ましているのは、これらの問題である。

この切実な問題を解決するためには、航空機製作業者がC A Bの手続上航空業者に援助の手を差し延べることであり、これまである種の機関から提案されている。一九六二年にアエロ・コンマンダー社は、C A Bに対して、サード・レベル航空サービスを研究するよう請願書を提出している。現にサード・レベル航空の免許申請者が多数存在しているという理由から、Local Service Investigation^④と併行して、C A Bの研究が行なわれているが、これは、どの当事者からみても、サード・レベル航空体制の開発問題に対する一般的な解決としては、最上のもものと思われる。

C A Bが「use it or lose it」政策の実施にますます積極的となるにつれて、これまでは必要とみられていた都市へのサービス不足という問題の解決を求めるための圧力は、より一層高まるものとみられる。Aviation Subcommittee of the Senate Committee on Interstate and Foreign Commerce の Monroney 委員長は次のように述べている。

アメリカにおける航空の歩みは、少数の航空会社のために、少数の乗務員によって運航される少数の大型、迅速かつ高価な航空機を製作するために、そしてまた、アメリカの少数の都市に対して、より高いコストで、比較的便数の少ないサー

ビスを提供するために、少数の雇用者による少数の製作業者をもつてする方向に動きつつある。われわれは、いまや必要なあらゆるタイプの航空サービスを提供する航空機や経営上および運航上の技能を提供するために必要なアメリカ航空の航空力とか多様性とかの重要な要素やその能力を失いつつある。

C A Bによる研究の成行きについては、保証の限りではないが、この一つの研究を設けることによって、C A Bは、この問題に気がつき目下考慮中であることを表示するものと思われる。このような動きからみて、C A Bが連邦航空法の Section 102 についての法定命令を全面的に履行しようとしており、決してこれが一部分だけを運用するものではないことがわかるだろう。

H社のケースでみられるように、C A Bによる断片的な決定では、申請者も、C A Bも、ともどもに、相当量の時間と労力を消費するだけである。多数の申請者のことを考えると、C A Bにとっては、サード・レベル航空サービスの必要性を決定し、そしてまた、単一の手続で、この将来の体制に必要な標準を定めることは、圧倒的に有利である。アエロ・コンマンダー社の請願が論証するように、各種の共通問題については、C A Bは、その単一の研究の方がずっと能率的な考慮を払うことができる。もしもそうではなくて、特別な基準によるとすれば、申請者はそれぞれ必然的にこの種のサービスの必要性について、同じような議論を提供し、C A Bでもまた、それぞれのケ

ースにおいて、同じような圧力を受けることになる。各種機の運航費、必要な補助金のタイプや金額、理想的な旅客数、最も実現可能な路線構造などの諸問題は、申請が審理されるたびに討議されることになる。

C A Bが補助金の減額を図ろうとしている時に当って、アエロ・コンマンダー社が提案している一つの研究が重要であるのは、ただに、サード・レベル航空サービスが、既に多額の補助金を受けているローカルサービス航空に對抗できるということだけではなく、同時にまた、サード・レベルの支持者達が、サード・レベル航空が削減できればその結果補助金が大幅に減額されると力強く主張しているからである。この種の航空についての研究が終る時分には、サード・レベル航空サービスを最上に支持すると思われるタイプの都市と地域、路線毎に適当な各種、よりよきスケジュールのアウトライン、補助金の決定方式、C A Bが申請者の今後の運航提案に対する期待事項などに關する一切のプランを、C A Bが提供できるはずである。このような事柄を決定するには、実験しなくては困難であるという議論があるが、多くのエアクラシ業者は、前述の諸要因の考慮に具体的な根拠を与えるような各種の地域において、現に定期運航を行なっている。

C A B自身が現在感じているマイルメンタは、Local Service Investigation における審査官の提案に耳を貸さうとしないC A Bの失策からきている。アエロ・コンマンダー社の議席の修正案について考慮することはともかくとして、そこには、C A

Bの研究に対する提案から引き出される最も重要な一つの意味合いがある。それは、アメリカ合衆国全体の民間航空体制に再検討を加える機会をC A Bに与えているということである。

「サード・レベル航空サービスの問題は強大な影響力をもつ問題であるから、そのような重要なアプローチが必要である。それは、特別な基準で、さまざまな決定に委されるには、あまりにも大きな影響を与える問題である。」サード・レベル航空サービスは、ただに、それ自体に關係しているだけではなく、サード・レベルの構想こそは、過去数年間に展開したアメリカの交通パターンにおける諸変化から生じたものである。新しい変化は、いずれも、C A Bがこの変化を見ましたはずで、さなかつたことと相俟って、事態を混乱とすばかりであった。民間航空の現状を確定しようとする公然たる目的と、その關係をこの種の旅行体制に向けようとする将来の目標とをもつたサード・レベル航空の研究の開始は、その結果必ずや前進をもたらさう。

特別の基準による政策の決定では、C A Bは、これまでこのころ、航空体制についての多くの問題を解決できなかった。この種の航空事業の現状を調査することによって、C A Bは、連邦航空法の Section 102 についての法定命令を履行する上で、リーダーシップをとることが出来る。考慮を払うべきものは、たんに、航空輸送をそれ自体に対してだけではなく、同時にまた、航空以外の輸送形態、特に家用自動車による地上の移動と航空との關係に對してである。現に進行中である高速ハイウ

エイ網の建設に伴い、短距離航空体制は、これとよく連繫を保って、できるだけ無用の競争を避けるようにすることが、この種の航空事業にとって、とりわけ有利であらう。

CABは、これまでの事例では、航空体制に対して全般的な考慮を払うことができなかった。CABとしては、この機会にその権限を行使することが特に重要である。このことは、CABに対する第三者からの最後の贈り物であり、これによって、このような広汎な問題についてCABが払う考慮に十分な根拠を与えらるし、そしてまた、CABをして、航空体制の将来の発展に必要な基準を作成せしめることになる。

註(1) Pickering, *supra* note 92.

(2) *Ibid.*

(3) Aero Commander, Inc., *supra* note 115.

(4) 6 C. A. B. 1 (1944).

(5) Remarks of Senator Monroney at oral argument in the *Southwestern Area Local Service* case, CAB Docket 10758, on Feb. 28, 1962, quoted in Aero Commander, Inc., *supra* note 115, at 3.

(6) 49 U. S. C. § 1302 (a) & (b), *supra* note 140.

(7) Aero Commander, Inc., *supra* note 115, at 5-6.

(8) Pickering, *supra* note 120. Also speech by Thomas J. Harris Vice-President of Aero Commander, Inc. at the Annual Aviation Conference of the American Society of Mechanical Engineers, June 26, 1962, at 4.

(9) Aero Commander, Inc., *supra* note 115, at 6.

(一九六五・一〇・一〇)