

經濟論叢

第156卷 第2・3号

カンパニー制と持株会社解禁論……………	下 谷 政 弘	1
アパッティの有効需要論(2)……………	小 島 専 孝	27
欧州における航空自由化と航空政策の自律性…	戸 崎 肇	66
中国直接投資(FDI)導入における傾斜政策…	洪 詩 鴻	86
神戸市都市経営の一考察(2)……………	池 田 清	102
アメリカ年金会計にみる 完全未履行契約の認識……………	佐 野 哲 哉	115

平成7年8・9月

京 都 大 学 經 済 學 會

欧州における航空自由化と航空政策の自律性

戸 崎 肇

I は じ め に

ローマ条約の締結に始まる欧州統一の流れは、1993年1月の統一市場の創設をもって新しいステージへと移行した。これに伴い、航空産業界においても画期的な規制緩和が実施され、航空各社は、今後の激しい競争をにらみ、生き残りをかけた戦略を展開している。

今回実現された規制緩和は、1978年に始まった米国における航空規制の緩和の理念に非常に近づいた形となった。米国における航空規制の緩和の理論的背景には、コンテストブル・マーケットの理論がある。これは、参入と退出の費用が小さい産業では、実際に寡占あるいは独占的な状況が存在しても、新規参入の可能性さえ存在すれば、競争的な料金が成立し、資源配分が効率的になるというものである。米国は、これによって公的規制を不要とし、完全自由競争を徹底的に促進した。しかし、このような政策が可能となったのは、規制緩和の対象として考えられたのが主に米国の巨大な国内市場であり、ある程度まで競争の基盤が普遍性を帯びていたためであり、事実この政策を国際市場に導入しようという試みは、各国の非常な抵抗を引き起こすことになった。

それが今回の欧州統合に伴って、欧州市場に同様の方針を採用させたのは、政治的判断が強く働いたとはいえ、欧州統一市場が、国内市場と同一視しうる段階を迎えつつあるという認識が強まってきたためと考えられる。しかしながら、欧州における統合の推進は、衆知のごとく非常に難航している。国家、あるいは地域というユニットの解消はあくまで理念であって現実ではない以上、

そこにおける自律性の確保という問題は、早晩明確にしなければならない一般問題である。

米国との国内市場の規模の不均衡に基づく交渉力のアンバランスを解消すべく、域内で統一した政策形成をもってこれに対抗しようと努力することは、現在の厳しい競争環境においてごく自然の流れであろう。しかしその中で、各国の独自性、文化性を、このような普遍化の動きの中でどのように位置づけ、調整していくかという問題は、長期的観点からすれば、より重要性の高い問題となる。

そこで本論では、対象を国際航空サービスに絞って、欧州における航空の規制緩和政策の推移を、米国との関連性を問いつつ検証しながら、上記の自由化と自律性の調整の問題について考えてみたい。そして、それは日本における地方の自律性の問題についても引き延ばして考えることになるであろう。

II 欧州における航空自由化の独自性とその歴史的展開

1. 欧米間における航空自由化の相違点

まず最初に、欧州における航空自由化が、米国における航空自由化政策とどのような点で違っているのかを、ここで再度明確にしておこう。そうすることによって、なぜ欧州における航空自由化が論じるに値するものであるのかを明かにすることができよう。

米国の航空自由化は、1978年にスタートを切った。これは、米国の国内市場をその第1ステージとするものであり、完全な自由競争をどこまでも追求していこうとするものであった。その後、その理念を世界に普遍化させようと、国内市場にもちいた政策を国際市場においても適用すべく、欧州との間に交渉を開始した。この交渉過程では、自国の巨大な国内市場をテコにして、欧州各国に「譲許の均衡」を求めた¹⁾。それは、必然的に、欧州に対して多国間協定の

1) 詳しくは以下の文献を参照のこと。

DANIEL M. KASPER, *DEREGULATION AND GLOBALIZATION*, HARPERCOL-

締結、つまり、航空市場のGATT化を求めることになった。

これに対し、各国に限られた国内市場しかもたず、伝統的に国家の主権意識が強い欧州市場においては、航空の自由化は、国際政治の文脈を抜きにしては語れない。多国間体制の協約が自国の国内政策に及ぼす拘束性は、各国の地域的独自性を損なう危険性を伴うが故に、市場統合がすでにスタートを切った現在においても、EUが統一的に打ち出す政策に対する根強い反対意識が存在しているのが現実である。そのため、欧州において航空自由化を論じる上でも、常に国際市場が念頭におかれ、対外政策との関連が重視される点において、国内市場をベースとする米国流の規制緩和論とは一線を画するのである。この点において、欧州の航空自由化は、米国の自由化政策に触発を受け、また欧州経済の衰退の影響による危機感によって推進されながらも、ベースにおいて独自の性格を持つものである。翻ってみると、わが国の状況は、欧州市場の状況に類似しており、そこでの自由化の進展は、米国におけるものよりも、より参考になるものを含んでいるものと考えられる。ここにこそ、欧州における自由化を検討する意義が存在する。

2. 欧州航空政策の形成と発展

欧州における統一的な市場の規制緩和の流れは、1958年のローマ条約の締結に端を発する。しかしながら、航空事業は、国家間の二国間条約と、ナショナル・フラッグ・キャリアを中心とする政府の航空事業者に対する規制の枠組みで行われているとの理由から、海運とともに、ローマ条約制定以来30年近くも、規制緩和の潮流から取り残されることとなった。

こうした状況に鑑み、EC委員会は、欧州共通の航空政策を樹立する必要性を認識し、1979年に「第一次メモランダム」という形で政策提言を行った。しかし、その内容は、市場の実態から全く遊離したものであるという批判を浴び、市場の実態には何の影響も与えることができなかった。

\\LINS, 1988 (岡村邦輔監訳『国際航空自由化論』, 文眞堂, 1993年)

先述のごとく、この前年の1978年には、米国では歴史的な航空自由化政策が実施された。その思想的影響は、当時の世界的な新保守主義の波に乗って、欧州にも波及する。また、直接的にも、米岡が対外的にも航空自由化政策を強力に推進しようとしたことから、欧州における従来の体制は大きく揺さぶられることになった²⁾。こうした動きに対し、EC委員会は、米国の規制緩和は直接の模範とすべきではないとの見解を示した。そして、従来の二国間体制の枠組みの中での規制の柔軟化、競争の促進をはかるべく、1984年、「第二次メモランダム」を理事会に提出した。

1985年6月には域内市場白書が提出され、欧州市場統合は、具体的なスケジュールに沿って、実行段階に突入していく。これを受け、航空業界でも、3つのステージにおいて、いくつかの自由化政策がパッケージの形で実施されていく。これらが、通称「パッケージ1・2・3」と呼ばれるものである。

パッケージ1は、1987年12月に導入された。ただし、これはあくまでも過渡的な性格づけがなされていた³⁾。したがって、その導入後も、政策の審議は継続して進められた。その結果、1990年6月、パッケージ2が新しく導入されることになった。

パッケージ1・2は、いずれも自由化を指向しつつも、第二次メモランダムの打ち出した路線に沿った、従来の二国間体制の枠組みの中での改革であった。従って、結果的には、先行する市場の自由化の実態に、制度的な後付けを行う形に留まった。つまり、市場に対して能動的にインパクトを与えることはできなかった。

これに続くパッケージ3も、当初はこの路線に沿った漸進的なものが予定されていた。従ってその効果については、関係者の間ではあまり期待されてはい

2) 米国の航空自由化政策の欧州へのスピル・オーバーを考える際には、欧米間の航空輸送が世界全体の航空輸送に占める相対的な重要性について把握しておかねばならない。

3) 条項の中で次のように明記されている。

「理事会は、1989年11月までに提出されるEC委員会の提案に基づき、遅くとも1990年6月30日までにこの決定（パッケージ1）についての見直しについて決定（パッケージ2の策定）しなければならない。」

なかった。一方で、こうした政策の審議を見守る政治家達の間では、統一市場のスタートが目の前に迫っているにもかかわらず、遅々として進まない自由化の現状に対し、不満が高まっていた。ところが、こうした事態が一変することになる。1992年6月に行われたEC閣僚理事会において、議長国であるポルトガルが、独自の政治的判断によって、大胆な自由化政策を採用し、流れを転換させたからである。ポルトガルは、それまで保守的な立場を採り、思い切った改革には反対の意志を表明してきた。ところが、当会議の議長国就任にあたって、改革派転身への次のような動機付けがなされたのである。すなわち、(1)リベラル派の国々の支持を得たいという政治的判断、(2)自らが議長国として歴史的な政策を成立させたいという名誉欲、である。こうして、大方の人が予期せぬままに、欧州の航空業界は、短期間のあいだに、完全自由化に向けた政策への対応に奔走することになる。

3. パッケージ3における完全自由化への方策

さて、パッケージ3では、具体的にどのような抜本的な改革が打ち出されたのであろうか。ここでは箇条書きの形で、その主なものを取り上げてみたい。

a. 輸送力

一般に、二国間で結ばれる航空協定では、機会均等の原則に基づき、お互いに等しい輸送力が割り当てられる。パッケージ1と2では、この比率が60:40、75:25というように、徐々にアンバランスが認められるようになった。パッケージ3では、この制限が完全に撤廃され、自由に設定できるようになった。

b. 運賃

従来、国際輸送における航空運賃は、関係両国の政府がともに認可することによって発効となった⁴⁾。こうした方式を二重承認主義 (DOUBLE

4) 国際航空運賃の決定方式については、以下の文献に詳しい解説がある。キャスパー、前掲書、133ページ。

APPROVAL), 別名バミューダ方式という。これに対し, パッケージ1・2では, 基準となる運賃に対して, ある一定の幅の範囲内であれば, 自動的に承認されるという, ゾーン方式が採用された。パッケージ3では, さらに進んで, 関係両国がそろって不認可にしない限り, 申請された運賃は自動的に認可・発効されるという DOUBLE DISAPPROVAL 方式が導入された⁵⁾。

c. 運 航 権

ある国の純然たる国内輸送を他国の航空会社が行うことをカボタージュ運航という⁶⁾。これまでは, カボタージュ運航に関する規定は, パッケージ条項の中には存在せず, その権利は認められてこなかった。パッケージ3では, この権利についての規定が明記され, その実施にむけた道が開かれることになった⁷⁾。

d. 共通免許規定

パイロットの資格認定や, 航空機の型式証明など, 航空事業に関わる各種の免許の付与は, 従来, 各国の政府が独自に行ってきた。パッケージ3では, EUが域内共通の免許を与えることで合意がなされた⁸⁾。

5) ただし, この条項にたいしては, セーフ・ガードがついている。すなわち, 過度に高かったり, 低かったりする運賃に対しては, 政府やEU委員会が対抗措置を講じることができることになっている。

6) 例えば, 東京-大阪間だけの, つまり国際線からの, あるいは国際線への乗り継ぎを行わない, 純然たる国内輸送を, エール・フランスといったような, 外国航空会社が行うこと。

7) ただし, 1997年4月までを, その完全実施に向けた過渡的期間とし, この間, 自国発着便の延長としての相手国内運航は, 国際部分の輸送量の50%までに限定されることになった。このような猶予措置がとられた理由としては, 国内の小企業保護の問題(国内政治問題)と, 公益サービス(コミュニティー・サービス)の維持の問題が挙げられる。

8) ここには2つの問題がある。1つはEUの企業要件の問題である。EU国民が過半数の株式を保有し, その本社がEU域内にあれば, その企業はEUの企業として認められる。しかし, 域外第三国との交渉では, その国がこのような要件を承認せず, その企業の国籍が特定できない事態が発生することが予想される。そのような場合には, その第三国が, その企業の諸権利の行使を認めないことも考えられるだろう。もう1つは技術要件の問題である。従来, 各社は, 自国の政府が独自に設定した基準に沿って, その基準ぎりぎりの枠のところで事業運営を行ってきたことが多い。この基準が急に変更されることによって, パイロットなど, 熟練労働者の思わぬ過不足問題などに直面することも予想される。

4. 残存する完全自由化の阻害要因

パッケージ3の成立によって、欧州航空産業は、法的側面において完全自由化に向けた体制を整えつつある。しかし、それが公正な競争に結びつくように有効に機能するためには、その実施を保障する社会的な基盤が整っていなければならない。ところが、欧州の航空市場では、国家主権の理念が依然、共同市場設立の意志に優っていることから、とかく国家間での競争意識が強く働いてくる。そして、それが市場における不平等な競争基盤の残存となって表面化している。そこで、ここでは、その完全自由化の阻害要因となっているものを、以下に具体的に列挙してみたい。

a. 政府から自国の航空会社に対する援助

欧州の航空会社は、英国航空のような一部の民営化されたものを除けば、そのほとんどが政府からの資本投資を受けている。国際航空サービスの目的は、国家威信の高揚をはじめとして、その多くが政府の政策に関わっている⁹⁾。そのため、各国政府は、その時々々の政策を実施する中で、その一過程として、自国の航空会社に対する直接・間接の援助を行ってきた。具体的には、増資であったり、赤字を補填するための資金投入であった。特に後者は、自由競争を通じた経営努力の促進を強く阻害するものであるとして、欧州内部でも強い非難がなされてきた。例えば最近では、エール・フランスに対する政府の資金援助が、EUの競争政策に違反するものであるとして、欧州裁判所に提訴されるという動きがある。1993年から召集され、審議が続けられてきた欧州航空賢人会議は、1994年1月、その最終報告を提出した¹⁰⁾。その中では、今後1回限りにおいて、政府から航空会社への直接援助を認めることとしている。しかしながら、この提言には強制力はなく、実際に1回限りという歯止めがきくかどうか

9) 国際航空サービスと政策との関わりについては、以下のものを参照のこと。

WILLIAM E O'CONNOR, *AN INTRODUCTION TO AIRLINE ECONOMICS*, PRAEGER, NEWYORK, 1985 (山上徹監訳「現代航空経済概論」, 成山堂書店, 1987年, 17-19ページ。)

10) *EXPANDING HORIZONS, A REPORT BY THE COMITE DES SAGES FOR AIR TRANSPORT TO THE EUROPEAN COMMISSIONS*, JANUARY 1994

かは全くの疑問である。

b. 空港の使用料

航空会社は、各地の空港を利用する際、着陸料や駐機料などの空港使用料を支払わなければならない。空港使用料は、各空港ごとに独自に設定されている。航空会社は、自社の路線網の展開において、乗り継ぎの便や機材の効率的な回転といった戦略的見地から、ハブ・アンド・スポーク型の路線ネットワークを構築しようとする。このため、そのベースとなる空港の使用料の高低は、航空会社の経営戦略上、大きな要因となる（図1）。

また、空港の運営も民営化が進んでくると、空港運営に対する経営的側面が前面に打ち出されるようになり、その空港にとってより大きな利益をもたらすと思われる大手の航空会社が、様々な形で優遇される事態が生じてくる。こうした空港間競争のもたらす問題をどのように考えるべきかは検討を要する問題である。

c. 空港における航空機の発着枠（スロット）の配分

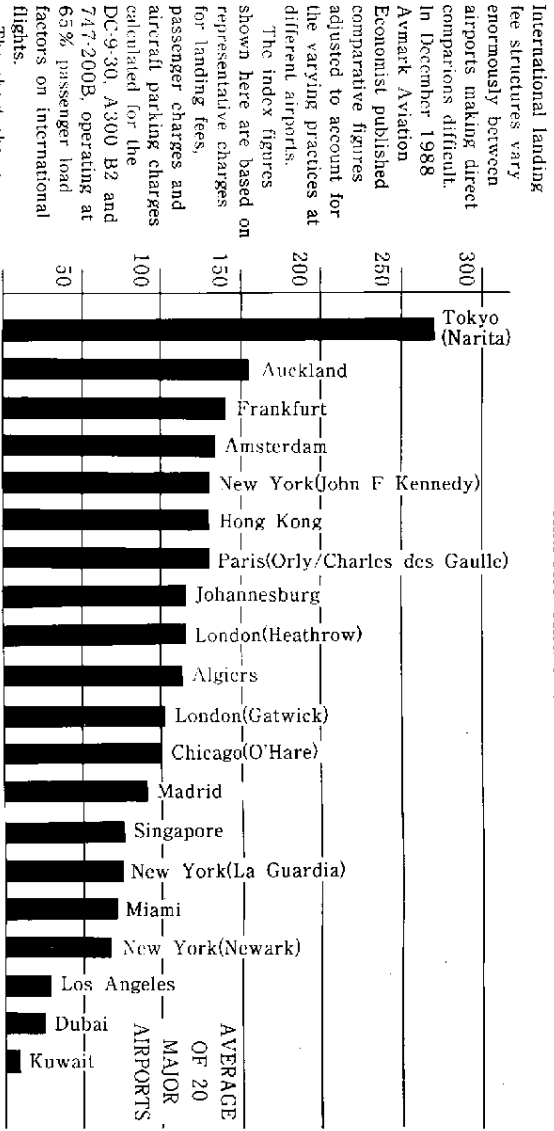
空港における発着枠は、時間帯の有利不利も含め、従来その権利を保有してきた航空会社が、権利の更新期においても、それをそのまま継承する形が大勢であった¹¹⁾。これは、航空市場への新規参入をめざす者にとって、大きな参入障壁として働いてきた。EU委員会は、この配分をいかに公正な形で適正に行うべきかについて、議論を重ねている。現在、審議のたたき台となっているのは、欧州議会の諮問によってなされた審議委員会の次のような提案である。

1. 未使用スロットをプールし、そのプールされたスロットのうち50%以上を新規企業に配分する。
2. 新規企業に配分するスロットが不足した場合には、既存の航空会社のうち、200席以下の機材を使用し、かつ6スロット以上使用する航空会社の持ち分の中から捻出される。
3. この配分方法が採用される対象となる混雑空港の、実際のスロットの

11) このような既得権益化を認める条項が、祖父条項（GRANDFATHER CLAUSE）である。

AIRPORT CHARGES COMPARISON

21



The chart shows simple averages of the index values for the 3 airports for each airport.

Source: "BAA 1989 Report and Accounts", p. 12

Source: Amark Aviation Economist, December 1988

International landing fee structures vary enormously between airports making direct comparisons difficult. In December 1988 Armark Aviation Economist published comparative figures adjusted to account for the varying practices at different airports.

The index figures shown here are based on representative charges for landing fees, passenger charges and aircraft parking charges calculated for the DC-9-30, A300 B2 and 747-200B, operating at 65% passenger load factors on international flights.

配分・管理は、政府当局が指名する「スロット・コーディネーター」が行う。発着枠の配分をめぐる問題に関しては、空港の絶対数の少なさこそがこのような事態を招いているのだという指摘もある¹²⁾。ある提言では、各地域が勝手な空港開発を行うのではなく、EU全体の観点から、総合的な空港開発を統一行的に行っていく必要があるとしている¹³⁾。

d. AIR TRAFFIC CONTROL (ATC)

安全運航を支える航空管制システム(ATC)は、各国の軍事政策においても極めて重要な意味を持っている。したがって、その管轄区域における主権意識は強く、他国に対して開放的であることができない。そのため、欧州の空は、各国の軍事戦略的な意図が絡み、航空管制システムの違いによって、複雑なモザイク模様に分断されている(図2)。またその上に、航空管制システムが採用するソフトウェアの違いによって、さらに多様化が進んでいる。

今後航空の自由化政策が進展し、競争上、輸送量が飛躍的に増大する事態を迎えれば、こうした空の細分化状況は、空域の混雑化に対応しきれず、安全上深刻な問題を呈することになる。この問題に対する取り組みの緊急性は、EUにおいても広く認識されており、現在各種の委員会でも、対応策が練られている。

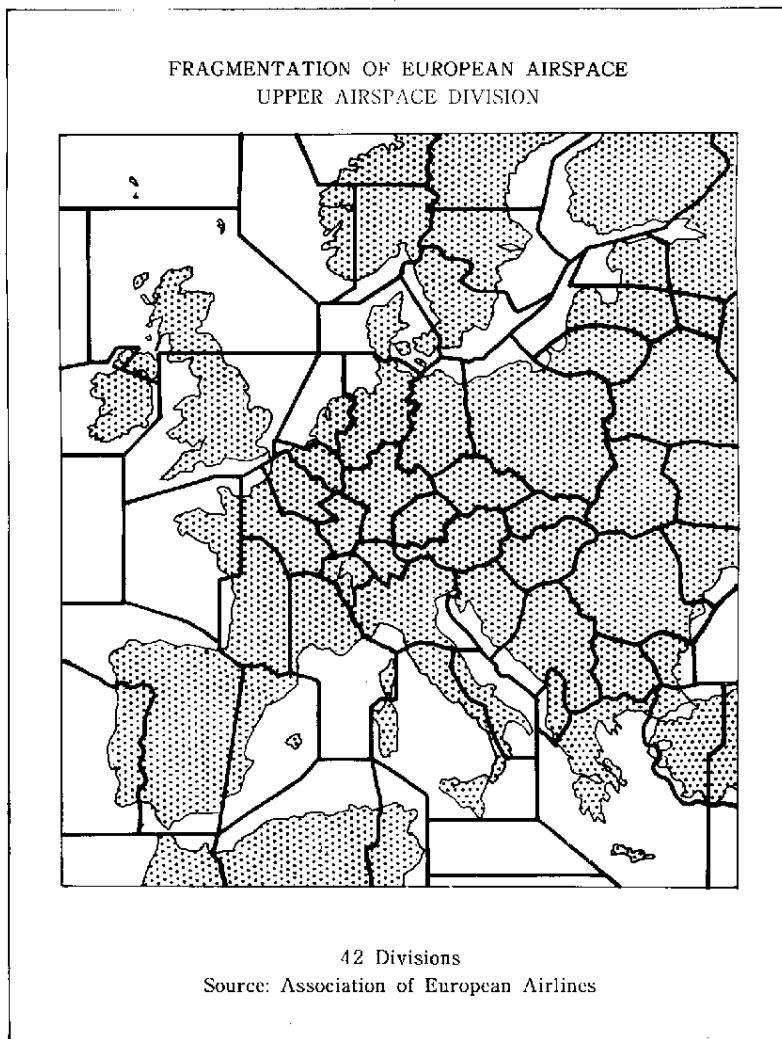
e. 域外からの参入者

欧州の空には、EU域外からも様々な国々の航空会社が乗り入れている。その中でも特に注目すべきは、アジア系の航空会社である。アジア系の航空会社は、自国の社会水準の世界的に見た相対的地位により、雇用・勤務体系において低コスト体質を生み出している。これは、現在の厳しい競争下において、非常に強力なメリットとなっており、市場シェアの拡大につながっている。このような、社会的な制度の違いによってもたらされた競争条件の違いをどう取り

12) 図4から、EU域内では、このままで推移すれば、近い将来に空港の全体の処理容量が需要をまかないきれなくなることが読み取れる。

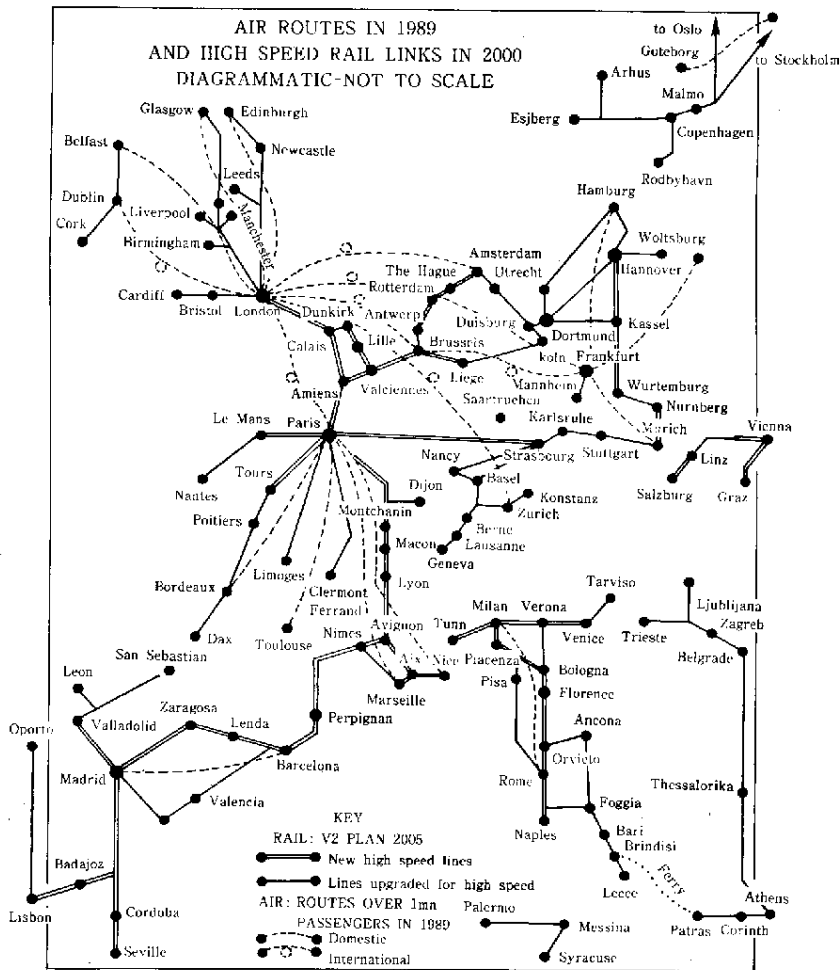
13) 前掲の *EXPANDING HORIZONS* を参照のこと。

图 2



SOURCE: STEPHEN WHEATCROFT AND GEOFFREY LIPMAN, *EUROPEAN LIBERALIZATION AND WORLD AIR TRANSPORT*, THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT, P. 58

図 3



Sources: AIR: IATA.
RAIL: Proposals for a European High-Speed Network.
Community of European Railways, January 1989.

SOURCE: STEPHEN WHEATCROFT AND GEOFFREY LIPMAN, *EUROPEAN LIBERALIZATION AND WORLD AIR TRANSPORT*. THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT, P. 133.

扱うかは、公正競争を実現する上で、1つの大きな問題となるであろう。

III 各航空会社の生き残りのための対応

これまで述べてきたように、EUの航空市場においては、自由化の進展に伴って、競争環境の激変が予想される。こうした変化に的確に対応し、素早い対策を講じることが、生き残っていく上での必須の条件となる。ここでは、そのうちの注目すべき動きについて、いくつか取り上げてみたい。

1. 提携戦略

まず、最も注目すべきなのは、航空会社間での提携戦略である。これは、新規投資に伴うリスクを最小にとどめながら、提供しうるサービスの拡充をはかることを意図する。この動きの背景には、英国航空のマーシャル会長が喧伝するように、将来の航空産業は、自由競争による淘汰によって、グローバルな路線ネットワークをもつ少数の「メガ・キャリア」と、ある特定の路線に特化した「ニッチ・キャリア」の二極に分化するという見方がある。こうした主張は、ジャロレットによって、航空会社の進化として、理論的に定式化されている¹⁴⁾。ただ、一社のみでグローバルな路線ネットワークを構築することは、世界的な同時不況からまだ完全に立ち直っておらず、また、今後の見通しもたちにくい状況で、景気によって大きく左右される航空産業にとってはあまりにもリスクが大きすぎる。そこで、航空会社間の提携によるサービスの拡大が必須の流れとなったのである。英国航空は、その先便をつけ、グローバル戦略をほぼ完成しつつある。現在、欧州の航空会社の間では、巨大な米国国内市場への進出をはかって、提携の相手となる米国の有力航空会社の獲得に躍起になっている¹⁵⁾。

14) この定式化については、以下の文献を参照のこと。

LOUIS GIALLORETO, *STRATEGIC AIRLINE MANAGEMENT*, PITMAN, 1988 (塩見他訳『航空輸送のグローバル化と戦略的経営』, 成山堂書店, 1991年)

15) このうち、米国ユナイテッド航空と独ルフトハンザ航空の提携をめぐるのは、米国政府の最終認可がなかなかおらず、係争に発展した。

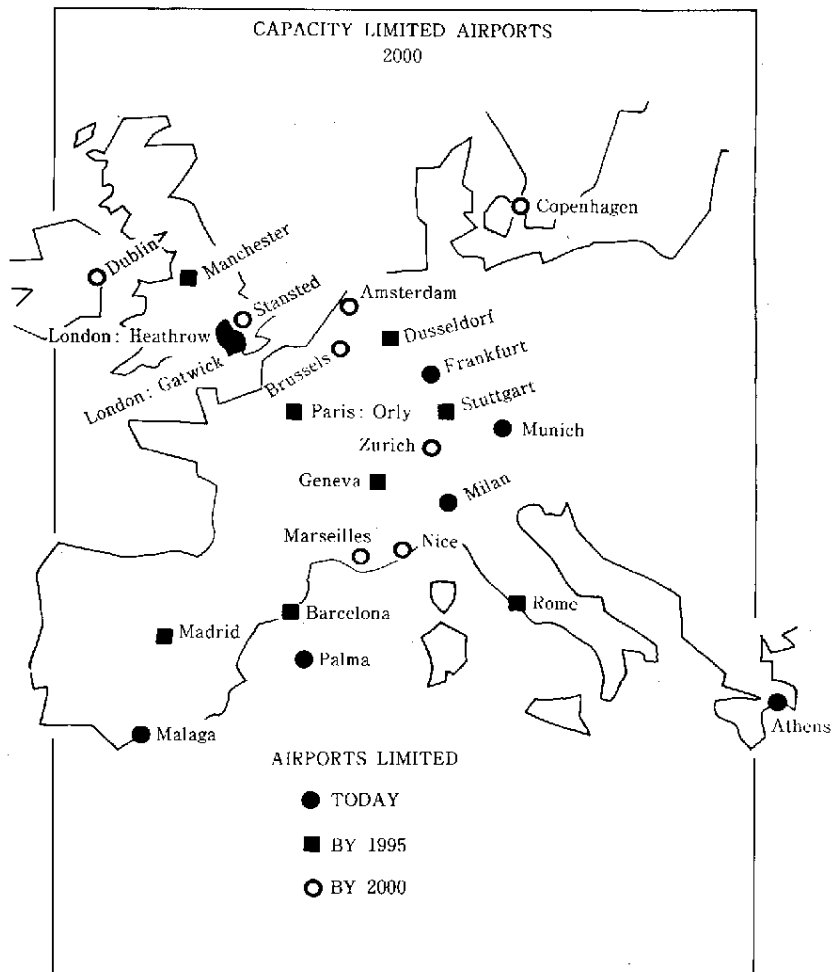
以上は、輸送サービスにおける提携であるが、この他にも、営業政策を通じた提携や、代理店での店頭予約など、販売上極めて重要な役割を果たす予約端末の相互接続をめぐる提携（コンピューター・レザベーション・ネットワーク：CRS）などがある。現在、前者のうちで特に注目を浴びているのがフリークエント・フライヤーズ・プログラム（FFP）である。これは、旅客の航空会社選択の際のローヤルティーを高めるために、その搭乗距離に応じた景品を提供するというものであり、特に無料航空券の提供が人気を呼んでいる¹⁶⁾。ただ、これは、将来の需要を先食いするものであるとして、航空業界内部から批判の声もあがっている。

このように、一口に提携といっても、その形態は大変多様なものであり、それらが重層的に展開されている。また、提携相手もめまぐるしく変わっているため、その全貌を靜態的にとらえることは、非常に困難な状況となっている。

提携戦略は、航空会社間だけではなく、ホテルやクレジット会社など、関連他業種との間でも行われている。その中で最も注目すべきなのは、高速鉄道網との関係であろう。欧州では、各国が互いに国境を接して、地理的に近接しているために、高速鉄道網の持つ意味が大きく、現在、EU全域に及ぶ優れた鉄道ネットワークを構築中である（図3）。このため、近距離輸送に重点を置く航空会社は、鉄道への代替圧力によって、深刻な影響を被るであろう。しかし、鉄道と航空は、特に国際遠距離輸送をめぐる場合は、相互に補完関係に入ることができる。そこで、現在は、ハブ空港へのアクセス手段確保という目的を通じて、航空会社と鉄道との提携が進んでいる。この際、高速鉄道網を有利に利用できるかどうかという、企業立地の問題は、競争条件の問題とかかわってくるだろう。

16) 日本でも、競争上、最近になってこの制度の導入・拡充が進められているが、景品の提供に対する法的規制の前に、はかばかしい成果を挙げているとはいえない。

图 4



SOURCE: STEPHEN WHEATCROFT AND GEOFFREY LIPMAN. *EUROPEAN LIBERALIZATION AND WORLD AIR TRANSPORT*, THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT, P. 55.

2. 委託化戦略

これまで航空会社は、ポーターの言うバリュー・チェーンに基づく総合的なサービスをすべて独力で提供できるよう、関連産業をすべて本体の中に取り込もうとする傾向があった。その結果、企業体として肥大化が進み、景気後退とともに本業が不振になってくると、改めて連結ベースでの低収益性が問題となり、コスト削減を目指して、業務の委託化が活発に行われるようになった。最初は、ホテル部門やレンタカー部門など、もともと外部にあったものの切り放しから手がつけられたが、競争の激化に伴って、従来航空会社自身が行うべきものと思われてきた業務の外注化が試みられるようになった。その代表的な例は、英国航空が以前に行った「ギャップ・クロージャー」運動である。これは、業務の見直しを通じてコスト削減を目指す社内改革であったが、この中でエンジン整備工場を、その作業員とともに売却し、売却後もその買い手との間で、その工場ですべてのサービスを受けられるように契約を結んだ。こうして、業務水準を下げることなく、経済効率を高めることを可能にしたのである。

航空産業全体に共通する問題として、パイロットや客室乗務員などの熟練労働者の数を需給のバランスにいかにも的確に調整するかという問題がある¹⁷⁾。米国では、パイロットの派遣会社も現れた。現在欧州では、海運業界の取り組みを参考として、熟練労働者のプール制の導入が試みられている。

IV まとめ——自由化と各国の航空政策の自律性との調整について

以上、欧州の航空自由化の進展と、それを取り巻く状況について具体的に述べてきた。パッケージ3の政策は、歴史的な内容を含むものとなり、その実施は、現在市場に目に見える形での変化をもたらしつつある。今回の変化で注目すべきなのは、これまでの政策の場合とは違って、政策の影響が統計的・定量

17) 特にパイロットは、その育成に膨大な時間を要するため、慎重な採用計画が策定されているが、景気の変動をなかなか正確に予測することは難しく、過不足の問題を常に抱えている。欧州など、軍隊からの人員補充が容易であるところでは、この問題は多少緩和されるものの、わが国のように、それも数が限られる状況では、問題も深刻なものとなる。

的にとらえられる見込みがあるということである。これまでの政策は、先述のごとく、先行する市場の自由化の実態を後追的に裏付けるものにすぎなかったため、各種の政策レビューは行われたものの、政策による変化を定量的にとらえることができなかった。加えて、政策が国際的に実施されるため、米国のように国内市場を主な対象とする場合のように、統一的な統計処理が難しい面があった。今後は、域内市場統一による市場監視機構の強化により、こうした問題点も解決されていくものと期待される。実際に政策の影響が定量的に、検証に耐え得るような形で現れてくるのには、まだ数年の時間を必要とするだろうが、米国の場合との比較検討が可能となり、その違いを具体的に検証しようというのではないかという期待から、その時が非常に待ち望まれるところである。

総体として、今回の改革は、米国流の完全自由化政策を大胆に推進しようとするものであった。しかしながら、その政策の基盤となる市場環境は、主権国家の集合体という統一市場の性格から、競争を公正なものとするには、解決しなければならない問題が山積みしていることがわかった。当面の間は、各政策に付随したセーフガード条項が効力を持つが、それも今世紀中には期限切れとなる。

まず空港やATCなどのインフラストラクチャーの整備の問題がある。この問題を解決する上では、EU全体を視野に納めた統一的な整備計画と、各地域の利便性を考慮し、地域の発展をもたらすような、ある意味で微視的な整備計画とをうまく融合させていかなければならない。この点で、航空賢人会議のまとめた報告書は、後者の視点が欠落している点で不満が残る。欧州が、その自由化政策の端緒において、米国とは違った欧州独自のスタンスをとろうと試みたように、今回の転機にあっても、EU統一市場のもつ特異性を十分に認識し、国家の主権意識をも念頭に置きながら、いかに全体と部分の均衡のとれた発展を導くべきかを、じっくりと論じる必要があるだろう。そのためにも、EUとしての決議をまとめる過程に、今以上に各地域の意見が反映されるような

システムを構築していかなければならない。また、この問題にユニバーサル・サービスの概念を適用して考えてみるのも、非常に有意義であろう¹⁸⁾。

次に社会制度の違いが生み出す労働条件等の相対的な均等化の問題がある。ここでは、国際的な人権保障をいかになすべきかということが課題となる。域外からの競争圧力が、単に社会制度の違いに基づく賃金格差によるような場合、欧州航空会社の雇用をいかに保証しつつ、かつ域外からの競争者を不当に閉め出したりしないためにはどうすればよいのか。

こうした問題は、いずれも解決の難しい問題ではあるが、個々人や、その生活のもとになる集合体である企業に対して、競争の前提たる最低限の生存基盤を保証する必要性という意味では共通したものが、主権の領域を越えて見いだせるはずである。そこで、この基盤整備の確立をはかるための審査基準を具体的な形で、域内で統一的に審議・確立し、その遵守を監視する機関を常駐的に設けるのが一つの方法として考えられる。それは、IATAのような企業カルテルのようなものではなく、域内各地域をもれなく代表し、公共的使命を帯びるものである。この機関を公開性とある程度の強制力を与えた上で活動させ、公正の確保のための一定の競争ルールの確立と遵守の徹底をはかることを提案したい。それは、米国その他の地域との交渉の窓口ともなるべきであり、当面は、現在のEUの組織改編という形で模索されるであろう。その実現の上で、各国の実状に基づいた政策の独自性がはかられてしかるべきである。

では、こうした欧州の自由化政策から、日本は何を学ぶべきか。もちろん、スロットの配分方式や、パイロットなどの熟練労働者のプール制度など、具体的施策として参考とすべき点が多い。しかし、さらにその根底に、国際航空サービスという、国家主権を介在とした複雑に見える市場の中で、いかに公正な競争条件を確保しようかと努力している、その姿勢に学ぶべきである。日本の航空市場が置かれた環境は、米国よりも、国内市場の規模という観点からす

18) ユニバーサル・サービスの概念については、以下の文献を参照のこと。林紘一郎・田川義博『ユニバーサル・サービス』、中公新書、1994年

ればはるかに欧州のそれに近い。日本がこの取り組みに学び、現在進展している国際的な航空ネットワークの構築に積極的に関与していかなければ、さらなる孤立化の道を歩むことになるだろう。そして、その不利益は、最終的には消費者に転嫁されることになる。

参考文献

- [1] AIRLINE BUSINESS, VOL. 10, NO. 7, JULY 1994 AND SUPPLEMENT IN 1994
- [2] ALAN P. DOBSON, *PEACEFUL AIR WARFARE: THE UNITED STATE, BRITAIN, AND THE POLITICS OF INTERNATIONAL AVIATION*, OXFORD, 1994
- [3] ANTHONY SAMPSON, *EMPIRES OF THE SKY*, HODDER AND STOUGHTON, LONDON, 1984
- [4] *BAA 1989 REPORT AND ACCOUNTS*
- [5] THE COMITE DES SAGES FOR AIR TRANSPORT TO THE EUROPEAN COMMISSIONS, *EXPANDING HORIZONS*, 1994
- [6] DANIEL M. KASPER, *DEREGULATION AND GLOBALIZATION*, HARPERCOLLINS, 1988 (岡村邦輔監訳『国際航空自由化論』, 文真堂, 1993年)
- [7] 遠藤宏一・森靖雄・山田明編『国際化への空港構想』, 大月書店, 1993年
- [8] EUGENE SOCHOR, *THE POLITICS OF INTERNATIONAL AVIATION*, MACMILLAN, 1991
- [9] FRANKY DE CONINCK, *EUROPEAN AIR LAW*, ITA, PARIS, 1992
- [10] GEORGE WILLIAMS, *THE AIRLINE INDUSTRY AND THE IMPACT OF DEREGULATION*, ASHGATE, 1993
- [11] GIANDOMENICO MAJONE ED., *DEREGULATION OR RE-REGULATION?*, PINTER PUBLISHERS, LONDON, 1990
- [12] 橋本昌史編著『E Cの運輸政策』, 白桃書房, 1994年
- [13] 林紘一郎・田川義博『ユニバーサル・サービス』, 中公新書, 1994年
- [14] JOHN KAY, *FOUNDATION OF CORPORATE SUCCESS*, OXFORD, 1993
- [15] 川口満『21世紀の航空政策論』, 成山堂書店, 1993年
- [16] LOUIS GIALLORETO, *STRATEGIC AIRLINE MANAGEMENT*, PIT-

- MAN, 1988 (塩見英治・吉田邦郎・高橋望・寺田一薫訳『航空輸送のグローバル化と戦略的経営』, 成山堂書店, 1991年)
- [17] M.E. PORTER, *COMPETITIVE ADVANTAGE*, FREE PRESS, 1985 (土岐他訳『競争優位の戦略』, ダイアモンド社, 1985年)
- [18] 増井健一・山内弘隆『航空輸送』, 晃洋書房, 1990年
- [19] 宮本憲一『地域開発はこれでよいか』, 岩波新書, 1973年
- [20] PRISMA TRANSPORT CONSULTANTS, *JAPAN AIRLINES PROGRESS REPORT*
- [21] RIGAS DOGANIS, *FLYING OFF COURSE*, GEORGE ALLEN & UNWIN, LONDON, 1985 (中西健一・塩見英治・高橋望訳『国際航空輸送の経済学』, 成山堂書店, 1989年)
- [22] RIGAS DOGANIS, *THE AIRPORT BUSINESS*, ROUTLEDGE, LONDON, 1992
- [23] STEPHEN WHEATCROFT AND GEOFFREY LIPMAN, *EUROPEAN LIBERALISATION AND WORLD AIR TRANSPORT*, THE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT, 1990
- [24] 諏訪哲忠『航空業界を裸にする』, KKベストブック, 1994年
- [25] WILLIAM E O'CONNOR, *AN INTRODUCTION TO AIRLINE ECONOMICS*, PRAEGER, NEWYORK, 1985 (山上徹監訳『現代航空経済概論』, 成山堂書店, 1987年)