

(続紙 1)

京都大学	博士 (経済学)	氏名	Adrian Cozmuta
論文題目	Airline privatisation in Europe and industry dynamics: British Airways, Lufthansa, and Air France		
(論文内容の要旨)			
<p>本論文は、英独仏の旧国営航空会社であるブリティッシュ・エアウェイズ (以下BAとする)、ルフトハンザ (以下LHとする)、エールフランス (以下AFとする) 3社の民営化過程とその特質を、航空産業全体の動態 (産業ダイナミクス) に着目する産業史の視点と、国際比較経営史・国際関係経営史の観点の双方から解明したものである。英独仏の国立文書館、BA、LH両社の社内文書室、および複数の文書館の一次史料に加え、政府・団体刊行物、3社と関連組織の刊行物、新聞・雑誌等の同時代公刊文献等を駆使して実証が行われている。</p> <p>本論文は、既存研究の検討と課題の設定を行う第1章、航空産業における規制と制度、政府の役割を概観する第2章、英独仏の上記の3つの航空会社の民営化を順次取り上げる第3章から第5章、結論に相当する第6章から構成される。</p> <p>第1章は、民営化に関する既存研究の検討を通じ、民営化概念の内容、民営化の前身、民営化の背景と帰結、民営化による所有権構造の多様性を明らかにする。また産業論研究の文献を踏まえて、「産業ダイナミクス」を軸とした研究視角を提示する。従来の民営化研究の関心は一般に民営化の成果に偏り、民営化過程の分析は僅かであったが、航空業の民営化に関してもこれは同様である。本論文はそうした状況を踏まえ、1) 民営化過程における因果の連鎖と文脈、2) 民営化による産業動態の変化、3) 民営化過程におけるフラッグ・キャリアと政府の関係の3点の解明を研究課題とする。この章ではまた、航空業界の動態を「3C」すなわち競争、協力、統合の連鎖として捉えるという本論文の中心的な分析視角が提示される。</p> <p>第2章では、航空業界に対する国際的な規制の変遷を明らかにし、その下での航空会社の経営の実態や、その後の規制緩和による環境変化を特定する。1910年から1945年は航空規制の出現の時期であり、1919年のパリ条約やその後の二国間協定が航空業の競争環境を形成した。続く戦後の航空産業の国際秩序は、1944/45年のシカゴ条約とICAO創設、米英間のバミューダ協定とこれに倣った多数の二国間協定の網の目によって形成された。欧州のフラッグ・キャリアはほぼ全てが国有であり、政府の強い規制の下にあった。航空自由化が本格化したのは1980年代以降であり、1980年から1992年には二国間協定で、また1992年以降には多国間協定で自由化・規制緩和が進み、これは、航空会社の民営化・合併統合をももたらした。</p> <p>第3章は、1970年代から2000年を対象に、欧州で初の航空民営化事例となったBAの民営化とBAの経営について考察する。合併により1974年に国有企業として設立されたBAには、非効率な経営、過剰人員、低生産性、劣悪な財務体質といった問題があった。1979年のサッチャー政権の誕生とともにBAの民営化が浮上したが、これが実現する前から、新経営陣による経営の立て直しが進んだ。政府はBAを支援し、従業員持株化を進め民営化環境を整えた。民営化後のBAは規模拡大路線をとった。1996年からはコードシェアを進め、1998年にはワンワールドを発足させた。総じて、民営化の後に</p>			

も政府の関与は続き、より間接的な支援にその行動を変えつつも、金融危機やパンデミックといった外生ショックの際にはこれに救済の手を差し伸べた。

第4章ではLHを扱う。LHは他の多くの国営航空と異なり民営化前の時期に黒字と効率性、国際的な競争力を維持しており、その民営化はBAの民営化が完了した1987年によりやく着手され、BAの民営化を参照しつつ行われた。しかしLHとドイツ政府はBAとは違い、政党・従業員等からの圧力や年金問題などの理由で、段階的な民営化を選択した。ドイツ政府もまたLHの競争力を高めるための介入を厭わず、民営化後も危機に際しては救済の役割を演じたが、英仏の場合と異なり、LH民営化の動機はイデオロギー的理由や売却益ではなく、より控えめな民間活力への期待であった。LHの民営化も「3C」の枠組みに該当し、民営化の進展は規模拡大と初の多国間航空連合であるスターアライアンスの設立に帰結した。

第5章では、民営化の後発組でありその後も完全民営化には至っていないAFを扱う。フランス政府もBAを民営化の手本とし、1980年代に株所有の大衆化を狙い民営化計画に着手した。その後は国家債務の削減が主目的となり1990年代初頭には経営危機に陥るなど紆余曲折を経て民営化は遅れたが、合理化と規模拡大では先行する隣国の2社との類似性が見られ、これも「3C」で解釈できる。欧州単一市場成立後であったため民営化の完了を待たずに規模拡大戦略、コードシェアリング、アライアンスの形成を進めた。AFによる2000年のスカイチームの設立は3大アライアンスの中では最後尾であるが、同様にフラッグ・キャリアであるKLMオランダ航空との合併を実現した。AFではKLMとの合併や民営化の後にもより直接的な政府関与が続いた。

第6章では結論を示す。3社の民営化は、リストラ、合理化、株上場、従業員の地位の変更、規模拡大戦略（コードシェア、合併、アライアンス）など、時期とテンポは異なっても類似の過程と帰結を伴った。BAはLH、AFに、LHはAFに先行事例として模倣され、国際コンサルタントの利用も国境を超えた収斂を生んだ。民営化と市場の統合は、競争-協力-統合という「3C」からなる産業動態を航空業界にもたらしめた。政府の役割は、民営化によりフラッグ・キャリアの運営と路線網の直接管理から、より間接的な管理者的役割へと変化した。フラッグ・キャリアに対する特別な庇護は維持され、業界全体を巻き込む危機の際にはこれは顕在化している。

(論文審査の結果の要旨)

本論文は、これまで詳しい事例研究がなされてこなかった英仏独の旧国営航空会社3社 (BA, LH, AF) の民営化過程とその特質を、産業ダイナミクスに着目しつつ、経営史・産業論の視点で解明したものである。本論文の特徴とその学術的な貢献は以下の通りである。

第一に本論文は、多岐の学問領域にわたる既存の民営化研究が専ら民営化の成否の評価を目的とし、しばしば定量的な分析に偏る中で、民営化の過程の解明 (行為の連鎖と歴史的文脈の特定) を試み、既存の片面的な民営化像を修正することに成功している。本論文によれば、民営化の動機や背景は、時代的背景の相違もあって3カ国で多様であった。英国ではサッチャリズム的市場主義の中でも直接的には政府財政圧迫への危惧が、ドイツでは民間活力への期待が、フランスでは経済体制をめぐる対立とEU市場統合による競争の激化が背景となった。民営化の進め方、当事者である3社と政府および各種のステークホルダーの関係、民営化される側の3社の対応も三者三様であった。他方、異なる環境の中でも大規模化戦略などの共通点も解明された。民営化は国家による庇護や管理の終焉を意味せず、フラッグ・キャリアと政府の間の特別な関係が今日まで続くことが示された。

第二に本論文は、3カ国の3つの航空会社の民営化過程を、個々の経営者や各種のステークホルダーの行為の分析をも含む「豊かな叙述」で解明した事例研究であり、しかも3者の比較 (国際比較経営史) のみならず関係 (国際関係経営史) の解明をも試み、隣国の民営化過程からの学習や、国際コンサルタントの役割を示すなど、それに成功している。英語、独語、仏語の3言語の史料を3国の文書館で渉猟してなされた歴史的事実であるという点でも、評価に値する。

第三に本論文は、一回限りの過程としての民営化プロセスの歴史的な解明とともに、産業論的視角から、産業動態 (industry dynamics) の解明を目指した作品でもあって、民営化によって変容した競争環境が企業行動に与えたインパクトの析出をも目指し、それに一定程度、成功している。産業動態の抽象化の試みの中で提示した「3C」 (競争→協力→統合) の枠組みは、その中心的な成果である。

以上のように本論文の学術的貢献は明瞭であり十分な評価に値するが、本論文に問題が無いわけではない。第一に、産業論的分析の基礎をなす産業特性の把握とそれに基づく分析は明晰な形ではなされていない。航空産業ではその産業特性の経済的・経営学的な分析が業界関係者により蓄積されている。本論文でもそれらは参照されているが、残念ながら分析はほとんど活用されていない。政府による統制や、民営化・自由化の下での再編の背景には、この業界のネットワーク産業としての特質があるはずであるが、そうした観点での分析は少ない。

第二に、3社を比較・関係の視点で分析することを意図しながら、第3章から第5章の叙述は各社にそれぞれ1章を充てる形で構成しており、時代による構造や文脈の変化が不鮮明となったばかりでなく、国を跨いでの影響関係も、必要以上に読み取りにくくなっている。EUという超国家レベルの動きも、十分に検討されていない。また論文の叙述全体を通じて冗長性や錯綜が目立つ。

とはいえこれらの問題は、本論文の根幹に関わる問題というよりは、3カ国・3言語を跨ぐスケールの大きな作品を4年という時間軸で取りまとめたことで生じたものであり、著者の今後の研究の中で克服されうるものである。よってこれらは、本論文の顕著な成果をいささかなりとも毀損するものではない。

以上の判断に基づき、本論文は博士（経済学）の学位論文として価値あるものと認める。また、令和5年8月30日、論文内容とそれに関連した事項について試問を行った結果、合格と認めた。

なお、本論文は、京都大学大学院経済学研究科がグラスゴー大学との間で締結したダブル・ディグリー・プログラム協定に基づき、両大学に対して博士学位請求論文として提出されたものである。同協定は、「京都大学における外国の大学との共同学位プログラムの実施に関する規程」第3条第4項に定める「単一論文型」に基づくものであり、よって本論文はグラスゴー大学にも提出され、同大学においても別途、学位審査の対象となる

要旨公表可能日： 令和 年 月 日以降