

# 国際航空輸送の自由化と多国間主義

山内弘隆

## 1 はじめに

1980年代は規制緩和の時代であった。1930年代の大恐慌時代以降拡大し続けた各種産業での政府の規制，行政介入の弊害が明らかになるにつれ，各国は市場の力が発揮される環境を整える政策をとるようになった。すなわち，規制緩和，産業の自由化政策である。

周知のように，各種の規制緩和政策において最も特徴的な事例となったのは，アメリカの国内航空輸送である。1978年の航空規制緩和法（Airline Deregulation Act）は，それまで厳格に実施されてきた参入・退出規制，運賃規制をすべて自由化し，国内航空輸送は基本的に一般産業と同様の規制されない市場となった。アメリカの国内航空規制緩和は産業全般の規制緩和政策の象徴的存在であり，陸上交通，電気通信，金融の規制緩和は，この国内航空規制緩和によって方向付けられたといっても過言ではない。

国内産業政策の動きと併行して，国際的な視点から市場の働きによって経済効率を目指す動きがある。GATTはその出発点から自由貿易体制の確立を目指しており，ウルグアイ・ラウンドでは農産物やサービスなど，自由化の遅れた分野が議論の対象となっている。相互依存関係が強まっている世界経済においては，サービス部門の自由貿易も通商上の大きな問題なのである。

このような動きの中で，国際航空輸送の自由化が関心を呼んでいることも驚くにあたらない。国際航空輸送は，これまで輸送が行われる当事国どうしの条約（二国間協定）に基づいて行われてきた。このような二国間主義

(Bilateralism) は、ともすれば自国事業者の保護を目的とした政策となりがちであり、それが結果的に非効率的な市場運営をもたらすとの批判がある。

航空産業は、少なくとも先進国においては、もはや保護すべき幼稚産業ではなく、市場の枠組みの中で発展すべきものとみなされるようになった。また、国家安全保証における航空輸送の重要性についても、先の湾岸戦争の際に話題になりはしたが、民間航空会社との適切な協定を結ぶことによって十分な対応が可能であるとの認識が生まれている。つまり、国際航空を国益の観点から保護する必要性は乏しくなっており、競争政策の適用によって効率的な輸送インフラを確立することができると考えられるようになったのである。

国際航空輸送の究極的な姿として、将来一般産業なみの自由市場がもたらされる可能性がないわけではない。GATT のウルグアイ・ラウンドにおけるサービス分野の交渉では、国際航空輸送も重要な検討課題とみなされており、その基本的な目的は輸送権をも含む自由貿易の確立である<sup>1)</sup>。オランダやシンガポールなど輸送サービス自体を国家の戦略的な産業と捉える国は、かねてから輸送サービス全体の通商化を常に主張しており、それは強力な事業者を有するアメリカやイギリスの主張と調和するところになっている。

しかしながら、国際航空輸送はこれまで国内航空以上に厳然とした規制体制の中で営まれてきており、それが一夜のうちに完全な自由市場に移行することは、たとえその方向への動きがたいしたものとしても、多くの混乱を誘い現実的な政策とはいいがたい。また、各国の航空会社の競争力の格差とそのためを生じる利益構造の違いを考慮すれば、完全な自由化は容易に合意が得られるものではなかろう。国際航空輸送の自由化を推進するためにはいくつかのステップが必要なものであり、その1つの流れが多国間による航空協定の締結（多国間主義：Multilateralism）に求められるのである。

以上のような認識のもとに、本稿では、国際航空輸送における自由化政策の流れを概観し、近年進行しつつある国際航空協定の多国間主義を検討する。以下、2. では、議論の基本的な出発点として現在の国際航空輸送の制度を概

要を述べ、3. で近年アメリカ、ヨーロッパを中心に進められている自由化政策を紹介する。特に、ヨーロッパにおいてはECの統合問題が多国間主義につながるという点で国際航空自由化に大きなインパクトを持っており、アメリカの国内航空問題がこれを助長する可能性もある。4. では、現行の二国間システムの問題点を指摘し、ECを中心とする多国間主義の功罪について検討する。最後に5. で若干のまとめを行う。

## 2 国際航空輸送制度<sup>2)</sup>

今日の国際航空輸送制度の基礎となっているのは、1944年のシカゴ会談で締結された国際民間航空条約（Convention on International Civil Aviation, いわゆるシカゴ条約）である。シカゴ会談では、第二次大戦後の国際航空秩序を模索することを目的として、戦後処理のための臨時機関の設立、民間航空のための恒久的な国際組織の設立、安全と運航面での規制の確立、経済面での規制の確立等が論じられた。しかし、産業自由主義の考え方を持つアメリカと計画された空の秩序を主張するイギリスを中心としたヨーロッパ諸国との間に意見の対立があり、条約は経済規制を含む多国間条約とはならず、締結国の「空の自由」を確認するにとどまった。この「空の自由」は次の5つに分類される。

- ①他国の領域を無着陸で横断する自由（第1の自由、上空通過権）、
- ②運送以外の目的のため他の国の領域に着陸する自由（第2の自由、技術的着陸権）、
- ③自国の領域で積み込んだ貨客を他国の領域でおろす自由（第3の自由）、
- ④他国の領域で積み込んだ貨客を自国の領域でおろす自由（第4の自由）、
- ⑤他国の領域で積み込んだ貨客を第三国の領域でおろす自由およびその逆の自由（第5の自由、以遠権）。

なお、近年、第5の自由の中で航空機が第三国から自国を経由して別の第三国に貨客を運ぶ行為は第6の自由と呼ばれることがある。

結局、シカゴ条約では、各国がその領域上の空間において、完全かつ排他

的な主権を有することを承認し(第1条)、定期国際航空業務は条約国の特別の許可がない場合には締約国の領域の上空を通過して、又はその領域に乗り入れて行なうことができないとされた(第6条)。つまり、国際定期航空の開始は、シカゴ条約の存在にもかかわらず、これとは別に締結される二国間協定を待たなければならず、商業輸送に関する詳細は当時国間の条約(ないしそれに準ずるもの)に委ねられることとなったのである。この結果、二国間の貨客を輸送する権利は、以遠権が認められる場合を除いて、基本的に両当事国に帰属することとなる。シカゴ条約はまた、締約国にカボタージュ権(国内の貨客・郵便輸送を自国の事業者に限る権利)を認めている。

以上のように、シカゴ条約は民間航空輸送の経済的規制について規定を持たないが、この問題に対処するための条約の雛形となったのは、1946年にアメリカとイギリスの間で結ばれたバミューダ協定(後述のその改訂版と区別するためにバミューダIと呼ばれる)である。バミューダIは単にアメリカとイギリスとの間で結ばれた協定にすぎないが、両国が当時の国際航空輸送をリードする立場にあったこと、シカゴ条約後最初に結ばれた協定であったこと、航空輸送秩序に対して現実的な取り決めとなっていたことなどから、その後数多く結ばれる二国間協定はこの協定を踏襲することとなった。

バミューダIは、①輸送力原則、②航空業務協定、③運賃原則と路線に関する付属書の3部からなっている。まず輸送に関しては、指定航空会社の制度を創設し、その会社が運航できる路線を相互に特定することとし、指定航空会社と運航路線は付属書に明示された。輸送力そのものについては抽象的な表現にとどまったが、実際には各指定航空会社が一応自由に運航便数を設定でき、その運航によって輸送力過剰がもたらされた場合には事後に審査して調整すること(事後審査主義)を意味すると解釈されている。

ただし、輸送力の条項については解釈が分かれ、バミューダI以降に結ばれた協定では、特にヨーロッパ諸国を中心に、航空企業間の輸送力調整を優先して導入しているケースが多い。このタイプの協定では、①両政府の認可を得ることを条件として、輸送力を指定航空会社で取り決め、②総輸送力を

両指定企業が均等に配分提供し、③収入をプールするとされることが一般的である。

運賃決定原則についてバミューダIは、両国政府によって承認されねばならない（両国承認主義）とし、申請される運賃はIATA（International Air Transport Association；国際航空運送協会）を通じて取り決められることとなった。この点はアメリカにおいて問題となった。アメリカは、業者団体であるIATAによる運賃設定は独占禁止法に抵触する恐れがあるとの立場から、この条項の有効期限を1年と定めてその間民間航空委員会がIATAの機構を調査するという態度をとった。その後IATA承認期間は延長されたが、70年代になって再び批判の対象となり、現在はIATA自身が機構改正を行うことで、何とかこの批判に答えている。

バミューダIは、その後の情勢変化に対応できなくなったとしてイギリス側によって継続を拒否され、1977年6月無協定状態になるギリギリのタイミングで成立した新協定（バミューダII）によって置き換えられた。バミューダIIが同Iと異なるのは次の点である。①指定航空企業の数を経路によっては制限した、②輸送力についてその妥当性を判断する具体的基準として利用率（load factor）の概念を導入した、③運賃について、運賃協定と運賃とを概念的に区別し、運賃協定は両国の承認を必要とするが、運賃については届け出制とし、届け出を受けた国から異議のない限り効力を発揮することとした、④チャーター輸送について規定を設けた、⑤貨物専用運送を貨客混合運送とを区別しそのための特別条項を設けた、以上である。

バミューダIIは同Iに比べて内容が制限的であることは否めない。77年はアメリカ国内において航空規制緩和論議がもっとも盛んな時期であり、バミューダIIは批判の対象となった。バミューダII後のアメリカの国際航空政策は、この協定の反省もあり、より自由な方向すなわち「オープン・スカイ」政策に大きく傾斜し、それにより近年の国際航空の競争政策がもたらされるのである。

### 3 国際航空輸送における競争政策

1. で述べたように、被規制産業における今日の競争促進政策の契機となったのはアメリカの国内航空規制緩和政策である。多くの研究が示しているように、アメリカにおける国内航空規制緩和は若干の混乱をとめないながらも多大な成果をあげた<sup>3)</sup>。そして同様の競争指向の政策は国際航空輸送においても現実のものとなりつつある。

アメリカは1978年オランダ、イスラエル、韓国、西ドイツ、79年シンガポール、タイ等と新しい二国間協定を結び、国際航空自由化への先鞭をつけた。これらの協定の特徴は、

- ①輸送力制限の撤廃、
- ②複数企業指定（指定航空事業者数に制限無し）の再確認、
- ③運賃の発地国主義（対西ドイツ・オランダ、発地国の認可によって発効）あるいは二重不承認主義（対ベルギー、両国とも認可しなかった場合にのみ不成立）の採用、
- ④チャーター輸送に関する発地国主義（チャーター輸送は出発国のルールにしたがう）の採用、
- ⑤チャーター輸送権の無制限（チャーター輸送の便数は制限されない）の適用、

等を規定している点である。

アメリカはさらに、1980年、国際航空輸送競争法（International Air Transportation Competition Act）を成立させた。この法律は、国際路線参入について事業者が運航に適格であり公共の便宜と必要にかなうかぎり免許が交付される、運賃については標準国際運賃レベルをアメリカ政府が設定し、この5%高、50%低までの運賃変更は無条件に認可する、さらに、対外的には運賃の発地国主義ないし二重不承認主義を二国間協定に取り込むことを規定している。

アメリカの国際航空の競争政策は、個別の二国間協定において競争的な環

境を形成しようというものである。その背景には、アメリカの国力と航空事業者の競争力がある。したがって、アメリカの一方的な競争促進には限界があり、それに応ずる国も限られたものとなろう。しかし、近年の国際航空の自由化政策は、アメリカの動きだけに先導されているわけではないことも事実であり、この点が今後の国際航空の構造を規定する面で重要な役割を担っている。

国際航空を自由化する動きはアメリカだけでなく、ヨーロッパにおいても目立った動きとなっている。ヨーロッパでは、まず競争力の強いキャリアを有するイギリスとオランダとの間で1984年に自由化を目指した二国間協定(liberal agreement: 自由化協定)が結ばれ、複数事業者の参入、運賃認可制の緩和(発地国主義)等国际線での競争政策が展開された。自由化協定の航空市場への効果もまた、さまざまな研究により分析されている<sup>4)</sup>。

イギリスとオランダの自由化協定は、サッチャー政権(当時)のもとでの市場重視の政策とオランダが伝統的に持っている戦略産業としての輸送サービスの育成策が、航空輸送市場の運営に関して基本的に合致したことによって成立したと考えられるが、近年では、航空自由化に比較的消極的であったフランスや西独も自国キャリアの競争力を確保しつつ、国際航空における競争導入を容認し始めている。イギリスの外交政策とオランダ(KLM)の市場攻勢に脅威を抱く近隣諸国は、自らも積極策を講じることによってこれらに対抗しようとしているのである。さらに、近年の政策の動きでもっとも注目されているのは、統合を目指した欧州共同体(EC)の航空政策とそれにとまなう各国の政策変化である。

ECは域内共通航空政策の確立のために70年代後半から80年代にかけて競争促進を内容とする政策を提案した<sup>5)</sup>。これらの提案は87年にパッケージIとしてEC閣僚理事会会で採択され、正式に共通航空政策として成立した。パッケージIは、ゾーン制による運賃設定の自由化、一定限度内での供給輸送力の自由化、特定路線における複数社指定の推進などを規定しており、上述のイギリスやオランダの積極策と相まって輸送量の増大や運賃低下などの

成果をあげた<sup>6)</sup>。EC 理事会は 89 年にさらに運賃や輸送力等の面で進んだ自由化策を盛り込んだパッケージ II を採択し、域内国際航空の競争促進を進めている。

国際航空制度にとって、共通航空政策以上に大きなインパクトとなるのは EC の統合問題である。EC 委員会は、EC 統合が実現した場合、域内航空を国内市場とみなし、アメリカの国内市場なみの規制緩和を実施することを提案している。EC の域内航空市場は、路線数や輸送量などアメリカの国内航空に次ぐ規模であり、その規制緩和は世界的な影響力を持つ。

さらに EC 委員会は、統合にともなう航空政策として 2 つの提案を行っている。1 つは、国際航空に関する EC 委員会の対外交渉権である。委員会は、現在構成国が個別に実施している航空協定を統合 EC においては統一的に交渉することを提案しており、それが実現すれば多国間協定に発展することは明らかである<sup>7)</sup>。EC 委員会によれば、航空交渉を統一することによって構成国の利益が増進されている。その具体的な内容と実現の可能性は、2 つ目の提案である域内カボタージュの宣言に関係する。

域内カボタージュの宣言とは、域内航空を共通航空政策の対象としての単一市場として扱うだけでなく、輸送権の留保の意味を持つカボタージュとすることである。域内カボタージュの宣言の目的は、共通航空政策の徹底をはかるとともに、EC の対外交渉上の地位を引き上げることにある。これは次のような事情による。域内航空輸送にカボタージュが適用されれば、第三国が域内で持っている以遠権が問題となる。現在アメリカ、カナダおよびわが国は EC 域内に以遠権を有しており、それが域内カボタージュによって国内輸送と解釈されれば運航自体が困難になる。国内輸送を他国の事業者が引き受けている事例は例外的な措置として存在するが、恒常的な手段としては例を見ないのである。

EC の最大の目標は、カボタージュの宣言によってアメリカとの交渉においてより大きな譲歩を引き出すことにある。つまり、EC 域内カボタージュとアメリカ国内カボタージュの交換である。EC 委員会における直接のイタ

グーによれば、EC委員会は以遠権を取引材料に、アメリカ国内の路線においてECの事業者が路線を運営する権利を得ることにある程度の確信を抱いており、将来アメリカ側がこれを認める可能性もあるとされている。

アメリカがEC域内カボタージュで譲歩するとすれば、それは1つには、寡占化の弊害が指摘され始めているアメリカ国内市場に確立されたヨーロッパの事業者の新規参入を認めることで、実効上の問題は別として、少なくとも形の上では競争促進政策となるからである。一方、アメリカの事業者側には、たとえ一部の国内輸送権を外国事業者に与えても、競争上驚異とならないとの判断がある。アメリカ国内に空港制約がある限り、欧州事業者の参入にはかなりの費用がかかり、その費用はアメリカ市場に新たに参入することによる期待収益を上回る可能性が大きいと考えられている。つまり、結局は、現在アメリカの国内航空の競争の桎梏となっている空港制約によって、たとえカボタージュについて譲歩したとしても大きなダメージを被る見込みは少なく、アメリカの立場からすれば、EC域内で持っている輸送権を保持するメリットのほうが大きいということになる<sup>8)</sup>。

このような実態からすれば、将来ECとアメリカでカボタージュ権をめぐる協議となった場合には、ECは、単にアメリカの譲歩によってアメリカ国内線の運営権を獲得するだけでなく、それによってEC事業者に事実上どれだけの利益もたらされるかが問題となる。その意味で、かりにEC委員会が対外交渉権を得てアメリカとの交渉にあたるのであれば、委員会の能力に関して交渉の成果が問われることになるのである。

国際航空制度の面からすれば、EC統合とその後の航空交渉が旧来の二国間システムを崩壊させるだけでなく、国内輸送権という航空輸送の基本的権利までも変更することになる。そして、このことは戦後一貫して維持されてきた「シカゴ体制」の部分的解体を意味する。本節で述べてきた国際航空輸送の競争促進政策の展開を考慮すれば、「ポスト・シカゴ体制」がどのような航空市場の構造をもたらし、産業の効率化に寄与するかが問題である。この点に関して、次節で二国間システムと多国間システムを検討する。

#### 4 二国間協定の限界と多国間主義

戦後の国際航空輸送制度において、二国間協定が果たしてきた役割は計り知れないものがある。少なくとも二国間システムは、民間航空輸送の発展に寄与してきた。二国間システムのもとで国際航空輸送は長足の進歩を遂げ、輸送量は高率で増加した。航空機技術の進歩やマーケティングの技術革新も進んだ。二国間システムの基本的なスタンスは、当事国双方が国際航空輸送に関してほぼ等しい輸送上の権益を得ることであるが、これによって国際航空輸送が未発達な国も自国の航空会社の育成をはかることができた。この利点は、特に国際航空輸送の絶対的な規模が限られていた時代には多くの国にとって、また現在でも航空の後進国にとって重要な意味を持っている。

しかしながら、このような利点は、国際航空輸送が成熟した段階に達した時代においては弊害となっている。相手国と同様の自国の権益を確保することは、結局、制限的で保護主義的な協定をもたらす。アメリカの航空規制緩和によって登場した競争指向の航空会社や、ジンガポールやオランダなど国際航空輸送の拡大を国家経済の柱とする国の積極経営の事業者にとって、二国間協定は受け入れ難いほど制限的なものになっている。これは、二国間協定の内容が、もっとも保守的なグループ、あるいは非効率な事業者が納得する範囲内で決められるためである。また、現実的な問題として、多くの国と航空協定を結ぶには長い時間と労力を要し、それは実質的に大きな費用となっていることも指摘されている。

アメリカ経済の相対的な地位の低下と日本経済の拡大、発展途上国の経済成長によって世界経済は相互依存関係をさらに深め、いわゆる経済のボーダーレス化、グローバル化が進行している。それにともない、国際経済の1つのインフラストラクチャーとしての国際航空輸送へのニーズが変化し、供給者の側もその対応と来るべき国際競争の時代に備えようとしている。このような環境の変化を考慮すれば、旧態依然とした二国間システムは、グローバル化が進み多様化した世界経済に、そして構造的な変化が進んでいる航空

輸送には対応できない。つまり、航空産業グローバル化には、グローバルな規制改革が必要なのである<sup>9)</sup>。

もちろん、二国間協定に変化がないわけではない。前節で述べたように、アメリカ、イギリスを中心に参入、ルート指定、輸送容量、運賃に関する介入を弱めた自由化協定が結ばれている。これらの協定は、二国間の枠組みの中で航空会社間の競争を促進し、多くの成果をあげていることが報告されている。

しかし、自由化協定はあくまでも限られた範囲内での自由化を目指すものであり、その効果には限界がある。例えばイギリスは、欧州域内の諸国との自由化を進めはするが、欧州以外の国、特に、2. で述べたように、バミューダ II ではアメリカと限定的な協定を進んで選択した。つまり、二国間協定による自由化は、各国の国益を反映した自由化という限界を越えられないのである。

二国間協定に対する多国間主義の主要な利点は、条約締結にあたって論点が拡大し、それにともない自由化な協定を結ぶ可能性が増大することである。また、交渉過程の透過性が増大することによって、特定の主体がその市場や事業者を保護したり、特定の市場の発展を促すために例外的な取引を行うことは難しくなる。つまり、政策介入の余地が減少するのであり、その分市場の働きが強調されることになるのである。

自由化を目指した多国間協定は、従来の自由化協定では解決できない二国間のアンバランスの問題を集約し、パッケージにまとめることによって解決することができる。イギリスは、アメリカの交渉との単独の交渉においてアメリカの国内輸送の権益を獲得することはできない。イギリスは、単独ではそれと引き換えにアメリカに与えるべき権益を持たないからである。しかし、前節で述べたように、EC とアメリカとの取引が成立すれば、EC 域内輸送のカボタージュ権とアメリカの国内のカボタージュ権をトレードすることによって、EC 構成国は単独では不可能であったアメリカ国内の権益を確保することができる。このことは、交渉の内容によっては、小国に多大な便益がも

たらされる可能性のあることを示している。

以上のように、二国間システムから多国間システムに移行することによって、きわめて制限的な国際航空輸送の環境が打破され、航空輸送産業の拡大と発展が促される可能性は大きい。それは、有効な競争が確保されている限りにおいて消費者の利益に適うものである。しかしながら、現在進行している多国間主義の流れに問題がないわけではなく、また、アジアおよび日本の立場からすれば、そこには重大な問題が内在していることも事実である。それらをまとめれば、次の3点が指摘できる。

第1に、少なくとも現在論じられている多国間システムは、経済のブロック化にしたがった動きであり、そのために新たな問題が生じる可能性がある。世界経済全体において、経済のブロック化の進展が必ずしも望ましい方向でないのと同様に、多国間システムがブロックとともに進展するのであれば、世界の国際航空輸送に悪影響がおよぶこともありえる。二国間協定においては、当事国が自国の国益を主張することによって、結果的に制限的な協定に帰着することが問題となった。このような傾向は、国家が経済ブロックに置き代わっただけで、多国間システムのもとでも同じ問題として再登場する可能性はないのだろうか。もしそうだとすれば、多国間システムは、国家間の問題をブロック間の問題に拡大するに過ぎず、その帰結が二国間システムのものより優れているという保証はない。

第2に、以上の問題に関連して、各経済ブロック間の格差の問題はどのように扱われるのであろうか。これも国家間の問題の延長と捉えられる。1960年代の後半から顕著になってきた先進国と発展途上国の経済格差の是正の問題は、途上国が結束を示すことによって先進国への対抗策を要求するという図式に発展した。しかし、少なくとも航空輸送における多国間主義とブロック化のリンケージは、北米大陸対欧州大陸（統合 EC）の図式を中心として論じられている。このような先進国同士の多国間主義が支配的となれば、発展途上国は、かりにブロックとしてまとまることができたとしても、大きな交渉力を発揮する機会に恵まれないことになるであろう。

第3に、以上の問題と関連して、わが国が属するアジア地域という観点からすれば、現在の多国間システムの進行は大きな問題である。アジア地域の経済連合であるASEANは、ECやアメリカ・カナダ自由貿易地域(US-Canada Free Trade Area)ほどの結束力を持ってはいない。このような現状において、ASEANの航空会社がブロック化とリンクした多国間主義の進行に、特にその背後にある欧米のメガキャリアの存在に懸念を抱いていることも事実である。日本が代表としてアジア地域のイニシアティブをとり、アジア諸国の結束を固めていく必要があることは事実であるが、それには長い時間を要し、国際航空交渉にまでその効果がおよぶのはまだ遠い将来であろう。

### 5 むすび

現在、国際航空輸送産業は、アンシャン・レジームから抜け出し、自由と創造性にあふれた新体制を構築すべき段階にあることは事実である。そして、この目的のために多国間システムが持つ潜在能力は小さいものではない。しかしながら、新しい多国間協定は二国間協定の拡大版であってはならないし、また旧体制のもとで形作られた格差を広げるものであってはならない。多国間主義への流れの必然性とその有効性を認識しつつも、新たに生じる問題を十分検討することが、現在のわれわれに必要な課題であると考えられる。

- 1) GATTの交渉では、航空輸送そのものの権利(次節参照)に関するハード・ライトの部分と、輸送に付随するサービスに関するソフト・ライトの部分に分けて交渉が行われている。本稿執筆時点では、ソフト・ライトの一部に関してサービス自由化の合意が得られる見通しである。
- 2) 詳しくは、増井・山内[1990]第IV章、坂本[1984]、同[1988]を参照。
- 3) 例えば、Bailey, Graham and Kaplan [1985], Morrison and Winston [1996], 同 [1990], 拙稿 [1989], 増井・山内 [1990]等を参照。Morrison and Winston [1990]では、規制緩和が実施された1978年から89年までの運賃は、規制が継続されていた場合と比べて平均して18%低く、航空利用者の年

間平均節約額は全体で約 60 億ドル (1988 年価格) に達すると指摘されている。

- 4) 例えば, Abbott and Thompson [1991] では, 市場を, ①チャーター輸送との競争がある路線郡, ②新規参入があった路線郡, ③自由化協定の対象であるが新規参入がなかった路線郡, ④自由化協定の対象外の路線郡に分類され, イギリス-オランダの自由化協定の影響が分析されている。分析結果によれば, ①, ②の路線郡では, 運賃低下, サービス頻度の上昇等が顕著であるが, ③の路線では効果が現れていない。ただし, 全体的な影響として, 要素コストの低下が指摘されている。
- 5) Commission of the European Communities, *Contribution of the Development of Air Transport Service: Memorandum of the Commission*, 1979, および Commission of the European Communities, *Progress towards the Development of a Community, Air Transport Policy*, 1984.
- 6) Commission of the European Communities [1989] を参照。
- 7) ただし, 構成国には, EC 委員会の事務能力の限界, 航空事業者の国籍の問題, 域内の利害調整の問題等の理由から, EC 委員会の統一的な航空交渉の可能性を否定する見解もある。拙稿 [1990] を参照。
- 8) このような立場の公的な提案については, U. S. Congressional Budget office [1988] を参照。
- 9) 純粹に一国の資本で形成されてきた航空事業者も, 資本面を含めた国際的資本提携によって急速に多国籍化しつつある。国際航空のグローバル化については, 山本 [1990], Kasper [1987] 等を参照。

#### 参 考 文 献

- Abbott, K., and D. Thompson, "De-regulating European Aviation; The Impact of Bilateral Liberalisation," *International Journal of Industrial Organization*, Vol. 9, 1991.
- Bailey, E. E., D. R. Graham and D. P. Kaplan, *Deregulating the Airlines*, the MIT Press, 1985.
- Commission of the European Communities, *Report of the First Year (1988) of Implementation of the Aviation Policy Approved in December 1987*, COM (89) 476, Brussels, October, 1989.
- Kasper, D. M., *Deregulation and Globalization*, Ballinger, 1988.
- Morrison, S., and C. Winston, *The Economic Effects of Airline Deregulation*,

- The Brookings Institution, 1986.
- Morrison, S., and C. Winston, "The Dynamics of Airline Pricing and Competition," *American Economic Review*, Papers and Proceedings, Vol. 80, 1980.
- U. S. Congressional Budget office, *Policy for the Deregulated Airline Industry*. Special Study, July, 1988.
- 増井健一・山内弘隆共著『航空輸送』晃洋書房, 1990年.
- 坂本昭雄『現代航空法』有信堂, 1984.
- 坂本昭雄『現代空運論』成山堂, 1988.
- 山本雄二郎「国際航空のグローバル化」『交通学研究 1989年研究年報』, 1990年.
- 拙稿「航空産業における規制緩和の理論と実際」公益事業学会編『現代公益事業の規制と競争』電力新報社, 1989年.
- 拙稿「ECの新しい航空政策」『ていくおふ』, 1990年夏号.

(一橋大学専任講師)