

国際航空業における規制緩和と競争

河野 眞 治

1 はじめに

航空業は従来最も規制され変化の乏しい産業の一つであったが、70年代の後半より規制緩和が進み、現在ではダイナミックな変化を経験しつつある。1978年から始まったアメリカ国内航空での規制緩和は、従来存在した参入・撤退、ルート、価格などのあらゆる規制を撤廃したのみならず、規制機関Civil Aeronautics Board (CAB) そのものを廃止してしまうなど極めて徹底したものであった。アメリカでは航空業は今や希望する企業は自由に参入でき、意のままに価格付けができる普通の産業となんの違いもないものとなった。それ故、この規制緩和がアメリカ航空業にもたらした変化は極めてドラスチックなものであった。かつてBig 4が支配していたアメリカの空に何十という新規企業が参入し、激しい価格競争が始まり、ルートは全く違った形で編成され、この激変する経済環境のなかでBig 4の一企業さえ航空業界より姿を消していった。アメリカではこの再編過程は今だに進行中であるが、規制緩和後の競争の結果として新しい寡占体制が生じている¹⁾。

アメリカの規制緩和は世界の航空業界に大きな影響を与えた。世界の各国が国内航空の規制緩和を行い、自国内に関する限り自由な競争が支配的となってきた。我が国の85年以降の日本航空の完全民営化、国際線の複数

1) アメリカ航空業の規制緩和については、拙稿「アメリカ航空運輸業における規制緩和と競争」『山口経済学雑誌』第38巻第3・4号、1989年7月参照。

社化、国内線でのダブルトラック化などもその例である。しかし航空業のもう一つの場所、国際航空については事情が少し異なっている。第二次大戦後国際航空は国内航空と同様、国家間の協定と航空企業の国際的組織による完全な規制下にあり、基本的には今でもその枠組みが残っている。しかし空は国境によって物理的に区切られている訳ではない。国内航空で規制緩和が実行されれば、それは当然国際航空に多大な影響を及ぼすことになり、こちらでも規制緩和が必然的となる。しかし国内航空のように一国家の意志決定だけで政策変更は出来ないのも、それは極めて複雑な過程を辿ることになる。この現在進行中の各国の思惑と利害の錯綜した規制緩和の過程を検討することが本稿の第一の課題であるが、ここでは国際的規制緩和を主導しているアメリカの政策と、地域的レベルとはいえ最も自由化を進めているEUの現状を見る。

第二の課題は、航空業を題材にして、国家の主権と企業が求める経済的合理性の対立がどのように処理されるかをみることである。航空業は軍事的意味あいもあって、国家の主権が強く主張される分野である。しかし企業の立場からはそれ無視した、企業論理に基づくグローバルなネットワークこそ最も望ましいものである。すなわち国家という枠が与えられる中で、企業が如何に合理的なグローバル戦略を展開するのかが検討されなければならない。そして第三に国家による規制の撤廃は自由な世界市場を作りだし、そこでの競争は結局は国際的な寡占体制に導くこと、依然として古い規制の枠が残っている現状でもその傾向が現れていることを示す。

2 戦後の国際航空システム

第二次世界大戦の結果がもたらした世界の政治経済状況と力関係の変化は、国際航空の枠組み形成に大きな影響を与えた。同時に大戦中の航空機生産技術の急速な発展は、航空輸送時代の本格的到来を予想させるものであり、各国ともこの分野に国益を代表する企業（いわゆるフラッグ・キャ

リア) に資源を集中し国際的競争に臨んだ。大戦のもたらした最大の結果は、アメリカが膨大な航空輸送能力を保持し、戦争で甚大な被害を受けた他国、特にヨーロッパ諸国との間に大変な格差が生じたことである。このことによる利害と意見の相違が、戦後国際航空運輸の枠組みを複雑なものにした。以下その形成過程と枠組みの特徴を見るが、それは空の主権と技術、安全問題を取り決めたシカゴ会議、二国間航空協定のモデルとなった米英航空協定(バミューダ1)、それに運賃を決定するIATAという三つの柱からなっていた。

戦後の国際航空の在り方を決めようとしたのは1944年のシカゴ会議である。同会議は領土の上空にまで主権が及ぶという領空権を確認した。しかし空の商業活動については「空の自由化」を主張するアメリカと、それを国家の統制下におこうとするイギリスの間で鋭い対立が生じた。その最大の対立点は航空権の自由の問題であった。航空権については同会議で五つの自由の考えが示された。それは次の通りである。第一の自由：領空通過、第二の自由：技術着陸(給油、整備など運輸以外の目的での離着陸)、第三の自由：自国領域内で積み込んだ貨客を相手国の領域で積み卸す自由、第四の自由：自国の領域に向かう貨客を相手国の領域で積み込む自由、第五の自由：第三国間輸送の自由²⁾。これらの自由をどこまで認めるかで特にアメリカとヨーロッパを代表とするイギリスが対立し、結局案を二つ作り、各国がどちらかを選択するという形で妥協が計られた。二つの案とは第一と第二の自由だけを認めた「国際航空業務通過協定」と五つの自由すべてを認めた「国際航空運送協定」で、その後大多数の国が前者に参加したた

2) シカゴ会議の経緯や五つの自由については、吉永栄助・坂本昭雄『最新国際航空法要論』有信堂、1968年参照。またアメリカの考えは、Edward Warner, "Airways for Peace," *Foreign Affairs*, Vol. 22, No. 1, October 1943 を、イギリスについては、Frederick Handley Page, "The Future of the Skyways: A British View," *Foreign Affairs*, Vol. 22, No. 3, April 1944参照。オランダのような小国は国内市場がないのであるからアメリカの見解を支持し、オーストラリアなど英連邦諸国は当然ながらイギリス支持であった。Anthony Sampson, *Empires of the Sky: The Politics, Contests and Cartels of World Airlines*, Random House, 1984, pp. 68-9.

め後者は無効となった。アメリカ自身も当事者であるPanAmがこれに強力に反対したため、批准できなかった³⁾。実際に航空輸送業をビジネスとして営むために必要なのは第三、四、五の自由であるから、それらについては別の取り決めが必要ということになった。シカゴ会議は国際機関の設立についてはアメリカの主張が通り、安全性の確保と国際航空秩序の監視だけを目的とする国際民間航空機関(ICAO:International Civil Aviation Organization)の設立が決められた。これらが意味するところは国際航空の経済活動に関しては、シカゴ会議は殆ど未決定なままに残してしまったということである。

多国間で一般的枠組みが出来なければ、そのルートに関係する二国間で取り決める以外にはない。そうして戦後の二国間協定の原形を作りだしたのが1946年の米英国間の協定、いわゆる「バミューダ協定」である⁴⁾。協定の最も重要な規定は両国間の航空路線を特定し、指定された航空企業だけがこの路線を運行できるとしたことである。これによりある路線への新規企業の参入は事実上不可能となった。しかし一つの路線に対し複数の企業が指定されれば(その数が多いほど)、そこに競争関係が生じることになるが、バミューダ協定ではこのことは明確にされなかった。運賃に関する合意は、基本的には国際航空運送協会(IATA)の決める運賃をそのまま適用する(両国の承認という条件は付いているが)ということである。この両国の承認という点はかなり厳しい制限で、後の規制緩和の一つの焦点になる。(IATAについては後述)このIATAによる価格決定を認めることはアメリカにとって大きな妥協であった。既に冷戦という戦後のより大きな枠が見え始めて、アメリカは英との航空交渉の早期妥結を望んだためと言われている。この協定の一つの問題点は輸送力の決定にかんして原則だけを述べて、実際は指定企業にその運用をまかせ、後に問題が発生

3) Daniel M. Kasper, *Deregulation and Globalization : Liberalizing International Trade in Air Services*, Harpercollins, 1988, p.48, 岡村邦輔監訳『国際航空自由化論』文眞堂, 1993年, 48頁。

4) バミューダ協定は吉永・坂本, 前掲, 312頁以下参照。

すれば両国で協議するという「事後審査主義」をとったことである。しかしアメリカの参加しない二国間協定では、事前決定が慣例になっている場合が多く、二国の航空会社にそれが平等に配分されさらに厳しい競争制限となっている。二国間協定はその後世界的に結ばれ、これが戦後の一般的やり方となった。それ故国際線の規制緩和を行なうということは、取り敢えずは二国間協定の中身をより自由なものへと変えていくということになる。各国の利害がからみ、それは複雑なプロセスを辿ることになる。

さてイギリスは国際航空を強力な規制下に、特に運賃と輸送力の規制を構想していたが、シカゴ会議で設立が決まったICAOはそのような機能を持たせられなかった。その代替案が45年のハバナで開かれた世界航空企業会議である。すなわち政府による規制が駄目なら企業自身でそれを実行しようということである。当時多くの航空企業はアメリカを除き国有であり、規制の実行という点では実質的には差はない。ハバナ会議で運賃などを共通に決定することが定められるが、当然ながらアメリカ政府はこれを国際カルテルとして激しく非難する。その妥協点が全員一致の原則と、IATAの決定に対する関係政府の承認という条件である。そうして前述のバーミュダ協定により、IATAが戦後の国際航空体制の一角に組み込まれることになる。

IATAの最も重要な機能が運賃の決定にあることは言うまでもない。IATAは世界を第一地区(南北アメリカ)、第二地区(ヨーロッパ、中近東、アフリカ)、第三地区(アジア、太平洋)の三つの地域に分け、それぞれの関係企業による運送会議を開き運賃を決定してきた。そこで決定される運賃の数は20万にも上った。会議の決定は全員一致が原則であった。この場合決められるのは運賃だけではない。機内でのサービスについても食事のメニューから飲み物の価格に到るまで細かく定められた。さらに協定に違反して割引運賃による航空券を販売した場合の罰金制度も設けられていた。IATAはまた輸送事業に係わる多くの点、すなわち運送約款、運送状、手荷物切符などの標準化を行った。さらに重要な機能は乗り継ぎ旅客の清算所の役

割を果たしていることである。82年の清算請求額は131億ドルというからその事務経費の節約機能は膨大なものである。

IATAがカルテルであることは否定しようのない事実であるが、また通常の国際カルテルに比べ多く制限事項を持っていることも間違いない。IATAは新規参入や運送力の制限についてはいかなる力も有してない。それは一部は二国間協定で補われていたが、完全なものではない。全員一致制はカルテルの本来の目的たる価格引き上げに制限的に作用する場合があり、政府の承認の必要性はやはり価格引き上げをやりにくくした。しかしこれらの限定事項も、IATAのカルテルとしての本質を否定するものではない⁵⁾。それはさらに航空企業間の利益プール協定によって補強された。プール協定とは同一路線を運航する二社の間で、発生する利潤を折半する協定で、この協定の下では自社の利潤を増大させようというインセンティブは働かず、共同利潤の最大化のために企業は行動する。特に航空産業においてはこれにより、需要のピーク時に出発便が集中する傾向を避けることができ、また増便競争を無くすことが可能となる。アメリカではこの協定は反トラスト法違反とされて不可能であったが、ヨーロッパでは特に盛んであった。

以上、ICAO、バミューダ協定(二国間協定)、IATAという戦後の国際航空システムの枠組みは、基本的に現在も継続している。そうすると規制緩和とは、この枠を利用しての規制緩和ということになるが、次に最も強くそれを推進しているアメリカの動向を見ていこう。

3 アメリカの規制緩和と国際航空政策の転換

米国の国際航空にたいする政策転換は、1977年のカーター政権の誕生とともに始まった。78年には国内航空についての規制緩和政策が実現しているが(Airline Deregulation Act of 1978)、国際航空についても競争の導

5) IATAのカルテルとしての機能は余り有効ではなかったという見解がある。R. ドガニス著、中西健一他訳『国際航空輸送の経済学』成山堂書店、1988年、34頁。

入による合理化と運賃引き下げという同じ目的がそこで考えられていたことは間違いない。しかし国際航空の場合にはそれに付け加え、米国企業のシェア拡大という意図が働いていた。国際航空業界ではチャーター便が活発となり、またIATAに加盟していない第三世界の航空企業が次第に成長してきて、それらが低運賃や機内サービスの拡大を行ったことも米政府の従来のIATAシステム見直しへの一つの理由となった⁶⁾。

国際航空政策の大きな転換は78年に出された政策文書「International Air Transport Negotiations」であり、それは今後の二国間交渉に当たってアメリカ政府の取るべき態度を示したものであった。それは以下のことを交渉の目標にしていた。(1) 競争的価格設定の機会をつくりだすこと、(2) 輸送力や運航権への制限の除去、(3) 国際線への企業指定にあたって弾力性をもたせること(例えば複数指定)、(4) アメリカのより多くの都市へのノンストップの乗り入れを認めること、(5) チャーター便の一層の自由化⁷⁾。

この政策に従い78年に結んだオランダとの協定が、その後の規制を緩和した協定の一つの雛形となった。それでは、(1) 複数企業指定の承認、(2) 米国企業に米国—中間地点—アムステルダム⁸⁾の運輸権、さらに以遠権を無制限に認める、(3) オランダの企業はアメリカのニューヨーク、シカゴなど5地点への乗り入れを認める、(4) 輸送力、便数制限の撤廃、(5) 定期運賃は出発国だけの承認で有効となること、などが合意された。同様な協定はドイツ、ベルギーなどとも結ばれたが、これはヨーロッパでは常に次のような論理が働くためである。すなわち地理的に小国の集中しているヨーロッパではアメリカに行くのに、例えばフランス人がパリよりもアムステルダムからの方が便利だったり運賃が安ければそちらを選ぶのは困難なことではない。つまり一国で規制が少しでも緩和され、その国からの便に何らかの優位性が生じれば、そこに旅客が集中する傾向がある。それ故他

6) Rigas Doganis, "Regulatory Changes in International Air Transport," in Kenneth Button and Dennis Swann ed., *The Age of Regulatory Reform*, Clarendon Press, Oxford, 1988, pp. 169-70.

7) *ibid.*, p. 171.

国もその例に従わざるを得ない。これはアメリカが狙っている戦術でもある。オランダは事実上国内市場の無い国であるから、昔から国際航空の自由化論者であり、米蘭協定は何度か自由化の先例となっている。しかしアメリカがこの時期に対オランダ・タイプの協定に成功したのは20程の国に過ぎず、目標であったイギリス等とは成功しなかった。次のIATAへの攻撃と同様、国際的規制緩和の困難さを示すものであった。もう一点注目すべきは、この新しい型の協定に当時の国際線の主たるプレイヤーであったPanAmとTWAが強く反対したことである⁸⁾。アメリカが強力に規制緩和に進み得ない一つの理由がここにある。

アメリカの矛先は当然ながら、もう一つの戦後システムの柱であるIATAに向けられた。米CABは78年に、従来認めてきたIATAでの運賃決定とその反トラスト法適用除外について、何故これを撤回してはならないかの理由を求めるいわゆる“Show Cause Order”を発した。これによりアメリカ企業のみならずアメリカに乗り入れている外国企業も、IATAに参加していると反トラスト法で提訴される危険が生じた。まず米国のすべての航空企業がIATAを脱退した。しかし世界中の政府と航空団体がこれに激しく抗議をし、結果として米国国務省でさえ、外交的配慮からこの命令に懸念の意を表するようになった。その後レーガン政権が誕生しこの命令を停止することにより、IATAによる運賃決定メカニズムは存続することになるが、これが航空業界に与えた影響は大きいものがあった。第一にPanAmやユナイテッドなどアメリカ企業のいくつかはその後IATAに復帰し、またアメリカン航空などは構成員にならず事業組合のメンバーだけになったが、全企業がIATAに戻ることはなかった。当然ながらこのことはIATAの弱体化につながった。第二にIATA自身が一定の改革を迫られ、価格決定に際し弾力的な方策を導入することになった。またサービスについてはかなり自由となり競争的となった⁹⁾。

8) Christer Jonsson, *International Aviation and the Politics of Regime Change*, Frances Pinter, 1987, p. 126.

アメリカが価格の自由化に向けて上げた大きな成果は、82年にヨーロッパ諸国との間で結んだ北大西洋路線での「運賃ゾーン」を設定する協定である。これと基準運賃を決定し、上下に幅をもつゾーンを設定し（例えばエコノミー・クラスで上下20%）、その中であればその運賃を自動的に承認するというものである。この意義は第一に運賃決定に弾力的な新しいやり型を導入したこと、第二にIATAの外側でそれが決定されたことである。現実にはIATAの方がこのゾーン内で運賃決定するようになった¹⁰⁾

アメリカ政府の重点はその後、二国間交渉において輸送ルート、輸送力、価格の自由化を実現することにおかれてきた。最近のその成果がまたもやオランダとの協定である(92年)。この協定では両国間でいかなる地点間でも乗り入れ自由であることを約束した。アメリカ側の考えは一貫しており、この協定でアメリカ側が得るものは殆どないが、ヨーロッパ諸国に規制緩和を迫る突破口と位置付けられているのである。アメリカ運輸省は94年11月、ヨーロッパの小国9カ国とオランダと同様のオープン・スカイ政策に基づく協定を結ぶための交渉に入ったことを公表した。イギリス、フランスなどの大国を追いつめるための「迂回」作戦である¹¹⁾ その大国ドイツとは93年に暫定協定を結び、5年後から「自由化」交渉を開始することを約束している¹²⁾

アメリカ政府の最近の特徴は、二国間での交渉を行いながら、多国間での枠組み形成を模索し始めていることである。クリントン政権は成立直後に「航空会社競争力強化全国委員会」を発足させ、航空分野での国際競争力強化に取り組む意気込みを示した。同委員会は93年8月に報告書を提出、それに基づきクリントン政権は94年1月一連の政策を発表した。そこでは「多国間体制」の形成が強調され、二国間交渉はそれをやりやすくし、促進するためと位置付けられている¹³⁾。しかし多国間主義に基づく自由化は今

9) R. ドガニス、前掲、35-6頁。

10) 同、60頁。

11) *Financial Times*, November 3, 1994.

12) 坂本昭雄「日米航空交渉の本当の課題」『週刊東洋経済』1994年4月16日、139頁。

の段階では現実的でない。あのEUでさえEUによる航空交渉が実現していないし、GATTのウルグアイラウンドでも航空分野は、基本的に枠外に置かれている¹⁴⁾。しばらくは二国間交渉が主たる舞台となるであろう。大きな転換はEUがその一方の当事者になった時に訪れるであろう。

米国は二国間交渉において、上記の報告書にも述べられているのであるが、常に次のような困難に直面する。すなわち通常米国が相手側に与えるのと同じだけのビジネス・チャンスがアメリカ側は得られないということである。逆に相手側には次のような論理がある。少しでも国内市場があれば、あの巨大なアメリカ企業が無制限に入り込んでくることは脅威であるが、しかし世界の航空市場の三分の一を占めるアメリカ市場は魅力的である。これ故各国は最初から侵入されるべき国内市場を持たないオランダを羨むことになる。これらは二国間交渉の困難さを示すものであり、国際線の空の自由化には時間がかかることを意味するのであるが、しかしそれを否定するものではない。すなわちアメリカ市場を無視しえない他国の企業と政府はどこかで決断を迫られるであろうからである。

この節の最後に、興味ある問題はアメリカが何故規制緩和に積極的なのかではなく、何故70年代末までそれを行動に移さなかったのかということである。シカゴ会議の経緯に見られるように、「オープン・スカイ政策」というアメリカの基本的スタンスは戦後一貫しているように思える。それが何故50年代から70年代に到る間、どうして表面化しなかったのであろうか。まずPanAmの立場がある。最大の当事者たるPanAmはカルテルたる戦後体制から利益を得ており、どちらかと言えばIATAや二国間体制の擁護者であった。さらにアメリカの中心的航空企業は従来国内市場に重点があり、国際線に大きな関心を有していなかった。つまり国際線の規制緩和を進める大きな経済主体は無かったことになる。アメリカ国内の規制緩和が進み、

13) この報告書ならびにクリントン政権の航空政策については、吉田邦郎「最近の米国の航空政策」『ジュリスコンサルタス』No.2, 1994年6月に詳しい紹介がある。

14) 多国間主義の流れについては、次の文献を参照。山内弘隆「国際航空輸送の自由化と多国間主義」『一橋論叢』第106巻第5号, 1991年11月。

国内線と国際線の統合に失敗をしたPanAmやTWAが倒産をする中で、アメリカンやユナイテッドが国際線に本格的に進出するようになって本当の規制緩和の経済主体が登場したといえる。

4 ヨーロッパの航空自由化

ヨーロッパの航空自由化は特別の経過をたどっている。すなわち経済統合の進展が航空分野にも及び、統合過程の一部として規制が緩和されていき、それが世界的な規制緩和と機を一にして生じているのである。ヨーロッパ諸国は1958年のローマ条約以来地域経済統合を進めて来たが、その際航空分野はその例外とされ、戦後の世界的な枠組みに従って運営されており独自の航空政策は行われてこなかった。しかし二つの事情が、すなわち国際的な規制緩和の流れと、航空輸送を経済統合の例外分野とすることへの疑問が新しい航空政策への提起へとつながっていった。ここではヨーロッパ独自の動きを見ていこう。

まず第一に法的問題がある。従来国際航空はEU¹⁵⁾の独占禁止の例外事項と扱われ、加盟国間の航空協定並びに企業間の協定は問題とされてこなかった。しかし74年と86年に下された二つの欧州裁判所での判決によって、航空分野が（海運も含めて）ローマ条約の定めた独占禁止条項に含まれることになった。これで航空部門の自由化を進める法的根拠ができたことになる¹⁶⁾。

行政の側からの転換の発端になったのは、EU委員会が79年に提案した新しい航空政策である。それは参入の可能性を増大させ、料金の引き下げ、EU内での新しいルートと拡大していくために、競争ルールを航空分野に適用する必要性を強調していた。84年の新しい提案はそれをさらに具体化

15) 本稿では歴史的事実を述べる場合もすべてEUで統一した。

16) Kenneth Button and Dennis Swann, "Transatlantic Lessons in Aviation Deregulation: EEC and US Experiences," *The Antitrust Bulletin*, Vol. 37, No. 1, Spring 1992.

したもので、運賃にゾーンを設け弾力化する、輸送能力が50：50という協定を一方が25%になるまで認める、企業間のプール協定や輸送能力協定をEUの監視下に置くなどを含んでいた。

このような政策展開を経て、実際の規制緩和は87年より三段階に分けて実行された。パッケージ1（87年）では、運賃については実際のコスト計算に基づく申請を拒否しないこと、ディスカウントを認めることなどにより弾力的にした。輸送能力の50：50条項については次第にこれを緩め、93年迄に完全の自由にする（但し、EC諸国間のルートに限る）。市場参入については一ルートに複数企業を指定する、第五の自由（三国間輸送）の大幅適用を定めていた。

90年のパッケージ2では、パッケージ1の諸項目がさらに緩和され、例えば運賃については割引率が更に拡大され、第五の自由も広がった。さらにカボタージュ（外国航空企業が国内輸送に参加すること）がごく一部ではあるが認められた。

93年初頭より実施に移されたパッケージ3では、1、2を引き継ぎながらよりドラスティックな規制緩和がなされた。まず運賃に関しては、高運賃（競争がない場合）や掠奪価格に対する規制を残しながら完全に自由化された。これはチャーター便や貨物にも等しく適用される。輸送力の割当については前述のようにこの段階で完全に自由となった。さらに航空免許は域内で共通のを発行することになり、域内完全自由化への条件の一つを整備した。第五の自由は完全に認められた。さらに従来は第五の自由とは自国からのサービスに付加された第三国間輸送という考えであったが、自国のサービスに関係のない三国間サービスも完全に認められたことになった（いわゆる第七の自由）。カボタージュもさらに拡大され、輸送力の50%以内に限り、継続的カボタージュについて認められた。これはBAがロンドン—パリ間の路線を延長してパリ—リヨンのサービスを輸送力の50%内で提供できるということである。しかしパリ—リヨン間の単独運航は出来ず、この完全自由化は97年の予定である¹⁷⁾

EUによる自由化の過程で、EU内での二国間協定の自由化が同時に進行した。先鞭をつけたのは84年のオランダ—イギリスの協定であった。自由な参入、指定企業は二国間のどの地点をも運送できること、運送力の規制なし、運賃の二重不承認制（一方が承認すれば可）などを取り決めた¹⁸⁾。ヨーロッパ規模で見れば、二国主義と多国主義がうまくかみあって規制緩和が進んでいるといえる。

さてヨーロッパにおける自由化の特徴をまとめておけば、第一に経済統合の一部としてその自由化政策が実行されていることである。すなわちEU構成国間での自由化は、国際的基準で見ればドラスティックなものでも、ある意味では国内航空の自由化と同じ側面を持つ。真にグローバルな意義を持つのはEUと外側にある諸国（多分アメリカ）との間での航空協定の自由化であろう。しかし第二に、EU内での自由化も形式的には二国間協定の形をとりながら進行する以上、それは国際的影響を持つ。当然ながら二国間協定の一つのモデルになるのであり、世界的な規制緩和に促進的に作用する。第三にECはアメリカにおける国内での規制撤廃と同一モデルでは考えていない。それを強調する論者はEUの政策を「規制緩和」ではなく、「自由化」と呼んでいる。それはアメリカの規制緩和が結局新たな寡占体制に導いたことから、競争を導入しながらそれを制限するような企業行動を監視すべきだという考えによる。ECの自由化政策が漸進主義をとっているのは、国家間の調整という困難な課題をかかえていることにもよるが、他方ではアメリカの経験が影響している。

さてヨーロッパの自由化によって航空企業は多くの行動の自由を得たが、取り分け重要なのは路線編成が自由になったことであろう。今やヨーロッパの企業は政府の側からの規制に関する限り自由な行動ができ、EU内であれば基本的にどこからどこへでも飛んで行ける。勿論主体的条件は別問

17) EIU, *European Trends*. No. 2, 1992.

18) Rigas Doganis, "The Bilateral Regime for Air Transport : Current Position and Future Prospects," in OECD, *International Air Transport: The Challenges Ahead*, 1993, p. 54.

題であるが。それはヨーロッパの航空企業が全欧州規模でハブ・アンド・スポークのネットワークが形成できることを意味する。この合理的ネットワークが上手に作りあげられるか否かが今後の競争の行方に決定的意味を持つだろう。

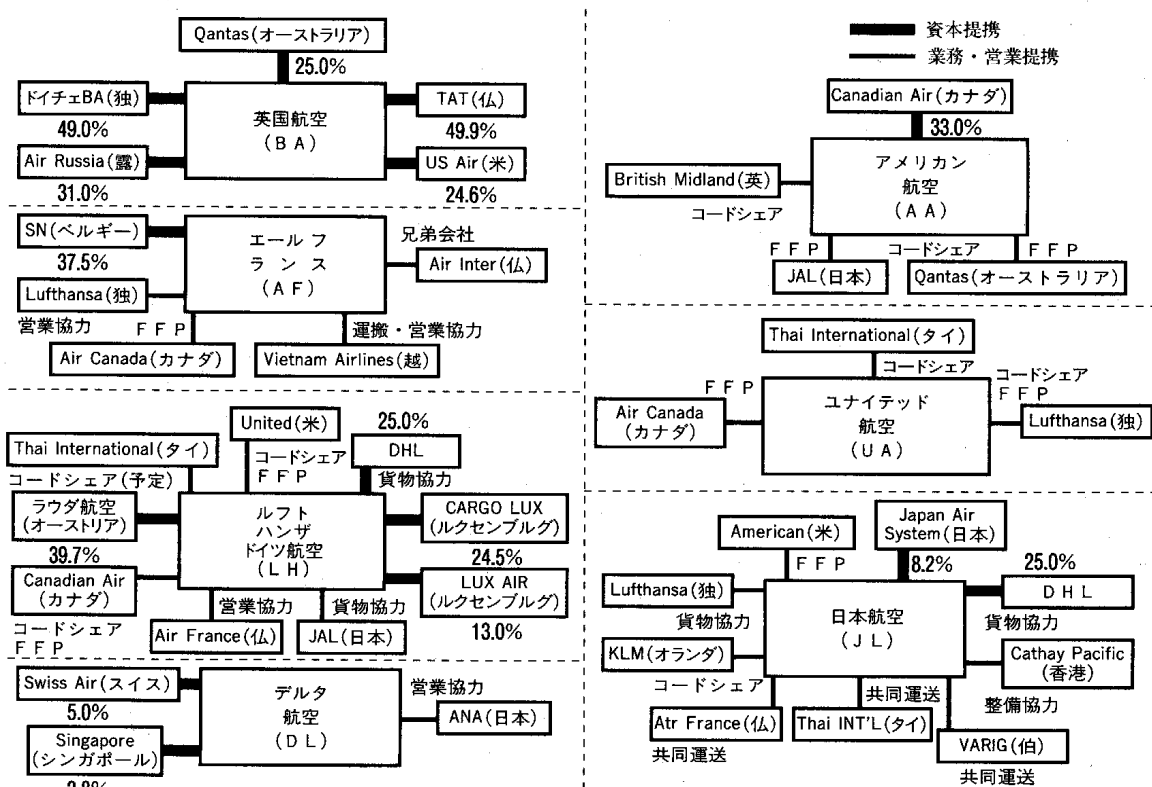
5 航空企業のグローバル戦略

航空企業をめぐる様々な環境が変化してくると、企業の行動もそれに対応して新しい戦略が求められる。国内航空にたいする規制緩和によって国内での行動の自由を得た航空企業の最も大きな変化は、路線網の合理化であり、いわゆるハブ・アンド・スポークの確立である。複数の空港間でネットワークを形成するのに、一つの拠点空港（ハブ）を設定し、そこから放射線状にルートを作り上げ（スポーク）、短い時間に他の空港からハブ行きの便を集中し直ちに他空港行きの便を出発させれば、すべての地点からすべての地点へ一回の乗り換えで行けることになる。勿論すべての地点を直接結べば最も便利であるが、需要量等を考慮すればハブ・アンド・スポークは最も合理的システムとなっている。この新しいネットワークの考え方は、国際航空にどのような影響を与えるであろうか。第一に国際線でもハブ・アンド・スポークを形成しようとする。第二に国際線の集客ネットワークとして国内路線網を利用しようとするであろう。しかしいずれの場合も現在の二国間協定の枠内ではそれは不可能である。国際線では相手国の同意が必要であるし、そのルートが認められても自国政府より指定されなければならない。また国際線の相手国内にネットワークを張りめぐらすことはできない。例えばBAはロンドン—ニューヨークの便を運航して場合、ロンドンをハブにしてイギリスの、今ではヨーロッパのアメリカ行きの客を集めることができるが、ニューヨークで同じことはできない。外国航空企業を買収するのが一つの解決方法であるが、各国はこれにたいして大抵制限条項を持っている。例えばアメリカでは外国人が航空企業の株式

を25%以上持つことはできない。それ故現在の二国間協定の枠組みにおいて、国際的ネットワークを作り上げる唯一の方法は提携である。最近の航空企業間の国際的提携の隆盛の背後にはこのような理由が存在するのである(第1図)。

提携関係の中で、グローバルな路線網の形成に重要な役割を果たすのがコード・シェアリングである。これは違った航空会社の航空便であるが、同一名称で運航するものである。旅客は乗り換えをする場合、手続きの複雑さや手荷物の紛失等を考慮して、同一航空会社の便を好む傾向があり、このことから上記の方法が考えられた。ロンドン—ニュー・ヨーク便を考えた場合、ユナイテッドはニュー・ヨークからさらにボストンへ向かう顧客にたいし自便を提供できるが、BAはそれが出来ないで、他の条件が同じであれば客は普通はユナイテッド便を選ぶ。そこでBAがUSエアと

第1図 主要企業の提携関係

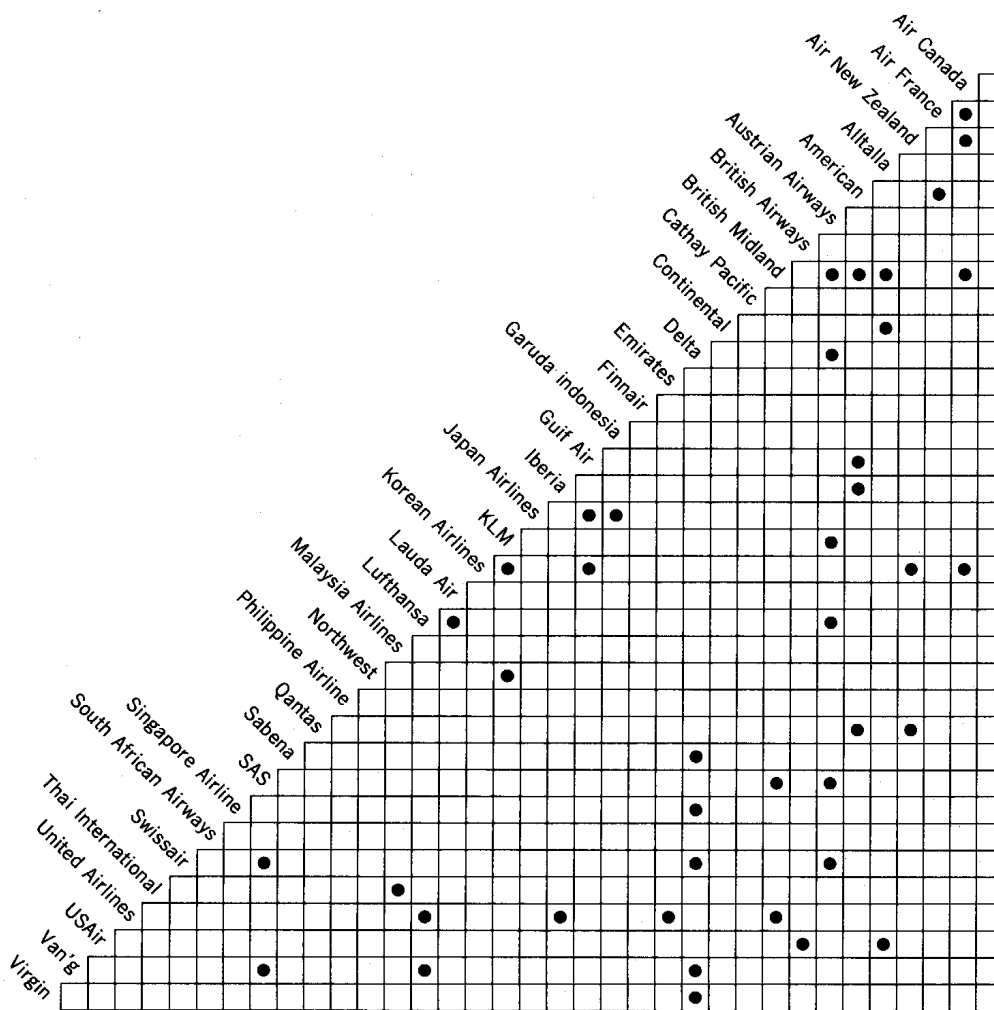


出典：『カレント』No.55, 1995年1・2月号, 表紙より。

コード・シェアリングを行い、USエアのニュー・ヨークーボストン便にBA便の名称を用いれば、BAはユナイテッドと同じ条件で競争できることになる。ここから国際競争上コード・シェアリングが極めて重要な方策になっている。(第2図)。

ここで提携の具体例とその主体の戦略を、欧米間に焦点を当てていくつか見ておこう。BAはサッチャー政権下で87年に民営化されて以来その国際化戦略を拡大してきたが、その一つの焦点がアメリカにあったことは間違いない。これは失敗したが、89年にはユナイテッドへの資本参加を試み

第2図 世界の航空企業間のコード・シェアリング



Source: *Financial Times*, September 19, 1994.

これ以外に19の例が掲載されている。

ている。BAのみならず国際航空業界にショックを与えたのが、92年のUSエアへの21%の資本参加の協定である（これは議決権付き株式で見た場合で、優先株を含めれば44%になる）¹⁹⁾ USエアは当時でアメリカ第5位の航空会社で東部を中心としたネットワークを持っており、自社の大西洋路線との結合がBAの基本的に意図したことであった。USエア自身は大西洋ルートをわずかしか持っておらず（この路線はBAによって買収される予定であった）、この点での競合はなかった。さらにUSエアの側では87年に買収したピードモント航空の経営がうまくいかず、不況と湾岸戦争が重なり膨大な赤字に苦しんでいた時期だけに、BAの投資は大いに助けとなった。しかしアメリカ国内での、特にBig 3の強硬な反対もあって、BAは米国運輸省の判断が下る前に一旦協定を白紙とした。しかし93年に入りクリントン政権の成立直後に新たな協定を結んだ。米新政権はこれをいくつかの条件を付けながら承認した。BAは当初300万ドルUSエアに投資し（議決権付き株式の19.9%、全体の24.6%）、さらにアメリカ国内での38ルートでのコード・シェアリングが一年の期限付きで認められた（後に延長）²⁰⁾

第1図に見れるようにBAはドイツ、フランス、オーストラリアの各企業とも資本提携を果たしている。いずれも92年締結したものであり、90年代に入りBAのグローバル化戦略が加速化していることが分かる。これ以外にもベルギーのサベナ航空、ニュージーランド航空との提携交渉を行い失敗しているが、その中で見逃せないのは91年のKLMとの合併交渉である²¹⁾ BAとしてはKLMとの合併で、自由化の進むヨーロッパでの競争でエア・

19) 前述のようにアメリカは外国人の所有比率を25%以内と制限している。USエアは既に外国人所有が4%あったので、BAの投票権付き株式の購入比率は21%となった。*Financial Times*, July 22, 1992.

20) 英企業のコード・シェアリング権は、91年にアメリカ側がヒースロー空港への輸送権を持つ企業をPanAmとTWAからユナイテッドとアメリカンに変更する反対給付として与えられた。この延長交渉は丁度米英航空交渉が決裂していた時期のために難行した。*Aviation Week & Space Technology*, March 14, 1994.

21) *Financial Times*, November 20, 1991, February 28, 1992. 二社はそれ以前にサベナ航空を含めた合併企業を構想していたが、EC委員会より独占禁止法に引っ掛かり認可されそうにないので断念した経緯がある。

フランスやルフトハンザに規模の点で一步先んじれること、よりグローバルにはアメリカ企業との競争においてKLMの持つ国際線の統合はBAをより強力にする、という狙いであった。さらにKLMの持つアメリカとの結び付き、ノースウエストへの20%の資本参加は、まだUSアエとの提携を果たしていないBAとしては大変重要な意義を持つものであった。これに加え一時期にはアメリカン航空がKLMへの資本参加を検討していることが報道された²²⁾。このようにヨーロッパ規模での合併、提携についても、背後に世界的な競争関係をもっており、特にアメリカとの関係は重要であった。この交渉は特に合併後の支配権の比率などでの不一致から不調に終わったが、航空業界での提携や合併の意味合いをよく示している。

もう一つのヨーロッパ企業による対米投資としてKLMのノースウエストへの資本参加を見ておこう。現在最もうまくいっていると言われている提携関係である²³⁾。KLMは90年にノースウエストに20%の資本参加を行ったが、この提携関係を特徴付けより強固なものにしているのは、前に述べた92年に結ばれた米蘭二国間協定である。これによりKLMは全米の何処へでも運航でき、両社の協定は反トラスト法適用免除となり、事実上一社として活動できることとなった。アメリカも同じような権利を得るのであるが、オランダの国土を考えれば何も得なかったに等しい。アメリカがこの協定で意図したことはこれを突破口に他国に影響を及ぼすことであった。国際路線の所有状況も両者が提携関係を持つにぴったりで、KLMは中東、アフリカ、東南アジアにルートを持ち、ノースウエストは日本との路線に強みをもっている。両社は数年のうちに会社名の統一も行うという予想さえでている。

KLMはBAとの合併交渉が挫折した後、あらたなヨーロッパ規模での合併交渉を始めた。Alcazer [ムーア人の要砦を意味するスペイン語]と名付けられたこのプランにはKLM, SAS, スイス航空, オーストリア

22) *Sunday Times*, May 10, 1992.

23) *Business Week*, February 20, 1995.

航空が参加し、ヨーロッパ第4の企業の形成を目指した。しかしこの合併案を決裂させたのは、アメリカのパートナーとしてどの企業を選ぶかという点であった。前述のKLM—ノースウエスト以外に、スイス航空はデルタ航空と少数株の相互持ち合い、コード・シェアリングを行っており、またSASはコンチネンタル航空に一時資本参加していた。対立は特にノースウエストかデルタかでKLMと他の三社が対立し、妥協に到らなかった。他の点は大体において合意し得ていたというから、ヨーロッパの業界再編におけるアメリカ市場と企業との関係の重要性を示すものである²⁴⁾つまりヨーロッパにおける様々な連合の動きは、直接的にはEUの自由化政策によるものであるが、同時に世界的規模での規制緩和と競争を展望したものなのである。

KLMはまた新たな合併交渉を始めるだろうと言われており、その考えられる相手としてイベリア航空、アリタリア、そしてSASが挙がっている²⁵⁾

さて第一図で気が付くことは、アメリカの主要3社はヨーロッパ企業との提携に熱心でない。わずかにデルタ航空がスイス航空に小額の資本参加をし（これは上述のように相互資本参加）、あと一、二のコード・シェアリングがあるだけである。これは今のところ、アメリカ企業は以遠権を使って自らの路線網の拡大でヨーロッパにネットワークを形成しようとしているためである²⁶⁾それは現在の二国間協定という枠が有り、しかもヨーロッパにはアメリカ程協定を結ぶに適当な企業を探すのが容易でないためである。ヨーロッパ企業がアメリカで提携相手として選んでいるのは、実は規制緩和以後再編が進みその中で勝ち残った3企業に次ぐグループの企業な

24) *Financial Times*, November 22, 1993.

25) *Business Week*, February 20, 1995.

26) 山内弘隆「航空規制緩和と競争戦略の変化」『ていくおふ』No.61, 1993年Winter。アメリカン会長の会長はアメリカとヨーロッパの航空業の相違を次のように言っている。「我が社はBAとUSエアの協定に匹敵するようなヨーロッパ企業を買収することが出来ない。何故ならそんな企業は存在しないからだ。」(アメリカン会長Robert. L. Crandallの92年11月10日のデトロイト・エコノミック・クラブでの発言)

のである。ヨーロッパにはこのような魅力的な中堅企業が多くある訳ではない。しかしヨーロッパでの自由化が進み、そこで振分が行われてくるとまた新しい局面が現れてくる可能性がある。

以上のことから今後の展望として次のことが確認できる。第一に二国間協定という枠の中でも、企業は合理的国際ネットワークの形成に向けて様々な提携関係を結び、グローバルな行動を展開している。この企業行動は必然的に、多くの制限を設けている従来の協定を古くさいものにし制限を緩和させる方向に向かわしめるであろう。そうして国際的規制緩和を求めるアメリカ政府の行動は、この方向を一層強めることになる。さらに一つの焦点になるのが、ヨーロッパで各国が交渉を行うのではなくEUが統一してそれを始めた時、それが大きな転換になる可能性があるということである。²⁷⁾ 何故ならそれはアメリカ市場に匹敵する市場を生みだし、同規模の市場の交換を可能にするからである。第二に国際的な規制緩和の進展は国際的な寡占化に導くということである。アメリカの経験はこのことを端的に示しているが、舞台が世界に移った場合には、アメリカで当初生じた多くの新規参入もありそうにない。グローバルなネットワークの形成に成功したものだけがその中で生き残れるのである。EUはアメリカと違ったやり方を、漸進主義の立場をとっているが、企業の行動はそのようなものではない。多くの指摘があるように二国主義の壁はまだまだ厚いが、世界の航空業は規制緩和とその結果としての寡占化の方向に真っすぐに進んでいる。

27) EUの新しい運輸担当委員ニール・キノックは、国際航空交渉を二国間ではなくEUが行うべきと主張している。 *The Economist*, March 4-10, 1995.