

EU における航空自由化と LCC

——欧州航空市場の統合過程と Low Cost Carrier の展開——

佐 竹 真 一

要約

EU¹⁾を構成する各国は、1980 年代の終わりに、1990 年代にかけての約 10 年間に、航空自由化を段階的に推進し、21 世紀には、ヨーロッパ大陸に巨大な航空市場が誕生した。この自由な航空市場を背景に、LCC（低コスト航空会社）が登場し、新しい航空需要を掘り起こしながら目覚ましい発展を遂げ、観光の分野にも大きな影響を及ぼしている。更に、Open Sky 協定を締結することによって、北米の巨大な航空市場と一体化しつつある。この経過は、東アジアの航空市場において模索されている将来像への貴重な教訓がある。

キーワード：Open Sky、航空自由化、EU（欧州連合）、LCC（Low Cost Carrier）、領空主権、空からの脅威、国際ツーリズム、航空権益、東アジア、東南アジア

1. 問題意識

1980 年代から 21 世紀にかけて、まず北米の航空市場において、引き続いて欧州において航空自由化が歴史的展開を遂げた。

東アジアの航空市場においても、21 世紀に入って国際的な航空自由化への大きな動きが始まっている。しかしながら、日本の航空政策当局者にはその主導権を握ろうとする姿勢は、現在のところ残念ながら見られない。このままでは、国際航空市場において、孤児となる恐れがある。ひいては、国際観光市場においても後れを取り、観光立国宣言が反故になる恐れがある。

北米と欧州における航空自由化の先行事例から得られる教訓を整理することを通して、東アジア航空市場にお

ける日本の航空市場の未来を描出するうえで、役に立つ示唆を行いたい。

本論文においては、まず、1980 年代の米国国内航空市場における自由化の過程を整理し、克服されてきた課題を展望する。引き続いて、EU（EC）において国境を越えた航空自由化を実現するうえでの複雑に絡み合った解決が困難であるとされた様々な課題を整理し、これらの課題が克服されていった過程を展望する。さらに、これを背景として誕生したより広大な自由航空市場の主役となっている LCC について、基本的な関連情報を整理する。

1. 1. 米国の航空自由化

米国のサウスウエスト航空²⁾は、LCC（低コスト航空会社：Low Cost Carrier³⁾）の先駆者として航空自由化

1) EU（欧州連合：European Union）は、1993 年に発効したマーストリヒト条約（正式名称：欧州連合条約）に基づき、EC（ヨーロッパ共同体：European Community）を包含する形で、発足した。欧州における航空自由化は、EC であった段階から開始されている。

2) サウスウエスト航空は、1967 年に創設。2010 年 10 月 12 日 16:46 取得

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%B5%E3%82%A6%E3%82%B9%E3%82%A6%E3%82%A8%E3%82%B9%E3%83%88%E8%88%AA%E7%A9%BA>



の進展とともに大きく成長し、現在、国内線専門の航空会社としては世界最大の規模を誇っている。しかしながら、1971年6月18日に運航を開始した時には、テキサス州内の3つの空港を結ぶだけの小さな航空会社であった。当時の米国の航空法⁴⁾による厳しく煩雑な規制によって、その活動がこのような狭い範囲に限られていたからである。

この厳しい煩雑な航空規制は、1978年に規制緩和法⁵⁾が施行され、段階を追いながら緩和乃至は根本的に廃止されていき、1987年に最終段階として、CAB（民間航空局：Civil Aviation Bureau）が廃止されるに至った。

この米国における航空自由化の過程で、航空会社間に激しい競争が起き、また多くの航空会社が誕生し破産して、様々な混乱が生じた。と同時に、この根本的な自由化に伴い、同時並行的に急速に発達・普及した情報通信技術の応用と相まって、航空運賃の大幅な低下と多様化が進み、航空輸送事業の新しいビジネススキームが登場し、普及するのに伴って、それまでにはなかった新しい航空需要の開拓が目覚ましく進捗していった。

サウスウェスト航空の活動範囲も、航空自由化の進展に伴って、急速に拡大されていった。同航空は、その後各地に続々と登場してきたLCCの最初の先行事例として広く知られているが、徹底したコストダウンの手法と、親しみやすいサービスコンセプトに基いたビジネススキームを武器として発展させながら、自由化の進む航空市場に進出していき、現在の地位を築いてきたのである。

米国における航空市場の規模は、全体として大きく伸長し、現在もその拡大過程にある。

1. 2. EUの航空自由化

EU（EC）（欧州連合）において、Open Sky⁶⁾、即ち、航空自由化は、1980年代の終わりから1990年代にかけて、段階を追って推進されたが、この1980年代の米国国内における航空自由化の進展を見守りながら、貴重な教訓を引き出した。

即ち、自由な航空市場を背景に強大化する米国の航空会社に対抗してEU各国の航空会社が生き残り、ひいては、EU構成国の国民の利益を確保する必要がある、その為には、EUを構成する各国の国境線を越えた、大きく自由な航空市場を形成する必要がある、との共通認識に到達していったのである。

EU（EC）において米国航空市場におけるような自由航空市場を実現する為には、多くの困難が伴う。米国が、一つに纏まった国内航空市場にある航空規制を取り払って来たのとは根本的に異なって、構成国間の国境を超えて自由航空市場を形成する必要がある、この為には、領空主権の壁を取り去っていかねばならないからである。

国家の安全保障にとって死活的な構成要素である、と受け止められてきた「空からの脅威」への理解を広げ、合意形成を進めるのは、至難の業であると考えられた。さらに、急速な自由化に伴って米国航空市場に生じた激しい混乱を避けるべきことが前提とされたのである。

EU（EC）各国による約10年間に及ぶ慎重で粘り強い努力が実り、21世紀に入って、EUの加盟各国に広大で自由な航空市場と、新たな航空需要を拡大する機会をもたらされた。

1. 3. 航空自由化の今後の展望

米国と欧州の航空市場に自由化によってもたらされた旺盛な航空需要は、既に一つの市場となりつつある。

2007年3月22日⁷⁾には、北大西洋を越えるOpen Sky協定が成立した。国内航空市場の自由化で先行した米国と、27カ国の加盟国の相互で国際航空市場におけるOpen Skyを実現したEUとの航空市場が結び付

3) LCCは、そのビジネススキームの特色に着目して、No Frill Carrier、Budget Carrier などという呼び名を与えられてきたが、次第にこの呼び方が一般化した。

4) 1938年に制定された米国民間航空法を言う。

5) 航空規制緩和法（Airline Deregulation Act）：1978年10月24日に議会上院を通過、その4日後にカーター大統領が署名し、成立。

6) 国際航空市場においては、お互いの領空をオープンする、という意味合いを踏まえて、Open Skyの実現と表現されることが多い。

7) “EU、欧米間の航空路線自由化する「オープンスカイ」協定を承認、ロイター、2007年03月23日09:55 JST”、2010年11月27日10:39取得

<http://jp.reuters.com/article/worldNews/idJPJAPAN-25227020070323>

き、北半球に、ヨーロッパ大陸と北アメリカ大陸を一体化する巨大な自由航空市場が登場したのである。

このような新しく自由な競争環境が整えられていく過程が進んでいくに伴い、従来とは異なった航空輸送事業のビジネススキームである LCC が、EU にも登場し、新しい需要を開拓し、創出しながら大きく躍進して、大きな将来が予見され、実現への期待が高まってきている。

急速な拡大を続けている東アジアの航空市場においても、東南アジアの航空市場においては、21 世紀に入ってから、航空自由化の拡大と新たな航空需要の開拓と創出を進めながら、この巨大な航空市場との関連を深めていく途上にある。

2. 本 論

2. 1. ツーリズムと交通機関

交通機関の発達と普及とツーリズムの発達には、密接な相互関係がある。近代ツーリズムの進展は、交通・輸送機関の発達と普及と軌を一にしており、さらには、これと同時に並行的に進んだ通信手段の発達と普及による影響にも、支えられている。

鉄道輸送事業が、産業革命の進展を背景としながら、大衆社会の登場とともにその数を拡大し続けるツーリストたちに、長距離にわたる移動手段の選択肢を増やし、訪問地の多様化と遠隔化をもたらした意義は、極めて大きい。現代の国際ツーリズムの先駆をなす歴史的事象である。

近代ツーリズムの父であるトーマスクックが、19 世紀半ばに現代に繋がるパッケージツアーを実現できた背景には、この鉄道輸送事業の登場がある。この後、近代ツーリズムが飛躍的な発展を遂げた背景にも、欧州各地に、さらには世界各地に急速に鉄道網が建設されていったことがあげられる。欧州各地に広がっている交通運輸のネットワークを論ずるには、歴史的に積み上げられてきた道路網や運河網の建設や普及にも大きく視野を広げなければならないが、鉄道の普及の速度は、これらとは較べものにならないほど急速で、かつ、広範囲に及ぶものであった。

航空輸送事業は、1950 年代以降、現代の国際ツーリズムにおける交通機関の主たる役割を、それまで大型客船が果たしてきた役割にとって代わって以来、大陸をわたる長距離を移動するツーリズムの発展に大きな役割を担ってきた。殊に、国境を超え、さらに大洋を超えて大陸を結ぶ国際ツーリズムの発展には、欠くことのできない役割を担っており、更にその役割を拡大している。

国際航空輸送事業が、この拡大し続ける歴史的な役割を担う上で、インターネットに象徴される情報通信技術の発達と普及によって形成され、拡充を続けているグローバルな情報空間との間で、相互に大きな影響を及ぼし合い、お互いに不可欠の構成要素となっている。

2. 2. 国境の壁

国境の壁を越えて、航空輸送事業が展開される為には、壁の両側にある主権国家が、お互いの航空会社に対して空の自由を広げあっていく必要がある。

この自由は、1944 年のシカゴ会議⁸⁾での合意と、1946 年に米英の間で締結された二国間航空協定であるバーミューダ協定⁹⁾を手本として、各国間で締結されている航空協定によって拡大されてきた。二国間航空協定をめぐる国家間の交渉において空の自由を広げ合うとは、領空主権¹⁰⁾の壁を取り去り合うことを意味する。

従って、国家の安全保障にとって死活的な構成要素である「空からの脅威」への理解を広げ、当事国の間での合意形成を進めるのは、極めて困難なことであることが十分に予想されたのである。

国家の安全保障にとって空軍力の持つ意義の深さと、平時の国際社会における航空輸送事業の果たす役割の大きさが認識されていたからである。B 29 戦略爆撃機によって広島に原子爆弾が投下されたことに象徴される、戦略爆撃に対する恐怖や、いわゆる「空からの脅威」や、船舶から航空機にその役割を移したナショナルフラッグキャリアに象徴される、国益や国民のアイデンティティ等々が、交渉の底辺に横たわり、交渉過程の随所に関わってくるからである。

しかしながら、航空輸送事業が、国際ツーリズムの進展とともに、さらに拡充され、安全性を確実に高めていきながら、その規模を拡大するに伴って、更なる空の自

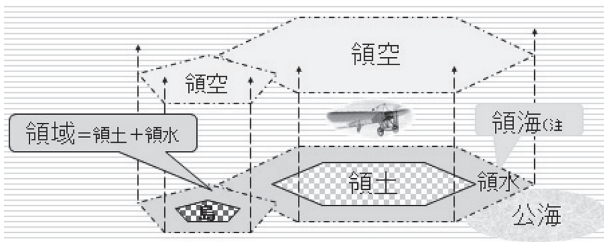
8) 第二次世界大戦後の民間航空制度について 1944 年にシカゴで開かれた会議

9) バーミューダ協定 2010 年 11 月 22 日 10:54 取得

http://en.wikipedia.org/wiki/Bermuda_Agreement

10) 領空とは、国家の領域の上空を指す。国家の領域とは、領土と領水を合わせたものである。領水とは、領土によって囲まれた水域と、領海を指す。

領土と領空・領海とは



(注) 領海：18世紀頃3海里が定着、1958年大陸棚条約で12海里に決まる。

由が求められるようになっていった。

二国間航空協定において譲り合う空の自由には、次項に述べる5種類がある。

2.3. 「空の5つの自由」(航空権益)とは？

下記の第1と第2の自由が、シカゴ会議において、シカゴ条約の締結国がまず認め合った自由であった。第1の上空通過権は、無害通行権とも言われ、敵意なくお互いの領空を通航することを認め合う。第2の技術着陸権は、航空機の故障や燃料不足に対応するために認め合う権利である。これら二つの自由は、シカゴ条約の締結国の間では自動的に認め合う権利であるとされた。

第3から第5の自由は、二国間の航空交渉に基づく二国間航空協定に委ねられた。EU(EC)の加盟各国もこの二国間航空協定を根拠として、お互いの間においても、加盟国以外の国々との間においても、航空権益を定め、国際航空路線を開いていった。

第1の自由：上空通過権

他国の領空を無着陸で横断する権利

第2の自由：技術着陸権

給油や整備など運送以外の目的で他国の領域に着陸する権利

第3の自由：運送権

自国で積み込んだ貨客を相手国に運送する権利

第4の自由：運送権

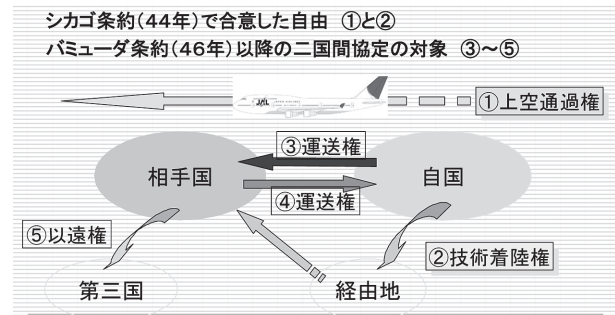
相手国で積み込んだ貨客を自国に運送する権利

第5の自由：以遠権

相手国と第三国との間で貨客を運送する権利

これらの5つの自由の概念図¹¹⁾を右に示した。

航空の「5つの自由」



運送権において、方向を違えて2種類あるのは、其々が互いに異なった権利であるとする認識があることによる。

以遠権には、自国と第三国の間に二国間航空協定が締結されていることが前提となるのは、言うまでもない。

2.4. 航空権益の実現

二国間航空協定によって定められる航空権益は、締約国の航空会社によって実現される。航空協定の中に設けられる輸送力条項¹²⁾には、航空会社の指定や、乗り入れ地点の指定や、輸送量(輸送旅客数や貨物の量)などが設定される。

航空会社の指定においては、国籍条項が設けられ、締約国の実質的な支配が及ぶ基準が定義される。この国籍条項は、航空会社の資本構成が国際的になるにつれて、外国資本の比率が高くなり、国籍が不明瞭になる傾向がある。EU(EC)においては、この傾向が強まる方向に進んでおり、航空企業の所有・支配条件を巡る合意形成が、航空自由化を進める上でも大きな課題の一つになった。

運賃の設定に関しては、締約国の双方が認可することによって発効するという二重認可方式を原則とする国が多かったが、1980年代からは、国際航空運賃においても自由化していく傾向が強まっていった。

2.5. 航空自由化までの歴史的経過

2.5.1. 国内航空市場

航空輸送事業は、各主権国家の手厚い保護と厳しい規制のもとに育成された。国家の安全保障にとって空軍力の持つ意義の深さと、平時の国際社会における航空輸送事業の果たす役割の大きさが認識されていた為である。

11) 5つの自由の概念図は、大阪観光大学における筆者の講義の為に作成した。本論文に挿入する他の概念図も、特に断らない限り、同様の目的で筆者の作成したものである。

12) 輸送力条項における具体的な規定内容にも、締約国同士の国益をめぐる複雑な交渉過程やその結果が反映される。

多くの国が、自国の航空会社をナショナルフラッグキャリアとして育成していった。

米国が行っていた自国の航空会社に対する規制と保護の概要は、以下の通りである。

1938 年に成立した民間航空法¹³⁾に基づき、CAB (Civil Aviation Bureau：民間航空委員会) を設置し、同委員会の主導と管理・監督のもとで、参入規制と運賃規制を続けた。

①参入規制：事業及び路線は免許制であった。

★州をまたぐ大都市間（幹線）：大手航空会社

★州をまたぐ小都市間：ローカル航空会社

★州内の各地点間：小規模州内航空会社

新規参入に極めて消極的であり、その結果、幹線においては 40 年間にわたり、新規参入がなかった。上述のサウスウェスト航空は、小規模州内航空会社として 1967 年に創設されたが、テキサス州航空委員会の認可の遅れや、既存大手 3 社の差止め訴訟によって、開業は、1971 年となった歴史的経過がある。

②運賃規制：同一区間同一運賃とされた。

「適正かつ合理的」な運賃の登録・保持を原則として、航空会社は価格競争が許されなかった。航空自由化が進み始めると、この運賃規制の緩和から撤廃に向かい、撤廃が完了する過程において、運賃の全般的な低下と多様化が進み、新たな航空需要が掘り起こされていくことになる。

2. 5. 2. 国内航空市場の自由化

やがて、1960 年代から 70 年代を経て、航空機の製造技術や運航技術や航空会社の経営技術が大きく発達し、広く普及して、航空輸送事業の可能性が高まっていた。これに伴って、それまでの国家による保護と規制が、その可能性を不当に狭めているものと見做されるようになり、規制緩和を求める声が高まり、航空自由化への道が開かれていった。

この道は、まずは、国内における規制を緩和に向けて、更には、規制の撤廃に向けて進展してきた。1970 年代の後半から 1980 年代にかけて進められた米国国内航空市場の規制緩和が、その最初の先行事例である¹⁴⁾。

米国における規制緩和の足取りの概略は、以下の通りである。

1978 年 カーター政権において航空規制緩和法¹⁵⁾が成立。

参入規制は、段階的に規制を撤廃

運賃規制は、幅の中で自由に制定可能、幅を徐々に拡大、最終的に自由化

1982 年 路線認可制度を廃止

1983 年 運賃認可制度を廃止

1985 年 CAB (Civil Aviation Bureau：民間航空局) そのものを廃止

ただし、航空安全に関係する米国政府機関 (FAA：Federal Aviation Administration、連邦航空局)¹⁶⁾の役割と権限については、その存在意義の大きさが世界的に認められて、継続的に維持・強化されていき、その後の航空機の安全性や航空輸送事業の信頼性の向上に多大な貢献を続けながら、現在に至っている。

航空機事故の発生率は、21 世紀に入って急激に低下してきている。1 世紀を超える航空機の歴史的経過において、無数の航空関係者の努力と協力の成果が実り始めてきているという認識が正しいとしても、その協力が具体的な成果を生み出していくうえで、FAA の果たしている役割の意義にはきわめて大きいものがある。

2. 5. 3. 航空自由化までの歴史的経過：国際航空市場

米国は、国際航空においても、1980 年代に自国の国内の航空自由化を進めるのと同時並行で、自国の航空会社の利益保護の観点から、米国と二国間航空協定を締結している相手国に対して、1944 年のシカゴ会議において主張し、その後も各国との航空交渉における基調としてきた、“Open Sky” と呼ぶ航空自由化を推進しようとし続けた。

しかしながら、各国の抵抗は続き、殊に欧州各国には厳しい姿勢を保持するところが多かった。国境を越えて、航空自由化が進められる場合には、国家主権の絶対性を相対化する側面があり、国家の安全保障が脅かされる可能性が含まれることへの危惧が大きかったのである。

13) 前掲：1938 年に成立した民間航空法

14) 日本の国内においても、やや遅れながらほぼ同時並行的に進展した。

15) 前掲：1978 年に成立した航空規制緩和法

16) 連邦航空局：米国の下部機関で、航空輸送の安全維持を担当する部局。米国内での航空機の開発、製造、修理、運航の全ては、同局の承認無しには行えない。2010 年 8 月 8 日 12:30 取得

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%80%A3%E9%82%A6%E8%88%AA%E7%A9%BA%E5%B1%80>

この器具の大きさは、以下のように歴史的な経過を概観することによっても、容易に理解できるであろう。

国家の安全保障にとって、空軍の果たす役割の大きさについては、1903年にライト兄弟の初飛行が実現した段階から既に認識されていた。米国陸軍がライト兄弟との契約交渉を行っているのも、その歴史的事例の一つである。また、欧州列強各国は、航空機が登場した初期の段階から、北アフリカや中近東や中央アジア各地にあった植民地における反乱を効率的に鎮圧する手段として空軍を用いていた。

1910年にパリで開かれた国際会議においては、空の自由説と主権説が厳しく対立し、領空主権の考え方が、既にこの段階から確立されている。

更に、第1次世界大戦において、ドイツの飛行船がイギリスの空爆に動員されるなど、空軍力の未来の齟齬恐怖が、広く具体的に認識され、その大きな、しかし不気味な将来が予見されるようになった。

イタリア軍人のドーウェによる戦略爆撃論¹⁷⁾は、戦略爆撃を行うことによって敵の軍事力基盤を破壊して速やかに勝利するという軍事思想であり、当時画期的なものとして受け入れられ、その当時の先進国の軍人たちの注目を集め、アメリカ陸軍などにも思想的に大きな影響を与えている。

大戦間時代に入って、1937年のゲルニカの悲劇¹⁸⁾が起こり、空軍力の大きさとその残虐性が、国際社会に広く知られるに至って、更に認識が深まり、航空主権をめぐる議論は厳しさを加えていった。と同時に、各国の空軍建設への競争も激しくなっていった。

第2次世界大戦において、大々的に展開された戦略爆撃のもたらした大きな災禍は、この予見の正しさを、不幸にも、実証することとなった。大戦の初期に展開されたナチスドイツによる電撃作戦や、日本軍による中国の主要都市に展開された空爆や、大戦後期に激しくなった英米空軍によるドイツ諸都市への絨毯爆撃や、大戦末期に米軍が日本の多数の年に対して行った戦略爆撃、などなど、その実例に枚挙のいとまがない。

第1次・第2次世界大戦において増大させられた空

軍力への恐怖が、国家間の信頼の醸成によって克服されるには、長い時間の経過を必要とした。

2.5.4. 航空の8つの自由

国際航空、すなわち、国境を越えて国家と国家の間に航空輸送を実現するには、自国と他国の領空における権利、即ち航空権益を認め合い、その内容を定めた航空協定を締結して、空の自由を実現する必要がある。

前述のように、二つ国の間で結び合う航空協定においては、「空の5つの自由」を認め合うことになるが、領空を接しあう複数の国家の間で結びあう多国間航空協定においては、「空の更なる3つの自由」を認め合わなければならない。

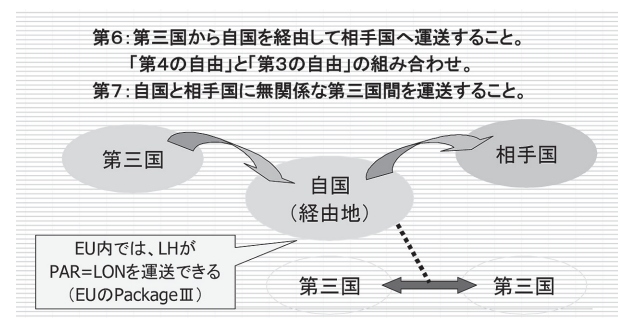
EU (EC) の一体化した航空市場を実現するには、加盟国の領空を超えてお互いの国内航空市場を開放し一体化を進める必要があり、併せて8つの航空の自由を実現しなければならないのである。二国間協定を更に拡大して、Open Sky 協定を締結するには、これらの権利をどのように譲り合うかが、交渉の主要な争点となる。

2.5.5. 「空の更なる3つの自由（航空権益）」とは？

第6、第7、および、第8の自由と呼ばれる自由である。

ある国の航空権益を具体化するのには、その国の国籍を持つ航空会社であるが、二国間航空協定では、相手国との権利義務関係に定められた権益の範囲に限られる。この権益の範囲を第三国にまで拡大し、さらには、それぞれの国内航空市場においても同等の権益を認め合わなければならない、お互いの航空市場を一体化すること出来ない。

第6・第7の自由



17) ドーウェによる戦略爆撃論

ジュリオ・ドーウェ: 独立空軍、制空権、戦略爆撃などに研究業績を上げ、後の軍事思想に大きな影響を及ぼした。2010年10月12日16:19取得

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%B8%E3%83%A5%E3%83%AA%E3%82%AA%E3%83%BB%E3%83%89%E3%82%A5%E3%83%BC%E3%82%A8>

18) ゲルニカの悲劇: 1937年4月ドイツ空軍による激しい爆撃を受けた。その様子を描いたピカソの壁画は有名である。2010年10月12日16:29取得

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%B2%E3%83%AB%E3%83%8B%E3%82%AB>

これらの 3 つ自由においても、EU の加盟国の航空会社の実現する権益をさらに拡大することを目指して、段階を追って実現していった。例えば、航空自由化を実現して、第 6 および第 7 の自由を認め合い、即ち、第三国間における航空の自由を認め合うことにより、EU の中では、ドイツ国籍のルフトハンザ航空（LH）が、フランス国内の都市であるパリ（PAR）と、イギリスのロンドン（LON）との間に路線を開くことができる。

第 6 と第 7 の自由は、航空協定締約国相互の権利義務関係を、第三国にまで拡大した自由である。

さらに、第 8 の自由と呼ばれる自国内での営業権もお互いに譲り合っている。

第 8 の自由（Cabotage：カボタージュ、国内営業権）は、航空協定締約国が、お互いの航空主権を認め合うことによって、独自に保持しあっている自由である。

これを譲り合うことによって、例えば、日本がオーストラリアの国内営業権を持ち、日本航空がこれを行使する場合に、成田（NRT）を起点とする航空便が、ブリスベン（BNE）とシドニー（SYD）を結ぶ区間においても、旅客と貨物を有償にて輸送できることになる。

この国内営業権は、広大な国内航空市場を持つ国にとっては、大きな航空権益となる。これらの事例として、米国国内の航空市場や、急速に発展している中国の国内航空市場があげられる。EU（EC）の自由化され、一体化された後の航空市場も、同様に、大きな航空権益を生み出すのである。

空の自由には、このように多様な側面が複雑に関連しあっている。

引き続き、EU（EC）がどのような過程を経て、空の

自由を実現していったかを見てみよう。

2. 6. EU（EC）における航空自由化

2. 6. 1. その始まり

EU（EC）は、1980 年代の米国国内における航空自由化の進展を見守りながら、共通認識を形成しながら引き出した多くの教訓が、その始まりである。これらの共通認識に基づいて、EU（EC）における航空自由化は、1980 年代の後半から 21 世紀にかけての約 10 年余りの間に、段階を踏んで慎重に進められた。

EU（EC）の構成国が引き出した教訓を纏めると、以下の 3 点となる。

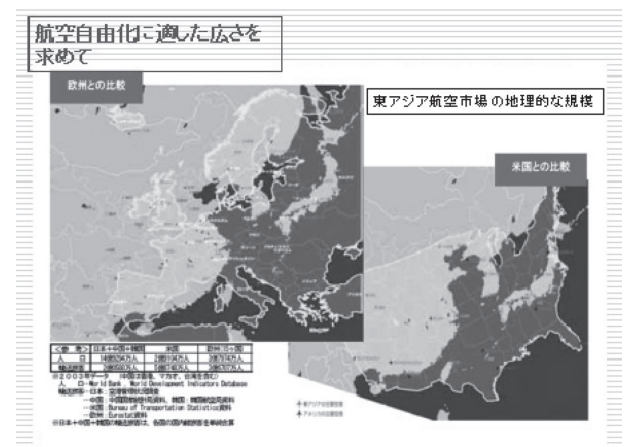
その第 1 番目は、航空市場の適正規模に関するものである。

米国国内航空市場は、東海岸から西海岸までの飛行時間が、約 5 時間である。この時間でカバーすることのできる広さは、ヨーロッパ大陸をすっぽり包み込む広さである。音速の 8 割強の巡航速度をもって最適化しているジェット旅客機を多用するようになった航空輸送事業にとっては、実践的あるいは経験的にみて、この広さの自由な航空市場が必要であると考えられたのである。

しかしながら、EU（EC）においては、米国と大きく異なり、27 カ国の構成国の領空主権によって、より狭い国内航空市場に細かく分かれ、国際航空路線網によって繋がれていた為に、発達してきた航空輸送事業にとっては、窮屈で煩雑なものとなっていた。

こうした自由な航空市場の適切な広さと、航空路線網への理解が深まるにつれて、必要な規模であるとの共通認識を持つに至り、EU（EC）各国の航空会社が、米国

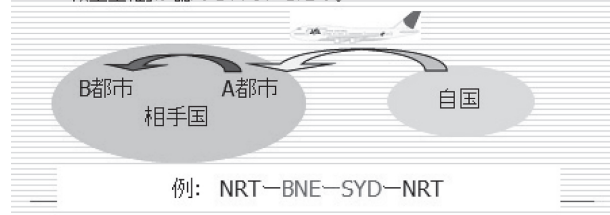
地域内の航空需要予測：東アジア・欧州・米国の比較



Cabotage（第 8 の自由）

Cabotage:国内営業権

相手国として他国の航空会社に国内の運送権を認めない。
「領空主権」が認められているため。



の航空会社との競争に負けることなく生き残るためにも、必要不可欠であるとみなされたのである。

第2番目は、米国国内航空市場で行われた航空規制緩和が、あまりにも急激に行われた為に、激しい競争と混乱が続いたことに関するものである。

多くの新規航空会社が生まれると同時に、また多くが競争に敗れて破産や消滅に追い込まれ、その中には、伝統と実績を誇ったパンアメリカン航空の破産などが含まれるなど、大きな混乱が続いた。これらを教訓として、慎重に、段階を追って広く合意を形成しながら、進めることになった。

第3番目は、米国における航空自由化が、国内市場におけるものであったのに対し、EU (EC) における航空自由化は国際航空市場におけるものなる、という根本的な違いに関するものであった。

EU (EC) において航空自由化を実現するには、国家主権に基づく国境の高く築かれた壁を押し下げていかねばならない。従って、EU 加盟各国が相互に結んでいる二国間航空協定の運用を停止することに関する合意を形成することが、初期の重要な手順となる。引き続いて、加盟各国の領空に対して認め合っている領空主権に関する微妙で複雑な利害関係の調整が続いていく。加盟各国の強い意志と協力がなければ、実現は不可能であると考えられた。

2. 6. 2. EU (EC) における航空自由化の経過

様々な困難な交渉を重ねながら、EU (EC) を構成する各国は、1987年から97年にかけて、航空自由化のための理事会規則¹⁹⁾を採択し、共同市場内に適用される超国家的ルールを、航空分野にも適用することによって国際航空の自由化を段階的に推進し、その航空市場の統合を達成していった。

EU (EC) における航空自由化は、3つの段階、即ち、下記に述べる3つの航空自由化パッケージを経由しながら、お互いに、上述した8つの自由を認め合っていき、航空市場の統合を図ってきた。その結果、21世紀には、ヨーロッパ大陸に巨大な航空市場が誕生した。

構成国内においては、二国間航空協定の運用は停止され、EU (EC) 法が直接、域内航空を規制することになった。EU (EC) 規則が及ばない域外第三国との間に

は、現行の二国間航空協定が維持されるが、その一方で、EU (EC) は域内で達成した自由航空圏を域外国との間にも広げるための「包括的自由化協定」の実現に向けて動き始めている。

2. 6. 3. EU (EC) における航空自由化パッケージとは？

欧州委員会 (EC) が行った、域内共通航空政策（航空自由化パッケージ）の採択と発効の経過は以下の通りである。

それは、I、II、IIIのパッケージに分けて進められた。

パッケージ I：1987年12月採択、1988年1月発効

・運賃については、

二重許可方式を原則としつつ、割引ゾーン運賃（基準運賃の65～90%）と大幅割引ゾーン運賃（基準運賃の45～65%）を設定し、その枠内では自動認可とした。

・輸送力については、

二国間の輸送量比を設定しつつ、その比率を超えない限度での増便を自由とした。以遠権（第5の自由）は、二国間輸送の30%を超えない限度で認められた。

・市場参入については、

主要空港における主要路線については参入が自由化された。

パッケージ II：1990年6月採択、1990年11月発行

・運賃については、

二重許可方式を原則としつつ、パッケージ I よりもゾーン運賃の上下幅が広げられた。

105%を超える運賃については「二重不認可方式」（両国が申請の日から30日以内に不認可を通知しない限り申請運賃が承認される）を採用した。

・輸送力については、

対前年7.5%の増便を認めると共に、相手国シェアが60%に達するまでの増便を認めることとした。第5の自由に関しては、全区間の50%とされた。

・市場参入に関しては、

すべての国際空港における主要路線については参入が自由化された。

19) 航空自由化に関する EU の理事会の決議に基づく。

パッケージⅢ：1992 年 6 月採択、1993 年 1 月発行

パッケージⅢは、いわば EU における航空自由化の最終段階と位置付けられる。

下記のような画期的な成果がもたらされ、1997 年に、EU 域内の完全航空自由化実現し、構成国同士では、完全自由化についての合意が成立し、EU 構成国各国の国会においても批准が進んでいった。

- ・ 運賃については、
 - ・ 定期旅客、チャーター、貨物に関する全ての運賃を自由化した。
 - ・ ただし、企業コストに比して過度に高い運賃あるいは略奪的な過度に低額の運賃は、各国あるいは EU 委員会が介入して差し止める **safeguard** 条項を設けた。
- ・ 輸送力については、
 - ・ 第 3 および第 4 の自由による二国間輸送に対する制限を撤廃した。
 - ・ 第 5 の自由による輸送は、完全自由化した
 - ・ カボタージュに関しては、1997 年 4 月までは、自国発着便に接続した他国国内区間運航は、輸送力の 50% まで可とし、5 月以降は完全自由化した。
- ・ 市場参入については、

「EU (EC) 航空企業 (Community Air Carrier)」制度²⁰⁾を導入し、域内共通運航免許 (EC 免許) 規定の設定を行って、EU 構成国のうち一国から、EU (EC) 航空企業として免許を取得すれば、EU 域内市場への参入が自由とされ、域内での自由な企業活動及び運航が可能であるとした。

しかしながら、その一方で、新たな課題が浮かび上がった。即ち、EU (EC) が一国を単位としない所有・支配を認める規則を適用したことにより、その理事会規則と、構成国が第三国と締結する二国間航空協定を調整しなければ解決しない問題が生じるようになった。すなわち、二国間航空協定における国籍条項に抵触するのである。

2. 6. 4. ホリゾンタル・アグリーメント (Horizontal Agreement)

上記のパッケージⅢによって残された課題の解決策として、EU は、現行の二国間航空協定を維持したまま、EU (EC) 航空政策の整合性を保つための協定、即ち、ホリゾンタル・アグリーメントを作成し、航空協定の締結交渉を進めている。この協定は、構成国が締結する域外の第三国との二国間航空協定を維持しながら、国籍条項に関しては、EU (EC) の航空政策と一致させることを承認するためのものである。

EU の構成国が、域外の国と結んだ二国間航空協定には、ホリゾンタル・アグリーメントに基づいて交渉を進めることになったわけである。締結主体は EU (EC) であり、EU (EC) は約 60 カ国との間でこの協定の締結を行っている²¹⁾。

Horizon とは地平線や水平線のことであり、東にはユーラシア大陸の地平線を、西には大西洋の水平線を想定した名称であり、この協定を、さらに多くの国と締結し、EU を構成する各国が他国と結んでいる二国間航空協定から移行させることが、今後の課題である。

中国の国内航空市場や東アジアの航空市場、あるいは、北米の航空市場が視野に入っている。北米航空市場とは既に **Open Sky** 協定が結ばれ、その内容の拡充が進められている。

2. 6. 5. 国境を越えた Open Sky 協定の締結

欧州と米国の間の **Open Sky** の現状は、以下の通りである。

EU (EC) と米国は、2003 年 6 月の首脳会議に基づいて、同年 11 月、EU (EC) と米国の包括的航空協定²²⁾の基本合意を行った。これは、EU (EC) が構成国を代表する形で一括して米国と締結する包括的自由化航空協定を締結することによって、EU (EC) 構成国が個別に米国と締結する二国間航空協定を撤廃し、両地域間の自由航空圏を形成しようというものである。

本協定のための締結交渉は 2004 年 6 月の交渉決裂によりこう着状態が続いたが、これを打開するために 3 段階に分けて協定を締結することとされ、2007 年 3 月

20) EU (EC) 航空企業とは、いずれかの構成国内に主たる営業所をもち、いずれかの構成国内で所有・支配される企業であれば、域内の自由航空圏を享受できる航空企業として認定される制度である。従来、航空企業の所有・支配条件は、一国単位での所有・支配が原則とされ、二国間航空協定上も、外国人による所有・支配を制限してきたが、これを大きく変更したのである。

21) 「国際航空に関する諸外国の制度等」、一橋大学大学院法学研究科博士後期課程古畑真美、2009 年 9 月 18 日 14:45 取得。ホリゾンタル・アグリーメントの締結国数は約 60 カ国。

http://www.jftc.go.jp/kenkyukai/kiseiken/070420_siryo3.pdf

22) 欧米包括的航空協定 2009 年 8 月 10 日 14:30 取得

http://www.jftc.go.jp/pressrelease/07.april/07042601_siryo3-4.pdf

22日、第一段階の包括的航空協定が実現している。

EUは、米国のほかにも、カナダ、中国、オーストラリア、ニュージーランド、チリ、インドとの間で、同様の包括的協定の締結に向けて交渉を進めている。

2.7. EUにおけるLCCの登場と進展

EUにおいても、1997年に、EU域内の完全航空自由化実現して拡大された自由な航空市場を背景に、LCCが新しい航空需要の創出を行いながら、目覚ましい発展を遂げている。

21世紀に入って、EUにおける航空自由化が実現して以降の旅客数の伸張ぶりは、劇的なものとなっていることが、下記のグラフ²³⁾によっても見て取ることができる。

既存の主だった航空会社であるLH（ルフトハンザ航空）、AF（エアフランス）、BA（英国航空）、KLM（オランダ航空）、LX（スイス航空）が、何れも横ばいであることに注目すれば、新たに登場したLCCであるRyanairとeasyJetの2社が、急速に新たな航空需要を創出していったことが見て取れる。

2.7.1. EUの代表的なLCC

上記のグラフに紹介している、英国で生まれ急成長を遂げてさらに発展を続けている2つのLCCを紹介す

る。

ライアンエア（Ryanair）²⁴⁾は、1985年に、アイルランドに誕生した。

格安運賃を武器として瞬く間に規模を拡大し、2010年現在、ヨーロッパの格安航空会社の中では最大の航路ネットワークを展開している。

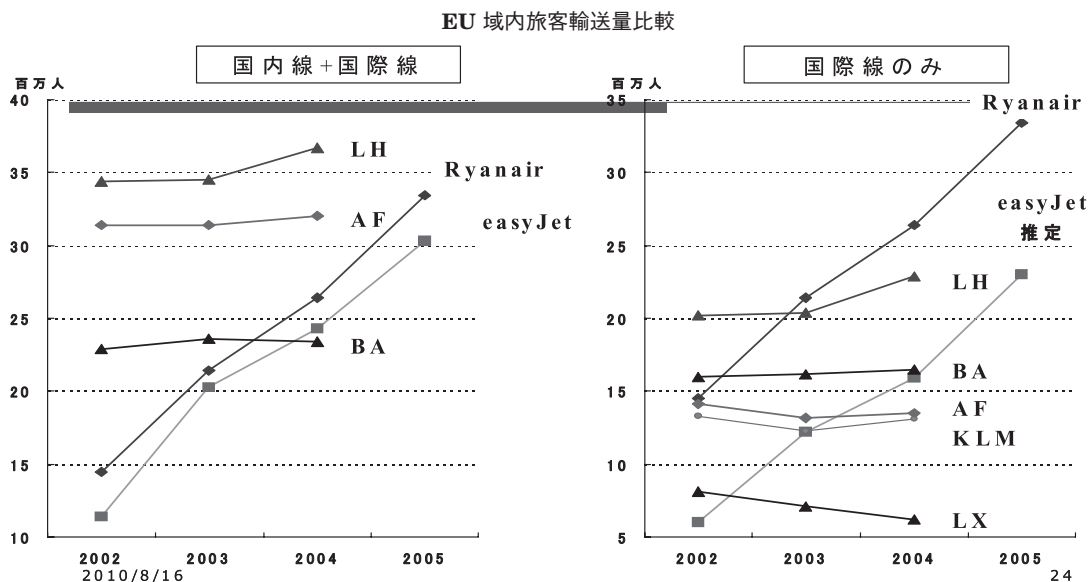
アイルランドのダブリン空港と、イギリスのロンドンで3番目に大きいロンドン・スタンステッド空港をハブ空港としている。就航地は、需要動向によっても変動するが、20カ国150都市以上である。

2010年現在で、保有機材数は230機を超え、さらに

ライアンエアのB737-800



http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Ryanair_Boeing_737-800_in_SXF.jpg



出典：AF/BA/KLM/LHはAEA年次統計。Ryanairは会社開示情報。easyJetは会社開示情報およびICAOデータ、2005年国際線実績は推定。

23) 2007年に、日本航空における社内資料として、筆者と関連部によって作成したものに基づく。

24) ライアンエア 2010年8月16日11:55取得

http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%A9%E3%82%A4%E3%82%A2%E3%83%B3%E3%82%A8%E3%82%A2%E3%83%BC#cite_note-0

イーजीージェットのエアバス A 319-100



<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Easyjet.a319 arp.750pix.jpg>

80機を発注中である。保有機の大半を占めているのは、ボーイング社が1967年に初就航させ、多くの派生型を登場させて6000機近くを生産しているB737である。

イーजीージェット (easyJet)²⁵⁾は、1995年11月に、イギリスのLutonに本社を置く航空会社として誕生した。就航地は、需要動向によっても変動するが、20カ国120都市以上である。

ボーイング社のB737シリーズを主力機材とするライアンエアとは異なり、同社の保有機材数約150機のうち、100機以上が、エアバス社が1995年に就航さ

ライアンエアの1995年のネットワーク

便数 23600便(ディリ-65便)

路線数 10

輸送旅客数 1.7百万人

イーजीージェットは、1995年11月に運航を開始したばかりであった。



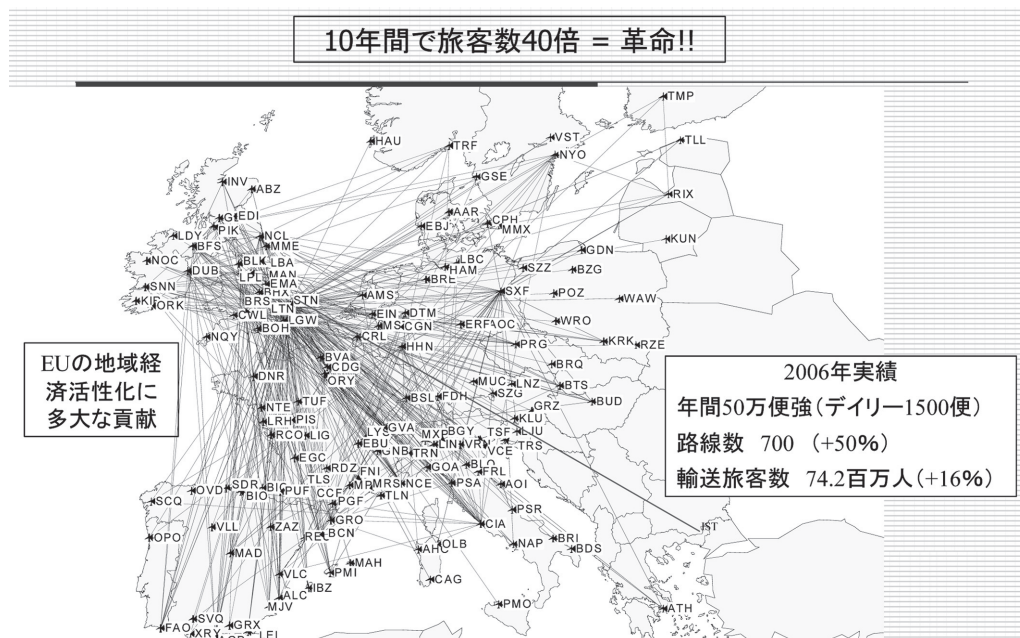
せたA319-100である。

ライアンエアもイーजीージェットも、サウスウェスト航空の開発したLCCのビジネスモデルを手本として、徹底的なコストダウンを推し進め、極端な低運賃を用意し、インターネット上に用意する衝撃的なデザインのホームページを介して提供して、これを突破口としながら、新しい航空需要の創出を進めた。

新しい航空需要の創出に成功していくに伴い、両者のネットワークは、爆発的に拡充されてきた。このけり化

ライアンエアとイーजीージェットのネットワーク (2005)

10年間で旅客数40倍 = 革命!!



作成：日本航空

出典：OAG by BACK Info、各社レポート

25) イーजीージェット 2010年8月16日11:50取得

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%A4%E3%83%BC%E3%82%B8%E3%83%BC%E3%82%B8%E3%82%A7%E3%83%83%E3%83%88>

を、両者を比較した2つの図²⁶⁾によって示していく。

EU 域内の完全航空自由化実現する2年前の1995年当時には、ライアンエアーのネットワークは、英国国内に限られており、しかも主要な空港には乗り入れてはいないローカルな航空会社という存在である。イーージェットは、11月までは登場していない状況にあった。

2005年までの10年間の間に、旅客数で約40倍もの規模に急速に成長し、両社のネットワークは、ヨーロッパ全域におよび、下記の図のような劇的に変貌した様相を示した。

2006年の実績の対前年比も、路線数で+50%と驚異的な拡大を示し、輸送旅客数で+16%と急成長を続けた。この需要創出の基調は、その後東欧市場に向かっていく。

2.7.2. EUにおけるLCCによる需要創出の理由

EUにおいて、上記のような急速で広範囲な航空需要の創出が実現された理由は、以下のように整理されるであろう。

1. 劇的な航空運賃の低下を実現し、効果的な方法で、潜在需要層に幅広く訴求することが出来た。

LCCのビジネススキームによって、航空会社自体のコストダウンを進め、1990年代半ばから、ヨーロッパ全域に、急速に普及し始めたインターネットを活用するダイレクトマーケティングを大々的かつ効果的に展開した。

LCCの提供する航空運賃は、LCCが登場するまでに欧州各地を結んできた鉄道網や道路網による移動コストを、はるかにしのぐ低価格なものであることが多い。このことが、長距離移動そのもののすら視野に入らなかった多くの人々の移動意欲の創出していった。

また、1990年代半ばから急速に普及したインターネットに代表される情報・通信技術も、ダイナミックに変化させられる航空運賃の情報を幅広く伝達し、座席予約の確定や、代金の決済を迅速かつ信頼性の高い形で完了させていくうえで、多大な貢献をなしている。

2. 南欧や東欧を結ぶ新しい路線開拓が進み、そこでの潜在需要の掘り起こしに成功した。

EUの加盟国の増加に伴い、西欧にある既存の加盟諸国と南欧や東欧にある新たな加盟諸国との経済的関係が発展し、人の移動に対する需要も高まってきた。東欧諸

国から西欧諸国への出稼ぎ労働需要の拡大や、ビジネス失調の需要が急速に拡大したのである。

南欧や東欧の地域特性を生かした観光需要も顕在化してきた。例えば、東欧諸国に対する西欧諸国のメディカルツーリズムや、イベリア半島に対する別荘需要や文化観光への需要増がその例である。

これらを背景に、西ヨーロッパの大都市を中心に発展してきた国際航空路線網が、南欧や東欧に拡大することが、促進されていった。この劇的な需要開拓は、欧州のツーリズムに多様な変化を湧き起こらせているのである。

3. 中規模乃至は小規模の空港への路線開設が進み、きめ細かい路線網が形成されていくことによって、それらの空港の近隣にある潜在需要の顕在化に成功した。

LCCのビジネススキームにおいては、中型乃至は小型の航空機が主役となる。これらの航続距離の相対的に短い航空機は、長い滑走路や高価な地上支援施設などを必要とせず、小規模空港にも容易に乗り入れることができる。

一方で、ヨーロッパには、第2次世界大戦以前より続いている航空輸送への歴史と伝統があり、これに伴って、多くの都市に随伴する空港や滑走路の施設の蓄積があった。建設の伴うコストの減価償却の負担も小さく、空港使用料も低く抑えることができる。

これら二つの要素が、LCC各社によって次々と組み合わせられていった。大都市に随伴する大空港を拠点として発達してきた長大な、しかしながら目の粗い国際路線網を補完するだけではなく、欧州各地に散在する中小都市を、相互に直接結ぶことによって生まれる新たな需要の開拓を進めていった。

2.8. 東アジアの航空市場への教訓

EUのLCCが重要創出に成功してきたこれらの理由は、東アジアの航空市場の将来を展望する上での貴重な教訓となる。即ち、既に、東アジアの航空市場においても、様々なLCCが登場してきているが、拡大された航空市場の登場が望まれるのである。

前述の2.6. EU (EC)における航空自由化において、2.6.1. その始まりでしめした「東アジア航空市場の地理的な規模」を見てもわかるとおり、東アジアには、北米航空市場や欧州航空市場に匹敵する規模を持つ

26) 両図ともに、2007年に、日本航空社内資料として、筆者と関連部によって作成したものに基づく。

た航空市場が、潜在的に存在する。

この市場には、全体として LCC が活躍するにふさわしい適正な規模がある。東アジア航空市場には、世界の2大航空市場に匹敵する適正な地理的な規模と、潜在的な需要が存在し、LCC が欧州の航空需要で示した航空需要を創出する能力を、発揮させる可能性を持っているのである。

まず、この市場には、日本、韓国、そして中国の3つの大きな国内航空市場が存在する。

最大の面積を持つ中国の国内航空市場は、1990年と2006年の比較において、路線数で+210%、便数では+760%、という驚異的に高い拡大率を実現している。その後も、この拡大率が維持され、航空需要の創出も着実に進んでいるものと思われる。

背景には、高い経済成長率のもたらす富裕層の登場と、ビジネス需要を背景とする航空需要の創出が活発であることが読み取れる。空港、およびその関連施設などいわゆる航空インフラの整備も、着実に進んでおり、今後の見通しとしても、飛躍的に整備が進んでいくものと思われる。

EU は、この成長の著しい巨大な中国の航空市場に対して、ホリゾンタル・アグリーメントに基づく包括的協定の締結交渉を開始しているのは、前述のとおりである。

韓国の国際航空市場と日本の国内航空市場の間には、

「ソウル・ハブ」と呼ばれるインチョン空港を国際線のハブとする需給関係が存在するなど、緊密な市場関係を構築する足掛かりができていているといえよう。

2. 8. 1. ASEAN における航空自由化の段階的アプローチ

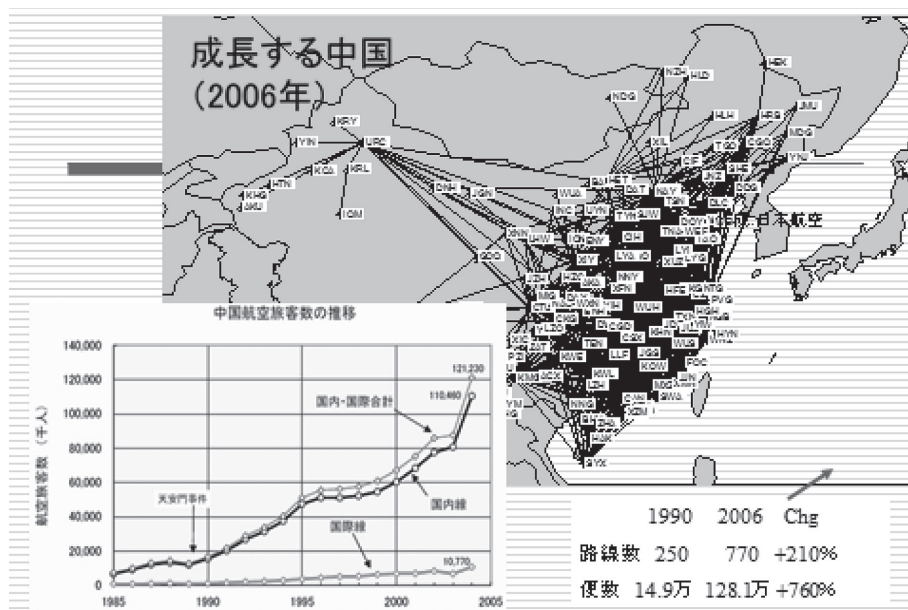
ASEAN（東南アジア諸国連合：Association of South-East Asian Nations）においては、21世紀に入って、航空自由化を段階的に進めてきている。「国土交通政策研究第74号 東アジア航空市場とローコストキャリアの将来像」に掲載されている表1を参照されたい²⁷⁾。

この表1からもわかるとおり、EUにおいて実現された第6、第7、第8の自由には踏み込んではいない。し

表1 ASEAN における航空自由化の段階的アプローチ

	自由化の内容
フェーズ1 (2005-2007)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の双方不承認制 ・指定航空会社を2社化 ・第3・第4の自由の制限撤廃 ・航空会社の実質的所有を国家から ASEAN に移行 ・第2ゲートウェイ空港へのアクセス（目標）
フェーズ2 (2008-2010)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の自由化 ・指定航空会社の複数化 ・第2ゲートウェイ空港へのアクセス ・チャーター航空の自由化
フェーズ3 (2011-2012)	<ul style="list-style-type: none"> ・航空会社の実質的所有を業務拠点ベース化 ・ASEAN 域内の航空会社による第5の自由の制限撤廃

注：航空貨物について別途調整中



出典：OAG by BACK Info、注：週1便以上の路線対象。HKG を含まない。

27) 「国土交通政策研究第74号 東アジア航空市場とローコストキャリアの将来像」、2010年11月28日18:40取得。
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk74.pdf>

かしながら、EU において採用された段階を踏んだアプローチに学んで、実現の可能な自由化を着実に積み上げていく方向の未来には、Open Sky をとらえていることは確かである。

東南アジアの諸国は、東アジア諸国との間に密接な経済的な紐帯が築かれてきており、お互いに未来においても欠かすことのできないパートナーである。日本との間の航空需要を例にとっても、経済的な紐帯の大きさや豊かさに比例して、大きく成長してきた。

2010 年 10 月から羽田空港の国際線ターミナルが開業されるに伴い、アジア太平洋地域の拠点を置く既存の航空会社のみならず、LCC の何社かが、衝撃的な低レベルの航空運賃を武器として乗り入れてきている。

東南アジアの諸国の航空市場の将来にとっても、東アジアの航空市場との間にある潜在的な航空需要は、欠かすことのできない重要性を有している。

2. 8. 2. 東アジアの航空市場における航空自由化の阻害要因

EU の航空自由化のもたらす教訓には、これらの潜在的な可能性を顕在化していくことを阻害している要因を、EU 加盟諸国が段階を追って進めてきたように、一つ一つ取り除いていけば、東アジアにおける航空自由化の可能性を実現できることが示されているのである。

東アジアの航空自由化の阻害要因の一つは、日本の空港の現状にある。EU の LCC が、その路線網を急速に拡大することができた背景には、前述のように、中規模乃至は小規模の空港への路線開設が進んだことがあるが、日本にある 98 の空港の大半を占める地方空港においては、この路線開設が自由に進められない事情があるからである。日本の航空政策当局者にはその主導権を握ろうとする姿勢は、現在のところ残念ながら見られない。

しかしながら、2010 年 11 月 26 日の記者会見で、国土交通大臣は空港に関して次のような発言を行った²⁸⁾。即ち、「空港運営のあり方に関する検討会」を 12 月 3 日に開催する、とし、

・諸外国の空港において一般的なビジネスモデルというものが確立されておらず、

・空港整備勘定は空港全体のプール制という形で区分経理が行われてきたことから、経営感覚が損なわれてしまわないか、あるいは各空港の中で効率的に収益を上げようとするインセンティブが働いていない、

という理由を挙げて、市場メカニズムをいかに取り入れていくか、民営化をいかに進めていくか、が、空港運営の新たな仕組みの構築という中で極めて重要なポイントになっていく、と指摘している。

ここでいう空港運営の新たな仕組みとは、運営主体の一本化と、民営化の進んだ運営形態を含むものである。より具体的に言えば、各空港の帰属先をそれぞれの地域社会において、その空港と地域社会の将来像を地域社会自身の手で決定し、その結果に地域社会自身が責任を持つものであるべきである。すなわち、日本の空港運営の自由化を進める必要がある。

日本の航空政策当局者の重い腰がやっと上がってきて、98 もの空港を持つそれぞれの地域社会が、それぞれの未来を自らの手で決めていくチャンスが開かれ始めたといえよう。

自由化の進んでいない日本の空港は、日本各地の地域社会にとっても、Open Sky のもたらす様々な恩恵から疎外される要因でもあり、その利害得失を秤量して、未来への選択肢を形成する可能性を狭められていることにも繋がっているのである。地域社会の選択肢の中には、東アジア各地の都市と直接に航空路線を開設することを通して得られる国際化への利害得失が含まれることは、言うまでもない。

そればかりではなく、現状の日本の空港は、日本への進出を目論む LCC にとっては、目に見えない参入障壁となっている。LCC が乗り入れてくる理由には、その空港の帰属する地域社会の様々な魅力がその大半を占めるのであるが、その地域へのゲイトウェイとしての空港が、航空会社に提供する様々な利便やビジネスチャンスにも高い比重が置かれ、空港そのものの魅力ともなるにもかかわらず、空港や地域社会の潜在的な可能性が、十分に発揮されている状況とは言えないのである。

日本の空港運営の自由化を進めて、空港や地域社会自身の自由な裁量と責任において、その魅力を具体化していく潜在的な可能性が引き出されて、交際の観光市場にも訴求する選択肢が広がり、観光立国の道が開かれていくことを望んでやまない。

3. 結 論

問題意識でも述べたように、米国における航空規制緩和を単著として 1980 年代以来、航空市場に於いて、新

28) 大臣発言（空港運営のあり方に関する検討会の開催について）、2010 年 11 月 28 日 18:10 取得
http://www.mlit.go.jp/page/kanbo_01_hy_001275.html

しく自由な競争環境が整えられていく過程が進んでいくに伴い、従来とは異なった航空輸送事業のビジネススキームであるLCCが、EUにも登場し、新しい航空需要を開拓しながら大きく躍進してきた。今後の展望に置いても、大きな将来が予見され、実現への期待が高まってきている。

東アジアの航空市場においても、21世紀に入って国際的な航空自由化への大きな動きが始まっている。しかしながら、日本の航空政策当局者にはその主導権を握ろうとする姿勢は、現在のところ残念ながら見られない。このままでは、国際航空市場において、孤児となる恐れがある。ひいては、国際観光市場においても後れを取り、観光立国宣言が反故になる恐れがある。

本論において、北米と欧州における航空自由化の先行事例から得られる教訓を整理してきたが、東アジア航空市場における日本の航空市場の未来を描出するうえで、役に立つ示唆のいくつかを示しえたと考える。

東アジアの航空自由化の阻害要因については、航空主権をめぐる様々な局面からの議論が収束していく過程で、順次その具体的な様相が明らかになっていくであろう。EUにおける航空市場の統合過程において示された歴史的な経験や教訓が、その解明に役立つことは言うまでもない。

引用文献・参考文献

脚注において示したもの他に、以下の諸文献を参考とした。

- ・ 添田慎二「空港経営－国際比較と日本の空港経営のあり方－」運政研業所書、2000
- ・ スティーブ・モリソン、クリフォード・ウィンストン他「規制緩和の経済効果－アメリカ航空・陸上運輸産業の経験」日本評論社、1997

- ・ バーバラ・スターケン・ピーターソン、ジェームズ・グラブ、「航空規制緩和－航空企業の栄光と破滅－」成山堂書店、1998
- ・ 戸崎肇「航空の規制緩和」勁草書房、1995
- ・ 川口満「現代航空政策論」成山堂書店、2000
- ・ 高橋望「米国航空規制緩和をめぐる諸議論の展開」白桃書房、1999
- ・ 杉浦一機「航空ビッグバン 2007年までに日本の空はどのようなか」中央書院、1997年
- ・ OECD 編「国際航空輸送政策の将来－グローバルな変化に対応して－」日本経済評論者、2000
- ・ 須恵望著「航空規制緩和を考えたアジア地区の航空会社の採るべき航空戦略」
- ・ 村山元英「民営ハブ空港論」文真堂、1997
- ・ 佐藤治正、山内弘隆著「航空産業における規制緩和の経済効果」
- ・ 中条潮他「現代の航空輸送」勁草書房、1995
- ・ ルイス・ジャロレット「航空輸送のグローバル化と戦略的経営」成山堂書店、1991
- ・ 佐藤治・山内弘隆「航空産業における規制緩和の経済効果」日本交通政策研究会、1987
- ・ 藤井良広、「EUの知識」、日経文庫 1079、日本経済新聞社、2005年10月14日14版1刷り
- ・ 庄司克宏、「欧州連合統治の論理とゆくえ」、岩波新書（新赤版）1099、2007年10月19日第1刷り
- ・ 庄司克宏、「EU法 政策編」、岩波テキストブック、岩波書店、2007年10月5日第6刷り
- ・ 庄司克宏、「EU法 基礎編」、岩波テキストブック、岩波書店、2007年6月25日第7刷り
- ・ 脇阪紀行、「大欧州の時代」、岩波新書（新赤版）997、2006年3月22日第1刷り
- ・ 羽場久美子、「拡大ヨーロッパの挑戦－アメリカに並ぶ多元的パワーとなるか」、中公新書 1751、2004年6月25日発行
- ・ 坂本昭雄、三好晋、共著、「新国際航空法」、友信堂高文社、1999年12月3日、初版第1刷り