

はじめに

航空輸送企業の国際競争は、戦後の国際航空規制の枠組みであるシカゴ体制の下、二国間ベースの交渉を通じて企業数、路線、輸送力・便数、運賃等を取り決める二国間航空協定によって規制されてきた。1980年代以降の航空自由化政策によって二国間市場の自由化が大幅に進められてきたとはいえ、競争的市場を創出していくプロセスが二国間枠組みを基礎にしていることに変わりはない。WTO/GATSによってサービス貿易の自由化枠組みが創設される過程において、当初から航空輸送サービス分野は対象外として扱われ最恵国待遇原則は適用されていないので、個別の二国間航空協定において導入された自由化枠組みが多国間に均霑されることはない。安全保障上、国家との強い結びつきをもつ産業であることはいままでもなく、外国航空輸送企業のカボタージュ（国内地点間の運送）の禁止や厳格な外資規制といった国内市場保護の観点が世界的に共有されてきた。

とはいえ、過去十数年あまりの間に、二国間の規制枠組みに伴う制約を回避・克服するために航空輸送企業は国際提携（Alliance）を競争手段として積極的に活用するようになり、その結果、国際提携グループ間のグローバルな寡占競争に近づきつつあるというのも重要な側面であることに間違いない。EUにおいては、1997年の航空市場統合によって、EU企業は域内の国際路線および域内国のカボタージュへの参入が自由化されている。さらには、2007年に締結されたアメリカ・EU オープンスカイ協定の今後の進展は、現在最も注目すべき航空グローバル化のテーマとなっている<sup>1</sup>。

規制枠組みと企業競争の相克、新たな規制枠組みの下での競争と独占の進展が現下の国際航空輸送をめぐるテーマだが、こうした状況を生み出してきた主たる要因がアメリカ政府の国際航空自由化政策である。1990年以降、それはオープンスカイ政策——諸規制を撤廃した二国間航空協定の締結と、国際提携の推進が両輪をなし、市場参入機会と競争を通じた収益獲得機会を増大させる——として自国航空輸送企業の競争力強化を目的として展開されている。

しかしオープンスカイ政策は、一挙に国際的な規制枠組みを取り払い、一路アメリカ企業の競争力強化に向けたアメリカ政府の意図を実現してきたわけではない。アメリカにとって最大の国際線市場を有する最重要相手国であるイギリスとの国際航空自由化は、1990年代を通して画期的な進展を遂げることがなかった<sup>2</sup>。

<sup>1</sup> アジア太平洋地域では、2001年5月、アメリカ、ブルネイ、チリ、ニュージーランド、シンガポールからなる多国間オープンスカイ協定が締結されている。

<sup>2</sup>河野（2003）は本稿が対象とする米英航空交渉の経緯について、米・EU オープンスカイ

本稿では、1990年代の米英間市場における企業競争と航空権益をめぐる利害対立という問題に対象を絞り、アメリカ政府が自由化政策を展開するうえで直面することとなった原因について検討する。そこから、国際的にサービス自由化が進められている現在の世界経済のなか、アメリカ政府の国際航空自由化政策の置かれた状況や航空輸送サービスに固有の問題について示唆がえられるのではないかと考えるからである。

国際航空サービスを国際経済論の射程に納め、航空輸送企業の国際的な寡占競争の実態の解明に努めようとするならば、国別、市場別のマクロデータと合わせて、企業戦略とその結果としての損益や利益率などをつぶさに分析し全体像を再構成しなければならない。また、きわめて規制的な分野であるため、政策の形成・展開過程における政府と企業の相互関係の政治経済的分析も不可欠な要素になるであろう。

本稿は、そうした研究の全体像を念頭に置きつつ、さしあたり最後の、航空自由化の政策過程において企業間の競争関係に起因する利害の対立と調整に課題を限定する<sup>3</sup>。

## 第1節 米英航空協定と市場分割

### (1) 市場規制と権益配分の経緯

アメリカとイギリスの最初の二国間航空協定（バミュダ I）は、航空権益の交換をめぐって「空の自由」を望んだアメリカと、「空の秩序」を望んだイギリスとの妥協的産物として 1946 年に締結された<sup>4</sup>。アメリカ政府は輸送力と運賃に対する規制に反対し、かつ「第 5 の自由<sup>5</sup>」を含む最大限の運輸権の交換を主張したのに対して、イギリス政府は輸送力と運賃に対する厳格な規制、「第 5 の自由」の制限を主張した。結果的には、輸送力の決定は航空輸送企業の自主的意思によることを一般原則としながら、政府による輸送力の事後審査<sup>6</sup>を導入し、また運賃規制については二重承認制<sup>7</sup>を採用し

---

協定まで視野に入れつつ考察している。そこで言及されている米英航空交渉の背後にある問題については基本的な認識を共有しつつ、本稿では、二国間市場をめぐるアメリカ企業の競争と航空権益に関する利害対立という点を検討したい。

<sup>3</sup> 遠藤・尾崎（1999）は、1998 年 1 月に妥結した日米航空交渉のなかで、オープンスカイを標榜するアメリカ政府が対日政策目標を後退させて段階的な自由化で合意した過程を分析し、対外的な航空政策の形成過程における国内航空企業の利害関係とその影響力を考察している。河野（2003）は本稿が対象とする米英航空交渉の経緯について、米・EU オープンスカイ協定まで視野に入れつつ考察している。

<sup>4</sup> 1944 年のシカゴ会議において戦後の国際航空輸送体制のあり方が議論されたが、米英の対立から航空権益に関する有効な取り決めがなされなかった。1946 年のバミュダ I によって航空権益交換の規制枠組みが作成され、その後の世界各国の二国間航空協定の原型となった。以下、米英航空協定の交渉経緯と規制枠組みの内容については、坂本（1999）を参照。

<sup>5</sup> 「第 5 の自由」とは、相手国と第三国との間で旅客や貨物の積み降ろしが出来る権利。以遠権ともいわれる。

<sup>6</sup> 「第 5 の自由」による輸送は路線の両端間の需要に対応させる規制、二国間の輸送力は一方の企業が利益を損なう影響を受けたとする抗議によって政府間で輸送力の事後審査の対象となる規制が設けられた。

た。

しかし、両国間には協定の具体的な適用において隔たりがあり<sup>8</sup>。互惠主義的であるはずの関係は次第にアメリカ有利に傾いていった。第1に、この協定では二国間市場への参入を認める指定企業の数に不分明であり、イギリスは1社または少数に制限する政策を指向していたのに対し、国内に多数の企業を有するアメリカは自国企業を複数指定する可能性があった。第2に、輸送力の事後審査は政府介入の実効性を欠き、アメリカ企業の過剰輸送力を生み出していった。第3に、アメリカ側は運賃に関する規定を遵守せず、協定の運賃条項は事実上死文化していった。

アメリカ企業の過剰輸送力は、国内市場の大きな旅客需要との接続によって支えられ、旅客輸送量を増加させた。1960年代に入り、アメリカ企業（パンナム、TWA）のシェア上昇は著しく、当時のイギリス国際運航企業 BOAC のシェアは、1960-61年の37.8%から66-67年には30.9%にまで低下した<sup>9</sup>。

アメリカ企業による市場支配につながるバミューダ I への不満を次第に高めていったイギリス政府は、1976年6月、新たな規制枠組みへの変更を求めてバミューダ I の廃棄をアメリカ政府に通告し、新協定作成のための交渉を申し入れた<sup>10</sup>。新たな二国間航空協定が成立せず無協定状態に陥った場合、米英間市場における運航が途絶するという状況が差し迫るなか、1977年7月、新たな米英航空協定（バミューダ II）が締結された。

イギリス政府はアメリカ企業の攻勢を押し止めるために、両国企業が公平な条件下で競争しうる枠組みを創出しようとした結果、バミューダ II は、市場自由化を進める規定を一部盛り込みはしたが（チャーター便の競争促進など）、バミューダ I に比べてより競争制限的な規制枠組みとなった<sup>11</sup>。象徴的な規定が輸送力に関する規制が事後審査から事前審査に改められたことであり、指定企業に対して旅客輸送量の予測と運航計画の提出を求め、双方の政府が合意しない場合には協議するというものであった。運賃については引き続き二重承認制を採用し、運賃価格競争を制限した。指定企業の数については、ロンドン-ニューヨークおよびロサンゼルスとの2路線で複数企業指定（各国2社）が認められたが、他の路線では旅客需要が一定量に達するまでは各国1社指定が原則とされた。ロンドン=ヒースロー空港へ乗り入れが認められる指定企業（当初はブリティッシュ・エアウェイズ（BA）、パンナム、TWA）のアメリカへの乗り入れ

---

<sup>7</sup> 運賃規制は、企業が提示する運賃に対して両国政府の承認を必要とする二重承認制が採用され、かつ可能なかぎり IATA（国際航空運送協会）の手続きに従った運賃設定を行なうことが規定された。

<sup>8</sup> 以下、坂本(1999)、81～82ページを参照。

<sup>9</sup> U.K. Parliament (2000).

<sup>10</sup> 石油危機にともなう燃料の高騰と航空需要の落ち込みがあり、輸送力調整が検討されていた。坂本(1999)、p.82。

<sup>11</sup> 以下のバミューダ II の概要は、坂本(1999)、Doganis(2006)(2002)を参照。

地点も制限された。

このような競争制限的な内容のバミューダⅡは、アメリカ国内で業界や議会等から批判に晒された。そしてアメリカ政府は、1978年のカーター声明、1980年の国際航空輸送競争法の成立を受けて、国際航空政策を本格的な自由化政策に転換していくこととなった。政府は1978年以降、ヨーロッパおよびアジア各国との二国間航空協定の再交渉を行ない、より制限の少ない自由化協定を締結して市場自由化を進めることになった。イギリスは、それら二国間航空協定に比べると、「より多くのものを手に入れ、失うものがより少なかった」といわれる<sup>12</sup>。

バミューダⅡの締結以降、アメリカ政府は20年以上にわたって米英間市場の自由化のための交渉を繰り返してきた。例えば、1980年にはボストン、マイアミ路線での複数企業指定と1984年までの段階的な新規乗り入れ地点が認められ、1986年には便数規制が緩和された。しかしイギリス政府のバミューダⅡ堅持の強い姿勢によって、その部分的修正は行なわれてきたものの、全面的な改定には至らなかった。その間、イギリス政府はアメリカ企業のヒースロー空港への乗り入れ制限や輸送力規制、運賃競争制限といった規制の下でBAを育成し、その利益確保に努めてきた<sup>13</sup>。第1図は、1976年から90年までの米英間定期旅客輸送における米英企業のシェアの推移を示す。バミューダⅡ開始直後の1978-81年のイギリス企業のシェアは48~53%とほぼ均衡状態に達し、80年代半ばにシェアの減退があったものの、その後は44~50%程度へシェアを回復し維持した。

## (2) バミューダⅡ暫定合意——1990年代の規制枠組み

バミューダⅡは、ヒースロー空港への乗り入れを認めるアメリカの指定企業をパンナムとTWAの2社としてきた。ところがパンナムとTWAは、1978年に始まった国内規制撤廃後に激化した競争のなか、国内寡占体制を強化してきたメジャー各社の猛追を受けて経営状況を悪化させ、1990年代初頭、ついにドル箱であったヒースロー路線をアメリカンとユナイテッドへ売却する事態に至った。ところが、アメリカンとユナイテッドはヒースロー路線を買収したものの、実際にヒースロー空港への乗り入れを果たすにはイギリス政府によって指定企業として承認される必要であった。そこでアメリカ政府は、ヒースロー空港への乗り入れの承認を主要な課題として、これを機にバミューダⅡの改定を試みる米英航空交渉を行なった。

---

<sup>12</sup> Doganis (2002)

<sup>13</sup> ただし、イギリス企業のバミューダⅡに対する評価は分かれる。BAは二国間航空協定の自由化には一般的な支持を表明するが、バミューダⅡはイギリスに十分な公益をもたらしてきたと主張する。他方、ヴァージン・アトランティック、ブリティッシュ・ミッドランドの評価は非常に厳しく、早急に協定が改定されるべきとの立場であった。Parliament (2000)

イギリス政府と BA は、かつてのパナムと TWA よりも手強い競争相手であるアメリカンとユナイテッドにヒースロー路線が継承されることに難色を示しつつ、両社のヒースロー空港への乗り入れ承認を取引材料にすることによって、アメリカ政府から有利な航空権益を引き出すことに成功した。1991 年 3 月、交渉結果として交わされたバミューダ II 暫定合意（了解覚書 Memorandum of Understanding）は、バミューダ II の基本的な枠組みを維持しながら、いくつかの重要な航空権益が取引された。

暫定合意によってイギリス側が獲得した権益の一つ目は、イギリス企業に対するアメリカ国内市場におけるアメリカ企業とのコードシェアリング<sup>14</sup>の認可であった。BA はこの権益に基づいて、US エア<sup>15</sup>とのコードシェアリングを実施することとなる（後述）。イギリス側はそのほかにも、ヴァージン・アトランティック・エアウェイズ（VS）のヒースロー空港乗り入れが認められ、VS はガトウィック空港を利用してきた運航の多くをヒースロー空港へ移すこととなった。さらにイギリス側は、ヨーロッパ域内のどの地点からでもイギリスを経由しないでアメリカへ乗り入れができる「第 7 の自由」や、アメリカからアジア、中南米へ向けた「第 5 の自由」も獲得した<sup>16</sup>。

一方、アメリカ側が得た権益は、イギリス側に比べて非常に不十分なものであった。優先課題であったアメリカンとユナイテッドのヒースロー空港への乗り入れの継承は認められたものの、両社のヒースロー路線の運航便数には制限が課された。また、BA がヒースロー空港からアメリカの 11 都市への路線を運航できたのに対して、アメリカンとユナイテッドはアメリカの 8 都市からしかヒースロー路線を開設することが認められなかった。さらに、アメリカンとユナイテッドのそれぞれの主要ハブ空港であるダラス＝フォートワース空港とシカゴ＝オヘア空港からのヒースロー路線の開設は認められなかった。

こうして 90 年代の米英間市場における企業競争の規制枠組みが形作られた。

## 第 2 節 米英間市場の競争構造

### （1）ヒースロー空港指定企業の競争優位

バミューダ II および暫定合意は、アメリカがその他の諸国と締結する二国間航空協定と比べて競争制限的な規制枠組みであったが、その下で米英間市場は安定的な拡大を続けた。定期旅客数の推移をみると、1977 年の 310 万人から 1999 年の 1713 万人

---

<sup>14</sup> コードシェアリング（code-sharing）とは、航空輸送企業が自社便の表記に用いられるコードを相手企業の運航する便に併記してその便を自社便として扱いマーケティングを行う商務協定であり、共同運航ともいう。

<sup>15</sup> 1992 年 7 月に、USAir から US Airways に改名しているが、本文中では US エアと統一して表記する。

<sup>16</sup> ただし、交渉によって獲得された「第 5 の自由」の権利は、必ずしも実際に有効な活用がなされてきたわけではない。

へとおよそ 20 年間で 5 倍以上の市場規模に拡大した<sup>17</sup>。2000 年時点のアメリカ国際線市場の定期旅客輸送数は 1 億 3,500 万人にあったが、そのうちヨーロッパ路線はおおよそ 37% を占める（続く極東路線が 17%、中米路線 13%、南米路線が 6%<sup>18</sup>）。そのうち、米英間市場の規模はヨーロッパ市場の 1/3 以上（36%）を占めている（第 2 位の米独間市場（16%）の 2 倍、第 3 位の米仏間市場（12%）の 3 倍に相当）。

この一大市場である米英間市場には、1999 年時点で合計 13 社の航空輸送企業が参入し競争していた<sup>19</sup>。国別でみると、アメリカ企業が 7 社（アメリカン、ユナイテッド、コンチネンタル、デルタ、ノースウエスト、US エアウェイズ、TWA）、イギリス企業が 2 社（BA、VS）となっている。アメリカの各社は、巨大な規模を有し安定的に成長を続ける米英間市場を最重要市場と位置付けており、二国間市場では最多数が参入して熾烈な競争を展開している。

市場規模の大きさと競争企業数の多さに加えて、米英間市場の最大の特徴はロンドン＝ヒースロー空港への乗り入れ企業の競争優位性にある。大西洋の東端にあるヒースロー空港は、大西洋横断路線におけるゲートウェイとして最良の位置にあり、大西洋路線を運航する便とヨーロッパ域内および以遠の路線を運航する便とを接続するハブとしての機能を有している。ヨーロッパ、アフリカおよび中東の諸都市を結ぶ路線が多く集中するヒースロー空港は、国際便の接続機会が多く、乗り継ぎの利便性が極めて高い空港になっている<sup>20</sup>。加えて、ヒースロー空港には米英間市場の旅客輸送量の約 2/3 が集中する（第 1 表）。同じくロンドン郊外に位置するガトウィック空港は、ヒースロー空港と比較した場合、便の接続条件で劣っている。またヒースロー空港はロンドン市街地からより近距離にあるため、最短の旅程と目的地までのアクセスの利便性を優先するビジネス旅客はヒースロー路線便を選好する傾向にある<sup>21</sup>。ビジネス旅客は、総じてレジャー旅客よりも高いプレミアム運賃（ファーストクラス、ビジネスクラス）を支払うため、ヒースロー空港に乗り入れができる航空輸送企業は、米英間市場においてより多くの旅客数と運賃収入を獲得する機会をもつことになる<sup>22</sup>。

以上のようなヒースロー空港の特徴は、とりわけ BA に多大な利益を与えてきた。

---

<sup>17</sup> U. K. Parliament (2000).

<sup>18</sup> U.S. Department of Transportation, *International Aviation Developments Series*, December 2000 から試算。

<sup>19</sup> 13 社中 4 社は、「第 5 の自由権」によって運航を行なう第三国の企業。ただし、そのシェアは合計 1.3%（U.K. Parliament (2000)）。

<sup>20</sup> 第三国への路線数はヒースローが 78 路線、ガトウィックが 34 路線。ロンドン市場における総輸送量に占めるヒースロー空港の利用は約 70%（U. S. Congress (1997), p. 16）。

<sup>21</sup> 1998 年、ヒースロー空港を利用したビジネス旅客はガトウィック空港の 3 倍であった（U. S. Congress (1997), p. 16）。

<sup>22</sup> 1995 年時点で、ヒースロー空港を利用したプレミアムクラス運賃の旅客は、ガトウィック空港の 2.7 倍であった。（Congress (1997) デルタ提出資料）。1998 年、ヒースロー空港を利用したビジネス旅客は、ガトウィック空港の 3 倍に達した。（GAO (2001), p. 16）

第2表は1998年時点の米英間市場における航空輸送企業が各社のゲートウェイ空港で降機させる旅客数と乗り継ぎさせる旅客数の比率をみたものである。BAはアメリカから輸送してきた旅客の49%をイギリスの空港において接続している。一方アメリカの航空輸送企業は、アメリカから輸送した旅客のうちイギリスの空港で接続便に乗り継がせる旅客は25%にすぎず、最も多いアメリカンでも31%にとどまっている。イギリス随一のフラッグキャリアとして育成されてきたBAは、ヒースロー空港を大西洋横断路線のゲートウェイとして、そしてヨーロッパ域内外への路線と接続するハブとしてその機能を最も有効に活用できる立場にある。

## (2) 先発メジャー優位の競争構造

米英の航空輸送企業にとって先にみたバミューダII暫定合意は、ヒースロー空港への乗り入れにかかわって、米英間市場の競争構造に次の2つの結果をもたらした。

一つ目は、イギリス側のヒースロー指定企業が2社体制が確立されたことによって、米英間市場においてイギリス側優位の構造が作り出されたことである。それに対して、アメリカ企業のシェア獲得は振るわず、ヒースロー路線の指定企業であるアメリカンとユナイテッドにおいても市場シェアをわずかに低下させ、ヒースローへ空港の乗り入れを認められていない非指定企業であるその他残りのアメリカ企業は市場シェアを大幅に減少させることになった(第2図)。米英間市場において、BAが最大のシェアを引き続き占めるとともに、VSがアメリカンに次ぐ第3位のポジションを確立することになった。こうした結果、米英間市場におけるイギリス企業のシェアは、1992年の50%から96年には59%にまで増加した<sup>23</sup>。

バミューダII暫定合意がもたらした二つ目の結果は、ヒースロー路線の指定企業を米英2社ずつに制限する規制を維持したことによって、アメリカ企業の中にヒースロー空港に乗り入れができる指定企業と乗り入れが認められない非指定企業といったように米英間市場をめぐる競争関係に二重構造が温存され、指定企業のアメリカンとユナイテッドの競争優位が固定化されたことである。デルタ、コンチネンタル、ノースウエストなどのメジャー各社はヒースロー路線を開設できず、国際路線としては市場規模、収益性ともに劣るガトウィック路線の運航に甘んじざるを得なかった。

第3図は、1993年と1999年の米英間旅客輸送のシェア内訳を示している。資料の出所が異なるため厳密な比較はできないが、市場規模と各社のシェアの変化を確認することはできる。1993年、米英間市場におけるアメリカ側のシェアの合計は48.5%であった。各社のシェアは、アメリカン15.4%、ユナイテッド12.5%、デルタ6.2%、

---

<sup>23</sup> GAO (1998), p. 5.

ノースウエスト 5.7%、コンチネンタル 5.1%、US エア 2.1%、TWA1.6%である<sup>24</sup>。その後、1999 年までに米英間市場は約 1.7 倍に拡大したが、アメリカ側のシェアは 41.6%に減少した。各社のシェアは、アメリカン 14.1%、ユナイテッド 12.2%、デルタ 4.4%、ノースウエスト 2.2%、コンチネンタル 6.1%、US エア 1.7%、TWA0.9%であった<sup>25</sup>。この間、ヒースロー指定企業のアメリカンとユナイテッドの 2 社がアメリカ側の市場シェアの約 6 割を占め、残りを非指定企業 5 社で分割するという市場分割の状態が続くことになった。

第 3 表は、アメリカ国際定期旅客市場における上位 20 路線（2000 年時点）を示す。上位 10 路線のうち 5 路線をヒースロー路線が占めている。旅客数にはイギリス企業の BA と VS によって輸送された数も含まれるが、これら主要市場における旅客需要はアメリカの非指定企業には閉ざされた。

アメリカ政府は 1992 年以降、ヨーロッパ諸国を含めて多くの国々との間で二国間協定の諸制限を撤廃するオープンスカイ協定を締結してきたが、イギリス政府とはついにオープンスカイ合意にはいたらなかった。依然としてバミューダ II が有効であるため、アメリカ企業は自社の国内ハブ空港からヒースロー路線を自由に開設することはできない。指定企業であるアメリカンとユナイテッドですらヒースロー路線と接続できる国内地点を制限されているために国内路線網の集客力を最大限に発揮することができずにきたのだから、ましてやヒースロー路線の運航を認められていない非指定企業の劣勢は明らかであった。

### 第 3 節 アメリカ企業の利害対立による航空交渉の停滞

#### (1) バミューダ II 改定の意図

イギリス政府の抵抗によってバミューダ II 暫定合意以降も本格的な規制枠組みの改定をできなかったアメリカ政府は、オープンスカイ協定の締結を政策目標に掲げながらも、重点課題をヒースロー空港へのメジャーの乗り入れ拡大に置いた対イギリス交渉を迫られることになった。

しかし企業レベルで見た場合、ヒースロー空港への乗り入れ拡大といっても、利害は一様ではなかった。先に見たヒースロー指定企業と非指定企業という二重構造の競争関係は、政府が航空交渉を通じて獲得する航空権益、とりわけヒースロー空港への乗り入れをめぐる利害の相違を鮮明にした。アメリカンとユナイテッドが現行のヒースロー指定企業という地位を橋頭堡としてさらなる路線と便数の拡大を要求する一方で、他のアメリカ企業各社は固定化された権益配分に反対し、ヒースロー空港への

<sup>24</sup> 1994 年 5 月 5 日の下院航空小委員会公聴会における委員会スタッフ作成のレポートから抜粋 (U. S. Congress (1994), p. 22.)。

<sup>25</sup> U. K. Parliament (2000), Williams (2002), pp. 152-3.



新規乗り入れを強く要求した。アメリカ政府は、こうした利害対立の構図を背景にして対イギリス交渉に臨まなければならなかった。

一方、イギリス政府の対アメリカ政策はどうであったか。第一に、イギリス政府は、アメリカ政府が要求するオープンスカイ協定を早急に締結するインセンティブをもっていなかった。なぜなら、イギリスの2社（BA、VS）は、バミューダⅡ暫定合意によってすでに米英間市場における競争ポジションを強化していたため、ヒースロー空港へ乗り入れをアメリカ企業に開放するという代償を払ってまでもアメリカ政府から獲得を望む航空権益は当面のところなかったからである。ただし、イギリス政府に自由化の意思がまったくなかったわけではない。BAによるUSエアへの投資額の増加を意図してアメリカの航空輸送企業の外資規制の上限を引下げることが継続的に要求していたし、巨大なアメリカ国内市場への参入を意図してカボタージュ規制を撤廃することを一貫して要求してきた。また、フライ・アメリカ<sup>26</sup>の撤廃、ウエット・リース規制<sup>27</sup>の緩和・撤廃といった要求も表明していた。イギリス政府が掲げるこれらの自由化要求とは、アメリカの国内法に由来する現行の米英間にある非対称な規制を撤廃すること、そしてその先にあるアメリカ国内市場への参入に先鞭をつけることを狙いとするものであった。

以下では、さしあたりイギリス企業の間にある利害の考察については留保して<sup>28</sup>、アメリカ企業の米英間市場における利害対立を中心に考察を進めることにしたい。

## （2）ミニ・ディール

ヒースロー路線をめぐるアメリカ企業の利害対立は、1993年12月にイギリス政府から提案された「ミニ・ディール(mini-deal)」をめぐる顕在化することになった<sup>29</sup>。「ミニ・ディール」とは、正式な二国間協定の改定にまでは至らない市場自由化を段階的に進めるための暫定的な取り決めのことである。イギリス政府が「ミニ・ディール」を提案した意図は、ヒースロー路線とガトウィック路線の部分的な開放などと引き換えに、1991年3月の暫定合意によって獲得していたBAとUSエアとのコードシェアリング路線数の増加とその実施期間の延長の認可をアメリカ政府から得ることになった。

イギリス政府の提案に対して、アメリカ側は次のような内部対立を生じさせた。ま

---

<sup>26</sup> フライ・アメリカ（Fly America）とは、アメリカ政府関係者が海外出張する

<sup>27</sup> ウエット・リース（wet-leasing）とは、航空機を乗員つきで借り上げて自社の路線で運航させる商務協定のことであり、運航委託ともいう。ウエット・リースに対して、航空機だけの借上げをドライ・リース（dry-leasing）という。

<sup>28</sup> 注10参照。

<sup>29</sup> 以下の「ミニ・ディール」をめぐるメジャーの利害対立については、櫻井（1994）、第2章を参照した。

ず、アメリカンはデルタとともに、BA のアメリカ国内線市場への接続機会の拡大につながるコードシェアリングはイギリス側優位の構造にいつそう拍車を掛けるものであり、イギリス政府が提案する取引には応じるべきではないことと主張し、アメリカ政府に対して、ヒースロー空港の完全開放（乗り入れ自由化）、以遠権の完全自由化、無制限のコードシェア提携の認可の獲得を達成する「オープンスカイ」の実現を要求した。さらには、イギリス政府がこれらの提案に応じない場合には、現行のバミューダ II を破棄して、制限のない新しい二国間協定を締結することを選択肢として掲げた<sup>30</sup>。

当初ユナイテッドはアメリカンやデルタと歩調を合わせていたが、イギリス政府の提案のなかで自社の主要ハブ空港であるシカゴ＝オヘア空港からのヒースロー路線の開設が示唆されたため、イギリス提案を支持する立場へと回った。米英間市場においてアメリカンとの激しい競争関係にあったユナイテッドは、アメリカンへの対抗上、オヘア－ヒースロー路線の獲得が喫緊の課題となっていたからである。また、ユナイテッド、ノースウエストおよび US エアは、アメリカンとデルタが主張する協定破棄は輸送力の凍結をもたらす懸念があるため、既存の市場シェアと収益の確保を優先し、協定破棄は回避すべきだとの立場に立った。

イギリス政府からユナイテッドのオヘア－ヒースロー路線の開設が提案されたことによって、メジャーの利害対立の構造が浮き彫りとなった。このような事情を抱えたアメリカ政府は、分裂するアメリカ企業の要求を背景に対イギリス交渉に向けた国内合意を形成することができず、結果としてイギリス政府の「ミニ・ディール」提案を拒否することになった<sup>31</sup>。

その後、1995 年 6 月、米英政府は再び「ミニ・ディール」案に合意し、二次にわたる協議（ラウンド）を通じて交換する具体的な航空権益を取り決めることとなった。第 1 ラウンドでは、ユナイテッドのオヘア－ヒースロー路線の開設、BA のヒースロー－フィラデルフィア路線の増便、両国航空輸送企業のコードシェアリングの拡大およびロンドン以外の地方空港とアメリカの地点間の運航自由化などが合意された。アメリカンはユナイテッドのオヘア－ヒースロー路線の開設を牽制してこの合意に反対したが、アメリカ政府はユナイテッドの新路線開設の要求に応じた<sup>32</sup>。

米英政府は、1995 年 10 月半ばに第 2 ラウンドを迎え、その際、イギリス政府からヒースロー空港への乗り入れ追加を認める提案が出された。しかしこの頃すでに、資本提携関係にあった US エアの経営悪化が BA の追加投資を放棄させていた事情から、アメリカ政府は交換しうる有効な取引材料を欠いていただけでなく、アメリカ政府は自国企業の要求の分裂に再び直面することになった。

<sup>30</sup> 櫻井（1994）、50 ページ。

<sup>31</sup> U. S. Congress (1994), p. 29.

<sup>32</sup> 向山（1998）、33 - 34 ページ。

アメリカ政府は、ヒースロー空港への取り入れ追加をめぐって、アメリカンとユナイテッドによるヒースロー路線の増加要求と、デルタ、コンチネンタル、ノースウエスト、TWA によるヒースロー空港への新規乗り入れ要求との間で板ばさみとなった。さらに、第2ラウンドの間に各社の航空権益に関する思惑は移り変わり、利害は錯綜していった。アメリカン、ユナイテッド、コンチネンタルおよびノースウエストがイギリス政府の提案の支持に回ったが、デルタと TWA は反対の立場を崩すことがなかった<sup>33</sup>。結局、第2ラウンドは合意に達することなく、航空交渉は終了した。

イギリス政府との間でオープンスカイ協定を締結することができずにきたアメリカ政府にとって、「ミニ・ディール」を成功に導き、漸進的に市場の自由化を積み重ねていくことが対イギリス交渉の現実的な選択肢であった。しかしながら、主としてヒースロー空港への乗り入れをめぐるアメリカ企業各社の利害対立が、アメリカ政府の対イギリス交渉に望むための国内合意の形成を妨げたのであった。

### (3) 国際提携をめぐって

対イギリス交渉の停滞は、ヒースロー空港への乗り入れという要求を合わせて、米英企業間の国際提携に対する評価をめぐる政府と企業の思惑の相違にも起因していた。

1991年の暫定合意の結果、BA はパンナムや TWA との競争時代と異なり、アメリカ国内路線網における集客力を競争力基盤にもつアメリカンやユナイテッドといったメジャーと競争しなければならなくなった。そこで BA はメジャーに対抗して米英間市場における競争力を強化するために、暫定合意によって手に入れたアメリカ国内でのコードシェアリングの権利を利用して巨大なアメリカ国内市場へのアクセスの強化を図った。1992年7月に発表した US エアとのコードシェアリングは、US エアがアメリカ国内を運航する便を BA 便として販売し、BA が米英間を輸送する旅客を US エアのゲートウェイを経由して多くのアメリカ国内地点に「オンライン接続<sup>34</sup>」するものであり、ロンドンから US エアの路線網内にある都市までの集客に威力を発揮することとなった<sup>35</sup>。

1993年3月10日、アメリカ政府は3都市をゲートウェイとするアメリカ国内38都市についてのコードシェアリングを1年間に限定して承認した。アメリカ政府は、この期限付き承認によって、イギリス政府をオープンスカイ協定の合意に引き寄せるための「人質」を手に入れたとして、その後の交渉の進展を楽観視していた。しかし

---

<sup>33</sup> GAO (1996), pp. 5-6.

<sup>34</sup> オンライン接続とは、同一企業の航空機に旅客を乗り継がせること。コードシェアリングを行った場合、提携企業間の接続便を「オンライン接続」として販売できる。異なる企業の航空機の乗り継ぎはインターライン接続。

<sup>35</sup> BA と US エアのコードシェアの詳細については、櫻井 (1994)、55-61 ページ、向山 (1998)、26-30 ページを参照。

その後、アメリカ政府の BA/US エア提携の認可を取引材料としようとした交渉戦術は当初の思惑を覆されることとなった。

1993年8月、BA/US エア提携は、ゲートウェイを10都市追加した上でアメリカ国内65都市へコードシェアリングを拡大する申請を行ったが、同年11月12日、アメリカ政府は8月に申請のあったコードシェアリングの承認留保を自由化交渉の梃子にしようと考え、60日間の許可(94年1月12日を期限とする)に止めた。その間に、先に見た「ミニ・ディール」を通じてアメリカ政府は1993年12月22日に1994年3月17日までの60日間延長を承認した。しかし、BAによるUSエアへの追加投資は留保されたため<sup>36</sup>、アメリカ政府が考えていた交渉の梃子としての「人質」の意義が低下し、1994年3月17日に1年間の延長を最後に承認を打ち切った。

1994年4月から1995年3月の間、BAには提携を通じた輸送旅客の増加などから1億ドルの追加収入があったとされる(USエアは2,000万ドルの追加収入)。このことは同時に、USエア以外のアメリカ企業への競争圧力を増加させた<sup>37</sup>。1993年下期と翌年同期におけるBAとUSエアのコードシェア輸送旅客数は、6,589人から47,749人へ625%増加したが、この輸送増加分はそれまでBAへインターライン接続していたUSエア以外のメジャーの輸送旅客から移転したものであった(BAの国際便にインターライン接続していたユナイテッド、ノースウエスト、TWA各社の国内輸送はそれぞれ15%、9%、6%減少した<sup>38</sup>)。

USエアを除くメジャー各社は、BAとUSエアのコードシェアリングとその追加延長の承認は、イギリス市場における相互平等な機会を得ることなく一方的にBAにアメリカ市場における旅客を獲得させるものであると批判し<sup>39</sup>、アメリカ政府に対して対イギリス交渉の主眼をヒースロー空港への乗り入れ増加と以遠権の獲得に置くように要求した。

「アメリカ政府は、最も制限的、反競争的、反消費者的な二国間協定の根本的な欠陥に言及するよりもむしろ個々のキャリアの直接的な商業的ニーズの解決に集中している<sup>40</sup>」という政府へ向けられた批判も無理からぬことであった。

---

<sup>36</sup> その後、1996年6月にBAはアメリカンとの提携を発表したが、その際にUSエアとの資本および業務提携は解消した。

<sup>37</sup> GAO (1995)

<sup>38</sup> *Airline Business*, June, 1995, p.67.

<sup>39</sup> GAO (1995) は、1991年にBAにコードシェアを通じたアメリカ国内市場へのアクセスを認めた際、DOTはコードシェアのもつ経済的価値についての分析を怠った結果、BAはその競争ポジションを改善した一方、DOTはメジャーのアクセス増加のための交渉上の梃子を失うこととなった指摘している。

<sup>40</sup> 1995年5月24日、上院航空小委員会公聴会におけるデルタの証言。U.S. Congress (1995), p.64.

#### 第4節 国際航空自由化と市場再分割

米英航空交渉の最中、政府の国際航空政策をめぐって開催された議会公聴会（1995年7月11日）に出席したペニャ運輸長官は、運輸省（DOT）の任務とは、「アメリカの全ての消費者、都市、地域、エアラインを代表すること」であり、そのことが「最も重要な関心事」であることを強調しつつも、アメリカ政府の置かれた状況について次のように表現した。

「（アメリカ政府は）様々な考えをもっている多くの航空輸送企業を抱えており、『一つの声』で話すこと〔統一した見解で交渉に臨むこと〕は非常に困難である。……特定の航空輸送企業がすでに優位にある市場では、さらなる競争を認めることによって既存の関係を不安定にしてしまう変化に対しては、当然のように抵抗がある<sup>41</sup>」。

アメリカ企業の間には、米英間市場においてすでに優位を確立しているヒーロー指定企業と非指定企業との対立が存在した。加えて、実際の交渉上の取引材料をめぐって、市場の完全開放（オープンスカイ）を要求する企業と部分開放（漸進的自由化）を支持する企業とに分裂が生じた。漸進的自由化が交渉の進展を図る手段であるという後者の立場が新たな権益の獲得を意図するものであるのと同様に、完全自由化こそがアメリカの利益であるという前者の立場も、自社の権益の維持・獲得を意図した個別企業の要求に根差したものであることにはかわりはない。メジャー各社がもつ既存の権益や競争関係が、交渉の取引材料をめぐり利害関係に反映したのであった。

シカゴ体制の主旨は、政府間で互惠主義的な航空権益の交換を行うことにあった。それは、各国政府が国内の航空輸送企業の国際線市場をめぐり利益を代弁したか、少なくとも利害を調整した政策を形成することを前提として成り立つ枠組みであった。ところが、1980年代以降の自由化政策の展開によって、国際線市場に複数の航空輸送企業を進出させてきた結果、アメリカ企業各社は国際線市場において市場再分割競争を繰り広げることとなった。二国間航空協定の規制の削減というかたちで展開されてきた自由化政策は、二国間市場における企業の競争関係の変更を自国の複数の企業の利害を調整しながら相手国に要求し合意を取り付けることである。その過程で、既存の市場競争にある先発企業と、市場の自由化によって新規参入が認められる後発企業との間に利害対立が生じることは必至であり、さらに、アメリカの航空輸送企業の数が他国に比べて突出して多いことが、企業間の競合性を高め、利害を錯綜したものにしている。

メジャー各社にとっては、アメリカ政府が総体としての権益拡大を目指す互惠主義的ないしは拡大均衡的な権益交換よりも、自社および自社が参加する提携の権益拡大が優先事項となる。こうして、アメリカ企業の競合関係は、アメリカ政府が多様な利

---

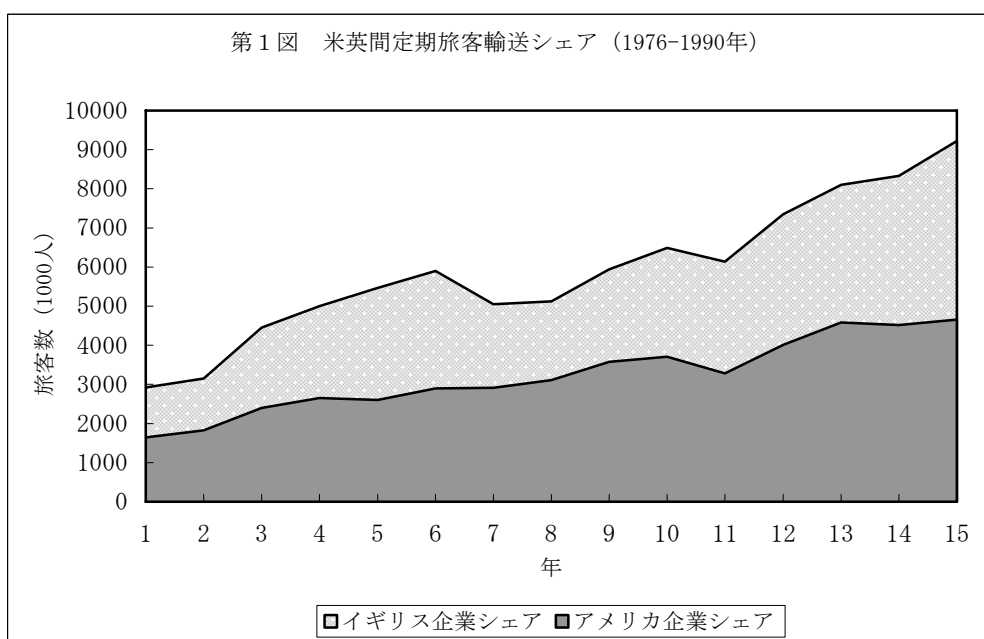
<sup>41</sup> U. S. Congress (1995), pp. 21-22.

害を調整した意思形成を行なうことを困難にする要因となったのであった。そして、この競合関係は、自由化市場の創出が政府間交渉を通じた二国間市場における権益配分の仕切りなおしである限り、オープンスカイ政策の推進過程においてもアメリカ政府が抱える調整課題として存続している。

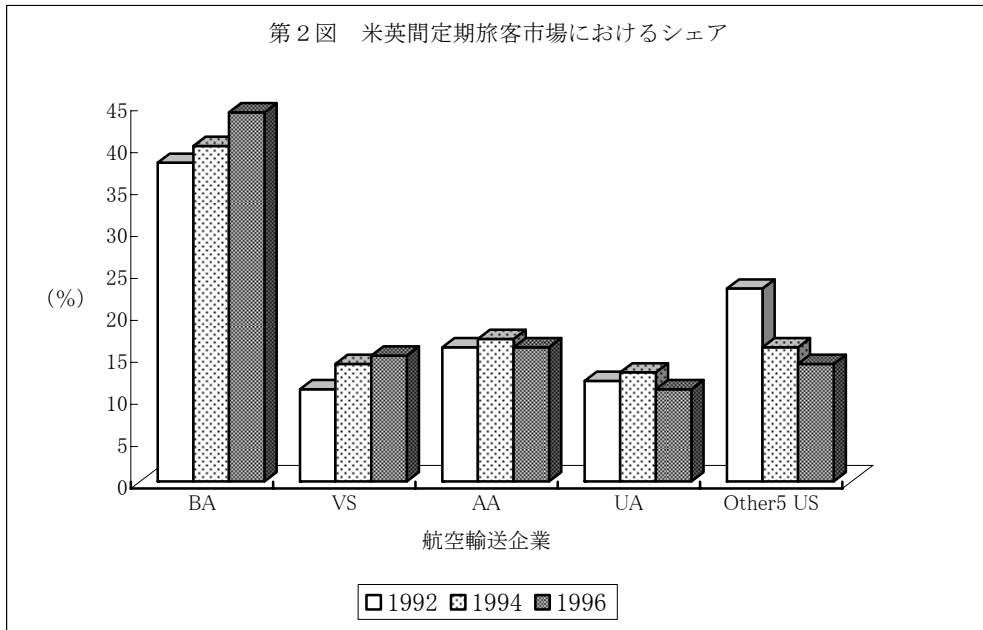
#### 参考文献

- Doganis, Rigas (2002), *Flying Off Course: The Economics of International Airlines, Third Edition*, Routledge.
- ----- (2006), *The Airline Business, Second edition*, Routledge.
- Williams, Gerge (2002), *Airline Competition: Deregulation's Mixed Legacy*, Ashgate.
- U.K. Parliament (2000), House of Commons, Environment, Transport and Regional Affairs Committee, *Air Services Agreements between the United Kingdom and the United States, 18th Report*.
- U.S. Congress (1994), House of Representatives, Committee on Public Works and Transportation, Subcommittee on Aviation, Hearing, *U.S. International Aviation Policy*, 103-2, Washington D.C., U.S.G.P.O.
- ----- (1995), Senate, Committee on Commerce, Science, and Transportation, Hearing, *Global Aviation Challenges: Tokyo, Heathrow, and Beyond*, 104-1, Washington D.C., U.S.G.P.O.
- ----- (1997), Senate, Committee on Judiciary, Subcommittee on Antitrust, Business Rights, and Competition, Hearing, *Antitrust Implications: The British Airways-American Airlines Alliance*, 105-1, Washington D.C., U.S.G.P.O.
- GAO (1995), *International Aviation: Airline Alliances Produce Benefits, but Effect on Competition is Uncertain*, Washington D.C., U.S.G.P.O.
- ----- (1997), *International Aviation: Competition Issues in the U.S.-U.K. Market*, Washington D.C., U.S.G.P.O.
- ----- (1998), *Aviation Competition: International Aviation Alliances and the Influence of Airline Marketing Practices*, Washington D.C., U.S.G.P.O.
- ----- (2001), *Proposed Alliance Between AA and BA Raise Competition Concerns and Public Interest Issues*, Washington D.C., U.S.G.P.O.

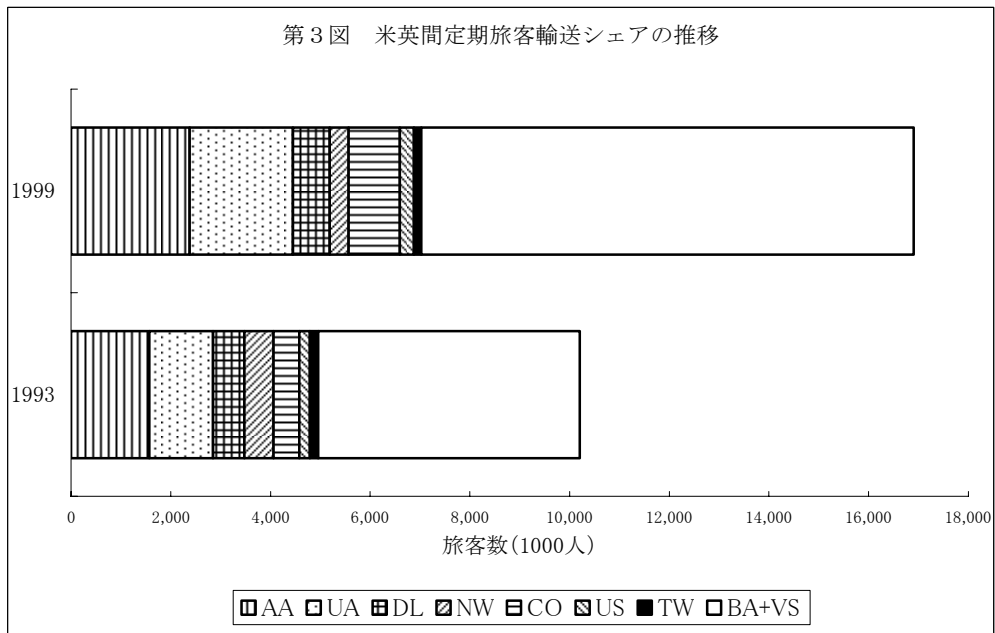
- ・遠藤伸明・尾崎俊哉（1999）「日米航空合意に至る米国の政策転換—米国の対日航空政策を巡る政治経済学—」『運輸政策研究』1（3）
- ・川口満（2000）『現代航空政策論』成山堂書店
- ・河野眞治（2003）「米英航空交渉と国際航空体制」『山口経済学雑誌』51（6）
- ・坂本昭雄（1999）『新しい国際航空法』有信堂
- ・櫻井俊樹（1994）『1991-94年の米国航空業界及び政策の混乱』運輸経済研究センター
- ・塩見英治（2006）『米国航空政策の研究—規制政策と規制緩和の展開—』文眞堂
- ・松本俊哉（2005）「米国オープンスカイ政策と国際提携間競争」『阪南論集』40（2）
- ・向山秀昭（1998）『オープンスカイの軌跡—クリントン政権の航空政策—』運輸政策研究機構・国際問題研究所



資料) U.S. Department of Transportation, *U.S. International Air Travel Statistics* から作成。



出所) GAO (1997), p.5.



出所) 1993 年は、U.S. Congress (1994) から作成。

1999 年は、U.K. Parliament (2000) から作成。



第1表 アメリカ国際線市場の年間定期旅客輸送数の比較 (2000年)

市場	旅客数	(%)
アメリカヨーロッパ	49,830,015	100.0
アメリカイギリス	17,810,027	35.7
アメリカヒースロー空港	10,671,705	21.4
アメリカガトウィック空港	6,059,998	12.1
アメリカドイツ	7,744,615	15.5
アメリカフランクフルト空港	6,058,283	12.2
アメリカフランス	6,123,949	12.3
アメリカド・ゴール空港	5,970,160	12.0
アメリカ極東	22,721,099	100.0
アメリカ日本	15,195,502	66.9
アメリカ成田空港	9,818,747	43.2

資料) U.S. Department of Transportation, T-100 Segment Data から作成。

第2表 米英ゲートウェイにおける降機・乗り換え旅客の各社シェア(1999年)

	旅客数	目的地にて降機 %		目的地にて乗り換え %	
		イギリス	アメリカ	イギリス	アメリカ
BA	6,499,887	51	90	49	10
VS	2,557,472	86	91	14	9
イギリス	9,057,360	61	90	39	10
AA	2,018,446	69	61	31	39
CO	557,820	78	45	22	55
DL	454,421	91	29	9	71
NW	338,502	86	45	14	55
TW	159,169	89	39	11	61
UA	1,741,696	74	58	26	42
US	101,324	88	26	12	74
アメリカ	5,371,377	75	53	25	47

出所)U.K. Parliament (2000)

第3表 アメリカ国際線旅客市場における上位20路線（1990年、1995年、2000年）（1000人）

	アメリカの空港	外国の空港	1990年	1995年	2000年	1990-2000 増加率(%)	年平均増加率 (%)
1	New York JFK	London Heathrow	2,084	2,101	2,870	37.7	3.3
2	Honolulu	Tokyo	2,107	2,284	1,805	-14.3	-1.5
3	Los Angeles	Tokyo	1,533	1,553	1,720	12.1	1.2
4	Los Angeles	London Heathrow	588	1,134	1,597	171.5	10.5
5	Chicago O'Hare	London Heathrow	433	681	1,466	239.0	13.0
6	Los Angeles	Taipei	258	972	1,141	342.2	16.0
7	New York JFK	Paris De Gaulle	1,033	623	1,042	0.9	0.1
8	San Francisco	London Heathrow	352	790	1,037	194.9	11.4
9	Washington Dulles	London Heathrow	420	655	1,018	142.2	9.2
10	Chicago O'Hare	Toronto	940	1,025	984	4.8	0.5
11	New York JFK	Frankfurt	1,056	813	940	-11.0	-1.2
12	Detroit	Amsterdam	7	365	925	13185.9	63.1
13	Guam Island	Tokyo	748	677	908	21.4	2.0
14	Los Angeles	Mexico City	783	781	906	15.7	1.5
15	Los Angeles	Sydney	366	644	905	147.2	9.5
16	San Francisco	Tokyo	965	832	897	-7.1	-0.7
17	New York LaGuardia	Toronto	809	778	873	7.9	0.8
18	Orlando	London Gatwick	232	673	871	274.7	14.1
19	Los Angeles	Seoul	470	714	864	83.8	6.3
20	Boston Logan	London Heathrow	407	506	860	111.5	7.8
	Total, top 20 routes		15,591	18,602	23,629	51.6	4.2
	Total U.S. international passengers		84,864	#####	#####	69.1	5.4

注1) デトロイト-アムステルダム路線の例外的な成長は1999年のNWとKLMの新たなアライアンスの結果。

注2) データは直行便。表の空港は旅客の実際の最終目的地あるいは出発地とは限らない。

資料) U.S. Department of Transportation, T-100 Segment Data, 2001.