

民間航空の現状，シガコ民間航空条約から オープンスカイへ

三田 譲

はじめに

現在，国内外の航空業界は世界的な不況や新型インフルエンザの影響等で利用者減となり，経営上深刻な打撃を受けている。戦後，経済復興や国内・海外の旅行ブームにより搭乗者が増え，世界中で最も多くの大型旅客機導入を図ってきた日本の大手航空2社のうち，日本航空（以下JAL）は逆風をもろに受け売り上げが極端に減少，先に2009年9月期の中間決算は過去最悪の1,312億円の赤字になると発表した。国際線の販売比率の高いJALは企業の経費削減による，高運賃で利用するビジネス旅客の出張控え，それに追い討ちをかけたのが新型インフルエンザによる航空旅客の飛行機離れである。その結果，2010年1月19日には会社更生法適用の申請に至った。一時は全世界の主要な民間航空会社が所属するIATA（International Air Transport Association＝国際航空輸送協会）の国内・国際線の搭乗者数でトップを占めた同社だが現在苦境の再生にあり，内外の航空業界は世界的な規模の大変革期を迎えている。以下，航空輸送事業の歴史や現状について述べてみたい。

第1章 日本の民間航空輸送の歩み

(1) ゼロからの出発，第2位の航空大国へ，そして未曾有の不況時代へ

先ず戦後の日本の民間航空輸送から現在に至る流れを記述したい。第2次世界大戦において日本が敗けると，米国をはじめ占領国で構成する総司令部（GHQ）は日本が保有していた全ての航空機の焼却処分命令を発し，数年間は航空機の製造や飛行を禁止した。その後禁止が解除され，日本経済の復興に伴いビジネスも拡大，商用での出張や移動の機会が増え航空輸送の必要性が認識され始めたが，移動に便利な航空輸送は運賃が高く，一般の利用者には高嶺の花であった。現在殆どの新婚カップルのハネムーン旅

行は海外へ出掛けるが、気安く航空機を利用できるようになったのは、海外旅行が自由化された東京オリンピック開催以降である。

日本は地形的に南北に細長い島国と、世界の高速輸送鉄道の先駆けとなる新幹線鉄道網ができる前は、在来線利用の長い乗車時間と労力を要した。経済発展による個人の可処分所得の向上、旅行志向の高まり、航空路線網の拡充と空港の整備、ジェット化に伴うスピード化や快適性の向上、大型機の導入や新幹線との競合が運賃の低廉化につながり、航空利用旅客が増した。また日本の政治、経済は東京に集中しているため、東京＝札幌、東京＝福岡線は世界の定期路線でも有数な高需要路線で、戦後、保有機材ゼロから出発した日本は、国内・国際線の搭乗者数で航空大国米国に続いて、一時世界第2位を占めるまでに伸びた。ICAO（International Civil Aviation Organization＝国際民間航空機関、後述）に加盟している世界の航空会社の国際・国内線の輸送実績合計、上位16カ国は以下の通りである。

順位	国 名	輸送実績（単位百万人キロ）	前年比伸び率（％）
1	米国	1,312,053	3.6
2	中国	275,593	17.5
3	英国	227,502	6.6
4	ドイツ	214,655	5.2
5	フランス	151,012	4.8
6	日本	147,584	-1.9
7	オーストラリア	107,313	2.5
8	カナダ	107,280	9.2
9	湾岸3国	106,869	14.8
10	シンガポール	93,685	3.9
11	オランダ	90,914	4.7
12	スペイン	88,404	14.7
13	香港	82,916	7.0
14	ロシア	82,232	18.5
15	韓国	81,387	9.7
16	インド	74,200	22.1

注）ICAOによる2007年暫定値（増減率は対2006年）。湾岸3国はバーレーン、オーマン、アラブ首長国連邦。航空振興財団発行「数字でみる航空2009」より。

日本の輸送実績は、2002年までの数年間、広大な領土を持ち、航空輸送需要が高いアメリカに続いて2位を占めたが9・11のテロ事件や鳥インフルエンザによる旅行の自粛、バブル崩壊後の長引く景気低迷などにより、近年諸外国の航空輸送と比べ伸び率が低く、ランクを下げている。アジア諸国の実績は伸びていて、特に中国はビジネスの広がり、旅行ブームにより航空旅客増は顕著である。他に湾岸3国、スペイン、ロシア、インドなどの伸び率が高く主要国の輸送実績が伸びる中、日本のマイナス成長が目立つ。航空輸送実績により、その国の経済成長や活力を読み取ることができる。

続いて国内線航空輸送実績の5年後ごとの推移を見ると、

年	搭乗者数（万人）	増率（1970年を基準、％）
1970年	1, 543	
1975年	2, 545	165
1980年	4, 042	262
1985年	4, 378	284
1990年	6, 525	423
1995年	7, 810	506
2000年	9, 287	602
2005年	9, 449	612
2007年	9, 485	615

注）航空振興財団発行「数字でみる航空2009」より。

昭和45年と平成19年（2007年）を比較すると、37年間の航空機搭乗者数は約6倍に伸びたが、航空旅客需要増の理由は、経済力の向上の他、各県一空港建設を目指す国や地方行政の空港整備計画（最近国内、特に地方空港の議論が高まっているが）や、近くの空港からより気軽に利用することが可能になったことにもよる。平成19年の国内線搭乗者数9,485万人のうち、東京＝大阪、関空間の利用者は7,423万人（78.3%）、他の空港利用者は2,062万人（21.7%）で、日本の行政や経済がいかに東京と大阪に集中していることも判る。しかし、2000年以降国内線利用者の伸びは鈍化、2005年と2007年を比較しても、国内線利用者の伸び率は約1%と低く、日本経済の伸張とも関係が深いことが読み取れる。

(2) 戦後日本の民間航空の歩み

ゼロから出発した日本の民間航空輸送だが、戦後の歩みを見てみたい。民間航空輸送事業は先にデルタ航空と合併した米国ノースウエスト航空への委託運航から始まった。

1951（昭和26）年1月 10月	G H Qより日本資本による国内航空輸送許可される 旧日本航空戦後初の営業開始（ノースウエスト航空に委託）
1952（昭和27）年7月 8月	羽田飛行場日本に返還 日米航空協定調印
1953（昭和28）年8月 9月 10月	日本航空株式会社法公布 旧日本航空国際民間航空輸送協会（I A T A）に加入 （新）日本航空株式会社設立。日本国際民間航空機関（I C A O）に加入
1954（昭和29）年2月	戦後はじめての国際線（サンフランシスコ線）開設
1958（昭和33）年3月	伊丹空港返還、大阪空港と改称
1959（昭和34）年7月	航空交通管制業務、自主運営開始
1962（昭和37）年8月	国産旅客機「Y S - 1 1」初飛行、1965年4月定期路線就航
1964（昭和39）年9月	羽田＝浜松町にモノレール開業
1969（昭和44）年3月	第1次空港整備5ヵ年計画閣議決定
1970（昭和45）年3月	日本赤軍派日航機「よど号」をハイジャック
1975（昭和50）年5月	世界初の本格海上空港の長崎空港開港
1978（昭和53）年5月	新東京国際空港「成田」開港
1987（昭和62）年1月 9月	関西国際空港着工開始 日航法の廃止（日航の完全民営化）
1989（平成元）年3月	成田空港発着をめぐる日米航空交渉決着
1992（平成4）年12月	新東京国際空港第2ターミナルビル運用開始
1994（平成6）年9月	関西国際空港開港
1995（平成7）年12月	国内航空運賃、幅運賃制度導入
1997（平成9）年3月	東京国際空港新C滑走路共用開始
1998（平成10）年5月 7月 10月	中部国際空港株式会社設立 スカイマークエアラインズに対して羽田＝福岡の免許 北海道国際航空に対して羽田＝札幌間の免許付与
2000（平成12）年7月	大阪（関空・伊丹）＝東京間シャトル便運航開始
2001（平成13）年1月	国土交通省発足

2 月	羽田空港の深夜早朝時間帯国際チャーター便運航開始
9 月	米国同時多発テロ事件発生
2002 (平成 14) 年 4 月	成田空港の暫定並行滑走路共用開始
10 月	JAL と JAS が共同持株会社「日本航空システム」を設立
2003 (平成 15) 年 11 月	羽田＝金浦チャーター便運航開始
2004 (平成 16) 年 4 月	成田国際空港(株)創立 (新東京国際空港公団の民営化)
2005 (平成 17) 年 2 月	中部国際空港 (セントレア) 開港
10 月	JAL, ワンワールドへの加盟決定
2006 (平成 18) 年 6 月	成田空港第 1・2 ターミナル, アライアンスに分ける
2007 (平成 19) 年 8 月	関西国際空港 2 本目滑走路使用開始
2008 (平成 20) 年	不況感の広がりにより日本を始め世界中の航空会社利用者減による経営不振に
2009 (平成 21) 年	感染性新型インフルエンザの蔓延が危惧され、内外の航空会社はさらなる過酷な生存競争時代へ

終戦から 6 年後の昭和 26 年, 占領中の GHQ より日本の資本による国内航空事業が許可された。旧日本航空が設立され, 当時飛ばす機材, 乗員の備えもなく, 運航はノースウエスト航空に委託, 営業活動のみ日本資本の航空会社が行った。運航開始後日も浅い昭和 27 年, 羽田空港を飛び立った“もく星号”が伊豆大島の三原山に墜落, 現在の大型機と異なり, 運航する機材はプロペラの小型機だが, 搭乗者全員が死亡, 新生日本の民間航空の曙を喜んでいた航空関係者に大きなショックを与えた。数回の航空機事故やハイジャック事件が発生したが, 昭和 60 年 8 月には, 一機当たりとしては世界最大の犠牲者が出た御巣鷹山の事故が起こった。事故後は一時的な停滞, 減少する時期はあったものの, 航空機利用者数は順調に拡大, 国内・国際線の輸送は伸張した。国内航空会社も何度かの合併を経て, 日本航空 (JAL), 全日本空輸 (ANA), 東亜国内航空 (後の日本エアシステム, JAS) に集約され, この 3 社が日本の民間航空会社として定着, 国内の各都市を結ぶ幹線, 準幹線, ローカル線の各ネットワークを構築した。さらに, 運輸省 (現在, 国土交通省) の空の規制緩和策により, 新規航空会社の参入も自由化され, スカイマークエアラインズ (SKY), 北海道国際航空 (ADO), スカイネットアジア航空 (SNA), スターフライヤー等の航空会社が発足, 近距離国際線や国内の中都市や離島を結ぶコミューター航空会社も生れた。戦後, 日本国内の航空会社の歩みは離合・集散を経て, 路線や便数を自由に決めることができるオープンスカイの時代を迎えている。米国はアジア内では, 韓国, シンガポール, マレーシア他と既に締結, 近くアジアの航空大国になりつつある中国ともオープンスカイの交渉を開始する。EU 27 カ国域内もオー

プンスカイは広がっているが、2008年より米国や、またアジアの国々と自由化政策の交渉を進めている。日本も羽田や成田の空港拡張により発着枠が広がり、空の維新とも言えるオープンスカイの時代を迎えている。

(3) 日本の航空憲法「45・47体制」、その後の廃止と規制緩和

戦後、JALは政府（当時の大蔵省）が筆頭株主の半官半民の航空会社として、1952（昭和27）年に国内航空輸送事業免許を、翌、1953年には国際航空輸送事業免許を取得した。国内線は幹線（東京、大阪、札幌、福岡、那覇を結ぶ日本の主要路線、ただし米国より沖縄が日本に返還されるまでは、那覇と国内各地を結ぶ航空路線は国際線扱い）および国際線を運航してきた。全日空も1953（昭和28）年に国内航空輸送事業免許を、さらに1986（昭和61）年国際輸送事業免許を取得、羽田空港を中心に国内線では最大の便数を確保し成長した。東亜航空と国内航空も合併し東亜国内航空に、その後社名変更して日本エアシステムとなり、同社は1953（昭和28）年に国内航空輸送事業、昭和63年に国際航空輸送事業免許を取得、2004（平成16）年にJALグループに統合されるまで、国内の3番目の航空会社として成長した。

この航空3社は、日本経済の向上と国内・海外への旅行志向の高まり、利用者増、地方空港の整備等により、保有機材も増え輸送実績を伸ばした。JALはサービスの評価や国際線の輸送量の拡大により、一時期IATAの輸送実績で世界一位の座を占めた。戦後日本の航空政策は運輸省が策定、管理、指導を一元的に行ってきたが、1970（昭和45）年に、日本の航空輸送のあるべき姿として、新しい航空政策を閣議が承認、その2年後の1972（昭和47）年に航空憲法として運輸大臣が通達した。この通達を「45・47体制」といい、その後の国内・国際線への参入、路線権などの決定、判断基準の行事役を果たすことになった。主な骨子としては、①日本航空は国際線定期輸送を一元的に行う。②日本航空と全日空は国内幹線を運航する。③全日空と東亜国内航空はローカル路線を運航する。国内ローカル線はダブルトラック（2社での運航）を認める。④全日空は中距離国際チャーター便の運航を認める。⑤貨物専用会社の運航は、今後の需要動向を見て決定する、である。

米国の規制緩和以前の航空政策は路線権の許認可をはじめ、USCAB（米国民間航空局）が管理および決定を行ってきた。自由競争と市場原理を経済発展の原則とする米国では、航空輸送事業に関しても世界に先駆けて規制緩和が進んだが、当初は米国の国際線の運航会社はパンナム、ノースウエスト、イースタン、デルタ航空などの数社に限り認められていた。国際線の運航は、各社とも自・他国の航空会社との競合、為替や国際関係、テロなどの諸影響を受けやすく、収益性もあまり高くはないが、宣伝効果を期待して参入を強く希望した。米国の航空各社は大西洋を越えた、欧州各国への運航を要

望するとともに、将来の航空需要が期待され、長距離路線であるアジア、オセアニア地域への路線増や新規参入を要望した。1978（昭和53）年に実施された米国の規制緩和は、既存の国際線運航会社の他、米国内線で力を蓄えてきたユナイテッド航空やアメリカン航空も日本への乗り入れを強く要望。

戦後、日も浅い時期に結ばれた日米の航空協定は一方的に米国が有利な協定だが、経済復興に伴い航空機利用旅客と貨物輸送の将来的な発展と高収益を期待できる日本への乗り入れと増便を強く要望、日本の空の門戸開放を求めてきた。日本国内の航空会社、全日空は幹線以外の準幹線でのジェット化とB747型機や中型機の導入を図り、東亜国内航空もDC10機や欧州エアバス社のA300型機の導入を積極的に進めた。しかし、全日空の国際定期便参入も「45・47体制」では希望が叶わず、一方の東亜国内航空も幹線への参入が認められず両社ともこの体制に不満であった。

国内航空会社の国際線1社から複数社体制の要望、国内幹線参入枠拡大、諸外国から日本への強い乗り入れ希望など、内外の航空輸送を取り巻く情勢は大きく変化、新しい航空政策の導入の必要性が高まった。運輸政策審議会は運輸省に対して「今後の日本の航空企業の在り方」について諮問、1986年「45・47体制」を廃止、新しい航空政策を提言、閣議がこの案を承認した。米国の空の規制緩和政策実施後、約8年後ではあるが、基本的な骨子は以下の通りである。①国際線の複数社体制—従来、国際線は日本の航空会社としては、JALが独占的に運航してきたが新規参入も認める。②国内線の競争の促進—運輸省が幹線、準幹線、ローカル線と分け新規参入や増便等について許認可を与えてきたが、ダブル・トリプル化を認め、競争を促進する。③JALの民営化—日本航空株式会社法を廃止して民営化を図る。1987（昭和62）年公布された。

米国の空の規制緩和は、サッチャー政権の誕生とともに英国にも及び、国営企業の民営化を進めたが、その流れは日本にも伝わり、行政の合理化や特殊法人の民営化論が浮上、日本国有鉄道、日本電信電話公社、日本専売公社、続いてJALの民営化が実施された。

全日空の国際線への参入は、1986（昭和61）年にグアムに、その後ロサンゼルス、ワシントン、パリ、香港、北京などと広がった。東亜国内航空も日本エアシステムと社名を変更、羽田＝沖縄、広島などの幹線・準幹線等への就航とともに、最初の国際定期便はソウルに、その後シンガポールやハワイにも路線を広げた。その後エアネクスト、スターフライヤー等の新規の航空会社も誕生した。しかし、地方都市間を結ぶコミューター航空会社も誕生はしているが、日本の政治や経済が東京に一極集中しているため、大部分の新規参入会社は羽田に集中する傾向が強い。羽田集中は、地理的な理由の他に、既存の会社との競合もあり1つの都市に数空港が分散する欧米の新規航空会社と異なり、1県1空港の日本では新規航空会社が経営を成り立たせるのは難しい。不況によるビジネス出張の停滞、新型インフルエンザによる航空機利用の自粛、値下げ傾向にあった燃

油費の再高騰の動きなど、国内航空会社の先行きには暗雲が立ち込め、更なるコスト削減や企業再編が迫られている。新路線の開設の他需要拡大に努め、既存の会社と運賃やサービス、利便性、快適性、安全性で日本の空の更なる発展が望まれる。

鉄道や電信・電話の規制緩和により、利用者が大幅なメリットを受けたことは事実であり、国内の航空会社はオープンスカイの時代を迎え、早急に体力を整えると共に競争により利用者へのサービスを高めて欲しいものである。

JALの経営不振が報道され始めた時期に併せ、国内空港の着陸料値下げや羽田空港のハブ化についての議論も起きている。日本の空を飛行する航空機の60%以上がJAL機とも言われ、公共交通機関としてのJAL倒産による運航停止を良しとしない国土交通省は様々な継投策を模索した。しかし成田や羽田の発着枠拡大に伴い空の規制緩和が進み、LCCの航空会社を含み、海外からも引き続き日本参入を希望する航空会社が多く、競争は厳しさを増している。景気回復の見通しも定かでなく、長引く不況による需要減、少子化の流れの中で特に地方空港利用者の減少が予測され、今後ともJALを含む国内航空会社の経営の先行きは決して巡航日和とは言えない。

第2章 第2次世界大戦後の航空輸送，2国間協定から オープンスカイの時代へ

(1) 世界の観光動向と航空輸送

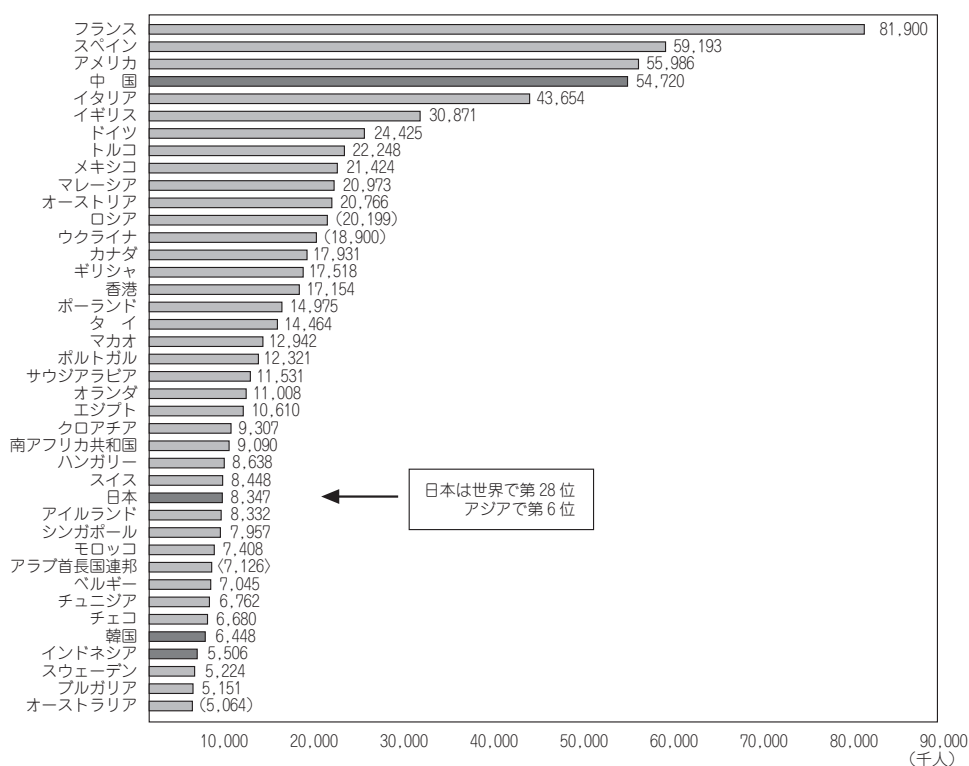
先に来日した米オバマ大統領はアジアとの連携強化を述べたが、アジア太平洋経済協力会議（APEC）が11月14日よりシンガポールで開催され、景気回復や成長戦略、温暖化対策、域内通商拡大や自由貿易圏構想等が討議された。同会議は2010年に日本で開催されことになっていて、アジアの時代の到来を予感させる。一方、航空業界に眼を遣ると海外も日本と同様、不況や新インフルエンザの影響を受け急激な旅客減に苦しんでいる。欧州ではEUの拡大と共に空の自由化による国境を越えた規制緩和が進み、加えて格安航空（LCC）の参入により既存の大手航空会社対LCCとの旅客争奪戦、存亡を掛けた既存の航空会社間の合併や提携の強化など変化の時代を迎えている。

ここで観光と航空との関係等を述べてみたい。WTO（世界観光機関）の調査統計によると、米国で同時テロが発生し、世界の観光動向に大きな影響を与えた2001年、各国が受け入れた外国人旅行者、いわゆるインバウンド旅行者総数は6億9,258万人（前年比減0.6%）、旅行収入の総合計は4,636億ドル（約56兆円、1ドル＝120円換算、前年比2.8%減）である。

その3年後の2004年の外国人受け入れ旅行者数は7億6,328万人（2001年比110.2%、

前年比10.7%増), 旅行総収入は6,227億ドル(約75兆円, 1ドル=120円, 2001年比134.3%, 前年比18.8%増)で, いずれも過去最高を記録した。2001年のインバウンド旅行者受け入れ数の上位5カ国は, ①フランス, ②スペイン, ③米国, ④イタリア, ⑤中国で, ちなみに日本は36位。2007年になると, ①フランス, ②スペイン, ③米国, ④中国, ⑤イタリアと変わり, これに続く第6位はイギリス, 7位ドイツ, 8位トルコ, 9位メキシコ, 10位マレーシアで, アジアでは中国とマレーシアの伸びが顕著である。アジアでは香港が16位, タイ18位, マカオ19位, 日本も少し上がって28位。陸続きで車による移動が手軽にできる欧州諸国が上位に位置するが, 経済成長や観光地の整備により, 今後アジア諸国の旅行者数や, 受け入れ数の伸びが期待される。2020年には出国者数の伸び率が高い中国が受け入れ数でも首位になるものと予測される。

アメリカは道路網が整備された車社会だが, 国土が広く運賃も柔軟かつ低廉なので国内外の移動には航空機が広く利用され, アジア・オセアニア地域では中国, インド,



- (注) 1 世界観光機関 (UNWTO) 資料に基づき (独) 国際観光振興機構 (JNTO) 作成。
 2 本表の数値は2008年10月時点の暫定値である。
 3 () は2007年の数値が公表されていないため, 2006年の数値を利用した。
 4 () は2007年, 2006年の数値が公表されていないため, 2005年の数値を利用した。

諸外国の外国人旅行者受け入れ数の国際ランキング (平成19年)

オーストラリアのように広い国土を持つ国や、日本やインドネシア、フィリピン等多くの島々からなる国があるが、これらの国への移動には航空機利用の比率が高い。

次に世界の主要航空会社の輸送実績を見てみたい。ICAO加盟国の2007年の輸送実績によると上位16社のランクは以下の通りである（以前は2位の実績を誇ったJALの輸送力の低下が読み取れる）。

(2) 規制緩和

世界の航空市場は旅客獲得をめぐり生き残りを掛けたサバイバルゲームの観があるが、ここで規制緩和の動きを述べたい。主要民間航空会社より構成するIATAが第2次世界大戦後の世界の民間航空の秩序ある発展、安全運航促進、共通の目的を持ち航空会社間の結束を強めることなどに果たした役割は大きかったが、運賃の策定機能は自由な競争を妨げる要因でもあった。また、航空輸送に関わる2国間協定は相互主義を原則とするもので、2国間の航空会社指定、便数、提供座席数、乗り入れ空港などを規定するもの

順序	航空会社名	国籍	旅客人キロ（百万人キロ）
1	アメリカン航空	米国	222,760
2	ユナイテッド航空	米国	191,932
3	デルタ航空	米国	166,209
4	コンチネンタル航空	米国	130,965
5	エール・フランス	フランス	128,914
6	ルフトハンザ・ドイツ航空	ドイツ	122,091
7	ノースウエスト航空	米国	117,357
8	サウスウエスト航空	米国	116,384
9	英国航空	英国	113,273
10	シンガポール航空	シンガポール	90,900
11	エミレーツ航空	アラブ首長国	90,529
12	日本航空	日本	85,102
13	カンタス航空	豪州	82,124
14	中国南方航空	中国	80,984
15	キャセイパシフィック航空	中国（香港）	74,987
16	KLM・オランダ航空	オランダ	74,496

注）国際・国内線輸送計

でもある。米国では航空企業の成長と航空利用旅客の需要が拡大、国内線運航会社は国際線への参入を、国際線主体の運航会社は国内線に、さらに参入を希望する新規航空会社が増えた。米国以外の各国とも規制緩和を行い、航空会社間の一層の競争原理を導入する必要性が生じた。

米国では1940（昭和15）年、米国民間航空局（USCAB）を設立し、揺籃期からの約40年間、航空輸送事業の安定化のための育成と管理、規制を行ってきた。その後、1978年に航空規制緩和法を制定、1981年より参入・撤廃の規制緩和、1983年運賃規制の廃止、1985年にはCABも廃止。規制緩和の一連の動きは、前述のようにIATAの国際航空運賃の調整機能と対立することになるが、国内線運航の航空企業として力を蓄えたUAやAAなどは、国際線への参入を強く希望するようにもなった。そのため、米国は欧州や日本などの諸外国に、乗り入れ航空会社の枠の拡大や既存の航空会社の増便などの規制策を求めるようになった。

米国で始まった規制緩和の波は、イギリスにおいて民営化推進派のサッチャー政権に、さらに日本では中曽根政権誕生により、国鉄、日本電々公社、塩・たばこ専売公社、JALの民営化へと及んだ。米国から始まった規制緩和、民営化の動きは、EU拡大による欧州域内の空の国境の低さに、ソ連崩壊後のロシアや中国へ、さらに現在ではインドを含むアジア諸国に広がっている。規制緩和は格安航空（LCC）という新語を生み、現在、世界の航空市場にこのLCCの波が広がっている。

航空輸送事業の拡大が期待されるアジアの各国は、ハブ化を目指して巨大空港の開港や建設に努めている。世界的に有名なシンガポールのチャンギ空港のように、格安航空会社用のターミナルを建設したり、空港カウンターを拡充する国が増えている。規制緩和により米国では多数の新規航空会社が参入、幾多の退散劇も繰り返してきたが、現在世界の民間航空輸送市場は、既存の大手航空会社対LCCの熾烈な生き残りを掛けた競争時代の観を呈している。

(3) コードシェア便とアライアンス

米国では多数の新規航空会社が参入した一方、パンナム、ナショナル、イースタン、ブラニフ、TWAなど世界的に名の知れた航空会社が倒産や吸収合併の波に飲み込まれた。最近ではデルタ航空による日本への最大便数を持っていたノースウエスト航空の買収が新しいニュースである。これらの航空会社は主に国際線を運航、国際線の売上比率が高く組合活動も強い会社であった。倒産の最大の原因は、もともと国際線は紛争や為替変動の影響を受けやすい上に、各国の経済格差による運航コストや運賃の差、加えて国際線に於いて規制緩和が進み、今まで地方都市から出発しゲートウエーで国際線に乗り継いでいた旅客が直行便を利用することとなり、既存の旅客を奪われ収益が大幅に低下したこと等による。旅客および貨物の航空需要はオンとオフの季節的な変動が顕著で

あり、日本では旅客は正月やゴールデンウィーク、夏休み等に集中する。新路線の開設による販売収益増や、その一方で人件費や空港を含む、経費削減策などは1社のみではおのずと限界がある。この背景から航空会社の国境を越えた国際的な協力関係、コードシェア（共同運航）便、さらにアライアンス化へと進んで来ている。コードシェアは1つの便を2～3社で販売や宣伝を行い、空席が出ないよう座席の効率的な運用を図り、最大限の収益を上げようとするものである。運航と販売を行う航空会社（Operating Airline）と座席の販売だけを行う航空会社（Marketing Airline）とに分かれる。

航空会社にとって、満席の状態で飛行機を離陸させるのが一番望ましいが、複数社が共同で販売することにより旅客増を図るほか、機材の効率的な運用や空港枠の共用も可能となり、燃料費の削減や騒音などの環境にも貢献することになる。当初、コードシェア便は2～3社の共同運航で始まったが、さらに数社以上の連合による提携を強めることになり、これが航空会社のアライアンスである。アライアンスは共同運航からはじまり、宣伝や販売、市場開発、予約・発券システムであるCRSリンクの強化や共同開発、FFP、空港のチェックイン・ハンドリング、VIPルームの共有、整備、航空燃料の購入、さらに進んで航空機の共同購入、資本提携等と多岐に及ぶ。世界の航空会社は提携関係を強め、米国の大手航空会社を中心に4つのグループに、さらに最近では3つとなった。

1つは「スターアライアンス」で、米国のユナイテッド航空やドイツ・ルフトハンザ航空などが加盟する最大の連合で、全日空も1999年に加盟した。2つ目はアメリカン航空や英国航空などが加盟する「ワンワールド」、IATA加盟上位20社でアライアンスに未加盟だったJALも2007年から当グループに加盟した。3番目は「スカイチーム」で、米国のデルタ航空やフランスのAFや韓国のKEなどが加盟、4番目は「ウイング」、ノースウエスト航空やコンチネンタル航空などの航空会社が加盟。JALは運航開始以降、AAやAZ、QF、NZ（ニュージーランド航空）、CX等の他、多くの航空会社と2社間提携によるメリットを求め、路線ごとに共同運航の契約を結んできたが、連合に加盟することによる利点が多いと判断、ワンワールドに加盟することにした。航空会社の連合は、上記4つの連合に分かれていたが、国際線運航航空会社間での提携の離合集散が進み、スカイチームとウイングの間に合併が行われ、スカイチームに一本化された。同じスカイチームに属していたデルタ航空とノースウエスト航空との統合、米コンチネンタル航空のスターアライアンスへのグループ変更も大きく報道された。2009年11月時点の各グループの加盟航空会社数は、スターアライアンスが24社、ワンワールドが11社、スカイチームが11社である。さらに日本の空の玄関である成田空港の第1と第2ターミナルの旅客ハンドリングも、2006年6月より基本的にアライアンスごとに分かれた。コスト削減を進めながらも、シームレスなサービスと安い航空運賃の提供を迫られる世界の航空業界、生き残りをかけたアライアンス間の覇権争いが激しさを増している。

JAL再建案の中でどのアライアンスと組むのかとの問題も現在大きな関心を呼んでいる。今後、航空輸送の大きな伸びが期待される中国やインド等の航空会社の加入を巡り、アライアンスへ間の加盟競争とさらにグループごとの旅客獲得競争は激化し、航空会社の系図も様々に変動して行くであろう。(2月上旬、JALはワンワールドグループに留まることを表明した。)

(4) 欧州の航空政策と現状

次にECからEUに拡大し、変貌した欧州の航空政策の流れと現状を述べたい。

1958年に仏、独、伊、蘭、ベルギー、ルクセンブルグの6ヵ国は、経済的な障壁を取り除き広く発展する目的でEEC(欧州経済共同体)を作り、その際に締結されたのがローマ条約で、1973年には英国、デンマーク、アイルランドが加盟、拡大ECとなった。さらに、ギリシャ、スペイン、ポルトガルが加盟した。

目的は、貨物の自由移動、関税同盟、輸入数量の制限撤廃、人・役務・資本の移動の自由、社会政策、研究開発等の広範囲にわたる分野で共同体を作り、域内の単一的な発展を目指すことにした。さらに拡大・発展し、1993年11月の条約の発効とともに名称変更したのがEU(欧州連合)である。ローマ条約において輸送関係では、鉄道、道路、河川の航行に関し統一政策を目指すとするが、航空と海運についてはECの閣僚会議で合意されるまで延期することにした。その理由の1つは、1945年締結のシガコ条約では各国の上空主権の原則が確認されていて、EC内での航空統一政策の実施はシガコ条約の否定につながると判断したからである。関税、貿易、労働力、資本の移動等については統一化が実現しましたが、航空に関しては約30年が経過した。

その後、航空に関しても統一政策の策定を急がぬ各国に対して、EC司法裁判所(在ルクセンブルグ)はヌーベルフロンティエールとアーメサイドの両事件を通じ、域内の自由競争はすべての商業活動に適用されるべきだとの判決を下した。この判決後、各国は技術的な要件を満たし、空港の発着枠に余裕があれば、域内の航空会社の市場参入の規制も緩めるべきだとの立場を取るようになつた。航空市場への参入と乗り入れの緩和は、搭乗者数による参入基準の引き下げから始まることになる。

第2次世界大戦終了後の長い間、国際間の航空輸送における2国間の供給力は平等との原則が採られてきたが、ECは供給力平等の原則を徐々に変更、1987年になると従来の50:50に対して55:45に、1989年には60:40に、1992年には75:25に変更。座席数100以下の航空機については供給力配分の原則は適用しないものとした。また、複数社の指名についても、1987年には利用者が25万人を超えた場合、1988年には20万人ないし1,000往復とし、1992年には10万人、または600往復に基準を引き下げた。自国の航空会社の育成よりも、欧州域内の利用者の利便性の向上、航空産業全体の発展やコミュニティー航空の育成を図ろうとした為である。

EUになってから域内の様々な経済的な障壁は取り除いてきたが、空の規制緩和も進んでいる。米国での同時多発テロや航空燃料費の高騰に加え、欧州での規制緩和は格安航空会社の参入を促進、競争に負けた伝統あるサベナ・ベルギー航空やスイス航空も倒産、AFとオランダのKLの合併などの航空企業の再編に繋がった。EU加盟を希望する国は旧ソ連周辺の国々まで広がり、新しい基本条約は「リスボン条約」であるが、2009年10月時点でこの条約を加盟するチェコ以外の全ての国の全てが署名（チェコも最近承認した）、中東欧を含むヨーロッパの空では一層の買収や企業間提携が進んでいる。特に堅実経営で知られるドイツの最大手航空会社、ルフトハンザ航空はスイスの航空会社の買収に続いて、オーストリア航空の株式買収（85%）、ベルギー・ブラッセル航空、英国中堅の航空会社ブリテイッシュ・ミッドランド航空、米国の格安航空会社ジェットブルーエアウェイ等への投資やイタリアのアリタリア航空との提携とのニュースも伝えられている。また、英国のブリテイッシュエアウェイがスペインのイベリア航空と提携交渉、ユーロ・フランス-KLMはイタリア・アリタリアの筆頭株主になるなど、欧州の空は大手航空会社3社の買収合戦と格安会社間の競争激化などの流動的な局面を迎えている。

(5) アジアと日本の空、その現状と将来

航空大国、米国の国際線を運航する大手航空会社の2009年上半期の業績は赤字となり、合併により世界最大の航空会社となったデルタ航空をはじめ、国際線を運航する航空会社は、通年ベースでも軒並み赤字化になると予測されている。

シンガポールやマレーシア、タイ、インドネシア、フィリピンなどの東南アジアの国々にも新規の航空会社の参入が続き、既存の航空会社は一層の企業体質強化の必要に迫られている。

マレーシアの格安航空会社エアアジアやファイアーフライ社はクアラルンプールとシンガポール間の運航を開始、シンガポール航空より季節により4～5倍ほど安い運賃を提供、各国の既存のナショナル・フラッグキャリアを凌ぐような利用者増を目指している。経済拡大が続く国の一つであるインドでも航空利用旅客数は伸びてきたが、2008年以降の航空市場にはブレーキが掛かり始めている。企業出張の自粛、燃料費の高騰等により国営航空のエアインディアの経営不振、最大手のジェットウエイズも運航経費削減、不採算路線の運休、割安運賃の提供等を計り利用者増を図っていて、厳しい環境は経済回復を待つものの状況である。

しかし、東南アジアの航空輸送については明るい近未来が予想される。アジア各国の航空市場は可処分所得の増加、格安航空会社の提供する格安運賃により需要が刺激され、また地上の交通がまだまだ未整備の地域も多く利便性改善の必要性、島からなる国もあり

海上輸送は時間を要すること、今後の人口増の可能性などの理由から（米国、欧州や日本と比べ）、この地域では航空輸送の発展の可能性を秘めている。経済不況の影響で、観光交流は現在停滞中ではあるが、近い将来、EUに類似した「東アジア共同体」、東南アジア諸国連合構想が生まれ、2015年をめぐりに域内市場の統合の動きが始まっている。域内の経済や人々の交流の広がり期待から航空規制も大幅な緩和の方向に向かっている。マレーシアとシンガポールは元々一つの国で、マレーシアから供給する水道料金の値上げ問題で両国は一時もめたが、2008年に両国間の乗り入れ便数の上限撤廃、両国間の格安航空の参入を許可するなど、こと航空政策に関してはより密接な関係に向かっている。日本や欧米の経済成長率は1～2%台に留まっているのに対して、アセアンの主要国、マレーシア、シンガポール、タイ、ベトナム、フィリピン、インドネシア等の国の経済発展は8～10%台を維持、東南アジア諸国間の関係は空の規制緩和の拡大や可処分所得の改善により交流や移動も拡大、より密接で活発な関係に向かう。人の移動や交流、貨物輸送の拡大に航空運賃は大きな影響を与えるが、もう一つ重要なのは安全で、快適、着陸料の安い空港であり、各国とも空港建設には力を注いでいる。

アジア各国が経済力の向上による期待される航空旅客の拡大やアジアのハブになるため安い着陸料を提供、また欧米の航空会社やLCCの日本攻勢が強まる中、気掛かりなのは日本の航空会社の体力と国際競争力のある空港である。政治・経済・社会・教育等から判断した国際競争力というランク付けがあるが日本の低下傾向が危惧される。日本の空港や国内航空会社の活力や競争力もこの格付けと深い相関関係を持ち、アジアの中心的な位置を維持するためにも、日本の航空会社や空港に活力が必要である。

世界に先駆けて大型機の導入を図ってきた国内の航空会社は、需要減でリストラのため退職者勧誘や賃金カット等を強いられ、また国際線に続いて国内線販売手数料のカットも報道されている。旅行会社の反発は必至であり、航空会社と旅行会社との軋轢も危惧される。世界一高いと言われる航空着陸料の中で新幹線やリニアカーで高速化を進めるJRとの競合、一方で騒音やCO₂の環境問題にも備える必要があり、世界の航空会社と比較し日本の航空会社は最も厳しい経営環境に置かれていると言える。

おわりに

国土交通省は2009年10月末、「国土交通省戦略会議」を開催し観光や航空、運輸業をこれからも日本の成長産業の一つと捉え、内需拡大策を練ることにした。平和産業である観光や交流拡大の意義、職域拡大による国の活性化の必要性等が認識されつつあることの証であろう。国際競争力を増し、訪日外国人を増やし、活力ある日本の維持のため

には航空政策や空港問題等を改めて、かつ真剣に討議を重ねることが必要の時が来ている。

米・欧・アジアと大きく、激しい変動の時代を迎え世界の政治、経済の動きに連れ航空事業の動静も様々に大きく変化していく。国際間の往来や交流の広がりは一時的な停滞があってもグローバルの時代、今後とも拡大し続ける。そのためにも不況の早急な克服が必要だが、交流拡大の舞台裏でなくてはならない航空輸送の役割、広がりは今後とも期待される。世界的な空の門戸解放、オープンスカイの（日本の空の維新とも言える）時を迎え、また日本が沈まぬ国にならないためにも、翼による交通機関の再浮上を願いたい。

参考資料

観光白書（平成21年版 観光庁編）

数字でみる航空2009（航空振興財団発行）

現代の航空輸送事業（同友館発行）

観光学大事典（日本国際観光学会監修）