

カナダの航空政策*

高 橋 望

目 次

はじめに

I カナダの航空輸送の歴史

II カナダの航空規制体制

1. エア・カナダに対する規制
2. 地域航空企業に対する規制
3. 一般的な規制条項

III 二つの航空企業

1. エア・カナダ
2. カナダ太平洋航空とカナディアン航空

IV カナダにおける航空規制緩和と漸進的自由化

1. 航空規制緩和への動き
2. アクスワージの「カナダ新航空政策：1984年」
3. マザンコウスキーの「全国運輸法改正：1988年」
4. 国際航空政策
5. 規制緩和の成果

結びに代えて

はじめに

1970年代後半に米国に端を発した航空規制緩和は、いまや世界的潮流となっている。その米国に最も強い影響を受け、その動向に敏感にならざるをえなかったのは、いうまでもなく隣国のカナダであった。両国は政治面

*本研究は、平成12年度関西大学学部共同研究費によって行った。

(1948年設立の米州機構：OAS, 1989年設立のアジア太平洋経済協力会議：APEC)・経済面 (1994年設立の北米自由貿易協定：NAFTA, 2005年設立予定の米州自由貿易圏：FTAA)・安全保障面 (1949年設立の北大西洋条約機構：NATO) の諸面において、密接な同盟国の関係にあるからである¹⁾。

しかし両国は、英国からの独立の経緯からみても、異なった歴史と伝統を有し、そのため政治・経済における国民の価値観も、類似性ないし共通性は多く指摘されるものの全く同一というわけではない。例えばカナダは、ケベック州を抱えて公用語が英仏の二言語となっていることもあって「多元文化主義」を掲げているし、またノルウェーと「人間の安全保障ネットワーク」を発足させて、人道問題を国際的に協議しようとしている。いずれにせよこうした米国とカナダの相違は、経済政策を策定する際の実践において同様に反映されており、航空規制緩和のアプローチについても妥当するのである。

本稿では、隣国である米国の影響を強く受けながらも、それとは異なった独自の航空規制緩和政策を進めたカナダの航空政策を歴史的に辿ることを目的とする。すなわち、規制機関の廃止を伴う徹底的な経済的規制の撤廃を世界に先駆けて実現した米国と比較して、漸進的な自由化を推進したカナダの航空政策について分析するものである。そのことにより、米国という政治的かつ経済的に圧倒的な優位性を有する強大国が近年世界的に推進する、しかし実際にはアメリカン・ウェイ・オブ・ライフに他ならない「グローバル・スタンダード」に如何に対処すべきかについて、何らかのヒントが得られるものと考えられる。

ところで1999年には、カナダを代表する航空企業であるエア・カナダ (Air Canada：AC) が、経営危機に陥ったライバルのカナディアン航空 (Canadian Airlines International：CP) を買収した。その買収に至

1) 『データブック オブ ザ ワールド2000年版』二宮書店、及び『日本経済新聞』平成13年4月23日付夕刊による。

る順末については別稿に譲るとして、本稿ではカナダにおける航空政策の転換に焦点を当てて、同国における航空輸送の開始から規制緩和が公式なものとなって以降も規制がそのまま継続されていた北部地域で規制緩和が行われた1995年までを考察対象とする。なお本稿は、カナダのみならず北米の航空経済学研究を常にリードしているブリティッシュ・コロンビア大学（University of British Columbia）のオム教授（Oum, T.）を中心とするグループの研究（参考文献①）と、同大学商経営学部における2000年冬学期（2000年1月～2000年4月）の「航空輸送論」講義ノート（参考文献②）に依拠してまとめたものである。

I カナダの航空輸送の歴史²⁾

カナダの航空政策は1919年に始まり、1930年代末までに政府所有企業が大陸横断サービスを行い、参入・価格をコントロールする包括的規制体制が確立されていた。しかし米国の規制緩和が、カナダに大きな影響を与え、結果的にカナダにおいても航空規制緩和が行われることとなった。その理由として、まず国境を接していること、次いで共通の言語を使用し、米国のマス・メディアが国内で流れる他、両国間の移動で米国企業の方が馴染みが深いこと等を挙げることができよう。実際、カナダの人口の80%が、米国との国境200マイル以内に居住しているのである。

なお、カナダの航空規制緩和に対するアプローチは米国と異なって漸進的であった。低料金の提供を可能にした価格自由化は1979年に始められたものの、大幅な自由化は1984年になって認められたに過ぎず、規制緩和が公式なものとなったのは米国に遅れること10年の1988年になってからであった。カナダの航空規制緩和が公式に発表されて以降もかなりの時間をかけて実施されたのは、国土が広大でとりわけ人口密度が希薄な北部地域に

2) 本節は、Korenica, J. & M. Tretheway [2000], pp.2~3, Oum, T. [1999], pp. I-1~2 及び Oum, T. *et al.* [1991], p.124 and pp.126~128, に依拠している。

おけるシヴィル・ミニマムとして公共航空サービスを維持する必要から、後に規制緩和したもののこの地域の規制を継続せざるを得なかったというカナダの特殊事情に影響している。

カナダにおいて航空規制緩和に至る経緯を歴史的に列挙すると、以下のようになる。まずカナダにおいて航空政策が始められたとされる1919年は、カナダにおける最初の航空輸送サービスが提供された年である。この時はチャーター輸送であり、定期航空サービスは1924年に開始された。次いで1936年には、行政機関として「運輸省 (Ministry of Transport : MOT)」が設置された。

そして1937年には、「カナダ横断航空会社法 (Trans Canada Airlines Act)」が制定され、連邦政府がカナダ国内の大陸横断航空サービスを確立するために政府企業として現在のエア・カナダの前身であるトランス・カナダ航空 (Trans-Canada Air Lines : TCA) を設立した。民間企業が大陸横断航空サービスを開始した米国と異なり、政府が自らこの事業に乗り出したところにカナダの特徴があるといえよう。

そしてその一年後の1938年に、「運輸法 (Transport Act)」の制定に伴い、運輸省 (MOT) からは独立した別組織の「運輸委員会 (Board of Transport Commissioners : BTC)」が創設されて、経済的規制を担当することとなった。この年は米国で民間航空法が制定された年と奇しくも同じであり、行政機関とは別組織が規制を担当するという点でも、カナダは米国と同様な制度を確立したのであった。ところでこの1938年には、ヴァンクーヴァー〜ヴィクトリア間の路線認可が政府企業 (TCA) ではなくカナダ太平洋鉄道 (Canadian Pacific Railway : CP Rail) 所有の航空企業に与えられた。

第二次世界大戦中の1944年には、「航空運送会議 (Air Transport Board : ATB)」が設立されて運輸大臣に直接報告する権限が与えられた。とはいえ、路線認可については常に運輸省と協議することになっていたし、運輸省とトランス・カナダ航空 (TCA) との間の合意が航空運送会議 (ATB) の決定に取って代わるものであった。

戦後になっても、戦前に確立された航空輸送に対する規制制度に大きな変更はなかった。しかし、1967年に「全国運輸法(National Transportation Act : NTA)」が制定されて、「カナダ運輸委員会 (Canadian Transport Commission : CTC)」と「航空運送委員会 (Air Transport Committee : ATC)」が設立された。前者 (CTC) は運輸省 (MOT) から半ば独立した外局で、航空企業はカナダ運輸委員会 (CTC) の決定について運輸省に異議を申し立てることができた。ただ実際には、1984年に航空自由化が宣言されるまで航空企業の異議申し立てが認められることは稀であった。

1977年には「新エア・カナダ法 (New Air Canada Act)」が制定された。これにより、それまで単なる政府企業ではなく国策会社の性格が濃かったエア・カナダ (Air Canada : 旧 TCA) に対する航空運送委員会 (ATC) の管轄権限が他の航空企業と同等となった。同時に、所有株式はカナダ国営鉄道 (CN) からカナダ政府に移管され、利潤を追求することが宣言されたのである。

エア・カナダに対する規制の緩和は、同時に他の航空企業に対する規制の緩和をもたらしこととなった。つまりエア・カナダの大陸横断サービスを保護するためにカナダ太平洋航空 (CP Air) に対して課されていた制限が、1979年に解除されたのである。続いて、チャーター企業のワードエア (Wardair) は、国内市場の運航が認められた。さらに、若干の割引料金が許されたのである。

カナダの「航空自由化」が本格的に始められることになったのは、1984年になってからである。つまり、同年5月10日に「カナダ新航空政策」に関する大臣発表が行われたのである。その内容は、価格と参入に関する規制が緩和されると共に、輸送力規制が廃止され、地域企業政策 (Regional Carrier Policy) の廃止により幹線 (Trunk) と地域 (Regionals) の区分を解除するというものであった。

そして翌1985年7月15日、運輸大臣はカナダの航空産業の完全な規制緩和を提案した。それは、1987年7月下院、そして同年8月上院を通過し、

同月下旬の両院の協議により「1987年全国運輸法 (National Transportation Act of 1987)」となって、1988年1月1日より施行された。

なお1986年には、パシフィック・ウエスタン航空 (Pacific Western Airlines : PWA) がカナダ太平洋航空 (Canadian Pacific Air Lines : CP Air) を3億ドルで買収し、翌1987年よりカナディアン航空 (Canadian Airlines International : CAI, 継承企業の航空企業コードはC P) の名称で運航するようになった。同社はまた、1986年に定期サービスを開始したものの赤字に陥っていたワードエア (Wardair) を1989年に買収し、カナディアン航空と合併させた。

他方エア・カナダは、1988年9月 (43%の株式を1株当たり8ドル) と翌1989年7月 (残り57%の株式を1株当たり12ドル) の二段階に分けて完全民営化を行った。その後同社は後述するように、米国企業の株式取得から始まってついには多数企業との国際的な航空企業間提携を結ぶに至った。これと対照的に、カナディアン航空は1994年に財務リストラを行ったが効を奏せず、同年アメリカン航空の資本参加 (CAIの株式の33.3%を取得、ただし議決権は25%に制限) を仰いだのであった。

その間、これまで保護主義的色彩の濃かったヨーロッパにおいても、欧州連合 (E U) の設立を機に1997年より域内の航空が完全に自由化され、航空規制緩和の潮流は不可避のものとなっていった。カナダもこうした動きと無関係ではなく、ついに1995年に、米国との間でオープンスカイ協定を締結したのであった。それによると、2008年までに両国間の国境を開放することが目標とされているのである。同時にカナダ政府は、「1995年カナダ運輸法 (Canadian Transportation Act of 1995)」によって、それまで例外的に継続されてきた北部カナダの航空市場の規制を緩和した。ここにカナダにおける航空規制緩和政策は、全体の完成をみたのであった。

II カナダの航空規制体制³⁾

カナダにおける実質的な航空規制緩和は、カナダ太平洋航空（当時）に対する大陸横断サービスに対する制限が緩和された1979年をもって開始されたとされている。そしてそれまでのカナダにおける航空規制の体制は、実は次の三つの要素から構成されていたのである。まず第一に、1988年まで連邦政府が100%所有していた国策企業であるエア・カナダに対する規制。第二に、人口希薄地域を運航する地域航空企業に対する規制。そして第三に、一般的な規制条項である。以下でその詳細を分析してみることにする。

1. エア・カナダに対する規制

カナディアン航空を買収する直前にはカナダの国内航空市場の61.2%を占めていたエア・カナダ（AC）は、前述のように、連邦政府がカナダ内の大陸横断航空サービスを確立するために1937年に創設したトランス・カナダ航空（TCA）として誕生した。これは、1938年運輸法に基づく商業用の民間航空に対する（破滅的競争の回避を根拠とする）経済的規制が始まる前のことであった。そのため、エア・カナダに対する規制は、一般的規制条項が作成される以前から行われていたのである。

事業を開始した1937年から1959年の間、エア・カナダがすべての国内の大陸横断路線で独占運航していたのは、正しく政府の政策に基づくものであった。また、1937年から1978年の間、連邦政府はエア・カナダが申請した路線・料金を認可したが、それはエア・カナダの料金についてはこれを内閣が設定したものとして扱うよう規制機関が求められたからである。このことは、政府とエア・カナダとの契約の方が規制機関の要求する条件に

3) 本節は、Oum, T. *et al.* [1991], pp.126~131, 及び Oum, T. [1999], p.II-20, に依拠している。

優先することを1944年に政府が明確にしたことから知れる。この政策の目的は、航空サービスを小都市まで拡張するのに必要な直接補助金を削減することにあった。それが、1977年新エア・カナダ法によって、国有企業も他の企業と同様の規制体制に従うことになったのである。

前述のようにカナダ国内の大陸横断路線におけるエア・カナダの独占体制が崩れたのは1959年であったが、当時の保守党政府は、エア・カナダの財務状態を保護するために、カナダ太平洋航空 (CP Air) の便数は一日一便に制限した。その後1965年までの間にカナダ太平洋航空は大陸横断市場において平均12.7%のシェアを獲得したが、1967年・1974年・1977年と同市場における輸送力制限は緩和され、1979年に至って同社に対する輸送力制限はすべて解除されたのである。

同時にエア・カナダは、短距離・低密度の地域路線の就航を断念することが期待された。それは後述するように、他の地域航空企業を支援することを目的としたものであり、エア・カナダがあくまでも大陸横断路線に代表される全国的規模の航空企業という認識に基づいたものといえよう。

他方国際線については、最も輸送量が多く経営的に魅力的な対米路線は、1967年にカナダ太平洋航空がヴァンクーヴァー～サンフランシスコ線に乗り入れるまで、エア・カナダが独占していた。また他の国際線についても、1937年～1948年まで、エア・カナダが独占していた。その意味で、エア・カナダはカナダを代表するナショナル・フラッグ・キャリア (National Flag Carrier) であった。それは、カナダ太平洋航空の米国線進出以降も、連邦政府が対米路線の最も経営的に有利な部分をエア・カナダに与え続けたことから明らかである。

しかしいずれにせよ、カナダ太平洋航空は1948年に太平洋路線のフラッグ・キャリアに指定され、有利な路線はほとんどなかったけれども1950年代・1960年代に国際線を拡張したことから、カナダには国を代表する定期国際航空企業が二社存在する体制が確立されたのである。とはいえ、両社の就航地域については、同一路線で競合することはないよう両社間で合意

され、これを運輸大臣が1965年に公表したのである。各社は、それぞれの地域で「カナダ政府助成企業」とみなされ、外国企業との競争に対抗して同国企業同士で販売協力を行うべきとされたのである。

このように、いわば国策企業として出発したエア・カナダは、競争相手とはいえ同じカナダのカナダ太平洋航空とは経営環境に格段の差があった。しかしそれは、規制によって政策的に形成されたものであった。つまり、エア・カナダに対しては、連邦政府によるある意味で露骨な優遇措置が採られたのである。

具体的には、①エア・カナダは1983/1984年まで運輸省内で商業航空政策の策定に密接に関与したり(極秘データにアクセスもしていた)、②同社の経営トップは大臣や内閣の他のメンバーと接触していたし、③主要空港の設計・建設について協議していた上、④トロントのピアソン空港で自社ターミナルを獲得できたりモントリオールのミラベル空港を含む他の大半の空港で優先的地位に就くことができただけでなく、⑤1986年まで中央旅行サービス (Central Travel Service) を通じて連邦職員の全ての航空旅行を請け負うといううまい汁を吸っていたし、⑥さらには、連邦政府による暗黙的な債務保証という便宜に預かっていたのである。これは、規制が既得権益を産む典型例といえよう。

2. 地域航空企業に対する規制

1940年代・1950年代に設立された地域航空企業 (Regionals) 5社 (以下に紹介する PWA, TA, QA, NA, EPA) に対する連邦政府の姿勢は、1964年4月26日と1966年10月20日の運輸大臣声明から読み取ることができる(他に1965年・1969年にも発表。「地域企業政策 (Regional Carriers Policy)」と呼ばれる)、それは以下のようにまとめられる。

①地域航空企業はカナダ太平洋航空及びエア・カナダの国内幹線を補完するかないしはそれらとは直接競合しない局地的及び地域的路線を運航し、北部へ定期便を運航する。大陸横断企業にはなるべきではなく、それ

それぞれの地域内でのみ運航すべき。

②輸送量や機材の点で幹線航空企業には不適切な路線は、地域航空企業のために取り残しておくかないしそれらに移管されるべき。

③幹線航空企業と地域航空企業は、連帯輸送料金・手数料協定の開発そして技術面・乗り継ぎ・広告や販売活動の協力を促された。

④「暫定補助金についての限定的政策」の導入。

⑤地域航空企業の国内チャーターに関する規制を緩和すべき。国際チャーターは、地域航空企業にとって「収入を補う有用な手段」とみなされが、「それらが国内線運航に悪影響を及ぼすべきでない」とされた。

そして1969年8月15日の声明で、この5社の運航範囲が特定されたのである。

①パシフィック・ウエスタン航空 (Pacific Western Airlines : PWA) = ブリティッシュ・コロンビア州とアルバータ州西部。

②トランスエア (Transair : T A) = プレイリー (大草原) 地域とオンタリオ州北西部 (トロントに乗り入れ可)。

③ノードエア (Nordair : N A) = オンタリオ州の残りの部分とケベック州北西部。

④ケベックエア (Quebecair : Q A) = モントリオール以東のケベック州。

⑤イースタン・プロヴィンシャル航空 (Eastern Provincial Airlines : EPA) = 大西洋沿岸諸州 (モントリオールへの乗り入れ可)。

1960年代の政策では、少数の地域航空企業が各社、エア・カナダとカナダ太平洋航空の幹線を補完する局地的及び地域的路線で幹線企業から助成を受ける形で運航して発展することが構想されていた。つまり、地域航空企業の役割は幹線の補完であり、これら二大航空企業から自主的に路線を移管されることで地域航空企業が成長していったことも、驚くべきことではない。実際両社とも、地域航空企業に対して路線移管を規制機関から促されたのである。

こうして地域航空企業が成長していくと、自らがそれぞれの地域で保護されることは発展が制約されていることであり、規制緩和の時代にあつてそこに安住することは無防備をさらけ出すことであると気付くようになったのである。そこで地域航空企業は最大ハブのトロントに乗り入れを希望したが、それが実現したのは、内閣がカナダ運輸委員会（CTC）の決定を変更させた1980年代になってからであった。

3. 一般的な規制条項

カナダにおける航空規制緩和が実施される直前の1970年代後半ないし1980年代初めの規制体制は、以下の要素から構成されていたが、それらは基本的に規制が開始された1938年当時と極めて類似していた。

①産業への参入に対する完璧なコントロール：航空法に基づいてカナダ運輸委員会（CTC）の航空運送委員会（ATC）は、「現在及び将来の公共の便宜と必要性」から新規サービスが必要か否かの決定を行った。申請者は、この条件を満たすことを示す挙証責任を求められただけでなく、その参入によって既存企業の収益性にマイナスの効果をもたないことを示さねばならなかったのである。つまり、産業の安定の名の下に、参入を厳しく抑制していたわけである。

②路線アクセスに対する完璧なコントロール：「公共の便宜と必要性」のテストは産業参入の際と同様に路線申請の際にも適用され、企業は路線毎の免許を必要とした。つまり規制機関の政策は、既存企業の財務成績を保証し、内部補助を使ってより多くの都市へ定期便を乗り入れるようネットワークを拡張するために、注意深く競争をコントロールしたのである。ただし、地域航空企業に路線が継承される場合には、二大企業の路線廃止は公聴会が開催される以前に規制機関に裁可されるのが常であった。

③サービス条件に対する広範な規制：便数・輸送力（機材規模）・途中着陸条件等を厳しく規制。

④料金に対する完璧な規制：1950年代までタイトな料金規制はカナダの

規制機関には制度化されてはいなかったが、1938年法制定当初から航空企業は料金の申請と規制機関による認可が求められた。それが1950年代になって、遠距離通減型の料金算定公式が採用されたのである。1960年代後半には、エア・カナダの通減型料金算定公式を航空運送委員会（ATC）が採用して全ての企業に適用することとなり、企業間で価格競争が生じないように努めたのである。複数社の申請による一括値上げ申請の際には、同委員会（ATC）はレート・ベース方式を採用しないで、過去及び予想される原価の上昇と企業の財務状況に焦点を当てて、料金の値上げを審査し、企業の効率性や米国の料金水準についてはほとんど調査しなかったのである。しかしそれも、1970年代及び1980年代初めに、カナダ消費者協会（Consumers' Association of Canada）の果敢な介入によって、その実行を迫られたのである。

⑤割引料金の利用条件ないし「フェンス（fences）」に対する詳細な規制：航空運送委員会（ATC）は、割引料金の利用条件ないし「フェンス」を厳格に規制した。それは、価格差別が有効に機能することを目的としたものであった。つまり、低料金は価格弾力的な旅客を誘発するものであり、ビジネス客のように必ず旅行しなければならない旅客が正規運賃から転移しないようにしていたのである。1979年に割引料金が許可されるようになったが、事前予約（例えば30日）・最低滞在日数（例えば7日）・往復旅行（片道利用不可）・キャンセルないし予約の変更の最低料金・事前支払といった条件が付加された。

⑥地域航空企業が運航する地域についての規制：II-2で議論した通り。

⑦合併政策：合併については、「競争を不当に低下させる」か否かを、カナダ運輸委員会（CTC）が決定することで規制された。しかし実際には同委員会（CTC）は、1974年のアルバータ州政府によるパシフィック・ウエスタン航空（PWA）の合併以外は、合併について許可を拒否することはなかった。

Ⅲ 二つの航空企業⁴⁾

こうした規制体制の下でカナダでは、1999年末にエア・カナダがカナディアン航空を買収するまで、二大航空企業体制が確立されていた。両社は、幹線企業（Trunk Carriers）として大陸横断路線を運航するほか、カナダを代表する航空企業として国際線の運航も行ってきた。そこで以下では、両社の発展の歴史を辿ってみよう。

1. エア・カナダ

前述の通り、現在のエア・カナダの前身であるトランス・カナダ航空は1937年のTCA法により設立され、1938年にヴァンクーヴァー・シアトル・モントリオールを結ぶ最初の路線を開設した。そして本来の設立目的である大陸横断路線のサービスは、1947年に開始したのである。その後1950年にはニューヨーク線を開設する等順調に事業を展開し、1958年には世界第8位の企業にまで成長した。

カナダ国内の他企業との競争は、カナダ太平洋航空のヴァンクーヴァー～トロント～モントリオール線が1959年に認可されてから始まったが、当時は同社はまだ一日一便であったのでささやかな競争でしかなかった。1977年に新エア・カナダ法が制定されて経営上の裁量権の増したエア・カナダは、1985年にエア・オンタリオ（Air Ontario）の株式を24.5%購入（PWAも同社の株式を同比率購入）したのに続き、1986年にはエア・ノヴァ（Air Nova）の株式の49%を購入、1987年にはエア・BC（Air BC）の買収に加えてエア・オンタリオとオウスティン航空（Austin Airways）の株式の75%を持ち株会社を通じて購入し、1988年にはノースウエスト・テ

4) 本節は、Korenica, J. & M. Tretheway [2000], pp.3~5, pp.13~14 and pp.41~44, Oum, T. [1999], pp. 1-2~11, Oum, T. *et al.* [1991], pp.142~143, 及び日航財団 [2000], 98ページに依拠している。

リトリアル航空 (Northwest Territorial Air : 1997年 6 月に売却) の90%の株式購入並びにケベックに本拠をおくコンピューター企業のエア・アライアンス (Air Alliance) の創設に75%の資本参加で協力する等、相次いで地域航空企業を傘下におさめていった。

そして同社は、1988年の民営化を迎えることとなった。この民営化の目的については種々議論されたが、以下のようにまとめることができよう。まず第一に、国有企業のままだと政府財源にアクセス可能なことから、競争相手に対し不公平な優位性を有すると考えられること。次いで第二に、政策担当者が重要な経営上の意思決定に不可避的に関与してしまうことから、競争によってもたらされる結果を受け入れるのが難しいことである。そして第三に、政府所有によって課せられている制約によって、効率性をはじめとする企業成果の向上を妨げる可能性があること、である。

この完全民営化によって、より経営裁量権の増したエア・カナダは、1992年に米国のユナイテッド航空 (United Airlines : UA) とマーケティング協定に調印 (後にコード・シェアを開始) したのを皮切りに、1993年には同じく米国のコンチネンタル航空 (Continental Airlines : CO) の株式の28.5% (議決権は25%に制限) を購入したのである (結局1996年から1997年にかけて売却)。

政府企業の民営化には、従業員や関係地域住民の抵抗をはじめとして困難を伴うのが通常であるが、エア・カナダの民営化が円滑に行われた条件として以下のものを指摘することができよう。第一に、本社が引き続きモントリオールにあり、またウィニペグ・モントリオール・トロントの運航・保守整備基地をそのまま維持したこと。第二に、株式売却を一度に行わず、民営化の過程で政府関与を温存したこと。第三に、株式売却益をエア・カナダのものとすると共に、従業員は給与天引きによって株式購入のチャンスが与えられたこと、である。

実は以上の条件は、例えば基地の集約の遅れによって効率性改善が遅れることが懸念される等、民営化の効果を最大限発揮させるには障害となる

ものではある。しかしそれらは、民営化の実行を円滑に行いうる効力をもつのも事実なのである。さらに例えば政府関与についても、二年目には完全民営化しており、その弊害を最小限に留める工夫がされていたことを指摘しておく必要がある。

純民間企業となったエア・カナダは大胆にも、1996年に米国運輸省に対し、ユナイテッド航空との提携について反トラスト法適用免除を申請した。これは、株式取得を通じた二企業間の提携でネットワークを拡大することにより、将来航空協定が自由化されることで厳しい競争が予想される対米国市場への浸透を図ると同時に、米国市場からカナダ国内市場への培養効果を期待したものと考えられる。

しかし結局エア・カナダは、バイラテラルな個別提携よりもさらにネットワーク拡大効果の高い（従ってシームレス・サービスが提供可能でコスト削減ひいては運賃低減効果の高い）国際間のマルチラテラルな包括提携に戦略を変更したのであった。つまり、ユナイテッド航空（U A：米国）の他に、ルフトハンザ・ドイツ航空（L H：ドイツ）、タイ国際航空（T G：タイ）、スカンディナヴィア航空（S K：デンマーク・ノルウェー・スウェーデンの北欧三国）、ヴァリグ・ブラジル航空（R G：ブラジル）と共に、スター・アライアンス（Star Alliance）と呼ばれる最大規模の世界的航空企業間提携を1997年に結成したのである（わが国の全日本空輸も1999年10月に正式参加）。

1999年にカナディアン航空を吸収合併する直前のエア・カナダの概要は、以下の通りであった。まず、100%所有の地域航空企業として、西部カナダを基盤とするエア・B C、オンタリオ州を基盤とするエア・オンタリオ、東部沿岸地域を基盤とするエア・ノヴァ（ケベックを基盤とするエア・アライアンスを吸収合併）、を擁していた。1998年の営業収益は50億9000万ドル、有償旅客キロは372億旅客キロ、従業員は2万2800人であった。

2. カナダ太平洋航空とカナディアン航空

①カナダ太平洋航空 (CP Air)

カナダ太平洋鉄道 (Canadian Pacific Rail : CP Rail) は、1919年に、航空企業を所有することが許可された。1926年には、カナダ太平洋航空の前身となる航空企業が運航を開始したけれども、この時点ではカナダ太平洋鉄道は同社に関与していなかった。

カナダ太平洋鉄道が旧カナディアン航空 (Canadian Airways) の株式を購入したのは、1933年のことであった。同社は、当時ウィニペグに本拠をおく航空企業では最大の企業で、カナダ国有鉄道も同社の株式を購入した。カナダ太平洋航空 (Canadian Pacific Air Lines) が正式に設立されたのは、第二次世界大戦中の1944年のことであった。

そして1949年には、オーストラリアと香港への国際路線を獲得し、その後順次国際線を拡大していった。他方、カナダ国内の大陸横断路線の運航権についても、マッケンジー川への運航権をパシフィック・ウエスタン航空 (PWA) と取引する形で1959年になってやっと獲得したのであった。それ以降、大陸横断路線のサービスを順次拡大し、1979年には同社に対する同路線の制約が解除されたのである。

その後、積極的な買収戦略を展開していく。まず1984年に、イースタン・プロヴィンシャル航空 (Eastern Provincial Airways : EPA) を買収したのを手始めに、1986年にはノードエア (Nordair) を買収すると共に、ケベックエア (Quebecair) を買収したノードエア・メトロ (Nordair Metro) の35%の株式を購入し、両社をインターカナディアン (InterCanadian) の名称で運航させたのである (1999年12月で運航停止)。なお結局1986年に、カナダ太平洋航空はパシフィック・ウエスタン航空 (PWA) に買収されたが、こうした相次ぐ企業買収に多額の費用を要したことが、その後のカナディアン航空の経営破綻の一因であったとされている。

②カナディアン航空 (CAI : 旧パシフィック・ウエスタン航空 [PWA])

旧パシフィック・ウエスタン航空 (PWA) は、チャーター企業として1945

年にセントラル・ブリティッシュ・コロンビア航空 (Central British Columbia Airways) の名で運航を開始した。定期サービスを開始したのは、1953年である。1959年には前述の通り、マッケンジー川への運航権を獲得して営業範囲を拡大した。1976年に、アルバータ州政府が買収し、本社をそれまでのヴァンクーヴァーからアルバータ州に移した。

1978年には、ウィニペグに本拠をおくトランスエア (Transair) を買収。アルバータ州政府は1983年にPWAの株式の85%を売却したが、いかなる株主も4%以上所有してはならず(1991年に10%に変更)、また本社はアルバータ州から移してはならないとしてアルバータ州に不利にならないよう対処した上で、1984年には株式保有率を4%まで低下させたのである。PWAは1986年に、カナダ太平洋航空 (CP Air) を買収し、翌1987年にはカナディアン航空 (Canadian Airlines International Ltd : CAI) の名称で運航することとなった。その後1989年にはワードエアを買収したため、同社は結局、カナダ太平洋航空・PWA・ノードエア・EPA・ワードエアを統合したものといえることができる。

しかしカナディアン航空 (CAI) の業績はふるわず、1994年には財務リストラを行った上で、米国のアメリカン航空 (American Air Lines : AA) がCAIの33.3%の株式を取得 (議決権は25%に制限) した。さらに同年に従業員が、CAIの持ち株会社の株式を購入した。その後もカナディアン航空は、1996年・1999年と度重なる財務危機に見舞われ、ついに1999年末にはエア・カナダに買収されたのである。

なお、1998年の同社の営業収益は30億2000万ドル、有償旅客キロは265億旅客キロ、従業員は1万5700人であった。エア・カナダのほぼ半分の規模といったところである。蛇足ながら、1998年にはアメリカン航空 (AA : 米国) ・英国航空 (BA : 英国) ・カンタス航空 (QF : オーストラリア) ・キャセイパシフィック (CX : 香港) が結成したワン・ワールド・アライアンス (One World Alliance) に参加した。

なおCAIは実際に航空サービスを提供する会社であり、1999年7月31日

時点でその株式の69%を持ち株会社の CAC (Canadian Airlines Corp.) が所有し、残り31%をアメリカン航空が完全所有する子会社のオーロラ航空投資会社 (Aurora Airline Investments) が所有 (議決権は25%に制限) していた。さらに複雑なのは、持ち株会社の CAC の株式の20%は CAI の従業員が所有するものの、残りの80%を所有するのは853353 Alberta Ltd. であり、同社の10%の株式をエア・カナダが所有し、残りの90%を財務リストラ専門のコンサルタント、ポール・ファラー氏 (Paul Farrar) が所有するという多重構造になっていたのである。

ところで、カナダの二大航空企業の生産性は、米国の主要企業にほぼ匹敵するものの、コスト競争力は少し劣っている⁵⁾。それは、規制緩和以降米国内企業が生産性を上昇させてコスト競争力を強化したことを考えると、規制緩和の導入の遅れが影響しているように思われる。というのも、カナダの二大企業の生産性とコスト競争力は、カナダよりも保護主義的色彩の濃かったヨーロッパの企業よりは上回っているからである⁶⁾。

実は両社の規模を1998年の定期旅客輸送実績 (国際線・国内線の旅客キロの合計) でみると、米国のトランス・ワールド航空が392億旅客キロでほぼエア・カナダに匹敵し、ヴァリグ・ブラジル航空が261億旅客キロでカナディアン航空に匹敵する⁷⁾。この定期旅客輸送実績でみた順位では、エア・カナダは1997年には19位となっている⁸⁾。国全体でみるとカナダは、1999年にはオーストラリアに次いで11位であり⁹⁾、市場規模としては複数の航空企業が十分経営的に存立するに足るものであり、エア・カナダ一社で独占するのは政策上問題があるといわざるをえない。

5) Oum, T. & C. Yu [1997], p.94, Figure 6. 1a, and p.164, Figure 8. 1a.

6) *Ibid.*, p.95, Figure 6. 1b and p.165, Figure 8. 1b.

7) 日航財団 [2000], 98ページ。

8) 運輸省航空局 [2000], 37ページ。

9) 日航財団 [2000], 301ページ。

Ⅳ カナダにおける航空規制緩和¹⁰⁾—漸進的な自由化—

1. 航空規制緩和への動き

このように米国以上に規制の強かったカナダにおいても、航空規制緩和に向けて動き始めた。その際、当然の事ながら、米国の航空規制緩和はカナダの動きと全く無関係というわけにはいかなかった。つまり、以下の経路を通して、カナダの航空規制緩和に米国の力が働いたのである。

①まず、米国の航空規制緩和の成果を冷静に観察することができた。カナダの消費者は、米国のメディアから情報を得て、政治家に圧力をかけたのである。

②カナダ人の80%が米国との国境200マイル以内の距離に居住していることから、米国の国内航空を利用することができたこと。そのため、米国内の都市を最終目的地とするカナダ人の多くは、カナダからの直行便ではなく、米国の空港まで自動車で行って運賃の安い米国国内線を利用したのである。また、レジャーの目的地として、航空運賃が安いことから、米国の方を愛好するようになったのである。

③カナダ国内の大陸横断についても、カナダの国内線ではなく、一旦米国まで行ってまでも低運賃の米国内大陸横断線に転移するようになったのである。

こうして米国の航空規制緩和の成果をカナダの消費者が目当たりにしたことから、カナダの航空規制緩和は不可避のものとなったのである。

カナダにおける航空規制緩和は、1988年1月1日に正式に始められたとされるが、出発点としては1979年が使われる。それは同年に、前述のように様々な条件が付加されたものの、航空企業はいくつかの割引料金を提供

10) 本節は、Korenic, J. & M. Tretheway [2000], pp.22~23 and pp.29~30, Oum, T. [1999], pp. I-22~25, I-31~32 and p.II-20, 及び Oum, T. *et al.* [1991] pp. 134~138, に依拠している。

できるようになった他、以下のような変化があつて、従来の航空政策に一部風穴が空くこととなったからである。

まず1979年3月23日に、カナダ太平洋航空の大陸横断路線に対する輸送力制約が全て解除されたことである。次いで8月には、カナダ最大のチャーター専門企業であつたワードエアに対して、「事前予約チャーター (Advance Booking Charter : ABC)」が許可されたことである (開始は翌1980年5月)。また年末には、カナダ運輸委員会 (CTC) の航空運送委員会 (ATC) の手によって、国内チャーターに対する制約が軽減された。さらに翌1980年2月には、国内事前予約チャーターの制約が一層軽減されたのである。これにより、ワードエアとエア・カナダ及びカナダ太平洋航空との競争が促進されるものと考えられた。

その後1983年までの間は、大きな変化はみられなかつたが、航空規制に対する新旧のアプローチが併存した時期である。つまり、運輸省は1938年に開始された制約の強い規制の継続を1981年2月に提案し、さらに同年8月には価格と参入に対する規制を強化する提案を行つたのである。しかしこれに対し、同年6月に経済理事会 (Economic Council of Canada) は、段階的規制緩和を提案したのである。一方、下院運輸常任委員会は1982年4月に、米国型の規制撤廃や経済理事会の段階的規制緩和を却下し、コントロールはされているがより強大な競争が生じる「進化論的プロセス」を継続する政策ガイドラインを設定してカナダ運輸委員会 (CTC) の規制を支持する報告書を発表したのである。

その後1982年の夏には、景気後退に直面して、エア・カナダとカナダ太平洋航空は、通常は割引料金がほとんど利用できない時期に大幅な割引料金を提供したのであつた。さらにエア・カナダは、事前予約の期日を出発一日前まで減らした上、滞在条件を撤廃したのである。その結果、割引料金利用客比率は、米国ほどではないにしろ上昇したのであつた。

2. アクスワージーの「カナダ新航空政策：1984年」

1983年12月になって運輸大臣アクスワージー（Axworthy, L.：後に外相）は、航空規制緩和に関する省庁横断的な作業部会を設置した。運輸大臣は9月には、カナダ運輸委員会（CTC）に対して国内チャーター料金を調査するヒヤリングを開催することを要請していた。航空運送委員会（ATC）は、国内事前予約チャーター及び包括旅行チャーターの規制に関するヒヤリングを1984年の2月半ばに開始したが、すぐに規制緩和に関する幅広い問題に関するヒヤリングに切り替えた。3月になって運輸大臣はエア・カナダの会長に対し、大臣の提案する規制自由化政策への批判を抑えるよう指導し、同社副社長（Jeannot,P）は、6～10年に渡る段階的規制緩和の原則を4月3日に受け入れたのである。その結果、保護主義政策を継続する運輸省の官僚達は、もはやエア・カナダの支持が得られなくなってしまったのである。

この時、運輸大臣には、次のような選択肢があった。一つは、新しい法律を制定することだが、総選挙前の実現は困難であった。次に、航空法を直接改正する命令を議会で行うことだが、それには内閣を説得すると共に、適切な法文を作成する必要があった。最後に、航空運送委員会（ATC）を説得させるために、運輸大臣の権限を行使して政策声明を行って世論に訴えることであった。

結局運輸大臣アクスワージーは、1984年5月10日、「カナダ新航空政策（The New Canadian Air Policy）」を発表した。そしてカナダ運輸委員会の決定に対する係争中の異議申し立てを認可し（パシフィック・ウエスタン航空にカナダ太平洋航空及びエア・カナダと競合する路線を認可し、エア・オンタリオにエア・カナダと競合する路線を認可）、新政策について内閣を説得したのである。しかしカナダ運輸委員会（CTC）はこの政策に反対し、運輸大臣と対立した。

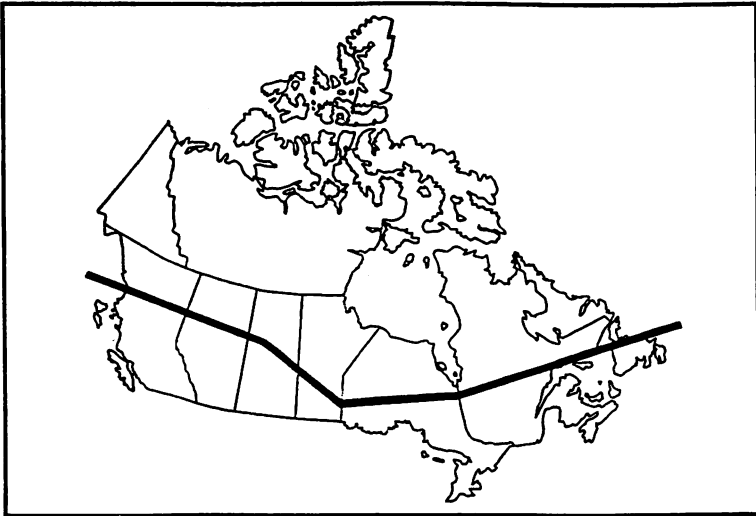
この新政策は、参入条件を緩和すると共に、低料金の自由を企業に与えたものであった。サービスの質は規制されず、機材規模・便数・途中着陸

回数に関する制約はなくなった。エア・カナダはノードエアの株式の85%を手放すこととなった。地域企業政策 (Regional Carrier Policy) は廃止され、図1のように北部と南部に分割されて、旧来の規制体制は北部にのみ適用されることとなった。法律・規制の構造と手続き・値上げ・不採算路線からの退出・安全規制に変化はなかった。しかし、同年9月4日の総選挙でアクスワージーの所属する自由党 (Liberals) は、進歩保守党 (Progressive Conservatives) に大差で敗北してしまい、彼の新政策は自らの手では実施されなかったのである。

3. マザンコウスキーの「全国運輸法改正：1988年」

新しく運輸大臣となった保守党のマザンコウスキー (Mazankowski, D.) の要請に基づき、9月28日に航空運送委員会 (ATC) は、料金を弾力的に設定できる2つのゾーンを制定した。そして1985年7月15日に、「移動の自由 (Freedom to Move)」と題する規制改革のフレームワークを発表

図1 北部・南部の規制ゾーンの境界



(出所) Oum, T. [1999], p. I-25, Figure 3.

したのである。

これは、実質的に完全な航空産業の規制緩和であった。それは前述の通り、1988年1月施行の「1987年全国運輸法（NTA）」によって行われた。その全体像についてみると、鉄道をはじめとする他の交通機関について実質的に規制を撤廃する内容としている。それはカナダ運輸委員会（CTC）の廃止に象徴されている。代わって、運輸大臣に責務を負う新しい規制機関として「国家交通庁（National Transportation Agency）」が設立された。また内部補助に代わって直接補助が行われることになったが、未だかつて補助金は支払われたことがないという。さらに、エア・カナダ（ないしCN）の民営化については格別コメントされず、異種交通機関間競争と並んで同一交通機関内競争を促進するよう全国運輸法（NTA）が改正されたのである。最後に、州政府による交通企業の買収を防止する権限が、連邦政府に認められることになった。つまり、1988年の全国運輸法（NTA）の改正は、規制緩和と民営化が大きな柱となっていたことが解る。

そして全国運輸法（NTA）の航空輸送条項の改正部分は、以下のようになっていた。

基本的には、人口の95%を占める南部では完全な規制撤廃が実施されるのに対し、北部では参入・料金・輸送力の規制が行われる。まず参入については、南部では基準が従来の「公共の便宜と必要性（public convenience and necessity）」に代わって「適格であり、意思があり、能力があること（fit, willing and able）」となったのに対し、北部では「公共の便宜と必要性」基準自体は変更されなかったもののその挙証責任が参入反対者の側に転換されたのである。なお退出は、60日前の事前通告で可能だが、北部では補助金が支給される場合もある。次いで料金については、南部では全く規制はないが値上げに対し異議申し立て可能で場合によっては値上げが拒否ないし引き下げられる場合があるのに対し、北部では値下げについても同様に異議申し立てが可能である。最後に輸送力（便数・座席数・途中着陸回数）については、南部では規制がないのに対し、北部では規制が継続され

る、というものである。

この法律改正の内容は、先の「カナダ新航空政策」に比べて規制緩和の程度としてはむしろ進んだものであった。つまり、政権が交代しても航空規制緩和の方針自体に変更がなかったことから、この問題が総選挙における自由党惨敗の直接の理由とは考えられない。国民の理解と支持がなければ、さらに進んだ航空規制緩和を実施することはできないはずであるからである。

4. 国際航空政策

ところが国際航空については、従来の参入と価格に対する規制が継続された。前述のように、カナダの国際航空政策はエア・カナダに対する規制政策そのものであり、同社を優先的にカナダ太平洋航空との間で予め乗り入れ国・都市を指定しておくという、「世界を分割する政策 (Division of World Policy : DOW)」であった。具体的には、エア・カナダが米国 (同路線は“transborder routes”と呼ばれ、他の国際線とは区別されている)・西部ヨーロッパ (オランダを除く)・北部ヨーロッパ・北東ヨーロッパ・カリブ諸島・中東であり、カナダ太平洋航空がアジア・オセアニア・オランダ・南部ヨーロッパ・南東ヨーロッパ・南米・米国西部 (ロサンゼルス・サンフランシスコ・ホノルル) であった。

しかし1986年には両社の間で路線交換が行われたし、1987年以降は、ワードエアがロンドン・パリ・フランクフルトに参入することで、DOW 政策は徐々に侵食されていった。つまり、エア・カナダはシンガポール・韓国・香港・日本 (大阪)・マレーシア・フィリピン・インド (大西洋経由)・南部ヨーロッパ (スペイン・ポルトガル・ギリシャ)・中米 (ベネゼエラ) への就航が許可されると共に、カナディアン航空 (カナダ太平洋航空の後身) はワードエアの買収により西部ヨーロッパへの就航が可能になった他、メキシコ・中米・デンマーク・ノルウェー・スウェーデンに乗り入れが許可されるようになったのであった。

そして1994年には、「新国際航空政策」が策定された。その内容は、①世界分割政策（DOW）を基本的に廃止し、航空企業間の国際線路線配分はケース・バイ・ケースで行う、②定期便については、未利用権益を回収する政策（“Use-or-Lose”）を採用する、③従来の「便益の均等」ではなく「機会の均等政策」に転換し、カナダ企業の乗り入れ希望のない路線でも外国企業の一方向的乗り入れを認める、というものであった。さらに1998年には、④二国間で年間30万人以上の場合には指定航空企業を複数社とする基準を導入（日本のみ複数社指定がコード・シェアにとどまる）、⑤コード・シェア目的の複数社指定を認める、という改定が加えられたのである。

この新国際航空政策に対応して、外国との双務協定の交渉原則も転換し、以下ようになった。まず、①親競争政策ということであり、カナダの国際権益を最大限利用すると共に外国企業のカナダへのアクセスを促進して消費者の旅行選択肢を拡大することを目指した。次いで、②航空産業の成長指向環境の創出、そして③関連地域社会に空港当局を融合させることについて地域社会に対して責任を果たすこと、である。

こうした国際航空の自由化指向は、1995年2月に米国との間でオープンスカイ協定を締結することでその絶頂を迎えた。それは、以下のような内容をもつものであった。①カナダ側は米国路線における企業数・輸送力・乗り入れ地点について無制限の権利を有する。②米国企業は、トロントについては当初三年間、ヴァンクーヴァー・モントリオールについては当初二年間はアクセスが制限されるが、それ以降は無制限の運航権を有する。③カナダ企業はニューヨークのラ・ガーディア空港で14、シカゴのオヘア空港で10の新たな発着枠を獲得する。④カナダ企業は米国の売買ルールでさらに発着枠を獲得できる。⑤貨物便については、米国企業が一年毎に段階的にモントリオール・トロント・ヴァンクーヴァーに乗り入れできる。

こうして、段階的な経路を辿りつつそして長い年月をかけながらも、カナダは米国が長年主張してきた航空市場開放政策（オープンスカイ政策）を受け入れたのであった。それは国内市場（カボタージュ）の開放や無制

限の以遠権を認めていないため、真の意味でのオープンスカイではないが、とにもかくにも国際航空の自由化協定の締結とカナダ国内の航空規制緩和は、米国の圧倒的影響を強く受けながら、実現されたのである。

5. 規制緩和の成果

こうしたカナダの航空規制緩和政策はいかなる成果をもたらしたであろうか。まずカナダと米国のオープンスカイについては、以下のように評価されている。①両国間の輸送量が、大幅に増加した。例えばヴァンクーヴァー発着の輸送量は1994年から1999年の間に64%増加した。②両国間の路線が拡張された。エア・カナダはトロントをハブとして展開したし、ヴァンクーヴァーの対米定期路線数は、1994年の6から1999年には20となったのである。③航空企業が、ハブを強力に展開できるようになった。④便益は主に旅客市場で生じた。

次いで国内線については、以下のように評価されている。①まず料金は、1984年以降常に消費者物価指数の伸びを下回っている。②便数（ジェット便）についても、4422便（1978年）、4539便（1983年）、5412便（1988年）、5451便（1989年）と増加している（ジェット便以外は、1978年の2490便が1989年には8843便となっている）。③それは、割引料金利用客比率が上昇したためとも考えられる。現に、1979年に割引料金の規制が緩和されて、1980年には25%程度だった割引料金利用客比率は1988年には60%を上回ると共に、平均割引率も1983年は25%程度だったのが1988年には45%程度に上昇したのである。④時間費用指数でみたサービス便宜性は、向上している。⑤全体として、規制緩和による厚生上の利得は6億3000万ドル、民営化によって3億3000万ドルの利得があったと推定されている。

結びに代えて

以上から明らかなように、カナダの航空規制緩和は、米国の影響を受け

ながらも、実施に至るまで異なった展開を遂げた。つまり、カナダの航空規制緩和は漸進的であったので、既存企業は規制緩和に備えて調整を行うことが可能であった。その結果、先発大規模企業による密度の経済の実現・幹線と支線の提携・流通チャネルの独占等の参入障壁を創出する時間的余裕があったので、米国のような新規参入は生じなかったのである。このように、カナダの航空規制緩和が漸進的とならざるをえなかった理由として、以下のものを指摘できよう¹¹⁾。

まず第一に、航空規制緩和が新航空政策として運輸大臣から発表された1984年時点で、4社の地域航空企業の内3社を(PWAは1974年～1983年の間アルバータ州政府が、ケベック・エアは1983年～1986年の間ケベック州政府が、ノード・エアは1979年～1986年の間当時の政府企業エア・カナダが)政府所有しており(エア・BCはエア・カナダの子会社だが、株式を取得した1987年から民営化される1989年の間、エア・カナダは政府企業であった)、何より最大企業の幹線企業エア・カナダも連邦政府の所有で、これらの企業の民営化に6年を要したことである。これに対し米国では、連邦レベルでも州レベルでも政府出資の航空企業は存在しなかった。

そして第二に、1980年代はじめのカナダの航空政策と規制制度は、米国のものに比べて手の込んだもので、制約が強かったこと。またカナダには、米国のように規制の緩いコミューター企業に匹敵するものがなかったことから、人口希薄な北部地域の公共輸送機関としての航空輸送の確保に配慮する必要があったことが影響している。

しかしいずれにせよ、こうして航空規制緩和を実現したのは、航空産業に関係する組織や人間だけでなく消費者をも含めたカナダ経済全体にとって、航空規制緩和が利益になると判断したからであった。その際、米国の経験が世論の説得に一定の役割を果たしたとみることもできよう。そして、こうした漸進的な規制緩和は、前述のように既存企業に参入障壁を創出さ

11) Oum, T. *et al.* [1991], p.176 and Korenic, J. & M. Tretheway [2000], p.16.

せる余裕を与えて規制緩和の成果を十分に引き出せない面はあったにせよ、他方で調整過程における摩擦を最小化する効果があったといえるのではなからうか。

何より、国内航空の規制緩和を米国との航空協定の自由化に先行させることで、カナダの航空企業には競争的市場環境への適応能力と競争力を蓄えさせることができたのである。また、航空市場の開放自体については合意した上で、カナダ企業が無制限の権利を当初から有する（さらに米国の混雑空港における稀少な発着枠を獲得した）一方で、これと引き替えに米国企業のカナダ市場へのアクセスについては「段階的に開放」（空港混雑が理由の一つだが、それは米国についても同様）することによって、自国企業に対し競争的市場における強大な米国企業との競争に怠りなく準備できる猶予を担保したといえよう。

つまり、カナダの漸進的航空規制緩和は、米国の圧倒的な影響を受けながらもそれを活用するしたたかさを合わせ持つと共に、自国企業のおかれた状況と自国市場の特殊性を冷静に把握して、徒に時間稼ぎをするのではなく、米国と巧みに折り合いを付けるという妥協の産物であったといえるのである。その意味で、カナダは米国との航空協定の交渉において、米国のオープンスカイの主張をそのまま受け入れたのではなく、自国市場の開放については自国利益を確保するために段階的とする譲歩を引き出すという、独自の航空規制緩和政策を貫徹したのである。

【参考文献】

- ① Oum, T., W. Stanbury & M. Tretheway, "Airline deregulation in Canada" in Button, K. (ed.), *Airline Deregulation : International Experiences*, David Fulton Publishers, 1991.
- ② Korenic, J. & M. Tretheway, *Lecture Notes on Air Transportation (Comm444)*, Faculty of Commerce & Business Administration, University of British Columbia, 2000.
- ③ 『データブック オブ ザ ワールド2000年版』二宮書店, 2000年。
- ④ Oum, T., *Lecture Notes on Air Transportation (Comm444)*, Faculty of Commerce

& Business Administration, University of British Columbia, 1999.

- ⑤ Oum, T. & C. Yu, *Winning Airlines : Productivity and Cost Competitiveness of the World's Major Airlines*, Kluwer Academic Publishers, 1997.
- ⑥ 日航財団監修『航空統計要覧（2000年版）』日本航空協会，2000年。
- ⑦ 運輸省航空局監修『数字でみる航空2000』航空振興財団，2000年。