

# 米国のオープンスカイ政策にどう対処するか\*

高 橋 望

## 目 次

- I はじめに—国際空運制度をめぐる環境変化—
- II 米国のオープンスカイ政策に対して我が国にみられる考え方
- III 我が国国際航空政策に対する疑問と批判
  - 1. オープンスカイのもたらす市場構造
  - 2. 米国国内航空市場
  - 3. カボタージュ権と第七の自由
- IV 米国のオープンスカイ政策を拒否し続けてよいものか?
  - 1. 米国-EU航空協定の意義
  - 2. 米国のオープンスカイは国益に反するか
  - 3. 今後の課題—国際空港整備政策との関連—

## I はじめに—国際空運制度をめぐる環境変化—

第二次世界大戦後一貫して維持されてきた国際空運制度が大きく変わろうとしている。現在に至るまで維持されてきた戦後の国際空運制度とは、国際民間航空条約（通称シカゴ条約）とバミューダ型の二国間航空協定によって支えられている「シカゴ・バミューダ体制」と呼ばれているものである。

その起源は、戦後の民間航空の秩序とその健全な発展を目指して1944年に開催された国際民間航空会議（通称シカゴ会議）に求めることができる。この会議において、国際民間航空に関する基本原則がシカゴ条約という形で結実したからである。シカゴ会議では当初企図された国際民間航空運送を扱う多国間条約は結ばれなかった<sup>1)</sup>、1946年に英米間で締結されたバミューダ協定によって二国間で航空権益を交換する方式が確立した。この航空協定は、世界で初めて締結されたものであり、シカゴ会議で両極端の立場をとっていた英米間の妥協の産物であ

\*本研究の一部は、平成16年度関西大学学術助成基金（奨励研究）において、研究費を受けた成果として公表するものである。

1) 実際にはシカゴ会議では、シカゴ条約以外に国際航空業務通過協定という多国間協定が作成された。しかしこの協定では、第一の自由（上空通過の自由）と第二の自由（技術着陸の自由）の相互許与を認めただけで、国際民間航空に本来必要な国際間で有償で貨客を輸送する権利については何も触れていない。従って、シカゴ会議では国際民間航空の実質的な運輸権の交換あるいは商事的事項に関する多国間協定は実現できなかったとみるべきである。

った。また両国の当時の国際航空界への影響力からして、その後の航空協定の基本モデルとなったのである。従って、このシカゴ条約とバミューダ型の双務協定が現代の国際空運の基本的な制度的枠組みということになったわけである。

この枠組みにほころびが生じた契機は、欧州連合（EU）の成立による統一的航空政策によって、EU域内航空市場が単一航空市場として形成されると共に、1997年4月以降域内航空企業には完全自由化されたことによる。すなわち、従来二国間で交換されてきた国際航空運輸権が多国間で交換されるようになったのである。さらに、シカゴ条約では禁止することができる定められていたために、これまで西ベルリン輸送のように例外的にしか認められなかったカボタージュ（cabotage：国内運送）までも開放されるに至ったのである。

とはいえ、多国間での航空権益の交換はあくまでもEUという地域的に経済統合された範囲に限られていた。つまり、域内は自由化されても域外との間は変化がなかったことからその差は激しく、加盟国と非加盟国との国際航空は依然として二国間協定方式によらざるを得なかったし、域外企業は加盟国内カボタージュを担当できないことには変わりはなかった。

しかしながら、2005年11月にEUと米国の間で航空路線の開設を大幅に容易にする航空協定（いわゆるオープンスカイ協定）について合意に達したとの報道があった<sup>2)</sup>。従来の主権国家に代わってEUという連合体が航空交渉を行い、米国との間で航空自由化を実現したのである。本協定の発効にはEU25ヶ国の政府の承認が必要とされるが、それを見越して早くも英国のヴァージン・グループが米国国内線への参入を準備しているという<sup>3)</sup>。

こうした環境変化を受けて、戦後今日に至るまで維持されてきた「シカゴ・バミューダ体制」が大きく転換ないし場合によっては解体される可能性が予想される。こうした中で、我が国は頑ななまでに米国のオープンスカイ政策（航空市場開放政策）に異を唱え、国際航空の自由化は他国に比べてその歩みは遅いといわざるをえない。

そこで本稿では、国際空運制度の変容という文脈の中で、圧倒的な規模の国内線・国際線市場を有し、9.11のテロ以降衰えたとはいえ強力な経営資源・競争力をもった航空企業を背景に、シカゴ会議から一貫してオープンスカイ政策を主張してきた米国に対し、我が国はどのように対処すべきかを論じたい。そして今後の課題として、国際航空政策と併せて国際空港整備政策にも言及したい。航空規制緩和（自由化）の成果は、その基礎構造である空港が大きく鍵を握っていることが、米国の先例からも明らかだからである。

## II 米国のオープンスカイ政策に対して我が国にみられる考え方

米国のオープンスカイ政策に対する我が国の考え方は、運輸省編 [1999] で明確に表明され

---

2) 『日本経済新聞』2005年11月19日付け夕刊。

3) 『日本経済新聞』2005年12月12日付け夕刊。

ている。すなわち、「「オープンスカイ協定」は、言葉の響きとは裏腹に、独占・寡占を助長する等公正な競争条件を阻害する内容を含んでおり、受け入れられない」<sup>4)</sup>ということである。さらに同箇所から続けて引用すると、「同協定案は世界の航空市場の約37%（旅客人数ベース）をしめる米国内市場を米国企業に留保したまま約1%（同）を占めるに過ぎない日米間の国際航空市場のみを開放しようとするのみであり、米国企業が両市場間で行う内部補助等を抑制しない限り公正な競争が全く期待できない」、という立場である。

論評は次節に譲るとして、米国のオープンスカイ協定に対するもう一つの見解として次のようなものがある。すなわち、「米国のオープンスカイ協定とEUの航空市場統合との違いは、第七の自由とカボタージュについては、米国航空企業にとって有利な競争環境の保護（ひいては米国内雇用機会の確保）、さらにはこれらと等価な権益を他国が保有していないとの観点から、それぞれ自由化を米国が望んでいない」<sup>5)</sup>というものである。これは、必ずしも米国のオープンスカイ政策への反対意見ではないが、EUの統一的航空政策との比較で、米国のオープンスカイ政策の方が自由化の程度が低いと指摘したものと理解できる。こうした指摘は、先の運輸省見解にみられた、オープンスカイ政策に批判的な考え方に相通じるものがあると解釈できよう。

さらに、米国とEUとの航空交渉について分析した最近の論考でも、「一見自由化を標榜している国等であっても、ほかの国と同様（あるいはそれ以上に）、実際には自国（域）航空企業の発展を国益とほぼ同一視し、その意味での国益を最大化するための手段として航空交渉を行っている」<sup>6)</sup>としている。つまり、国際航空の自由化は、「あくまで自国航空企業の利害を踏まえた上で進められているという実情」<sup>7)</sup>が指摘されている。

しかしそれは、シカゴ会議における英国と米国の対立で既に顕著にみられたことでもある。つまり、制限された競争を主張した英国は国土が戦場となり国際民間航空どころではなかったヨーロッパ諸国の立場を代弁していたし、これに対し無傷の民間航空隊を温存していた米国は市場での競争に勝利を収めることを期待してオープンスカイを主張したわけである。このように政府が政策策定あるいは外国政府との交渉において、自国経済・自国産業あるいは自国企業の利益を国益として優先的に扱うことは、至極当然のことであり、筆者もかつて政策における戦略的視点として論じたことがある<sup>8)</sup>。従って、先の米国とEUとの航空交渉に対する指摘は、米国のオープンスカイ政策固有の欠点を指摘したわけではなく、また米国-EUの航空交渉の本質を新たに突いたものでもないように思われる。

---

4) 運輸省編 [1999], 222ページ。

5) 三輪・花岡 [2004], 19ページ。

6) 米山 [2005], 63ページ。

7) 三輪・花岡 [2004], 19ページ。

8) 高橋 [1996], 28ページ、及び高橋 [1999], 249～250ページ。

### Ⅲ 我が国国際航空政策に対する疑問と批判

#### 1. オープンスカイのもたらす市場構造

前節で紹介した、我が国で展開されている米国のオープンスカイ政策に対する否定的見解については、以下のような疑問ないし批判が可能であるように思える。

まず第一に、オープンスカイ政策が独占・寡占を助長するという点については、市場競争の結果もたらされたものであればそれをそのまま受け入れてもよいとの考え方もある。というのも、自由な市場で展開された競争の結果もたらされた市場構造は、各企業の経営戦略の優劣が消費者に判定されて市場から退出せざるを得なかったものがあつたことに原因を求めることができるからである。すなわち、現在の市場での解を均衡解としてそのまま受け入れることもできるのではないかと、ということである。

とはいえ、独占ないし寡占の弊害によって実際に消費者が不利益を被るのではないかと懸念されるかもしれない。しかしながら、米国の航空規制緩和の理論的支柱となったコンテストابل・マーケット (contestable market) の理論によれば、市場構造が直接市場成果を規定するわけではないことから、独占ないし寡占によって消費者の厚生水準が低下するとするのは短絡的にすぎるのではないかと。

この点について、従来から国際航空市場は寡占的であったが、オープンスカイによる寡占化の進行により弊害がみられるとの根拠は示されていないのである。むしろ寡占化の原因が、新規参入企業によって従来に比べて安価あるいは革新的サービスが提供されて既存企業が撤退したことによるものであるといったケースも考えられるのである。

#### 2. 米国国内航空市場について

続いて第二に、米国国内市場に対する認識についても、以下のような批判が可能である。まず、米国国内市場は外国航空企業にとってそれほど魅力的か、というものである。実際には、米国国内航空市場は高度に競争的であり、さらにFFP(マイルージと呼ばれる常顧客優待制度)によって米国企業がロイヤルティーを確保しているため、米国のカボタージュはその価値が強調され過ぎているともいわれている<sup>9)</sup>。

FFPの問題は、ネットワーク規模の参入障壁とも考えられる。実際、2005年に関空～羽田線に参入したものの既存企業に比べて利用率が低く撤退を余儀なくされたスカイマークエアラインズの失敗の原因として、この問題を指摘できよう。しかし同時に、ヴァージン・グループが米国国内線に参入の意向を示しているのは、同社が格安航空会社として成長しているからであ

9) Scocozza [1990], pp.214-215.

り、我が国航空企業に同社のような経営体力・競争力があるとは限らないのも事実である。

次いで、国内線から国際線への内部補助についてであるが、我が国でも同様なことが指摘できるのではないかと。というのも、全日本空輸は2004年9月中間期で1986年の参入以来国際線で初めて黒字になったとされているからである<sup>10)</sup>。日本航空においても、国内幹線は国際線の赤字を埋めることが設立当初から意図されていたのである<sup>11)</sup>。何より重要なことは、本邦企業が米国企業に対して競合可能かということである。もし米国企業との比較で競争劣位にあるとすれば、国内航空市場の相互交換が本邦企業の経営に有利に働くものではないし、航空交渉で固執する必要はないはずである。

### 3. カボタージュ権と第七の自由

第三に、カボタージュ開放の国際法的解釈について論じたい。シカゴ条約第七条では、カボタージュを留保する権利が定められている。そしてこれは、「海上運送におけるごとく航海の自由に対する例外として発生したものではなく、領空主権の効力を確認したもの」<sup>12)</sup>と解釈されている。さらに同条約第七条後段では、排他的な基礎の上に特にカボタージュを与えることを禁止している。つまり、カボタージュ特権を与える場合には、全ての当事国又はその航空企業に与えることを義務づけたものであると解釈すべきなのである。

従って、「欧州連合の航空自由化規定では構成国におけるカボタージュの権利を連合航空企業に与えている。これが第七条違反にならないかどうか論議を呼んでいる」<sup>13)</sup>。それは単にEUのシカゴ条約違反疑念にとどまらず、米国とEUとの間で協定されたことから、シカゴ条約についてその存在意義自体までもが揺らぐ事態をもたらしているとみるべきである。

また、二国間協定では互恵主義が原則であり、米国にとっては自国の広大な国内航空市場に匹敵する価値を相手国の国内航空市場が有しないと判断する場合には、これを交換しないのは当然である。実際問題として、たとえ他の権益と抱き合わせたとしても二国間の枠組みで米国国内航空市場と等価交換することは、いかなる国でも事実上不可能であろう。

さらに第七の自由とは、自国とは関係なく行う外国二地点間輸送のことであるが、「欧州連合が第七の自由を認めたのは連合航空企業に対してのみであり、地域内を国内と同一視してのことであって、欧州連合が本来の第七の自由を認めたかどうかは疑問」<sup>14)</sup>とされている。加えて第七の自由は、EU域内以外で認めている事例はない。というのも、第七の自由は二国間の枠組みだけでは認めようがないし、認めても意味がないともいえるからである。オランダが米

---

10) 『日本経済新聞』、2004年10月30日。

11) 塩見英治 [1990]、264ページ。

12) 坂本・三好 [1999]、36ページ。

13) 『同上書』、95～96ページ。

14) 『同上書』、95ページ。

国との間の航空交渉でこれを交換しようとしたのは、たとえ相手国企業にこの権益を与えても、それが結果的に自国スキポール空港の発着便数及びネットワーク拡大による国際ハブ空港の機能強化と空港会社の採算性に資すると期待していたからではないか。つまり、自国発着需要に乏しいが故に第七の自由を主張したという同国の特殊事情に注目する必要がある。

従って、第七の自由の交換とカボタージュの開放を米国が望んでいないのは、あくまでもこれらの自由化による相手国の利益の方が米国側のそれを上回るといふ片務的性格が自国の国益とならないと判断しているからである<sup>15)</sup>。ましてや、「米国航空企業にとって有利な競争環境の保護（ひいては米国内雇用機会の確保）がこれらの自由化を米国が望んでいないことの原因である」<sup>16)</sup>とは考えられない。確かに、第七の自由の許与とカボタージュの開放は就航企業数の増加による競争激化をもたらすものの、それが直接的に米国航空企業にとって競争環境の悪化につながるという根拠はないからである。

そもそも米国は、規制によって低下した競争力を競争（規制緩和）を通じて回復した国であり、国内にはサウスウエスト航空を始めとした低コスト企業が多く存在する。競争環境の保護が目的であるとするならば、米国企業の競争力が外国企業（例えば第七の自由を拒否した相手国オランダのKLM）より劣位にあることが例証されるべきであろうが、むしろヨーロッパの企業の方がコスト競争力に劣ることが実証されている<sup>17)</sup>。また、第七の自由は自国と直結しない路線上のもの（直結すれば第五の自由）であるから、その運航のために自国からすべてのインプットを遠隔の米国に運び込むことは非効率である。従って、外国企業による米国国内線及び米国発着国際線のフライト増によって米国内雇用機会の減少をもたらすとは信じがたい。

#### IV 米国のオープンスカイ政策を拒否し続けてよいものか？

##### 1. 米国-EU航空協定の意義

それでは、米国とEUが航空協定で合意に達したことの意義について論じてみたい。いうまでもなく、本来二国間航空協定の当事者となり得ないはずのEUが対米航空交渉の当事者になるという、これまでのシカゴ・バミューダ体制の枠組みを大きく踏み外していることを第一に挙げるべきであろう。それが実現したのは、両者で交渉する意義を双方が認めたからに他ならない。たとえその内容がシカゴ条約違反となっても、EU内の第七の自由とカボタージュは、米国及び米国航空企業にとって魅力的なものになっているのである。逆にEUにすれば、各加盟国単位では米国との二国間において交換すべき航空権益が限定されて不可能だった米国国内

15) 現に、公正かつ平等な機会を求めることを強調していることが、二国間航空協定とWTOの競争ルールにみられる唯一の類似性であるとの指摘がある（Abeyratne [2003], p.517）。

16) 三輪・花岡 [2004], 19ページ。

17) Oum & Yu [1998], pp.164-165.

市場へのアクセスが、統合化によって市場を拡大したことで米国側に自国の権益と等価交換可能と認識させることができ、初めて可能になったのである。

従って、「一見歴史的な変化をもたらしつつあるようにも見える米-EU交渉が、根本的には従来型の航空交渉の原則、規範に支配されて行き詰まっていることに象徴されるように、現状をみる限りでは、国際航空の世界に起きている変化は既存のレジームの内部での変化に過ぎないものと考えられる」<sup>18)</sup>との見解は、実際に米国とEUとの航空交渉が妥結した今となつては冷笑的に過ぎ、歴史的潮流を見誤ったものともみることができる。つまり今回の事態は、冒頭でも述べたように、戦後の国際航空の制度的枠組みを形成してきたシカゴ・パミュダ体制が変容する動きと捉えるべきであり、そのため未来指向的分析こそが求められているのである。

その意味で、「将来的には、国際航空レジームは、多国間枠組みに収斂する可能性もあるだろう」<sup>19)</sup>とする見解は、見事に時代的潮流を見抜いたものであると評価できよう。ただし、一気に多国間枠組みに収斂するとは考えられないのではないか。むしろ、従来の二国間の枠組みを基本としつつ自由化が進展する過程でより多くの航空権益を求める動きが生じ、これを打開するためにブロック経済化（市場統合化）が促進される。それに応じて、国際航空の領域でも多国間枠組みが主流になっていくと予想されるのである。

## 2. 米国のオープンスカイは国益に反するか

こうした環境変化にあって、我が国はいかに対応すべきであろうか？これまで我が国は、米国のオープンスカイには明確に反対してきた。しかし日米航空協定の改訂において先発航空企業を増加していることにみられるように、伝統的な二国間協定の枠内で漸進的自由化を推進していることから、国際航空の自由化自体には必ずしも反対ではないように思われる。それでは、我が国の消費者・航空企業にとって米国のオープンスカイは利益とはならないのであろうか。オープンスカイの目指すところは、競争促進を通じた運賃低下とサービス向上である。その経済効果を現実に認識したからこそ、つまり必ずしも一方的な米国及び米国航空企業の利益にならないと判断したからこそ、2005年1月の時点において、米国との間でオープンスカイ協定を締結した国は66ヶ国を数えるまでに拡大し、APEC 4ヶ国との間でも多国間オープンスカイ協定を締結しているのである。

我が国が米国とのオープンスカイ協定に反対している理由の一つに、カポタージュの開放が行われていないことに対する不満があるように思われる。しかし実際には、米国国内市場へのアクセスは米国航空企業とのアライアンス（国際的提携）によっても可能なはずである。むしろ克服すべき問題は、前述のように米国との二国間交渉では航空権益の等価交換は不可能なため米国がこれを開放しないことである。つまり、我が国が国内市場を開放しても米国国内線に

18) 米山 [2005], 63ページ。

19) 遠藤 [2005], 65ページ。

匹敵するものではなく、他に互惠となる航空権益は見当たらないのが実情である<sup>20)</sup>。

従って、真に米国国内市場へのアクセスを希望するのであれば、EUのように市場統合によって米国国内市場と等価の航空権益を創出することを考えるべきではないか。この点について、東アジアの航空輸送システムの自由化の可能性と有効性について、日中韓三国間の貿易ブロックアプローチの実現可能性が高く、かつ有効であるとの論説<sup>21)</sup>が参考となろう。それは、米国のオープンスカイをそのまま受け入れる、あるいはこれまでのように全く拒絶するのではなく、米国のオープンスカイへの対処の条件整備のための全く新しい第三のアプローチとして考えることのできるものではなかろうか。

実は我が国が米国のオープンスカイを拒否し続けているのは、本邦航空企業の国際競争力が劣るため、オープンスカイによって我が国の国際・国内航空市場を浸食されることを恐れていることであるように思われる。しかし国益を構成するのは特定の産業なり企業だけではなく、消費者を含めた全体としての利益であるはずである。経済的地域統合による市場の拡大は、我が国航空企業にとっても成長のチャンスであるはずだ。さらにたとえ域内外国企業の方が競争上優位になっても、ゼロ和ゲームである国際貿易の枠組みの中で我が国が産業別・商品別に国際収支の均衡化を図ることはナンセンスである<sup>22)</sup>。消費者にとっては比較優位な企業の国籍は問題ではなく、また国としても国際収支は全体として均衡していれば良いからである。

### 3. 今後の課題—国際空港整備政策との関連—

それでは、今後二国間協定をはじめとした国際空運制度の枠組みの変化が予想され、米国のオープンスカイに対して拒否し続けることが必ずしも国益にならないとした場合、我が国はいかなる課題を克服していかねばならないであろうか。

まず第一に検討すべきは、獲得した航空権益を効果的かつ効率的に活用できる航空企業の国際競争力（国際コスト競争力とマーケティング力）である。しかし前述のように、交換すべき航空権益を拡大するには近隣地域諸国との市場統合化を前提とし、また比較優位によって航空企業が選択されるのであれば、必ずしも航空企業の国籍にこだわる必要はない。

むしろ消費者の視点に立って我が国の国際・国内航空の利便性向上を図るには、外国企業による国内線運航、あるいは外国に本拠をおく航空企業の活用（ウエットリース）による国内線・国際線の運航といったことが考えられてよい。現にブロック経済化に先行するEUでは、カボタージュの開放による国内線と国際線の一体化、カボタージュに加えて第七の自由の許与による外国航空企業による自国航空企業への競争圧力、航空企業の実質的所有と実効的支配に関する

20) 米国では、米国内カボタージュとEU加盟国間の米国企業の第5の自由とは等価でないとする見解すらある (Mendelsohn [2003], pp.520-523)。

21) Oum & Lee [2002], p.334.

22) Oum & Yu [2000], p.168.



る規制撤廃と外資制限の撤廃（国境を越えた資本移動規制の撤廃）、といった従来の枠組みの大幅な変更が既に行われているのである。それによって、我が国資本による海外子会社の設立、あるいは外国航空企業の買収が可能となり、インプットコストの優位性を我が国のみならず世界の航空市場で発揮し、競争を有利に展開できるようになる。

次いで検討すべきは、国際空港の容量である。オープンスカイによって国際航空需要の一層の成長が予想され、発着便数が増大した場合、我が国の大都市圏の国際拠点空港の処理能力は現在計画されているもので十分かどうか問題となる。この場合の空港容量とは、単に発着枠の数だけではなく、空域と管制の処理能力、空港使用料水準、国際線相互そして国際線と国内線の乗り継ぎ機能をも含んでいる。空港容量は単に航空需要への対応で問題となるのではない。というのも、日本の潜在競争力が50国中15位にランクされているのは、国際化及び空港をはじめとするインフラが弱点となっているからである<sup>23)</sup>。

従来、我が国の国際空港整備は、「需要に見合った空港整備をして、それなりのしっかりした後背需要があれば、必ず飛行機は直行で飛んでくれるものだ<sup>24)</sup>」との考え方で行われており、我が国を經由する国際ハブ空港の概念は放棄された。そして現実には、米国とインドの間のオープンスカイ協定の調印で、コンチネンタル航空がニューヨーク～デリー直行便、デルタ航空がニューヨーク～チュンナイ直行便の開設を発表した<sup>25)</sup> ことに見られるように、我が国のハブ機能の低下は着実に進んでいる。

これまで圧倒的な経済水準と国際線ターミナル需要の規模そして機材の航続性能から我が国経由で行われてきた米国と経済成長著しいアジア各国との国際航空が、我が国を飛ばして行われることが現実化しているのである。現在の所、我が国国際空港に国際線相互乗り継ぎの国際ハブ機能を果たせる余裕がないのは事実である。しかし、今後国際航空が日本を通過することでヒト・モノ・資本・情報・技術・文化が併せて通過し、今後の国際貿易・経済成長の中核をなす先端的産業が日本に立地せず、我が国経済の成長を妨げることが懸念されるのである。既にアジアの金融センターが東京から香港・シンガポールに移転し、現在また情報・報道センターが北京に移転しつつある。その要因の一つとして、首都圏の国際空港の容量不足が関係している恐れが多分にあるのではなかろうか。

他方で、国際航空企業の経営は、アライアンスの時代を迎えており、従来のように両端都市間のターミナル需要のみで直行便の採算性を確保するという考え方は既に過去のものとなっている。すなわち、国内各地と周辺外国地域に散在する国際航空需要を国際ハブ空港に束ねた上で、直行便の着陸地からさらに相手国内各地そして以遠の外国地点までの乗り継ぎ輸送を提携企業とのコード・シェア便を活用することによって、単なる直行便に比べて提供可能な都市間

23) 『日本経済新聞』、2004年12月27日。

24) 鈴木 [2005]、7 ページ。

25) 『日本経済新聞』、2005年4月15日。

ペアを飛躍的に拡大しているのである。こうした出発地と最終目的地が種々異なる貨客を積み合わせ輸送することによって直行便の利用率を向上させ、その採算性を確保するようになっているのである<sup>26)</sup>。こうした状況を踏まえて、改めて我が国の国際空港における国際ハブ機能のあり方を検討すべきではなからうか。

以上から、米国のオープンスカイに端を発しグローバルな規模で進展しつつある国際航空の自由化、アジア地域におけるオープンスカイ協定締結国の増大に伴う日本飛ばし、国際航空企業のアライアンスの進展、そして市場統合化が政策メニューにのぼる中で、我が国の国際空港整備が我が国を発着する国際航空のみを処理するだけでよいものかどうか、改めて検討すべきではないだろうか。その際、貿易政策・産業政策の枠組みの中で国際航空と国際空港を戦略的にどのように位置づけるべきかを精査した上で、国際航空政策(オープンスカイ政策への対処)と国際空港整備との整合性を図らねばならない。

#### 参考文献

- Abeyratne, R. [2003], "The Decision of the European Court of Justice on Open Skies—How Can We Take Liberalization to the Next Level?" *Journal of Air Law & Commerce*, Vol.68, No.3, pp.485-518.
- 遠藤伸明 [2005] 「国際航空レジームの進展と発展——国際航空分野の規制緩和と国内政策調整への欧米・日本の取り組み」『運輸と経済』第65巻第4号, 58～66ページ。
- Mendelsohn, A. I. [2003], "Myths of International Aviation." *Journal of Air Law & Commerce*, Vol.68, No.3, pp.519-535.
- 三輪英生・花岡伸也 [2004] 「国際航空輸送の自由化の動向と我が国の自由化へ向けた考察」『運輸政策研究』Vol.7, No.1, 14～22ページ。
- Oum, T. & C. Yu [1998] *Winning Airlines: Productivity and Cost Competitiveness of the World's Major Airlines*, Kluwer Academic Publishers.
- Oum, T. & C. Yu [2000] *Shaping Air Transport in Asia Pacific*, Ashgate.
- Oum, T. & Y. H. Lee [2002] "The Northeast asian air transport network: is there a possibility of creating Open Skies in the region?" *Journal of Air Transport Management*, Vol.8, No.5, pp.325-337.
- 坂本昭雄・三好 晉 [1999] 『新国際航空法』有信堂。
- Scocozza, M. V. [1990] "EEC-US Aviation Relations and Cabotage," in Haanappel, P. P. C. *et al.* (eds.), *EEC Air Transport Policy and Regulation, and Their Implication for North America*, Kluwer Law and Taxation Publisher, pp.211-216.
- 塩見英治 [1990] 「航空輸送と航空政策」塩見英治編著『交通産業論』白桃書房, 261～299ページ。
- 鈴木久泰 [2005] 「我が国に於ける空港整備の現状と課題」『航空と文化』No.85, 5～12ページ。
- 高橋 望 [1996] 「戦略的視点の重要性」『Currents』No.62, 28ページ。
- 高橋 望 [1999] 『米国航空規制緩和をめぐる諸議論の展開』白桃書房。
- 高橋 望 [2003] 「航空企業のアライアンス戦略と国際ハブ空港の経営」『関西新世紀Ⅱ—大阪再生戦略の検証—』関西大学経済・政治研究所(研究双書第130冊), 57～91ページ。
- 運輸省編 [1999] 『運輸白書(平成10年度)』大蔵省印刷局。
- 米山 茂 [2005] 「最近の国際航空情勢に関する一考察—米国とEUの航空交渉について」『運輸と経済』第65巻第1号, 57～63ページ。

26) これについては、高橋 [2003] を参照のこと。