

第8章 航空貨物を取り巻く環境

—航空輸送の現状，航空協定とマーケットの関係—

関西大学大学院商学研究科講師

木下 達雄

I 日本の国際航空貨物輸送の現状

1 全体的な傾向

国家百年の計を持たず、行き当たりばったりのわが国の無策で計画性のない航空行政の結果、ヒト、モノ、そして付随して起こるカネの国際的流れから取り残され、国民と国家の利益が損なわれている。近隣諸国は早くから、航空流通産業が国と国民にもたらす富を重視し、シンガポールのような淡路島と同じ面積の国土しかもたない都市国家に国土の2.8%の面積を占有する巨大国際空港を建設せしめた。しかも、シンガポール国民は自国指導者の選択を是とし、アジアで巨大、かつ有効な人流・物流のハブ空港を持っていることを大きな誇りとし、また、この優れた人流・物流とそれに伴う金流の基地を更なる国家発展のバネとしている。隣国マレーシアもシンガポールに遅れまいと、アジアで空港敷地の最も大きいクアラ・ Lumpur 空港を開設し、航空会社の路線誘致に恩典を提供し、シンガポールに追いついて行きたいと努力している。香港のチェック・ラップ・コック空港も、韓国のインチョン空港も、中国の北京首都空港、上海浦東空港、新たに開港する広州白雲空港も国際人流・国際物流のバスに乗り遅れてはいない。タイ国は新バンコク空港を2005年に開港させる。わが国は如何であろうか。少数の反対に遭うと土地収用法という法律が整備されているのにも拘らず、国家百年の利益に直結する国の玄関空港の建設もままならない。この地球上に、国家と国民の利益よりも少数の反対派の意見が尊重されると言う資本主義国家が他にあるであろうか。一県一空港という「総合建設業」に甘い政治家の誤った選挙対策の政策に踊らされ、要りもしない飛行場をいったい幾つ作れば気が済むのであろうか。枚挙にいとまがないが、顕著なものに佐賀空港や神戸空港がある。佐賀空港¹⁾に一日何便の航空機が飛来するのであろうか。そして何万人の人や、何千トンの貨物の足になっているのであろうか。一日に通る自動車の数よりも、横切る野鹿の数の方が多い道路の建設は必要であったのかというある経済紙の記事を思い出す。伊丹空港と関西空港には生まれた小さな神戸空港を作って、航空旅客や航空貨物の需要は増すのか? 一体何万人の兵庫県民の足を潤すことになるのか? 説明して頂きたいと思う。

2 伸びる路線とマーケット

世界経済は21世紀を迎えて益々グローバル化を進めている。家電製品を始めとした耐久財および消費物品は製品コストを下げ世界市場に販路を広げるため、生産段階のあらゆる工程でコストの削減を図っている。一次加工は原材料の産地近辺で行い、部品加工の安い国、精密作業の得意な国、労働力の豊富な国、人件費の安い国、組み立て作業のやり易

い国、在庫保管を行い易い国、公租公課の安い国もしくは税制の優遇策を実施している国、貿易を奨励している国、関税自由地域が設定されている国、通関手続きの安易な国、地球規模の配送もしくはブロック別地区に対して配送を行ない易い国など各国の特徴や物流特性を見極め、選択して、国境を跨いだ生産工程を組み、生産コストを抑え、物流体制を構築して販売市場を地球規模に求めて、メーカーは国際競争の激化に対処している。グローバル化した生産体制を効果的に維持して行くためには、世界に散らばった生産拠点をシームレスに接続する信頼できる輸送手段が不可欠である。不必要な安全在庫は最小限に抑え、ジャスト・イン・タイムを主眼とした高品質、多頻度の輸送ニーズに応えるには航空機を利用した輸送において他にない。

グローバル化した生産体制に加え、完成品の市場も世界規模に拡大している。このような状況に対処するに当たって、進歩し、大型化した高速航空機の利用により、世界のどの内陸マーケットにもマーケット戦略を考慮に入れた物流拠点から14、5時間で希望の種類の商品を希望する数だけ届けることが可能である。航空輸送は、船舶や陸上輸送では考えられないマーケット浸透力に強さと速さを併せ持ち、他の輸送手段に対して大きく水を空けている。生鮮食品に到っては、世界の七つの海で獲れた魚介類が水揚げされた翌日か、遅くとも翌々日には航空輸送により、食卓に上っている。食生活は格段に多様化し、贅沢になり、止まることを知らない。魚介類に限らず、動物、植物、野菜、花、酒と限りない商品が空輸されている。11月の第3木曜日にコルクを抜く事が出来る、ボージョレ・ヌボーは、世界で一番早く太陽が昇る国、日本にこの祭りの最先端を切る特権をもたらした。前の週の木曜日以前に積み出しが禁止されているその年の収穫による新しいボージョレ酒は、2003年は11月13日に航空機に積込まれ、11月15日、16日と17日の3日間で定期便、臨時便を含め、60便を超すチャーター便により46万ケース近くの量が日本に空輸されて来た。

航空会社は急速に拡大する物流ニーズに応えるべく、路線網を拡充し、サービスを定着的な水準にまで高め、自社路線に不足している地域については、航空会社間のアライアンス、企業提携などで対応し、生産者、流通者が安心して品質の吟味された輸送をワンストップ・ショッピングで購入出来るよう企業戦略を立てている。しかし、大空は自由な空間ではなく、航空会社は航空機を営業運航するにあたり厳しい二国間航空協定に縛られている。希望する路線に営業運航権を持たない国の航空会社は、コード・シェアリングなどアライアンスの利点を生かして、なんとか、航空協定の網の目を潜ってドル箱路線への市場参入を試みている。

3 航空会社に求められるもの

路線を充実させ、生産市場と流通市場の航空輸送ニーズに応じて行くのが航空会社の使命である。海上輸送と異なり内陸部まで直送可能な航空輸送の利点を活かし、各地に点在している生産拠点を相互に結び生産コストの抑制に力を尽くしている生産者の大きな一助となっている。航空輸送に不可欠な基本となるハードウェアは機材と空港設備である。航空機は日進月歩の速さで性能が向上している。いまや、搭載能力100トンで14,000キロメー

トルをノンストップで飛ぶのは当たり前の中となっている。

自由市場経済の基盤の上で勝負し、取引をしている製造業、流通業は当然、サービスと料金の2つの尺度により航空会社を取捨選択している。自由で、かつ、拘束を受けていない荷主を相手に、航空会社は、二国間航空協定の枠組みの中で厳しく統制された運航を余儀なくされているのである。自国から出た旅行者はビジネス客であれ、観光客であれ、いずれは帰国することが約束されている往復交通が当たり前の旅客と異なり、貨物の場合での往復交通は修理品、不良品や売れ残り品の返品以外は考えられない分野である。貨物のあるところ、あるところを選んで飛びたい貨物専用機は、二国間航空協定の枠組みには馴染まない異質のものである。

しかし、世界は依然としてシカゴ条約が敷いたルールの上を走っている。2002年11月5日にヨーロッパ法廷はヨーロッパ連合（EU）域内数カ国がアメリカと結んでいるオープン・スカイ航空協定の国籍条項が差別を排除しているEU憲章に違反するとして結ばれた航空協定の無効を宣言し²⁾、それを受けて2003年3月にモントリオールで開催された第5回世界航空会議での「空の自由化促進」の決議はシカゴ体制の崩壊を告げる統制された空に対する警鐘であったが、まだ、世界の国々は自国の航空会社を他国の所有または経営に任せるほど大らかではないし、自国の空を他国の航空機に明け渡すほどの度量はない。

しかし、経済環境は極めて冷酷である。航空会社は顧客の厳しい選択に自らの体質を合わせて行かなければ置いて行かれてしまう。ハード・ウェアである航空機は表8-1のように、搭載能力は漸増し、航続距離は急速に伸びている。新しい機能を持った航空機を使用して行かないと競走に負けてしまう。航空会社は挙って新機種の導入競争をせざるを得ない。

表8-1 長距離機の標準運航データ比較表

メーカー	機種	乗客数	航続距離 (km)	就航年
ボーイング	757-200	201	5,550	1983
	757-300	243	6,410	1999
	767-200ER	181	12,300	1984
	767-300ER	218	11,400	1988
	767-400ER	245	10,450	2000
	777-200ER	301	14,400	1997
	777-200	305	9,650	1995
	777-300ER	365	14,270	2004
	777-300	368	11,080	1998
	747-400	416	13,450	1989
	7E7-8 (基本型)*	217	#15,700	2008
	7E7-3 (SR型)*	289	6,500	2008
	7E7-9 (長胴型)*	257	15,400	2010予測
* 中型需要は 20年間で 3,500機を見込んでいる # 当初は 14,400 km 757と7E7-3 (SR型) の乗客数は 2クラスとして算出, その他は 3クラス				

メーカー	機種	乗客数	航続距離 (km)	就航年
エアバス	A321-200**	185	5,600	1994
	A310-300	187	9,600	1985
	A300-600R	228	7,700	1984
	A330-200	253	12,350	1998
	A330-300	295	10,400	1993
	A340-200	239-263	14,800	1993
	A340-300	295	13,700	1993
	A340-500	313	16,400	2003
	A340-600	380	14,150	2002
	A380-800	555	15,000	2006
** A321-200 の乗客数は 2クラスとして算出, その他は 3クラス				

注：収容乗客数及び航続距離のデータは標準運航による各メーカーの発表数値である。

1.85 km = 1 nm

出所：ボーイング社2004年8月・エアバス社2004年8月資料より作成。

2003年2月24日に処女飛行を行なったボーイング社の777-300ERは11ヵ月にわたる飛行テスト・プログラム中にすべてのテストと安全要件を満たしてアメリカ連邦航空局 (US FAA) とEU航空安全局 (European Aviation Safety Agency) の型式承認を得た。ボーイング社はGE90-115のジェット・エンジンを搭載したこの新機種の注文を既に71機受けている。2004年4月にエール・フランスが第1番機を航空機リース専門会社のILFCから受領して就航させた。このクラスの航空機で最長航続距離、最大積載重量と最良の燃料消費効

率を誇っている。777-300ERの価格は約2.2億ドルと言われている。日本航空の777-300ERの1号機が2004年7月1日から成田・シンガポール線に就航した。全長73.9^{メートル}、全幅64.8^{メートル}で、4発の747-400よりも大きい。日本航空は2008年までに同型機を計8機導入の予定である。

図8-2
777



On September 8, 1997, the [777-300](#), the newest and largest member of the 777 family, rolled out to the cheers of Boeing employees, customers, and suppliers.

出所:Boeing Co.

2006年に就航するスーパー・ジャンボとも言うべきエアバスA380-800は旅客で言えば555人、貨物なら150トンを搭載して、15,000kmをノンストップで飛ぶことが出来る機種である。もう既に就航しているエアバスA340-600 [図8-3] は旅客380人、貨物なら100トン搭載して、14,150kmをノンストップで飛ぶ。エアバス社は既にA380-800について11社から計129機の確定発注を受けている。主な注文主は、エール・フランス10機、エミレーツ航空22機（内2機は貨物ヴァージョン）、FedExが貨物ヴァージョンを10機、航空機リース専門会社のILFCが10機（内5機は貨物ヴァージョン）、大韓航空8機、ルフトハンザ15機、マレーシア航空6機、カンタス12機、カタール航空2機、シンガポール航空10機、ヴァージン・アトランティック6機である。貨物ヴァージョンは現在のところ17機であるが、エアバス社はシンガポール航空が10機の内、2機くらい貨物ヴァージョンに変更して来るのではないかと予想している。A340-600の価格は約2億ドル、A380-800の価格はカタログ価格で1機2.35億ユーロ（約2.81億ドル）と言われている。

図8-3 エアバス A340-600型機



出所: Airbus Industrie社.

図8-4 エアバス A380-600型機



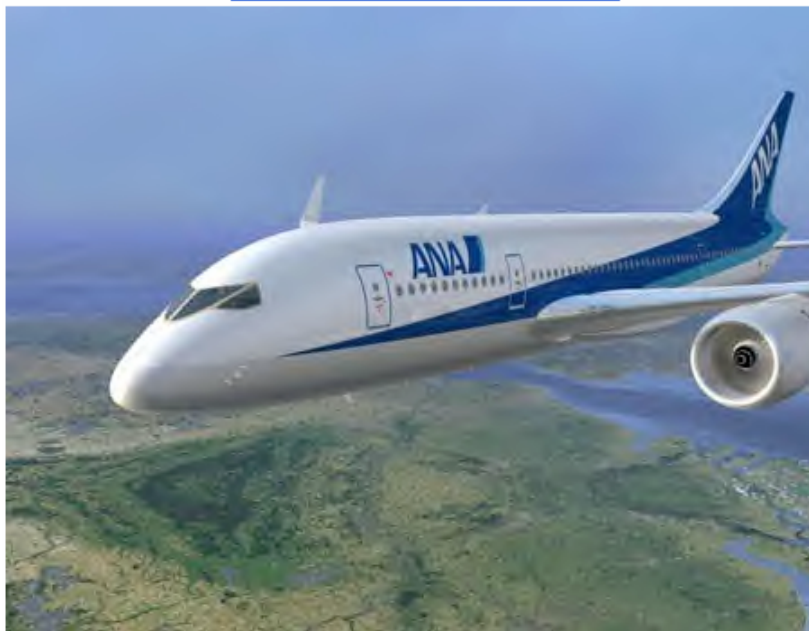
出所: Airbus Industrie社.

このA380-800型機は555人の乗客をメイン・デッキに約320人、アッパー・デッキに約230人乗せるので、航空機運航上の安全性を保つため、事故を想定してターミナルへ着いた時、約12分間で全乗客を機外に脱出させなければならない。そのためには、現在のジャンボの場合、前後に2本の乗降用の栈橋を付けて乗客の乗り降りを行なうが、この飛行機には、直接、アッパー・デッキから機外に出られるように2層形式の栈橋が必要となる。シンガポール・チャンギ空港で建設中の第3旅客ターミナルは2階建ての栈橋を装備して、A380-800の就航に備えているが、わが国の空港は何処もそのような話も無い。ロンドン・ヒースロー空港は現在第5ターミナルを建築中であるが、ここにA380の乗降スポットを4カ所作っている。ロサンゼルス空港もA380の施設の準備を開始した。世界の主要空港は2006年に就航するスーパー・ジャンボを迎えるべく準備をしている。これでは、世界の幹線を飛ぶことになるA380-800はわが国には寄航できないということになり、わが国は世界の航空幹線から外れることになる。ちなみに、貨物の場合も、従来どおりメイン・デッキ積み込み用のハイリフト・ローダーの他、直接3階に相当するアッパー・デッキにパレットやコンテナを積み込むことが出来る超ハイリフト・ローダーの整備が必要である。

A380に使用するエンジンはTrent900がテスト中で、2004年の第4四半期には型式証明が取れる予想を立てている。また、ゼネラル・エレクトリックとプラット・エンド・ウィットニーの共同開発のGP7200型エンジンもA380のために開発中である。

エアバス社は2004年5月7日にフランス・トゥルーズにA380の巨大な組み立て工場のお披露目を行なった。アメリカのボーイング社が大型航空機生産の牙城として過去30年間君臨していた王座をエアバス社が奪った瞬間であった。燃料効率の極めて優秀なこの飛行機は100乗客キロにつき3リットルしか燃料を消費しない。

一方のボーイング社は“Dreamliner”と名付けたB7E7計画に改良を加え、当初目標の3クラス座席配置で約200人、航続距離14,400km（7,800海里）をほぼ9%延伸した15,700km（8,500海里）を基本型（7E7-8型と称する）とすると発表した。航続距離の延伸で新たに就航可能となる都市ペアが誕生する。特に、ニューヨーク・成田間のように10,000km前後の貨物の需要の多い路線では向かい風でも現行のB767-300の10トンより約6トン多く追加貨物搭載能力が生まれる。B7E7は座席数を2クラスで300人程度のSR型短距離ヴァージョン（7E7-3型）、航続距離6,500km（3,500海里）の製造も準備している。また、将来的には旅客を20%増搭載できるストレッチ・ヴァージョン（7E7-9型）も計画している。基本型の7E7-8型の価格は767-300ERと同額程度の約1.2億ドル程度になると思われる。対抗馬である中型のエアバスA330-200/300型の価格は約1.5億ドル弱である。



出所: Boeing Co.

7E7に装備されるエンジンはGE Aircraft Engines社のGE90を改良したGENX（GE Next Generation）とRolls-Royce社のTrent 1000と決定した。Pratt & Whitney社は全く新しいPW-EXXエンジンを提案したが、採択されなかった。GENXエンジンは2006年に最初のフル・テストを行なう計画である。7E7での最大の特徴は異なるエンジン・メーカーのジェット・エンジンを付け替えるのに操縦席のエンジン関連装置の交換も含め僅か24時間で可能という改良を施してあるということである。これによりB7E7を譲り渡す際にも新使用者にとって不適當なエンジンを直ぐ交換できる利点がある。ボーイング社はGEとRolls-Royceのエンジンを得て、7E7はこのクラスのジェット機の中では、最も高い高度を、最も速く、最も遠くに、最も環境に優しく、最も騒音が少なく、最も効率的で経済的に飛べる航空機になったと述べている。

ボーイング社は200人から250人乗りの7E7「ドリームライナー」機は特に日本、東南アジアや中近東の航空会社向きの経済機であると自負し、向こう20年間に2,000機から3,000機の販売目標を立てている。機体の主要部分の協力メーカーもほぼ決定して計画は順調に進展している。7E7の機体の約35%は日本のメーカー（三菱重工、川崎重工、富士重工）が担当する。また、前述のエンジンについても、Rolls-Royce社から7E7用のエンジンについて三菱重工と川崎重工に協力要請が来ている。別に石川島播磨重工にGEから7E7用エンジンの開発協力要請が来ている。ヨーロッパのメーカーから機体部材を7E7の組み立て工場のあるワシントン州エバレットに輸送するために、エアバス社が欧州各地で造られている

エアバス機の機体部材を南フランス・ツールズに輸送するため開発・就航させた広胴で天井高7メートルもあるA300-600ST“ベルーガ”の例に倣って、B747-400を改造し、胴体後方をそっくり折り曲げて長尺・背高物の積載を可能にするLCF機（Large Cargo Aircraft）を2機乃至3機製造することを計画している。

7E7が現在飛んでいる中型機の代替機として普及してゆくと、現在、世界で就航している879機の767-200型と767-300型が余剰になる。ボーイング社は2008年が767型を旅客機から貨物専用機に衣替えするピークの年になると予測している。

2004年4月26日、世界に先駆けて全日空は中型機の機種をB7E7に統合する事に定め、短距離用のB7E7-3型を主体とする総数50機の発注を決めた。発注された中には長距離型のB7E7-8型も含まれている。ボーイング社にとっては14年前にユナイテッド航空1社によるB777型34機の大量受注記録を超えた記録的な1社による大量発注を受けて7E7生産に踏み切る事になった。全日空が7E7の初就航航空会社（Launching Carrier）となる。アジアの航空会社が初就航航空会社（Launching Carrier）になるのは航空史上初めてのことである。発注総額は約60億ドルで、納入は2008年より始まる。全日空では現在就航している54機のB767と7機のA321を引退させ、B7E7を国内、国際兼用機材として利用する方針である。B7E7の大容量、運航効率の良さ、機体の軽量化と燃費の低さも貢献するが、機種を整理統合することにより年間100億円の経費削減につながると言っている。

全日空に引き続き、エア・ニュージーランドが2004年6月4日にボーイング社に対して将来の長距離機の代替機として総数52機の777型と7E7型のオプションを示し、B7E7のドリームライナーを使用する2社目の航空会社になった。このオプションの内、確定発注は777-200ERを8機と7E7-8（基本型）2機で、すべてRolls-Royce社のTrent 1000のエンジンを装備している。

中国が全日空とニュージーランド航空について次のB7E7発注国となりそうである。2004年6月10日、中国政府航空当局は、一番機納入を2008年の北京オリンピックに間に合うように中国籍の航空会社6社が7E7-8（基本型）を合計60機購入する計画がある事を発表した。ボーイング社と交わした覚書によれば、中国南方航空（China Southern）、中国国際航空（Air China）、中国東方航空（China Eastern）と海南航空（Hainan Airlines）がそれぞれ10機から15機を購入し、加えて厦門航空（Xiamen Airlines）と上海航空（Shanghai Airlines）からも発注の可能性があるとされている。Rolls-Royce Trent 1000型のエンジンを装備するこれら7E7の確定発注はフーンボロー航空ショーの開催時にされるものと予想されている。別にボーイング社は第一中国航空産業公司（China Aviation Industry Corp I）ならびに第二中国航空産業公司（China Aviation Industry Corp II）と覚書を交換し、中国での7E7の方向舵アセンブリーを含むボーイング社の航空機部品の現地生産を決定した。この覚書によれば、AVIC I傘下の成都飛機産業公司（Chengdu Aircraft Industrial Group Co. Ltd.）に方向舵アセンブリーを、AVIC II傘下の合肥飛機産業公司（Hafei Aviation Industry Co.）に7E7の部品を含む広範囲のボーイング社の機体部品の生産を任せる事になる模様である。

別の動きとして、中国CASGC（China Aviation Supplies Group Corp）は2004年6月11

日にエアバス社と2006年第1四半期から納入される契約でB7E7の対抗機のA330-300を20機の購入を決定した。エンジンは未決定である。中国CASGCは中国の航空会社群の発注部門で具体的にどの航空会社が今回発注されたA330-300を使用するか明らかにしていない。

ボーイング社は、B7E7に興味を示しているシンガポール航空、エミレーツ航空を始めとして、航空機リース会社のGECAS社とILFC社に購入を働きかけている。他に、カンタス、ブリティッシュ・エアウェーズ、ルフトハンザ及びエール・フランスとも接触している。

機材の世界でもう一つの話はB777の貨物専用機である。表8-1に提示してあるようにB747-400よりも航続距離が長いB777-200ERを貨物専用機にして欲しいと言う声が航空会社から上がっている。特にMD-11F型に貨物専用機の機種統一を図ったルフトハンザ・カーゴはボーイング社が1998年に今後MD-11の生産を中止するという決定に驚愕し、代替機として航続距離の長い、MD-11Fより20トンは余計に搭載できるB777-200ERの貨物専用機ヴァージョンを市場に出して欲しいとボーイング社に懇請している。

表8-6

代表的なマーケット間の飛行距離	
成田←→ニューヨーク	10,824 km
インチョン←→ニューヨーク	11,063 km
香港←→ニューヨーク	12,956 km
シンガポール←→ニューヨーク	15,329 km
成田←→ロサンゼルス	8,749 km
インチョン←→ロサンゼルス	9,590 km
香港←→ロサンゼルス	11,635 km
シンガポール←→ロサンゼルス	14,100 km
成田←→ロンドン	9,585 km
インチョン←→ロンドン	8,863 km
香港←→ロンドン	9,640 km
シンガポール←→ロンドン	10,873 km

Compendium of International Civil Aviation-IATA 3rd Edition 2003より作成.

表8-1の「長距離機の標準運航データ比較表」の航続距離の数値と表8-6の代表的なマーケット間の飛行距離をよく見比べて欲しい。殆どの代表的なマーケット間の運航は現在就航している航空機で可能である事が分かると思う。シンガポール・ニューヨークの15,329 kmを貨客満載で飛ぶことはどの機種でもできる事ではないが、シンガポール・ロサンゼルスで貨客満載で飛べる機種は多くある。偏西風に逆らって西へ飛ぶときは相当の抵抗を受け、積載量を減らさなければならないが、東に向かって飛ぶときには逆に偏西風（ジェット・ストリーム）を利用し、それに乗って飛ぶことが出来るので全く問題ない。

シンガポール航空は2004年2月3日よりエアバスA340-500（Rolls-Royce Trent 500エンジン4基装備）を使用してSQ20便をシンガポール・ロサンゼルス（14,100km）の超長距離路線に世界初でしかも世界最長のノンストップ定期便を就航させた。飛行時間は16時間、帰りのSQ19便は向かい風で約18時間半掛かる。SQ便が就航する以前のノンストップ世界最長路線はルフトハンザ・ドイツ航空LH526便のフランクフルト・ブエノス・アイレス（13,207km）で所要時間は14時間10分、使用機種はエアバスA340-600であった。アジア路線では、コンチネンタル航空のNewark/Hong Kong線（12,956 km）がそれまでの最長路線で16時間弱の所要時間であった。キャセイ航空が2004年4月から香港・ニューヨーク間にエアバスA340-600を使ってノン・ストップ運航を始めた。香港とロシアの間で北極回りの路線を飛行してよいという許可が下りたのを契機に開始された。

シンガポール・ロサンゼルスのノンストップ超長距離便が世界一であったのは束の間の5ヵ月足らず、シンガポール航空自身がその記録を2004年6月28日に破った。シンガポール航空SQ22便が世界で最も長距離ノンストップ北極圏経由便となるシンガポール・ニューヨーク間（17,100 km）の毎日便サービスを開始した。往路は18時間18分掛かったが、現在のアムステルダム経由のワンストップ便よりも4時間早い。使用機材は前述のシンガポール・ロサンゼルス直行便のA340-500と同じで2クラス構造（「スペース・ベッド」を2-2-2に配置したRafflesビジネス・クラス64席、2-3-2にゆったりと配置されたExecutive Economyクラス117席）で運航されている。この直行便の就航により、現在週4便飛んでいるアムステルダム経由便は中止になった。

図8-7 シンガポール航空 A340-500型機



出所: Airbus Industrie社.

KLMオランダ航空がボーイング747-400ERの貨物専用機ヴァージョンを2002年春から加え、2004年2月に最後の3機目の納入を受け、航続距離の長さで群を抜いたサービスを展開している。ボーイングB777-300ERもシアトルから台北までノンストップ試験飛行で13時間の飛行の内、1つのエンジンを停止させ、片方のエンジンだけで5時間以上飛び、ETOPS (Extended Twin Engine Operations双発機の長距離運航) の最長記録を打ち立てた。1つのエンジンが停止してしまっても、5時間も飛び続ける事が出来ると言う事は不慮の事故が発生しても、どこかの飛行場までたどり着くことが出来ると言う安全度の高さを物語っている。

航空技術の進歩はすさまじいものがある。ジェット・エンジンが第二次世界大戦の末期に研究され、僅か数年後の1952年5月2日には英国海外航空 (BOAC-現在のブリティッシュ・エアウェイズの前身) が世界最初の民間定期ジェット旅客便をロンドンとヨハネスブルグの間に就航させた。9,068kmの行程をローマ、バイルート、ハルツーム、エンテベとリビングストーンに寄港し、24時間弱で結んだ。36人乗りのディハビランド-106コメット1は高度10,668mで巡航速度748km/hの高性能を誇った。その後のジェット旅客機の進歩は、速度の点で見ても、大型化の点からも、まさに日進月歩の勢いにある。

1976年1月27日は世界最初の民間音速旅客機コンコルドの就航を見た日である。エール・フランスのコンコルドはダカールで1時間の給油を含めてパリ・リオデジャネイロを7時間25分で結び、BOACのコンコルドはロンドンとバーレーンを3時間37分で結んだ。同年5月24日にエール・フランスとBOACは同時にパリ・ワシントン、ロンドン・ワシントンにコンコルドを就航させた。コンコルドは2000年7月25日パリ離陸直後に発生した事故で2001年11月まで就航が取り止められていたが、再開され順調に信用を回復して行ったが、2001年9月11日に起きた青天の霹靂のような民間航空機を爆弾として使った同時多発テロの影響で急激に旅客需要が落ち込み、音速の2倍で飛ぶ空の夢であったコンコルドに終焉の日を迎えさせた。2003年5月30日にパリ発ニューヨーク行き最終便が乗員8名、乗客58人を乗せ3時間半最後のフライトを行なった。5月31日にニューヨークからパリに戻り、その後、各地の航空博物館 (パリのシャルル・ド・ゴール空港にも1機) に展示されている。

アメリカ航空宇宙局 (NASA) による無人超音速飛行機「X43A」の飛行テストが2004年3月27日カリフォルニア沖上空で行なわれ、吸気エンジンを使った実験機としては世界最速となる時速7,700km (マッハ7) を記録した。将来このような超音速機が民間用として使用される日が来ないとは言い切れない、まったくダイナミックな世界なのである。

今回の動向調査の対航空会社へのアンケートの中で、「日本の空港の着陸料が現行の水準のままであるならば、着陸料の安い近隣国の空港 (例えば、韓国インチョン空港、台湾台北空港、上海浦東空港、香港Chek Lap Kok空港、シンガポールChangi空港) へ寄港地の変更をお考えになりますか」と言う質問を投げかけたところ、回答企業38社中、「考えている」と答えた企業が4社 (10.5%)、「考えていない」が21社 (55.3%)、「わからない」が11社 (28.9%) であった。大手企業については、多くが「考えていない」と答えている。航空路線は自由な選択が可能な市場ではなく、厳しい運航権に拘束されている。選択の自

由があれば、自社の好きなマーケットへ飛んで行けるのに、仕方のない世界である。

II 航空協定と貨物マーケットの関係

1 貨物輸送を阻害する二国間航空協定

1944年のシカゴ会議でアメリカが推奨した「航空主権は保持するものの航空取引については自由化を実施し、世界の空を開放しよう」とした動きにあの時の参加国が「もしも」同意をしていたら、今日の航空交通はもつと早くから活発になっていたと思う。今日の言葉で言うところの「オープン・スカイ」の早期誕生である。「通商」を国の生きる道と心得ているオランダ1国のみがアメリカに賛成したに過ぎず、アメリカの提案は葬られてしまった。歴史に「もしも」はない。結局、世界は「閉ざされた空」を採択したが、今日の世界は少々遅いペースではあるが、着実に「オープン・スカイ」に向かって進んでいる。往復商売が当たり前である航空旅客路線は二国間航空協定の枠組みの中でも対応する事が可能であるが、片道商売である貨物輸送には基本的に二国間の輸送に限られている航空協定には馴染まない。貨物専用機は貨物のあるところを選んで飛んで行ければどんなにか効率よく利益もあがる事か計り知れない。貨物のあるところを選びながら飛ぶと言うことは閉ざされた空では出来ない。太平洋を例にとれば、アメリカからニュージーランド、オーストラリアへと飛び、そのまま、南西太平洋から東南アジアへ飛び、東南アジアから北東アジアへ、北東アジアから北アメリカへと戻る路線は、どの部分を切り取っても年間を通して貨物が溢れるほどある。この環太平洋ルートを反時計回りに飛ぶと、貨物のある部分と全くないセクターがある。二国間航空協定の場合は、二国間を行ったり来たりしなければならない。例えば、アメリカからニュージーランド、オーストラリアへは溢れるほど貨物があるが、帰り便は殆ど貨物が無いと言う状態である。南行きは満杯、北行きは貨物なしでは、往復積載率50%となり赤字運航になってしまう。航空会社によってコストの格差があるが、平均的に往復搭載率65%から70%を上回らないと航空会社は利益が出ない。

2 オープン・スカイの功罪

アメリカは自由な競争社会を推奨する国だけあって反トラスト法（独占禁止法）の厳しい国である。独占を嫌い、航空会社の連合体であるIATAが運賃調整活動を行っているのは反トラスト法に抵触するとして、一時アメリカ系の航空会社がIATAを脱退せざるを得ない極限状態まで醸し出したものである。顧客の需要がグローバルに拡大し、自社の路線網では顧客の要望に応えられない事態を打開するため、航空会社は国境を越えた提携（後にアライアンスと呼ばれるもの）を行った。アメリカ政府はアライアンスの最初の試みであるノースウエスト航空会社とKLMオランダ航空との提携を機材調整、発着時刻調整、営業提携のすべてが反トラスト法に抵触するとして禁止した。営業活動を話し合えないのであれば、提携は無意味になってしまう。そこで、アメリカ政府はオランダ政府に対し、「米蘭オープン・スカイ協定」を認めるのであれば、NWAとKLMの企業提携を全面的に認めると言

う提案を出した。シカゴ会議の時代から「空の自由」に賛成していたオランダは一も二もなく了承し「オープン・スカイ協定」に調印し、返礼として、KLMとNWAのアライアンスに反トラスト法適用免除の特権を受け、運航、営業、運賃のすべてに渡り、限りなく合併に近い形のKLMとNWAのアライアンスが実現した。その後のアメリカのオープン・スカイ推進政策には常に反対給付として当該国の航空会社とアメリカの航空会社のアライアンス³⁾に反トラスト法適用免除の特権を与えている。アメリカとイギリスの交渉では、どうしてもロンドン・ヒースロー空港のスロット配分がネックになり、ブリッティッシュ・エアウェイズとアメリカン航空のoneworldアライアンスには反トラスト法適用免除の特権が与えられていない。

シカゴ体制の下で航空会社の国籍が問われるので、それを避けるため、合併一步手前のアライアンス（業務提携）を組む。しかし、運賃の談合、輸送力の調整（機材、便数、運航日、発着時間などの調整）は当該各国の独占禁止法に触れる。そこに眼を着けたのが、アメリカのオープン・スカイ推進政策である。調整が出来ない業務提携は単なる「お友達」であって骨も身もない。営業戦略も何も出来ない単なる「飾り」にしか過ぎない。空の自由化を行い、競争を激化させ、結果的に消費者・利用者に利益をもたらそうと言うアメリカとのオープン・スカイ協定を受け入れると、返礼にその国の航空会社とアメリカ企業との間のアライアンスに反トラスト法適用免除の特権を与えるという上手い手を考えたものだ。

アメリカは2004年3月に締結したマダガスカルとのオープン・スカイ協定を含め、現在世界65カ国（内2カ国とは貨物みのオープン・スカイ協定）とオープン・スカイ協定を結んでいる。内訳は表8-8のとおりである。またオープン・スカイはアメリカだけの特許ではない。自由な通商を求める国々は航空輸送の自由化によって得られる国益が計り知れない事から積極的にオープン・スカイ協定を相互に結んでいる。2001年にドイツとニュージーランド、2002年にはオーストラリアとニュージーランドがそれぞれオープン・スカイ協定を結んだ。2004年に入って、シンガポールとアラブ首長国連邦がオープン・スカイ協定を結んだ。東アジアの貨物の集積地であるシンガポールと中近東屈指の自由港であり貨物の集積地であるアラブ首長国連邦のドバイの間にオープン・スカイ協定が出来た事は特記に値する。シンガポール航空もエミレーツ航空も相互に無制限第5の自由を手に入れたわけである。更に、2004年3月タイ国と中国の間に旅客・貨物便とも就航便数の制限を外す協定が結ばれた。タイ国のタクシン首相は2005年に新バンコク空港が開港した暁にはすべての外国航空会社の無制限乗り入れを許すとまで意欲的にアジアのハブ空港を目指した発言をしている。タイ国は、また、アラブ首長国連邦ともオープン・スカイ協定を締結し、現在就航しているタイ航空の週11便、エミレーツ航空の週14便とガルフ航空の週11便すべてに無制限第5の自由を与えた。また、貨物便に限ってシンガポール、タイ、ブルネイの3国が無制限貨物便就航協定を結んだ。この歴史的なMultilateral Agreement on the Full Liberalization of All-Cargo Air Servicesは2004年2月25日にシンガポールで開催されていたAir Freight Expo 2004（航空貨物エキスポ・2004）の機会を捉えて署名締結された。協定によれば、締約国の航空会社は貨物便に関して無制限の路線権と以遠権が与えられる。

この3国間協定はアセアン諸国の経済的連携を更に高める役割を果たすことは確実である。3国はアセアンの国々が挙ってこの多国間協定に参加することを呼びかけている。カンボジア、ラオス、ミャンマーとベトナムは2003年に高度に自由化された4国間航空協定を結んでいる。香港も負けずにマレーシアとの間に第5の自由の開放を含むキャパシティ制限を撤廃する協約を結んだ。この協定により、マレーシアの航空会社は香港経由アメリカ行き路線を開ける事になる。マレーシアの小さな貨物航空会社の Transmile社は、香港をハブ空港として活用し、ロサンゼルスへ貨物専用便サービスを始める予定である。

ルフトハンザ・カーゴは2004年4月3日よりドイツとニュージーランドのオープン・スカイ協定を足場に世界一周東回り貨物便を就航させた。使用機種はMD-11F（搭載能力85トン）で、5空港を経由して世界を一周する。ルフトハンザは3年前より西回り世界一周便を運航させているが、今回の東回り便で世界一周便を両方向に完成させる。最初の寄港地はクアラ・ Lumpur、次にメルボルンを経由してオークランドへ、ハワイで給油後ロサンゼルスへ、そしてノンストップでフランクフルトへ戻る。東回り便は59時間、西回りは66時間掛かる。

表8-8 アメリカとオープン・スカイ協定を結んでいる国

締結年	ヨーロッパ (20カ国)	北・中・南アメリカ (13カ国)	アジア (18カ国)	アフリカ (14カ国)
1992	オランダ			
1995	ベルギー フィンランド デンマーク ノルウェー スウェーデン ルクセンブルグ オーストリア アイスランド スイス チェコ	カナダ (国境開放協定)		
1996	ドイツ		日本 (貨物のみ部分開放) ヨルダン	
1997		コスタリカ エルサルバドル グアテマラ ホンジュラス ニカラグア パナマ アルーバ チリ	シンガポール 台湾 ニュージーランド ブルネイ マレーシア	
1998	ルーマニア イタリア	ペルー オランダ領アンティリーズ	ウズベキスタン 韓国	
1999	ポルトガル	アルゼンチン ドミニカ	アラブ首長国連邦 パキスタン バーレーン カタール オーストラリア (貨物のみ)	タンザニア
2000	スロバキア マルタ	コロンビア (貨物営業のみ)	トルコ	ナミビア ブルキナ・ファソ ガーナ ガンビア ナイジェリア モロッコ ルワンダ ベニン セネガル
2001	ポーランド フランス		スリランカ	オマーン
		世界最初の多国間オープン・スカイ協定がアメリカ、ブルネイ、チリ、ニュージーランド、シンガポールの5カ国間で結ばれる		
2002		ジャマイカ	サモア	ウガンダ ケープ・ベルデ
2003	アルバニア		トンガ タイ (貨物のみ)	
2004				マダガスカル

注：カナダ，日本およびコロンビアは統計には加えていない。

出所：アメリカ連邦航空局 Open Sky Partners Jan 14, 2004資料より作成。

3 世界はモンテリオール条約の発効で新時代を迎えられるか

1929年の世界最初の運送責任を律する「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(ワルソー条約)から始まり、数多くの改訂や追加の議定書を持ち、また、航空会社間の協定まで存在する複雑な「ワルソー・システム」⁴⁾を整理統合して一元化・現代化を目指し1997年第30回ICAO法律委員会において「ワルソー条約の近代化の草案」が作成され、1998年ICAO特別グループ会合による検討を経て、1999年5月10日から28日までの間、モンテリオールに外交会議を招集し、3週間に及ぶ討議の結果、既存の条約・議定書・民間協定を統合し、さらに旅客の死傷における賠償限度額の撤廃と旅客の住所地に裁判管轄権を認める新条約(通称:モンテリオール条約-正式名称:国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約)を採択した。外交会議の最終日(5月28日)に行なわれた新条約の署名式では、参加国118カ国中、日本を含む107カ国がFinal Act(新条約の成立を証する文書)に署名し、内53カ国が新条約に正式に署名を残した。モンテリオール第4追加議定書を含む全ての条約、議定書、2つの航空会社間協定が1つの条約に統合された形になっているので、「ワルソー・システム」に代わるものとして、別称「新ワルソー条約」という呼び名も付けられている。航空券のペーパーレス化も始めて盛り込まれ、旅客の死亡に対する賠償責任限度額の上限がなくなり、また、裁判管轄権に乗客の主たる居住地の属する裁判所が含まれた。貨物の分野では、ペーパーレス化に荷送人の同意は必要ではなく、混載貨物に関する契約運送人(混載業者)と実行運送人(航空会社)の責任分担についてもグアダハラ条約の全文が無過失責任主義を採用して含まれている。⁵⁾

1929年10月12日に世界最初の運送責任を律する「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」(ワルソー条約)が成立・発効した時に世界は今日の航空輸送の発達と繁栄を想像出来たであろうか。世界大戦や紛争の起きるたびに航空機の機動力と優秀な輸送手段であることを自ら立証して来た航空機は2003年12月17日で誕生100年を迎えた。奇しくも、動力航空機誕生100年目の年にワルソー条約から始まり、ヘーグ議定書、グアダハラ条約、モンテリオール航空会社間協定、グアテマラ議定書、モンテリオール追加第1、第2、第3、第4議定書、日本の航空会社による損害賠償限度額撤廃宣言、ワシントン航空会社間旅客損害賠償協定と条約の上に数多くの議定書を重ね、綻びを協定で継ぎはぎして、今日では、どの条約・議定書をどの国が批准しているのか、批准していないのかを錯綜して、表を作っても良く分からないところまで複雑怪奇になって来たワルソー・システムを「ご破算で願ひまして」とICAOの努力が功を奏し出来上がった「モンテリオール条約」がついに日の目を見る事になった。

当初は、1998年6月14日に23年の長きに亘って発効を見なかったモンテリオール第4追加議定書(MP4)がようやく誕生したこともあり、新たに討議されている新条約の必要性を疑問視する国が多かった。「何をいまさら、ようやくMP4が発効したのに、ほとんど同じ内容のものを討議し、何の益があるのか。また、悪夢を繰り返すのか」と非難の声が多く出していた。事実、会議が終了した1999年5月28日には出席した118カ国のうち半数以下の53カ国のみが新条約に正式署名を残して帰国したことで条約の人気の無さを物語ってい

た。1年半経過した2001年の暮れには僅か12カ国が批准書を寄託したに過ぎず、発効に必要な30カ国の批准が集まるかどうかは否定的に考える知識人が多かった。筆者もその1人で、先ず、貨物に関しては発効したMP4で用が足りているものを再度蒸し返すことは如何と言う意見が大勢を制し、旅客に関しては厳格責任制度の採用と、旅客賠償の上限額撤廃が特に先進国と開発途上国の間の価値観の相違から成立は無理と思われていた。それが、大方の予想に反して2002年に新たに13カ国が批准し、2003年に入り、タンザニア、ポルトガル、コロンビアに続いて2003年4月10日にエストニアが批准して29カ国となった。30カ国目の国は何処かと期待半分、興味半分で待つことひさし、何とアメリカが30番目の国になった。9月5日のことである。同日、カメルーンも批准し、31カ国となった。⁶⁾ 規定により、30カ国目が批准書を寄託してから60日後に発効するので、モンリオール条約(MC99)は2003年11月4日に正式に発効した。2004年7月1日現在、53カ国が批准し、1連合(EU)が承認している。批准国の数ではモンリオール条約は先のモンリオール第4追加議定書の52カ国を上回り大きな進歩であるが、普遍的に使用できる条約としてはいまま少しの批准国を必要としている。

この条約の特徴は、今までのワルソー・システムの条文を一つ残さず全て含んでいる事に尽きる。以下にこの条約の発効で特記する事項を述べてみる。

- ① 旅客・貨物とも無過失責任原理(厳格責任主義)を採用した。但し、旅客・貨物とも遅延事故に関しては過失推定主義を残した。無過失責任原理の採用に際して、運送人の免責範囲を定めた。(条約第17条～第22条)

貨物の事故についてはMP4を引き継ぎ、航空会社が免責を受けられるのは次の4つに限定されている。

- イ) 貨物の性質または固有の欠陥、
 - ロ) 貨物の荷造りの不完全、
 - ハ) 戦争または武力衝突、と
- ニ) 貨物の入国、出国または通過に関して執られた当局の行為
の4つの内、どれかが原因で生じた事故については責任を負わない。

- ② 航空券および航空運送状のEDI化

航空券については記録された情報の写しを渡す必要がある。航空運送状のEDI化については荷送人の同意は必要とせず、要請があれば受託した貨物の識別および他の手段によって保存される記録に含まれる情報の入手を可能にする貨物受取証(Cargo Receipt)を交付する。(条約第3条～第4条)

航空運送状または貨物受取証に記載を必要とする情報は次の3点に絞られている。

- a) 出発地および到達地
- b) 出発地と到達地が同一国の領域内にあるときは、他の国にある予定寄港地
- c) 貨物の重量

条約第6条で「貨物の性質」(nature of consignment)が税関、警察または官公署より求められる事があると追記があり、この条文により、貨物の名称もしくは内容の明記が求められることがある。

③ 空運企業の責任限度額にはSDR (IMFの特別引出権⁷⁾を採用し、額は下記のとおりである。(条約第21条～第22条)

イ) 旅客の死亡・身体障害 上限なし

100,000SDR/1人(約US\$146,900)までの賠償請求については無過失の抗弁を援用できない。但し、100,000SDRを超える賠償請求に対しては抗弁権を留保している。

身体障害 (bodily injury) には精神的障害も含む。

ロ) 旅客の遅延損害 4,150SDR/1人(約US\$6,100)

ハ) 旅客の持込み手荷物損害 1,000SDR/1人(約US\$1,470)

ニ) 旅客の受託手荷物損害 17SDR/1 kg(約US\$25)

ホ) 貨物の損害 17SDR/1 kg(約US\$25)

[筆者注:SDR換算は2004年7月1日の1 SDR = US\$1.468840で計算してある。]

④ 旅客・貨物とも責任限度額の絶対性を採用した。但し、旅客の遅延、手荷物の破壊、滅失、毀損、延着から生ずる損害について旅客が運送人の故意を証明した場合には、責任限度額の絶対性は失われる。(条約第21条～第22条)

⑤ ワルソー条約では賠償限度額が数10年間にわたり改定されたことがなかった事に対する反省から、新条約では条約の正式発効日より5年ごとに批准書寄託先のICAOがSDRを構成する3ヵ国と1地域(アメリカ、英国、日本とEU)の消費者物価指数のインフレーション率が10%を超えた場合に、賠償限度額は自動的に上方修正される規定が設けられた。第1回の見直しは2008年11月4日となる。但し、締約国の過半数が上方修正に同意しない時には、修正は効力を発しない。(条約第24条)

⑥ 賠償金の一部前渡し制度が導入された。(条約第28条)

⑦ 混載貨物に関してグアダハラ条約の全条項が包含され、契約運送人(混載業者)と実行運送人(航空会社)の役割責任が規定された。(条約第39条～第48条)

混載貨物の輸送において、新条約が有効になるのは、この新条約を批准している国の間の輸送であるから、日本とアメリカの間では新条約が発効した2003年11月4日以降にマスターとハウスAWBが発行された混載貨物のクレームについて、損害事故のあった場合、ハウス・シッパーもハウス・コンサイニーも直接航空会社にクレームを提出する権利が生まれたわけである。(条約第40条～第42条)

日米間の運送以外での混載貨物クレームは、グアダハラ条約を批准している国の間の運送に適用される場合、航空会社の国籍、途中寄港地が何処の国に属している事に関係なく、ハウスのシッパーやコンサイニーは航空会社へ直接クレームが出来るのである。例として、混載貨物を英国(MC99批准国)からオーストラリア(MC99未批准国)へ日本国籍の航空会社が今日、輸送しても、グアダハラ条約が適用になり、直接航空会社にクレームが提出されても法的に正しい。しかしモントリオール条約適用の混載貨物とグアダハラ条約適用の混載貨物では運送責任制度が異なっている。⁸⁾

⑧ 損害賠償責任に関してはモントリオール第4追加議定書と酷似しているので、クレーム処理について特に言及する事はないが、混載貨物については、モントリオール条約批准国間の輸送である場合には航空会社の国籍、途中寄港地の国籍には一切関係なく、ハ

ウスのシッパーとハウスのコンサイニーは直接航空会社にクレームを提出できる⁹⁾ので留意しなければならない。(条約第29条～第37条)

- ⑨ ワルソー条約においては、旅客が訴訟を起こすことが出来る裁判管轄地は運送人の住所地、運送人の本店所在地、運送契約の締結地または目的地の四つに限定されていた。新条約では、旅客の死傷の場合、上記四つの裁判管轄地に加え、旅客の「主要かつ永久的な住所」(principal and permanent residence)を第五の裁判管轄地として認める事になった。但し、その場所において、運送人が航空運送業を営んでいなければならない。(条約第33条)

新条約は大方の予想に反して発効したが、実用面での効果が表れるためには、批准国が少なくともワルソー条約(151カ国)やヘーグ議定書(135カ国)の批准国並みに現在の53カ国・1連合¹⁰⁾から増加しなければ普遍的な条約とはならない。モントリオール第4追加議定書(MP4)の批准国52カ国を少し超えたが、80カ国くらいほしいものである。イギリス、ドイツ、フランス、オランダ、ベルギーを始めとする貿易・航空先進国のEU諸国が揃って批准したのは2004年に入って大きな進展である。

先進国と開発途上国の間では旅客の賠償限度額撤廃と厳格責任主義への移行が大きなネックになっていると思える。また、ドイツがMP4に反対していた理由は、航空会社に故意や重過失があっても、損害賠償限度額の絶対性が守られると言う点に不合理性があるとしていたが、ECがMC99を承認したので、EUメンバーは3カ国の未批准国を残し、全員が批准を行なった。未承認のハンガリー、ラトビア、リトアニアも追随する事は確実である。

MP4およびMC99で認めているペーパーレス輸送を現実的に実施するに当たっては未だ批准国の数が不足しているが、そう遠くない将来にはペーパーレス輸送も実現すると思う。それまでの間は、残念ながら、時代の最先端を行く業界でありながら、この業界はまだ当分の間、最新の情報に基づいた条約別批准国のリストを片手に、コンピューター全盛の時代に紙によるエア・ウェービルを作成し、必要枚数を必要箇所に配布して行く生活を続けて行かなければならない。AWBを作成し、ペーパーとして処理をするコストは何と1件USD6.00も掛かる。世界で何百万件のAWBが切られているか? その数字掛けるUSD6.00が浪費されているのである。方や、旅行客の航空券のペーパーレス化は北米で一時全盛を極めたが、2001年9月11日の同時多発テロ事件以来、保安上、ペーパー航空券に戻ってしまっている。世界がテロの恐怖から解放されてペーパーレス旅行に踏み切れる日が来るのか? そのアメリカのコンチネンタル航空がコスト削減のため、2004年末より国内、国際を問わず、他の航空会社への乗り継ぎのあるなしに関わらず、航空券の発行を取り止めると宣言した。コンチネンタル航空の国内線旅客の95パーセントは既にe-Ticketで旅行をし、国際線も88パーセントまでは航空券なしで搭乗している。コンチネンタル航空はインターライン契約の中にペーパーレス条項を書き込んで他の航空会社の協力を求めている。

わが国がモントリオール条約をいち早く批准したように、わが国が率先して国連の場や、WTOの場などの国際会議の機会があるごとに、モントリオール条約に多数の国々が加盟するよう促進する行動に出るように切に望みたい。

丁度、ライト兄弟が初飛行を行ってから100年が経過したこの年にEUがモンテリオール条約を承認し、EU加盟国の中でも難色を示していたドイツやフランス他EU加盟国がそろって批准書を寄託した意義は大きい。世界の多くの国々が厳格責任主義に基づく統一した損害賠償責任の見解を分かち合えることが出来たのである。保安の面さえ実質的に克服できれば、貨客ともペーパーレス輸送がグローバルに可能となる土壌は出来上がっている。新時代を迎えて、これからの進展が楽しみである。

4 ヨーロッパから始まった新しい風

シカゴ体制の崩壊につながるヨーロッパ法廷の判決結果を受け、世界はゆれた。アジア諸国もこの新しい風の影響を見極めようとしている。ASEAN以外に強固な経済連合体を持たないアジアの国々はさながら大鯨の前の小魚の群れのように右往左往している。アジアの国々の中で航空会社の規模が拮抗している国はヨーロッパのようにそう多くは無い。航空企業として大人も、若い青年も、幼稚園児もいるアジアの航空会社の力の相違は航空経済の面で大同団結するチャンスを薄くしている。

あらゆる産業に時として体系的な変化が起こることは珍しくない。体系的な変革なので、日々の業務に直接影響を与えることは少ない。しかし、2002年11月5日にヨーロッパ法廷が下した判決は、ここ数年の間に航空輸送の本質を変えてしまうくらいの衝撃があった。

ヨーロッパに単一航空マーケットが出現してからこの方、EC (European Commission - 欧州委員会) はかつて個々の国家の主権の行使による専管事項であるとされていた二国間航空交渉に関する個々の国の活動をすべてECの手中に収めようとして来た。現在のEC運輸長官Loyola de Palacio 女史の目標とするところは明白である。2002年11月5日のヨーロッパ法廷の判決はこのECの意図を実現させる強力な第一歩となった。筆者のように長年、航空協定 (特にオープン・スカイ協定) と航空会社の国籍問題について研究を続けている者にとって、ヨーロッパ法廷の判決は大変重要な転機となる出来事である。

ここで、ヨーロッパ法廷の判決とその影響について考察して見ることにする。2002年11月5日にヨーロッパ法廷 (European Court of Justice) は1998年12月の提訴以来審議して来た、欧州委員会 (European Commission) 対イギリス、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルグ、オーストリアとドイツ各国の航空協定に関する係争¹¹⁾ について判決を下した。これらのEuropean Union諸国 (欧州連合諸国) が個々にアメリカと結んでいる航空協定がローマ条約¹²⁾ とEU基本法を侵害しているとして欧州委員会 (EC) が違法性を訴えていた裁判である。係争の一面は、EU域外の航空会社によるEU域内の運賃設定、コンピューター予約システムの運営、ならびに空港のスロット割当に關しての3項目であった。これら3項目は欧州委員会 (EC) の専管事項であり、この点につき、EU加盟国がアメリカと締結したオープン・スカイ協定は、ECの専管事項を侵害していると判決が下された。係争は更に、この3項目よりも重大な要素を持っている航空会社の国籍条項に及んでいた。個々の航空協定の中にある航空会社の国籍条項および航空会社の経営支配権条項は、差別的な取り扱いを禁じているローマ条約とEU基本法に明らかに抵触し、合入れないものであり、ヨーロッパ法廷は欧州委員会の訴えを是とし、現行の

航空協定は無効であるという法的結論を出した。

EUは域内の航空開放を目指し、1987年、1990年と1992年の3回にわたり、段階的にEU域内の空の自由化を実施して来た。1992年に採択された第3パッケージは、(1) 域内に設立される航空会社に対しEU加盟国が運航許可を与える自由、(2) EU加盟国の航空会社が域内航空路線に参加する自由、と(3) EU域内運賃および賃率の設定の自由と3つの域内航空自由化を実行にうつし、更なる自由化を進めた。EUの行政執行機関である欧州委員会(EC)は共同体としてのヨーロッパ議会から一括航空協定交渉・締結権を譲り受け、ECが集散的にアメリカとEU単一体としての航空交渉を行い、個々の加盟国が結んでいる現在の航空協定をEU・アメリカの包括的航空協定に吸収してしまいたいと1990年の始めより運動していた。しかしながら、1995年よりアメリカは積極的にEU諸国といわゆる「オープン・スカイ」協定を次々から次へと締結し始めた。これらの二国間「オープン・スカイ」協定には、すべての路線へ参加の自由、無制限の路線開設、無制限の運航権と以遠権、両締約国が否決しない限り発効する運賃・賃率の設定制度、コード・シェアリングの自由化などを盛り込んでいる。

欧州委員会は1998年に、アメリカと「オープン・スカイ」協定を締結しているEU加盟国7カ国(デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルグ、オーストリア、ドイツ)とアメリカと国籍差別条項が含まれている航空協定(バーミューダ協定)を結んでいるイギリスを相手取って次の争点についてヨーロッパ法廷に提訴した。

- (i) 欧州委員会(EC)の対外権利の侵害： 欧州委員会のみがEUの域外諸国と航空協定の締結権があると言う主張。
- (ii) EU基本法の侵害： もし航空協定の締結相手国の航空会社の資本構成ならびに経営支配権が当該国以外の国にある場合に、アメリカは、その航空会社の就航を拒否する権利を盛ってある協定(航空会社の資本構成と経営権)は「国籍による差別処置」を排除しているEU基本法の侵害であるという主張。EU成立以前の1977年に締結された米英間の航空協定(俗称バーミューダⅡ協定)についても同様に、指定航空会社の権利設定条項がEU基本法の侵害であるという主張。また、EU域内路線の運賃・賃率設定、コンピューター予約システムに関する条項、空港のスロットの割当などについて航空協定が触れている事についてもECの専管事項であり、EU基本法に抵触していると主張。

ヨーロッパ法廷は

- (i) については、欧州委員会(European Commission)は個々のEU加盟国の利益を代表して航空交渉を行い、航空交渉を締結する権限は保有していないと判断を下したが、
- (ii) については、俎上に上った個々の二国間航空協定の権利設定条項(航空会社の資本構成とそれによる経営権の問題)、EU域内路線の運賃・賃率設定、コンピューター予約システムに関する条項、空港のスロットの割当などについて、EU基本法に抵触しているとして、これら二国間航空協定はすべて無効であると判決を下した。

欧州委員会は直ちに、関係7つの加盟国とイギリスに対し、アメリカとの航空協定を破棄して判決に沿い、かつ、EU基本法の線を守った二国間航空協定を交渉し直すようにと

指示をした。イギリスはいち早く、20年以上アメリカと結んできたバーミューダIIを破棄する意志のないことを欧州委員会に知らせた。ECの動きは、EU組織体の内部でもさらなる調整を必要とする内容を含んでいることは明らかである。現在、EU加盟15カ国はそれぞれ平均して1国80件くらいの二国間航空協定を結んでいる。全部で1,200件くらいの航空協定が実質的にヨーロッパ法廷の指摘する違法性(指定航空会社の国籍条項と経営権条項)を包含していることになる。これだけの数の航空協定をすべて無効とすれば、世界の航空輸送はカオスを呈してしまう。EU内の個々の加盟国の集合体としてEU共同体の行政執行機関である欧州委員会(EC)が、あたかも単一国家の政府のように航空交渉権を持ち、航空協定を締結する権限があるかどうか、今後EU議会でこれから審議して行かねばならない重要な課題である。欧州委員会(EC)は既に、GATS (General Agreement on Trade in Services - サービス貿易に関する一般協定)に含まれている航空輸送のある面ではEU加盟国を代表して交渉権を持っているので、次のステップに進むのはさほど難しいことではないという見方もある。しかし、EUはEU加盟国がそれぞれ短期、長期に求める国家利益が必ずしもEUの求めるものと一致していないこともよく理解している。ECに個々の航空交渉ならびに包括的な航空交渉の交渉権と締結権を与えた方が有利なのか、後述のTCAA (Transatlantic Common Aviation Area - 大西洋横断共通航空領域)のようなメガ多国間航空協定をECに推進させた方が有利なのか、熟慮しなければならない。

アメリカは、ヨーロッパ法廷の判決の前段の欧州委員会に航空交渉の交渉権も締結権もないという部分を捉え、現在問題となっているEU諸国との間で存在している二国間航空協定はすべて効力が継続していて有効であるとコメントを発表して、現状維持を続けている。アメリカの航空及び国際問題担当の運輸次官である Read Van de Water氏は、EU加盟各国が欧州委員会当局に航空交渉を行う権限を移譲するかどうか慎重に見極めているところであるとコメントした。アメリカ運輸省で国際政策を担当している Jeffrey Shane次官補は、欧州委員会当局が加盟各国から権限の移譲を受けて一元的に対外航空交渉に入れることを歓迎するとコメントを出した。アメリカの航空関係筋は、欧州委員会当局が交渉権の移譲を受けるのは、早くて、2003年6月になると予測しているが、EU側では、もっと早期に、2003年春にでも起こり得るとの見解を持つものがある。いずれにせよ、欧州委員会当局が一元的な交渉権の移譲を受けられるのは必然的に起こり得ることであることに異論は無いようである。すべてが順調に行けば、EU/US間の多国家間航空協定は向こう12ヵ月か18ヵ月の間に実現すると消息筋は見ている。鍵は「航空会社の資本比率から特定される国籍条項の排除と、経営支配権」の問題である。

アメリカの予想が当たり、ヨーロッパ議会は2003年6月5日、歴史的な採決を行い、欧州委員会(EC)にEU諸国を代表してアメリカとの航空交渉を行なう交渉権を与えた。締結権は与えていないが、ECが交渉権を得たことは画期的な転換である。締結権こそないが、一元的交渉権を与えられた事により、EC運輸長官のLoyola de Palacio女史の思う方向にこれからのEUの航空交渉は向かって行くことになる。TCAA (Transatlantic Common Aviation Area) の実現に向かってアメリカと2003年10月1日からワシントンでマラソン交渉が予想される長丁場に及ぶと思われる包括的航空交渉に入った。双方の主張を述べ合っ

て、EUとアメリカはOpen Aviation Area (OAA - 「開かれた空」) を追求して行くことに合意した。第1ラウンドを終了、続いて第2回の交渉をブリュッセルで開催した。仮にOAA「開かれた空」協定の文章が30ページあると仮定した場合、後ろの25ページについては第2回のラウンドで合意を見たが、重要な要素が含まれている最初の5ページについては未だ道のりは遠いと言う結果に終わった。アメリカ側は2004年11月に迫る大統領選挙の前に決着を付けたいと言うブッシュ大統領の意向を受けており、EC側も運輸長官Loyola de Palacio女史の任期が2004年10月末で終わる。EUはEU議会そのものも、欧州委員会のメンバーも、各担当長官もすべて総入れ替えになる。Palacio女史は航空交渉権の移譲でさえ約10年掛かっているのだから、EU/USのOAA協定が現在の両当事者の政権で完成させなければならないという理由は存在しないとコメントしている。繊維や鉄鋼に関する経済取り決めなどは数年間も掛かっていると述べてはいるが、内心で任期中に片付けたいと言う気持ちは隠せない。また、ECはアメリカ以外の第三国との航空交渉権をEU議会から移譲を受けたいとして、EU運輸委員会に図る動きも活発化している。

アメリカ側はOAA「開かれた空」協定がどのような範疇を含むものなのか定義を模索している最中である。一方、EC側はハッキリとOAA協定がもたらすものは「特定の都市から運航を開始するかしないかの自由をすべてのEU航空会社に与える事である」と現在の航空協定では与えられていないこの権益を差別なく平等に与える事にあるとPalacio女史は述べている。ECは最近、フランスとトーゴー間の航空協定で使用された“誰でも飛べる”と言う「共同体指定条項Community Designation Clause」をOAA協定に引用しようとアメリカ側に提案している。アメリカ側はこの提案を検討中であるが、既に味方であるEU諸国内から不協和音が出始めている。アメリカとオープン・スカイ協定を結んでいないEU域内国のアイルランド、スペイン、ギリシャや英国の航空会社はOAA協定に“ただ乗り”が可能だという不満があがっている。ブリティッシュ・エアウェーズを例にとれば、フランクフルトからアメリカに向けて路線を開設することが出来るが、ルフトハンザはロンドン・ヒースロー空港から同様な対アメリカ向け路線は開設できないという不公平さが出てしまう。ECとして次善の策として考えられるのは、OAA協定の一方向にアメリカ1国を置き、他方は2本立てとして、1つのグループにアメリカとオープン・スカイ協定を結んでいる11カ国ともう1つのグループに残りの4カ国を持つてくる構想である。ブリティッシュ・エアウェーズはロンドン・ヒースローを枠外に置くこの案に賛成しているが、ロンドン・ヒースローを対米交渉の枠外に置くことはまかりならぬとドイツから激しい反発を受けている。航空の専門家であればOAA協定はオープン・スカイ協定を指向するのは当然の帰結で、オープン・スカイの取り決めでは、EUのどの航空会社もEU域内の好む地点からアメリカ国内の好みの地点に運航出来なければ意味を成さないし、この逆方向の運航も差別なく行なえなくてはならないと考えるのは当然である。ヒースロー空港の位置づけと閉鎖的なバーミューダIIが大きなネックになっているのは否めない。2004年2月にワシントンで開かれた第3ラウンドの交渉には、カボタージュ、Fly America政策、航空会社の所有権と支配権、航空会社の設立、航空機のウェット・リースによる運航など未だ進展を見ない大きな問題の討議がされている。ECも航空会社の支配権(持ち株数)の制限を一挙にゼロにす

ることに固執しないで、50%くらいのリミットで手を打つ方策に切り替えないとならないと消息筋は取り沙汰している。カボタージュについても、機能的にはアメリカの国内線を持つ航空会社と結んでいるアライアンスを通してアメリカ国内市場へのアクセスを得ているのであるから、目くじら立てて追求しなくても良いのではと言う声に対して、ヨーロッパのチャーター航空会社やヴァージン・アトランティック航空はカボタージュ権の完全開放を主張して強く反対している。第1回のラウンドの際、アメリカ側交渉代表のJohn Byerly 運送問題担当国務次官補はオープニング・スピーチの中でいみじくも「ECはアメリカを第26番目のEUメンバー国と錯覚しないように」と笑いを込めて発言した。第2回のラウンドでは、アメリカ側は「アメリカ議会がカボタージュの開放をすることは夢のまた夢である」という印象をEU側に与えた。EU側からの反論に対し、アメリカの航空会社がマドリード・パリ間を飛行してもスペインとフランスがそれぞれ独立国であり別々に1944年のシカゴ条約およびICAOに加盟している事実からカボタージュに抵触しないことは明らかであるとアメリカ側は言い切っている。アメリカ側はこのOAA協定はアメリカ合衆国とEUの間で結ばれるものか、アメリカと15カ国のEUメンバー諸国それぞれと結ばれるものか、はた2004年5月からは25カ国に膨れ上がるEUメンバー諸国と結ぶものか定かではないと言っている。第2回ラウンドで、アメリカ側はECとして回答の出来ない数多くの質問を投げ掛けて来たとEU側参加者の一人が漏らしていた。もしも仮にEU/USの今回のマラソン討議が失敗に終わると、最初の犠牲者となるのはAir FranceとKLMオランダ航空の合併になる。

第3ラウンドの交渉中、EUの航空会社がEU内の地点を路線に含めることを条件に、第三国からアメリカ国内の地点に向けた路線を開設してもよいとアメリカ側から提案があった。アメリカはまた、EUの航空会社がEU内の合併により大西洋路線を制限される事がないことを提案した。これはAir FranceによるKLMの買収を可能にするために必須の事である。反対給付として、アメリカ国籍航空会社にEU域内の第5の自由およびEU以外の国に向けた第5の自由を認める条件を付けた。アメリカは依然としてアメリカ国内のカボタージュ開放に反対しているが、EU側にとってアメリカ側は既にEU域内のカボタージュ権を取得しているのであるから不公平であると反論している。アメリカ国内のカボタージュ権開放にはアメリカ議会の承認が必要である。アメリカは更に、アメリカ・EU双方の航空会社に運航の完全自由、キャパシティの完全自由、乗り入れ地点の完全自由、路線選択の完全自由、チャーター航空会社に対しては定期便運航会社と同等の自由を与えること、貨物専門航空会社に対してはグローバルに第7の自由の行使権を与えること、ロンドン・ヒースロー空港およびガトウィック空港は枠外に置かないことを提案した。イギリス政府はアメリカ側の提案はイギリス国籍の航空会社を甚だ不利な立場に追い込むと反論している。欧州委員会（EC）はもしアメリカがカボタージュを開放しなければ、アメリカの航空会社の第5の自由を取り上げると脅迫している。アメリカ側は、ECに主権国家が相互に結んだ航空協定を破棄する権限はないと反論している。

アメリカの提案は具体的には、(1) アメリカの航空会社の外国人株式保有制限を25%から49.9%に広げる、(2) EUの航空会社はEUの如何なる地点からでもアメリカの如何なる

地点への乗り入れを許す、(3) 当然の事ながら現行の個々の双務航空協定は効力を失い、アメリカの航空会社は誰でもロンドン・ヒースロー空港への乗り入れが可能となると言うものである。ECはこのような小刻みな形では大局的なOAA汎大西洋オープン・スカイを実現する事は不可能であるとアメリカの提案を蹴った。

ECが性急に、汎大西洋オープン空域 (Transatlantic Open Aviation Area) を求める事は両刃の剣の感がする。ECが対米会議の中で繰り返して要求しているのは、アメリカのカボタージュ開放、アメリカの航空会社の株式取得制限の撤廃、アメリカ国内におけるEU側航空会社の設立の自由の3点である。別にアメリカ政府職員・関係者のFly America政策の廃止も求めている。これらの要求が航空交渉の上で正当なものであるとしても、政治的な含みを持つ大きな問題であることは否めない。特に、2004年はアメリカ大統領の選挙が行なわれる年で、政治問題には極度に敏感な年である。2004年の大統領選挙の対抗馬のJohn Kelly上院議員は特に通商問題を前面に掲げ、ブッシュ政権の通商政策を激しく非難している。どちらがホワイト・ハウスの住人になろうと、そのような環境の中で短期間にアメリカの政治の根幹に触れるこれらの問題を解決できる見通しも無い。民主主義を信望する政府は政治的なリスクが絡む問題となると動きはどうしても遅くなる。アメリカ政府がコンピューター予約システム (CRS) の規制を撤廃するのに10年の歳月を必要とした事を忘れてはならない。ヨーロッパとて例外ではない。2002年11月にEU議会がECに歴史的な対米一元的航空交渉の交渉権を与えたのはローマ条約から45年の月日が経ってからの事である。アメリカ政府が60年に渡って培ってきた国際条約や航空協定、連邦法や国内政策を一晩で放棄する事はありえない。また、外国資本の導入ルールの均質化、航空会社設立の自由化およびカボタージュの開放を支持したとしても、果たして現在の汎大西洋航空競争はアメリカ側に一方的に有利になっているとは思えない。ECは「第5の自由とカボタージュは同意語」だと主張するが、アメリカの航空会社がロンドン・ローマ間の以遠権を獲得した対価として、アタリア航空にアメリカの3都市に新たな乗り入れを許している。イタリア政府を満足させて後、同様な代価をイギリスにも与えているのである。主権国家と結ばれた条約は締約当事国が自ら改訂しない限り他人がとやかく言える筋のものではない。ECはEU 15カ国は単一国家だと言うが、EUは構成国それぞれが主権を持った国家の集合体である。構成国は国連に15の席を持ち、ICAO (国際民間航空機構) に15人の代表を送り込んでいる。アメリカは国連にもICAOにも1人の代表しか出していない。EUはこれで果たしてEUとUSは同じであると言い切れるのか疑問である。

2004年4月7日、ブラッセルを訪問中のアメリカ運輸長官Norman Mineta氏はEU運輸長官Loyola de Palacio女史と会談した後、ヨーロッパ・エビエーション・クラブとアメリカ商業会議所会員の合同会合の席で演説を行ない、EUの指導者が交代する秋以前に、すなわち、現在の交渉当事者が職務に就いている間に少しでも前進した一括航空協定に同意しておく必要性を力説した。「Loyola de Palacio女史の長官職在職中に、一歩でも進展した包括的協定を結んで置かないと、後ろへ何歩も下がったと同様な結果に陥る」とまで語った。Mineta長官は、アメリカ国内のカボタージュ開放は土台無理であり、議会の承認を得るにしても二、三年の歳月を必要とする問題であり、Fly America政策も中止する意思是

無く、アメリカ国内をウェット・リースした航空機を運航させることも考えられない事であると断言した。取りあえずはアメリカが提案した3つの条件で汎大西洋Open Aviation Areaの実現の第一歩を刻んで欲しいと熱く語った。EU側はアメリカの小刻みなディールに同意すると、アメリカ側はそこで止まってしまい、更なる自由化の交渉の席に就かないのではないかと懸念している。Mineta長官は将来のスケジュールを決めておく事もやぶさかではないと反論した。2004年5月第2週にワシントンで開催された交渉で、EU側の最大の主張としてアメリカ国内のカボタージュの開放を要求したが、これはMineta運輸長官の言っているとおり無理なことである。しかし、一度、汎大西洋Open Aviation Areaの走りになるような新協定が実現すると、それを力に、EU域内で運輸権を保有しているアメリカの航空会社は更に自由にヨーロッパの空を飛ぶようになる。これでは、EU側の負けになってしまう。さりとて、現行の二国間航空協定で得ている権利をアメリカ側が譲歩するわけではない。パリのシャルル・ド・ゴールにおけるFedExのスーパー・ハブ、ドイツのケルンにおけるUPSのヨーロッパ・ハブの機能が全く失われてしまう。パリはミッテラン・フランス前大統領の要請でFedExがハブを設定したもので、ケルンは夜間発着やスロットの制限のない空港なのでUPSが航空宅配に最適と数あるハブ候補地の中から選び抜いた空港である。無制限で遠権を失ってしまったら、ブラッセルにハブを置くドイツ・ポスト(DPWN)傘下のDHLや、リェージュにハブを置いているオランダ・ポスト傘下のTNTと競合してゆくのは不可能となる。

アメリカの提案をECはEU運輸委員会(EU Transport Council)に審議を依頼した。EU運輸委員会の委員長であるLoyola de Palacio女史はアメリカの提案はヨーロッパの航空会社にアメリカ都市間の運送を許していない点は極めて不均衡と言わざるを得ないと明言している。アメリカの提案は、ロンドン・ヒースロー空港を英国とアメリカ間を飛ぶすべての航空会社に開放すること、ヨーロッパの航空会社がアメリカの航空会社のスペースをチャーターして米国内であったかも自社の航空機が飛んでいるようにする機構を作ることを含んでいるが、ヨーロッパの航空企業は強くこの提案に反対し、ヨーロッパ議会の長官会議にアメリカの提案を拒否するよう進言した。アメリカ運輸長官Norman Mineta氏は、非常に残念であると言う言葉を冒頭に激しくEUの態度を批判し、アメリカは大西洋の空を開放する事に強い意義を感じているが、EUの今回の拒否に会い、どのようにしたら目的を達成できるか再検討すると結んだ。

2004年6月25日・26日の両日にアイルランドのシャノン郊外で開催されるEU-US首脳会議の席上でECのRomano Prodi議長とアメリカ George Bush大統領との間で汎大西洋Open Aviation Area協定に調印することは不可能であるとEUのLoyola de Palacio運輸長官が6月23日に語った。第二段階でアメリカ国内にEU籍航空会社が会社を設立してもよいとワシントンが認めることを条件に第一段階の改善が効力を発するというEC側からの二段階方式の提案をアメリカが蹴ったことにある。一方、EU加盟国の運輸大臣で構成する運輸委員会が先ごろアメリカの提案していた(1)ロンドン・ヒースロー空港をUS/EUいずれの籍の航空会社を問わず開放する、(2)EU航空会社がアメリカの航空会社の機材をチャーターしてEU商標で販売するという折衷案を拒絶した。交渉は継続しているが、ア

アメリカ大統領選挙を目前に控え、EC側も総入れ替え前での妥結は無理と言わざるを得ない。

別の次元で、ECは1999年10月以来、当時進行中であった8カ国に対するEC提訴の被告国の立場に同調し、共同歩調を取っているオランダ¹³⁾と、その後、アメリカとオープン・スカイ協定を結んだフランス、イタリアとポルトガルに対して法的提訴に踏み切るかどうか検討中しているとも聞いている。

EU議会は2004年3月にECに非EU航空会社で政府資金援助を受けて結果的にEU航空会社が不利になったとECが判断した場合、独自に罰則金を徴収して差し支えないと言う権限を与えた。甚大な損害をEU航空会社に与えた場合には、運航権の保留などの制裁があり得る。特に9/11以降、アメリカの航空会社はアメリカ政府から多大の政府資金の援助を受けている。また、EU議会はECに航空会社のアライアンスなどに対する規制の権限を与えている。アライアンスによりEU航空会社がEUと第3国間の運航に差し支えが発生した場合に介入できることになった。ECはEU航空会社間のアライアンス、国籍の如何を問わず航空会社の合併にも介入できるが、EUと非EU国のアライアンスのみ権限外となっている。この介入権は2004年5月からは発効した。

シカゴ会議で、大海原の航海が自由であるように、大空の飛行も自由であるべきであると言うアメリカの主張が、当時、オランダ一¹⁴⁾のみの賛同しか得られず、理想論として潰されてしまい、その結果、航空路を開設したいと思う二カ国が権利の交換という形式で交渉し、二国間航空協定を締結して、自国の航空会社をその路線に参入させると言うパターンが出来上がった。爾来、二国間航空協定で参入航空会社として認められるためには、当該協定締結国の国籍を持っている航空会社でなくてはならない事になったのは当然の帰結である。このために、国境を越えての航空会社の合併は、資本構成を複雑化し、経営支配権も自国民でなくなる恐れが出て来るので、ほとんどの二国間航空協定には、協定の中で指定する航空会社は当該国の国民が51パーセント以上の株式を保有し、経営支配権が当該国民の手中にあることを前提条件としている。アメリカでは議決権付きの株式は25%まで、一般株式は49%まで外国人が保有できるとして世界の水準より厳しい¹⁵⁾。2001年9月11日の民間航空機を使った未曾有の同時多発テロ以来、航空会社の経営危機が叫ばれているが、国境を越えての資本の導入は航空会社の国籍を不確かなものにしてしまうので、自由に出来ない。

現在の二国間航空協定の根幹は、シカゴ会議でありシカゴ条約体制である。空を自由にしなかった為に、二国間航空協定の必要性が発生して、その結果、指定航空会社と言う定義が生まれ、航空会社の国籍がうんぬんされることになり、航空協定に航空会社の資本構成と経営権の当該国所在が協定文の中にうたわれるようになったのである。2002年11月5日のヨーロッパ法廷の判決は、EUのような地域共同体の交渉権や条約締結権とは別に、航空会社の国籍は本当に必要なのかと言う問題提起にもなっているのである。シカゴ会議で空の原則が定められ、長年親しんできたシカゴ条約体制の崩壊をヨーロッパ法廷の判決は示唆している。おりしも、不況にあえぐ航空会社は新たな資本の流入を求め、国境を越えた合併を視野に入れ始めている。国籍条項を回避して、はじめに航空会社が考えた便法

に共同運航がある。それがコード・シェアリングへと発展し、今のすがたは、限りなく合併に近い形のアライアンスである。

2003年3月24日から29日、ICAO主催の世界航空運送会議（ICAO World Air Transport Conference）がモントリオールで開催され、この時の主要議題として航空会社の国籍問題が討議された。航空会社の経営の悪化がこの議題の引き金になっているのであるが、ヨーロッパ法廷の判決が後押しをしていることは言うまでもない。世界は地域合同が盛んである。NAFTAが地域統一航空交渉を始めたらどうなるか。ASEANが地域統一航空交渉を始めたらどうなるか。一国で交渉するよりも地域統合体で交渉した方が持ち駒を多く使え、より有利な交渉が出来よう。その反面、メンバーの大国の利益の為に、小国メンバーの権益が切り売りされる可能性もある。この大国vs小国の思惑の違いや軋轢が以前TCAA（Transatlantic Common Aviation Area - 大西洋横断共通航空領域）の実現を妨げた大きな理由である。

ECが域内カボタージュを非EU諸国に認めたくない裏には、世界航空輸送量の30%を持つ広大なアメリカ合衆国のカボタージュを開放させたい意図がある。それを察して、アメリカはECに対し、統一交渉体としての認証をEU議会から得られた暁には、カボタージュ権や、他のEU加盟国の航空会社による既存路線参入も航空交渉の議題に乗せてもよいと言っている。かつて複数のヨーロッパ諸国とアメリカの間で討議されていたTCAA（Transatlantic Common Aviation Area - 大西洋横断共通航空領域）のような大西洋を挟んだ単一の大西洋マーケットを司るメガ航空協定構想が復活する可能性も出て来たわけである。

今回のヨーロッパ法廷の判決をそのまま受け止めて実施に移した場合、アメリカの航空会社が持っているEU諸国のみならず、ヨーロッパ各国への無制限以遠権を一挙に失うことになる。フランスの招聘でパリのシャルル・ド・ゴール空港で大々的に運営されているフェデックスのヨーロッパ・スーパー・ハブは一挙にその機能を失う。アメリカのハブ空港から幹線ルートを実行するパリのシャルル・ド・ゴール空港へ飛び、そこに待機している無数のフェデックス機に分散してヨーロッパ各地に向けて飛んでいる現在のネットワーク路線がすべて規制の対象になってしまうのだ。

アジアも例外ではない。日本対ヨーロッパ諸国との航空協定はすべて「バーミューダ」協定を雛型としていて国籍条項がある。国籍条項を外すということは、日本とフランスの間で結んだ二国間航空協定の効力で新たにEUに加盟するキプロスの航空機がパリ・成田間の協定路線に参入し、日本に乗り入れを行う権利があるということになるのである。EU加盟国と航空協定を締結すれば、すべてのEU加盟国は同時に同等の権益を享受することが出来なければEU基本法の侵害となるというのがヨーロッパ法廷の判決なのである。

2003年春にモントリオールで開催されたICAO世界航空運送会議（ICAO World Air Transport Conference）では、航空会社の資本比率による国籍条項、経営支配権条項が重要課題となった。同時進行で大西洋を挟んでのECとアメリカ当局の攻防が続く。目が離せないことが多い。だから、航空輸送は面白いのである。

ヨーロッパ法廷の今回の判決が、アジア・太平洋地区の航空企業にとってどのような影

響があるか考察して見たいと思う。先ず、ヨーロッパ法廷の判決は『EU加盟国の航空会社であれば、どの航空会社でも、EU加盟国がEU外の国と締結した二国間航空協定で合意された路線に指定を受け、参入することが出来る』としている。この意味は、EU加盟国が非EU加盟国に対して航空路線の開設を認めた場合、同じ権益を自国以外の他のEU加盟国の航空会社に同様に与えなければならないと言うことである。前にも述べたが、例えば、ドイツが日本に対して、フランクフルト・成田間の路線権を与えた場合、ドイツ政府は他のEUに本拠地を持つ航空会社に、例えば、ルクセンブルグのカーゴルックス社¹⁶⁾に、その路線を飛ぶ許可を与えなければならないということである。更に、発展させると、将来新たに開業するEUの航空会社がそれら路線に参入する権利があるということにもなる。これは、2004年5月1日にEUに加盟した東欧8カ国ほか2カ国の航空会社についても言えることである。二国間航空協定の相手国であるアジアの政府はヨーロッパ法廷の判決に拘束されていないので、これらのことを認めなければならないと言うことには直接つながらないが、断ることは非常に難しいことになると思われる。報道されているように、EU議会が欧州委員会（EC）に対アメリカ交渉に引き続き、他の第3国に対しても包括的航空交渉に入る権限を移譲するかもしれないのである。飛躍した解釈のように思えるかも知れないが、EUが単一経済共同体であり、ローマ条約で「機会均等」を謳っている所以でもあるのだ。

このことは、理論的にEUの基本原則である「企業設立の自由」とEU領域内での「営業の自由」の大原則に合致しているのである。EUは単一航空市場であると言うことは、EU領域のすべてが文字どおり『国内市場』であるということにつながる。

航空会社の所有権（株式の保有率と会社の国籍）と営業経営権の問題については、従来の二国間航空協定に盛られている「ownership（所有権）」と「control（経営権）」は最早、国ごとの所有権の意味ではなくなり、EU加盟国一国の所有もしくは数カ国の共同所有になる航空会社と言うように読みかえられるのである。この解釈は、航空会社の国籍と経営権保持国に関わる定義を、これから先、根底から変えてしまうことに発展して行くことになる。2003年3月にモントリオールで開催されたICAOの世界航空運送会議の重要な議題の一つであった。

ヨーロッパ域内での「第5の自由（以遠権）」は、新体制では、欧州委員会（EC）と交渉しなければならなくなる。ヨーロッパ域内で、以遠権を取得したいと思う国は（もしくは、航空会社は）実質的に、ブリュッセルにあるEU本部と交渉をしなければならない。しかも、ヨーロッパ法廷の「所有権（国籍）と経営権」の条項に対する判決にもあるように、非EU国が以遠権を獲得することは、逆に、どのEUの航空会社にも互恵の権益を与えることになる。

個々のEU加盟国は、それぞれの国の以遠権をそれぞれが保持していることについては基本的に変わらないが、EU域内路線での運賃・賃率ならびにキャパシティ管理については欧州委員会（EC）の専管事項であり、ECが許認可の権限を持っている。これはすでに広範囲にわたって第5の自由を保有しているアメリカの航空会社にとっては、多くの既得以遠権を失う可能性が高いので、大変に重要な課題である。ヨーロッパのゲートウェーの

後背マーケットへのアクセスをコード・シェアによって得ているアジア・太平洋地区の航空会社にとっては、最初に着陸するEU域内空港以遠の運賃プロレートに対して、ECの許可が必要なのか不要なのか不確かなので、問題を抱えている。

ECは二国間航空協定の条文より優先して、空港での離着陸スロットについては許認可権を持っている。キャパシティが限られているEU域内の特定空港では、この許認可権の所在が重要な要素となる。空港の収用能力が航空交渉の大きな議題に発展し得ることになる。引き換えに、アジア・太平洋地区の空港の規模も交換交渉の材料となる。世界水準の空港を一つも持たないわが国は基本的な持ち駒がなく、極めて不利な立場に立たざるを得ない。総合的に、EUブロックは拡大された交渉力を持ち、ヨーロッパ統一空域の促進につながる。すでに巨大単一航空マーケットを形成しているアメリカ・ブロックと、ヨーロッパ・ブロックに比べて、ブロック化には程遠いアジア・太平洋航空マーケットの交渉力の無さが大きくクローズアップされる。

EU諸国との航空交渉は大変複雑になる。現在、EC対アメリカの包括的航空交渉が始まったばかりで未だ混沌としている間は、EU諸国との個々の航空交渉は先ず無理と言わざるを得ない。EU加盟国自身についても、自国国籍の航空会社だけに権益を限定させることが難しくなった現在、独自の航空交渉に入ることを逡巡している。それでは、現在、存在している二国間航空協定はどのように解釈すればよいのか。一般的に言って、現存する航空協定は、例えば、EU単一航空市場としての新協定が書き上げられるまでは、すべて現存する協定は効力があると言って差し支えないと思えるが、ヨーロッパ法廷が、EU単一経済ブロックが設定された後は、各EU諸国に個々の航空協定を締結する権限が無かったと判決文の中に記されていることの解釈も考慮に含めなければならない。したがって、個々のEU加盟国がECに対し、外交的あるいは法律的な問題点を投げ掛けることに発展して行くと思われる。すでに、イギリスは、ECが被判決国に対して発したアメリカとの航空協定を破棄せよと言う指示に、アメリカと20年来培ってきた関係を反古にすることは出来ないとパーミュダⅡの破棄命令に敢然と反対している。多くのEU加盟国政府は、ECの動きを独断的と極めつけ、自国国籍の航空会社の権益保護に進むと見られている。EC対アメリカの包括的航空交渉の中で、既に不協和音が聞こえて来ている。ECがイギリスの権益を擁護して、ロンドン・ヒースロー空港の乗り入れ会社を現行のアメリカ国籍2社、イギリス国籍2社に保つミニ・ディールをアメリカ側に提案したことにルフトハンザ・ドイツ航空が強い不快感を表している。ドイツ国の交渉権までECに譲り、そのECがロンドン乗入れ権をアメリカに対するヨーロッパ権益交渉の持ち駒に含めないで、別にミニ・ディールとして処理し、テーブルに乗せないのは不公平であると非難している。

経済的には、もう一つの違った反面がある。それは、EU域内では、国籍条項も経営権条項もまったく無いのであるから、EUの航空会社同士の合併を直ちに極めて簡単なものにしたことである。ヨーロッパの航空会社はどしどし国境を越えた合併を行い、メガ・キャリアが誕生する可能性は、航空会社の経営危機が叫ばれている現在、極めて自然に起こりえることである。この顕著な表れはエール・フランスによるKLMオランダ航空の吸収併合の動きである。エール・フランスとKLMオランダ航空の吸収合併についてはEC運輸委

員会の承認とアメリカ運輸省の合意が必要であるが、此処にも不協和音が聞こえている。ルフトハンザ・ドイツ航空は、AF/KLMの合併についてはECの早期承認を促しているが、ECが単にフランスとオランダ間のマーケット・マターと捉えるのではなく、全ヨーロッパのマーケット・マターとして認識して欲しいとの前提で、AF/KLM合併が承認された暁には、現在ルフトハンザが受けている合併に対するスロット開放などの規制を当然排除して欲しいと強くECに求めている。ルフトハンザは現在、SASスカンジナビア航空とオーストリア航空と密接に提携している。

ヨーロッパの航空業界は激しい存続競争の波に洗われている。大型合併あり、分割あり、また、低コスト航空会社の参入ありと競争が激化している。50年以上前にスカンジナビアの国家が連合して作ったSASスカンジナビア航空が、それぞれの構成国に分割した国内線航空会社を誕生させ、分離独立する。デンマーク国籍、ノルウェー国籍とスウェーデン国籍の三航空会社と三国で共同経営する国際路線を飛ぶ航空会社の4社に分割される。

大方の予想より早く2004年2月11日に欧州委員会（EC）はエール・フランスによるKLMオランダ航空の大型合併に条件付で承認を与えた。ヨーロッパの民間商業航空の改変を可能にした歴史的な出来事である。パリ・アムステルダム間とヨーロッパ・アメリカ間の路線競争が最大の論議対象となった。ヨーロッパ域内路線で言えば、アムステルダムとパリ、リヨン、マルセイユ、ツルーズ、ボルドー、ローマ、ミラノ、ヴェニスとボローニャ間の路線と、長距離路線ではアムステルダムとニューヨーク、アトランタとラゴス間、パリとデトロイト及びラゴス間を含めた14の路線での競争を削減することが条件として盛り込まれている。また、1日47組の離発着スロットを無期限に渡り放棄しなければならない条件も付いている。これら放棄されたスロットはグループ会社やアライアンスを組んでいる会社に移譲するのではなく、スロット配分者に戻す条件となっている事は今までになく厳しい条件である。両航空会社はECの決定をそのまま受け入れた模様であり、長距離路線において運賃の談合も行なわない事を約束した様子である。アメリカ法務省はエール・フランスとKLMオランダ航空の合併に対して特に反対する意思のないことを表明している。かくして、国境を越えた合併によるヨーロッパ最大で世界第4位の航空会社の誕生を見たわけである。

アメリカの公正取引規制当局の承認も得られたので、エール・フランスによるKLMオランダ航空の吸収合併はKLM株の引き取り割合の決定によって固まる。2004年5月4日にエール・フランスがKLM株の89.22%を確保したことで買収が確定した。かくして航空収入で世界最大、旅客の取扱量で世界第3位の航空会社が誕生した。買収価格はKLM株の5月3日終値をベースとして、総額8億3,300万ユーロ（約1,100億円）に上る。統合された会社は即日、新会社の株式をニューヨーク証券取引所並びにパリとアムステルダムの取引所に上場した。新会社はAFとKLMそれぞれのブランドで運航する両航空会社の経済的利益を代弁する。フランス政府の新会社の持ち株は44.7%に落ち、実質的にエール・フランスの民営化も実現した。2007年までは、KLMの議決権はオランダ人投資家の手に残る。これは二国間航空協定の効力によりオランダ国籍のKLMの路線権に変化が起きないようにするためである。国際航空の路線権が自由化されるまで別々のブランドでの運航が継続す

る。同日、エール・フランス会長Jean-Cyril Spinetta氏とKLM会長Leo van Wijk氏はパリCharles de Gaulle空港で共同記者会見を行い、総額192億ユーロ（約2兆5,540億円）の売り上げを誇る世界最大の航空会社の誕生を発表した。パリでKLM便はTerminal 1からTerminal 2Fに移動しAF便と同じターミナルから運航する。アムステルダムでも出発ホール2の同じ搭乗口を利用する。Charles de Gaulle空港とSchipol空港の間にはシャトル便を増便し、両ハブ空港相互の乗換えを便利にする。両ハブ間のコード・シェア便を毎日15便運航し、両方向に毎日4,000座席を提供する。6月に入ってエール・フランスとKLM両社は相互にe-ticketing（電子チケット）による搭乗を開始した。AFの顧客はKLM, KLM City ChopperもしくはKLM Exel便にe-ticketingで搭乗する事が出来、KLMの顧客はAF便を電子チケットで利用する事が出来る。貨物の総合力は売り上げ25億ユーロ（約3,330億円）で、世界最大の貨物航空営業額となる。もう一つのコア・ビジネスである航空機整備部門は売り上げ26億ユーロ（約3,460億円）となり、内9億ユーロ（約1,200億円）は系列以外の航空会社からの収入である。

自力で更正が無理といわれているアリタリア航空は何らかの形でエール・フランス/KLMの合体会社に吸収されて救済されたいと望んでいる。

ECは2004年4月8日、パリのシャルル・ド・ゴール空港とオルリー空港発の19便を含む1日42組の離発着スロットを放棄することを条件にエール・フランスとアリタリア航空の提携に許可を与えた。アリタリア航空とエール・フランスは運賃設定、運航スケジュールおよび機材に関する調整を公に行なえるようになり、アリタリア航空は新しく100以上の目的地が増え、エール・フランスにも約20の新路線が増えた。

EU加盟国との航空交渉において、第5の自由（以遠権）の問題を除けば、二国間の運航権の交渉は自由にEU加盟国と個々に行っても差し支えない。但し、「ownership国籍・経営権」と「designation指定航空会社」の2点だけに注意を払わなければならない。各々のEU加盟国政府は、ヨーロッパ法廷が、ECに対し、ECがすべての加盟国を代表して、一つの交渉体として外国政府と航空交渉をする権限を与えてしまわないかと恐れていたが、ヨーロッパ法廷はそこまで認めなかった。が、しかし、その後、ヨーロッパ議会は歴史的な包括的航空交渉の交渉権を欧州委員会に委譲してしまう。一度、EU加盟国がこの包括交渉権制度を認めれば、個々の加盟国政府は対一の交渉から順次脱却して行くことは明らかである。これは、EUとアメリカの間でかつて交渉されていたTCAA（Transatlantic Common Aviation Area 大西洋横断共通航空地域）構想のメガ航空協定の復活につながることは当然と思われる。この予想は、必然的に、向こう3年以内に、巨大交易ブロックであり、国際航空政策を左右する力を持った単一北大西洋航空市場の実現につながると思う。アジア・太平洋地区の各国政府は、交渉力においては、大鯨の前の小魚の群れでしかなくなる。

このことは、アジア・太平洋地区における「ブロック」の無さを露呈している。アジア・太平洋地区の国々には、航空協定で航空会社を指定する目的のために、拡大した「ownership」の定義を云々する対象となる均衡する航空力が欠如している。各々の国を代表する航空会社は、資本の大部分を自国民から得るように規制されている。個々の政府

は非常に巨大な相手と交渉することを余儀なくされてしまう。そして、その間、ヨーロッパの航空会社は自由な合併の結果、より巨大化してしまう。

この新しい環境で、ヨーロッパでは更に「オープン・スカイ」協定が増加して行くのは明らかである。アジア・太平洋地区にとっての影響の度合いは、アジア・太平洋諸国政府が単数もしくは複数でどのように対応するかで決まって来る。ヨーロッパ法廷が判決を下したように、航空会社の資本構成、国籍、経営権などの壁が取り除かれて行くと、ヨーロッパの航空会社が航空協定上、指定される社数が飛躍的に増大することは明らかである。アジア・太平洋地区で航空力が均衡しているのは、日本、韓国、中国、香港、シンガポール、オーストラリア、ニュージーランドの7カ国でないだろうか。台湾、タイ国、マレーシア、フィリピンが次のグループとして名をつらねていると思う。個々の航空会社の力が均等しているアメリカ・ブロックやEUブロックと対抗して行ける地域的に均質化した航空経済力と強い経済的団結力のあるアジア・ブロックの誕生には未だいろいろな紆余曲折があると思うが、世界は時を与えて待つてはくれない。

わが国は、アメリカと1998年3月14日に締結した期限4年の暫定協定の中でハッキリと3年後の2001年に完全自由化に向けた交渉を再開すると約束しておきながら、日本側航空企業を守るために交渉を長引かせている。一般消費者や利用者にとって選択の幅が広がる「オープン・スカイ」は、競争の原理によりサービスは向上し、運賃は安くなることは過去の「オープン・スカイ」を実施した国の実例を見ても明らかである。国民経済の点からも国家経済の上からも有利である事が分かっているながら言を左右にしてアメリカの不信を買っている。表8-8にあるように、アメリカはシンガポール、台湾、ニュージーランド、マレーシア、韓国、オーストラリア（貨物のみ）、タイ（貨物のみ）と「オープン・スカイ」協定を結んでいる。日本はアジアの「オープン・スカイ」の国々に取り巻かれた感がある。国民と国家の大利のために、一刻も早くアメリカを始めとして、近郊の国々やヨーロッパの主要国とオープン・スカイ協定を締結するよう動くべきと提言する。

世界は「オープン・スカイ」化の道を明らかに進んでいる。この事態をどの方向に持って行って解決するのか。2002年3月24日から6日間にわたって開催されたICAO国際航空運送会議は1977年の第1回会議から数えて5回目で、航空をリベラル化すべきかどうかと言う今までの方向付けの会議と異なり、リベラル化をどのようにして実行するかという具体的な方法を定める会議となった。航空会社の国籍（所有権ownership）や経営管理権（経営権control）の討議のほか、市場アクセス、公正な競争、セーフガード、政府資本援助の可否、利用者の利益保護、販売営業の方法、紛争裁定、企業の透明性などを熱心に討議した。時期は熟しているし、環境も整っている。海上輸送に蔓延している「都合のよい国の旗を掲げる（flags of convenience）」は責任の明確さを重んじている航空輸送においては避けなければならない。

2002年9月にスペイン海岸で座礁したタンカー「プレステージ号」（Prestige）が好例である。「プレステージ号」はバハマ船籍、所有者はこの船一隻しか所有していないリベリアの会社で、限られた保険をギリシャの保険会社に掛けていた。「プレステージ号」が積んでいた石油はジブラルタルで登記された会社の貨物で、この会社の役員の大部分はイギリス

人、本社をスイスに持ち、あるロシアの大企業の持ち物であった。航空輸送の場合には、国籍条項を排除すると言っても、誰かが責任を取り、その取れる責任の度合いを明確にしておく必要がある。

責任の所在として第一に考えられるのが、航空機の飛行免許を与えた国である。ICAOによって設定されている安全基準を、航空機材の整備面を含め、航空機の運航を安全面と技術面、さらに運用面からも審査し、民間商業航空機としてICAOの基準をすべて満たしていると立証し、航空機の商業運航の免許を与えた国に当然の責任が問われる。第二の点は、損害賠償についてである。ワルソー条約に始まり、1999年のモントリオール条約までの賠償規定に各国が足並みをそろえることが望ましい。前述したが、いち早くモントリオール条約を批准したわが国は率先して国連、WTOなどの国際会議の場において未批准国に対しモントリオール条約に早く参加するよう積極的な働きかけをする事を強く提言する。第三に、解決困難な所有権条項は避けて、誰が当該航空会社を「実効支配 (effective control)」しているかという尺度だけでも各国が基準は定めればよい。「実効支配 (effective control)」のほか、必要とあれば、「主たる営業地 (principal place of business)」という切り口もあると思われる。第四に、全世界に2,000以上ある現行の航空協定をすべて書き直すのではなく、現協定はそのままにしておいて、現協定の利権を利用して新規参入を希望する航空会社の受入国が当分の間、その就航可否に関する選択肢を持つことにすれば如何かと考える。これは、現にアメリカがスペインの持株会社 (SEPI) が大部分の株を取得してしまったアルゼンチン航空 (Aerolineas Argentinas) をそのまま米ア航空協定上のアルゼンチン側指定航空会社として両当事国が認めている前例がある。第五の方策として、最終的には、WTO機能の強化を待って、国際航空輸送の規則などを徐々にGATS (General Agreement on Trade in Services) に移行し、セーフガードの方式を定め、枠組みが完成すれば、すべての討議をGATSにゆだねることが良いと思う。この限りにおいて、シカゴ条約を改正する必要も見当たらない。

すでにグローバリゼーションの波は、航空に係る多くの国籍条項を亡きものとしている。アメリカ始め世界の航空機が台湾でアメリカ連邦航空局 (FAA) の認可に基づいた機体整備が行われ、整備はとおの昔から国境を越えている。空港経営も然りで、BAA (British Airport Authority 英国空港公団) はブリティッシュ・エアウェーズ (英国航空) よりも大きな資本を有し、遠くアメリカのペンシルバニア州ハリスバーグとインディアナ州インディアナポリスの両空港と経営契約を結んでいる。航空会社間では現在は起こり得ない国境を越えた提携である。チャーター部門では、英国に本拠を持つブリタニア航空 (Britania Airways) は長い間、カナダのトムソン・グループ (Thomson Group of Canada) の所有であったが、今はドイツの大手旅行代理店 TUIとフランスのコルセア (Corsair) の傘下に入っている。ブリティッシュ・エアウェーズ (British Airways) でさえも、株式が世界のあちらこちらの証券取引所に上場され、取引が行われているので、ある特定の時期に大多数の株を誰が持っているか限定することは困難であり、所有権を特定するのは非常に難しいのである。DHL傘下であった元DHLエアウェーズが、UPSとFedExが提訴した国籍問題に対してDHL側の勝利判決の後、売却され AStar Air Cargoの名前に変わりアメリカで

引き続き営業運航をしているが、あくまでも実質的にDHLの貨物のみを輸送しているとして、実行支配は DHL, 即, ドイツ・ポストであり, アメリカ国籍なしと食い下がるUPS と FedEx は法廷闘争を継続している。

欧州委員会 (EC) とアメリカ運輸省 (DOT) が航空交渉に入っているさなか, イギリスと香港の両国政府がUK-HK二国間航空交渉を取りまとめた。それによるとキャセイ・パシフィック航空がロンドン・ニューヨーク間の第5の自由を獲得, ヴァージン・アトランティック航空が同様に香港・シドニー間の第5の自由を取得した。香港政庁の担当者は先のヨーロッパ法廷の判決と, その後のヨーロッパ議会が欧州委員会に包括的航空交渉の交渉権を与えた事実に鑑み, 話し合っている協定そのものは, UKがイギリスの航空会社の権益の為に行なうものではなく, EU全体の航空企業の利益を念頭に交渉しているのかどうかを正した。また, UKはEUのメンバーに会議の進展状況を教え, かつ, 興味のある航空会社は名乗り出るよう通知しなければならないとされている。このいずれもUK当局は怠っているようである。欧州委員会がUK-HK二国間航空交渉にどのような態度を示すかによって, 現在進行中のフランスと中国の航空交渉, イギリスとシンガポールとの航空交渉にも影響が出て来る。

香港を基点とした新しい航空協定も成立している。2004年4月にオーストラリアと香港特別行政区と締結された二国間航空協定の効力により, 香港ドラゴン航空が2005年後半から香港・オーストラリア間の路線権を獲得した。それに対して, カンタス航空は香港經由ロンドンの路線権を得た。カンタスはキャセイ航空が独占していた香港・ロンドンのドル箱ルートに参入することになる。一方, オーストラリア政府は, キャセイ航空がオーストラリア經由でアメリカへ飛ぶ権利については拒否した。なかなか空は自由には飛べない。

航空業界が地球規模の自由な空に辿り着くためには現在ECとアメリカDOTとの間で行なわれている航空交渉が成功しなければならない。誇張でも何でもなく, 1944年のシカゴ会議以来の大変重要な国際航空会議と位置づけてもよい。1944年から今日まで私達の仕事のバックボーンとなって来たいささか古く停滞気味のシカゴ体制の刷新を図らなければならない時期が正しく到来したのだ。航空輸送の黎明期から今日にかけて航空業界の土俵であり, 世界の共通の認識であったシカゴ体制だが, 今はその交代が求められている。北大西洋を挟む交渉は, アメリカとEUのそれぞれの政治的背景や商業的目的から見て, 国際航空を本質から変えて, 今後, 世界が頼る新しい物差しになり得るものである。今回の交渉のゴールは「開かれた空」を創ることにある。その「開かれた空」ではすべての航空会社は自由に競争が出来, 国境を越えて新会社を設立することも出来る。この自由は他業種では既に随分前から享受して来ていることで, 航空産業としては絶対に必要なことなのである。世界の航空企業は信じられないくらい細分化され, 世界にまたがる仕事をしていながら, 極めて不自由な, 時としては, 会社としての存続も難しくしている環境に置かれている。

2003年3月24日・29日の会議で二つの航空サービス協定の雛形 (Template Air Service Agreement - TASA) が討議され, 採決された。一つは二国間航空協定形式のもので, もう一つは多国間航空協定形式のものである。これらの雛形には, “Traditional” (従来型),

“Transitional”（移行型）、“Fully Liberalized”（完全自由化型）の三つがあり、各国の航空協定の進捗状況に合わせて、各国がもっとも適した型の協定をそのまま使用するもよし、部分的に修正して使用しても差し支えないとしている。世界の航空界は国も企業も、また、筆者のような研究者にとっても、モンテリオールの会議で得られた収穫を各国がどのように生かしてくれるかその期待は大きい。

EUが15カ国の連合体から2004年5月1日に旧東欧の新加盟国10カ国（キプロス、チェコ、エストニア、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、マルタ、ポーランド、スロバキアとスロベニア）を加え、人口4億5,000万人、域内総生産（GDP）約982兆円、公用語20カ国語を抱える巨大圏に発展した。ヨーロッパのほぼ全域が民主主義という共通の価値観によって統合される歴史的的一步を記した。だが、この拡大で人口は7,500万人、25%も増えるのに対し、経済力は5%増すに過ぎない。また、新加盟の10カ国は国境でのパスポート・チェックの必要のないシェンゲン協定（Schengen Agreement）の加盟国であるが、既存の15のEU加盟国との賃金格差などにより、労働力の西への急激な移動を止め、企業の東への急激な投資移動を少しでも緩やかにするため、2007年までは旧15カ国と新10カ国の間の国境ではパスポート提示が求められる事になっている。経済、文化面での格差に加えてロシアや米国との関係など今後の課題もなくはないが、世の中は統合にスピードを上げている。

2004年5月に入ってアイルランドがAir Lingus航空の要請を受けて、アメリカとオープン・スカイ協定の交渉に入った。EU各国はEUの現議長国を勤めるアイルランドが折から第5ラウンドまで進んでいるEC対アメリカの大西洋オープン・エビエーション・エリア（Transatlantic Open Aviation Area）の交渉を無視して個別の二国間オープン・スカイ交渉に入ったニュースに愕然としている。Air Lingus航空は現在、ボストン、シカゴ、ロサンゼルス、ニューヨークとバルチモア・ワシントンへ就航しているが、ダラス、サンフランシスコ、フィラデルフィアとフロリダの一地点、カナダの一地点に乗り入れたいという希望を持っている。業界は、アイルランドの動きからOAA交渉が長い年月掛かるものと確信を強めたようである。対照的にアメリカとオープン・スカイ協定を持っていないスペインは、同国のイベリア航空からのオープン・スカイ交渉の要請を退け、たとえOAAの交渉に3年以上掛かろうとも、スペインは集約的なEU/US協定の成立を希望すると断言し、アイルランドの独走を非難している。

2004年6月28日、EU各国の指導者達は投票を経ることなく10月の末に退官するEC委員長Romano Prodi氏の後任として、ポルトガル首相のJose Manuel Durao Barroso氏を欧州委員会（European Commission）の長とすることに合意した。ドゥアロ・バロソ氏の下で大西洋をはさんだ「開かれた空域（Transatlantic Open Aviation Area）」の交渉も進展すると期待する。そしてヨーロッパから始まった新しい『自由の風』が世界の航空界に新風を吹き込んでくれると期待する。航空機の技術的進歩はシンガポール・ニューヨークのノンストップ便まで誕生させている。空を厳しく規制することは時代に即さない。また、人類の発展を妨げるものである。進歩した航空機による世界市場を結んだ自由な往来が望まれる。（終）

-
- 注 1) 羽田往復と伊丹往復が朝それぞれ1便、午後にそれぞれ1便しかなく、閑を持て余していた佐賀空港にも春が来ようとしている。深夜のため駐機したまま稼働していなかった旅客機を利用して、旅客はゼロ、貨物室に貨物を積み、毎日運航している全日空の羽田－新千歳の深夜貨物定期便をクロネコ・ヤマト運輸が利用して、北海道・関東間の宅配便をこれまでの翌々日配達から1日早い翌日配達にした新サービス「超速宅配便」が好評なので、関東・九州間に同様サービスを佐賀空港とヤマト運輸が全日空に働きかけたもの。佐賀空港は全国一、二を争う飛来便の少ない閑散とした空港。土台閑な空港であるから、九州縦貫道は一時間くらいのところにあり、九州一円の集配地とするに地の利は悪くない。
- 注 2) 1998年に欧州委員会 (European Commission) はデンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルグ、オーストリア、ドイツの7カ国がアメリカと結んでいるオープン・スカイ協定がローマ条約およびヨーロッパ憲章の国籍による差別廃止の基本条項に違反し、無効であるとの訴訟を起こした。イギリスがアメリカと1977年に締結したバーミュダIIも国籍差別条項があり、併せて訴訟の対象とした。この訴訟に関し、2002年11月5日、ヨーロッパ法廷はこれらすべての航空協定が無効であるとの判決を下した。
- 注 3) 現在、アライアンスはルフトハンザ・ドイツ航空とアメリカ・ユナイテッド航空を主軸としたスター・アライアンス、ブリティッシュ・エアウェイズとアメリカン航空を中心としたワンワールド、エールフランス、デルタ航空、大韓航空などを含んだスカイチームと、ノースウエスト航空とKLMオランダ航空のザ・ウィングズがある。これらはスカイチームとザ・ウィングズを除いてすべて旅客のみのアライアンスである。2004年5月からUS Airwaysがスター・アライアンスに正式参加して、スター・アライアンスは益々巨大化した。また、スター・アライアンスは、2000年中にSASの姉妹会社のRegional AirlineのBlue 1を初めてのリージョナル航空会社としてメンバーに加え、2005年には南アフリカ航空 (SAA)、その後、ポルトガルのTAP航空をメンバーに迎える。更に、エアロフロート・ロシア航空がスカイチーム加盟の覚書を交わし、2005年に正式メンバーになる。エアロ・フロート航空はロシア政府が51%以上の株式を保有し、42カ国88都市に92機の航空機で運航している。貨物のみのアライアンスとして、ルフトハンザ・カーゴ、SASカーゴ、シンガポール航空カーゴと日本航空カーゴが加盟しているWOWと言うアライアンスがある。旅客アライアンスのスカイチームも同じメンバーで貨物に関するアライアンスを組んでいる。
- 注 4) ワルソー・システムとは、国際航空運送における運送責任と損害賠償制度の基本条約となった1929年ワルソー条約、ワルソーを改正した1955年ヘーグ議定書、混載貨物の輸送を律した1961年グアダハラ条約、アメリカのワルソー条約脱退を阻止した1966年モンリオール航空会社間協定、その協定を条約化した1971年グアテマラ議定書 (結果的に発効にならなかった)、SDRを導入した1975年モン

リオール第1, 第2, 第3追加議定書, 貨物輸送にペーパーレス化と厳格責任を導入した1975年モンリオール第4追加議定書 (MP4), 1992年日本の航空会社による損害賠償限度額撤廃宣言, それに刺激された1995年ワシントン航空会社間旅客損害賠償協定, それを推進しようと1996年航空会社間損害協定実施促進協定と最後に全てをまとめた1999年モンリオール条約の総称である。

注 5) 最初に混載貨物に関する条項を定めた1961年のグアダラハラ条約は過失推定主義を基礎としているが, 1999年のモンリオール条約に組み入れられたグアダラハラ条約の条文はモンリオール条約の無過失責任主義を採用している。

注 6) モンリオール条約は発効後, サウジアラビア (2003/10/15批准), ブルガリア (2003/11/10), トンガ (2003/11/20), ガンビア (2004/3/10), セント・ビンセント&グレナディーン諸島 (2004/3/29), ベニン (2004/3/30に同意), 次いでEC-欧州委員会 (2004/4/29に承認), それを受けてEUメンバー国で未批准であった13カ国が同日に批准 (オーストリア, ベルギー, デンマーク, フィンランド, フランス, ドイツ, アイルランド, イタリア, ルクセンブルグ, オランダ, スペイン, スウェーデン, イギリス), 更にノルウェー (2004/4/29に同意), マルタ (2004/5/5批准), アイスランド (2004/6/17批准) と53カ国・1連合 (EC) の承認を得た。因みに, EU加盟国で既承認は次の7カ国, キプロス (2002/11/20), チェコ (2000/11/16), エストニア (2003/4/10), ギリシャ (2002/7/22), ポルトガル (2003/2/28), スロバキア (2000/10/11) とスロベニア (2002/3/27) である。EUメンバーで未承認国は4カ国 (ハンガリー, ラトビア, リトアニアとポーランド) である。EUの大半の貿易先進国が2004年4月29日にモンリオール条約を批准した事により, 条約の普遍性に重みがついた。

注 7) SDR (Special Drawing Rights) とは国際通貨基金 (IMF-International Monetary Fund) で設けている国家間の通貨評価制度で, 世界の5大貿易国の通貨を1つのバスケットに入れ, 平準化を図ったものである。5年に一度見直しが行われる。

1996年1月1日		2001年1月1日	
USD	39%	USD	45%
DEM	21%	EUR	29%*
FRF	11%		
JPY	18%	JPY	15%
GBP	11%	GBP	11%

*但しEU域内貿易を除く

注 8) 混載貨物輸送について, グアダラハラ条約適用ならば責任制度は過失推定主義であり, モンリオール条約適用の場合は, 厳格責任主義であり, 四つの免責条項に該当するか, 遅延事故で無い限り運送人の抗弁権はない。

注 9) Ibid.

注10) モンリオール条約の批准国は53カ国・1連合 (EC) となった。注 6) 参照。

注11) 1998年12月に欧州委員会 (European Commission - EC) はヨーロッパ法廷 (European Court of Justice) に対し、連合王国、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルグ、オーストリアとドイツの8カ国をEUのローマ条約と基本法の侵害違反事件として、C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 と C-476/98号事件として提訴した。ECは1999年10月にこれら8カ国の法廷闘争に同調したオランダと、その後、アメリカとオープン・スカイ協定を結んだフランス、イタリアとポルトガルに対して法的提訴に踏み切るかどうか検討中である。

注12) ローマ条約 Treaty of Rome

欧州連合 (European Union - EU) の基礎となったのは、1952年に設立された欧州石炭鉄鋼共同体 (European Coal & Steel Community - ECSC)、1958年に設立された欧州経済共同体 (European Economic Community - EEC) および、欧州原子力共同体 (Euratom) の3つの共同体である。それぞれ、パリ条約、第1ローマ条約と、第2ローマ条約により設立が定められた。1965年に調印されたブリュッセル条約 (Merger Treaty of Brussels) が1967年に発効して、3つの共同体の行政執行機関と意思決定機関がそれぞれ統合され、欧州共同体 (European Communities - EC) が誕生した。統合により生まれたECの単一行政執行機関がEC委員会 (欧州委員会 the Commission of the European Communities) である。1993年11月にマーストリヒト条約 (欧州連合条約) が発効したことによって、ECの役割および権限の及ぶ領域以外に新たな2領域 (共通安全保障政策および司法・内務協力) を加えた機構、すなわち、欧州連合 (European Union) が誕生した。統合の大元であったローマ条約が加盟国間の差別撤廃を基本とし、爾来、すべての共同体の条約の基調となっている。

EUは2004年5月1日に東ヨーロッパ諸国8カ国 (エストニア、ラトビア、リトアニア、ポーランド、チェコ、スロバキア、ハンガリー、スロベニア) にキプロスとマルタの計10カ国の加盟を認め25カ国体制へと移行した。また、25カ国への拡大後初の首脳会議をブリュッセルで開催し、2004年6月18日拡大EUの指針となる欧州憲法 (EU Constitution) を採択、欧州連合への歴史的一歩を記録した。2004年10月で任期の切れるロマノ・プロディ欧州委員長 (Romano Prodi, President, European Commission) の後任人事では加盟国間で意見が割れて決定を持ち越した。合意された欧州憲法は、欧州連合の地位を高めるため、これまでの半年交代の首脳会議 (欧州理事会 EC) 議長に代え、任期2年半 (最高5年) の常設議長である「大統領」を置くほか、EUの共通外交安全保障政策を代表する「外相」ポストを新設する。新しい議決方式として、加盟国の55%かつ15カ国以上の賛成と、賛成国の人口総数がEU人口の65%以上とする「二重多数決」方式で決着がついた。イギリスなどが強く主張した拒否権も、税制、外交、安全保障など条件付で認められた。この欧州憲法は発効には今後約2年以内にすべての加盟国で批准される

ことが必要なため、先行きは予断を許さない。

欧州憲法の骨子を要約すると次のようになる。 a) EUは欧州の文化、宗教、人道主義の遺産を継承、 b) 大統領、外相を置く、 c) 閣僚理事会の決定は15カ国を含む55%以上の加盟国が賛成し、賛成国の人口がEU全体の65%以上で成立、 d) 欧州委員は2014年まで1国1委員とし、以後、加盟国数の3分の2（18人）に削減、 e) 欧州議会（European Parliament）定数は最大750、 f) 加盟国がテロ攻撃を受けた場合、連帯して対応する。

注13) オランダは世界で一番早く1952年にアメリカとオープン・スカイ協定を締結している。これはオランダが現在は小国たりと言えども、かつては、世界の海と市場を制覇した商業王国であり、自由な商業活動を推進している国是から、1944年のシカゴ会議においても、空の自由を主張するアメリカ側に立った唯一の国であることからもうなずける。

注14) Ibid.

注15) アメリカの民間航空会社に所属している大型機材はすべてアメリカ民間予備空軍（United States Civil Reserve Air Fleet - CRAF）として、湾岸戦争のような国家の非常時に軍に徴用され、兵員、武器、弾薬の輸送に当たる。このため、民間航空会社に所属する大型機材はすべて、軍の費用で、床面強度が補強され、完全武装の兵士が乗っても床の強度がその重量に堪えるように補強されている。このため、非友好国の資本が51%以上入っているは困る訳である。

注16) 現在、ルクセンブルグ国籍のカーゴルククス航空（Cargolux Airlines）は成田にも関空にも入れず、石川県の小松空港への乗入れで不利な営業をしている。ヨーロッパ法廷の判決を準用すれば、日本が他のEU加盟国に与えている路線権を使用して成田でも、関空でも、名古屋でも商業上有利な空港への乗り入れ要求が可能と言うことになる。

参考文献

http://europa.eu.int/comm/index_en.htm → Open Skies Agreements

<http://www.icao.int>

Deutsche Post AG: www.dpwn.de

Boeing Company: www.boeing.com

Airbus: www.airbus.com