

# 航空運輸の国際収支と規制緩和

— 日英米の赤字要因 —

柴田 匡平

## はじめに

各国が航空業界（航空運輸産業）を育成する理由のひとつとして、従来から外貨の稼得が挙げられてきた。ながく標準的な解説書とされたオコーナーの著作は、三国間輸送によって国際収支に大きく寄与するいわゆるマーチャント・エアラインに言及している<sup>1</sup>。航空運輸と国際政治のかかわりに関し古典的とされるソントンの著作では、先進工業国のエアラインは外貨収支が黒字になるのに対し、開発途上国のエアラインは外国人職員の人件費や機材・消耗品購入に外貨を支出するため、赤字になる構造があるとしている<sup>2</sup>。ただしソントンの分析は航空会社単体での外貨収支にかかわる考察であって、国民経済計算における国際収支とは意味が異なる。また、外国為替水準が航空会社の収益性や財務にどのような影響を及ぼすかについての分析はいくつかみられるが<sup>3</sup>、国際収支と規制緩和の関係については、資料上の制約もあって、これまで論じられてこなかった。

そうしたなか、IMFは90年代なかばから国際収支計算を変更し、航空運輸にかんする独立項目を設けたので、黒字国と赤字国がわかるよ

うになった<sup>4</sup>。受取項目は第一に海外からの旅客による自国エアラインへの支払い（旅客運送）、第二に海外の荷主による自国エアラインへの支払い（貨物運送）、第三に海外のエアラインによる支払い（その他）、すなわち運航整備や手荷物・貨物取り扱い、発券手数料など、海外エアラインから現地へのアウトソースにとまなう支払いである<sup>5</sup>。支払項目は自国の旅客や荷主による海外エアラインへの支払い、および自国エアラインによる海外への支払いである。したがってこれらの数値を報告している国については航空運輸サービスの国際収支が把握できる。本稿では航空運輸の国際収支を左右する要因を分析するとともに、規制緩和が国際収支にどのような影響を及ぼすのかを探る。問題の所在を端的に言えば、規制緩和は対象となる産業を競争裡に投げ込み、競争力を高めようとするねらいがあるが、緩和後の航空業界は外貨を「稼ぐ」だろうか、である。

## 規制緩和と国際収支

航空運輸の規制の空間的対象は国内線と国際線に分別され、いわゆる「航空規制緩和」には

1 William E. O'Connor, *An Introduction to Airline Economics*, Praeger, 1978, p.17; *loc. cit.*, 1985, 3rd ed., p.18.

2 Robert L. Thornton, *International Airlines and Politics: A Study in Adaptation to Change*, Univ. of Michigan, 1970, pp.92-101.ただし、航空会社単体の外貨収支さらには営業成績が赤字であっても、途上国のばあい外国人旅行者がそれ以上の額を費消してくれば国全体としては採算がとれるとされる。

3 E.g., Peter S. Morrell, *Airline Finance*, Ashgate, 1997, ch.7; Tae Hoon Oum & Chunyan Yu, *Winning Airlines: Productivity and Cost*

*Competitiveness of the World's Major Airlines*, Kluwer, 1997; Hannu Seristo and Ari P.J. Vepsäläinen, 'Airline cost drivers: cost implications of fleet, routes, and personnel policies', *Journal of Air Transport Management*, vol.3 no.1, Jan. 1997, pp.11-22; 拙稿「短距離路線の憂鬱—英国航空の国内・ヨーロッパ路線網—」, 信州大学経済学論集第41号, 1999, pp.20-22.

4 IMF, *Balance of Payments Yearbook*, vol.46, 1995, et seq. Table 2, codes 211-213.

5 IMF, *Balance of Payments Manual*, 5th ed., 1993, para.240.

いくつかの次元がある。ひとつには国内市場におけるプレイヤーつまり自国エアラインへの経済的規制（設立、参入撤退や運航量、価格設定）を緩和することを指す。このばあい政策は面的かつ斉一的であって、国内市場（国内路線のすべて）を対象とする。もうひとつが国際線市場における規制緩和で、プレイヤーは必然的に自国エアラインと海外エアラインである。ところが国際航空運輸は二国間協定ネットワークによることから、規制緩和は相手国が同意しなければ実現できないため、相手国ごとすなわち路線ごとに進められる。だから国際航空運輸においては、規制緩和は線のかつ逐次的に拡大してゆく。1990年代以降の先進諸国間では規制緩和が進んできたが、いわゆるオープンスカイから旧来の航空協定まで、さまざまな度合いの経済的な枠組みが混在しているのであって、アメリカといえども全ての国家とオープンスカイを締結したわけではない。理論上想定される最終的な規制緩和は、国内線も国際線も事業者要件を大幅に緩和し、海外エアラインによる国内市場の運航いわゆるカボタージュを無制限に認めるほか、外資出資比率の制限撤廃にいたるものである<sup>6</sup>。いっぽう、規制緩和が業界の競争力を高めるねらいをもつならば、国内航空を厳しい規制のもとに置いたままで国際航空を緩和することは考えられず、まず前者を、ついで後者の規制緩和に至るか、あるいは同時並行的に緩和するか、どちらかである。

ただし、注意すべきなのは、航空規制緩和は

必ずしも航空運輸部門における外貨収支の黒字を目的に実施されるわけではない点である。航空運輸に対する需要は派生的であって、それ自身が需要を生むわけではない。また規制緩和された航空運輸部門の外貨収支が赤字であっても、運輸サービスの価格低下は交易費用の低下を意味するので、観光部門や投資などが活発化することの経済効果のほうが大きいであろう。しかし一方では、ある国の特定産業が国際競争力をもつか否かは、当該産業部門の国際収支をもって計測されてきている。そして1990年代中期の航空運輸部門における国際収支では、最も早く航空規制緩和にのりだした英米蘭三カ国が黒字を達成し、規制緩和が国際競争力の向上に寄与するというシナリオが妥当するよう見えた<sup>7</sup>。

そのいっぽう、国際線（自国と海外を結ぶ既存および潜在的な路線）での規制を緩和するばあい、自国業界がその結果どうなるか、に政府は無関心ではありえないだろう<sup>8</sup>。もし規制緩和の結果、国際線市場がまったくの自由市場となり、かつ自国エアラインが太刀打ちできなければ、当該国の航空業界は壊滅しかねないからだ。自国プレイヤーが皆無になったとき、当該国の航空運輸に関する国際収支は赤字に違いない。なぜなら飛行機で出入国する当該国の国民は海外エアラインに支払わざるを得ないからである。つまり輸出はゼロで輸入のみとなる。逆に自国航空業界の国際競争力が極めて高く、海外エアラインがひとつも当該国への路線で競合

6 国内市場を完全に外資に開放した例は現在のところみあたらず、全面的なカボタージュの可能性もEU域内の航空会社による域内運航に限られるようである。外資出資比率が自由化されれば、二国間協定で定める指定航空会社の定義は困難になる。かりに日本の航空会社が乗っ取られ、A国エアラインの100%子会社となったばあい、置籍先は日本であってもB国が当該企業を「日本企業」とみなして日本・B国間の航空運輸協定の対象とするかという問題である。

7 拙稿「アメリカの航空市場」、歴史と地理第520号、p.32図3。

8 アメリカ合衆国の航空政策には民間航空が国防上

必要であるという視点が明記されている。Cf. *Statement of United States International Air Transportation Policy* (DOT 1995), compiled by the Productivity Commission of Australia, *International Air Services Inquiry Report*, Report No. 2, 11 September 1998, pp.81-82, Box 5.1. また航空業界の規制会計制度が継続されている点も、規制緩和が自国航空業界の壊滅を許す政策ではないことを裏付けられると思われる。Cf. 拙稿「航空業界の損益計算における国際標準化（その1）—アメリカン・スタンダードの形成過程—」信州大学経済学論集第47号、2002、p.26。

しようとしなければ、外国人旅客は当該国のキャリアを利用せざるを得ず、その結果、国際収支はまるごとの黒字になるはずだ<sup>9</sup>。

とはいえ現在のところ、国際収支の帳尻は自由競争の帰結ではない。航空運輸サービスの国際収支が黒字になるとは、自国航空業界の外貨収入（在外の買い手による購入すなわち受取）が、自国民（旅客や荷主さらに自国エアライン）による海外エアラインや代理店への外貨支払を上回る状態である。「まるごとの黒字」や赤字は減数または被減数がゼロのばあいであり、現実には、あまりに旅客量が小さいため世界の大手航空会社が乗り入れを敬遠する国家<sup>10</sup>か、あるいは民族系の国際航空会社をもたない国家<sup>11</sup>でなければ考えられない。

現状では、彼我さまざまな航空会社がさまざまな航空運輸協定の枠組みのもとで運航するなか、収支の帳尻が決まる。さてある国を出入りする航空運輸サービスの購入者の大半が当該国民ならば、自国エアラインがサービスを提供する外国人旅客は少なく、したがって受け取りうる外貨は少ない。いっぽう海外エアラインの便では座席の多くが当該国にとって「輸入」になるので、国際収支はいわば構造的に赤字である。典型が日本で、先進国中で最大の赤字国である最大の要因は、日本人旅客の比率が極めて高いせいである。逆に国際的なリゾート地として外国人を引き寄せるいっぽう、地元住民の出入国が少ないような国は、黒字基調になるであろう。ところが先進工業国はまた観光大国でもあり、出入国者の内訳では自国民が外国人を上回るのがふつうである。そのいっぽう、多くの国では

乗り入れる海外エアラインの数は自国勢よりも多い。たとえば2001年に日本に乗り入れた外国航空会社は61社なのに対し、国際線を運航する日本勢は大小ひっくるめて数社に過ぎない<sup>12</sup>。つまり先進国の航空業界は旅客構成およびプレイヤーの数の面で二重の構造的な不利にある<sup>13</sup>。

こうしたなか、航空運輸の国際収支が黒字になるには、市場に供給する彼我のサービス量の総量で自国業界が上回ること、すなわち外国人旅客に提供する有償旅客キロ (Revenue Passenger Kilometres, RPK) が海外勢による自国民へのそれよりも大きくなければならない<sup>14</sup>。旅客の国籍別構成比が自国エアラインの便でも海外エアラインの便でも同水準と仮定すれば、RPK比がその構成比の逆数であるときに国際収支は均衡する。RPKは有効座席キロ (Available Seat Kilometres, ASK) に座席利用率を掛けたものだから、彼我の座席利用率に大きな差がなければ、ASKの比とみて差し支えない。ASKは平均座席数と便数と平均区間距離の乗である。機材が標準化している現況では平均座席数に大きな差はないと考えられる。また各国を結ぶ路線で両国のフラッグキャリアが同水準の運航量を確保してきた伝統的な状態では、路線の平均距離にも大きな差はないと考えられる。したがって、ごく大雑把にRPK比は便数比に近似すると考えれば、便数比が外国人旅客の構成比の逆数であるときに国際収支は均衡する。ところが規制緩和は相手国キャリアによる供給量、具体的には便数を増やす方向に働く。そのときRPK比の優位性を保つには、自国エアラインの急速な拡大が必要になる。便数比を維持

9 同じことは二国間の航空協定の自由化交渉でもいえる。もし自由化の結果として自国キャリアが対象路線での運航を諦めると予想するならば、自由化に応じるのは政治的に困難と思われる。すなわち、重商主義的な考慮が働かざるを得ない。

10 セイシェル、アルバ、モルドヴァなどがその例である。

11 バヌアツ（路線権はバヌアツ航空にあるが実際の運航はオーストラリア・アンセット航空が代行）、トーゴ（アフリカ航空へ7%出資）、サモア（ポリ

ネシア航空）、キルギス、モルディブ（インド航空が代行）、ベナン、バルバドスなどがその例である。

12 運輸省航空局『航空統計年報平成13年度版』、全日本航空事業連合会、表「日本に乗り入れている外国航空会社運航状況推移（各年3月26日現在）」、p.69。

13 ただし国際収支が赤字だからといって、必ずしも当該国の個々の企業業績が赤字とは限らない。

14 価格は自国系キャリアも外国系も同水準とする。

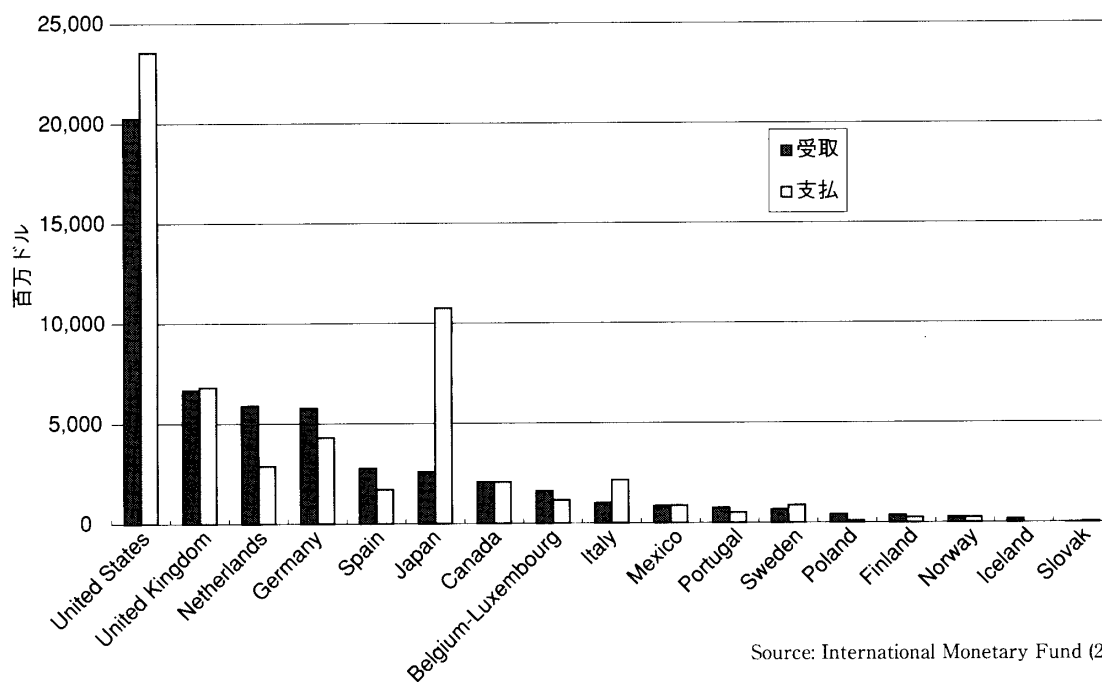
するには、海外エアラインの乗り入れ便数の増分よりも増便しなければならないからである。おなじく、新たな乗り入れ地が増加するばあいにも、自国エアラインが負けずに乗り入れなければ、比率は維持できない。つまり路線カバー率が低ければ国際収支は逆調になりやすい<sup>15</sup>。

つぎに、規制緩和と路線の増加に因果関係があると考えれば、メトロポリタン路線すなわち各国の政治・経済の中心都市(メトロポリス)同士を結ぶ路線と、それ以外の路線に分けたばあい、規制緩和は前者の構成比を引き下げ、後者の構成比を高めるのではないかと予想される<sup>16</sup>。

けだし二国間航空協定で最初に指定されるゲートウェイはメトロポリスなのに対し、自由化が進めばそれ以外の地方中心都市との路線開設も可能になると思われるからである。また、規制緩和が進めば競合乗り入れも可能になることから、多くの業者が運航する路線の比率が高まるのではないかと予想される。エアライン・エコノミクスでは2都市を結ぶ路線をひとつの市場とみなすので、いわゆる混雑市場が増えるはずである。

本稿では大略以上の枠組みをもとに、世界の三大航空国である日本、イギリス、アメリカの

図1 OECD加盟国の航空旅客運輸における国際収支(2000年)



Source: International Monetary Fund (2001).

15 なお、ある国を結ぶ国際線(市場)から当該国キャリアあるいは海外キャリアがすべて撤退するという事態は、少なくとも先進工業国では考えにくい。むしろ、規制緩和あるいは自由化された個別の路線で自国エアラインもしくは海外エアラインがコスト優位に立ち、どちらかが撤退するか、あるいは、撤退する側がコードシェアやアライアンスによって市場プレゼンスを確保する事態のほうが蓋然的である。コードシェアが行なわれるばあいには、運送キャリアの「旅客」項目の受取が多くなる一方で、発券キャリアに対する手数料の支払いが発生し、「その他」項目の支払が増えると思われる。

16 路線が増加するほかの原因としては、航空機の航続距離の延伸にともなう直行便の増加や、国際政治上の原因なども考えられる。日本から北極航路を経由しないヨーロッパ方面直行便は80年代末以降に大幅に増えたが、それは長距離運航を可能にする機材の出現と、旧社会主義圏の無害通航権が確保されたからである。またヨーロッパでは旧ソ連の崩壊にともない独立したバルト諸国や中央アジア諸国などの首都があらたなメトロポリタン路線となった。

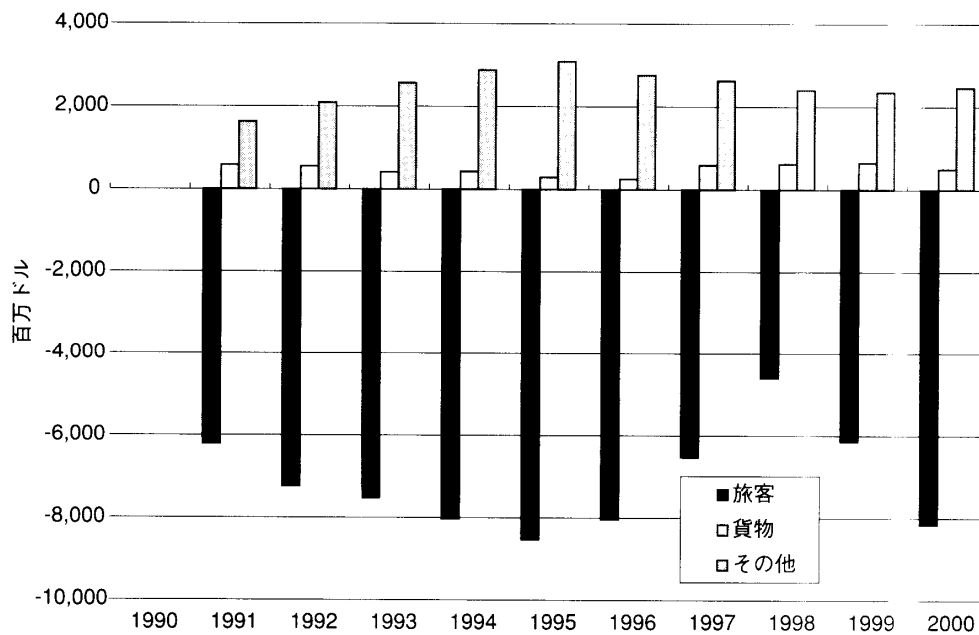
17 Productivity Commission of Australia, *op.cit.*, p.xxii.

国際収支について概況を分析する<sup>17</sup>。市場カバー率については、それぞれのメトロポリスすなわち東京、ロンドン、ニューヨークでの状態を分析する。

### 日本の国際収支とその要因

日本は旅客収支では先進国中で飛びぬけて最大の赤字国—おそらく世界最大の赤字国—であり、その傾向は一貫する(図1および図2)。図3は便当たりの受取額と支払額およびその

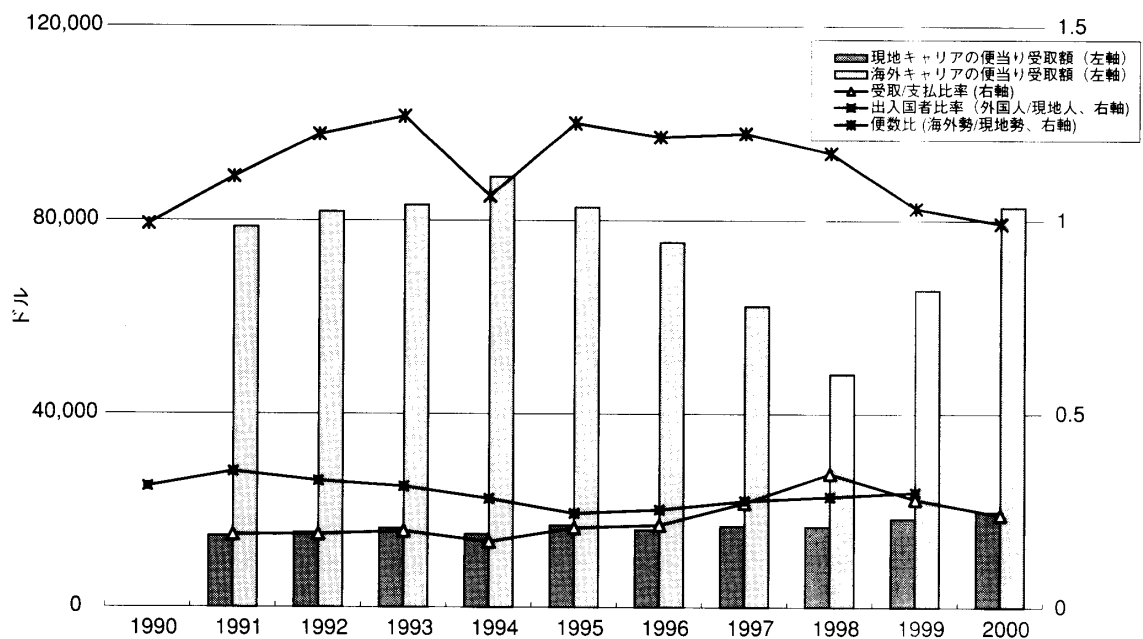
図2 日本の航空運輸部門における国際収支(1991-2000年)



Source: International Monetary Fund (1998, 2001).

Note: For definitions and explanations of classification, see International Monetary Fund (1993)

図3 日本における便当たり受取・支払額推移(1991-2000年)



Source: International Monetary Fund (2001), Statistics Bureau Management and Coordination Agency, Unnyusho Kokukyoku (1997, 2001 and 2002)

比、出入国者に占める日本人と外国人の比<sup>18</sup>、そして日本系航空会社と外国系航空会社の便数比（推定）である<sup>19</sup>。比率はいずれも左側の第2軸が参照軸である。便数比と便当たり受取／支払額の比の格差が赤字幅である。外国人の出入国は日本人の3分の1から4分の1程度にすぎないが、便数は外国勢の方が多い。その結果、日本系航空会社の便当たり受取額は、外国系航空会社に対する支払額の2割弱である。

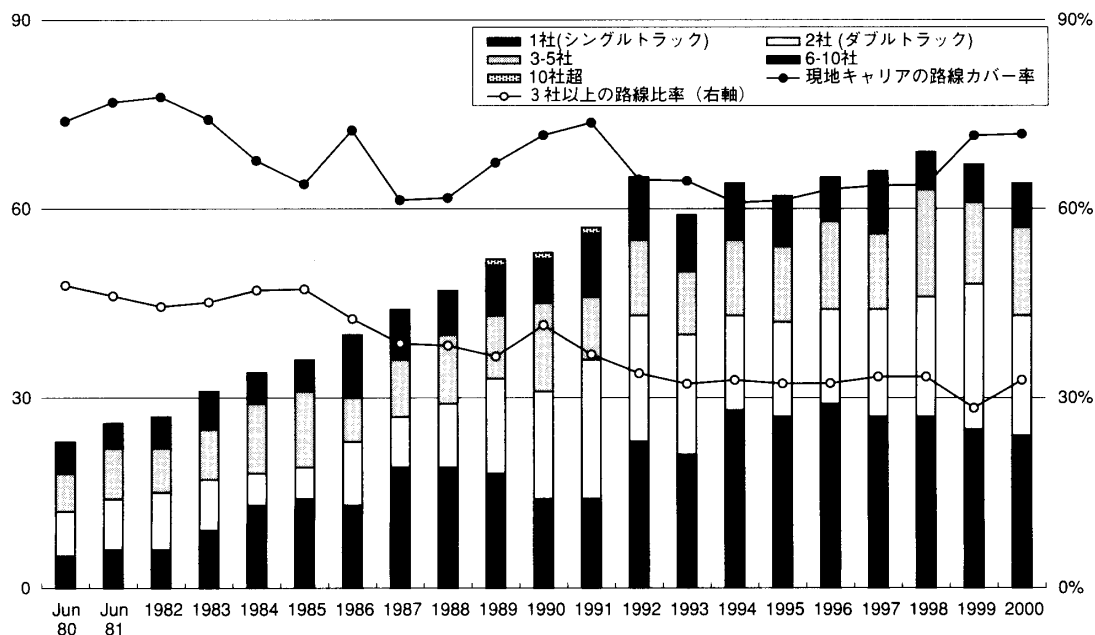
項目別にみると、旅客では一貫して大赤字だが、貨物およびその他では黒字基調である（図2）。貨物の黒字は、おそらく海外からの輸入貨物が比較的安価な生鮮食料品などであるのに対し、輸出貨物では先端的な工業製品が多くなるせいではないかと推測される。その他が黒字なのは、着陸料や整備費、貨物取り扱いなど、わが国の空港での地上業務が世界最高水準の高コスト・高価格であることが大きく働いている

と思われる。

つぎに市場カバー率を図4に示す<sup>20</sup>。東京（成田空港および羽田空港）からの国際線定期便（迂回および貨物専用便を除く）の第一区間における着陸地の数を路線運航会社数ごとに棒グラフで表し、そのうち現地キャリアがどれだけ運航しているかを折れ線で示してある。1社しかない路線いわゆるシングルトラックは独占市場である。2社が運航する路線（ダブルトラック）の多くは日本勢と外国勢の組み合わせだが、日本勢のみ、あるいは外国勢のみの路線も含まれる。3～5社の路線は規制緩和がかなり進み、6社以上となると大型路線である。

特徴的と思われるのは、ここ20年間で乗り入れ先が3倍弱に急増している点であり、とくに80年代の伸びは、成田空港の開業にともなう空港能力の拡大が大きな要因ではないかと思われる。また、1980年代初頭には3社以上の

図4 東京からの国際路線（乗り入れ航空会社数別、1980年6月-2000年）



Source: International Civil Aviation Organization (June 1981 to 2000).  
Note: International scheduled passenger flights, first legs only.

18 『日本統計年鑑』表2-32国籍別出入国者数 (Persons who entered or departed from Japan by Nationality)。出入国の運輸手段は航空に限らないが、航空運輸における外国人旅客の比率に関する統計が入手できないので、運輸手段のあいだで大きな差はないと仮定する。

19 運輸省航空局監修『航空統計年報』平成8年版、平成12年版、第1表「空港別着陸回数歴年表」および「日本に乗り入れている外国航空会社運航状況推移」からの推定。

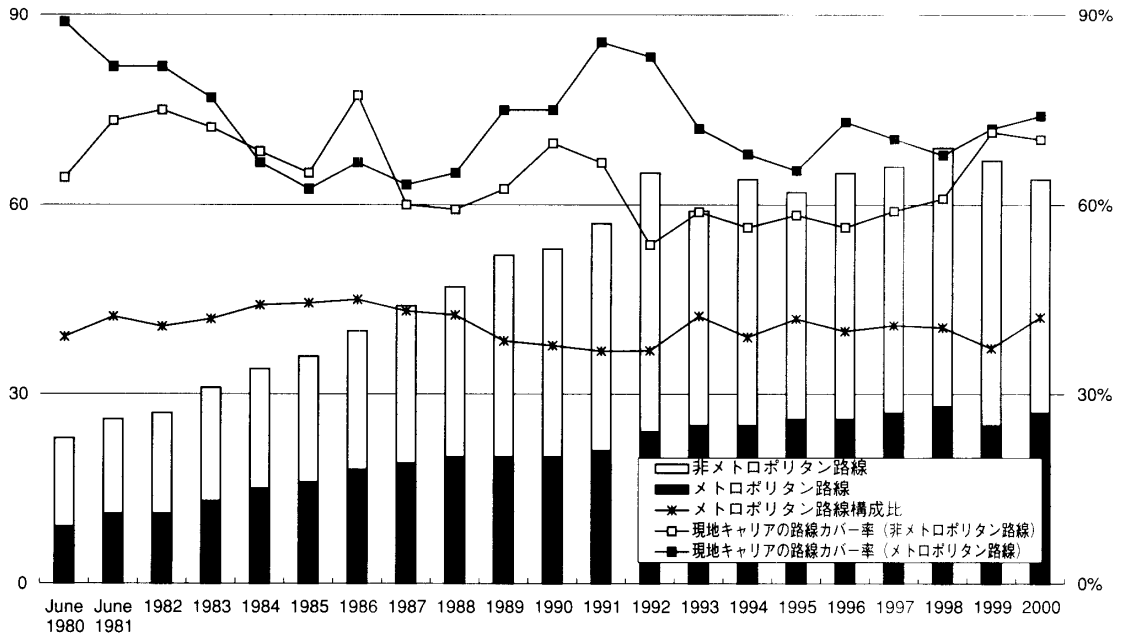
20 ICAO, *Digest of Statistics, Ser.TF, various issues*.コードシェア便を含む。

路線が半分近くを占めていたのが、その比率が小さくなり、代わりに1社あるいは2社の路線が増えているのが目立つ。一般的には、規制が緩和されれば多数のプレイヤーが参入する路線の比率が高まるが、日本のばあい対米航空協定がかなり片務的で、米国勢にとってアジア方面へのハブあるいは中継地として機能してきた色彩が強く<sup>21</sup>、むしろ路線数の拡大に規制緩和の大きな流れをみてとるべきだろうと思われる。運航会社数別にみると、シングルトラックがまず増え（1980～87年ついで1991年～96年）、ついでダブルトラックへと移行（1988～91年ついで1997年以降）するサイクルが看取され

る。つまり路線開発の繰り返しがみてとれる。路線カバー率との関連でいうと、シングルトラックの増加時期には日本勢のカバー率が低落する傾向があり、外国勢による新規乗り入れがまず始まり、その路線に日本勢が参入し、競合してゆくパターンではないかと推定される。

ではどのような路線が増えているのか、大雑把にみたものが図5である。図5では乗り入れ先都市をメトロポリスと非メトロポリスに分類し、両範疇における日本勢の市場カバー率を示してある<sup>22</sup>。航空協定が結ばれた場合、まず開設されるのはメトロポリス同士の路線（メトロポリタン路線）であろう。自由化が進展するに

図5 東京からの国際路線内訳および現地キャリアの路線カバー率（1980年6月-2000年）



Source: International Civil Aviation Organization (June 1981 to 2000).  
Note: International scheduled passenger flights, first legs only.

21 D・M・キャスパー『国際航空自由化論—サービス貿易とグローバル化—』岡村邦輔監訳、文真堂、1993、pp.85-91など。とりわけノースウェスト航空がそうである。R・ドガニス『新訂国際航空輸送の経済学』中西ほか訳、1995、pp.65-67、および拙稿「メガ・アライアンスの内部構造」信州大学経済学論集第44号、2001、p.4。

22 区間距離の短い順にソウル (SEL, 1227km)、北京 (PEK, 2136km)、台北 (TPE, 2182km)、マニラ (MNL, 3051km)、ホーチミンシティ (HAN, 4383km)、バンコク (BKK, 4644km)、ダッカ (DAC, 4963km)、シンガポール (SIN, 5357km)、クアラルンプール (KUL, 5389km)、ジャカルタ (JKT, 5837km)、デリー (DEL, 5908km)、コロ

ンボ (CMB, 6894km)、カラーチー (KHI, 6920km)、モスクワ (MOW, 7507km)、テヘラン (THR, 7718km)、ヘルシンキ (HEL, 7829km)、シドニー (SYD, 7831km)、ストックホルム (STO, 8170km)、コペンハーゲン (CPH, 8712km)、オークランド (AKL, 8835km)、ベルリン (BER, 8989km)、イスタンブル (IST, 8996km)、ウィーン (VIE, 9154km)、アムステルダム (AMS, 9318km)、ブリュッセル (BRU, 9458km)、ロンドン (LON, 9591km)、カイロ (CAI, 9593km)、チューリヒ (ZRH, 9595km)、パリ (PAR, 9710km)、ローマ (ROM, 9904km)、トロント (YTZ, 10300km)、マドリード (MAD, 10771km)、ニューヨーク (NYC, 10829km)である。

つれ、非メトロポリスからの乗り入れが増加すると考えられる。いっぽう、航空機の航続能力が高まるにつれ、従来は経由しなければならなかった直行路線が可能になるので、メトロポリタン路線は自由化の度合いと無関係に増えると思われる。東京のばあい、絶対数では非メトロポリタン路線の増加が目立つ。いっぽう市場カバー率では、メトロポリタン路線にせよ非メトロポリタン路線にせよ、長期的に緩やかに下降しており、日本勢が市場の拡大に追いつかずにいる様子が看取される。したがって国際収支の赤字基調はこれからも続くと思われよう。

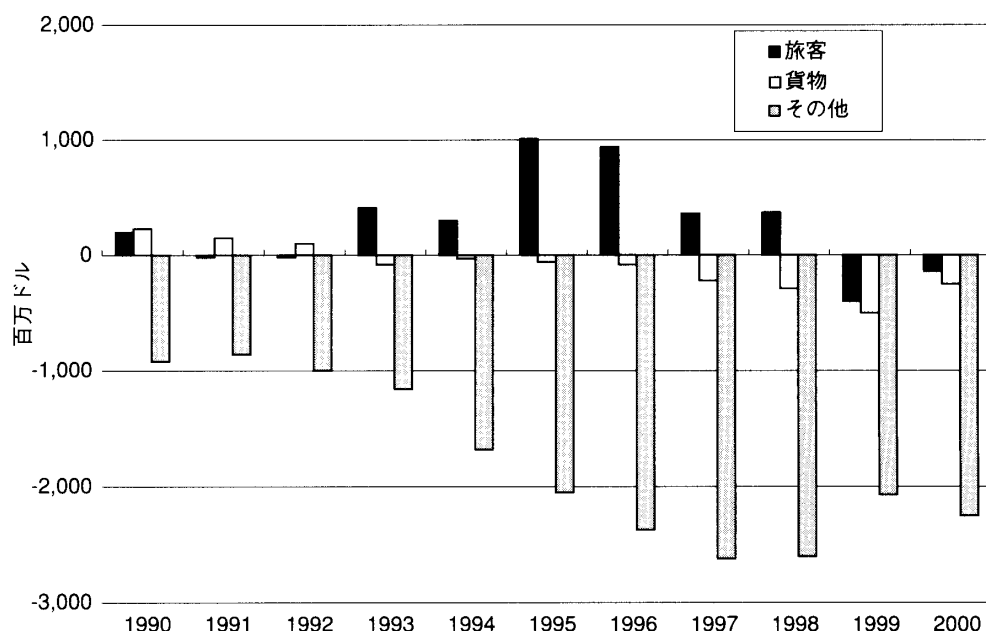
### イギリスの国際収支とその要因

イギリスは航空運輸の国際収支の絶対額では第2位だが、「その他」項目が一貫して赤字であることに加え、「旅客」でも最近赤字に転落した(図6)。日本とくらべると外国人の出入国者の比率が高く、自国民の半分強を占めたが、

90年代後半にはやや下降気味である。自国勢の便数は外国系航空会社を上回り、1.2倍程度の水準にある。便当たり受取額は外国系航空会社に対する支払額の4分の3程度で、便数比に近接しており、赤字と黒字が交錯する特徴があるように思われる。また日本とは異なり、便当たり受取・支払い額の比が出入国者の国籍比よりも高いことから、外国人は航空機による出入国が他の運輸手段よりも多く、逆にイギリス人は海運や鉄道による出入国が相対的に多いのではないかと推定される。便当たり受取・支払額が日本の半分にも満たないのは、ヨーロッパ域内の短距離路線が多いためと、規制緩和による運賃水準の低下が相乗した結果と思われる。

イギリスはIMFの新基準よりも以前から航空運輸の国際収支を公表していた<sup>23</sup>。IMFの新分類と内容は同断と思われる。ただし旅客、貨物、その他の3項目による分別記載は1982年までで、IMFに報告しはじめた1990年までのあいだは総額しかわからない。そこで同国の航

図6 イギリスの航空運輸部門における国際収支(1990-2000年)



Source: International Monetary Fund (1998, 2001).

23 Office for National Statistics (formerly Central Statistical Office), *Annual Abstract of Statistics*, Balance of Payments Section, table "private sector services: civil aviation", various issues up to

1982 edition. IMFでの「その他」はCSOの統計分類では"Overseas airlines: disbursements in the United Kingdom"と"UK airlines: disbursements abroad"である。



空運輸部門全体の長期的な収支傾向をみたものが図7である。

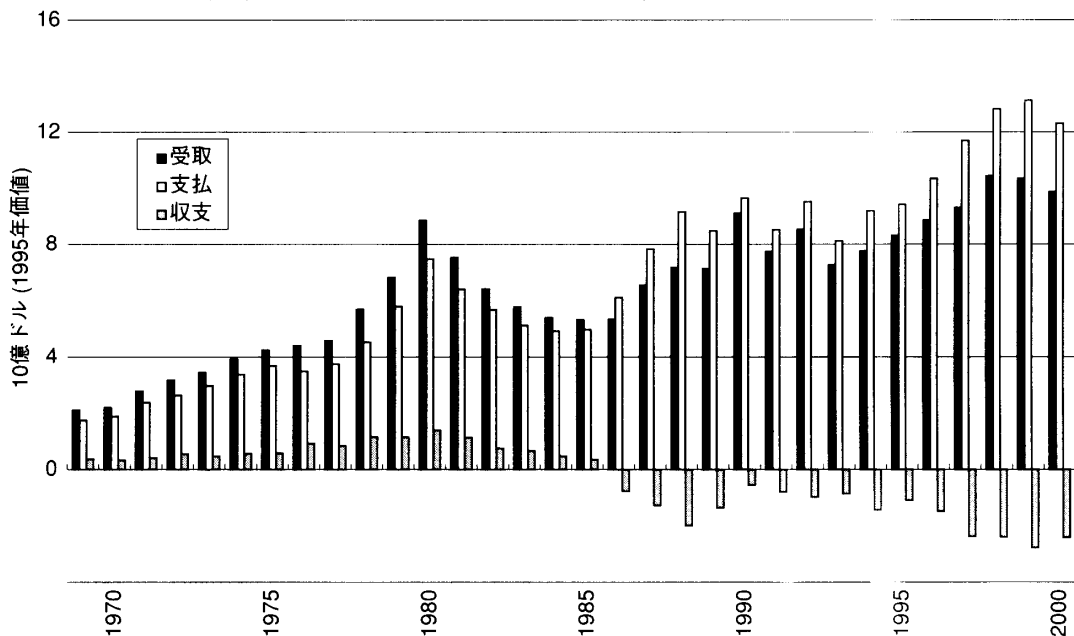
受取・支払とも1980年まで一本調子で上昇したが、80年代前半にはいったん縮小したのち、80年代後半に回復した。イギリスが航空運輸規制緩和に乗り出したのはサッチャー政権下のことで、1980年代半ばからはEC加盟国との航空協定をつぎつぎに自由化した<sup>24</sup>。サッチャー政権のひとつの目玉だった民営化政策は1987年2月の英国航空の民営化に至った。1980年代前半の国際収支の縮小は、1980年に空前の赤字を計上した国営英国航空が思い切ったリストラに取り組んだ時期にあたる<sup>25</sup>。ところが同社が採算性を回復し、かつ規制緩和が進んだ1980年代中葉以降、イギリスの航空運輸における国際収支は一貫して赤字である。上記のようにイギリスの最終帳尻が赤字になる大きな要因は「その他」での支払超過であり、英国航空をはじめとする積極的な拡大が外地における運航整備費、着陸料、発券手数料などの拡大を招

いたとみられる。

いっぽう、便当たりの受取・支払いおよびその比率、そして便数比の推移をみると、いわゆる「価格破壊」が始まったのは1980年代前半であり、レイカー航空<sup>26</sup>などによる北大西洋路線の低廉化が進んだ時期にあたる(図8)。規制緩和の開始にともない便当たりの金額が減少したのはむしろ海外エアラインであり、イギリス人旅客にとっての効果が高かったことがうかがわれる。しかし受取・支払額の比は下降し、イギリスのエアラインは海外エアラインの半額強ほどの金高しか受け取らなくなっている。いっぽう1985年から便数比は上昇に転じ(すなわち外国勢の便数の増加が英国勢のそれを凌駕し)、それが上記の便当たり支払額の比を上回ることが赤字の理由である。

ついで路線数および市場カバー率をロンドン(ヒースロウ、ガトウィック、スタンステッド空港)でみると、図9に示すように路線数は1980年から1.5倍弱の増加である。運航業者数

図7 イギリスの航空運輸部門における国際収支(1969-2000年)



Source: Office for National Statistics.

24 Kyohei Shibata, *Privatisation of British Airways: Its Management and Politics 1982-1987*, EUI Working Paper EPU No.93/9, European University Institute, 1994, ch.III.

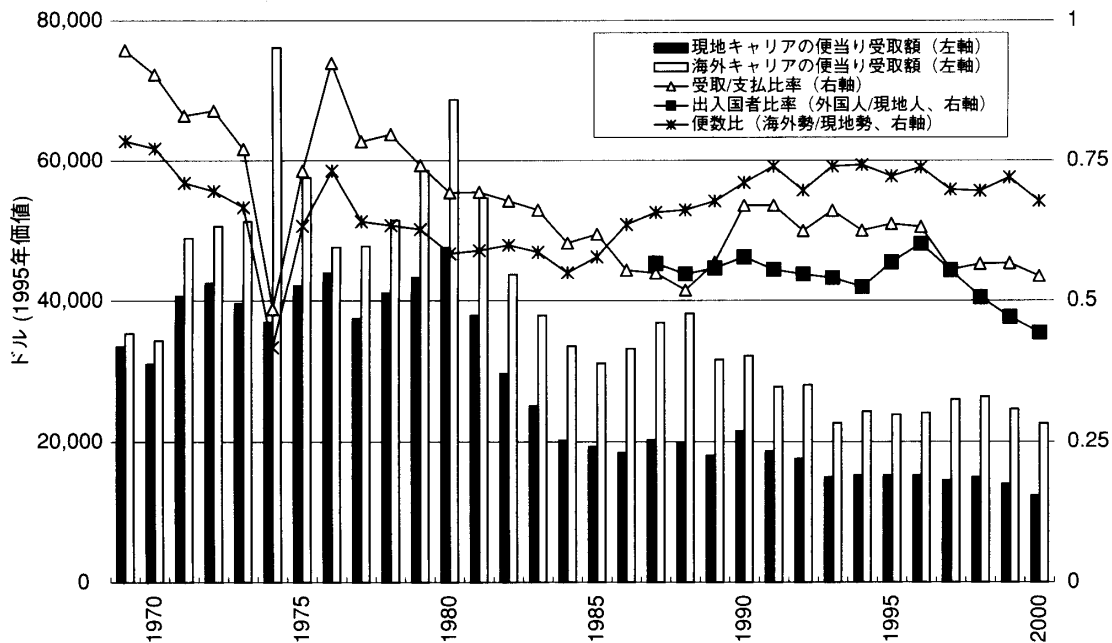
25 *Ibid.*, ch.I.

26 Howard Banks, *The Rise and Fall of Freddie Laker*, Faber and Faber, 1982, 155p.

でみると、3社以上の路線が占める比率は全期間を通じゆるやかに上昇している。とくにヨーロッパ域内での航空運輸自由化にともない90年代半ばには混雑市場が3割を超え、潜在需要が見込める近距離大型路線での競合激化が推測される。市場カバー率は80年代にゆるやかに低下したのち、90年代前半に上昇したが、90

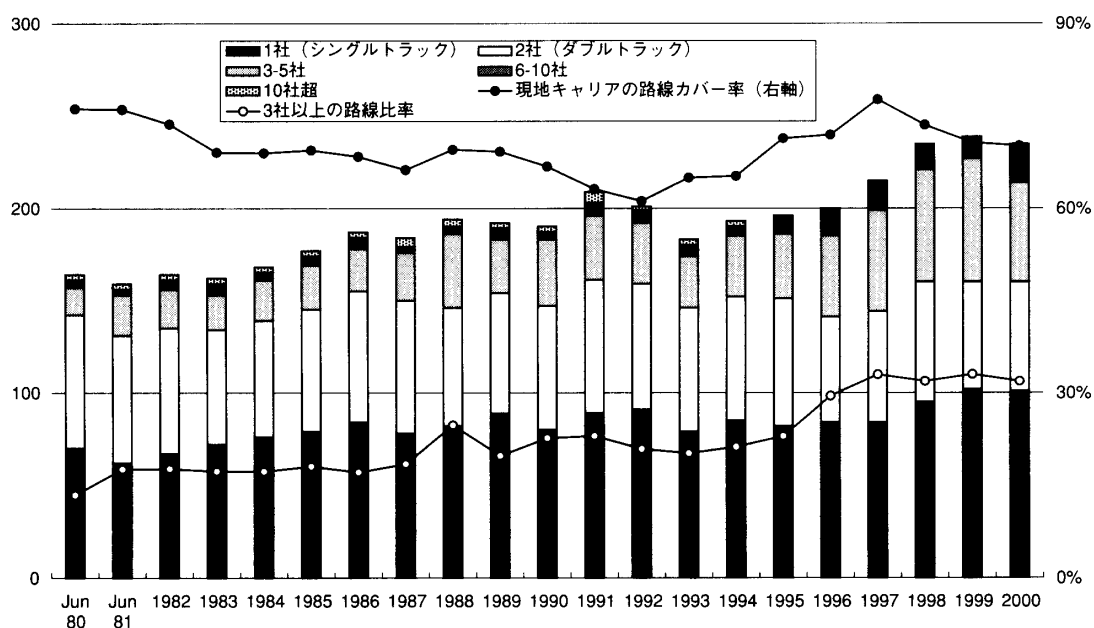
年代後半にいたり路線数の拡大に追いつかずにいる。やや詳しくメトロポリタン路線と非メトロポリタン路線でみると、非メトロポリタン路線の伸びが90年代後半の路線数増大を招いており、ヨーロッパ域内での自由化と整合する(図10)。ロンドンは早くから多くの首都と結んでいたため、航続距離の延伸によって新たに

図8 イギリスにおける便当り受取・支払額推移 (1969-2000年)



Source: Office for National Statistics.

図9 ロンドンからの国際路線 (乗り入れ航空会社数別, 1980年6月-2000年)

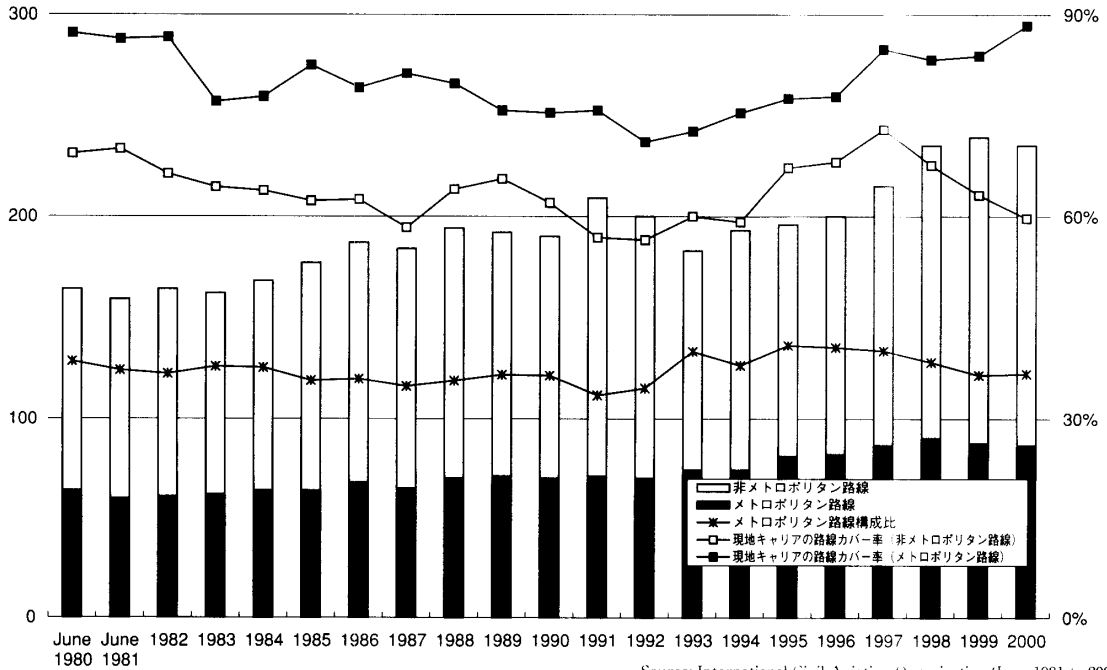


Source: International Civil Aviation Organization (June 1981 to 2000).  
Note: International scheduled passenger flights, first legs only

直行が可能になるメトロポリスが多くなかったことも一因かもしれない<sup>27</sup>。ただしイギリス勢によるメトロポリタン路線のカバー率は高く、

9割近くに達する。これは英国航空が短・中距離路線をフランチャイジーや子会社に任せる一方で、自身は長距離・大型路線に特化する方向

図10 イギリスにおける便当たり受取・支払額推移 (1969-2000年)



Source: International Civil Aviation Organization (June 1981 to 2000).  
Note: International scheduled passenger flights, first legs only

27 ロンドンからのメトロポリスは区間距離の短い順にPAR (347km), BRU (350km), AMS (370km), ダブリン (DUB, 449km), ルクセンブルグ (LUX, 513km), ZRH (788km), BER (954km), CPH (979km), プラハ (PRG, 1044km), オスロ (OSL, 1163km), MAD (1245km), VIE (1274km), ザグレブ (ZAG, 1367km), ROM (1443km), STO (1462km), ワルシャワ (WAW, 1469km), ブダペスト (BUD, 1489km), リスボン (LIS, 1565km), アルジェ (ALG, 1668km), ベオグラード (BEG, 1701km), ビルニュス (VNO, 1745km), タリン (TLL, 1807km), チュニス (TUN, 1831km), HEL (1848km), レイキャピク (REK, 1879km), ソフィア (SOF, 2040km), カサブランカ (CAS, 2094km), マルタ (MLA, 2102km), ブカレスト (BUH, 2104km), キエフ (IEV, 2152km), トリポリ (TIP, 2364km), アテネ (ATH, 2416km), MOW (2508km), IST (2512km), ラルナカ (LCA, 3277km), ベイルート (BEY, 3481km), CAI (3532km), トビリシ (TBS, 3573km), ダマスカス (DAM, 3580km), テルアビブ (TLV, 3587km), エレバン (3631km), アンマン (AMM, 3682km), バクー (BAK, 4001km), バグダード (BGW, 4104km), THR (4413km), クウェート (KWI, 4674km), フリータウン (FNA, 4876km), リヤド (RUH, 4939km), モンロビア (MLW, 5000km), ラゴス (LOS, 5004km), バーレーン (BAH,

5093km), アクラ (ACC, 5101km), アビジャン (ABJ, 5149km), ドーハ (DOH, 5215km), タシケント (TAS, 5260km), アスマラ (ASM, 5322km), ドゥアラ (DLA, 5360km), ドバイ (DXB, 5497km), アブダビ (AUH, 5515km), NYC (5540km), アルマティ (5621km), YTZ (5707km), リーブルビル (LBV, 5747km), マスカット (MCT, 5832km), アデイスアベバ (ADD, 5919km), KHI (6337km), キンシャサ (6387km), エンテベ (EBB, 6496km), アンティグア (ANT, 6552km), サンフアン (SJU, 6729km), DEL (6731km), ブリッジタウン (BGI, 6751km), セントルシア (SLU, 6769km), ナイロビ (NBO, 6840km), ナッソー (NAS, 6977km), トバゴ (TAB, 7010km), ポートオブスペイン (POS, 7092km), カトマンズ (KTM, 7364km), カラカス (CCS, 7470km), ハバナ (HAV, 7483km), キングストン (KIN, 7518km), ルサカ (LUN, 7937km), DAC (8014km), PEK (8153km), マヘ島 (SEZ, 8174km), ハラレ (HRE, 8303km), ウィントフーク (WID, 8358km), ボゴタ (BOG, 8472km), CMB (8714km), SEL (8868km), メキシコシティ (MEX, 8904km), ジョハネスバーグ (JNB, 9073km), サンパウロ (SAO, 9487km), BKK (9547km), 東京 (TYO, 9591km), モーリシャス (MRU, 9782km), KUL (10559km), MNL (10765km), SIN (10881km), プエノスアイレス (BUE, 11137km), である。

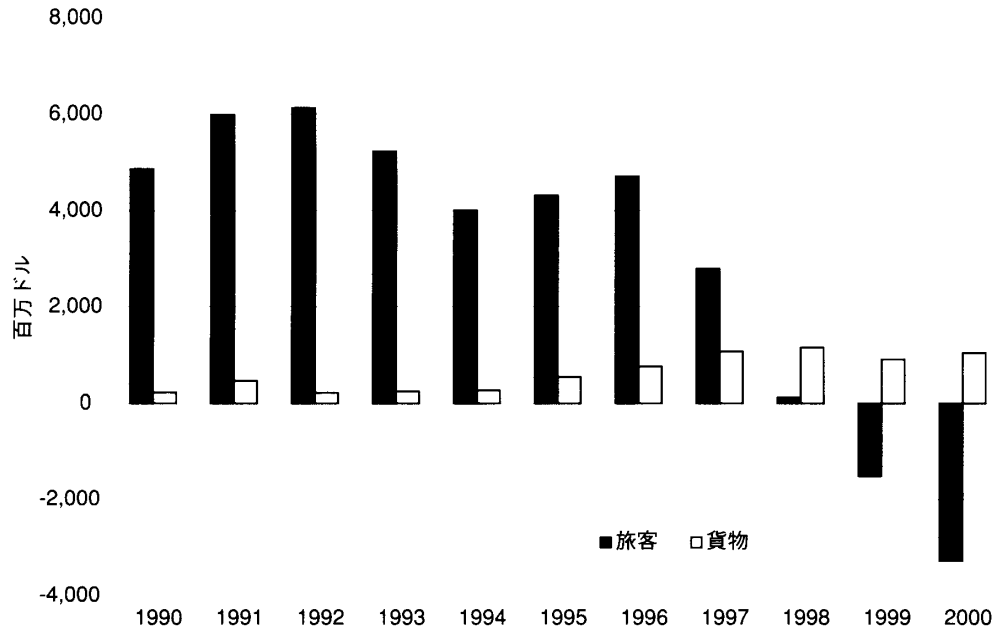
をとっていることも反映すると思われる<sup>28</sup>。以上を勘案すると、イギリスの国際収支が赤字になったのは、とくに非メトロポリタン路線の市場カバー率が低下したことと、それと軌を一にした便数比の悪化によること、そして90年代

後半にいたり自国民の比率が高まったためと推定される。

**アメリカの国際収支とその要因**

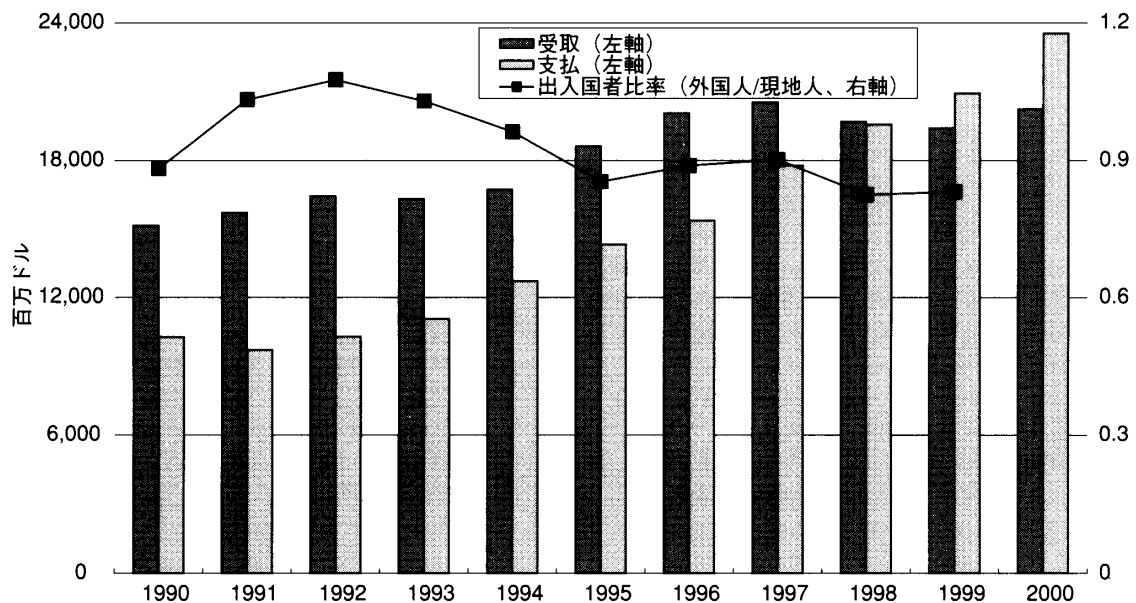
アメリカは受取・支払いいずれにおいても世界

図11 アメリカの航空運輸部門における国際収支（1990-2000年）



Source: International Monetary Fund (1998, 2001).

図12 アメリカの航空旅客運輸部門の国際収支推移（1990-2000年）



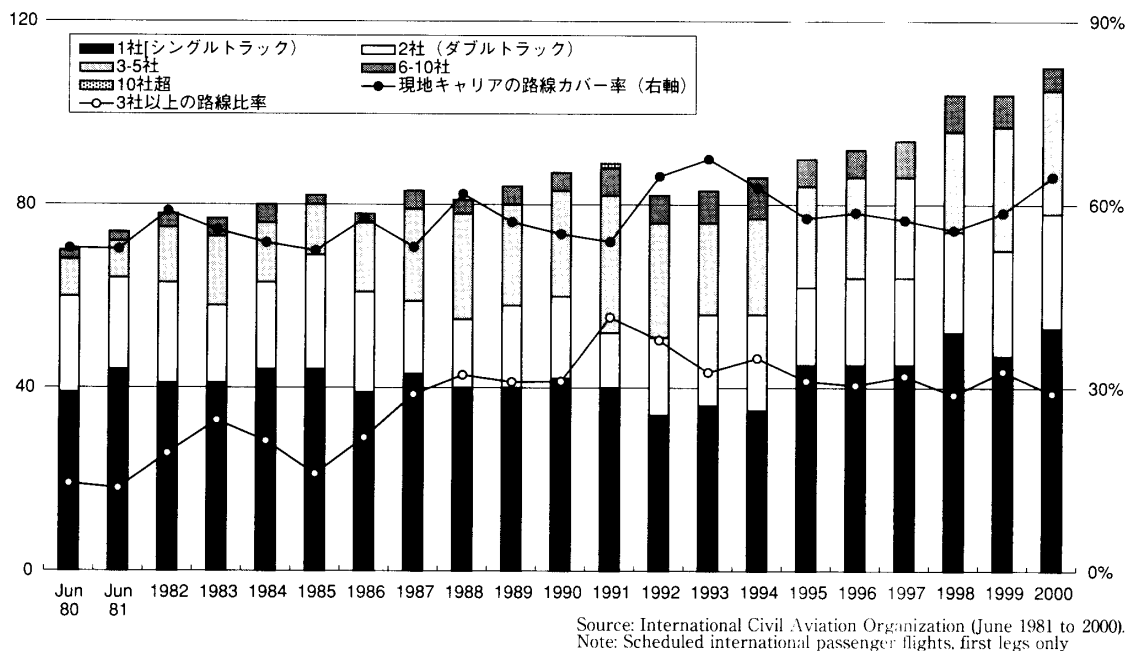
Source: International Monetary Fund (1998, 2001), U.S. Department of Commerce (2001).

最大の空運「貿易国」であり<sup>29</sup>、1990年代前半には最大の黒字国でもあったが、90年代後半には黒字が縮小し、ついに赤字に転落した(図11)。旅客部門での貿易赤字は、90年代後半に受取額が伸び悩むいっぽう、支払額が一貫して増大したことによる(図12)。出入国者の内訳では1994年にアメリカ人の出入国者が外国人を上回り、1999年には1.2倍程度に達した<sup>30</sup>。米系エアラインの国際便の便数は米運輸省の統計<sup>31</sup>から把握できるが、海外エアラインによる便数を記載した資料が見当たらず、残念ながら彼我の便数比および便当りの輸入額は分からない。ただしアメリカ勢の便当り輸出額は1999年で3万4000ドル弱と推定され、日英の間にあると見られる。

ニューヨーク (JFK 空港およびニューアーク空港) からの市場カバー率をみると、全体で6割

前後と日英にくらべ低い。乗り入れ先は為替相場や経済情勢、またバンナムの倒産(1991年)の影響がみてとれるが、全般的には漸増傾向にある。運航会社数別でみると、3社以上の路線の比率が80年代に高まっており、規制緩和の進展を裏付けている(図13)。メトロポリタン路線<sup>32</sup>と非メトロポリタン路線の比重および米国勢のカバー状況をみると、とくにメトロポリタン路線のカバー率が6割前後に過ぎない(図14)。イギリス勢のロンドンにおける9割、日本勢の東京における7割のカバー率よりも低いのであって、米国人の出入国者が外国人を上回る現状を考えれば、構造的に赤字になりやすい。さらに、アメリカ勢が基本的にニューヨーク以外の自社ハブからのメトロポリス乗り入れに注力し、ヨーロッパ方面のメトロポリタン路線つまりニューヨークではアライアンス相手に主た

図13 ニューヨークからの国際路線(乗り入れ航空会社数別, 1980年6月-2000年)



28 Cf. 拙稿「短距離路線の憂鬱—英国航空の国内・ヨーロッパ路線網—」信州大学経済学論集第41号, 1999, pp.1-32.

29 合衆国は「その他」の数値を報告していない。

30 Statistical Abstract of the United States, table: Foreign Travel.

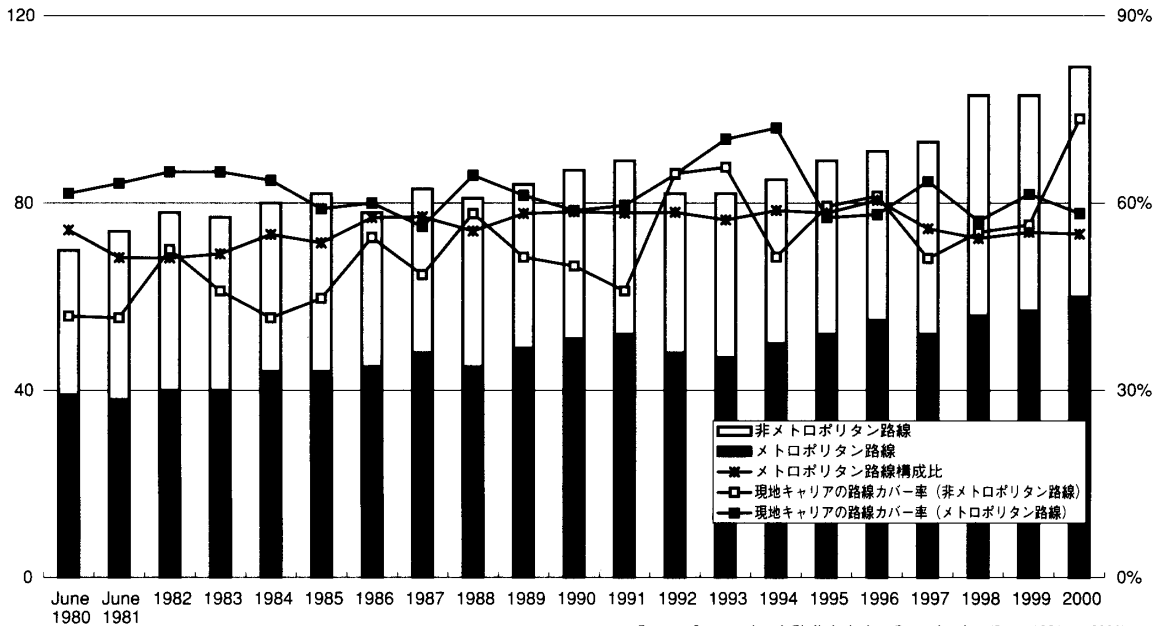
31 IMFによる受取額をUS DoT, *Air Carrier Traffic Statistics Monthly*, December 1999, による国際便離陸数(departures)で除して求めた。90年代中葉には3万8000ドル強であり、低下傾向にあると思われる。

る運送航空会社の地位を明け渡していることを考えれば<sup>33</sup>、黒字基調への復帰は考えにくいだろう。

まとめ

航空運輸に限らず規制緩和政策は、競争の促進による価格低下と品質向上によって消費者の便益増大に資するとされる。その一方では、競争促進が業界全体の効率を高め、国際競争力を

図14 ニューヨークからの国際路線内訳および現地キャリアの路線カバー率（1980年6月-2000年）



Source: International Civil Aviation Organization (June 1981 to 2000).  
Note: International scheduled passenger flights, first legs only.

32 ニューヨークからのメトロポリスは区間距離の短い順に YTZ (587km), NAS (1768km), ポルトープランス (PAP, 2457km), サントドミンゴ (SDQ, 2500km), KIN (2539km), SJU (2578km), セントクリストファー (SKB, 2802km), ANU (2855km), ベリーズ (BZE, 2921km), SLU (3209km), グアテマラシティ (GUA, 3321km), MEX (3365km), BGI (3366km), サンサルバドル (SAL, 3370km), グレナダ (GND, 3383km), CCS (3405km), パナマシティ (PTY, 3554km), POS (3557km), サンホセ (SJO, 3558km), BOG (3996km), ジョージタウン (GEO, 4098km), REK (4198km), パラマリボ (PBM, 4327km), グアヤキル (GYE, 4798km), DUB (5103km), LIS (5405km), LON (5540km), MAD (5762km), CAS (5795km), PAR (5833km), AMS (5847km), リマ (LIM, 5865km), BRU (5885km), OSL (5902km), LUX (6052km), ダカール (DKR, 6119km), CPH (6188km), バンジュール (BJL, 6288km), STO (6292km), ZRH (6309km), BER (6378km), PRG (6550km), HEL (6607km),

VIE (6804km), WAW (6847km), ROM (6865km), ZAG (6905km), BUD (7015km), BEG (7241km), MLW (7327km), MLA (7384km), MOW (7481km), IEV (7503km), SOF (7570km), BUH (7631km), SAO (7676km), ATH (7919km), ABJ (7932km), IST (8051km), ACC (8221km), サンチャゴ (SCL, 8237km), LOS (8444km), BUE (8535km), LCA (8814km), BEY (9011km), CAI (9016km), TLV (9116km), AMM (9214km), KWI (10201km), RUH (10479km), BAH (10621km), DOH (10761km), TYO (10829km), DXB (11001km), AUH (11030km), SEL (11070km), TPE (12536km), JNB (12830km)。

33 拙稿, 「メガ・アライアンスの基本骨格」信州大学経済学論集第43号, 2000, pp. 1-19; 「メガ・アライアンスの内部構造」, loc. cit., 第44号, 2001, pp. 1-16; 'Motives for mega-alliance between US ex-trunk carriers and European flag carriers,' *Journal of Air Transport Management*, Vol.7 issue 4, 2001, pp. 197-206.

向上させるであろうという重商主義的な期待が、少なくとも政策当局の念頭にあることは間違いない。アメリカ合衆国において1990年代初頭に規制緩和政策の見直し機運が高まったのも、規制緩和が消費者の便益増大を結果していないのではないかという疑念とともに、アメリカ航空業界の弱体化についての懸念があった<sup>34</sup>。「業界の競争力」とは国際競争力の謂であるとすれば、強い業界は国際収支が黒字であると予想される。しかし英米の最近の国際収支を見る限り、航空運輸の規制緩和が外貨収支に寄与するとは結論できないように思われる。また英米の赤字転落は、航空大国すなわち生産量の大きい国が黒字になるわけではないことも示唆する。本稿で分析した要因が示すように、これは航空運輸サービスが商品貿易と異なる特性をもつからではないかと考えられる。

第一に、相手国市場と自国市場が空間的に画然とし物品の空間的な移動先が輸出ないし輸入とほぼ一義的に対応する商品貿易と異なり、航空運輸の市場(路線)は空間的には同一であり、旅客とエアラインの国籍によって輸入か輸出かが決まる。旅客サービスの国際収支で黒字になるためには、自国エアラインが運送する外国人旅客(のRPK)が海外エアラインに搭乗する自国民旅客(のRPK)よりも多くなければな

らないが、規制緩和に乗り出したからといって、そうなる保証はない<sup>35</sup>。逆に、齊一的かつ面的である国内航空運輸の規制緩和と、逐次的かつ線的である国際航空の規制緩和が踵を接して進むならば、規制緩和の効果を最初に感得し反応するのは自国民旅客であると考えられる。

第二に、商品貿易では特定品目の生産国に限られるが、国際航空運輸は先進工業国のみならず独立国の大半が業者を擁している。路線ごとで考えればライバルは多くないが、全体的には乗り入れ先の国家数とほぼ同じ数だけライバルがいる<sup>36</sup>。こうした状況で規制緩和を進めれば、自国勢が海外勢の全体を上回って増便するのは困難である。とりわけロンドン、ニューヨークといった世界規模のメトロポリスへの路線はそもそも多いのに加え、どの国の航空会社にとっても最重要路線であり、規制が緩和されればただちに増便や乗り入れを考えるであろう。いっぽう機材を始めとするハードウェア面での差異は非常に小さく、差別化が困難である。こうしたなか、国際収支を黒字にするのは至難ではあるまいか。規制緩和は国際競争力を向上させ、その証左は国際収支への寄与であるという議論は、現在の国際航空運輸業界の競争環境では、世界規模のメトロポリスを擁する国家の航空業界には妥当しないかもしれないのである。

34 Paul Stephen Dempsey & Andrew R. Goetz, *Airline Deregulation and Laissez-Faire Mythology*, Quorum, 1992, ch.25; The National Commission to Ensure a Strong Competitive Airline Industry, *Change, Challenge and Competition: A Report to the President and Congress*, August 1993, US

Government Printing Office.

35 旅客の国籍構成の変動はむしろ為替相場の影響や景気動向が大きいと思われる。

36 規制緩和によって指定航空会社条項を撤廃すればさらに増える