

## 1. 本論文の課題と構成

規制緩和をめぐる議論が活発に展開されている。とりわけ現在の経済状況の下では、わが国経済の構造改革の一環として、規制緩和が議論されている。それはまた、従来の生産者重視の経済政策ではなく、消費者重視の経済政策という文脈でも主張されている。

これまで強力な規制体制下にあった交通産業も、その例外ではない。むしろ、他の産業に先駆けて規制緩和が議論され、実施に移された部門である。その嚆矢となったのが、1978年の米国国内航空産業であり、その結果を踏まえて他の分野でも規制緩和が行われた。同時に米国の航空規制緩和は、最終的には規制機関である民間航空委員会(CAB)の廃止を伴う、経済的規制の徹底的な撤廃—文字通りの“Deregulation”—であった。

そして米国の国内航空規制緩和の影響は、米国国内にとどまらなかった。まず国境を接するカナダに対しては、カナダ国内の移動について規制緩和によって運賃の低下した米国経由に旅客がシフトしたため、カナダ国内の航空規制緩和を促すこととなった。また、国内航空規制緩和の成功によって航空企業の生産性が改善され国際コスト競争力を増強したことを背景に、米国はオープンスカイ政策(航空市場開放政策)を積極的に展開し、二国間航空協定の改訂を通じて、航空規制緩和を世界各国に輸出したのである。

こうした多大の影響をもつに至った米国の国内航空規制緩和政策は、いかなる理論的根拠に基づいて策定され、どのように評価されているのであろうか。つまり、それまでの経済的規制を合理化していた航空産業における規制理論の妥当性が、どのように吟味されそして論破されて規制緩和に至ったか、また航空規制緩和の効果を最大限引き出す条件とは何か、それらを明らかにすることが本論文の課題となっている。こうした問題意識に基づいて、本論文は以下のような構成になっている。

序章 本論文のねらいと構成

### 第 I 章 米国国内航空産業に対する規制システムの確立とその推移

- 第1節 米国航空産業における規制の根拠
- 第2節 規制の史的展開と産業組織
- 第3節 規制の根拠としての規模の経済性
- 第4節 規制緩和の理論的支柱としてのコンテストダブル・マーケットの理論

### 第 II 章 規制理論の妥当性をめぐる諸議論の展開

- 第1節 ジェット機導入による非価格競争の幕開け
- 第2節 スケジュール競争と価格／品質のトレード・オフ
- 第3節 規制当局の選択可能な価格／品質の組み合わせ
- 第4節 カリフォルニアとテキサスの州内市場
- 第5節 規制による市場成果の評価
  - 1 市場成果の評価(1)—規制とサービスの質との関係—
  - 2 市場成果の評価(2)—規制と価格(運賃)との関係—
- 第6節 規制の受益者

### 第 III 章 規制をめぐる経済・政治環境の変化と政策転換

- 第1節 規制をめぐる経済環境の変化
- 第2節 規制をめぐる政治環境の変化—規制改革のほずみ—
- 第3節 規制当局の規制緩和環境への対応—内部からの改革—
- 第4節 1978年航空規制緩和法の主要内容

### 第 IV 章 規制緩和後の経営戦略

- 第1節 はじめに
- 第2節 新規参入企業の登場
- 第3節 価格戦略
- 第4節 路線戦略—ハブ・アンド・スポーク型路線ネットワーク—

### 第 V 章 新しいマーケティング用具の開発

- 第1節 はじめに
- 第2節 ビジネス客のロイヤルティ—確保策
- 第3節 FFPの有効性
- 第4節 FFPの問題点
- 第5節 コンピュータ予約システムとイールド・マネジメント
- 第6節 コード・シェアリングと企業間提携の進展

### 第 VI 章 労使関係の重要性

- 第1節 はじめに
- 第2節 RLA下における航空産業の労使関係

- 第3節 MAPの成立とその影響
- 第4節 規制緩和とLLP
- 第5節 規制緩和による競争の激化とその対応
  - 1 労働協約の譲歩—従業員の多重活用と賃金の抑制—
  - 2 破産申請による労働協約の無効化と組合のない子会社の設立
  - 3 二重賃金制の導入
- 第6節 規制緩和後の労使関係の変化

## 第 VII 章 経済的規制の緩和と安全性

- 第1節 問題の所在
- 第2節 規制緩和が安全性に及ぼす影響
- 第3節 規制緩和前後での航空輸送の安全性成果の比較
  - 1 安全記録の変化
  - 2 規制緩和と安全投資
  - 3 企業の収益性と安全性との関連
- 第4節 規制緩和による旅客全体の安全性への影響
  - 1 コミューター企業の安全性
  - 2 ハブ・アンド・スポークの影響
  - 3 自動車からの転移
- 第5節 航空事故に対する市場機構の評価
- 第6節 経済的規制緩和後の安全規制の課題

## 第 VIII 章 規制緩和の課題(1):小都市航空サービスに対する影響

- 第1節 問題の所在
- 第2節 規制緩和への移行措置
- 第3節 規制緩和が及ぼした影響
  - 1 サービス水準に対する影響
  - 2 運賃水準に対する影響
- 第4節 小都市航空サービスに対する規制緩和の影響評価
  - 1 小都市航空サービス維持のための方策
  - 2 EASプログラムの延長
- 第5節 コミューター産業の直面する課題
  - 1 コミューター企業に対する規制と規制緩和
- 第6節 米国の教訓から何を学ぶか

## 第 IV 章 規制緩和の課題(2):空港混雑と寡占化

- 第1節 問題の所在
- 第2節 ハブ・アンド・スポーク型路線ネットワーク・システムの経済的根拠
- 第3節 ハブ化の進展と合併による寡占化
  - 1 ハブ化の功罪
  - 2 合併の影響
  - 3 ハブ・システムの総合評価
- 第4節 空港混雑の経済的解決策とその評価
  - 1 空港混雑の弊害
  - 2 スケジュール委員会による調整と「buy-sell」ルール
  - 3 空港混雑の経済的解決策
  - 4 政策的含意

## 第 X 章 米国の航空規制緩和の輸出—国際航空自由化政策—

- 第1節 問題の所在
- 第2節 米国の国際航空規制緩和政策—オープンスカイ政策—への転換
- 第3節 米国の航空規制緩和の輸出—航空協定の改定—
- 第4節 ヨーロッパと米国との相違
- 第5節 ヨーロッパの航空自由化政策—ドイツの見方・考え方を中心に—
- 第6節 米国の航空規制緩和が与えた影響

## 第 XI 章 規制緩和後の市場成果の評価

- 第1節 産業組織の推移—競争の程度の変化—
- 第2節 価格競争—低コスト企業の参入効果と規制緩和の成果—
- 第3節 生産性の向上
- 第4節 企業経営と財務成果
- 第5節 経済厚生に対する効果
- 第6節 コンテストビリティの実証性

結 語 米国航空産業における規制緩和の意義—わが国航空政策の課題と規制緩和の条件—

- 第1節 米国の航空規制緩和の総合評価
- 第2節 米国の航空規制緩和の意義—経済学が果たした役割—
- 第3節 航空規制緩和に残された課題
- 第4節 わが国航空政策の課題と規制緩和の条件

#### 参考文献

続いて、本論文の要旨を規制緩和前後の議論に分けて、以下で論述したいと思う。

## 2. 米国内航空産業の経済的規制が緩和されるに至るまでの諸議論の展開

まず序章で、「本書のねらい」を明らかにしている。それは、米国内航空産業の規制政策についてどのような諸議論が展開され、規制政策がどう評価されて規制緩和に至ったか—航空規制緩和の経済的背景—を探ることである。そして、こうした政策の大転換に経済学がどのような役割を果たしたかを明らかにすることが、二つ目の目標である。

こうした目標を挙げたのは、以下の理由に基づく。まず、米国の国内航空の規制緩和に至るまでには規制機関を含めた規制政策に関する積年の研究蓄積があり、政府・規制機関・消費者に対し、規制政策について理論的・実証的に裏付けられた客観的判断材料を提供したからである。と同時に、政治的・経済的環境の変化と相まって、規制緩和をより説得的にしたという経緯がある。そこで本論文は、経済学・経営学の学術論文を可能な限り渉猟し、航空産業及びその規制の特質を明らかにした上で、航空産業における規制理論の妥当性と規制緩和の条件を探ろうとするものである。

すなわち本論文は、航空規制緩和の政策研究であると共に、経済学の政策形成に対する貢献を明らかにした学説史研究の性格を併せもつ。それは、規制緩和の公平な評価をするためにも、必要な作業であると考ええる。というのも、これまでの規制緩和議論は、性急にその評価を求めて、規制時代の分析や議論をともしれば看過し、規制緩和以降の展開のみに目を奪われて、その功罪のいずれか一方を強調し過ぎるという側面があったからである。

そして何より、米国の航空規制緩和には、かつてなかったほど深く経済学者達が関与していた。経済学者達の関心を集めたテーマであったことから、多くの討論が交わされ、多くの論考が発表された。その結果、コーネル大学で教鞭を執っていた規制問題の研究者アルフレッド・カーン(Alfred Kahn)がCABの委員長に任命されるに至ったのである。

さらに、米国の事例を「壮大な社会実験」と捉えそこから教訓を学びとるには、規制時代にまで遡って文献を研究するという作業は重要な意義をもつ。なぜなら、米国の航空規制緩和の評価には、規制政策の評価が不可欠であり、それを欠いたまま規制緩和を評価すると、結果が大きく異なることが予想されるからである。そこで本論文は、規制時代に遡って事実関係を確認した上で、規制緩和に至る過程を追跡している。その上でわが国の航空政策に対する政策的含意を読み取ることを、いま一つの目標としているのである。

以上の問題意識に基づいて第1章では、「米国内航空産業に対する規制システムの確立とその推移」を整理している。そこで明らかにされたのは、自然独占概念に基づいて19世紀以降公益事業で展開された規制方式をそのまま採用した米国内航空産業の規制は、大恐慌という当時の時代背景の影響を強く受けていたこと。そして、米国内航空産業において規制の経済的基礎と考えられた「自然独占(規模の経済性)」については、少なくとも幹線企業については実証できないこと。いま一つの規制の根拠となった「幼稚産業論」についても、需要の増大に伴って既にその域を脱していたと認識されたことである。

しかしそれだけでは、幹線企業より規模の小さなローカル・サービス企業以下を含めたインダストリー・ワイドな規制緩和は実行できない。そこで、新しい産業組織理論が必要とされたのである。つまり、たとえ現実の市場では独占ない寡占であっても、潜在的競争によって競争的市場と類似した市場成果が期待できるとした「コンテストブル・マーケット(Contestable Market)の理論」が、規制緩和の理論的支柱となったのである。

第2章は、規制下における航空企業の市場行動の分析を通して「規制理論の妥当性をめぐる諸議論の展開」を整理している。つまり、航空企業が運賃規制下で非価格競争(便数競争)に走り、利用率の低下を通して平均費用を上昇させ、規制機関への価格引き上げ圧力となり、結果的に高運賃をもたらしてしまったことである。それはまた、経済的規制が実質的になかったカリフォルニアやテキサスの州内市場の事例からも実証された。

と同時に、規制機関の選択した価格とサービスの質の組み合わせは、社会的に最適なものではなく、非価格競争による過剰輸送力の存在から航空企業の超過利潤はゼロとなるので、規制の受益者は航空機製造メーカー等の航空サービスのインプット供給者であった。

第3章では、以上で明らかにされた規制政策の成果に基づいて、不況とインフレの同時進行の中で「規制をめぐる経済・政治環境の変化と政策転換」に至ったプロセスを確認している。その過程で、それまでの規制政策が厳しく批判されて消費者団体が規制緩和に賛成に回るとともに、規制機関自らも内部改革(段階的な経済的規制の緩和)によってこうした規制緩和環境へ対応しようとした経緯が明らかにされている。

併せて、1978年航空規制緩和法の主内容を紹介している。すなわち、挙証責任の転換と自動的参入、さらには休眠路線権の認可等を通じて参入規制の緩和を図ったこと。次いで、運賃弾力化のゾーンを設定することにより段階的に運賃規制の撤廃に及んだこと等である。

## 3. 規制緩和後の経営戦略の展開と規制緩和の評価をめぐる諸議論の展開

第4章は、「規制緩和後の経営戦略」を検討している。具体的には、新規企業の参入によって競争的になった自由な市場環境に、各企業は割引運賃の多用とハブ・アンド・スポーク型の路線ネットワークの展開によって適合しようとしたことを分析している。

まず割引運賃について、1978年航空規制緩和法制定以前から始められた実質的な運賃規制緩和に際しては、DPFI公式とよばれる厳格なプライシング・ルールがあって、普通運賃の変更が困難だったこと、さらには

所定の総収入を確保するには、一律的な運賃引き下げは好ましくない場合もあったこと等が起因していた。こうした運賃戦略はその後、時と場合によって種々に異なる需要の価格弾力性に応じて割引運賃の利用者数・適用条件と割引率を巧みに設定して収入極大化を図るといふ、イールド・マネジメントへと発展していく。

次いでハブ・アンド・スポーク型路線ネットワークとは、少数のハブ（拠点）空港から集中的に各都市に向けて放射線状にスポーク（支線）を展開するというものである。従来の二地点間輸送サービスに比べてこのシステムは、効率的に都市間ペアを増加させることが可能である。従って、参入規制の撤廃された航空市場において、ネットワーク規模の拡大を短時間にそして容易に実現できるものなのである。こうしたネットワーク外部性による各スポーク上の需要増が、密度の経済をもたらす。いま各路線の輸送を需要の相互代替性に欠けるという意味で別個のサービス（商品）と考えると、ハブ空港における経営資源の共用から費用補完性による複数生産物生産の経済（範囲の経済）が生じるのである。

同時に、ハブ・システムの展開によって、都市間ペア市場の頻度が従来の直行便に比べて向上して実質的に都市間移動時間が短縮された。また、規制時代の事業分野規制によって異なる航空企業間での乗換を強いられていたのに対し、同一航空企業間の乗り継ぎが増大して手荷物紛失や乗り遅れの心配が低下するというサービスの質の向上がもたらされた。

ところで、規制緩和によって航空企業は真の意味での経営問題に初めて直面することになった。従来被規制企業は、規制によって競争から安定的に保護されてきたからである。また、被規制企業の倒産は規制の失敗という批判につながることから、最終的には救済合併によって保護されてきた。しかし規制緩和以降は、各企業の展開する経営戦略の巧拙が、企業の盛衰を直接決定づけることとなったのである。そこで各企業は、差別化のために新しいマーケティング用具の開発に迫られたわけである。それらは、いち早く規制緩和された競争的市場環境の中で開発されたことから、世界の航空企業にそのまま輸出された。

こうした「新しいマーケティング用具」を、第 V 章で分析している。例えば FFP（常顧客優待制度）は、イールドの高いビジネス客のロイヤルティをスイッチング・コストの創出により確保するために開発されたものである。ただ FFP には、所期の経営目的を達成しつつも、企業統合を促すという問題点を指摘できる。なぜなら FFP は、ポイントの獲得及び特典の有用性の点で、ネットワーク規模の大きな企業に有利に作用するからである。

そのことは、コンピュータ予約システム（CRS）についても妥当する。つまり、当初複雑化した運賃構造に対応すべく開発されたものが、埋没費用の性格をもつ初期開発費用の負担問題、そしてオフィスのスペースの関係から複数社の予約・発券機能が旅行代理店の側から要求されたことから、コンピュータ予約システムの相乗りがみられるようになったのである。これはまさにネットワーク範囲の拡大が競争を激しくさせて重要であることを意味する。それはまた、他社便に自社のフライト・コードを使用するコード・シェアリングの開発を促した。同時に、国際的な企業間提携（アライアンス）の契機となったのである。

第 VI 章では、労使関係の悪化からイースタン航空が運航停止に至ったように、規制緩和以降顕著となった「労使関係の重要性」を考察している。というのも、競争的市場環境への適合過程で、二重賃金制の導入等労働条件について労働組合は譲歩を余儀なくされるようになり、労使関係が直接企業経営を左右するようになったからである。逆に言えば、規制によって賃金水準や労働条件等について労働者の要求が受け入れられた内容のものになっていったということである。従って、規制緩和以降の生産性の上昇は、労働協約に関する労働組合の譲歩等が影響していると考えられるが、それは規制によって労働組合の交渉力が増すことで生じた生産要素の誤配分が調整された結果であるとみることもできる。

いずれにせよ、労使関係をめぐる環境変化が規制緩和以降生じたわけだが、労働組合から譲歩を引き出すためには、「従業員持ち株制度」や「労働組合の取締役会への参加」といった交換条件が必要であった。また指摘しておかねばならないのは、規制緩和による需要創出のために航空産業の雇用量が増大していることである。つまり、規制緩和は労働者に対して悪影響を及ぼすだけではないのである。

第 VII 章は、「経済的規制の緩和と安全性」の問題を議論している。規制緩和は価格競争を促し、そのため費用節減に迫られた企業は安全性を犠牲にするという弊害をもたらすのではないかの仮説があるからである。しかし実際には、経済的規制の撤廃が米国の国内航空の安全性に悪影響を及ぼしたという確証は得られてはいない。その一方で、株式市場をはじめとして、市場が安全性の評価について完全に機能するとはいえないことも明らかにしている。

従って、消費者が安全性の向上を引き続き要求する場合には、市場インセンティブだけではなく、安全規制と不法行為制度の併用によって、それを実現することが求められているといえよう。同時に、消費者が合理的な判断が下せるように、より正確な情報を提供可能な体制が構築されることが、行政当局に求められるのである。

以上から、米国内航空の規制緩和は総じて悪影響を及ぼさなかったようだが、全く問題がなかったかという点、必ずしもそうではない。そこで第二章にわたって「規制緩和の課題」を取り上げている。まず第 VIII 章では、「小都市航空サービスに対する影響」を検討している。これは、規制の撤廃により内部補助体制が維持されなくなり、不採算の低密度サービスの確保が大きな社会問題となることである。米国の事例からは、この問題の処理に従来の規制に基づく内部補助体制は必ずしも有効ではなかったとしている。

しかし同時に、米国の EAS プログラム（必須的航空サービス・プログラム）は、規制緩和の弊害と補助金の膨張を最小限にとどめたという点では一定の評価ができるものの、規制緩和以降公共航空サービスを喪失した小都市が多くみられることも明らかにしている。

続いて第 IX 章は、「空港混雑と寡占化」の問題を規制緩和の課題として取り扱っている。つまり、ハブ化の進展で空港の発着枠が不足し、有効な競争が維持できなくなるとともに、ハブ空港発着路線の高運賃が指摘されるようになってきていることである。しかし真の問題は、空港サービスについて市場機構が活用されず、公共投資を抑制してしまった「政策の失敗」にあることを明らかにしている。

実は発着枠の不足から規制緩和の実施に躊躇するのは、わが国やヨーロッパも同様である。そこでこの経済的解決策として、短期的には混雑料金と発着枠の入札制の導入が求められるが、空港の民営化も必要なのが指摘されている。

さらに第 X 章は、「米国の航空規制緩和の輸出」による世界の国際航空政策に対する影響について、ヨーロッパを事例に検証している。ヨーロッパを取り上げているのは、伝統的に保護主義的で、航空政策の考え方も従来から米国とは異なるからである。

しかしそのヨーロッパでも米国の航空規制緩和と無関係ではなくなっている。米国が国際航空運送協会(IATA)に対する理由開示命令の発行によって揺さぶりを掛けてそのカルテル機能を弱体化させると同時に、ヨーロッパ各国との航空協定の改定を通じて航空市場開放政策(オープンスカイ政策)を推進したからである。さらにEU成立と前後して「共通航空政策」を策定するに至り、域内航空市場の自由化が進められているのである。

そして第XIX章では、「規制緩和後の市場成果の評価」を行っている。まず産業組織の推移については、産業レベルでは寡占化が進んだものの、実際に競争が展開される市場レベルでは競争企業数が増えていること。次いで、価格競争の進展により航空会社が実際に消費者から收受する実質平均運賃(イールド)は低下しているが、それはあくまでも規制が継続していたら成立するであろう仮説的運賃と比較すべきであること。また規制緩和以降、生産性の向上が確認されること。それは企業経営と財務成果に大きな影響を与えたが、あくまでも各社の経営戦略の巧拙によるものであること。つまり、かつての大企業(例えばビッグ・フォーの一つであったイースタン)が倒産する一方でサウスウエストが急成長したことにみられるように、規制緩和以降の航空市場は弱肉強食というよりも優勝劣敗が顕著に展開される場という表現が適切になっている。最後に、経済厚生に対する影響として、規制が継続していた場合に比べて消費者余剰の増大が実証されているとしている。

ところで、規制緩和の理論的支柱となったコンテストビリティ(潜在的競争)については、それが有効に機能しているとは実証されていない。ただ、航空市場が完全にコンテストナブルな市場ではないものの、不完全コンテストナブルな市場である可能性を除外することはできない。従って、現実及び潜在的な競争を促進することが今後の課題となるだろう。

最後に「米国航空産業における規制緩和の意義」を論じて、結語としている。すなわち、米国に端を発した航空規制緩和は世界的潮流となり、好むと好まざるとにかかわらずその対応は避けられないものとなっている。そこでわが国航空政策の課題は、規制緩和をいかに遅滞なく進めていくかということであり、わが国航空企業にとっては競争が激化していく航空市場に適切に適合できるだけの競争力をいかに強化していくかが課題となっている。

そしてそのためには、生産性向上を可能にする経営裁量権の拡大と技術規制の緩和が必要とされる。同時に、規制緩和の効果を最大限発揮させるためには、わが国の空港整備制度をはじめとして、航空に関わる分野について可能な限り市場機構を活用できる体制の整備が必要なことが、規制緩和の条件として米国の事例から学びうる教訓であるといえよう。

#### 4. 結論と展望

このように、理論的・実証的研究によって説得力をもつに至った米国の航空規制緩和政策は、当初懸念された低密度市場の著しいサービス低下を招くことなく、また割引運賃の多用と割引率の上昇によって実質運賃が大幅に低下したのである。さらに、新規企業が参入した市場では、普通運賃自体が低下することとなった。それは、価格競争に対応するために、既存企業を含めた米国の航空産業全体の生産性上昇を迫ることとなったのである。

併せて、米国の航空規制の緩和は経済的規制に限定されたものである。そして安全性に対しては、経済的規制の緩和はいままでどころ悪影響は与えていない。

同時に、FFPやCRS、そしてコード・シェアリングといった新しいマーケティング用具が開発された。それは世界に先駆けて競争的となった自由な市場環境の下で消費者のチェックを受けたものであることから、他国の航空産業でそのまま導入されたのである。

しかしこうした新しいマーケティング用具は、ネットワーク効果を一層鮮明にするものである。そのため企業間提携や合併を促し、それは世界的な傾向となっている。そしてこうした施策により、規制緩和以降新たな参入障壁が構成されるようになっているのである。

その意味で、米国では規制緩和以降、航空企業の合併を安易に認めすぎたといえよう。また参入障壁という意味では、ハブ空港における発着枠の占有が問題となっているが、その背景には米国の空港整備の制度上の問題があり、空港という希少性を有するインプットの利用と投資にも市場機構を活用する施策をとらなかったことに原因が求められる。

ただ、規制緩和の結果もたらされた現実の市場成果に対しては、均衡解としてそのまま受け入れるか、それとも均衡解は将来の市場で実現されるかについて見解が分かれている。つまり、市場での競争の結果もたらされたものについては、それがたとえ完全競争から乖離するものであってもそのまま受け入れるか、そうではなく規制緩和の理想像をあくまでも「完全競争」に求め、それを実現するための政策(独占禁止政策ないし競争促進策)が必要であると考えるか、ということである。

ともかく、こうした一連の規制緩和をめぐる諸議論が展開される過程で、積年の研究成果によって規制を客観的に評価することができ、規制緩和をより説得的なものにしたのである。その意味で、この政策転換に経済学の果たした役割は大きいといえよう。

このように経済学の分析用具を用いた研究では、米国の航空規制緩和は総合的にみて成功であったと評価される。何より、規制が継続していたら実現されないであろう便益を享受している消費者の存在を忘れてはならない。再規制は彼等から支持されるものではない。

従って、現代経済学の文献では、航空規制緩和を失敗と結論づけるものは見当たらない。ただそのことは、小都市航空サービスの喪失や労働条件の悪化のような規制緩和の悪影響を現代経済学の理論では十分分析できていないことを、示唆しているように思える。さらに、規制緩和の目指した「選択の自由」が、規制緩和の成功によってこと規制に関しては規制緩和以外の政策が事実上選択できない不自由をもたらしてしまっているともいえよう。

また規制緩和の課題として、消費者保護の問題がある。交通サービスについては、消費者が事前にサービス内容に関する情報を完全に収集できない(かつ返品のできない経験財である)ことから、市場の失敗の要因となる「情報の非対称性」が存在するからである。

最後に、航空規制緩和には米国の戦略的意図も指摘できよう。つまり、貿易収支の大幅な赤字に悩む米

国の貿易政策の一環として、サービス貿易の自由化が求められたが、そのためには国際航空市場の自由化が必要であった。ところが、肝心の米国企業の国際競争力が長年の規制によって低下してしまったため、その強化が求められたのである。そこで、競争力強化のために、国内航空における経済的規制の緩和による生産性向上が、国際航空規制緩和の前提として、またその試金石として実施されたのである。そして世界に先駆けて成功を取めた航空規制緩和が、「国際標準」として輸出されたというものである。

そこで以上の文脈の中で「航空規制緩和」を捉えると、「国際標準」という言葉自体やその内実の妥当性を問う以前に、それが米国に関係する国々にとって政策立案環境の絶対的条件として確実に存在していることを認めないわけにはいかない。そのため、それを前提に今後の航空政策ならびに各社の経営戦略を策定しなければならないのである。

その際、規制緩和の効果を米国以上に実現するには、空港整備制度や独占禁止政策に独自の工夫が必要となる。また、米国の競争的市場環境の下で展開された経営戦略とそこで開発されたマーケティング用具についても、後知恵として活用することができるであろう。従って、いままでとは全く異なる市場環境でわが国の航空企業がどのような競争を展開するか、またその市場環境をいかに整備すべきかについて、検討する必要がある。