

國學院大學学術情報リポジトリ

〔研究ノート〕 オープンスカイ協定を巡る米国と中東の対立

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-02-06 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 細井, 長 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.57529/00001031

オープンスカイ協定を巡る米国と中東の対立

■ 細 井 長

▶ 要 約

2015年1月、米国のアメリカン航空、デルタ航空、ユナイテッド航空が米国運輸省に対して、多額の政府からの補助金を受けているUAEならびにカタールのエミレーツ航空、エティハド航空、カタール航空の路線網拡大が続いているが、平等な競争条件になく、米国がUAEならびにカタール両国と締結しているオープンスカイ協定の見直しを要請する意見書を提出した。本稿は、この事案について、中東3社の設立からの略史、ビジネスモデルの特徴を考察した後、米国3社の主張として2004年から2014年までの10年間で中東3社に対して400億ドルの補助金が抛出されているとの推計を紹介し、さらに欧州航空会社の同様な主張もまとめている。これに対し、中東3社はいずれも補助金について反論を行い、逆に米国3社が米国政府から補助金・支援を受けていることを提起し、規制のない市場環境構築を求めた。また、中東3社は米国一般市民を味方に付ける方法も模索している。

本事案を通じて、欧米の航空会社は、航空産業の「保護」を求めていることが明らかになり、また中東側も経営情報の公開を行う必要性や、国策として育成された国営企業がある程度の成長を果たした後、国際社会とどのように折り合いを付けていくのが再考する必要があることを提起している。

▶ キーワード

航空産業 オープンスカイ協定 湾岸産油国経済 産業育成政策

目次

はじめに

第1章 中東3社の躍進

第1節 ガルフ・エアの時代

第2節 エミレーツ航空のビジネスモデル

第3節 エティハド航空とカタール航空

第2章 オープンスカイ協定見直し要求

第1節 米国におけるオープンスカイ政策

第2節 米国3社の主張

第3節 他国・他社の反応

第3章 中東3社の反論とその対応

第1節 中東3社の反論

第2節 ロビー活動と一般市民への対応

結びと今後の課題

はじめに

近年、世界の航空産業における競争上の大きな特徴として格安航空会社（Low Cost Carrier: LCC）の台頭と、それに対比する形でのレガシーキャリア¹の業績不振という構図が挙げられる。同時にとりわけ欧米やアジアのレガシーキャリアの業績不振の要因として中東湾岸系航空会社の存在も指摘されている。「LCC と中東湾岸系」が、近年の航空産業における競争の軸になっていることは一般的な見解であろう。

ここで挙げられる中東湾岸系航空会社とは、湾岸諸国²の航空会社であるアラブ首長国連邦（UAE）のエミレーツ航空（Emirates Airlines）、エティハド航空（Etihad Airways）、そしてカタールのカタール航空（Qatar Airways）という3社のことである。3社ともに、もっとも古くに設立（1985年）されたエミレーツ航空でさえ30年程度の歴史しかもないのにも関わらず、急速に路線網の拡大を行い、世界のレガシーキャリアのライバルとして急成長を遂げてきた。この急成長の過程で、とりわけ欧米のレガシーキャリアとの軋轢を生んできた。湾岸3社はいずれも国営であり、多額のオイルマネーによって支えられており、そもそもの競争環境が著しく異なるとの不満がレガシーキャリアからあがるようになってきた。2015年1月、米国のデルタ航空、アメリカン航空、ユナイテッド航空の3社が米国運輸省に対して、こうした競争環境の不平等さとともに、米国がUAE、カタールの両国と締結しているオープンスカイ協定³を見直すよう求めた。オープンスカイ協定が湾岸航空会社の台頭を容認し、米国航空会社の不振につながっているとの論理である。この米系3社による見直し要請は世界の航空業界に大きな波紋を投げかけ、米国航空会社と中東湾岸系航空会社の対立がより先鋭化するきっかけになった。

本稿ではまず、中東系航空会社のビジネスモデルを検証し、短期間で世界の主要な航空会社にライバル視される存在になった急成長の過程を振り返る。その上で、2015年1月に米国3社が提出した要請、ならびにそれに対する中東3社の反論と対応をまとめるものとする。本事案は「国家主導」の産業育成を志向する湾岸諸国における経済開発モデルの国際社会との軋轢であり、これは従来あまり見られなかった事象である。この点に着目し、

オープンスカイ協定を巡る米国と湾岸諸国との対立を俯瞰していくものとする。

第1章 中東3社の躍進

第1節 ガルフ・エアの時代

湾岸諸国の航空産業は第2次世界大戦後に始動することになる⁴。サウジアラビアのサウディア（SAUDIA）が1945年、クウェートのクウェート航空（Kuwait Airways）が1953年に設立されている。クウェートと同様にイギリスの保護領であったバーレーン、カタール、UAE、オマーンにおける航空産業は、まずバーレーンにて興った。1950年にイギリス人によってバーレーンを本拠地として設立されたガルフ・アビエーション・カンパニー（Gulf Aviation Company Limited）が中東最初の「民間」航空会社となっている。同社は1951年にイギリスのBritish Overseas Airway Corporation（BOAC、現在のブリティッシュ・エアウェイズの前身）傘下になった。1973年にバーレーン、カタール、アブダビ首長国、オマーンの4カ国がBOACから株式を取得することに合意し、翌1974年に4カ国が25%ずつを出資する形となり、ガルフ・エア（Gulf Air）が誕生することになった。4カ国で出資しあう形態の国営航空会社は珍しいものであった。4カ国共同出資ということで、運行の拠点としてバーレーン、ドーハ、アブダビ、マスカットの4空港からほぼ均等に路線網を展開したのだが、これに不満を抱いたのがUAEのドバイ首長国である。ガルフ・エアのUAEにおける拠点はアブダビであり、必然的にアブダビを発着する路線が優先され、ドバイ発着の路線網が少ないという状況にあった。非石油産業育成のため、交易の拠点となるべく各種インフラ整備に取り組みだしていたドバイにとって、航空路線網の不足は大きな懸念材料となる。そこで、ドバイは1985年に自らエミレーツ航空を設立し、ドバイを拠点とする航空路線網の拡大に乗り出すことになったのである。

その後、エミレーツ航空が急成長を遂げ、ドバイにおける産業育成のひとつの成功モデルとなったことを受け、他の湾岸諸国でも航空産業を育成しようとの試みが始まる。1993年にはカタールがカタール航空を設立し、1994年に運行を開始した。またオマーンでも1993年にオマーン航空が設立されている。アブダビも2003年にエティハド航空を設立した。これらはすべて国営航空会社である。こうしてガルフ・エアを構成する4カ国のうち3カ国で自らが所有する国営航空会社が設立され、ガルフ・エアとの関係を見直す機運が高まっていった。端緒を開いたのがカタールであり、2002年にガルフ・エアからの離脱

(出資引き揚げ)を表明し、2005年にはアブダビ、2007年にはオマーンがそれぞれガルフ・エアから離脱を表明し、ガルフ・エアはバーレーン単独の国営航空会社となった。

第2節 エミレーツ航空のビジネスモデル

エミレーツ航空は1985年に、ムハンマド (Muhammed bin Rashid Al Maktoum) 王子 (現首長) のリーダーシップのもとで設立された。運行はパキスタン国際航空の支援を受け、ドバイ王室から拠出された1,000万米ドルを用いてボーイング737型機1機とエアバスA300型機1機をリースし、1985年10月にドバイとカラチを結ぶ路線を開設した。翌1986年にはコロンボやカイロなど結びつきの強い近隣諸国への路線を開設し、1987年にはロンドンやフランクフルト、1989年にはマニラやシンガポールなど欧州やアジアにも路線網を拡大していった。設立時から現在に至るまで、エミレーツ航空の会長 (現在はCEOも兼務) としてムハンマドの叔父であるアフマド (Ahmed bin Saeed Al Maktoum) が就任し、初代CEOとしてフラナガン (Maurice Flanagan) が2003年まで、2003年以降はクラーク (Tim Clark) が社長を務めている。フラナガン、クラークの2名とも、BOACやガルフ・エア、ブリティッシュ・エアウェイズでの勤務経験があり、その他役員の陣容からもエミレーツ航空はイギリスの影響を強く受けたマネジメントと言ってよい。

さて、エミレーツ航空の急成長は周知の通りであり、湾岸諸国全体の航空産業の成長と合わせ、多くの調査報告がなされている。概説的な紹介は他稿に任せるとして⁵、本稿では同社のそうした急成長を可能にしたビジネスモデルの核心をまとめていきたい。

エミレーツ航空におけるビジネスモデルの最大の特徴は「ハブ戦略⁶」である。1985年の設立当初から戦略立案に携わったクラーク自らが当初の成長戦略として、ハブ戦略を用いてKLMオランダ航空やシンガポール航空に匹敵する航空会社に成長する方図を描いていた [Alcacer and Clayton (2014) p. 2.]。ハブ戦略自体珍しいものではないが、人口の少ない小国が航空産業を興そうとする場合、有効な手段となりうる。また、現在でこそドバイは湾岸諸国のビジネス・観光拠点として多くの外国人が訪れる都市となっているが、1980・1990年代はドバイ自体が目的地としての需要が少なく、必然的に乗り継ぎ需要を創出するより他なかった。各種産業育成や観光開発によってドバイが目的地として認知されるようになるのは2000年代以降のことである。こうして設立当初から「ハブ戦略」を採用していくのだが、ドバイはハブとしての固有の4点の戦略的優位性を有しているとされる [Alcacer and Clayton (2014) p. 3.]。まず、ドバイが位置するアラビア半島が欧州、

オセアニア、アジア、アフリカを結ぶ地理的な優位性をもっている点が挙げられる。2点目として欧州とは異なり空域が混雑しておらず、また発着時間が自由に設定できることである。3点目はドバイの天候が安定しており、雨や雪による運航への影響が少ないとされている。4点目としては、多くの航空会社は自国の需要に依存しているが、ドバイは人口が少なく自国需要に依拠することができなかったため、他国間を結ぶ乗り継ぎ需要を創出することに力点を置かざるをえなかった。以上がドバイのハブとしての優位性であるが、ドバイ政府自らが、政策の一環として各種産業を育成し中東のビジネス拠点に成長させ、また観光地としての魅力を高め、ドバイを単なる乗り継ぎ地にとどめず訪問地としての魅力を高める取り組みを行うことによって、エミレーツ航空の成長を促してきたことも重要な観点である。

クラークは1985年、路線計画のマネージャーとしてエミレーツ航空に入社した。エミレーツ航空における初期の市場参入戦略として「人口は多いが、選択肢が少なく、サービスが行き届いていない市場」に参入することを志向し、その代表例としてパキスタンを挙げている。そうした市場ではたとえ乗り継ぎがあつたとしても、高品質なサービスを提供すれば顧客はエミレーツ航空を選択する。また、一定の国際旅客移動の需要はあるが、他の航空会社があり参入しない都市は「先行者利益」がえられるため、いち早く参入することにした。この代表的な例としてはスリランカ・コロンボを挙げている。こうして就航都市を増加させ、またドバイ国際空港の利便性を高める⁷ことで、ドバイのハブ機能を向上させることにつながるのである。2000年代以降はアフリカや中国に代表される東アジアに路線網を拡大し、「新興国需要」を取り込み、また創出することに注力してきた[Alcacer and Clayton (2014) pp. 4-5.]。

O'Connell (2011) はエミレーツ航空の成長の原動力としてハブ・アンド・スポークの運行方式、コストの優位性、ブランド強化の3点を指摘している。まず、ハブ・アンド・スポーク方式であるが、これは上述のようにエミレーツ航空に限ったビジネスモデルではなく、航空業界で一般的に採用されているものである。しかしながら、エミレーツ航空のハブ戦略には他社とは大きく異なる特徴があるとしている。それは「長距離」路線の接続を主とするハブ方式である。ハブ方式の代表的な例としては欧米の航空会社が挙げられる⁸。基本的には短距離の国内・域内路線と長距離路線をハブ空港で接続させるというのが、国際路線におけるハブ方式のモデルである。エミレーツ航空の場合は欧州とアジア、インド、オーストラリアをドバイ経由で接続する形である。その長距離路線も、エミレーツの路線規模拡大に伴い、ある国の最大都市のみならず第2・第3の都市への就航も増加している⁹。第2・第3の都市間（長距離）移動もドバイをハブとしてその需要を取り込んでいる点に大きな特徴が見られる。2点目のコスト競争力については、他の航空会社に

比べ人件費の低廉さが際立つという。とりわけ地上業務については、インドなどからの出稼ぎ労働者が多いためコストが低い。しかし、アフリカやインド亜大陸などの運行が多いこともあり、インターネットの普及状況から旅行代理店を通じた販売が多くなり、その販売コストは高めになるというエミレーツ航空ならではの特征もあるとされる。3点目のブランド強化については、とくにスポンサーになることによってブランド認知度を高める戦略を採っている。その際、スポーツ・チームやスポーツ・イベントのスポンサー活動が目立つ。欧州の有力なサッカー・クラブ・チームのスポンサー活動を行っていることは有名である。

以上のように、エミレーツ航空のビジネスモデルとして長距離便の「ハブ戦略」は非常に特徴的かつ重要な役割を果たしており、それに沿った路線網が構築されている。同社の2016会計年度における地域別の売り上げをみると、欧州28.5%、東アジア・オセアニア27.0%、アメリカ14.9%、アフリカ10.4%、中東10.4%、西アジア・インド洋諸国8.8%となっている[The Emirates Group Annual Report 2016-17]。欧州とアジア・オセアニアの比率が高くなっていることがわかる。同様に2016会計年度におけるシンガポール航空の場合は東アジア60.2%、アメリカ6.6%、欧州15.5%、南西大洋州14.9%、西アジア・アフリカ5.0%である[Singapore Airlines Annual Report FY2016/17]。欧州系のブリティッシュ・エアウェイズの場合はイギリス49.5%、アメリカ合衆国18.8%、その他31.5%となっている[British Airways Plc Annual Report and Accounts Year ended 31 December 2016]。各社が公表している地域の定義が異なっている点に留意が必要であるが、いかにエミレーツ航空が中東地域に依存しない路線網や戦略を構築しているかが分かる。

こうした「ハブ戦略」はどのようなパフォーマンスをもたらすのであろうか。図表1はアメリカン航空とデルタ航空の米国系2社、ならびにエミレーツ航空とカタール航空の中東計2社の主要な指標をまとめたものである。各社の規模が異なるため一概に比べることはできないが、注目すべき点はイールドとユニットコストである。イールドは1座席・1マイルあたりの収入単価のことであり、ユニットコストは1座席・1マイルあたりのコストである。とりわけエミレーツ航空はユニットコストが米系に比べて低くなっている。これはエミレーツ航空が国内線をもたず、長距離国際線を主とした路線網になっていることに起因する。同様な構造のシンガポール航空はイールドが7.39米セント、ユニットコストが5.9米セントとエミレーツ航空よりもさらに低コスト構造である[Singapore Airlines Annual Report FY2016/17¹⁰]。第2章以降で米国航空会社の中東系航空会社に対する批判を取り上げるが、2016年(度)の指標だけを見る限りでは、従業員1人あたりに比した場合の利益など、必ずしも中東系航空会社が良好なパフォーマンスであるとは断言

図表 1 米国ならびに中東航空会社主要指標

	2016 年	2016 年	2016-17 年	2016-17 年
	American Airlines Group Inc.	Delta Airlines, Inc.	The Emirates Group	Qatar Airways Q. C. S. C.
営業利益	40,180	39,639	25,799	10,820
営業費用合計	34,896	32,687	24,802	10,245
純利益	2,676	4,373	997	542
営業利益 (%)	6.7%	11.0%	3.9%	5.1%
旅客マイル	199,014	213,098	171,876	
イールド (セント)	14.02	15.85	12.96	
ユニットコスト (セント)	11.94	12.98	9.44	
従業員数 (人)	101,500	80,000	105,746	43,113

注) 特記なき数値の単位は 100 万ドル。

アメリカン航空、デルタ航空の会計年度は暦年、エミレーツ航空、カタール航空の会計年度は 4 月 1 日～3 月 31 日。

1 米ドル=3.67UAE ディルハム、1 米ドル=3.64 カタール・ディナールで換算している。

〈出典〉各社年次報告書。

できないだろう。

第 3 節 エティハド航空とカタール航空

エミレーツ航空の成功に刺激され、他の湾岸諸国でもドバイと同様の戦略を用いて産業の多様化を図る国が出てきた。1993 年にカタール航空を設立したカタールと、2003 年にエティハド航空を設立したアブダビである。ドバイと異なり、両国ともに豊富な石油・天然ガス資源を有する国であるが、非石油産業育成の柱として航空産業に乗り出した。その過程で上述したように、ガルフ・エアの経営から手を引くことになった。

両社ともに、基本的なビジネスモデルはエミレーツ航空と同様に「長距離便ハブ戦略」である。これら 3 社に共通するハブ戦略の優位性について、発着時間のコーディネーション、乗り継ぎ時間の短さ、低廉な空港使用料の 3 点が指摘されている [Murel and O'Connell (2011) pp. 38-39.]。1 点目と 2 点目についてはハブ戦略の基本的な仕組みといえるが、低廉な空港使用料については、とりわけ欧米の空港使用料は高額であり、欧米を本拠地として発着回数が多くなる航空会社にとっては競争上の不利となる。航空産業を振興するという国策の一環として低廉な空港使用料に結実しており、この点は欧米から批判を受ける点でもある。しかし、同様にシンガポールなどアジアの空港でも使用料は欧米に比べると安価であり、必ずしも湾岸諸国特有の優位性ではない。

エミレーツ航空と 2 社の相違点をいくつか指摘しておきたい。まず、エミレーツ航空の

乗り継ぎ比率が約5割ほどであるのに対し、後発のカタール航空やエティハド航空にかんしては、7～8割程度の乗り継ぎがあるとの調査結果がある [Murel and O'Connell (2011) p. 38.]。これはドバイとアブダビ、ドーハという都市間のいわば集客力の違いによるものであろう。また、エミレーツ航空は保有する機材がすべてワイドボディ機であるのに対し (A380 型, B777 型, カargo機として B747 型), エティハド航空とカタール航空は A320 型機のパラボディ機を保有しているという相違点も存在する。小型機を保有していることについては、需要の小さな都市にも就航することができる利点が存在するが、貨物輸送を考慮するとデメリットになりうる場合もある。A320 型機には貨物コンテナ搭載に制限が存在するためである。さらに路線拡大の進め方にもエミレーツ航空とエティハド航空、カタール航空との間に違いが見られる。エミレーツ航空は湾岸3社の中では先発であり、ドバイという湾岸経済の一大拠点都市を有するという好条件にめぐまれ、基本的に他社と提携を行わずに自前で路線網を拡大してきた。後発組であるエティハド航空とカタール航空は、こうしたエミレーツ航空とは異なった方法を用いて路線網を拡大してきた。まずカタール航空は航空連合であるワンワールドに加盟し、同連合に参加する他の航空会社との提携を行い、路線網拡大の一助としている。また、エティハド航空は2010年代以降、先発のエミレーツ航空に追いつくために他の航空会社に資本提携を行い、路線網と売り上げの拡大を志向してきた。インドのジェット・エアウェイズやドイツのエア・ベルリン、イタリアのアリタリア航空などに出資し、路線網の拡大を図ってきた。エティハド航空自身は三大航空連合に属してはいないものの、資本提携を行った航空会社と「Equity Alliance」とでも呼ぶべき関係を構築してきた。しかしながら、アリタリア航空やエア・ベルリンは、業績が低迷した航空会社を事実上救済する形となっており、具体的な数値は公表されていないが、エティハド航空の業績を圧迫しているものと推測される。

以上、湾岸3社ともに長距離「ハブ戦略」というモデルは共通するものの、先行するエミレーツ航空を後発の2社がどのように追いかけているのか、提携戦略をめぐる両社の方向性の違いも明らかになっている。

第2章 オープンスカイ協定見直し要求

第1節 米国におけるオープンスカイ政策

国際定期航空路線開設のためには国家間で航空協定を締結しなければならない。二国間

の航空協定に基づく仕組みは1950年代までに完成し、現在に至るまで維持されている。国際航空路線は国家の裁量権が大きく、規制された市場である。

こうした規制市場に対して自由化政策を取り入れた二国間協定の再交渉が1970年代後半から、アメリカをはじめとする一部の国の間で行われるようになった。塩見（2006）は米国の国際競争政策とオープンスカイ航空交渉を3つの段階に区分している。まず、オープンスカイの第1の段階は1978年から1980年代末までの時期としている。1978年8月に発表された「米国の国際航空交渉実施のための政策（United States Policy for the Conduct of International Air Transportation Negotiations）」によって米国のオープンスカイ政策が始まった。1978年のオランダを皮切りに1980年代にかけてベルギー、イスラエル、西ドイツ（当時）、シンガポールなどとの間で自由化政策を織り込む二国間協定を締結していった。第2段階は1990年代であり、米国は新航空政策を発表し、ネットワークの拡充とコードシェアリングの推進に経済的合理性があることを確認し、国際市場における複合ハブネットワーク構築のためのコードシェアリングと可能な限り自由な運輸権獲得の必要性を示した。この政策の発表と並んで、オープンスカイ協定の典型モデルの検討がなされた。1992年以降1999年までに米国は34カ国とオープンスカイ協定を締結し、共通する主要項目としてはマーケットアクセスに関する無制限の運輸権や参入企業数、輸送力、便数などの自由が盛り込まれている。第3段階として2000年代以降を挙げ、多国間でのオープンスカイ協定が締結される時期としている¹¹。

1970年代末に始まり、1990年代以降、協定モデルに基づき締結が加速化した米国のオープンスカイ協定であるが、2018年2月15日時点で124カ国と締結している。この米国が締結したオープンスカイ協定の経済効果として、少なくとも旅客（消費者）は年間40億ドルにもおよぶ経済的メリットを享受しているとの研究がある〔Winston and Jia Yan (2015)〕。なお、米国と湾岸諸国との間では1999年にUAEとバハレーン、2001年にオマーンとカタール（暫定発効）、2006年にクウェート、2011年にサウジアラビアとの間でオープンスカイ協定が発効している¹²。

第2節 米国3社の主張

エミレーツ航空が2004年にドバイとニューヨークを結ぶ直行便を開設し、以後、中東3社の北米路線も拡大していく。中東系航空会社の伸張に危機感を抱いたのが、米国の主要3社であるアメリカン航空、デルタ航空、ユナイテッド航空である。この米国3社は2015年1月、米運輸省に対して『Restoring Open Skies: The need to address subsi-

図表2 中東3社が受け取った補助金（2004～2014年，単位：100万ドル）

	エティハド航空	カタール航空	エミレーツ航空	合計
政府資本注入	6,291			6,291
優遇利率による政府融資	1,375	618		1,993
政府債務保証		6,809		6,809
債務放棄／燃料ヘッジ	4,630	7,756	2,395	14,781
補助金	111	22		133
適正価格以下での空港ターミナル施設の提供			1,392	1,392
適正価格以下でのその他財・サービス提供		452	1,855	2,307
乗客手数料の免除、控除	501	616	871	1,988
空港収入の提供		215		215
プロモーション経費の肩代わり	640			640
合計受取額	13,548	16,488	6,513	36,550
関連したその他補助金	4,172			4,172

〈出典〉Anderson (2015) p. 2.

dized competitions from state-owned airlines in Qatar and the UAE』と題する意見書（「白書」と通称）¹³を提出し、政府から多額の支援を受けた中東系航空会社が競争を阻害しており、米国が両国と締結しているオープンスカイ協定を見直すように求めた。

この意見書の基となっている詳細なデータ、根拠を300ページ近くにもわたって提示している報告書がAnderson (2015)である。同書は「中東3社は2004年から2014年の10年間に、各国政府から約400億ドルの補助金を受け取っている」との根拠を示し、米国3社はそれを基に中東3社との競争条件が不平等であり、オープンスカイ協定が米国市場における中東3社の勢力拡大を助長しているため、オープンスカイ協定の見直しを求める「白書」の作成・提出にいたった。

図表2はAnderson (2015)¹⁴が試算した中東3社が10年間に受け取った補助金の内訳である。各社が受けているとされる補助金の詳細を見ていこう。まず、エティハド航空は135億ドルの補助金を受け取っているとされ、2007年から2013年にかけて約63億ドルの政府による資本注入、約14億ドルの政府からの無利子融資、約46億ドルの返済期日が定められていない政府からの無利子融資、約1億ドルの（返済義務のない）補助金投入、アブダビ国際空港乗り継ぎ旅客からの利用料免除が約5億ドルとなっている。さらに同航空がスポンサーを務めるイングランド・プロサッカー・リーグに属するマンチェスター・シティFCのスポンサー料約6.4億ドルをムハンマド皇太子が議長を務めるアブダビ・エグゼグティブ・カウンシル（Abu Dhabi Executive Council）が拠出しており、以上を合計して約135億ドルとなる。空港インフラや租税免除についても政府から補助・優遇を享受

しているであろうが、明確な数字が明らかにされていない。そのほかに約 42 億ドルの補助を受け、さらに少なくとも約 346 億ドルを新機材購入費用などとして補助されている。

次に、3 社の中で政府からもっとも多く補助金を受け取っているとされるカタール航空である。同社は約 6 億ドルの政府からの無利子融資を受けており、少なくとも約 68 億ドルの政府による債務保証を受けている。これによって利率が優遇され借入れコストが低下する。また、政府から様々な形態で約 78 億ドルの債務放棄が認められており、約 2,200 万ドルの補助金が投入されている。政府から約 4 億 5,200 万ドル相当の土地提供を受け、(旧) ドーハ国際空港の空港税免除等が約 6 億 16 万ドル、2006 年から 2014 年までの空港収入受け取りが約 2 億 1500 万ドルとなっており、合計額が約 165 億ドルとされる。詳細は不明だが、カタール政府からカタール航空に対してこの他にも多額の補助が出ていると推測されている。

補助額として 3 社の中でもっとも少ないとされているのがエミレーツ航空である。エミレーツ航空への最大の補助金としては、燃料ヘッジ費用の政府肩代わりであり、約 24 億ドルとみられている。この他、ドバイ国際空港におけるエミレーツ航空専用の新ターミナル建設費用ならびに低廉な使用料などが約 14 億ドル、乗り継ぎ旅客の空港使用料免除等で約 8 億 7,100 万ドル、関連会社を用いることによるその他の財・サービスの適正価格以下での提供が約 19 億ドルとみられ、ドバイ政府からの補助金の合計が約 65 億ドルとされている。この他、エミレーツ航空の新機材導入に少なくとも約 750 億ドルが見込まれており、空港インフラ拡充も見込まれていることから、ドバイ政府によるさらなる補助金投入が必要となるだろうとされる。

こうした約 400 億ドルもの補助金が各国政府から投入されている背景として、Partnership for Open and Fair Skies (2015) は国策としての航空産業育成を指摘し、航空会社だけではなく空港インフラ等の整備も含めた財政投入がなされているとする。補助金という財政投入のみならず、UAE、カタール両国ともに法人税が存在せず税負担が発生しないため、税制面において有利な条件である。さらに両国とも労働組合結成が非合法であり、労働組合対策のコストがかからない点、外国人労働者が多く労働コストが相対的に安価である点など、労務コストが米国（や欧州）の航空会社に比べて低廉であることは、競争上有利になっていると指摘する。

米国の航空会社に比べて有利な競争条件の下で米国路線を拡大し、米国航空会社の需要を奪っているというのが米国 3 社の主張である。かつてデルタ航空やユナイテッド航空が運航していた湾岸路線（ドバイ、クウェート）は中東 3 社との競争激化で運航を取りやめており、北米とインドやアフリカを結ぶ乗り継ぎ需要も中東 3 社に奪われていることを示している。中東 3 社はいずれも国営であり多額の補助金が投じられる航空会社であり、米

国3社は公平な競争相手ではないと認識している。その点を重要視し、Partnership for Open and Fair Skies (2015) は(当時の)オバマ政権に対して「航空産業における国家資本主義は米国にとって重大な脅威になる」とし、その中東3社の米国市場における勢力拡大要因のひとつとしてオープンスカイ協定を挙げ、中東3社は同協定を「悪用」としていると断じ、見直すように要請したのである。

第3節 他国・他社の反応

2015年1月に米国3社は米国運輸省に対して意見書を提出し、それを受け、米国運輸省は8月までにホームページ(regulations.gov)上でコメントを求めた。それに対し各方面からの様々な意見が寄せられた。詳細は第3章で紹介するが、中東系3社は反論書を掲載している¹⁵。コメントの多く、とりわけ個人から寄せられたものは米国3社の主張を是認するものであったが、たとえばラスベガス・マッカラン国際空港を管理するLas Vegas Department of Aviationは、ラスベガスは観光都市であり、UAEやカタールを含む世界からの容易なアクセスを確保するために米国のオープンスカイ協定は有益であり見直すべきではないとのコメントをおこなっている¹⁶。この他、米国航空会社のフェデラル・エクスプレスやハワイアン航空などは、米国政府が推進するオープンスカイ政策を継続することを望む旨の意見書を掲載している¹⁷。米国外からもコメントが寄せられ、米国よりも先に中東系航空会社の攻勢にさらされている、欧州のルフトハンザ・ドイツ航空やエールフランス-KLMからは米国3社に賛同する意見が掲載されている¹⁸。パブリック・コメントとしては米国3社の主張に賛同する意見が多かったが、2016年7月にUAE、カタール政府と協議を行い、結果的に米国政府はオープンスカイ協定の見直しを行わない方針を示している。

欧州の航空会社からも中東系航空会社に対する不満の声が上がった。米国3社が意見書を提出した同時期に、ルフトハンザ・ドイツ航空、エールフランス・KLMが業績不振に陥り、ドイツとフランスの運輸相が2015年3月に欧州委員会に対し、中東系航空会社は「補助金投入によって公正な競争条件ではない」とする旨の意見書を提出している¹⁹。この仏独の意見も含める形で、欧州委員会は2015年12月に「A new Aviation Strategy for Europe」と題する新たな航空戦略を発表した。この中でEUとGCC諸国、とりわけUAEとカタールの航空会社の急拡大に触れ、中東系航空会社のEU市場における路線拡大は歓迎するとした上で、中東系航空会社の運営条件に懸念があり、共通のルールと透明性に基づいて将来の市場成長が可能となる環境構築を行うことによりEUとGCC諸国双

方が利害関係を乗り越える正しい方向に向かうと指摘した²⁰。EU 側としては、EU と GCC の間で航空協定を締結したいとの意向を示した形になる。

ルフトハンザ・ドイツ航空、エールフランス・KLM と並ぶ欧州の主要な航空会社であるイギリスのブリティッシュ・エアウェイズは中東系航空会社に対して表立った不満を表明していない。その理由としてブリティッシュ・エアウェイズの持株会社である International Airlines Group の筆頭株主（20.01%）がカタール航空であることが挙げられよう²¹。加えて、カタール投資庁（Qatar Investment Authority）は、ヒースロー空港の運営会社である Heathrow Airport Holdings Limited の 20% の株式を保有しており、第 2 位の株主の地位にある²²。カタールはイギリスの航空産業に深く関与しており、イギリスはドイツやフランスのように声高に中東系航空会社に対して批判しにくい環境にある。

この他にも一部のアジアの航空会社から中東系航空会社に対して、欧米の航空会社と同様に競争条件の不平等さについての不満が出されている²³。

第 3 章 中東 3 社の反論とその対応

第 1 節 中東 3 社の反論～エミレーツ航空の反論を中心に

2015 年 1 月に米国 3 社が意見書を提出し、各社経営トップの会見等で口頭による反論が出されていたが、正式な文書としての反論書が、エティハド航空は 2015 年 5 月 [Etihad Airways (2015)]、エミレーツ航空は 2015 年 6 月 [Emirates Airlines (2015)]、カタール航空は 2015 年 7 月 [Qatar Airways (2015)] に表明されている。各社ともに米国 3 社から指摘された補助金受け取りについては明確に否定（エミレーツ航空）ないしは議論をうまく交わす（エティハド航空、カタール航空）記述を行っている。ここでは明確に補助金について否定する 200 ページにもおよぶ反論書を公表し、さらに 2018 年 4 月現在に至るまで自社ウェブサイトの特設ページ²⁴を開設し続け、情報を追加公開し続けているエミレーツ航空の反論をまとめてみよう。

米国 3 社はエミレーツ航空が 65 億ドルの補助金をドバイ政府から受けていると指摘しているが、[Emirates Airlines (2015)] は「補助金は受け取っておらず、米国 3 社の指摘は明白な誤り」であると主張する。同社は補助金関連では 4 つの観点から反論を行っている。まず、ドバイ政府による燃料ヘッジ費用の肩代わりが最大の補助金と米国 3 社は指摘するが、エミレーツ航空はすべて自社の負担であると主張している。2 点目に関連会社と

の取引によって取引費用を抑えているとの指摘に対しては、米国3社の推測にすぎず、実態は独立企業間取引（arm's length）であり、国際会計基準に従い監査法人（プライスウォーターハウスクーパース）からも無限定適正意見（unqualified audit opinion）を得ているとする。3点目にドバイ政府による空港インフラ整備の提供や空港使用料免除については、世界中の空港が整備・運営コストをすべて航空会社に負担させているものではなく、乗り継ぎ旅客の空港使用料免除も他の空港で一般的に行われているものであると反論している。4点目の労働者の人権・雇用条件について、国内の労働慣行の相違を補助金として扱う（みなす）ことはオープンスカイ協定や他の国際貿易協定においても先例がないと一蹴している。

米国3社は中東系航空会社の補助金について、オープンスカイ協定とならびWTO協定上の「補助金及び相殺措置に関する協定（SCM協定）」を根拠として国際法上の違法状態であると主張している。エミレーツ航空はこれに対し、オープンスカイ協定とSCM協定についての甚大な誤った申し立てであるとする。SCM協定はサービス分野には適用されず、WTO協定上は「サービスの貿易に関する一般協定（GATS）」が適用され、そのGATSにも航空輸送分野は含まれていない²⁵。

米国3社は多額の補助金が政府から投入されている中東系航空会社とは競争条件が平等ではないため、米国政府に対してオープンスカイ協定見直しを求めた。これに対し、エミレーツ航空は真っ向から反論している。オープンスカイ協定の本来の意義は競争を深化させ、就航便数を増加させることによって旅客の利便性を向上させ、ビジネスや観光需要を増加させ、サービスやイノベーションを向上させることにあるとした上で、米国3社は自社が競争上有利な位置に立てないという狭い商業的利益を追求することを理由としてオープンスカイ協定の見直しを求めているのだとエミレーツ航空は反論する。米国3社は中東3社がアメリカ路線の需要を奪ったと主張するが、実際はエミレーツ航空がアメリカ各都市に就航した後に需要が増加したものであり（エミレーツ航空が需要を創出した）、さらに自らの努力によりインド亜大陸やアフリカとの乗り継ぎ需要を創出しているため、米国3社はエミレーツ航空との競争によって需要を奪われたものではないとしている。

また、米国3社が米国政府からさまざまな優遇措置を受けていることを取り上げている。とりわけ2002年以降、米国3社は1,000億ドル以上の政府からの補助を受けている点を問題視している²⁶。

米国3社の真のねらいはオープンスカイ協定を破棄し、競争から守られることにあるとし、政府間で便数や運賃が厳格に定められていた過去の時代に戻ることにあるとエミレーツ航空は主張している。

結論として「米国3社と異なりエミレーツ航空は補助を受けていない」ことを重ねて強

調し、反論書を結んでいる。

以上、エミレーツ航空が公表した反論の骨子である。カタール航空やエティハド航空も政府からの補助金については、米国3社と直接的な競合関係にない旨を主張し、エミレーツ航空と同様に米国政府からの支援を問題視している。その他の主張は概ね、エミレーツ航空と同様の論理を展開している。

第2節 ロビー活動と一般市民への対応

米国3社の米国運輸省に対する意見書は、3社それぞれから提出されたものではなく、Partnership for Open & Fair Skies というロビー団体を取りまとめて公表したものである。ロビー活動によって実際に政策が遂行され、企業行動に大きな影響を与える場合もある。2015年1月に米国3社が表明したオープンスカイ協定の見直し自体は実現しなかったものの、米国航空業界のロビー活動が中東3社に影響を与えた一例であろう。

2005年、英国P & O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company) 社によって管理されていた米国の港湾を、ドバイの政府系港湾運営会社 DP World 社が買収する契約が締結された。これに対し、米国内では中東企業が米国の港湾を運営することに懸念の声が高まった。2001年の9.11テロ事件では実行犯にUAE出身者も含まれており、米国内の港湾をUAE企業が運営することに安全保障上の問題があるとされたのである。とりわけ米国議会が声高に反対した。結果的には、DP World 社は米国内の港湾を買収しないという譲歩を行っている²⁷。米国におけるロビー活動ではイスラエル・ロビーが有名であるが、中東系の団体によるロビー活動はあまり活発ではない。しかし、港湾買収問題で米国議会があまりにも強硬に反対したため、「DP Woeld 社の失敗は、米国市民に対してUAEの良好なイメージを抱かせることと並んで、UAE政府に対して米国議会と良好な関係を構築することの重要性を認識させた [Khatib (2016) p. 67.]」契機となった。このDP World 社問題の後、UAE政府は米国でのロビイストの雇用を始めている。もっとも、ロビー活動の成否はロビイストの力のみならず、「ネガティブなイメージをもった問題やグループの場合はロビー活動が極めて難しい [Khatib (2016) p. 145.]」ことも事実であり、良好な印象の醸成も重要であることがDP World 社問題の教訓でもあった。

今回のオープンスカイ協定を巡る問題で、UAE、カタール両国政府ともに目立ったロビー活動は行っておらず、US-UAE Business Council がパブリック・コメントに意見書を投じた程度であった。両国政府ならびにエミレーツ航空、エティハド航空、カタール航空の3社ともに、ロビー活動よりもむしろ、米国一般市民に対してのイメージ向上や米国

への貢献をアピールする手段に重きを置いたといえる。経営トップの会見における発言は別としても、各社ともにウェブサイト上で自社の立場を表明していくのだが、米国3社を名指した批判は極めて限定されていた。米国3社も補助金等を受けているという反論は行ったが、それ以上深入りはしなかった。むしろ、米国路線参入によって米国内でいかに雇用を創出しているのか、経済効果をもたらしているのかというアピールを前面に打ち出した。運輸・空港関係の直接的な経済効果のみならず、中東3社ともにボーイング社から大量の航空機を購入していることもあり、そうした米国に対する経済効果も強調した。「米国経済に貢献している」という主張を一般向けには声高に行った²⁸。また、中東3社は国際的な賞を多く受賞するなどサービス水準が高いとされるが、その点をアピールするCMを放映し、一般市民に対して好印象を抱かせるなど、米国との対立をできる限り避ける方法を各社ともに採用した。米国との対立が自らの利点にはならず、米国一般市民を中東側の味方に付けることの重要性が、DP World 社問題の教訓として活かされたといえよう。

結びと今後の課題

アメリカン航空、デルタ航空、ユナイテッド航空の3社は、政府からの多額の補助金を受けている中東3社との競争条件が平等ではなく、UAE、カタールとのオープンスカイ協定を見直すように米国政府に対して求めた。それに対して中東3社は反論を行い、最終的に米国政府はオープンスカイ協定の見直しは行わなかった。結果としては非常にシンプルなものであったが、航空産業ならびに湾岸諸国経済にとって、本事案の含意は非常に大きなものがある。

米国3社の主張は欧米におけるレガシーキャリアの声をまさに代弁したものであろう。近年の競争環境を考えると、中東系とLCCの台頭は欧米レガシーキャリアにとっては「脅威」そのものであるといっても過言ではない。むしろ、「中東3社は悪者」というバイアスがかかり、補助金の試算やルール、慣習等の拡大解釈がある点は否めない。たまたま中東系の事業が好調で、米国内での路線拡大が目立っていたこともあり、「出る杭が打たれた」のかもしれない。しかしながら、米国3社の行動は米国政府に対して「保護」を求める行動そのものであり、いかに国際航空の自由化が進んできているとはいえ、依然として国家の保護をレガシーキャリアは求めているのである。欧州の航空会社も同様である。中東3社のみならず、中国の航空会社に対しても欧州の航空会社は危機感をあらわにし、

対策を EU に求めている。欧米にせよ、中東にせよ、航空産業は国家の干渉なくしては成り立たないことを我々に示している。こうした米国 3 社の主張に対して、米国政府は協定の見直しを行うことはなかった。自由競争の意義を修正しないという姿勢とともに、やはり中東 3 社がボーイング社の大口顧客であることもその判断に影響を与えていることは想像に難くない。

より重要な含意をもつのは中東側である。まず、本事案は中東 3 社の経営情報の開示が不十分であったことに起因する部分が多い。株式上場を行っていないため、財務情報等を開示する必要はない。しかし、こうした秘匿の姿勢が、世界中の航空会社にあらぬ誤解を与えていることも事実であろう。中東 3 社の中ではエミレーツ航空は比較的情報を開示しているが、エティハド航空やカタール航空の 2 社は年次報告書すらともに公表されていないなど、部外者にとっては「推測」で判断せざるをえない状況である。自らの正当性を主張する以前に、国営企業であり、非上場であるとはいえ、世界的なプレゼンスも大きくなっている現況下においては、財務情報をはじめとする経営情報の適切な開示は急務である。

中東 3 社はいずれも国営航空会社であり、ドバイ、アブダビ、カタール各（首長）国における非石油産業育成のための中心的な役割を担っている。航空会社を国策として育成することは他国でも行われており、シンガポール航空に代表されるように世界的な競争力をもつ航空会社も育成されている。そして、航空会社だけではなく、空港インフラの整備も合わせて行われる。産業育成政策としての方向性は間違ったものではない。だが、上述の情報開示なくしては他国・他社との軋轢を生む可能性が大きくなる。ましてや UAE とカタール両国はオイルマネーというバイアスがどうしてもかかってしまう。シンガポール航空もイメージ戦略を巧みに行っている航空会社であるが、中東 3 社はイメージ戦略だけで情報非開示から生じる疑惑を払拭できるものではないだろう。これほどまでに規模が拡大したことを考慮すると、エミレーツ航空、エティハド航空、カタール航空の国策としての育成は「成功」といえる。ある程度以上に成長した後は、必然的に生じる何らかの軋轢に適切な対処を行わなければならない。国策として国営企業が世界的なプレゼンスを獲得した後、どのような変革を行うべきか、オープンスカイ協定を巡る対立はこの点を露見させた事案といえよう。

湾岸諸国の産業育成は、民間企業が少ないという状況を背景に、基本的には国家主導の国営企業ないしは関連した企業によって担われることが多い。石油収入を起点とするが故に、国家があらゆる経済活動の中心的な役割を担っている。経済活動、企業活動のグローバル化によって、こうした国営企業の海外展開も多くなってきている。それに伴った軋轢が生じる可能性も否定できない。本稿では航空産業における軋轢の一端をまとめた。これ

も含め、湾岸諸国の経済開発モデルならびに「国家資本主義」構造のより詳細なメカニズムの解明と、国営企業の国際展開について今後の課題としたい。

〈補記〉

米務省は2018年1月にカタール、同年5月にUAEと外相級会談を行い、オープンスカイ協定見直し問題について、正式に「見直しを行わない」旨、二国間で合意したことを発表した。これによって米国とカタール、UAE両国間での政府間問題としては解決したことになる。アメリカン航空のダグ・パーカー（Doug Parker）CEOはUAEの英字紙*The National*のインタビューに対し二国間合意に満足しているとの回答を行っている（*The National*, 4 June 2018.）。

注

- 1 一般的に、「レガシーキャリア」とは従来から存在する大手航空会社のことを指し、フルサービスを提供する。これに対して格安航空会社（LCC）は機材運用の効率化、乗り入れ空港の選定、旅客サービスの省略ないしは有料化などを通じて低コスト運航（低料金）を可能にしている。もっとも、近年はレガシーキャリアとはいえ、旅客サービスを有料化する航空会社も増加している。
- 2 本稿において湾岸諸国とは、湾岸協力会議（Gulf Cooperation Council: GCC）に参加している6カ国のことを指すものとする。
- 3 国際航空路線は二国間の取り決めによって輸送路線や輸送量（便数）が定められる体制が第二次世界大戦後に確立した。しかし、米国において1970年代から国内航空規制の緩和に合わせる形で国際航空市場の自由化も志向するようになり、1990年代には明確に政策として実施するようになった。米国のオープンスカイ協定はひな形が存在し、それをもとに二国間で合意する形になっているが、主立った内容としては二国間での路線開設の自由化などが挙げられる。
- 4 湾岸地域の航空産業の歴史についてはHooper et al. (2011)が詳しい。
- 5 たとえば国際航空運送協会（IATA）や国際民間航空機関（ICAO）の統計数値を用いた丹治（2015）などを参照のこと。また、日本エネルギー経済研究所（2017）は各社のアニュアルレポートをまとめたものであるが、湾岸3社に加えイランの航空会社にヒアリング調査を行っており、その中で現在開発中の三菱リージョナルジェットの導入の意向を尋ねている。日本の経済産業省がイランの航空会社に対して同機のセールスを検討している意向がうかがえ、興味深い。
- 6 ハブ戦略ないしはハブ・アンド・スポーク戦略（方式）とは、拠点とするハブ空港に旅客を集中させて、乗り継ぐことによって最終目的地まで輸送する形態のことである。この対義が直行便での輸送であるポイント・トゥ・ポイント方式となる。
- 7 エミレーツ航空はInvestment Corporation of Dubaiというムハンマド首長が会長を務めるドバイ政府所有の持ち株会社の傘下にある。エミレーツ航空以外にも同社の傘下としてドバイ経済を支える重要な企業が連なっている。航空関連では地上業務を担うDNATA、免税店のドバイ・デューティー・フリーなどが傘下である。また、エミレーツ航空のアフマド会長は空港運営会社であるDubai Airportsの会長ならびにドバイ民間航空局のトップも務めている。航空会社と空港の実質的なドバイ政府の一体運営がこの利便性向上に大きく寄与している。無論、これが後述するように米国の航空会社から批判される点でもある。
- 8 ハブ戦略で有名なアメリカの航空会社、たとえばデルタ航空の場合はアトランタをハブとして、全米各地からの航空便をアトランタに集結させて、全米各地または世界各地へと接続する。同様に欧州

- の航空会社の場合も、欧州域内から自国の拠点空港に集約させ、北米やアジアなどの長距離便に接続させている。
- 9 たとえばイギリスの就航都市はロンドン（ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド）、バーミンガム、マンチェスター、ニューキャッスル、グラスゴウの5都市7空港であり、オーストラリアはブリスベン、シドニー、メルボルン、アデレード、パースの5都市に乗り入れている。インドは9都市、パキスタンは6都市など、インド亜大陸やアフリカの路線網も多い。
 - 10 シンガポール通貨庁が発表している、2016年4月1日から2017年3月31日までの対米ドル為替レートの平均値1米ドル=1.38シンガポールドルで換算した。
 - 11 以上は塩見（2006）298-303ページに基づく。
 - 12 国務省のホームページ（<https://www.state.gov/e/eb/tra/ata/>）にて、米国が締結しているオープンスカイ協定の全相手国、協定文が公開されている（2018年4月1日最終閲覧）。
 - 13 米国3社ならびにパイロット等の労働組合から構成されるPartnership for Open & Fair Skiesというロビー団体のホームページで全文が公開されている。
 - 14 この報告書は、情報公開が極めて限定的な3社の財務情報を推計しているという点においては非常に有意義なものである。エミレーツ航空は3社の中では比較的情報を公開しているものの、エティハド航空やカタール航空の詳細はほぼ非公開であり、米国側の「補助金を問題視する」というバイアスがかかっているとはいえ、財務状況の実態をつかむ手がかりの一端となりうる資料である。
 - 15 Regulations.gov ウェブサイト（<https://www.regulations.gov/>）。エミレーツ航空による意見書IDはDOT-OST-2015-0082-0497、カタール航空による意見書IDはDOT-OST-2015-0082-1268、エティハド航空による意見書IDはDOT-OST-2015-0082-0284である（2018年4月1日最終閲覧）。
 - 16 Las Vegas Department of Aviation による意見書IDはDOT-OST-2015-0082-0110である（2018年4月1日最終閲覧）。
 - 17 フェデラル・エクスプレスによる意見書IDはDOT-OST-2015-0082-0190、ハワイアン航空による意見書IDはDOT-OST-2015-0082-0287である（2018年4月1日最終閲覧）。
 - 18 ルフトハンザ・ドイツ航空による意見書IDはDOT-OST-2015-0082-0400、エールフランス-KLMによる意見書IDはDOT-OST-2015-0082-0394である（2018年4月1日最終閲覧）。
 - 19 フランス EU 代表部（Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne）ウェブサイト（<https://ue.delegfrance.org/concurrence-deloyale-des-> 2018年4月1日最終閲覧）。
 - 20 欧州委員会プレスリリース（http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-6145_en.htm, 2018年4月1日最終閲覧）。
 - 21 2018年4月1日現在の所有比率。IAG社ウェブサイトInvestor Relationsのページより（<http://www.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240949&p=irol-holdingsshare>, 2018年4月1日最終閲覧）。カタール航空は同じアライアンスに属するキャセイパシフィック航空にも出資を行っている。2017年にアメリカン航空にも出資を行おうとしたが、断念している。
 - 22 Heathrow Airport Holdings Limitedのウェブサイト（<https://www.heathrow.com/company/company-news-and-information/company-information>, 2018年4月1日最終閲覧）。
 - 23 欧米の航空会社はほどではないものの、アジア系航空会社からも業績発表時などに中東系航空会社の躍進が言及されることがある。しかし、アジア系航空会社の中には中東系と同様に国営であったり、国家が関与する度合いが欧米諸国より高いため、声高に批判を展開できないという側面もある。
 - 24 <https://www.emirates.com/jp/english/about-us/government-affairs.aspx>（2018年4月1日最終閲覧）。なお、エティハド航空、カタール航空も特設ページを設けていたが、すでに閉鎖されている。
 - 25 国際法上この解釈は妥当で、「補助金協定は物品貿易に関する協定であり、（中略）サービス貿易に

関する補助金は GATS15 条に基づき交渉中であり、現状、具体的な規律は存在しない〔経済産業省通商政策局 (2017) p. 324. 〕となっている。

26 ユナイテッド航空、デルタ航空 (旧デルタ航空、旧ノースウエスト航空)、アメリカン航空の 3 社とも、2002 年以降、チャプター 11 を申請している。

27 DP World 社の米国港湾買収問題の詳細については Rotemberg (2007) を参照のこと。

28 エミレーツ航空は欧州各国に対しても同様のアピールを行っている。

参考文献

塩見英治, 2006, 『米国航空政策の研究』文眞堂。

経済産業省通商政策局, 2017, 『2017 年版不正貿易報告書』。

丹治隆, 2015, 「破竹の勢いで成長する中東航空会社, 世界の航空勢力図大変動」『桜美林論考ビジネスマネジメントレビュー』第 6 巻, 23-45 ページ。

日本エネルギー経済研究所, 2017, 『平成 28 年度製造基盤技術実態等調査 中東地域 (イラン等) における航空機産業の調査研究 報告書』。

Alcacer, Juan and John Clayton, 2014, *Emirates Airline: Connecting the Unconnected*, Harvard Business School (Business Case 9-714-432)。

Anderson, Charles L., 2015, "Evidence of Actionable Government Subsidies Received by Etihad Airways, Qatar Airways and Emirates Airline" Capital Trade, Incorporated. (<http://www.openandfairskies.com/wp-content/themes/custom/media/Exhibits.pdf>, 2018 年 4 月 1 日最終閲覧)

Emirates Airlines, 2015, *Emirates' response to claims raised about state-owned airlines in Qatar and the United Arab Emirates*. (https://cdn.ek.aero/downloads/ek/pdfs/open_skies/Emirates_US_Subsidy_Rebuttal_document.pdf, 2018 年 4 月 1 日最終閲覧)

Etihad Airways, 2015, *Etihad Airways Response to Claims about State-Owned Airlines in Qatar and the United Arab Emirates*. (<https://www.regulations.gov/document?D=DOT-OST-2015-0082-0284>, 2018 年 4 月 1 日最終閲覧)

Hooper, Paul et al., 2011, "The development of the Gulf region's air transport networks - The first century", *Journal of Air Transport Management*, Vol. 17, Issue 6, pp. 325-332.

Khatib, Dania Koleilat, 2016, *The Arab Lobby and the US*, Routledge.

Murel, Marion and John F. O'Connell, 2011, "Potential for Abu Dhabi, Doha and Dubai Airport to reach their traffic objectives", *Research in Transportation Business & Management*, Vol. 1, Issue 1, pp. 36-46.

O'Connell, John F., 2011, "The rise of the Arabian Gulf carriers: An insight into the business model of Emirates Airline", *Journal of Air Transport Management*, Vol. 17, Issue 6, pp. 339-346.

Partnership for Open and Fair Skies, 2015, *Restoring Open Skies: The need to address subsidized competitions from state-owned airlines in Qatar and the UAE*. (<http://www.openandfairskies.com/wp-content/themes/custom/media/White.Paper.pdf>, 2018 年 4 月 1 日最終閲覧)

Qatar Airways, 2015, *Comments of Qatar Airways Q.C.S.C. Re: Information on Claims Raised State-Owned Airlines in Qatar and the UAE*. (<https://www.regulations.gov/document?D=DOT-OST-2015-0082-1268>, 2018 年 4 月 1 日最終閲覧)

Rotemberg, Julio, 2007, *The Dubai Ports World Debacle and Its Aftermath*, Harvard Business School (Business Case 9-707-014)。

Winston, Clifford and Jia Yan, 2015, "Open Skies: Estimating Travelers' Benefits from Free Trade

in Airline Services”, *American Economic Journal: Economic Policy*, Vol. 7, No. 2., pp. 370–414.

年次報告書等

American Airlines Group Reports Fourth-Quarter and Full Year 2017 Profit. (2018 年 1 月 25 日付プレスリリース, <https://www.aa.com/press-releases/press-release-details/2018/American-Airlines-Group-Reports-Fourth-Quarter-and-Full-Year-2017-Profit/default.aspx>)

British Airways Plc Annual Report and Accounts Year ended 31 December 2016.

Delta Air Lines Announces December Quarter and Full Year 2017 Profit. (2018 年 1 月 11 日付プレスリリース, <https://news.delta.com/delta-air-lines-announces-december-quarter-and-full-year-2017-profit>)

The Emirates Group Annual Report 2016–17.

Qatar Airways Group Annual Report Fiscal 2017.

Singapore Airlines Annual Report FY 2016/17.

