平成 19 年 3 月 23 日

TD 勉強会　号外

欧州連合運輸閣僚会議
大西洋オープン・スカイ協定を批准

3 月 22 日に開催された運輸閣僚会議で、欧州連合加盟 27 ヶ国の運輸大臣は、先に実務者間で暫定合意された、米欧間の大西洋航空協定（オープン・スカイ協定）を、全会一致で批准した。

LHR 空港への乗入れ規制撤廃（所謂 LHR 4 の撤廃）を求められていた英国は、均衡が取れたモノとはなっていないと主張して、最後迄、協定成立に反対していたが、他の加盟国の一致した賛成の動きに押されて、最終的に賛成に回らざるを得なかった様だ。

ただし、この批准は、今回合意した協定を、自由化の第 1 段階として位置づけ、次の第 2 段階で、「米国が、米国内線の解放と、外資規制の完全撤廃を 2010 年末迄に実施しない場合は、この協定を無効とする」旨の条件を付している。

この協定は、4 月 30 日に WAS で署名され、2008 年 3 月に発効する。　当初計画では、2007 年 10 月 28 日の発効が予定されていたが、英国の反対で、来年の 3 月（LHR 空港ターミナル 5 完成以降）に 5 ヶ月間延期された。

米国と欧州連合間の各都市を自由に飛行出来る画期的な、マルチのオープン・スカイ協定が、4 年間に亘る長期の交渉を経て、ヤット成立した。　しかし、米国では、A.F.L.-C.I.O.運輸部門を含めて、航空産業組合の根強い反対が続いている。

欧州連合の運輸コミッショナーJacques Barrot は、この協定は、120 億ユーロ（1 兆 8,000 億円）の経済効果を生み、大西洋の航空旅客を 7,500 万人へ +2,600 万人増加させ、欧米で 80,000 の新たな職を作り出すだろうと語った。

米運輸長官の Mary Peter は、“歴史的な決定”と、欧州連合の協定合意を歓迎する声明を発表した。　しかし、下院運輸委員会議長の James Oberstar は、運輸長官談話の直後に、外資規制の継続に取り組むと語っている。　米主席交渉官の John Byerly は、第 2 段階の内容については、一切合意してないし、米国法規の変更（外資規制撤廃）等は、エンドースも仮定すらもしていないと言っている。

欧州連合の議長国であるドイツは、4 月末に予定されている欧州連合と米国間のサミットで、メルケル首相のイニシャティブにより、大西洋経済協力の中心に、このオープン・スカイ協定を位置づけるだろう。

これは、60 年間も長きに亘って継続されて来た、二国間協定に基づく閉鎖的な空の規制を撤廃する、極めてエポック メーキングな協定である。
欧州連合の域内空路に次ぐ大西洋空路の自由化で、国際定期空路の 2/3 以上が自由化される事になる。　一方、ASEAN 諸国は、2008 年迄に、加盟 10 ヶ国の首都間の空路を自由化する計画を有している。　■

このレポートは、3 月 22 日付けの FT.com, wsj.com, nytimes.com の記事に基づき、TD 勉強会で編集したモノである。

TD 勉強会 号外　（　以　上　）