

# 民間航空とジェット機

榎原 胖夫

## (一)

後世の交通史家たちはここ数年の航空界をジェット時代の輝ける黎明として描くことになるであろう。一九五八年一〇月二六日午後七時、パン・アメリカン所有のボーイング707ジェット機が最初のニューヨーク、パリおよびローマ間定期便にニューヨークを飛びたってから、今日までつぎつぎと新鋭ジェット機が定期航空路に就航しつつある。ボーイング707や、ダグラスDC-10、コメットIV、TU-104だけでなく、コンヴェア880も、TW Aなどの多数の注文をうけて製作されつつある。ジェット機が世界の空を支配するようになるのも間もなくのことである。新しい時代はもうそこにまで来ているのである。<sup>(1)</sup>

あらゆる革命は破壊をともなう。新しいものが古いものにとつてかわるとき、常に苦痛が存在する。航空界もまた例外ではない。ジェット機時代の誕生にもそれにともなう数々の困難な複雑な問題がある。実際のところ、民間航空関係者にとって新しい時代は危険にみちた嵐の夜のごときものであり、彼らは未知の世界へ、充分な飛行計画もな

く、視界もゼロのまま、飛立つて行きつつあるのである。

パイプの中で燃料をもやし、航空機を前へ押しすすめるというジェット飛行の原則は第二次大戦中の英國の特許の中にあった。しかし世界で最初にジェットを飛ばしたのはドイツ人であって、これもまた第二次大戦中のことである。戦後において民間航空におけるジェット機の将来に眼をつけた最初の国も英國であった。将来必至と考えられる国際的な航空競争にリードを奪うため、英國は早くジェットの技術的発展に資金をつぎ込み、一九四九年には世界最初のジェット旅客機、コメットIを完成している。しかしコメットIの命は短かかった。周知のように数度の事故がその運行を中止せしめ、苦い記憶と貴い経験とを残した。ド・ハヴィランドがさらにコメットIVを造りつつあつたところ、ロシア人はTU-104を発達せしめていた。今日、七〇台のTU-104が共産圏の内で定期飛行に就航しているのである。またフランス人はカラヴェイユを製作した。一方英國はターボプロップ型(アロペラ式ジェット)のバイカウントを製作し発売はじめた。ターボプロップ機はピストン機とジェット機との中間的存在であり、運航費が安く、短い滑走路からも飛びたつことができる利点をもつていて。

アメリカにおけるジェット機の発達は歐洲諸国に比して遅れた。これにはいくつかの理由がある。第一にアメリカの航空機業界はあまりにも軍に直結していたため、戦後まもなく誘導弾の発達があり、それがジェット機にかわる主要兵器となり、したがつて業界にジェット旅客機を充分発達せしめる余裕を与えなかつたことである。第二の大きな理由は、ダグラス社がそのすぐれたピストン・エンジンのDC型旅客機で世界の民間航空を支配しており、独占者として新技术採用に積極的でなかつたことである。ダグラス社経営陣の来るべき航空革命に対する態度は保守的で、英國の業者が費用のかかる先駆的な仕事をしてくれることに満足していたのであつた。

アメリカで最初にジェット旅客機を生産することを企劃したのはボーイング社であった。ボーイング社はすでにジェット爆撃機の製作者として大きな成功を収めていた。しかしジェット旅客機生産のためにはさぞ何億ドルという資金が必要であり、それを低い費用で調達するためには軍の需要と関連せしめるのが得策であった。ボーイング社は国防省さらに空軍を説きふせ、高空でジェット爆撃機に給油するジェット・タンカーを製作せしめ、そののち、タンカー製作に要した設備用具一切をボーイング社に貸与するという有利な契約をむすんだ。このようにしてボーイング社はダグラスからリードを奪つたのであり、ボーイング七〇七はアメリカ最初のジェット旅客機となつたのであつた。したがつてボーイング七〇七は本質的にはKC-135タンカーと變るところがないのである。

一方、パン・アメリカン社は、諸国の民間航空会社ときびしい競争関係にあり、最初にジェット機による定期航空路を開くことが競争上極めて有利であることを実感していたと思われる。すでに同社はコメットIを購入しようとしたこともあり、信頼しうるジェット旅客機の出現を待望していた。そして遂に約三年前、大量にボーイング七〇七と、来るべきDC-8を注文したのである。そしてアメリカの他の主要民間航空会社も、さらに世界中の民間航空会社が、競争に遅れまいとして、一齊にジェット機を注文することになつたのである。<sup>(2)</sup>

日本航空もまた新しい計画をもつてこの「航空革命」に直面しようとしている。一九六五年にジェット機による世界一周航空路を開設する最初の計画が早められ、今や一九六三年にその目標がおかれている。DC-8は四台発注され、その最初の引渡しは一九六〇年五月の予定であり、翌一九六一年には東京—ロンドン間の北極空路が開かれるはずである。同じ一九六一年にはターボプロップ機が、東京—カルカッタ—カラチ—ペイルート—ローマ—パリ間および東京—マニラ—ジャカルタ間に就航し、またDC-8が東京—シヤトル間を飛ぶことになる。一九六二年には北美

空路がシャトルからニューヨークにまで延長され、翌一九六三年に世界一周航空路が完成する予定である。<sup>(3)</sup>

このような新しい時代への大巾にして急速な移行は、必然的な傾向とはいえ、経済学的にみていろいろな問題を含んでいる。それらの問題が一体何であるか、そしてそれが何故問題であるのか、さらにわれわれはそれらをいかに解釈し分析すべきか、などについて真剣に検討する時が来ていると考えられるのである。

## (二)

まず第一にジェット機それ自体の性能についての不安がある。なるほど長期的にみればジェット機は、そのスピードと容量によって確乎たる優位性を維持することになるであろう。一台の大型ジェット機は、理論上、太西洋を越えてクイーン・メリーア号が運ぶと同じだけの旅客を二週間で輸送することができる。容量において一台のDC-8は三台のDC-17に匹敵するであろう。またジェット機はピストン機にくらべて維持費が少くてすむ利点もある。しかしぬのうな冷い現実も注意しなければならない。昨年秋、BOACのコメットとパン・アメリカンのボーイングとの間の太西洋横断競走のごときものが行われ、アメリカの新聞をさわがしたことがあった。新しい時代の到来をつげるもの……人々はそう考えた。そこで多くの人々の眼を逃れた事実は、競争に勝った方でさえ、大西洋横断に九時間以上を要し、両者とも燃料補給のため着陸しなければならなかつたということである。現実は予言されたような「ロンドンで朝食、ニューヨークで昼食」からほど遠いものであった。従来のピストン・エンジンDC-17でさえ太西洋をノン・ストップで横断することは決して難しいことではなかつたのである。この事実は、短い時間なら人々は空席の詰つたエコノミー・クラスで満足するであろう。したがつて多くの旅客を一時に輸送しえるというような事前の楽観

に冷水を浴せた。

これに対しパン・アメリカン社はその罪を悪天候とニューヨーク空港管理委 (Port of New York Authority) に着せた。ジェット・エンジンの特徴の一つは、気候が暖く空気が蒸すときは不活潑になり、それが寒くて乾燥しているときには活潑になるということである。したがつて昨年秋のような気候では、ジェット機は離陸と巡航高度に上昇するために多くの燃料を必要としたということである。またジェット機には当然騒音がともなう。ニューヨーク空港管理委は騒音を最少限にするような離陸を守るように命令している。これはまた燃料消費を増加せしめる。ボeing社の音響防止装置は期待どおりに発達せず、そのための費用もかさんでいる。現在の音響防止装置はジェット機の能率を二及至三パーセント (会社側の主張では五パーセント) 程度悪くする。ダグラス社の装置もまだ完成されていない。これに対して航空会社は騒音を相殺するジェット機の利点を強調する。ジェット機はピストン・エンジンのように飛行中火花を発しないため、地上のラジオやテレビ受信機を防害しないというのである。しかしながら会社側の主張は、極端に云えば、ジェット機の騒音にならむ人々はテレビの音量をあげればよい、そうすれば西部劇の拳銃の音が頭上の騒音を消し去るであるうというのであって愚論であるといわなければならない。

これら航空会社の頭痛の種が極く一時的なものであればよい。空気が、今後は、寒くて乾燥しているか、あるいはその弱点を克服したジェット・エンジンがまもなく発明されればよい。また航空機の能率を下げないような防音装置が発明されば云うことはない。しかしながら、少くともここしばらくは、すべての要因がジェット機に予想された以上の燃料を積むことを要求し、大西洋横断に燃料補給のための着陸を要求するのである。もちろん無着陸飛行も可能ではあるう。しかしそのためには積荷を軽くし、乗客数を少くする以外にはないのである。<sup>(4)</sup>

とにかく、ジェット機の性能が予期されてきたほどすぐれたものではないことはたしかである。単位当たり輸送費がどれだけ下るかはまだ予想の段階である。しかし期待されたほど下らないことはたしかであろう。もちろん、ジェット時代は始つたばかりであり、今後多くの技術的改良が行われるであろう。少くもその時まではジェット機自体の性能についての不安は消し去ることができない。

### (三)

ジェット機の価格が極めて高いことは周知の事実である。一台のジェット機は五〇〇万ドル以上であり、発動機一基だけで二五万ドルは優にかかるのである。日本航空が購入する四台のジェット機には一〇〇億円に近い金が支払われるであろう。アメリカの民間航空業界がプロペラ機からジェット機に移行するのに三〇億ドルの資金が必要であると云われている。航空機に要する費用のほかにも新しい時代を迎えるに必要な出資がある。乗組員は再教育されなければならないし、地上設備は改変されなければならない。防音装置は工夫されなければならないし、多くの飛行場は拡張されなければならない。それらに要する費用はおそらくジェット機自身に要する費用と同額ぐらいであろう。世界の航空業界は一体どこでこれらの資金を調達しようというのであろうか。

新しく要する費用に較べると、過去の利潤はあまりにも小さい。だいたい、何れの国においても、航空運賃、郵便輸送料、補助金などは航空会社が一定率の純利益をあげることを目標として定められてきている。アメリカの場合その率は国内線で八パーセント、国際線で一〇パーセントであった。一九五七年、アメリカの全航空会社が挙げた全収益は、わづか四、一〇〇万ドルであった。<sup>⑤</sup>これだけの利益から三〇億ドルの巨費を生みだすことは到底不可能であ

る。

新株発行と借り入れ金は資金を調達するもう一つの方法である。この方法は将来の利潤増加の期待が相当確実な場合に有効である。もともとアメリカの場合、株式市場は民間航空の将来に対し相当樂観的な態度をとっているのであって、航空会社の株が昨年一月からの活潑な取引の先頭を切ってきたのであった。しかしながらこの現象は特殊な事情にもとづいている。まづ第一に民間航空会社の株式数が少いということである。民間航空業界が最大の利潤をあげた一九五〇年代の初期、業界は新株を発行することなく、その利潤で新しいDC-7を購入し負債を背負いこんだのである。第二に大衆は民間航空会社と政府との関連が緊密であるため、何らかの形で政府が利潤を保証することになるであろうと考えているからである。この大衆の期待は実現される可能性が大きい。

アメリカの民間航空会社は借入金をのぞんでいる。会社はもちろん借入金に対して利子を支払わなければならぬ。しかし借入金に対する利子はそれがたとえ高率であっても、企業の支出として課税対象とはならない。一方株式に対する配当は当然課税される。したがつて借入金の方が有利である。しかしアメリカの銀行は他人資本が自己資本に比してあまり巨大になる危険性に対して、航空会社が借入れと同時に新株を発行するよう要求している模様である。当然な処置といえるであろう。

またアメリカの民間航空業界は、「技術的改良は低価格にみちびく、しかし技術的改良をするためには高価格が必要である」といういささか倒錯した論理にもとづいて、国内運賃の引上げを西策している。もちろん、一度引上げられた運賃が技術的改良が行われた後に再び引下げられるかどうかは疑問である。数年前、アメリカの航空会社が空前の繁栄を経験したとき、運賃引下げの声は一度として航空会社の方から出されたことはなかつたのである。しかしC

A・Bはすでに昨年四月六・六パーセントの運賃引上げを認め、また一〇月にはさらに三パーセントの引上げを許した。しかしながらこのような運賃引上げによる収入がジェット時代への移行に要する費用をまかなうとは考えられないのです。それはあくまでも資金調達の条件を造るためのものであるにすぎないであろう。

必要な資金調達のためには結局は政府が航空会社に一定率……八パーセント及至一〇パーセント……の利潤（いわゆるフェア・リターン）を保証する以外にはないであろう。直接、間接に航空会社に与えられる補助金は増大せざるをえない。長い間当該政府の厚い庇護の下にあり、それから一步一歩自主独立、自立経営への道をたどってきた世界の民間航空は、ようやくその段階に達したと考えられる瞬間に、ふたたび国家、政府への依存度を高めようとしているのである。この傾向が一時的なものでないと考えるにはあまりに悲観的であろうか。

資金面からの圧力は群小航空会社、とくに小国の航空会社に対して極めて大きい。国際線での貧乏な競争会社ははじめ立場に置かされている。ジェット機とそれに伴ういろいろな設備に要するイニシアル・コストと、国際間のはげしい競争が群小会社の経営を赤字にすることは予想されるところである。遅早くジェット機を購入した大会社すでに競争の優位性は奪われている。しかも将来の利潤に対する不確実性はより多いために資金の調達はより困難である。アメリカ国内のようなところで恐らく航空会社の再編成が起るであろう。群小会社はまず資金面の圧迫から大会社の庇護の下にはいり、やがては大会社に吸収されるようになると思う。

小国の航空事業は多く国民のプライドのためのものであった。わずか二台か三台のDC-7で、国営乃至半国営の航空会社が世界の首都にその国の国旗を誇り示すことができた。もちろんこれらの航空会社は座席の半数も旅客があればよい方であって、大抵は欠損のまま運行されていた。これら小国の大蔵省がジェット競争に必要な支出を認める

か否かは疑問とされなければならない。

一方、イタリー<sup>イ</sup>や日本の航空会社も容易ならざる時期をむかえる。アイタリア社は四台のDC-18を買うためにワシントンの輸出入銀行から借款をえた。そのこと自体はただちにアメリカへの依存度を高めることにはならないであろうが、アメリカのジェット機生産者たちは外国の航空会社にアメリカのジェットを買うための借款を与えるように各方面に運動している。世界的な規模での独占化と系列化が進行しつつあるようみえるのである。イタリーの場合アメリカの態度はまことに露骨であった。昨秋パン・アメリカン社は、ローマ空港にことわりなく、ニューヨーク→ローマ間の一日一便のジェット機による定期航空路開設を広告した。イタリー側は現在の空港は狭く混雑しており、目下新しい空港を建設中であるから、その完成までジェット機の就航を延期してほしいと申出ると共に、ジェット機による飛行は全く新しいサービスであるから、パン・アメリカン社が一時的に運賃を引上げることを要望した。これによつてイタリーはアイタリア社の競争的立場を保護しようとしたのであつた。パン・アメリカン社は直ちに強烈な態度をもつて応じた。同社はアメリカ政府を動かし、駐伊アメリカ大使をしてファンファニ首相を訪問せしめ、大使館員をイタリー民間航空副秘書官のもとへ送つた。想像されるところでは大使館側はもしローマがパン・アメリカン社のジェット機を着陸せしめないならば、それはアメリカ合衆国に対する非友好的行為であるとみなすと主張したらしい。ローマは後退した。しかしそれと同時にアイタリア社は前記の借款をえたのであつた。

#### (四)

ジェット飛行による単位当たり輸送費を期待された程低下せしめない経営上の要因として、一つの重要なフリンジ・

ベネフィットの消滅と労働情勢が考えられる。

一般に新しく購入された航空機は、所得税の負担を軽くするために急速に償却されるのが普通であった。しかし現実には航空機の寿命は相当長く、驚くべきほどの使用に耐えるのである。そこで大手航空会社は一たび償却がなされた航空機を自国の陪養あるいは外国の航空会社に売りつけていた。時には購入価格よりも高い価格で中古機を売ることさえあって、それは大手会社の相当大きな収入源となっていた。しかし今日では誰も彼もがジェット機やターボプロップ機を購入しつつある。以前のような不時の利益を期待することは難しいのである。三年前、ジェット機を大量に注文した大手の航空会社がこの収入源をあてにしていたことは疑いえない。しかしこのような情勢の変化は若干の航空会社をしてその注文をキャンセルせざるをえない立場に追いこまれている。注文のキャンセルはメーカーにとって致命的であるために、既述のようにメーカーは政府に運動して、外国の航空会社に借款を与えて自社の製品を貰わせ、キャンセルの穴うめに努力しつつあるのである。

急に旧式となってしまった大量のピストン機をどうするかは、ジェット革命の最も苦腦に満ちた問題である。今日世界には約一五〇〇の四発ピストン機が就航しており、その他のものを加えればおそらく五〇〇〇機に達するであろう。最後のピストン機が今日でも、ずっと以前に注文した不幸な顧客に引渡されつつある。航空機のメーカーは新しい航空機の引渡しと同じに若干のピストン機をいわゆる「トレード・イン」として引受けなければならなかつたため、ニューヨークに航空機交換所を設けたが、これは極く一時的な対策と考えられるべきであつて、ジェット機やターボプロップ機の大量の引渡しが行われればその容量の拡大とともに、古いピストン機の用がなくなることは明らかである。アメリカの航空業界はこれら旧式機を軍に売りこもうと努力しているようである。

新しい航空時代の到来は労働の面においても深刻な再調整を必要とした。昨年末から今年はじめにかけて行われたアメリカの航空会社の労働争議はこの再調整の過程を反映している。多くの労働協約が更新の時期にあたつていたこともこれらの争議の理由の一つであったが、労働組合が来るべきジェット時代にそなえて、その対策に断平たる手段をとることを決意していたことも見逃せない理由であった。昨年の感謝祭の週末にはイースタン社、TWA社の合計二七七機がストライキに入り、一日約三七、〇〇〇の旅客を失い、一日あたり一〇〇万ドルの損失を会社側に与えるとともに、一週あたり四一〇万ドルの賃銀の損失を敢てしたのであった。イースタン社のストライキはその後三八日間つづき、新年になってようやく解決した。一方、一日平均二四、〇〇〇人の旅客をもつアメリカン社でも一二月二〇日からストライキが行われ、三週間もつづいて三、四〇〇万ドルの収入損を会社側に与えたのであった。

これらのストライキにおいて労働者側は、賃銀引上げに加えて、労働時間の短縮といわゆる「第三の（または第四の）搭乗員」を要求した。航空機の容量は爆発的拡大の途上にあり、もし一台のDC-8が三台のDC-7の仕事をすることができるならば、二台のDC-7の搭乗員と整備工、技術者たちはどうすればよいであろうか。これが今度の争議の中心にある問題であった。この解決は労働時間を短縮するか、一機当たり搭乗員の数をふやすかである。前者については各組合員の利害は一致したが、後者については技術者の組合と操縦者の組合との間に若干の意見のくいちがいが生じた。もともと従来のピストン機に要求されている操縦者は二人である。そこで表面的には安全要因として、技術者は技術者の搭乗を要求し、操縦者は操縦者の数をさらに増加させることを要求したのであった。

今後むすばれる労働協約のモデルとなるかもしれないところのイースタン社とアメリカン社の争議解決の様式は次のようにある。イースタン社では技術者組合は、月一〇〇ドルの賃銀引上げと引換えに、技術者搭乗要求を一九六〇

年四月まで引っこめることに同意し、操縦者組合はDC-8が一九六〇年初め就航するときには三人の操縦者をのりこませることに成功した。アメリカン社では操縦者組合は飛行時間短縮と、ジェット機操縦者に対する賃銀引上げと三人目の操縦者を獲得し、技術者組合は一人の技術者搭乗をかちとつたのである。<sup>(6)</sup>

これら労賃の実質的引上げは、会社側のジェット機使用による費用節約の規模を小さくせしめる大きな要因である。

### (五)

交通機関の歴史において容量の過大な拡張がその経営を困難にせしめたことが非常に多かった。とくにレールを使用する交通機関のように、イニシアル・コストが高く、それが固定的であるものほど過大な拡張への傾向がつよい。そのような交通機関では、輸送量が増大すれば既存設備を集約的に利用し、附加的に支出されなければならない費用が極く小さいばかりでなく、また輸送量が増大すればするほど、イニシアル・コストの負担が軽くなる。したがって経営者は将来の需要増大を期待し、それを見越して、将来の集約的利用に耐えうる設備を建設する。ややあいまいな言葉の使用を許されるならば、それは短期的な過剰設備となる。この短期的過剰設備の存在が交通機関をして需要創出に努力せしめる原因である。ところが需要増大および需要創出の程度と速度についての見込みがはずれる場合がある。この見込みちがいは時には深刻な結果をもたらす。設備が固定的であり、他に転用不可能であれば、過剰設備の結果は一層深刻である。過去にはそのため会社が破産したり、折角敷設したばかりの路線をまもなく撤去しなければならなくなつた場合もある。そしてこのような過剰設備の傾向は新しい交通機関の優秀性が喧伝せられ、市場が樂觀

に満ちているとき、とくに強いのである。また交通機関が民営であり、会社間に競争が存在すれば、新しい交通手段あるいはより優秀な交通手段の導入は必ずといってよいほど過剰設備にみちびく。交通における競争は大抵の場合設備競争となるからである。新しいあるいはよりすすんだ交通手段を速早く所有することの競争における優位性ははははだしく大きい。最初に路線を設定したものが最も有利な位置をしめるという立地的な制限もあるし、また大衆は新しい「のりもの」に惹かれる習性をももつてゐるからである。

航空事業の場合、従来のピストン機を使用しているかぎり、イニシアル・コストが比較的低く、比例的費用が非常に大きかったのであるが、今日ジェット機一台が五〇〇万ドルもするようになると、イニシアル・コストの比率が次第に高くなり、以前とは異なる経済的性質を所有するようになってきている。政府の間接的援助にたよつてきているとはいゝ、航空事業全体を考えれば、飛行場その他附屬地上設備も費用の中に含まれなければならないからイニシアル・コストはさらに高くなる。あつとも航空機は需要の出現に応じて路線を変更できるから、それに対する投資はレベルの場合ほど固定的ではなく、この点で船舶、バス、自動車などの經營に類似した航空事業の性質は今日も変わらない。そのような場合經營面の焦点は荷量要因となる。何パーセントの席が乗客によって占められるかが經營の黒字、赤字を決定するメルクマールとなる。<sup>(7)</sup> ジェット機が就航する以前に、少くも座席数の三分の一を売ることができないならば収入つぐなわないのであろうと論じられた。現在では、国際線の協定された運賃は充分高いから三分の一の旅客があればよいといふ論もある。この損益分岐の荷量要因を越える需要があれば、その輸送に要する費用は無きに等しいから、航空会社の經營はすぐさま好転するのである。一方また航空の国際線は国内線に較べて一般に競争の度がはげしい。もちろんIATA (International Air Transport Association) によつて運賃は固定されているが、国際線

の競争は市場の寡占形態に特有のサービス競争、広告競争の形をとり、またさらに建設競争、新技術導入競争にまで至っている。ジェット機が陸上を飛ぶものとしてよりは太西洋を横断するものとしてます導入されたのは、このような理由にもとづくのである。

このようなジェット機導入によって生じた新しい諸情勢はすべて、航空事業に対する過剰投資、過剰設備が起りうる危険性のあることを示唆している。しかも市場は楽観的であり人々はジェット機の優秀性を過信している。少くともパン・アメリカン社は、この新しい飛行機は最初から収入あいつぐなうであるうと考えている。もちろん、これまでの飛行機は満貨で運航しており、また今日旅行者はジェットに乗ろうと待ちかまえている。しかし問題は新しいものが普通のものとなり、すべての航空会社がジェット機をもち、世界の航空事業が現在の一倍も三倍もの容量をもつようになつたとき、一体どうなるであろうかということである。しかも過去一二、三年運送量の成長はほとんどのないである。将来の運賃引下げによる需要増加、所得水準上昇による需要増加、また諸国の外貨事情好転などによる旅行制限の緩和などを考慮しても、容量の成長のテンポの方が需要増加のテンポよりもはるかに早いようと思われるのである。少くとも大きな容量を健全なものとするに充分な運送量が発生しうるかどうかについて疑う余地があり、今日のようにやや無軌道と思われるような容量の拡大についてそれがどれほど厳密な数字的基礎のもとにおかれているかについては疑わざるをえないものである。

## (六)

運賃については国際線の場合と国内線の場合とにわけて論ずるのが便利であろう。

国際線についてはBOACやパン・アメリカンのような巨大航空会社と群小航空会社の利害の対立が最も明確に現われはじめている。ジェット機が巨大航空会社によって遅く導入されたために、群小会社は顧客を奪われつづる。群小会社はいまだジェット機を購入する資金をえるために苦腦しつつあり、深刻な立おくれを感じている。アイタリア社の場合については既に述べたが、群小会社が大会社に対して、少くともすべての航空会社がジェット機を持ち、ジェット飛行の費用についての明確な概念がえられるまで、一種のハンディキャップとしてジェット運賃が一時的に引上げられると主張するには無理のないところである。公正な競争は同時に出発されてはじめて成立つ。

これに対するジェット機を遅く購入した巨大航空会社はその優位性を最大限に利用して、競争上有利な立場に立とうとしている。群小会社の主張に対してパン・アメリカン社は原則論を振回して論駁する。ジェット運賃は思い切って低くあるべきである。大衆の旅行を奨励することによつてのみ、ジェット機運営が経済的に健全なものとなる。目下注文されつづあるジェット機が納入されれば世界の民間航空の容量は三年間に二倍となる。一方不況や運賃引上げが輸送量の増大を妨げてきた。輸送量が増大しつつあるのはいわゆる「エコノミー・クラス」だけである。しかもこの「エコノミー・クラス」さえ、中産階級の人達が一、二週間の休暇を歐洲で過すためには高すぎるのである。したがつて運賃は引上げられるどころか引下げなければならない。このような原則論に反駁することはむずかしい。ただパン・アメリカン社が必ずしも常に運賃引下げに賛成であつたのではないことだけを指摘しておこう。サウス・アメリカン社の運賃切下げに猛烈に反対したのもパン・アメリカン社であり、「エコノミー・クラス」でサンドウイッチを出すことに抗議したのもパン・アメリカン社であった。それが彼らの公正なる競争の概念であった。今や彼ら

の公正な競争の概念は一転したのである。

ジェット運賃に関する論争は世界の航空界を混乱に陥れる可能性がある。運賃に関する国際協定は今年春更新される予定である。大多数の会社はジェット運賃の一時的な引上げに賛成している。しかしそれが通過するためには全会一致が要求される。もし強力なパン・アメリカン社やBOACが反対すると、協定が崩れ混乱に陥る可能性がある。その結果は二国間の協定がすすめられるか、深刻な寡占的競争であろう。しかしながら事態がそこまで進むとは考えられない。おそらく運賃は現状のまま据置かれ、アメリカが外国航空会社に借款その他救済の手段を講じることになるのであるまいか。

パン・アメリカン社は国際運賃の引下げを主張する一方、国内運賃については相当の引上げを主張している。ジェット機購入に要する資本は利潤が増加してのみ調達しうる。そのことについては既に述べた。CAB——現在、FAA(Federal Aviation Agency)に吸収された<sup>(6)</sup>——がまもなくこれに対し判決を下すであろう。FAAはそれがジェット機であるからといって運賃を引上げることは原則として許さないと考えられる。むしろかえってそれは引下げらるべき筋合のものであるのみならず、CABはこれまで合併、併合、独占化と運賃引上げについては慎重な態度を示してきているからである。しかしながらCABは最近多少のよろめきをみせている。すべての行政機関に共通するところであるが、CABも大衆からは圧力がほとんど無いに等しいに反して、民間航空業者からは常に強い圧力がある。すでにCABは昨年一二月四日、ナショナル社がマイアミへのジェット飛行運賃を一〇ドル引上げることを許している。その理由はこの飛行がジェット機によって行われるからではなく、それが全くせいぜい沢なサービスであるからというのである。しかし事実は、ナショナル社が、普通一等と呼ばれているものを豪華飛行といい、エコノミー・

クラスを一等と呼んでいるにすぎないのである。

合併についてもCABはよろめきを見せた。ロンドン-ニューヨーク-マイアミ路線に関連して、パン・アメリカン社とナショナル社が、部分的合併とも思われる株式交換を含む路線の結合を申請したとき、CABはそれを許可したのである。国内線と国際線との合併を強く反対してきたCABが株式の交換をさえ許したという事実は注目すべきである。しかもこれに対しても他の航空会社からいかなる反対の声も立てられなかつたのである。彼らは次第に、競争はジェット時代にふさわしく市場形態であり、せい沢であるとすら考へてきているように思われる。<sup>(10)</sup>

かくして競争的な国際線のジェット運賃は低くなり、カルテル化が容易に達成せられる国内のジェット運賃は高くなる傾向が表面化しつつある。市場形態が要求する必然的な傾向であるとはいえ、不均衡な運賃体系であり、価格差別である。価格差別の弊はすでに論じつくされている。消費者こそ迷惑である。航空事業が公益事業であるかどうかという議論はともかく、それができるだけ広く大衆にサービスするべきものであるならば、何らかの形の対策がとられなければならない。それのみならずすべての事情が世界の航空事業をより強度の独占へみちびきつつあるようにも見える。この点についても世界的な規模における対策が国際的機関によって立てなければならぬないように思われるのである。

### (七)

卵を割ることなくオムレツを作ることはできない。時速三五〇マイルから時速五七五マイルに移るためには多くの難い問題がある。「賢人は歴史を急がせない」というのはアドライ・ステイヴァンソンの言葉であるが、今日の航空界

ほじの商業をかみしめる必要があるものは少い。慎重論を説くのは筆者のみではない。航空界の中でも、ユーナ・マチ・社々長ウイリアム・ペタソンは一九五七年五月リリー・マーク・タイムズの中に現われたプロフィールの中で、少くも片方の車輪は利潤ある運営の確乎たる基礎の上に置くことを主張している。何れにしてもここ数年の航空界が平穏をえることはあるまい。そして数年後に均衡が回復されるならば幸いである。しかしその可能性は遺憾ながら少い。またロッキー社が一九六三年までに超音速の旅客機を製作する模様である。われわれは今一度ベルトをしめ直して、新しい事態の出現に直面する必要がある。

- ① See: *Air Commerce*, Oct. 1958
- ② John L. Hess, "The Growing Pains of Jet Travel" *The Reporter*, Dec. 25, 1958
- ③ Hess, op. cit.
- ④ *Air Commerce*, Nov. 1958 etc.
- ⑤ ふたごの数字はあらゆる完全な信用ではある。CABの発表するところによると、各社の実収益とのあいだには相当大きな開きがある。しかしこれは、機械的移行するための費用は過去の蓄積から生みだすにはあまりにも巨大である。
- ⑥ *Newsweek* Dec. 29, 1958, Jan. 12, Jan. 19, 1959
- ⑦ H. D. Kontz, "Domestic Air Line Self-Sufficiency", *American Economic Review*, Vol. XLII March 1952
- ⑧ *Air Commerce*, Feb. 1959
- ⑨ 資料は多く Hess, op. cit. による。
- ⑩ 拙稿「航空郵便報償金からの補助金分離」同志社大学経済学論叢第八卷第11、111頁。

(一九五九、二月中旬)