

欧州共同体の航空政策

- 航空分野における欧州統合と政策形成過程 -

平成14年6月12日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師 源内正則 運輸経済研究所研究員

2. コメンテーター 山内弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授

3. 司会 中村英夫 (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

講演の概要

1 導入

1.1 研究目的

航空分野における欧州共同体(EC)の重要性の増大に鑑み,本研究はECの政策形成過程のよりよい把握と,長期的視点からの対EC政策への貢献を目的としている。また,本研究は,政策決定過程および共同体域内外におけるシステムレベルの政策変化を研究対象としている。

1.2 理論的枠組み

欧州統合の理論は,政府間主義(intergovernmentalism)と新機能主義(neo-functionalism)に分かれる。政府間主義では,加盟国が統合プロセスを主導し,共同体諸機関は加盟国の代理人にとどまる。この立場は,共同体諸機関の役割を過小評価している点で問題である。これに対し,新機能主義においては,機能的・政治的波及効果が統

合を推進し,その過程で共同体諸機関が中心的役割を果たす。しかし,実際の統合プロセスは理論どおりに進まなかった。かかる限界に鑑み,他のアプローチとの組み合わせが必要である。本研究では,欧州統合における歴史の重みや経路(path)の役割に鑑み,制度面に重点をおいた行政学的アプローチを適用している。

本研究では,「制度」(institutions)として,公式の制度に加え非公式の制度も考慮している。制度は(1)過去による束縛(lock-in)(2)経路依存(path-dependent),といった歴史的効果を持つ。また,制度の影響の下,政策変化は漸变的(incremental)となる。制度の影響の下で,漸变的且つ大胆な(transformative)政策変化が可能かどうか,理論的に重要な問題となっている。この点に関し,制度が持つ(1)政策選択肢の制約(2)政策選好の誘導,という2つの機能が鍵であると考えられる。

本研究では,欧州共同体における

「制度」として,公式の制度(共同体法,欧州司法裁判所の判断決定,EC諸機関の権限,立法手続き,諮問委員会制度等),及び非公式の制度(政治宣言等のsoft laws,習慣,行政文化,政策目標と手法に関する規範,支配的な認識枠組み(パラダイム)等)を扱っている。

2 政策決定システム

2.1 EC規制システムの法的枠組み

共通通商政策など特定の政策分野では,その分野の性格上(by nature),欧州共同体の排他的権限が存在している。それ以外の分野では,補完性と比例性の2原則に照らし合わせて,ECの政策として導入する必要があると判断された場合は共有された権限,そうでない場合は加盟国の権限となる。共有された権限に基づき2次の立法がなされ実施されると(by exercise),排他的権限となる。しかし,排他性の認定は容易ではない。

次に,共同体法には3つのレベルが存在している。最上位には条約と欧州司法裁判所の判例が,その次のレベルには共同体規則・決定・指令¹⁾が,その下のレベルには指令を実施するために加盟国が取る措置がくる。以上に加え,考慮すべき要素として,法的拘束力のないsoft lawが存在する。

2.2 政策形成における多数の段階と手続き

EC政策形成過程の流れ:法案の準



講師:源内正則



コメンテーター:山内弘隆

備・提案は、欧州委員会(特に運輸総局と競争総局が中心)が担当している。提案の討議(交渉と決定は、閣僚理事会(87年以降、特定多数決制が適用されている)と欧州議会(EP)が行う。決定された立法措置の実施・執行は、欧州委員会及び/又は加盟国が行う。そして、実施の監視・コントロールを欧州司法裁判所(ECJ)と欧州委員会が行う。さらに、上記過程の各段階からフィードバックがなされる。

航空関連の立法手続きと欧州議会の参加権限: 条約の改正に伴い立法手続きにおけるEPの権限が強化されてきている。諮問手続き(58年より92年まで運輸分野に適用されてきた。EPによる読会は1回のみ)及び協力手続き(93年より99年まで運輸分野に適用されてきた。EPによる読会2回)の下では、閣僚理事会のみが立法権者であった。99年に運輸分野に適用されることとなった共同決定手続き(EPの読会3回)では、EPは閣僚理事会と同等の立法権者となった²⁾。立法案の提案から決定までの期間は、EPの読会数の増加とその権限の強化により長くなる傾向にある³⁾。

航空分野の国際交渉手続き: 欧州委員会からの交渉開始の勧告案の提出を受け、閣僚理事会が特定多数決により決定し交渉権限を欧州共同体に付与する。閣僚理事会に任せられたグループによる監視のもと、欧州委員会が交渉を担当する。交渉結果を閣僚理事会が確認した後、必要に応じて、EPへの諮問や加盟国国会での手続きがなされる。交渉結果に基づく協定の締結・署名の決定が閣僚理事会によりなされ、最終的に欧州共同体または欧州共同体・加盟国双方による署名がなされる。

非政府アクターの政策形成過程への参加: 航空会社などの非政府アクターは、自国政府を通じて、欧州レベルでの政策形成過程にアクセスするだけでなく、欧州レベルでの利益団体や組合な

ど⁴⁾を通じて、また或いは、自らのブリュッセル駐在事務所などを通じて、同様にアクセスしている。

2.3 まとめ

EC規制システムの制度的枠組みは複雑であり、ECの政策権限や適切な法的形式の選択・決定はデリケートな問題となる。次に、政策形成においては多数の段階と手続きが存在し、その過程は様々なアクター間のコンタクト、EC諸機関の役割権限、加盟国とEC諸機関の協力関係などの要素に影響される。

3 統合に向けた政策形成過程

3.1 欧州統合推進のための自由化

3.1.1 自由化圧力の増大

70年代末の米国での規制緩和に続き、欧州でも自由化導入に関する個別の動き⁵⁾が見られた。これに対応して、自由化反対派の関心も、「自由化すべきか否か」から「どの程度の自由化なら受け入れられるか、どのように進めるか」へ徐々に変化した。ECACでは、慎重派の仏独が、第2次メモランダムに沿った自由化案を提案した。ECACでの自由化議論は、ECとの牽制関係を生む一方で、自由化推進の流れを強化した。

3.1.2 統合に向けた制度的要素

共同体の制度的要素が、単なる自由化を越える統合実現への推進力となった。かかる制度的要素のうち特に重要なものは、85年「域内市場白書(ミラノ)欧州理事会にて承認」、86年単一欧州議定書による理事会への特定多数決制の導入(加盟国間の妥協の重要性が増大)、86年のNouvelles Frontières事案(競争法の航空分野への適用を確認した)、共同体機関の権限と行政文化・規範(競争法適用に固執する競争総局、欧州委員会による提案権の専有など)、議長国の権限・責務である。

3.1.3 自由化パッケージ

第1次パッケージ(87): 86年前半の議長国であった蘭は、ハーグ宣言(6月)に「閣僚理事会は、航空運賃、輸送力、市場アクセスに関する適度な決定を遅れることなく採択する」旨を盛り込ませた。同年後半に議長国であった英は、欧州委員会による司法手続き開始の動きを支持する一方で、仏との間で妥協案を作成。他の慎重派の国々へ働きかけにより、反対派は伊、希、諾、西に絞られた(これらの国々に対しては、適用除外措置などにより対応)。87年前半、第1次パッケージについて実質的に合意がなされた。

第2次パッケージ(90): 第1次パッケージ後も、欧州委員会による法的措置の圧力と急進的な自由化提案や、自由化プロセスへの適応のもと、自由化への流れが維持・強化された。また、92年末までの単一市場実現に向け政治的圧力が大きく増大。89年後半に議長国であった仏のミッテラン大統領は、運輸大臣に自由化推進の圧力をかけた。12月、仏は大幅な自由化の受け入れを決定した。慎重派・反対派が時間稼ぎの戦略をとったため、運賃の2重不承認制やカポターゲットの自由化などは第3次パッケージへ先送りされたものの、92年末における統合プロセスの到着点が明確にされた。

第3次パッケージ(92): 第2次パッケージの議論により第3次パッケージの方向性づけがなされていたため、自由化の最終段階のタイミング(特に第7の自由、カポターゲット)が議論の中心となった。また、時間稼ぎの観点から、仏などの慎重派は、安全の確保や雇用・社会問題への対応を第3次パッケージに盛り込むことを要求した。91-92年の議長国(特に蘭と葡)は、カポターゲットの全面自由化を97年とする一方で安全等の議論を抑制し、合意達成にこぎつけた。

第3次パッケージの意義は、欧州地域に

おける二国間システムから多国間システムへの変容にある。この地域システムの中で、ECと航空会社の間に直接的な法的関係が構築され、市場アクセスや輸送力等の規制が自由化され、また、運賃の二重不認可制が導入された。

3.2 欧州レベルの規制システムへの漸進的変容(93年以降)

統合市場の機能の確保：自由化による航空市場の統合後も、航空政策の共同体化の流れが継続された(経路依存)。特に、統合市場の機能拡充に重点がおかれてきた(policy-settingからpolicy-shapingへ)。具体的には、地上サービスの自由化、CRS・スロット・国家補助等のコントロール、技術的規制の調和、ライセンスの相互承認、事故時の調査協力、搭乗拒否の補償、航空事故の際の責任、管制機器の技術的標準化、騒音・環境関連措置などである。

EC規制システムへの変容の動き：最近においては、経路依存の延長ながらも、欧州レベルの行政スペースの構築に向けた挑戦が見られる。一つ目は、欧州航空安全庁の創設であり、安全規制における強制力ある共通基準確立のための制度化を目指している。同庁は、自立性を確保しつつ、共通基準の策定の支援、証明証の発行、適用状況の監視等を担当する予定である。二つ目は、欧州の空域の再編成・合理化を目的とする単一欧州空域である。背景には、空域混雑と運航遅延問題の深刻化があるが、De Palacio運輸委員の政治的イニシアティブ⁶⁾によるところが大きい。欧州理事会の政治宣言により、2004年

までの達成が目標とされている。

3.3 まとめ

自由化と統合の過程においては、ECの制度的要素が、加盟国の政策選択肢を制約する形で機能した。ECの制度的権限を十二分に活用しようとする規範・行政文化・使命意識が、かかる機能を強化した。93年以降は基本的に経路依存(共通政策の範囲拡大と単一市場の機能拡充)の動きであったが、ECレベルの行政スペースを構築するための挑戦も見られつつある。

4 対外政策の確立に向けた政策形成過程

4.1 航空セクターにおける変動

90年代以降の航空セクターの変動における問題として(1)グローバルアライアンスに対する競争当局間の解釈の相違に起因する法的不安定性(2)航空セクターの整理統合に対する二国間主義の制約(3)地域間あるいは国際的なレベルでルールを調和する必要性の増大(ウエットリース、安全規制、騒音等)がある。

欧州にとっては、まず、国境を越えた整理統合の推進を図るために、域外第3国との間でのより適した規制システムの構築が必要である。次に、対米関係において、法的安定性の実現(競争法、技術基準、紛争解決メカニズムなど)、既得権益の格差の解消、さらに、真に自由な航空市場の実現が必要である。

4.2 制度的要素と対外政策

二国間主義による航空政策の束縛は、ECによる規制システムの適応にとって障害となっている。まず、域内と域外の不可避的な結びつき自体、加盟国にとっては概念的に受け入れ困難である。また、対米関係の共同化については、既存の政策・権益への影響の懸念から、いくつかの加盟国が反対又は慎重な立場をとってきている。

しかし、対外政策の共同体化に向かう流れは継続的に存在してきた。まず、欧州司法裁判所は、既存のドクトリン(71年ERTA判決のimplied powerとparallelism)を一貫して維持してきている。また、隣接諸国⁷⁾や他の域外第3国(米⁸⁾などとの間で、対外関係における初期の経験を積み上げてきた。

4.3 TCAA：新たなコントロールシステムの模索

制度的制約による対外政策の誘導：

(1)対外政策の法的根拠に関し解釈論争が続いた(表1)。欧州司法裁判所意見1/94は、対外政策の根拠規定は第80条(2)¹⁰⁾であること、対外政策の権限は共有された権限であることを確認した。また、加盟国及び欧州共同体の協力が重要であることを強調した。

(2)オープンスカイ協定を含む二国間協定の共同体法との関係について、オープンスカイ・ケース¹¹⁾における法務官意見は、CRS及び域内の運賃についてECが排他的権限を有することを、さらに、国籍条項が共同体法上の設立の自由に違反することを認めた。仮

表 1

	欧州委員会		欧州議会	閣僚理事会
	運輸総局 ⁹⁾	法制局(委員長直轄)		
アプローチ	共同体ベース	共同体ベース	共同体ベース	二国間ベース
法的権限の性格	排他的権限 (by exercise)	排他的権限 (by nature)	共有された権限	共有された権限
根拠規定	第80条(2)	第133条	第80条(2)	第80条(2)

に、欧州司法裁判所の判決が法務官意見に従う場合、オープンスカイ協定のみならず、加盟国の二国間協定の基礎自体がEC法との関係で問題となり、域外第3国との関係の共同体化は不可避となる。

制度的変化の下でのAEAの対外政策への関心の発展：共同体化のアプローチに関し、非政府アクター（特にAEA）からのインプットが重要な役割を果たしてきた。AEAは、共同体レベルの制度的変化に合わせて対外政策に関する立場を進展させ、最終的には、ポストシカゴ体制の議論（TCAA：Transatlantic Common Aviation Area）に踏み込むこととなった¹²⁾。AEAのTCAA提案により、ECの対米政策はTCAAに変容していくこととなった。

新たなコントロールシステムの模索とTCAA：TCAAは、シカゴ体制にかわる新たなコントロールシステムの模索の動きとして位置づけられる。他の模索例としては、米国アプローチ（二国間・複数

国間でのオープンスカイ協定の締結推進と締結網の拡大）があるが、真に「オープン」ではない点及び二国間主義の問題（国籍条項、所有等）が未解決である点で、問題が残る。また、WTOシステム（多国間協定による、二国間主義の問題の解決）は、内国民待遇と最恵国待遇の適用が困難という問題がある。他方、欧州のTCAAは、米のオープンスカイを越える一層の自由化の推進と諸ルールの収斂・調和だけでなく、他地域への拡大によるマルチ化の基礎作りを目的としている。

4.4 まとめ

欧州共同体の対外政策については、二国間主義による束縛が強固であるものの、共同体化の基礎固めの流れは継続的に存在してきた。また、欧州司法裁判所の判断及び航空会社によるTCAAのインプットにより、対外政策の本質が、二国間関係の共同体化から航空分野の新たなコントロールシステムの模索へ

と、変容しつつある。

5 結論

制度的要素の観点によると、域内統合との比較では、TCAAはより好ましい状況にさえあると思われる。にもかかわらず、加盟国の中で強力な牽引役を見つけていることは困難である。これは、ECの共通政策のこれまでの進展が、加盟国に対し、対外政策の共同体化に向けた政策選好を導き得ていないことを示唆していると考えられる。

5.1 制度的アプローチの示唆

まず、ECの制度的要素は、規制緩和の動きのもとで形成された国益に基づき加盟国が達成しえた自由化のレベルよりも高い程度に、航空分野での統合を実現してきた。国の戦略・政策に対し制約を課す制度的圧力に、規範や政治・行政文化などが相まって、欧州レベルの統合と政治システムの実現を導い

表 2

	欧州域内の自由化・統合（域内のシステム変化） 第2部関連	TCAA（域外のシステム変化に向けたプロジェクト） 第3部関連
変化の妨げ	強い事業規制と二国間主義	二国間主義と米国航空政策
反対派加盟国	特に強い反対：デンマーク、ギリシア、スペイン 反対：ベルギー、イタリア、ポルトガル	極めて強い反対：アイルランド、英
慎重派加盟国	最終的には実質的な自由化の受け入れもやむなしとの立場：フランス、ドイツ、ルクセンブルグ	欧州委員会への反感：オープンスカイケースの関係7カ国
その他反対派	AEA（例外：BA、KLM） 欧州議会（米国型の規制緩和に対する強い懸念）	（欧州では特になし？） （米国側：米国議会、米政府、ATA、労働組合、軍部 等）

表 3

	欧州域内の自由化・統合（域内のシステム変化） 第2部関連	TCAA（域外のシステム変化に向けたプロジェクト） 第3部関連
制度：政策選択肢の制約（共同体化の推進）	条約 欧州司法裁判所の判断 欧州理事会の政治宣言	条約 欧州司法裁判所の判断 EC共通航空政策
共同体の規範・行政文化の体現者	欧州委員会委員 競争総局 運輸総局	欧州委員会委員 運輸総局 競争総局
牽引役たる加盟国	英、蘭	なし（実際には、多くの国はTCAAを概念レベルで受け入れ）
その他支持派	一部欧州議員、BA、KLM、BM、Virgin、BC、チャーター、利用者協会 他	欧州議会、航空会社（AEA等）、空港（ACI）、パイロット（ECA）、商工会議所（ICC）他

た。次に、二国間主義による束縛とECの共同体化の流れを調和させ、TCAAをポストシカゴの有力な選択肢として推進する上で、加盟国と共同体機関の協力強化が重要だが、ECの制度的要素が共同体化への選好を誘導できるかが鍵となっている。さらに、制度的アプローチ(特に制度的要素によるアクターの政策選択肢の制約)は、EC航空政策の変化と発展を説明する上で有効である。制度的要素による政策選好誘導のメカニズムを説明できるかが課題である。

コメントの概要

今回の発表で適用された制度的アプローチは、政策の形成を制度を前提として解釈しながら捉えていくものである。制度というものを細かくみる、その役割をみる、アクターをみる、事実をみる、ということが極めて大事と考える。

1 具体的論点

まず、Nouvelles Frontièresの判決はローマ条約が航空分野にも適用できることを確認した。その判決が、競争条項を航空に実際に適用する上でDirectiveが必要であるとした点(欠陥)から極めて大きな議論が始まって第一次パッケージが始まった、そうした偶然性を考慮すべきである。

次に第2次パッケージについては、全体の政策の流れのなかでももう少し大きな影響をもったのではないかと認識している。

3点目は、地域航空における実験。第3カテゴリーの地域航空についての自由化が実験になった点も考慮すべきである。

最後に、共通航空政策成立に関する欧州裁判所の役割に関して、Ahmed Saeed判決がローマ条約の域外適用の最初の認識になった点を盛り込むべきと考える。

2 マーケットという制度

マーケット(予定調和、利害の自動調整、市場の失敗、分配上の公正など)を分析の中に取り入れては如何か。EC市場統合において、加盟国間の利害調整は極めて困難であった。その時マーケットは非常に便利な道具で、機会平等の保障があれば政策としてはとり易いものだった。パッケージ1からパッケージ3まで進んでいく中で、winner-loserの結果が見える中、機会の平等という形でとりいれるときに、マーケットは有益である。

3 制度分析の重要性

制度的アプローチはとても重要であると認識している。経済学は、演繹的な方法でモデルを作って、モデルからこういうことが言える、という示唆を得て、それからそれを証明していくという、論理実証主義の分野に入るものである。それとは別に、帰納的な方法によって個別事象を積み上げて理論化していくというような分析の重要性もあると考える。

実証的分析(positive analysis)と規範的分析の峻別の観点で、たとえば経済学では、規範的な価値基準は効率性と(所得再分配・資源配分などにおける)平等の確保に明確におかれている。今回の発表における、規範的な価値基準の枠組みは如何なるものか？

4 制度的アプローチの限界？

今回の発表で扱われた、社会現象の経路依存性に関しては、最終的にモデルとして普遍性がどこに求められるか？ECは極めて特殊なケースで、その中で出てきた現象を普遍化するときに、何がポイントになるのか？

今回の発表では、制度的アプローチを取りながらも、実際にはアクターに

度々言及していた。制度的アプローチを取りながらアクターを取り上げていくと、演繹的な理論に移行・収斂する可能性もありうる。例えば、stakeholderの行動原理(これを極めて単純化し、理論モデルにのる形にしていくと、公共選択論がある)をもとに論理をたて、その結果として出てきたモデルなどを実証していくというものである(論理実証主義)。この点への見解如何？

StakeholderとしてのEC委員会に關し、TCAAの牽引役に関する理論、また、80年代から90年代始めのEC航空政策の牽引役であった英蘭の支え役としてのEC委員会とSørensen¹³の存在に鑑みると、欧州委員会が重要なアクターであると考えられる。

発表者コメント

制度上の欠陥、第2次パッケージの重要性、83年指令の位置づけについては十分に考慮すべきと考える。

理論面のうち、まず演繹的分析・帰納的分析に關しては、使い分けしつつも相互補完の関係になると考える。

普遍性の議論に關し、例えば別の地域への適用についても、制度化の重要性の議論があてはまると考える。

Stakeholderの行動原理に關連し、本研究は、アクターが制度的な制約でどう動かされているのかという点に關心をおいている。しかしアクターと制度とは相互補完であるため、組み合わせは重要な方向と考える。Policy Networkなどのモデルとの組み合わせも一方法である。

論理実証主義や合理的選択に關連し、アクターの合理性に關する懐疑的な立場から、本研究では歴史的制度アプローチを採用している。しかし、合理的選択の立場から展開されている制度論も存在している。研究のやり方として双方の立場からの歩み寄りが必要

と考える。

質疑応答(コメント)

C 二国間主義のため、日本はECと距離をおいてきているが、今後長期的に見ると、新しいスキームが考えられる。他方、EUの自由化の成果については、空港の制約、スロット再配分のスキームなどの問題ありと認識している。

A スロットについては93年規則があるが、2001年より改正案が議論中である。問題点としては、配分ルール、コーディネータの独立性、新規参入の概念などである。オークションの導入については、競争総局は運輸総局に合わせるようになってきている模様である。

C 航空市場に限らず、バブル期の日本への対応が統合推進のインパクトを与えた点も考慮すべき。

Q TCAAの構想は必然的なものである。その障壁は一体何か？欧州委員会は対外交渉を行いたい加盟国は交渉権を手放さないという状況は続いているのか？

A TCAAは数年先の議論を行っているものである。2002年にオープンスカイ協定の共同体法への抵触を認める判決が出れば、その問題の解消が課題となるが、当面は、具体的な交渉方式などテクニク論の議論に時間がかかると考えられる。他方、加盟国のメンタリティーはなかなか変わらない。

Q (1)単一欧州空域について、安全保障上の問題は？(2)ECの域内市場の統合が対外政策の共同体化に結びついていく論理がまだ明確でない(3)また、対外政策の遅れの原因は、エアラインが国に帰属しているなど、EUとして基盤が整っていないからではないか。

A (1)大きな障害の一つは、軍用空域の再編であり、軍部は反対している。2004年達成を疑問視する見方もある(2)次に、欧州委員会からすると、域内市場の統合に基づく対外政策の共同体化は必然の流れである。域外路線における反競争的行為も域内市場に影響を与えうる点で域内外は繋がっている(3)航空会社の所属国への帰属意識はいまも強い一方で、AEAレベルの活動も強化されてきた。

Q (1)欧州の共通政策を議論する前提として、ECACやJAAの役割の認識が重要である(2)また、欧州の航空当局は対外的権益を保持するものの、ロシアの騒音機問題等ではECを便宜使いしている(3)欧州航空会社はTCAAについて総論賛成だが、スロットなどクリティカルな問題もあり、先行きは疑問である。

A (1)ECとECACの牽制関係は、特に90年代以降、変化してきている。ECAC、JAA、ユーロコントロールがアイデアを出したり技術的標準をまとめたりする役割を果たし、強制力が必要なものを共同体法化していくという形で、協力関係が出来ている(2)2点目は指摘の通り(3)確かに外国市場での競争は難しく、欧州航空会社の米市場への意欲の程度も疑問。しかし、かなり先のことを議論しているからこそ、BAを含めAEAはTCAAをまとめることができたと考える。

Q この手の研究・調査は非常に少ないが、運輸政策や航空政策の形成への意義は？また運輸研究や交通学における意義は？

A (コメンテーター): 本流の政治学手法に基づいた政策形成過程の分析は、極めて希少で重要。制度的アプローチは非常に少なく、専門家が少なかったため評価も難しい。運輸政策研

究機構に大きく貢献しうる。

注

1)規則及び決定が直接的法効果を持つのに対し、指令はかかる効果を持たない。指令の適用には、加盟国による国内法上の立法措置が必要である。

2)競争関連の立法手続きは、現在も諮問手続きしたがって、EPの権限が強く限定されたままであることに、留意する必要がある。

3)諮問手続きでは、第1次パッケージ以前において18から46ヶ月、第1次パッケージ以後は9から15ヶ月。協力手続きでは、14から23ヶ月。ただし、共同決定手続きについては、現在のところ第3議会に達した案件なし。

4)例として、航空会社(AEA、ERA、IACA)、空港(ACI Europe)、航空機産業(AECMA)、利用者・産業界(FATUREC、BEUC、ICCなど)、労働組合(ECA、ETF)、域外第3国関係者(米商工会議所など)など。

5)例えば、ECACの1982年COMPAS Report、欧州委員会の1984年第2次メモランダム、英による自由な二国間協定の締結(1984-86)など。

6)ECのあり方に関する同委員の認識自体(例えば、同委員が用いる「単一市場 単一通貨 単一空域」というシンボリック表現に、その認識が表されている)が、イニシアティブの基になっていると考えられる。

7)ノルウェー・スウェーデン(92-93)、欧州経済地域(EEA)協定(94)、スイス(2002)、中東欧諸国(96年より交渉)。

8)米国との事前交渉：貨物(91、92、93)、CRS(94)とソフトライト(96-97)

9)最終的に、運輸総局は法制局の立場に従った。

10)本稿にて引用するローマ条約の条文番号については、アムステルダム条約によるローマ条約改正後のそれに従っている。

11)オープンスカイ締結7カ国及び英 v. 欧州委員会(C-466-469, 471-472, 475-476/98)。

12)まず、87年の第一次パッケージの採択により、ある程度の自由化導入による市場統合の見通しが出てくると、AEAは共同体法のノルウェー・スウェーデンへの適用に関心を示した。94年のEEA協定発効を踏まえ、AEAは汎欧州レベルの航空地域(aviation area)の設立に関心を発展させた。「Common Aviation Area」の考えをベースに、95年には2つのプロジェクト(European Common Aviation Area、EU-US Common Aviation Area)を提案した。その後、欧州共同体レベルでの対外政策に関する議論が困難な状況に陥る中、AEAは98年末よりTransatlantic Common Aviation Area(TCAA)に関する内部検討を開始、99年9月には、欧州委員会のDe Palacio運輸委員にTCAAを提案した。

13)発表者注：Sørensen氏は、77年より2001年9月まで、運輸総局の航空課長(91年より国際航空課長)。