

第2版はしがき

2011年の初版公刊以降、日原勝也東京大学大学院特任教授（当時）による好意的な書評（『運輸政策研究』Vol.14, No.4）もあって、本書は望外の読者に恵まれた。とりわけ、エアラインで経営企画に携われた経験のある方が大学で講義される際にテキストとして採用いただいたことは、実務界と学界を結ぶことができた証として、著者の慶びとするところである。

しかし、激動期にあるエアライン／エアポート業界では、この間大きな変化があった。2012年にはピーチ等の参入で日本も遅ればせながらLCC元年を迎える一方、第三極を目指した新規企業スカイマークが経営破綻し、九州と北陸の新幹線開業もあって日本の航空市場の動向は目が離せない。また伊丹と関空の経営統合と運営権の売却をはじめ空港改革の波が日本にも押し寄せている。世界に目を向けると、欧州の伝統的企業やアジアの国営企業の経営不振に対し、中東のエアラインが躍進し、空港も乗り継ぎ機能をシンガポールから奪うなど、変化が著しい。こうした新事態に可能な限り対応すべく、第2版の改訂に取り組んだ。改めて読者諸兄弟姉のご批判を賜りたい。

* 高橋担当分については、平成27年度関西大学教育研究高度化促進費における課題「関西圏の交通社会資本（空港・港湾）と地域経済発展」の成果の一部、横見担当分については、平成26年度大阪商業大学海外研究員制度及び平成27年度大阪商業大学研究奨励助成費の成果の一部である。

高橋 望
横見 宗樹

はしがき

わが国の大学では、交通論の各論として伝統的に「海運論」が設置されてきた。ところが、海運が長年担ってきた国際貨物輸送において航空機の利用が年々増加し、わが国の場合金額でみると、3割程度を占めるに至っている。国際旅客輸送が航空の手に移ったのは太平洋路線で1953年（当時世界最大の輸送量を誇った大西洋路線は1957年）のことだが、現在では毎年日本人の2割近くが航空利用で出国するほど海外旅行も大衆化している。

このように航空のめざましい成長があったことから、多くの大学で「海運論」が「国際交通論」へと名称変更された。こうした大学カリキュラムの変遷に応じ、かつて筆者の一人は新たな「国際交通論」の体系化を目指して教科書を上梓したことがある（吉田 茂・高橋 望『国際交通論』世界思想社、1995年）。とはいえ海運と航空は、サービス供給技術や市場の制度的枠組みが大きく異なるため固有のシステムが確立しており、結局同書も、旧来通り縦割りの海運と航空を別々に扱うという形式にならざるをえなかった。

ところが Semester 制の導入で、国際交通の問題はロジスティクス（海運）と旅客輸送（空運）とに分けて講義することとなった。しかし皮肉なことに、両者が分離されることで両者の問題が実は相互に関連していることに改めて気付かされ、海運の講義では空運の問題を、空運の講義では海運の問題を意識せざるをえなくなったのである。

つまり、近年の技術革新と経済の国際化によって、従来先進国が独占してきた海運業が次第に発展途上国に拡散し、先進国の海運業は相対的に国際競争力を失っていることに歩調を合わせるかのように、先進国の航空企業が独占していた国際航空市場で、アジア諸国の新興航空企業や斬新なビジネスモデルを開発した格安航空企業（LCC）が低コストを武器に市場を席卷しつつある。海運では米国の大手定期船会社が消滅する一方、わが国海外航海運産業は必死の生き残り戦略を展開し世界の定期船業の上位に留まることができた。他方で、フラ

ッグ・キャリアとして国際業務を長らく独占してきた日本航空が経営破綻した。

その差は何に由来するのか？ 実はその究明こそが本書のテーマであり、海運の現在・過去を通して航空の将来を見通すことを目的としている。両産業の違いが大きいのは事実だが、両者を1つの論理で分析することは十分可能であり、海運でえられた知見から多くのことを空運は学ぶべきであると、我々は考えている。その鍵は「海運自由の原則」と「空の不自由」ということなのだが、詳細は本文に譲りたい。また対象を航空輸送産業に限定するのではなく、それを補完する空港・旅行・観光の各分野についても加えることとし、新進気鋭の空港・航空・観光研究者である横見宗樹氏の協力を仰ぐこととなった。

我々は以上の問題意識に基づいて、できるだけわかりやすい教科書を心がけた。つまり、激動する世界の航空業界について、事実を詳細に紹介すると同時に、それに対する無理のない理論の適用に注意した。本書読了後に、さらに研究を進めたい読者のために、参考文献も充実させた。学部レベルの教科書であるため、日本語文献が中心となったが、これら先学の貴重な業績に助けられて本書があることに、改めて感謝したいと思う。

実は近年、日本航空の経営破綻や事業仕分けにおける関西空港の利子補給金、さらには地方空港の赤字といった問題が社会の注目を集めたせいか、交通以外の他分野の研究者の本の出版が相次いでいる。それらの成果から新鮮な視点に学ぶべき点も多いのだが、従来からこの分野を研究対象とする我々には、事実の誤認や理解不足あるいは杜撰な記述が目につくのも事実である。そうした誤解を読者に与えないよう、難しいことを厳密性を損なわない範囲でわかりやすく、しかしまた理解を優先するあまり水準を下げないよう努めた。我々の意図がどこまで達成されたか、それは読者諸兄弟のご批判を仰ぐほかないと考えている。

いずれにせよ、このような形で本書を上梓できたことについて、高橋が一橋大学大学院で指導していただいた故地田知平名誉教授と杉山武彦元学長に改めて感謝申し上げたい。地田先生には徹底した実証主義に基づく理論の検証と適用を、杉山先生には理論に基づいた政策策定におけるバランス感覚の重要性を

ご教示いただいた。もちろん、お二人から受けた学恩に比べれば、本書は誠にささやかな成果でしかないが、できれば真の意味での卒業・修了論文としていただきたいと願っている。

加えて、常日頃ご指導いただいている勤務先の同僚並びに二人が所属する日本交通学会と日本海運経済学会の会員諸氏にも謝意を表したい。

最後に、法律文化社編集部部長代理の小西英央氏には、丁寧な編集作業で本書をこのような形にまとめていただいたことに感謝したい。偶然ともいえる出会いが本書誕生の背景にあるが、読者に恵まれて本書の成長が必然的となることを願っている。

高橋 望
横見 宗樹