

# EUにおける航空分野の国家補助規制

国立国会図書館 調査及び立法考査局  
国土交通課 真子 和也

## 目 次

はじめに

### I TFEUにおける国家補助の規定

- 1 禁止される国家補助の定義
- 2 国家補助の審査手続
- 3 TFEUに規定する国家補助規制の例外
- 4 小括

### II 欧州委員会による航空分野のガイドライン

- 1 1994年航空ガイドライン
- 2 2005年航空ガイドライン
- 3 2014年航空ガイドライン
- 4 小括

おわりに

## 要 旨

- ① 2009（平成 21）年以降の日本航空（JAL）の経営再建過程において、様々な公的支援がなされた。その一方、それらの支援が妥当なものであったのか、とりわけ、航空市場における競争環境を歪めるものではなかったのか、様々な批判が生じた。そのような批判に際して参照された制度の一つに、欧州連合（EU）の国家補助（State aid）規制がある。
- ② EU の国家補助規制は、加盟国による事業者への補助を原則として禁止するという制度である。この規制には、競争歪曲や加盟国間の補助金競争を抑制するという目的があり、その法的根拠は「欧州連合の機能に関する条約」（TFEU）第 107 条第 1 項に求められる。
- ③ ただし、そのような補助が全て禁止されるわけではない。例えば、自然災害や異常事態の発生時には、補助が認められる。また、EU 全体の経済活動の発展等に寄与すると考えられる場合も同様である。これらの例外は、TFEU 第 107 条第 2 項及び第 3 項によるものである。
- ④ TFEU 第 107 条第 3 項に基づく補助の場合には、欧州委員会（EC）が補助の可否の判断について大きな裁量を有している。欧州委員会は、裁量の予見性を向上させるために、各種ガイドラインを策定している。
- ⑤ 航空分野に関するガイドラインには、1994 年航空ガイドライン、2005 年航空ガイドライン、2014 年航空ガイドライン（現行）がある。2014 年航空ガイドラインは、空港に対するインフラ投資補助、空港に対する運営補助、航空会社に対する就航補助を対象にしており、それらの補助が認められるか否か、空港の規模や立地条件等に基づき判断基準を示している。
- ⑥ 本稿で紹介した国家補助規制は国家の連合体である EU の制度であるため日本にそのまま適用できるものではないが、航空会社間の適切な競争を維持しつつ、地方空港の活性化を図るための適切な補助の在り方を探る上で参考になるものと考えられる。

## はじめに

近年、日本の航空政策において、欧州連合（EU）の国家補助（State aid）<sup>(1)</sup>規制への関心が高まっている。国家補助規制とは、EUの「加盟国の意図的な国家補助供与により自国企業を優遇し、他の加盟国所在の企業に対して有利な立場を与える、加盟国間の「補助金競争」を抑止すること」<sup>(2)</sup>を目的として、「欧州連合の機能に関する条約（Treaty on the Functioning of the European Union: TFEU）」<sup>(3)</sup>第107条第1項において定められている制度であって、EU加盟国による事業者（undertaking）への補助を原則として禁止するものである。

日本で国家補助規制への関心が高まっている背景には、日本航空株式会社（JAL）の経営再建過程において、民間企業に対する公的支援の在り方について議論されたことが関係している。例えば、JALが「会社更生法」（平成14年法律第154号）の適用を東京地方裁判所に申請した翌日（2010（平成22）年1月20日）、全日本空輸株式会社（ANA）の伊東信一郎社長（肩書きは当時、以下同様）は、国土交通省及び公正取引委員会に対して公平公正な競争環境の確保を申し入れたが、その際、EUの国家補助規制に言及している<sup>(4)</sup>。また、国会審議においても、JALに対する公的支援の在り方が

---

\* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2015（平成27）年6月29日である。また、本稿の執筆に先立ち、筆者は2015年2月下旬から約2週間、ブリュッセル（ベルギー）、パリ（フランス）、ロンドン（イギリス）の航空政策の関係機関を訪問する機会を得た。この場を借りてお世話になった方々に御礼を申し上げたい。なお、本稿では、それらの機関から得た知見も反映させているが、必ずしも各機関を代表する見解というわけではない。

- (1) State aidの訳語には、「国家援助」（例：北林寿信「ECの「国家援助」規制（上）」『レファレンス』509号, 1993.6, pp.6-39; 河越真帆「航空産業への国家援助を巡る政策決定過程—1994年エール・フランスのケース—」『法学政治学論究』No.56, 2003.春季, pp.55-87）、「政府援助」（例：伊藤規子「第4章 EUの競争政策—そのコントロールと市場のインセンティブ」和気洋子・伊藤規子編著『EUの公共政策』（慶應義塾大学東アジア研究所叢書）慶應義塾大学出版会, 2006, pp.131-153）、「公的補助」（例：岸井大太郎「競争政策と公的再生支援の在り方について—「競争のゆがみ」と競争に与える影響の最小化—」『公正取引』No.774, 2015.4, pp.6-15）もあるが、本稿では、市川芳治「EC競争法とEC/EU法の憲法化—国家補助規定の視点から—」『慶應法学』No.6, 2006.8, pp.203-226. <[http://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/download.php?file\\_id=14496](http://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/download.php?file_id=14496)>; 「EUの競争政策とは何ですか？」駐日欧州連合代表部 HP <<http://eumag.jp/question/f0113/>>; 「各国・地域の競争法 EU（European Union）」公正取引委員会 HP <<http://www.jftc.go.jp/kokusai/worldcom/kakkoku/abc/allabc/e/eu.html>> の表記にならい「国家補助」とした。また、国家補助は通常の補助金よりも幅の広い概念として理解されており、例えば、利子の補給、税制上の優遇措置、国家による保証、極端に低いエネルギー価格の適用などが示されている（岡村堯『ヨーロッパ競争法』三省堂, 2007, pp.509-510）。
- (2) 多田英明「競争法の観点からみた国家補助規制—EU競争法の議論を参考に—」『公正取引』No.746, 2012.12, p.45. 例えば、具体的な事例として、次のようなものを想定してみたい。A国が経営危機に陥った自国の航空会社（a社）に対して補助を供与した場合、a社はその補助を原資として割安な運賃を設定し、乗客を増やすかもしれない。この対抗策として、B国も自国の航空会社（b社）に対して補助を供与し、b社も運賃を引き下げられるかもしれない。さらに、C国もD国も同様の施策を行うかもしれない。このように、特定のEU加盟国による補助の拠出をきっかけとして、加盟国間で補助金競争が生じ、市場が人為的に歪曲されてしまう懸念（公平な競争環境が歪められる懸念）が生じる。また、このような補助により、本来市場から退出すべき非効率な事業者が市場にとどまり、効率的な経営を続けている事業者が窮地に立たされるかもしれない。国家補助規制は、このような人為的な競争歪曲を避けることを目的とした制度である。
- (3) “Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union,” *Official Journal of the European Union*, C 326, 2012.10.26. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=en>>
- (4) 「全日空「支援慎重に」申し入れ 国交省に 公平な競争に懸念」『日本経済新聞』2010.1.21; 「「競争ゆがめぬ指針を」全日空、国交省に申し入れ」『朝日新聞』2010.1.21.

適切であったのか、同規制を援用しながらその妥当性が議論されることもあった<sup>(5)</sup>。

このような議論を受けて、2012（平成24）年8月10日に国土交通省は「日本航空の企業再生への対応について」（通称「8.10 ペーパー」）を公表し、「公的支援が競争環境を不適切に歪めることのないよう、今後の航空分野における企業再生と公的支援に関するガイドラインの策定について検討を行う」ことを表明した<sup>(6)</sup>。そして、同年11月、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会の航空分科会に「公的支援に関する競争政策検討小委員会」が設置され、公的支援と競争政策の在り方について検討が開始された。

2013（平成25）年5月に公表された同委員会の報告書においては、「日本航空の再生に対する公的支援の必要性は認められるものの、我が国の航空産業が2社による実質的な寡占状態にあるという特殊事情を勘案した場合、支援措置を実施するに当たって、競合他社との間の健全な競争環境の確保への配慮に欠けていたことは否定できない」とされ、「産業横断的な検討を含めガイドラインの具体化に向けた検討を深める」ことへの期待が表明された。<sup>(7)</sup>

また、2014（平成26）年8月には、公正取引委員会に有識者から成る「競争政策と公的再生支援の在り方に関する研究会」が設置され、公的再生支援の及ぼす市場競争への影響を最小限とすることが重要であるという認識の下、競争政策の観点から公的再生支援の在り方が検討された。同年12月に公表された「中間取りまとめ」においては、公的再生支援を実施する上で留意すべき3原則として、「補完性の原則」、「必要最小限の原則」、「透明性の原則」が示されている。<sup>(8)</sup>

本稿は、今後の公的（再生）支援の在り方の議論に資するよう、EUにおける国家補助規制について、航空分野を対象を絞ってその概要を紹介することを目的としている<sup>(9)</sup>。前述のとおり、国家補助はTFEU第107条第1項に基づき原則として禁止されている。ただし、全ての国家補助が禁止されるわけではなく、例外もある。例えば、欧州委員会（European Commission）が策定する政策文書である「ガイドライン」に基づく国家補助の許容である。以下では、TFEUに基づく国家補助規制の枠組みを確認し、その後、航空分野に適用される主なガイドラインの内容をまとめる。

(5) 例えば、第174回国会衆議院国土交通委員会議録第14号 平成22年4月21日；第180回国会衆議院国土交通委員会議録第15号 平成24年8月21日などを参照。

(6) 航空局航空事業課「日本航空の企業再生への対応について」2012.8.10. 国土交通省 HP <<http://www.mlit.go.jp/common/000220654.pdf>>

(7) 「交通政策審議会航空分科会公的支援に関する競争政策検討小委員会報告書」2013.5.23. 国土交通省 HP <<http://www.mlit.go.jp/common/000998749.pdf>>

(8) 「競争政策と公的再生支援の在り方に関する研究会中間取りまとめ」2014.12.19. 公正取引委員会 HP <[http://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/h26/dec/141219\\_1.files/betten.pdf](http://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/h26/dec/141219_1.files/betten.pdf)> ここでは、補完性の原則とは「民間だけでは円滑な事業再生が不可能であり、支援機関が事業再生に対する公的な支援を行わざるを得ない場合に限り、民間の機能を補完するために実施すべき」であること、必要最小限の原則とは「政策目的を達成するために必要最小限となるような手段・方法で行われるようにすべき」であること、透明性の原則とは「支援基準や支援手続といった一般的な事項に関する情報だけでなく、可能な限り、個別の事案に関する情報について、迅速性及情報へのアクセスの容易性に配慮しつつ開示がなされるべき」であることをそれぞれ意味している。また、取りまとめの概要を紹介したものとして片桐一幸「競争政策と公的再生支援の在り方に関する研究会による中間取りまとめの概要について」『公正取引』No.774, 2015.4, pp.2-5 を参照。

(9) 航空分野以外でも、国家補助規制に関する研究成果はみられる。例えば、放送分野では村瀬眞文「EU（欧州連合）競争法と公共サービス放送」『応用社会学研究』No.53, 2011, pp.45-59 などがある。

## I TFEUにおける国家補助の規定

ここでは、TFEUにおける国家補助に関する規定を確認する。その概要を先取りして述べると、TFEU第107条第1項において国家補助とは何かについて定義されており、その定義を満たした場合には当該補助は禁止される。その一方、同条第2項及び第3項は、補助が許容される場合があることを規定している。また、それらの補助は、第108条第3項に基づき、欧州委員会に原則として通知<sup>(10)</sup>されなければならない。これらが、TFEUにおける国家補助規制に関する主要な規定である。<sup>(11)</sup>

### 1 禁止される国家補助の定義

国家補助規制の法的根拠は、TFEU第107条第1項に求められる。同項の条文は、次のとおりである。

本条約に別段の定めがある場合を除き、加盟国によって供与されるあらゆる補助又は形態を問わず国庫から支給されるものであって、特定の事業者又は特定の商品の生産に便益を与えることにより競争を歪曲し又はそのおそれがある補助は、加盟国間の通商に影響を及ぼす限り、域内市場と両立しない。<sup>(12)</sup>

この条文から、禁止される国家補助の要件として、次の4点が導き出されると欧州委員会は説明している。すなわち、①国家による又は国家の資金(resource)を通じた補助であること、②特定の事業者又は業界に対して優位性を与えること(選好性)、③EU域内において競争を歪曲する(おそれがある)こと、④EU加盟国間の貿易に影響を与えることである<sup>(13)</sup>。

換言すれば、これらの要件を満たさなければ、補助は規制対象とはならない。例えば、関連する全ての事業者に対して補助を与えることは、②の基準(選好性)を満たさないため、禁止される国家補助とはみなされない。

なお、ここでいう事業者とは「経済活動を行う全てのもの」を指しており、会社、個人、私的グループ、NPO法人、国家が含まれている。利益を目的としない個人・諸団体も事業者に含まれる。また、①にいう「国家」には、中央政府だけでなく地方政府や政府が出資する団体も含まれる。<sup>(14)</sup>

加えて、市場経済投資家原則(Market Economy Investor Principal)<sup>(15)</sup>という考え方がある。これは、

(10) TFEUでは“inform”という語が用いられているが、そのほかのEU関連文書では“notification”という語が用いられることが多い。訳語は「届出」が使われることも多い。

(11) 庄司克宏『新EU法 政策篇』岩波書店、2014、pp.348-349。

(12) 多田英明ほか「競争法の観点からみた国家補助規制—EU競争法の議論を参考に—」2012.7、資料編p.1。公正取引委員会競争政策研究センターHP <<http://www.jftc.go.jp/cprc/reports/index.files/cr-0112.pdf>> なお、条文中の「域内市場」は“internal market”の訳語だが、以前は「共通市場」(common market)という用語が使われていた(「共同市場」という訳語もあった)。

(13) “State Aid control Overview.” 欧州委員会競争総局HP <[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/overview/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/index_en.html)> なお、4つの要素は、論者により5つ又は6つと数えられる場合もある(Marie Sciskalová and Michael Münster, “Definition and characteristics of state aid,” *Procedia: Social and Behavioral Sciences*, Vol.110, 2014 Jan, p.224)。実際、筆者は2015(平成27)年3月3日に欧州委員会競争総局を訪問し国家補助規制(特に航空分野)について説明を受けたが、その際には、①事業者への経済的利益、②選好性、③国家の資源の減少、④競争の歪曲、⑤加盟国間の通商への影響の5項目に分類していた。

一般的な市場経済状況において民間投資家が行うような投資と同じような条件で政府・地方自治体等が投資を実施した場合には、当該投資は禁止される国家補助とはみなされないというものである<sup>(16)</sup>。この考え方の根拠となる直接的な規定は TFEU には見当たらないが、間接的には第 345 条（公企業と私企業の公平な取扱いに関する原則に関する規定）から派生するといわれており<sup>(17)</sup>、欧州委員会はこの原則を補助の許容の是非を判断する際の根拠の 1 つとしている（後述の航空分野の各ガイドラインにおいても当該原則への言及がある）。

また、2003 年の「アルトマーク判決」<sup>(18)</sup>に示された一定の要件を満たした補助は、禁止される国家補助とはみなされない。

## 2 国家補助の審査手続

TFEU 第 108 条は、国家補助の審査・規制に関する欧州連合理事会（Council）<sup>(19)</sup>及び欧州委員会の権限を定めている。欧州委員会は、国家補助に関する制度を審査し（同条第 1 項）、それが不当なものだと判断した場合には、当該補助の廃止や修正を求めることができる（同条第 2 項）。また、欧州委員会は、補助の供与・修正に関するあらゆる計画について、加盟国<sup>(20)</sup>から通知を受ける（同条第 3 項）。

これらの手続の詳細について、理事会規則第 659/1999 号<sup>(21)</sup>及び欧州委員会規則第 794/2004 号<sup>(22)</sup>が定められている（後者は、通知書類の書式等を定めたものであり、実質的な規定は前者である）。加盟

(14) 欧州委員会競争総局からの聴取事項。なお、前掲注(1)で公的補助という訳語があることを紹介したが、その理由は、国家には地方政府等が含まれる一方で、国家補助という訳語を用いると中央政府からの補助に限定して解釈されるおそれがあるからである（岸井 前掲注(1), p.7）。

(15) このほかにも、様々な用語（例：The Market Economy Investor Test、The Market Economy Investor Principle、The Informed Investor Test、The Informed Private Investor Test 等）が使われているが、それらの意味するところは同じであるといわれている（Magnus Schmauch, *EU Law on State Aid to Airlines: Law, Economics and Policy*, Berlin: Lexxion Publisher, 2012, p.97）。後述の 2014 年航空ガイドライン（後掲注(50)）では、“Market Economy Operator Principle” という語が用いられている。

(16) Ben Slocock, “The Market Economy Investor Principle,” *Competition Policy Newsletter*, No.2, 2002.6, p.23. <[http://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/2002\\_2\\_23.pdf](http://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/2002_2_23.pdf)>

(17) Schmauch, *op.cit.*(15), p.98.

(18) Case C-280/00, *Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, 2003, ECR I-7747. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62000CJ0280&from=EN>> アルトマーク判決は、ドイツにおける公共バス運輸事業者に対する州政府からの財政補助が国家補助に該当するかどうか争われた事案で、欧州司法裁判所は、一定の条件を満たす場合には国家補助には該当しないと判断した。その条件（基準）とは、①事業者が実際に公益義務の履行を求められており、当該義務が明確に定義されていること、②（損失）補償の算定要素が事前に客観的かつ透明性をもって示されていること、③補償額が必要な限度を超えないこと、④事業者が競争入札手続によって選ばれない場合、補償の水準は、平均的に良好に運営されている事業者が当該義務の遂行の際に負担すると推定される費用を分析した上で決定されることの 4 つである（アルトマーク 4 要件と呼ばれることが多い）。小場瀬琢磨「EU 法の最前線（60）公共サービス事業と国家補助規制との対立と調和—アルトマーク事件—」『貿易と関税』53(4), 2005.4, pp.71-75 を参照。

(19) 欧州理事会（European Council）（加盟国の首脳等で構成）とは異なる組織で、加盟国の閣僚級の代表により構成され、加盟国の国益調整を行いつつ、立法及び政策決定を行う EU の中心的機関とされる（庄司克宏『新 EU 法基礎篇』岩波書店, 2013, pp.45-80）。

(20) 実際に補助を供与される事業者ではなく、補助を供与する加盟国政府による通知が求められている。

(21) “Council Regulation (EC) No 659/1999 of 22 March 1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty,” *Official Journal of the European Communities*, L 83, 1999.3.27. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:083:0001:0009:EN:PDF>> この規則は何度か改正を経ており、最新版の URL は次のとおりである。<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999R0659:20130820:EN:PDF>>

国から補助に関する計画を通知された場合、欧州委員会は予備的調査（Preliminary examination）を開始し、当該補助がTFEU第107条第1項に規定する国家補助には該当しないこと（理事会規則第4条第2項）、国家補助に該当するが共通市場に適合する（compatible）こと（同条第3項）、国家補助に該当し共通市場に適合するかどうか疑義（doubt）があること（同条第4項）のいずれかの結論を出す。前二者の場合は補助を実行に移すことができる。それに対して疑義のある場合は、欧州委員会は正式な調査（Formal investigation）を開始する。この調査を経て、欧州委員会は、補助の計画を加盟国が適切に修正することで当該補助が国家補助に該当しなくなったこと（理事会規則第7条第2項）、国家補助に該当するが共通市場への適合性に関する疑義が解消されたこと（同条第3項）、条件付きで共通市場に適合すること（Conditional Decision）（同条第4項）、共通市場に適合しないこと（Negative Decision）（同条第5項）のいずれかを決定する。<sup>(23)</sup>

また、TFEU第109条は、理事会に対して第107条及び第108条の適用に必要な規則の立法権限を付与しており、特に第108条第3項に規定する通知義務を免除される補助の類型について決定することができる定められている。この第109条に基づき、1998年に理事会は欧州委員会に対して立法権限を授権する規則<sup>(24)</sup>を制定した。この規則に基づき、欧州委員会は、通知を免除される補助の類型について各種規則を制定している。具体的には、「デ・ミニミス規則」<sup>(25)</sup>（原則20万ユーロ未満の補助は禁止される国家補助には該当しないとする規則）や「包括的一括適用免除規則」（General Block Exemption Regulation: GBER）<sup>(26)</sup>（所定の分野の補助供与について欧州委員会への事前通知を免除する規則）等がある。<sup>(27)</sup>

以上の手続を、次の図にまとめた。

<sup>(22)</sup> “Commission Regulation (EC) No 794/2004 of 21 April 2004 implementing Council Regulation (EC) No 659/1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty,” *Official Journal of the European Union*, L 140, 2004.4.30. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0794&from=EN>>

<sup>(23)</sup> “Council Regulation (EC) No 659/1999 of 22 March 1999 laying down detailed rules for the application of Article 93 of the EC Treaty,” *op.cit.*(21); 多田英明「EUにおける国家補助規制の概要」（競争政策と公的再生支援の在り方に関する研究会第4回会合資料2）2014.10.8. 公正取引委員会 HP <<http://www.jftc.go.jp/soshiki/kyotsukoukai/kenkyukai/kyououseisaku/daiyonkai.files/siryo2.pdf>>; European Commission, “Competition: State aid procedures,” 2013.7. <[http://ec.europa.eu/competition/publications/factsheets/state\\_aid\\_procedures\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/publications/factsheets/state_aid_procedures_en.pdf)> を参照した。

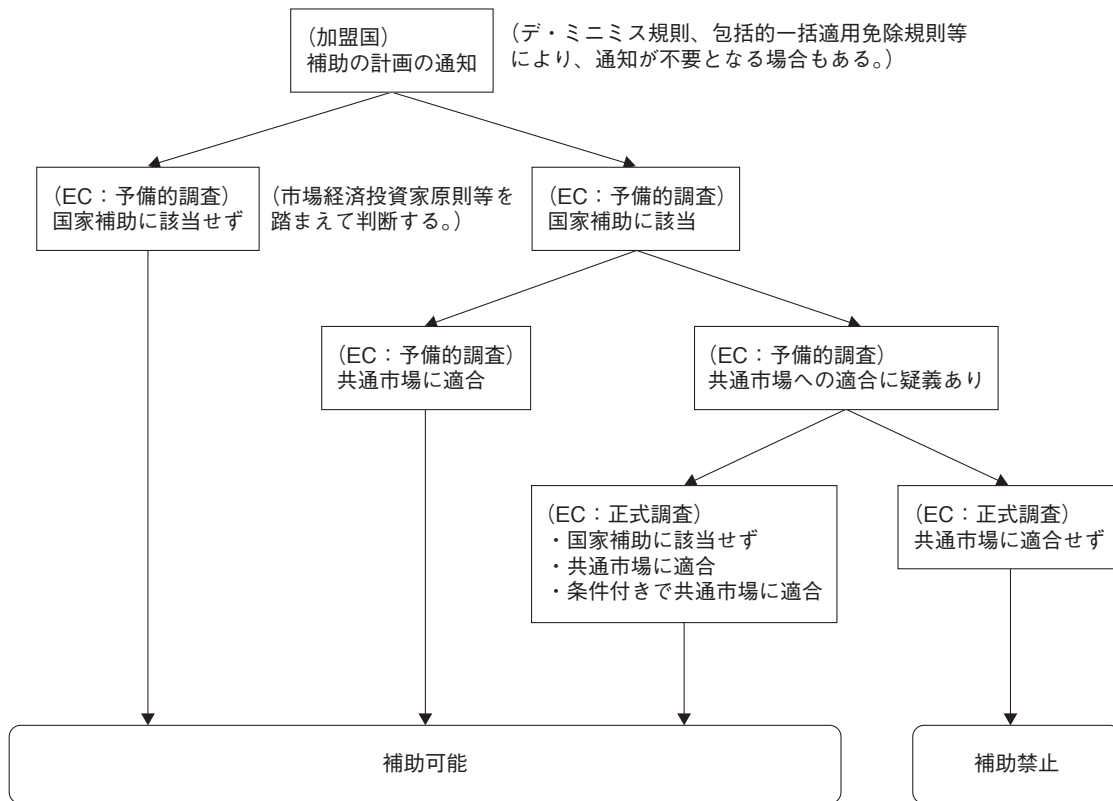
<sup>(24)</sup> “Council Regulation (EC) No 994/98 of 7 May 1998 on the application of Articles 92 and 93 of the Treaty establishing the European Community to certain categories of horizontal State aid,” *Official Journal of the European Communities*, L 142, 1998.5.14. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:142:0001:0004:EN:PDF>>

<sup>(25)</sup> “Commission Regulation (EU) No 1407/2013 of 18 December 2013 on the application of Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to de minimis aid,” *Official Journal of the European Union*, L 352, 2013.12.24. <[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/de\\_minimis\\_regulation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/de_minimis_regulation_en.pdf)> デ・ミニミス（de minimis）とは、ラテン語由来の言葉で、「わずかな」「ささいな」という意味で用いられる。

<sup>(26)</sup> “Commission Regulation (EU) No 651/2014 of 17 June 2014 declaring certain categories of aid compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty,” *Official Journal of the European Union*, L 187, 2014.6.26. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=EN>>

<sup>(27)</sup> 多田 前掲注<sup>(23)</sup>

図 国家補助の審査に関する主な流れ



(注) 図中の“EC”は欧州委員会の略語である。  
(出典) 筆者作成。

### 3 TFEU に規定する国家補助規制の例外

TFEU 第 107 条第 1 項に規定されるとおり、「条約に別段の定めがある場合」には補助が許容される。欧州委員会の HP では、例外の具体例として、同条第 2 項及び第 3 項、第 106 条第 2 項等が示されているが<sup>(28)</sup>、ここでは、第 107 条第 2 項及び第 3 項を取り上げる。

#### (1) TFEU 第 107 条第 2 項

国家補助が認められる例外の 1 つが、第 107 条第 2 項である。同項では、社会的性格を有する補助 (Aid having a social character)、自然災害や異常事態に関する補助、旧東ドイツ地域への補助について定めており、これらの補助は自動的に適法となる。欧州委員会には補助の可否の判断に関する裁量は与えられていない (ただし、加盟国による欧州委員会への通知義務はある)<sup>(29)</sup>。第 107 条第 2 項の条文は、次のとおりである。

次に掲げる補助は、域内市場と両立する。

- (a) 個々の消費者に供与される社会的性格を有する補助。ただし、当該補助は対象産品の原産地に基づいて差別なく与えられなければならない。
- (b) 自然災害その他異常事態により生じた損害を補填するための補助
- (c) ドイツ分割により影響を受けたドイツ連邦共和国の一定地域の経済に対し、ドイツ分割による経済的不利を補償するために必要な限度において与えられる補助。リスボン条約が発効して 5 年の後、理事会は欧州委員会からの提案に基づいて本条項を削除する決定を採択できる。<sup>(30)</sup>



このうち、(b) 自然災害・異常事態に関する規定は、農業分野に適用される事例が大半ではあるが<sup>(31)</sup>、航空分野に適用された事例もいくつかある。その1つが、2010年4月に発生したアイスランドの火山（エイヤフィヤトラヨークトル（Eyjafjallajökull））噴火に関するものである。欧州全域の航空管制の計画・管理を行っている「欧州航空航法安全機構」（European Organisation for the Safety of Air Navigation: Eurocontrol）の報告書<sup>(32)</sup>によると、最も影響の大きかった4月15日から22日までの8日間において、約10万便の運航が中止され（運航計画便数の48%に相当）、約1000万人の乗客に影響を及ぼしたと推計されている。これは、2001年9月11日に発生した米国同時多発テロ事件における欧州域内の影響よりも大きかったと指摘される規模である<sup>(33)</sup>。この損害は異常事態として認められ、欧州委員会はこの件の補助に関する政策文書（Communication）を出す可能性を示唆していた<sup>(34)</sup>。そして実際、2011年にアドリア航空（スロベニア）のみが同国政府から直接補助（Direct grant）を受けている<sup>(35)</sup>。

また、異常事態に認定された別の事例として、キプロス航空の案件がある。1974年のトルコ軍の軍事侵攻以降、キプロス籍の航空機がトルコ上空を通過することは認められていない。そのため、キプロス航空はトルコ上空を避けて運航しており、その分だけ運航距離が長くなっていた。例えば、

28) 欧州委員会のHPでは、国家補助に関連するTFEUの規定が紹介されている。“Treaty Provisions on State aid.” 欧州委員会競争総局HP <[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/provisions.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/provisions.html)> 例えば、TFEU第93条は、運輸分野（ただし、海運及び空運を除く）について、補助が認められる場合があることを示している。鉄道輸送や道路輸送の分野における公共サービス義務（Public Service Obligation: PSO）の実施に関する補助は、この条文を根拠とする（“Public service obligations and competition rules.” 欧州委員会運輸総局HP <[http://ec.europa.eu/transport/themes/psorules/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/psorules/index_en.htm)>）。公共サービス義務とは、「当該交通事業者が、商業的利益を考慮した場合には引き受けない、あるいは同一範囲または同一条件の下では引き受けないような義務」のことであり、この義務の履行に対して加盟国政府は補助を行っている（岡田理樹「EUの旅客鉄道部門における公共サービス義務関連法令の改定—不採算である公共交通への助成をめぐる—」『運輸と経済』67(11), 2007.11, p.74）。また、同第106条は、一般的経済利益を有するサービス（Services of General Economic Interest: SGEI）について規定している。一般的経済利益を有するサービスは、欧州委員会競争総局のHPでは「公的機関が市民にとって特に重要とみなし、公的な介入がなければ提供されないと考えられる経済活動」と紹介されている（“Services of general economic interest (public services).” 欧州委員会競争総局HP <[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/overview/public\\_services\\_en.html#](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/public_services_en.html#)>）。また、EUの「加盟国当局が一般的利益であり特定の公益事業義務の対象にあると分類した市場サービス」という概念もあり、そのようなサービスの具体例として「①運輸、②郵便、③エネルギー（電力、ガス、石油）、④電気通信、⑤放送、⑥水道、⑦社会保障・連帯に関する分野」等が挙げられる場合もある。これらの事業は、原則的には競争法に服する（つまり、国家補助規制の対象となる）が、第106条第2項の条文は「公共サービス等を営む事業者の行為に対してEU競争法が適用されると当該事業者が委託を受けた任務を遂行できなくなる場合には、当該事業者の行為は競争法の適用を受けないという例外を定めている」と解釈される（青柳由香『EU競争法の公共サービスに対する適用とその限界』日本評論社, 2013, pp.30-36, 78-85）。すなわち、国家補助規制も適用除外される場合が生じる。

29) 多田ほか 前掲注12, p.39; Kelyn Bacon, *European Union Law of State aid*, Second Edition, Oxford: Oxford University Press, 2013, p.97.

30) 多田ほか 同上, 資料編 p.1.

31) Bacon, *op.cit.*(29), p.97.

32) Eurocontrol, *Ash-cloud of April and May 2010: Impact on Air Traffic*, 2010.6. <<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article/attachments/201004-ash-impact-on-traffic.pdf>>

33) European Commission, “INFORMATION NOTE TO THE COMMISSION: The impact of the volcanic ash cloud crisis on the air transport industry,” SEC(2010)533, 2010.4.27, paragraph 7. <[http://ec.europa.eu/danmark/documents/alle\\_emner/transport/100427\\_askesky-note\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/danmark/documents/alle_emner/transport/100427_askesky-note_en.pdf)>

34) European Commission, “Volcanic ash cloud crisis: Commission outlines response to tackle the impact on air transport,” MEMO/10/152, 2010.4.27. <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-10-152\\_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-10-152_en.htm?locale=en)> ただし、政策文書は実際には出されていないと指摘されている（Schmauch, *op.cit.*(15), p.148）。

ラルナカ（キプロス）～モスクワ（ロシア）間の往復で 1483km 長く飛行する状況が続いていた。このトルコ上空の迂回に係る追加費用分（燃料代や人件費）をキプロス政府が補助することについて、欧州委員会は、当該補助は TFEU 条約第 107 条第 1 項にいう国家補助の 4 要件を満たしているが、同第 107 条第 2 項に規定する異常事態に該当すると考えられると判断し、当該補助は許容された。<sup>(36)</sup>

また、米国同時多発テロ事件に際しては、欧州委員会（当時は EC 委員会（Commission of the European Communities））は欧州議会及び理事会に対する政策文書を公表している<sup>(37)</sup>。この中で、当該事案が TFEU 第 107 条（この当時は「欧州共同体設立条約」第 87 条）第 2 項（b）に定める異常事態に該当すると考えられるが、加盟国による航空会社への一時的な支援が過剰な補償になってはならないという欧州委員会の見解が示されている<sup>(38)</sup>。具体的には、米国の航空当局の判断により空域が閉鎖された 2001 年 9 月 11 日から 14 日までに生じた損失のみを補償すること、加盟国内の全ての航空会社に対して非差別的な手法で補償されること、補償額は正確かつ客観的に算出されること等の条件が明記されており<sup>(39)</sup>、競争への影響を最小限に抑えようとする欧州委員会の姿勢が表れている。

## (2) TFEU 第 107 条第 3 項及び救済・事業再生支援ガイドライン

第 107 条第 3 項は、欧州委員会が裁量的に判断する国家補助について定めている。その条文は、次のとおりである。

次に掲げる補助は、域内市場と両立するものとみなすことができる。

- (a) 生活水準の非常に低い地域又は深刻な雇用不足の生じている地域、並びに構造的、経済的及び社会的状況に鑑みて第 349 条に当たる地方の経済開発を促進するための補助
- (b) 欧州の共通利益となる重要な計画の達成を促進するため、又は加盟国の経済の重大な攪乱を救済するための補助
- (c) 一定の経済活動の発展又は一定の経済地域の開発を容易にするための補助。ただし、当該

<sup>(35)</sup> European Commission, “Authorisation for State aid pursuant to Articles 107 and 108 of the TFEU Cases where the Commission raises no objections,” *Official Journal of the European Union*, C 135, 2012.5.9. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012XC0509%2801%29&from=EN>> 筆者が欧州委員会競争総局を訪問した際に、アイスランドの火山噴火（2010 年）において国家補助を実施したのは、スロベニアのアドリア航空のみ（2011 年に実施）である旨の説明を受けた。

<sup>(36)</sup> European Commission, “State aid SA.32523 – Cyprus: Compensation scheme for air carriers registered in Cyprus for additional costs linked to the impossibility to overfly the Turkish airspace,” C(2012)4218 final, 2012.6.27. <[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/242616/242616\\_1594898\\_90\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/242616/242616_1594898_90_2.pdf)>; *idem*, “Authorisation for State aid pursuant to Articles 107 and 108 of the TFEU: Cases where the Commission raises no objections,” *Official Journal of the European Union*, C 230, 2012.8.1. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2012:230:FULL&from=EN>> ただし、キプロス航空は、2015 年 1 月に運航を停止している。この背景には、巨額の財政支援が何度も行われてきたにもかかわらず、政府の補助金なくして存続するための見通しが立たず、後述の救済・事業再生支援ガイドラインにある「補助の非反復原則」（one time, last time principle）が守られなかったことがある（植村吉輝「キプロス航空の運航停止と EU 競争ルール」2015.2.9. 阪南大学 HP <<http://www.hannan-u.ac.jp/doctor/economics/uemura/mrrf43000001sdti.html>>）。

<sup>(37)</sup> “COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL: The repercussions of the terrorist attacks in the United States on the air transport industry,” COM(2001)574 final, 2001.10.10. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001DC0574&from=EN>> ただし、この政策文書の内容は、法的拘束力を有する規則（Regulation）や指令（Directive）とはならなかった（欧州委員会競争総局からの聴取による）。

<sup>(38)</sup> *ibid.*, paragraph 33.

<sup>(39)</sup> *ibid.*, paragraph 35-41.

補助が共通の利益に反する程度まで、欧州連合の通商条件を変更しないことを条件とする。

(d) 文化及び遺産の保存を促進するための補助。ただし、当該補助が共通の利益に反する程度まで、欧州連合の通商条件及び競争に対して影響を与えないことを条件とする。

(e) 欧州委員会の提案に基づき、理事会の決定により特定されるその他の種類の補助<sup>(40)</sup>

この第3項に基づく補助について、特に(c)に基づく補助について、欧州委員会は適用の可否に関する大きな裁量を有しているため、多くの論争を呼んでいる。欧州委員会は、補助の可否の判断に関する裁量の透明性・予見可能性を向上させるために各種ガイドラインを定めており、JALの経営再建過程においてよく言及されていたガイドライン(救済・事業再生支援ガイドライン)<sup>(41)</sup>も、(c)を根拠としている。同ガイドラインは、1994年に策定され、2004年及び2014年に改定されている。<sup>(42)</sup>

このガイドラインは、石炭、鉄鋼、金融部門を除いた困難な状況にある事業者(国家による介入がなければ短期的・中期的に廃業することがほぼ確実な事業者)を対象に、航空会社等も含めて分野横断的に適用されるものであり、補助の種類として「救済支援(Rescue aid)」、「事業再生支援(Restructuring aid)」、「一時的な事業再生支援(Temporary Restructuring Support)」<sup>(43)</sup>を定めている。このうち、救済支援は一時的・短期的な措置で、事業者が事業再生計画・清算計画を実行するために必要な期間に限って支援するものであり、6か月を超えないものとされている。また、事業再生支援は、長期的な事業継続能力を回復させるための事業再編成・合理化を支援するためのもので、補助の供与に際してEU加盟国は事業再生計画を欧州委員会に提出する必要がある。

事業再生支援には、「補助の非反復原則」(one time, last time principle)<sup>(44)</sup>がある。これは、許容される支援の回数は原則として10年に1回限りというものである。換言すれば、過去10年間に事業再生支援を受けたことのある事業者は、支援を受けることはできない。この原則が適用され、破綻に至った航空会社の事例として、ハンガリー(2004年EU加盟)のマレーヴ航空が挙げられる<sup>(45)</sup>。2012年1月9日、欧州委員会は、ハンガリー政府に対して2007年から2010年の間にマレーヴ航空に供与した補助を回収するように命じる決定を出した<sup>(46)</sup>。同委員会は、この決定の根拠に、マレーヴ航空がそれ以前にも繰り返し補助を受けていたこと、信頼性の高い事業再生計画を策定していな

(40) 多田ほか 前掲注(12), 資料編 pp.1-2.

(41) “Communication from the Commission: Guidelines on State aid for rescuing and restructuring non-financial undertakings in difficulty,” *Official Journal of the European Union*, C 249, 2014.7.31. <[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0731\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0731(01)&from=EN)>

(42) 2014年に改定された救済・事業再生支援ガイドラインに関する記述については、多田 前掲注(23); 白石忠志「金融危機・事業再生と公的支援規制」『IMES Discussion Paper Series』No.2014-J-18, 2014.11. 日本銀行金融研究所 HP <<http://www.imes.boj.or.jp/research/papers/japanese/14-J-18.pdf>>; 青柳由香「EU競争政策における公的事業再生にかかる国家補助の規制」『公正取引』No.774, 2015.4, pp.16-23; European Commission, “New Rules on rescue and restructuring aid for industry: the right incentives for innovation and growth,” *Competition Policy Brief*, Issue 9, 2014.6. <[http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/009\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/009_en.pdf)> を参照した。

(43) 一時的な事業再生支援は、2014年に新たに設けられたカテゴリーである。

(44) 訳語はルイ・ヴォージェル著(小梁吉章訳)『欧州競争法』信山社, 2012, p.516(原著名: Louis Vogel, *Droit de la concurrence-européen et français*) になった。

(45) マレーヴ航空が破綻に至るまでの経緯については、高田茂臣「マレーヴ・ハンガリー航空経営破綻の構図」『比較経営研究』No.38, 2014.3, pp.96-112に詳しい。また、このほかに、前掲注(36)のとおり、キプロス航空も同様の理由で補助が認められず経営破綻に至った。

(46) European Commission, “State aid for airline restructuring: Does it give you wings?” *Competition Policy Brief*, Issue 10, 2014.7, p.3. <[http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/010_en.pdf)>

かったこと等を挙げた<sup>(47)</sup>。マレーヴ航空は補助の返還に応じることができず資金繰りに行き詰まり、同年2月14日にブダペスト首都裁判所が同航空に対して破産宣告及び清算命令を下した。

#### 4 小括

繰り返しになるが、TFEUにみる国家補助規制の概要は次のとおりである。TFEU第107条第1項に該当すると考えられる国家補助を行う際には、加盟国は、欧州委員会に通知しなければならない。ただし、包括的一括適用免除規則（GBER）等に基づき、通知を免除される場合もある。

通知を受けた欧州委員会は、当該補助が同項に規定する補助の要件を満たしているかどうかを判断する。その際には、市場経済投資家原則等の判断基準を用いる。TFEU第107条第1項に規定する要件を満たしていない場合は、国家補助とはみなされないため、当該補助は規制対象とはならない。その一方、要件を満たしている場合は、その補助が許容されるべきものか否かを判断する。その根拠となる条文が第107条第2項、同第3項等である。補助が許容されると判断されれば、補助は実施可能となる。その一方、補助が許容されるべきではないと判断されれば、当該補助の実施は禁止される（既に行われていた補助の場合は、当該補助の返還等が求められる）。

このように、欧州委員会の判断は2段階から構成されている。最初の段階が、国家補助に該当するか否かについての判断であり、その次の段階が、国家補助であるがそれが域内市場と両立するか否か（許容されるか否か）についての判断となる。

## II 欧州委員会による航空分野のガイドライン

ここからは、TFEUに基づいて欧州委員会が策定する各種ガイドラインのうち、航空分野に絞って紹介したい。欧州委員会は、これまでに航空に関するガイドラインを3回策定している。すなわち、1994年航空ガイドライン<sup>(48)</sup>、2005年航空ガイドライン<sup>(49)</sup>、2014年航空ガイドライン<sup>(50)</sup>である。ここでは、1994年航空ガイドライン及びそれを補完するために策定された2005年航空ガイドラインの概要を説明した後に、両ガイドラインを置き換えた現行の2014年航空ガイドラインの対象や補助の条件等をまとめる。

### 1 1994年航空ガイドライン

#### (1) 経緯

1994年航空ガイドラインは、EUにおける航空輸送の自由化の過程<sup>(51)</sup>において策定されたもので

<sup>(47)</sup> “Commission Decision of 9 January 2012 SA.30584 (C 38/10, ex NN 69/10) on the State aid implemented by Hungary in favour of Malév Hungarian Airlines Zrt (2013/150/EU),” *Official Journal of the European Union*, L 92, 2013.4.3. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013D0150&from=EN>>

<sup>(48)</sup> “Application of Articles 92 and 93 of the EC Treaty and Article 61 of the EEA Agreement to State aids in the aviation sector,” *Official Journal of the European Communities*, C 350, 1994.12.10. <[http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/1994\\_guidelines\\_aviation/en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/1994_guidelines_aviation/en.pdf)>（以後の脚注においては、1994 Aviation Guidelines と表記）

<sup>(49)</sup> “Communication from the Commission: Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports,” *Official Journal of the European Union*, C 312, 2005.12.9. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005XC1209%2803%29&from=EN>>（以後の脚注においては、2005 Aviation Guidelines と表記）

<sup>(50)</sup> “COMMUNICATION FROM THE COMMISSION: Guidelines on State aid to airports and airlines,” *Official Journal of the European Union*, C 99, 2014.4.4. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2014:099:FULL&from=EN>>（以後の脚注においては、2014 Aviation Guidelines と表記）

ある。欧州諸国においては、航空輸送は伝統的に規制産業であり、航空会社や空港の多くは、国や地方自治体によって出資・保有されてきた。しかし、1980年代以降、ヨーロッパ統合の過程において、航空市場も統合が目指されることとなり、数次にわたる航空自由化政策が実施された。この過程において、航空輸送（路線・便数・運賃など）に関する規制が徐々に緩和され、最終的には撤廃に至った。現在では、EU国籍を有する航空機は、EU域内を自由に運航することができるようになっている（カボタージュ規制の撤廃<sup>(52)</sup>）。その一方、このような航空輸送の自由化に伴って、国や政府機関などからの支援の多寡によって特定の航空会社に有利・不利が生じ、市場競争が歪曲されるおそれが高まった。そこで1994年航空ガイドラインが策定されるに至った。

## (2) 対象と形態

このガイドラインは、EU加盟国政府から航空会社に対して与えられる補助を対象としている。ここでいう補助には、航空輸送に付随したあらゆる活動、航空会社に資する直接的又は間接的な助成が含まれている。間接的な助成には、航空訓練学校の運営、免税店の運営、空港設備の利用、フランチャイズの営業権、空港使用料の減免等が含まれる<sup>(53)</sup>。ただし、後述の2005年航空ガイドラインでは適用対象となっている空港インフラの建設については、このガイドラインの適用対象外となっている。

また、補助の形態として、出資（Capital injections）、融資（Loan financing）、融資保証（Guarantees）等が示されている。これらの補助について、欧州委員会は市場経済投資家原則を適用して、まず禁止される国家補助に該当するか、それとも通常の金融取引であるかを判断する。そして、禁止される国家補助に該当すると判断された場合、それらが域内市場と合致するかどうかをTFEU第107条第2項及び第3項を基準に判断する。

## (3) 運営補助と救済・事業再生支援補助

このガイドラインでは、航空会社に対する運営補助（赤字救済を目的とした補助）は、公共サービス義務（PSO）及び社会的性格を有する補助（Aid of a social character）を除いて<sup>(54)</sup>、原則として禁止されている。ただし、救済支援及び事業再生支援については、TFEU第107条第3項（c）（ガイド

51) 航空自由化の過程については、中村徹『制度としてのEU共通航空政策の展開』晃洋書房、2012；河越真帆「EUにおける共通航空政策の出現と発展—欧州化の視点から—」（慶應義塾大学博士論文（乙第4454号））2011.2.28（特に第3章から第4章まで）を参照。

52) カボタージュとは、「外国航空会社が他国内の2地点間を商業輸送すること」である。同一国内の2地点間の輸送については、航空分野では伝統的に安全保障の観点から国内業者にのみ留保されるという考え方が取られていた（「観光用語集 カボタージュ」JTB総合研究所HP <<http://www.tourism.jp/glossary/cabotage/>>; 中村徹「航空カボタージュについての制度論的一考察」『大阪産業大学論集 社会科学編』No.94, 1994.3, p.133）。EU加盟国内では、航空自由化政策の進展に伴い、この規制が撤廃された。

53) Schmauch, *op.cit.*(15), pp.261-262.

54) 公共サービス義務（PSO）の定義については、前掲注28を参照。航空分野のPSOは、“Council Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes,” *Official Journal of the European Communities*, L 240, 1992.8.24. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R2408:EN:PDF>>に基づき、また、社会的性格を有する補助については、当時の欧州共同体設立条約第92条第3項（a）（現在のTFEU第107条第3項（a））に基づき可能であった。なお、航空分野のPSOについては、現在は“Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community,” *Official Journal of the European Union*, L 293, 2008.10.31. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=EN>>に基づき実施されている。

ライン制定当時は欧州共同体設立条約第 92 条第 3 項 (c) に基づき、欧州委員会の裁量で認められることがある。もっとも、航空自由化制度が完成した 1997 年以降は、救済・事業再生支援に関して 1994 年航空ガイドラインが適用されることはなく、現在は前述の 2014 年救済・事業再生支援ガイドライン（航空だけでなく様々な業界を対象とするガイドライン）が適用されている<sup>(55)</sup>。

## 2 2005 年航空ガイドライン

### (1) 経緯

1994 年航空ガイドラインは、前述のとおり、主として航空会社に対する補助を対象としたものであり、空港の建設・拡張等に関する補助は、国家補助規制の枠組みの中で欧州委員会が監督するものではなかった<sup>(56)</sup>。ところが、2000 年のパリ空港公団判決<sup>(57)</sup>（第一審裁判所 (Court of First Instance) (当時)）が空港に関連する活動の一部は経済活動になると判示したことがきっかけとなり、航空会社だけでなく空港についても国家補助規制の対象として考える必要が生じた。しかし、1994 年航空ガイドラインは空港を対象としていなかったため、新たなガイドラインの策定が求められることとなった。

また、その策定に関しては、格安航空会社 (Low Cost Carriers: LCC) が台頭し始めていたことも大きい。LCC 台頭の背景には、前述のような EU の航空自由化施策の影響もあるが、そのほかにも、各地の空港運営事業者やそれらの空港を所有する地方自治体が LCC を誘致し地域の活性化につなげるために着陸料の減免や広告への協力などの支援を始めたという事情もある。そして、このような地方自治体等の支援に対しても国家補助規制が適用されるべきではないかという議論が生じ始めた<sup>(58)</sup>。

(55) 「交通政策審議会航空分科会公的支援に関する競争政策検討小委員会報告書」前掲注(7), p.3 等を参照。

(56) 1994 Aviation Guidelines, *op.cit.*(48), paragraph 12.

(57) Case T-128/98, *Aéroports de Paris v Commission of the European Communities*, 2000, ECR II-3929. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:61998TJ0128&from=EN>>; confirmed by Case C-82/01, 2002, ECR I-9297. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62001CJ0082&from=EN>> 同判決を解説した資料として、木村琢磨「フランスにおける空港管理の動向—港湾管理との比較および判例分析を交えて—」『千葉大学法学論集』26(4), 2012.3, pp.55-56. <[http://mitizane.ll.chiba-u.jp/metadb/up/AN10005460/09127208\\_26-4\\_70.pdf](http://mitizane.ll.chiba-u.jp/metadb/up/AN10005460/09127208_26-4_70.pdf)> を参照。パリ空港公団判決は、機内食供給 (catering) 事業者が同公団に対して納付する料金の設定について、既存事業者と新規参入事業者との間で差別的な取扱いがあるとして提起された訴訟である。この裁判は、国家補助規制に関するものではなく、支配的な地位の濫用に関するものであったが、この判決の中で、空港の運営に関する事業の一部（ここでは機内食提供に関する空港サービス）は競争法の適用を受けるということを認めたため、注目を集めた。また、この考え方を更に拡大したものとして、ライプチヒ・ハレ空港判決がある。同判決は、滑走路の新設ですら場合によっては経済活動を構成するものであり国家補助規制の適用を受け得る可能性を判示しており、2014 年航空ガイドラインはこの判決を踏まえて策定されている。空港の各種活動の中で、TFEU 第 107 条第 1 項に示す「事業者」に該当する部分（経済活動に関する部分）が年々拡大しており、空港が国家補助規制の適用をより多く受けるようになりつつある点がポイントである。ライプチヒ・ハレ判決の原文は、Joined Cases T-443/08 and T-455/08 *Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig Halle GmbH v Commission* ('Leipzig-Halle airport' judgment), 2011, ECR II-1311, in particular paragraphs 93 and 94. <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=81849&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=EN&cid=226919>>; confirmed by Case C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen and Flughafen Leipzig-Halle v Commission*, 2012. <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=131967&mode=req&pageIndex=1&dir=&occ=first&part=1&text=&doclang=EN&cid=227138>> を参照。また、パリ空港公団判決及びライプチヒ・ハレ空港判決を解説したものとして、マーストリヒト大学修士課程の学生論文ではあるが、Oliver Hateley et al., "What is all this talk about Airport infrastructure? The gradual encroachment of the State Aid rules in the Aviation Sector," 2014.9. Maastricht University HP <<http://www.maastrichtuniversity.nl/web/file?uid=78c2505f-585d-4c28-9bc7-a1f1660595e1&owner=bcba917e-8408-4186-b5c9-d9a440025cb9>> が参考となる。

## (2) 対象

このような議論を踏まえて策定されたため、このガイドラインの主たる対象は、「空港のインフラ投資に関する補助」及び「地方空港からの就航支援に関する補助 (Start-up aid)」となっている。それらの補助は、主に TFEU 第 107 条第 3 項 (c) (ガイドライン制定当時は欧州共同体設立条約第 87 条第 3 項 (c)) を根拠として欧州委員会により審査される。また、2005 年航空ガイドラインは、1994 年航空ガイドラインを改定するものではなく、それを補完する位置付けとなっている。

2005 年航空ガイドラインでは、空港を旅客数に応じて 4 つに分け、このカテゴリーに応じて、各種補助の上限等を考慮するとしている。すなわち、年間旅客数が 1000 万人以上の空港は A、同 500 万人以上 1000 万人未満は B、同 100 万人以上 500 万人未満は C、同 100 万人未満は D とされる (表 1 参照)<sup>(59)</sup>。

一般に、A 及び B に分類される空港に対する支援は競争を歪曲し加盟国間の貿易に影響を与えると考えられる一方、D に分類される空港についてはその可能性は小さいと判断されるが、全ての事例に適用可能な基準を策定することは困難なので、禁止される国家補助に該当しそうな措置については全て欧州委員会に通知することが義務付けられている<sup>(60)</sup>。

また、地方空港等が LCC に対して就航支援を行っている実態を踏まえて、そのような支援が認められる条件を明示している<sup>(61)</sup>。例えば、①支援の対象は EU の航空免許を持つ航空会社であるこ

表 1 2005 年航空ガイドラインにおける空港の分類

カテゴリー名	年間旅客数
A	1000 万人以上
B	500 万人以上 1000 万人未満
C	100 万人以上 500 万人未満
D	100 万人未満

(出典) 筆者作成。

<sup>(58)</sup> 具体的な議論として、ベルギーのシャルルロワ空港及び同空港を所轄するワロン州が欧州の代表的 LCC であるライアンエアに対して与えていた補助の是非に関するものがある。2001 年からライアンエアはヨーロッパにおいて本格的な運航を開始し、シャルルロワ空港を第一の拠点 (ハブ) 空港と位置付けた。その際、空港活性化のために、ワロン州は着陸料の減免を、シャルルロワ空港は利用促進報奨金、新規路線開設報奨金、グランド・ハンドリング (航空機の駐機場への誘導等の空港地上支援業務) 割引を、ライアンエアに対してのみ実施したが、これらが禁止される国家補助に該当するのではないかと指摘されるようになった。2002 年、欧州委員会は、調査を開始した。そして、市場経済投資家原則を適用した結果、民間の事業者であれば同様の支援を行わなかっただろうという結論を出し、ワロン州及びシャルルロワ空港の支援策は国家補助であると認定した。続いて、この国家補助が、条約や規則に照らして正当化 (許容) されるべきものであるかの調査が行われ、欧州委員会は、シャルルロワ空港による利用促進に関する奨励金が禁止される国家補助に該当すると結論付けた。ただし、この判断に対してライアンエアは不満を表明し、2008 年 11 月、第一審裁判所において欧州委員会の決定の取消が命じられた。山内弘隆「航空輸送における競争基盤、補助金、企業戦略—ライアンエアとシャルルロワ空港のケース—」『ていくおふ』106 号, 2004 Spring, pp.26-33; Ryan Griffin, “State aid, the growth of low-cost carriers in the European Union, and the impact of the 2005 guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports,” *Journal of Air Law and Commerce*, No.71, 2006 Spring, pp.341-374; 小熊仁「ブリュッセル・シャルルロワ空港における航空会社—空港の垂直的統合と競争政策上からの検討—」『運輸と経済』70(8), 2010.8, pp.96-97 を参照。また、上記判決文として、Case T-196/04 Ryanair v Commission, 2008, ECR II-3643. <<http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62004TJ0196&lang1=en&type=TEXT&ancre=>> を参照。

<sup>(59)</sup> 2005 Aviation Guidelines, *op.cit.*(49), paragraph 15.

<sup>(60)</sup> *ibid.*, paragraph 39-40. ただし、D に分類される空港が「一般的経済利益を有するサービス」(前掲注(28)を参照)の提供を任務としている場合には、通知義務は免除されることがある (paragraph 41)。

と、②C又はDに分類される空港から他のEU域内空港への就航であること、③新規路線の就航又は既存路線の便数の増加であること、④長期的な存続可能性と補助の通減が見込まれること、⑤新規就航に必要な追加的な費用に対する補助に限定されること、⑥補助は原則3年間に限定され、その額は各年に必要とされる費用 (eligible cost) の50%を超えず、また、補助の対象期間において必要とされる費用総計の30%を超えないこと、⑦航空会社を差別的な基準で取り扱わないこと、⑧事業計画が公表されること、⑨補助路線の一覧が毎年公開されること、⑩制裁 (Penalty) の制度が設けられること等である。<sup>(62)</sup>

### 3 2014年航空ガイドライン

2014年航空ガイドライン<sup>(63)</sup>が策定された理由は、「欧州2020」<sup>(64)</sup>というEUの中期計画に沿った国家補助制度の改善や航空市場の劇的な変化(例:LCCの市場シェアが従来型の航空会社のシェアを上回ったこと)等への対応が求められたからである。<sup>(65)</sup>

TFEU第107条第3項(c)に基づきこのガイドラインが対象としている補助の類型は3つある。すなわち、①空港に対するインフラ投資補助、②空港に対する運営補助、③航空会社に対する就航補助である。このうち、特に①の空港に対するインフラ投資補助については、前述のライブチヒ・ハレ空港判決<sup>(66)</sup>の影響が大きい。また、繰り返しになるが、航空会社の経営再建に関する補助の可否については、このガイドラインではなく2014年救済・事業再生支援ガイドラインに基づき判断される。

#### (1) 空港に対するインフラ投資補助

まず、市場経済投資家原則に合致する補助は、TFEU第107条第1項に規定する国家補助とはみなされない<sup>(67)</sup>。また、非経済的活動に対する補助(例:公権力の行使に関わる警察活動や税関活動に必要な施設等に対する補助)も同様である<sup>(68)</sup>。

年間旅客数が500万人を超える空港に対する投資補助は、「著しく異常な事態」を除いて認められない。すなわち、空港運営事業者が自らの資金で必要な空港インフラを整備することが求められている。

年間旅客数が500万人未満の場合は、補助が認められるが、旅客数によってその扱いが分かれて

(61) *ibid.*, paragraph 79.

(62) 2005年航空ガイドラインに関する和文資料として、醍醐昌英「EUにおける空港インセンティブ・プログラムの特徴」『運輸政策研究』15(3), 2012 Autumn, p.62. <<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no58-09.pdf>>を参照。

(63) 2014年航空ガイドラインを解説したものとして、Airports Council International Europe(国際空港評議会欧州事務所), "Manual for implementation of 2014 aviation State aid guidelines," 2014 (同事務所提供資料); European Commission, "New State aid rules for a competitive aviation industry," *Competition Policy Brief*, Issue 2, 2014.2. <[http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/002\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/publications/cpb/2014/002_en.pdf)>等を参照した。本節の内容は、その多くを両資料に依拠している。

(64) "COMMUNICATION FROM THE COMMISSION EUROPE 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth," COM (2010) 2020 final, 2010.3.3. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:EN:PDF>>

(65) 2014 Aviation Guidelines, *op.cit.*(50), paragraph 2-3.

(66) 前掲注(57)を参照。

(67) 2014 Aviation Guidelines, *op.cit.*(50), paragraph 49.

(68) *ibid.*, paragraph 35-36. ただし、公権力の行使に関する活動に対する補助がそれ以外の一般的な経済活動に用いられることについては十分な注意を払うことが要求されている。



いる。300万人以上500万人未満の場合は、最大25%までの補助が許容される。100万人以上300万人未満の場合は、最大50%までの補助が許容される。100万人未満の場合は、最大75%までの補助が認められる（表2を参照）。

次に、欧州委員会に対する通知について、年間旅客数300万人未満の空港に対する補助に関しては、加盟国政府が策定する補助の枠組みそのものを通知することが奨励されており、個別事例を通知することは強く求められてはいない。その一方、300万人以上の空港に対する補助等について、全体の枠組みではなく個別事例の通知が必要とされている。これは、国家補助規制に関する事務手続の簡素化を行いつつ、競争市場に影響を与える可能性の大きい大・中規模空港に対する補助については一例ずつ審査していくという欧州委員会の姿勢の表れである<sup>(69)</sup>。

表2 空港に対するインフラ投資補助の条件

年間旅客数	許容される補助率
500万人以上	原則0%（著しく異常な事態を除く）
300万人以上～500万人未満	25%まで
100万人以上～300万人未満	50%まで
100万人未満	75%まで

(注) 辺境地 (remote region) に存在する空港に対する補助は、空港の規模にかかわらず、補助率が最大20%かさ上げされる。  
(出典) 筆者作成。

## (2) 空港に対する運営補助

空港に対する運営補助<sup>(70)</sup>（赤字欠損補助）も、空港旅客数に基づき扱いが異なっている。年間旅客数が300万人以上の空港に対する補助は認められない。その一方、同300万人未満の空港に対しては、次の①～⑤の条件を満たす場合には、10年間の移行期間に限り、補助が許容される。

- ① 移動 (mobility) や接続 (connectivity) の向上、主要空港の混雑緩和への寄与、地域開発の促進のように、共通の利益という明確な目的に貢献すること
- ② 補助が必要とされ、かつ適切であること（補助なくしては目的が達成されないこと）
- ③ 空港の経済活動の水準について、報償 (incentive) の効果を有すること（補助なくしては経済活動の水準が下がること）
- ④ 競争、貿易に対する負の影響を避けられること
- ⑤ 補助は赤字額（施行前5年間平均）の50%までに制限されること<sup>(71)</sup>

<sup>(69)</sup> European Commission, “State aid: Commission adopts new guidelines on state aid to airports and airlines (Aviation Guidelines): Frequently asked questions,” MEMO/14/121, 2014.2.20. <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-14-121\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-121_en.htm)> 質問番号19を参照。

<sup>(70)</sup> 運営補助は競争歪曲の可能性が高い補助とされてきたが、2005年航空ガイドラインが厳格に適用され運営補助が許容されなかった場合、EUの約300空港が閉鎖に追い込まれる可能性があった。そのため、2014年航空ガイドラインでは10年間の移行期間を設けて運営補助を認め、移行期間経過後は空港間競争が適切に実施されることを欧州委員会は期待している（欧州委員会競争総局からの聴取事項）。その一方、10年後にそのような競争環境が本当に調えられているのかという指摘もある（筆者が2015年3月10日に訪問したフランス空港同盟 (Union des Aéroports Français) の職員の私見）。

<sup>(71)</sup> Airports Council International Europe, *op.cit.*(63), p.9.

⑤にあるように、空港に対する運営補助は、赤字額の50%までに制限される。例えば、ガイドライン施行前5年間（2009年から2013年まで）の年間平均赤字額が100万ユーロである場合、2014年からの移行期間（10年間）における補助の総額は、100万ユーロ×50%×10年=500万ユーロとなる。

ただし、年間旅客数70万人未満の空港に対しては、この補助率が80%となり、補助額の算出期間も10年から5年に短縮される。例えば、前述の事例と同様に、2009年から2013年までの5年間の年間平均赤字額が100万ユーロである場合、10年間ではなく5年間における補助の総額として、100万ユーロ×80%×5年=400万ユーロが認められることとなる（表3参照）。また、移行期間開始4年目において、欧州委員会は、この補助の枠組みについて見直す必要があるかどうか検討する。仮にこの枠組みが継続された場合には、10年間にわたって80%の補助率を維持することが可能となる。

また、これらの補助の欧州委員会への通知については、年間旅客数が20万人未満の空港<sup>(72)</sup>を除いて義務が課されているが、その際、個別事例の通知ではなく、各加盟国の補助の枠組みそのものを通知することが奨励されている。また、同じ経済圏域（Catchment Area）内に別の空港がある空港に対する補助については、個別に通知義務が課されており、代替可能な空港があるにもかかわらず補助を必要とする空港を存続させることには否定的な考えがうかがえる。

表3 空港に対する運営補助の上限額の計算方法

空港規模（年間旅客数）	計算方法
70万人以上 300万人未満	補助総額（10年間） = 年間平均赤字額 × 50% × 10年
70万人未満	補助総額（5年間） = 年間平均赤字額 × 80% × 5年

（出典）筆者作成。

### (3) 航空会社に対する就航補助

空港活性化のために、特定の航空会社に対して、新規路線の開設を条件として空港運営事業者や地方自治体等が補助を拠出する事例がある。これらの補助は、市場経済投資家原則に合致すると考えられる場合には許容されるが、当該原則に合致しなければ禁止される国家補助となる。また、禁止される国家補助と判断された場合に補助が許容されるための具体的な要件は、次の①～⑦のとおりである。

- ① 高速鉄道や同一の経済圏域に他の空港がない路線に対する補助であること
- ② 移動の向上等に寄与し、辺境地の開発を促進すること

<sup>(72)</sup> 年間旅客数が20万人未満の空港及び年間旅客数が30万人未満の離島路線を就航する航空会社は、「一般的経済利益を有するサービス」（前掲注<sup>(28)</sup>を参照）を実施していると考えられるため、欧州委員会決定（2012/21/EU）（“Commission Decision of 20 December 2011 on the application of Article 106(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest,” *Official Journal of the European Union*, L 7, 2012.1.11. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:007:0003:0010:EN:PDF>>）に基づき、欧州委員会に対する補助の実施に関する通知は免除される（2014 Aviation Guidelines, *op.cit.*(50), paragraph 75; Airports Council International Europe, *op.cit.*(63), pp.7-8）。

- ③ 補助が必要とされ、かつ適切であること（補助なくしては目的が達成されないこと）
- ④ 補助額が空港着陸料の50%未満であること
- ⑤ 補助の期間が就航から3年以内に限られること
- ⑥ 他の運航補助との併用を禁止すること
- ⑦ 共通欧州航空領域（Common European Aviation Area）内に位置する空港と路線を結んでおり、年間利用者数が300万人未満の空港であること<sup>(73)</sup>

欧州委員会への通知について、年間旅客数が300万人未満の空港及び辺境地（remote region）<sup>(74)</sup>に所在する空港に対する補助は、その全体の枠組みを通知することが推奨されている。個別事例の通知が求められるのは、年間利用者数が300万人以上かつ辺境地ではない地域に所在する空港に対する補助についてである。

#### 4 小括

ここでは、3つの航空ガイドラインをみてきた。各ガイドラインは、約10年ごとに策定されているが、これは偶然であり、その背景には時代に特徴的な出来事が存在する。1994年航空ガイドラインの策定に際しては、欧州の航空自由化政策を前提としており、航空会社に対する補助を抑制することを目的としていた。2005年航空ガイドラインの策定に際しては、空港活動の一部が経済活動とみなされるようになったこと（パリ空港公団判決）やLCCの台頭という変化があった。2014年航空ガイドラインについても、「欧州2020」の策定のほかに、経済活動とみなされる空港活動領域の拡大（ライプチヒ・ハレ空港判決）や「国家補助の現代化」<sup>(75)</sup>というEU全体の取組等があった。<sup>(76)</sup>

このように、航空ガイドラインは時代に応じてその内容を変化させ、航空業界における補助の在り方を示す指標となっている。

<sup>(73)</sup> Airports Council International Europe, *ibid.*, p.14. なお、⑦の共通欧州航空領域とは、EU加盟国に加えて、ノルウェー、アイスランド、バルカン諸国等のEU非加盟の欧州諸国も含んだ領域のことであり、欧州共通航空領域（European Common Aviation Area）として2006年に協定が締結されている（“Decision of the Council and of the Representatives of the Member States of the European Union Meeting within the Council of 9 June 2006 on the signature and provisional application of the Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Bulgaria, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA) (2006/682/EC),” *Official Journal of the European Union*, L 285, 2006.10.16. <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:285:0001:0002:EN:PDF>>; 2014 Aviation Guidelines, *op.cit.*(50), p.26)。なお、英語版の2014年航空ガイドラインでは“Common European Aviation Area”という語が用いられている一方、2006年の協定では“European Common Aviation Area”という語が用いられており、“Common”と“European”の語順が逆になっている。他方、フランス語版では、いずれも“Espace aérien commun européen”が用いられている。フランスの表記を考慮すると、英語表記においても語順は違えど両者は同一の概念を指しているものと考えられる。2014年航空ガイドラインは<[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C\\_.2014.099.01.0003.01.ENG](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2014.099.01.0003.01.ENG)>において、2006年の協定は<<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2006:285:TOC>>において、それぞれフランス語版を閲覧できる（フランス語以外のEU公用語版も選択可）。

<sup>(74)</sup> 辺境地とは、TFEU第349条に列挙される地域、マルタ、キプロス、セウタ、メリーリヤ、加盟国の領土を構成する離島及び人口減少地域（sparsely populated areas）を意味する（2014 Aviation Guidelines, *ibid.*, paragraph 25）。

<sup>(75)</sup> “State Aid Modernisation (SAM) and its implementation.” 欧州委員会競争総局HP <[http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/index_en.html)> 国家補助概念の明確化、域内市場との適合性に関する法規範等の見直しを行う動きである（庄司 前掲注(1), p.349）。

<sup>(76)</sup> 欧州委員会競争総局からの聴取事項。

## おわりに

本稿でみてきたように、EUにおける国家補助規制は、市場競争の公平性を確保するための制度であった。EUの航空分野は、運輸分野全体の中で最も自由化の進んだ領域であるとされ<sup>(77)</sup>、それゆえに鉄道等の他の分野と比べて、国家補助の件数や金額は抑制されている。ただし、近年では、中東・湾岸諸国の航空会社や空港がいわゆるオイルマネーを背景に勢力を拡大しつつあるといわれており、政府からの補助が原則として禁止されているEU加盟国の間では、不公平という受け止め方が強まっていると指摘されている<sup>(78)</sup>。

このように、航空自由化が進んだEUで行われている規制を日本に導入できるかどうかを考えてみると、国家の連合体であるEUの施策をそのまま適用することは難しい。とはいえ、国土交通省の「公的支援に関する競争政策検討小委員会」の報告書でも指摘されているように、「①公的支援に当たって考慮すべき事項及び②事前に関係者の意見を聴取する等の手続についてガイドラインとして明らかにして…(中略)…支援内容の透明性・予見可能性を確保し、健全な競争環境を確保する」<sup>(79)</sup>ことは、今後の航空市場の活性化に向けて考慮すべきポイントであると考えられる。

また、現在、地方空港の運営主体が航空会社や空港会社に対して補助金を拠出し、空港の活性化を図ろうとしている事例がみられる。その一方、このような補助金が本当に空港やその周辺地域の活性化に寄与しているのかを疑問視する見解もある。この問題を考えるに当たっては、将来の収益性が期待された経営計画を事前に評価し、その評価を踏まえた上で、限られた支援期間においてのみ補助を認めるというEUの就航補助の仕組みが参考となるのではないだろうか<sup>(80)</sup>。

空港の経済性と公共性のバランスをどのように取るか、また、競争政策と運輸政策をどのように調和させていくか、EUやそのほかの地域の制度を参考としながら、今後の在り方について検討が深められていくことを期待したい。

(まなこ かずや)

(77) 筆者が2015年3月2日に訪問した欧州委員会運輸総局からの聴取事項。鉄道等の他の交通モードと比較すると、欧州では航空分野の自由化が相当先行している状況にあるという。

(78) 昨今、日本の新聞記事でもこのような状況が報じられつつある。「欧州航空当局、中東勢に物言い 政府支援「公正な競争妨げる」」『日経産業新聞』2015.3.31;「米・中東 空でさや当て」『日本経済新聞』2015.4.6;「中東の翼 欧米で攻勢」『毎日新聞』2015.4.11。ただし、このような批判を不当なものとする反論もみられる。「アリタリア復活への道 カッサーノCEOに聞く 中東路線網拡充で攻勢」『日本経済新聞』2015.4.28。

(79) 「交通政策審議会航空分科会公的支援に関する競争政策検討小委員会報告書」前掲注(7), p.6。

(80) 国際空港評議会欧州事務所職員との面談において、「私見ではあるが、もし日本で空港ガイドラインを作るのであれば、このような手法が参考となるのではないか」という考え方を紹介された。