

# 世界 航空運送産業의 規制緩和

申 東 春\*

## 〈차 례〉

- I. 序 論
- II. 規制緩和의 理論的·歷史的 背景
  - 1. 航空運送産業의 規制體制
  - 2. 規制緩和政策의 理論的 背景
- III. 美國 規制緩和政策의 發展
  - 1. 航空運送産業에 대한 規制
  - 2. 規制緩和의 政策決定 過程
  - 3. 規制緩和政策의 評價
- IV. 主要 國家의 政策 對應事例
- V. 結 論

## I. 序 論

항공운송산업은 1991년 전세계적으로 약 12억명의 旅客과 840만톤의 貨物 (가치로는 세계 交易의 약 25%)을 수송하였고, 觀光 등 관련 産業을 포함하면 US 7,000억불에 달하는 勞動力을 고용하고 있다.<sup>1)</sup>

\* 交通部 輸送政策室 國際協力課長, 韓國航空法學會 會員

1) An IATA White Paper. "Air Transport in a Changing World", 1992, pp. 1-2.

世界 經濟에 이러한 비중을 차지하고 있는 항공운송산업은 1978년에 미국에서 시작된 규제완화정책으로 인하여 미국내 뿐만 아니라 이후 세계 각국에 지대한 영향을 미쳐 현재 세계적으로 항공운송산업에는 규제완화의 거센 돌풍(turbulence)이 일고 있다.

미국의 국제완화정책의 핵심은 종래 이른바 公共企業(public utilities)이라고 간주되던 항공 운송산업에도 타 산업에 적용하던 競爭原理(competition rules)를 도입하여 동 산업에서의 競爭을 促進하고 競爭을 沮害하는 規制 및 制度를 완화시키는 것이었다.

전통적으로 미국에서 公共企業에 대하여는 市場의 失敗(market failures)<sup>2)</sup>를 이유로 市場 進入(entry), 運貨, 供給의 決定등 기업의 활동에 소위 獨立規制委員會에 의한 規制<sup>3)</sup>가 행하여져 왔는바, 항공운송산업에서 이러한 미국의 규제정책이 어떠한 정책결정 과정을 거쳐 일대 전환을 가져오게 되었는가에 대한 분석은 향후 타산업의 규제완화 및 타국의 동 산업에 대한 규제완화를 分析, 豫測하는데 중요한 출발점을 제공할 것으로 생각된다.

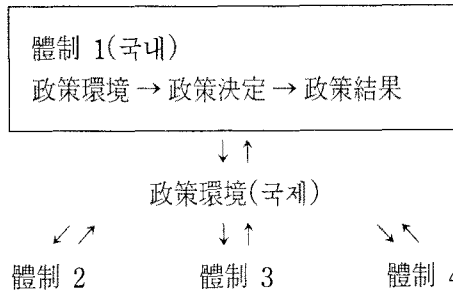
항공운송산업의 국제적인 특성상 일 국가에서의 변화, 특히 세계 항공 운송량의 약 36% 이상<sup>4)</sup>을 점유하고 있는 미국에서의 규제완화정책의 시행은 필연적으로 타국의 정책에 변화를 誘發시켰는 바, 미국은 자국내에서 시작된 규제완화 정책을 대외관계에도 適用함으로써, 各國은 정도의 차이는 있지만 이러한 變化에 政策的으로 對應하지 않을 수 없었다.

本稿에서는 단위 체제, 특히 미국에서의 規制緩和에 대한 政策決定 過程을 고찰하는 한편 중심적인 단위 체제의 정책결정이 國際的인 環境變化를 가져오게 되고 여타의 단위 체제가 이러한 外部的인 政策環境 變化에 어떻게 對應하는가를 分析하려고 시도하였다. (아래 模型)

2) David L. Wemer, Adam R. Dining, Policy Analysis. (Englewood Cliffs : N.J. Prentice Hall, 1992).

3) 일반적으로 규제는 행정객체의 행위선택에 대한 인위적인 통제로 이루어지는 과정을 의미한다. Anthony E. Brown. The Politics of Airline Deregulation, (Knoxville : The University of Tennessee Press, 1987), p.23 참조.

4) ICAO, Annual Report of the Council, 1991.



이러한 概念的인 構圖(conceptual framework)하에서 제2장에서는 항공 운송산업에 대한 전통적인 規制의 理論的, 歷史的 背景에 대하여 동 산업의 특성과 관련지어 설명하고, 제3장에서는 미국에서의 規制완화정책의 결정 과정 및 政策效果를 政策評價의 觀點에서 분석하며, 제4장에서는 미국의 規制완화정책 실시 이후 政策의 變化를 가져 온 지역 및 국가 중 유럽 共同體(European Community, 이하 EC라 함), 日本, 韓國을 선정하여 政策的 對應을 살펴 보았다.

## II. 規制緩和의 理論的·歷史的 背景

### 1. 航空運送産業의 規制體制

항공운송산업은 1902년 라이트 형제가 처음비행기를 발명한 이래 1913년 항공기를 이용한 최초의 航空運送이 개시되면서<sup>5)</sup> 발달하였으며 특히 1960년대 제트 비행기의 출현을 계기로 눈부신 발전을 계속하고 있으나 타 산업에 비하면 가장 역사가 짧다고 할 수 있다.<sup>6)</sup>

역사적으로 볼 때 각국은 항공운송을 유치산업(infant industry)으로 간주하여 政策的 育成에 힘썼으며, 항공기 사고의 人命 및 財產에 대한 파괴적 결과를 방지하기 위하여 各種의 安全에 대한 規制를 가하였으며, 특히 國家間의 항공운송은 外國의 領空을 비행하게 됨으로써 국가의 安保와 직

5) 같은 해에 설립된 STA사가 미국 플로리다주의 템파-세인트피터스버그간의 30Km의 노선거리를 20분의 소요시간으로 매일 2회씩 운항하였음.

6) 이태원, 현대항공수송론, (서울: 컴퓨터 프레스, 1991), pp. 36-43 참조.

결되는 것으로 인식하였다.

아울러 전통적으로 미국을 비롯한 대부분의 국가에서는 항공운송산업은 公共企業의 일종으로 취급하여 왔다. 공공기업이란 공익(public interest)과 관계되는 상품이나 서비스를 供給하는 기업<sup>7)</sup>을 말하는 것으로 資源의 自然的 獨占이나 寡占의 성질을 갖는 수도, 전기, 가스, 通信, 旅送 및 航空을 포함한 대부분의 運送産業(트럭, 鐵道, 水運, 파이프 라인 등)을 공공기업으로 分類하여 왔다.<sup>8)</sup>

각국은 이러한 기본적 고려하에 항공운송산업을 타산업보다 엄격하게 규제하여 왔으며 특히 공익적 특성을 고려하여 시장 진입, 공급, 운임 등에 대하여 철저한 統制를 가하였다.

이외에도 각국은 安保, 政治, 政治, 經濟的인 側面에서의 政策적 고려를 바탕으로 하여 항공운송산업에 대한 規制를 오랫동안 正當化하였다. 특히 아래에 소개하는 정책적 고려들은 각국에서 아직도 상당히 많은 규제론자에 의한 規制政策의 論據로서 제시되고 있다.<sup>9)</sup>

첫째, 政治·外交面의 고려로서 민간항공기 또는 航空社를 보유하는 것 자체가 국가위신(national prestige)을 상징하는 것으로 간주되었고 세계 각국에 航空 路線網을 유지함으로써 국가가 외교를 효과적으로 뒷받침한다는 개념인 바, 많은 수의 아시아, 아프리카 新生國家들이 獨立 後 자원이 부족한 상태에서도 민간 항공기를 서둘러 도입한 것이나, 舊蘇聯의 아에로플로트 항공사는 과거 100여개국 이상의 노선망을 유지하였는데, 상당수의 노선이 적자 운영을 면치 못하였음에도 불구하고 소련이 해당 지역에서의 영향력의 유지·증대를 위해서 운항을 한 것이 그 예가 될 수 있다.

둘째, 經濟的인 고려로서 자국의 항공기업은 貿易 및 觀光交流를 통한 국제수지 증대에 기여하며 국내에서의 고용증대, 항공기 제조산업의 발달 및 地域發展을 촉진하는 유효한 수단이 된다는 개념이다. 예를 들면, 캐나다,

7) David M. Welborn, "Taking Stock in Regulatory Reform", Paper presented at the Annual Meeting of the American Political Science Association, Washington D.C., Sep. 1977.

8) The President's Air Coordinating Committee, "Civil Air Policy", Washington, D.C., 1954. pp. 62-63.

9) U.S. Secretary of Transportation, "A Statement of National Transportation Policy" 43(Sept. 17, 1975).

브라질같이 광대한 영토를 가지고 있는 국가에서는 항공운송의 發達없이 지역개발은 불가능할 것이다.

항공운송의 본질은 2지점간 旅客, 貨物 또는 郵便物을 운송하는 것이지만 國家運送의 경우는 國際領空主權의 기본적인 고려로 인하여 國內運送과는 상이한 질서에 의하여 規律되어 왔다. 즉, 국내운송은 이미 언급한 바와 같이 산업의 발전단계 및 특성을 고려하여 입법 및 정책에 의하여 규율되어 왔지만 국제운송은 國際條約 및 兩國間의 航空協定에 의하여 규율되고 있다.

1944년 12월에 시카고에서 체결된 國際民間航空協約<sup>10)</sup>은 국제항공운송의 기본질서를 규율하고 있는 바, 同 協約은 領空에 대한 國際의 完全하고도 排他的인 주권 행사를 선언하고 있으며(협약 제1조), 국가간 定期的인 運送에 대하여는 외국 항공기에 대한 國家의 사전 허가를 명시하고 있다(협약 제6조). 다만, 2국가간의 運航할 地點, 公 급, 운임등의 결정에 대하여는 國家間 航空力의 차이로 多者間 條約이 성립하지 못하고 兩者 協商方式에 의존하게 되었다. 따라서 현재 국제항공운송은 國際民間航空協約 및 수천 개에 달하는 兩國間 航空協定에 의하여 規制되고 있으며, 여기에 各國의 航空政策이 이러한 協約 및 協定의 실제적 운영에 영향을 미치고 있다.

항공운송산업에 대한 國內 및 國際의 規制體制는 다른 政治·行政體制의 過程에서와 마찬가지로 일반적으로 현상을 유지하거나 기존의 規制體制를 強化하려는 內在的인 힘이 作用하고 있다.<sup>11)</sup> 立法, 政策, 規制機構, 官僚 및 各種의 規制手段으로 이루어진 規制體制는 시간이 흐름에 따라 固着되고 強化되었는데 이러한 構造속에서 規制緩和라는 變化가 일어나게 된 環境 및 政策決定 過程을 규명하는 것은 중요한 과제가 아닐 수 없다.

## 2. 規制緩和政策의 理論的 背景

규제완화는 規制 對象이나 活動에 대한 정부통제를 규제적인 수단에 의해 지배되던 統制 시스템으로의 轉換을 의미한다.<sup>12)</sup> 이러한 정의는 규제완화가

10) 국제민간항공을 규율하는 국제조약으로, 국제민간항공기구(ICAO)도 동 협약에 의해 1947년 창설되었으며 '91. 12. 31 현재 세계 174개국이 회원국으로 가입하고 있음.

11) Charles O. Jones, An Introduction to the Study of Public Policy, (Belmont, California : Duxbury, 1970), p. 137

12) Anthony E. Brown, The Politics of Airline Deregulation. p. 27.

行政規制의 대상이 되는 모든 분야에 있어서의 각종 간섭의 종료, 즉 '規制의 反對는 自由放任'이라는 見解와는 다르며, 특정 산업의 규제완화를 추진함에 있어 직접적인 규제의 진정한 대안은 자유방임이 아닌 反獨占의 강화를 의미한다.

규제완화에 대한 接近 方法에는 논자의 관점에 따라 차이가 있으며, 이하에서는 政策決定 過程에서 政府 規制의 變化에 따라 分類하기로 한다.<sup>13)</sup>

첫째로, 漸增主義의 方法(Incrementalism)으로 規制에서 발생하는 문제를 해소하기 위하여 節次的이고 組織內的인 해결책을 강구하는 것이다. 이 방법은 규제 수단의 적용에 있어서 규제 기구의 裁量이나 신축성을 증가시키거나, 그 기구의 관할하에 있는 規制 對象을 증대시킴으로써 규제 기구의 權限을 強化한다. 또한 이 接近 方法은 규제 체제에 있어서의 불완전을 정치가에 의한 압력, 기구의 부적절한 구조, 나쁜 立法에 돌리고 있다.

둘째로, 規制緩和의 方法(Deregulation)으로 非能率的이고 不公平한 規制는 규제적인 간섭의 종료를 통하여 해소될 수 있다는 것이다. 이 方法은 점증주의적 방법이 주장하는 것처럼 절차와 조직에 대한 矯正이 규제 과정의 衡平性과 能率性을 개선시킬 수 없는데, 그 이유는 점증주의적인 改革이 규제적인 문제의 근본 원인을 파헤치지 않는데 있다고 한다. 따라서 經濟的인 인센티브 같은 間接的인 手段이 경제적, 사회적 문제를 해결하는데 좀 더 유효한 방법으로 活用될 수가 있다.

세째로, 漸降的인 方法(Decrementalism)으로 規制緩和로의 이행을 의미하기는 하나 규제적인 수단의 종료 및 비규제적인 간섭의 채택까지를 포함하지는 않는다. 이 接近法은 규제 수단의 적용에 있어서 裁量이나 伸縮性을 제한함으로써 규제 기구의 權限을 縮小시키는 결과를 가져온다.

### III. 美國 規制緩和政策의 展開

#### 1. 航空運送産業에 대한 規制

미국의 보수적이고 강력한 司法制度는 몇몇 특정분야의 산업(공공기업)에만 政府規制를 허용함으로써 政府 規制 자체를 견제해 왔는 바<sup>14)</sup> 전통

13) Ibid., pp. 28-29.

14) Kenneth Nowothy, David B. Smith, Henry M. Trebing, eds., Public Utility Regulation (Boston : Kluwer Academic Publishers, 1989). pp. 28-29.

적으로 대부분의 산업에 대하여 경쟁원리를 옹호하는 각종 입법<sup>15)</sup>을 통해 反競爭行爲 및 獨占企業을 제한 또는 제재하였다.

앞서 설명한 것처럼 철도, 전기, 가스, 수도, 통신사업 등의 공공기업은 주간통산위원회(ICC), 연방해사위원회(FMC), 환경보호청(EPA), 식품의 약위원회(FDA) 같은 聯邦規制機構에 의하여 관리되어 왔으며<sup>16)</sup>, 항공운송산업도 공공기업으로 취급하여 규제기구의 하나였던 민간항공위원회(Civil aeronautics Board, 이하 CAB라함)에 의하여 규제되어 왔다.

규제옹호론자들은 항공운송산업이 자연적 독점이거나 상호의존적인 관점이어서 운임이 경쟁적인 수준 이상으로 오르지 않도록 규제가 필요하다고 주장하였다.<sup>17)</sup> 이러한 배경하에서 1938년 민간항공법(Civil Aeronautics Act)<sup>18)</sup>이 제정되었는 바, CAB도 동법에 의하여 창설되었으며 이러한 규제 입법과 기구가 이후 40년 동안 미국의 국내항공운송산업에 대한 기본적인 규제의 틀이 되었다.

CAB는 광범위한 규제 체제의 운영을 통하여 항공사의 시장 진입, 공급, 운임 등을 엄격히 統制하였고 항공사간 계약, 合併, 引受 등에도 CAB의 인가가 요구되었다.<sup>19)</sup> CAB의 국내 항공운송 산업에 대한 철저한 규제는 1938년 부터 1978년 규제완화 입법이 이루어지기까지 40년 동안 79건의 신규기업 참여 신청이 있었으나 단 한 건도 허용하지 않은 사실에서 찾아볼 수 있다.

특기할 것은 CAB가 사실상 강력한 규제 체제를 유지하고 있었음에도 불구하고 표면상은 두가지의 상반되는 政策目標를 표방하였는데, 하나는 항공운송산업의 振興(promotion)이며, 다른 하나는 規制(regulation)로서<sup>20)</sup> CAB는 업계에 가부장적인 지원과 보호를 제공하는 한편 강도 높은 통제

15) 1890년 셔만법, 1914년 클레이튼법, 1914년 연방통상위원회법, 반독점법에 대하여는 A.D. Neale, *The Antitrust Laws of the United States of America*(Cambridge : Lexington, 1960) 참조

16) Werner Sichel, ed., *Salvaging Public Utility Regulation*(Boston : Lexington Books, 1976), p. 27.

17) OECD, *Deregulation and Airline Competition*, (Paris, 1988), p. 21.

18) 1958년 연방항공법으로 개정 및 개정.

19) Richard E. Caves, *Air Transport and Its Regulators : An Industry Study*, (Cambridge : Harvard Univ. Press, 1962), p. 127.

20) 49 U.S.C. 20. Sec. 1302(1976).

조치를 행사하였다.<sup>21)</sup> 항공운송산업의 진흥이 CAB가 추구하는 政策目標中的 하나가 된 것은 초창기 항공운송산업이 일반적인 공공기업으로 인식됨으로써 1938년 민간항공법도 이러한 분위기를 반영하여 規制를 主目的으로 하였으나, 미국의 전통적인 反獨占, 競爭促進法規의 영향에서 벗어날 수 없었으며, 이후 항공운송산업은 자연독점적인 공공기업과는 달리 다수의 경쟁기업이 참여할 수 있으므로 경쟁원리의 적용이 가능하다는 견해에 의하여 뒷받침되고 있다.

실제로 CAB는 이 두가지 政策目標를 업계의 경기에 따라 伸縮性있게 적용하였는바, 업계가 비교적 好況일 때에는 경쟁촉진정책을 실시하였으며, 不況으로 업계가 어려울 때에는 競爭止場 또는 留保的인 정책을 시행하였다. 어느 경우이든 CAB는 機構의 보강, 새로운 규제 장치나 수단의 開發로 기존의 規制體制를 유지 또는 강화하여 왔다.

## 2. 規制緩和의 政策決定 過程

1978년 카터대통령은 항공사규제완화법안(Airline Deregulation Act)에 서명함으로써 규제완화의 새로운 시대를 열었다. 동 立法에 의거 항공운송산업은 反獨占法의 적용을 받는 새로운 규제 체제로 전환되었고 규제 기구였던 CAB는 1984년 말에 解體되었다.

미 의회는 동법을 입안하는데 있어 安全運航의 確保, 항공사 적정수지 유지, 소규모 도시에 대한 서비스 유지, 저가 운임의 권장, 반경쟁 행위의 방지 등을 주요한 政策目標로 설정하였다.<sup>22)</sup>

항공사규제완화법은 종전 민간항공법에 규정되어 있던 국내 노선의 운영에 대한 統制, 특히 시장 진입 및 운임에 대한 CAB의 規制를 철폐하도록 촉구하고 있다. 동법의 시행 결과 항공사들은 기업의 결정으로 새로운 노선에 참여하거나 기존 노선의 서비스를 중지하는 것이 훨씬 용이해졌을 뿐만 아니라 일정한 범위내에서의 운임 인상이나 인하가 허용되었다.<sup>23)</sup>

21) Robert C. Fraser, Alan D. Donhenser, and Thomas G. Miller, Civil Aviation Development : A Policy and Operations Analysis, (New York : Praeger, 1972), p. 69.

22) U.S. Congressional Budget Office, Policies for Deregulated Airline Industry, July 1988.

23) Ramon de Murias, The Economic Regulation of International Air Transport(Jafferson : Mcfarland, 1989), p. 148.



미국에서 항공운송산업의 규제완화가 이루어지기 까지는 여러가지 요인이 작용하였지만, 規制緩和에 유리한 政策環境에로의 變化 및 이로 인한 規制 體制의 解體가 가장 중요한 원인으로 분석되고 있다.

우선 1970년대에 들어 종전의 규제체제가 경제적, 사회적인 면에서 非效率的이라는 비판의 소리가 높아졌으며<sup>24)</sup>, 이러한 분위기가 행정부의 수뇌와 의회에도 확산되었고<sup>25)</sup>, 또한 CAB 내부에서도 규제완화에 대한 支持者들이 늘어 감으로써 향후 전면적인 규제완화를 가능케하는 기반을 조성하였다.<sup>26)</sup>

CAB는 이러한 분위기에도 불구하고 1970년대 초반에 反競爭的인 規制政策을 강화함으로써 규제완화 主唱者 및 支持者들로 하여금 기존의 규제체제를 더욱 不信하는 계기가 되었다. 그러나 1970년대 중반에는 규제완화에 동조하는 인사들이 行政, 立法府의 요직을 담당함으로써 규제완화에 핵심적 역할을 하였다.

다른 하나는 1970년 중반까지 미국내 항공운송산업의 경기가 호황이어서 전반적으로 규제완화를 추진하기에 유리한 環境이었다는 점을 간과할 수 없다.<sup>27)</sup>

규제완화는 이미 닉슨 및 포드行政府때 시도되었지만 카터대통령때 규제완화법이 통과된 것은 민주당의 정강정책, 의회에서의 지지 및 규제완화의 主導 人物을 규제기구의 장(長)에 임명한데서 그 직접적인 이유를 찾고 있다.

특히 카터대통령은 1977년 규제완화를 경제적인 측면에서 분석하여 명성을 얻고 있던 Alfred Kahn<sup>28)</sup>을 CAB의 장에 임명함으로써<sup>29)</sup> 규제완화가 加速化되었으며, Kahn은 자신의 정책에 동조하는 인사들을 CAB의 주요

24) CAB는 洲間(interstate) 항공운송에만 규제 권한을 가지고 있었는데, 미국내 일부 주내(intrastate) 운송의 경험은 이러한 규제가 없어도 저가운임과 양질의 서비스를 제공하고 있다는 사실이 많은 규제담당자들에게 자극이 되었다.

25) 1975년 Edward Kennedy의원의 사회로 규제완화에 대한 공청회가 개최되었다.

26) James Q. Wilson, *the Politics of Regulation*, (New York : Basic Books, 1980), p. 372.

27) 당사의 전반적인 항공운송산업경기에 대하여는 Nawal K. Taneja, *Airlines in Transition*, (Boston : Lexington Books, 1981), pp. 5-6 참조.

28) Alfred Kahn, *the Economics of Regulation : Principles and Institution*, Vols. 1 and 2.(New York : Wiley, 1971).

29) Ramon de Murias, op. cit., p. 153.

직책에 임명하여 항공운송산업의 규제완화를 당초 계획된 일정보다 앞당겨 추진하였고, 아이러니컬하게도 강력한 규제기구였던 CAB의 장이 스스로의 손으로 40년간 존속되어 오던 CAB를 1948년 말에 해체해 버렸던 것이다.

또한 CAB 내부에는 주간통상위원회 등 다른 보수적 연방규제기구와는 달리 유능하고 규제 체제를 改革하고자 하는 人力이 상당수 자리잡고 있었던 바, 이것은 이미 CAB의 政策目標中の 하나였던 競爭促進을 위한 조치를 시행한 경험에서 비롯된 결과라고 할 수 있다.

미국의 항공운송산업에서 규제완화가 이루어진 것은 규제 체제가 현상 유지 및 강화를 가져온다는 종전의 주장과는 상반되는 결과로서, 다시 말해서 규제체제에 內在하고 있는 構造的 결함 및 矛盾이 극대화되고 체제를 둘러싸고 있는 環境과 對立的인 관계가 형성되면서 기존 체제 및 政策의 종결을 초래하게 된 것으로 分析된다.

### 3. 規制緩和政策的의 評價

미국에서의 십 수년 간에 걸친 규제완화정책은 미국내는 물론이고 전 세계적으로 지대한 영향을 미쳐 變化의 근본 원인이 되고 있다.

우선 미국내에 끼친 영향에 대하여는 논자에 따라 評價의 차이가 있지만<sup>30)</sup> 당초 의회회에서 설정한 政策目標와 대비하여 다음과 같이 評價하고 있다.<sup>31)</sup>

첫째, 안전 운항의 확보와 관련 평균 사고율은 규제완화 전보다 감소한 것으로 나타났으며, 항공사의 비용 절감 압박이 안전 운항 수준을 떨어뜨린 것으로 평가하는 사람이 많다.

둘째, 항공사의 적정 수지 유지의 목표에 대하여는 대형 항공사는 규제완화의 효과로서 항공기의 적정 稼動, 노선 구조의 合理化, 좌석 이용율의 제고, 능률적인 인력의 확보 등으로 그 목표를 달성하였으나 소형 항공사는 이러한 이점이 없어 도산이 속출하였다.

30) 미국 규제완화정책의 평가에 대하여는 다음의 문헌을 참조.

OECD, *Deregulation and Airline Competition*, Paris, 1988. : *Airline Deregulation*, edited by Michae W. Tretheway, Vancouver : UBC, 1986. : Daniel M. Kasper, *Deregulation and Globalization*, Cambridge : Ballinger, 1988.

31) David Martindale, "Ten Years after Deregulation", *Travel Weekly*, Oct. 1988.

세째, 소규모 도시에 대한 서비스는 1978년 75%에서 규제완화 이후 84%로 증가하였다.

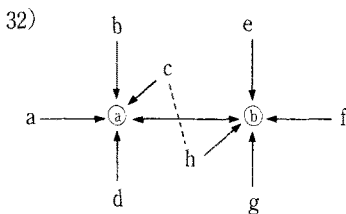
네째, 운임 인하 효과에 대하여는 규제완화 이전과 비교하여 전반적인 운임 인하가 있기는 하였지만 대도시 여행자들이 허브(Hub) 공항에서의 항공사간의 경쟁으로 혜택을 입은 반면, 소규모 도시의 여행자들은 상대적으로 비싼 운임을 지불하는 것으로 나타났다.

다섯째, 소수 항공사에 의한 市場 支配의 방지 목표와 관련 1978년에는 10대 항공사가 전체 운송량의 92.8%를 점유하였는 바, 규제완화 이후 계속적인 항공사의 合併, 引受로 인하여 출현한 거대 규모의 항공사는 컴퓨터 예약 시스템(CRS), 단골 여행자에 대한 보너스 제도(frequent Flyer Programme), 허브와 스포크(Hub and Spoke) 시스템이 가져오는 편리한 항공 스케줄을 무기로 하여 사실상의 시장 지배력을 가지게 되었다.<sup>32)</sup>

이와 같이 항공운송산업의 규제완화는 운임 인하, 소규모 도시에 대한 서비스 증대 등 긍정적 효과를 가져 왔으나, 반면 소수 거대 항공사로의 기업 집중 및 이들 항공사가 사실상 지배력을 갖게 되었으며 향후 항공사의 합병, 인수가 계속될 경우 당초의 경쟁 촉진 정책과는 상반되는 독점 및 과점 현상이 나타날 것으로 우려하고 있다. 항공운송산업의 독·과점화가 일어날 경우 운임인상이 초래되기 쉬우며, 서비스의 저하를 수반하게 되기 때문에 경제적 효율성 및 消費者 利益의 증대를 목표로 하는 規制緩和政策은 그 妥當性, 合理性이 의문시 될 것이다.

이러한 우려에도 불구하고 현재까지 미국에서 실험된 규제완화정책의 가장 뚜렷한 결과로 들 수 있는 것은 항공사간 극심한 경쟁에서 살아 남은 거대항공사가 규모의 경제(economy of scale)가 주는 이점으로 인하여 국내 및 국제 시장에서 우월한 競爭力을 갖게 된 것이다.

규제완화정책 이후 출현한 미국의 초대형 항공사는 자본규모, 비용구조, 노선망 등에서 우월한 경쟁력을 바탕으로 타국 항공 시장에 적극 진출하고



상식적으로 c-h간의 타지점을 경유하지 않고, 운항해야 하나 허브 스포크 시스템에서는 c→a→b→h로 연결하게 되는 바, 이것은 허브 공항인 a, b에 스포크 공항으로부터 운송을 집결하여 대형 항공기를 이용할 수 있으며 c-a, a-b간은 승객 수요에 맞는 소형 항공기를 이용할 수 있으므로 비용의 절감이 가능하게 된다.

있는 바, 거대한 미국 시장을 필요로 하는 각국은 이같은 變化에 政策的으로 對應하지 않을 수 없었다.

#### IV. 主要 國家의 政策 對應事例

주요 국가의 항공사들은 미국의 규제완화 이후 가속화 된 항공사간 합병, 인수 결과 출현한 거대화되고 고도로 능률화된 미국 항공사와 첨예한 경쟁 압력에 직면하게 되었다.

더우기 미국 정부는 국내에서의 규제완화정책을 대외 관계에도 적용하였는 바, 1980년 이후 미항공사의 자유로운 시장 진출을 목표로 하여 운항 노선, 운임, 공급 등에 있어서 거의 제약이 없는 航空協定을 각국과 締結하거나 기존 협정을 개정하는데 成功하였다.

대부분 소규모의 국제 시장과 자국 항공사의 상대적으로 劣勢한 경쟁력으로 인하여 고민하던 각국 정부는 종전의 보호 및 규제 위주의 政策에서, 경쟁적으로 변화하고 있는 국제시장에서 생존하기 위하여는 미국과 같이 규제완화가 불가피한 것으로 認識하기 시작하였다.<sup>33)</sup>

또한 각국의 항공사들도 미국의 거대 항공사가 누리고 있는 이점을 상쇄하기 위하여 합병을 포함한 여러가지 전략들을 강구하기 시작하였다.<sup>34)</sup>

미국의 규제완화정책 실시 이후 수년이 지난 후 EC, 캐나다, 호주, 한국, 일본을 비롯한 동남아시아 국가들은 그 정도의 차이는 있으나 미국의 경험을 좇아 규제완화적인 정책을 채택하기 시작하였으며, 이하에서는 EC, 일본, 한국의 정책 事例에 대하여 살펴 보기로 한다.

##### 1. 유럽 共同體(European Communities : EC)

1957년 로마條約에 의하여 발족된 EC는 역내의 사람, 물자, 자본, 서비스의 자유로운 이동에 의하여 경제적으로 단일 시장(single market)을 이룩하고 궁극적으로 政治的 統合을 目標로 하고 있다. 특히 1993. 1. 1부터는 12개 회원국의 단일 시장화를 선언하였으므로 EC를 일개의 체제로 취급하는 것이

33) Daniel M. Kasper, *Deregulation and Globalization*, (Cambridge : Ballinger, 1988), p. 41.

34) 타국 항공사와의 지분 교환, 마케팅, 운송 분야에서의 협력, 기술교환 등.

分析의 목적상 적절하다고 보여 진다.

EC 역내에서는 전통적으로 대부분의 국가가 항공운송산업을 미국에서와 같이 공공기업으로 간주하여 시장 진입, 공급, 운임 등을 政府가 엄격히 규제하여 왔다.

더우기 EC 역내 국가의 항공사는 대부분이 國營 企業으로 정부가 大株 主로 되어 있으므로 필요한 때는 정부 예산에 의하여 補助金 交付나 자본 增殖이 이루어지는 만큼 정부의 규제는 엄격할 수 밖에 없으며, 이러한 점에서는 미국의 민영 항공사에 대한 규제 정책과는 상당한 차이를 가진다.

EC의 항공운송산업에 대한 규제완화정책<sup>35)</sup>은 공식적으로 1987년 12월의 제1차 자유화 조치(liberalization package)에서 비롯되며 1990년 11월의 제2차 및 1993. 1. 1부터 發效된 제3차 자유화 조치를 통해서 계속 되고 있다.

제3차 자유화 조치의 주요한 내용을 살펴 보면 정기 운송에 원칙적인 자유 운임제를 적용하되 약탈적(predatory)이거나 지나치게 높은 운임은 불인승인할 수 있으며, 역내 모든 노선에 대한 시장 진입과 공급에 대한 制限을 철폐하며, 로마條約의 경쟁조항<sup>36)</sup>을 역내의 모든 운송에 확대 적용하는 것 등이다.<sup>37)</sup>

그러나 역의 국가들의 주요 관심사인 회원국을 대표한 EC의 대외 협상 가능성에 대하여는 현재 회원국의 반대에 부딪쳐 진전을 보지 못하고 있으며, 상당한 기간 동안은 개별 회원국이 협상을 수행할 것으로 전망된다. EC가 개별 회원국의 협상에 관심을 갖는 것은 소위 공동 항공운송정책(common air transport policy)에 반하여 개별이익을 추구할 가능성 때문에 연유하는 것이다.

이러한 EC의 규제완화정책은 크게 보아 대내적인 요인과 대외적인 요인이 作用하여 추진된 것으로 분석된다.

우선 대내적인 政策環境面에 있어서는 이미 로마條約에 경쟁 조항이 규정되어 있어 유럽사법 재판소(European Court of Justice)는 1970년대

35) EC에서는 규제완화(deregulation)라는 용어보다 자유화(liberalization)라는 용어를 많이 사용하고 있다.

36) 로마조약 제85조: 역내 시장에서의 경쟁제한이나 왜곡의 효과를 가진 기업간의 합의, 담합 행위 등의 금지

제86조: 1개 또는 다수 기업의 시장에서의 지배적인 위치의 남용 금지.

37) Official Journal of the European communities, L240 Vol. 35 24 Aug. 1992 및 WCP Status Report: Aviation in the European Community, Nov. 1992 참조

후반 이후 일련의 결정을 통하여 이들 조항이 개별 회원국의 立法 및 政策에 직접 적용가능하다고 해석함으로써 항공운송산업에 경쟁정책을 도입할 수 있는 制度的 根據를 제공하였으며, 또한 미국에서와 마찬가지로 지나친 規制의 非效率性이 지적되어 왔다. 그러나 정책이 미국의 규제완화 실시 이후에 이루어진 것은 경쟁조항 및 원리의 항공운송 분야에의 적용이 외부적인 환경요인에 크게 영향을 받았다는 것을 입증하고 있다.

대외적인 政策環境에 대해서는 우선 거대한 시장 규모를 가진 미국과 대등한 협상을 하기 위해서는 역내 시장의 단일화가 필요함을 회원국이 인식하였고, 미국의 규제완화 이후 출현한 거대 항공사와 경쟁하기 위하여는 우선 역내 시장에서 경쟁적인 환경을 조성하는것이 불가피하다는 인식이 회원국간에 팽배하게 되었다. 이러한 外部環境 變化에 대한 기본 인식하에 규제완화를 통한 항공사의 경쟁력 제고 및 소비자 이익의 增進을 주요 政策目標로 설정하고 있다.

이러한 대내, 대외적인 政策環境에서 EC의 政策決定 및 執行 機構인 EC 閣僚理事會(Council of Ministers) 및 EC 委員會(Commission)는 로마條約에 근거하고 역내 12개 회원국에 적용되는 共同航空運送政策을 채택하였던 바<sup>38)</sup> 이것이 3차에 걸친 항공 자유화 조치로 나타내고 있다.

EC의 경우 자유화 조치 실시 이후 다수의 항공사간 합병, 인수가 있었으며, 특히 '93. 1. 1부터 제3차 자유화 조치 발효로 단기적으로 항공사간 경쟁에 의한 운임 인하현상이 일어나고 있으나, 정확한 정책 평가는 상당히 시간이 지나야만 가능할 것으로 보여진다.

## 2. 日 本

제2차 세계대전 이후 일본 항공정책의 基調는 安定에 바탕을 둔 항공 운송산업의 再建에 있었으며, 이러한 政策은 1970년, 1972년에 각각 발표된 항공규제정책에서 잘 나타나 있다.

그 주요 골자는 航空社 別로 事業領域(運航 可能路線)을 명시한 것이며, 해당 노선에서의 공급, 운임 등에 대하여 엄격한 규제를 가하였다. 즉 일본항공(JAL)은 국제선 및 국내간선을, 全日空輸(ANA)는 국내간선 및 지

38) Toward a Community Air Transport Policy, edited by P.J. Slot and P.D. Dagtaglou (Deventer : Kluwer Academic Publishers, 1988), pp. 63-66.

선을, 동야 국내항공(TDA)은 국내 지선 만을 운항하도록 허용되었다.<sup>39)</sup>

그러나, 미국은 규제완화정책 실시 이후 아시아 각국과 보다 자유로운 항공協定을 맺는데 성공하여, 미국의 대형화된 항공사는 우월한 경쟁력을 바탕으로 아시아, 태평양 시장에 적극적으로 진출하기 시작하였다.<sup>40)</sup>

民間 産業에 대하여 規制의 전통이 강한 일본에서도 이러한 對外的 政策環境 變化에 적극 대처하여 1986년 新航空政策을 발표하였다.

동 정책은 항공운송산업에서의 경제의 촉진, 소비자 요구에의 副應을 政策目標로 설정하고 있으며 주요한 내용은 공급, 운임의 규제완화, 수요가 많은 노선에서의 複數 또는 3個社 運航, 일본항공(JAL)의 민영화로 集約될 수 있다.<sup>41)</sup>

일본에서의 항공운송산업의 규제완화는 주로 대외적인 政策環境 變化에 能動的으로 對應하기 위한 것이었으며, 그럼에도 불구하고 政府規制의 전통이 강하게 남아 있으므로 미국 및 EC국가의 규제완화와는 그 적용에 있어 상당한 차이가 있다고 보여진다. 規制機構인 운수성은 직접적인 統制가 아니더라도 업계와의 조정 및 合意 과정을 통하여 規制를 행하고 있다.<sup>42)</sup>

일본에서의 규제완화정책 실시 이후 일본항공(JAL)이 완전 民營化되었으며 전일공수(ANA)는 새로운 많은 국제 노선에 진출하여 일부 高需要 路線에서는 일본항공과 경쟁을 하게 되었다.

특히 일본의 경우는 막강한 경제력을 바탕으로 자국에서 충분한 航空 需要가 창출되고 있으므로 규제완화에 유리한 環境이 조성되어 있다고 評價된다.

### 3. 韓 國

1960년대 초 國營으로 출발한 항공운송산업은 취약한 자본구조와 경쟁력의 열세로 국민의 서비스 期待를 충족하지 못하였으며 주로 국내선 및

39) 日本 運輸省, “航空社 運營に關する閣議決定”(1970. 11. 20), “航空社 運營體制に關する 運輸代臣 指示”(1972. 7. 1) 참조

40) OECD, Deregulation and Airline Competition, p. 45.

41) 日本 運輸省, “航空社 運營體制に關する 新航空政策”(1986. 6. 25)

42) Richard Halloran, Japan : Images and Realities, (Tokyo : Charles Turtle, 1969), p. 71.

근거리의 국제선 운영에 국한하고 있었다.

1960년 民營化 조치 1980년대 중반까지 항공운송산업은 상당한 발전을 가져와 항공운송실적면에서 세계 10위권을 기록하였으나<sup>43)</sup>, 대내적으로 獨占에 대한 국민의 비판 시각이 있었으며, 대외적으로는 세계적인 규제완화 潮流의 영향을 받아 1988년 2월 신항공정책을 발표하기에 이르렀다.

同 政策의 目標은 다국의 경우와 대동소이한 바 경쟁 촉진<sup>44)</sup>을 통한 항공사의 경쟁력 제고 및 국민에 대한 서비스 증대가 그것으로, 이의 실험을 위해서 국내선에 1개 항공사를 추가로 운항하며 국제선에도 수요가 많은 노선에는 2개 항공사를 운항시킨다는 것이 주요 골자로 되어 있다.<sup>45)</sup>

그러나 동 정책을 구체적으로 시행하는 데 있어 이후의 政策指針<sup>46)</sup>을 통하여 항공사별 운항 가능지역을 구분하였으며 노선별 공급(운항 회수)에 대하여 엄격한 事前的인 規制를 가함으로써 歐美의 규제완화와는 성격이 상당히 다른 規制的인 規制緩和 政策(regulated deregulation)을 실시하고 있다.

이것은 경쟁 원리를 산업에 적용하는 전통 및 관행이 미약한데다 1960~70년대의 강력한 政府主導型 經濟 運用體制가 남아 있는 바탕 위에서<sup>47)</sup> 국제적인 규제완화의 추세에 대응한 결과로 분석된다.

한국의 경우는 규제완화 정책이 발표된 1988년을 전후하여 海外旅行의 자유화, 올림픽으로 인한 한국의 위상 제고, 구 공산권 국가와의 국교수립 등으로 동 정책추진에 유리한 환경을 맞이 하였으나, 이후 걸프전쟁 및 경제의 전반적인 침체로 이러한 환경이 상쇄되었으며 오히려 규제완화 이전 보다 불리한 상황에 놓여 있는 바, 이것이 향후 규제완화 추진에 어떻게 作用할 것인가는 주시하여야 할 것이다.

43) 1991년에 여객운송량 11위, 화물운송량 6위 기록, ICAO, 전체서 참조

44) 반독점법으로 '公正去來에 관한 法律'이 있으나 항공운송산업에는 거의 적용한 사례가 없다.

45) 해운산업연구원, 2000년대를 향한 우리나라 항공산업의 중장기 발전 방향, 1990, pp. 83-84

46) 교통부 예규, 정기항공운송사업자지도육성지침(1990. 10. 15).

47) 홍순길, 한국의 항공정책 결정(서울: 항공대학 출판부, 1990), p. 195.



## V. 結 論

본고는 항공운송산업의 세계적 조류인 규제완화에 대하여 理論的, 歷史的 背景 및 政策決定 過程을 분석함으로써 규제완화 현상 및 政府 政策의 本質을 좀 더 明瞭하게 이해할 수 있도록 시도하였다.

그런, 현재 규제완화 정책의 영향이나 결과에 대하여는 논자마다 관점에 따라 조금씩 評價가 다르고, 특히 미국에서는 규제완화 정책이 추구하는 경쟁의 촉진 및 소비자 이익의 증대라는 목표에는 이견이 없으나, 레이건, 부시 政府가 항공사간 합병, 인수를 묵인하고 파괴적, 극단적 경쟁(destructive competition)상태를 방치함으로써 과점이나 독점의 가능성을 낳게 되었다는 비판의 소리가 높다.<sup>48)</sup>

더우기 걸프 전쟁 및 세계적인 경기 침체로 대부분의 항공사들이 적자 운영을 면치 못하고 있는 상황에서 EC, 일본, 한국 등 미국을 제외한 대다수 국가의 규제완화 정책의 정확한 평가는 좀 더 시간이 지나야만 할 것이다.

따라서 본고에서는 규제완화 정책이 특정한 狀況이나 시점을 떠나 항상 적용되어야 한다는 일반적인 妥當性이나 규제완화의 구체적인 政策手段을 제시하려고 시도한 것은 아니며, 오히려 규제완화의 政策決定 過程에서 규제완화를 가능하게 하는 環境的, 體制的 요인을 분석하는데 초점을 두었다.

우선 政治, 行政體制的 政策決定 過程, 특히 규제 체제에 대하여 광범위하게 인식되어 ‘시간이 지남에 따라 기존 체제는 유지 또는 강화된다’는 일반론은 규제완화의 政策決定에는 적용되지 않는 것으로 나타났다. 規制緩和는 미국의 경험에서 보는 바와 같이 기존의 規制 政策, 機構, 手段의 終結(termination)을 통해서 실현되었다. 또한 규제 체제의 진행 과정에 대한 漸降主義 접근법은 항공운송산업의 규제완화라는 政府 政策의 轉換을 설명하는데 適實性(relevancy)이 없는 것으로 나타났다.

덧붙일 것은 특정 산업의 特性 및 政策 環境에 대한 자세한 연구 없이는 해당 산업의 규제완화에 대한 어떤 적합한 결론도 내리기가 불가능하다는

48) 새로운 출범한 클린터 政府에서는 경쟁원리의 적용을 강화하여 항공사간 합병, 인수에 대한 심사를 강화함으로써 항공운송산업을 정상화시킨다는 정책목표를 제시하고 있다. Aviation Daily, 1992. 11-12월 참조

것이다.<sup>49)</sup>

규제완화 정책이 채택되기 위한 환경적 요인 및 정치·행정체제의 조건에 대하여는 각국의 경험, 특히 미국의 사례에서 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 규제완화를 추진할 수 있는 정치적 분위기가 성숙되어 있어야 한다. 우선 규제의 폐해 및 부작용에 대한 국민적인 인식이 확산되어야 하고, 입법기관 및 행정부 지도자의 신념 및 支持를 확보하여야 한다.

둘째, 미시적으로 규제 기구 자체가 규제완화의 지지 내지 추진 세력화 되어야 하는 바, 특히 규제 기구의 장이 규제완화에 대한 신념을 가지고, 변화의 주도자(advocate of change)가 되어야 하며 동 기구 내에 규제완화 정책에 대한 충분한 지지 세력과 세부 정책 과제를 추진할 수 있는 개혁 지향적인 유능한 참모진이 필요하다.

아울러 국제 항공에서 중추적인 위치를 차지하는 일 국가가 여타 지역 및 국에 미치는 영향과 해당 국가의 정책 대응에 대하여는 우선 시기적으로는 미국의 규제완화정책이 실시된지 약 10년 이후에 여타 지역에서도 규제완화로의 政策 轉換을 하기 시작했다는 점을 알 수 있었다. 이것은 미국의 정책이 타국에 실제로 영향을 미치고, 이들 국가들이 미정책의 효과를 評價하는데 걸린 시간이라고 분석되고 있다.

또한 각국의 政策 對應에 있어서는 대외적인 환경 변화와 대내적인 여건 즉, 해당국내에서의 항공운송산업에 대한 전통, 정책 및 관행을 조화시키는 선에서 대응을 하고 있음을 發見할 수 있다.

結論적으로 항공운송산업과 같이 국제적인 특성이 두드러지는 산업에 있어서의 기존 정책의 형성이나 새로운 정책의 채택은 단위 체제 내에서의 제 요인, 변수 및 상호 관계, 단위 체제 상호간의 관계, 또한 체제에 영향을 미치는 국제적인 政策環境을 분석함으로써 그 本質에 대한 이해가 가능하다고 할 수 있다.

---

49) Airline Deregulation : Lessons for Public Policy Formation edited by J. Rhodes Foster, (Washington, D.C. : Institute for Study of Regulation 1983), p.15.

◇ 參 考 文 獻 ◇

1. 東洋

(書籍)

이태원, 現代航空輸送論, 서울 : 컴퓨터 프레스, 1991.

해운산업연구원, 2000년대를 향한 항공산업의 중장기 발전 방향, 1990.

홍순길, 韓國의 航空政策 決定, 서울 : 항공대학 출판부, 1990.

(刊行物)

교통부, “정기 항공운송 사업자 지도, 육성 지침”, 1990. 10. 15.

日本 運輸省, “航空社 運營에 關する 閣議 決定”, 1970. 11. 20.

——, “航空社 運營 體制에 關する 運輸大臣 指示”, 1972. 7. 1.

——, “航空社 運營 體制에 關する 新航空政策”, 1986. 6. 25.

2. 西洋

(書籍)

An IATA White Paper, *Air Transport in a Changing World*, 1992.

Brown, Anthony E, *The Politics of Airline Deregulation*, Knoxville : The University of Tennessee Press, 1987.

Caves, Richard E, *Air Transport and its Regulators : An Industry Study*, Cambridge : Harvard Univ. Press, 1962.

Daneke, Gregory A. and Lemak, David J., ed., *Regulatory Reform Considered*. Boulder, Colorado : Westview Press, 1985.

Derthick, Martha and Quirk, Paul J., *The Politics of Deregulation*. Washington, D.C. : The Brookings Institute, 1985.

Fraser, Robert C., Donhenser, Alan D. and Miller, Thomas G., *Civil Aviation Development : A Policy and Operations Analysis*. New York : Praeger, 1992.

Gatti, James F. *The Limits of Government Regulation*. Burlington, Vermont : Academic Press, 1981.

Halloron, Richard. *Japan : Images and Realities*, Tokyo : Charles Tuttle, 1969.

Kasper, Daniel M. *Deregulation and Globalization*, Cambridge : Ballinger, 1988.

Kahn, Alfred., *The Economics of Regulation : Principles and Institutions*, New York : Wiley, 1970-71.

- Jones, Charles O., *An Introduction to the Study of Public Policy*, Belmont, California Duxbury, 1970.
- Lindblom, Charles., *The Policy Making Process*, Englewood Cliffs : Prentice-Hall, 1988.
- McCraw, Thomas K., ed., *Regulation in Perspective*. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1981.
- MacAvoy, Paul W., *The Crisis of the Regulatory Commissions*. Washington. D.C. : W.W. Norton & Company, 1970.
- Murias, Ramon de., *The Economic Regulation of International Air Transport*. Jafferson : McFarland, 1989.
- Nagel, Stuart S., *Contemporary Public Policy Analysis*, Alabama : The University of Alabama Press, 1984.
- , *Policy Studies : Integration and Evaluation*. Westport : Greenwood Press, 1988.
- Neal, A.D., *The Antitrust Laws of the United States of America*. Boston : Lexington Books, 1960.
- Nowothy, Kenneth, Smith, David D., and Trebing, Henry M., eds., *Public Utility Regulation*. Boston : Kluwer Academic Publishers, 1989.
- OECD, *Deregulation and Airline Competition*, 1989.
- Rhodes, J., ed. *Airline Deregulation : Lessons for Public Policy Formation*. Washington, D.C. : Institute for Study of Regulation, 1983.
- Sharkansky, Ira., *Policy Analysis in Political Science*, Chicago : Markham Publishing Company, 1970.
- Sichel, Werner, ed, *Salvaging Public Utility Regulation*, Boston : Lexington Books, 1976.
- Slot, P.J. and Dagtaglou, P.D., eds., *Toward a Community Air Transport Policy*, Denventer : Kluwer Academic Publishers, 1989.
- Taneja, Nawal K., *Airlines in Transition*, Boston : Lexington Books, 1981.
- , *The Commercial Airline Industry*, Boston : Lexington Books, 1976.
- The President's Air Coordinating Committee. *Civil Air Policy*, Washington, D.C., 1954.
- Trethway, Michael W., ed., *Airline Deregulation*. Vancouver : UBC., 1986.
- U.S. Congress Budget Office, *Policies for the Deregulated Airline Industry*, July 1988.
- U.S. Secretary of Transportation, *A Statement of National Transportation Policy*, Sept. 17, 1975.
- Weimar, David L. and Vining, Adian R., *Policy Analysis : Concepts and Practices*, Englewood Cliffs : Prentice-Hall, 1992.

Wilson, James Q., *The Politics of Regulation*, New York : Basic Books, 1990.

(刊行物)

Air Transport World

Airline business

Aviation Daily

Aviation Week and Space Technology

Flight International

ICAO, Annual Report of the Council, 1991.

Interavia Letter

Official Journal of the European Communities

The Avamark Aviation Economist

Travel Weekly

The WCP Status Report : Aviation in the European Community