

アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開

はな おか しん や
花 岡 伸 也*

1. ASEANの航空自由化： 単一航空市場の実現に向けて

(1) 航空自由化とその効果

国際航空輸送は、伝統的に二国間主義による制限的な仕組みに基づいて運航されてきた。制限的な仕組みとは、政府が二国間協定によって航空会社を指定し、路線(乗入地点)、運輸権(当事国間輸送、以遠権、他国間輸送など)、輸送力(使用機材、便数)、運賃などの各項目を規定することである。これらの制限を部分的・全面的に撤廃し、航空会社が自由に各項目を決められる仕組みが航空自由化である。

航空自由化の種類は、二国間協定のもとで制限事項を撤廃する米国型の「オープンスカイ協定」と、複数国の航空市場を1つの市場に統合する欧州型の「単一航空市場」の主に2つに分けられる。前者のオープンスカイ協定には、二国間協定だけでなく、APEC諸国で2001年に発効された多国間オープンスカイ協定(MALIAT: Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation)¹⁾も含まれる。このように航空自由化の仕組

みはいくつかあるものの、その主目的はいずれも航空会社間の自由で公正な競争環境の構築と、それによって生じる利用者の便益向上にある。

後述するとおり、ASEANでは、単一航空市場(Single Aviation Market)の実現に向けて段階的な自由化が実施されている。そのモデルとなっているのが欧州の単一航空市場である。欧州では、1988年から10年かけて域内の自由化が段階的に実施された。単一航空市場になって国籍の概念がEU加盟国全体に広げられ、加盟国の航空会社は域内で他国間輸送(第7の自由)や他国の国内輸送(カボタージュ)が可能となった。これにより、自国だけでなく他国にも拠点空港を設置できる。欧州のローコストキャリア(LCC)の成長には、この単一航空市場の実現が大きく影響している。欧州の代表的なLCCであるアイルランドのRyanairは、自らの戦略に基づいてEU域内の数多くの空港を拠点空港とし、第7の自由を駆使して欧州域内にネットワークを拡げている。Ryanairはもはやアイルランドの航空会社とは認識されておらず、「EU籍」の航空会社としてEU域内を「国内」市場としている。

欧州では単一航空市場になってから数多くのLCCが登場し、航空会社間の競争が一段と激しく

*東京工業大学理工学研究科国際開発工学専攻准教授

なった。1992年～2007年までの間に、欧州域内では航空会社2社以上が参入している路線数が385%増加し、域内国際路線数も220%増えた(Oum et al, 2009)。そのため、ネットワークキャリアも生き残りをかけて必死に経営効率化を進めている。その競争の結果として、航空運賃が全体的に低下し、航空旅客が大きな便益を得ている。また旅客便だけでなく、貨物便でも競争によって運賃が下がっている。このような形で、航空自由化は社会厚生の上昇に貢献している。

(2) ASEAN 航空自由化の経緯と現状

ASEAN では航空市場が徐々に自由化されている。本節ではその経緯の詳細について論じる。

ASEAN 航空自由化の第一歩は、1995年のASEAN 首脳会議で採択された「Agenda for Greater Economic Integration」にオープンスカイ政策が提案されたことに始まる。これは ASEAN 交通・通信アクションプラン1994-1996の1つとされた。1997年に採択された「ASEAN Vision 2020」には、ASEAN 交通アクションプラン1996-1998に盛り込まれているように、段階的なオープンスカイ政策の推進を通じて ASEAN 域内航空輸送の競争を促進することが明記された。

続いて1998年に定められた ASEAN 交通アクションプラン1999-2004では、ASEAN 域内の準地域間協定(Subregional Agreement)の枠組を用いて航空自由化を進めることが提案された(Forsyth et al, 2006)。具体的には、既に地域経済圏として発足していた BIMP-EAGA (Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area) (1994年発足)と IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle) (1993年発足)を対象に、

経済統合の一部門として航空自由化協定が締結された。ただし、両者ともに自由化対象の空港は限定的である。それに加え、CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) Multilateral Agreement on Air Services (2003年合意)²⁾や、シンガポール・タイ・ブルネイの3カ国による MULPAS (Multilateral Agreement on the Liberalization of Passenger Air Services) (2004年合意・発効)が、航空部門の準地域間協定として締結されている(ICA0, 2009; Tan, 2010)。以上の準地域間協定では、いずれも無制限な第3・第4の自由(路線と輸送力の制限撤廃)について合意されている。また貨物便に関しても、Memorandum of Understanding on Air Freight Services が2002年に合意、2004年に発効されており、ASEAN 域内の全ての航空会社と空港に対して、一定の重量制限内での無制限な第3・第4の自由が実現している(Forsyth et al, 2006)。

2004年になって、ASEAN 交通アクションプラン(ATAP) 2005-2010が策定された。さらに2010年現在、その次のアクションプランである ASEAN 戦略交通プラン(ASTP) 2011-2015が策定中である。表1に、ASEAN 交通部門のアクションプランと各プランにおける航空自由化計画の推移をまとめる。

ATAP2005-2010の航空部門の第1項目には、「航空輸送部門統合に向けたロードマップ(RIATS: Roadmap for Integration of Air Travel Sector)」が定められた。そのプロセスは、表2のとおり、無制限な第3・第4・第5の自由の実施について、対象とする地域や空港を順次拡大していくものである。

ロードマップ RIATS は、表3に示す附属書(Annex)の合意・批准によって進められる。各附

1) 2001年当時の締結国はブルネイ、チリ、ニュージーランド、シンガポール、米国の5カ国。その後、サモア(2002年)、トンガ(2004年)、クック諸島(2006年)、モンゴル(貨物のみ)(2008年)がそれぞれ締結している。なおペルーは2002年に締結したものの、2005年に脱退した(ICA0, 2009)。

2) CLMV Agreement は合意されているものの、発効されていない。

表1 ASEAN 交通部門アクションプランと航空自由化計画の推移

交通部門のアクションプラン	航空自由化計画
1. ASEAN Plan of Action in Transport and Communications 1994-1996	オープンスカイ政策の提案
2. ASEAN Plan of Action in Transport 1996-1998	オープンスカイ政策の段階的推進の提案
3. ASEAN Plan of Action in Transport 1999-2004	準地域間協定を活用した航空自由化
4. ASEAN Transport Action Plan (ATAP) 2005-2010	航空自由化ロードマップの作成・実施
5. ASEAN Strategic Transport Plan (ASTP) 2011-2015	単一航空市場の形成(策定中)

表2 航空輸送部門統合に向けたロードマップ(RIATS)

	項 目	スケジュール
貨 物	1. Liberalization of air freight services with increased tonnage and additional designated points.	2006年12月
	2. Full liberalization of ASEAN air freight services	2008年12月
旅 客	1. Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on third and fourth freedom traffic rights for all designated points within the ASEAN sub-regions	2005年12月
	2. Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on third and fourth freedom traffic rights for at least two designated points in each country between the ASEAN sub-regions	2006年12月
	3. Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on fifth freedom traffic rights for all designated points within the ASEAN sub-regions	2006年12月
	4. Liberalization of scheduled passenger services with no limitations on fifth freedom traffic rights for at least two designated points in each country between the ASEAN sub-regions	2008年12月
	5. ASEAN-wide liberalization of scheduled passenger services with no limitations on third and fourth freedom traffic rights for the capital city in each ASEAN Member Country	2008年12月
	6. ASEAN-wide liberalization of scheduled passenger services with no limitations on fifth freedom traffic rights for the capital city in each ASEAN Member Country	2010年12月

出典：ASEAN (2004)

属書で定められた手順書 (Protocol) は、ASEAN-X Formula と呼ばれる複数国間合意 (plurilateral/multilateral agreement) によって実施される。複数国間合意とは、Protocol の実施には少なくとも3カ国の合意・批准が必要であり、批准した国から順次実施していく方式である。WTO での協定でも利用されている。ロードマップ RIATS の旅客便の項目1から6は、附属書 Multilateral Agreement on Air Services (MAAS) の Protocol 1 から6にそれぞれ対応している³⁾。Protocol 1 と2で対象としている地域は「within the ASEAN Sub-Regions」

であり、先述の準地域間自由化協定を指している。Protocol 3 と4も大規模空港以外が対象となっている。よって、需要の多い首都間路線を対象としている Protocol 5 と6に対し、航空自由化実施の大きな効果が期待される (Tan, 2010)。なお、ロードマップ RIATS の旅客便のスケジュールは2005年～2010年に設定されているが、実際は MAAS の Protocol 1 から6は全て2009年に合意された。いずれも既に3カ国以上が批准していることから、批准国は各 Protocol を実施可能である。

Protocol 5 については、合意前にクアラルンプー

3) ロードマップの項目2と3は、MAAS の Protocol では3と2に入れ替わっている。

表3 航空輸送部門統合に向けたロードマップ(RIATS)の附属書

	附属書 (Annex)	手順書 (Protocol)	批准国数 (2010年3月現在)
貨物	Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services [MAFLAFS]	Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN	5 カ国批准
		Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN	5 カ国批准
旅客	Multilateral Agreement on Air Services [MAAS]	Protocol 1 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Regions	5 カ国批准
		Protocol 2 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights within the ASEAN Sub-Regions	5 カ国批准
		Protocol 3 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions	4 カ国批准
		Protocol 4 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between the ASEAN Sub-Regions	4 カ国批准
		Protocol 5 on Unlimited Third and Fourth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities	4 カ国批准
		Protocol 6 on Unlimited Fifth Freedom Traffic Rights between ASEAN Capital Cities	4 カ国批准
	Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services [MAFLPAS]	Protocol 1 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among Designated Points in ASEAN	未合意
		Protocol 2 on Unlimited Third, Fourth and Fifth Freedom Traffic Rights among All Points with International Airports in ASEAN	未合意

出典：Tan (2010) および ASEAN Strategic Transport Plan (ASTP) 2011-2015関連資料より筆者作成

ル・シンガポール路線で先行実施されている (Tan, 2010)。2007年11月に、それまで Malaysia Airlines と Singapore Airlines の寡占だった同路線に LCC の参入が認められ、AirAsia や Tiger Airways が運航を始めた。ただし、当初は各社2便が上限とされていた。しかし2008年12月には便数無制限となり、その結果、同路線では Malaysia Airlines と Singapore Airlines がそれまでにない低運賃を提供し始めた。航空自由化の効果が表れた典型的な例である。

このように、航空自由化は旅客には大きな便益をもたらすが、独占や寡占を謳歌しているフラッグキャリアには脅威となる。そうした背景もあり、ASEAN では航空自由化に取り組む姿勢が国によって異なる。インドネシアとフィリピンは航空自由化に及び腰であり、MAAS のどの Protocol も

批准していない。インドネシアは外国籍 LCC の乗入も制限している (Tan, 2010)。

ASEAN は2015年までに ASEAN Economic Community (AEC) として経済統合を目指しており、その目標を AEC Blueprint としてまとめている (ASEAN, 2008)。AEC Blueprint では、4つの特色として (i) Single Market and Production Base, (ii) Competitive Economic Region, (iii) Equitable Economic Development, (iv) Integration into Global Economy を掲げている。また、各部門で具体的な優先行動 (Priority Actions) も定めている。そのうちの1つが、2015年を目標とした ASEAN 単一航空市場 (ASEAN Single Aviation Market) の形成である。

2015年における ASEAN 単一航空市場の目標は、加盟国内の全ての航空会社と全ての国際空港を対

象とした、無制限な第3・第4・第5の自由の実施である(Tan, 2010)。

貨物便については2009年に附属書 MAFLAFS の Protocol 2 が合意され、単一航空市場の目標に達した。あとは批准国による実施を待つばかりである。しかし旅客便については、単一航空市場の目標とロードマップ RIATS の内容が一致していない。そのため、2010年以降の旅客便の航空自由化を進める新たな附属書 Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services (MAFLPAS) が、2009年に定められた。MAFLPAS はロードマップ RIATS からさらに進み、自由化対象空港を Protocol 1 では指定空港、Protocol 2 では全ての国際空港としている。MAFLPAS の Protocol 2 の合意・批准・実施によって、2015年までの ASEAN 単一航空市場の目標が達成される。

(3) ASEAN 単一航空市場の課題

前節でまとめたように、ASEAN は2015年の単一航空市場実現に向けて動いている。しかし、単一市場と言っても、第7の自由とカボタージュについては現状のロードマップやアクションプランでは具体的に触れられていない。この場合、ASEAN 加盟国内のあらゆる地点間を自由に運航できる単一市場とは言えず、実態は多国間オープンスカイ協定に近い。

ただし、ASEAN は真の単一航空市場の実現に向けて何もしていないわけではない。ASEAN 事務局は、豪州の CAPA (Centre for Asia Pacific Aviation) に2015年以降の ASEAN 単一航空市場のあり方に関する調査を依頼しており、報告書がまとめられている(Thomas et al, 2008)。この報告書は、次に挙げる3点を中心に、欧州の単一航空市場とほぼ同

様の自由化を段階的に目指すことを提言している。

①国籍について「実質的所有(Substantial Ownership)と実効的支配(Effective Control)」を段階的に緩和し、ASEAN Community Carriers を導入。

②無制限な第7の自由やカボタージュ開放。

③安全面・技術面の規制および航空管制システムの協調。

①と②は密接に関連している。無制限な第7の自由やカボタージュの開放は、航空会社の国籍の概念を希薄にするからである。しかしこれから述べるように、単一市場となる前の現在でも、AirAsia やいくつかのLCCは既に第7の自由と他国でのカボタージュを実質的に行使している。

東アジアにおける主たるLCCは、次章で紹介する韓国の4社と中国の1社に加え、マレーシアのAirAsia、シンガポールのTiger Airways、Jetstar Asia、タイのNok Air、インドネシアのLion Air、フィリピンのCebu Pacificである⁴⁾。

アジアのLCCの特徴として注目すべき点は、他国に合弁会社を設立してネットワークを拡大する手法である。最初に始めたAirAsiaだけでなく、他のLCCもこの手法を応用し始めている。AirAsiaは2004年にタイとインドネシアにそれぞれ合弁会社(Thai AirAsia, Indonesia AirAsia)を設立した。それにより、バンコクとジャカルタをハブとしたマレーシア以外の国への輸送(第7の自由)と、タイとインドネシアの国内輸送(カボタージュ)を実施している。両社はAirAsiaとレターコードも異なるが、ウェブサイトからチケットを予約する際、それを意識することは全くなく単にAirAsiaとして認識される。

2010年に入り、AirAsiaはベトナム地元航空会社のVietJet Airに資本の30%を出資し、VietJet

4) 各社のビジネスモデルについては拙著を参照されたい(花岡, 2007)。なお、AirAsiaとJetstar Airwaysは2010年から業務提携を開始した。

AirAsia を設立した。同様に、豪州の Jetstar Airways も2008年にベトナムの Pacific Airlines に出資しており、Jetstar Pacific と改名された。現在、ホーチミンシティをハブとしてベトナム国内線を運航している。また Tiger Airways は、豪州に Tiger Airways Australia を2007年に設立し、国内線を運航している。ただし、2008年に韓国仁川市との合弁会社として設立された Incheon Tiger Airways は、運航開始前に廃業となった。以上の合弁会社は、地元資本の出資率が50%以上である点で実質的の所有は満たしているものの、他国の親キャリアが実効的支配をしていることから、自国の航空会社とは思われていない。

ASEAN 単一航空市場が実現する前であるにもかかわらず、AirAsia の路線数は年々すごい勢いで増加している。Ryanair の輸送する旅客数が欧州域内最大であるように、2009年には輸送旅客数で AirAsia はグループとして東南アジア最大の航空会社となった⁵⁾。ASEAN 諸国のフラッグキャリアは自国政府とのつながりが強いので、LCC の持つ、国境を越える「身軽さ」を備えていない。無制限な第7の自由やカボタージュ開放が実現すれば、AirAsia の進出によって、競争力が十分ではない ASEAN のフラッグキャリアが淘汰される可能性もゼロとは言えない。特に ASEAN は加盟国間で経済格差が大きいので、そのような懸念がある。欧州でも Air France と KLM の合併、Lufthansa による Austliian Airlines の買収などグループ化や再編が進んでおり、同様の事態が ASEAN でも起こりうる。単一航空市場の形成にあたり、競争法や国庫補助 (state aid) について、十分な議論に基づいた制度設計が必要である。

また、必要だが不採算な路線の維持についても適切な制度が求められる。欧州では段階的に市場

統合を進める中で、需要が小さく採算が取れないものの、必要不可欠な航空路線を維持する制度として PSO (Public Service Obligation) を施行している。PSO と認定された路線に対し入札を行い、運航が認められた1社に対して損失金額を補填する制度である。こうした制度も単一航空市場を形成する中で定めていく必要がある。

以上のように、ASEAN 単一航空市場の実現には対応するべきいくつかの課題がある。CAPA の報告書には各国担当者へのインタビュー結果もまとめられていて、先述のとおり、インドネシアとフィリピンは単一航空市場に対して肯定的ではない (Thomas et al, 2008)。シンガポール、タイ、マレーシアと比較して自国キャリアの競争力が劣るため、保護が必要と考えているのである⁶⁾。

2. 北東アジアの航空市場

(1) わが国のオープンスカイ協定

現在、わが国でも航空自由化が徐々にではあるが進められている。米国型のオープンスカイ協定に類似した、自由化された二国間協定の締結である。2007年に提示されたアジア・ゲートウェイ構想をきっかけに始められた。

2007年の韓国、タイを皮切りに、2008年にマカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール、2009年にカナダ、米国、そして2010年にスリランカと、計10カ国・地域とのオープンスカイ協定がこれまでに締結されている。自由化のレベルはどの協定も同様で、首都圏空港 (成田空港と羽田空港) を対象から除いた、無制限な第3・第4の自由 (路線と輸送力の制限撤廃) である。第5の自由については米国との協定のみが無制限であり、他の協定では制限が残されている。実際のところ、これら

5) 日本経済新聞2010年3月22日朝刊。

6) インドネシアは、2015年までの自由化対象国際空港をジャカルタなど5空港に限定するとしている (国際問題研究所メールマガジン Web シャトル2010年5月19日)。

のオープンスカイ協定締結後、参入航空会社はほとんど増えておらず、劇的な運賃低下や需要の急増もない。

わが国のオープンスカイ協定は、最も需要のある首都圏空港が対象外である点や、米国以外は第5の自由に制限が残されている点で、自由化の効果が十分発揮されていない。自由化の効果は、クアラルンプール・シンガポール路線で見られたように、需要の大きな路線でこそ期待できる。今後、首都圏空港の発着容量は拡大されていくことから、首都圏空港を対象に含めたオープンスカイ協定の締結を積極的に進める必要がある⁷⁾。

(2) 韓国と中国の航空市場とLCC

韓国は高速鉄道 KTX 開通の影響等により国内航空市場の縮小化が著しいことから、国際航空市場に目を向けざるを得ない。そのためオープンスカイ協定には積極的であり、米国のほか多くの国と締結している。中国とは、2006年に山東省、海南省とオープンスカイ協定を結んでいる。それにより、日本とのオープンスカイ協定締結時とは異なり、両者間の便数と旅客数が急増した (Lee, 2008)。また、新規航空会社に対する国際航空市場への参入規制を2009年に緩和した。その結果、LCC 4社 (独立系の Jeju Air (済州航空) と Easter Jet, 大韓航空系列の Jin Air, アシアナ航空系列の Air Busan) が、アジアの国際市場に参入し始めた。ただし、どのLCCも路線数はまだ多くない。

中国国内航空市場は、中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の大手ネットワークキャリア3社で需要の80%以上がカバーされている (Zhang et al, 2009)。中国のLCCは、中国最大級の旅行会社である Shanghai Spring International Travel Services が出資して設立された春秋航空 (Spring Airlines) のみである。春秋航空は中国で初めて独自の

Computer Reservation Systemを開発するなどし、低運賃での運航を実現した。しかし中国では、次のような理由で現在のところLCCの出現が妨げられている (Zhang et al, 2009)。

- ①航空機購入：中国では航空機材を外国の会社から購入する場合、国家発展・改革委員会から許可を得る必要がある。大手ネットワークキャリアは不自由なく許可を得ることができるが、小規模な新規会社が許可を得るのは容易ではない。また、航空ビジネスを始める際のウェットリースも中国民用航空総局によって禁止されている。そのため、運航計画を立てても航空機を購入できない可能性があり、新規参入の大きな障害となっている。
- ②パイロット：中国に限らない問題であるが、パイロット不足が深刻である。中国では航空会社が自社でパイロットを養成するのが原則であり、パイロットが航空会社間を自由に転職することが許されていない。転職の合意が得られた場合でも膨大な補償金を支払う必要がある。大手ネットワークキャリアもパイロット不足に頭を悩ませているだけに、新規会社にとっても難題である。
- ③燃料購入：燃料の供給は中国航油の独占である。燃料費割引などを交渉する余地はない。
- ④空港使用料：中国の空港ターミナルは新しく建設されたものが多く、豪華なために各種の空港使用料が高価なことがある。
- ⑤路線参入：利用者数上位20の空港は路線参入が規制されており、当局の許可が必要である。実際は既得権により、これら上位空港に新規会社が参入するのは難しい。
- ⑥運賃規制：中国民用航空総局は航空運賃の基準を旅客キロ当たり0.75元と定めている。この基準から25%未満の値上げおよび45%未満

7) 2010年5月17日にまとめられた国土交通省成長戦略会議の報告書にも同様の指摘がある。

の値下げが認められている。大手ネットワークキャリアが45%ぎりぎりの値下げをしている場合、LCCは低運賃でアドバンテージを出すことができない。

- ⑦アウトソーシング：中国の航空会社はチケット販売や機材メンテナンスのアウトソーシングが禁じられている。

中国は、LCCの登場を待つまでもなく国内市場、国際市場共に大きな成長を続けており、今後も成長が続くと見込まれている。ただし、中国東方航空と上海航空が合併したように、現存する航空会社の再編も今後起こりうる。先に挙げた各種問題もあることから、複数のLCCが登場するにはもう少し時間が必要だろう。

中国はASEANとのオープンスカイ協定合意に向けた交渉を既に始めている。米国と欧州間で2007年合意、2008年に発効されたオープンスカイ協定のように、一国と単一市場間による自由化協定には前例がある。ASEANが単一航空市場となることを見越し、中国は先行して動いているのである。

3. ローコストキャリアの日本市場での成長可能性

現在、日本の地方空港は国内線需要の縮小や日本航空の路線撤退計画により、路線数や便数が大きく減少する危機に瀕している。従って、海外LCCの地方空港乗入には期待がかけられている。一方で、成田空港や羽田空港の国際線発着枠も今後増えることから、その発着枠を海外LCCが利用する可能性もある⁸⁾。

2010年4月現在、日本の空港に乗り入れているLCCと路線を表4に示す。韓国LCCは短距離、Cebu Pacificは中距離、Jetstar Airwaysは長距

表4 日本に乗り入れているローコストキャリア

日本乗入 LCC (国籍)	拠点空港	空港 (週間往復便数)
Jeju Air (韓国)	済州	関西 (2路線14), 中部 (7), 北九州 (3)
Air Busan (韓国)	釜山	関西 (14), 福岡 (14)
Cebu Pacific (フィリピン)	マニラ, セブ	関西 (3)
Jetstar Airways (豪州)	シドニー	成田 (2路線14), 関西 (2路線11)

離LCCと位置づけられる。果たして今後、どの国のLCCが日本に積極的に乗り入れるだろうか。

日本とオープンスカイ協定を締結している韓国は第1候補だろう。現在、大韓航空とアジアナ航空が日本の多くの地方空港に乗り入れている。仁川空港をハブとした第6の自由(自国を経由した他国間輸送)を活用してもいるが、国土交通省の資料によると、仁川を経由して別の国に行く需要はそれほどない。つまり日韓間のPoint to Point需要の方が十分に大きい。よって、今後、韓国のLCCが日本の地方空港に積極的に参入する可能性はある。ただし、既に日韓航空市場の航空ネットワークは充実していること、また大韓航空とアジアナ航空が低運賃の座席を販売していることから、そのインパクトは限定的なものに留まるかもしれない。一方、日中航空市場は今後も順調な成長が見込まれるが、前章で述べたように、中国発の国際線向けLCCの登場には少し時間がかかりそうである。

インバウンド・アウトバウンドの両面で、アジアにおける日本の国際線需要はまだ十分なポテンシャルがある。よって、中国以遠の中・長距離LCCが日本発着の国際線市場で徐々に増加するかもしれない。しかし中距離はともかく、長距離LCCが成長する可能性はあるだろうか。LCCの費用削減に貢

8) AirAsia Xが2010年内に羽田空港に就航するという報道もある(日本経済新聞2010年4月14日朝刊)。

献している要素には、①短い折り返し時間による機材の高頻度運用およびそのためのセカンダリー空港の活用、②エコノミークラスのみの密度の高い座席配置、③乗継チケット販売無し、などがあるが、これらの要素は長距離LCCでは十分に生かされない(Morrell, 2009, Oum et al, 2009)。Jetstar Airways や AirAsia X などの長距離LCCはまだ運用実績が浅いことから断定はできないものの、長距離LCCが今後大きく発展する見込みは低そうである。

今後は、3～7時間の中距離フライトとなるASEAN諸国から、東南アジアのLCCが徐々に参入してくるだろう。

おわりに

航空需要は経済成長に伴う個人所得増に比例して増加する。アジア諸国の多くは経済成長過程にあり、経済危機やテロなどのリスクが発生しても、航空需要は一時停滞の後に伸びるであろう。従って、ASEANの単一航空市場実現に向けての自由化の進展とそれに対応したLCCの展開は、需要増に拍車をかけることは間違いない。現在、ASEANに限らず、世界各地で多国間協定が締結されているもの(ICA0, 2009)、日中韓、それに台湾や香港を加えた北東アジアでは、多国間オープンスカイ協定や単一航空市場の合意に向けた動きはまだ見られない。今後、わが国も近隣諸国やASEANとの航空自由化を積極的に進め、国際線の潜在需要を掘り起こしていく必要がある。

筆者は現在、表1で示した次期ASEAN交通アクションプランであるASTP 2011-2015の策定に直接携わっている。この機会に単一航空市場・多国間協定についてより深く勉強し、北東アジアでの可能性について探ってみたいと考えている。

[参考文献]

- [1] ASEAN (2004) ASEAN Transport Action Plan 2005-2010, ASEAN Documents Series 2004.
- [2] ASEAN (2008) ASEAN Economic Community Blueprint.
- [3] Forsyth, P., King, J. and Rodolfo, C. L. (2006) Open Skies in ASEAN, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 12, 143-152.
- [4] ICAO (2009) Regional/Plurilateral Agreements and Arrangements for Liberalization.
- [5] Lee, Y. H. (2008) Open sky and current issues in Korean air transport policy, *International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA 2008)*, Hong Kong.
- [6] Morrell, P. (2009) Can long-haul low-cost airlines be successful?, *Research in Transportation Economics*, Vol. 24, No.1, pp. 61-67.
- [7] Oum, T. H., Fu, X. and Zhang, A. (2009) Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic, *International Transport Forum 2009*, OECD.
- [8] Tan, A.K.J. (2010) The ASEAN multilateral agreement on air services: En route to open skies?, *Journal of Air Transport Management*, In Press.
- [9] Thomas, I., Stone, D., Tan, A.K.J., Drysdale, A. and McDermott, P. (CAPA Consulting) (2008) Developing ASEAN's Single Aviation Market and Regional Air Service Arrangements with Dialogue Partners, *Regional Economic Policy Support Facility (REPSF) II Project 07/003*.
- [10] Zhang, A., Hanaoka, S., Inamura, H. and Ishikura, T. (2009) Low-cost carriers in Asia: deregulation, regional liberalization and secondary airport, *Research in Transportation Economics*, Vol. 24, No.1, pp. 36-50.
- [11] 花岡伸也：アジアのLCCのビジネスモデルの比較分析、低費用航空会社(LCC)の研究、*航政研シリーズ*, No.473, pp. 51-71, 航空政策研究会, 2007.