

ASEANの航空—自由化とローコストキャリア

アジア工科大学院 助教授
花岡 伸也



空路でつながるASEAN

インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、マレーシアの5カ国によって1967年に設立されたASEANは、1999年のカンボジア加盟により、東南アジア全域を包含する地域連合となった。

ASEANの主要5カ国はほとんどが陸続きではない。また、インドシナ半島の各国間も、高速道路や鉄道などの陸上交通インフラストラクチャーが十分整備されていない。そのため、ASEAN加盟国間を移動する交通手段の基本は空路となっている。ASEANは空路でつながっているのである。ただし、ASEAN各国間の航空需要には、ばらつきがある

(図表1)。主要5カ国と残りの国では大きく異なる。この差は基本的に所得格差によるもので、主要5カ国がASEAN内の航空先進国となっている。

しかし、主要5カ国であっても、人口との対比で見ると、日米英と比べれば航空需要はまだまだ少ない。ASEANの総人口は5.5億人を超えている。も

図表1 ASEAN各国の人口、所得と航空輸送量(2005年)

国	人口 a) [百万人]	国民一人 当たり所得 a) [US\$]	国際航空 輸送量 b) [百万人キロ]	国内航空 輸送量 b) [百万人キロ]
シンガポール	4.35	27,490	82,904	-
タイ	64.23	2,750	47,385	3,424
マレーシア	25.35	4,960	42,416	7,162
フィリピン	83.05	1,300	14,022	3,101
インドネシア	220.56	1,280	7,589	20,654
ベトナム	83.00	620	6,878	2,341
ブルネイ	0.37	-	3,762	-
ミャンマー	50.52	-	1,116	332
カンボジア	14.07	380	-	-
ラオス	5.92	440	-	-
日本	127.96	38,980	82,227	71,062
米国	296.50	43,740	337,354	907,340
英国	60.20	37,600	190,543	9,790
中国	1304.50	1,740	44,603	157,358

出所: a) World Bank: World Development Indicators, 2006
b) ICAO Air Transport Reporting Form A, 2006

もちろん低所得者層も多いが、海外旅行などを目的に「航空を利用し始める」中所得者層が増えている。アジアの中では、人口と経済成長の観点から中国の航空需要のポテンシャルの大きさが指摘されているが、ASEANのポテンシャルもそれに引けを取らないのである。また、東南アジアは、北東アジアとも南アジアとも近いという地理的な優位性を持つ。特にバンコクは、日本と韓国を除くアジアのほぼ全域を5時間圏内にカバーしている(図表2)。国際機関などによる需要予測では、アジア内の交流・交易は今後ますます

盛んになると推定されている。地理的優位性の持つ意味が、より重要になることは間違いない。

近年、ASEAN域内でローコストキャリア(Low Cost Carriers = LCC)が急成長している。ローコストキャリアとは、「低運賃でノーフリルサービス¹の航空会社(チャーター航空会社や小型機を使用するリージョナル航空会社は通常含まれない)」のことである。格安の運賃を提供することから、格安航空会社とも呼ばれている。既にLCCが大きな地位を占めている北米や欧州の航空市場では、LCCの登場によって市場構造が大きく変化した。そしてLCCの躍進の背景には、航空自由化や規制緩和

図表2 ASEANを中心としたアジアの航空地図



が関係している。

さて、ASEANの航空はどのような状況だろうか。本稿では、ASEANの航空自由化とLCCの動向に注目し、それぞれの近年の動きを解説する。

航空自由化の効果—欧州の航空市場統合の場合

国際航空輸送は、伝統的に二国間主義による制限的なシステムに基づいて運航されている。制限的なシステムとは、路線(乗入地点)、運輸権(当事国間輸送、以遠権、三国間輸送など)、運航権(コードシェアなど)、輸送力(使用機材、便数)、航空会社、運賃

¹ フリル(frill)とは、余計な飾り、余分なもののこと。不要・過剰なサービスを意味する。

の各項目について、二国間の航空協定によって規定することを意味する。これらの制限を、部分的にあるいは全面的に緩和することを航空自由化と呼ぶ。航空自由化は、航空会社や航空旅客にどのような影響を与えるのだろうか。欧州の事例を紹介しよう。

欧州では、1987年、1990年、1992年と3回にわたって航空自由化が段階的に実施された。経過措置が設けられていたカボタージュ（国内輸送）も1997年4月に自由化され、ほぼ制限のない航空市場となった。この航空市場統合によって国籍がEU加盟国全体に広げられ、加盟国の航空会社はEU域内でカボタージュや三国間輸送（他国間輸送）が可能となった。つまり、EU域内で自由に路線を開設できるようになったのである。これにより、自国だけでなくEU域内の他国にも拠点空港を容易に設置できるようになった。欧州のLCCの成長には、この市場統合が少なからず影響している。

欧州の代表的なLCCであるライアンエアは、2006年8月現在、自国のアイルランドの3空港以外に、EU域内の13空港（そのうち英国は5空港）を拠点空港としている。メインの拠点空港は、ロンドンのセカンダリー空港²の一つであるスタンステッド空港である。欧州では、地理的に決して中心ではないロンドンからでも3時間圏内にほとんどの主要都市が含まれる。欧州域内をマーケットとしているLCCは、航空自由化によって、何ら制限を受けることなく自らの戦略に基づいて路線を展開できるようになったのである。

航空自由化の主目的は自由で公正な競争環境の構築にある。欧州では、航空自由化によって数多くのLCCが登場し、航空会社間の競争が一段と激しくなった。それに伴い、フルサービスエアライン（Full Service Airlines = FSA）³も生き残りをかけて必死に経営効率化を進めた。そして、こ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た。このような形で、航空自由化は経済厚生向上に貢献したのである。

ASEANの航空自由化

ASEANの国際航空輸送では、依然として二国間の制限的な航空協定が主流である。しかし、航空自由化への取り組みが徐々にではあるが進められている（Forsythほか、2004;2006）。最初の動きは、1995年にバンコクで開催されたASEAN第5回公式首脳会議での、「Greater Economic Integration」という行動計画の採択である。この中の交通・通信分野のアクションプランの一部として、オープンスカイポリシー⁴を展開することが含まれた。1997年に用意された「ASEAN VISION 2020」ではオープンスカイポリシーの推進が再確認され、続いて1998年に採択されたASEAN交通アクションプラン（1999年～2004年）には、段階的な航空自由化を通じてASEAN域内航空輸送の競争環境を促進することが盛り込まれた。

その成果の一つが、2002年に貨物分野で締結さ

² 複数空港がある都市圏における、メイン空港以外の小規模な空港のこと。

³ ローコストキャリアに対して、伝統的な航空サービスを提供する航空会社の総称。レガシーキャリアとも呼ばれる。

⁴ ASEANのオープンスカイとは航空自由化政策全般を指しており、米国式の航空自由化であるオープンスカイとは必ずしも一致しない。

れた覚書である。合意事項は、ASEAN内に指定された20空港間において、指定航空会社が週100トンまでの貨物を、機材と便数の制限なしに運航可能となったことである。2002年から2004年にかけては、ASEAN航空輸送ワーキンググループが「ASEAN統合に向けたロードマップ：競争的航空サービス政策」を作成し、2015年の実現を目標とした航空自由化計画が発表された。欧州と同様、段階的な自由化が提案されているこのロードマップは、2005年から2010年のASEAN交通アクションプランにも含まれた。ASEAN全体での航空自由化への動きは、提案されたロードマップの実現へ向けた話し合いが中心となっている。

一方、ASEAN加盟国の一部で、既に航空自由化への取り組みが始まっている。BIMP-EAGA (Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area) は、島嶼群で構成されるブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンの4カ国の経済統合である。域内の貿易や観光、投資の増加を目的として1994年に設立されたもので、航空が優先分野の一つとなっている。1995年に輸送力無制限、第3と第4の自由の無制限が含まれる覚書が交わされた。第5の自由(以遠権)は、2000年までにブルネイ、インドネシア、フィリピンの各国間で無制限となったが、マレーシアだけはケースバイケースとなっている。IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle) は、インドネシア西部、タイ南部、マレーシア北西部を対象とした開発計画

で、1993年から取り組まれている。1995年に航空自由化協定が締結されたが、該当地域内の小規模な空港のみが対象となったため、3カ国の実質的な市場統合とはなっていない。なお、BIMPE-EAGAとIMT-GTはアジア開発銀行のイニシアチブによるもので、航空分野だけでなく、さまざまな分野の域内協力を目的に設立された経済統合である。

最後に紹介するCLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) は、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムの4カ国間で1998年に結ばれた、航空分野のみを対象とした多国間協定である。第3、第4、第5の自由の無制限に加え、域内の8つの国際空港の経由輸送自由、輸送力無制限、運賃の二重不承認など、自由度の高い航空協定である。しかし、この4カ国はいずれも航空輸送が活発でなく、ASEAN域内の自由化に与えている影響は小さい。

以上のように、ASEANでは航空自由化への取り組みが進んでいるものの、欧州のような航空市場統合には至っていない。しかし、政府が積極的に航空自由化を推進しているシンガポールとタイでは、二国間協定の枠内で自由化を進めている。オープンスカイ協定と称する二国間協定をさまざまな国と締結することで、ASEAN内外の国との国際航空輸送から制限を取り払っているのである。また、フィリピン、インドネシア、マレーシア、タイでは、国内航空輸送への参入規制が1990年代後半から2001年ごろまでに緩和されている。ASEANのLCCは、この参入規制緩和の後から登場し始めた。

図表3 ASEANの主要ローコストキャリア

航空会社	国籍	運航開始年	特徴
エアアジア	マレーシア	2002	アジアの代表的LCC。
タイ・エアアジア	タイ	2004	タイ国内線を中心に廈門、マカオ、ハノイなどを運航。
インドネシア・エアアジア (旧 AWAIR)	インドネシア	2004	インドネシア国内線を中心に運航。2005年12月に現名称に改名。
ワン・ツー・ゴー	タイ	2003	オリエントタイ航空のLCCブランド。タイ国内線を運航。
ノックエア	タイ	2004	タイ航空の子会社。タイ国内線を運航。
タイガーエアウェイズ	シンガポール	2004	シンガポール航空の子会社。タイ、ベトナム、中国南部などを運航。
ジェットスター (バリュエア)	シンガポール オーストラリア	2004	カンタス航空の子会社。2005年にValuairと合併。インドネシアへの一部路線はValuair名で運航。2006年にJetstar Asiaから改名。
ライオンエア	インドネシア	2000	インドネシア国内線を中心に運航。ノーフリルサービスではない。
セブパシフィック	フィリピン	1996	フィリピン国内線を中心に運航。低運賃提供の先駆け。

ASEANのローコストキャリア

2002年にマレーシアでエアアジアが登場して以来、ASEAN域内でLCCが次々に誕生した(図表3)。実際は、フィリピンのセブパシフィックがASEANにおけるLCCの先駆けだが、エアアジアの登場以降にASEANでのLCC発展に火がついたのは間違いない。

しかし、現在のASEANの航空市場は必ずしもLCCの発展に理想的な環境が整っているわけではない。前述の通り、ASEAN域内の航空市場はまだ統合されていない。多くの二国間協定において航空会社が指定され、輸送力、運賃も制限されている。これでは政府所有のフラッグキャリア⁵と公正に競争するのは難しい。また、欧米のLCCの発展に貢献している、空港使用料が廉価で混雑していないセカンダリー空港が、ASEANにはほとんど存在しない。

にもかかわらず、ASEANでもLCC成長の余地は大きいと筆者は予想する。筆者は、2004年(ワンツーゴーは2003年12月)にLCC3社が参入したタイ国内線を対象として、2005年1月にバンコクのドンムアン空港で旅客の属性を調査した。その調査結果から、タイ航空とLCC3社の利用者層が明確に異なることが示された。LCCの利用者は、首都バンコクの平均所得者層が中心で、私事目的が多かった一方、タイ航空の利用者は高所得者層で業務目的が中心であった。また1997年の経済危機以降、1998年から2003年まで、タイ国内線の総需要はほぼ横ばいで停滞していたものの、2004年になって一気に約40%増加した。2004年から2005年にかけては、津波の影響を受けたブーケット路線以外、LCC参入路線は引き続き10%前後で伸びている。

これらのことを考慮すると、LCCの参入によって「航空を利用し始める」旅客が発掘されたと言える。LCC参入による需要の急増は、マレーシアやイン

⁵ ASEANでは、フィリピンとカンボジアを除き、フラッグキャリアは部分的あるいは完全に政府に所有されている。

ドネシアの国内線でも起こっている。ASEANでも運賃に敏感な旅客の潜在需要は決して小さくない。ASEANの航空自由化が実現すれば、ASEAN域内の国際線でも潜在需要が顕在化する可能性が大きいのである。

また現環境においてさえも、エアアジアは先述した航空市場未統合やセカンダリー空港の不足という問題を巧みな方法で克服し、路線ネットワークを拡張し続けている。そこで次に、エアアジアのビジネスモデルと戦略を紹介しよう。

エアアジアは、かつてはマレーシアの大企業の傘下にあったが、2001年12月に持株会社チューンエアに買収され、2002年1月から「Now Everyone Can Fly」をスローガンに、低運賃を提供するLCCとして再出発した。エアアジアのビジネスモデルは、LCCとして世界で始めて成功を収めた米国のサウスウェスト航空のそれを踏襲したものである(図表4)。この低費用に徹したビジネスモデルにより、2005年には有効座席キロ当たり費用が2.19米セントと、世界

の主要LCCの平均値が5~6米セントという中で、公表されている航空会社の業績としては世界でも低い営業費用を実現している。2005年の有償旅客キロ当たり収入は3.59米セントとこちらも低いが、低費用だからこそ低運賃の提供が可能となっている。LCCとして再出発した2002年以降、営業利益(EBIT)は黒字を続けている。平均利用率は2003年以降70%以上を維持している。

エアアジアは拠点空港から3.5時間圏内の地域をターゲットとしている。しかし、拠点としているクアラルンプールから3.5時間圏ではASEAN域内や他のアジア地域をカバーできない。また、航空自由化が進展していない現状では、他国に拠点空港を設置することも容易ではない。ましてヤカボタージュはもちろんできない。そのため、エアアジアは国籍条項(外資規制)に抵触しない範囲で他国に合弁会社を設立し、その国に拠点空港を設置してネットワークを広げている。タイ・エアアジアがその最初の事例である。インドネシアにもインドネシア・エアアジア

(IHAWAIR)を設立した。タイ・エアアジアはバンコクを、インドネシア・エアアジアはジャカルタをそれぞれ拠点としている。2006年内には、インドへのマーケット拡張を狙って、バングラディッシュのダッカを拠点とした合弁会社、エア・イーストアジアが設立される予定である。自

図表4 エアアジアのビジネスモデル

ノーフリル	食事・飲料の有料提供、娯楽設備なし、マイレージプログラムなし、空港ラウンジなし
座席	単一クラス、座席指定なし
航空機材	単一機材、B737-300(148席)からA320(180席)に移行中
効率化	機材折り返し時間25分、職員の複数業務兼務
低固定費用	機材リース料割引、長期契約によるメンテナンス費用割引、空港使用料割引(ローコストターミナルの利用)
低販売費用	チケットレス、インターネット予約の推進(2005年実績:インターネット46.5%、コールセンター24.8%、空港カウンター12.8%、旅行代理店8.4%、セールスオフィス7.6%)

出所: AirAsia Berhad: Annual Report 2005.

由化されていない環境の中で、エアアジアは他国に合弁会社を設立してそこに拠点空港を設置し、それによってネットワークを拡大しているのである。

2006年3月、クアラルンプール空港にローコストターミナルがオープンした。同時期に、シンガポールのチャンギ空港にも同じコンセプトのターミナルがオープンしており、こちらはバジェットターミナルと呼ばれている。両方とも、LCC専用のターミナルとしてメインターミナルと離れたところに建設された。このLCC専用ターミナルでは、メインターミナルと比較して、航空会社や旅客が支払う空港使用料が割引かれている。これはセカンダリー空港がほとんどないASEANにおける、費用削減のための新しいアイデアである。滑走路や管制塔など離着陸に関する施設はメインターミナルと共有するものの、空港内に新しくセカンダリー空港を造るようなものである。

エアアジアは、2006年7月にボルネオ島のコタキナバルを新たな拠点と位置付けた。コタキナバル空港は現在改装中で滑走路延長と新管制塔の建設が進められており、同時にLCC専用ターミナルも建設中である。2006年9月にバンコクに新しく開港したスワンナプーム空港でも、開港したばかりだが早くもLCC専用ターミナルの建設が計画されている。クアラルンプールもバンコクも、セカンダリー空港が存在するにもかかわらずそれを活用せず、LCC専用ターミナルと言う方向でLCCの発展に対応しようとしている。今後の成り行きが注目される。

日本の課題—ローコストキャリアの波・航空自由化の波への対応

以上のようなASEANの航空自由化、LCCの動向は、日本の航空にも影響を与えるだろうか。一つのきっかけは、2009年に予定されている羽田空港の第四滑走路の供用である。この時、羽田空港の発着枠の一部が近距離国際線用に割り当てられる予定となっている。これは、どの航空会社にとっても好機である。逆に言えば、近距離国際線における激しい競争が予想される。

中国のマーケットの大きさを考えれば、遅かれ早かれ北東アジア市場をターゲットとするLCCが登場するだろう。仮にエアアジアのような「本格的LCC」が上海を拠点にしたら、東京は十分圏内に入ってくる(図表2)。もしこのLCCが羽田に乗り入れ、想像以上の格安の運賃を提供したらどうなるだろうか。日本の航空業界には厳しい状況が待ち受けているかもしれない。しかし、利用する旅客にとっては歓迎すべきことである。

航空自由化についても、日本・中国・韓国の統一航空市場へ向けた動きがついに始まった(丹治、2006)。今、日本にはLCCの波と航空自由化の波が向かっている。この波の勢いはまだ強くないかもしれないが、弱まることはないだろう。現状を正確に認識し、これに対応できる態勢をつくっておく必要がある。

羽田以外の空港も黙って見ているだけではいけ

ない。既述のように、LCCにとっても、着陸料などの空港使用料が廉価であることは費用削減の重要な要因である。欧米では、需要不足に悩む地方空港が、空港使用料の割引や地元自治体の補助金によってLCCを誘致し、発展した事例が見られる。国際線需要増を望む首都圏以外の空港にとっても、LCCの波は現状を打破するチャンスとなるかもしれないのだ。しかし、現在は国や地方自治体が管理する空港の各種使用料は全国一律である。LCCを誘致するには、各種使用料の設定に自主性を持たせる必要がある。地方空港に経営の裁量を与える準備が求められる。

LCCが航空市場にもたらした貢献は低運賃だけではない。フリル付きLCC、長距離線LCC、ビジネスクラス専用LCCなど、LCCのビジネスモデルが登場している。航空サービスは他者に追従されやすいと言われるものの、アイデア次第で多種多様なサービスが提供可能なのである。航空旅客が運賃以外のサービスも比較しながら航空会社を選択できる時代になりつつある。日本も航空自由化に向けて推進することを願う。これにより、私たちは新しい航空サービスを楽しむ機会を得ることができるだろうから。

■参考文献

丹治隆 (2006) 9.11から5年、構造改革の中で明るさが見えてきた世界の航空業界、運輸と経済、第66巻、第8号、47-57.

Forsyth, P., King, J., Rodolfo, C. L. and Trace, K. (2004) Preparing ASEAN for Open Sky, AADCP Regional Economic Policy Support Facility (REPSF) Research Project 02/008.

Forsyth, P., King, J. and Rodolfo, C. L. (2006) Open Skies in ASEAN, Journal of Air Transport Management, Vol.12, 143-152.

PROFILE

花岡 伸也(はなおか・しんや)1970年岡山県生まれ。94年東北大学工学部土木工学科卒業。96年東北大学大学院情報科学研究科修士課程修了。99年同博士課程修了(情報科学)。99年～03年財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員。02年英国リーズ大学交通研究所客員研究員。03年タイ王国アジア工科大学院講師を経て、04年7月から現職。