

NIRA 政策レビュー

www.nira.go.jp

September 2007 No. 19

必要な航空業の改革

総合研究開発機構 (NIRA) 理事長 伊藤元重

アジアゲートウェイ戦略

政府のアジアゲートウェイ戦略の中で日本の航空業の改革が大きく取り上げられた。日本の航空行政を世界の流れであるオープンスカイ政策にシフトしていくこと、羽田空港を国内線だけに限定しないでアジア路線などにも積極的に活用していくことなどが論議された。この論議は世の中の注目を浴びたが、それだけ航空業の現状に不満を持っている人が多いということだろう。

今のままでいたら、日本の航空業は世界の流れから大きく引き離されてしまうのではないか、という危機感を持っている人は多いはずだ。関西国際空港の第2滑走路が完成し、2010年には羽田空港の第4滑走路が完成予定である今こそ、日本の航空業を大きく見直す時期に来ているのだ。この号では、航空業の専門家の方々に、改革のポイントとなる点を存分に論議してもらっている。

グローバル化と地域活性化の鍵

航空業は経済社会全体に大きな波及効果を持っている。日本経済が活力を維持するためには、世界の成長センターであるアジア地域との連携を強めていく必要がある。そのためには、より効率的で低コストの航空ネットワークを確立していかなければならない。アジアの主要国の空港拡張は急ピッチで進んでいる。こうした空港との高度な航空ネットワークを結ぶことのメリットには計り知れないものがある。

そのためには、日本の空港をアジアに向かってより開いたものにしていかなければならない。また、アジア諸国と連携して「アジアオープンスカイ」を実現していかなければならない。これまでのような二国間で便数や発着点を規制するのではなく、アジア全域で自由に様々な路線を組むことができるように

するような、自由化を進めていかなければならない。

世界の航空業には今、大きな変化が起きている。拠点空港をハブとしたハブ&スポークというネットワークに加えて、ポイント・トゥー・ポイントと呼ばれるローカル空港を直接結ぶ短距離・中距離路線の急成長である。LCC(ローコスト・キャリア)と呼ばれる低価格航空会社がそうした新しいネットワークを形成しつつある。アジアとの連携を深める必要がある日本にとっても、こうした動きを利用しなくてはならない。すべてが成田空港を経由した路線ではなく、羽田空港も含むより多くの日本の空港がアジアの諸空港と結ばれることが重要であるのだ。

多くの残された課題

アジアゲートウェイ戦略はそれなりに大きな改革の道筋を出したと思う。ただ、重要なことはこうした改革を政府が着実に実行していくことである。急速に変化する世界の空の現実を考えれば日本はいずれ改革を進めていくことを迫られるだろうが、そうした後追いの対応ではだめだ。前倒しで様々な改革を進めていくことが、決定的に重要な意味を持っている。

また、5頁で中条氏が整理してくれているように、今回のアジアゲートウェイ戦略では取り上げることができなかった改革案件がまだ多く残っている。首都圏空港容量の拡大、より踏み込んだ料金自由化、外資規制の見直し、羽田空港や成田空港などの混雑空港の発着枠の配分ルールの見直しなどである。早急にこうした改革への取り組みに着手することが期待される。

伊藤元重 (いとう・もとしげ)
東京大学経済学部卒。米国ロチェスター大学Ph. D。
専攻は国際経済学、流通論。1993年東京大学経済学部教授、96年同大学大学院経済学研究科教授、現在に至る。2006年2月よりNIRA理事長。最新刊『日本の空を問うーなぜ世界から取り残されるのか』(下井直毅との共著) [2007] 日本経済新聞出版社。



国際航空の自由化

(財) 運輸政策研究機構 会長 羽生次郎

1. 航空自由化の効果

(1) 国際航空が自由化された場合の効果は、20年前に自由化され、データが豊富な米国航空市場の経験を基に類推される場合が多い。米国ノースイースタン大学経済学部長モリソン教授、在ワシントンのシンクタンクBRATTLE GROUP公共政策研究部長ロバイン氏等の研究した内容を以下に簡単に紹介する(2006年12月シカゴ体制研究会報告書第3章、第4章より)。

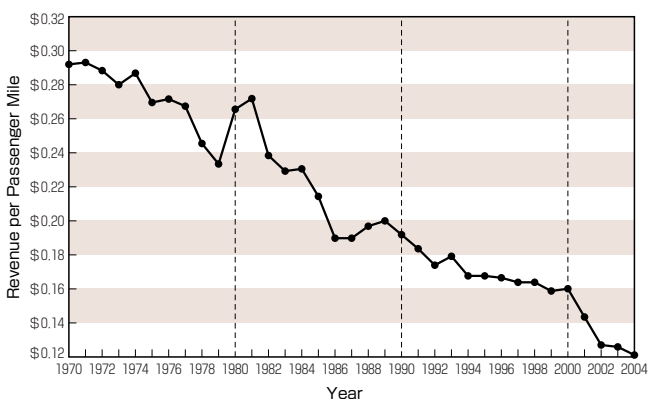
1978年に米国で行われた国内航空の規制緩和は、コスト高の要因のひとつであった運航上の規制から企業を開放するとともに、参入自由化により新規参入者と既存事業者間の競争を本格化させた。その結果、実質運賃は低下した。このことは、航空企業が従来よりも低下したイールドの中で採算を取らねばならないことを意味している(注)。図表1は、1980年から90年までのイールドの低下を如実に示している。そしてイールドは90年代半ばから2001年まで、極めて安定的に推移する。さらに、01年以降急激に低下していることが読み取れる。この図表は、規制緩和後約10年大きな競争が行われ、その結果不効率なパンナムなどの老舗企業は、撤退。その後市場は、寡占化され、90年代半ばには競争は一段落する。寡占化された企業は、価格の需要弾力性に応じた運賃設定と極端なハブアンドスポークシステムの導入を図り、寡占利潤の極大化を目指す。消費者がこれらのやり方を嫌い、ローコストキャリアに移ったため、再び激しい競争となり現在に至った。この過程が明確に示されている。米国の経験は、自由化直後は、市場は競争状態になるが、

それだけでは一定年月後寡占化を招き、市場における不断の競争のみが運賃を低下させることを示している。

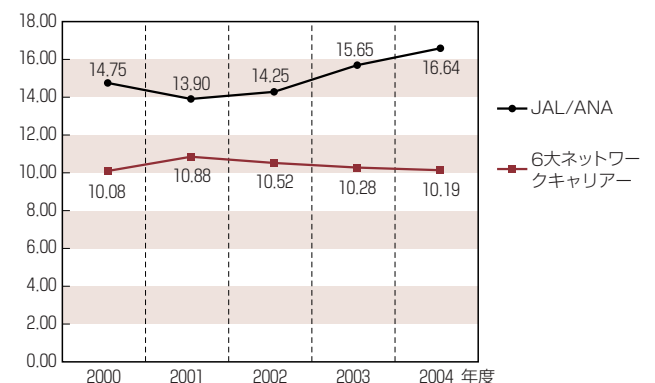
(2) 上記のように市場が機能し、競争が行われている米国航空産業と日本の航空産業のコストを比べてみよう。ユニットコスト(一座席マイルあたりの費用)についての日米大手企業(日本、JALとANA、米国、6大ネットワークキャリア)を比較したのが図表2である(国際問題研究所「2000年以降における米国航空産業の展開」)。米側は、2001年をピークに以後ローコストキャリアとの競争からコストカットを続けてきた。一方日本側は、国内は、ほぼ完全に寡占化、国際は、政府規制があるためコストは上昇を続け、2004年には米国の1.55倍に達している。この事実に対し、ユニットコストは、平均運航距離の長い米国企業のほうが有利、この時期は、円は過大評価されていたため、その影響があるとの指摘があったが、いずれも事実ではない(上記報告書135ページに具体的な反論があるので、興味のある方は、ご覧願いたい)。この図表は、競争の無い航空市場では、航空企業はコスト削減を行わないことを示しており、削減されないコストは、消費者に転化されることになるのである。

(3) 次にモリソン教授が行った国際航空市場で運賃がどの位高止まりしているかを類推した研究を簡単に紹介しよう。規制緩和された市場である米国国内市場の中から、適切な距離帯を選び、その運賃と同一距離に近い国際路線の運賃と比較したものが、図表3である(前掲シカゴ体制研究会報告書)。2004年現在で世界平均で25%位米国の国内運賃より高いとされてい

◆図表1 Domestic Airline Yield Adjusted for Inflation(2004 dollars)



◆図表2 ユニット費用 (セント)



る。なお、インフラ不足から供給量が極端に制限される日本－米国関係路線の場合、その運賃の高さは米国国内市場よりもほぼ40%高に及んでいる。

上記1～3の図表は、経済学の教科書に書かれている内容を絵に描いたように示している。即ち、航空市場を規制緩和し、競争的にしなければ、その国の航空産業は、コストカットせず、その結果国際競争力を失い、一方消費者は、他国国民より高い価格でしか航空サービスを楽しむことが出来なくなるということである。

2. 国際航空の目指すべき方向

(1) 上記のように、米国国内市場のこの20年間の経験は、競争を可能にする市場機能の維持のみが効率的な航空サービスの提供を可能にすることを教えている。したがって、国際航空の目指すべき政策は、まず第一にシカゴ条約と制限的な二国間航空協定のもと、各国政府が行ってきた相手国民間航空機の経済活動の制限の解除である。そして国際民間航空活動を定期と不定期に区分したり、航空機の経済活動を第一から第五までの自由に区分し、それぞれの段階で異なる規制をかけ得るような仕組みを廃止することである。

競争的な市場を形成するためには、上記のように国際的な民間航空規制が廃止されることがまず必要であるが、これだけで目的が達成されるわけではない。航空インフラに制限がある以上、混雑空港における発着枠の配分については、新たな競争促進的な規則を設ける必要があるし、市場機能を損なう最大の要因のひとつである政府補助金は禁止されねばならない。さらに、航空市場では弱者にあたる消費者の保護政策が確立される必要があり、情報の透明性の確保や延着補償などの航空会社の責任の明確化に留まらず、収奪的運賃への対応も、前向きに対応を考える必要がある。また激しい競争は、当然コストカット競争を含むので、整備などの点で安全性が脅かされないように、

安全面では、政府の監視の強化等が必要となる。

(2) 商品やサービス取引において、その市場が世界的なものは世界的なルールに基づくべきことは当然であり、現在の国際航空のように二国間ごとにルールが異なることは、不効率であり、制度として不合理である。従って、理屈から言えば、シカゴ条約の改正を目指すべきであるが、現在の締約国の実情から実現困難である。とすれば自由化を志向する航空協定を米欧と新たに作るか、近隣諸国と自由な航空市場を設けるかのいずれかの方法によることとなる。さらに、何らかの事情で当面この二つすらも取れないとすれば、漸進的な方法、即ち政策的に実現し易い分野から実施するというやり方もある。例えば貨物分野から始めるとか、合意が難しい分野を後回しにするなどの方法がある。余談になるが、この観点から言えば、米国が日本側に最近非公式に提案したと伝えられる東京を除いた地域での貨物分野に限った自由化などは、十分検討に値する提案と思われる。

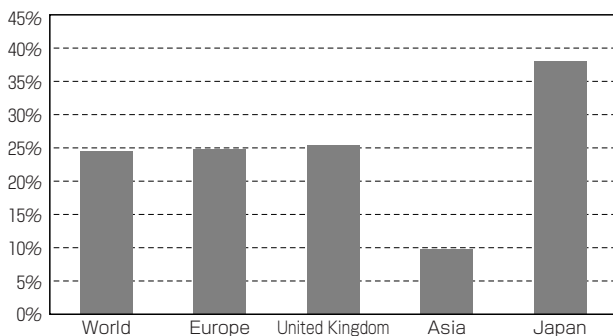
(3) 国際航空の自由化の必要性については、先進国内では、かなりコンセンサスがあるといえる。一方日本の場合、不思議なことに国際航空分野の自由化を志向する方向を明確に出さず、むしろ東京圏の国際空港の容量不足を理由に自由化を彼岸においている。しかし、東京圏の空港容量不足の抜本的解決には、最低あと20年程度は必要であろうから、たとえ容量不足であってもその中で自由化をいかに図るかを現在考えなければならないのである。確かに、供給力増加を伴わない自由化の実現は、経済的な効果が限定される。しかし、羽田第4滑走路は、2010年末にオープンするし、横田基地や百里基地の活用、さらに、国際線に割り当てられる発着枠の精査により、空港容量はかなり増えるはずである。加えて、国内線から国際線への発着枠の転用、運用時間の改善、管制方法の改良等により容量は、東京圏で相当の改善が見込まれると考える。これらの容量を利用して、優先順位の高い国との間では、自由化された協定締結を目指すべきなのである。また、供給力増加の有無にかかわらず、航空企業への政府規制の相互的な撤廃は行うべきであり、新しいビジネスチャンスを開拓する企業に与えねばならない。例えば日本の航空産業に存在しないスモールパッケージサービス（小口国際宅配便）であるが、現在の日米、日中の二国間協定の枠組みではその本格展開は、難しいのであり、これら協定の自由化によってのみ、可能となるのである。いわゆる航空権益を重視する時代は、少なくとも10年ほど前に過ぎたように筆者には思える。

(注) イールドとは、航空企業の営業収入／有償旅客マイル数

羽生次郎（はにゅう・じろう）

東京大学経済学部卒業。1969年運輸省入省、運輸政策局長、国土交通審議官を経て、2002年8月（財）運輸政策研究機構副会長（国際問題研究所長）、07年7月から現職。

◆図表3 Percentage Difference in 2004 between International Fares (U.S.-Foreign) and U.S. Domestic Fares (adjusted for distance)



Source : Steven A.Morrison, "Airline Service: The Evolution of Competition Since Deregulation," in C.Tremblay and V.Tremblay, eds., Industry Studies, Armonk, NY: M.E.Sharpe, 2006.

国際航空における自由化の必要性と オープンスカイ構想の課題

慶應義塾大学 商学部 教授 中条 潮

1. 国際航空政策の大転換

日本の航空政策は、世界的な規制緩和の流れに遅れること20年、2000年ようやく需給調整規制を廃止したが、その後も、国際航空政策については、依然、シカゴ＝バミュダ体制にもとづく保護主義的な枠組みを堅持してきた。

しかし、本年6月、政府は経済財政諮問会議および規制改革会議の自由化意見表明を背景に、アジア・ゲートウェイ戦略会議の答申を受け、オープンスカイ政策の実施を表明し、航空局もこれを基本的には了承した。

これは、日本の国際航空政策を180度転換させる、画期的な措置と評価でき、日本の空も、世界標準の自由化に向けて、遅まきながら一步を踏み出すことになった。後述するように、真の自由化に到達するにはまだ多くの課題が残されているとはいえ、すでに検討ないし実施が予定されている航空運賃の自由化や地方空港の完全なオープン化は、近年アジア地域でも発展の著しいLCC（低コスト新規航空会社）の日本乗り入れを加速させ、日本をめぐるアジアの空を大きく活性化させると期待される。

2. 国際航空自由化の必要性

第二次世界大戦後、半世紀にわたって米国以外の国々が、保護主義的なシカゴ＝バミュダ体制を支持してきた理由としては、①ステータス、国威発揚、国家の威信、②外貨の獲得、③国防、④自国航空会社の株主と労働者の利益、があげられる。

これらの点は、しかしながら、現在の日本においては意義を失っている。まず、①と②については、現在では、製造業など他産業の活躍によって十分に維持・確保されている。

③の国防については、「自国籍の航空会社が国内に存在することで、その機材やパイロットなどを有事に軍事転用できる。」というのが保護主義者の主張である。しかし、戦時に際して必要なのは軍用航空機と戦闘員であり、民間航空の機材と要員

は輸送任務以外には役立つないし、輸送任務であれば、他国の事業者にも委託することも可能である。

輸送任務に必要な機材・乗員と④については、自国航空会社に競争力がありさえすれば確保できることであり、競争力の強化は、自由化による競争刺激の付与によってこそ可能となる。さらに、言うまでもなく、自由化による市場競争の拡大は、近年まで日本の航空政策では顧みてこられなかった「消費者利益の向上」にも対応できる。

無論、競争の導入による活性化刺激を受けても、日本の航空会社の競争力改善が功を奏さなければ、市場からリタイアせざるを得ない結果もおこり得るだろう。

しかし、消費者や荷主にとっては、効率的な航空サービスが提供されればよいのであって、日本の航空会社でなければならない理由はないし、もしそのような理由があるのならば、日本企業は生き残れるはずである。株主と労働者にとっても、一時的には状況は悪くなるとはいえ、航空産業は今後も少なくとも5%の成長率で推移することを考慮すれば、投資先や就業先を失うわけでは決していない。

さらに、仮に航空部門では日本が衰退するとしても、アジア全体、世界全体の経済が活性化・拡大することによって日本が繁栄する道を選ぶのが、自由貿易体制の世界では論理的な道である。

最後に、米欧はもちろん、近隣アジア諸国を含め、世界的に伝統的なシカゴ＝バミュダ体制は崩壊しつつあり、国際航空の自由化は、よほど開発の遅れた途上国を除き、世界的な傾向となりつつある。このような状況で、日本のみが保護主義的な政策を堅持し続けたとしても、世界の航空会社とビジネスは日本をバイパスした経済活動を選択するから、単に日本のみが取り残される結果となるだけである。日本の客は韓国経由の安い運賃で飛ぶようになるし、ソウルに乗り入れる航空会社の増加は成田の地盤沈下をもたらそう。

3. オープンスカイ構想の今後の課題

以上より、国際航空においても、一般財と同様の自由化（路線、運賃、便数の自由化、外資規制の撤廃、カボタージュの認容）が求められる。

しかしながら、現在すすめられているオープンスカイ構想では、これらへの対応はまったく不十分であり、以下の課題の改善が望まれる。

3.1 拡大可能な首都圏空港容量

オープンスカイ政策においては、航空権益としてもっとも価値を有する首都圏への乗り入れが認められるよう体制を整えることが必要である。航空需要とビジネス需要がもっとも集中するにもかかわらず、これまで需要に対応した整備がされてこなかった首都圏社会資本の容量を緊急に拡大しなければ、日本は航空のハブだけでなく、極東アジアの経済のハブ（中心）の地位も失うことになる。

したがって、2010年に完成予定の羽田の第4滑走路と成田の平行滑走路の延伸を前倒して、早期実現を図るとともに、両プロジェクトの完成以前も、また、完成後も、既往の予定された数量を上回る発着枠の確保に努力すべきである。

羽田については、2010年における予定発着枠数の40万回を50万回に、成田については、22万回を24万回に増やすことは十分に可能であるし、両プロジェクト完成前にも、空域の見直し、発着間隔の短縮、航空局や海上保安庁関係のフライトの他空港への移転によって、枠の拡大に努力すべきである。

3.2 内際分離策の解消と羽田の完全国際化

伝統的な内際分離策（「国内線は羽田空港、国際線は成田空港」という規制）は、現代では全く不合理な基準となっており、これを解消し、航空会社の自由な選択に委ねるべきである。

羽田を完全な国際線空港として開放したとしても、成田に参入を求める航空会社は多数あり、成田の重要度が低下することは決してあり得ない。成田空港の建設経緯をめぐる千葉県と地元の方々の労苦に報いる方策としても、内際分離策の堅持は非効率であり、他の方法を選択すべきである。

また、現行の両空港の発着枠配分方法（機体の種別・重量・座席数・路線距離による配分）にも合理性はない。定期的に一定の条件を付したうえでの公正かつ透明な競争入札制度あるいは

混雑料金制度などの価格メカニズムを機能させる方法を採用すべきである。特に、路線距離のみに応じたペリメータ規制のような硬直的な配分方法は非合理さわまりない。

3.3 外資規制の緩和

オープンスカイの一環として、現行の航空会社や空港に対する外資規制の緩和は当然である。外資規制の緩和は、世界の資本市場からの幅広い大量な資金調達の可能性を開くだけでなく、新たな経営のノウハウの導入による活性化、さらには低コストの委託先の選択肢を広げるといった点で、本邦航空会社にとっても有利となる。

外資規制の目的が、安全保障や危機管理への対応にあるとすれば、これらを資本構成規制で担保することは効果的ではなく、航空会社や空港等への直接的な行為規制で対応すべきである。

3.4 関西空港と中部空港の完全オープン化

首都圏空港容量に制約があるもとでは、関西空港と中部空港への乗り入れは、外国企業にとって次善の魅力をも有する。

しかしながら、現行のオープンスカイ政策では、この2空港を、依然、航空交渉のカードとして使うことが表明されており、外国企業の自由な乗り入れが可能となるわけではない。これは、両空港の消費者の利便と財務上の健全性を阻害する結果を導こう。

航空交渉を、狭い航空権益の交換で行う時代ではなく、もっと広い視点での権益の交換を考慮すべきであり、両空港をカードに使うがために、オープンスカイが地方空港だけに限定されてしまうという、羊頭狗肉の結果を招来する措置は避けるべきである。

以上のほか、①国際空港の機能拡大と使用料の低下に資するよう、空港の完全民営化による民間主導の経営体制の確立、②本邦航空会社による外国子会社や委託先外国航空会社の従業員と機材の活用が現在以上に可能となるよう、関連する規制の緩和が必要である。

中条 潮（ちゅうじょう・うしお）

慶應義塾大学商学研究科博士課程修了。同大学商学部教授。公共問題・社会問題を経済学の視点から研究。米“TIME”誌で“Deregulation Warrior”と紹介された改革論者。著書に『規制破壊』[1995] 東洋経済新報社、ほか。

論点の背景

航空産業における現状と課題

多摩大学 経営情報学部 准教授 下井直毅
総合研究開発機構 客員研究員

航空産業は金融や通信と同様に重要なインフラであるといえる。ここではその現状や課題を解説する。

世界の航空輸送の実態

図表1は世界の乗客輸送実績の推移を示したものである。輸送規模は、1996年から2005年の10年間で約1.5倍増大している。国際線に限ってみても約1.6倍増大しており、世界的に輸送量が伸びている状況にある。2001年9月11日の同時多発テロ以降の数年間は、一時的に航空需要が減退したものの、04年以降は世界景気にも支えられて再び拡大している。

航空産業の特徴

航空産業に特徴的な点として、①利益率の振幅が大きい、②機材費などの固定費が非常に大きい、③商品（座席）を差別化できる、④在庫を抱えることがない、⑤限界費用がとて小さい、⑥生産力の柔軟な調整が困難である、⑦空港などのインフラに大きく左右される、などが挙

げられる（村上ほか [2006] など）。

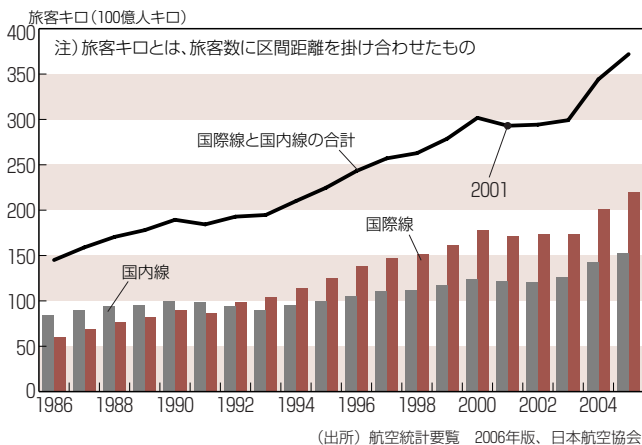
まず、特徴①の利益率であるが、図表2は世界で最大の航空産業の規模を持つ米国についてみたものである。純利益率および純利益額はともに大きく変動し、需要が不安定であることが分かる。航空産業は年間を通じてピークとオフピークが存在し、季節性を持つ不安定なものである。最近では、世界同時多発テロに加えて、SARSやイラク戦争などの影響から大きな赤字を記録している。また、原油価格が急激に上昇していることも航空産業の業績を悪化させている。さらに日本の場合、燃料費に大きな影響を与える要因として為替相場がある。円高になれば、燃料費を輸入している日本の航空会社の負担は軽くなり、円安になると逆に負担は重くなってしまふ。

次に、特徴②の非常に大きな固定費の存在であるが、共同運航便（コードシェアリング）や空港施設の共用は莫大な固定費が存在する航空産業ならではの戦略であるといえる。これらは業務提携（ア

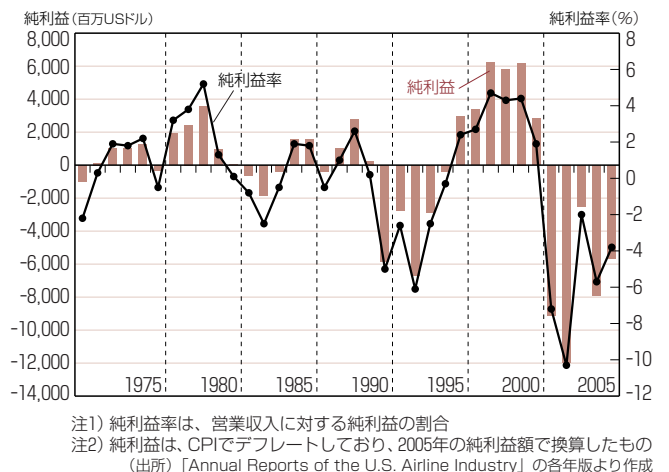
ライアンス）の一部であり、航空産業の重要な戦略である。コードシェアリングは他社の航空機に自社の便名をつけて運航することでネットワークの拡充をはかるもので、提携航空会社にとって他地域の旅客を効率的に取り込めるというメリットがある。また、乗客にとっても国際線と国内線の両方を使う場合には航空機を乗り換えるだけでチェックインの手間が省ける（スルーチェックイン）というメリットがある。

また、航空産業の特徴③～⑤の商品（座席）の差別化が可能であることや、在庫がきかないことや、限界費用が非常に小さいといったことを生かしたサービスに、フリークエント・フライヤー・プログラム（FFP）がある。代表的なものとして、マイレージサービスがあるが、これは利用頻度の高い優良な顧客を囲い込むために始められたものであり、搭乗実績に応じて無料航空券やアップグレード券などが与えられるサービスである。これは航空会社側のコストがほとんどかか

◆図表1 世界の定期航空会社の輸送実績（国際線・国内線）



◆図表2 米国の定期航空会社の業績の推移（1970～2005年）



らないために提供できるサービスだといえる。さらに、最近ではクレジットカードでの買い物でもこのサービスが利用できるようになり、異なった業界との提携が行われるなど新たな囲い込み競争が展開されている。

ハブ・アンド・スポーク型とポイント・トゥ・ポイント型のネットワーク

これまで航空ネットワークは、もっぱらハブ・アンド・スポーク型で展開してきた。これは、ハブと呼ばれる機軸となる空港からいくつかのローカル空港へ便を飛ばすという路線網の広げ方で、空港の数が多いときは効率的に張り巡らすことができる手法である。古くからある大手航空会社（レガシーキャリア）は、一般にこの形態でビジネスを展開している。米国ではアメリカン航空、ユナイテッド航空、デルタ航空などがある。

これに対して、ロー・コスト・キャリア（LCC）と呼ばれる格安航空会社は、ポイント・トゥ・ポイント（P to P）型のネットワークで広がりを見せている。ハブ空港を経由せず、第2・第3のローカル空港を直接結んで就航する形態である。米国ではサウスウエスト航空やジェットブルー、欧州ではアイルランドのライアンエアや英国のイーजीジェット、アジアではマレーシアのエア・アジアなどがあり、めざましい成長を遂げている。P to P型は、①混雑空港を利用しないので運航時間の遅れの心配がなく、信頼性の高いサービスを提供できる、②ローカル空港を利用することによって安い空港使用料で済ませられる、③簡素な機内サービスの結果、着陸から次の離陸までの時間を短くすることができ、便数を増やして航空機の利用率を高めることができる、などのメリットがある。図表3は世界の旅客取扱高を示しているが、LCC（網掛けされているもの）もいくつか見られ、その著しい成長ぶりが分かる。

さらに最近の傾向としては、従来の大手航空会社がグループ内でLCCを立ち上げる動きを見せている。ユナイテッド航空のテッド、カンタス航空のジェットスター、タイ国際航空のノックエア、シンガポール航空のタイガーエアウェイズなどがあり、この新しいビジネスモデルの今後の展開が注目されている。

欧米の航空規制緩和の流れ

こうしたLCCが活躍するようになった要因の1つに、政府による積極的な自由化政策の推進がある。世界の航空規制緩和の動きはどのように推移してきたのだろうか。

まず、米国では、1978年のカーター政権時に航空規制緩和法が制定された。これを機に、一気に規制が撤廃されていく。80年代前半までには路線の参入や運賃設定が自由化され、これらを規制してきた民間航空委員会（CAB）までも廃止される。国際線への参入も認められるようになり、92年にはオランダとの間で初めてオープンスカイ協定が締結された。これにより、お互いに相手国のいかなる地点へも完全な運輸権で輸送できるというオープン・ルート・アクセスが認められた。2007年7月時点で米国は約90カ国との間でオープンスカイ協定を締結している。

一方、欧州では米国と異なり、一挙に自由化が進んだわけではなく、3つの段階で自由化が進められた。この3段階目（パッケージⅢ）では、いかなる路線でも自由に運航でき、運賃も全て自由に決めることができるほか、国籍条項の撤廃や外国航空機にもカボタージュの権利が認められるなど、米国よりもより進んだ自由化を実現している点が特徴的である。国籍条項は、その国の国民が航空会社を所有しなければならないとする規定であるが、EU諸国は他のメンバー国の航空会社を自由に所有し、運航できる。また、カボタージュは、相手国内の2地点間を

自由に輸送できる権利であるが、これらが外国航空機にも認められたことによって、欧州では完全な自由化が達成されたといえる（Doganis [2006]）。

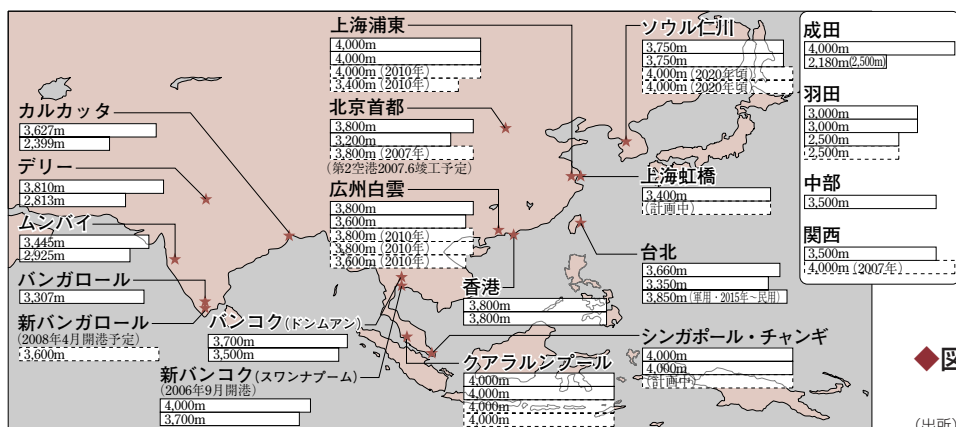
米欧間については、2002年11月5日に欧州司法裁判所がオープンスカイ判決を下し、欧州統一（1993年）以降の米国政府との間で締結された二国間協定は違法であり、無効であるとした。航空交渉は二国間協定によらず、EUを単位として締結すべきだとの見解が示されたことを受けて、07年4月30日に米国とEUとの間でオープンスカイ協定が締結された。この協定は08年3月末に発効する予定だが、米EU間では路線の開設が自由になり、今後はアジアをも巻き込んだ業界再編の動きにつながっていくと考えられる。

さらに国際航空運賃に関しては、最近では世界的に独占禁止法を適用しようという流れにある。現在、国際航空運賃は世界の航空会社が加盟しているIATA（国際航空運送協会）の会議や二国間協定で決められている。IATAは、世界を3つ

◆図表3 欧米の定期輸送航空会社の旅客数上位20社（国際線・国内線、2005年）

	航空会社名	旅客数(1,000人)
1	アメリカン航空	98,038
2	サウスウエスト航空	88,380
3	デルタ航空	86,007
4	ユナイテッド航空	66,717
5	ノースウエスト航空	57,547
6	ルフトハンザ・ドイツ航空	48,958
7	エールフランス	47,787
8	コンチネンタル航空	42,777
9	USエアウェイズ	41,861
10	英国航空	35,511
11	ライアンエア	33,384
12	イベリア航空	27,434
13	イーजीジェット	26,140
14	スカンジナビア航空	25,015
15	アリタリア航空	24,033
16	エア・カナダ	23,507
17	アメリカンウエスト航空	22,116
18	KLMオランダ航空	21,511
19	アラスカ航空	16,741
20	ジェットブルー	14,681

注) 網掛けされた航空会社はLCC
(出所) 航空統計要覧 2006年版、日本航空協会



◆図表4 アジアの空港整備状況 (滑走路の本数や距離)

(出所) 国土交通省、全日空の資料より一部抜粋

の地域 (南北アメリカ、欧州やアフリカ及び中東、アジア及びオセアニアをそれぞれ中心とした地域) に分けて隔年で会議を開催し、運賃や輸送条件を決定している。ここで決まったものを各国の航空会社がそれぞれの政府に認可申請する。日本でも航空法第105条3項によって政府の認可が定められている。しかし、最近では、このような運賃の決定が市場原理に反するという見方が強まっている。2006年末にはEUがこうした国際航空運賃カルテルを違法とする方針を打ち出し、米国もまた例外規定を廃止する方向で検討を進めていることもあって、日本の公正取引委員会でも国際運賃のカルテル行為に対して、独占禁止法の適用除外規定の見直しを示唆する動きを見せている (『日本経済新聞』2007年7月20日付)。独占禁止法が適用されるようになれば、航空料金の値下がりにつながるからますます競争が激化する可能性もあり、その動向が注目されている。

今後の課題

これからの航空産業で注目されるのはアジア市場だといわれている。経済成長が著しい中国の人口は約13億人にもな

る。国連の統計によれば、北部アメリカ地域が3億2千万人、ヨーロッパ地域が7億3千万人であるのに対して、アジア地域は37億2千万人にもものぼる。これだけの人口を抱えていることもあり、将来はアジアが世界最大の航空市場になるという見方が強く、アジアの主要国では国際空港の開発が急速に進んでいる (図表4参照)。

こうした中で日本の状況はどうかというと、首都圏では依然として国際線は成田空港、国内線は羽田空港という住み分けがなされている。2010年に成田空港の平行滑走路の延長 (2,500m化)、羽田空港の第4滑走路の完成予定など機能拡大の整備をはかっているが、成田空港では深夜早朝便が発着できないことや、羽田と成田とでは距離がありすぎるといった難点がある。また、羽田空港の国際線枠は拡大するものの、羽田-石垣島間 (1,947km) を目安に就航範囲を羽田空港から約2,000kmの範囲内に限定しようとするペリメーター規制 (距離規制) が存在する。現在、チャーター便として羽田-ソウル (金浦) 便が存在し、羽田-上海 (虹橋) 便も早ければ今年の10月から就航する予定である。ソウルも上海もこの距離

規制はクリアしているわけだが、国内便として位置づけられるこの距離の範囲は狭すぎるとして、アジアゲートウェイ戦略会議で見直すことが決められた。ただ、日本はまだこの国とも航空自由化 (オープンスカイ) 協定を締結していない状況にある。

航空産業の特徴⑥と⑦の柔軟な生産力の調整が難しいことや、空港などのインフラに大きく影響される点を考えると、航空産業は長期的なビジョンを持って計画を進めていく必要がある。まさに今、様々な規制の撤廃を含めて、アジアでの二国間ないしは多国間で航空自由化 (オープンスカイ) 協定の締結を視野に入れて、空港の一層の機能強化や、政策の推進を必要とする重要な時期にあるのではないだろうか。

【参考文献】

1. 村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫『航空の経済学』[2006] ミネルヴァ書房
2. Doganis, R. *The Airline Business*, Second ed., [2006] Routledge

下井直毅 (しらい・なおき)

東京大学経済学部卒。同大学大学院経済学研究科博士課程単位取得満期退学。専攻は、国際経済学。日本学術振興会特別研究員を経て、2005年より現職。07年よりNIRA客員研究員。

<NIRA政策レビュー>

NIRA政策レビューは、重要な政策課題から特定のテーマを設定し、タイムリーに分析するとともに、多様な論点を示すものです。専門家の視点などもあわせて広く検討していただくために、コンパクトに情報を提供します。本誌バックナンバーは、ホームページでご覧いただけます。
http://www.nira.go.jp/

NIRA 総合研究開発機構

National Institute for Research Advancement

編集発行人：伊藤元重 NIRA 理事長
編集主幹：加藤裕己 NIRA 客員研究員

〒150-6034 東京都渋谷区恵比寿4-20-3
恵比寿ガーデンプレイスタワー34階
電話 03-5448-1735 FAX 03-5448-1745
e-mail: pub@nira.go.jp http://www.nira.go.jp/

R100