

アジアのオープンスカイ政策について¹

神戸大学 菊地研究会 産業競争政策 C

勝野陽 加藤麻希 山口功 山田愛 山根友紀

2007年12月

¹本稿は、2007年12月1日、2日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2007」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、菊地准教授（神戸大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

アジアのオープンスカイ政策について²

2007年12月

²本稿は、2007年12月1日、2日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2007」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、菊地准教授（神戸大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要約

現在、世界の航空市場の潮流としては各国が伝統的なバミューダ協定からオープンスカイ協定への改定を進めており、オープンスカイ政策の導入が主流となっている。この流れは1978年アメリカにおいて航空規制緩和法が制定され、オープンスカイ政策が実行に移されたことによって始まったものである。

オープンスカイ政策は二国間協定の自由化(路線・輸送力の制限撤廃、第五の自由³の制限撤廃、運賃の双方不承認制、航空会社の複数指定など)を目指す政策である。

アメリカはすでに書いているように、世界でも先進的に航空市場の自由化に取り組んできた。アメリカの規制緩和は、新規参入や市場における航空会社間の競争を促進することにより航空輸送サービスの効率化を進め、運賃の低下やサービスの多様化という効果を実現した。

アメリカはオープンスカイ政策を導入する際に、三段階の段階を踏んでの導入を行い、経済的な規制を緩和していった。こうして米国においてオープンスカイ政策が進められていく中で、必然的に熾烈な価格競争が発生した。その中で、国内線の名門であるイースタン航空を含めた多くの航空企業が倒産に追い込まれた。しかし、競争の中で各航空企業は競争力を着実につけた。

こうして、国内でオープンスカイ政策を進めた米国はヨーロッパやアジア諸国にもこの政策を広めようとしており、着実に広まりつつある。

アジアでも実際に多くの国がアメリカとオープンスカイ協定を締結し、オープンスカイ政策を導入している。2004年8月現在で6ヶ国1地域が締結している。アジアで最も最初にオープンスカイ政策を導入したのはシンガポールであり、1997年1月に「他のアジア諸国との合意がある程度まとまった段階で正式に発行する」という条件付きながらアメリカとの間でオープンスカイ協定を締結した。また隣国である、韓国は1998年にアメリカとの間でオープンスカイ協定を締結し、空港施設の充実や自由化政策を積極的に進めている。

しかし、中国はオープンスカイ政策を導入しているわけではないが、1979年から段階的に規制緩和が進めてきている。その結果、2004年に旅客輸送実績と貨物輸送実績の両部門で世界第3位となった。また、香港の香港国際空港は利用者の評価が非常に高く、世界150の空港の中で“エアポート・オブ・ザ・イヤー”に5年連続で受賞している。そして、24時間の利用が可能以上に、年間取扱能力は旅客数4500万人、貨物量は300万トンで、空港計画最終年の2040年には8700万人の旅客と900万トンの貨物を取り扱うことが可能になる予定で、世界でも有数の国際空港である。

日本においてはオープンスカイ協定をどの国とも締結しておらず、オープンスカイ協定を導入していない。国内において、規制緩和は進めてきているが、現在の世界の潮流にあわせるためにもオープンスカイ政策の導入が急務といえる。しかし、国土が狭く滑走路数が不足しているなどことや、国内企業の既得権益に関する問題などもあり、今すぐの導入は困難である。また、アジア諸国やアメリカではオープンスカイ政策を行う際に、ハブアンドスポークスの採用が主流であるが、同様に困難な状況といえる。

³ =以遠権（第三国に向かう旅客郵便貨物を相手国で積み込む、または、第三国からの旅客・郵便貨物を相手国で積みおろす権利。）「日本の空を問う P185」

これらの現状を踏まえた上で、この論文における問題意識としては日本の観光分野における国際収支の赤字、オープンスカイ政策を導入することによって日本の国内企業の経営状況を見る限り影響がデメリットとして現れることが考えられる。

日本の観光分野における国際収支赤字は世界でも 3 番目に大きく、国内航空企業(この論文においては JAL のデータを引用)の経営は韓国やシンガポールの主要な航空会社のデータと比較すると非効率的であることがわかった。

また、分析においては韓国のデータを日本のものと比較している。韓国に注目した理由は訪日者数の多さ、近年の文化的な交流の進展などが挙げられ、こういった理由から韓国と日本の間ではオープンスカイ政策を導入するための基盤がある程度、整っていると考えられるからである。今回は国際線便数の変化と経済成長、貨物量の変化と経済成長、旅客数の変化と経済成長、観光客数の推移と観光産業への経済効果の 4 点について分析を行ったがいずれにおいてもそれなりの経済効果が認められた。

目次

はじめに

第1章 現状整理

- 第1節 オープンスカイ政策と世界の航空産業の潮流
- 第2節 世界各国のオープンスカイ政策の現状
- 第3節 日本の現状
- 第4節 ハブアンドスポークス

第2章 問題意識

- 第1節 観光における国際収支のアンバランス
- 第2節 既存の国内航空企業の非効率な経営状況

第3章 分析

- 第1節 韓国に注目した理由
- 第2節 オープンスカイ導入の効果

第4章 政策提言

- 第1節 オープンスカイ協定締結国
- 第2節 オープンスカイ政策導入に向けて（規制緩和）
- 第3節 空港の整備について

参考文献・データ出典

はじめに

これまでの航空市場は各国の二国間協定によってそれぞれの国が、それぞれの内容で規制や約束を作り協定を結ぶことで成り立ってきた。しかし、近年、その伝統的な二国間航空協定上の路線の限定、航空企業名の指定、輸送力の制限などの規制を撤廃し、航空企業が自由に輸送を供給できるような環境を整えるべきだとする主張がされ、アメリカを中心にオープンスカイ政策として実施されてきた。さらには各国間で協定として互いの国家間でも航空市場を自由化していこうという交渉がされるようになってきている。そして、その波は着実にアジア各国に広まりつつある。

まずこの論文では第1章で現状整理として世界の潮流、各国のオープンスカイ政策の現状そして日本の現状について記述している。また、ハブアンドスポークについても触れている。

第2章においては、この論文における問題意識として、「観光における国際収支のアンバランス」と「既存の国内航空企業の非効率な経営状況」の二つの点を挙げている。

第3章では韓国と日本の航空市場におけるデータを比較することでオープンスカイ政策の経済効果についての分析をしている。

最後に第4章で政策提言を行う。ここまでの分析を踏まえた上で、韓国とのオープンスカイ協定締結を前提として、アジアの中でもオープンスカイ政策に関しては“後進国”といえる日本において、オープンスカイ政策をどのように導入していくのかについて政策提言をしていく。

第1章 現状整理

第1節 オープンスカイ政策と世界の航空産業の潮流

オープンスカイ政策とはアメリカを中心に進められてきた航空自由化政策のことで、一般に運航の企業数や便数および乗り入れ地点に対する制限はないとしている⁴。今までの航空市場は各国の二国間協定によってそれぞれの国が、それぞれの内容で規制や約束を作り協定を結ぶことで成り立ってきた。しかし、近年、その伝統的な二国間航空協定上の路線の限定、航空企業名の指定、輸送力の制限などの規制を撤廃し、航空企業が自由に輸送を供給できるような環境を整えるべきだとする主張がされ、アメリカを中心にオープンスカイ政策として実施されてきた。さらには各国間で協定として互いの国家間でも航空市場を自由化していこうという交渉がされるようになってきている。そして、その波は着実にアジア各国に広まりつつある。

第2節 世界各国のオープンスカイ政策の現状

1. アメリカのオープンスカイ政策

1978年、アメリカは航空規制緩和法によってオープンスカイ政策を実行に移した。1990年代以降バミューダ型協定(二国間航空協定)をオープンスカイ協定に改正する交渉をしている。このオープンスカイ政策は二国間協定の自由化(路線・輸送力の制限撤廃、第五の自由の制限撤廃、運賃の双方不承認制、航空会社の複数指定など)を目指している。

アメリカは世界でも先進的に航空市場の自由化に取り組んできた。アメリカの規制緩和は、新規参入や市場における航空会社間の競争を促進することにより航空輸送サービスの効率化を進め、運賃の低下やサービスの多様化という効果を実現した。

では具体的にどのような段階を踏むことでアメリカがオープンスカイ政策を進めてきたのか。そのポイントはまずアメリカ国内で経済的規制を次の三段階を経ることで廃止してきたということである。

第一段階⇒新路線の許認可権の廃止(82年)

第二段階⇒航空運賃、企業の合併・買収に対する規制の廃止(83年)

第三段階⇒国際協定を含む全権限の撤廃と民間航空委員会(CAB)の廃止(85年)

このような形で安全面では連邦航空局の規制を受けるものの需要・供給面での規制は“緩和”どころか“撤廃”ということもできる。その結果、アメリカの各航空企業は熾烈な運賃

⁴ 伊藤・下井(2007)

安売り競争に入った。こうして、国内線の名門企業であるイースタン航空を含めた多くの航空企業が倒産に追い込まれることとなった。しかし、生き残ったアメリカ企業は航空企業として非常に強力な競争力を身につけ、国際線の舞台に登場して来ているのである。

このようにアメリカはオープンスカイ政策を国内で進めてきて、さらにヨーロッパやアジアの諸外国にもこの政策を広めようとしているのである。

1990 年前半にはアメリカの航空産業は世界的な不況と湾岸戦争などの影響を受けて低迷が続き、莫大な累積債務を抱えていた。そして 1995 年クリントン政権は新国際航空政策を宣言した。この宣言では二国間体制では世界が必要とする市場アクセスに対応する能力において限界があるため、合理的な展望が見られる場合には多国間交渉を開始しなければならないと述べている。

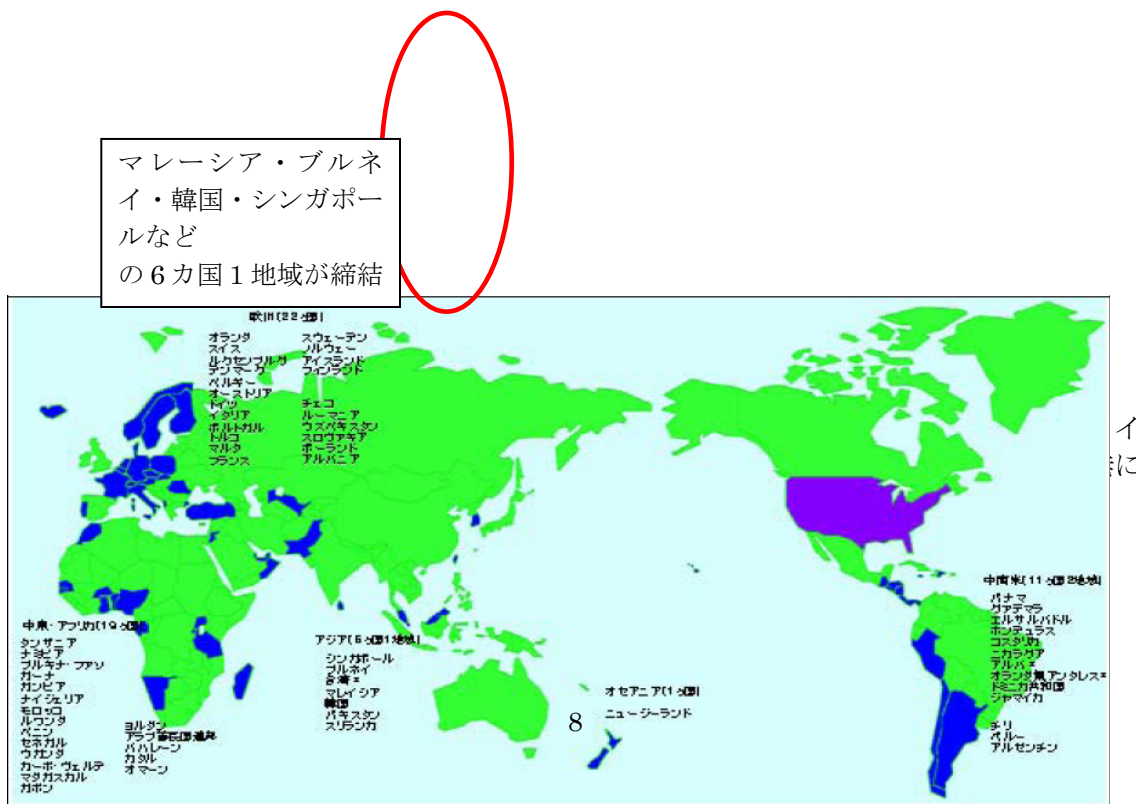
またアメリカはオープンスカイ政策に対応しない相手国との交渉では、戦略的提携に慎重になっている。これは多国間主義の方向に合致し、消費者の便益にかなう競争促進効果もたらすものである戦略的提携も、一方では寡占化による競争制約の潜在的影響を懸念していることによるものである。反トラスト法には、市場での競争と利用者の便益を損なう競合企業相互の連携を防止する規定があるため、米国交通省は、申請の事例について競争が減退し便益を損なう可能性についてケースバイケースの検証を行う。

ただ、戦略的な提携が公共の利益にとって必要であり公共の利益、利便性、必要性のテストを満たしている場合には反トラスト法の適用が除外されることもある。

2. アジアのオープンスカイ政策の現状

アメリカや欧州を中心にした空の自由化・広域化の動きは拡大し、アジアの空にも広がっている。ではアジアの現状はどのようになっているのであろうか。以下の図 1-2-1 は、アメリカとオープンスカイ協定を締結した国・地域を表したものである。

図 1-2-1 「アメリカとオープンスカイ協定を締結した国・地域」



まずアジアでいち早くオープンスカイ政策を導入したのはシンガポールで、1997年1月に「他のアジア諸国との合意がある程度まとまった段階で正式に発行する」という条件付きながらアメリカとの間でオープンスカイ協定を締結した。

シンガポールは国自体が小さく国内の航空市場における需要が小さいためにアメリカとの輸送権拡大を熱望していた上に、オープンスカイ政策を受け入れればアメリカの航空会社との提携において障害となるアメリカの独占禁止法の適用除外が認められるということもあって、ヨーロッパの次の目標にアジアを置いていたアメリカとの間で合意にいたった。

またシンガポールには東南アジアを代表するハブ空港であるチャンギ空港がある。このチャンギ空港は24時間利用可能であり、2005年の統計においては旅客数が3029万人で世界第6位であり発着回数も20万801回で同14位であった。2012年には6000万人の旅客需要を見込まれており、現在第3ターミナルが建設されている。また格安航空会社(LCC)が世界各国で続出していることを受け、アジアでは初のLCC専用ターミナルである「バジェット・ターミナル」(BT)を建設し、2006年にオープンした。

韓国は、国際的に競争力を持つ東アジアのハブ空港の建設を目的として、2001年3月に仁川空港を開港した。韓国は1998年に米国とのオープンスカイ協定を締結し、その後も空港施設の充実や自由化政策を積極的に進めている。

仁川空港は、現在も拡張工事が進行中で2020年までに4,000m級滑走路が4本建設される予定で、年間1億人の旅客、700万tの貨物、53万回の航空機離着陸が可能となり、まさに世界最大級の国際空港になると予想されている。また、24時間利用可能で、空港の着陸料が安く設定されていることも特徴といえる。

中国の航空市場はオープンスカイ政策を採用しているわけではないが、1979年から段階的に規制緩和が進められてきている。その結果、2004年に旅客輸送実績と貨物輸送実績の両部門で世界第3位となった。中国航空当局は自国の航空会社が弱体であったことや国内外の旅客の流動がアンバランスだったこともあり、当初は規制緩和に保守的であったが、最近の世界の航空市場の自由化の動向を踏まえた上、経済成長を維持していくためには経済社会活動を支える効率的な航空輸送サービスの確保が必要であるとし自由化を徐々にすすめている。また2004年には新米中二国間協定を締結している。この協定では、両国間の旅客便数を2010年までに概ね5倍に拡大するとともに、2007年以降の措置として一定の要件を満たした航空会社には無制限の輸送力と第7の自由⁵が与えられる「貨物ハブ空港」の利用を認めることとした。

また香港の香港国際空港は利用者の評価が非常に高く、世界150の空港の中で“エアポート・オブ・ザ・イヤー”に5年連続で受賞している。そして、24時間の利用が可能以上に、年間取扱能力は旅客数4500万人、貨物量は300万トンで、空港計画最終年の2040年には8700万人の旅客と900万トンの貨物を取り扱うことが可能になる予定で、世界でも有数の国際空港である。

第3節 日本の現状

以上述べたように、世界に先駆けて積極的に海外への開放を進めていった国々は競争力をつけてきた。では、日本の航空業の現状はどうなっているのだろうか。

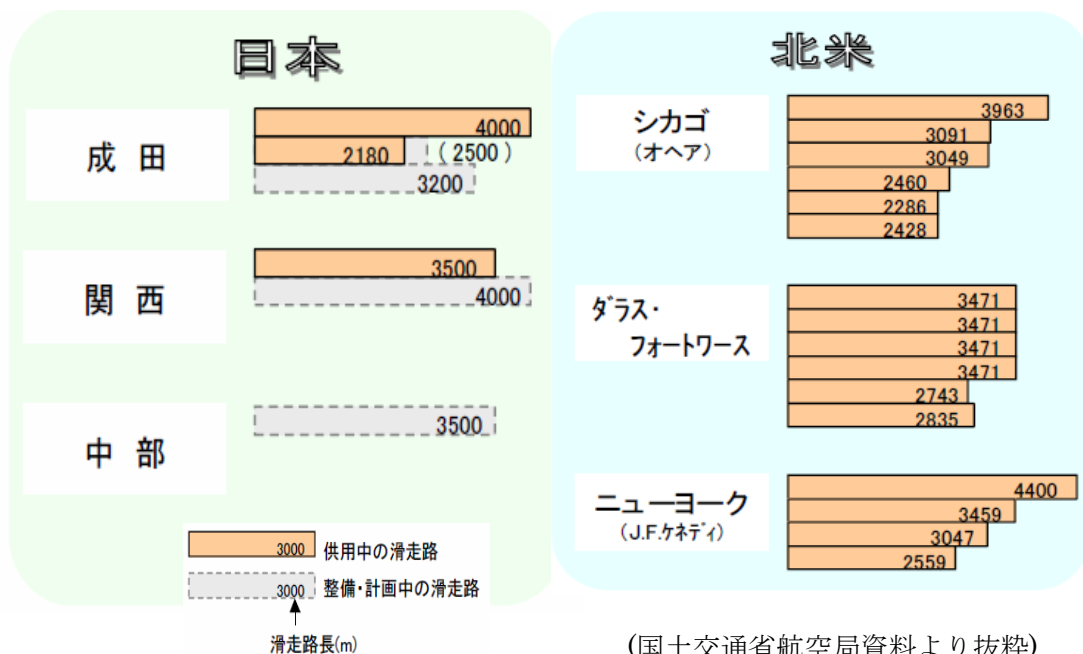
まず、第一に、日本の空港の現状がある。日本は国土が狭い。そのため、以下の図1-3-1を参照して頂ければわかるように、特にアメリカと比較して滑走路の絶対数が少ない。この少ない滑走路数の関係上、日本の飛行機には大型が多く、空席が増えるため利益が上がりにくい。それに対し、アメリカは小型機を多用し損失が少ない。

⁵ 第三国で積み込んだ旅客・郵便物及び貨物を別の第三国で積みおろす特権。

現在、アジアでオープンスカイ政策を導入している国々はハブアンドスポークスを採用しているが、このような日本の状況ではハブアンドスポークス(詳しくは第 4 節で説明する)の採用が困難である。

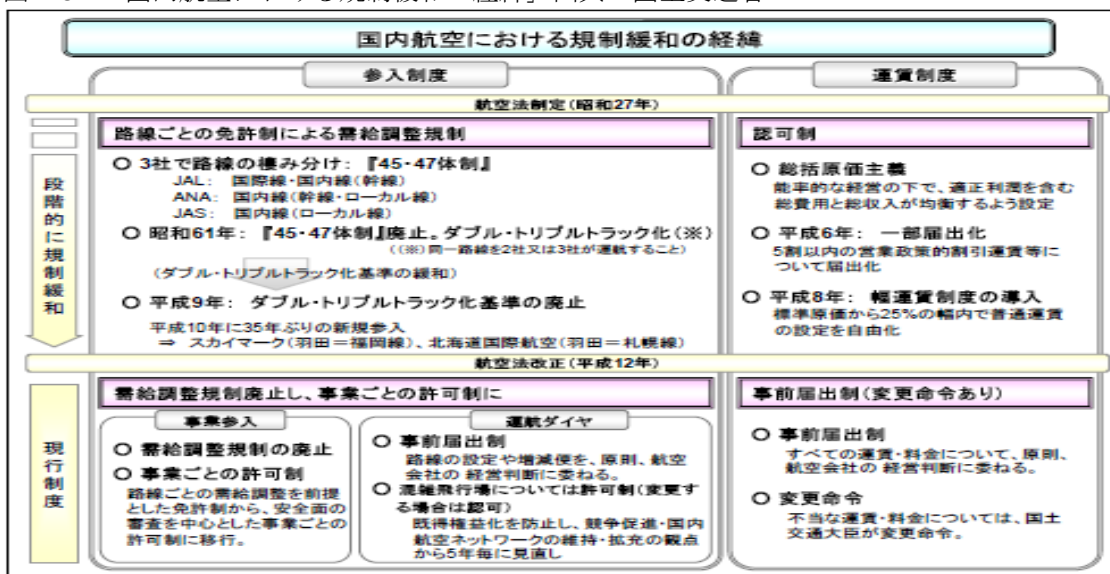
その他、日本の空港にも多くの問題点がある。現在、最も国際空港として利用率が高いのは成田空港である。しかし、成田空港に関しては、都心からのアクセスが良くないうえに、騒音問題のために 24 時間の利用ができない。また滑走路も一本で現在でも飽和状態であるために、ハブアンドスポークスを導入する際のハブ空港としての利用も困難な状況といえる。

図 1-3-1 「日本・アメリカ空港の滑走路数の比較」



第二に重要なのは、日本の航空政策における遅れた規制緩和の現状である。以下の図 1-3-2 は、日本の国内航空における規制緩和の経緯についてまとめたものである。

図 1-3-2 「国内航空における規制緩和の経緯」 出典：国土交通省



主だった規制緩和として挙げられるのは、参入制度においては需給調整を前提とした免許制から、安全面の審査を中心とした事業ごとの許可制に移行、また運賃制度については、全ての運賃料金について、原則として、各航空会社の経営判断に委ねるといったものになっている。しかし、他国とのオープンスカイ協定を締結するにはまだ次のような課題があるといえる。

一つは、日本の航空業はバミューダ協定（二国間協定）の原則に固執しており、政府による航空事業に対する規制が存在している。バミューダ型協定というのは、相互主義を原則としている。つまり、当事国間の公平かつ平等な権利の交換を原則としているのである。こういった背景より、二国間の協定において合意に達しやすい反面、二国間の実情に合わせた競争制限的色彩がある。両国の航空企業の輸送力やコスト競争力に格差がある場合、弱い国に合わせなければ均衡が取れないのである。

二つめに、日本においては最低賃金規制があるためにLCC⁶の出現が困難であることも特徴である。ヨーロッパやアジアでオープンスカイ政策をとっている地域ではハブ空港ではないが地域空港を結ぶLCCが多く設立され市場全体で運賃の低下がみられる。LCC自体は主に短距離での輸送を行うが近年中距離輸送にも進出を試みている。またLCC主な客層はレジャー客であり、チケットの購入後の変更ができないため、ビジネス客はFSA⁷を選択してきたが、実際にチケットを変更した割合は3割強という結果がでており、この程度の確率であれば、ビジネス客がLCCを選択する際のリスクはないと考えられるため、今後レジャー客以外でも顧客を増やしようと考えられる。

第三に挙げられる日本の現状として、航空自由化を進めるにあたって、既存する日本の航空会社が国際的な競争力に乏しいということがある。仮に、日米間の航空市場が自由化された場合に、アメリカ各社は低運賃攻勢をかけてくるだけでなく、採算分岐点に近いことを利用して、日本側では採算の取れない中小都市へ路線をどんどん開設すると予想される。これに対して日本企業のコスト削減能力は不十分で労使慣行の見直しさえ進んでいない。さらにはマーケティング戦略も中途半端である。（日本企業におけるオープンスカイ政策導入のデメリットの詳細は第2章「問題意識」において記述する）

⁶ ローコストキャリア：格安運賃の航空会社。LLC を始めたのは米国のサウスウエストであり、機内サービスの有料化や機材稼働率の向上などにより、従来のフルサービスエアライン(FSA)よりも生産性を高め、低運賃を実現した。

⁷ フルサービスエアライン：中距離から長距離まで多種多様な運航をし、主要空港をおもに利用。

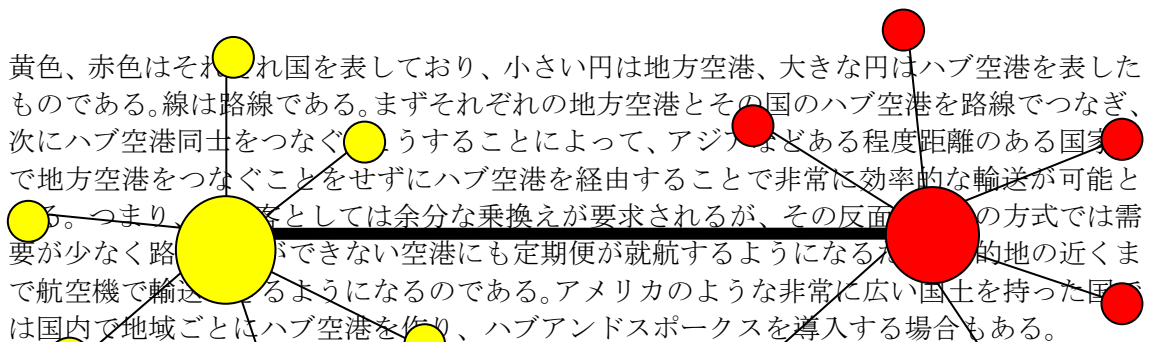
第4節 世界の航空ネットワークの形態

この節では世界の航空ネットワークの形態について説明する。現在、ヨーロッパにおいては、各空港間の距離がアジアなどに比べて近いため、空港同士を網の目のように路線でつなぐメッシュ型と呼ばれる方式を導入している。他にも、メッシュ型のもとになっているとも考えられる、地域空港同士を直接路線でつなぐポイントトゥポイントというシステムもある。しかし、アジア諸国やアメリカではオープンスカイ政策を導入する際に、ハブアンドスポークスを採用するのが主流であるので日本においてもハブアンドスポークスの導入が迫られることになると考えられる。そこで、ここからはハブアンドスポークスというシステムそのものについて説明していく。

ハブアンドスポークスとは、ハブ(中心)空港を基点とし、そこから地方の空港への便を飛ばすことで効率的なネットワークを形成することである。

次の図はハブアンドスポークスを単純化したものである。

図 1-4-1 「ハブアンドスポークス」

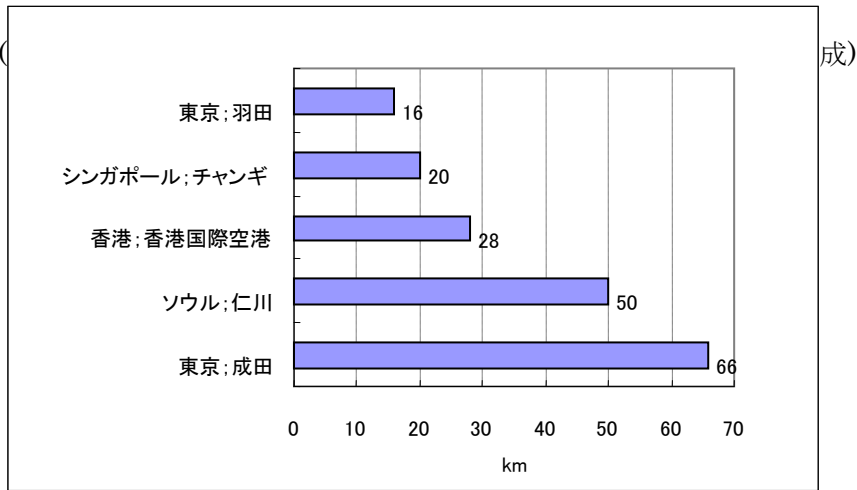


黄色、赤色はそれぞれ国を表しており、小さい円は地方空港、大きな円はハブ空港を表したものである。線は路線である。まずそれぞれの地方空港とその国のハブ空港を路線でつなぎ、次にハブ空港同士をつなぐ。こうすることによって、アジアなどある程度距離のある国家間で地方空港をつなぐことをせずにハブ空港を経由することで非常に効率的な輸送が可能となる。つまり、乗客としては余分な乗換えが要求されるが、その反面、メッシュ型の方式では需要が少なく路線が通れない空港にも定期便が就航できるようになる。また、国土の近くまで航空機で輸送できるようになるのである。アメリカのような非常に広い国土を持った国では国内で地域ごとにハブ空港を作り、ハブアンドスポークスを導入する場合もある。

日本においてハブアンドスポークスを導入する場合には、国内にハブ空港を設定する必要がある。第3節では成田空港がハブ空港としての利用が困難であることについて書いた。そこで日本においてハブ空港の候補として考えられるのは羽田空港である。羽田空港は都心から近く、立地条件がよく(図 1-4-2)、24 時間の利用が可能である。また 2003 年に金浦空

港と港との間でペリメーター規制⁸をクリアし路線が開設された。この路線は利用客の伸びも順調で今後の展開が期待されている。

図 1-4-2 「首都空港の都心からの距離」



⁸羽田から最も遠い国内空港である、石垣島までの距離、約 2000km の範囲内にある空港への発着を認める規制。

第2章 問題意識

第 1 章では世界の潮流と日本の現状について見てきたが、世界との比較の中で、日本は航空政策の分野において非常に保守的で出遅れていると言えるのではないかと。また世界の流れでは第 1 章からわかるようにオープンスカイ政策導入の方向に進んでおり、その流れは無視することはできない。

航空インフラは、全輸送に占める割合は小さいものの、人やモノの移動を支えるという重要な役割を担っている。日本が航空分野に関連して抱える問題点は多岐にわたり、非常に複雑である。本論文では、世界各国と日本の現状との対比で見えた問題点を、以下のようにまとめた。

<問題点>

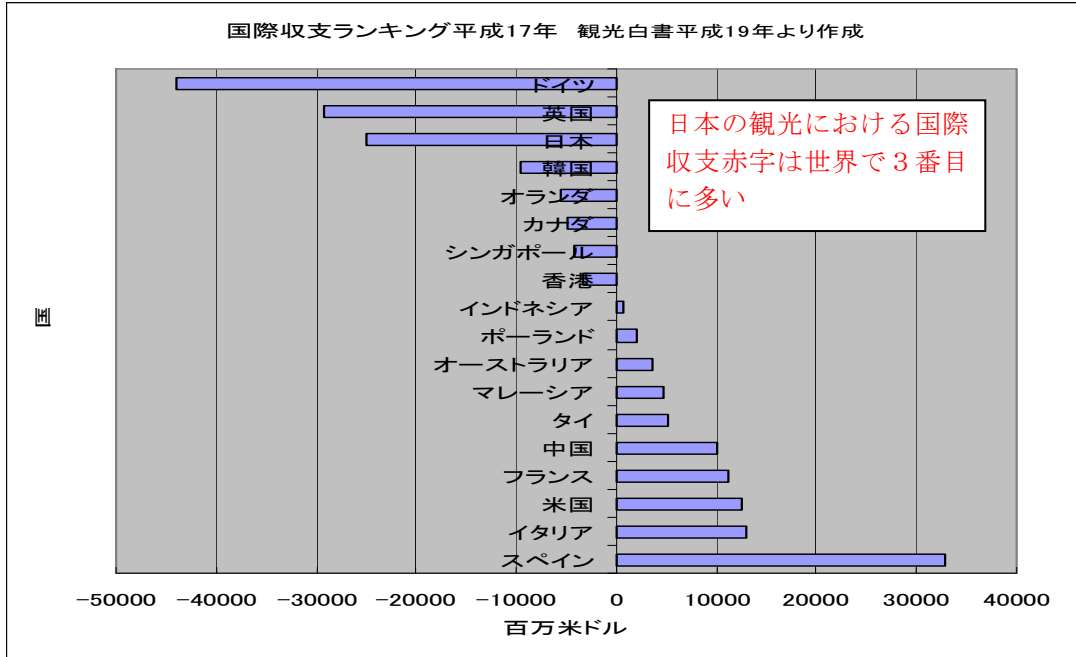
- 1：日本の規制緩和の遅れ
- 2：航空産業の地理的制約・インフラ整備の遅れ
- 3：観光における国際収支のアンバランス
- 4：既存の国内航空企業の非効率な経営状況

これら 4 つの問題点に対し、日本はオープンスカイ政策を持ってアプローチしていくべきではないだろうか。問題点 1,2 については第 1 章で書いた通りである。そこで第 2 章では 3,4 の問題点について具体的なデータを用いることで検証していく。そして第 3 章では、オープンスカイ政策の導入がどのような経済効果を与えるのかについて多角的に分析していきたい。

第1節 観光における国際収支のアンバランス

次の図 2-1-1 は観光における国際収支を表したものである。日本の収入は世界 13 位で支出は世界 4 位となっているが、国際収支で見ると約 250 億ドル(約 4 兆円)の大幅な赤字となっている。これは日本の GDP(500 兆円)の $1/125=0.8\%$ にあたる。この大幅な赤字の原因には日本の円高など様々な要因があげられるが、オープンスカイ政策を導入して航空運賃を低下させ、観光客を呼び込むことが打開策の 1 つではないかと考えられる。

図 2-1-1



第2節 既存の国内航空企業の非効率な経営状況

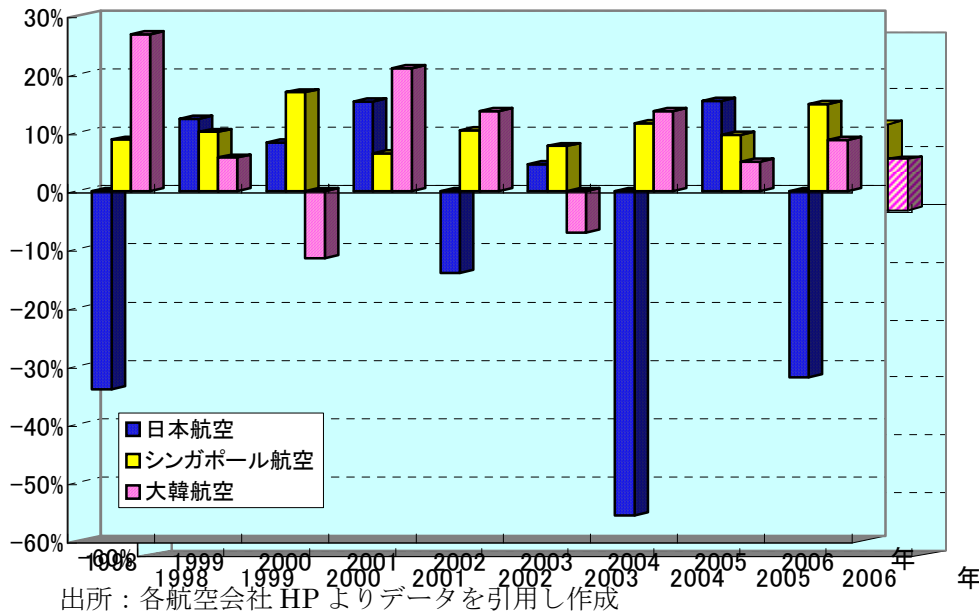
日本における問題点として、日本の航空会社へのオープンスカイ政策導入の影響がデメリットであると考えられる。以下ではそう考えられる根拠を示す。

アメリカにおいてオープンスカイ政策が導入された際にそうだったように、日本においても JAL や ANA といった日本の航空会社と、仮にアメリカとオープンスカイ協定を締結した場合にアメリカの航空会社との間に、非常に熾烈な価格競争が起こることは必至である。そうなった場合に日本の航空企業には多くの既得権益の損失が考えられる。場合によっては倒産などの自体も十分にありえる。

アメリカにおいてオープンスカイ政策が導入されて熾烈な競争が起こった際にも多くの企業が倒産へと追い込まれた。そうなった場合には経営陣の総入れ替えをするなどして再建が行われ、さらに新規企業の参入などが非常に流動的に行われた。

ここからは日本の航空会社の一つである JAL の経営の効率性について考察していく。次の図 2-2-1 は各国航空会社の連結 ROE を比較したものである。

図2-2-1「各国航空会社 連結ROEの比較」
各国航空会社 連結ROEの比較

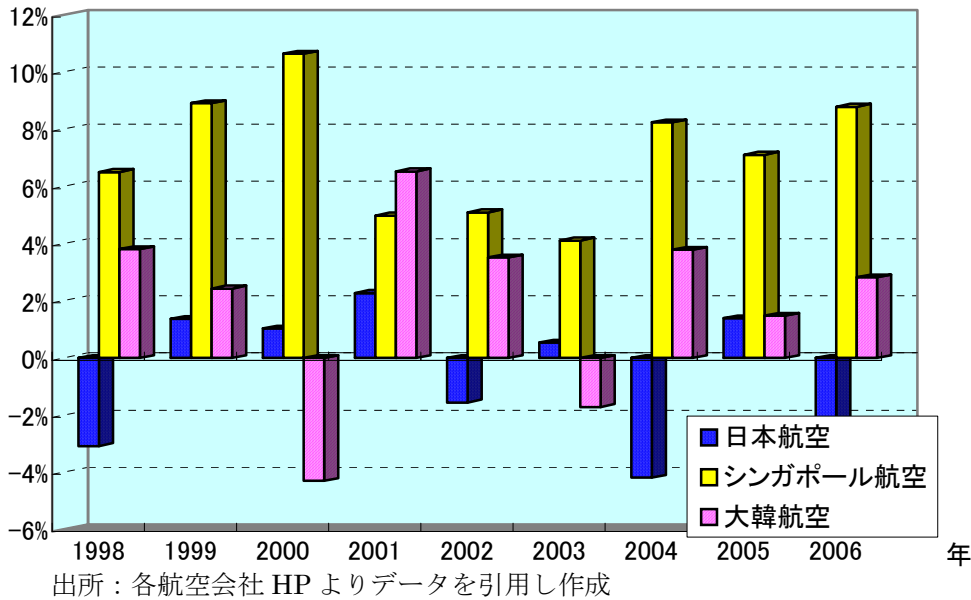


連結 ROE とは自己資本利益率のことであり、 $\text{連結 ROE} = \text{当期利益} \div \text{株主資本(自己資本)}$ によって求めることができる。これにより株主資本使用してどれだけ効率的に利益を生み出しているかを見ることができる。自己資本すなわち株主の持分に対して、どれだけのリターンがあったかを示した数値で、株主にとっての効率性を示している。数値が大きいほど効率的で、小さいほど非効率であるとみなすことができる。これを見る限り JAL(日本航空)

はアジアの主要航空会社であるシンガポール航空、大韓航空に比べて非効率な運営が行われているといえる。

さらに次の図 2-2-2 は各国航空会社の ROA を比較したものである。

図2-2-2各国航空会社 ROAの比較



ROA とは総資産利益率のことであり、 $ROA = \text{当期利益} \div \text{総資産}$ で求めることができる。経営資源である総資産をどの程度効率的に利益に結び付けているかを図る指標であり、企業全体の効率性を表している。指標は大きいほど余分な資源を持たずに高い収益を上げていることを示し、小さいほど多くの資本を持っているにも関わらず、低い収益しか上げられていないことを示している。このことから見ても JAL は非効率的な経営を行っていることがわかる。

また JAL は経営不振に陥った JAS を買収するなど、やはり非効率的な経営を行っている。このように諸外国の航空会社に比べて非効率で、なおかつ非流動的な経営を続けている日本の航空会社にとってのオープンスカイ政策を導入した際の影響は、完全にデメリットとして考えられる。

第3章 分析

第2章で見てきたように、日本の航空事情は多くの問題点を抱えており、このままでは世界の流れに取り残されてしまうという危惧がある。しかしそもそも、オープンスカイにはどのような経済的効果があるのだろうか。第3章ではオープンスカイ実施国として韓国を例に挙げ、オープンスカイによる経済効果を分析し、さらに日本との比較もしていく。

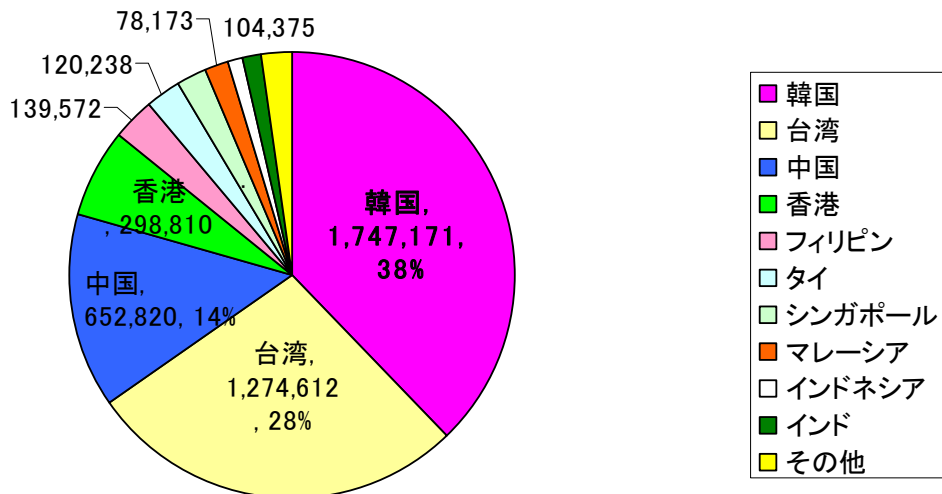
第1節 韓国に注目した理由

今回の論文の本章において韓国を取り上げている理由は次の通りである。

- ① 訪日外国人のうち 71.5%はアジアの国からの訪日者であるということ
- ② アジアの国々の中でも最も訪日者の多いのが韓国であること

図 3-1-1 観光白書平成16年度版より作成

2005年 アジアからの訪日者 国別割合



- ③ アジア以外の国を含む全体で見ても韓国からの訪日者数は 28.9%を占めており第1位であること
- ④ 日本文化解禁に始まり、日韓共催サッカーワールドカップ、昨今の韓流ブームと日韓の文化交流が盛んになってきていること

- ⑤ 距離の近さに加えて 2003 年にペリメーター規制をクリアした羽田～金浦間の路線も順調であること

以上 5 つの点を踏まえると、韓国との間でオープンスカイ協定を締結し、日本においてオープンスカイ政策を導入する基盤はある程度整っているのではないだろうか。

第 2 節 オープンスカイ政策導入の効果

この節ではオープンスカイ政策における導入国への効果について考察する。オープンスカイ政策による規制緩和は、競争を活発化させ、新たな企業の参入、業界の再編を促す。このことが航空業にもたらした影響についての分析は、多くの論点がある。

我々は、この中でも最も重要な影響は、航空需要の拡大による経済効果だと考え、次の点からその効果の程度について分析を行った。

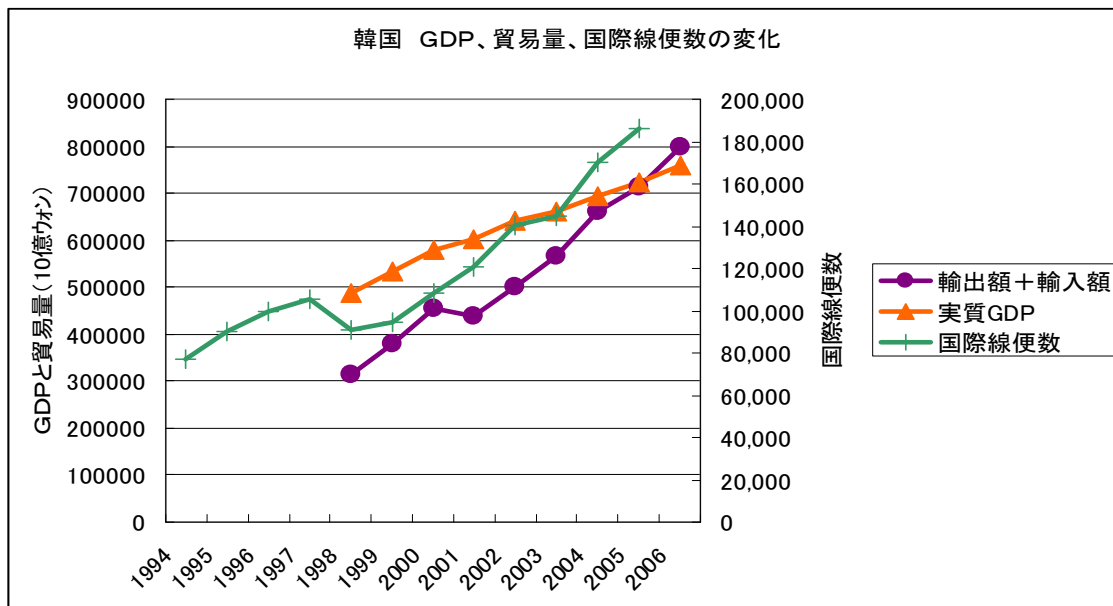
1. 国際線便数の変化と経済成長
2. 航空貨物量の変化と経済成長
3. 国際線旅客数の変化と経済成長
4. 観光客数の推移と、観光産業への経済効果

以下、この 4 点について、順に分析を進めていきたい。

1. 国際線便数の変化と経済成長

次の図 3-2-1 は韓国の実質 GDP ・ 貿易量 ・ 国際線便数の推移を表したものである。

図 3-2-1 「実質 GDP ・ 貿易量 ・ 国際線便数の推移」



出所：ジェトロ HP ・ 韓国国土交通省 HP よりデータを引用しより作成

図を見てまず重要なのは、実質 GDP と貿易額の関係性である。輸出額と輸入額を足した貿易額は非常に大幅な成長をしている。また 2006 年には実質 GDP を越えている。このことから、貿易額の実質 GDP における割合は着実に増加していることがわかる。

次に重要な点は、貿易額の推移と国際線便数の推移には正の相関関係が見られるということである。

以上 2 点の事実より、実質 GDP 成長率と国際線の便数にはある程度、正の相関関係があると考えられる。更に貿易額における実質 GDP の割合も高いことがわかるので、オープンスカイ政策の導入による効果として、貿易量の増加が考えられる。

2. 航空貨物量の変化と経済成長

次の図 3-2-2 は日本と韓国の航空貨物輸出と実質 GDP 成長率の推移を表したグラフ、図 3-2-3 は日本と韓国の航空貨物輸入と実質 GDP 成長率の推移を表したグラフである。両方の図において、日本、韓国ともに航空貨物輸出と実質 GDP 成長率との間には正の相関関係が見られることが分かる。

以上 2 つの図からわかるように 1998 年の通貨危機による大幅マイナス成長を記録した例外年度を除き、韓国の実質 GDP 成長率は日本のそれを大幅に上回っており、貨物輸入量に関しては成長率も 2001 年以外は 1998 年以降、日本を大幅に上回っている。98 年のオープンスカイ政策導入以後も、順調な成長を見せている。このことから、オープンスカイ政策導入には貨物輸出・輸入量の増加という経済効果が認められる。

図 3-2-2 「航空貨物輸出成長率と実質 GDP 成長率の推移」

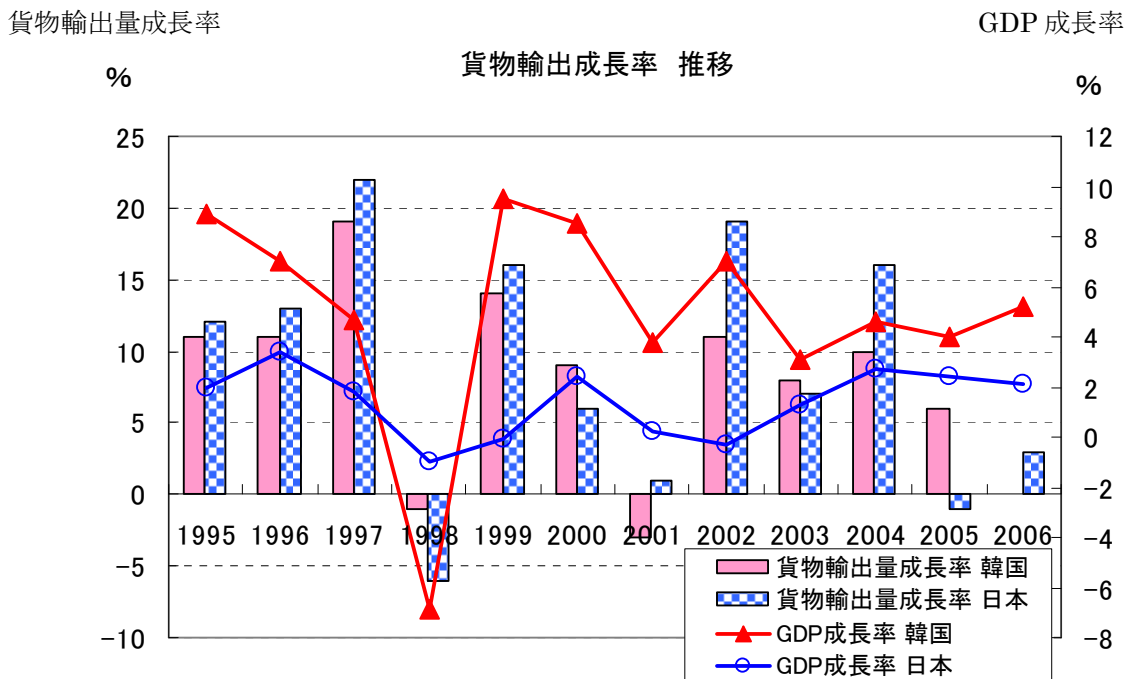
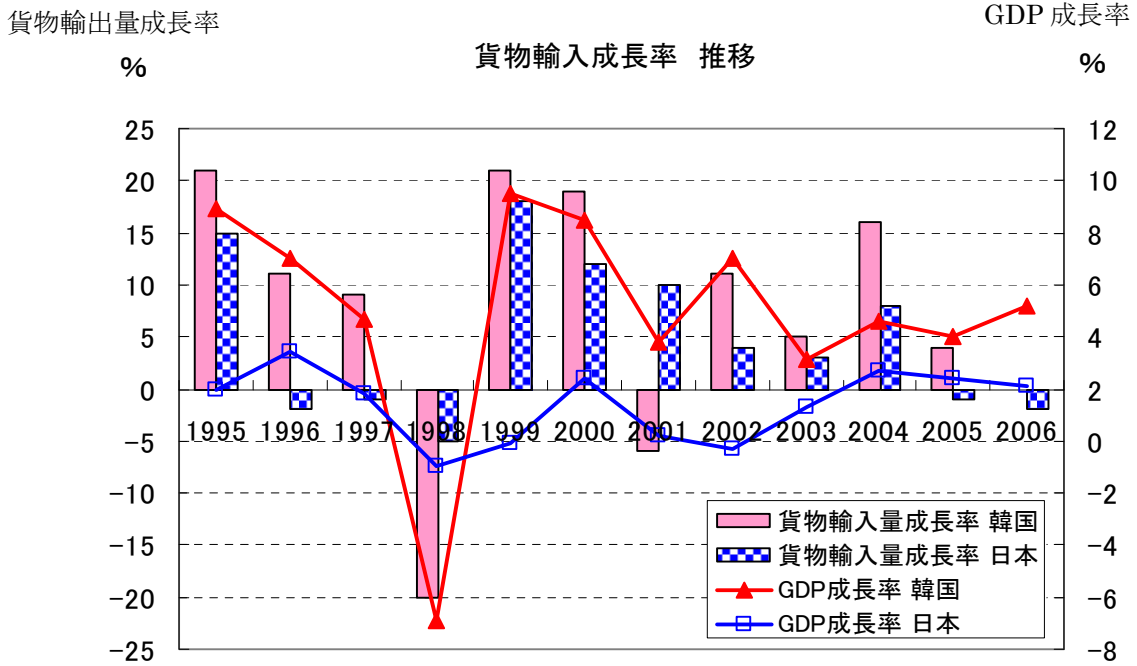
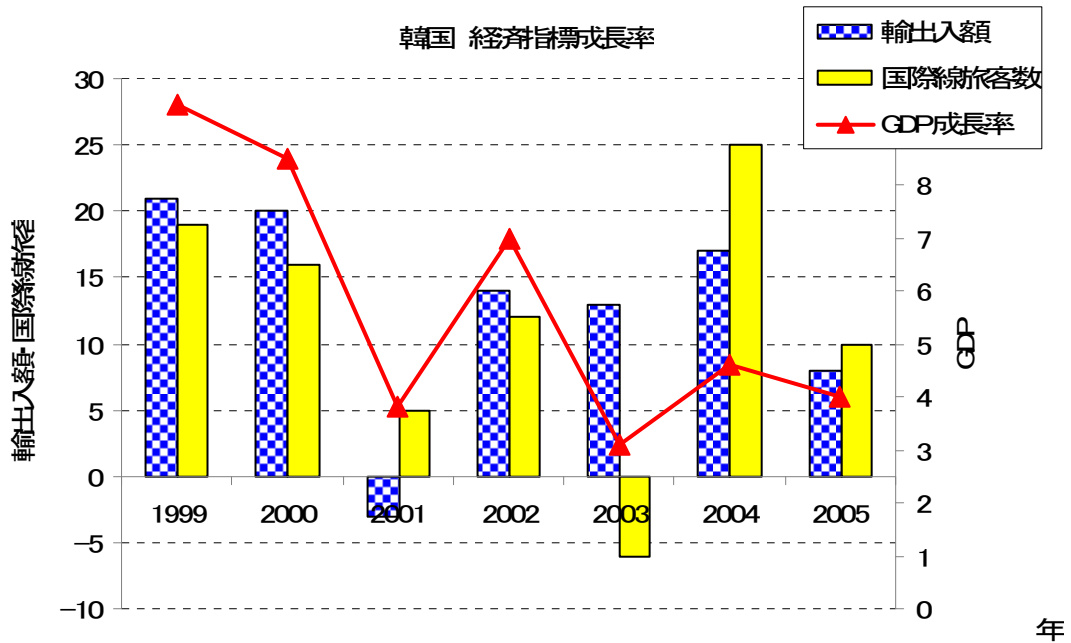


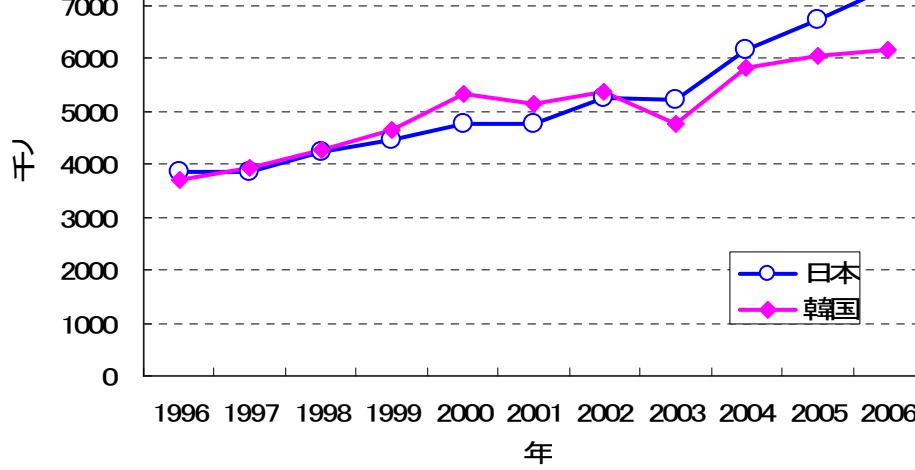
図 3-2-3



3. 旅客数の変化と経済成長



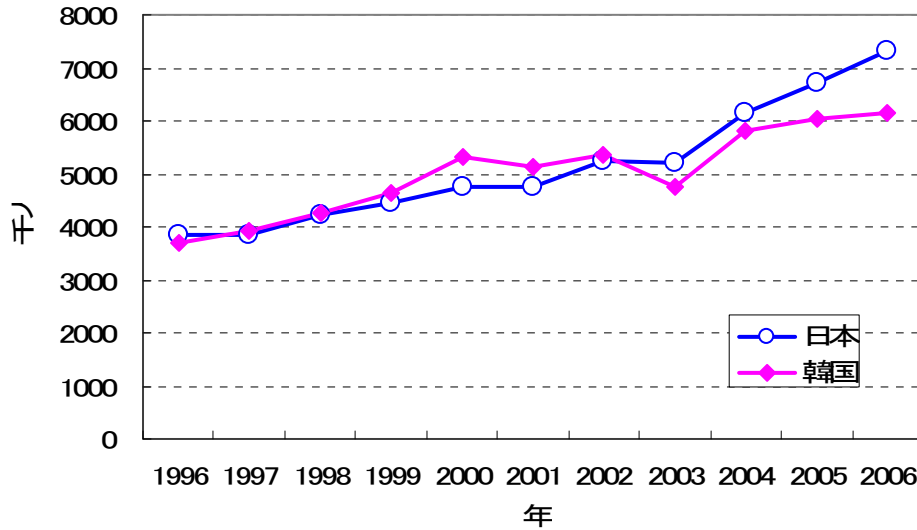
4
分析



2007

しく

訪日者、訪韓者数の推移

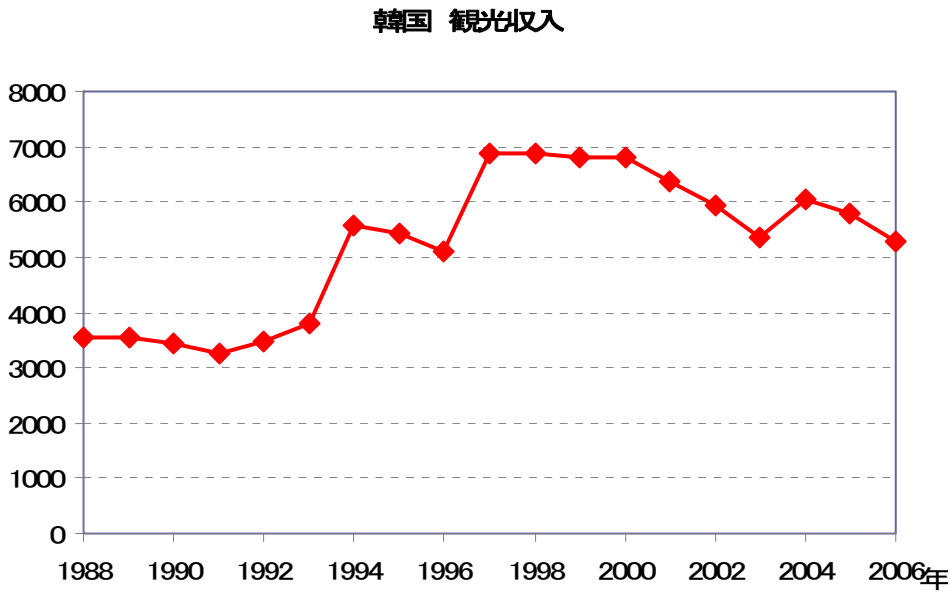


出所：韓国観光公社HP・日本旅行業協会HPよりデータ4を引用し作成

日本も韓国も順調に観光客数を伸ばしている。しかし、日本と韓国の経済規模の違いを考慮すると、観光客数が日本と韓国であまり違いが出ていないのは注目すべき事柄である。これを韓国がオープンスカイ政策取り入れたことが一つの要因ではないだろうか。韓国がオープンスカイ政策を取り入れ1998年以降にも順調な伸びを維持しているからである。

また次の図3-1-7は韓国観光者支出の推移である。こちらも1998年以降大幅な上昇傾向にあることを見て取ることができる。

図 3-2-7



出典：韓国観光公社 HP よりデータを引用し作成

以上の2つのグラフから1998年導入されたオープンスカイ政策は、観光客数の増加と観光収入の増加に大きく貢献したと推測される。

第4章 政策提言

本論で述べたように多くの国や地域にオープンスカイ政策が広がってきている。アメリカは約 80 カ国の国々とオープンスカイ協定を締結し、さらにアメリカは EU と 2007 年 4 月にオープンスカイ協定を締結した。この結果、欧米間では路線開設が自由となり今後はいっそうアジアをも巻き込んだ業界再編の動きにつながると考えられる。主要国において締結していないのはもはや中国と日本だけである。中国は条件付きであるが貨物航空において自由化を認めている。このような動きが世界で広がる中で日本だけが頑なに二国間協定にこだわっていることで、今後さらに日本は世界の航空ネットワークの中で小さな存在になってしまうと危惧される。そこで日本のオープンスカイ政策導入を検討していく。本論の分析で述べたように、オープンスカイ政策を導入することで観光客数が増加し観光面における経済効果があり、これは観光における国際収支の大幅な赤字を軽減させる打開策として考えられる。さらには航空貨物取扱量増加における貿易面での経済効果が実質 GDP 成長率につながるなどオープンスカイ政策を導入するインセンティブがあることがわかる。この章では、政策提言として、①オープンスカイ協定締結国について、②オープンスカイ導入にあたっての規制緩和について、③国内空港の整備の 3 点から述べていく。

第1節 オープンスカイ協定締結国

日本がオープンスカイ協定を結ぶにあたり、どこの国と結んでいくのが最も効果的なのだろうか。これについて、以下の重力モデルを用いた回帰分析の結果を持って説明したい。このモデルの回帰分析の対象は都市間の国際航空旅客/貨物流動量である。モデル式は以下のようになる。

<重力モデル>

$$F_{ij} = \frac{P_i^\alpha P_j^\beta}{D_\gamma} \cdot k$$

F : 流動量(2 地点間の輸送量や貿易額)
 P : 2つの地域の規模 (人口と実質 GDP)
 D : 両者間の距離
 k : 定数
 i, j : 地域区分
 α, β, γ : パラメータ

式 (1) の自然対数をとると、 $\log F_{ij} = \log k + \beta_1 \log PP - \beta_2 \log D$ となり、この式を用いて回帰分析を行った。

国際航空旅客に関して回帰分析を行った結果、

$$\log F_i = 1.212547 + 0.582432 \log PP - (-0.32703) \log D \text{ となった。}$$

同様に、貨物流動量に対して回帰分析を行った結果、

$$\log F_i = 1.116499341 + 0.447522931 \log PP - (-0.255805429) \log D \text{ となった。}$$

この実験結果から国際航空旅客も貨物流動量も 2 都市間の距離が遠くなるに従って増加する傾向にあることが分かる。同じように 2 都市間の人口・実質 GDP が増えれば旅客も貨物流動量も増加することが分かる。

このことから単純に考えれば、どの国・地域とオープンスカイ協定の締結を結ぶかという問いには、「距離が遠いかつ人口・経済規模が大きい」国・地域との締結が最も有効であるという答えが出る。しかし実際にオープンスカイ協定締結には、さまざまな制約があり、この事実を基に日本がどこと結ぶかという問いの答えを単純に導くことはできない。

オープンスカイ協定締結に際し、締結国候補としてシンガポール・アメリカ・中国・韓国などが考えられるが、次のような結論に達した。シンガポール・アメリカは空港数が多くネットワークの整備が進んでいること、航空企業が多く日本の航空市場と産業形態が異なる（日本は寡占市場、アメリカ・シンガポールの主要航空企業数は少数であるものの価格競争を行い新規参入が容易に行われる競争的な市場である）ことからオープンスカイ協定締結が難しいと考えられる。また中国はまだオープンスカイ政策を導入できないことからネットワークや制度が整っておらずスムーズに締結を行うことは困難であると考えられる。韓国は仁川空港・金浦空港を国際線と国内線を棲み分けるなど日本と似ていることから日本と同じ空港の課題を抱えている。また航空企業数が少なく、ネットワークがアメリカやシンガポールほど整備されていないことから韓国とオープンスカイ協定を締結するのが最適であると考えた。韓国とのオープンスカイ協定締結を足がかりとして日本にオープンスカイ政策を導入するに際し生じる課題を含め更に提言する。

第 2 節 オープンスカイ政策導入にむけて（規制緩和）

オープンスカイ政策導入にあたり、競争環境を整備し効率的な航空輸送サービス実現を図るという観点から規制緩和を検討する必要がある。規制緩和は航空会社の競争を生み、航空業界の競争構造を変える大きな原動力となる。アメリカ・韓国などオープンスカイ政策導入国においても導入以前に規制緩和を段階的に進めてきた。以下に欧州の規制緩和の事例を挙げる。

図 4-1-1 欧州の航空自由化の動き

	<パッケージⅠ> 1987 年 12 月採択 1988 年 1 月発効	<パッケージⅡ> 1990 年 6 月採択 1990 年 11 月発効	<パッケージⅢ> 1992 年 6 月採択 1993 年 1 月発効
1. 輸送力			
第 3, 4 の自由 ⁹	相手国航空企業輸送力シェアが次の比率	対前年シェアから 7.5% まで増便を許	二国間輸送に係る制限を撤廃。

⁹ 第 3 の自由：自国から相手国への運輸権(自国で積み込んだ旅客、郵便、貨物を他国で積みおろす権利)
第 4 の自由：相手国から自国への運輸権(自国に向かう旅客、郵便、貨物を相手国で積み込む権利)

	を下回る場合当該比率に達するまで増便することが許容。55%(88年1月～)→60%(89年10月～)	容。また7.5%枠に関わらず相手国航空企業の輸送力シェアが60%に達するまでは増便が許容される。	
第5の自由	第3,4区間における全輸送力の30%まで承認する義務あり。	第3,4区間における全輸送力の50%まで承認する義務あり。	第5の自由による輸送は完全自由化
カボタージュ ¹⁰	なし	なし	97年4月までは自国発着便に接続した他国国内区間運航は、輸送力の50%まで可。同年5月以降は完全自由化。
2. 市場参入	域内の一定の需要のある路線への参入は自動認可。輸送量が一定水準を越えた場合には第2の航空会社を指定できる。	域内の一定の需要のある路線への参入は自動認可。一定量の輸送量を越えた場合には複数の航空会社を指定できる。	域内共通運航免許規定の設定。これを受けた事業者は自由に参入できる。
3. 運賃	二重承認制度。ただし、基準運賃の45～95%においては自動認可。	二重承認制度。ただし、基準運賃の30～105%においては自動認可。また、105%を越える運賃はダブルディスアプルーバル。	全ての運賃を自由化。ただし企業コストに比して過度に高い運賃又は略奪的な過度に低額の運賃は各国、EU委が介入して差し止めるセーフガード条項付き。

出典：『東アジア航空市場とローコストキャリアの将来像』より抜粋

規制緩和の段階的な実施は、不利益を被ることが予想される JAL や ANA など既存の航空会社に新しい競争条件の下で活動するための準備期間を与える効果がある。日本においてもオープンスカイ政策導入に際して、規制緩和を段階的に実施する必要がある。日本では2000年に需給調整規制の撤廃や運賃の自由化を内容とする規制緩和を行い、その結果スカイマークなど新規参入航空会社が増えて競争が促進され、運賃低下やサービスの多様化といった効果をあげてきている。しかしながら、航空市場の自由化は主に国内市場に限られており、国際市場において規制緩和を進める必要がある。欧米などの規制緩和の流れをもとに日本が行うべき規制緩和として考えられる事項は、輸送力・市場参入・運賃である。

輸送力に関する規制緩和を行うためには、自国の効率的な輸送を図る必要がある。そのために、コードシェアリングの活性化を提言する。コードシェアリングとは、他社の運航する便に、自社の便名をつけて運航路線のネットワークを拡大する営業戦略で、相手機の座席を自社商品として予約・販売することができ、新たな投資をせずにネットワークを拡大することができる。これにより、範囲の経済性が働き、固定費用を抑えることができる。以下に仕組みを示す。

¹⁰ カボタージュ：相手国内の2地点間の輸送を行う権利

$$C(Q_1, Q_2) < C(Q_1, 0) + C(0, Q_2)$$

固定費用を F とする。以下、共通生産した場合と、個々に生産した場合の費用を比べる。

$$C(Q_1, Q_2) = F + aQ_1 + bQ_2$$

$$C(Q_1, 0) + C(0, Q_2) = F + aQ_1 + F + bQ_2$$



つまり、この場合共通生産を行うほうが固定費用 F 分低コストとなる。

コードシェアリングや委託運航は現在、日本の航空企業でも行われているが、外国航空会社の機材や従業員の使用に対し日本独自の審査や認可を必要としている。そこで、国際基準を設け、それに従いより迅速にグローバルに資源を活用できるようにすべきである。

次に、市場参入、運賃の規制緩和については、LCC 導入の障壁となっている最低運賃制の撤廃を提言する。オープンスカイ政策導入にあたり、より競争的な環境に自国航空会社をさらし自国航空会社を競争力のある企業に育てなければならない。最低運賃制を撤廃し、LCC を導入することで、競争が活発化し、従来の自国航空会社の運賃が低下し、利便性を高めることができる。

第3節 空港の整備について

羽田空港を日本のハブ空港にすることを政策提言する。前述したとおり、成田空港は騒音問題のため、24 時間利用できない上、現時点でもキャパシティの限界であるため、ハブ空港にするには無理がある。それに対し羽田空港では、24 時間利用することができ、また現在4本目の滑走路を建設中で、この新しい滑走路が完成すると発着回数の上限が現在の30.3万回から40.7万回へと大きく伸びる。これにより、シンガポールのハブ空港であり、アジアでも上位の空港であるチャンギ空港の34万回を大きく上回ることになる。増分の11万回のうち、国内線需要をまかなうために8万回、残りの3万回を国際線に当てるとというのが国土交通省の方針であり、国際線への発着枠増により、今までは国際チャーター便しか運航されていなかった羽田空港に国際定期便が運航されることになる。このように、キャパシティ面から見ても、また「羽田は国内線」という固定概念がなくなりつつある日本の潮流からも、羽田空港はハブ空港にふさわしいと言える。しかしながら、羽田空港にはまだ課題が残っているのも事実である。諸外国と比較してみると、着陸料が非常に高い。先ほどあげたチャンギ空港と比較してみると2倍近くになる。これは、日本の空港が税金ではなく、財政投融资を中心とした借金によって建設されているため、見込み通りの収益が得られず、返済のために着陸料が高くなっているからである。ここで、この着陸料を安くするために私たちが提案するのは、空港内のテナントの充実である。空港の収入は航空収益と非航空収益からなっており、着陸料などが航空収益に当たり、テナント料などが非航空収益に当たる。これらの収入の中から借金を返済しているのだ。そこで、テナントを充実させることにより、テナント料を引き上げることができ、さらには、着陸料を引き下げることが可能になると考えられる。テナントを充実させるには、空港利用者以外の人も利用したくなるような店舗を入れる必要がある。そのためには、流行の店を取り入れるなど、流動的に経営していくべきだろう。

参考文献・データ出展

《参考文献》

- 伊藤元重・下井直毅(2007)『日本の空を問う』日本経済新聞出版社
酒井正子(2005)『羽田 日本を担う拠点空港』成山堂書店
杉浦一機 (2002) 『航空大競争』中央書院
高橋広治 (2006) 東アジア航空市場とローコストキャリアの将来像 国土交通省国土交通政策研究所
村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫(2006)『航空の経済学』ミネルヴァ書房
山内弘隆・竹内健蔵 (2002) 『交通経済学』有斐閣アルマ

吉田茂・高橋望 (2002) 『新版 国際交通論』世界思想社

(2007) 『週刊東洋経済 信頼できるエアライン』東洋経済新報社

KennethButtun・SamanthaTaylor (2000) INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION AND ECONOMIC DEVEROPMENT

《データ出典》

日本航空 HP

シンガポール航空 HP

大韓航空 HP

韓国観光公社 HP

韓国国土交通省 HP

観光白書平成16年度版・平成17年度版

東京都知事本局自治制度改革推進担当 HP

ジェトロ HP