

〈GCI 共同研究プロジェクト中間報告〉

EU と ASEAN における航空自由化
— LCC の発展要因の視点から —

河 越 真 帆

Air Transport Liberalization in the
EU and the ASEAN:
From the Viewpoint of LCC
Development Factors

KAWAGOE Maho

This paper examines the processing stages of the air transport liberalization in the EU (European Union) and the ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) from the viewpoint of the development factors of LCC (Low Cost Carrier). LCC has now developed in the liberalized aviation markets. In the EU, the single European aviation market has already been completed: the EU's licence for Community air carriers and a borderless aviation market has been realized. On the other hand, the liberalization in the ASEAN region is still in process and limited by its perspective: divided markets by borders and modestly deregulated flights, with little infrastructure. Regarding the progress of Ryanair (EU) and Air Asia (ASEAN) as LCC's examples, these cases illustrate the differences of each aviation market. Ryanair was given the air carrier's licence by the EU and can fly freely within the EU, while Air Asia Group is segmented by the ASEAN member-states and its activities are limited by borders. In conclusion, the author clarifies the differences between air transport liberalization in the two regions.

キーワード: EU、ASEAN、航空自由化、LCC、国籍条項

はじめに

今や世界的な潮流となっている航空自由化は、1978年の米国での航空規制緩和法の成立から始まった。その後、地域単位での自由化は1990年代のEU (European Union: 欧州連合) での航空市場統合によって結実した。これら自由化を推進した欧米諸国に続いて、東南アジア地域においても航空自由化の導入が見込まれている。それは、ASEAN (Association of South-east Asian Nations: 東南アジア諸国連合) においてであり、2015年末に完成を目指すASEANの経済共同体 (Asean Economic Community: AEC) の一環として航空市場の自由化が決定している。

航空自由化が進展した地域では、自由な航空輸送や新規航空会社の市場参入が可能である。その結果、LCC (Low Cost Carrier: 格安航空会社) と呼ばれる新たなビジネス・モデルの航空会社が発展を遂げている。LCCとは格安航空会社という言葉が示す通り、コスト削減に努める航空会社のことである。LCCは、コスト削減のために中距離路線を中心として運航し、機材の稼働率を向上させ、単一クラス(エコノミークラス)の座席の徹底による経済効率を上昇させようとする。また、LCCはハブ空港と呼ばれる運航の中心地となる大空港を利用せず、セカンダリー空港と呼ばれる中小規模の空港などを利用することによって空港使用料を節約する特徴がある。LCCの一例を挙げれば、欧州のLCC最大手のライアンエア (Ryan Air) は、近年国際線の旅客数で世界1位、国内線と国際線を合わせた総合旅客数でも6位(表1参照)となっている。欧州での航空自由化の経験を踏まえ、今後東南アジア地域での航空自由化を迎えるASEANにおいてもLCCは躍進するのだろうか。この点を解明するためには、LCCの発展にとって外部要因となるASEANの航空市場での航空自由化の進捗状況の査定が必要となる。

本稿の目的は、LCCの発展の鍵となるEUとASEANの二つの地域統合での航空自由化の比較検証を行うことにある。航空自由化の進展とLCCの発展は相互に関連している¹⁾という前提で、LCCから見るとその発展の土壌となる地域統合での航空自由化を本研究では明らかにする。本稿では、第1章で本研究の位置づけと分析視点の提示を行い、続く第2章

EU と ASEAN における航空自由化

表 1 旅客輸送数で見た航空会社ランキング (2014 年)

国際			国内			総合		
順位	航空会社	旅客数 (千人)	順位	航空会社	旅客数 (千人)	順位	航空会社	旅客数 (千人)
1	ライアンエア*	86,370	1	サウスウエスト*	129,087	1	デルタ	129,433
2	イージージェット*	56,312	2	デルタ	105,190	2	サウスウエスト*	129,087
3	ルフトハンザ	48,244	3	中国南方航空	91,729	3	中国南方航空	100,683
4	エミレーツ	47,278	4	アメリカン航空	67,761	4	ユナイテッド	90,439
5	英国航空	35,364	5	ユナイテッド	64,731	5	アメリカン航空	87,830
6	エールフランス	31,682	6	中国東方航空	57,986	6	ライアンエア*	86,370
7	トルコ航空	31,016	7	US 航空	48,043	7	中国東方航空	66,174
8	KLM	27,740	8	エアチャイナ	46,466	8	イージージェット*	62,309
9	ユナイテッド	25,708	9	全日空	39,277	9	ルフトハンザ	59,850
10	デルタ	24,243	10	ゴル航空*	36,311	10	エアチャイナ	54,577

*: LCC (格安航空会社)

出典: *World Air Transport Statistics* (IATA: International Air Transport Association)、2014, P. 41 の表の上位 10 位までを筆者が翻訳。

で EU の航空自由化を述べた後、第 3 章で ASEAN の航空自由化の進捗状況を査定する。その際に、具体的な LCC の事例を紹介して 2 つの地域の航空自由化に言及する。最後に EU と ASEAN の航空自由化の進捗状況を考察して、結論に代えたい。

なお、本稿で展開する航空自由化とは、第二次世界大戦後に確立されたさまざまな制度²⁾によって制限が設けられていた仕組みから、部分的ないし全面的に制限が撤廃され、航空会社が自由に各項目(指定航空会社、路線、運輸権、輸送力など)を決定する仕組みとなることを指す。

1. 本研究の位置づけと分析視点の提示

(1) 本研究の位置づけ

航空自由化とは航空行政による各種規制の緩和を指すが、その進展の度合いは各国や地域によって異なる。しかしながら、これら地域統合におけ

る航空自由化の比較はあまり顧みられておらず、各地域を専門とする研究者によって、研究成果は地域ごとに分断されてきたのが現状である。

先行研究を振り返ってみると、EUの航空市場の自由化に関しては、欧州統合の観点から言及した研究(Kassim and Stevens, 2010)があるが、EUの共通航空政策の説明に力点が置かれ、EUの政策分析に特化している。また、ASEANに関しては、花岡(2010)がASEANにおける航空自由化の進展とLCCの展開について考察し、日本を含む他のアジア地域への影響について言及した。しかしながら、EUとASEANの二つの地域の航空自由化に着目した研究はほとんど顧みられていない。EUの市場統合を経て、近年はASEANでの統合の機運が高まっているが、EUとASEANでの両地域の包括的な自由化の比較検証はまだ十分ではない。そのため、本研究は変貌しつつある航空市場を捉えた有意義な比較検証であると位置づけられる。

(2) 本研究での分析視点

本稿では、EUの経験を踏まえてASEANでの航空自由化の進展を査定したい。ただし、航空自由化の意味する範囲は幅広いので、分析視点を絞って検証する。

そこで、本稿ではLCCの関連する外部要因を絞って航空自由化の検証を行いたい。具体的には、航空会社の国籍、国際運航を支える輸送権の自由化、および拠点となる空港の3点に絞って言及する。この3点はLCCからすると外部要因であり、地域での自由な運航ネットワーク作りに密接に関係するという理由からである。筆者は以前LCCの特徴³⁾を以下の10項目にまとめたので、この中からLCCにとっての外部要因を探ってみたい。

- ① 機種統一(効率的な整備目的)
- ② 中距離路線を中心とする運航
- ③ 地方空港やセカンダリー空港またはLCC専用ターミナルの利用
- ④ エコノミー席のみの採用

EU と ASEAN における航空自由化

- ⑤ 機内サービスの中止（ノンフリル）もしくは有料化
- ⑥ 他の航空会社との提携なし（マイルージがたまらない仕組み）
- ⑦ チェックイン荷物の有料化
- ⑧ 乗り継ぎサービス（荷物の引き継ぎサービスも含む）なし
- ⑨ 空港サービスの廃止
- ⑩ インターネットのオンライン上のチケット販売

上記の項目のうち航空会社自身の努力によって実現可能な項目を除き、LCC を取り巻く航空市場によって左右される項目は、②中距離路線を中心とする運航、③地方空港やセカンダリー空港または LCC 専用ターミナルの利用である。本研究では、航空会社の運航に関わる航空会社の国籍、輸送権、使用する空港に関する 3 点の外部要因に視点を置き、EU と ASEAN の航空自由化の検証を行うこととする。

なお、ここで第 1 点に挙げた国際運航を担う航空会社の国籍は、地域単位で航空市場統合を達成するとなると必ず懸案となるものである。国籍に関してはバミューダ協定第 6 条⁴⁾において規定があり、これが「国籍条項」と呼ばれるものである。1946 年に英国・米国家間で締結されたバミューダ協定により、国際航空は 2 国間協定を軸として進展していった歴史的経緯がある。同協定第 6 条は、当事国が所有し支配する航空企業に特定して、当事国の権益を付与することを認める条文である。その結果、多くの航空協定では、航空協定上の権益を行使する企業を識別することになっている。航空会社の国籍は、地域単位での航空自由化では争点となるので LCC の外部要因に含めた。以上の 3 点の視点から EU と ASEAN のそれぞれの航空市場の自由化についてこれより検討していく。

2. 欧州における航空自由化

(1) EU における航空自由化の経緯と概要

広大な国土を持ち、その国内航空市場において規制緩和を実施し、航空自由化を実現させたアメリカと違い、EU での航空自由化は当初困難に直

面した。それは、加盟国ごとに分断された国境を越えてEU域内でひとつの自由な航空市場を創出する必要性があったためである。実際に、EUは年表1にある1987年12月に採択のパッケージI⁵⁾から3段階に分けて航空市場の自由化を果たしていった。EU内では加盟国間の対立があったが、輸送力と運賃設定と市場アクセスの3点で進展が見られた。

第1の輸送力に関しては、路線単位で設けられていた輸送力制限が徐々に撤廃され、最終段階で制限枠が少数の例外を除き完全に撤廃された。

第2の運賃設定に関しては、IATA (International Air Transport Association、国際航空運送協会) が主導していた運賃規制が緩和され、運賃の決定方式が変わった。まずIATAが決定した運賃に対して国際便の航空機が離発着する2国が相互承認するやり方 (Double Approval、両国承認方式) を改正したのである。結果として、一部の公共サービス義務が指定されている路線を除き、EU域内の航空会社が自由に運賃を設定できるようになった。このため、LCCの低価格の運賃を可能にする土壌が整ったのである。

最後の自由な市場アクセス (参入) の問題では、交渉の結果、加盟国は国単位で複数航空会社指定を認め、その基準となる需要量規制の緩和を徐々に行った。最終段階では市場参入での完全自由化を達成した。市場参入が自由となった市場では、航空機による国際輸送の範囲も広がった。

国際輸送に関しては、従来の国際航空協定では、9つの「空の自由」(表2参照) を定めており、第1の自由である領空通過の権利と第2の自由である技術着陸は多国間ですでに承認済みである。飛行機の離発着する場所を持つ当事国同士で、第3の自由以降どこまで承認するかを決めなければならない。EU域内では、輸送権である第3の自由から第9の自由であるカボタージュ⁶⁾まで承認された。だが、カボタージュに関しては移行期間が設けられ、その全面的な実現は1997年4月1日以降となった。

また、航空会社の運航に関する重大な変化として、EU域内の航空会社の国籍条項の撤廃がある。従来の2国間が主体となる航空協定では、運航する航空会社は該国によって指定される必要があり、その指定された会社は該国の国籍を持つことが前提であった。これはEU域内において撤廃され、EUの加盟国の航空会社であれば、EUが一元的に航空輸送を許

EU と ASEAN における航空自由化

表 2 運輸権 (空の自由)

第 1 の自由: 領空通過 (Fly-Over) (相手国の領域を横断飛行する自由)
第 2 の自由: 技術着陸 (Technical Landing) (相手国の領域に、給油などの目的のため離着陸する自由)
第 3 の自由: 自国より相手国への輸送 (自国内から貨客を相手国の領域で降ろす自由)
第 4 の自由: 相手国より自国への輸送 (自国の領域に向かう貨客を相手国の領域で乗せる自由)
第 5 の自由: 相手国より第 3 国へ輸送 (以遠権) (相手国の領域で第 3 国の領域に向かう貨客を積み込むか、または 第三国の領域で積み込んだ貨客を降ろす自由)
第 6 の自由: 相手国より自国経由第 3 国への輸送 (相手国より貨客を自国経由で第 3 国に輸送する自由)
第 7 の自由: 相手国より直接第 3 国への輸送 (相手国より第 3 国への輸送する自由)
第 8 の自由: 相手国内区間の輸送 (自国の国内輸送を相手国の航空会社を実施させる輸送に関する自由)
第 9 の自由: 外国の航空会社による国内輸送 (カボタージュと呼ばれる外国の航空会社による国内便の運航の自由)

可する⁷⁾ようになった。いわば「EU の国籍」を持つともいえる航空会社が誕生したのである。この結果、EU 域内の企業や個人による投資制限も撤廃となり、EU 域内航空会社は一国だけのものではなく、「EU 国籍」の会社として航空市場に参入が容易となった。

こうして、EU 域内の航空輸送の完全自由化が 1997 年に達成の運びとなった。輸送力など様々な項目で自由化が実現した。EU 域内であれば路線に国際線と国内線の区別はなくなり、航空市場の区別は EU 域内と域外で線引きされた。輸送力と参入企業数に関する制限が撤廃され、航空運賃も柔軟に設定できるようになったのである。加えて、それぞれの加盟国によって認可されていた航空事業者のライセンスが、EU によって航空事業者の共通ライセンスとして「EU 国籍」として認可され、管理が一元化されることになった。EU 域内であれば、多国間での運賃・輸送力・市場ア

年表1 EUの航空自由化

1978年	米国航空規制緩和法成立
1979年	第1次メモランダム発表
1984年	第2次メモランダム発表
1985年	「域内市場白書」にて市場統合促進へ
1986年	ヌーベル・フロンティエール (Nouvelles Frontières) 判決
1987年12月	パッケージⅠ採択 (1988年1月発効)
1990年6月	パッケージⅡ採択 (1990年11月発効)
1992年6月	パッケージⅢ採択 (1993年1月発効)

クセスが自由化し、カボタージュも解禁となった。EUでの資本の自由が保障され、EU航空会社による統合、新規航空会社の設立、自由な事業運営が可能となったのである。

(2) LCCの外部要因から見たEUの航空自由化

EUでの航空自由化の成果とは、国際便が発着する2国間での国際航空輸送から舵を切り、EU加盟国という複数国から構成される航空市場を単一の市場に統合したことである。これに伴い、伝統的に当該2国間で制限されてきた各種の制度が一変した。2国間で指定されてきた航空会社、路線、運輸権、輸送力、運賃などの項目が自由化され、航空市場の規制が除去された。

ここでは、当初に掲げた3点(「国籍」「輸送権(カボタージュを含む)」「域内での拠点空港)」の要因からEUにおける航空自由化を査定する。

第1に、EUでの航空会社の国籍の扱いの変化により、LCCの国籍も「EU国籍」に変わり、LCCのネットワークが広がった。EU域内であれば、欧州の航空会社は加盟国別の国籍を有するのではなく「EU国籍」を持つことになり、その結果、国内線と国際線の区分が消滅した。後述するように、国際線で世界最大の乗客数を誇るライアンエアは、もとははアイルランドのLCCであった。それが今や「EU国籍」を持つ航空会社として、EU域内で事業を展開し、数多くの国際線を運航させている。

第2の輸送権に関しては、このひとつのEU域内市場でのカボタージュ

の実現こそが、欧州での国際便を担う LCC の参入を容易にした。EU 域内であれば LCC は国境を越えて自在に空港間を運航できるようになり、LCC の路線拡張につながった。「EU 国籍」を持つ航空会社は、他国間の輸送をすることが可能になり、カボタージュと言われる他国の国内輸送も担うようになった。

この結果、航空会社は自国だけではなく、他の国内にも拠点となる空港を置くことが出来ることになった。これが、第 3 の拠点として使用できる空港の拡大である。EU においては、各種ある空港の中でもセカンダリー空港が LCC の受け皿となることが多い。セカンダリー空港とは第 2 次空港とも呼ばれ、大都市近辺に位置してあまり混雑していない中小規模の空港を指す。空港使用料が首都圏の大規模な国際空港より安く、また混雑していない利点があって、LCC のコスト削減に貢献している。セカンダリー空港がない地域でも、大都市の LCC 専用ターミナルを設置しての利用もある。航空市場が成熟し、LCC 専用の空港もしくはターミナルが存在することが、LCC の発展にも寄与しているのである。

(3) EU での LCC の事例：ライアンエアー

EU においては、LCC のための非営利の事業者団体として ELFAA (European Low Fares Airline Association)⁸⁾ が 2003 年末に設立された。この団体には欧州の LCC10 社が登録しており、この加盟 10 社が毎年約 2 億人の乗客を運び、欧州全体の運航の中で占める割合は 43%⁹⁾ におよぶ。

EU での LCC の事例として、国際便で世界最多の旅客を運ぶ LCC であるライアンエアー (Ryanair) のケースを振り返ってみたい。この会社が国際と国内の総合便数では世界第 6 位の実績を持つことは、表 1 にある通りである。前述の通り EU 内の航空市場はひとつに統合されているため、国際線と国内線の区別は存在しない市場であり、ライアンエアーは EU によって運航を認可された航空会社である。ライアンエアーは、英国で生まれアイルランドに籍を置く代表的な欧州の LCC といえる。1985 年 7 月にわずか 15 席しかない航空機の運航からスタートし、当初は従業員数が 25 人という小規模の経営であった。操業当時は英国国内のローカルな航空会

社に過ぎなかったが、翌年には乗客を年間 82,000 人運ぶほどに急成長した。その後は順調に事業を拡大させ、今日では一日に 1,600 機以上の飛行機を運航し、その行き先は 30 カ国の 189 都市に及ぶ¹⁰⁾。

コスト削減を徹底させるので、ライアンエアーは自らを「超格安航空会社 (Ultra Low-Cost Carrier)」と呼んでいる。ライアンエアーは、他の LCC と同様に、空港使用料が安いセカンダリー空港を用いており、当初はロンドンのガトウィック (Gatwick) 空港を拠点として利用していた。その後の EU 域内の航空自由化の進展に伴い、EU での拠点空港としてベルギーのシャルルロワ (Charleroi) 空港を 2001 年に選択した。これは後に欧州司法裁判所での係争事項¹¹⁾となったが、2008 年の欧州司法裁判所での判決はライアンエアーの勝訴に終わり、同空港の使用が認められた。

ライアンエアーが国際便の乗客数で世界一を誇る会社である背景には、航空自由化を域内航空市場統合によって完成させた EU において、上記 3 点に関して規制が撤廃されたことが大きい。域内の航空会社であるライアンエアーが「EU 国籍」を有し、カボタージュの実現により EU 域内で国境を越える自由な運航を行えるようになったこと、更に多くの空港を拠点にすることによりコストを下げられることが指摘される。EU での航空自由化の恩恵を受けて、ライアンエアーは国際線と国内線の区別なく自由な運航が可能であり、LCC として飛躍したと考えられるのである。

3. 東南アジアにおける航空自由化

(1) ASEAN における航空自由化の経緯と概要

ASEAN の 2015 年の目標として掲げられているのは、ASEAN 加盟国の域内関税の撤廃である。また同時に、経済 (ASEAN Economic Community: AEC)、政治・安全保障 (ASEAN Political-Security Community: APSC)、社会・文化 (ASEAN Socio-Cultural Community: ASCC) の 3 つの共同体¹²⁾が構成される ASEAN 共同体の創設が計画されている。なかでも AEC は、単一市場と生産拠点の創設、高い競争力を持つ経済地域の成立、公正な経済発展地域の創設と、グローバル経済の中で統合された地域

EU と ASEAN における航空自由化

としての確立を特徴とする。

ASEAN では AEC の円滑な導入のために、交通分野での統合が重要である。とりわけ、ASEAN における航空市場統合は、地域統合の重要な手段として位置づけられている。大多数の加盟国が同じ大陸上に位置する EU と違い、ASEAN 加盟国の多くは島嶼部に位置していること、また高速道路や鉄道などの陸上交通および港湾など海上交通に関するインフラ整備が遅れていることから、ASEAN での航空輸送の充実が急務である。よって ASEAN は、EU 同様の単一航空市場 (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) の実現を目指している。

ASEAN においては、1992 年の「ASEAN 経済協力促進に関するシンガポール宣言および枠組み合意 (Singapore Declaration and Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation)」の発表 (年表 2) 以降、航空市場の統合が重点的な課題となった。航空自由化は、1992 年の ASEAN 首脳会議における合意が発表されたことから始まった。

2011 年発表の「ブルネイ・アクション・プラン」では、目標となる 2015 年に向けて取り組むべき目標と計画が、陸上 (Land Transport)、航空 (Air Transport)、海上 (Maritime Transport)、交通円滑化 (Transport Facilitation)

年表 2 ASEAN の航空自由化

1992 年	ASEAN 経済協力促進に関するシンガポール宣言および枠組み合意の発表
1993 年	ASEAN 自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area: AFTA) 形成
1995 年	ASEAN 首脳会議、「ASEAN 交通・コミュニケーション行動計画 (ASEAN Plan of Action in Transport and Communication)」の策定
1997 年	“ASEAN Vision 2020” の発表
1998 年	ASEAN 交通アクションプラン (1994~2004 年) 採択
2002 年	ASEAN 域内の航空貨物暫定自由化実現
2003 年	段階的自由化ロードマップ発表
2008 年	ASEAN 憲章の発効、ASEAN への法人格の付与、第 5 の自由を伴う航空自由化の実現
2011 年	ブルネイ・アクション・プランの発表
2015 年	単一航空市場の実現

の4つに区分で提示されている。そして、それぞれの分野での各項目の達成時期を行動スケジュールの期間として定めている。

市場への参入規制と輸送力規制の撤廃を推進する一方で、航空自由化を目指す ASEAN は、EU の単一航空市場と比較すると相対的に控えめな目標¹³⁾を掲げている。ASEAN では、EU による航空自由化の推進手法とは異なる手段を用いているのでこれより説明したい。

第1に、ASEAN での航空自由化を妨げるものとは、存続する国籍条項である。ASEAN では、EU のような域内共通の「国籍」は形成されていない。共同体の航空会社となると、国境を越えた航空会社間の競争と海外からの資本注入において、そのリスクと不確実性が増すからである。そのため、ASEAN での航空会社は、加盟国ごとの国籍が残存し、国境を越えた自由な運航には制限がかかることになる。ASEAN という共同体による一元的な航空会社の認可は、2016年以降実施される予定の工程表(ロードマップ)に載っているが、現状では実現していない。

第2には航空自由化の示す範囲であり、輸送権に関する問題である。端的に言えば、EU よりも狭い範囲でしか輸送権は認められない。国際航空輸送には第1から第9までの自由な権利があり、第1と第2の自由は多国間で既に承認されている権利であるが、EU においては9つすべてが認められているのに対し、ASEAN の ASAM では第3、第4、第5の自由が認められているに過ぎない。とりわけ導入に対して慎重になっているのが、他国による輸送である第7の自由や前述の第9の自由であるカポタージュである。EU で達成したような国際・国内の区別がない1つの市場、つまり域内であれば自由で継ぎ目のない航空市場は現時点では実現していない。

第3には加盟国ごとに航空協定を締結しないと航空自由化が進展しないことである。ASEAN の単一市場である ASAM は、2009年と2010年に調印された2つの協定(Multilateral Agreement on Air Service: MAAS, Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services: MAFLPAS)が基盤となっている。この2つの協定において、ASEAN では第3、第4、第5の自由を認めることを規定¹⁴⁾しているが、各加盟国での

これらの協定への対応は違う。例えば、ASEAN の約半分の人口を擁するインドネシアが、ASEAN での多国間の航空協定である MAAS をようやく 2014 年に締結したように、加盟国ごとに態度が異なる。フィリピンは 2015 年 10 月末現在においても MAAS を批准しようとしていないので、2015 年末の単一航空市場のタイムリミットを迎えるにあたり、フィリピンは他の国と足並みを揃えていない現状である。つまり、ASEAN においては、全加盟国が同様に自由化を進めているわけではないのである。

(2) LCC の外部要因から見た ASEAN の航空自由化

前述の通り ASEAN における航空自由化は途中段階である。ここでは、本稿で掲げた 3 点の要因から ASEAN での航空自由化を暫定的ではあるが検証したい。

第 1 の要因である国籍に関しては、ASEAN においてはまだ加盟国別の国籍が残存し、共同体による一元的な国籍の付与は行われていない。したがって、ASEAN 加盟国間の国境を越える国際輸送には、各国ごとの規制がかかることになる。

第 2 の要因である輸送権は、EU と比較するとその適用範囲が狭いことが指摘できる。ASEAN では第 3、第 4、第 5 の自由が認められているのみなので、この地域での各航空会社の担う国際輸送の範囲は限定的である。

第 3 の要因である LCC が使用する空港に関しては、ASEAN においては LCC 専用のセカンダリー空港が確保されていない。そもそも ASEAN 域内では、インフラ整備の遅れからアメリカや EU の LCC のような 2 次空港（セカンダリー空港）が充実していないのである。そこで、LCC は、既存の空港に併設された LCC 専用ターミナルを利用することになる。これらの空港の例は、インドネシアのジャカルタにあるスカルノ・ハッタ国際空港、シンガポールのチャンギ空港などである。これらの空港は欧米の空港ほど混雑しておらず、空港使用料も安く、LCC の運航に適した距離（飛行時間約 4 時間）にあるというアジア特有の事情¹⁵⁾から利点があるが、セカンダリー空港ではない位置づけである。加えて、国際空港の一部である専用ターミナルの使用では、将来の利用者数の増加に伴い施設としての

限界がある。

(3) ASEAN での LCC の事例：エアアジア

ASEAN での LCC の事例は、日本にも就航しているエアアジアを取り上げたい。東南アジアにおいて、エアアジアは多くの国に航空機を運航している新進の LCC であるため、ASEAN を代表する LCC の事例として選んだ。

エアアジアは、2001年にエアアジアの創立者であるトニー・フェルナンデス (Tan Sri Tony Fernandes) が始めた LCC である。フェルナンデスは長年英国の音楽業界で働いていたが、英国滞在中に LCC のひとつであるイージー・ジェットの低運賃のサービスに感動し、マレーシアでの起業を決意したとされる。ところが、マレーシアでの新規の航空会社の設立は認可されなかったため、当時経営難のエアアジアを1リンキッドで購入し、経営権を獲得した。2001年に、DRB-ハイコムというマレーシアの会社が所有していたエアアジアを買収し、古い2機の航空機と1マレーシア・リングット(0.25米ドル)の預託金、1,100万米ドル(4,000万マレーシア・リングット)の借入金で事業をスタートさせた¹⁶⁾のである。「今や誰でも飛行機に乗れる (Now, Everyone can fly)」をキャッチフレーズとして翌年2002年に運航を開始し、新生エアアジアとして再出発したのであった。

現在のエアアジアはグループ会社である。拠点のあるマレーシアに加え、タイ、インドネシア、シンガポールなどで合弁会社を設立し東南アジア全域での全方位的な国際便の運航を目指している。なお、グループの中でも、長距離の路線を結ぶ航空会社は「エアアジア X」として、従来のエアアジアとは別会社となっている。EU と違い、ASEAN では航空市場がひとつになっておらず、依然として空域においても国境線が存在することがこの会社形態にも関連するからである。航空会社の国籍が事業展開の上で重要であり、カボタージュが認められていない ASEAN においては、国際線の運航のためには現地での合弁会社設立が必要である。EU とは事情が異なり、共同体域内での共通ライセンスの供与が認められていない ASEAN では、各国ごとの拠点が必要不可欠であるという理由による。

EU と ASEAN における航空自由化

輸送権に関しても、ASEAN では第 5 の自由までしか承認されていないので、他国の国内輸送などの業務は行えない。この点で、航空機を運航させる範囲は限られる。

加えて、EU と比べると空港はまだ整備が十分といえず、エアアジアグループが空港使用料が安いセカンダリー空港を利用するにはまだ至っていない。

4. 考察 —— EU と ASEAN の航空自由化の比較 ——

LCC の発展のための外部要因として考えられる EU と ASEAN の航空自由化は、どのようなものであろうか。当初のこの問題設定に対して、現時点での航空自由化の進捗状況を 3 つの分析視点である航空会社の国籍問題、輸送権の問題、空港を巡る状況から考察してみた。

これらの 3 点に関しては、本稿で言及してきた通りである。端的に言えば、EU においては国際と国内の区別が消滅した単一市場が出現し、ここで運航する航空会社は「EU 国籍」を持つが、ASEAN においては EU のような単一市場の実現と一元的な国籍の付与は行われていない。また、EU においては全ての航空の自由が承認される航空自由化が実現しているが、ASEAN での航空輸送の自由は限られている。空の自由でいえば、EU が第 1 から第 9 の自由まですべて認められているのに対し、ASEAN では第 1 から第 5 の自由までのみ認められている状況である。その上、EU においては、首都圏の大空港の他に中小規模で空港使用料が安いセカンダリー空港が存在していて LCC の拠点となっているが、ASEAN においては空港整備がまだ十分ではない。これらのことから、それぞれの地域で運航を担う LCC の運航状況と事業形態にも違いが生じている。

LCC の具体例で比較すれば、ライアンエアーは EU で運航ライセンスを承認された一つの航空会社であるが、エアアジアは ASEAN 内の各加盟国に認可された航空会社の合弁によって成立するグループ企業である。

加えて、路線に関して言えば、ライアンエアーは EU 域内の国際線を自由に運航しているが、エアアジアは ASEAN においてはライアンエアーほどの運航の自由が認められていない。ASEAN では国内線と国際線の区別

が存続しているので、エアアジアが国際線を運航する時は、同じグループ企業ではあるが合弁の航空会社が必要となる。

LCCが使用する空港に関しても、セカンダリー空港と呼ばれる空港をLCCの拠点とすることが多いEUでのLCCと比べ、ASEANでのLCCは専用空港を持たない。航空自由化が進展すると、輸送力が増加し空港間で競争が行われるようになるが、ASEANでは空港がEUほど整備されておらず、空港間の競争もまだ頻発していない。ASEANでのLCCであるエアアジアは、EUのLCCであるライアンエアーと比較すれば空港利用状況が異なるのである。

おわりに

本稿では、LCCの発展をめぐる外部要因の視点からEUとASEANの航空市場の自由化の進捗状況を比較検証した。その結果、地域単位での航空自由化の進展の程度が異なることが明らかとなった。

航空自由化が進み、航空市場の統合が果たされたEUと比べ、ASEANでの航空自由化と市場統合は道半ばである。加えて、その輸送権の範囲も限定的なASEANにおいては、LCCのネットワーク形成も大きく影響を受けている。他国の国内線を担うカボタージュも承認されていない状況下で、ASEANでの国際航空輸送は、国境を超える自由なネットワークを構築する上でも制約がある。

ASEAN全域で通用する「ASEAN国籍」がないエアアジアなどのLCCは、他国の主要都市に合弁会社を設立して、ASEAN域内でのネットワークを拡充させている。また、空港に関しても、セカンダリー空港などが充実しているEUと比べると、ASEANではLCCの専用空港はまだ存在せず、そもそも空港を含むインフラ整備がこれからも必要である。ASEANにおいて、国境を超えるLCCの自由な運航ルートの拡大とセカンダリー空港の使用によるコスト削減は、今後の航空自由化の推移にかかっているといえよう。

今後もASEANでの航空自由化の進展を見守りつつ、EUとASEANでのLCCを含む航空会社の運航サービスと事業展開については一層精緻な

EU と ASEAN における航空自由化

比較検証を行っていききたい。

謝辞

本稿は、神田外語大学グローバル・コミュニケーション研究所研究助成（2015-2016年）共同研究プロジェクト（代表者：鶴岡公幸教授）「グローバル経済におけるLCCビジネスモデルの再構築」による研究成果の一部である。

注

- 1) 河越真帆「EUの航空自由化で飛躍する格安航空会社（LCC）」『ユーラシア研究所レポート』2014年1月7日公開（<http://yuken-jp.com/report/2014/01/07/lcc/>）を参照されたい。
- 2) 1944年に開催された国際民間航空会議（通称シカゴ会議）において、領空主権など航空の一般原則の確立、国際民間航空機関（ICAO）の設立を目的とする多国間の「国際民間航空条約」（シカゴ条約）の採択、輸送権の確認がなされ、これらの仕組みは現在に至っている。また、1946年に英米間で締結されたバミューダ協定によって2国間で航空権益を交換する方式が確立した。
- 3) 河越（2014年）前掲論文参照。
- 4) バミューダ協定第6条には、当事国に所有と支配の帰属する航空企業に特定して権益を付与することを認める規定がある。
- 5) パッケージとはEU法の法規（規則および指令）の集合体のことで、第1次（パッケージI）から第3次（パッケージIII）まで段階的に発効した。
- 6) 例えば、英国の航空会社がフランス国内の輸送を行うこと。カボタージュはパッケージIIIでは条件（座席数の50%）つきであったが、1997年4月以降制限が撤廃され、完全に自由化された。
- 7) *CEC, Report by the Commission to the Council and the European Parliament on the evaluation of aid schemes established in favour of Community air carriers*, Doc. SEC(92) 431 Final, 19 March 1992.
- 8) <http://www.elfaa.com/index.php>.
- 9) *Ibid.*
- 10) ライアンエアの歴史については、同社のホームページを参照されたい。（<http://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>）
- 11) 航空自由化に伴う空港間の競争の激化に対応するため、シャルルロワ空港などのセカンダリー空港は輸送力の削減や撤退に伴う航空便の不在に悩むようになり、その解決策として航空会社に運航のための特典を供与したことがこの背景にある。シャルルロワ空港のケースは、空港によるLCC誘致の特別な配慮が市場競争をゆがめるのではないかと問題視された。

- 12) ASEAN のサイト (<http://www.asean.org/communities/asean-economic-community>) を参照した。
- 13) アジア・太平洋地域の航空市場に関する情報分析およびデータ提供を行う独立系シンクタンクである CAPA (Centre for Asia Pacific Aviation、アジア太平洋航空研究所) の 2013 年 3 月 13 日の分析によると、ASEAN の単一航空市場の概念は EU の市場とは大いに異なっている。
- 14) 但し、第 3、第 4、第 5 の自由に関しては、ASEAN 加盟国の首都圏の空港に限定して承認している。(Protocol 5 and 6.)
- 15) 大島慎子「アジアの航空規制緩和——格安航空会社 (LCC) と日本市場——」『筑波学院大学紀要』第 5 集、2010 年、42 頁
- 16) エアアジアのホームページ (<http://www.airasia.com/jp/ja/home.page>) より引用。

参考文献

- 伊藤規子 (2007 年) 「ヨーロッパの LCC 発展と競争政策」『航空政策研究会』第 473 号、37-49 頁
- 遠藤伸明 (2007 年) 「国際航空の新しい時代の幕開け——米国・EU オープンスカイの意義と LCC への影響」『ていくおふ』第 120 号、20 - 27 頁
- 大島慎子 (2010 年) 「アジアの航空規制緩和——格安航空会社 (LCC) と日本市場——」『筑波学院大学紀要』第 5 集、35-42 頁
- 小熊仁 (2010 年) 「海外事情 EU における航空自由化と LCC の課題」『運輸と経済』第 70 巻第 6 号、59-72 頁
- (2012 年) 「EU における航空会社——空港の関係変化と非航空系収入の役割 (2011 年度研究助成論文)」『航空政策研究会シリーズ』第 548 号、1-26 頁
- (2009 年) 「ASEAN における航空輸送と空港整備の展開」『運輸と経済』第 69 巻第 7 号、61-77 頁
- 河越真帆 (2014 年) 「EU の航空自由化で飛躍する格安航空会社 (LCC)」『ユーラシア研究所レポート』2014 年 1 月 7 日公開 (<http://yuken-jp.com/report/2014/01/07/lcc/>)
- 国土交通省 (2012 年) 「ASEAN (Association of SouthEast Asian Countries) の運輸事情」、(<http://www.mlit.go.jp/common/000229854.pdf>)
- 佐竹真一 (2011 年) 「EU における航空自由化と LCC——欧州航空市場の統合過程と Low Cost Carrier の展開——」『大阪観光大学紀要』第 11 号、63-77 頁
- 杉山純子、松前真二監修 (2012 年) 『LCC が拓く航空市場』成山堂書店
- 田中耕市 (2010 年) 「アジアにおける航空自由化と LCCs (低価格航空会社) の発展」『経済地理学年報』第 56 巻、第 4 号、318-319 頁
- 中村遥香 (2014 年) 「ヨーロッパにおける LCC 市場の成り立ちと日本の課題」『学が丘論集』(神戸国際大学紀要) 第 23 号、65-81 頁

EU と ASEAN における航空自由化

- 野村宗訓、切通堅太郎 (2010 年) 『航空グローバル化と空港ビジネス——LCC 時代の政策と戦略——』同文館出版
- 花岡伸也 (2010 年) 「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」『運輸と経済』第 70 巻、第 6 号、40–48 頁
- 橋本安男 (2012 年) 「欧州 LCC の現況について——LCC ビジネス・モデルの深化、リージョナル航空との関わりを求めて——」『運輸と経済』第 72 巻、第 12 号、39–50 頁
- 松本秀暢 (2012 年) 「航空交通研究会研究レポート (80) 日本における低費用航空会社 (LCC) 時代の到来 (3) アメリカとヨーロッパからの示唆」『Kansai 空港レビュー』第 406 号、40–43 頁
- Air Asia (<http://www.airasia.com/jp/ja/home.page>)
- ASEAN: Association of Southeast Asian Nations、東南アジア諸国連合 (<http://www.asean.org/>)
- Barrett, S.D. (2011). “Ryanair and the Low-Cost Revolution” in O’Connell, J.F. and Williams, G., *Air Transport in the 21st Century*, Ashgate.
- Brunei Action Plan (ASEAN Strategic Transport Plan) 2011–2015*, November 2010.
- CAPA: Centre for Aviation (<http://centreforaviation.com/>)
- ELFAA: European Low Fares Airline Association (<http://www.elfaa.com/>)
- Graham, B. (1997). “Regional airline services in the liberalized European Union single aviation market”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 3, No. 4, pp. 227–238.
- Hanaoka, S., Takebayashi, M., Ishikura, T., and Saraswati, B. (2014). “Low-cost carriers versus full service carriers in ASEAN: The impact of liberalization policy on competition”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 40, pp. 96–125.
- Kassim, H., and Stevens, H. (2010). *Air Transport and the European Union: Europeanization and its Limits*, Palgrave Macmillan
- Kim, M-h. (2014). “Integration Theory and ASEAN Integration”, *Pacific Focus*, Vol. 29, No. 3, pp. 374–394.
- Klophaus, R., Conrady, R., and Fichert, F. (2012). “Low cost carriers going hybrid: Evidence from Europe”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 23, pp. 54–58.
- Ryanair (<https://www.ryanair.com/>)