

# EUにおける域外航空政策の効果

醍醐昌英  
DAIGO, Masahide

関西外国語大学外国語学部准教授

## 1—はじめに

わが国では2010年の日米オープンスカイ協定発効以降、オープンスカイの実現に向けて各国との2国間交渉が進展した。アジアと欧州を中心に27ヶ国・地域と合意がなされており、日本発着総旅客数の9割超がオープンスカイ協定の対象となる。交渉に際して相手国・地域および優先度が戦略的に決定されており、需要規模および成長性、新規参入・増便の蓋然性・切迫性、オープンスカイ実現への積極的姿勢、安全・保安に関する監督体制の充実などの要素が考慮された。この戦略的行動は各国共通であり、アメリカは1992年のオランダとの協定以来118カ国・地域と協定を締結してきたが、アライアンスの提携便に関するATI(反トラスト法適用除外)を相手国のオープンスカイ導入を条件に容認する。

一方、欧州では2002年のオープンスカイ判決に従い域外航空政策が修正された。従来は加盟国独自の2国間協定に基づき国際航空サービスが提供されたが、同判決以降はEU政府と加盟国の間の調整や協調を前提とした航空協定の下で運航される。域外航空政策は2005年のロードマップに従い3本の柱から構成される。European Commission [2015]<sup>1)</sup>によれば、まず水平的協定であり、加盟国と第3国の間の約1,500の2国間協定をEU法に準拠させる修正が図られる。次にEU近隣の域外国との共通航空域の形成、最後に重要な戦略的パートナーとの包括的な航空協定の締結である。EUと第3国の間の航空市場の自由化というEUの域外航空政策の目的は、市場開放と投資機会の促進による経済的機会の創出および規制の収斂の促進であり、各国の競争ルール、公的補助、予約システムの標準化などの経済的規制と環境・保安・安全面の社会的規制のEU化が追求される。

## 2—EUの域外航空市場のトレンドと集中度

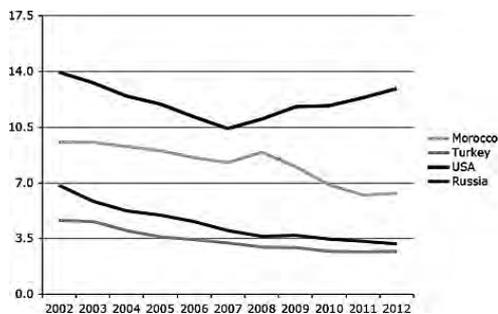
本稿で紹介するChristidis, P. [2016]<sup>2)</sup>はEUの域外航空政策の効果を選航方面別に分析している。分析対象としてEU-アメリカ、ロシア、トルコ、モロッコ市場が選択されるが、4市場で

EUと域外国間の航空旅客トリップの25%を占める。同論文では、各市場の航空輸送の成長トレンドを輸送量と地理的分布に基づいて分析した上でハーフィンダール指数が算出され、自由化のプロセスと政策目的の達成の関係性が考察される。データとしてEUROSTATの2002~2012年の空港間旅客トリップデータと共に、当該空港がハブ空港か否かを識別するためにSABREの2012年のデータからODペアの連繋に関する情報が用いられた。

分析結果は次の通りである。2002年から2012年の間にEUと域外国間の旅客トリップは全体では50%増加し、集中度は低下した。EU-アメリカ市場では2007年の協定で発着地が無制限となり2国間協定の対象外の空港への運航が増加し、2010年の協定では投資や参入機会が拡大しており自由化が最も進展する。ただし、輸送量の伸びは平均を下回る。また、航空企業間合併やアライアンスの進展が少数の主要ハブ空港間のゲームへと競争を変質させており、Suau-Sanchez et al. [2016]<sup>3)</sup>が示すようにEU域内便ではヒースロー空港のハブ空港としての役割は低下しているものの、同空港を利用する大西洋便の増加から予想に反して集中度は2007年以降上昇に転じた。

大西洋がLCCの参入障壁として供給サイドの制約になるため地理的条件が重要な役割を果たしており、アライアンスが主要ハブに輸送を集中させることで競争上優位となることが示される。それゆえ、供給サイドの制約を撤廃しても航空・空港レベル双方の競争が進展するかは不定とされる。また、Christidis, P. [2016]<sup>2)</sup>はアメリカの所有規制を問題視する。EUの最終目標が投資や航空サービスの制約の無い大西洋オープンエリアの形成であるため所有規制撤廃が主張されたと考えられるが、カボタージュのため所有規制が存在するのが通常であろう。

次に、EU-モロッコ市場は、2006年協定でオープンスカイが実現し便数規制が撤廃され、北アフリカの治安が懸念され始めた2010年まで輸送量が急激に上昇した。また、モロッコの航空規制をEU法に準拠させる共通航空域の形成後、集中度は2008年以降急激に低下した。その理由として、モロッコとの距離が短くLCCが参入容易であり、モロッコの4つの主要空港などからEUの50以上の空港へ直行便が就航する点が挙げら



出典：Christidis, P. [2016]<sup>2)</sup>

■図一 1 EUの域外航空市場における市場集中度の推移

れる。供給制約が撤廃されたため、市場の成長は需要側に依存すると分析する。一方、EU-トルコ市場は、2010年の協定で国籍条項が撤廃され、2国間協定自体は残るがEU法に準拠するように修正された。トルコ側に容量配分権限が残り、公企業への支援を通じた供給規制も可能であるが、トルコの経済成長に伴い2010年以降輸送量が増加した。ただし、トルコ側はイスタンブールの2空港とアンタリヤ空港に集中するため、集中度の低下幅は小さい。また、イスタンブールは人口の多さを活かしてハブ空港化投資を進めているが、Christidis, P. [2016]<sup>2)</sup>はEU-中央アジア・中東間のハブ空港にとどまると分析する。

最後に、EU-ロシア市場は自由化の進展は緩やかであるが競争が進展している。EU-ロシア市場はロシア最大の国際航空市場であり、ロシアの定期旅客の40%以上がEU直行便である。同市場の課題はEU航空企業の指定と、自国企業には免除されるシベリア上空通過料である。また、各加盟国とロシアの2国間協定が残るなど、ロシア側空港の利用やEU企業の参入に障壁が存在する。このように自由化が最も遅滞するが、所得増のため輸送量は10年間に250%増加しておりEU全体の域外市場の2倍の伸びとなった。また、ロシア側はモスクワの3空港とサンクトペテルブルク空港がハブ空港であるが、EU側はロシアとのビジネス関係、観光客数に応じてヒースロー、シャルドゴール、フランクフルト、スキポール空港に分散しており、集中度はEU-トルコ市場と同様に低いことが示される。図一1では、域外航空市場の市場集中度の推移が示される。

### 3— EUの域外航空市場の自由化プロセスの示唆

Christidis, P. [2016]<sup>2)</sup>は、EUの4つの域外航空市場の自由化プロセスの比較により、国際市場の自由化が需要や空港間競争に与えた影響を分析した。分析の結果、制約撤廃により輸送量は急激に増加するが、両サイドの空港で新規の需要が均等に拡大するわけではなく、政治的、地理的、人口的、経済的要因が航空ネットワークの変化に影響し、集中度への影響も市場毎に相違することが示された。特に強調されるのは、航空アライアンス、資本規制、ビザ規制などの障壁である。アメリカの所有規制がEU企業の以遠権を制約すると共にアライアンス形成を支援した点、モロッコの観光やビジネスに魅力的な国を

目指す戦略的決定が国内企業への負の影響を上回る点、トルコがイスタンブールの空港を国際ハブ化しEU企業の以遠権を妨害する戦略を立案する点、そしてロシアがEU加盟国別の2国間協定を残して競争上自国企業を優位とする点が示される。

一方で、地理的条件も自由化や空港間競争に影響する要素であると分析する。例えば、長距離のEU-アメリカ市場は持続可能な搭乗率の確保のために規模の経済性を伴う広胴機が適するためLCCの参入が困難である一方、短距離のEU-モロッコ市場はLCCのシェアが高く、リージョナル空港が活用される。Christidis, P. [2016]<sup>2)</sup>は、集中度は各市場の地理的特性に依存するため、大西洋市場はハブ&スポーク・ネットワークが適していると分析する。

最後に、4市場の比較からの示唆として、EU-モロッコ市場は自由化プロセスが成長を後押しし、使用される空港の地理的分布を改善させたが、他の3市場では自由化プロセスは従来のトレンドをなぞるのみで、むしろ政治的、経済的要因が大きく影響することが示される。また、自由化の障害として、需要サイドではビザ制度による制約が、供給サイドでは国土面積の大小などの相手国の地理的特性や、大西洋便などの運営上の特性、所有規制、空港の使用料・容量配分ルールなどの相手国の規制が挙げられる。

この内、緩和が容易であるのは自国側の需要制約である。日本でも需要制約を回避するため、治安への配慮を前提としつつ2013年以降戦略的なビザ要件の緩和が図られている。対象国はASEAN諸国、インド、中国などであり、一次ビザを数次ビザに、また数次ビザをビザ免除・滞在期間延長とする緩和措置が採用されている。観光庁によれば2013年7月のタイとマレーシアのビザ免除の結果、タイからの訪日旅行者数は前年度比76%の増加、マレーシアに関しては57%の増加を示している。また、クルーズ船の外国人乗客に関して入国審査手続きの円滑化が図られる。国際線の着陸回数が年間100回超の国内空港に限定して乗降客数に基づきハーフィンゲル指数を試算したところ、2014年度の28.64、2015年度の28.29から2016年度では24.77に低下しており、LCCの参入が容易な近距離にあるアジア諸国との旅客数・便数の拡大が地方空港の利用を増加させ、空港の競争環境の改善に寄与したことがわかる。一方で、供給制約の緩和も求められるが、日本側の競争ルールや社会的規制をアジアにいかに関普及させて共通航空域を形成するかが課題となる。

#### 参考文献

- 1) European Commission [2015], *An Aviation Strategy for Europe*, COM (2015), 598.
- 2) Christidis, P. [2016], "Four shades of Open Skies: European Union and four main external partners", *Journal of Transport Geography*, Vol.50, pp.105-114.
- 3) Suau-Sanchez, P., A. Vottes-Dorta and H. Rodriguez-Deniz. [2016], "The role of London airports in providing connectivity for the UK: regional dependence on foreign hubs", *Journal of Transport Geography*, Vol.50, pp.94-104.