

ASEANから見る航空NOW! ～コロナ禍の先の空の世界～

2021年11月26日 運輸総合研究所 オンライン配信

講師———山下幸男 アセアン・インド地域事務所主任研究員兼次長

コメンテーター——花岡伸也 東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系教授

■開催概要

2021年4月に活動を開始したアセアン・インド地域事務所のスタートアップシリーズの第2弾として、同事務所の活動拠点であるタイのバンコクを中心としたASEANの航空分野を概観することによって、コロナ禍の現状を把握するとともに、その先の航空の世界に関する研究調査の対象や課題などについて報告し、花岡教授からのコメントも得て、質疑応答を行った。

【第1章 タイを中心としたCOVID-19と航空の状況】

ASEAN主要6か国におけるCOVID-19の「日々の感染者数」は概ね同様な推移となっているが、米国やEUに比較すると相対的に感染者数が少ないことが分かる。一方、「人口100万人当たりの感染者数」の推移をみると日々の感染者数の多い国が必ずしも感染者が多い

とは言えず、異なる様相を示す。また、「ワクチン2回接種率」は、接種率が高い国が必ずしも感染者数を低く抑えられている訳ではない。

タイの主要6空港と成田空港及び羽田空港についてコロナ禍前の2019年とコロナ禍の2020年の航空旅客の実績を比較すると同様な傾向がみられる。一方、航空貨物の実績の比較では、2019年は同様な傾向にあるのに対し、2020年はタイの活動制限などの影響でタイの主要6空港の実績は、日本の両空港ほどの実績が出ていない。

今後の航空需要を考える上では、入国に関する手続きや入国後の隔離といった物理的な制約が大きな負担となっているので、これらの負担軽減に関する我が国の更なる取組の工夫が重要である。物理的な負担が減少するにつれ、ビジネス需要が先行して回復し、観光需要は遅れて回復すると推測する。

【第2章 タイなどの空港整備の動向】

タイの空港整備は、タイ運輸省が作成した「タイ交通インフラ整備計画(2015年-2022年)」に基づいている。その中で空港整備は「航空交通容量の拡大」を主眼として整備するとされており、実際にスワンナプーム国際空港、ドンムアン国際空港、ウタパオ国際空港などでも航空需要の増大に合わせた空港容量拡大の取組みが進められている。また、それらの空港整備では、空港アクセス

鉄道の整備も進められ、特に、前述した3空港を結ぶ高速鉄道計画も動いている。

タイ以外のインドネシア、シンガポール、ベトナム、フィリピンにおいても航空需要の増大に合わせた空港整備や老朽化に対する空港整備が進められている。

タイ、ベトナムなど、空港整備の基本計画に基づいて整備を進めている国もあれば、フィリピンのように基本計画が見当たらず、民間の提案を基に空港を整備している国もあり、空港整備のあり方も多様である。

日本のこれまでの空港整備や空港周辺開発などのノウハウや技術がASEANにも活かせるのではないかと。

【第3章 タイの産業としての航空の動向】

タイでは航空産業をタイ20カ年国家戦略に取り込んだ政策ビジョン「タイランド4.0」の優先産業として位置づけおり、空港整備と人材育成に注力している。具体のプロジェクトとして東部経済回廊開発プロジェクトの中でドンムアン空港、スワンナプーム空港及びウタパオ空港を結ぶ3空港高速鉄道計画を含むウタパオ空港都市プロジェクトが進んでいる。

同プロジェクトでは、ウタパオ空港の空港整備に加え、周辺に航空産業、特に航空機のメンテナンス、修理、オーバーホール(MRO)といった航空機整備や航空関係の訓練施設の整備が進め



講師：山下幸男

られている。

航空分野の人材育成の一例として「国際航空アカデミー」という大学組織が2016年に開設され、航空エンジニアの養成や日本の私立大学によるパイロット養成と同様の民用パイロット養成が行われている。

【第4章 ASEAN共同体における航空の動向】

アセアン共同体に航空の活動は、クアラルンプール交通戦略計画に基づき進められている。

その中で「単一航空市場」、「航空協定」、「航空交通管理」の3つが基本と考える。

「航空交通管理」に関しては、ASEAN地域でその研究をリードする組織として、「航空交通管理研究所」(ATMRI: Air Traffic Management Research Institute)や航空保安業務を提供するとともに研究を行っているタイの航空保安業務プロバイダーの「アエロタイ」(AEROTHAI: Aeronautical and Radio Authority of Thailand)があり、今後の活動を注視して行きたい。

■コメンテーターからのコメント

花岡伸也教授から山下主任研究員の講演のうち、ASEAN共同体の「単一航空市場」および「航空協定」について補足するコメントが行われた。



コメンテーター：花岡伸也

それらを踏まえ「ASEAN航空市場の将来」について、次の見解が示された。

- ・仕事は(業務内容によるものの)他人に代替可能で、オンライン活動の普及により業務移動の必然性も減少。一方、余暇は自分自身が消費するもので、観光は他人に代替できない。
- ・時間と所得に余裕のある中間層が増えると、観光目的の移動増加に拍車がかかる。ASEAN諸国においても、余暇時間の増加とそれに伴う観光および私用目的の国際移動は確実に増えるであろう。
- ・ASEAN諸国の国内線のLCCシェアは高止まりしつつある。一方、短距離国際線であるASEAN域内は、LCCを中心に成長の余地がある。
- ・3,000～6,000kmの中距離市場は、日本・中国を含む東アジア、インドを中心とした南アジア、そして豪州を含む。この距離帯でLCCは順調に増加。ジェットスター・アジアをはじめ多くのLCCが参入しており、FSCも含めると既に競争は激しいが、双方に観光資源があることから、観光目的を中心とした航空旅客需要が大きく伸びるポテンシャルがある。

■質疑応答

講演及びコメンテーターからのコメントの後に、次のような質疑応答が行われた。

Q ASEANとEUのマルチ航空協定(2021年6月)が航空に与えるインパクトとその影響をどうみるか。

A ASEANとEUの協定は、現時点で協定の詳細を確認できていないが、両地域の加盟国が互いに自由に運航ができることになるので、特に欧州とASEAN間を運航するメガキャリアが運賃を上げることが難しくなるなど、厳しい競争にさらされるのではない

か。また、ブレグジットにより本協定のメリットを享受できない英国航空会社への影響が大きいのではないかと。

Q タイ政府は空港整備に積極的と聞いたが、世界の航空市場や先日の観光コロキウム(2021年10月15日開催)でも話があった観光立国との関係もどの様にみればよいか。

A タイでは観光が占める経済効果が大きく観光立国政策を進めているが、東部経済回廊開発のように経済への海外資金の導入にも重きをおいている。海外からの投資を呼び込むためにもインフラ整備が必要であり、そこに航空需要の増大も加わって、国家の経済開発を支える受け皿としての空港整備や空港周辺開発の動きとなっているのではないかと考える。

ただ、インフラ整備という箱ものの整備だけでは意味がなく、必要な人材の確保が重要で、政府内で人材育成の議論が行われているとも聞いている。

Q タイの周辺開発を含む都市や空港の開発で日本との違いがあるか。

A タイのインフラ開発では組織間の連携が上手くいっていないといわれている。日本では、政府、地方公共団体、関係事業者などが参加して調整が進められるが、タイでは連携した取組が弱いといわれており、その点は日本と異なると思われる。

Q ASEAN域内で運航するASEAN域外の航空会社が減少しているが、その理由をどう考えるか。

A 第5の自由を活用した運航自体が世界的に減少傾向である。理由は、自国発着路線の競争激化のため、他国間を運航する第5の自由を活用する余裕がなくなっているためではないか。オープンスカイ政策で航空競争が激

化し、各航空会社は優位性のある自
国路線に特化する状況にあるとみる。

イアンスの影響をどうみているか。

A ASEAN域内でアライアンス間の競
争はあまりみられず、むしろLCC対
FSCの構図の方が重要である。FSCが

どの路線で収益を上げられるのか戦
略を検討している状況にあると思う。

Q ASEANの航空自由化の中で、アラ

(とりまとめ:山下 幸男)