# アジアオセアニアの航空協定と 我が国の航空交渉のあり方

Air Service Agreements in Asia-Oceania and Japan's Strategies for Future Aviation

運輸政策研究所

nstitute for Transport Policy Studies (ITPS)

三輪英生

**Hideo MIWA** 

#### 発表内容 Contents

- 1. 背景と目的
- 2.豪州·NZの航空市場統一と

#### APECのマルチオープンスカイ

- 2.1 豪州·NZの航空市場統一
- 2.2 APECのマルチオープンスカイ

#### 3.アジアの航空協定の現状

- 3.1 アジア内の航空協定の現状
- 3.2 対米航空協定の自由化

#### 4.アジアに対する我が国の航空交渉のあり方

- 4.1 アジア(日本)の課題
- 4.2 アジア全体の航空戦略の方向性
- 4.3 我が国の航空交渉のあり方

#### 背景-1 Background -1

# 世界的な自由化と航空市場統一の動き

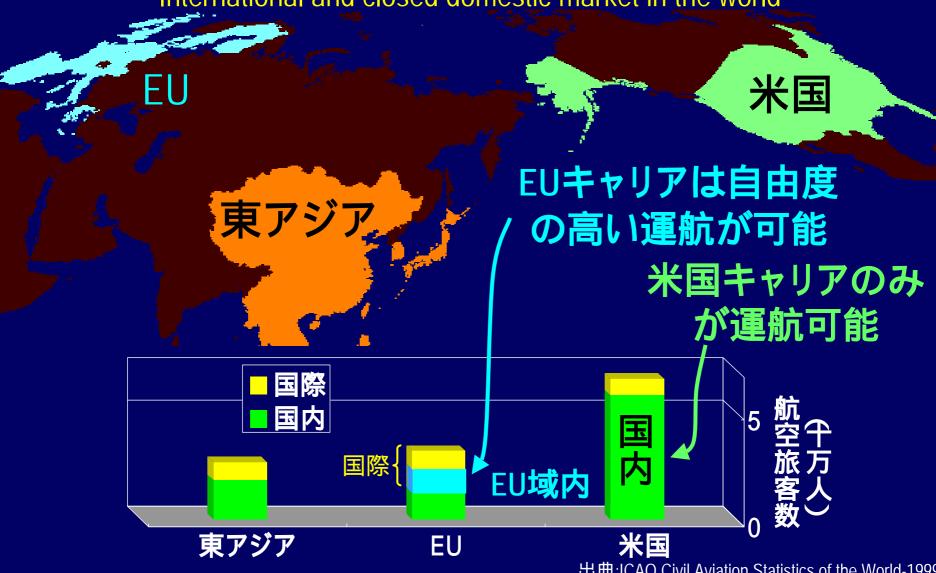
Aviation liberalization and regional unification in the world

従来の制限的な二国間協定 二 自由化

- 1) 米国: オープンスカイ(OS)(米国型自由化)
  - ・路線・輸送力・運賃の自由化
  - ・ただしカボタージュ(国内運航)は許可していない
- 2) EU: 航空市場の統一(欧州型自由化)
  - ・カボタージュも許可(但し、EUキャリアのみ)

## 国内・国際市場の比較

International and closed domestic market in the world



出典:ICAO Civil Aviation Statistics of the World-1999

#### 背景-2 Background -2

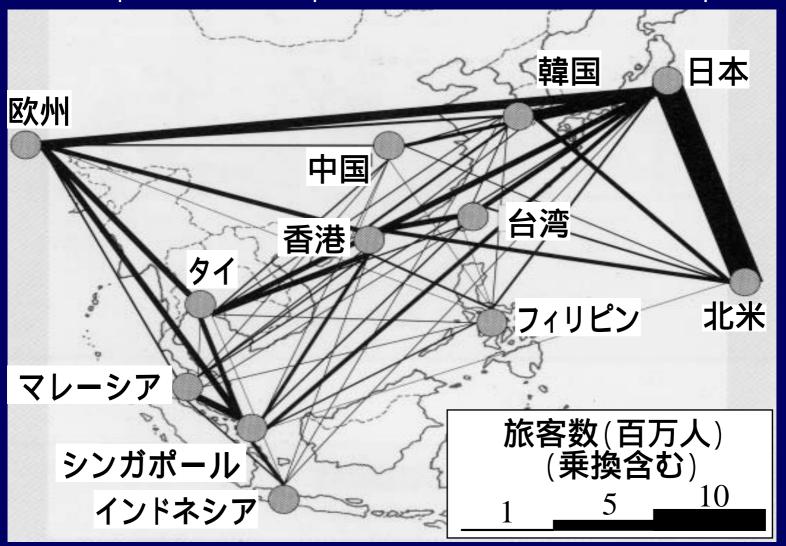
#### 日本とアジアをとりまく航空環境

Aviation transport around Japan and Asia

- 1)米国キャリアによる東京アジア市場の席捲
  - ・アジア市場のメインは東京発着路線
  - ・米国先発キャリアは有利な競争環境にある (成田スロットの大幅占有と自由な以遠権行使)
- 2) 拡大するアジア市場は域外キャリアの標的 ・2010年にはアジア市場が世界の半分に(IATA予測)
- 3) 近い将来、首都圏空港容量拡張が可能(羽田再沖合展開に伴う運用変更による)

## アジアにおいて日本発着路線は重要

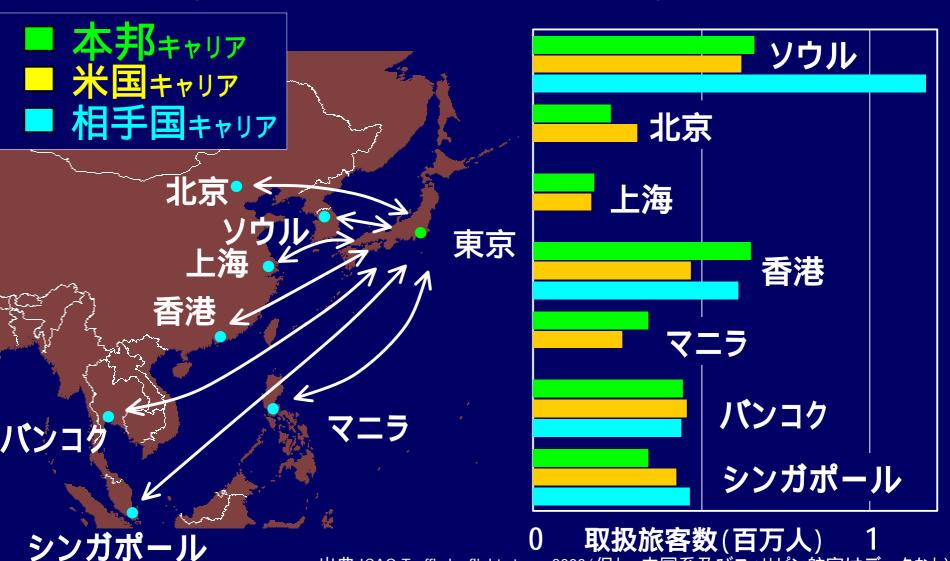
Japan has been important market in East-Asia transport



(出典:高田 2001、1998年データ)

## 東京アジア間における米国キャリアの席捲

Tokyo/Asia market share has been swept by US carriers



©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

出典:ICAO Traffic by flight stage ,2000(但し、中国系及びフィリピン航空はデータなし)

# アジア市場の大きな伸び(予測)

Aviation passenger demand growth of Asia (forecast)

#### 2001~06年の伸び

アジア内	5.3%
欧州内	4.4%
北大西洋	3.0%
太平洋	2.3%
世界	4.3%

中	围	10.1%
タ	1	5.8%
韓	玉	5.3%
台	湾	4.6%
シンガ	ポール	4.4%
香	港	4.0%
H	本	3.0%

(出典:IATA予測2003)

#### アジア域外キャリアからの標的となっている

©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

# 目的 Objectives

# 今後のアジア全体の航空を睨んだ 我が国の航空交渉のあり方について提言

要調查·整理項目

他地域の戦略・自由化事例のレビュー

米国、欧州オセアニア

アジアの航空協定の現状

#### 2.1 豪州・NZの航空市場統一 Unification of Aviation market in Australia-NZ

自由貿易協定(FTA)を基礎に、 航空市場の統一へ

## 2002年7月 自由航空協定正式調印

- ・路線(カボタージュ、以遠権を含む)の自由
- ・運賃の自由
- ・輸送力の自由

欧州型の自由化

#### オーストラリア側の目的

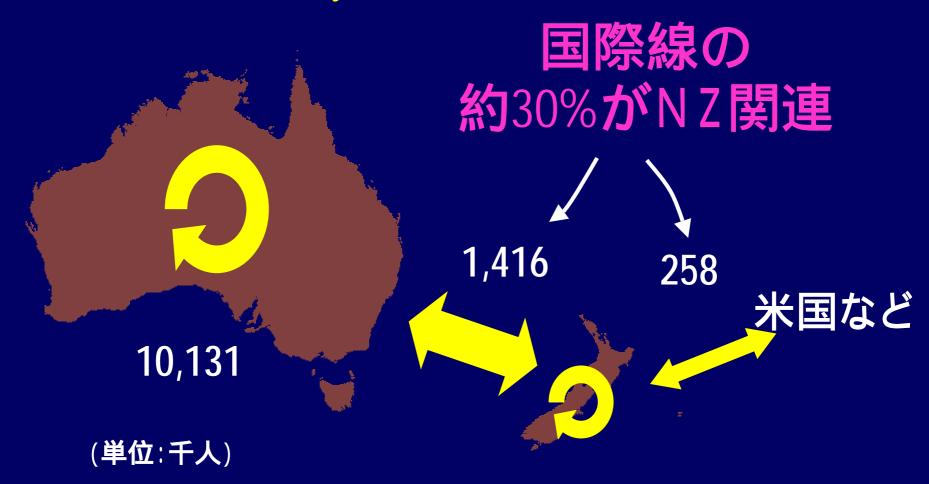
Australia's aims for Aviation unification

- 1)国内市場の活性化・競争促進
  - ・観光産業の活性化
  - ・運航頻度向上、消費者便益の増加

- 2)ニュージーランド市場のシェア拡大
  - ・カンタス航空への間接的支援 (最大週12便11ヶ国に制限されていた)

## カンタス航空によるNZ市場の運航

Qantas Airways' traffic volume in NZ market



出典: ICAO Digest of Statistics, Traffic by Flight Stage (1998)

#### ニュージーランド側の目的

NZ's aims for Aviation unification

# 1)ニュージーランド市場の活性化・競争促進

- ・観光産業の活性化
- ・運航頻度向上、消費者便益の増加

# 2)オーストラリア以遠路線の拡大

・ニュージーランド航空への間接的支援 (最大週12便11ヶ国に制限されていた)

# オーストラリア以遠の運航が必要不可欠

Necessity of Australian beyond rights for NZ



#### アライアンス提携と自由市場の関係

Alliance needs liberalized market to comply competition authorities

## カンタスとニュージーランド航空(ANZ)の 戦略的アライアンス提携案

- ·カンタスがANZの株式22.5%取得
- ・両国内・国際路線のコードシェア
- ・運賃・運航スケジュールの調整

# 管理当局は不認可の方針発表(2003年4月)

「極めて反競争的で消費者便益がない」

(カンタスとANZが約90%を独占)

## 実質的な競争環境の欠如がネック

# 実質的な競争環境の欠如(参考)

Trans-Tasman market is oligopolized by Qantas and ANZ





豪州とシンガポールがオープンスカイを 締結していれば結果は違ったかもしれない

©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

# 2.2 APECのマルチオープンスカイ

APEC multilateral Open Skies Agreements 2000/5 締結



©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

# APECのマルチオープンスカイの目的

Aims for APEC multi Open Skies Agreements

- ・米国:OSを世界標準化していきたい バイ(二国間)からマルチ(複数国間)へ
- ・NZなど:失う市場はなく、活性化を期待 (他国キャリアを誘致したい)
  - :外資規制撤廃
  - ・資金不足のキャリアを支援
  - ・締結国外への運航には規制残存

実質的な効果をあげるに至ってない

#### キャリアに対する外資規制

Foreign investment are regulated by bilateral agreements

## 二国間航空協定の国籍条項に明記

「実質的所有」と「実効的支配」が必要例)外資50%未満、外国人役員数1/3 etc.

小国で資金力が乏しく経営難にある キャリアにとっては大きな制約

# APECマルチオープンスカイの今後の展開

Next signatories of APEC multi Open Skies Agreements



©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

#### まとめ

市場統一は、 自由度増加により、域内キャリアの 市場拡大と有利な競争環境をつくる

密接なアライアンス提携には 実質的な競争環境(自由化)が必要

今後の外資規制緩和の動きに注目

# 3.1 アジア内の航空協定の現状

Current air service agreements within Asia

アジア内の二国間航空協定 ASAs among Asian countries

多くの国で厳しい制限が残存しており、新規就航や増便には、航空交渉が必要

#### 航空交涉項目

- 1) 路線(乗り入れ空港、以遠権)
- 2) 輸送力(週間便数)
- 3) 指定キャリア数
- 4) 運賃

# アジア内の航空市場統一の動き

Unification of aviation market has been negotiated in Asia

A. Mekong Air Pass (協議中)

大メコン圏 (GMS) 開発 の一環政策

中国書かり、パコンリ航空市だが、

メコン川流域5ヶ国1地域 航空市場統一が協議中 だが、実現していない

カンボジア・メコン川

出典: Asia features.com

B. IMT-Growth Triangle (1994)



©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

出典:タイ航空局サイト

#### 3.2 対米航空協定の自由化

Liberalizing aviation agreements between Asian countries and US

締結当初から、

米国キャリアよりも、アジアのキャリアの方が

一方的に制限が強いものだった

#### 不公平な制限項目

- 1) 乗り入れ空港数、以遠権
- 2) 週間便数
- 3) 指定キャリア数

## オープンスカイによる平等化を求めた国

Asian countries which attained equality in Open Skies agreements

韓国、台湾、マレーシア、シンガポール、ブルネイ

オープンスカイ締結の目的

- ・協定上の平等条件の獲得
- ・アライアンスの反トラスト法適用免除
- ・自国の国際空港の利用増加(期待)

米国キャリアによる席捲の恐れもあった

#### 米韓OS締結による変化・影響

Effect of US-Korea Open Skies

- 1998年 (締結当時):
  - アジア危機による総需要の低下
  - ・米国キャリアは逆に撤退傾向
  - ・韓国以遠アジア路線も運航せず

# 2002年:

# 安全性確保と経済安定により需要増加傾向

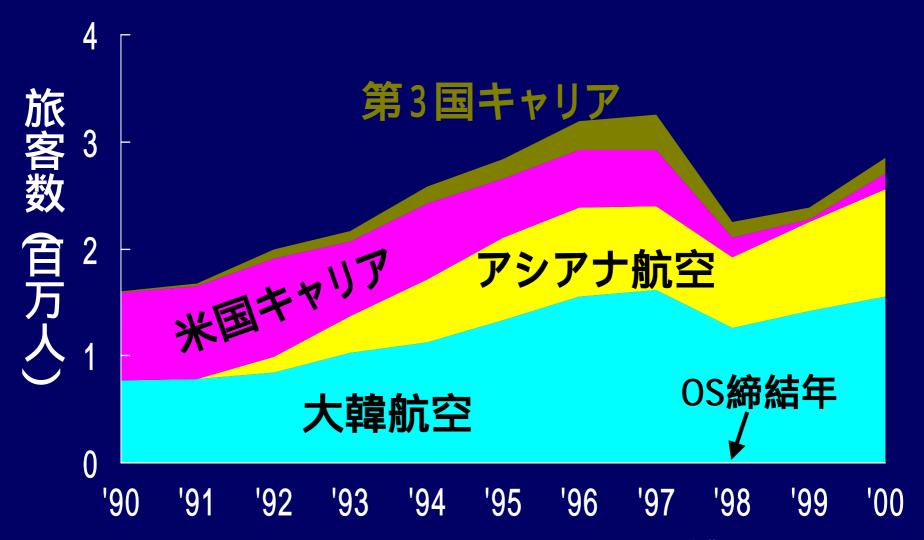
- ・大韓航空は、デルタ(米)と反トラスト法適用免除(7月)
- ・アシアナ航空は、スターアライアンスへ(6月)

#### 米国キャリアと協調路線をとる

©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

#### 米韓間のキャリアシェア推移

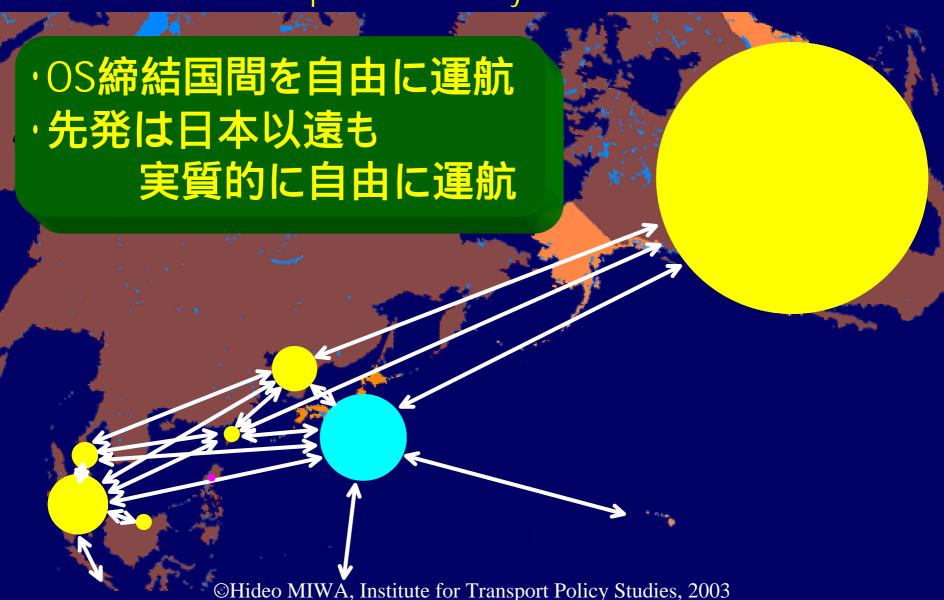
Carriers' Share in Korea/US Market



出典: Aviation Industry Data, DOT

# 米国キャリアはアジアでの自由度が高い

US carriers can operate more freely than Asian carriers in Asia



まとめ

アジア航空市場において、

実質的な航空市場統一は、 未だ実現していない

米国キャリアは、 アジア市場において、アジアキャリアよりも、 協定上、自由度の高い運航が可能

# 4.1 アジア(日本)の課題

Current aviation problems in Asia including Japan

#### 米国による東京アジア市場の席捲

・成田スロット占有、カボタージュ閉鎖など 公平な競争環境(イコールフット)にない



現状で米国への是正要求は困難

#### アジア内の競争不足(消費者便益の制限)

- ・航空協定による制限
- ・本邦キャリアによる日本市場の囲い込み
- ・首都圏空港スロットの物理的不足

#### アジア内の連携不足

# 4.2 アジア全体の航空戦略の方向性

Key Asian strategies (proposal) for future aviation

アジア域内の航空市場統一を進めるべき (自由化と連携)

~ 市場統一のメリット~

#### (消費者)

・競争促進によってもたらされる
消費者便益向上 可能性大

#### (域内キャリア)

- ・密接なアライアンス提携が可能
- ・他地域のキャリアとの競争を有利に

# 4.3 我が国の航空交渉のあり方

Japan's strategies (proposal) for future aviation in Asia

#### 我が国(キャリア)にとっての得失

メリット(先述の他)

- ・連携による交渉力強化 課題 への対応
- ・拡大するアジア市場の確保

アジアの盟主となる可能性

#### デメリット

- ・肥沃な日本市場アクセスの開放
- ・アジアキャリアとの国際競争に耐えうるか
- ・イコールフットではない?(公租公課)

# 4.3 我が国の航空交渉のあり方 Japan's strategies (proposal) for future aviation in Asia

自由化の進め方

急激なアジアの航空市場統一は困難なので、

段階的に・・・

- ・諸条件の類似する国間での自由化
- ・カボタージュを閉鎖したオープンスカイ型 (米国型)自由化(国内市場を担保できる)

最終的にはアジア全域での市場統一を目指す

# 4.3 我が国の航空交渉のあり方

Japan's strategies (proposal) for future aviation in Asia

#### 自由化対象国の選択(諸条件の比較)

#### 相手国の条件

十分な自国発着の国際市場を有する 十分な日本発着関連旅客を有する 経済レベルが日本と近い

#### 提携キャリアの条件

十分な取扱国際旅客量を有する 十分な格付け評価を有する (安全運航、事故補償などの点で問題がない)

# 国際旅客量と一人当たりGDPの比較

Comparison of International air transport and GDP per capita



出典: ICAO Civil Aviation Statistics of the World, Traffic by Flight Stage (1997)

シンガポールFTA締結(2002/11)、日韓協議中

©Hideo MIWA, Institute for Transport Policy Studies, 2003

#### まとめ Conclusion



オープンスカイや航空市場統一は、 自国(地域)キャリアの市場確保や競争力強化が目的 しかし、アジアでは自由化や連携が進んでいない

→ 米国キャリアは協定上、アジア市場において、 アジアキャリアよりも、自由度の高い運航が可能

アジア航空市場統一は、有効な戦略

→ **消費者:便益向上** キャリア:域外キャリアに対して有利な競争条件

我が国は、まず諸条件の類似する国と オープンスカイ型自由化から進めていくべき