

米国オープンスカイ政策と 日本の国際航空政策

US 'Open-Skies' Policy and
Japanese Strategy for International Aviation

運輸政策研究所

Institute for Transport Policy Studies (ITPS)

三輪英生

Hideo MIWA

背景 Background

- 1952年：日米航空協定締結 不平等
- 1998年：暫定合意 自由度を高めた平等化
 - オープンスカイ(完全自由化)には至らず
- 2001年～
 - ・交渉再開(暫定合意は期限4年)

目的 Objective

オープンスカイに対する日本の方策の検討

本日の発表：日米の現状整理と
オープンスカイが与える影響分析

発表内容 Contents

1. 背景と目的

2. 航空協定の枠組みとオープンスカイ

2.1 航空協定の枠組み

2.2 米国のオープンスカイ政策

3. 日米航空協定と市場占有率の現状

3.1 1998年日米暫定合意

3.2 日米市場占有率の現状

3.3 現在の米国エアラインの対日戦略

4. オープンスカイによる欧米市場への影響

4.1 分析の視点

4.2 影響評価の方法

4.3 オランダでの変化

4.4 その他の先行締結での変化

5. まとめ

発表内容 Contents

1. 背景と目的
2. 航空協定の枠組みとオープンスカイ
 - 2.1 航空協定の枠組み
 - 2.2 米国のオープンスカイ政策
3. 日米航空協定と市場占有率の現状
 - 3.1 1998年日米暫定合意
 - 3.2 日米市場占有率の現状
 - 3.3 現在の米国エアラインの対日戦略
4. オープンスカイによる欧米市場への影響
 - 4.1 分析の視点
 - 4.2 影響評価の方法
 - 4.3 オランダでの変化
 - 4.4 その他の先行締結での変化
5. まとめ

2.1 航空協定の枠組み

Traditional Air Service Agreements under Chicago Regime

路線

第1、2の自由

第3～5の自由

多国間で自由を認めた
(1944シカゴ会議)

輸送力(便数)

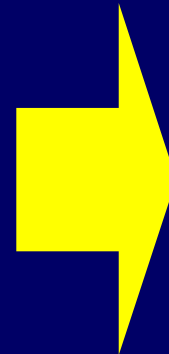
運賃

エアライン

二国間協定
(1946米英バミューダ協定を手本)

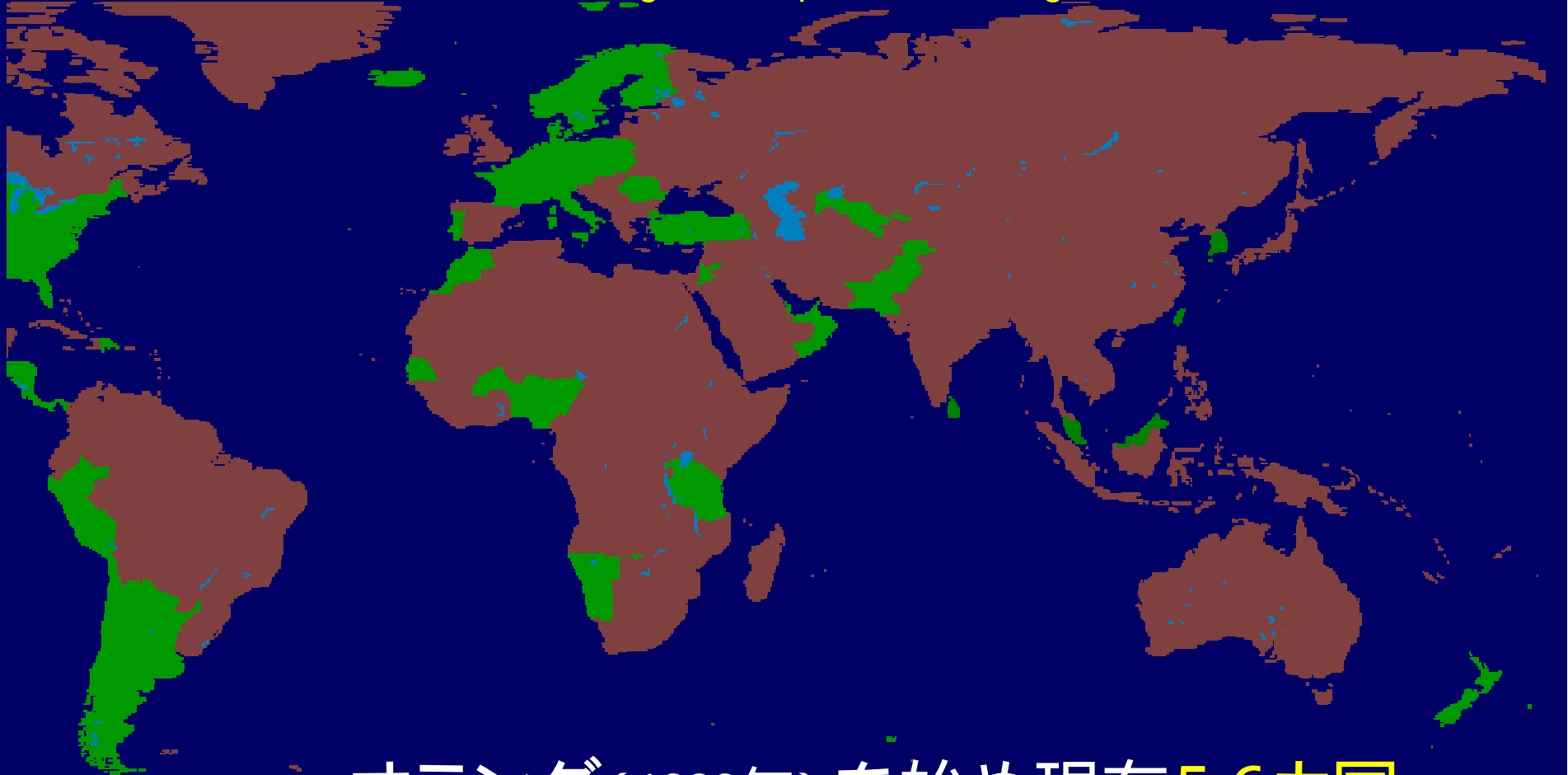
2.2 米国のオープンスカイ政策 US 'Open-Skies' Policy

	伝統的な 二国間協定		オープンスカイ 協定
路線	制限		自由
輸送力	事前審査		事後審査
運賃	二重承認制		二重不承認制
参入エアライン	指定		無制限



オープンスカイ(OS)協定を締結した国

Countries entering into 'Open-Skies' Agreements



オランダ(1992年)を始め現在56カ国

オープンスカイ(OS)政策の目的

Aim of 'Open-Skies' Agreements

米国の主張

自由競争の拡大

消費者の便益向上

OSの主な問題点

★ 国内航空(カボタージュ)の非自由化

米国エアラインによる席捲

発表内容 Contents

1. 背景と目的
2. 航空協定の枠組みとオープンスカイ
 - 2.1 航空協定の枠組み
 - 2.2 米国のオープンスカイ政策
3. 日米航空協定と市場占有率の現状
 - 3.1 1998年日米暫定合意
 - 3.2 日米市場占有率の現状
 - 3.3 現在の米国エアラインの対日戦略
4. オープンスカイによる欧米市場への影響
 - 4.1 分析の視点
 - 4.2 影響評価の方法
 - 4.3 オランダでの変化
 - 4.4 その他の先行締結での変化
5. まとめ

3.1 1998年日米暫定合意

1998 Memorandum of Understanding between Japan and US

	合意内容	OSとの違い
日本	先発エアライン 日米路線の自由 以遠路線の自由 (ANAを加えて両国2社に) 後発エアライン 週70便の増便 以遠権なし	<ul style="list-style-type: none">・運賃の 二重承認制・後発企業の 規制
米国		

3.2 日米市場占有率の現状

Current Japan-US Air Transport

日本エアライン

米国内 7 空港

週間 186 便

以遠 3 便

— 成田発着
— 成田以外発着
太さは便数に比例

H14.4末現在 (JTB時刻表)

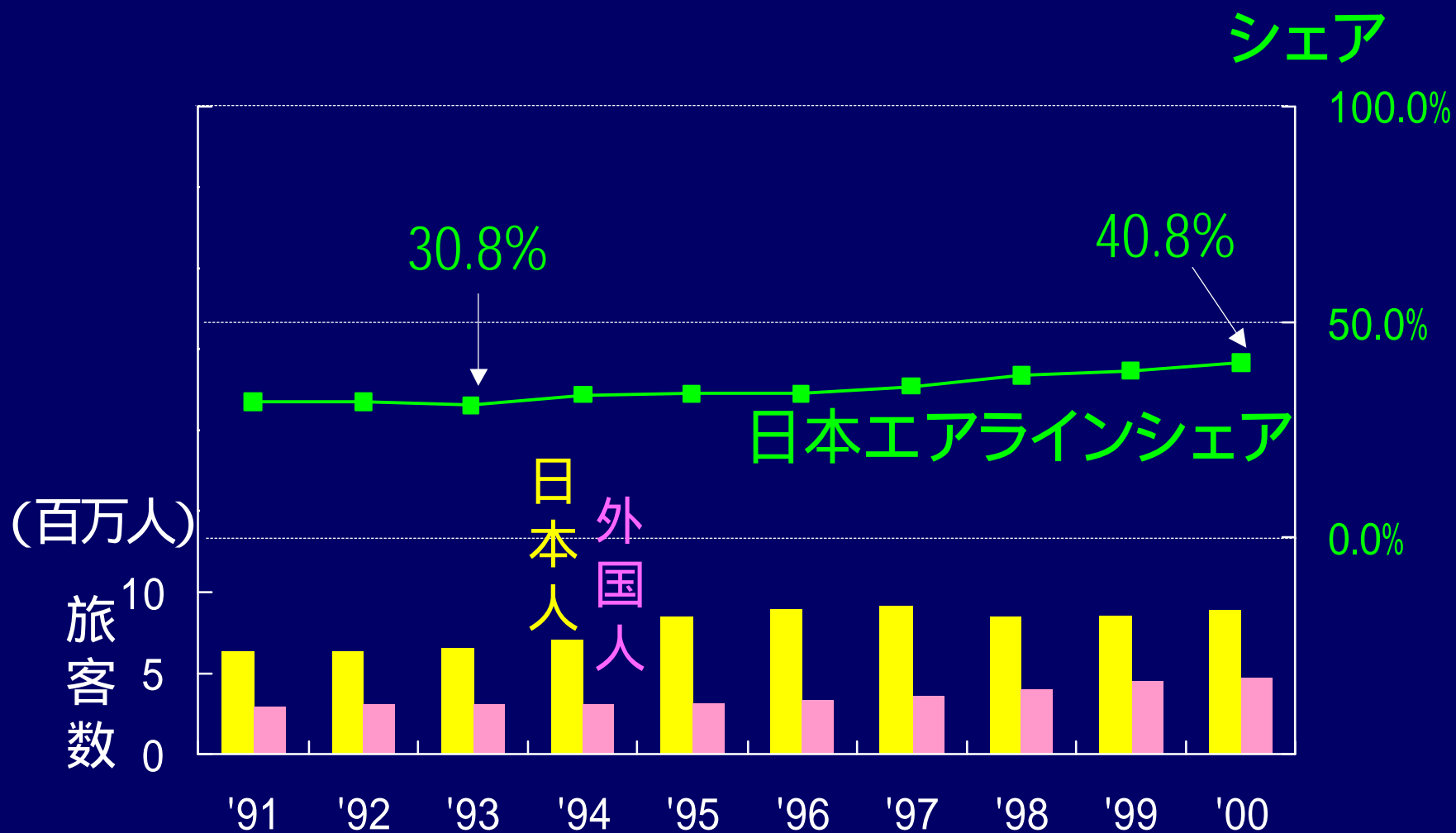
米国エアライン
米国内 23 空港
週間 375 便
以遠 123 便

— 成田発着
— 成田以外発着
..... 米国内路線
太さは便数に比例

H14.4末現在 (JTB時刻表)₁₂

太平洋線旅客数と日本エアラインシェア

The Share of Japanese Carriers' Air Transport in Pacific Route



Source: 航空統計要覧2001

市場占有率の違いの原因

Cause of US Carriers' High-level Share

背景・経緯

1998年まで: 米国乗り入れ空港制限

成田空港の発着枠不足により増便困難

米国エアラインが1 / 3を既得権として占有

他の要因

エアラインの規模と競争力の違い

米国内路線からの接続

3.2 現在の米国企業の対日戦略(推察)

US Carriers' Interests and Strategies on Japan Air Market

	対日戦略	理由
先発	現状維持	・自由な路線権を持つ先発としての優位性を保つため
後発	OSへの意欲は強くない	・OSで協定上の自由を得ても、成田の発着枠不足のため、増便のチャンスは少ない ・他のアジアへ新天地を求める？

早急なOS締結の圧力は強くない

発表内容 Contents

1. 背景と目的
2. 航空協定の枠組みとオープンスカイ
 - 2.1 航空協定の枠組み
 - 2.2 米国のオープンスカイ政策
3. 日米航空協定と市場占有率の現状
 - 3.1 1998年日米暫定合意
 - 3.2 日米市場占有率の現状
 - 3.3 現在の米国エアラインの対日戦略
4. オープンスカイによる欧米市場への影響
 - 4.1 評価の視点
 - 4.2 評価の方法
 - 4.3 オランダでの変化
 - 4.4 その他の先行締結での変化
5. まとめ

4.1 評価の視点

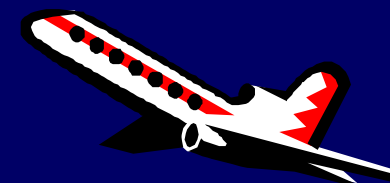
Aspects for Impact Evaluation

➤ エアライン(フラッグキャリア) への影響

(運航) 旅客数・便数

(財政) 座席利用率・経営状態

アライアンスとの関連



➤ 利用者への影響

(費用) 運賃

(選択肢) 便数・エアライン数



➤ 国・地域への影響

(国際流動) 発着旅客数

(経済) 産業活動・雇用者数など

4.2 評価の方法

Method for Impact Evaluation

使用データ

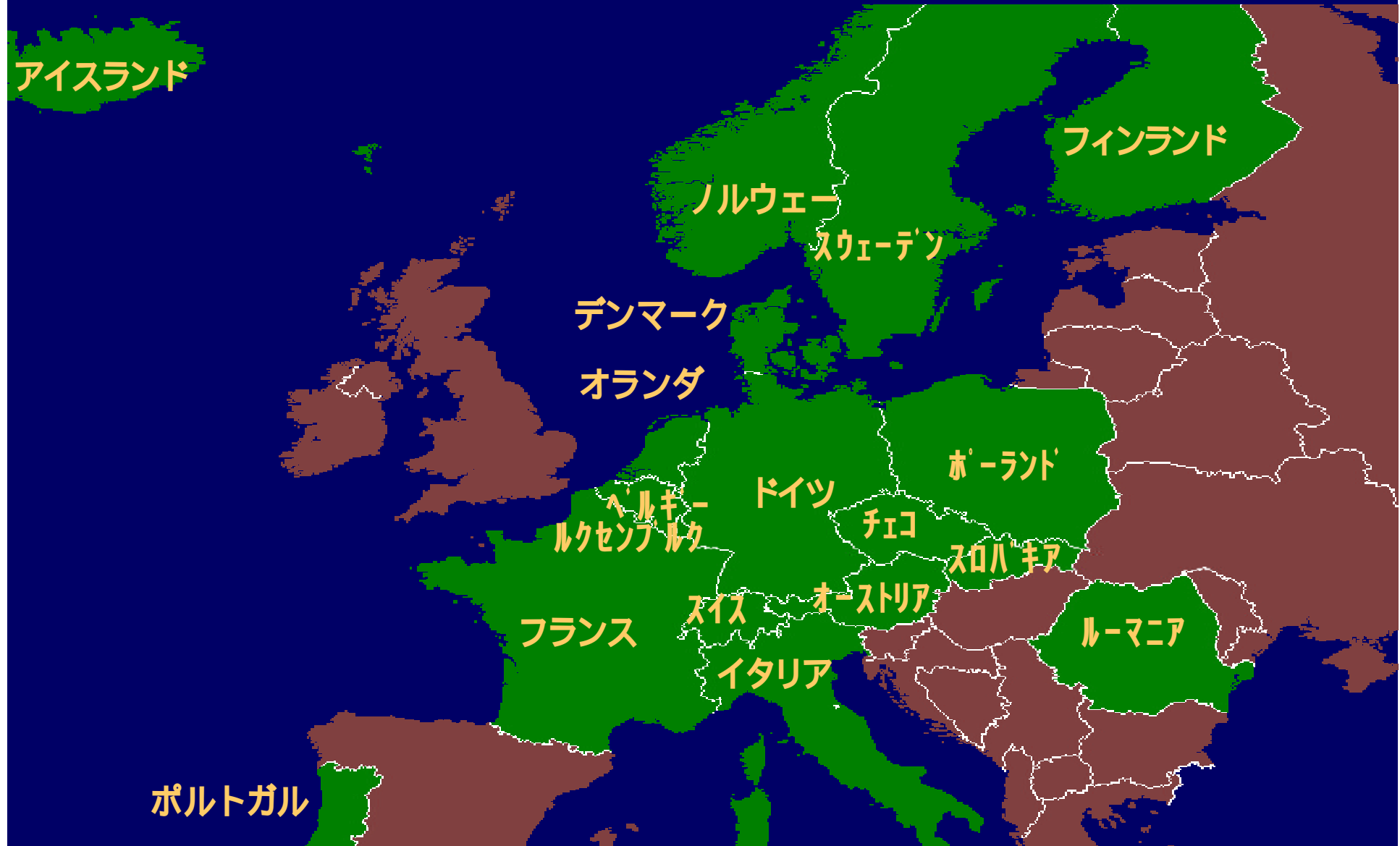
欧米間の航空直行便データ

評価項目

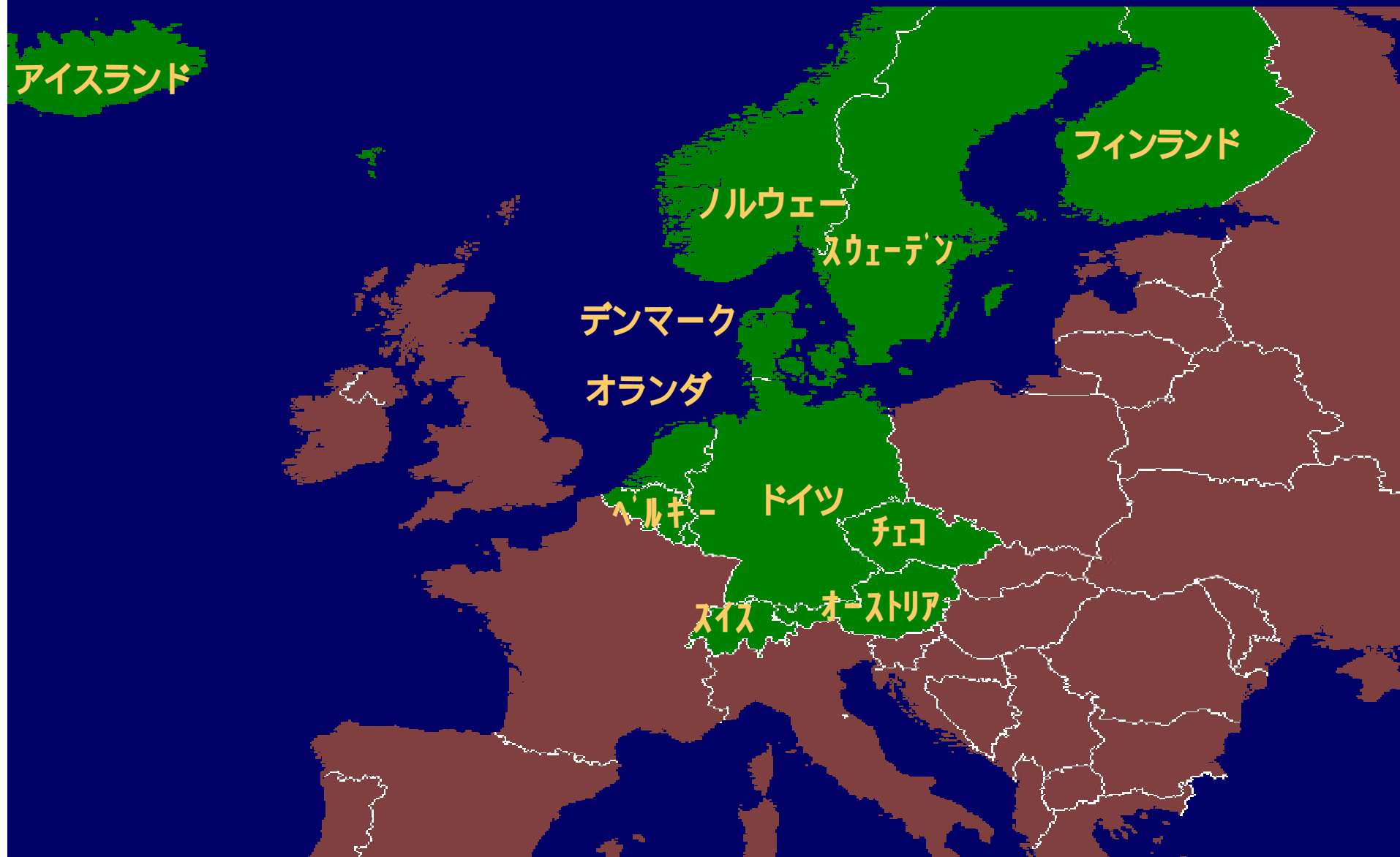
	エアライン	利用者
旅客数		
座席利用率		
便数		
機材の大きさ		
運賃		

現在のOS締結国(欧州)

Countries entering into 'Open-Skies' Agreements (in Europe)



評価の対象国



アライアンス(国際的企業提携)との関係

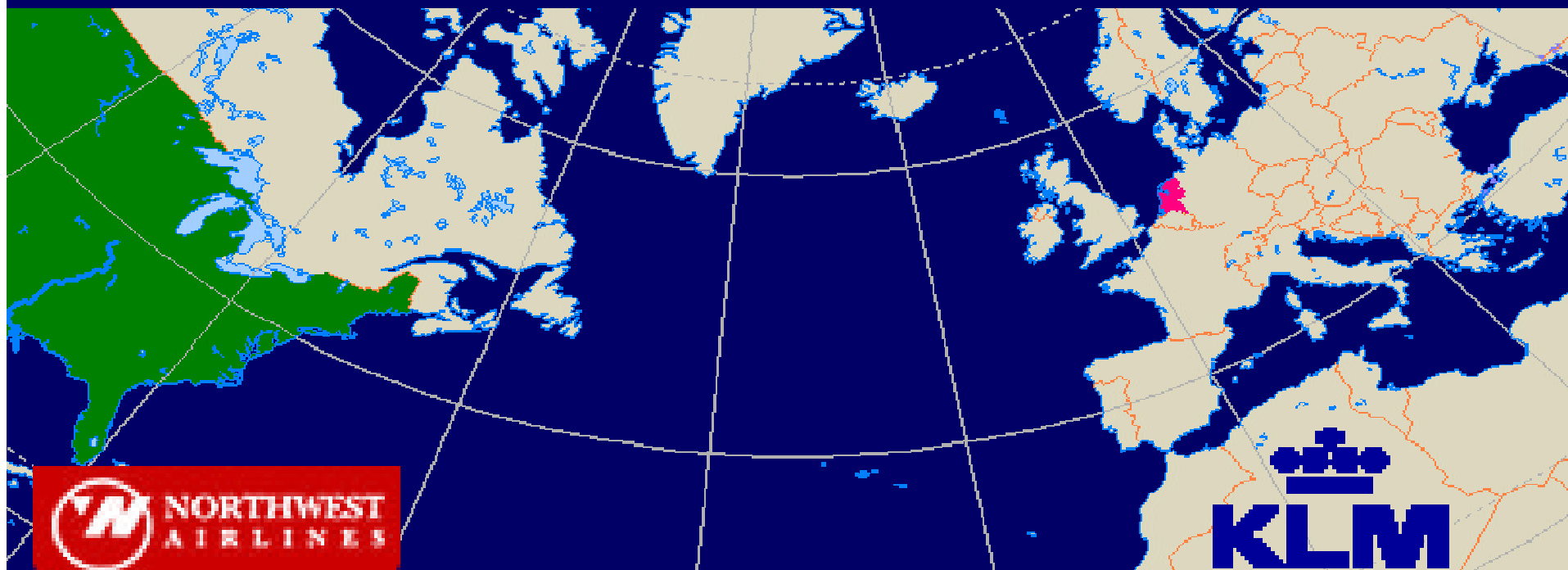
Relations between Alliance and 'Open-Skies'

アライアンス名	適用除外を受けた提携会社
ウイングス	ノースウエスト、KLMオランダ
スター アライアンス	ユナイテッド、ルフトハンザ SAS スカンジナビア
アトランチック エクセレンス	デルタ、スイスエアー サベナベルギー、オーストリアン

- アライアンスが独禁法(反トラスト法)適用除外
(OS締結国のエアラインのみ)
- 運賃・スケジュール調整 路線の統合が可能

4.3 オランダへの影響(1992年O S締結)

Impacts of NL-US 'Open-Skies' on the Netherlands



ノースウエスト

KLMオランダ

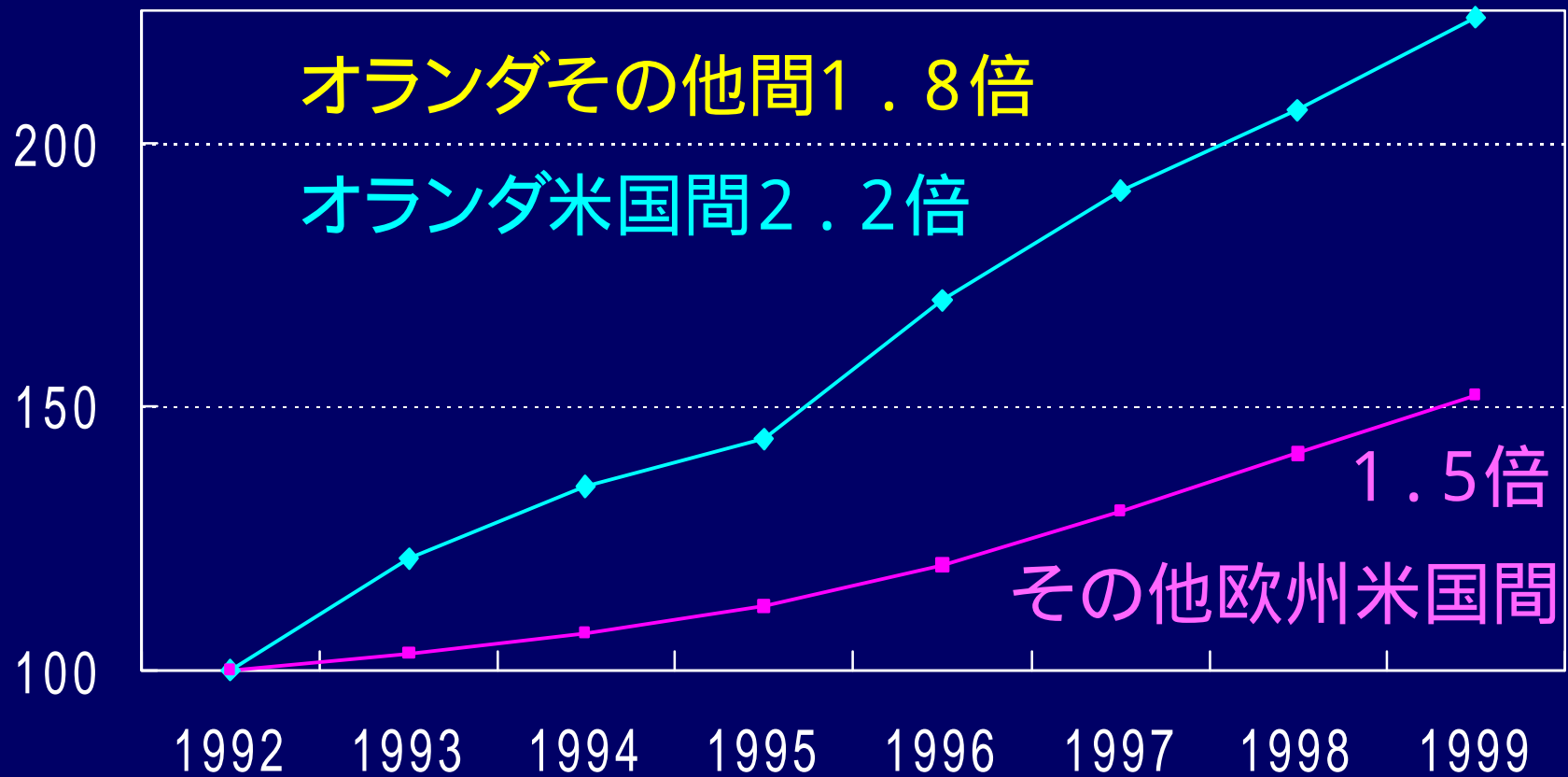


ウィングスアライアンス
1993年 独禁法適用除外

オランダ米国間の旅客数の伸び大

The Growth of NL-US Air Transport

米
蘭
間
旅
客
数
伸
び

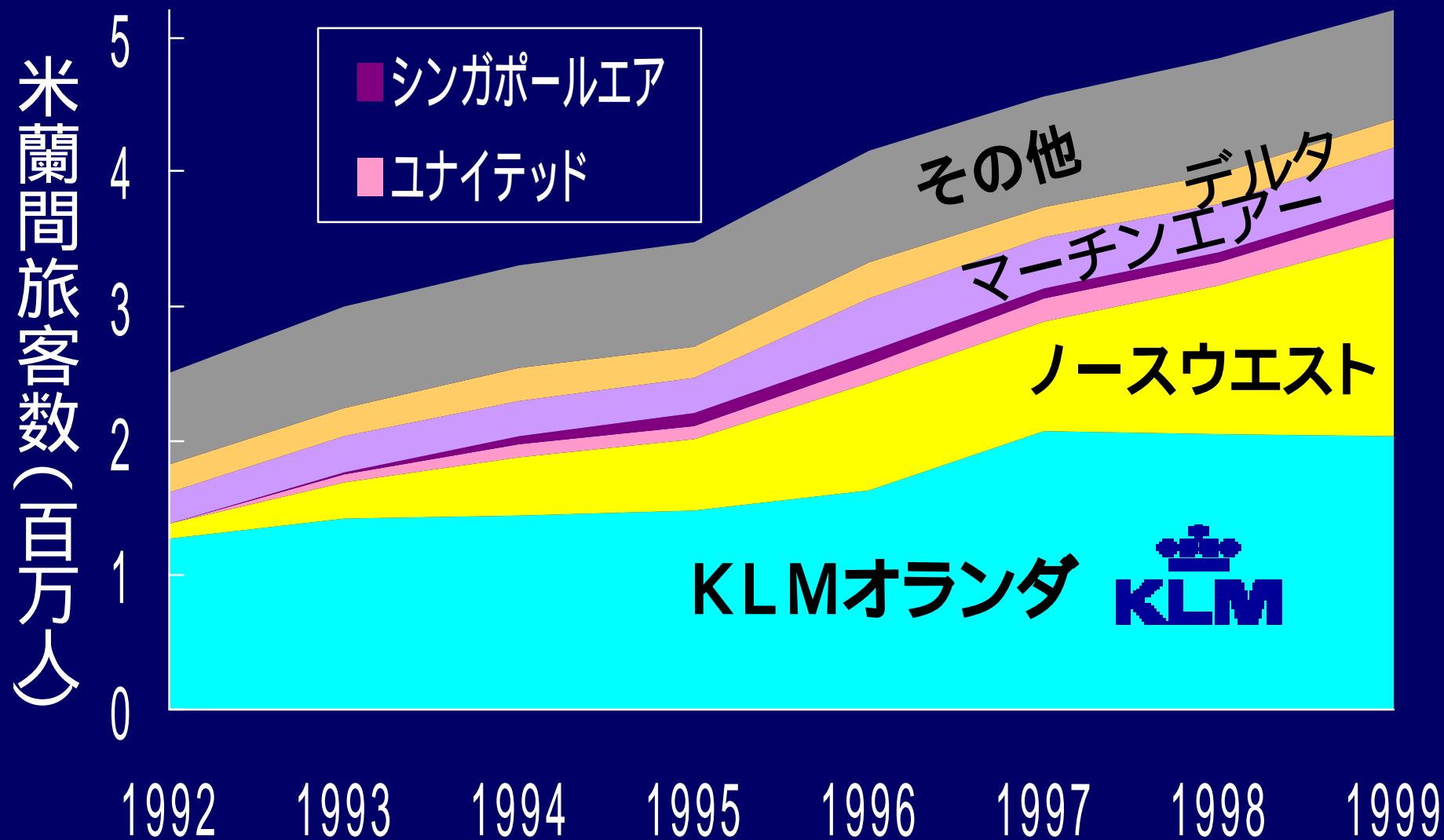


欧米間でのシェアは 8 % から 11 % に拡大

Source : Aviation Industry Data, DOT

オランダ米国間のKLMシェア減少

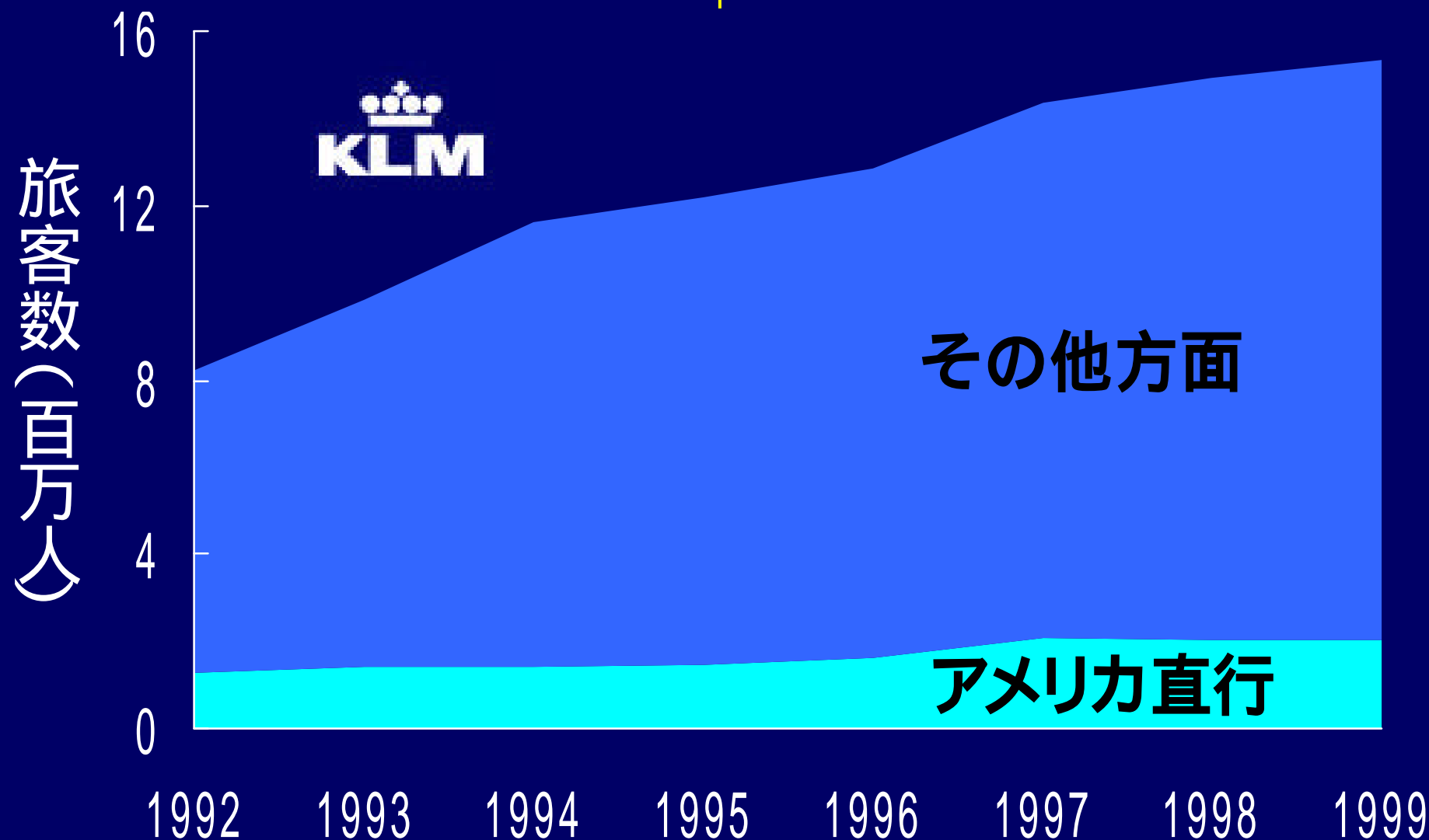
Reduction of KLM Share in NL-US Air Transport



Source: Aviation Industry Data, DOT

KLM全社の取扱旅客数は伸びている

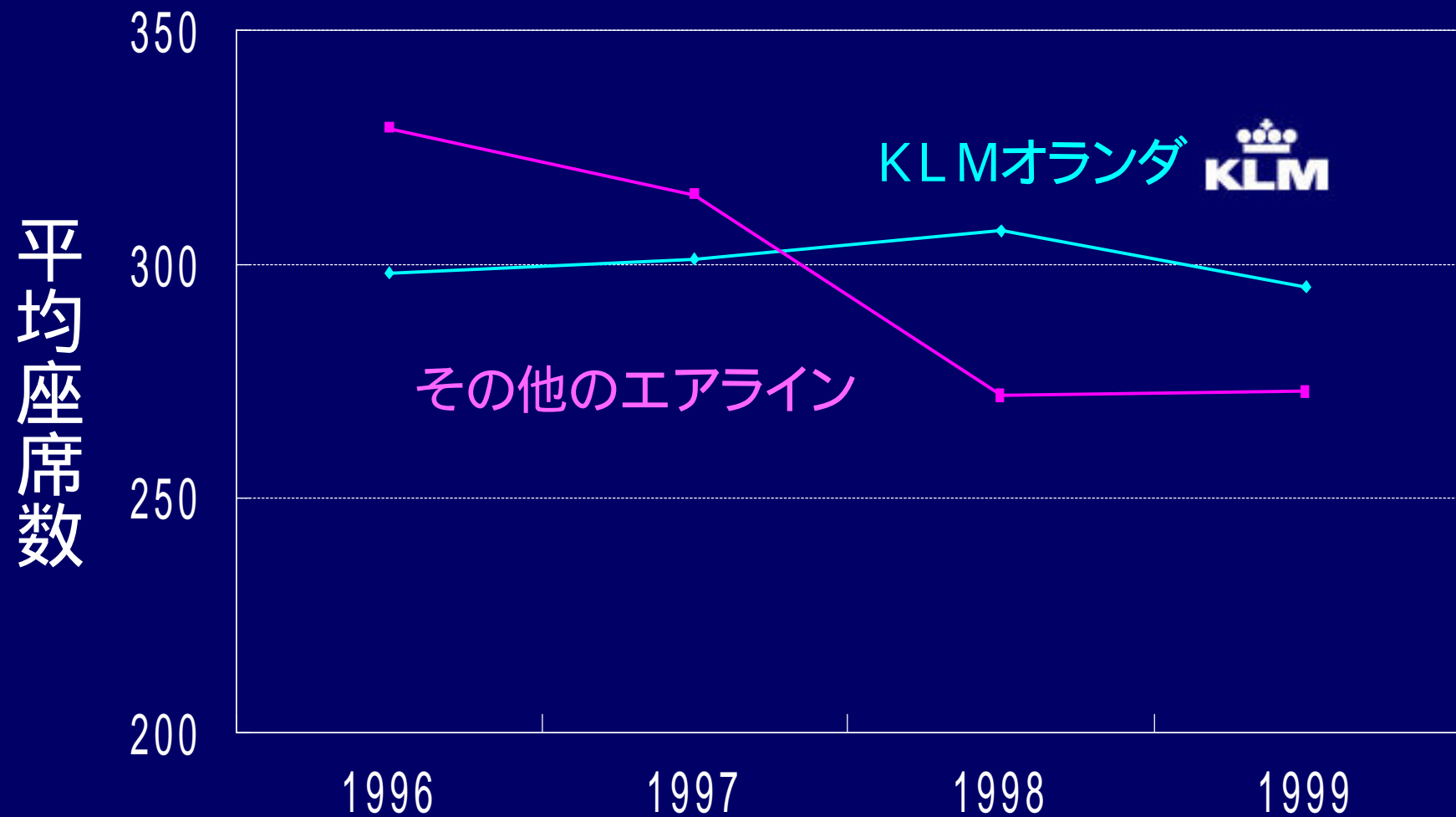
The Growth of KLM Air Transport from/to other countries



Source : Aviation Industry Data, DOT

KLMは比較的大型機材の使用を維持

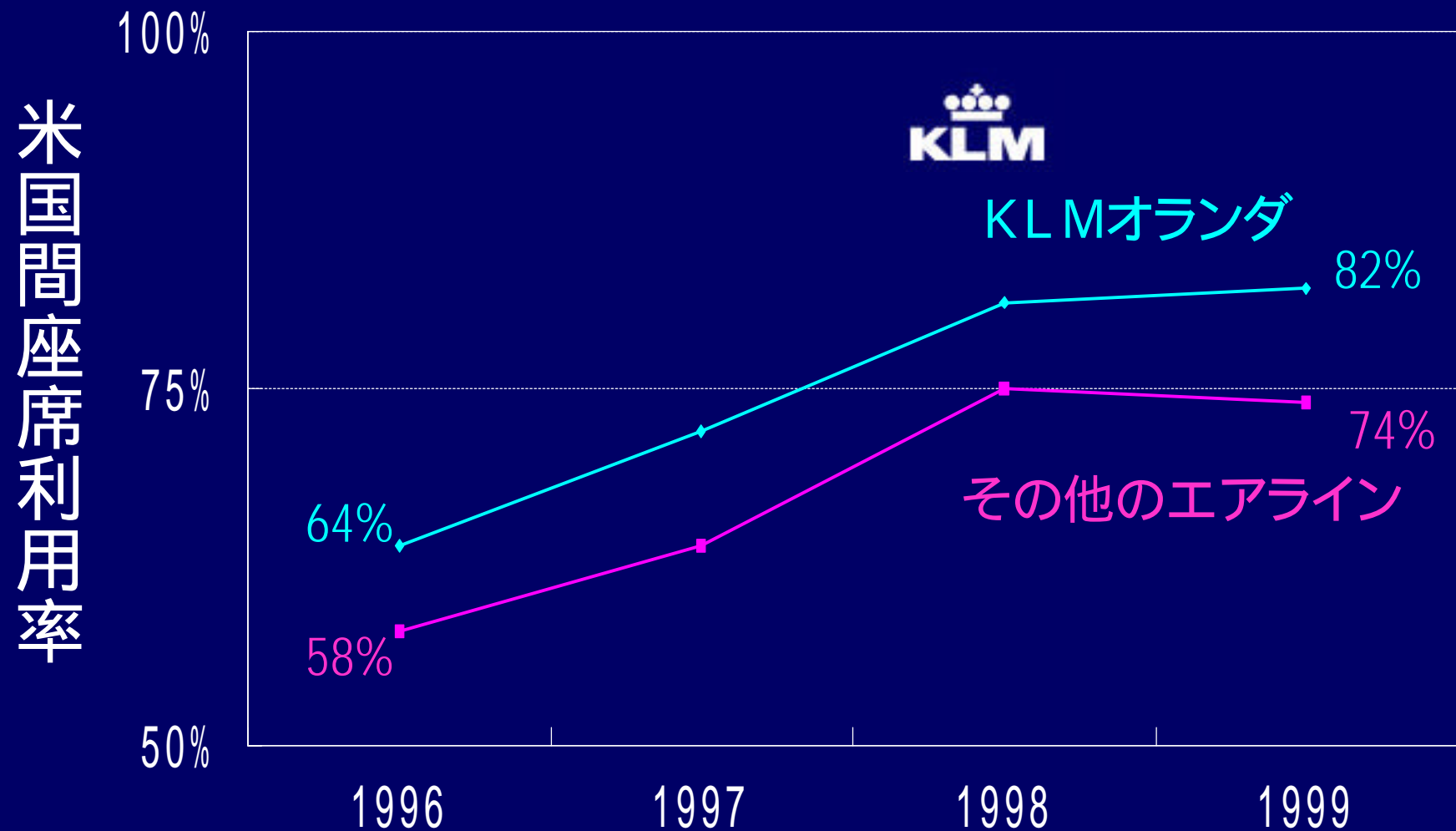
KLM Continuing to Use Large-Sized Aircrafts



Source : Aviation Industry Data, DOT

KLMは高い座席利用率を維持

KLM Keeping up High Level Load-Factor

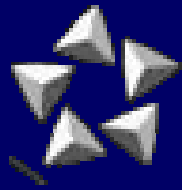


Source: Aviation Industry Data, DOT

4.4 他の先行締結国への影響 (1995,96年締結)

Impacts of OS Agreements on Other Countries





スターアライアンス Star Alliance

アイスランド

ノルウェー

フィンランド

スウェーデン

デンマーク

ドイツ

ベルギー

チェコ

ルクセンブルク

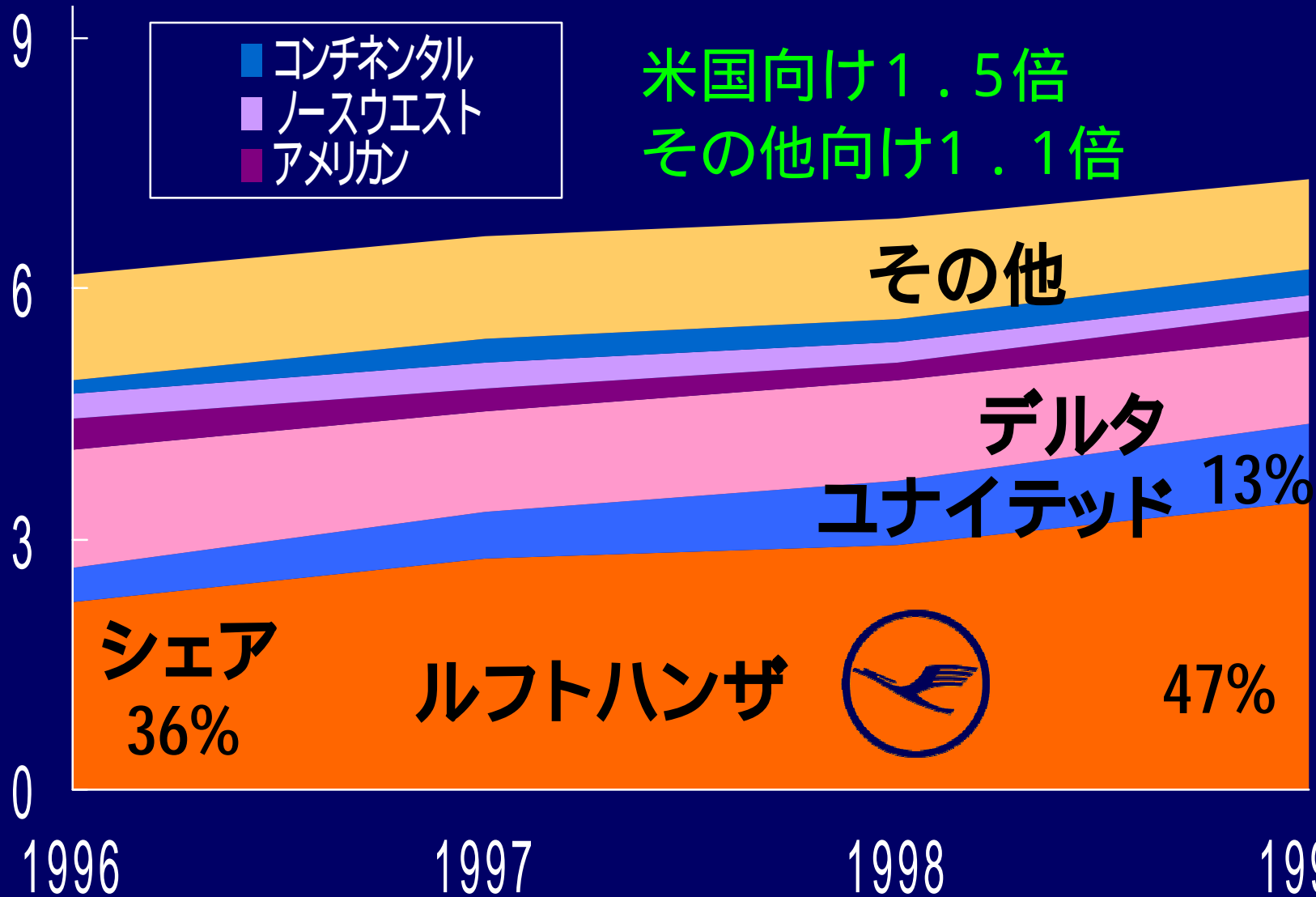
オーストリア

スイス

米独間のルフトハンザのシェア拡大

The Growth of Lufthansa Share in German-US Air Transport

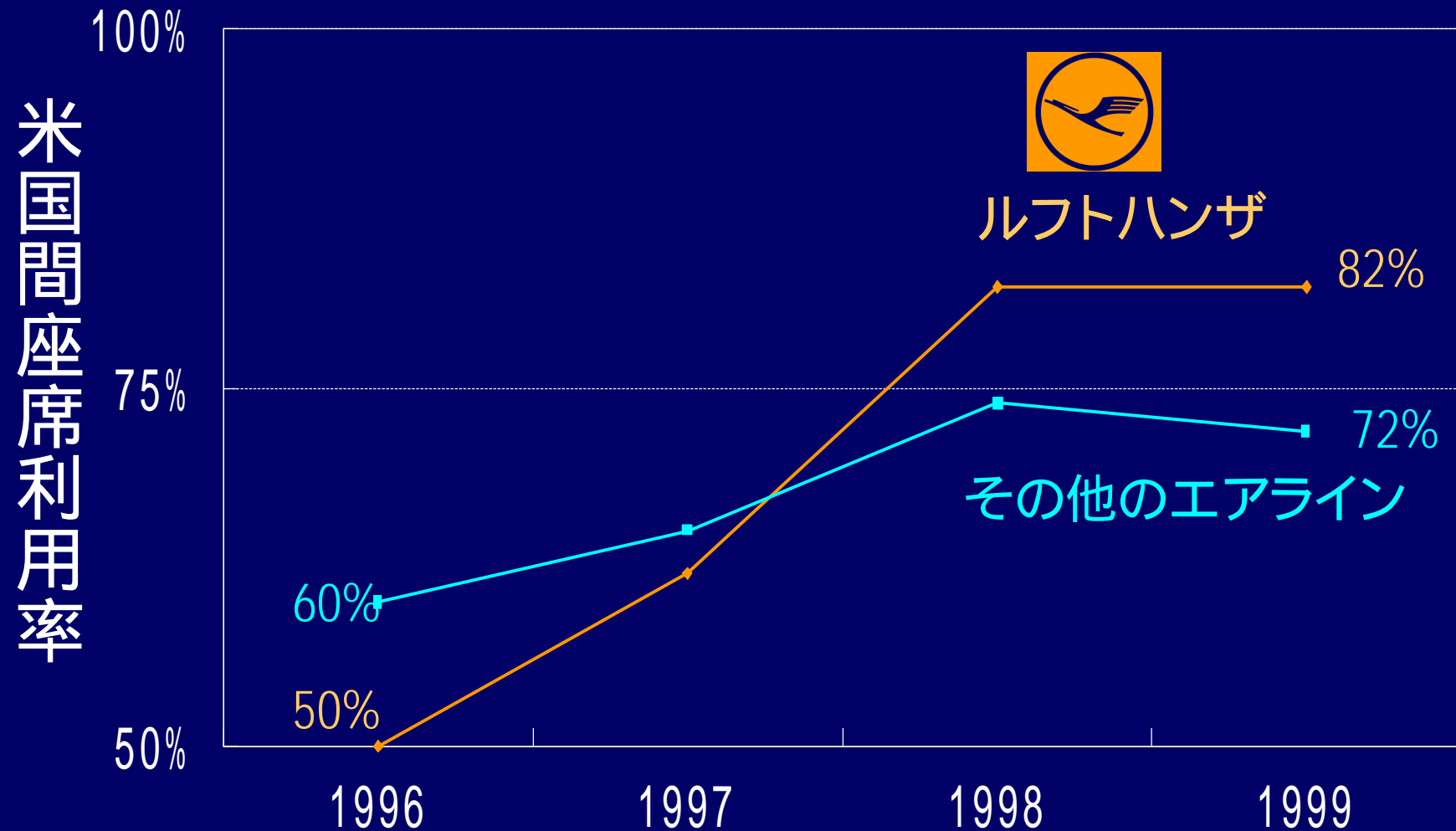
米独間直行便旅客数(百万人)



Source: Aviation Industry Data, DOT

ルフトハンザの座席利用率向上

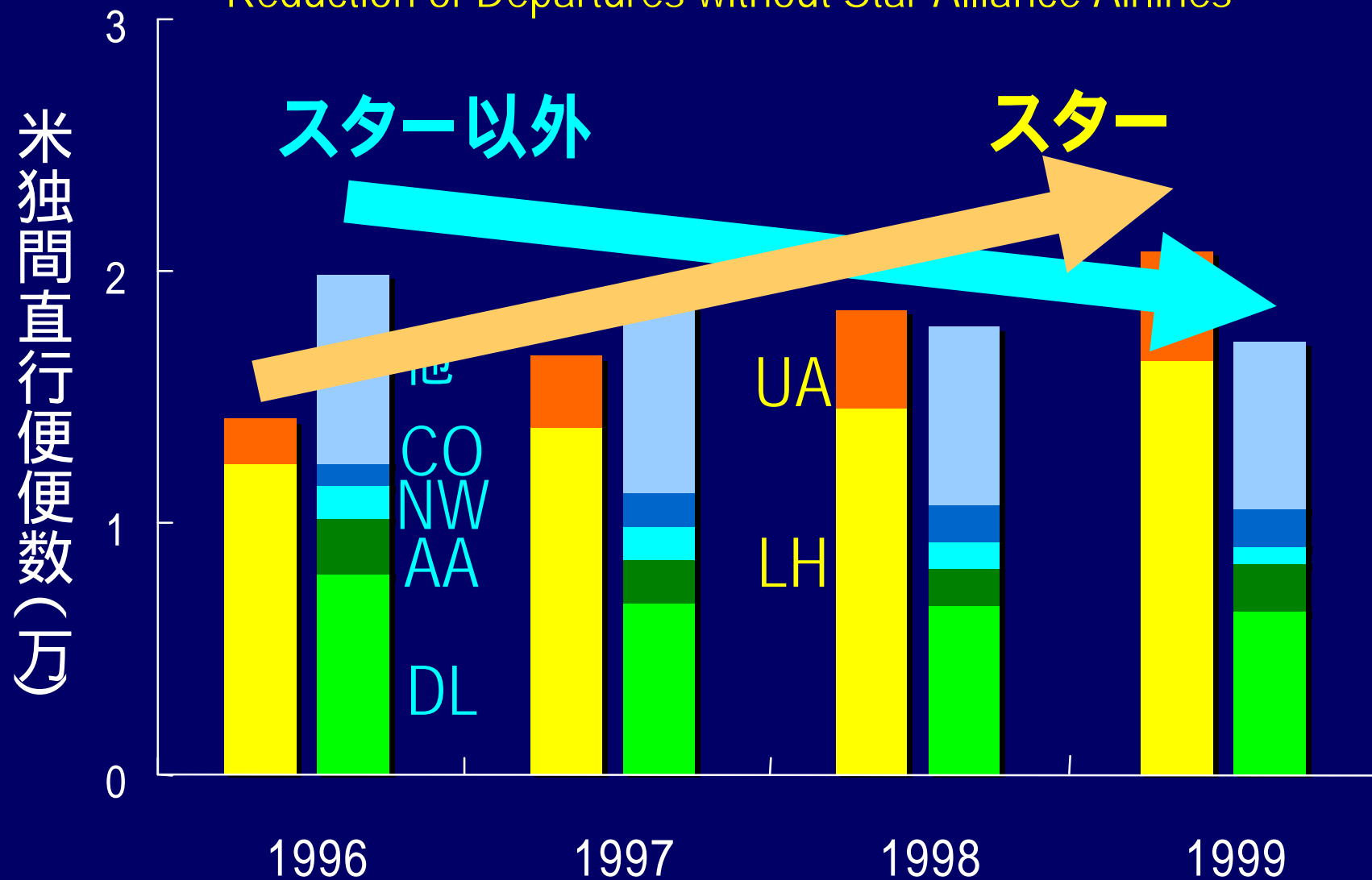
Lufthansa's Improvement in German-US Load-Factor



Source: Aviation Industry Data, DOT

スターアライアンス以外の直行便便数減少

Reduction of Departures without Star Alliance Airlines



Source : Aviation Industry Data, DOT

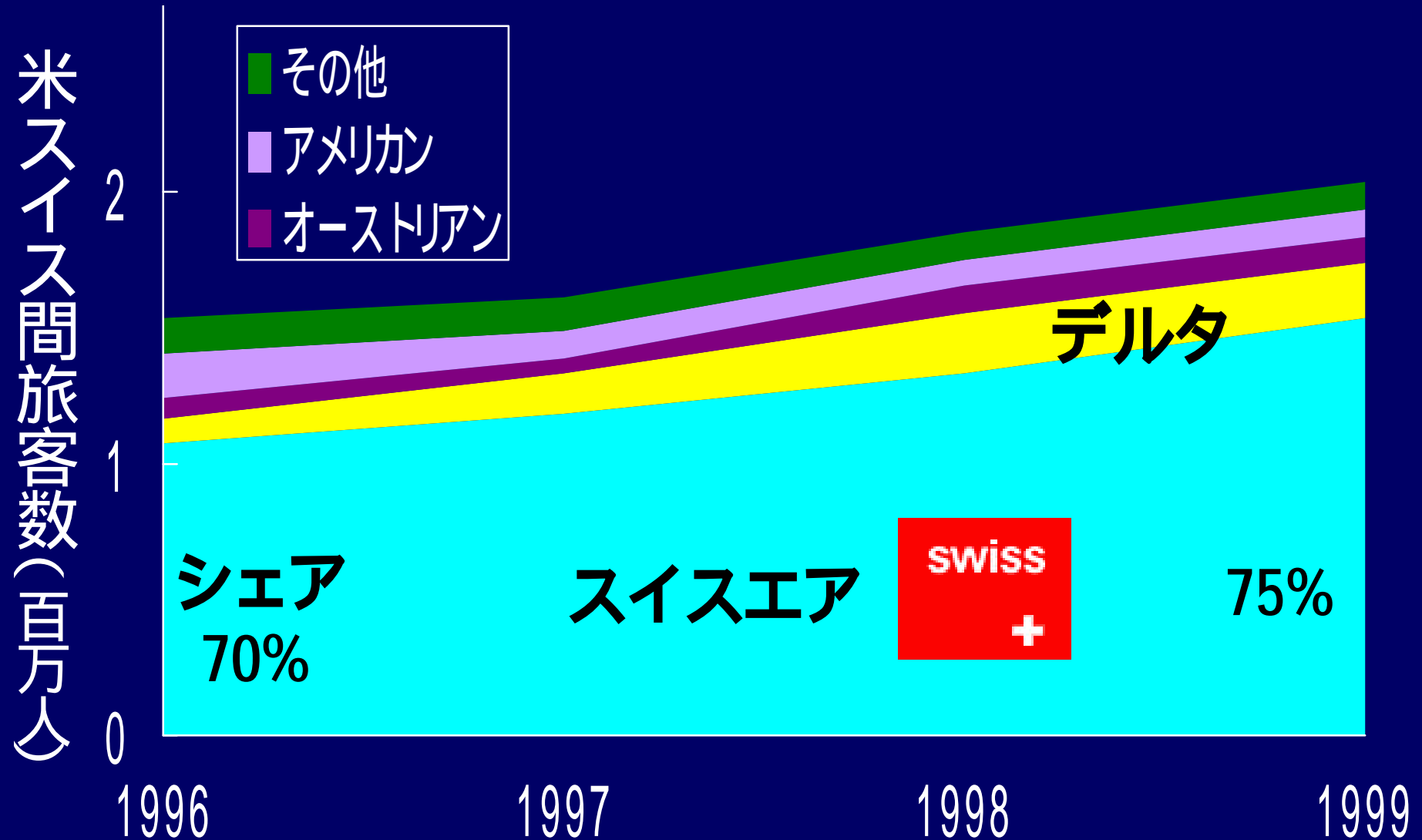
アトランチックエクセレンス

Atlantic Excellence Alliance



米スイス間のスイスエアのシェア拡大

The Growth of Swissair Share in Swiss-US Air Transport

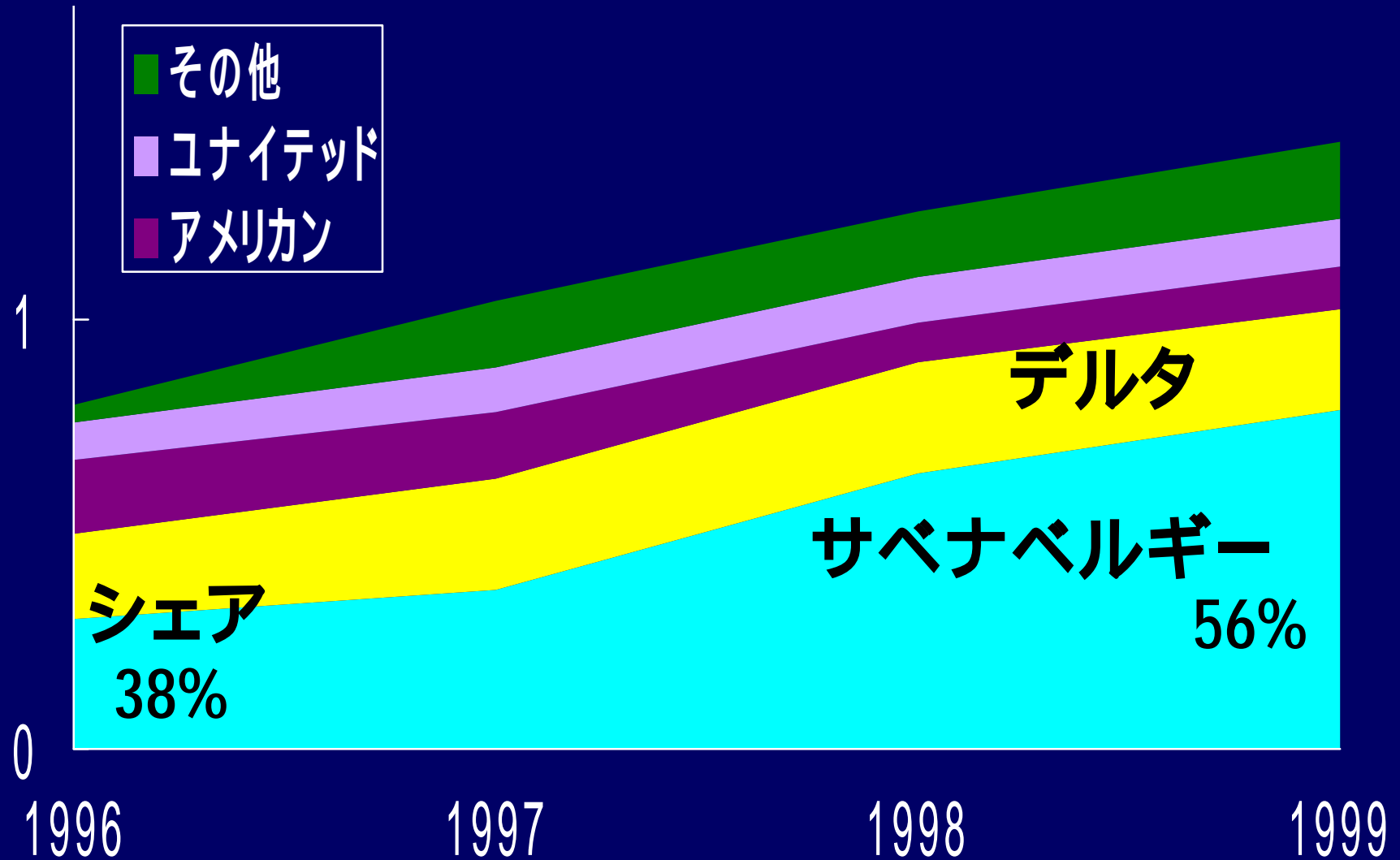


Source: Aviation Industry Data, DOT

米ベルギー間のサベナのシェア拡大

The Growth of Sabena Share in Belgium-US Air Transport

米ベルギー間旅客数(十万人)



Source : Aviation Industry Data, DOT

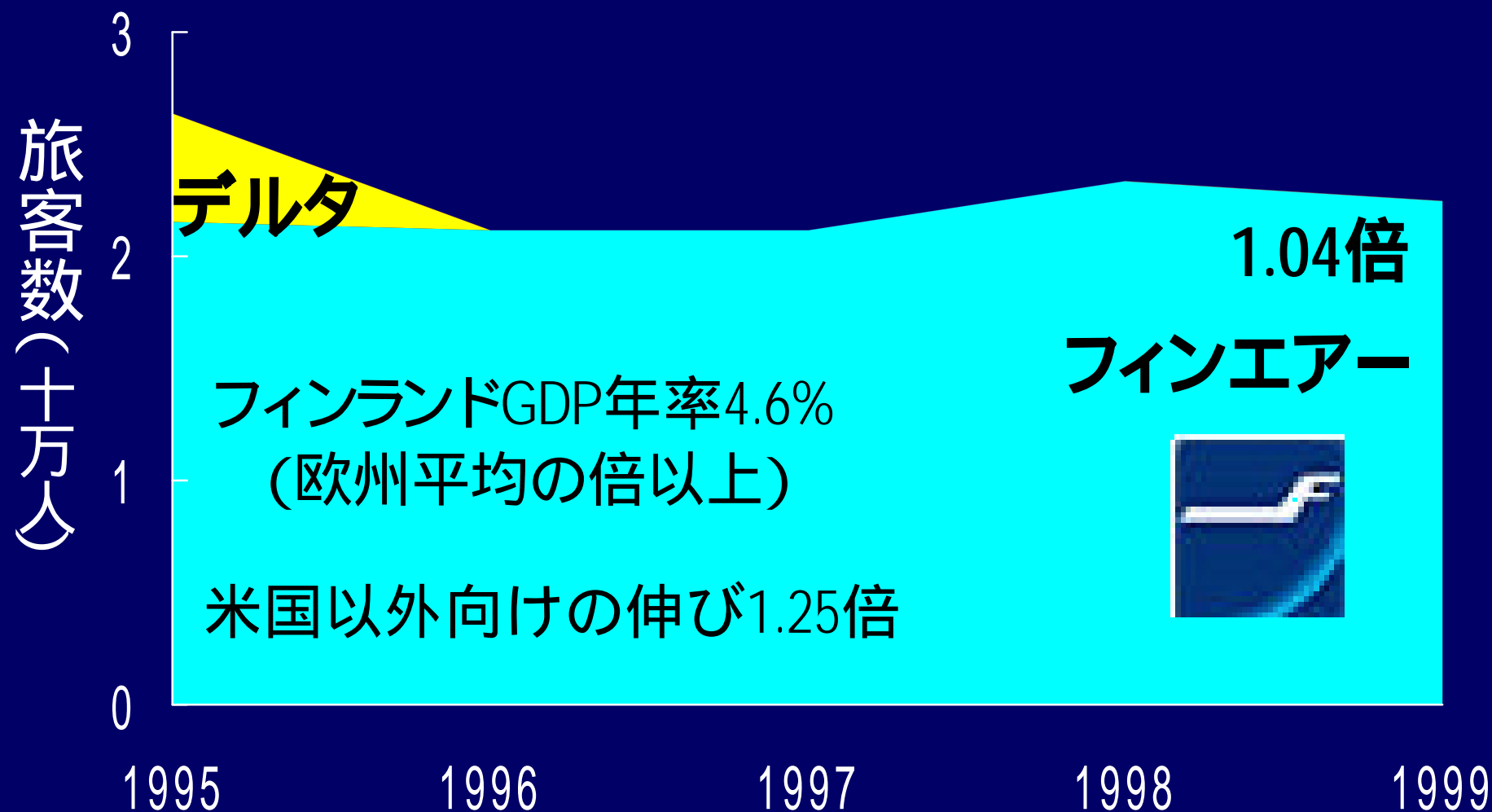
アライアンス提携なし

Not Alliance Airline

国名	エアライン
フィンランド	フィンエア
チェコ	チェコエア
アイスランド	アイスランドエア

米フィンランド間の旅客数伸び小

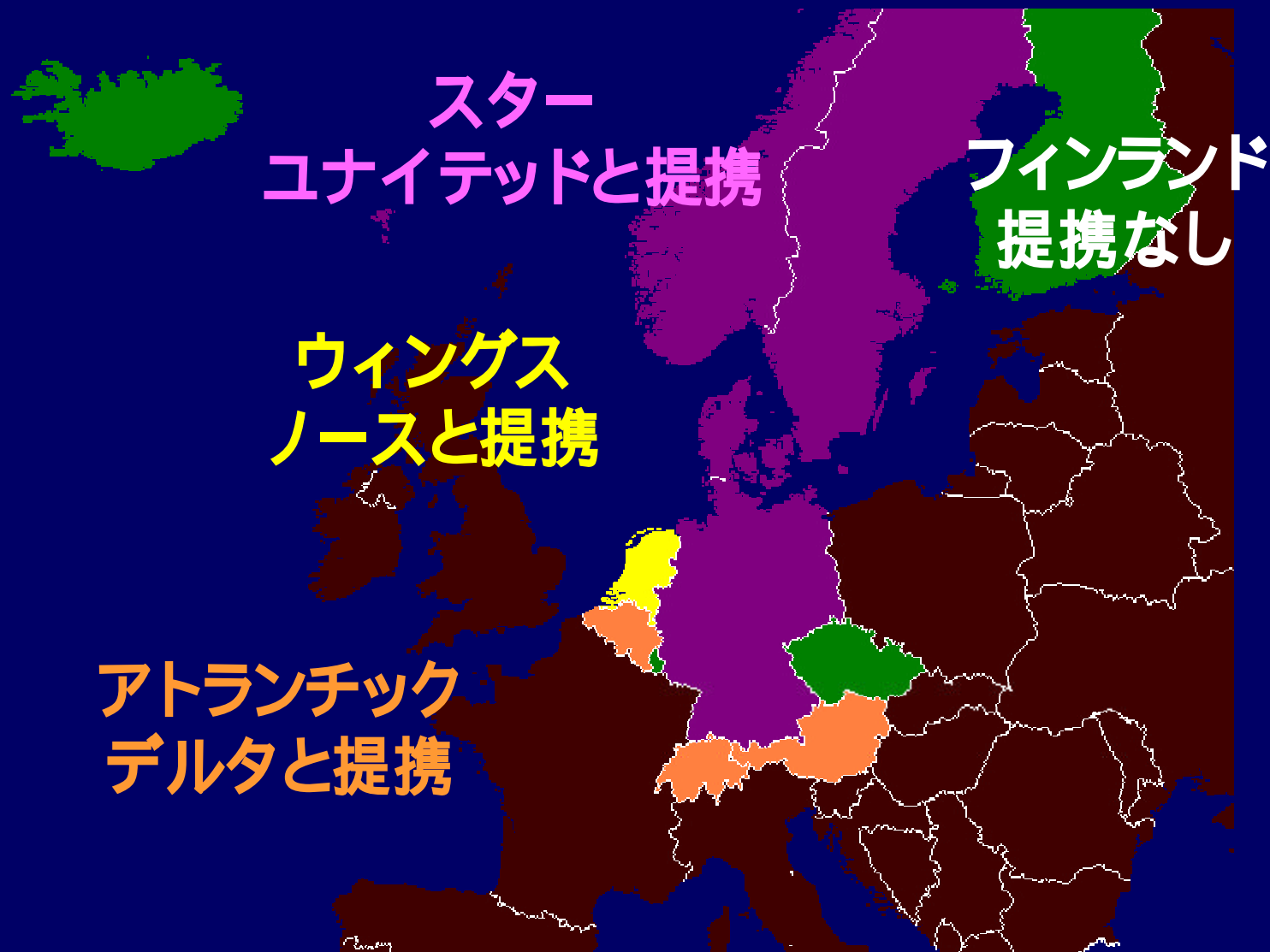
Few Growth of Finland-US Air Transport



Source: Aviation Industry Data, DOT

アライアンス提携は競争力強化に繋がる

Alliances tend to Strengthen Global Competition

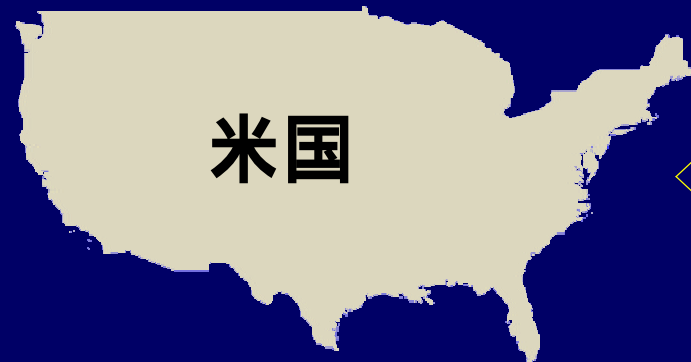


OS締結国では平均航空運賃が低下

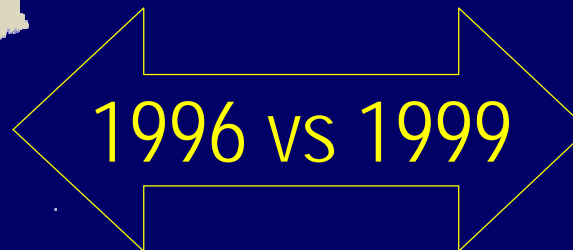
The decrease of Average Air Fare(Yield) with the contracts of OS

OS非締結国
10.3%

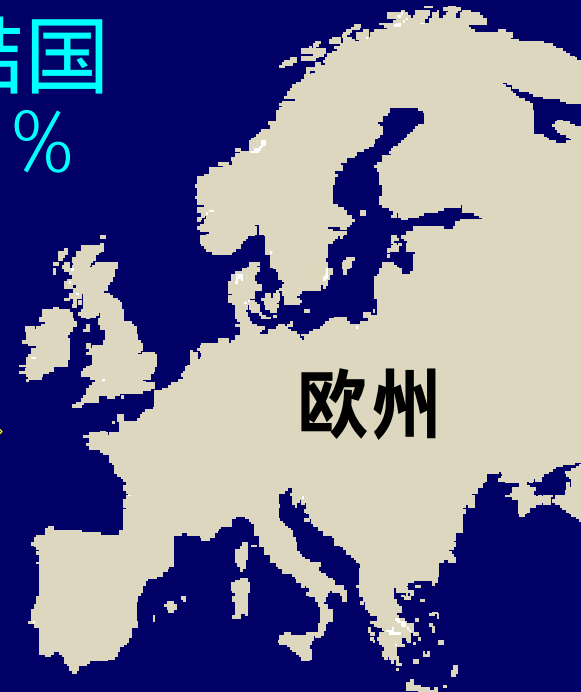
OS締結国
20.1%



米国



1996 vs 1999



欧州



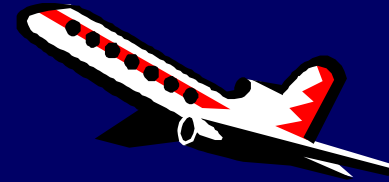
出典: DOT International Aviation Development (2000)

発表内容 Contents

1. 背景と目的
2. 航空協定の枠組みとオープンスカイ
 - 2.1 航空協定の枠組み
 - 2.2 米国のオープンスカイ政策
3. 日米航空協定と市場占有率の現状
 - 3.1 1998年日米暫定合意
 - 3.2 日米市場占有率の現状
 - 3.3 現在の米国エアラインの対日戦略
4. オープンスカイによる欧米市場への影響
 - 4.1 分析の視点
 - 4.2 影響評価の方法
 - 4.3 オランダでの変化
 - 4.4 その他の先行締結での変化
5. まとめ

まとめ-1 Conclusion -1

エアラインへの影響



米国エアラインにシェアを大きく奪われる傾向は見受けられない

(オランダでのノースウエストの例はアライアンス提携による合意の元)

独禁法適用除外を受けたアライアンスの提携により、旅客数増加や座席利用率が向上

オープンスカイ締結がそのまま需要増加に結びつくわけではない

まとめ-2 Conclusion -2

利用者への影響

OS 締結国では平均運賃の低下が見られた

アライアンス以外のエアラインが撤退することにより、寡占化が進む傾向がある

(乗り継ぎ便との競争により運賃高騰には至っていない？今後の動向に注意)



今後の研究の進め方 Future works

- ・アジア太平洋市場への影響評価
- ・日本の条件を加味した日本への影響予測
- ・日米間・日亜間の国際航空政策の検討

御清聴ありがとうございました