

竹林 幹雄

### アジアの空の自由化と貨物流動

やや食傷気味の「空の自由化」の話題からこの原稿を始めたい。アジアにおける「空の自由化」は実質的には今世紀に入ってから始まった。アジアの自由化の象徴である Air Asia（以降 A i A）は二〇〇一年に運航を開始し、その後アジア各国で現地法人の設立（参考文献①）という「国籍の制約を実質的に受けない」方式でそのネットワークを拡大し続けた。A i Aの成功により、アジアの国際航空輸送は東南アジアから「夜明け」を迎えた。その潮流は台湾、韓国と来てようやく「極東」日本にまでたどり着いた。さながら第二の「開国」である。

自由化の先例であるアメリカ、欧州での経験を経た末のアジアの自由化であるためか、自由化に対するアジアの態度は非常に「貪欲」である。航空輸送では定石と思われるような経営方法をあえて外しているかのように思われる航空会社もある。特に貨物輸送でそういった傾向が見受けられるように思われる。

航空貨物は海上貨物以上に景気に左右されやすい傾向にある。アジアは爆発的な成長が期待できる反面（事実成長を続けている）、政情不安などリスクも内包している。結果、安定した収益を確保するため航空会社間の貨物獲得は熾烈となる。このような環境下でキャセイ、シンガポール、大韓各社は市場をリードしてきた存在であり、ネットワークキャリアの特性を存分に生かし、中国市場をベースとしていると考えられるものの、長距離輸送と短距離輸送の両方をうまく調合して市場での優位性を維持しているといえる。

転じて東南アジア、特にここに拠点を置くLCCの行動は特徴的である。たとえば、インドネシアのライオン航空はLCCであるにもかかわらず、貨物輸送を正式に取り扱っている。A i Aも同様である。実際、A i Aの主要航先の香港空港では特定の上屋でA i Aの貨物を取り扱っており、今後の重要なパートナーであると認識されているようである。アジアにおける貨物輸送はこのように欧米では例のないプレーヤー（LCC）の参入により、より混沌としてきている。この状況がどれほど長続きするのかは、前例がないため想像するしかないが、アジアはいろんな意味で「実験場」のような状況を呈していることから考えると、失敗・成功を繰り返しながらもLCCによる貨物輸送も一定量受け入れ続けられるのではないかと推察するものである。

このように考えると、アジアではネットワークキャリアだけではなく、LCCも含めて貨物輸送戦略を組む荷主、フォワーダーが標準的となるのかもしれない。そうなれば、従来のような「消席率」で輸送効率を計る方法ではなく、イールドなど適切な指標により真の輸送効率性を計測する必要性が出てくると考えられる。

#### 《参考文献》

① Hanaoka, S., M. Takebayashi, T. Ishikura,

and B. Saraswati, "Low-cost Carriers versus

Full Service Carriers in ASEAN: The

Impact of Liberalization Policy on

Competition," *Journal of Air Transport*

*Management* 40, 2014, 96-105.

たげばやし みきお／神戸大学大学院海事科学研究科教授

1989年京都大学工学部卒業、91年同大学院工学研究科修了。博士（工学）。京都大学助手、神戸大学助手・助（准）教授を経て2010年より現職。専門は土木計画学、国土計画、国際輸送。