

ASEANの航空自由化と エアアジアの戦略

梅崎 創

●はじめに

アジアにおける格安航空会社 (Low Cost Carrier: LCC) の草分けであるエアアジアは、二〇〇一年にトニー・フェルナンデス氏 (現グループCEO) がマレーシアのDRBハイコムからわずかりんぎ (約二八円) で買収して

再建に乗り出して以降、急速に業績を伸ばしている。二〇〇九年からは英スカイトラックス社のLCCランキングで七年連続世界一の評価を獲得している。この間、エアアジアはマレーシアを拠点として、積極的に周辺国に合弁会社を設立することで航路を拡張し、二〇一四年までに一七カ国、九八空港を結ぶ一九九の航路を張り巡らせている (表1)。二〇〇一年には二機の中古機だけであった保有機材も、二〇一四年には平均機齢三年の機材一七二機にまで増加

している。二〇一四年の乗客数は四五六〇万人にのぼり、有償座席利用率も七八%という水準を維持している (参考文献①)。

エアアジアが急成長を遂げたこの時期、ASEAN諸国はASEAN経済共同体 (ASEAN Economic Community: AEC) 構築に向けて経済統合を進めており、航空分野もその重要な要素と位置づけられている。AEC構築の工程表として二〇〇七年に合意された「AECブループリント」は、航空自由化の最終目標として、ASEAN単一航空市場 (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) の構築を掲げている。

二〇一五年に入って、エアアジア・グループはASEAN域内の航路を活用したASEANバスを導入し、また、二〇一四年版の年次報告書で自らを「The ASEAN

Airline」と称するなど、二〇一五年末のAEC設立を意識した戦略を強化している。

●ASEANの航空市場

ASEANは経済規模、発展段階、人口、国土面積、地理的条件など、さまざまな面で多様である。一人あたりGDPではアメリカをしのぐ水準のシンガポールから約一〇〇〇ドルのカンボジアまで、人口は二億四七九五万人のインドネシアから四一万人のブルネイまでがある (表2)。また、シンガポール、ブルネイという国内航空市場を持たない都市国家がある一方で、インドネシアやフィリピンなど大きな国内航空市場を有する島嶼国もある。

二〇一四年のASEAN八カ国の航空旅客市場の規模は、国際線が三四三億万人キロ、国内線が

表1 エアアジア・グループの概要

	旅客数	座席 利用率	保有機材		社員数	市場シェア			ネットワーク				
	万人	%	機材	機	人	国内	国際	計	航路	目的地	国	単独航路	ハブ数
マレーシア	2,210	79	A320	81	6,300	47	46	46	99	65	15	50	5
タイ	1,220	80	A320	43	3,500	14	30	19	51	41	11	8	4
インドネシア	790	78	A320	29	2,100	5	26	11	37	20	5	12	5
フィリピン	300	70	A320	15	1,000	10	6	8	16	12	4	1	3
インド	35	80	A320	4	540	1	2	1	7	6	1	1	1
エアアジア X	450	82	A330-300	26	2,900	n.a.	n.a.	n.a.	25	19	11	n.a.	3
グループ計	4,560	78	A320	172	13,600				199	98	17	69	17

(注) 重複などの理由も考えられるが、グループ合計値と内訳の整合性がとれていない。
(出所) 参考文献①。

表2. ASEANの航空市場

	基礎統計 (2013年)		航空旅客輸送 (100万人キロ)						到着旅行者数 (1000人)					
	人口	1人あたり GDP	国際線			国内線			ASEAN 域内			ASEAN 域外		
	100万人	米ドル	2005	2014	倍率	2005	2014	倍率	2005	2013	倍率	2005	2013	倍率
シンガポール	5.4	55,980	82,904	120,557	1.45	0	0	n.a.	3,341	6,115	1.83	5,601	9,453	1.69
マレーシア	29.9	10,457	42,416	78,138	1.84	7,162	18,422	2.57	12,985	19,106	1.47	3,446	6,610	1.92
タイ	68.3	5,670	47,385	64,058	1.35	3,424	14,981	4.38	3,100	7,410	2.39	8,417	19,136	2.27
インドネシア	248.0	3,680	7,589	24,922	3.28	20,654	66,239	3.21	2,038	3,516	1.73	2,964	5,286	1.78
フィリピン	97.5	2,791	14,022	32,021	2.28	3,101	11,989	3.87	179	422	2.36	2,444	4,259	1.74
ベトナム	89.7	1,902	6,878	18,835	2.74	2,341	12,941	5.53	470	1,440	3.06	2,998	6,132	2.05
ブルネイ	0.4	39,659	3,762	3,695	0.98	0	0	n.a.	76	123	1.61	51	102	2.00
ミャンマー	51.0	1,113	1,116	904	0.81	332	489	1.47	52	219	4.21	609	681	1.12
ラオス	6.8	1,594	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	794	3,041	3.83	301	738	2.45
カンボジア	15.1	1,018	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	220	1,832	8.33	1,202	2,379	1.98
ASEAN8力国計			206,072	343,130	1.67	37,014	125,061	3.38	23,254	43,224	1.86	28,033	54,777	1.95
米国	316.7	52,939	337,354	429,967	1.27	907,340	957,836	1.06						
日本	127.3	38,633	82,227	71,949	0.88	71,062	86,144	1.21						
中国	1,360.7	6,959	44,603	129,495	2.90	157,358	501,328	3.19						
ICAO加盟国計			2,314,238	3,838,791	1.66	1,599,375	2,305,719	1.44						

(出所) 基礎統計はIMF, World Economic Outlook Database、航空旅客輸送統計はICAO, Annual Report of the Council、到着旅行者数はASEAN Secretariat, ASEAN Statistical Yearbookの各年版に基づき筆者作成。なお、基礎統計には一部推計値が含まれる。

一二五億万人キロである。ASEAN域内の国際線があるため単純な比較はできないが、ASEANの国際線航空市場は世界最大のアメリカに次ぐ二番目の規模に相当する。また、日米などの成熟市場と比較すると、ASEANや中国では航空市場の成長率が高く、とくに国内線市場においてその傾向が顕著である。到着旅行者数をみると、全般的に堅調に増加するなかで、とくに、ASEAN域内からCLMV諸国への旅行者数の伸びが著しい。

●航空自由化の範囲

AECブループリントでは、航空輸送サービスは優先統合分野のひとつに指定されているが、その自由化は「ASEANサービス貿易枠組み協定(ASEAN Framework Agreement on Services: A F A S)」の枠外にある。サービス貿易の自由化はAECの中核のひとつであり、航空輸送と金融を除くほとんどのサービス分野についてはWTO/GATS枠組みに基づくA F A Sに沿ってASEAN経済大臣会合(ASEAN Economic Ministers Meeting: A E M)所管のもとに交渉が進められてい

る。A F A Sでは、観光や物流など他の優先統合分野に関しては、外資出資比率の上限を、段階的に五一七〇%へと緩和することを目指した交渉が進められているが、航空輸送サービスはその対象とはされていない。このため、航空輸送産業における外資出資に関する規制はASEAN各国に委ねられ、これまであり、外資の過半出資は認められないのが実態である。

航空自由化がA F A Sの枠外で進められるのは、航空輸送産業が「貿易という観点に依らない国際ルール」をすでに形成していたからである(参考文献②)。航空輸送産業では、一九四四年に締結された国際民間航空条約(シカゴ条約)および一九四六年に米英間で締結された二国間航空協定であるバミューダ協定を規範として構築されてきた「シカゴバミューダ体制」が実質的な国際ルールとされている。この体制下では、通常、二国間航空協定によって航空会社、路線、輸送権の範囲、輸送力、運賃などを規定することによって国際航空輸送が可能になる。航空自由化は、二国間あるいは多国間の交渉により、この規定の一部または全部を撤廃することであり、そ

の結果として、競争環境の改善を通じた運賃の低減、便数・輸送力の増加、サービスの改善などによって利用者の便益が向上することが期待される(参考文献③)。

輸送権は、領空通過権(第一の自由)、技術的着陸権(第二の自由)、自国から相手国への輸送権(第三の自由)、相手国から自国への輸送権(第四の自由)、以遠権(第五の自由)、自国をハブとする三国間輸送権(第六の自由)、三国間輸送権(第七の自由)、接続便カボタージュ(第八の自由)、カボタージュ(第九の自由)に分類される。ASEANの航空自由化では第三、第四、第五の自由が対象とされている。第六の自由は第三、第四の自由の組み合わせにより実現可能である。欧州における航空自由化では、第七、第九の自由までも対象とされているが、ASEANではそこまでの自由化は検討されていない。すなわち、ASEANにおいては、加盟国間を結ぶ国際線市場のみが自由化対象とされており、国内線市場の開放には踏み切っていない。

●航空自由化の進捗状況

ASEANにおける航空自由化

が本格化したのは、「航空輸送部門統合に向けたロードマップ (Roadmap for Integration of Air Travel Sector : RIATS)」が合意された二〇〇四年である。RIATSは、貨物、旅客両面において、無制限の第三、第四、第五の自由を実施する地域や空港を順次拡大していくための工程表であり、以後、「航空貨物輸送の完全自由化に関する多国間協定 (Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services : MAFLAFS)」「航空サービスに関する多国間協定 (Multilateral Agreement on Air Services : MAAS)」「航空旅客輸送の完全自由化に関する多国間協定 (Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services : MAFLPAS)」という三本の協定およびそれらの附属文書により実現されてきている。なお、航空自由化を円滑に実現するために、これら三協定はいずれも発効要件として「ASEANマイナスイナスX」方式を採用しており、実質的に三カ国以上が批准すれば発効することになっている。

MAFLAFSは、本協定、二

本の附属文書とともに、二〇〇九年五月の第一四回ASEAN交通大臣会合 (ASEAN Transport Ministers Meeting : ATM) において合意署名されており、二〇一五年六月までに、インドネシアを除く既批准九カ国の間で発効している (参考文献④)。MAASも、本協定および六本の附属文書とともに、同じく第一四回ATMで合意、署名されており、二〇一五年六月までに、未批准であるフィリピンの第五、第六附属文書以外は、既批准国・附属文書に関しては発効済みである。MAFLPASは、本協定、二本の附属文書とともに、二〇一〇年十一月の第一六回ATMにおいて合意、署名され、二〇一五年六月までに、インドネシアとラオスを除く既批准八カ国間で発効している。「ASEANマイナスイナスX」方式を採用することで、RIATS協定はすべて発効しており、航空自由化はAECの成功事例のひとつと評価されるが、一部加盟国では批准が遅れている。

そのひとつが、面積、人口、経済規模のいずれにおいてもASEAN最大のインドネシアである。インドネシアは世界最大の島嶼国でもあり、その地理的特性ゆえに

二三三もの空港をもつ。これらの空港は、年間五〇〇万人以上が利用する八つの第一種ハブ空港を中心として連結され、他国にとっても魅力的な大きな国内航空市場を形成している。他方で、スカイトラックス社の評価で常に世界最高位を争うシンガポール航空とASEAN最大の国際航空市場を持つシンガポールは、国内市場がないために、航空自由化の利益を享受しやすい状況にある。航空自由化に臨むインドネシア政府の消極的な姿勢の背景には、このような、利益の配分が不均等であるという認識が根強くある。例えば、ガルーダ・インドネシアなどのインドネシアの航空会社は、自国の広大な航空市場を取引材料として二国間航空協定を戦略的に活用すべきであり、ASEAN全域での航空自由化、ASAMへの参加は不要と主張し、RIATS協定の批准を延期するよう、インドネシア政府に働きかけているという (参考文献⑤)。

インドネシア政府は、二〇一二年にRIATS協定批准の手順およびスケジュールを決定し、遅ればせながら、批准手続きを前進させ始めている。例えば、MAAS

附属文書五、六に関しては、ASEANとして合意した実施目標年次がそれぞれ二〇〇八年、二〇一〇年であったところ、インドネシア政府は二〇一四年を目標と定め、実際に二〇一四年内に批准を済ませている。積極的ではないが、インドネシア政府も航空自由化にむけたASEAN加盟国としての責務を果たす姿勢はみせている。

フィリピンもインドネシアと同様に大きな国内市場を持つ島嶼国である。フィリピンでは、MAASの第五、第六の附属文書五の批准が遅れている。同国でも国内航空会社によるロービー活動の影響も否定はできないが、首都マニラのニノイ・アキノ空港のキャパシティ不足がその原因であるというフィリピン政府の説明も広く受け入れられている。MAAS附属文書の批准を完了するためには、予想される航空便の増加に対応するために、首都空港のインフラ設備および航空管制システムを大きく改善する必要がある (参考文献⑥)。

●エアアジアの戦略

三国間輸送権やカボタージュまでも対象とする欧州の航空自由化は、アイルランドのライアンエア

やイギリスのイーजीジェットなどのLCCの隆盛をもたらした(参考文献⑦)。本社が欧州域内に存在する限り、欧州域内で自由に航路ネットワークを拡張することが可能になり、規模やネットワークの経済性を発揮しやすい市場環境が整備されたためである。ASEANにおいては、航空自由化の範囲が第五の自由までに限定されているうえ、ASEAN域内企業であっても航空輸送産業では過半の外資出資が認められないという制約も残されていた。

このような状況下で、エアアジア社は過半出資にこだわらない形で周辺国に合弁会社を設立して、エアアジア・グループ全体としてASEAN全域に航路ネットワークを張り巡らせるという戦略を採った。合弁会社への出資の多くは、エアアジアの一〇〇%子会社であるエアアジア・インベストメント社を通じて行われる。エアアジアの実質的な保有比率は、タイで四五%、インドネシアで四八・九%、フィリピンで三九・九%である(参考文献①)。各国の国際線のシェアは、マレーシアで四六%、タイで三〇%、インドネシアで二六%となっており、大きな存在感を

示すにいたっている。

ASEANの航空自由化は、前進してはいるものの、多くの制約が残されているうえ、その進捗も遅れがちである。そのなかで、エアアジアは、自国政府に働きかけながら政策環境が整うまで待つのではなく、不確実性を認識しながらも、AEC構築というビジョンと域内交流の活発化、ASEAN諸国における中間所得層の拡大といった大きな流れに乗ることを選択したのである。その結果は、エアアジアはグループ全体として、

疑似的に第七・第九の自由を行使することが可能になった。すなわち、エアアジアは、ASEANが描いたAECのビジョンをすでに超越しているということもできる。二〇一五年八月のAEM議長声明によると、AECブループリントで規定された取り組みのうち九一・五%が実施済みであり、年内に九五%の実施を目指すとのことである。ASEANにおける様々な検討や利害調整の結果として公表されるこれらの数値は、二〇一五年以降もAECが未完であり続けることを示唆している。エアアジアの果敢な戦略は、このようないわゆるASEAN的な政策環境

においては必然的な選択であったのかもしれない。実際に、ジェットスターやライオンエアなどの他のLCCもエアアジアの戦略にならってASEAN域内の航路を拡充しており、ASEAN航空市場の発展を支えている(参考文献⑧)。その結果として活発化している域内の人の流れは、経済分野にとどまらないASEAN共同体の礎のひとつとなりつつある。

(うめざき そう／アジア経済研究所 経済統合研究グループ)

《参考文献》

- ① AirAsia, *Annual Report*, 2014.
- ② 藤井孝宗「国際航空運輸サービスにおける貿易阻害要因の把握」WTO/GATSフレームワークと現行ルールの摩擦」『高崎経済大学論集』第五二巻第四号、二〇一〇年) 三九一五三ページ。
- ③ 花岡伸也「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」『運輸と経済』第七〇巻、第六号、二〇一〇年)。
- ④ ASEAN Secretariat, *ASEAN Transport Instruments and Status of Ratification* (As of 26 June 2015).
- ⑤ Saraswati, Batari and Shinya Hanaoka "Aviation Policy in Indonesia and Its Relation to ASEAN Single Aviation Market," *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol.10, 2013, pp.2161-2176.
- ⑥ Milo, Melanie S. "The ASEAN Economic Community and the Philippines: Implementation, Outcomes, Impacts, and Ways Forward," *Research Paper Series*, No.2013-02, Manila: PIDS (Philippine Institute for Development Studies), 2013.
- ⑦ 佐竹真一「E11における航空自由化とLCC：欧州航空市場の統合過程とLow Cost Carriersの展開」『大阪観光大学紀要』第二一十一号、二〇一一年三月) 六三―七七ページ。
- ⑧ Shinya Hanaoka, Mikio Takebayashi, Tomoki Ishikura, and Batari Saraswati "Low-cost carriers versus full service carriers in ASEAN: The impact of liberalization policy on competition," *Journal of Air Transport Management*, No.40, 2014, pp.96-105.