

交通政策審議会航空分科会基本政策部会
第5回 2013.3.12

航空政策と航空需要

花岡伸也

東京工業大学 大学院理工学研究科
国際開発工学専攻 准教授
hanaoka@ide.titech.ac.jp

航空自由化の潮流

航空自由化

二国間の路線(乗入地点)・輸送力(便数/機材)・運輸権・運賃・航空会社指定(チャーター便含む)などを, 政府ではなく民間(航空会社)が原則自由に設定できる仕組み.

• 米国オープンスカイ

- 1978年 国内市場について航空企業規制廃止法成立
- 1985年 運賃・路線・新規参入などの規制撤廃
- 1995年「オープンスカイ政策」を公表. 国際市場の航空自由化へ.
100以上の国や地域とオープンスカイ協定を締結. 多国間協定あり.

• EU市場統合

- 1988年 パッケージ I, 1990年 パッケージ II, 1993年 パッケージ IIIと, EU域内の運賃・路線・輸送力・新規参入などの規制について段階的に自由化
- 1997年 カボタージュ開放によりEU域内の完全自由化

豪州・NZも市場統合

• 米国-EU間

- 2008年 オープンスカイ協定締結

• アジア

- 2010年 ASEAN首都空港間自由化(第3, 4, 5の自由化)
- 2015年 ASEAN域内自由化(域内国際空港の第3, 4, 5の自由化)

9つの自由

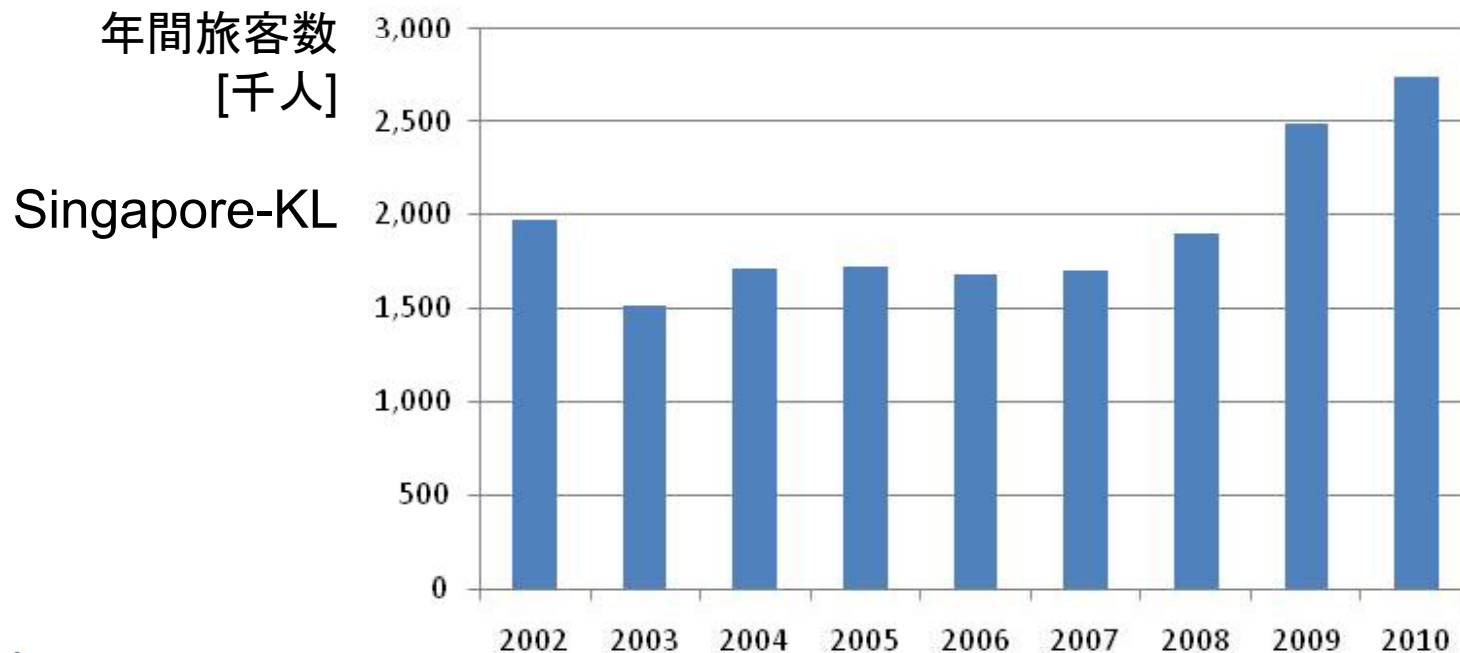
図表1 国際航空輸送における9つの自由



出典: 花岡(2012) ていくおふ

アジア航空自由化の進展とインパクト

- ASEAN諸国の首都間路線の自由化(第3, 4, 5)
 - > SIN-KL間のLCC便数増と運賃低下(2008年末)
 - > ASEAN Single Aviation Market(2015年目標)
- 2011年 中国 – ASEAN間でOS締結.
無制限な第3・第4の自由. 2012年に以遠権も?



日本のオープンスカイ

オープンスカイの具体的内容

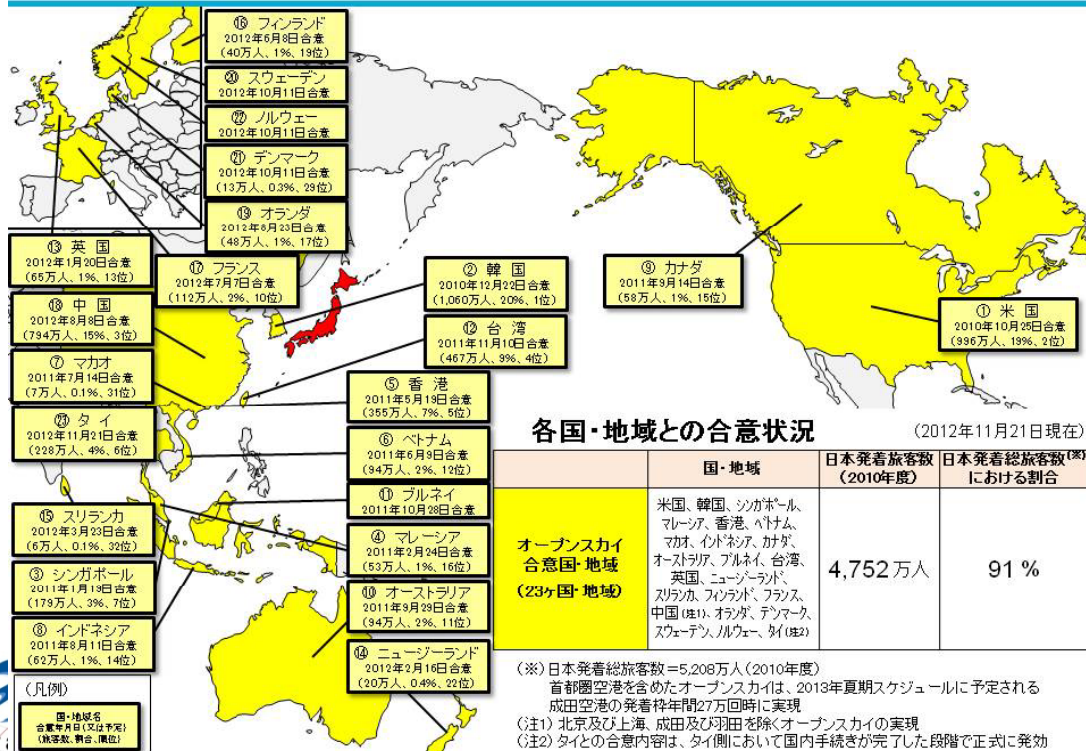
○ 成田の30万回化(2010年10月地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量が急速に拡大することを踏まえて、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進している。

- ▶ 成田空港について、二国間輸送を自由化
- ▶ 首都圏空港以外の空港において、二国間輸送の自由化に加え、以遠地点への輸送(相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送)を自由化

オープンスカイ交渉の進捗状況について

国土交通省

出典:国土交通省資料



- 2012年11月現在 23ヶ国・地域と合意.
- 実質的な効果は成田の発着枠が増える2013年4月からの動向次第.
- 二国間ベース.
- 無制限な第3, 第4, 第5.
- 多国間スキームではない.

航空自由化の課題

- 不採算路線を維持するスキームの必要性
 - EAS (Essential Air Service) in US
 - PSO (Public Service Obligation) in EU
- EUでは第7の自由の開放が大きな需要増加のインパクト. カボタージュ行使事例は少ない.
- 米国型OSと欧州型市場統合の効果の違い.
- 第7の自由, 第8,9の自由と「実質的所有 (Substantial Ownership) と実効的支配 (Effective Control)」の関係

Low Cost Carriers (LCC)とは

効率化の向上によって低い運航費用を実現し、低価格かつサービスが簡素化された航空輸送サービスを提供する航空会社 (Wikipedia)

LCCの伝統的ビジネスモデル (Southwestのオリジナルモデル)

多様化・ハイブリッド化が進展

サービス特性

1 運賃	低価格	2地点間
2 流通	ウェブ直接販売	乗継なし
3 機内	1クラス制 機内食有料	高座席密度 座席指定なし 娯楽設備なし
4 運航頻度	高い	
5 定時性	良い	

運航特性

1 機材	1タイプ(中型機)	高稼働率
2 運航距離	平均800km(500マイル)以下	
3 空港	セカンダリー空港	非混雑空港 素早い折り返し時間
4 従業員	競争的賃金	高生産性

Doganis (2001)に
基づき作成

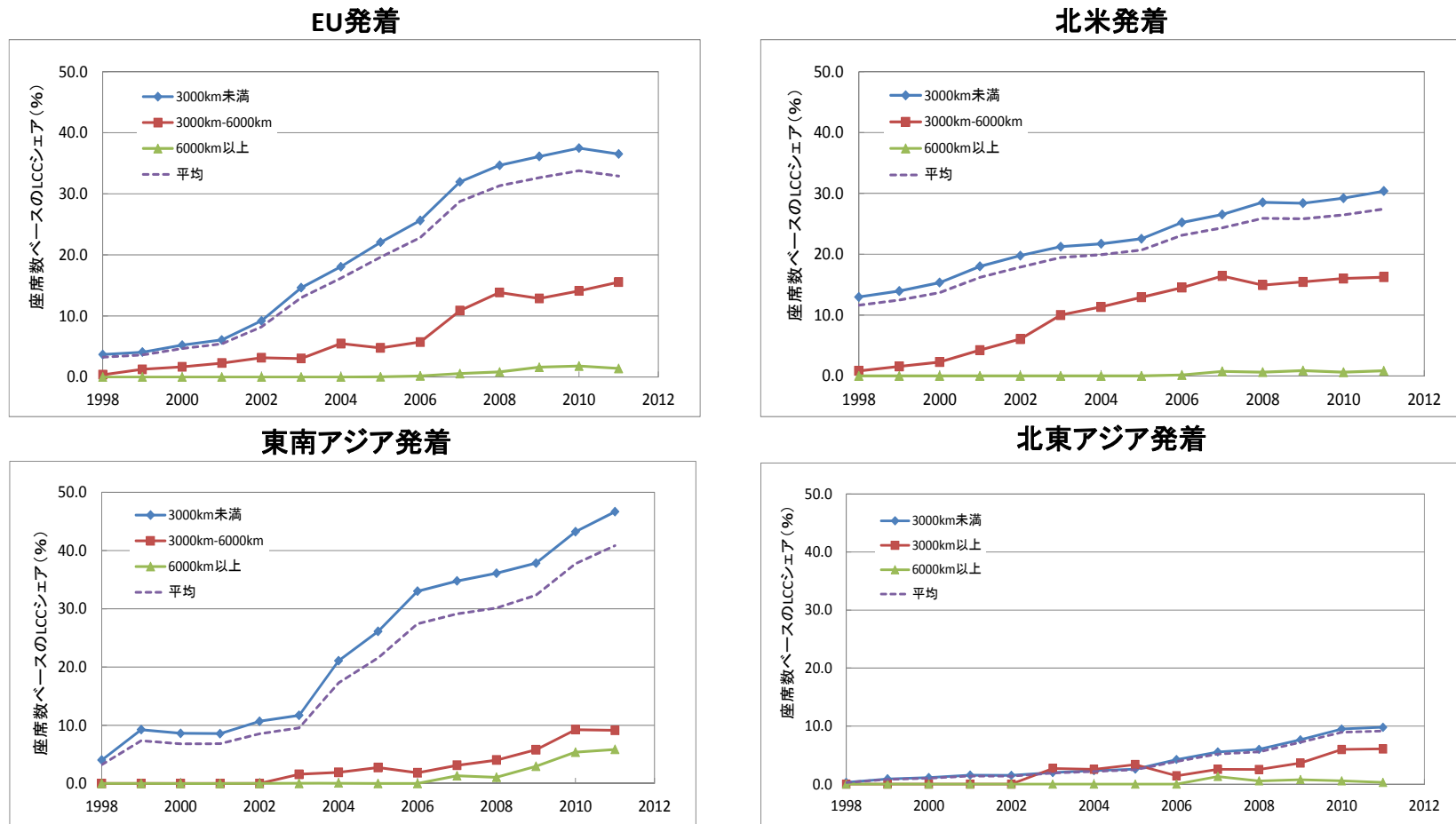
世界のLCCの動向と行方

- 世界の動向(スライド3枚).
- オープンスカイ締結国増加＋首都圏発着枠増加によりインバウンド需要は確実に増加. アジア成長国の経済成長が航空需要を後押し.
- LCC市場は長期的には一定シェアで落ち着く.
北米: 既に成熟. レガシーとの差別化困難.
欧州: 成熟化中. メガとローカルの役割分担.
アジア: 潜在航空需要の顕在化. 中間所得層の支持.
LCCシェアは北米・欧州より高くなる可能性大.
- 観光振興と合わせたLCCの積極的誘致は日本経済の成長にも貢献. LCCマーケット成熟前に手を打つべき.

世界各地域の路線距離帯別LCCシェアの推移

- 路線距離3000km未満の短距離帯でのLCCシェアが高く、東南アジアでは40%を超えている。

図 各地域発着の距離帯別LCCシェア

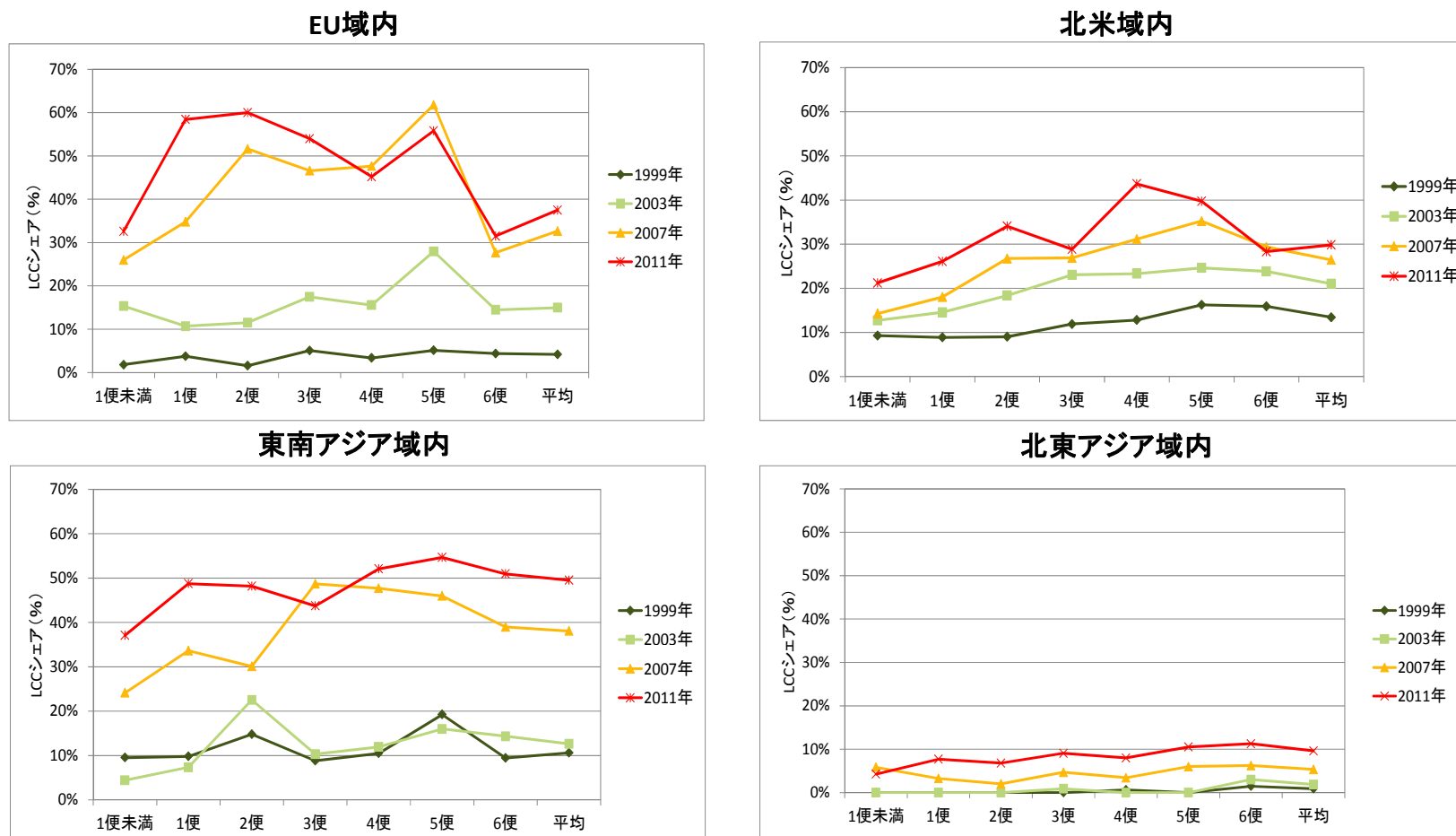


注1) 座席数ベースのLCCシェア。各地域発着の国内線+国際線。国際旅客直行便を対象。注2) 各年10月第1週
出所: UBM Aviation「OAG MAX時刻表データベース」(1998.10~2011.10)より作成

世界各地域の路線便数別LCCシェアの推移

北米のみ高頻度路線でのシェアが比較的高い。EUは低頻度路線でのシェアが高い。

図 各地域内の路線便数規模別LCCシェア

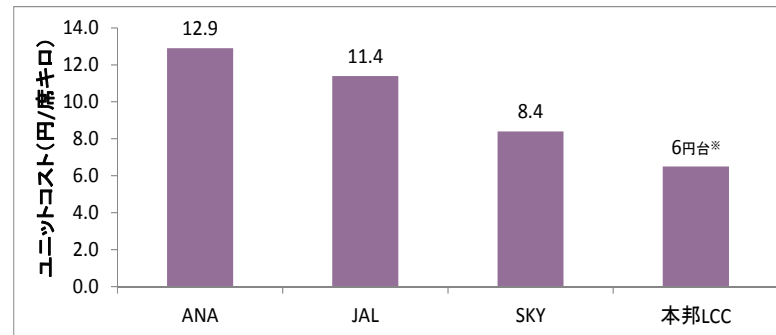


注) 座席数ベースのLCCシェア。各地域内の国内線+国際線。便数は日便数。
出所: UBM Aviation「OAG MAX時刻表データベース」(各年10月第1週)より作成

航空会社別ユニットコスト、イールド

- LCCのユニットコストとイールドは一般に低いものの、一部のアジア諸国ではLCCのイールドが高くなっている。レガシーキャリアでも航空会社によって大きな幅がある。

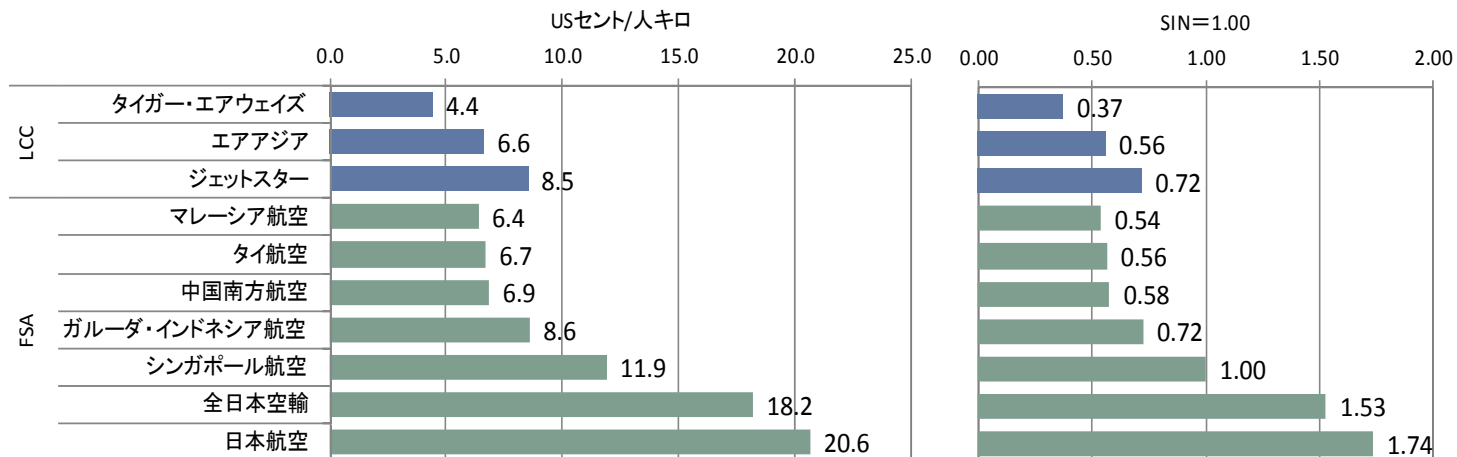
図 航空会社別ユニットコスト



※本邦LCCの数値は目標値

出所: ANA, JAL, SKYは各社決算データ(平成23年度)及び航空局資料より航空局作成。本邦LCCは本邦LCC3社ヒアリングより作成

図 航空会社別イールド



注1) 日本航空 2011年、日本航空以外 2010年の値 注2) 国内と国際の平均

出所: 各社有価証券報告書、Annual Report 等から作成

世界のLCC市場のまとめ

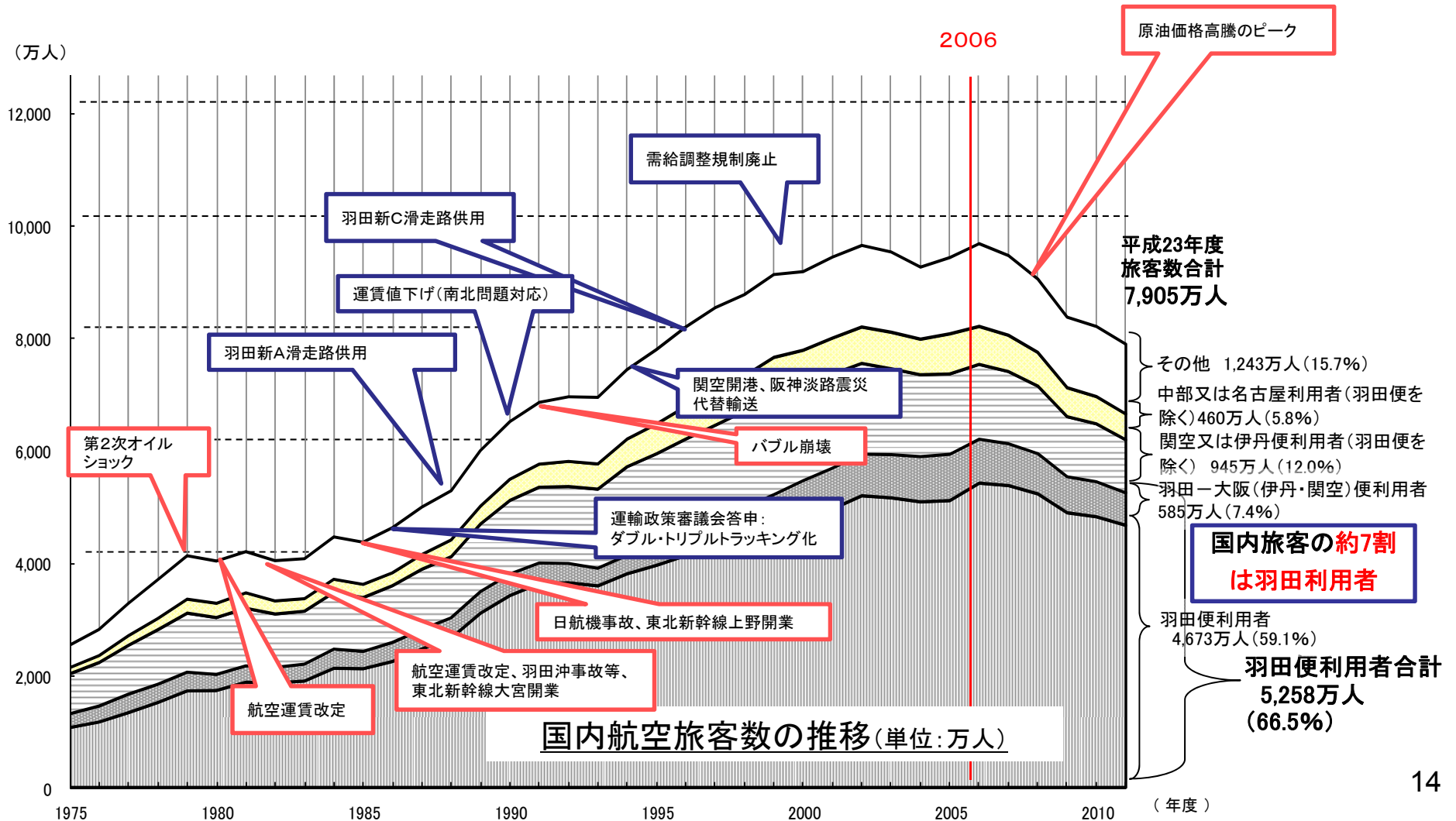
	北米	欧州	東南アジア	日本・北東アジア
成長期	成熟期 企業数安定 ハイブリッド化	成熟中 多ローカルLCC ハイブリッド化	成長期 合弁モデル	萌芽期 合弁モデル
自由化	国内市場	欧州共通航空領域 European Common Aviation. Area	ASEAN単一航空市場 ASEAN Single Aviation Market	二国間オープンスカイ
ネットワーク	大都市・中都市 ニッチ路線	大都市・中都市 三国間輸送	大都市間中心 中距離市場	大都市間中心
需要	安定	安定	所得増に伴う新規需要	初期効果による新規需要
他モード		高速鉄道との競争と 補完		激しい高速鉄道との競争

需要予測の課題

- 第2回資料再掲.
- 新幹線開通の影響は無視できない(欧州, 中国, 韓国, 台湾など世界中で航空から高速鉄道への需要転換あり).
- 国内線需要および国際線アウトバウンド需要は, 人口, GDP(景気), "平均"所得の増減だけでは説明できなくなっている.
- イベントリスクに脆弱なのは事実だが, イベント終了後にはタイミングは異なるものの需要は必ず回復する.
- 1. 低所得者層の増加
- 2. 国内観光と近隣アジア観光との競争
- 3. IT活用の影響 (ビデオ会議, テレビ電話, スカイプなど)
- 4. 可処分所得用途の多様化 (スマートフォン等との競争)

(第2回部会資料(再掲))国内航空旅客輸送の動向

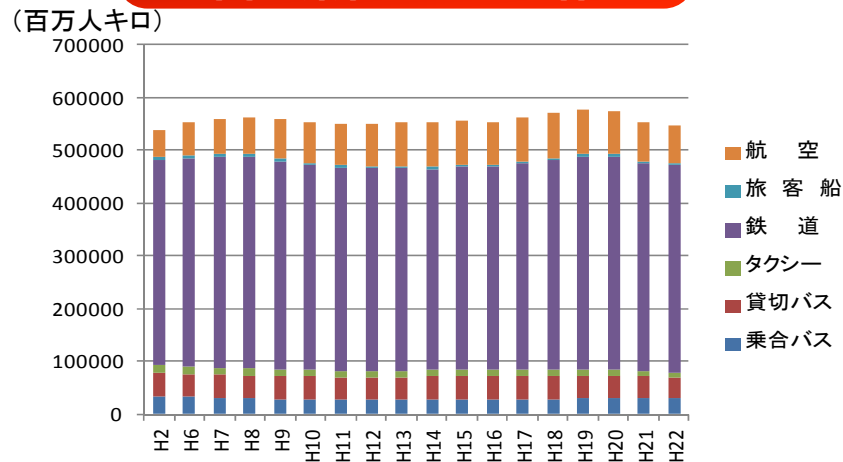
国内航空旅客数は増加傾向にあったが2006年度をピークに2007年度より減少に転じた。



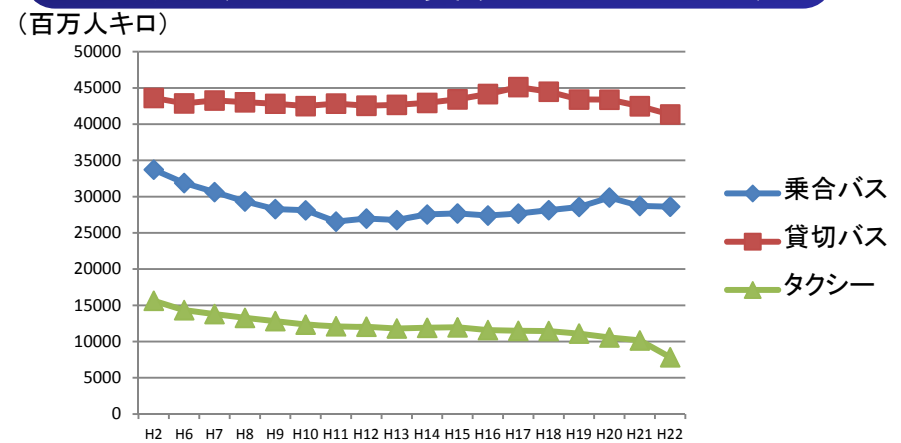
※ 航空輸送統計年報より航空局作成

- 航空と同様に近年に国内旅客輸送量が減少傾向にある交通モードとしては貸切バス、タクシーが挙げられる。
- 鉄道については、一貫して横ばいとなっている。
- 長年の増加傾向から減少に転じた点では、航空は特殊な動きを見せている。

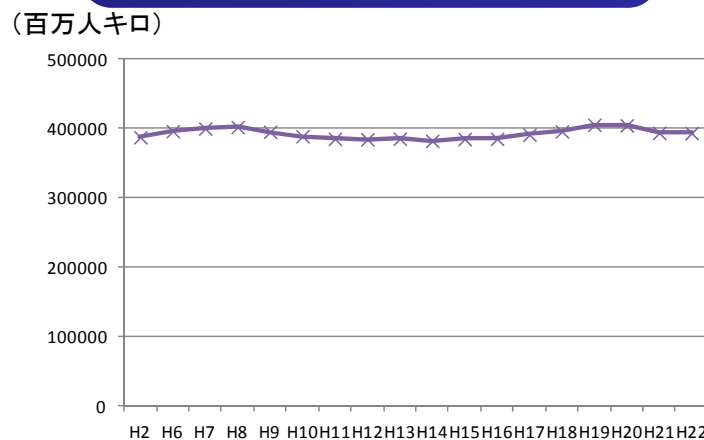
国内旅客輸送量全体



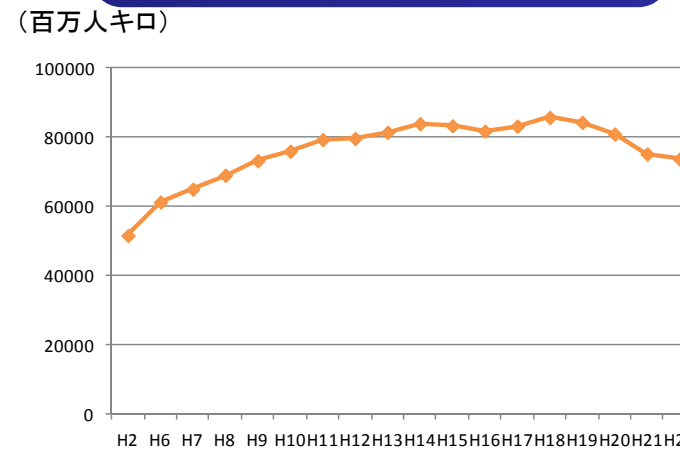
自動車(乗合バス・貸切バス・タクシー)



鉄道



航空

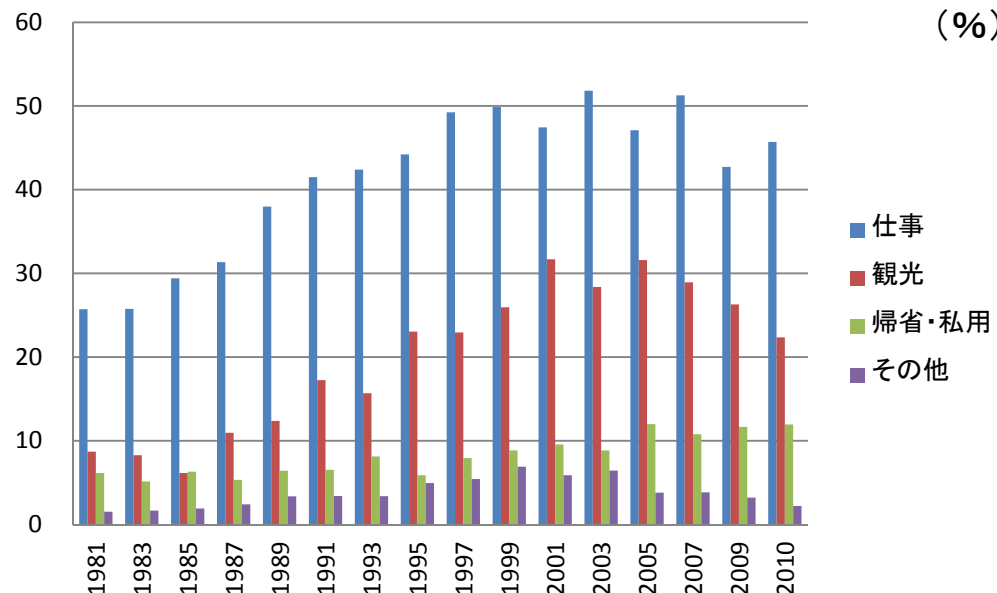


※H22年度は東日本大震災の影響によりH23/3の北海道運輸局及び東北運輸局のタクシーの数値を含んでいない。

(第2回部会資料(再掲))国内旅客数の推移の分析

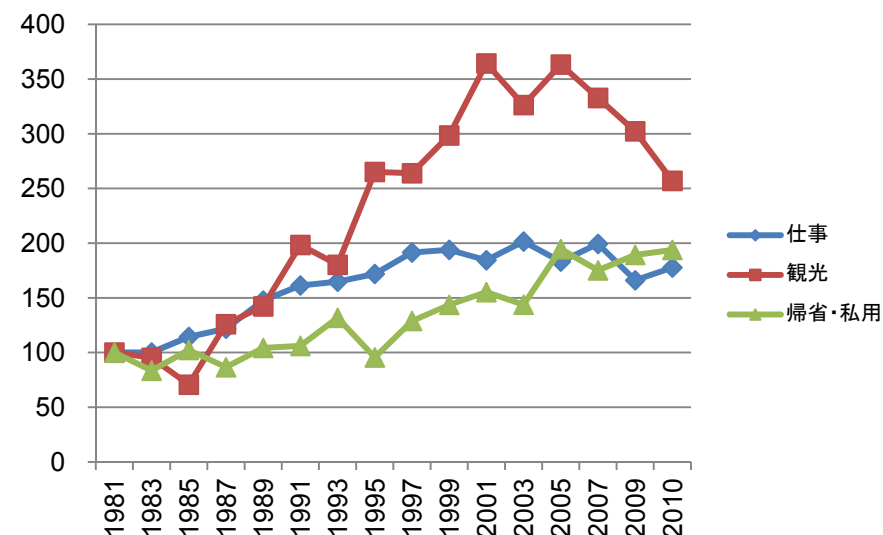
旅客数30年間の推移(旅行目的内訳入)

(百万人)



旅行目的別の旅客数推移 (1981年を100として比較)

(%)



※航空輸送統計年報、幹線旅客流動調査、航空旅客動態調査より作成

※平日実施の調査のサンプルから内訳の比を算出し、旅客総数を推定

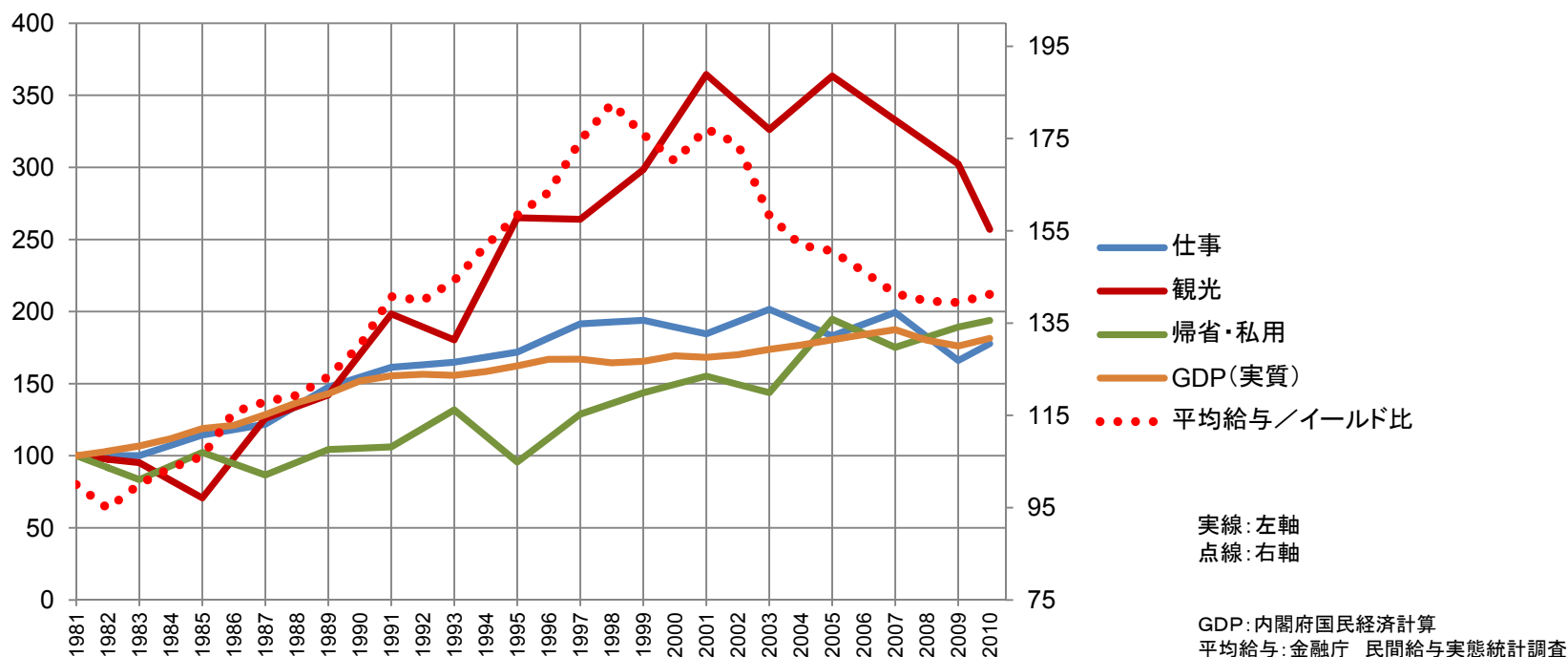
- ・ビジネス需要はなだらかに増加し、2009年に急落
- ・観光需要は、80年代後半以降、急速に増加した後、2000年代に減少傾向

(第2回部会資料(再掲))国内旅客数の推移の分析

目的別旅客数の推移とマクロ経済指標の推移との関係(1981年を100とした比較)

(%)

(%)



- ・仕事、帰省等の消費はGDPの動きと連動
→なだらかに右肩上がりの増加
- ・観光等の消費は所得の動きと時間差で連動
→2000年代前半から既に減少傾向

※我が国の平均給与は、2000年代に特に減少傾向にあり、イールド(≒運賃)の動向と比較しても、その負担感は増大傾向