

2005年12月15日
1st ITPU セミナー

グローバル化、地域主義と国際交通システム

—日本及び東アジアにおける航空の将来展望—

(パネル・ディスカッションのための参考資料)



ITPU *International Transport Policy Research Unit*



目次

- 世界経済と航空
- 東アジアにおける航空
- 航空分野の制度改革に向けて

世界経済と航空

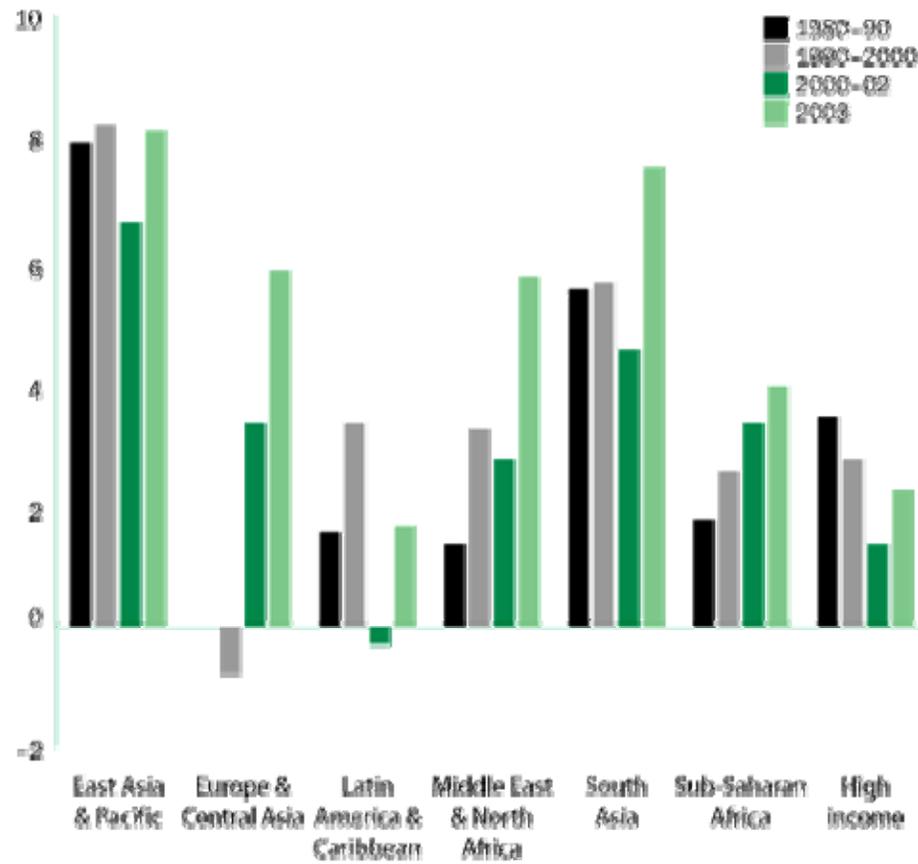


- グローバル経済

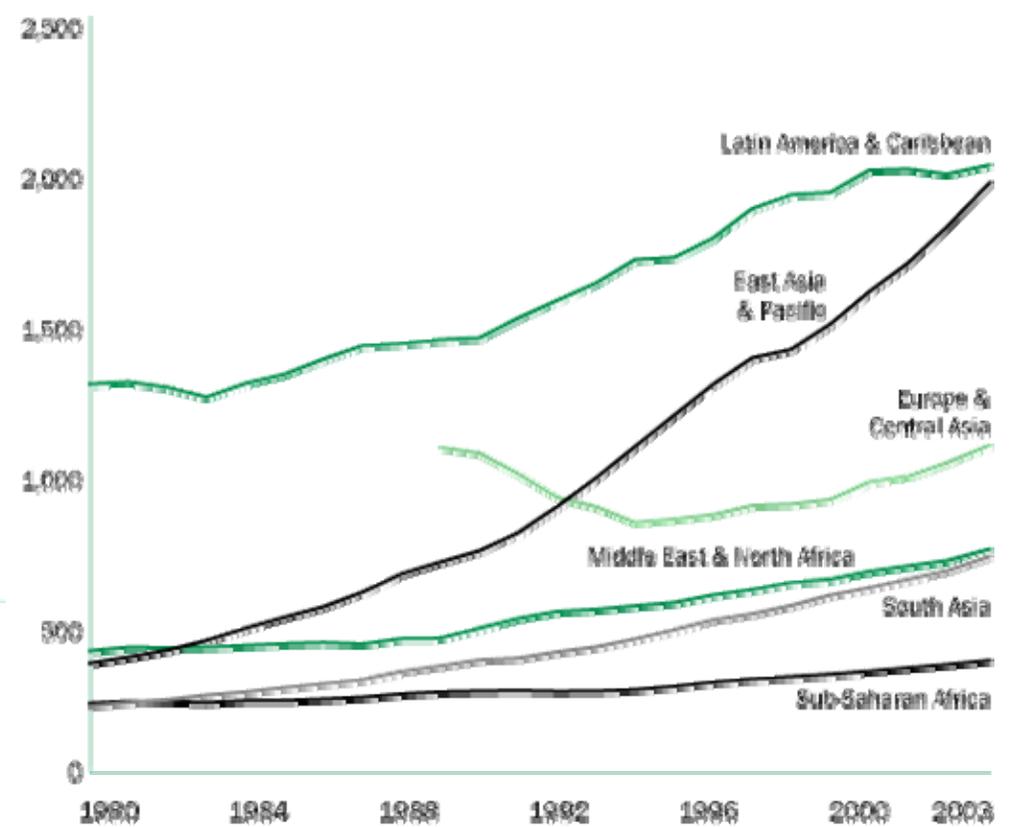
- 原油高等のマイナス要因があるものの、世界経済は持続的な成長を続けている。
- アジアにおいても成長は続く見込みであるが、一人当たり所得の格差は容易には解消されない。

世界經濟

Economic growth by region (%)



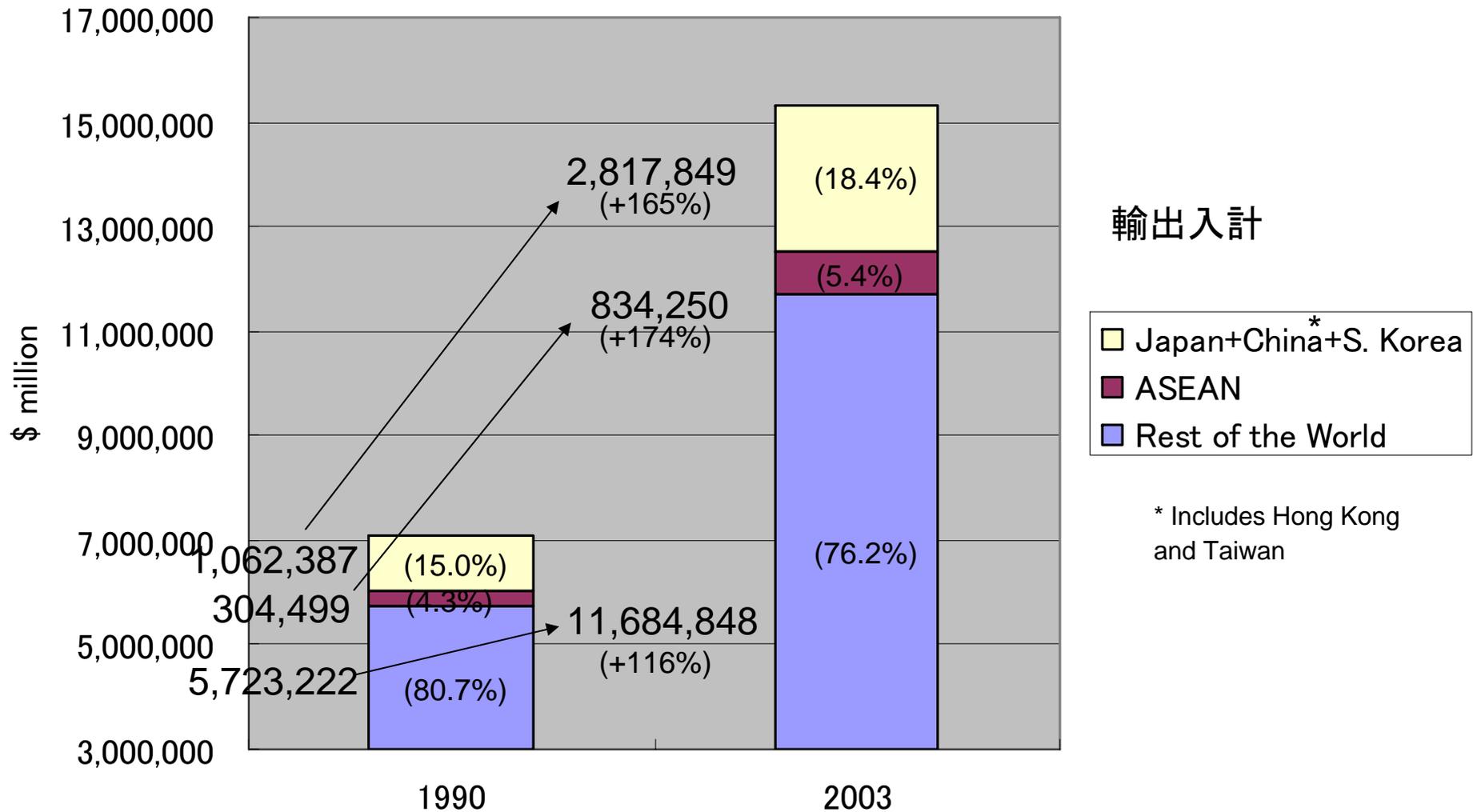
Gross domestic product (2000 US\$ billions)



- 国際貿易

- 国際貿易は拡大を続けている。
- 東アジアで産業の水平分業が進展。「世界の工場」に。
- ASEAN + 3の貿易額は世界全体の $\frac{1}{4}$ 。

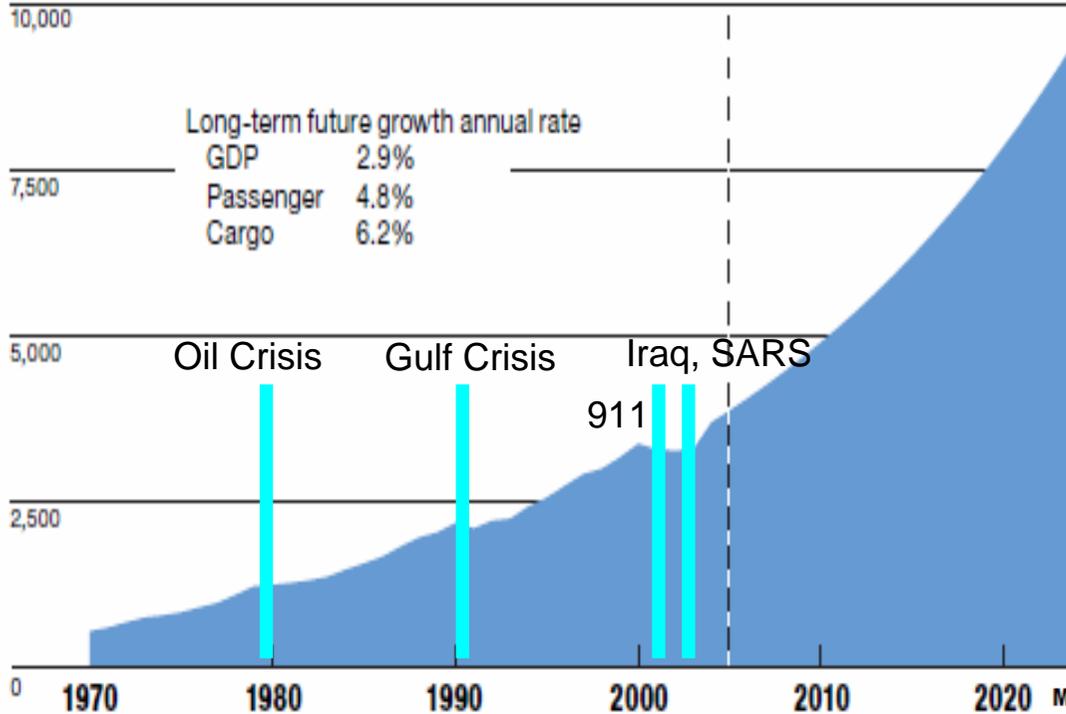
国際貿易



航空輸送

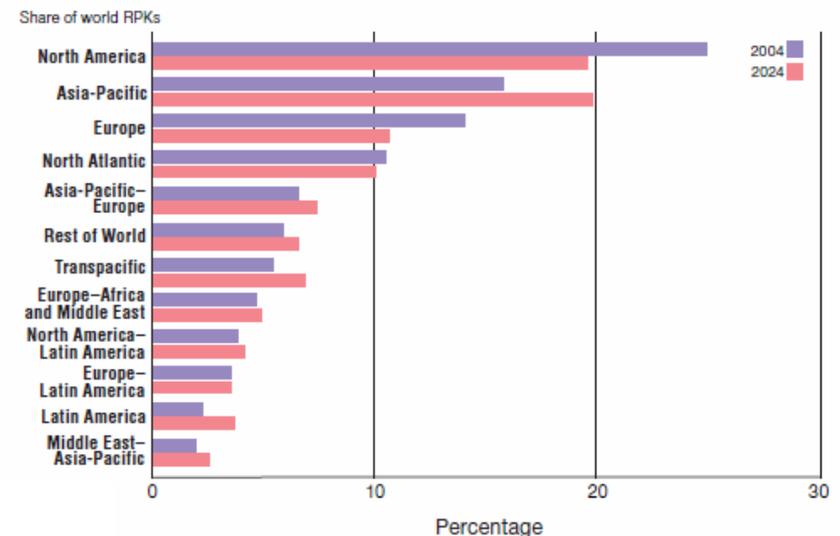
World Air Travel Continues to Grow

Revenue passenger kilometers, billions



- 長期的にはGDPの伸びを上回る成長
- アジア太平洋地区が今後シェアを拡大

More Mature Markets Lose Share



出典: ボーイング社 (ITPUで編集を追加)

航空における世界的な潮流

大陸間の大競争時代

- 大陸間の長距離航空輸送は、それぞれの大陸における代表的な企業が3つのアライアンスに分かれて競争する状況が定着。
- 大陸間の大競争時代に。

航空におけるアライアンス

STAR ALLIANCETM



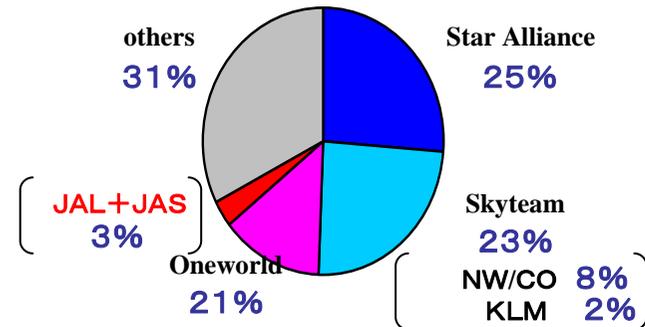
oneworld



SKYTEAM



アライアンスごとのシェア (RPK, 2003)



※ as of Nov. 2005
 ※ Share calculated from IATA stats and airline HPs

航空における世界的な潮流

地域ブロックの形成 “Continentalization”

- EUは1997に統合と自由化を達成。
- オーストラリア = ニュージーランドが2000年に統一市場 (SAM) を形成。
- 各地域ブロックにおいてローコストキャリア (LCCs) が発展。米国からEU、そしてアジアへ波及。
- 自由化された巨大市場が航空企業の効率化を促し、航空産業の進化を後押し。

地域と航空

欧州

- EU(15ヶ国→25ヶ国)
- 共通航空市場(1997年～)

2004年5月現在
25カ国

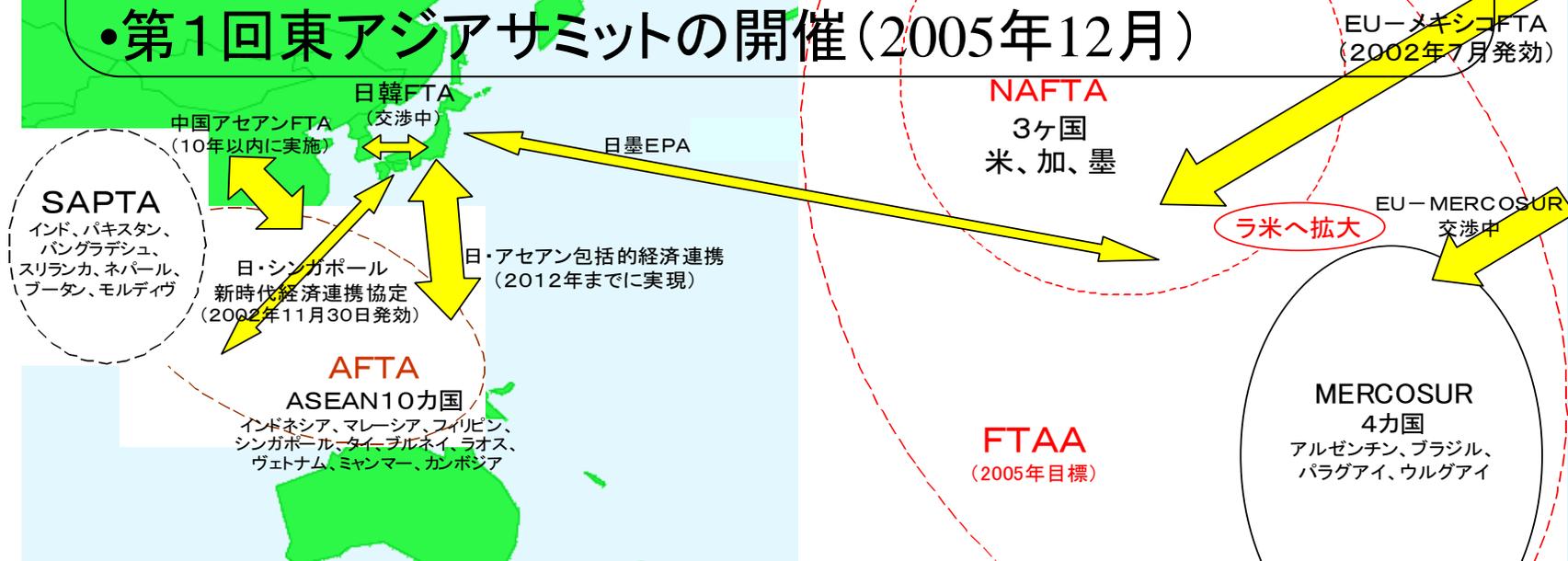
交渉中

- 航空産業: 大企業によるアライアンス、AFR と KLM の経営統合、LCCs (Ryanair, Easyjet, etc.) の発展。
- 公共政策: 共通の競争政策、安全規制の統一化、航空管制の融合
- 対外政策: 国別に締結された航空協定へのEU域内企業の参入、域内輸送の均衡化、セキュリティ対策等について、米国をはじめとする諸外国と交渉。

地域と航空

アジア太平洋

- 通商分野におけるNAFTAの形成、FTAの締結
- 中国のWTO加盟(2001)
- ASEAN +3 (Japan, China, S. Korea) の展開
- 第1回東アジアサミットの開催(2005年12月)



- ➔ 巨大な米国航空市場:
 - 大手ネットワークキャリアの苦戦、LLCs (Southwest, etc.)の発展
 - EUから航空企業の支配と所有の弾力化を求められる
- ➔ オープンスカイ (米国、NZ、シンガポール等) vs. 段階的自由化 (中国、日本等)
- ➔ LCCsの波: 東南アジアから北東アジアへ

東アジアにおける航空



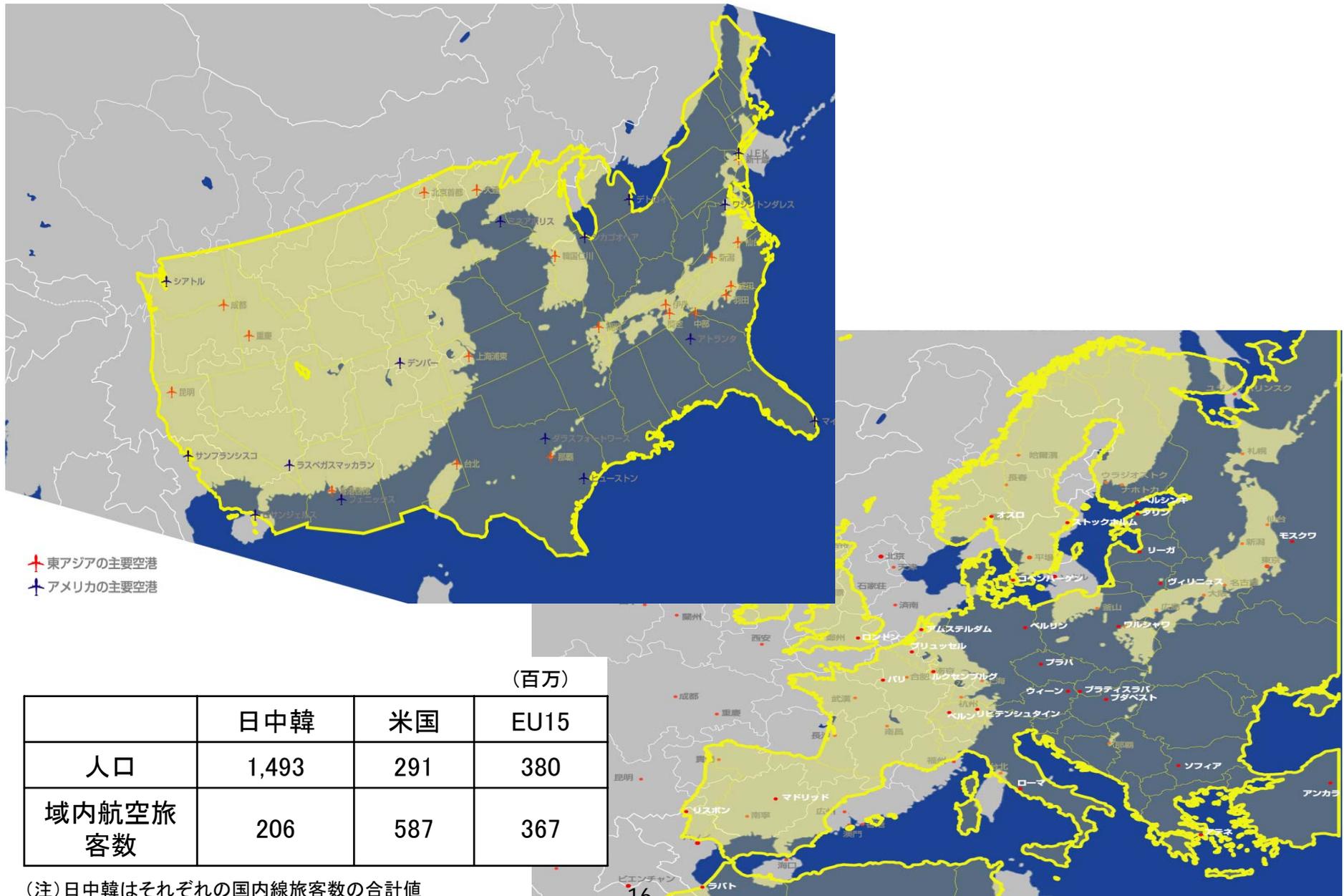
東アジアにおける航空の課題

- 地域における経済社会の緊密化が一層進展すれば、これに対応して交通ネットワークも飛躍的に拡充することが必要。
- 中長期的には、都市・地域の国際交通利便性が東アジア地域における空間経済のあり方に影響を及ぼす。
- 国際交通機能をわが国のみならず東アジア地域全体の発展のための国際公共インフラとして整備して必要。

東アジアにおける航空の課題

- 米国＝EUの最近の合意はアジア地域に大きな影響を及ぼす可能性。
- 航空協定の見直しという法的な問題にとどまらない。
- より自由化された大西洋市場で欧米の航空企業が競争力を強化。
- 生き残った強大な企業がアジア市場へのネットワークを拡大。

地域と航空



(注) 日中韓はそれぞれの国内線旅客数の合計値

日本

- 航空市場は大きく発達。
- ただし、近年、いわゆる「ネガティブ・ロック・イン状態」に陥った可能性。
- 生産要素の多くはコスト高の日本からの調達に縛られている。
- コスト構造の抜本的見直しのためには生産要素調達先を拡大する制度改革が必要。
- 東アジアにおける航空市場の統合が実現すれば、生産要素調達先を多様化できるとともに、東アジア全体の需要に適切に対応できるようになる。

中国

- 東アジア及び世界で最も急速な成長を遂げている市場。
- 航空産業にとっては、有能な人員の確保が喫緊の課題。
- 発展著しい沿岸部地域と開発途上の内陸部との格差が航空市場に歪みをもたらしている。
- 近隣諸国との航空市場統合が進展すれば、高収益市場への拡大が容易になるとともに生産体制の強化も可能となる。

韓国

- 日中韓のなかで、最も競争優位の立場にある。
- オランダやシンガポールと同様のロジスティクス・流通ハブの形成を通じた物流立国を推進。
- 通商と航空との組合せに戦略的な意義がある。

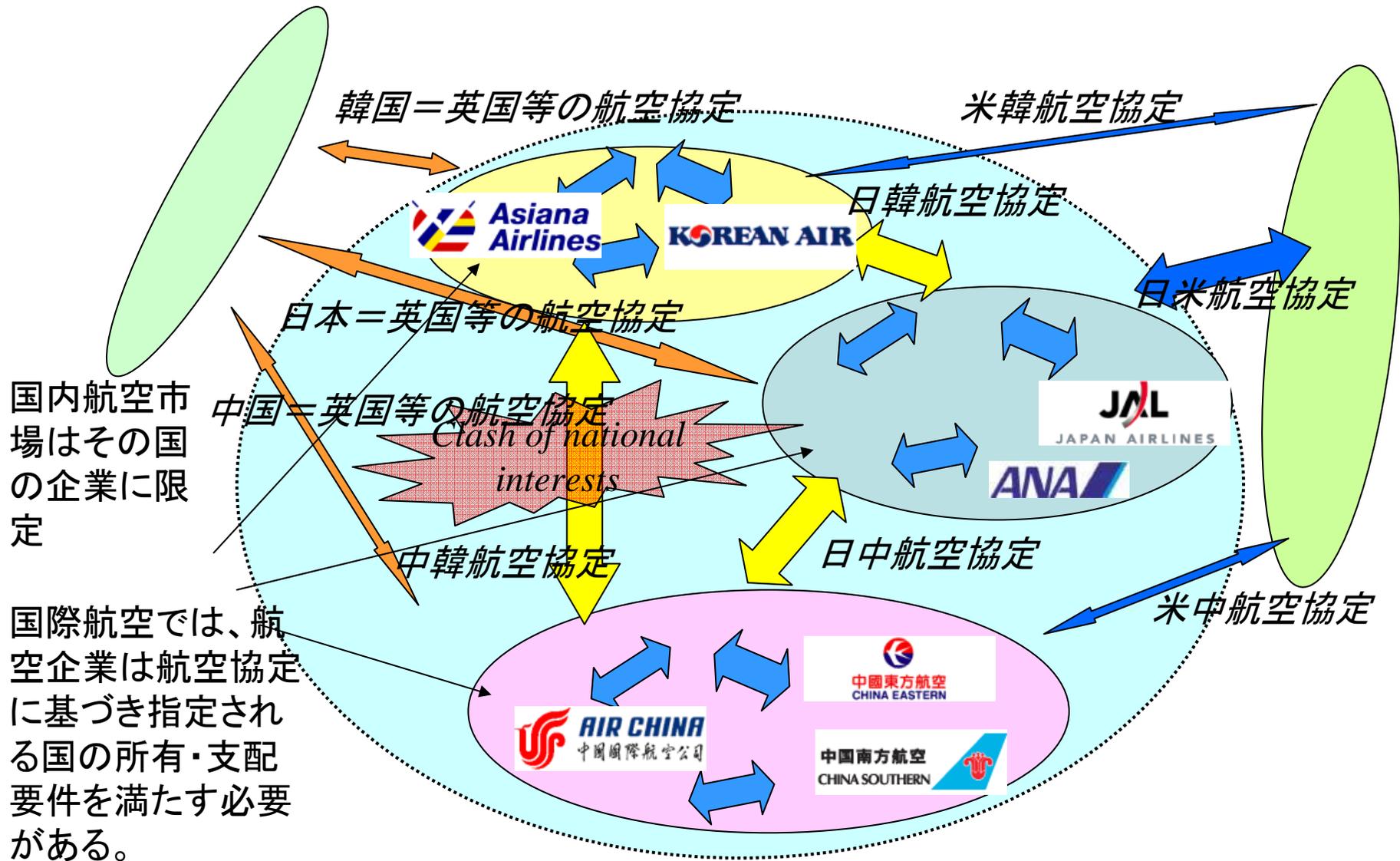
航空分野の制度改革に向けて



現在の制度的枠組み

- 航空は国際的に共通な枠組みのもとで運営されてきているが、その特徴のひとつが国内市場と国際市場を峻別している点にある。
- 国際航空では、航空企業は航空協定に基づき指定される国の所有・支配要件を満たす必要がある。

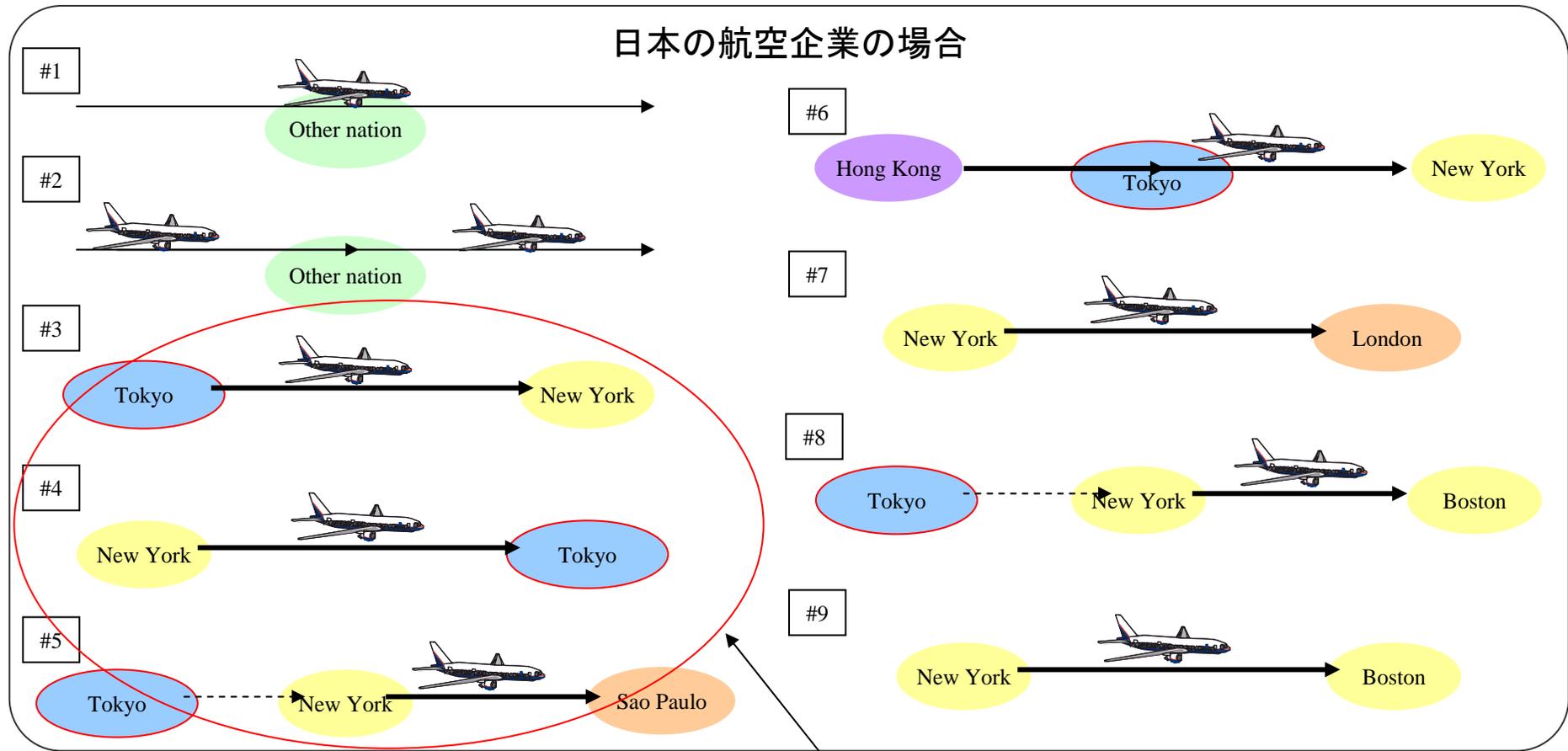
現在の制度的枠組み



現在の制度的枠組み

- アジアにおける航空企業の成長範囲を限定。
- 単一航空企業による複数ハブの形成を阻害。
 - ⇒ 自国のみの単独ハブ航空企業にとどまる
 - ⇒ 真の「アジア航空企業」が育たず

国際航空における9つの自由



航空協定に基づき、路線、便数、参入企業数、運賃規制を取り極め

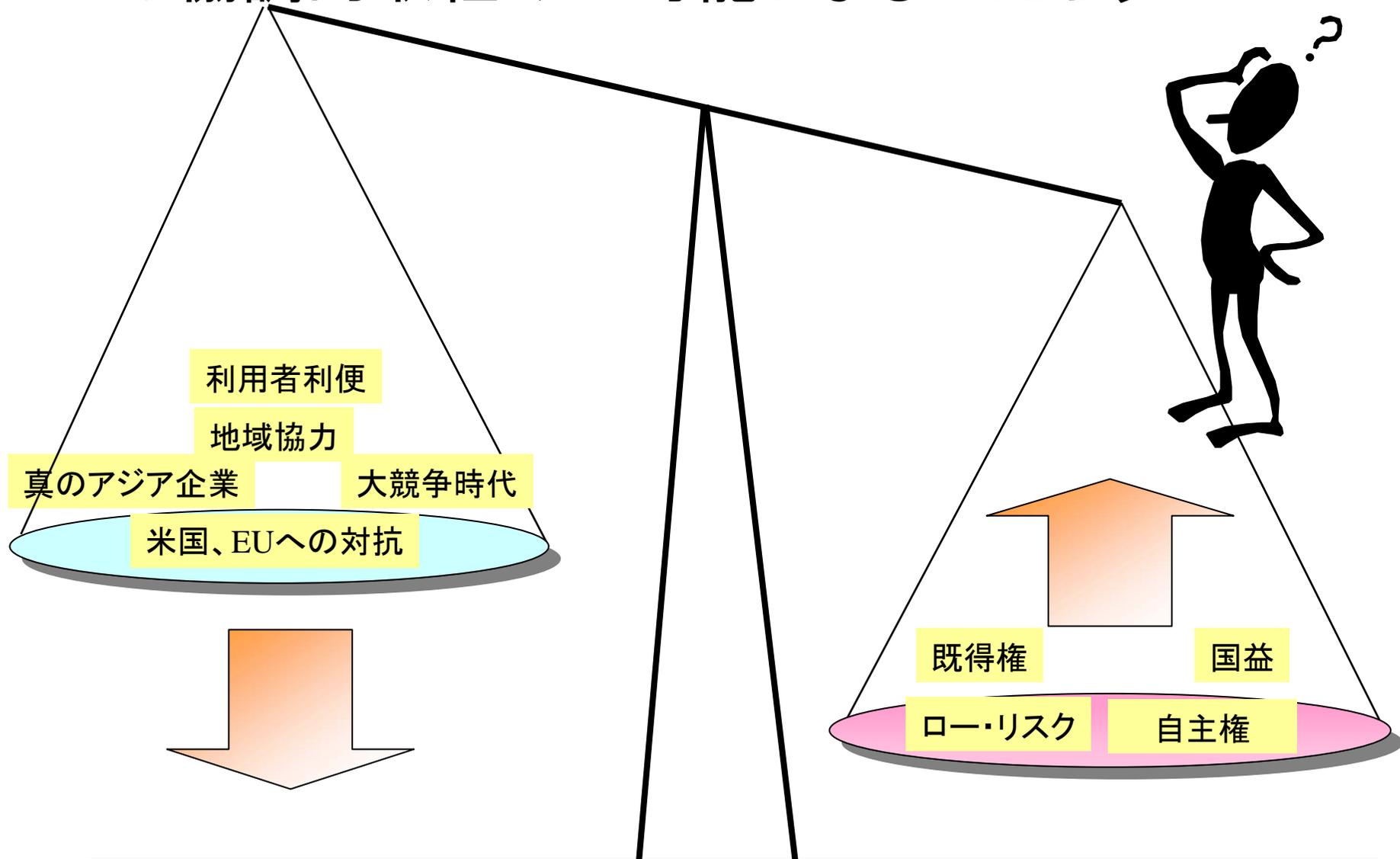
制度改革の課題

- 経済理論によれば市場統合を通じた自由化は経済厚生を改善。
- しかしながら、現実には「国益」のために市場統合が進展せず。

制度改革の課題

- 二国間航空協定では「国益」を考慮せざるを得ず。
- どの国の交渉担当者も自国企業の国益を背負っている。
- 交渉は「非協力型ゲーム」の典型で、権益のバランスを重視。
- 有能な交渉担当者はタフ・ネゴシエーター。

このような国際関係の現実のなかでどうすれば協調的取組みが可能となるのだろうか？



制度改革の課題

- 最近の国際経済関係論 (International Political Economy) はアナーキーな国際関係は継続的な交流や共通の目標設定を通じて変容される可能性があることを指摘。
- この「構成主義 (Constructivism)」のアプローチを推進すれば市場統合を可能とする共通基盤が形成されるのではないか。
- 従って、継続的な交流や共通の目標設定が可能な領域を模索していくことが必要。

制度改革の課題

- 東アジア諸国は市場統合に向けた基盤形成に真剣に取り組む時がきている。
- 東アジアで市場統合が進むとすれば、当事国の航空関係者間で信頼関係が育まれる必要がある。
- 各国の産学官関係者によるフォーラムの形成が不可欠ではないか。