Easyjetの成功とローコストキャリアが発展するための条件

丸田　宏

目　次

はじめに　65
1. LCCの利用を促進した環境　66
2. イージージェット　72
3. 結論　79
おわりに　80

はじめに

2012年から日本国内においてもローコストキャリア（以下、LCC）が運航を開始した。バニラエアを除きその他のLCCは本邦航空会社と非航空系外国資本との合弁による日本市場への新規参入である。経営方針の違いにより合弁を解消した事例も既に発生しているが、外国航空会社と非航空系本邦資本との合弁による参入も現実のものとなっている。本稿では欧州域内の航空自由化を現実のものとした1993年5月のパッケージⅢの完全実施以降、急速に発展を遂げてきたLCCの一つであるイージージェットに焦点をあて、自身の2005年から2009年までの4年間のロンドン駐在時の日常生活と空港実務経験からの分析を含め、同社がどのような環境の下で進化を遂げてきたのかについて考えを述べる。急激な進化は当然のことながら、それを可能にするため経済的あるいは外交的な仕組みの変化が必要となるが、それだけではこのような進化はなかったであろう。その進化を急速なものにすることを可能にするための何かがあると考えるべきである。そこにはヨーロッパに備わっている環境、習慣そして文化というものがあると考えるのである。

1. LCCの利用を促進した環境

(1)太陽を求めて移動する民族性

私はロンドンでの日常生活を通してコンバーチブル(俗にいうオープンカー)は、「夏の乗り物ではない」という考えに至った。日本において盛夏の炎天下、高湿度の下で海岸沿いの路をオープントップにした高級車を目にすることは珍しくはない。もちろん、北緯51度のロンドンにおいても、夏にオープンカーに乗っている人々もいることと思う。しかし、真冬でもオープントップにして街中を走っている光景を目にしたとき、彼らがオープントップにする目的は日本とは全く異なるのではないかと感じた。日本にはロンドンの位置する北緯51度という地点は存在しないので、どの辺りのことかは想像しがたいが、日本最北端の稚内の更に北、ロシア領内ユジノサハリンスクでも北緯46度であるから、北緯51度はシベリアの極寒地を思い浮かべた方が近いかもしれない。北緯51度と言ってもロンドンの夏は稀に30度を超えることもあり、ツンドラ地帯を想像するまでには至らない。ロンドンの人々にコンバーチブルの人気が高いのは季節や気温ではなく、日照時間との関係が大きいのではないかと私は考えた。その日照を求めて移動するヨーロッパの人々の民族性が、イージージェットのようなLCCの発展と関係があるという視点から考えを述べたい。次の図表1は世界の主要都市の月別の日照時間を比較したものである。

上から日照時間の長い都市を順に記載しているが、ローマ以降の下部にはヨーロッパの主要都市が名を連ねている。そして特に冬期に日照時間が少ないことが読み取れる。ヨーロッパで行われるサッカーの試合を見れば冬でも芝生が緑色であることがわかる。ヨーロッパの冬は雨期なのである。雨が多いことを考え合わせると、青空は雲に覆われて短い昼間の日照時間は更に短くなる。しかし、ロンドンでも一日中雨模様ということは稀で、日中に太陽が顔を出すことは決して珍しいことではない。図表1の網かけ部分は12月の日照時間を示している。

ロンドンの日照時間は38時間で、東京の166時間に比べれば4分の1にも満たないのである。そのような環境の中で、真冬の12月においても太陽が出れ

図表 1　世界の日照時間

Cities	Region	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Year
Bangkok	Asia	273	251	270	258	217	177	171	161	156	198	234	264	2,630
LasVegas	North America	245	249	313	345	388	402	391	369	336	304	246	236	3,822
LosAngeles	North America	225	223	267	304	276	276	364	350	279	255	217	219	3,254
Mumbai	Asia	214	218	239	261	264	198	167	177	219	270	246	217	2,688
Miami	North America	220	218	276	294	301	288	310	288	261	260	222	217	3,155
Honolulu	North America	214	215	260	252	282	285	307	304	279	245	201	198	3,042
Hong Kong	Asia	142	94	90	102	139	158	215	190	172	191	178	173	1,843
Tokyo	Asia	175	150	165	161	182	123	137	177	110	129	137	166	1,812
San Fransisco	North America	186	208	269	309	325	311	313	287	271	247	173	161	3,062
Austin	North America	164	170	205	207	226	285	316	298	234	217	168	155	2,645
Seoul	Asia	160	163	189	205	213	182	120	153	176	199	153	156	2,066
Shaghai	Asia	123	116	126	156	174	148	218	221	159	161	147	148	1,895
Lisbon	Europe	143	157	208	234	291	303	353	344	261	214	156	143	2,806
New York City	North America	163	163	213	226	257	257	268	268	219	211	151	139	2,535
Barcelona	Europe	149	163	200	220	244	262	310	282	219	180	146	138	2,524
Singapore	Asia	174	184	192	174	180	177	189	180	156	155	129	133	2,022
Washington DC	North America	146	153	205	228	260	282	279	264	225	205	150	133	2,529
Roma	Europe	121	133	167	201	264	285	332	298	237	195	129	112	2,473
Venice	Europe	81	107	143	174	229	243	288	257	198	152	87	78	2,037
Milan	Europe	59	96	152	177	211	243	285	251	186	130	66	59	1,915
Vienna	Europe	56	79	127	171	220	222	245	229	171	136	63	53	1,773
Paris	Europe	56	87	130	174	202	219	239	220	171	127	75	50	1,630
Munich	Europe	61	84	128	157	199	209	237	213	173	129	69	49	1,708
London	Europe	46	66	103	147	185	181	190	194	139	110	61	38	1,460
Stockholm	Europe	40	74	136	186	276	291	260	220	153	99	54	34	1,824
Zurich	Europe	35	69	115	144	176	191	223	195	155	92	49	31	1,475
Moscow	Europe	33	72	128	170	265	279	271	238	147	78	32	18	1,731

（出所）http://blogs.yahoo.co.jp/sfscottiedog/62997132.html

ば車の屋根をオープンにして走行し、太陽を浴びているということは理解できる。革ジャンやダウンジャケットなどを着込んでいることは言うまでもないが、「寸暇を惜しんで日光浴を楽しんでいる」というように見えても不思議はない。ヨーロッパでは毎年3月の最終日曜日から10月の最終土曜日までを夏時間としている。一般的にはサマータイムと称され、別名、デイライトセイビングタイムと呼ばれているが、これは冬に不足する日光を夏の期間に十二分に楽しむことを目的として、時間を1時間繰り上げて仕事を早めに切り上げるものだ。一般的には家族とともに日光を満喫するためにサマータイムが設定されている、と解釈することが適当である。LCCが運航を開始する以前から、ヨーロッパの人々はフルサービスキャリアを利用し地中海や大西洋、遠くは東南アジアへと太陽を求めて移動している。特にニース、カンヌに代表される南仏コートダジュールはヨーロッパの高級リゾートとして世界的に有名である。この太陽を求めて旅行するヨーロッパ人の趣向をより活発化させたものは何かということを以下で考えてみたい。

(2)取り巻く環境の変化

①欧州連合

その要因の一つとしては、経済統合が進化してきたことが挙げられる。第二次世界大戦が終結して以降、ヨーロッパはECSC、EECなどを経て現在28カ国が加盟する欧州連合（以下、EU）へと発展を遂げてきた。第一次世界大戦と同じ過ちは繰り返さないとのヨーロッパの先進的な考え持った人々が、仏・独間の資源問題に端を発した争いを発展的に解決したいとの構想を長年かけて発展させ、EUという欧州連合に発展させてきたものである。この流れは一つには経済統合を目指したもので、加盟国間の関税撤廃により物流を促進させ大きな経済効果を実現している。

欧州経済統合の動きは物流ばかりではなく、人の流動性に拍車をかけたと考えられる。関税が撤廃されていれば、外国で買い物をしても自由にそして限度なく、他国の製品を自国に持ち帰ることが可能となる。ロンドンにもフランスまで食材やワインを買いに出かける人が多くいた。では、航空機を利用し旅客

が他国の製品を自国に持ち帰る場合、EU加盟国とそうでない国とをどのように識別しているのであろうか。

EU加盟国にある空港の到着出口には経路が二つあり、それぞれ誰がそこを通らなければならないのかが指定されている。一つはEU加盟国から到着した旅客が通る経路、もう一つはEU加盟国以外から到着した旅客が通る経路である。基本的には信頼関係に基づき、旅客が自己申告により経路を選ぶこととなっている。実際には受託手荷物は遠目からでも一目瞭然である。EU加盟国間を運航する便の受託手荷物には、通常の白色の手荷物タグの左右両側に黄緑の線で縁取られたものが付けられている。このタグが付いている旅客は、EU加盟国間の運航便を利用したことが簡単に識別できる。従って、EU加盟国からの到着便で輸入された手荷物とそれ以外の国々からの到着便で輸入された手荷物を別の基準で検査する体制となっていることが読み取れる。

一般的には旅客が航空機を利用する目的は「旅行・ビジネス・友人知人に会うため」の三種に大別されると言われているが、物流が生む旅客流動、言い換えれば「購買」もヨーロッパでは旅行の目的となり得る要素になっている。

②シェンゲン協定

ヨーロッパで旅客流動を活発化させているものとして、更に二つ要因があると考える。その一つが出入国審査の撤廃（簡略化）である。日本に住む私たちには耳慣れない言葉であるが、ヨーロッパにはシェンゲン協定という協定がある。1985年にベルギー、フランス、オランダ、ルクセンブルク、西ドイツの5カ国が、ルクセンブルクにある小さな村シェンゲンにおいて出入国審査なしに国境を超えることを可能とする協定を締結した。その5年後の1990年に協定施行規則が設定された。一般的には、この二つを総称してシェンゲン協定と呼ばれている。実際には1995年から加盟国間の国境が廃止され出入国審査が廃止された。加盟国域内の国境を廃止すると同時に域外との国境の管理についても加盟国間で統一した方法で行われるようになった。シェンゲン協定は当初はEUの枠組みの外で進められてきたが、1997年に上述の協定と協定施行規則は、他の関連法規とともにEUの改正基本条約「アムステルダム条約」に付属規

図表 2　ヨーロッパ諸国の各国状況と面積、人口

	欧州連合	シェンゲン協定	ユーロ	面積（単位：1000平方km）	人口（単位：100万人）
アイスランド共和国		○		103.0	0.3
アイルランド共和国	○		○	70.0	4.6
連合王国（イギリス／英）	○			243.0	58.8
イタリア共和国	○	○	○	301.0	57.1
エストニア共和国	○	○	○	45.0	1.4
オーストリア共和国	○	○	○	84.0	8.0
オランダ王国	○	○	○	37.0	16.1
ギリシャ共和国	○	○	○	132.0	11.0
キプロス共和国	○		○	9.0	0.7
クロアチア共和国	○			57.0	4.4
スイス連邦		○		41.0	7.3
スウェーデン王国	○	○		450.0	9.0
スペイン王国	○	○	○	506.0	40.8
スロバキア共和国	○	○	○	49.0	5.2
スロベニア共和国	○	○	○	20.0	2.1
チェコ共和国	○	○		79.0	10.2
デンマーク王国	○	○		43.0	5.3
ドイツ連邦共和国	○	○	○	375.0	82.5
ノルウェー王国		○		386.0	4.5
ハンガリー共和国	○	○		93.0	10.2
フィンランド共和国	○	○	○	337.0	5.4
フランス共和国	○	○	○	552.0	61.4
ブルガリア共和国	○			111.0	7.9
ベルギー王国	○	○	○	31.0	10.3
ポーランド共和国	○	○		313.0	38.2
ポルトガル共和国	○	○	○	92.0	10.4
マルタ共和国	○	○	○	0.3	0.4
ラトビア共和国	○	○	○	65.0	2.4
リトアニア共和国	○	○		65.0	3.5
リヒテンシュタイン公国		○		0.2	0.0
ルクセンブルク大公国	○	○	○	3.0	0.4
ルーマニア共和国	○			238.0	21.7
	EU28カ国合計			4,382.3	489.4
	全てに加盟の16カ国			2,611.3	314.9
			〈参考〉		
			米国	9,629	308.7
			中国	9,597	1,339.7

定書として組み入れられた。2013年7月現在、協定加盟国で協定の基準を実施している国は26カ国である。この協定加盟国域内は、国籍を問わず入国審査はなく国内線を利用するのと同様に往来できる。ただし、協定加盟国籍の旅客は旅券の所有者情報を記載したIDカードを、それ以外の旅客は旅券の携行が必要である。

③統一通貨「ユーロ」

もう一つは統一通貨「ユーロ」である。1999年1月に仮想決済通貨として当初は11カ国の参加で誕生したユーロであるが、2002年から紙幣と硬貨の流通が開始された。2014年1月にラトビアが参加し、現在では18カ国で統一通貨として使用されている。統一通貨についてはEU加盟各国の独自の思惑もあり、EU加盟国のすべてが導入しているという状況にはないのは周知の事実であるが、他国を旅行する旅行者にとってみれば通貨は解決しなければならない大きな障害である。両替をすれば手数料が掛かるし、クレジットカードを利用しても高い換算レートが適用されるのが一般的であり、他国でも使用可能な通貨を持っていることは損失を伴わずに飲食や買い物をすることができ、まさに国内旅行と同様の感覚を助長するものに違いない。

図表2は、上述の三つのいずれかに加盟しているヨーロッパ諸国の加盟の状況と国土の面積と人口をまとめた一覧である。

EU28カ国中、16カ国がシェンゲン協定に加盟し、かつ統一通貨ユーロを導入している。全てに加盟している16カ国のEU28カ国に占める割合は、総面積で59.5%、注目すべき人口の総計では314.9百万人と64.3%で、EU全体の約3分の2の人々がEU域内を国内線として利用できる環境にある。参考として記載をしたLCCサウスウエスト航空を要する米国との比較をしてみると、全てに加盟している国々の総面積では米国の9,629千㎢との比較では27.1%という狭い環境の中に、人口では米国を6百万人強上回る約315百万人が居住するというハイデンシティーな環境は、まさに短距離2地点間運航を繰り返すLCCが成長するためにはうってつけの条件が揃っているということになる。

2. イージージェット

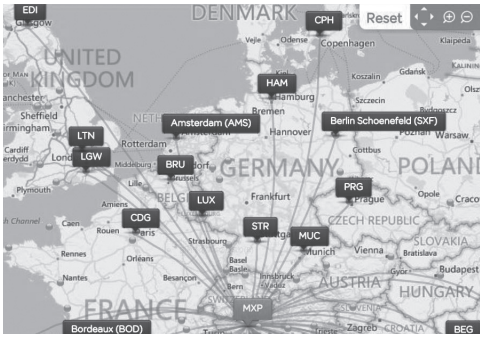
(1) ネットワーク

上述ように、物理的にはLCCにとって最適なハイデンシティーな環境の下で、1993年1月に発効したパッケージⅢが1997年5月に完全実施されたことにより、LCCにとってさらに柔軟なネットワーク構築が可能となった。パッケージⅢの完全実施で特筆すべきことは、欧州域内において相手国を経由して第三国への旅客輸送を可能とする、第5の自由「以遠権」の制限撤廃と、自国からの運航の延長線上で相手国の国内線運航を可能とする、第7の自由「タグエンド・カボタージュ」の完全実施である。

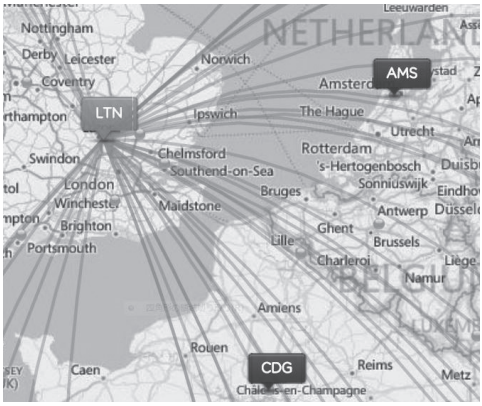
図表3（路線図1）に当てはめて9つの自由を確認してみたい。第1の自由である「上空通過権」は英国企業のイージージェットの航空機がイタリアに向かうためにフランス上空を通過する権利のことである。第2の自由は、給油または緊急事態により同社の航空機がフランス国内の空港に着陸する権利である。第3の自由は、同社の航空機が英国→イタリア間を運航する権利、第4の自由は、同社の航空機がイタリア→英国間を運航する権利である。

さて1993年5月からパッケージⅢの発効に伴いEU域内で完全自由化された第5の自由「以遠権」は、運航便の延長線上のイタリアと第三国で同社の航空機が運航する権利のことである。路線図1で例を挙げればミラノ（MXP）とミュンヘン（MUC）間を運航する権利である。言い換えれば、これはミラノとミュンヘン間のみを利用する貨客を英国の航空会社の航空機で輸送できるということである。第6の自由は、図表4（路線図2）のようにアムステルダム（AMS）から本国英国を経由してパリ（CDG）に同社の航空機を運航する権利であるが、イージージェットがこの権利を有効に利用して便を運航し利益をあげているとは考え難い。なぜならば、もしその路線が同社にとって有益な路線であれば、パリ（CDG）にもアムステルダム（AMS）にも運航している同社にとっては第5の自由「以遠権」で運航が可能になることと合わせて、第7の自由、アムステルダム（AMS）からパリ（CDG）を直接結ぶ第三国間輸送を行う権利もイージージェットには開かれているからである。

図表 3　路線図1



図表 4　路線図2

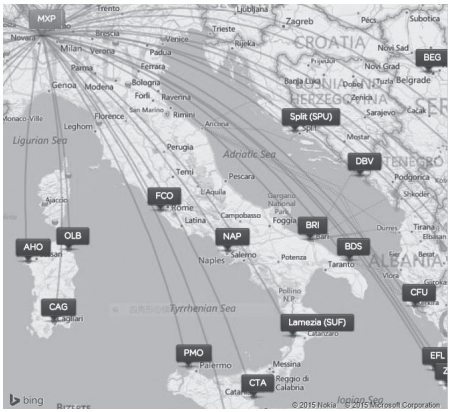


注：路線図1はイージージェットのミラノ（マルペンサ空港）を中心とした路線図である。

第8の自由はタグエンド・カボタージュと呼ばれる、本国からの路線の延長線上の国内線の2地点間を同社の航空機が運航する権利のことで、図表5（路線図3：路線図1の下部）で例を挙げれば英国からの便の延長線上でミラノ（MXP）からローマ（FCO）やナポリ（NAP）などのイタリア国内線を英国の航空会社の航空機が運航し、その区間のみの貨客を運送する権利のことである。第9の自由は純粋にEU域内の英国以外の国の国内線を運航する権利のことであるが、同社のネットワーク上には存在しないと考えられる。

イージージェットにとってみれば、全ての自由が認められていないとしても、

図表5　路線図3

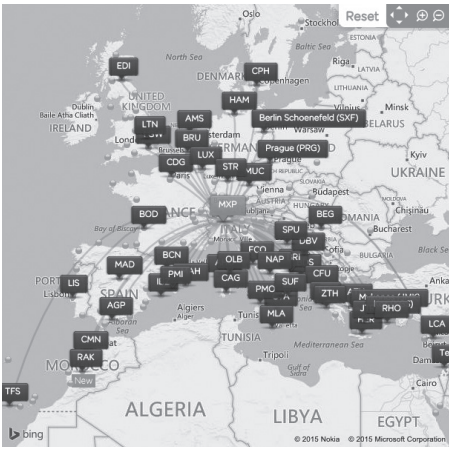


EU域内で以遠権の完全実施と制限のないタグエンド・カボタージュが実施されていれば、域内を縦横無尽にネットワークすることが可能となり、第6、第7、および第9の自由はその二つでほとんどの場合、カバーすることが可能である。ヨーロッパの二大LCCと称される、イージージェットとライアンエアーがEUの中心からは大きく外れた、ロンドン・ルートン／英国、ダブリン／アイルランドにその本社機能を置いても、その名を手中にしている所以でもある。

(2)地中海気候

誰もがかつて学校で「地中海性気候」というものを学んだことであろう。地中海はジブラルタル海峡で大西洋とつながっている以外は、他の大洋からは隔たりのある大きな湾である。スペインのバルセロナ、マラガ、フランスのニース、カンヌ、お隣のモナコ、イタリアのナポリ、アマルフィー、クロアチアのドブロクニク、ギリシャのエーゲ海などは、太陽を求めてヨーロッパ各地から観光客が訪れることで有名な観光地である。ところが各地の緯度を見てみると、スペインのバルセロナは北緯41度25分、フランスのニースは北緯43度43分、イタリアのナポリは40度51分、ギリシャのアテネで北緯37度58分と、それらの都市は日本人の考えるハワイ、グアムや沖縄などと比べるとはるかに高緯度にある。ちなみにホノルルは北緯21度21分、那覇で北緯26度12分4である。「地

図表 6　路線図4



中海性気候」によって、夏は乾燥して日差しが強く、冬は高湿度で温暖であることが、1年を通してこれらの地に太陽を求めて訪れる観光客が多い要因であると考えられる。

参考までに、日本の札幌は北緯43度03分であるからニースと同緯度、青森は北緯40度50分でありバルセロナよりも南に位置し、新潟は37度55分とギリシャのアテネと同緯度である。遠くシベリアから札幌、青森に太陽を浴びに来る観光客がいるという話は聞いたことはなく、さらに新潟がオリーブの産地という話を聞いたこともない。逆にニースやアテネに大雪が降るという話も聞いたことはない。地中海の都市をかくも魔術のごとく太陽の集積地のように仕立てあげてしまうのが「地中海性気候」であり、ヨーロッパの人々の流動の原点であると考えるところである。

図表6（路線図4）はイージージェットの就航地点を示している。ビジネス需要の摘み取りを目的とした内陸部の各国の主要都市への運航に加えて、スペイン、フランス、イタリア、ギリシャそしてトルコの地中海沿岸地点や離島に運航空港が多く存在するという点は、まさにイージージェットが英国出発の旅客のみならずヨーロッパ全域から地中海沿岸に太陽を求めて移動する観光需要をターゲットとしているという戦略が見受けられる。

(3)マルチエアポート

LCCであるイージージェット便の予約は、インターネットで行うことは言うまでもない。同社のウェブサイトの検索フォームに出発地空港と目的地空港と搭乗予定日を入力する。一般的にLCCが利用している空港は首都圏においては主たる空港ではなく、中心部から距離はあるが公租公課が安いセカンダリー空港と言われている。イージージェットは英国ロンドンに本社を置くLCCである。

ロンドンと言えば世界でも屈指の離発着便数を誇るロンドン・ヒースロー空港が主たる空港として有名であるが、センカンダリー空港を、「第二の」ではなく「補助的な」という訳をすれば、ロンドンの場合においてルートン空港はそのセカンダリー空港の一つに当たる。ロンドンにはルートン（LTN）の他にも四つのセカンダリー空港、ガトウィック（LGW）、スタンステッド（STN）、シティー（LCY）、サウスエンド（SEN）がある。マルチエアポート都市として定義づけられている都市は世界にも数多くあるが、2014年7月発行のIATA Passenger Air Tariffでは、公認されているマルチエアポートが1都市で6空港に及んでいる都市はロンドンが唯一である。マルチエアポートとは航空運賃計算上、一都市にある複数の空港を同一空港として取り扱うことができるものであり、日本においては大阪の3空港（伊丹、関西、神戸）が最も多い。ロンドンを起点にイージージェットの便を利用して旅行を計画する場合、旅客はロンドン・ヒースロー空港と既に同社が撤退したロンドン・シティ空港を除く、ルートン、ガトウィック、スタンステッド、サウスエンドの4空港から目的地に向け運航便を選択できることになる。

イージージェットの2013年のアニュアルレポートで報じられている出発地別総旅客数によれば、英国出発旅客が全旅客の44%を占める。ロンドン4空港出発旅客数の正確な割合は不詳であるが、同レポートには、2013年5月にFlybe社から総額20百万英ポンド（1ポンド=180円換算では78億円相当）でガトウィック（LGW）のスロットを50発着分購入したことが記載されており、このスロットは2014年夏ダイヤから順次使用される予定であるという。ちなみに同社のロンドン出発便の規模は、本社所在地ルートン（LTN）の26都市26空港よりもガト

ウィック（LGW）の97都市105空港が圧倒的に多いことから、同社のガトウィック空港発着便は日本の羽田空港に匹敵する大きな利益を創出する価値があると考えられる。

ロンドンの6空港の中で中心部から距離的に最も近いのはヒースロー（LHR）であるが、その他の5空港には中心部のターミナル駅は異なるが電車で最長でも1時間でアクセスできる。空港に近接した安価な駐車場があること、ミニキャブと呼ばれるブラックキャブ（通常のタクシー）の半値程度の公認されている交通機関があること、加えて高速道路は全て無料と日本とは大きく異なる環境もロンドン発のLCCの利用を影で促進しているものと思われる。但し、夏休みの旅行などで早朝便を利用する場合は、相当な早起きと受託手荷物を預けるために2時間以上の待ち時間を要することは覚悟しておかなければならないことを、ロンドンの利用者は熟知している。

（4）労働環境

2009年当時、ロンドン支店空港所には客室課という組織があり、90名前後の客室乗務員がそこに勤務していた。当時は成田からロンドン、パリ、フランクフルトの3都市に毎日1往復の便が運航しており、各便には2～3名のロンドン支店所属の客室乗務員が乗務していた。英語のほかにフランス語、ドイツ語でのサービスを提供するために最低でもバイリンガルの者を採用することになる。前述のようにEUでは人の移動の自由を条約に定めているが、労働者についてもEU域内であれば自国以外のどの国でも就労することが可能となっている。従って、EUに加盟している英国にあるANAの事業所は、英国以外のEU加盟国の労働者を雇用することができるのである。航空機内の言語のサービス向上には最適な環境である。

欧米諸国では一般的な労働慣行だと思われるが、会社が従業員に対し居住地を限定するということはない。ANAがロンドンでEU域内の客室乗務員を採用する際の雇用条件も、居住地についての限定はなく、呼び出しにより2時間以内に会社事業所に出頭できることが条件とされていた。出頭する事業所とは、彼らの勤務開始地となるロンドン・ヒースロー空港を指す。それ以外に

図表7　イージージェットの客室乗務員のベース

居住地に係る制約は基本的にない。もちろん、通勤補助費など会社が従業員に交通費を支給するという概念はないので居住地からロンドンまでの移動の費用は各客室乗務員の負担となる。

特にそれに関する不具合を、ロンドンの客室乗務員からは聞いたことがない。フランス、ドイツはもちろんのことスペイン、オランダ、イタリアからは当たり前、遠くはフィンランドのヘルシンキから勤務に合わせて前日にロンドンまで移動してくる者もいた。このような雇用ができる環境と、域内であれば自由に事業所が開設できるEUが創り出した環境も、EU加盟国のLCCが発展を遂げてきた一因となっていることは言うまでもない。

図表7の地図はイージージェットの客室乗務員のベースを示したものである。収入を最大限とするために要所にベースを開設し、便乗席を減らし、販売座席数の極大化を図り、綿密な販売価格のコントロールを行うことで、年間の平均搭乗率を89%にまで伸ばし今日に至っているのである。

3. 結論

今まで述べてきたEU、シェンゲン協定、統一通貨「ユーロ」以外にも、EUの基本的な取り決めを定めたアムステルダム条約がある。ここには包括的に「人、モノ、サービス、資本の自由移動」や「安全、司法領域」等に関する定めが記載されている。EUという枠組みに加えて、NATO（北大西洋条約機構）のように軍事的な連携を強くすることを目的とした仕組みも併せて考えると、「強固な経済的、政治的な結束」という言葉では表現しきれない、そして一朝一夕ではなし得ない仕組みがヨーロッパには存在していると考えるべきである。

人、モノ、サービスの自由移動を可能とするための第5の自由、第8の自由の制限撤廃、そして関税や国境管理の廃止、そして通貨統一という観点からの「一つの国」として考えることができる環境こそが、LCCを成長させるために必要な条件であると言える。それが証拠に世界一のLCCと称されるサウスウエスト航空も、「一つの国」である米国で成長を遂げてきた企業である。サウスウエスト航空が成長を遂げてきた米国では、1978年の航空企業規制廃止法により1980年代初頭にはほとんどの国内線への規制が廃止されている。もちろん、国内線であるが故に、EUにおける9つの自由などの運輸権について他国と議論をする必要もなく自由な運航が可能であり、米国民は関税や通貨の問題を全く考えずに航空機による旅行ができる環境にある。そして、広大な国土はまさに航空機が移動時間の短縮に大きく貢献する環境にある。航空機利用者にとっては「航空運賃が安い」ことを売り物にしているLCCを選択する大きなトリガーとなっていることは言うまでもない。

同様な環境がアジアでも構築できれば、LCCが成長する可能性はあると考えるが、決して容易な道ではない。まだまだ発展途上の国が多く存在するアジア域内においては自由貿易についてはまだ一部に限定されていることや、中国を中心として領土問題などで多くの課題を抱えている地域の現状では、国境が撤廃される日などが来るとは容易には考えられない。前述の図表2に参考値として、中国の国土と人口を記載した。米国とほぼ同等の面積にその4倍以上の人が住んでいるということは、中国にはヨーロッパでLCCが発展した理由の

一つのハイデンシティーな環境と、米国でLCCの利用が促進された広大な国土という、二つの条件が一つの国のなかに揃っていることになる。

加えて人口密度で見れば、中国のそれはヨーロッパでEU、シェンゲン協定、統一通貨「ユーロ」の全てに加盟・実施している16カ国を上回る環境にあるということである。従って、アジアでLCCが成功する鍵は中国にあるということではないだろうか。中国を中心としてASEAN諸国を含む一つの大きな経済圏が生まれる時こそ、アジアでLCCが発展することであろう。もちろん、日本がそこに参加していてこそである。

おわりに

ヨーロッパにもかつては多くのLCCが誕生した。ブリティシュ・ミッドランド航空のBMIベイビーようにグループ内にLCCを設立した会社もあった。そして親子共々、その消えていった例は他にもあることだろう。多くのLCCがイージージェットと同じ環境の下で発展を試みたが、結果としては成就しなかった。イージージェットとライアンエアーは、環境を上手に利用して発展を遂げてきたわけであるが、それは決して幸運だっただけではなく経営者達がその英知を結集して、時代を先取りしてきたことに違いない。その発展の途上に様々な苦難があったことは今回取り上げていない。本稿は私自身が4年間のロンドン駐在で経験したことに加え、以下の文献とWebに掲載された情報をもとに考えを纏めたことを最後に付記するものである。

参考文献

庄司克宏［2003］『EU法［政策編］』岩波書店。
Annual Report and Accounts 2013,easylet plc.
イージージェット社ホームページ（http://www.easyjet.com）。
外務省ホームページ（http://www.mofa.go.jp/mofaj/）。
駐日欧州連合代表部ホームページ（http://www.euinjapan.jp/）。