

地方航空路線の持続可能性と国・地方自治体・航空会社 の施策について

橋本 安男 客員研究員

1. 研究の背景と目的

近年、わが国の定期航空国内線の旅客数が減少傾向にある中で、特に、地方路線では 1997 年をピークに路線数が減少して来ている。とりわけ、燃料価格の高騰、2008 年以降の世界同時不況、さらには、JAL の経営破綻に伴い、地方路線からの撤退と路線休止が多く発生している。本研究では、2001 年から 2010 年の期間における地方路線撤退・休止の発生状況について精査、考察している。さらに、フランス、英国の状況との比較分析、および本格 LCC の参入等の民間航空の変化に係る考察を踏まえた上で、国、自治体、航空会社の施策に係る提言を行うことにより、地方航空路線の維持・拡充に資する。

2. 撤退・休止した地方路線に係る分析

2001 年～2010 年に撤退・休止した離島を除く地方路線として総計 69 路線が抽出された。これら撤退路線における年間旅客数、便当たり旅客数、座席利用率、航空機の種類等に係る特質、および航空会社の撤退に至るまでのビヘイビアのパターン類型等について考察した。路線としては、関西路線、新千歳路線で相対的に多くの撤退・休止があったこと、また撤退・休止の多い特異な年が複数存在し、それらが経済状況等航空を取り巻く環境の変化を敏感に反映したものであることが確認できた。一方、路線撤退・休止の状況の考察においては、わが国の民間航空の特殊性である (1) リージョナル航空の規模が小さかったこと、(2) 航空が新幹線との熾烈な競合下にあること、との密接な関連性が認められた。

3. 欧州(仏英)における地方路線維持の状況 日本との比較検証

低需要路線を含め、国内線地方航空路線が、比較的良く維持されていると言われるフランス、英国の状況について、国内線の特質、航空会社の状況、制度設計等を踏まえて検証し、可能な範囲でわが国との比較分析を行っている。概括

的に、フランス、英国の国内線需要規模は、わが国の 1/4 程度と少ないにもかかわらず、路線数は相対的に多く、わが国より稠密な地方路線ネットワークが形成されている。主な理由として、リージョナル航空の活用度が高く低需要路線を維持する能力が高いこと、および LCC が地方路線にも進出していること、補完的に補助金によって低需要路線を救済する制度が存在することが上げられる。さらに、鉄道との競合が少ないことも一因である。

4. 今後の地方路線維持・拡充に係る考察と提言

2012 年に始まった本格 LCC の登場は、わが国の民間航空に“パラダイム・チェンジ”とも呼ぶべき変革をもたらす可能性がある。特に、LCC による低イーロード(旅客キロ当たり収入)の提供は、既に業界内および航空と新幹線との競合関係において変化の兆しを現出している。このような環境下、地方路線の維持・拡大に向けて、リージョナル航空、LCC の進出・拡大という新たな方向性を如何に導いていくべきかについて、2001 年～2010 年の路線撤退・休止の状況分析およびフランス、英国における国内線ネットワーク形成の分析結果を勘案しつつ、考察した。この考察を踏まえ、以下の提言を、国、地方自治体、航空会社に向けて行うと共に、課題の提起を行う。

提言 1) リージョナル航空/リージョナル小型機の活用による地方路線維持

提言 2) LCC の地方路線への進出の奨励による地方路線維持

提言 3) 上記 1)、2) で足らざる領域を補完する国、地方自治体による支援制度による地方路線維持

リージョナル航空、LCC が各々担務する路線の棲み分けが適正に行われ、両者の役割が相乗して地方路線の維持・拡充がなされることが望まれる。提言の具体的内容と併せ、当日詳細を報告したい。