

小型航空機材生産停止・退役と地方航空路線の持続可能性について

橋本 安男 客員研究員

1. 研究の背景と目的

世界的な趨勢として、航空機メーカーは 30 席～50 席クラスの小型機材の多くを生産停止している。このため、米国では、地方空港において、同クラスの小型機材の不足から、定期路線が途絶するケースも少なからず発生している。わが国のリージョナル航空会社でも、既に一部で機材更新を開始しており、意図せざる機材の大型化（アップゲージ）を招いている。本研究では、今後のわが国のリージョナル航空会社における機材アップゲージによる影響の大きさを評価すると共に、地方路線維持に悪影響が及ぶ事態も想定した上で、欧米を含む航空補助の状況、交通補助金制度全般に係る通念と現況を踏まえつつ、リージョナル航空会社に対する助成と支援について考察し、将来の航空助成・支援スキームのあり方に対して示唆となる提言を行うことを目的とする。

2. 機材更新/機材アップゲージの影響の検証

航空機メーカーが既に生産を停止し、近く機材更新が想定される小型機材を保有するリージョナル航空会社の路線において、下記の条件で、影響を受ける可能性がある路線を抽出した。

- ① 下記リージョナル航空会社によるシングル・トラック路線 かつ
- ② 機材更新の近い 30 席クラスターボプロップ機あるいは 50 席リージョナル・ジェットのみで運航される現行路線

この結果、30 席クラスターボプロップ機のみで運航される現行路線として 29 路線が抽出され内 21 路線は離島路線であり、8 路線が本土内路線であった。なお、50 席リージョナル・ジェットのみで運航される路線は存在しなかった。

離島路線については、一定の補助制度の設定と支援がなされており、後は財源の問題であるため、路線維持の問題が想起されるのは、北海道エアシステム、天草エアラインによる本土内 8 路線であると評価された。

3. 航空会社の対応と地方路線維持について

30 席～50 席クラスの小型機材を保有するリージョナル航空会社のヒヤリングを実施した。この結果、リージョナル・ジェットについては、70 席に機材アップゲージした場合に、ビジネス旅客を基本としつつ、団体旅客を付加するビジネスモデルが成立するため、問題は無いと判断される。一方、ターボプロップ機については、48 席に機材アップゲージする場合に、同様に団体旅客の取り込み、さらに大手航空会社とのコードシェアで対応することであった。しかしながら、機材アップゲージにより 1 機当たり年間 4,000～5,000 万円の費用増が見込まれるため、これを相殺し得る旅客収入増が必要となる。リージョナル航空会社には相応の企業努力が求められる。

4. 支援スキームのあり方について

当面、各航空会社の企業努力を見守りつつも、仮に路線維持に問題が生ずる場合には、自治体^{*}、国は適宜対応を検討すべきと考えられる。^{*}リージョナル航空会社に出資する自治体

欧米では、航空会社に対し運航利益を前提に補助金を支払い、小需要地方路線の維持を図る制度設計がなされている。しかしながら、わが国においては、交通モード間の補助スキームの整合性、およびソーシャル・ミニマムに立脚するわが国の補助金に係る基本思想に鑑みると、航空が離島路線以外で補助金を獲得することは、困難な面がある。一方、公租公課減免による支援は我が国の航空独特の形態であり、従来から実施され、地方路線ネットワーク維持に寄与している。特に、少ない席数による高コストというハンディを抱えるリージョナル小型機に対しては、従来、公租公課での一定の配慮がなされている。機材更新に伴う意図せざる機材大型化によって路線維持に困難を生ずる場合には、今後の公租公課の料金体系見直しの中で、更なる配慮を行うことも選択肢としてあり得ると思料する。