

第37回 運輸政策セミナー

欧米における地域航空の現状と地方路線維持のための助成制度

平成22年10月29日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師———**屋井鉄雄** 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
橋本安男 (財)日本航空協会/桜美林大学客員教授
2. 司会———**森地 茂** (財)運輸政策研究機構運輸政策研究所長

■ 講演の概要

1——背景

欧米の地域航空について、国土交通省航空局や全国地域航空推進協議会の協力を得て、7-8年継続的に調べている。

背景には、我が国の民間航空の状況として、規模の小さな地域航空会社が困難な経営状況に直面していることに加え、大手航空会社が不採算路線から撤退を初めており、地方路線、地方空港の維持と存続が大きな課題となっていることが挙げられる。

一方、欧米の状況を見ると、大手航空会社がLCCに押され厳しい経営環境である点は日本と同じであるが、地域航空会社が比較的堅調な経営状況にあり、地方の過疎路線をも肅々と運航している点が日本と異なっており、今後の地方空港のあり方を我が国で考える際にも参考になると思う。

欧米の地域航空は1990年代半ばからリージョナルジェットを活用して大いに進展しており、航空業界を大きく変えて



講師：屋井鉄雄



■図一 米国で地域航空のみにより運航される492空港(定期便のある659空港のうちの75%)

きた。本報告では、米国ならびに欧州における地域航空の取り組みについてお伝えしたい。

2——サマリー：欧米における地域航空の現状

2.1 米国における地域航空

米国では大手航空の年間輸送旅客数



講師：橋本安男

が2000年以降、下がっている一方で、LCCおよび地域航空が年間輸送旅客数を伸ばしている。

米国では、定期便のある659空港のうち75%に当たる492空港が地域航空のみによる運航となっている(図一)。また、地域航空によるフライト数は、2000年には全フライトの約40%だったが、2009年には約53%まで増えており、さらに、旅客では大手航空の30%強を地域航空が担っており、地域航空が大きな存在感を示している。

2.2 欧州における地域航空

欧州では、多くの有力地域航空会社が大手航空の傘下で運航しており、大手航空のEU域内旅客の20%~30%を担っている。

欧州最大規模の地域航空会社として

英国のフライビー (Flybe) という独立系の会社があるが、本社は英国のエクセターという人口12万人の小さな町にある。

同社は、これまで地域航空会社としては斬新なビジネスモデルにより、英国国内線の輸送量No.1エアラインにまで成長してきた。そのビジネスモデルとは、通常の地域航空会社が、LCCと違って小型飛行機で採算性を確保するため運賃を高く設定するところ、同社では機体をE195(118席, 2, 3時間の国際)とQ400(78席, 1, 2時間の国内)の2機種に限定しつつ、地域航空会社でありながらローコスト・エアラインの体質を持つことで低価格の運賃を実現しているというものである。また、ビジネス(45%)、観光(22%)以外に、訪問(33%, 友人や知人, 子供を訪問する)という新たな旅行ニーズを開拓するなどの取り組みにより、国内線を中心とするマーケット戦略を展開してきた。将来的には、このビジネスモデルをパッケージとして、例えば、フランス国内に展開する(会社を設立)可能性もあるとのことであった。

同社は、年間8万人以上の利用者がいればビジネス客に対応できるように1日3便以上の運航を行い、1日1便で運航する路線は観光路線として開設している。ロンドン～ニューキャッスル路線に見られるように400km程度の鉄道と競合する路線へも新規参入し、路線開拓を進めてきた。

このようにフライビー (Flybe) のビジネスをみると、地域航空であってもロー



■写真—1 欧州最大の地域航空会社フライビーのエンブラエル195(スキポール空港にて筆者撮影)

コスト体質で成功することが可能ということになる。

2.3 地域航空会社成長のダイナミズム

米国および欧州で成功している地域航空会社を見ると、およそ10年で成功モデルに到達している。おそらくそれくらいのスピード感で成功モデルを確立しないと経営として成り立たないのであろう。リージョナルジェット機を70~100程度保有し、1日3~4便の運航でニッチマーケットを含め、ビジネス客をうまく開拓することで、年間500万人程度を輸送している。

3——サマリー：地方路線を守る欧米の制度と日本

3.1 米国のEAS制度

米国における地方路線維持のための制度は、EAS制度であり、これはエッセンシャル・エア・サービス(不可欠路線運航サービス)と言われるもので、1978年の規制緩和法と同時に、1978年時点で認められていた地方路線の継続を保障するという目的で制定された。

該当する路線に運航するエアラインがなければ、公開入札で公募し、落札したエアラインに、連邦政府が助成金を拠出するという形で5%の利益を保障するという制度である。

3.2 欧州のPSO制度

欧州における地方路線維持のための制度は、PSO(パブリック・サービス・オペレーション:公共サービス義務)制度であり、これは1992年にEU単一の航空市場に向けた規制緩和の際に制定されている。

米国のEAS制度と同様、運航するエアラインがなければ公開入札で公募を行い、落札したエアラインには一定の利益を保障する(ただし、利益率は各国、各地域で異なる)。政府や地方自治体が助成金を拠出するという形である。

3.3 我が国への示唆

我が国における地方路線撤退の背景は、大型機材で羽田発着枠を最大に活用してきたため、地方路線に適する小型機材が不足していたことや、最近の世界同時不況やJALの破綻などにより地方路線の休廃止が進んでいることなどが挙げられる。また、路線維持に対する地方の対応も、従来は路線撤退への圧力(公共性を盾にした社会的圧力)という形で維持されてきたが、最近では能登空港や静岡空港で見られるように地方が搭乗率を保証した上で、エアラインへの就航・増便要請を行うケースも出てきている。しかし、これらは地方が個々に創設した段階であり、首長が変われば、方針が変更される可能性もあり、安定した制度であるとは言えない。

今後、必要だと考えるのは、まず、キャリアと路線とを明確に区別することである。キャリアは、企業として採算性に基いて参入撤退を判断するものであり、一方、小需要路線は、国や地域が公共性により維持すべきか判断すべきものであるからである。

また、今後の国や地方の対応の方向性としては、企業の参入を促すための利益保証を前提とする運航委託や入札制度(公共性を認定する路線と支援の制度化)、また、韓国の済州空港やエア釜山への自治体支援などの事例に見られるように、地域航空会社への出資や設立、あるいは設立支援などであり、これらの検討が今後必要になるだろう。

それと同時に小型機や地方空港をうまく活用していくことも必要で、そのためには、規制緩和と制度設計の2つが重要である。規制緩和としては、(本邦会社が不在の場合、緊急措置として)近隣国のLCCやRAを誘致し、地方経由での羽田路線等の国内路線を開放し、地方の国際線と国内線を活発化すること、および東京陸上上空の離着陸について低騒音の小型飛行機に許可を与えるこ

と(首都と地方部を直結する責任に留意して)などである。一方、制度設計については、国や地方による公共性認定路線の設定など、地域が合意の上、路線維持に対する財政支出を正当化する安定的な法制度の創設(一方、エアラインは小型機導入で効率的なサービスを提供する)や「空港が責任を持って将来像を描き、競争力を高める取り組みを丸手となって進められる、空港の計画・運営制度の創設」などが必要である。

これからの空港運営の課題としては、「競争力があり責任分担の明確な空港運営に向けての取り組み」や「空港運営の責任体制の在り方についての検討」などが挙げられる。これらは、従来から検討されてきた課題ではあるが、前者については、空港単位の利活用や運営計画を制度化すること、そして、後者については、空港運営主体と地域の自治体の責任分担の明確化や、空港の一元的運営主体の設置に向けて、ランド・エアサイドの統合、保有会社等の検討を加速していくことなどが考えられる。

4— 欧米の地域航空活用の実態と具体例

4.1 米国 大手航空を支える地域航空

米国での大手航空・地域航空の連携形態としては、一つの地域航空会社が複数の大手航空会社と提携していることが特徴的である。また、契約形態としては、地域航空に有利な契約方式であるフィックス・フィー・コードシェア(Fixed-Fee Code-share)が多い。その内容は、フライト・コードは大手航空のみ(ウェット・リース的)とし、大手航空は地域航空に自社のブランドで運航を委託し、その対価として、実費+フィックス・フィー(マージンを含む)を支払うというもの。なお、定時就航率や苦情率の少なさ、荷物処理の正確さ等の運航実績に応じたインセンティブが付与されることとなっており、地域航空側のモチベーションを高めている。地域航空は、需要

が減ろうと燃油費が高騰しようと、そのリスクから防御され確実な利益が上がる仕組みとなっている。

デルタ航空は、地域航空会社8社を、デルタ・コネクションのブランドで束ね、全米大手航空随一の規模で、地域航空を活用している。デルタ・コネクションは、デルタ・グループ全体の中で、便数比率で約60%、全旅客数の約30%に達するなど大きな比重を占めている。路線選択は、デルタ航空本体の路線統括部門が、本体の路線と共に一括して実施し、地域航空会社は、デルタ航空が決定し指定した路線とスケジュールに従って運航する。基本的な投入機種設定の考え方としては、低需要の地方空港とハブ空港間には50席クラスを配置し、ビジネス・マーケットには大型リージョナル・ジェットを配置するというものである。



■写真—2 デルタ・コネクションのボンバルディアCRJ900(76席)(アトランタ空港にて筆者撮影)

デルタ航空での地域航空活用の仕方^{かつもく}で割目すべき点が2つある。1つ目は、地方路線ばかりでなくニューヨーク・シカゴ路線(15便/日)といった基幹路線の一部を全便大型リージョナル・ジェットに委ねている点である。そして、複数の地域航空会社を同一路線で運航させ、あたかも一つの地域航空会社のように運用している点が2つ目である。

4.2 欧州 多様な活用形態

欧州での大手航空・地域航空の連携形態としては、コードシェア、ウェット・リース、フランチャイズといった多様な方式を活用していることが特徴的である。

航空のフランチャイズは、1993年頃か

らBAで始まり、その後、90年代後半にかけてルフトハンザ、エール・フランス、イベリア航空へと順次拡大していった。この方法の地域航空側の利点としては、大手航空のブランドの下で、大手の販売力と販売網を利用して、旅客を獲得できるため、航空会社としての営業規模を大幅に拡大できることが挙げられる。また、需要の分析、採算性の分析、航空券価格設定、レベニューマネジメントを自らの裁量で行えるという意味で、航空会社経営としての自律性の高さも重要な点である。一方、大手航空側の利点としては、路線収支上のリスク無しにネットワークを飛躍的に拡大できること、フランチャイズ料という形で確実に利益を獲得できることが挙げられる。このような利点を活かして、例えば、エール・フランスでは、Brit Airほか合計3社を買収して囲い込むといった動きまで出てきている。フランチャイズ提携のバリエーションとしては、各国で様々であるが、便名は大手航空とし、運航責任と経済上のリスクは地域航空が負うという点では共通している。

5— 地方路線維持のための制度と理念

5.1 米国のEAS制度

米国では、EAS制度ができた当初、746の地域をEAS対象地域として認定し、この地域の空港とラージ・ハブ空港/ミディアム・ハブ空港を結ぶ路線がEAS路線となり、それらの中で、路線収益が赤字となる路線のみがEAS助成の対象となった。大多数の路線は、助成の要らない「助成不要EAS路線」(Subsidy-Free EAS Route)であり、現在では、有資格の地域は約700、実際に助成を受けている地域/路線は159路線となっている。助成対象には、議会による制約条件として、①地域が大規模ハブ空港/中規模ハブ空港から主なハイウェイでの運転距離で70マイル以上離れていること、②旅客1人当たりの助成金が200ド

ル以内となること、の2点が課せられている。財源については、制度発足以来、様々な変遷を経て、現在では連邦政府・AATF(空港・航空路信託基金)からの拠出であり、地方自治体は一部例外を除き拠出していない。予算規模は、2010年度で200億ドル(約170億円)とそれなりに大きい。

EAS路線を最大規模で運航しているのは、グレートレイク・エアラインである。1985年から参入し、現在では43路線を擁して、アメリカ本土のEAS助成路線の40%以上を占めている。同社は、EAS制度をバックボーンとしたビジネス・モデルを採用し、制度に合わせて自らを最適化しながら、会社を成長させた成功例といえる。



■写真—3 米国地域航空会社グレートレイク・エアラインのビーチクラフト1900D(19席)(デンバー空港にて筆者撮影)

このほか、米国では、2002年に制度化されたSCASDP(小地域航空サービス開発プログラム)がある。航空サービスが不十分、あるいは航空運賃が非常に高いコミュニティにおいて、補助金を与えることで航空サービスを改善しようとするものである。SCASDPでは、コミュニティに補助金を渡し、コミュニティは、補助資金を活用しながら、自助努力の中で航空サービスの改善を図ることになる。また、補助金はプロジェクトに対し単発での交付となり、マーケティング活動や利益保証等に充当される。成功率は約30%であり、予算規模も小規模ではあるが、制度としては定着している。

5.2 欧州のPSO制度

欧州のPSO制度は、地方自治体の自

主性が強いのが特徴的である。

英国のPSO制度として典型的なものは、スコットランドとシェトランドなどの離島間を結ぶ路線である。スコットランド行政府の追加航空助成は、航空運賃40%の補助など総計4,200万ポンド(約63億円/2009年、以下同様)規模にも及ぶ。フランスでのPSO助成は、国と地方自治体合わせて1億300万ユーロ(約130億円)規模であり、そのうち国が約1,800万ユーロ(約23億円)規模、地方自治体からは約8,500万ユーロ(約110億円強)規模であり、地方自治体の負担が極めて大きい。更に、中でもコルシカ島自治体が約6,250万ユーロ(約81億円)と突出している。

次に、欧米の制度を比較する。まず、大きな共通点としては、航空の規制緩和とのパッケージで『過疎路線への救済策』として設定されたこと。第2に、国として、一定の条件を満たすことを前提に「維持すべき過疎路線」を認定し、第3に、認定された「過疎路線」に、運航する航空会社が現れない場合、助成金を支払うことを前提に、公開入札で航空会社を選定し、第4に、航空会社が妥当なレベルの利益を上げることが保証して助成金を支払うという共通点がある。逆に、相違点としては、米国では、基本的に連邦政府が運営主体であり助成主体

である一方、欧州では、地域の地方自治体が積極的に助成主体として機能し、国と役割分担していることが挙げられる。また、契約期間も、欧州の方がずっと長めである。

ところで、このような欧米の状況と比較すると、我が国では、離島関係補助制度の予算が全国で年間5~20億円規模に止まるなど、必ずしも十分とは言えない状況ではないかと考える。

6—まとめ

米国、欧州共に航空の規制緩和を実現する中で、それにより切り捨てられる地方路線を守るための制度を、セットで同時に設定した。そこには、国、地域、航空会社が三位一体になって、地方路線を維持しようとする姿が見える。一方、我が国の場合には、長年、航空会社が採算路線での収益で不採算路線をまかなうというスキームが成立すると見なされて来たこともあり、欧米のような本格的な制度はなく、離島路線の補助制度という限定的な制度に止まっている。

航空会社側のコスト削減の経営努力が図られることを大前提にしなければならぬが、それに加えて、航空会社に適正な利益分配を保証し地方の路線維持を確保できるような、国と地域を交えた新たな助成スキームの制度設計が望



■図—2 フランス本土における PSO 路線 39 路線 (2009 年現在)

まれる。当面は、離島路線補助制度の拡充という形が現実的だが、近い将来、米国のEAS制度、欧州のPSO制度に相当する地方路線全般をカバーする制度が設定されるべきである。

その中であって、地方自治体は、地域にとっての航空の意味を今一度問い直す必要がある。そして、地域間の人的交流、地域経済発展の観点から、地方空港やその路線を維持すべきと判断するのであれば、今まで以上に応分の努力が必要となるであろう。

また、助成制度の拡充に加えて、運航面、整備面、事業面での国際標準に合わせた規制緩和や航空機燃料税等の公租公課減免といった点にも注目していきたい。

いずれにしても、欧米の事例を見るまでもなく、国、自治体、航空会社の3者が一体となって、地方路線を維持していくことがあるべき姿である。

なお、以上の内容については、今春上梓予定の「リージョナル・ジェットが日本を変える—日本の航空と地方空港の再生のために—」(屋井鉄雄・橋本安男共著)において、詳述する予定である。

■ 質疑応答

Q 欧州のPSOでは、EU内ではカボタージュがないので、他国のエアラインでも応募することは可能なのか？

A 橋本:可能である。フランスでは、実際にはそういった事例もある。

Q 欧米で見られるような地方路線を補助対象にするということは、日本の場合、離島路線では理解できるが、本土

内では、現実的に考えられるのか？

A 屋井:可能性はあると思う。公共性認定を地方自治体が行い、財源を確保するとすれば、路線の設定は地域ごとの判断となるが、路線としては、地方と地方を結ぶ路線よりは大都市と地方を結ぶ路線のほうが可能性はあると思う。国情の違いなどもあると思うが、フランスなどでは、離島ではない路線に地方自治体が多額の公的資金を投入している事例もある。我が国においても、(効率的な運航を前提に)そういった地方路線の維持に向けて、地方を支援していくための仕組みが必要で、現在、見られるような地方による搭乗率保証制度だけでは今後、難しくなるのではないかと思う。

Q 米国の場合、地方路線の維持に国が補助を出しているということであるが、これは、その路線を維持する以外に移動手段がないので補助してでも維持すべきだというコンセンサスが あった判断なのか？

A 橋本:米国のEAS制度の場合、補助対象となるのは、対象地域が大規模ハブ空港または中規模ハブ空港から主なハイウェイでの運転距離で70マイル以上離れていることが1つの制約条件になっている。一方、欧州のPSO制度では、他の交通手段で1時間40分(フランスの場合)など、一定の制約条件を設けている。他に代替手段がないから補助対象にするというわけではない。

Q 米国のEAS制度では、最初に想定赤字を算出して5%の利益を決めた上で申請をすることになると思うが、実

際に運航してみて思ったよりも赤字が増えた場合や逆に減った場合はどのような取り扱いになるのか？

A 橋本:規定がある。赤字が増えた場合は、エアラインのほうで負担する。そうするとエアラインとしては撤退の意向が働くことになるが、撤退に際して、90日前に事前通知をするという決まりがある。当該通知を受けて、運輸当局はすぐに次のエアラインを探すことになるが、90日経っても見つからない場合は、さらに最長90日間、既存エアラインは運航を継続しなければいけない。そこまでしても次のエアラインが現れなければ、5%の利益を前提に助成金が再設定される。

一方、逆に黒字が大きくなり過ぎるケースもあり得るが、もしそれが恣意的操作によるものと判定されると、以後EAS路線から排除されてしまうので、黒字が大き過ぎるようなケースは殆どないという。

Q 地域航空会社が成功する上で、空港の運営会社がすべきことがあれば教えていただけないか？

A 橋本:安い使用料を提供するというように尽きると思う。アトランタ空港では約7割が非航空収入であり、使用料収入はわずか3割程度である。このように空港の一体運営を行うことにより、航空会社に安い使用料を提供することが、空港運営会社と航空会社とがWinWinの関係になる要諦だと思う。

(とりまとめ: 大山洋志、横田 茂)