

国内航空ネットワークの維持拡充に関する研究

—英国に見る大手航空/LCC/地域航空の変遷と我が国航空の省察を含めて—

平成26年6月24日 運輸政策研究機構 大会議室

- | | | |
|------------|------|-----------------------------------|
| 1. 講師 | 橋本安男 | 運輸政策研究機構運輸政策研究所客員研究員
桜美林大学特任教授 |
| 2. コメンテーター | 加藤一誠 | 日本大学経済学部教授 |
| 3. 司会 | 杉山武彦 | 運輸政策研究機構運輸政策研究所長 |

■ 講演の概要

1— 研究の背景と目的

2001-10年において、地方空港と大都市圏を含む他空港とを結ぶ主要な国内地方路線^{注1)}の中で69路線もの撤退・休止があった¹⁾。これら国内路線撤退のデータを基に分析したこれまでの研究において、今後の地方路線の維持・拡充のために、①リージョナル航空^{注2)}の活用、②LCCの地方路線への進出の促進、③足らざる部分を補完する支援制度、が有効であるとの結論に至った。方策の①と②が大部分であるが、それでも足りないところは支援制度で補うという位置づけである。国の施策においても、リージョナル小型機^{注3)}を対象とした公租公課の減免措置の拡充や「地方航空路線活性化プログラム」の導入などで、地方路線の維持・拡充について上記①と③と同様の方向性が示されている。

一方、欧米の中でも、特に英国では、



講師：橋本安男

LCC、リージョナル航空が伸張し地方路線を含めた国内路線でのシェアが7割と非常に高く、いわばここまで大手航空が中心の我が国の国内航空と対極の状況にある。本研究は、過去に英国で起こった事象からインスパイアされる論点において我が国の航空を省察すると共に、国内航空ネットワークの維持・拡充のために大手航空/リージョナル航空/LCCが今後どのように適正に役割分担を果たしていくべきかという観点から、今後のあるべき方策と方向性を考察することを目的としている。

2— 本格LCC参入/リージョナル航空伸張後の現況

2.1 リージョナル航空の伸張

2001年ではリージョナル航空が国内線輸送旅客数に占めるシェアは3%にしか過ぎなかったが、その後の70席クラスの比較的大型のリージョナル小型機の導入によって、2012年には10%にまで増



コメンテーター：加藤一誠

加している。

この結果、2001-10年撤退69路線の内のいくつかの路線でリージョナル小型機による路線復活があった。大阪-函館、大阪-三沢、福岡-花巻の3路線は、何れもJALがB737で運航する中で撤退に至った路線であったが、CRJ200(50席)とエンブラエル170(76席)というリージョナル・ジェットの活用によって路線復活している。さらに近隣空港を使った復活路線としては、名古屋-花巻、名古屋-青森、丘珠-三沢の3路線があった。これら6路線では、13年度において、需給バランスの適正化によって59~81%の比較的良好な搭乗率が得られている。

2.2 本格LCCの参入後の状況

(1) 現況

欧州に比べ15年~20年程度遅れて、我が国でも2012年に、外資も参加した3社の本格LCC、ピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンが、相次いで就航を開始した。

就航後の各社の経営状況は、各社まちまちであり、エアアジア・ジャパンは、ANAとエアアジアとの提携が解消され、ANA単独のバニラ・エアに継承されている。一方、もっとも経営状況の順調なピーチ・アビエーションは、就航2年目の2013年度に単年度黒字を計上している。

国土交通省によれば、2014年3月時点の国内線に占めるLCCによる旅客輸送シェアは7.5%である。8月からは、中国外

資系の春秋航空日本も就航する予定であり(注:2014年8月1日に就航開始),さらに一旦撤退を余儀なくされたエアアジアも15年に再参入を予定している。欧米で40%,30%のシェアがあるように,今後我が国でも急速にLCCのシェアが拡大するポテンシャルがある。

(2) LCCによる地方路線復活・新設

2001-10年撤退69路線の内のいくつかの地方路線でLCC進出による復活がなされた。ピーチ・アビエーションは,12年の就航当初から関西-長崎,関西-鹿児島を開設し,13年から関西-仙台,14年から関西-松山路線もスタートした。これらは,何れも,かつてANAによって運航され,その後撤退・休止された路線である。

例えば,関西-鹿児島線は,当初B767型機で運航され最高で年間旅客数16.7万人規模の路線であったが,最終的には10万人を切ったことで撤退となった。しかしながら,ピーチ・アビエーションが参入した結果,13年度の旅客数は28万人,搭乗率は85%に達した(図-1)。他の路線でも同様の傾向であり,いずれもLCCの参入で低運賃が提供されたことで需要が急増し航空路線として

成立するようになった。LCCによる需要創出効果が路線の成立性を高めることが実証された形である。

また,LCCによる新規の地方路線としては,ジェットスター・ジャパンによって高松-成田,松山-成田,大分-成田路線が開設され,13年度において70%以上の搭乗率を確保し,比較的好調に推移している。

2.3 LCC/リージョナル機による路線維持・拡充のまとめ

2.1節,2.2節においてリージョナル航空の伸張と活用,LCCの参入が,共に地方路線の維持・拡充に寄与し得ることを述べてきた。

ここで,注意すべき点は,それぞれの路線維持の仕方の違いである。すなわち,リージョナル小型機で路線を維持・拡充するということは,需要に対して機材のサイズを合わせることを意味し,一方,LCCのそれは,低運賃によって新たな需要を創出して,需要増により路線を成立させることを意味する。

3——英国国内航空に係る分析と考察

島国である英国は離島路線も多く,他方首都圏での一極集中を抱えるなど,

国内航空で我が国との共通性を有するが,一方で,地方路線において,リージョナル航空のみならず,LCCの進出が著しい点で,我が国と様相を異にする。大手航空からLCCへの主客の逆転は,10~15年のスパンで行われており,この間,英国の国内航空において如何なる事象が発生しこのような劇的変化をもたらしたかについて,分析と考察を行った。

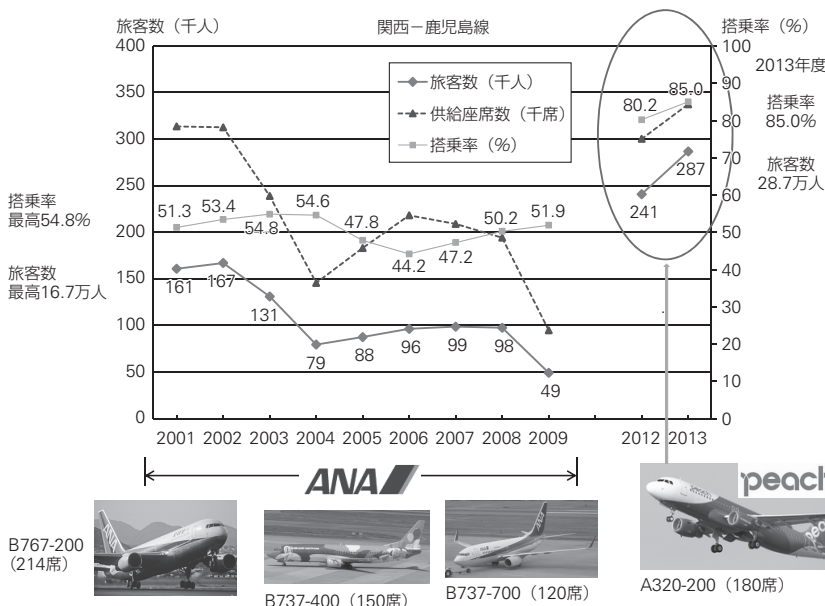
3.1 英国国内線におけるリージョナル小型機材の存在感

英国の国内線の規模は,日本の1/4程度の旅客需要に止まり,小さい。しかしながら,路線数は日本とほぼ同等である。離島路線が多いとはいえ,英国における低需要路線での路線維持能力の高さを示している。今回,英国航空当局(以下CAA)のデータ²⁾により分析した結果,リージョナル・ジェットとターボプロップ機による輸送旅客数が全体の約4割と,我が国の約1割に比べて非常に高いことが判明した。さらに,フライト便数で比較すると,7割弱がこれらリージョナル小型機による運航であり,我が国の場合の約3割に比べ,格段にリージョナル小型機の存在感の高いことがわかった。

3.2 英国国内線におけるLCCの躍進

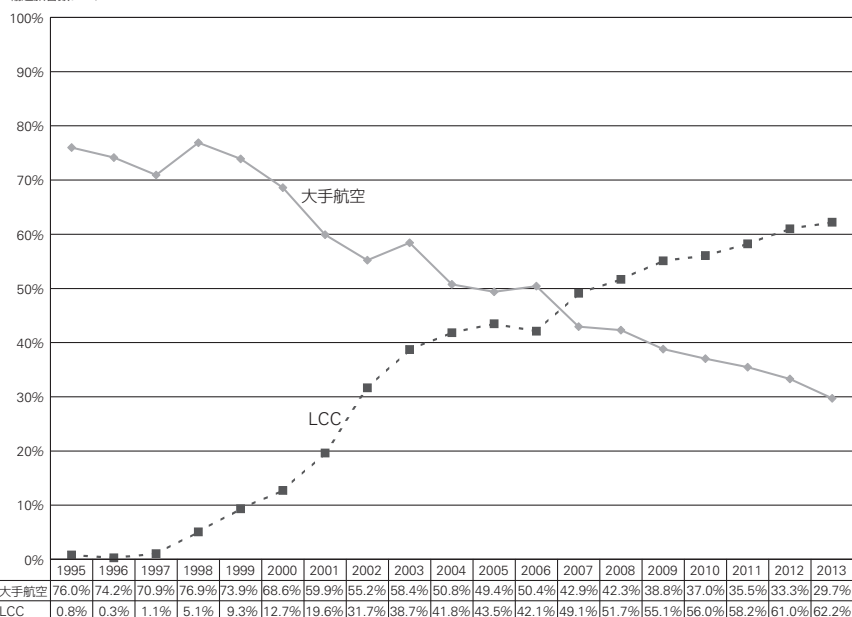
CAAの航空統計データを基に,1995年以降今日までに大手航空とLCCとの間で輸送旅客数シェアが逆転するまでの経緯を,航空会社間の合従連衡等の状況も含め,分析した。

英国でLCCが勃興し始めた1990年代後半においては,英国航空(以下BA)等の大手航空は国内線でもリーダーであり,国内線輸送旅客数で80~90%のシェアを占めていた。しかしながら,イーージェット³⁾が就航し始めた1997年からLCCが毎年着実にシェアを拡大し,一方,大手航空のシェアは減少し,2007年にはシェアが逆転するに至った。2013年の段階では,LCCのシェアは60%を超



出典:国土交通省¹⁾
■図-1 関西-鹿児島線における路線撤退・休止と復活の状況

輸送旅客数シェア



出典：CAA（英国航空当局）

■図一 英国大手航空/LCCの国内線旅客シェア推移（1995年～2013年）

え、大手航空のシェアは30%を下回っている（図一）。

上記の傾向を、旅客数の推移でみた場合には、国内の総旅客数が横ばいで推移する中、LCCは旅客数を維持し、大手航空は明らかに旅客数を減少させていることが判明した。

さらに、英国大手航空会社/LCCの欧州路線での状況を見ると、旅客数シェアの推移では、LCCの増加傾向はさらに顕著であり、国内線の場合より2年早い2005年にシェアが逆転している。現在では、LCCのシェアが約75%に対して大手航空は約25%と1/3となっている。旅客数の推移でみた場合には、LCCの増加が著しく、一方大手航空の旅客数は漸減している。

一般に「欧州では、LCCの参入は大幅な新規需要を創出し、大手航空の旅客数を減少することなく、全体旅客需要を増やした」と言われているが、英国航空会社に関する限りは、必ずしもそうはなっていない。

3.3 英国航空/LCCの経営戦略との関連性について

英国国内線における大手航空とLCCと

の間で輸送旅客数シェアが逆転するまでの推移を詳しく分析した結果、このような劇的な変化をもたらした要因として、BA⁴⁾およびLCCの経営戦略が密接に関連していることが判明した。以下に、それら経営戦略上のアクションについて述べる。

3.3.1 BAによる経営戦略1：LCC “Go” の創設と売却

BAは、100%子会社のLCC “Go”⁵⁾を立ち上げ、1998年5月に就航させた。欧州第3位のLCCとして順調に成長したが、3年後にカニバリゼーションとブランドの混乱を理由に、CEOの交代直後に投資ファンド会社に売却された。売却された後も、LCC “Go”は順調に推移し、単年度黒字を計上するに至ったものの、2002年にはイーージェットに再売却された。この結果、イーージェットは、一時欧州第1位のLCCとなるほど規模を拡大し、その後の飛躍の礎となった。すなわち、結果的に、BAは、国内最大のライバルであるイーージェットの規模拡大に手を貸す形となった。また、BAグループとして欧州線、国内線の一部を失ったことは言うまでもない。

3.3.2 BAによる経営戦略2：リージョナル航空高活用と売却/縮小

BAは、欧州大手航空の中でも、国内線および欧州線で、リージョナル航空を活用してきた⁶⁾。特に、当初は、リージョナル航空子会社以外に、むしろ独立系リージョナル航空会社とのフランチャイズ提携^{注4)}を多用することによって高活用してきた。1990年代後半には国内線旅客の1/3を、欧州線旅客の約2割をリージョナル航空に担務させる状況であった。さらに、2001～02年には、フランチャイズ提携してきた独立系リージョナル航空会社の多くを買収し子会社化した。

ところが、2006年にCEOが交代すると、経営上の損失が大きいとして、一転して、大部分をLCCでもある独立系リージョナル航空会社フライビーに売却することを決定した。売却の結果、BAの国内線旅客でのリージョナル航空シェアは10%以下、欧州線旅客では5%以下に急減した。同時に、少なからぬ国内路線、欧州路線を放棄するに至った。

3.3.3 LCCの側の積極経営の成功

LCCの側から見ると、その拡大は、積極的な他航空会社買収による規模拡大の成果と見ることが出来る。例えば、イーージェットは、元BA系LCC “Go”の買収により、規模を倍増したばかりでなく、BAのフランチャイズ提携先であったGBエアウェイズを買収、吸収し、さらなる規模拡大に成功している。

一方、フライビー⁷⁾は、BAからリージョナル部門であるBAコネクトを買収した後、BAのフランチャイズ提携先であったローガン・エアとのフランチャイズ提携を獲得し、一時国内線1位の航空会社に躍り出た。

3.3.4 BAの経営戦略に対する評価

BAのLCCおよびリージョナル航空に係る経営戦略上の転換は、CEOの交代

期になされたこともあり、経営上の一貫性を欠くようにも見えるが、当時財務状況が良くなかったことから経営上の一定の合理性があったとの見方もでき、議論の分かれるところである。特に、LCCの拡大によって国内線、欧州線でイールド（旅客キロ当たり収入）が下がったことから、早い段階で、LCCの存在が及ばずイールドが高い長距離国際線に経営の重点をシフトしたという見方もでき、これは後の他の欧州大手航空の経営戦略の先取りとも言えるものである。

しかしながら、BAがもし100%子会社のLCC“Go”を温存していたとすれば、欧州の航空の歴史はかなり変わっていたとも言われている。事実最近になってBAの親会社であるIAG（International Air Group）は、スペインのLCCブエリグを買収している。このことは、いまやBAがグループ内LCCの必要性を認識したものと捉えられる。

一方で、BAは、2012年の大手航空会社BMI買収時に、そのリージョナル航空部門を買収対象から外しており、リージョナル航空を限定的に捉える経営方針は変えていない。

4—英国での経緯から想起される論点について

ここまで、英国国内線における大手航空とLCCとの間で輸送旅客数シェアが逆転するまでの経緯を分析した結果を述べてきた。航空を取り巻く環境の相違から、英国で起こった事象が必ずしも我が国でも再現され得るとは言い難いが、それらの事象から想起されるいくつかの論点において、今後の我が国の航空を省察することは示唆に富むものと考えられる。

4.1 英国のように、リージョナル航空が拡大する可能性は？

2001年には3.0%にしか過ぎなかったリージョナル航空輸送シェアは、その後

の70席クラスのリージョナル小型機の導入によって12年には10.0%まで増加している。今後、17年にMRJがANAに導入されるようになると、リージョナル航空の輸送シェアは大幅に増加すると予想され、特に中小需要の都市間路線での需給バランスの改善が図られ、地方路線において路線の維持能力が向上すると期待される。

しかしながら、一方で、ターボプロップ機で離島路線等を運営するリージョナル航空には、航空機材の更新等の課題があり、今後のモニターが必要である。

4.2 英国のように、大手航空がリージョナル航空を放棄する可能性は？

リージョナル航空を放棄することは国内線の縮小を意味することであり、また世界的に見ても大手航空がリージョナル航空を活用することは必須要件であることから、我が国の大手航空がリージョナル航空を放棄する可能性は考えにくい。

4.3 英国のように、大手航空がグループ内LCCを放棄する可能性は？

LCCの経営状況によっては可能性がないとは言いきれないが、基本的に、他社グループLCCや独立系LCCとの競合上の理由、また世界的にも大手航空がLCCをグループ内で活用する方向であることから、我が国の大手航空がLCCを放棄する可能性は低いと考えられる。

4.4 そもそも、英国のように、我が国でLCCが大きく成長し得るのか？

すでに、ピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパンは、輸送旅客数規模で、既存新規航空会社の大半を超えている。しかしながら、英国のイーージー・ジェットのような純粋な独立系LCCが存在しないことから、ジャイアントLCCの出現は難しいと考えられる。

一方で、旅客の認知が進むこと、大手

系LCC、外航系LCCの間での競合により、一定程度の着実な伸張は進むものと予測される。他方で、最近のパイロット不足問題等、阻害要因で拡大のスピードが鈍る可能性もある。

4.5 我が国でも、カニバリゼーションは発生し得るのか？

大手航空会社のヒアリングの中で、「需要の太い路線（札幌線等）では、カニバリゼーションは感じられない。他方、地方空港を結ぶ需要の細い路線では、先得割チケットが明らかにLCCに侵食されていると感じている。」とのコメントがあったように、LCCのシェアの拡大に伴い、程度の差こそあれ、カニバリゼーションは一定程度発生すると考えるのが自然である。大手航空会社はこれを想定しておく必要があると思料する。

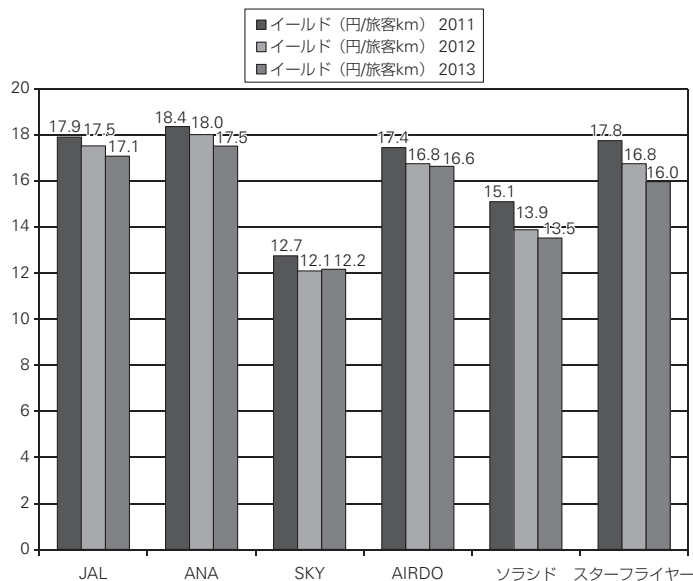
4.6 我が国でも、LCCの成長により航空業界のイールド（旅客キロ当たり収入）が下がるのか？

2012年の本格LCCの参入以降、既存航空会社のすべてでイールドの低下傾向が見られ（図-3）、これをLCCによるイールド低下の兆しと捉えることもできる。長期的には、LCCのシェアの拡大に伴いイールドは低下すると考えられる。ただし、燃料費高騰等の影響で、短期的には、逆ブレもあり得る。

何れにしても、大手航空、リージョナル航空はLCC拡大に伴う国内線イールドの低下を一定程度受け容れる準備が必要である。

4.7 BAのように大手航空はイールドの高い長距離国際線へのシフトを強めるべきか？

長距離国際線の拡大は重要である。しかし、中東系3社等外航との競争も激化中、国内線、近距離国際線を含めた全体のバランスの取れた拡充が得策と考えられる。



出典：航空局^{*)}

■図—3 既存航空会社のイールドの推移(2011—13年度)

5——国内路線維持・拡充の観点から今後のあるべき方向性と方策

5.1 大手航空とリージョナル航空/LCCとの関係

大手航空とリージョナル航空とでは、ブランドを同じくし、補完関係にあるという意味で、親和性は非常に高い。一方で、大手航空とLCCとでは、資本関係があっても、「カニバリゼーション」、「イールドの低下」という観点で、本質的に相容れない要素を内包する。

しかしながら、LCCには、「空飛ぶ高速バス」とも呼ぶべき属性によって確かな需要創出効果と、一定程度新幹線との競合能力が存在することから、大手航空にはない強みを有している。

したがって、今後大手航空には、関連LCCを、その拡大も含め、適切にマネージして使いこなして行くことが求められる。

5.2 大手航空/リージョナル航空/LCCによる適正な機能分担

大手航空は、さらなるリージョナル航空の活用を進め需給の適正化を図りつつ、地方路線を含む国内ネットワークの維持・拡充を行う。

一方、LCCは、その需要創出効果をもって、地方路線への進出も促進しつつ、国内路線を拡充する。この際、大手

航空、リージョナル航空はLCC拡大に伴う国内線イールドの低下を一定程度受け容れる準備が必要である。

また、リージョナル航空は、低費用化に向けた企業努力の下、引き続き小需要路線も担務することになる。この際、ターボプロップ機運航の過疎路線では、メーカーの生産停止に伴う機材上の制約等で需給バランスが図れず路線維持が困難な場合も予想される。国、自治体は適宜モニターし、公租公課の追加減免措置等の救済策の検討も必要となると考えられる。

5.3 パイロット不足の問題

喫緊の課題として、最近のLCCにおけるパイロット確保問題があり、この事がボトルネックとなって、LCCの成長を鈍化させる可能性もある。同時に、もっとも立場の弱いリージョナル航空において、パイロット(機長)の引き抜きにより、路線の運営に支障を来す可能性がある。

すでに、国のレベルで、自衛隊パイロットの民間転進再開等様々な対応と検討がなされているが、経営基盤の脆弱で一社ではパイロット養成が困難なリージョナル航空に特化して、「各社共同の乗員養成組織」の構築に向け、離島用航空

機購入補助に準じたシミュレータの購入補助も含め、仕組み作り⁹⁾を行うことが、民間航空全体として意味があるものと思料する。また、パイロットのリソース対象を、防衛庁を退職した元パイロットを含め、広く求めることも重要である。

■ コメントの概要

1——発表へのコメント

本研究は航空の「失敗の研究」であり、欧米の航空事情・政策を実証的に分析し、そこから我が国の路線の撤退・休止への示唆を得ている、と理解した。そして提案では、リージョナル・ジェットやLCCによってコストを引き下げ旅客の移動を喚起することで、効率性を改善する。結果的に乗客が増えて損益分岐点が変わり、各地への航空サービスの拡大につながる、というものである。全体を通じて、航空のプロからみた航空界への温かい眼差しを感じる研究である。

2——欧米と我が国の比較

空港と航空会社について彼我の差を考えるにあたり、まず、欧米と日本の根本的な差を整理する必要がある。我が国のLCCは独立性を保っていると言われているが、実際にはJALとANAの資本が入っている。つまり、航空会社はJAL系、ANA系とスカイマークの3社と言ってもよい。一方の欧米では純粋に航空会社間の競争が存在する、という差異がある。

次に航空会社を考えるときに空港との関係を考える必要がある。米国の空港は公共体(政府か自治体法人)であるが、独立的な意思決定のもとで経営され破綻の可能性もある。そして、空港間に競争(ライバルでもあり、経済学的な競争も)が存在している。一方の日本の空港は、主に空港の設置管理者(今はパブリック)が意思決定を行っている。しかし、「混雑空港」を含め、空港に容量制約があることが多く着陸料もほぼ一

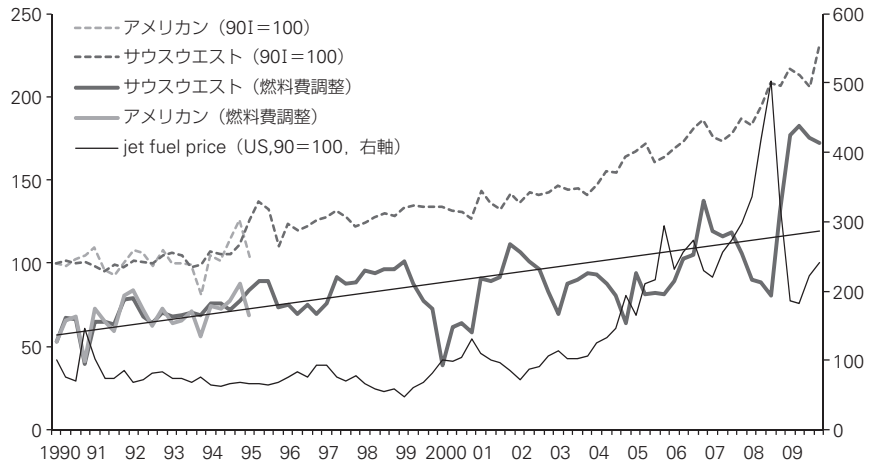
定となっている。例えば、福岡空港は混雑空港ではないため需要が増えても受け入れている。このような場合、アメリカでは容量を考えて空港が対策を打つことが多いが、日本ではこれができない。

アメリカの場合は、空港の経営をマーケットがモニターする。債券（特にレバニユー債）による資金調達を行うことで、モニタリングが経営の効率性を維持させる。我が国の国管理空港は特別会計から維持管理費が出ているため、マーケットが監視することができない。また、地方空港の場合は複雑になっているため透明性が確保できていない。我が国の場合は資金調達が特別会計制度あるいは県の負担であり、透明性が不十分であると考えている。欧州では民営化して異業種企業の一部となれば、かえって空港の透明性が消えてしまうこともある。以上に述べたように透明性と競争という点で我が国は欧米と異なる。

3—航空会社間の競争（米国の事例）

誰でも入手が可能なアメリカのデータを用いて、大手航空による対抗値下げのケースを紹介する。アメリカン、コンチネンタル、デルタが運行しているフィラデルフィア—オースチン間の例では、2003年4月にLCCのサウスウエストが参入し運賃引き下げに走った後、大手航空各社が追従し運賃を引き下げ、その後LCCが運賃を引き上げ、大手航空がLCCと同じ動きをして運賃が収斂するという現象を確認できた。

この分析については、燃料代が運賃に影響することを考慮する必要があるとの指摘を受けていた。そこで、アメリカンが運航していた短距離路線にサウスウエストが入ってきた事例を取り上げる。図—4に示すようにジェット燃料価格を右軸で1990年を100として直線で取ってみると、2000年代は燃料費が上昇しており、これが国内線運賃に転嫁されていると考えるべきである。サウスウエストの



出典：Data Base Products, Incより抽出、作成

■図—4 大手航空が退場する場合（バーミングガム〈AL〉—ナッシュビル〈TN〉、短距離、試算）

費用構造を見ると1/3が燃料費であるから、燃料費の上昇分は全て運賃に転嫁していると考えてデフレートしたものを描いた図である。この例ではアメリカンが途中で撤退すると、サウスウエストが運賃を上げていくことがわかる。つまり、LCCが参入したら必ず運賃が下がるとは言えない。つまり、「運賃は競争条件によって変化する」という理解が適切であり、路線（市場）ごとに確認することが必要ではないか。

参考に、LCCが第2空港を使ってシェアが圧倒的に高いケースをみると、運賃の決定力をもつと考えられるから、LCCが運賃を引き上げると他の大手航空も追随することがわかった。この例からも、運賃の決定は競争条件、つまりマーケットによるということがわかる。

橋本講師の英国国内線について大手2社とLCC2社の旅客シェア推移（1995～2013年）を比較したグラフの中で、BAが2002年、2008年に大きくシェアが低下したというものがあつた。これを航空会社の社債の格付け（ムーディーズ2014.6）と比較してみると、BAのシェア低下と格付けの落下のトレンドが一致している。信用格付けではBaa2以上が投資適格とされ、そこに該当する航空会社はサウスウエストだけで、ユナイテッドやBA、ジェットブルー（米国のLCC）は、格付けでは投資適格でない（5年間で20%くら

いの会社が潰れると言われる状況）という実情である。航空会社は最近高い収益を上げて話題にはなっているが、実際は経営基盤の弱い業種であり、そういう会社の競争を分析しているということを理解する必要がある。そして、空港はそのような企業に依存しているのだから、大変厳しい業界であると考えられる。

4—コメンテーターからの質問と回答

橋本講師への質問

4点の質問をしたい。1点目は、我が国のLCC3社には大手航空会社の資本が入っており、現在は旅客の支払意思額によって航空会社を選別するシステムである。多少の移動はあるとしても市場における競争とは異なると思うがいかがか。

2点目は、リージョナル航空旅客輸送推移（1994～2013年度）を示したグラフで、リージョナル航空の輸送量は景気変動の影響が小さく、2009年以降は急拡大しているように見える。航空全般では景気の影響を受けやすいものと考えているが、この影響が小さい理由をどのようにお考えか。必需財であるからなのか。

3点目は、機体規模が異なるものの、「リージョナル航空も活用」は、大手会社によるネットワーク補完路線への内部補助を意味しているのか。収支が償うならば、独立は考えられないのか。

最後に、4点目として、航空会社の経

営基盤は総じて弱い。その中で、我が国の航空会社の経営基盤は強化されている。しかし、機能分担のためのあるべき方向性と方策を説明された中では、今後「国、自治体は適宜モニター」、「公租公課の追加減免措置等の救済策」が必要と記されている。このことについて、路線に対する補助と会社への救済策とは意味が異なると思う。補助の持続性は効率性を歪めないのか。もしそうであるならば、制度の見直し、例えばアメリカでチケット税ができて、我が国でできない理由はどこにあるとお考えか。

質問に対する橋本講師からの回答

1点目の質問について、大手航空会社の資本が入っていても限定的な持分法適用会社の場合、それほどコントロールが効かないとすれば、競争条件が成立する可能性がある。一方、それでも大手が一定程度コントロール可能という前提に立てば、確かに競争は成立せず、むしろカニバリゼーションという状況になる。

次に2点目の質問の2009年以降に景気変動の影響を受けずに、リージョナル航空の輸送量が増加したことの理由は、大手航空会社等が比較的大型のリージョナル・ジェットの出発を促していたものがこの時期に続々と導入されたためである。JALの子会社J-AIRはエンブラエル170という76席のリージョナル・ジェットを大量に発注した。また同じ時期にANAコネクションのIBEXエアラインズがCRJ-700(70席)を、フジドリームエアラインズ(FDA)もエンブラエル170を発注した。景気影響と関係なく需給適合にリージョナル・ジェットがフィットしたものと考えている。

次に3点目の質問について、リージョナル航空会社と大手航空会社との間には空港サービス等を対象に受委託関係が存在するが、個別企業の会計は独立しているので内部補助の関係はない。自己完結でリージョナル航空会社が自立で

きるのであれば、独立すればよいという考えは理解できるが、ビジネスライクに複数の大手と提携できる米国と違って、日本ではなかなか難しいと思う。欧州でも、エア・フランスやルフトハンザのように、むしろ大手航空がリージョナルを子会社化するのが主流である。さらに、我が国では、欧米並みに使い勝手の良いウェットリース制度がないという事情もある。

最後に4点目の質問の今後の方向性を述べたスライドに記した「ターボプロップ機に対する公租公課の追加減免措置」の件である。国内線リージョナル小型機の公租公課軽減を説明した時に示したように、今年度から国内線リージョナル小型機に対して公租公課(着陸料、航行援助施設利用料)の軽減が実施されている。大手航空会社ではなく、一部の弱い立場のリージョナル航空会社のためにこの軽減措置がある。しかし、今後機材更新で需給関係が成立しないと、このような措置を受けても足りない可能性がある。それに、重量当たりで航行援助施設利用料が算定されるが、利用客数を考慮したら小型機材の公租公課は割高であるとの意見もある。このため、ごく局所的に弱者救済の観点から、追加減免措置検討の可能性を述べたもので、効率性を損ねるような補助スキームに言及したのではない。

次にチケット税の話については、2007年にブッシュ政権は、チケット税を廃止し航空会社から徴取することを試みたが、反対が多く断念した。オバマ政権はチケット税はそのままにして、ナビゲーション相当税をとろうと考えている。

■ 質疑応答

Q イギリスのことを知りたい。ロンドンだけでも多くの空港があるが、東京近郊は2つしかない。国土の形も異なるが、空港の数が多いイギリスはリー

ジョナル・ジェットやLCCの組み合わせがとりやすいということはないか。

A 橋本:ロンドンの周辺は5つの空港がある。しかし、LCCを活用している空港は限られていることから、空港の数が問題なのではなく、どう組み合わせるかがポイントである。

Q 日本には新幹線が便利であるということから航空の競争条件が厳しい。イギリスはそのような航空に対するライバルが存在するのか。

A 橋本:かつてTGVと航空の比較を試みたが、TGVの運行は1時間に1本の頻度であり、日本の新幹線と輸送力が大きく異なる。英国内の高速鉄道も同様に、新幹線とは比較にはならない輸送力・運行頻度である。

Q EUと東アジアの違いについて伺いたい。イギリスのLCCはEUの中で拡大しようとしているようだが、日本のLCCは東アジアのなかでそのような拡大が可能であるとお考えか。

A 橋本:例えばイージー・ジェットは国内よりカボタージュの認められたEU内で拡大してきた。日本のLCCが東アジアで拡大することについてはハンディが大きいと思っている。一方で我が国のLCCには、英国に比べ大きな国内路線需要が、潜在していると考えている。

Q 英国内の輸送旅客数は日本の1/4だが路線数は日本と同程度である。これが維持できている理由を説明いただきたい。

A 橋本:英国は小型機材が多いのが前提にある。リージョナル小型機には20人乗り、あるいは9人乗り等を含む小型機材が多くの運航を行っている。英国にはフライト便数が多い。英国には地元自治体と政府が助成するPSO(Public Service Obligation: 公共サービス義務)という制度があり、例

えば離島路線で1~2割程度の助成があることも事実であるが、維持できている最大の理由は、先に述べた小型機の存在である。

Q 加藤先生のコメント発表の中で、社債に関する投資不適格の話が、全体の発表の中でどういう位置付けにあるのか理解できなかった。空港、航空会社の個々の効率性や収益性が市場で評価される傾向が欧米では強いのに、日本は必ずしもそうではない、という理解で良いか。ただし、破綻した航空会社の株主はそれなりのコストを払っており、県や国がコストを負担している日本も、極端に言えば国債のデフォルトがあるように、マーケットが評価すると理解してはいけないのか。

A 加藤：リージョナル・ジェット、地域航空など公正（政府の役割）を強調されているように見えたので、経済的な効率性を担保する手法を紹介した。また、空港は利潤最大化を目指して使用料を決め、航空会社はそれを支払う、ここで交渉が成立する。このとき、空港側がとんでもない価格を提示すれば航空会社は逃げる。これは市場評価で効率性を保つシステムが成立しているからである。空港の話をしたのは、航空会社がお金を払うのは空港であるし、空港があるから航空会社がある、この両者の関係を考慮する必要がある。債券の話は、民間の航空会社の業績が最近が良いが、債券市場の評価は高くない。他方、公的な

事業者である空港の格付けは高い、ということを示し、効率性の意味をあらためて問うた。

Q 今後、LCCがある程度の需要が期待できる地方-地方路線に入ってくると、リージョナル・ジェットが追い出されるような構図が予測される。日本でリージョナル・ジェットが発展して行くためには、路線やダイヤの設定について考えることが必要である。オンピークの時間帯は地方都市間のリージョナルな路線を運航し、首都圏路線のオフピークの時間帯は高需要路線をリージョナル・ジェットが委託されて成立するような、内部補助に近いかもしれないが、このような可能性はないか。ロンドンのヒースローを発着している路線にリージョナル・ジェットはどの程度入っているのか。

A 橋本：国際線ではリージョナル・ジェットがロンドン・ヒースローに入っている例もあるが国内線ではない。リージョナル航空が成功するための要諦の第一は、スイスの航空会社クロスエアが行ったように、「大手が飛ばないニッチな路線をイールド高く飛ぶこと」である。個人客が多くイールドが高いところがあれば成立する。また、大手の基幹路線で、オフピーク時に補完的に運航することもリージョナル航空の重要な役割であり、欧米で多く、我が国でも一部行われている。将来、羽田の枠に余裕が生じれば、指摘のような運航も有り得ると思う。

注

注1) 地方路線を国土交通省の定義に従い、幹線（基幹空港である新千歳、羽田、成田、大阪、関西、福岡、那覇を結ぶ路線）以外の路線と定義する。

注2) リージョナル航空をリージョナル小型機（注3）参照）を用いて旅客運送事業を行う航空会社と定義する。

注3) リージョナル小型機：リージョナル・ジェットとターボプロップ機を総称して呼ぶ。概ね100席以下である。

注4) フランチャイズ提携：欧州で大手航空会社からリージョナル航空会社にブランドを貸与し、大手ブランドで運航させる提携形態。

参考文献

- 1) 国土交通省[2001-2010],「航空輸送統計年報」.
- 2) CAA (英国航空当局) [1995-2013], “Domestic/EEA Scheduled Services” (統計資料).
- 3) 英国航空 [2005-2013], 「イージージェット アニュアル・レポート」.
- 4) 英国航空 [1997-2013], 「英国航空アニュアル・レポート」.
- 5) Barbara Cassani, Kenny Kemp [2003], “Go: An Airline Adventure”, Time Warner.
- 6) 山内弘隆・橋本安男・小島克己 [2006], “大手航空会社と地域航空会社の連携に関する調査”, 「平成18年度地域航空研究調査報告」, 全国地域航空システム推進協議会.
- 7) 橋本安男・屋井鉄雄 [2011], 『リージョナル・ジェットが日本の航空を変える』, 成山堂書店.
- 8) 航空局 [2012-2013], 「航空輸送サービスに係る情報公開資料」.
- 9) 西藤真一・水島治・手塚広一郎・加藤一誠・田村亨 [2012], “新たな航空ネットワークの形成と航空機保有組織の可能性”, 「産業経営研究所 Working Papers」, 日本大学経済学部産業経営研究所.
- 10) 野村宗訓 [2008], “イギリスにおける地方空港の発展と離島路線の維持—LCCの貢献とHIALの経営を中心として—”, 「運輸と経済」, 第68巻, 第11号.
- 11) 波多野匠・橋本安男・磯野文暁・三輪英生 [2012], “小型機材の活用又はLCCによる新規国内航空路線の成立可能性に関する調査研究”, 「国総研資料」, 第698号.
- 12) 橋本安男 [2012], “欧州LCCの現況について—LCCビジネス・モデルの深化, リージョナル航空との関わりを含めて—”, 「運輸と経済」, 第72巻, 第12号.

(とりまとめ：嶋本宏征、橋本安男)