

米国ハワイ州の航空旅客輸送市場の現状

町田一兵
MACHIDA, Ippei

明治大学商学部准教授

1—はじめに

筆者は2016年4月から2018年3月までの2年間、ハワイ州立大学ホノルルコミュニティカレッジに訪問学者として滞在した。ハワイは米国で唯一の王国があった州として、珍しくアジア系住民が白人住民を上回る州である。また、一年中気温が20—30度前後に保たれ、自然観光資源が豊富であることから、世界有数の観光地として、毎年州人口よりもはるかに多くの観光客が訪れている。そのような観光地として栄えているハワイ州の航空旅客輸送の状況について紹介することとする。

2—概要

2.1 本土及び国際航空旅客輸送市場

米国ハワイ州の人口は約142万人^{注1)}(2016年)と沖縄県並み(約144万人^{注2)}, 2017年)だが、世界有数のリゾート地であるため、本土及び国際便によるハワイ諸空港の年間利用者数が882万人(2016年)に上るほど、太平洋真ん中の一大旅客集散地である。

また、ハワイ州はいずれの大陸からも最も離れている島群^{注3)}であり、輸送モード別でハワイ州の旅行客を見る場合、クルーズ船の利用は極わずか(3%未満)、ヒトの移動はほとんど航空輸送によって行われることが特徴である。

近年、ハワイ州最大の産業である観光産業^{注4)}はリーマンショック時に一時的に落ち込みがあったものの、2009年以降徐々に回復した。それに伴い、本土及び国際航空旅客の利用数も増え、今日まで順調な伸びを示している。

また、90年代初期まで、ハワイ州(主にホノルル国際空港)は太平洋航路のトランジット・ハブとしての役割を發揮してきたが、規制緩和によるハブ&スポーク方式の定着で目的地までの直行便が増加し、ハワイ州、特にホノルル国際空港^{注5)}のトランジット機能は大きく低下し、航空機の発着便数もホノルル

国際空港を中心にトランジット便が減少した。よって、現在ではハワイ州に発着する航空便は主にハワイ州を目的地として運航している。

2016年時点で、ハワイ州と米国本土及び海外を結ぶ幹線航空便を運航するのは米国航空会社13社、海外航空会社14社となり、北米本土をはじめ、東南、東北アジアやオーストラリア、太平洋諸島など、環太平洋主要国の大都市を中心に直行便を運航している。

また、従来のレガシーに加え、2015年4月9日関西発ハワイ航路にLCCのジェットスターが参入したことを皮切りに^{注6)}、2015年12月にジンエアーが同航路に参入し^{注7)}、さらに2017年10月にシンガポール航空傘下のLCC事業者スクートがハワイ航路を開設し^{注8)}、2018年前半に米国国内のLCC大手事業者サウスウェストもハワイ航路を開設する予定^{注9)}など、ハワイ州の幹線・国際航路に新規事業者が続々参入することで市場のさらなる拡大が見込まれる。

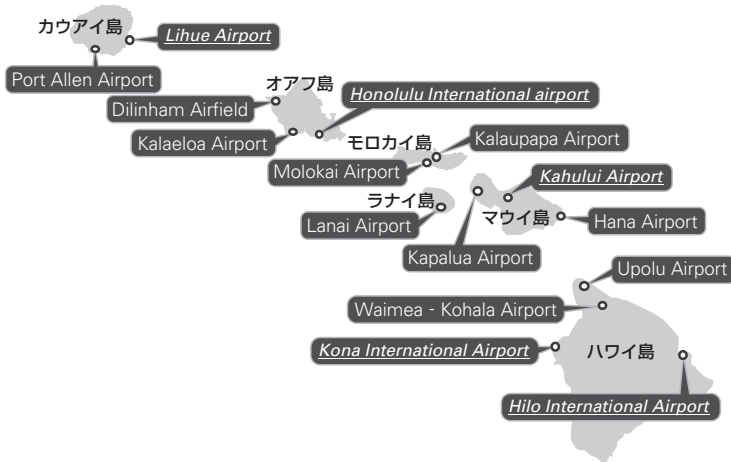
2.2 ローカル航空旅客輸送市場

米国本土及び海外を結ぶ長距離航路は主にホノルル国際空港を利用しているが、ハワイ州にはローカル空港が多く整備されている。ハワイ州には15空港(2017年)があり、すべて州政府が運営する。各島嶼に最低1空港を設けることになっている。うち、国際空港はカウアイ島、ハワイ島(2か所)、オアフ島、マウイ島に設置されている(図—1)。

ちなみに、ハワイ州のローカル便の飛行距離は短く、ホノルル国際空港から最も遠いハワイ島のヒロ国際空港まで335キロほど、いずれも一時間以内の短い航路である。

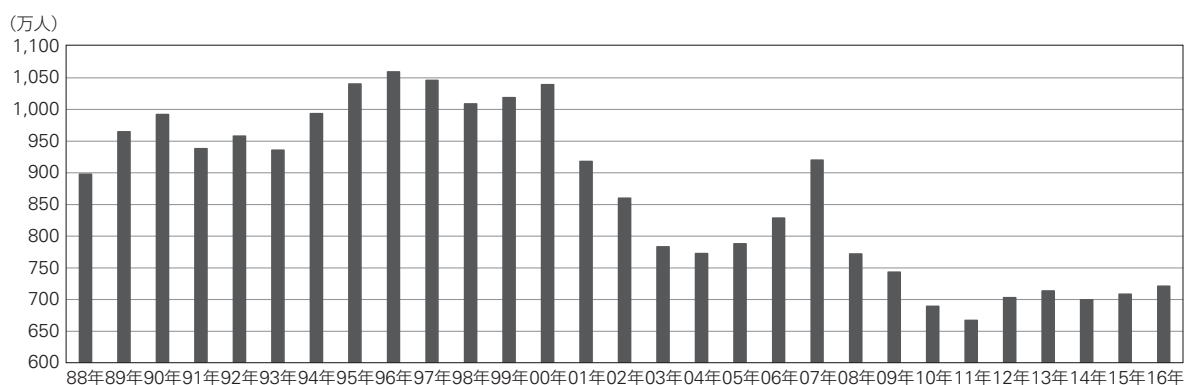
これまで本土及び国際航空便における旅客輸送が増加傾向であるのに対し、ハワイ州のローカル航空市場は2007年をピークに減少し、近年では若干持ち直したものの、ほぼ横ばいで推移している(図—2)。

なお、ハワイ州に発着する国際/米国本土便を利用する航空



注：下線は国際便が運航する空港
 出所：http://airports.hawaii.gov/（2017年11月8日取得）により筆者作成

■図一 ハワイ州の空港設置一覧図



出所：Department of Business, Economic Development & Tourism, Hawaiian Government

■図二 ハワイ州のローカル旅客輸送数の推移

旅客の7割弱はホノルル国際空港を利用するものの（2016年）、ホノルル空港を利用する旅客はオアフ島のみ観光することが多いため、ローカル航空の利用ではホノルル空港が5割弱に留まる。

それに対し、国際/米国土定期航路を持つKahului（マウイ島）、Lihui（カウアイ島）、KonaとHilo（ハワイ島）を中心に、ローカル便を利用する旅客が全体の5割超となる（2016年）。ホノルル発着の航空旅客に比べ、その他の島嶼によるローカル便の利用率が高い原因として、それぞれの島嶼からオアフ島の観光を中心にローカル便を利用していると推測する。

3—ハワイ州のローカル航空旅客運送事業者

現在、ハワイ州のローカル航空旅客輸送サービスを提供しているのは、ハワイアン航空（Hawaiian Airlines）、エンパイア航空（Empire Airlines）、モクレレ航空（Mokulele Airlines）、マカニ・カイ・エアー（Makani Kai Air）の4社である。

ハワイアン航空はホノルル国際空港を本拠地に、多数の本土及び海外の定期航路を持ち、かつローカル線も展開するハ

ワイ州最大の航空運送事業者である。ローカル航空市場において、これまでハワイ島、マウイ島など、観光客の人気路線にB717（定員100名前後）による自社便を運航している。

それに加え、2014年から、ハワイアン航空はグループ会社のエンパイア航空と共同で、これまで比較的需要が少ないラナイ島、モロカイ島、及びマウイ島西部のカパルアの地域^{注10}にコミューター機（定員48名）による運航で新規参入した。飛行機の運航以外の業務はすべてハワイアン航空が担当する。

他方、モクレレ社は専ら空中観光を中心に、セスナ社産のGrand Caravan EX（定員10名前後）を用いた航空旅客輸送サービスに集中しており、マカニ・カイ・エアー（Makani Kai Air）はコミューターを利用したホノルル～モロカイ間のみを運航するなど、現状では州内のローカル航空旅客輸送市場はハワイアン航空及びそのグループ会社で高いシェアを持つ^{注11}。

むろん、かつてハワイ州のローカル旅客輸送市場に複数の事業者が存在した。とりわけ1949～2008年まで、地元二番目の規模を持つアロハ航空（Aloha Airlines）が60年にわたり、本土6都市及びハワイ州内のローカル航空旅客・貨物輸送サー

ビスを提供してきたが、2008年に倒産した。

アロハ航空が倒産した直接的原因は新規参入による激しい運賃競争及び急激な燃料高^{注12)}と指摘される。それまで国際便を持たず、一部の本土便とローカル便のみを持つアロハ航空は最大手のハワイアン航空に比べ、ネットワーク規模の小ささは明らかである。

このようなハワイの地元航空運送事業者に対し、2006年にゴー航空 (Go! Airlines), 2007年にパシフィック・ウイングズ航空 (Pacific Wings Airlines) (いずれもLCC事業者) が新規参入し、とりわけゴー航空は既存の地元2社の半額運賃でサービスを開始したなど、略奪的価格設定 (Predatory Pricing)^{注13)}を行った。それに対し、地元2社はそれに追随して値下げを行った。

実際に2008年1月にゴー航空が運航を開始してから16か月間の営業損失が2,000万ドルに達したと公表したなど、新規参入事業者は収益を得ていなかった^{注14)}。それに対し、アロハ航空とハワイアン航空は同時期に合計6,500万ドルの営業赤字を計上した^{注15)}など、勝者無しの結果となった。

厳しい運賃の値下げ競争にさらされたうえ、2004年から始まる急激な燃料高が重く押し掛かった。アロハ航空は赤字に苦しみながら、資金調達もうまくいかず、最後まで買収先を探して再建を図ろうとしたが、重い負債を持つローカル航空会社に買い手がつかず、2008年に営業を停止した。

一方、アロハ航空が倒産した後も市場が低迷したまま推移を続け、新規参入したLCC2社もそれぞれ2013年、2014年に運航を中止した。

アロハ航空が倒産した後、ローカル航空輸送市場の主な事業者が変わり、ハワイアン航空が最大手であることは変わらないが、二番目はハワイを本拠地とするアイランド・エアー (Island Air) となった。

アイランド・エアー社は1980年代に設立した地元の航空事業者である。一時的にアロハ航空グループに所属した時期もあったが、2003年に独立した。しかし、本土や海外との定期航路がなく、ネットワークの規模はアロハ航空よりもさらに小さく、主力のATR 72とボンバルディア機 (いずれも定員64-78名) 6機を用いた運航を行っていた。

このアイランド・エアーにハワイアン航空が競争を仕掛けた。2014年にハワイアン航空が「オハナ・バイ・ハワイアン」(「オハナ」はハワイアン語で大きなファミリーの意味) を打ち出し、アイランド・エアーとの競合路線に参入した。

その際、マーケティング戦略や路線便数計画の策定、予約管理、営業はすべてハワイアン航空が行う代わりに、実際の運航は同グループのエンパイア航空に委託した^{注16)}。

大手事業者との直接競争にさらされ、機体老朽化の進行や営業収益の改善がないまま、2017年11月にアイランド・エアーが倒産した。

アロハ航空とアイランド・エアーの倒産は自由競争下のローカル航空市場における厳しさを示すものである。しかし、これまで倒産したのはアイランド・エアーとアロハ航空だけではない。

1980年代のミッドパシフィックエア (Mid Pacific Air) をはじめ、これまでディスカバリー・エアウェイズ (Discovery Airways), ゴー航空 (Go! Airlines), マハロエアー (Mahalo Air), パシフィック・ウイングズ航空 (Pacific Wings Airlines), アロハ航空 (Aloha Airlines), アイランド・エアー (Island Air) など、合計7社が消滅したなど、ハワイ州のローカル航空市場は極めて自由競争状態にあることを示す^{注17)}。

4——有効競争概念に基づく寡占化市場の公正性の維持

複数の新規参入事業者による参入・退出が繰り返された後、ハワイ州のローカル航空市場におけるハワイアン航空のシェアが一段と高まる。その場合、市場メカニズムがうまく働かず、極端な運賃の値上げとサービスの低下が発生し、市場の公正性の維持ができなくなると心配される。

しかし、1997~2016年のハワイ州のローカル市場の運賃の推移を見た場合、ハワイアン航空の運賃は上昇傾向にあるものの、変化幅は概ねジェット燃料価格の変化幅内に留まっており、寡占による運賃の上昇はあまり見られない (図-3)。

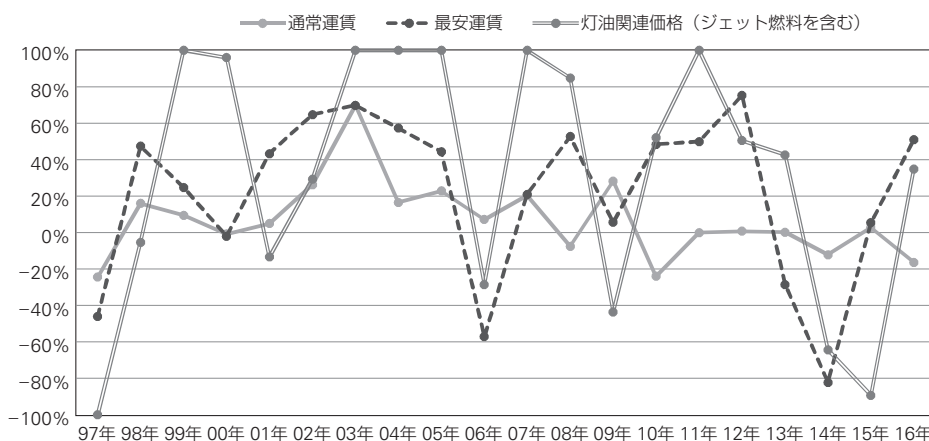
ハワイ州のローカル航空市場にハワイアン・エアラインの有力な競争相手がいなくても、有効競争 (workable competition) 状態が続いていると考える。

その理由は、自由競争市場となったハワイ州のローカル航空市場に寡占事業者が高い運賃の設定及び著しく低いサービスの提供をし続けられれば、たちまち新たな新規事業者の参入を招くことになり、とりわけ高い運賃は新規参入を誘発する要因となるからである。

5——市場拡大の将来性について

これまでの事業者の挫折を鑑み、ローカル航空ネットワークだけを持った新規参入は大手航空事業者と競争できず、新たな需要創出にもつながらないとの見方から、2018年前半に予定されるサウスウェスト航空 (Southwest Airlines) のハワイ航路の新規参入は新たな可能性を秘める^{注18)}。

サウスウェスト航空はボーイング737 MAX 8 (定員175名) を用いて2018年前半からサービスを開始する予定で、同時に



出所：一般社団法人エネルギー情報センター、Department of Business, Economic Development & Tourism, Hawaiian Government

■図-3 ハワイアン航空のローカル航空運賃の変動幅の推移 (1997~2016年)

一部島嶼間輸送サービスの提供も言及したなど、ハワイ州のローカル航空市場に参入することを公言した^{注19)}。これまでLCCとして成功を取めたサウスウェスト航空はハワイアン航空及び他のレガシー・キャリアと異なるネットワークを持ち、それをベースにローカル航空市場に参入した場合、これまでと異なる顧客層の利用増で新たな需要を生み出す可能性を持つ。

6—むすび

ハワイ州は、航空と競合する観光船やフェリーによる島嶼間海上旅客輸送ネットワークが存在しない^{注20)}。また、他の大陸と遠く離れているため、本土ないし海外からのクルーズ船による旅客輸送も極めて少なく、他の輸送モードとの競合はほとんど存在しない。さらに、世界有数の観光地として、観光客が現地の航空市場の最大の需要者であることは他の航空市場と異なる特徴が見られる。

一方、自由競争となるローカル航空旅客輸送市場の一事例として、今後日本のローカル航空市場の在り方を考える際に資することを期待したい。

(本文は著者が寄稿した明大商学論叢の紀要論文から一部抜粋、再整理したものである。)

注

注1) Official Website of the Aloha State, Census data from Department of Business, Economic Development & Tourism, <http://census.hawaii.gov/home/population-estimate/>, 2017年12月8日取得。

注2) 都道府県市区町村サイト, https://uub.jp/rnk/p_k.html, 2017年12月8日取得。

注3) オアフ島から東京まで6,500キロ, サンフランシスコまで3,850キロ, オーストラリアまで7,300キロ。

注4) 米国ハワイ州の4大収入源は①粗糖関連, ②パインナップ及びその加工品, ③防衛関連及び④観光である。うち、粗糖関連/パインナップ及びその加工品は全体のわずか2%に過ぎず、最大の収入は観光産業(51.9%)、続いて防衛関連(46.8%)である(2010年)。

注5) 2017年5月2日、ハワイ州のホノルル国際空港が「ダニエル・K・イノウエ」国際空港に改名されたが、本論文は従来の名称「ホノルル国際空港」を使用する。

注6) タビリス, <http://tabiris.com/archives/airasia-6>, 2017年12月24日取得。

注7) 亜州経済, <http://japan.ajunews.com/view/20151218154103402>, 2017年12月24日取得。

注8) マイナビニュース, <https://news.mynavi.jp/article/20171003-flyscoot/>, 2017年12月21日取得。

注9) CBS NEWS, <https://www.cbsnews.com/news/southwest-airlines-hawaii-service-2018/>, 2017年12月21日取得。

注10) ハワイアン航空, <https://www.hawaiianairlines.co.jp/our-services/at-the-airport/our-fleet/atr-42-500>, 2017年12月13日取得。

注11) かつて、2016年まで、ハワイアン航空の市場シェアがすでに8割超となり、(The Motley Fool, <https://www.fool.com/investing/2017/11/13/hawaiian-airlines-tightens-its-grip-on-interisland.aspx>, 2017年12月8日取得) 2017年11月に地域二番目のアイズランド・エアが倒産したことで、ハワイアン・航空が島嶼便のシェアがさらに上昇したと推測する。

注12) Fox News, “Bankrupt Aloha Airlines to End All Flights and Operations”, <http://www.foxnews.com/story/2008/03/30/bankrupt-aloha-airlines-to-end-all-flights-and-operations.html>, 2017年12月13日取得。

注13) Hawaii Magazine, http://www.hawaiimagazine.com/blogs/hawaii-today/2008/3/21/Aloha_Airlines_files_bankruptcy_again, 2017年12月13日取得。

注14) Fox News, “Bankrupt Aloha Airlines to End All Flights and Operations”, <http://www.foxnews.com/story/2008/03/30/bankrupt-aloha-airlines-to-end-all-flights-and-operations.html>, 2017年12月13日取得。

注15) 同上

注16) Travel vision, <http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=60493>, 2017年12月13日取得。

注17) Star Advertiser, 2017年11月10日。

注18) Star Advertiser, “Southwest Airlines makes it official: Hawaii service on the way”, 2017年10月11日。

注19) 同上

注20) 島嶼の自然環境の保護のため、ハワイ州の島嶼間定期旅客海上輸送はほとんど行われていない。