

橋本安男先生

「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—」

に対するコメント

加藤一誠(日本大学経済学部)

問題意識

- 本研究は航空の「失敗の研究」～欧米の航空事情・政策を実証的に分析し、そこからわが国の路線の撤退・休止への示唆を得る
- 提案：RJやLCCによってコストを引き下げ、旅客の移動を喚起すれば、効率性を改善できる⇒各地への航空サービスの拡大
- 航空のプロからみた航空界への温かい眼差し

空港と航空会社の視点から彼我の差を考えると...

欧米

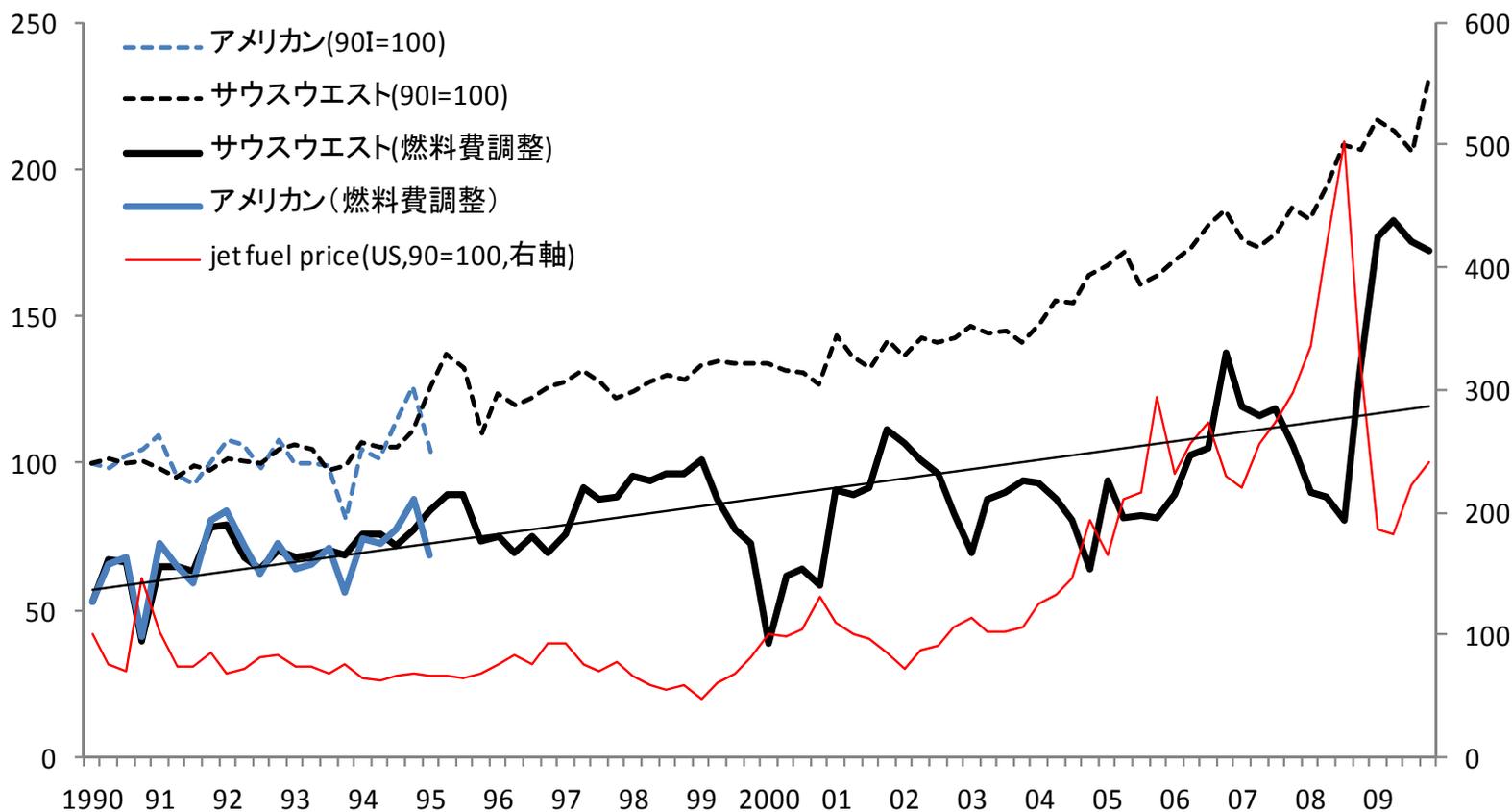
- (1) 航空会社間の競争
- (2) 空港は公共体(政府か自治体法人)であるが、独立的な意思決定。破綻もあり。
➡ 空港間に競争(ライバルでもあり、経済学的な競争も)
- (3) 【米】債券(特にレベニュー債)による資金調達
➡ モニタリングが経営の効率性を維持させる。
【欧】民間空港が異業種やファンドに売却されると、空港経営の透明性は低下する傾向がある。

日本

- (1) JAL系・ANA系・スカイマーク
- (2) 主に空港の設置管理者が意思決定。しかし、「混雑空港」を含め、空港に容量制約があることが多い(cf.福岡空港は混雑空港ではない)
- (3) 資金調達は特別会計制度あるいは県の負担(透明性が不十分)。

FSCが退場する場合

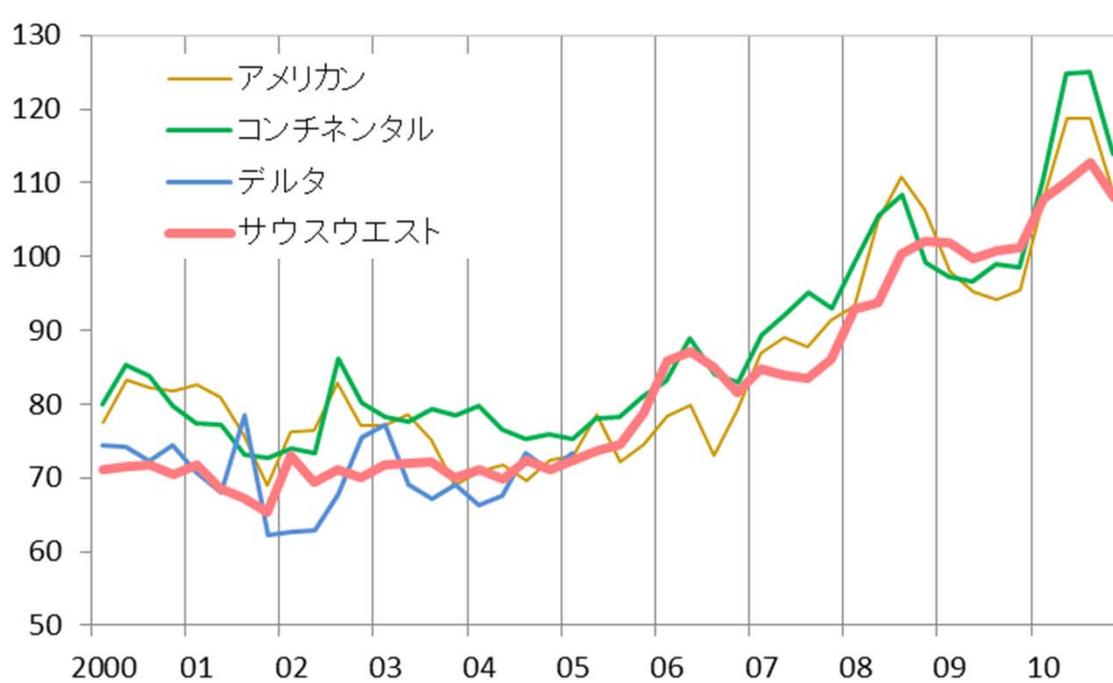
(バーミンガム<AL>—ナッシュビル<TN>, 短距離, 試算)



出所) Data Base Products, Incより抽出, 作成

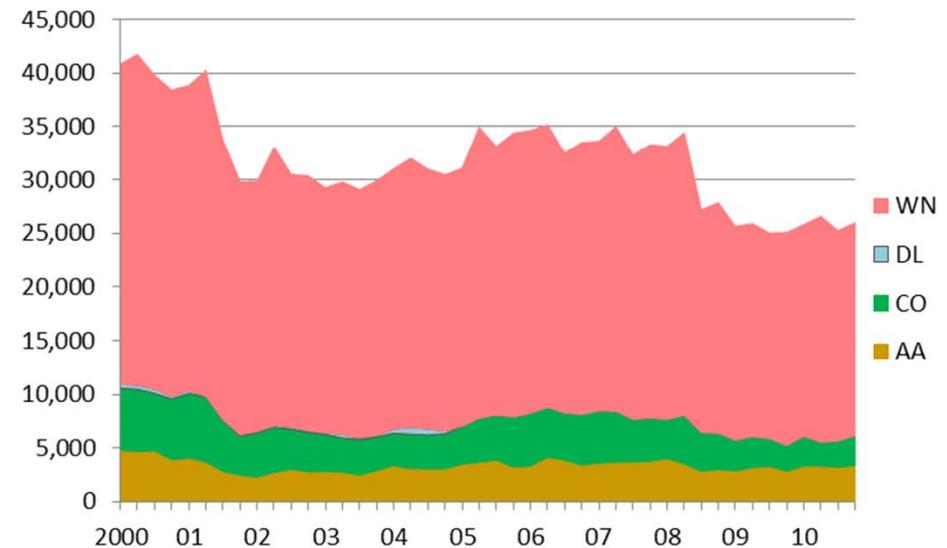
LCCが大きいシェアをもつケース

(ダラスーヒューストン<TX>, 短距離)



FSC
 ダラス・フォートワース⇄
 ジョージ・ブッシュ・インター
 コンチネンタル・ヒュースト
 ン

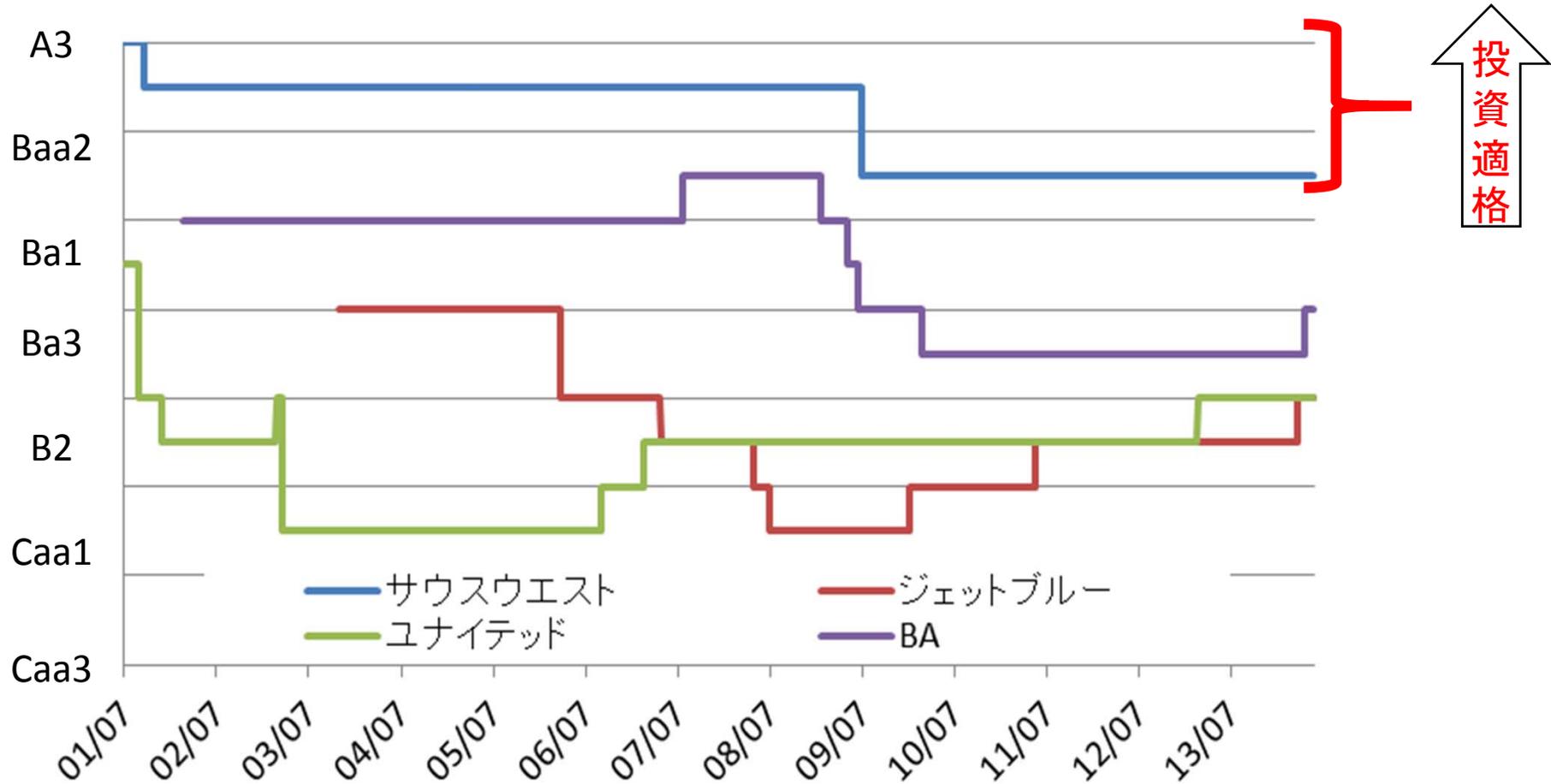
WN
 ダラス・ラブフィールド⇄
 ウィリアム・P・ホビー



出所) Data Base Products, Inc (10%サンプル)より抽出,
 作成

航空会社の格付け

(ムーディーズ, 14年6月)



コメントと質問

- 1) わが国の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す。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のですが。いかがでしょうか。
- 2) (p.15) 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ます。この理由をどのようにお考えでしょうか。必需財だからなののでしょうか。
- 3) 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されているのでしょうか。収支が償うならば、独立は考えられないのでしょうか。

4)航空会社の経営基盤は総じて弱い。その中で、わが国の航空会社の経営基盤は強化されています。けれども、P.76では今後も「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」が必要とされています。

➡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のです。補助の永続性は効率性を歪めないのでしょうか。

➡それならば、制度の見直しは？アメリカでチケット税ができて、わが国でできない理由は何でしょうか？