

地方航空路線の持続可能性と 国・地方自治体・航空会社の施策について

The Sustainability of Local Air Routes and Measures
by Government/Local Government/Airlines

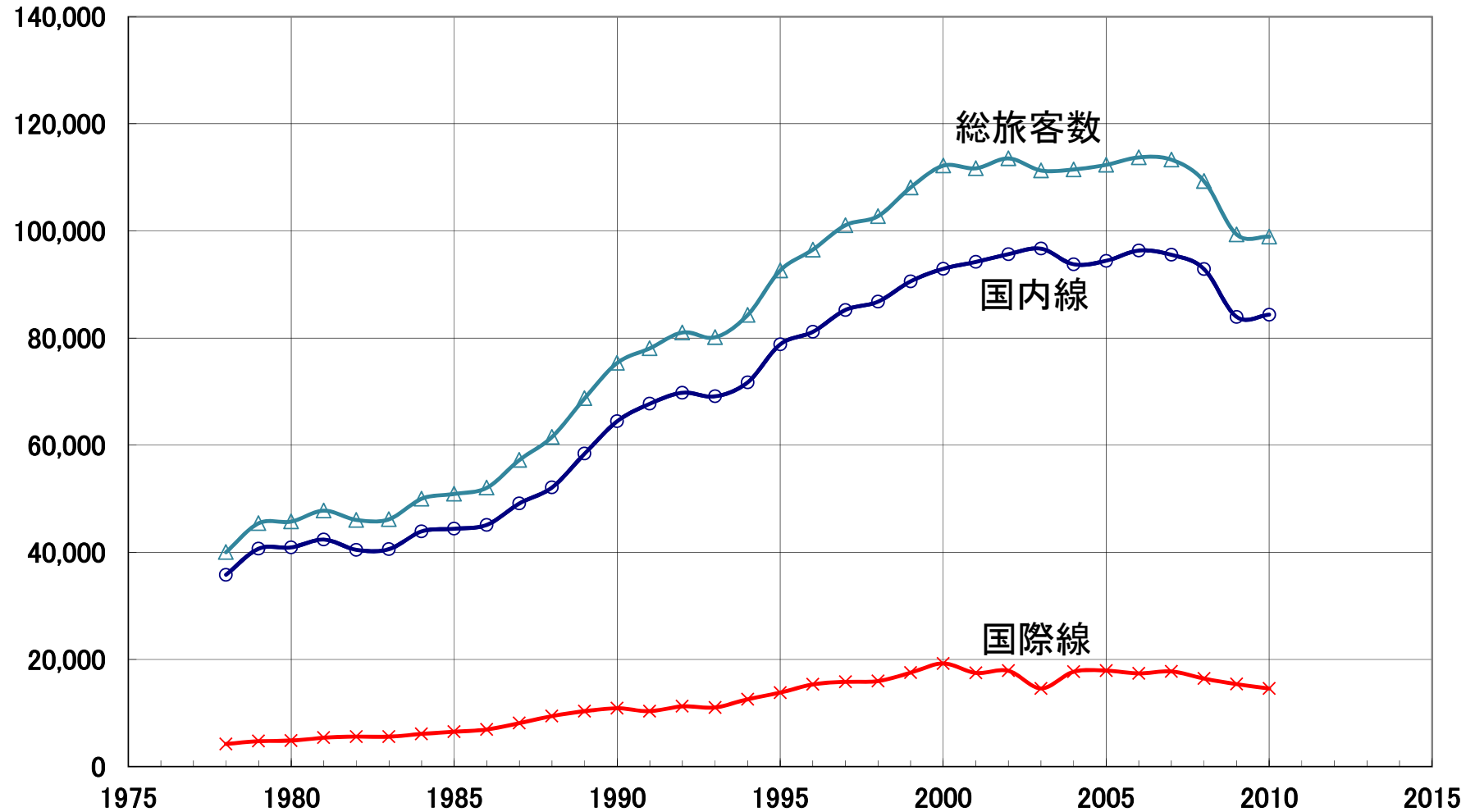
2013年5月28日

桜美林大学特任教授
運輸政策研究所客員研究員 橋本安男

1. 研究の背景と目的
2. 撤退・休止した地方航空路線に係る分析
3. 欧州(仏英)における地方路線維持の状況
4. 現況の考察と今後の地方路線維持・拡充に係る提言

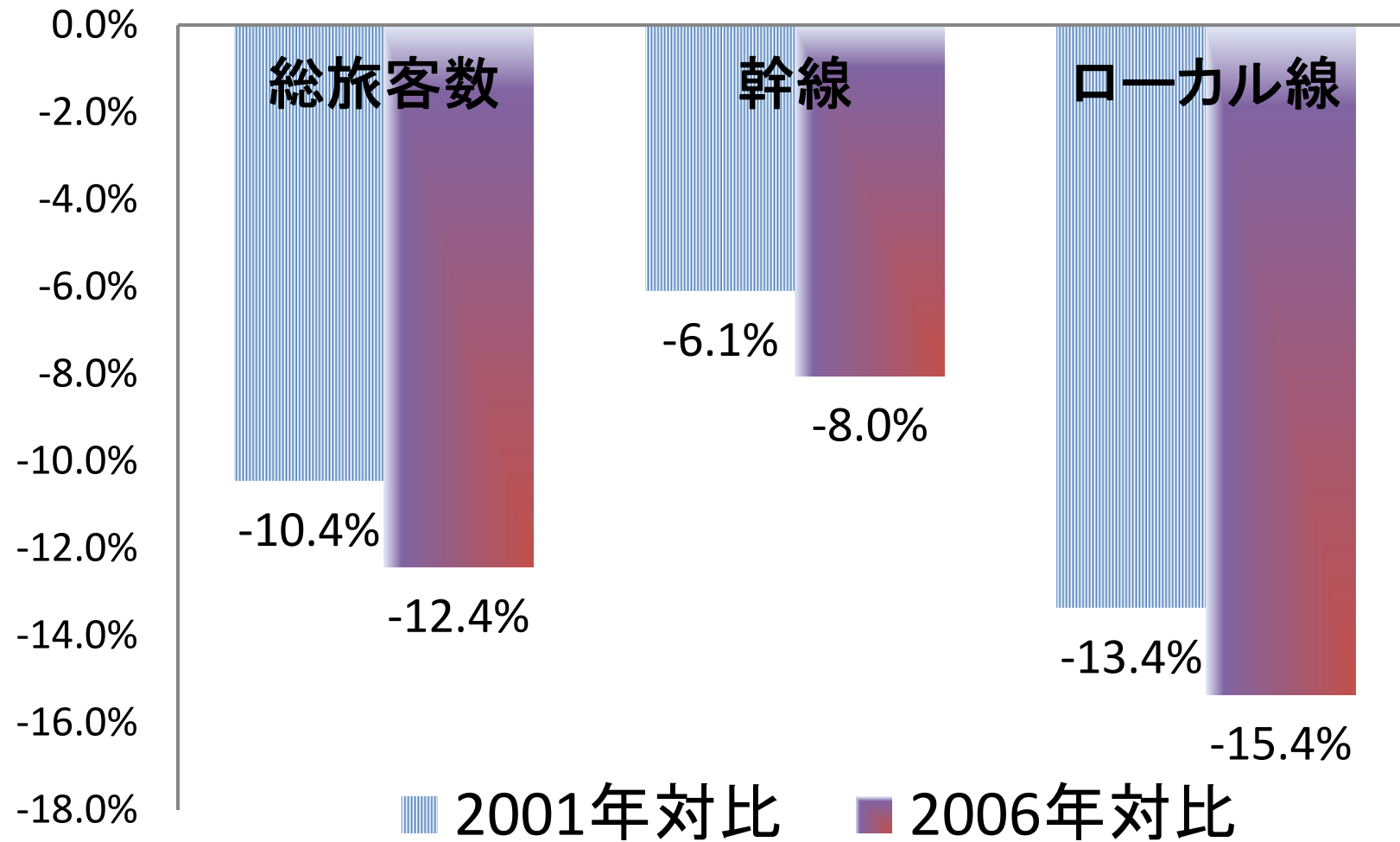
わが国の航空旅客数の推移

年間旅客数(千人)



出典:国土交通省 航空輸送統計年報

2001年～2010年国内線 10年スパン, 5年スパンでの年間旅客数減少率



出典: 国土交通省 航空輸送統計年報

研究の背景と目的

◆ 燃料価格の高騰, 世界同時不況, さらに, JALの経営破綻等に伴い, 2000年代に地方路線からの撤退と路線休止が多く発生している. 航空路線を必要とする地域に対して, ビジネス, 観光を含め地域経済への寄与の観点から, 地方路線の維持・拡充を図ることは, 意味があると考えられる.

◆ 2000年代の地方路線の撤退・休止の状況の把握と特性の分析, 欧州の状況の分析, 最近の本格LCCの参入等航空界の新潮流に対する分析に基づき, 国, 地方自治体, 航空会社の施策に係る提言および課題の提起を行い, 今後の地方路線の維持・拡充に資することを目的とする.

リージョナル小型機・航空会社 その定義

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。

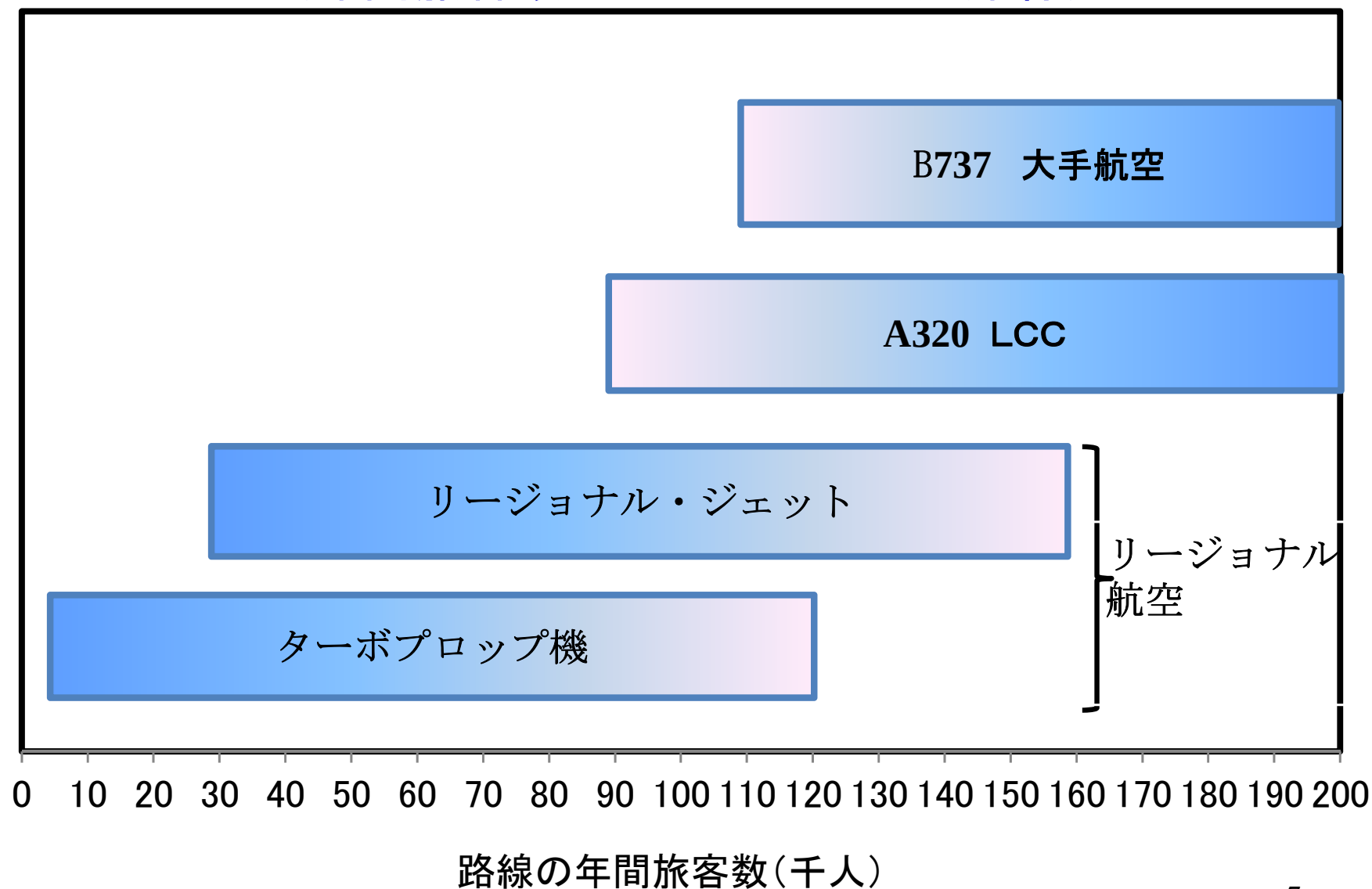
リージョナル航空会社: リージョナル小型機を用いて旅客運送事業を行う航空会社。民間航空において下記の2つの役割。

- (1) 中小需要の都市間路線を運航。大手ブランドの基で行う場合が多い。リージョナル・ジェットを多用。
- (2) 離島を含め地域内路線を運航。数席から70席クラスまでのターボプロップ機を使用。

LCC/ローコスト・キャリア: 効率化等によって運航費用の低廉化を実現し、低価格かつ簡素化された航空サービスを提供する航空会社。主にA320等180席クラスを使用。

大手航空会社:フルサービスの航空サービスを提供する航空会社。B737等小型機(150席クラス)からB777等大型機(400席クラス)までを使用

リージョナル航空/LCC等が担務する路線規模イメージ (年間旅客数20万人以下の地方路線)



1. 研究の背景と目的
2. 撤退・休止した地方航空路線に係る分析
3. 欧州(仏英)における地方路線維持の状況
4. 現況の考察と今後の地方路線維持・拡充に係る提言

2001-2010年撤退・休止地方路線の抽出

- ◆ 国土交通省「国内定期航空路線輸送実績」2001-2010年暦年
- ◆ 下記のクライテリアで撤退・休止路線を抽出
- ① 2001年には存在し2010年までに存在しなくなった地方路線
- ② 2001年以降に新規路線開設があり、その後2010年までに存在しなくなった地方路線
- ③ 一時的な休止路線を含む
- ④ 離島路線，年間旅客数2万人を下回る路線，および季節運航便で年間運航回数300回を下回る路線を除く



- ① 2001年～2010年に撤退・休止した路線→57路線
 - ② 新規開設後2010年までに休止した路線→11路線
 - ③ 一時的に休止した路線→1路線、
- 総計69路線**

撤退・休止地方路線のデータ収集

抽出した「撤退・休止路線」69路線について、撤退に至るまでの各暦年での下記のデータを収集

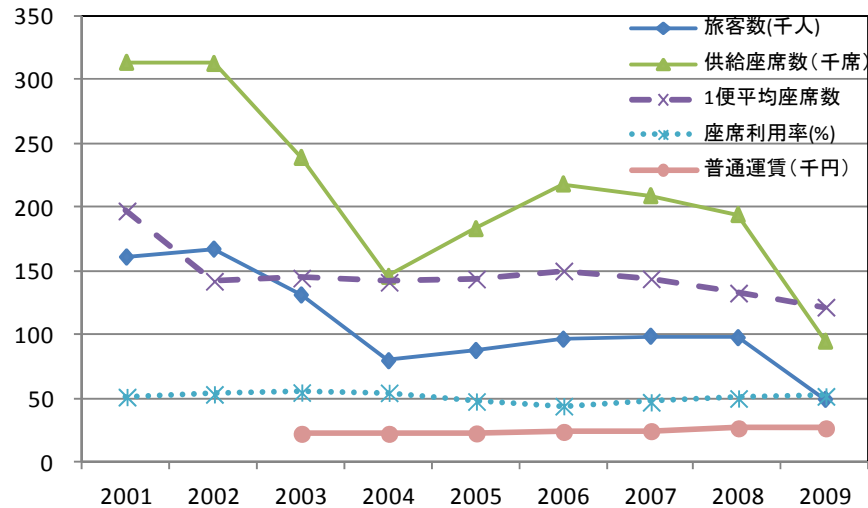
- ◎ 旅客数(往路, 復路, 総計)
- ◎ 運航回数
- ◎ 供給座席数
- ◎ 平均座席数
- ◎ 搭乗率(往路, 復路, 総計)

また、可能な範囲で、普通航空運賃、特割1運賃、便数、使用航空機材の推移についても調査

「撤退・休止路線」撤退に至るまでの各暦年でのデータ

例：関西―鹿児島(ANA)

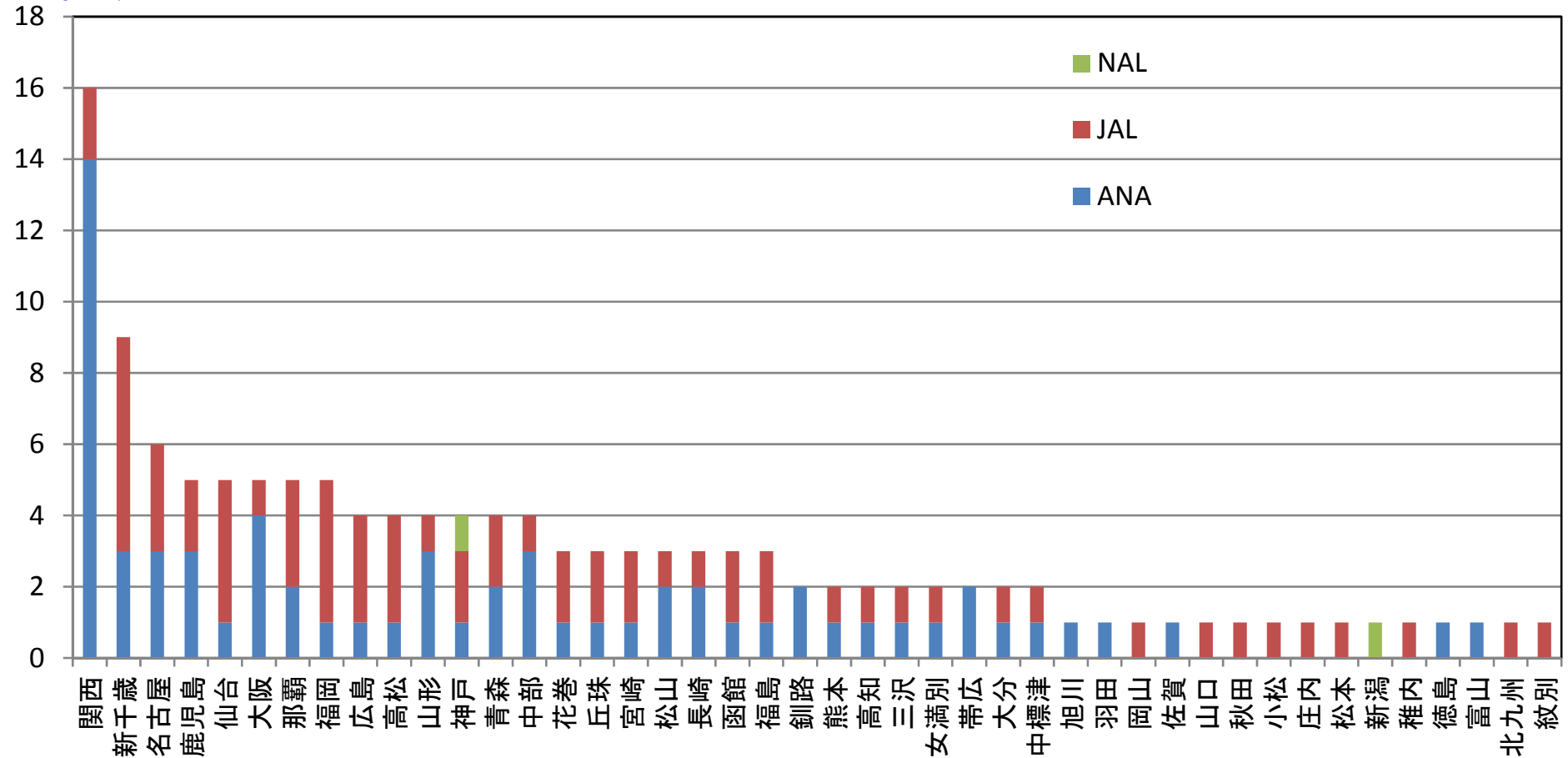
ANA→ANK	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	年間	年間	年間	年間	年間	年間	年間	年間	1-10,撤退
旅客数 往路	72,808	76,850	60,262	33,774	37,787	41,564	45,655	48,106	25,723
復路	88,052	90,215	70,832	45,722	49,774	54,823	53,061	49,474	23,470
旅客数 計	160,860	167,065	131,094	79,496	87,561	96,387	98,716	97,580	49,193
運航回数	1,589	2,199	1,652	1,030	1,272	1,452	1,451	1,461	778
座席数	313,556	312,647	239,025	145,620	183,087	218,185	208,969	194,195	94,804
平均座席数	197	142	145	141	144	150	144	133	122
LF 往路(%)	46.5	49.2	50.7	46.3	41.5	37.0	43.9	49.5	54.1
LF 復路(%)	56.1	57.7	59.0	62.9	54.0	51.8	50.6	51.0	49.6
座席利用率(%)	51.3	53.4	54.8	54.6	47.8	44.2	47.2	50.2	51.9
運賃 普通運賃	-	-	22.5	22.5	22.8	24.0	24.6	26.8	26.8
特割1	-	-	19.0	19.5	19.8	21.0	21.6	21.6	-



期間	便数	航空機材
2001年10月まで	2便/日	767-300(214席)
2001年11月～2003年3月	3便/日	737-400(150席)、737-500(133席)
2003年4月～2004年5月	2便/日	737-400(150席)、737-500(133席)
2004年6月～2005年3月	1便/日	737-400(150席)、737-500(133席)
2005年4月～2009年3月	2便/日	737-400(150席)、737-500(133席)
2009年4月～2009年10月	1便/日	737-700(120席)
2009年11月	路線撤退	

撤退・休止路線数の空港別分布状況

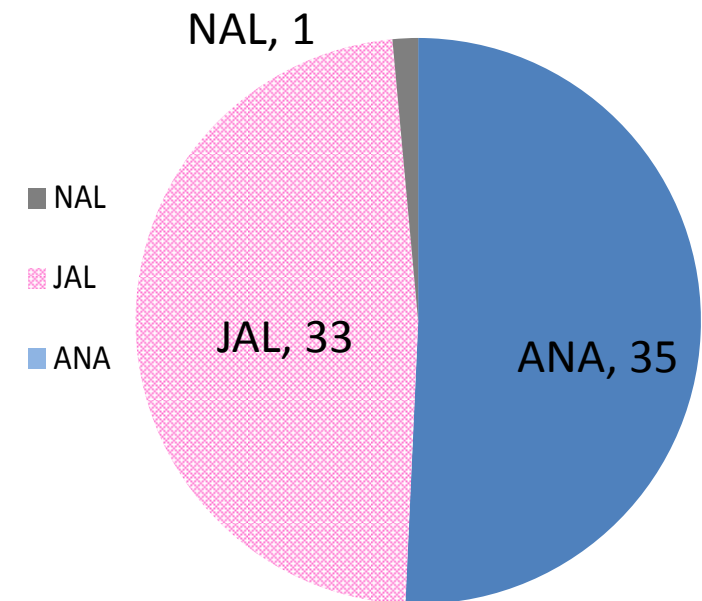
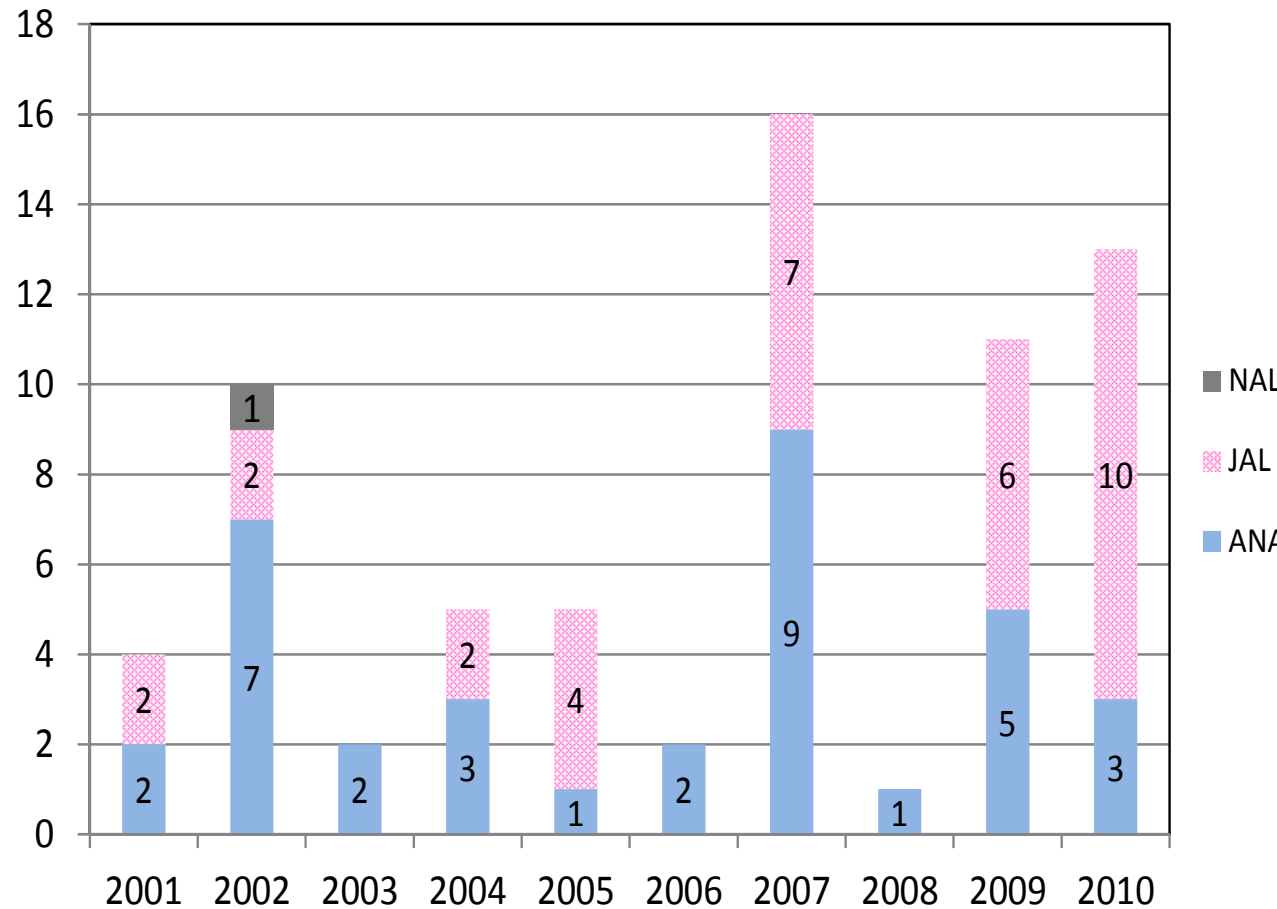
路線数



- ◆ 関西路線，新千歳路線で相対的に多くの撤退・休止
- ◆ 羽田路線は羽田－山形線1路線（一時休止）のみ

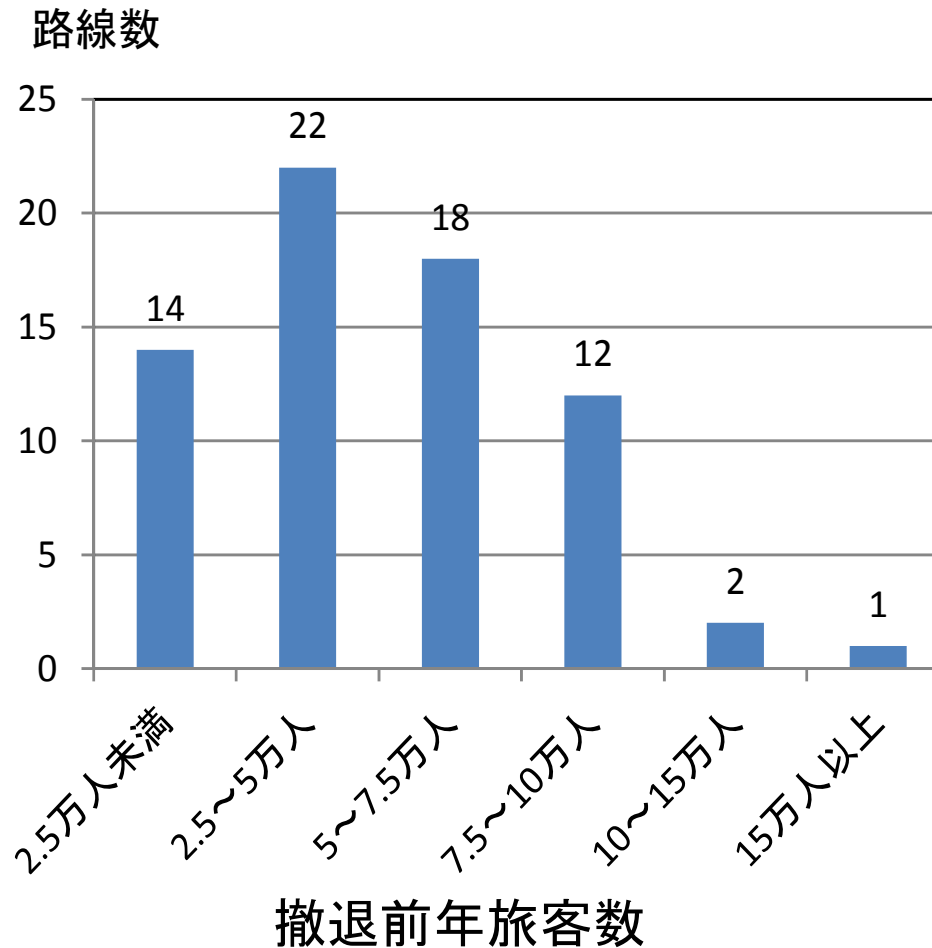
撤退・休止路線の発生/年ごとの分布

路線数



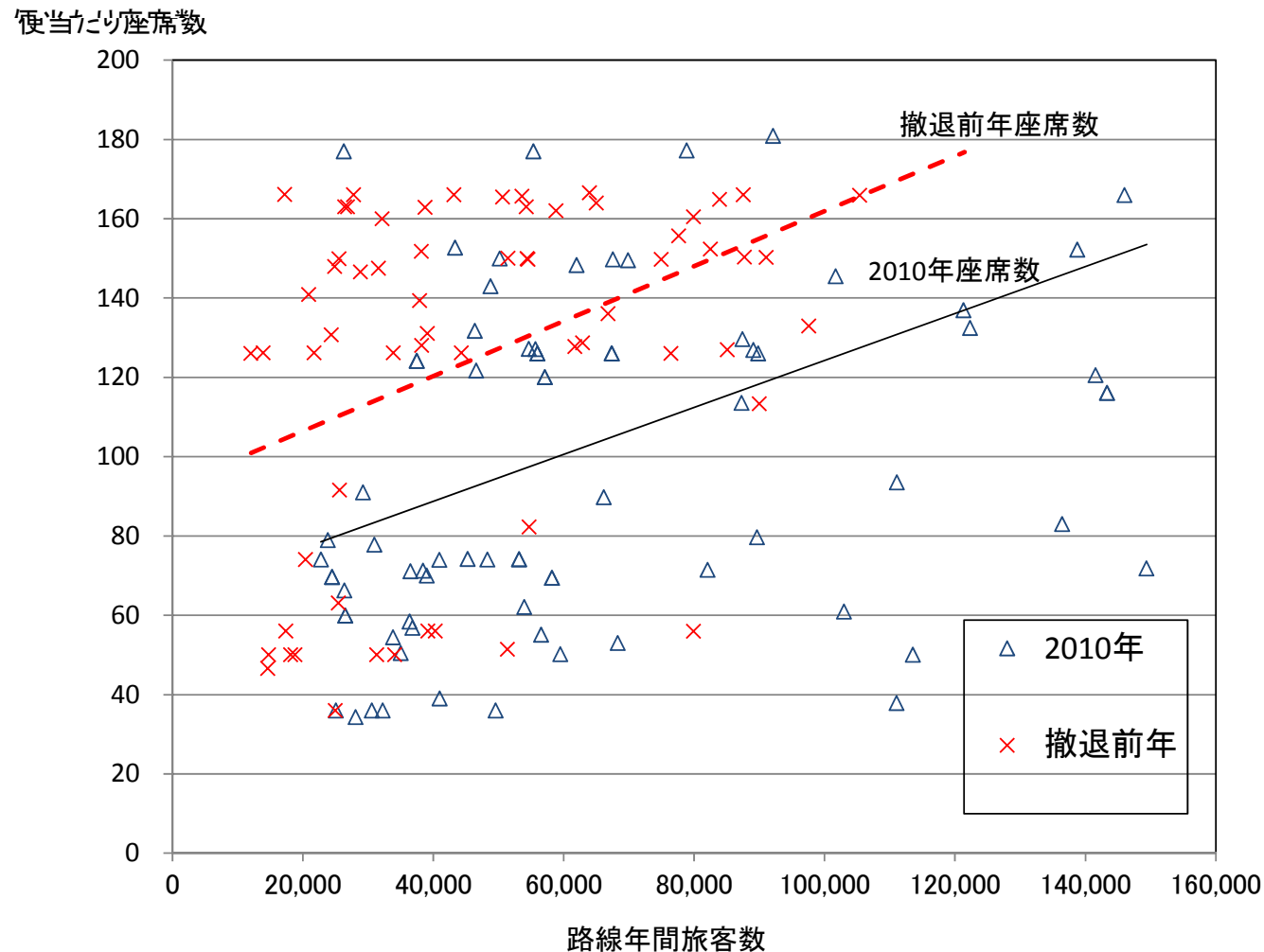
◆ 2002年、2007年、2009年、2010年に多くの撤退・休止

撤退前年旅客数と撤退路線数の分布



- ◆ 約96%が撤退前年旅客数10万人未満の路線
- ◆ 年間5万人以上の路線での撤退が約48% (33路線) あり

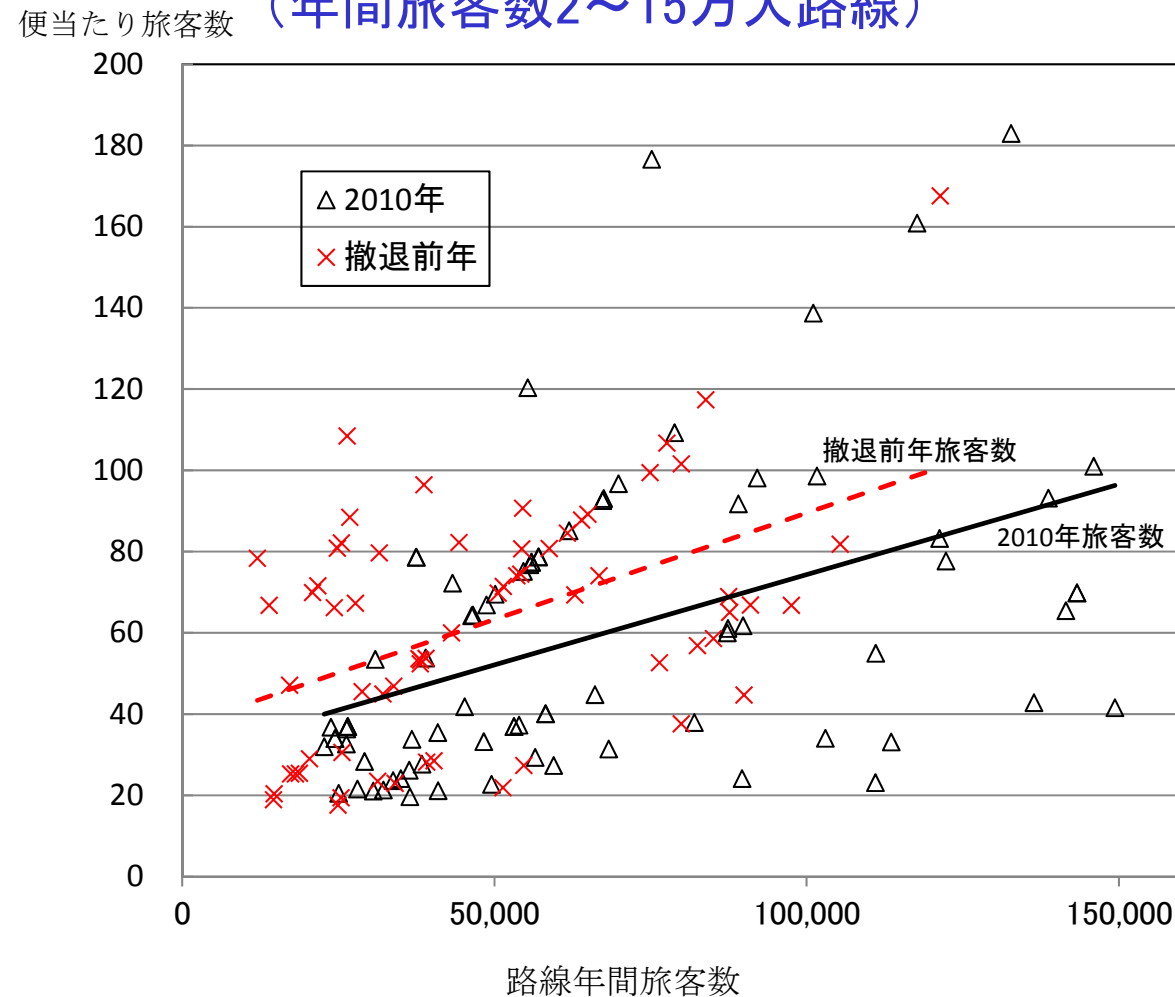
撤退路線と2010年維持路線の比較検証-便あたり座席数 (年間旅客数2～15万人路線)



◆ 撤退・休止69路線では、2010年の路線より概略30席程度大きな便あたり座席数

撤退69路線と2010年維持路線の比較検証-便あたり旅客数

(年間旅客数2～15万人路線)

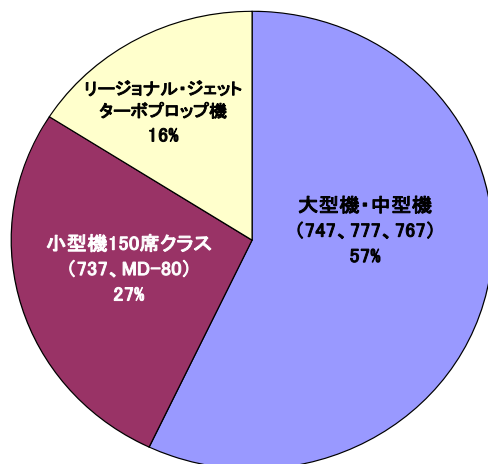


◆ 撤退・休止69路線では、2010年の維持路線より概略10名程度
大きな便あたり旅客数 → 路線維持能力の不足で早めの撤退

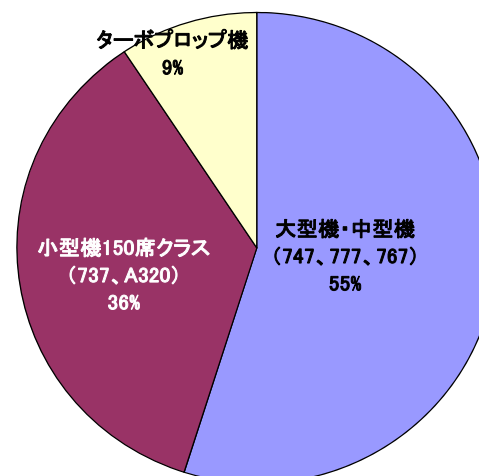
大手航空会社の機材構成(2008年)

欧米に比較し少ないリージョナル小型機材→低需要への対応力不足

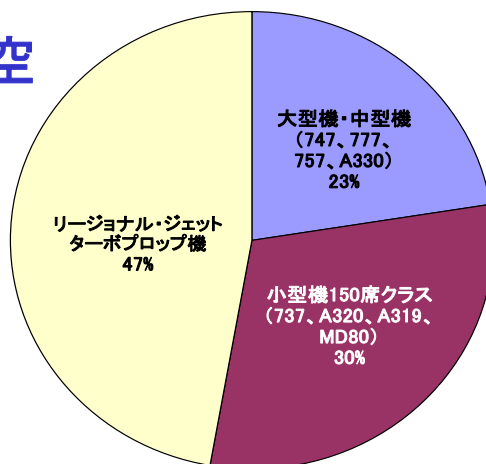
JAL



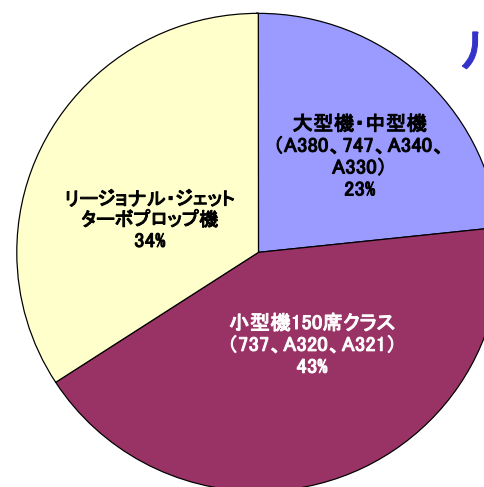
ANA



デルタ航空



ルフトハンザ

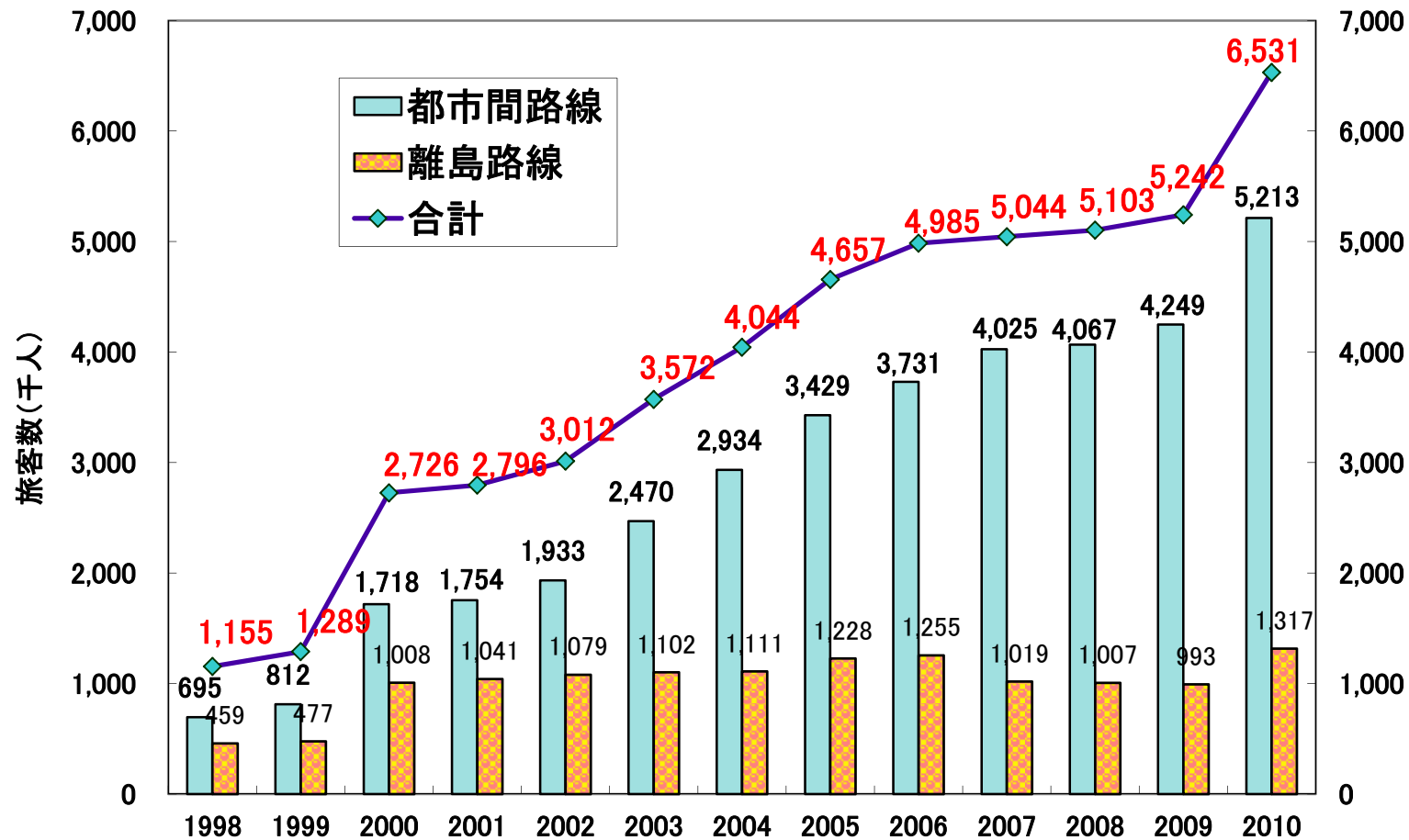


日本の航空の特殊性1

遅れていたリージョナル小型機/リージョナル航空の活用

リージョナル航空輸送シェア

2001年:3.0% → → → 2010年:7.9%



リージョナル航空年間旅客数推移

出典:全地航

リージョナル小型機の利用が少なかった原因分析

- ◇ 東京一極集中と羽田空港の容量不足から世界に類を見ない国内線での機材の大型化が進行
- ◇ 右肩上がり旅客需要増加への対応から、大手航空会社にとって航空機の大型化が経営上の最適解であったという歴史的必然性
- ◇ 1999年の航空法改正までリージョナル航空は不定期航空運送事業の位置付け
→法的にも民間航空の主要プレイヤーの枠外だった

日本の航空の特殊性2

航空と新幹線との熾烈な競合

◆新幹線の持つ、高頻度、大量輸送、正確性、利便性の高さ
運賃の相対的な低さと共に、航空に対する優位性

◆航空撤退・休止の歴史

羽田－名古屋線(1982年撤退・休止) 東海道新幹線競合

羽田－新潟線(1983年撤退・休止) 上越新幹線競合

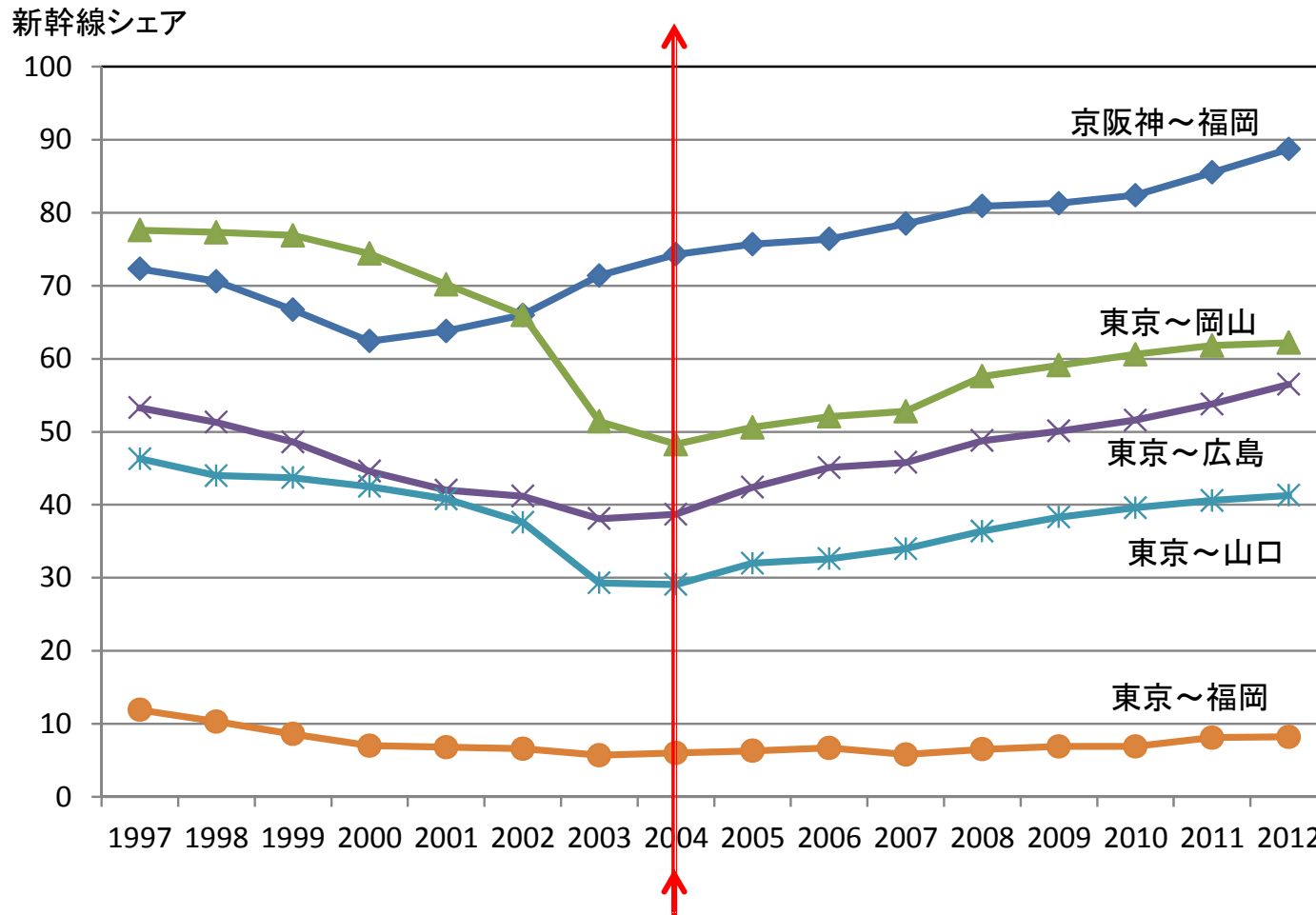
羽田－仙台線(1985年撤退・休止) 東北新幹線競合

羽田－花巻線(1985年撤退・休止) 東北新幹線競合

◆ 今後も、現有新幹線の更なる高速化、2014年度に予定される
北陸新幹線の長野駅－金沢駅間開業、2015年度予定の北海道
新幹線、新青森駅－新函館駅間開業など整備新幹線の拡充

新幹線/航空の総旅客数における新幹線の旅客シェア

出典: JR西日本



ダイヤ改正でのぞみが増大された2004年以降、新幹線の旅客シェアの着実な増加が見られ、従来航空が優位性を持つと言われる4時間の路線である東京－広島線でも5割超え

TGV Vs. 新幹線 5月28日

TGV パリ発-リオン着

	パリ	リオン	所要時間
1	5:50	7:56	2時間 06分
2	6:28	8:26	1時間 58分
3	6:58	8:56	1時間 58分
4	7:28	9:24	1時間 56分
5	7:53	9:56	2時間 03分
6	8:58	10:56	1時間 58分
7	9:58	11:56	1時間 58分
8	10:58	12:56	1時間 58分
9	11:53	13:56	2時間 03分
10	12:53	14:56	2時間 03分
11	13:53	15:56	2時間 03分
12	14:58	16:56	1時間 58分
13	15:53	17:56	2時間 03分
14	16:28	18:24	1時間 56分
15	16:57	18:56	1時間 59分
16	17:28	19:24	1時間 56分
17	17:53	19:56	2時間 03分
18	18:28	20:24	1時間 56分
19	18:57	20:56	1時間 59分
20	19:28	21:24	1時間 56分
21	19:53	22:00	2時間 07分
22	20:58	22:56	1時間 58分

新幹線 東京/品川発-新大阪着

	東京/品川	新大阪	所要時間	
1	6:00	8:19	2時間32分	のぞみ99号
2	6:00	8:25	2時間25分	のぞみ1号
3	6:16	8:43	2時間27分	のぞみ3号
4	6:30	9:03	2時間33分	のぞみ5号
5	6:43	9:16	2時間33分	のぞみ201号
6	6:50	9:26	2時間36分	のぞみ7号
7	7:00	9:33	2時間33分	のぞみ203号
8	7:10	9:43	2時間33分	のぞみ9号
9	7:20	9:53	2時間33分	のぞみ205号
10	7:30	10:06	2時間36分	のぞみ11号
11	7:40	10:16	2時間36分	のぞみ101号
12	7:50	10:23	2時間33分	のぞみ13号
13	7:33	10:26	2時間53分	ひかり503号
14	8:00	10:33	2時間33分	のぞみ207号
15	8:10	10:43	2時間33分	のぞみ15号
16	8:20	10:53	2時間33分	のぞみ209号
17	8:03	11:03	3時間0分	ひかり463号



110	20:10	22:43	2時間33分	のぞみ131号
111	20:13	22:47	2時間34分	のぞみ413号
112	20:20	22:53	2時間33分	のぞみ261号
113	20:23	22:56	2時間33分	のぞみ415号
114	20:30	23:03	2時間33分	のぞみ133号
115	20:40	23:13	2時間33分	のぞみ417号
116	20:47	23:20	2時間33分	のぞみ419号
117	20:50	23:23	2時間33分	のぞみ135号
118	21:00	23:33	2時間33分	のぞみ263号
119	21:10	23:42	2時間32分	のぞみ421号
120	21:20	23:45	2時間25分	のぞみ265号

欧州では航空と鉄道との共生関係

1. 研究の背景と目的
2. 撤退・休止した地方航空路線に係る分析
3. 欧州(仏英)における地方路線維持の状況
4. 現況の考察と今後の地方路線維持・拡充に係る提言

フランスの民間航空輸送の現況

相対的に少ない国内線旅客数(2010年)

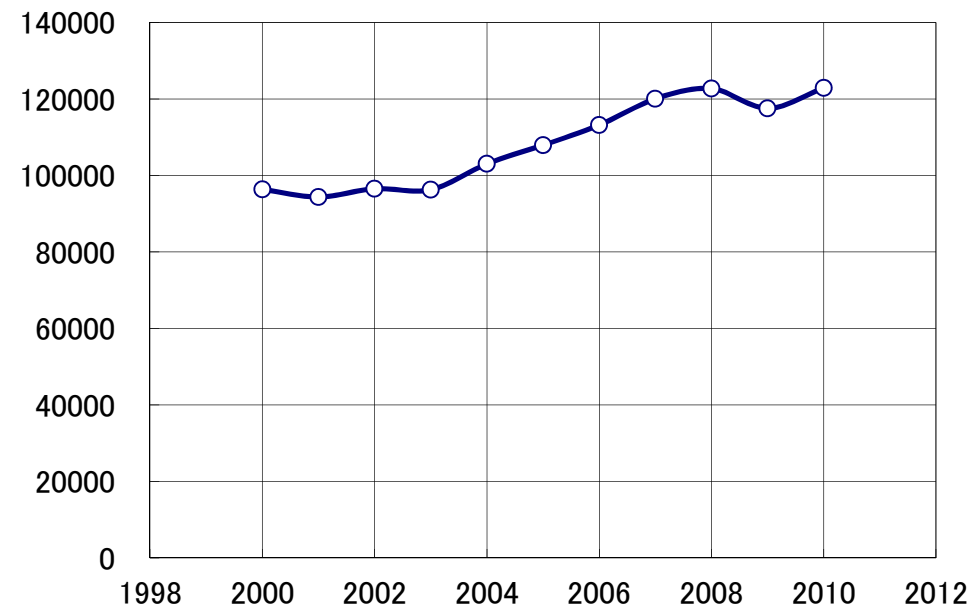
	国内本土線旅客数(千人)		海外領土線旅客数(千人)		国際線旅客数(千人)		総旅客数(千人)	
	年間旅客数	シェア	年間旅客数	シェア	年間旅客数	シェア	年間旅客数	シェア
パリ路線	15,550	71.5%	3,210	92.0%	64,350	67.5%	83,110	68.9%
地方都市路線	6,190	28.5%	280	8.0%	30,970	32.5%	37,440	31.1%
トータル	21,740	100.0%	3,490	100.0%	95,320	100.0%	120,550	100.0%

日本の国内線の約1/4

	国内線旅客数(千人)	
	年間旅客数	シェア
羽田路線	55,924	66.3%
羽田・成田路線	57,474	68.1%
トータル	84,367	100.0%

旅客数(千人)

フランス年間総旅客数



フランスの国内路線

(年間旅客数5千人以上)

- ◆ パリ路線 33路線
- ◆ 地方間路線 88路線
- ◆ 総計 121路線 + α

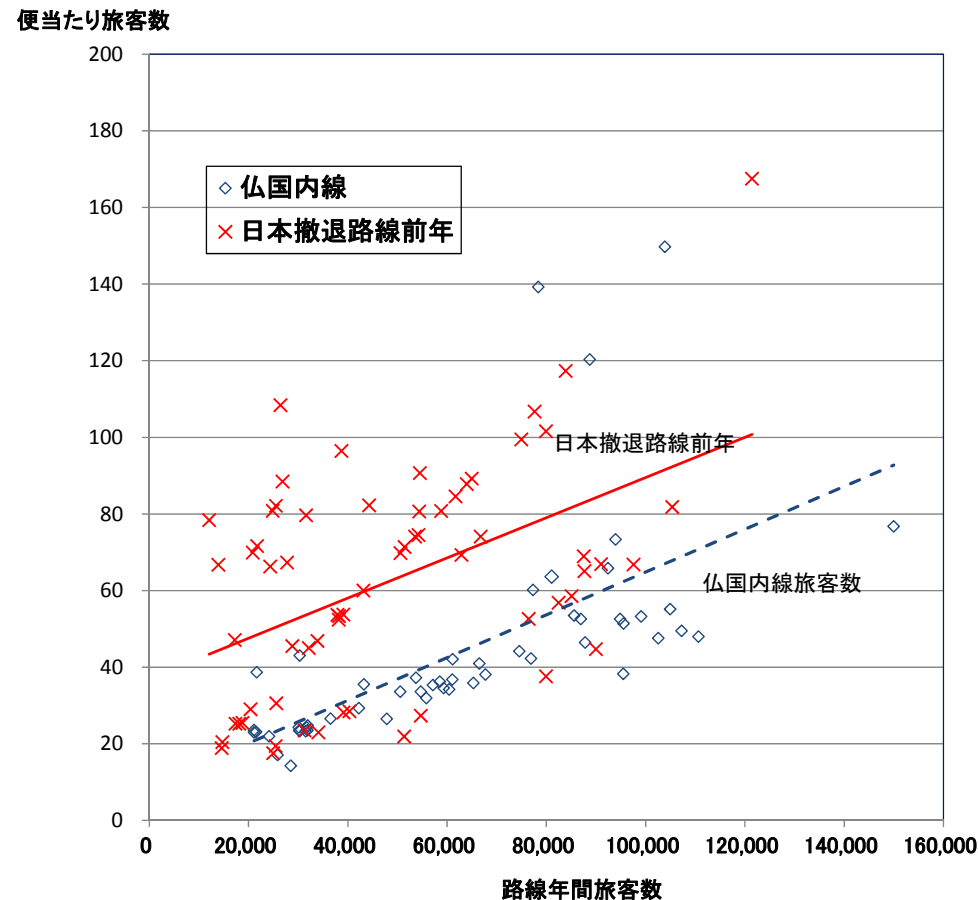


- ◆ 旅客需要は日本の約1/4で
路線数は約1/2 + α



- ◆ 概括的に一路線当たりの
旅客需要は日本の半分以下

日本撤退路線とフランス維持路線との比較検証－便当たり旅客数 (年間旅客数2～15万人路線)

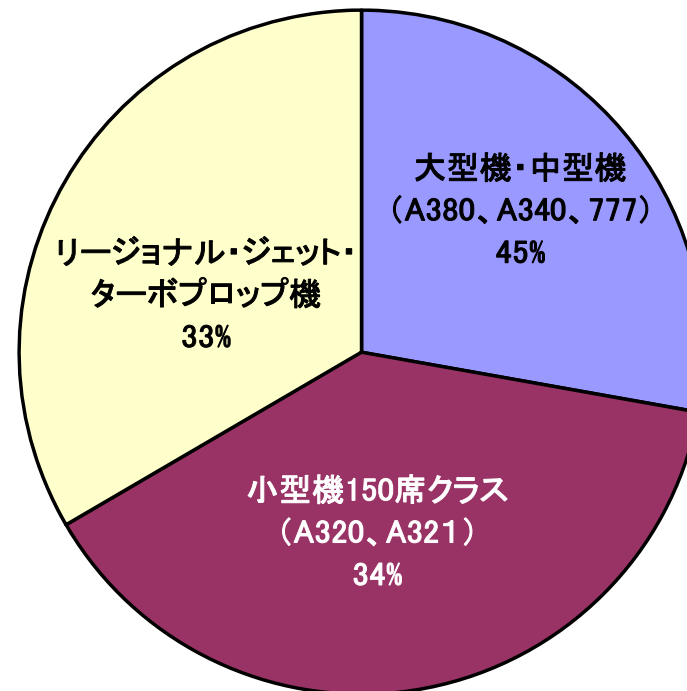


◆ 仏2010年の路線では、撤退・休止路線より概略20名程度小さな便あたり旅客数 →より小さな旅客需要に対応可
→路線維持能力の高さ

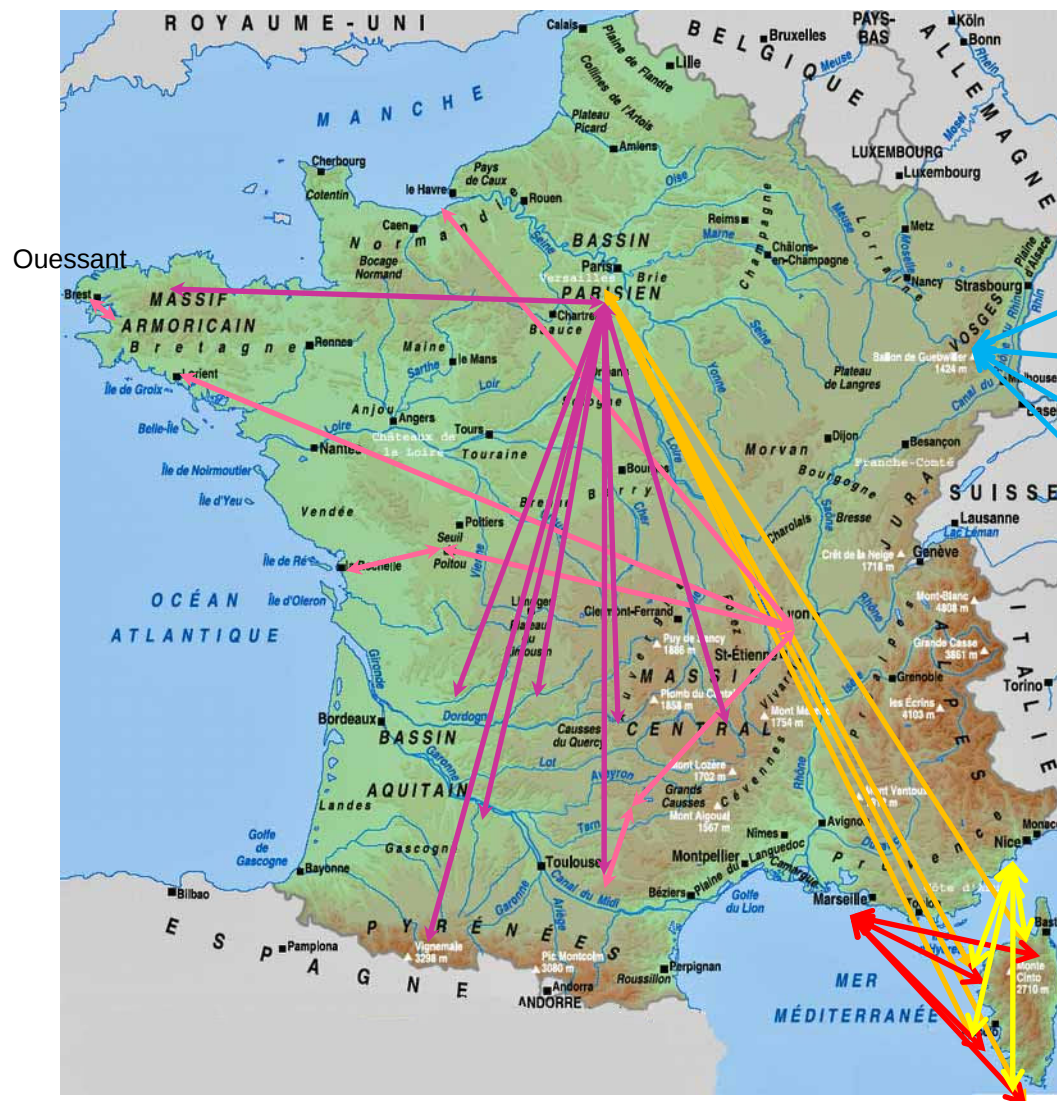
フランスにおける路線維持能力の高さの背景

エアフランスの機材構成(旅客機) 2011年12月末

	リージョナル小型機	座席数	機数
Brit Air	CRJ 1000	100	11
	CRJ 700	70	15
	CRJ 100	50	13
	小計		39
Régional	EMB190	100	10
	EMB170	76	10
	EMB145	50	26
	EMB135	37	4
	小計		50
CityJet	AVRO RJ 85	95	22
	小計		22
VLM Airlines 上記子会社	Fokker 50	50	14
	小計		14
	総計		125



地方路線維持のための助成制度 PSO制度(欧州統一ルール) 公共サービス義務/Public Service Obligation



- ◆ 航空路線の維持・拡充を希望する地域自治体が申請
- ◆ 国さらに欧州委員会が認定した後、運航する航空会社を公募し、希望する航空会社が現れない場合には、運航助成金を前提に、公開入札によって1社に決定
- ◆ 航空会社は3～5%の利益を許容

<離島を除く本土内PSO路線>

- ◆ 地域経済振興を重視
→パリ線、リオン線のみ
パリ線11路線(全29路線の29%)
リオン線5路線(全21路線の24%)

フランスでのPSO制度の特徴

- ◆ 欧州で最もPSO制度を活用 財源規模→本土内で30億円規模

<留意点>

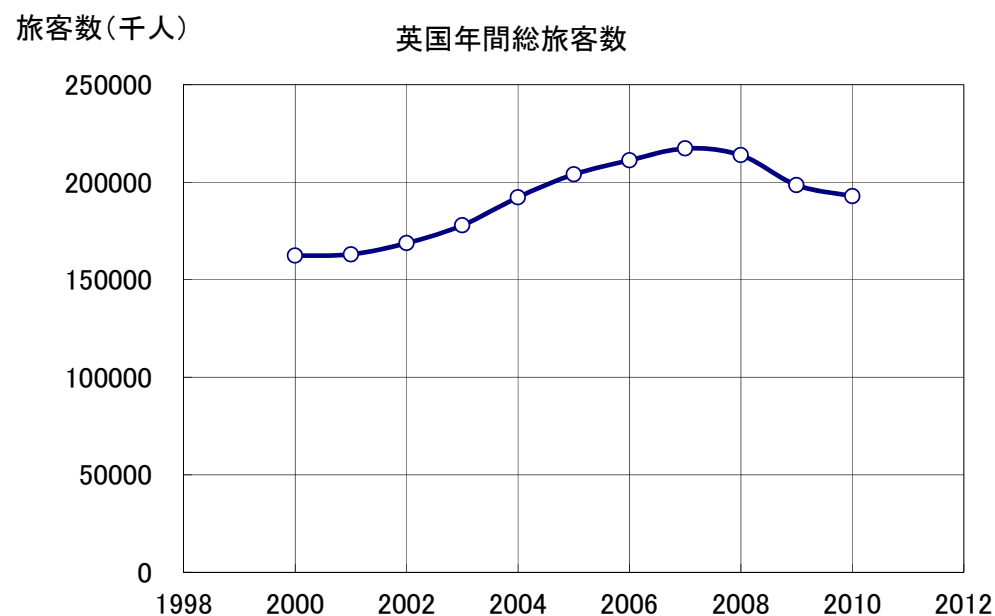
- ◆ 航空会社への助成金→基本的に地域自治体が財源を手当するのが大前提
 - 最終的には地域自治体と政府の両者が按分
 - 連邦政府のみが助成金を支払う米国のEAS制度
(Essential Air Service/不可欠運航サービス)と相違
- ◆ 国が路線維持を与えるものではなく、地域の自助努力を支援する形態 → 米国のSCASDP(スキヤスタップ/小地域航空サービス開発プログラム制度)と共通するコンセプト

英国の民間航空輸送の現況

少ない国内線旅客数(2010年)

	国内線旅客数(千人)		国際線旅客数(千人)		総旅客数(千人)	
	年間旅客数	シェア	年間旅客数	シェア	年間旅客数	シェア
ロンドン路線	11,550	56.7%	115,613	67.0%	127,163	65.9%
地方都市路線	8,837	43.3%	57,045	33.0%	65,882	34.1%
トータル	20,338	100.0%	172,658	100.0%	192,996	100.0%

日本の国内線の約1/4



英国の国内路線

- ◆ ロンドン路線 47路線
- ◆ 地方間路線 199路線
- ◆ 総計 246路線(内離島路線100)



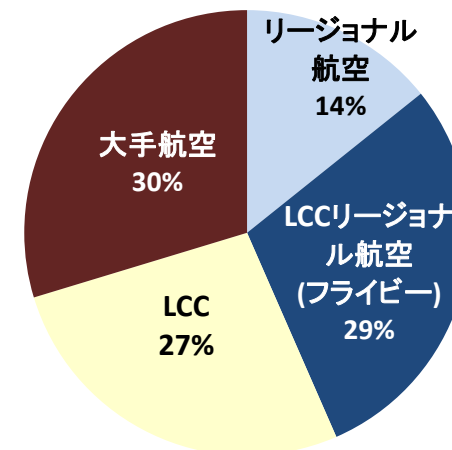
- ◆ 旅客需要は日本の約1/4で
路線数はほぼ同等



- ◆ 低需要路線に対する高い維持能力

英国における路線維持能力の高さの背景 英国航空会社の国内線旅客輸送シェア(2010年)

航空会社/属性		年間輸送旅客数
Air Southwest	R	231,211
Aurigny Air Services	R	426,215
BA Cityflyer	R	335,331
Blue Islands	R	156,818
BMI Group	F	1,661,260
	R*	1,000,000
British Airways	F	3,733,738
British International Helicopters	R	88,040
Eastern Airways	R	292,328
EasyJet	L	4,735,934
Flybe	R/L	4,817,721
Highland Airways	R	4,447
Isles of Scilly Skybus	R	56,404
JET2.COM	L	147,243
Loganair	R/L	482,895



L: LCC F: 大手航空会社

R: リージョナル航空会社

- ◆ 43%がリージョナル航空のシェア
- ◆ 56%がLCCのシェア
- ◆ LCCとリージョナル航空で70%のシェア

英国スコットランドの小都市インバネス(Inverness)の状況

インバネス空港における航空会社と路線構成

航空会社	目的地	航空機材	便数
フライビー	アムステルダム	Q400	1便/日
	ベルファースト	Q400	1 便/日
	バーミンガム	Q400	1便/日
	ロンドン・ガトウィック	Embraer175	3便/日
	マンチェスター	Q400	2 便/日
フライビー/ ローガンエア 注:フライビー・ブランドでの フランチャイズ運航 離島路線	ベンベキュラ	Saab340	3 便/日
	ジャージー	Saab340	1便 / 週(土曜)
	カー		
	スト		
イーजीージェット	ブ		
	ロンドン		
	ロンド		
ルフトハンザ	デュッ *夏		
ヘルベティック/ファルコン・ト ラベル	チューリ		



出典: HIALヒヤリング結果を基に筆者作成

◆ LCCとリージョナル航空が殆どすべての運航を実施

仏英航空路線の特徴

- ◆ 国内線旅客需要はわが国の1/4程度
- ◆ 旅客需要に比して多い路線数
 - 地方空港も含め稠密なネットワークを形成
- ◆ その背景にあるもの
 - ◇ リージョナル小型機の高活用
 - わが国より高い低需要路線維持能力
 - ◇ LCCが地方の小空港へ進出
 - ◇ PSO制度による路線維持の補完
 - ◇ 鉄道との共生

1. 研究の背景と目的
2. 撤退・休止した地方航空路線に係る分析
3. 欧州(仏英)における地方路線維持の状況
4. 現況の考察と今後の地方路線維持・拡充に係る提言

地方路線維持・拡充に向けての提言/ 課題提起

提言1) リージョナル航空/リージョナル小型機
の活用による地方路線維持・拡充

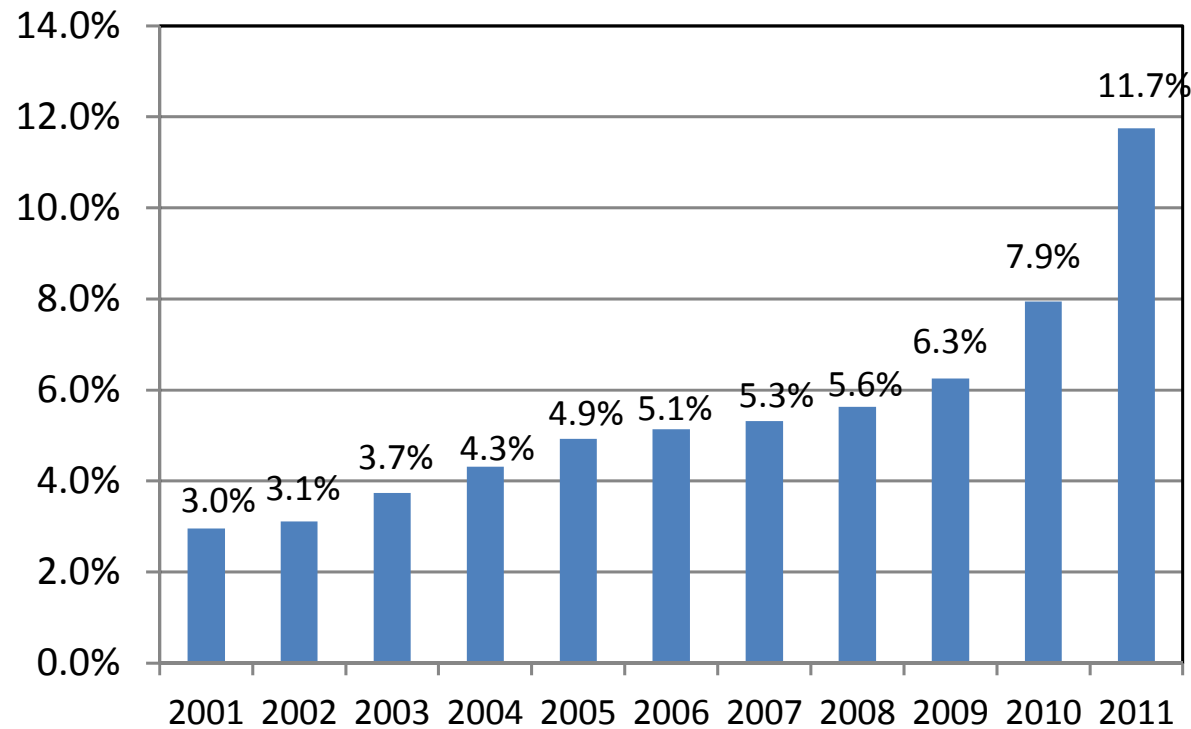
提言2) LCCの地方路線への進出の奨励によ
る地方路線維持・拡充

提言3) 提言1), 2)で足らざる領域を補完する
国, 地方自治体による支援制度による
地方路線維持・拡充

増加しつつあるリージョナル航空輸送シェア

3.0% (2001年) → 11.7% (2011年)

リージョナル航空
輸送旅客シェア



今後のMRJ等比較的大型のリージョナル・ジェットの増加

→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

2001-2010年撤退・休止路線の復活(リージョナル航空)

撤退・休止路線の復活

	路線復活			路線撤退・休止		
大阪—函館	'13/3	JAIR	CRJ200	'05/4	JAL	B737
大阪—三沢	'13/3	JAIR	エンブラエル170	'10/11	JAL	B737
福岡—花巻	'12/3	JAIR	CRJ200	'07/10	JAL	B737

近隣空港路線での復活

近隣空港路線復活				路線撤退・休止			
名古屋—花巻	'11/5	フジトリーム	エンブラエル170	中部—花巻	'10/6	JAL	B737
名古屋—青森	'11/7	フジトリーム	エンブラエル170	中部—青森	'10/11	JAL	B737
丘珠—三沢	'13/7	HAC	サーブ340	新千歳—三沢	'07/10	JAL	MD87

リージョナル航空における問題点と今後の課題

(1) 燃油費高騰、LCC拡大による航空業界のイールド(旅客キロ当たり収入)低下

→ 席あたりコストの高いリージョナル小型機で
路線収支悪化の方向

(2) 30～50席クラスのリージョナル小型機の多くが生産停止→ 将来の代替機材が無いか限定

生産停止

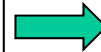
◇ ボンバルディアQ100/200(37-39席)*
Q300(50席)*

◇ サーブ340(36席)

◇ ボンバルディアCRJ100/200(50席)

◇ ビーチクラフト 1900D(19席) *

* ターボプロップ機



50席以下の新機材への更新の選択肢は、下記のように極めて限られている。

◎ ATR42-600(50席)

◎ ドルニエ228(19席)

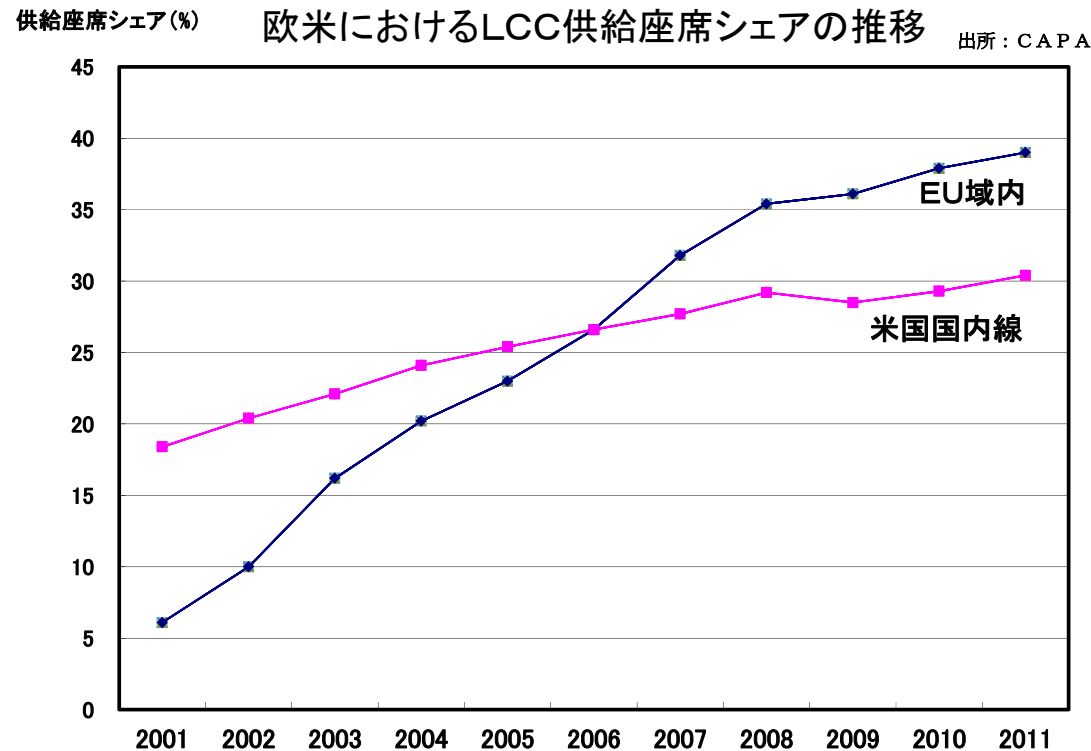
注: 離島用を除く

提言1) リージョナル航空/リージョナル小型機の活用による地方路線維持・拡充

- ◇ 大手航空会社→リージョナル航空会社の活用をさらに推進し地方路線の維持・拡充に努めるべき
- ◇ リージョナル航空会社→更なる低費用化に向けた不断の企業努力が必要
- ◇ 国→リージョナル航空の活用が促進されるための様々な支援が望まれる。例えば、MRJも含め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, 燃料税)が低減されるような料金体系の見直し等
- ◇ 課題提起) 将来における機材更新の選択肢が少ない
 - 需給関係の不適合から維持困難な路線発生の可能性
 - 国, 自治体は, 注意深く監視し、必要に応じ対応の必要性

2012年 本格LCCの就航

- ◆ 2012年はLCC元年→外資も参加した3社の本格LCCが就航開始
ピーチ・アビエーション 2012年3月
ジェットスター・ジャパン 2012年7月
エアアジア・ジャパン 2012年8月
- ◆ 春秋航空日本 → 2013年秋頃の定期国内線及び2014年には定期国際線就航を計画
- ◆ 2012年12月時点の国内線に占めるLCCによる旅客輸送シェアは4.5%



LCCがわが国の民間航空にもたらす 「パラダイム・チェンジ」の可能性

◆ 新幹線の対航空優位性

- ◇ 新幹線→利便優位性、価格優位性

- ◇ 航空→時間優位性

 - 航空が優位となるのは一般的に新幹線で4時間を超える区間

◆ ピーチ・アビエーションとJR西日本新幹線との競合

- ◇ 2012年3月の初就航 関西－福岡、関西－長崎線開設

 - JR西日本の新幹線とダイレクトに競合

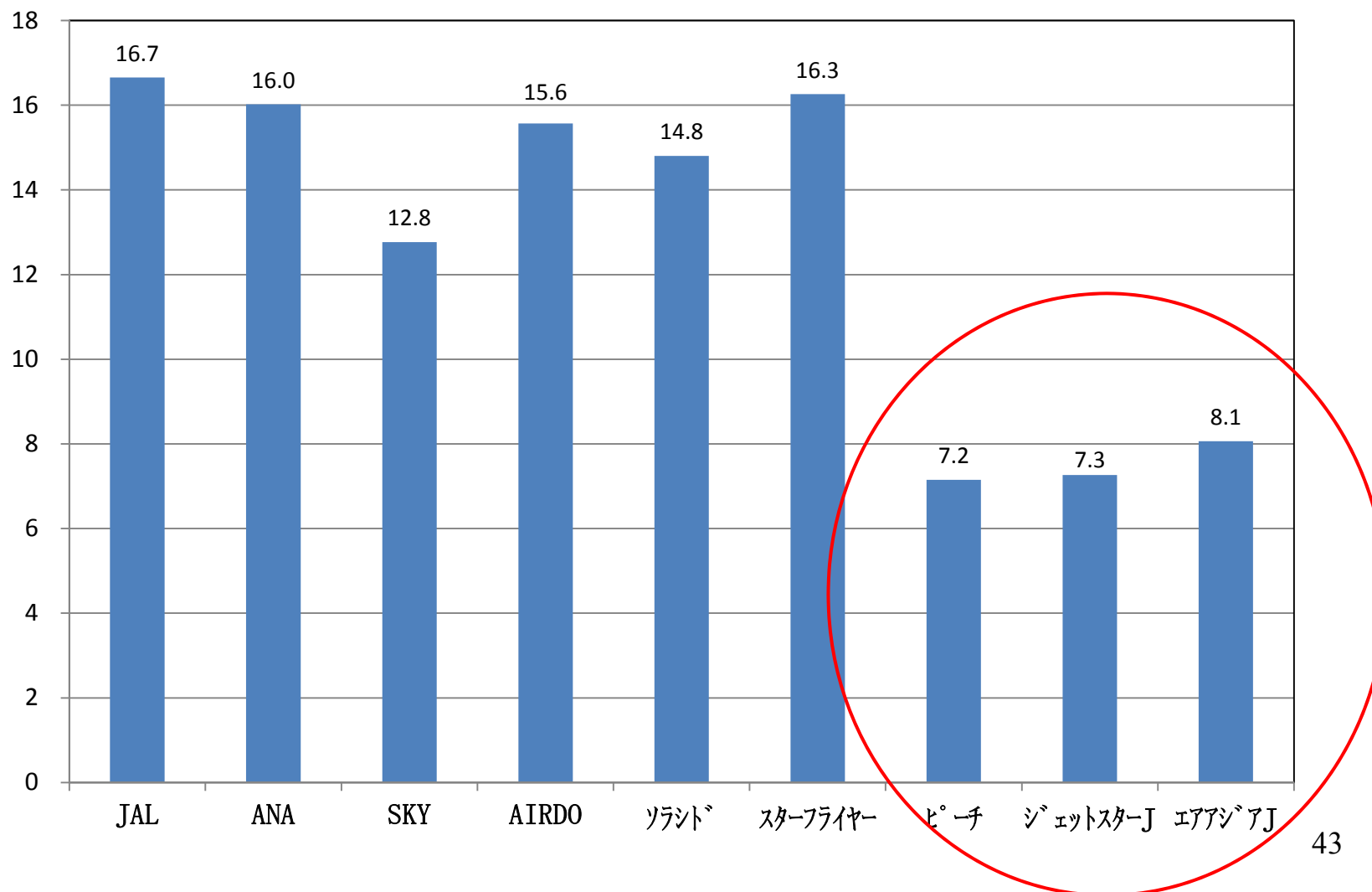
- ◇ ピーチ→低運賃設定により平均約79%の搭乗率を達成

- ◇ JR西日本→対抗措置6月から約1万円の期間限定割引チケット
→その後延長、割引チケットの恒常化

各航空会社の旅客当たり収入単価 (2012年度第1～3四半期)

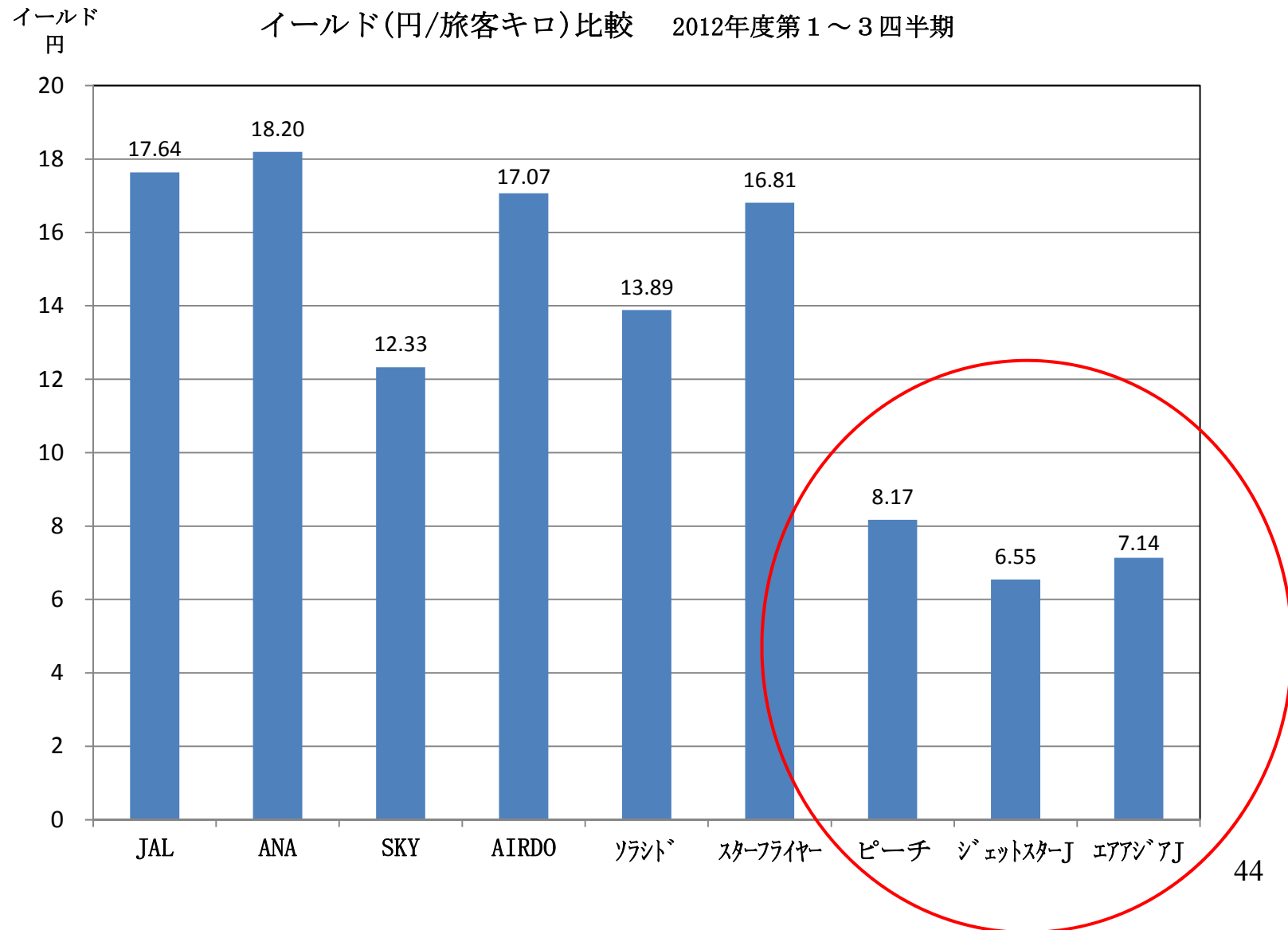
旅客収入単価
(千円)

旅客当たり平均収入単価(千円)比較 2012年度第1～3四半期



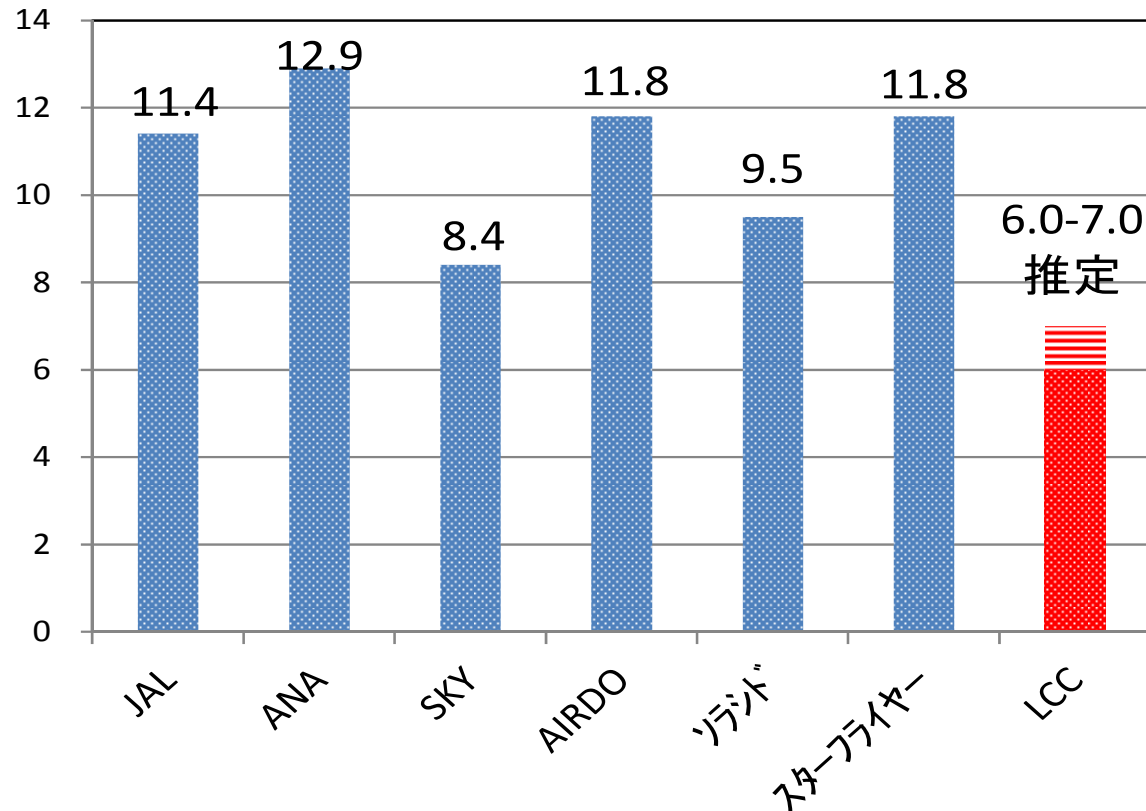
各航空会社のイールド(2012年度第1～3四半期)

イールド:旅客・キロ当たりの収入



イールド実績とユニット・コスト(座席キロ当たり費用)

円/座席キロ



LCCのユニット・コスト
(推計値)
↓ 最終ターゲット
6~7円/座席キロ
(ヒヤリングの結果等)

2011年各社ユニット・コスト 出典: 航空局 / LCC筆者推計

◆ ピーチ・アビエーションの場合(2012年度第1~3四半期の搭乗率79%)

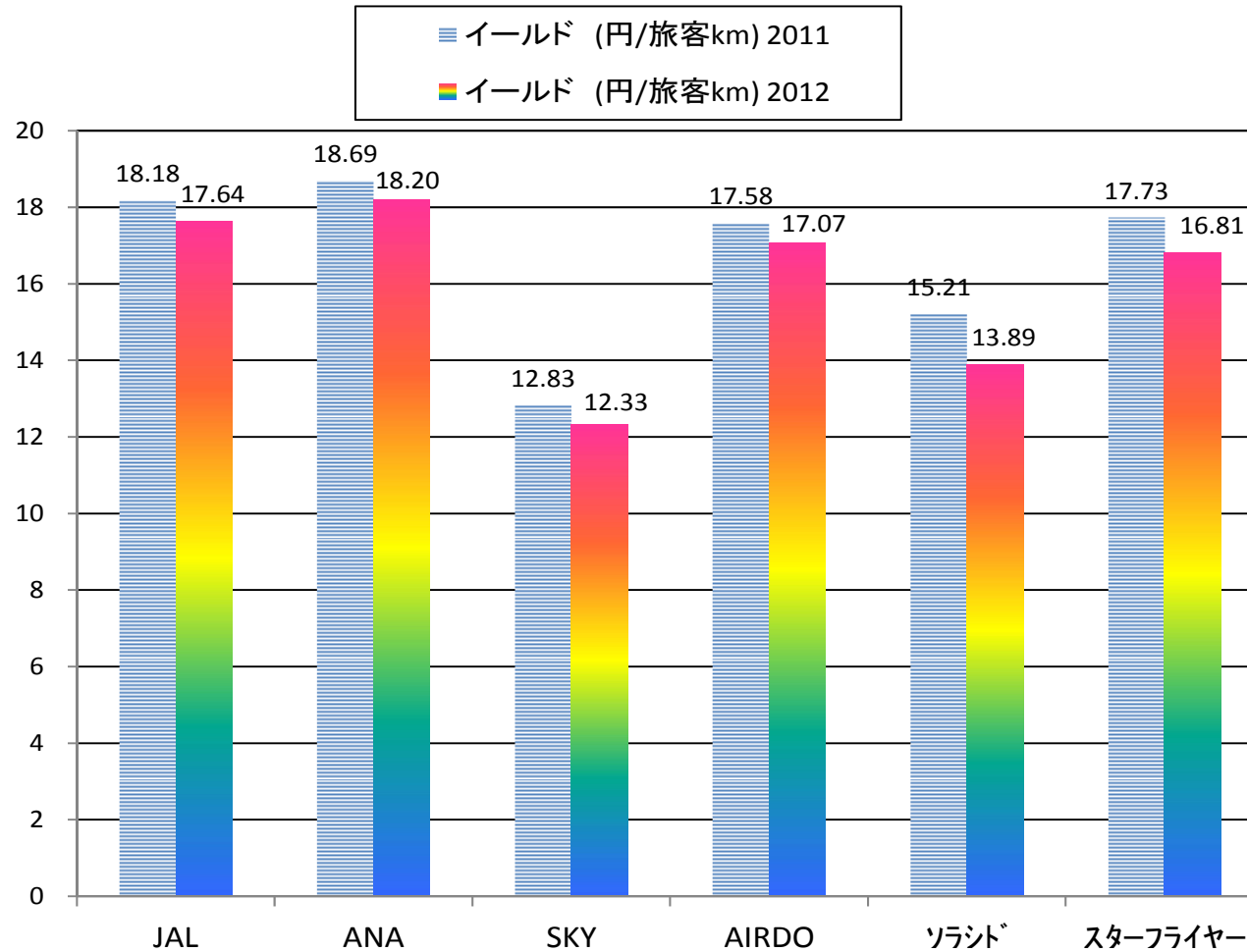
◇ ユニット・コストが6.5円/座席キロと仮定

→ 79%の搭乗率で収支均衡

◇ ユニット・コストが7円/座席キロと仮定

→ 86%の搭乗率で収支均衡

LCCが航空界にもたらす変革の兆し



既存航空会社のイールド（第1～3四半期の2011年/2012年対比）出典:国交省

本格LCCが就航を開始して、9か月（シェア4.5%）で、日本の航空業界に変化の兆し
→既存航空会社のすべてで、イールドが前年対比で減少

◆機材計画で大幅な増機

◇ピーチ：2013年度までに10機、2015年下期までに17機

◇ジェットスター・J：2013年12月末までに20機体制を構築

◇エアアジア・J：初年度4機、その後年間4～5機増、中期的には25～30機

LCCによる地方路線の運航

- ◆ LCCにより地方路線運営の可能性を高められる要素
 - (1) 低ユニット・コストによって低需要路線を運営可能に
 - (2) 大幅に低い運賃水準→新規需要の喚起、周辺需要の集約
→旅客需要を大幅に拡大
 - (3) 新幹線に対しても競争力
- ◆ ただし、LCCの使用機材は基本的にA320-200(180席)であることから、路線旅客需要が年間9万人規模程度以上

2001-2010年撤退・休止地方路線の復活・新設(LCC)

	路線復活			路線撤退・休止		
関西—長崎	'12/3	ピーチ	A320	'04/4	ANA	B737
関西—鹿児島	'12/4	ピーチ	A320	'09/11	ANA	B737
関西—仙台	'13/4	ピーチ	A320	'02/11	ANA	B737

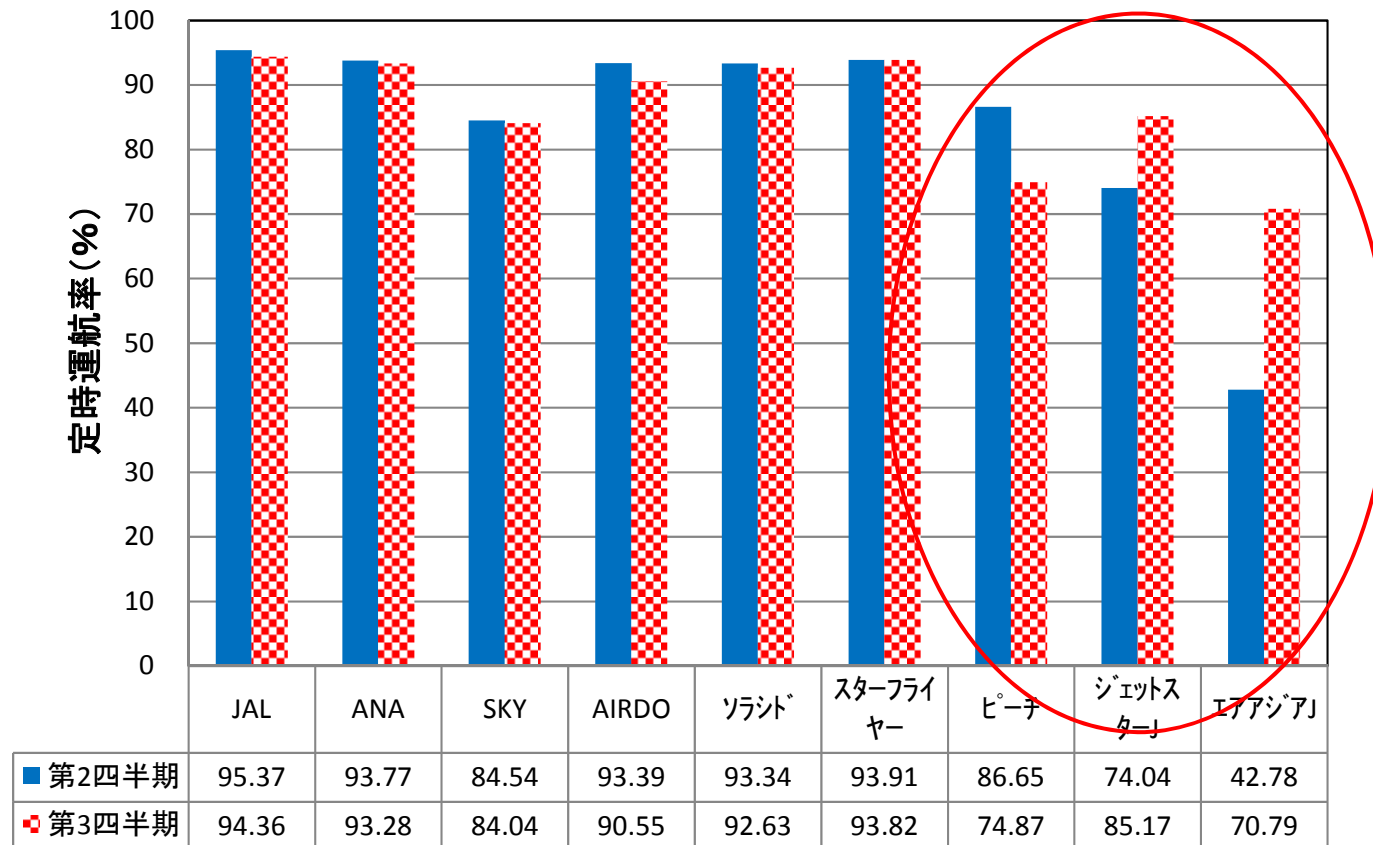
	新規路線		
成田—大分	'12/3	ジェットスターJ	A320
成田—松山	'13/6	ジェットスターJ	A320

◆ エアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンの2社が
2013年3月31日、中部空港に就航 →名古屋発撤退・休止
路線の復活の可能性も

◆ エアアジア・ジャパンは、仙台空港の拠点化を表明

LCCの課題 — 運航品質

各航空会社の定時運航率(2012年度第2/3四半期)
(全体の便数に占める出発予定時刻以降15分以内に出発した便数の割合)



今後、LCCがより広く受け容れられるためには、運航品質における改善が不可欠

提言2) LCCの地方路線への進出の奨励による地方路線維持・拡充

- ◇ LCCの地方路線への進出→欧州でほぼ定着、米国でも漸増。
日本のLCC各社も、また国、自治体もこのようなLCCによる地方路線の維持について着目すべき
- ◇ 国、自治体→LCCの地方路線進出を奨励するための支援
例) ◇ 地方空港で駐機場を増やし朝夕ラッシュ時の運航を円滑化
 - ◇ 朝と夜の空港運用時間を拡大 → 航空機の稼働率向上
 - ◇ LCCに適した施設の整備(LCCターミナル, 自走で入出できる駐機場等)
- ◇ LCC各社は、今後より広く受け容れられるために、定時運航率等の運航品質を改善の必要

提言3) 提言1), 2)で足らざる領域を補完する国, 地方自治体による支援制度による地方路線維持

◇提言1), 2)のリージョナル航空, LCCによる地方路線維持・拡充が及ばない範囲を補完する位置付け

◇自治体が自らの力で路線維持を図ろうとする時, 一定の審査基準の下で認定し, 国も何らかの支援の手を差し伸べる.

欧州PSO制度/米国SCASDP制度を参考にし, 基本的な枠組みは下記

- (1) 国は, 地方路線の支援対象に係る一定の基準を設け, 地方路線支援制度を設定し公示.
- (2) 自治体は, 自助努力(含む自主財源)で路線を維持しようとする場合, 予算措置を含む地域内合意形成を行った上で申請.
- (3) 国は, 申請路線について審査し, 支援が適当と判断した場合に, 支援路線として認定.

支援の形態→沖縄路線のような「着陸料, 航行援助施設利用料, 航空機燃料税の減免処置」, 離島路線のような「運航費補助」等

SCASDP (スキヤスタップ)成功例現地調査(カリフォルニア州) チャールズ.M.シュルツースノマ・カウンティ・エアポート

■ 年間旅客数 約18万人規模



- 2001年10月ユナイテッドが撤退し定期航空ゼロ
- 2004年, 路線再興のため SCASDP(スキヤスタップ)制度を活用
自己財源約20万ドル+連邦助成金63.5万ドル
- 2007年3月にロス線開設 →定期航空の空白期間5年半
- その後、ポートランド線, シアトル線, ラスベガス線と順調に成長
旅客需要も伸張

地方路線維持・拡充に向けての提言/ 課題提起

提言1) リージョナル航空/リージョナル小型機
の活用による地方路線維持・拡大

提言2) LCCの地方路線への進出の奨励によ
る地方路線維持・拡大

提言3) 提言1), 2)で足らざる領域を補完する
国, 地方自治体による支援制度による
地方路線維持・拡大

了

ご清聴有り難うございました。