

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



2010年10月29日

東京工業大学大学院総合理工学研究科教授 屋井鉄雄
桜美林大学客員教授/日本航空協会 橋本安男

【共同研究】 東京工業大学大学院教授 屋井鉄雄

桜美林大学客員教授/日本航空協会 橋本安男

(財) 運輸政策研究機構 研究員 平田 輝満

【研究委嘱】 全国地域航空システム推進協議会 (全地航)

I . Summary: 地域航空の現況 欧米と日本

II . Summary: 地方路線を守る欧米の制度と日本

III . 欧米の地域航空活用の実態と具体例

- 欧州 多様な活用形態
- 英国 フライビーのビジネス・モデル
- 米国 大手航空を支える地域航空

IV . 地方路線維持のための制度と理念

- 米国のEAS制度
- 欧州のPSO制度

V . まとめ

背景

<我が国の民間航空の状況>

■ 規模の小さな地域航空会社

→ 困難な経営状況に直面

■ 大手航空会社

→ 不採算路線からの撤退

■ 地方路線、地方空港の維持と存続が大きな課題

<欧米の状況>

■ 大手航空会社

→ LCCに押され同様に厳しい経営環境

■ 地域航空会社

→ 比較的堅調な経営状況

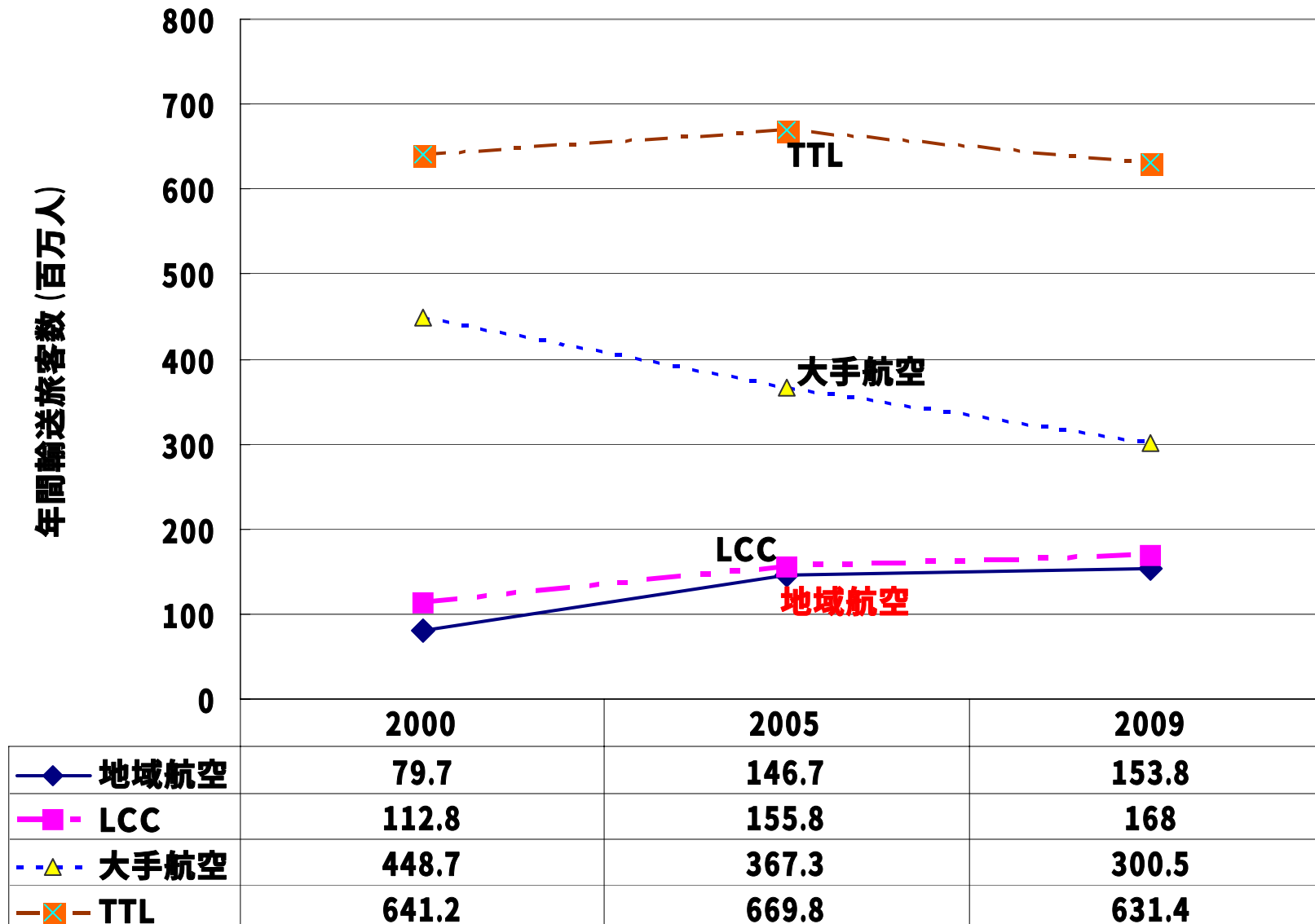
→ 粛々と地方過疎路線を運航

I . Summary:

地域航空の現況 欧米と日本

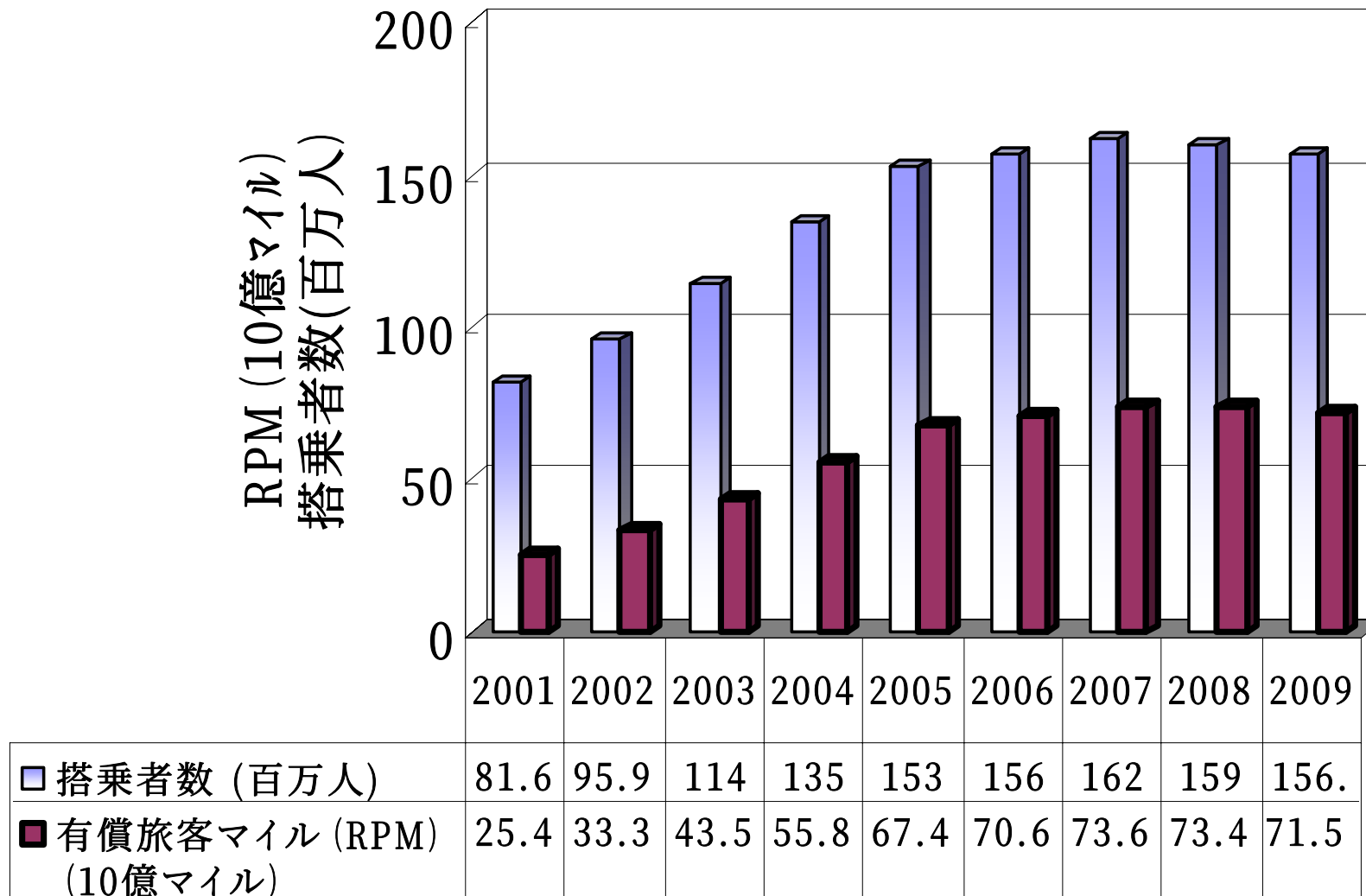
米国における地域航空の存在感

米国国内線における搭乗旅客数比較(100万人) 出典:DOT (運輸省)



米国における地域航空の存在感

地域航空搭乗旅客数の推移(100万人) 出典:DOT (運輸省)



米国における地域航空の存在感

地域航空のみが運航する空港が492空港 (全空港の75%)

出典:RAA (地域航空協会)



米国における地域航空の存在感

- 定期便のある659空港のうち75%の492空港が地域航空のみによる運航
- 全フライトの53%が地域航空によるフライト (2009年) 2000年には約40%
- 大手航空の旅客の30%強を地域航空が担う

欧州の主な地域航空会社 (ERA・欧州地域航空協会加盟)

	年間旅客数 (千人)	有償旅客キロ RPK (百万)	有償座席キロ APK (百万)	搭乗率 (%)	備考
Lufthansa Regional	12180.0	7345.2	10982.3	66.9	ルフトハンザ傘下5社
Air Nostrum	5363.6	2912.7	4907.1	59.4	イベリア航空傘下
Tyrolean Airways	4644.4	3368.7	5076.5	66.4	オーストリア航空子会社
Régional	4312.5	2587.5	4194.2	61.7	エールフランス子会社
Brit Air	4142.4	2423.9	3640.8	66.6	エールフランス子会社
Binter Canarias	2851.1	516.2	798.6	64.6	
KLM cityhopper UK	2798.7	1819.0	2500.0	72.8	KLM子会社
KLM cityhopper	2771.2	1662.8	2249.3	73.9	KLM子会社
Swiss European Air Lines	2600.3	1292.9	1985.0	65.1	スイス国際航空子会社
CityJet	2014.7	1377.5	2280.0	60.4	エールフランス子会社

- 多くの有力地域航空会社が大手航空の傘下で運航
- 米国の場合同様、大手航空のEU域内旅客の20-30%を担う

欧州最大の地域航空会社 英国 フライビー (Flybe)



■ 新たなビジネス・モデル

- ・地域航空会社にしてローコスト・エアライン
- ・相反する特性を両立

■ 大胆な拡張戦略が奏功

→ 英国国内線 No. 1エアラインに

エクセター (英国) のまちと空港

人口12万人 (Devon郡100万人) のコンパクトなシティ



Google Earthより

エクセターの中心部

High Street (クローンタウン化)
平日の昼間も人通りが多く活気に満ちているが、
店舗の多くはチェーンストア化

(Google Earth上でも人々が歩く様子がわかる)



Google Earthより



Exeterの中心部High Street 歩行者多い



エクセター空港

40万人(2003)→100万超(2007) 52の目的地 (23カ国)



Google Earthより

Flybeの本社 (ハンガー) とExeter空港の旅客ターミナル



RA/LCCの誕生：Flybeの本社

ハンガーの2階，簡素なHQ，英国最大の国内キャリアへ



Exeter空港にはボーディングブリッジなどありません



FlybeのHQ (ハンガーの2階)



FlybeのHQの内部



FlybeのハンガーではLHのCRJのメンテ中

LCCに変貌を遂げた地域航空会社

Flybe

- 地域航空会社がLCC体質で発展した成功例
- 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
- 旅行目的: ビジネス45%、観光22%、訪問33%
(友人や知人、子供を訪問する旅行を開拓)
(平均で7回/年のリピータ中心)
- 国内線を中心とするビジネスモデルで拡大
(英国内最大, 将来、フランス国内に会社設立の可能性)
- 8万人/年で3便/日以上 (ビジネス対応)、
1便で開設は観光路線(AMS-Exeter等)

ロンドンとニューキャッスル路線開拓例

直線400km区間の運賃比較

■Flybeの運航 (2008.4)

○鉄道で3時間 (2便/時)
早割り42-65ポンド
オフピーク98ポンド

○Flybe (4便/日)
12-46ポンド程度

London Gatwick (LGW) to Newcastle (NCL)					
Mon 22 Dec 2008			Tue 23 Dec 2008		
Depart 08:30	£ 30.59	○	Depart 08:30	£ 30.59	○
Arrive 09:55			Arrive 09:55		
Depart 09:40	£ 12.59	○	Depart 09:40	£ 46.59	○
Arrive 11:05			Arrive 11:05		
Depart 16:00	£ 46.59	○	Depart 16:00	£ 46.59	○
Arrive 17:25			Arrive 17:25		
Depart 19:55	£ 30.59	○	Depart 19:55	£ 46.59	○
Arrive 21:20			Arrive 21:20		

エアライン (Flybe) の運賃

Tue 23 Dec 2008					
Outward Journey					
Fares					
prev day next day					
£11.50 *	£98.30	£124.50			
to £65.85	single	single			
single					
£99.30	£154.50	£249			
return	return	return			

鉄道 (National Express East Coast) の運賃

Services

Depart	Arrive	Changes	Duration	Price
08:00	10:58	0	2:58hrs	* £42.30
08:04	11:32	1	3:28hrs	
08:30	11:42	0	3:12hrs	* £42.30
09:00	12:03	0	3:03hrs	* £65.85
09:30	12:50	0	3:20hrs	* £42.30
10:00	12:55	0	2:55hrs	* £65.85
10:30	13:22	0	2:52hrs	* £65.85
11:00	13:50	0	2:50hrs	* £65.85

(両社のインターネットより)

地域航空会社成長のダイナミズム

- およそ10年で成功モデルに到達
- 500万人程度の年間輸送
- RJ機を70-100機程度を保有
- 3-4便／日の運航でニッチマーケットを含めビジネス客を開拓

→わが国に成功モデルを作ることで、
羽田空港からの地方路線や
地方からの国際線の活路へ



最大手のRAの1つ
エアノストラム (スペイン) のCRJ900



FlybeのE195



大成長を遂げたクロスエア。その後スイスを吸収して社名変更 (ERJ145)

II . Summary:

地方路線を守る欧米の制度と日本

米国のE A S制度

(エッセンシャル・エア・サービス/不可欠路線運航サービス)

- **1978年航空の規制緩和法と同時に制定**
- **1978年時点で認められていた地方路線の継続を保証**
- **そのための助成制度としてE A S制度を創設**

米国のEAS制度

(エッセンシャル・エア・サービス/不可欠路線運航サービス)

- 運航するエアラインが無ければ公開入札で公募
- エアラインに5%の利益を保証
- 連邦政府が助成金を拠出

欧州のPSO制度

(パブリック・サービス・オブリゲーション 公共サービス義務)

- 1992年航空のEU単一の航空市場/規制緩和と同時に航空のPSO (パブリック・サービス・オブリゲーション 公共サービス義務) 制度を制定
- 欧州委員会のPSO規程に則りEU各国が自国の実情に合わせ適用

欧州のPSO制度

(パブリック・サービス・オブリゲーション 公共サービス義務)

- 運航するエアラインが無ければ公開入札で公募
- エアラインに利益を保証
利益率は各国/地域で異なる
- 政府・地方自治体が助成金を拠出

今後求められるいくつかの視点

- **航空会社と路線を区別せよ**
- **必要な路線の維持は地域の責任で**
- **空港経営の一元化が必要**

地方路線撤退の背景

- 大型機材で羽田発着枠を最大活用
 - ⇒地方路線に適する小型機材の不足
(規制緩和の大波と無縁のガラパゴス化)
- 最近の地方路線の休廃止
 - ⇒世界同時不況, JALの破綻等が原因
 - ⇒現時点の路線撤退, 空港の不採算, 無駄・廃港?
- 路線維持に対する地方の対応
 - ⇒従来: 路線撤退への圧力 (公共性を盾に社会的圧力も)
 - ⇒現在: エアラインへの就航・増便要請
搭乗率保証 (地方が個々に創設した段階)

地域における路線とキャリアの区別

公共性判断の必要性

■ キャリアと路線とを区別する必要性

⇒ キャリア: 企業として採算から参入撤退を判断

⇒ 路線: 国や地域が公共性より維持すべきか判断

■ 今後の国・地方の対応の方向性:

⇒ 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)

⇒ 地域航空会社への出資や設立、設立支援
(韓国: 済州航空やエア釜山への自治体支援)

小型機と地方空港の利活用のため

■ 規制緩和と制度設計の両者が必要

➤ 規制緩和

- ①近隣国のLCCやRAを誘致:羽田路線等の国内路線を開放し, 地方の国際線と国内線との両者を活発化 (本邦会社が不在なら緊急措置として)
- ②東京陸上上空への離着陸:低騒音の小型航空機に許可 (首都と地方部とを直結する責任がある)

➤ 制度設計

- ③国や地方による公共性認定路線:地域合意の上、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化 (裁量では不安定)
 - ⇒エアラインは小型機導入で効率的なサービス提供 (委託運航)
- ④空港の計画・運営制度: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一丸となって進められる計画・運営制度の創設

空港運営に関わる従来の課題

■競争力があり責任分担の明確な空港経営へ

- 空港の設置および管理の計画
⇒ 空港単位の利活用・運営計画の制度化
(施設の整備・運営方針、サービス提供の中長期計画)
(Exeter空港だってマスタープランを持っている)

■空港運営の責任体制のありかた

- 空港運営主体と地域の自治体の責任分担の明確化
(法定協議会の制度は弱い)
- 空港の一元的運営主体の設置へ
⇒ ランド・エアサイドの統合、保有会社等の検討加速

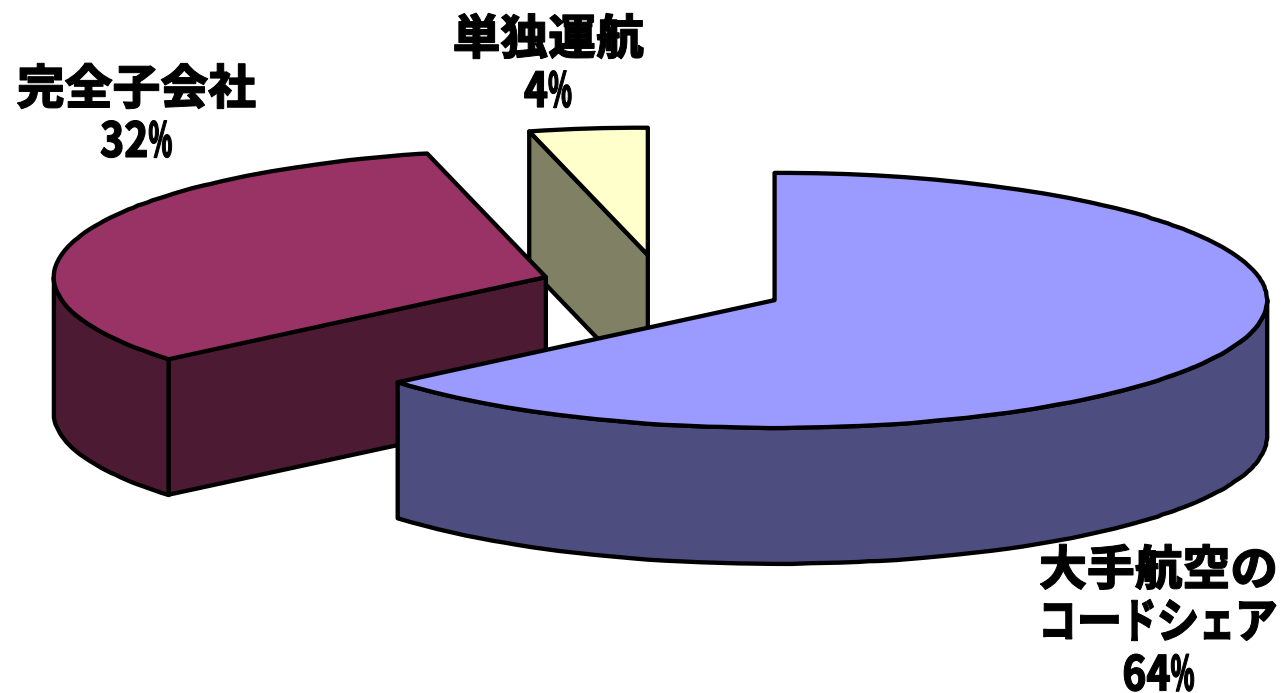
III . 欧米の地域航空活用の実態 と具体例

- 米国 大手航空を支える地域航空

米国における地域航空の存在感

- 定期便のある659空港のうち75%の492空港が地域航空のみによる運航
- 全フライトの53%が地域航空によるフライト (2009年) 2000年には約40%
- 大手航空の旅客の30%強を地域航空が担う

米国での地域航空の大手航空との提携の状況 旅客数対比



米国での大手航空・地域航空の連携形態

■ 提携形態の観点

- ひとつの地域航空会社が複数の大手航空会社と提携

■ 契約形態の観点

- フィックスド・フィー・コードシェア方式)
(キャパシティ・パーチェス・アグリーメント)
- プロ・レイト・コードシェア方式

米国での大手航空・地域航空の提携

地域航空会社	大手航空会社	運航基地
SkyWest Airlines	デルタ エアライン	SLC
	ユナイテッド エアライン	DEN/LAX/ORD/SAT/SFO
Mesa Airlines	ユナイテッド エアライン	DEN/IAD/ORD
	US エアウェイズ	CLT
Chautauqua Airlines (シャウタクア エアライン)	アメリカン エアライン	STL
	コンチネンタル エアライン	IAH/CLE
	デルタ エアライン	ATL/CMH/CVG/ORD
	ユナイテッド エアライン	IAD/ORD
	US エアウェイズ	BOS/CLT/DCA/LGA/PHL/PIT
Colgan Airways	コンチネンタル エアライン	IAH
	ユナイテッド エアライン	IAD
	US エアウェイズ	BOS/DCA/LGA/PIT
Trans States Airlines	アメリカン エアライン	STL
	ユナイテッド エアライン	IAD/ORD/SAT
	US エアウェイズ	PIT

地域航空に有利な契約方式

フィックス・フィー・コードシェア (Fixed-Fee Code-share)

- フライト・コードは大手のみ ウェット・リース的
- 大手航空は地域航空に自社のブランドで運航を委託し、その対価として下記を支払う
 - 実費＋フィックス・フィー (マージンを含む)
 - 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
- 需要が減ろうと燃油費が高騰しようと、地域航空はそのリスクからプロテクトされ確実な利益

デルタ航空と デルタ・コネクション



デルタ航空調査 2008年3月



- 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活用 → 全米大手で随一
- デルタ・コネクションVs.デルタ航空本体
便数比比較 → ほぼ3対2 (60%)
- デルタ航空の全旅客の30%がデルタ・コネクション

デルタ・コネクションを構成する地域航空会社8社 (2008年)

地域航空会社	機種	機材数	座席数	基地ハブ空港
アトランティック・サウスイースト・エアライン (ASA)	ATR72-210	12	66	Atlanta (ATL)
	CRJ200	110	50	
	CRJ700	37	70	
シャタクア・エアライン	ERJ145 LR	26	50	Cincinnati/N.Kentucky (CVG) , Orlando (MCO)
	ERJ135	32	37	
コムエア	CRJ100ER	62	50	Cincinnati/N.Kentucky (CVG) , JFK
	CRJ100LR	41	50	
	CRJ200ER	40	50	
	CRJ700ER	17	70	
	CRJ900ER	11 (+3)	76 (12/64)	
エクスプレス・ジェット	ERJ145 XR	18	50	LAX
フリーダム・エアライン	CRJ900	5 (+9)	76 (12/64)	Orlando (MCO) , ATL, JFK
	ERJ145	36	50	
シャトル・アメリカ	Embraer170	16	70 (6/60)	Atlanta (ATL)
スカイウエスト・エアライン	EMB120ER	12	30	Salt Lake City (SLC) , Atlanta (ATL)
	CRJ200	57	50	
	CRJ700	10	70	
	CRJ900	17	76 (12/64)	
ピナクル・エアライン	CRJ900	6 (+10)	76 (12/64)	Atlanta (ATL)

デルタ・コネクションを構成する地域航空会社8社 (2010年)

地域航空会社	機種	機材数	座席数	基地ハブ空港
アトランティック・サウスイースト・エアライン (ASA)	CRJ200	98	50	Atlanta (ATL)
	CRJ700	38	70	
	CRJ900	10	76 (12/64)	
シャタクア・エアライン	ERJ145 LR	24	50	Cincinnati/N.Kentucky (CVG) ,Orlando (MCO)
コムエア	CRJ200ER	40	50	Cincinnati/N.Kentucky (CVG) , JFK
	CRJ700ER	15	70	
	CRJ900ER	13	76 (12/64)	
エクスプレス・ジェット	ERJ145 XR	18	50	LAX
フリーダム・エアライン	CRJ900	5 (+9)	76 (12/64)	Orlando (MCO) , ATL, JFK
	ERJ145	36	50	
	Embraer170	1	70 (6/60)	
シャトル・アメリカ	Embraer175	16	76 (12/64)	Atlanta (ATL)
スカイウエスト・エアライン	EMB120ER	11	30	Salt Lake City (SLC) , Atlanta (ATL)
	CRJ200	52	50	
	CRJ700	13	70	
	CRJ900	21	76 (12/64)	
コンパス・エアライン	Embraer175	16	76 (12/64)	
メサバ・エアライン	Saab 340B	26	34	
	CRJ200	19	70	
	CRJ900	41	76 (12/64)	
ピナクル・エアライン	CRJ200	126	50	Atlanta (ATL)
	CRJ900	16	76 (12/64)	

デルタ・コネクションの路線設定

■ 路線選択、投入機種の決定

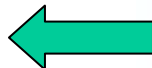
- デルタ航空本体の路線統括部門が、本体の路線と共に一括して実施
- 地域航空会社は、デルタ航空が決定し指定した路線とスケジュールに従って運航

■ 基本的な路線設定の基準

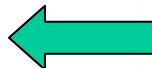
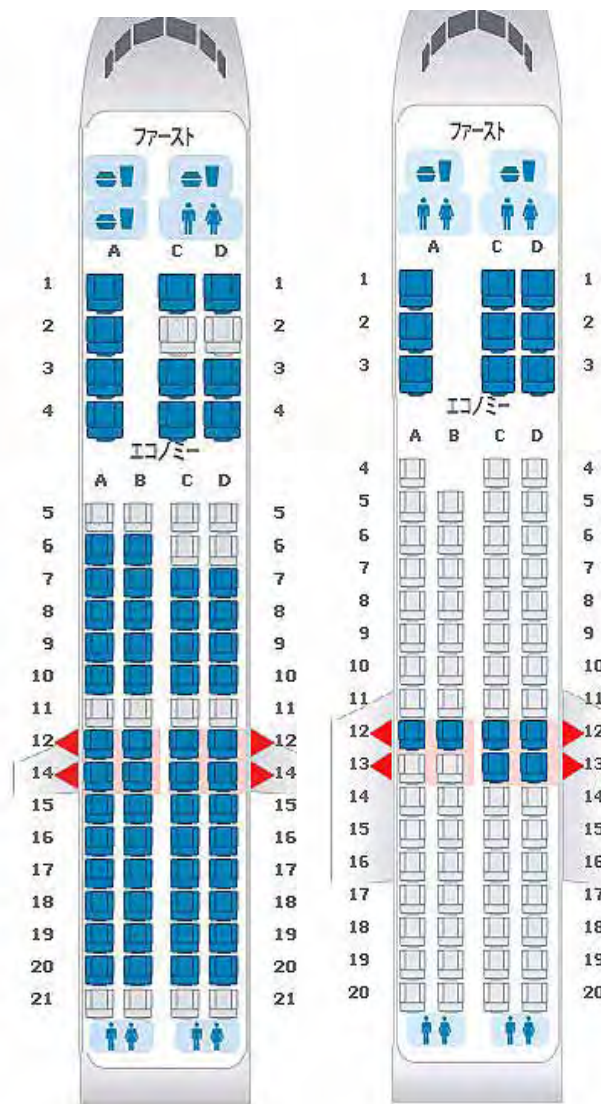
■ 低需要の地方空港－ハブ空港間には50席クラスを配置

■ 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

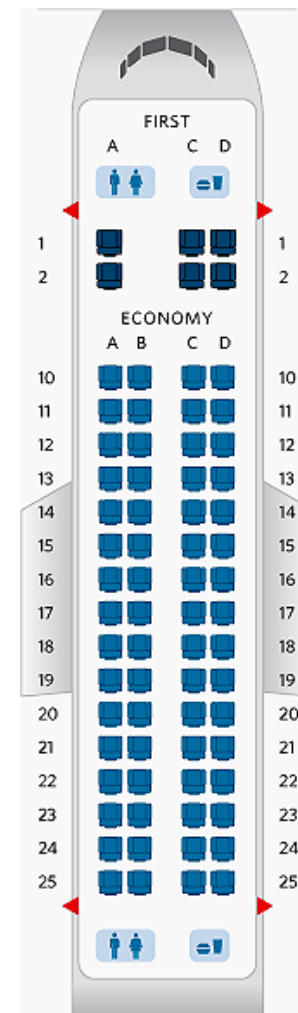
ファースト・クラス



CRJ900客室仕様



インブラエル170客室仕様



エコノミー・クラス

デルタ航空/デルタ・コネクション路線と投入機材 (2008年)

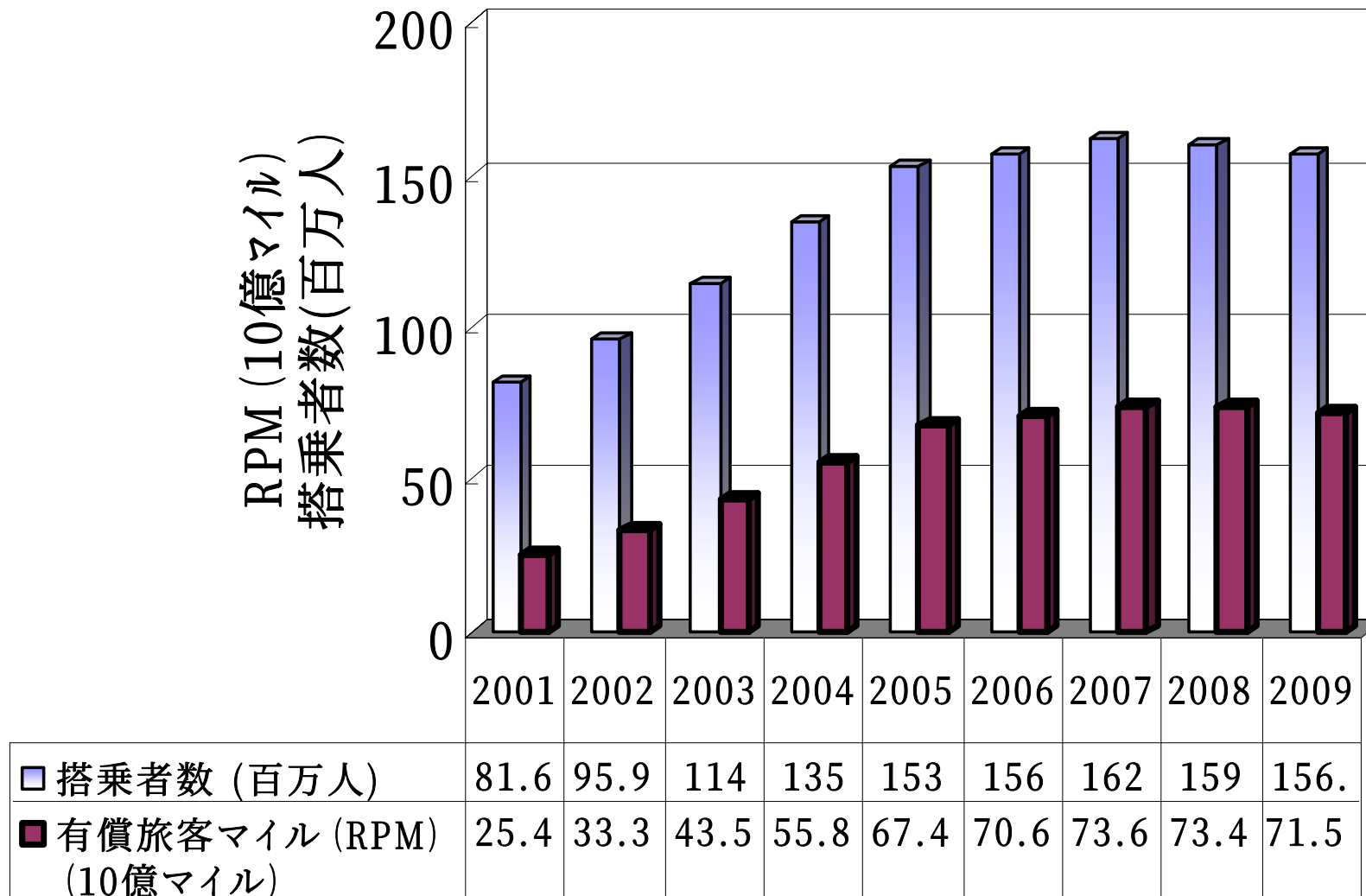
	路線	総便数	便数	投入機材	エアライン
ニューヨーク地域→シカゴ地域	JFK→シカゴ・オヘア	3	2	CRJ900(76席)	コムエア
			1		フリーダム
	ラガーディア→シカゴ・ミッドウェイ	7	7	エンブラエル170(66席)	シャトル・アメリカ
	JFK→ボストン (ローガン空港)	6	2	CRJ900(76席)	コムエア
			1		フリーダム
			2	CRJ100(50席)	コムエア
			1	MD88	デルタ本体
	JFK→ダラス・フォートワース	2	2	CRJ900(76席)	フリーダム
	JFK→ヒューストン	1	1	CRJ900(76席)	フリーダム
アトランタ→シカゴ地域	アトランタ→シカゴ・ミッドウェイ	9	8	エンブラエル170(66席)	シャトル・アメリカ
			1	CRJ700(70席)	コムエア
	アトランタ→シカゴ・オヘア	9	6	MD88	デルタ本体
			2	CRJ900(76席)	スカイウェスト
			1	737-800	デルタ本体
	アトランタ→ヒューストン	8	4	CRJ900(76席)	ピナクル 2便 スカイウェスト 2便
			3	MD88	デルタ本体
			1	エンブラエル170(66席)	シャトル・アメリカ

まとめ デルタ航空/デルタ・コネクション

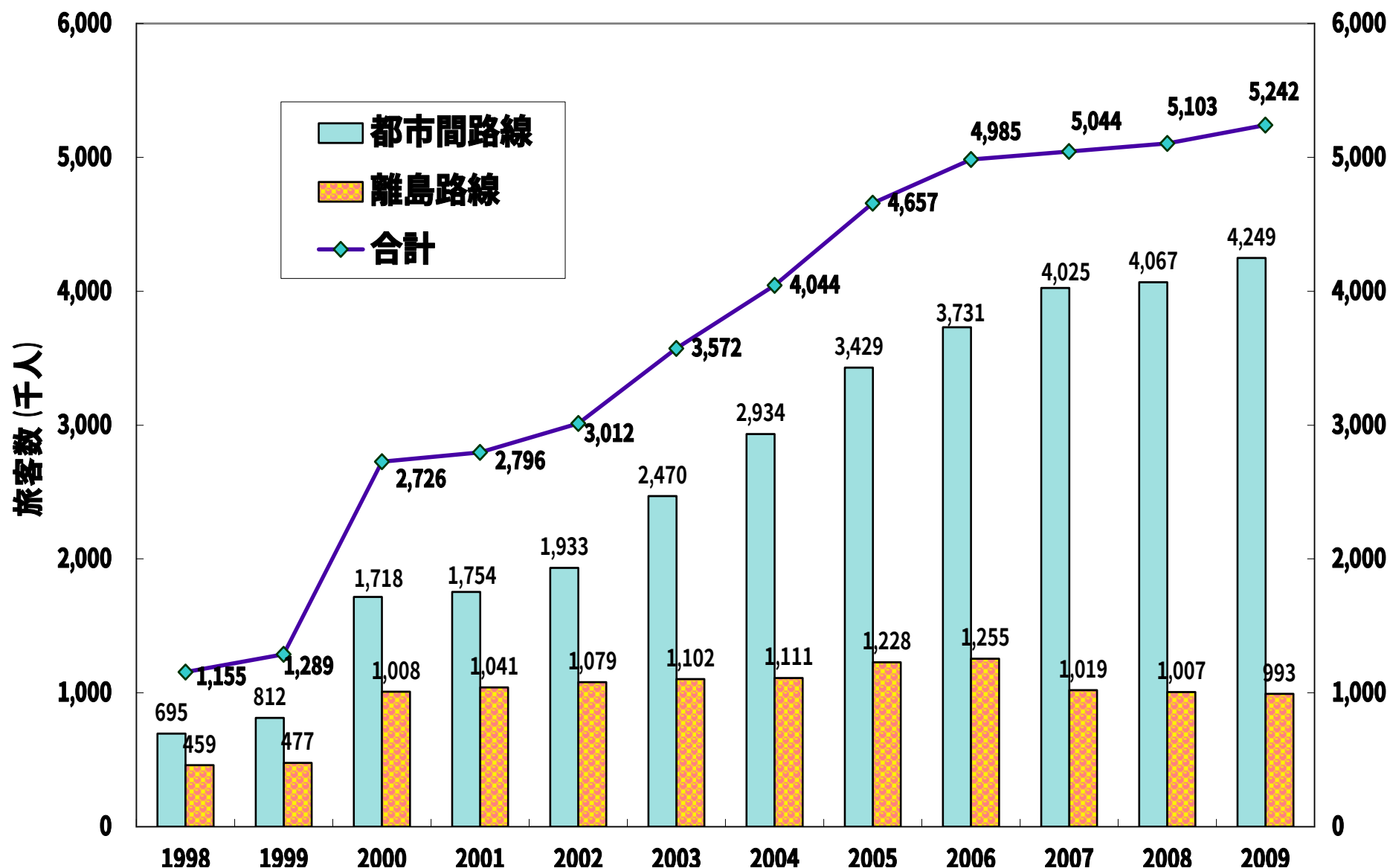
- 国内線の過半数を地域航空に委ねる
- デルタ・コネクションが主体で成立する基幹路線も数多く存在 → **ファースト・クラス設置**
 - ニューヨークーシカゴ
 - JFK-ダラス線 等
- デルタ・コネクションの複数の地域航空会社を同一路線に、機種に拘わらず、運航させ、あたかも一つの地域航空会社のように運用
- **2008年3月フリーダム・エアラインに契約打ち切り通告**
→ **5月裁判でデルタ航空一審敗訴**

米国における地域航空の存在感

地域航空搭乗旅客数の推移(100万人) 出典:DOT (運輸省)



我が国の地域航空による旅客輸送数推移



(出所:全地航事務局) 注:2000年度からはYS11、Q400の実績加味

III . 欧米の地域航空活用の実態 と具体例

- 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

- コードシェア
- ウェット・リース
- フランチャイズ

航空のフランチャイズ

- 1993年頃からBAで開始
- 1995年からルフトハンザ
チーム・ルフトハンザ
- 1996年からエア・フランス
- 1997年からイベリア航空

BAの地域航空フランチャイズ提携

- Loganair
- British Mediterranean Airways
- GB Airways
- Sun Air of Scandinavia
- Comair

BAブランドのプレゼンス



航空のフランチャイズ — 地域航空側の利点

- 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 → 航空会社としての営業規模を大幅に拡大
- 航空会社経営としての自律性の高さ（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）

航空のフランチャイズー 大手航空側の利点

- 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
- フランチャイズ料という形で確実に利益を獲得

エアフランスの選択

Brit Air



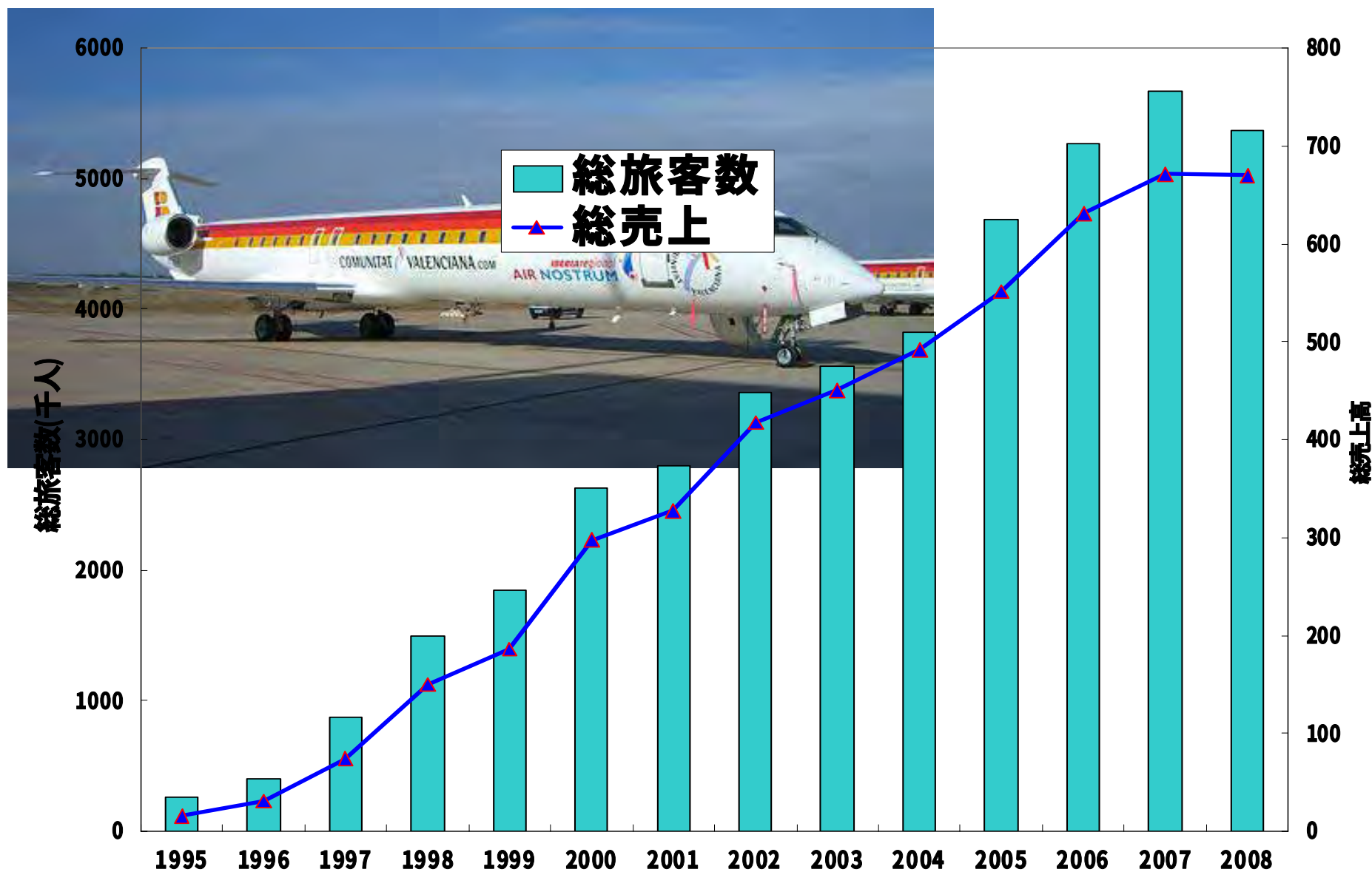
Régional



City Jet



フランチャイズ活用の優等生 スペイン エアノストラム (Air Nostrum)



フランチャイズ提携のバリエーション

	BA	エア・フランス	イベリア航空	ルフトハンザ
便名	大手航空	大手航空	大手航空	大手航空
運送責任	地域航空	大手航空	大手航空	大手航空
運航責任	地域航空	地域航空	地域航空	地域航空
経済上のリスク	地域航空	地域航空	地域航空	地域航空
路線決定	地域航空/ 大手航空 両社	大手航空	地域航空が主	地域航空/ 大手航空 両社
機体外装	大手航空＋ 地域航空名称	大手航空＋ 地域航空名称	大手航空＋ 地域航空名称	共通ロゴ＋ 地域航空名称
運航乗員制服	大手航空同等	地域航空	大手航空同等	地域航空
客室乗員制服	大手航空同等	地域航空	大手航空同等	地域航空

ルフトハンザ・リージョナル

① Lufthansa CityLine

② Eurowings

③ Augsburg Airways

④ Contact Air

⑤ Air Dolomiti

ルフトハンザ・リージョナル コンセプト

- 『5つの地域航空会社が、それぞれが一定の自立性を維持しつつも、全体としてはあたかも一つの地域航空会社であるかのように機能すること』
 - 『地域航空連携運営の最適化』
 - シナジー効果、規模拡大によるスケール・メリット、いわゆるベストプラクティス、コスト削減、フレキシビリティ、地域航空との契約の簡素化、運航品質・運航基準の整合

シナジー効果 航空機材の移管

- CRJ200 5機 (全機) :
Air Dolomiti → Eurowings



- ターボプロップ機ATR42 5機 (全機) :
Eurowings → Contact Air

欧州での大手航空・地域航空の連携形態

- コードシェア
- ウェット・リース
- フランチャイズ

我が国における連携形態

- 管理の受委託
- コードシェア
- 共同引受

III . 欧米の地域航空活用の実態 と具体例

- 英国 フライビーの新ビジネス・モデル

英国 フライビー (Flybe) 本社調査 (エクセター)

2008年10月



英国 フライビー (Flybe)



ジャージー島



- 1979年 ジャージー・ユーロピアン・エアウェイズ (Jersey European Airways) として誕生
 - 2000年 ブリティッシュ・ユーロピアン (BE) と改称
 - 2002年 フライビー (Flybe) と改称
- 地域航空のままLCCとしてのアイデンティティ

フライビー (Flybe) のコンセプト

- 放射状(スポーク)ではない地域ネットワーク
- 利便性の高い地方空港
- 英国国内線中心
- 平均路線 1時間
- 1機当りの平均座席数85席
- 高頻度での路線運営
- ビジネス旅客、個人旅客(親戚・友人訪問、別荘訪問)に焦点
- カスタマー・サービスの文化を堅持
- 代理店とも協調

大胆な拡大戦略

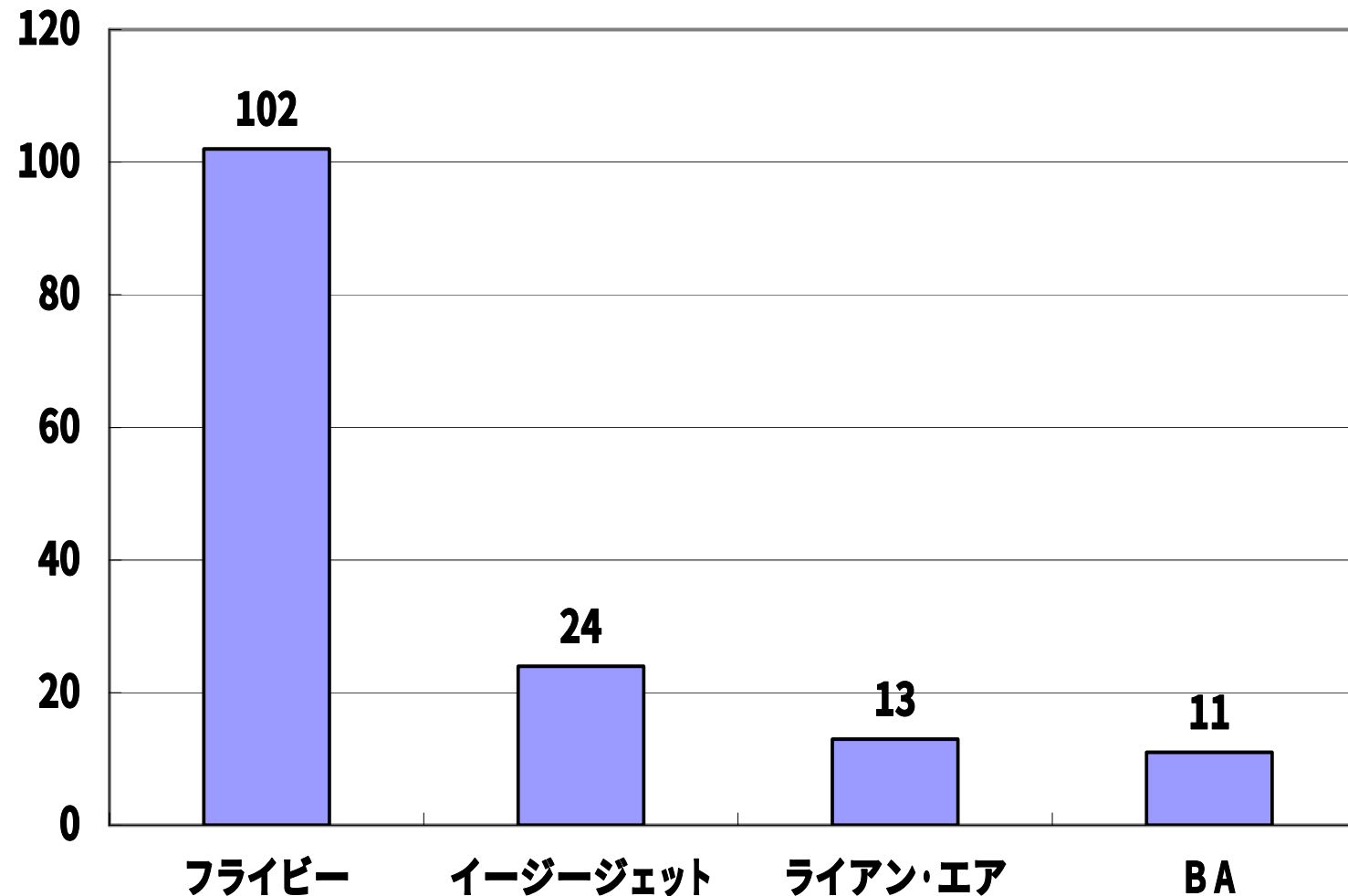
- 2005年 118席の大型リージョナル・ジェット エンブラエル195を、ローンチ・カスタマーとして発注 (14機+オプション12機)
- 2006年11月 英国航空子会社の地域航空会社である BAコネクトの買収を発表
- 2008年 ローガンエアとのフランチャイズ提携



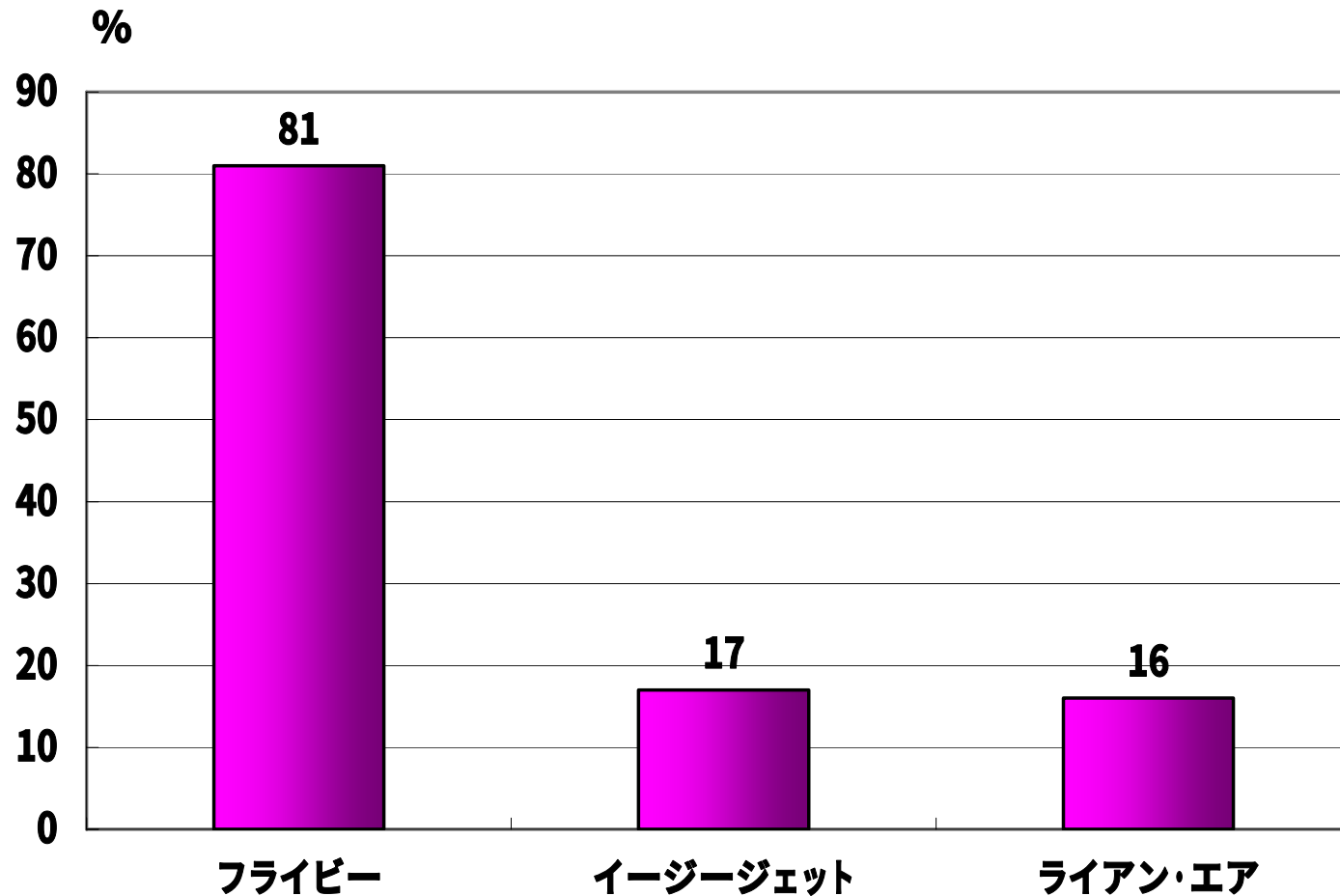
フライビー (Flybe) 国内線中心

■ 全路線に占める国内線の割合 7割

国内路線数



複数便路線の全路線に占める割合 (各社比較)



- フライビーでは8割が1日2便以上の路線
- 多頻度運航による利便性拡大

欧州の基幹ハブ空港にスロット保有



シャルル・ド・ゴール 18 枠



フランクフルト・マイン 7 枠

デュッセルドルフ 8 枠



フライビーのマーケット戦略・営業戦略

- 有力LCCとの路線競合回避
- ビジネス旅客・個人旅客にターゲット
 - ビジネス旅客45%、個人旅客33%、観光旅客22%
 - 多頻度運航による利便性拡大
- 「エコノミープラス」の設定 運賃倍

LCCとしては
異例のフライ
ビー・ラウンジ



フライビーの機材構成



航空機材	座席数	現在	発注済み
ボンバルディア Q400	76席	58	8
エンブラエル E-175	88席	0	35
エンブラエル E-195	118席	14	0
計		72	43

■ 現在平均84席

フライビー (Flybe) 成功の秘訣

◎ 明確でニッチな新概念 (ビジネス・モデル) の確立

- 地域航空にしてLCC
- ビジネス旅客、個人旅客(親戚・友人訪問・別荘訪問)にフォーカス
- 英国国内線中心

◎ 大胆な拡大戦略による早期のスケール・メリットの獲得と他社追隨の排除

IV . 地方路線維持のための制度と理念

- 米国のEAS制度**
- 欧州のPSO制度**

米国現地調査 2010年3月

- ◆ 米国運輸省
- ◆ RAA (米国地域航空協会)
- ◆ ATA (民間航空協会)
- ◆ グレートレイク・エアライン

米国運輸省

EAS制度
Essential Air Service
不可欠路線運航サービス

Mr. Dennis Devany



EAS制度が制定された経緯

- **1958年の連邦航空法(Federal Aviation Act of 1958)**
 - **リストアップされた地方の小コミュニティに対して1日に2便の運航を保証**
- **1978年航空規制緩和法 (Air Deregulation Act)**
 - **地方路線が廃止されるという危惧**
- **1978年時点で認められた地方路線の継続を10年間保証**
 - **助成制度としてEAS制度 (エッセンシャル・エア・サービス 不可欠路線運航サービス) を創設**
 - **1996年にEAS制度を無期限に延長**

1978年航空規制緩和法 (Air Deregulation Act)

1978年～1983年

路線参入の自由

運賃設定の自由

規制緩和＝市場原理導入

→ **エアラインは地方路線放棄**

→ **制度でカバーし地方路線を維持**

1984年 CAB (Civil Aeronautics Board) 解散

助成対象となる地域と路線

- EAS制度が出来た当初→746の地域をEAS対象地域として認定

この地域の空港とラージ・ハブ空港/ミディウム・ハブ空港を結ぶ路線がEAS路線

- 路線収益が赤字となる路線のみがEAS助成の対象
- 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)
- 現在有資格の小地域は約700、実際に助成を受けている地域/路線は159路線
 - 米国本土等 116 (73%)
 - アラスカ州 43 (27%)

助成対象となる地域と路線

■ 議会による制約条件

- (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。ただし、大規模ハブ空港か中規模ハブ空港から、210ハイウェイマイル以上離れている場合はその限りでない。**

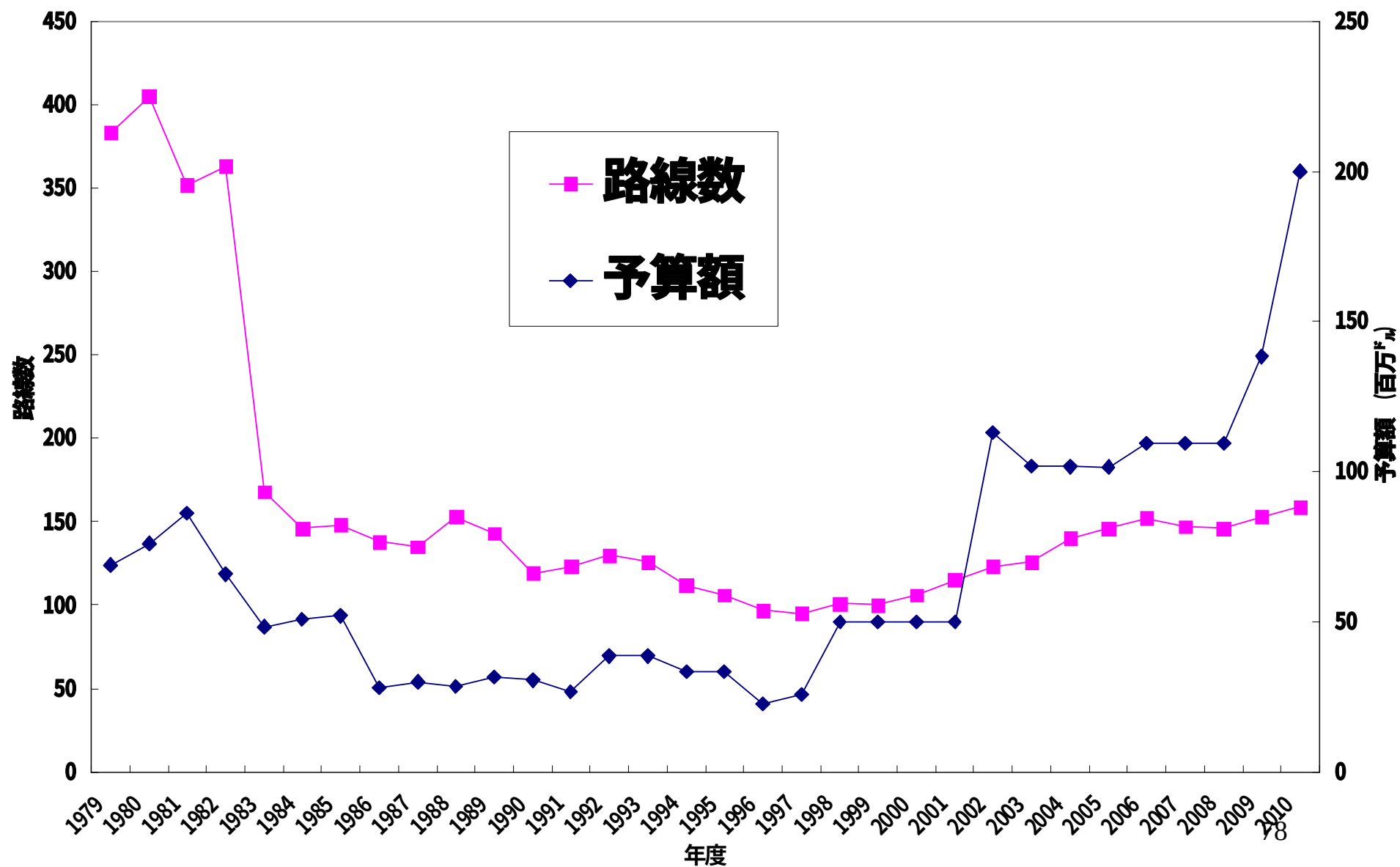
EAS路線の最低保証基準

- 原則、ミディウムまたはラージ・ハブ空港と結ぶ路線
- アラスカ州以外の地域では、週6日で1日2往復便
- 旅客の利便性を考慮→ハブ空港で乗り継ぎしやすい運航時間、航空運賃は、同種路線と比較して高すぎないこと。
- アラスカ州以外の地域では、原則15席以上の航空機材とする。ただし、例外あり。
- 旅客数に対し平均座席利用率が50% (15席以上の機材では60%)。
- エンジン2機以上でパイロット2人の航空機材を基本
- 高度8000ft以上を飛行する場合は与圧機材

EAS制度の財源

- **当初、一般財源 → FAA予算の一部、上空通過料など変遷**
- **現在ではAATF (空港・航空路信託基金) からの拠出**
 - **5,000万ドルは、上空通過料からAATFを経由して自動的に手当て**
 - **5,000万ドル超えの部分は、その都度議会の決定に従いAATFから拠出**
- **基本的に、EAS制度の拠出は、連邦政府**
- **地方自治体は一部例外を除き拠出せず**

EAS予算額とEAS路線数の推移 出典：米国運輸省



EASの特徴：公開入札と航空会社へのインセンティブ

- 航空会社に補助金を直接支払い → 契約書締結
- 公開入札で航空会社を決定 → 透明性
ただし、単純な最低価格落札方式ではない。
- 航空会社にインセンティブ
 - 「路線を運航する際に必要なコストの5%」に当る利益を保証
 - 「コスト」には、燃料、公租公課等の変動費用だけでなくすべての固定費用(償却費、人件費、販管費等)も包含。
 - 航空会社に赤字過疎路線を飛んで貰うためにはインセンティブを与えて当然、という考え方が徹底

運航航空会社の選定プロセス

- ① 運輸省 → 提案要請書 (RFP) を指令書 (Order) の形で発行し航空会社の入札を募る
各航空会社にE-mailで送付 (以前は郵送)
- ② 運航を希望する航空会社→提案書 (Presentation) を運輸省に提示
提案書: 運航の内容 (運航頻度、機材、運航時間等)、運賃、路線コストと収益評価額、希望する助成金額等 + ドキュメントを添付
- ③ 運輸省→各航空会社からの提案書を受領後、これを公開し、関係コミュニティに渡し、コミュニティとしての航空会社の選好性、希望する運航の形態などの見解
- ④ コミュニティの見解を受領後、運輸省は、下記を考慮しつつ、航空会社を決定し、指名
 - a) 航空会社の運航の信頼性
 - b) ハブ空港における、他の大きな航空会社との契約協定、営業協定の状況
 - c) ハブ空港における、他の大きな航空会社との乗り継ぎ協定の状況
 - d) コミュニティの見解

運航航空会社の提案書 実例

Cape Air also proposes an option for additional
Plattsburgh service to/from Albany

Drivers

	ALB-PBG
Daily RTs	2
Stage (naut. miles)	117
Seats per Dpt	9
Annual Sched. Dpts	1,459
Completion Rate	97%
Annual Actual Dpts	1,415
PDEW	5.2
Pax/Dpt	2.6
Load Factor	29%
Annual Passengers	3,694
Avg. Net Fare	\$49.00
Passenger Rev	\$181,019

Annual Expenses

	ALB-PBG
Fuel	\$342,444
Maintenance	\$254,847
Pilots	\$92,416
Ownership	\$47,711
Stations	\$0
Landing Fees	\$23,664
Marketing	\$27,360
General & Admin./Other	\$48,002
Operating expense	\$836,444
Return of 5%	\$44,023
Economic Expense	(\$880,468)
Passenger Revenue	\$181,019
Profit	(\$699,449)

Subsidy Required

Annual	\$699,449
Per Departure	\$494
Per Passenger	\$189



Albany – Plattsburgh is proposed only as a
“bolt-on” to any of the Boston – Plattsburgh
options, for the same number of years

グレートレイク・エアライン EAS路線全米No.1



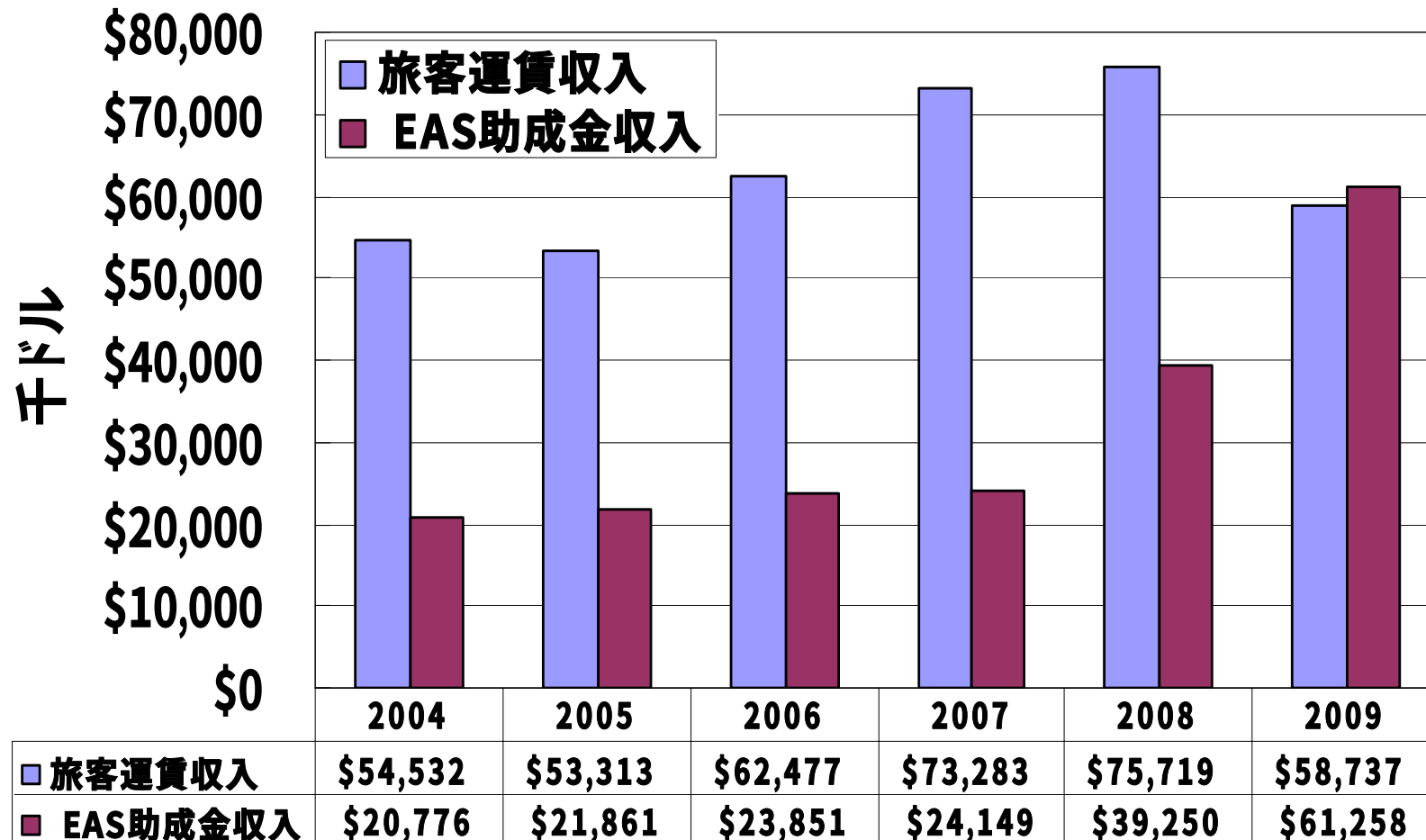
グレートレイク・エアライン EAS路線全米No.1

CEO
Doug Voss



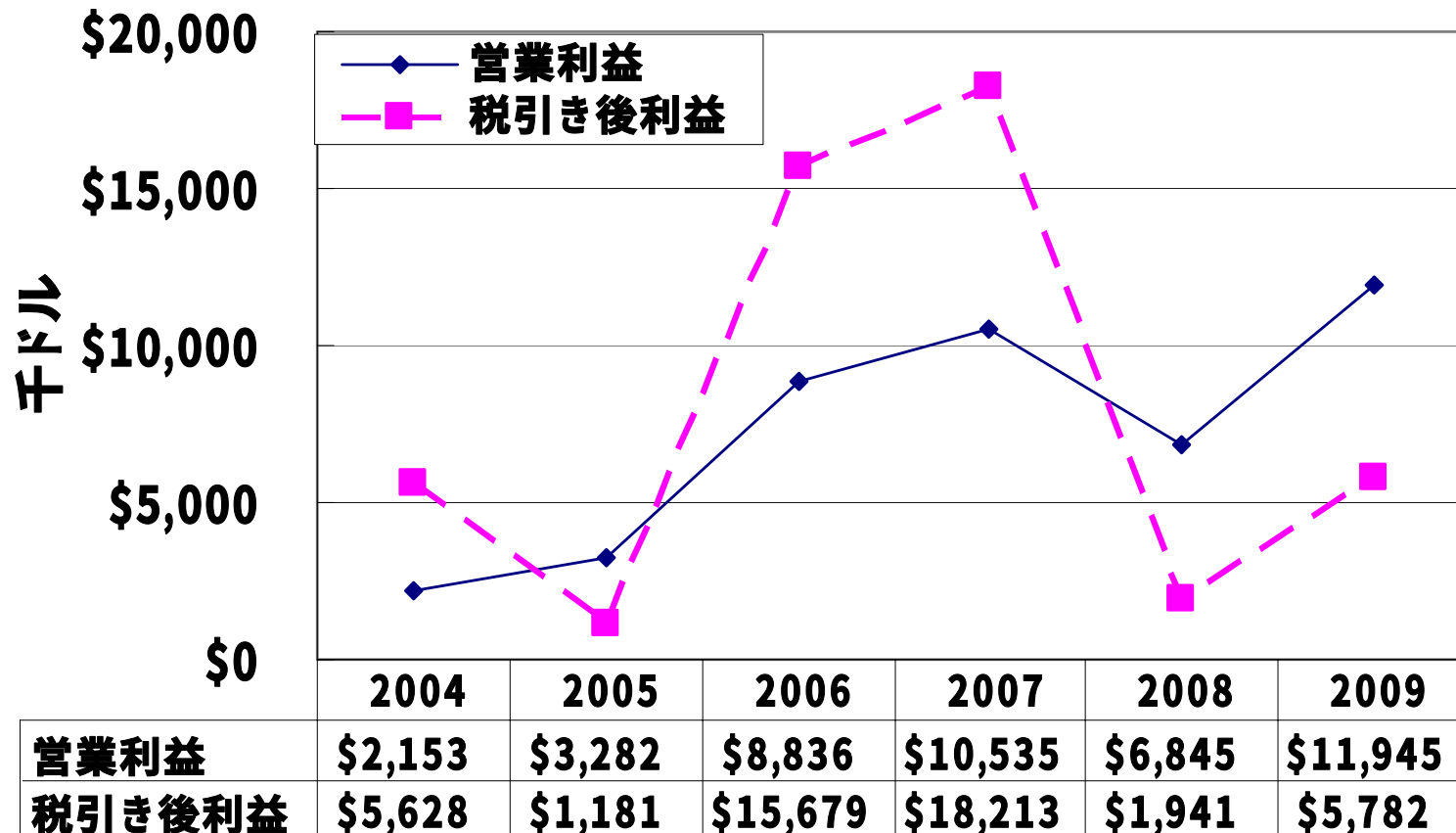
グレートレイク・エアライン

- EAS路線への参入は1985年から
 - 2010年3月現在では43路線
- アメリカ本土のEAS助成路線105路線の41%



グレートレイク・エアライン

- EAS制度をバックボーンとしたビジネス・モデル
- EAS制度に、自らを最適化しながら、会社を成長させた成功例



米国運輸省

SCASDP (Small Community Air
Service Development Program)
小地域航空サービス開発プログラム



Ms. Aloha Ley

SCASDP:小地域航空サービス開発プログラム

- **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**

2002年4月のAIR-21(Ford Aviation Investment and Reform Act for the 21st Century)法

- **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。
補助金はプロジェクトに対し単発**

SCASDP:小地域航空サービス開発プログラム

■ SCASDPの助成対象になる地域の条件

- 1997年時点でスモール・ハブ以下の空港しかない地域
- 航空サービスが不十分か航空運賃が不当に高い
航空サービスがまったくない地域も対象
EAS制度の対象かどうかとの直接の関係はなし

■ 予算規模と推移

- 2002年-2005年 2,000万ドル
- 2006年-2007年 1,000万ドル
- 2008年-2009年 650万ドル

SCASDP:小地域航空サービス開発プログラム

- SCASDPの助成対象となる地域の活動
 - マーケティング活動
 - 地域航空会社に対する利益保証 (Revenue Guarantee)
 - 地域航空会社に対する補助金 (Cost Subsidy and Start-Up Cost Support)
- 1件当たり補助金 →2万ドルから160万ドル
- 成功率 **30%**

欧州現地調査 2009年10月

◆ 英国交通省

◆ フランス民間航空総局 (DGAC)

◆ エールリネール

◆ コンタクト・エア (ドイツ)



欧州の航空自由化

- 1992年2月7日 欧州連合条約調印→翌年11月1日に欧州連合 (EU) が発足
- 1987-1992年 航空市場統合と自由化
- 1992年以降 路線参入の規制/運賃の規制のない単一航空市場
- 1992年、同時に、地方過疎路線を維持するための制度である航空のPSO (パブリック・サービス・オブリゲーション 公共サービス義務) 制度を制定



航空のPSO (パブリック・サービス・オブレーション 公共サービス義務) 制度

- 地方自治体が、その地域と都市とを結ぶ航空路線が経済的、社会的に不可欠であるとして、PSO路線としての認定を申請
- 国は、その路線の地域の経済発展との関連性や、他の交通モードとの兼ね合いなどを考慮した上で審査し、妥当と認めればPSO路線として認定
- 国は、認定したPSO路線について、1)欧州委員会、2)関係する他国、3)関係する空港、4)関係する航空会社へ通知
- 欧州委員会は、EU官報で、このPSO路線の情報を公開

航空のPSO (パブリック・サービス・オブレーション 公共サービス義務) 制度

参入航空会社がないと、、、

- 最大4年(条件によって5年)を限度として、PSO路線を航空会社1社だけの路線とし、公開入札で希望する航空会社を募集
- 『公開入札については、透明性を持って、差別なく行なわれねばならない』
- 航空会社には合理的な利潤を保証して良い

英国のPSO路線



- **PSO路線 助成金**
 - 本土と離島 → スコットランド行政府
 - 離島領内 → 自治体
- **航空会社への合理的な利潤**
 - スコットランド行政府 → 運航コストの8～10%
 - ウェールズ行政府 → 運航コストの10%

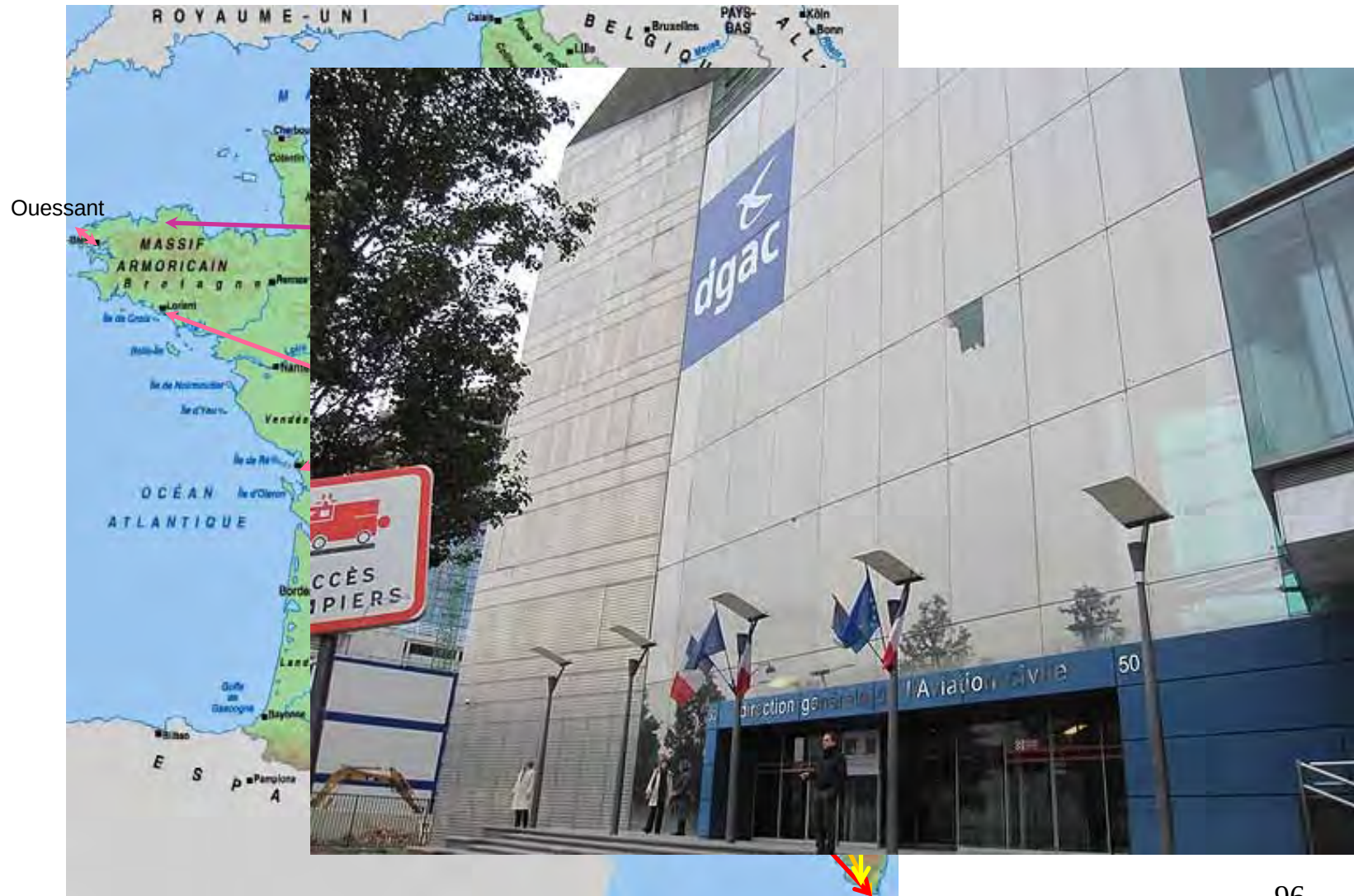
スコットランドの追加航空助成

総計4,200万ポンド
(約57億円) 規模



- 航空運賃の割引補助 ADS (Air Discount Scheme)
- 本土と離島 航空運賃40%の補助
- 年間1,120万ポンド (約15億円) の予算
- 空港会社HIAL (Highlands and Islands Airport Ltd.)
- スコットランド → 11空港を一括して管理・運営
- 2,700万ポンド (約36億円) 規模の補助金

フランスにおける PSO路線



フランスのPSO路線と政府/自治体助成金 (2009年予算)

PSO路線分類	政府助成金	自治体助成金	備考
コルシカ島ーフランス本土 12路線	なし	約6,250万ユーロ (約70億円)	
海外地区ーフランス本土 4路線	なし	なし	
ストラスブールー海外主要都市 4路線	合計約480万ユーロ (約5.4億円)		政府からの助成は 外務省担当
フランス領ギアナ地域内 4路線	約150万ユーロ (約2億円)	約320万ユーロ (約3.6億円)	航空会社助成では なく運賃助成
フランス本土内 23路線	約1,300万 ユーロ (約15 億円)	約1,600万ユーロ (約18億円)	12路線のみで助成 金

フランスでのPSO助成 国と地方自治体

両者の総額1億300万ユーロ (約115億円) 規模

- **フランス政府からPSO路線への助成金は、総計で約1,800万ユーロ (約20億円) 規模**
- **地方自治体からの助成額は、約8,500万ユーロ (約95億円強) 規模**
 - **コルシカ島自治体の額が約6,250万ユーロ (約70億円) と突出**
 - **コルシカ島以外、総額2,100ユーロ (約24億円) 程度**
- **航空会社への合理的な利潤 → 運航コストの3₉₈~5%**

コルシカ島 (コルス地方公共団体)



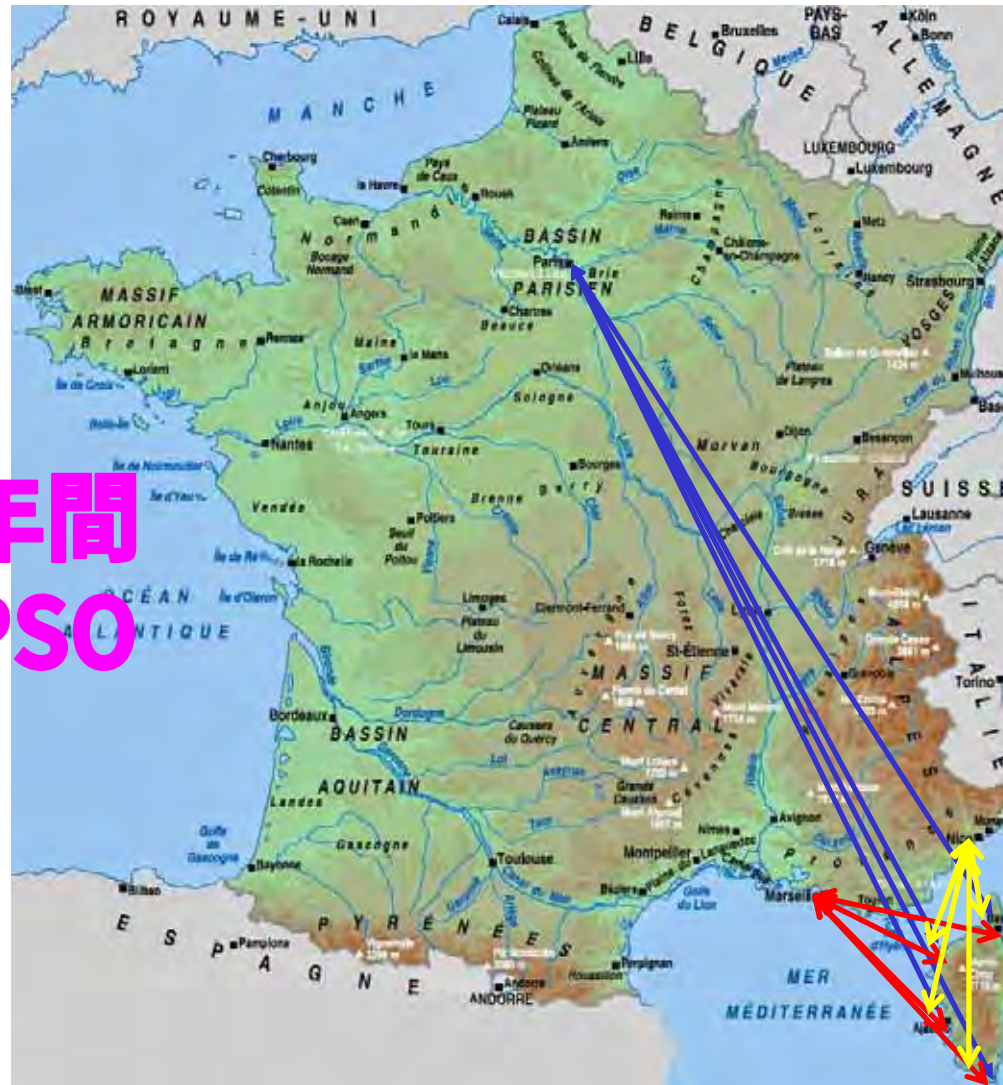
Air Corsica (旧 CCMエアライン)

コルシカ島 (コルス地方公共団体)



コルシカ島における PSO路線

自治体が年間
70億円のPSO
補助金



EAS Vs. PSO

欧米制度比較

EAS Vs. PSO 共通性

- **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**
 - **第一に、国として、一定の条件を満たす事を前提に「維持すべき過疎路線」を認定**
 - **第二に、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、助成金を支払う事を前提に、公開入札で航空会社を選定 → 透明性**
 - **第三に、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**

EAS Vs. PSO 相違点

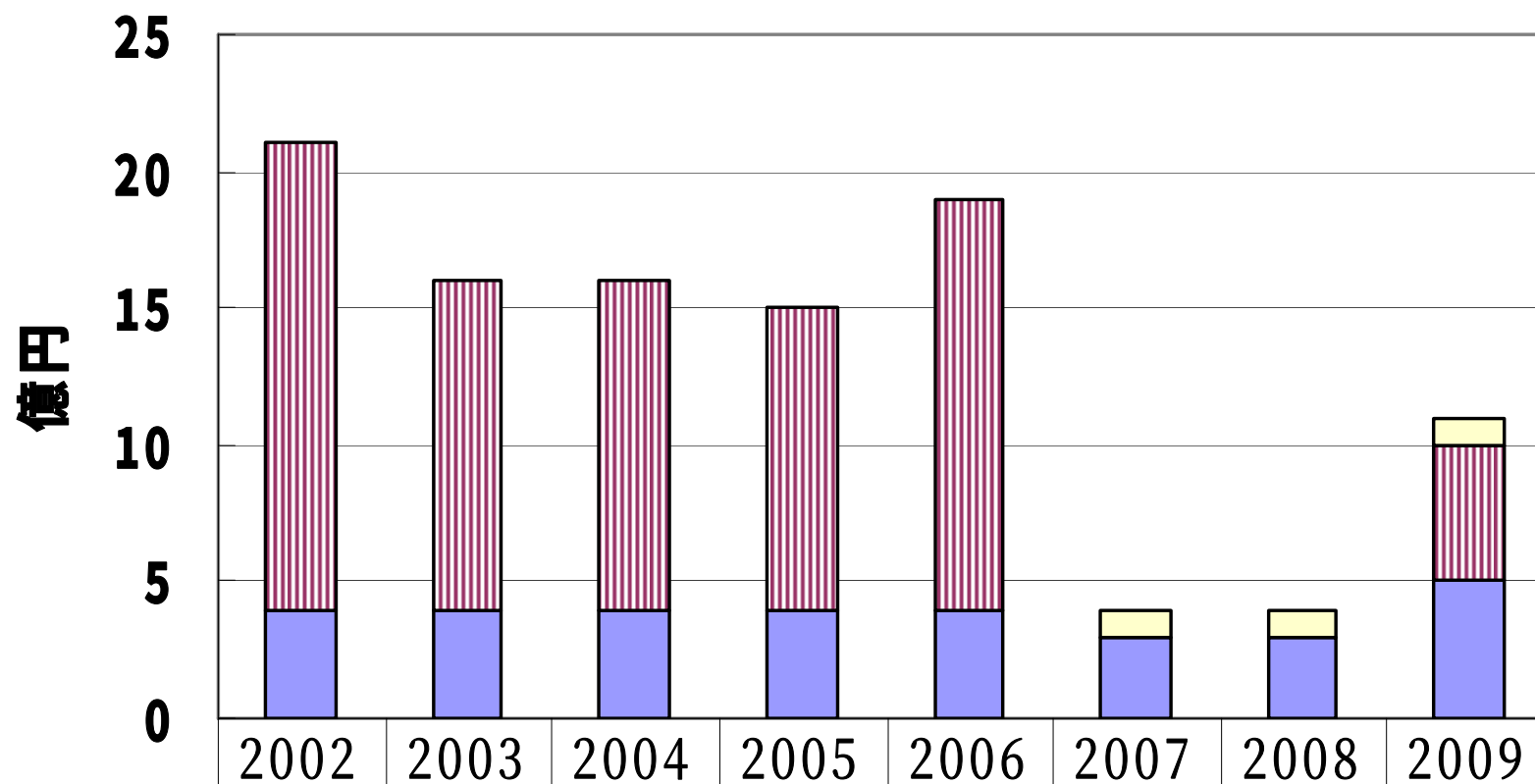
■ 運営主体、助成主体

- 米国のEAS制度では、基本的に、連邦政府が運営主体であり助成主体
- 欧州のPSO制度では、地域の地方自治体が、積極的に助成主体として機能し、国と分担

■ 航空会社との契約期間

- 米国のEAS制度では、2年
- 欧州のPSO制度では、最大4年 (5年)

日本の制度 離島関係補助制度



□ その他						1	1	1
▨ 機体取得関係	17	12	12	11	15	0	0	5
■ 運航費関係	4	4	4	4	4	3	3	5

V . まとめ

「助成金により地方路線・離島路線を維持する制度」

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。

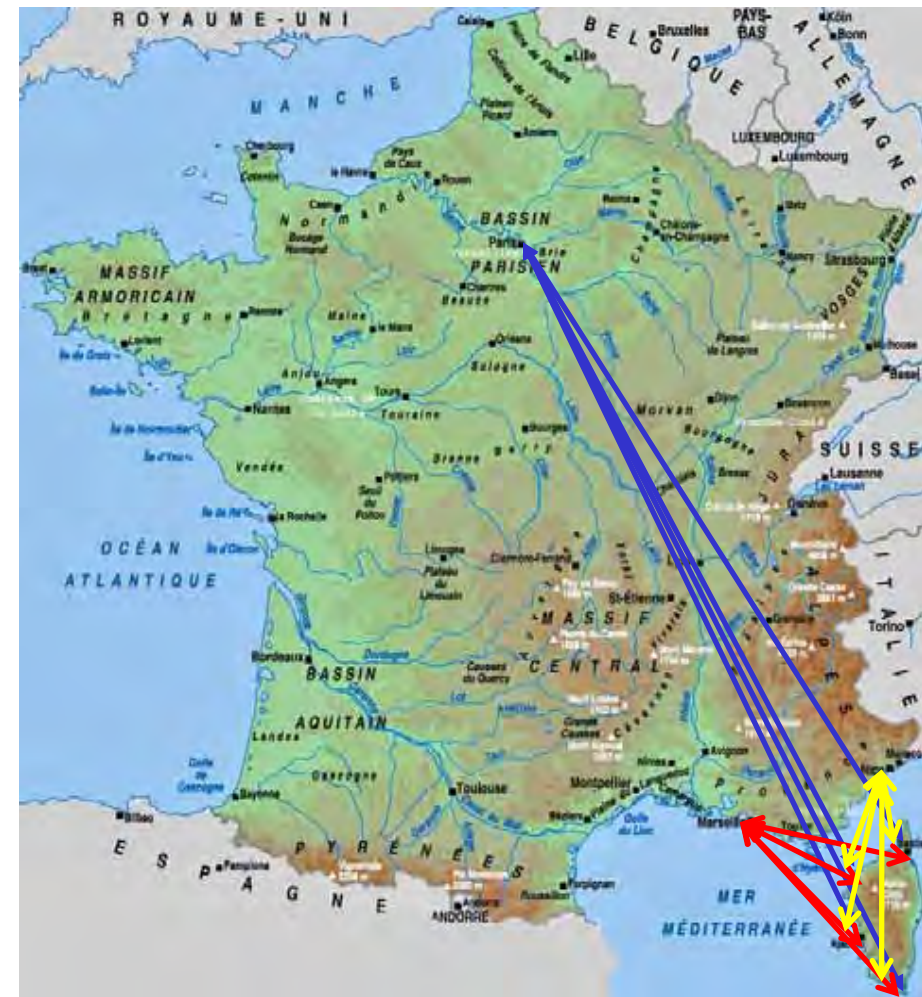
我が国の場合には、長年、航空会社が採算路線での収益で不採算路線をまかなうというスキームが成立すると見なされて来たこともあり、欧米のような本格的な制度は無く、離島路線の補助制度という限定的な制度に止まっている。

「助成金により地方路線・離島路線を維持する制度」

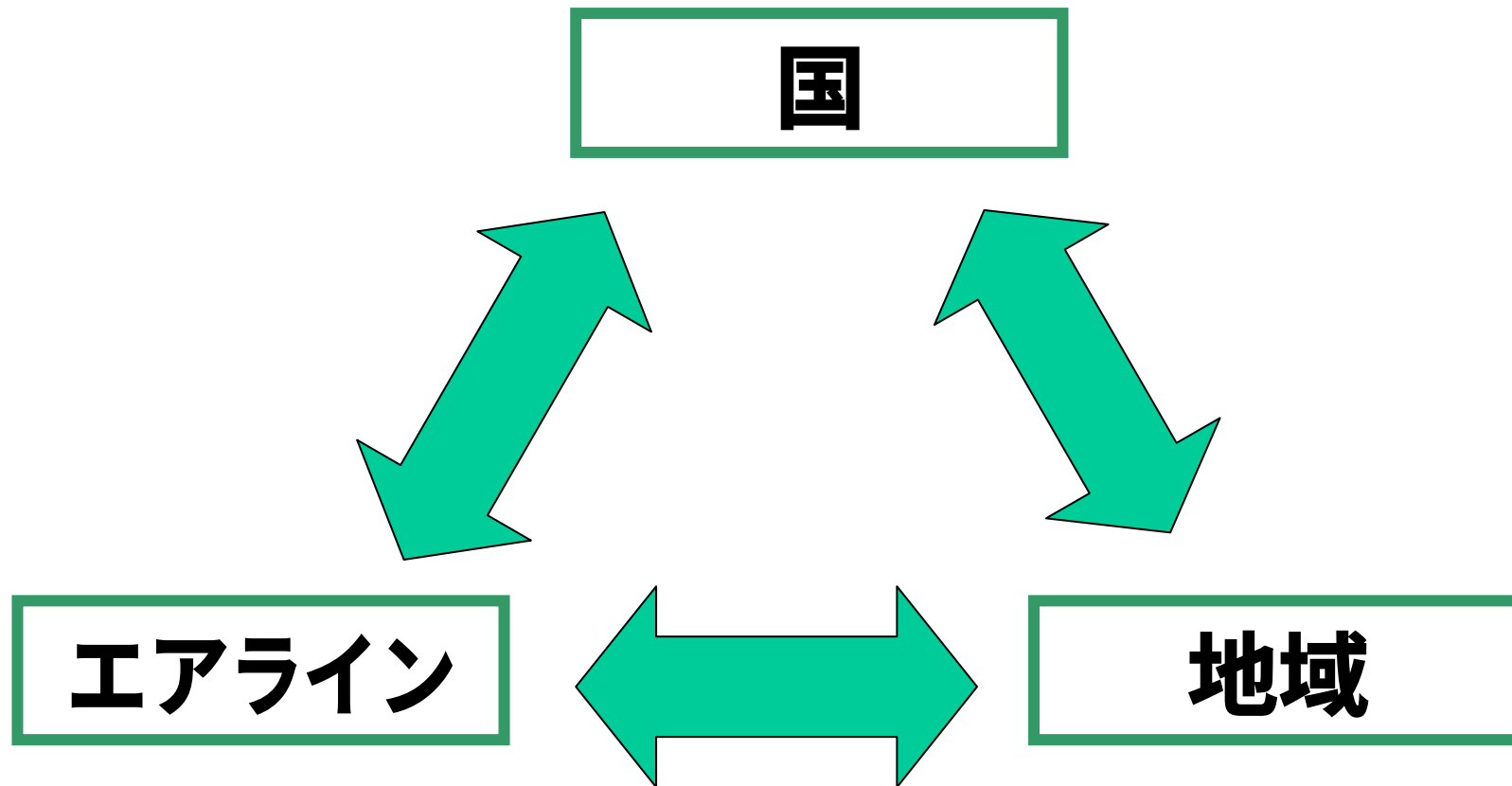
航空会社側の経営努力が図られることを前提にしつつも、それに加えて、航空会社に適正な利益分配を保証し地方の路線維持を確保できるような、国と地域を交えた新たな助成スキームの制度設計が望まれる。当面は、離島路線補助制度の拡充という形が現実的だが、近い将来、米国のEAS制度、欧州のPSOに相当する地方路線全般をカバーする制度が設定されるべきである。

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。

地方自治体に求められる応分の努力



国、地域、航空会社が三位一体になって、地方路線を維持する姿



「我が国の地域航空の振興に必要な支援」

- ◆ **助成制度の拡充に加えて**
- ◆ **規制の緩和**
運航面 整備面 事業面
- ◆ **公租公課減免**
特に航空機燃料税

了

ご清聴有り難うございました。