

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 ～

橋本 安男 (客員研究員)

1. 研究の背景と目的

過去の国内路線撤退のデータを基に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) リージョナル航空の活用、2) LCCの地方路線への進出の奨励、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。

一方、欧米の中でも、特に英国では、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わが国の国内航空と対極の状況にある。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も含め、地方航空路線を含めた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がどのように適正に役割分担を果たしていくという観点から、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. 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(CAA)のデータ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、わが国の約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、わが国の場合の約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判る。

3. 英国航空の経営戦略とLCCの躍進

本格LCCが登場して10数年で、国内線および欧州線における大手航空とLCCとの主客が逆転している。現状では、輸送旅客数の約6～7割がLCC、3割が大手航空である。この間、BAは、100%子会社のLCCを立ち上げたものの、3年後に投資ファンド会社に売却した。また、同様に

リージョナル航空を大きく活用し子会社したものの、一部を除き売却した。一方、LCCの側は、航空会社の買収、提携などによって積極的に規模の拡大を行い、今日の躍進を成し遂げた。BAは、LCCの進出によってイールド(旅客キロ当たり収入)が下がった国内線、欧州線から長距離国際線にシフトして来ている。

4. 英国での経緯から想起される論点について

過去に英国で起こった事象からインスパイアされる下記の論点について分析した結果を当日報告いたしたい。

- ◆ 英国のように、LCC/リージョナル航空会社が拡大する可能性は？
- ◆ 日本のお手航空が、LCC/リージョナル航空会社を手放すことがあり得るか？
- ◆ BAがLCCを手放すきっかけの一つとなったカニバリゼーションは発生するか？
- ◆ 日本のおLCCが、他の航空会社を買収して拡大する可能性は？
- ◆ 英国のようにLCCが拡大することによって業界のイールド(旅客キロ当たり収入)が下がるか？

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

大手航空は、リージョナル航空を活用して、需給関係を適正に設定し路線の維持・拡充を行うことが可能である。一方、LCCは、国内路線を拡大し、その需要創出効果をもって、新幹線との競合可能路線や大都市圏接続を含む地方路線へ進出することが期待される。ただし、大手航空とグループ内LCCには、カニバリゼーション、イールドの低下等相反する要素が存在するため、大手航空会社は、関連LCCとの棲み分け等において適切な対応が必要となる。

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と同時に、立場の弱いリージョナル航空で路線の運用に支障を来す可能性もある。これに関連していくつかの方策を提案致したい。