

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

屋井鉄雄（東京工業大学），橋本安男（日本航空協会・桜美林大学）

1. はじめに

航空会社の地方空港からの路線撤退が相次いでいる。一部の地方空港では、その存在意義と建設の是非そのものが問われる状況を迎えている。一方、アメリカやヨーロッパに目を転じると、大手航空会社が、LCC（ローコスト・エアライン）に押され、厳しい経営環境に置かれている状況は、日本と同じであるが、それにもかかわらず、地方や離島を結ぶ地域航空路線は、粛々と維持されていると言われる。一体、何が違うのであろうか？

ここでは、欧米における成熟した民間航空システムの中で存在感を示す地域航空の現状と、その地域航空を使って地方過疎路線を維持するバックボーンとなっている欧米の助成制度の違いとその裏にある理念の違いについて述べる。

2. 欧米で際立つ地域航空の存在感、地域航空の新たなビジネス・モデルを提示するフライビー

欧米と日本の民間航空システムを比較した時に、大きな違いとして上げられるのは、地域航空の役割の大きさである。欧米では、EU域内・国内線総旅客輸送数の20-30%を地域航空が担っているのに対し、日本では、5-6%にしか過ぎない。欧米では、大手航空会社のフライトの半数以上が地域航空の小型機による便であることも珍しくない。

その中であって、大手航空会社の傘下に入ることなく、独立系地域航空会社として大きく発展を遂げたのがイギリスのフライビーである。同社は、一般に相対するといわれる地域航空とLCC（ローコスト・エアライン）という2つの要素を融合し「地域航空にしてLCC」という新たなビジネス・モデルを確立し、その後急成長を遂げた。今や、年間旅客輸送数一千万人を記録し、英国国内線一位のエアラインとなっている。その成功の秘密は、LCCでありながらビジネス旅客を惹きつけたこと、積極的な拡大政策が功を奏したこと、などにある。

3. 地方路線を維持するための欧米の制度

米国は、カーター政権時代の1978年、航空の規制緩和法を制定し、エアラインによる路線と運賃設定の自由を認めた。その一方で、1978年時点で認められた地方路線の継続を保証し、そのための助成制度として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）を創設した。

他方、欧州は、1987年から航空市場の統合と自由化を段階的に推し進め、1992年に欧州における単一の航空市場を実現し、路線と運賃の規制を撤廃した。航空の自由化を実現する一方で、欧州は、そのままでは廃止される可能性のある地方路線を維持するため、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）制度を制定した。すなわち、米国も欧州も、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ある。

4. 我が国で望まれる地方路線維持のための制度設計、地域側の応分の努力

日本の場合には、長年、航空会社が幹線の収益で地方の不採算路線をまかなうという暗黙の社会的圧力もあり、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。

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。

一方で、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。