

「今一度地域航空を見つめ直す」～その持続と国際線を含む発展を期して～

2019 年 5 月 30 日

桜美林大学客員教授、(一財)運輸総合研究所客員研究員 全地航専門委員
橋本安男

1. そもそも『地域航空』とは？その定義

■世界的に、法的に、また業界団体(地域航空協会)においても絶対的な定義は存在しない。その一方、下記がほぼ共通認識。

概ね 100 席以下の小型旅客機(リージョナル・ジェットとターボプロップ機)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つの重要な役割

- ① 離島を含め過疎地域を結ぶ航空路線を担う。
- ② 中小需要の都市間路線を担う。大手ブランド運航が大半。

注:欧州では、A320/737 クラス以上の機材を用いても地域航空として見なすケースあり。

■コンピューター航空という用語は、米国に発祥したが、現在では地域航空に置換え

2. 地域航空先進国 欧米の状況 そして日本

米国: 大手航空の委託運航を行いハブ & スポークを主体とする国内航空を地域航空が下支え

⇒委託運航により大手航空は本体利益の 2 倍近い巨額の営業利益をゲット

⇒それ以外の過疎地域での小規模な地域航空は、補助金(エセンシャル・エアサービス)で生き残り

欧州: LCC が EU 域内で 40%以上に拡大し、地域航空は 2000 年代初期に比べ半減、縮小

⇒ルフトハンザ等大手航空が委託する地域航空をリストラ

⇒独自ブランドの独立系地域会社は、多くが挫折

日本: LCC 参入等規制緩和が遅かった分、地域航空は都市間路線で旅客数を伸張

3. 地域航空というビジネスモデルの難しさ

■ 座席数の少なさ、路線距離の短さによる高コスト(ユニット・コスト)により競争力に限界

■ 独自ブランドの独立した地域航空のビジネスモデルは世界的に大変に厳しい

⇒LCC リージョナルのビジネスモデルで成功した英国フライビーも挫折し最近身売り

⇒日本では、フライビーに触発されたリンク、エア奄美、エア・リージョナル・ジャパンが資金不足で開業前に挫折

■ 世界的な未曾有のパイロット不足が追い打ち ⇒米国でもパイロット不足で地域航空破綻例

■ 国自治体による補助なしでは維持困難な路線も多数

⇒日本では、九州地域を対象とする「有限責任事業組合」(LLP)制度の活用を期待

4. 提言 ～その持続と発展を期して～

提言1 「地域航空にパイロットを呼び込むインセンティブ」

■ 世界的なパイロット不足⇒仁義なき引抜、地域航空は常にパイロットを奪われる側の弱い立場

①給付型奨学金 1,000 万円レベル

地域航空において例えば9年間パイロットとして勤務すれば奨学金の弁済不要

②競合から協調へ

■地域航空とLCC, 新規航空会社等が連携し、パイロット育成・移籍プログラム

例: 米国地域航空ケープエアとLCC ジェットブルー、スプリント

提言2 「地域航空国際線」の活用

■ 欧米では当たり前の地域航空による国際線運航(A320 737 クラスでは需要規模が小さい路線)

■ 定期路線: コリアエクスプレスエア(ERJ145/襄陽-北九州)、マンダリン航空(E-190 台中-成田)オーロラ航空(Q400 ユジノサハリンスク-新千歳)等 その他チャーター便は多数

■ 将来的に、FDA(E-170/175)、JAIR(E-170/190)、ANA Wings(MRJ90)等による国際線展開に期待