

地域航空は持続可能か

協業のあり方にさらなる進化必要

花岡伸也 東京工業大学環境・社会理工学院教授

16年6月から18年3月末までの約2年間、国土交通省航空局が設置した「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」に委員として参画した。筆者はこれまで、航空局が設置した委員会・懇談会・研究会等の委員を数多く担ってきたが、この委員会は異色で、第1回以降、ほぼ毎月のペースで開催された。訪日外国人旅行者が年々増加するなか、16年3月に政府は20年に4000万人の目標を掲げた一方で、地域航空会社の経営は非常に厳しく、特に九州の地域航空会社の機材更新のタイミング等もあり、期限の差し迫った難しい問題だったからである。

研究会では、限りある時間を有効に使うため、事務局の説明はできる限り簡潔にし、筆者を含めた6人の委員および課長を中心とする航空事業課の事務局と、毎回中身の濃い具体的な議論をし、解決の方向性を模索した。全14回の会議資料と議事要旨、中間および最終とりまとめは航空局のホームページからダウンロードできるので参照されたい。

地域航空は地域の医療確保や生活に欠かすことのできない公共性の高い交通手段であり、その路線維持が求められる。しかし、地域航空路線は距離が短く、少座席数の機材で運航されるため、座席当たりの輸送費用が高くなる。また、地域航空会社は保有機材数が少なく、乗員・整備士の養成、予備部品の配備、管理体制の構築等に要する費用の割合も高い。

中間とりまとめでは、地域航空を取り巻く状況

を整理し、低需要かつ高費用という本質的な問題によって生じる経営状況の厳しさから、個社・系列・地域を超えた協業が必然であると提言した。当時も、コードシェアによる販売協力、機材の共通化・統一化の下での会社間の整備業務の受委託、同種機材を保有する会社間での部品の融通等の協業が実施されていた。しかし、いずれも大手航空会社の系列内にとどまり、限界があった。また、協業促進に対する国や地域の制度も現状に整合したものではなかった。たとえば、航空機購入費補助など国の地域航空を支援する制度は、ナショナルミニマムの観点から離島路線の赤字補填を対象とした限定的なものである。地域航空の維持・確保のために必要な根本的な施策もあるが、抜本的な対策として協業が不可欠としたのである。

現状では効果が限定的

最終とりまとめでは、中間とりまとめを受けて、大手航空会社の系列を超えた地域航空の協業の組織形態として、機材共同保有組織、持ち株会社の設立による経営統合、一社化(合併)の3つの組織形態を想定し、①機材の統一化・共通化、②人員の融通・確保、③運航・整備等業務の共同化、④収益性確保・需要拡大の観点から協業の効果を比較した。また、「18年末までに具体的な組織形態について一定の結論を得ることを目指すべき」と明記し、年内に結論を出すことを求めた。

その結果、九州で有限責任事業組合(LLP)の設立を目指すこととなり、4年間という期限付きで、19年10月に地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合(EAS LLP)が設立された。その活動開始直後に新型コロナウイルス感染症が蔓延し、いまを迎えている。

EAS LLPは、最終とりまとめで提案された3つの組織形態とも異なり、図で示すように地域航空各社の経営の独自性は維持しつつ、各社が出資する形態である。LLPは05年に経済産業省が創設した制度で、出資比率に関係なく制度づくりができる点や法人税が課されないという利点がある一方で、法人ではないため、上述した機材の統一化・共通化や人員の融通・確保、運航・整備等業務の共同化によって期待される費用削減は十分に見込めない。厳しい言い方になってしまうが、LLPでは地域航空会社が有する高費用体質の抜本的改善にはつながらず、研究会が求めた協業の効果は限定的と言わざるを得ないのである。

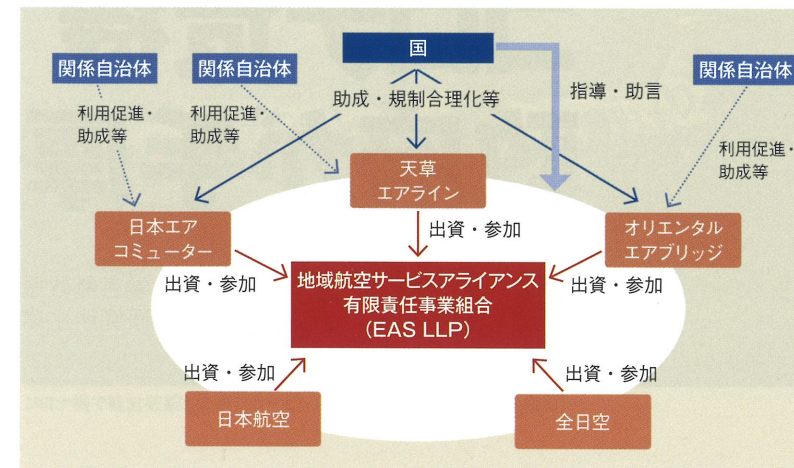
現在、4点目の収益性確保・需要拡大の一環として、EAS LLPは世界遺産をテーマとした共同プロモーションを展開している。もちろん、こうしたプロモーション活動は重要であるものの、LLPでなくても可能である。今後はLLPという形態で②の人員の融通・確保が実施可能かどうか検討を期待したい。

詳細な分析で需要見いだす

航空輸送事業は新型コロナウイルスによって大きな打撃を受けた産業の1つであり、アフターコロナに回復が期待されるものの、地域航空の将来は厳しい。地域航空は果たして持続可能だろうか。しかし、諦めるのはまだ早い。筆者が関わった事例を紹介しよう。

筆者は19年に天草空港利用促進協議会の事業アドバイザーとなり、EAS LLPのメンバーである天草エアラインの利用促進策について、同社の経営担当者をはじめ、天草市や熊本県の担当者と検討した。その際、路線別、旅行目的別(ビジネス・観光・

●EAS LLPの構成図



資料：EAS LLP

VFR(友人・親族訪問)、イン・アウト別にセグメントしてから旅客需要を見極めるべきことを助言し、集計データを皆で分析したところ、福岡路線・ビジネス目的・天草インのセグメントにおいて、「首都圏・関西圏からの福岡空港乗継客が想定以上に多いのではないか」という新たな発見を得られた。また、福岡路線・観光目的・天草インの場合、自家用車と競合はしているものの、航空による日帰り旅行のニーズが大きいのではという潜在需要を見つけることもできた。

こうした需要を見極めてから、プロモーションをやみくもに行うのではなく、新規顧客・リピーター別、直行・乗継別、年代別、男女別、販売ルート別の細かいプロモーションの方向性を天草市が整理した。これらは19年11月にとりまとめられたが、実行しようとした矢先にコロナ禍となる不運に見舞われ、その機会はまだ訪れていない。しかし、もうすぐ役に立つ時期が来るだろう。

このように需要拡大に向けてできることはまだある。しかし、真に持続可能な地域航空のためには、協業に向けた動きも待たないでほしい。LLPの次を見据えなくてはならない。



Profile

はなおか・しんや ●1970年生まれ。94年東北大学工学部卒業、99年同大学院情報科学研究科博士課程修了。運輸政策研究所研究員、タイのアジア工科大学院助教授を経て、2018年から現職。航空・物流・途上国交通について幅広く研究を行っている。