

# 地方空港の需要喚起策の実態と貨物ベリー便の活用可能性について\*

## Current situation on approach of stimulating demand at local airports and feasibility of effective usage of belly cargo space \*

轟 朝幸 \*\*

By Tomoyuki TODOROKI \*\*

### 1. はじめに

近年の航空産業の規制緩和により、割引運賃などの種類が増えたり、航空便が増加したり、利用者にとっては非常に便利になった。しかし一方で、地方路線においては旅客数が伸び悩み、航空会社が十分な収入を得ることができず撤退したり、撤退を検討したりしている路線が数多くある。その結果、地方の利用者は不便を強いられている側面もある。

そこで、地方空港は路線維持に様々な施策をとって空港の活性化に努めている。しかし、地方路線の旅客需要は期待したほど伸びてないのが現状である。国内航空貨物についても夜間便の就航などによって活性化させようとの新たな試みも出てきた。しかし、国内貨物についてはその実態が明らかではなく、地方空港での誘致策もあまり実施されてない。特に、旅客機の下部貨物室を利用して旅客とともに運送するベリー便については、路線誘致などの際、ほとんど考慮されてないのが実態である。

そこで、本研究では航空会社が今まで重視してこなかったベリー便を有効利用して、ローカル線の収入不足を補うことができないか検討し、地方空港の路線維持などにおいて有効な政策手段と成り得るかどうかを検討してみたい。本稿では、まず国内航空輸送の動向を幹線とローカル線とに分けて概観する。次に、地方空港での路線・就航便誘致策の実態について、旅客と貨物の視点から調査し、その結果についてまとめる。さらに、ベ

リー便の活用による収益の変化について分析する。最後に、ベリー便の有効活用における課題を整理する。

### 2. 国内航空輸送の動向

図-1に、幹線・ローカル線別の旅客輸送人数の経年変化を示す。幹線およびローカル線の輸送人数はコンスタントに増加している。ローカル線は1998年から2002年の5年間に於いて輸送人数が約3.2%と緩やかに増加しているのに対して、幹線はこの5年間で約22.3%も増加している。

この理由として挙げられるのは、2000年4月に施行された航空産業の規制緩和によって、近年の様々な割引運賃の導入や新規航空会社の参入による運賃の値引き競争、また東京-大阪間における新幹線との競争による国内大手3社(当時)の航空会社シャトル便就航など、利用者にとっての利便性が向上した結果と考えられる。一方、ローカル線においては、幹線に比べて需要密度が低いことから、競争による需要増がそれほど大きくなかったと考えられる。図-2に示すとおり、旅客数は増加してきたが、旅客収入は伸び悩み、特に2000年以降は低下している。これは、図-3に示すように、旅客の平均運賃である運賃イールドの低下によるものである。このような旅客当たりの収益率の低下は、航空会社にとって収益率の高い路線への集中投資を招き、幹線とローカル線とのギャップが広がったからと考えられる。

図-4は、幹線、ローカル線別の貨物および郵便物の輸送重量の変化を示したものである。幹線、ローカル線ともに2000年度まで輸送重量が順調に増加している。しかし、2000年度以降の輸送重量は再び減少し、2002年度には、ローカル線は1998年度とほぼ同じくらいまで減少し、幹線においては、1998年度を下回るどころまで輸送重量が減少している。

\*キーワード: 航空輸送, 航空貨物, 地方空港

\*\*正員, 博(工), 日本大学理工学部社会交通工学科

(千葉県船橋市習志野台7-24-1

TEL & FAX 047-469-5219

E-MAIL todo@trpt.cst.nihon-u.ac.jp)

ロードファクター(以下 LF)は、旅客と貨物とでは大きなギャップがみられた。旅客の LF(2002 年度)は、幹線 67.8%, ローカル線 62.3%であったが、貨物の LF は、幹線 22.9%, ローカル線 10.9%であった。ここから貨物スペースにはかなり余裕があることが伺える。

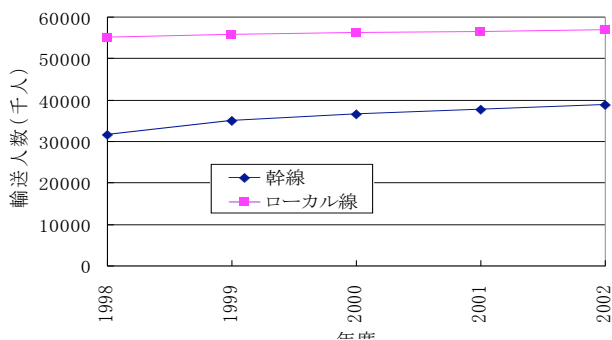


図-1 幹線・ローカル線の旅客の輸送人数の経年変化<sup>1)</sup>

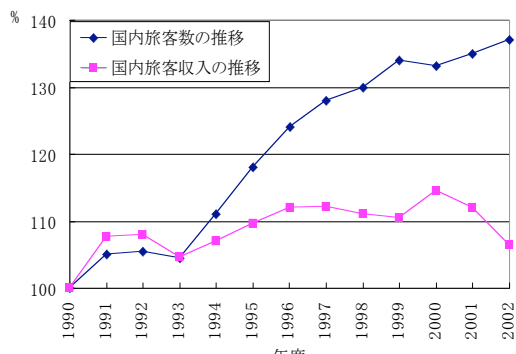


図-2 国内の旅客数・旅客収入の経年変化

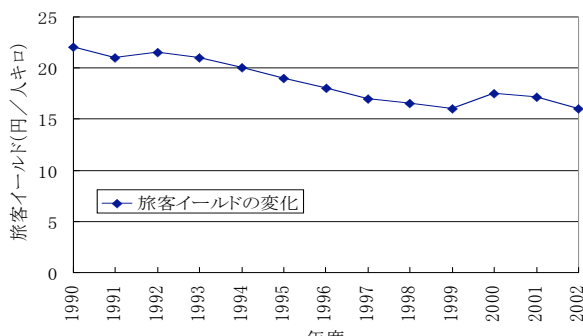


図-3 旅客イールドの経年変化

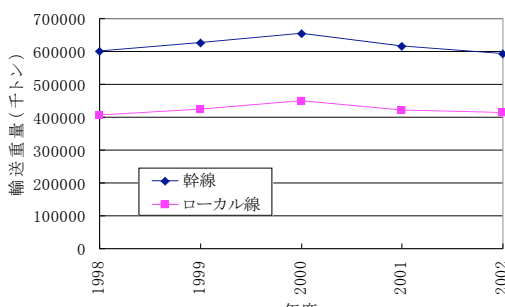


図-4 幹線・ローカル線の貨物+郵便物の輸送量の変化<sup>1)</sup>

### 3. 地方空港における路線誘致施策の動向

地方空港がどのような状況下に置かれているかを把握するため、いくつかの地方空港を対象としてアンケート調査を実施し、旅客と貨物の現状や路線誘致施策についての調査を行った。アンケート調査の対象は、以下の条件により需要低迷が課題となっている地方空港および離島空港を選定した。

- (1) 年間旅客搭乗率が6割前後もしくはそれ以下である
- (2) 首都圏から離れ、東京間の需要が見込める
- (3) 離島空港

これらにあてはまる計 13 空港の管理者にアンケート回答を依頼した(2003 年 12 月)。表-1にアンケート調査項目の内容を示す。主に、路線誘致策の実施状況やその効果、貨物輸送の現状と今後の見通しについて質問した。

アンケートを回収できた空港は8空港(地方空港5, 離島空港3)だった。表-2に空港の旅客と貨物の集客施策の有無を示した。旅客の集客施策に関しては8空港中, 5空港が施策を実施もしくは検討中であったのに対し, 貨物については8空港全てが実施も検討もしていなかった。佐賀, 八丈島空港では, 旅客, 貨物の区別なく, 航空機の着陸料に対する補助を実施していた。

旅客の集客のための施策内容としては, 旅行者や旅行会社に対する助成金が多く, 他に地方空港の PR キャンペーンなどが挙げられた。その効果については, ほとんどの空港で「明確になっていない」とのことであったが, 南紀白浜空港では, 東京でのイベントなどにおける PR により, 1日3便へ増便し, 年間旅客数 14 万人の維持も達成できていることから, 一定の効果はあったとの回答であった。

今後の航空貨物の見通しとしては, 2003 年9月より実施された大型トラックへの速度抑制装置の装着義務付けに加えて, 東京圏などの自動車排気ガスの規制強化により, 長距離トラックから他のモードへのシフトは必至であり, 航空会社においても距離と品目によって需要の増加を予想している。八丈島, 奄美, 徳之島などの離島空港に関しては, 貨物運送事業者の新規参入に伴う流通体系の変化や, 貨物を船舶から航空にシフトしたいというニーズが高いと見通していた。実際, 2004 年度になって, 佐賀空港では, 夜間に空いている機材と空港スペースを利用して, 夜間の貨物専用便を就航させてお

り、貨物需要が見込めることを裏付けた結果と考えられる。

一方、B737 や A320 などの比較的小さな機材が就航している庄内空港や八丈島空港は、機材の貨物スペース容量の不足や大型機材とコンテナ規格が異なることにより、貨物の大幅な増加に対応できないとの課題も挙げられていた。

表-1 アンケートの調査内容

質問内容	
路線誘致策について	・旅客の集客のための施策 ・航空貨物の施策
誘致策効果について	・施策導入前後の旅客数の変化
貨物の輸送量について	・航空貨物の現状と種類 ・旅客と貨物のロードファクター ・今後の航空貨物の需要の見通しについて

表-2 地方空港の需要喚起策

空港名	旅客施策を行っている	貨物の施策を実施もしくは検討中である	その他
稚内	旅客の助成金	×	×
帯広	旅客の助成金	×	×
庄内	旅客の助成金	×	×
南紀白浜	PR キャンペーン	×	×
佐賀	旅行会社に助成金	×	着陸料割引
八丈島	×	×	着陸料割引
奄美	×	×	×
徳之島	×	×	×

#### 4. 航空貨物の増大による収入分析

ここでは、航空機の下部貨物室(ベリー便)の有効利用の可能性について検討する。貨物の LF を高めた場合に、路線収入の変化をシミュレーション分析する。分析は、東京-佐賀線、東京-八丈島線の2路線を対象とする。

2路線の旅客と貨物の LF の経年変化を図-5と図-6に示す。東京-佐賀線では、貨物の LF は漸増してきているが、いまだ 10%以下である。東京-八丈島線は、年度によってばらつきが大きい。これは航空機材が小さく、貨物スペース容量が小さいことから、輸送量の多少の変動が LF に大きな影響を与えた結果である。

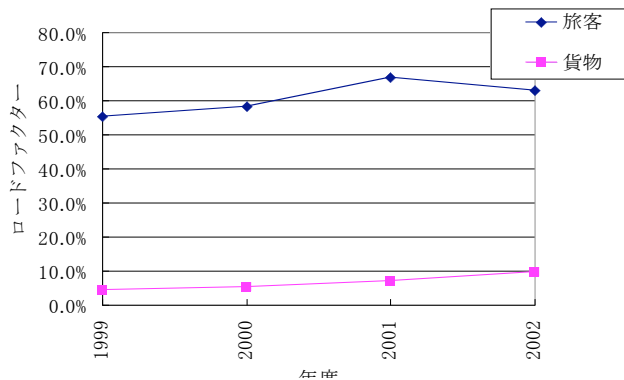


図-5 東京-佐賀間の旅客と貨物の LF

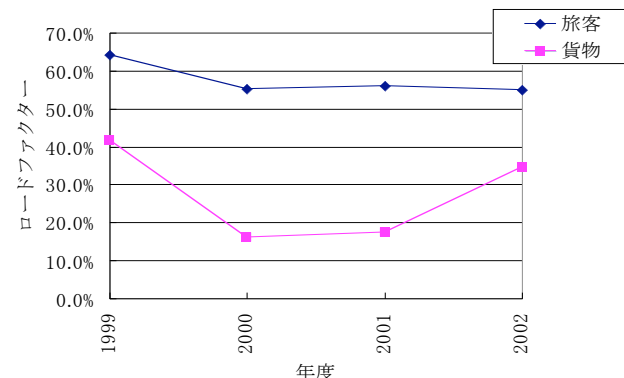


図-6 東京-八丈島間の旅客と貨物の LF

シミュレーション分析では、異なる航空機材5種を想定し、現状の旅客の LF は一定として、貨物の LF が 30%、60%、80%になった場合を想定して、路線別の年間収入を計算した。収入換算では、旅客および貨物の運賃イールドを用いた。

図-9に東京-佐賀線、図-10に東京-八丈島線の、機種別の旅客+貨物の収入算出結果を示す。実際の輸送量(旅客、貨物)をもとにした収入の算出結果と、貨物の LF を増やしたときの収入の算出結果を比べると、B737-500 はそれほど収入が増えておらず、逆に B767-200 と B767-300 においては、はっきりと収入が大きくなるのがわかる。このことから、東京-佐賀線に関しては、B737-500 では貨物の LF を増やしても収入の増加にはつながらないが、A320-200 以上の大きな航空機で貨物の LF を増やしていくと収入の増加につながる事がわかった。

東京-八丈島線に関しても、東京-佐賀線と同様に、B737-500 では、大きな収入は見込めないことがわかる。また、小さな機材でも A321 もしくは A320-200 のようにコンテナが搭載できる機体でないと収入が見込めないことがわかる。逆に B767-200 と B767-300 では大きな収入源になることがわかる。

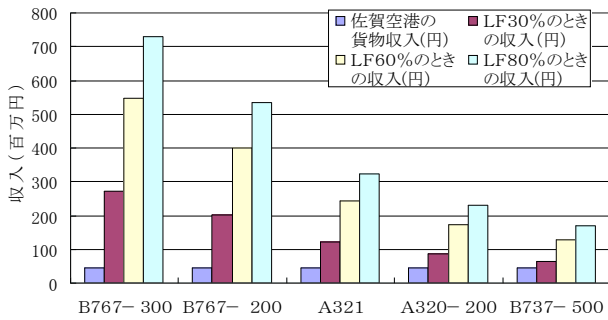


図-7 東京-佐賀線の機種別の収入の変化

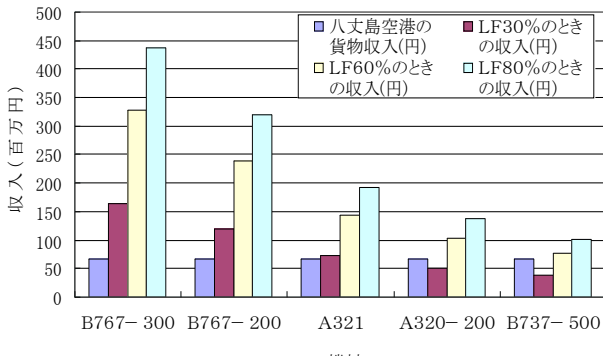


図-8 東京-八丈島線の機種別の収入の変化

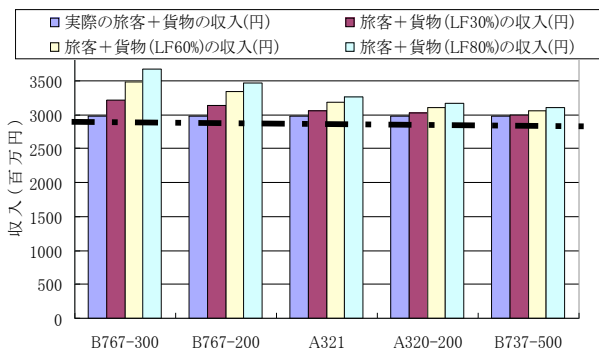


図-9 東京-佐賀線の機種別旅客・貨物収入の変化

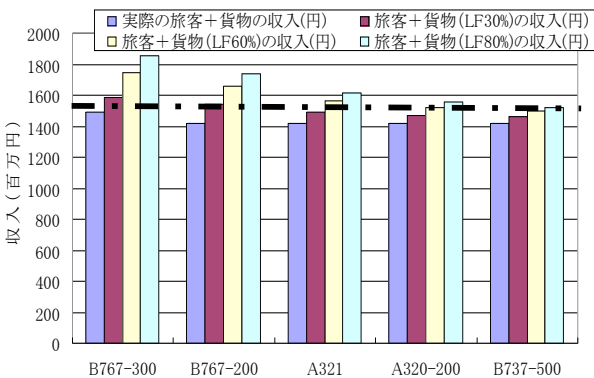


図-10 東京-八丈島線の機種別旅客・貨物収入の変化

## 5. 貨物ペリー便有効活用の課題

上述の地方空港へのアンケート調査および貨物増による収入変化分析の結果から、現状では旅客機貨物室には余裕があり、貨物が増えれば路線誘致策として有効であることが示された。一方で、これら調査に加え、貨物ペリー便有効活用の可能性について航空会社へのヒアリング調査を実施した結果、ペリー便有効活用にはいくつかの課題があることが明らかになった。それらを以下に整理する。

- (1) 小さい航空機材が就航している路線では貨物スペースが狭く、大幅な貨物増は不可能である。特にB737はコンテナ搭載ができず、運送作業効率が悪い。
- (2) 貨物は朝到着が効率良く、長距離貨物需要は夜間に集中する傾向がある。実際、夜間および早朝便の貨物LFは高いが、昼間のLFは低いのが一般的である。
- (3) 地方空港の荷さばき施設や運送・流通システムの再構築が必要である。

## 6. おわりに

本研究では、まず地方空港を対象にアンケート調査を行い、地方空港における路線誘致施策の動向について現状把握した。旅客に関しては、アンケートを回収できたほとんどの地方空港で積極的に取り組んでいることが明らかになった。逆に貨物に関しては、アンケートを回収できた地方空港全てが施策を行っていないことが明らかになった。

次に、貨物の収入分析を行った結果、貨物のLFを高めた場合、旅客の収入だけでは採算の取れない路線でも、ある程度収入を得ることが可能だということを明らかにし、路線誘致策としての可能性を示すことができた。

一方で、貨物ペリー便の有効活用にはいくつかの課題があることも明らかになり、それらの解決策を探ることが今後の課題である。

## 参考文献

- 1) 国土交通省情報管理部交通統計調査課：航空輸送統計年報，2002。