

# 外国航空会社の国内運航の現状と今後の可能性に関する研究\*

## A Study of Status and Future Possibilities of Foreign Airlines Domestic Flights \*

小林祐樹\*\*・日比野直彦\*\*\*・森地茂\*\*\*\*

By Yuki KOBAYASHI\*\*・Naohiko HIBINO\*\*\*・Shigeru MORICHI\*\*\*\*

### 1. はじめに

地域戦略上、地方都市へ国際線を就航させて地方への旅行者を増加させることは重要な課題である。しかし、地方都市と海外都市間に直行便を就航させることは、一部のアジア地域を除けば、必要な旅客数が確保できないため難しいのが現状である。

このような背景から、本研究では地方都市と海外都市を国内の1地点を経由して結ぶ国際線の運航を考える。もし、この国際線が、経由空港において他の複数の国際線との乗り継ぎも可能な便であれば、利用者の増加が見込め、地方路線においても運航に必要な旅客需要を確保できる可能性があると考えられる。しかし、日本のエアラインは高コスト体質であり<sup>1)</sup>、このような国際線乗継専用便としての運航は、一部の高需要路線のみでしか行っていないのが実状である。この点に関して、より低コストな運航のノウハウを持つ外国エアラインによる国内運航の可能性も、一つの可能性として検討する必要があると考える。

そこで、本研究では、地方路線を対象に外国エアラインによる国際線乗継専用便の就航の可能性について検討することを目的とする。これにより、地方都市と海外都市を1ストップで結ぶ国際線が実現し、地方の活性化や関西国際空港のような減便が相次いでいる空港の有効活用につながると期待できる。

### 2. 外国エアラインの国内運航の現状

わが国において、外国エアラインが国内空港間を輸送

する運航形態としては、国際線として国内の一地点を経由地として運航するケースと、国内線に外国便のコード(便名)をつけて運航するケースがある。

前者は、ノーウエスト航空、ジェットスター航空、ウズベキスタン航空、ニュージーランド航空がある。この中で、ノースウエスト航空は、図-1に示すように、関西=成田間にNW27とNW28、中部=成田を結ぶ路線にNW77とNW78を運航しており、関西、中部または成田を経由して別のノースウエスト航空の国際便への乗り継ぎが可能である。ただし、他社の国際便への乗り継ぎはできないのが現状である。

後者は、提携する航空会社同士が、それぞれ双方の便名を付け共同で運送を行うコードシェアという運航形態である。国内では、2008年11月現在、JALが8社、ANAが11社の外国エアラインとコードシェアしている。また、現在ではJALとANA以外で外国エアラインとのコードシェアを行っている国内エアラインない。

2008年11月現在、成田発着国内便の約90%(39便中36便)、関西発着国内便の約60%(83便中50便)、中部発着の

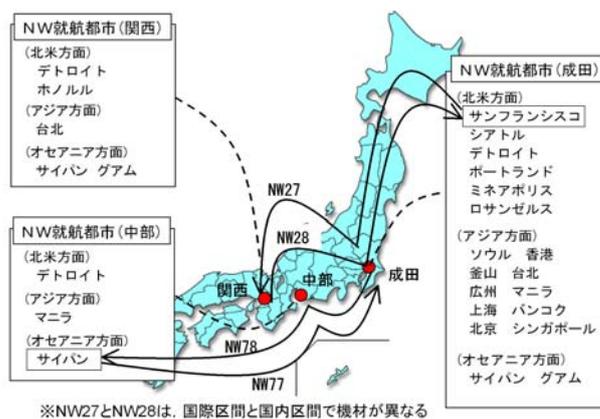


図-1 国内空港間を運航しているノースウエスト便

\*キーワード：外国エアライン，コードシェア，国際航空  
旅客動態調査，航空法，カボタージュ

\*\*正会員，修士(開発政策)，大成建設株式会社  
(東京都新宿区西新宿1-25-1  
TEL03-5381-5292, FAX03-3342-2084)

\*\*\*正会員，博士(工学)，政策研究大学院大学  
(東京都港区六本木7-22-1, TEL03-6439-6215)

\*\*\*\*フェロー会員，工学博士，政策研究大学院大学  
(東京都港区六本木7-22-1, TEL03-6439-6217)

表-1 国内コードシェア提携会社

エアライン	JALとコードシェア	ANAとコードシェア
スター エアライン	タイ国際航空	エア・カナダ，中国国際航空，アジアナ航空 オーストリア航空，上海航空，タイ国際航空 ルフハンザドイツ航空，シンガポール航空 ユナイテッド航空
ワンワールド	アメリカン航空，フィンランド航空 ブリティッシュ・エアウエイズ	なし
スカイチーム	エールフランス	なし
その他	エミレーツ航空，ベトナム航空 海南航空	マレーシア航空，カタール航空

※2008年11月現在

国内便の約40%(90便中39便)が外国エアラインとのコードシェア便である。また、福岡=宮崎、福岡=那覇、福岡=札幌、福岡=小松、福岡=伊丹、福岡=羽田、羽田=富山、伊丹=仙台、仙台=札幌といった路線にも運航している。ここで、国内のコードシェア便は、運送機材と乗員はすべて国内エアラインが提供する形態となっているのが一つの特徴として挙げられる。

### 3. 外国エアライン就航による航空運賃低下の可能性

外国エアラインによる国際線乗継専用便が就航した場合、運賃が国内線を利用する場合より低運賃となる可能性について分析する。分析方法は、前述の国内運航している外国便の国内区間運賃を算定し、国内線運賃との比較を行う。外国便の国内区間運賃の算定方法を図-2に示す。図-3には、同一区間の国内線運賃と外国便運賃の関係を表したものを示す。図-3において、プロットした点が、等運賃ラインより上側の場合は、外国便運賃の方が国内線運賃よりも高く、下側の場合は、外国便運賃の方が国内線運賃よりも安いことを示す。

まず、国内線普通運賃と比較すると、外国便運賃は、一部を除き国内線普通運賃よりも低運賃であることが見てとれる。次に、割引運賃と比較すると、外国便運賃の方が高運賃のものも多くあるが、平均では低運賃であることが見てとれる。以上のように、国内線を利用するよりも、共同運航便等の外国便を利用した方が平均的に低運賃である傾向が見てとれることから、外国エアラインによる国際線乗継専用便が就航した場合、国内線運賃よりも低運賃となる可能性があると考えられる。

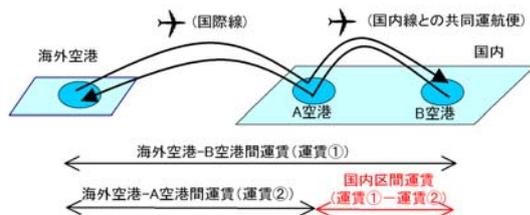
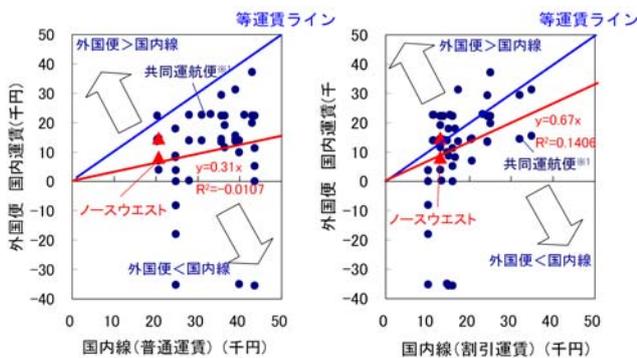


図-2 外国便国内区間運賃算定方法



※1 成田、関西、中部発着のアメリカン航空、ユナイテッド航空、ルフハンザ航空、エミレーツ航空の国内区間運賃  
 ※2 国内線：2009年3月運賃 国際線：2009年3月運賃(2ヶ月前)

図-3 外国エアライン運賃と国内線運賃比較

### 4. 外国エアライン就航による乗継時間改善の可能性

図-4は、外国エアラインの共同運航便と同一エアラインの国際線との乗り継ぎ時間をエアライン別に集計したものである。

2008年11月現在、国内エアラインと共同運航している外国便は235便あり、このうち自社便との乗り継ぎ時間が3時以上のものが89便(38%)、4時間以上のものが47便(20%)、5時間以上ものが37便(16%)ある。乗り継ぎ時間が5時間以上のものについて分析すると、以下の3点が主な理由であることが明らかとなった。

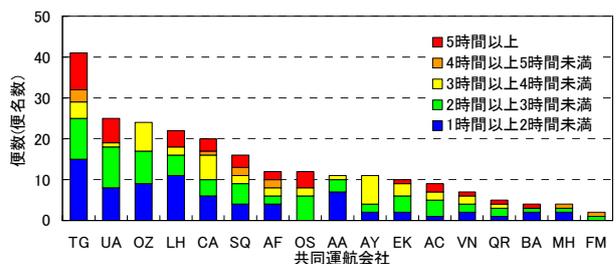
- ①乗り継ぎ時間が短くなる時間帯に国内便の運航がない。
  - ②アライアンスの都合上、共同運航可能な便が限定されている。
  - ③乗り継ぎ時間の良い時間帯の国内便と共同運航提携していない。
- ③の理由としては、国内のエアラインがハイイールドな便の座席を外国エアラインに提供していない可能性が考えられる。

上述のように、共同運航便のダイヤは、国内線のダイヤに影響されるため、必ずしも自社の国際線との乗り継ぎが良いとはいえない。したがって、国内線のダイヤに左右されない外国エアラインによる国際線乗継専用便が実現すれば、国際線との乗り継ぎ利便性がさらに向上する可能性があることが明らかとなった。

### 5. 航空需要面における就航可能性

#### (1) 検討方法

地方空港と国際空港を結ぶ路線に外国エアラインによる国際線乗継専用便が就航した場合の旅客需要と事業性について検討する。検討モデルは、図-5に示すように、現在国内線が運航している路線へ新規に外国エアラインによる国際線乗継専用便が就航した場合を想定する。検討方法は、はじめに、時刻表<sup>2)</sup>および国際航空旅客動態調査<sup>3)</sup>のデータを用い、国際線の各発着時間における運航便数と路線毎の出国方面別旅客数を集計する。次に、この集計結果を用い、新規に外国エアラインの国際線乗継専用便が就航した場合の旅客数を推計し、最後に事業性の評価を行う。



注) TG: タイ国際航空, UA: ユナイテッド航空, OZ: アシアナ航空, LH: ルフトハンザドイツ航空, CA: 中国国際航空, SQ: シンガポール航空, AF: エールフランス, OS: オーストリア航空, AA: アメリカン航空, AY: フィンランド航空, EK: エミレーツ航空, AC: エアカナダ, VN: ベトナム航空, QR: カタール航空, BA: ブリティッシュエアウェイズ, MH: マレーシア航空, FM: 上海航空

図-4 共同運航便乗り継ぎ時間(便数)

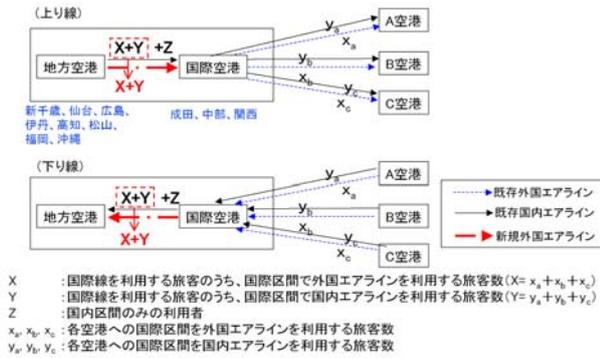


図-5 検討モデル

(2) ケーススタディー(関西=福岡路線)

図-6, 図-7は、海外=関西間で国際線を利用し、関西=福岡間で国内線を利用する旅客の関西空港における国際線発着時間帯別の旅客数を推計したものである。図-6より、海外から関西を経由し福岡へ行く旅客は、北米・中南米方面を中心に16時~18時台に集中していることが見てとれる。そこで、この時間の国際旅客をターゲットとした外国エアラインが就航した場合を想定する。一方、福岡発関西着の便については、図-7に示すように12時~14時台に関西を出発する国際旅客を対象とした国際線乗継専用便が就航した場合を想定する。

事業性の評価結果を、表-2に示す。ここで、事業成立の基準をロードファクター60%以上と仮定すると、

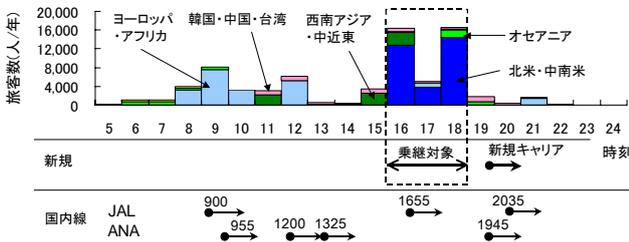


図-6 海外→関西→福岡旅客の関西到着時間と旅客数

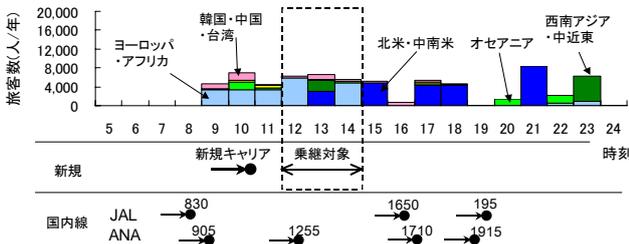


図-7 福岡→関西→海外旅客の関西出発時間と旅客数

表-2 事業性の評価(福岡=関西路線)

		外国エアライン 国際線利用者	国際線利用者	成田経由客 の2割が関西 経由にシフト
旅客数(年間)	関西→福岡	27,495人	38,055人	45,600人
	福岡→関西	12,423人	18,258人	27,275人
	往復	39,918人	56,313人	72,875人
1日あたりの片道平均旅客数		55人	77人	100人
ロードファクター	90席クラス	61%	86%	111%
	120席クラス	46%	64%	83%
	160席クラス	34%	48%	62%

国際区間において外国エアラインを利用する旅客のみが国際線乗継専用便を利用すると想定した場合で90席クラス、国際区間で国内エアラインを利用する旅客も含めた場合では、120席クラスの航空機就航の可能性があると推計される。また、利便性の向上等により、同時刻に成田を経由している旅客のうち、約2割の旅客が関西経由となったと想定した場合、160席クラスの航空機就航の可能性があると推計される。

(3) ケーススタディー(関西=松山路線)

図-8, 図-9は、海外=関西間で外国エアラインを利用し、関西=松山間で国内線を利用する旅客の関西空港における国際線発着時間帯別の旅客数を推計したものである。図-8に示すように関西発松山行の国内便は、5時00分~14時30分の間の運航はないため、12時台へ国際線乗継専用便が就航した場合、5時~11時台に関西へ到着する国際旅客は、この便を利用すると推定できる。一方、松山発関西着の国内便は、図-9に示すように、8時40分~16時35分の約8時間運航はないため、10時台に国際線乗継専用便が就航した場合、11時~16時台に関西を出発する国際旅客は、この便を利用すると推定できる。

事業性の評価結果を、表-3に示す。国際線において外国エアラインを利用する旅客が国際線乗継専用便を利用すると想定した場合と、国内エアラインの国際線利

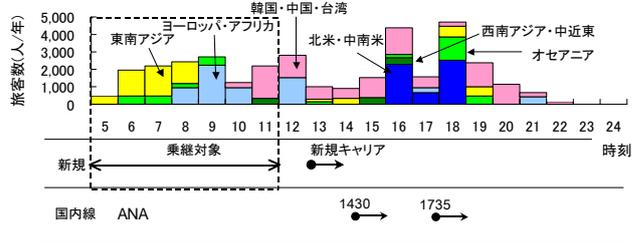


図-8 海外→関西→松山旅客の関西到着時間と旅客数

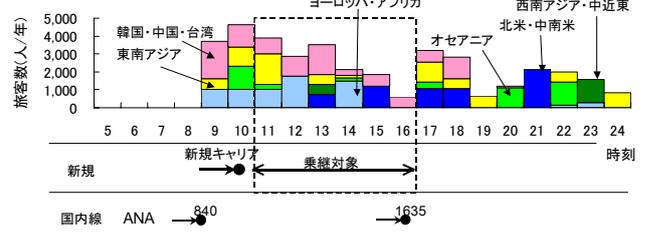


図-9 松山→関西→海外旅客の関西出発時間と旅客数

表-3 事業性の評価(松山=関西路線)

		外国エアライン 国際線利用者	国際線利用者	旅客数が 1割増加
旅客数(年間)	関西→松山	10,194人	13,225人	14,547人
	松山→関西	14,347人	14,801人	16,281人
	往復	24,541人	28,026人	30,828人
1日あたりの片道平均旅客数		34人	38人	42人
ロードファクター	50席クラス	67%	77%	84%
	70席クラス	48%	55%	60%

用者も含めた場合は、いずれも50席クラスの航空機就航の可能性があると推計される。また、今後、利用者数が1割程度増加した場合を想定すると、70席クラスの航空機就航の可能性があると推計される。

## 6. 航空法下における外国エアライン就航可能性

現在、日本の航空法第130条では、国内市場において外国企業による国内空港間旅客を輸送する「カボタージュ権」の行使を認めていない。しかし、航空法制定から約50年の間に、国境を超えた航空会社間の提携が行われるようになり、現在では、コードシェア便のような航空法制定当初想定していない運輸形態が誕生している<sup>4)</sup>。

航空法では、図-10のCase1、Case2のように、同一エアラインが国際線の航行と接続して行う本邦内の各地間における航行は認められている。また、Case3は、国内空港間において、日本のキャリアに外国エアラインの

便名も付け、共同で運輸するいわゆるコードシェアという運輸形態であるが、この場合も、Case1、Case2と同様、同一エアラインの国際線と接続して行う輸送であれば航空法上問題とならない。

Case4は、国内空港間において、外国キャリアに外国エアラインまたは日本のエアラインの便名を付けて運輸する形態である。本運輸形態は、わが国における実績はないが、この運輸形態も航空法上認められている。したがって、外国キャリアであっても、Case4のようにコードシェアすることで、複数の都市へ乗継可能な国際線乗継専用便の就航は可能であることが明らかとなった。

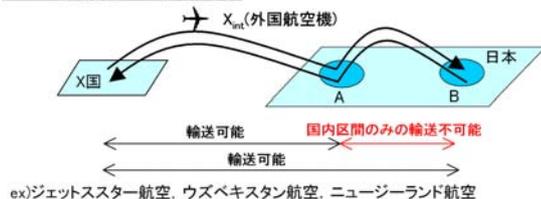
## 7. おわりに

本研究は、外国エアラインによる国際線乗継専用便の就航可能性を、航空運賃、乗り継ぎ時間、国際便発着時間、旅客数、航空法の観点から分析を行った。

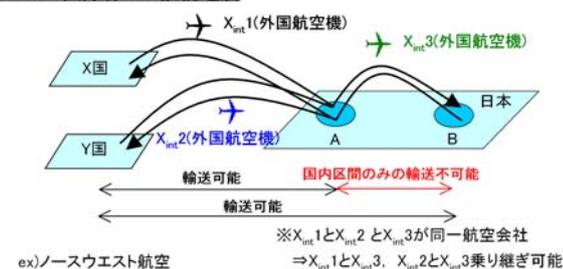
航空運賃については、国際線へ乗り継ぐ場合、国内区間であっても国内線より、国際線として共同運輸便や国際線乗継専用便を利用した方が安い運賃となる可能性があることを示した。乗り継ぎ時間については、外国エアラインの共同運輸便は、国内エアラインの状況に左右されるため、必ずしも乗り継ぎ時間の良い時間帯の便と共同運輸できていないことが明らかとなり、外国エアラインを新規に就航させることにより、さらに国際線との乗り継ぎ利便性が向上する可能性があることを示した。国際便の発着時刻は、方面別に同一時間帯に集中しており、その時間帯の旅客を集めることで、地方への外国エアラインによる国際線乗継専用便就航の可能性を示した。航空法では、外国キャリアであっても、コードシェアを行うことで、複数の都市へ乗継可能な国際線乗継専用便の運輸が可能であることを示した。

本研究における航空需要の推定は、利便性向上による他交通手段からのモーダルシフトや、低運賃化等による潜在需要および今後の航空需要の増加については十分な検討を行っていない。実際はこれらの需要も期待できると考えられるため、更に大きな機材での運輸や運輸頻度の増加も期待される。今後さらなる検討が行われ、本研究で提案する運輸形態が実現し、地方の活性化、旅客サービスの向上につながることを期待する。

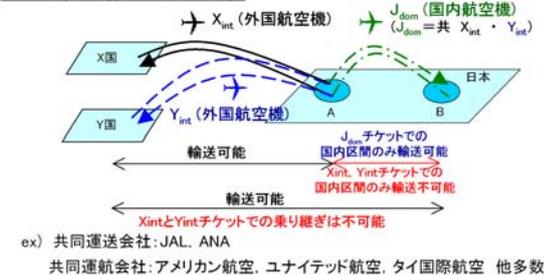
### Case1: 国際線との接続運輸



### Case2: 国際線との接続運輸



### Case3: 国内線コードシェア便



### Case4: 国内コードシェア便の運送会社が外国航空会社

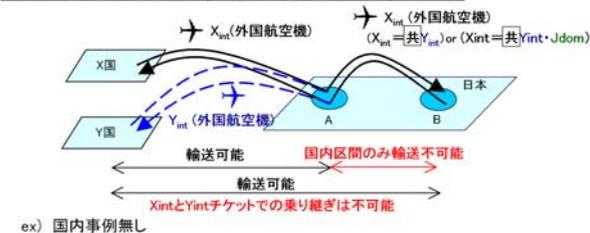


図-10 航空法における外国エアラインの運輸形態

## 参考文献

- 1) 塩谷さやか: 新規航空会社事業成立の研究, 中央経済社, 2008.
- 2) JTB時刻表, 2008.
- 3) 平成18年度 国際航空旅客動態調査, 国土交通省航空局.
- 4) 岩淵正風: 航空におけるカボタージュ禁止問題, 交通学研究, 通号43, pp.147-153, 日本交通学会, 1999.