

# 持続可能な地域航空ネットワークのための 航空機共同保有機構実現に向けた検討課題

磯野 文暁<sup>1</sup>・幕 亮二<sup>2</sup>・田村 亨<sup>3</sup>・加藤 一誠<sup>4</sup>

<sup>1</sup>正会員 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部 (〒100-8141 東京都千代田区永田町二丁目10-3)  
E-mail:f-isono@mri.co.jp

<sup>2</sup>非会員 株式会社三菱総合研究所 社会システム研究本部 (〒100-8141 東京都千代田区永田町二丁目10-3)  
E-mail:maku@mri.co.jp

<sup>3</sup>フェロー 室蘭工業大学教授 暮らし環境系領域 (〒050-8585 北海道室蘭市水元町27-1)  
E-mail:tamura@mmm.muroran-it.ac.jp

<sup>4</sup>非会員 日本大学教授 経済学部 (〒101-8360 東京都千代田区三崎町一丁目3-2)  
E-mail:katou.kazusei@nihon-u.ac.jp

航空法改正による路線参入・撤退の規制緩和やイベントによる航空需要の減少、燃油高騰などにより航空会社の経営は悪化し、地域航空ネットワークの維持が難しくなっている。こうした背景・課題認識から、需要規模に応じた座席数100席未満のリージョナルジェット機を複数地域で共同保有し、地域航空ネットワークを展開する事業者を後押しする仕組みとして、航空機共同保有機構の設立可能性を検討している。本稿では、今後、航空機共同保有機構実現に向けて検討すべき課題について、機材、路線・需要、効果、スキーム、リスクという5つの観点からとりまとめた。

**Key Words :** aircraft fleet sharing system, regional air networks, agenda

## 1. 我が国の航空・空港の現状と課題

人口減少による内需の縮小、インバウンド旅客の誘致による地域経済の活性化のために、地域のゲートウェイとしての地方空港の重要性は増している。また、東日本大震災直後より内陸部の空港を使用し、物資や人員を輸送したことによって、あらためて地域における航空・空港の必要性が再確認された。

しかし、航空法改正による路線参入・撤退の規制緩和に始まり、イベントによる航空需要の減少や燃油高騰などにより航空会社の経営は悪化した。その結果、地方空港発着の定期航路は休止・減便された。背景には、国土構造の首都圏一極集中とこれに対応した国内航空会社の保有機材構成がある。現在、ネットワークを維持するためには、移動需要規模に応じた座席数100席未満のリージョナルジェット (RJ) 機導入の必要性が高まっている。

また、小型機の高頻度運航を実現することによって、地域間ビジネスや観光需要の受け皿を提供し、成長するアジア諸都市と直行便で繋がることによって需要誘発効果も期待され、地域のアジアビジネスの環境を創出する

ための装置となりうる。これは、「しなやかな分散型国土」を目指す、我が国の重要な課題とも重なる。

このような背景・課題認識から、本研究は複数地域でRJ機を共同保有し、地方空港発着の定期路線を展開する事業者を後押しする仕組みとして、航空機共同保有機構の設立可能性を検討するものである。

## 2. 航空機共同保有機構の概要

国内地方都市間およびそれらとアジアの諸都市を結ぶネットワークや、滑走路延長の制限内でプロペラ機を活用した交通不便地域における移動権として確保すべきネットワークはいずれも、地域戦略を実現するにあたり重要な交通手段である。

しかし、機材やシミュレーターの購入等固定費負担の大きい航空運送事業において、小規模な地域航空会社の経営は、構造的に収益規模に比して高コストとならざるを得ない。そこで航空会社が相互に運航や整備、機材調達等設備投資において連携を強化することで、固定費負担を低減し経営の効率化を図ることが必要である。

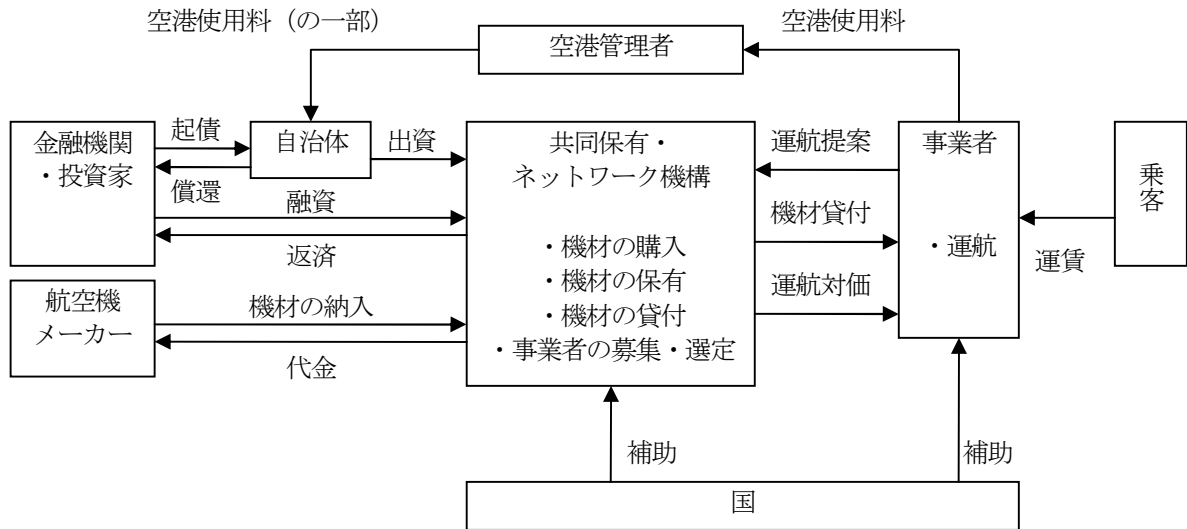


図-1 航空機共同保有機構のスキーム (案)

本研究で提案する航空機共同保有機構とは、これら地域戦略に不可欠なネットワークの維持・展開を可能とするため、複数の自治体や経済界等が共同で機材を調達し、これを民間事業者が運航可能な貸付料で貸し付ける枠組みである (図-1)。100席未満のRJ機と150席クラスの航空機の採算性を比較分析した結果、着陸料等公租公課の見直しや、運航事業者の固定費負担を軽減することができれば、今後多様なネットワークの展開が可能となることが分かっている。

航空機共同保有機構は、まず、広く住民が賛同する地域の将来ビジョンに沿ったものでなければならない。機構が機材を購入・保有し、運航委託を行う航空会社にこれを貸し付ける。最も高い貸付料と地域にとってメリットのある運航計画を提案した民間事業者を公募入札で選定し、機材を貸し付けることとなる。公募のためには、複数の自治体・地域間でダイヤや頻度等、応募者に求める仕様を合意する必要がある。そして、機構が求める運航計画は、応募する民間航空会社にビジネスの視点で評価される。機構の機材等の調達資金として債券の発行を念頭に置いているのは、アメリカの空港や有料施設がレベニュー債を発行している例に倣い、経営の独立性を高めるためである。

### 3. 航空機共同保有機構実現に向けた検討課題

最後に、機構の実現に向けた検討課題をまとめる。

#### (1) 機材

調達・整備コスト削減のためには、機材の統一が条件となる。運航路線の航続距離、国際線の有無、滑走路延長等の条件や、既存の使用機材、買い替え・新規調達のタイミング等によって、共有する機材が統一できるのか、言い換えれば、どのような地域 (空港) 間の連携であれば、経営の自由度をある程度発揮できる統一した機材数

を共同保有できるか。

#### (2) 路線・需要

機材のダウンサイジングによる搭乗率の向上や運航頻度増加によって、維持あるいは新設が可能な路線はどのような地域 (空港) 間か。また、持続的に航空ネットワークを維持できる需要が見込めるか。

#### (3) 効果

共同保有等によって、運航事業者の調達・整備コストはどの程度縮減できるか。路線維持あるいは路線新設等によって、地域経済の活性化や国土構造の重層化等どのようなインパクトをもたらすか。また、地域への効果の範囲とボリュームを明確にできるか。

#### (4) スキーム

機構の組織形態として、いわゆる公企業形態と私企業形態 (組合・会社) のどちらを選択すべきか。組織形態の選択にあたり、資金提供者の範囲、ファイナンス形態の選択、共同保有機構と関係当事者間の利害調整等どうすべきか。ファイナンス形態として、海外で実施されているファンドやレベニュー債なども含め、どのような形態とすべきか。

#### (5) リスク

機体の整備責任は、機構と運航事業者のいずれに課すべきか。機構と運航事業者間のリスク分担 (整備不良・遅延・スト等) について、契約におけるマネジメントが可能か。機構債権者のリスクとリターンについて、バランスが取れ総額が確保できる組成が可能か。

#### 参考文献

- 1) 全国地域航空システム推進協議会：平成 21 年度地域航空研究調査報告書，pp.201-213，2010。
- 2) 幕亮二，磯野文暁，大石礎，伊藤智彦：地域航空の課題解決に資する共同保有機構の提案：三菱総合研究所・所報 No.54，pp.28-47，2011。

(2011.8.5 受付)