

## 1. はじめに

日本は戦後、欧米と肩を並べるべく立ち遅れていた航空業界を規制で管理し大手の JAL、ANA の保護育成に専念してきた。国内でスカイマーク、エアドゥなど新規航空会社が市場に参入できたのは規制緩和の 1998 年以降であり、日本版の LCC が登場したのはさらに遅く、ピーチ、エアアジアジャパン、ジェットスター・ジャパンの 3 社が運航を開始した 2012 年である。小型機で運航する独立系のリージョナル航空会社が誕生したのは、仙台を本拠とする「アイベックスエアラインズ」が 2000 年、静岡ベースの「フジドリームエアラインズ」は 2009 年とまだ歴史が浅い。日本の航空会社は首都圏の羽田空港の発着枠をどれだけ確保するかでその航空会社の採算が左右されるほど、羽田一極集中の依存体質が続いている。特に大手は伝統的に羽田発着の札幌、福岡、大阪などの幹線路線の収益で地方路線の赤字を補ってきた。余裕のある時は良かったが近年の規制緩和で新規航空会社や LCC との競争で全体の収益構造の見直しから、採算がとれない地方路線は最初に減便されるか廃止に踏み切っている。公共性の高い航空サービスだがどれだけ維持できるかは単に航空会社自身の問題だけではなく、行政からどれだけ援助のシステムがあるかにかかっていると言えよう。

さて本稿はこの航空インフラ整備の中でまだ認知度は低い、地方の拠点空港と大都市、また地域と地域を直結する役割を期待されているリージョナル航空について焦点を当てる。まず日本の現在の航空事業の中でのポジションを分類する。次に世界のリージョナル航空市場の現状とそれに挑戦する国産三菱 MRJ への期待と今後について展望する。また航空先進国であるアメリカ・欧州で規制緩和によるこれまでのリ

ージョナル航空発展の成功事例とそれを支える仕組みを考察する。最後にリージョナル航空サービスによる我が国の観光立国と地域活性化への今後の課題と展望を考えてみたい。

## 2. 航空機のサイズによる定期航空事業の分類

日本の定期航空事業は航空機の座席数により大きく 3 種類に分類できる。先ず座席数が 100 席以上のジェット機材を使用する航空事業、次に座席数が 50 席から 100 席までの小型ジェット機を中心とするリージョナル航空事業、最後は座席数が 50 席未満の小型プロペラ機を中心にするコンピューター航空事業である。

最初の航空事業は JAL・ANA に代表される大手航空会社であり、ボーイング 777・787・767・737、エアバス A320などを運用し国際線が主力で、国内線では羽田・伊丹を拠点に主に那覇・福岡・新千歳などの幹線路線と有力地方都市に就航している。これらの機材は B737・A320を除くと 200 席から 300 席クラスで特に大型の B777 の場合は国内線仕様で座席数 400 席を超える。かつて JAL・ANA が多数保有し現在は全て退役した B747 は国内仕様で 550 席の大型機材であった。このような 500 席を超える大型機材の国内線仕様は世界でも例がなく日本の航空政策の特殊事情からきたものである。

一方、150 席から 180 席程度の B737・A320 の小型機を中心にして運航しているのは JAL のグループ会社である「日本トランスオーシャン航空」(B737)、ANA のグループ 3 社である「ANA ウィングス」(B737)、札幌を拠点にする「エア・ドゥ」(B737・B767)、宮崎を拠点とする「ソラシドエア」(B737) である。他に独立系では羽田・神戸を拠点とする「スカイマーク」(B737)、北九州を拠点とする「スターフライヤー」(A320) などがある。また世界中の LCC で定番

の機材 B737・A320 は日本でもアジアの近距離国際線も運航する「ピーチ・アビエーション」(A320)、「ジェットスター・ジャパン」(A320)や「バンナ・エア」(A320)などで運航されている。ピーチとバンナには ANA の資本、ジェットスターには JAL が資本を入れている。

次に座席数が 50 席から 100 席までのジェット機またはターボプロップエンジンの小型機で地方空港を拠点として地方都市を結ぶマーケットを運航しているのが本稿の中心になるリージョナル航空事業である。この地方都市間での路線収益は年間乗客数にもよるがかなり不安定であり、大手航空会社の機材では一度は就航したものの採算が取れず撤退した路線などが含まれる。その草分けに 1999 年、地方経済の活性化を図る目的から仙台で設立され、2000 年より仙台—関西を 50 席クラスのジェット便で運航を開始し、現在も順調に路線を伸ばし仙台と伊丹空港に発着拠点を持つ「アイバックスエアラインズ」がある。2002 年より ANA とコードシェアを開始し、東北と関西、中部、九州の福岡・大分まで 15 路線にネットワークを広げている。

他には静岡県物流大手「鈴与」が 100% 出資し、地域を基盤に 76 席と 84 席のエンブラエル 170/175 のジェットを導入し設立したのが「フジドリームエアラインズ」である。2009 年の静岡空港の開港時に誕生し、名古屋小牧空港を第 2 の拠点として北は札幌、南は九州の福岡・熊本・鹿児島を含む 14 空港に 10 機で路線を広げている。いずれも比較的最近の創業であるこの 2 社は独立系のリージョナル航空会社の代表格である。

一方、大手傘下で比較的規模の大きいリージョナル航空としては、JAL グループに属し伊丹空港を拠点に西日本から仙台・新潟などの東日本もカバーする「ジェイ・エア」、同じく JAL グループで伊丹空港と奄美諸島などの離島に就航している「日本エアコミューター」がある。また ANA グループには北海道から沖縄までの広範な地方都市をカバーする 3 つのローカル航

空会社が合併し事業を展開する「ANA ウィングス」が同様の小型機で運航している。

最後に座席数が 50 席未満の小型プロペラ機での事業は一般的にはコミューター航空事業と呼ばれる。主に北海道内や伊豆諸島、長崎の離島、沖縄・琉球諸島などで地方都市と離島間、あるいは都市から離れた地域で比較的短距離の区間を定期便で結んでいる。これらの地域の住民にはなくてはならない交通ライフラインともなっているが、小型機であるがゆえに天候にも左右され、航空事業としては需要の季節変動も大きく安定的な経営が難しいところがある。保有航空機も少なく事業規模が小さいこうしたコミューター航空事業の継続には国、または地方自治体からの十分な支援金を拠出する航空政策の確立が必要である。この分野については後述する航空先進国のアメリカや欧州での事例は大変参考になる政策がある。

このコミューター航空事業では、北海道の札幌丘珠空港を拠点にスウェーデン製サーブ 340 (36 席) 3 機で道内各地を結び JAL グループに属する「北海道エアシステム」と、東京近郊の調布を拠点に伊豆諸島の大島、神津島、三宅島をドイツ製ドルニエ双発ターボプロップ機 (19 席) 5 機で運航する「新中央航空」、さらに長崎と福岡を拠点に五島列島の壱岐、対馬、五島福江をカナダ製ボンバルディア Q200 (39 席) 2 機で毎日 20 便以上を運航し離島県民の日常生活を支えている「オリエンタルエアブリッジ」がある。ほとんどの区間の実飛行時間が約 30 分である。長崎県は離島に県民の約 1 割が暮らす日本最大の離島県であり航空サービスは生活ライフラインとも呼べよう。この会社の歴史は古く 1961 年に長崎航空として設立され運航を継続し 2001 年から現在の会社名になった。

同じく長崎にはもう一つのユニークなコミューター航空会社「天草エアライン」がある。2000 年に就航し創業以来の保有機材はカナダ製ボンバルディア Q100 (39 席) ただ 1 機で、天草をベースに福岡・熊本、また伊丹にも就航してい

た日本最小のコミューター航空である。その機体には親子イルカが描かれ「イルカ号」の愛称も付いている。昨年8月に日本初導入になる新型のフランス製ATR42(39席)に更新したが、機体には親子イルカが引き継がれ、さらに熊本に就航している関係で後部胴体下にはサンタクロースくまモンも描かれて人気になっている。

離島が多い沖縄県で日本最南端の島々に路線サービスを提供しているのが「琉球エアークミューター」で、運航開始から30年以上になりスタート当初は那覇と慶良間諸島だけを9席の小型プロペラ機で結んでいたが、現在はJALグループに属しボンバルディアQ100(39席)とQ300(50席)の計5機を使用し路線を拡大している。奄美・宮古・石垣・北大東・南大東・与那国・与論・久米・多良間などに就航する。

### 3. リージョナル・ジェットとターボプロップ機の歴史と現在まで

我が国ではまだまだ認知度が低いリージョナル・ジェット機であるが欧米ではどの空港でも小・中型機と同じかそれ以上によく目にする。例えばアメリカでの就航割合はほとんどの都市空港で50%を越えている。またEU域内の主要空港の多くで30%以上が普通である。地理的にもロンドンとパリ間なども含め飛行時間約1時間ほどでEU域内の主要都市が結べる距離なので多くの航空会社は大型機よりも小・中型機、ないしは経済効率の良いターボプロップ機やリージョナル・ジェットで多頻度運航をしているのである。

アメリカでは70年代に「ハブ&スポークシステム」という大手航空会社の自社の利便性を追及した運航形態を確立した。主要数都市を拠点(ハブ)とし、その幹線は大手航空会社が自社便で運航し、ハブ空港と中小地方都市までのフィーダー路線をリージョナル航空がコードシェア便として受託し小型ジェットとターボプロップ機で運航している。このコードシェアとは契約により相手方の航空便の一定数の座席を買

い取り自社の便名を付与し共同運航する事である。実際の自社運航なしに路線ネットワークの拡大が図れるので国際便では一般的なマーケティング手法になっている。

リージョナル・ジェットの歴史を辿ると世界の航空市場に登場したのは1980年代と比較的新しく、それ以前の70年代は小型のターボプロップ機が主流であった。アメリカ連邦航空局のFAA規定で19人までは客室乗務員を搭乗させなくても済む為、多くは座席数19席までのタイプであり、騒音も大きく燃費の割りに航続距離も長くなかった。英国のブリテッシュ・エアロスペース社やドイツのドルニエ社がこのクラスで改良型小型ターボプロップ機を欧州で実用化していった。80年代前半にはより座席数が多く燃費もよい高性能で30席のターボプロップ機を開発したのがブラジルのエンブラエル社であった。またその前後にカナダのデハビランド・カナダ社(現ボンバルディア社)が39席の新型を実用化している。また欧州ではフランスとイタリアの合弁会社ATR社が80年代の同時期に40席クラスのターボプロップ機、85年には50席クラスを実用化した。これで世界では50席クラスのターボプロップ機が主流になりさらなる高速性と経済性、サイズの拡大競争は続いていく。

この競争の中で92年にカナダのメーカーであるカナダエア(後にボンバルディアが買収)が50席の本格的なジェット機を開発し、それは現代でも活躍しているCRJ100であった。同サイズで性能改良型のCRJ200(50席)は共にベストセラーとなり合計で約1,000機の受注を取り世界で運用されている。現在その2機種は生産を終了したが、より大型に機体を延長させたCRJ700(70席)、CRJ900(86席)、さらにCRJ1000(100席)がシリーズになり、この成功により100席以下の世界のリージョナル航空事業分野ではカナダのボンバルディア社がトップメーカーになっている。日本の航空会社では「アイベックス・エアラインズ」が初めてボン

バルディア製 50 席の CRJ200 を導入し、現在 CRJ700 と合わせ計 9 機を運用している。また JAL グループの「ジェイエア」も CRJ200 を 9 機運用している。

一方、それに対抗してブラジルのエンブラエル社も 1995 年に 50 席のリージョナル・ジェットを就航させると居住性の良さからブームになり欧米で大ヒットとなった。その後 2000 年以降には胴体を延伸させた 70 席、100 席クラスのエンブラエル 170、エンブラエル 190 が次々と実用化され世界でも多くのリージョナル航空が採用した。このシリーズのヒットでエンブラエル社はこの分野でのボンバルディア社に次ぐ世界第 2 位のメーカーとなった。日本の航空会社では JAL グループの「ジェイエア」が初めてエンブラエル 170 を 10 機発注し 2009 年から運用している。またほぼ同時期に静岡の「フジドリームエアラインズ」も同型機の導入を決定し、2009 年の静岡空港の開港と共に 2 機で運用をスタートさせた。

このように現在のリージョナル・ジェットの主流サイズが 50 席・70 席とその延伸型で 80 席・90 席から 100 席クラスの機材まで移行してきている。100 席クラスになると胴体直径も一回り大きく居住性に優れるため通路を挟んで片側 2 席配置で、150 席クラスの B737 や A320 と機内での感覚的にはほぼ同等である。100 席クラスの航空機は今後ダウンサイジングを指向する JAL や ANA、また一部 LCC での使用にも進展する可能性を秘めていると考えられる。

#### 4. 三菱 MRJ の開発背景と今後の展望

日本の航空機開発は戦後長いブランクの期間がある。敗戦により 1952 年までの 7 年間は当時 GHQ の管理下で航空機の開発・製造、さらには大学での研究すら一切禁止されていた。

1952 年のサンフランシスコ講和条約で日本も漸く航空機の運航と開発が解禁になり、復興の中で最初に開発された国産民間旅客機が 64 席の小型プロペラ機 YS-11 であった。機体の開

発は国策会社の特殊法人日本航空機製造が担当し、現在の三菱重工、川崎重工、富士重工など 7 社の分担で製造され 1962 年に初飛行に成功した。当時官民を挙げて国内・海外航空会社へと採用の販売をスタートさせたが、親方日の丸的な寄り合い所帯の中では期待された販売が伸びず、結果大きな累積赤字を出しわずか 9 年後の 1971 年には生産中止が決定した。この間の総生産機数はわずか 182 機で、世界の航空機ビジネスの厳しい現状の前に日本の官民共同国家プロジェクトが初めて味わた挫折であった。

その後の日本の航空機製造メーカーは米ボーイング社や欧州エアバス社の最新鋭航空機製造過程の国際分業下で、最高の品質を要求されるパーツのサプライヤーとして共同パートナーと言わしめるまでに信頼と実績を積み上げてきている。近年は日本が得意とする炭素繊維複合材が機体軽量化に必須の素材となり、特にボーイングの最新鋭 787 の基幹部分には日本メーカーが技術と素材、主要パーツを供給し全体の 35% が日本製という航空機である。

これらの経験を踏まえ 2002 年、経済産業省が次世代の「環境適用型高性能小型航空機」、つまり国産リージョナル・ジェット機構想に応札したのが三菱重工業であった。今回は純粋に民間主導で機体の設計から製造、それに世界での受注販売に到るまで全てのリスクを民間会社が負う航空機ビジネスに挑戦することになったのである。こうして 2008 年 4 月に子会社の三菱航空機株式会社を設立し「三菱 MRJ プロジェクト」が YS-11 以来 40 年ぶりの国産事業プロジェクトとして始動した。MRJ は Mitsubishi Regional Jet の略である。



図 2 三菱 MRJ (写真 : Toyokeizai.net)

当初は小型の30席から50席クラスが企画されたが、世界のリージョナル航空の市場調査の結果、最終的に70席クラスと90席クラスの航空機市場を目指す事が決定した。世界では今後20年間（2016-2035）でリージョナル航空市場は3,600機以上の需要の見込みがあり(1)、その中の1,000機を受注目標に設定した。最大のセールスポイントは同クラス機に比べCO2排出量を減らす環境性能と同時に20%上回る低燃費性能である。ANAが2008年3月に最初に25機を発注し「ローンチカスタマー」となる事でMRJプロジェクトが正式に決定された。

2009年にはアメリカのリージョナル航空トランス・ステーツ・エアラインから100機、2012年に同じくアメリカのリージョナル航空最大手のスカイウェストから200機を発注した。一時発注を見送っていたJALからも2014年に32機で合意し、その他の新規オーダーとオプションも含めるとこれまで447機（2016年8月時点）を受注している。

当初の生産スケジュールは2010年9月に部品製造を始め、2011年4月に組み立て開始、2012年に初飛行を行い2014年に最初のクライアントANAに1号機を納入する予定であった。ただ開発過程で想定外のトラブルが絶えず、2015年11月に漸く初試験飛行に成功しマスコミにも大きく取り上げられたが、これまでANAへの納期延長を4回繰り返す結果となり現在引渡しは4年遅れの2018年半ばとしている。まだまだ前途多難が予想されているが、そのすぐれた低燃費性能に居住性を兼ね備え、これからの航空会社の環境対策にも合致している点がどこまで評価されていくかがポイントとなろう。因みにICAO（国際民間航空機関、本部カナダ、モントリオール）の2010年第37回総会に於いて、先進国も途上国も含めた長期目標として2050年まで燃料効率を年率2%改善し、2020年以降CO2排出量を増加させないというグローバル削減目標が決議されている。(2)

またICAOの環境基準については今後も強化される方向にあり、世界の航空会社に対して経済的な理由だけでなく環境の観点から低騒音かつ燃費効率に優れた新型航空機の導入を促進する事を決議している事は強みである。(3)

## 5. 世界のリージョナル航空市場とターボプロップの今後

さて三菱MRJが参入する100席以下の世界のリージョナルジェット市場の将来はどうなっているのであろうか。一般社団法人日本航空機開発協会の2016年3月レポート「民間航空機に関する市場予測2016-2035」(P33-34)によると、「100席以下のリージョナルジェット機は、2015年末に3,267機が運航されていたものが2035年には3,923機に増加するものの、運航機数シェアは16%から10%に減少する。2016-2035年の間に2,986機が退役する。同期間に新たに3,642機が納入され、納入機シェアは11%である」と予測している。

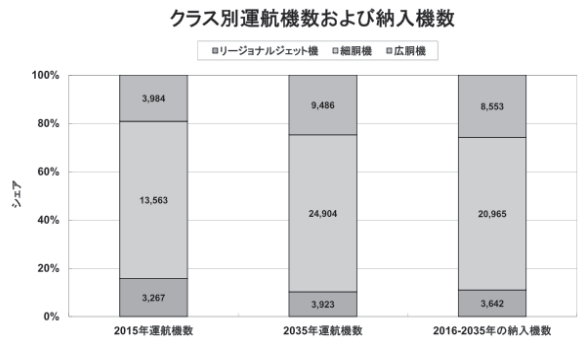


図1 (出所) JADC 日本航空機開発協会  
2016年3月レポート P34

この中で注目すべき点は同レポートによるとリージョナルジェットの50席以下の機体の製造は順次終了し、60席から90席クラスが主流になり、その数は2015年に2,092機であったものが2035年には3,750機に1.8倍に増加する。またその中で現役機を除く新規納入機数は3469機との予測である。

また同レポート(P37-P38)によると、ターボプロップ機の需要予測でも同様の傾向が出てい

る。ターボプロップ機はジェット機よりも燃費が良く価格も安いので経済性は高いが、飛行速度が劣るので短距離路線に向いている。一般に1000kmまではターボプロップ機に優位性があり、それ以上の飛行距離ではジェット機に有利と言われている。このレポートでは全サイズでは2015年の3,445機が2035年には3,778機と微増するが、サイズ別では39席以下の発注が減少しこちらも60席から79席クラスに大型化が進み、このクラスは2015年時に1,088機であったものが2035年には1,608機と約1.5倍に増加する予測である。しかし一方では社会的に最低限の航空サービスを必要とする路線や地域的に特殊な路線（離島路線等）においては、小型ターボプロップ機が必要とされ15席から19席クラスの運航も継続し2035年までに438機が納入されるとの予測も出ている。

## 6. ボンバルディアとエンブラエル

現在このような100席までの世界のリージョナル航空市場においては、カナダのボンバルディアとブラジルのエンブラエルが双璧を成し、ほぼこの2社の寡占市場となっている。

ボンバルディアはカナダのモントリオールに本社を置き、1986年に国営の航空機メーカーであるカナディア社を買収し設立したメーカーである。その後も次々にアメリカ、欧州の小型航空機メーカーを買収、統合し事業を拡大し今ではボーイング、エアバスに次ぐ世界第3位の航空機メーカーになった。ターボプロップ小型市場での実用評価の高いDash8シリーズは37席から50席をカバーするQ100/200に加えQ300(50-56席)、Q400が70席から78席をカバーする「Qシリーズファミリー」を構成し、受注機数はトータルで1,000機を越えるベストセラーである。またジェット機では前述のCRJシリーズがCRJ100/200/700/900/1000が50席/70席/86席/100席をカバーしてこの分野でも世界のベストセラーになっている。

一方のエンブラエルは1969年にブラジル国営航空機メーカーとして設立されたが、1994年にアメリカ系ファンド会社に身売りされ民間企業となった。それ以前、国営メーカー時代の1980年代半ばには30席クラスのターボプロップ機を開発生産し有力メーカーの一角になりその後、小型ジェットの開発に入り1995年には50席クラスの小型ジェット機ERJ-145の初飛行に成功した。この小型ジェット機の性能がアメリカと欧州のエアラインで評価が高くなった。しかし当時アメリカでは大手のパイロット組合がリージョナル航空に対して「スコープ・クローズ」(4)の条項を締結し様々な制限を設け、その一つが50席以上の機材の運航を禁止し大手航空パイロットの職域を保護していた事で、リージョナル航空では運航機材での制約を受けていた。そのためエンブラエルはあえて50席の機材を37席と44席に調整した小型ジェットとして供給し、市場のシェアを上げることに成功したのである。

その後エンブラエルは世界での大型化への対応を目標に70席以上のシリーズを開発し2002年にエンブラエル170(70席)を初飛行成功させ2004年から実用化した。2005年には190(100席)を追加し、これを「E-Jetsシリーズ」としてその後E-175(80席)、E-195(110席)を追加、計4種類のタイプで構成している。これも世界中でベストセラーになっている。

## 7. 世界のリージョナル航空の発展、航空先進国のアメリカ

世界最大の航空市場であるアメリカでは、世界に先駆け1978年、民主党カーター政権下で航空の規制緩和法が制定された。それまで厳しく規制されていた国内路線に参入と運賃設定が自由化された為、数年間に大小約120社の新興エアラインが各地で勃興し、80年代は激しい競争の中で吸収、合併を繰り返す航空業界再編に繋がった。生き残った大手6社はその間に強力なハブ&スポークシステムを構築したのである。

その後の航空市場は大手とリージョナル航空の関係はしっかり棲み分けられているが非常に緊密であり、またよく言えばお互いに持ちつ持たれつの関係性を維持している。全米の中小都市まで航空網が張り巡らされており、LCCの格安運賃もあり航空はバス感覚で利用されている。その中小都市までのフィーダー路線はリージョナル航空と、それより一回り小規模なコミューター航空による接続で、大手のハブと呼ばれる中継の大都市空港と結ばれている。

アメリカには約70社のリージョナル航空会社があるが、実にその9割以上が最終的に勝ち組になったデルタ、ユナイテッド、アメリカンの3大メガキャリアの子会社か提携関係にある。その小型の機体や尾翼には親会社のエアラインカラースキームと同じかそれと同等のペイントとロゴマークが施してあり、一目でどこの傘下にあるかが判別できる。

米国運輸省データ2000年、2005年、2009年におけるアメリカ国内線搭乗旅客数の比較ではこのリージョナル航空は2000年に約8,000万人、2005年には約1億4,700万人、2009年には約1億5,400万人へとほぼ2倍近くの増加を示している。一方で大手航空では同じ年にそれぞれ約4億5,000万人、約3億7,000万人、約3億人へと約33%も減少している。(5) これは2001年の9.11同時多発テロ以降の大手航空の業績不振、更には2008年のリーマン・ショックによるアメリカ経済の落ち込みからビジネス客が減少した路線については、大手航空がかなりの自社路線を提携のリージョナル航空へ移管したためである。リージョナル航空と大手航空の緊密な関係の証でもある。

その代表例としてデルタ航空とそのリージョナル航空であるデルタ・コネクションは次のような役割関係と契約を持っている。①基本的にデルタ航空が主導して路線と運航機材を決定する ②低需要の地方路線は50席クラスの小型機で運航する ③ビジネスマーケット路線は大型のリージョナル・ジェットで運航する ④マ

ーケットにより複数の契約リージョナル航空を同一路線で運航させる ⑤基本的に運航委託契約でデルタは実費分と実績に応じたインセンティブを払う。

デルタ航空では直接の子会社と独立系の契約リージョナル航空として8社(2010年)と提携し、多頻度で運航するため運航便数ではデルタ全体の約6割を占めている。なおデルタ・コネクションでの約650機の運航機材は50席・70席クラスのボンバルディアCRJシリーズの100/200(50席)・700(70席)・900(76席)が主流を占め、多数の地方の中小都市と結んでいる。エンブラエル製は175(76席)が主流で約50機ほどが中小都市を結ぶ。ニューヨーク(ラガーディア空港)とシカゴ(オヘア空港)などのビジネス路線ではファーストクラスを6席から12席まで標準装備して対応している。なおデルタ航空でのパイロット組合との前述の「スコープ・クローズ」条項では現在リージョナル航空での運航は最大76席までと規定が緩和されている。

筆者は2005年にノースウエスト航空(現デルタ航空)のハブ空港デトロイトから中西部ネブラスカ州都リンカーンまでこのリージョナル航空のエンブラエルERJ-145(44席)に往復搭乗したことがある。州都であるリンカーン空港でも田舎空港の風情で簡素なチェックインカウンターと到着手荷物用のバゲッジエリアがあるだけで、見送りや出迎えの人が普段着で自由に行き来していた。感覚的には日本の中都市のJRの駅である。この空港での出発・到着便は当時のノースウエスト・エアリンク便(現デルタ・コネクション)が8割ほどのシェアを持ち、小型機がハブ空港であるデトロイトとミネアポリス、メンフィスを結んでいた。

## 8. 航空規制の自由化が進む欧州のリージョナル航空事例「フライビー」

アメリカに次いで1992年、航空の規制緩和が行われたのがヨーロッパである。1993年のEU統合に伴い、EU加盟国ならどの国からも

自由に EU 域内を運航でき自国以外の国内路線さえも自由化されている。航空機製造の歴史もフランス、英国、ドイツ、スウェーデンなどが主導してきた。欧州内は各国の国営大手航空の他に地方都市をダイレクトに結ぶ国際リージョナル航空が各地に拠点を置き、多頻度運航で利便性を提供している。飛行時間が 4 時間までの空路が多いため、EU 航空規制緩和以降は LCC も本格的に参入しお互いにしのぎを削った競争をしている。現在ではライアン航空、イーージージェットが欧州 2 大 LCC に発展した。

一方、リージョナル航空はアメリカの場合と同様に乗り継ぎ路線ネットワークとしてその約 8 割は欧州の大手航空と提携を持っていると言われている。ただしその提携形態はアメリカの場合と少し異なりコードシェアももちろんあるが、欧州でより一般的な提携がいわゆるフランチャイズ方式である。これは大手航空会社が自社のブランド名をリージョナル航空に貸与し、その便を大手航空の便名にしてリージョナル航空の機材・乗員で運航する事である。これは双方に利点があり、大手航空側は自社便と乗員を提供せずにネットワークの拡大と同時にブランド付与に対するフランチャイズ契約収入が入る。一方のリージョナル航空側は大手航空のブランド力と販売網を活用でき、同時に信頼性から集客効果が高まる。この場合、運送責任は大手航空が負い、運航責任はリージョナル航空が負うのが一般的である。

この欧州で独自路線を歩みながらリージョナル航空でありかつ LCC にも近い運航形態で収益も出し、路線も順調に拡大してきた航空会社「フライビー」が英国にある。今では欧州最大規模のリージョナル航空会社になっているが、このビジネスモデルが今後の日本のリージョナル航空発展のお手本になる可能性もある。

フライビー (Flybe) の歴史は 1979 年、英国領のチャンネル諸島を拠点に「ジャージー・ユーロピアン・エアウェイズ」として当初は小型ターボプロップ機で離島路線を結ぶ典型的なリー

ジョナル航空会社であった。その後同業他社との統合で路線を拡大し 1990 年代初めには小型リージョナル・ジェットも導入し、ロンドン・ベルファースト・バーミンガムなどの国内主要空港への路線も拡大した。競争の中で LCC 的な要素を取り入れて順調に業績を伸ばし、2002 年社名を「フライビー」と改称した。その巧みな戦術の一つが、当時欧州 2 大 LCC に成りつつあるライアン航空やイーージージェットと直接競合する路線を避け、かつ大手の 150 席クラスの航空機では採算が取れないような路線を選び、そこに 80 席クラスの小型ジェットやそれより経済効率の高いターボプロップ機を投入し、多頻度運航でマーケットを押さえたのである。

さらに特筆するのは陸上で列車などとの競合もなるべく避けるため、全路線の 80% が洋上通過空路を選ぶという徹底的なマーケット戦略をベースにしている。その他の主な会社のコンセプトとして ①地域ネットワークに絞る ②英国国内線を中心にする ③1 機あたりの平均座席を 85 席にする ④平均飛行時間は 1 時間の路線にする ⑤ビジネス客と個人客にターゲットする ⑥機内サービスも提供することなどを堅持し、2010 年には欧州 13 カ国までネットワークを拡大した。その結果、英国内 38 空港、欧州域内 32 空港を結ぶ 203 路線を運航し輸送旅客数 750 万人を誇る欧州最大のリージョナル航空に発展したのである。使用機材も経済効率の高いエンブラエル 195 (118 席) ジェット機とボンバルディア Q400 (76 席) のターボプロップ機の 2 機種に絞っている。

筆者も 2012 年 8 月に北アイルランドのベルファーストシティ空港からエディンバラ空港までの 50 分のフライトでフライビーを利用した経験がある。ベルファーストは英国内 4 拠点空港の一つでフライビーの運航頻度が高い。チェックインではセルフチェックイン機がずらりと並び LCC 風だが職員の対応は良く、上級クラスの旅客にはラウンジも提供する。搭乗機材はボンバルディア Q400 の 76 席、片側 2 列の座席でキ



ャビンアテンダント2名がワゴンで丁寧な機内ドリンクサービスを担当していた。



図2 Flybe ボンバルディア Q400:  
ベルファストにて筆者撮影

## 9. おわりに 日本のリージョナル航空サービスへの課題と展望

欧米でのリージョナル航空の普及と航空インフラとしての充実を考察して、日本のリージョナル航空サービスは果たして発展が期待できるのであろうか。何より航空の規制緩和の歴史も浅く、日本の政治経済の中心が首都圏に一極集中しているため、日本の航空会社は羽田空港の発着枠の獲得と路線運航が、その業績を左右する状況が今後も継続する。リージョナル航空のこれからの発展のために課題となるのは首都圏の発着枠の拡大と地域を結ぶ路線設定が出来る事と地方空港に於いては公共サービスとしての路線維持のための補助制度の問題であろう。

更にアジア各国のLCCを直接誘致できるように地方空港のゲートウェイ機能の整備拡充が求められるが、そこからリージョナル航空が首都圏空港へと連結できれば最善の方策になると考える。現状では中国のLCC春秋航空が既に羽田・関西・名古屋・新千歳・茨城・高松・佐賀空港に就航し、その国内LCCである「春秋航空日本」を2012年9月に設立し、成田をベースに新千歳・広島・佐賀に就航している。昨年JTBとのタイアップの発表もあり今後中国から地方への訪日観光促進に期待が高まっている。これは今後アジアのLCCが更に地方ゲートウェイ空港にダイレクトに進出し本邦のリー

ジョナル航空がタイアップする可能性を示していると考ええる。

また地方路線の維持に関しては日本でも地方自治体から離島への航空補助金の制度はあるが、この点から言えば欧米の航空先進国の制度に学ぶ所が多い。アメリカでは前述の1978年の航空規制緩和と同時に地方の中小都市に就航する航空会社に対するインセンティブを制度化している。その制度名はEAS(エッセンシャル・エア・サービス：不可欠路線サービス)と呼ばれ、連邦政府(米国運輸省)が認定した地方コミュニティを結ぶ路線に就航する航空会社に助成金を支出し、その運航を維持する制度の事である。特に人口の少ないアラスカ州などの小コミュニティへの航空サービス維持の大きな援助となっている。

欧州では、1992年のEU域内航空自由化の過程で同様に地域の過疎地帯への航空サービスを維持するためにPSO(パブリック・サービス・オブリゲーション：公共サービス義務)の仕組みを制度化した。これは国や地方自治体が航空に限らず公共の輸送を担う民間企業に助成金を支払い公共交通を維持する制度である。例えば英国ではスコットランド地方の離島であるシェットランド・オークニー諸島への定期便を運航する航空会社を選定し、助成金とインセンティブを支払う制度がある。スコットランド政府はこの他、離島に住む住民には本土のエディンバラ・グラスゴーなどへの航空運賃の住民割引優遇策も制度化し、離島住民への援助と同時にリージョナル航空の運航をサポートしている。

日本の地方空港活性化の補助制度では2003年に開港した能登空港(石川県)でANA誘致の方策として「搭乗保障制度」を初めて導入した。年間平均で搭乗率が一定基準に満たない場合、自治体がANAに対し保証金を支払う仕組みで、羽田路線として運航していた事と双方の販売協力も奏功し平均搭乗率は基準を上回る成功例であった。

過疎化が進む地域で必要とされる航空サービスを導入援助する方法として兵庫県の但馬空港でのケースは一つの方策である。過疎対策と地域振興のために県が2006年、コンピューター航空用の但馬空港を整備し、空港を運営する但馬空港ターミナル(株)が2機のサーブ340B型(34席)を調達、それをJALグループのリージョナル航空運航会社「日本エアコミューター」に無料でリースした。更に近隣地域振興のため運賃助成制度も設け、但馬・丹後地域のみならず、豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町の住民には普通運賃で2,800円から最高6,700円までの運賃助成が行われている。旅行でも地域住民や事業者にも活用されて現在も但馬空港と伊丹空港を結ぶ朝夕2往復4便の定期航空サービスが続いている。このコンピューター便を伊丹空港でJAL便と接続させ、東京や全国からの観光客の呼び込みも旅行会社ジャルパックのパッケージツアーを活用し宣伝されている。

最後に航空会社が使用する機材に資金補助をする制度の検討も必要と考えられるが、いずれにせよ地域をベースに運航するリージョナル航空への行政からの支援制度を安定的に確立し、公共の航空サービスを維持する事が地域経済発展の基礎となり、ひいては今後の日本の観光立国推進へ資することは間違いない。近い将来、整備された地方ゲートウェイ空港を基点にアジアのLCCとも共存し、三菱MRJの実機が地方ゲートウェイ空港と首都圏、また地域と地域をダイレクトに結ぶリージョナル航空サービスが全国に普及していく事を願っている。

#### 引用文献・注

1. 「民間航空機に関する市場予測 2016—2035、JADC 一般社団法人日本航空機開発協会、2016年3月レポートP34
2. 同レポートP11
3. 同レポートP12

4. 「スコープ・クローズ」とはアメリカ大手エアラインパイロット組合が会社と結ぶ労使協約の条項で、大手パイロットの待遇が低くならないように提携するリージョナル航空の機材のサイズや便数などに条件を課す規制条項。
5. 屋井鉄夫・橋本安男共著、『リージョナル・ジェットが日本の航空を変える』、成山堂書店 2011 P79

#### 参考文献

- [1] 関西学院大学産業研究所、『航空競争と空港民営化』、関西学院大学出版会、2014
- [2] 杉山勝彦、『日本のものづくりはMRJでよみがえる!』、SBクリエイティブ株式会社、2015
- [3] 鈴木与平、『地方を結び、人々を結ぶリージョナルジェット』、ダイヤモンド社、2014
- [4] 屋井鉄夫・橋本安男共著、『リージョナル・ジェットが日本の航空を変える』、成山堂書店、2011
- [5] 『月刊エアライン』、イカロス出版、2015、10月号
- [6] JAL ウェブサイト <http://www.jal.com>
- [7] ANA ウェブサイト <http://www.ana.com>
- [8] アイベックス・エアラインズ ウェブサイト <http://www.ibexair.co.jp>
- [9] フジドリームエアラインズ ウェブサイト <http://www.fujidream.co.jp>
- [10] MRJ ウェブサイト <http://www.mrj-japan.com>
- [11] フライビー ウェブサイト <http://www.flybe.com>
- [12] デルタ航空 ウェブサイト <http://www.delta.com>
- [13] 兵庫県 ウェブサイト <https://web.pref.hyogo.lg.jp>
- [14] 但馬空港ターミナル(株) ウェブサイト <http://www.tajima-airport.jp/>