

日本経済と航空輸送の新展開

山野邊 義方

はじめに

羽田空港の新滑走路が本格的に運用されるのに伴い、発着便数の枠が増加し、新規企業が国内線に進出するようになった。平成10年9月、スカイマークエアラインズが福岡－東京線に、続いて同年12月、北海道国際空港が札幌－東京線に、それぞれ1日3往復の運航を開始した。低運賃によって高い座席利用率を維持し、利益を挙げるという新規企業の営業戦略に、既存企業も対抗運賃を設定するなど、大きなインパクトが起こっている。

日本経済は低迷し、輸送需要が伸び悩んでいる。さらに、規制緩和による内外の競争が激化し、低価格志向の進展、収入単価の下落など、航空企業の経営環境は厳しさを加えている。

このような動きのなかで本稿は、日本航空（日航）、全日本空輸（全日空）、日本エアシステムなど、航空企業の事例研究も含め、国内・国際航空輸送の新展開、航空企業の経営環境と諸問題などについて、考察を試みるものである。

1. 国内航空輸送

国内航空旅客輸送量は、関西国際空港の開港（平成6年9月）などで需要が大幅に増加した平成6年度以降、堅調な伸びを示している。

輸送力についても、幹線、ローカル線とも増加している。8年度から輸送量の伸びが輸送力の伸びを上回っているため、座席利用率の上昇を示している（表1）。

このような輸送量の伸びは、羽田空港の拡張に伴う輸送力の増加や規制緩和に伴う各種運賃割引などによって、喚起されたものである。

運輸省は、安全運航の確保を基本としつつ、航空企業間の競争によって利用者利便の向上を図るため、昭和61年以降、国内線の高需要路線を中心に、複数航空企業の運航を推進している。ダブル・トリプルトラック化（同一路線の2社ないし3社運行）の基準は、平成4年10月および8年4月に緩和された後、9年4月に廃止された。その結果、

表1 国内航空旅客輸送量

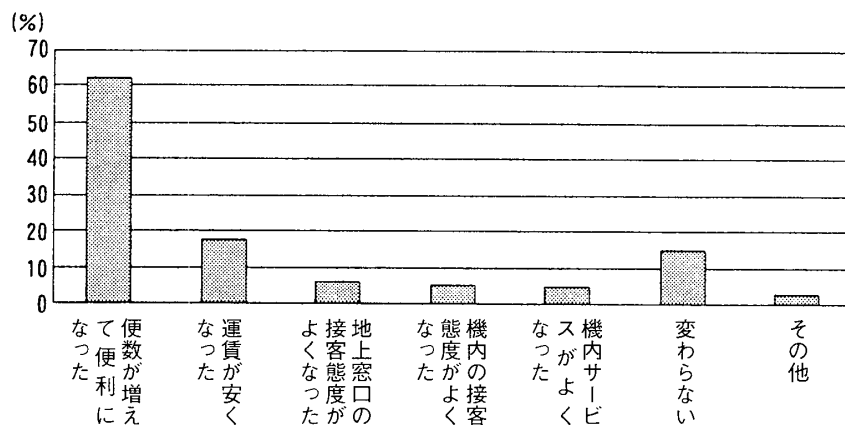
年度	4	5	6	7	8	9
旅客数(千人)	69,687 (101.5)	69,584 (99.9)	74,547 (107.1)	78,101 (104.8)	82,131 (105.2)	85,555 (104.2)
人キロ (百万人キロ)	56,681 (102.4)	57,119 (100.8)	61,289 (107.3)	65,012 (106.1)	69,049 (106.2)	73,243 (106.1)
座席キロ (百万座席キロ)	85,457 (109.8)	92,633 (108.4)	100,187 (108.2)	107,078 (106.9)	110,920 (103.6)	115,984 (104.6)
座席利用率(%)	66.3	61.7	61.2	60.7	62.3	63.1

(注) () 内は、対前年度比(%)。

資料：運輸省「航空輸送統計年報」

複数航空企業の運航路線が増加し、利用する航空企業の選択の幅が広がり、利用者利便が向上している(図1)。

図1 複数航空会社の運航による路線の増加による影響(複数回答)



(注) (1) 財団法人運輸経済研究センター調査資料により作成。

(2) 東京～秋田の航空利用者に対するアンケート調査による。

資料：運輸省「運輸白書」(平成9年度)

航空各社は、路線網の拡充、高需要路線における増便や機材の大型化、需要の季節変動に対応した使用機材の調整、低騒音・低燃費の最新鋭機を導入するなど、輸送力の増強と路線運営の効率化を図っている。航空3社の平成10年の動きを取り上げてみると、以下の通りである。

日航は、羽田、伊丹両空港の発着枠増加に伴い、東京から福岡、大阪(伊丹)、沖縄、長崎への各路線および大阪(伊丹)から福岡、札幌、沖縄、福島への各路線を、それぞれ増便した。また、福島-札幌線を季節運航で開設したほか、低コストで運航を行う日航グループ会社のジャルエクスプレス(JEX)に、大阪(伊丹)-宮崎線、大阪(伊丹)

－鹿児島を、それぞれ路線移管した。同社は、他社との競争が激化するなかで、高需要期の早朝・深夜便の設定や季節需要に応じた柔軟な機材運用を行うなど、効率的な運営によって増収を図っている。

全日空は、新規路線として、東京－佐賀線・米子線を新たに開設するとともに、東京－札幌線・福岡線・沖縄線、大阪（伊丹）－札幌線などの高需要路線で増便を実施している。

日本エアシステムも、新規路線として、大阪（伊丹）から佐賀線・松山線、青森から沖縄線を開設し、ネットワークを広げた。また、東京から大阪（伊丹）などへの高需要路線の増便・大型化を積極的に行うとともに、需要が伸び悩む路線の運休（福岡－山形、広島－松本など）、減便（札幌－釧路・女満別・秋田など）を実施し、収益性の改善を図っている。

運賃・料金面では、平成6年12月に、国内線の営業割引運賃および料金について、認可制から届出制に変更された。これに伴い、航空企業は、新たな割引運賃の新設をはじめ、各種割引運賃の適用拡大、現行割引率の変更など、旅客ニーズに、柔軟かつ迅速に対処することが可能になった。

さらに、普通運賃については、標準的な原価を最高額とする一定の幅のなかで、航空企業が自主的に運賃を設定する幅運賃制度が平成7年12月に導入された。各社は、幅運賃制度に基づく新運賃を8年5月から実施している。

このような規制緩和によって航空企業は、多様な利用者ニーズに対応した運賃・料金の設定が容易になった。最大50%の事前購入割引（前売り）、早朝出発便や新幹線・新規航空企業との競合路線に対する特定便割引（特売り）など、需給・競争状況に基づく割引運賃と普通運賃が設定され、需要の喚起と利用者利便の向上が図られている。

航空企業にとっては、新規企業の参入による価格競争の激化と旅客の低価格志向が定着することによって、旅客単価の下落が進み、営業収入の落ち込みを生じている。

国内航空貨物輸送量は、平成5年度から5年連続の増加ペースをたどっている。鉄道、トラック、内航海運など他の輸送機関の不振と対照的に推移しているが、景気低迷の影響を受けて、需要の伸び悩みがみられる。堅調な荷動きを示しているのは、生鮮貨物、航空宅配貨物、携帯電話などの通信機器、パソコン周辺機器、電子部品などである（表2）。

日航は、競争が激化するなかで、新規開設路線の需要喚起に取り組むとともに、既存路線については、航空宅配貨物などの潜在需要の掘り起こしに努めている。また、トラック貨物など他の輸送機関から航空便への誘致を中心とする需要喚起策の強化、輸送需要に対応する貨物専用便の投入や市場の新しい要請である冷凍貨物輸送の販売増強などに

力を入れている。

表2 国内航空貨物輸送量

年度	4	5	6	7	8	9
輸送トン数 (千トン)	854 (△2.3)	859 (0.6)	910 (5.9)	960 (5.5)	1,002 (4.4)	1,014 (1.2)
輸送トンキロ (百万トンキロ)	804 (△1.0)	818 (1.7)	871 (6.5)	924 (6.1)	963 (4.2)	981 (2.0)

(注) 1. 定期航空運送事業および不定期航空運送事業に係る輸送の合計。

2. () 内は、対前年度増減率を示す。

資料：運輸省航空局監修「数字でみる航空」

全日空は、国内線航空貨物の新規商品や輸送機材の開発により、需要の摘み取りを図っている。その新規商品に「BY^{バイ}空便サービス」がある。これは、航空輸送とオートバイによる輸送を組み合わせたドアツードア商品で、平成9年11月にサービスを開始した。当初は、札幌、東京、大阪、福岡の四地区を対象にサービスを行っていたが、10年9月から全日空の就航する国内全空港に、サービスエリアを拡大した。さらに、BY空便の搭載便や輸送状況が、国内貨物インターネット情報サービスを通じて把握できるようになり、サービスの向上が図られた。

全日空はまた、平成10年8月から、午前中に羽田空港に到着する便を対象に、受託手荷物の当日配達を行う「スーパー宅空便」を開始した。これは、全日空が宅配業者の協力を得て、サービス面での利便性向上の観点から導入したものである。従来の「快速宅空便」(翌日配達)についても、時間帯指定配達を開始した。

国内航空貨物運賃も、平成8年5月から新運賃制度(幅運賃制度)に移行し、旧運賃体系を基本に、市場実勢を考慮した運賃が設定されるようになり、荷主の利便性を高めている。

2. 国際航空輸送

国際航空旅客輸送量は、平成6年度から好調に推移していたが、9年度に低調(0.4%減)に転じ、伸び悩みを示している(表3)。

日本経済は、9年度から2年連続の落ち込みを示している。アジア経済も厳しい状況が続き、成長減速化の傾向がみられる。一方、欧米経済は、概ね好調を維持している。このような内外の経済動向が国際線旅客需要に影響を与えている。

平成10年の日本人出国者数は1,580万6,000人で、過去最も多かった前年に比べ、9万6,000人(5.9%)減少し、平成3年以来の対前年比減少となった。減少の理由としては、中国返還後の香港への渡航熱の低下、日本経済の低迷、円安傾向による旅行熱の低下などが挙げられる(図2、表4)。

表3 日本に発着した国際航空旅客輸送量

単位:千人

年度	4	5	6	7	8	9
航空機利用発着 旅客総数	34,493	36,000	38,855	43,570	46,510	46,325
対前年度増減率 (%)	1.0	4.4	7.9	12.1	6.8	△0.4
わが国航空企業 のシェア (%)	33	32	32	34	34	35

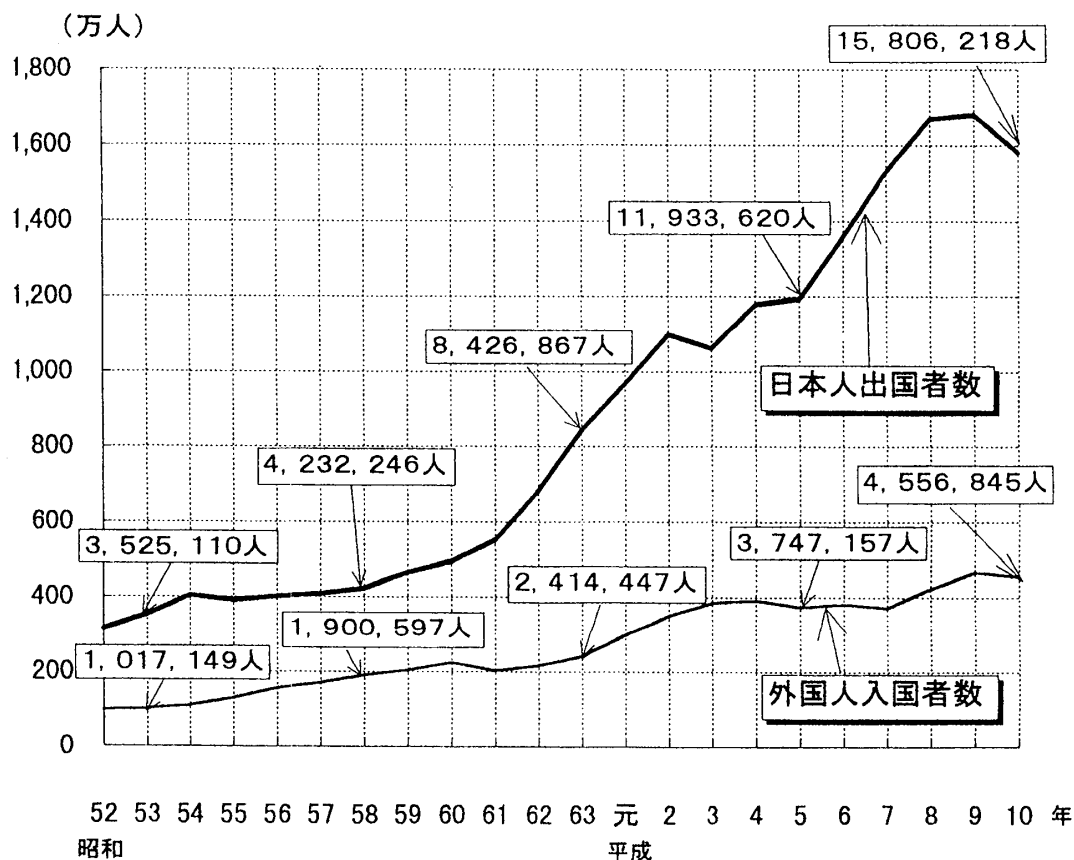
(注) わが国航空企業は、日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本アジア航空およびエアーニッポンを含む。

資料: 運輸省航空局監修「数字でみる航空」

表4 外国人入国者数・日本人出国者数の推移

	外国人 入国者数			指数	対前年 増減率 (%)	日本人 出国者数	指数	対前年 増減率 (%)
		うち 新規入国者数	うち 再入国者数					
昭和52年	983,069	826,156	156,913	100		3,151,431	100	
53	1,017,149	835,370	181,779	103	3.5	3,525,110	112	11.9
54	1,089,341	893,987	195,354	111	7.1	4,038,298	128	14.6
55	1,295,866	1,087,071	208,795	132	19.0	3,909,333	124	△3.2
56	1,552,296	1,330,720	221,576	158	19.8	4,006,388	127	2.5
57	1,708,306	1,479,859	228,447	174	10.1	4,086,138	130	2.0
58	1,900,597	1,667,585	233,012	193	11.3	4,232,246	134	3.6
59	2,036,488	1,783,689	252,799	207	7.1	4,658,833	148	10.1
60	2,259,894	1,987,905	271,989	230	11.0	4,948,366	157	6.2
61	2,021,450	1,710,450	311,000	206	△10.6	5,516,193	175	11.5
62	2,161,275	1,787,074	374,201	220	6.9	6,829,338	217	23.8
63	2,414,447	1,960,320	454,127	246	11.7	8,426,867	267	23.4
平成元年	2,985,764	2,455,776	529,988	304	23.7	9,662,752	307	14.7
2	3,504,470	2,927,578	576,892	356	17.4	10,997,431	349	13.8
3	3,855,952	3,237,874	618,078	392	10.0	10,633,777	337	△3.3
4	3,926,347	3,251,753	674,594	399	1.8	11,790,699	374	10.9
5	3,747,157	3,040,719	706,438	381	△4.6	11,933,620	379	1.2
6	3,831,367	3,091,581	739,786	390	2.2	13,578,934	431	13.8
7	3,732,450	2,934,428	798,022	380	△2.6	15,298,125	485	12.7
8	4,244,529	3,410,026	834,503	432	13.7	16,694,769	530	9.1
9	4,669,514	3,809,679	859,835	475	10.0	16,802,750	533	0.6
10	4,556,845	3,667,813	889,032	464	△2.4	15,806,218	502	△5.9

図2 外国人入国者数・日本人出国者数の推移



渡航先は、アメリカ（ハワイ、グアムを含む）が最も多く、495万1,000人で、日本人出国者全体の約3分の1（構成比31.3%）を占め、以下、韓国、中国、タイ、台湾の順になっている。前年に比べ、韓国が29万6,000人（18.5%）増加している以外は、アメリカが42万5,000人（7.9%）、香港が26万1,000人（28.7%）、インドネシアが15万3,000人（35.0%）、シンガポールが14万3,000人（20.5%）と、それぞれ大きく減少したのが目立っている（表5）。

渡航目的別にみると、観光等を目的とする者が1,297万2,000人と全体の82.1%を占め、前年に比べ79万4,000人（5.8%）減少している。次いで、短期商用業務が221万8,000人と全体の14.0%を占め、前年に比べ20万2,000人（8.4%）減少している（表6）。

表6 渡航目的別・日本人出国者数

渡航目的	総数	外交・公用	短期商用業務	海外支店等へ赴任	学術研究・調査	留学・研修技術修得	役務提供	永住	同居	観光等
総数	15,806,218	56,052	2,218,708	53,098	98,593	180,979	11,043	122,869	92,621	12,972,255
構成比(%)	100.0	0.4	14.0	0.3	0.6	1.1	0.1	0.8	0.6	82.1

表5 渡航先別・日本人出国者数

渡航先	平成9年	平成10年	対前年増減率 (%)	構成比 (%)
総数	16,802,750	15,806,218	△5.9	100.0
アジア	7,232,134	6,812,774	△5.8	43.1
韓国	1,602,469	1,898,940	18.5	12.0
中国	1,040,465	1,001,590	△3.7	6.3
台湾	823,203	766,000	△6.9	4.9
香港	913,368	651,422	△28.7	4.1
タイ	728,733	777,552	6.7	4.9
シンガポール	700,063	556,273	△20.5	3.5
インドネシア	440,372	286,383	△35.0	1.8
フィリピン	321,046	281,974	△12.2	1.8
マレーシア	249,118	233,623	△6.2	1.5
その他	413,297	359,017	△13.1	2.3
ヨーロッパ	2,190,043	2,228,052	1.7	14.1
イタリア	506,126	488,737	△3.4	3.1
イギリス	408,592	398,889	△2.4	2.5
フランス	355,920	371,102	4.3	2.3
ドイツ	265,617	264,096	△0.6	1.7
スペイン	152,439	157,894	3.6	1.0
スイス	111,595	120,691	8.2	0.8
オランダ	62,448	71,506	14.5	0.5
オーストリア	65,769	67,327	2.4	0.4
その他	261,537	287,810	10.0	1.8
アフリカ	105,139	54,283	△48.4	0.3
南アフリカ	10,478	10,655	1.7	0.1
モロッコ	7,397	10,346	39.9	0.1
エジプト	62,099	9,424	△84.8	0.0
その他	25,165	23,858	△5.2	0.1
北米	5,808,030	5,360,693	△7.7	33.9
アメリカ	5,376,637	4,951,065	△7.9	31.3
カナダ	369,654	350,128	△5.3	2.2
メキシコ	36,937	39,084	5.8	0.3
その他	24,802	20,416	△17.7	0.1
南米	58,003	62,033	6.9	0.4
ブラジル	35,309	38,314	8.5	0.2
その他	22,694	23,719	4.5	0.2
オセアニア	1,409,096	1,288,074	△8.6	8.2
オーストラリア	779,357	726,787	△6.7	4.6
北マリアナ	383,033	331,281	△13.5	2.1
ニュー・ジーランド	150,937	142,146	△5.8	0.9
その他	95,769	87,860	△8.3	0.6
不詳等	305	309	1.3	0.0

一方、外国人入国者は455万6,000人で、前年に比べ11万2,000人(2.4%)減少している。そのうち、新規入国者は366万7,000人となっており、前年に比べ14万1,000人(3.7%)減少している。

減少した理由としては、アジア地域全体の経済不況、インドネシアの情勢不安、日本経済の低迷によって、「日本人の配偶者等」および「定住者」の新規入国者が減少したことなどが挙げられる。

外国人入国者を地域別にみると、アジア地域からの入国者は261万7,000人で、入国者全体の57.4%を占めている。以下、ヨーロッパ地域(19.2%)、北米地域(17.9%)、オセアニア地域(2.7%)、南米地域(2.3%)、アフリカ地域(0.4%)の順になっている(表7)。

新規入国者を入国目的別にみると、観光、商用、親族訪問等を目的とした「短期滞在」は340万2,000人で、新規入国者全体の92.8%を占め、前年に比べ13万2,000人(3.7%)減少している。

「短期滞在」を入国目的別にみると、「観光」を目的とした新規入国者は206万9,000人で、新規入国者全体の56.4%を占め、前年に比べ2万7,000人(1.3%)の減少となっている。また、「商用」を目的とした新規入国者は104万5,000人で、新規入国者全体の28.5%を占め、前年に比べ9万8,000人(8.6%)の減少である。

出入(帰)国者全体の98.9%が空港を利用している。空港利用者は、前年に比べ212万人(5.0%)減少している。一方、海港利用者は、前年に比べ6万9,000人(13.2%)減少している(表8)。

航空企業間の競争が激化し、価格低下の傾向をたどるとともに、ビジネス需要低迷の影響により、ファーストクラス、エグゼクティブクラス利用の旅客が減少していることなどから、航空企業の収入単価が下落している。航空企業は、需要動向に適応した効率的な路線運営、販売体制の再構築、販売力の強化などによって、収益性の向上に努めている。

平成10年の路線運営の動きを取り上げてみると、日航は、名古屋-ロサンゼルス線・ロンドン線・天津線、東京-大連線・青島線・ラスベガス線・ダラス線、大阪-天津線、広島-ホノルル線などを、それぞれ開設した。これは、太平洋線、欧州線、中国線など高需要路線の増強を図っていることを示している。

日航はまた、他社との提携を進め、スイス航空と東京-チューリヒ線および大阪-チューリヒ線、トルコ航空と東京-イスタンブールのコードシェア便(共同運航便)を開設した。このように、企業提携の積極的活用により、コスト競争力を強化し、路線網の拡充を推進している。

表7 国籍（出身地）別・新規入国・再入国別・外国人入国者数

国籍（出身地）別	総数	構成比 (%)	うち		うち 再入国者数
			新規入国者数	構成比 (%)	
総数	4,556,845	100.0	3,667,813	100.0	889,032
アジア	2,617,778	57.4	1,966,720	53.6	651,058
韓国	960,556	21.1	640,968	17.5	319,588
中国	299,573	6.6	152,046	4.1	147,527
中国（台湾）	874,985	19.2	814,956	22.2	60,029
中国（香港）	53,278	1.2	50,677	1.4	2,601
フィリピン	129,053	2.8	75,161	2.0	53,892
シンガポール	59,896	1.3	57,227	1.6	2,669
タイ	54,457	1.2	40,174	1.1	14,283
マレーシア	42,768	0.9	37,085	1.0	5,683
インド	34,819	0.7	26,127	0.7	8,692
インドネシア	25,747	0.6	21,780	0.6	3,967
その他の他	82,646	1.8	50,519	1.4	32,127
ヨーロッパ	873,891	19.2	801,253	21.9	72,638
イギリス	186,454	4.1	162,132	4.4	24,322
イギリス（香港）	299,667	6.6	295,819	8.1	3,848
ドイツ	88,089	1.9	78,906	2.1	9,183
フランス	69,026	1.5	58,271	1.6	10,755
イタリア	31,211	0.7	28,820	0.8	2,391
ロシア	26,896	0.6	23,933	0.7	2,963
オランダ	23,800	0.5	21,689	0.6	2,111
スウェーデン	20,574	0.5	17,524	0.5	3,050
その他の他	128,174	2.8	114,159	3.1	14,015
アフリカ	17,183	0.4	13,176	0.4	4,007
南アフリカ	3,507	0.1	3,247	0.1	260
エジプト	2,779	0.1	2,209	0.1	570
その他の他	10,897	0.2	7,720	0.2	3,177
北米	813,891	17.9	715,638	19.5	98,253
アメリカ	688,006	15.1	605,719	16.5	82,287
カナダ	109,432	2.4	95,105	2.6	14,327
メキシコ	11,137	0.3	10,057	0.3	1,080
その他の他	5,316	0.1	4,757	0.1	559
南米	105,106	2.3	58,851	1.6	46,255
ブラジル	77,569	1.7	40,972	1.1	36,597
ペルー	11,959	0.3	5,284	0.2	6,675
その他の他	15,578	0.3	12,595	0.3	2,983
オセアニア	124,101	2.7	107,937	2.9	16,164
オーストラリア	93,196	2.0	81,059	2.2	12,137
ニュー・ジーランド	28,412	0.6	24,711	0.7	3,701
その他の他	2,493	0.1	2,167	0.0	326
無国籍	4,895	0.1	4,238	0.1	657

(注)「中国（香港）」は、中国国籍を有する者で、香港特別行政区旅券（SAR旅券）を所持する者である（有効期間内の旧香港政庁発給身分証明書を所持する中国国籍者を含む）。

「イギリス（香港）」は、香港の居住権を有する者で、イギリス政府が発給したBNO旅券を所持する者である。

表8 外国人・日本人別・空・海港別・出入（帰）国者数

	平成9年総数	平成10年総数			構成比 (%)	対前年 増減率 (%)
			外国人	日本人		
総数	42,858,295	40,668,418	9,026,504	31,641,914	100.0	△5.1
空港	42,333,961	40,213,384	8,838,990	31,374,394	98.9	△5.0
成田	22,533,346	21,277,859	4,822,725	16,455,134	52.3	△5.6
関西	10,685,904	10,149,567	2,049,055	8,100,512	25.0	△5.0
新千歳	384,734	419,339	107,107	312,232	1.0	9.0
仙台	435,601	405,910	48,222	357,688	1.0	△6.8
羽田	843,333	802,641	340,932	461,709	2.0	△4.8
名古屋	3,657,981	3,593,631	532,595	3,061,036	8.8	△1.8
福岡	2,502,462	2,255,935	557,167	1,698,768	5.6	△9.9
那覇	335,174	288,459	197,690	90,769	0.7	△13.9
その他	955,426	1,020,043	183,497	836,546	2.5	6.8
海港	524,334	455,034	187,514	267,520	1.1	△13.2
東京	18,228	14,098	1,075	13,023	0.0	△22.7
横浜	5,551	8,920	2,995	5,925	0.0	60.7
大阪	16,784	14,774	8,066	6,708	0.0	△12.0
神戸	21,897	16,678	7,953	8,725	0.1	△23.8
下関	108,509	91,141	60,800	30,341	0.2	△16.0
博多	201,103	200,982	34,949	166,033	0.5	△0.1
那覇	37,909	24,140	22,854	1,286	0.1	△36.3
その他	114,353	84,301	48,822	35,479	0.2	△26.3

資料（図2、表4-8）：法務省入国管理局

全日空は、新規路線として、大阪－福岡－上海線、大阪－天津線・厦門線を開設するなど、日中路線の拡張を図った。さらに、欧米路線の一部で増便を実施するなど、高需要路線に重点を置いた路線展開を行うとともに、ユナイテッド航空とのコードシェア便を開始するなど、北米へのネットワークを大幅に拡大した。一方、東京－ブリスベン－シドニー線を休止するなど、需要動向に適応した路線網の再編成を進めている。

日本エアシステムの国際線は、東京－ソウル線、大阪－広州線に加え、平成9年に、大阪－香港線を開設、10年に、東京－ソウル船の増便を行った。続いて11年に、東京－香港線・広州線・西安線、大阪－昆明線・西安線を開設し、中国路線の拡充を図っている。

国際線航空運賃については、新制度が平成6年4月から実施されている。これは、認可運賃と実勢価格の乖離を是正し、透明性の高い運賃制度を構築するとともに、利用者にとって、使いやすく、かつ、低廉な運賃を提供することを目的としたものである。新

制度の下で、認可運賃水準の大幅な引き下げ、一人より適用可能な旅行商品に対する運賃の導入、利用者が、直接購入できる個人型割引運賃の適用条件の緩和などが実施された。さらに、一定の幅のなかで自由に運賃を設定し、変動させることができるなど、弾力的な運賃設定が可能になった。平成10年10月には、包括旅行運賃の幅の下限が撤廃された。航空企業は、運賃設定の自由度が拡大し、顧客ニーズに応える各種運賃を設定している。たとえば、事前購入型（前売り）の割引運賃を導入し、個人旅行需要を喚起している。

国際航空貨物輸送量は、米国・欧州経済の好調を背景に、米国・欧州向け貨物が伸びている。一方、日本向け貨物は、景気低迷の影響により、伸び悩みを示している。米国向けの半導体、自動車部品、欧州向けのパソコン、家庭用ゲーム機などが増加している（表9）。

表9 日本に発着した国際航空貨物輸送量

単位：トン

年度	出国		入国		計		わが国航空企業のシェア(%)
	輸送量	対前年度増減率(%)	輸送量	対前年度増減率(%)	輸送量	対前年度増減率(%)	
4	675,406	△2.6	868,369	2.4	1,543,775	0.1	40
5	705,214	4.4	1,011,646	16.5	1,716,860	11.2	39
6	808,189	14.6	1,188,527	17.5	1,996,716	16.3	39
7	837,296	3.6	1,288,679	8.4	2,125,975	6.5	39
8	946,221	13.0	1,284,776	△0.3	2,230,997	4.9	39
9	1,147,545	21.3	1,302,063	1.4	2,449,608	9.8	38

(注) わが国航空企業は、日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本アジア航空、エアーニッポンおよび日本貨物航空を含む。

資料：運輸省航空局監修「数字でみる航空」

日航は、平成8年に、貨物専用便のブランド名を、従来の「JAL CARGO」から「JAL SUPER LOGISTICS」に改めた。この変更とともに、同社は、航空貨物輸送のみにとどまらず、貨物のパッケージからトラックなどの陸上輸送まで、総合的な物流サービスを提供することになった。

翌9年に、日航は、貨物専用便によるアトランタへの乗り入れを開始した。これに併せて、アトランタと米国南部・中西部の14都市を結ぶトラック輸送サービス「ニューサウス・ネットワーク」を拡充し、同地域発着の貨物輸送網の充実を図るとともに、中南米の貨物需要開発を推進する営業体制を整備した。また、定期便に加え、貨物臨時便を運航するなど、高需要路線のサービスを確保している。

さらに、日航は同年、増加する貨物量に対処するため、成田貨物ターミナルをはじめロンドン、フランクフルト空港などの貨物施設を拡充するとともに、インターネットに

よる貨物の輸送状況照会を開始し、荷主の利便性向上に努めている。

平成10年に、日航は、大阪－フランクフルト線をルフトハンザ・ドイツ航空との貨物コードシェア便により開設した。また、エールフランスとの貨物コードシェア便の増便、シンガポール航空との貨物コードシェア便を開設するなど、日航貨物便ネットワークの拡充を図っている。販売面では、欧州内日航寄港地からのトラックによる輸送サービスを「ユーロネットワーク」として再編成し、欧州各地へのスピーディーな輸送を実施している。

全日空は、中国への貨物専用機による臨時便を運航させるなど、積極的な販売活動を展開している。また、外国航空会社との提携を推進し、ネットワークの充実に努めている。さらに、顧客への宣伝周知の媒体として、国際線貨物用のインターネットホームページを開設し、トピックス、スケジュール告知などを行い、顧客へのサービス向上を図っている。

3. 航空企業の経営環境と諸問題

日本経済の低迷が長期化するなかで、航空需要は伸び悩み、先行きにも大きな伸びが期待できない状況である。

国内線における新規企業の参入、需給調整規制の廃止、運賃完全自由化などを背景に、市場における低価格志向の進展などにより、航空企業の経営を取り巻く環境は、さらに厳しさを増すものと予想される。

運輸省は平成8年12月に、「人流・物流の全事業分野において、原則として目標期限を定め、需給調整規制を廃止する」という基本方針を打ち出した。これを受け、国内航空の分野では、平成11年度に需給調整規制の廃止を目標とし、その廃止に向けて必要となる環境整備方策の在り方について、平成10年4月、運輸政策審議会の答申がなされた(表10)。

同答申による「需給調整規制の廃止後における国内航空運送事業の在り方」は、以下のように示されている。

事業参入制度については、路線毎の免許制から事業毎の許可制に変更する。事業参入の許可を受けた後、航空企業の路線設定や増減便については、原則的に自由化する。

需給調整規制の廃止後、競争の激化に伴い、航空企業の内部補助の余地は小さくなるため、不採算路線からの撤退の可能性が高まる。これらの路線のうち、地域住民の生活にとって、必要不可欠な路線については、現行の支援措置に加え、追加的な公的支援を行うこととする。

国内線航空運賃制度については、市場原理に基づく航空企業間の競争を促進するため、現行の幅運賃制度よりも自由な運賃設定を可能にする制度が必要である。したがっ

表10 国内定期運送事業の参入・運賃制度の沿革

参入制度	路線毎の免許制	運賃制度
昭和45・47年	(昭和45年閣議了解・47年大臣通達) 45・47体制 JAL: 国際線・国内線(幹線) ANA: 国内線(幹線・ローカル線) JAS: 国内線(ローカル線)	運賃(割引も含む)・料金の認可制 ~会社別の総括原価主義 同一路線同一運賃・長距離通減制
昭和61年	(昭和61年運輸政策審議会答申) 45・47体制の廃止 (国際線について、すべての航空会社の参入を認める) トリプルトラック化基準: 年間需要100万人以上 ダブルトラック化基準: 年間需要70万人以上	平成2年 標準原価の導入 (南北格差の是正) ~会社別の総括原価主義
平成4年	トリプルトラック化基準: 年間需要70万人以上 ダブルトラック化基準: 年間需要40万人以上 (空港制約のある路線については、年間需要各々80万人以上、50万人以上)	平成6年 一部届出化 ~5割以内の営業割引運賃および一部の料金を届出制へ
平成6年	航空審議会答申 ダブル・トリプルトラックングを通じた国内線の競争促進	平成7年 幅運賃制度の導入 ~標準原価を上限とする一定の幅(25%)のなかで航空会社の判断による運賃設定
平成8年	トリプルトラック化基準: 年間需要35万人以上 ダブルトラック化基準: 年間需要20万人以上	平成10年4月 運輸政策審議会答申
平成9年	ダブル・トリプル化基準廃止	平成12年2月 認可制を廃止し、事前届出制へ移行 届出後の事後監視制度
平成10年4月	運輸政策審議会答申	
平成12年2月	需給調整規制廃止 路線毎の免許制を廃止し、事業毎の許可制へ移行	

(注) JAL: 日本航空、ANA: 全日本空輸、JAS: 日本エアシステム
 資料: 全日本空輸

て、認可制から事前届出制へ変更する。このように、需要調整規制の廃止によって、日本の航空企業は、本格的な競争時代へ突入することになる。

国内・国際における競争環境の整備を進める一方、利用者利便の向上と地域経済の活性化を図る観点から、航空ネットワークの維持・拡充のための行政の取り組みが求められている。その結果、着陸料など空港使用料の引き下げが平成11年度から実施されることになった。この種の公租公課は、航空企業の経営効率化やコスト削減努力が及ばない固定的なコストであり、公的負担の軽減は、航空企業の競争力向上に資するところが大きい。

航空企業は、経営環境が厳しさを増すなかで、競争力の強化、生産性向上などの諸課題に直面している。コスト面では、雇用形態や賃金体系の見直しによる人件費の圧縮、宣伝費、管理費などの節減を進めている。これに加え、ウェットリース（低コストの他社から航空機・乗員を賃借し、自らの運航責任において、自社便として運航する形態）による運航費用の節減、コードシェアリング（ある航空会社が自社の機材等を用いて運航する便に、当該会社を含む複数の航空会社がそれぞれ自社の便名を付し、その座席を分割して各社が自社便として販売する形態）の活用による路線運営の改善、定期整備の海外への委託や費用の外貨化を推進することなど、低コスト体質への転換が求められている。

日航は路線運営面で、コードシェア便を活用した路線網の拡充、路線のリストラの推進、低コストで運航を行う日航グループ企業への一部路線の移管などにより、収益性の向上に努めている。平成9年に、新規子会社「(株)ジャルエクスプレス」(JEX)を設立した。日航国内線の基幹路線を除く小規模需要路線において、採算性を確保しうる低コスト化を図るために、JEXのウェットリースによる運航体制を構築したのである。JEXは、順調に運航実績を伸ばしている。

国際線においては、平成3年に設立された日航の子会社「ジャパンエアチャーター(株)」(JAZ)が、チャーター便事業のみならず、ウェットリースによって、日航の定期便（欧州線、米大陸線など基幹路線を除く）を受託運航する事業も展開している。日航は、JAZによるウェットリース事業の拡大を図るとともに、日本アジア航空による一部東南アジア線の運航を行い、日航グループ全体の競争力強化に努めている。日航本体の基本的機能は、一つには、持株会社の、総本社の機能であり、他の一つは、オペレーターとしての基幹路線の運航機能である（表11）。

日航は、競争力の向上や収支の改善を図るために、外国航空企業との業務提携を積極的に推進している。提携分野としては、コードシェアリングなど運航、空港ハンドリング、整備、営業上の諸施策などの各分野である。

表11 日本航空の主要な子会社

会社名	資本金	持株比率	主要な事業内容
日本アジア航空(株)	百万円 4,310	% 90.5	航空運送事業
日本トランスオーシャン航空(株)	4,537	51.0	航空運送事業
ジャパン エア チャーター(株)	3,000	80.0	不定期航空運送事業
(株)ジャル エクスプレス	5,800	100.0	航空運送事業
空港グランドサービス(株)	480	93.0	空港内地上業務
(株)日航エアポートエンジニアリング	315	62.9	車両等整備ならびに石油類販売
(株)ジャルパック	900	75.1	旅行商品企画販売
(株)ジャルホテルズ	3,700	89.3	ホテルの経営およびその運営受託
日航リース(株)	1,000	85.0	リース業
ジャル ファイナンス(株)	1,000	100.0	金融業
日航商事(株)	2,398	69.0	卸売業、小売業、損害保険代理業等
ジャルインフォテック(株)	702	91.6	電気通信・情報システムに関する事業
(株)アクセス国際ネットワーク	700	75.0	情報提供サービス
グローバル ビルディング(株)	5,854	100.0	不動産業

資料：日本航空

全日空は、国内線について路線の採算性を重視し、需給バランスに適応した効率性の高いネットワークをグループ企業全体で再編成することによって、収益性の向上を図っている。その事業分野は、全日空・エアーニッポンを中心とした航空事業、これを支援する地上サービス、陸運・物流業、航空との相乗効果を狙ったホテル・旅行業、不動産業、情報・通信・文化事業などのニュービジネスに大きく分類される（表12）。

エアーニッポンは、本体事業を支えるグループ企業として航空事業の効率化と収益力の向上を目指し、全日空とともに、路線網の再編成を行っている。これは、積極的な新規路線の開設や高需要路線における増便など、輸送力の増強を図る一方、不採算路線における大幅な運休・減便を実施し、需要に応じた機材の配置など、路線運営の効率化を図ることである。

全日空の国際線については、外国航空企業との業務提携を進め、顧客の利便性向上と資産の相互活用によるコスト抑制を図っている。

日本エアシステム（JAS）は、昭和58年に、「日本エアコミューター(株)」を設立し、離島路線を低コストで運航しているが、さらに平成9年に、新規子会社「(株)ハーレクインエア」を設立した。これは、JASの低コスト運航体制を構築することが狙いである。新会社は、ローカル空港発の国際チャーター便の運航とウェットリースによるJAS国

内線・国際線の運航を受託するものである。

JAS国内線の路線展開は、低収益路線から高収益路線への組み替えを行うとともに、需要動向に応じて、運休、減便あるいは増便を適宜実施している。また、不採算路線の一部をハーレクインエアに移管することにより、JASの経営資源を効率的に投下し、JASグループ企業全体として、採算性の確保とネットワークの維持・拡充を図っている。さらに、他社との競争力を強化し、利用者利便の向上を目指している（表13）。

JASの国際線は、平成11年に東京から広州線、東京・大阪から西安線への新規路線を開設し、中国路線の拡充を図った。国際線も国内線と同様に、ハーレクインエアによる一部路線のウェットリース運航を行うことにより、低コスト運航体制を推進している。

航空企業は、安全運航を堅持するとともに、厳しい市場競争に耐えうる企業体質への転換を図ることが課題である。

表12 全日本空輸の主要な子会社

会 社 名	資本金	持株比率	主要な事業内容
エアーニッポン(株)	百万円 5,400	% 75.1 (注)	航空運送事業
INTERNATIONAL FLIGHT TRAINING ACADEMY,INC.	千米ドル 18,769	100.0	航空機使用事業
全日空エンタプライズ(株)	百万円 30,000	66.9 (注)	ホテルの経営および運営 受託
エーエヌエーホテルズネットワー クシステム(株)	百万円 1,000	100.0 (注)	ホテルコンピュータシス テムの開発・運用
(株)札幌全日空ホテル	百万円 1,600	57.5 (注)	ホテルの経営
(株)金沢全日空ホテル	百万円 1,500	52.3 (注)	ホテルの経営
(株)広島全日空ホテル	百万円 500	50.9 (注)	ホテルの経営
石垣全日空リゾート(株)	百万円 460	71.7 (注)	ホテルの経営
ANA HOTELS & RESORTS(USA),INC.	千米ドル 198,500	100.0	ホテルの経営
ANA HOLDING PTY LTD.	千豪ドル 140,000	100.0	ホテルの経営
ANA INTERNATIONAL EUROPE,B.V.	千オランダ・ギルダー 66,000	100.0	ホテルの経営
ANA ENTERPRIZES(USA),INC.	千米ドル 47,001	100.0 (注)	ホテルの経営
ANA HOTELS HAWAII,INC.	千米ドル 35,450	100.0 (注)	ゴルフ場の経営
(株)エーエヌエー アイエイチアイ エアロエンジンズ	百万円 3,600	51.0	航空機エンジン整備
全日空整備(株)	百万円 7,000	98.3 (注)	航空機整備
(株)インフィニ トラベルインフォメーション	百万円 6,000	60.0	情報通信事業
全日空ビルディング(株)	百万円 7,166	72.0 (注)	不動産の賃貸および販売
(株)エーエヌエー・ プロパティ・マネジメント	百万円 2,450	100.0	不動産の管理および賃貸

(注) 間接所有の持株比率を含む。

資料: 全日本空輸

表13 日本エアシステムの主要な関連会社

会社名	資本金 (百万円)	出資比率 (%)	主な事業内容	主たる 事業地
日本エアコミューター(株)	300	60.0	離島路線を中心とする定期航空運送事業	鹿児島空港他
(株)ハーレクインエア	480	100.0	不定期航空運送事業(国際チャーター、国内・国際ウェットリース)	福岡空港
(株)北海道エアシステム	490	51.0	不定期航空運送事業	新千歳空港他
東亜エアサービス(株)	25	60.0	空港ハンドリング業務	東京国際空港(羽田)
グランドエアサービス(株)	24	75.0	空港ハンドリング業務	大阪、福岡、鹿児島 空港
北海道エアサービス(株)	40	55.0	空港ハンドリング業務	新千歳空港
仙台エアサービス(株)	20	90.0	空港ハンドリング業務 予約業務	仙台空港、仙台市
(株)金沢エアシステム	10	100.0	空港ハンドリング業務 予約業務	小松空港、金沢市
日本航空整備(株)	50	50.0	航空機整備(DC9型機、YS-11型機)	東京国際空港(羽田)
(株)ジェイエイエスエアクラフト	490	100.0	航空機用部品・整備の搬出入	東京都
(株)日本エアモーターサービス	10	100.0	地上支援機材・車両整備	東京国際空港(羽田)
(株)ジェイエイエスマンテナンスサポート	10	100.0	航空機用部品・設備の保管・払出	東京国際空港(羽田)
エアロコミュニケーションサービス(株)	10	100.0	予約業務	東京都
(株)大阪エイシーエス	10	100.0	予約業務	大阪市
(株)福岡エイシーエス	10	100.0	予約業務	福岡市
ジェイエイエス商事(株)	80	70.0	旅行業	東京都、他主要都市
(株)ジェイエイエストレーディング	50	100.0	商事業務、空港売店運営、 保険代理業	東京都、全国空港
(株)ジェイトラベル北海道	20	90.0	旅行業	札幌市
(株)ジェイトラベル東京	60	60.0	旅行業	東京都
(株)ジェイトラベル大阪	40	100.0	旅行業	大阪市
(株)ジェイトラベル名古屋	40	51.0	旅行業	名古屋市
(株)ジェイエイエス カスタマーサービス	50	100.0	旅行業	東京都
ジェイエイエス旭川リゾート開発(株)	300	50.0	ゴルフ場運営	旭川市
日本佳速航空香港有限公司	300万 HKドル	100.0	香港地区総販売代理店	香港

資料: 日本エアシステム