

航空政策と航空輸送動向

山野 邊 義 方

はじめに

昭和62年以来、拡大基調を続けてきた日本経済は、平成3年から徐々に減速化の方向をたどり、航空企業においても需要の減退、収益の悪化など厳しい局面に直面している。さらに規制を緩和し、利用者利便の向上を図る航空政策の展開とともに、全日空、日本エアシステムの国際線進出をはじめ内外新規路線の開設がすすむなど、競争が加速されているなかで、航空企業は、経営体制の再構築を迫られている。本稿は、世界の航空輸送量と需給関係、航空政策と国内・国際の航空輸送動向、航空企業経営の多角化戦略など、航空輸送の実態と諸問題について考察を試みるものである。

1. 世界の航空輸送量と需給関係

国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization, ICAO）に加盟している世界の164カ国に属している定期航空会社の国内・国際輸送実績は、旅客・貨物・郵便の総輸送量が1991年に2,269億3,000万トンキロで、前年の1990年に比べ3.5%減少した。これを輸送客体別にみると、旅客輸送量11億1,000万人（前年比4.4%減）1兆8,260億人キロ（同3.5%減）、貨物輸送量1,700万トン（同5.5%減）、571億6,000万トンキロ（同2.9%減）、郵便輸送量50億8,000万トンキロ（同4.3%減）である（表1）。

国際輸送量の落ち込み幅（3.8%減）は、国内輸送量の落ち込み幅（3.1%減）よりも大きい。国際輸送量の比率は旅客人キロの47%、貨物トンキロの79%、郵便トンキロの43%、総トンキロの55%を占めており、そのウエートの高まりは、国際化の時代を反映している。

総輸送量（トンキロ）に占める旅客の比率が73%、貨物25%、郵便2%である。このように航空輸送は旅客が中心であるが、貨物の比率も次第に高まっており、着実な増加

流通問題研究

ぶりをみせている。1982年から1991年までの10年間の年平均成長率は旅客数4.2%、旅客人キロ5.4%、貨物トンキロ6.8%、郵便トンキロ3.1%、総トンキロ5.6%である。

自国航空会社の輸送実績による国別のランキングをみると、ICAO加盟164カ国の航空会社によって取扱われた定期旅客・貨物・郵便の総輸送量の約46%が米国（36%）とロシア連邦（10%）という2カ国の航空会社によって占められている。世界の国内航空輸送量は、米国（56%）とロシア連邦（21%）の航空会社で約77%を占め、国際航空輸送量は、その30%が米国（20%）、英国（10%）の航空会社で占められている。

日本は国内・国際旅客輸送量が世界の第4位、国内・国際貨物輸送量第2位、全体（旅客・貨物・郵便）の国内・国際総輸送量第3位、全体の国際輸送量のみでも第3位である。

表1 世界の定期航空輸送量（国内線・国際線計）の推移

区分 年	旅客数		旅客人キロ		貨物トン		貨物トンキロ		郵便物トンキロ		総トンキロ	
	百万人	年増加率(%)	百万人キロ	年増加率(%)	百万トン	年増加率(%)	百万トンキロ	年増加率(%)	百万トンキロ	年増加率(%)	百万トンキロ	年増加率(%)
1982	766	1.8	1,142,000	2.1	11.6	6.0	31,540	2.1	3,870	2.1	138,460	2.2
1983	798	4.2	1,190,000	4.2	12.3	6.0	35,110	11.3	4,000	3.3	146,390	5.7
1984	848	6.3	1,278,000	7.4	13.4	9.4	39,670	13.0	4,310	7.7	159,200	8.7
1985	899	6.0	1,367,000	7.0	13.7	2.4	39,840	0.4	4,400	2.1	167,690	5.3
1986	960	6.8	1,452,000	6.2	14.7	6.9	43,190	8.4	4,550	3.3	178,800	6.6
1987	1,027	7.0	1,589,000	9.4	16.1	9.5	48,370	12.0	4,680	3.0	196,430	9.9
1988	1,082	5.4	1,706,000	7.4	17.3	7.5	53,360	10.3	4,830	3.1	212,190	8.0
1989	1,118	3.2	1,782,000	4.5	18.1	4.6	57,260	7.3	5,050	4.6	223,860	5.5
1990	1,164	4.1	1,893,000	6.3	18.3	0.6	58,870	2.8	5,310	4.6	25,180	5.1
1991	1,113	△4.4	1,826,000	△3.5	17.3	△5.5	57,160	△2.9	5,080	△4.3	226,930	△3.5

(注) ICAO加盟国の航空会社の定期輸送。

資料：ICAOの年次報告

表2 世界の定期航空輸送量の地域分布

地域在籍航空会社による 総トンキロの比率(%)	計		国際		国内	
	1991	1982	1991	1982	1991	1982
北アメリカ	38.4	37.3	22.5	19.2	58.1	55.8
ヨーロッパ	31.1	33.9	35.6	37.8	25.4	29.9
アジア・太平洋	21.1	17.2	29.2	26.4	11.0	7.9
ラテンアメリカ・カリブ海諸島	4.6	5.3	5.4	6.2	3.6	4.3
中東	2.7	3.3	4.2	5.6	0.9	1.0
アフリカ	2.1	3.0	3.1	4.7	0.9	1.1
計	100	100	100	100	100	100

(注) 1. ICAO加盟国航空会社の定期輸送。

2. 北アメリカはカナダと米合衆国のみ。

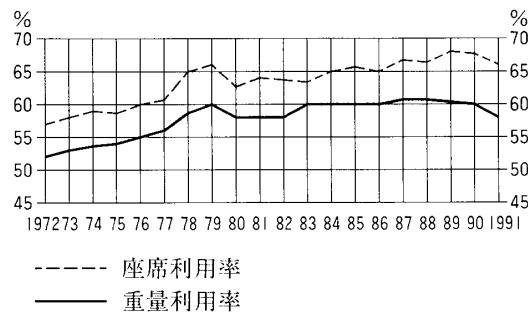
資料：ICAOの年次報告

航空会社の在籍する地域別輸送量の分布をみると、かなりの変化がみられる。すなわち、ヨーロッパ、ラテンアメリカ・カリブ海諸島、中東およびアフリカ地域のシェアが低下しており、なかでもヨーロッパ地域の落ち込みが目立っている。一方、対照的に北アメリカおよびアジア・太平洋地域のシェアは上昇しており、とりわけ後者の伸びが大きい（表2）。

需給関係を航空機の座席利用率と重量利用率でみると、1960年代の後半から1971年まで低下傾向をたどり、以後、上昇に転じたが、1980年に急激に低下した。これは同年、運賃の大幅な値上げを実施したことと、世界的に進行したりセッションによって需要が冷え込んだためである。1981年から1989年まで座席・重量利用率とも基調としてゆるやかな上昇線をたどった。座席利用率は1990年にほぼ横ばいに推移した後、1991年に落ち込みが目立った。重量利用率は、1990年から下降線をたどっている。

1960年代の利用率低下傾向は、航空機の大型化がすすんだのに対し、需要が必ずしもこれに対応して伸びなかったためである。しかし1970年にジャンボジェット機が就航するとともに、供給過剰に対処するための各種の特別割引運賃が導入されるようになり、これが需要を喚起し、利用率上昇の一因になった。1990年代に入って利用率低下の動きは、世界経済の停滞に起因する航空需要の低迷を示すとともに、航空会社の業績悪化をもたらすことになった（図1）。

図1 世界定期航空サービスの座席利用率と重量利用率の推移



(注) ICAO加盟航空会社の定期輸送による国内線・国際線合計。

資料：ICAOの年次報告

2. 航空政策の展開

日本における航空企業の運営体制の在り方について、国際線の複数社制 日本航空の完全民営化および国内線の競争促進施策の推進という運輸政策審議会の答申が昭和61年

流通問題研究

6月、運輸大臣に提出され、その趣旨に沿って新航空政策が展開されるようになった。

国内線においては路線の需要規模、空港整備の進捗状況などに応じ、ダブルトラッキング（同一路線で2社運航）ないしトリプルトラッキング（同一路線3社運航）の推進を図るものである。昭和61年以降、順次ダブル・トリプルトラック化が実施されるようになったが、路線参入の基準として、「年間需要70万人以上(主要8空港間路線については30万人以上—主要8空港は、札幌、成田、羽田、名古屋、大阪、福岡、鹿児島、那覇の各空港)の路線についてはダブル化」「年間需要100万人以上の路線についてはトリプル化」を、それぞれ推進することが規定されていた（運輸省航空局通達）。

その後平成2年に、トリプル化基準のうち「主要8空港間路線については60万人以上」の追加、経由旅客数の直行路線需要への算入など、運用面での実質的な緩和が図られた。さらに平成4年10月、路線参入基準を引き下げる大幅な緩和措置がとられた。この方策は複数社による運航路線を拡大し、一層の競争促進を図ろうとするものである（表3）。

新政策が打ち出された昭和61年以降、全日空単独路線への日航または日本エアシステムの新規参入という形態を中心に、ダブル・トリプル化がすすんできた。新政策以降、

表3 国内路線参入基準

(1) ダブルトラッキング
・年間需要40万人以上の路線
・ただし札幌、東京〔成田、羽田〕、名古屋、大阪、福岡、鹿児島、那覇の各空港間については年間需要30万人以上の路線。（現行基準どおり）
(2) トリプルトラッキング
・年間需要70万人以上の路線
・ただし札幌、東京〔成田、羽田〕、名古屋、大阪、福岡、鹿児島、那覇の各空港間については年間需要60万人以上の路線。（現行基準どおり）
(3) 附則
・空港の整備状況等を勘案して、当分の間上記(1)の「40万人」は「50万人」、上記(2)の「70万人」は「80万人」とする。

(注) 通達の具体的運用については、以下のとおりである。

- ① 基準は概ねの目安として取り扱い、最近の需要伸び率や参入後の需要開発効果等を勘案して適正な競争が確保されるか否か十分な審査を行う。
- ② 対象路線については原則として利用率の高い路線を優先する。
- ③ 年間需要の算定にあたっては、推定される乗り継ぎ需要を加算することができる。
- ④ 参入基準に年間需要が達していない路線があっても、利用率が75%を超えておりダブル・トリプルトラッキング化により早期に当該基準に達することが確実に見込まれるものについては、対象路線として取り扱う。
- ⑤ 通達の附則中「当分の間」とあるのは、関西国際空港の共用開始の時点（東京国際空港関連路線については同空港の沖合展開事業の完成時点）までとし、参入基準については、その後適宜見直すものとする。

資料：平成4年10月1日付「運輸省航空局通達」

新たにダブル化またはトリプル化が実施された路線は25路線（延べ28路線）である。日航が新規参入したのは16路線，日本エアシステム6路線，全日空4路線，エアーニッポン2路線である。同一路線の利用者にとって，航空企業選択の幅が広がるなかで，航空企業にとっては，厳しい競争に直面することになった（表4，5，6）。

表4 新政策以降のダブル化路線（平成5年3月現在）

路 線	運航企業（新規参入○、被参入●）					ダブル化時期
	ANA	JAL	JAS	ANK	SWL	
成 田 — 大 阪	○	●				昭和61年7月
名古屋 — 福 岡	●	○				10月
*東京 — 小 松	●	○				10月
*名古屋 — 札 幌	●	○				昭和62年4月
福 岡 — 鹿 児 島			●	○		7月
東 京 — 松 山	●	○				昭和63年7月
*東京 — 広 島	●		○			7月
東 京 — 函 館	●	○				平成元年7月
東 京 — 宮 崎	●		○			7月
沖 縄 — 石 垣				○	●	7月
名古屋 — 沖 縄	●	○				平成2年11月
福 岡 — 札 幌	○	●				平成3年3月
大 阪 — 松 山	●	○				4月
東 京 — 秋 田	●	○				7月
大 阪 — 仙 台	●	○				平成4年7月
名古屋 — 鹿 児 島	●	○				7月
成 田 — 札 幌	○	●				11月
札 幌 — 仙 台	●	○				12月
東 京 — 旭 川	○		●			12月

ダブル化路線数計	ANA	JAL	JAS	ANK	SWL
19路線	4	11	2	2	0

（注）「東京—小松」「名古屋—札幌」「東京—広島」は，ダブル化の後，トリプル化された。したがって現時点でのダブル化路線は16路線となる。

資料：全日空

表5 新政策以降のトリプル化路線（平成5年3月現在）

路線	運航企業（新規参入○、被参入●）					トリプル化時期
	ANA	JAL	JAS	ANK	SWL	
東京－鹿児島	●	○	●			昭和61年7月
東京－沖縄	●	●	○			昭和63年7月
*東京－広島	●	○	●			平成2年7月
大阪－札幌	●	●	○			平成3年5月
*東京－小松	●	●	○			7月
東京－熊本	●	○	●			7月
東京－長崎	●	○	●			7月
大阪－鹿児島	●	○	●			9月
*名古屋－札幌	●	●	○			平成5年3月

トリプル化路線数計	ANA	JAL	JAS	ANK	SWL
9路線	0	5	4	0	0

（注）新政策以降、「東京－広島」はJAS（昭和63年7月）、「東京－小松」はJAL（昭和61年10月）、「名古屋－札幌」はJAL（昭和62年4月）の参入により、ダブル化が実施された。他は新政策実施時にダブルトラック路線。

資料：全日空

国際線においては全日空が昭和61年に東京－グアム線、日本エアシステムが昭和63年に東京－ソウル線をそれぞれ開設した。それ以来、ロサンゼルス、北京、香港、シドニー、ロンドン、シンガポール、サイパン、ホノルルなど主要都市への運航に全日空および日本エアシステムが新規参入することによって、同一路線複数社制がすすんだ。また、ワシントン、大連など、日本企業が従来乗り入れていなかった都市への路線開設という後発企業（全日空）の単独運航も積極的に行われた。

国際線に複数社制をすすめることができた背景としては、各国企業とも日本への乗り入れ意欲がきわめて旺盛であったこと、国際化の進展を契機として昭和62年には「海外旅行倍増計画」（いわゆる「テン・ミリオン計画」）が策定され、日本発着路線が驚異的な伸びを示したこと、さらに航空当局が国際線複数社制という基本政策のもとに、新規企業の路線開設を積極的に推進したことなどがあげられる。

先発企業の日本航空も新規企業の参入ペースを上回る輸送力増加を図っている。たとえば平成元年に名古屋－サイパン・グアム線を開設、同2年にパリ線・フランクフルト線直行便の増便、東京－サイパン線の夜間便から昼間便への変更、同3年に欧州線の全

(単位：人，%)

表6 国内線の旅客数とシェア

年度	全日空	前年比	日航	前年比	日本エアシステム	前年比	南西航空	前年比	エアニッポン	前年比	日本エア コミュニティ	前年比	合計	前年比
昭和60 (1985)	24,153,678 (55.2)	99.1	8,062,764 (18.4)	89.6	9,074,145 (20.7)	101.3	1,433,021 (3.3)	102.6	1,052,619 (2.4)	105.8	—	—	43,776,227	97.9
61 (1986)	24,763,371 (53.4)	102.5	98,373,911 (20.2)	116.3	9,538,010 (20.6)	105.1	1,484,479 (3.2)	103.6	1,204,365 (2.6)	114.4	—	—	46,641,136	105.9
62 (1987)	25,819,202 (51.6)	104.3	11,031,119 (22.1)	117.7	10,274,163 (20.5)	107.7	1,565,988 (3.1)	105.5	1,354,531 (2.7)	112.5	—	—	50,045,003	107.9
63 (1988)	26,697,136 (50.4)	103.4	11,925,523 (22.6)	108.1	10,896,788 (20.6)	106.1	1,684,090 (3.2)	107.5	1,628,408 (3.1)	120.2	42,581 (0.1)	—	52,874,526	105.7
平成元 (1989)	29,453,558 (49.1)	110.3	13,516,994 (22.5)	113.3	12,542,822 (20.9)	115.1	1,842,009 (3.1)	109.4	2,520,971 (4.2)	154.8	138,341 (0.2)	324.9	60,014,695	113.5
2 (1990)	32,203,612 (49.4)	109.3	14,412,774 (22.1)	106.6	13,452,743 (20.7)	107.3	1,927,683 (3.0)	104.7	2,866,859 (4.4)	113.7	282,936 (0.4)	204.5	65,146,607	108.6
3 (1991)	33,427,061 (48.7)	103.8	14,963,821 (21.8)	103.8	14,371,685 (21.0)	106.8	2,014,269 (2.9)	104.5	3,405,562 (5.0)	118.8	396,051 (0.6)	140.0	68,578,449	105.3

(注) 1. 幹線，ローカル線を含む国内全線。

2. () 内はシェア。

資料：全日空

流通問題研究

便を直行化したのをはじめ、名古屋—釜山線、広島—ソウル線、東京—ベルリン線、同4年に大阪—ケアンズ・シドニー線などを開設した。平成3年（1991年）には、全く新規の路線として全日空が昭和61年（1986年）に開設したワシントン線に日本航空が逆参入した。国際市場における外国企業との競争激化はもとより、日本企業間の競争も次第に厳しいものになっている（表7）。

一方、新東京国際空港の容量不足などに端を発した外国企業との共同運航によって路線網の拡充が図られている。日航は外国企業との共同運航により平成元年に東京—トロント線、同2年に札幌—香港線、東京—モスクワ—ローマ線、同3年に名古屋—オークランド線、同4年に名古屋—リオデジャネイロ・サンパウロ線、札幌—ホノルル線および福岡—ホノルル線を開設した。全日空も同様の運行形態により平成元年に東京—スト

表7 国際線の旅客数とシェア

（単位：人，％）

年度	全日空	前年比	日航	前年比	日本アジア	前年比	日本エアシステム	前年比	4社合計	前年比
昭和60 (1985)	6,669 (0.1)	—	5,696,688 (88.3)	104.6	750,312 (11.6)	100.9	—	—	6,453,669	104.2
61 (1986)	197,158 (2.7)	2,956.3	6,176,377 (85.7)	108.4	835,004 (11.6)	111.3	—	—	7,208,539	111.7
62 (1987)	497,744 (5.9)	252.5	6,978,798 (82.6)	113.0	972,217 (11.5)	116.4	—	—	8,448,759	117.2
63 (1988)	824,177 (8.5)	165.6	7,762,242 (79.4)	111.2	1,127,426 (11.5)	116.0	59,434 (0.6)	—	9,773,279	115.7
平成元 (1989)	1,035,389 (9.7)	125.6	8,195,320 (76.6)	105.6	1,350,836 (12.6)	119.8	118,366 (1.1)	199.2	10,699,911	109.5
2 (1990)	1,213,027 (11.4)	117.2	7,905,802 (74.4)	96.5	1,318,974 (12.4)	97.6	186,185 (1.8)	157.3	10,623,988	99.3
3 (1991)	1,473,139 (12.9)	121.4	8,332,792 (72.8)	105.4	1,395,431 (12.2)	105.8	250,885 (2.2)	134.8	11,452,247	107.8

（注）（ ）内はシェア。

資料：全日空

ックホルム線，東京－ウィーン線，同2年に東京－ブリュッセル線および名古屋－クアラルンプール線を開設した。共同運航は，相手企業の機材および乗務員を活用しての運航である。

3. 航空輸送の動向

(1) 国内輸送

昭和から平成へと続いた日本経済の底固い成長に支えられ，国内航空旅客輸送量は，ローカル線を中心に高い伸びを続けたが，平成3年度には景気の減速過程を反映し，伸びのスローダウンが目立った。ローカル線は新規路線開設とともに市場が拡大し，比較的高い伸びを維持している（表8）。

一方，鉄道新幹線網の整備がすすみ，航空輸送に影響を与えることになった。平成4年3月に新幹線「のぞみ」の東京－新大阪間（最短2時間30分），同年7月にミニ新幹線「つばさ」の東京－山形間（最短2時間27分）が開業した。航空輸送の場合，羽田，伊丹両空港の発着枠制限から旅客需要に 대응できていないのが現状である。旅客需要の喚起を図るために，航空ネットワークの整備が必要である。

国内線旅客から航空会社のサービスに対する期待感が多様化してきているので，画一

表8 幹線・ローカル線別国内航空旅客輸送実績

年度	旅客数（千人）			旅客人キロ（百万人キロ）		
	幹線	ローカル線	合計	幹線	ローカル線	合計
昭和60	16,968(39) (98.8)	26,808(61) (97.4)	43,776 (97.9)	16,065(49) (99.5)	17,053(51) (98.3)	33,118 (98.9)
61	18,444(40) (108.7)	27,921(60) (104.2)	46,365 (105.9)	17,439(49) (108.6)	17,884(51) (104.9)	35,323 (106.7)
62	20,127(40) (109.1)	29,918(60) (107.2)	50,045 (107.9)	19,168(50) (109.9)	19,366(50) (108.3)	38,534 (109.1)
63	21,421(40) (106.4)	31,525(60) (105.4)	52,945 (105.8)	20,402(50) (106.4)	20,700(50) (106.9)	41,102 (106.7)
平成元	24,106(40) (112.5)	36,014(60) (114.2)	60,120 (113.6)	23,094(49) (113.2)	24,047(51) (116.2)	47,141 (114.7)
2	25,606(39) (106.2)	39,646(61) (110.1)	65,252 (108.5)	24,627(48) (106.6)	26,996(52) (112.3)	51,623 (109.5)
3	26,085(38) (101.8)	42,603(62) (107.5)	68,688 (105.3)	25,466(46) (103.9)	29,903(54) (110.8)	55,369 (107.3)

（注）（ ）内は%，右欄は構成比，下欄は前年度比。

資料：運輸省「運輸白書」

流通問題研究

的になりがちなサービスを見直し、サービスの質を高めることが必要になっている。また鉄道新幹線サイドの増発や運行時間の短縮化など航空機との競合が激化しているなかで、航空会社は機内のみならず、予約からチェックインなども含め総合サービスを強化しなければならない。

このような状況下に日本航空は、搭載手続きの迅速化による利便性の向上を図るために、平成3年7月から羽田空港やモノレール浜松町駅など全国の主要空港および関連施設に自動チェックイン機を導入した。この自動チェックイン機は、銀行の現金自動貯金・払出機と同様、画面の案内にしたがって旅客自身が操作し、わずか10秒程度で簡単にチェックイン手続きができるので、利用度も高い。さらに日本航空は、取扱う航空券の範囲の拡大や操作性の改善に取り組み、一層利用しやすいものにしていく方針である。

貨物輸送も旅客輸送の場合と同様、ローカル線の高い伸びを中心に堅調なペースが続いた後、平成3年度には幹線、ローカル線ともトン数で前年度を下回り、トンキロではほぼ横ばいに推移するなど、荷動きが低調であった。景気の減速化傾向を反映して、消費関連物資が減少している。また荷主の物流コスト節減への要求や陸上輸送機関との競争が激化し、電気機器・自動車部品など企業関連物資も落ち込んでいる（表9、10）。

日本通運は、宅配業界で初めて航空機を使った宅配便「スーパーペリカン便」を平成3年12月から始めた。これは、前年12月に施行された「貨物運送取扱事業法」によって、

表9 幹線・ローカル線別国内航空貨物輸送実績

年度	重 量 (トン)			トンキロ (千トンキロ)		
	幹 線	ローカル線	合 計	幹 線	ローカル線	合 計
昭和60	329,521(70)	139,882(30)	469,403	324,260(75)	112,333(24)	429,748
	(110.0)	(103.2)	(107.9)	(109.2)	(103.6)	(107.8)
61	360,513(71)	144,269(29)	507,782	354,787(76)	112,333(24)	467,120
	(109.4)	(105.3)	(108.2)	(109.4)	(106.5)	(108.7)
62	402,626(70)	170,178(30)	572,804	394,360(75)	131,023(25)	525,383
	(111.7)	(115.6)	(112.8)	(111.2)	(116.6)	(112.5)
63	430,261(70)	188,141(30)	618,402	419,364(74)	146,619(26)	565,983
	(106.9)	(110.6)	(108.0)	(106.3)	(111.9)	(107.7)
平成元	455,744(69)	204,783(31)	660,527	445,216(73)	161,726(27)	606,942
	(105.9)	(108.8)	(106.8)	(106.2)	(110.3)	(107.2)
2	466,361(68)	224,570(32)	690,931	456,484(72)	178,550(28)	635,034
	(102.3)	(109.7)	(104.6)	(100.3)	(110.4)	(104.6)
3	458,798(67)	224,426(33)	684,224	453,313(71)	184,444(29)	637,757
	(98.6)	(99.0)	(99.0)	(99.3)	(103.3)	(100.4)

(注) () 内は%, 右欄は構成比, 下欄は前年度比。

資料: 運輸省「運輸白書」

表10 日本航空の国内線品目別貨物輸送実績（平成3年度）

品 目	重量（トン）	構成比
A 一般混載	81,617	35.5
B 書類・原稿・フィルム	2,180	0.9
C 機械器具・輸送機器	6,864	3.0
E 衣料品・繊維製品	1,951	0.8
F 化学製品・薬品	346	0.2
G 引越貨物	268	0.1
H その他	33,482	14.6
I 魚介類混載	4,896	2.1
J 生鮮魚介類（I以外）	22,145	9.6
K 果実・野菜類混載	11,922	5.2
L 果実・野菜・マツタケ（K以外）	18,988	8.3
M 食料品・飲物（I～L以外）	5,634	2.5
N 輸血用血液・その容器	194	0.1
O 新聞・雑誌・書籍	800	0.3
Q 花卉園芸植物	8,815	3.8
W 貴重品	1,555	0.7
X 生きた動物	269	0.1
Y 遺体・遺骨	10	—
Z 危険品	410	0.2
相次運送貨物	81	—
その他不明	27,608	12.0
合 計	230,035	100.0

(注) 1. 食料品（I + J + K + L + M）は63,585トン（27.6%）。

2. 相次運送貨物は、日本エアシステム、南西航空への中継貨物。

資料：日本航空

航空貨物運送取扱事業者が利用航空運送と集配を一貫して行うことができるようになり、国内航空貨物市場に新しい展望が開けてきたためである。同社は、すでに国際部門では「海外ペリカン便」を販売しているが、国内部門でも航空宅配便を新設し、従来力を入れてきた企業物流に加え、消費者物流の拡大を図ることにしたのである。

(2) 国際輸送

平成3年における出国日本人数は1,063万人で、過去最高を記録した前年の1,099万人

流通問題研究

に比べ36万人(3.3%)減少し、昭和55年以来11年振りに前年を下回った。これは、平成3年1月17日に勃発し、同年4月10日に終結した湾岸戦争に伴う観光などの自粛が影響したものであるが、同年上半期の落ち込み(対前年比13.6%減)から下半期には回復(同6.1%増)に向かった。このように2年連続して1,000万人を超え、海外旅行者の増加基調が続いている(表11)。

渡航先は、米国(ハワイ、グアムを含む)が最も多く、全体の3分の1を占め、以下韓国、香港、台湾、シンガポールの順となっている。前年に比べ全体的に減少傾向にあるなかで、前年比増加率の高い渡航先は、メキシコ、中国、ニュージーランド、オーストラリア等である。

渡航目的別にみると、観光目的の者が全体の81.8%を占め、次いで短期商用業務が13.8%と続いている(表12)。

男女別シェアは男性が61.0%、女性が39.0%(平成2年は、それぞれ61.3%、38.7%)と女性のシェアの増加傾向が続いている。

入国外客数は、385万人(前年比10.0%増)と史上最高になった。新規入国者数323万

表11 外国人入国者数・日本人出国者数

項目 年別	外国人			指数	対前年 増減率(%)	日本人 出国者数	指数	対前年 増減率(%)
	入国者数	新規入国者	再入国者					
昭和50年	780,298	653,247	127,051	100		2,466,326	100	
55	1,295,866	1,087,071	208,795	166	19.0	3,909,333	159	△3.2
60	2,259,894	1,987,905	271,989	290	11.0	4,948,366	201	6.2
62	2,161,275	1,787,074	374,201	277	6.9	6,829,338	277	23.8
63	2,414,447	1,960,320	454,127	309	11.7	8,426,867	342	23.4
平成元年	2,985,764	2,455,776	529,988	383	23.7	9,662,752	392	14.7
2	3,504,470	2,927,578	576,892	449	17.4	10,997,431	446	13.8
3	3,855,952	3,237,874	618,078	494	10.0	10,633,777	431	△3.3

資料：法務省入国管理局

表12 渡航目的別日本人出国者数(平成3年)

渡航先	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	不 詳
総 数	10,633,777	40,257	1,470,193	37,566	76,381	120,362	6,262	75,232	79,372	8,700,964	27,188
比率(%)	100.0	0.4	13.8	0.4	0.7	1.1	0.1	0.7	0.7	81.8	0.3

資料：法務省入国管理局

人（同10.6%増）は前年（同17.4%増）より伸びが低くなっているものの、依然高水準が続いている。新規入国者数を入国目的別にみると、観光、商用などを目的とした短期滞在者が新規入国者全体の92.0%を占めている。観光目的および商用目的の入国者は、それぞれ新規入国者全体の57.0%、27.1%を占めている。

入国外客数を地域別にみると、韓国、台湾、香港、中国などアジアが258万人（67.2%）と最も多く、次いで北米63万人（16.4%）、ヨーロッパ40万人（10.6%）、南米（3.6%）の順になっている。

出入国者全体（日本人、外国人を含む）の大部分（98%）が空港を利用しており、成田、大阪の両空港利用者が全体の約78%（成田60%、大阪18%）を占めている。空港別利用者数の前年比でみると、成田、大阪空港に比べ、名古屋、福岡など他の空港利用者数が増えている。

円高と貿易摩擦に伴い内需拡大の方向にすすむなかで、国際航空貨物輸送にも大きな変化がみられる。すなわち輸入が急増し、昭和61年度以降、輸入量が輸出量を上回っている。国際航空貨物輸出入量（トン数）は、昭和61年度（1986年度）から平成元年度（1989年度）まで、毎年10%以上の伸び率で推移したが、同2年度以降、伸びのスローダウンや落ち込みなど低調に推移している。航空貨物の輸出入動向は、世界経済の停滞と国内景気の後退を反映している。輸出は、輸出企業の収支悪化に伴い航空輸送から海上輸送へのシフトがすすんでいる。輸入は国内景気の後退と個人消費の低迷により、円高基調が続きながらも小幅な伸びにとどまっている（表13）。

輸入の主要品目は、食料品と機械機器（電気機器、事務用機器等）である。ヒラメ、タイ、エビなどの魚介類、アスパラ、チェリー、マンゴなどの野菜・果物類が伸びている。食料品の輸入が増加しているのは、グルメ志向や食生活の変化によって海外の高級

表13 日本をめぐる国際航空貨物輸送量

（単位：千トン）

年 度	昭和60	61	62	63	平成元	2	3
輸 出	337.3 (3.7)	332.5 (△1.4)	388.6 (16.9)	425.6 (9.5)	468.2 (10.0)	540.5 (15.4)	513.5 (△5.0)
輸 入	257.3 (9.1)	347.4 (35.0)	471.1 (35.8)	590.6 (25.2)	670.6 (13.6)	655.2 (△2.3)	662.6 (1.1)
計	594.6 (6.0)	679.9 (14.4)	860.3 (26.5)	1,016.1 (18.1)	1,138.8 (12.1)	1,195.7 (5.0)	1,176.1 (△1.6)

（注）（ ）内は対前年度増減率。

資料：運輸省「運輸白書」

流通問題研究

食料品や輸入ウイスキー、ワインなどが消費されるようになったことも一因である。

輸出の主要品目は、機械機器と金属および同製品である。機械機器のなかでは電気機器、科学光学機器（カメラ、レンズ等）、事務用機器（コンピュータ等）のウエートが高い。主要輸出メーカーは、国際競争力を強化するため、海外現地生産へのシフトをすすめてきた。その結果、高技術品は国内生産、中・高級品は先進国の現地生産、コスト競争力の低下した中・低級品は海外生産委託と水平分業が定着しつつある。こうした生産構造の変化は、部品や中間製品の国際間の移動を増加させるとともに、日本への製品輸入の増大をもたらしている。

4. 航空企業経営の多角化戦略

(1) 日本航空

日航は多角化による事業領域の拡大、グループとしての発展を目指して、関連事業の積極的な展開を図っている。日航グループ企業の事業内容は、航空輸送、整備、地上ハンドリングなど空港関連業務、ホテル、リゾート・観光開発、旅行、商事・流通、教育・文化事業など様々な分野にわたっている。グループ各社は、それぞれ専門の役割を担い、グループの裾野を広げ、グループの繁栄と発展に寄与することを目指すわけである。

日航の主要な子会社は、日本アジア航空（昭和50年設立）、南西航空（同42年）、空港グランドサービス（同32年）、日本航空開発（同45年）、日航商事（同37年）、ジャルパック（同44年）などである。日航の子会社の草分けである「空港グランドサービス」は、空港内での日航の旅客・貨物運送補助業務および航空機取扱業務を専門とし、多数の人手を要する空港業務のいわば裏方である。

「日航商事」は、航空関連商品の卸売業、通信販売、広告宣伝、海外事業・貿易、保険事業、不動産・施設管理事業、印刷事業、売店・喫茶・レストラン事業など多岐にわたる事業活動を行っている。取扱品目には、航空機関連資材、機内客室関連用品、繊維製品、ファッション・キャラクター商品、生活関連品、事務機器などがある。同社はまた、英国日航商事、香港日航商事、ジャル・エンタプライズ（USA）など海外現地法人のほか、日航ロジスティクス、航建、東京航空クリーニング、日航商事ビジネスサービスなどの関連会社を擁している。

「日航商事」は、日航グループの唯一の商社であり、同社の経営の基盤である日航グループ各社との取引きを重視することはもとより、多面的なノウハウを蓄積し、これを活用して日航グループ外の一般業界に積極的に参入し、取引の拡大を図ることが同社の役割である。

「ジャルパック」は、旅行商品の企画と販売を行っている。海外旅行商品「ジャルパック」(JALPAK)の発足当初は、日航がコース別に代理店を選定し、共同で企画・販売に当たっていたが、コースが多様化するにつれて、代理店による内容の不均等性が目立ってきた。そのため日航ブランドにふさわしい商品の良質性・均質性を維持するために「旅行開発」(旧社名)が設立され、「ジャルパック」の企画、販売(旅行代理店への卸売り)を担当することになった。

「ジャルパック」は、昭和40年(1965年)以来26年間親しまれてきたが、平成3年(1991年)1月、「ジャルパック」に代わり、新ブランド「アイル」(I'll)が誕生した。海外渡航者1,000万人時代を迎え、海外旅行が多様化、個性化し、それぞれが自由な旅を楽しむだけでなく、そのときの気分により、異なる旅を選ぶ時代になった。そのような時代を反映する新しい旅のブランドが「アイル」である。また「ジャルパック」の名称は、その高い知名度と信頼性を継承するために新社名として採用されることになり、平成3年4月、「旅行開発」から「ジャルパック」に社名が変更された(表14)。

表14 日本航空の主な子会社

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)	4,310 ^{百万円}	90.5%	航空運送事業
空港グランドサービス(株)	720	85.0	空港内地上業務
日本航空開発(株)	12,000	67.1	ホテルの経営およびその運営受託
南西航空(株)	4,537	51.0	航空運送事業
(株)ジャルパック	900	75.1	旅行商品企画販売
日航商事(株)	2,398	70.3	卸売業、小売業、損害保険代理業等
(株)日航エアポートエンジニアリング	315	62.9	車両整備ならびに石油販売
インターナショナル・インターフライト・ケータリング(株)(アメリカ)	224 ^{万米ドル}	55.8	機内食の調製
日航リース株式会社	1,000 ^{百万円}	85.0	リース業
ジャルデータ通信(株)	674	71.7	電気通信・情報システムに関する事業
ジャル ファイナンス(株)	1,000	100.0	金融業

資料：日本航空

流通問題研究

日航は平成2年に、地方発の国際線旅客をターゲットとした国際チャーター会社「ジャパンエアチャーター」（資本金20億円、日航100%出資）を設立した。同社は、全日空系列の「ワールドエアネットワーク」に続くものである。一般に地方空港発着の国際定期路線の開設は、多くの場合、需要状況などから難しいため、まず国際チャーター便を就航させ、需要の掘り起こしを図ることが必要である。国際チャーター会社の新設は、定期便の利用が不十分な地方発着旅客のニーズに対応するものである。利用者利便に積極的に応えようとする両社の誕生は、従来、航空会社の一部門で行われていた事業の分社化、専門化であるとともに、航空輸送事業のなかで比較的取り組みが弱かった分野の強化でもある。このことはまた、新航空政策が推進されるなかで、チャーター便の分野においても、事業者間の競争が激しくなっていることを示している。

日航の間接出資を含む子会社・関連会社数は、平成4年3月末現在で252社におよび、そのうち直接出資の子会社・関連会社123社の年間売上高は6,802億円、経常利益で約100億円の規模に達している。

日航は民営化以降、航空輸送事業から、「総合生活文化産業」へと経営基盤の拡大・強化を図るために、積極的な多角化戦略を展開している。主な展開領域の第1は、本業の航空輸送に関連した事業であり、これには、本業を補完する航空事業の企画・開発、本業の効率化を図るための航空旅客・貨物の取扱い、航空機内食、燃料、整備、運航技術、空港施設事業などがある。

第2は、本業との相乗効果を活用できる旅行、ホテル、リゾート、スポーツ、クルージング、不動産など旅行中心の各種事業である。

第3は、生活密着型事業である。これには教育、カード、金融・リース・保険、商事・流通、レストラン、イベント、情報サービス、情報通信、人材派遣、文化・出版・広告などの各種事業がある。

日航にとって、関連企業を結集し、グループとしての総合力をいかに拡大していくかということが目標である。その目標達成のために日航は、関連企業群を育成・強化するとともに、関連事業総体として対外競争力を強化していくことが課題である。

(2) 全日本空輸

全日空の関連事業は、当初、航空機の運航支援を目的とした関連会社でスタートしたが、昭和48年の「全日空エンタプライズ」設立を契機に、本格的な多角化に乗り出した。これは総合的な航空事業を運営するために、将来を見通した展開を図ったものである。

その主なものを取り上げてみると、国内および海外のホテル運営を主業務とする「全日空エンタプライズ」、「スカイホリデー」名称の国内旅行商品を取扱う「全日空商事」

表15 全日空の主な子会社

会社名	資本金	持株比率	主要な事業内容
全日空エンタプライズ(株)	30,000 ^{百万円}	66.6%	ホテルの経営および運営受託
エアーニッポン(株)	1,350 ^{百万円}	74.4	航空運送事業
ANA HOTELS HAWAII, INC.	35,450 ^{千米ドル}	100.0 (注)	ホテルの経営
ANA HOTELS & RESORTS (USA), INC.	198,500 ^{千米ドル}	100.0	ホテルの経営

(注) 間接所有の持株比率を含む。

資料：全日空

(昭和45年設立)、比較的小規模の航空事業を行う「エアーニッポン」(同49年設立)、「ハローツアー」呼称の海外商品を扱う「全日空ワールド」(同53年設立)に続き、同55年には、「アニーズ」(郊外レストラン)のチェーン展開を開始した(表15)。

昭和59年に「全日空スポーツ」(スポーツクラブ)の設立、同61年には、全日空のヘリコプター部門を継承し、体制強化を図るため、「オールニッポンヘリコプター」を設立するとともに、コンピュータ技術の急速な進展を踏まえ、「全日空システム企画」を設立した。

昭和62年に、電話予約販売体制の強化を図るため「エーエヌエーテレマート」、同63年に「エーエヌエースタントンスクール」(外国語学校の経営、各種書籍・教材の出版販売)、平成2年にコンピュータ・通信ネットワークによる情報処理・情報提供サービスを行う「インフィニトラベルインフォメーション」「ワールドエアーネットワーク」などが設立された。

「ワールドエアーネットワーク」(WORLD AIR NETWORK CO.,LTD.,略称WAC)は、地方空港発国際チャーター便を運航し、旅客を直接、地方空港から海外の目的地に輸送する国際チャーター便専門会社である。新航空政策によって全日空は定期国際線に就航するようになったが、一方において国際チャーター便の運航を減少させることになった。これは、定期国際線に主力を傾けることが必要になったためである。全日空にとって、国際チャーター便の運航により旅客の利便に資するとともに、成田、大阪という基幹的空港の能力制約に対処することが考えられた。また国際チャーター便の運航に当たって競争力の強いアジアのエアラインと競うには、海外における乗務員基地化を図ることなどコスト削減、乗務員不足等の課題に対処しうる新会社によって行うことが適切であるという判断から、全日空は国際チャーター便専門会社を設立したのである。

流通問題研究

WAC(資本金5億円)は、全日空、全日空商事、全日空エンタプライズ、全日空ワールドおよびエアーニッポンの出資によるもので、全日空の出資比率は80%である。同社は乗務員基地をシンガポールに設置し、外国から日本の各空港に向けて、扇のように路線を伸ばして飛ぶことにより機材効率の向上を図っている。同社はまた、運航乗務員はオーストラリア人を、客室乗務員はシンガポール人をそれぞれ採用している。

平成3年に全日空は、自社養成パイロットの基礎訓練を行う「INTERNATIONAL FLIGHT TRAINING ACADEMY,INC.」,同4年に、関西国際空港におけるグランドハンドリングを担う「新関西エアポートサービス」,現地での地上運送・ホテル手配・ランドオペレーターを行う「ANA HALLO TOURS (EUROPE)LTD.」(在英国ロンドン)を設立するなど、業務の効率化とともに、品質・安全性の向上を図り、すぐれたサービスを提供することによって、グループ全体の競争力強化を目指している。

全日空の関連事業を類型別にみると、

第1は、航空輸送を直接にサポートする事業である。航空機の燃料の給油、整備やハンドリング業務の一部を行うもので、「国際空港事業」「全日空整備」などがこれに当たる。また航空輸送事業の領域拡大を図る分野でもあり、「エアーニッポン」が、この役割を担っている。

第2は、航空輸送の周辺にあるサービス事業である。ホテル事業、ハイヤー・タクシーなどの陸運事業、物流事業、外食やケータリング、旅行代理店、商社などである。旅行代理店業では、国内を「全日空商事」、海外を「全日空ワールド」が担当するという布陣である。「全日空商事」は旅行代理店のほかに、航空機や航空機部品の輸出入、全日空オリジナル商品の製作・販売、空輸のメリットを生かした産地直送品の販売、紙・パルプの輸入・販売に当たっている。まさに、ジェット機からトイレトペーパーまで何でも扱う総合商社である。

第3は、航空輸送からやや離れた分野で、不動産業、情報通信業、金融・クレジット・リース業、文化健康産業などである。「全日空ビルディング」「全日空システム企画」「エーエヌエーファイナンス」「全日空スポーツ」などが、これらの事業を推進している(表16)。

このような全日空の関連会社数は、平成4年3月末現在で152社、年間の売上高は5,221億円、全日空を含むグループ全体に占める割合は40%におよんでいる。全日空グループの事業分野は六種に大別される。すなわち、①全日空、エアーニッポンを中心とした航空輸送事業、②これを支援する地上サービス事業、③陸運・物流事業、④航空との相乗効果を狙ったホテル・レジャー・旅行事業、⑤不動産事業、⑥情報・通信・文化・教育・スポーツ事業などのニューサービスである(表17、図2)。

全日空は航空輸送事業を中心とした総合旅行・物流事業、さらに「人間・生活・文化事業」を主体として、多様化・個性化する消費者ニーズに幅広く応えられるグループ形成を目指している。当面の主要課題としては、三大空港プロジェクトに伴う事業機会の具体化、国内・海外のホテル事業および各地のリゾート・レジャー開発事業の推進、新規事業としての情報産業や出版・教育など文化事業への進出である。

表16 全日空グループの構成

グループ別事業		関 連 会 社 (株)
空サ 運ポ 事ト 業ト	① 空運 ② 地上サービス ③ 整備 ④ 給油等施設	エアーニッポン、オールニッポンヘリコプター 国際空港事業、新東京空港事業 全日空整備、全日空モーターサービス 名古屋空港給油施設、広島空港給油施設、外
サ ー ビ ス 事 業	① ホテル・リゾート・ デベロッパー ② 旅行代理業・商社 ③ 外食・ケータリング ④ 陸運・レンタカー ⑤ 物流・倉庫 ⑥ ターミナルビル	全日空エンタープライズ、ANA ホテルハワイインコー ポレーティッド、沖縄全日空リゾート 全日空ワールド、全日空商事 エーエヌエーホテルフーズ、沖縄ケータリングサービス 関西空港リムジン、千葉ポートハイヤー エーエヌエーデリバリー、インターナショナルカーゴサ ビス 八丈島空港ターミナルビル、鳥取空港ビル、外
不 動 産 ・ 新 規 事 業	① 不動産・ビル管理 ② 情報通信 ③ 金融・クレジット・ リース ④ 文化健康産業 ⑤ その他	全日空ビルディング、空港施設 全日空システム企画 エーエヌエーファイナンス、ザ・ワールド・ウィング・ カンパニー 全日空スポーツ エーエヌエーテレマート、外

資料：全日空

表17 全日空関連会社規模の推移

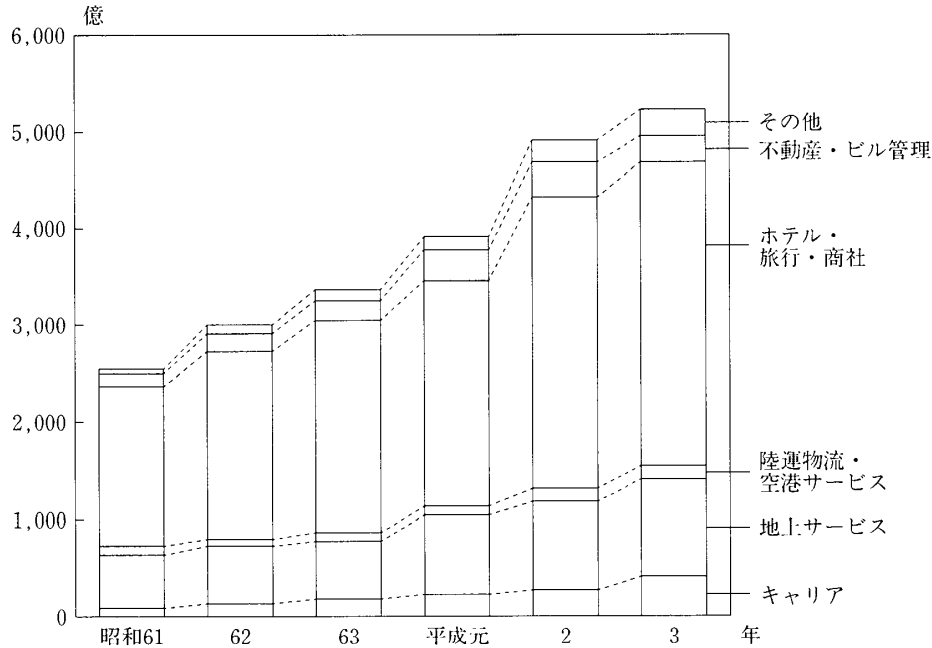
年 度		昭和59	60	61	62	63	平成元	2	3
会 社 数	子 会 社	18	20	22	30	36	43	61	63
	関 連 会 社	39	43	49	59	70	75	84	89
	合 計	57	63	71	89	106	118	145	152
売 上 高	(百万円)	186,253	207,463	254,995	303,861	337,084	391,216	492,722	522,184
	対前年比	—	111.4%	122.9%	119.1%	110.9%	116.1%	125.9%	106.0%

(注) 1. 関連会社とは、全日空または子会社の出資比率が20%以上の会社。

2. 平成3年度末従業員数は、全日空関連会社合計18,070名、全日空13,974名。

資料：全日空

図2 全日空関連会社の業種別売上高の推移



□キャリア	109	127	158	253	293	403
□地上サービス	543	596	656	803	915	1,003
□陸運物流・空港ビル	82	88	95	108	139	158
□ホテル・旅行・商社	1,621	1,940	2,120	2,311	3,010	3,104
□不動産・ビル管理	168	191	223	285	357	288
□その他	26	95	119	151	213	265
関連会社計	2,549	3,038	3,370	3,912	4,927	5,221
全日空	4,794	5,275	5,776	6,721	7,334	7,991
全日空グループ計 (前年比)	7,343	8,313	9,146	10,633	12,261	13,212 (億円)
(関連会社比率)	35	37	37	37	40	108 (%) 40 (%)

資料：全日空

(3) 日本エアシステム

日本エアシステム(JAS)の関連会社には、航空機地上サービス業、旅行業、空港売店、航空機・車両の整備業など本体業務を補完するものがある。このほか、本体業務の一部を切り離れたものがあり、これが「日本エアコンピューター」である。

JASが昭和53年に設立した「ジェイエイエス商事」は、旅行業、空港売店業、保険代理店業などを行っている。旅行業については、団体、包括旅行、JASブランド商品であるナイスウイング商品などの開発・販売を行っている。国際旅行商品についても、JASが昭和

60年に連帯運送契約を締結し、提携を深めたシンガポール航空会社の協力を得て、「ジェイエイエス商事」主催の「ナイスウイング国際版」を企画し、同年から販売を始めた。この商品は、地方空港からJAS便を利用して成田空港または大阪空港でシンガポール航空に乗り継ぎ、シンガポール、米国西海岸などを目的地としたもので、通常オプションとなる小旅行も最初から組み込まれたデラックスな旅行である。

JASの航空予約業務を取り扱っている「エアロコミュニケーションサービス」は、ジェイエイエス商事の子会社として昭和61年に設立されたが、業務の拡大に伴い、平成元年に資本金を300万円から1,000万円に増資するとともに、JAS100%出資の子会社になった。

JASは、昭和61年に経営基盤の強化を図るために、東京羽田空港地区における業務用車両を総合的に管理する自動車整備会社として、「日本エアモーターサービス」を設立した。同社の設立により関連会社も含め羽田空港地区に保有している車両整備の管理が可能になった。それまでは、車両の定期点検の発注管理および車両パーツの保管管理をそれぞれの車両所管の部門が行っていたが、これを新会社で総合的に管理することによって、人員の効率的運用と作業の一元化が図られるようになった。また新会社には、車両整備に関する専門的な知識が必要であり、専任の要員を配置することによって業務の質の向上と修理費の抑制が期待できるようになった。

平成2年にJASは、同社初めてのリゾート開発事業として、旭川地区におけるゴルフ場の建設および運営を行う「ジェイエイエス旭川リゾート開発」を設立した。続いて同年、大阪・福岡地区におけるJASの航空予約業務を委託する「大阪エイシーエス」「福岡エイシーエス」が設立された。この両社の営業によって両地区における電話予約の応答率が高まり、旅客サービスの好転をもたらした。またJASは、保有航空機の増加に伴い、「ジェイエイエスエアクラフト」を設立し、整備用部品を調達する自社系列の体制を整えた。平成3年にはJASの東京—小松線の就航に伴い、金沢市内で同社の代理店業務を行う「金沢エアシステム」が設立された。

鹿児島以南の海上に散在する奄美群島内の航空路線は、昭和39年にJASが奄美大島—喜界島間に路線を開設して以来、順次、奄美大島—沖永良部、奄美大島—徳之島、奄美大島—与論の各路線を開設し、YS-11型機により運航を行ってきた。その運営実体は旅客需要が少なく、輸送力がそれを上回るという供給過剰の状態であり、慢性的な赤字路線となっていた。

一方、ほかに高速交通手段を持たない離島住民にとっては、航空路線はまさに生活路線であり、その廃止は、島民生活に重大な支障を与えかねないことから、強い存続要望があった。そこでJASでは、運輸省航空局、関係地方機関と協議を重ねた結果、JASとは別個の経営主体により小型航空機を使用し、小規模で効率的な運営を行うことが最善の

流通問題研究

方法であるとの結論に達し、昭和58年7月、JASと地元関係14市町村との共同出資による日本エアコミューター（JAC）が誕生した。

以後、営業開始を目指し、航空機導入、乗員の訓練、必要な事務など諸準備をすすめた結果、昭和58年5月に制定された運輸省の「小型飛行機を使用して行う2地点間旅客輸送」の新基準により承認された第1号の航空会社として、同年12月に運航を開始した。

JACの設立は、JASにとって当初の目的であった赤字路線合理化策としての効果が認められたが、さらにJACの経営の正常化を図ることが課題であった。JACは設立以来、奄美大島を中心とする先島路線の運航を続けていたが、収入面では昭和62年度末で累積赤字が5,500万円になった。従来的小型機による運航では赤字基調が避けられないので、将来にわたって離島間の航空路線を継続するには、発展性のある路線展開とそれに見合った機材による運航など拡大基調のなかで、収支の均衡を図っていくことが必要であると判断された。つまりJASの鹿児島を中心としたYS路線がJACに移管されることになり、昭和63年にJACはYS-11型機により、鹿児島—沖永良部線、鹿児島—与論線の定期運航を開始した。これによってJACは、日本で8番目の定期航空会社になった。

続いて平成元年に鹿児島—屋久島線、同2年に鹿児島—種子島線、同4年に鹿児島—大分線、鹿児島—松山線、松山—宮崎線および宮崎—長崎線がそれぞれJASからJACに移管され、定期運航が始まった。

JACの発足により、コミューター航空に対する関心が各界にわたり急速に高まってきた。コミューター航空とは、「小型機を使った地域航空輸送」のことである。従来、国土の高速交通ネットワークづくりは、新幹線や高速道路、ジェット空港を中心にすすめられてきたが、この網の目からもれている地域は多い。このような高速交通網の恩恵に浴さない地域の民生安定、文化の向上、地場産業の振興など、地域の活性化に役立つものとして、コミューター航空への期待は大きい（表18）。

5. 航空輸送の諸問題

国内線旅客数は6,800万人の規模に達し、需要が堅調に拡大するとともに、新規路線の開発もすすんでいる。日航はローカル線ネットワークの充実を目指し、平成3年に大阪—松山、鹿児島、東京—秋田、長崎、熊本の5路線を開設、続いて同4年に福岡—函館、大阪—仙台、名古屋—鹿児島線の3路線を開設した。全日空は平成3年に札幌と福岡、富山、鹿児島、松山を結ぶ路線を次々に開設したほか、新たに開港した庄内空港に東京と大阪との間を結ぶ路線を開設した。同4年に名古屋—旭川、大阪—女満別、仙台—広島、成田—札幌、東京—旭川線の開設が続いた。日本エアシステムも平成3年に東京—北九

表18 日本エアシステムの関連会社

会社名	資本金	持株比率	営業種目
グラントエアサービス(株)	百万円 24	% 54	航空機地上サービス業、旅行業
北海道エアサービス業(株)	40	54	航空機地上サービス業、空港売店(千歳空港ビル内)、旅行業
東亜エアサービス(株)	25	60	航空機地上サービス業
ジェイエイエス商事(株)	80	70	旅行業、物品販売、商事業務、保険代理店業務
仙台エアサービス(株)	20	90	JAS仙台地区総代理店業務、旅行業
日東航空整備(株)	50	50	航空機整備
日本エアコミュニケーター(株)	300	60	定期航空運送事業、不定期航空運送事業
エアロコミュニケーションサービス(株)	10	100	航空運送業の代理業務
(株)日本エアモーターサービス	5	100	車両整備業、損害保険代理店業
ジェイエス旭川リゾート開発(株)	300	50	ゴルフ場の経営
(株)大阪エイシーエス	5	100	航空運送業の代理業務
(株)福岡エイシーエス	5	100	航空運送業の代理業務
(株)ジェイエイエスエアクラフト	490	51	航空機部品の輸出入
(株)金沢エアシステム	10	100	航空運送事業の代理業務

資料：日本エアシステム

州、小松、大阪一旭川、札幌の4路線を開設、続いて同4年に札幌一大分、長崎、宮崎、熊本、大阪一釧路、帯広、名古屋―青森の7路線を開設するなど、積極的な路線展開を図っている。路線の新設は、空港の乗り継ぎや他の交通手段を利用している旅客の転移需要をもたらすとともに、観光・文化交流、地域振興など新たな需要を掘り起こすことになる。

また昭和61年以来、国内線のダブル・トリプル化がすすみ、その参入基準も次第に緩和されてきた。ダブル・トリプル化された路線では、それ以前と比べて利用者が増加している。これは航空企業間の競争が加速され、利用者利便の高まりとともに、新たな需要が発生したためである。一方、航空企業にとって競争の抑制要因になるのは、国内航空輸送の基幹空港である羽田、伊丹両空港における発着枠の制約をうけ、既存路線の増便や新路線の開設が困難なことである。またダブル・トリプル化参入基準により一定の需要規模に達するまでの間は、新規参入のチャンスが制限されていることである。

国際航空ネットワークも、東京、大阪という二大都市圏の基幹空港に集中し、その空港能力の制約が深刻化しているため、空港の整備建設をすすめ、輸送力の制約を解消し、輸送力の増大を図ることが重要課題である。すなわち、航空輸送の量的拡大に対処するために、三大空港プロジェクトが同時並行的にすすめられているが、その推進に当たっては、空港基幹施設の着実な整備のみならず、完成後の三大空港が、その機能を十分に発揮しうよう格納庫、整備工場、貨物上屋など航空関連企業の施設も整備されなければならない。

また、地方における国際需要が高まっているなかで、地方空港の国際化も重要な課題になってきた。基幹的な国際空港である新東京国際空港および大阪空港は空港能力上の制約があるため、航空企業の増便や新規路線の開設は困難である。したがって新東京国際空港および関西国際空港の整備の進捗状況を踏まえつつ地方空港の国際化を推進し、国際空港ネットワークの多極分散を図る必要がある。さらに輸送需要への適切な対応、相手国との航空権益の均衡、航空企業による国際線複数社制の推進などの観点から、地方発着国際路線の充実を図らなければならない。

規制緩和政策によって航空企業は競争が加速されるとともに、路線の選択、魅力的なサービスの提供など画期的な市場開発の方向が求められている。つまり航空事業者は市場指向的になり、需要者のニーズに応えなければならない。つまり、規制緩和という弾力的な市場戦略の展開である。日航は市場戦略の一環として機体のデザインを一新し、企業イメージの向上を図るとともに、販売・サービスの競争力に大きな影響をおよぼすコンピュータ・システムについては、旅客・貨物代理店への積極的な展開、他航空会社との提携を推進するなど、競争力の強化に取り組んでいる。

国際宅配便など付加価値の高いドア・ツー・ドア・サービスに対する荷主のニーズが高まっている。航空事業者は、施設・器材の整備やネットワーク・システムの充実を図り、航空貨物の付加価値を高めること、スモール・パッケージ・サービスのようなニュー・サービスの開発、荷主の多様なニーズに応えるために、航空輸送を中心に関連事業を含め、営業機能を拡大することなど、諸課題に直面している。航空貨物運送取扱事業者も貨物運送取扱事業法の施行によって、国内、国際の陸・海・空複合輸送を促進するための環境が整備されたわけで、この種の事業へ積極的な進出を図る必要がある。さらに荷主ニーズの多様化、高度化に応えるためにも流通加工、在庫管理、品質管理、情報提供、商流機能との連携など総合物流事業への展開が不可欠である。