

# 出入国者と航空輸送の動向

山 野 邊 義 方

はじめに

平成5年に日本人の出国者数は史上最高を記録したが、外国人の入国者数は、史上最高となった平成4年の水準を下回った。景気不振、円高の進行などが出入国者の動きに反映している。また出入国者の大部分が利用する航空輸送需要も低迷し、航空企業の経営悪化を招いている。

本稿は、出入国者と航空輸送の動向に焦点を当て、日本人出国者の主要渡航先、渡航目的、滞在期間、外国人入国者の地域別国籍、入国目的、両者の年齢・性別構成などについて分析するとともに、新国際航空運賃制度の実施、国際線の再構築など航空企業の経営環境や課題について考察を試みるものである。

## 1. 日本人の出国者

日本人の出国者は、平成2年に1,000万人の大台を突破した。翌3年には前年水準を下回ったが、4年から再び上昇線をたどり、5年には1,193万3,000人、前年比14万2,000人(1.2%)増加し、過去最高となった(表1)。

平成5年の月別動向をみると、6月まで前年比落ち込みが続き不調であったが、7月から増加に転じ、10月以降11~13%の高い伸びを示した。これは上半期の景気低迷と下半期の急激な円高の進行を反映している。月別出国者数は、7月から10月までの4カ月間と12月に比較的集中している。なかでも夏期休暇に当たる8月が最も多く、次いで12月、9月、7月、10月の順になっており、8月は123万9,000人(対前年同月比5.7%増)で、これまでの月間出国者数の最高を記録した。

渡航先は、米国(ハワイ、グアムを含む)が最も多く、全体の約3分の1(構成比29.9%)を占め、以下、韓国、香港、中国、台湾の順になっている。前年比の増加率でみる

表1 外国人入国者数・日本人出国者数の推移

	外国人入国者数	うち		指数	対前年増減率(%)	日本人出国者数	指数	対前年増減率(%)
		新規入国者数	再入国者数					
昭和50年	780,298	653,247	127,051	100		2,466,326	100	
60	2,259,894	1,987,905	271,989	290	11.0	4,948,366	201	6.2
61	2,021,450	1,710,450	311,000	259	△10.6	5,516,193	224	11.5
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
4	3,926,347	3,251,753	674,594	503	1.8	11,790,699	478	10.9
5	3,747,157	3,040,719	706,438	480	△4.6	11,933,620	484	1.2

表2 渡航目的別・日本人出国者数(平成5年)

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	11,933,620	46,419	1,499,747	39,516	90,047	136,162	7,527	82,827	77,359	9,954,016
構成比(%)	100.0	0.4	12.6	0.3	0.8	1.1	0.1	0.7	0.6	83.4

と、イタリア(20.7%)、中国(16.5%)、インドネシア(15.3%)、スイス(12.5%)などが高い伸びを示している。

渡航目的別にみると、観光目的の者が995万4,000人で全体の83.4%を占め、前年に比べ11万1,000人(1.1%)増加した。次いで短期商用業務が12.6%(1.5%増)と続いている(表2)。

男性の出国者は、675万4,000人で前年に比べ11万9,000人(1.7%)減少し、女性は517万9,000人で、前年に比べ26万2,000人(5.3%)増加している。構成比では男性が56.6%、

女性43.4%で、前年の構成比に比べ女性の占める割合が1.7%増加しており、女性の伸びが全体を押し上げる傾向を示している。

年齢層別にみると、20代が339万5,000人（構成比28.5%）で最も多く、次いで40代、30代、50代の順になっている。なお、ほとんどの年齢層で男性が多いなかで、15歳から29歳の年齢層では女性が男性を上回っており、とくに20歳から24歳では、女性が104万6,000人で男性の51万9,000人を大きく上回っている（表3、4）。

表3 渡航先別・性別・日本人出国者数

順位	平成4年				平成5年					
	男性		女性		男性			女性		
	渡航先	出国者数	渡航先	出国者数	渡航先	出国者数	対前年増減率(%)	渡航先	出国者数	対前年増減率(%)
1	米国	1,924,741	米国	1,743,465	米国	1,821,820	△5.3	米国	1,741,208	△0.1
2	韓国	964,971	香港	401,251	韓国	964,591	△0.0	韓国	441,267	26.2
3	台湾	555,382	韓国	349,569	香港	484,531	△9.5	香港	389,214	△3.0
4	香港	535,399	シンガポール	308,548	台湾	478,547	△13.8	オーストラリア	328,191	8.9
5	中国	399,763	オーストラリア	301,425	中国	478,530	19.7	シンガポール	303,560	△1.6
6	シンガポール	346,937	中国	180,000	シンガポール	326,612	△5.9	中国	196,989	9.4
7	オーストラリア	287,596	台湾	175,002	オーストラリア	308,526	7.3	英国	183,436	10.1
8	タイ	247,761	英国	166,653	タイ	249,860	0.8	フランス	163,022	12.3
9	フィリピン	175,448	フランス	145,205	フィリピン	187,137	6.7	台湾	158,939	△9.2
10	英国	155,541	タイ	136,782	インドネシア	156,824	10.3	タイ	145,704	6.5
	その他	1,280,338	その他	1,008,922	その他	1,297,503	1.3	その他	1,127,609	11.8
	計	6,873,877	計	4,916,822	計	6,754,481	△1.7	計	5,179,139	5.3

表4 年齢別・性別・日本人出国者数

	総数	0~14歳	15~19歳	20~24歳	25~29歳	30~34歳	35~39歳	40~49歳	50~59歳	60歳以上	不詳
平成4年	11,790,699	430,922	419,745	1,561,240	1,781,347	1,215,395	963,673	2,368,533	1,794,411	1,255,370	63
平成5年	11,933,620	465,334	429,856	1,566,629	1,828,979	1,238,458	958,382	2,302,467	1,830,886	1,312,568	61
(構成比,%)	(100.0)	(3.9)	(3.6)	(13.1)	(15.3)	(10.4)	(8.0)	(19.3)	(15.3)	(11.0)	(0.0)
男性	6,754,481	232,675	177,606	519,763	811,387	766,213	672,468	1,638,530	1,156,799	779,010	30
女性	5,179,139	232,659	252,250	1,046,866	1,017,592	472,245	285,914	663,937	674,087	533,558	31

また帰国者の滞在期間については、帰国者総数1,190万1,000人のうち滞在期間5日以内の者が643万人で全体の54.0%を占め、10日以内の帰国者83.7%、1月以内の帰国者は93.7%である（表5）。

表5 性別・滞在期間別・日本人帰国者数

	総数	5日以内	10日以内	20日以内	1月以内	3月以内	6月以内	1年以内	3年以内	3年を超える	不詳
平成4年	11,801,028	6,467,498	3,381,629	952,626	252,795	296,615	150,940	162,575	119,047	11,923	5,380
平成5年 (構成比,%)	(100.0)	(54.0)	(29.7)	(7.9)	(2.1)	(2.5)	(1.3)	(1.4)	(1.0)	(0.1)	(0.0)
男性	6,732,043	3,757,868	1,839,918	564,965	132,663	187,981	95,790	87,985	56,556	4,775	3,542
女性	5,169,342	2,672,834	1,695,686	373,056	112,544	105,870	56,871	81,721	63,585	5,654	1,521

## 2. 外国人の入国者

平成5年の外国人入国者数は374万7,000人で、前年に比べ17万9,000人（4.6%）の減少を記録した。そのうち新規入国者は304万人で、前年に比べ21万1,000人（6.5%）の減少となった。再入国者は70万6,000人で、前年より3万1,000人（4.7%）増加した。

外国人入国者を月別にみると、例年どおり7月、8月の夏期の2カ月と4月、10月に比較的集中している。なかでも前年同様、10月が35万2,000人で最も多く、次いで4月、8月、7月の順になっている。また、月別外国人入国者を前年同月と比べると、2月以降、落ち込みが続いている。外国人入国者が前年を下回った理由としては、

- (1) 平成5年中に急速に進行した円高の影響により、観光目的の新規入国者が減少したこと。
- (2) 不法就労対策の一環として、厳格な上陸審査を実施したことにより、これまで不法就労を企図して入国しようとする者が多かった国からの入国者が著しく減少したこと。

などがあげられる。

地域別の入国者をみると、アジア地域からの入国者は250万2,000人（入国者全体の66.8%）、前年に比べ14万8,000人（5.6%）減少した。減少した主な国籍をあげると、イラン（71.5%減）、タイ（25.4%減）、マレーシア（23.9%減）などが目立っている。

北米地域からの入国者は63万7,000人(構成比17.0%)で、前年に比べ2万2,000人(3.4%)減少している。米国人入国者は54万9,000人であり、対前年比2万5,000人(4.4%)減少している。カナダ人入国者は7万3,000人で、対前年比3,000人(4.3%)増加した。

ヨーロッパ地域からの入国者は40万5,000人(構成比10.8%)で、前年に比べ2,000人(0.7%)増加している。そのうち特にロシア連邦人は3万1,000人で、対前年比5,000人(21.4%)増加したことが注目される。

南米地域からの入国者は10万2,000人(構成比2.7%)で、対前年比1万4,000人(12.5%)減少している。

オセアニア地域からの入国者は8万3,000人(構成比2.2%)で、対前年比2,000人(3.7%)増加している。

アフリカ地域からの入国者は1万3,000人(構成比0.4%)で、前年に比べ724人(5.7%)増加している(表6)。

新規入国者304万人を入国目的別にみると、観光、商用、親族訪問、文化・学術活動等を目的とした短期滞在者が280万6,000人で、新規入国者全体の92.3%を占め、前年に比べ17万8,000人(6.0%)減少している。

短期滞在者の内訳をみると、「観光」を目的とした新規入国者は166万7,000人で、新規入国者全体の54.9%を占め、対前年比17万3,000人(9.4%)の減少である。「観光」目的をもった新規入国者の国籍ないし出身地別については、台湾人が最も多く観光客全体の34.0%、以下、韓国人23.8%、米国人12.8%となっており、この3国で約7割を占めている。「観光」に次ぐ「商用」目的の入国者が88万3,000人(対前年比0.1%減)で、新規入国者全体の29.1%を占めている。

短期滞在者を除くと、留学、外交、文化活動、教育、教授などの目的をもった新規入国者が前年より増加している。

入国者の男女別内訳をみると、男性215万9,000人、女性158万7,000人で、男性が全体の57.6%を占めている。年齢別にみると、前年と同様、30代が全体の約4分の1(27.2%)で最も多く、次いで20代、40代、50代の順になっている。ほとんどの年齢層で男性が多いなかで、15歳から24歳までの年齢層のみ、女性が24万7,000人で男性の15万1,000人を大きく上回っている(表7)。

国籍別では、フィリピン人の女性8万6,000人に対し男性2万2,000人と、女性が男性の3.8倍になっている。そのなかでも20歳から24歳までの年齢層は、女性が男性の9.8倍と他の国にはみられない比率になっている。

出国外国人(再入国許可による出国者を除くいわゆる単純出国者)は、295万4,000人で、前年より12万7,000人(4.1%)減少している。そのうち滞在期間5日以内の出国者

表6 国籍(出身地)別・新規入国・再入国別・外国人入国者数(平成5年)

国籍(出身地)別	総数	構成比(%)	対前年増減率(%)	うち			
				新規入国者数	構成比(%)	再入国者数	
総数	3,747,157	100.0	△ 4.6	3,040,719	100.0	706,438	
アジア計	アジア計	2,502,827	66.8	△ 5.6	1,974,537	64.9	528,290
	韓国	1,069,450	28.5	△ 2.3	763,209	25.1	306,241
	台湾	700,294	18.7	△ 6.1	640,563	21.1	59,731
	中国	204,302	5.5	8.9	127,446	4.2	76,856
	香港	146,454	3.9	△14.8	139,865	4.6	6,589
	(うち英国(香港))	(113,063)	(3.0)	(△14.7)	(109,314)	(3.6)	(3,749)
	フィリピン	109,353	2.9	△ 9.4	77,170	2.5	32,183
	タイ	72,812	1.9	△25.4	63,432	2.1	9,380
	マレーシア	46,935	1.3	△23.9	42,263	1.4	4,672
	シンガポール	39,097	1.0	△ 5.8	36,800	1.2	2,297
	インドネシア	31,711	0.8	△ 5.0	29,129	1.0	2,582
	インド	22,429	0.6	5.0	17,251	0.6	5,178
	イラン	4,389	0.1	△71.5	3,419	0.1	970
その他	55,601	1.5	△ 7.1	33,990	1.1	21,611	
ヨーロッパ計	ヨーロッパ計	405,562	10.8	0.7	355,563	11.7	49,999
	英国	110,698	3.0	3.0	91,997	3.0	18,701
	ドイツ	64,102	1.7	△ 1.5	57,176	1.9	6,926
	フランス	50,463	1.3	1.4	42,533	1.4	7,930
	ロシア連邦	31,405	0.8	21.4	30,180	1.0	1,225
	イタリア	25,647	0.7	△ 5.6	24,002	0.8	1,645
	オランダ	18,054	0.5	△ 2.1	16,329	0.5	1,725
	スイス	15,819	0.4	1.1	13,561	0.4	2,258
その他	89,374	2.4	△ 4.2	79,785	2.6	9,589	
アフリカ	アフリカ計	13,445	0.4	5.7	11,956	0.4	1,489
	南アフリカ	2,997	0.1	△ 1.3	2,849	0.1	148
	その他	10,448	0.3	7.9	9,107	0.3	1,341
北米	北米計	637,881	17.0	△ 3.4	555,003	18.3	82,878
	米国	549,090	14.7	△ 4.4	477,117	15.7	71,973
	カナダ	73,738	2.0	4.3	63,958	2.1	9,780
	メキシコ	10,219	0.3	△ 1.5	9,536	0.3	683
	その他	4,834	0.1	△ 1.1	4,392	0.1	442
南米	南米計	102,486	2.7	△12.5	70,280	2.3	32,206
	ブラジル	70,719	1.9	△13.2	44,804	1.5	25,915
	ペルー	15,287	0.4	△21.2	11,324	0.4	3,963
	その他	16,480	0.4	1.6	14,152	0.5	2,328
オセアニア	オセアニア計	83,152	2.2	3.7	72,248	2.4	10,904
	オーストラリア	59,906	1.6	4.8	51,541	1.7	8,365
	ニュージーランド	21,337	0.6	1.2	18,962	0.6	2,375
	その他	1,909	0.1	△ 0.7	1,745	0.1	164
無国籍	1,804	0.0	△ 3.7	1,132	0.0	672	

(注)「英国(香港)」は、香港政庁発給の英国(香港)旅券を所持するものである。

表7 年齢別・性別・外国人入国者数（平成5年）

年齢	総数	0～14歳	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上
総数	2,159,355	101,853	41,381	110,056	253,542	323,856	308,630	488,025	307,032	224,980
	1,587,802	94,859	54,424	193,448	250,929	209,253	176,067	243,301	189,440	176,081

(注) 1. 上段－男性，下段－女性。  
2. 本表には，再入国許可を受けて入国した者の数が含まれる。

表8 滞在期間別・外国人出国数（平成5年）

滞在期間	総数	5日以内	10日以内	20日以内	1月以内	3月以内	6月以内	1年以内	3年以内	3年を超える	不詳
総数	2,954,204	1,453,858	740,064	381,603	69,864	150,324	37,985	68,644	38,284	13,443	135
構成比(%)	100.0	49.2	25.1	12.9	2.4	5.1	1.3	2.3	1.3	0.5	0.0

が全体の49.2%を占め，10日以内の出国者74.3%，1月以内の出国者89.5%，3月以内の出国者94.6%となっている（表8）。

出入国者全体（日本人，外国人を含む）の98.8%が空港を利用しており，そのうち全体の59.2%が成田空港，同16.6%が大坂空港を利用し，両空港で全体の75.8%を占めている。

空港利用者の対前年増減率をみると，成田，大坂の二大空港利用者は若干減少しているが，他の地方空港（新千歳，仙台，名古屋，福岡）利用者は増加している。そのなかでも仙台空港の利用者が，対前年比16.5%増と高い伸びを示している（表9）。

### 3. 航空輸送の動向

#### (1) 新国際航空運賃制度

個人型旅行形態の増大といった海外旅行市場の変化や，認可運賃と実勢価格との間に著しい乖離が生じているなかで，運輸省は，国際航空運賃制度の再構築に着手することになった。運輸省航空局の要請で，平成5年4月から開催された「航空運賃問題懇談会」のなかで，国際航空運賃の見直しが検討され，同懇談会は，同年6月，航空局長に対し，報告書を提出した。その要旨は以下の通りである。

表9 外国人・日本人別・空・海港別・出入(帰)国者数

空・海港別	外国人				日本人			
	入国	構成比 (%)	出国	構成比 (%)	帰国	構成比 (%)	出国	構成比 (%)
総数	3,747,157	100.0	3,688,377	100.0	11,901,385	100.0	11,933,620	100.0
空港	3,661,620	97.7	3,595,470	97.5	11,817,933	99.3	11,832,143	99.1
成田	2,166,167	57.8	2,159,231	58.5	7,060,595	59.3	7,130,291	59.7
新千歳	17,451	0.5	15,967	0.4	124,036	1.0	123,844	1.0
仙台	11,596	0.3	10,457	0.3	118,987	1.0	119,437	1.0
羽田	142,168	3.8	163,398	4.4	222,057	1.9	217,247	1.8
名古屋	213,424	5.7	197,905	5.4	1,248,687	10.5	1,240,814	10.4
大阪	661,559	17.7	644,448	17.5	1,960,793	16.5	1,918,183	16.1
福岡	225,552	6.0	193,188	5.2	744,009	6.3	733,442	6.1
那覇	145,474	3.9	143,656	3.9	44,063	0.4	43,638	0.4
その他	78,229	2.1	67,220	1.8	294,706	2.5	305,247	2.6
海港	85,537	2.3	92,907	2.5	83,452	0.7	101,477	0.9
横浜	3,134	0.1	4,520	0.1	2,054	0.0	3,363	0.0
神戸	10,661	0.3	11,693	0.3	10,774	0.1	10,040	0.1
下関	22,260	0.6	24,410	0.7	9,982	0.1	18,408	0.2
博多	16,853	0.4	17,840	0.5	30,489	0.3	32,970	0.3
その他	32,629	0.9	34,444	0.9	30,123	0.3	36,696	0.3

全出入(帰)国者数

空・海港別	年別	平成4年総数	平成5年総数	うち		構成比 (%)	対前年増減率 (%)
				外国人	日本人		
総数		31,300,791	31,270,539	7,435,534	23,835,005	100.0	△ 0.1
空港		30,877,918	30,907,166	7,257,090	23,650,076	98.8	0.1
成田		18,607,506	18,516,284	4,325,398	14,190,886	59.2	△ 0.5
新千歳		265,235	281,298	33,418	247,880	0.9	6.1
仙台		223,646	260,477	22,053	238,424	0.8	16.5
羽田		774,987	744,870	305,566	439,304	2.4	△ 3.9
名古屋		2,770,189	2,900,830	411,329	2,489,501	9.3	4.7
大阪		5,334,562	5,184,983	1,306,007	3,878,976	16.6	△ 2.8
福岡		1,869,583	1,896,191	418,740	1,477,451	6.1	1.4
那覇		410,108	376,831	289,130	87,701	1.2	△ 8.1
その他		622,102	745,402	145,449	599,953	2.4	19.8
海港		422,873	363,373	178,444	184,929	1.2	△ 14.1
横浜		17,450	13,101	7,654	5,447	0.0	△ 24.9
神戸		59,174	43,168	22,354	20,814	0.1	△ 27.0
下関		114,286	75,060	46,670	28,390	0.2	△ 34.3
博多		77,832	98,152	34,693	63,459	0.3	26.1
その他		154,131	133,892	67,073	66,819	0.4	△ 13.1

資料(表1-9)：法務省入国管理局



国際航空運賃制度の抱える問題点としては、第1に旅行形態において団体中心から個人中心へと顕著な変化が起こっているなかで、団体旅行中心の運賃制度が、個人旅行にとって利用しにくくなっていることである。つまり旅行商品造成用の運賃制度は、団体旅行を前提としているため、現行の運賃制度が利用者ニーズを十分に反映していないことである。

第2に、日本市場における航空需要は堅調に伸びているものの、外国航空企業の乗り入れ増加により、供給の伸びが需要の伸びを上回る過剰供給が常態化するようになった。このような需給動向から、団体包括旅行運賃（Group Inclusive Tour, GIT 運賃）を適用した航空券のバラ売り（いわゆる格安航空券）が流通するようになった。その基本的な問題点は、認可運賃と実勢運賃との乖離が一般化し、多くの利用者の不信感と不透明感が増大していることである。このような現状を是正するために、日本発の国際航空運賃制度について、次のような基本的方向により見直しを行うことが必要である。

① 国際航空運賃制度見直しの基本的方向

- a. 認可運賃と実勢価格との著しい乖離を是正し、運賃制度の透明性を高め、利用者の運賃制度に対する不信感を解消する。
- b. 個人型旅行需要の増大に対応した分かりやすく、使いやすい運賃制度を確立する。
- c. 国際航空市場における航空企業間の競争の現状を反映した、より弾力的な運賃設定を可能とする制度を実現する。

② 国際航空運賃制度見直しの具体的内容

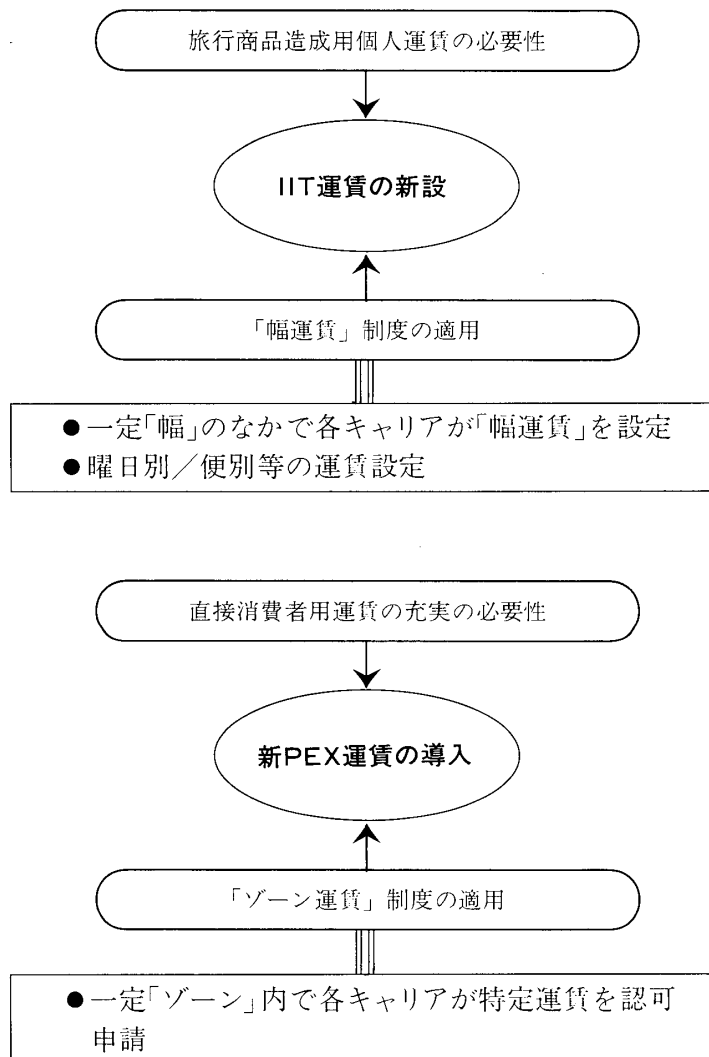
- a. 少人数単位の海外旅行需要の増大に対応するため、1人より適用可能な旅行商品造成用の運賃（個人包括旅行運賃—Individual Inclusive Tour, IIT 運賃）を導入するとともに、団体旅行を前提としたGIT 運賃を廃止する。
- b. 個人旅行者が航空企業等の窓口で正規に購入できる航空券に適用される個人用割引運賃（Special Excursion, 新 PEX 運賃）を導入する。
- c. 弾力的な運賃設定を可能とする観点から、IIT 運賃に幅運賃制度（一定の幅を包括的に認可し、幅のなかで自由な運賃設定が可能）を導入するとともに、新 PEX 運賃にゾーン運賃制度を導入する。

以上が報告書の要旨である。平成5年9月から12月にかけてIATA（国際航空運送協会）運賃調整会議が路線別（欧州線、太平洋線、アジア・オセアニア線）に開催され、同会議において日本航空と全日空が上記報告書の趣旨を踏まえた提案を行い、それを機軸に平成6年4月以降適用のIATA 運賃が決定された。運輸省は平成6年4月から新国際航空運賃制度を導入したが、幅運賃とゾーン運賃の下限は、IATA 運賃水準のかなり下方に設定され、実勢価格の上方をカバーする水準になっている。

幅運賃とゾーン運賃の適用の違いは、対象とする IIT 運賃と PEX 運賃との性格の違いによるものである。IIT 運賃は旅行商品造成用運賃であり、一定の価格の幅のなかで、航空企業と旅行会社間の取引が行われるという実態がある。一方、PEX 運賃は個人旅行用運賃であり、運賃価格自体を旅客に明示する必要があるからである。

幅運賃については、航空企業が運賃幅の包括認可によって、運輸省への個別申請や認可を受けることなく、自由に代理店との取引価格を決めることができる。市場動向を踏まえた曜日別・便別の幅運賃設定など、航空企業にとって柔軟かつタイムリーな運賃政策の実施が可能になった。また航空企業は、ゾーン運賃を利用した様々な個人向け新商品を開発することができる。実勢価格に近いレベルでのゾーン運賃の設定により、利用

図1 IIT運賃の新設と新PEX運賃の導入



資料：日本航空(株)

者は一般の IATA 代理店の店舗で、リーズナブルな価格の航空券を購入しうることになった。これは、利用者利便の向上をもたらすとともに、運賃制度に対する公平感、透明感を浸透させ、個人型旅行需要の喚起につながる（図 1）。

新国際航空運賃制度の実施に伴い、個人旅行の加速化が予測される。さらに航空企業間の適正な競争促進、航空市場の活性化、秩序回復、旅行商品の開発、旅行の質向上など、期待されるところが大きい。

## (2) 国際線の再構築

世界的な航空不況が続くなかで、米国における巨大な航空企業による寡占化、欧州における国境を越えた企業間の連携、アジアにおける低コスト企業の台頭など、世界の航空業界は大きな変貌を遂げようとしている。このような状況下で、日本の航空企業は、景気後退による国内、国際需要の伸び悩み、国際線の一層の競争激化等により、その収支は、近年急速に悪化した。また、三大空港プロジェクトの進捗に伴う航空関連施設の整備、新型機材の導入等により、毎年巨額の設備投資が必要である。さらに、三大航空プロジェクト完成後は、競争の激化により経営環境が一段と厳しくなることが予想されることから、費用削減、投資計画の見直しなどの経営改善策が実施されている。

また、国際航空路線の競争力の強化やサービス供給体制の効率化を図るために、外国人の運航・客室乗務員を導入するとともに、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）、コードシェアリング（自社便に接続する他社の以遠路線等において、ダイヤ等に自社便名を付して販売することにより、自社便の集客力を強め、販売上のメリットを獲得する形態）などが行われている。日本航空と全日空の事例を以下に取り上げてみよう。

日航は、平成 5 年 1 月に「平成 5 - 9 年度中期展望」を策定し、当該期間に収支改善、黒字計上を図るとともに、安定的黒字体質の実現を経営目標に掲げた。この目標を達成するために取り組むべき課題は、国内線への重点展開による安定した経営基盤の構築、需要動向に応じた事業運営の徹底、需要構造の変化に即応した販売体制の強化、国際コスト競争力の強化へ向けての抜本的な投資と費用の削減、需要動向に応じた上方、下方へ修正可能な生産体制の柔軟性確保などである。

国際線については、国際線事業規模（有効座席キロ）の年平均伸び率を 5% 増と予定し、市場動向、競争環境、旅客の利便性などを勘案し、限りある経営資源の最大限の活用と柔軟性のある運営によって、収益性の極大化を図る。換言すれば、高需要・高収益路線の増強と不採算路線の整理をすすめ、路線運営を効率化するものである。平成 5 年には新潟—ソウル線の運休、熊本—ソウル線と広島—ソウル線の減便、日航と KLM オラ

ンダ航空とのコードシェアリングによるアムステルダム—チューリッヒ線およびアムステルダム—マドリード線の開設，自社便による東京—ミラノ—ローマ線の開設などが行われた。

また，需要構造が著しく変化し，旅客の低価格指向が強まるなかで日航は，ビジネス路線を中心とした高品質・高付加価値型と観光路線を中心とする低価格指向型の二極に分かれる事業運営をすすめている。たとえば，ホノルル線など観光が主体の路線については，日航の関連会社「ジャパン・エア・チャーター」（JAZ）による運航を拡大する方向に向かっており，平成5年には，JAZ機材のウェットリースによって，札幌・福岡—ホノルル線の増便を行った。これは，日航グループ内企業の特性を生かした路線展開である。

全日空も国際線再構築の観点から路線・便数構成の大幅な改編をすすめている。全日空は平成5年に東京—ニューヨーク線，東京—ワシントン線の減便と名古屋—ホノルル線，福岡—バンコク線，名古屋—クアラルンプール線および東京—ストックホルム線の運休を実施した。これらの4路線は，利用率の大幅低下により収支が悪化し，休止せざるをえなくなったものである。

一方，東京—フランクフルト線の開設と東京—パリ線の増便が行われた。さらに中国線は従来の北京・大連に加え，新たに東京—上海線を開設した。景気低迷が続くなかで，中国線の需要は堅調な伸びを示しており，平成5年11月より東京—北京線を1便増便してデイリー化（週7便）を実現した。中国経済が急速に成長するなかで，上海線のデイリー化についても，今後の課題である。

全日空にとって，国際定期路線就航から8年目の平成5年に転換期に入った。それまでネットワークづくりと運航便のデイリー化といった拡大路線を基調に展開してきたが，不況による旅客需要の低迷，急激な円高による競争力の低下によって，国際路線計画の見直しを迫られるようになった。また同年，全日空グループ内の運航効率化とコスト削減の一方策として，東京—シンガポール線にウェットリース方式を導入した。これに伴い全日空は，シンガポールにベースを置く関連会社「ワールドエアーネットワーク」の機材および乗務員を借り受け，国際線の運航を実施することになった。

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，整備・空港サービスなど企業間の共同化，ウェットリースによる運航費用の削減，円高対策として整備の海外展開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。このような航空企業の自主努力を生かせるように行政サイドも，技術面，運航形態，外国企業との資本提携などの規制緩和，競争促進策の充実など環境整備を図ることが必要である。