

# 航空輸送の動向と諸問題

山野邊 義方

## はじめに

関西国際空港は、開港4年目に入ったが、就航便数、利用客や貨物量が着実に増加しており、日本の国際化と航空業界の発展を促進している。

一方、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、国内線への新規参入を目指す航空企業設立の動きが広がっている。これらの航空企業は、格安運賃での就航を計画している。規制緩和がすすみ、国内航空輸送の需給調整規制が廃止の方向に向かうなど、航空業界の競争を激化させている。

航空企業は、新規路線の開設、需要者のニーズに対応した運賃の設定、サービスの向上など、需要の喚起に努めるとともに、コスト競争力を強化し、収支構造の改善を図っている。日本人出国者は、平成4年から8年まで、5年連続して過去最高を記録した。外国人入国者も、平成8年に過去最高を記録した。

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・国際の航空輸送動向と諸問題について、考察を試みるものである。

## 1. 国内航空輸送

日本経済は、平成7年1月の阪神・淡路大震災、円高の進展などの影響により、一時、景気回復の動きに足踏みもみられたが、総じて、緩やかながら回復の方向に向かっており、実質経済成長率は、GDP（国内総生産）で、平成6年度の0.6%から、7年度2.8%、8年度3.2%を示している。

消費が回復傾向をたどっているなかで、7年度の国内旅客輸送量も増加を続け、総輸送人員が841億人、対前年度比1.1%増、総輸送人キロが1兆3,880億人キロ、1.5%増と

なった。

航空旅客輸送量は、輸送人員4.8%増（幹線3.1%増、ローカル線5.7%増）、輸送人キロ6.1%増（幹線4.7%増、ローカル線7.1%増）となり、関西国際空港の開港（平成6年9月）などで、輸送量が大幅に増加した6年度に引き続き、好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。ただ、3年度以降、輸送量の伸びが輸送力の伸びを下回っているために、座席利用率の低下が続いている（表1）。

表1 国内航空旅客輸送量

年 度	2	3	4	5	6	7
旅客数（千人）	65,252 (108.5)	68,687 (105.3)	69,687 (101.5)	69,584 (99.9)	74,547 (107.1)	78,101 (104.8)
人キロ (百万人キロ)	51,624 (109.5)	55,348 (107.2)	56,681 (102.4)	57,119 (100.8)	61,289 (107.3)	65,012 (106.1)
座席キロ (百万座席キロ)	70,832 (105.5)	77,803 (109.8)	85,457 (109.8)	92,633 (108.4)	100,187 (108.2)	107,078 (106.9)
座席利用率(%)	72.9	71.1	66.3	61.7	61.2	60.7

(注) ( )内は、対前年度比(%)。

資料：運輸省「航空輸送統計年報」

運輸省は、安全運航の確保を基本としつつ、航空企業間の競争促進を通じて、利用者利便の向上を図るため、国内線については、高需要路線を中心に、ダブル・トリプルトラック化（同一路線の2社ないし3社運航）を推進している。ダブル・トリプルトラック化については、利用者利便の一層の向上を図るため、平成4年10月に、ダブル・トリプルトラック化の基準となる年間旅客数を引き下げた。さらに、8年4月の一層のダブル・トリプルトラック化基準引き下げにより、ダブルトラック化基準については、年間旅客数20万人以上、トリプルトラック化基準については、35万人以上になった。

この基準に基づき、札幌―仙台、札幌―福岡の2路線がトリプルトラック化され、大阪―函館、福岡―宮崎、札幌―新潟など6路線がダブルトラック化された（表2、3）。

表2 国内線のダブル・トリプルトラック化基準

	ダブル化	トリプル化
昭和61年	70万人以上	100万人以上
平成4年	40万人以上	70万人以上
8年	20万人以上	35万人以上

(注) 年間旅客数。

資料：運輸省

表3 国内線のダブル・トリプルトラック化の実施状況(平成4年～8年)

トリプルトラック		
路線名	会社名	備考
東京—大分	JAL・ANA・JAS	JAL 平成5年3月
東京—宮崎	JAL・ANA・JAS	JAL 6・9
大阪—長崎	JAL・ANA・JAS	JAL 6・9
大阪—宮崎	JAL・ANA・JAS	JAL 6・9
大阪—福岡	JAL・ANA・JAS	JAS 7・4
大阪—那覇	JAL・ANA・JAS	JAS 7・4
大阪—仙台	JAL・ANA・JAS	JAS 8・4
名古屋—札幌	JAL・ANA・JAS	JAS 5・3
名古屋—福岡	JAL・ANA・JAS	JAS 7・4
札幌—仙台	JAL・ANA・JAS	JAS 8・7
札幌—福岡	JAL・ANA・JAS	JAS 8・9
ダブルトラック		
東京—旭川	ANA・JAS	ANA 4・12
東京—青森	ANA・JAS	ANA 6・9
東京—徳島	ANA・JAS	ANA 6・11
大阪—大分	JAL・ANA	JAL 6・9
大阪—熊本	JAL・ANA	JAL 6・9
大阪—函館	JAL・ANA	JAL 8・7
成田—札幌	JAL・ANA	ANA 4・11
名古屋—那覇	ANA・JTA	JTA 7・5
名古屋—鹿児島	JAL・ANA	JAL 4・7
福岡—宮崎	JAL・ANK	ANK 8・7
那覇—宮古	ANK・JTA	ANK 5・4
鹿児島—那覇	ANK・JTA	JTA 5・4
札幌—新潟	JAL・ANA	JAL 8・7
札幌—広島	ANA・JAS	JAS 8・8
大阪—新潟	ANA・JAS	ANA 8・10
名古屋—宮崎	ANA・JAL	JAL 8・12

(注)(1) JAL：日本航空，ANA：全日本空輸，JAS：日本エアシステム，ANK：エアーニッポン，JTA：日本トランスオーシャン航空。

(2) 備考欄は，ダブルトラック化については2社目，トリプルトラック化については3社目の参入会社及びその運航年月。

(3) 名古屋—那覇は，JAL(平成2年11月)→JTA(平成7年5月)と移管しており，平成2年11月よりダブルトラック化されている。

資料：運輸省「運輸白書」，日本航空，全日本空輸

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。

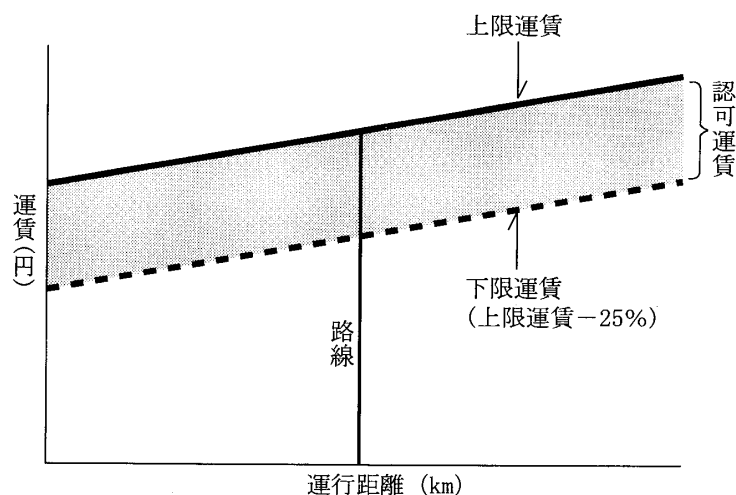
日航，全日空，日本エアシステムの主要3社についてみると，平成8年に参入路線として8路線（日航3路線，全日空1路線，日本エアシステム4路線），新規路線として25路線（日航3路線，全日空8路線，日本エアシステム14路線）など，3社合わせて33路線を開設し，需要を喚起している。

運賃面では，平成6年12月に，国内線の営業割引運賃が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，平成7年12月，国内航空運賃に幅運賃制度を導入することが決定された。各社は，平成8年5月から6月にかけて，幅運賃制に基づく新運賃を実施に移した。新制度が発足し，同じ路線でも，航空企業によって運賃の異なる新たな競争が始まった。各社は，幅の範囲内で自由に運賃を設定できる幅運賃制度や割引運賃の届出制を活用し，需給状況や競争状況に基づく新運賃の設定によって，需要の喚起を図っている（図1）。

新運賃には，低需要期の需要喚起および高需要期の需要分散を図るため，年間一律であった普通運賃に，通常期，閑散期，多客期という季節変動が設定された。夏休みや年末年始などの多客期においては，比較的需要在低い周辺期間へ需要を転移させるために，相対的に高い運賃になる。一方，年末年始を除く12月，1月は，需要の低い時期であるため，需要喚起を図る低運賃である。

図1 「幅運賃」制度の概念



- (注) (1) 上限運賃は，「標準原価」。複数社が運航する路線の平均的な燃料費や人件費などの原価に，適正な利潤を加えるなどして，運輸省が運航距離に応じて決める。  
 (2) 認可運賃(例 A路線20,000～15,000円)の範囲内ならば，航空会社は，自由に運賃を決められる。

割引運賃については、大幅な割引率の提供や、夫婦・家族など属性を限定した割引運賃は、原則として廃止し、属性を限定せず、早期に購入する場合、誰でも利用できる早割型運賃が大幅に拡充された。

2カ月前の売出日を対象とする「売出日割引」、28日前を対象とする「4週割引」、21日前を対象とする「3週割引」、14日前を対象とする「2週割引」など、最大割引率が50%から20%までにおよぶ四種類があり、旅客の多様化するニーズに対応した品揃えが行われた。

また、多頻度旅客向けの運賃として回数割引、鉄道新幹線との競合路線の割引、需要の低い早朝便に対しては、「早朝きっぷ」による割引、一部の路線において特定便を割引く運賃を設定するなど、きめ細かな需要の開発に努めている。

一方、貨物輸送動向に影響の大きい経済指標についてみると、平成7年度に、民間企業の設備投資は、5.0%増（6年度3.5%減）、公的固定資本形成10.0%増（同1.0%減）と増加に転じた。民間最終消費支出も2.7%増と緩やかな回復傾向を示している。

このような状況のなかで、国内貨物輸送量は、総輸送トン数で66億4,300万トン、対前年度比2.2%増、総輸送トンキロで5,590億トンキロ、同2.1%増と、トン数、トンキロとも、2年連続の増加となった。

航空貨物輸送量は、トン数(5.4%増)、トンキロ(6.0%増)とも、3年連続増加した。これは、消費が緩やかな回復傾向を続けるなかで、生鮮貨物、航空宅配貨物、通信機器関連、一部の貴重品貨物等が好調に推移したことに加え、海外進出日系企業等からの製品・半製品輸入貨物の国内転送が活況を呈しているためである(表4)。

表4 輸送機関別国内貨物輸送量

	輸送トン数 (百万トン)				輸送トンキロ (億トンキロ)				平均輸送距離 (キロ)	
	6年度	7年度	6/5	7/6	6年度	7年度	6/5	7/6	7年度	7/6
総輸送量	6,500.7	6,643.0	101.1	102.2	5,475.0	5,590.0	102.2	102.1	84.1	99.9
鉄道	78.9	76.9	99.6	97.4	244.9	251.0	96.3	102.5	326.3	105.2
JR	52.8	51.5	99.2	97.5	240.8	247.0	96.2	102.6	480.1	105.2
民鉄	26.2	25.5	100.4	97.3	4.2	4.0	102.4	95.9	15.6	98.6
自動車	5,865.1	6,016.6	100.7	102.6	2,836.0	2,946.5	102.8	103.9	49.0	101.3
営業用	2,541.3	2,647.1	102.0	104.2	2,120.7	2,230.9	103.5	105.2	84.3	101.0
自家用	3,323.8	3,369.5	99.8	101.4	715.3	715.6	100.7	100.0	21.2	98.7
内航海運	555.8	548.5	105.1	98.7	2,385.4	2,383.3	102.1	99.9	434.5	101.2
航空	0.9	1.0	106.0	105.4	8.7	9.2	106.6	106.0	962.3	100.6

(注)(1) 運輸省資料により作成。

(2) 航空は定期及び不定期の計で、超過手荷物と郵便物を含む。

(3) 端数処理の関係で、輸送機関別の合計と輸送機関計が一致しない場合がある。

資料：運輸省「運輸白書」

日航は、宅配貨物を含めた一般貨物の堅実な取り込みを図るとともに、各地産物の需要掘り起こしを積極的にすすめ、九州産の柑橘類や生花、沖縄版週刊テレビガイドの新規需要を開拓するなど、航空貨物利用の促進と販売強化に努めている。年末には、国内貨物繁忙期に対応し、貨物専用機による臨時便を運航している。

全日空は、地上輸送機関から貨物の積み取りを図るため、航空引越貨物を開拓した。日本エアシステムも、新規路線の開設および一部路線の増便・大型化に対応し、トラック貨物の誘致、昼間便貨物開拓など、積極的な販売活動を展開している。各社において、情報関連機器、家庭用ゲーム機器、機械・部品類、宅配貨物、生鮮貨物（青果物・鮮魚・食肉）などの需要が堅調に推移している（表5）。

国内航空貨物運賃も、平成8年5月から6月にかけて、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。

表5 日本航空国内線の品目別貨物輸送実績(平成7年度)

品目	重量(トン)	構成比(%)
A 一般混載	89,944	34.6
B 書類・原稿・フィルム	1,246	0.5
C 機械器具・輸送機器	6,988	2.7
E 衣料品・繊維製品	1,577	0.6
F 化学製品・薬品	379	0.1
G 引越貨物	285	0.1
H その他	39,440	15.2
I 魚介類混載	7,623	2.9
J 生鮮魚介類(I以外)	22,756	8.7
K 果実・野菜類混載	8,036	3.1
L 果実・野菜・マツタケ(K以外)	34,398	13.2
M 食料品・飲物(I~L以外)	6,085	2.3
N 輸血用血液・その容器	263	0.1
O 新聞・雑誌・書籍	2,399	0.9
Q 花卉園芸植物	13,600	5.2
W 貴重品	1,937	0.7
X 生きた動物	210	0.1
Y 遺体・遺骨	12	—
Z 危険品	571	0.2
相次運送貨物	102	—
その他不明	22,345	8.6
合計	260,196	100.0

(注)(1) 食料品(I, J, K, L, M)は、78,898トン(30.3%)。

(2) 相次運送貨物は、日本エアシステム、日本トランスオーシャン航空への中継貨物。

資料：日本航空

## 2. 国際航空輸送

国際航空旅客輸送量は、平成4年度以降、低迷していたが、6年度は、3,885万人(対前年度比7.9%増)となり、回復に転じた。円高に伴って、海外旅行に割安感が生じていることに加え、6年9月の関西国際空港の開港により、大阪発着の国際航空旅客数が、年度計で127万人(23.3%)増加したことなどが影響している。

平成7年度は、4,357万人(対前年度比12.1%増)になった。7年1月に起こった阪神・淡路大震災の影響により、7年2月、3月は、需要が落ち込んだものの、5月以降は、着実に輸送量が伸びており、堅調な旅行需要を反映している(表6)。

平成8年の日本人出国者は、1,669万4,000人で、前年に比べ139万6,000人(9.1%)増加し、平成4年から5年連続して過去最高を記録した。その理由としては、国民的海外旅行熱の高さに加え、国内旅行との比較による海外旅行の割安感の定着、関西国際空港および地方空港による新たな路線の開設などが挙げられる。

渡航目的別にみると、観光等を目的とする者が1,377万3,000人と全体の82.5%を占め、前年に比べ108万7,000人(8.6%)増加している。次いで、短期商用業務が233万6,000人と全体の14.0%を占め、前年に比べ27万人(13.1%)増加している。

一方、外国人入国者は、424万4,000人で、前年に比べ51万2,000人増加した。過去に最も多かった平成4年の392万6,000人と比べても、31万8,000人(8.1%)の増加となり、これまでの最高を記録し、初めて400万人を突破した。

また、再入国者を除いた新規入国者をみた場合、341万人で、前年に比べ47万5,000人

表6 日本に発着した国際航空旅客輸送量

単位：千人

項目 \ 年度	2	3	4	5	6	7
航空機利用発着 旅客総数	31,045 ( 3.6)	34,154 (10.0)	34,493 ( 1.0)	36,000 ( 4.4)	38,855 ( 7.9)	43,570 (12.1)
我が国航空企業 利用発着旅客数	10,531 (△0.8)	11,328 ( 7.6)	11,297 (△0.3)	11,577 ( 2.5)	12,575 ( 8.6)	14,649 (16.5)
シェア (%)	34	33	33	32	32	34

(注)(1) 我が国航空企業は、日本航空、全日本空輸、日本エアシステム、日本アジア航空及びエア・ニッポンを含む。

(2) ( )は、対前年度比伸び率(%)を示す。

資料：運輸省航空局監修「数字でみる航空」

(16.2%)増加した。過去に最も多かった平成4年の325万1,000人に比べても、15万8,000人(4.9%)の増加となり、新規入国者も最高を更新した。特に、在留資格「短期滞在」の入国者(前年比46万人増)が大幅に増加しており、そのうち、「観光」を目的とした入国者(前年比35万6,000人増)と「短期商用」を目的とした入国者(前年比7万7,000人)が顕著である。

表7 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		
	外国人入国者数	うち新規入国者数	うち再入国者数			指数	対前年増減率(%)	
昭和51年	881,203	739,496	141,707	100		2,852,584	100	
52	983,069	826,156	156,913	112	11.6	3,151,431	110	10.5
53	1,017,149	835,370	181,779	115	3.5	3,525,110	124	11.9
54	1,089,341	893,987	195,354	124	7.1	4,038,298	142	14.6
55	1,295,866	1,087,071	208,795	147	19.0	3,909,333	137	△3.2
56	1,552,296	1,330,720	221,576	176	19.8	4,006,388	140	2.5
57	1,708,306	1,479,859	228,447	194	10.1	4,086,138	143	2.0
58	1,900,597	1,667,585	233,012	216	11.3	4,232,246	148	3.6
59	2,036,488	1,783,689	252,799	231	7.1	4,658,833	163	10.1
60	2,259,894	1,987,905	271,989	256	11.0	4,948,366	173	6.2
61	2,054,450	1,710,450	344,000	233	△9.1	5,516,193	193	11.5
62	2,161,275	1,787,074	374,201	245	5.2	6,829,338	239	23.8
63	2,414,447	1,960,320	454,127	274	11.7	8,426,867	295	23.4
平成元年	2,985,764	2,455,776	529,988	339	23.7	9,662,752	339	14.7
2	3,504,470	2,927,578	576,892	398	17.4	10,997,431	386	13.8
3	3,855,952	3,237,874	618,078	438	10.0	10,633,777	373	△3.3
4	3,926,347	3,251,753	674,594	446	1.8	11,790,699	413	10.9
5	3,747,157	3,040,719	706,438	425	△4.6	11,933,620	418	1.2
6	3,831,367	3,091,581	739,786	435	2.2	13,578,934	476	13.8
7	3,732,450	2,934,428	798,022	424	△2.6	15,298,125	536	12.7
8	4,244,529	3,410,026	834,503	482	13.7	16,694,769	585	9.1

表8 渡航目的別・日本人出国者数(平成8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	16,694,769	52,920	2,336,509	49,591	110,390	180,086	10,832	100,714	80,623	13,773,104
構成比(%)	100.0	0.3	14.0	0.3	0.7	1.1	0.1	0.6	0.5	82.5



表9 外国人・日本人別・空・海港別・出入(帰)国者数

	平成7年総数	平成8年総数		構成比 (%)	対前年 増減率 (%)	
		外国人	日本人			
総数	37,955,949	41,697,782	8,399,948	33,297,834	100.0	9.9
空 港	37,567,500	41,274,754	8,191,872	33,082,882	99.0	9.9
成田	21,076,039	22,250,225	4,493,590	17,756,635	53.4	5.6
関西	8,030,716	9,979,777	1,809,734	8,170,043	23.9	24.3
新千歳	352,066	387,397	41,994	345,403	0.9	10.0
仙台	386,579	432,549	37,732	394,817	1.0	11.9
羽田	756,734	841,797	332,316	509,481	2.0	11.2
名古屋	3,321,095	3,547,281	458,150	3,089,131	8.5	6.8
福岡	2,300,502	2,463,480	583,391	1,880,089	5.9	7.1
那覇	336,924	348,140	241,098	107,042	0.8	3.3
その他	1,006,845	1,024,108	193,867	830,241	2.5	1.7
海 港	388,449	423,028	208,076	214,952	1.0	8.9
東京	18,866	19,386	3,882	15,504	0.0	2.8
横浜	6,986	5,133	1,465	3,668	0.0	△26.5
大阪	23,132	18,287	9,559	8,728	0.0	△20.9
神戸	12,954	21,672	9,881	11,791	0.1	67.3
下関	87,858	100,659	74,053	26,606	0.2	14.6
博多	155,053	173,039	65,577	107,462	0.4	11.6
その他	83,600	84,852	43,659	41,193	0.2	1.5

(出入帰国別)

平成8年	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	4,244,529	100.0	4,155,419	100.0	16,603,065	100.0	16,694,769	100.0
空 港	4,142,593	97.6	4,049,279	97.4	16,501,764	99.4	16,581,118	99.3
成田	2,262,009	53.3	2,231,581	53.7	8,855,533	53.3	8,901,102	53.3
関西	920,491	21.7	889,243	21.4	4,067,434	24.5	4,102,609	24.6
新千歳	22,462	0.5	19,532	0.5	173,863	1.0	171,540	1.0
仙台	19,837	0.5	17,895	0.4	195,559	1.2	199,258	1.2
羽田	161,207	3.8	171,109	4.1	255,807	1.5	253,674	1.5
名古屋	240,506	5.7	217,644	5.2	1,544,974	9.3	1,544,157	9.2
福岡	293,979	6.9	289,412	7.0	946,341	5.7	933,748	5.6
那覇	120,341	2.8	120,757	2.9	53,983	0.3	53,059	0.3
その他	101,761	2.4	92,106	2.2	408,270	2.5	421,971	2.5
海 港	101,936	2.4	106,140	2.6	101,301	0.6	113,651	0.7
東京	1,949	0.0	1,933	0.0	7,746	0.0	7,758	0.0
横浜	1,059	0.0	406	0.0	1,927	0.0	1,741	0.0
大阪	4,310	0.1	5,249	0.1	3,921	0.0	4,807	0.0
神戸	4,826	0.1	5,055	0.1	6,082	0.0	5,709	0.0
下関	36,003	0.8	38,050	0.9	11,110	0.1	15,496	0.1
博多	33,049	0.8	32,528	0.8	51,837	0.3	55,625	0.3
その他	20,740	0.5	22,919	0.6	18,678	0.1	22,515	0.1

資料(表7-9)：法務局入国管理局

平成7年には、「阪神・淡路大震災」（1月17日）、「急激な円高」（3月8日に90円を突破、4月19日に80円を突破）、「地下鉄サリン事件」（3月20日）などが起こった。これらの要因が重なりあって、特に、アジア地域からの観光旅行客が大幅に減少したが、平成7年の後半に「急激な円高」も一段落し、100円に戻してからは、円安傾向になり、120円台で推移するようになった。加えて、「阪神・淡路大震災」および「地下鉄サリン事件」による影響も薄れ、日本への渡航を自粛していた観光旅行客や短期商用者の入国が増加している（表7、8、9）。

国際航空運賃の新制度が、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、航空事業者は、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。利用者は、従来と比べ、最大で5割程度安い運賃になり、また、安価なパック商品に少人数で参加することができるようになった。新運賃制度の導入により、PEX運賃（特別回遊運賃）の販売が大幅に伸びており、国際航空旅客輸送の伸びに寄与している。

運輸省は、国内線のダブル・トリプル化と同様に、航空企業間の競争促進を通じて、利用者利便の向上を図るため、国際線の複数社化を推進している。平成6年には、大阪―北京線、ソウル線、シンガポール線など8路線、平成7年には、大阪―上海線、バンコク線、クアラルンプール線およびロンドン線の4路線、平成8年には、大阪―フランクフルト線の1路線が複数社化されている（表10）。

路線網の拡充がすすんでおり、平成8年に、日航は、名古屋―バンクーバー線（カナダ航空との共同運送）、大阪（関西）―フランクフルト線、デリー線、ミラノ―ローマ線、東京―コナ（ハワイ島）線、ヌーメア（ニューカレドニア）線（フランス航空との共同運送）を、それぞれ開設した。

全日空は、大阪（関西）―ヤンゴン・ムンバイ・フランクフルト・ミラノの各路線、バンクーバー線（カナダ航空との共同運送）および東京―デリー線、ジャカルタ・デンパサール線を開設するなど、積極的にネットワークの拡充を図っている。日本エアシステムも、平成7年の大阪（関西）―広州（中国）線に続き、平成9年に香港線を開設し、規模拡大の方向に向かっている。

顧客サービス面においては、各種割引運賃や搭乗距離に応じて、無料航空券、国内線航空券、アップグレード券等を提供するマイレージサービスの充実、座席間隔を拡大す

表10 国際線の複数社化の実施状況（旅客便）

路線名	会社名	備考
東京－グアム	JAL, ANA	ANA・S61・3
東京－ロサンゼルス	JAL, ANA	ANA・S61・7
東京－ワシントン	JAL, ANA	ANA・S61・7
東京－北京	JAL, ANA	ANA・S62・4
東京－香港	JAL, ANA	ANA・S62・7
東京－シドニー	JAL, ANA	ANA・S62・10
東京－ソウル	JAL, JAS	JAS・S36・7
東京－バンコク	JAL, ANA	ANA・H元・7
東京－ロンドン	JAL, ANA	ANA・H元・7
東京－モスクワ	JAL, ANA	ANA・H元・7
東京－パリ	JAL, ANA	ANA・H2・10
東京－ニューヨーク	JAL, ANA	ANA・H3・3
東京－シンガポール	JAL, ANA	ANA・H3・12
東京－フランクフルト	JAL, ANA	ANA・H5・2
東京－上海	JAL, ANA	ANA・H5・3
大阪－北京	JAL, ANA	ANA・H6・9
大阪－ソウル	JAL, ANA	ANA・H6・9
大阪－シンガポール	JAL, ANA	ANA・H6・9
大阪－プリズベン	JAL, ANA	ANA・H6・10
大阪－シドニー	JAL, ANA	ANA・H6・10
大阪－香港	JAL, ANA	ANA・H6・10
東京－プリズベン	JAL, ANA	ANA・H6・11
大阪－グアム	JAL, ANA	ANA・H6・12
大阪－上海	JAL, ANA	ANA・H7・7
大阪－バンコク	JAL, ANA	ANA・H7・7
大阪－クアラルンプール	JAL, ANA	ANA・H7・7
大阪－ロンドン	JAL, ANA	ANA・H7・10
大阪－フランクフルト	JAL, ANA	ANA・H8・9

(注)(1) JAL：日本航空，ANA：全日本空輸，JAS：日本エアシステム。

(2) 休止中のものは除く。

(3) 備考欄は2社目の参入会社及びその運航年月。

(4) 平成8年12月現在。

資料：運輸省「運輸白書」

るなど機内サービスの向上，インターネットによる運賃情報・スケジュールの案内，予約受付など，顧客サービスの向上と競争力の強力を図っている（表11）。

国際航空貨物輸送量（継越貨物を除く）は，平成5年度に上向きに転じ，6年度に大幅増加が続いた。7年度の伸び率は，鈍化しているものの，依然として順調に推移している。輸出の伸びは，アジア地域との取扱いが増加しているためである。輸入の伸びは，

表11 日本航空のインターネットによるサービス概要

	サービス内容
国際線サービス	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 発着案内</li> <li>2. JAL 悟空（国際線個人割引運賃）の案内</li> <li>3. JAL マイレージプログラム案内，加入申し込み（国内線共通）</li> <li>4. リゾッチャキャンペーン案内</li> <li>5. プライオリティゲストサービス案内</li> <li>6. その他</li> </ol>
国内線サービス	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 予約（一般予約，チケットレスサービス）</li> <li>2. 発着案内</li> <li>3. JAL SKI '97 北海道案内</li> <li>4. 割引運賃案内</li> <li>5. プライオリティゲストサービス案内</li> <li>6. その他</li> </ol>
ツアー	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. JALPAK 海外ツアー案内</li> <li>2. JAL STORY 国内ツアー案内</li> </ol>
ホテル	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. JAL おすすめホテル案内</li> <li>2. ニッコーホテルズインターナショナル案内</li> <li>3. ホテル JAL シティ案内</li> </ol>
劇場案内	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. JAL ワールドプレイガイド</li> </ol>
ショッピングアーケード	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. JAL カード案内</li> <li>2. JAL ワールドショッピングクラブ案内</li> </ol>
貨物情報	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 発着案内</li> <li>2. 各種サービス案内</li> <li>3. その他</li> </ol>
企業情報	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 会社概要・株主優待案内</li> <li>2. 日航財団案内</li> <li>3. 調達情報</li> <li>4. 日航ニュース</li> </ol>

資料：日本航空

日本の製造業の海外生産が拡大し，製品・半製品の輸入が急増したためである。

日本の産業構造の転換，国際分業の進展を反映して，輸出入とも，機械類を中心に伸びている。関西国際空港の開港に伴い，大阪方面の輸出入貨物が増加している。新東京国際空港も，関西国際空港の開港後，国際航空貨物の分担率が低下したものの，需要全体の伸びを反映し，増加ペースを続けている（表12）。

日航は，関西国際空港の開港と同時に，同空港に，大規模な輸出貨物ターミナルを開

表12 我が国をめぐる国際航空貨物輸送量

単位：千トン

項目 \ 年度	2	3	4	5	6	7
我が国の国際航空貨物輸送量	1,195.7 (5.0)	1,176.1 (△1.6)	1,137.9 (△3.2)	1,297.2 (14.0)	1,600.9 (23.4)	1,815.0 (13.4)
輸出	540.5 (15.4)	513.5 (△5.0)	476.5 (△7.2)	497.1 (4.3)	613.6 (23.4)	684.4 (11.5)
輸入	655.2 (△2.3)	662.6 (1.1)	661.4 (△0.2)	800.1 (21.0)	987.3 (23.4)	1,130.6 (14.5)
我が国航空企業による輸送量	622.3 (△1.0)	629.6 (1.2)	663.2 (5.3)	708.0 (6.8)	808.9 (14.3)	857.9 (6.1)
輸出	279.8 (8.4)	262.0 (△6.4)	270.3 (3.2)	275.9 (2.1)	317.6 (15.1)	323.2 (1.8)
輸入	321.3 (△4.0)	328.0 (2.1)	349.5 (6.6)	401.7 (14.9)	461.1 (14.8)	496.2 (7.6)
三国間	21.2 (△41.3)	39.6 (86.8)	43.4 (9.6)	30.4 (△30.0)	30.2 (△0.7)	38.5 (27.5)
我が国航空企業による積取比率(%)						
輸出	38.3	37.8	40.0	39.1	39.3	38.6
輸入	37.8	38.7	40.2	39.7	38.8	38.5

(注)(1) 運輸省資料により作成。

(2) 新東京国際、東京国際、大阪国際及び関西国際、札幌、仙台、新潟、名古屋、小松、広島、高松、長崎、熊本、福岡、鹿児島及び那覇の16空港における輸出入貨物量で、臨時便による貨物を含む。

(3) 「我が国の国際航空貨物輸送量」については、継越貨物(税関に仮陸揚届を提出した通過貨物)を含まない。

(4) 「我が国航空企業による輸送量」及び「我が国航空企業による積取比率」については、継越貨物を含む。

(5) ( )内は、対前年度比伸び率(%)を示す。

資料：運輸省「運輸白書」

設するとともに、予約情報と荷役制御システムを連動した貨物取扱システム(JACKET)の運用を開始した。同社は、平成8年2月に、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、航空輸送を行うのみにとどまらず、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企業として、アピールすることになった。

経済活動の国際化、グローバル化、ボーダレス化がすすむなかで、世界の企業は、生産や販売の拠点を世界各地に配置するようになった。それに伴い、情報ネットワーク化、国際複合一貫輸送の進展など、複雑化する物流機能に対処するための「戦略的な物流管理」(ロジスティクス)が必要になっている。日航は、「スーパー・ロジスティクス」を、貨物事業経営の新理念に掲げ、高度化、多様化する物流ニーズに応え、高付加価値サー

ビスの開発・提供を目指している。

日航は、成長著しい東南アジア市場において供給の拡大を図るために、平成8年、シンガポール線に貨物専用便を増便するとともに、マレーシア航空と貨物専用便の共同運送によって、東京―ペナン線、大阪（関西）―ペナン線を開設した。ソウル線、上海線には、貨物臨時便を運航させている。また、貨物専用便のシカゴ線を増便するとともに、太平洋線、欧州線でも、貨物臨時便を運航するなど、増大する需要に応じている。

新サービスの開発もすすんでいる。日航は、迅速な輸送サービスを求める荷主ニーズに応え、需要の旺盛な東南アジア線および米国線の一部において、貨物の優先搭載、着地空港での運送状の優先引渡しなどを中心とした新サービス「ジェイ・スピード」(J-SPEED)を開始した。さらに、増加する輸出貨物と成田空港引渡し貨物に対処するため、成田貨物ターミナルを拡充するとともに、貨物処理方式の改善により迅速な貨物引渡しを図るなど、荷主に対するサービス向上に努めている。

同社は、顧客への強力な情報伝達手段として、平成7年からインターネットを利用した各種サービスの案内をしているが、貨物分野でも、平成8年からインターネットホームページを開設し、スケジュール案内、接続便サービス案内、営業所・支店案内、その他輸送制限品、危険物輸送等についての広範な情報を提供している。

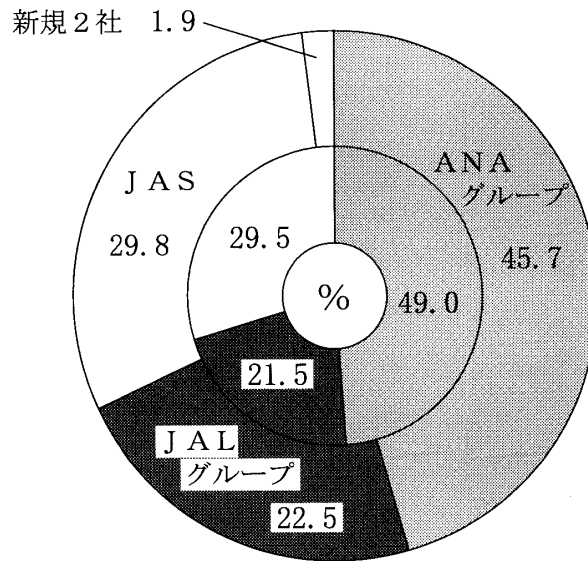
全日空は、関西国際空港の開港に伴い、国内線のネットワークを生かした貨物販売活動を積極的に展開している。また、中国の諸都市へ、航空機・トラックの複合一貫輸送サービスを行う「チャイナ・コネクション」の販売を開始し、中国内の全日空便未就航地の開発をすすめている。さらに、中国市場の高需要期(9月―12月)に貨物専用機をリースし、東京・大阪(関西)―上海間に貨物臨時便、東京―北京間にチャーター便を運航させるなど、荷主ニーズに応じている。日本から中国向けの主要な輸送品目は、機械類・電子部品類である。中国から日本向けは、衣類や生鮮食品が多い。

### 3. 航空事業の諸問題

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、国内線、国際線の双方における競争激化により、経営環境が一段と厳しくなっている。

羽田空港の拡張による新滑走路の供用が平成9年3月から始まり、同空港の発着路線枠が40往復分増えた。収益性の高い東京便の発着枠に余裕が生じたことで、国内航空市場へ新規参入を目指し、新企業を設立する動きがみられる。平成8年11月に、「スカイマ

図2 羽田空港発着路線の各社便数シェア  
(内円は従来、外円は40枠配分後)



資料：日本航空

ーク・エアラインズ㈱」(本社東京)および「北海道国際航空㈱」(本社札幌)が設立された。これらの新企業は、機体のリース、整備や事務部門の外部委託などで、現行運賃の半額程度という低価格で就航することを計画している。新企業の市場参入は、既存企業にインパクトを与えることになる(図2)。

ダブル・トリプル化の推進や幅運賃制の導入など、規制緩和政策によって、企業間の競争が着実にすすんでいる。さらに、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、目標期限を定め、需給調整規制を廃止するという方針を打ち出した。その理由としては、「わが国の交通運輸市場が成熟段階に達しつつあること、行政改革・経済構造改革が焦眉の急であることなどに鑑み、自由競争の促進により、交通運輸の分野における経済活動の一層の効率化・活性化を図る必要がある。そのため、従来の運輸行政の根幹をなしてきた需給調整規制を抜本的に見直すことにした」のである。

このなかで、国内航空事業分野に関する具体的方針としては、

- (1) 国内旅客および貨物は、需給調整規制の廃止。
- (2) 空港制約のある空港間路線は、透明性のある公正な発着枠配分ルールの設定。
- (3) 生活路線の維持方策の確立が必要。
- (4) 需給調整規制廃止の目標期限は、おおむね3年後。
- (5) 需給調整規制廃止に伴う運賃規制緩和の方向として、消費者保護の観点から必要な場合は、認可制を維持しつつ、一層の弾力化(上限価格制への移行等)。

などある。

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をはじめとする構造問題に取り組んでいるほか、ベア・賞与の抑制などによる人件費の圧縮、宣伝費その他の管理費の節減をすすめている。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）による運航費用の削減、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）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、B737型機を中心に運航する新規子会社「㈱ジャルエクスプレス」(JEX)を平成9年4月に設立した。新たな競争時代に直面している日航は、国内旅客事業の小規模需要路線においても、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営体制の確立・強化を目指している。

日本エアシステムは、昭和58年に、「日本エアコミューター㈱」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1月、新規子会社「㈱ハーレクインエア」を設立した。これは、日本エアシステム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日本エアシステム国内ローカル線の運航を受託するもので、平成9年12月から就航している(表13)。

日航の子会社「ジャパンエアチャーター㈱」(JAZ)は、地方都市の増大する海外旅行需要に対処するために、平成3年、チャーター専門会社としてスタートしたが、チャーター便事業のみならず、ウェットリースによって、日航の定期便を受託運航する事業も積極的に展開している。

JAZは、仙台、東京、名古屋、大阪(関西)、福岡の各地からホノルル向け、また、東京、大阪(関西)の各地からバンコク向けの日航定期路線を受託し、ウェットリース便を運航している。

急激な円高によって、円建てコストが相対的に上昇し、外国エアラインとの競争が激化するなど、厳しい環境のなかで、日航は、同社の構造改革に着手し、その一環である「コストの外貨化」方策として、JAZの活用を図ることになった。これが、ウェットリース便の始まりである。

JAZは、コストの外貨化を図るために、ホノルルとバンコクに乗員の基地を設置し、乗員の人件費を、それぞれの現地通貨で支払うなど、設立当初から徹底した低コスト体



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 (%)	主な営業内容	主たる事業地
日本エアコミューター ㈱	300	60.0	定期航空運送事業	鹿児島空港他
北海道エアサービス ㈱	40	55.0	地上ハンドリング業 務, 空港売店運営	新千歳空港
仙台エアサービス㈱	20	90.0	地上ハンドリング業 務, 予約業務	仙台空港 仙台市
東亜エアサービス㈱	25	60.0	地上ハンドリング業務	東京国際空港 (羽田)
㈱金沢エアシステム	10	100.0	地上ハンドリング業 務, 予約業務	小松空港 金沢市
グランドエア サービス㈱	24	75.0	地上ハンドリング業務	伊丹, 福岡 鹿児島空港
エアロコミュニケーション サービス㈱	10	100.0	予約業務	東京都
㈱大阪エイシーエス	10	100.0	予約業務	大阪市
㈱福岡エイシーエス	10	100.0	予約業務	福岡市
日東航空整備㈱	50	50.0	航空機整備	東京国際空港 (羽田)
日本エアモーター サービス㈱	10	100.0	地上支援機材・車輛整 備	東京国際空港 (羽田)
㈱ジェイエイエス メンテナンスサポート	10	100.0	航空機部品の保管・払 出, 航空機整備付帯作 業	東京国際空港 (羽田)
㈱ジェイエイエス エアクラフト	490	100.0	航空機部品・設備等の 輸出入	東京都
ジェイエイエス商事㈱	80	70.0	旅行業	東京・札幌 大阪・福岡
㈱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
㈱ジェイトラベル 北海道	20	90.0	旅行業	札幌市
㈱ジェイトラベル東京	60	60.0	旅行業	東京都
㈱ジェイトラベル大阪	40	100.0	旅行業	大阪市
ジェイエイエス旭川 リゾート開発㈱	300	50.0	ゴルフ場運営	旭川市
㈱ハーレクインエア	50	100.0	不定期航空運送事業	福岡空港他

(注) 日本エアシステムからの出資比率50%以上の関連会社。

資料：日本エアシステム

表14 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
空港グランドサービス(株)	720	85.0	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	12,000	67.1	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	70.3	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	情報提供サービス業
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

制を整備してきた。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（表14）。

幅運賃制度の導入、路線参入規制の緩和、新規企業の設立、需給規制撤廃の方向など、競争促進の流れが加速化されているなかで、航空企業は、路線網の拡充、路線運営の効率化、低コスト化を図る運航体制の構築など、競争力を強化しなければならない。一方、顧客サービスの向上、顧客ニーズに沿った新運賃の設定や割引運賃の開発など、各種の営業努力によって増収を図り、経営基盤を強化することが課題である。