



## 北海道における航空事情

株式会社北海道エアシステム

取締役業務部長 宮木 康二

### 1. 航空分野の変遷

日本の航空業界は昭和46年に、これまで国内地方路線を運航していた日本国内航空、東亜航空が合併して東亜国内航空が誕生し、45・47体制と言われる国際・国内幹線は日本航空、国内幹線は全日本空輸、国内地方路線は東亜国内航空の3社体制になった。昭和61年には、それぞれの役割分担が見直され、日本航空の国内線への進出、全日空の国際線への進出など、45・47体制を廃止し、現在の3社体制が確立された。その後、平成10年には羽田空港の発着枠の増大に併せて、新規航空会社スカイマーク、エアドゥへの枠配分を行うなど、自由化が進められてきた。

平成12年には路線への参入と撤退、運賃設定の自由などの規制緩和が行われ、我が国の航空分野の自由化がより一層進められている。そのような状況の中、平成13年11月日本航空と日本エアシステムが経営統合を発表した。この経営統合

の背景は、日本航空においては激化している国際線競争に経営規模拡大と安定収益をあげられる国内線収益の拡大が不可欠であり、一方、日本エアシステムは、3000億円の有利子負債を抱え債務超過が続いており、企業存続自体が危ぶまれている状況にあることから、2001年9月同時多発テロ以来の国際線利用客の激減を契機に両社の利害が一致し、一気に経営統合という形でこれらの課題の解決を図ったと思われる。

今後は、2強時代を迎え、それぞれコスト競争力が問われる時代に入ったといえるが、2社が価格競争を繰り広げるのか、それとも集客競争だけで市場が寡占化に向かい運賃が値上げされるのか、スカイマーク、エアドゥの新規航空会社にとっても新たなステージに入ってきたと言えそうだ。

JAL・JAS統合後の航空業界は、表1、新会社の概要は図1の通り。

図 - 1 新会社の概要

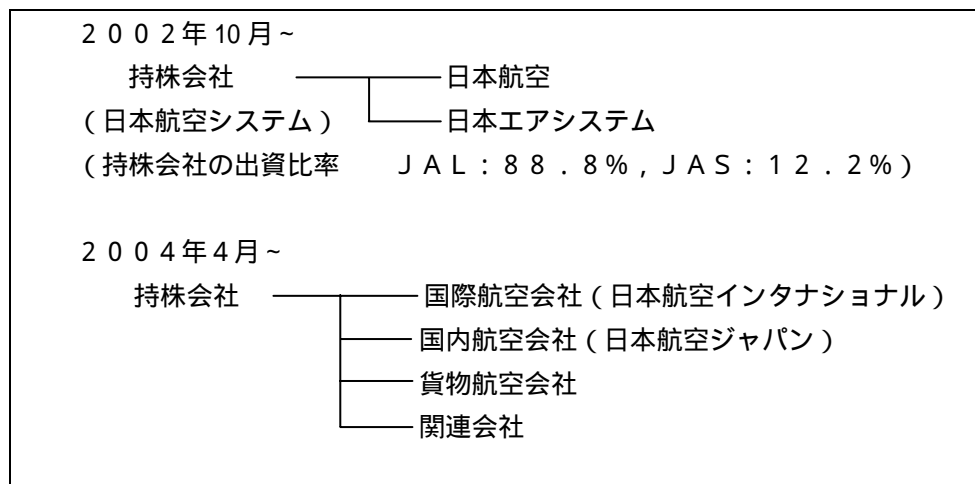


表 - 1 統合後の航空業界 (億円)

	J A L	J A S	新会社	A N A
売上高	17,037	4,183	21,221	12,796
営業利益	786	177	963	822
純利益	410	22	432	402
有利子負債	10,106	3,337	13,443	9,357

(百万旅客キロ)

国際輸送実績	76,397	1,169	77,566	24,124
国内輸送実績	18,866	17,616	36,482	38,469

## 2. エアドゥの参入

### (1) 参入の影響

(株)北海道国際航空(エアドゥ)は1998年12月に半額運賃を掲げて東京～札幌線に新規参入し、現在、ボーイング767型機(286席)2機で1日6往復運航している。その後、経営危機に陥り、道庁、札幌市から公的支援を受けているほか現時点においても、約20億円の追加支援を求めている。今後、公的支援のあり方について考える上でも、エアドゥの参入が本道の航

空需要等にどのような影響を及ぼしたのか検証を試みる必要がある。

旅客データはエアドゥが就航して3年しか経過していないこと、また、2000年は有珠山の噴火により航空旅客が減少した特異な年であることを考え合わせると統計的なデータに不足しているが、新規航空会社(エアドゥ・スカイマーク)が参入した札幌～東京、福岡～東京の旅客動向は、表2の通りである。

表-2 航空旅客動向

年度	全 国		東 京 ～ 札 幌					
	旅客数(千人)	伸び率	全 体			内 エ ア ド ュ		
	旅客数(千人)	伸び率	旅客数(千人)	利用率(%)	伸び率	旅客数(千人)	利用率(%)	シェア(%)
1997	85,555	100	8,127	68.1	100			
1998	87,910	103	8,292	64.5	102	146	83.2	1.8
1999	91,470	107	8,658	66.3	107	421	68.7	4.9
2000	91,989	108	8,982	65.1	111	645	63.5	7.2

年度	東 京 ～ 福 岡					
	全 体			内 ス カ イ マ ー ク		
	旅客数(千人)	利用率(%)	伸び率	旅客数(千人)	利用率(%)	シェア(%)
1997	6,749	66.9	100			
1998	6,986	59.5	104	310	59.5	4.4
1999	7,590	63.9	112	497	63.9	6.6
2000	8,006	63.9	119	774	67	9.7

出典：国土交通省資料

限られたデータの中ではあるが、札幌～東京線の伸び率は、エアドゥが参入する以前は全国を下回っていたが、2000年度は全国を上回っていることから、エアドゥの参入は確実に札幌～東京線の旅客を増加させたものと考えられる。また、

福岡～東京線はより高い伸び率を示しており、運賃の低下による旅客の増加が著しく、低価格運賃による新規航空会社の参入は市場の競争を促進し、地域経済に与えた影響は大きいものと考えられる。

(2) 運賃低下の経済効果

運賃の低下による経済効果については、旅行費用の軽減が第一にあげられ、表 3 の通り（2001年度の旅客数は想定値）3年間で約550億円程度の効果があり、本道経済への波及効果は、その数倍になるものと予想される。

表 3 運賃軽減効果

年 度	運賃低下額 (円)	影響旅客数 (千人)	効 果 (億円)
1999	5,800	4,329	251
2000	4,500	4,491	202
2001	2,000	4,500	90
計			543

算出方法：エアドゥが参入しなかった場合の運賃は、国内類似路線から22,000円に想定し、エアドゥとの運賃差を運賃低下額とした。影響旅客数は、ビジネス目的の旅客(全体の50%)が運賃低下の影響を受けたとして算出

これまで、道は47億円(融資27億円、補助20億円)、札幌市は8億円(全額融資)計55億円の公的支援を行っており、運賃低下による直接的効果は支援額の10倍、補助金だけに限定すると28倍と推計され、間接的効果も含めるとその数倍の投資効果があったものと考えられる。

(3) ロープライスリーダーとしての役割

2002年2月にはエアドゥが普通運賃を23,000円に値上げしたが、大手3社が特割を20,000円で据え置く結果となった。これまでのエアドゥの運賃に合わせて3社の運賃が決まっていたが、今回、大手3社が追随しなかったことや大手航空会社がバーゲン運賃の導入によりエアドゥより安い運賃を提供していることもあり、エアド

ゥの価格の優位性が薄れてきていることは否めない。

今後、国内は、JAL・JASの経営統合により、ANAグループとの2社体制となるが、米国の航空分野における規制撤廃の歴史をみると、規制撤廃で参入した多くの新規航空会社が倒産する中で航空市場はメガキャリアと言われる大手航空会社による寡占化にすすみ、運賃の上昇を招いている状況がある。今後、エアドゥがロープライスリーダーとして飛び続けることができるのであれば、航空市場の寡占化を防ぐことも可能であると思われ、エアドゥの経営再建に期待するところである。

3. 鉄道的高速化が航空へ与えた影響

道内における鉄道的高速化は1994年に、札幌～函館間に振り子電車が導入されたのを皮切りに、札幌～釧路間、旭川～稚内間で高速化がすすめられてきてきており、特に、札幌～函館間の所要時間が3時間を切ったことにより、新千歳空港からの航空路線が運休になるなど、鉄道的高速化は航空に大きな影響を与えている。

(1) 札幌～釧路間的高速化

最近の鉄道高速化の影響について整理すると、2001年7月から、札幌～釧路間の特急列車全便に振り子電車が導入され、所要時間が3時間40分に短縮されたことにより、航空は、表4の通り、全体を通して前年(2000年)に比べて旅客数が約10%の減少となっており大きな影響を受けている。

現在、新千歳～釧路間は、日本エアシステムが朝夕に小型ジェット機を就航させているが、利用率は51.3% 48.0%に減少しており、路線の維持が困難な状況になってきている。

表 - 4 札幌～釧路線の航空需要の推移

(人)

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	計(7～12月)
2000年	15,184	15,923	18,020	17,304	16,673	20,403	19,647	18,490	15,719	157,363	108,236
2001年	15,067	16,925	17,947	16,306	15,400	17,936	18,551	15,528	13,427	147,087	97,148
01/00	0.992	1.063	0.996	0.942	0.924	0.879	0.944	0.840	0.854	0.935	0.898

また、高速道路網の整備により、都市間バスの時間短縮や新たな路線が開設され、航空のみならず鉄道も大きな影響を受けている状況にある。

表 - 5 道内相互航空旅客の推移

年度	旅客数(千人)	備 考
1993	1,099	
1994	969	新千歳～函館線運休（ＪＲの高速化の影響）
1995	1,006	
1996	1,001	
1997	954	新千歳～釧路線減便（ＪＲの高速化の影響）
1998	1,015	北海道エアシステムの就航
1999	1,057	
2000	1,054	

#### ４．高速交通機関の役割分担について

##### (1)高速交通機関の整備

このように道内の鉄道と航空との間ではし烈な競争が行われており、札幌～函館間は鉄道が自力で高速化を行ったが、一方、札幌～釧路間はその基盤整備に道を初め地元市町村の公的資金が投入されており、また、旭川～稚内間においても同様な手法により鉄道の高速化が行われている。

本道における高速交通体系は、高速道路、鉄道、航空のそれぞれのモード間で競争を行っているが、社会資本への投資財源の確保が難しくなっている状況下ではそれぞれのモードが役割を分担するような総合交通体系の整備が求められており、それぞれのモードへの公的資金の投入には、効率性や緊急性、整備効果等を客観的に評価して、優先順位をつける必要があるものと考えられる。

##### (2)交通モードの役割分担

例えば、札幌～釧路間のように公的資金を投入して鉄道の高速化を図ったことにより、航空の需要が減少し路線の維持が難しい状況になったとき、航空路線を維持するのかどうか、それぞれのモードの役割分担を考えて整備する時期にきていると思われる。

よく、それぞれのモードは、道路は面的、鉄道は線的、航空は点的な整備といわれ、その整備に要する経費や効果は異なることから、北海道の地

形や経済など地域特性にあったそれぞれの整備をすすめる必要がある。例えば、主たる札幌圏と地方都市間における鉄道による交通サービスが3時間以上の地域は航空が分担し、その他のモードへの公的資金の投入は抑制することも一つの方法であるとする。

都市の発展のためには、それぞれのモードのサービスが不可欠であると考えますが、今後、更に国や地方の財政が厳しくなり、社会資本への投資が抑制される中で、どのモードを維持するのか、地域が選択する時代が来ているのではないだろうか。

#### ５．道内航空の現状

道内航空は、日本エアシステム、エアーニッポン、北海道エアシステム、エアー北海道の4社が、離島路線を含め17路線を運航しており、年間に105万人の旅客数を数えている。鉄道の高速化、高速道路の延伸などにより、利用客は1993年度の110万人をピークに最近では100万人前後で推移している。

現在の使用航空機は、新千歳～釧路、女満別、稚内、中標津線に小型ジェット機（120～160席）が就航しているほか、丘珠空港からはYS-11型機（64席）、新千歳空港からは北海道エアシステムのSAB340型機（36席）が就航している。本年7月には、エアーニッポンの子会社エアーニッポンネットワークがYS-11型機の後継機DHC8-300型機（56席）を運航し、順次YS-11型機をリタイヤさせる計画となっており、地域航空は新たな時代に入ろうとしている。

#### ６．北海道エアシステム（HAC）の就航

##### (1)経営状況

北海道エアシステムは、本道の均衡ある発展に資するため、地方都市間や高速交通空白地域への航空サービスの導入を目指して平成9年9月に北海道と日本エアシステムが共同で設立し、現在、SAB340機3機を所有し、道内6路線、道外1路線計7路線、1日に24便を運航しており、路線の利用状況、経営状況は表-6、路線別利用客の旅行目的は表-7の通りである。

表 - 6 経営状況

運航実績

路線名	9年度		10年度		11年度		12年度		13年度	
	旅客数(人)	利用率(%)	旅客数(人)	利用率(%)	旅客数(人)	利用率(%)	旅客数(人)	利用率(%)	旅客数(人)	利用率(%)
新千歳～函館	102	35.4	24,455	38.4	32,276	45.5	40,237	52.1	39,945	40.7
函館～旭川	331	65.7	27,236	51.4	24,964	47.9	26,800	51.9	25,276	50.3
旭川～釧路	259	51.4	15,394	37.4	9,844	38.1	11,739	45.7	11,115	42.8
函館～釧路			12,753	61.3	20,618	48	16,440	60.4	18,090	53.7
新千歳～釧路			3,797	72.7	27,771	84.3	39,900	83.2	36,086	75.3
函館～女満別					6,740	50.2	12,955	50.1	13,039	50.7
函館～仙台									6,181	68.1
計	692	55.3	83,635	47.5	121,943	51.6	148,071	58	149,732	53.4

営業状況

百万円

	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度
営業収入	6	941	1,440	1,866	1,859
営業費用	211	1,060	1,428	1,701	1,791
営業利益	-205	-119	12	165	68
経常利益	-205	-118	16	100	13
当期損益	-30	-75	71	66	9
当期末処分損益	-30	-105	-34	32	41

13年度は推計値

表 - 7 路線別利用目的

(%)

路線名	ビジネス	観光	私用	その他
新千歳～函館	65	19	13	2
新千歳～釧路	68	8	18	6
函館～旭川	33	11	42	14
旭川～釧路	39	23	21	17
函館～釧路	32	19	42	7
函館～女満別	38	6	33	23

出典：平成12年11月北海道地域航空推進協議会調査

(2) 路線の概要

- 新千歳～函館：平成12年度は、有珠山の噴火により鉄道が寸断され、新千歳～函館線の航空需要が著しく増加するなど、災害時の代替交通機関としての役割を担っている。しかし、この路線は丘珠線やJRとの競合路線であり、通常の利用率は40%前後と苦戦を強いられている。利用客の旅行

目的はビジネスが65%程度占めているビジネス路線である。

- 新千歳～釧路線：この路線は常時80%近い高利用率を示しており、HACにとってはドル箱路線となっているが、前述のように平成13年度は鉄道の高速化の影響を受けている。この路線の利用客の旅行目的は、ビジネスが68%程度占めているビジネス

路線である。

- ・ 函館～旭川：地方都市間路線で唯一、一日2往復運航しており、道南と道北地方及び旭川～釧路線の乗り継ぎで道南と道東地方の日帰りを可能としている路線であり、年間通した利用率は当初予想の50%前後となっている。この路線の利用客の旅行目的は、ビジネスが33%、私用が41%程度占めており、土日祭日には観光客も多く、ビジネス・観光・私用が均衡している路線である。
- ・ 旭川～釧路線：地方都市間路線で一番苦戦している路線であり、開設当初は一日2往復運航していたが、利用率が40%以下と低く、現在は一日1往復の運航となっているが、この路線の開設により、旭川医大から標茶町立病院へ小児科医師が派遣されるなど、地域医療に寄与している路線である。
- ・ 函館～釧路：都市間路線では最も利用率が高い路線であり、時間価値が高く、ビジネスや観光、私用に使われている。
- ・ 函館～女満別：道南とオホーツク地域を結ぶ路線であり、時間価値が高く、主にビジネス、私用に使われている。

### (3) 経営の概要

表-6の通り平成13年度は函館～仙台線の増収もあり、3年連続経常利益を計上し、これまでの累積損失を解消し、4千万円程黒字の結果となった。

安定経営の要因としては、次のことがあげられる。

- ・ 道からのイニシャルコストへの支援により、機材費が1/3(3機の内2機に購入補助)
- ・ 日本エアシステムからの人的、営業・技術的支援
- ・ JAS予約システムへの加入、JASへのカウンター業務・地上業務の委託。
- ・ 徹底した低コストによる運航(人件費の圧縮、客室乗務員による機内清掃、クルーの送迎)
- ・ 機材稼働率の向上等

もともと、航空はスケールメリットの世界と言われており、より大きな飛行機でより遠くに、より速いのが最も効率が良いとされているが、

地域航空は、比較的少ない需要の路線を小さい機材で、比較的短い区間を運航するという経営効率に逆行する世界であり、公的支援や経営の創意工夫が求められている。

### (4) 経営効率とダウンサイジング

これまでの国内線においては、航空会社の効率性の追求から、利用者利便が犠牲になる状況にあり、ジェット機で1日1、2便の必要最小限の運航頻度しか提供されない路線もある。

利用者利便を確保するためには、機材のダウンサイジングが必要であり、ここに地域航空の役割があると思われる。例えば、小型ジェット機(130席)クラスが1日1便就航するには最低でも6万人以上の旅客需要が必要であり、これまで、それ以下の需要では航空サービスが受けられない状況にあったが、北海道エアシステムは1万5千人程度の需要でも路線の開設が可能となっている。また、6万人程度の需要であれば、SAA340で3便の運航頻度が確保でき、利用者利便の向上に貢献することが可能である。

### (5) 新たな試み

平成13年11月には、国内で初めての形態として、グループ会社以外の会社が季節的に運休している函館～仙台線に参入した。

同路線は4月～10月までエアニッポンが小型ジェット機で運航しているが、冬期間は利用率が40%を切るために11月～3月まで運休している路線である。ジェット機では40%程度しか利用のない路線であっても、当社のSAA340では70%近い利用率を確保でき、まさにダウンサイジングにより、利用者利便を確保している。

当社にとっては初めての道外路線である函館～仙台線を運航することにより、道南と東北地方の交流促進に寄与するとともに、冬期間に落ち込む道内路線の需要を補完している状況にある。

### (6) 今後の計画

#### 1) 新千歳～釧路線の増便

平成14年度は、更なる経営の効率化を目指して、利用率の低い路線を減便して、旅客需要の期待できる路線の増便を行うこととしており、

日本エアシステムの新千歳～釧路線の減便（2便→1便）を受けて、釧路線を現行の2便から5便に増便している。

## 2) 将来計画

日本航空と日本エアシステムの経営統合により、現時点で、当社の役割が明確になっていないが、北海道・東北エリアをテリトリーに、日本エアシステムの小型ジェット機路線である道内路線や新千歳～東北線等の移管を受け、大型プロペラ機（DHC8-400（70席クラス））を導入することが予想される。

また、北海道と経済交流を進めているサハリン州において、天然ガス、海底油田開発の大型プロジェクトが本格化してきており、本道とサハリン州の交流が盛んになることが予想されることから、ユジノサハリンスクとの国際線を計画している。

また、道の長期計画に位置づけられている高速交通空白地域の解消に向けて、当社が将来的に新空港への路線を開設するためにも、更なる経営の安定化に努めたいと考えている。

## 7. 結び

社会資本への投資が制約される中、それぞれの交通モードの特徴を踏まえ、効率的な交通体系の整備が求められている。本道は国土の1/5という広大な地域で、都市間の時間距離が長く、首都圏への1日交通や道央圏への半日交通を確保する上で、最も航空サービスの提供に適した地域であり、对本州との移動の90%以上が航空に依存している地域でもある。

今後、JAL・JASの経営統合やエアドゥの経営危機、新規航空会社の参入など、本道を取り巻く航空分野の環境が大きく変わろうとしている

なか、HACは、北海道の出資や支援を受けている地域の翼として、地域の経済や産業の活性化に寄与するためにも将来に向けて飛び続けることが必要であり、微力ではあるが、HACの発展に努めたいと考えている。

最後に、これまでHACの運営にご協力・ご支援いただきました関係者や地域の皆様に心から感謝するとともに引き続き、ご支援を賜りますようお願いいたします。

## 追記

JAL・JASの経営統合も、羽田の発着枠10便程度の返還や新規参入航空会社への空港施設の使用・整備の受託等の配慮により、公正取引委員会は承認し、いよいよ、国内航空は本格的な2強時代に突入する。このことが本州との交通手段を航空に依存している北海道にとってどのような影響をもたらすのか予測しがたいところであり、今後とも注意深く見守りたいと考えている。

また、エアドゥは、道に追加支援を要請していたが、機体リース料の削減等により、当面の資金繰りができたとして自主的に要請を取り下げた。その後、JAL・JASの経営統合が進められる中、ANAとの業務提携が具体化している。これはANAがJALグループとの対抗のためにエアドゥの囲い込みにメリットが出てきたためと思われ、提携の程度によっては、エアドゥはロープライスリーダーとしての役割を担い続けられないことも予想される。エアドゥは13年度決算で債務超過に陥るとされており、今後、ロープライスリーダーとして存続する道が残されているのか、それとも大手の傘下に入るのか、近々結論が出るものと思われる。

