

国内航空貨物の有効利用による地方空港活性化の可能性の検討

Study on Possibilities of Local Airports Activation by Effective Use of Domestic Air Cargoes

指導教授 轟 朝 幸 9167 山 田 武 史

1. はじめに

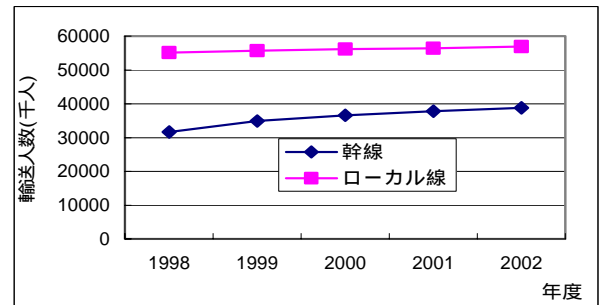
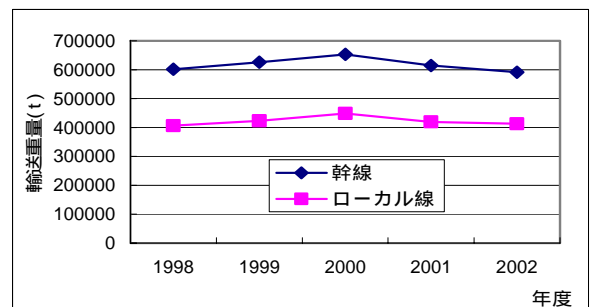
現在では、航空輸送は大変身近な交通手段になっている。航空機が発達し、空港が整備され、さらに規制緩和により割引運賃などの種類が増え、利用者にとっては非常に便利になった。しかし、規制緩和により、航空会社にとっては幹線路線の収入は増えたが、地方路線においては、旅客数が伸び悩み、十分な収入を得ることができず、撤退をしたり、撤退を検討している路線が数多くある。地方空港は路線維持に様々な施策をとって空港の活性化に努めている。しかし、旅客需要は期待したほど伸びてないのが現状である。一方、国内貨物についてはその実態が明らかではなく、誘致策もあまり実施されてないことから、将来の可能性があると考えられる。そこで、航空会社が今まで重視してこなかった、旅客機の下部貨物室を有効利用して、ローカル線の収入不足を補うことができないか検討する。

2. 国内航空輸送の動向

図 - 1 に、幹線・ローカル線別の旅客輸送人数の経年変化を示す。幹線およびローカル線の輸送人数はコンスタントに増加している。ローカル線は 1998 年から 2002 年の 5 年間に於いて輸送人数が約 3.2% と緩やかに増加しているのに対して、幹線はこの 5 年間で約 22.3% も増加している。

この理由として挙げられるのは、2000 年 4 月に施行された航空の規制緩和によって、近年の様々な割引運賃の導入や、新規航空会社の参入による運賃の値引き競争、また東京-大阪間においては新幹線との競争による、国内大手 4 社の航空会社シャトル便就航など、利用者にとっての利便性が向上した結果と考えられる。

図 - 2 は、幹線、ローカル線別の貨物 + 郵便物の輸送重量の変化を示したものである。幹線、ローカル線ともに 2000 年度まで輸送重量が順調に増加している。しかし、2000 年以降の輸送重量は再び減少し、2002 年度には、ローカル線は 98 年度とほぼ同じくらいまで減少し、幹線においては、98 年度を下回るまで輸送重量が減少している。

図 - 1 幹線・ローカル線の旅客の輸送人数の経年変化¹⁾図 - 2 幹線・ローカル線の貨物+郵便物の輸送量の変化¹⁾

3. 地方空港における路線誘致施策の動向

地方空港がどのような状況下に置かれているかを把握するため、地方空港を対象としてアンケート調査を実施し、旅客と貨物の現状や路線誘致施策についての調査を行った。表 - 1 はアンケート調査の内容を示す。

アンケートを回収することができた地方空港は 6 空港だった。表 - 2 は空港の旅客と貨物の集客施策の有無を示した表である。旅客の集客施策に関しては 6 空港中、4 空港が施策を実施もしくは検討中であつたのに対し、貨物は 6 空港全てが実施も検討もしていなかった。

旅客の集客のための施策内容としては、旅行者や旅行会社に対しての助成金が多く、他に、地方空港の PR イベントなどが挙げられる。

今後の航空貨物の見通しとしては、2003 年 9 月より大型トラックへの速度抑制装置の装着義務付けが実施され、それに加えて東京圏などの自動車排気ガスの規制強化により、長距離トラックから他のモードにシフトは必死であり、航空会社においても距離と品目によって需要の増加を予想している。八丈島、奄美、徳之島などの離島空港に関しては、貨物運送事業者の新規

表 - 1 アンケートの調査内容

	質問内容
路線誘致策 について	・ 旅客の集客のための施策 ・ 施策導入前後の旅客数の変化
航空貨物の 誘致について	・ 旅客と同様に航空貨物に対しても施策を 行っているか。 ・ 今後の航空貨物の需要の見通しについて
貨物の輸送量 について	・ 航空貨物の現状と種類のデータ ・ 旅客と貨物に関するロードファクター

表 - 2 旅客の集客と貨物の施策の考案の有無

空港名	集客の施策を実施もしくは は検討中である	貨物の施策を 実施もしくは 検討中である
庄内空港	旅客に助成金	×
八丈島空港	着陸料割引	×
南紀白浜空港	PR キャンペーン	×
佐賀空港	旅行会社に助成金	×
奄美空港	×	×
徳之島空港	×	×

参入に伴う流通体系の変化や、貨物を船舶から航空にシフトしたいというニーズが高いと見通している。

4 . 航空貨物の増大による収入分析

ここでは、東京 - 佐賀路線、東京 - 八丈島路線の 2 路線に限定して貨物のロードファクター(以下 LF と示す)を機種別に 30%、60%、80%と変動させて収入の変化を分析する。図 - 3 に東京 - 佐賀路線の機種別の旅客 + 貨物の収入の変化、図 - 4 に東京 - 八丈島路線の機種別の旅客 + 貨物の収入の変化を示す。実際の旅客 + 貨物の収入と貨物の LF を増やしたときの収入の変化を見ると、B737 - 500 はそれほど収入が増えておらず、逆に B767 - 200 と B767 - 300 においては、はっきりと収入が高くなっていることがわかる。このことから、東京 - 佐賀路線に関しては、B737 - 500 では貨物の LF を増やしても収入の増加にはつながらないが、A320 - 200 以上の大きな航空機で貨物の LF を増やしていくと収入の増加につながることがわかった。

東京 - 八丈島路線に関しても、東京 - 佐賀路線と同様に、B737 - 500 では、大きな収入は見込めないことがわかる。最低でも A321 もしくは A320 - 220 のようにコンテナが搭載できる機体でないと収入が見込めないこ

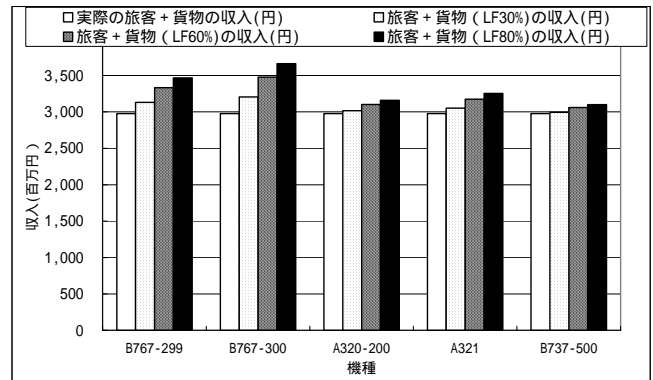


図 - 3 東京 - 佐賀路線の機種別の旅客 + 貨物の収入の変化

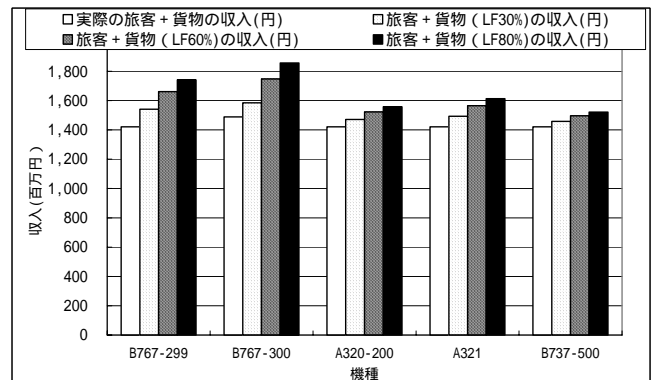


図 - 4 東京 - 八丈島路線の機種別の旅客 + 貨物の収入の変化とがわかる。B767 - 200 と B767 - 300 では大きな収入源になることがわかる。

5 . 結論

本研究では、まず地方空港を対象にアンケート調査を行い、地方空港における路線誘致施策の動向について現状把握した。旅客に関しては、アンケートを回収できたほとんどの地方空港で積極的に取り組んでいることが明らかになった。逆に貨物に関しては、アンケートを回収できた地方空港全てが施策を行っていないことが明らかになった。

次に、貨物の収入分析を行った結果、貨物の LF を 30%、60%、80%と上げていき、その分析によって、旅客の収入だけでは採算の取れなかった路線でも、貨物の LF を上げられるような施策を行えば、ある程度収入を得ることが可能だということが明らかになった。

今後の課題としては、航空貨物の実態を詳しく把握するためにフォワーダーに対して調査を行っていく必要がある。

参考文献

- 1) 国土交通省, 情報管理部, 交通統計調査課: 航空輸送統計年報, 平成 14 年分.