

わが国航空輸送市場における リージョナル機材の活用とその課題

——国内航空ネットワーク維持策——

森 内 享
高 橋 望

I. はじめに

2010年3月に、わが国で98番目の空港となる茨城空港が開港した。また同月成田空港の発着枠が増加し、そして10月からは羽田空港第4滑走路が供用開始となり発着枠の増加に伴い国内線・国際線の増便が可能となる。全国の空港整備が概成、大都市の基幹空港の空港整備が進展しこれまでの発着枠制約が緩和され、国内・国際航空ネットワークをさらに充実できる環境が整ったといえよう。しかし一方で、これまでのわが国の航空界に君臨してきた日本航空が経営破綻し、航空企業間の競争が激化する中で不採算路線からの撤退が加速するなど、わが国の航空界は大きな転機を迎えている。

他方、新幹線の高速化・延伸、割引運賃の拡大、また高速道路の延伸、値下げ・一部無料化など競合交通機関との競争はますます厳しさを増し、少子高齢化による人口の減少もあいまって国内航空事業者にとっては事業環境が今後ますます厳しくなっていくことが予想される。

特に、国内航空市場においては、これまでの東京、大阪の空港での発着枠の制約から、需要増に対応するため世界では類を見ないほど中大型機の導入が行われてきたが、需要の伸びの鈍化、他交通機関との競争激化に加え、供給過剰や少頻度運航による利便性の問題から採算が悪化し、路線の休廃止が相次いでいる。

空港整備の進展で航空ネットワークを充実できる環境が整いつつあることと裏腹に、事業採算の問題からネットワークが縮小する傾向にあることは、巨額な投資により整備した貴重なインフラを活用できないばかりか、その目的であった高速交通機関へのアクセスを広く国民に提供するという目的にも逆行するものである。

本稿では、そうした厳しい事業環境の中で、航空ネットワークを維持、発展させていくための方策のひとつとしてリージョナル機材の活用をとりあげ、その課題を分析することを目的とする。

Ⅱ. 国内交通市場を取り巻く環境

1. 新幹線の延伸、競争の激化

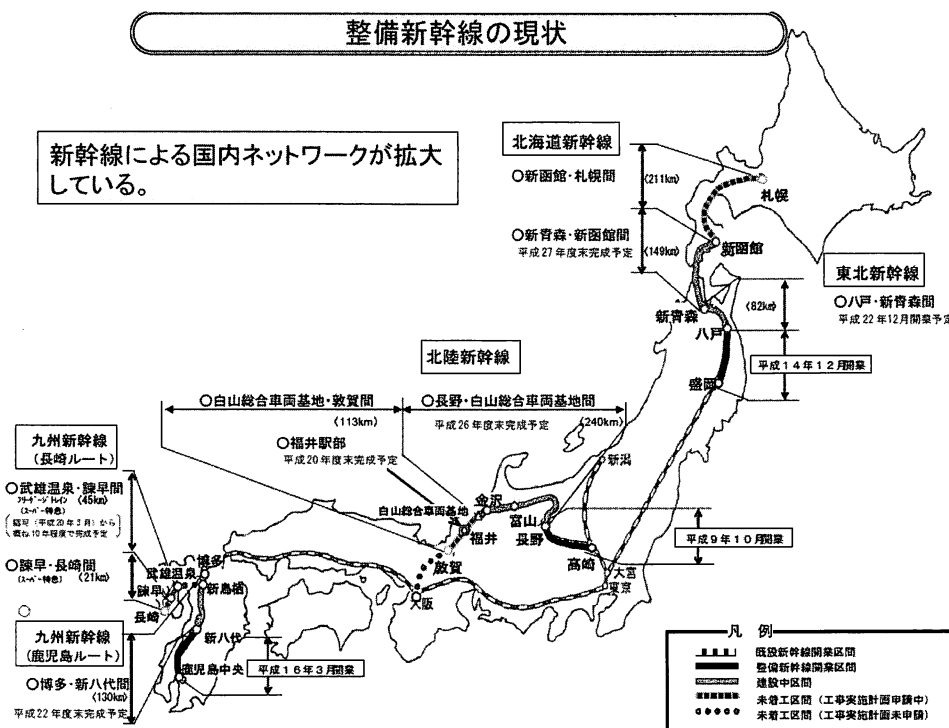
わが国の都市間交通を考えると、まず思い起こされるのはその大量輸送機関としての実績、絶対的な安全性、高い定時性で世界に誇る新幹線の存在である。

2008年度の輸送旅客数は310百万人、旅客キロは81,660百万旅客キロ、国内航空輸送合計が93百万人、82,870百万旅客キロに対し、路線が東海道、山陽、東北、上越、九州に限られているにもかかわらず、国内航空に比べ旅客数では3倍強、旅客キロでもほぼ同水準の輸送実績を上げている(表Ⅱ-1)。

表Ⅱ-1 2008年度鉄道輸送実績

	旅客数(千人)			旅客キロ(百万旅客キロ)		
	定期	定期外	合計	定期	定期外	合計
JR旅客会社	5,513,686	3,470,749	8,984,435	110,503	143,052	253,555
内 新幹線	42,600	267,690	310,290	3,780	77,880	81,660
民鉄	7,712,080	6,279,568	13,991,648	91,140	59,889	151,029
全国計	13,225,766	9,750,317	22,976,083	201,643	202,941	404,584
国内航空輸送	—	—	92,888	—	—	82,870

国土交通省資料より作成



図Ⅱ-1

国土交通省資料

今後、2010年12月の東北新幹線（八戸－新青森）、2011年3月の九州新幹線（博多－新八代）、2014年度末の北陸新幹線（長野－金沢）の開業に向け延伸の工事が進められ、新幹線網の一層の拡充が見込まれている（図Ⅱ－1）。

2. 高速道路の延伸、割引・無料化による利用者負担の軽減

また現在、わが国の高速道路は、供用中のものが7,641km、整備中のものが1,701kmとなっており、高速道路網の整備が進んできている（表Ⅱ－2、図Ⅱ－2）。

高速道路については、既存の高速道路の利用実績、建設費の負担のあり方、地方の経済発展への寄与等費用対効果等の面で議論があるところであるが、交通インフラとして重要な役割を果たしている。

さらに近年は、休日利用上限1,000円割引制度の試験的導入や無料化、新たな割引制度の導

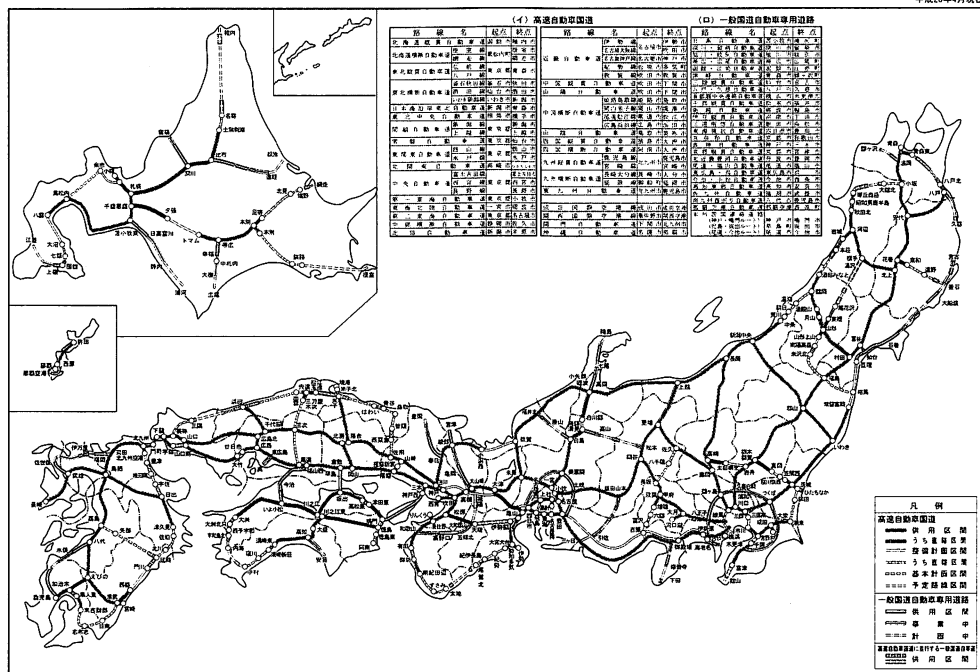
表Ⅱ－2 高速道路の現状と整備計画（H21.4.1現在）

全体計画（予定路線）	11,520km
整備計画	9,342km
うち供用済	7,641km
うち事業中	1,701km

国土交通省資料

高規格幹線道路網図

平成20年4月現在



＜注＞・事業中には暫定区間を含む
・供用中には一般国道のバイパス等を活用する区間を含む

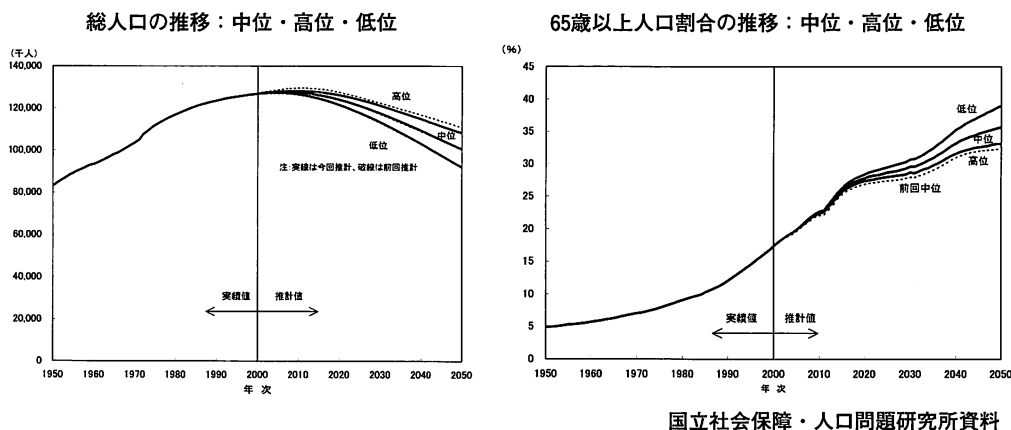
国土交通省資料

図Ⅱ－2

入検討などで、更なる利用促進が図られようとしている。また、この高速道路の割引は、鉄道や航空からの新たなモーダルシフトを引き起こし、輸送モード間の競争に拍車をかけている。

3. 高齢化、人口の減少

わが国の人口は2006年をピークに減少に転じ、今後高齢化とともに徐々に減少していくものと予想されている(図Ⅱ-3)。人口の減少、高齢化は旅客流動の減少を招き、今後各輸送モードともに伸びの鈍化、減少が予想される。ただ、モードごとの伸びの鈍化、減少の度合いについては、モーダルシフトとの関係もあり予測が難しいが、身体負荷が小さい高速輸送への依存割合が増えることも考えられる。



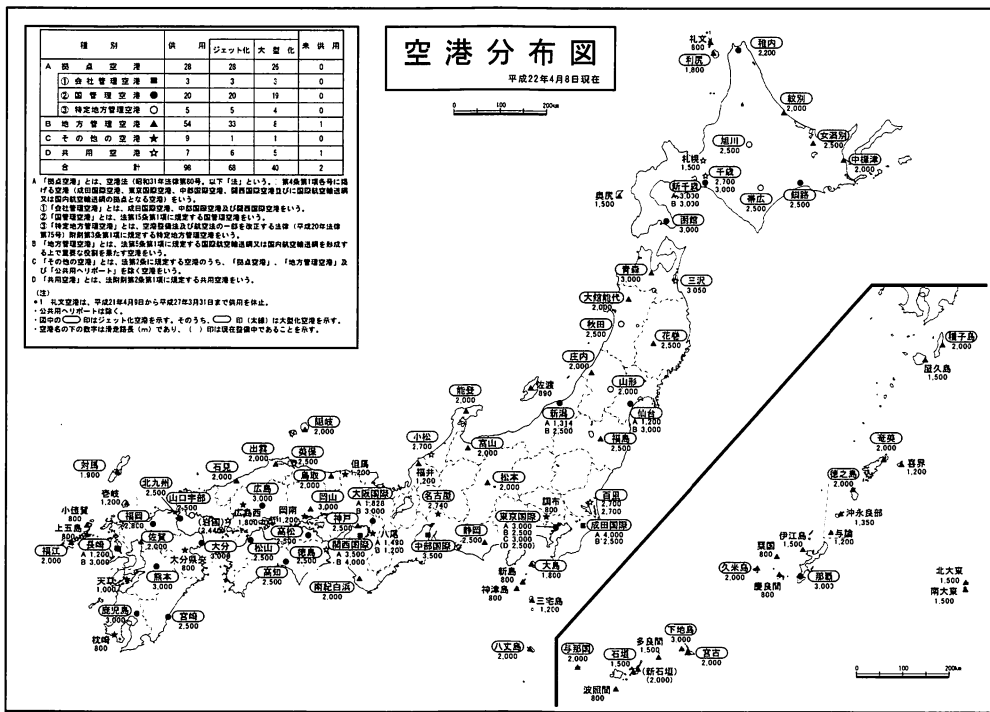
図Ⅱ-3

Ⅲ. 空港整備の状況

茨城空港の供用開始で、国内には98の空港が整備され運用されている(図Ⅲ-1)。それら空港の中には利用実績が予測を大きく下回り、空港基本施設の運営のみでは採算が厳しいものも多くあるといわれている。近傍空港との地理的・アクセス性あるいは後背圏を含めた基礎需要の規模から疑問のある空港があることも否めない。ただ、空港を評価する場合、数量化は難しいものの空港はその周辺地域への経済波及効果が高いことにも留意する必要があると思われる。

他方、空港整備費は多額であり埋没費用の性格が強いことから、いかにそれらの空港を有効活用していくかが重要である。空港は建設の時代から運営・経営の時代へ移行し、いまその知恵が求められている¹⁾。

1) 航空政策研究会「新しい空港整備システムの探求」『航政研シリーズ』No.269, 1991年において既に同様の認識が示されていた。



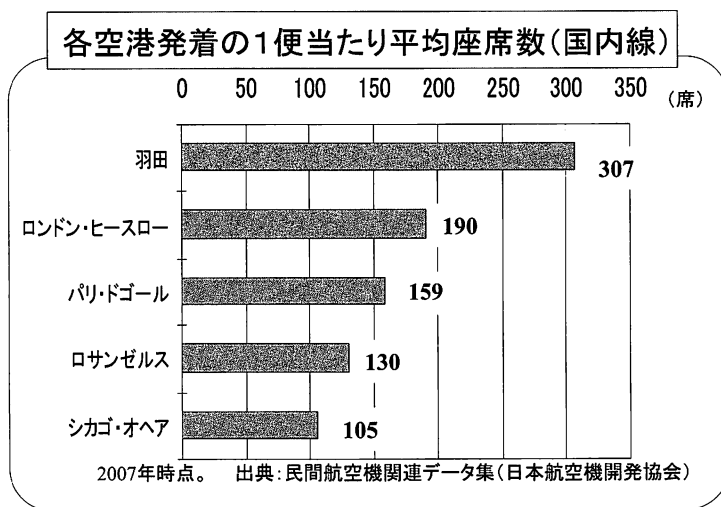
図Ⅲ-1

国土交通省資料

また、羽田、成田に代表されるように、大都市圏の空港の整備の進展によりこれまで航空輸送の発展の障害要因となってきた発着枠制約が大幅に緩和される見通しである。1980年代からの航空輸送へのニーズの高まりに対し、空港の容量に制約があったことから増便することや新規路線を開設することがままならず、航空事業者はやむを得ず機材の大型化で対応してきた。

その結果、航空事業者の保有機材も比較的席数の多い機材が主となったことから、特に国内線においては世界でも類を見ないほど中大型機材による少頻度運航となり、日本特有の供給体制・生産体制が構築されてきた（図Ⅲ-2）。しかし、その体制は、利用者利便のニーズに必ずしも応えられるものではなく、また航空事業者においても需要の変動に対し柔軟性を欠くこととなった²⁾。機材回し、稼働の関係もありきめ細かな需給バランスの確保が困難となり、比較的需要の小さい路線についても、相対的に大きな機材による少便数の運航となり、運航頻度・ダイヤ等利便性が低下することが避けられなかった。加えて、交通サービスは貯蔵できないため、路線や便によっては、需要とのミスマッチが生じることから安売りによる空席の消化に走らざるを得ず、利用者、航空事業者双方にとって不利益が生じていたことは否めない。

2) 日本で大型機中心の運航がされていることについては、酒井正子『羽田 日本を担う拠点空港』成山堂書店、2005年、第I章4に詳しい。

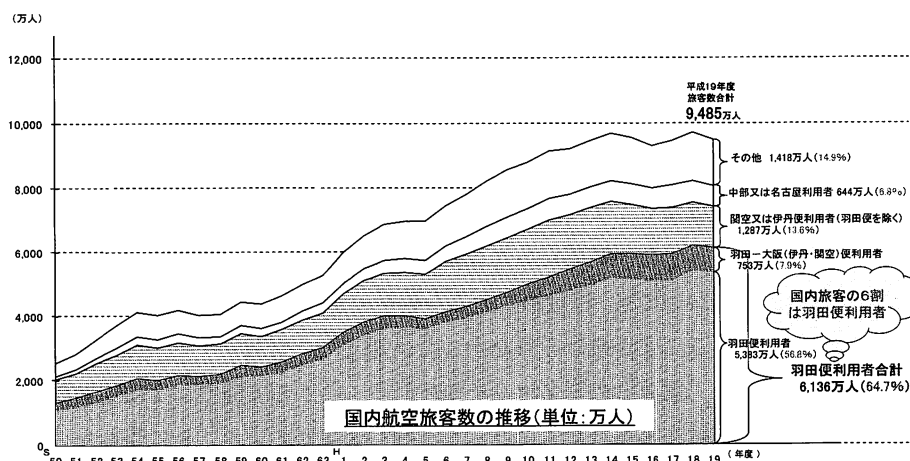


国土交通省資料

図Ⅲ-2

Ⅳ. 国内航空事業者および航空路線の現状

2002年度以降、航空需要の伸びが鈍化し、減少の傾向も見られる(図Ⅳ-1)。また路線数で見ると、2000年に国内の航空が自由化され、運賃も路線の参入も自由化されて競争が厳しくなり、これまでの黒字路線においても景気の低迷が続き以前ほどは利益が出ない状況になり、赤字路線の赤字を補填できる余裕がなくなってきた。他交通機関との競争も加わり、航空事業



国土交通省資料

図Ⅳ-1

者自体の採算も厳しさを増しているため（表Ⅳ－１），不採算路線から撤退する傾向が顕著になってきている（表Ⅳ－２，別表）。

表Ⅳ－１ JAL, ANAの収支推移

（単位：億円）

			平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
日本航空 (JAL)	財務状況	営業収入	21,298	21,993	23,019	22,304	19,511
		営業損益	561	▲268	229	900	▲508
		経常損益	698	▲416	205	698	▲821
		当期損益	300	▲472	▲162	169	▲631
	国内線 事業展開	就航路線数	116路線	124路線	130路線	122路線	122路線
		運航総便数	393.1便	402.6便	413.7便	406便	410.4便
全日本空輸 (ANA)	財務状況	営業収入	12,928	13,687	14,896	14,878	13,925
		営業損益	777	888	921	843	75
		経常損益	652	667	625	565	0
		当期損益	269	267	326	641	▲42
	国内線 事業展開	就航路線数	115路線	130路線	134路線	124路線	119路線
		運航総便数	379.9便	417.7便	425.1便	414.6便	403.8便

※日本航空及び全日本空輸の財務状況は、各社グループ全体（連結）における状況。

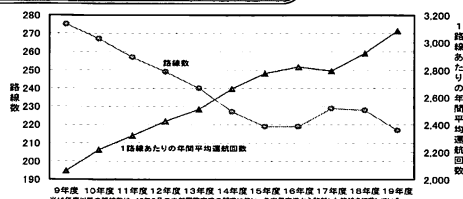
事業展開における、就航路線数及び運航総便数は、各年10月におけるグループ全体の就航路線数、運航総便数。

国土交通省資料

表Ⅳ－２

国内航空ネットワークの推移

路線の廃止により、国内航空ネットワークの縮小が進行している。



	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
新規路線	羽田－山形 伊丹－女満別 仙台－女満別 釧路－仙台 伊丹－石垣 羽田－那覇 伊丹－函館 7路線	名古屋－札幌 1路線	関西－旭川 関西－那覇 名古屋－熊本 大島－八丈島 名古屋－長崎 羽田－神戸 神戸－那覇 14路線	関西－花巻 関西－高知 福岡－高知 成田－那覇 名古屋－福岡 5路線	神戸－石垣 関西－佐賀（貨物） 2路線	関西－仙台 中部－石垣 2路線
廃止路線	広島－青森 広島－函館 関西－大分 那覇－青森 4路線	那覇－出雲 関西－高知 関西－庄内 新潟－旭川 新潟－女満別 関西－長崎 仙台－女満別 仙台－釧路 関西－熊本 小松－鹿児島 10路線	伊丹－女満別 伊丹－函館 2路線	福島－福岡 富山－那覇 中部－鳥取 仙台－岡山 仙台－高松 福岡－石垣 中部－石垣 8路線	名古屋－北九州 関西－宮崎 伊丹－石垣 神戸－新潟 仙台－函館 大分－那覇 神戸－熊本 新千歳－三沢 福岡－青森 福岡－花巻 中部－福島 中部－佐賀 12路線	新千歳－那覇 福岡－富山 新千歳－松山 新千歳－中津 新千歳－鹿児島 新千歳－高松 新千歳－庄内 神戸－鹿児島 福岡－那覇 高知－那覇 関西－仙台 関西－福島 15路線

（注）1. 特定本邦航空運送事業者（以下の航空会社）のみ掲載。（共同引渡貨物会社含む）

日本航空、全日本空輸、日本トランスオーシャン、ジャルエクスプレス、スカイマーク、北海道国際航空、スカイネットアジア航空及びスターフライヤー

2. 路線として新たに開設されたもの、完全に撤退したものを掲載。※9月31日まで運航し、4月1日から廃止をした場合は4月1日の年度に計上。

国土交通省資料

またⅡ-1で述べたように、今後の新幹線の高速化、延伸でさらに航空路線ネットワークが縮小する恐れが高い。東北新幹線、九州新幹線、北陸新幹線の延伸により、これまで航空が優位であり需要規模が大きかった路線が苦境に立たされ廃止されるのではないかと見る向きも多い。過去、多くの路線が新幹線との競争に破れ廃止されている³⁾。

V. 国内路線ネットワーク縮小の要因と対応策

近年路線の撤退が多くなった背景には、わが国の国内航空輸送については、長引く景気の低迷で航空事業者の採算が悪化し、これまでのように黒字路線の利益で赤字路線を内部補助で維持するという構図がもはや成り立たなくなっていることに加えて、航空自由化により路線の参入、撤退が自由にできる環境になったことがあげられる⁴⁾。この傾向は、JALの破綻・再生の過程で、また今後新幹線の延伸など他交通機関との競争がよりいっそう厳しくなる中で続いていくことが懸念される。

JAL、ANAが撤退した路線(2005~2008年度)を見ると(別表1)、その多くで利用率が低迷していることが分かる。また、利用率がそれほど低くない路線も見られるが、それらは空席を消化するための安売りの結果であると考えられ、採算は決してよくなかったものと推察される。また、利用率が低く、低需要の路線で、運航機材が100席以上の路線は、2008年度実績で55路線ある(別表2)。そのうち、17の路線から撤退もしくは撤退が予定されている。

利用率の低迷の原因は、需給のミスマッチであり、需要規模に対して提供席数が多すぎた、機材が大きすぎたことが上げられる。これについては、これまでの大都市圏での空港制約等の経緯から席数の多い機材中心の供給体制になっていることにより、需要規模が小さい路線では供給過剰となっていることが主たる要因である。また、日本の旅客がこれまで席数の多い中大機に慣れ、小さな飛行機は不安であるとの先入観から、小型機および小型機で運航される路線を避ける傾向にあったことも多少影響しているものと思われる。ただ、欧米においては100席以下のプロペラ機を含む小型機はごく一般的な機材で、旅客には日本の旅客のようなアレルギーはそれほどないようである。

したがって、需給バランスの面から対策を考えるのであれば、今後、需要の小さな路線はもとより、新幹線と競合する比較的長距離路線についても、機材を小型化し便数を維持し需給バランスと旅客の利便性を確保することにより、路線、便数の維持が可能ではないかと思われる。

しかしながら、後述するように小型機材は大型機材に比べ座席当たりコストが相対的に高いこ

3) 新幹線との時間差150分でシェアは互角になる。(秋葉明「航空と鉄道の交通機関間競争について」『運輸と経済』Vol.53, No.10, 83ページ)

4) 酒井正子「自由化以降のわが国における航空ネットワークの変遷と地方空港」『運輸と経済』Vol.69, No.8.

とから、損益分岐点利用率が高くなり、採算確保が困難という問題があり、航空事業者としても機材の小型化、特に100席以下の機材へのフリートシフトについては、旅客の嗜好も加え慎重になっているのが実態と考えられる。

VI. リージョナル機材（RJ）について

1. RJ機材の活用の可能性

RJ機材は一般に100席以下の席数の機材を指し、最近、わが国でもIBEX、J-AIR、FDAなどが、ボンバルディアCRJ-200/-700型機、エンブラエルERJ-170型機を導入し、運航している。

ERJ170を例にとっても考えると、標準的な座席数が76席であることから、1日1往復、利用率が70%の場合には年間の旅客数が約4万人となる。年間8万人の路線であれば、120席の機材では1日1往復だと供給不足、2往復だと供給過剰で利用率が45%となってしまいが、76席のRJ機材だと1日2往復で利用率が72%となり、需給バランスと利便性の確保が可能となる。そのため、低需要路線や新幹線と競合する比較的小規模路線の便数の維持には適した機材と見ることができる。国内線については、1日1便では日帰りができず利便性は非常に低いが、1日2便～4便運航されていると利便性は飛躍的に向上する。

たとえば、新幹線との競合から現在1日1便になってしまった羽田－山形線についても、旅客実績は5万人強で小型ジェット機材のため利用率が50%以下で採算が厳しいが、機材をRJ化することにより利用率は飛躍的に向上することが期待できる。さらに複数便化することにより、旅客利便の向上により需要喚起が図られ、高い利用率を確保することも期待できる。

また、関空からの国内線もその多くが休止となってしまったが、機材をRJ化することにより需給バランスが確保され、路線復活の可能性も期待される。

2. RJ機材の費用特性

（1）航空会社の費用構造

航空会社の収支構造・費用構造について、会社によって多少違うものの、大きくは直接運航費・固定費・間接費の三つに分けることが一般的である。

直接運航費は、燃料費、着陸料など飛行機の運航に際して必ず発生する費用である。次に固定費は、飛行機の機材費や、飛行機を運航するパイロット、客室乗務員、整備士の人件費などである。間接費は航空機の運航をバックアップする技術部門、運航には直接関係がない営業部門や一般間接部門といった収入を得たり組織運営を行うための費用である。

直接運航費と固定費は、路線の特性を反映するものであるが、間接費はそうでないため各路線には適当な諸元（座席数、旅客数、運航回数、座席キロ等）を基に配賦される。そのため、路線ごとの収益性を把握するためには、直接運航費と固定費を足したコストを路線の収入でど

の程度余裕を持ってカバーできるかを見ることが適当である。この段階での利益は一般に貢献利益と呼ばれ、間接費を負担するためにできれば20%程度の貢献利益率を確保できることが望ましい。逆に赤字であればその路線の事業性はないということになり、撤退を考えなくてはならない。

(2) RJ機材の費用特性の検証

一般に小型機材は大型機材よりもコストが高いといわれる。ここではRJ機材の費用特性を試算し大型機や小型機と比較することによりその概要を把握することにする。

費用については、前項で述べたように路線特性を反映するのは貢献利益ベースであることから、直接運航費+固定費のレベルで比較することとし、座席当り費用でどの程度差があるかを検証する。

なお、この試算はあくまでも機材間の費用の比較を目的とするものであり、航空事業者のコストを反映したり、またモデルとしたものではない。

① 試算の主な前提条件等

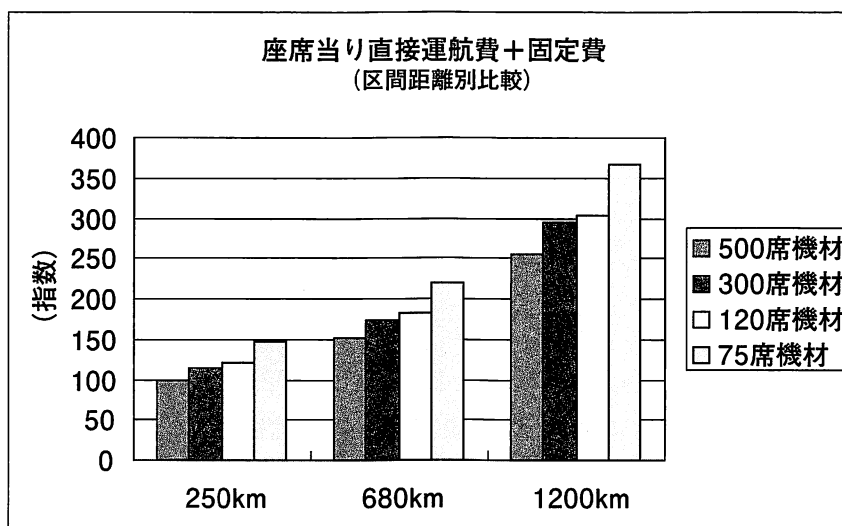
- 対象機材 : 500席クラスの大型機材, 300席クラスの中型機材, 120席クラスの小型機材, および75席クラスのRJ機材を対象
- 路線距離 : 250km, 680km, 1,200kmの3路線および500km路線
- 燃費 : メーカーの公表資料から想定
- 整備費 : 120席機材の時間当たり整備費を想定, 他の機種については, 最大離陸重量とエンジンの推力の比率の平均で補正して設定。
- 空港業務委託費 : 120席機材の1回当り単価を想定し, 他の機材については単価の半分を固定, 残りの半分の席数連動として補正して設定
- 機材費 : 取得価格をメーカーカタログ価格から想定。年間稼働時間を3,000時間, 償却年数は15年, 金利は3%とした
- 人件費 : 機長, 副操縦士, 客室乗務員, 整備士の年収を個別に想定し付帯人件費比率をかけて設定。
必要人数は1機それぞれ4.2人と想定。客室乗務員は50席につき4.2人と想定。機種間の単価差はないものとした。

② 試算結果

1) 運航距離別の費用比較

座席当り費用を運航距離別に検証したところ, 費用全体(直接運航費+固定費)を見ると, RJ機材はどの距離帯においても大型機材に比べ約45%割高となっている。飛行時間に連動する燃油費, 整備費, 人件費の比率が高いことによるものであるが, 機種間の比較においては運

航距離は大きくは影響がないと判断できる（図Ⅵ－１，表Ⅵ－１）。



図Ⅵ－１

表Ⅵ－１ 座席当り直接運航費＋固定費 対 500席機材指数

	250km	680km	1200km
500席機材	100	100	100
300席機材	114	115	116
120席機材	121	120	119
75席機材	147	145	144

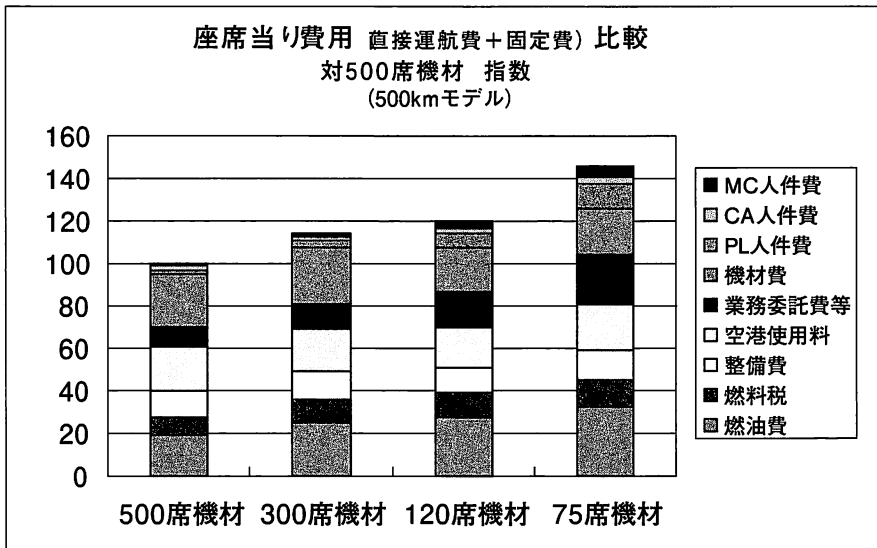
２）費用の分析

前項で、1,200km程度以下の路線においては運航距離には大きくは影響されないことから、500kmのモデル路線で、費用の詳細を見ることにする（図Ⅵ－２，表Ⅵ－２・３）。

RJ機材は大型機材に比べ、直接運航費においては約49％，固定費においては約38％割高であるが、直接運航費の比率が高いため、全体として約46％割高となっている。

費用課目別に見た場合、RJ機材の直接運航費が大型機材より約49％高くなっている要因は、燃油費、燃料税、業務委託費であることが分かる。一般に小型機は大型機材に比べ、燃料効率が悪いといわれるが、本試算においてもそれが顕著に現れる結果となった。ただし、正確にはメーカーの性能データを基に路線解析が必要である。また、空港業務委託費については前提条件にもよるが、実際のマンニング等から小型機材はどうしても割高になってしまう傾向があることは否めない。

固定費のうち、機材費については、RJ機材は大型機材に比べやや割安となっている。しかし、機材価格はその時々市場動向、メーカーと航空会社・リース会社の力関係により大きく変動



図Ⅵ-2

表Ⅵ-2 座席当り費用 対500席機材指数 (区間距離500kmモデル)

	500席機材	300席機材	120席機材	75席機材
燃油費	100	130	142	165
燃料税	100	130	142	165
整備費	100	106	96	111
空港使用料	100	100	95	107
業務委託費等	100	122	181	250
直接運航費 計	100	116	125	149
機材費	100	106	81	86
人件費	PL人件費	100	188	429
	CA人件費	100	102	117
	MC人件費	100	188	321
固定費 計	100	112	109	138
直接運航費+固定費計	100	114	120	146

するものであり、この傾向が現実的であるとは断定できないが、極端な開きはなさそうに見える。人件費については、一人当たりの単価を同じとしたことにもよるが、大型機であっても小型機であっても必要数（直接運航に関わる人員）はほとんど変わらない（ただし、客室乗務員は席数で増減）ことから、運航乗務員、整備士の人件費は大型機材に比べRJ機材では大きくなっている。

表Ⅵ－３ 座席当り費用 構成比率 (区間距離500kmモデル)

		500席機材	300席機材	120席機材	75席機材
燃油費		20%	22%	23%	22%
燃料税		8%	9%	9%	9%
整備費		13%	12%	10%	10%
空港使用料		21%	18%	16%	15%
業務委託費等		9%	10%	14%	16%
直接運航費 計		70%	70%	72%	71%
機材費		26%	24%	17%	15%
人件費	PL人件費	2%	3%	6%	8%
	CA人件費	2%	2%	2%	2%
	MC人件費	1%	2%	3%	4%
固定費 計		30%	30%	28%	29%
直接運航費＋固定費計		100%	100%	100%	100%

Ⅶ. リージョナル（RJ）機材を活用するための課題と対応策

V, VIでRJ機材の活用の有効性、特性について述べたが、現状では課題も多い。ここでは、その主な課題とその対応策について検討する。

1. 費用が割高であること

Ⅵで検証したように、RJ機材は座席数の多い中大型機材に比べ、その機材の特性、運用面から座席当りコストが割高になってしまうことが避けられない。

機材・乗員の稼動向上、各種単価の低減等航空事業者自身の更なる自助努力が必要であるが、それだけではこのコスト差を解消することは不可能である。

コスト準拠の高水準運賃の設定については、日本固有の問題が立ち上がる。日本の旅客の一般的な運賃に関する考え方は、路線特性は考慮せず、旧国鉄、現JR方式の原則全国一律賃率方式である。距離が同じであれば需要の多寡、コストの大小に関わらず同じ運賃であるべきとの考え方が支配的であることから、需要が小さい路線においても需要が大きな同一距離帯の路線と同等水準の運賃設定が求められる。そうでなければ利便性は高くても割高感から不便でも他の交通手段を選択する傾向にあるため、コストを運賃に転嫁することは市場原理はともかく現実的には難しい。欧米のように、需要と供給により価格は柔軟に変動する、移動時間をお金で買うということについてのコンセンサスは現状では得難いというのが実態である。

したがって、当面外部的にコストを下げるのがRJ機材を活用する上で重要な要素となる。少なくともRJ機材の運航コストが100席強の小型機並みになって初めて、RJ機材を活用し路線の維持、新たな展開を図ろうという機運が生じる。

外部的にコストを下げる方策として、着陸料、航行援助施設利用料、航空機燃料税の負担軽減といった制度改革も大きな選択肢である。RJ機材だけを対象とした制度改革については、公平性の観点から議論が必要であるが、航空路線ネットワークの維持、高速交通手段の提供といった政策が必要とのコンセンサスが得られれば、コスト軽減の有効な手段となる。

2. オペレーティングリースが困難であること

現状では100席以下の小型機のオペレーティングリースというサービスが殆ど無いため機材購入の資金調達が必要である⁵⁾。オペレーティングリースが成立する市場規模として、一般的には運航会社20社で300機、或いは運航会社30社で200機と言われているが、各機のマーケットサイズがそれ程大きくないことが大きな理由である。また、Boeing社やAirbus社の機体が、ジェット機でも50年余の歴史を有するに対し、RJ機材そのものやメーカーであるBombardier社やEmbraer社は歴史が浅く、例えば、20年運航した後、機体の腐食や疲労はどのようなものか、また、20年後に市場はどうなっているのか、リース終了時、次の客先を確保できるかといったことについては未知であり、航空機資産に対する不安があることもオペレーティングリースのサービスがない大きな理由のひとつである。また、運航会社の多くは比較的小さな会社で低与信先が多いこと、市場が米国中心で残りは欧州の一部であることから、ポートフォリオとして偏っていることも難点となっている。

このように、現状においてはオペレーティングリースによる機材調達が困難であることから、カナダ（CRJ機）やブラジル（ERJ機）の輸出銀行が信用補完を行ったり、メーカーが残価保証を付けたりするファイナンスが多くなっている。

今後、わが国においても航空事業者のRJ機材の取得に当っては、オペレーティングリースが困難な状況から、与信を含め各種ファイナンスの制度の整備が必要と思われる。

他方、ファイナンスが確保できても部品を含めた機材の償却、金利負担はコストが割高なRJ機材を運航する事業者にとっては依然重い負担となる。RJ機材、部品を一括で保有し、運航会社に比較的安価でリースするような仕組への構築についての検討が期待される。

3. 事業規模が小さいことによる間接費負担が重いこと

航空運送事業を営むには国の事業許可が必要であり、原則として各社ごとに事業を自己完結し安全運航を始め責任ある事業運営体制の構築、維持が求められる。運航や整備の技術部門、運航支援部門は、機材が大きくても小さくても安全運航を維持するためには同レベルの体制は必要である。そのため、中大型機材で事業を行う場合でもRJ機材で事業を行う場合でも、基本的には間接費の大きさは変わらない。そのため、貢献利益率は同じでも貢献利益の絶対額が

5) 航空機リースについては、藤田勝利編著『新航空法講義』信山社、2007年、第9章参照のこと。

小さいRJ機材中心の事業では、間接費負担がどうしても重くなってしまう。

大手航空事業者がその事業の一部としてRJ機材を運航する場合は、単独でRJ機材を運航する事業者に比べ間接費負担は相対的に軽くなるが、やはり一機種を新たに運航する体制は確立しなければならない。

安全運航体制についてはいささかの妥協も許されないが、今後、RJ機材を活用するためには、異なる会社間での技術部門を含めた間接部門の共通化、共同運営といったこれまでの枠組みを超えた事業運営のあり方についての検討も考えられよう。

VIII. 航空路線ネットワークの維持に向けて

現在、わが国の国内航空輸送市場は大きく変わろうとしている。人口減少に伴う需要規模の縮小の可能性、他交通機関との競争の激化、これまでの航空事業環境への対応から生じた需給バランス・機材のミスマッチ、航空自由化の流れの中で航空事業者の採算性の悪化、不採算路線からの撤退、空港整備が概成しているにもかかわらず航空ネットワークが縮小するといったさまざまな問題が生じ、厳しい局面に立たされている。

しかしながら、高速交通手段へのニーズは今後ともに高まることは間違いなく、航空輸送についても路線・ネットワークの維持・拡充、高頻度化といった利便性、質へのニーズは、これまでの輸送規模という量への対応に代わり高まるものと推察される。

そこで、有望視されるのが機材全体の小型化・多頻度運航であり、リージョナル機材による低需要路線をはじめとした路線の維持、撤退路線の復活、新規開設である。

リージョナル機材については、需給バランス、利便性の確保からその利用価値は高いが、一方で大型機に比べコスト高になり採算が困難であるなど、事業性の面では課題が多い。

とはいえリージョナル機材の活用いかんによっては、概成した空港インフラを有効活用できるだけでなく、航空輸送に対する旅客ニーズにより的確に対応が可能であることを無視してはならない。というのも、投入機材のミスマッチが原因で需給バランスが悪化し採算が取れずに路線撤退が進んできている現状については早急に対策を講じ、ネットワークが縮小し旅客利便の低下を回避する必要があるからである。

航空ネットワークを維持・拡張し旅客利便をさらに向上させていくためには、いまこそ既存の枠組みにとらわれない新たな発想が求められる。リージョナル機材の活用についても、着陸料、航行援助施設利用料、航空燃料税といった空港の維持・整備の仕組み、負担のあり方の見直し、航空機を調達しやすくするファイナンスの環境の整備、リージョナル機材、部品を一括で保有し運航会社に比較的安価でリースする仕組みの構築、また航空事業者間での機能の共有・共同運営等航空ネットワーク、路線の維持のためには、政策的な判断の下にさまざまな選択肢も考えられる。

また、わが国の航空機メーカーである三菱航空機では国の支援の下、2014年就航に向けMRJ(三菱リージョナルジェット)の開発が進められている⁶⁾。日本が独自の旅客機を開発するのはYS-11以来40年ぶりのことであり、その成功が期待される。現在、全日空が採用を決めているが、他の航空会社や新規の航空会社にもこのMRJを導入し航空ネットワークの更なる充実が期待される。

しかしながら、MRJも燃費等優れた性能は期待されるもののリージョナル機材であり、その特性に起因する種々の問題は他のリージョナル機材と同じである。40年ぶりの国産旅客機であるMRJプロジェクトを成功させるためにも、リージョナル機材に関わる課題を、広く大きな視点で考え解決策を見出していくことが今求められている。

航空事業者については、規制緩和、自由化の流れの中で一般の企業と同様に厳しい競争に直面している。そのため、現状においては採算性を優先せざるを得ず不採算路線からの撤退を余儀なくされ、結果航空路線ネットワークが縮小、巨額を投資した空港の利用率低下が進んでいる⁷⁾。交通インフラである空港及びそれを利用する交通事業者の運営に関する市場機構の活用については多くの議論があるところであるが、利用者利便、国民の利益を維持・向上させていくためには、航空事業者、空港整備・運営に関わる適切な政策およびそれらの整合性が今改めて求められている。航空路線ネットワークを維持・拡張し旅客利便をさらに向上させていくための積極的な議論、プロアクティブな戦略的政策の策定と制度設計が期待される。

以 上

6) 今後開発予定のMRJについては、戸田信雄「MRJ(最新鋭小型旅客ジェット機)について」『関西空港レビュー』No.362, 2009年を参照のこと。

7) わが国空港の採算性が悪いことは、航空政策研究会『今後の空港運営のあり方』2009年で明らかにされた。

大手2社の撤退路線と実績推移（対象期間：2005年度～2008年度）

【別表1】

	路線	A/L	便数/日	撤退日	使用機材 席数		5年間合計	年度別実績（4月～3月）				
								2008（※）	2007	2006	2005	2004
1	中部 ⇄ 福岡	JAL	(半年で) 4→3→1	2009年3月末	MD90	旅客数	2,279,767	292,576	462,401	484,393	555,270	485,127
					150	提供座席数	4,118,171	447,403	816,738	919,050	942,992	991,988
					B737	利用率	55.4%	65.4%	56.6%	52.7%	58.9%	48.9%
2	伊丹 ⇄ 福島	JAL	1	2009年1月末	B737	旅客数	571,555	52,864	87,178	92,275	100,023	239,215
					150	提供座席数	978,773	93,895	155,447	160,751	148,110	420,570
					B767	利用率	58.4%	56.3%	56.1%	57.4%	67.5%	56.9%
4	新千歳 ⇄ 小松	ANA	1	2009年10月末	B767	旅客数	526,238	98,030	103,465	108,517	107,488	108,738
					270	提供座席数	1,014,388	198,071	203,081	201,523	208,194	203,519
					B777	利用率	51.9%	49.5%	50.9%	53.8%	51.6%	53.4%
5	新千歳 ⇄ 那覇	JAL	1 (春秋運航)	2008年3月末	B777	旅客数	489,407	—	59,981	147,814	151,713	129,899
					292	提供座席数	695,365	—	99,952	227,152	198,170	170,091
					A320	利用率	70.4%	—	60.0%	65.1%	76.6%	76.4%
6	仙台 ⇄ 広島	ANA	1	2009年8月末	A320	旅客数	432,092	64,043	68,506	100,640	99,248	99,655
					166	提供座席数	826,786	120,839	119,346	197,041	195,544	194,016
					B737	利用率	52.3%	53.0%	57.4%	51.1%	50.8%	51.4%
7	福岡 ⇄ 仙台	ANA	2	2008年3月末	B737	旅客数	407,477	—	129,411	112,194	107,156	58,716
					133	提供座席数	658,574	—	187,918	189,360	188,736	92,560
					A320	利用率	61.9%	—	68.9%	59.2%	56.8%	63.4%
8	神戸 ⇄ 鹿児島	ANA	2	2007年3月末	A320	旅客数	117,412	—	—	103,124	14,288	—
					166	提供座席数	269,913	—	—	241,029	28,884	—
					B737	利用率	43.5%	—	—	42.8%	49.5%	—
		JAL	2	2009年1月末	B737	旅客数	279,951	84,496	102,099	82,060	11,296	—
					150	提供座席数	624,425	176,290	210,605	211,750	25,780	—
					—	利用率	44.8%	47.9%	48.5%	38.8%	43.8%	—
9	羽田 ⇄ 富山	JAL	2	2006年3月末	260 (予測値)	旅客数	396,912	—	—	—	187,392	209,520
					B737	提供座席数	753,505	—	—	—	373,399	380,106
					150	利用率	52.7%	—	—	—	50.2%	55.1%
10	那覇 ⇄ 福島	JAL	1	2009年1月末	B737	旅客数	352,969	65,935	69,551	71,554	73,116	72,813
					150	提供座席数	542,055	94,930	111,930	112,193	112,002	111,000
					MD90	利用率	65.1%	69.5%	62.1%	63.8%	65.3%	65.6%
11	関西 ⇄ 旭川	JAL	1	2009年9月末	MD90	旅客数	316,082	65,287	84,272	85,955	80,568	—
					150	提供座席数	447,260	94,074	118,664	114,706	119,816	—
					B737	利用率	70.7%	69.4%	71.0%	74.9%	67.2%	—
12	関西 ⇄ 函館	JAL	1	2008年10月末	B737	旅客数	301,269	50,898	76,417	91,306	82,648	—
					150	提供座席数	421,277	67,940	113,065	124,912	115,360	—
					MD90	利用率	71.5%	74.9%	67.6%	73.1%	71.6%	—
13	関西 ⇄ 女満別	JAL	1	2009年3月末	MD90	旅客数	263,982	60,405	63,284	73,970	66,323	—
					150	提供座席数	433,202	91,792	115,054	111,064	115,292	—
					B737	利用率	60.9%	65.8%	55.0%	66.6%	57.5%	—
14	伊丹 ⇄ 石垣	JAL	1	2007年3月末	B737	旅客数	260,407	—	—	90,552	86,880	82,975
					150	提供座席数	323,024	—	—	108,490	107,400	107,134
					MD81	利用率	80.6%	—	—	77.4%	74.3%	69.4%
15	中部 ⇄ 長崎	JAL	1	2007年3月末	MD81	旅客数	250,943	—	—	98,909	80,520	71,514
					163	提供座席数	448,936	—	—	190,073	138,682	120,181
					B737	利用率	55.9%	—	—	52.0%	58.1%	59.5%
16	那覇 ⇄ 長崎	ANA	1	2009年1月末	B737	旅客数	237,936	44,484	56,669	54,513	55,917	26,353
					133	提供座席数	401,353	77,561	93,270	93,612	91,451	45,459
					B737	利用率	59.3%	57.4%	60.8%	58.2%	61.1%	58.0%
17	関西 ⇄ 福島	JAL	1	2009年1月末	B737	旅客数	220,667	45,471	57,593	57,604	59,999	—
					150	提供座席数	443,031	93,895	112,025	124,801	112,310	—
					B737	利用率	49.8%	48.4%	51.4%	46.2%	53.4%	—
18	関西 ⇄ 宮崎	ANA	2	2007年3月末	B737	旅客数	220,472	—	—	85,705	83,624	51,143
					136	提供座席数	557,641	—	—	224,689	214,161	118,791
					MD90	利用率	39.5%	—	—	38.1%	39.0%	43.1%
19	関西 ⇄ 秋田	JAL	1	2009年1月末	MD90	旅客数	220,276	32,396	42,744	45,797	48,296	51,043
					150	提供座席数	492,149	91,819	104,645	97,939	97,534	100,212
					B737	利用率	44.8%	35.3%	40.8%	46.8%	49.5%	50.9%
20	仙台 ⇄ 小松	ANA	1	2009年8月末	B737	旅客数	215,776	39,819	42,612	44,666	44,824	43,855
					120	提供座席数	475,383	98,164	93,868	95,502	92,928	94,921
					MD87	利用率	45.4%	40.6%	45.4%	46.8%	48.2%	46.2%
21	新千歳 ⇄ 松本	JAL	1	2007年9月末	MD87	旅客数	215,263	—	43,265	55,375	59,369	57,254
					134	提供座席数	344,372	—	62,966	94,738	94,738	91,930
					B737	利用率	62.5%	—	68.7%	58.5%	62.7%	62.3%
22	神戸 ⇄ 仙台	JAL	1	2007年5月末	B737	旅客数	57,988	—	6,735	44,837	6,416	—
					150	提供座席数	135,890	—	17,835	105,165	12,890	—
					A320	利用率	42.7%	—	37.8%	42.6%	49.8%	—
		ANA	1	2009年3月末	A320	旅客数	136,191	34,347	48,120	46,645	7,079	—
					166	提供座席数	355,892	100,762	119,846	120,676	14,608	—
					A320	利用率	38.3%	34.1%	40.2%	38.7%	48.5%	—
23	那覇 ⇄ 大分	ANA	1	2007年6月末	A320	旅客数	175,098	—	16,023	54,275	52,439	52,361
					166	提供座席数	389,854	—	30,212	119,920	120,544	119,178
						利用率	44.9%	—	53.0%	45.3%	43.5%	43.9%

	路線	A/L	便数/日	撤退日	使用機材 席数		5年間合計	年度別実績(4月～3月)				
								2008(※)	2007	2006	2005	2004
24	新千歳 ⇄ 松山	ANA	1 (4～10月 運航)	2008年3月末	B737	旅客数	173,900	—	36,140	45,935	45,405	46,420
					133	提供座席数	262,217	—	53,802	73,145	67,823	67,447
					—	利用率	66.3%	—	67.2%	62.8%	66.9%	68.8%
25	福岡 ⇄ 石垣	ANA	1	2006年10月末	—	旅客数	169,892	—	—	40,235	66,775	62,882
					130 (予測値)	提供座席数	240,976	—	—	55,571	92,680	92,725
					—	利用率	70.5%	—	—	72.4%	72.0%	67.8%
26	関西 ⇄ 花巻	JAL	1	2009年1月末	MD81	旅客数	155,634	46,278	54,047	55,309	—	—
					163	提供座席数	328,902	99,267	113,139	116,496	—	—
					—	利用率	47.3%	46.6%	47.8%	47.5%	—	—
27	関西 ⇄ 宮古	ANA	1	2006年10月末	—	旅客数	155,543	—	—	32,029	57,625	65,889
					150 (予測値)	提供座席数	279,422	—	—	53,704	116,110	109,608
					—	利用率	55.7%	—	—	59.6%	49.6%	60.1%
28	関西 ⇄ 石垣	ANA	1	2006年10月末	—	旅客数	153,551	—	—	38,354	59,895	55,302
					150 (予測値)	提供座席数	233,641	—	—	52,919	90,230	90,492
					—	利用率	65.7%	—	—	72.5%	66.4%	61.1%
29	福岡 ⇄ 富山	ANA	1 (07年は4～ 9月運航)	2008年3月末	A320	旅客数	150,972	—	24,303	50,955	48,885	26,829
					166	提供座席数	359,419	—	60,424	120,606	119,703	58,686
					—	利用率	42.0%	—	40.2%	42.2%	40.8%	45.7%
30	新千歳 ⇄ 中標 津	ANA	1	2008年3月末	A320	旅客数	146,222	—	30,933	32,921	41,942	40,426
					166	提供座席数	419,749	—	111,740	113,346	102,500	92,163
					—	利用率	34.8%	—	27.7%	29.0%	40.9%	43.9%
31	新千歳 ⇄ 三沢	JAL	1	2007年9月末	MD87	旅客数	143,240	—	18,792	37,262	41,104	46,082
					134	提供座席数	367,544	—	48,240	98,514	108,312	112,478
					—	利用率	39.0%	—	39.0%	37.8%	37.9%	41.0%
32	新千歳 ⇄ 女満 別	ANA	1	2007年3月末	B737	旅客数	141,246	—	—	47,311	49,261	44,674
					133	提供座席数	348,825	—	—	100,130	122,294	126,401
					—	利用率	40.5%	—	—	47.2%	40.3%	35.3%
33	福岡 ⇄ 青森	JAL	週4	2007年9月末	MD81	旅客数	125,868	—	17,602	31,204	37,821	39,241
					163	提供座席数	222,246	—	33,415	56,859	65,957	66,015
					—	利用率	56.6%	—	52.7%	54.9%	57.3%	59.4%
34	那覇 ⇄ 高知	JAL	週3	2009年1月末	B737	旅客数	124,926	22,727	24,242	26,063	25,980	25,914
					150	提供座席数	227,820	39,088	46,750	47,680	46,800	47,502
					—	利用率	54.8%	58.1%	51.9%	54.7%	55.5%	54.6%
35	羽田 ⇄ 石垣	ANA	0.5	2006年10月末	—	旅客数	121,348	—	—	22,226	67,736	31,386
					—	提供座席数	168,776	—	—	26,590	96,713	45,473
					—	利用率	71.9%	—	—	83.6%	70.0%	69.0%
36	新千歳 ⇄ 庄内	ANA	1 (7～8月 運航)	2008年6月末	A320	旅客数	96,331	—	9,098	17,236	19,605	50,392
					166	提供座席数	238,714	—	20,584	60,786	60,872	96,472
					—	利用率	40.4%	—	44.2%	28.4%	32.2%	52.2%
37	中部 ⇄ 石垣	ANA	1	2006年10月末	—	旅客数	89,337	—	—	38,345	42,231	8,761
					130 (予測値)	提供座席数	155,169	—	—	53,305	91,028	10,836
					—	利用率	57.6%	—	—	71.9%	46.4%	80.9%
38	福岡 ⇄ 花巻	JAL	週3	2007年9月末	MD81	旅客数	87,702	—	11,470	23,281	25,979	26,972
					163	提供座席数	168,414	—	25,102	43,882	49,878	49,552
					—	利用率	52.1%	—	45.7%	53.1%	52.1%	54.4%
39	新千歳 ⇄ 高松	ANA	1 (7～9月 運航)	2008年6月末	B767	旅客数	77,878	—	25,765	26,633	25,480	—
					279	提供座席数	154,509	—	51,054	51,333	52,122	—
					—	利用率	50.4%	—	50.5%	51.9%	48.9%	—
40	新千歳 ⇄ 鹿児島	ANA	1 (6～10月 運航)	2008年5月末	B737	旅客数	70,814	—	23,888	21,758	21,097	4,071
					133	提供座席数	122,141	—	38,178	38,351	37,926	7,686
					—	利用率	58.0%	—	62.6%	56.7%	55.6%	53.0%
41	中部 ⇄ 福島	ANA	1	2007年11月末	Q400	旅客数	69,744	—	10,327	24,538	31,796	3,083
					74	提供座席数	199,914	—	34,364	77,084	79,300	9,166
					—	利用率	34.9%	—	30.1%	31.8%	40.1%	0.0%
42	那覇 ⇄ 鹿児島	JAL	1	2007年3月末	B767	旅客数	61,887	—	—	52,702	9,185	—
					261	提供座席数	208,112	—	—	186,656	21,456	—
					—	利用率	29.7%	—	—	28.2%	42.8%	—
43	仙台 ⇄ 函館	ANA	7.8月のみ 1	2007年6月末	—	旅客数	57,238	—	—	7,769	24,362	25,107
					130 (予測値)	提供座席数	111,927	—	—	16,058	48,102	47,767
					—	利用率	51.1%	—	—	48.4%	50.6%	52.6%
44	神戸 ⇄ 熊本	JAL	1	2007年6月末	B737	旅客数	46,050	—	8,958	32,379	4,713	—
					150	提供座席数	144,980	—	26,100	105,690	13,190	—
					—	利用率	31.8%	—	34.3%	30.6%	35.7%	—
45	小牧 ⇄ 北九州	JAL	1	2007年3月末	CRJ200	旅客数	36,812	—	—	32,697	4,115	—
					50	提供座席数	83,150	—	—	78,350	4,800	—
					—	利用率	44.3%	—	—	41.7%	85.7%	—
46	釧路 ⇄ 旭川	JAL	1	2008年3月末	SAAB340	旅客数	34,142	—	7,653	9,423	8,692	8,374
					36	提供座席数	100,728	—	25,668	25,596	25,560	23,904
					—	利用率	33.9%	—	29.8%	36.8%	34.0%	35.0%
47	神戸 ⇄ 新潟	ANA	1 (07.4.1～6.18 は週1便)	2007年3月末	Q400	旅客数	30,210	—	523	23,194	6,493	—
					74	提供座席数	93,499	—	3,652	75,867	13,980	—
					—	利用率	32.3%	—	14.3%	30.6%	46.4%	—
48	関西 ⇄ 仙台	JAL	1	2008年10月末	MD81	旅客数	20,952	20,952	—	—	—	—
					163	提供座席数	69,601	69,601	—	—	—	—
					—	利用率	30.1%	30.1%	—	—	—	—

各社時刻表および旅客輸送統計より作成
 * 2008年は2008年4月～2009年1月の合計値

利用率が低い低需要路線

【別表2】

（旅客数20万人以下、利用率60%以下で便当り席数が100席以上の路線）（2008年度実績）

路線	運航回数	旅客数	座席数	利用率(%)	便当り席数	便数/日	路線撤退
東京（羽田）—中標津線	721	87,080	147,760	58.9	205	1.0	
東京（羽田）—紋別線	726	44,965	91,508	49.1	126	1.0	
東京（羽田）—大館線	1,434	92,244	181,413	50.8	127	2.0	
東京（羽田）—山形線	726	53,900	113,547	47.5	156	1.0	
東京（羽田）—大島線	1,068	35,431	114,024	31.1	107	1.5	
東京（羽田）—八丈島線	2,051	179,899	308,875	58.2	151	2.8	
東京（羽田）—南紀白浜線	1,856	139,073	292,251	47.6	157	2.5	
東京（羽田）—石見線	728	44,230	92,951	47.6	128	1.0	
東京（成田）—中部線	2,183	134,605	239,247	56.3	110	3.0	
大阪—釧路線	90	8,072	14,934	54.1	166	0.1	撤退済
大阪—三沢線	726	51,855	108,750	47.7	150	1.0	撤退予定
関西—青森線	62	4,136	9,430	43.9	152	0.1	撤退済
関西—花巻線	609	46,278	99,267	46.6	163	0.8	撤退済
関西—仙台線	427	20,952	69,601	30.1	163	0.6	撤退済
関西—秋田線	611	32,396	91,819	35.3	150	0.8	撤退済
関西—福島線	607	45,471	93,895	48.4	155	0.8	撤退済
関西—松山線	2,192	89,316	240,225	37.2	110	3.0	撤退済
関西—福江線	32	2,144	4,032	53.2	126	0.0	撤退済
関西—宮崎線	1	66	166	39.8	166	0.0	撤退済
関西—鹿児島線	1,453	95,612	189,672	50.4	131	2.0	撤退済
新千歳—稚内線	665	25,045	83,789	29.9	126	0.9	
新千歳—利尻線	664	28,903	83,930	34.4	126	0.9	
新千歳—女満別線	2,131	138,257	331,330	41.7	155	2.9	
新千歳—青森線	1,348	102,363	208,752	49.0	155	1.8	
新千歳—花巻線	1,345	99,243	209,394	47.4	156	1.8	
新千歳—秋田線	1,344	85,575	210,544	40.6	157	1.8	
新千歳—出雲線	53	4,495	8,476	53.0	160	0.1	撤退済
仙台—広島線	728	64,043	120,839	53.0	166	1.0	
福島—新千歳線	1,435	104,821	212,479	49.3	148	2.0	
大島—八丈島線	661	9,532	83,309	11.4	126	0.9	撤退済
新潟—新千歳線	1,683	161,183	279,265	57.7	166	2.3	
新潟—沖縄（那覇）線	479	42,472	79,514	53.4	166	0.7	
富山—新千歳線	720	95,463	193,283	49.4	268	1.0	
金沢（小松）—新千歳線	722	98,030	198,071	49.5	274	1.0	
金沢（小松）—仙台線	723	39,819	98,164	40.6	136	1.0	
中部—青森線	1,359	99,518	203,850	48.8	150	1.9	撤退予定
中部—花巻線	1,351	91,466	202,676	45.1	150	1.9	
中部—新潟線	1,452	71,197	173,798	41.0	120	2.0	
中部—長崎線	1,456	112,980	191,872	58.9	132	2.0	
中部—大分線	1,451	101,233	186,276	54.3	128	2.0	
中部—宮崎線	2,210	195,983	395,171	49.6	179	3.0	
神戸—仙台線	725	41,069	120,350	34.1	166	1.0	撤退済
神戸—鹿児島線	1,210	84,496	176,290	47.9	146	1.7	撤退済
岡山—新千歳線	719	116,990	198,220	59.0	276	1.0	
広島—新千歳線	1,446	199,307	342,503	58.2	237	2.0	
高松—沖縄（那覇）線	728	112,020	200,887	55.8	276	1.0	
高知—沖縄（那覇）線	261	22,727	39,088	58.1	150	0.4	撤退済
福岡—松山線	2,173	126,858	263,334	48.2	121	3.0	
福岡—福江線	2,149	108,877	276,057	39.4	128	2.9	
長崎—沖縄（那覇）線	730	54,057	95,261	56.7	130	1.0	
熊本—沖縄（那覇）線	729	102,011	200,826	50.8	275	1.0	
宮崎—沖縄（那覇）線	733	69,103	121,885	56.7	166	1.0	
鹿児島—徳之島線	1,515	119,238	243,273	49.0	161	2.1	
宮古島—石垣線	1,383	73,334	163,234	44.9	118	1.9	
石垣—与那国線	1,153	66,696	123,759	54.0	107	1.6	

08年度航空輸送統計年報及び各社広報資料より作成