



第6章．航空運賃と離島観光振興

1. 鹿児島航空事情

1) 「鹿児島の空」の現状

鹿児島空港は、東京、大阪そして福岡などの大都市圏、中・四国の地方都市をはじめ、種子島・屋久島、奄美諸島などの県内離島まで、国内路線で計 20 路線、84 便/日（何れも 14/3 末現在）年間乗降客 6 百万人超と全国有数の規模を誇る。大手 3 社をはじめ、国内線 9 社、国際線 2 社、計 10 社が乗り入れているが、今年 4 月からは航空規制緩和の象徴ともいえる「スカイマークエアラインズ」が鹿児島～羽田間に就航する。



南九州のハブ「鹿児島空港」

平成 8 年の幅運賃制度の導入、平成 9 年の路線参入基準の廃止等により徐々に進められてきた航空業界の規制緩和の恵みは、鹿児島の空に大きな変化をもたらそうとしている。

鹿児島は、出水郡長島町獅子島から奄美群島の与論島まで、直線距離にして約 600km、擁する離島は有人島だけでも計 27 島、中でも奄美諸島は県本土よりも沖縄県に距離的にも近く、「絶海の孤島」である。東京都の小笠原諸島を除き、これほどまでに本土から隔絶された離島はない。こうした我が国離島の中でも特異な位置づけと、

[表 6 - 1] 鹿児島県内航空路線の概要

	区間距離 (km)	便数 (平14/3末) (便/日)	平成12年度輸送実績	
			輸送人員 (千人)	利用率
奄美大島 ~ 東京	1,436	1	73	62.3%
奄美大島 ~ 大阪	989	1	87	62.3%
奄美大島 ~ 鹿児島	467	4	345	55.2%
鹿児島 ~ 徳之島	560	2	135	57.3%
日本エアシステム運航路線	653	8	640	58.5%
種子島 ~ 大阪	692	1	17	50.1%
種子島 ~ 鹿児島	181	5	126	59.3%
屋久島 ~ 鹿児島	194	5	149	64.0%
奄美大島 ~ 鹿児島	467	1		
奄美大島 ~ 喜界島	81	3	50	64.3%
奄美大島 ~ 徳之島	181	2	24	47.7%
奄美大島 ~ 沖永良部島	204	1	16	61.8%
喜界島 ~ 鹿児島	467	2	35	67.7%
沖永良部島 ~ 鹿児島	579	3	72	62.6%
沖永良部島 ~ 与論島	100	1	6	23.0%
与論島 ~ 鹿児島	627	1	31	52.3%
日本エアコミューター運航路線	292	25	524	59.4%
奄美大島 ~ 那覇	390	1	20	58.2%
与論島 ~ 那覇	231	1	33	64.3%
琉球エアコミューター運航路線	295	2	54	61.1%
県内離島路線計	485	35	1,218	58.8%

【出典：航空輸送統計年報等より作成】



歴史的経緯もあり、鹿児島県には鹿児島空港以外に計7空港が整備されている。

鹿児島県内の離島については、奄美大島に東京・大阪より各1便/日、鹿児島より4便/日、徳之島に鹿児島より2便/日の運航に加え、鹿児島県と奄美群島14市町村が出資する第三セクター「日本エアコミューター(株)」が県内離島11路線(24便/日)の生活路線網を張り巡らせている。また、沖縄との間では奄美大島・与論島へ各1便/日が「琉球エアコミューター(株)」により運航されている。

しかし、上記のような県内航空路線網の充実が実現している一方で、離島関係者からは航空運賃の高さに対する不満も多い。特に、沖縄路線との運賃格差は地元観光業者からその矛盾を指摘する声も多く、「航空運賃の高さが離島振興のボトルネックとなっている」との論調が強い。

そこで、離島航空を巡る現況を概観し、現在の県内離島路線の運賃水準・沖縄路線との格差、旅行代理店やエアラインの考え方を整理した上で、離島航空運賃と観光振興について考察したい。

2) 規制緩和の進展

我が国の航空業界は、1960年以降ジェット化の流れの中で大手3社体制への再編が行われるとともに、1970年の閣議了解・1972年の運輸大臣通達(当時)による事業者ごとの路線の棲み分け(所謂「45-47体制」)が行われるとともに、航空運賃については運輸大臣の認可制が敷かれるなど、長らく強い公的規制の下にあった。この間、我が国より一足早く、アメリカにおいては航空業界の規制緩和が進められ、「航空会社間の競争による利用者利便の向上」が目指され、我が国においても1986年の日本航空の完全民営化を皮切りに、徐々に航空会社間の競争を促す方向へと「規制緩和」が進められた。

【表6-2】規制緩和の経緯

年	月	路線参入規制	運賃規制
1986	6	運輸政策審議会答申「今後の航空企業の運営体制の在り方について」 ・ダブルトラック:年間需要70万人以上(主要空港間は30万人以上) ・トリプルトラック:年間需要100万人以上	
1990	6		標準原価導入による運賃地域格差是正
1992	10	・ダブルトラック基準緩和(70万人 40万人) 但し、当面は50万人以上 ・トリプルトラック基準緩和(100万人 70万人) 但し、当面は80万人以上	
1994	6		営業割引運賃を届け出制化
1995	2		事前購入割引制度開始
1996	4	・ダブルトラック基準緩和(40万人 20万人) ・トリプルトラック基準緩和(70万人 35万人)	
1996	5		幅運賃制度開始
1997	4	ダブル・トリプルトラック基準廃止	
2000	4	需給調整規制廃止 路線ごとの免許制から事業者ごとの許可	認可制から事前届出制へ

【出典：運輸白書等より作成】

この間、需要規模が大きい路線を中心にダブルトラック化、トリプルトラック化が進展、運賃もシーズンリティの設定、事前購入割引制度やFFP(Frequent Flyers Service)の導入といった多様化、競争の激化が進展した。また、スカイマークエアラインズや北海道国際航空といった新規航空



会社が出現、既存大手3社との激しい値下げ競争も行われた。しかし、こうした規制緩和による「恩恵」に浴したのはいくつか高需要路線に限られ、需要の小さな離島路線、非競合路線においてはむしろ、運賃値上げ、或いは減便ないし運休といった形で利便性の悪化を招いたのではないかと懸念が本県離島関係者からの「離島航空運賃の高さ」への不満の一因をなしている。

現実に鹿児島県内の離島路線は、前述の通り16路線・35便/日が運航されているが、需要ロットが小さく、元来非競合路線が多い。規制緩和が本格化する前の平成8年10月1日現在と比べ、実質的に唯一の競合路線であった奄美大島～鹿児島線もエア・ニッポンが平成13年7月に撤退したほか、路線数は1増2減となっている。

【表6-3】規制緩和前後の県内航空路線運航状況

		平成8/1現在路線					平成14/3現在路線						
		(便/日)	JAS	JAC	ANK	JTA	RAC	(便/日)	JAS	JAC	ANK	JTA	RAC
種子島	～大阪	1		1			1		1				
	～鹿児島	5		5			5		5				
屋久島	～鹿児島	3		3			5		5				
奄美大島	～東京	1	1				1	1					
	～大阪	2	2				1	1					
	～鹿児島	6	4		2		5	4	1				
	～沖縄	1			1		1					1	
喜界島	～鹿児島	1		1			2		2				
	～奄美大島	3		3			3		3				
徳之島	～大阪	1		1			0						
	～鹿児島	3	2	1			2	2					
	～奄美大島	2		2			2		2				
沖永良部島	～鹿児島	2		2			3		3				
	～奄美大島	1		1			1		1				
与論島	～鹿児島	1		1			1		1				
	～奄美大島	1		1			0						
	～沖永良部島	0					1		1				
	～沖縄	1				1					1		
合計		35	9	22	3	1	0	35	8	25	0	0	2

【出典：鹿児島県資料、各社時刻表等より作成】

3) コミューター航空の現状

【表6-4】我が国主要通勤航空事業者

会社名	日本エアコミューター	オリエンタルエアブリッジ	琉球エアコミューター	中日本エアラインサービス	エア・北海道
設立年月	1983年7月	1961年6月	1985年12月	1988年5月	1994年4月
資本金	300百万円	1,072百万円	396百万円	300百万円	300百万円
主要株主 (自治体出資比率)	日本エアシステム 鹿児島県 40.0%	長崎県 エア・ニッポン 11.2%	日本トランスオーシャン航空 沖縄県 20.1%	名古屋鉄道 全日本空輸 -	エア・ニッポン 北海道 20.0%
使用機材	YS-11(64席) SAAB(36席)	BN-2B(9席) DHC-8(39席)	BN-2B(9席) DHC-8(39席)	DHC-8(39席)	DHC-6(19席)
主要路線	鹿児島県離島 西日本都市間	長崎県離島 長崎～鹿児島	沖縄県離島 那覇～与論	名古屋中心 地方都市間	北海道離島
12年度輸送人員	1,356千人	34千人	202千人	206千人	26千人
12年度旅客収入	16,555百万円	262百万円	1,815百万円	2,430百万円	267百万円

会社名	ジェイエア	北海道エアシステム	天草エアライン	フェアリンク
設立年月	1996年8月	1997年9月	1998年10月	1999年1月
資本金	200百万円	490百万円	499百万円	3,000百万円
主要株主 (自治体出資比率)	日本航空 -	日本エアシステム 北海道 49.0%	熊本県 80.2%	日本デンタル研究所 -
使用機材	JS31(19席) CRJ200(50席)	SAAB(36席)	DHC-8(39席)	CRJ200(50席)
主要路線	広島中心地方都市間	北海道都市間 北日本都市間	天草～熊本・福岡	地方都市間
12年度輸送人員	142千人	148千人	81千人	33千人
12年度旅客収入	2,304百万円	1,845百万円	671百万円	691百万円

【出典：各者HP、国土交通省資料等より作成】



現在、我が国においては、客席数が 100 又は最大離陸重量が 50 トンを超える航空機を使用している航空運送事業を営む本邦航空運送事業者を「特定本邦航空運送事業者」と呼んでいるが、一般に「通勤航空」といわれるのは特定本邦航空運送事業者以外の国内定期航空運送事業者である。以下、本稿では特定本邦航空運送事業者以外の国内定期航空運送事業者を「通勤航空事業者」といい、通勤航空事業者による定期航空運送事業を「通勤航空事業」という。我が国には、平成 13 年上期末現在で 12 社の通勤航空事業者が、計 97 路線の運航を行っており、主要通勤航空事業者の概要は[表 6 - 4]の通りである。このうち、離島路線を運航している日本エア通勤、オリエンタルエアブリッジ、琉球エア通勤、エア北海道は何れも地元地方公共団体の出資に係る第三セクターである。

通勤航空事業については、一般に以下のような経営上の課題があると考えられる。

運航路線の需要が小さいため、固定費負担が採算性を阻害する

一般に、航空事業は多額の機材購入費、空港着陸料や燃料税などの公租公課負担、空港でのハンドリングや機材整備のための人件費等固定費負担が重く、機材の大型化により輸送人員 1 人あたりの固定費負担の軽減が図られる。需要が絶対的に乏しい通勤路線においては、機材の大型化による効率化は困難となる。

また、需要が小さければ、運航頻度を上げて固定費負担軽減を図ることも困難となる
路線距離が短く、賃率（距離あたり運賃）が高い

一般に、航空事業においては路線の区間距離が長いほど、賃率が低くなり相対的な割安感が享受できるが、特に離島路線の場合は相対的に路線距離が短く、結果として運賃の割高感が増大する。

ターボプロップ機が多く、天候による欠航比率が高い

上記の結果、ジェット機を選択することは燃料費が高いため、特に離島路線運航事業者においてはターボプロップ機を選択することとなる。ターボプロップ機はジェット機に比べ高度が低く天候の影響により、欠航・遅延が生じやすい。

【表 6 - 5】我が国主要航空事業者の運航状況

	定時運航率	遅延便	欠航便		
			うち天候	うち天候	
特定本邦航空運送事業者	95.0%	5.0%	0.3%	1.0%	0.5%
大手 3 社計	95.5%	4.5%	0.3%	0.7%	0.3%
その他 5 社計	93.2%	6.8%	0.3%	2.1%	1.0%
うち日本トランスオーシャン航空	92.7%	7.3%	0.4%	2.5%	1.5%
うちスカイマークエアラインズ	92.3%	7.7%	0.1%	0.9%	0.1%
AIRDO	92.4%	7.6%	0.6%	1.2%	0.5%
特定本邦航空運送事業者以外の事業者	96.2%	3.8%	0.9%	3.8%	5.2%
離島運航会社	94.9%	5.4%	1.7%	7.2%	3.8%
うちエア北海道	96.1%	2.7%	0.3%	11.6%	11.1%
うちオリエンタルエアブリッジ	99.2%	0.9%	0.1%	13.6%	12.2%
うち日本エア通勤	95.1%	5.5%	2.2%	1.9%	1.7%
うち琉球エア通勤	91.8%	8.9%	0.9%	10.9%	4.2%
その他	96.6%	4.6%	0.3%	3.0%	1.6%
うちフェアリンク	98.7%	2.5%	0.4%	1.4%	0.2%
うち天草エアライン	97.7%	2.3%	0.5%	2.9%	2.5%

【出典：国土交通省 HP より作成】

このような通勤航空事業に係る一般的な課題を克服するため、特に近時設立されたコミ



ューター事業者では、様々な工夫が行われている。天草エアラインでは、利用が低調な熊本便は1便/日、12年度利用率が80.7%と好調な福岡便は3ないし4便/日とし、全社ベースでは利用率75.8%を確保、当初計画時の採算ラインとされた利用率65.0%を大幅に上回るなど、1機のための機材を上手く繰り回し、好調な福岡便を中心に効率化を追求している。

フェアリンクは、欧米におけるリージョナルジェットによる地域航空市場の拡大に刺激を受け、他のコミューター会社とは異なり小型ジェット機(39席)を導入している。路線設定においても、比較的路線距離が長く、かつ多頻度運航による新規需要の掘り起こしが期待できる路線に就航している。また、大手航空会社とのコードシェア(共同運航)も視野に入れるなど、米国型のコミューター航空事業を展開している。

2. 県内離島航空運賃は高いか

1) 県内離島航空運賃の沖縄線航空運賃との比較

それでは、県内離島路線の航空運賃は、実際にはどの程度高いのか。東京、札幌、大阪、関空、福岡及び那覇の各空港を運航する所謂「幹線」等の高需要路線と、東京・大阪からの鹿児島、奄美大島路線、県内離島路線を通常期普通運賃と比較してみると左記のようになる。

この中で、特に県内離島関係者の中で議論が多いのは、沖縄路線との運賃の逆転現象である。東京～奄美大島と東京～那覇を比べると、確かにより路線距離が長い後の方が普通運賃ベースで5,000円/片道も安いことになる。また、コミューター運航による離島路線は、更に割高感が強い。

大阪路線においては、那覇までの半分程度しかない種子島線が、片道料金にして1,000円と変わらない水準にあるのである。

「本土より距離が遠い沖縄線の方が運賃が安くては、鹿児島の離島に観光客を呼ぶことなどできない」……県内の離島を訪れたときに聞かれる声であるが、それではこのような逆転が生じている要因はどこにあるのであろうか。

[表6-6] 路線別航空普通運賃(抜粋)

	路線距離 (km)	平12年度輸送実績		平14/3時点運賃	
		旅客数 (千人)	利用率	乗客数	賃率 (円/km)
幹線計	984	36,698	66.2%	29,439	29.9
東京～札幌	894	8,982	65.1%	28,000	31.3
東京～那覇	1,687	3,745	72.4%	34,500	20.5
大阪～那覇	1,304	761	70.9%	28,500	21.9
関空～那覇	1,261	874	65.0%	28,500	22.6
東京発ローカル線	860	27,507	62.4%	28,963	33.7
東京～鹿児島	1,111	2,026	61.4%	33,000	29.7
東京～奄美大島	1,436	73	62.3%	39,500	27.5
大阪・関空発ローカル線	677	9,442	61.3%	24,877	36.7
大阪～鹿児島	655	1,137	65.0%	22,500	34.4
大阪～奄美大島	989	87	62.3%	30,500	30.8
関空～鹿児島	612	171	54.7%	22,500	36.8
離島コミューター路線	301	1,035	62.3%	20,634	68.6
大阪～種子島	692	159	67.1%	27,680	40.0
鹿児島～種子島	181	126	59.3%	10,160	56.1
鹿児島～屋久島	194	149	64.0%	11,370	58.6
鹿児島～喜界島	467	35	67.7%	20,620	44.2
鹿児島～沖永良部	579	72	62.6%	24,950	43.1
鹿児島～与論	627	31	52.3%	26,300	41.9
奄美～喜界島	81	50	64.3%	7,370	91.0
奄美～徳之島	181	24	47.7%	10,830	59.8
奄美～沖永良部	204	16	61.8%	14,030	68.8
沖永良部～与論	100	6	23.0%	7,800	78.0
那覇～奄美	390	20	58.2%	19,680	50.5
那覇～与論	231	33	64.3%	10,520	45.5

【出典：航空輸送統計年報等より作成】



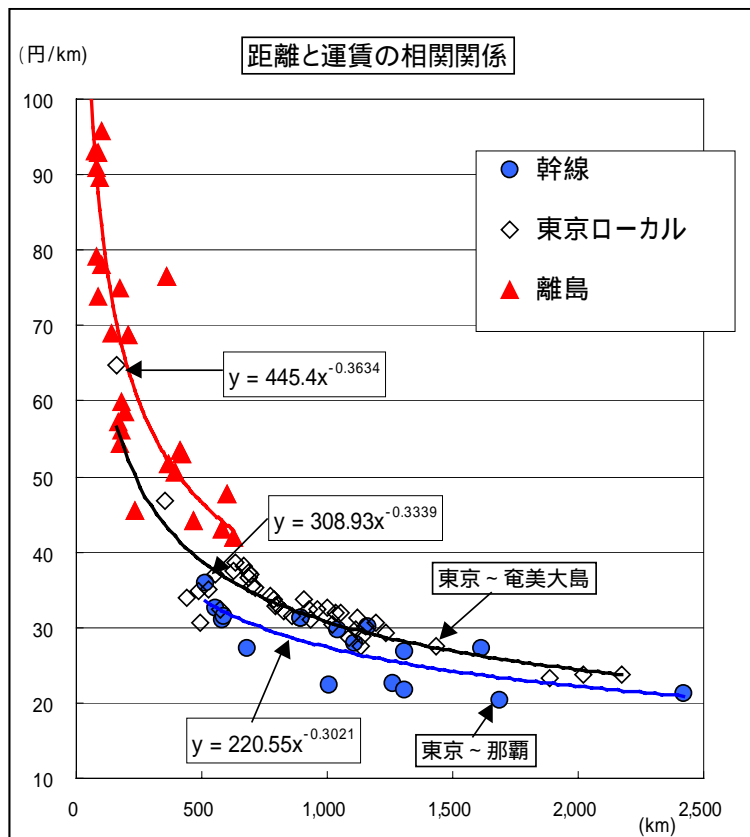
沖縄の航空運賃については、「沖縄県における米軍の施設・区域に関連する問題の解決促進について」(平成8年4月閣議決定)により、所謂「沖縄関連施策」の一環として那覇～本土間路線については、空港使用料の軽減(1/6まで引き下げ)、航空機燃料税の軽減(3/5まで引き下げ)が行われており、沖縄県地域・離島振興局交通対策課のまとめによれば、これにより平成9年7月より東京路線で片道4,000円の航空運賃引き下げが実現。更に、追加措置として航空機燃料税の引き下げ(3/5 1/2まで引き下げ)が行われ、平成11年1月以降、東京路線で更に片道1,000円の引き下げが実施された。

このように、沖縄については他の地域とは異なった特別の政策的配慮が、航空運賃の引き下げに有効に寄与しており、東京路線についていえば奄美路線を下回る運賃分がそっくりこの特例措置の効果と見ることもできる。しかし、沖縄路線の運賃の低さの要因はこれだけではない。路線距離にして250kmも遠方の那覇線が奄美大島線と同じ片道普通運賃となっても、未だ「安い」のである。前出の路線別の運賃表で、賃率(kmあたり運賃)を比較すれば、奄美大島線は27.5円/kmであるのに対し、那覇線は20.5円/km。仮に、「沖縄関連施策」なかりせば奄美大島線と同じ片道普通運賃39,500円であったとしても、賃率は23.4円/kmにとどまるのである。先述のように、航空運賃には遠距離遞減の傾向があるため、単純な比較が難しい。そこで、路線距離と賃率(kmあたり運賃)の関係をグラフにすると下記のようになる。

[表6-7]賃率グラフ

グラフは、幹線、東京～ローカル線、離島路線をそれぞれ、距離と賃率でプロットし、その相関関係を示したものである。

幹線は、年間百万人～数百万人の旅客数を誇る「高需要路線」であり、東京～那覇は年間350万人超の需要ロットを有する。対して東京～奄美大島線は、他の東京発着のローカル線が数十万人から2～3百万人の需要ロットを有する中で、下から4番目の約70千人(平成12年度輸送実績)の小ロット路線である。それにも拘わらず、他の東京発ローカル線から得られる回帰曲線上に賃率が維持されているのは、相対的には航空会社の経営



努力や後に述べる国や地方自治体による公的支援が奏功していることの現れである。東京～那覇線については、他の幹線の回帰曲線よりも低い位置にプロットされているが、先述の「沖縄関連施策」効果を差し引いた23.4円/kmの賃率に置き換えて漸く他の幹線の回帰曲線上付近の賃率であると考えられる。那覇線に東京発ローカル線並の賃率を適用すれば、賃率は25.8円/km、片道普通運賃



の試算値は 43,595 円となる。東京～那覇線の低運賃のポイントは、政府の「沖縄関連施策」のみならず、その需要ロットの大きさ、即ち「魅力的な島」度合いの差がもたらしている効果も大きいことがわかる。

2) 離島路線に対する公的支援

路線の需要規模から導かれる結論として、小ロットの離島路線の賃率が高く、また路線距離の長距離化に伴う逓減効果があるとはいえ、本土から数百 km 隔絶された奄美諸島においては、仕上がりの普通運賃は絶対水準として高く、住民の生活路線としては少しでもこうしたハンデを埋める必要がある。このような着眼点に立ち、離島航空路線を抱える各地方公共団体は、「航空運賃の絶対的な高さ」「利用者の減少」「需要の減少による更なる運賃の上昇」といった悪循環を回避するために、知恵を絞っている。また、航空業界において漸進的に規制緩和を進めてきた政府も、路線参入・撤退の自由化や運賃の認可制廃止の一方で、生活路線維持のための支援措置を講じてきた。

国の支援制度

離島に関しては「航空機購入費補助金」、及び平成 11 年度より新たに設けられた「運航費補助金」による支援が行われている。国の「航空機購入費補助金」については、機材及びこれに係る部品購入代金の 40.5% (沖縄離島路線に係る航空機については 67.5%) と高い補助率になっている。鹿児島県においては、更に国の補助に加え同購入代金の 22.5% の補助を行う制度を有しており、国及び県の補助金をフルスイングで交付を受ければ、航空事業者側の負担は残り 37% にまで軽減されることになる。

また、「運航費補助」については、「対象路線の経常損失額 × 0.9」と「対象路線に係る運航費用 × 物件費比率 (当期中の物件購入費等)」の何れか低い方を、国と地方で折半補助する制度となっている。ただし、この制度については、

- a) コミューター航空機の物件費は相対的に小さく、実際の島外路線の赤字額に対して交付される補助金が下回るケースもある
- b) 対象路線選定の要件として、「当該離島にとって最も日常拠点性のある地点を結ぶ路線」との制約が課されており、離島の生活ネットワークの維持に対しての効果は限定的となる
- c) 航空機購入補助と違い、益金算入されるため、他の路線での経営努力で全社ベースの黒字を確保する事業者の場合は、受け取った補助金を税金として納付することになってしまい、事業者の経営効率化のインセンティブを阻害しかねない

など、実際に離島路線を運航する事業者からは制度の改善を求める声強い。

沖縄県・長崎県における取り組み

【表 6 - 8】沖縄県単独事業による離島運航費補助

	国庫補助対象路線	地方単独補助対象路線
運航費補助スキーム	<p>経常損失額 (A)</p> <p>$(A) \times 0.9$</p> <p>$((A) \times 0.9$ と当該路線に係る物件費を比較し何れか低い額 (B))</p> <p>国庫補助額 $(B) \times 1/2$</p> <p>地方公共団体負担 (C) = $(B) \times 1/2$</p> <p>市町村補助額 (C) $\times 1/3$</p> <p>企業負担 (A) $\times 0.1$</p>	<p>経常損失額 (A)</p> <p>$(A) \times 0.9$</p> <p>$((A) \times 0.9$ と当該路線に係る物件費を比較し何れか低い額 (B))</p> <p>地方公共団体負担 (C) = $(B) \times 1/2$</p> <p>市町村補助額 (C) $\times 1/3$</p> <p>企業負担 (B) $\times 1/2 + (A) \times 0.1$</p> <p>(A) $\times 0.1$</p>
対象路線の要件	<p>運航費補助金交付決定の前年度において、経常損失を計上している離島航空路線のうち、以下の要件に該当するもの。</p> <p>当該離島にとって、最も日常拠点性を有する地点を結ぶ路線</p> <p>主たる代替交通機関による当該離島との所要時間が概ね 2 時間以上</p> <p>2 社以上の競合路線でないこと</p>	<p>運航費補助金交付決定の前年度において、経常損失を計上している離島航空路線のうち、以下の要件に該当するもの。</p> <p>当該離島にとって、日常拠点性を有する地点を結ぶ路線</p> <p>主たる代替交通機関による当該離島との所要時間が概ね 1 時間以上</p> <p>2 社以上の競合路線でないこと</p>

【出典：沖縄県地域・離島振興局交通対策課資料等より作成】



沖縄県では、前述のような手厚い国の政策的な配慮に加え、離島運航費補助を県の単独事業としても実施している。きっかけは、平成6年に県内離島路線を運航する琉球エア・コミューターが提示した運賃値上げ(60%)であった。沖縄県地域・離島振興局交通対策課によれば、「離島生活路線の維持は、国の施策のみならず、地元や利用者の支援も重要、との『沖縄県離島航空路関係町村協議会』の協議結果も踏まえ、平成7年度から単独補助に踏み切った。」という。

国の運航費補助制度に比べ、「日常拠点性」要件を緩和し、一離島複数路線選択にも含みを持たせた、運航所要時間の要件を「2時間」から「1時間」に緩和している。

また、長崎県でも国の「運航費補助」制度を独自に拡充し、離島路線全路線の赤字額のうち、国の補助金で補填されない分全額について、県：地元町村 = 7 : 3 で負担し、収支相償を実現させているという。

兵庫県の取り組み

離島路線ではないが、兵庫県は県下の但馬空港と大阪空港を結ぶ都市間コミューター路線に対し、他の自治体に先駆けて独自の手厚い航空会社支援を実施している。

まず、対象路線を運航する機材を県が自前で購入し、航空事業者に無償リース提供している。前述の「航空機購入費補助」であれば、当該補助金を受けて購入した航空機は「離島路線以外を運航できない」などの制約がつくが、兵庫県の場合、当該リース機材の運航



「但馬方式」支援の対象となっている JAC 機
(写真は日本エアコミューターHP より)

は航空事業者に任せた上で、「但馬～大阪間2往復分」相当額分を無償にするという方式を採用している。この方式によれば、需要に見合った形態での過不足のない補助となり、事業者側も効率的な機材の利用が可能となる。その他にも但馬空港ビルの賃借料の1/2免除、空港着陸料の全額免除なども実施、更に、それでも発生する当該路線の赤字についての補填も実施している。この「但馬～大阪線」における兵庫県の取り組みを、日本エアコミューターでは「但馬方式」と呼んでいる。

[表6-9] 「但馬方式」による運航支援

項目	内容
機材費	1機約12億円のSAAB機(ターボプロップ機)を県が購入 JACにリースし、対象路線2往復分相当額を無償化
開発費	乗務員、整備士、代理店等の訓練費相当額分の部品を無償譲渡
空港着陸料	全額免除
但馬空港ビル賃借料	1/2免除
欠損補助	上記支援後に賄えない当該路線運航に係る赤字を全額補助

【出典：日本エアコミューター資料より作成】

こうして、平成6年の運航当初は、午前中の1便/日であった同路線は、兵庫県サイドの熱意が実り、現在では朝夕の2便/日に利便性も向上している。



勿論、このような航空事業者サイドにとって一見「至れり、尽くせり」の支援を行う前提としては、当該路線の維持がかかる行政コストに見合うだけの必要性があることを住民に対しても明確に説明する必要があることは勿論、航空事業者側のモラルハザードを招かぬよう、当該路線運航管理に対する十分なチェック体制を構築することが必要であろう。

規制緩和による競争激化の中で、高需要路線による収益で低採算な離島路線等の赤字を補填する「内部補助」の論理が成り立ちがたくなりつつある。離島路線の維持は、多くの場合地元地方公共団体の出資に係る第三セクターが担うケースが多いが、「公共的な使命を帯びる」とことと「公共の要請により不採算路線のツケを負わせる」ことの意味は異なる。第三セクターは、本来不採算な離島路線を創意工夫をもって運航管理する、「施策の最も効率的な担い手」ではあっても「施策に伴う負担の押し付け先」ではないのである。このように考えるとき、「但馬方式」と「地方公共団体の説明責任遂行と航空事業者の効率的運営のチェック」のセットは、離島路線維持についてもモデルケースの一つとして考えられるのではないか。

3. 航空運賃と観光振興

1) 航空運賃引き下げのための公的支援

以上見てきたように、現在の航空業界を取り巻く状況、離島におけるコンピューター航空事業の限界、問題とされる「沖縄路線との運賃格差」の要因となる国の政策的配慮の違いと路線需要の圧倒的な違いなどを踏まえると、やはり現在の離島航空運賃の引き下げに大きな効果が期待できるのは、地方公共団体による公的支援であるといわざるを得ない。

公的支援の在り方については、自治体関係者や航空会社、旅行代理店など有識者の意見も踏まえ、以下のように考える。

1. 直接に旅客に対し航空運賃を一定額補助するような仕組みは、航空運賃引き下げに即効性がある。しかし、離島生活者のための「路線維持策」と、観光客増加のための「観光振興策」とでは「公的支援」、即ち「税金を投入する」という理屈は異なるはずであり、それぞれに明確な説明責任を果たす必要がある。
2. 離島観光振興が命題であるとするれば、航空運賃の引き下げはそのための必要条件の一つである可能性は高いが、決して十分条件ではない。何よりも大事なのは、県内の離島が観光客が訪れる『魅力的な島』であることが重要である。

有識者から伺った話の中には、「フランスのコルシカ島では、『離島ではあるが、もし仮に陸続きであったならば可能なアクセス料金』まで交通費を引き下げるような補助をしている」など、海外のユニークな事例の紹介もあった。離島観光振興のために、公的支援により航空運賃の引き下げを実現する方途は閉ざされているわけではない。肝心なのは「公的支援を行うことへの説明責任」と、「魅力的な島になるための努力」にあるのではないか。



2) 県内離島観光振興の課題～旅行代理店ヒアリング結果

沖縄は、航空運賃が安いから観光客が集まるのではない。航空運賃は確かに観光客の呼び水にはなるであろうが、観光客は「沖縄の魅力」に惹かれて訪れるのである。その「魅力」の積み上げが年間4,500千人もの入込観光客、10,000千人を超える航空需要になっているのである。

県内離島の魅力は何か。観光振興の潜在的な可能性はあるか。県内離島の観光振興のための課題と併せて県内に支店を構える旅行代理店にヒアリングを行った。

(株)ジェーティービー鹿児島支店米倉和弘業務課長は、「鹿児島の離島では、与論島が観光のメッカであったが、沖縄に近い商品性であり、徐々に減少傾向にある。現在は、世界遺産の屋久島が好調。また、奄美パークはこれまで奄美諸島にはなかった『インパクトのある施設』として、入込増加に一役買っている」と県内離島の観光の概況をまとめた上で、「日本全国各地の観光地は、景気の低迷や競争の激化を受けて、様々な取り組みをしている。同じような離島では、対馬では、地域住民を挙げて観光客をもてなす細やかな気配りを徹底している。必ずしも素晴らしいホテル・素晴らしい観光名所があるわけではないが、島民全体のホスピタリティ意識の高さが、『また来てみたい』という当社アンケート結果に現れている。これに比べると、鹿児島の離島では、まだまだ観光に取り組む姿勢は不足しているといわざるを得ない」と客観的立場から苦言を呈す。また、「鹿児島県は観光PRに非常に努力をしている」と一定の評価を与えつつも、「残念ながら、東京における『鹿児島県の観光地』の認知度は、驚くほど低い」と継続的なPRの必要性を唱える。

(株)阪急交通社鹿児島支店の宮下輝杉係長は、「自治体に頼らない観光振興策の成功事例」として、全国的にも有名な黒川温泉の事例を挙げる。団体旅行から個人旅行への形態の変化をうまく捉え、個人客を大事に扱ってきた地道な取り組みが、現在の成果に結びついているとの評価。またジェーティービーの米倉課長と同じく、「業界で出されているスクラップブックには、毎月たくさんの地域興しの事例が載っている。まずはそれらに興味を持ち、マネをしてみることから始めれば良いのでは」と、受入側の創意工夫の必要性を訴える。近年『ボランティアガイド』の導入が盛んに行われているが、現地の街並みを愛する心を上手に伝えられることが、基本的なことながら非常に重要とのこと。鹿児島の離島については、アクセス不足が問題としながらも、「鹿児島の離島には、十分な観光資源がある。特に鹿児島県外からの観光客には、エコツアーなどのテーマを持たせた「SIT (Special Interest Tour)」が非常に人気が高い」と高く評価する。その上で今後の課題としては、メディアを積極的に活用したPRの必要性を説く。

また、奄美をはじめとする「県内離島の観光のポテンシャル」を高く評価するのは、近畿日本ツーリスト(株)鹿児島支店の奈良迫英光支店長。奄美の魅力について、「豊かな自然は、基地やリゾート開発のイメージが強い沖縄と比べても『神秘的な島』として魅力がある。海も沖縄よりも美しいと評価している。奄美は、鹿児島から見ても『田舎』であり、県内の人には魅力不足に見えるかもしれないが、現在のような世相において、『都会の人間を癒す』には最適の環境ではないか。都会の喧噪と無縁の地である。実際、昨年度は東京～奄美便の時間帯の改善により、利便性が向上し、当社が企画したツアーは絶好調であった」という。そして、ここでも「いかに『都会の人間』に前述の奄美の魅力をアピールするかが問題。東京での現在の奄美大島の知名度は余りにも低すぎる。例え



近畿日本ツーリストの会員誌「旅の友」と好評を博した同社企画ツアー

ば、当社の会員誌は全国で 300 万部発行されており、こうしたメディアを上手に活用していくことが鍵となる」と、単発のイベント開催や、カラー写真をふんだんに使った町村ごとの観光パンフレットなどではなく、地道でも戦略的な PR の必要性を説く。今後の、奄美の観光振興については、いくつかの提言を頂戴した。

奄美諸島と沖縄をセットで売るのは避けるべき。就航している航空会社が違うといったテクニカルな側面だけでなく、同じ商品性になると「奄美自身の魅力・良さ」が逆に出てこない。

現状の奄美大島の観光は、レンタカーで周遊できるような地域づくりになっていないことが課題。このため、観光の主力はどうしても北部に偏ってしまう。幸い、「奄美パーク」は出足が好調であるが、南部のマングローブなどと絡めていかに「飽きさせない」ように運営していくかが課題。

奄美大島と徳之島は、ジェット機が就航しているメリットを活かし、鹿児島市観光との周遊性を上手く作れると良いのではないかと。パック旅行の中で、東京 鹿児島 奄美大島 東京で航空運賃部分が 2 万円程度で実現すれば、かなり面白いものになるのではないかと。東京における観光の情報発信には、「かごしま遊楽館」を情報発信基地として強化してはどうか。東京での豪華ホテルでのイベントよりも、東京の旅行代理店の企画担当を年に 1 度でも離島に招待して、一緒に商品を考えている方がはるかに有効。

鹿児島の離島のポテンシャルを認める旅行業界のプロならではの貴重な意見として、積極的に耳を傾けたい。

ヒアリングの中では、もちろん、現在の県内離島、特に奄美群島について、観光振興の可能性をポジティブに論ずる意見ばかりではなく、「手つかずの自然といっても、ハブの住む奄美の森に、大



型観光バスで旅行客を大量に送り込むことは、非現実的」。「本当に離島外からの住民を呼び込んで島の振興を図るのであれば、大きな発想の転換が必要。おいしい食べ物、気持ちのいい温泉、素晴らしい景色、ではもはや容易には観光客を集めることはできないと考えるべき。例えば、離島であることを活かして『カジノ島』にするとか、『日本でここだけの』というものが、厳しい競争を勝ち抜いていく上で不可欠」といった意見も寄せられた。

3) 「航空運賃と離島観光振興」について

離島は、あらゆる意味でハンデを負っていることは今更いうまでもないが、観光振興を考える上では、そのハンデが、「隔絶性」「本土との気候・風土、生態系の違い」として必ずしもマイナスに働くばかりではない、というべきであろう。鹿児島県企画部離島振興課の長谷川孝課長が、「離島の観光振興は、一にも二にも、『地元の人が、地域の宝を見つけ、それを積極的に訴えかけていくこと』からしかはじまらない。奄美をはじめとする離島に住む人は、自身が地域を『単なる田舎』と思っているところがあるのではないか。それでは、とても島外の観光客を呼び込むことはできない」というのは大きく首是できる。航空運賃の高さは確かに、「手軽な観光客」を呼び込むには大きなネックであることに間違いはない。沖縄との航空運賃の逆転は、「沖縄と同じような商品性」を目指すほど致命傷であろう。

生活路線としての離島航空を考える場合、従来の枠組みの中では限界がある。日本エアコミュニティー(株)の倉橋日出雄常務は、「生活路線としての航空運賃の高さを本気で是正するのであれば、国としての基本的な考え方、発想の転換が必要。道路との比較においても、個別箇所の話はさておき、全体のボリューム、金額、何れも過剰とも思えるほど投入されてきたのに対し、離島にとっての『道』である航空輸送については、殆ど財政支出が行われていないと言っていい。過去、船舶輸送においては国からの財政投入がかなり行われてきたが、現状の離島における生活物資輸送コストに有意な改善をもたらすには、航空輸送を『道』として捉えるようなコンセンサスが形成される必要がある」と説く。

同じ航空運賃でありながら、やはり生活路線・インフラとして捉えた場合の航空運賃と、観光振興を考える上での航空運賃とは、ある程度峻別される必要がある。生活路線・インフラとしての航空輸送を考えた場合、航空運賃の引き下げは必要にして十分な効果が期待される。観光振興を考える上での航空運賃は、あくまでも必要条件の一つに過ぎない。観光振興の主役は、「観光地としての魅力の向上、効果的なPRと受け入れる地元のホスピタリティ」であり、運賃引き下げのための大規模な財政投入ではない。