

国内線の重要性とセントレア

慶應義塾大学商学部 教授 加藤 一誠

1. はじめに

この数年間にわたって、筆者は公益財団法人中部圏社会経済研究所で実施されている中部国際空港（以下、「セントレア」）に焦点を当てた「中部国際空港の将来像調査研究会」（以下、「研究会」）の座長を務めている。2025年度は「航空会社の経営環境変化からみた「選ばれる空港」に関する調査分析」（2年間）の第1年目であった。

2025年5月、筆者も参加した「国内航空のあり方に関する有識者会議（座長：竹内健蔵東京女子大学教授）」（以下、「有識者会議」）が国土交通省で開催された。第1回有識者会議における全日本空輸株式会社（以下、「ANA」）のプレゼンのタイトルは、「国内線の窮状と課題」であった。タイトルには、路線・便数の維持という公共交通の責務を担う航空会社とはいえ、民間企業として赤字を放置できないという苦悩が表出している。2026年5月29日に有識者会議はとりまとめ報告書（以下、「報告書」）を公表し、1年以上にわたった議論が幕を閉じた。

この動きにあわせ、研究会では2025年度、セントレアの国内線の現状を知ることが目的に、航空会社と中部国際空港株式会社（以下、「中部空港会社」）からヒアリングを実施した。本稿は、有識者会議の内容もふまえ、ヒアリングの内容に私見を加えた小論である。

2. 航空需要の増加と航空会社の収益悪化

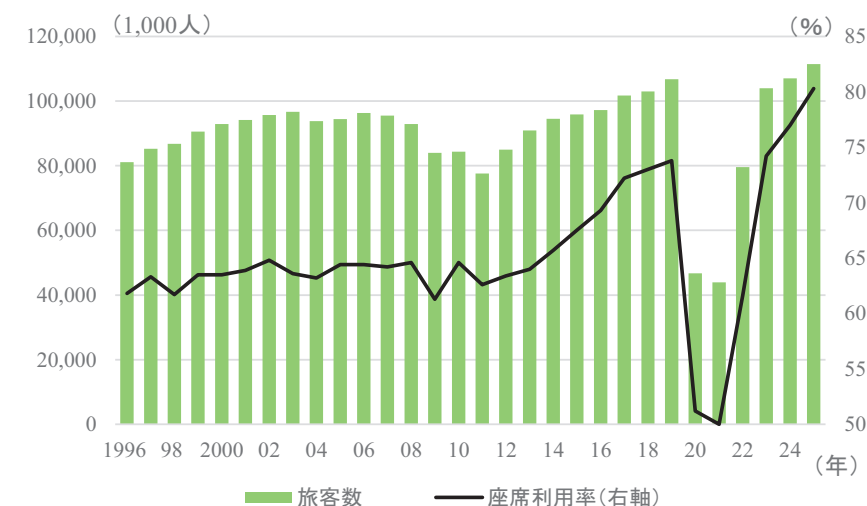
わが国の航空需要に対する誤解を解くことから始めたい。人口減少下のわが国の航空需要は縮小していると考えられる向きが多いようだが、現実には異なる。国内線の航空旅客数と座席利用率を示した図1をご覧ください。国内線旅客数は2008

年からリーマンショックによる不況の影響を受けた2011年まで減少していたが、本邦低費用航空会社（以下、「LCC」）が参入した2012年以降は増加傾向にある。そして、コロナ禍の需要の消失期間をはさんでもその傾向に変わりがなく、座席利用率（ロード・ファクター、以下、「LF」）は80.3%に達した。つまり、旅客数は徐々にではあるが増え、航空会社が進めてきた機材小型化の影響もあり、未知の水準であったLF80%を上回った。

都道府県などの地方自治体はインバウンド路線の誘致に、さまざまなインセンティブを用意し、手間もかける。国内線に関心をもつ自治体は、機材の大型化や増便を本邦航空会社に陳情する。自治体は航空需要を増やすよう努め、誘客と送客を工夫する自治体や空港会社が優良事例として注目されてきた。東京国際空港（以下、「羽田空港」）発着枠政策コンテストはこの典型である。しかし、LFが80%を超えると、既存便の需要増の余地は限られてしまう。もっとも、国内線は天賦のような存在で、路線があって当然と認識している自治体もある。インバウンド誘致は観光部局、国内線は交通政策部局というように異なる部署が所管し、自治体内部で部署間の連携が乏しいという側面もある。誘致予算をもつのは観光部局であるから、交通部局はその予算を使うことができない。

本邦大手2社（ANAと日本航空株式会社（以下、「JAL」））の国内線収入は、コロナ禍からの回復途上にあった2022年度までは国際線収入を上回っていた（各社公表値による）。しかし、航空需要の回復とともに経営環境は激変し、2018年の営業収支を100とすると、2023年には7.3、2024年にはマイナス15.7へと悪化した。これらの数字は、コロナ禍から実施されている空港使用料の減免、航空機燃料税の軽減、航空機燃料価格の激変緩和事業といった政府支援を除いたものである（国土交通省航空局調べ）。

図1 国内線旅客数と座席利用率



出所) 国土交通省航空局「航空輸送統計調査」

収益を悪化させた最大の理由は費用の増加にある。大手2社の2024年の営業費用は2018年比で16%増、特定既存航空会社（スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア、株式会社スターフライヤーの4社）は26%増となった。内訳をみると、大手2社で燃油費36%増、整備費69%増、人件費17%増であり、特定既存会社でそれぞれ54%、59%、4%の増であった。燃油、部品および海外整備などはドル建てであり、円安が直撃したのである（国土交通省航空局調べ）。わが国を上回る海外のインフレが価格に転嫁されていることも大きく、海外依存比率が高い業界ゆえの費用増といってよい。くわえて、費用増を運賃に転嫁できていない。たとえば、燃料費の高騰は国際線ではサーチャージで回収できるのに対し、国内線では一部の航空会社を除いてこの制度がない。システムの改修が必要であるため、即実施とはいかず、今後、国内線でも順次導入ということになる。

需要構造の変化も大きい。オンライン会議の浸透による出張の減少は一時的なものではなくなった。さらに、インバウンド旅客が増加したため、一部地域、特に首都圏のホテルの宿泊料金が高騰し、出張を見送るケースもあるという。つまり、国内ビジネス客がインバウンド旅客に買い負けている。

そこで、旅客数を曜日別に見ると、ビジネス客が利用していた火曜日から木曜日のLFが低下した。高い運賃を支払うビジネス客が観光客に入れ替わったが、支払運賃が低く、航空会社の座席当たり収益は低下した。くわえて、大手2社は空気を運ぶよりはまし、とセールを繰り返している。特定既存航空会社やLCCは大手2社よりも安い運賃を設定せざるを得ず、彼らの経営が圧迫されている。LFは高く空港もにぎわっているのに、利益なき繁忙というところであろうか。

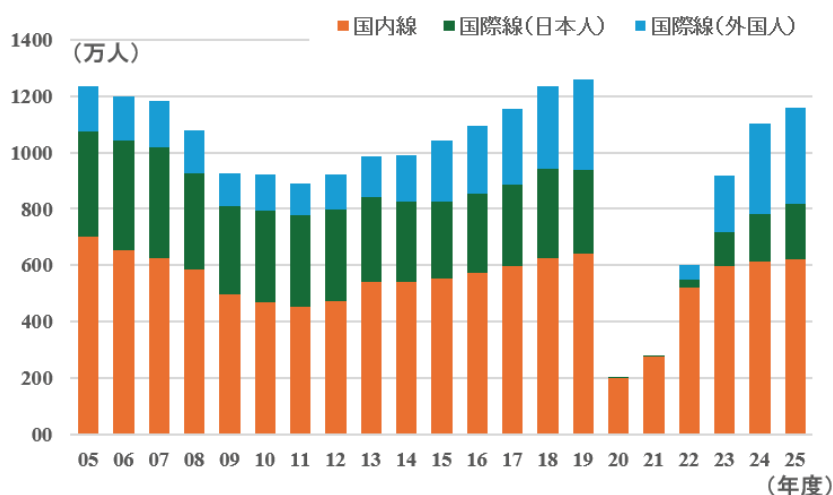
他方、国際線需要は旺盛である。座席供給数は増えず、運賃は上昇し、多くの会社が燃油費の上昇をサーチャージとして運賃に転嫁できることも大きい。供給が増えないのは、コロナ禍で費用節約とキャッシュ確保を理由に機材を売却した航空会社が少なくないからである。こうしてみると、セントレアや県営名古屋空港を利用する国内線専門の航空会社や離島を中心に運航する地域航空会社の経営がもっとも厳しい。このような航空会社に対する対応も有識者会議の議題となり、今後の施策の方向性が示されており、後述する。

3. セントレアの国内線

3.1 路線

セントレア開港時の『国土交通白書』から、当

図2 セントレアの旅客数の推移



出所) 中部国際空港会社による

時のわが国の航空・空港の状況を振り返ってみよう。羽田空港と成田国際空港（以下、「成田空港」）では首都圏における増加する航空需要に対応するための整備事業が進んでいた。2005年は羽田空港のD滑走路の実施設計段階にあり、国は環境影響評価を実施しているところであった。また、成田空港では現在のB滑走路が暫定平行滑走路として供用されており、完成に向けた事業が進められていた。

このような時、2005年2月17日に国際拠点空港としてセントレアは開港し、そのときの国内線就航都市は24都市1日95便（往復）であった（『国土交通白書』2005年度）。その後の旅客数の推移を内訳とともに示したものが、図2である。2005年度の旅客数は国内線が702万人、国際線は533万人、合計1,235万人となった。この後、国内線、航空旅客数ともに減少傾向をたどり、2012年以降、増加に転じた。この点は図1のわが国の国内航空需要と同じ傾向にあることがわかる。

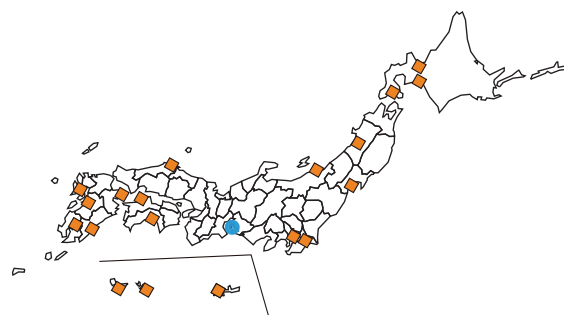
セントレアの旅客数は2019年度に1,260万人を記録し、開港時の1,235万人を上回った。まさにこれから、という時のコロナ禍であった。しかし、国内線に焦点を絞ると全国推移と大きなギャップが生じている。国内線は開港時の702万人が最高

で、2019年度も640万人にとどまり、コロナ禍以降は回復していない。換言すれば、開港時の旅客数を上回った原動力は国際線旅客の増加であり、ひとえに中部空港会社の努力によるところが大きい。

次に、国内線を路線別に見ていくことにしよう。図3はセントレア路線の就航地、表1はその便数（1日当たりの往復数）を示している。航空会社は出発時刻や機材を調整しながら運航し、小規模会社の場合、運航の詳細が直前に発表されることもある。そこで、集計値である『航空輸送統計調査』のデータを用い、セントレアを発着する国内線を2005年と2024年の2時点で比べると2つのタイプに大別できる。

ひとつは、新規就航やLCC就航によって旅客

図3 セントレアからの国内線就航地



(※1) セントレアの旅客数に関わる統計は、他の研究でも使用される中部空港株式会社の公表値である。これらの数値は、おおむね政府統計より多い傾向にある。

表 1 国内線の路線と便数（往復）

	セントレア 県営名古屋		セントレア 県営名古屋
新千歳	13	出雲	1 2
丘珠	1 夏季運航	松山	3
函館	1	高知	2 1
青森	3	大分	2
秋田	2	福岡	9 3
花巻	3	熊本	3
山形	2	長崎	2
仙台	6	宮崎	3
新潟	2 1	鹿児島	5
成田	3	那覇	13
羽田	3	石垣	1
		宮古	1

出所)『JTB時刻表』2025年11月号をもとに筆者修正。

注) 短期の季節運航は除外した。県営名古屋―丘珠は夏季運航のみ。

数が増えた路線で、成田、羽田、新千歳、秋田、出雲、松山、那覇、石垣、宮古といった比較的高需要の路線が含まれる。成田と羽田の2路線は国際線との乗り継ぎの役割を担い、これらの路線の旅客数の増加はセントレアの国際需要の減少と負の相関があるとみてよい。新千歳、那覇、新石垣、宮古の各路線の主力は200席以下のジェット機であり、前二者にはLCC（Peach Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社）が運航する。松山路線は100席以下の小型ジェット機の路線となっている。秋田路線はANAウイングス株式会社との共通機を使用し、ANAコードシェア便として長崎県のオリエンタルエアブリッジ株式会社（ORC）が運航している。ターボプロップ機材（DHC-8-Q400）^(※2)を使用しており、ジェット機と比べると所要時間が長いものの、小型機による運航の維持は今後の国内路線を維持するための方策のひとつと言えるだろう。しかし、ターボプロップ機の更新時期を迎えた場合、同規模の機材が製造されておらず、リージョナルジェット機を使用せざるを得ない。その場合、運航コストは増加することが想定され、損益分岐点は上がってしまうため、今後、路線の継続か縮小、休止につながることを懸念される。

なお、出雲空港に関しては2026年3月で運休が

決まった。株式会社フジドリームエアラインズ（以下、「FDA」）が県営名古屋空港から出雲空港に運航（2024年の利用者数は65万人）しているため、セントレアからの運航によってコストが重複していたと推察される。2空港問題はセントレアの国内線が伸びない大きな理由となっており、文末で私見を述べたい。

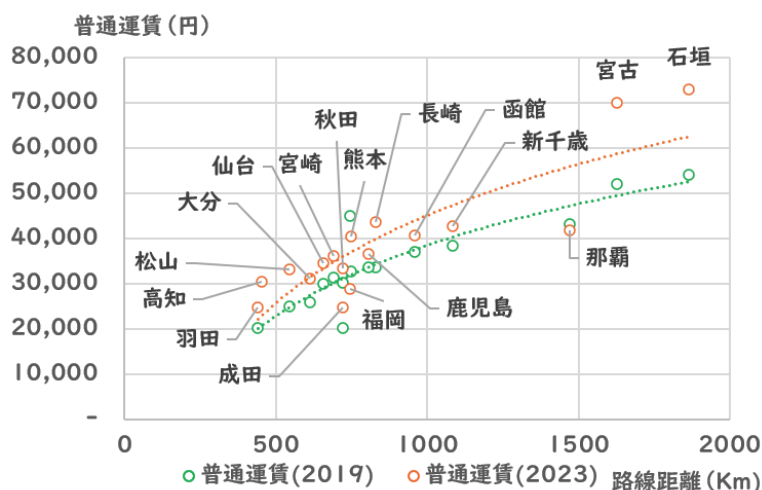
いまひとつは、開港当時から200席以下の小型ジェット機あるいはターボプロップ機が使用されていた路線で、機材の小型化が進み、路線や便数は減少している。かつて定期便であった釧路、旭川および女満別といった北海道路線は季節運航となった。米子、徳島路線も利用率が低く、休止された。セントレアの国内線の機材は羽田路線に比べて小さいため、その影響は比較的軽微に見えるが、運航コストが上昇しており、路線維持のハードルは上がっていると考えべきである。

3.2 運賃

図4はセントレア国内線の路線別の普通運賃を示している（図の地名は就航先の空港を示す）。ここから、ほとんどの路線の普通運賃が上昇していることがわかるが、この傾向は羽田路線でも同様である。そして、相対的に航空会社の利益が大きいとされる運賃である普通運賃と往復割引で購

(※2) ターボプロップエンジンでプロペラを回転させることで推進力を得る航空機

図4 セントレア路線の普通運賃の変化（空港名はセントレアからの就航先）



出所) 国土交通省航空局『航空旅客動態調査』（平日、令和元年度、令和5年度）より抜粋して筆者作成。

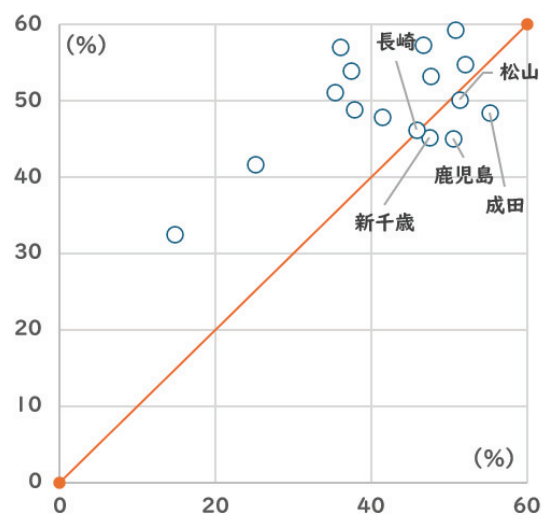
入した比率を路線別に抽出したものが図5である。横軸が2019年、縦軸2023年であるため、対角線より上（左）側であれば、比率が上昇していると解せる。那覇のようにLCCが新たに参入した路線などを除けば、この比率もおおむね上昇していることがわかる。しかし、大手2社の発表する平均運賃はほぼ一定であるため、ここにもセール運賃を含めたその他運賃の多いことが影響していると考えてよい。

研究会で実施したヒアリングにおいて航空会社はセントレア路線の収支に直接言及されることはなかった。そのため、大阪国際空港（以下、「伊丹空港」）発着の路線の収支を紹介することにしよう。図6はANAのプレゼン資料の一部を転載したものである。

図6からはコロナ禍後の路線収支の劇的な変化がうかがえる。2024年度において黒字を維持する路線は、羽田空港と伊丹空港の幹線と羽田路線の一部である。とりわけ、新幹線と競合する路線の「窮状」が示され、それは羽田路線であっても例外ではない。そして、セントレア同様、リージョナルジェット機やターボプロップ機を用いる伊丹空港の国内路線ですら、幹線を除けば、赤字に陥っている。

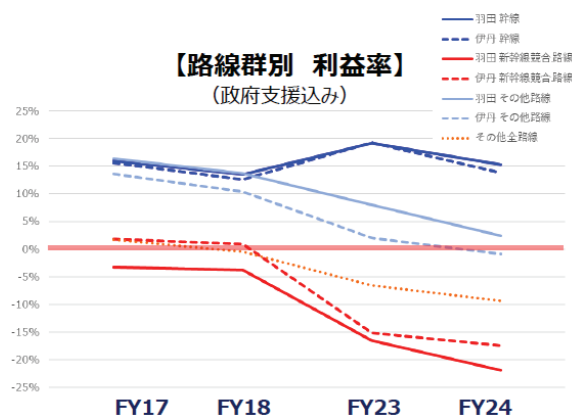
セントレアや県営名古屋空港も新幹線との競合は広く東北から九州の路線に影響を及ぼしており、

図5 セントレア路線の普通運賃と往復割引の占める比率（地名は就航先）



出所) 図1と同じ。

図6 路線群別利益率



出所) ANAプレゼン資料（2026年5月、本研究会資料より抜粋）

すでに休止、減便された路線もある。セントレアには幹線がないため高需要路線は少なく、特定既存航空会社やLCCも就航している。国内ネットワークは乗り継ぎにより、セントレア発着の国際線の価値も高める。また、国内線は本邦社のグラウンドスタッフをはじめとする空港人材を配置するための基本的な「インフラ」でもある。今後、中部空港会社の経営には国際線の誘致のほかに、国内線の維持という変数のパラメータが大きくなったと言ってよいだろう。

4. 有識者会議報告書とセントレア

有識者会議が羽田発着枠配分基準検討小委員会との合同開催とされたことからわかるように、羽田空港発着枠の配分には具体的に言及されている。しかし、それを除けば、個別の路線や空港の名称は掲載されていない。しかし、そのなかで私見を交え、セントレアの国内線の持続と拡大に関わる施策を指摘しておきたい。

4.1 ダイア調整と供給量調整

まず、国内ネットワークの維持に関して論点となったのは、ダイア調整と供給量の調整であった。複数社が同一空港のほぼ同じ時間帯に乗り入れる空港が少なくない。有識者会議ではこのことが残席を増やし、かえって利用者の利便性も損ねているのではないかと指摘された。これまで、ダイア調整は独占禁止法を鑑みて実行されていなかったが、第3回有識者会議（2025年12月）では公正取引委員会も出席し、航空会社の共同行為に対する見解が示された。航空局と公正取引委員会の調整の結果、ダイア調整は「一定の要件を満たせば、原則として独占禁止法上問題とはならず実施の余地がある」（報告書）となった。

むしろ、セントレアに関係するのは供給量の調整であると思われる。航空会社の共同経営を定めた航空法第110条第1項は、「地域住民の生活に必要な旅客輸送」の共同経営に対する独禁法の除外規定となっている。そして、同項の「航空輸送需

要の減少により事業の継続が困難」ということから、離島路線の供給量は独禁法の適用除外対象として調整できると考えられる。ただし、航空会社間の競争が原則であり、独禁法の適用除外は限定的であるべきであり、具体的には航空路がなければ同日中の往来ができない路線と非幹線という例示にとどまった。

次に、有識者会議では相対的に高需要であっても運賃の引き上げ余地の少ない路線の供給量を調整できるか、が論点となった。それに先立ち、有識者会議でANAは羽田空港や伊丹空港の新幹線との競合路線が赤字に転落したと報告した（図6を参照）。新幹線が基準の役割を果たし、こうした路線の運賃を引き上げると、搭乗率は即座に落ちるという。しかしながら、新幹線との競合路線の供給量調整は、独禁法の適用を除外するという結論には至らなかった。モード間競争と呼称される状態は、公正取引委員会の解釈とは異なるからである。この点は非常に残念であった。たとえば、北陸新幹線と競合する羽田―小松路線は2026年夏ダイヤからANAは4往復から2往復へと減便している。JALは6往復を維持しているが、ANAからの転換は想定を下回るため、JALは想定した収益を得ていないと思われ、今後の動きが焦点となる。このように、新幹線との競合路線は経営判断で減便、休止される可能性があり、調整できないことによって空港から航空便が消え、かえって利用者に不自由をもたらすことが危惧される。報告書でも新幹線と航空の役割分担や連携含めた幹線交通体系のあり方は、今後の課題として位置づけられた。新幹線との競合路線の維持はセントレアにとっても重要な課題であることを重ねて指摘しておきたい。

4.2 国内線専門航空会社への対策

（1）特定既存航空会社への出資等の規制の廃止

特定既存航空会社はセントレアにも就航している。有識者会議では特定既存会社への対応策が議論された。2011年以前には新規に参入した特定既存航空会社を育成するため、優先的に羽田空港の

発着枠が配分されてきた。その趣旨に沿って大手2社から特定既存航空会社への出資は20%までとされてきた。しかし、報告書ではこのことが「経営判断の自由度を制限し、各航空会社の経営上の選択肢を狭めている」とされ、経営環境の変化のなかで出資等に関する規制は「廃止することが妥当」と判断された。

この規制の廃止後、特定既存会社への出資比率が20%を上回った場合、羽田空港の発着枠は10%を超えない範囲で回収されることとなった。これは、ネットワークへの影響を最小限にとどめるためである。あわせて、羽田空港の発着枠の特定既存優遇枠は廃止されることとなった。

（２）運航業務の管理の受委託

上述のように、セントレアにおいても「最適な」機材の利用は路線維持の方策である。FDAや株式会社ジェイエアが座席数76席と95席のリージョナル機を運航しており、ANAの将来計画でもリージョナル機の調達が予定されており、この数年間で「最適な」機材はより小さいものとなった。有識者会議においてFDAが事務局をつとめるリージョナル航空・地方空港振興協議会は、ウェットリースを提案した。これは、委託航空会社が受託航空会社（たとえば、FDA）の機材や乗員の運航を条件に、運航を委託することである。海外では、低需要路線を中心に実施されており、1つの受託社が複数社から運航を委託されている。これは委託社のコスト削減と受託社の収入増を実現する手法である。とりわけ、ローカル路線では効力を発することと思料され、地域航空ネットワークの維持のためにも、航空局と航空会社の間で調整が進み、早期に実現されることが望ましい。

（３）航空運賃

航空券の運賃は変動費（運航経費）を下回るかどうかが問われ、セール販売は「略奪的運賃であるか否か」という観点からすれば事実上の問題はない。しかし、頻度が高まると「利用者の期待運賃」を引き下げするため、「国内航空の持続可能性の観点から好ましいと言えない」とされた。そのため、報告書は、航空局が「コストに見合った健

全な価格競争の維持のため」、運賃設定や実勢運賃水準の変動をモニターするよう求めた。

４．３ さらなる需要獲得やサービス向上に向けた方策

インバウンド旅客を国内線に取り込み、新しい需要を獲得するための策を講じる必要がある。それは、国内線のLFをあげるだけでなく、際内乗継の利便性は国際線の競争力に関わる重要な課題である。路線の就航地にとっても、地元での消費を増やし、地元からセントレア路線を使って海外に行けるチャンスが拡大する。研究会のヒアリングにおいても、中部空港会社がベトナム路線の誘致に際し、出雲への乗り継ぎのFAMツアーを実施したことが紹介された。

また、需給適合を考え、リージョナル機やターボプロップ機の使用はもちろんのこと、曜日運航や期間減便も選択肢の一つとなることも確認された。航空機の特性を考えるとき、急な出張であっても、利用者は事前予約が主流であり、航空会社はかなり前から運航予定を公表している。そのため、利用者にそれほど大きな支障はないと考えられるからである。

５．おわりに

セントレアの国内線は県営名古屋空港との一元化問題を抜きには語ることができない。いまさらとは言うものの、2つの空港の存続は関西圏の2空港とは位置づけが異なることを断っておきたい。伊丹空港の存続は1990年の存続協定で認められたものであり、それが公式見解であり、愛知県の判断で持続されている中部圏の現状とは別のものであることを断っておきたい。

経緯を簡単に振り返っておこう。1996年12月「定期航空路線の一元化を前提に」とする閣議決定がなされ、1997年12月には愛知県知事が「県が責任をもって一元化を行うとの文書」を提出した。そのため、同月の閣議了解において「名古屋空港における国内・国際定期航空路線については、中

部国際空港の開港時に同空港へ一元化する」とされた。その後、県営名古屋空港は、愛知県がGA（ジェネラル・アビエーション）空港として活用する意向があることを踏まえ、「所要の措置を講ずる」とされた。しかし、1996年12月には春日井市、小牧市、豊山町から愛知県に国内線存続を含めた調整を求める申し入れがあり、愛知県は空港機能を最大限に活用するという考え方を1997年5月に提示した。その後の経緯は、県が2003年3月に取りまとめた「名古屋空港新展開基本計画」（以下、「基本計画」）に書かれているため、ここで紙幅を割くことは避ける。

そのうえで、県営名古屋空港はFDAが使用し、89.3万人（2025年度）の旅客がある。国内線専門のFDAの経営が好調ではないなか、セントレアへの一元化は容易ではないだろう。ましてや、人為的にセントレアに移動したとしても、路線が継続するかどうかは利用者が選ぶことであり、県営名古屋空港のネットワークが維持されるとは考えづらい。

セントレアでは2028年3月を目指して、代替滑走路が整備されている。これはメンテナンスを目的とした整備であり、空港容量が増えるわけではないとはいえ、セントレアの現状をどのように考えるのか。愛知県の基本計画は、2つの空港を「公共用財産として維持していくこと」は名古屋大都市圏の「責務と考えられる」と記している。

空港が維持され、地域のゲートウェイであるためには、航空会社を選ばれる空港にならねばならないことは自明である。航空会社を選ばれることは、愛知県ひいては中部圏の実力の評価といってよい。国内線が苦境のいまこそ、潜在需要を顕在化してセントレアの路線や便数を後押しする産官連携が必要ではないか。

関西3空港懇談会は公益社団法人関西経済連合会が事務局をつとめ、空港会社と産業界・行政を結節する役目を果たし、地元の航空政策を立案、実行している。関西空港の旅客数が減少した2000年代には2期工事をめぐって国は人為的規制によって伊丹空港の国内線を関西空港に移行したものの、路線の休止が相次いだ。その間も経済界は地元である関西空港の振興につとめ、2012年の本邦LCCの参入、2空港の経営統合と民営化を経て、インバウンド旅客は急増した。2025年度の国際線旅客数は2,701万人となり、3,434万人の成田空港とならびわが国のゲートウェイとなった。つまり、空港は関西経済を支えている。

観光産業で経済を盛り立てようとした関西圏に比べ、中部圏の産業界もどことなくクールに思えるのは私だけだろうか。モノづくりが中心の地域とはいえ、観光産業も自動車産業に次ぐ規模となった今、自動車産業に観光産業が加わればこの地域はさらなる発展のステージに移行するのではないだろうか。

参考文献

- 加藤一誠（2023）「2020年代の関西3空港」『運輸と経済』第83巻第8号、46－51ページ
 加藤一誠（2026）「国内航空路線の現状と今後の展開」『経営情報』A972