

航空機・航空輸送業に関する考察

国際学部教授 宮田由紀夫

学生諸君の中には、航空運輸業（航空会社）への就職を希望している人も多いと思う。そこで、この業界についての知識を与えてくれる論文を紹介したい。酒井正子「日本の航空・空港政策とその光と影」（『提供経済学研究』第50巻、第2号、2017年、3-26頁）は戦後の日本の航空運輸業の変遷をわかりやすくまとめているので、この業界への入門編として最適である。

日本は島国なので海外旅行では航空機の利用が必須である。最近の「観光立国政策」によるインバウンド観光客の増加によって、国際線利用者が国内線を近い将来は上回ることが予想されている。一方、日本は離島も多く100近い空港のうち3割が離島にある。ここは採算の取れない路線であるが、経済的論理で廃止してしまつてよいのかという問題も残る。本論は航空旅客業と空港との関係も重視している。羽田空港の拡張と国際線路線の再開、それに対抗して成田空港で地域住民が増便に応じるなどして増便が可能になった。一方、海外の大規模空港との競争で不利になった日本の空港はLCC（Low Cost Carriers）の受け入れに積極的になり、経営危機に陥った日本航空からの人材がLCCに流れたことという指摘も興味深い。

堂前光司「国際航空輸送からみたアジア主要都市の拠点性の検証」『関交研』（2017）

16-21頁は堂前氏の受賞論文の簡略版なので、興味のある方は氏の業績を関連論文も含めて検索していただきたい。この論文は都市のランキングに空港がどのように影響を与えているかを分析している。乗り換え旅客数や積み替え貨物量が多い年はハブとして機能して都市の拠点性が向上する。海外では新空港の開設が都市の拠点性の向上に重要な役割を果たしている。1994年の関西国際空港の開港は大阪の貨物での拠点性の強化には貢献しているが旅客についてはそうでないことが明らかにされた。また、関西国際空港は特定の航空会社やアライアンスに依存せず、LCCの比率が高く、アジア地域に特化しているという特徴が指摘されている。

次に指摘を変えて山崎文徳「民間航空機用ジェットエンジンメーカーによる市場競争構造」（『立命館経営学』第56巻、第1号、2017年、69-87頁）を紹介したい。メーカー側の話である。実は自動車メーカーはエンジンも生産し、エンジンの技術力が企業競争力の源となるのだが、航空機メーカーはエンジンはエンジンメーカーから購入している。航空機メーカーにとっての技術力の見せ所は主翼の設計・製造なのである。さらに、1970年代以降は一つの航空機に性能さえ合えば異なるメーカーのエンジンでも搭載できるようになり、航空会社

がエンジンを選べるようになった。航空機メーカーはエンジンメーカー同士の競争を促進し性能の向上、価格の低下を狙った。現在、世界のジェットエンジンメーカーはアメリカの P&W (Pratt & Whitney) と GE (General Electric) とイギリスの RR (Rolls & Royce) である。P&W はプロペラエンジン時代からの老舗企業で、GE は総合電機メーカーだがリストラを進める中、航空機エンジン部門は重視している。RR は高級自動車メーカーで航空機エンジンにも進出したが経営危機に陥った後、政府が救済してくれたおかげで復活し現在は競争力を保っている。ジェットエンジンの黎明期には P&W が競争力を持っていた。しかし、首位企業だった P&W が既存機種向けのエンジンに資源を集中せざる得ない中、新たな広胴機（通路が 2 つある大型機）向けの大型エンジンに GE と RR が参入した。GE は軍用輸送機用エンジンで培った技術力を生かして 1970 年代に大型エンジンで市場を獲得した。また、積極的にフランスやドイツの企業と提携したことでヨーロッパの航空機メーカーであるエアバス社の機体に採用してもらった。GE は 1980 年代にはフランス企業の技術と自社の爆撃機エンジンでの技術を融合させて、中小型エンジンで市場でも成功した。大型エンジンは高価格で利ザヤが大きく、中小型エンジンは生産数が多いが、この両方で GE が競争力を持っているのである。現在、航空機エンジンについて日本のメーカーはまだ影が薄く、主要メーカーから成る日本航空機エンジン協会が、P&W と RR などによるジョイントベンチャーである IAE (International Aero Engines) の V2500 というエンジンの開

発・製造に参加している。

航空会社、航空機メーカー、エンジンメーカーの関係、その中での日本企業の役割と競争力向上の可能性などは、学生諸君にとっても卒論のテーマとしても研究したら面白い分野である。