

ラテンアメリカが近くなる航空路線とは？

— 接続便の利便性と将来望まれるノンストップ便 —

川原 一志

日本からのラテンアメリカ路線についての雑考

ラテンアメリカ（中南米）は日本から遠い。地球の裏側だからと言ってしまえばそれまでだが、航空便を乗り継いで出かけるにしてももう少し便利に、身体的心理的ストレスを感じずに行き帰り出来ないものであろうか。

国と国、地域と地域が政治的に、また経済的により親密に、深い関係性を持つ要因の1つに、その間の航空路線を挙げることが出来る。国際線を世界規模で運航している航空会社は、かつての米国のパンナムに見られるように、すべて自社の運航便で世界の津々浦々をカバーしようとした。しかし、1978年に米国で始まった規制緩和で、これらの各国を代表するような航空会社も厳しい競争に晒され、大幅な合理化を余儀なくされ、すべて自社で運航する代わりに、他社との提携によるコードシェア便等の便法で旅客利便性を上げて競争に打ち勝つ方式を採用している。

そうは言うものの、国際線航空会社としては羨ましい国際線ネットワークを未だに保持しているのが、欧州とアジアの境界線に位置するトルコのターキッシュ・エアラインズ（TK、旧トルコ航空）である。その路線図をご覧いただきたい（図1参照）。よく知られているようにトルコ的外交政策は（現政権でややイスラム主義寄りになっているものの）「世俗主義を標榜した全方位外交」であり、路線図を見るとイスラム圏のみならず、欧米、アジア主要国、さらにアフリカ諸国、中央アジアまで約300都市をカバー

した見事なものになっている。開発途上国を含む路線網はトルコが新たに国交を結ぶと即新規路線開設という手順で拡大されて来たため、アフリカ諸国、中央アジア諸国（カザフスタン、タジキスタン、トルクメニスタン、タシュケント、キルギス）の路線もトルコ的外交政策に従い、すべてが毎日運航ではないものの定期路線として開設されていて、アフリカと中央アジアを一社でこれだけカバーしているのは同社だけである。国交、まずノンストップ便、次に政治経済での関係強化、という手順で、需要は後から作るものという航空会社の経営としては荒っぽい考え方が流れている。

ノンストップ便（直行便とも言うが、直行便は各航空会社が同じ便名の下に1か所以上の途中の空港を経由する場合も含むので、必ずしもノンストップ便ではない）は言うまでもなく、一つの飛行機に乗ってそのまま座っていれば目的地に到着するので大変便利であり、人と物の流動が「創造」される規模は、ワンストップ直行便や接続便と比較して飛躍的に増大する。ANAがかつて、大きな需要は当初は見込めず、かなりの「冒険」と言われながら大連線を就航したが、その後日本から大連への投資活動の活発化に大いに貢献したし、やはり日米の航空他社が見向きもしなかったワシントンDCへのノンストップ便を就航させた後、米国ヴァージニア州（ワシントンDCの国際空港であるダレス空港はDCの隣のヴァージニア州に位置する）から熱心な日本企業誘致活動を受けている。

では日本～中南米間は、かつて日本航空が運航していたような東京（成田）～ロサンゼルス～サンパウロ～リオデジャネイロのような路線を復活させるか？ 一方で航空機の性能はさらに進化を遂げ、シンガポール航空が開設したシンガポール～ニューヨーク（空港はニュージャージー州のニューアーク空港）のノンストップ便は、最新鋭のA350-900で飛行時間は約18時間30分に及ぶ。エアバスとボーイングが競って新鋭機を次々に送り出す中で、日本から中南



図1 TK路線図

米に遂にノンストップ便を就航させる日もそう遠い未来の話ではないと思う。その時は、日本との取引が圧倒的なブラジルとの交通、例えば東京～サンパウロのノンストップ便も夢ではない。しかし、サンパウロだけで十分か？ 他の中南米諸国は？ さらにカリブ海諸国は？ ブラジルから他社に乗り換えると遠回りになる地域が多いのではないか？ その上、そのブラジルでも、かつてのヴァリグ・ブラジルのような路線網を持つ航空会社、つまり、ブラジル以外の航空会社が多く到着するサンパウロ/グアルーリョス国際空港や、リオデジャネイロ/アントニオ・カルロス・ジョビン国際空港（旧ガレオン国際空港）から、空港間の移動が無く便利に乗り継ぎが出来、一社で国内線・国際線をカバーしてくれる航空会社が存在しない。

日本～中南米の関係をさらに拡大・発展させることに貢献できる航空路線網を、しかも現在でも政治的・経済的関係が深く広い多くの個別の国や地域に限らない形で広げるには、どのような方式があるであろうか？

現存する各社の国際線路線網を最大活用する方式

日本航空ならダラスフォートワースからアメリカン航空（AA）の、そしてロンドンから英国航空の中南米ネットワークに乗る。ANAならヒューストンからユナイテッド航空、フランクフルト/ミュンヘンからルフトハンザ航空の中南米ネットワークに乗る。乗り換えは一度だけであるし、地球儀で見ても効率的な経路である。米国で最大の中南米路線網を保持するアメリカン航空の路線図（図2参照）、欧州で最大の中南米路線網を保持するエールフランス/KLM（AF/KL）の路線図（図3参照）をご覧ください。米国ではユナイテッド航空、デルタ航空がアメリカ



図2 AA 北米中南米路線図

ン航空の路線網と、欧州では英国航空とルフトハンザ航空がエールフランス/KLMの路線網と同じ構造ながら、南米大陸路線はアメリカン航空、エールフランス/KLMよりも運航都市数が少ない。ここで重要なのは、日本の航空会社を絡ませず、ユナイテッド航空～ユナイテッド航空、エールフランス～エールフランスなど、日本～中南米間を同じ航空会社で統一すると、乗り継ぎ利便性がさらに向上するように各社のダイヤが組まれていることである。

しかし、現在既にこれらの経路を経験した旅行者から指摘を受けているように、米国/欧州～中南米のダイヤが米国/欧州の旅客の利便性を第一に考えられているので、「日本からは予約が取れても、米国/欧州から先が混んでいてなかなか予約が取れない」、さらに、日本の航空会社を日本発着区間で選ぶと米国/欧州での乗り継ぎ時間が行きか帰りが長過ぎて、身体的・精神的に苦痛、という欠点を持つ。

アジア・中近東経由は？ と言えば、先ほどのターキッシュ・エアラインズの路線図（図1参照）を見ると、ブラジルを中心とした数か国をカバーできるが、短所は欧米経由と同様な上、中南米諸国全体と言うと欧米経由に劣る。ドバイを本拠地にしたエミレーツ航空も基本的には同じである。但し、エミレーツ航空でドバイ経由、ドバイでは乗り継ぎ時間が長くてもラウンジでゆっくり、というパターンで日本～ブラジル間を往復する経路はビジネスクラスを利用するビジネスマンには大変人気がある。

新たなノンストップ便を就航する方式

前述した、かつてJALが行っていたような一社で一度中間地点に寄港して、引き続き中南米まで運航する方式はどうか。日米間もオープンスカイ協定を締結した現在、日本の航空会社も米国で米国～中南



図3 AF/KL 北米中南米路線図

米間だけの販売も可能で、JALのブラジル線の時代よりも仕組みは整っている。しかし、この方式は、この運航を行う航空会社に多大なコスト負担を強い、これを賄うだけの座席販売は極めて難しい。米国航空会社が揃って東京以南の東南アジア線をほぼ休止したのはこのためである。

従来方式に問題点が大きいということで、現在の日本～中南米の経路をさらに快適にするための新たなノンストップ便はと考えると、前述したシンガポール航空のシンガポール～ニューヨーク間を運航できる旅客機でさらに便利なノンストップ便をとということになるが、これは各航空会社の新規の旅客機購入にかかる時間を考慮に入れても数年で実現が可能であろう。

これまでの各国、各エリアの例で見てきたようにグローバル・アライアンスを利用するという意味では、例えばJALであれば米国のマイアミに就航して、そこからアメリカン航空の最大の中南米路線網（図2参照）を最大活用するという方式である。この方法で最大のメリットは、特定の一か国をカバーするのではなく、マイアミから先、アメリカン航空が運航しているすべての中南米諸都市がいずれもほぼ毎日運航で一網打尽に出来る点である。反対に欠点は、中南米以外のポイントでの接続と同様に、マイアミから先の混雑状況により予約の可否が左右されることであろう。

ANAを例に挙げれば、同じスターアライアンスのメンバーであるコパ航空（CM）の本拠地であるパナマシティという選択肢があり、これは新たな航空機の調達さえできれば実現可能性は高い。コパ航空はパナマシティの中南米での地理的位置からみても、中南米全体を効率よくカバーできているのが魅力である（図4参照）。グローバル・アライアンスは別にして、パナマシティに新たに就航する航空会社

は増えて来ており、コパ航空との提携の有無以上に、地理的に中南米の中央に位置しているカリブ海諸国、やや戻ってメキシコ各都市、さらに南米諸国のほぼ全体をカバーするのがその路線網の魅力である。パナマ自体は中南米諸国の中でGNPI位であるが、パナマ一国で毎日運航する旅客機を双方向に埋めるだけの需要は想定できず、コパ航空の路線網による中南米を面として、面全体の需要を捉えることが重要である。

最長路線のノンストップ便

以上のような接続便方式を実施したところ、日本と、例えばブラジル間の流動がさらに増大して、単独路線を運航するだけの規模になった、しかも時を同じくして日本～ブラジルを運航できる旅客機がいよいよ完成して実運航できる運びになった。このような状況を想定すると、まさに日本～ブラジルのノンストップ便就航も選択肢の一つになる。

ここで忘れてはいけないのは、それが実現する日が到来しても、是非とも前項の新たなノンストップ路線就航によって他の中南米諸国も広くカバーする方式と「並存」させて欲しい。そして、一体このような最長距離のノンストップ便がどれくらいのコストがかかるものか、一時サービスが提供された超音速旅客機（コンコルド）のようなものか？現在の旅客機のさらなる進歩型になるものか？人間がどの速度まで、または何時間密室に置かれても人間工学的に耐えられるものか？十分な検証を行って後の運航開始となるであろう。

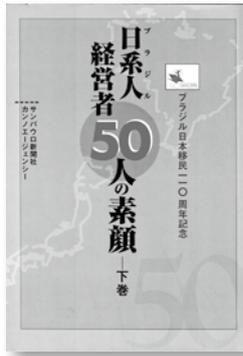
このような状況になっても、以上述べて来た接続方式は決して色褪せないことを留意する必要がある。

（執著者はANAに1988～2014年の26年間勤務したが、本稿は私的考察であり、現在のANAの国際線路線計画／将来戦略と関係するものではない。）

（かわはら ひとし （株）インフィニトラベルインフォメーション
常務取締役）



図4 CM路線図



『ブラジル日系人経営者・50人の素顔 下巻 A Verdadeira Face dos 50 Empresários Nipo-Brasileiros -2』

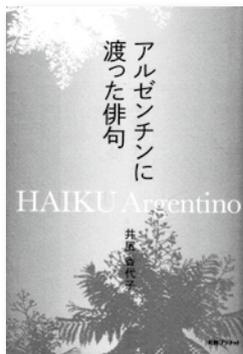
サンパウロ新聞社、カンノ・エージェンシー企画 菅野 英明著 サンパウロ新聞社
2019年4月 日本語 219頁・ポルトガル語 235頁

本誌 2015/16年冬号の「ラテンアメリカ参考図書案内」<https://latin-america.jp/archives/17491> で紹介した上巻の続編。著者は月刊誌『財界展望（現 ZAITEN）』退社後、経済ジャーナリストとして5年にわたってブラジルの日系人経営者を中心に取材を行ったが、この下巻は2年半をかけて10州で50人（うち2人は在日）の日系人経営者にインタビューし、日系人経営者と会社経営をテーマに、どのような事業を行っているか、経営の特徴と経営方針、経営の現状と今後の事業展開、さらに経営者としての生き方考え方、それぞれの自身のブラジル移住の歴史、家族との愛、地域社会や日系コリアとの関係などを語らせている。

日本で失われつつある日本の伝統的な精神文化を受け継ぎ、それぞれの分野での企業経営だけに留まらず、地域社会の発展に貢献し、日系団体の運営や財政を支援して活躍をしているブラジルの日系人経営者の姿の集成は、移民史としても貴重な資料である。しかもポルトガル語とのバイリンガル構成は、日本語が覚束なくなりつつある日系子弟にも先達の歩んできた道を広く普遍させることも期待できる有益な出版である。

（桜井 敏浩）

（日本での入手は、サンパウロ新聞社東京支社 電話 (03) 5633-7596 spshimbun@tokyo.email.ne.jp へ。8,000円+税、到着後同封請求書により振り込み）



『アルゼンチンに渡った俳句』

井尻 香代子 丸善プラネット 2019年3月 248頁 3,400円+税 ISBN978-4-86345-409-5

著者は、京都産業大学文化学部国際文化学科教授で、スペイン語圏文学の研究者。2004年に再度学外研究員として1年間ラ・プラタ国立大学で過ごした後、2006年に再訪した際にアルゼンチンでスペイン語俳句が普及していて、ブエノスアイレスでは2000年以降隔年で国際ハイク大会が開催されていることを知った。人々の文学・芸術理解、細やかな季節感、日本文化への親しみの果実であるアルゼンチン・ハイクの生成に関心を持ち、ハイクを通じてアルゼンチンがスペイン、メキシコ等他のスペイン語圏とも交流関係があることから、スペイン語圏全域でのハイクの受容のプロセスの調査研究に着手した。

本書ではその研究成果を、アルゼンチンへ渡った日本人移民によって俳句が3行詩としてスペイン語で普及活動が始まり、俳諧がアルゼンチン文学者に受容され、アルゼンチンという土地でハイクが生成し、現在アルゼンチン・ハイク作家が活躍していること、日本とアルゼンチンで異なる季節感があるが、他の国際ハイクと同様に俳諧の連歌から直接の影響を受けて成立したスペイン語詩の新しいジャンルとなっていることを明らかにしている。さらに国際ハイクの季節と歳時記、スペイン語ハイクの韻律を論じ、俳句の普及による価値観の変化を詩型の意味と環境史から見た俳句の成立と普及に触れている。最後にアルゼンチン・ハイクの展開を連句のワークショップでの作品例や連句をアルゼンチン・タンゴでの踊り手男女の阿吽の呼吸で、アルゼンチン口承詩との比較で説明して理解を得たことなど、地球の反対側で俳句が受容されアルゼンチン・ハイクとして結実されたことを紹介している。

（桜井 敏浩）