

分野別市場の検証 航空

高橋 望*

本稿の目的は、わが国における航空規制緩和の成果を検証することにある。わが国では航空規制緩和は1980年代以降行われてきたが、その進め方は漸進的で、真の意味での規制緩和は需給調整規制の廃止を伴う2000年施行の航空法改正を待たねばならなかった。航空規制緩和を進める上で重要な点は、航空規制緩和先進国である米国と同様に、主要空港の発着枠制約をいかに克服するかということである。発着枠に余裕がないことで、新規参入と有効競争が阻害されることになるからである。

Evaluation of the Airline Deregulation in Japan

Nozomu TAKAHASHI*

This paper aims to review and evaluate the airline deregulation in Japan. The regulator has shifted the emphasis of the policy toward the stimulation of competition since the latter half of the 1980's. Nevertheless this policy change meant just one step forward. Thus, airline deregulation was really introduced in 2000 when the revised Civil Aeronautics Law was enforced. This Law abolished the demand-supply adjustment regulations. The crucial point of airline deregulation in Japan is the limited landing slots at major airports. This impedes new entry and fair competition.

1. はじめに

航空規制緩和は、1978年の米国を嚆矢として、世界的潮流となった。従来経済的規制の強かったわが国においても、1980年代半ばから徐々に競争促進(規制緩和)が進められてきた。しかしその進め方は、規制機関の廃止を伴う米国の文字どおりの規制撤廃に比べると漸進的であり、その効果も目立ったものではなかった。しかし他の交通分野と歩調を合わせて、需給調整規制の廃止を盛り込んだ航空法の一部改正が2000年に施行されるに及んで、わが国におい

ても遅ればせながら本格的な規制緩和時代を迎えることとなったのである。

そこで本稿では、わが国における国内航空の規制緩和の経緯を辿りながら、産業組織・市場構造の変化、運賃戦略を中心とした市場行動への影響、もたらされた市場成果を基にこれまでの規制緩和の評価を試みたいと考える。そして最後に、規制緩和の効果をも最大限発揮していく上で克服すべき今後の課題を指摘することとする。

2. わが国における航空規制緩和の経緯

わが国の航空産業は従来、厳格な経済的規制の下に置かれていた。すなわち、参入については路線毎の認可制であり、運賃・料金についても認可制であった他、運航ダイヤ・使用機材・便数についてさえ

* 関西大学商学部教授
Professor, Faculty of Commerce,
Kansai University
原稿受理 2003年4月7日

認可制であった。これは、対日平和条約の発効を受けて来るべき自主運航をにらみながら1952年に制定された「航空法」が、当時未だ「幼稚産業」であった航空産業を保護しその発達を意図していたことが大きな要因であると考えられる。

しかしその後航空産業が急成長する一方、米国の航空規制緩和の成果が明らかになることで、厳格な経済的規制の下では消費者のニーズに的確に対応できないのではないかと指摘されるようになった。そこでわが国でも遅ればせながら航空分野における経済的規制の緩和にとりかかったわけである。

経済成長に伴う航空需要急成長期以来規制緩和に至るまでの間、わが国の国内航空のあり方を規定してきたのは、「航空憲法」とも呼ばれるほどの重みをもった「45・47」体制である。これは、「昭和45年閣議了解」と「昭和47年運輸大臣達」によって各社の事業分野を調整したものである。その目的は、競争回避による収入の安定によって内部補助体制を確立するとともに、それによって当面需要規模が小さいことから採算性の確保が期待できない路線（ローカル線）の維持を可能にして国内航空路線ネットワークに地理的偏りを生じさせないことにあった。

しかしその後、これまで内部補助の源泉と考えられてきた「幹線^{*1}」の輸送量を「ローカル線」が上回り、路線区分の有効性が失われるという需要構造の変化が生じた。また、米国を筆頭に航空権益の拡張を求める国際的要因が働き、国際線の複数社化に迫られた。さらに、行政改革の一環として特殊法人の改革が求められ、「半官半民」の日本航空の完全民営化が議論されるようになったのである。

こうした時代背景から、1985年の運輸政策審議会の中間答申と翌年の答申を受けて、「45・47」体制は廃止された。これにより、ダブル・トリプルトラック化（就航企業の2社化・3社化）が行われた。ここでの問題点は、予め一定の基準を設けて特定の路線についてのみ就航企業の追加が行われたことである。

しかし何よりの問題は、参入規制の緩和により競争が活発化したとはいえ、運賃規制が継続されていたことから価格競争という競争促進の真の効果が実現されたとはいいい難かったことである。本来競争的市場環境の下では、市場で決定される価格水準に各

企業が供給コストを適合させるはずである。ところが参入規制の緩和を進める一方で当時の運輸省は、1990年に標準原価を新たに導入することにより、「同一距離同一運賃」を目指した。これは、各路線市場の需給状況を無視した運賃政策であり、市場機構に依拠する規制緩和と逆行するものであった。

その運賃についても、1995年（1994年12月発売分）から「（割引率5割までの）割引運賃」が認可制から事前届出制へと規制緩和された。1978年にADA（Airline Deregulation Act of 1978：航空規制緩和法）が成立して本格的に規制緩和された米国でも、規制下では普通運賃の値下げが困難だったためにそれに先立って1976年からは「（チャータータイプの）割引運賃」の導入が促進されたことから、わが国では実施時期が遅れたことは否めないものの、規制緩和の進め方としては妥当なやり方であったと評価できよう。

その後、1996年（1995年12月発売分）から「幅運賃制」が導入され、普通運賃についても標準原価を最高額とする25%の幅の中で航空企業が自主的に設定できるようになった。これも、運賃規制の撤廃に転換するまでの移行措置として米国が導入したものと同様（下限の撤廃は1980年。認可制廃止は1983年）であり、わが国は「あと知恵」として米国の航空規制緩和の事例を活用していることがわかる。

いずれにせよ、市場で活発な競争が展開されてその成果が目に見える形で消費者に認識されるには、米国の場合でもかつてのピープルエクスプレスのような新規企業の参入を待たねばならなかった。わが国では、35年ぶりの定期航空事業への新規参入となったスカイマークエアラインズや北海道国際航空が、既存企業の普通運賃の半額ないし36%引きの運賃で1998年に運航を開始した。その後もフェアリンクとスカイネットアジア航空がそれぞれ2000年8月と2002年8月に新規に運航を開始している他、参入を予定している企業がある。

そして1999年6月には航空法の一部改正法が成立し、2000年2月から施行された。それは、航空輸送需要規模に対して供給過剰になることを防ぐ目的で行われてきた「需給調整規制」の廃止を主要内容とするものであった。わが国においても、米国に遅れること約20年で航空輸送市場の本格的な規制緩和の時代を迎えたわけである。

3. 産業組織と市場構造の変化

* 1 「幹線」とは、東京・大阪・福岡・札幌を相互に結ぶ路線のことで、その後これを構成する都市として那覇が加えられた。

Table 1 国内定期航空の産業組織の推移(旅客機シェア)

	1982年度	1987年度	1993年度	1997年度	2001年度
	企業名/シェア (%)	企業名/シェア (%)	企業名/シェア (%)	企業名/シェア (%)	企業名/シェア (%)
1	NH 55.3	NH 51.6	NH 46.2	NH 44.1	NH 42.00
2	JL 20.3	JL 22.1	JL 22.4	JL 23.6	JD 22.30
3	JD 19.2	JD 20.5	JD 21.1	JD 22.0	JL 21.42
	(小計94.8)	(小計94.2)	(小計89.7)	(小計89.7)	(小計85.72)
4	NU 3.2	NU 3.1	EL 5.9	EL 6.3	EL 6.40
5	EL 2.0	EL 2.7	NU 3.2	NU 2.5	NU 2.50
6			JN 1.2	JN 1.5	JN 1.34
7					JC 1.00
8					BC 1.00
9					HD 0.88
10					JA 0.23
					その他 0.93

注) NH: 全日空運輸、JL: 日本航空、JD: 日本エアシステム(旧東亜国内航空)、NU: 日本トランスオーシャン(旧南西航空)、EL: エアーニッポン(旧日本近距離航空)、JN: 日本エアコミューター、JC: ジャルエクスプレス、BC: スカイマークエアラインズ、HD: 北海道国際航空、JA: ジェイ・エア。その他は琉球エアコミューター、中日本エアラインサービス、北海道エアシステム、天草エアライン、フェアリンク、オリエンタルエアブリッジ、新中央航空、エアー北海道、旭伸航空、苅岐国際航空の計。

出所) 『航空輸送統計年報』から作成。

3-1 産業組織と旅客数の変化

それでは参入規制の緩和(従来からのダブル・トリプルトラック化の推進と航空法改正による認可制から許可制への転換)によって、国内航空の産業組織はどのように変化したであろうか。それを示したのが、Table 1である。確かに、産業全体でみても、また大手三社(全日空・日本航空・日本エアシステム)合計の、旅客数シェアで捉えた集中度は緩やかではあるが低下している。

しかしここで注意しなければならないのは、大手三社が低密度路線を中心に子会社への移管ないし分社化を進めていることである。つまり全日空と日本エアシステムは、YS機が就航する路線を中心にそれぞれ系列関係にあるエアーニッポンと日本エアコミューターに継続的に運航を移管した。また日本航空は、輸送密度が低いB737を就航させている伊丹発着路線については、これを運航するための子会社であるジャルエクスプレスを設立した。従って、大手三社のシェア低下を額面通りに受け取るわけにはいかないのである。

そこでそれぞれの系列社のシェアを大手三社のシェアに算入してみると、2001年度では、全日空系(エアーニッポン・エアー北海道との合計)48.4%^{*2}、日本航空系(日本トランスオーシャン・ジャルエクスプレス・J Air・琉球エアコミューターとの合計)25.4%、日本エアシステム系(日本エアコミューター・北海道エアシステムとの合計)23.8%となり、

これを総計すると97.6%になる。

さらに2001年度の数値には、J Airや中日本エアラインサービス等のように、従来不定期航空(コミューター航空)として扱われていたためにそれまでの年度の数値にはカウントされなかったものも含まれている。従って、規制緩和が進行中であるとはいえ、産業組織全体としては大きな変化はなく実質的には安定的に推移してきたといえよう。

3-2 路線市場構造の変化

しかし何より重要なのは、

産業組織の推移ではなく、路線毎の集中度の変化である。というのも、航空輸送産業の場合、実際の競争は各路線市場で展開されるからである。現に、ダブル・トリプルトラック路線の数は、45・47体制が廃止される直前の1985年度のそれぞれ16と3が、20と4(1987年度)、28と13(1993年度)、34と22(1997年度)、そして1999年度には34と29(内4社就航路線が8)へと順調に増加しているのである^{*3}。そこでいくつかの国内航空路線の集中度の推移を、Table 2にまとめてみた。いずれの路線も旅客数シェアに基づくハーフィンダール指数(各社の市場シェアの自乗の総和)で測定した集中度は、漸減傾向にあることがわかる。

ここで以下の点を指摘できよう。まず第一に、伊丹・鹿児島線に顕著のように、1982年度と1987年度のダブルトラック化ではハーフィンダール指数の低下はそれほどでもないがトリプルトラック化された1993年度の低下が著しいことである。それは東京・広島線のように、独占から一挙に三社化された例からも明らかである。つまり、集中度の低下と競争の促進を同義と考えれば、ダブルトラック化よりもトリプルトラック化の方が効果が大きいということである。

*2 フェアリンク(シェア0.08%)は全日空とコード・シェアしているが、路線が移管されたわけではないので算入していない。

*3 国土交通省航空局監修『数字でみる航空』航空振興財団のデータによる。

ある。

第二に、当初からトリプルトラック化が実現していた東京 - 札幌線と東京 - 福岡線の場合、ハーフィンダール指数は確かに継続的に低下傾向にあるものの、各々北海道国際航空・スカイマークエアラインズが参入した2001年度の低下が顕著であるということである。これは両新規参入企業が、既存企業との競争上当初から低運賃で参入したことに起因していると考えられる。既存企業よりも新規企業の方が、そしてサウスウエスト航空のような低運賃企業の方が、参入による運賃低下効果が大きいことは米国でも実証されている¹⁾。

以上の分析から、次のような政策上の含意を読み取ることができよう。まず、路線毎の就航企業数は多いほど競争効果が高いことから、2002年の日本航空と日本エアシステムの合併は、競争政策上支持されないということである。確かにそれは国内航空に限った議論かもしれないが、国内線から国際線への培養効果という点から国内ネットワークが重視されるというのであれば、規制緩和されているので合併によらずとも自社ネットワークの拡充が可能である。他方で、日本航空の国際線拠点である成田空港に日本エアシステムの国内線は設定されていないし、関西国際空港でも日本エアシステムの国内線と日本航空の国際線との乗り継ぎ機能が強化された形跡もない。もとより国内線と国際線の乗り継ぎは、コード・シェアを含む企業間提携で可能なはずである。

次いで、新規企業の参入がきわめて重要であり、発着枠が制限されている空港であっても、これを優先的に配分することで規制緩和による消費者利益を実現できるということである。

それでは、なぜ新規企業の参入効果が大きいのか、その市場行動から検証してみよう。

4. 新規参入と運賃競争の展開

4 - 1 価格競争の展開と運賃体系の多様化

規制緩和以降に生じた企業行動の最大の変化は、米国と同様に割引運賃戦略が展開され、割引運賃の種類が増えるとともに割引率が増大したことである。新規に導入された割引運賃には、以下の特徴を指摘できる。

第一に、従来個人客向けの割引運賃のメニューが少なくまた割引率も団体客に比べて低かったものが、

* 4 これは消費者アンケートの結果に基づいて導入されたという。参考文献2)参照。

Table 2 路線別集中度の推移(旅客数に基づくハーフィンダール指数)

	1982年度	1987年度	1993年度	1997年度	2001年度
東京 - 札幌 (各社シェア)	4529 JL 47.9 NH 47.0 JD 5.1	3992 NH 44.1 JL 43.5 JD 12.4	3861 NH 43.9 JL 41.5 JD 14.6	3715 NH 41.67 JL 40.95 JD 17.38	3062 NH 37.5 JL 35.2 JD 18.5 HD 8.8
東京 - 福岡 (各社シェア)	4508 JL 52.6 NH 41.3 JD 6.1	3798 NH 43.1 JL 41.1 JD 15.8	3696 NH 43.8 JL 39.0 JD 18.2	3543 NH 42.02 JL 35.93 JD 22.05	2925 NH 38.3 JL 30.8 JD 19.4 BC 11.5
東京 - 広島 (各社シェア)	10000 NH 100	10000 NH 100	4792 NH 64.5 JL 18.0 JD 17.5	4642 NH 62.86 JD 19.45 JL 17.69	4138 NH 56.2 JD 24.8 JL 18.9
伊丹 - 鹿児島 (各社シェア)	8650 NH 92.7 JD 7.3	7586 NH 86.0 JD 14.0	5273 NH 69.2 JD 18.0 JL 12.8	4915 NH 65.61 JD 20.31 JL 14.08	4733 NH 63.2 JD 24.0 JL 12.8

注1)各社シェアは小数点2位四捨五入。ハーフィンダール指数は小数点2位で算出。

2)企業名略号はTable 1に同じ。

3)1997年度の東京 - 福岡のNH値はEL値(7月のみ運航)との合計。

4)2001年度の伊丹 - 鹿児島線のJD値はJN値(3ヶ月のみ運航)との合計。

出所)『航空輸送統計年報』から作成。

1995年の割引運賃の届出化以降は個人向けが中心で割引率も高く、さらに事前購入型運賃のように適用条件も年齢等の属人的性質ではなく購入条件等になって可能性としては誰でも利用できるようになったこと。第二に、1996年6月の幅運賃制の導入に際しては特定便割引が、続いて同年8月の幅運賃制の見直しでは割引率50%(売出し割引・スーパー早割)となっていること。これは市場での競争が激化したことを反映しているものと思われる。第三に、特定便割引に見られるように運賃水準が同一路線であってもフライト毎に設定されるという考え方が浸透したこと。それは割引運賃とはいいながら、キャンセルの際のペナルティーが事前購入型とは異なり普通運賃のものとはほぼ等しいことから傍証される。そして最後に、改正航空法施行以降は均一運賃型のバーゲン運賃(超割^{*4})のようにスーパーにおける他の商品の販売と変わらない割引運賃が登場したことである。またe割やチケットレス割引は、販売チャネルを旅行代理店から直売に変更してコスト削減により運賃競争に対応しようとしているものと考えられる。

ところで割引運賃が多様化したのは、普通運賃の値下げ申請を企業が自由にできない状況を規制機関自らが作ってしまったことが一因である。つまり、標準原価という厳格な運賃決定公式が導入されたことから、距離以外の要因に基づく普通運賃の分散が認められなかったからである。この普通運賃の硬直化は幅運賃制の導入によっても解消されず、その自由化は航空法改正を待たねばならなかった。

他方で、一律的な運賃低下ではなく割引運賃が多用されたのは、ビジネス客を中心に運賃負担力のある客層が存在することを示唆している。つまり、規制緩和以降の割引運賃は細分化された各市場・各フライトの需要の価格弾力性に依りてきめ細かく割引率と販売座席数そして適用条件を設定することにより、低運賃をアピールすると同時にフライト全体としては所期の収益を確保するというイールド・マネジメントが巧みに展開されていることを示すものである。

逆に、普通運賃の低下というわかりやすい戦略を採用した北海道国際航空は、高額な普通運賃支払い意思を有する旅客にも本来割引運賃しか利用しない旅客と同じ低額の運賃を適用したために取れるところから取るというイールド・マネジメントに失敗した。それは規制緩和の寵児としてもてはやされたピープルエクスプレスが一律的な低運賃で失敗した米国の事例と同じである。また流通チャネルについても、インターネットの普及という現実を背景に対代理店戦略のあり方をもう少し工夫してもよかったのではないか。なお機体整備については、後発新規企業は海外委託ないし自社整備という方策を考案した。それは、既存企業への委託が拒絶というリスクを伴うからであるが、意思決定はあくまでも委託整備と自社整備のトータルなコスト格差に基づいて行われるべきであろう。

しかし北海道国際空港の失敗は、同社の経営戦略にのみ起因するものであろうか。というのも、競争相手の既存企業が、便数の少ない北海道国際航空のフライトと近接するフライトに適用される運賃のみを同社の水準に模倣して引き下げたからである。それはごく短期間であったけれども、他のフライトの運賃水準はいずれもこれを上回っていたことから、略奪価格形成の可能性を否定できないのではないか。この場合コストを下回るか否かが重要となるが、米国の平均変動コストではなくわが国では総コストを基準としている³⁾。その基準の妥当性もさること

ながら、長期的な公正競争維持という政策的価値判断から公正取引委員会は、既存企業の対抗的運賃に何らかの措置をとることも考えられたのではないであろうか。

4 - 2 イールド(実収単価)の変化

ところで規制緩和以降、消費者はどれほどの低運賃という便益にあずかっているのであろうか。それを確認するには、実際に航空企業が旅客から収受した運賃収入を輸送量(人キロ)で割った実収単価であるイールド(yield)で検証する必要がある。これはわかり易くいうと平均運賃のことである。実際の競争は路線市場で展開されているが残念ながら路線毎のデータがないことから、国内旅客収入を国内航空人キロで割った全般的なイールドしか得られないのが実情である。この大手三社の国内線イールドが規制緩和の影響を受けてどのように変化したかをみたのが、Fig.1である。

これによるとイールドは一貫して低下傾向にあり、規制緩和の効果と評価できるかもしれない。しかし実際には、経済成長による需要増や技術進歩の成果として、規制緩和が実施されていなくともイールドの低下は実現したのかもしれないのである。従って、厳密に規制緩和の成果としてイールドの変化を測定するには、規制が継続していたら成立していたであろう仮説的運賃との比較が行われなければならない。というのも、イールドの低下は水面下の代理店による競争を通じて規制緩和以前からみられていたからである。

しかし規制緩和以降ジェット機や大型機の導入といった顕著な技術革新はみられない。従って割引運賃の導入によるイールドの低下は、実勢価格と正規運賃との乖離を縮小し、運賃の透明性を高めたと評価できるのである⁴⁾。2000年度のイールドの上昇は、三社平均で15%の普通運賃の値上げによるものと思われる。しかしこれは、ローカル線中心であったことから、同一距離同一運賃を目指した規制政策の失敗を精算するためのものとも考えられる。本来、距離だけがコストを規定する要因ではなく、同一距離であっても路線毎にコストが異なるはずだからである。

5 . 航空規制緩和の評価

5 - 1 輸送量と生産性への影響

続いて、規制緩和による市場成果への影響を確認してみよう。国内定期航空の運航便数(供給量)は、

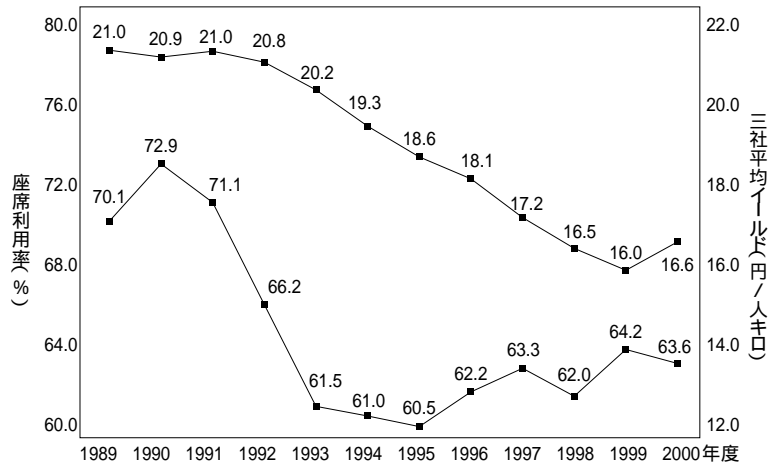
1985年度の38万927回から2000年度には66万7,534回へとほぼ1.75倍に増大し、輸送量(有償トンキロ^{*5})は、1985年度の24億8,400万RTKから一貫して増大し2000年度には59億7,700万RTKへと2.41倍となった^{*6}。この期間中の多く、とりわけ90年代以降は、日本経済が全体として深刻な景気後退にあったことを考えると、規制緩和によって航空輸送産業は活性化し、輸送量(需要量)が増大したことがわかる。つまり前節で確認したように、規制緩和による競争激化で旅客が支払う実質運賃(価格)が低下したことから、需要が増大したわけである。

ところで規制緩和による運賃低下を実現するには、生産性上昇を通じたコスト削減が実現されねばならない。実際、大手三社の実質平均費用(旅客キロ当たり営業費用)は、1985年度以降2000年度に至るまで低下傾向にあり、運賃とほぼ同じ動きをしている⁴⁾。それを確認したのがFig.2である。生産性尺度にはさまざまなものがあるが、ここでは従業員当たり有償トンキロ・従業員当たり有償旅客キロという尺度で測定してみた。前者は、旅客と貨物を合計した産出量全体でみた物的労働生産性であり、1985年度の6万9,800RTKから一貫して上昇し2000年度には13万6,050RTKと1.95倍になっている。後者は、国内航空輸送が旅客中心であることに着目して旅客輸送に限定した物的労働生産性を示すものであり、同一

* 5 有償の搭載物(1人当たり75kgという旅客標準重量で換算した旅客・貨物・郵便)の重量にそれぞれの運送距離を乗じて合計したもの。つまり、旅客と貨物の輸送量の合計。

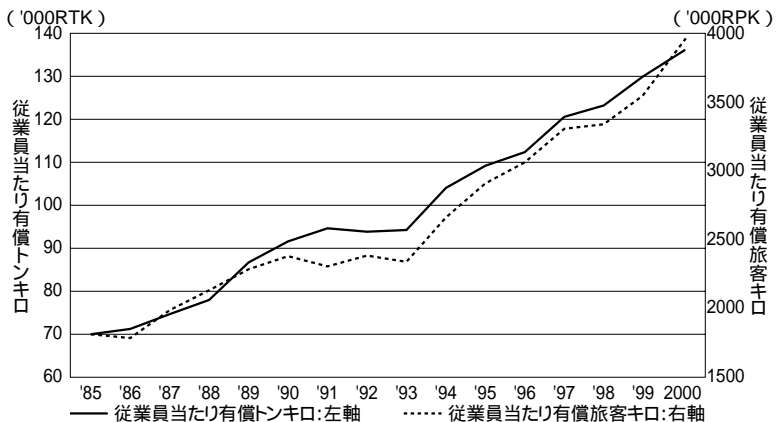
* 6 日航財団『航空統計要覧(各年版)』日本航空協会のデータを用いて算出。

* 7 日航財団『同上書』のデータによる。



出所) 参考文献6)、P.28。

Fig. 1 国内線における座席利用率とイールドの推移(大手三社)



出所) 日航財団『航空統計要覧(各年版)』(日本航空協会)より作成。

Fig. 2 労働生産性の推移

年度間の比較では179万8千旅客キロから394万6千旅客キロへと2.19倍になっている。後者(旅客のみ)の伸びの方が後者(旅客・貨物・郵便を含めた総輸送量)より大きいのは、航空貨物については従来から航空フォワーダーを通じた競争が激しかったのに対し、本稿で議論している規制緩和が直接影響したのが旅客市場であったためと解釈することができよう。

それではこうした生産性の向上は、いかなる工夫によって実現されたのであろうか。一つは、輸送量が伸びたにもかかわらず、従業員数を抑制することで労働生産性を向上させたことである。現に、定期航空会社の総従業員数は、1985年度の3万5,591人から1993年度の4万5,485人まで増大したものの、それ以降は増減を繰り返して2000年度には4万3,940人になっているにすぎない^{*7}。この間運航乗務員は、1985年度の4,243人から2000年度には6,712人となっ

ており運航便数の伸びに応じて増えていることから、地上職員の削減を中心とした経営効率化が行われたことがうかがわれる。ただその運航乗務員についても、機長が一貫して増大する中で総数は1997年度の6,935人をピークに以降は減少していることから、航空機関士を必要としない第四世代のジェット機の導入を進めることで、運航乗務員についても労働生産性を高めていることがわかる。

次いで考えられるのは、運航便数の伸びを輸送量の伸びが上回ることから、一便当たりの輸送効率の上昇である。一便当たりの輸送効率の指標としては、利用率(ロード・ファクター)と一便当たりの旅客数がある。しかし前者の利用率については、国内定期航空の貨客双方を含めた重量利用率は、1985年度の45.6%が2000年度には45.7%とほとんど不変であるだけでなく、同期間中の最高値は1990年度の55.4%で最低値は1995年度の43.6%であった*8。旅客に限定した座席利用率は、1985年度の59.3%が2000年度には63.2%と上昇しているものの、同期間中の最高値は1991年度の72.9%で、最低値は1985年度であった*9。他方一便当たりの旅客数については、1985年度の114.9人が2000年度には139.1人と上昇しているが、最高値は1991年度の153.5人で最低値は1985年度であった*10。

さらに一便当たりの旅客数を座席利用率で割ることによって一便当たりの座席数を求めると、1985年度の193.8席から1993年度の243.3席をピークとして増大し続けたものの、その後は240席前後を上下し2000年度には220.1席となっている。つまり、1993年度までは機材を大型化することで機材規模の経済性を発揮することで生産性を向上させたものの、それ以降の規制緩和の進展が急激で航空各社は新路線の展開に追われたために相対的に需要規模の小さな新規路線に適した機材を運航する必要から、機材規模の経済性をそれまでと同様に発揮することが困難になっていったと考えられる。

現に、日本航空が当初ローカル線への新規参入に熱心だったものの、伊丹路線を中心に小型機を運航する子会社のジャルエクスプレスに路線を移管する一方、日本エアシステムも同様にプロペラ便を子会社の日本エアコミューターに移管して運航機材の適正化を迫られている。併せて、スカイマークエアラインズ等の新規企業との競争が激化し、狙いどおりに利用率を向上させることが困難になっているという事情も考えられよう。いずれにせよ、わが国の航

空各社は、現在の所規制緩和による競争的市場環境の急激な変化にあって、経営資源の適正配置の調整途上にあるといえよう。

5-2 経済的厚生への影響

規制緩和の経済効果を総合的かつ客観的に把握するには、経済的厚生(総余剰)の変化を測定する必要がある。残念ながら本稿では独自の定量分析を用意することができなかったが、1991年のデータを使用した過去の実証分析によると、当時の路線毎の運賃は平均費用に基づく価格とは一致しない傾向にあり、もし運賃設定が平均費用に基づくようになれば長距離・幹線旅客が大きな利得を得、逆の場合は損失を被るが、これらを合わせた消費者余剰の名目純増は約70億円となるという⁵⁾。

これは何を意味しているかということ、当時は長距離・幹線路線から短距離・ローカル路線への内部補助が政策的に画策されていたということである。それが規制緩和による競争圧力によって、各路線市場の提供コストに適合した運賃設定がなされれば、長距離・幹線路線の超過利潤を含んだ運賃が低減し、これらの路線を利用する旅客の消費者余剰が増大するであろうと予測されたのである。

実際には改正航空法施行後に初めて実施された2000年4月の大手三社の運賃改定では、片道普通運賃が約15%値上げされたが、それは全路線画一的なものではなく路線によって値上がり率の大きく異なるものであった。これは正しく、規制緩和以降各路線の運賃水準が各路線の費用水準に適合するよう競争圧力が働いていることを示しているといえよう。さらに厳密に言えば、割引運賃の種類と割引率も各路線市場の競争の程度を反映して異なっており、おそらく割引運賃の適用座席数比率も各市場毎に異なっているものと考えられる。

加えて、航空サービスは即時財であることから同一路線であっても時間が異なれば全く異なった商品であり、ここに特定便割引の経済的根拠がある。つまり、規制緩和以降の航空運賃は、その時々々の価格弾力性に代表される需要動向と競争状況に応じて、迅速かつ的確に設定されるようになっており、消費者余剰は規制が継続していた場合に比べて確実に増大していると考えられるのである。

他方企業収益については、1985年度から2000年度

* 8 日航財団『同上書』のデータによる。

* 9 大手三社に限定したものはほぼ同様である(Fig.1参照)。

* 10 日航財団『同上書』のデータによる。

までの大手三社合計の経常利益率が、1992年度と1993年度がそれぞれ - 2.0%と - 1.8%と損失を計上した以外は黒字を確保しているものの、その利益率は0.0~4.7%と決して良好とはいえない⁶⁾。これは、日本経済の長引く不況と無関係ではないが、同時に規制緩和による競争激化への適合が未だ十分ではないことを物語っているといえよう。ただ確かなことは、生産者余剰は存在しないであろうということである。

6. 今後の課題 空港整備・空港発着枠配分のあり方

6-1 低密度路線の維持

以上から明らかのように、日本型の規制緩和である改正航空法の施行から間もないにもかかわらずその経済効果は消費者に十分に確認されていると考えられる。しかし当然のことながら、全く問題がないわけではない。その一つが、離島航路を中心とした低密度路線の維持の問題である。需給調整規制の撤廃は、同時に路線からの退出の自由を含むものであり、低密度路線からの撤退が予想されるからである。そこで政府は、幹線等の高需要路線に比べ競争力が弱くコスト面で割高な離島路線については、地域的な航空ネットワークの維持及び活性化を図る観点から、以下のような総合的な支援策を講じている⁷⁾。

第一に、離島路線に就航する航空機に対する「機体購入費補助」である。第二に、離島路線の運航費の一部を航空会社に対して補助する国庫補助と、地方公共団体が航空会社に対して行う補助の一部について特別交付税の算定対象とする地方財政措置から成る「運航費補助」がある。第三に、一定の離島路線に就航する航空機について、通常の3/4へ「航空機燃料税の軽減」が行われる。第四に、離島路線に就航するジェット機に係る着陸料について、ターボジェット機は一般路線の1/6に、その他の航空機は一般路線の1/8に「着陸料が軽減」がされる。そして第五に、離島航路に就航する航空機について20tから70tのものは、最初の三年間は1/3、次の三年間は2/3に「固定資産税が軽減」される。

これらの方策は一定の効果をもつものではあるが、市場での供給は困難ではあるが社会的に必要と認められたサービスを単に維持するだけでなく、効率的かつ効果的に維持するという視点が欠けているように思われる。例えば、機体購入費補助によって路線の需要規模からは必ずしも最適ではない機材が

導入される可能性があつての米国の例から否定できないし、運航費補助によって経営効率化の意欲が削がれ結果的に赤字額が膨らむことも考えられるからである。

そこで、米国のように運航企業の決定に入札制を導入したり、補助金額を低減する「インセンティブ・システム」が検討されるべきである。具体的には、補助金額算定の基礎となる予想損失額について、実際の損失額がこれを下回った場合には差額が全て企業の収入になる代わりに、上回った場合には全て企業側が負担しなければならない「fixed incentive rate」と、予想損失額と実際の損失額との差額を企業と政府で分担する「shared incentive rate」である⁷⁾。

またこうした路線を担当する通勤企業についても、大手企業のやり方をそのまま踏襲・模倣するのではなく、路線の実情にあった運航・経営システムを開発するといった経営努力が求められよう。すなわち、規制緩和環境に適合したそれを積極的に活用した通勤機材の運航に相応しいシステムを開発すべきである。

6-2 空港問題への対処 混雑空港の発着枠配分

わが国でこれまで航空規制緩和の実施が遅れた最大の原因は、大都市圏主要空港とりわけ東京・大阪の空港容量の制約である。この空港問題は、世界に先駆けて航空規制緩和を行った米国でも同様である。すなわち、航空輸送市場は規制緩和によって市場機構の活用が図られたのに対し、航空輸送サービスの重要なインプットである空港について市場機構が有効に活用されなかったということである。

その解決策としてはまず、発着枠配分について地方路線の維持を図るきわめて政策誘導的な現行の「評価方式」に代えて、行政裁量をなくし、入札方式を含む公正な競争を確保する方策について検討する必要があると指摘されている⁸⁾。なお、放出可能な発着枠があるともいわれており、もしそうであれば配分に回すべきである。

また中期的には、近年導入されたプロペラ機の性能がジェット機と遜色ないことから、これを活用することで混雑空港の発着枠を拡大することも可能ではないか。例えば伊丹空港では過少利用に留まっているプロペラ機を使用することが可能であり現に活用されつつある。また羽田空港では、プロペラ機についてはもちろんのこと現行の騒音レベルを勘案し

てジェット機についても、空域を有効活用して純粋な意味でのオープン・パラレルな形態で運用する時間帯を拡大することで発着枠を増加させることが検討されるべきである。そしてそれらの発着枠は新規企業に優先的に配分するのが望ましいことが、米国の事例でも実証されている。

そして長期的には、空港の経営形態について民営化を含めて再検討すべきである。航空会社がいかに経営努力しようとも、わが国の現行の空港着陸料水準では、国内航空運賃の水準がこれ以上下落することは望めないからである。その意味で、わが国で航空規制緩和の制約となっているのは空港問題であるというのは、規制緩和以前と全く状況が変わっていないともいえる。いずれにせよ、二大都市圏の空港発着枠が不足しているからといって、安易に新空港の整備に走るのではなく、規制緩和時代に相応しく市場機構を活用することをまず考えねばならない。空港は建設から経営の時代に入ったことを再度確認する必要があるといえよう。

参考文献

- 1) Dresner ,M . , J.C .Lin and R .Windle: The Impact of Low Cost Carriers on Airport and Route Competition , Journal of Transport Economics & Policy , Vol 30(3) , P 327、1996
- 2) 高橋望、藤井彌太郎、諸橋泰「新航空政策と航空市場の変容」『運輸と経済』第61巻第7号、pp 5 6、2001年
- 3) 滝川敏明「空港発着枠の配分と略奪価格規制(下)」『公正取引』No .606、P .79、2001年
- 4) 遠藤伸明「航空規制緩和と市場の変遷」『運輸と経済』第61巻第8号、P 43及びP 47、2001年
- 5) YAMAUCHI H . and H .MURAKAMI: Air Transport in Japan: Policy Change and Its Evaluation 『経済分析』第143号、P .116、1995年
- 6) 深谷憲一「21世紀航空行政の展望と課題」『航空研シリーズ』No 406、P 27及びP 31、2002年
- 7) 高橋望『米国航空規制緩和をめぐる諸議論の展開』白桃書房、P .150、1999年
- 8) 塩見英治「改正航空法と競争促進の課題」『運輸と経済』第61巻第8号、P 34、2001年