

我が国における航空規制緩和政策の影響分析*

Impact Analysis of Airline Deregulation Policies in Japan *

神田佑亮**・森地茂***・日比野直彦****

By Yusuke KANDA**・Shigeru MORICHI***・Naohiko HIBINO****

1. はじめに

我が国の航空旅客輸送は、1986年の4・5・4・7体制の撤廃を皮切りに、路線参入の自由化、需給規制の廃止、幅運賃制度の導入を経て運賃認可制が廃止され、ほぼ完全に自由化された。また、国内大手3社による体制が長期にわたり続いたが、1998年以降新規航空会社の参入が実現している。このような過程を経て競争が促進された結果、消費者の選択肢の幅が拡大し、多くの低運賃が実現し消費者の利益が拡大し、規制緩和が始まって以降約20年で国内線の旅客数は2倍以上に増えた。

これまでの国内線を対象とした規制緩和政策が我が国全体で見た場合には、利用者利便性の観点から効果を上げているのは明らかであり、多くの研究の対象となっている。しかしながら規制緩和政策過程を分析した研究はほとんどが定性的なものであり、定量的な効果が示されていない。また、定量的に評価した研究はいくつか存在するが、規制緩和政策全体ではなく、個別施策の評価を対象としたものがほとんどである。

今後の航空政策を論じるに当たり、これまでの規制緩和政策の効果を定量的に把握することは必要不可欠である。このような背景から、本研究では我が国の航空規制緩和過程全体で導入された施策の効果を航空サービス供給・需要の両面から定量的に分析し、影響を分析することを目的とする。

2. 航空規制緩和政策に関するレビュー

(1) 国内線規制緩和政策の変遷

これまでの航空規制緩和政策における個別政策の目的、内容、各航空会社の行動については、様々な文献で触れられている(中条¹⁾、川口²⁾、戸崎³⁾、など)。1986年の4・5・47体制の廃止以降進められた航空規制緩和を表-1に示す。

表-1 国内線航空輸送における規制緩和と政策

西暦	事柄	内容
1972	運輸大臣通達 45・47体制	幹線:JAL/ANA が運行 ローカル線:ANA/TDA が運行 ローカル線複数社運行化推奨
1986	航空企業運営 体制在り方答申	国内線の競争の促進 複数社運行化基準を明示 D/T:70 万人, T/T:100 万人* 幹線-D/T:30 万人, T/T:60 万人
1992	複数社運行化 基準緩和	複数社運行化基準の緩和 D/T:40 万人, T/T:70 万人
1995	幅運賃制度導入	基準運賃から下側 25%の範囲で自由に 運賃が決定可能に (標準原価に基づき路線ごとに基準運 賃幅運賃を決定) 事前購入割引導入
1996	複数社運行化 基準緩和	複数社運行化基準の緩和 D/T:20 万人, T/T:35 万人
1997	複数社運行化 基準撤廃	複数社運行化の基準を廃止
1998	航空会社の 新規参入	新規航空会社参入(SKY, ADO) 対抗運賃として特定便割引を導入
2000	航空法改正 羽田発着枠配分	普通運賃の上限、下限を撤廃 特別運賃(割引) 下限 50%を撤廃 運賃を許可制から届出制に変更 航空会社を評価して新発着枠配分

※: D/T-ダブルトラック化, T/T-トリプルトラック化

(2) 規制緩和政策の定量的評価研究に関するレビュー

航空規制緩和そのものを定量的に評価した研究は、中泉⁴⁾、山口⁵⁾らによる研究以外は、あまり多く見られない。

中泉⁴⁾は、我が国の民間による航空輸送の開始から航空規制緩和政策の第一歩となる4・5・4・7体制の廃止までの時期を対象に影響分析を行っている。1986年の規制緩和では路線の複数社運行化を推進することが示されたが、路線需要が複数社運行化基準に達しないように供給を抑制する傾向があること、路線の複数社運行化後は成長率を上回る需要量の伸びが見られることを知見としている。また、路線の複数社運行化により、ほとんどすべての路線で利用者利便性を大きく向上させることを知見として得ている。

山口⁵⁾は、過去 15 年程度の間に採られてきた各種航空政策による効果を、利用者便益を推計することにより把握している。幅運賃制度の導入、ダブルトラック・トリプルトラック化、東京国際空港(羽田)の発着スロット拡大では 700~900 億円/年、航空ネットワークの拡充では 290 億円/年と施策の導入効果(便益)を推計している。しかしながら、この研究では分析の対象単位が日本全体とマク

*キーワード: 航空規制緩和、公共交通計画、制度評価

**正員、工修・開発政策修、(株)オリエンタルコンサルタンツ
(東京都渋谷区南平台町16-28 グラスシティ渋谷
TEL03-6311-7551, FAX03-6311-8011
Mail kanda@oriconsul.co.jp)

**フェロー、工博、政策研究大学院大学
(東京都港区六本木7-22-1
TEL03-6439-6217, FAX03-6439-6010
Mail smorichi.pl@grips.ac.jp)

**正員、工博、運輸政策研究所
(東京都港区虎ノ門3-18-19 虎ノ門マリビル3F
TEL03-5470-8415, FAX03-5470-8419
Mail hibino@jterc.or.jp)

口であるため、施策導入効果の空間的・地域的な広がりが明らかになっていない。また、施策導入時の航空会社の行動が明確ではないなどの課題が挙げられる。

航空需要に影響を及ぼす要因については、吹井、高田ら⁹⁾が変動要因を経年的に分析している。具体的には、空港間旅客分布量を個々の空港間の旅客需要に着目しモデル化するとともに、1989年から1998年の年度毎でモデルを推定し、パラメータ値の変化により需要に及ぼす影響要因の変化について考察している。この研究で提案されているモデルは重力型モデルを基本とし、説明要因として発着都市相互の特性値としての人口規模、経済活動規模、路線ごとの特性値として新幹線との競合の有無、路線距離を採用している。パラメータの変化を経年的に見ることで、空港間旅客需要は、かつては人口規模が大きな影響要因であったものが、近年においては経済活動規模が影響要因として働くようになったことを示唆している。しかしながらこの研究で提案されたモデルには、規制緩和によるサービス水準の変化が考慮されていないため、外部的な要因は明らかになっているものの、航空会社、利用者の行動により派生する内性的な要因は明らかになっていない。

3. 規制緩和と政策の影響分析

1986年の4・5・4体制の廃止以降、我が国の航空規制緩和政策においては、航空会社間の競争促進、さらには競争の結果もたらされる利用者利便性の向上、運賃割引の促進が掲げられてきた。このことを踏まえ、航空規制緩和と政策の効果・影響をネットワーク、運賃水準の観点から分析する。

(1) 国内線航空ネットワークの変化

図-2～図-4には東京羽田発着路線、大阪（伊丹・関西）発着路線、その他地方空港発着路線の路線網、便数、参入者数を時系列で示している。ここで示した時点は主要な規制緩和施策の前後の年のものであり、これら2時点で比較することで、規制緩和と政策との関連性を考察する。

4・5・4体制の廃止に伴う参入規制の廃止、その後の段階的な複数社運行化基準の緩和により、国内線航空ネットワークは大幅に変化した。

ダブルトラック化基準が年間70万人以上、幹線・準幹線については年間30万人以上と明確化された1986年以降、東京羽田発着ローカル線において、とりわけ長距離路線である九州線および広島、松山など後背人口の多い中距離線で複数社運行化が1993年までに段階的に進んだ（図-2）。これらの路線のほぼ全てにおいて、複数社運行化後の数年間は旅客数が増加している。特に東京=広島線、函館線、那覇線については、著しく増加している（図-1）。

同時期について他の空港発着路線を見ると、大阪発着路線（図-3）は1990年までは大きな変化はなく、その後1995年までの間に複数社運行化、また新規路線の開設が相次

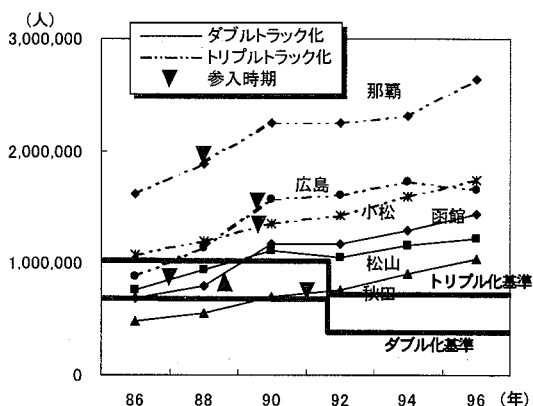


図-1 複数社運行化路線の旅客数の推移(東京羽田線)

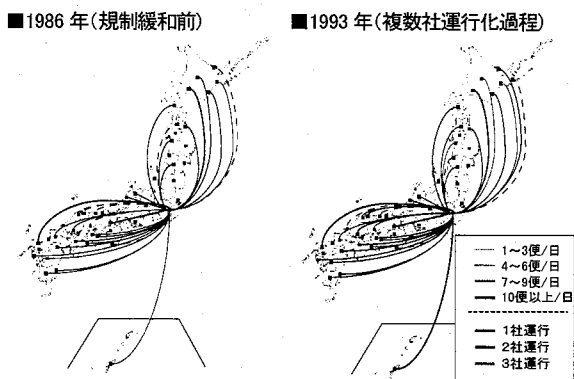


図-2 東京羽田発着の路線網、便数、運行社数

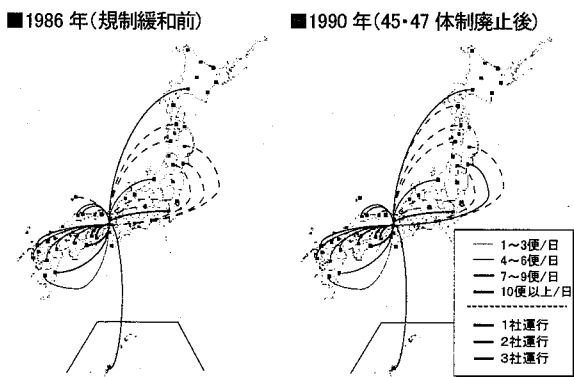


図-3 大阪伊丹発着の路線網、便数、運行社数

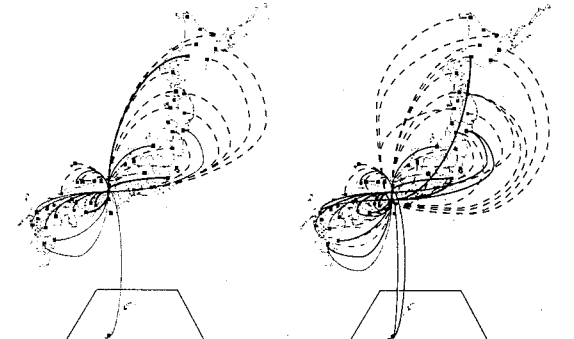


図-4 大阪伊丹発着の路線網、便数、運行社数

いた。複数社運行化された路線は九州線、四国線であるが、東京発着路線と比較して便数が著しく増加していない点が特徴である。

また、1994年の関西国際空港供用開始時には、東北、九州、四国路線が開設された。そのうち九州、四国路線は供用開始時から日本航空、全日空が参入し、国際線接続便の位置づけが強かったが、東北路線はほとんどが日本エアシステムによる運行であり、既存の大阪伊丹線の半数が関西国際空港発着に移管され運行された。

複数社運行化の基準が1996年には大幅に緩和され、翌1997年には廃止されることになるが、大幅に緩和された1990年代後半以降は、複数社運行化はほとんど進展していない。一方同時期には地方都市間を結ぶ路線が数多く設定された。これらの路線は低頻度、低需要であり、乗客は観光客が主体であった。また、低頻度路線については隔日で、かつ機材繰りに影響しないようなパターンでの運行が目立った。その後、需給規制の廃止や景気の低迷、東京国際空港（羽田）の発着枠の拡大を受け、航空法改正後の2001年までには多くの地方都市間路線が淘汰され、航空会社の経営資源は需要が多く収益性の高い東京路線などに投入された。

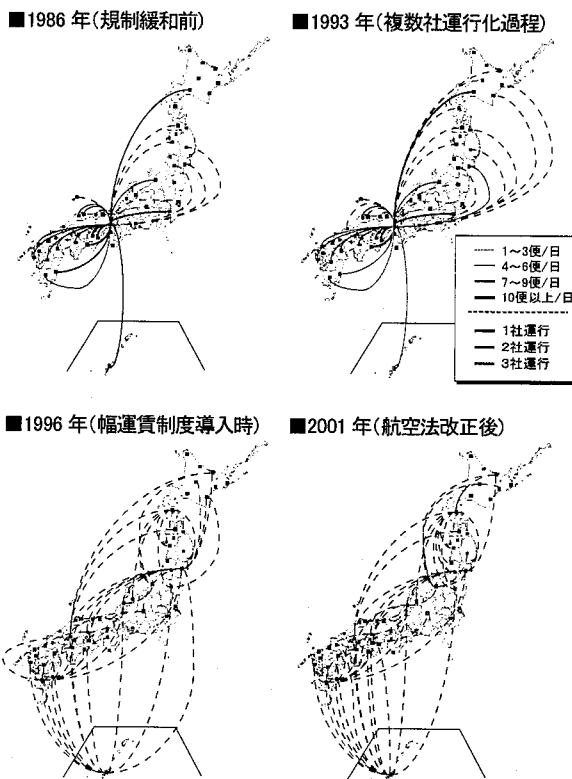


図-4 幹線空港(那覇以外)、名古屋空港以外の地方空港発着の路線網、便数、運行社数

(2) 運賃水準の変化

(a) 正規運賃の変化

航空規制緩和の目的の1つに、航空会社が競争すること

による運賃の低下が期待されたが、割引運賃水準の設定が多様化したのは1995年の幅運賃制度導入以降に事前購入割引が導入されてからである。それまでの10年間は割引率が高くない往復割引、回数券割引が主体であり、積極的に運賃割引が導入されたとは言い難かった。

幹線の正規運賃水準の変化を図-5に示す。正規運賃は規制緩和が始まった1986年以降、3度大幅に変化している。1回目は1989年であり、この年には消費税が導入されたにもかかわらず、航空運賃は約10%低下している。これにより、鉄道との運賃水準の開きは大幅に小さくなり、以降約5年間はほぼ一定であった。

2回目は1995年の幅運賃制度導入時である。幅運賃制度導入時は全体平均で10%上昇したが、路線毎に変化は異なっている。また幅運賃制度下では、航空会社の利益水準が悪化した場合には運賃設定の基準となる標準原価直線を改定することになっていたため、その後正規運賃が若干変化している。

3回目は2000年の航空法改正時である。ここで初めて航空会社が完全に自由に料金設定を設定できるようになった。航空法改正と同時に正規運賃が改定され、その結果全国的に軒並み約20%上昇することとなった。

過去3度の運賃改定において、幅運賃導入時のみ路線毎で運賃変化が異なった。図-5に示した幹線においても、利用者の多い東京、大阪、福岡相互発着路線では正規運賃が上昇し、その他の路線では上昇した。このほか、北海道路線、大阪発着北東方面長距離路線などで運賃が低下している。

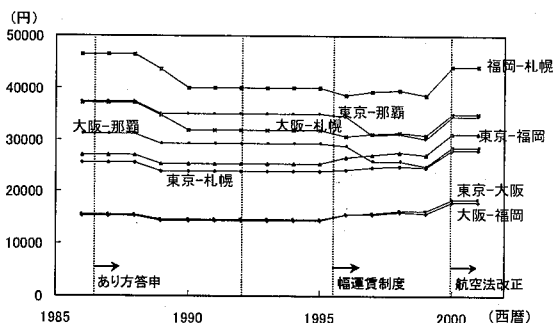


図-5 正規普通運賃の推移(幹線)

(b) 路線間の運賃格差の変化

幅運賃制度下では、区間距離に応じて基準運賃が設定された。換言すれば、幅運賃制度は制度導入前に運賃格差が存在した場合、是正される機会となり得た。この点を踏まえ、運賃設定の路線間での格差の変化を分析する。

区間距離と正規運賃の関係を図-6に示す。この結果から、2つの特徴を見いだすことができる。1つ目は、1986年の規制緩和前では、長距離路線では特に路線間での運賃格差が大きかったが、幅運賃制度導入にかけて、段階的に運賃格差が小さくなり、1998年以降は逆に格差が拡大している点である。この傾向は特に、運行距離700km以上

の中・長距離線では視覚的に顕著に確認できる。幅運賃制度により運賃格差が縮小したが、'98 年の低価格運賃をセールのした航空会社の新規参入、2000 年の航空法改正時に正規運賃設定が完全自由化となったため、路線間格差が拡大したと考えられる。

2 つ目の特徴は、運賃が安いのは那覇線であり、高いのは北海道線、大阪＝北東方向路線であることである。大阪線の場合、近距離、中距離は標準的な水準であり、境界は大阪＝仙台（632km、25000 円、'86）と大阪＝秋田（700km、30300 円、'86）である。この傾向は現在まで続いている。

ここで低水準であった沖縄那覇線、高水準であった北海道線について、運賃水準の差を定量的に計測するため運賃 F (円) を距離 D (km) で直線近似し、結果を表-2 に示す。

距離 D の係数である 1km 当たり運賃を見ると、北海道線では 1986 年では全路線よりも 2 割程度高く、那覇線では逆に 2 割程度低い。全国的に運賃が値下げされた 1990 年で見ると、その差は北海道線で 10% 高く、他方那覇線では 10% 低くなっており、1986 年と比較して差は縮小されたものの、料金格差は存在していた。1996 年に幅運賃制度が導入されたときには両路線での差はかなり縮小するが、以降 2001 年にかけて差は再度拡大している。

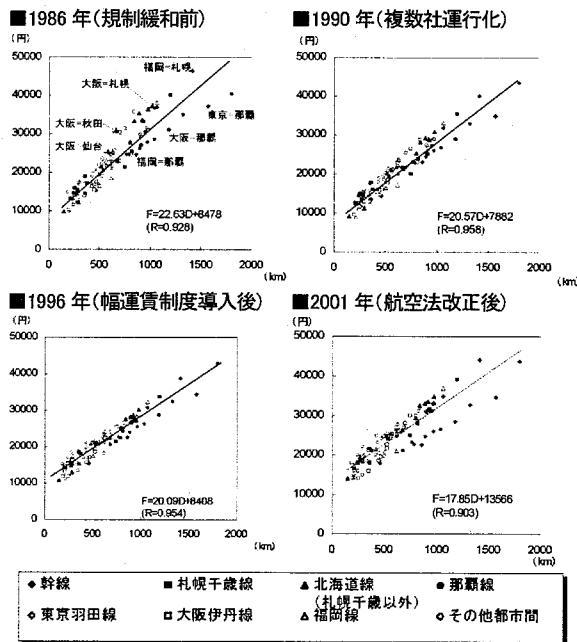


図-6 区間距離と正規運賃

表-2 運賃水準の比較

	全路線	北海道線(高水準)	沖縄那覇線(低水準)
'86	$F=22.6D+8478$ (R=0.93)	$F=27.7D+6532$ (R=0.95)	$F=16.4D+11562$ (R=0.99)
'90	$F=20.6D+7882$ (R=0.96)	$F=22.8D+7192$ (R=0.96)	$F=18.5D+7837$ (R=0.98)
'93	$F=17.9D+10268$ (R=0.96)	$F=22.6D+7364$ (R=0.96)	$F=18.5D+7837$ (R=0.98)
'96	$F=20.1D+8408$ (R=0.95)	$F=19.9D+9502$ (R=0.97)	$F=18.5D+7337$ (R=0.98)
'98	$F=16.1D+11689$ (R=0.91)	$F=19.6D+10513$ (R=0.97)	$F=16.7D+6627$ (R=0.98)
'01	$F=17.9D+13566$ (R=0.90)	$F=21.6D+12296$ (R=0.96)	$F=18.6D+7621$ (R=0.97)

(c) 実効運賃水準の変化

乗客の多くが普通運賃を支払っている鉄道とは異なり、航空の場合、個人を対象とした割引や旅行会社向けの運賃など、多様な運賃が設定されている。実際、現在では航空便利用者のほとんどが、正規運賃以外の何らかの割引運賃で搭乗していると推察できる。

規制緩和のねらいの1つである運賃水準の低下を評価するためには、正規運賃に加え、実際支払った運賃の平均でも評価すべきであるが、路線毎の平均運賃は公開されていない。

そこで、実効運賃水準を求めるため、航空・鉄道機関分担モデルを構築、推定し評価する。式(1)で表現される航空分担率を推定するモデルを構築し、決定要因を説明する変数に、所要時間、正規運賃のサービス水準を加える。効用関数は線形とし、所要時間、正規運賃以外については、定数項に含まれることとなる。

$$P_{ij,air} = \frac{1}{1 + (U_{ij,rail} - U_{ij,air})} \quad (1)$$

$P_{ij,air}$: 区間 ij における航空の選択率

$U_{ij,air}$: 区間 ij における航空利用時の効用

$U_{ij,rail}$: 区間 ij における鉄道利用時の効用

推定したモデルのパラメータのうち、所要時間、正規運賃のパラメータの比を時系列で比較することで実効運賃水準を推定する。所要時間と正規運賃の比は時間価値の逆数であり、個人の嗜好の異質性、交通サービスの種類、交通時間、諸活動において消費される財・サービス等の多様な要因等を含んでいる⁷⁾。しかしながら、分析対象期間においては、交通・通信の物価水準が安定していること(図-7)、都市間の移動所要時間が大きく変化していないこと、個人の嗜好も大きく変化したとは考えにくいことなどを踏まえ、モデル推定で得られるパラメータ比が精密かつ完全に表現しているとは言えないが、本論文では実効運賃を表現していると判断している。なお、推定結果において所要時間と正規運賃パラメータの比が大きい場合には、実効運賃が安いことを意味している。

上記の方法に基づき、規制緩和前、1986 年以降の規制緩和後 5 時点のモデルを推定し、パラメータを比較した。なおモデル推定の対象とした区間は 1986 年以降常に航空路線が開通されていた区間としたが、以下の条件に該当する路線は除外した。

① 東京＝大阪線：航空旅客需要に対する供給不足が従前より指摘されており、交通手段選択が所要時間・運賃以外の要因による影響が大きいと考えられるため⁸⁾。

② 北海道線、大阪＝仙台以北の東北路線：図-5 に示すように正規運賃が高く、パラメータ推定値にバイアスが生じる可能性があったため。

モデル推定結果を表-3 に、推定で得られた所要時間と正規運賃のパラメータの比を図-7 に示す。

表-3 モデル推定結果

モデル	45・47 体制(85-86)	緩和後(90-91)	幅運賃前(93-94)
説明変数	推定値 t 値	推定値 t 値	推定値 t 値
所要時間(分)	-0.0033 (-4.53)***	-0.0078 (-3.89)***	-0.0082 (-3.65)***
正規運賃(万円)	-0.2190 (-1.77)*	-0.3554 (-1.54)	-0.1967 (-2.28)**
定数項:航空	***	***	***
初期尤度	-133.084	-133.084	-133.084
最終尤度	-112.656	-116.395	-108.729
尤度比	0.154	0.125	0.183
サンプル数	192	192	192

モデル	幅運賃導入(96-97)	新規参入(98-99)	幅運賃前(00-01)
説明変数	推定値 t 値	推定値 t 値	推定値 t 値
所要時間(分)	-0.0106(-3.92)***	-0.0123(-4.04)***	-0.0098(-4.39)***
正規運賃(万円)	-0.2751(-2.34)**	-0.3056(-2.37)**	-0.2850(-1.65)*
定数項:航空	-0.4454(-1.99)**	***	***
初期尤度	-133.084	-133.084	-133.084
最終尤度	-100.030	-92.238	-96.498
尤度比	0.248	0.307	0.275
サンプル数	192	192	192

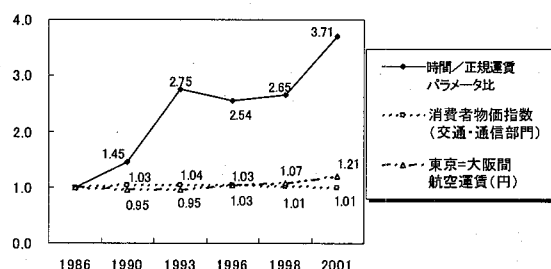


図-7 所要時間/正規運賃パラメータ比(86年を1.0とする)

推定で得られたパラメータを見ると、所要時間、正規運賃は有意である。定数項については、96年・97年のモデル以外では有意とならず、交通手段選択において所要時間、正規運賃以外の要因については影響が大きくなかったと解釈できる。

所要時間と正規運賃のパラメータ比を時系列変化(図-7)の特徴として、①規制緩和後1993年までに所要時間と正規運賃のパラメータ比が増加していること、②1993年以降、航空法が改正される前まで、所要時間と正規運賃のパラメータ比はほぼ一定の水準であること、③航空法改正後にパラメータ比が上昇していることが挙げられる。一方で、交通・通信部門の消費者物価指数と比較すると、規制緩和前から現在までほぼ横ばいである。

規制緩和後から1993年の変化についてみると、この間正規運賃水準は若干低下した程度であり、ほとんど変化していない。また、この時期は複数社運行化基準が段階的に緩和された時期であり、図-4に示すように路線網、運行便数を見ると、規制緩和後すぐには東京羽田空港発着路線を中心に、しばらく経ってから地方都市発着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し、便数も増加した時期である。

1990年代前半は複数社運行化基準が緩和され、航空会社間の競争が発生し、実効運賃水準が次第に低下したが、その後航空法改正前までは実効運賃水準は大きく変化しなかったと考察される。航空法改正後は正規運賃が総じて

20%程度値上げされたにもかかわらず、パラメータ比の変化はそれ以上の伸びを示している。このことは正規運賃の上昇は実質的には意味がなく、実効運賃は逆に低下していることを裏付けている。この時期は特定便割引などの個人を対象とした割引運賃が拡大し、また特定便割引が新規航空会社参入路線など特定の路線から、全国的に展開され始めた時期と重複する。個人を対象とした割引運賃の普及により、実効運賃の低下をもたらしたと裏付けられる。

表-4 割引運賃の種類

年代	1990年代前半	1990年代後半	2000年代前半
種類	- 往復割引 - 回数券	- 往復割引 - 回数券 - 事前購入割引 - 特定便割引(一部路線) - バーゲン型運賃 - インターネット運賃 - チャトル便割引	- 往復割引 - 回数券 - 事前購入割引 - 特定便割引(全路線) - バーゲン型運賃 - インターネット運賃 - チャトル便割引 - チケットレス割引 - バスデー割引 - 突然割引・タイム割引 - マイル割引

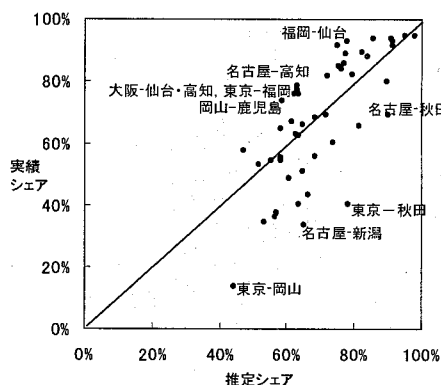


図-8 実績シェアと推定シェアの比較(1993年)

さらに得られたモデルから路線毎に推定シェアと実績シェアを比較し、路線毎の実効運賃・サービス水準を推計した。実績シェアが推定シェアを上回っているのは実効運賃が安いなどサービス水準が高いことを示し、低い場合はその逆と解釈できる。図-8に1993年の結果を示す。鉄道が迂回経路をとり、航空便は直線的に飛行するため、正規運賃でも鉄道に対し十分な競争力を持つ中距離路線、ビジネス利用者の比率が高い東京発低シェア路線が過大推定(低割引・低サービス水準)傾向であり、過小推定(高割引・高サービス水準)傾向となる路線は、ダブルトラック化した路線、観光客に依存する地方都市間路線であった。

(2) 航空需要への影響分析

航空規制緩和政策の展開により、航空サービス供給面では実効運賃の低下、路線網の段階的拡充などの効果があった。一方で需要面から見た規制緩和政策の効果を旅客の個

人属性に着目し分析した。分析には航空旅客動態調査データ⁷⁾を用いた。

図-9は、規制緩和開始前から現在までの国内航空利用者数の変遷を示している。規制緩和前から現在に至るまでの20年間で利用者は約2.5倍となっている。とりわけ女性の伸びが3.5倍と大きい。図-10では年代・性別・利用目的別の過去20年間の旅客数の伸びを比較している。増加が著しいのは仕事目的の中・高齢男性、観光目的の女性、シニア層(50代以上)であった。伸びの大きい路線を見ると、千歳=羽田・名古屋・大阪伊丹・大阪関西線、羽田=那覇・福岡線など、観光目的の利用者の比率が高い路線であり⁷⁾、航空規制緩和により特に観光目的の需要が大幅に増加したと考えられる。

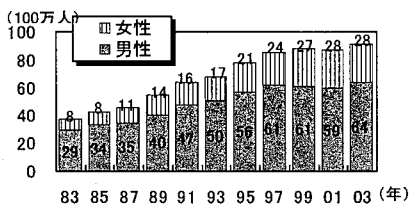


図-9 国内航空利用者数(性別)

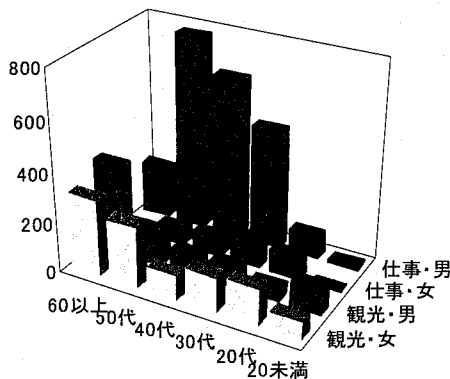


図-10 属性別・利用目的別の利用者数の伸び('83-'02)

4. 結論

本研究では、1986年以降の我が国における国内航空規制緩和の影響をネットワーク、運賃、航空会社の競争環境の観点から定量的に評価した。本研究の知見として、航空規制緩和と政策により、ネットワーク面では複数社運行化が需要の多い東京線から、次いで大阪線へと展開し、結果として複数社運行化が実効運賃の低下をもたらしたことで、正規運賃ベースでは、幅運賃制度導入時に特に中・長距離路

線において地方間の格差を是正したことが挙げられる。

現在運賃について明らかになっている情報は「正規運賃の金額」のみであり、路線ごとの実効運賃をはじめとした詳細な情報は入手することができない。そのため、運賃の多様化し正規運賃が形骸化している現在、規制緩和と政策の成果の1つである運賃低下による利用者便益の向上を計測するためには、精緻さでは劣るものの、モデルのパラメータの比から実効運賃を逆推定せざるを得なかった。また、実効運賃が明らかとなることにより、規制緩和による路線網の変化などの関連性もより明確に示すことができるようになるであろう。本研究は、上述のように高精度なモデル分析にまでは至っていないが、我が国の航空規制緩和過程全体を、航空サービス供給、需要の時系列データを整備することにより、定量的に分析し、その影響の解明に大きく接近したことは、一つの成果であると言える。

我が国の航空規制緩和と政策は、航空会社の経営が危機に直面することなく、ミニマムネットワーク、安全運行を確保しながら効果を上げてきたと言える。一方で混雑空港の発着枠問題など、自由競争を阻害する要因を排除するため、航空需要管理などの政策が望まれる。

参考文献

- 1) 中条潮：航空政策研究会：現代の航空輸送，勁草書房，1995
- 2) 川口満：現代航空政策論，成山堂書店，2000
- 3) 戸崎肇：情報化時代の航空産業，学文社，2000，
- 4) 中泉和久：航空事業の参入規制緩和と政策の影響分析，東京工業大学総合理工学研究科工学修士論文，1988
- 5) 山口勝弘，日原勝也，肥高俊明：政策効果の分析システムに関する研究，国土交通政策研究第13号，2002
- 6) 吹井匡，高田和幸：国内航空の路線需要モデルの推定，土木学会第56回年次学術講演集第IV部門，pp.194-195，2003
- 7) 加藤浩徳：交通時間価値に関する論点と課題，土木計画学研究・講演集CD-ROM，Vol. 33，2006
- 8) 日本航空：羽田国内線ネットワークの本来的な絵姿（2001年10月）－实例に見る枠制約と航空機座席数・運航便数との関係，日本航空ホームページ，<http://www.jal.com/ja/corporate/claim/key06/index2.html>
- 9) 国土交通省：航空旅客動態調査報告書

我が国における航空規制緩和と政策の影響分析*

神田佑亮**・森地茂***・日比野直彦****

我が国の国内航空規制緩和と政策は、利用者利便性の観点から効果を上げているのは明らかであり、多くの研究の対象にもなっている。しかしながら研究のほとんどが定性的に評価したものであり、定量的に評価した研究はいくつか

存在するが、規制緩和政策全体ではなく、個別施策の評価を対象としたものがほとんどである。

今後の航空政策を論じるに当たり、これまでの規制緩和政策の効果を定量的に把握しておくことは必要不可欠であり、本研究では我が国の航空規制緩和政策全体を対象として、効果や影響を定量的に分析することを目的とする。

具体的には、ネットワーク、運賃、航空会社の競争環境の観点から定量的に評価した。分析の結果、航空路線網は複数社運行化基準の緩和により、まず需要の多い東京線で、次に大阪線へと展開していったことや、運賃面においては、正規運賃ベースでは、幅運賃制度導入時に地方間の格差を是正したこと、実効運賃では複数社運行化や運賃規制の廃止、航空会社の新規参入がインパクトを与えたことが明らかとなった。

Impact Analysis of Airline Deregulation Policies in Japan*

By Yusuke KANDA**・Shigeru MORICHI***・Naohiko HIBINO****

This study aims to analyze the effects of airline deregulation policies in Japan. Since 1986, the rigid airline regulation has been relaxed by allowing carriers to enter into new flight segments, abolishing demand and supply control, relaxing fare restriction and so on. Many studies have evaluated the effects of airline deregulation policies, however, most of them are based on qualitative approach. As a result of this study, it is found that the deregulation has brought competition to the airline market and a profit to passenger. In particular, multi-tracking operation and revision of Aviation Law have brought airfare reduction, introduction of range-airfare system reduced the disparity of full fare among flight segments.
