

## ディレギュレーションが地方の航空旅客動態に与える影響

Measuring Effects of Deregulation on Local Air Passenger Demand

室蘭工業大学 ○学生員 高橋 久 (Hisashi TAKAHASHI)

室蘭工業大学 学生員 井田 直人 (Naoto IDA)

室蘭工業大学 正 員 田村 亨 (Tohru TAMURA)

## 1. はじめに

2000年2月に改正航空法が施行された。これで1986年の45・47体制の廃止に始まった我が国の航空規制緩和政策は、一段落したと言える。この政策によって、一般にはエアライン間の競争が促進され、利用者は運賃低下などの恩恵を受けることとなった。

北海道路線においては、1998年に新千歳-羽田間で北海道国際航空（以下 ADO）が、従前の普通運賃より6割以上安い運賃を掲げ、新規参入した。その後、他社もADOを追従する形で運賃を設定し、現在に至っている。一方、道内他空港では、需要の伸び悩みによって、路線の休廃止が進み、また幹線のような高い割引率の運賃も設定されず、利便性の低下をもたらしている。旭川を例にとると、旭川市から新千歳空港へのアクセスが、鉄道や高速道路の利用によって容易である。そのため、旭川空港の利用者流出が進み、順調な伸びを示していた利用率は、ここ数年、減少傾向に転じている。

そこで本研究では、航空規制緩和政策が地方路線を利用する旅客に与えた影響について、旭川空港の利用実態を調査することにより、明らかにすることを目的とする。

## 2. 国内航空規制緩和

我が国における空港利用（航空会社の参入規制）をみると、1985年以前は航空産業の育成を目的に、航空会社の事業活動分野が定められていたが、86年に競争促進へと航空政策が大転換された。その結果、国内航空路線においてもマルチトラック化が推進された。その後92年及び96年には、参入にかかる需要の基準が段階的に緩和され、さらに97年には完全撤廃された。

一方、国内航空運賃は、1994年から割引率5割までの割引運賃及び料金が認可制から事前届出制へと緩和され、これにより95年から各社で事前購入割引運賃が導入された。さらに同年、普通運賃について標準原価を最高額とする幅運賃制度が導入され、96年に実施された。次いで、2000年の航空法改正により運賃は上限、下限の別なく、完全に届出制へと移行し、自由化された。現在では期間を限定して、最大で8割程度の割引となる「バーゲン型運賃」も設定されている。

運輸省（当時）は、これらの施策によって利用する航空会社の選択の幅が広がり、また幅運賃制度に基づいて最大50%の事前購入割引、特定便割引等の多様な割引運賃や季節に応じた普通運賃が設定され、利用者利便の向上が図られていると評価している<sup>2)</sup>。しかし、これはマルチトラック化された空港についてのみ言える事であり、

シングルトラックの地方空港にとっては、逆に利便性が低下している。

つまりマルチトラック空港における運賃面での利便性向上によって、シングルトラックの地方空港利用者にとっての空港選択の幅を広げ、それは空港間競争として体现する地方空港利用者のマルチトラック空港への流出を引き起こし、その結果として地方空港の存在を脅かす事態となり、そしてその存在意義すらも問われている。

## 3. 北海道路線への影響

北海道内の空港を、拠点である新千歳と、その他の空港に分けた上で、国内航空規制緩和が北海道路線に与えた影響を運賃・ダイヤについて検証する。また、各空港-羽田線の利用状況についての考察も行っている。

## 3. 1 新千歳-羽田線

新千歳-羽田線は、代替となる地上の高速大量輸送機関が整備されていないこと、また北海道の経済活動の中心である札幌市を抱えていること等から、世界有数の高需要路線となっている。さらに、利用者のうち約6割が仕事目的での利用となっており、エアラインにとっては安定的な収入源となっている。

## (1) 運賃

1998年12月、ADOが大手3社である日本航空（以下 JAL）、全日本空輸（同 ANA）、日本エアシステム（同 JAS）の普通運賃よりも6割以上安い運賃を掲げ、新千歳-羽田線に参入した。4社は主に運賃値下げによる競争関係にあり、大手3社はADOを追従する形で、割引運賃値下げを実施した。

## (2) ダイヤ

新千歳-羽田間の運航便数は4社で約90便/日（往復）が設定されており、早朝から深夜まで高密度フリークエント運行が実施されている。

## 3. 2 道内他空港-羽田線

ここで対象とした空港は、羽田線が就航している函館・旭川・稚内・帯広・釧路・女満別・根室中標津の7空港である。これら空港と羽田間の路線利用者構成をみると、新千歳線と比べて観光客の割合が多い傾向にある。

## (1) 運賃

7空港のうち、羽田線がトリプルトラック化されているのは、女満別のみである。他空港では同一交通機関であるエアライン間の競争が生じ難い。それに加えて、道内地方空港の大きな特徴として、異種交通機関との競合がない事が挙げられる。これにより運賃が大きく低下することなく、むしろ今後は上昇することさ

え懸念されている。

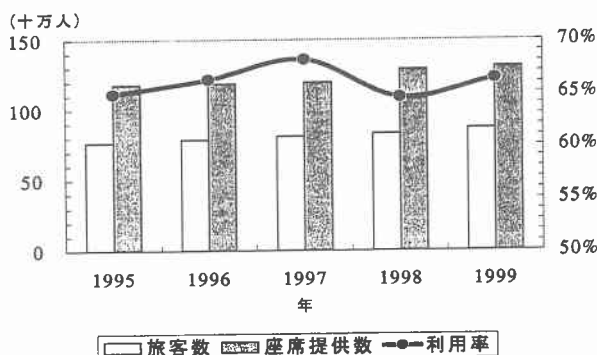
## (2) ダイヤ

7 空港には、現在のところ機材をナイトステイさせていない。従って、羽田始発便の折り返し便が、各空港から羽田へ向かう始発便となっている。また羽田空港を早朝に出発しても、十分な需要が見込めないことから、道内からの始発便出発時刻も遅くなる傾向にある。さらに同様の理由から、羽田からの最終便が夜間帯に設定されることもない。

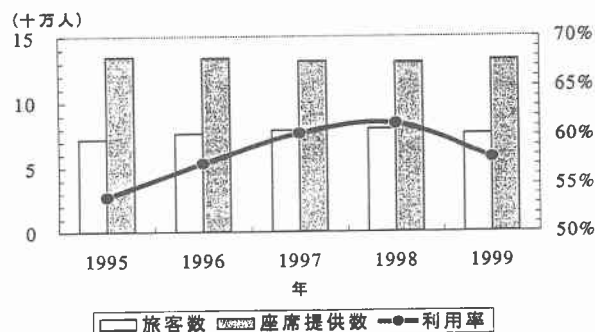
## 3. 3 総括

本章で取り上げた道内 8 空港－羽田間のうち、規制緩和によってサービス水準が上昇したのは新千歳のみである。他の空港は、活発な市場競争が行われることがなく、結果的にサービス水準の低下を招いている。

ここで図－1 に新千歳－羽田間の、図－2 に旭川－羽田間の旅客数と座席提供数、ロードファクターを示す(それ以外の空港に関しては、\*参考資料として示した)。これらから近年の傾向として、利便性が向上している新千歳の利用が伸びているのに対して、旭川の利用は下落傾向に転換していることが伺える。



図－1 新千歳－羽田線ロードファクターの変化



図－2 旭川－羽田線ロードファクターの経年変化

この傾向は旭川以外の地方空港においても、同様である。これは利便性の向上に伴い、地方空港の旅客が新千歳へ流出していることを示すものである。次章以降では旭川空港をケーススタディとして、利用者の流出要因について分析を行っている。

## 4. 旭川ヒアリング調査

本調査の目的は、旭川空港の利用実態を把握する事である。そこで、旭川市在住の 7 名を対象に、2001 年 11 月 8 日～10 日の期間、旭川市においてヒアリング調査を

実施した。調査の結果、旭川市民が新千歳空港へ流出する要因は、運賃、ダイヤ、空港アクセスの 3 点にあることが明らかとなった。

### (1) 運賃

ADO の参入により、運賃の価格破壊が進んだ。このため、旭川－羽田間と新千歳－羽田間に大きな運賃格差が生じ(表－1)、新千歳を利用することで、これまでより安いツアーを組む事が可能となった。従って、経済性をより重視する観光旅行者が新千歳に流出した。

表－1 旭川駅－羽田空港間の運賃比較

| 旭川空港利用時 (I)   |        |        |        |        |        |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 航空会社          | 航空運賃   | バス運賃   | 合計     |        |        |
| ANA           | 28,500 | 570    | 34,200 |        |        |
| JAS           |        |        |        |        |        |
| 新千歳空港利用時 (II) |        |        |        |        |        |
| 航空会社          | 航空運賃   | JR (A) | 合計(A)  | JR (B) | 合計(B)  |
| JAL           |        | 5,040  | 33,540 | 3,370  | 31,870 |
| ANA           | 28,500 |        |        |        |        |
| JAS           |        |        |        |        |        |
| ADO           | 20,500 |        | 25,540 |        | 24,200 |

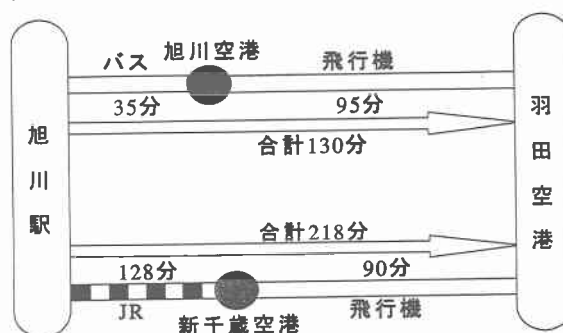
※ 運賃は平成 13 年 12 月通常期の普通運賃 (単位: 円)

※ JR 料金の (A) は特急 (自由席) を使用した料金 (運賃 3,290 円 + 自由席特急料金 1,750 円)、(B) は S きっぷ (片道分) を使用した料金

### (2) ダイヤ

新千歳－羽田間では、約 90 便/日 (往復) が設定されている。これに対し、旭川－羽田間では、12 便/日 (往復) が運航されており、旭川からの始発便は 9:50 発となっている。しかし、冬季には 1 往復が減便され、旭川からの始発便は 10:50 発に繰り下がる。したがって冬季においては、東京への日帰りは不可能である。このため、日帰りを可能にするダイヤ設定が望まれている。

### (3) 空港アクセス



図－3 旭川駅－羽田空港間の所要時間比較

旭川空港は、アクセス手段が自動車かバスに限られており、その所要時間は市街地から概ね 30 分である。一方、旭川駅から新千歳空港までは、JR で平均 128 分かかり、その差は約 100 分となっている (図－3)。しかし、100 分という差があるにもかかわらず、新千歳に流出してしまう。このことは、新千歳空港が旭川空港よりも、魅力的であることを示している。

その一方で、旭川空港の駐車場が無料であることは、空港アクセスや、旭川の交通事情を考慮すると、大きなメリットである。仮に新千歳空港の駐車場が無料になると、自動車を利用して新千歳へ行く利用が増えることが予想される。

## 5. 旭川空港の利用実態

航空旅客動態調査を用いることにより、旭川空港の利用実態を明らかにする。

### 5. 1 旭川から新千歳への旅客流出量

(人/万人)

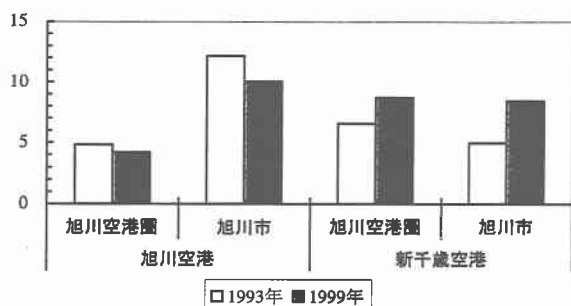


図-4 旭川から新千歳への旅客流出量

図-4は、旭川市民及び旭川空港圏域居住者が、地域人口1万人に対して何人が旭川及び新千歳空港を、選択しているかを示したものである。ここで言う旭川空港圏域とは、図-5、図-6に示す地域である（航空旅客動態調査より図化）。

図-4から、旭川空港の利用者数は減少している。1999年の93年に対する変動は、旭川空港圏域で87.2%、旭川市で82.5%と減少している。一方、新千歳空港の利用者数は増加しており、同様に変動は、旭川空港圏域で132.7%、旭川市で169.4%となっている。

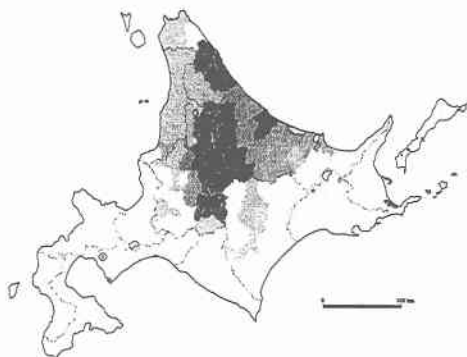


図-5 1993年旭川空港圏域図

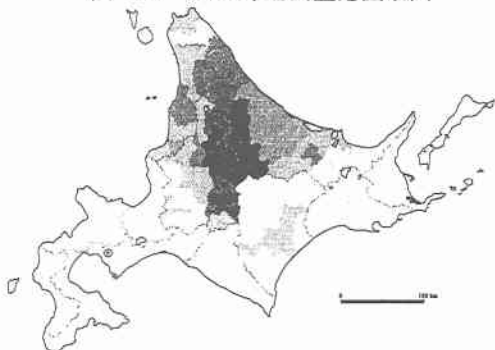


図-6 1999年旭川空港圏域図

### 5. 2 空港アクセス

図-7は1999年における新千歳空港と旭川空港の最終アクセス手段の構成比を対比したものである。この図から、旭川空港の最終アクセス手段の特徴として、自家

用車の利用が多いことが挙げられる。この理由は、JRの乗入れがないこと、駐車場が無料であることの二点によるものと推測できる。

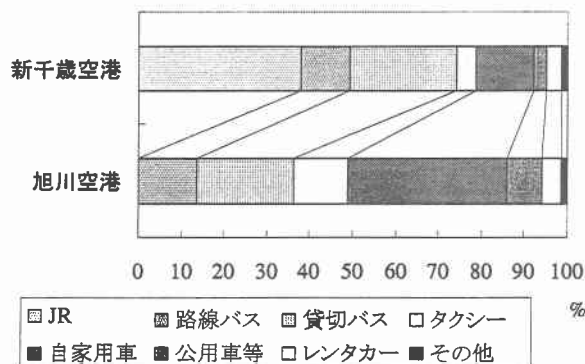


図-7 空港最終アクセス手段 構成比

### 5. 3 アクセス経費の比較

図-8は1999年における旭川空港と新千歳空港の旅客の旅行目的を示したものである。

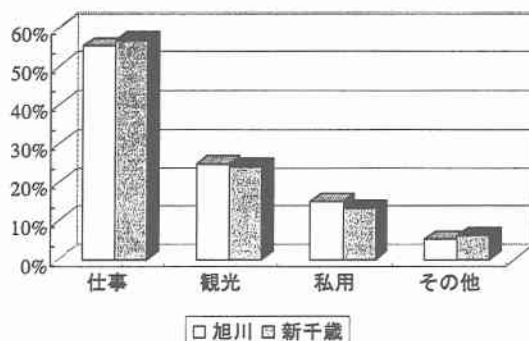


図-8 旅行目的別旅客割合

新千歳を除く道内の空港は、3.2で述べたように観光目的の旅客数が多い。しかし、旭川空港の旅行目的別旅客数割合は新千歳と比較して、大差はない。従って、旭川空港はビジネスを目的として利用される割合が高い。

## 6. 旭川空港利用実態（アンケート）調査

旭川市在住の社会人60名を対象に、郵送配布、郵送回収によるアンケート調査を実施した。

本調査では、東京へ仕事で旅行する場合における空港選択要因を把握することを目的として実施した。具体的設問内容と設問の意図を以下に示す。

### (1) 出張する際の日程選択

11月のある平日に東京で13:00~15:00に会議があるという設定で、出張日程を表-2に示す3つの選択肢の中から、ひとつを選ぶものとした。

表-2 出張日程の選択肢（アンケート設問）

| 選択肢  | 利用空港  | スケジュール                                 |
|------|-------|----------------------------------------|
| 2泊3日 | 往 旭川  | 1日目PM 東京入り、東京泊                         |
|      |       | 2日目AM フリー                              |
|      | 復 旭川  | 2日目PM 13:00~15:00 会議、東京泊<br>3日目AM 旭川帰着 |
| 1泊2日 | 往 旭川  | 1日目PM 東京入り、東京泊                         |
|      | 復 新千歳 | 2日目AM フリー<br>2日目PM 13:00~15:00 会議、旭川帰着 |
| 日帰り  | 往 新千歳 | 1日目AM 東京入り                             |
|      | 復 新千歳 | 1日目PM 13:00~15:00 会議、旭川帰着              |

また、その日程を選んだ理由と、それ以外を選ばなかった理由について、回答を求めた。さらに選ばなかった日程を選択せざるを得ない場合には、受け入れ保証額としていくら求めるのか、CVM（環境悪化の場合の保証余剰）によって質問した。この設問の目的は、仕事で旅行する際の個人の時間価値分析である。

## (2) 東京線増便計画 (CVM)

東京との日帰りが可能になるように、旭川空港のダイヤを3便増便させる計画があると想定した。ここで、この計画に賛成か反対かという設問を設定した。賛成を選んだ場合については支払意思金額としていくらの範囲で出資できるのか、CVM（環境改善の場合の等価余剰）による設問を設けた。また、反対を選んだ場合は、その理由について回答を求めた。この設問の目的は、仮想状態の利便性を尋ねるものである。

## (3) 5段階評価による空港選択要因

空港選択理由に関して設問を設けた。評価法は5段階による、点数方式を採用した。具体的な設問項目は、アクセス、運賃、ダイヤの利便性等である。この設問の目的は、被験者が旭川空港と新千歳空港を選択する際に、どのような点を重要視しているのか分析するためである。

なお、このアンケートの分析結果については、発表時に提示する。

## 7. おわりに

本研究では次の点が明らかとなった。

旭川空港は、航空規制緩和と政策による厳しい運賃値下げ競争化の中で、他の道内空港同様、集客率を落としていることが判明した。さらに、旭川市からの新千歳空港までのアクセスが、鉄道や高速道路の普及により容易であること、旭川空港の飛行機発着便数が少ないことも、集客率低下にいつその拍車をかけた。

今後の課題は、旭川空港だけではなく、現在地方空港が抱える共通問題である「集客率減少に歯止めをかけるための具体案」を提示し、実施方策を立てることである。

## 8. 謝辞

本研究を進めるにあたり、旭川市在住の松山稔様、小野寺康充様、並びに「創造と改革」の皆様にはヒアリングにおいて有益なお話を頂きました。ここに記して、謝意を表します。

## 参考文献

- 1) 澤喜司郎、武智史郎：競争下における地方空港の戦略的課題、運輸と経済、第60巻／第6号、pp.34-39、2000。
- 2) 運輸省：運輸白書（平成10年度）、平成10年。
- 3) 運輸省航空局、株式会社日本空港コンサルタンツ：航空旅客動態調査報告書（平成5年度、7年度、11年度）、平成6年、8年、12年。
- 4) 北海道総合企画部交通企画室交通企画課：北の空（資料編）  
<http://www.pref.hokkaido.jp/skikaku/sk-kkkkk/sora/index.htm>

## \*参考資料

本論3章3節で述べた、道内各空港－羽田路線のロードファクターは、左図のようにになっている。

