

規制緩和が地方部の航空ネットワークに与えた影響の把握

Effects on Airline Deregulation of Local Aviation Networks

室蘭工業大学 ○学生員 小比類巻 利光 (Toshimitsu KOHIRUIMAKI)
 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

わが国の航空規制緩和は、1986年6月の運輸政策審議会答申に基づく45・47体制の廃止に始まる。その後、1996年の幅運賃制の導入を経て、2000年2月に改正航空法が施行された。これにより安全確保を前提として需給調整規制が廃止され、航空会社は路線の参入・撤退の自由と、運賃設定の自由を得た。

利用者の話題を集めたことは、1998年に運航を開始したスカイマークエアラインズと北海道国際航空の新規参入により、既存の大手航空会社が営業割引運賃の割引率を拡大し、新規航空会社の運賃にマッチングさせたことである。このような競争は、主要幹線利用者の便益を向上させるものであるが、その一方で、地方部のローカル線利用者に、価格・サービス格差の拡大と、不採算路線撤退への不安をもたらしている。

本研究では、2章でわが国における航空規制緩和の背景と実情を、3章で世界に先駆け規制緩和を実施した米国の経験をまとめ、4章で規制緩和後の非幹線路線の需要動向を分析する。

2. わが国の航空規制緩和の背景と実情

アメリカから始まった規制緩和は今や先進国全体に及んでおり、わが国も航空大競争の波の中に置かれている。このような状況下でわが国だけが自国航空会社を保護しても、それは競争力の低下をもたらすだけであり、日本の航空市場は結局縮小する。従って規制緩和の流れの中での政府の役割は、航空会社の民間自助意識を向上させるべく健全な市場を誘導することである。勿論、市場機構に任せておくだけでは様々な不都合も発生する。例えば、所得再配分を目的とした社会的内部補助の存在である。確かに、離島僻地路線の大部分を内部補助の枠外に出してしまっているわが国の現状を考えると、航空サービスの公共性を理由に価格競争・サービス競争を認めないという根拠は意味を失っているが、この判断基準が曖昧である。

現在地方部で起こっている問題は、競争が促進され、不採算路線からの航空会社の撤退が行われていることである。撤退路線が鉄道や都市間バスなどの代替交通機関の存在する都市間路線であれば問題ない。問題は社会的に必要な路線が撤退する場合があるということである。

3. 米国における航空規制緩和の概要

1978年に始まるアメリカの航空規制緩和は、航空ネットワーク構成・運航頻度・旅客運賃などに変化をもたら

した。その概要を、利用者に着目して、以下にまとめる。

(1) 航空ネットワーク構成・運航頻度

路線の参入撤退に関する規制が撤廃されたことにより、多くの航空会社では、ハブ&スポークシステムを多用し、航空ネットワーク全体の再構築を行った。ハブ&スポークシステムの導入による航空会社側の利点は、旅客をハブーハブ間路線に集中させることで空席率を減少させ、より効率的な運用が可能になることである。また、路線を集約することができるため、保有機材数を増加させることなく増便することも可能であり、利用者に対してより高い運航頻度を提供できた。

しかし地方都市間の直行路線が減少し、利用者は乗換を強いられた。また不採算路線であることを理由に、大手航空会社による路線の廃止も起こった。

(2) 旅客運賃

有償旅行1マイル当たりの平均運賃を「イールド」という。物価調整後の実質イールドの推移をみると、規制緩和実施以前から下落傾向は続いていた。規制緩和後はその傾向に拍車がかかり、1993年の実質イールドは、1976年のその7割以下にまで低下した。これは事前の予測よりも低い数値であった。以上からアメリカにおいては、規制緩和によって平均国内航空運賃は低下したと言われている。従って運賃からは、ハブ&スポークシステムの導入は、利用者にとって正の効用をもたらした。

しかし路線毎に実質イールドをみると、必ずしも全ての路線で一様に低下しているわけではない。区間距離で大別して、約800マイル(1,300km)を境に、長距離路線では低下傾向を示すが、短距離路線ではむしろ増加の傾向が現れている。

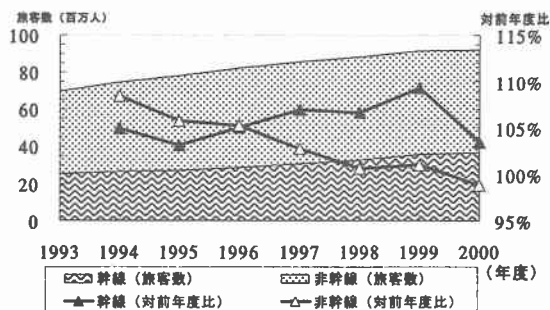
一方、運賃制度に関しては、予約や変更の自由度が大きく高価な運賃から、制約は大きい大幅に割引いた運賃に至るまで、多様な運賃が混在する状況にある。

4. 規制緩和が地方部の航空ネットワークに与えた影響

4. 1 旅客数の推移

図-1は1993~2000年度のわが国における国内線航空旅客数の推移、及びその対前年度比を示したものである。この図より、非幹線路線においては年々伸びが鈍化しており、2000年度においては減少に転じている。ここでのいう非幹線路線とは、新千歳・羽田・伊丹・関西・福岡・那覇各空港相互間以外を結ぶ路線のことである。

以下、非幹線路線について路線毎の分析を行い、旅客数の減少を把握する。



図－1 国内線航空旅客数の推移及び対前年度比

4. 2 使用データと分析方法・結果

本研究で使用したデータは、航空輸送統計年報¹⁾の「国内定期航空路線別、区間別、月別運航及び輸送実績（ローカル線）」である。同統計の1997～2001年度までの路線別旅客数を用いて、5年間に継続運航されている路線（170路線）について対前年度比を算出した。

ここで、対前年度比が常に1を上回っているもの（11路線）、及び1を下回っているもの（26路線）に関しては、それぞれ旅客数が常に増加、減少している路線である。一方、対前年度比が1を挟んで推移している路線（133路線）に関しては、クラスター分析を行うことにより、そのトレンドを把握した。

分析は、上記路線のうち対前年度比が0.9～1.1の範囲にある路線（48路線）を対象とした。

クラスター分析の結果を表－1及び図－2に示す。

表－1 クラスター分析による分類

グループ	対前年度比のトレンド	タイプ	路線数
1		山－谷	12
2		谷－山	11
3		谷	9
4		減少	9
5		増加	7

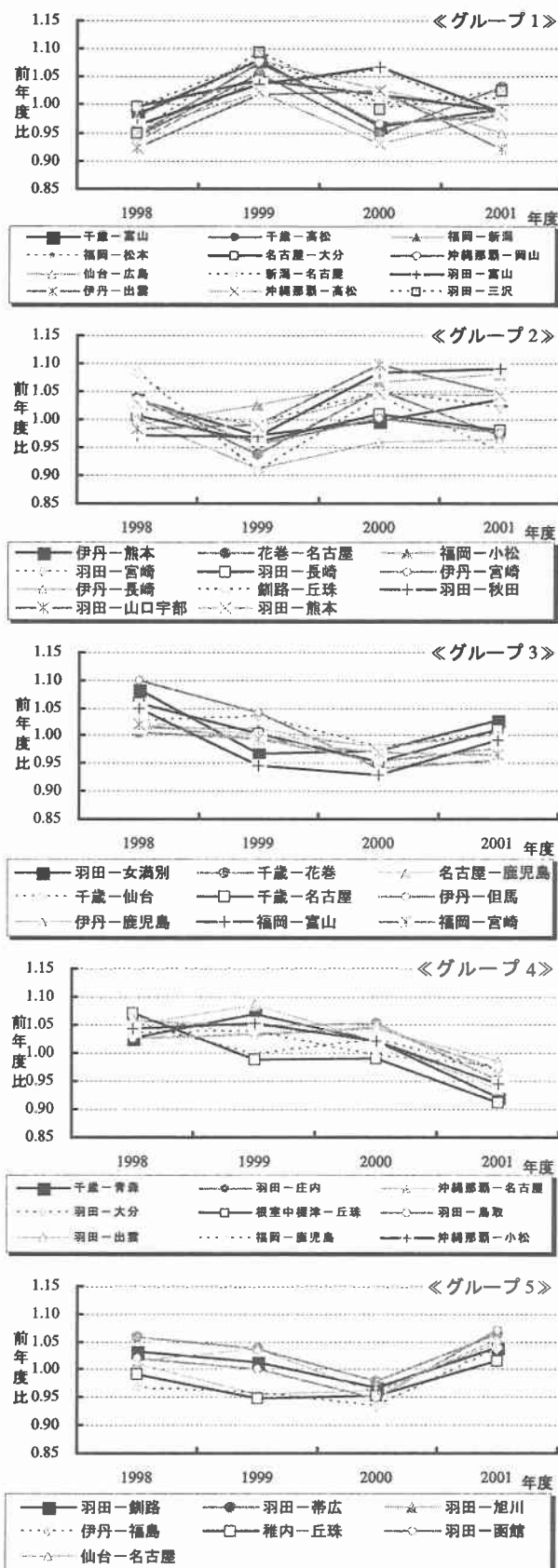
133路線中48路線については、その傾向が読み取れるが、残りの85路線については、コンピューター航空路線の導入や経路変更があり、その分析の詳細は発表時に述べる。

5. おわりに

本研究では、以下の4点についてまとめた。

- ・ わが国における航空規制緩和の課題を指摘した
- ・ 米国における航空規制緩和の概要をまとめた
- ・ わが国の非幹線路線に着目し、旅客数の変動について路線毎の傾向を分類した
- ・ 分析の結果、非幹線路線は規制緩和後、単純に旅客数減に転じている訳ではないことが分かった

今後は、上記のように分類された各路線について、旅客数や運航頻度のデータを用いて精査し、変動の要因について、さらに分析を進めていく。



図－2 グループ別旅客数対前年度比

参考文献

- 1) 運輸省運輸政策局情報管理部統計課（国土交通省総合政策局情報管理部交通調査統計課）：航空輸送統計年報 平成9年～平成13年
- 2) 戸崎肇：航空の規制緩和、pp.40～76、2000
- 3) スティーブン・モリソン、クリフォード・ウィンストン：規制緩和の経済効果、pp.7～36、pp.43～94、1997