

国内航空規制緩和政策の評価 ～2000 年以降を対象として～

呉工業高等専門学校専攻科 学生会員 ○大室 ひな
呉工業高等専門学校 正会員 神田 佑亮

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るなど段階的に自由化が進められてきた。2000 年以降も LCC の新規参入など規制緩和が進められている。

神田ら¹⁾は規制緩和政策の効果を、利用者の利便性向上の視点から、ネットワーク、運賃等に着眼し定量的に評価しているが、同様の観点で 2000 年以降について定量的な評価が十分なされているとは言い難い。

そこで本研究では、国内航空規制緩和政策が航空市場に与えた影響を、特に LCC 参入等の大きな変化のあった 2000 年以降に注目し定量的に分析することを目的とする。

2. 我が国における国内航空規制緩和政策の変遷

表 1 に示すように、我が国における国内航空規制緩和政策は段階的に推進されてきた。分析の対象とする 2000 年以降においても、LCC の参入や羽田空港 D 滑走路供用に伴う発着枠の拡大等の政策や、経済環境の悪化やそれに伴うレガシーキャリアの経営破綻や統合等が発生している。

表 1 規制緩和過程

分析年度	評価対象航空事業環境	備考
1986 年	規制緩和前	運賃届け出制
1990 年	45・47 体制廃止後 消費税 3%導入(1989)	航空企業運営体制在り方答申 (1986)
1998 年	複数社運航規準撤廃後 消費税 5%導入(1997)	普通運賃値上 (約 15%) 新規航空会社参入 (SKY,ADO) (1986)
2001 年	航空法改正・羽田発着枠配分後	運賃完全自由化(2000) 普通運賃値上 (約 25%)
2005 年	JJ 統合後	JAL/JAS 経営統合 (2004)
2010 年	ローカル LCC 参入後	リーマンショック (2008)
2015 年	新規 LCC 参入後 消費税 8%導入 (2014)	JAL 経営破綻 (2010) Peach 設立 (2011) 羽田・成田空港発着枠拡大後

3. 分析方法および結果

3.1 ネットワークの変化に関する分析

1986 年の運輸審議会答申以降、複数社運行化基準の緩和により、路線網は変化してきている。そこで、規制緩和政策の前後の年において、JTB 時刻表掲載

路線の、JAL・JAS・ANA の参入会社数と一日当たりの便数を抽出し路線網を描き、各航空会社の参入路線の変化を分析する。本分析では、LCC が多数参入しており、高需要路線の多い伊丹・関西発着路線に着目する。

紙面の都合上、2000 年と 2015 年の分析結果のみを図 1 に示す。航空規制緩和や経済環境の変化に伴い、地方路線からの撤退が進み、高需要で採算性の高い路線に集中している傾向が伺える。

■2000 年 (SKY・ADO 参入後) ■2015 年 (新規参入・羽田成田発着枠拡大後)

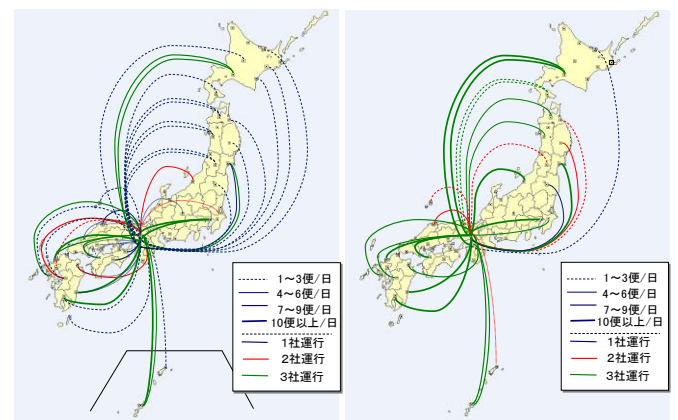


図 1 大阪伊丹・関西発着路線の路線網の変化

3.2 正規運賃水準の変化に関する分析

規制緩和過程における正規運賃水準の変化を分析するため、各年の JTB 時刻表記載の主要な国内航空路線の正規運賃を消費者物価指数（交通・通信および灯油）とともにプロットし、その推移を比較した。

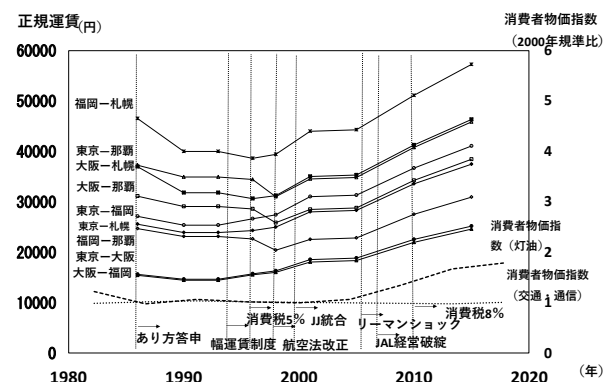


図 2 正規運賃の変化（幹線）

分析の結果、図 2 に示すように 2005 年以降正規運賃は全路線において上昇しており、灯油の消費者物価指数と連動していることから燃料価格の高騰が影響していると考えられる。2005 年から 2015 年にかけて全路

キーワード 航空規制緩和、幹線交通、LCC

連絡先 〒737-8506 広島県呉市阿賀南 2-2-11 呉工業高等専門学校 TEL 0823-73-8481

線で平均して 9377 円上昇している。

3.3 正規運賃と路線距離の相関関係に関する分析

既往研究では、路線間の運賃水準があることが指摘されている¹⁾。2000 年以降を対象に、路線間格差の是正状況について分析するため、路線距離と正規運賃の関係を各年においてプロットし年次間の変化を分析した。航空運賃は正規普通運賃を各年の JTB 時刻表から、区間距離は各年の航空輸送統計年報および一部 JAL ホームページより引用した。

図 3 に示されるように、2000 年以降燃料価格高騰の影響から距離単価が高くなり、地域間の運賃格差も是正されていないことが明らかとなった。

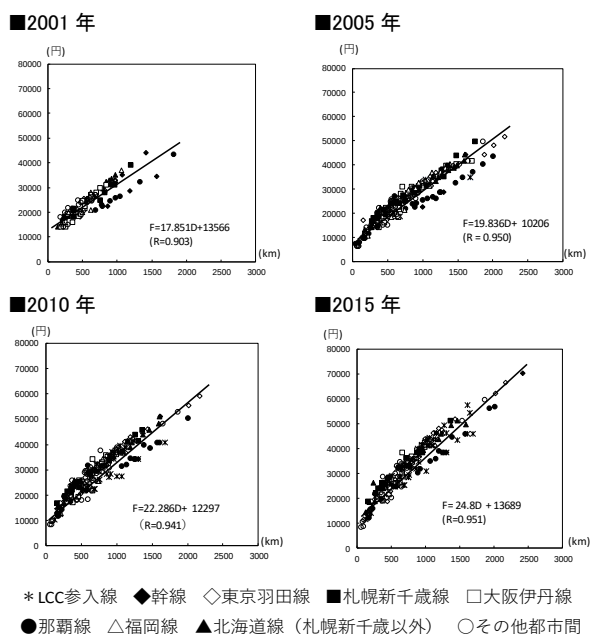


図 3 路線距離と運賃の関係

3.4 実効運賃水準の変化に関する分析

規制緩和後の正規運賃は上昇を続ける一方で航空需要は増え続けている。各航空各社は 1995 年頃から多様な割引運賃を設定するようになり、現在では何らかの割引運賃で航空券を購入している人がほとんどであると思われる。しかし割引運賃が多様であり、さらに路線や航空会社によって割引率が異なるため、実際に旅客が購入している運賃は公になっていない。

このような背景から、規制緩和過程における実効運賃水準の変化を明らかにするため、神田ら (2005)¹⁾が既往研究で構築したモデルを用いて分析する。

まず都道府県間の交通手段選択率を目的変数に、航空や鉄道の所要時間や運賃といったサービス水準を説明変数とした分担率配分モデル(式 1)を構築する。次に構築したモデルのパラメータを推定し、得られた所要時間、運賃に関するパラメータの比(所要時間/運賃パラメータ比)を比較することで実効運賃水準を推定する。モデルの説明要因には総費用、総所要時間を共通変数に取り入れた。需要交通量は各年の全国幹線旅客純流動調査(航空：定期航空、

鉄道：JR 普通運賃)のデータを、各モードでの総費用及び総所要時間は国土交通省の経路検索ソフト NITAS 2 にて算出したデータを用いた。

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

$P_{ij,air}$: 区間 i-j における航空の選択率

$U_{ij,air}$: 区間 i-j における航空利用時の効用

$U_{ij,rail}$: 区間 i-j における鉄道利用時の効用

図 4 に示すように実効運賃水準は正規運賃の値上げと共に 2005 年まで低下した後、2010 年にかけて上昇している。これは、LCC の参入によって割引競争が激化した 2005 年をピークに、その後レガシーキャリアが不採算路線の縮小を図ったため割引率が落ち着いたものと考えられる。

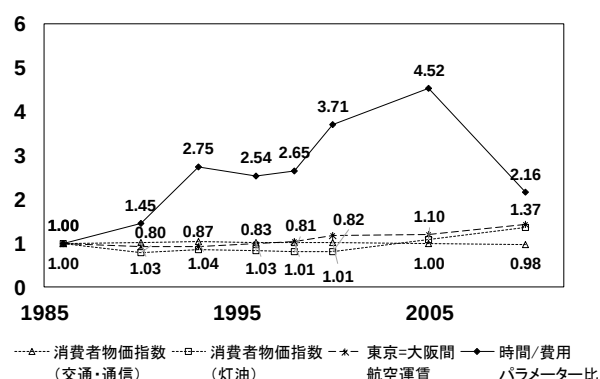


図 4 推定で得られた時間/費用パラメータ比と消費者物価指数、航空運賃の比較 (1986 年基準)

4. まとめと今後の課題

各着眼点における分析結果より、2000 年以降の我が国の規制緩和政策の過程において、地方路線の衰退が進み、正規運賃は燃料価格の高騰から上昇を続けていることが明らかとなった。また、地域間の運賃格差は依然として是正されず、LCC の参入による運賃割引競争の効果も十分には得られなかったため、航空運賃の実質的な値上げを招いている。

これらのことから、2000 年以降の我が国の国内航空規制緩和政策の影響は、航空需要を喚起した点は評価できる。しかしながら分析の結果から高需要路線や LCC 参入路線利用者などの一部の利用者のみが恩恵を受け、需要の低い地域のモビリティを悪化させるとともに、航空会社の経営体力を過度に奪う結果となったと言えるだろう。

今後の我が国の国内航空政策においては、国土の均衡などに配慮しながら進めることが必要不可欠である。今後はよりミクロに各政策の内容とその影響との関係を分析し、政策提言に有用な結果を得る必要がある。

参考文献

- 1) 神田佑亮・日比野直彦・森地茂：航空規制緩和施策の影響分析，土木計画学研究論文集，23 巻，pp. 771-777, 2006.