

国内航空における規制緩和

- 改正航空法による規制緩和の検証 -

平成17年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	国内航空における規制緩和 ー改正航空法による規制緩和の検証ー	担当課 (担当課長名)	航空局 監理部 航空事業課 (課長 門野 秀行)
評価の目的、 必要性	国内航空運送事業については、段階的に規制を緩和してきたが、規制緩和の総仕上げとして平成12年2月に需給調整規制を廃止。以後3年間における規制緩和の影響と効果を調査・分析し、問題点を検証した上で、今後の航空政策のあり方について検討する必要がある。		
対象政策	平成12年2月に施行された改正航空法による規制緩和（及びこれに先立つ規制緩和）を対象とする。		
政策の目的	航空運送事業者間の競争の促進による国内航空輸送の利便性の向上の要請に対応した、①事業への参入の容易化、②多様なサービスの提供の促進を行う必要性。		
評価の視点	(1) 国内航空運送事業の規制緩和は、国内航空運送事業の分野における利用者利便の増進、航空会社の経営の効率化に寄与したかどうか。 (2) 上記にかんがみ、現行の政策を推進することが引き続き妥当か、目的達成のために改善すべき点はないか。		
評価手法	統計分析、有識者の意見聴取 等		
評価結果	<ul style="list-style-type: none">事業者数については、規制緩和の結果、ビジネスチャンスが拡大し、新規参入が進んだものと考えられる。路線数・便数については、平成12年2月の改正航空法の施行前からの同様の傾向が続いているものと考えられる。運賃については、利用者に対して多様な選択肢が提供されるようになり、新しい形態の割引運賃やサービスの利用も進んだ結果、利用者利便が向上していると考えられる。しかし、規制緩和後のデータが限られており、また、9.11米国同時多発テロ後、運賃動向に大きな影響を与える突発的な事態が数多く発生しているため、最近の運賃水準の上昇が一時的なものなのか、構造的なものなのかを現時点で判断することは困難。このため、引き続き運賃動向を注視していく必要。定時性については、規制緩和後、悪化するような事態は特にみられていない。旅客数については、規制緩和後も基本的に引き続き旅客数は増加傾向にあるものと思われるが、平成15年度は10年振りに前年度に比べ減少しているため、今後も引き続き状況を注視していく必要がある。生産性については、規制緩和後も従来に引き続き向上が図られている。新規参入の影響については、運賃水準の低下や旅客数の増加について好ましい影響がみられるものの、未だ新規航空会社が大手航空会社と伍して戦うことができるだけの牽制力を備えるに至っていないとは言い難い状況にあり、今以上に事業拡大を図る可能性確保する必要がある。JJ統合の影響については、統計データの分析からは、現在のところ、利用者利便が大きく阻害されているような事態はみられないが、統合後のデータが限られ		

	<p>ていることから、引き続き動向を注視していく必要がある。</p>
<p>政策への反映 の方向</p>	<p>規制緩和後、特に大きな問題は生じておらず、また、運賃の多様化や価格競争を通じて、利用者の利便の増進につながっているものと思われるため、当分の間は、引き続き現在の規制を維持することが適当であると考えられる。</p> <p>また、次のような措置を講じる方向で検討を進めることが必要である。</p> <p>① 競争環境の整備のための措置の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 羽田空港の再拡張の着実な推進（平成21年供用予定） ・ 新規航空会社への羽田空港の発着枠の追加配分（平成17年2月） ・ 羽田空港のさらなる増枠の検討・努力と新規優遇枠の拡大への充当 ・ 大手航空会社に再配分される航空会社評価枠の評価基準の充実と拡大 <p>② 少便数路線の維持・形成のための措置の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3便ルールを導入（平成16年9月）と適切な運用 <p>③ 運賃動向の注視</p>
<p>第三者の知見 活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成16年2月から9月にかけて計6回開催した、「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」において、学識経験者、事業者から意見聴取し、その知見を活用した（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。 <p>（ 座長 ） 杉山 武彦 一橋大学副学長 （座長代理） 山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授 （メンバー） 佐藤由美子 サントリー（株）不易流行研究所部長 島田 精一 日本ユニシス（株）代表取締役社長 谷本 正憲 全国空港建設整備促進協議会会長（石川県知事） 福井 康子 都市経済研究所主任研究員 松田 英三 読売新聞論説委員 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授 山本 隆司 東京大学大学院法学政治学研究科教授</p> <p>※メンバーは五十音順。敬称略。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運輸審議会における混雑飛行場の運航許可の審議の際の議論を参考にした。 <p>（ 会長 ） 小野 孝 （会長代理） 榊 誠 （ 委員 ） 竹田 正興 田島 優子 長尾 正和 廻 洋子</p> <p>※メンバーは五十音順。敬称略。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。
<p>実施時期</p>	<p>平成15年度～平成16年度</p>

目 次

．政策レビュー（プログラム評価）の目的	1
．政策レビュー（プログラム評価）の枠組み	3
1．政策レビュー（プログラム評価）の流れ	3
2．政策レビュー（プログラム評価）の視点	4
3．政策レビュー（プログラム評価）の評価項目	5
4．政策レビュー（プログラム評価）の実施方法	6
（1）当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会	6
（2）運輸審議会における混雑飛行場の運航許可の審議	6
5．政策レビュー（プログラム評価）の対象	8
（1）政策レビュー（プログラム評価）の対象	8
（2）国内航空における規制緩和の経緯	8
参入制度	8
運航計画	8
運賃制度	9
．政策レビュー（プログラム評価）の評価	11
1．事業者数の変化	11
（1）新規航空会社の参入	11
（2）主な新規航空会社の概要	12
（3）新規航空会社のシェア	13
旅客輸送シェア	13
羽田空港における便数シェア	14
羽田空港における発着枠の配分シェア	14
（4）評価結果	16
2．路線数及び便数の変化	17
（1）路線数の変化	17
（2）便数の変化	17
（3）路線規模別の路線数・便数の変化	18
（4）各路線の参入事業者	19
（5）評価結果	20
3．運賃の変化	21
（1）運賃水準の変化	21
（2）国内航空運賃の国際比較	21
（3）近年のイールドの変化	22
（4）運賃の多様化	23
（5）運賃以外の差別化	24
（6）評価結果	26
4．旅客数の変化	27
（1）国内航空旅客数の推移	27
（2）評価結果	29

5 . 定時性の変化	30
(1) 欠航率の推移	30
(2) 遅延率の推移	31
(3) 評価結果	31
6 . 生産性の変化	32
(1) 大手航空会社の生産性	32
(2) 新規航空会社の生産性	34
(3) 評価結果	35
7 . 新規参入の影響	36
(1) 新規参入路線の運賃の動向	36
(2) 新規参入の需要喚起効果	37
(3) 評価結果	39
8 . JJ 統合の影響	40
(1) 経営統合の経緯	40
(2) 統合に伴い参入事業者数が減少した路線の便数	41
(3) 統合に伴う運賃の変化	43
(4) 評価結果	43
. 政策への反映の方向性	44
1 . 競争環境の整備のための措置の実施	45
2 . 少便数路線の維持・形成のための措置の実施	46
3 . 運賃動向の注視	46

I. 政策レビュー（プログラム評価）の目的

政策評価は、成果重視・顧客重視の行政運営を目指して行うものであり、「国土交通省政策評価基本計画」では、「政策アセスメント（事前評価）」、「政策チェックアップ（業績測定）」、「政策レビュー（プログラム評価）」の3つの基本方式を定めている。これらのうち、「政策レビュー（プログラム評価）」は、既存政策について国民の関心の高いテーマ等を選定し、総合的で掘り下げた分析、評価を実施することで、政策の改善につながるものとしている。

「国内航空における規制緩和—改正航空法による規制緩和の検証—」は、政策レビュー（プログラム評価）実施テーマの一つとして設定されている。本評価書は、これに基づいて国内航空における規制緩和についての政策レビューを行ったものであり、これまで段階的に規制を緩和してきた国内航空運送事業について、規制緩和の総仕上げとして平成12年2月に行った需給調整規制の廃止後3年間における規制緩和の影響と効果を調査・分析し、問題点を検証した上で、今後の航空政策のあり方について検討することを目的としている。

<略称について>

本政策レビュー(プログラム評価)においては、以下の略称を用いている。

大手航空会社

特に言及がない限り、以下の航空会社を意味する。

JAL : 日本航空株式会社(平成16年4月、JALIに社名変更)

ANA : 全日本空輸株式会社

JAS : 株式会社日本エアシステム(平成16年4月、JALJに社名変更)

JALI : 株式会社日本航空インターナショナル

JALJ : 株式会社日本航空ジャパン

新規航空会社

特に言及がない限り、以下の航空会社を意味する。

SKY : スカイマークエアラインズ株式会社

ADO : 北海道国際航空株式会社

SNA : スカイネットアジア航空株式会社

グループ会社

各グループ会社の定義は、以下のとおり。

JAL グループ : 日本航空株式会社、株式会社ジャルエクスプレス、日本トランスオーシャン航空株式会社、琉球エアークommューター株式会社、株式会社ジェイエア、日本アジア航空株式会社、株式会社ジャルウェイズ

ANA グループ : 全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社エアーニッポンネットワーク、エアー北海道株式会社、株式会社エアージャパン

JAS グループ : 株式会社日本エアシステム、日本エアコミューター株式会社、株式会社北海道エアシステム、株式会社ハーレクインエア

新 JAL グループ: JAL グループ及び JAS グループ。ただし、平成16年4月1日から日本航空株式会社は株式会社日本航空インターナショナルに、株式会社日本エアシステムは株式会社日本航空ジャパンにそれぞれ社名を変更。

JJ 統合

JALグループとJASグループの平成14年10月2日からの一連の経営統合を意味する。

Ⅱ. 政策レビュー（プログラム評価）の枠組み

1. 政策レビュー（プログラム評価）の流れ

政策レビュー（プログラム評価）の実施にあたっては、政策目的を達成するための評価視点を設定した上で、各テーマ毎の政策評価を行い、国内航空運送事業の規制緩和の効果や影響について分析、評価することとした。また、それらの分析、評価の結果、現行の政策を推進することが引き続き妥当かどうか、目的達成のために改善すべき点はないかなど、今後の政策の見直しや改善方向について検討することとした。上記の検討にあたっては、第三者委員会より意見聴取を行うなどした。

2. 政策レビュー（プログラム評価）の視点

国内航空運送事業の規制緩和については、従来より利用者利便の増進を図るべく、段階的に行われてきたが、平成12年の航空法改正において、需給調整規制を撤廃するに至った。今後の航空政策の改善を図る上で、以下の評価視点を設定した。

【評価視点①】

国内航空運送事業の規制緩和は、国内航空運送事業の分野における利用者利便の増進、航空会社の経営の効率化に寄与したかどうか。

【評価視点②】

上記にかんがみ、現行の政策を推進することが引き続き妥当か、目的達成のために改善すべき点はないか。

3. 政策レビュー（プログラム評価）の評価項目

上記評価視点の観点から、以下の評価項目ごとに分析を行い評価する。

【評価項目①】事業者数

【評価項目②】路線・便数

【評価項目③】運賃

【評価項目④】定時性

【評価項目⑤】旅客数

【評価項目⑥】生産性

【評価項目⑦】新規参入の影響

【評価項目⑧】J J統合の影響

4. 政策レビュー（プログラム評価）の実施方法

第一に、各種データの収集や航空会社等からのヒアリング等を実施し、分析を行った。

第二に、有識者からなる「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」を活用し、その知見を活用した。また、国土交通省運輸審議会における混雑飛行場運航許可の審議の際の議論を参考とした。

（1）当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会

平成12年2月施行の航空法改正によって、国内航空運送について参入は路線ごとの免許制から許可制へ、運賃は認可制から事前届出制に改めるなど抜本的な規制緩和が行われた。また、羽田空港等の混雑飛行場を使用した運航については5年ごとに、従前の使用状況に配慮しつつ、発着枠の配分の見直しを行うこととされたところである。

平成17年2月に5年の期限が到来することから、羽田空港の4本目の滑走路の供用開始までの当面の間における羽田空港の利用のあり方を検討するため、「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」が平成16年2月から9月にかけて計6回開催された。

（2）運輸審議会における混雑飛行場の運航許可の審議

航空法（昭和27年法律第231号）第136条第2号の規定に基づき、混雑飛行場を使用して運航を行うことの許可をしようとするときは、国土交通省運輸審議会に諮らなければならないこととされている。このため、平成17年4月1日以降の運航計画に適用される許可の申請について、平成16年11月から12月にかけて計8回、運輸審議会において審議が行われた。

当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会

(座長) 杉山 武彦 一橋大学副学長
(座長代理) 山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授
(メンバー) 佐藤友美子 サントリー(株)不易流行研究所部長
島田 精一 日本ユニシス(株)代表取締役社長
谷本 正憲 全国空港建設整備促進協議会会長
(石川県知事)
福井 康子 都市経済研究所主任研究員
松田 英三 読売新聞論説委員
屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
山本 隆司 東京大学大学院法学政治学研究科教授

※メンバーは五十音順。敬称略。

(スケジュール)

平成16年
2月20日 第1回会合(航空事業の現状と課題の整理)
3月25日 第2回会合(関係者からの意見聴取)
5月14日 第3回会合(意見交換)
6月18日 第4回会合(意見交換)
8月 6日 第5回会合(報告書たたき台の検討)
9月 7日 第6回会合(報告書案の審議)

運輸審議会

(会長) 小野 孝
(会長代理) 榊 誠
(委員) 竹田 正興
田島 優子
長尾 正和
廻 洋子

※委員は五十音順。敬称略。

(スケジュール)

平成16年
10月26日 混雑飛行場許可諮問
11月11日 第1回審議(羽田空港発着枠の懇談会関係)
11月16日 第2回審議(羽田空港発着枠の懇談会関係)
11月18日 第3回審議(大阪国際空港の今後のあり方
について)
11月25日 第4回審議(成田空港を使用して運航を行うことの
許可審議)
11月30日 第5回審議(関西空港を使用して運航を行うことの
許可審議)
12月 7日 第6回審議(羽田空港を使用して運航を行うことの
許可審議)
12月 9日 第7回審議(伊丹空港を使用して運航を行うことの
許可審議)
12月14日 第8回審議(総括審議)
12月16日 答申

図2-1 活用した第三者委員会等におけるメンバー及びスケジュール

5. 政策レビュー（プログラム評価）の対象

（1）政策レビュー（プログラム評価）の対象

政策レビュー（プログラム評価）の対象期間は、平成12年2月に施行された改正航空法による規制緩和以後とするが、それ以前の規制緩和についても必要に応じて検討対象とした。評価を行う上で、その前提となる平成12年2月以前における規制緩和の経緯について把握しておくことが有益であると考えられるため、以下に整理する。

（2）国内航空における規制緩和の経緯

国内航空における規制緩和の経緯について、参入制度、運航計画及び運賃制度に分けて整理する。

①参入制度

昭和27年の航空法制定以来、参入制度については路線ごとの免許制となっていたことから参入企業は極めて限定されていた。昭和45年の閣議了解、昭和47年の運輸大臣通達により、航空の大量高速輸送の進展に即応しつつ、利用者利便の増進と安全性の確保を期す観点から、航空企業の運営体制が具体化され、日本航空、全日本空輸、東亜国内航空（後の日本エアシステム）の3社で、国際線及び国内幹線、国内幹線及びローカル線、ローカル線がそれぞれの事業分野とされた（いわゆる「45・47体制」）。その後、昭和61年には「45・47体制」が廃止され、同一路線において複数の航空会社が運航するダブルトラッキングやトリプルトラッキングの基準が緩和された。また、平成4年、平成8年にダブルトラッキング、トリプルトラッキングの基準が緩和され、平成9年4月には、国内路線における競争促進政策のより一層の推進を図るため、ダブル・トリプルトラック化基準が廃止されることとなった。

このように参入規制が大幅に緩和される中で、平成10年7月にスカイマークエアラインズが参入し、同年9月に羽田＝福岡線に就航した。また、同年10月には北海道国際航空が参入し、同年12月羽田＝札幌線に就航した。

これらの段階的な規制緩和を経て、平成12年2月の改正航空法施行により、需給調整規制が廃止され、路線ごとの免許制から事業ごとの許可制に移行した。

②運航計画

従来は、事業計画の変更（認可事項）として処理されていたが、国内における運航計画については、平成12年2月の規制緩和により、事前届出制へ移行した。ただし、混雑飛行場（平成17年3月現在、羽田、成田、伊丹、関空の4空港）に係る運航計画については、許可制とし、変更については認可を要することとした。なお、混雑飛

行場運航許可については、競争の促進や国内航空ネットワークの維持・拡充等の観点から5年ごとに見直すこととされた。

③運賃制度

従来の国内航空運賃の制度は、航空法制定以来、全ての運賃・料金の設定・変更には認可が必要とされていた。認可制の下では、航空運賃は能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えて算定することとされ、会社ごとに収支が均衡するために必要な範囲内で値上げを認める総括原価主義を採用していた。しかしながら、同一距離帯でありながら、路線によって格差のある運賃設定がなされていたことから、平成2年に同一距離に対して同一運賃帯を適用する標準原価方式に改められた。平成8年には、国内航空運賃に標準原価を最高額とする一定の幅で運賃を認可し、25%の範囲内で各航空会社の自主的な運賃設定を可能とする幅運賃制度が導入された。

これらの段階的な規制緩和を経て、平成12年2月の改正航空法の施行により運賃・料金の設定・変更は認可制から事前届出制へ移行し、航空会社は市場の状況に応じた自由な経営判断に基づき、多様な運賃・料金を設定し、かつこれを随時変更することが可能となった。

他方で、航空会社の経営判断によっては、①利用者を不当に差別的に取り扱う運賃・料金、②独占路線における著しく高額な運賃・料金、③競合路線において他の競争事業者を市場から排除することを目的とする略奪的な運賃の設定等が行われる可能性があることから、そのような不当な運賃・料金の設定に対しては、運輸審議会に諮った上で国土交通大臣がその是正を図るための変更命令を発動できることになった。

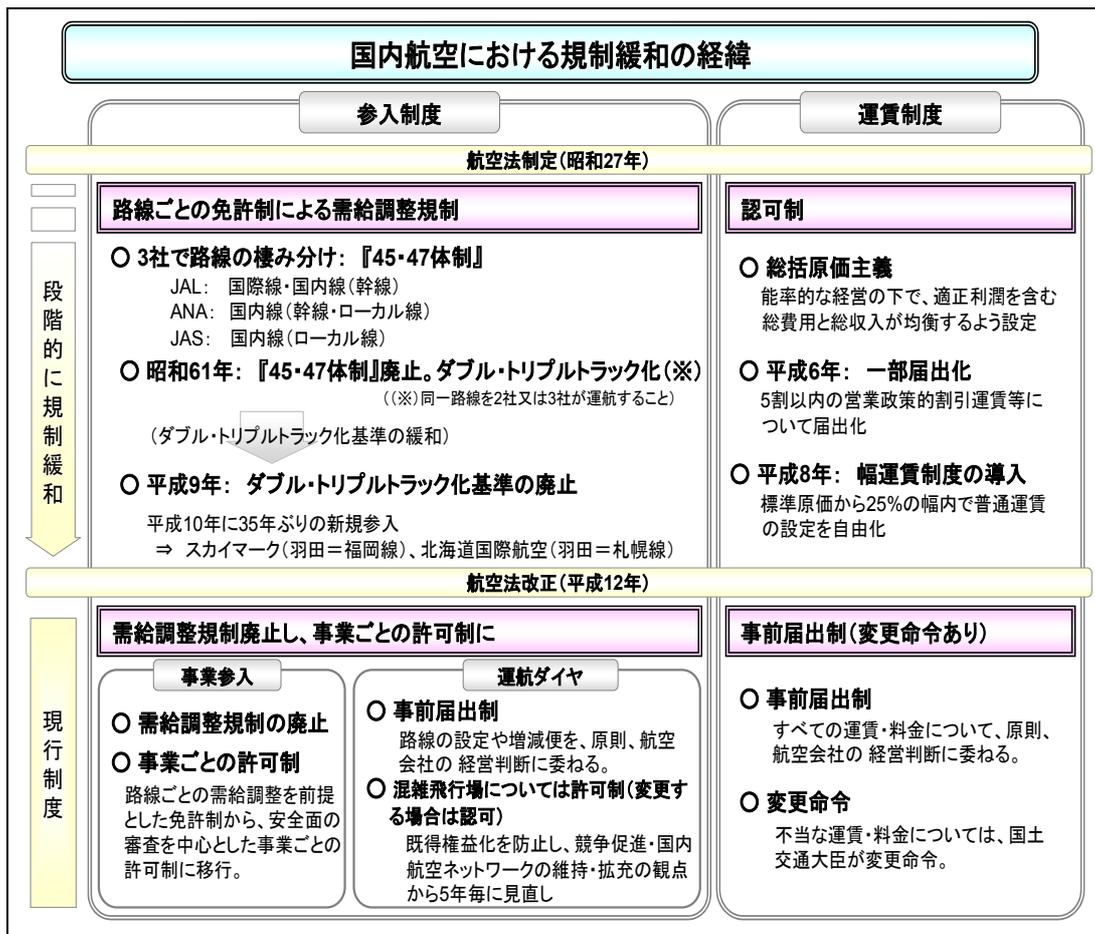


図 2 - 2 国内航空における規制緩和の主な経緯

資料) 国土交通省資料

Ⅲ. 政策レビュー（プログラム評価）の評価

1. 事業者数の変化

規制緩和の影響により、事業者数にどのような変化があったか、また、旅客輸送実績や羽田空港の便数や発着枠の配分について評価を行う。

（1）新規航空会社の参入

規制緩和に先立ち、需給調整規制を大幅に緩和した結果、スカイマークエアラインズと北海道国際航空が平成10年度に参入した。規制緩和後は、平成12年度にフェアリンク、平成13年度に杵岐国際航空、エアーストーンネットワーク（全日空のグループ会社）、平成14年度にスカイネットアジア航空、平成15年度にオレンジカーゴ、エアアシエンペクスの計6社が参入している（図3-1）。

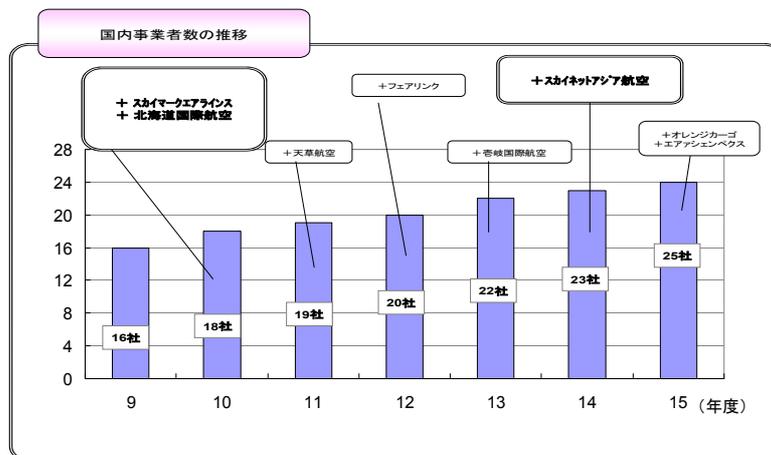


図3-1 国内事業者数の推移

資料) 国土交通省航空局資料

注1) フェアリンク→アイベックスエアラインズに社名変更（平成16年10月）

注2) 杵岐国際航空は、平成14年1月より休止

注3) オレンジカーゴは、平成16年3月より休止

注4) エアアシエンペクス→エアトランセに社名変更（平成16年10月）

注5) 太枠は主な新規航空会社（客席数が百又は最大離陸重量が50トンを超える航空機を使用）

(2) 主要新規航空会社の概要

新規航空会社のうち、客席数が百又は最大離陸重量が50トンを超える航空機を使用している主要なものは、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空及びスカイネットアジア航空の3社である(図3-2)。スカイマークエアラインズは、平成10年7月に参入し、平成17年3月末現在、B767(約250人乗りの中型機)を6機使用し、羽田=福岡を1日9便(往復ベース)、羽田=鹿児島を1日4便、羽田=徳島を1日4便、羽田=関西を1日4便就航している。同じく、北海道国際航空は、平成10年10月に参入し、B767を3機使用し、羽田=新千歳を夏季8便・冬季7便、羽田=旭川を夏季2便・冬季3便、羽田=函館を1日2便就航している。スカイネットアジア航空は、平成14年5月に参入し、B737(約150人乗りの小型機)を5機使用し、羽田=宮崎を1日6便、羽田=熊本を1日6便就航している。平成17年度には羽田=長崎を6便運航する予定となっている。これらの各社の就航路線を示したのが図3-3である。

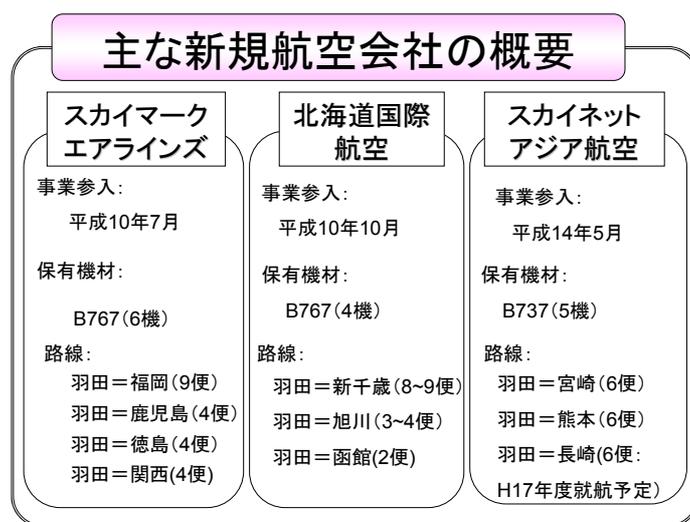


図3-2 主な新規航空会社の概要

資料) 国土交通省資料

注) 17年3月末現在

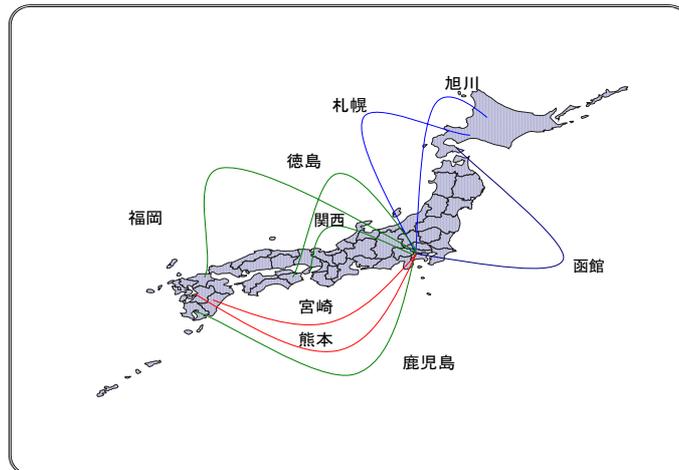


図3-3 新規参入路線数の増加

資料) 国土交通省資料

注1) 平成17年3月末現在における羽田発着旅客便の路線

注2) 緑: スカイマークエアラインズ、青: 北海道国際航空、

赤: スカイネットアジア航空

(3) 新規航空会社のシェア

① 旅客輸送シェア

図3-4にあるように、主要新規航空会社3社の旅客輸送シェア（旅客キロメートルベース）を見てみると、規制緩和を境に大幅に増加している。すなわち、主要新規航空会社3社の旅客輸送シェアは過去5年間で約3.1倍、羽田発着路線に限れば約3.7倍に増加し、全体の約4.4%、羽田発着路線に限れば6.7%のシェアを占めるに至っている。

しかしながら、大手航空会社2グループと比べると、新規航空会社3社で大手航空会社各グループの1割にも満たないことから、全体としてはそのシェアはまだ相当程度低い水準に止まっていると考えられる。

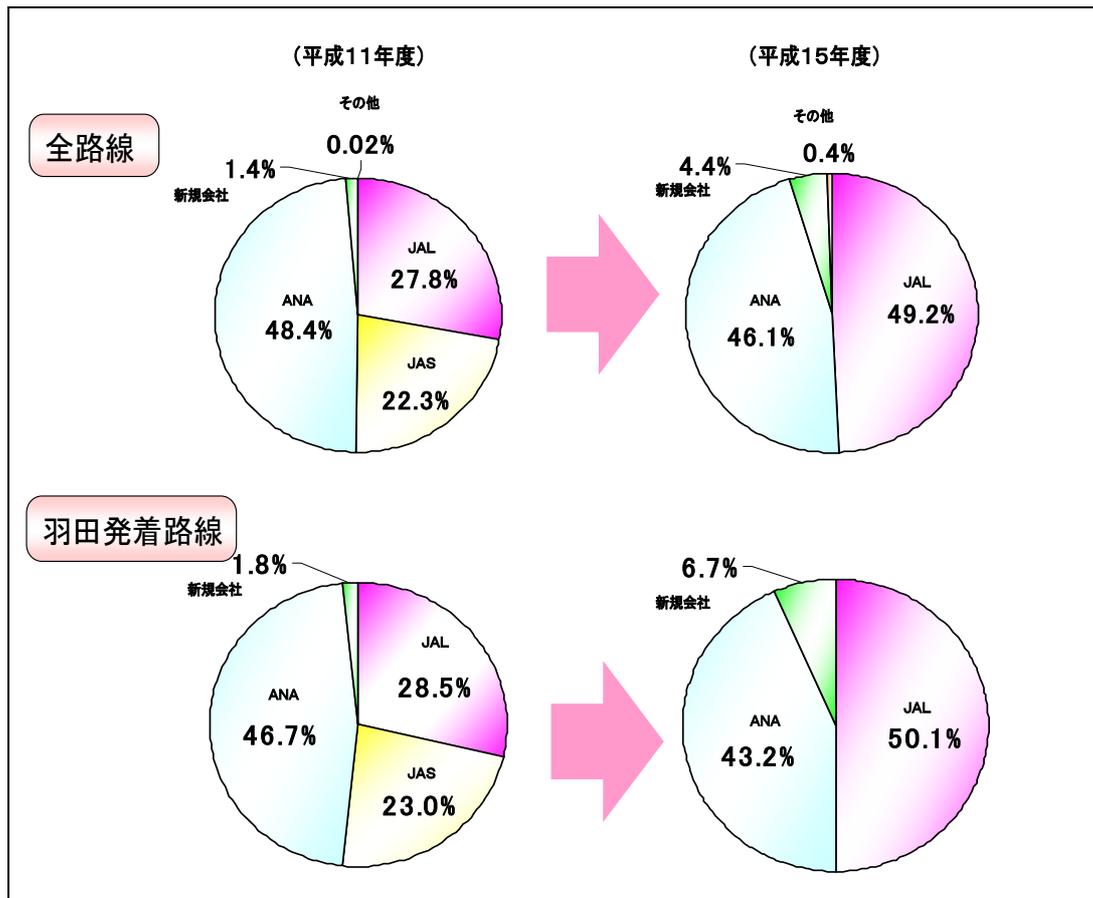


図3-4 新規航空会社の旅客輸送シェア

注) 旅客キロベース。大手はグループ会社含む。新規会社は、スカイマークエアラインズ、北海道国際航空、スカイネットアジア航空。

②羽田空港における便数のシェア

平成17年3月末時点での羽田空港における便数のシェアでみると、407便のうち、JALグループ46.4%（189便）、ANAグループ42.0%（171便）、スカイマークエアラインズ5.2%（21便）、北海道国際航空3.4%（14便）、スカイネットアジア航空2.9%（12便）となっており、新規航空会社計は11.5%（47便）となっている（図3-5）。

③羽田空港における発着枠の配分のシェア

平成17年3月末時点での羽田空港における発着枠の配分シェアでみると、387枠のうち、JALグループ47.0%（182枠）、ANAグループ40.8%（158枠）、スカイマークエアラインズ5.4%（21枠）、北海道国際航空3.6%（14枠）、スカイネットアジア航空3.1%（12枠）となっている（図3-6）。

新規航空会社の羽田空港における発着枠のシェアは、12.1%（47枠）となっており、羽田発着路線における旅客輸送シェア6.7%に比べ倍近くとなっているが、これは、新規航空会社の使用機材が中小型であること等から、発着枠の配分シェアに比して、旅客輸送量が少ないことが原因と考えられる。

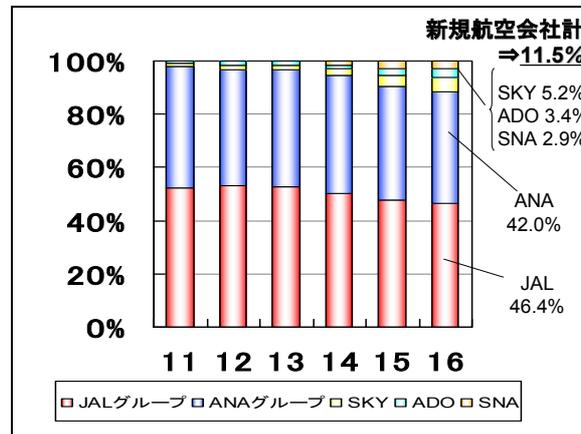


図3-5 羽田空港の便数シェア

注1) いずれも3月末時点の便数

注2) 便数には、配分対象外の深夜・早朝発着枠を使用した便数も含まれる。

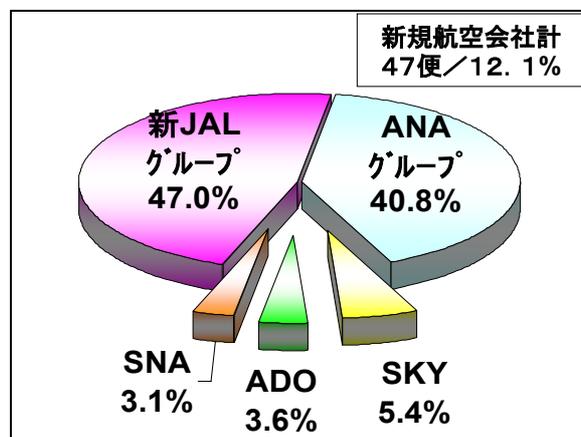


図3-6 羽田発着枠の配分シェア

注) 平成17年3月末現在

(4) 評価結果

以上の結果から、参入規制の緩和の結果、ビジネスチャンスが拡大し、新規参入が進んだものと考えられる。他方で、旅客輸送実績や便数等における新規航空会社のシェアを踏まえると、未だ新規航空会社が大手航空会社と伍して戦うことができるだけの牽制力を備えるに至っているとは言い難い状況にあり、競争促進を通じた利用者利便の向上を期するためには、今以上に事業拡大を図る可能性を確保する必要があると考えられる。

2. 路線数及び便数の変化

規制緩和の影響により路線数や便数にどのような変化があったのかにつき、評価を行う。

(1) 路線数の変化

路線数は、平成9年度～平成15年度で約13%減少したが、便数は逆に約13%増加した。幹線（札幌、東京、成田、大阪、関空、福岡、那覇を相互に結ぶ路線）・非幹線（幹線以外の路線）別で路線数の推移をみると、幹線は17路線でほぼ一定しているが（平成11年度は18路線）、非幹線路線は平成9年以降、41路線、約14%減少している。（図3-7参照）

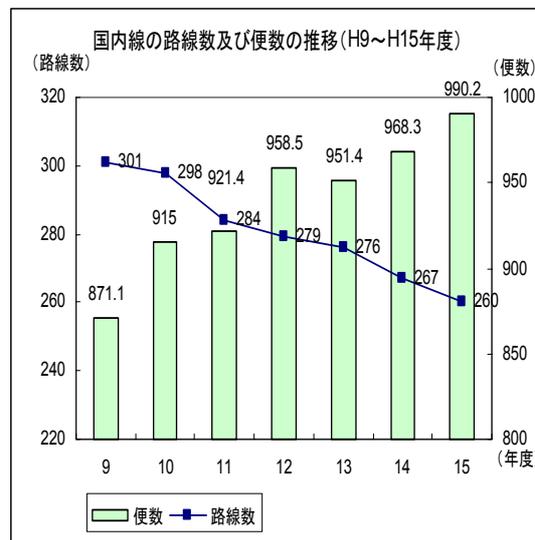


図3-7 国内線の路線数及び便数の推移

(2) 便数の変化

便数を幹線・非幹線別にみると、いずれでも増加しているが、幹線の約42%の伸びに対し、非幹線は8%の伸びに止まっており、幹線は非幹線の約5.5倍の伸び率となっている。

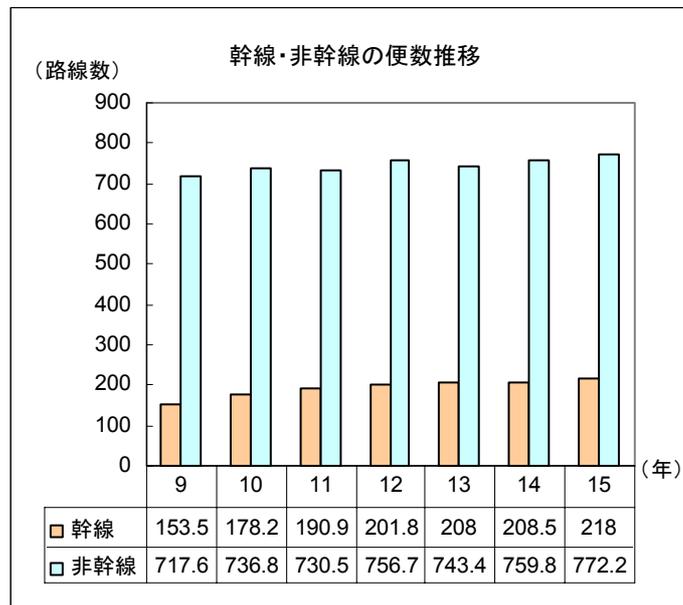


図3-8 幹線・非幹線の便数推移

(3) 路線規模別の路線数・便数の変化

路線の規模別に便数の変化を分析すると、羽田路線や伊丹路線などの多便数路線をさらに増便する動きがみられる。このような動きは、図3-9で1日10便以上の路線の数が平成9年の13路線から平成15年の24路線へと約2倍に増加していることや、他方、1日1～3便の路線については平成9年の228路線から平成15年の177路線へと22.3%減少していることから明らかである。

便数を路線の規模別に分析しても、同様の傾向が得られる。図3-10にあるように、1日10便以上の路線は平成9年に189便だったものが、平成15年度の395便に大幅に増加している一方で、1日1～3便の路線については平成9年に332便であったものが、267便に減少している。

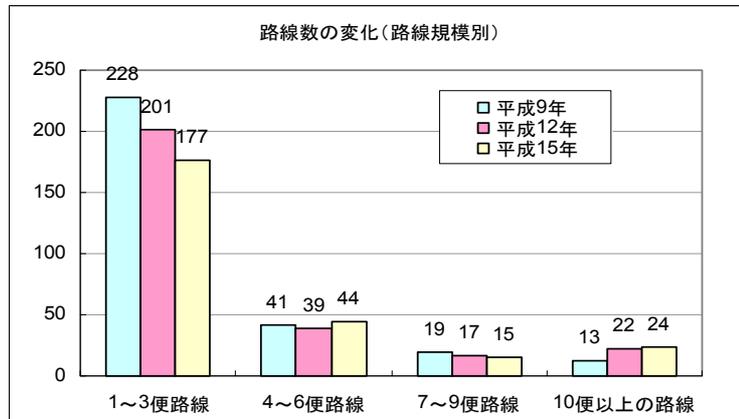


図 3 - 9 路線規模別の路線数の変化

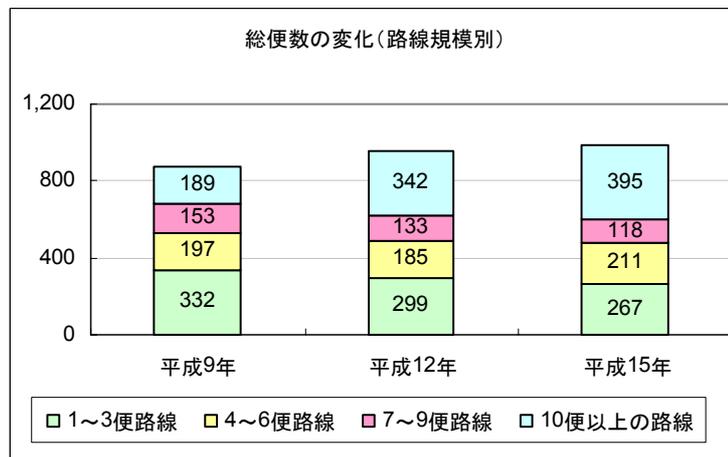


図 3 - 1 0 路線規模別の総便数の変化

(4) 各路線の参入事業者数

各路線の参入事業者数を平成9年度と平成15年度で比較すると、競合路線の割合が21%から26%へと約1.2倍となり、単独路線の割合も79%から74%へ低下し、全体としては競争が進展したものと考えられる。しかし、他方では、主としてJJ統合の影響により、3社以上での競合路線の割合が8%から4%へと半減している。

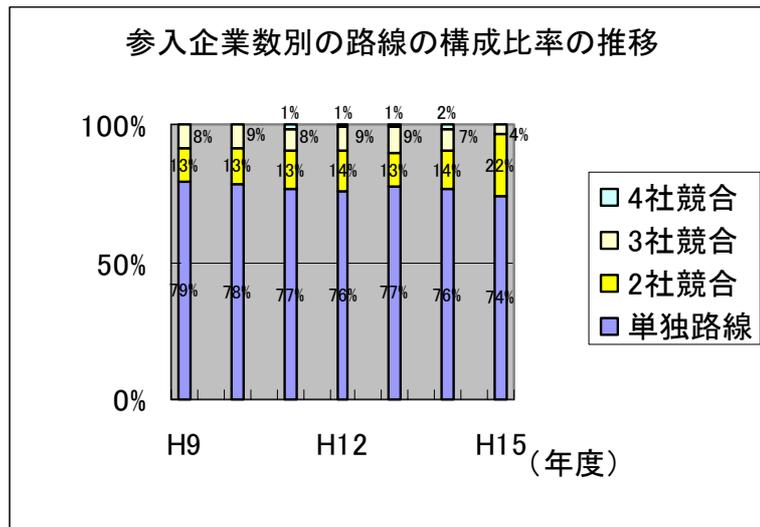


図3-11 参入企業別の路線の構成比率の推移

注) グループ会社については、まとめて1社として計上し、平成15年は、JALグループとJASグループの会社を1社として計上。

(5) 評価結果

非幹線の路線数が減少するとともに、多便数路線を中心に便数が増加するという傾向は、基本的には、平成12年2月の改正航空法の施行前からの同様の傾向が続いているものと考えられる。

しかしながら、例えば羽田空港のように発着枠の制約がある状況の下では、相対的に需要の小さい少便数路線は、それ自体は相応の収益を見込める場合であっても、より収益性の高い幹線等の路線と同じ土俵で発着枠の獲得を競う限りにおいて、常に減便のリスクに晒されていると考えられるため、多様な輸送網の維持・形成のため、少便数路線の維持・形成をいかにして図るかが課題である。

3. 運賃の変化

規制緩和が国内航空運賃にどのような影響を与えたのかについて評価を行う。

(1) 運賃水準の変化

航空会社の国内航空における旅客一人を1km運送した際の旅客収入(イールド)は、規制緩和前から基本的に低下傾向にあり、昭和55(1980)年度から平成14(2002)年度にかけて、実質イールドは約40%低下している。これは、航空機材の大型化、ダブル・トリプルトラック化等による競争促進、運賃制度の弾力化等の影響によるものと考えられる。

運賃水準の低下の結果、例えば、平成8年5月に実施された幅運賃制度の導入後の運賃低下の効果を推計すると、平成8年～平成12年の総生産額にして約3～4千億円／年程度の効果が発生したものと見込まれている。

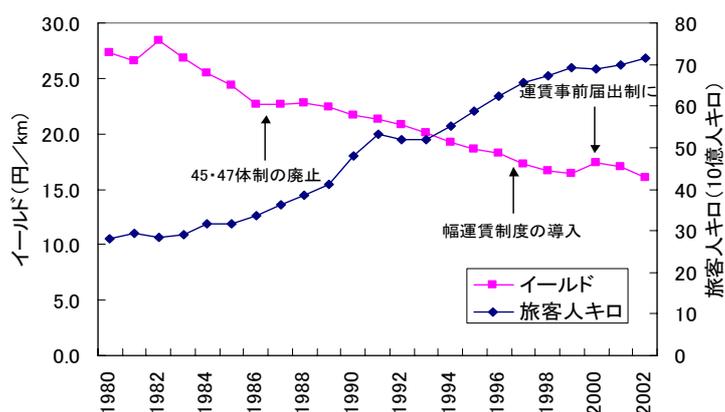


図3-12 イールドの低下

注) 大手3社 (JAL、ANA、JASの平均)

(2) 国内航空運賃の国際比較

このような運賃水準の低下の結果、現在、日本の国内航空運賃は、図3-13のように、400km～800kmで比較すると、普通運賃(最高運賃)ではアメリカ、イギリス、ドイツ、フランスのいずれよりも安い水準にあるとともに、最低運賃もイギリス、フランスよりは高い水準にあるものの、アメリカ、ドイツより安い水準にあり、他の先進国と比べて遜色はない水準となっている。普通運賃と最低運賃の差である運賃幅は各国と比較して狭くなっている。

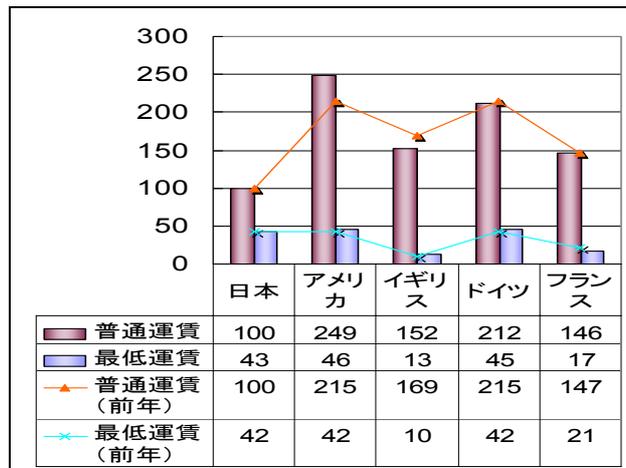


図 3 - 1 3 国内航空運賃の国際比較

(出典) 「旅客運送サービスに関わる内外価格差調査報告書」

(国土交通省総合政策局)

注 1) 平成 15 年 11 月現在で日本の現在で日本の普通運賃を 100 とした比較

注 2) 距離帯 : 400-800 km での比較

注 3) 1 ドル=109.20、1 ポンド=184.44 円、1 ユーロ=127.75 円

(平成 15 年 11 月現在の平均為替相場)

(3) 近年のイールドの変化

平成 9 年度以降のイールドは、基本的には低下傾向で推移してきたが、平成 12 年度、平成 15 年度は上昇している。具体的にどのような変化が起きたのか概観すると以下のとおりである。

まず、平成 12 年度については、平成 12 年 2 月に規制緩和により、運賃が認可制から事前届出制に緩和されたことに伴い、航空各社はバーゲン型運賃の新設等を行うなど、運賃の割引を拡大する一方で、普通運賃の平均 15% 値上げ等が実施された。同年度については、運賃の割引の拡大よりも普通運賃の値上げの方の効果が大きかったことからイールドが上昇したと考えられる。

その後、運賃競争の進展や平成 14 年 10 月の J J 統合に伴う新 J A L グループの普通運賃の約 10% 値下げとこれに対する他社の対抗値下げにより、イールドは平成 14 年度まで低下を続けた。

しかしながら、平成 15 年度は、イラク戦争や S A R S 等の影響による航空会社の経営悪化の中で、航空各社は値上げに踏み切り、同年 7 月に普通運賃が約 11% 値上げされ、J J 統合前の水準に戻り、イールドも上昇した。

さらに、平成16年度は、燃油価格の高騰に伴う平成17年1月の新JALグループによる燃油特別付加運賃の導入とANAグループによる普通運賃の値上げ、各社のイー
ルドマネジメントシステムや機材最適化システム等の本格稼働等により、引き続きイー
ルドが上昇するものと見込まれている。

なお、全路線計、羽田路線計、新規参入路線計のイールドの推移をみると、これらはいずれも路線構成が異なるため、比較に当たっては注意を要するものの、基本的に同様の動向を示している。

羽田路線計と新規参入路線計は、全路線計よりもイールドの低下幅が大きい、これは当該路線における旅客数及び参入事業者数が多いことがその背景にあると考えられ、航空会社間の競争がより進んだことがうかがわれる。

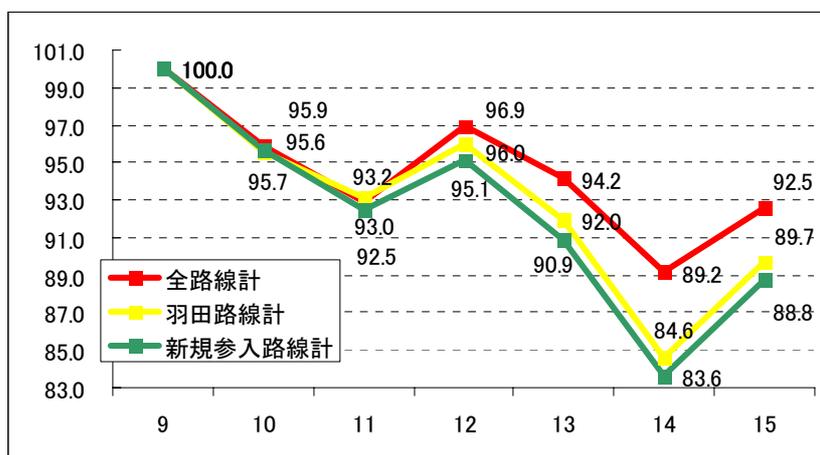


図3-13 近年のイールドの変化

注1) 平成9年度のデータには、ジェット料金を含む。

注2) 平成13年度以降のデータには、航空保険特別料金を含む。

(4) 運賃の多様化

規制緩和後、事前購入割引運賃、バーゲン型運賃などが登場し、運賃の多様化により利用者の選択肢が拡大するとともに価格競争が進化した。特に新規参入路線では、新規航空会社は既存航空会社よりも全体的に安い運賃を設定しており、価格競争が顕著である。

平成12年に運賃・料金が認可制から事前届出制に規制緩和される以前は、普通運賃、往復割引、回数券割引、事前購入割引、特定便割引等があったが、規制緩和後は、需給

動向に対応したバーゲン型運賃、突然割引・タイム割引等の提供や特定対象者向けのバースデー割引、介護帰省割引や単身赴任割引等も登場し、運賃の多様化が進んだ。また、情報通信化時代の中で、インターネット割引やチケットレス割引等の導入も進んだ。

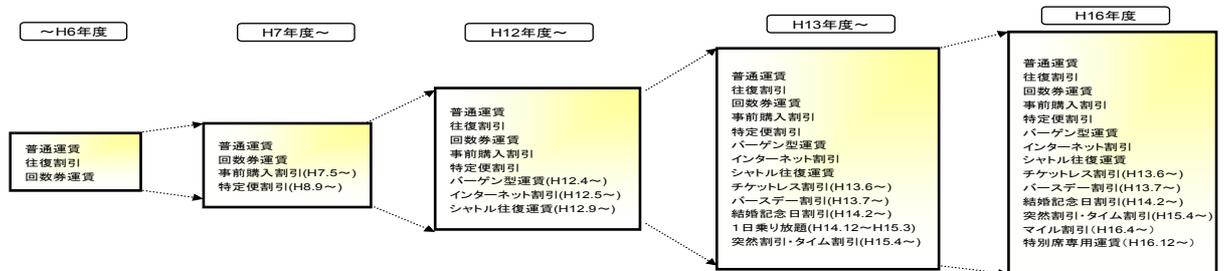


図3-14 運賃の多様化の進展

■東京-福岡線		届出月日・会社名		7/23	7/29	7/29
運賃種別				JAL	ANA	SKY
普通運賃				31,000		24,100
前割1(予約:1日前まで)						19,100・22,100
前割7(予約:7日前まで)						17,100
特定便運賃1				15,500~23,000		朝便 15,000~18,000 夜便 15,000・18,000
特定便運賃7	朝便			15,000~19,000		
	昼便			19,000	19,000・20,000	
	夜便			15,000~20,000		
事前購入運賃(予約:21日前まで)				18,500		
当日スマイル割引(当日空席待ち)						22,100

図3-15 価格競争の進展(平成16年10月適用運賃)

資料)国土交通省航空局資料

(5) 運賃以外の差別化

運賃の多様化と価格競争が進展する一方で、座席(クラスJとスーパーシート)、マイレージカード(SuicaやEdyカードとの提携)等の分野での差別化も進展している。

新JALグループが従来のスーパーシートを廃止し、手頃な価格のクラスJ料金により、座席のアップグレードを行えるようにしたのに対し、ANAはスーパーシートを継続させ、従来のスーパーシート料金と運賃の組み合わせをスーパーシート運賃へと一元

化し、お弁当や履き物の提供等、機内サービスの充実化を図る戦略を打ち出すなど、大手航空会社間の差別化が見られる。

また、新JALグループは、新JALグループが発行するクレジットカードでマイレージバンクの会員カードとしての機能も有している「JALカード」と、鉄道の非接触式ICカード乗車券や電子マネー、クレジットカードの機能を有するJR東日本の「ビュー・スイカ」カードの機能を併せ持つ、「JALカードSuica」を発行している。ANAグループは、ソニーグループの電子マネーカードである「Edyカード」と自社のマイレージカードとの共通カードを発行し、コンビニエンスストア、カフェ、ホテル、空港内店舗での使用やネットショッピングを可能にしている。また、両グループとも携帯電話を使ったチェックインの簡易化や航空券の支払いを2次元バーコードで可能にするなどのサービスの拡大を図っている。

その他の分野においては、ANAグループが自宅から空港まで又は空港から自宅までの乗合タクシーのサービスを開始し、航空機の利用の促進を図っている。また、「ポケットモンスター」（いわゆる「ポケモン」）のキャラクターを活用し、機体にキャラクターのペイントを施した「ポケモンジェット」や宿泊先と提携して展開されている「ポケモンルーム」等の取り組みにより、子どもを通じた集客を図っている。

	JAL	ANA
運賃(独自のもの)	『介護帰省割引』、『単身赴任割引』、『Sweet 100 結婚記念日割引』、『金婚式記念割引』	『ルートきっぷ』(東京=佐賀線等)、『週末リピーター』、『能登ワイドリピーター2』、『佐賀ワイドリピーター2』、『八重山きっぷ』
座席	『クラスJ』 従来のスーパーシートを廃止し、追加で1000円支払うことにより気軽にアップグレードできるようにした。	『スーパーシート』 スーパーシートを存続させるとともに、高級化路線を追及。 また、専用運賃を設定(12/1~)。
マイレージカード	JR・Suicaと提携	Edyカード(電子マネー機能)の付加
その他	『ICチェックインサービス』 カウンターや自動チェックイン機に寄る必要がなく、搭乗券も不要。 『事前座席指定』(予約時点) 購入時ではなく予約時点で座席番号までの指定を可能にした。	『あいのりタクシー』 『ポケモンジェット』(子供向けペイント機材)

図3-16 運賃面以外での競争の例

(6) 評価結果

以上のように、規制緩和後、新しい形態の割引運賃などを通じた価格競争やサービス面での競争が進んだ結果、利用者に対して多様な選択肢が提供されるようになり利用者利便が向上していると考えられる。

但し、規制緩和が運賃に与えた影響については、規制緩和後のデータが限られており、また、米国同時多発テロ以後においてもイラク戦争やSARS等、運賃動向に大きな影響を与える突発的な事態が数多く発生しているため、最近のイールドの上昇が一時的なものなのか、構造的なものなのかを現時点で断定することは極めて困難である。このため、今後の運賃動向を注視していくとともに、引き続き競争の促進のための施策を講じていく必要があると考えられる。

4. 旅客数の変化

規制緩和により国内航空旅客数がどのように変化したかについて評価する。

(1) 国内航空旅客数の推移

国内航空輸送人員は、平成9年度から平成14年度までの間に、毎年200万人前後（2%前後）の規模で増加してきたが、平成15年度は景気低迷の影響等により、10年振りに前年度に比べ減少した（図3-17）。平成16年度も低い水準で推移している。

また、他の交通機関と比較すると、船舶、バス、鉄道が平成9年度を100とした場合にその数値を下げているのとは対照的に、航空の場合は平成14年度で113であり、全機関計の103に比べ、10ポイント以上も多く増加している。このことから他のモードに比べて伸び率は高いと考えられる（図3-18）。

輸送人員を幹線、非幹線別にみると、平成9年度から平成14年度にかけて幹線は約3050万人から3880万人と30%近い伸びを示しているのに対し、非幹線は5500万人から5660万人と約3%の伸びにとどまっており、国内航空輸送人員の伸びが主として幹線路線における伸びによるものであることがうかがわれる（図3-19、20）。

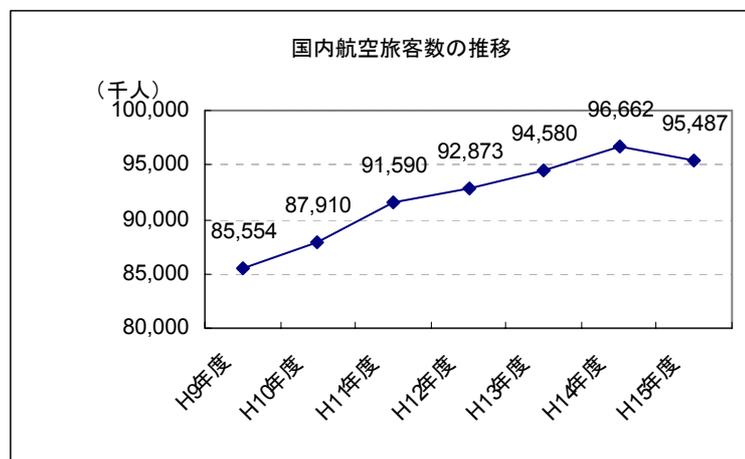


図3-17 国内航空旅客数の推移

出典：輸送統計年報

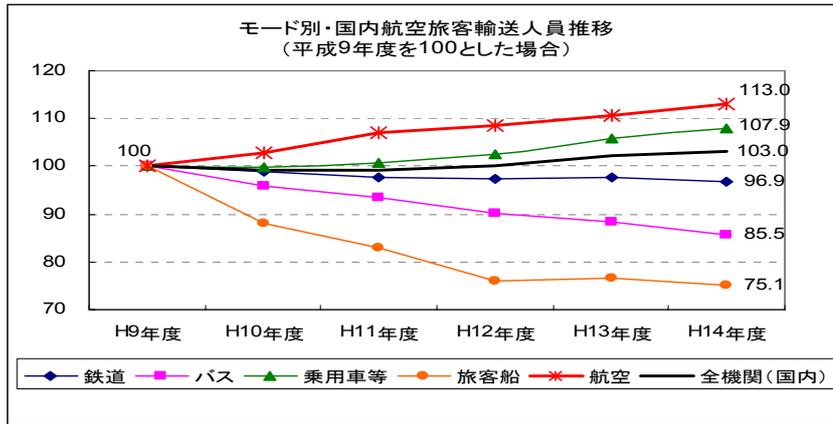


図3-18 モード別の国内航空旅客数の推移

出典：輸送統計年報

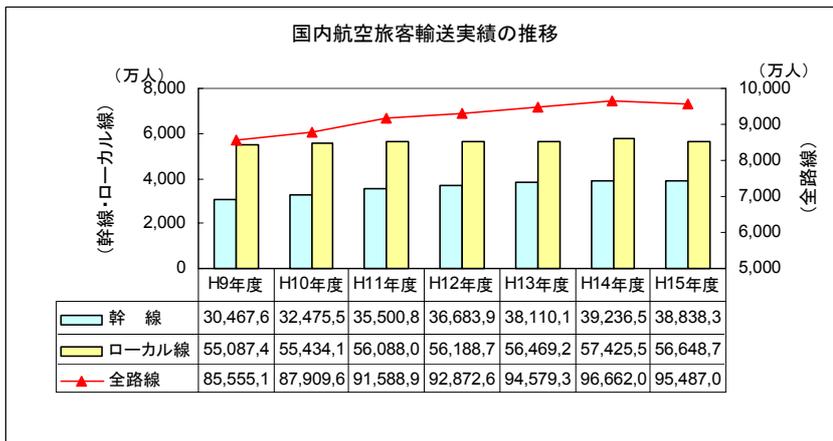


図3-19 国内航空旅客輸送実績の推移

出典：航空輸送統計年報

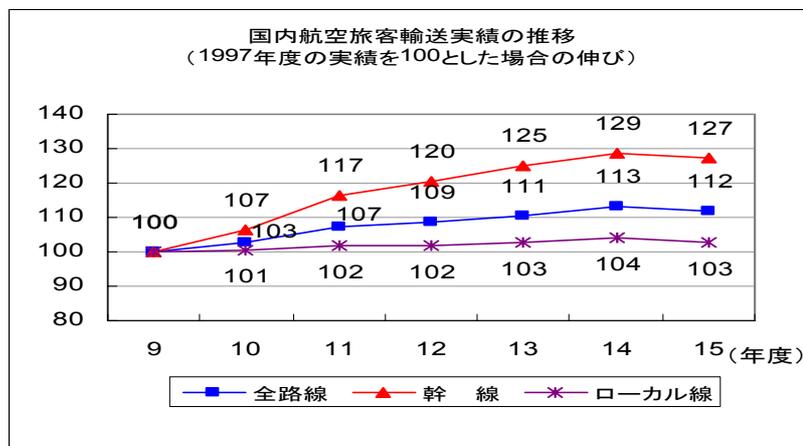


図3-20 国内航空旅客輸送実績の推移

出典：航空輸送統計年報

(2) 評価結果

以上の結果から規制緩和後も基本的に旅客数は増加傾向にあるものと思われるが、平成15年度は10年振りに前年度に比べ減少し、平成16年度も低い水準で推移していることから、引き続き状況を注視していく必要がある。

5. 定時性の変化

規制緩和により定時性に影響が生じているか否かについて評価する。

(1) 欠航率の推移

欠航率とは、計画便数の中で実際に欠航した便数の割合を示したものであり、遅延便は含まれていない。欠航率は、平成13年度以降上昇傾向にあるが、これは、主として悪天候による欠航の動向を反映したものと考えられる（図3-21）。悪天候による欠航を除くと、欠航率はほぼ横這いで推移しており、特に大きな変化は見られない。平成16年度上期の急上昇は、台風の上陸数が例年の約4倍となり欠航が相次いだことに伴い、天候による欠航率が例年の約3倍に膨れ上がったことが原因と考えられる。

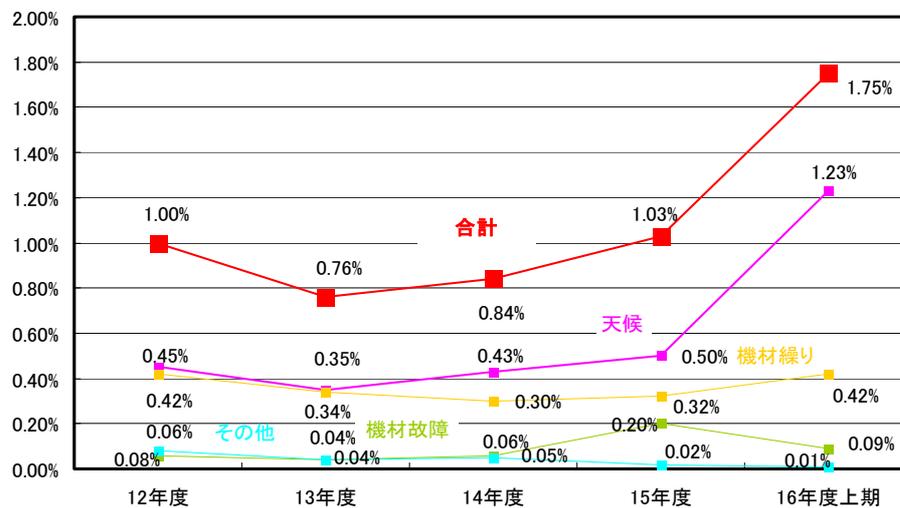


図3-21 欠航率の推移

注) 特定本邦航空運送事業者の実績

(2) 遅延率の推移

遅延率とは、実際に運航した便数の中で15分以上遅延した便数の割合を示したものであり欠航便は含まれていない。遅延率は、平成12年度以降4～5%の間を横這いで推移しており、特に大きな変化は見られない(図3-22)。

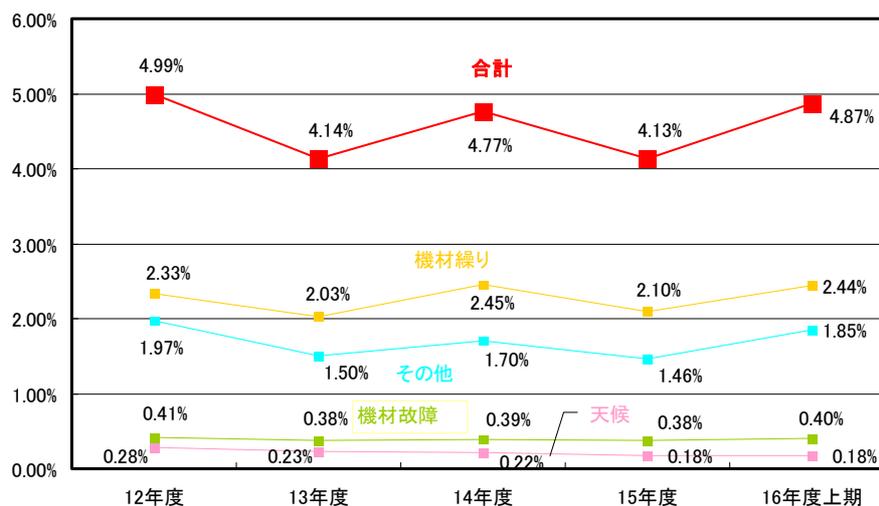


図3-22 遅延率の推移

注) 特定本邦航空運送事業者の実績

(3) 評価結果

以上の結果から、規制緩和後においても欠航率及び遅延率に特段の変化はみられない。

6. 生産性の変化

規制緩和後に、航空会社の生産性がどのように変化したかについて、大手航空会社と新規航空会社別に評価を行う。

(1) 大手航空会社の生産性

大手航空会社の営業収入は営業費用を若干上回る形で推移してきた。規制緩和直後はイールドの上昇に伴い営業収入が伸びたが、その後、国内需要の低迷と競争の激化により営業収入は伸び悩み、平成14年度からは営業費用が営業収入を上回る形で推移している（図3-25）。

単位当たり営業費用の推移でみると、規制緩和前から座席キロ当たりコストが低下傾向にあったが、平成12年度以降は、各種費用の増加に伴い、微増となっている（図3-26）。

他方、コストを抑えるために従業員数の削減を行った結果、従業員一人当たり収入は平成9年度の0.59億円に比べ、平成15年度は約1.2倍の0.73億円に増加している（図3-27）。このことから大手航空会社は、座キロ当たりコストの増大に対して、従業員一人当たりの営業収入を増加させることで、コスト増に対する対応を図っているものと考えられる。

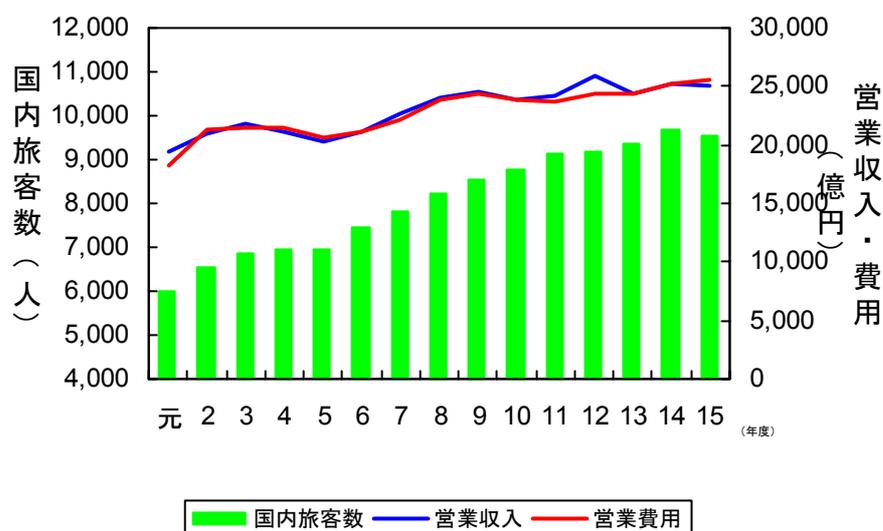


図3-25 旅客数と収入・費用の推移

出典) 各社決算、航空輸送統計年報、数字で見る航空

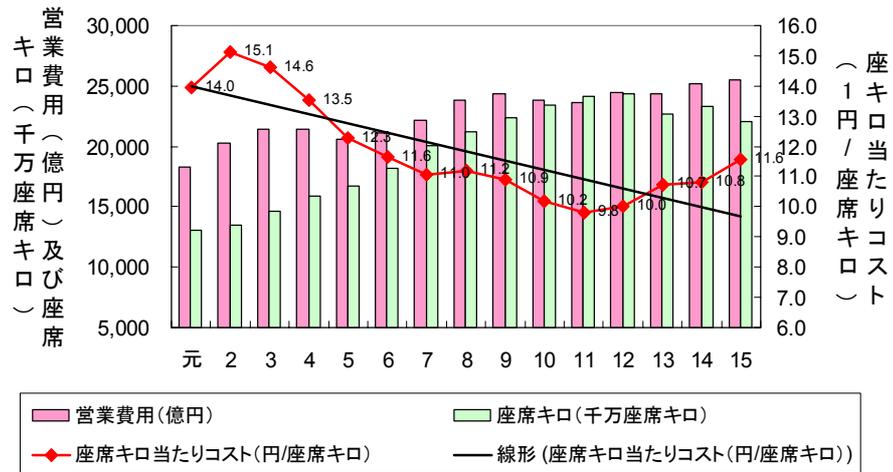


図3-26 単位当たり営業費用の推移

備考) 座席キロは、国内、国際の合計

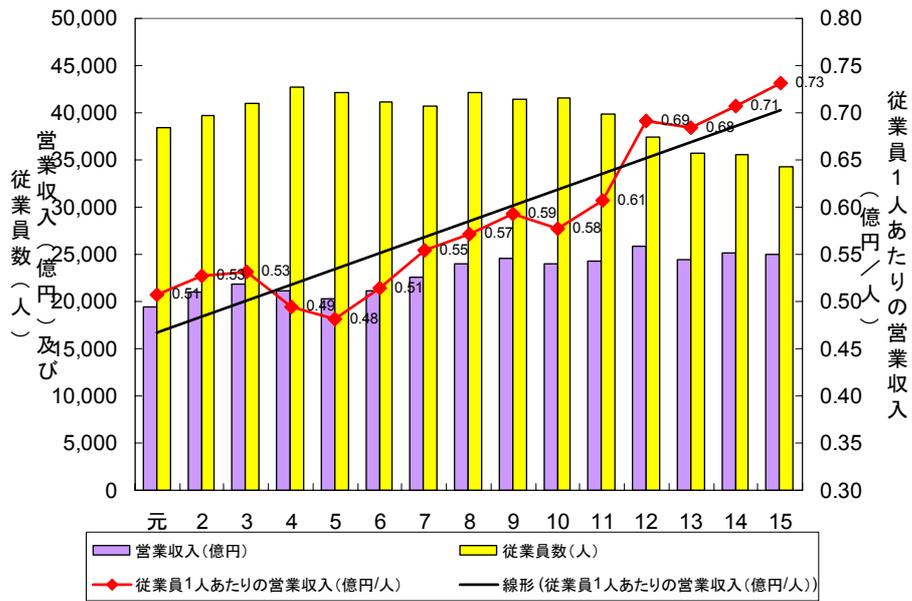


図3-27 従業員1人当たり営業収入の推移

(2) 新規航空会社の生産性

新規航空会社3社の合計は、従来、営業費用が営業収入を上回る形で推移してきたが、平成15年度に初めて営業収入の合計が営業費用の合計を上回った(図3-28)。旅客数は一貫して伸びており、平成9年度は、約46万人であったが、平成12年度にはその約3倍の150万人を突破し、平成15年度では約370万人に達している。

単位当たり営業費用は、低下傾向にあり、座席キロ当たりコストが平成10年度では13.13円であったものが平成15年度においては10.07円となっており、23%の減少がみられる。その結果、単位当たり営業費用は大手航空会社とほぼ同様となっており、平成14年度からは大手航空会社を下回っている(図3-29)。

従業員一人当たり営業収入は、大手航空会社と異なり従業員数が顕著な増加を示しているものの、それ以上の増加を営業収入において実現してきた結果、増加傾向にある。

(図3-30)。しかしながら、その数値は平成15年度で大手航空会社の0.73億円に対して、0.38億円と半分強程度に止まっているのが現状である。

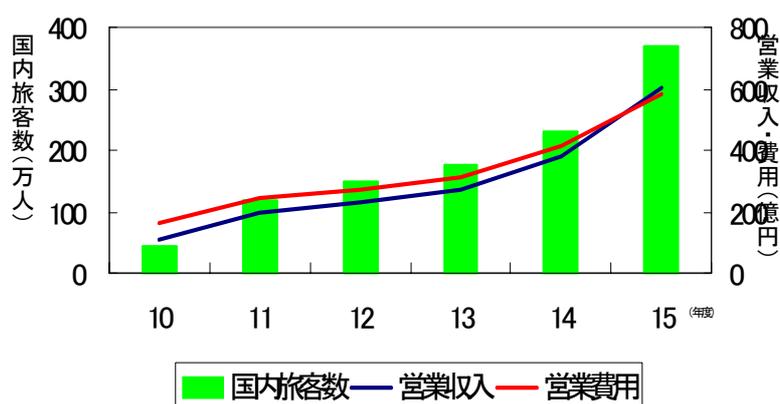


図3-28 旅客数と収入・費用の推移

出典) 各社決算(SKYのみ10月期)、航空輸送統計年報、数字で見る航空

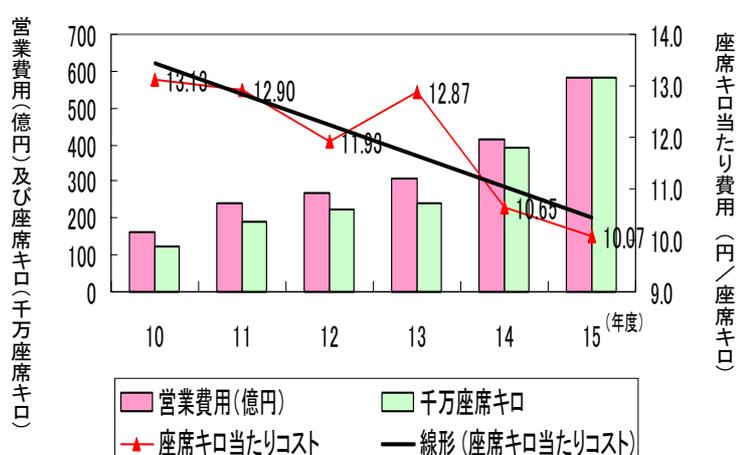


図3-29 単位当たり営業費用の推移

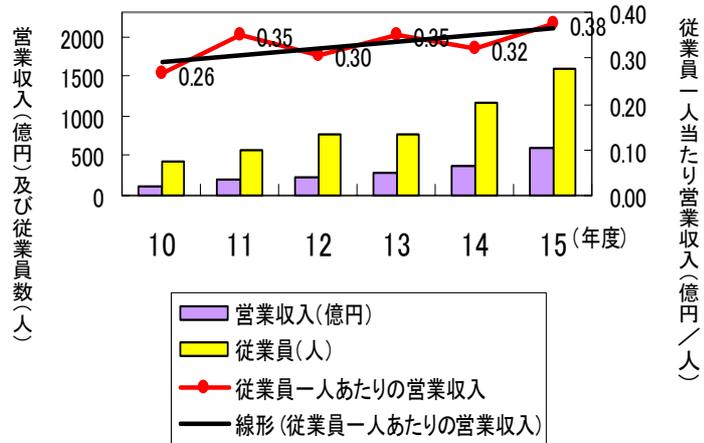


図3-30 従業員一人当たり営業収入の推移

(3) 評価結果

以上の結果から、大手航空会社・新規航空会社ともに、規制緩和後も生産性が向上する傾向にあるものと考えられる。

7. 新規参入の影響

規制緩和の影響により、新規参入の効果について、特に運賃と需要喚起効果について評価する。

(1) 新規参入路線の運賃の動向

新規参入路線のイールドは、「3. 運賃の変化」でみたように、他の羽田空港発着路線よりもより減少率大きい。当初から新規航空会社が参入した羽田＝札幌線と羽田＝福岡線の普通運賃の推移は以下のとおりである。羽田＝札幌線においては、平成12年においては大手航空会社が2万8千円であったのに対して、北海道国際航空は1万6千円と大きな価格差がみられた。しかしながら、年を追うごとに、大手航空会社に近い水準に上昇し、価格差が縮小する動きがみられる（図3-31）。他方で、羽田＝福岡線においては、平成12年においては大手航空会社とスカイマークエアラインズの販売額は3万1千円と同額であったが、平成14年にはスカイマークエアラインズが2万1千円に値下げするなど、価格差が拡大したものの、その後、価格差は縮小してきている（図3-32）。

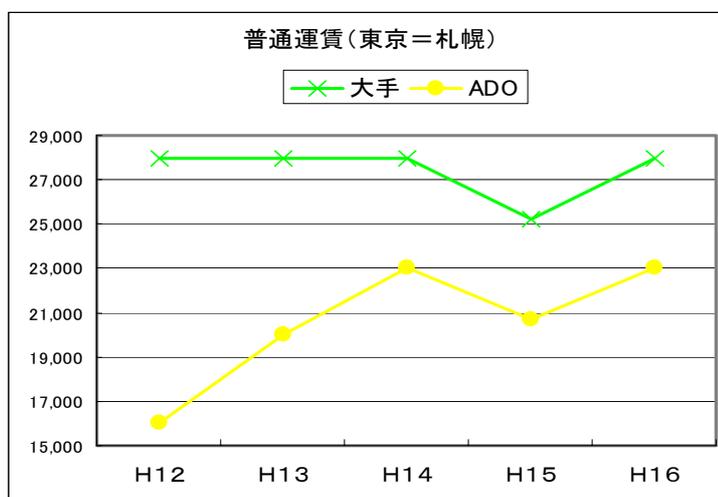


図3-31 東京＝札幌普通運賃比較

注) 運賃額は各年4月の最初の平日に設定されている運賃額。

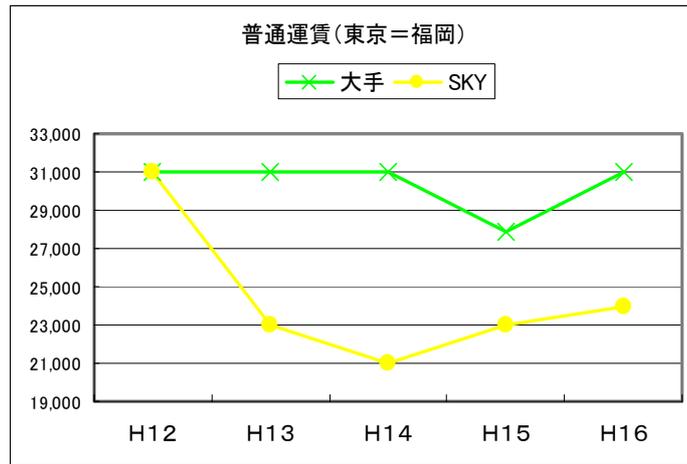


図3-32 東京=福岡線の普通運賃比較

注) 運賃額は各年4月の最初の平日に設定されている運賃額。

(2) 新規参入の需要喚起効果

平成10年にスカイマークエアラインズと北海道国際航空が参入した羽田=福岡線と羽田=札幌線では、旅客数が大幅に増加しており、また、他の路線に比べても高い伸びを示している。具体的には、羽田=福岡線（スカイマークエアラインズ参入）では、5年間で127万人、羽田=札幌線（北海道国際航空参入）では5年間で96万人以上増加している（図3-33、34）。増加率でみると、羽田発着路線全体の旅客数の増加率を遥かに上回る伸びを示していることが分かる（図3-35）。

また、新規参入路線全体と羽田発着路線全体における旅客数の増加率を比較すると、羽田発着路線全体の旅客数の増加率をはるかに上回る伸び率を示していることが読み取れる。羽田発着路線全体の伸び率と比較すると、スカイマークエアラインズが平成10年に参入した羽田=福岡線、同じく同社が平成14年に参入した羽田=鹿児島線、北海道国際航空が平成10年に参入した羽田=札幌線、スカイネットアジア航空が平成14年に参入した羽田=宮崎線のいずれも平成9年度と平成15年度を比較すると、羽田発着路線合計の増加率よりも大きい（図3-34）。なお、平成14年度から15年度にかけて旅客数が減少しているが、これは全国的な需要動向と同様の傾向である。

新規参入事業者は厳しい経営状況が続いていたが、債務の整理や経営の効率化等が進んできた結果、「6. 生産性の変化」でみたように、近年は、経営状況が改善されつつある。

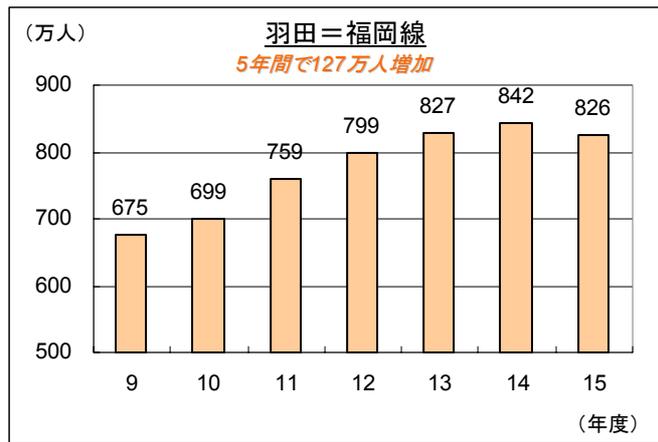


図 3 - 3 3 羽田＝福岡線における旅客数の増加

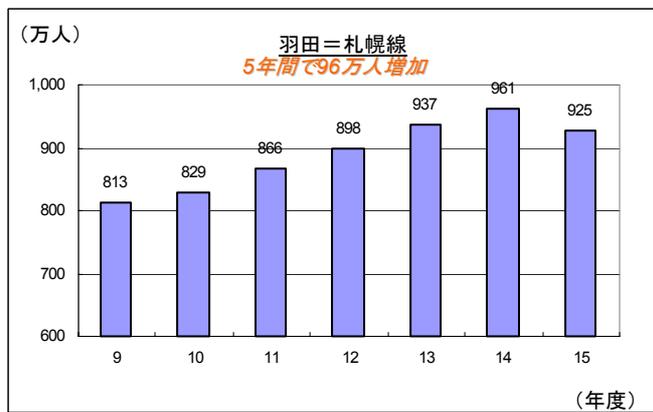


図 3 - 3 4 羽田＝札幌線における旅客数の増加

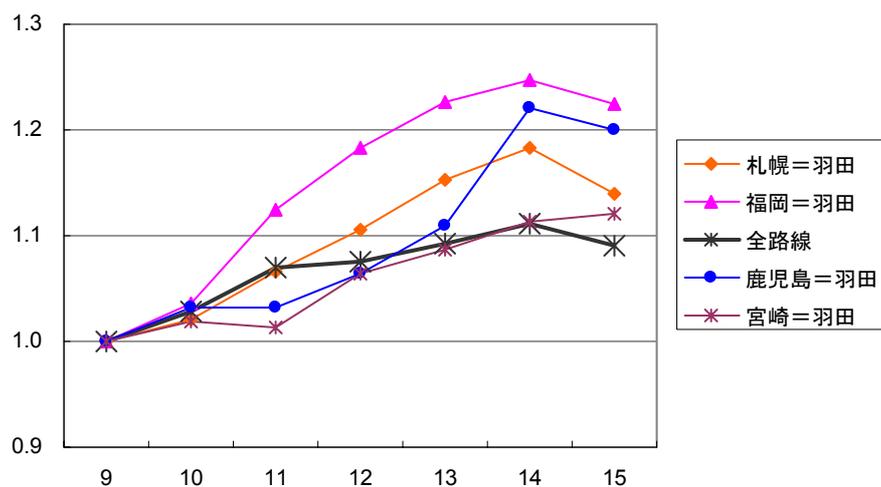


図 3 - 3 4 新規参入路線と羽田発着路線の旅客数の増加率の比較

出典) 航空局資料

(3) 評価結果

新規参入の結果、イールドの低下やこれに伴う旅客数の増加が促進されており、規制緩和後、一定の成果が上がっていると考えられる。

8. JJ統合の影響

JJ統合の影響について評価を行う。まず、両者の経営統合の経緯について概観した上で、それに伴い参入事業者数が減少した路線における便数や運賃の変化について分析する。

(1) 経営統合の経緯

平成13年11月2日にJALとJASは共同持株会社の設立について基本合意に達した旨の発表を行った。

平成14年10月2日、JALとJASは、共同持株会社「日本航空システム」(JALS)を設立し、その100%子会社になるとともに、販売体制の一体化、共通自動チェックイン・販売機の設置、マイレージプログラムの提携等を実施した。「(フェーズI)」。

統合後の平成14年度、両グループの旅客キロベースでの国内航空旅客輸送シェアは、ANAグループの48.1%を上回る49.0%となった(図3-37)。

平成15年4月には、大幅な路線の再編を行い、幹線をJAL、ローカル線をJASに集約するとともに、予約、発券及び空港基幹システムの統合を実施した。平成15年8月から9月にかけてJALS及びJASの本社機能をJALビルへ集約した。

平成16年4月1日には、運送事業者の社名をJAL、JASから日本航空インターナショナルと日本航空ジャパンに変更した上で、「JAL」便名に統一し、カウンターや予約システムの統一等を行った。「(フェーズII)」。

さらに、平成16年6月26日、共同持株会社の社名を「株式会社日本航空システム(JALS)」から「株式会社日本航空(JAL)」に変更した。平成17年2月、新JALグループは平成18年度中の実現をも視野に入れつつ、持株会社と事業会社の早期一社化を目指すこととしている。

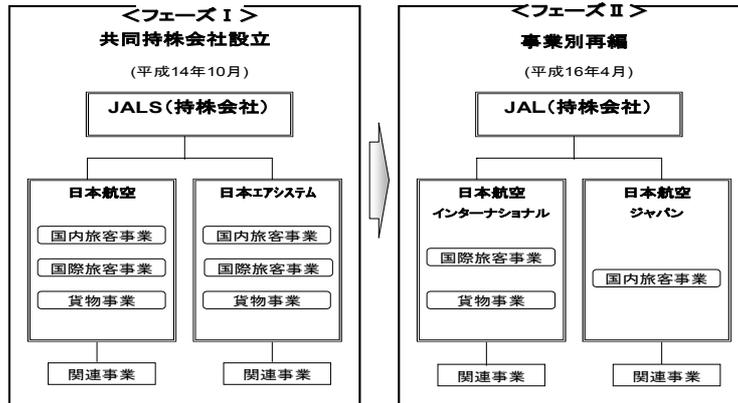


図3-36 統合会社の構成

注1) 平成16年4月にJALとJASは、それぞれJALIとJALJに社名変更

注2) 平成16年6月に共同持株会社の社名を「JALS」から「JAL」に変更

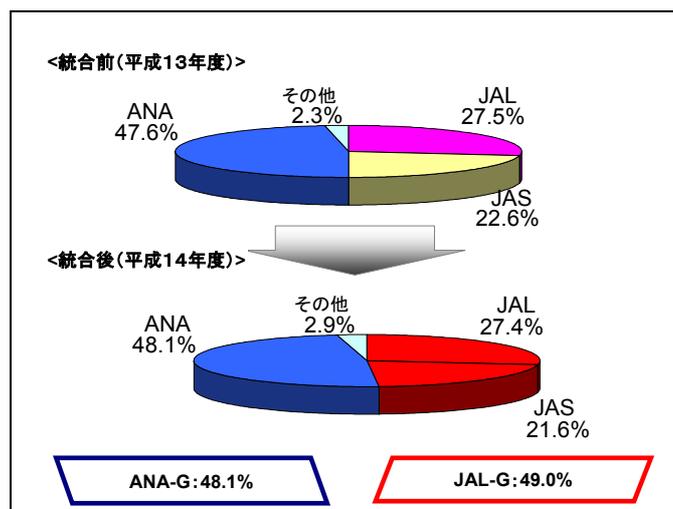


図3-37 国内航空旅客輸送シェア（旅客キロベース）

(2) 統合に伴い参入事業者数が減少した路線の便数の推移

「2. 路線・便数の変化」でみたように、主としてJJ統合の影響により、3社以上の競争路線の割合が8%から4%へと半減した。

図3-38にあるように、JJ統合に伴って参入事業者数が減少した羽田空港発着路線の便数の推移をみると、参入事業者数が4社から3社へ変わった路線は、札幌及び福岡の2路線で平成13年10月と比較して平成16年10月にはそれぞれ3便、2便減少している。3社から2社へ変わった路線は伊丹、関西、那覇、小松、広島、高知、熊

本及び大分の8路線であるが、那覇が2便減少、関西、小松、高知、熊本及び大分がそれぞれ約1便減少している一方で、他の事業者が大幅に便数を増加させた伊丹路線は3便増加しシェアは過半数を維持している。統合前にJAL及びJASのみが運航していた帯広、女満別の各路線の増減はみられない。以上の結果から、これらの路線全体としては、新JALグループが約7.4%の減便となったものの、いずれの路線についても新JALグループが減便した路線のほとんどでANAグループ又は新規航空会社が増便しており、全体として約8.9%の増便となっていることから、便数については特に大きな影響はないものと考えられる。

路線	13年10月			16年10月			13年と16年の比較			
	全社便数	JALグループ便数	JALグループのシェア	全社便数	JALグループ便数	JALグループのシェア	全社便数	JALグループ便数	JALグループのシェア	
〔4社→3社〕										
羽田	新千歳	45便	25便	55.6%	44便	22便	50.0%	▲2.2%	▲12.0%	▲5.6P
	福岡	43便	23便	53.5%	47便	21便	44.7%	+9.3%	▲8.7%	▲8.8P
	小計	88便	48便	54.5%	91便	43便	47.3%	+3.4%	▲10.4%	▲7.2P
〔3社→2社〕										
羽田	伊丹	20便	12便	60.0%	29便	15便	51.7%	+45.0%	+25.0%	▲8.3P
	関西	15.1便	8.1便	53.6%	14便	7便	50.0%	▲7.3%	▲13.6%	▲3.6P
	那覇	20.5便	13.5便	65.9%	20便	11.5便	57.5%	▲2.4%	▲14.8%	▲8.4P
	小松	11便	7便	63.6%	11便	6便	54.5%	±0.0%	▲14.3%	▲9.1P
	広島	15便	8便	53.3%	17便	8便	47.1%	+13.3%	±0.0%	▲6.2P
	高知	8便	5便	62.5%	8便	4便	50.0%	±0.0%	▲20.0%	▲12.5P
	熊本	11便	7便	63.6%	17便	6便	35.3%	+54.5%	▲14.3%	▲28.3P
	大分	10便	7便	70.0%	10便	6便	60.0%	±0.0%	▲14.3%	▲10.0P
小計	110.6便	67.6便	61.1%	126便	63.5便	50.4%	+13.9%	▲6.1%	▲10.7P	
〔2社→1社〕										
羽田	帯広	4便	4便	100.0%	4便	4便	100.0%	±0.0%	±0.0%	±0.0P
	女満別	4便	4便	100.0%	4便	4便	100.0%	±0.0%	±0.0%	±0.0P
	小計	8便	8便	100.0%	8便	8便	100.0%	±0.0%	±0.0%	±0.0P
合計	206.6便	123.6便	59.8%	225便	114.5便	50.9%	+8.9%	▲7.4%	▲8.9P	

図3-38 JJ統合に伴い参入事業者数が減少した路線の便数の推移

注1) 羽田空港発着路線について作成。

注2) 便数の、左欄は全社合計便数、右欄の()内は新JALグループ合計便数

注3) 13年10月と16年10月で、羽田空港の国内定期便の発着枠は、約10.3%増加(351→387)。

(3) 統合に伴う運賃の変化

「3. 運賃の変化」でみたように、J J統合の際に普通運賃を約10%値下げしたものの、その後、平成15年度にイラク戦争やSARS等の影響による航空会社の経営悪化の中で、同年7月に普通運賃が約11%値上げされ、J J統合前の水準に戻っている。また、往復割引、回数券、インターネット割引等も約3%値上げされている。しかしながら、J J統合の結果、運賃水準が統合前に比べて大幅に上昇するといった状況は生じていない。

(4) 評価結果

統計データの分析からは、現在のところ、J J統合に伴い利用者利便が大きく阻害されているような事態はみられないが、統合後のデータが限られていることから、引き続き動向を注視していく必要がある。

今後については、新JALグループとANAグループのシェアが拮抗することにより、競争が拡大される可能性がある一方、例えば、2社路線が単独路線になった場合のように競争が縮小する可能性もあるため、引き続き競争の促進のための施策を講じていく必要があると考えられる。

IV. 政策への反映の方向性

これまでに分析したように、規制緩和後、特に大きな問題は生じておらず、また、運賃の多様化等を通じて、利用者の利便の増進につながっているものと思われるため、当分の間は、引き続き現在の規制を維持することが適当であると考えられる。

しかしながら、平成12年2月に規制緩和を行ってからまだ5年程度が経過したに過ぎず、検証期間やデータが限られているため、今後も引き続き、国内航空分野の動向を注視し、必要に応じ、適切な措置を講じる必要がある。

また、政策評価の過程で明らかになった課題を踏まえ、次のような措置を講じる方向で検討を進めることが必要である。

1. 競争環境の整備のための措置の実施

競争の促進のためには、規制の緩和だけでは不十分であり、空港容量の不足の解消等の施策を併せて講じ、競争環境を整備していく必要がある。このように、規制緩和と空港政策は密接に関連しているため、空港の整備等の空港政策が航空市場に与える影響を注視しつつ、今後も、空港政策と連携して競争環境の整備を進めていく必要がある。

このような観点から、以下の施策を講じる必要がある。

- ①平成21年に供用が予定されている羽田空港の再拡張を着実に推進する。
- ②平成17年2月に新規航空会社へ発着枠を追加配分し、同年4月以降の運航計画に反映する。
- ③羽田空港の再拡張までの間も、あらゆる観点から増枠について検討、努力し、増枠が実現できた場合には、新規優遇枠の使用状況等を勘案しつつ、必要に応じ新規優遇枠の拡大に充当する。
- ④羽田空港の今後の発着枠の見直しに当たっては、大手航空会社に再配分される航空会社評価枠の評価基準の充実に努めるとともに、従前の使用状況に配慮しつつ、航空会社評価枠の拡大を検討する。

2. 少便数路線の維持・形成のための措置の実施

平成16年9月に、羽田空港の発着枠に少便数路線の維持・形成のため、一定の少便数路線をグループ化し、減便時には他の少便数路線にのみ転用できることとする3便ルールを導入した。今後も、適切な運用を行っていく必要がある。

3. 運賃動向の注視

規制緩和後の運賃の動向には米国同時多発テロ、燃油価格の高騰等の特殊要因が相当程度影響していることから、現時点で規制緩和の影響を正確に評価することは困難である。このため、引き続き運賃動向を注視していく必要がある。