

国内航空旅客の時系列動向

平成18年1月30日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師——運輸政策研究所航空共同研究グループ
岡田啓, 田邊勝巳, 野口健幸,
ネバール カリ プレサッド, 日比野直彦
(財) 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

神田佑亮 前政策研究大学院大学,
現(株)オリエンタルコンサルタンツ

2. コメンテーター——中条 潮 慶應義塾大学商学部教授

3. 司会——日比野直彦 (財) 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

■ 講演の概要

1——はじめに

我が国では、航空規制緩和政策、新規航空会社の参入、新空港の開港等が長期にわたり展開されたことにより、国内の航空旅客を取り巻く環境は大きく変化してきている。航空共同研究グループは、これらの背景を踏まえ、1980年以降の国内航空政策に焦点をあてた研究を進めてきた。具体的には、既存の統計データ等を整理することにより、対象期間内の航空政策、航空サービス、航空旅客需要の変化に関する時系列分析を行った。本講演では、これらの分析結果を基に、1980年以降の我が国の航空政策が、航空市場に与えた影響について日比野、神田、田邊より報告する。

2——航空政策・航空サービスの時系列変化

我が国における航空政策の変遷を整理し、それに伴う供給サイドの変化について分析する。

■表—1 我が国の航空規制緩和と政策

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

注：D/T：ダブルトラック、T/T：トリプルトラック

2.1 航空政策の変遷

我が国の1980年代以降の航空政策は、主に①空港整備推進、②規制緩和の2つの柱で進められてきた。まず、1980年代以降の空港整備の変遷を見ると、1980～90年代は地方空港の開設・拡張の時代であった。1980年代には北海道、東北、山陰、四国等の多数の地方

空港がジェット化された。1990年代には、佐賀、石見、大館能代等の後背人口の少ない都市圏に空港の新設が相次いだ。2000年に入ると中部国際、神戸といった大都市圏の空港整備の他、能登、北九州空港の開設といった程度であり、我が国の空港整備は2000年までに一服した感がある。



コメンテーター：中条潮



講師：日比野直彦



講師：神田佑亮



講師：田邊勝巳

他方、航空規制緩和政策は、1986年の「航空企業運営体制在り方答申」を皮切りにスタートする。そして動きが大きくなるのは、1995年の幅運賃制度導入以降であり、路線参入規制の撤廃、運賃規制の撤廃、新規参入が急速に進んだ(表—1参照)。

2.2 供給サイドの変化

ここでは、航空路線のサービス水準の変化を①路線網、②運賃の2つの視点から考察する。まず、国内線路線網は45・47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、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路線および広島、松山等の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。また、1社運行の羽田発着路線においても増便、フライトスケジュールの変更等が行われており、乗客の利便性が大きく向上し、利用者数も増加した。

同時期について他の空港発着路線を見ると、大阪(伊丹・関西)発着路線は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いだ。複数社運行化された路線は九州、四国路線であった。他方新規路線は東北、北海道方面であり、これらの路線のほとんどが日本エアシステム(JAS)により運行された。JASは伊丹空港の環境問題に対応したジェット化代替枠を得られたことが要因の1つと考えられる。

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(JAL)、全日空(ANA)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JASによる運行であり、既存の伊丹線の半数が関西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、低頻度路線では隔日、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羽田線等に投入された。

他方、運賃はこれまでの規制緩和政策においても大きなテーマとして扱われており、運賃の低下のほか、路線間の格差の低減が重要視されてきた。1995年の規制緩和以降、様々な割引運賃が登場し、利用者の選択肢を広げてきたが、残念ながら我が国の統計においては実支払運賃と利用者数に関する資料がないため、ここでは正規運賃水準に焦点をあてて変化を考察する。

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のパターンが異なった。利用者の多い羽田、大阪(伊丹・関西)、福岡相互発着路線では正規運賃が上昇し、その他の路線では低下した。このほか、北海道路線、大阪(伊丹・関西)発着北東方面長距離路線等で運賃が低下している。

路線間格差の推移を時系列で見ると、2つの特徴がある。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、その後格差が拡大している点である。幅運賃制度により運賃格差が縮小し、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、高いのは北海道路線、伊丹—北東方向路線であることである。伊丹線の場合、近距離、中距離は標準的な水準であり、境界は伊丹—仙台線(632km, 25,000円, 1986年)と伊丹—秋田線(700km, 30,300円, 1986年)である。この傾向は現在まで続いている。

3—航空政策・航空サービスの変化が国内航空旅客需要に与える影響

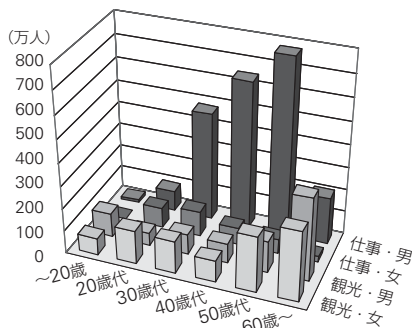
ここまで整理した航空政策の変遷、それに伴うサービス水準の変化により、航空需要がどのように変化したかを考察する。

一連の航空施策により、供給座席数・乗客数とも増加基調にあり、規制緩和が始まった1986年より20年で約2倍となった。地域別に見ると関東・甲信

越発着の旅客の増加が大きく、羽田空港の滑走路開設に伴う発着枠の増加、地方空港のジェット化による供給座席量の増大が起因しているものと考えられる。旅客の増加は大阪(伊丹・関西)線、福岡線等の幹線に限らず、中国・四国・九州路線の伸びが非常に大きい。

利用者の属性別に見ると、目的別では観光目的が大きく増加しており、業務、私用目的は微増であった。年代別に見ると高齢層の伸びが大きく、また、性別で見ると女性のシェアが大きく伸びてきている。

これらの属性別の変化を重ね合わせてみると、「仕事目的の男性」、「観光目的のシニア層と女性」の伸びが大きくなっている(図一参照)。実際、利用者数が伸びている路線は観光目的の利用者の割合が高く、幹線では札幌千歳ー羽田、名古屋、大阪(伊丹・関西)、羽田ー那覇線である。



出典：航空旅客動態調査
注：1983年から2003年までの増加数

■図一 属性別利用者数増加の比較

4—国内旅客需要に与える影響

一個別事例の紹介

続いて、国内旅客需要に与える影響を特徴的な幾つかの事例に沿って検討する。航空需要に影響を与える要素として、①空港の影響、②他の交通機関の影響、③規制緩和と新規参入企業による影響という3つの視点から考察する。

4.1 空港の新設、ジェット化の影響

1990年以降に新設された主な空港に、庄内、福島、石見、佐賀、大館能代、

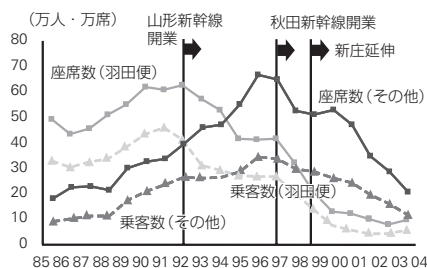
関西空港がある。開業1年後の乗降客数を100とすると庄内、福島を除く全ての空港が現状維持、もしくは減少傾向にある。新設空港発着路線の平均座席利用率を見ると、航空会社の損益分岐の1つの目安である座席利用率65%を開業年から2004年まで超えた空港は庄内のみという厳しい現状である。例えば福島空港では2001年の7路線から2004年には4路線になり、現存路線も60%を上回る路線は1つだけである。一方、第一種空港として開業した関西空港は開業して3年ほど伊丹空港の乗客を奪う形で乗降客数を増やした。それ以降、徐々に伊丹空港に乗客を奪い返されており、両空港は競合関係にあることがわかる。関空、伊丹発路線の総乗客数は関空開業以来、順調に乗客数を伸ばしていったが、近年は僅かではあるが減少傾向にある。特に伊丹の羽田線の乗客数増加と関空の羽田線以外の乗客数の減少が特徴的である。その他の地方空港の新規開業も僅かながらではあるが、近隣の既存空港の乗客数を減らす傾向がデータから読みとれる。

1980年以降、空港のジェット化は与那国を除く全空港でジェット化前年の乗降客数の増加をもたらしている。例えば岡山ではジェット化により大型機材の運用が可能になり、一便あたりの座席数が増加した。例えば羽田ー岡山線はジェット化直前の1987年の平均50座席から、1989年には平均で4倍の200座席に増加している。これに加え、便数も増加したため提供座席数も増加し、提供座席数以上に乗客数も増加したため、座席利用率も増加する現象が見られた。こうした傾向は羽田線以外の路線よりも、羽田線に顕著にでており、潜在需要の顕在化に最も成功した一例であると言える。一方、ジェット化2年目以降、乗降客数を減らす空港も少なくない。帯広、南紀白浜、出雲等がこれに該当するが、与那国のような離島空港が総じてジェット化の

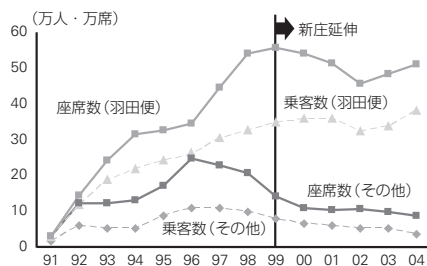
効果が小さく、集客に苦戦していることがわかる。

4.2 他交通モードとの競合

新幹線の延伸は航空需要に大きな影響を与える。図一2、図一3は山形、秋田新幹線開業と山形新幹線の新庄延伸が航空の乗客数に与えた影響を示したものである。直接競合する羽田線が各新幹線の開業に合わせて座席数・乗客数を減らす傾向が読み取れる。更に直接競合しないその他路線も減少傾向にあることがわかる。一方、庄内空港は山形新幹線の新庄延伸の影響を余り強く受けていないことがわかる。これは山形空港が山形市内の北20km(バスで45分)に位置し、新幹線駅と比べて著しく不便であるのに対して、庄内空港はIC至近で無料駐車場もあり、庄内市内から最寄り新幹線駅の新庄駅まで1時間以上かかることから、新幹線に対して十分な競争力を持っているためである。地域流動調査によれば東京圏発山形県の鉄道と航空のシェアはほぼ一定である。



■図二 山形新幹線の影響(山形空港)



■図三 山形新幹線の影響(庄内空港)

一方、競争力を失った山形空港においては、ANAの羽田ー山形線撤退により、2003年4月から搭乗率保証(基準は70%)を設け、JASによる1日1往復運行

■表—2 路線別乗客数増加ランキング (1985—2004)

順位	順位 (伸び率)	路線名	乗客数の増加	乗客数の増加率
1	35	羽田—福岡	4,625,184	233%
2	54	羽田—千歳	4,557,795	200%
3	24	羽田—那覇	3,046,240	299%
4	57	羽田—大阪	3,003,257	193%
5	25	羽田—広島	1,590,777	295%
6	50	羽田—鹿児島	1,156,675	204%
7	34	羽田—熊本	1,026,784	236%
8	1	羽田—岡山	1,023,575	2314%
9	8	羽田—高松	1,000,395	483%
10	20	名古屋—福岡	920,916	338%

を維持している。2003年度は搭乗率が65.2%に留まり、県と周辺自治体が4,176万円を補填している。この他に山形県は利用促進予算(バーゲン運賃)、着陸料の軽減、空港ビル使用料の助成等2年間で8,000万円を助成している。

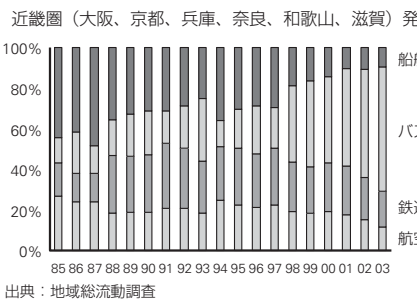
表—2は1985年から2004年までの20年間における路線別乗客数の増加ランキングを示している。この中で乗客数の増加率が最も高い路線が羽田—岡山線である。空港の乗降客数ベースで見ても、この20年間で最も乗客数を増やした空港は岡山である。この理由は3つ考えられる。1つは先に指摘したジェット化の影響である。1987年以前はプロペラ機(YS—11)だった運用機材が1988年以降はB767主体に変わった。2つ目の理由は空港までの交通アクセスの良さである。鉄道アクセスは無いが、山陽道・岡山道・瀬戸中央道の結節点に近く、また無料駐車場も整備されている事から自動車アクセスの利便性は高い。3つ目の理由がダブルトラック化による競争の促進と格安運賃の設定である。2001年のダブルトラック化に合わせ、特定便割引運賃を競争力のある価格に設定し、新幹線の乗客を奪っている(表—3参照)。山形のように新幹線の競合に破れた路線がある一方、東京からある

■表—3 航空と新幹線の代表的な運賃

	距離	航空：正規運賃	航空：特定便割引(19時台)	新幹線運賃(指定席)
東京—大阪	510km	19,200円	13,700円	14,050円
東京—岡山	680km	26,200円	12,700円	16,860円
東京—広島	790km	26,700円	16,700円	18,550円

一定の距離、離れた岡山のように十分、競合可能な路線もある。

最後に本州四国連絡橋の与えた航空需要への影響について言及したい。連絡橋の開通により四国が本州と地続きになったため、時間は掛かるが安価で便数が多い高速バスが航空と競合し、近距離線である伊丹・関空線に大きな影響を与えた。特に明石海峡大橋・しななみ海道の開通により、四国でも大阪に近い徳島・高松は伊丹・関空線が廃止され、松山・高知も減少傾向にある。図—4は近畿圏(大阪、京都、兵庫、奈良、和歌山、滋賀)発四国行き交通機関別シェアを示しているが、バスのシェアが急激に高くなっていることがわかる。

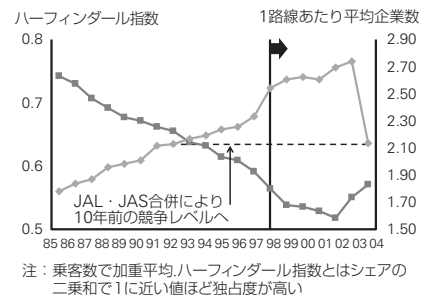


■図—4 四国への交通機関別シェア

4.3 規制緩和と新規参入の影響

最後に供給サイドが航空需要に与える影響を見る。1998年にスカイマーク(SKY)とAIRDO(ADO)が、それぞれ羽田—福岡、羽田—札幌に新規参入した。SKYはその後、羽田—大阪、大阪—福岡線に参入後、2年で撤退し、2003年に地方長距離線を展開したが、翌年、一部路線を撤退する等、非常に出入りの激しい路線設定になっている。羽田—福岡線はSKYの参入により提供座席数は増加したが、座席数ほど乗客数は伸びなかった。SKYを除く3社は座席利用率が65%を下回る水準で低迷している。一方、ADOが参入した羽田—千歳線は、福岡線に比べると緩やかな増加傾向にある。座席利用率を見ると参入後もJASを除く3社が65%をほぼクリアしている。

規制緩和や新規参入はどの程度、競争を促進したのだろうか。その間接的な指標が図—5に示されている。路線当たりの平均企業数は1985年に1.7社程度だったが、2003年には2.8弱へと増加し、JAL・JAS合併により、10年前の競争水準である2.1に戻った。また路線数の増減を見ると、近年は地方線の廃止が目立ち、2002年以降では総路線数も減少傾向にある。ただし、離島路線は殆ど廃止されていない。



■図—5 路線の競争度

規制緩和の負の影響として地方路線の切捨てが懸念されている。この点について北海道発着の各路線で見ても、幹線である羽田—千歳線については2003年まで順調に乗客数・座席数を増やしているが、羽田線以外は1999年から乗客数・座席数が減少傾向にある。一方、千歳、離島を除く北海道路線の羽田線の乗客数は90年代後半からほぼ一定であるのに対し、羽田線以外は97年から減少傾向にあることがわかる。細かく見ると空港によって乗客・座席数の増減に差があり、例えば函館の場合、2000年から羽田線以外の1機あたり座席数が160から80に半減し、1日あたりの便数は約40便から80便近くに増えたが、近年、減少傾向にある。一方、釧路では2000年以降も、便数は増加している。

続いて運賃に与える影響を見てみると、規制緩和後、様々な割引運賃制度が設定されており、標準運賃の比較は意味をなさない。そこで路線間の割引率を比較してみると、需要が多く、競争

も激しい幹線の割引率が高い。他方、需要が少ない地方線になればなるほど割引率が低い、あるいは割引制度のメニューが少ない、もしくは割引制度そのものが無い路線が多くなる。

規制緩和と新規参入の影響を要約すると、まず新規参入企業は需要が多い路線（大半は羽田線）に参入している点、JAL・JAS合併により同一路線内の競争が低下している点、そして規制緩和後運賃の割引メニューは増えたが、非競合路線の割引率が低い点が挙げられる。また規制緩和における地方路線の影響については、地方路線の廃止、減便、子会社への移管が見られた。ただし、企業も経営努力を続けており、小型の機材に転換し、便数を増やす等の効率化を進めている。そして、最も需要が少ない離島の路線数については、むしろ増加傾向にあることがデータから読み取れた。

5— 本日の発表のまとめ

本研究では、航空旅客に関する時系列データから近年の航空需要、サービスの変化、政策変更の影響を示した。一時的に需要が増加した空港が10年、20年というスパンで見ると需要が減少している場合もあり、こうした時系列データを用いた分析の重要性を改めて示したと言える。

今後の研究課題・方向性として、航空旅客動態調査を利用した交通行動分析、新規参入企業の行動をより詳細に実証分析をすること、FFPやアライアンスの動きを分析すること等が挙げられる。しかしながら、こうした分析に必要なデータの中で、特に運賃データは公表されていない。この点に関しては、米国DOTが一部の運賃データをサンプル調査により構築、公表していることから、このようなデータ収集に関する国の役割に期待する。

■ コメントの概要

1次加工基礎データを整理することは、全体動向や個別の事案に対する議論の土台を提供するという意味で大変重要なことである。今後、これらの基礎データをもとに、このようなことを研究してもらえると嬉しいといった点を、空港整備、規制緩和と航空輸送、大衆化の進展の3点に関して述べる。

1— 空港整備

空港整備は数としてはほぼ完了していると認識している。これからの空港整備においては、数から質へ、建設から維持へと重点を変更しながら選択的な投資を行う必要がある。今後、空港は単なる飛行機の発着の場所ではなく、地域の核としての役割が重要となってくる。従って、防災、国防、地域活性化の拠点として役割を考慮に入れながら空港の整備を進めなければならない。

1.1 空港整備のミスマッチ

最近の航空需要の推移を見ると関東甲信越地域が伸び、四国と関西が減少している。羽田空港を中心とした需要が伸びているにもかかわらず、首都圏の空港整備は遅れている。これまでに既設空港への有効な投資もなされていたが、既設・新設空港への無駄な投資も多かったのも事実である。今後は時期、地域による投資の柔軟性が必要になってくる。そこで、これまでの空港整備が、効果に応じた優先順位に基づく投資であったのか否かについて検証が必要になってくると思われる。これらの検証が選択的な投資を行う際の土台の提供に繋がる。その他に検討すべき研究テーマとしてはジェット化の効果や空港施設の拡張、空港移転などのそれぞれについて、経済状況、制度の変更との関係の究明が挙げられる。

1.2 空港間競争の視点

関空と伊丹の取り合い、丘珠の健闘、新設空港と既設空港間の若干の競争に関するデータを示してもらったが、これを見て、空港の建設から運営の時代への転換ということを考慮するならば、二次空港としての活用可能性、隣接空港間の競争を促進させていくべきだと考えた。この点に関連しては、旧空港と新空港間、既設空港間を含めた研究が必要とされる。つまり、競争しない理由、コラボレーションを進めない理由等を知りたい。また、できれば成田も含めた内陸競争の実態も究明できたらと思う。

1.3 他交通機関との競争

航空サービスは、参入・撤退が比較的容易な柔軟な交通機関と言える。とはいえ、補助金を出してまで路線を維持しようとする山形路線は不思議である。また、高速バスとの競争の視点も航空輸送市場の大衆化社会において重要である。

2— 規制緩和と航空輸送

2.1 ダブルトラッキングの大きな効果

国土交通省の政策評価でも、「ダブルトラッキング化は大きな効果」としているが、むしろ、規制緩和の遅れの象徴を示していると私はみている。

2.2 規制緩和と運賃の変化

標準原価制度、幅運賃制の導入が人為的に路線別運賃格差を縮小したという説明があったが、当時、運賃における南北格差を縮めるために人為的な運賃調整がなされたと私もみている。しかし、SKYの参入と2000年の規制緩和により競争が進展した結果、再び運賃のばらつきが現れるようになった。これは、同じ距離でも需要の状況によって弾力的な運賃設定が可能になったからであり、むしろ望ましい方向だと考える。ここで研究テーマとしては、既存グループ相

互の競争と既存航空会社と新規参入会社との競争に違いを明らかにすることと、新規参入後の運賃変化を路線別に分析すること等が挙げられる。

2.3 地方路線の衰退

離島路線の増加や地方都市間路線の衰退という現象は、本来、望ましい傾向である。不採算サービスの廃止、子会社移管、参入・退出がみられるようになったことは良いことと言える。地方路線の衰退に関して考え得る研究テーマとしては、隔日便しかない路線への新規参入が停滞している理由やこのような低密度需要路線を国として維持しなければならない根拠を明らかにすることが挙げられる。

3—その他

航空の大衆化が進展している中で、観光目的のシニア層と女性の需要を如何に取り込むのがカギとなる。もうひとつ重要な点は、軍民共用空港の動きである。このような空港の輸送量が停滞しているようだが、本来は範囲の経済性ははたらく分野であるため、もっと有効に活用できる方策を模索すべきであろう。最後に、国際航空需要に関しても同じような観点で研究を進めてもらえれば嬉しい限りである。

■ 質疑応答

C 2000年度に入って地方路線と離島路線が急激に増え、1便当たり座席数が激減したのは、2000年2月航空法の改正により、それまでの通勤路線（不定期路線）が定期路線に昇格したのが原因ではないか。

Q 分析の対象となっている1992年—2004年の期間は経済沈滞期であり、これをどう解釈するかが重要ではないか？ 2004年から景気が上昇しているのに、これが需要にどのような影響を与えているのかを調べるためにも、需要の所得弾性値を時系列的に分析してみることも意義があるのではないか？

A バブル崩壊以降、全体の航空の需要も停滞しており、地域的に見ても、特に関西地域の経済沈滞は関西地域の航空需要に大きく影響している。今後、ご指摘の点も含めて分析を進めたい。

C 航空産業にとっての競争相手は国によって異なる。例えば、アメリカは自家用車や長距離バスぐらいしか競争相手が存在しておらず、当然航空会社間の競争が激しくなる。日本の場合、ほとんどの路線で新幹線と競争しており、最近では高速バスも伸びている。発表の中で、伊丹と関空間の競争の話があったが、航空会社の立場では、関空は新幹線との競争で非常に不利という認識があったのではないか？ その結果、伊丹に国内線が集中し、関空では国際線が増加している。

C 発表の中で、関西地域の需要が停滞しているのは、関西地域の経済不振の要因もあるが、のぞみの増発、ダイヤの改正などの影響も大きいと思われる。その側面も分析した方が良いのではないか。また、2006年3月に神戸空港が開港すると航空全体のシェアは伸びるだろうが、空港同士で需要の取り合いになる可能性がある。それぞれの空港がどのような需要を取り込んでいくかを調べて欲しい。

Q アクセスも含む、時間と料金の問題も分析の視点に加えると、より総合的な判断ができるのではないか？

A 航空の運賃に関しては、時刻表で把握できる通常割引運賃までは調べたが、実勢運賃を把握するのが非常に困難であった。今後、アメリカのDOTの事例も参考にしながら工夫していきたい。時間に関しては、アクセスの問題が航空需要に大きな影響を及ぼしているおり、今後、国土交通省の資料等を使い、この点を反映させていきたい。

（とりまとめ：運輸政策研究所 田邊勝巳、神田佑亮、日比野直彦）