

運輸産業における規制緩和の効果等に関する調査

- 国内航空運送事業 -

1 調査目的

本調査は、航空運送事業に係わる規制緩和を対象に、これまでの施策が運輸産業の市場実態、競争状況等にどのような効果をもたらし、影響を与えているかについて検証を行い、その結果を今後の規制緩和施策の策定等に際しての基礎資料とすることを目的としたものである。

2 調査内容

- (1) 航空運送事業関係の規制緩和の概要
- (2) 統計データに基づく航空運送事業の状況把握
- (3) 航空利用者へのアンケート調査による規制緩和の影響分析
- (4) 計量モデルによる規制緩和の影響分析
- (5) 航空運送事業関係の規制緩和に関する米国調査

3 調査結果概観

3.1 運賃制度の弾力化と価格競争の実現

近年の国内航空市場の規制緩和は、価格面においては、平成6年の割引運賃の弾力化に始まる。それまでは、普通運賃及び割引運賃ともに運輸大臣の認可事項とされていたため、すべての航空会社について各路線同一運賃であり、事業者間の価格競争は存在していなかった。

平成6年の時点では、営業政策的な割引運賃について50%までの割引率であれば事前届出で足りることとし、割引運賃を巡る各社間の競争が可能になる制度が導入された。これは、近年の航空における規制緩和の第一歩であった。

平成7年に入り、割引運賃とは異なり価格面では未だに手がつけられていなかった普通運賃についても抜本的な制度変更がなされた。これが幅運賃制度の導入である(平成7年12月導入)。この制度は、運輸省において算出された標準原価を上限とし、そこから一定幅内で各航空会社の自主的な運賃設定を可能にするものであり、平成8年5月から実

施に移された。この制度の導入により、国内航空市場において、割引運賃のみならず普通運賃についても競争原理が導入されたが、この影響はかなり大きいものである。

幅運賃制度の導入を契機とする航空各社間の価格競争は、普通運賃水準そのものよりも、むしろ、割引運賃の多様化により進展してきている。例えば、平成8年8月以降に導入された割引運賃は、事前購入型割引や特定便割引等があり、種類の拡大とともに割引率の拡大が図られ、利用者の利便向上が図られている。この結果、平成8年6月～9年5月の航空会社の旅客人キロ当たり運賃収入は、17.97円/人キロと対前年同期比で2.8%低下した。計量分析によれば、平成8年8月を境に、航空利用者による実質的な運賃負担額は総額で月に約42億円程度減少しており、現実に利用者の実感としても航空運賃の低下が認識されている。

3.2 参入を巡る規制緩和

一方参入面における制度については、ダブル・トリプルトラック化の推進を通じて、各路線における航空事業者間の競争を促進する施策が実施されてきており、平成8年には、幅運賃制の効果を引き出すためにも、2度目の基準緩和が実施された。更に、平成9年には同基準が廃止されている。今回の調査では、ダブル・トリプルトラック化路線における複数社運航の推進による効果として、運航回数の増加、運賃の低減による利用者負担の減少に加え、航空需要の増加をもたらしたという結果が得られているが、一方で事業者にとって、座席利用率の低下というデメリットも生じてきている。従って、現状においては航空各社とも供給過剰な状態に陥っているといえ、今後はより適切な供給バランスの確保を目的とする路線構成の再編、運航便数・運航機材の見直し等が進展すると考えられる。

ダブル・トリプルトラック化は、昭和61年以降の国内航空市場の競争促進施策の柱として実施されてきたものであり、上記の通りその効果はあったと言えるが、特に、割引運賃や幅運賃制が導入されたことにより、運賃が競争手段として機能するようになった近年になって、より大きな影響を及ぼしていると考えられる。

(要約: 調査室 調査役 荒井 孝幸)

この号の目次へ <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/no03.html>