

## 規制下の国内線航空運賃とその変化について

——全日空を事例として——

鶴 田 雅 昭

### はじめに

航空規制下において、国内線の航空運賃に対する許認可は、航空事業への新規参入を認可する事業免許制および、路線運航を認可する路線免許制とともに、監督庁であった旧運輸省（現、国土交通省。以下、運輸省と称す。）による航空各社に対する規制手段の主要な一つであった。それ故、航空各社に対する運輸省の国内線航空運賃の許認可は、一般に極めて厳しいものと理解されているかもしれない。最終的に運輸省の認可がなければ航空運賃を変更できないことだけを重視すれば、そうかもしれない。しかし、運賃改定でより重要な点は、新たな運賃の算出において主導権を持つのは監督庁の運輸省か、それとも経営主体の航空会社か、と云うところにある。言い換えると、国内線航空各社による新運賃の算出に対し、許認可権にもとづく運輸省の関与はどの程度か、と云うことでもある。

航空会社にとって、個々の路線運賃がどの程度の金額であるかは、路線経営において重要であった。同じ程度の距離を同一機材で運航すれば、運航コストの面では大差がないものの、運航コストを座席利用率のどのポイントで回収するかによって、路線間に運賃格差が生じる。運航コストを回収するポイントを低い座席利用率に求めれば、利益幅は大きくなるが、旅客運賃は高くなり、旅客需要が減少する。反対に高い座席利用率に求めれば、利益幅は小さくなるが、旅客運賃は低くなり、旅客需要が増加する。

個々の路線を見ると、それぞれに特徴がある。例えば、旅客需要が多い幹線であっても、東京－札幌線のように、観光を目的とする旅客が比較的多く、加えて寒冷地のように季節間で需要の格差が大きい路線もあれば、

東京－大阪線のようにビジネス旅客の比率が大きく、旅客需要が年間を通じて比較的安定した路線もある。鉄道との競合では、新幹線の開通によって不利な立場となった東京－名古屋線があれば、所要時間で有利な立場であった東京から九州方面の各路線、中距離路線のなかで一部幹線を越えるまでに成長した東京－小松線などがある。

ところで、運賃には次のような性質があった。すなわち、航空運賃は新路線開設に伴う新たな設定、あるいは外部環境の変化を原因として、当該時期の運航コストをもとに算出される。この新運賃は外部環境の変化が原因で再度改定を必要とするまで維持されるため、内部経営資源の配分に影響を与えることもしばしばあった。その代表的な事例として、機材更新を挙げることができる。新鋭機導入とその活用および、それに伴う所有機材の玉突き更新がそれにあたる。路線運賃が内部経営資源の配分に与える影響については、航空会社の詳細な経営資料を必要とするが、それは会社側からするとトップシークレットに属する内部資料でもあり、入手が困難なため考察は容易でない。

こうした企業経営あるいは経営史の問題視角から航空会社を対象とする考察は、いまだ積極的に行われずにいる。その理由は、航空産業が政府規制産業であったため、資料の入手が困難なところにある。そうしたなかであって、しばしば日本航空を事例とし、「経営生態系」と云う企業経営に対する新たな概念の構築を試みる大河内暁男氏の業績がある<sup>1)</sup>。同氏の一連の業績は、日本航空に関する実証研究を十分に踏まえた上で、新たな概念の構築を試みると云うところにおいて、大いに評価できよう。

本稿では、航空会社経営という問題を念頭に置きつつ、全日空が30年史で公開する各年度の路線別旅客需

要、路線距離および、昭和41年度から56年度に至る時刻表をもとに、当該期において同社の各路線運賃が如何に変化したかを考察する。拙稿「国内線ジェット化とその経営効果に関する一考察 ―規制下の全日空を事例として―<sup>2)</sup>では、昭和41年度から56年度における各年度の全日空路線を対象として、そこで使用された機材および旅客輸送実績と各年度の運航コストを考察し、一般に想像されていることとは逆に、国内線でのジェット化推進が旅客需要の増大と運航コストの低下を同社にもたらしたことを明らかにしたものの、路線運賃については一言も触れていない。そこで本稿では、同時期に全日空の路線運賃が如何に変化したかを考察し、その特徴について明らかにしたいと思う<sup>3)</sup>。

## 1. 航空運賃の特徴と昭和30年代の変化

まず最初に、航空運賃の特徴および、昭和30年代(31-40年度)における全日空運賃の変化から見ていくことにしよう。

航空運賃には、長距離路線では燃料消費量が低減する、運賃設定において原価主義が採用されていた、当時の国鉄運賃に対して差別化されていた<sup>4)</sup>、と云う三つの特徴があった。

第一の長距離路線における燃料消費量の低減とは、水平飛行時は離陸と離陸後の上昇時および降下から着陸時より燃料消費率が小さいため、短距離路線と比べて水平飛行時間が長い長距離路線では運航距離に対する燃料消費量が低減するというものであった。運航コストを構成する諸々の費用のなかで燃料費は比較的大きな割合を占めるため、燃料費以外の直接費および間接費の各項目が何らかの基準(例えば、機材や乗務員などは各路線の片道運航で必要とする平均的な勤務時間、間接費に属する費用項目は片道運航で供給された座席キロなど)によって均等に割り当てられているとすれば、長距離路線では燃料消費量の低減が運航コストの相対的低下をもたらすと云うものである。

第二の原価主義とは、公益事業の料金設定で適用された考え方で、費用に一定率の利潤を加えたものを原価とし、収入をもって原価を補うというものである<sup>5)</sup>。費用＝原価とし、これに利益を加えて一単位当たりの価格を決定した製造業や流通業と比べて、原価主義は費用＋一定利潤＝原価とし、さらに原価＝収入とするところに違いがあった。多くの路線で複数便運航され、座席が過剰供給の状態にあり、他方で各路線間に旅客需要において

大きな開きがあるなかで、各路線の原価をそこでの座席利用率をもとに算出したとすれば、距離的には大差がない隣接路線であっても、旅客需要や運航便数の相違により、運賃面で大差が生じることもしばしばあると思われる。少なくとも、規制下の国内線航空運賃は同一地域では極端な格差がないため、公益事業に位置づけられ、運輸省の規制を受けた航空産業において、費用に加えられた一定の利潤は事業活動全般に対する利幅を示唆するものであったのかもしれない。

第三の国鉄運賃との差別化は以下の経緯によるものと思われる。昭和27年10月の自主運航開始時に運輸省が認可した日本航空の幹線運賃は、いまだ占領下にあった昭和26年8月にGHQ(連合国軍総司令部)の命令によって日本航空が設立され、同年10月に委託運航方式による営業開始にあたり、運輸省が設定した委託運航運賃を引き継いだものにほかなかった。この委託運航運賃は、その設定当時において航空に関する適切な資料がないため、運輸省が国鉄運賃を参考とし、その際に国鉄からの旅客離れを抑制するため、航空運賃を国鉄運賃と差別化した<sup>6)</sup>。昭和20年代末期から30年代前半におけるローカル線運賃は、その認可に際して運輸省が日本航空の幹線運賃を基準材料したことにより、幹線と同様に国鉄運賃に対し差別化されたと見てよい。この国鉄運賃に対する国内線航空運賃の差別化問題については別項に譲りたい。

これらのほか、とりわけ昭和30年代の航空運賃には、ローカル線運賃が幹線運賃よりも低い水準で設定されたという特徴があった。その事例として、全日空で34年の幹線参入に際して特定区間で発生した運賃の二元化が挙げられる。昭和33年の伊豆下田沖墜落事故が原因で経営難に陥った全日空に対し、運輸省は経営再建策として幹線二路線への参入を認可した。既に全日空には幹線に対する補完的役割を担う路線として、東京-大阪間で名古屋に、東京-札幌間で仙台に寄港するローカル線があった。そこでの機材はDC3型、通行税を含む運賃は東京-大阪間が5,500円、東京-名古屋間が3,500円、東京-札幌間が9,700円であった。運輸省の幹線参入認可によって東京-大阪間と東京-札幌間で直行便の運航が可能となったものの、日本航空が幹線で運航するDC4型機と比べて主力機のDC3型には性能面で大きな格差があったため、全日空は新たにコンペア440型機をリース導入し、同機でローカル線運賃による幹線運航を計画した<sup>7)</sup>。しかし、東京-大阪線を6,300円、東京-札幌線を11,700円の認可運賃で運航する日本航空

が反対したため、全日空の計画が挫折し、日本航空と競合関係のない東京-名古屋間の運賃までも DC3 型機で 3,500 円、コンペア機で 4,000 円と二元化した<sup>8)</sup>。こうした同一区間での運賃二元化は、原価計算基準が幹線とローカル線とで相違したところに原因があった。昭和 41 年 1 月にローカル線を対象とする運賃改正があり、全日空のローカル線運賃は平均で 8.7% 上昇した。この運賃改正の目的は原価計算基準の統一にあったが、運賃の大幅な値上げによる航空需要への影響を考慮し、全日空は運賃上昇率を若干低くした<sup>9)</sup>。この運賃改正によって、幹線とローカル線の間にあった運賃設定における原価計算基準の乖離が大幅に是正された。

ところで、昭和 30 年代における航空運賃の変化には、運航コストを原因とするもののほか、航空運賃に含まれた通行税負担の軽減によるものと、通常の航空運賃に何らかの料金を別途加算するものがあった。前者の通行税負担の軽減は、いまだ幼稚産業であった航空産業の保護育成を目的とするもので、30 年 7 月には当初の 20% から 10% に、37 年 4 月には 5% に引き下げられている。このうち 30 年 7 月の通行税軽減は、航空各社が減税分を純運賃に上乘せしたため、旅客運賃には反映されなかったが、37 年 4 月の軽減は国内線全線で減税に相当する 5% 程度の航空運賃値下げをもたらした。後者の航空運賃以外に何らかの料金を別途加算するものとして、幹線ジェット化の過程でジェット機とプロペラ機の併用期に見られた、ジェット機に課せられた「ジェット料金」がある。この「ジェット料金」は 39 年 5 月に東京-札幌線のジェット機便に対する別途加算に始まった。そこでの金額は大人 1,000 円・子供 500 円であった。40 年 4 月には、東京-大阪線で大人 800 円・子供 400 円の「ジェット料金」が適用され、同時に東京-札幌線も大人 1,200 円・子供 600 円に値上げされ、こうした「ジェット料金」の別途加算は利用者に対して運賃値上げと同じ効果をもたらした。

ところで、表 1 から表 3 は、それぞれ昭和 41 と 46 年度、46 と 51 年度、51 と 56 年度における、全日空の季節運航を含む路線を 1,000 km 以上、1,000 km 未満 700 km 以上、700 km 未満 500 km 以上、500 km 未満の四つに分け、個々の路線の旅客数・利用率・運賃とその上昇率および、賃率（通行税を含む運賃/運航距離で求めた 1 km 当たりの運賃）と全路線の賃率平均値に対する格差（以下、賃率格差と呼ぶ）を示したものである。それぞれの表で航空運賃や賃率を比較することにより、昭和 40 年代前半、同後半および 50 年代前半にお

いて、全日空の航空運賃が如何に変化したかを知ることが出来る。そこで、以下では表 1 から表 3 をもとに、41 年度から 56 年度にいたる全日空の航空運賃とその変化について、昭和 40 年代前半・同後半および 50 年代前半の順に見て行くことにしよう。

## 2. 昭和 40 年代前半の航空運賃とその変化

昭和 40 年代前半の全日空は、41 年 2 月から同 11 月にかけて続発した墜落事故が原因で旅客離れが発生した時期であった。旅客離れ対策として同社は、30 年代後半より直行便を運航した長距離ローカル線を一般に串刺し路線と呼ばれる形態に集約、あるいは串刺し路線便と直行便を併用した。これら串刺し路線便の各区間運賃は直行便運賃が適用された。

表 1 で 41 年度の距離別小計に示す賃率平均値を見ると、長距離路線は 12.66 円、中距離路線では I が 13.12 円、同 II が 13.05 円、短距離路線は 15.52 円とあり、運航距離が長くなるほど航空運賃が相対的に割安であったことが分かる。しかし、中距離路線に限ってみれば、賃率平均値が I と II で逆転し、長距離路線に近い I が短距離路線に近い II を若干上回っている。この原因は鹿児島-沖縄線の運賃にあった。同線は昭和 36 年 7 月に運航を開始したが、いまだ沖縄が米国の統治下にあったため、国際線に準じた海外路線という位置づけがなされていた。この特殊事情が運賃に反映し、37 年の通行税軽減や 41 年のローカル線に対する運賃見直しも適用が除外され、運航開始当初の運賃 12,600 円が維持された<sup>10)</sup>。以下では長距離路線から順に、各路線運賃の変化について見ることにしよう。

まず最初に長距離路線を見ると、3 路線 1 区間の全線で賃率・賃率格差ともに全路線平均値を下回っている。個々の路線を比較すると、季節によって旅客需要の格差が大きい名古屋-札幌線の賃率が 13.45 円と高い数値を、幹線に並行した名古屋を経由する東京-福岡間の賃率が 11.46 円と低い数値を示している。

ついで中距離路線 I では、10 路線 2 区間のうち、先述の鹿児島-沖縄線ほか東京-宮崎線（賃率 14.47 円・賃率格差 105.5%）が全路線賃率平均値を若干上回っている。その反面で、同じ宮崎線でありながら大阪-宮崎間（同 10.18 円・73.8%）は全路線賃率平均値を大きく下回り、中距離路線 II の最低値よりも低い数値を示している。一部の運航で既存の宮崎-鹿児島線との接続によって大阪-宮崎-鹿児島線に集約し、串刺し路線便とし

表1 40年代前半における全日空の路線運賃とその変化

単位：人・円・%

Table with multiple columns: 路線, 距離, 変更, 旅客数, 利用率, 運賃, 貨率, 貨率格差, 旅客数, 利用率, 運賃, 貨率, 貨率格差. Includes sub-sections for 長距離路線, 中距離路線I, 中距離路線II, and 短距離路線.

出典：全日本空輸株式会社「限りなく大空へ——全日空の30年——」資料編、1983年、50-53頁ならびに78-83頁および、「全日空時刻表」42年3月・47年3月(タブロイド版)・52年3月・57年3月(小冊子版)より作成。

(1) 各路線区分の小計および全路線合計の平均値は加重平均によるものである。(2) 運賃欄の太文字はジェット機運賃、斜文字は期間内新設路線運賃を示す。

て運航した大阪－鹿児島間(同12.54円・90.9%)と比べても、大阪－宮崎間は賃率で2.36円、賃率格差で17.1ポイント低い。

中距離路線Ⅱの10路線2区間では、仙台－札幌丘珠線(賃率14.67円・賃率格差106.2%)、東京－高松線(同14.17円・102.6%)、東京－高知線(同14.04円・101.3%)ならびに大阪－長崎線(同13.98円・101.1%)が全路線賃率平均値を若干上回り、名古屋－宮崎線(同13.86円・100.3%)が全路線賃率平均値とほぼ等しい数値を示している。このうち仙台－札幌丘珠線は33年6月に不定期で運航が開始され、41年7月より定期運航化した路線であった。同線の割高な運賃は、寒冷地間の路線であるため繁忙期に限られ、季節による旅客需要の格差が大きいところに原因があった。他方、東京－高松、大阪－長崎、東京－高知、名古屋－宮崎の4路線は40年10月から12月にかけて開設、あるいは串刺し路線形態で運航が開始された、全日空では比較的新しい定期運航路線であった。これら4路線で運賃が割高となったのは、運航開始時期が原価計算基準を見直すためにローカル線運賃を改正した41年1月の直前であることから、新たな原価基準で算出されたことによるものと見てよい。

短距離路線の13路線2区間では、5路線2区間の賃率が全路線賃率平均値を上回っており、とりわけ運航コストにおいて割高となる運航距離が極めて短い路線、あるいは旅客需要自体が小さい離島線などに該当する、名古屋－小松線(賃率25.19円・賃率格差162.2%)、大阪－高松線(同19.74円・142.8%)、東京－大島線(同18.25円・134.1%)、東京－三宅島線(同17.82円・129%)で全路線賃率平均値との乖離が大きい。

昭和42年7月、国内線運賃に対する通行税が5%から10%に改正された。昭和40年代前半における国内線運賃の改定は、この通行税改正にともなう運賃値上げだけであった。全日空では全路線で3%から5%程度運賃が値上がりした。この運賃改定と同時に、それまで幹線のジェット機便に対し別途加算した「ジェット機料金」が航空運賃に一元化され、プロペラ機からジェット機への移行期に両機材を併用した幹線運賃が「ジェット機運賃」と「プロペラ機運賃」の二本立てとなった<sup>11)</sup>。表1に示す46年度の全日空国内線運賃は、42年7月に改定された運賃である。そこで、以下では、表1で示す46年度の全日空運賃をもとに、42年の通行税改正が同社運賃に如何なる変化をもたらしたかを見ることにする。

まず長距離路線の5路線1区間を見ると、42年度以降にジェット機をもって開設された幹線2路線、すなわち大阪－札幌線(賃率16.15円・賃率格差108.5%)および、大阪－沖縄線(同16.03円・107.7%)が全路線賃率平均値を上回っている。他方、既存の3路線1区間のうち、東京－福岡線(同13.72円・92.2%)が機材のジェット化にともない、割高なジェット機運賃に変更されたため、41年度と比較して運賃で11.3ポイント、賃率格差で9.3ポイント上昇している。これに対して、ローカル線であった名古屋－札幌線(賃率13.81円・賃率格差92.8%)、東京－鹿児島線(同13.45円・90.4%)、東京－長崎線(同13.16円・88.4%)は、それぞれ41年度と比較すると運賃で3~4%程度の上昇に止まり、賃率では若干ポイントを低下させている。このなかで、東京－鹿児島線は機材がジェット機に転換されていたものの、運賃の上昇率が4.2ポイントと低いことから、そこでの運賃は割高なジェット機運賃ではなく、プロペラ機運賃であったと見てよい<sup>12)</sup>。

中距離路線Ⅰは12路線2区間のうち、幹線1路線とローカル線7路線がジェット機路線、4路線2区間がプロペラ機路線であった。これらのなかで42年の運賃改定以降にプロペラ機路線として運航を開始した小松－札幌区間(賃率16.13円・賃率格差108.4%)および、ジェット機路線の鹿児島－沖縄線(同15.75円・105.8%)、東京－宮崎線(同15.12円・101.6%)の3路線が全路線賃率平均値を上回っている。しかし、運賃上昇率を見ると、東京－宮崎線が4.5ポイント上昇したのに対し、鹿児島－沖縄線の運賃が12,600円から12,000円値下がりし、上昇率では4.8%低下させている。

賃率格差で100%を下回る9路線1区間をプロペラ機路線とジェット機路線に分け、各路線毎に運賃上昇率・賃率・賃率格差の順で示すと以下ようになる。まずプロペラ機路線を見ると、東京－米子線(運賃上昇率104.1%・賃率14.31円・賃率格差96.1%)、東京－松山線(同103.8%・13.47円・90.5%)、東京－広島線(同103.8%・12.93円・86.9%)および東京－北九州線(同105.4%・13.42円・90.2%)がある。42年の運賃改定以降に開設した名古屋－熊本線は賃率11.79円・賃率格差90.2%であった。他方、ジェット機路線では、幹線の東京－札幌線(運賃上昇率104%・賃率13.61円・賃率格差91.4%)、ローカル線の東京－熊本線(同103.8%・13.90円・93.4%)、名古屋－鹿児島線(同103.8%・13.06円・87.7%)、東京－函館線(同103.8%・12.98円・87.2%)、東京－宇部線(同103.8%・

12.87円・86.5%)ならびに大阪―宮崎線(同105.4%・10.73円・72.1%)がある。これらプロペラ機路線運賃とジェット機路線運賃を比較すると、ジェット機路線がプロペラ機路線よりも賃率で割高とは言えないことが分かる。

中距離路線Ⅱの18路線1区間を、先述の中距離路線Ⅰと同様の方法で見ると、ジェット機路線では幹線の東京―大阪線(運賃上昇率100.0%・賃率12.83円・賃率格差86.2%)、大阪―福岡線(同116.7%・13.46円・90.5%)、ローカル線で大阪―鹿児島線(同104.8%・13.13円・88.3%)、名古屋―福岡(同102.4%・12.71円・85.4%)名古屋―宮崎線(同104.3%・14.45円・97.1%)などがある。ジェット機路線の特徴は、ジェット化に伴い特別料金が運賃に内包された大阪―福岡線が大きく上昇したこと、新幹線との競争が激化した東京―大阪線で運賃が据え置かれたことの2つが挙げられる。

プロペラ機路線では、昭和46年度に運航された12路線1区間のうち、季節によって需要格差が大きい仙台―札幌丘珠線、新たに開設した串刺し路線運航の新潟―札幌区間、仙台―札幌線、季節運航の東京―鳥取線などで賃率が15円を越え、賃率格差も100%を上回っている。他方、従来から運航された9路線では、賃率および賃率格差で最高値の東京―高松線(賃率14.80円・賃率格差99.5%)と最低値の名古屋―大分線(同12.38円・83.2%)の間で若干の格差が見られるものの、運賃上昇率では東京―富山線の104.4%に対し名古屋―大分線の102.6%であり、最大値と最低値の格差は小さい。

短距離路線は21路線3区間のうち、9路線1区間が42年の運賃改定以降に運航を開始した新設路線であった。しかし、短距離路線では、運航距離で200knを下回る極めて短い路線、あるいは旅客需要が限られた離島線が多いため、長距離路線や中距離路線とは異なり、必ずしも新設路線の賃率が上位に位置するとは限らない。例えば、42年12月に運航を開始した福岡―壱岐線(賃率30円・賃率格差201.6%)で賃率および賃率格差が短距離路線の最高値を位置する原因は、既存路線のなかでも運航距離が極めて短い名古屋―小松線(同26.67円・179.5%)・大阪―高松線(同21.05円・141.5%)などが同線に続くことから、極めて短い路線かつ旅客需要が限られた離島線と云う運航コストが割高となる二つの要因が併存したところにあった。その反面で、40年代前半に同じ九州地域で短距離の離島線として開設された長崎―福江線(賃率14.97円・賃率格差100.6%)は、福岡―壱岐線と比べて賃率で半額を下回り、賃率格差で

も全路線賃率平均値と拮抗する低いポイントに位置したことは注目すべきと思う。同線は離島振興と云う政策的要素が極めて強い路線であったのかも知れない。

短距離路線は従来より運航距離を原因として高コスト・高運賃であり、加えて42年の運賃改定によって200円から400円程度運賃が上昇し、新設路線を含む21路線3区間のうち13路線2区間の運賃が賃率格差で100%を越え、全日空における全路線賃率平均値の上昇をもたらした。そのなかで、いまだ特殊事情下に置かれた奄美大島―沖縄線は、中距離路線Ⅰで見た鹿児島―沖縄線と同様に若干の運賃値下げがあった。また、新幹線との競争で不利な立場となった東京―名古屋線はジェット化にもかかわらず、中距離路線Ⅱで見た東京―大阪線と同様に運賃が据え置かれている。これらは40年代前半の全日空における航空運賃の特徴と見てよい。

### 3. 昭和40年代後半の航空運賃とその変化

昭和40年代後半は、航空会社を巡る経営環境が大きく変化した時期であった。まず最初に、航空会社を巡る経営環境の変化について簡単に見ることにしよう。

40年代初頭に続発した航空機事故を原因で、とりわけ国内線を運航する航空各社が旅客離れによって経営難に陥ったため、運輸省が救済策として業界再建を模索した。45年11月の閣議了解とそれに続く47年7月の運輸大臣示達をもって実施されたことから、一般に「45・47体制」と呼ばれる航空各社に対する事業規制は、航空業界の再編を具体化したものであった<sup>13)</sup>。「45・47体制」の成立過程において、40年代初頭に続発し航空機事故を原因とする旅客離れにより経営危機に直面した日本国内航空と東亜航空が合併し、東亜国内航空に改組され、日本航空・全日空・東亜国内航空の三社体制が成立した。この「45・47体制」下で全日空は、国内線として幹線と主要ローカル線を運航する会社に位置づけられ、運輸省の排他的な路線の棲み分けによって、多くのローカル線で運航を独占した。

他方、航空機事故の続発を契機として運輸省が本格的な空港整備に着手し、46年度を初年とする第2次空港整備5カ年計画のもとで、空港整備特別会計の財源とすることを目的に、新たに航空機燃料税ならびに航行支援施設利用料を設けられ、従来からあった着陸料の大幅な値上げが実施された。これらは航空各社に運航コストの上昇をもたらした<sup>14)</sup>。

いまひとつ空港に関係する経営環境の変化として、航

表2 40年代後半における全日空の路線運賃とその変化

単位：人・円・%

路線	距離	変更	46						51																																																																
			旅客数	利用率	運賃	対41年度比	貨率	貨率格差	旅客数	利用率	運賃	対46年度比	貨率	貨率格差																																																											
長距離路線	東大古京鋼路 大東古阪札 東東京京 東東京京 東東京京 東東京京 東東京京	1,087 1,220 1,115 1,115 1,125 1,006 1,285 1,475 1,702	1,148	45,818 67,671 180,072 224,375 6,451	43.0 56.3 78.8 37.6 57.2	19,700 15,400 15,000 14,800 13,800 20,600	102.7% 104.2% 102.8%	16.15 13.81 13.45 13.16 13.72 16.03	107.4% 91.9% 89.5% 91.3% 106.7%	38,208 292,072 301,842 705,598 261,873 837,989 215,697 69,023 335,273	79.3 65.2 51.0 64.1 70.6 54.4 56.8 49.9 51.5	26,100 28,600 24,000 22,700 22,500 20,100 24,400 26,700 30,000	145.2% 155.8% 151.3% 152.0% 145.7% 118.4%	23.46 22.95 20.99 19.82 19.47 19.38 18.52 17.69 17.27	108.6% 106.3% 97.2% 91.8% 90.1% 89.7% 89.7% 85.7% 80.0%																																																										
																小計	524,387 743.6% 5	78.8 54.6 37.6	103.2% 104.2% 102.7%	16.15 14.39 13.16	107.4% 95.7% 87.5%	3,057,575 583.1% 9	79.3 60.3 49.9	155.8% 144.7% 118.4%	23.46 19.95 17.27	108.6% 92.2% 80.0%																																															
																中距離路線Ⅰ	東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎 東小京宮崎	926 955 805 713 762 993 890 802 827 948 901 957 835 814 727 981 919 786 805 906 932 775	166,877	72.6	14,000 15,400	104.5% 104.1% 103.0% 103.8% 115.2% 103.8% 103.8% 103.8% 105.4%	15.12 16.13	100.6% 107.3%	390,613	74.7	21,200 21,600 17,900 15,100 16,400 20,800 18,600 16,500 230,767 1,559,718 428,088 176,665 38,714 161,651 82,894 522,777 4,522 92,302 40,231	151.4% 140.3% 151.9% 148.0% 136.7% 150.7% 152.8% 152.8% 145.7% 152.8% 113.9% 147.4% 146.3% 154.2% 155.1% 60.9 68.3 48.6	22.25 21.99 21.49 21.18 20.73 20.34 20.22 19.83 19.23 19.20 19.11 19.02 18.98 18.92 17.44 15.82	103.0% 101.8% 99.5% 98.0% 96.0% 94.2% 93.6% 91.8% 89.0% 88.9% 88.5% 88.0% 87.9% 87.6% 80.8% 73.2%																																											
																															小計	2,209,719 404.1% 12	87.3 68.1 46.4	115.2% 104.2% 95.2%	16.13 13.59 10.73	107.3% 90.4% 71.4%	4,712,112 213.2% 15	92.7 69.3 48.6	155.1% 146.3% 113.9%	22.25 19.73 15.82	103.0% 91.4% 73.2%																																
																															中距離路線Ⅱ	新仙湖札 仙東京京 東東京京 東東京京 東東京京 東東京京 東東京京 東東京京 東東京京 東東京京	625 626 635 698 678 601 669 562 670 661 600 520 530 650 630 638 627 541 504	668	9,275 8,897 36,708 54,749 256,739 53,923 77,743 694,199 123,217 331,241 364,011 1,158,021 54,351 35,040 41,844 341 34,779 10,752 5,268	82.4 77.8 86.5 87.0 86.0 79.8 72.4 69.4 61.3 45.9 63.0 79.5 50.5 76.7 38.8 76.6 72.2 38.2	9,800 9,600 10,200 9,800 8,600 9,200 7,500 8,800 8,400 7,600 7,000 6,800 7,100 7,800 7,100 9,800 9,600 9,600 7,100	104.5% 104.1% 104.3% 104.3% 102.2% 102.2% 104.2% 104.8% 102.4% 102.7% 116.7% 113.3% 104.4% 102.6% 104.4% 104.3% 104.3% 104.4%	15.68 15.34 14.80 14.61 14.45 14.31 13.75 13.35 13.13 12.71 12.67 13.46 12.83 12.91 12.38 12.77 15.36 15.31 14.09	104.3% 102.0% 98.5% 97.2% 96.2% 95.2% 91.5% 88.8% 87.4% 84.6% 84.3% 89.6% 85.4% 85.9% 82.4% 85.0% 102.2% 101.9% 93.7%	32,719 227,381 33,850 39,665 158,408 432,628 29,949 95,702 772,652 258,401 476,116 349,954 1,116,202 60,697 52,307 218,638	64.0 63.8 89.7 93.7 59.1 69.1 66.6 92.4 77.1 56.0 67.6 68.0 80.2 90.5 54.8 83.4	14,900 14,700 14,100 15,100 15,100 13,200 14,500 11,000 13,600 13,000 11,800 10,300 10,400 10,000 12,000 10,600	152.0% 153.1% 150.0% 148.0% 154.1% 153.5% 145.7% 146.7% 154.5% 154.8% 155.3% 147.1% 152.9% 140.8% 153.8% 149.3%	22.88 22.52 22.20 21.63 21.39 20.97 20.83 19.57 19.40 18.76 18.67 18.65 18.49 18.18 18.10 17.99	105.9% 104.3% 102.8% 100.2% 99.0% 97.1% 92.7% 90.6% 89.8% 86.8% 86.4% 86.4% 85.6% 84.2% 83.8% 83.3%																											
																																															小計	3,351,098 413.7% 18	86.5 67.2 38.2	116.7% 105.1% 102.2%	15.68 13.89 12.38	104.3% 92.4% 82.4%	4,346,269 129.7% 16	93.7 73.5 54.8	155.3% 150.7% 140.8%	22.88 19.96 17.99	105.9% 92.4% 83.3%																
																																															短距離路線	福長岡 長岡岡 大岡岡 東岡岡 東岡岡 東岡岡 東岡岡 東岡岡 東岡岡 東岡岡	70 232 247 152 176 376 126 202 232 244 282 430 248 394 334 298 257 453 428 410 379 421 60 410 135 145 365	237	48,543 344,046 29,542 26,350 30,799	83.2 87.0 78.9 51.6 86.8 81.3	2,100 3,200 3,600 7,400 2,400 3,800	106.7% 104.3% 105.6%	30.00 21.05 20.45 19.68 19.05 18.81	199.6% 140.1% 136.1% 130.9% 126.7% 125.2%	103,552 16,585 8,771 404,729 64,417 22,996 2,177 1,198 131,914 60,435 35,357 60,248 27,487 194,533 25,425 80,584 673,978 446,089 74,950 379,257 546,894 58,828 45,520 36,309	79.9 68.7 66.0 90.3 81.0 58.5 85.0 66.9 80.0 75.2 77.3 63.8 60.8 81.1 60.0 80.7 89.6 68.4 78.2 86.6 91.8 50.6 46.7 21.7	3,000 8,500 8,000 4,800 5,300 10,900 3,500 5,500 6,000 5,900 6,700 11,500 5,700 7,300 7,600 6,700 7,900 3,700 6,100 9,200 8,500 8,100 7,300 8,100 6,800 2,400	142.9% 150.0% 147.2% 147.3% 145.8% 144.7% 131.1% 131.1% 148.0% 152.7% 151.5% 132.6% 158.7% 146.2% 144.7% 131.7% 148.0% 152.5% 158.6% 137.1% 155.8% 157.0% 161.9%	42.86 36.64 32.39 31.58 30.11 28.99 27.78 27.23 25.86 24.18 23.76 23.52 23.26 22.98 22.79 22.75 22.48 22.19 22.16 22.02 18.98 18.48 17.68 17.49 14.73 12.90	198.4% 169.6% 149.9% 146.2% 139.4% 134.2% 128.6% 126.1% 119.7% 111.9% 110.0% 108.9% 107.7% 106.4% 105.5% 105.3% 104.1% 102.7% 102.6% 102.0% 87.9% 85.5% 84.7% 81.8% 81.0% 68.2% 59.7%											
																																																															小計	2,611,199 320.6% 21	90.7 70.0 33.1	106.9% 103.6% 90.9%	30.00 16.80 9.98	199.6% 66.4%	3,502,233 134.1% 24	91.8 73.3 46.7	161.9% 147.0% 131.1%	42.86 24.22 12.90	198.4% 112.1% 59.7%
																																																															合計	8,696,403 387.9% 56	90.7 67.4 33.1	104.5% 105.3% 99.8%	30.00 15.03 9.98	15,618,189 179.6% 64	93.7 70.5 46.7	147.9% 131.1%	42.86 21.60 12.90	108.6% 92.2% 80.0%	

出典：表1と同じ。

空機騒音公害問題対策として東京羽田・大阪伊丹の両主要空港で開始された、開港時間・離発着回数に対する利用制限がある<sup>15)</sup>。とりわけ後者によって両空港でジェット機の離発着が大幅に削減されるため、その対策として運輸省が示唆した国内線での大型機導入は、航空各社に機材のジェット化とそれに伴う大型化の進展をもたらした。

このほか航空会社経営に大きな影響を与えた40年代後半の社会問題として、46年8月のドルショック、48年10月の第1次オイルショックとがある。前者は当時の米国ニクソン大統領がドル防衛策として発表した金・ドル兌換停止を云い、これを境に国際通貨体制が大きく変化し、わが国もそれまでの1ドル＝360円の固定相場制から48年12月の円切り上げ(1ドル＝308円)を経て48年2月に変動相場制へ移行し、円高が急速に進展した。その結果、機材の調達で必要とする資金の大半を外貨クレジットに依存した全日空は、巨額の円高差益を得たものの<sup>16)</sup>、その反面で円高不況が旅客需要の伸び率において鈍化をもたらした。後者は第4次中東戦争を原因とする中東産油国の生産量削減および原油価格引き上と、それによる世界的な諸物価の高騰・景気低迷を云い、航空産業全体に対し航空燃料の急激な上昇および、不況による旅客需要の低迷が経営悪化をもたらした。

このほか、山陽新幹線の開通も経営環境に変化をもたらす一つであった。山陽新幹線は昭和47年3月より新大阪－岡山間で運転が開始され、50年3月に新大阪－博多間全線が開通し、鉄道による大阪－博多間の移動で所要時間を大幅に短縮した。一般に鉄道と航空を比較し、移動時間が3時間以内であれば鉄道が有利、3時間を超える場合は航空が有利とされているが、山陽新幹線の全線開通による航空への影響は大阪－福岡線だけでなく、名古屋－福岡線や東京－福岡線にまで及んだと見てよい。以下では、これら航空会社経営を巡る経営環境の変化を考慮しつつ、表2をもとに、40年代後半の航空運賃とその変化について、長距離路線から順に46年度末と51年度末の比較を通じて見ることにしよう。

ところで、昭和40年代後半(47年度から51年度に至る)期間における全日空の運賃改定として、ドルショックの翌年にあたる47年7月の運賃値上げ(幹線7.5%・ローカル線11.6%・全線平均10.3%)、第1次オイルショックの翌年にあたる49年9月の運賃値上げ(幹線20.9%・ローカル線30.7%・全線平均28.8%)、および50年9月のジェット機路線に対する特別料金の設

定がある。このジェット機路線に対する特別料金は、42年の運賃改定で航空運賃に内包された割増料金ではなく、空港周辺に対する騒音公害対策費の航空利用者負担金であった。表2に示した51年度末の運賃は、49年9月の改定運賃に50年9月に設定されたジェット機特別料金を加えたものである。

まず最初に長距離路線を見ると、47年7月以降に運航を開始した新設3路線を含む9路線全線がジェット機路線であった。そのなかで新設路線の東京－釧路線(賃率23.5円・賃率格差108.6%)および、既存路線の大阪－札幌線(同23.0円・106.3%)が賃率格差で100%を越え、名古屋－札幌線(同21.0円・97.2%)も賃率格差で全路線平均値を若干下回ったものの、対46年度運賃比率では大阪－札幌線を10ポイント上回る高い上昇率を示していることから、季節によって旅客需要の格差が大きい北海道方面への路線運賃が割高であったことが分かる。

その反面で、沖縄路線は既存の大阪－沖縄線だけでなく、東京－沖縄・名古屋－沖縄の新設2路線でも他地域への路線と比べて賃率を若干低くし、運賃を割安に設定されている。その原因は、沖縄地域振興策の一環として、47年7月の運賃改定で各沖縄線の運賃が据え置かれたこと、49年9月の運賃改定でも各沖縄線の平均値上げ率が抑制されたことにあった。後者については、大阪－沖縄線の対46年度運賃比率118.4%と、49年9月の運賃改定における幹線運賃の平均値上げ率20.9%を比べれば分かる。これら沖縄線のうち、東京－沖縄は米国による沖縄統治時代に日本航空が国際線として運航し、そこでのIATA運賃運賃を沖縄返還後に通行税込み運賃として設定されたこと、沖縄返還後に全日空が各地域からの沖縄線開設に当たり、その運賃算出に際して日本航空の東京－沖縄線運賃を基準としたことの二つにあると見てよい<sup>17)</sup>。

つぎに、中距離路線Iでは、51年度末時点において全日空は、東京－札幌・福岡－沖縄の幹線2路線ならびに、47年の運賃改定以降に開設した大阪－仙台・熊本－沖縄のローカル線2路線を含む、15路線1区間を運航している。このうち12路線1区間がジェット機路線、3路線がプロペラ機路線であった。これら各路線の賃率と賃率格差を見ると、既存路線の東京－宮崎線(賃率22.2円・賃率格差103.0%)および、串刺し路線として新設した小松－新潟－札幌線における小松－札幌区間の運賃(同22.0円・101.8%)の1路線1区間が全路線賃率精勤値の21.60円を上回っている。その反面で



大阪－宮崎線(同15.5円・73.2%)は、対46年度運賃比率で東京－宮崎線を若干越えるものの、賃率および賃率格差では中距離路線Ⅰのなかで最低値にあった。

対46年度運賃比率だけで見ると、ジェット機路線では福岡－沖縄線が長距離路線で見た大阪－沖縄線と同様の理由で、すなわち沖縄振興を目的とする旅客誘致策として113.9%という低い値上げ率に抑えられ、串刺し路線の小松－札幌区間および幹線の東京－札幌線が140%台を示し、東京－函館線・東京－松山線・東京－宮崎線・東京－熊本線、大阪－宮崎線、名古屋－鹿児島線・名古屋－熊本線など、とりわけ東京・大阪・名古屋の3空港と九州各地域への路線が150%を上回っている。これに対し、プロペラ機路線は一様に140%台を示している。その原因は空港周辺の騒音公害対策費一部負担金として50年9月よりジェット機に課せられた特別料金にあった。路線構成について見ると、ジェット化にもなって直行便への転換が図られたものの、一部で直行便と並行する串刺し路線便の運航が残されている。こうした一部で串刺し路線便の併用は当該期における中距離路線Ⅰの特徴として挙げることができる。このほか、山陽新幹線の全線面開通によって東京－広島線は旅客需要が若干が減少し、対46年度運賃比率の147.4%も、優遇措置が施された鹿児島－沖縄線、幹線であった東京－札幌線に次いで低い上昇率であった。

一方、中距離路線Ⅱでは、東京－大阪・大阪－福岡の幹線2路線を含む既存路線16路線のうち、11路線がジェット機路線、プロペラ機路線が5路線であった。昭和40年代後半には東京羽田・大阪伊丹両空港の騒音公害問題対策を目的とし、運輸省が航空各社に大型機の導入を示唆したとは云うものの、中距離路線Ⅱでのジェット機路線の増加は、全日空がローカル線でジェット機への転換を積極的に推進した結果と見てよい<sup>18)</sup>。

つぎに、賃率・賃率格差・対46年度運賃比率をもとに、各路線運賃の変化を見ていこう。まず賃率および賃率格差では、ジェット機路線は新潟－札幌線(賃率22.88円・賃率格差105.9%)・仙台－札幌線(同22.52円・104.3%)の2路線で、プロペラ機路線も東京－高松線(同22.20円・102.8%)・東京－高知(同22.20円・100.2%)の2路線で全路線平均値を上回っている。対46年度運賃比率では、プロペラ路線は5路線のうち、東京－高知線(150.0%)を除く、4路線で150%を下回ることが確認できる。ジェット機路線は、10路線で150%を超えているが、東京－小松線だけは149.3%と若干低い。山陽新幹線と競合した大阪－福岡線は旅客需

要が若干減少し、対46年度運賃比率においてジェット機路線のなかでもっとも低い位置にあった。プロペラ機路線の東京－岡山線に至ったのは、46年度と比較して旅客需要が半減した。

短距離路線を見ると、51年度末に全日空は新規5路線を含む24路線3区間を運航した。その機材別内訳は、ジェット機路線6路線1区間、プロペラ機路線18路線2区間であった。運賃の変化について賃率および賃率格差を見ると、17路線3区間で賃率が22円を越え、賃率格差は100%を上回っている。そのなかで上位3路線はプロペラ機で運航する九州地域の離島線が占め、ジェット機路線は13位に位置する名古屋－松山線(賃率23.52円・賃率格差108.9%)および、15位に位置した串刺し路線における小松－新潟間(同22.79円・105.5%)の1路線1区間だけであった。

一般にプロペラ機からジェット機への転換は運航コストの上昇をもたらすと認識されているが、これを見る限りそうでないことが分かる。ジェット機への転換は機材の大型化でもあるため、一定規模以上の座席利用率があれば座席当たりの運航コストは輸送力の小さいプロペラ機と比べて低下した。ジェット機路線が賃率格差で100%を下回る7路線のうち5路線を占めたことは、ジェット機の運航コストが一般的な認識と異なることを示唆するものであると見てよい。このうち東京－仙台線が特別料金を加えても対46運賃比較では137.1%と低いこと、東京－名古屋線が対46年度運賃比率で161.9%と高い伸び率を示しながらも賃率格差では68.2%と低いことなどの二つは、これら2路線の運賃が他の路線と異なる基準で設定されたことを示唆しているのかも知れない。

#### 4. 昭和50年代前半の航空とその変化

昭和50年代前半に発生した航空会社を巡る経営環境の変化として、54年に始まる第2次オイルショックと、公租公課の引き上げがある。前者の第2次オイルショックは、イラン革命とそれに続くイラン・イラク戦争によって原油の供給が不安定となったなかで、OPECが原油価格を大幅に引き上げたことに起因するものであった。この原油価格の値上げによって航空燃料費が高騰した。

いまひとつ公租公課の引き上げとして、52年8月の国内線における着陸料および航行援助施設使用料の100%値上げ、55年5月着陸料の28%値上げ。53年9月



ジェット機に対して課せられた特別着陸料の100%値上げ、54年4月には航空機燃料税がそれまでの13,000円/klから26,000円/klへの改訂などがある。先述の第2次オイルショックを原因とする航空機燃料費高騰ならびに、これら公租公課の引き上げは、運航コストの上昇を招き、航空会社経営を圧迫し、55年3月および57年1月における運賃全面改定の原因となった<sup>19)</sup>。全日空の国内線運賃は、前者により幹線で平均23.6%、ローカル線で平均24.1%、全線で平均23.9%、さらに後者を通じて幹線で平均9.5%、ローカル線で平均15.2%、全線で平均13.3%上昇した。づきに50年代前半における各路線の運賃とその変化について、長距離路線から順に見ていくことにしよう。

50年代前半の長距離路線は、賃率および賃率格差では北海道方面への路線が上位を占め、地域振興策の一環として優遇措置が講じられた地方中核都市から沖縄への各路線が下位に位置するなど<sup>20)</sup>、51年度末と同様の傾向を示している。新設路線では、55年3月の運賃改定以降に開設された仙台-沖縄線および、57年1月の運賃改定以降に運航が開始された新潟-福岡線がある。この新設2路線より、全日空が長距離路線で地方の中核都市間あるいは中核都市を起点とするリゾート路線の開発に着手したことが分かる。

つぎに、中距離路線Ⅰでは、全日空はジェット機路線21路線、プロペラ機路線2路線で直行便を運航した。うち、ジェット機路線の東京-宮崎線(賃率31.21円・賃率格差103.2%)および、プロペラ機路線で東京-米子線(同31.84円・105.3%)と小松-札幌線(同30.68円・101.5%)が、賃率で30円、賃率格差で100%を上回っている。その反面で、大阪-宮崎線は対51年度運賃比較で高い位置にあるものの、賃率22.70円ならびに賃率格差75.1%では中距離路線Ⅰで最低値にあった。新設路線を見ると、名古屋-長崎線(賃率27.15円・賃率格差89.8%)、小松-福岡線(同29.32円・97.0%)、名古屋-仙台線(同27.32円・90.5%)、東京-大分線(同28.59円・97.0%)、長崎-沖縄線(同25.21円・83.4%)、名古屋-函館線(同28.75・95.1%)および宮崎-沖縄線(27.33円・90.4%)がある。これら各路線は55年3月の運賃改定以前に開設した路線であった。しかし、賃率および賃率格差の順位を見ると、幹線、東京・大阪の二大都市と地方都市間の路線、地方中核都市と地方都市間の路線・地方都市と地方都市間の路線が混在なかで、長距離路線と違って特定の位置に同一地方の路線集中は見られない。

中距離路線Ⅱを見ると、56年度末においてジェット機路線13路線、プロペラ機路線5路線が運航されている。うち新設路線として、昭和42年8月に開設し、44年5月より運休状態にあったものの、54年8月にプロペラ機路線で運航を再開した東京-鳥取線(賃率35.58・賃率格差117.7%)、52年7月にジェット機路線として開設された名古屋-新潟線(同31.89円・105.5%)がある。これら全18路線のなかで、新設2路線ならびに、東京-高松線(同34.33円・113.6%)、新潟-札幌線(同32.64円・108%)、東京-岡山線(同32.44円・107.3%)、東京-高知線(同31.52円・104.3%)、仙台-札幌線(同41.47円・104.1%)、名古屋-宮崎線(同30.38円・100.5%)など、8路線が賃率および賃率格差で全路線平均を上回っている。しかし、中距離路線Ⅱでも、先述の中距離路線Ⅰと同様の理由により、賃率および賃率格差の順位で特定の位置に同一地方の路線集中が見られない。

最後に、短距離路線を見ると、福岡-対馬線を始めとする離島路線の大半を昭和49年3月に設立した子会社の日本近距離航空(現、エアニッポン)に移管したため、56年度末における全日空の路線はジェット機路線で10路線および、プロペラ機路線で12路線の22路線に減少した。これら22路線の賃率および賃率格差では、最高値に位置した大阪-高松線(賃率53.29円・賃率格差176.3%)以下、同社で少ない離島線の一つであった東京-八丈島線(同32.19円・106.5%)に至る13路線が全路線平均値を超えている。新設路線では、プロペラ機路線で広島-鹿児島線(賃率47.44円・賃率格差156.9%)、ジェット機路線で成田-名古屋線(同23.96円・79.3%)の2路線があり、賃率および賃率格差で前者は上位に、後者は最低値に位置している。他方、それまで低く設定されていた東京-名古屋線運賃で対51年度運賃比較において182.4%と云う大幅な引き上げが見られる。こうした大幅な値上げの背景には、東京-名古屋線が極めて近距離路線のため運賃を低く設定しても新幹線への対抗が不可能であったこと、新設路線の成田-名古屋線が同じ地域であるため、その運賃設定に際して東京-名古屋線の運賃も引き上げざるを得ないことの二つがある。賃率および賃率格差の順位を見ると、ジェット機路線の大半が下位に位置しているが、特定地域の集中は比較的下位で大阪から大分・北九州および、東京から仙台・山形への各2路線と少ない。

表4は全日空が拠点とした東京・大阪・名古屋の3空港から九州地域の各路線の運賃および運航距離を比較

表4 東京・名古屋・大阪と九州地域への航空運賃の比較

単位：km・人・%・円

		51						56					
		福岡	大分	熊本	長崎	宮崎	鹿児島	福岡	大分	熊本	長崎	宮崎	鹿児島
東京	距離	1,006		993	1,148	926	1,115	1,006	913	993	1,148	926	1,115
	旅客数	837,989		425,262	261,873	390,613	705,598	1,134,520	70,899	543,576	519,099	536,805	945,637
	利用率	54.4		63.8	70.5	74.7	64.1	63.4	51.0	63.1	60.1	64.9	61.5
	運賃率	20,100		20,800	22,500	21,200	22,700	27,100	27,000	29,200	31,100	29,800	31,500
	運賃率	19.98		20.95	19.60	22.89	20.36	26.94	29.57	29.41	27.09	32.18	28.25
名古屋	距離	661	630	814		678	827	661	630	814	814	678	827
	旅客数	258,401	52,307	82,894		158,408	230,767	380,089	72,829	146,762	93,628	189,515	286,139
	利用率	56.0	54.8	54.1		59.1	55.0	58.9	55.8	63.1	65.5	57.0	61.6
	運賃率	13,000	12,000	14,800		15,100	16,500	18,400	17,200	23,100	23,000	21,500	23,100
	運賃率	19.67	19.05	18.18		22.27	19.95	27.84	27.30	28.38	28.26	31.71	27.93
大阪	距離	520	453	600	668	727	670	520	453	600	668	727	670
	旅客数	349,954	446,089	476,116	432,628	522,777	772,652	636,909	430,886	663,407	621,604	588,865	999,948
	利用率	68.0	68.4	67.6	69.1	79.1	77.1	66.9	68.9	57.3	61.3	66.8	65.5
	運賃率	10,300	9,200	11,800	13,200	12,100	13,600	15,400	13,800	16,900	19,000	17,400	19,700
	運賃率	19.81	20.31	19.67	19.76	16.64	20.30	29.62	30.46	28.17	28.44	23.93	29.40

出典：表3より作成。

したものである。この表4で東京から各空港間の運賃を見ると、51年度および56年度とも賃率で格差があるものの、運航距離に応じて格差があったことが分かる。名古屋路線や大阪路線も同様の傾向を示している。しかし、各空港を基準に拠点空港への運賃を比較すると、運航距離で大阪－宮崎線が名古屋－宮崎線を上回るものの、それが大阪－宮崎線の運賃に反映されずにいたため、51年度および56年度ともに大阪－宮崎線の賃率が東京－宮崎線・名古屋－宮崎線の賃率と大きく乖離した。その結果、大阪－宮崎線の運賃は、東京－宮崎・名古屋－宮崎の両線だけでなく、東京・名古屋・大阪から九州地域に運航された各路線運賃に対しても割安となった。

この問題は以下の疑問をもたらした。ひとつは、何故、大阪－宮崎線の運賃における賃率格差が是正されなかったか。いまひとつは、同線の割安な運賃算出で主導権があったのは経営主体の全日空か、それとも監督庁の運輸省かである。まず前者について考えると、その理由は、大阪－宮崎線の賃率を是正し、他路線との格差を小さくすると、同線の運賃が上昇し、それが他路線で大幅な運賃の値上げをもたらすところにあったと思われる。国内線運賃の値上げが公租公課の引き上げにあることから、運輸省は航空運賃の値上げに対して寛容な態度を示し、妥当な理由であれば航空各社が提示する新たな運賃を認可したのであろう。その際、個々の路線の値上げ幅は、先述の東京－名古屋線の事例から、航空各社に委ねられていたように思う。そうであるならば、運賃の設定で許容範囲があったにしても、その範囲内であれば航空

会社が自由に運賃を算出できると云う点において、運賃の算出で航空会社に主導権があったと云えよう。

#### むすびにかえて

国内線航空運賃は、その算出において原価主義が採られていた。しかし、原価主義で用いられた一定の利益率は、新幹線との競争対策から運賃を低く抑えた東京－名古屋線の事例から、その運用面で航空会社の事業活動全体に対するものであったと見てよい。その理由は、個々の路線毎にこれを適用すると、旅客需要、使用機材および運航便数の相違から、運賃面において大差が生じるところにある。

昭和30年代のローカル線運賃は、いまだ高い運賃負担力を必要としたため、航空に対する旅客需要の喚起策として、幹線運賃よりも若干低い水準で設定されていた。41年のローカル線だけを対象とする運賃改定は、幹線との運賃格差是正を目的とするものであったが、全日空は大幅な運賃値上げによる旅客離れを懸念し、値上げ率を若干低くした。そのため、新たな基準で算出し設定された新設路線の運賃は、既存路線の運賃と比較して割高となり、各路線区分において賃率で上位に位置した。

40年代後半から50年代前半に掛けて、公租公課の新設やその引き上げ、およびオイルショックを原因とする航空機燃料の高騰などにより、国内線航空運賃は短いサイクルで値上げを繰り返し、40年代中頃と比べて大幅に上昇した。しかし、そのなかで、大阪－宮崎線や東京

一名古屋線のように、賃率で比べると全路線で低位に位置するものもあった。短距離路線の東京－山形線・東京－仙台線も、東京－名古屋線と同様に位置づけができる。このうち大阪－宮崎線の運賃については、航空運賃が各路線単位ではなく地域単位で設定されたことにあった。

他方、東京－名古屋線の割安な運賃は、それが新幹線対策であったと理解できる。しかし、運航コスト面で割高となる短距離路線でもあり、かつ寒冷地にあり季節によって旅客需要の変化が大きいため比較的運賃が高に設定された寒冷地でもある東京－山形線、東京－仙台線でなぜ運賃が割安となっていたのかは分からない。一般に指摘される国内線運賃の南北格差は<sup>21)</sup>、これら2路線を見る限り、問題視するほど大きなものであったとは言いがたい。個々の路線間に運賃格差を求めることよりも、むしろ地域間の運賃格差について、その有無を含めて検討すべきと思う。

理由がどうあれ、これら割安な運賃算出を全日空が行い、運輸省が認可したとすれば、規制下であっても一定の許容範囲内であれば航空会社が自由に運賃を算出できた、と見ることができる。そうであるならば、航空各社に対する規制は比較的早い時期に、すでに一部で形骸化しつつあったと見ることも可能ではないか。

いまひとつの問題として、航空運賃と国鉄運賃の比較考察を残すが、これについては別項に譲りたい。

#### 注

- 1) 大河内氏の業績については、最も新しいもの一つを挙げておく。  
大河内暁男「企業経営要素の歴史的外的特徴と経営生態系」(大東文化大学経営学会編『経営学』第8号、2004年9月)。
- 2) 拙稿「国内線ジェット化とその経営効果に関する一考察——規制下の全日空を事例として——」『大阪明浄大学紀要』第4号、2004年3月。
- 3) 航空運賃の標準的な算出方法については、太田正樹『航空輸送の経済学』早稲田大学出版部、1981年4月、118-119頁を参照。
- 4) 航空労組連絡会編『民間航空の現状分析と航空労働者からの提言——第18回航空政策セミナー討論資料——』1991年1月、84-85頁を参照。
- 5) 同前、66頁。
- 6) 日本航空株式会社編『日本航空20年史』1974年2月、27頁。
- 7) 同前、207頁。
- 8) 全日本空輸株式会社編『限りなく大空へ——全日空の30年——』社史編、1983年3月、137-138頁を参照。
- 9) 2004年9月10日、神戸大学にて開催された海運経済学会西日本部会報告において、ANA総合研究所泉正史氏より聞き取る。
- 10) 全日空の鹿児島－沖縄線運賃は、日本航空のIATA運賃よりも割安であった。前掲『日本航空20年史』272頁。
- 11) 「全日空時刻表」1967年8月、タブロイド版。
- 12) 全日空のローカル線ジェット機化は、1968年9月の大阪——宮崎線に対するボーイング727型機の導入に始まるが、幹線のようにジェット機に対する特別料金はなかった。「全日空時刻表」1968年10月タブロイド版。
- 13) 40年代前半の航空業界再編については、拙稿「日本航空の経営戦略——高度成長期の路線経営を中心として——」『徳山大学総合経済研究所紀要』第34号、2000年3月、33頁を参照。
- 14) 公租公課については、前掲「国内線ジェット化とその経営効果に関する一考察」89-91頁を参照。
- 15) 東京羽田空港・大阪伊丹空港での利用制限の経緯については、前掲『全日空30年史』資料編、277頁を参照。
- 16) 航空機購入に対する調達資金の返済過程で発生した円高差益については、拙稿「全日空の経営戦略——機材投資とその資金調達——」『経営史学』第32巻第4号、1998年1月、44頁を参照。
- 17) 前掲、太田正樹『航空輸送の経済学』116-117頁を参照。
- 18) 全日空におけるジェット機導入の積極的な展開については、前掲「全日空の経営戦略」39-45頁を参照。
- 19) 昭和50年代前半の公租公課の引き上げ、ならびに航空燃料の高騰による運航コストの上昇については、前掲「国内線ジェット化とその経営効果に関する一考察」89-91頁を参照。
- 20) 昭和50年代前半における沖縄路線に対する優遇措置として、55年5月より実施された公租公課の軽減を挙げることが出来る。前掲『全日空30年史』資料編、99頁。
- 21) 前掲『民間航空の現状分析と航空労働者からの提言』74頁。