

国内長距離旅客輸送における鉄道から航空へのシフト

——全日空路線を中心として——

鶴田 雅 昭

はじめに

第二次大戦後のわが国民間航空は、対日占領政策の一環として連合国軍総司令部（GHQ）が実施した航空活動全面禁止によって空白時代を余儀なくされたが、朝鮮戦争を契機とする対日占領政策の緩和を契機として、昭和26年8月に日本航空が設立され、続く10月の運航開始をもって航空活動を再開した。同社は、当初ノースウエスト航空への運航委託という変則的な方式で営業を開始し、翌27年より自主運航を開始した¹⁾。

昭和28年、政府は日本航空を国際線会社に位置づけ、同社に対する一部出資をもって特殊法人に改組した²⁾。この特殊法人化で日本航空の国内線が旧会社の路線継承に限定され、ローカル線と呼ばれた地方都市路線は新たに日本ヘリコプター輸送株式会社（以下、日ペリと略称する）と極東航空二社が運航した。しかし、ローカル線の旅客需要がまだまだ少なく、さら営業区域が東日本と西日本に分割されたいたため、両社はともに経営難に陥った。両社は運輸省の行政指導をうけて合併し、全日空が誕生した。30年代後半には、新たな参入認可によってローカル線会社7社の誕生を見たが、これら新規参入会社は30年代後半から40年代前半にかけて合併を繰り返し、東亜国内航空（規制緩和にともないJASと社名変更し、平成16年日本航空に吸収合併された）となった。

ところで、日本航空旧会社に対する航空運賃は、当時の国鉄（現、JR旅客鉄道各社）1等運賃に急行および寝台料金を加えたものを目安とし、航空の運航コストや当該区間の旅客需要を考慮して設定されたものであった³⁾。日ペリ・極東航空に対するローカル線運賃の設定では、日本航空幹線の許認可運賃が基準とされた。ロー

カル線の運賃は幹線運賃よりも若干低く設定されていたが、同一区間の国鉄運賃と比較すればそれを上回った。この運賃格差が長距離旅客を航空需要と国鉄需要に棲み分け、航空旅客を抑制した。国鉄運賃は高度成長期から第二次オイルショック期にかけて幾度か改正され、とりわけ第二次オイルショック期に大きく上昇した。他方、航空運賃は改定時期と上昇率で国鉄とは若干異なるものの、同じ様相を示している。

本稿では、高度成長期から第二次オイルショック期にあたる昭和41年度から56年度に至る航空運賃と国鉄運賃の変化について、全日空路線を対象に比較考察する。こうした国鉄と航空を比較考察した先行事例として、角本良平の論考がある。角本は『新幹線 軌跡と展望—政策・経済性から検証』で新幹線と航空を比較し、以下のことを指摘した⁴⁾。すなわち、新幹線は、開業時には1等運賃料金でさえ航空運賃を大きく下回ったが、オイルショック期において急激に上昇し、普通運賃が航空運賃と拮抗した。いまひとつ、在来線にあった航空に対する所要時間の格差を大きく是正した。この所要時間の変化が航空との競争で如何なる効果を新幹線にもたらすかについて、3時間程度であれば旅客需要の面で航空に与える影響は小さいこと。3時間を基準として、これを下回れば旅客の選択で新幹線が有利な立場に、上回れば不利な立場になることを指摘した。いまひとつ、『鉄道政策の危機—日本型政治の打破—』第二章では、長距離旅客輸送手段としての鉄道および航空について、若干の路線を事例として、そこでの分担率とその変化をもとに国鉄の低迷を説いている⁵⁾。これら二つの考察は新幹線あるいは国鉄幹線系の視角からなされたものであり、航空の発展という問題視角からなされたものではない。

そこで本稿は長距離旅客輸送における国鉄と航空の交差という問題視角から、昭和40年代前半期・同半期、

50年代前半期・同後半期初年度の航空と国鉄の運賃格差、所要時間差、平均賃金に対する運賃指数について比較考察を行い、運賃格差による国鉄と航空の棲み分けが如何に変化し、いつ崩壊したか。さらに、その結果として長距離旅客が一般的に航空を選択するに至ったかを明らかにしたい。しかし、本稿では、各表で示す特定区間における国鉄の旅客需要に関する資料が入手困難なため、比較考察の方法論として統計的分析は行わない。

第1節 昭和40年代前半の航空と鉄道

昭和39年に開通した東海道新幹線が40年代にいたって高速鉄道としての輸送力を発揮し、東京－大阪間で航空と激しい競争を展開した。新幹線は、運賃面で在来線よりも高く設定されていたため、航空との格差が若干程度に縮小した。その反面で、所要時間については、新幹線が東京－名古屋間を約2時間、新大阪間を3時間程度で運転されたため、空港と都心間のアクセスを考慮した移動時間で比較すると、東京－大阪間で拮抗し、東京－名古屋間では優位性が逆転した。

表1は、昭和40年代前半の初年度にあたる41年度における全日空主要路線と、これと並行する国鉄路線における運賃料金（運賃に急行・特急料金および寝台料金を含めたもの）・所要時間・平均賃金に対するそれぞれの運賃等を比較したものである。そこで、表1をもとに、全日空の路線構成と旅客需要から見ていくことにしよう。

昭和41年度に全日空は直行便38路線、一般に串刺し路線と呼ばれた複数の路線需要を集約する寄港便13路線を運航し、224万人の旅客需要があった。幹線およびローカル線別に旅客需要とその構成比を示すと、前者が63万人（28%）、後者が161万人（72%）であった。表1で国鉄と並行する全日空の主な路線の旅客需要を空港別に見ると、東京および大阪から運航された路線の旅客需要が約90%を占めたことがわかる。路線別の年間旅客数では、ジェット機で運航した幹線の東京－大阪線の38万人が全日空で最も旅客需要が大きく、東京－札幌線の17万人がこれに続いた。この2路線の旅客数は全路線輸送実績の25%に達している。その反面で、同じ幹線でありながらプロペラ機で運航する大阪－福岡線は8万人にも及ばず、旅客輸送実績に占める割合も3.4%と低い。年間旅客需要を空港別に比較すると、大阪伊丹空港を起点とする路線（以下、大阪線各路線と略記）が100万人を越えたのに対し、東京羽田空港を起点と

する路線（以下、東京線各路線と略記）は96万人程度と大阪線を若干下回り、名古屋空港を起点とする路線（以下、名古屋線各路線と略記）では4万人にも満たない。これらを踏まえ、以下では3空港の各路線における旅客需要・運賃格差・所要時間差・平均賃金に対する運賃料金の数値を見ていこう。

東京線各路線の旅客需要は、先述の幹線2路線で10万人を超えたものの、ローカル線では比較的規模が大きい北海道・東北地域の各直行便路線および、中国地域の広島路線でさえ年間旅客数が2-5万人程度でしかなかった。旅客需要が小さい北陸・中四国・九州地域の各路線では、寄港便路線が2-3万人、直行便路線が数千人から1万人程度に低迷した。そのなかで30年代後半には東京－大阪線に次いで旅客需要が大きく、39年度の実績で東京－札幌線を上回る19万人の旅客が利用者した東京－名古屋線は、国鉄新幹線の影響を受けて2万人を割る大きな減少が見られる。

国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差は、国鉄2等運賃料金との比較では、新幹線と並行する東京－名古屋線が1.65倍、同じく東京－大阪線が1.8倍、東京－高知線が1.99倍と3路線で2倍を下回ったが、他の路線は各地域とも2倍を超えている。こうした東京線各路線の運賃格差を相対的に見ると、東日本が高く、西日本が低いという傾向を示していることがわかる。1等運賃料金との比較では、航空運賃が割高な北海道・東北・北陸地域の各路線で1.2-1.6倍、四国の松山路線および九州地域の各路線で1.1-1.2倍、中国・四国地域のうち広島・高松・高知の3路線では拮抗している。そのなかで東京から名古屋・大阪・岡山の3路線は既に航空運賃が国鉄運賃料金を下回っている。

航空と国鉄の所要時間差を見ると、国鉄新幹線と並行した東京－名古屋・東京－大阪線を除けば、航空は長距離の北海道・九州地域では12-19時間、中距離の中四国地域では6-12時間、短距離の東北・北陸地域では3-6時間短縮した。航空運賃および国鉄運賃料金と平均賃金に対する数値は、航空運賃が九州地域で26-32%、北海道・中四国地域で20-25%、東北・北陸地域で11-15%程度であった。国鉄と比べて、2等運賃料金に対して2.2-3倍、1等運賃料金に対して1.2-1.5倍となった。

大阪線各路線は、路線構成でいまだ西日本地域に特化し、路線数でも11路線と東京線の24路線と比べて半分にも満たないが、旅客需要は6路線で10万人を超え、残る5路線も寄港便1路線の利用者を考慮すれば

表1 昭和41年度における航空と鉄道の比較

単位:円・km・時間・人・%

主要空港別路線	航空(A)					国鉄(B)					(A)/(B)			平均賃金と運賃料金		
	運賃	距離	所要時間	旅客数	構成比	2等運賃	1等運賃	所要時間	2等運賃	1等運賃	時間差	平均賃金	航空	国鉄2等	国鉄1等	
釧路	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,900	—	—	—	
札幌	11,200	948	1:30	168,723	7.5%	5,380	9,120	19:25	208.2%	122.8%	17:55	—	25.5%	12.3%	20.8%	
函館	10,400	832	2:00	46,599	2.1%	4,440	6,800	14:35	234.2%	152.9%	12:35	—	23.7%	10.1%	15.5%	
秋田	6,800	562	2:30	24,141	1.1%	2,570	5,010	7:33	264.6%	135.7%	6:03	—	15.5%	5.9%	11.4%	
山形	5,800	428	1:10	7,763	0.3%	1,940	3,780	4:35	299.0%	153.4%	3:25	—	13.2%	4.4%	8.6%	
*仙台	5,000	410	1:00	58,741	2.6%	1,900	3,710	4:17	263.2%	134.8%	3:17	—	11.4%	4.3%	8.5%	
新潟	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
富山	6,800	550	1:15	17,349	0.8%	2,280	4,040	6:58	298.2%	168.3%	5:33	—	15.5%	5.2%	9.2%	
金沢(小松)	6,800	556	1:15	23,108	1.0%	2,390	4,680	7:48	284.5%	145.3%	6:23	—	15.5%	5.4%	10.7%	
名古屋	4,200	421	1:00	19,146	0.9%	2,540	5,100	2:05	165.4%	82.4%	1:05	—	9.6%	5.8%	11.6%	
大阪	6,000	530	0:45	385,398	17.2%	3,330	6,700	3:10	180.2%	89.6%	2:25	—	13.7%	7.6%	15.3%	
*鳥取	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*米子	9,800	713	2:00	10,914	0.5%	4,620	8,550	9:34	212.1%	114.6%	7:34	—	22.3%	10.5%	19.5%	
*岡山	9,000	669	1:50	25,775	1.1%	4,060	9,060	9:22	221.7%	99.3%	7:54	—	20.5%	9.2%	20.6%	
*広島	10,400	835	2:15	48,586	2.2%	4,350	9,590	12:05	239.1%	108.4%	9:50	—	23.7%	9.9%	21.8%	
*高松	9,000	635	1:50	10,485	0.5%	3,920	8,490	7:55	229.6%	106.0%	6:02	—	20.5%	8.9%	19.3%	
*松山	10,400	802	2:55	18,947	0.8%	5,060	9,150	11:07	205.5%	113.7%	8:12	—	23.7%	11.5%	20.8%	
*高知	9,800	698	1:25	4,021	0.2%	4,990	9,020	10:48	196.4%	108.6%	9:23	—	22.3%	11.4%	20.5%	
*小郡(宇部)	11,200	901	2:30	4,283	0.2%	4,600	10,050	14:29	243.5%	111.4%	11:59	—	25.5%	10.5%	22.9%	
*北九州(小倉)	11,800	909	3:05	4,020	0.2%	4,740	10,310	15:42	248.9%	114.5%	12:37	—	26.9%	10.8%	23.5%	
*博多(福岡)	—	—	—	7,169	0.3%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*長崎	14,400	1,125	3:45	—	—	5,340	11,480	18:58	269.7%	125.4%	15:13	—	32.8%	12.2%	26.2%	
*熊本	13,400	1,073	2:50	30,309	1.4%	5,270	11,350	18:45	254.3%	118.1%	15:44	—	30.5%	12.0%	25.9%	
*大分	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*宮崎	13,400	926	2:45	9,670	0.4%	5,550	11,860	21:55	241.4%	113.0%	19:10	—	30.5%	12.6%	27.0%	
*鹿児島	14,400	1,115	3:50	18,941	0.8%	5,630	12,010	22:26	255.8%	119.9%	18:36	—	32.8%	12.8%	27.4%	
小計	—	—	—	2,996	0.1%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
平均	—	—	—	959,317	42.8%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
札幌	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
仙台	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
鳥取	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*高松	3,000	152	0:35	128,067	5.7%	1,440	2,880	3:58	208.3%	104.2%	3:24	—	6.8%	3.3%	6.6%	
*松山	4,400	379	1:00	128,132	5.7%	2,170	4,660	6:57	202.8%	94.4%	5:57	—	10.0%	4.9%	10.6%	
*高知	3,800	277	0:45	185,345	8.3%	1,910	4,200	6:42	199.0%	90.5%	5:57	—	8.7%	4.4%	9.6%	
*北九州(小倉)	5,800	463	1:20	64,947	2.9%	3,530	8,020	8:42	164.3%	72.3%	7:22	—	13.2%	8.0%	18.3%	
*博多(福岡)	6,000	520	0:45	77,292	3.4%	3,880	8,730	9:52	154.6%	68.7%	8:40	—	13.7%	8.8%	19.9%	
*長崎	8,400	601	1:45	41,987	1.9%	4,130	9,190	12:10	203.4%	91.4%	10:25	—	19.1%	9.4%	20.9%	
*熊本	7,400	600	1:35	14,917	0.7%	4,060	9,060	11:25	182.3%	81.7%	9:50	—	16.9%	9.2%	20.6%	
*大分	5,600	453	1:15	44,393	2.0%	3,950	8,860	10:18	141.8%	63.2%	9:03	—	12.8%	9.0%	20.2%	
*宮崎	7,400	727	1:30	105,992	4.7%	4,450	9,770	13:49	166.3%	75.7%	12:19	—	16.9%	10.1%	22.3%	
*鹿児島	8,400	670	1:45	151,176	6.7%	4,420	10,160	14:52	190.0%	82.7%	13:07	—	19.1%	10.1%	23.1%	
小計	—	—	—	1,050,860	46.9%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
平均	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*函館	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*札幌	15,400	1,115	2:20	7,744	0.3%	7,190	15,230	23:32	214.2%	101.1%	23:32	—	35.1%	16.4%	34.7%	
*仙台	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
南紀白浜	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*高松	5,000	283	1:00	2,151	0.1%	2,520	5,480	5:57	198.4%	91.2%	5:57	—	11.4%	5.7%	12.5%	
*松山	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*博多(福岡)	8,200	661	2:40	4,200	0.2%	9,320	11:26	195.2%	88.0%	8:46	—	—	18.7%	9.6%	21.2%	
*大分	7,600	630	1:40	10,967	0.5%	4,310	9,190	13:35	176.3%	82.7%	11:55	—	17.3%	9.8%	20.9%	
*長崎	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*熊本	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
*宮崎	9,400	678	2:00	4,610	0.2%	5,690	16:57	203.9%	165.2%	14:57	—	—	21.4%	10.5%	13.0%	
*鹿児島	10,400	827	3:05	17,195	0.8%	4,680	5,760	17:30	222.2%	180.6%	14:25	—	23.7%	10.7%	13.1%	
平均	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
旅客数合計	—	—	—	2,048,234	91.4%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
その他路線旅客数	—	—	—	193,422	8.6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
年度旅客輸送実績	—	—	—	2,241,656	100.0%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
平均	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

出典:全日本空輸株式会社編「限りなく大空へ——全日空の30年——」(資料編、1983年)78頁、「全日空時刻表」昭和42年3月、日本交通公社編「時刻表」昭和42年3月および、経済企画庁編「日本経済の展開——経済企画庁30年史」(昭和51年8月)646頁より作成。
 注1:主要空港別路線の*は、並行する国鉄路線で在来線による移動、あるいは新幹線(在来線乗り継ぎを含む)による移動の選択が可能であったことを示す。
 注2:航空運賃の太字下線はジェット機路線を示す。
 注3:航空旅客数の太字下線は寄港便路線を示す。
 注4:航空路線で東京-小松線旅客数の太字斜文字は隣接の寄港便路線(東京-小松-福井線)の旅客数を含む。
 注5:航空と並行する国鉄路線で上段は在来線による移動の場合、下段は新幹線(在来線乗り継ぎを含む)による移動の場合を示す。

各路線とも5万人を上回っている。国鉄との運賃格差は、2等運賃料金との比較では短距離路線の四国地域が1.9-2.0倍、中距離路線の九州地域が1.4-2.0倍を示し、同じ地域に対する東京線の運賃格差と比べて低い。1等運賃料金との比較では11路線のうち大阪-高松線が1.04倍と拮抗するものの、10路線で航空運賃が下回っている。所要時間の比較で、航空は国鉄に対して四国地域で3-6時間、九州地域では7-13時間短縮した。平均賃金との比較では、航空運賃は四国地域が7-10%、九州地域が13-19%で、国鉄2等運賃料金に対して1.6-2倍となるものの、1等運賃料金に対しては四国地域で拮抗し、九州地域では若干低い。

名古屋線各路線では、寄港便2路線が辛うじて1万人を超えたが、直行便路線は札幌線が8千人を若干下回り、高松線で2千人を若干超える程度でしかない。国鉄運賃料金と航空運賃を比較すると、国鉄2等運賃料金に対して航空運賃は、札幌線が2.1倍、高松線および福岡・宮崎の2区間が約2倍、鹿児島区間が在来線で2.2倍、新幹線との乗り継ぎで2.7倍であった。1等運賃料金に対しては、札幌線で拮抗し、高松線および大分・福岡線で10%程度低く、宮崎・鹿児島線で60-80%程度高い。所要時間を比較すると、航空は国鉄に対し、札幌が23時間、高松が6時間、大分・福岡が9-12時間、宮崎・鹿児島が13-15時間程度短縮した。平均賃金との比較では、長距離の札幌線で航空運賃の35%は国鉄1等運賃料金と拮抗したが、2等運賃料金とでは2倍になった。高松線路線および大分・福岡線では、航空運賃が普通運賃料金の2倍程度となったが、1等運賃料金よりも若干低い。

第2節 昭和40年代後半期初頭の航空と国鉄

昭和40年代後半の初年度あたる46年度に全日空は直行便56路線、寄港便7路線を運航し、869万人の旅客需要があった。幹線・ローカル線別の旅客需要およびその構成比を見ると、前者が252万人(29%)、後者が617万人(71%)であった。前節の41年度と比べて旅客需要は3.9倍に増加しているが、構成比では41年度と大差がない。つぎに、41-46年度に至期間の路線構成における変化として、同社が40年代前半の航空業界の再編過程で幹線会社に位置づけられ幹線全路線での運航が可能となり、新たな産業組織について運輸大臣の示達があった45年度には既に幹線6路線を運航していたこと、直行便56路線のうち19路線がジェット機路線

であったことの二つを挙げるができる。運賃料金では、航空運賃は42年7月の通行税率の改正にともない、純運賃も3-5%程度の値上げがあった。国鉄運賃料金も44年5月の等級制の廃止・特別車両料金制度の新設という、運賃料金の算出基準変更と同時に普通運賃が15%程度値上げされた⁶⁾。国鉄に関するいまひとつの変化として、山陽新幹線の部分開通がある。山陽新幹線が45年度末に新大阪・岡山間で運転を開始し、東京から北九州地域へはその日のうちに移動が可能となった。そこで、40年代前半の変化を踏まえ、以下では表2をもとに、46年度における全日空の路線構成および旅客需要から見ていくことにしよう。

国鉄と並行する全日空主要路線の旅客需要を空港別で見ると、46年度は東京線が355万人(構成比40.9%)、大阪線が411万人(同47.3%)、名古屋線が43万人(同5.0%)であった。東京線と大阪線の利用者だけで全路線の旅客需要の88%を占めていた。路線別の年間旅客数では、東京-大阪線の115万人(構成比17%)が最も大きく、東京-札幌線の72万人(同8.4%)が続いた。ローカル線に限って見ると、大阪-鹿児島線および大阪-宮崎線で50万人を超える旅客利用があった。これら2路線の旅客需要は先の幹線2路線について旅客数が多い路線であった。次いで、3空港の路線別に旅客需要・運賃格差・所要時間差および、平均賃金に対する運賃料金の数値を見ていこう。

東京線のうち、国鉄と並行する主要路線は、直行便が19路線、寄港便が5路線であった。そこでの旅客需要を見ると、幹線では先の2路線ほか東京-福岡線が22万人、ローカル線では北海道・東北地域の各路線が4-14万人、中部・北陸地域で4-5万人、中四国地域で寄港路線が1-3万人、直行便路線が1-14万人、九州地域で寄港路線が1万人、直行便路線が11-18万人であった。プロペラ機からジェット機へと転換した路線は41年度と比べて旅客需要が大幅に増加したが、ローカル線ではいまだ20万人を超える路線はなかった。

国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差を見ると、42-46年度に至る時期では国鉄普通運賃料金の上昇が航空運賃の上昇を上回ったため、46年度末の対普通運賃料金は、既存路線運賃格差の変化に対する加重平均で25ポイント低下し、新幹線の開通で可能となった在来線との乗り継ぎ運賃料金を考慮した各路線運賃料金格差の加重平均に対する46年度との比較で33.4ポイント低下した。しかし、路線毎に見ると、北海道地域の札幌線・函館線および中国地域の米子線は、国鉄運賃が横這いな

表2 昭和46年度における航空と鉄道の比較

単位:円・km・時間・人・%

Table with columns for route, aircraft (A), railway (B), and their ratios. Rows include various routes like 札幌, 函館, 秋田, 山形, etc., and summary rows for each region (東, 京, 阪, 名古屋) and overall averages.

出典: 全日本空輸株式会社編「限りなく大空へ——全日空の30年——」(資料編、1983年)79-80頁、「全日空時刻表」昭和47年3月、日本交通公社編「時刻表」昭和47年3月
および、経済企画庁編「日本経済の展開——経済企画庁30年史」(昭和51年8月)646頁より作成。
注1: 主要空港別路線の*は、並行する国鉄路線で在来線による移動、あるいは新幹線(在来線乗り継ぎを含む)による移動の選択が可能であったことを示す。
注2: 航空運賃の太字下線はジェット機路線を示す。
注3: 航空旅客数の太字下線は寄港便路線を示す。
注4: 航空と並行する国鉄路線で上段は在来線による移動の場合、下段は新幹線(在来線乗り継ぎを含む)による移動の場合を示す。

いは若干低下したため、国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差が**20-40**ポイント拡大している。対グリーン車運賃料金は、前者で**14**ポイント、後方で**13**ポイント上昇した。平均賃金に対する航空運賃および国鉄運賃料金の数値を見ると、**46**年度の東京線各路線の数値は、北海道と中四国地域で**10-15%**、東北・北陸地域で**6-8%**、名古屋・大阪地域で**5-8%**、九州地域で**14-17%**を示し、対**41**年度比で**5-15%**低下している。これら各路線の数値は、国鉄普通運賃料金の数値に対して**2**倍、グリーン車運賃料金の数値に対して新幹線から乗り継ぎでは拮抗し、在来線移動では航空が下回る場合もあった。

国鉄に対する東京線各路線の所要時間差は、既にジェット機路線であった名古屋線・大阪線および、プロペラ機を運航する北海道・東北・北陸地域の各路線は**41**年度と大差がない。しかし、同じプロペラ機路線であっても、山陽新幹線の部分開通によって一部新幹線利用が可能となった中四国・九州地域の各路線は、国鉄在来線に限った場合は大差がなかったものの、一部新幹線利用の場合は所要時間差が小さくなった。そのなかで**40**年代前半期にジェット機化した福岡・宮崎・鹿児島各線では、国鉄在来線との比較で**41**年度に対して所要時間差が**5**時間程増加した。

大阪線のうち、国鉄と並行する路線は、ジェット機路線**5**路線を含めて直行便**12**路線であった。このうち札幌線は季節運航路線であった。路線構成ではいまだ西日本地域に特化していた。そこでの旅客需要は、**46**年度に運航を開始した鳥取線を除けば、最も少ない小倉線が**19**万人、最も多い鹿児島線が**69**万人であった。鹿児島線の旅客需要は幹線に指定される福岡線の**36**万人を大きく上回った。全日空全体の年間旅客需要に対する九州路線各線の需要は**2-8%**で、先述の東京線各路線と路線単位で比べて大きく上回っていることから、大阪線の大半が収益路線であったと見てよい。

国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差は、対普通運賃料金では季節路線の札幌線が**3.3**倍と大きく、四国地域が新幹線からの乗り継ぎ移動に変化し、これにもなって運賃料金が上昇したため、全体で見ると**3**ポイント程度の低下であったが、九州地域だけを見ると在来線による移動で**25%**低下している。平均賃金に対する大阪線各路線運賃の数値は、長距離路線であった札幌線の**22%**を除けば、短距離の中四国が**3-5%**、中距離路線の九州地域各線が**7-10%**に低下している。平均賃金に対する航空運賃および国鉄運賃料金の数値を比較すると、航

空運賃の数値は国鉄普通運賃料金の数値に対して中四国地域で**2-3%**、九州地域で**4-6%**上回ったが、グリーン車運賃料金の数値に対して中四国・九州地域ともには拮抗し、なかには東京線と同様に航空運賃が若干下回る場合もあった。

国鉄に対する大阪線各路線の所要時間差は、季節運航の札幌線が約**22**時間、新たに運航を開始した鳥取線が**3**時間であった。既存の路線では、一部新幹線の利用に変化した四国地域は**2-5**時間差、九州地域は在来線に対して**7-13**時間差、一部新幹線利用に対して**6-11**時間程度の時間差があった。

名古屋線のうち、国鉄と並行する主要路線は、季節運航の札幌線を含めると直行便**8**路線、寄港便**1**路線であった。このうち**5**路線がジェット機路線であった。そこでの旅客需要は白浜・松山および九州地域各線で**3-5**万人、札幌線で**7**万人、最も多い福岡線で**12**万人程度でしかない。国鉄に対する航空運賃の格差を見ると、対普通運賃料金は札幌線・白浜線および福岡線の新幹線乗り継ぎで**2**倍を上回ったが、その他路線では乖離が**30**ポイント減少し、全体で**1.9**倍となった。対グリーン車運賃料金も同様の傾向を示し、**1.2**倍程度に低下した。各路線の所要時間差は、札幌線が**21**時間、白浜線および松山線が**5**時間、九州地域各線では在来線に対して**9-18**時間、一部新幹線利用に対して**7-9**時間であった。平均賃金に対する航空運賃および国鉄運賃料金の数値を比較すると、航空運賃の数値は名古屋線各路線ともに国鉄普通運賃の数値に対して**2**倍であった。グリーン車運賃料金に対しては、大分線での在来線に対する比較で航空の数値が国鉄の数値を若干下回ったものの、札幌線で**7%**、その他路線で**1-2%**航空が国鉄の数値を上回った。

第3節 昭和50年代前半期初頭の航空と国鉄

昭和**51**年度の全日空は直行便で**63**路線、寄港便**4**路線を運航し、年間**1,561**万人の旅客が利用した。その内訳は幹線**8**路線が**488**万人、ローカル線**59**路線が**1,073**万人であった。**51**年度の旅客需要**1,561**万人は**46**年の旅客需要**869**万人と比べて**1.8**倍に拡大し、これをもとに5年間における旅客需要の年平均伸び率を算出すると**12%**になる。

40年代後半は、**46**年**8**月のニクソン・ショックおよび、**48**年の第**1**次石油などが原因で日本経済が混乱し、低迷した時期であった。前者では激しいインフレが

発生し、平均賃金も急激に上昇した。後者では石油輸出国機構（OPEC）による原油の生産削減と価格の大幅な値上げが諸物価の高騰をもたらした⁷⁾。航空に関する変化では、運輸省の示唆による羽田・伊丹両主要空港の離発着規制対策としての大型機導入、既存路線に対する新規参入がある。前者として全日空はロッキード L 1011 トライスターを導入した⁸⁾。後者では、幹線への新規参入として、50年3月の東亜国内航空による東京－札幌線・東京－福岡線への乗り入れがある。ローカル線では、50年5月に東亜国内航空が全日空の東京－長崎線に乗り入れ、これに対して全日空は同年7月に東京－釧路線の運航を開始した⁹⁾。

こうしたなかで、航空運賃は47年7月と49年10月に全面改定が実施され、全日空の運賃は前者が幹線で平均7.5%・ローカル線で平均11.3%、後者が同じく20.9%および30.7%上昇した¹⁰⁾。50年9月には騒音公害対策費の一部利用者負担として、ジェット機に対する特別料金600円が新設された¹¹⁾。国鉄運賃料金も実収ベースで49年10月に15.4%、50年11月に8.6%、51年11月に36.9%の値上げがあった¹²⁾。国鉄に関するいまひとつの変化として、50年3月の山陽新幹線全線開通がある。これら40年代後半の変化を踏まえ、以下では表3をもとに、51年度における全日空の路線構成および旅客需要から見ていくことにしよう。

全日空路線で国鉄と並行する主要路線の旅客需要を空港別に見ると、51年度は東京線が728万人（全路線旅客数に対する構成比46.6%）、大阪線が508万人（同32.6%）、名古屋線が117万人（同7.5%）であった。名古屋線が100万人を超え、構成比でも2.5%増加したものの、東京線および大阪線での旅客需要の合計79.2%は46年度と比べて9%低下し、これに名古屋線の7.5%を加えても、全路線に対して90%を若干下回った。その理由は、幹線における沖縄線の充実、地方都市間ローカル線の新設および既存路線での需要拡大にあった。路線別年間旅客数では、東京－札幌線が50年3月に3社が競合するトリプル・トラックとなったものの、51年度には46年度と比べて2倍を超える156万人に拡大し、横這い状態にある東京－大阪線の112万人を抜き、全日空で最も需要が大きい路線に成長した。ローカル線では大阪－鹿児島線の77万人が最も利用者が多く、東京－鹿児島線の70万人、大阪－高知線の67万人の順で続いている。次いで、3空港の路線別に旅客需要・運賃格差・所要時間差および、平均賃金に対する運賃料金の数値を見ていこう。

東京線は直行便22路線が国鉄と並行した。このうち12路線がジェット機路線であった。旅客需要では幹線の札幌・大阪2路線が年間旅客数で100万人を超え、いまひとつ福岡線も対46年度比で3.7倍の84万人に増加した。ローカル線では、鹿児島線が3.9倍の70万人、熊本線が3.6倍の42万人、函館線が3倍の43万人と、長距離路線で旅客需要の増加が著しい。中距離路線でもジェット機を運航する小松線が4.2倍の22万人、松山線に至っては直行便ベースで9倍の31万人に増加した。その反面で、短距離路線では東北地域の秋田・山形・仙台の各線、中距離路線では中国地域の米子線および四国地域の高松線・高知線など、プロペラ機路線は1.1-2倍と伸び率が小さい。岡山線・広島線は山陽新幹線全線開通の影響を受けてか、旅客需要が減少した。

国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差を見ると、対普通運賃料金では、既存路線運賃格差の変化に対する加重平均で58ポイント、各路線運賃料金格差の加重平均に対する46年度との比較で55ポイント低下した。対グリーン車運賃料金では、前者・後者ともに46ポイント低下したが、四国地域の3路線、米子線および九州地域の長崎・鹿児島2路線は国鉄在来線と比較して航空運賃がまだ上回っている。平均賃金に対する航空運賃の数値は、北海道で8-13%、九州地域で10%程度、中国・四国地域で6-8%、東北・北陸地域で3-5%であった。これらを国鉄運賃料金の数値を比較すれば、北海道・東北地域で航空運賃は国鉄普通運賃料金に対して2倍、グリーン車運賃料金に対して若干下回った。中国・四国地域では普通運賃料金とグリーン車運賃料金の間に位置し、九州地域では普通運賃料金より3ポイント程度低いが、グリーン車運賃料金と拮抗ないしは若干下回っている。国鉄に対する所要時間差では、航空は在来線と比較して新たにジェット化した路線で若干拡大した。その反面で、新幹線から在来線乗り継ぎの比較では、山陽新幹線の全線開通の影響により、中国・九州地域で時間差が1.5-5時間程度減少した。

大阪線は、新たに就航した仙台線を加えた直行便13路線が国鉄と並行した。うち9路線がジェット機路線であった。旅客需要では、昭和40年代後半に通年運航となった札幌線が対46年度で6.7倍の29万人に増加した。その反面で山陽新幹線の影響により、北九州線が46年度実績の0.3倍に相当する約6万人へと大きく減少している。その他11路線も需要の伸びが1.1-1.2倍と鈍化し、51年度旅客輸送実績に対する構成比の低下

をもたらす原因となった。国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差では、対普通運賃料金は既存路線運賃格差の変化に関する加重平均、各路線運賃格差の加重平均ともに対46年度比較で58ポイント低下した。対グリーン車運賃料金は前者が47ポイント、後者が48ポイント低下し、そのなかで札幌線の航空運賃だけがグリーン車運賃料金を上回った。平均賃金に対する航空運賃および国鉄運賃料金の数値を見ると、航空運賃は国鉄普通運賃料金とグリーン車運賃料金との間に位置した札幌線を除き、各路線で普通運賃料金と拮抗し、グリーン車運賃料金よりも2-4ポイント低い数値を示している。国鉄に対する所要時間差は、札幌線および四国地域3路線で1時間程度拡大し、新幹線から在来線乗り継ぎの比較では、山陽新幹線の全線開通の影響を受けて、九州地域各路線で3-4時間程度減少した。

名古屋線は、直行便8路線が国鉄と並行した。うち7路線がジェット化路線であった。旅客需要を路線毎に見ると、札幌線は対46年度で4.4倍の30万人、南紀白浜線は横這い、松山線は2.5倍の6万人、福岡線は2.1倍の26万人、大分線は1.5倍の5万人、熊本線は1.7倍の8万人、宮崎線は2.9倍の16万人、鹿児島線は4.1倍の23万人であった。名古屋線の小計は対46年度で2.7倍の117万人に増加し、構成比も2.5ポイント上昇した。国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差では、国鉄普通運賃料金は既存路線運賃格差の変化に関する加重平均で57ポイント、各路線運賃格差の加重平均に関する対46年度比較で67ポイント低下し、1-1.6倍となった。グリーン車運賃料金との比較では前者で45ポイント、後者で46ポイント低下し、各路線ともに航空運賃が国鉄運賃料金を下回った。平均賃金に対する航空運賃および国鉄運賃料金の数値を見ると、航空運賃は国鉄普通運賃料金と大差がなく、グリーン車運賃料金との比較で2-8ポイント低く位置している。国鉄に対する所要時間差は、長距離の札幌線で22時間、短距離の南紀白浜線で5時間あった。松山線および九州地域の各路線は対在来線との比較では変化がなかったが、福岡・大分・熊本の各路線に限れば山陽新幹線全線開通が影響し、一部新幹線利用では3-4時間程度減少した。

第4節 昭和50年代後半初頭の航空と国鉄

昭和56年度の全日空は直行便で74路線を運航し、年間2,344万人の旅客が利用した。その内訳は幹線8路線が667万人、ローカル線66路線が1,676万人であ

った。51年度の旅客需要2,344万人は51年度の旅客需要1,561万人と比べて1.5倍に拡大し、これをもと5年間における旅客需要の年平均伸び率を算出すると約8%になる。

50年代前半は、急速な円高による輸出の不振、54年の第2次石油危機などを原因として、日本経済が再び低迷した時期でもあった。石油危機による国内航空需要への影響を見ると、第1次石油危機直後の48年度が3社合計で対前年比106.4%、全日空1社で同106.3%、続く49年度には前者が100.3%、後者が102.6%であったが、第2次石油危機直後の54年度は3社合計の対前年比が96.7%、全日空1社でも同97.6%と減少した。航空業界のマイナス成長は、墜落事故が続発し、業界再編へと向かわせた昭和41年度以来であった¹³⁾。いまひとつ航空関係の変化として、ダブル・トラック化の進展がある。東亜国内航空が53年7月より東京-函館・東京-鹿児島・東京-熊本の3路線に乗り入れ、全日空は同日、東京-大分線の運行を開始した。このほか、東亜国内航空による全日空路線への参入は、55年7月の大阪-鹿児島線乗り入れがある¹⁴⁾。

こうしたなかで、航空運賃は55年3月と57年1月に全面改定が実施され、全日空の運賃は前者が幹線で平均23.6%、ローカル線で平均24.1%、後者が幹線で同9.5%、ローカル線で同15.2%上昇した¹⁵⁾。55年3月の運賃改定では、ジェット特別料金も同時に引き上げられ、900円となった¹⁶⁾。このうち前者、55年3月の運賃改正では、その原因の一つとして第2次石油危機による航空燃料費の高騰とともに、50年代前半に実施された着陸料・航行援助施設利用料・航空燃料税など公租公課の大幅な引き上げがある¹⁷⁾。他方、国鉄運賃料金は、52年9月にグリーン車料金およびA寝台料金が引き下げられたが、53年7月には基本賃率の18%引き上げ、同年10月には旅客関係諸料金の12%引き上げがあった¹⁸⁾。これら50年代前半の変化を踏まえ、以下では表4をもとに、56年度における全日空路線のうち、国鉄と並行する主要路線の旅客需要から見ていくことにしよう。

全日空で国鉄と並行する主要路線の旅客需要を空港別に見ると、56年度は東京線が1,172万人(全路線旅客数に対する構成比50.0%)、大阪線が651万人(同27.8%)、名古屋線が182万人(同7.8%)であった。これら3空港の各路線旅客需要の合計は対51年度で48.2%増加したものの、構成比では1.1ポイント低下して全旅客数に対し82.5%となったことから、各地域

からの沖縄路線あるいは地方都市間の路線で需要が拡大したとわかる。路線別年間旅客数では、51年度と同様に東京－札幌線が全日空で旅客需要が最も大きく、東京－大阪、東京－福岡の幹線2路線が続いた。ローカル線では、東京－小松線の106万人が先述の幹線3路線に続く旅客規模のメガ路線となった。51年度時点で旅客需要が大きい北海道・九州への長距離路線はダブル・トラック化されたものの、東京－函館線が対51年度141.7%の60万人、東京－鹿児島線が同じく134%の94万人、東京－熊本線が同じく127.8%の54万人に増加した。次に3空港の路線別に旅客需要・運賃格差・所要時間差および、平均賃金に対する運賃料金の数値を見ていこう。

東京線は直行便23路線が国鉄と並行した。このうち20路線がジェット機路線であった。旅客需要では先述のメガ路線4路線、ダブル・トラック化された3路線のほか、仙台・松山・長崎・宮崎の4路線も年間旅客で50万人を超える比較的需要が大きい路線であった。このほか新たにジェット化した秋田・山形・広島・宇部の4路線および、プロペラ機路線では米子・高松・高知の3路線の旅客需要が51年度に対して3倍を超えている。国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差は、対普通運賃料金では既存路線運賃の格差の変化に対する加重平均、各路線運賃料金格差の加重平均に対する46年度との比較ともに12ポイント上昇した。対グリーン車運賃料金は既存路線運賃格差の変化に対する加重平均で33ポイント、各路線運賃格差の加重平均に対する46年度との比較で29ポイント上昇した。これら国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差が拡大した理由は、第2次石油危機下における航空燃料の高騰を原因とした航空運賃の大幅な値上げにあった。平均賃金に対する航空運賃の数値は、各地域とも51年度と大差がないものの、国鉄運賃料金との比較では、グリーン車運賃料金と拮抗あるいは1-3%上回った。国鉄に対する所要時間差では、新たにジェット化した路線の一部および、北海道地域で1-2時間程度の拡大が見られる。このうち後者については、国鉄ダイヤ編成の変化に原因があった。

大阪線は路線数では51年度と変化がないものの、ジェット機路線が新たに仙台路線を加えて10路線となった。旅客需要では、一部ジェット化にともない仙台路線が5.1倍の22万人に大きく増加し、反対に小倉路線が51年度に続き4万人へと大きく減少した。その他路線では幹線の札幌・福岡2路線が1.7-1.8倍に増加し、ローカル線では長崎・熊本および、ダブル・トラック化さ

れた鹿児島路線が1.3-1.4倍となったが、松山・宮崎2路線は伸びが鈍化し、鳥取・高松・大分の3路線が0.9倍と若干減少した。国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差では、対普通運賃料金は既存路線運賃格差の変化に対する加重平均で13ポイント、各路線運賃格差の加重平均に対する46年度との比較で16ポイント上昇し、対グリーン車運賃料金も前者・後者とも33ポイント上昇した。路線別に見ると、短距離および中距離路線の対普通運賃料金格差と先述の旅客需要の変化が正比例の関係にあることがわかる。平均賃金に対する航空運賃および国鉄運賃料金の数値で両者を比較すると、航空運賃の数値はグリーン車運賃料金の在来線で札幌・仙台2路線および大分路線を除いて拮抗し、新幹線から在来線の乗り継ぎで若干下回っている。いまひとつ国鉄に対する所要時間差は51年度と大差がない。

名古屋線は新たに函館・仙台・長崎の3路線を加えた直行便11路線が国鉄と並行した。うち10路線がジェット化路線であった。旅客需要を見ると、札幌・福岡2路線がともに38万人で最も多く、鹿児島線の28万人、宮崎線の19万人の順で続いている。伸び率では松山線の1.9倍が最も大きく、熊本線の1.8倍が続いた。そのなかで南紀白浜線は対51年度0.9倍、旅客数2万人と低迷した。国鉄運賃料金に対する航空運賃の格差では、国鉄普通運賃料金は既存路線運賃格差の変化に対する加重平均で3ポイント、各路線運賃格差の加重平均に対する46年度との比較で10ポイント上昇している。しかし、路線別に見ると、南紀白浜線では19ポイント低下し、九州地域ローカル線では51年度大差がない。対グリーン車運賃料金は前者で21ポイント上昇したものの、後者では一部路線の在来線比較で若干上昇したが、九州地域の路線を中心に10-25ポイント低下したため、相対的には51年度と大差がない。平均賃金に対する航空運賃の数値と国鉄運賃料金の数値を比較すると、札幌・函館・仙台の3路線は対国鉄普通運賃料金で2倍を若干下回り、対グリーン車運賃料金で拮抗した。九州地域では博多・大分・熊本・宮崎の4路線で航空運賃の数値が対グリーン車運賃料金の数値を下回っている。国鉄に対する所要時間差は、札幌線で3.5時間、南紀白浜線で2時間と大きく減少し、四国・九州地域でも在来線との比較で1時間程度減少した。この原因は国鉄ダイヤ編成の変化にあった。

むすびにかえて

本稿では国内航空の発展について、全日空における東京・大阪・名古屋の3空港を起点とした国鉄と並行する主要路線をモデルとし、国鉄との運賃・所要時間および、平均賃金に対する運賃の数値などの比較を通じて考察した。ここでは、その結果を簡単にまとめておくことにする。

国内航空は国鉄と比べて短時間で長距離移動を可能としたところにメリットがあった。しかし、次の二つが国内航空の旅客需要を制約された。ひとつは国鉄との運賃料金の格差、いまひとつは地域間の旅客流量すなわち旅客需要である。旅客需要はその移動目的によって、ビジネス・帰省・観光の三つに大別できる。観光を目的とする旅客がまだ少ない昭和40年代前半の長距離の移動目的は、帰省等および、とりわけビジネス旅客が大きなウエイトを占めていた。国内航空に限れば、当時の国鉄に対する運賃料金格差からビジネス旅客に依存する傾向が著しいと見てよい。

そのなかで、大阪線各路線の旅客需要は路線数で2倍を超える東京線各路線を上回り、41年度の旅客輸送実績で50%近い数値を示していることから、帰省等を目的とする旅客も多かったように思う。その理由は国内航空と国鉄の間で運賃算定方法が相違するところにあった。国内航空は路線ごとに運航コストと旅客需要をもとに運賃が設定されたのに対し¹⁹⁾、国鉄では遠距離通減制によって運賃料金が長距離移動で割安となった。移動距離が比較的短い大阪線各路線区間では国鉄運賃料金の低減率が東京線各路線区間や名古屋線各路線区間と比べて低く、航空運賃と国鉄運賃料金の格差も小さいことが、大阪線各路線で帰省を目的とする旅客需要を喚起し、大阪線輸送実績の増加をもたらしたのではないか。そうであるならば、西日本地域の路線で大阪線は東京線や名古屋線よりも国鉄から航空への交差が早い時期に始まったと見てよい。

大阪線各路線の旅客需要は、昭和41年度105万人、46年度411万人、51年度508万人、56年度651万人であった。東京線各路線の旅客需要は41年度96万人、46年度355万人、51年度728万人、56年度1,172万人と変化した。これら二つの旅客需要動向を比べると、40年代後半以降、大阪線各路線の伸び率が鈍化したのに対し、東京線各路線は飛躍的に伸びたことがわかる。個々の路線単位で見ても、概ね同様のことが云えよ

う。いまひとつの名古屋線各路線は、地域人口や地域間の結び付きなどの規模的問題から、先の二空港路線よりも旅客輸送実績は大きく下回っているが、旅客需要の変化については東京線各路線と同様の傾向を示している。以上のことから、国鉄から国内航空への旅客のシフトが、昭和40年代後半に中距離以下の路線から始まり、50年代にいたって長距離路線に波及した。そのなかで、国鉄に対する国内航空の分担率は、長距離路線では大きく変化したのに対し、中距離路線以下では長距離路線よりも小さいことが、50年代になると中距離以下の路線で旅客需要の伸び率が鈍化する原因となったように思う。

ところで、国鉄を経営危機に至らしめた原因が主に貨物部門の不振にあったことは周知の通りである。いまひとつの原因として、角本も指摘しているように、高速道路の発達による自動車および国内航空との競争関係による旅客部門の分担率低下、その結果としての内部補助の崩壊にあった。国鉄は巨額の債務を抱え、その処理を目的として、昭和60年7月の国鉄再建監理委員会答申にもとづき、62年4月に貨物1社と旅客6社に分割民営化された。この国鉄分割民営化によって航空は規制産業である必然性が大きく後退したと見てよい。こうした背景があったが故に、日米航空交渉という外圧に屈した形で航空の規制緩和が始まった、と見ることも可能ではないかと思う。

注

- 1) 戦後、日本航空の自主運航を開始する過程については、大河内暁男「民間航空輸送の再開」『日本航空史——昭和戦後編——』財団法人日本航空協会編、1992年9月、248-255頁を参照。
- 2) 日本航空の特殊法人化については、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、31頁を参照。
- 3) 日本航空株式会社編『日本航空20年史』1974年2月、27頁。
- 4) 角本良平『新幹線 軌跡と展望——政策・経済性から検証——』交通新聞社、1995年7月、20-23頁。
- 5) 角本良平『鉄道政策の危機——日本型政治の打破——』成山堂書店、2001年9月、44-45頁および49-51頁。
- 6) 林淳司「国鉄問題をどうする」航政研シリーズ No. 134、昭和54年5月、88-89頁。
- 7) 経済企画庁編『現代日本経済の展開——経済企画庁30年史——』昭和51年8月、259頁。
- 8) 全日空のロッキードL1011トライスター導入について

- 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、35頁を参照。
- 9) 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、343頁。
 - 10) 全日本空輸株式会社編『限りなく大空へ——全日空の30年——』資料編、1983年3月、99頁。
 - 11) 同前、99頁。
 - 12) 前掲、林淳司「国鉄問題をどうする」88-89頁。
 - 13) 前掲、全日本空輸株式会社編『限りなく大空へ——全日空の30年——』資料編、74頁。
 - 14) 前掲、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、343頁。
 - 15) 全日本空輸株式会社編『限りなく大空へ——全日空の30年——』資料編、99頁。
 - 16) 同前、99頁。
 - 17) 同前、176頁。
 - 18) 前掲、林淳司「国鉄問題をどうする」88-89頁。
 - 19) 拙稿「規制下の国内航空運賃とその変化について——全日空を事例として——」『大阪明浄大学紀要』第5号、2005年3月を参照。