企業環境研究年報
No.6, Nov. 2001

わが国の航空規制緩和政策の非競争性

田浦　元
（立教大学大学院）

はじめに

わが国の国内航空市場では近年大規模な規制緩和が実施されている。この航空規制緩和がもたらした最大の貢献は，国内定期航空便への35年ぶりの新規参入を実現したことである。1998年にスカイマークエアラインズ（以下，スカイマーク）と北海道国際航空（以下，エア・ドゥ）が，東京－福岡線と東京－札幌線にそれぞれ就航した。この新規参入２社は，これまで同一路線では横並びが当たり前であった大手航空３社（日本航空，全日本空輸，日本エアシステム）の運賃のほぼ半額に運賃を設定した。これに対し，大手航空３社も相次いで競合路線の運賃割引を開始し，国内航空市場における運賃競争が激化した。この運賃競争の激化は，これまで非効率であった国内航空市場に競争原理を導入し，市場を効率化しようとする政策担当者の思惑どおりの競争といえる。

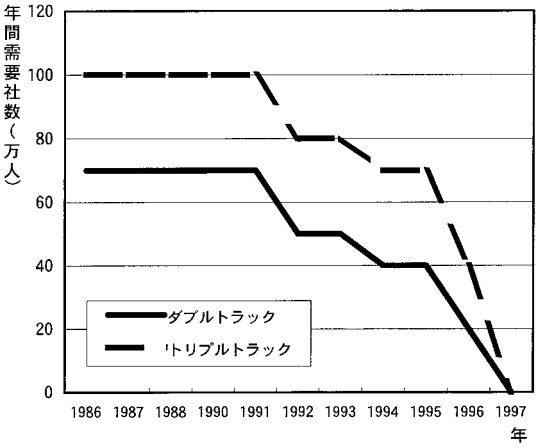
しかし，大手３社との激烈な競争により，現在，航空規制緩和の申し子ともいえる新規参入２社の経営状況は悪化し，市場は大手３社による寡占化の度合いを高めている。このまま新規２社が市場から退出するようなことになれば，航空運賃は再び非競争的な以前の価格に戻ってしまう可能性もある。そうなればわが国の航空規制緩和政策は失敗ということになる。そこで，現在の航空規制緩和政策の何が問題であるか，また，市場の効率化のためには何が必要であるかを考えてみたい。

１航空規制緩和と新規航空会社の参入

わが国の航空産業は，1951年の国営日本航空設立以来，政府主導の保護政策がとられてきた。その後中小民間航空会社の合併により全日本空輸（以下，全日空）と東亜国内航空[1]が誕生したが，運輸省はこれら３社に事業分野の棲み分けを命じた。日本航空には，定期便国際線の全線および国内幹線[2]の運航を許可し，全日空には，国内幹線，国内ローカル線および国際チャーター便の運航を許可した。また，東亜国内航空には，国内ローカル線の運航を許可した[3]。このように事業分野をそれぞれ割り当てることにより，不必要な競争を除外したのである。こうした保護政策により，設立したばかりの航空３社は，海外の大手航空会社との競争から完全に保護されることにより幼稚産業期を乗り切ることに成功した。また，国内でも競争に晒されることがないため，各航空会社は黒字路線からの内部補助により不採算路線への就航が可能となり，路線は政策担当者の思いどおりに全国に拡大した。この時期の航空体制は一般に45･47体制と呼ばれる[4]。

45･47体制によるわが国の国内航空市場は，競争原理が働かないため高コスト体質となり，従来の規制が航空産業の発展にとって次第に足枷となるようになった。そのため，1980年代後半になると競争原理の導入による市場の効率化を目的とした航空規制緩和が行なわれた。この競争促進政策に基づく新体制は一般に新航空体制[5]と呼ばれる。

図1－1　同一路線複数社就航基準の推移



この競争促進政策は日本航空の民営化に始まる。日本航空は，1951年に政府の出資による公営企業として設立され，国際線の独占運航権を与えられてきた。しかし，86年に政府保有の日本航空株式が売却され民営化された[6]。また，85年の日米航空交渉に基づき，日本－アメリカ間の国際路線の複数社就航が決定した。その結果，45･47体制で取り決められた日本航空による国際線独占体制は終了した[7]。さらに，86年には国内線においても同一路線の複数社就航が認められた。45･47体制の下では１路線に１航空会社の就航しか認められず，全く競争がなかったものが，年間需要70万人以上の路線ではダブルトラック（同一路線２社就航）が，また，年間需要100万人以上の路線ではトリプルトラック（同一路線３社就航）が認められるようになった。このように，新航空体制期には幼稚産業保護政策から競争促進政策に政策目的が転換した。しかし，この時期には事業免許制度や運賃認可制度などの規制は依然として残されていた。

その後，1993年の「平岩レポート」[8]に始まる規制緩和政策の一環として，新航空体制期に残された規制がさらに緩和された[9]。航空市場における経済的規制[10]には，参入規制と運賃規制とがある。参入規制については，ダブルトラック，トリプルトラックの基準が徐々に緩和されてゆき（図１-１），1997年には撤廃された。この参入規制の撤廃により，スカイマークやエア･ドゥの新規参入が実現したのである。

他方，運賃規制については日本航空設立時から一貫して認可制がとられてきた。認可制は，運賃の設定や変更のたびに運輸大臣の認可を受けなければならないものである。これが95年に届出制に緩和され，割引率50％までの割引運賃については届出だけで航空会社が自由に割引できるようになった。さらに，96年には幅運賃制度が導入され，「一定の価格幅の中で」[11]という条件付きではあるが，普通運賃そのものを航空会社が自由に設定できるようになった。そして2000年には，「一定の価格幅の中で」という条件が取り払われ，運賃規制は完全に撤廃された。こうした運賃規制の緩和・撤廃により自由な価格設定の幅が広がり，早期購入者割引運賃等の多様な割引運賃制度が導入され，運賃競争が激化した。

こうしてわが国の国内航空市場は，政策担当者の思惑どおり効率化したように見えた。しかし，新規２社の参入から数年経った現在，新規２社の経営状況は悪化し，市場は一層寡占化している。

２価格競争の激化と市場の寡占化

航空規制緩和は，競争原理の導入による市場の効率化を目的として行なわれている。つまり，航空市場が完全競争市場であるという前提に基づく政策といえる。しかし，競争原理の導入により市場が効率化するのは，市場が完全競争市場である場合である。費用逓減による自然独占等の市場の失敗が存在する場合，市場機構に任せるだけでは効率的な資源配分は実現せず，市場は非効率となる。完全競争市場とは，売り手も買い手も極めて多数存在し，売り手である企業は価格に影響を与えることのできない市場である。しかし，航空市場は一般的に企業数も少なく，航空会社は価格決定に大きな影響を与えることができるため，完全競争市場であるとは考えにくい。

現実にわが国の国内航空市場では，大企業３社による寡占体制が長期に渡り続いていた。航空市場に完全競争市場の前提が成り立たないとすれば，運賃規制の撤廃等は一層の寡占的競争を招き，市場は一層非効率となることも十分に考えられる。そこで，現在のわが国の国内航空市場が，実際には効率化しているのか，それとも逆に寡占的競争の度合いを強めているのかを見てみたい。それが実際にどうであるかを最も的確に表すものは運賃である。規制緩和により競争が促進され，市場や航空会社が効率化されていれば，これまで非競争的に横一線で高止まりしていた運賃は下落しているはずである。そこで，運賃規制撤廃前後の運賃の変化を，新規２社が参入した東京－札幌，東京－福岡の２路線を例に見てみることとする。

東京－札幌線の大手３社の普通運賃[12]は，新規参入前の98年４月には３社横並びの25000円であった。この路線にエア･ドゥは36％安い16000円で参入した。しかし，翌99年４月の大手３社の普通運賃は24700円とわずか300円の値下げにとどまった。また，東京－福岡線の大手３社の普通運賃は，新規参入前の98年４月には，同じく３社横並びで27400円であった。スカイマークはこのちょうど半額の13700円で参入した。これに対して，翌99年４月の大手３社の普通運賃は27050円と350円の値下げにとどまった。このように，新会社参入後も大手３社の普通運賃に大きな値下がりは起らなかった。

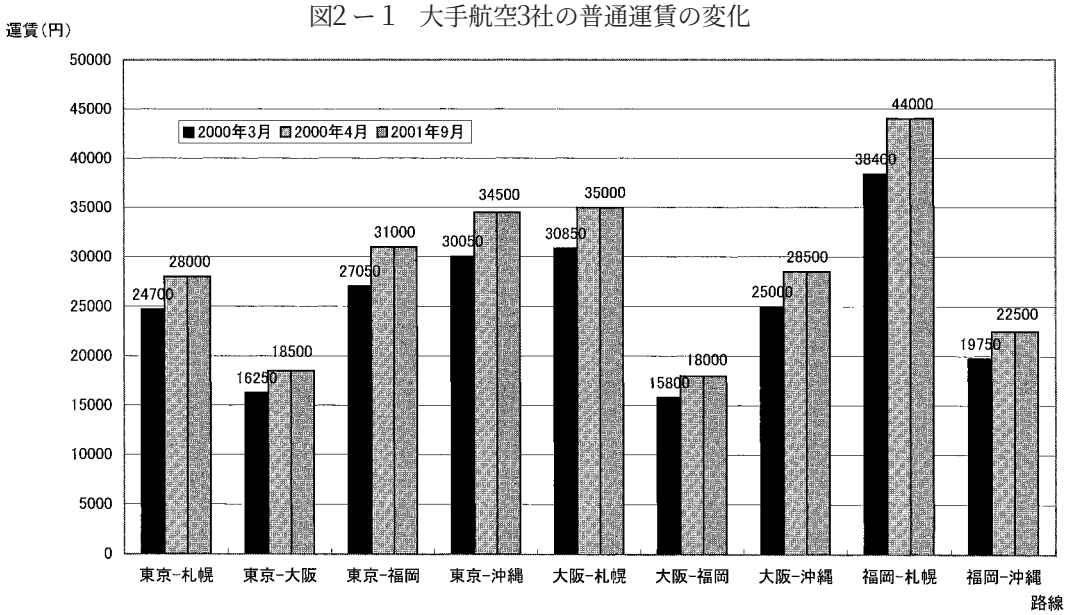
それでは，なぜ大手３社の普通運賃は値下がりしなかったのだろうか。それは，新会社の便数が少なかったためである。例えば，99年４月の東京－札幌線を見てみると，エア・ドゥは16000円の普通運賃で１日３往復している。これに対し，大手３社は合計で39往復（日本航空13往復，全日空15往復，日本エアシステム11往復）している。また，同じ99年４月の東京－福岡線を見てみると，スカイマークは13700円の普通運賃で１日３往復している。これに対し，大手３社は合計で35往復（日本航空12往復，全日空12往復，日本エアシステム11往復）している。新規２社は低価格戦略をとったものの，便数においては大手３社の比ではなかった。大手３社の航空便のうち，新会社と競合する便は１日にわずか数便に過ぎなかったのである。そのため，大手３社は割引運賃を巧みに設定することで，普通運賃を下げることなく新会社の低価格戦略に対抗することができたのである。

大手３社の割引運賃の代表的なものは，事前購入割引と特定便割引である。事前購入割引は搭乗日より一定期間以上前に航空券を購入することにより運賃の割引が受けられるもので，日本航空の「前売り21」，全日空の「早割21」，日本エアシステムの「３週割得」等がある。この「21」といった数字は日数を表し，出発の21日以上前に購入することにより普通運賃の最大約６割超の割引が受けられる。また，特定便割引は特定の便に限り普通運賃の最大約６割程度の割引が受けられるもので，日本航空の「特売りきっぷ」，全日空の「特割」，日本エアシステムの「特便割得」等がある。

大手３社はこれらの割引運賃を巧みに設定し，新規２社に対抗した。例えば，99年４月の東京－福岡線の普通運賃は，スカイマークが13700円，大手３社が27050円である。大手３社はスカイマーク便と発着時間が近い便を中心に特定便割引を設定した。特定便割引は各航空会社とも便ごとに異なる割引率を設定しているが，割引率最大の便は３社ともスカイマークの普通運賃と同額の13700円であった。

同じ99年４月の東京－札幌線の普通運賃は，エア・ドゥが16000円，大手３社が24700円である。そして，同様にエア・ドゥ便と発着時間が近い便を中心に特定便割引を設定した。こちらの路線では，割引率最大の便は日本航空が12350円，全日空と日本エアシステムが14800円とエア･ドゥの普通運賃よりも安い。さらに，エア･ドゥの普通運賃よりも1000円だけ高い17000円以下で利用できる便は，3社合計１日78便中45便（各社15便）にのぼる。

図2－1　大手航空3社の普通運賃の変化



また，事前購入割引については，最大割引率はどちらの路線においても各社ともに約５割（99年４月当時）であり，新規２社の普通運賃とほぼ同額となるように設定されている。大手３社はこれらの割引運賃を駆使して，特に新会社と競合する路線を中心に低価格競争を行ったのである。これらの割引運賃は新会社が参入した以外の路線でも採用され，大手３社同士の競争も含む航空会社間の価格競争が激化した。しかし，大手３社の低価格競争はあくまで割引運賃による競争にとどまっている。

そこで，各路線における運賃規制撤廃前後の大手３社の普通運賃の変化を見てみる。図２-１はわが国の全ての幹線における大手３社の普通運賃の推移を表したものである。航空会社名が記載されていないのは，全ての路線，全ての時期において常に全く同額の横並び運賃であるため，省略しているからである。運賃規制撤廃前（2000年３月）と撤廃後（同４月）を比較すると，わが国の全ての幹線において普通運賃の値上げが行なわれていることが分かる。例えば，撤廃前の東京－札幌線の大手３社の普通運賃は24700円であった。しかし，撤廃後は３社とも28000円に大きく値上げした。また，撤廃前の東京－福岡線の３社の普通運賃は27050円だった。しかし，こちらも撤廃後には３社揃って31000円に大きく値上げした。さらに，現在（2001年９月）を見ると，普通運賃は全ての路線，全ての航空会社で撤廃後から全く変更されずに高止まりしていることが分かる。このように運賃規制の撤廃後，大手３社の普通運賃は規制緩和の目的とは逆に，全ての幹線において値上がりしているのである。これらの航空運賃の変化を見ても，わが国の国内航空市場は規制緩和政策によって効率化したとは言い難く，むしろ寡占的競争により市場は一層非効率になっていると考えられる[13]。

３航空規制緩和政策の問題点

競争原理の導入による効率化を目指した航空規制緩和政策が，なぜ現実には市場をより寡占化させてしまったのか。わが国の規制緩和政策について企業家の視点に立った詳細な調査を行なった中小企業家同友会全国協議会（以下，中同協）「規制緩和特別調査」[14] を参考に，この点について考えてみることとする[15]。航空市場は

図3－1　規制緩和の必要性（経済全般）

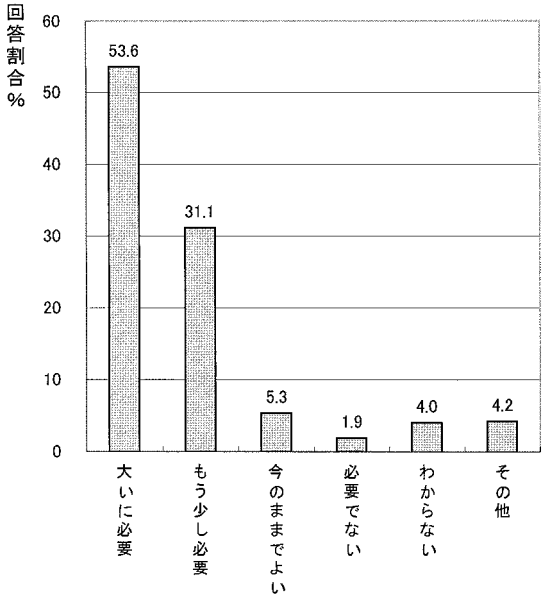
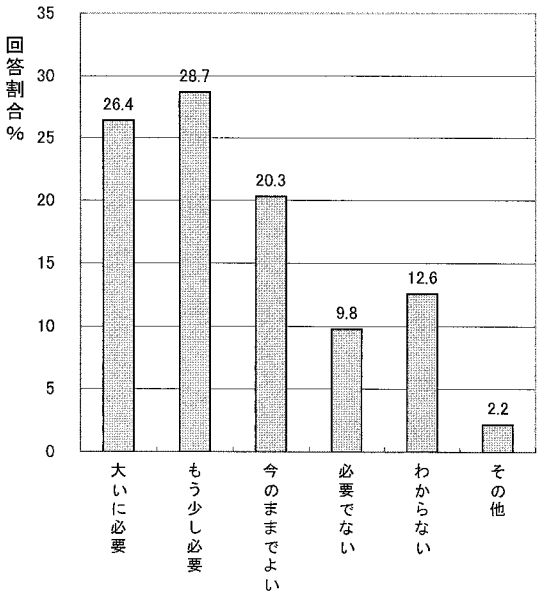


図3－2　規制緩和の必要性（自社にとって）



企業規模の大きい市場である。規模の小さい新規参入２社ですら，中同協の構成企業に比べると大規模な企業である。しかし，航空大手３社はさらにはるかに大きい。そこで，比較的規模の小さい新規参入会社にとって何が航空市場への参入の障害となっているかを，中小企業を対象とした規制緩和特別調査の分析により考えることは有効なアプローチと思われる。

規制緩和特別調査は1995年に実施されたが，わが国の中小企業政策はこの時期に大きな転機を迎えた。それまでのわが国の中小企業政策は，大企業に比べ賃金や生産性の低い傾向にある中小企業を保護し，最適な産業構造を実現することを目的に行なわれてきた。しかし95年には，競争政策型中小企業政策への政策転換を表明する「産業構造審議会総合部会基本問題小委員会報告」が報告された。これは中小企業を「次代を担う新規事業創出の原動力，わが国経済発展の担い手」[16] と位置付け，市場原理に基づく活発な競争により中小企業を活性化しようとするものである。また，それに先駆けて93年には「新分野進出円滑化法」[17] が施行され，中小企業の自己責任に基づく他分野への進出と，それに伴う競争が活発化した。この時期の中小企業は，現在の国内航空産業と同様に，保護政策から競争政策への大規模な政策転換に直面した。この時期に行なわれた中同協規制緩和特別調査は，政策転換に直面した企業の詳細な意見がまとめられており，現在の航空規制緩和政策の問題点を考える多くのきっかけを与えている。

規制緩和特別調査によると，日本経済全般からみた規制緩和の必要性について（図３-１）は，「大いに必要」が53.6%，「もう少し必要」が31.1%であり，これらを合わせた84.7%にものぼる企業が，規制緩和は必要と考えている。これに対して，「今のままでよい」が5.3%，必要でないが1.9%であり，規制緩和は不要と考えている企業は，これらを合わせたわずか7.2%である。このように，多くの企業が規制緩和政策を必要と考えている。

また，自社の事業からみた規制緩和の必要性について（図３-２）も，「大いに必要」が26.4%，「もう少し必要」が28.7%であり，これらを合わせた55.1%が規制緩和は必要と考えている。これに対して，「今のままでよい」が20.3%，「必要でない」が9.8%であり，規制緩和は不要と考

図3－3　規制緩和のメリット（複数回答）

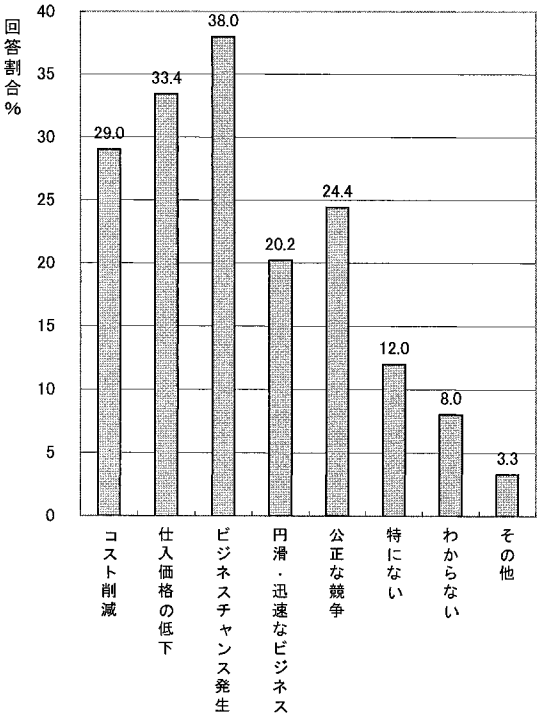
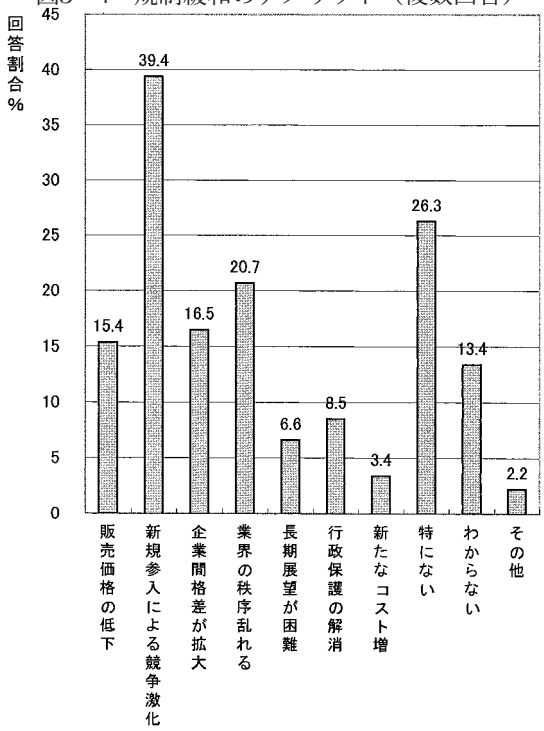


図3－4　規制緩和のデメリット（複数回答）



えている企業の合計は30.1%である。規制緩和の必要性を自社の事業について聞いた場合，経済全般について聞いた場合よりも必要と回答した割合が少なくなるのは,「総論賛成, 各論反対」になりがちな規制緩和の論議の傾向といえる。しかし，それでも半数以上の企業が自社分野についても規制緩和の必要性を痛感しているのである。このように，中小企業にとって規制緩和は大いに望まれている政策であるといえる。

それでは，どのような規制緩和が望まれているのだろうか。自社の事業からみた規制緩和のメリット（複数回答）について（図３- ３）は,「ビジネスチャンスの発生」が38.0%と最も多い。逆に，自社の事業からみた規制緩和のデメリット（複数回答）について（図３- ４）は,「新規参入による競争激化」が39.4%と最も多く突出している。これは２番目に多い「業界の秩序乱れる」の20.7%のおよそ２倍近い回答数となっている。また，規制緩和による競争状態の変化について（図３- ５）も，51.6%が「競争が激化する」と考えている。

そして，この競争激化の理由（複数回答）について（図３- ６）は,「大企業（その子会社）の参入」が50.0%,「他分野の中小企業の参入」が42.7%,「外国企業の参入」が17.1%と，新規参入の増加をあげている企業が多い。ここで興味深いことは，新規参入は「他分野の中小企業の参入」（42.7%）よりも,「大企業の参入」（50.0%）のほうが多いと予想していることである。つまり, 多くの中小企業は, 規制緩和によって競争が激化するだろうと予測し，その競争相手は大企業になるだろうと考えている。そして, それでも新しいビジネスチャンスを求めて，規制緩和は必要と考えているのである。

航空市場に新規参入した２社も，まさに新しいビジネスチャンスを求めて大企業との競争に踏み出した企業といえる。これら２社の新規参入により，競争原理が働かないため高い水準での横並び運賃が当たり前となっていたわが国の国内航空市場において，多様な割引運賃等を駆使した運賃競争が実現した。その意味において新規２社の果たした役割は大きい。

図3−5　規制緩和による競争状態の変化

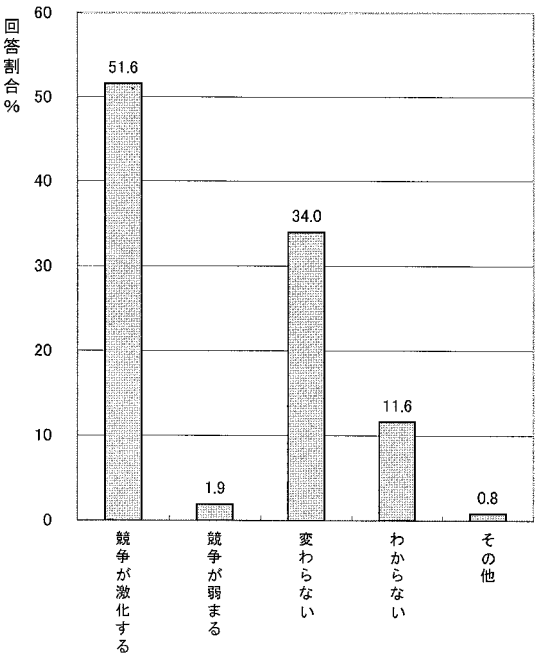
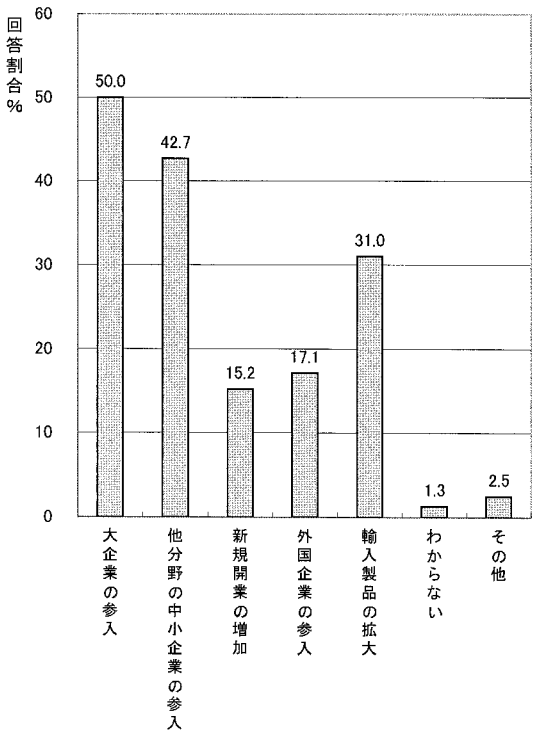


図3−6　競争激化の理由（複数回答）



しかし，前述の大手３社の寡占競争的な割引運賃攻勢によって，新規２社の経営状況は大変悪化している。このまま新規２社が市場から撤退することになれば，航空市場はもとの大手３社体制に逆戻りすることになる。その場合，運賃は以前の非競争的な水準に戻ってしまうことも十分に考えられる。そのようなことになれば，効率的な航空市場の実現を目指した航空規制緩和政策は失敗に終わる。新規２社が参入早々に撤退を余儀なくされる状況に追いこまれてしまうのは，政策的に問題があると言わざるを得ない。そこで，現在の航空市場に必要な政策は何であるか，今度は逆に規制緩和特別調査をもとに考えてみることとする。

規制緩和特別調査によると，規制緩和に対する経営上の努力（複数回答）について（図３-７）は，「新規市場の開拓」が47.7%と最も高く，次いで「営業力強化」が37.3%となっている。航空新規２社も，これらの企業努力を活発に行なっている。スカイマークは東京−南九州路線や，東京−ソウル線[18]の就航を申請している。ま

図3−7　規制緩和に対する経営上の努力（複数回答）

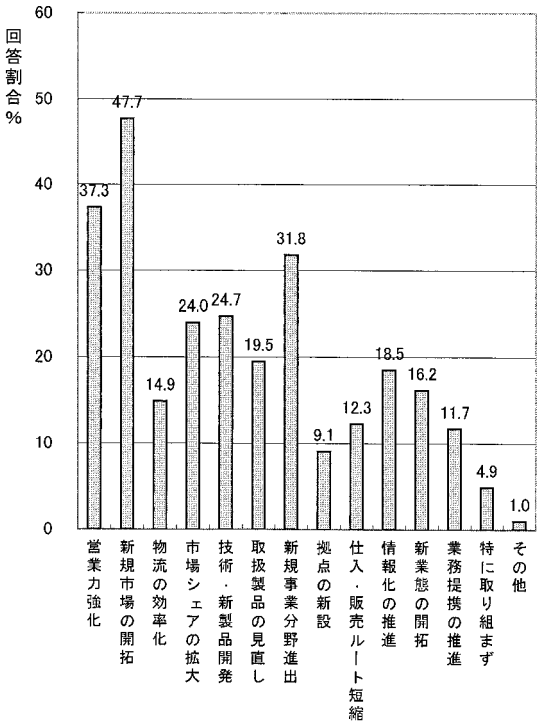


図3−8　ビジネスチャンスを拡大する際の障害（複数回答）

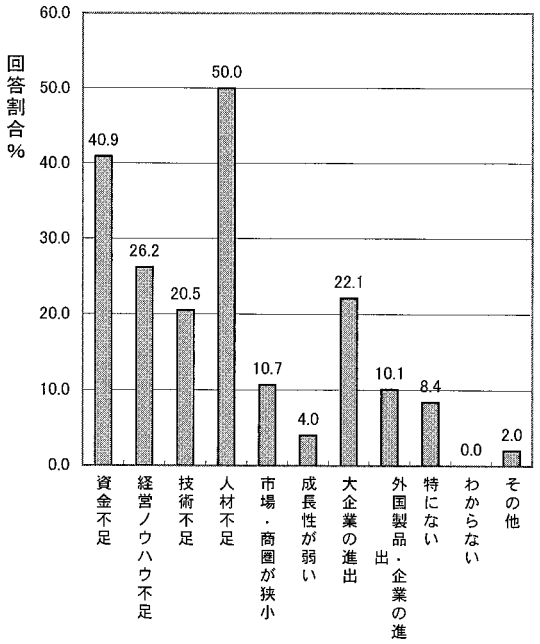
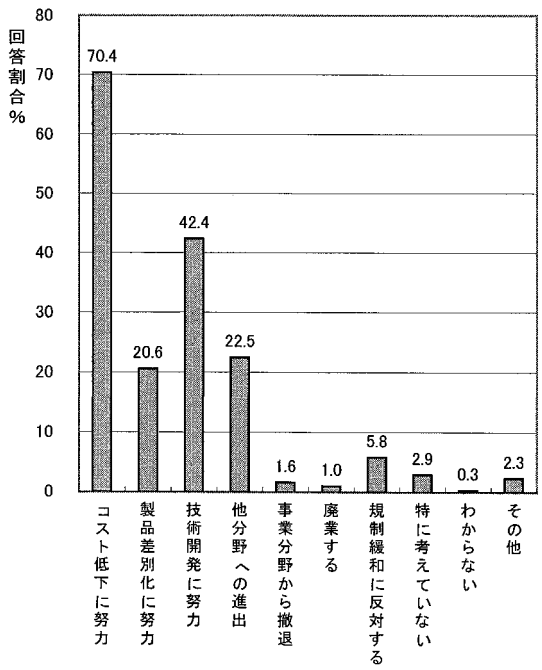


図3−9　競争激化への対策（複数回答）



た，エア・ドゥも旅行代理店などを通じての営業に積極的に取り組み始めた。

逆に，ビジネスチャンスを拡大する際の障害（複数回答）について（図３-８）は，「人材不足」が50.0%と最も高く，次いで「資金不足」が40.9%となっている。また，競争激化への対応策（複数回答）について（図３-９）は，「コスト低下に努力」が70.4%と際立って高い。航空新規２社についても，コスト削減が急務となっている。現在，スカイマークは親会社のエイチ・アイ・エスから多額の資金援助を受け，エア・ドゥに至っては北海道からの公的支援に頼っているように，資金不足が深刻化している。そして，新規２社の経営を圧迫しているものに外部委託している航空機の整備費用がある。

現在の航空市場では国際的にリース制度や中古航空機市場が発達しており，莫大な初期投資を行なわなくても新規参入が図れる。また，退出時にも中古航空機市場に航空機を売却することで投下資本を大幅に回収することができる。そのような中で避けられない費用として経営に重く圧し掛かっているものが，航空機の整備費用である。わが国では，大手航空会社の系列会社以外では航空機整備を専門に行なう会社がないため，整備部門を持たない新規参入会社は整備を大手航空会社に委託している。しかし，大手３社と新規２社との競争の激化に伴い，追加機の整備の拒否や整備費用の大幅な引き上げが行なわれる等，整備委託をめぐる問題は深刻化している。

この整備委託の拒否や，前述の新規２社との競合便にのみ設定した割引運賃について，運輸省は大手３社に対して非競争的な企業活動であるとして修正を求めている。このような非競争的活動については，規制緩和特別調査を見ても多くの企業が強い関心を持っていることが分かる。独占禁止法違反行為に対する厳格な対処について（図３-10）は，「大いに必要」が44.1%，「もう少し必要」が28.1%であり，これらを合わせた72.2%にものぼる企業が独禁法違反の排除を強く求めている。また，公正取引委員会の強化について（図３-11）も，「大いに必要」が30.6%，

図3－10　独禁法違反行為に対する厳格対処

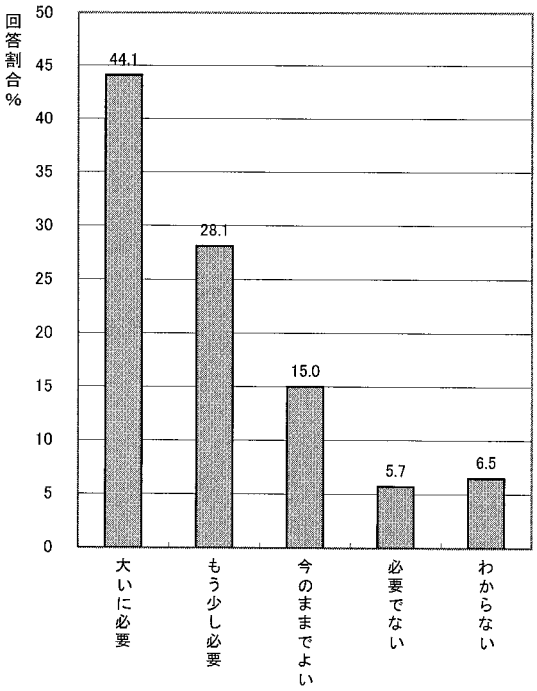
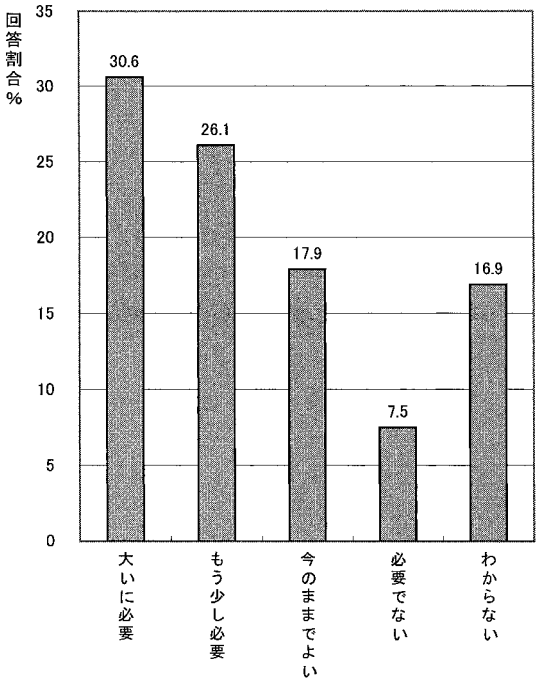


図3－11　公正取引委員会の強化



「もう少し必要」が26.1%であり，これらを合わせた56.7%の企業が，公正取引委員会の一層の強化を求めている。

航空市場でも，大手航空会社の非競争的な企業活動に対しては，政策担当者の介入による厳格で迅速な排除が必要である。しかし，それにとどまらず，整備委託の問題は日本航空の民営化方式の是非にまで遡り再考する必要がある。わが国では国営日本航空設立当初，アメリカのユナイテッド航空から移転された整備部門を日本航空整備（JAMCO）という別会社として設立させていた。しかし，大型ジェット機の導入による経費増加と利用率の低下により収支を悪化させていた日本航空は，1963年に経営の「合理化政策の起点として」[19] 日本航空設備との合併を行なった。この時,「日航側が合併に対してきわめて積極的態度をとったのに対し，JAMCO側は受動的態度をとっていた」[20] ことからも分かるように，この合併は日本航空救済の目的で行なわれており，わが国の航空市場全体の将来を考えて行なわれたものとは考えにくい。

その後成長を遂げた日本航空は1986年に民営化したが，かつて日本航空整備という別会社であった整備部門も同時に日本航空という民間企業の一部となった。当時は45･47体制から新航空体制への移行期であり，政策担当者は大手３社による競争の促進を目指していたが，時代背景から推察すると新規航空会社の参入については殆ど考慮していなかったのではないかと思われる。しかし，現在のスカイマークやエア・ドゥの事例からも明らかなように，整備を大手航空会社へ委託せざるを得ない新規参入会社が，自らの望むとおりに航空機の追加投入を行なうことは極めて困難である。つまり，新規航空会社が自社の最適水準にまで供給量を自由に増大させることは不可能に近く，常に非効率な供給量の下で大手航空会社との競争に向かわなければならないことになる。

スカイマークやエア・ドゥに限らず，今後新たに航空市場に参入しようとする新会社にとっても，この整備委託の問題は極めて深刻な参入障壁となるだろう。わが国の航空産業全体のこ

とを考えれば，日本航空民営化の際に整備部門は日本航空から分離させて，独立した整備会社として育成すべきであったのである。そこで，新たな航空機整備会社の設立に日本航空からも一定の負担を負わせる等の方式も考慮して，早急に大手航空会社から独立した航空機整備会社の育成を検討するべきである。

また，わが国では羽田空港等のいくつかの空港は慢性的な過密状態にあり，これらの混雑空港の発着枠が大きな参入障壁となっている。前述のとおり大手３社が普通運賃を下げることなく，割引運賃の多様化だけで新規２社と十分な運賃競争が行なえるのは，新規２社の便数が絶対的に少ないためである。参入当初からスカイマークは「羽田空港の発着枠配分で，運輸省が新規参入企業に一日三便しか割り当てないことが，採算性を悪くし，半額運賃の実現を阻んでいる」[21] と羽田空港の発着枠が大きな参入障壁となっていることを指摘している。

この混雑空港の発着枠について，運輸省は「発着枠の既得権益化を防止するとともに，航空ネットワークの維持・形成や，航空会社間の一層の競争や新規航空会社の参入を促す観点から，客観性・透明性のある配分ルール」[22] の策定を進めている。その中で分配の中心となるものが航空会社評価枠である。航空会社評価枠は，「利用者利便を増進し，かつ効率的な会社」[23] に分配するとし，有識者からなる混雑飛行場スロット配分方式懇談会の報告に基づき運輸省が配分するものである。羽田空港では2000年に発着枠が一日あたり57便増加されることとなったが，その分配は，航空会社評価枠40便，新規航空会社枠15便，新規開設空港路線枠２便（羽田－新紋別，羽田－能登）となった。航空会社評価枠40便は，日本航空13便，全日空13便，日本エアシステム14便へ配分された。また，新規航空会社便15便は，スカイマーク３便，エア・ドゥ３便とし，残りの９便については今後のさらなる新規参入会社分とした。しかし，この配分を巡っては，依然として配分方法が明確でない等の意見があがっており，より明確なルール作りが必要であるといえる。

わが国の航空市場に真に公平な競争を実現させるためには，競争制限的な規制の緩和だけでなく，航空機整備会社の育成や混雑空港の発着枠の拡大や公平な分配等，大手航空３社と新規参入会社とが公平に競争することのできる環境の整備が不可欠である。

結　び

わが国の国内航空市場では，規制緩和により競争促進政策が進んでいるといわれている。しかし，実際には市場はより寡占競争的になり，比較的規模の小さい新規参入２社は深刻な業績不振に陥っている。これは，航空規制緩和政策が既存大手３社に有利に働いているためである。既存大手３社と新規参入企業を同一の土俵に乗せることのみで，競争的な市場が実現するのではない。競争的な市場を実現するためには，既存の大手企業と新規参入企業とが公平に競争できる環境の整備が不可欠である。航空規制緩和政策は，そのような競争環境の整備が不十分であったために失敗に陥り，市場は寡占化しているのである。そして，このような不十分な競争環境の整備が多くの中小企業の発展への障害となっていることは，規制緩和特別調査からも見て取れる。本当に競争促進的で効率的な市場を実現するためには，単に競争阻害的な規制を緩和するだけでなく，企業の規模や体力に応じて，大手企業と新規参入企業，あるいは大企業と中小企業とが公平に競争し，互いに発展していけるような競争政策を実行すべきである。

1）現在の日本エアシステム。
2）幹線とは，札幌,東京,成田,大阪,関西,福岡,那覇を相互に結ぶ路線をいい，それ以外の路線をローカル線という。
3）運輸政策審議会［1970］「今後の航空輸送の進展に即応した航空政策の基本方針について」および運輸大臣示達［1972］「航空企業の運営体制について」による。
4）日本航空設立から45･47体制期までの詳細は以下の文献を参照。

日本航空調査室編［1974］『日本航空20年史』日本航空pp.71-75,pp.179-181,pp.327-330
日本航空統計資料部編［1985］『日本航空社史』日本航空pp.114-132
日本航空協会編［1992］『日本航空史　昭和戦後編』日本航空協会pp.327-349

5）新航空体制期の詳細は以下の文献を参照。
日本航空統計資料部編,*op.cit.*,pp.452-459
日本航空協会編,*op.cit.*,pp.366-380

6）翌1987年までに全ての政府保有株式が売却された。

7）これにより，1986年に全日空（東京－グァム線），88年に日本エアシステム（東京－ソウル線）が国際線に就航した。

8）経済改革研究会［1993］「規制緩和について」

9）この時期の規制緩和の詳細については以下の文献を参照。
総務庁編［2000］『規制緩和白書』大蔵省印刷局pp.44-45,83-85
運輸省編［2000］『運輸白書』大蔵省印刷局pp.505-511
経済企画庁総合計画局編［1989］『規制緩和の経済理論』大蔵省印刷局pp.51-58
運輸省運輸政策局情報管理部統計課編［1985-2001］『航空輸送統計年報』運輸省航空局航空事業課編

10）航空市場の規制は経済的規制の他に安全性・公共性等についての社会的規制がある。

11）標準原価から25%を下限とした範囲内。

12）普通運賃とは通常期直行便大人片道運賃のこと。

13）以上の各航空会社の普通運賃，発着便数，割引運賃の名称および割引率等は以下に基づく。なお，これらの数値および名称は航空会社，路線，時期等により多少変動している。特に断わりのないものは2001年９月現在のものである。
日本交通公社［1998.1-2001.9］『JTB時刻表』日本交通公社
日本航空［1998.1-2001.9］『JAL時刻表』日本航空
全日本空輸［1998.1-2001.9］『ANA時刻表』全日本空輸
日本エアシステム［1998.1-2001.9］『JAS時刻表』日本エアシステム
スカイマークエアラインズ［1998.9-2001.9］『スカイマーク時刻表』スカイマークエアラインズ
北海道国際航空［1998.12-2001.9］『エア・ドゥ時刻表』北海道国際航空

14）中小企業家同友会全国協議会［1995］「同友会特別調査報告（DOR）No.28」

15）以下のデータは，*Ibid.*,pp.4-14,p.17による。

16）中小企業庁［1996］『中小企業白書』大蔵省印刷局，巻末「平成８年度において講じようとする中小企業施策」p.1

17）「特定中小企業者の新分野進出等による経済の構造的変化への適応の円滑化に関する臨時措置法」（1993公布，施行）のこと。

18）日韓ワールドカップサッカー開催期間の国際チャーター便。

19）日本航空調査室編,*op.cit.*,p.330

20）*Ibid.*,p.330

21）朝日新聞1997年９月15日朝刊１面

22）運輸省編,*op.cit.*,p.508

23）*Ibid.*,p.508