

近年、経済活動の国際化が大きく進展している。そのひとつがヒトの移動である。海外旅行者数や国際航空旅客数は、1980年代以降から大きく増加している。一方、同時期において、米国を中心とする二国間枠組みにおける規制緩和など、国際航空運輸サービスの自由化への取り組みが行われてきた。

本報告では、財を中心とする国際貿易の増加、航空規制緩和の経済効果についての先行研究を踏まえ、国際航空旅客数の増加と、その背景となる要因のひとつである国際航空規制緩和との関係について考察する。まず、米国ならびにEUを対象に、国際航空運輸における規制緩和の取り組みを紹介し、その経済効果を整理する。また、最も自由化されたマーケットのひとつである米国と諸外国との間の二国間市場を対象に、簡単なパネルデータ分析を行う。旅客数を推計し、国際航空規制緩和が国際航空旅客数にどのように作用しているかについて考察する。

## 第1節 国際航空旅客数と旅客運輸サービス貿易額の動向（省略）

## 第2節 国際貿易拡大の背景

なぜ、国際航空旅客数ならびに旅客運輸サービス貿易が増加しているのだろうか。以下では、財貿易を中心に貿易拡大についての先行研究をレビューし、国際航空における旅客運輸サービスの拡大の背景となる要因を整理する。

旅客運輸サービスは、一般に、海外旅行という最終サービスから派生するサービスとして位置づけられている。ただし、観光目的の海外旅行では、国際航空における旅客運輸サービスは、費用面を中心に大きな比重を占めている。したがって、国際航空旅客運輸サービスを、海外旅行サービスとある程度同一視し、最終サービスとしてとらえることができると思われる。一方、商用目的の海外旅行とそれに伴う航空旅客運輸は、企業経営に関わる要因によって影響される側面も大きいことから、中間サービスとしての色彩が強い。

旅客運輸や海外旅行を含むサービス貿易の拡大についての先行研究のひとつとして、佐々波・浦田(1990)があげられる。筆者らによれば、サービスの供給における技術革新とそれに伴う低廉化に加え、所得上昇が観光旅行やそれに関連する旅客運輸などを含む最終サービスを、生産活動の拡大が通信、金融、貨物運輸、一部の旅客運輸などを含む中間サービスを、それぞれ増加させ、その結果、サービス貿易が活発化することになった。

一方、モノの国際貿易の拡大を説明する要因として、Feenstra(1998)によれば、所得の拡大、貿易障壁の低下、運輸費の低下、経済規模における各国の格差の縮小などが指摘されている。また、直接投資や外国事業者への生産委託などを通じた生産工程の国際分散化は、中間財を中心とした国境を越えた財の移動を新たに創出する可能性がある。Baier et al.(2001)は、所得拡大、関税低減、運輸費用低減、経済規模収斂の4つに焦点をあて、これらが貿易に与える影響について計量分析を試みている。ただし、運輸費用低減は、運輸機材ならびに荷役にかかわる技術革新を源泉としている。貿易拡大のうち、67%は所得拡

大、25%は関税低減、8%は運輸費低減、0%は所得収斂、それぞれの要因により説明されると結論している。

先行研究において貿易拡大の背景と指摘されている経済要因のうち、まず、所得要因は、国際航空における旅客運輸にも非常に大きな影響を与える可能性が高いと思われる。つぎに、関税引き下げなどの貿易障壁の削減は、後述するように、国際航空運輸分野においても同様の取り組みが実施されている。貿易障壁の削減が価格低下と貿易拡大をもたらしたように、国際航空運輸における規制緩和は、運賃低下と旅客数の拡大につながると予想される。また、輸出ならびに海外直接投資などを通じた企業活動の国際化は、商用目的の海外旅行における国際航空旅客運輸サービスを拡大するように作用する可能性がある。

### 第3節 国際航空運輸における規制緩和

#### (1) 経済的規制の領域と特徴

航空運輸サービスの国際ルールづくりは、大きく3つの特徴をもつ。第1に、航空会社の参入・運賃などの重要な経済領域に関しては、主に二国間交渉にゆだねられ、当事国政府が、それぞれの経済的・地理的・政治的事情を考慮した上で権益の交換を行ってきた。したがって、国際航空運輸は二国間市場によってセグメント化され、当事国の航空会社が参入航空会社の中心をなす。第2に、国籍ルールがあり、各国の外資規制と併せて、国境を越えた資本移動が制限されている。第3は、厳格な参入・運賃規制が設定されていることである。

#### (2) 規制緩和の取り組み

国際航空運輸における経済的規制の緩和は1970年代後半からスタートし、世界的な潮流となる。その進展に大きく貢献しているのが、オープンスカイとよばれる新たな二国間協定の締結である。その内容は、二国間市場における参入企業数、路線、運輸力、運賃の自由化のほか、以遠権運輸の自由化と貨物の外国間運輸の規制緩和などが含まれる。米国政府は、1992年のオランダを皮切りに、多くの国との間でオープンスカイ協定を締結してきた。2005年1月の時点で、その数は66ヶ国に達している。また、圧倒的な比重を占めていた二国間枠組みに加え、複数国間の交渉を通じて国際航空運輸のルールづくりが実施されている。その代表的な事例は、EU単一航空市場、2001年5月の米国など5カ国間での多国間オープンスカイである。

#### (3) 規制緩和の経済効果と問題点

伊藤(1989)によれば、サービス貿易自由化は、一般に、比較優位の実現、規模の経済性の実現、企業間競争の促進などの利益をもたらす。国際航空運輸サービスの規制緩和においても、その利益として比較優位の実現と企業間競争の促進があてはまるとされる。規模の経済性に関しては、路線ネットワークの強化に伴う経済性の利益があげられる。

国際航空分野における規制緩和が旅客数に与える影響についての研究としては、Dresner and Windle (1992)とClougherty et al. (2001)などがある。人口、所得、規制緩和の実施を問うダミー変数を説明変数として、旅客数とその変化率ならびに自国航空会社の市場占有率とその変化率を推計している。二国間市場のうち、規制緩和が実施されている市場ではそれ以外と比べ、旅客数とその増加率はともに高い水準となっていること

が実証されている。

一方、航空旅客運輸サービスの自由化における問題点として、第1に、サービス貿易の自由化と国内政策との間での整合性に関する領域がある。サービス産業においては、一般に、さまざまな国内政策が展開されている。それらの根拠がある程度説得力をもつのであれば、変更することは容易ではない。そのほか、航空サービスの外部性、企業間競争を損なう恐れのある企業行為と産業組織の形成などがある。

#### 第4節 二国間航空自由化が米国と諸外国との二国間航空旅客数に与える影響

##### (1) 運賃の動向

米国発着の国際線全体の運賃は、長期的に低下する傾向にあるが、オープンスカイ二国間枠組みがはじめて導入された翌年の1993年以降、やや低下率が拡大している。また、1996年から1999年までの期間において、大西洋線のうちオープンスカイが導入されたマーケットとそれ以外とのマーケットを比べると、前者では後者と比べ、低下率がより大きくなっている。

##### (2) 米国の国際線旅客数全体の動向：省略

##### (3) 二国間航空旅客数の推定

以下では、米国と諸外国との間の二国間航空旅客数式を推計し、米国と諸外国との間でのオープンスカイ二国間航空協定を通じた規制緩和の影響について考察する。旅客数式は、(1)式のような対数線形モデルで特定化される。

(1)式： $\ln \text{旅客数} = A1 + A2 \ln \text{人口} + A3 \ln \text{所得} + A4 \text{規制緩和ダミー}$ （ $\ln$  は自然対数）

主要な説明変数には、所得、人口、規制緩和の実施について問う定数項ダミー変数が含まれる。所得と人口は、旅客数とはプラスの関係があると予想される。規制緩和ダミーについては、オープンスカイ協定が導入されている場合は1、それ以外はゼロとする。二国間の旅客数は、基本的には所得と人口によって説明されるが、オープンスカイが実施されている二国間マーケットでは、競争促進効果とネットワーク効果に伴い、その分旅客数が増加すると想定する。二国間各市場の個別特性を考慮して、パネル分析を行うこととする。なお、データの計測期間は1992年から1999年までである。中米地域を除く、1999年において年間約25万人以上の旅客数がある国を対象としている。

固定効果モデルならびに変量効果モデルによる推定結果によれば、所得と人口は、旅客数にプラスに作用している。また、規制緩和ダミーはプラスの値となり、オープンスカイ二国間市場においては、旅客数の水準が高いことが確認できた。オープンスカイの導入を通じた規制緩和は、競争促進効果とネットワーク効果を通じ、運賃の低下や旅客数の増加につながっている可能性があると思われる。