

1970年代後半における国内航空路線の経営

——全日空路線を中心として——

鶴田 雅昭

The line management of ALL NIPPON AIRWAYS in 1976-80

Masaaki TSURUTA

Abstract : This paper considered about the development of the domestic flight aviation in the latter half of 1970's, using All Nippon Airways as an example. The way is as the following. It estimated for the All Nippon Airways domestic flight aviation running cost and the freight receipts and it analyzed the change of the profit and loss. Therefore, it divided the airway networks of All Nippon Airways into the short distance line, the intermediate-range line and the long distance line, it totaled a profit and loss respectively and it considered the change. The trend of the airway networks income and expenditure and the airway networks composition reflects domestic airline management by such All Nippon Airways.

はじめに

本稿は、拙稿「1970年代前半における全日空の路線経営 —路線別収支を中心として—」⁽¹⁾の続編に位置するものである。拙稿では、1970年代前半の全日空国内線路線別収支を、運航距離をもとに短距離路線（500km未満）・中距離路線（500km以上、1,000km未満）・長距離路線（1,000km以上）に大別し、それぞれ年度ごとに収益路線と赤字路線に分けて集計を行い、路線単位での位置とその変化および、集計結果としての運航距離別営業実績や国内線経営実績の変化について考察し、以下を明らかにした。即ち、1970前半における全日空国内線の運航距離別集計を見ると、短距離路線の営業実績では73年度と75年度に赤字となっていた。この原因は両年度とも航空運賃の改定にあった。中距離路線の営業実績では利益率で大きな開きがあるものの、当該期間を通じて黒字を維持し、とりわけ短距離路線が赤字に転落した73年度と75年度で増収が見られる。長距離路線ではニクソンショックが原因で景気が低迷した71年度、第1次オイルショックが原因で景気が低迷した75年度に赤字へと転落していた。

路線収入は旅客需要の変化と正比例の関係にある。旅客需要の増加は運賃収入の増加をもたらす、運賃収入が運航に要する直接費用に販売費や一般管理費等の間接費負担分を加えた費用額を上回れば収益路線となった。反対に、需要の減少によって運賃収入が減少し、先の直接費に間接費を加えた費用額を下回れば赤字路線となる。このように航空会社経営に大きく影響する旅客需要に変化をもたらす要因として、景気の変化と運賃改定の二つを挙げることができる。

他方で、航空旅客の構造はビジネス旅客と非ビジネス旅客に大別でき、更に後者は普通運賃を支払って利用する帰省等旅客と、割引率が大きいバルク運賃による観光旅客の二つに分けることができる。このうちバルク運賃が適用された観光旅客は、旅行の企画・販売とその実施期の間にタイムラグがあるため、景気動向や運賃改定に起因した旅客の需要の変化において正規運賃を支払うビジネス旅客や帰省等旅客と比べて異なった様相を示した。

本稿も拙稿と同様に、地方都市間の移動では主要手段であった旧国鉄との競争関係を踏まえつつ⁽²⁾、1970年代後半の全日空国内線を対象として、路線構成・運航機材・旅客需要の動向⁽³⁾および、路線別収支について考察を行い⁽⁴⁾、

1970年代後半における同社国内線の経営動向について明らかにしたい。

1. 1970年代後半の航空会社をめぐる経営環境とその変化

本稿で考察対象とした1970年代後半における、航空会社をめぐる経営環境の変化として、路線経営に関係するものでは第2次オイルショック、公租公課の変化、旧国鉄と航空の棲み分けの三つを、路線経営に直接関係しないものでは航空機投資に対する資金調達とその返済についての変化を挙げることができる。以下では、先の三つから簡単に見ておこう。

1970年代後半は、76-78年度が第1次オイルショックからの回復期にあたる。第1次オイルショックを原因とする原油価格の急騰は世界同時不況をもたらした。そのなかで、日本経済は高度成長期から安定成長期へと変化し、景気回復も緩やかであった。続く79-80年度は第2次オイルショック期にあたる。第2次オイルショックは、1979年のイラン革命を原因としたOPEC（石油輸出国機構）による原油価格引き上げに起因した。当該期の日本経済は、第1次オイルショック後と違ってデフレに転じることなく、緩やかなインフレが続いたため、若干の景気低迷が見られたものの、欧米諸国と比べれば安定した様相を示していた⁽⁵⁾。しかし、原油輸入価格に限って見ると、第2次オイルショック期の変化が大きい。74-76年度的全日空に対する航空燃料価格は23,400円/klから32,000円/klであったが、79-81年度には44,200円/kl~96,400円/klにまで高騰した。こうした航空燃料価格の高騰は、国内線経営に運航コストの増加をもたらした。

公租公課には通行税・航空燃料税・着陸料・航行援助施設使用料などがあり、これらは各年度の政府予算で計上された一般財源とともに空港整備特別会計の原資となった⁽⁶⁾。当該期における航空燃料税・着陸料・航行援助施設使用料の変化を見ると、まず航空燃料税は第2次オイルショック期の79年4月に13,000円/klから26,000円/klへと100%の引き上げがあった。着陸料と航行援助施設使用料は、前者が77年8月に100%引き上げられて倍増し、後者も77年8月に50%、78年9月に100%引き上げられている。こうした公租公課の変化は、先の航空燃料価格の高騰と同様に、全日空にとって運航コストの増加をもたらす原因となった⁽⁷⁾。

旧国鉄と国内航空の棲み分けとその変化は、両者間の運賃格差の変化と正比例の関係にあり、国内航空における旧国鉄に対する代替性の進展、すなわち鉄道から航空へのシフトとして顕在化する。旧国鉄運賃は、77年度にグリーン車料金やA寝台料金の引き下げによって値下がりしたが、78年度7月に基本賃率が引き上げられて値上がりし、さらに同年10月にも旅客関係諸料金が引き上げられて値上がりした⁽⁸⁾。これに対して航空運賃は、80年3月に全面改定が実施され、全日空の運賃は幹線で平均23.6%、ローカル線で平均24.1%引き上げられた。同時に、ジェット機に対する特別料金も従来の500円から900円に引き上げられている⁽⁹⁾。この旧国鉄運賃および航空運賃の変化に伴い、両者間の摘み取り比率も変化した。摘み取り比率とは、旅客が旧国鉄と国内線航空のどちらを選択するかという問題である。旧国鉄運賃が上昇して航空運賃との格差が小さくなれば、旅客は短時間で移動できる航空を選択するため、航空需要が増加し、運賃収入も増加した。反対に、航空運賃が上昇すれば、旅客の運賃負担が小さい旧国鉄にシフトするため、航空需要が減少し、運賃収入も減少した。

こうした国内航空における旧国鉄に対する代替性は、両者間の運賃格差だけでなく、所要時間格差、一般旅客の運賃負担力という三つの相対的關係によって成立し、進展した。他方で、拙稿で指摘したように、旅客需要はビジネス・帰省等・観光の三つに大別でき、それぞれで代替性とその進展において異なる様相を示した。そこでは、とりわけ帰省等や観光を目的とする非ビジネス旅客が旧国鉄から国内線航空へとシフトすれば、国内線航空が大衆化したと見てよい。

いまひとつ、航空機投資に対する資金調達とその返済に関する変化を見てみよう。1960年代中頃以降、全日空は低金利の資金調達手段として、727型機を始めとするボーイング社からの機材調達で米国輸出入銀行の外貨融資を活用した。さらに70年代前半のトライスターL1011導入に際しては、スイス・フラン建て転換社債を発行し、その一部資金を調達した⁽¹⁰⁾。こうした積極的な外資導入は、その返済において、とりわけニクソンショック以降円高が急速に進展するなかで、同社に円高差益をもたらした⁽¹¹⁾。この外貨融資の返済に伴う円高メリットは、全日空だけでなく、日本航空でも同様に見られた⁽¹²⁾。しかし、この円高差益は会計処理の上では営業活動と無関係の特別損益に属したため、

間接費負担を含む営業費用を減少させるものではなかった。

第1次オイルショック期以降、日本は輸出の増加によってドル保有高が急激に増加し、景気低迷が続く諸外国、とりわけ米国との間で貿易摩擦問題が発生した。日本政府は外貨減らし策として輸入や海外旅行を奨励するとともに、1970年代後半には航空機投資に対する資金調達において、日本輸出入銀行からの借り入れを奨励した。この結果、全日空は新たな機材調達で従来の外貨融資ではなく、円融資を利用するようになり、その返済に伴う円高メリットは期待できなくなった⁽¹³⁾。

2. 短距離路線の路線別収支構成とその変化

表1は1970年代後半の全日空国内線における運航距離500km未満の路線別収支を推計し、収益路線と赤字路線に大別したものである。76年度の全日空国内線短距離路線の路線構成を見ると、収益路線6路線のうち大阪・松山線、東京・仙台線、大阪・大分線、名古屋・松山線の4路線がジェット機路線であった。このなかで、名古屋・松山線は79年度に赤字路線へと転落したが、80年度には収益路線に復帰している。名古屋・松山線を除く3路線は70年代後半を通じて収益路線に位置していた。他方、赤字路線18路線のうちジェット機路線は東京・名古屋線だけであった。この東京・名古屋は羽田からの国際線旅客に対する送迎を主な役割としており、そのため旅客需要の規模が限られ、70年代後半期を通じて赤字路線として低迷した。

プロペラ機路線17路線の構成を見ると、東京を起点とする路線では地方都市線で山形線、直行便の離島線で八丈線、三宅島線、大島線、経由便路線で大島・三宅島線など5路線、大阪を起点とする地方都市線では高知線、北九州線、鳥取線の地方都市線3路線、地方都市間路線では名古屋・南紀白浜線、長崎・鹿児島線、熊本・宮崎線、高知・宮崎線など4路線、地方離島線では名古屋・八丈島線、福岡・対馬線、福岡・福江線、長崎・対馬線、長崎・福江線など5路線で運航されていた。このうち大阪・高知線および北九州線、東京・八丈島線、名古屋・南紀白浜線および八丈島線、長崎・福江線、高知・宮崎線の7路線が、先の東京・名古屋線と同様に70年代後半を通じて赤字路線に位置した。このように76年度ははまだ運航コストが割高なプロペラ機路線が大半を占めたため、路線別実績では収益路線の総額22億円に対して赤字路線の総額が41億円と大きく上回り、運航距離別営業実績（以下、営業実績と略す）では19億円程度の赤字を計上した。

77年度になると、東京・山形線がジェット化されて収益路線に転じ、長崎・鹿児島線も一部ジェット化にともなってジェット機運航分が収益路線に位置した。しかし、その反面でプロペラ機路線の赤字がジェット機路線の収益を上回ったため、路線単位で見ると同線ははまだ赤字路線でしかなかった。路線構成の変化を見ると、プロペラ機路線の大阪・高松線が赤字路線に転落したものの、先述のジェット化によって好転した2路線を加えた7路線が収益路線に位置した。赤字路線は前年度から位置的に変化がない16路線に、収益の悪化で転落した大阪・高松線と新たに開設した広島・鹿児島線を加えた18路であった。

路線別実績を見ると、収益路線の総額18億円に対して赤字路線の総額が53億円と3倍程度に拡大したため、営業実績は76年度の19億円から35億円へと赤字額が増加した。

78年度は、長崎・鹿児島線が完全ジェット化による好転、プロペラ機路線でも大阪・高松線の復帰、長崎・対馬線の路線収入増加などにより、収益路線が9路線に増加した。その反面で、新たに開設した名古屋・成田線の業績がいまだ振るわなかったこと、グループ子会社として新たに設立した日本近距離航空（現、エアー・ニッポン）に東京から三宅島や大島線への離島線3路線を移管したことなどから、赤字路線が14路線に減少した。このうち名古屋・東京線と成田線および熊本・宮崎線の3路線がジェット機路線であった。路線別実績では、収益路線の総額18億円に対して赤字路線の総額が38億円弱と2倍程度に低下したため、営業実績では赤字額が19億円を若干下回るまでに減少した。

79年度の路線構成を見ると、名古屋・松山線が赤字路線に転落し、収益路線は8路線に減少した。赤字路線は、前年度の14路線に名古屋・松山線と新たに運航した仙台・新潟線の2路線が加わり、16路線に増加している。路線別実績を見ると、収益路線の総額が13億円に減少し、赤字路線の総額が43億円程度に増加したため、営業実績では赤字額が29億円に増加している。この赤字増加は、79年度は第2次オイルショック期にあたるが、輸送実績では収益路線お

表1 短距離路線営業実績

単位：人・千円・%

路線	76			77			78			79			80			
	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	
1 大阪	546,894	899,266	40.1%	589,729	642,832	28.5%	639,450	698,633	19.9%	660,128	537,276	16.2%	644,509	1,272,376	35.0%	
2 東京	379,257	696,688	39.1%	386,597	529,613	26.4%	447,301	461,272	18.8%	515,806	377,157	12.5%	542,163	1,000,009	28.0%	
3 大阪	446,089	341,683	11.6%	483,139	377,618	11.9%	484,767	249,420	7.5%	167,572	177,653	18.2%	389,356	422,993	24.8%	
4 名古屋	602,488	110,713	25.9%	116,033	116,731	17.3%	147,986	155,034	18.1%	489,894	98,089	2.8%	205,550	318,965	21.3%	
5 大阪	404,229	101,090	6.5%	63,629	88,731	17.8%	130,193	143,170	28.7%	114,543	58,363	25.2%	430,388	292,692	7.7%	
6 福岡	103,552	52,766	25.6%	120,205	40,747	15.6%	73,046	115,676	21.5%	157,962	49,863	6.8%	144,345	209,990	28.0%	
7 鹿児島				29,626	365,598	33.5%	399,200	79,483	5.1%	高松	26,480	1.6%	112,323	99,293	8.5%	
8 長崎							113,649	66,004	30.0%	長崎	8,202	3.4%	61,155	2,032	0.5%	
9 対馬							35,066	14,040	6.0%	対馬			2,463	1,549	8.4%	
小計	1,940,789	2,202,106	24.1%	1,790,958	1,832,910	19.4%	2,470,658	1,892,732	14.8%	小計	2,538,633	1,333,084	9.7%	2,532,252	3,619,898	21.9%
1 高知	673,978	-1,277,755	-27.0%	723,013	-2,045,027	-35.4%	717,737	-1,456,610	-28.2%	高知	708,433	-1,584,669	-30.0%	698,686	-939,431	-16.6%
2 大阪	58,828	-809,934	-66.2%	200,681	-818,131	-38.8%	204,145	-667,554	-33.7%	大阪	205,778	-751,511	-36.0%	186,400	-604,094	-28.3%
3 東京	194,533	-571,278	-31.3%	61,563	-666,184	-60.8%	63,190	-513,625	-53.9%	東京	61,957	-508,380	-54.0%	41,833	-518,938	-56.9%
4 大阪	74,950	-416,423	-44.6%	109,859	-243,625	-41.5%	60,064	-219,832	-26.2%	大阪	88,801	-213,606	-30.1%	47,555	-344,794	-58.9%
5 名古屋	25,425	-145,290	-50.6%	59,578	-239,971	-45.0%	24,515	-152,740	-40.6%	名古屋	65,648	-207,206	-23.3%	15,965	-324,891	-61.8%
6 鹿児島	60,435	-135,799	-31.4%	25,705	-196,673	-57.8%	110,237	-149,039	-30.1%	鹿児島	110,736	-175,192	-33.4%	57,390	-169,711	-18.1%
7 長崎	80,584	-128,655	-33.9%	23,475	-179,410	-45.6%	28,921	-139,520	-46.3%	長崎	30,429	-161,218	-48.3%	25,441	-159,552	-45.8%
8 名古屋	22,996	-127,411	-37.9%	156,373	-170,966	-49.0%	47,041	-135,057	-34.7%	名古屋	26,488	-153,113	-38.8%	23,401	-158,793	-34.1%
9 熊本	27,247	-124,298	-48.8%	31,244	-142,660	-49.0%	57,993	-132,129	-26.5%	熊本	57,532	-107,558	-22.5%	104,987	-133,497	-24.1%
10 高知	45,520	-115,131	-28.2%	36,122	-133,973	-39.9%	33,590	-94,514	-33.4%	高知	121,918	-100,945	-8.3%	34,088	-78,161	-26.6%
11 福岡	35,357	-95,433	-32.7%	400,860	-109,862	-27.9%	38,630	-58,871	-22.6%	福岡	33,713	-98,110	-33.9%	82,063	-69,380	-9.0%
12 福岡	131,914	-73,887	-10.1%	38,849	-100,770	-27.9%	152,261	-25,348	-3.1%	福岡	10,853	-87,756	-62.1%	32,967	-68,398	-21.9%
13 大阪	64,417	-26,906	-8.5%	66,769	-72,143	-19.3%	73,654	-22,271	-6.2%	大阪	43,760	-60,284	-22.3%			
14 東京	36,309	-23,646	-13.5%	38,012	-61,467	-18.5%	高松	-15,847	-6.3%	東京	72,189	-28,190	-7.8%			
15 福岡	8,771	-16,014	-21.5%	14,478	-50,862	-25.5%	福岡			福岡	42,481	-26,925	-11.3%			
16 長崎	16,585	-10,011	-7.9%	22,167	-49,888	-32.8%	鳥取			鳥取						
17 東京	11,198	-2,715	-33.0%	54,803	-49,726	-12.5%	大阪			大阪						
18 東京	2,177	-939	-12.8%	27,434	-25,424	-23.9%	福岡			福岡						
19 東京				6,690	-8,973	-24.6%	福岡			福岡						
小計	1,561,464	-4,102,026	-32.7%	2,097,675	-5,365,715	-33.3%	1,650,057	-3,777,938	-29.2%	小計	1,715,193	-4,298,908	-29.8%	1,350,776	-3,569,660	-26.6%
合計	3,502,233	-1,899,920	-8.8%	3,888,633	-3,532,805	-13.8%	4,120,715	-1,885,226	-7.3%	合計	4,253,826	-2,965,825	-10.6%	3,883,028	50,238	0.2%

出典：運輸省大臣官房情報管理課統計課「航空輸送統計年報」(昭和46～61年) 秀研社 (<http://route.milit.go.jp/koukuu/koukuu.html>)、全日本空輸株式会社「有価証券報告書(損益計算書・付属明細書)」大蔵省印刷局(第22～37期)、全日本空輸株式会社編「全日空時刻表」昭和46年4月～62年3月より作成。

注：上記表は、以下(1)から(6)の順で各年度の路線別収支を推計し、これをもとに路線距離≦500km未満を短距離路線、500km～1,000km未満を中距離路線、1,000km以上長距離路線とし、集計した。

(1)：昭和54年まで上記統計に座席数の記載がないため、座席キロ/運転距離にて算出する。

(2)：座席キロ構成比は、(各路線の座席キロ/座席キロ年間実績)にて算出する。

(3)：路線別収入は上記統計に記載された実数値をもとに、以下の方法で算出した旅客収入・貨物収入・郵便収入を合計したものである。旅客収入は、まず最初に(各路線の片道普通運賃×各路線の需要)により路線収入額(A)を、つぎに(各路線の(A)/ (A)の合計値)により各路線の構成比(B)を算出し、(B)×損益計算書・付属明細書に示された旅客収入により算出した。貨物収入は上記統計に記載された貨物と超過手荷物を加えたもの、郵便収入は上記統計に記載された各路線の郵便取扱量をもとに、旅客収入と同様の方法で算出した。

(4)：運賃の改定があった場合は、当該月の日数に対する休運賃適用日数の比率をもとに、月刊の旅客数を比例配分し、新田の運賃収入を算出した。

(5)：プロペラ機とジェット機の運航コスト格差については、(プロペラ機路線の座席数)/(ジェット機路線の座席数)にて算出した。

(6)：損益分岐利用率は各路線毎の(旅客利用率/路線収入/運転コスト)にて算出した。

(7)：斜文字はプロペラ路線を示す。

よび赤字路線ともに10万人程度の増加がしたのに対し、収益路線で収益率が前年度の14.8%程度から9.7%に減少し、営業実績のマイナスも7.3%から10.6%に増加していることから、同年度に実施された航空燃料税100%引き上げによる運航コストの増加に起因したものと見てよい。

80年度はこれまでの様相とは相違する。同年度は第2次オイルショック期にあたるが、路線構成の変化を見ると、福岡・壱岐線が日本近距離航空に移管されたものの、業績が好転したジェット機路線の名古屋・松山線およびプロペラ機路線の大阪・鳥取線の2路線が加わり、収益路線は9路線となった。他方、赤字路線は、業績が好転した先述の2路線および、日本近距離航空に移管した福岡・福江線と対馬線の2路線を除き、12路線に減少した。輸送実績では収益路線の250万人は前年度の同様の規模であったが、その収益率は9.7%から21.9%へと大幅に増加している。他方、赤字路線は路線数の変化に伴って輸送実績が前年度の171万人から135万人に減少し、収益率のマイナスも29.8%から26.6%へと低下している。これらを踏まえて路線別実績を見ると、収益路線の総額が前年度の13億円から36億円へと大幅に増加し、反対に赤字路線の総額が前年度の42億円から35億円に減少したため、営業実績では5千万円程度の収益を計上した。

3. 中距離路線の路線別収支構成とその変化

表2は1970年代後半の全日空国内線における運航距離500km以上、1000km未満の路線別収支を推計し、収益路線と赤字路線に大別したものである。

まず76年度の路線構成から見ると、東京を起点とする大阪線、札幌線、函館線、宮崎線、松山線、熊本線、小松線の7路線、大阪を起点とする鹿児島線、長崎線、熊本線、福岡線、宮崎線の5路線、名古屋から宮崎線と熊本線の2路線、仙台・札幌線、新潟・札幌線、福岡・沖縄線、熊本・沖縄線、新潟経由小松・札幌線の19路線が収益路線に位置している。このうち、東京を起点とする大阪線、宮崎線、松山線、熊本線、小松線および、大阪・福岡線、仙台・札幌線の7路線は、70年代後半期を通じて収益路線としての位置づけを維持した。76年度における収益路線の輸送実績は780万人であった。

他方、赤字路線では、ジェット機路線では名古屋から鹿児島線、福岡線、大分線および鹿児島・沖縄線の4路線、プロペラ機路線では東京を起点とする広島線、宇部線、秋田線、富山線、岡山線、米子線、高知線、高松線、岡山経由宇部線の9路線、大阪・仙台線、奄美大島経由沖縄線など、15路線が見られる。このなかで東京・宇部線、岡山経由東京・宇部線および鹿児島・沖縄の3路線を除く12路線は、70年代後半期には低迷を続け赤字路線に位置した。76年度における赤字路線の輸送実績は124万人であった。

路線実績を見ると、収益路線の総額が160億円であったのに対して赤字路線の総額が48億円と大きく下回ったため、営業実績では111億円程度の収益を計上した。

77年度の路線構成を収益路線から見ると、新たに開設された名古屋・長崎線、鹿児島・沖縄線および小松・札幌線の3路線が加わったものの、大阪・宮崎線、名古屋・宮崎線、熊本・沖縄線、福岡・沖縄線、新潟・札幌線の6路線が赤字路線に転落したため、16路線に減少した。他方、赤字路線では、先述の6路線と新路線でいまだ業績が低迷する小松・福岡線が加わったが、岡山経由東京・宇部線が運航停止されたため、路線数が21路線に増加した。路線別実績では、収益路線の総額が前年度に比べて若干低い157億円の収益を得たのに対し、赤字路線の赤字総額が前年度の48億円から77億円へと大きく増加したため、営業実績が80億円程度に低下した。

78年度の路線構成を収益路線から見ると、新たに運航した宮崎・沖縄線が加わり、名古屋・新潟線と線新潟・札幌線の2路線で業績が好転し復帰したものの、大阪・熊本線が低迷し赤字路線に転落したため、路線数が2路線増加して18路線となった。赤字路線では、先の2路線とは反対に大阪・熊本線が転落して位置し、新たに開設された東京・大分線、名古屋・仙台線、長崎・沖縄線の3路線もいまだ業績が低迷したため、路線数が23路線に増加した。輸送実績を見ると、収益路線では前年度の790万人から850万人程度へと60万人増加したが、赤字路線でも254万人程度から370万人程度へと増加している。しかし、路線別実績では、収益路線で総額が前年度の157億円から141億円へと減少したのに対し、赤字路線で総額が77億円から94億円に増加したため、営業実績では前年度の60%程度に相当する47億円に減少した。

表2 中距離路線営業実績

No.	路線	76			77			78			79			80		
		旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率
1	東京 大塚	1,116,202	2,968,566	40.5%	1,391,407	2,833,561	32.4%	1,391,407	2,833,561	288.8%	1,453,310	2,372,816	21.6%	1,453,310	2,372,816	21.6%
2	東京 大塚	1,559,718	2,144,089	9.4%	421,780	2,163,908	41.4%	1,750,901	2,029,434	7.6%	557,400	1,303,470	20.7%	557,400	1,303,470	20.7%
3	東京 大塚	390,613	2,009,024	41.7%	499,117	1,726,533	24.6%	467,295	2,024,203	32.7%	543,017	1,257,827	15.1%	543,017	1,257,827	15.1%
4	東京 大塚	314,233	1,892,860	27.5%	838,126	1,591,287	20.8%	533,210	1,662,638	21.8%	690,372	546,838	106.6%	690,372	546,838	106.6%
5	東京 大塚	72,652	1,532,368	55.5%	413,110	1,504,191	36.5%	413,110	1,362,798	24.7%	297,619	492,708	160.9%	297,619	492,708	160.9%
6	東京 大塚	428,088	1,466,869	33.0%	1,646,623	1,223,271	4.8%	483,336	733,596	12.3%	734,115	440,425	7.5%	734,115	440,425	7.5%
7	東京 大塚	425,262	841,164	12.6%	458,023	1,124,045	21.3%	266,263	713,815	28.8%	589,410	270,908	27.7%	589,410	270,908	27.7%
8	東京 大塚	432,628	544,485	13.1%	464,086	759,439	23.3%	599,309	698,988	15.6%	59,765	182,618	28.0%	59,765	182,618	28.0%
9	東京 大塚	227,381	497,839	22.4%	474,972	712,622	16.0%	911,110	687,951	7.3%	58,222	1,099,899	11.6%	58,222	1,099,899	11.6%
10	東京 大塚	218,638	310,603	31.7%	255,490	625,088	25.7%	515,870	634,931	16.8%	148,645	338,062	1.7%	148,645	338,062	1.7%
11	東京 大塚	349,954	374,372	14.1%	603,665	518,084	12.9%	54,525	273,822	4.2%	330,105	30,105	2.1%	330,105	30,105	2.1%
12	東京 大塚	476,116	359,797	8.6%	358,708	518,084	20.2%	54,357	143,242	17.3%	157,447	15,808	0.7%	157,447	15,808	0.7%
13	東京 大塚	92,302	322,106	32.3%	411,115	1,666,644	29.5%	48,179	128,161	23.1%						
14	東京 大塚	522,777	310,603	6.5%	50,845	100,267	16.2%	78,985	79,333	8.1%						
15	東京 大塚	158,408	113,276	6.3%	58,700	67,637	9.5%	79,892	53,082	5.8%						
16	東京 大塚	82,894	85,083	8.4%	150,333	39,895	2.0%	76,613	42,007	5.8%						
17	東京 大塚	327,719	60,257	23.6%				19,182	31,935	10.1%						
18	東京 大塚	35,257	60,257	12.4%				168,911	6,530	0.3%						
19	東京 大塚	176,665	23,154	0.8%												
	小計	7,812,507	16,009,638	19.4%	7,915,797	15,726,935	18.6%	8,496,661	14,124,028	15.0%	5,368,889	7,057,228	12.4%	5,368,889	7,057,228	12.4%
1	東京 大塚	161,651	-1,044,706	-31.6%	164,410	-1,680,215	-42.2%	203,405	-1,522,335	-34.7%	241,816	-2,007,112	-37.3%	241,816	-2,007,112	-37.3%
2	東京 大塚	38,714	-677,717	-54.3%	49,559	-868,081	-54.7%	59,684	-727,051	-45.7%	599,378	-1,012,477	-146.6%	599,378	-1,012,477	-146.6%
3	東京 大塚	40,231	-430,028	-39.5%	83,343	-785,833	-39.4%	114,039	-715,317	-30.1%	160,421	-895,835	-37.0%	160,421	-895,835	-37.0%
4	東京 大塚	95,702	-409,217	-30.9%	96,150	-503,081	-40.8%	141,211	-713,642	-34.8%	677,249	-876,966	-11.7%	677,249	-876,966	-11.7%
5	東京 大塚	60,697	-314,118	-37.4%	48,003	-496,554	-56.4%	53,274	-582,056	-9.7%	122,215	-793,335	-30.8%	122,215	-793,335	-30.8%
6	東京 大塚	258,401	-284,323	-8.7%	64,056	-464,968	-45.6%	101,947	-575,674	-39.5%	112,073	-743,414	-43.4%	112,073	-743,414	-43.4%
7	東京 大塚	43,093	-381,860	-29.6%	31,049	-330,520	-47.9%	281,834	-495,393	-9.7%	308,442	-590,576	-12.9%	308,442	-590,576	-12.9%
8	東京 大塚	20,949	-231,313	-48.4%	245,568	-322,761	-7.4%	125,145	-485,929	-31.3%	104,118	-542,498	-30.9%	104,118	-542,498	-30.9%
9	東京 大塚	33,748	-177,431	-29.1%	35,217	-290,855	-38.3%	395,588	-465,470	-9.9%	311,784	-553,681	-9.6%	311,784	-553,681	-9.6%
10	東京 大塚	39,665	-168,351	-25.1%	40,792	-265,120	-33.8%	48,270	-383,156	-49.8%	1,921,404	-516,870	-16.6%	1,921,404	-516,870	-16.6%
11	東京 大塚	33,850	-144,542	-26.5%	348,530	-246,698	-6.2%	61,604	-357,220	-31.2%	49,336	-497,234	-46.7%	49,336	-497,234	-46.7%
12	東京 大塚	131,577	-102,335	-5.4%	36,200	-218,285	-33.9%	70,536	-324,067	-26.6%	63,687	-461,077	-6.2%	63,687	-461,077	-6.2%
13	東京 大塚	52,307	-98,585	-16.5%	90,063	-174,772	-18.1%	203,405	-269,410	-9.8%	1,037,228	-430,661	-36.6%	1,037,228	-430,661	-36.6%
14	東京 大塚	4,522	-88,258	-59.1%	54,931	-161,923	-3.0%	63,697	-261,757	-25.8%	53,211	-401,576	-48.4%	53,211	-401,576	-48.4%
15	東京 大塚				58,021	-148,932	-21.1%	33,281	-249,213	-39.3%	78,287	-377,741	-29.0%	78,287	-377,741	-29.0%
16	東京 大塚				53,990	-85,196	-9.1%	65,936	-221,859	-26.0%	584,897	-325,116	-38.8%	584,897	-325,116	-38.8%
17	東京 大塚				43,108	-55,159	-11.3%	73,827	-135,713	-11.0%	221,331	-292,601	-9.7%	221,331	-292,601	-9.7%
18	東京 大塚				70,330	-32,055	-3.6%	75,449	-132,016	-10.1%	61,722	-288,649	-19.6%	61,722	-288,649	-19.6%
19	東京 大塚				178,666	-97,937	-0.5%	22,419	-51,566	-10.5%	73,102	-276,191	-28.0%	73,102	-276,191	-28.0%
20	東京 大塚				6,561	-1,903	-1.9%	616,006	-22,213	-0.4%	104,200	-267,364	-14.7%	104,200	-267,364	-14.7%
21	東京 大塚							52,946	-12,032	-1.9%	77,203	-252,039	-17.3%	77,203	-252,039	-17.3%
22	東京 大塚							23,786	-131,468	-35.7%	23,786	-131,468	-35.7%	23,786	-131,468	-35.7%
23	東京 大塚							77,868	-131,468	-12.8%	77,868	-131,468	-12.8%	77,868	-131,468	-12.8%
24	東京 大塚							421,094	-99,277	-2.2%	421,094	-99,277	-2.2%	421,094	-99,277	-2.2%
25	東京 大塚							84,057	-57,748	-4.2%	84,057	-57,748	-4.2%	84,057	-57,748	-4.2%
26	東京 大塚							94,466	-53,220	-5.2%	94,466	-53,220	-5.2%	94,466	-53,220	-5.2%
27	東京 大塚							93,867	-36,962	-2.9%	93,867	-36,962	-2.9%	93,867	-36,962	-2.9%
28	東京 大塚							112,872	-27,705	-1.4%	112,872	-27,705	-1.4%	112,872	-27,705	-1.4%
29	東京 大塚							8,585,436	-14,395,447	-11.4%	8,585,436	-14,395,447	-11.4%	8,585,436	-14,395,447	-11.4%
30	東京 大塚							13,954,325	4,678,826	3.2%	13,954,325	4,678,826	3.2%	13,954,325	4,678,826	3.2%
	小計	1,245,874	-4,811,592	-24.3%	2,548,212	-7,764,110	-20.5%	3,692,214	-9,445,202	-18.0%	5,368,889	-14,395,447	-11.4%	5,368,889	-14,395,447	-11.4%
	合計	9,058,381	11,198,046	10.9%	10,464,009	7,962,825	6.5%	12,188,875	4,678,826	3.2%	13,954,325	4,678,826	3.2%	13,954,325	4,678,826	3.2%

出典：表1と同じ。

79年度は第2次オイルショック期にあたる。同年度には航空燃料税が100%引き上げられ、運航コストが急激に増加した。79年度の路線構成を収益路線から見ると、新たに開設した東京・広島線が加わり、業績が好転した名古屋・熊本線が復帰したが、新潟経由小松・札幌線の運航停止や、東京から札幌線と函館線、大阪から鹿児島線と長崎線、名古屋から新潟線と長崎線、小松・札幌線の7路線で業績が悪化し赤字路線に転落したため、路線数が12路線に減少した。反対に、赤字路線では、先述の増減のほか、新路線の東京・鳥取線の業績がまだまだ低迷したため、路線数が30路線に増加している。輸送実績では、収益路線は前年度の60%にあたる537万人へと大きく減少し、赤字路線は前年度に対する2倍を越える858万人に増加した。以上を踏まえて路線別実績を見ると、収益路線で総額が前年度の141億円から70億円へと半減し、赤字路線で総額が前年度よりも50億円増加して144億円となった。この結果、営業実績は73億円の赤字を計上した。

80年度の路線構成を収益路線から見ると、宮崎・沖縄線、鹿児島・沖縄線、名古屋・熊本線の3路線が収益路線から赤字路線に転落したものの、前年度に赤字路線へと転落した7路線のうち、東京・札幌線と函館線、名古屋・新潟線と長崎線の4路線で業績が好転して収益路線に復帰し、東京・山口線、大阪・宮崎線と仙台線、小松・札幌線など4路線も赤字路線から脱却して位置したため、路線数は17路線に増加した。他方、赤字路線では、新たに名古屋から運航した函館線と鹿児島線の2路線で業績がまだまだ低迷したものの、先述の増減により、路線数が27路線に減少した。輸送実績では、収益路線は前年度の536万人と比べて320万人程度増加して855万人となり、反対に赤字路線は前年度の858万人から524万人へと320万人程度減少した。しかし、路線別実績を見ると、収益路線の総額が138億円程度と若干低下し、収益率も12.4%から10.7%に低下した。他方、赤字路線では総額が136億円を越え、その収益率はマイナス15%と4.6%増加した。しかし、営業実績で見ると、僅か1億7千万程度ではあるが黒字となり、収益率も0.1%という低い水準でしかないがプラスを示している。

4. 長距離路線の路線別収支構成とその変化

表3は1970年代後半の全日空国内線において運航距離1,000kmを超える路線別収支を推計し、収益路線と赤字路線に大別したものである。この表から、1970年代後半期においても、社の長距離路線が10路線程度でしかなく、路線構成に占める割合もいまだ小さいことがわかる。これを踏まえ、76年度の路線構成から見ることにしよう。

76年度は、大阪・札幌線および、東京から釧路・長崎・鹿児島線の4路線が収益路線、東京から福岡・秋縄の2路線、名古屋から札幌・沖縄の2路線に、大阪・沖縄線を加えた5路線が赤字路線であった。このうち、前者ではビジネス路線の性格を備えた東京・釧路線と大阪・札幌線の2路線、後者では観光路線的性格が強い東京・沖縄線、名古屋・沖縄線、大阪・沖縄線の3路線が、70年代後半期を通じてそれぞれの位置を続けた。76年度の各実績を見ると、収益路線は路線数で赤字路線よりも1路線少なく、輸送実績でも赤字路線の176万人に対して129万人と少ないものの、収益路線の総額は38億円と赤字路線の総額34億円を上回り、営業実績は4億円を計上した。

77年度を見ると、路線構成では、収益路線は業績が好転した東京・福岡線を加えて5路線に増加し、赤字路線は4路線に減少した。そのなかで、東京・釧路線は旅客輸送実績で前年度と比べて1万7千人程度増加しているものの、収益額では前年度の2億9千万円から2億8千万円へと1千万円程度減少している。この理由は、同線の収益率が20%低下していることから、増便による旅客の分散に求めることができる。他方、赤字路線では、名古屋・沖縄線を除く各路線で赤字額が大幅に減少し、収益率のマイナスも5.3%低下した。こうした変化により、路線別実績は収益路線の総額56億円程度に対して赤字路線の赤字総額が9億円程度でしかなく、営業実績で47億円余を計上した。

78年度はイラン革命が原因で景気が悪化し、路線別収益に大きく影響した時期にあたる。路線構成の変化を見ると、名古屋・札幌線が好転したため収益路線は6路線と増加し、赤字路線が3路線に減少した。旅客輸送実績を見ると、収益路線に位置した各路線および、赤字路線に位置した各路線ともに増加している。しかし、路線別実績を見ると、収益路線では、大阪・札幌線で1億6千万円、東京・福岡線で3億5千万円の増収が見られるが、東京・釧路線で2億円、東京・長崎線で1億3千万、東京・鹿児島線にいたっては5億8千万円の減収となったため、総額で1億8千万円程度に止まった。赤字路線では、名古屋・沖縄線で7千万円、東京・沖縄線で2億4千万円程度赤字が減少したが、反対に大阪・沖縄線で4億1千万円赤字が増加しており、総額で3千万円程度の増加となった。このように、

表3 長距離路線営業実績

路線	76			77			78			79			80		
	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率	旅客数(人)	損益(千円)	収益率
1 大阪	292,072	1,739,548	32.0%	791,336	1,838,128	14.0%	394,893	1,921,263	24.0%	466,530	2,151,404	22.0%	490,608	2,397,074	18.9%
2 東京	705,998	1,065,946	8.7%	336,830	1,769,019	27.1%	990,746	1,345,725	8.3%	371,631	448,564	6.3%	384,170	1,325,508	16.1%
3 東京	261,873	682,172	16.1%	970,228	996,437	6.2%	835,831	1,253,579	85%	56,986	110,943	100%	1,096,659	302,147	1.3%
4 東京	38,208	291,652	56.0%	327,501	773,857	14.3%	419,515	647,334	89%	511,571	524,29	0.5%	89,449	186,393	8.6%
5 釧路				49,543	280,732	36.0%	341,140	592,281	9.3%						
6 小計	1,297,751	3,778,719	16.9%	2,475,468	5,658,173	13.5%	3,032,331	5,839,616	10.9%	1,406,718	2,763,340	10.0%	2,060,866	4,211,122	9.0%
1 沖繩	335,273	-1,770,318	-16.1%	133,687	-569,139	-15.7%	170,560	-498,460	-11.3%	581,858	-2,026,579	-11.4%	570,565	-2,882,006	-13.4%
2 東京	837,989	-656,979	-4.3%	425,780	-245,339	-2.1%	355,843	-443,899	-5.4%	942,228	-1,037,162	-5.4%	223,344	-1,015,982	-14.1%
3 名古屋	69,023	-422,131	-20.8%	322,895	-74,846	-11%	502,507	-4,856	-0.04%	421,700	-831,469	-8.2%	926,358	-869,192	-3.9%
4 名古屋	301,842	-375,320	-5.7%	288,530	-27,869	-0.4%				209,003	-596,502	-11.1%	401,512	-835,405	-7.2%
5 大阪	215,697	-162,098	-3.3%							1,198,736	-189,585	-0.9%	33,252	-373,652	-24.7%
6 小計	1,759,824	-3,386,845	-8.5%	1,170,892	-917,193	-3.2%	1,028,910	-947,216	-3.6%	3,353,525	-4,681,296	-6.4%	2,676,120	-6,308,605	-8.2%
合計	3,057,575	391,873	0.6%	3,646,330	4,740,980	6.8%	4,061,241	4,892,400	6.1%	4,760,243	-1,917,956	-1.9%	4,737,006	-2,097,483	-1.7%

出典：表1と同じ。

表4 全日空国内線経営実績

年度	76		77		78		79		80	
	旅客輸送実績	路線営業実績	旅客輸送実績	路線営業実績	旅客輸送実績	路線営業実績	旅客輸送実績	路線営業実績	旅客輸送実績	路線営業実績
長距離路線	3,057,575	391,873	3,646,330	4,740,980	4,061,241	4,892,400	4,760,243	-1,917,956	4,737,006	-2,097,483
中距離路線	908,381	11,198,046	10,464,009	7,962,825	12,188,875	4,678,826	13,954,325	-7,338,219	13,800,867	176,245
短距離路線	3,502,233	-1,899,920	3,888,633	-3,532,805	4,120,715	-1,885,226	4,253,826	-2,965,825	3,883,028	50,238
合計	15,618,189	9,690,000	17,998,972	9,171,000	20,370,831	7,686,000	22,968,394	-12,222,000	22,420,901	-1,871,000

出典：表1と同じ。

営業実績における増収額が旅客輸送実績の旅客数増加と比べて小さい理由は、景気悪化の影響が路線の性格によって、即ちビジネス旅客・帰省等旅客・観光旅客の構成比率が各路線で異なるため相違することに起因した¹⁴⁾。同年度の営業実績は、収益路線の総額58億円対して赤字路線の総額9億円程度でしかなく、49億円を計上した。

79年度は運航コストの上昇をもたらす収益への影響がより顕著となる年度であった。旅客輸送実績では全線で増加が見られるが、東京から福岡線と鹿児島線が低迷して赤字に転落したため、路線構成で収益路線が4路線に減少し、赤字路線が6路線に増加した。路線別実績では、収益路線で大阪・札幌線を除いて大きく減少し、赤字路線の各路もマイナス額が増加している。このうち大阪・札幌線は旅客輸送実績で18%増加したが、収益では12%程度の増加に止まり、収益率も2%低下している。このため、収益路線の総額が27億円余に対して赤字路線の赤字総額が46億円余と大きく上回り、営業実績では16億円の赤字を計上した。

80年度は第2次オイルショック期にあたる。まず路線構成を収益路線から見ると、東京・長崎線が低迷して赤字路線に転落したが、東京・福岡線が好転し位置したため、路線数は4路線と変化がない。他方、赤字路線では、先述の入れ替わりのほか、新たに開設された仙台・沖縄線がまだ低迷したため、路線数が6路線に増加した。収益路線に位置した4路線は、旅客輸送実績および営業実績ともに増加している。しかし、赤字路線では、東京・沖縄線で旅客輸送実績が減少して赤字額が増加し、大阪・沖縄線でも規模の格差があるものの東京・沖縄線と同じ傾向が見られる東京・長崎線と名古屋・沖縄線は、ともに旅客輸送実績では増加したものの、前者は赤字に転落し、後者は赤字額を増加させている。これらの結果、収益路線の総額が42億円に増加したものの、赤字路線の赤字総額も63億円に増加したため、営業実績で赤字額が21億円程度に拡大した。

最後に、1970年代後半における全日空国内線営業実績の動向とその原因について、表4をもとに考察しよう。

航空機の燃料消費について次の二つを特徴として挙げるができる。ひとつは、水平飛行時に比べて離陸直後の上昇時と着陸直前の降下時により多くの燃料を消費すること。いまひとつは、飛行高度が低い場合は空気抵抗が大きいため比較的多くの燃料を消費し、反対に飛行高度が高い場合は空気抵抗が小さいため燃料消費が前者に比べて少ないことである。それ故に、低い高度を短時間飛行する短距離路線は高い高度を長時間飛行する長距離路線と比べて運航コストが割高となる。他方で、航空機の燃料価格は70年代後半を通じて上昇の一途をたどっている。

これらを踏まえつつ、まず76年度の運航距離別営業実績を見ると、短距離路線で19億円程度の赤字、中距離路線で112億円、長距離路線で4億円程度の黒字を計上しており、これらを差し引きした国内線の営業実績は97億円であった。同年度は第1次オイルショック後の景気回復期にあたるものの、短距離路線で赤字となった原因は景気の低迷ではなく、航空燃料の上昇による運航コストの増加にあった。翌77年度も航空機の燃料価格は高値で推移した。更に、8月には着陸料が100%、航行援助施設使用料も50%引き上げられている。こうした運航コスト上昇の影響を受けて、中距離路線の営業実績は79億円に低下し、短距離路線の営業実績も赤字が35億円に増加した。その反面で長距離路線の営業実績は47億円に増加したため、国内線の経営実績では前年度と比べて若干少ない91億円を計上した。

78年度は第2次オイルショックにあたる。しかし、第2次オイルショックが日本経済に与えた影響は欧米諸国のそれと比べて小さい¹⁵⁾。そのなかで原油の輸入価格が高騰し、9月には航行援助施設使用料の100%引き上げられ、運航コストが急激に増加した。これらを背景に、距離別実績は短距離路線で赤字が19億円程度に半減し、長距離路線の収益も49億円と若干増加したが、中距離路線の収益が46億円と大きく減少したため、経営実績は77億円に減少した。しかし、79年度になると状況が一変する。日本経済は第2次オイルショックからいち早く回復に転じた。経常収支は改善し、高騰した物価も落ち着きを取り戻していた¹⁶⁾。そのなかで、英儀容実績は短距離路線で赤字が30億円程度に増加し、中距離路線では19億円余の赤字となり、長距離路線でも73億円程度の赤字となったため、経営実績は122億円におよぶ巨額の赤字を計上した。その原因は航空機燃料税が100%引き上げられ、13,000円/klから26,000円/klへの上昇に求めることができる。

80年度は、前年度末期の80年3月に航空運賃の全面改定が実施され、全日空の国内線運賃が幹線で平均23.6%、ローカル線で平均24.1%上昇した。こうした航空運賃の改定は、一方で全日空に増収をもたらしたが、他方で旧国鉄運賃に対する格差を拡大して旅客離れが起り、減益を招く原因にもなった。後者の影響は、高額の運賃を必要とする長距離路線で大きい。これを踏まえて80年度の運航距離別営業実績を見ると、短距離路線は5億円計上するまでに好転

し、中距離路線も17億円を計上したが、長距離路線で赤字が21億円へと若干増加したため、経営実績は18億円の赤字を計上した。

むすびにかえて

路線別営業実績の動向を見ると、短距離路線では76年度から79年度まで赤字を続け、80年度に至って黒字に転じている。中距離路線では76年度から78年度まで黒字額が減少傾向を示しつつも黒字を維持したが、79年度は70億円を超える赤字に転落し、79年には1億7千万円程度の黒字を計上するまでに好転していた。長距離路線では76年度から78年度まで中距離路線と同様に黒字を計上したが、その動向は76年度の4億円程度から77年度は47億円と大幅に増加し、78年度は横這い状態であったこと、79年度は20億円程度の赤字を計上し、翌80年度も21億円程度の赤字であったことが中距離路線の営業実績と相違した。

こうした70年代後半における全日空の路線別営業実績動向は、拙稿で見た70年代前半の路線別営業実績で中距離路線が黒字を維持し続けたこと、短距離路線では運賃値上げの翌年にあたる73年度の75年度で赤字を計上したことで、長距離路線ではドル・ショックや第1次オイルショックを原因とする不況期に赤字に転じたことに比べて、相違する様相を示していたことがわかる。その原因は次の二つにある。ひとつは、当該期の日本経済が欧米諸国と比べて第1次オイルショックを原因とする世界的な景気後退からいち早く脱却して安定成長を示したことから、76-78年度に見られた短距離路線での赤字や中距離路線における黒字減少が航空機燃料価格の高騰や公租公課増額による運航コストの上昇に起因したものであったと見てよい。

いまひとつは、第2次オイルショック期の日本は79年度に景気後退が見られたものの、翌80年度には上昇に転じており、オイルショックの影響が欧米諸国に比べて小さいことから、79年度の路線経営で見られる大幅な赤字および80年度の長距離路線に見られる赤字の拡大は、78年度後半期の第2次オイルショックを原因とした不況による旅客需要の減少ほか、航空機燃料費の高騰や公租公課の引き上げ等による運航コストの上昇、第1次オイルショック以降に旧国鉄運賃が急騰して航空との運賃格差が大きく是正されたことによる代替関係の進展などが加わった、複合的要因によるものであったと言えよう。例えば、旧国鉄の運賃が一方向的に上昇すれば、旧国鉄と国内線航空の代替関係が進展し、旅客が航空にシフトする。しかし、そのなかで運航コストが上昇すれば、旅客の航空へのシフトが相殺され、営業実績において黒字額の減少、あるいは赤字への転落をもたらすのである。

このように、国内線の営業実績が景気の変化、運航コストの変化、旧国鉄との代替性などが影響し変動するなかでは、旅客需要における旅行目的別構成比の変化も大きく影響したと見てよいと思われる。

脚 注

- (1) 拙稿「1970年代前半における全日空の路線経営 一路線別収支を中心として」(大阪学院大学『経済論集』第22巻第1号、2010年3月) 31-49頁。
- (2) 旧国鉄と国内航空の競争については、拙稿「国内長距離旅客輸送における鉄道から航空へのシフト ー全日空路線を中心として」『大阪明浄大学紀要』(第6号、2006年3月、56-67頁)を参照。
- (3) 旅客需要の動向については、運輸省大臣官房情報管理部統計課編「航空輸送統計年報」(昭和56-61年)(<http://http://www.mlit.go.jp/k-toukei/cgi-bin/search.cgi> 2011年1月検索)を参照。
- (4) 路線別収支の推計および動向については、資料「航空規制下の国内線路線別収支とその動向」『大阪観光学大学紀要』(第6号、2009年3月、41-52頁)を参照。
- (5) 1970年代後半の景気動向については、金森久雄『日本の景気予測』中央経済社、1982年1月を参照。
- (6) 公租公課と空港整備特別会計の関係については、全日空30年史編集委員会編『限りなく大空へ ー全日空の30年』資料編、1983年3月、175頁を参照。
- (7) 公租公課については、拙稿「国内線ジェット化とその効果に関する一考察」『大阪明浄大学紀要』(第4号、2004年3月、56-67頁)を参照。
- (8) 前掲注(2)「国内長距離旅客輸送における鉄道から航空へのシフト ー全日空路線を中心として」63頁。
- (9) 同前。
- (10) 拙稿「全日空の経営戦略 ー機材投資とその資金調達」『経営史学』第32巻4号、1998年1月、39-45頁を参照
- (11) 同前。
- (12) 拙稿「日本航空の経営戦略 ー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月を参照。

- (13) 前掲「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4号、1998年1月、44頁。
- (14) 全日空子会社の全日空商事旅行事業部が企画・販売したスカイホリデーにおける、76-80年度の販売実績を見ると、冬季スキー客を含む北海道旅行の実績に比べて、沖縄旅行の実績が大きいくところから、沖縄路線の方が札幌路線よりも利用目的別構成比で観光旅客の比率が高い、即ち観光路線の要素が大きいことがわかる。全日空商事20周年社史編纂委員会編『全日空商事20年史』平成2年10月、123-124頁
- (15) 第1次オイルショックと比べて、54年初頭に発生した2次オイルショックが日本経済に与えた影響は小さい。詳しくは、経済企画庁「昭和55年、年次経済報告」55年8月、(<http://www5.cao.go.jp/keizai3/keizaiwp/wp-je80/wp-je80-000i1.html> 2011年1月検索)を参照。
- (16) 経済企画庁「昭和56年、年次経済報告」55年8月、(<http://www5.cao.go.jp/keizai3/keizaiwp/wp-je80/wp-je80-000i1.html> 2011年1月検索)を参照。