

国内航空の運賃に関する分析



空港研究部 空港計画研究室長 丹生 清輝

(キーワード) 国内航空運賃、実勢運賃、航空需要予測、航空旅客動態調査

1. はじめに

国内航空運賃が2000年2月から事前届出制となり自由化されて以降、普通運賃や往復割引運賃以外に、多種多様な券種が各航空会社から販売されている。また、国総研空港研究部で進めてきた航空需要の予測精度向上のため予測手法(モデル)改善に関し、これら多種多様な航空運賃を実勢運賃としていかに扱うかという課題がある。

一方、国内航空旅客を対象として2年毎に平休日各1日行われる航空旅客動態調査において、2003年以降、実際の利用券種データが蓄積されてきた。そこで、これらのデータ等を用いて、路線別の実勢運賃を求め、路線特性との関係分析等を行ったのでその分析結果の一部を報告する。

2. 平均運賃と実勢運賃低減率の分析

各路線での平均の購入単価(以降「平均運賃」)が最も実勢運賃のイメージに近い。そこで、路線別の平均運賃を求め、平均運賃と大手航空会社の普通運賃との差の、普通運賃に対する比率をその路線の「実勢運賃低減率」と定義し分析を行った。その分析結果の一例を図-1に示す。

図-1は、2007年の航空旅客動態調査から求めた実勢運賃低減率と路線距離との関係をプロットし

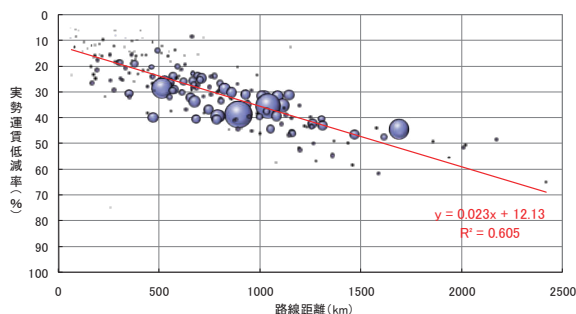


図-1 路線距離と実勢運賃低減率

たグラフで(円の大きさ(面積)は2007年度の各路線の年間旅客数の規模を表す)、路線距離が長い路線ほど実勢運賃低減率は大きい傾向にある。

平均運賃を求めるにあたり、航空運賃が不明な団体・パック利用旅客分の扱いが課題となる。今回の分析では、航空会社が公表している各種運賃のうち、誰でも利用可能な(即ち利用者制限がなく)路線最安の割引運賃を、団体・パック利用旅客の航空運賃として平均運賃を求めている。そこで、航空会社の有価証券報告書に記載された国内旅客収入と、運賃設定4ケースの旅客収入試算値との比較を行っており、その結果を表-1に示す。

表-1 国内旅客収入の比較(2007年度)

	有価証券報告書	試算ケース			
		A	B-1	B-2	B-3
		全旅客が普通運賃を利用したと仮定した場合	利用券種で加重平均した場合 (団体・パックでの運賃を以下3ケース設定)		
			最も安い割引運賃※	普通運賃の70%引き	普通運賃の75%引き
JAL	677,437 (1,000)	1,191,066 (1,758)	752,946 (1,111)	701,335 (1,035)	675,789 (0,998)
ANA	739,514 (1,000)	1,255,191 (1,697)	810,511 (1,096)	756,407 (1,023)	730,501 (0,988)

※ 誰でも利用可能な路線別最安値の割引運賃

(単位: 百万円)

注) 下段のカッコ内は有価証券報告書の国内旅客収入に対する比

4. おわりに

航空需要の予測を行うにあたり、他の交通機関も含めた選択肢の中で航空の分担率を予測する段階がある。したがって、航空需要の予測精度向上のためには、航空の競合交通機関となる新幹線についても実勢運賃を推計する必要があり、今後とも研究を進めていく予定である。

【参考文献】

丹生清輝：国内航空の運賃に関する分析，国土技術政策総合研究所資料，No.612，2010.9 <http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0612.htm>