

日本の航空市場の問題点の分析
～日欧米の航空市場の比較から～

一橋大学大学院 経済学研究科
修士2年 藤木 雄太

目次

はじめに	3
1章 日本、イギリス、アメリカの現状	4-17
1-1 日本の現状	5-9
1-2 イギリスの現状	9-13
1-3 アメリカの現状	14-15
1-4 日本の問題点	15-17
2章 日本、イギリス、アメリカの航空運賃分析	18-32
2-1 日本の航空運賃分析	19-22
2-2 イギリスの航空運賃分析	23-27
2-3 アメリカの航空運賃分析	27-30
2-4 日欧米の比較と特徴	31-32
3章 日本の航空運賃の問題点	33-38
あとがき	39-40
参考文献	41-42

はじめに

近年、日本の航空業界では規制緩和が進みスカイマークエアラインやスカイネットアジア航空のように新規航空会社の参入もさかんになりつつある。しかし、欧米に比べればまだ規制緩和が完全に進んでいるとはいえず、新規航空会社も JAL や全日空のシェアを完璧に奪うまでにはなっていない。まだ日本の空は寡占状態にあるといっても過言ではないだろう。

ヨーロッパを見てみると、イーजीージェットやライアンエアーなどの新規航空会社が台頭しており確実に航空の自由化が進んでいる。この自由化により、ヨーロッパでは確実に人の流れが活発になっている。例えば、フランスの小さな地方都市にイギリスから観光客が押し寄せたり、またその反対にイギリスの首都のロンドンへ、ヨーロッパからの観光客が増加したりしている。このように航空自由化には人の流れを作り出し、国もしくは地方の経済の活性化にもなっているのである。

その一方、アメリカ合衆国やヨーロッパを中心にナショナルフラッグと呼ばれるその国を代表する航空会社の破産が相次いでいるのも事実である。例えば、アメリカ合衆国ではユナイテッド、ノースウエスト、デルタ航空をはじめほとんどの大手航空会社がチャプター 11 条を申請している。ヨーロッパでも KLM と AF が合併するなどの動きが出ており大手航空会社の経営は厳しい。しかし経営状態が悪化するのには航空会社の年金制度など大手航空会社自体に原因がある場合が多く、積極的に航空業界を保護する要因にはあたらない。さらに統計上でみても日本において、航空産業は貴重な成長産業の一つとなっている。バブル崩壊後の経済停滞を後目に、最近 10 年間で年率 3.5%の伸びている航空輸送人員、そして同時多発テロによる国際旅客の大幅減少にも関わらず 1992 年度から 2002 年度にかけ国際・国内の輸送人員は 7972 万人から 1 億 1148 万人へと 1.4 倍に増加している。

以上のように、日本、欧米と比較してみても規制緩和の程度はそれぞれである。なぜこのように同じ先進国の中でも航空市場のあり方に差が生まれてしまっているのだろうか。このような背景を踏まえ、日本の航空市場は欧米などの先進国と比較して、どのような点が特徴であり、また規制緩和が進まないといった問題点となっているのか、検証していきたい。

1 章

日本、イギリス、アメリカの現状

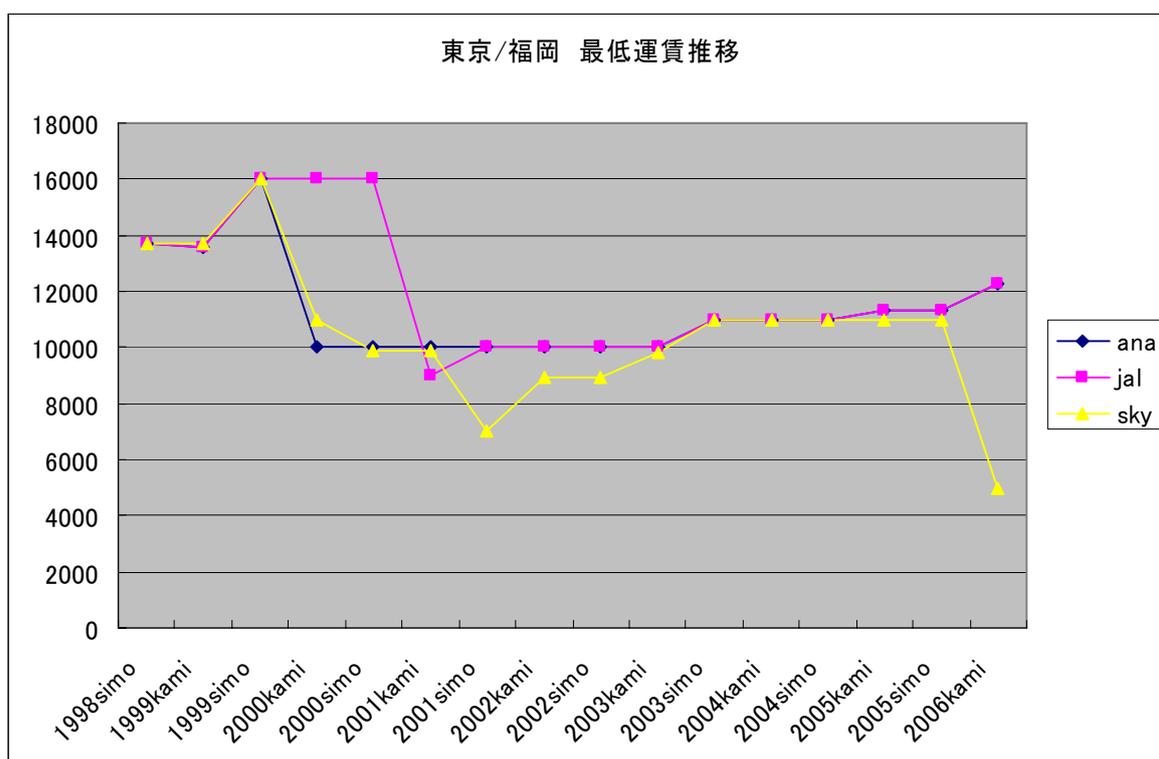
1-1 日本の現状

この章では日本、欧米における航空市場の現状について分析し、各地域においてどのような特徴があるのか、またそれらから日本において問題点について考えていく。

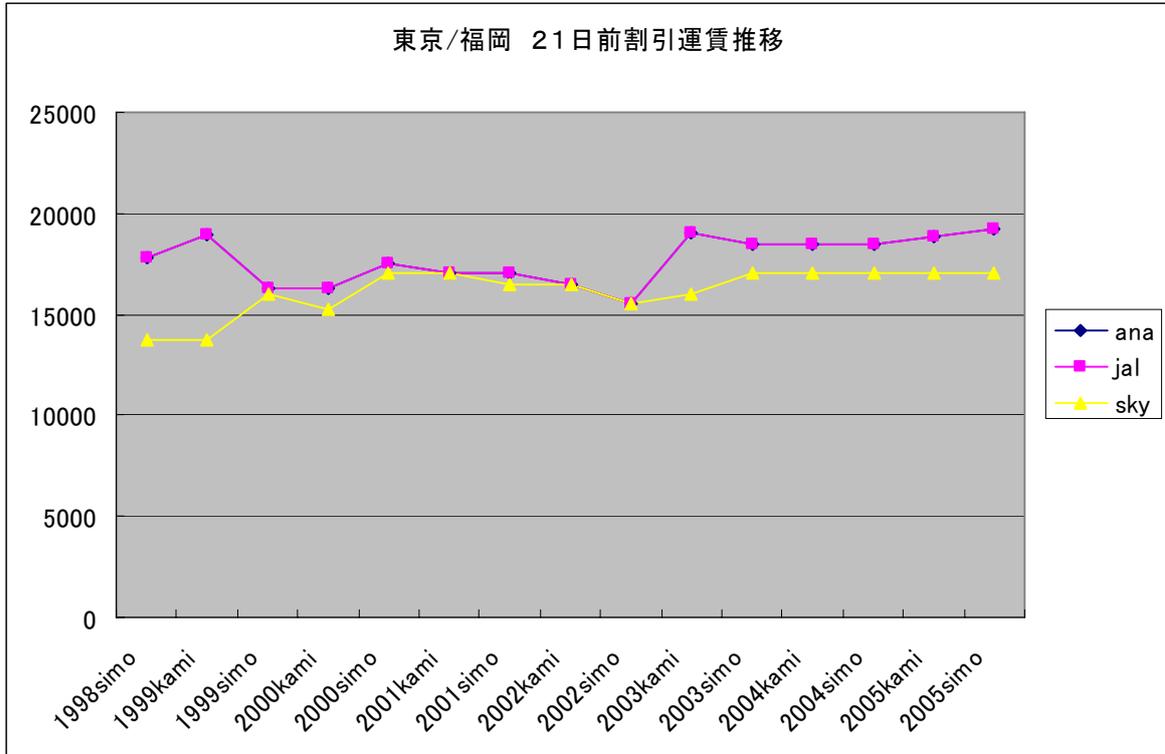
最初に日本の航空市場の現状について分析する。日本の航空市場はアメリカやヨーロッパと比べて、規制緩和が進んでおらず、市場も寡占的で値段も高いと言われている。そこで、日本の新規航空会社の一つであるスカイマークエアラインが参入しており日本の航空路線の中でも比較的競争が活発な、東京、福岡間（566MILE）を例に参入後の運賃推移、シェアなどについて分析をし、日本における航空市場の現状について考えていく。

まずは、運賃についての分析を行う。様々な運賃を導入したものの、あまり変動のないANAやJALの普通運賃の推移の比べ、スカイマークエアラインは参入当時の13700円からおよそ5年間で10000円程度普通運賃を値上げしている。また割引運賃では21日前、また最低運賃の推移について見てみるとANAやJALなどの大手航空会社と参入して以来、ほとんど差がないことがわかる。このようなことを踏まえると、スカイマークエアラインは、参入当時は「普通運賃」の安さを武器に市場へと参入したものの、ANAやJALとの競争もあり結局は、ANAやJALとほぼ同じような航空会社になってしまったことがわかる。さらにANAとJALは割引運賃、普通運賃ともにまったく同じ運賃体系を取っており、ANA、JAL間ではまったく競争がおきていない。

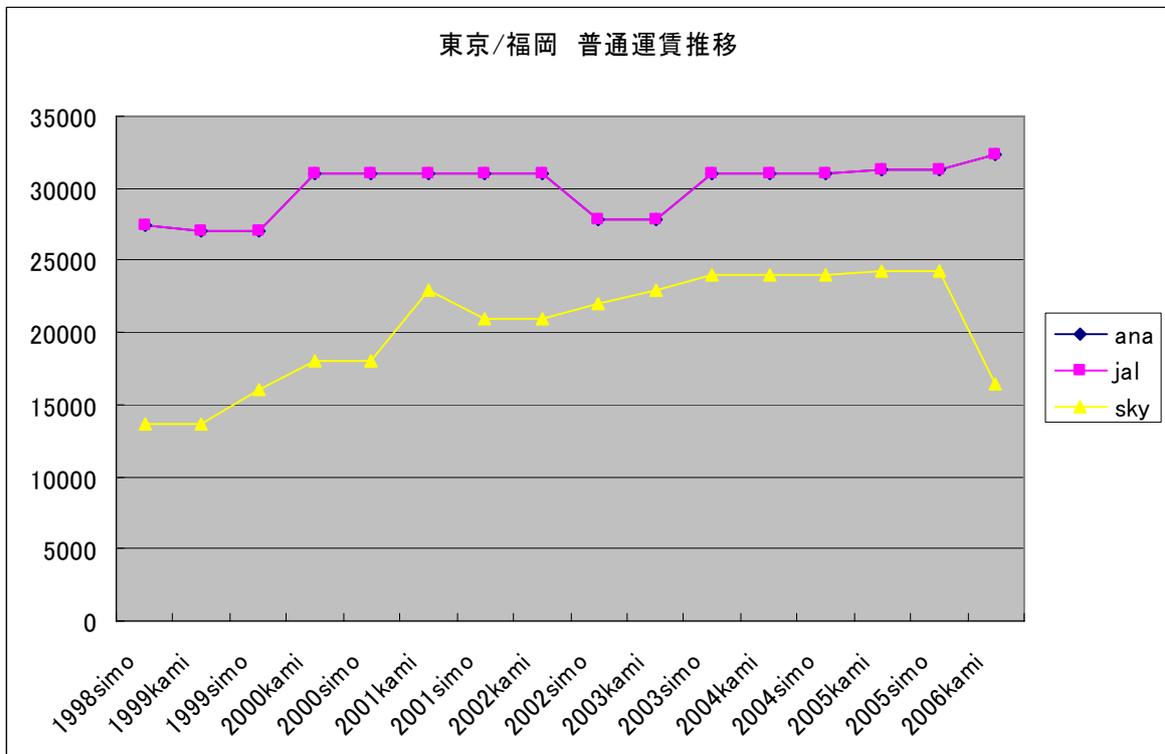
(図1 運賃の推移、最低運賃)



(図2 運賃の推移 21日前運賃)

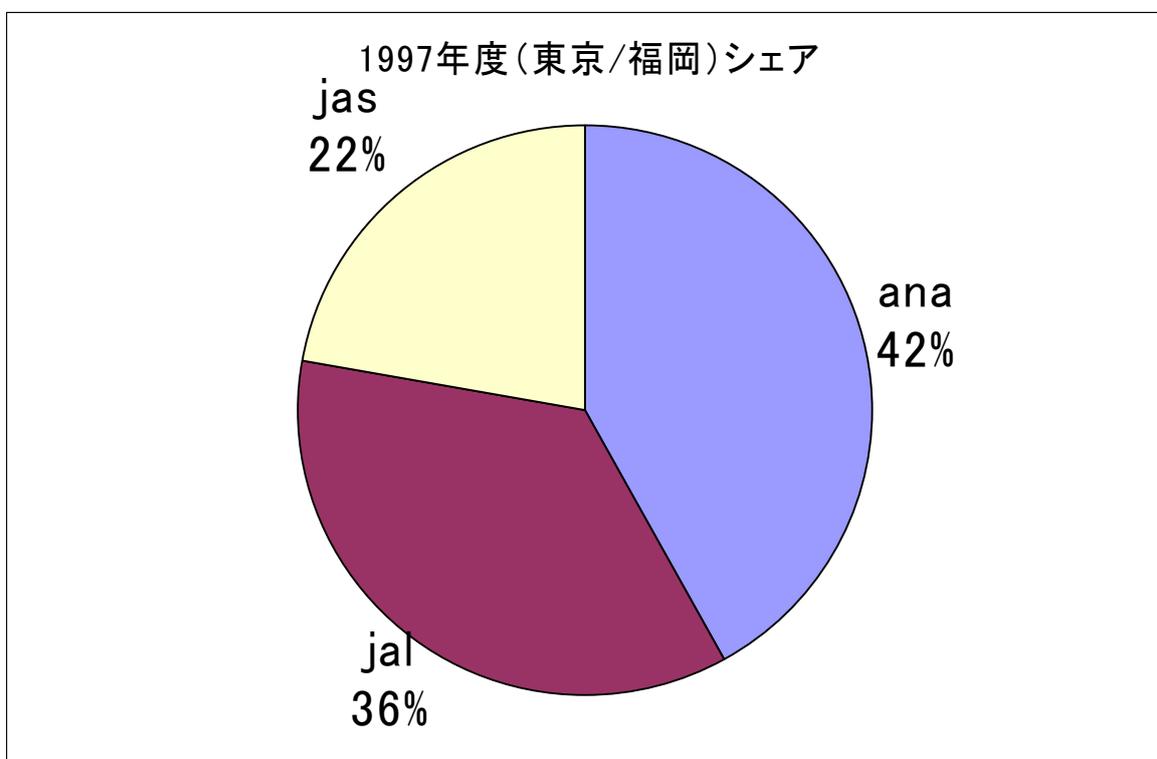


(図3 運賃の推移 普通運賃)

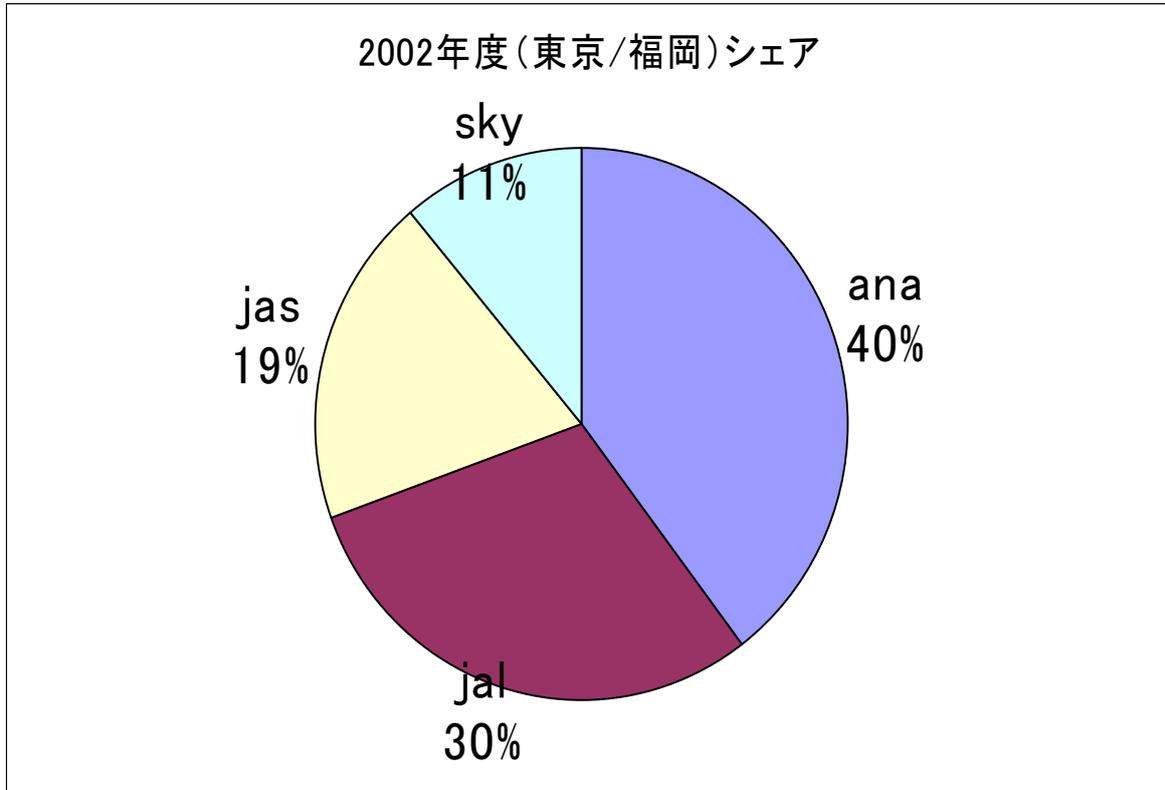


次に1998年の規制緩和後の航空路線のシェアの推移について分析を行う。上記のように運賃に対してはほとんど大手航空会社と差がないにもかかわらず東京、福岡間のスカイマークエアラインのシェアは当初の7%から2倍の14%に増えている。これは99年当時に比べると1年間の飛行機における輸送人員が約50万人に増えたことが一つの要因であろう。最低運賃は参入後基本的には下がり続けており、今までは新幹線など他の手段を使っていた人や運賃が下がっているから使おうとする潜在的な需要を掘り起こすことにある程度成功したとも言えるだろう。実際人員についてみるとスカイマークエアラインは就航当時比べれば、70万人ほど輸送人員を伸ばしている。そういった意味では、スカイマークエアラインはANAやJALなどから移ってくる人を増やすというよりは、いかにして潜在的な需要を増やしていくかということに重点をおくべきなのかもしれない。このような状況がある一方、東京、福岡間の1998年のシェアと2004年シェアを比べると、航空市場の寡占化がむしろ進んでいることがわかる。1998年の段階の2社独占度は7割程度だったのが、2004年では8割以上を占めている。JALとJASの合併によって、日本の航空路線は実質の2社しかない状態となってしまうことから考えることができる。

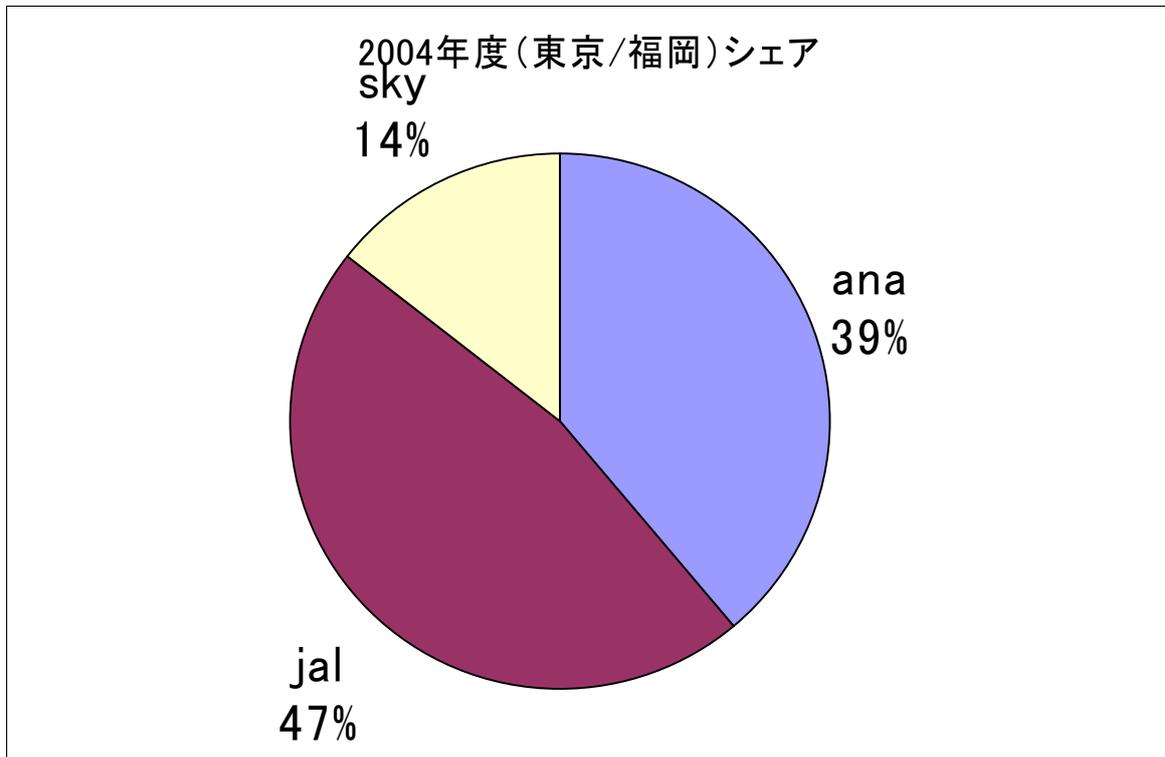
(図4 シェア 97年)



(図5 シェア 02年)



(図6 シェア 04年)



このように、1998年に航空市場の規制緩和が始まったにもかかわらず、実質はほとんど変わっていない。一つには、ANA、JAL以外の新規航空会社の存在が薄いことがあるだろう。98年以降、新規航空会社はスカイマーク、スカイネットアジア、スターフライヤー、AIRDOと4社が参入しているが、路線数が少ないことや大手航空会社とコードシェア契約を結ぶなど、運賃を低下させるほどの影響力はない。しかし、2006年の動きを見ると、東京、北九州間への新規航空会社であるスターフライヤーの参入、スカイマークエアラインの東京、札幌間の参入、またANAが独自で格安航空ブランドを立ち上げる動きがあるなど、競争が活発なる兆しはある。

1-2 ヨーロッパの現状

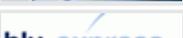
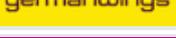
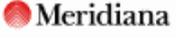
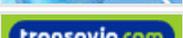
ヨーロッパでは図7のように格安航空会社が20社以上存在しており、航空市場は過当競争状態になっているといっても過言ではない。実際、2004年にはイタリアの大手格安航空会社であるヴォラーレ航空が破産しており、2006年以降はEASYJETとライアンエアーの2強時代の到来になりつつある状態にある。ヨーロッパは、なぜ日本と違って航空会社間の競争が生じているのだろうか。一つには、ライアンエアーやEASYJETといった新規航空会社の存在が大きいだろう。そこで、ライアンエアーやEASYJETがどのような点においてスカイマークなどの日本の新規航空会社と違うのか見ていきたい。

(図7 日本・ヨーロッパの新規参入会社)

(日本)

基点	航空会社	主な就航地
羽田	スカイマークエアライン	福岡、札幌、神戸
	AIR DO	札幌、函館、旭川
	スカイネットアジア	宮崎、熊本、長崎
	スターフライヤー	北九州

(ヨーロッパ)

	Aer Arann		air Baltic
	Air Berlin - Niki		Air Scotland
	Air Southwest		Air Turquoise
	AlpiEagles		Atlas Blue
	Blue Air		Blue1
	Blu-Express		bmi
	bmiBaby		centralwings
	Condor		Corendon
	Dbá		Denim Airways
	easyJet		eVolaVia
	FlyBaboo		Flybe
	flyglobespan		FlyMe
	FlyNordic		Germanwings
	Hapagfly		Helvetic
	HLX		Iceland Express
	InterSky		Jet2
	Jetairfly		Meridiana
	Monarch		Myair
	Norwegian		onair
	Ryanair		SkyEurope
	Smart Wings		Snowflake
	Spanair		Sterling
	Thomas Cook		Thomsonfly
	transavia		Virgin Express
	VLM Airlines		VolareWeb
	Vueling		Wind Jet
	Wizz Air		

ここではEASYJET、RYANAIR、スカイマークエアラインを例に、コスト面、機体運用面、サービス面などについて3社の間で比較していく。

まずは、コスト面についての特徴を運賃、空港の利用方法、機体運用方法の3つに分けて比較する。

(運賃面)

- ・ ライアンエアー、EASYJETはすべての路線の運賃を需要に応じて決定している。例えば、最初は値段を安く設定していても売れ始めたら徐々に上げ始める。または売れてない便に対しては直前でも値段を下げ、各便のイールドを最大化しようとしている。
- ・ スカイマークエアラインなど日本の各社は、運賃が半年に1回上限運賃の認可制であることもあり、半年に一回（追加で割引運賃を認可してもらうことは可能）、運賃を一便に対して割引運賃を含めて設定し、国土交通省に事前に届出ている。この方法だとおよそ半年前にすべての需要を読んで運賃を設定する必要がある。したがって、ヨーロッパやアメリカの各社のように需要に応じて、急に値段を下げたり、上げたりすることはできず、各便のイールドを最大化することは難しい。

(空港運営面)

- ・ ライアンエアー、EASYJETとも国内、EU域内ともにハブ空港をたくさん持っている。例えば、EASYJETの場合は、イギリスのロンドンのみならず、マンチェスター、リヴァプールなどBAなどの大手航空会社よりも数多くの都市から飛ばしている。また空港に関しても着陸料の安い郊外空港を使うことによって少しでも運行コストを節約しようとしている。両航空会社に関してもロンドンでは、BAなどの大手航空会社がハブにしているヒースローではなく、ルートンやスタンステッドを利用している。またライアンエアーに関してはドイツのフランクフルトやベルギーのブリュッセル、スペインのバルセロナの空港に関してもロンドンと同様、その都市から1時間ほど離れた郊外空港を利用している。
- ・ スカイマークエアラインに関しては、路線数自体が少ない上に、ハブは東京の羽田のみしかない。また路線数に関してもANAやJALが主要幹線にしている路線のみに参入している。到着空港に関しても福岡など通常の空港を使用しており、特に空港選択に関してのコスト削減に関する努力はみることはできない。

(機体の運用方法)

- ・ EASYJET、ライアンエアーともにパイロットの訓練費の節約のために同一の機体を使っている。例えばライアンエアーはボーイング737-800の使用（189人乗り）をしており、そこまで大きい機体ではないものの人数的に高いロードファクターを維持しやすい。また両社とも短時間で機体を折り返す（約20分～30分）により1機体で1日、なるべく多く飛ばすことができるように努力している。
- ・ スカイマークも同様、ボーイング767-300（280席程度）とボーイング7

37-800（2006年より、177席）を使用しており機体に関しては統一性が見られる。機体の折り返しに関しては羽田の発着枠の関係もあり、40分～60分と効率のよい使い方をしているとは言いがたい。

次に機内におけるサービスや航空券の販売方法といった航空会社のサービス面について、購入方法、機内サービス、振替輸送といった3点から見ていく。

（購入方法）

- ・ライアンエアーやEASYJETなどのヨーロッパの格安航空会社はチケットの販売に関しては基本的に自社でしか行わない。さらにほとんどを自社のネット経由でイーチケットの形で販売しており、コールセンターを通して購入すると手数料がかかるなど徹底的なコスト削減を図っている。
- ・スカイマークエアラインではネットでの販売はもちろん行っているが、自社のコールセンター、旅行会社、さらにはパッケージツアーを通じた販売など販売方法が多彩で、ANAやJAL同様、幅広い顧客をターゲットにできるというメリットはあるものの購入方法に関するコスト削減の動きは見取することはできない。

（機内サービス）

- ・ライアンエアーやEASYJETの機内サービスはすべて有料である。また座席もすべて自由席、リクライニングなし、チェックインの終了時間に関しては厳格に定めるなど定時運行に関しても努力を行っている。（別紙参）
- ・スカイマークは現状では（2006年より廃止予定）飲み物のサービスも行っており、サービスに関してはJALやANAなどの大手航空会社と遜色がない。また座席に関しても特に工夫はみられない。

（振替輸送）

- ・ライアンエアー、EASYJETとも自社が欠航となった場合でも他社への振替やホテルの提供などは行っていない。スカイマークエアラインも2006年2月以降は行わない方針。

最後に各航空会社で、特に独自に工夫が見られる点をまとめる。

（上級クラスの設置）

- ・スカイマークエアラインでは追加料金（プラス1000円）で「フットレストとフットステップを兼ね備えたシグナスシート」を設置しており、ビジネスマンなどの顧客もターゲットにしていることをうかがうことが出来る。ライアンエアーやEASYJETはすべてエコノミークラスで座席に関しての差はない。

（バスの運行）

- ・EASYJETでは、空港とアクセス面でも工夫をしようとし独自に低料金のバスを、2005年春からロンドンの中心地のベーカーストリートからロンドンのルー

トン空港まで運行し始めた。このバスは最低料金が2ポンド(400円)と他の交通手段を使って空港まで行く場合よりも5分1の値段である。このように多少ロンドンの中心地から遠い空港からでも集客をしようと様々な努力を行っている。

(DVDプレイヤーの貸し出し)

ライアンエアーでは2005年より機内において有料でDVDプレイヤーの貸し出しを始めた。1便につき10人程度の貸し出しが見込めればさらに運賃を下げる事ができるとライアンエアーでは見込んでいる。

(図8 格安航空会社比較表)

	Ryan Air , Easy Jet	スカイマークエアライン
コスト面		
運賃	需要に応じて毎日変動	およそ半年おきに約4種類の運賃
空港	郊外の空港を使用(Ryan Air)、Easy JET は大手航空会社と同様の空港も使用	羽田中心の使用、就航都市も札幌、神戸、福岡と大都市がほとんど。
機体運用面		
機体の種類	B738やA319	B763、B738
折り返し時間	20～30分程度	40分～60分程度
サービス面		
購入方法	ネットからの販売がほとんど	ネット、コールセンター、旅行代理店など
機内サービス	すべて有料	飲み物サービスなし、機内で購入することはできない
その他	バスの運行やDVDの貸出、機内預け荷物が有料。	シグナスクラス(上級クラス)の設置

1-3 アメリカの現状

ここでは、70年代にいち早く、航空規制緩和を進めた、アメリカの現状を見ていく。アメリカはヨーロッパほど競争が激しいという状態ではなく、近年では新規航空会社の参入も見られず、比較的安定的な状態である。しかし、西海岸と東海岸とを結ぶ5時間以上かかる長距離路線でも時期と時間帯によっては、1万円程度で運賃を出しており、航空運賃は日本に比べ、低い水準にとどまっているといえる。

なぜアメリカは航空規制緩和を進めたのだろうか。このことを考えるために、まず規制緩和を初めて行なったアメリカの航空業界の歴史を知る必要がある。アメリカでは1940年に民間航空委員会（Civil Aeronautics board）が規制機関として発足した。CABは国内航空会社を公益事業として、参入、価格設定に関して厳しい規制をおこなった。参入については、事業および路線については免許制をとり、新規参入についてはきわめて消極的な姿勢をとっていた。その結果、40年間新規参入が認められないという状況が続いた。また、CABは航空会社の役割を大きく3つに分けた。大手の航空会社（ユナイテッド、デルタ、パンアメリカン等）は幹線航空会社として、国内航空輸送の大部分を担当（1970年代、約88%）第2レベルの航空会社は中小都市の旅客を幹線システムまで輸送する役割を担当、第3レベルの航空会社がそれ以外のローカルサービスを担当した。運賃については合理的な運賃の登録・保持が義務づけられていた。航空会社の競争面として大きくわけて運賃、路線網、サービス、安全とあるが価格、路線網に関する競争が抑えられたために航空会社はサービス競争をせざる得なくなった。具体的には、旅客が希望する日時に座席を供給するための便数競争をすることになった。その結果、利用率は低下し、平均費用が上昇し、最終的には運賃引き上げということになり、消費者に負担がかかることとなった。1970年代に入るとこうした規制行政に対する反省と見直しの気運が高まり、1978年にカーター政権により航空規制緩和法が成立し、運賃と路選権の自由化が始まったのである。この法案成立以降、徐々に料金の裁量幅が広げられていった後、81年には完全に料金が自由化され、82年には規制を行っていたCABそのものが解散となった。

このようにアメリカが規制緩和進んだ故の利益はどのようなものだったのだろうか。航空規制緩和によってアメリカの消費者が得た利益として、まず運賃の多様化と低下がある。飛行機は飛ばすための空港使用料やパイロット、客室乗務員の人件費、燃料費など固定費がとて高い。それに比べると乗客が1人増える度にかかる費用は、機内食とおしぼり程度で、とても安い。航空会社にしてみれば飛行機をガラガラで飛ばそうが、満員で飛ばそうが、同じように固定費はかかる。空席にして空気を運ぶよりは少しでも料金を払ってくれる人間を運ぶほうが利益も上がる。そこで、大手の航空会社は1機あたりの乗客をできるだけ増やし、利益を極大化するために差別的運賃という概念を生み

出した。これは、市場の需要をにらみつつ、チケットを段階的に割引するという方法で、早い時期に購入する旅行者などには大幅な値引きをし、ギリギリに購入するビジネス客などには高い値段で売るといったことである。これにより運賃は多様化し、ニューヨーク～サンフランシスコのような幹線では50以上の運賃となった。消費者はそれまでの画一的な高い運賃ではなく、様々な割引運賃の中から自己の都合にあうチケットを購入できるようになった。様々な運賃が存在する理由としては、同じ飛行機に乗りあわせた乗客は必ずしも同じ市場の需要曲線上の人間でないからである。会社が費用を持つビジネスマンもいれば、お金を節約したい家族旅行者もいるのである。

次に「路線網の多様化」といったことがある。効率的にたくさんの路線を運営するために航空会社は「ハブ&スポークシステム」を開発した。このシステムにより多くの都市へ頻繁に飛行機が飛ぶようになり、飛行便数は1978年の500万便から1997年には820万便と飛躍的に伸びた。採算のとれない小さな町から小さな町への便もこのシステムにより可能となった。

1-4 日本の問題点

以上のことを踏まえて、現状の日本の航空規制緩和について分析する。ここでは特に日本、ヨーロッパ、アメリカの運賃の違いについて注目し、まとめていく。ヨーロッパ市場とアメリカ市場とどの程度、日本の運賃設定が違うのかを比較し、ヨーロッパとアメリカの航空市場の現状について考えていく。

ヨーロッパ市場では、EASYJETやライアンエアーなど格安航空会社のハブとなっており競争の活発なロンドン、グラスゴー間(345MILE)の運賃について比較してみる。ロンドン、グラスゴー間では、ブリティッシュ・エアウェイズ(BA)、ブリティッシュ・ミッドランド(BMI)、ライアンエアー(FR)、EASYJET(EZY)、フライグローバル・スパン、エアベルリンと6社が参入している競争の激戦区間である。別紙の図をみてわかるように当日の購入の場合(日本でいう普通運賃)でもBAやBMIなどの大手航空会社とFRなど格安航空会社などではかなり差があり、消費者に対して選択の機会を与えている。また事前購入運賃に関してもその航空会社の需要によってかなり差があり例えば、一番高いBAと一番安いFRとでは2倍の差がある。このようにヨーロッパの市場では、日本とは違い多種多様の運賃があることがわかる。一方、アメリカ市場では、比較的参入航空会社が多く、レジャーでもビジネスでも使われるロサンゼルス、ラスベガス間(232MILE)の運賃について分析を行う。この路線ではユナイテッド航空(UA)、ノースウエスト航空(NW)、アメリカウエスト(HP)、アメリカン航空(AA)、サウスウエスト(WN)、JETBLUEの6社が参入している。図を見てわかることは、当日購入や事前購入であれ、航空会社間でほとんど

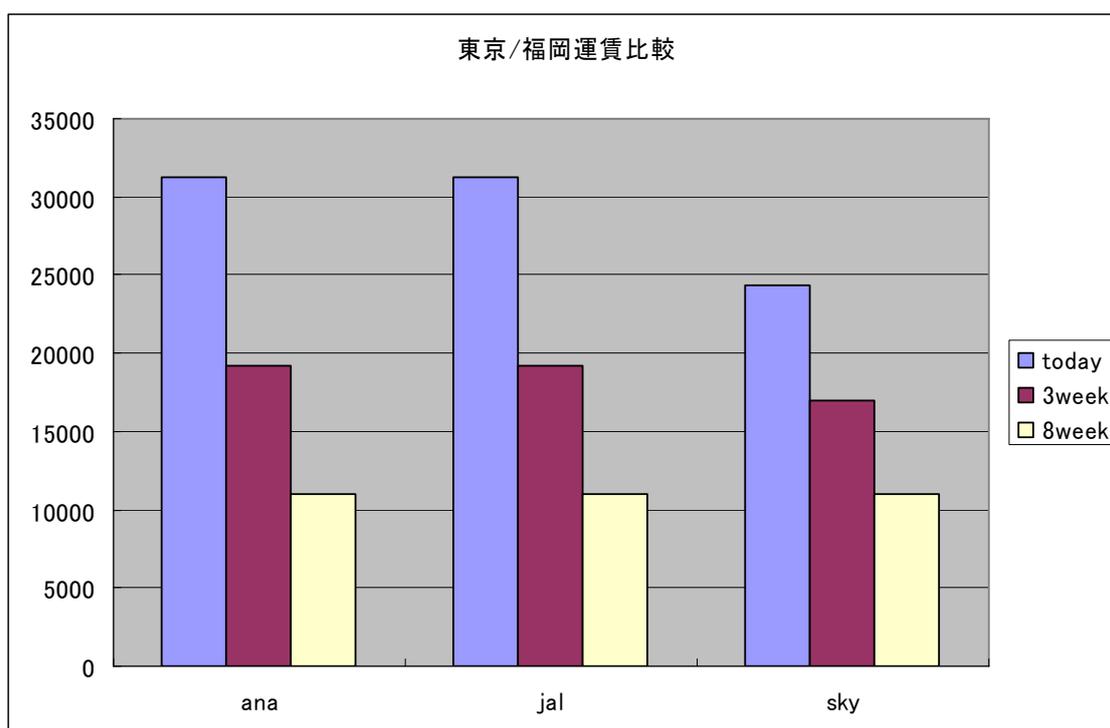
差がないことである。このことはむしろヨーロッパより日本の市場に似ているように見える。しかし最低運賃はU AやA Aなどの大手航空会社でも6000円程度と日本に比べ、低い料金で各航空会社があわせている。これは、日本と違い、アメリカでは90年代初頭から規制緩和が積極的に進められており、ヨーロッパのように価格競争が激化した結果、航空会社間の合併が相次いでおこり、競争が沈静化し、市場がコンテストブルな状況（値段を上げすぎると、潜在的な新規参入企業が参入し、価格競争が起こる状態）になったからである。このような観点から考えるとむしろアメリカは航空市場の規制緩和が成功し、市場が成熟化していると考えてよいだろう。

以上のように日本の問題点として次の2つのことを挙げることができる。

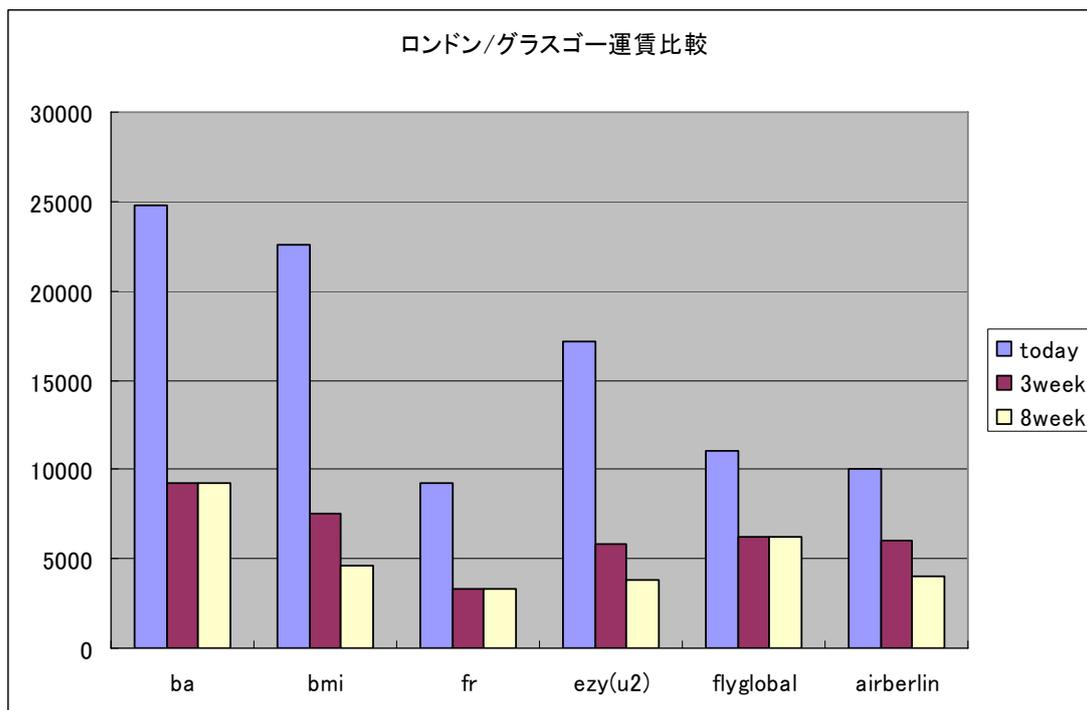
- 1、運賃の種類が少ない。
- 2、航空会社の少なさ。

これらの点が問題となり、日本の運賃水準が高いのかを次の章で詳細に各国の運賃について分析していく。

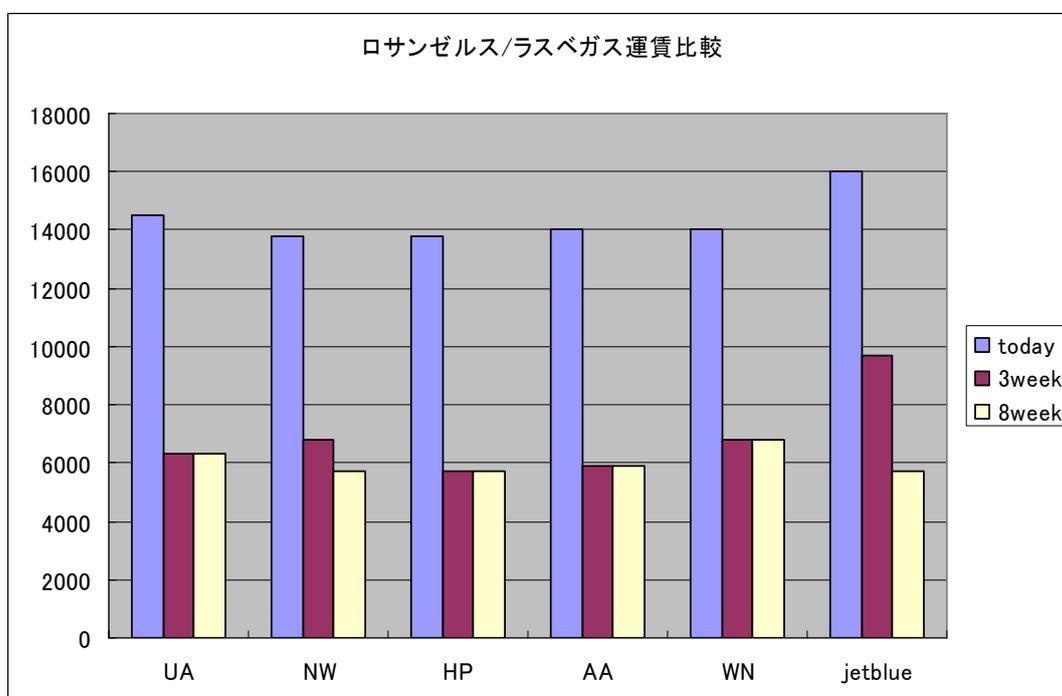
(図9 日本の運賃)



(図 10 ヨーロッパの運賃)



(図 11 アメリカの運賃)



2章

日本、イギリス、アメリカの 航空運賃分析

2-1 日本の航空運賃分析

この章では日本などの先進国の航空運賃について分析を行う。いずれの分析においても、購入日を基準にし、2006年2月から4月にかけて、普通運賃（当日購入）、1日前運賃、7日前運賃、28日前運賃、60日前運賃などの複数の運賃について調査を行った。

まず日本の航空運賃に関して、ANAが東京を基点に就航している31路線のデータを用いて考えていく。ここで用いるデータの31路線の運賃比較の中にはAIRDOやスカイネットアジアとの共同運航便かつ自社運行便でないものに関しては含まず、検討を行うものとする。

図12、13のように、運賃に関しては当日（普通運賃）、1日前購入の場合（特割1）、7日前購入の場合（特割7）、28日前購入の場合（旅割）についてのデータを用い、また調査年月は、2006年4月を基にしている。2006年4月よりスカイマークエアラインの運賃改正などにより、大手航空会社の運賃体系が変わったため60日前購入運賃の超割と旅割との差がほとんどなくなったため、60日前購入運賃に関してはここでは分析の対象としない。なお1日前割引と7日前割引については、設定されていない路線もあるため、23路線分のデータとなる。（1日前は主にビジネス路線、7日前は主に観光路線に設定されている傾向にある。）

以上のような観点から表にまとめた結果以下のようなことが距離/料金の平均値のデータからわかる。（対象運賃・縦の列・に対する事前割引運賃・横の行・の割引率）

	1日前	7日前	28日前
普通運賃	75.43%	70.39%	51.23%
1日前	-	93.32%	67.91%
7日前	-	-	72.77%

また運賃の平均値をそれぞれ比較したものをまとめると、以下のようになる。

	1日前	7日前	28日前
普通運賃	73.25%	78.21%	48.34%
1日前	-	106.76%	65.98%
7日前	-	-	61.81%

(図12 日本・大手航空会社運賃比較)

目的地	距離	料金				運賃/距離			
		当日	1日前	7日前	28日前	当日	1日前	7日前	28日前
31路線	mile								
札幌	511	29800	16500	15000	12400	58.31703	32.28963	29.35421	24.26614
稚内	680	38500	-	32500	13400	56.61765	-	47.79412	19.70588
根室中標津	605	36800	-	30500	16400	60.82645	-	50.41322	27.10744
オホーツク紋別	623	38000	-	31200	16400	60.99518	-	50.08026	26.32424
釧路	555	34800	30400	28300	16400	62.7027	54.77477	50.99099	29.54955
函館	424	28100	24400	23100	15400	66.27358	57.54717	54.48113	36.32075
秋田	280	22100	14600	-	11400	78.92857	52.14286	-	40.71429
大館能代	314	25100	-	21100	14400	79.93631	-	67.19745	45.85987
庄内	218	18400	-	14900	13400	84.40367	-	68.34862	61.46789
富山	176	19800	15300	-	12400	112.5	86.93182	-	70.45455
小松	211	19800	16400	-	12400	93.83886	77.72512	-	58.76777
能登	206	19800	-	16900	12400	96.1165	-	82.03883	60.19417
大阪	278	20100	14100	-	11400	72.30216	50.71942	-	41.00719
岡山	355	27100	14600	-	12400	76.33803	41.12676	-	34.92958
広島	414	27600	17600	-	13400	66.66667	42.51208	-	32.36715
山口宇部	509	30800	17800	-	13400	60.51081	34.97053	-	26.32613
鳥取	328	26900	23450	22400	13400	82.0122	71.4939	68.29268	40.85366
米子(松江)	384	28100	24200	22900	14400	73.17708	63.02083	59.63542	37.5
石見	473	32100	-	22600	15400	67.86469	-	47.78013	32.55814
高松	354	26600	21700		13400	75.14124	61.29944	-	37.85311
松山	438	28600	23600	20600	14400	65.2968	53.88128	47.03196	32.87671
高知	393	28100	24900	22600	14400	71.50127	63.35878	57.50636	36.64122
福岡	566	32800	17500	16000	13400	57.95053	30.91873	28.26855	23.67491
佐賀	583	32800	24800	20800	16400	56.26072	42.53859	35.67753	28.13036
大分	498	31800	27000	24800	16400	63.85542	54.21687	49.7992	32.93173
熊本	568	32800	24300	20300	16400	57.74648	42.78169	35.73944	28.87324
長崎	609	34800	27300	22300	16400	57.14286	44.82759	36.61741	26.92939
宮崎	560	32800	24300	20300	16400	58.57143	43.39286	36.25	29.28571
鹿児島	601	34800	28300	23800	16400	57.90349	47.08819	39.60067	27.28785
沖縄	984	36500	32200	31000	16400	37.0935	32.72358	31.50407	16.66667
石垣	1,228	53500	-	35500	18400	43.56678	-	28.90879	14.98371
平均	481.48	29987	21967	23452	14496	68.14	51.4	47.97	34.91

(図 1 3 日本・新規参入航空会社運賃比較)

目的地	距離	料金					運賃/距離					
		mile	当日	1日前	7日前	28日前	60日前	当日	1日前	7日前	28日前	60日前
13路線												
札幌	511	16000	15600	14100	10600	5000	31.31115	30.52838	27.59295	20.74364	9.784736	
女満別	610	29500	27000	25000	14000	10000	48.36066	44.2623	40.98361	22.95082	16.39344	
旭川	576	28000	23000	21000	13000	10000	48.61111	39.93056	36.45833	22.56944	17.36111	
函館	424	21500	15900	13900	11000	10000	50.70755	37.5	32.78302	25.9434	23.58491	
神戸	278	10000	10000	10000	10000	5000	35.97122	35.97122	35.97122	35.97122	17.98561	
北九州	534	25800	19600	17600	17600	9800	48.31461	36.70412	32.9588	32.9588	18.35206	
徳島	328	15000	15000	13500	13500	5000	45.73171	45.73171	41.15854	41.15854	15.2439	
福岡	566	16500	16500	15000	15000	5000	29.15194	29.15194	26.50177	26.50177	8.833922	
長崎	609	27300	24900	20400	15000	10900	44.82759	40.8867	33.49754	24.63054	17.89819	
熊本	568	24300	21900	18400	15000	10900	42.78169	38.55634	32.39437	26.40845	19.19014	
宮崎	560	24300	21900	18400	15000	10900	43.39286	39.10714	32.85714	26.78571	19.46429	
鹿児島	601	18000	18000	16500	16500	5000	29.95008	29.95008	27.45424	27.45424	8.319468	
沖縄	984	19500	19500	18000	18000	9500	19.81707	19.81707	18.29268	18.29268	9.654472	
平均	549.92	21207	19138	17061	14169	8230	39.91	36.01	32.22	27.11	15.54	

(図 1 4 日本の航空運賃・計量分析)

大手	回帰直線	相関係数
当日	$y=30.96x+15080.23$	0.945061
1 日前	$y=31.62x+9527.72$	0.800127
7 日前	$y=20.37x+11849.78$	0.764055
28 日前	$y=6.22x+11500.23$	0.741566
新規	回帰直線	相関係数
当日	$y=13.69x+13678.28$	0.390228
1 日前	$y=14.66x+11076.55$	0.533044
7 日前	$y=12.85x+9991.12$	0.558563
28 日前	$y=10.55x+8363.75$	0.70344
60 日前	$y=6.44x+4687.48$	0.402917

さらにこれらのデータを用い、計量分析を行うと、図 1 4 のような結果を得ることができる。

以上の分析から、日本の航空運賃の特徴として、次の 3 つのことがわかる。

- 1、 大手航空会社（ANA、JAL）については同一の運賃体系、料金を設定しており、大手航空会社の間では、価格面の競争は行われていない。
- 2、 普通運賃は距離に応じて高くなり（相関がかなり高い）、28 日前などの割引運賃に関しては距離との相関があまり見られない。日本の普通運賃が距離との相関が高いのは、行政が規制を行っていたなごりがまだ残っているからだと考えられる。
- 3、 新規参入会社については、どの運賃体系も距離との相関性は低い。当日と 28 日前を比べると大手より割引率が低い。（普通運賃中心の体系）

2-2 イギリスの航空運賃分析

イギリスの航空運賃に関して、BAがロンドン・ヒースローを基点（一部GATWICKを含む）にEU域内（スイスを含む）へ就航している31路線のデータを用いて分析を行う。

図15のように、運賃に関しては日本と同様、当日、1日前購入の場合、7日前購入の場合、28日前購入の場合についてのデータを用い、また調査年月は2006年2月を基にしている。日本の場合の2006年4月と運賃の調査時期は若干異なるが、ヨーロッパの場合、特に年度によって大きな変更は行われないため4月の運賃とほとんど差はないものと考えられる。日本の場合と同様、60日前購入運賃に関しては28日前とほとんど差がないためここでは調査の対象とはしない。

以上のような観点から表にまとめた結果以下のようなことが距離/料金の平均値のデータからわかる。（対象運賃・縦の列・に対する事前割引運賃・横の行・の割引率）

	1日前	7日前	28日前
普通運賃	67.95%	35.93%	22.95%
1日前	-	53.64%	33.78%
7日前	-	-	62.89%

また運賃の平均値をそれぞれ比較したものをまとめると、以下のようになる。

	1日前	7日前	28日前
普通運賃	72.66%	37.63%	22.74%
1日前	-	31.29%	31.29%
7日前	-	-	60.42%

以下の距離/料金の平均値のデータの表から検証すると、(対象運賃・縦の列・に対する事前割引運賃・横の行・の割引率)

- ・ 7日前以前から普通運賃に比べ、50%以上の割引率と高い割引率になっている。
- ・ 搭乗の1週間前を切ると急に値段が上昇し始める。

以上のことから、事前購入型を非常に安い値段に設定する一方(キャンセル料を稼ぐ)、ビジネスマンなどが主に利用する直前の運賃に関しては高い値段をつけ利益を出している。

ヨーロッパ	1日前	7日前	28日前	60日前
普通運賃	80.15%	50.77%	34.99%	23.94%
1日前	-	63.34%	43.65%	29.87%
7日前	-	-	68.92%	47.16%
28日前	-	-	-	68.43%

またこれらの結果を用いて、日本と同様に計量分析を行うと、図15のようになる。

(図15 イギリス航空運賃・計量分析)

大手	回帰直線	相関係数
当日	$y=29.02x+29272.99$	0.609305
1日前	$y=32.21x+15836.19$	0.477293
7日前	$y=12.91x+10043.68$	0.357785
28日前	$y=5.55x+7170.71$	0.574333
新規	回帰直線	相関係数
当日	$y=6.36x+16808.61$	0.331033
1日前	$y=3.92x+13994.54$	0.321189
7日前	$y=3.58x+8302.22$	0.479857
28日前	$y=8.48x+2806.49$	0.724708
60日前	$y=4.05x+2741.03$	0.768414

(図16 イギリス・大手航空会社運賃比較)

目的地	距離	料金				運賃/距離			
		当日	1日前	7日前	28日前	当日	1日前	7日前	28日前
31路線	mile								
gla	345	38900	17850	8400	7350	112.7536	51.73913	24.34783	21.30435
edi	330	38900	17800	10290	7770	117.8788	53.93939	31.18182	23.54545
man	153	33300	16590	9240	6930	217.6471	108.4314	60.39216	45.29412
abz	399	42500	28140	15960	7980	106.5163	70.52632	40	20
ncl	248	40200	7350	7350	7350	162.0968	29.6371	29.6371	29.6371
dub	288	59100	19740	14490	8400	205.2083	68.54167	50.3125	29.16667
dus	298	41580	24780	13230	11340	139.5302	83.15436	44.39597	38.05369
lux	310	52500	20580	25830	12600	169.3548	66.3871	83.32258	40.64516
par	220	33260	14490	9030	9030	151.1818	65.86364	41.04545	41.04545
ams	217	29610	29820	14070	7770	136.4516	137.4194	64.83871	35.80645
fra	396	40530	20160	13440	10080	102.3485	50.90909	33.93939	25.45455
lys	469	19000	61110	43890	10500	40.51173	130.2985	93.58209	22.38806
nce	645	50900	24990	10080	10080	78.91473	38.74419	15.62791	15.62791
bru	209	28770	18690	9450	9450	137.6555	89.42584	45.21531	45.21531
mad	785	57330	20160	9240	8400	73.03185	25.68153	11.7707	10.70064
haj	423	43680	46830	12600	12600	103.2624	110.7092	29.78723	29.78723
ham	449	36330	21210	21210	11550	80.91314	47.23831	47.23831	25.72383
mil	595	53550	60690	29610	11550	90	102	49.76471	19.41176
zrh	483	45990	41160	15960	8820	95.21739	85.21739	33.04348	18.26087
waw	899	50880	69720	15440	9450	56.59622	77.55284	17.17464	10.51168
cgn	319	37100	48510	17850	9030	116.3009	152.069	55.95611	28.30721
muc	575	40530	35700	17640	8400	70.48696	62.08696	30.67826	14.6087
prg	637	49100	19320	14280	8820	77.08006	30.32967	22.41758	13.84615
vce	702	33000	31290	14490	10710	47.00855	44.57265	20.64103	15.25641
vie	780	49980	43260	26460	12600	64.07692	55.46154	33.92308	16.15385
cph	594	46830	46830	11550	11550	78.83838	78.83838	19.44444	19.44444
osl	736	43800	45360	10500	10500	59.51087	61.63043	14.2663	14.2663
hel	1134	76500	34020	34020	17850	67.46032	30	30	15.74074
bod	468	39480	36330	19110	8400	84.35897	77.62821	40.83333	17.94872
gva	466	53130	20580	13230	9450	114.0129	44.16309	28.39056	20.27897
ber	579	40950	35910	19110	10080	70.72539	62.02073	33.00518	17.40933
平均	488.74	43458	31579	16356	9883	104.06	70.71	37.93	23.89

(図17 イギリス・新規参入航空会社運賃比較)

目的地	距離	料金					運賃/距離				
		当日	1日前	7日前	28日前	60日前	当日	1日前	7日前	28日前	60日前
31路線	mile										
gla	345	17850	13650	8400	4200	4200	51.73913	39.56522	24.34783	12.17391	12.17391
ncl	248	17850	17850	8400	3780	3780	71.97581	71.97581	33.87097	15.24194	15.24194
par	220	22050	17850	9450	4830	4830	100.2273	81.13636	42.95455	21.95455	21.95455
lys	469	17850	13650	9450	4410	3780	38.0597	29.10448	20.14925	9.402985	8.059701
ber	579	22050	17850	9450	5040	5040	38.0829	30.82902	16.32124	8.704663	8.704663
prg	637	22050	17850	8400	8400	6300	34.61538	28.02198	13.18681	13.18681	9.89011
waw	899	22050	17850	7350	4200	4200	24.52725	19.85539	8.175751	4.671858	4.671858
nce	645	22050	17850	9450	7350	4200	34.18605	27.67442	14.65116	11.39535	6.511628
muc	575	22050	17850	8400	7350	5250	38.34783	31.04348	14.6087	12.78261	9.130435
gva	466	26250	21000	9450	6300	5250	56.33047	45.06438	20.27897	13.51931	11.26609
mil	595	22050	17850	9450	4830	4830	37.05882	30	15.88235	8.117647	8.117647
vce	702	22050	17850	9450	8400	5250	31.41026	25.42735	13.46154	11.96581	7.478632
mad	785	38850	17850	10500	13650	5250	49.49045	22.73885	13.3758	17.38854	6.687898
agp	1052	26250	21000	13650	13650	8400	24.95247	19.96198	12.97529	12.97529	7.984791
fao	1076	21000	16800	13650	13650	8400	19.51673	15.61338	12.68587	12.68587	7.806691
bcn	717	22050	17850	11550	9450	5250	30.75314	24.8954	16.10879	13.17992	7.322176
pmi	842	22050	22050	13650	9450	7350	26.18765	26.18765	16.2114	11.22328	8.729216
rom	898	26250	22050	13650	11550	6300	29.23163	24.55457	15.20045	12.86192	7.01559
bud	913	17850	13650	13650	11550	6300	19.55093	14.95071	14.95071	12.6506	6.900329
tll	1111	17850	13650	11550	11550	7350	16.06661	12.28623	10.39604	10.39604	6.615662
cph	594	13650	13650	9450	9450	5250	22.9798	22.9798	15.90909	15.90909	8.838384
ams	217	22050	17850	11550	6300	4200	101.6129	82.25806	53.22581	29.03226	19.35484
dtm	333	17850	13650	9450	7350	4200	53.6036	40.99099	28.37838	22.07207	12.61261
abz	399	17850	13650	11550	7350	4200	44.73684	34.21053	28.94737	18.42105	10.52632
snn	380	11550	9450	7350	4200	3150	30.39474	24.86842	19.34211	11.05263	8.289474
inv	442	13650	11550	9450	9450	5250	30.88235	26.13122	21.38009	21.38009	11.87783
bre	391	22050	17850	11550	9450	5250	56.39386	45.65217	29.53964	24.1688	13.42711
tls	554	17850	13650	11550	7350	3150	32.22022	24.63899	20.84838	13.26715	5.685921
bsl	440	17850	13650	11550	6300	4200	40.56818	31.02273	26.25	14.31818	9.545455
bio	587	17850	13650	9450	7350	5250	30.40886	23.25383	16.09881	12.52129	8.943782
bfs	324	17850	13650	11550	5250	4200	55.09259	42.12963	35.64815	16.2037	12.96296
平均	594	20593	16326	10432	7851	5155	41.01	32.87	20.82	14.35	9.82

以上の分析からヨーロッパの航空運賃の特徴として以下の4つことを考えることができる。

- 1、大手航空会社については、普通運賃は距離には応じているものの日本に比べると割高。
- 2、事前購入型の運賃は普通運賃に比べかなりの割引率。
- 3、ビジネスマンとレジャー客で分けた運賃を設定している。
- 4、新規参入に関しても上記と同じような傾向が見られる。日本と比較すると普通運賃は同額程度だが、1週間前以降の運賃はかなり安く、インパクトのある料金を設定。

2-3 アメリカの航空運賃分析

以下の距離/料金の平均値のデータの表から検証すると、(対象運賃・縦の列・に対する事前割引運賃・横の行・の割引率)

- ・ 普通運賃と1日前運賃の差はほとんどない。
- ・ 普通運賃と28日前に関しても割引率が40%程度と極端な割引にはなっていない。

以上のことから1週間前を切るとほとんど普通運賃と同額、また1週間前まででも極端に大きい割引率の運賃が存在しない。

アメリカ	1日前	7日前	28日前
普通運賃	95.67%	75.03%	62.96%
1日前	-	78.42%	83.90%
7日前	-	-	83.91%
28日前	-	-	-

以下の距離/料金の平均値のデータの表から検証すると、(対象運賃・縦の列・に対する事前割引運賃・横の行・の割引率)

- ・ 普通運賃と1日前運賃の差はほとんどない。
- ・ 7日前では大きい割引率ではないが、28日前になると50%以上の割引があり、その点はヨーロッパと同様である。

以上のことからビジネスマンが購入するような1週間前付近では大きな割引はしないものの、1ヶ月前では50%以上の割引を行い、利益のバランスを取っている。

アメリカ	1日前	7日前	28日前
普通運賃	99.67%	74.16%	47.32%
1日前	-	74.41%	47.47%
7日前	-	-	63.81%
28日前	-	-	-

またこの結果を用い、計量分析を行うと、図18のようになる。

以上の分析から、アメリカの航空運賃の特徴として以下の4つのことがわかる。

- 1、大手の場合は普通運賃ほど決定係数が高く、距離に応じた運賃体系を取っている。
- 2、大手の場合の運賃設定は1日前から急激に上昇しており、普通運賃は需要によらず高い。
- 3、新規参入の場合ほどの運賃体系に関しても同様の決定係数の値が見られる。
- 4、新規参入航空会社のほうがより需要に応じた運賃を設定している可能性がある。

(図18 アメリカ航空運賃・計量分析)

大手	回帰直線	相関係数
当日	$y=22.22x+16452.07$	0.710979
1日前	$y=21.04x+15416.94$	0.699744
7日前	$y=8.07x+16941.92$	0.395422
28日前	$y=8.93x+12306.36$	0.391676
新規	回帰直線	相関係数
当日	$y=3.58x+7724.75$	0.770721
1日前	$y=12.43x+13669.27$	0.741633
7日前	$y=6.08x+11836.11$	0.542894
28日前	$y=3.58x+7724.75$	0.770721

(図19 アメリカ・大手航空会社運賃比較)

目的地	距離	料金				運賃/距離			
		当日	1日前	7日前	28日前	当日	1日前	7日前	28日前
31路線	mile								
lax/oak	329	14080	14080	13200	10800	42.79635	42.79635	40.12158	32.82675
lax/las	232	14400	14400	10800	7800	62.06897	62.06897	46.55172	33.62069
lax/phx	373	14520	14520	11520	7800	38.92761	38.92761	30.88472	20.91153
was/ord	611	21120	21120	17640	9600	34.56628	34.56628	28.8707	15.71195
was/mco	782	20400	13200	10800	10800	26.08696	16.8798	13.81074	13.81074
was/buf	282	38400	38400	38400	38400	136.1702	136.1702	136.1702	136.1702
sea/sfo	672	24720	24720	20160	17640	36.78571	36.78571	30	26.25
sea/ord	1726	49200	37200	32520	32400	28.50521	21.55272	18.84125	18.77173
jfk/bos	191	15480	15480	15480	15480	81.04712	81.04712	81.04712	81.04712
was/bos	406	61080	61080	27360	17400	150.4433	150.4433	67.38916	42.85714
was/sfo	2415	63000	63000	63000	63000	26.08696	26.08696	26.08696	26.08696
bos/den	1763	56640	56640	13100	13100	32.12706	32.12706	7.430516	7.430516
den/las	615	22560	22560	17280	8400	36.68293	36.68293	28.09756	13.65854
iah/sfo	1633	39720	39720	20400	15000	24.32333	24.32333	12.49235	9.185548
iah/lax	1385	31710	31710	16310	10320	22.89531	22.89531	11.77617	7.451264
iah/las	1227	34400	34400	16310	10320	28.03586	28.03586	13.29258	8.410758
iah/phx	1013	34400	34400	16310	10320	33.95854	33.95854	16.10069	10.18756
iah/okc	409	23430	17630	13440	11720	57.28606	43.10513	32.86064	28.65526
iah/ord	935	36600	36600	36600	16200	39.14439	39.14439	39.14439	17.3262
iah/phl	1330	38590	32790	18490	11400	29.01504	24.65414	13.90226	8.571429
iah/mco	848	26230	26230	26230	13760	30.9316	30.9316	30.9316	16.22642
iah/was	1240	82130	82130	40530	40530	66.23387	66.23387	32.68548	32.68548
iah/msy	310	12790	12790	12790	7310	41.25806	41.25806	41.25806	23.58065
ewr/mco	938	34400	22900	16020	19460	36.67377	24.41365	17.07889	20.74627
ewr/buf	292	14300	13120	13120	6240	48.9726	44.93151	44.93151	21.36986
ewr/was	215	34400	34400	34400	34400	160	160	160	160
ewr/iah	1415	81590	57080	45150	45150	57.66078	40.33922	31.90813	31.90813
ewr/ord	721	40960	40960	40960	40960	56.80999	56.80999	56.80999	56.80999
ewr/las	2235	81590	81590	35040	35040	36.50559	36.50559	15.67785	15.67785
ewr/lax	2559	62570	62570	22360	17200	24.45096	24.45096	8.737788	6.721376
ewr/mci	1102	56010	56010	53430	53430	50.82577	50.82577	48.48457	48.48457
平均	974	38110	35917	24811	21012	50.87	48.67	38.17	32.03

(図 20 アメリカ・新規航空会社運賃比較)

目的地	距離	料金				運賃/距離			
		当日	1日前	7日前	28日前	当日	1日前	7日前	28日前
31路線	mile								
lax/oak	329	15360	15360	12000	8400	46.68693	46.68693	36.47416	25.53191
lax/slc	584	18360	18360	14640	12000	31.43836	31.43836	25.06849	20.54795
lax/las	232	14400	14400	10800	7200	62.06897	62.06897	46.55172	31.03448
lax/phx	373	14400	14400	11520	7200	38.6059	38.6059	30.88472	19.30295
bwi/mdw	611	21000	21000	17640	9600	34.36989	34.36989	28.8707	15.71195
bwi/mci	965	28440	28440	9360	9360	29.4715	29.4715	9.699482	9.699482
bwi/mco	782	23760	23760	11760	10680	30.38363	30.38363	15.03836	13.65729
bwi/buf	282	12770	12770	10200	7200	45.28369	45.28369	36.17021	25.53191
sea/oak	672	20280	20280	9600	9600	30.17857	30.17857	14.28571	14.28571
sea/las	868	23760	23760	18600	14640	27.37327	27.37327	21.42857	16.86636
sea/slc	689	21720	21720	17040	10800	31.52395	31.52395	24.73149	15.67489
sea/phx	1108	31080	31080	21600	13200	28.05054	28.05054	19.49458	11.91336
sea/mci	1486	37200	37200	22920	13200	25.03365	25.03365	15.42396	8.882907
sea/mdw	1726	32520	32520	32520	13200	18.84125	18.84125	18.84125	7.64774
hou/oak	1633	36600	36600	21120	13920	22.41274	22.41274	12.93325	8.524189
hou/lax	1385	36600	36600	21120	11400	26.42599	26.42599	15.2491	8.231047
hou/las	1227	36600	36600	21120	11400	29.82885	29.82885	17.21271	9.290954
hou/phx	1013	36600	36600	21120	11400	36.13031	36.13031	20.84896	11.2537
hou/okc	409	19080	19080	14040	10200	46.65037	46.65037	34.32763	24.93888
hou/mdw	935	36600	36600	31800	11400	39.14439	39.14439	34.0107	12.19251
hou/phl	1330	34920	34920	19920	12600	26.25564	26.25564	14.97744	9.473684
hou/mco	848	28080	28080	19080	12600	33.11321	33.11321	22.5	14.85849
hou/bwi	1240	35400	35400	27120	11400	28.54839	28.54839	21.87097	9.193548
hou/msy	310	14040	14040	14040	8280	45.29032	45.29032	45.29032	26.70968
jfk/bos	191	13080	13080	13080	5880	68.48168	68.48168	68.48168	30.78534
jfk/buf	292	16080	16080	9960	9960	55.06849	55.06849	34.10959	34.10959
jfk/mco	938	24960	24960	15360	15360	26.60981	26.60981	16.37527	16.37527
was/bos	406	15000	15000	17400	7800	36.94581	36.94581	42.85714	19.21182
was/oak	2415	37080	37080	17280	15480	15.35404	15.35404	7.15528	6.409938
bos/mco	1116	25080	25080	21480	13080	22.47312	22.47312	19.24731	11.72043
bos/den	1763	19080	13080	13080	11880	10.82246	7.419172	7.419172	6.738514
平均	908	25159	24965	17365	10978	33.83	33.72	25.09	16.01

2-4 日欧米の比較と特徴

以上の分析結果を踏まえて、日欧米の航空運賃について比較を行う。今までの結果をグラフに表したのが下図である。この図から、日本は普通運賃については先進国の中でもある程度安い水準にあるが、28日前や60日前のレジャー型運賃についてはイギリスなどの先進国などと比べても割高であることがわかる。このことから、日本の航空市場における問題点の一つは規制緩和後もレジャー型運賃が割高のまま推移していることにある。

2-1から2-3の分析の結果、日本と欧米の航空運賃の特徴として以下の4つにまとめることができる。

- 1、日本は欧米に比べると、普通運賃に関しては割安。
- 2、日本の割引運賃の種類が少ない。(欧米の場合、毎日運賃が変動する)
- 3、底値の運賃が高いこと。(欧米と比べると、特に新規参入会社)
- 4、欧米と比較すると、需要よりも距離に応じた運賃設定。

(図21 日欧米の運賃比較1)

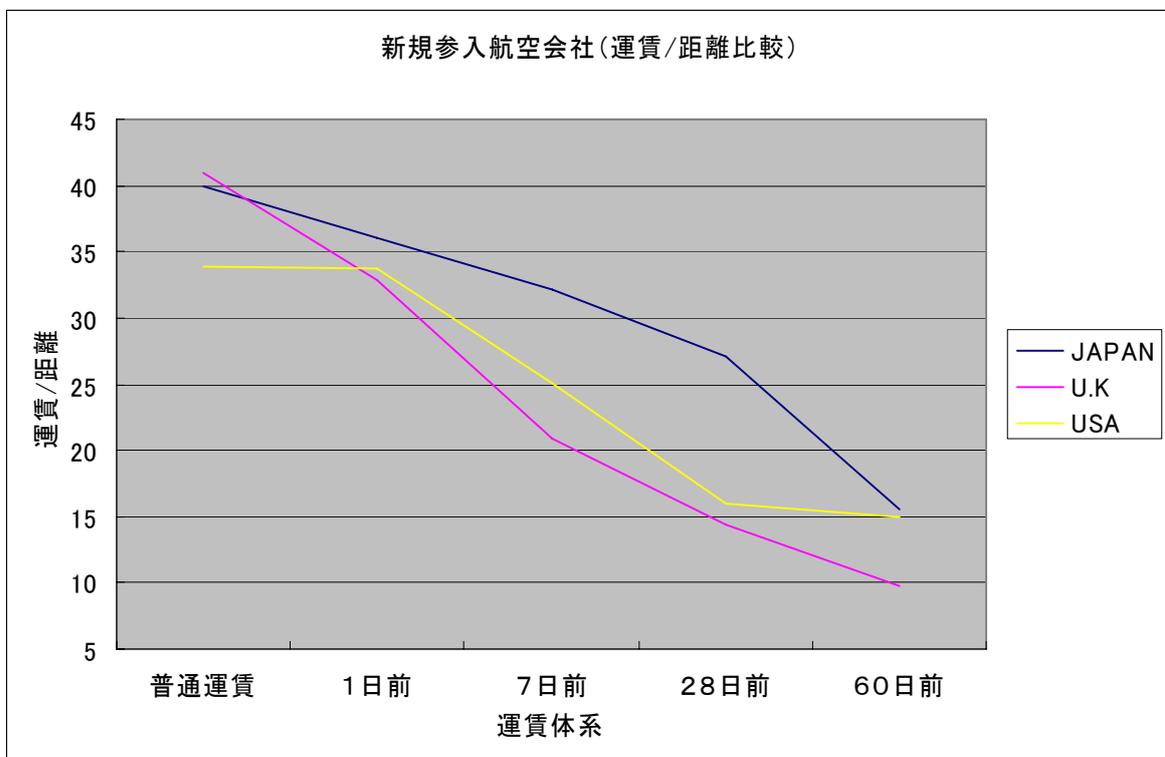
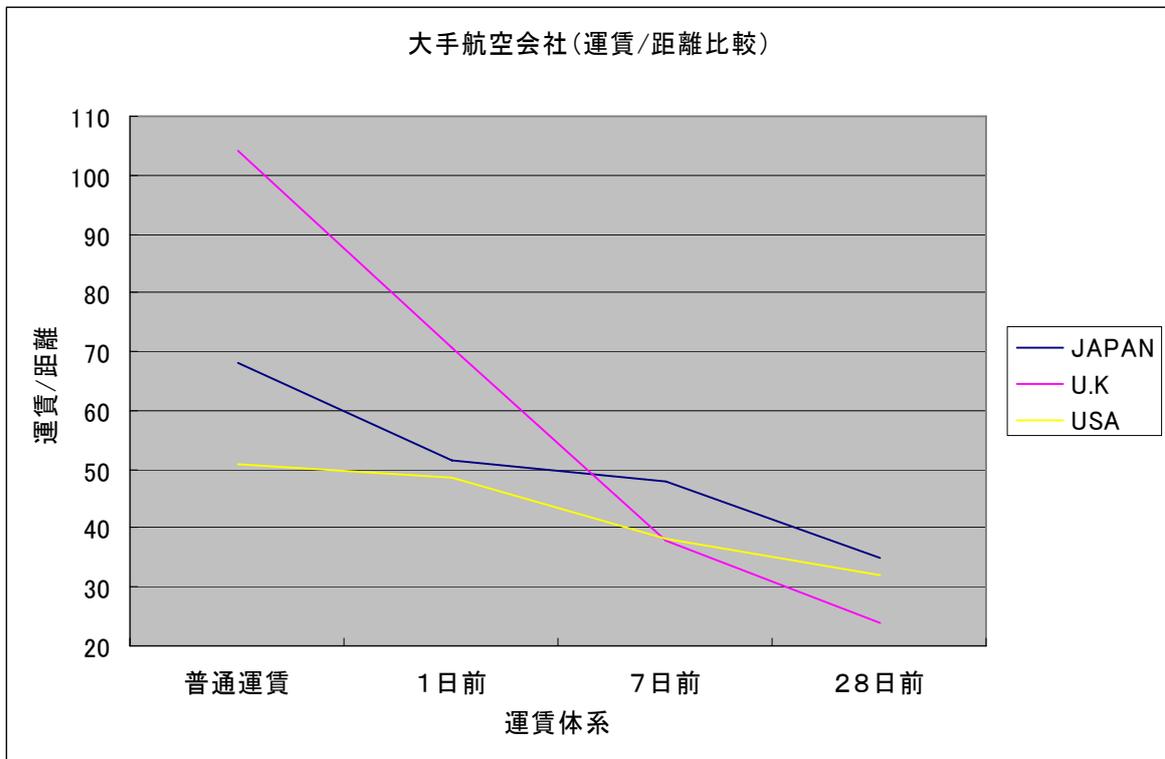
(大手航空会社比較)

	普通運賃	1日前	7日前	28日前
日本	68.14	51.4	47.97	34.91
イギリス	104.06	70.71	37.93	23.89
(対日本)	65.48%	72.69%	126.46%	146.12%
アメリカ	50.87	48.67	38.17	32.03
(対日本)	133.94%	105.61%	125.67%	108.99%

(新規航空会社比較)

	普通運賃	1日前	7日前	28日前	60日前
日本	39.91	36.01	32.22	27.11	15.54
イギリス	41.01	32.87	20.82	14.35	9.82
(対日本)	97.31%	109.55%	154.75%	188.92%	158.24%
アメリカ	33.83	33.72	25.09	16.01	-
(対日本)	117.97%	106.79%	128.41%	169.33%	-

(図 2 2 日欧米の運賃比較 2)



3 章

日本の航空運賃の問題点

この章では、1、2章の検証を踏まえ、日本の航空運賃に関する問題点を分析していく。日本の航空運賃は、事前届出制であることや90年代までの規制政策の名残で、当日購入可能である普通運賃に関しては距離に応じてヨーロッパなどに比べて、割安な運賃がついている。一方、28日前や60日前といったレジャー型運賃に関してはヨーロッパやアメリカに比べるとかなり割高な運賃設定となっている。このようなことから日本の航空運賃は、ビジネスマンとレジャー客それぞれにあった運賃体系になっていないことが問題点である。レジャー客はより割安な運賃を望んでいるはずである。またレジャー型運賃の低下は、今まで利用しなかった人も利用できるようになり、潜在的な需要を掘り起こすことが可能となり、地域間の移動を活発にすることができるという面で経済的な効果は大きいだろう。例えば、ヨーロッパでは、ライアンエアーの登場により航空運賃が低下し、今までは、対戦チームがなく試合ができなかったサッカーチームが、他の国移動し、試合ができるようになったというような事例も存在する。このようなことから、日本のレジャー型運賃はどのような点が問題で低下していかないのかを考えていく。

今までの分析を踏まえると、二つのことが原因に考えられるだろう。一つは、新規航空会社が少なく、競争が起こる環境にないことであろう。ヨーロッパではEU域内に20社を超える新規航空会社が存在しており、ANA、JALの他に新規航空会社が数社しかなく、日本の航空市場が寡占市場であることは明らかである。以上のようにライバル会社の不在が問題である。そこで、調査で使った31路線をライバル会社別に分類し、新規航空会社などのライバルの存在によりどのように運賃が変化するか考えていく。

もう一つは、日本の航空会社が需要よりも応じた運賃設定していることであろう。距離に応じて運賃設定しているが故に、搭乗率が低い路線においても運賃を下げることができず、レジャー型運賃が低下しない要因となっていると考えられる。

この2つのことを詳細に分析するために、日本の事前届出制、搭乗率、さらに鉄道などの新規航空会社以外で大手航空会社がライバルとなる存在に注目する。

まず、事前届出制とはどのようなものか見ていく。国土交通省のホームページによると、事前届出制は以下のようにまとめることができる。

- ・ 国内航空運賃は、国土交通大臣へあらかじめ届け出ることが必要とされている（事前届出制）。かつては認可が必要だったが、平成12年2月から届出でできるようになった。このことにより、航空会社は自分の経営判断によって原則自由に運賃を決められるようになった。
- ・ しかしすべて自由に決められるとなると、利用者が著しく不利になる場合もあり得る。このようなことなどを防ぐために、一定の要件にあてはまる場合、国土交通大臣は運賃の変更を命令することができる（変更命令）。この変更命令の要件は3つある。1つ目は、特定の利用者に不当な差別をする場合（不当差別）。例えば、航空会社の恣意により利用者を不当に選別するなど。2つ目は、利用

できないような高い運賃にする場合（利用困難）。3つ目は、影響力を持っている航空会社が、別の会社が新しく事業を始めたときに、影響力を維持しようとして不当に運賃を下げる（略奪的運賃設定）場合（不当競争）。

規制緩和により、運賃を自由に設定できるといっても、実際は以上のように、国土交通省に事前に届け出る必要性があり、欧米のように毎日、需要に応じて運賃を変えることができないのが現状である。このような制度により欧米に比べると（例えば、ライアンエアーの年間搭乗率は80%程度）、日本の搭乗率は60%程度と低い水準である。

（図24）これはまさに、日本の航空運賃は事前届制であり、国土交通省に事前に届けられない限り運賃を変更することができない。つまり運賃を毎日または毎分、航空会社側で自由に変更ができるヨーロッパやアメリカとは違う状況にある。日本の航空会社は完全には需要に応じた料金設定をすることが困難な状況なのであることによるだろう。

さらに日本の主な路線の年間搭乗率を見ていくと、日本の航空会社が需要に応じた料金設定をしていないことがわかる。図24のように日本の年間の平均搭乗率は60%程度で、年間で40%も空席があることがわかる。ヨーロッパのライアンエアーなどは年間で80%程度の搭乗率を維持して、安い航空運賃を可能にしており、日本も需要に応じた航空運賃の設定を可能にすることにより、搭乗率を上昇させることができ、レジャー客の需要にも応じることができるだろう。

また図25のように日本の31路線のデータをライバル別に分類すると、ライバルに応じてある程度、料金設定をしていることがわかる。ライバルが航空会社の場合、料金種類も豊富で、運賃も低下している。ほとんどの場合当日または前日に買うことが出来る鉄道（新幹線）がライバルの場合、1日前割引運賃を新幹線の料金に合わせて設定している。またライバルがない場合、またはライバルがJALのみの場合、運賃が高いのは明らかである。

以上のことから、競争が活発になり、レジャー型運賃を下げるのは、ライバルの存在が必要不可欠であろう。ライバルが航空会社だと運賃の種類が多く存在し、運賃の割引率が高いことがわかる。一方ライバルが鉄道の場合は、割引運賃が1日前に集中しており、航空会社はある程度、ライバルによって航空運賃の設定方法を変えている可能性がある。一方、ヨーロッパの場合はほぼ全路線に対してライバル航空会社（新規航空会社）が存在しており、そのため利益を最大化するために需要に応じた運賃を設定するという状況になっていると考えられる。

以上のように、日本の問題点についてまとめると、下のような3つになる。

- 1、事前届出制が存在しているため、運賃を需要に応じて毎日設定することができない。
- 2、1路線に対するライバルが少ないため、運賃に関して競争状態が生じない。
- 3、規制のなごりで需要より距離に応じた運賃設定になっている。

(図 2 4 日本 の 年間 搭乗 率)

31 路線	搭乗 率
札幌	65.7
稚内	65.9
根室中標津	65.8
オホーツク紋別	55.8
釧路	59.9
函館	65.5
秋田	62.3
大館能代	59.1
庄内	74.3
富山	66.3
小松	61.2
能登	68
大阪	65.1
岡山	68.4
広島	61.1
山口宇部	66.3
鳥取	66
米子(松江)	61.6
石見	62.7
高松	63.4
松山	58.5
高知	61.7
福岡	60.1
佐賀	73.2
大分	60.8
熊本	60.3
長崎	56.7
宮崎	66.3
鹿児島	58
沖縄	69.1
石垣	73.2
平均	63.9452

(図 2 5 ライバル別の分類)

(図 2 5 - 1 ライバルが新規参入航空会社の場合)

目的地	運賃/距離			
	当日	1日前	7日前	28日前
VS 航空				
札幌	58.31703	32.28963	29.35421	24.26614
函館	66.27358	57.54717	54.48113	36.32075
大阪	72.30216	50.71942	50.71942	41.00719
福岡	57.95053	30.91873	28.26855	23.67491
熊本	57.74648	42.78169	35.73944	28.87324
長崎	57.14286	44.82759	36.61741	26.92939
宮崎	58.57143	43.39286	36.25	29.28571
鹿児島	57.90349	47.08819	39.60067	27.28785
平均	60.7759	43.6957	38.8789	29.7057
新規平均	39.91	36.01	32.22	27.11

(図 2 5 - 2 ライバルが新幹線の場合)

目的地	距離	運賃/距離				新幹線	
		当日	1日前	7日前	28日前	料金	運賃/距離
VS鉄道	mile						
秋田	280	78.92857	52.14286	52.14286	40.71429	16470	58.82143
庄内	218	84.40367	84.40367	68.34862	61.46789	14540	66.69725
岡山	355	76.33803	41.12676	41.12676	34.92958	16600	46.76056
広島	414	66.66667	42.51208	42.51208	32.36715	18350	44.32367
山口宇部	509	60.51081	34.97053	34.97053	26.32613	20770	40.8055
博多	566	57.95053	30.91873	28.26855	23.67491	21920	38.72792
大阪	278	72.30216	50.71942	50.71942	41.00719	14250	51.25899
山形	190	84.21053	73.68421	73.68421	68.42105	11370	59.84211
八戸	356	73.59551	46.34831	46.34831	42.13483	15550	43.67978
青森	359	74.37326	53.48189	53.48189	41.78273	17190	47.88301
平均	352.5	72.928	51.0308	49.1603	41.2826	16701	49.88

(図 2 5 - 3 ライバルがいない場合もしくはライバルが J A L しかない場合)

目的地	運賃/距離			
	当日	1日前	7日前	28日前
ライバルなし				
稚内	56.61765	56.61765	47.79412	19.70588
根室中標津	60.82645	60.82645	50.41322	27.10744
紋別	60.99518	60.99518	50.08026	26.32424
釧路	62.7027	54.77477	50.99099	29.54955
大館能代	79.93631	79.93631	67.19745	45.85987
能登	96.1165	96.1165	82.03883	60.19417
富山	112.5	86.93182	86.93182	70.45455
小松	93.83886	77.72512	77.72512	58.76777
鳥取	82.0122	71.4939	68.29268	40.85366
米子	73.17708	63.02083	59.63542	37.5
高松	75.14124	61.29944	61.29944	37.85311
石見	67.86469	67.86469	47.78013	32.55814
松山	65.2968	53.88128	47.03196	32.87671
高知	71.50127	63.35878	57.50636	36.64122
佐賀	56.26072	42.53859	35.67753	28.13036
大分	63.85542	54.21687	49.7992	32.93173
平均	73.6652	65.7249	58.7622	38.5818

あとがき

以上のようにみていくと、1998年以降の規制緩和により、若干の運賃の低下は見られたものの、欧米のように急激な低下には至っていない。普通運賃（当日購入）に関してはたしかに、欧米に比べると安い、これはむしろ1998年以前に行われていた規制行政のなごりに過ぎず、需要に応じた運賃設定ができていない証になっているだろう。このように日本の航空市場は、欧米のようにレジャー型が安くなっていないため、飛行機自体は気軽に乗れる存在になっておらず、ヨーロッパにおいてライアンエアーの登場により、アイルランドのサッカーチームがフランスのチームと試合が気軽に可能になったというような、新たな人の流れを引き起こすような状況にはなっていない。

このように欧米と異なる状況となっているのは、このレポートでも述べたように、事前届出制の存在とライバルの航空会社がヨーロッパのように多数存在しないことである。これらの問題を解決していくにはどのような政策が考えられるだろうか。

事前届出制に関しては、廃止することを考えていくべきであろう。この制度を廃止することにより、航空会社が不当な運賃をつけるという心配は、ある程度の競争が行われている状況では考えにくい。これは欧米の現状をみてもわかる。日本において航空会社が少ないため、不当な運賃をつけるという可能性が捨てきれないのであれば、上限の運賃だけ設定し、その範囲内で届出を行わなくても自由に運賃をつけることができる制度を設けるべきであろう。

またライバル航空会社を増やすには、政府の介入がある程度必要だろう。海外においてもシンガポールでは、格安（新規参入）航空会社のためのターミナルの建設を行うことにより、ある程度新規航空会社を優遇している。ヨーロッパにおいても、ライアンエアーの経営状態が危なくなった時、アイルランド政府が助けたという事例がある。日本においても、新規航空会社が参入しやすくするために、地方間の空港の競争を活発にさせることにより、着陸料を引き下げの競争を起こさせることが重要になっていくだろう。現状ではむしろ競争より、国による振り分けをしようという方向性があるように思われる。例えば関西圏にある3空港についても、国は「伊丹を減らした分、関空ではなく神戸の便が増えるのは好ましくない」と早くもけん制し、また「神戸空港は神戸市周辺の国内航空需要に対応する地方空港」という公式見解を出している。このように、正しい規制緩和が導かれるはずがなく、関西の3空港が競争をしようとしても、行政主導で長距離、短距離で振り分けてしまい競争の目をつぶしてしまっている。これでは、航空会社の判断、もしくは空港側の判断がいきるはずがなく、なかなか航空会社間、または空港間の競争がおきにくい状態となっている。

もちろん欧米の事例をみてもわかるように、国の介入だけで、競争がおきることはな

い。忘れてはならないのは、新規参入会社の既存の航空会社に勝とうとする努力である。残念ながら今のところ日本の新規航空会社は欧米に比べると努力不足であろう。スカイマークエアラインを代表にどの航空会社も基本的には、ANAやJALと同じことをしている。運賃も少し安いだけで運行コスト削減を徹底的に行っていない。

これをヨーロッパやアメリカの航空会社比較してみると、例えばイギリスのイージージェットは、飲み物などの機内サービスはなし（有料であり）、航空券の販売もネット以外の購入は手数料がかかる（直販のみ）でイーチケットのみ、搭乗時間短縮のため座席は自由席などとBAやLHなど欧州の大手航空会社とはまったく違った戦略をとっている。この結果、路線、時間帯によってはEU域内2000円から3000円という低料金をだし、料金面でインパクトを与え乗客を増やしている。さらにイージージェット場合、空港とアクセス面でも工夫をしようとし独自に低料金のバスを、2005年春からロンドンの中心地のベーカーストリートからロンドンのルートン空港まで運行し始めた。このバスは最低料金が1ポンド（200円）と他の交通手段を使って空港まで行く場合よりも10分1の値段である。このように多少ロンドンの中心地から遠い空港からでも集客をしようとする様々な努力を行っている。残念ながら、今までのところここまでの戦略と集客をしようとする努力している航空会社はない。

以上のように、日本の航空業界の規制緩和がより一層進み、成功するには国による競争の促進政策、そしてイージージェットのようにANAやJALとは違った戦略を持った企業が生まれるかにかかっているだろう。東アジアでも韓国では国内線にアジアナ航空、大韓航空以外に新規航空会社が出現しており、アジアにも確実に規制緩和の波をきている。この波に乗り遅れないようにすることが日本の国益にかなうはずである。イージージェットやライアンエアーもいまやイギリスではBAにつぐ規模にまで大きくなり、ヨーロッパの中でも数少ない利益を出している大手航空会社の一つになっていることから判断できるだろう。日本でもこのように規制緩和が成功すれば、より航空業界が拡大し、今にもまして人の流れが活発になり経済活動が活性化される可能性は高いであろう。

参考文献

(ホームページ)

(日本)

A N A <http://www.ana.co.jp/asw/index.jsp>

J A L <http://www.jal.co.jp/>

スカイマークエアライン <http://www.skymark.co.jp/>

A I R D O <http://www.airdo.jp/ap/index.html>

スカイネットアジア <http://www.skynetasia.co.jp/index.shtml>

スターフライヤー <http://www.starflyer.jp/index.html>

国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>

J R 東海 <http://www.jr-central.co.jp/>

J R 東日本 <http://www.jreast.co.jp/>

J R 西日本 <http://www.westjr.co.jp/>

(ヨーロッパ)

B A A <http://www.baa.com/>

E A S Y J E T <http://www.easyjet.com/>

R Y A N A I R <http://www.ryanair.com/>

B A http://www.britishairways.com/travel/home/public/en_gb

(アメリカ)

ユナイテッド航空 <http://www.united.com/>

コンチネンタル航空 <http://www.continental.com/>

サウスウエスト <http://www.southwest.com/>

J E T B L U E <http://www.jetblue.com/>