

第78回 運輸政策コロキウム

国内航空旅客の時系列動向

平成18年1月30日

(財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所
航空共同研究グループ

航空共同研究グループ メンバー

○ 田邊 勝巳

岡田 啓

野口 健幸

ネパール・カリ・プレサッド

日比野 直彦

((財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所)

神田 佑亮

(前政策研究大学院大学, (株)オリエンタルコンサルタンツ)

*1 ○ はグループリーダー, *2 敬称略, 順不同

- 04年 7月 森地 茂 教授の指導の下、研究を開始 (神田)
神田・日比野で共同研究を開始 (神田・日比野)
- 2月 修士論文「航空規制緩和施策の影響分析」を提出(神田)
- 05年 5月 運輸政策研究所 航空共同研究グループを結成
(神田・日比野・岡田・田邊・野口)
- 6月 土木計画学研究発表会にて論文を発表 (神田・日比野)
(神田, 森地, 日比野: 我が国における航空規制緩和政策の
影響分析, 土木計画学研究・講演集 No.31)
- 10月 運輸政策研究所 共同研究全体ミーティング
航空共同研究グループ メンバー追加
(神田・日比野・岡田・田邊・野口・ネパール)
- 11月 田邊研究員をグループリーダーに
(○田邊 神田・日比野・岡田・野口・ネパール)
- 06年 1月 運輸政策コロキウム
航空共同研究グループ: 国内航空旅客の時系列動向

今までの活動

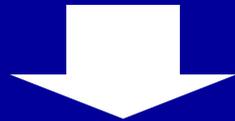
- 規制緩和政策、新規航空会社の参入、新空港の開港等により、国内の航空旅客を取り巻く環境は大きく変化している



- 1980年以降の航空サービス・航空旅客需要に関する既存の統計データ等を整理
- FFP(フリークエント・フライヤー・プログラム), Yield Management (イールド マネジメント)等に関する近年の状況を整理
- 国内外の航空政策, 研究のレビュー etc.

今までの活動

- 規制緩和政策、新規航空会社の参入、新空港の開港等により、国内の航空旅客を取り巻く環境は大きく変化している



- 1980年以降の航空サービス・航空旅客需要に関する既存の統計データ等を整理
- FFP(フリークエント・フライヤー・プログラム), Yield Management (イールド マネジメント)等に関する近年の状況を整理
- 国内外の航空政策, 研究のレビュー etc.

本研究の焦点

航空会社

- ・航空政策
- ・乗客数
- ・他モードの旅客数
- ・機材, 乗務員
etc.

路線, 運行本数
運賃 etc.

路線別, 性年齢
層別の乗客数

路線, 運行本数
運賃 etc.

路線別, 性年齢
層別の乗客数

⋮

利用者

- ・航空LOS
- ・他モードLOS
- ・過去の経験
- ・属性
etc.

現象の時系列
変化を観測可



時間

分析データ

- 航空輸送統計年報 「'85～'04」 (毎年)
国土交通省 総合政策局
- 旅客地域流動調査 「'80～'04」 (毎年)
国土交通省 総合政策局
- 空港管理状況調書 「'78～'04」 (毎年)
国土交通省 航空局
- 国内航空旅客動態調査 「'83～'03」 (隔年)
国土交通省 航空局
- 時刻表 「'83～'06」 (毎年)

目的

- 1980年以降の航空政策・航空サービス・航空旅客需要の変化を既存の統計データ等を整理することにより、航空政策が航空市場に与えた影響を時系列的に分析する
- 幾つかのデータを組み合わせ、特徴的な個々の現象について分析

発表内容

- 1 航空政策・航空サービスの時系列変化
- 2 航空政策・航空サービスの変化が国内航空旅客需要に与える影響
- 3 国内航空旅客需要に与える影響
— 個別事例の紹介
- 4 まとめと今後の研究課題・方向性

1. 航空政策・航空サービスの 時系列変化

我が国の航空政策

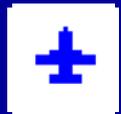
- 規制緩和
 - 複数社運行化
 - 運賃自由化
 - 新規参入...
- 空港整備推進
 - 空港新設(関空・名古屋／地方空港)
 - 滑走路延長(ジェット化)...

空港整備の推移(開港・拡張)

80~89



第一種空港



第二・三種・供用空港



新設空港



ジェット化



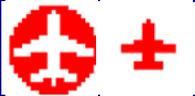
空港の機能強化
(ジェット化)を
中心に整備

空港ジェット化

- 空港のジェット化とは
 - ジェット機の離着陸を可能にする
 - 滑走路を1,800m以上に拡張
- ジェット化のメリット
 - 大型機材が運行可能に
 - 供給座席数が増加
 - 航続可能距離が拡大
 - 便数が増大？
 - その結果起こる競争、運賃下落？

空港整備の推移(開港・拡張)

80~89

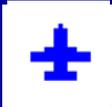
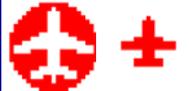
-  第一種空港
-  第二・三種・供用空港
-  新設空港
-  ジェット化



空港の機能強化
(ジェット化)を
中心に整備

空港整備の推移(開港・拡張)

90~99

-  第一種空港
-  第二・三種・供用空港
-  新設空港
-  ジェット化



新規整備を推進

・ローカル空港

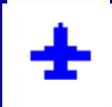
(石見・大館・庄内等)

・郊外移転

(関西・広島等)

空港整備の推移(開港・拡張)

00~06

-  第一種空港
-  第二・三種・供用空港
-  新設空港
-  ジェット化



整備はほぼ完成

航空規制緩和(国内線)

1986年より段階的に進む。

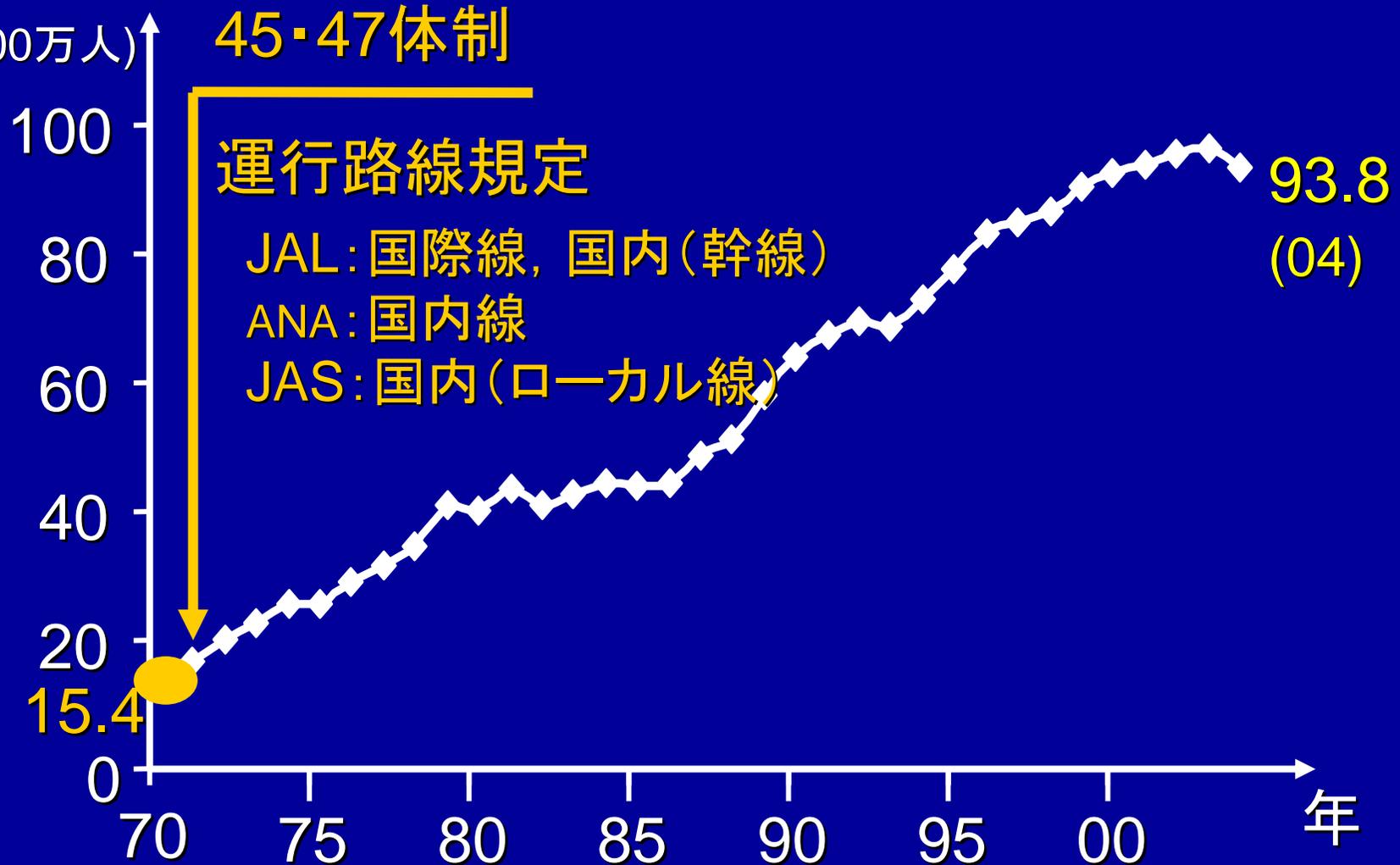
路線参入・運賃・新規航空会社の参入規制を緩和

西暦	内 容
1972	45・47体制(運行路線規定等)
1986	運行路線規定廃止/複数社運行化基準明示(D:70万/T:100万)
1992	複数社運行化基準緩和(D:40万/T:70万)
1995	幅運賃制度(距離に応じた基準運賃導入, 下側25%の範囲で自由に運賃設定可) 事前購入割引の導入
1996	複数社運行化基準緩和(D:20万/T:35万)
1997	複数社運行化基準撤廃
1998	新規航空会社参入(ADO, SKY), 特定便割引導入
2000	航空法改正・東京羽田空港発着枠配分

路線参入規制の緩和と国内線旅客数

旅客数

(100万人)



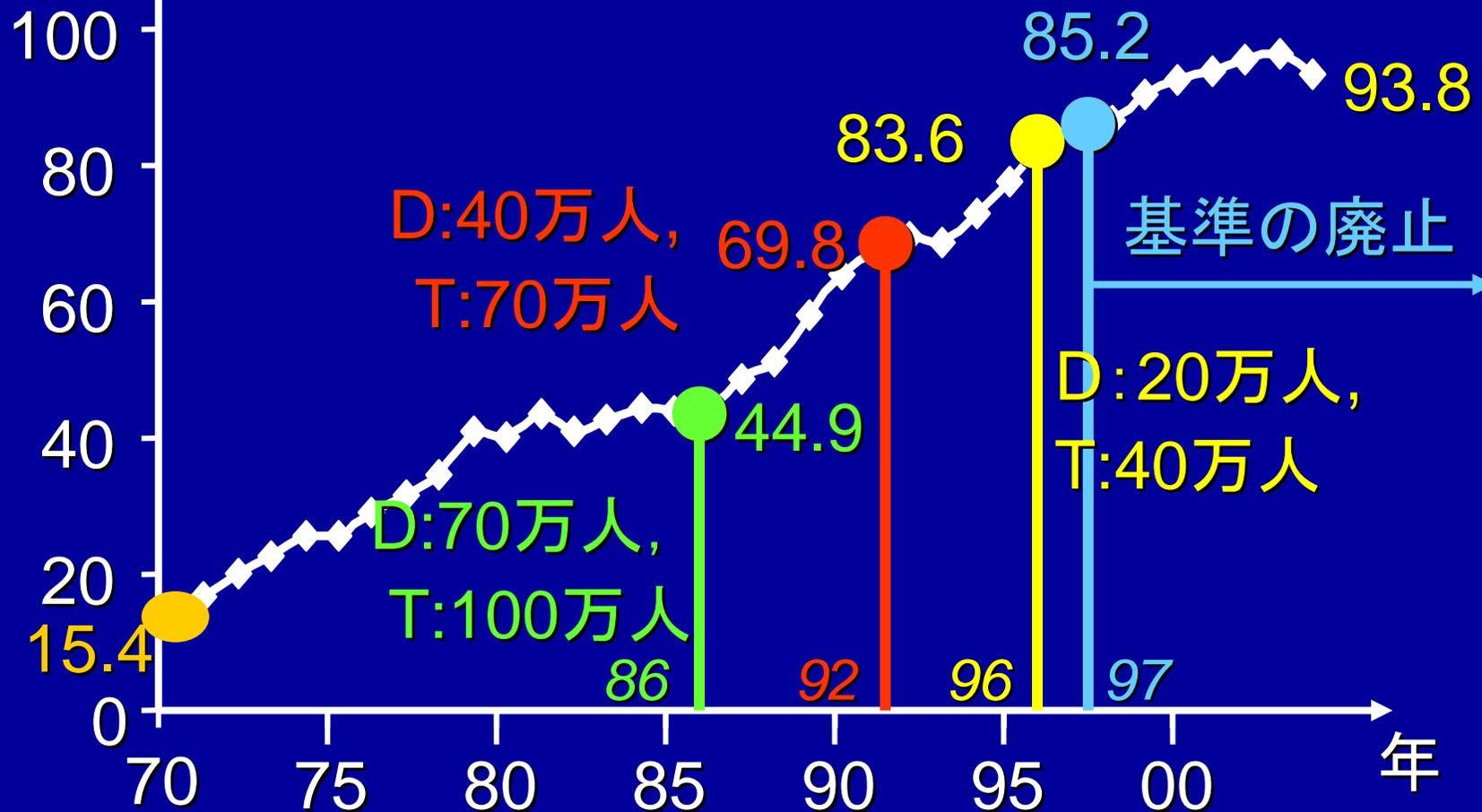
出典: 航空動態調査

(C) Institute for Transport Policy Studies, 2006

路線参入規制の緩和と国内線旅客数

旅客数

(100万人)



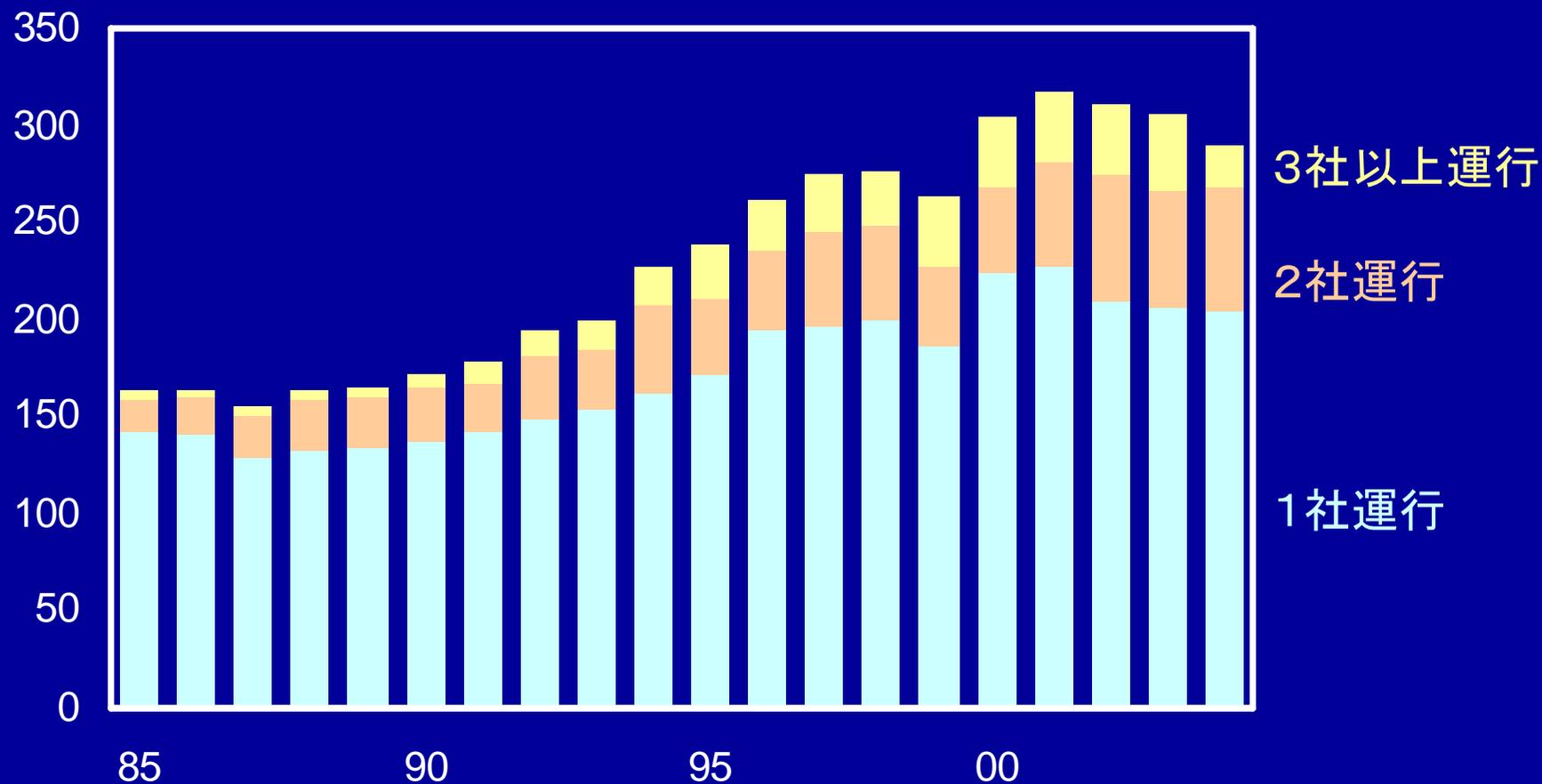
出典：航空動態調査

(C) Institute for Transport Policy Studies, 2006

路線参入規制の緩和

- 路線数で見ると、複数社運行化が進む
(特に92年以降加速)

路線数

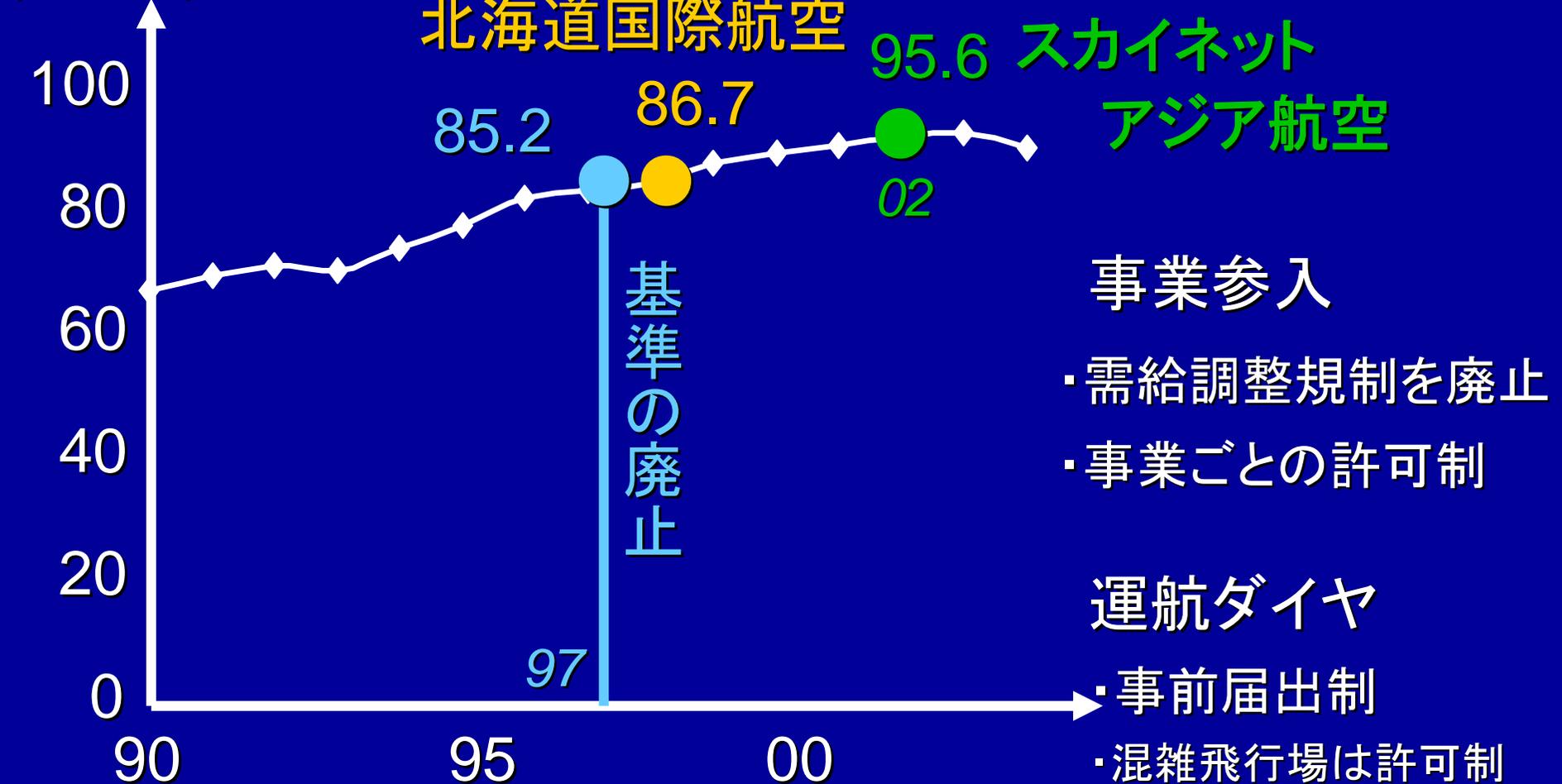


(C) Institute for Transport Policy Studies, 2006

新規航空会社参入との関連

旅客数

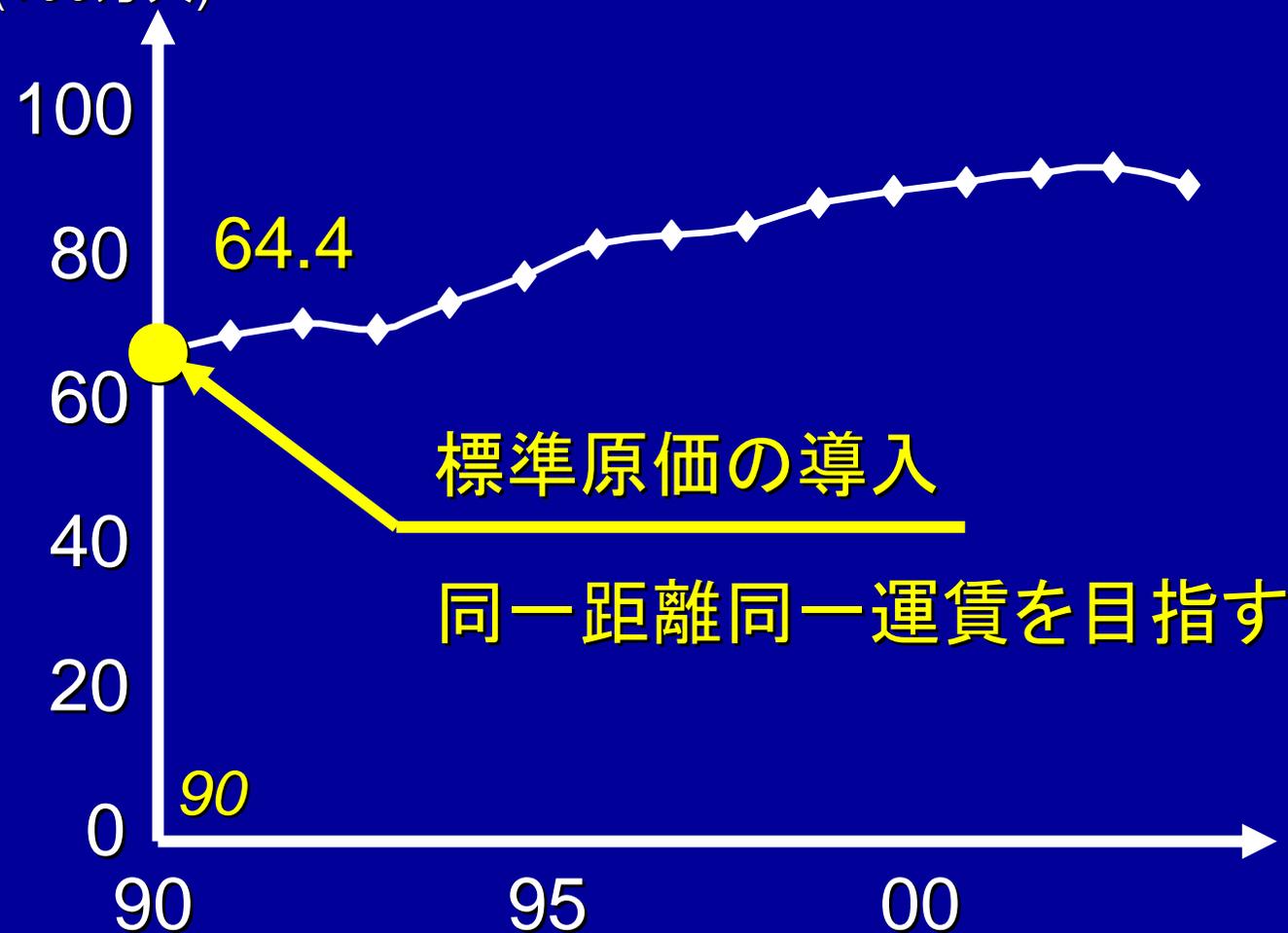
(100万人)



運賃規制緩和との関連

旅客数

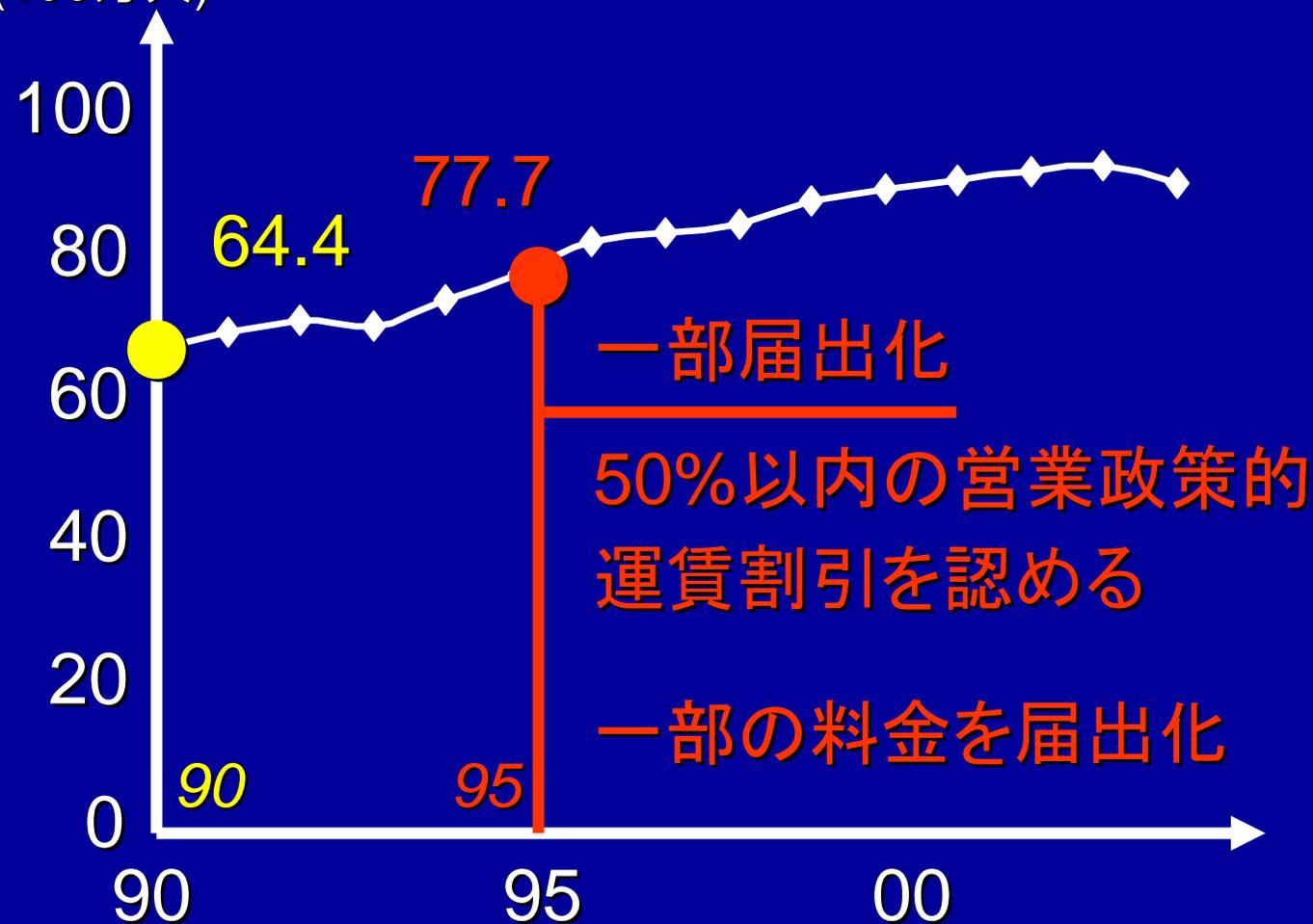
(100万人)



運賃規制緩和との関連

旅客数

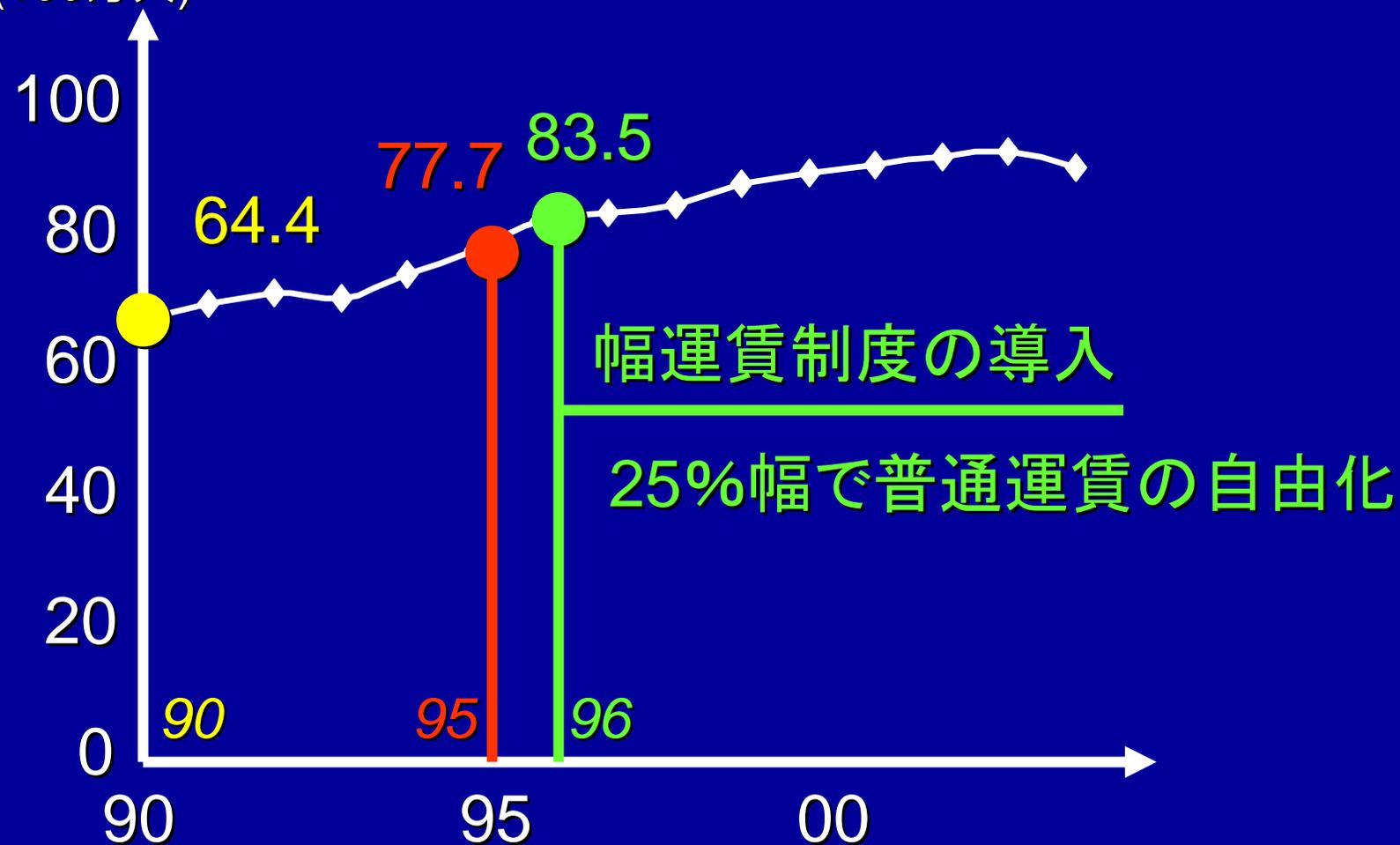
(100万人)



運賃規制緩和との関連

旅客数

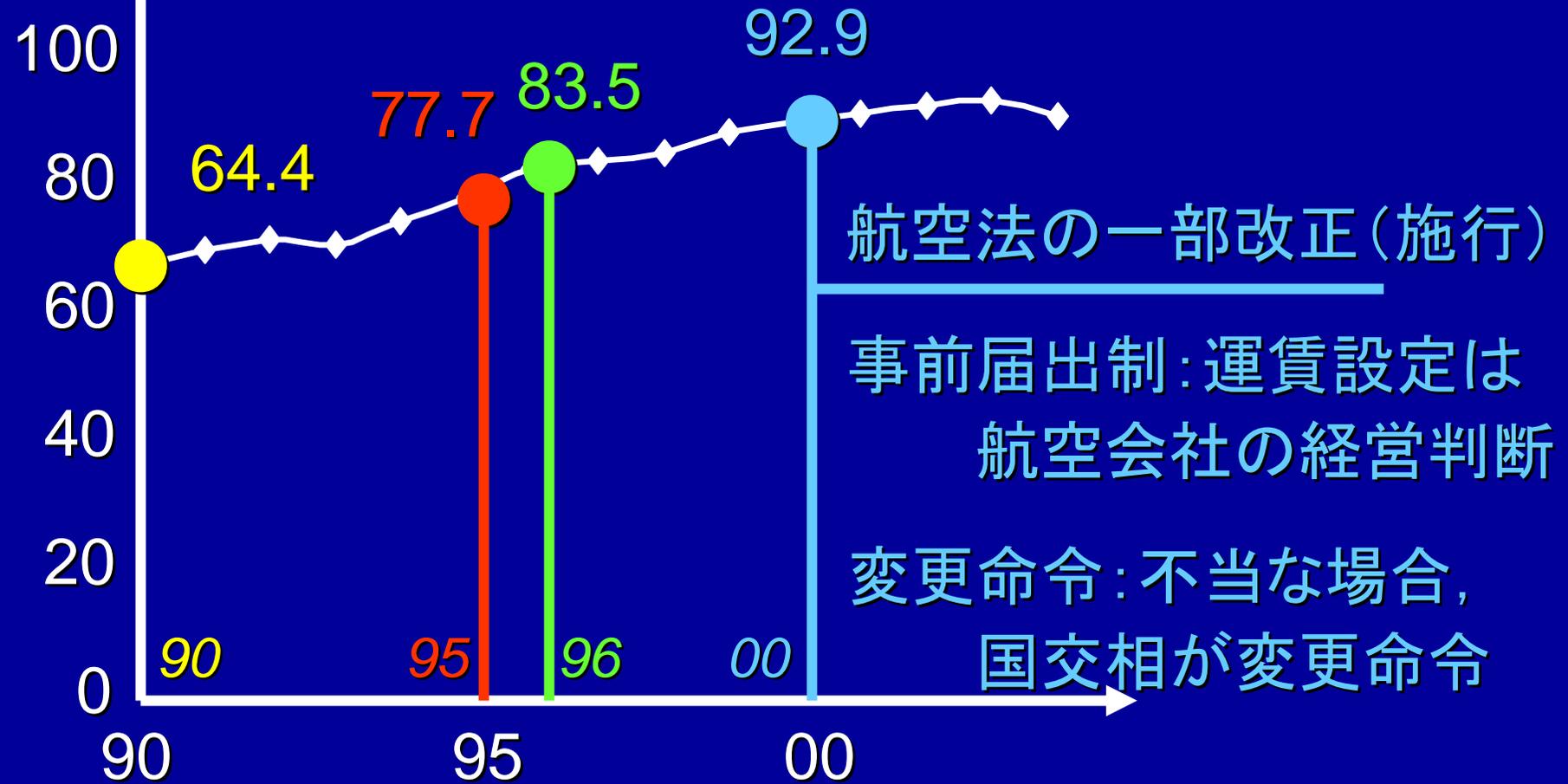
(100万人)



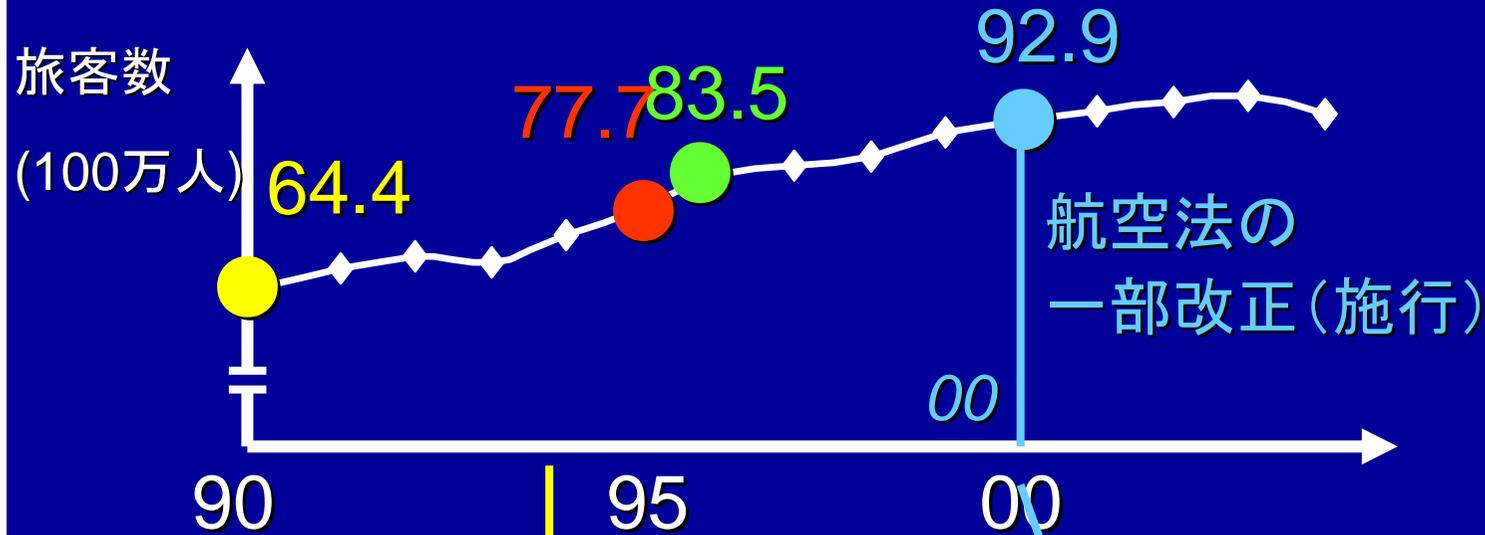
運賃規制緩和との関連

旅客数

(100万人)



設定運賃の種類の変遷



普通運賃

往復割引

回数券運賃

普通運賃

往復割引

回数券運賃

事前購入割引

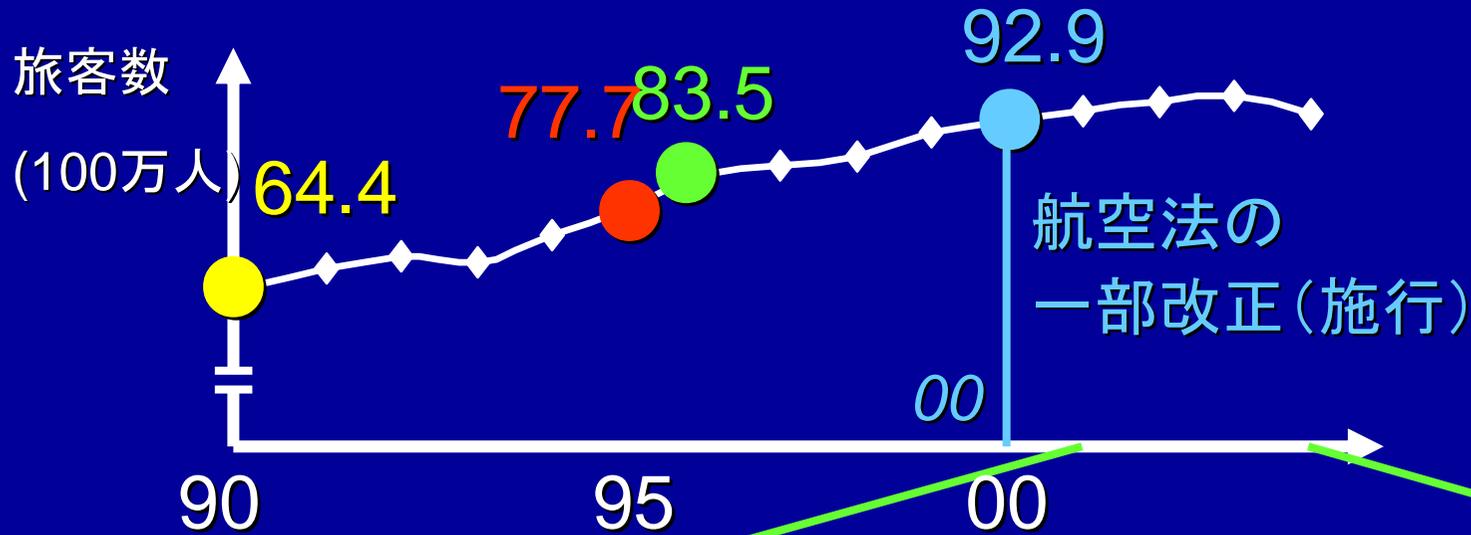
特定便割引

バーゲン型運賃

インターネット運賃

シャトル往復運賃

設定運賃の種類の変遷



普通運賃

往復割引
回数券運賃

普通運賃

往復割引
回数券運賃
事前購入割引
特定便割引
バーゲン型運賃
インターネット運賃
シャトル往復運賃

チケットレス割引
バスデー割引
結婚記念日割引
突然割引・タイム割引
マイル割引
特別席専用運賃

規制緩和推進のまとめ

	参入制度	運賃制度
1972年	路線ごとの免許制	認可制
規制緩和の推移	'72 45・47体制 '86 D・Tトラック化 ↓ 緩和 '97 廃止	'90 標準原価の導入 一部届出化 '96 幅運賃制度の導入
法改正	'00 航空法の一部改正(施行)	
現状	事業ごとの許可制	事前届出制
	事業参入は事業ごとの認可 運航ダイヤは事前届出制	航空会社の経営判断

【航空政策】

- ・空港整備推進
- ・規制緩和



【供給サイドの変化(サービス水準)】

- ・航空ネットワーク
- ・運賃水準(正規運賃)



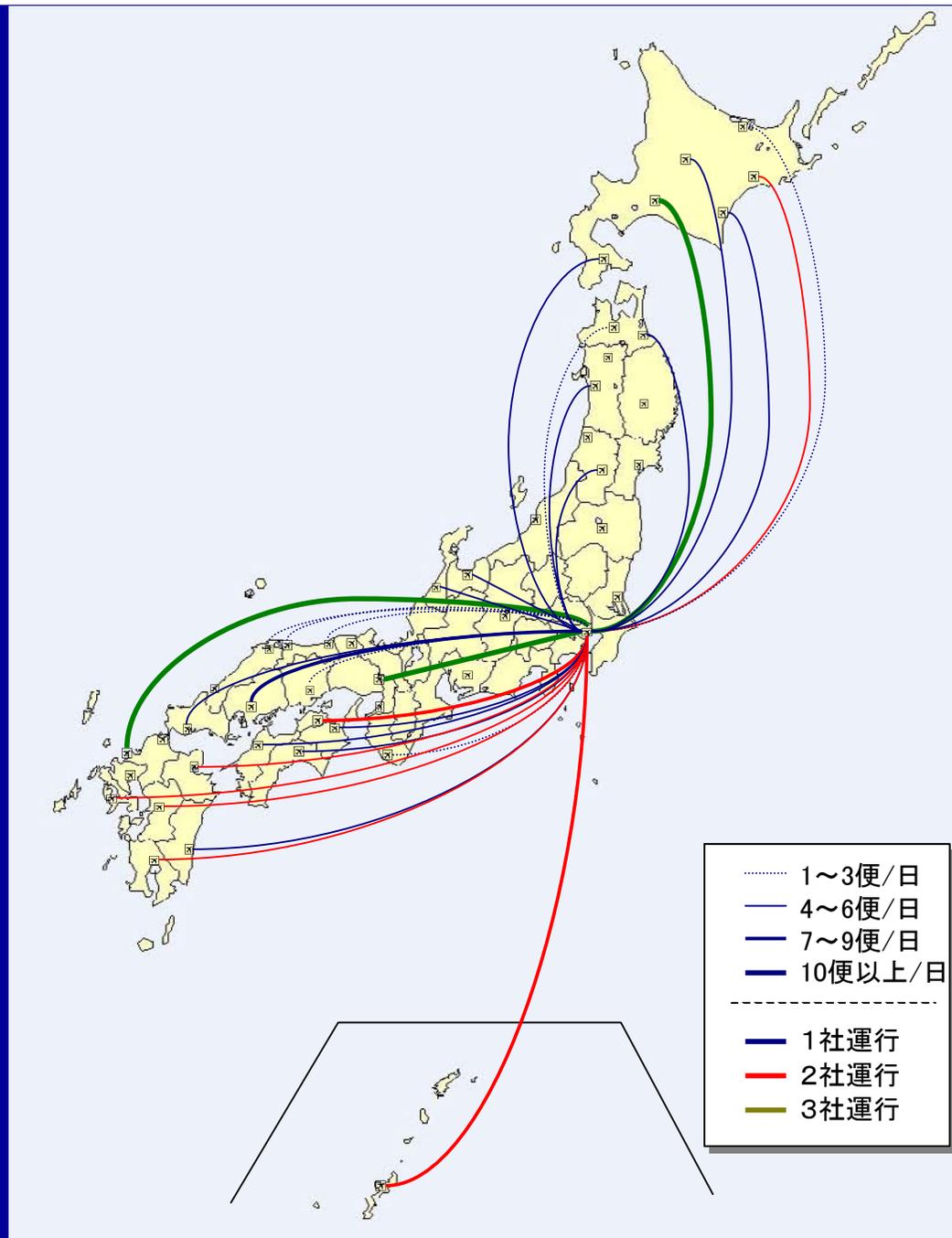
【需要の変化】

- ・利用者数
- ・地域間流動
- ・属性との関連

路線ネットワーク

東京羽田発着

- 1986年
(規制緩和前)

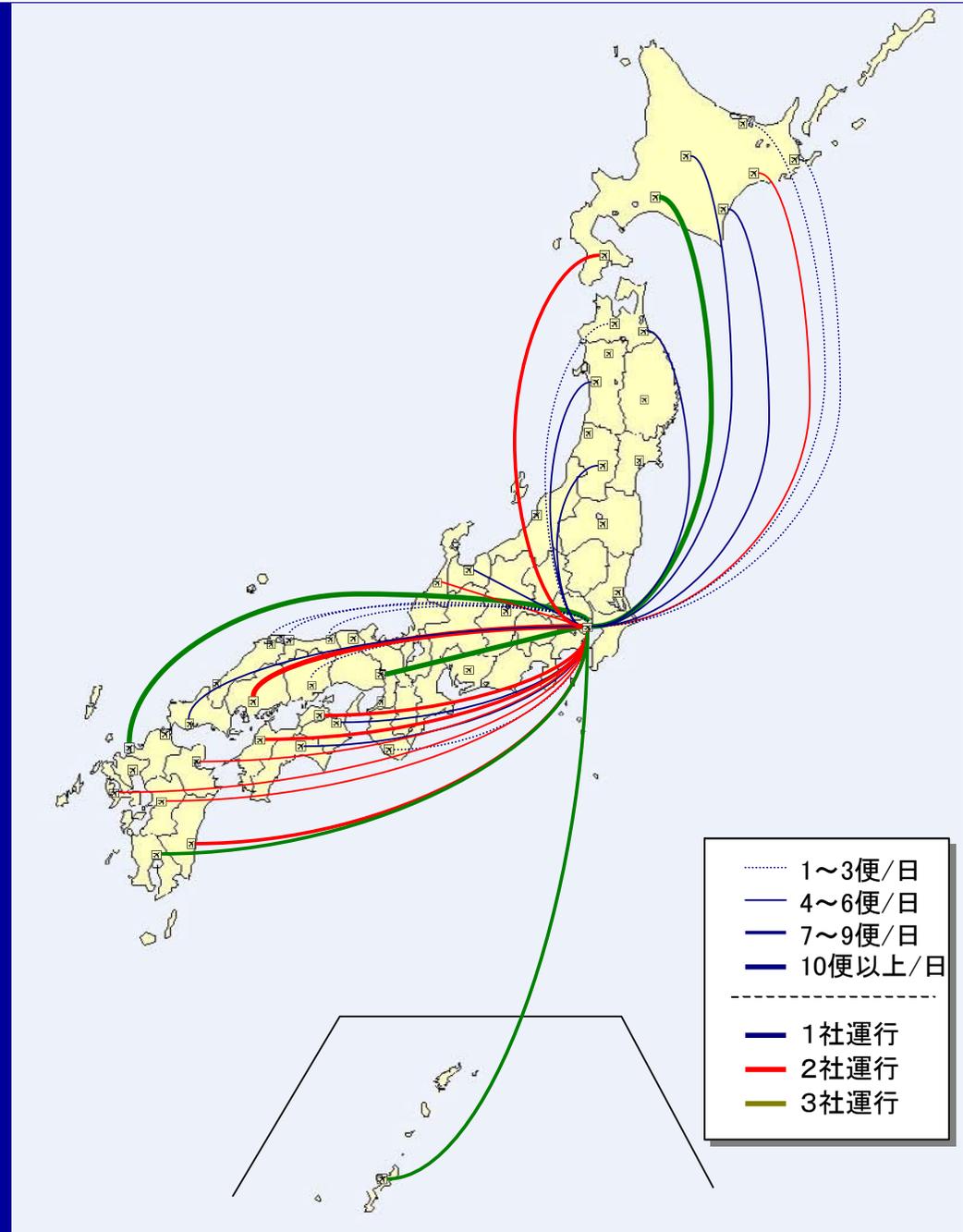


路線ネットワーク

東京羽田発着

- 1990年
(45・47体制撤廃後)

広島・宮崎・鹿児島
函館等で複数社運行化

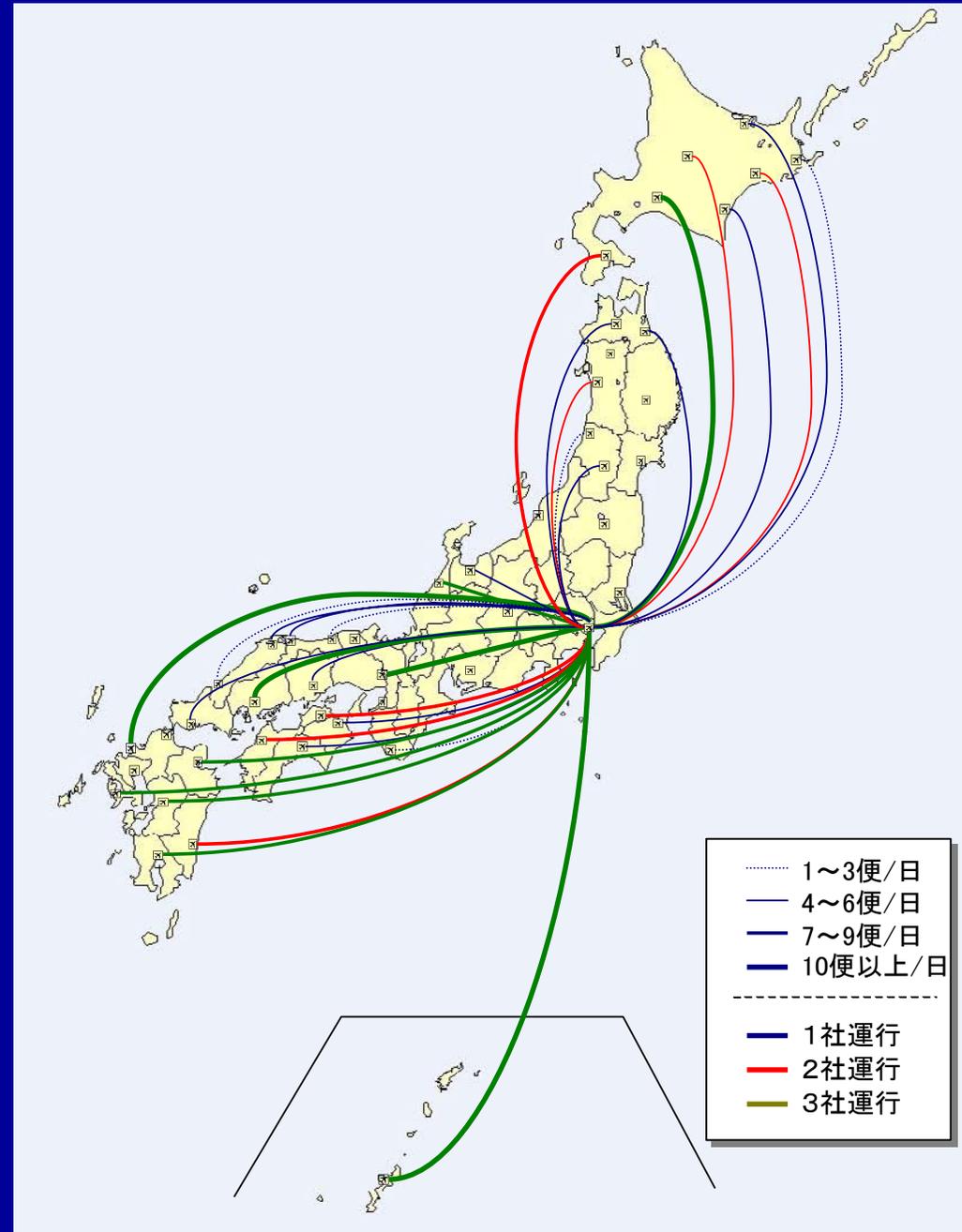


路線ネットワーク

東京羽田発着

- 1993年
(複数社運行化
基準緩和過程)

秋田・旭川→ダブル
広島・大分・熊本・長崎等
→トリプル

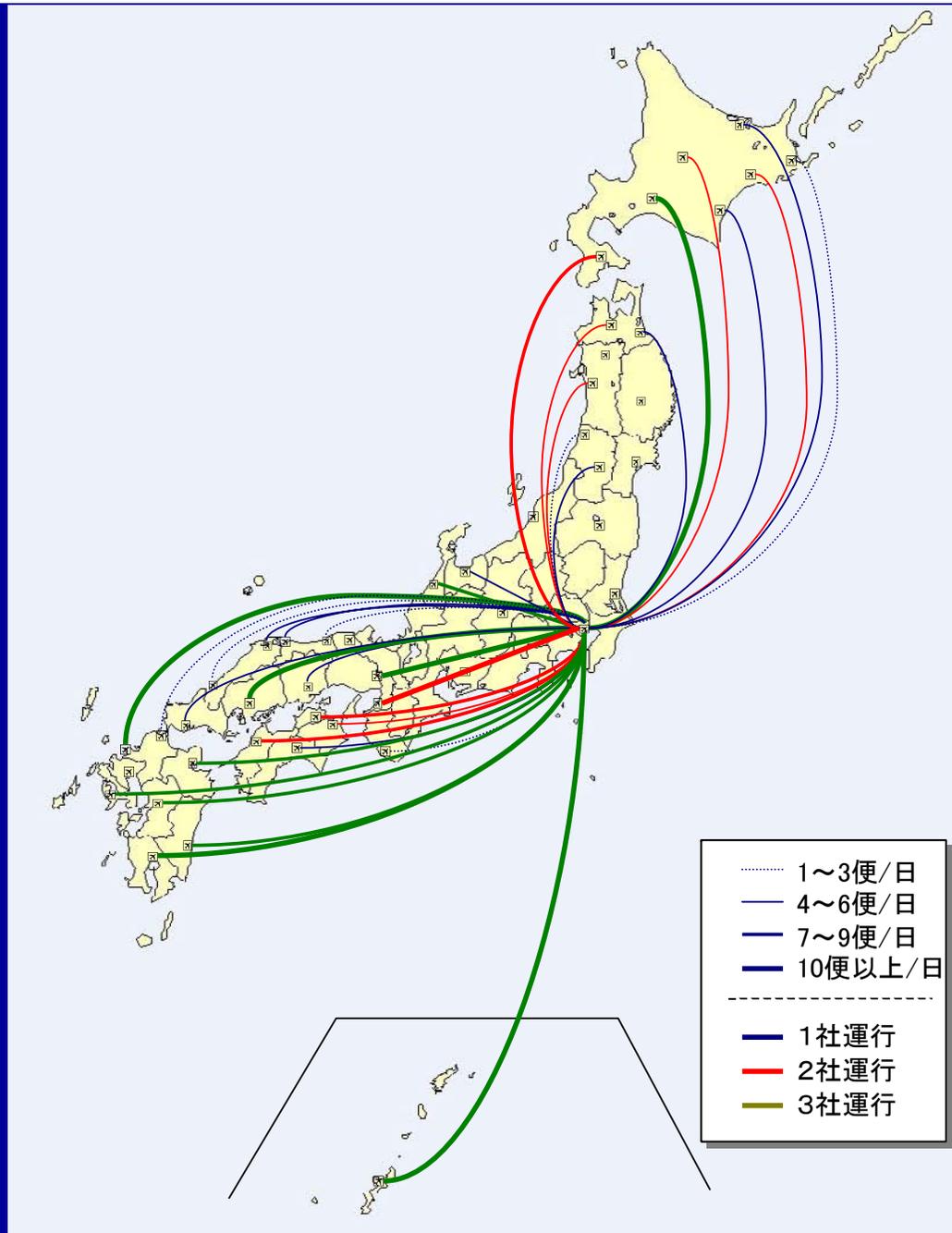


路線ネットワーク

東京羽田発着

- 1996年
(幅運賃導入後)

大きな変化無し

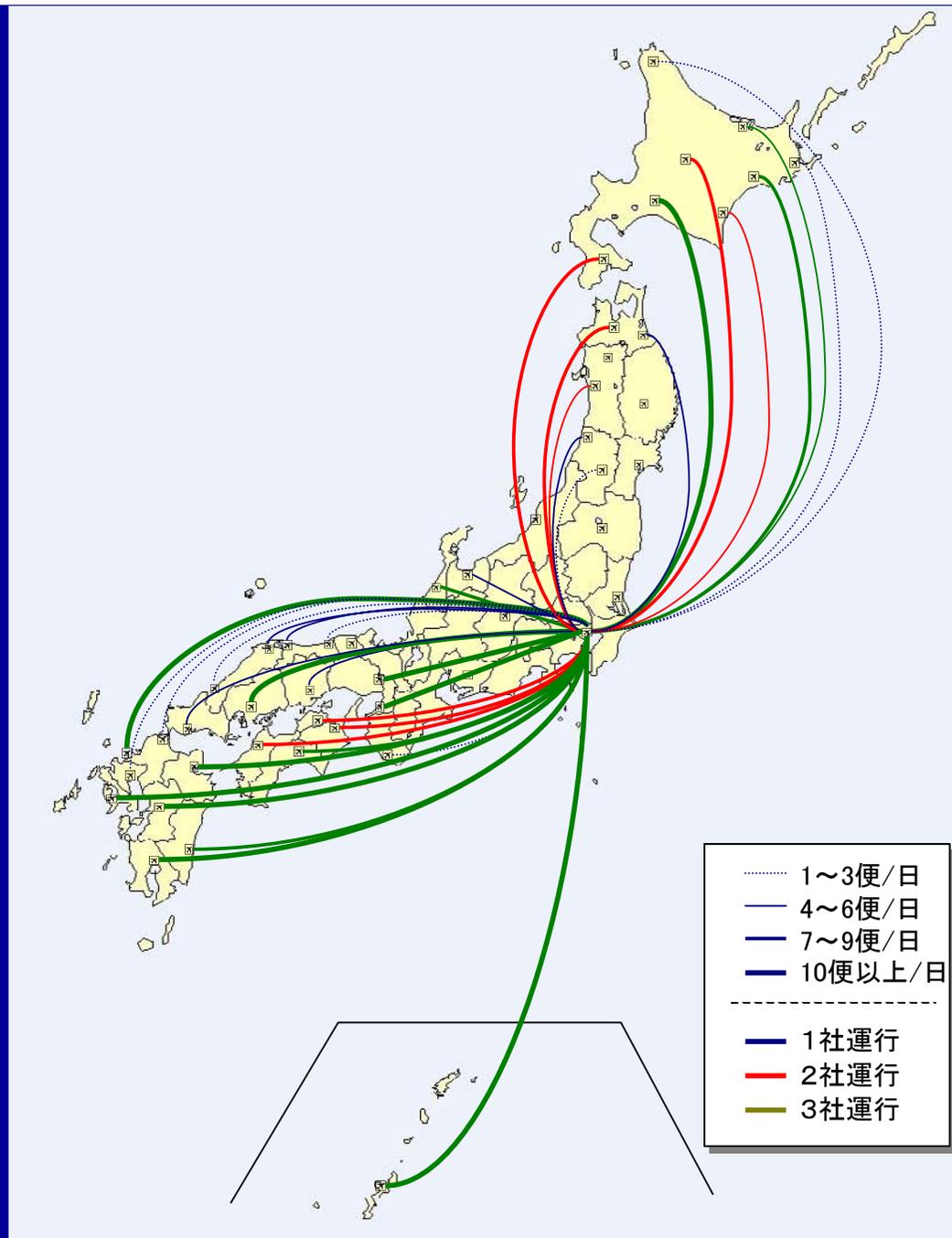


路線ネットワーク

東京羽田発着

- 1998年
(新規参入)

全体的に便数増

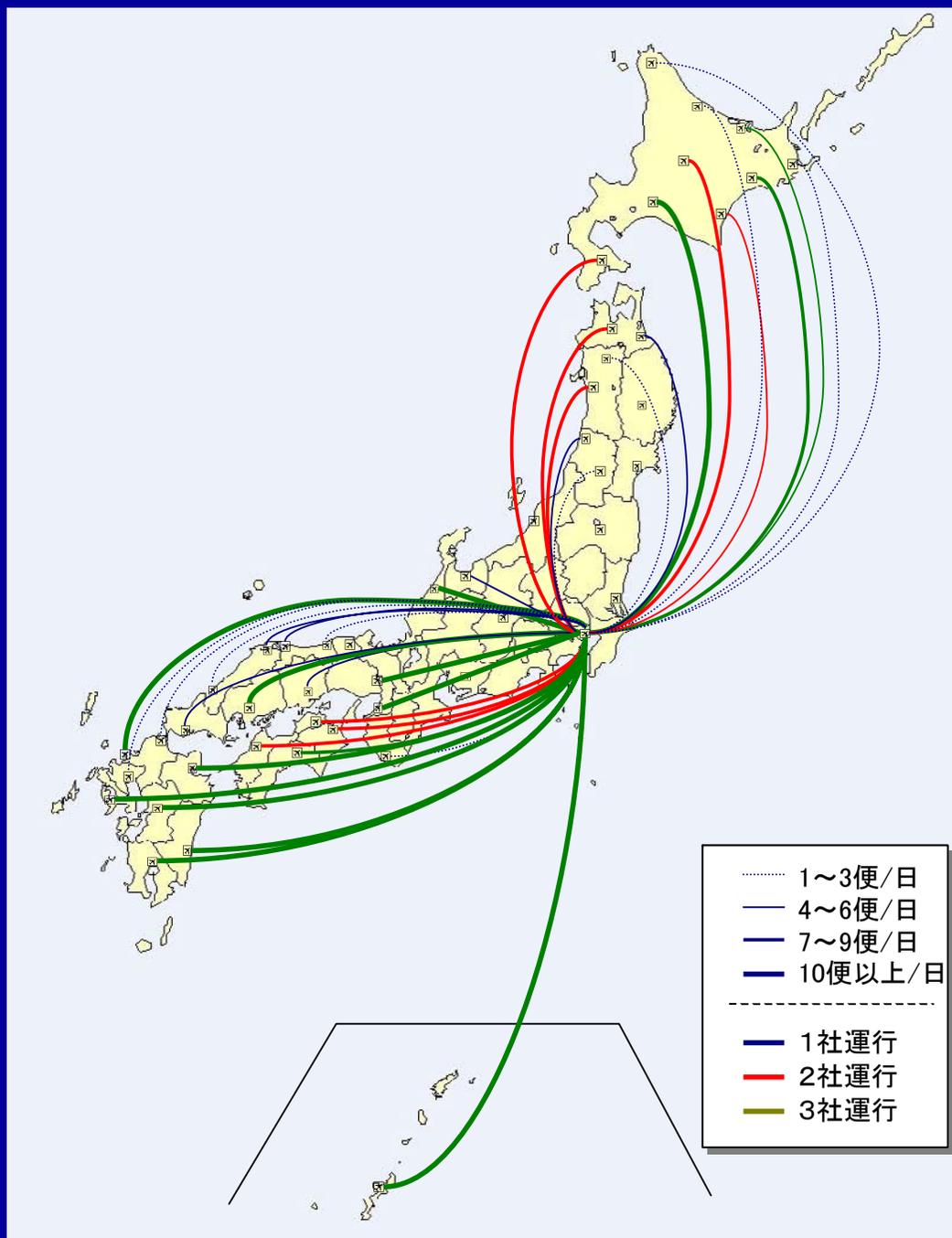


路線ネットワーク

東京羽田発着

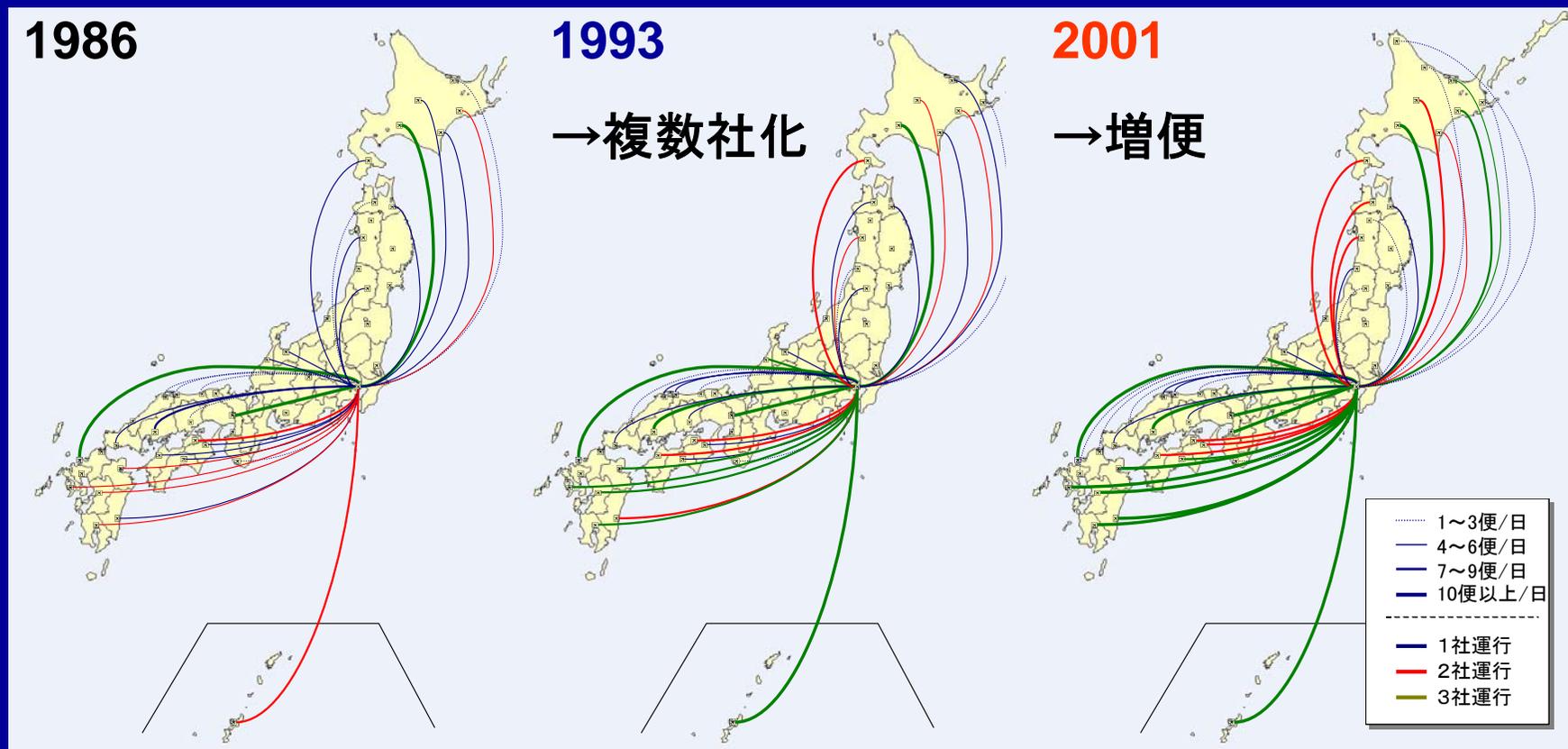
- 2001年
(航空法改正)

全体的に便数増



東京(羽田)線の特徴

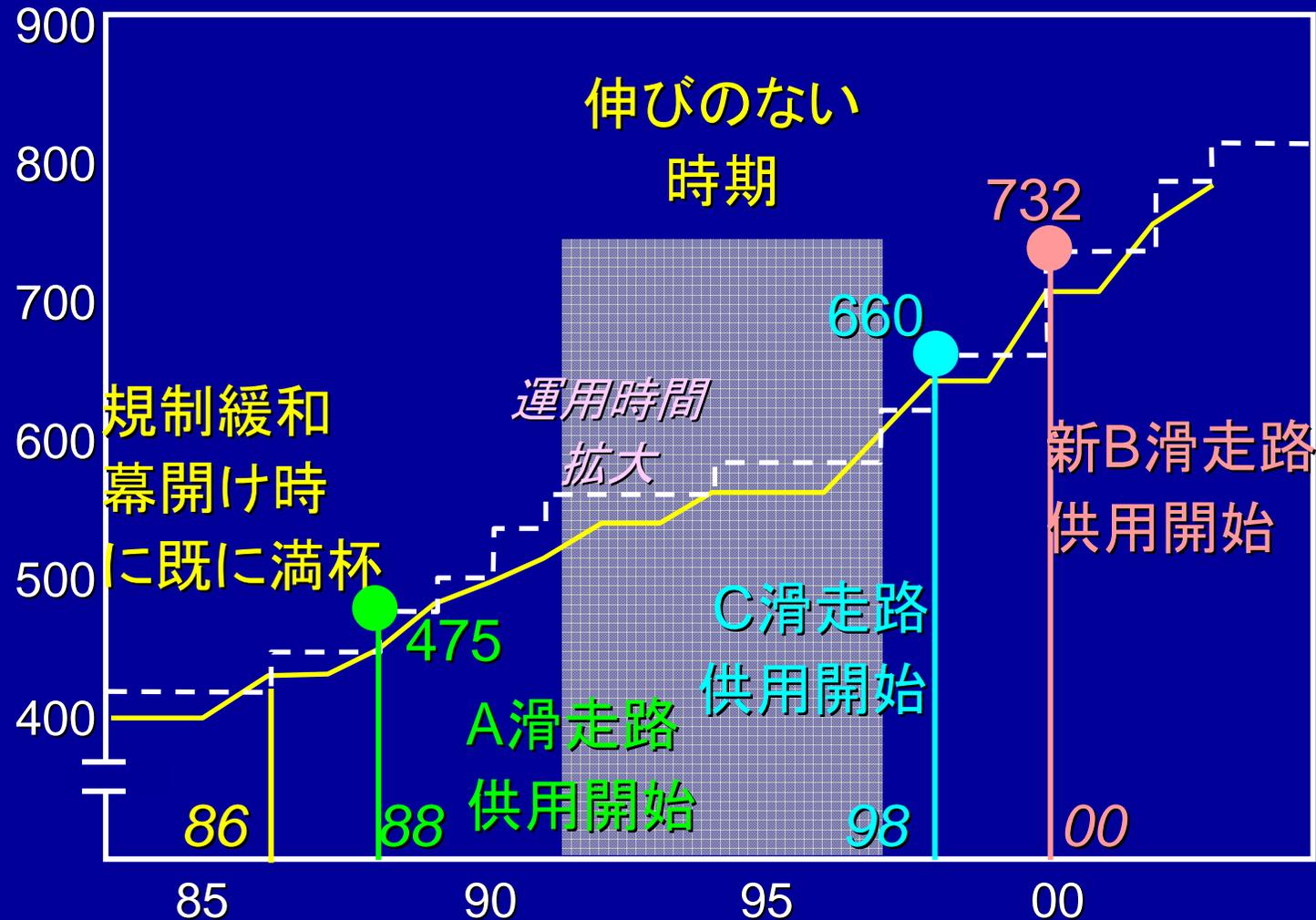
- 規制緩和後早期に長距離線が複数社化・増便
- 複数社化は1990年代前半まで. 以降は増便



発着枠問題－羽田空港の発着枠・発着回数の推移

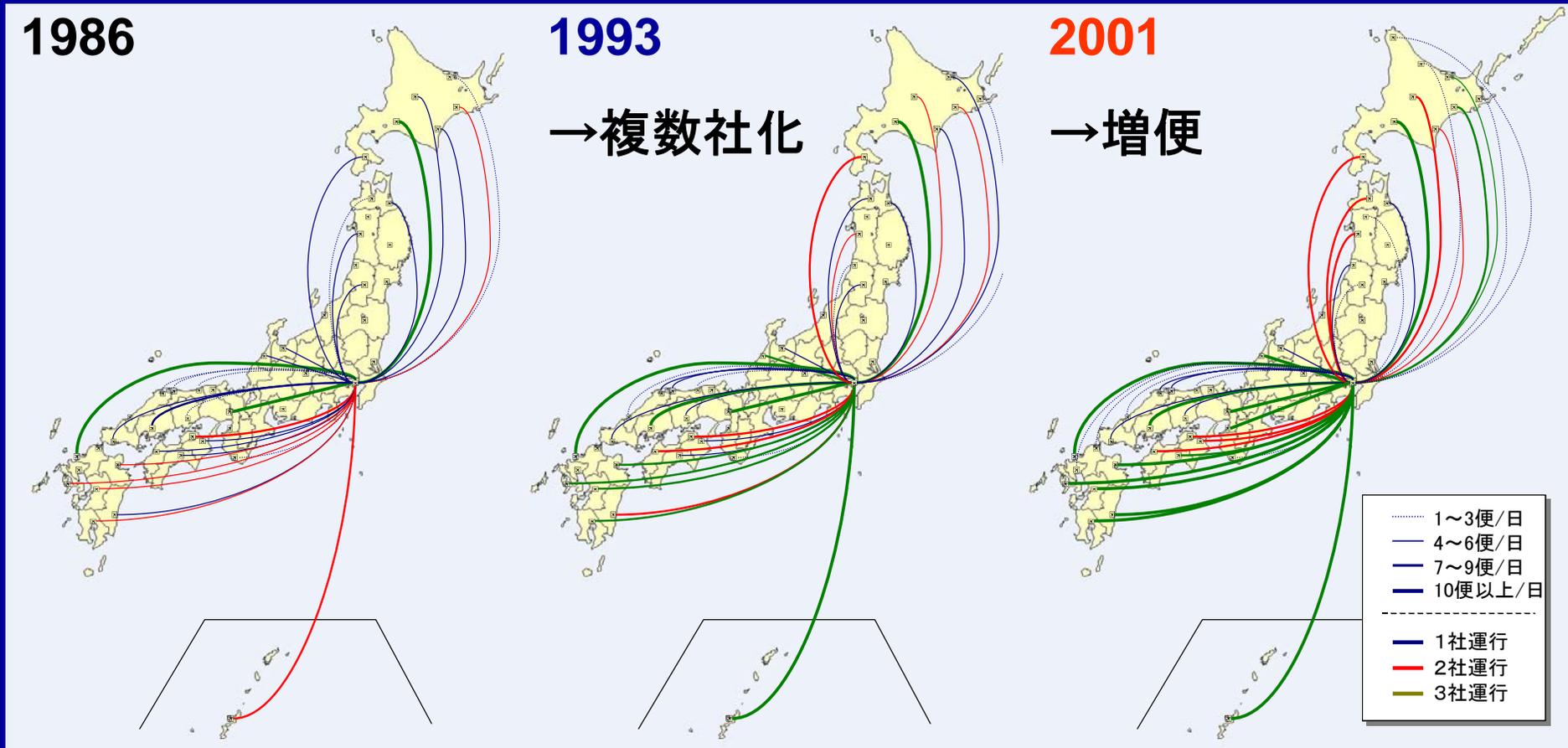
滑走路整備、運用時間拡大などにより

(回/日) 発着枠を拡大するが、常に満杯状態



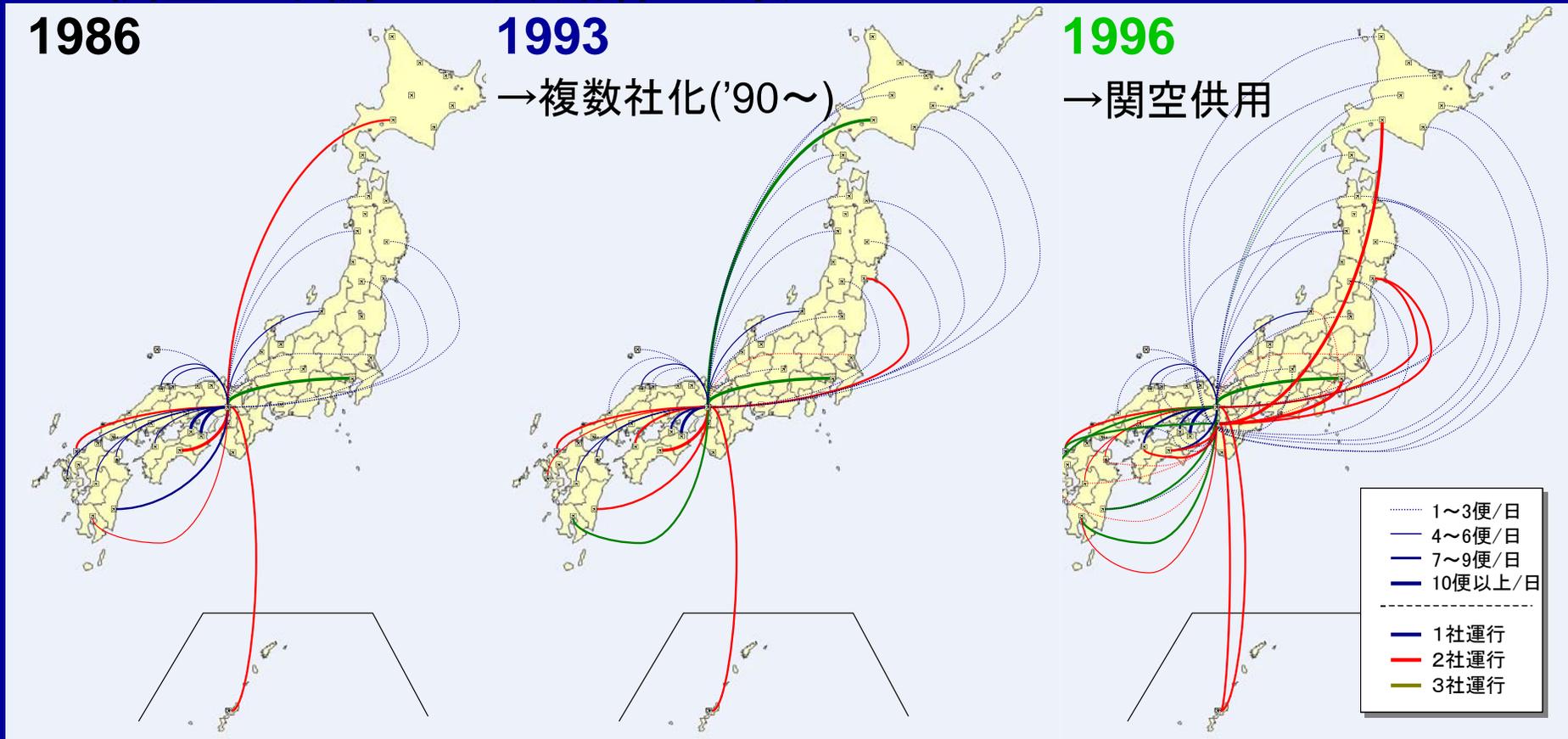
東京(羽田)線の特徴

- 規制緩和後早期に長距離線が複数社化・増便
- 複数社化は1990年代前半まで. 以降は増便



大阪(伊丹・関西)線の特徴

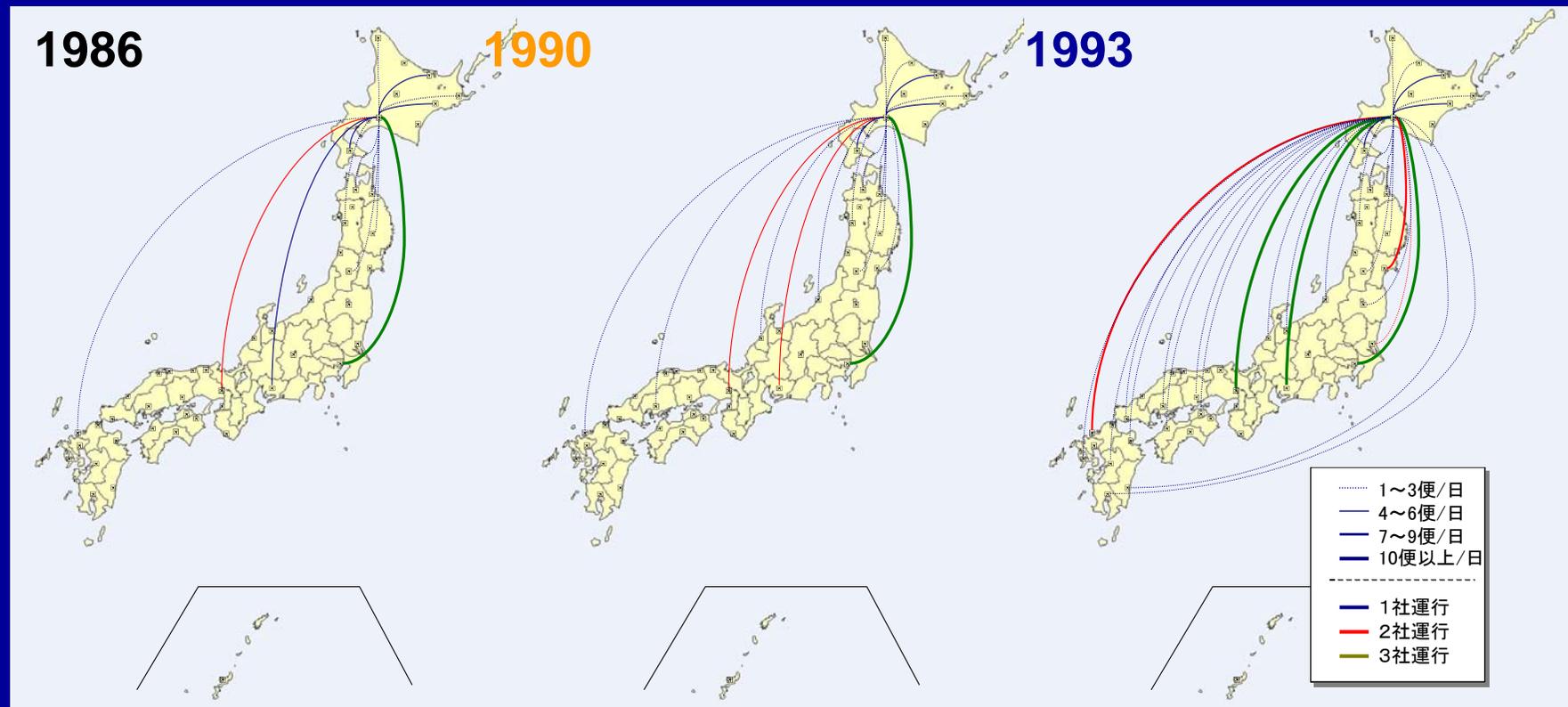
- 規制緩和後早期には大きな変化はなし
- 1990年代前半から複数社化, 増便, 新規路線開設
(関空供用時に九州・四国へはJAL, ANAのダブルトラック,)
- 関空の不調により、路線が淘汰



地方路線

【札幌(千歳)路線】

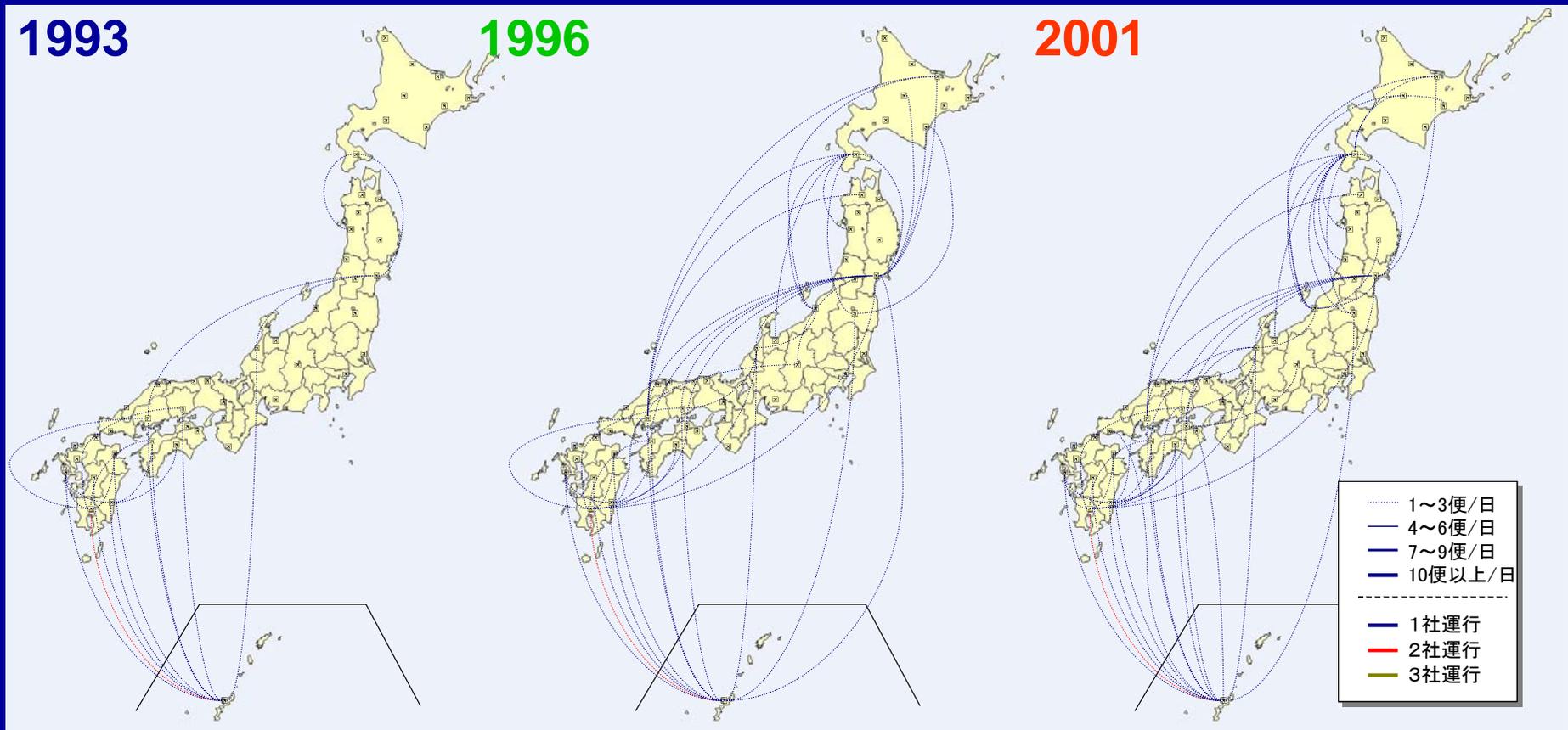
- 規制緩和以降段階的に新規路線開設
 - 後背人口の多い都市から順に
 - 多くの新規路線がANA



地方路線

【地方都市間路線】

- 1993年以降に急激に路線が増える
 - 低頻度(隔日便で目的地都市が近接), 主にJAS
- 2000年前後から減少傾向



(C) Institute for Transport Policy Studies, 2006

地方路線の拡張

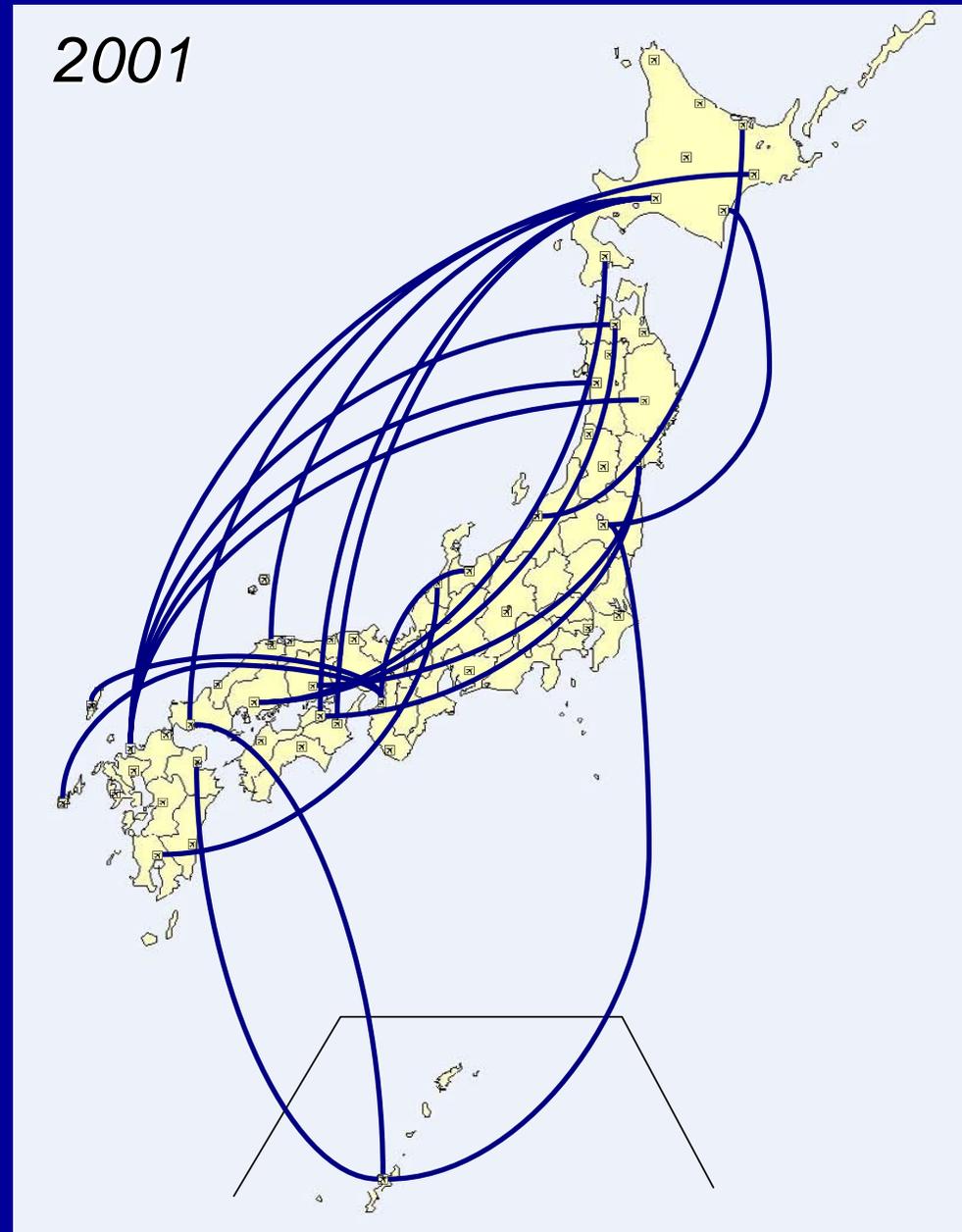
- ・ 隔日運行路線が多い
- ・ 時刻・距離帯が近似

【例】

広島=函館：月・木・土
（往-12:10発、復-16:15着）

広島=青森：火・水・金・日
（往-12:10発、復-16:15着）

- ・ 東京線・大阪線機材の
効率運用
- ・ フライトパターンを崩さない
（機材繰り）



路線の新設・廃止

- 新設路線は94年頃から増加（開港、ローカルが主）
- 2002年以降、減少が増加

(路線)



規制緩和推進のまとめ

参入制度

運賃制度

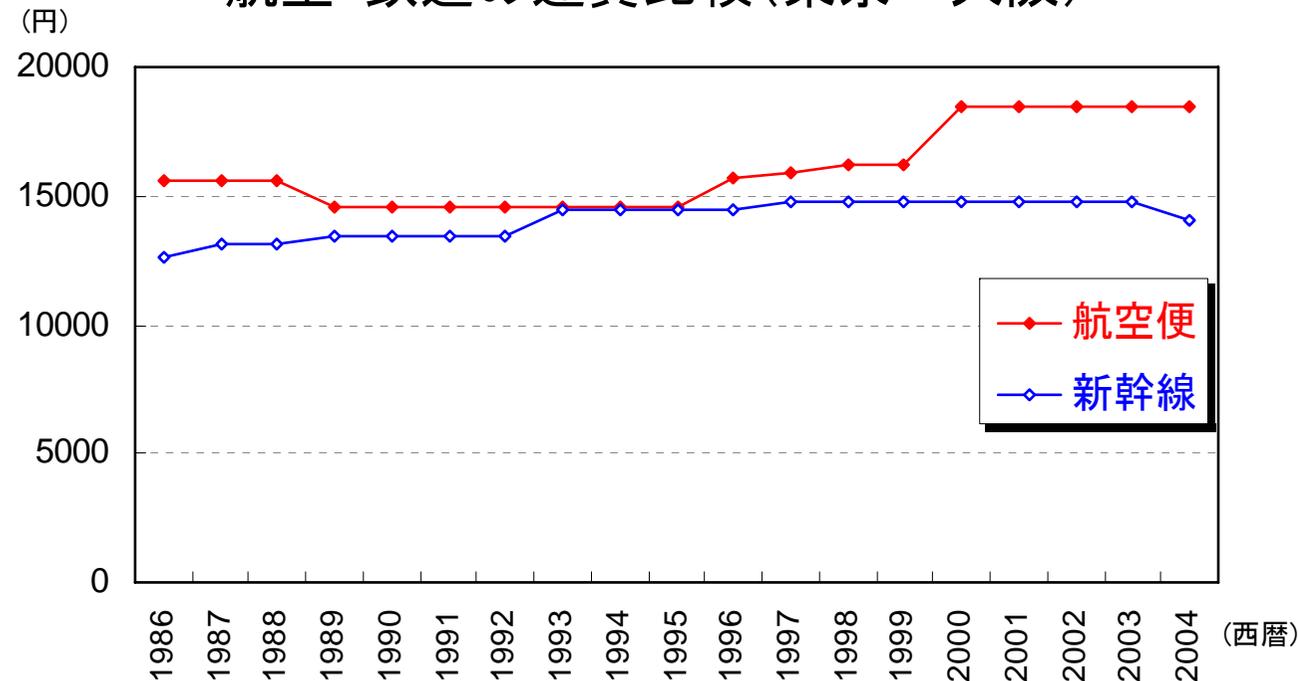
1972年	路線ごとの免許制	認可制
規制緩和の推移	'72 45・47体制	複数社運行化 ・東京(～'90) ・大阪('90～) 地方間路線・北海道・那覇線 増加('93ごろ～)
	'86 D・Tトラック化	
	↓ 緩和	
	'97 廃止	
法改正	'00	航空法の一部改正(施行)
現状	事業ごとの許可制	事前届出制
	事業参入は事業ごとの認可 運航ダイヤは事前届出制	航空会社の経営判断

運賃

■ 正規運賃水準

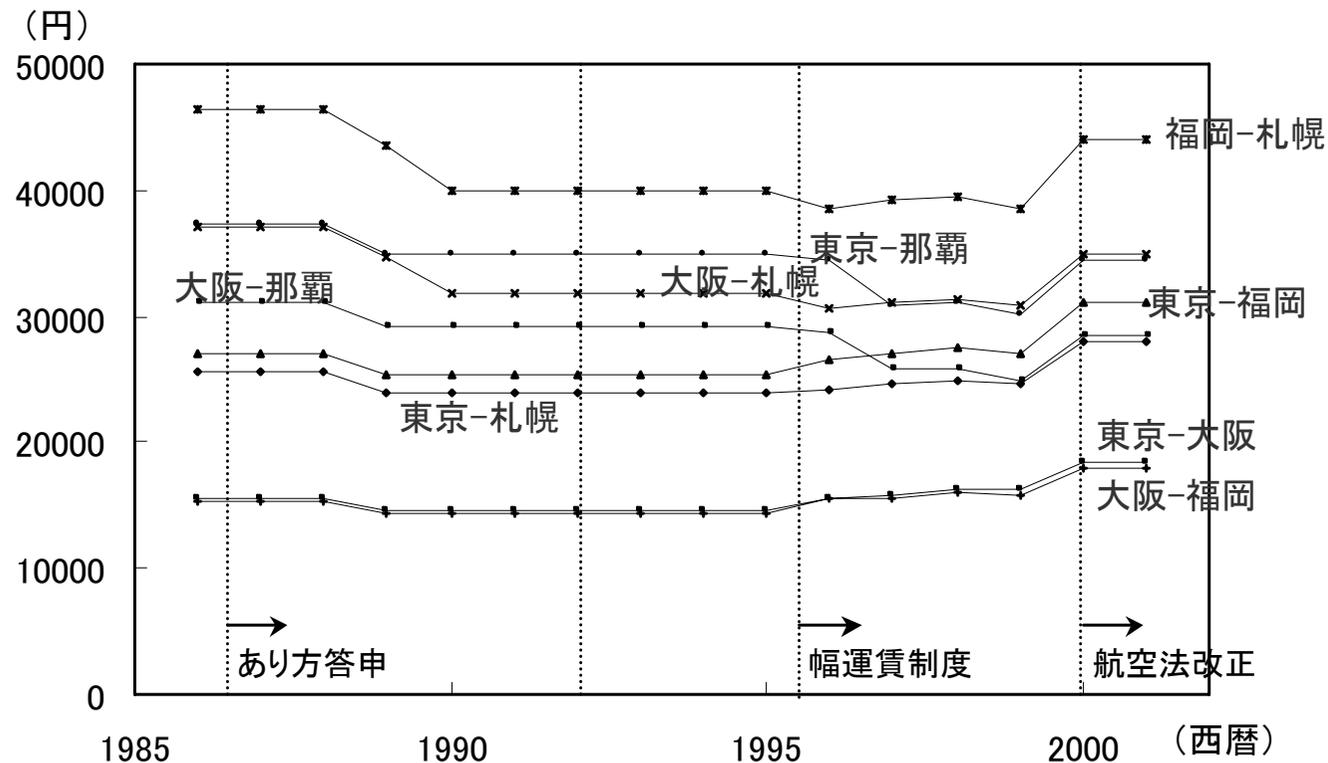
- 国内航空運賃水準－3度の大きな変化
- JR－消費税導入時に改定

航空・鉄道の運賃比較(東京＝大阪)



正規運賃水準

- 路線間格差がある
- 幅運賃制度導入時に値上, 値下路線がある
 - 値下 : 北海道線, 大阪=北方向路線



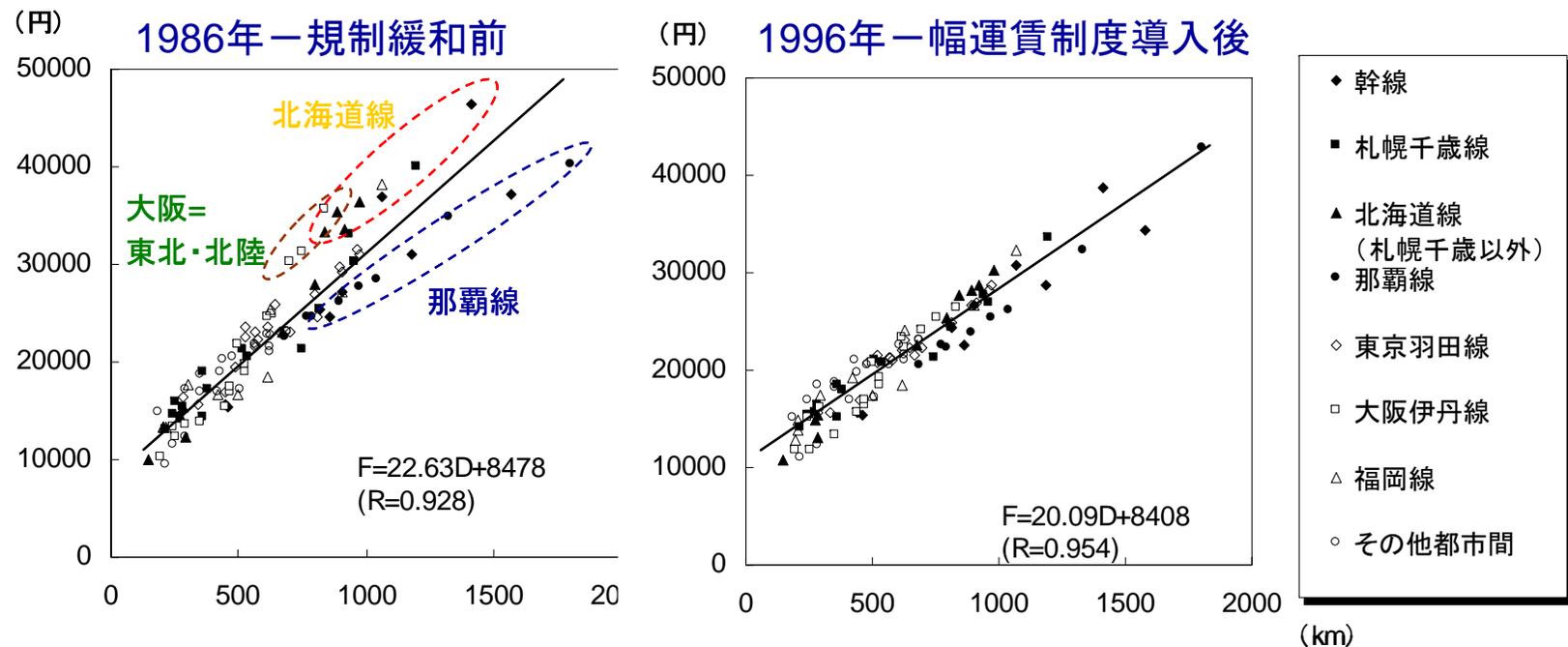
出典: JTB時刻表

正規運賃水準

- これまでの規制緩和政策において,
“運賃割引”は大きなテーマ
 - 運賃そのものの低減
 - 路線間の格差
- 1995年から比較的自由に設定可能
 - 幅運賃、航空法改正
- 規制緩和と運賃設定の変化を分析
 - 運賃設定：距離に依存
 - 距離と正規運賃設定の関係を見る

正規運賃水準の変化

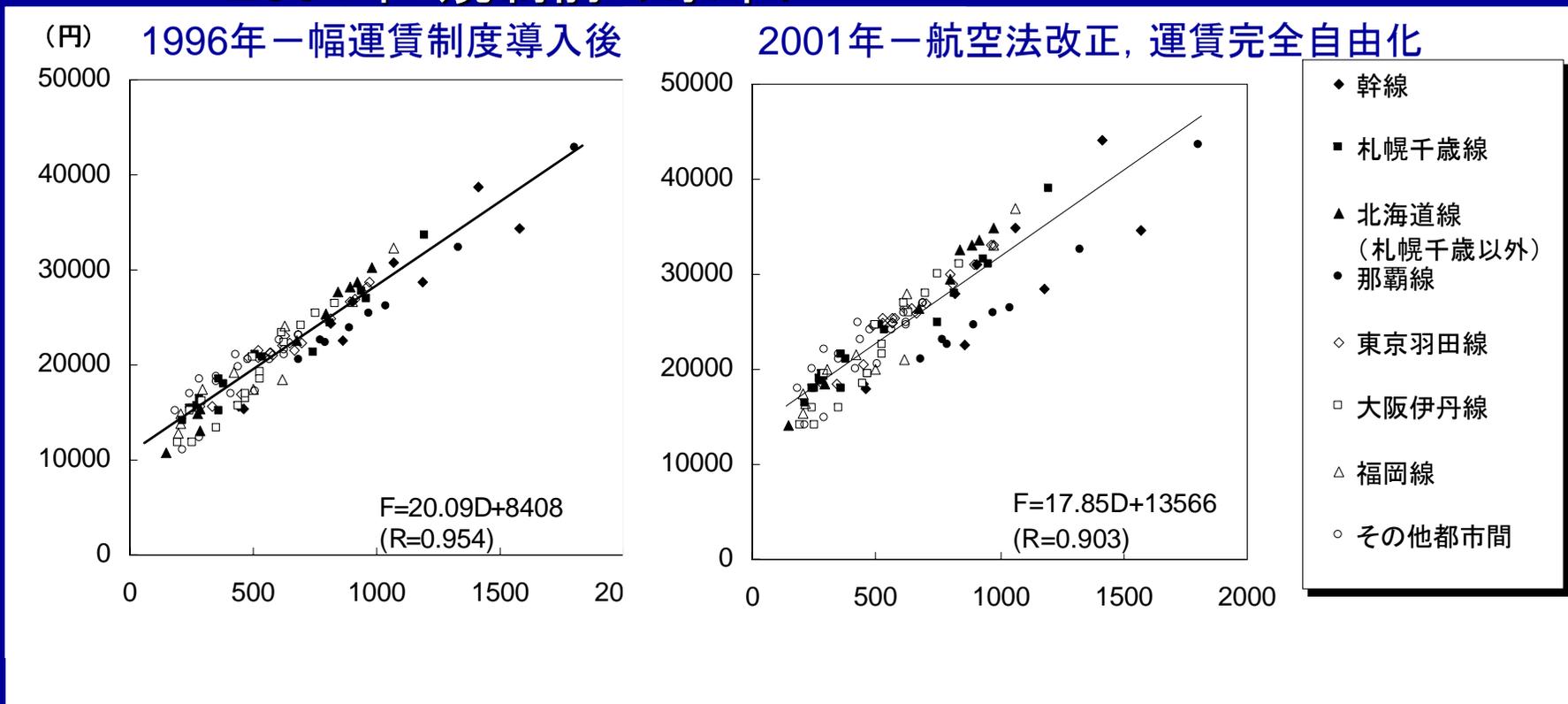
- 規制緩和後幅運賃制度導入時まで
地方間格差が是正



出典: 神田, 森地, 日比野: 「我が国における航空規制緩和政策の影響分析」
土木計画学研究・講演集 No.31

正規運賃水準の変化

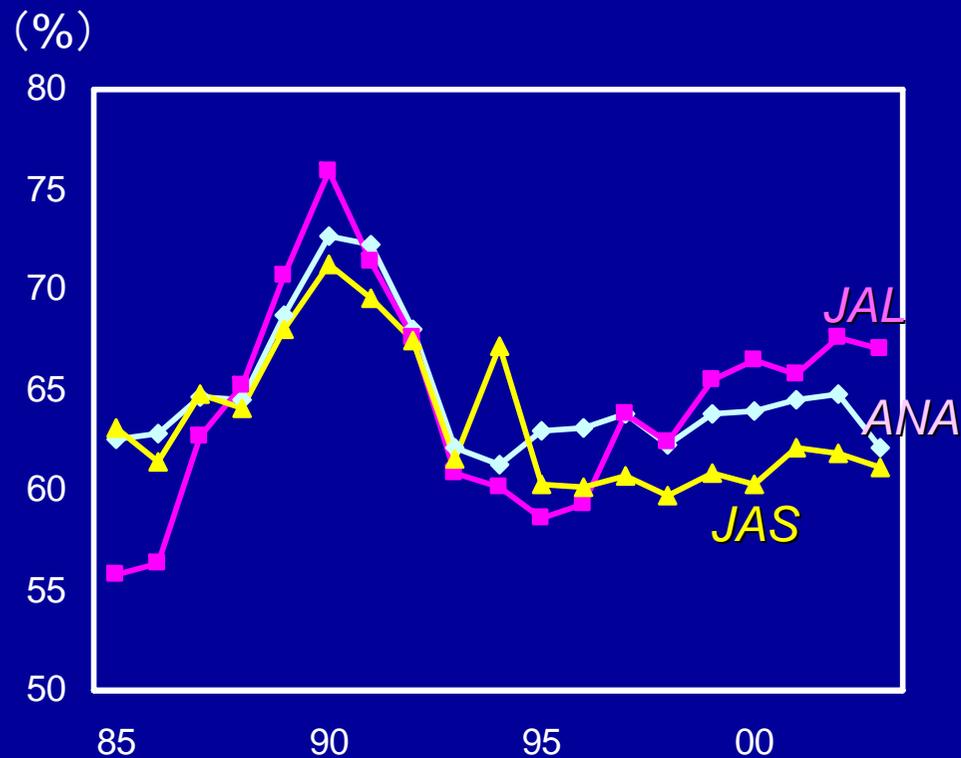
- 1996年以降運賃格差が再度拡大
- 1kmあたり運賃：
 - 1996年：沖縄線，北海道線同水準
 - 2001年：規制前の水準に



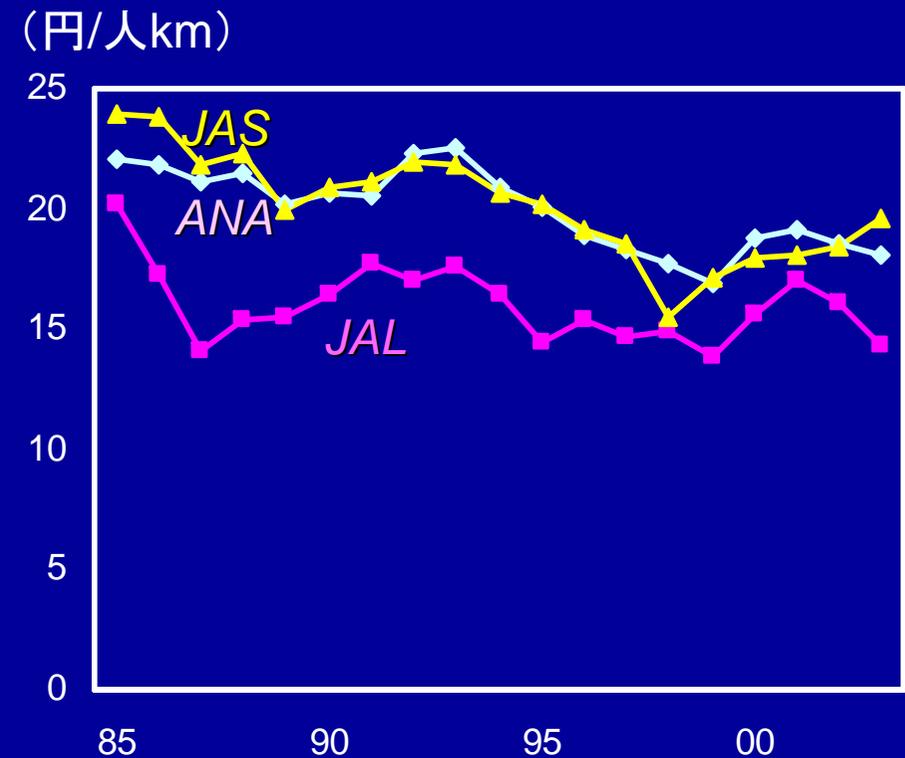
正規運賃の形骸化

- 割引運賃の多様化・普及で正規運賃は形骸化
(座席利用率・正規運賃は上昇でも
採算は劇的に改善せず)

□座席利用率



□イールド(人kmあたり旅客収入)



規制緩和推進のまとめ

参入制度

運賃制度

	参入制度	運賃制度
1972年	路線ごとの免許制	認可制
規制緩和の推移	'72 45・47体制	'90 標準原価の導入 地域間格差是正は達成
	'86 D・Tトラック化 ↓ 緩和	
	'97 廃止	'96 幅運賃制度の導入 正規運賃上昇・格差拡大 (一方で、割引運賃の台頭)
法改正	'00 航空法の	
現状	事業ごとの許可制	事前届出制
	事業参入は事業ごとの認可 運航ダイヤは事前届出制	航空会社の経営判断

2. 航空政策・航空サービスの変化が 国内航空旅客需要に与える影響

【航空政策】

- ・空港整備推進
- ・規制緩和



【供給サイドの変化(サービス水準)】

- ・航空ネットワーク
- ・運賃水準(正規運賃)

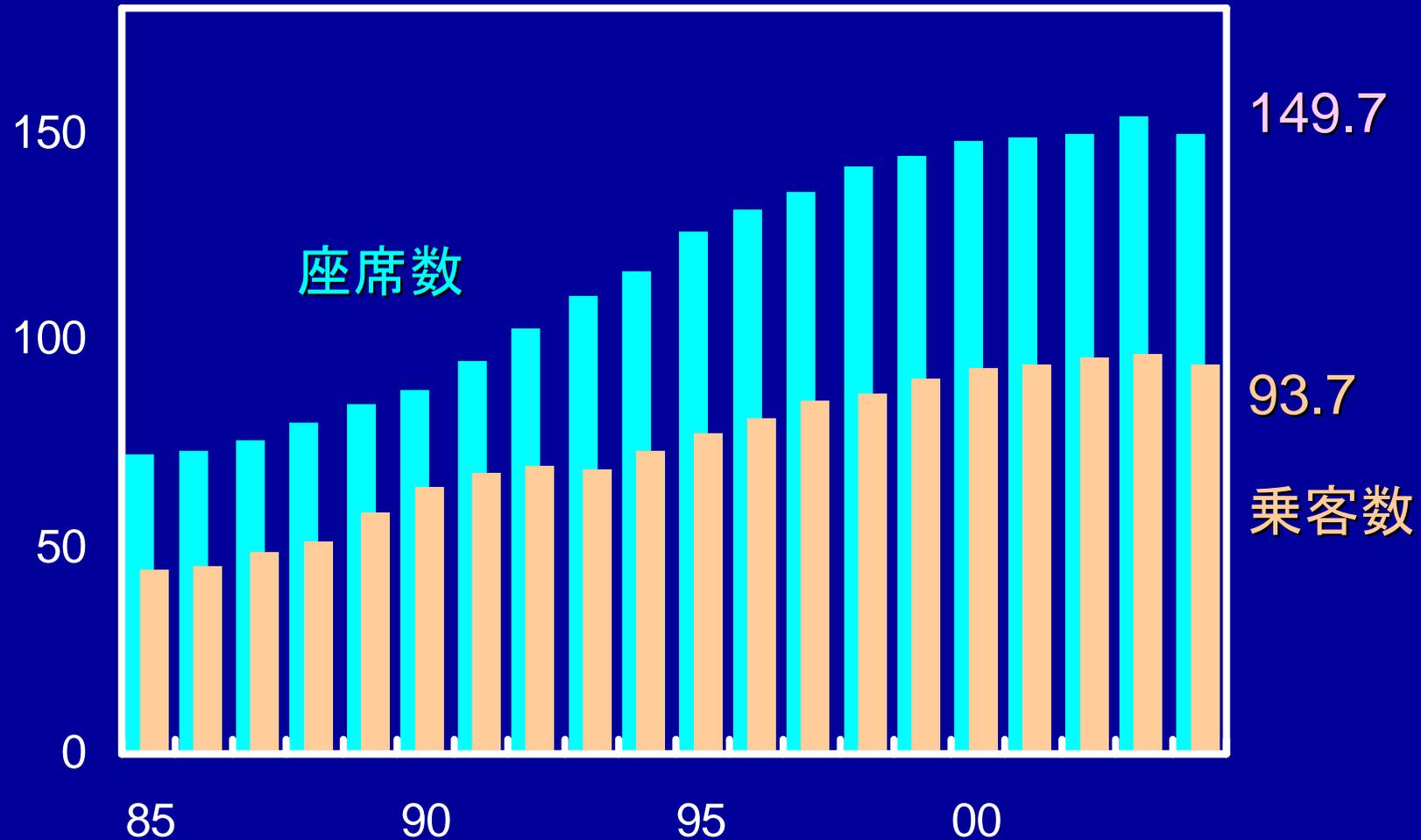


【需要の変化】

- ・利用者数
- ・地域間流動
- ・属性との関連

乗降客数の推移

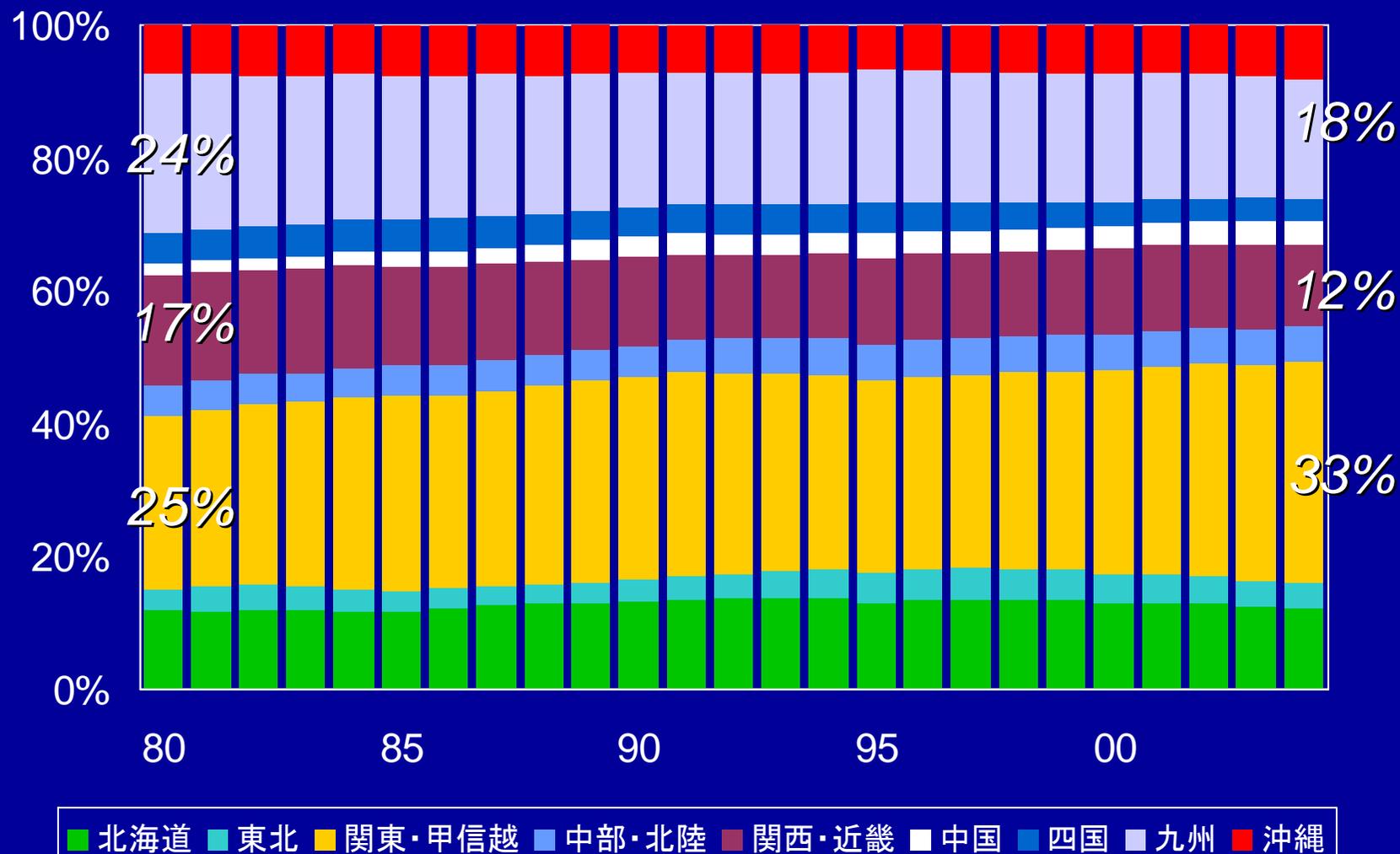
- 座席数・乗客数とも20年で約2倍に
乗降客数(100万人)



出典)『数字で見る航空』より作成

地域別乗降客数シェアの推移

- 関東・甲信越(≡羽田) → 増加
- 関西・九州 → 低下



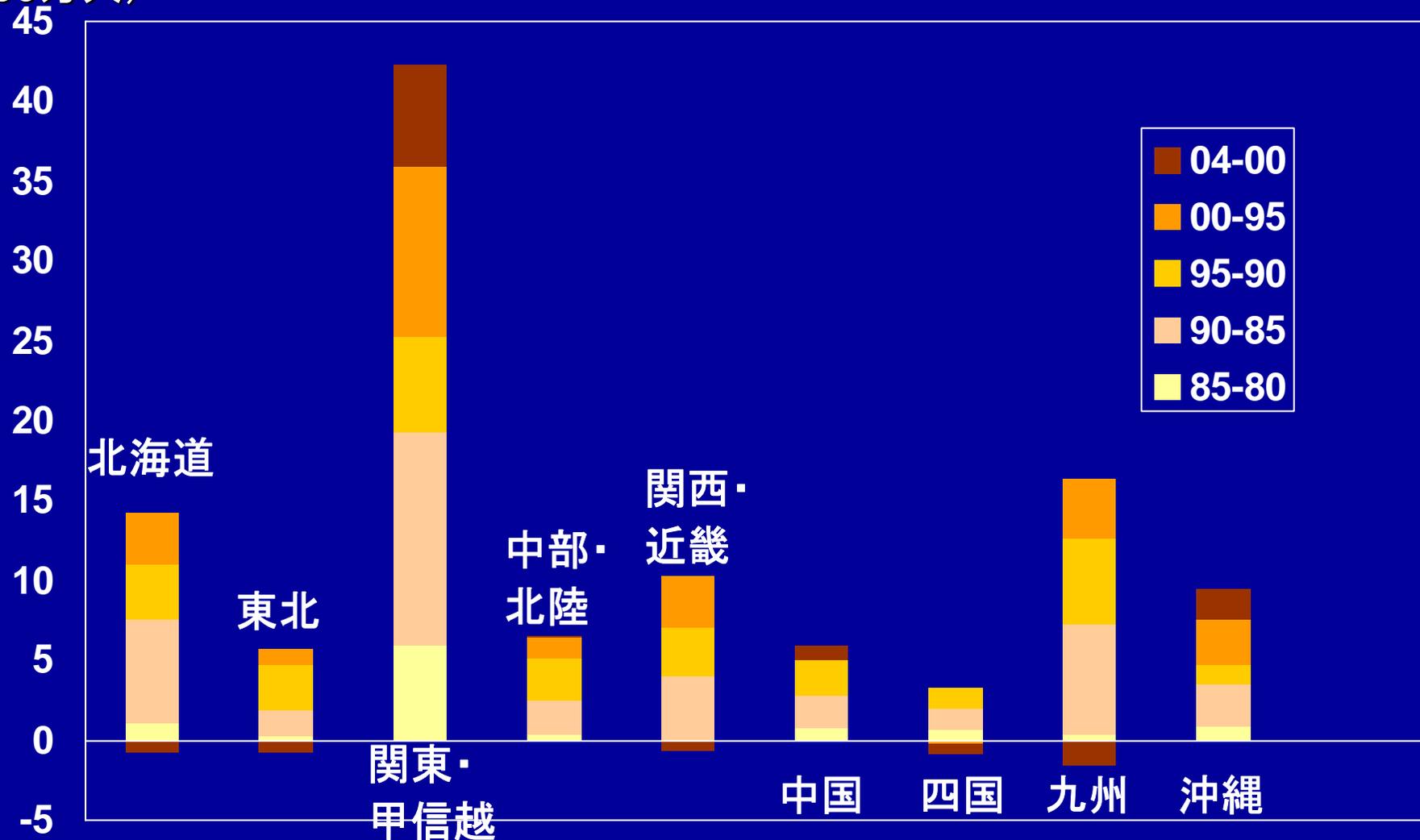
出典)「数字で見る航空」

(C) Institute for Transport Policy Studies, 2006

地域別乗降客数増加人数

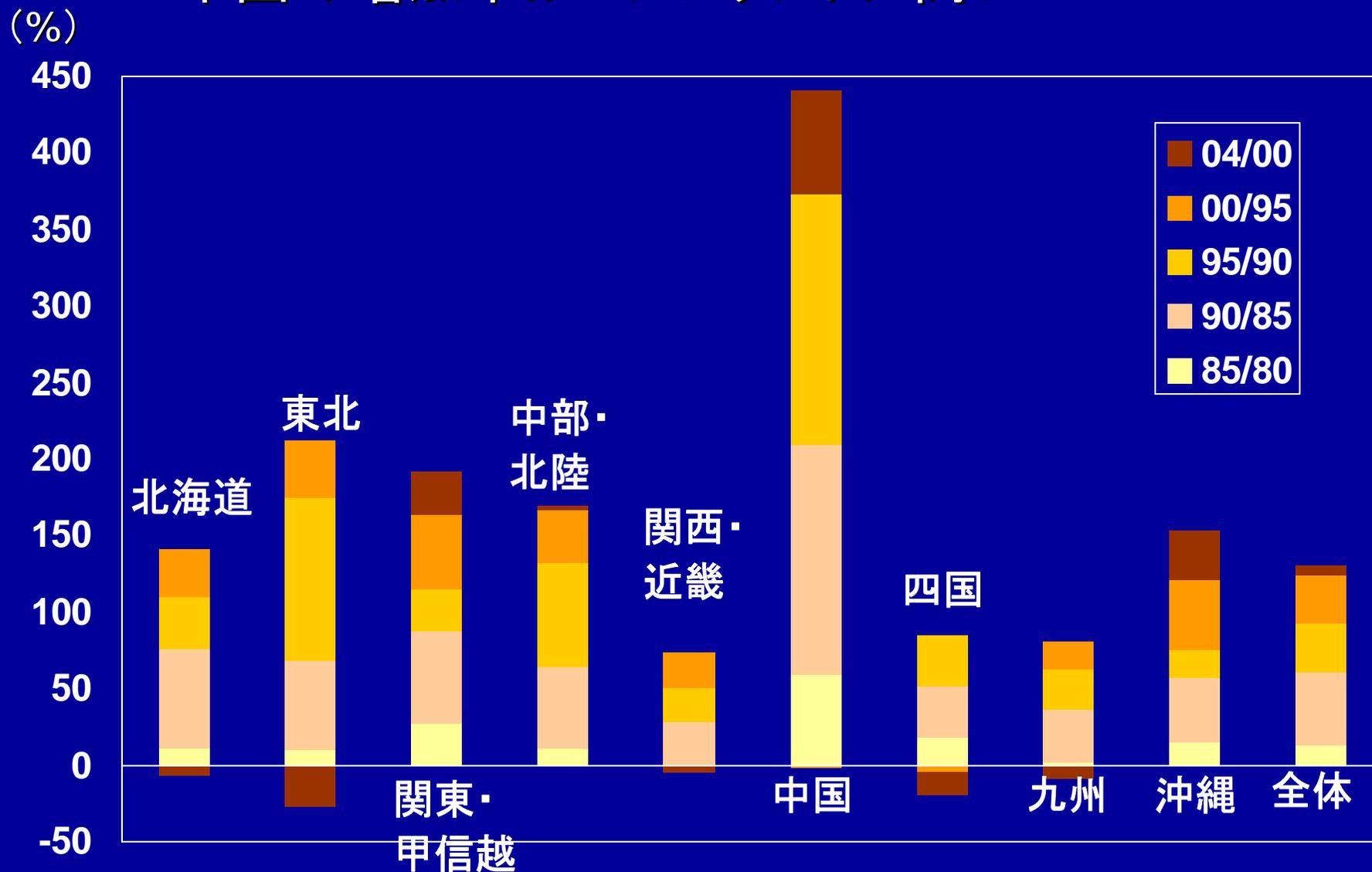
- 85-90年の関東・甲信越、九州、北海道の伸びが大
- 2000年以降の関東・甲信越の伸びが大

(100万人)



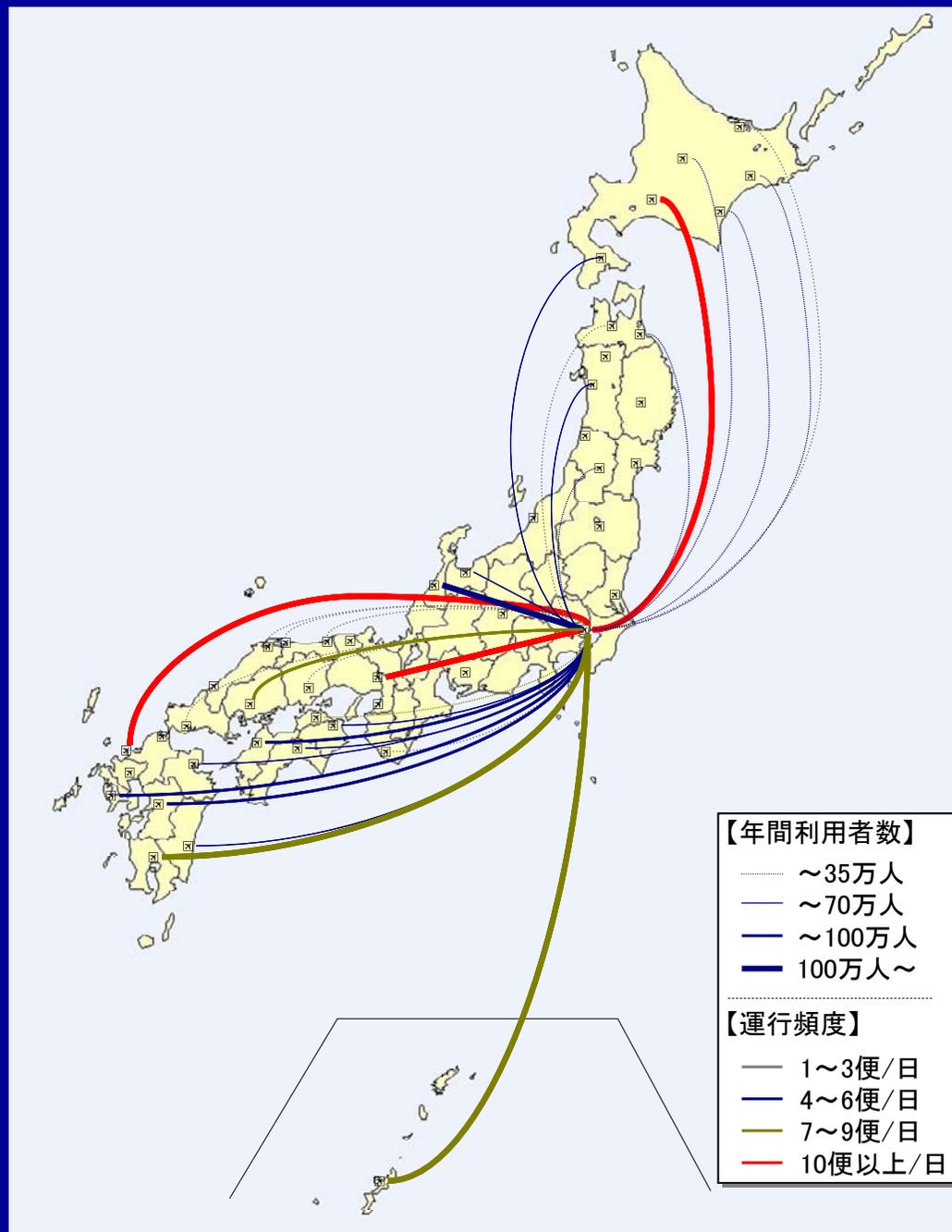
地域別乗降客数増加率

- 中国の増加率がコンスタントに高い



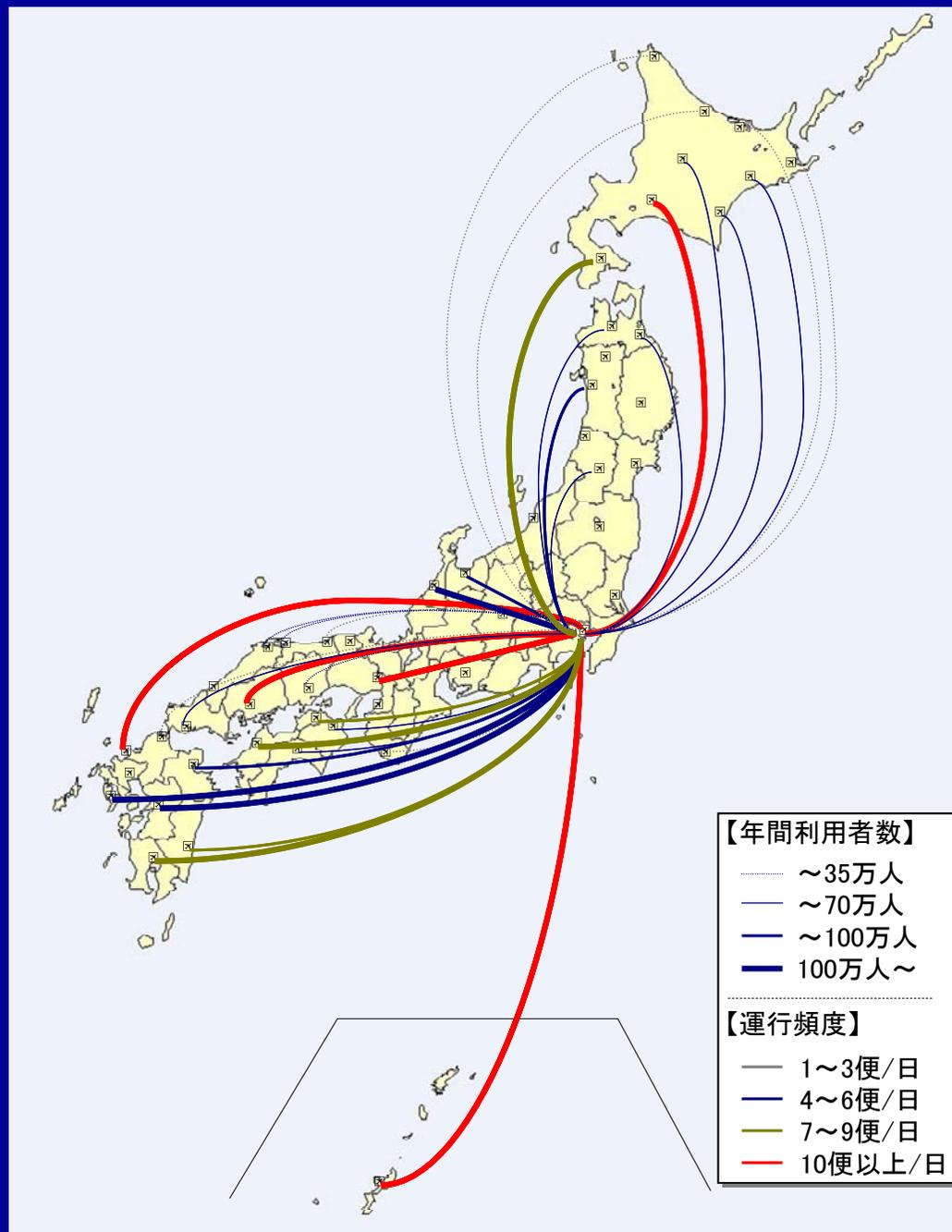
東京羽田発着

- 1986年
(規制緩和前)



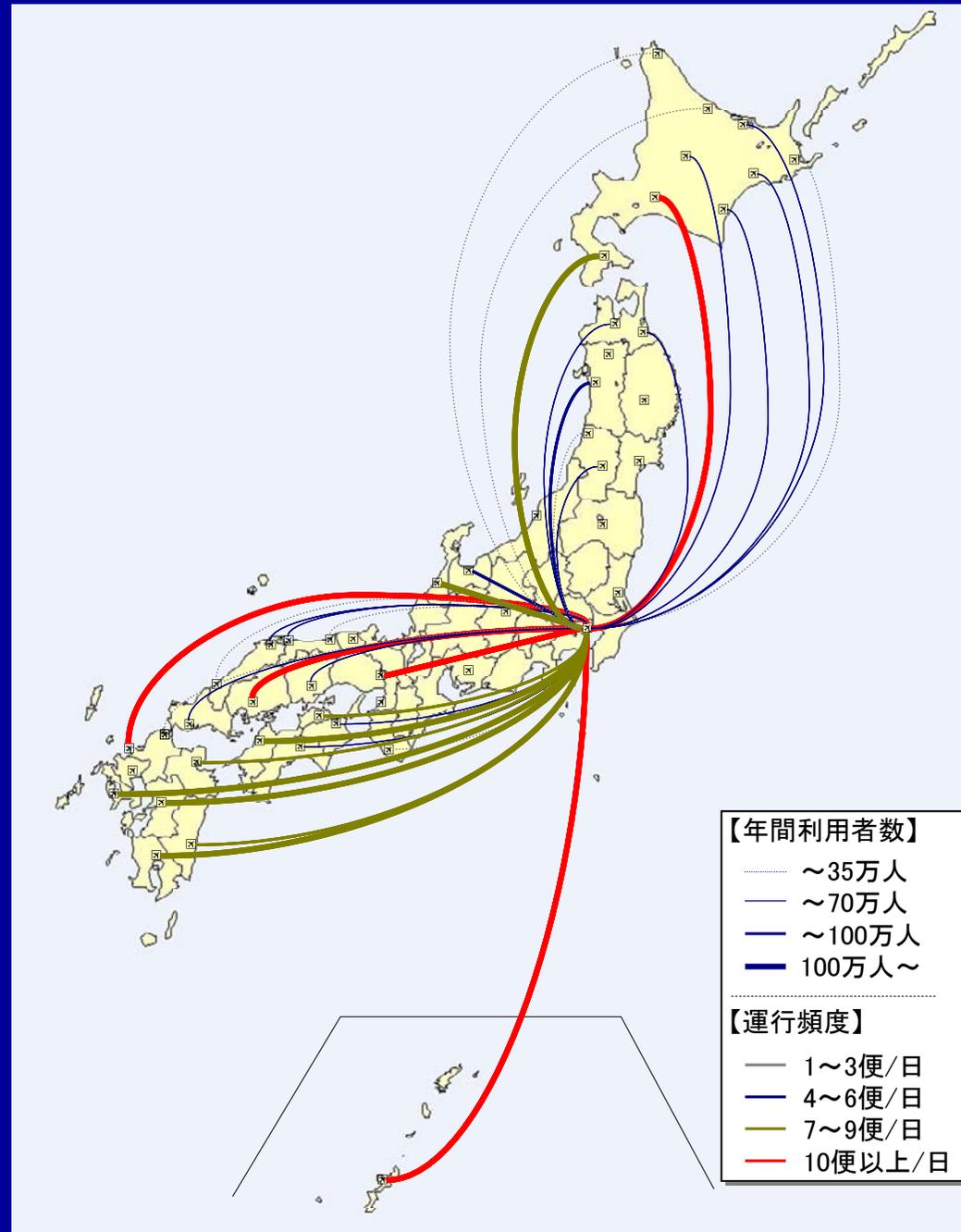
東京羽田発着

- 1990年
(45・47体制撤廃後)



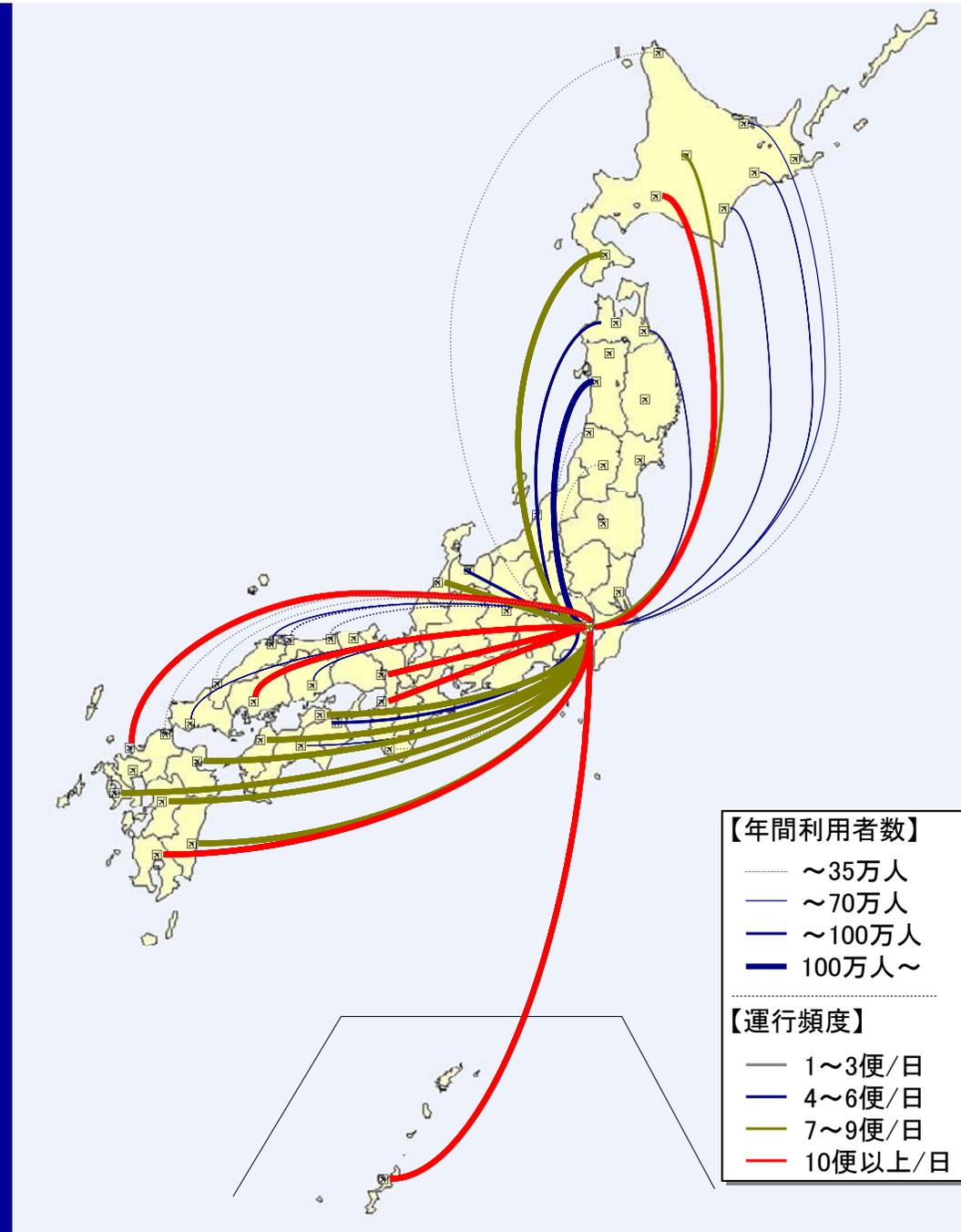
東京羽田発着

- 1993年
(複数社運行化
基準緩和過程)



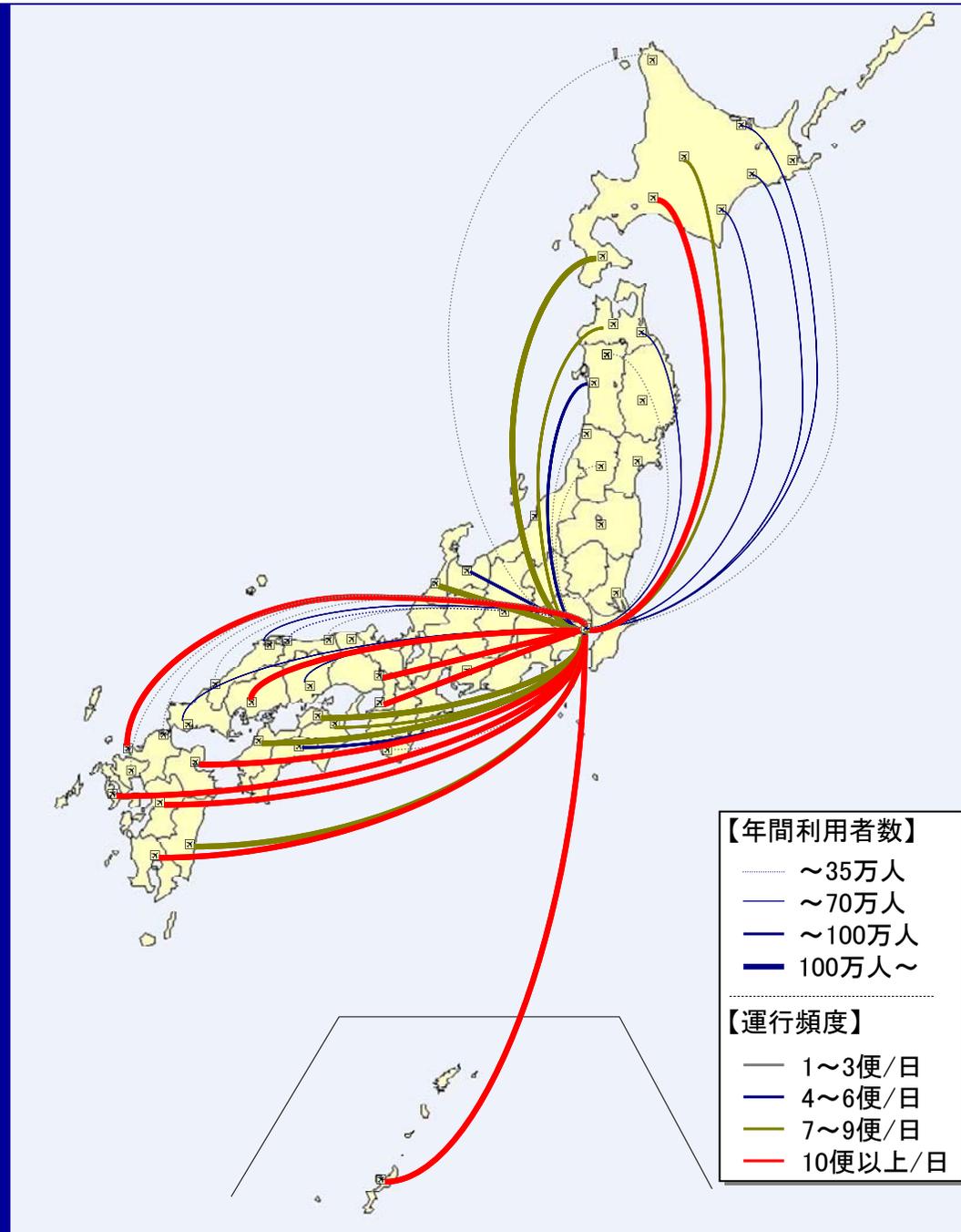
東京羽田発着

- 1996年
(幅運賃導入後)



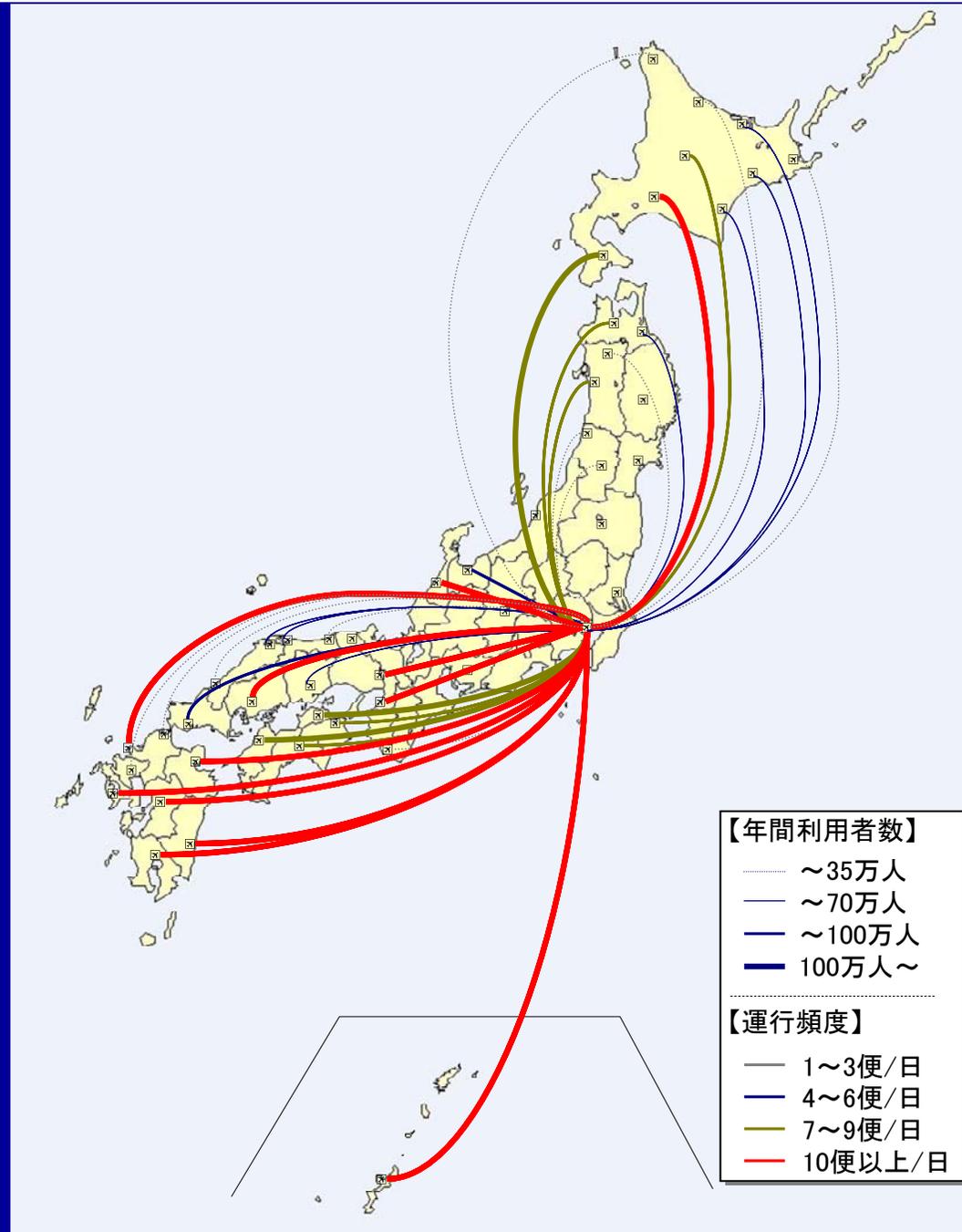
東京羽田発着

- 1998年
(新規参入)



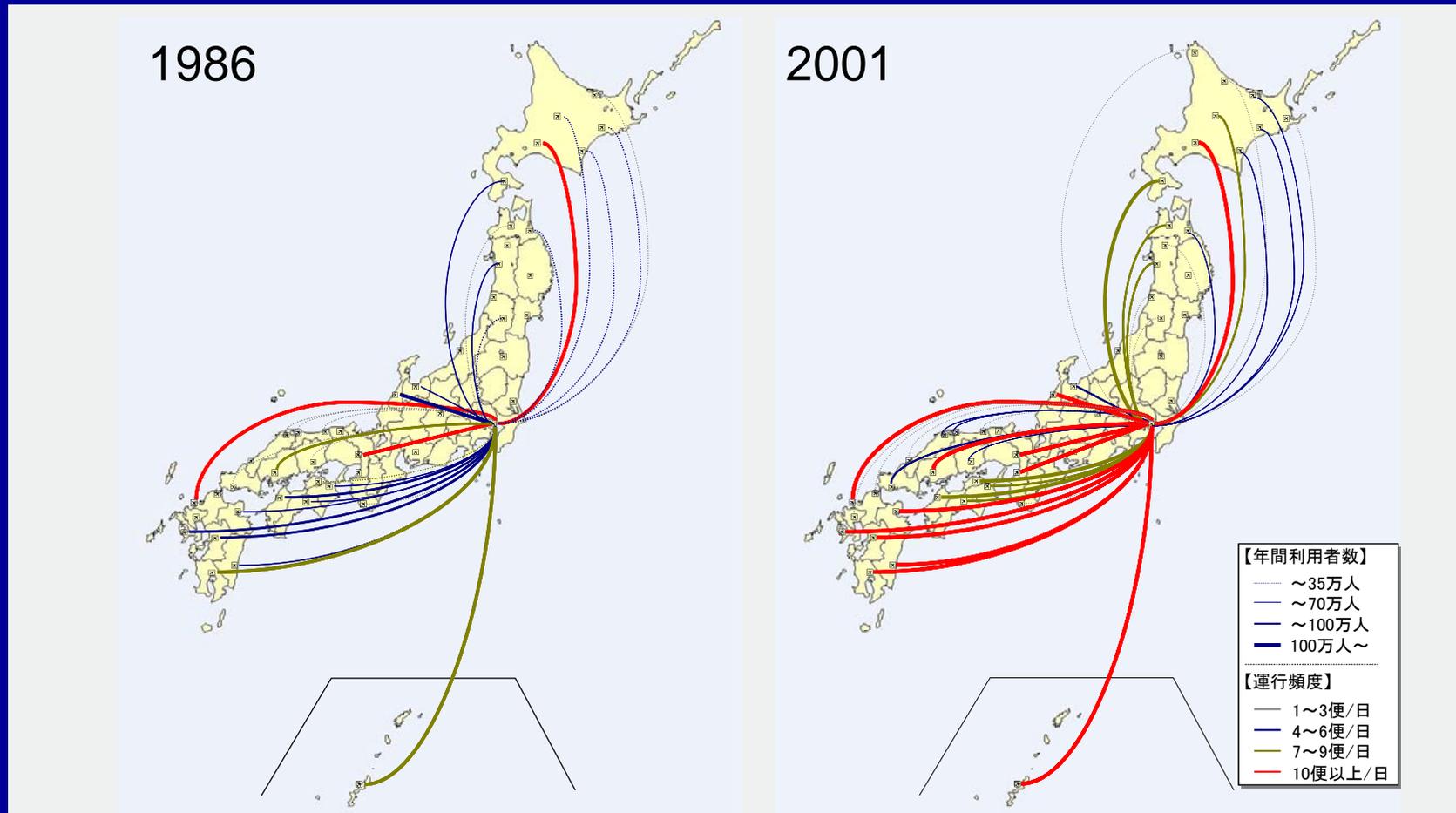
東京羽田発着

- 2001年
(航空法改正)



中国地方路線

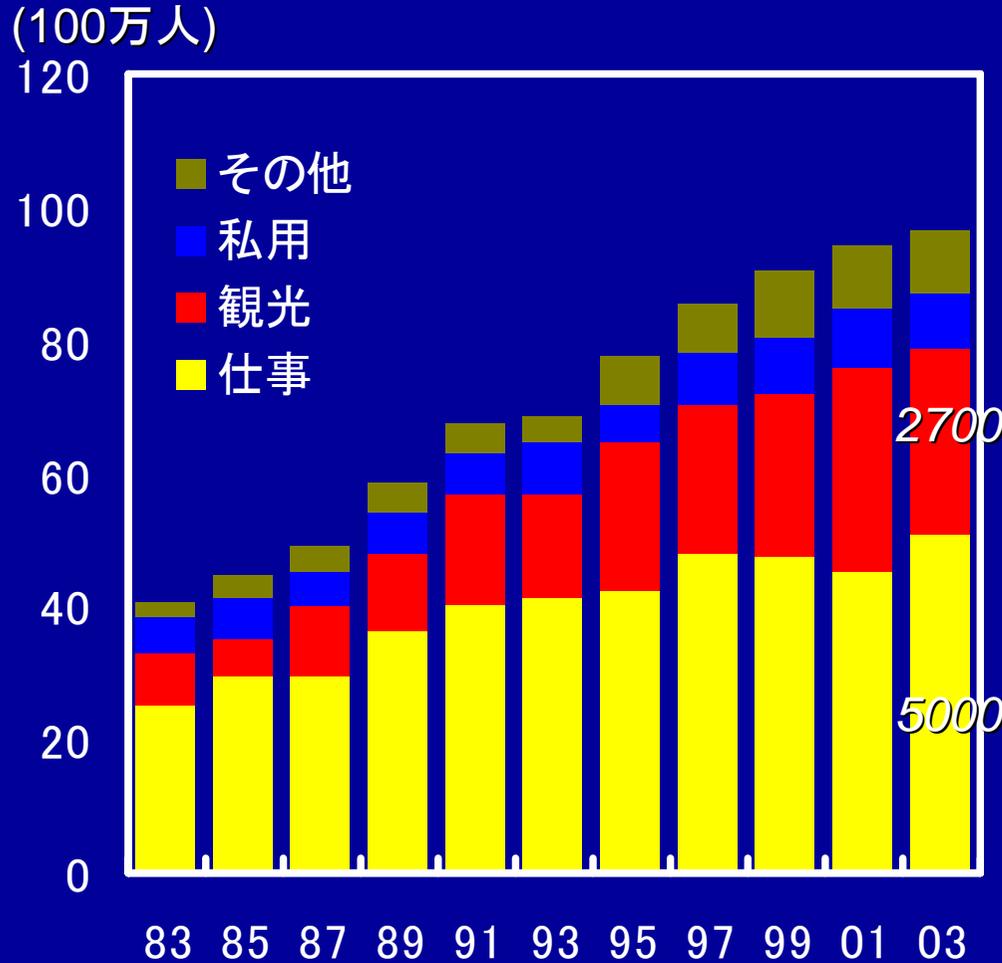
- 山陽側(広島・岡山・山口宇部)が100万路線化
(対新幹線とのシェア向上)



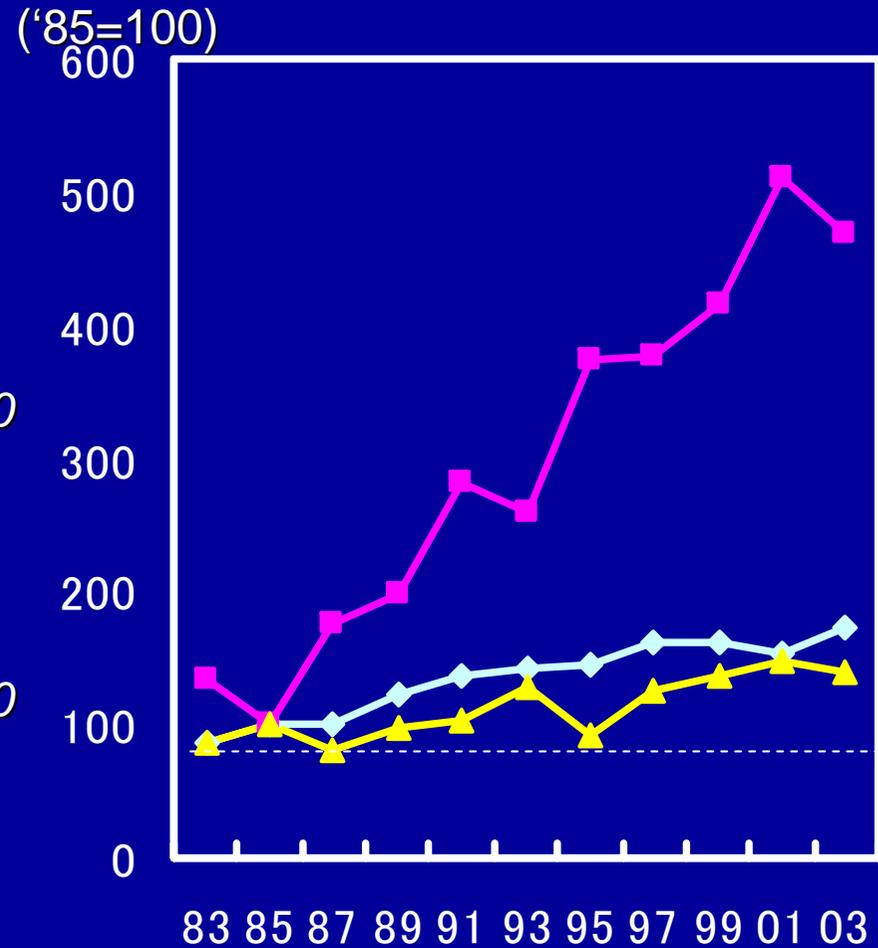
利用者の属性—目的別

- “観光目的”が大きな伸び(15年で5倍)
- “業務”・“私用”目的は微増

□ 利用者数の推移(目的別)



□ 伸び率

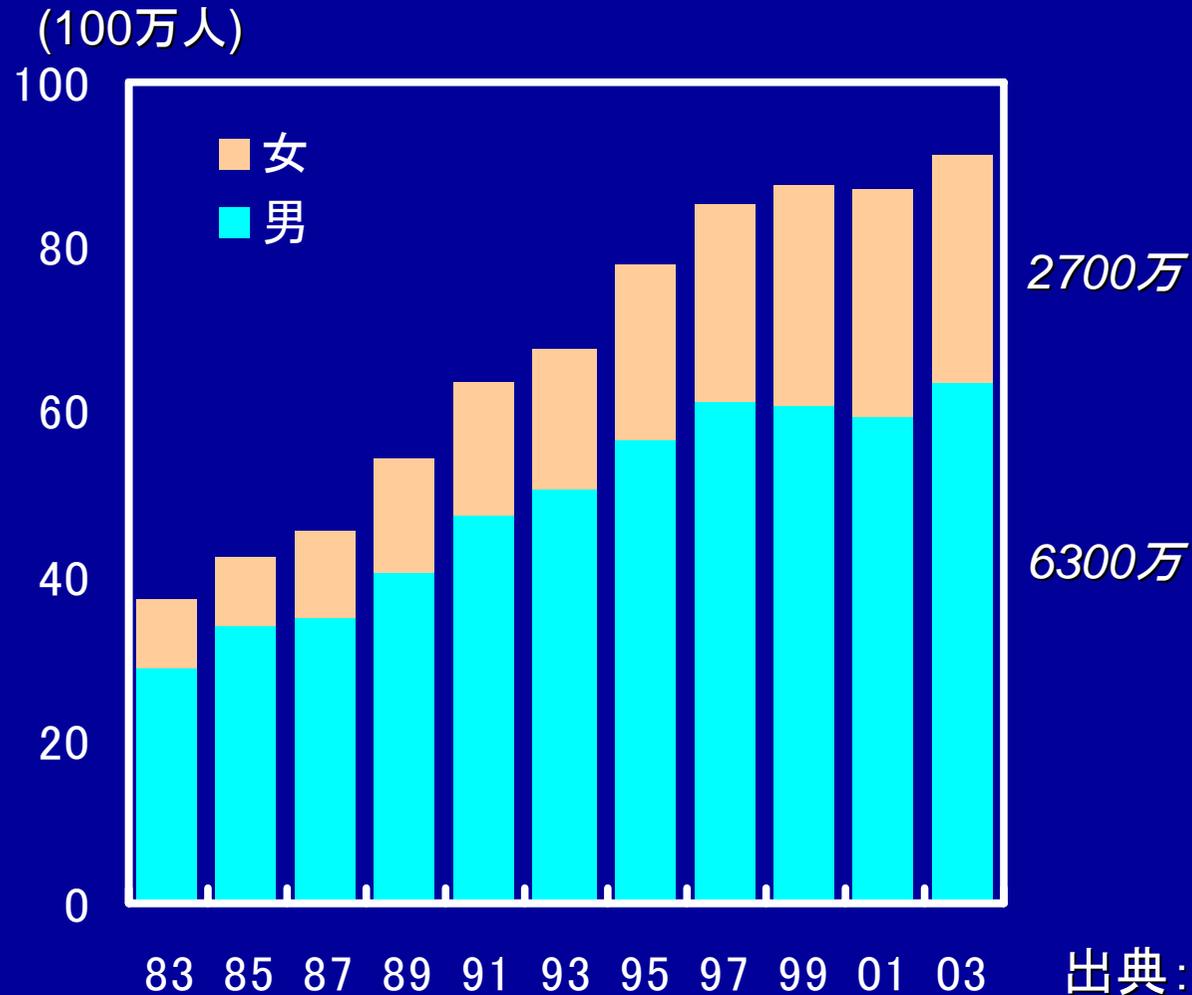


出典: 航空動態調査

利用者の属性－性別

- 利用者数は男女ともに増加
- 伸び率で見ると、女性の伸びが大きい

□利用者数の推移(性別)



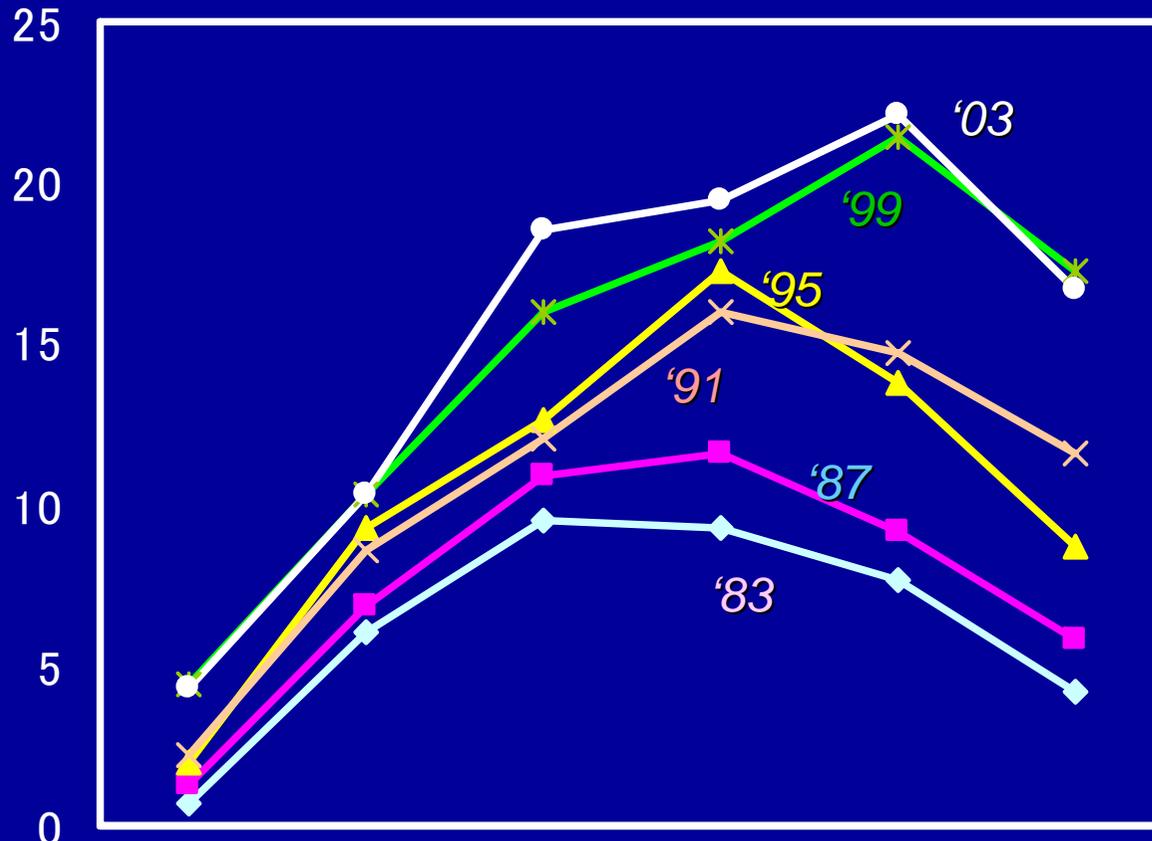
出典：航空動態調査

利用者の属性—年代別

- 高齢層の伸びが大きい(“団塊の世代”と連なり)

□利用者数の推移(年代別)

(100万人)

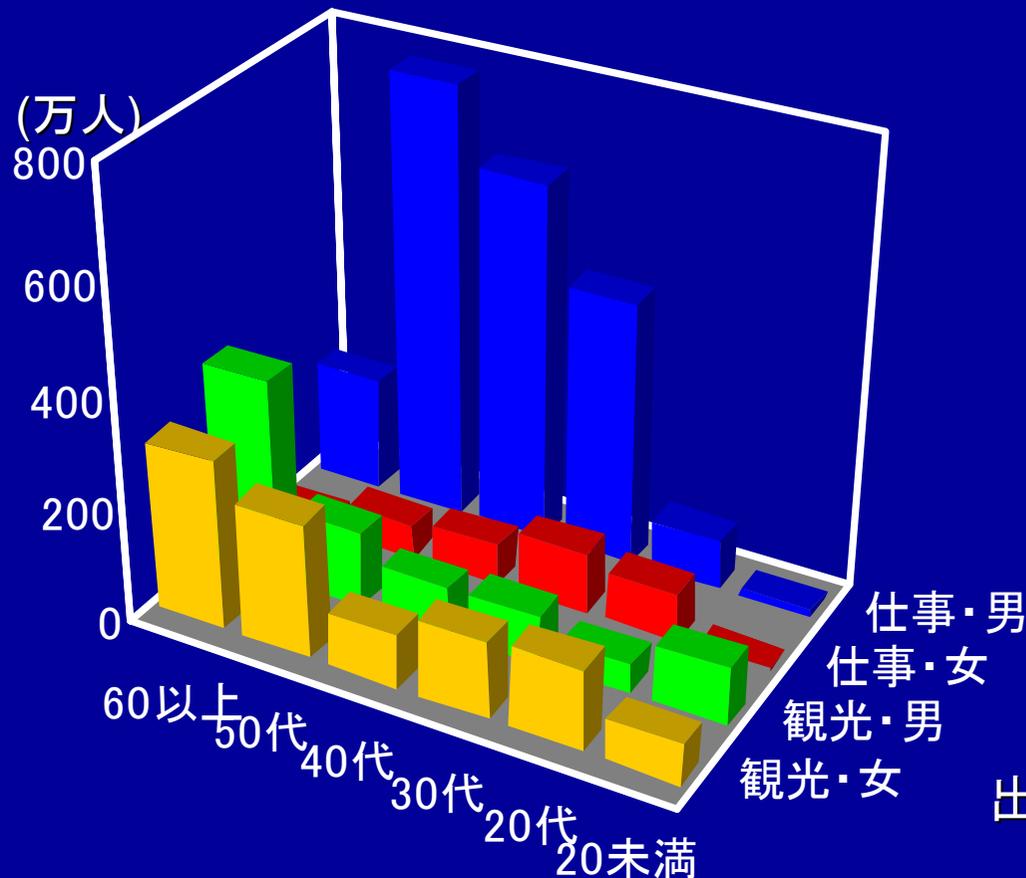


20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代 60歳以上 出典: 航空動態調査

利用者の属性－年代・性別・目的別クロス

- 利用者の伸びが多いのは...
 - － 仕事目的の男性
 - － 観光目的の“シニア層”と“女性”

□属性別利用者伸び量の比較



観光の多い路線(幹線)

-千歳=羽田・名古屋・

伊丹・関西

-羽田=那覇・福岡

出典: 航空動態調査

3. 国内旅客需要に与える影響 — 個別事例の紹介

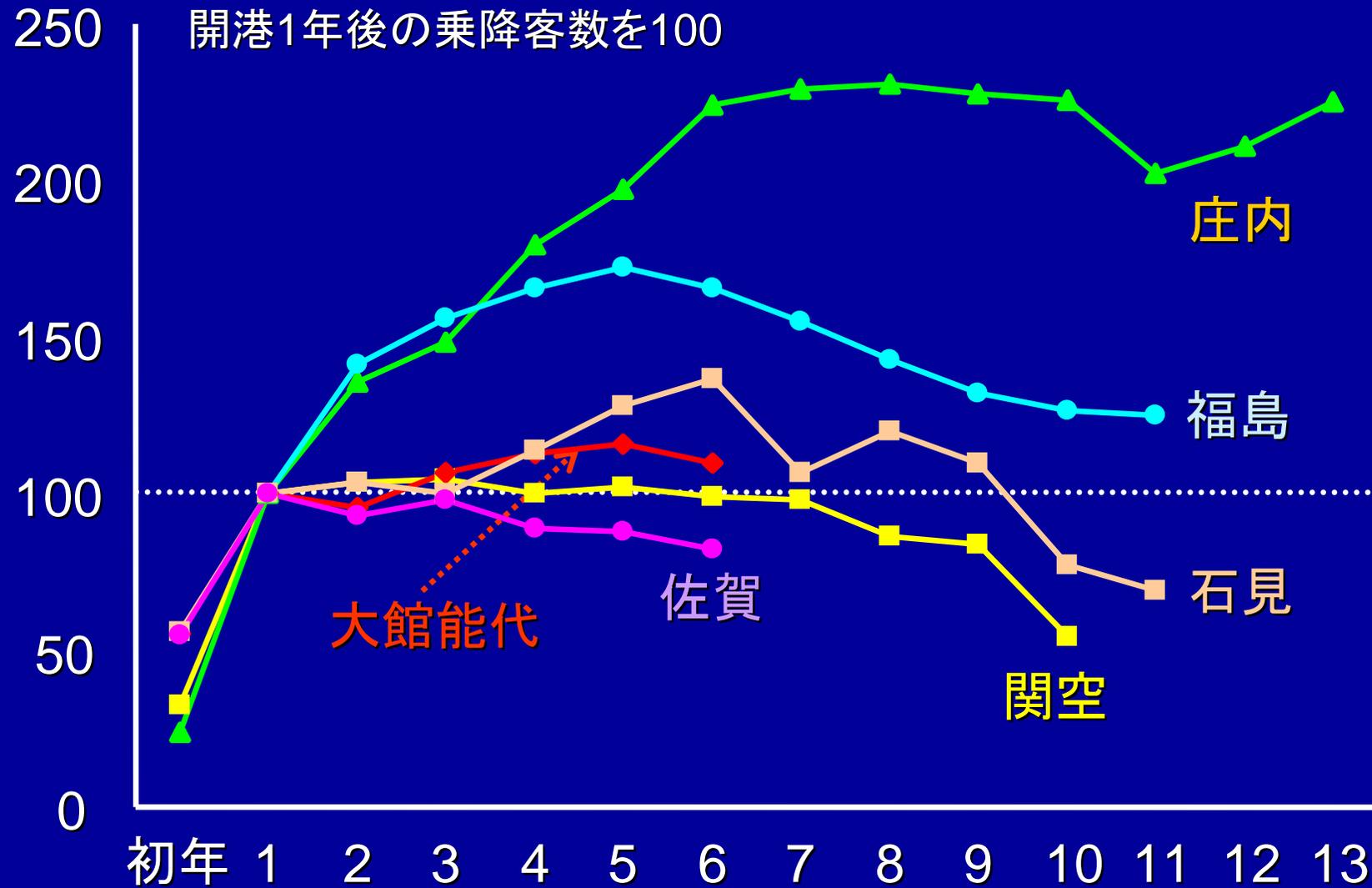
1. 空港の新設、ジェット化の影響
2. 他の交通機関との競争
3. 規制緩和と新規参入の影響

3. 1 空港の新設、ジェット化の影響

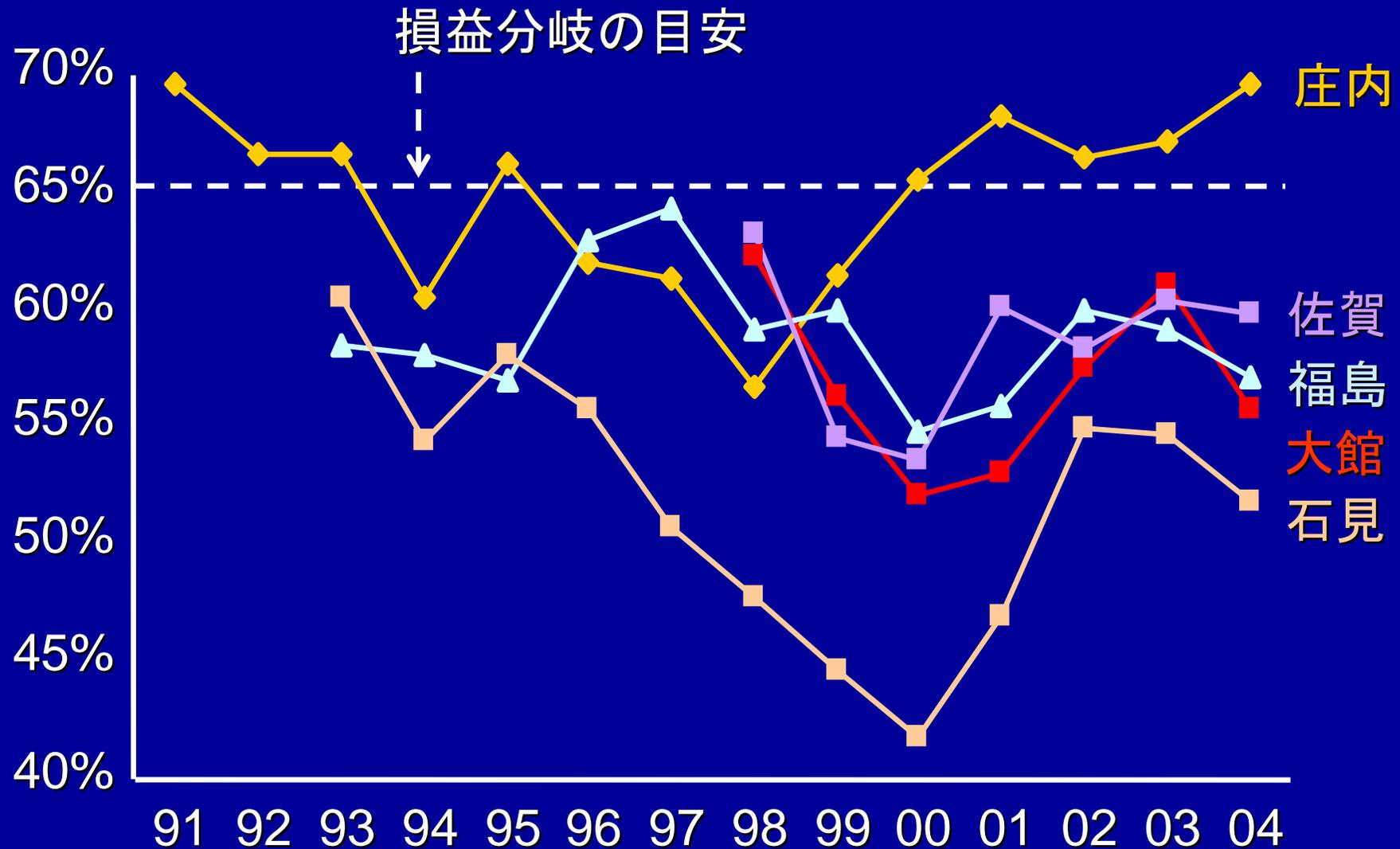
- ① 新設空港は順調に乗客数を伸ばしているか？
 - ⇒ 地域や時代によって違うのではないか？
 - ⇒ どの程度、乗客は増えたのか？
- ② 新設空港と周辺の空港との競争は？
 - ⇒ 関空と伊丹空港の競争
 - ⇒ 地方空港は？
- ③ 空港ジェット化の影響は？

新設空港（乗降客数）

庄内空港のみ増加
他の空港は苦戦

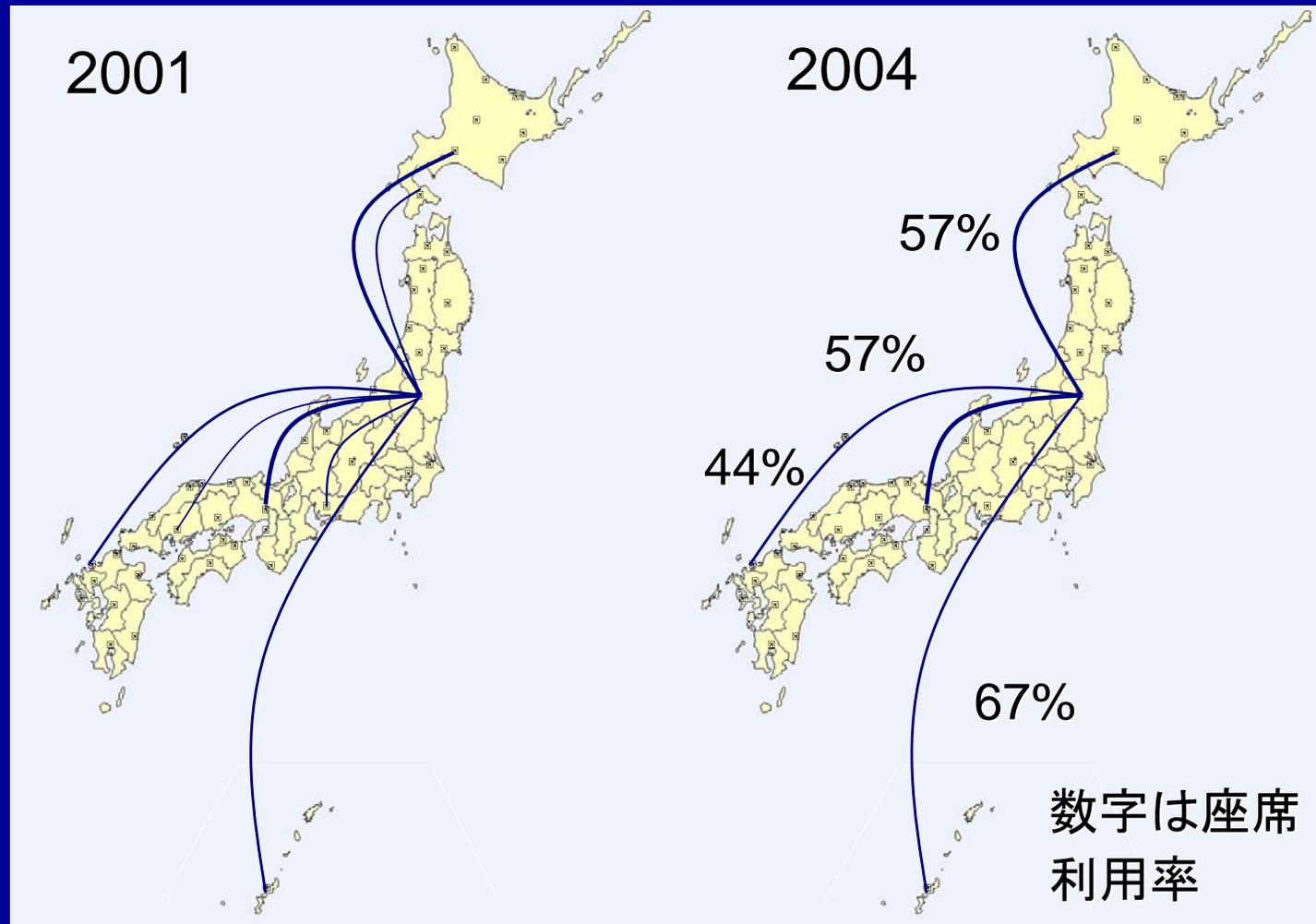


新設空港の座席利用率



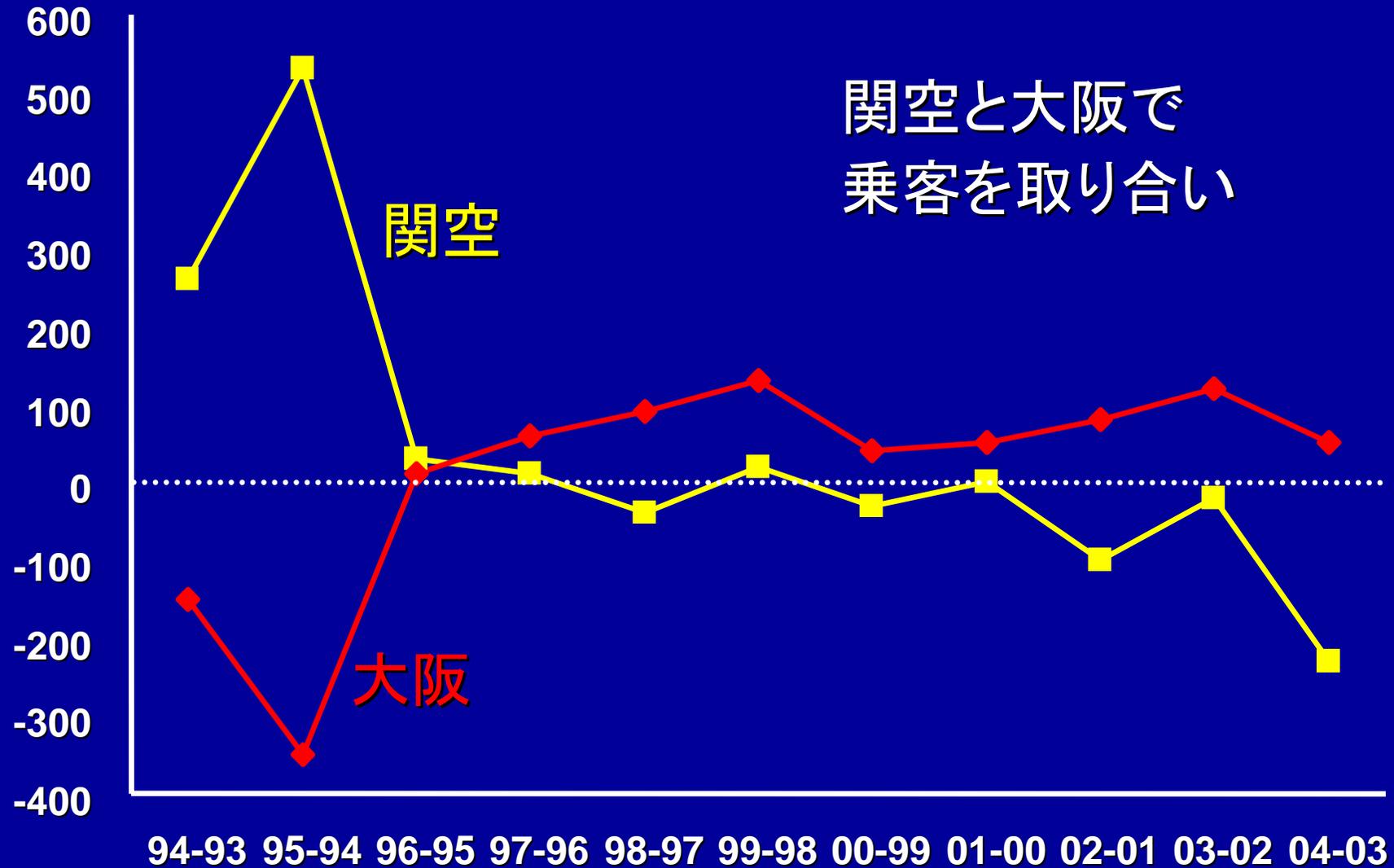
福島空港の路線減少

3年間で3路線、撤退

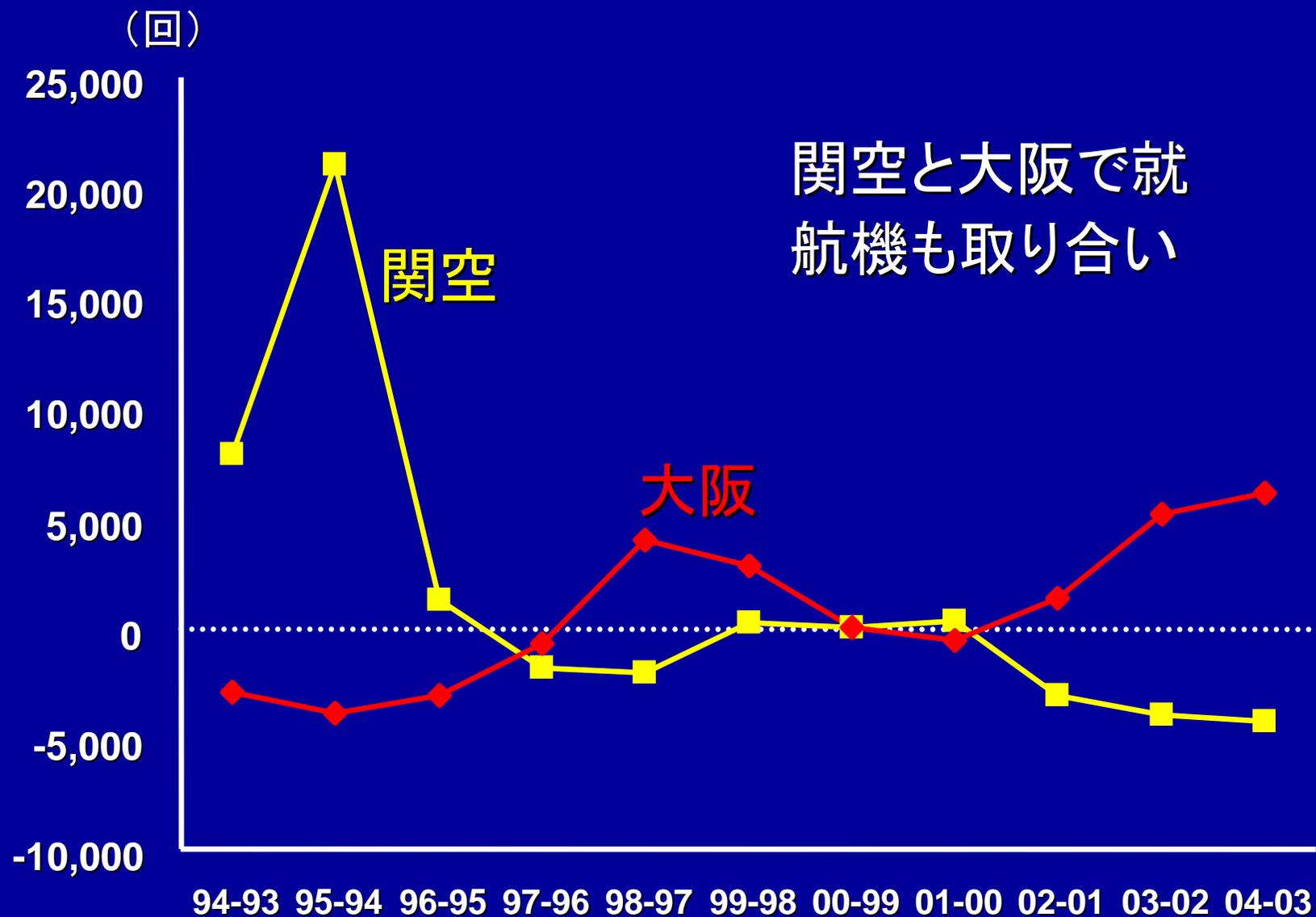


関空と大阪 (対前年乗降客数増分)

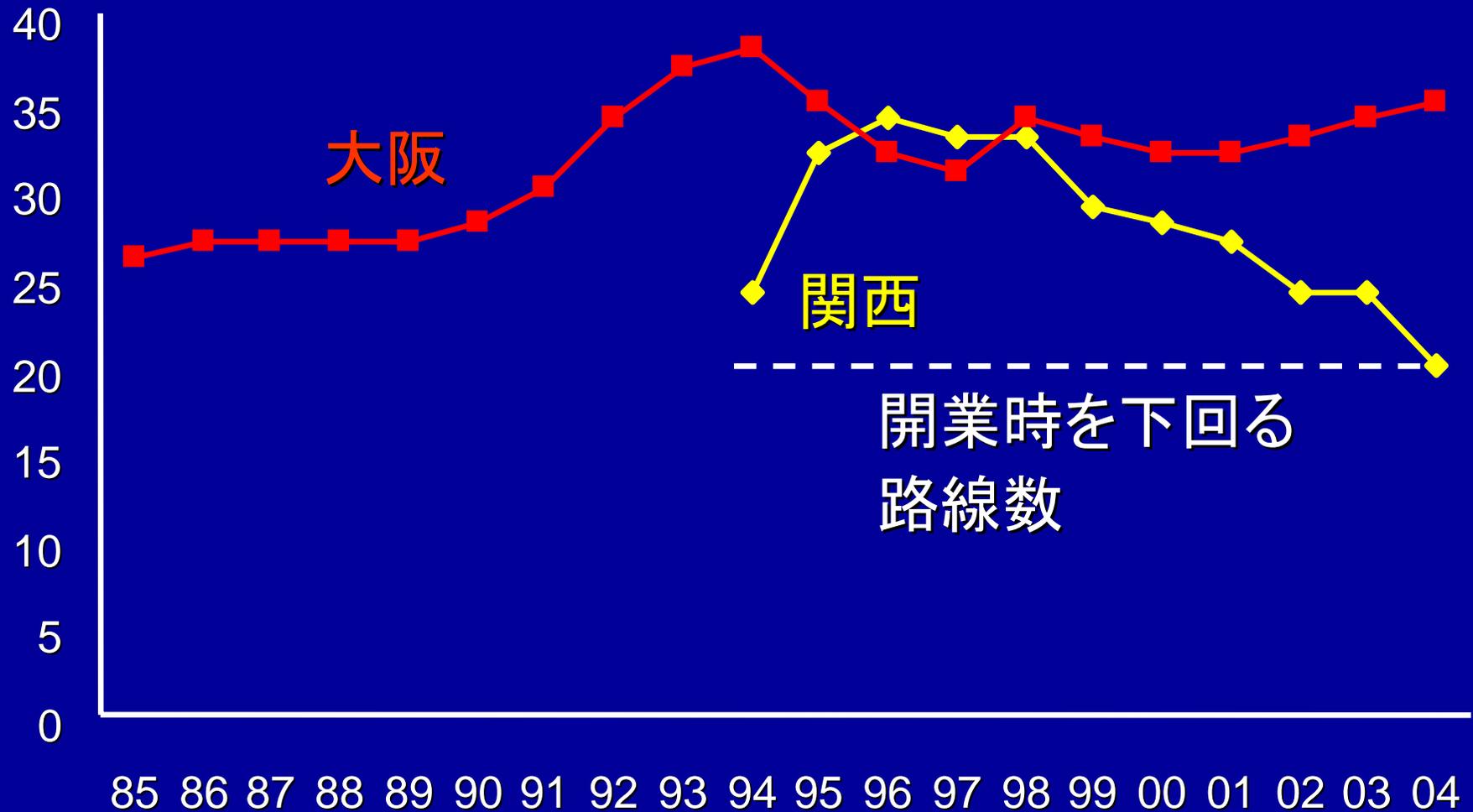
(万人)



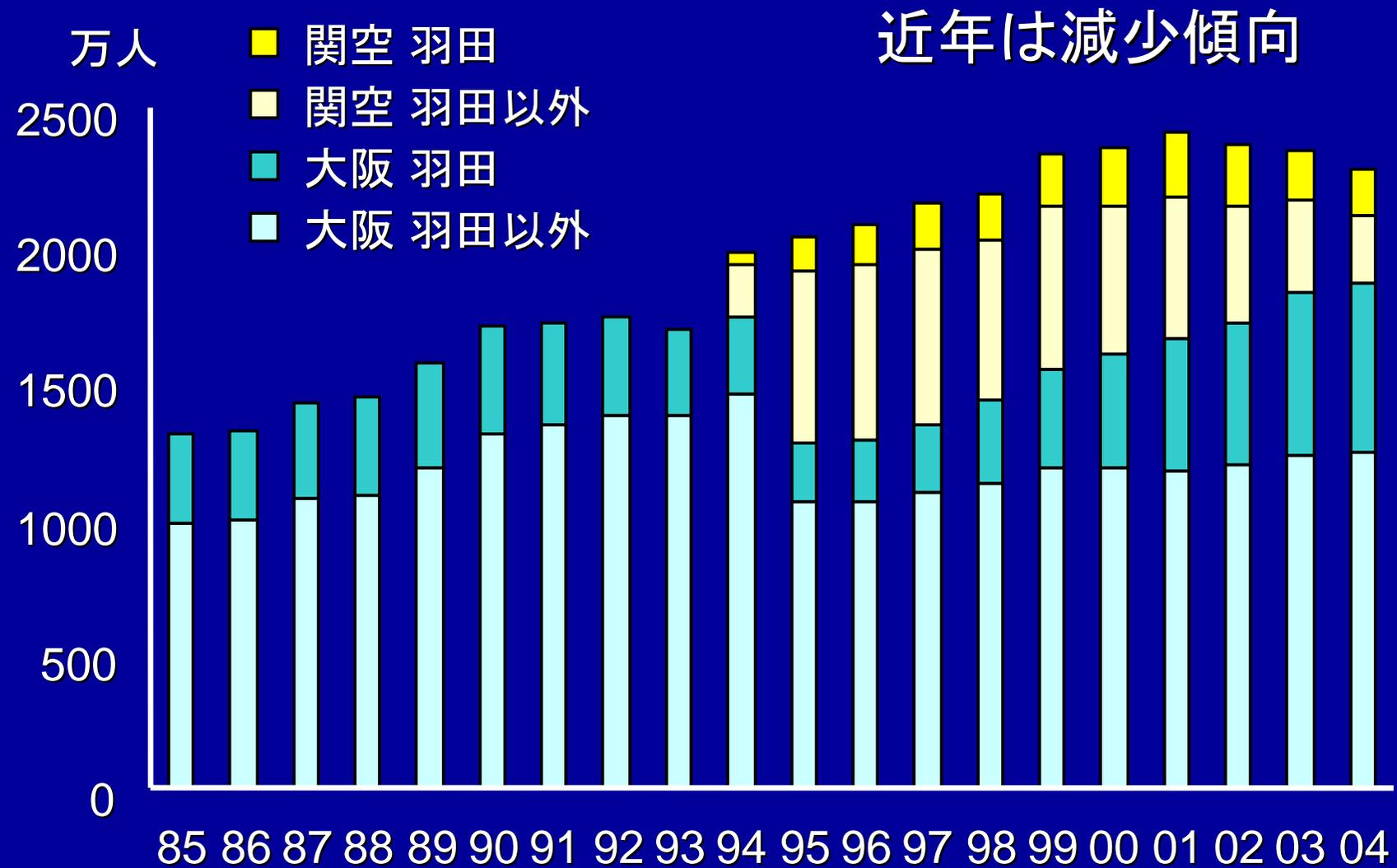
関空と大阪 (対前年着陸回数増分)



関空と大阪（路線数）

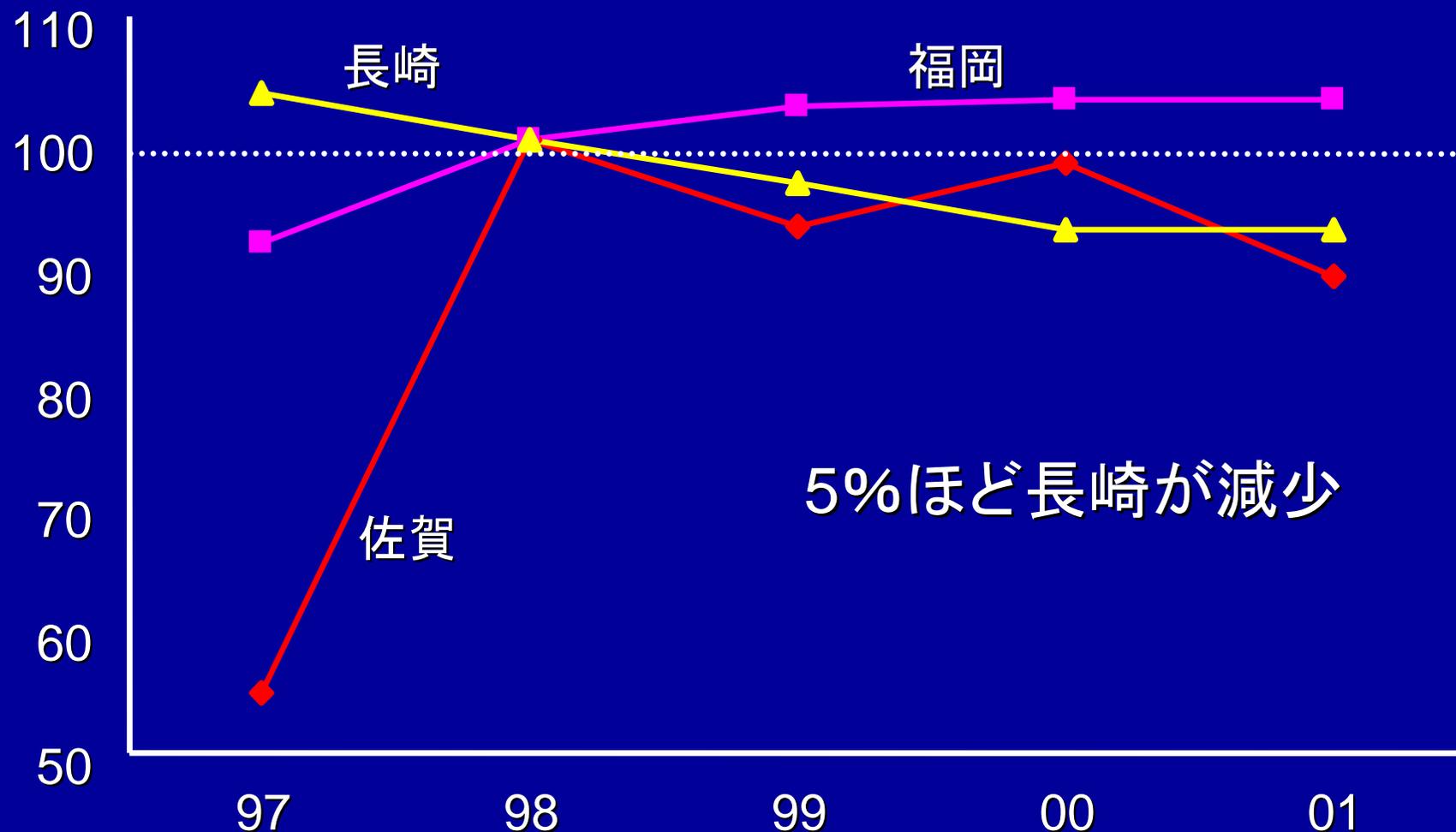


関空+大阪の乗客数



既設空港に与える影響(佐賀)

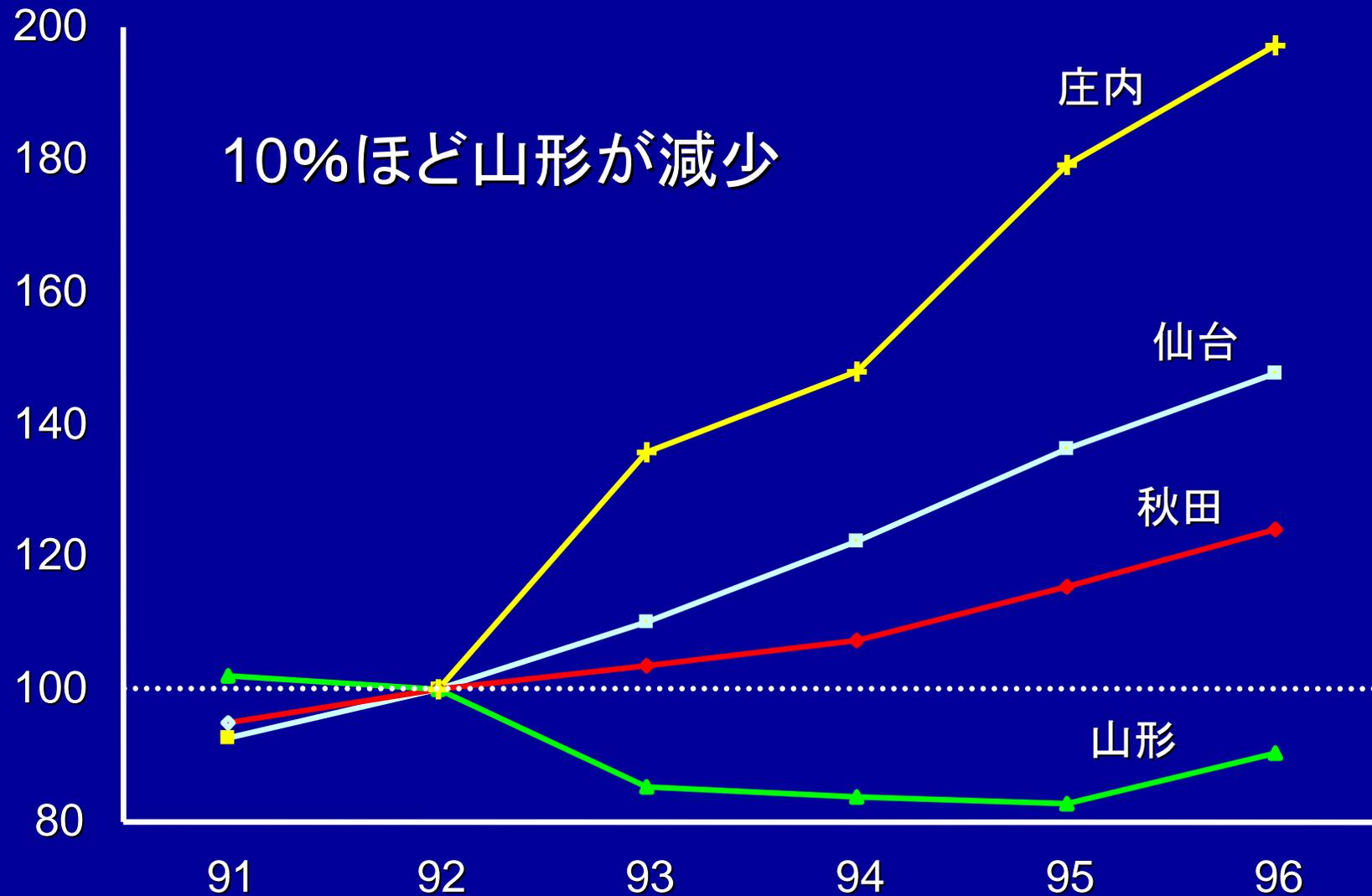
98年の乗降客数を100



5%ほど長崎が減少

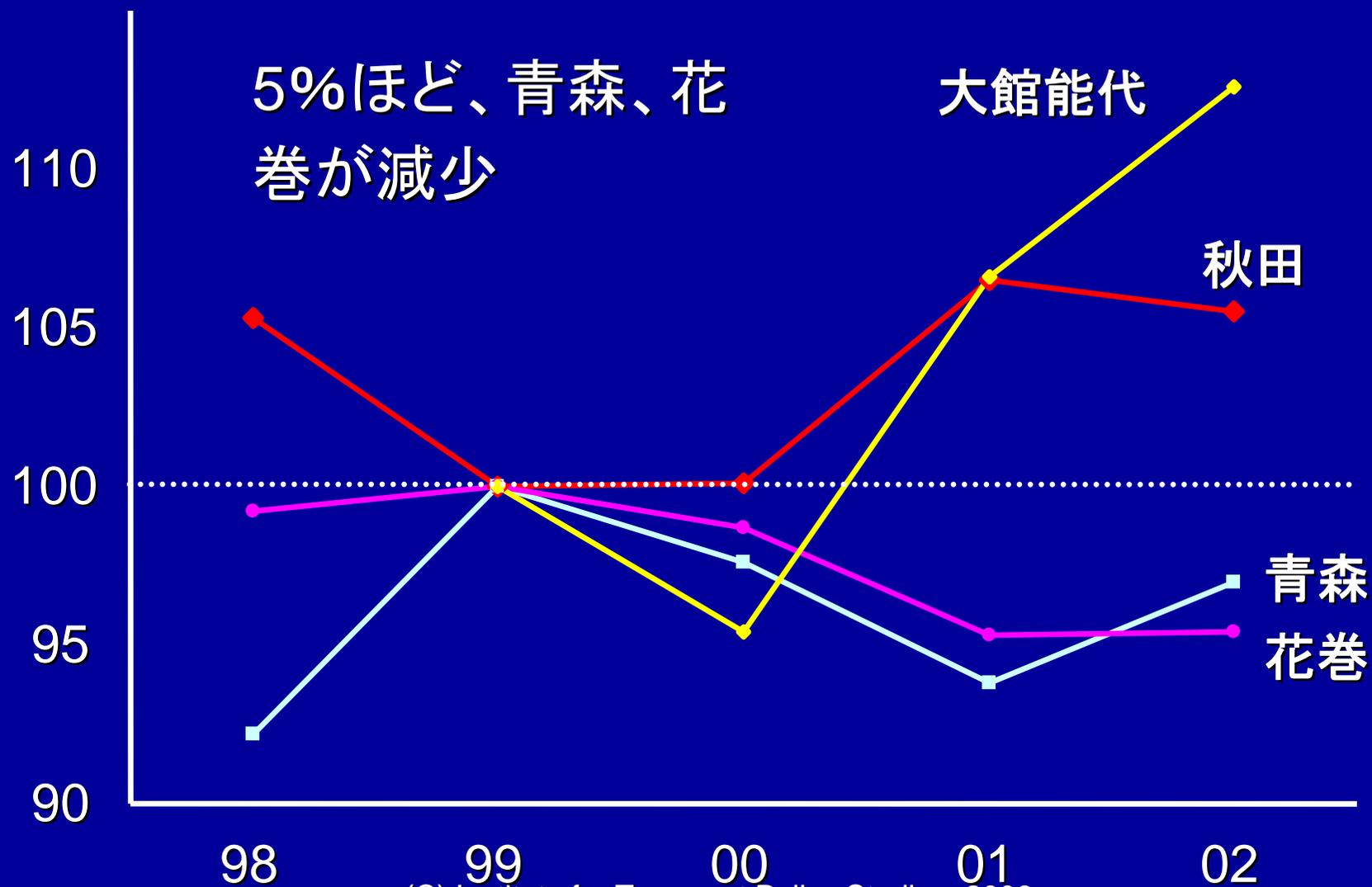
既設空港に与える影響(庄内)

92年の乗降客数を100

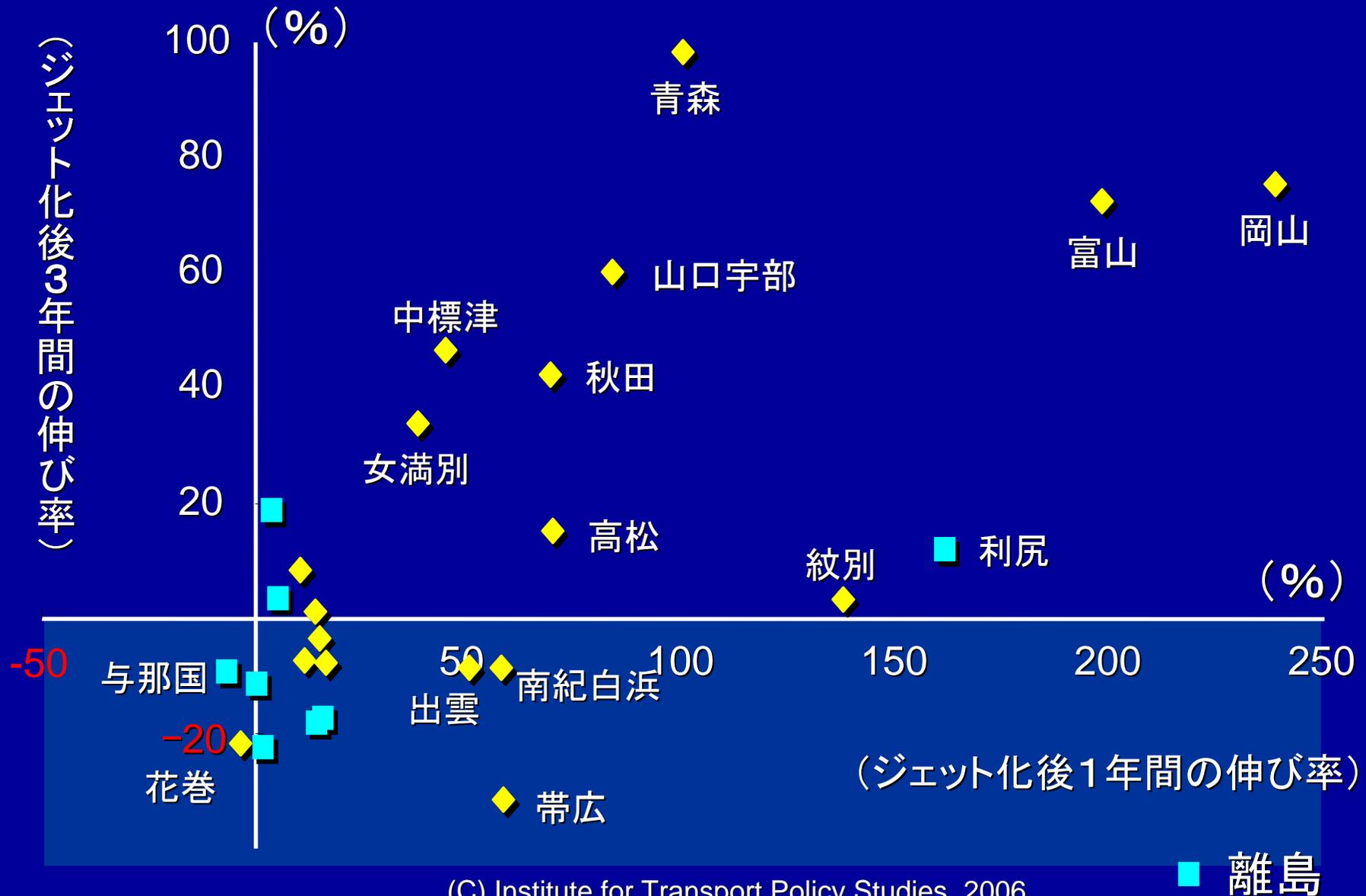


既設空港に与える影響(大館能代)

99年の乗降客数を100

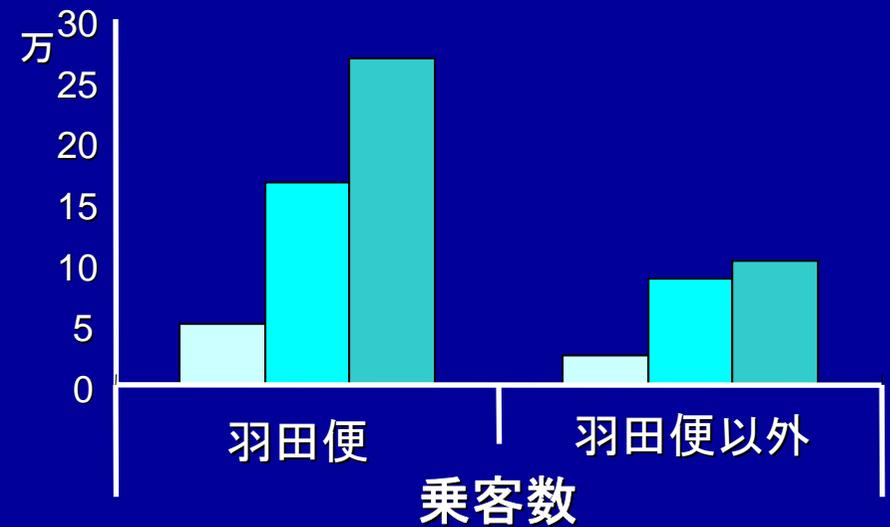
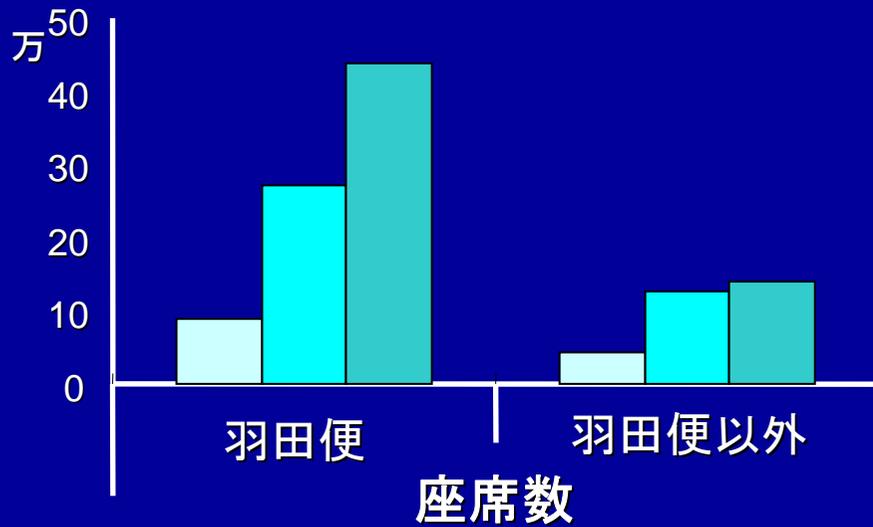
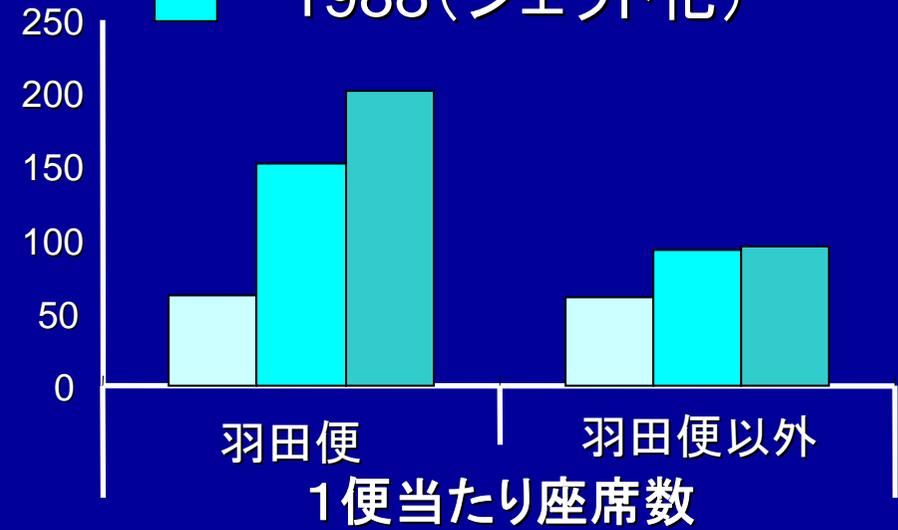
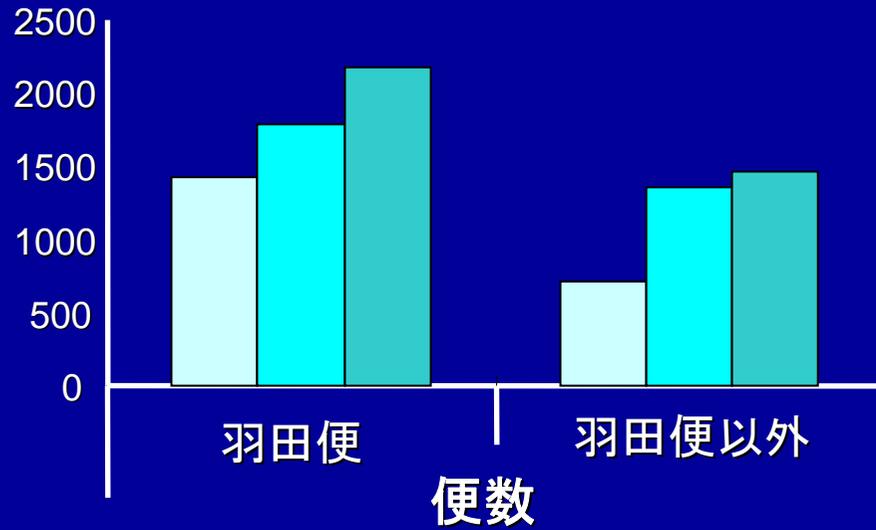


ジェット化空港の乗降客数(伸び率)



岡山空港

1987 1989
1988(ジェット化)



座席利用率も向上

空港の影響(まとめ)

新規空港

- ・ 乗降客数で見ると、新設空港は庄内のみ好調
- ・ 大半の新設空港の座席利用率は低調

周辺空港に与える影響

- ・ 大阪空港と関西空港は競合関係
- ・ 東北・九州の地方空港が与える影響は軽微

ジェット化

- ・ 機材の大型化だけでなく、便数の増加により乗客増
- ・ 離島は総じて苦戦

3. 2 他交通モードとの競合

① 新幹線の影響は？

- ・ 旅客需要はどの程度、減少するのか？

⇒ 山形、東北新幹線と競合する空港

⇒ 岡山空港の例

② 瀬戸大橋の影響

- ・ 距離的に近い大阪便に与える高速バスの影響

山形空港

- 山形市内の北20km
(バスで45分)
- 山形市内から東京
まで新幹線で2時間
半ほど

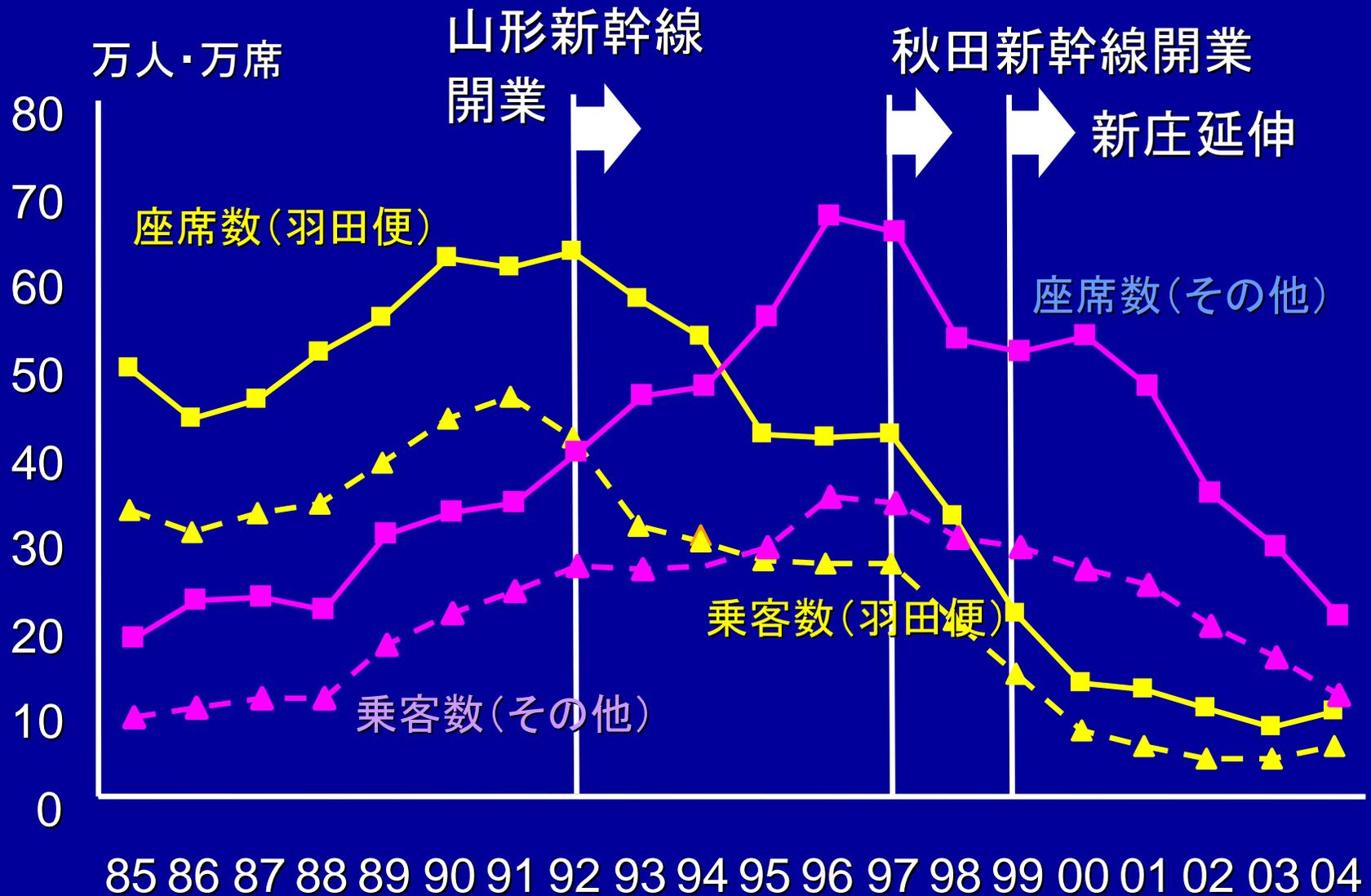


庄内空港

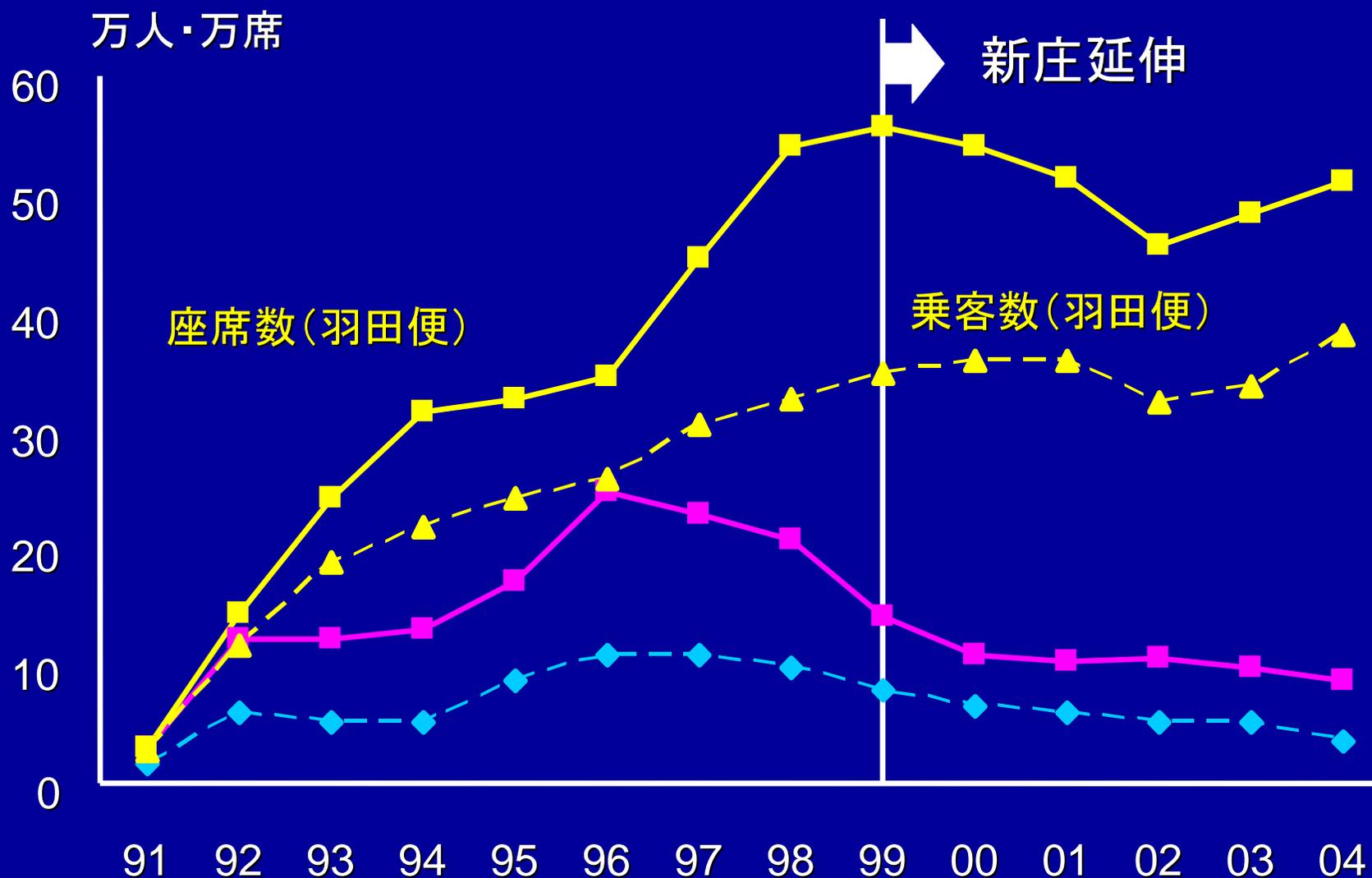
- 最寄の新幹線駅まで1時間以上
- 酒田市から東京まで新幹線で4時間以上
- ICから5分で、無料駐車場あり
- 秋田県南部も取り込む



山形新幹線の影響(山形空港)



山形新幹線の影響(庄内空港)



山形－東京線に対する助成

山形－羽田便 1日1往復

- ・ ANAが2002年11月撤退 ⇒ JAS(JAL)
- ・ 2003年4月から70%を基準に**搭乗率保証**
⇒ 65.2%で県と周辺自治体が4176万円を補填

その他の県の負担(2年分)

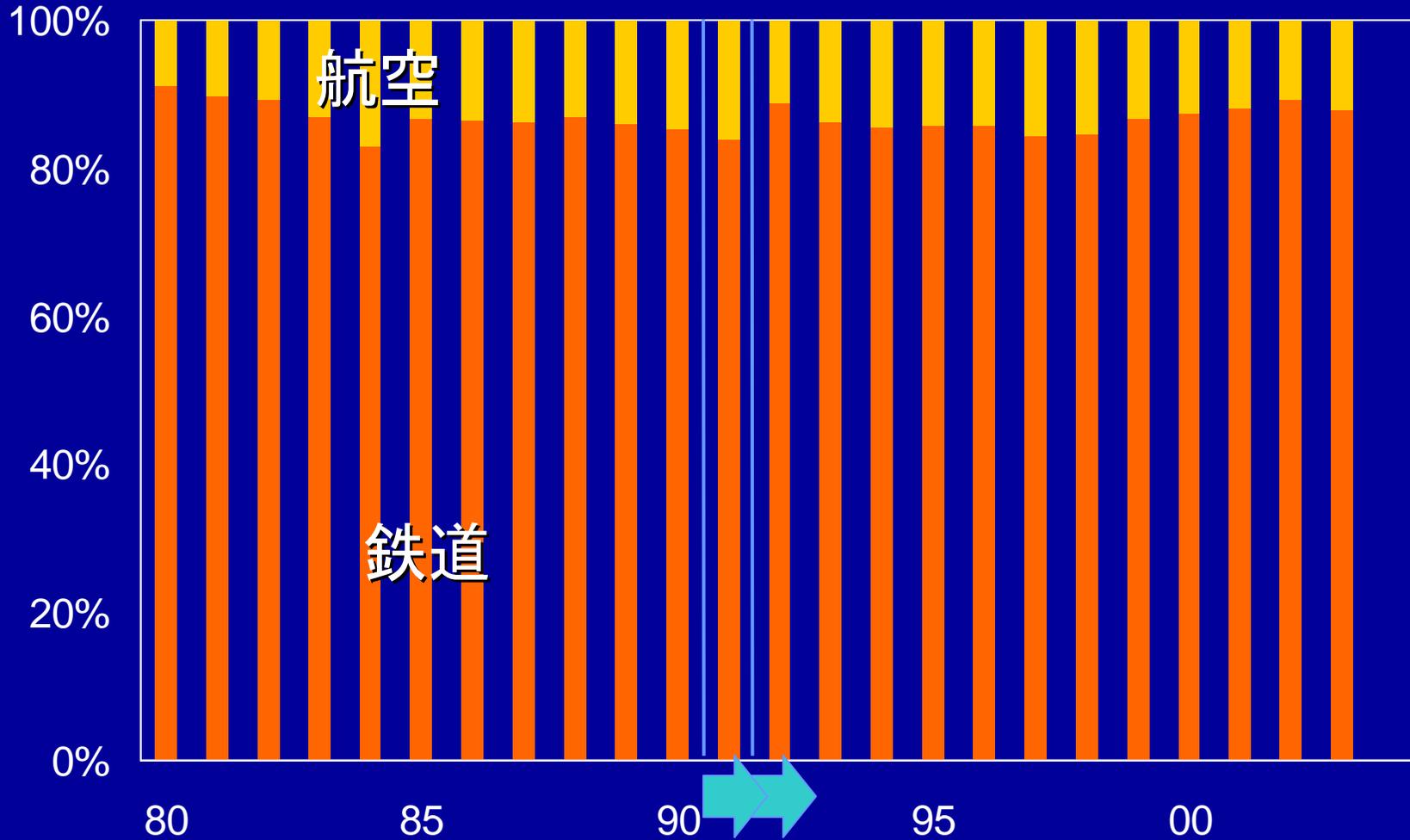
- ・ 利用促進予算(バーゲン運賃) 2160万円
- ・ 着陸料の軽減 2940万円
- ・ 空港ビル使用料の助成 3000万円

出典)山形新聞、東京読売新聞

山形への鉄道と航空のシェア

東京圏発

シェア

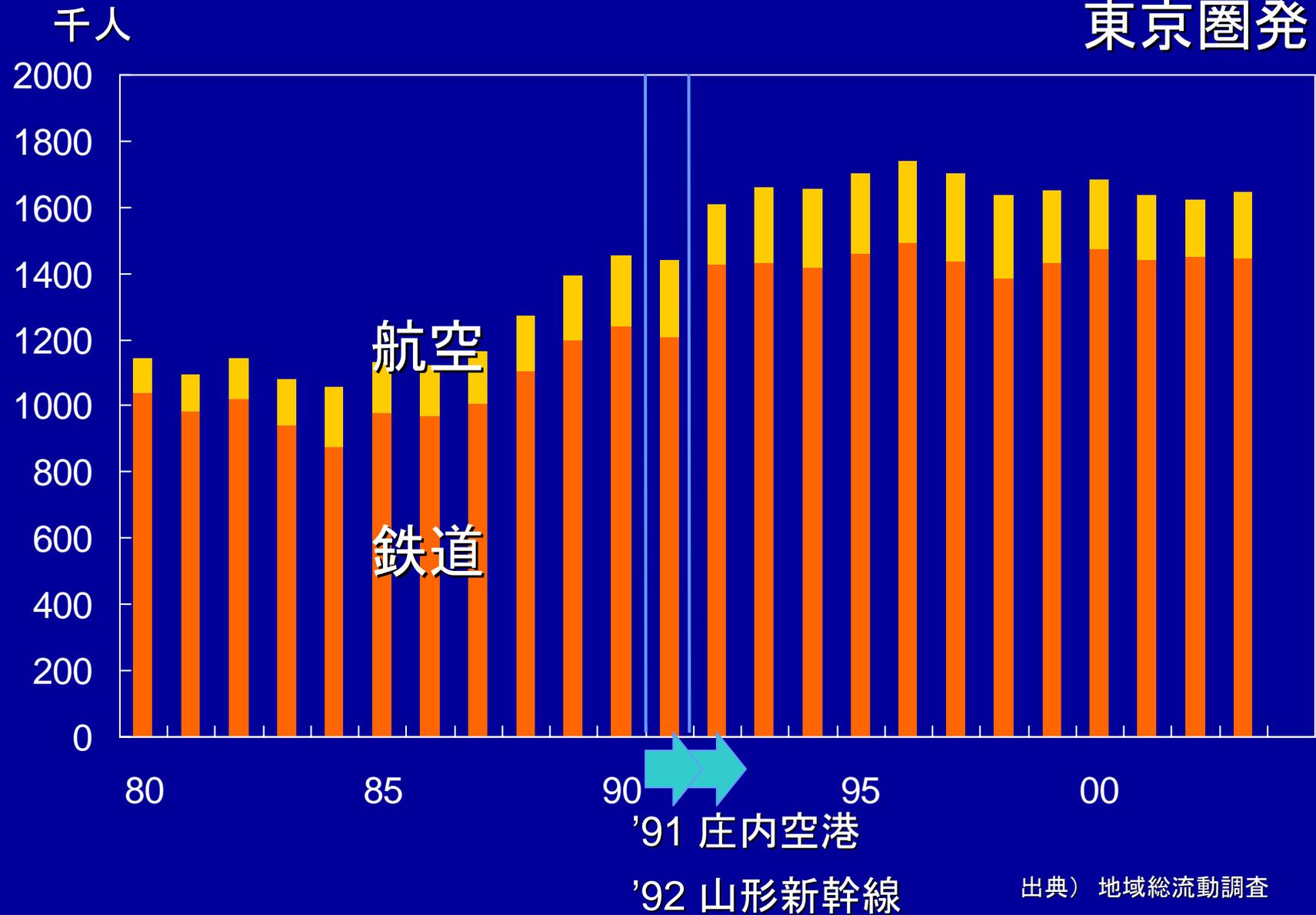


'91 庄内空港

'92 山形新幹線

出典) 地域総流動調査

山形への鉄道と航空の輸送量

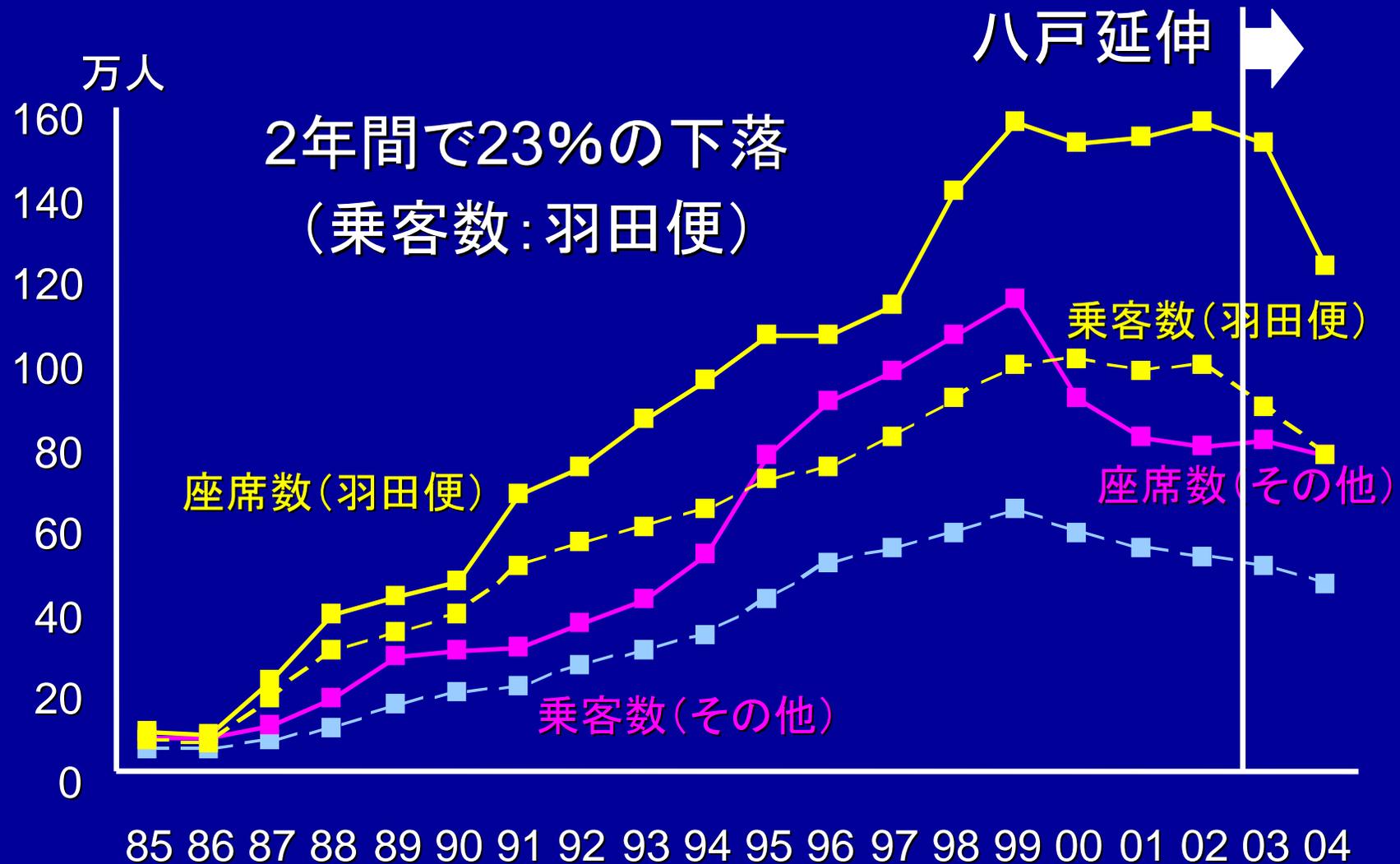


青森空港と三沢空港

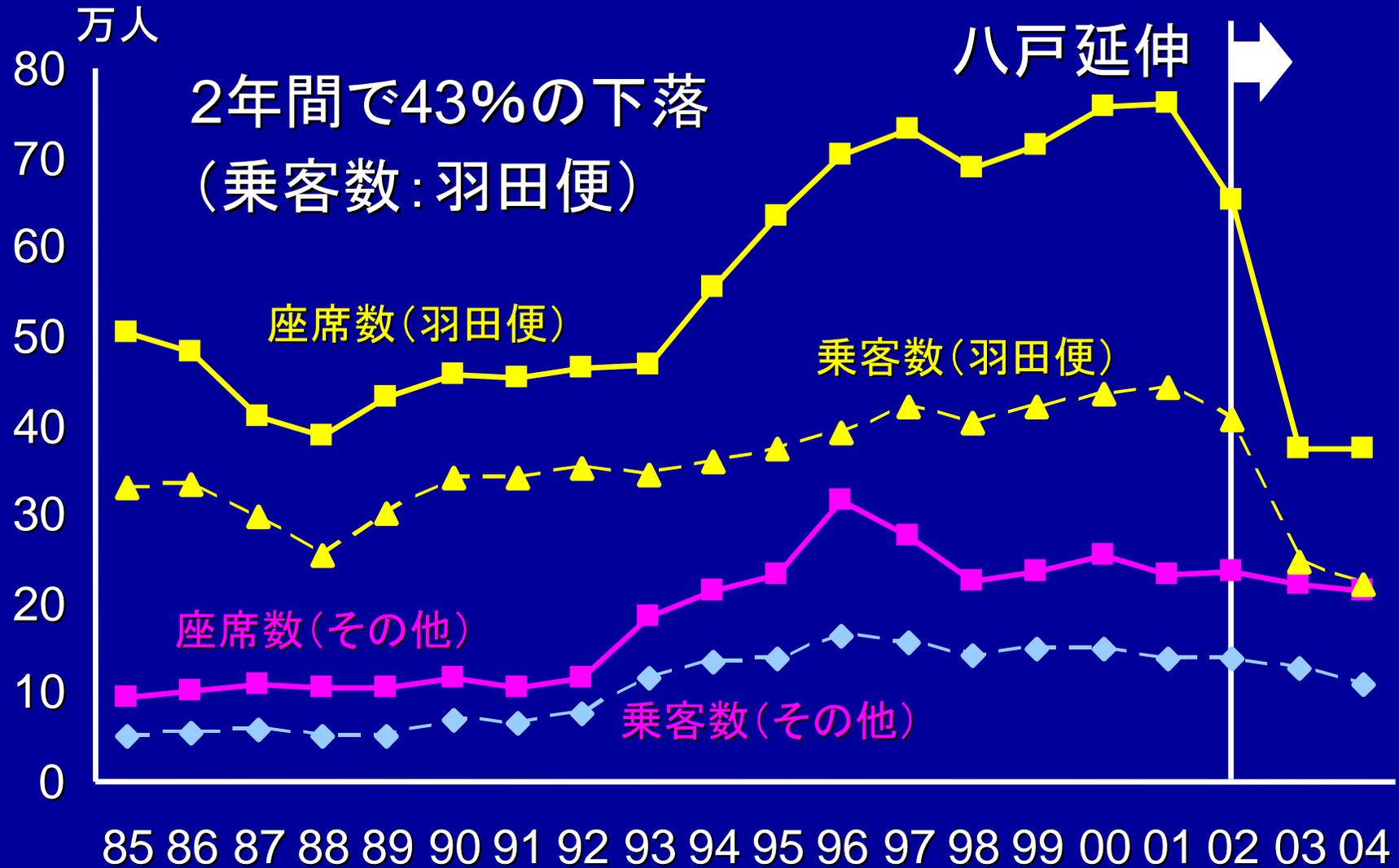
- 青森駅から八戸駅まで特急で1時間
- 青森から青森空港まで40分
- 八戸から三沢空港まで45分



東北新幹線の影響（青森空港）



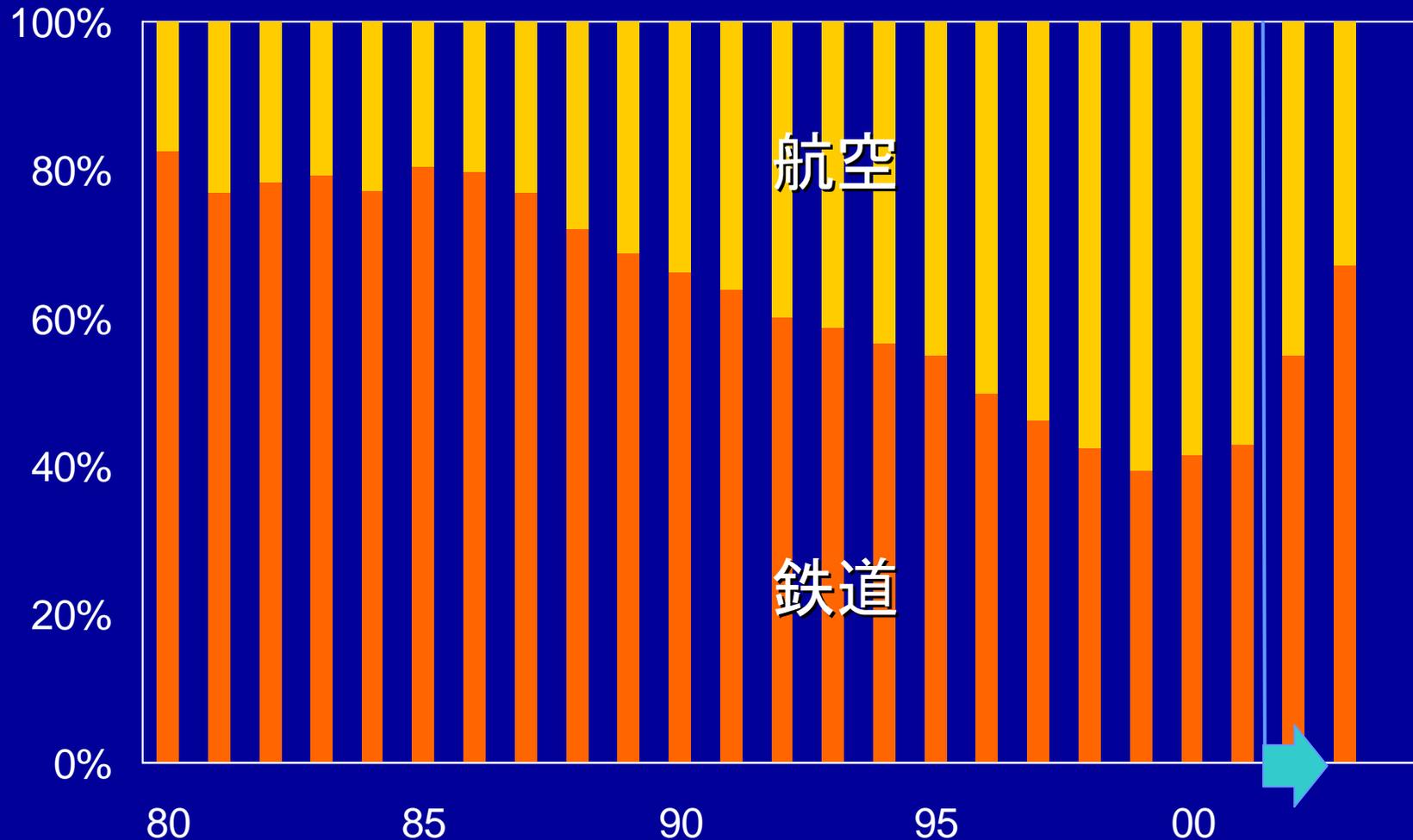
東北新幹線の影響（三沢空港）



青森への鉄道と航空のシェア

シェア

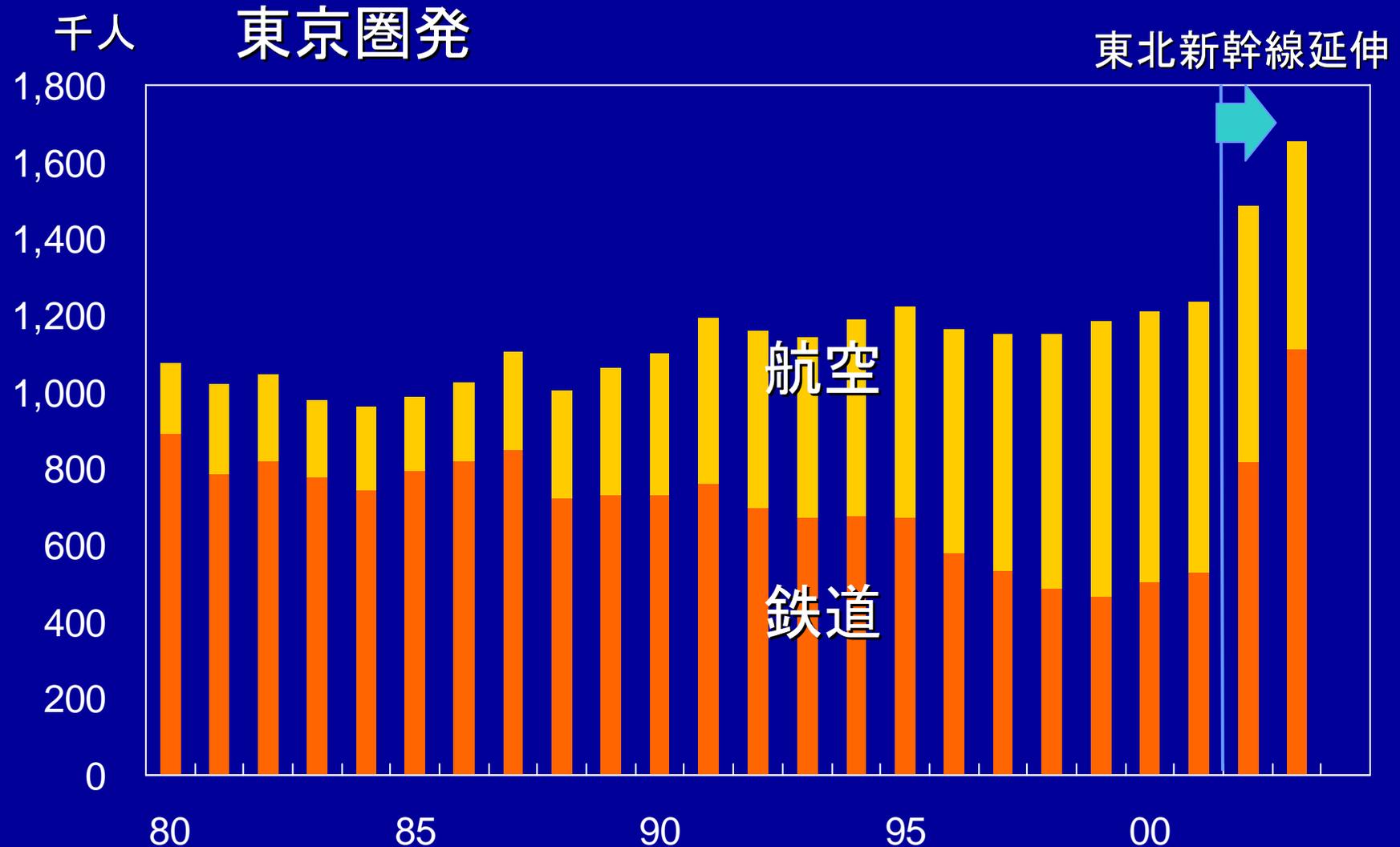
東京圏発



出典) 地域総流動調査

東北新幹線延伸

青森への鉄道と航空の輸送量



出典) 地域総流動調査

(C) Institute for Transport Policy Studies, 2006

乗客数の増加ランキング(1985-04)

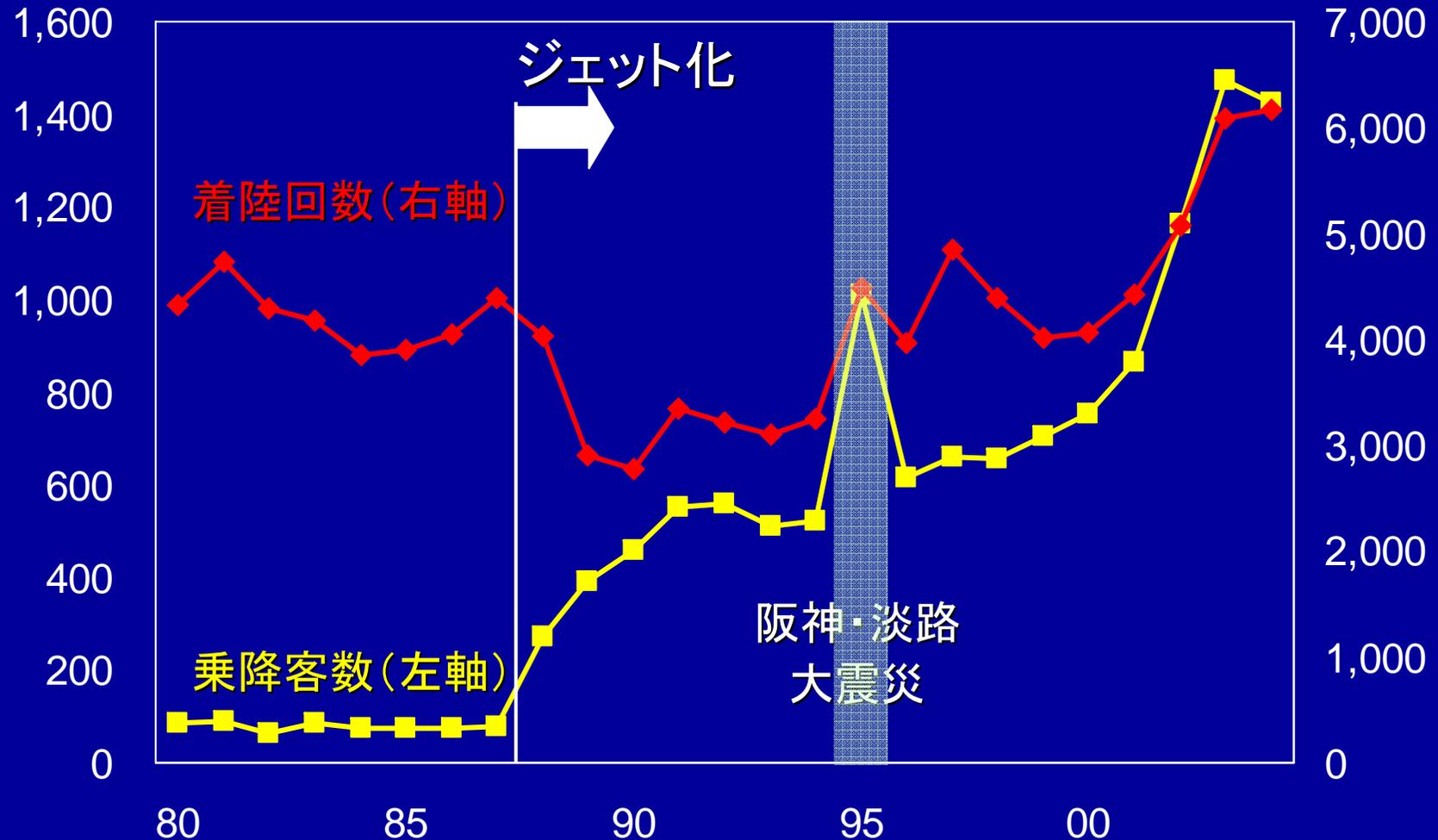
順位 (増加数)	順位 (伸び率)	路線名	乗客数 (増加数、人)	乗客数 (増加率)
1	35	羽田－福岡	4,625,184	133%
2	54	羽田－千歳	4,557,795	100%
3	24	羽田－那覇	3,046,240	199%
4	57	羽田－大阪	3,003,257	93%
5	25	羽田－広島	1,590,777	195%
6	50	羽田－鹿児島	1,156,675	104%
7	34	羽田－熊本	1,026,784	136%
8	1	羽田－岡山	1,023,575	2214%
9	8	羽田－高松	1,000,395	383%
10	20	名古屋－福岡	920,916	238%

岡山空港

日本で一番大きく成長した空港

乗降客数(1,000人)

着陸回数(回)



出典)『数字で見る航空』より作成

東京-岡山線 需要増の要因(1)

① ジェット化

- ~87年:プロペラ機(YS-11)2往復
- 88年~:B767主体の3往復

② 交通アクセス

- 空港が郊外に移転。市内中心部から20km
- 山陽道・岡山道・瀬戸中央道の結節点に近く、アクセス性が向上(広島:郊外化により需要が減少)
- 無料駐車場

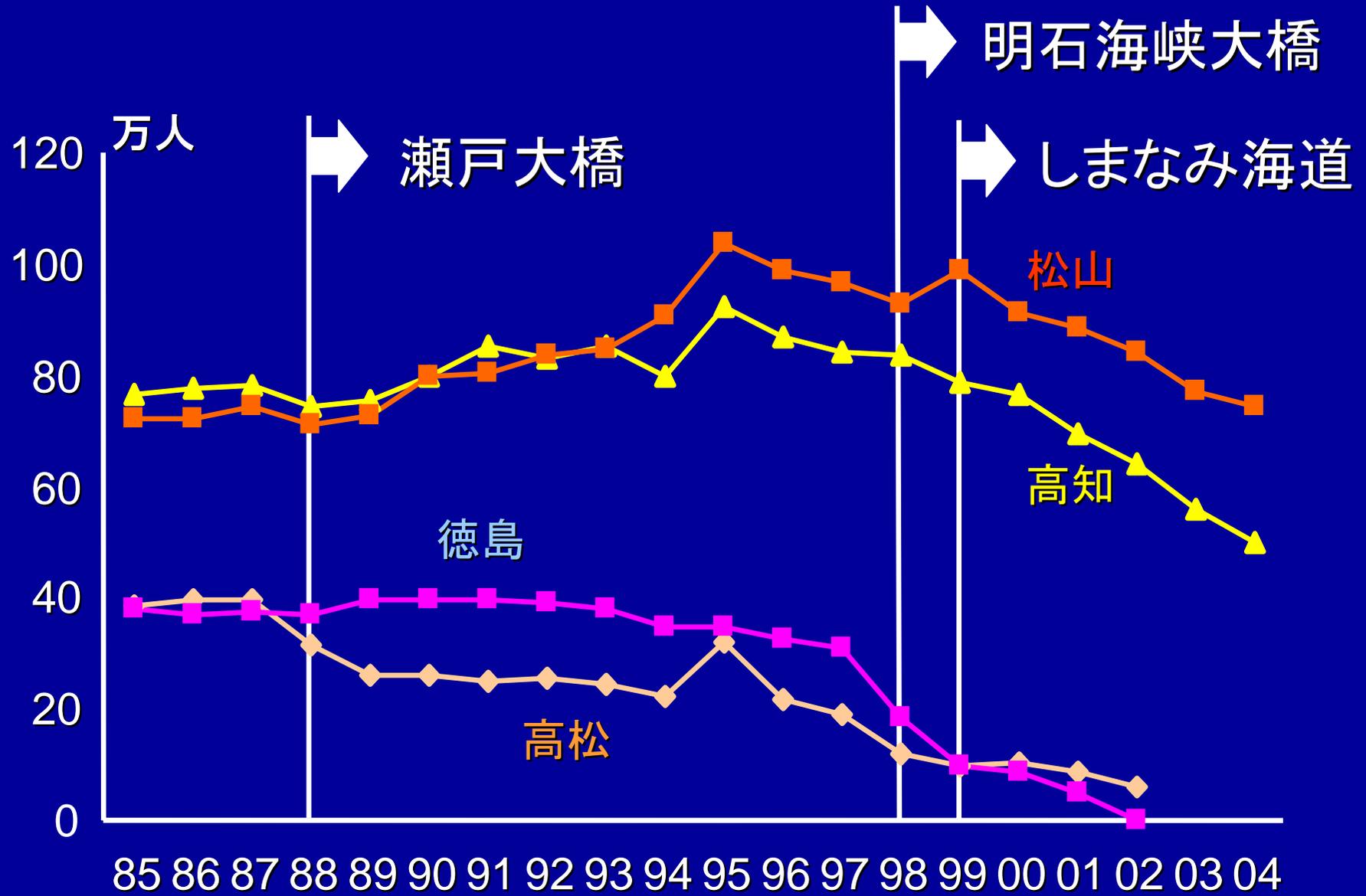
東京-岡山線 需要増の要因(2)

③ダブルトラック化と運賃設定

- ・H13年にダブルトラック化
特定便割引運賃を競争力のある価格に設定
← 効率的な機材運用の実現

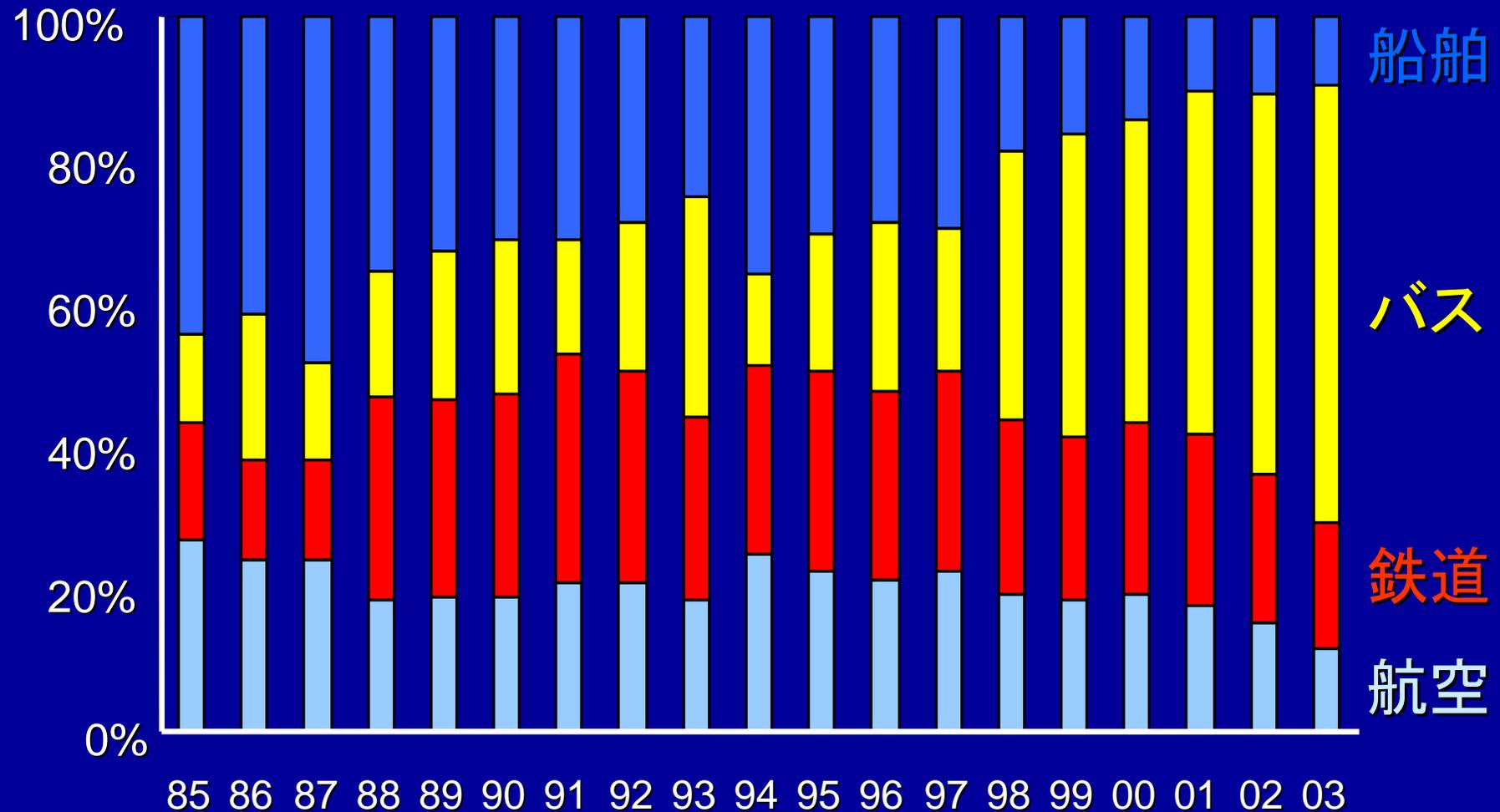
	距離	正規運賃	特定便割引 (19時台)	新幹線運賃 (指定席)
東京-大阪	510km	19,200円	13,700円	14,050円
東京-岡山	680km	26,200円	12,700円	16,860円
東京-広島	790km	26,700円	16,700円	18,550円

本四架橋の影響 (伊丹・関空便の乗客数)



四国への交通機関別シェア

近畿圏(大阪、京都、兵庫、奈良、和歌山、滋賀)発



注) 自家用車を除く

出典) 地域総流動調査

3. 2 他の交通機関の影響(まとめ)

新幹線の影響

- ・ 中心地から新幹線駅までの距離と、空港までの利便性(アクセス)が競争の鍵を握る
- ・ 岡山のように新幹線と競争している路線もある
- ・ 山形のように鉄道に対して競争力の無い路線維持には公的助成

バスの影響

- ・ 格安な高速バスも強力な競争相手

3.3 規制緩和と新規参入の影響

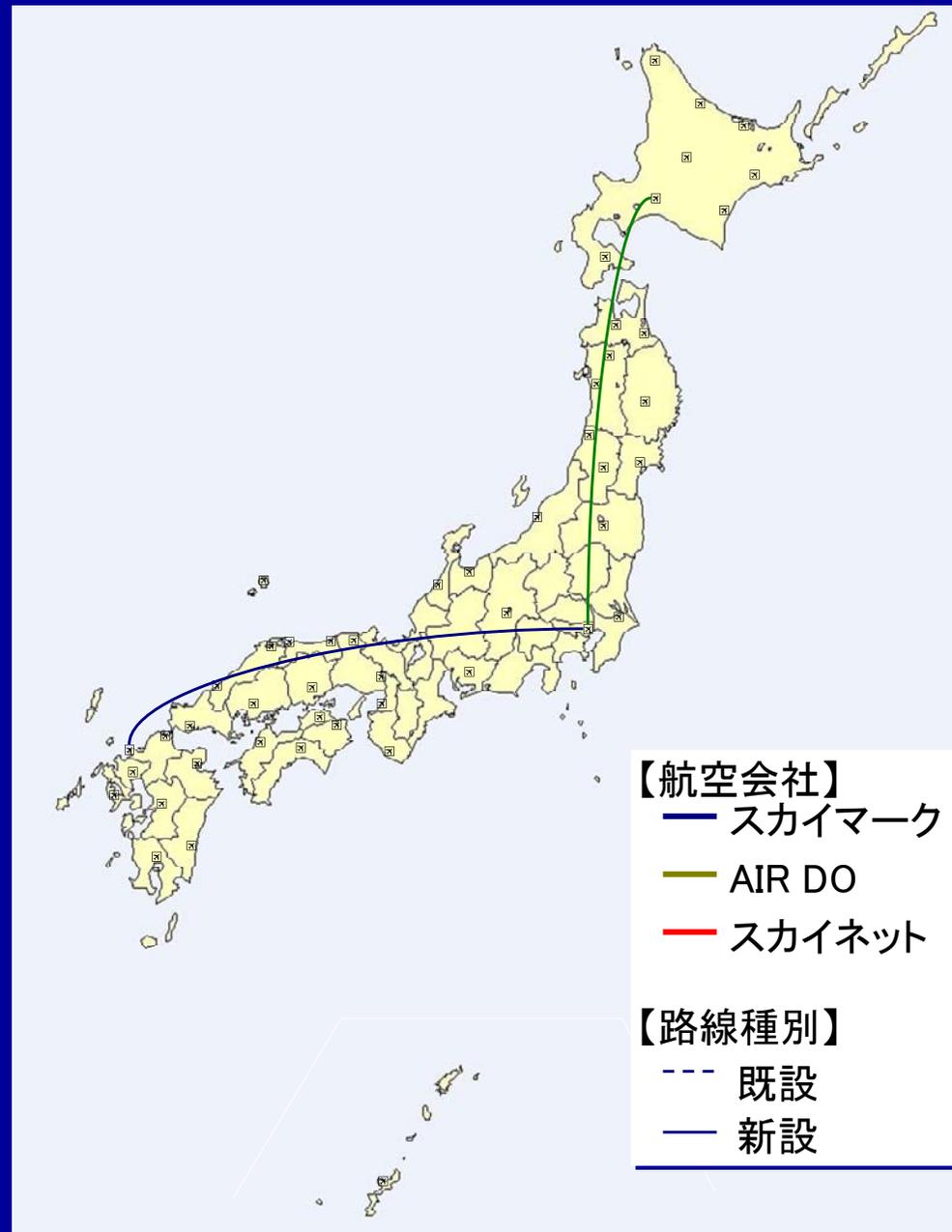
① 新規参入の効果

- 新規参入会社はどのような路線に入ったか？
- 参入した路線に与えた影響
- 運賃、割引運賃に与えた影響

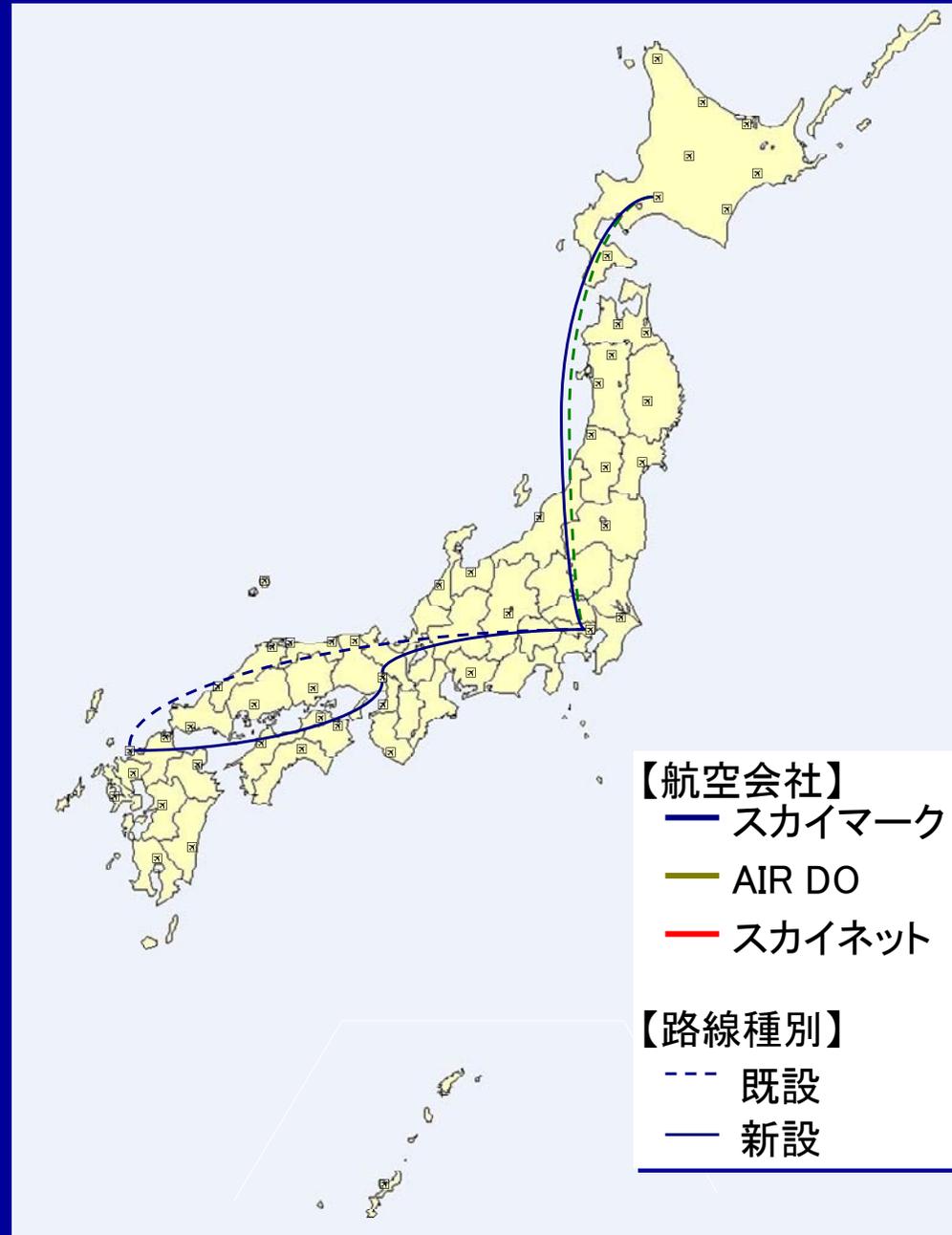
② 地方路線に与えた影響

- 競争の進展により、地方路線は切り捨てられたのか？

1998
新規参入
開始年



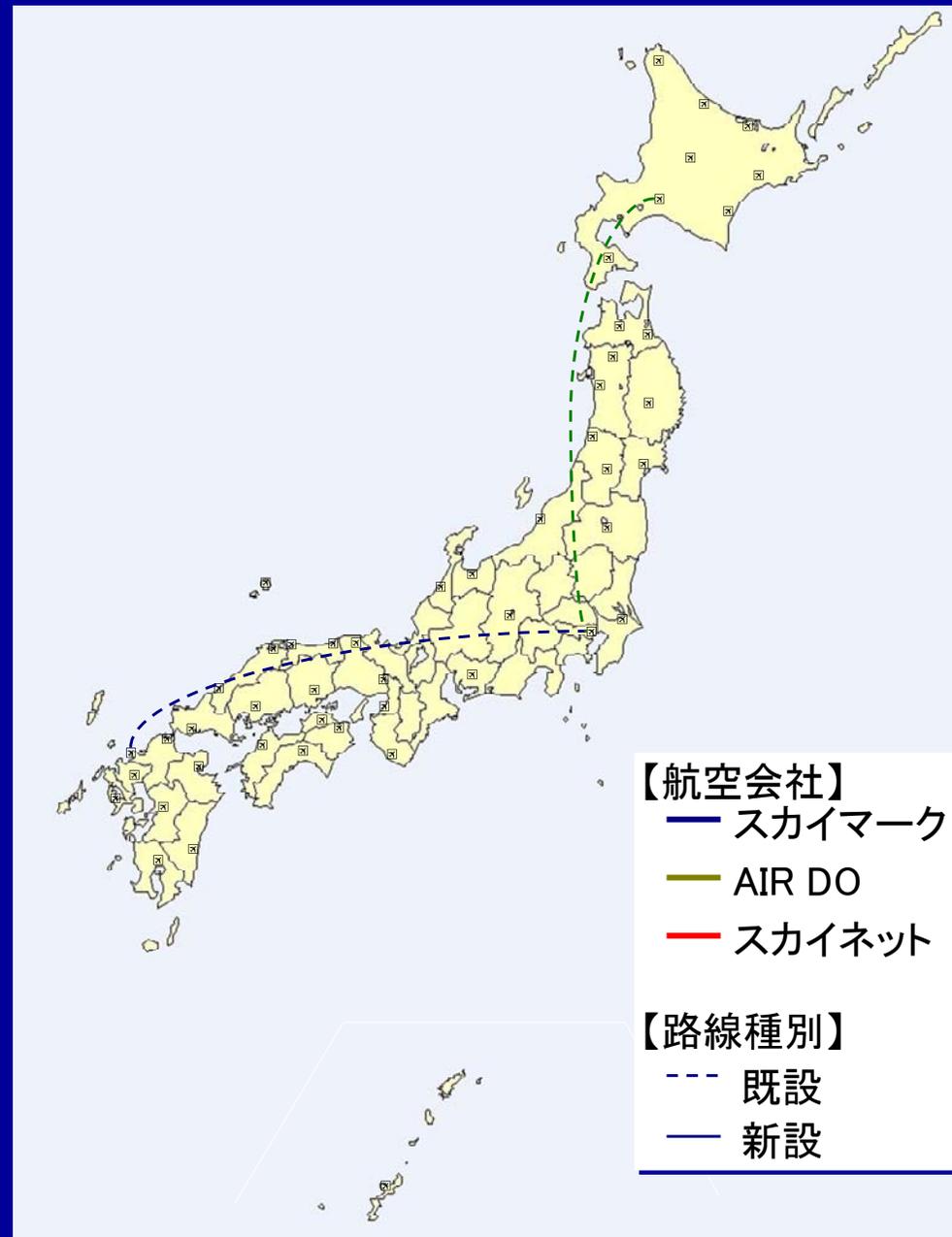
1999
スカイマーク
路線増加
AIRDO
便数増



2000
路線数は
変化なし



2001
スカイマーク
羽田ー福岡
のみに
路線絞る



2002 SNA参入



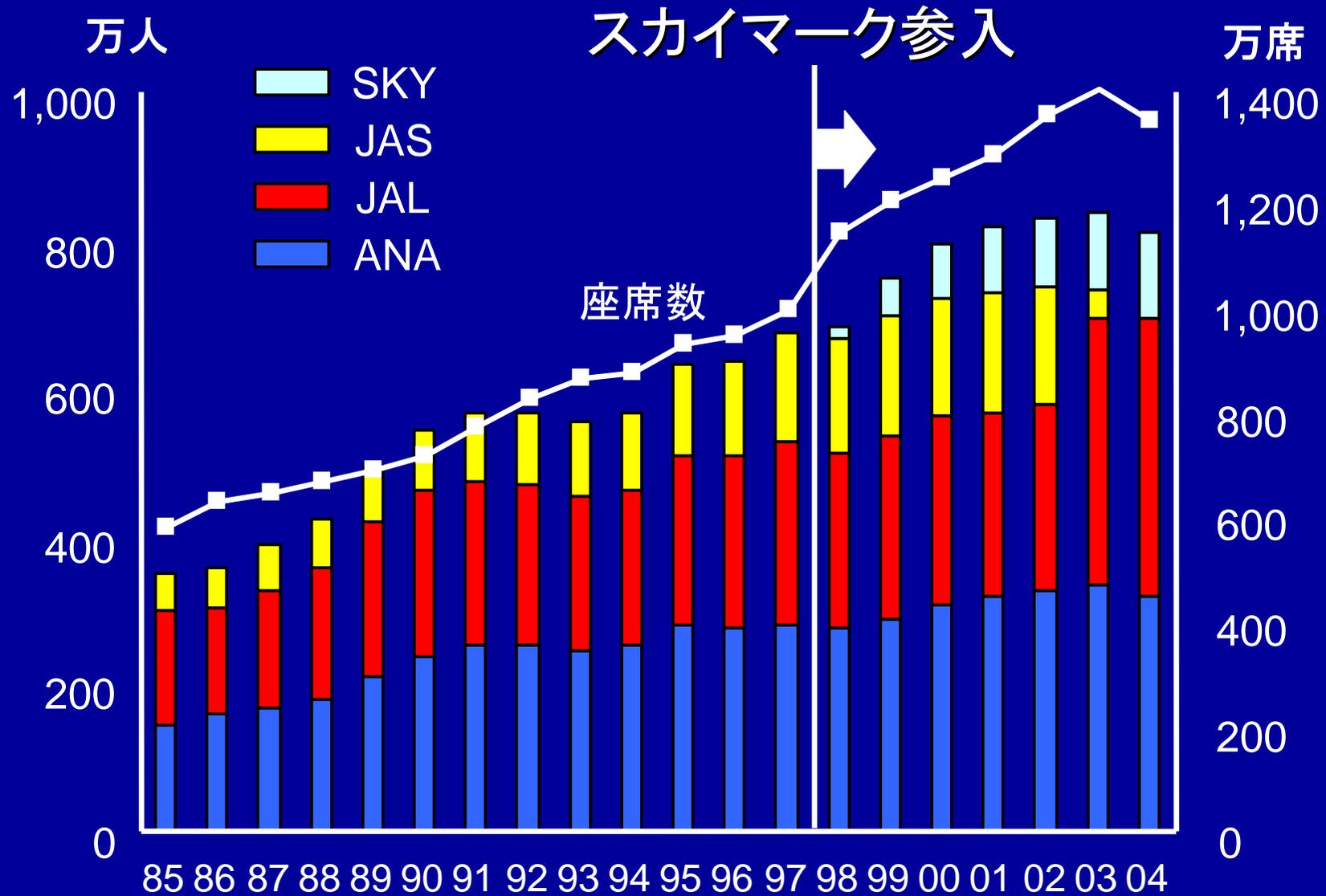
2003
スカイマーク
が地方長距離
路線を展開



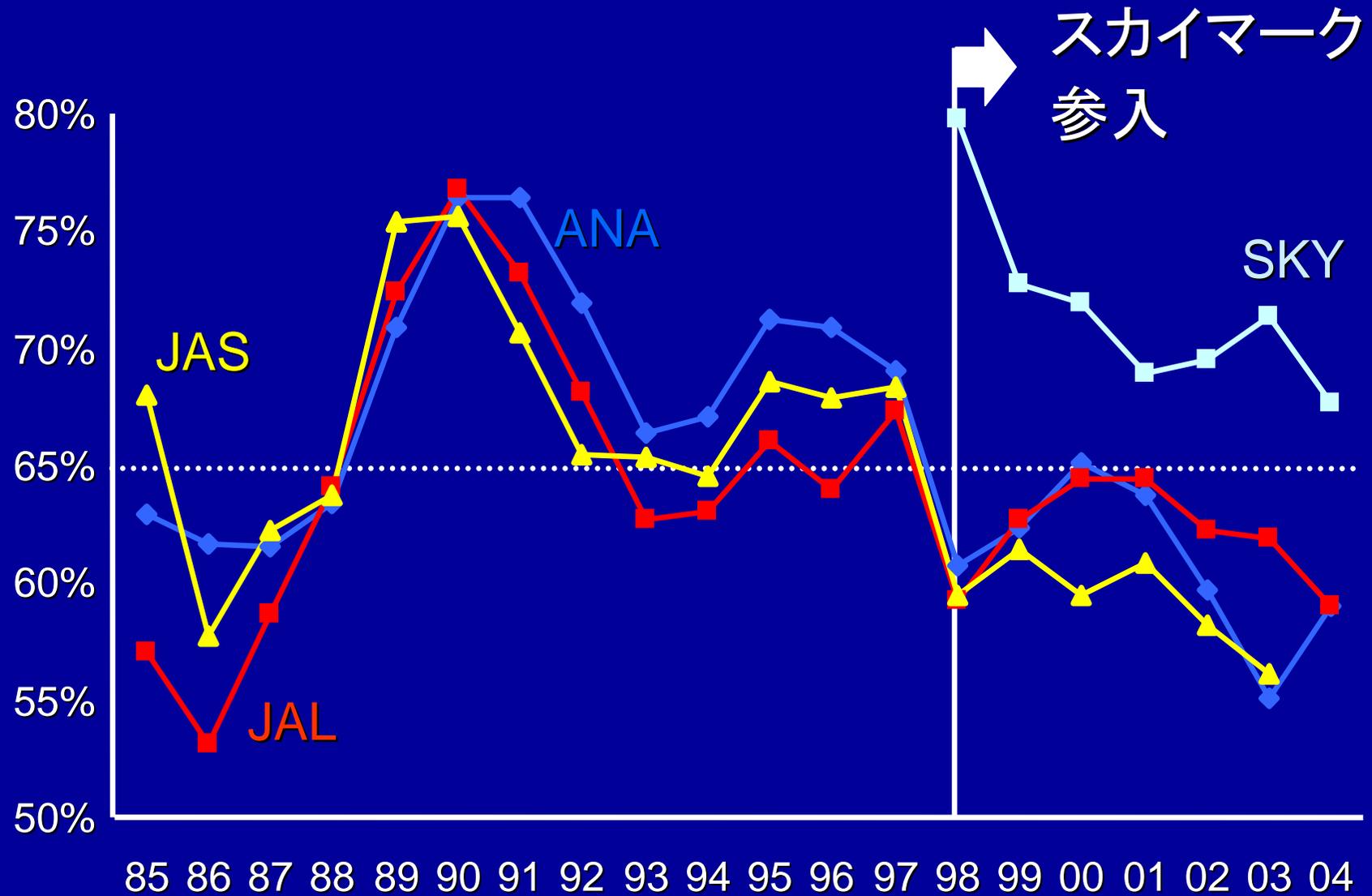
2004
スカイマーク
が青森から
撤退



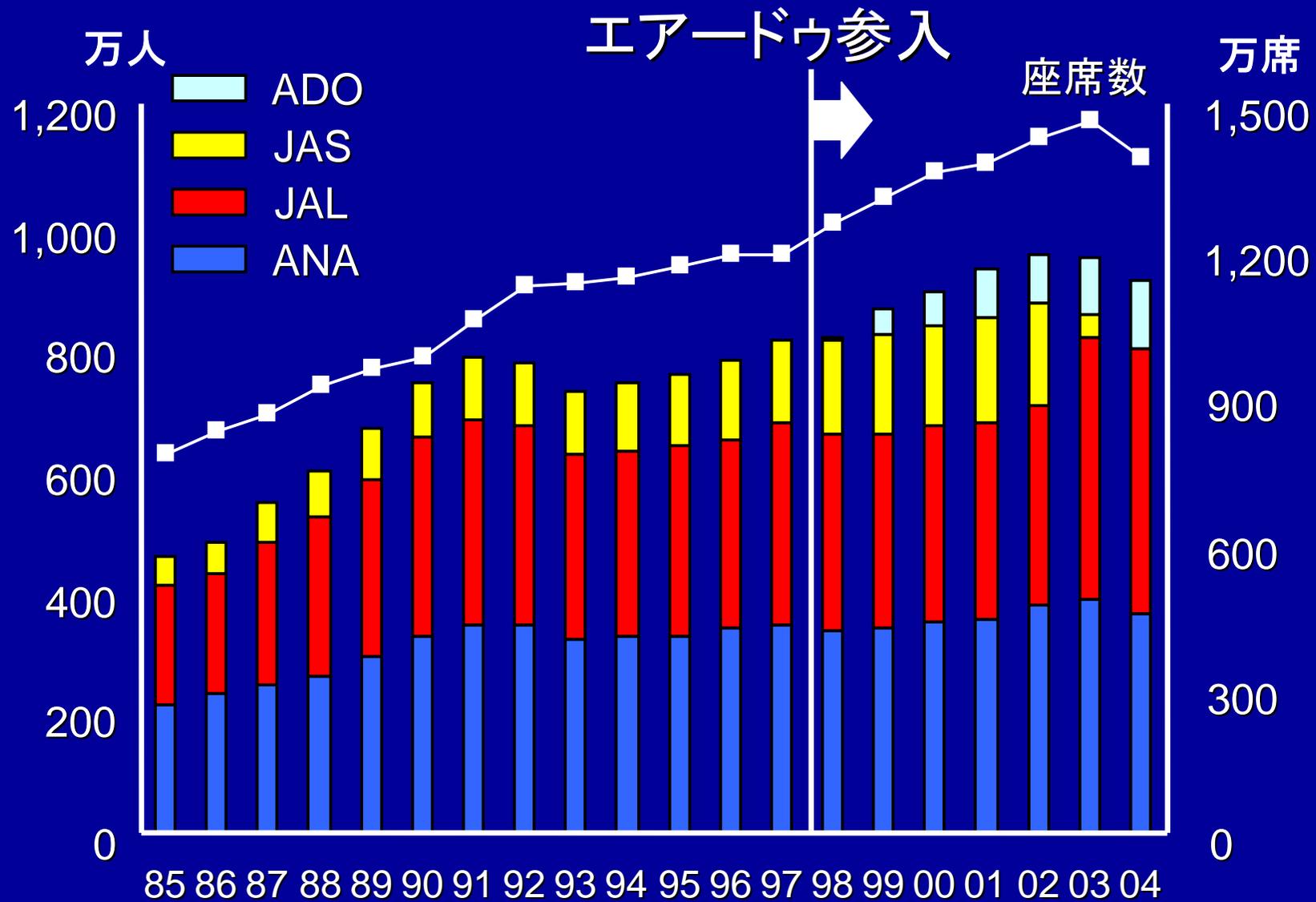
羽田-福岡（乗客数・座席数）



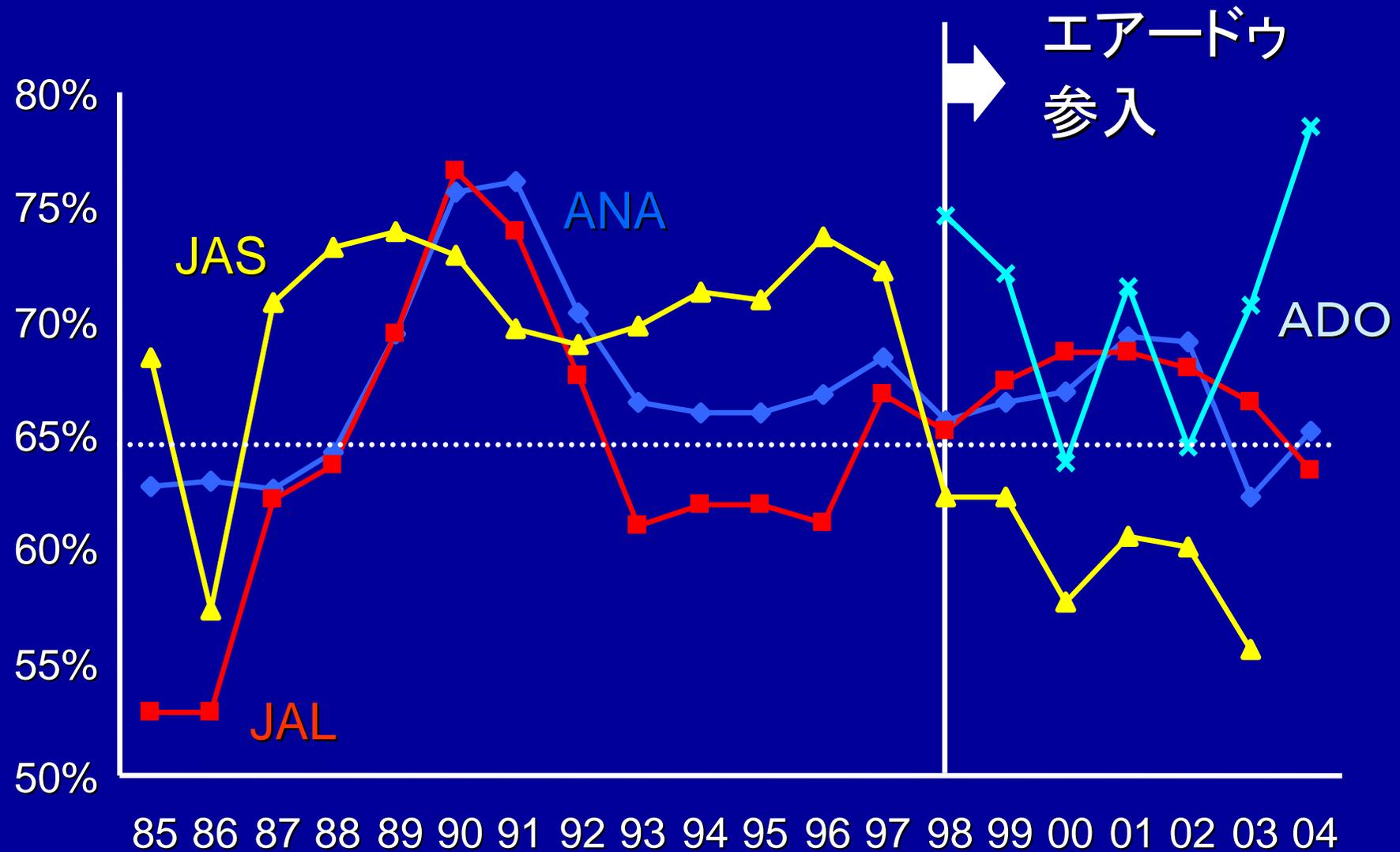
羽田-福岡(座席利用率)



羽田-千歳 (乗客数・座席数)



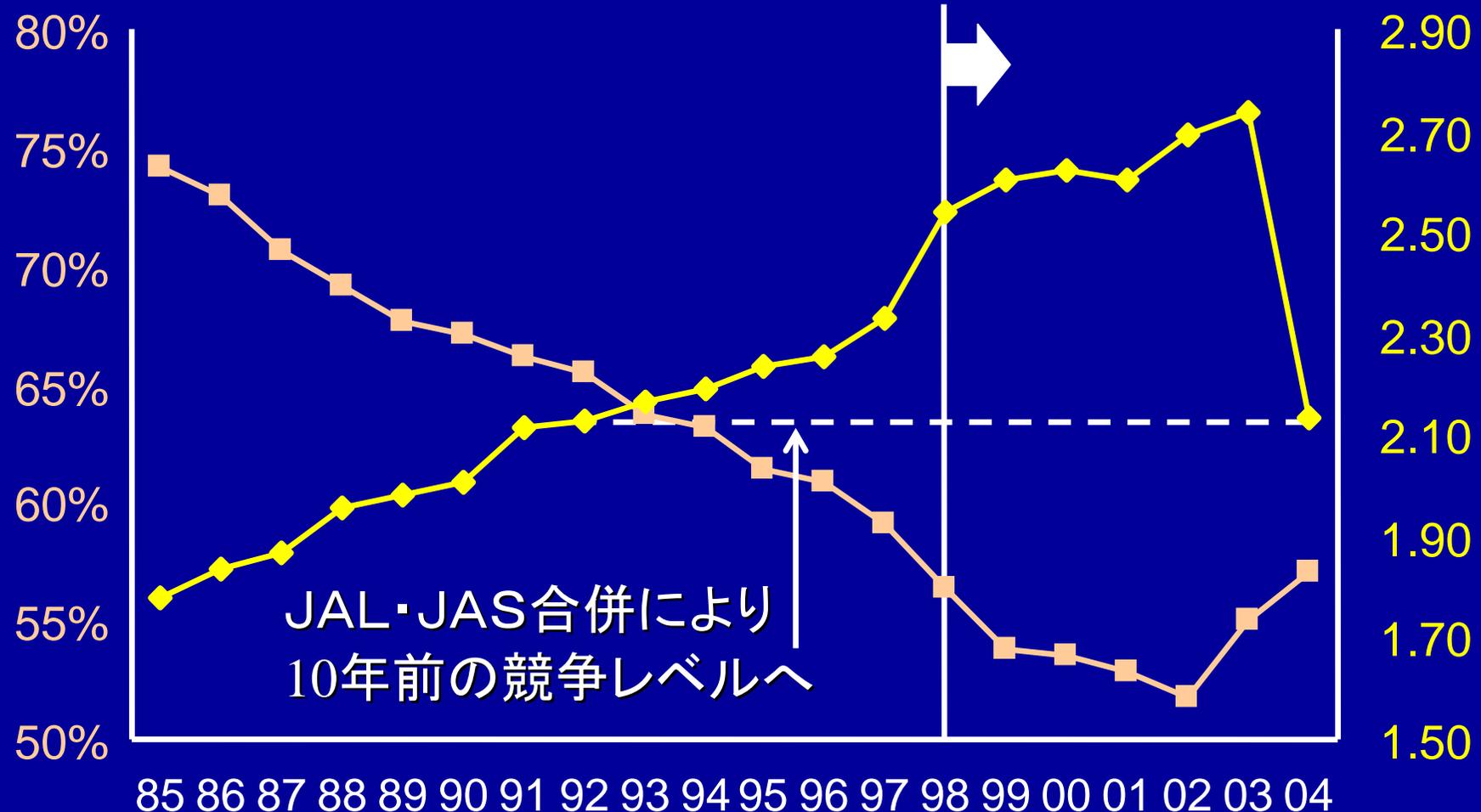
羽田-千歳(座席利用率)



路線の競争度

ハーフィンダール指数

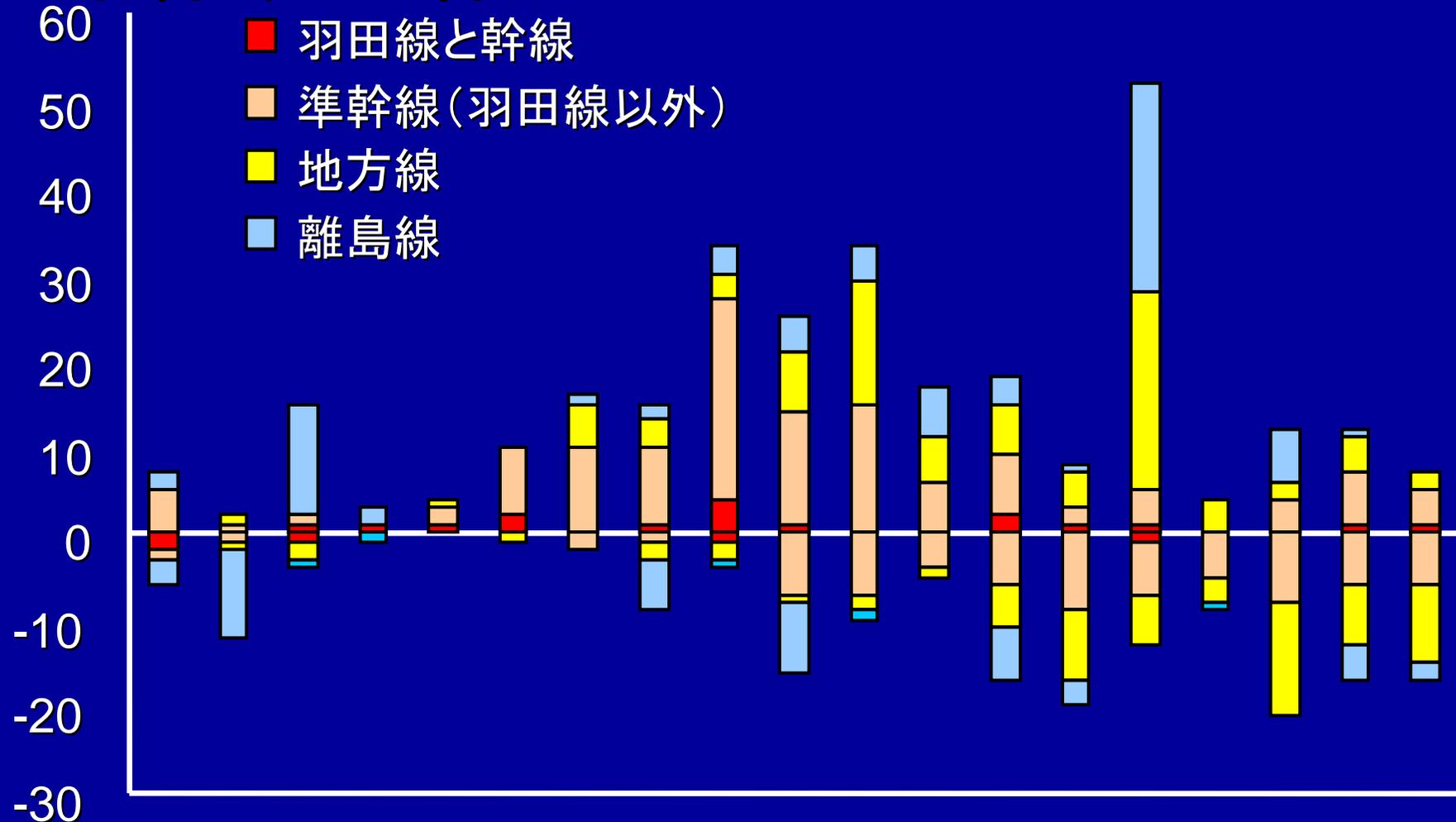
1路線あたり平均企業数



JAL・JAS合併により
10年前の競争レベルへ

注) 乗客数で加重平均、ハーフィンダール指数とはシェアの二乗の和

路線数の増減

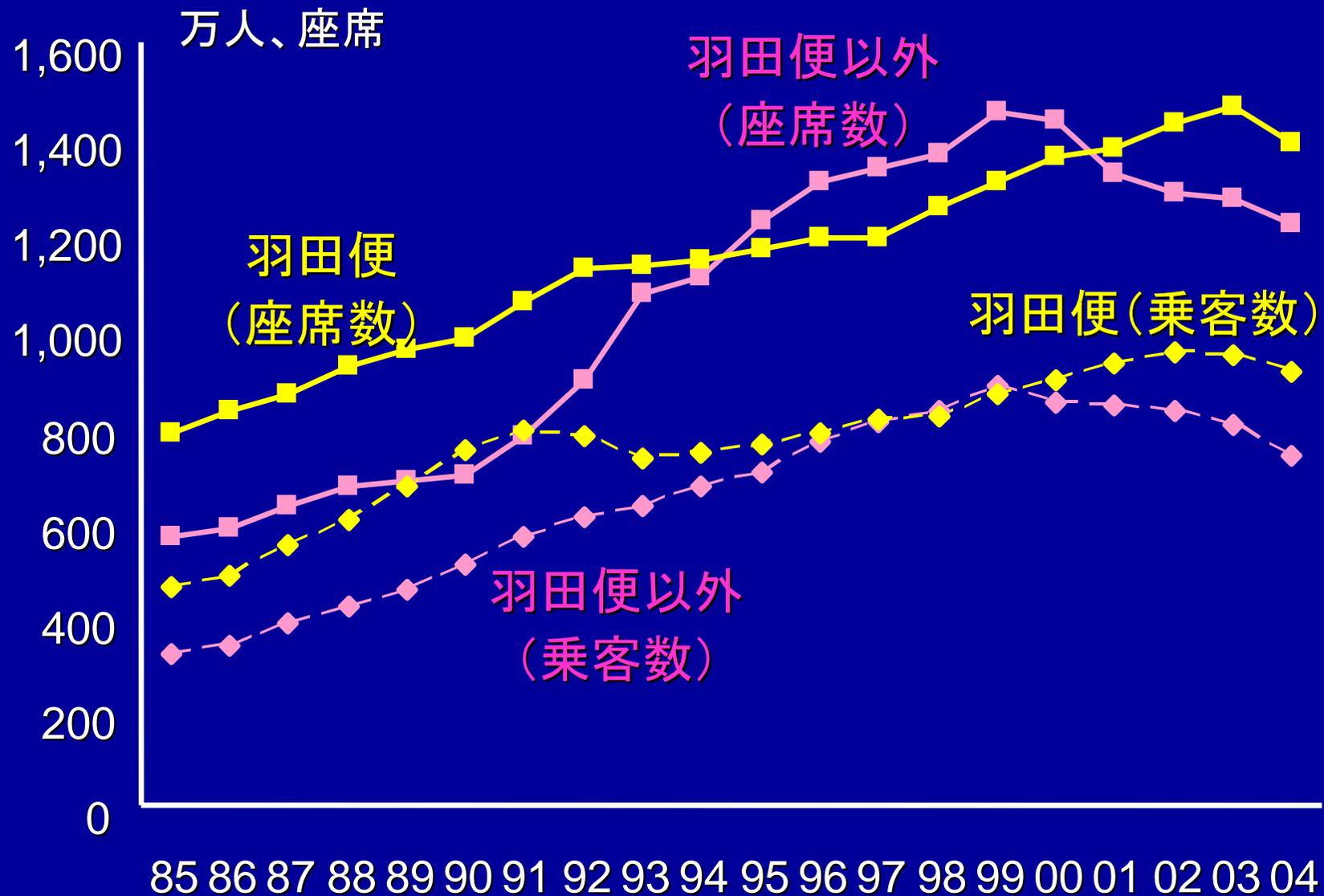


86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04

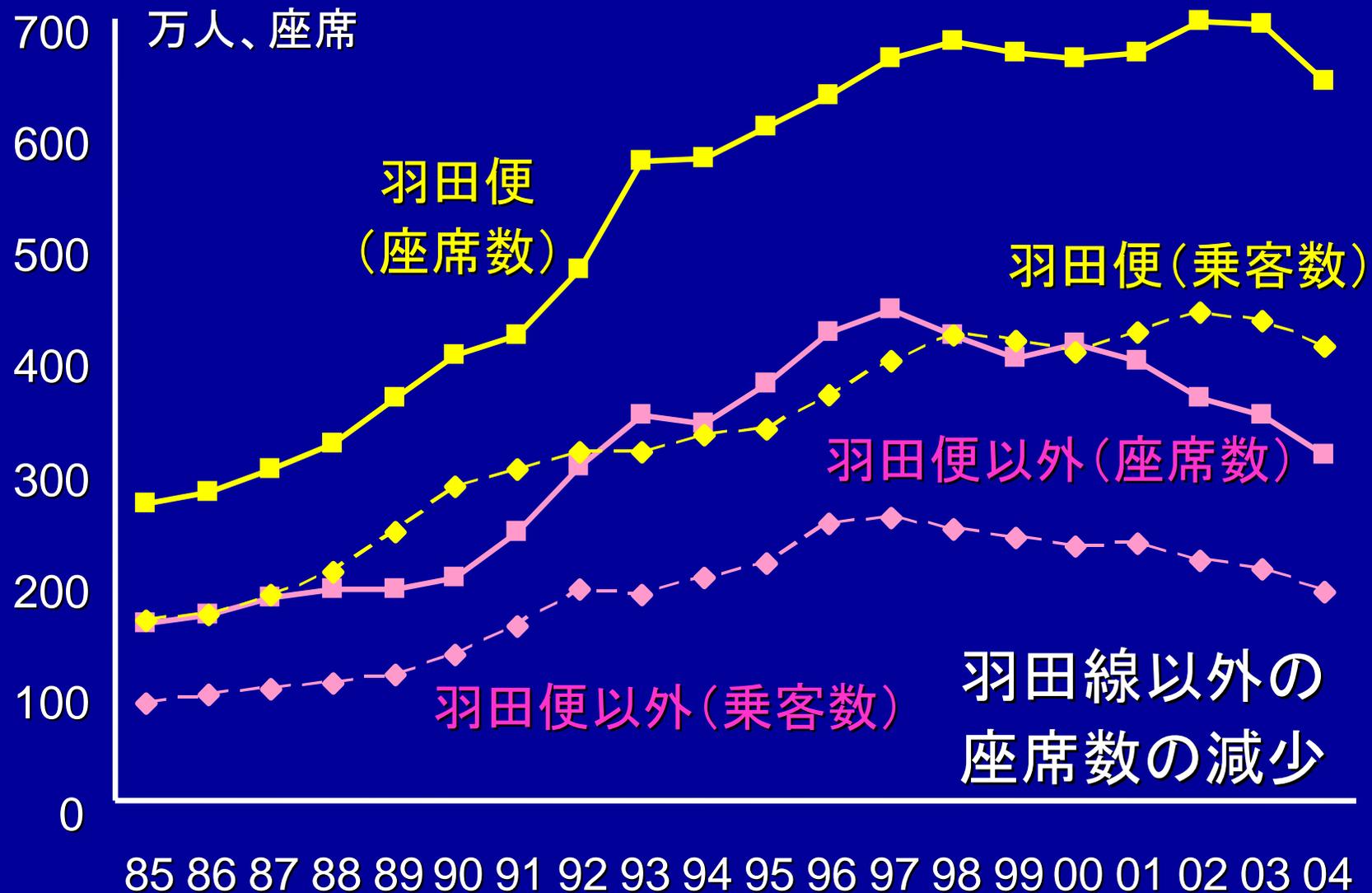
注) 準幹線とは羽田、成田、関西、大阪、千歳、福岡、那覇と地方空港を結ぶ路線。地方線は幹線、準幹線、離島以外の路線

(C) Institute for Transport Policy Studies, 2006

北海道の路線(千歳)



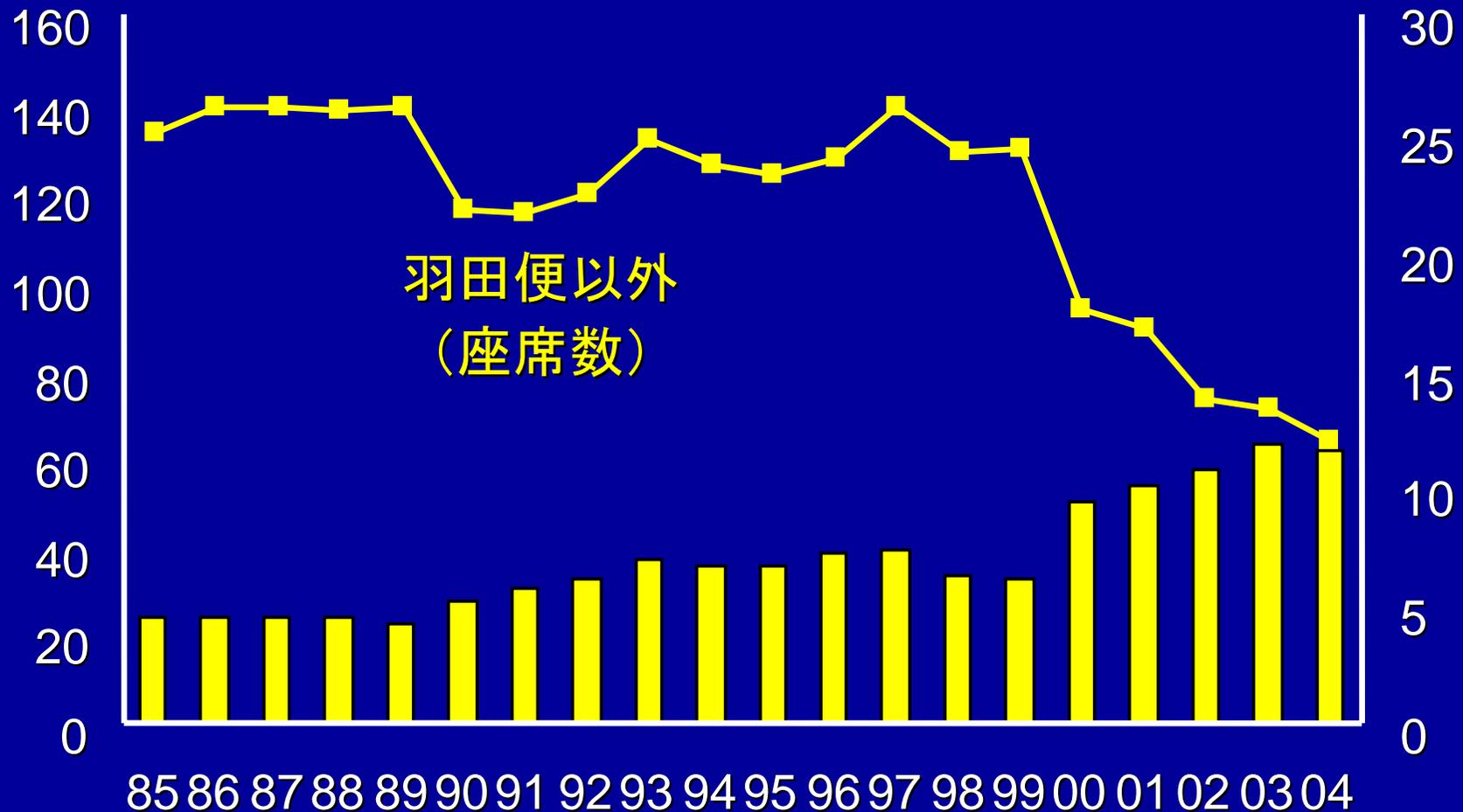
北海道の路線(千歳以外)



釧路空港の便数・座席数

1便あたり座席数
(折れ線グラフ)

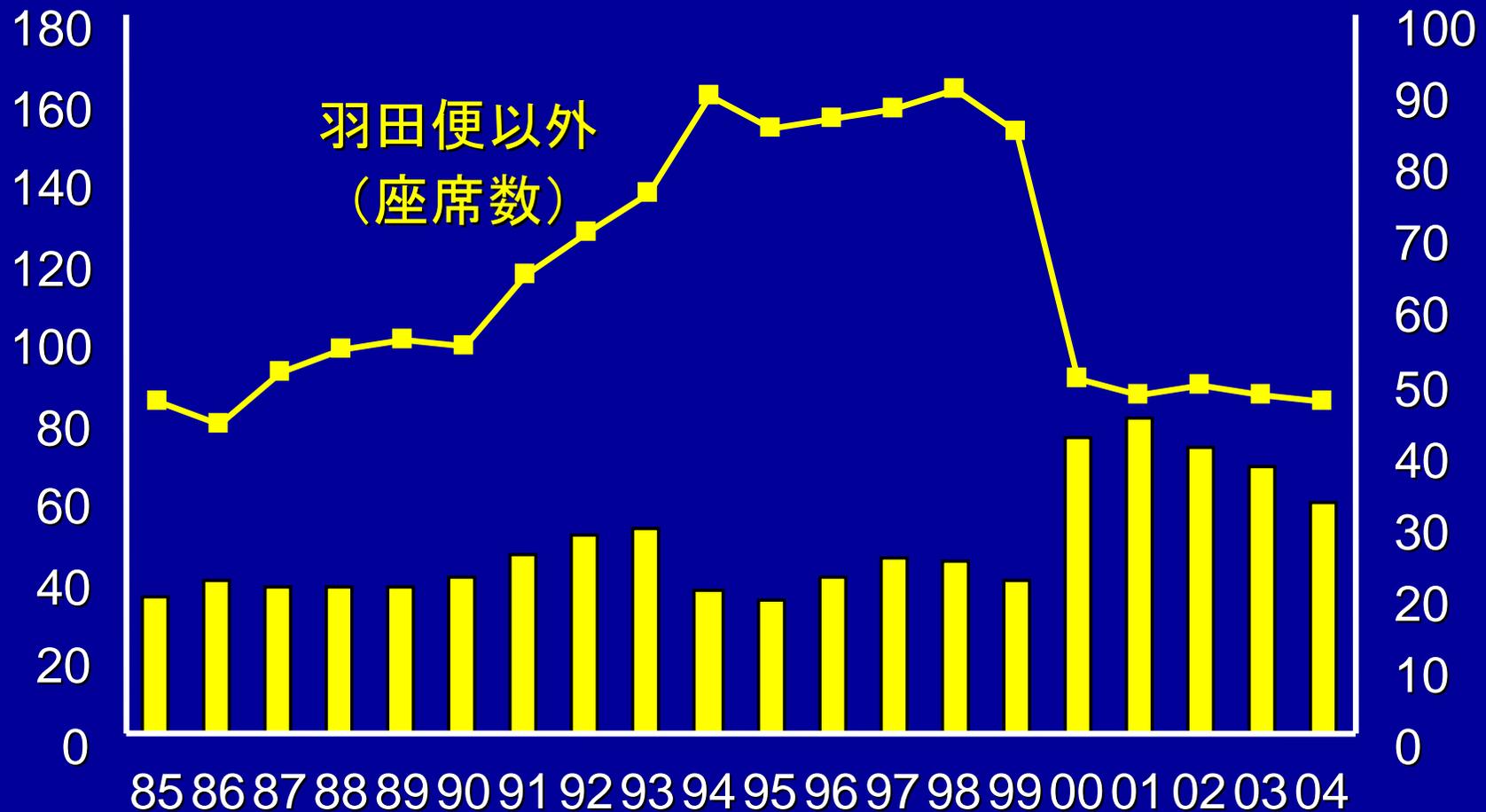
1日あたり便数
(棒グラフ)



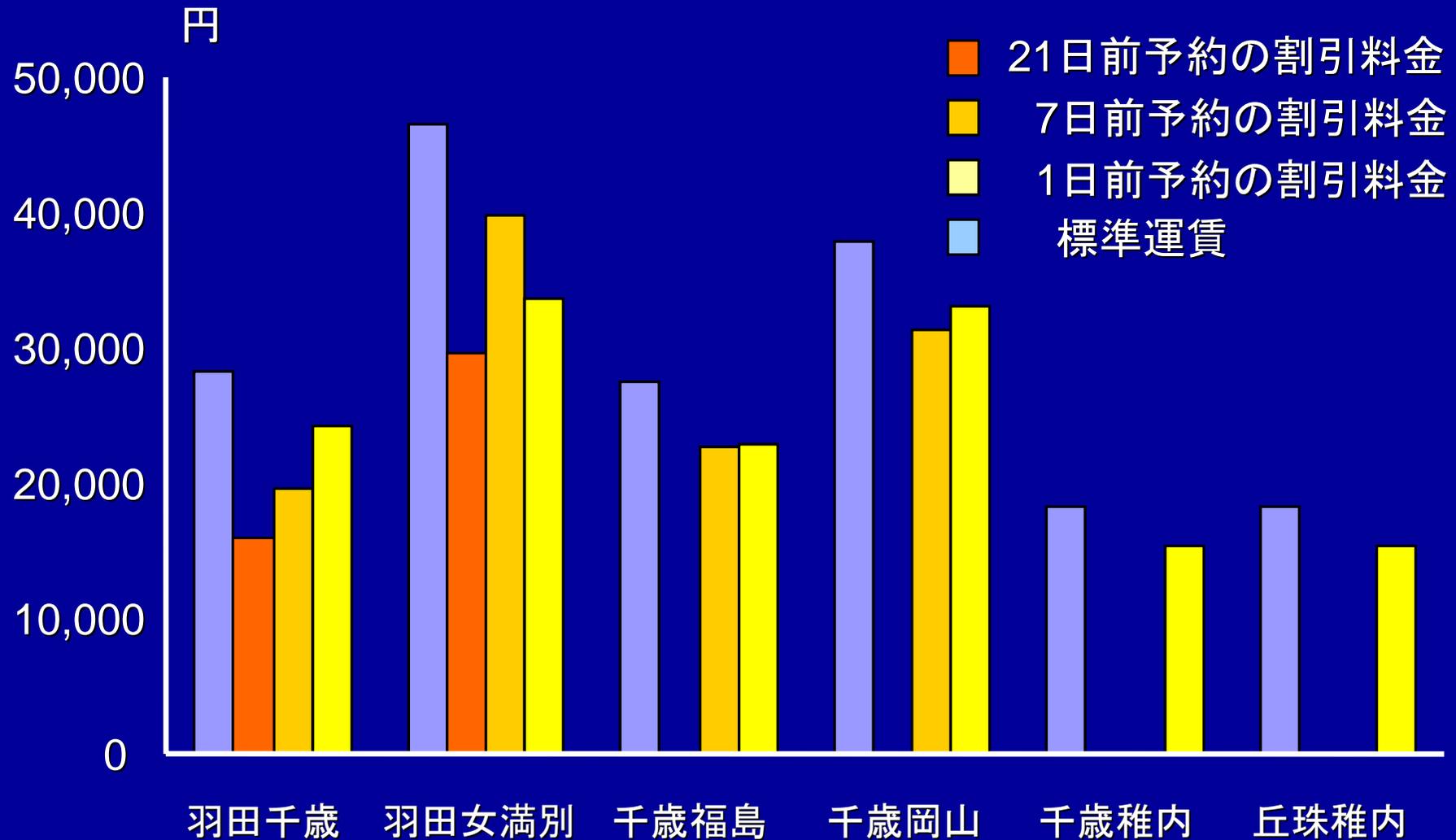
函館空港の便数・座席数

1便あたり座席数
(折れ線グラフ)

1日あたり便数
(棒グラフ)

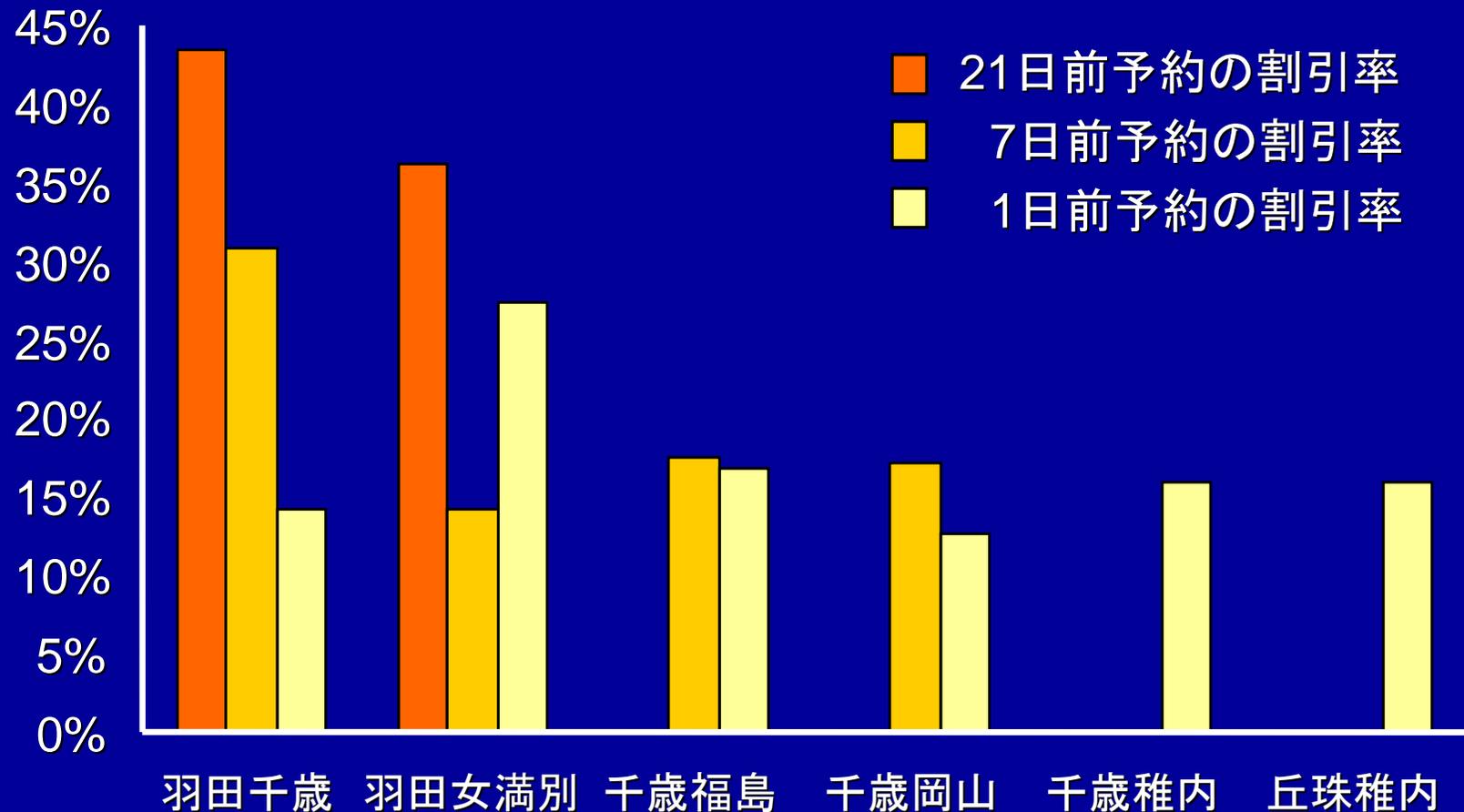


路線による運賃の違い



注) ANA時刻表より 2006/1/10現在の料金(割引率は平均)

路線による割引率の違い



注) ANA時刻表より 2006/1/10現在の料金(割引率は平均)

規制緩和と新規参入の影響(まとめ)

新規参入による競争

- 新規参入企業は需要が多い路線に参入
- JAL・JAS合併による影響
- 非競合路線の運賃高止まり

地方路線

- 地方路線の廃止、減便、子会社への移管
- 小型の機材に転換し、便数を増やす
- 離島路線数は増加傾向

4. 本日の発表のまとめ

- 航空旅客に関する時系列データから、近年の航空需要、サービスの変化、政策の変化を示す
 - ・ 空港の新設、ジェット化の影響
 - ・ 他の交通機関等の競争
 - ・ 規制緩和と新規参入の競争
- ⇒ 時系列的に比較する重要さ
- ⇒ 1つ1つ具体例を精査する重要さ

今後の研究課題・方向性

今後の研究課題・方向性

- ・ 航空旅客動態調査を利用した需要行動分析
- ・ 新規参入企業の行動分析
- ・ FFPやアライアンスの動き

分析に必要なデータ

- ・ 運賃データ(米国DOTの例)
- ・ 機材や乗務員

ご清聴ありがとうございました