

国際航空旅客市場の状況（未定稿）

平成 19 年 4 月 20 日
公正取引委員会調整課

目次

- 1 日本発着の国際航空旅客市場の概況
- 2 日本発の航空券種の内訳
- 3 日本発の主要航空路線の航空運賃の動向
- 4 日本発の燃油サーチャージの動向
- 5 アライアンス，コードシェアの現況

1 日本発着の国際航空旅客市場の概況

(1) 出入国者数の推移

2006 年（平成 18 年）における日本人出国者総数は約 1753 万 5 千人である¹。

2001 年（平成 13 年）の米国同時多発テロ、2003 年（平成 15 年）の SARS とイラク戦争等によって出国者数は落ち込んだが、2004 年（平成 16 年）以降は年々増加傾向にある。なお、史上最高は 2000 年（平成 12 年）の 1781 万 8590 人であり、2006 年（平成 18 年）にはほぼ 2000 年（平成 12 年）の水準まで回復してきている。

2001 年（平成 13 年）と 2005 年（平成 17 年）の空港別出国者数を比較すると首都圏（成田、羽田）、名古屋（名古屋、中部）、新潟の 3 地域以外は出国者数が減少している。これは、国際線の運航便数が首都圏、名古屋圏に集中しており、他の空港の国際線運航路線が減少していること、新潟については中国方面への航空路線が増加していることによるところが大きい。

主要 4 空港（成田、中部、関西、福岡）別では、成田の出国者構成比が 2001 年（平成 13 年）の 51.7% から 2005 年（平成 17 年）には 55.7% に増加し、成田への集中の度合いが高まっている。関西空港の出国者構成比は、25.7% から 22.5% に減少している。

図表 1 空港別日本人出国者数の推移

空 港	2001年		2002年	2003年	2004年	2005年		対2001年比
	人数	構成比	人数	人数	人数	人数	構成比	
成田	8,173,316	(51.1)	9,034,363	7,776,387	9,462,021	9,576,532	(55.7)	17.2%
羽田	290,919	(1.8)	113,331	63,677	244,984	359,702	(2.1)	23.6%
関西	4,118,258	(25.7)	3,829,030	2,916,829	3,755,088	3,861,860	(22.5)	-6.2%
名古屋	1,658,578	(10.4)	1,587,470	1,204,427	1,614,880	215,438	(1.3)	12.1%
中部	--	--	--	--	--	1,643,975	(9.6)	
福岡	827,062	(5.2)	837,025	589,977	767,603	776,816	(4.5)	-6.1%
新千歳	127,345	(0.8)	126,985	70,513	95,185	117,608	(0.7)	-7.6%
函館	154,508	(1.0)	151,246	103,649	104,787	113,694	(0.7)	-26.4%
那覇	175,119	(1.1)	154,868	96,577	102,475	99,285	(0.6)	-43.3%
新潟	72,708	(0.5)	68,008	43,122	67,153	80,276	(0.5)	10.4%
仙台	85,848	(0.5)	85,301	55,234	67,791	70,292	(0.4)	-18.1%
その他	313,315	(2.0)	321,397	190,885	295,634	271,929	(1.6)	-13.2%
計	15,996,976	(100.0)	16,309,024	13,111,277	16,577,601	17,187,407	(100.0)	7.4%

（法務省「出入国管理統計年報」より作成）

(2) 市場規模

2006 年（平成 18 年）の「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」²によると、2005 年度（平成 17 年度）の海外旅行消費額（旅行前後の支出を含む）は 6.8 兆円（国内消費分 1.7 兆円、海外消費分 5.1 兆円）と推計されている（日本の航空会社に支払われる国際航空運賃は国内消費分、外国航空会社に支払われる国際航空運賃は海外消費分に含まれる。）

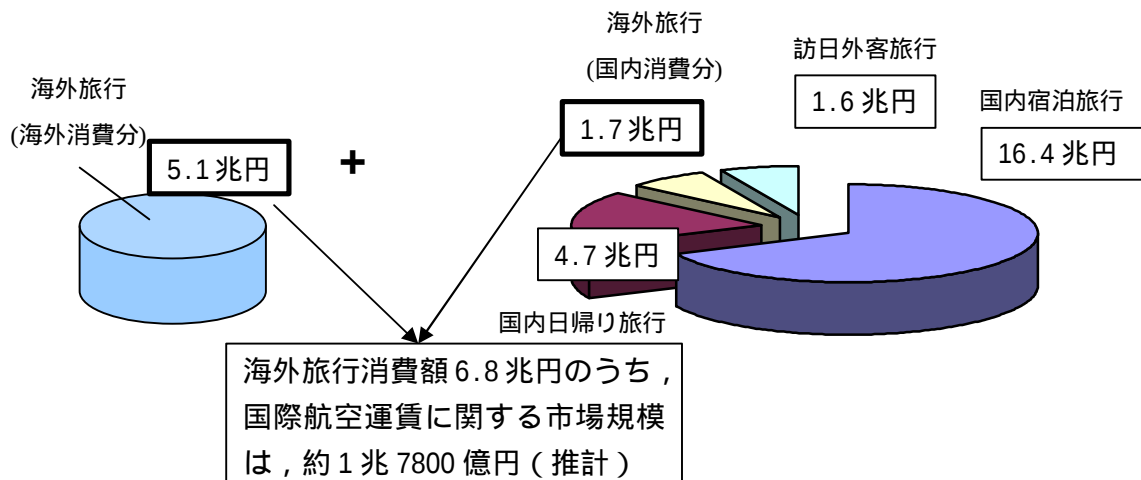
このうち、外国航空会社への支払いは、約 1 兆 1700 億円、日本の航空会社の国際線旅客収入は約 6100 億円と見込まれており、日本の国際航空運賃に関する市場規模は約 1 兆 7800 億円程度と推計される³。

¹ 法務省入国管理局「平成18年における外国人入国者及び日本人出国者の概況について（速報）」。

² 2006 年 3 月国土交通省総合政策局旅行振興課公表。

³ この数値は日本人だけを対象としており、外国人の搭乗者や海外からの訪日客の消費額は含まれていない。

図表2 我が国におけるツーリズム消費額



(国土交通省総合政策局旅行振興課「旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究」より作成)

(3) 主要方面別の利用状況

図表3は日本発着の国際航空旅客の方面別輸送実績である⁴。この数値は日本航空、全日空など日系航空会社の日本発着の航空座席利用数（往路と復路）をまとめたもので、外国系航空会社の実績は含まれていない。

方面別に2001年（平成13年）と2005年（平成17年）との輸送実績を比較すると、アジア方面が9.9%増と大きく輸送実績を伸ばしている一方で、米大陸、太平洋方面の輸送は減少している。

図表3 国際航空旅客 方面別輸送実績の推移 (単位：人)

	2001年 人 数	2002年 人 数	2003年 人 数	2004年 人 数	2005年 人 数	対2001年比
アジア計	9,158,921	9,645,681	7,367,489	9,684,365	10,069,416	9.9%
中国	--	--	1,685,905	2,672,198	2,818,189	
韓国	--	--	1,653,200	1,958,937	2,120,766	
台湾	--	--	1,012,086	1,483,914	1,517,271	
その他アジア	--	--	3,016,298	3,562,775	3,609,321	
米大陸計	2,239,164	2,109,391	1,938,299	2,084,405	2,089,855	-6.7%
北米	2,072,957	1,968,821	--	--	--	
南米	166,207	140,475	--	--	--	
太平洋 (ハワイ・ミクロネシア等)	3,632,810	3,392,483	2,898,556	3,289,688	3,163,490	-12.9%
欧州	1,853,982	2,037,997	1,764,373	1,992,236	1,945,752	4.9%
オセアニア	595,692	692,784	624,724	659,430	644,290	8.2%
総計	17,480,569	17,878,241	14,593,441	17,703,583	17,908,934	2.5%

・往路、復路の人数をそれぞれ合計しているので、1人が同区間を往復すれば人数は2人となる。

航空機の輸送実績は乗客の国籍を考慮していない。外国人も含めた全搭乗者数を表記している。

(国土交通省「航空輸送統計調査」より作成)

⁴ 国土交通省「航空輸送統計」。

2 日本発の航空券種の内訳

2005 年度（平成 17 年度）の 1 年間に、主要旅行会社が、成田空港利用の旅客（1,157,039 人）に発券した方面別の航空券種別の割合は、図表 4 のようになっている。

クラス別の発券比率をみると、ファーストクラスは 0.1%、ビジネスクラスは 5.3%で、エコノミークラスが 94.6%を占めている。

クラスごとの券種内訳は、ファーストクラスでは、すべて普通運賃（F）となっている。

ビジネスクラスでは、普通運賃（C）が 94.3%を占め、キャリア運賃（C）運賃の構成比は 5.4%となっている。

エコノミークラスでは、IT が 92.2%を占め、ZONE-PEX⁵/IATA-PEX は 2.9%、APEX⁶は 3.7%を占める。

図表 4 航空券発券人数比率（平成 17 年 4 月～平成 18 年 3 月）
（全クラスの構成比）

	ファースト	ビジネス				エコノミー						総計
	F	C	キャリア (C)	その他	小計	Y,Y2	APEX	ZONE- PEX/ IATA- PEX	IT	その他	小計	
北米	0.2%	6.6%	1.2%	0.0%	7.7%	0.6%	6.9%	2.5%	82.1%	0.0%	92.0%	100.0%
欧州	0.3%	8.1%	0.5%	0.1%	8.8%	0.4%	6.1%	5.5%	78.7%	0.2%	90.9%	100.0%
アジア	0.1%	4.2%	0.0%	0.0%	4.2%	2.1%	4.3%	3.7%	85.6%	0.0%	95.7%	100.0%
中国	0.0%	7.6%	--	--	7.6%	6.1%	0.7%	8.7%	75.9%	1.0%	92.4%	100.0%
ハワイ	0.2%	5.0%	0.4%	0.0%	5.3%	0.1%	1.9%	0.6%	91.9%	0.0%	94.5%	100.0%
グアム	--	3.8%	--	--	3.8%	0.1%	0.6%	0.2%	95.4%	0.0%	96.2%	100.0%
豪州	0.0%	2.0%	0.2%	0.0%	2.2%	0.1%	1.6%	0.4%	95.7%	0.0%	97.8%	100.0%
総計	0.1%	5.0%	0.3%	0.0%	5.3%	1.1%	3.5%	2.7%	87.2%	0.1%	94.6%	100.0%

- ・ IATA に加盟している全航空会社共通で連帯輸送が可能な運賃は、上記 F、C、Y、Y2 である。IATA - PEX は、出発後の便変更は出来ず、ストップオーバーの回数、利用できる時期等について制限がある。
- ・ IATA PEX と ZONE PEX は、同一券種として集計。

（クラスごとの券種内訳）

	ファースト	ビジネス				エコノミー					
	F	C	キャリア (C)	その他	小計	Y,Y2	APEX	ZONE- PEX/ IATA- PEX	IT	その他	小計
北米	100.0%	84.8%	15.2%	0.0%	100.0%	0.6%	7.5%	2.7%	89.2%	0.0%	100.0%
欧州	100.0%	92.3%	6.3%	1.4%	100.0%	0.5%	6.7%	6.0%	86.6%	0.2%	100.0%
アジア	100.0%	99.7%	0.3%	0.0%	100.0%	2.2%	4.5%	3.8%	89.4%	0.0%	100.0%
中国	100.0%	100.0%	--	--	100.0%	6.6%	0.8%	9.4%	82.2%	1.0%	100.0%
ハワイ	100.0%	93.3%	6.7%	0.0%	100.0%	0.1%	2.0%	0.6%	97.3%	0.0%	100.0%
グアム	--	100.0%	--	--	100.0%	0.1%	0.6%	0.2%	99.1%	0.0%	100.0%
豪州	100.0%	89.6%	10.4%	0.0%	100.0%	0.1%	1.6%	0.4%	97.9%	0.0%	100.0%
総計	100.0%	94.3%	5.4%	0.3%	100.0%	1.1%	3.7%	2.9%	92.2%	0.1%	100.0%

- ・ 北米はアメリカ、カナダ、メキシコ路線を含む、グアムはサイパン線を含む

⁵ 脚注 9 を参照。

⁶ 脚注 11 を参照。

3 日本発の主要航空路線の航空運賃の動向

(1) 普通運賃 (F, C, Y, Y2) の動向

図表5は、2002年(平成14年)から2006年(平成18年)3月までの東京 - ロサンゼルス、ニューヨーク、ホノルル、ロンドン、アムステルダム、シンガポール、北京、上海の8路線の普通運賃(F, C, Y, Y2)の推移である。この5年間で、計4回の値上げが行われている。

図表5 普通運賃の推移(平日発着)

(単位:円)

東京 ↔ ロサンゼルス									
	2002/4/1	2003/4/1		2003/4/15		2004/7/1		2005/4/1	
F	906,800	934,100	3.0%	962,200	3.0%	1,010,310	5.0%	1,030,700	2.0%
C	450,200	463,800	3.0%	477,800	3.0%	501,700	5.0%	511,800	2.0%
Y	374,700	382,200	2.0%	393,700	3.0%	413,400	5.0%	421,700	2.0%
Y2	321,300	321,300	--	321,300	--	321,300	--	327,800	2.0%
東京 ↔ ニューヨーク									
F	1,146,100	1,180,500	3.0%	1,216,000	3.0%	1,276,800	5.0%	1,302,400	2.0%
C	610,100	628,500	3.0%	647,400	3.0%	679,800	5.0%	693,400	2.0%
Y	507,800	518,000	2.0%	533,600	3.0%	560,280	5.0%	571,600	2.0%
Y2	435,000	435,000	--	435,000	--	435,000	--	443,700	2.0%
東京 ↔ ホノルル									
F	712,700	734,100	3.0%	756,200	3.0%	794,010	5.0%	810,000	2.0%
C	362,900	373,800	3.0%	385,100	3.0%	404,400	5.0%	412,500	2.0%
Y	302,000	308,100	2.0%	317,400	3.0%	333,270	5.0%	340,000	2.0%
Y2	263,500	263,500	--	263,500	0.0%	263,500	--	268,800	2.0%
東京 ↔ ロンドン、アムステルダム									
F	1,475,400	1,475,400	--	1,519,700	3.0%	1,595,700	5.0%	1,627,700	2.0%
C	809,600	809,600	--	833,900	3.0%	875,600	5.0%	893,200	2.0%
Y	641,300	641,300	--	660,600	3.0%	693,700	5.0%	707,600	2.0%
Y2	530,000	530,000	--	545,900	3.0%	545,900	--	556,900	2.0%
東京 ↔ シンガポール									
F	535,200	551,300	3.0%	567,900	3.0%	596,300	5.0%	608,300	2.0%
C	325,900	335,700	3.0%	345,800	3.0%	363,100	5.0%	370,400	2.0%
Y	274,800	283,100	3.0%	291,600	3.0%	306,200	5.0%	312,400	2.0%
Y2	244,700	252,100	3.0%	259,700	3.0%	272,700	5.0%	278,200	2.0%
東京 ↔ 北京									
F	302,600	311,700	3.0%	321,100	3.0%	337,200	5.0%	344,000	2.0%
C	216,800	223,400	3.0%	230,200	3.0%	241,800	5.0%	246,700	2.0%
Y	186,400	192,000	3.0%	197,800	3.0%	207,700	5.0%	211,900	2.0%
Y2	177,200	182,600	3.0%	188,100	3.0%	197,600	5.1%	201,600	2.0%
東京 ↔ 上海									
F	223,800	230,600	3.0%	237,600	3.0%	254,300	7.0%	264,300	3.9%
C	160,400	165,300	3.1%	170,300	3.0%	182,400	7.1%	189,500	3.9%
Y	138,000	142,200	3.0%	146,500	3.0%	156,700	7.0%	163,000	4.0%
Y2	135,800	139,900	3.0%	144,097	3.0%	154,200	7.0%	160,400	4.0%

・比率は運賃上昇率

(OFC社「IATA運賃」「日本発特別運賃」により作成)

(2) ビジネスクラス運賃の動向

以下の図表 6 から図表 11 は、東京 - ロサンゼルス、東京 - ロンドン、東京 - 上海路線におけるビジネスクラス運賃の推移を示している。各航空会社のビジネスクラス運賃（以下「キャリア運賃（C）」という。）は、普通運賃（F, C, Y, Y 2⁷）の値上げを受けて、改定される傾向にある。

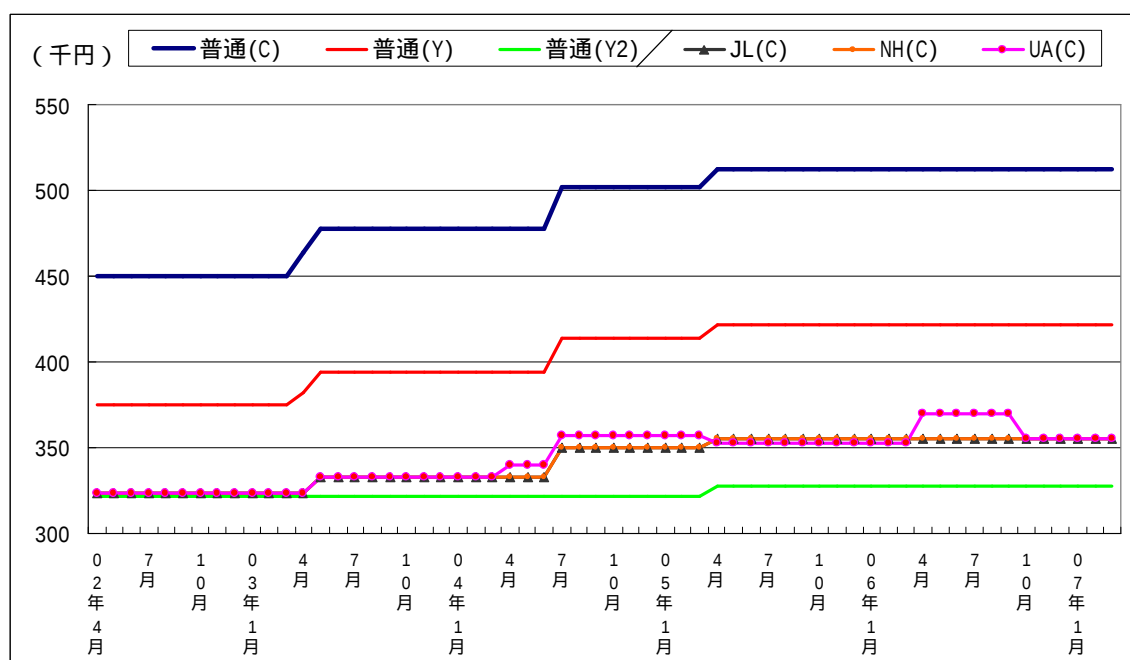
ア 東京—ロサンゼルス（航空会社 7 社 週 50 便運航）

日本航空（JL）、全日空（NH）、ユナイテッド航空（UA）の 3 社の 2002 年度（平成 14 年度）から 2006 年度（平成 18 年度）までのキャリア運賃（C）は、以下のように推移している。

日本航空と全日空のキャリア運賃（C）は同額で推移しており、ユナイテッド航空のキャリア運賃（C）もほぼ同水準で、これら 3 社のキャリア運賃（C）の差は小さい。

2006 年度下期における普通運賃（C）に対するキャリア運賃（C）の比率は約 70%となっている。

図表 6 東京 - ロサンゼルスの普通運賃(C)と各社のキャリア運賃(C)の推移（平日発着直行）



（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」により作成）

⁷ 普通運賃であり、航空会社の変更、ストップオーバー（途中降機して 24 時間以上滞在）の回数に制限がある。普通運賃（Y2）は、「制限付エコノミー」といわれる。

図表7 東京 - ロサンゼルスのカリヤ運賃（C） 平日発着 直行便 （千円）

運賃	2002年度		2003年度		2004年度		2005年度		2006年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
普通運賃(C)	450	450	478	478	478	502	512	512	512	512
JL 運賃(C)	323	323	333	333	333	350	355	355	355	355
NH 運賃(C)	323	323	333	333	333	350	355	355	355	355
UA 運賃(C)	323	323	333	333	340	357	355	355	355	355
普通運賃(C)に対するカリヤ運賃(C)の比率										
JL	71.7%	71.7%	69.7%	69.7%	69.7%	69.8%	69.4%	69.4%	69.4%	69.4%
NH	71.7%	71.7%	69.7%	69.7%	69.7%	69.8%	69.4%	69.4%	69.4%	69.4%
UA	71.7%	71.7%	69.7%	69.7%	71.2%	71.2%	69.4%	69.4%	69.4%	69.4%

（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」により作成）

イ 東京 - ロンドン（航空会社 6 社 週 44 便運航）

日本航空（JL）、全日空（NH）、ブリティッシュ・エアウェイズ（BA）の 3 社のカリヤ運賃（C）は、図表 8 のように推移している。

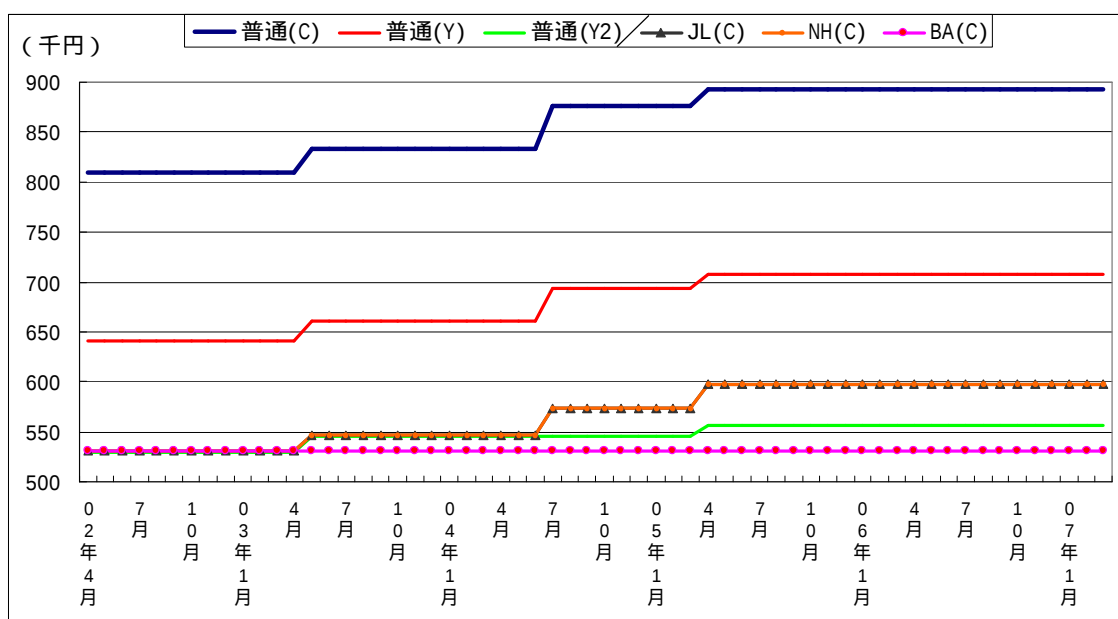
日本航空と全日空は、普通運賃の値上げに伴い、同時期に同額でカリヤ運賃（C）の改定を行っている。

日本航空と全日空の運賃の水準は、2004 年（平成 16 年）7 月までは普通運賃（Y2）とほぼ同額であったが、その後普通運賃（Y2）よりもやや高く設定されている。

ブリティッシュ・エアウェイズは、2002 年（平成 14 年）以来、カリヤ運賃（C）の改定を行っておらず、2003 年（平成 15 年）4 月 15 日以降、普通運賃（Y2）より低く設定されている。

2006 年度下期における普通運賃（C）に対するカリヤ運賃（C）の比率は、日本航空と全日空が 67%となっており、ブリティッシュ・エアウェイズは、59.4%となっている。

図表 8 東京 - ロンドンの普通運賃と各社カリヤ運賃（C）運賃の推移（平日発着 直行）



（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」により作成）

図表9 東京 - ロンドン間のキャリア運賃（C） 平日発着 直行便 （千円）

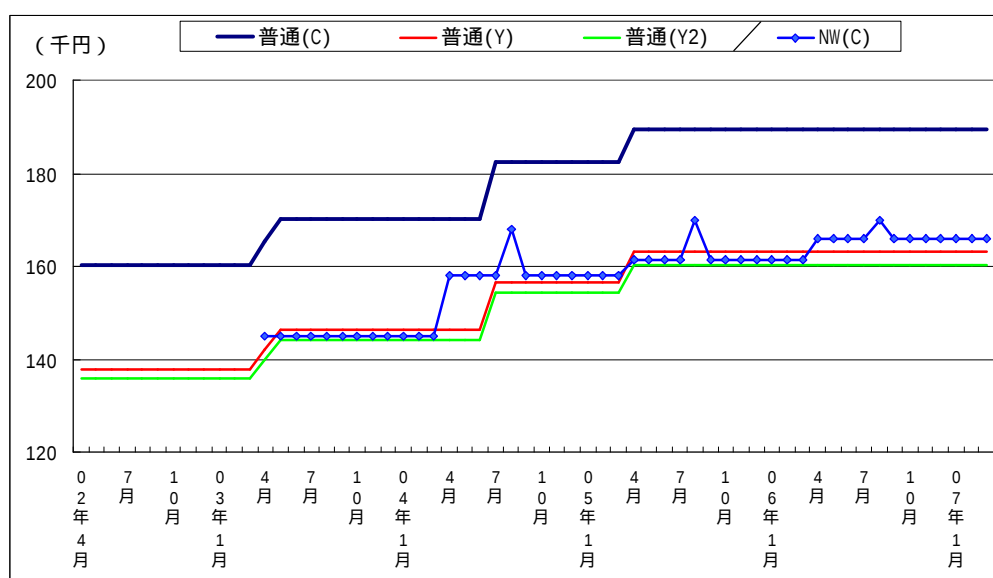
	2002年度		2003年度		2004年度		2005年度		2006年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
普通運賃(C)	809.6	809.6	809.6	833.9	833.9	875.6	893.2	893.2	893.2	893.2
JL C-PEX	531	531	547	547	547	574	598	598	598	598
NH C-PEX	531	531	547	547	547	574	598	598	598	598
BA C-PEX	531	531	531	531	531	531	531	531	531	531
普通運賃(C)に対するキャリア運賃(C)の比率										
JL	65.6%	65.6%	67.6%	65.6%	65.6%	65.6%	67.0%	67.0%	67.0%	67.0%
NH	65.6%	65.6%	67.6%	65.6%	65.6%	65.6%	67.0%	67.0%	67.0%	67.0%
UA	65.6%	65.6%	65.6%	63.7%	63.7%	60.6%	59.4%	59.4%	59.4%	59.4%

（OFC社「IATA運賃」「日本発特別運賃」より作成）

ウ 東京 - 上海（航空会社 7 社 週 92 便運航）

日本航空,全日空,中国東方航空（MU）は，キャリア運賃（C）を設定していない。
ノースウェスト航空（NW）は，キャリア運賃（C）を設定しており，オフ期とピーク期の
2 段階の運賃設定となっている。2006 年度下期の普通運賃（C）に対するキャリア運賃（C）
の比率は，約 87%から約 89%となっている。

図表 10 東京 - 上海の普通運賃と各社キャリア運賃（C）運賃の推移⁸（平日発着 直行）



（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」により作成）

図表 11 東京 - 上海のキャリア運賃（C） 平日発着 直行便 （千円）

		2002年度		2003年度		2004年度		2005年度		2006年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
普通運賃(C)		160.4	160.4	165.3	170.3	170.3	182.4	189.5	189.5	189.5	189.5
NW	最安値	設定なし		145	145	158	158	161	161	166	166
	最高値					168	168	170	170	170	170
普通運賃(C)に対するキャリア運賃(C)の比率											
NW	最安値	設定なし		87.7%	85.1%	92.8%	86.6%	85.2%	85.2%	87.6%	87.6%
	最高値					98.6%	92.1%	89.7%	89.7%	89.7%	89.7%

（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」より作成）

⁸ 運賃については，各月 15 日の平日発着運賃の比較を行っているが，ピーク期の運賃を明瞭に示すために，8 月の運賃については 8 月の中で最も高い運賃を示した。

(3) エコノミークラス 運賃の動向

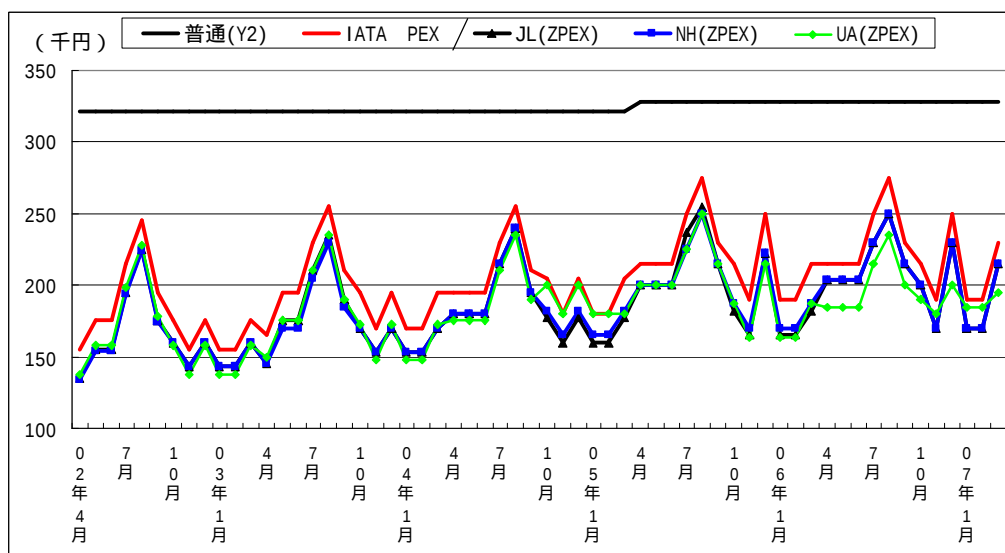
以下の図表 12 から図表 17 は、東京 - ロサンゼルス、東京 - ロンドン、東京 - 上海路線におけるエコノミークラス運賃の推移を示している。

ア 東京—ロサンゼルス（航空会社 7 社 週 50 便運航）

日本航空、全日空、ユナイテッド航空の ZONE PEX 運賃⁹は、IATA PEX 運賃と連動して推移している。

2007 年（平成 19 年）3 月の普通運賃（Y2）は、32 万 8 千円、IATA PEX 運賃は、23 万円に設定されている。日本航空、全日空の ZONE PEX 運賃は各社とも 21 万 5 千円となっており、ユナイテッド航空の ZONE PEX 運賃は、19 万 5 千円となっている。

図表 12 東京—ロサンゼルの普通運賃（Y2）と IATA PEX 運賃，各社 ZONE PEX 運賃（平日発着，直行）の推移



（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」より作成）

図表 13 のうち、2007 年（平成 19 年）3 月のユナイテッド航空（UA）の IT 市場実勢価格¹⁰と APEX 運賃¹¹「GO USA21」を比較すると、IT 市場実勢価格¹²が最も安いのは、3 月の 4 万 6 千円、同時期の APEX 運賃「GO USA21」は 8 万 5 千円で、IT 市場実勢価格の方が APEX 運賃よりも 3 万 9 千円安くなっている。

東京 - ロサンゼルの IT 市場実勢価格は APEX 運賃と連動して推移している傾向にある。

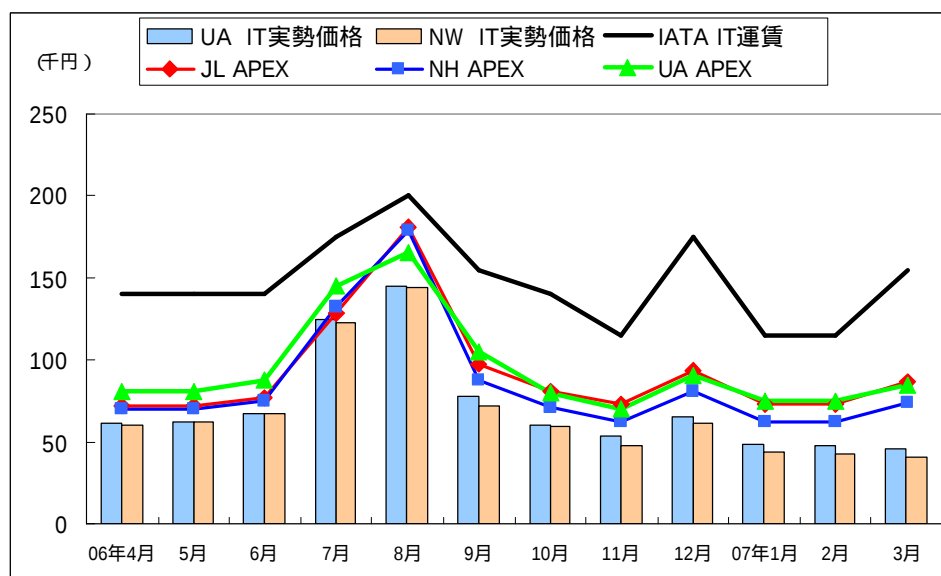
⁹ ZONE PEX 運賃（即時購入回遊運賃）は、キャリア PEX 運賃であり、原則として利用できる航空会社は、発券した航空会社に限られ、出発後の便変更はできない。運賃については、各月 15 日の平日発着運賃の比較を行っているが、ピーク期の運賃を明瞭に示すために、8 月の運賃については 8 月の中で最も高い運賃を示した。

¹⁰ 旅行会社が、IT 航空券を単独で販売する際の航空券の価格。

¹¹ APEX 運賃（事前購入回遊運賃）は、キャリア PEX 運賃であり、購入時期を出発日の何日前という制限をつけた運賃で、同じキャリア PEX 運賃である ZONE PEX 運賃の制限内容よりも制限が多い。

¹² IT 市場実勢価格は、ユナイテッド航空、ノースウェスト航空を利用した場合の価格。

図表 13 東京—ロサンゼルス の IT 市場実勢価格（平日発着）の推移 （単位：千円）



	06/4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	07/1月	2月	3月
UA IT実勢価格	61	62.3	66.8	124.1	144.8	77.6	60	53.3	65	49	47.8	46
NW IT実勢価格	60	62	66.8	122.8	144.3	71.8	59	47.8	61	44.2	42.5	40.9
IATA IT運賃	140	140	140	175	200	155	140	115	175	115	115	155
JL 「悟空21」	72	72	77	128	181	97	81	73	93	73	73	87
NH 「エコ割28」	70	70	75	132	179	88	71	62	81	62	62	74
UA 「GO USA21」	81	81	88	145	165	105	80	70	90	75	75	85

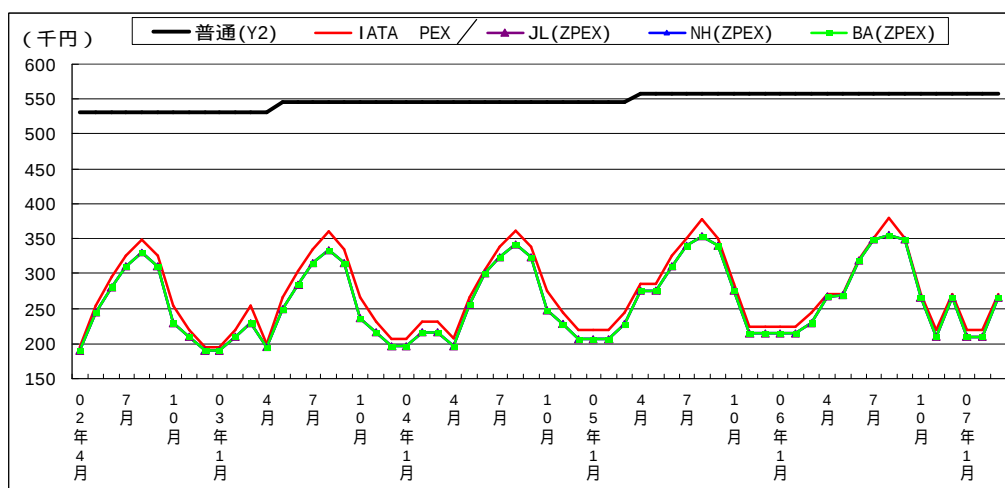
イ 東京 - ロンドン（航空会社 6 社 週 44 便運航）

日本航空，全日空，ブリティッシュ・エアウェイズ 3 社の ZONE PEX 運賃は，ほぼ同額で，IATA PEX 運賃ともほぼ同水準となっている。

2007 年（平成 19 年度）3 月の普通運賃（Y2）は，約 55 万円，IATA PEX 運賃は 27 万円に設定されている。日本航空，全日空，ブリティッシュ・エアウェイズ 3 社の ZONE PEX 運賃は，各社とも 26 万 5 千円となっており，IATA PEX 運賃と同水準となっている。

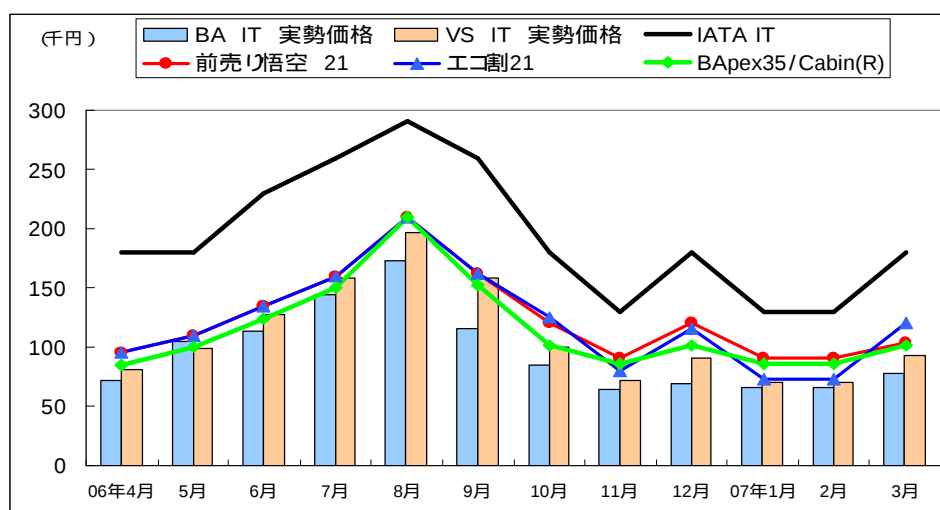
東京 - ロンドンの IT 市場実勢価格も¹³，APEX 運賃と連動して推移している傾向にある。

図表 14 東京—ロンドンの普通運賃（Y2）と IATA PEX 運賃，ZONE PEX 運賃（平日発着，直行）の推移



（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」より作成）

図表 15 東京—ロンドンの IT 市場実勢価格（平日発着）の推移（単位：千円）



	06/4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	07/1月	2月	3月
IATA IT運賃	180	180	230	260	290	260	180	130	180	130	130	180
前売り悟空 21	95	110	134	160	210	162	120	90	120	90	90	104
エコ割21	95	110	134	160	210	162	125	80	115	73	73	120
BApex35/Cabin(R)	85	100	124	150	210	152	101	86	101	86	86	101
BA IT実勢価格	72.0	105.0	113.6	144.4	172.7	115.0	85.0	64.8	69.4	65.5	65.3	76.8
VS IT実勢価格	81.0	98.5	127.2	158.3	196.3	158.0	100.0	72.0	90.0	70.5	69.8	93.0

¹³ IT 市場実勢価格は，ブリティッシュ・エアウェイズ，ヴァージン・アトランティック航空を利用した場合の価格。

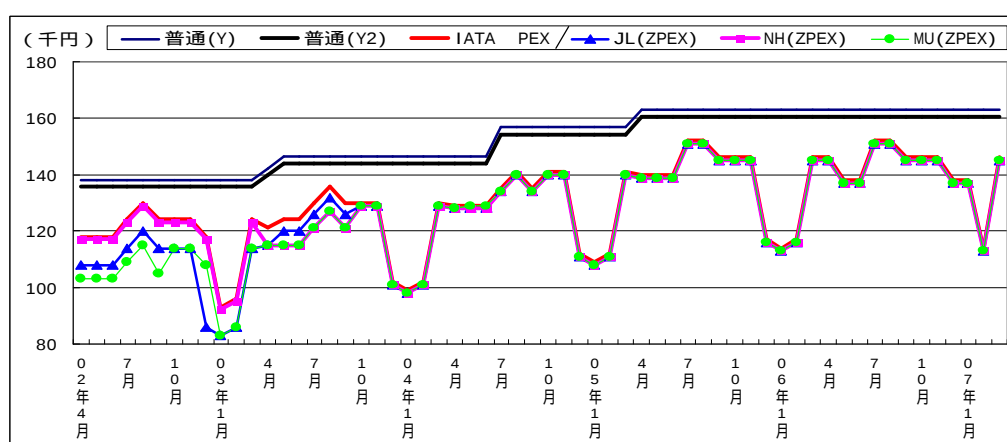
ウ 東京 - 上海（航空会社 7 社 週 92 便運航）

日本航空（JL）、全日空（NH）、中国東方航空（MU）3社の ZONE PEX 運賃は、平成 15 年（2003 年）10 月以降、IATA PEX 運賃とほぼ同額で推移している。

2007 年（平成 19 年）3 月の普通運賃（Y2）は、約 16 万円、IATA PEX 運賃は、14 万 6 千円に設定されている。2003 年（平成 15 年）以降、日本航空、全日空、中国東方航空 3 社の ZONE PEX 運賃は、IATA PEX 運賃より約千円低い額で推移し、3 社の ZONE PEX 運賃はほぼ同水準にある。

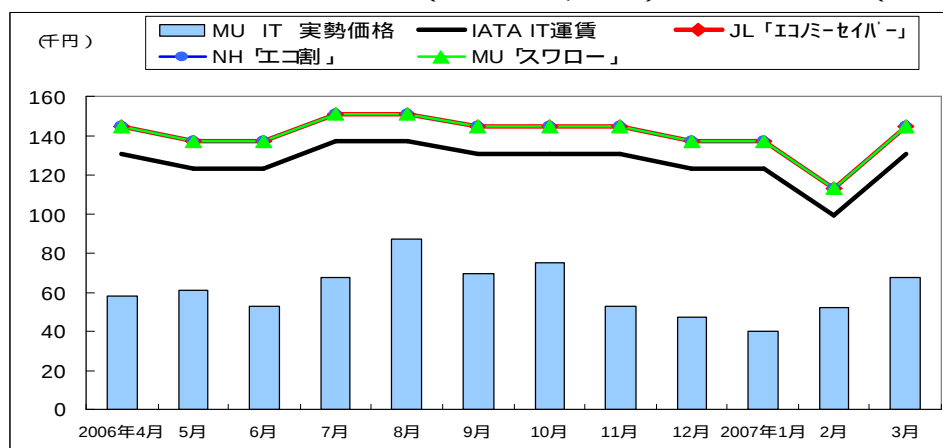
日本航空（JL）、全日空（NH）、中国東方航空（MU）3社は、東京 - 上海路線に APEX 運賃を設定していない。IT 市場実勢価格¹⁴と IATA IT 運賃には、2007 年（平成 19 年）3 月において約 6 万円の差額がある。

図表 16 東京—上海の普通運賃（Y、Y2）と IATA PEX 運賃、ZONE PEX 運賃の推移（平日発着、直行）



（OFC 社「IATA 運賃」「日本発特別運賃」より作成）

図表 17 東京—上海の IT 航空券（平日発着、直行）の市場実勢価格（単位：千円）



	06/4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	07/1月	2月	3月
IATA IT運賃	131	123	123	137	137	131	131	131	123	123	99	131
JL「エコミセバ-」	145	137	137	151	151	145	145	145	137	137	113	145
NH「エコ割」	145	137	137	151	151	145	145	145	137	137	113	145
MU「スワロー」	145	137	137	151	151	145	145	145	137	137	113	145
MU IT実勢価格	58	61	53	67	87	69	75	53	47	40	52	67

¹⁴ IT 市場実勢価格は、中国東方航空を利用した場合の価格。

4 日本発の燃油サーチャージの動向

2005 年(平成 17 年)に導入された燃油サーチャージは、以下の図表 18 のように推移している。
路線別にみると、同額の燃油サーチャージ額が設定されていることが多い。

図表 18 航空各社の東京発の燃油サーチャージの推移¹⁵ (単位：\$は US\$ 他は円)

着地	2005年2月		2005年7月		2005年10月				2006年3月			
	JL	NH	JL	NH	JL	NH	MU		JL	NH	MU	
中国	1,000	1,000	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300		1,300	1,300	1,300	
韓国	JL	NH	JL	NH	JL	NH	KE		JL	NH		
	500	500	700	700	700	700	700		1,300	1,300		
香港	JL	NH	JL	NH	JL	NH	CX		JL	NH	CX	
	1,000	1,000	1,200	1,200	1,200	1,200	11.7\$		1,800	1,800	11.6\$	
グアム	JL	NH	JL	NH	JL	NH	NW	CO	JL	NH	CO	
	1,000	1,000	1,300	1,300	1,300	1,300	1,450	1,300	3,900	3,900	3,900	
シンガポール	JL	NH	JL	NH	JL	NH	SQ		JL	NH	SQ	
	1,800	1,800	3,600	3,600	3,600	3,600	1,700		6,500	6,500	60\$	
ホノルル	JL	NH	JL	NH	JL	NH	CI		JL	NH	CO	UA
	2,500	2,500	5,000	5,000	5,000	5,000	4,400		8,000	8,000	8,000	8,000
米国本土	JL	NH	JL	NH	JL	NH	AA	NW	JL	NH	UA	AA
	2,500	2,500	5,000	5,000	5,000	5,000	6,600	5,550	8,000	8,000	8,000	8,000
大洋州	JL	NH	JL	NH	JL	NH	QF	NZ	JL	NH		
	2,500	2,500	5,000	5,000	5,000	5,000	1,600	4,800	8,000	8,000		
欧州	JL	NH	JL	NH	JL	NH	BA	AF	JL	NH	KL	AF
	2,500	2,500	5,000	5,000	5,000	5,000	4,800	38\$	8,000	8,000	5,500	46\$

着地	2006年7月			2006年10月				2007年1月			
	JL	NH	MU	JL	NH	CA	MU	JL	NH	CA	MU
中国	3,000	3,000	3,000	4,800	4,800	4,800	4,800	4,300	4,300	4,300	4,300
韓国				JL	NH	KE		JL	NH	OZ	KE
				2,000	2,000	2,000		1,800	1,800	1,600	1,300
香港				JL	NH	CX		JL	NH	CX	
				1,800	1,800	15\$		1,800	1,800	15\$	
グアム				JL	NH	CO		JL	NH	CO	
				6,000	6,000	6,000		5,400	5,400	4,000	
シンガポール				JL	NH	SQ		JL	NH	SQ	
				10,000	10,000	60\$		8,900	8,900	54\$	
ホノルル				JL	NH	CO	UA	JL	NH	CO	
				10,000	10,000	10,000	11,000	8,900	8,900	7,800	
米国本土				JL	NH	CO	UA	JL	NH	CO	UA
				13,600	13,600	13,600	11,000	13,000	13,000	11,800	9,000
大洋州				JL	NH	QF	NZ	JL	NH	QF	NZ
				13,600	13,600	113\$	113\$	13,000	13,000	98\$	98\$
欧州				JL	NH	AF		JL	NH	AF	KL
				13,600	13,600	79\$		13,000	13,000	79\$	7,000

¹⁵ 香港線について、日本航空は、2006 年 3 月実施(3,900 円)、10 月実施(6,000 円)、2007 年 1 月実施(5,400 円)、2007 年 4 月実施(5,200 円)の申請を行った旨公表しているが、関係国政府認可の都合上、そのレベルよりも低額の設定をしているとしている(2007 年 2 月 13 日付日本航空プレスリリース(第 06131 号)より。)

着地	2007年2月			2007年4月				2007年5月	
中国				JL	NH	MU		JL	NH
				4,100	4,100	3,600		*3,600	*3,600
韓国				JL	NH	KE		JL	NH
				1,700	1,700	1,300		*1,400	*1,400
香港	JL	NH	CX	JL	NH	CX		JL	NH
	1,600	1,600	13.6\$	1,600	1,600	13.1\$		*4,600	*4,600
グアム				JL	NH	CO		JL	NH
				5,200	5,200	5,200		*4,600	*4,600
シンガポール				JL	NH	SQ		JL	NH
				8,700	8,700	52\$		*7,700	*7,700
ホノルル				JL	NH	CO	UA	JL	NH
				8,700	8,700	8,700	7,800	*7,700	*7,700
米国本土				JL	NH	CO	UA	JL	NH
				12,000	12,000	12,000	9,000	*11,000	*11,000
大洋州				JL	NH	QF		JL	NH
				12,000	12,000	98\$		*11,000	*11,000
欧州				JL	NH	AF	KL	JL	NH
				12,000	12,000	79\$	5,700	*11,000	*11,000

- ・ 同時期の燃油サーチャージ額（日本円）が異なっている場合、網掛けにしている

- ・ *印は申請中の運賃

航空会社コード

JL: 日本航空, NH: 全日空, CA: 中国国際航空, MU: 中国東方航空, KE: 大韓航空

OZ: アシアナ航空, CX: キャセイパシフィック航空, CO: コンチネンタル航空, CI: 中華航空,

SQ: シンガポール航空, AA: アメリカン航空, NW: ノースウェスト航空, UA: ユナイテッド航空,

QF: カンタス航空, NZ: ニュージーランド航空, AF: エールフランス航空, KL: KLM オランダ航空,

BA: 英国航空

5 アライアンス，コードシェアの現況

(1) アライアンス

ア 国際的な航空会社アライアンス

国際的な航空会社のアライアンスには，スターアライアンス，ワンワールド，スカイチームの3つがある。2005年（平成17年）の世界の国際線の輸送実績（旅客km）において，これらの3つのアライアンスが占めるシェアは約63%となっている¹⁶。

このうちスターアライアンスの結成が最も早く（1997年），ワンワールドは，1999年に結成された。スカイチームは2000年（平成12年）にエールフランス，デルタ航空，大韓航空などにより設立されたが，別のアライアンス¹⁷の結成をめざしていたノースウエスト航空，KLMオランダ航空，コンチネンタル航空が2004年（平成16年）に加入することで世界的なアライアンスとなった。

日本航空（JL）が，ワンワールドに加盟した2007年（平成19年）4月時点における，世界の主な航空会社のアライアンス状況は以下の通り。

図表19 航空会社の国際的アライアンスと主な加盟航空会社（2007年4月）

	スターアライアンス	ワンワールド	スカイチーム
米州	ユナイテッド航空(UA) エア・カナダ(AC) USエアウェイズ(US)	アメリカン航空(AA) ラン航空(LA)	ノースウエスト航空(NW) コンチネンタル航空(CO) デルタ航空(DL)
欧州	ルフトハンザ・ドイツ航空(LH) スカンジナビア航空(SK) スイス・インターナショナル・エアラインズ(LX) オーストリア航空(OS)	ブリティッシュ・エアウェイズ(BA) フィンランド航空(AY) イベリアスペイン航空(IB) マレブハンガリー航空(MA)	エールフランス(AF) KLMオランダ航空(KL) アリタリア航空(AZ) アエロフロート航空(SU) CSAチェコ航空(OK)
アジア・豪州	タイ国際航空(TG) ニュージーランド航空(NZ) シンガポール航空(SQ) アジアナ航空(OZ) 全日空(NH)	キャセイパシフィック航空(CX) カンタス航空(QF) 日本航空(JL)	大韓航空(KE)
加盟予定	トルコ航空(TK) 中国国際航空(CA) 上海航空(FM)	香港ドラゴン航空(KA)	中国南方航空(CZ)

図表20 2005年のアライアンス別輸送実績

	スターアライアンス	ワンワールド	スカイチーム
国際線旅客輸送実績(百万人km)	516,103	379,810	408,657
IATA全体の実績に対する割合	25.0%	18.4%	19.8%

¹⁶ 財団法人日本航空協会「航空統計要覧 2006年版」より集計。

¹⁷ ウィングスアライアンス。

イ 日本発着の航空会社間のアライアンスとコードシェア便の運航

全日空は、1999年（平成11年）にスターアライアンスに加盟し、日本航空は2007年4月にワンワールドに加盟した。

他方、日本航空は、既に方面ごとのコードシェア便などの提携を行っており、全日空も路線にスターアライアンス加盟の航空会社がない場合、アライアンス外の航空会社と共同運航便を運航している。

2006年（平成18年）における日本発着の方面毎の主な航空会社間のコードシェア便は、以下のようになっている。

- （ア）米州
スターアライアンス間 : NH = UA , NH = UA = TG , NH = AC , NH = SQ
ワンワールド間 : JL = AA
スカイチーム間 : NW = CO , NW = CO = DL , DL = KE
- （イ）欧州
スターアライアンス間 : NH = LH , NH = OS
ワンワールド間 : JL = IB
それ以外 : JL = AF (エールフランス) , JL = AZ (アリタリア航空) ,
JL = LX (スイス・インターナショナル・エアラインズ) ,
JL = TK (トルコ航空)
- （ウ）豪州
ワンワールド間 : JL = QF
それ以外 : JL = NZ (ニュージーランド航空) ,
AF = SB (エア・カレドニア) , JL = TN (エア・タヒチ)
- （エ）ハワイ・グアム
スターアライアンス間 : NH = UA
ワンワールド間 : JO (ジャルウェイズ) = AA
スカイチーム間 : NW = CO
- （オ）東南アジア¹⁸
スターアライアンス間 : NH = SQ , NH = TG = AC , NH = TG = UA , NH = UA
ワンワールド間 : JL = AA
スカイチーム間 : NW = CO
その他 : JL = VN (ベトナム国営航空) , JL = AA = VN ,
JL = TG (タイ国際航空) , NH = MH (マレーシア航空)
- （カ）韓国・台湾・香港
スターアライアンス間 : NH = OZ , NH = UA , NH = OZ = UA
ワンワールド間 : CX = AA , CX = JL = AA , JL = AA
スカイチーム間 : KE = CO , KE = DL , NW = CO
その他 : BR (エバー航空) = EL (エアーニッポン) ,
JL = KE , JL = AA = KE , JL = KE = DL ,
JL = KE = CO (コンチネンタル航空) ,
JL = BA (ブリティッシュ・エアウェイズ) = KE
- （キ）中国
スターアライアンス間 : NH = FM , NH = CA
その他 : JL = CZ (中国南方航空) , JL = HU (海南航空) ,
JL = MF (廈門航空) , JL = MU (中国東方航空)

¹⁸ JL と TG の共同便は関西＝バンコク、中部＝バンコク、福岡＝バンコク、NHとTGの共同便は成田発着便。

ウ コードシェア便の動向

2002 年（平成 14 年）から 2006 年（平成 18 年）までの 1 週あたりの便数と共同運航便数の推移は、図表 21 のようになっており、コードシェア便は、この 5 年間で増加傾向にある。特に、韓国線は、2003 年（平成 15 年）から、中国線は 2005 年（平成 17 年）から、コードシェア便が大きく増加している。

図表 21 方面別 1 週あたりの便数、共同運航便（コードシェア）の数の推移

方面	2002年夏期		2003年夏期		2004年夏期		2005年夏期		2006年夏期	
米州 含む南米	615 566	92.0%	622 601	96.6%	677 626	92.5%	680 659	96.9%	758 719	94.9%
欧州	269 114	42.4%	250 106	42.4%	295 132	44.7%	335 178	53.1%	331 180	54.4%
豪州	118 68	57.6%	111 70	63.1%	135 82	60.7%	144 90	62.5%	141 100	70.9%
ハワイ	164 98	59.8%	145 105	72.4%	152 105	69.1%	151 91	60.3%	166 119	71.7%
ミクロネシア	132 14	10.6%	129 42	32.6%	136 14	10.3%	138 21	15.2%	136 14	10.3%
中東	7 0	0.0%	12 8	66.7%	24 14	58.3%	32 22	68.8%	38 28	73.7%
アジア 含む台湾	707 348	49.2%	507 283	55.8%	797 437	54.8%	894 570	63.8%	965 654	67.8%
中国 含む香港	542 74	13.7%	316 98	31.0%	867 432	49.8%	1,048 723	69.0%	1,130 821	72.7%
韓国	504 224	44.4%	511 337	65.9%	566 341	60.2%	671 447	66.6%	967 792	81.9%
便数合計	3,058		2,603		3,649		4,093		4,626	
	1,506		1,650		2,183		2,801		3,427	
	49.2%		63.4%		59.8%		68.4%		74.1%	
機材ベース	2,277		1,715		2,508		2,638		2,822	
	725		762		1,042		1,346		1,623	
	31.8%		44.4%		41.5%		51.0%		57.5%	

- ・ 方面および便数合計の「便数」は日本発着の便数、「うち共同便」はコードシェア便の便数。いずれも航空機に付けられた便名を全てカウント
- ・ 機材ベースの「機材数」「うち共同便」は実際に運行している便数をカウント
- ・ 各欄の比率はいずれも共同便の比率を示し、下段の「共同便」の数値を上段の数値で割ったもの（トラベルジャーナル誌，2002 年度から 2006 年度夏期航空座席調査結果より作成）