

旅行会社を対象とするアンケート調査結果

(取引実態)

図表 1	クラス別国際航空券の利用割合	1
図表 2	航空会社の選定理由	2
図表 3	航空会社の変更	3
図表 4	I A T A 普通運賃の利用状況	4
図表 5	利用者が I A T A 普通運賃を利用する理由	5
図表 6	I A T A 普通運賃の仕入れ価格の取決め方法	6
図表 7	I A T A 普通運賃の支払い方法	7
図表 8	I A T A P E X 運賃の利用状況	8
図表 9	利用者が I A T A P E X 運賃を利用する理由	9
図表 10	I A T A P E X 運賃の仕入れ価格の取決め方法	10
図表 11	I A T A P E X 運賃の支払い方法	11
図表 12	割引 (ボリュームインセンティブ, キックバック等) の取決め状況	12
図表 13	連絡運輸 (インターライニング) の利用状況	13

(路線と利用目的)

図表 14	路線と利用目的	14
-------	---------	----

(運賃水準)

図表 15	I A T A 運賃水準	15
図表 16	キャリア運賃水準	16
図表 17	I T 運賃 (包括旅行運賃) 水準	17

(I A T A 協定)

図表 18	I A T A 運賃を取り決めておく必要性	18
図表 19	I A T A 運賃の機能	19
図表 20	I A T A 協定の機能	20
図表 21	キャリア運賃の航空会社からの提示方法	21

(アライアンス及びコードシェア)

図表 22	アライアンス及びコードシェアの機能	22
-------	-------------------	----

(サーチャージ)

図表 23	サーチャージの水準	23
図表 24	燃油サーチャージの航空会社からの提示方法	24

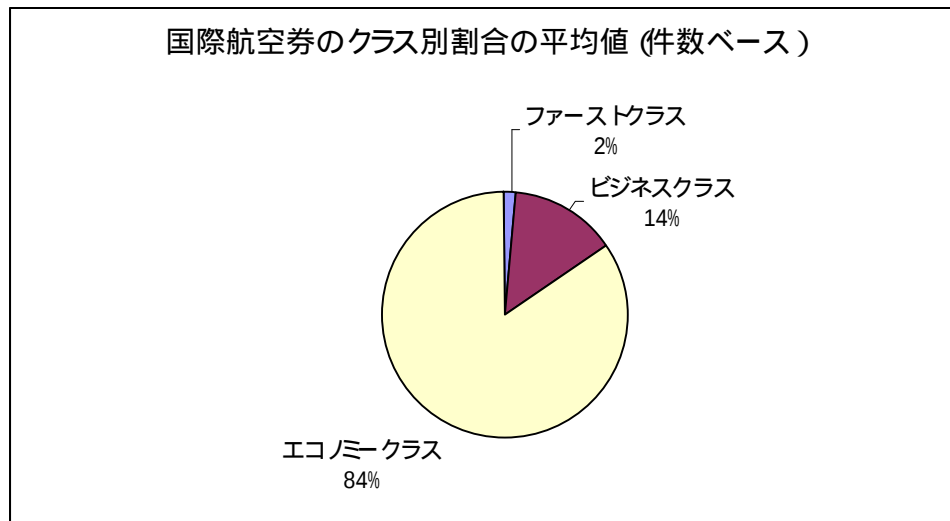
(その他)

図表 25	国際航空旅客分野において重要であると考える機能, 仕組み	25
-------	------------------------------	----

(取引実態)

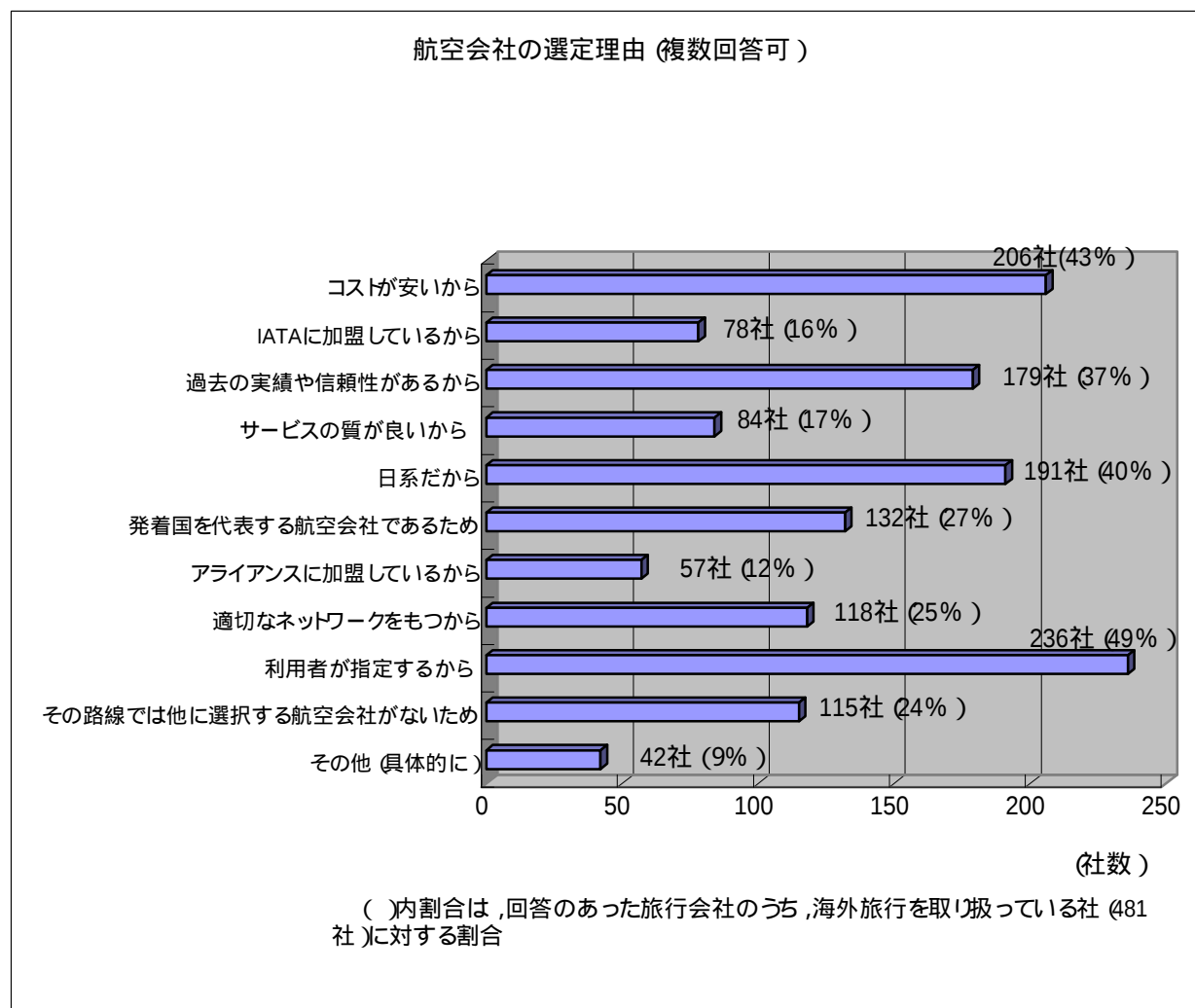
図表1 クラス別国際航空券の利用割合

取り扱っている国際航空券について、件数ベースでみた場合のクラス別の割合がそれぞれ何割であるか聞いたところ、回答のあった全旅行会社の平均値では、エコノミークラスが84%と大半を占めている。



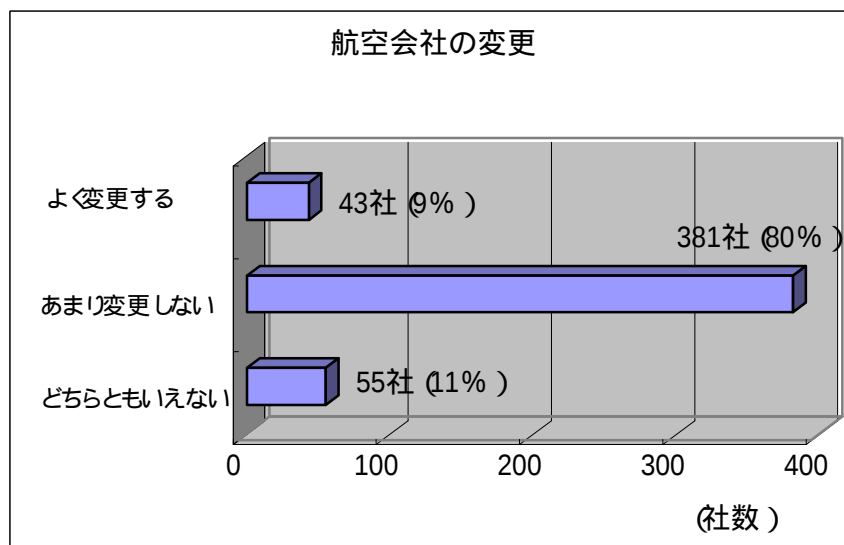
図表2 航空会社の選定理由

航空会社選定の理由については、「利用者が指定するから」との回答が最も多く、全体の49%であった。その他、「コストが安いから」との回答が43%、「日系だから」との回答が40%、「過去の実績や信頼性があるから」と回答した社が37%であった。



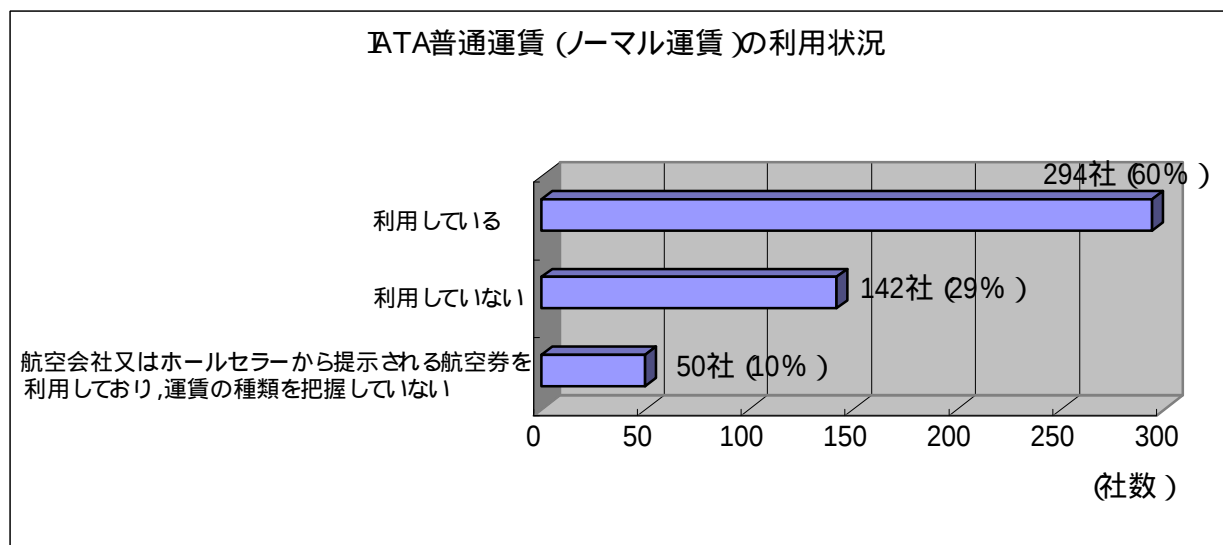
図表3 航空会社の変更

主として利用している航空会社について、「よく変更する」との回答は9%、「あまり変更しない」との回答は80%であった。



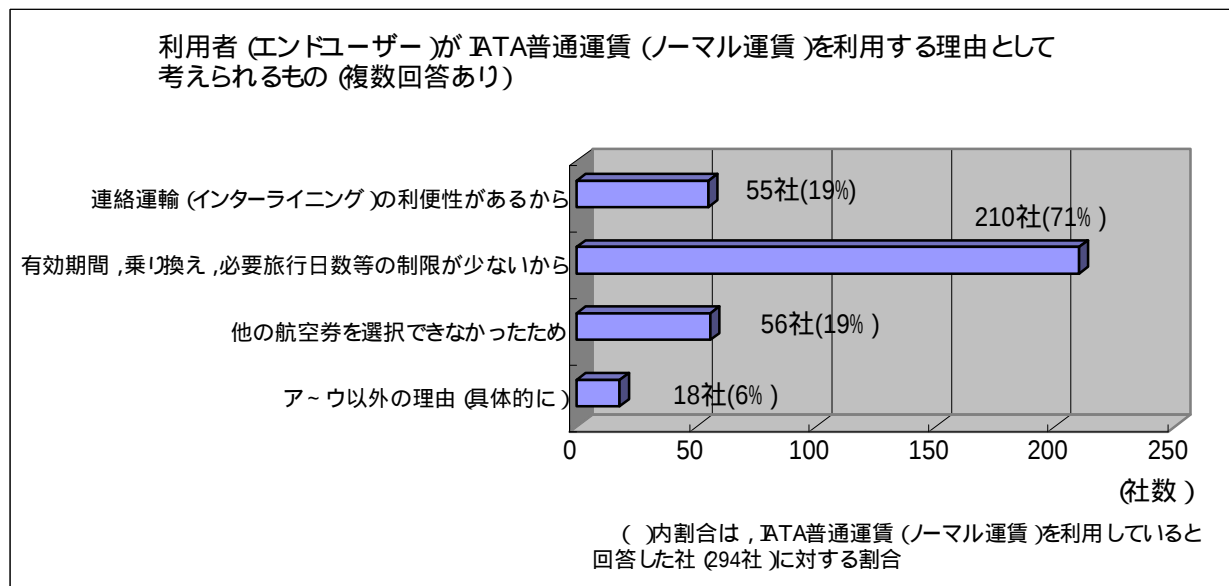
図表4 IATA普通運賃（ノーマル運賃）の利用状況

60%の旅行会社において、IATA普通運賃（ノーマル運賃）が利用されており、「利用していない」と回答した社は29%であった。



図表5 利用者（エンドユーザー）がIATA普通運賃（ノーマル運賃）を利用する理由

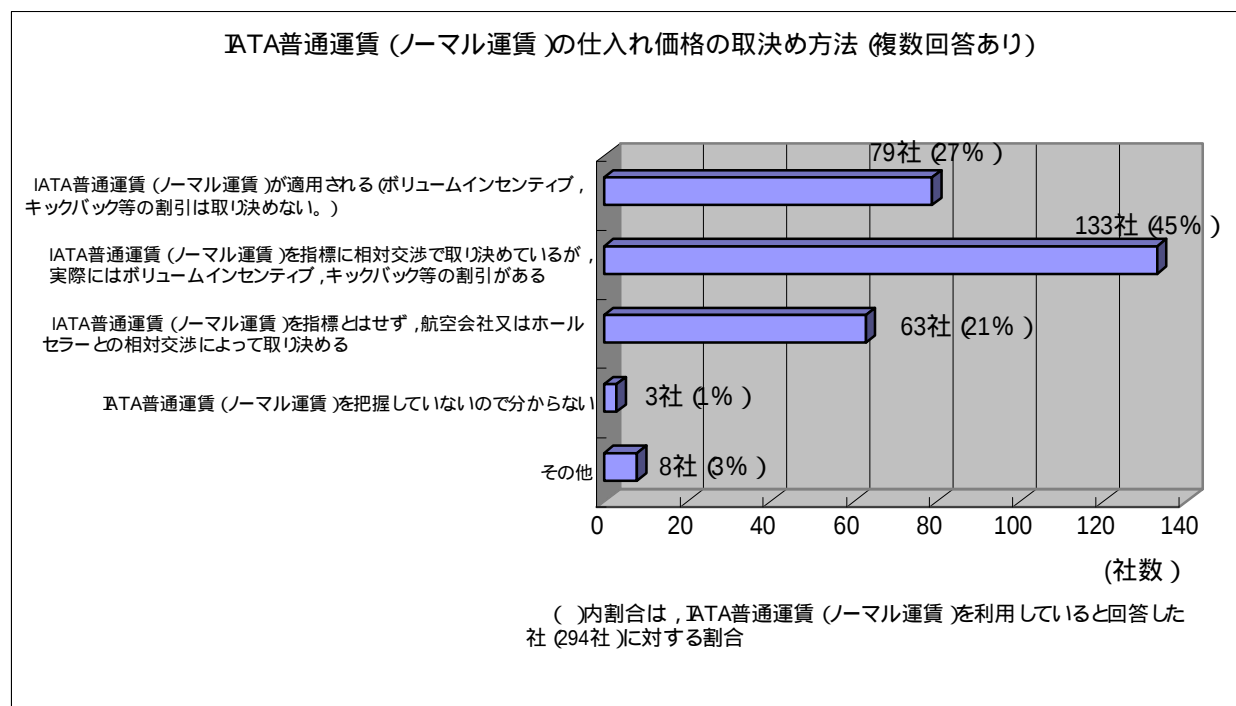
「IATA普通運賃を利用している」と回答した旅行会社に対し、利用者（エンドユーザー）がIATA普通運賃（ノーマル運賃）を利用する理由として考えられるものは何か聞いたところ、「連絡運輸（インターライニング）の利便性があるから」との回答は19%、「有効期間、乗り換え、必要旅行日数等の制限が少ないから」との回答が71%であった。



図表6 IATA普通運賃（ノーマル運賃）の仕入れ価格の取決め方法

「IATA普通運賃を利用している」と回答した旅行会社に対し、航空会社又はホールセラーからのIATA普通運賃（ノーマル運賃）に基づく航空券の仕入れ価格の取決め方法について聞いたところ、「IATA普通運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」と回答した社は27%、「IATA普通運賃を指標に相対交渉で取り決めているが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」との回答は45%であった。

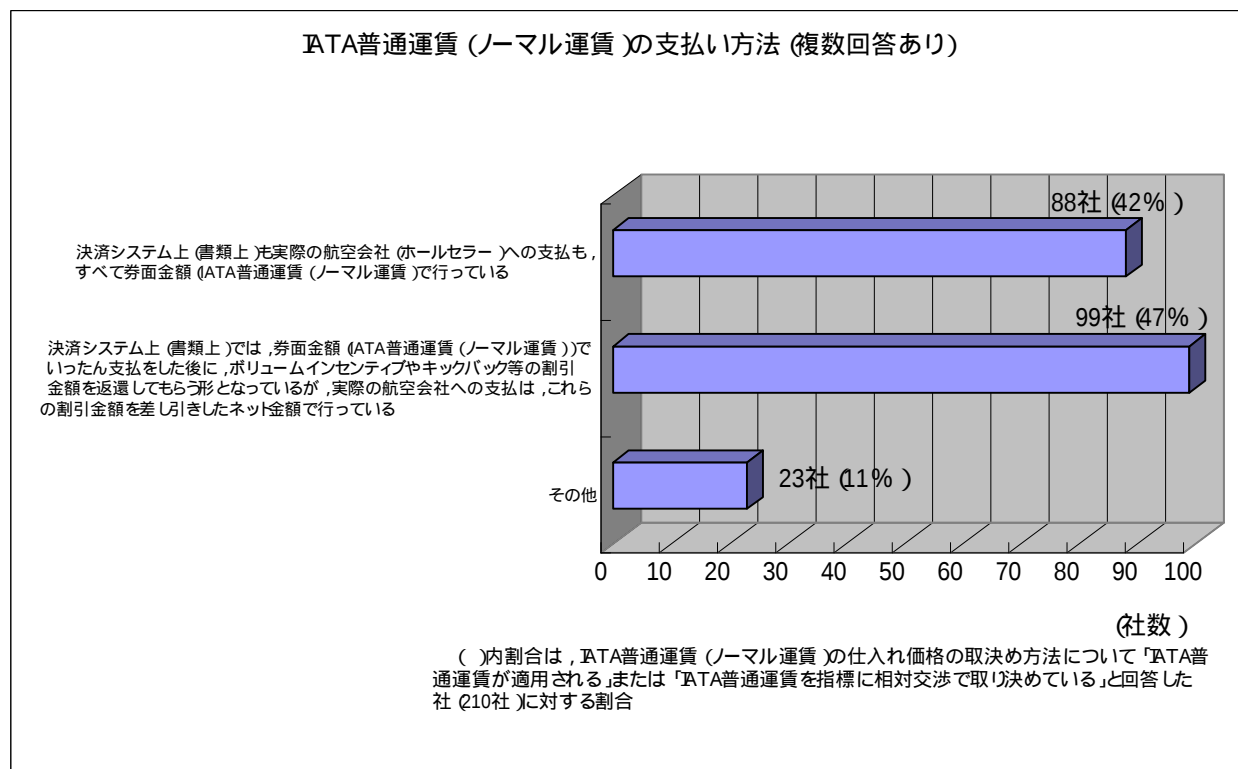
一方、21%の旅行会社が、「IATA普通運賃を指標とはせず、航空会社又はホールセラーとの相対交渉によって取り決める」と回答している。



図表7 IATA普通運賃（ノーマル運賃）の支払い方法

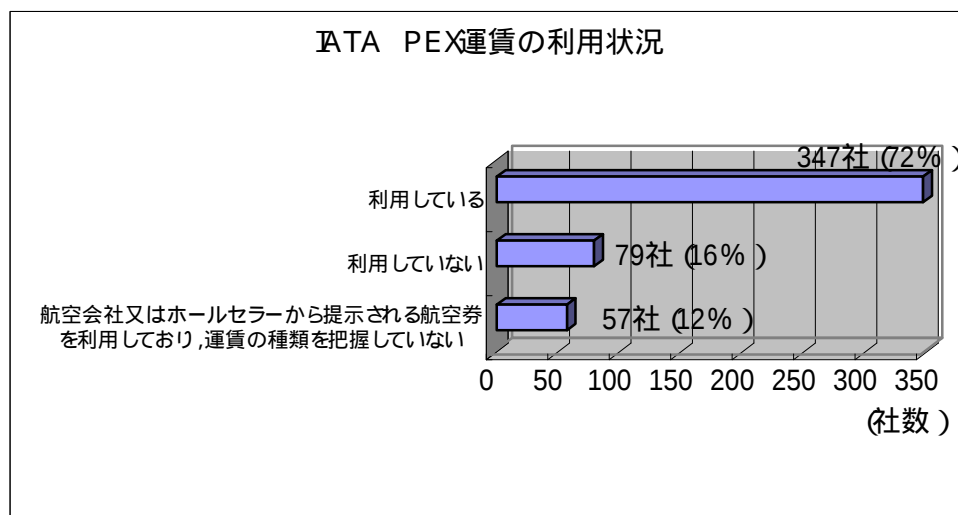
IATA普通運賃に基づく航空券の仕入れ価格の取決め方法について、「IATA普通運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」又は「IATA普通運賃を指標に相対交渉で取り決めているが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」と回答した旅行会社に対し、その支払い方法について聞いたところ、42%の旅行会社が「決済システム上（書類上）も実際の航空会社（ホールセラー）への支払も、すべて券面金額で行っている」と回答している。

一方、47%の旅行会社は、「決済システム上（書類上）では、券面金額でいったん支払をした後に、ボリュームインセンティブやキックバック等の割引金額を返還してもらう形となっているが、実際の航空会社への支払は、これらの割引金額を差し引きしたネット金額で行っている」と回答している。



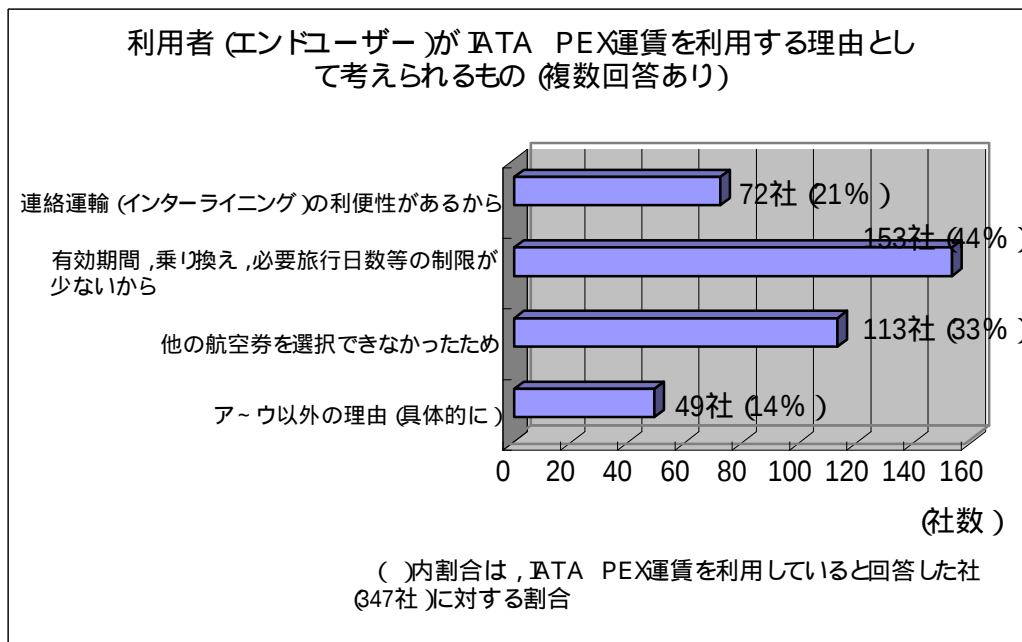
図表8 IATA PEX運賃の利用状況

72%の旅行会社において、IATA PEX運賃が利用されており、「利用していない」と回答した社は16%であった。



図表9 利用者（エンドユーザー）がIATA PEX運賃を利用する理由

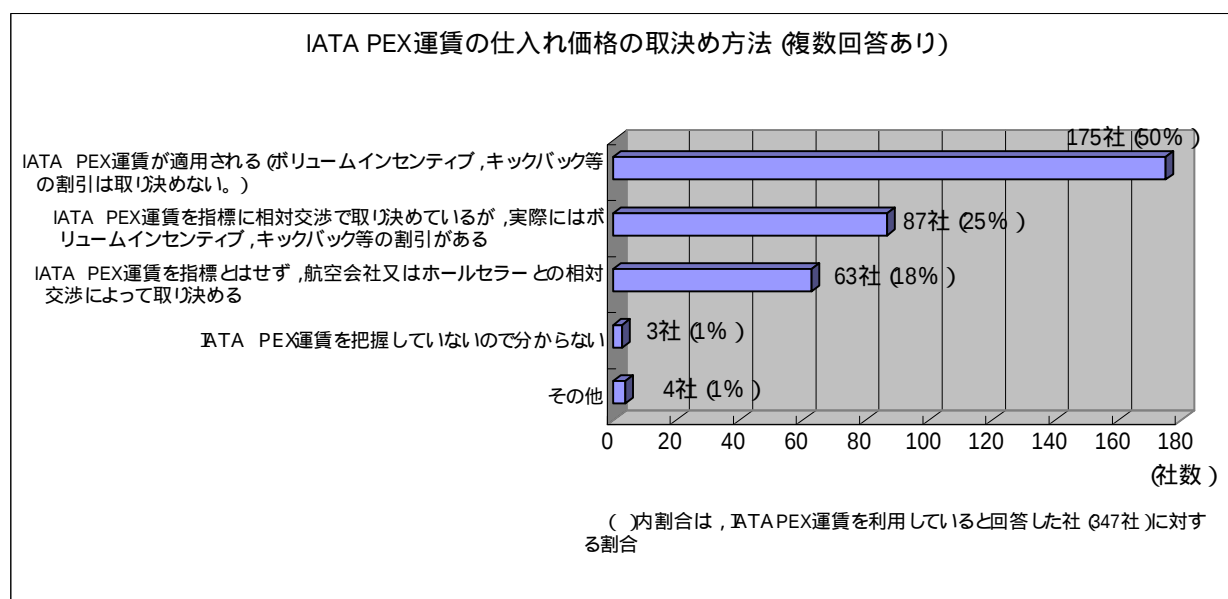
「IATA PEX運賃を利用している」と回答した旅行会社に対し、利用者（エンドユーザー）がIATA PEX運賃を利用する理由として考えられるものは何か聞いたところ、「連絡運輸（インターライニング）の利便性があるから」との回答は21%、「有効期間，乗り換え，必要旅行日数等の制限が少ないから」との回答が44%であった。



図表１０ ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃の仕入れ価格の取決め方法

「ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃を利用している」と回答した旅行会社に対し、航空会社又はホールセラーからのＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃に基づく航空券の仕入れ価格の取決め方法について聞いたところ、「ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」と回答した社は５０％、「ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃を指標に相対交渉で取り決めているが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」との回答は２５％であった。

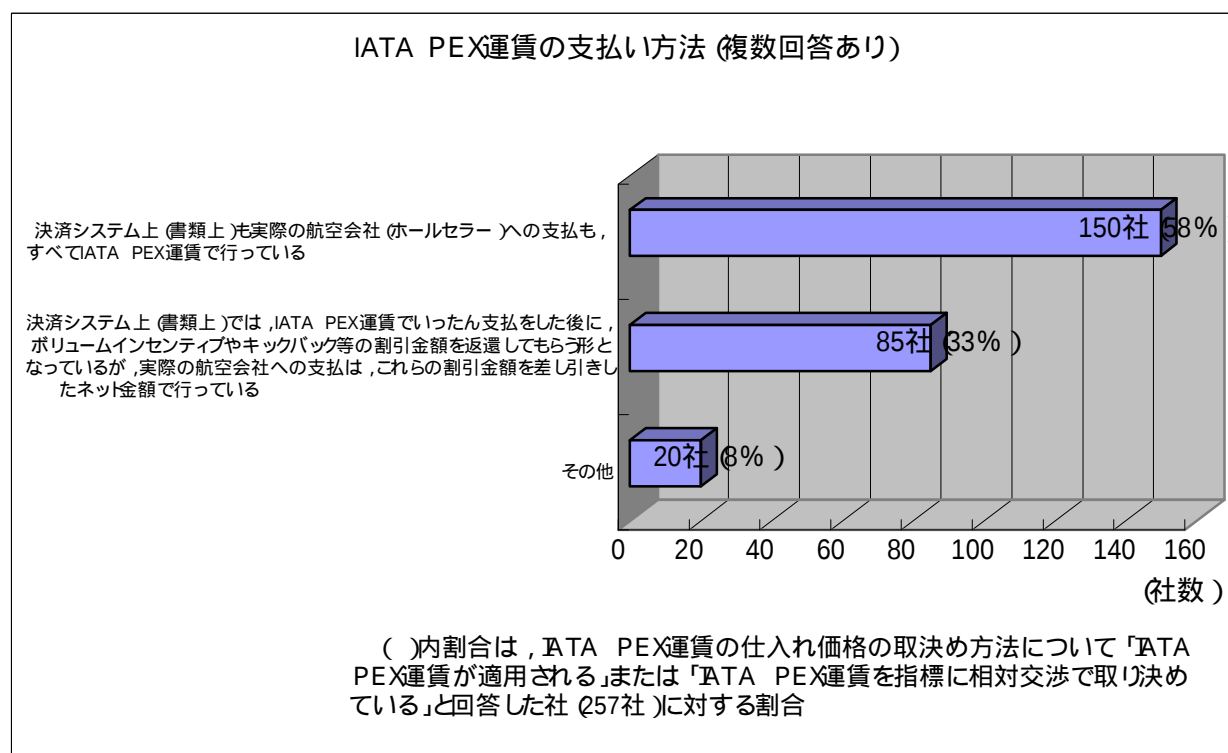
一方、１８％の旅行会社が、「ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃を指標とはせず、航空会社又はホールセラーとの相対交渉によって取り決める」と回答している。



図表１１ ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃の支払い方法

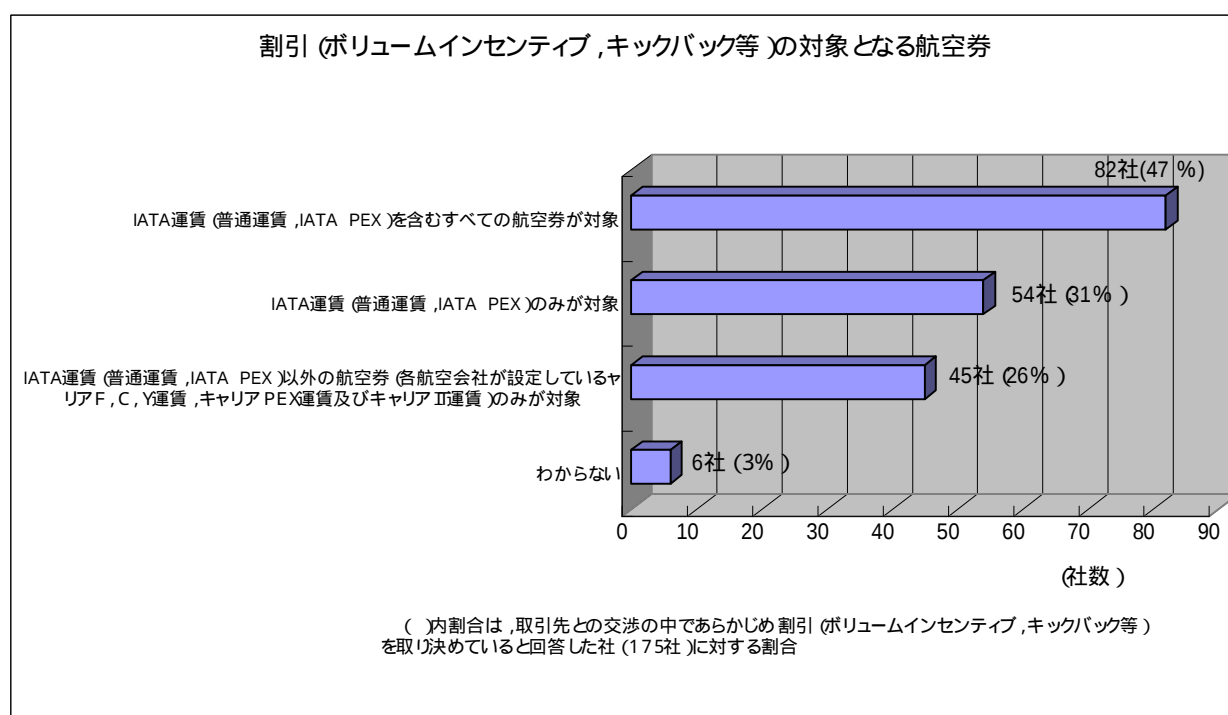
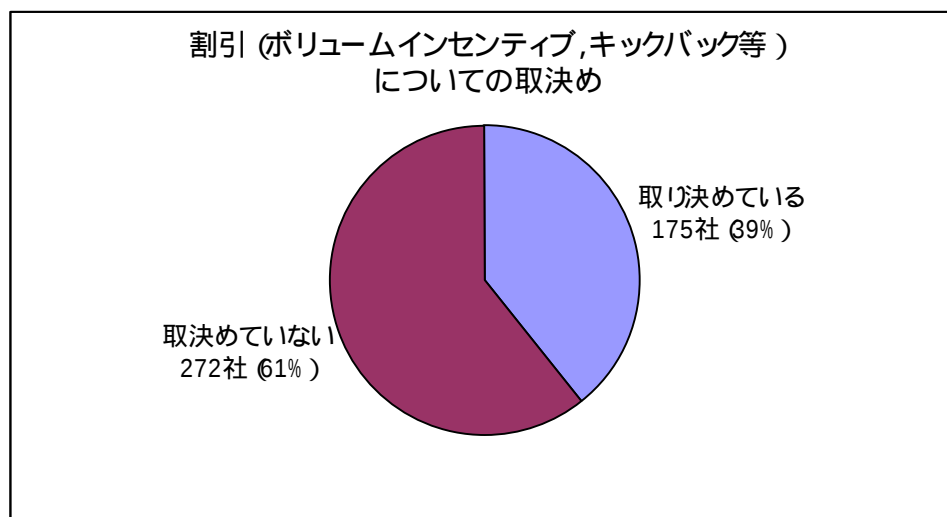
ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃に基づく航空券の仕入れ価格の取決め方法について、「ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃が適用される（ボリュームインセンティブ、キックバック等の割引は取り決めない）」又は「ＩＡＴＡ ＰＥＸ運賃を指標に相対交渉で取り決めているが、実際にはボリュームインセンティブ、キックバック等の割引がある」と回答した旅行会社に対し、その支払い方法について聞いたところ、５３％の旅行会社が「決裁システム上（書類上）も実際の航空会社（ホールセラー）への支払も、すべて券面金額で行っている」と回答している。

一方、３３％の旅行会社は、「決済システム上（書類上）では、券面金額でいったん支払をした後に、ボリュームインセンティブやキックバック等の割引金額を返還してもらう形となっているが、実際の航空会社への支払は、これらの割引金額を差し引きしたネット金額で行っている」と回答している。



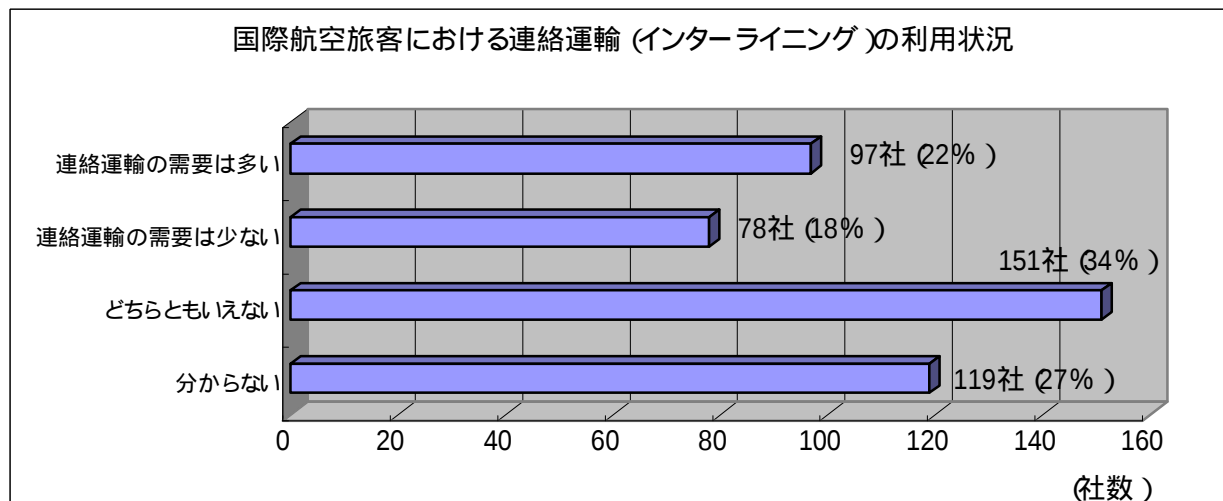
図表１２ 割引（ボリュームインセンティブ、キックバック等）の取決め状況

あらかじめ割引（ボリュームインセンティブ、キックバック等）について取決めをしていると回答した旅行会社は39%であった。そのうち、割引の対象となる航空券については、「IATA運賃を含む全ての航空券が対象」と回答した社が47%、「IATA運賃のみが対象」と回答した社が31%、「IATA運賃以外の航空券のみが対象」と回答した社は26%であった。



図表 1 3 連絡運輸（インターライニング）の利用状況

国際航空旅客における連絡運輸（インターライニング）の利用状況について、「連絡運輸の需要は多い」と回答した社は全体の 22% であり、「連絡運輸の需要は少ない」と回答した社は 18% であった。

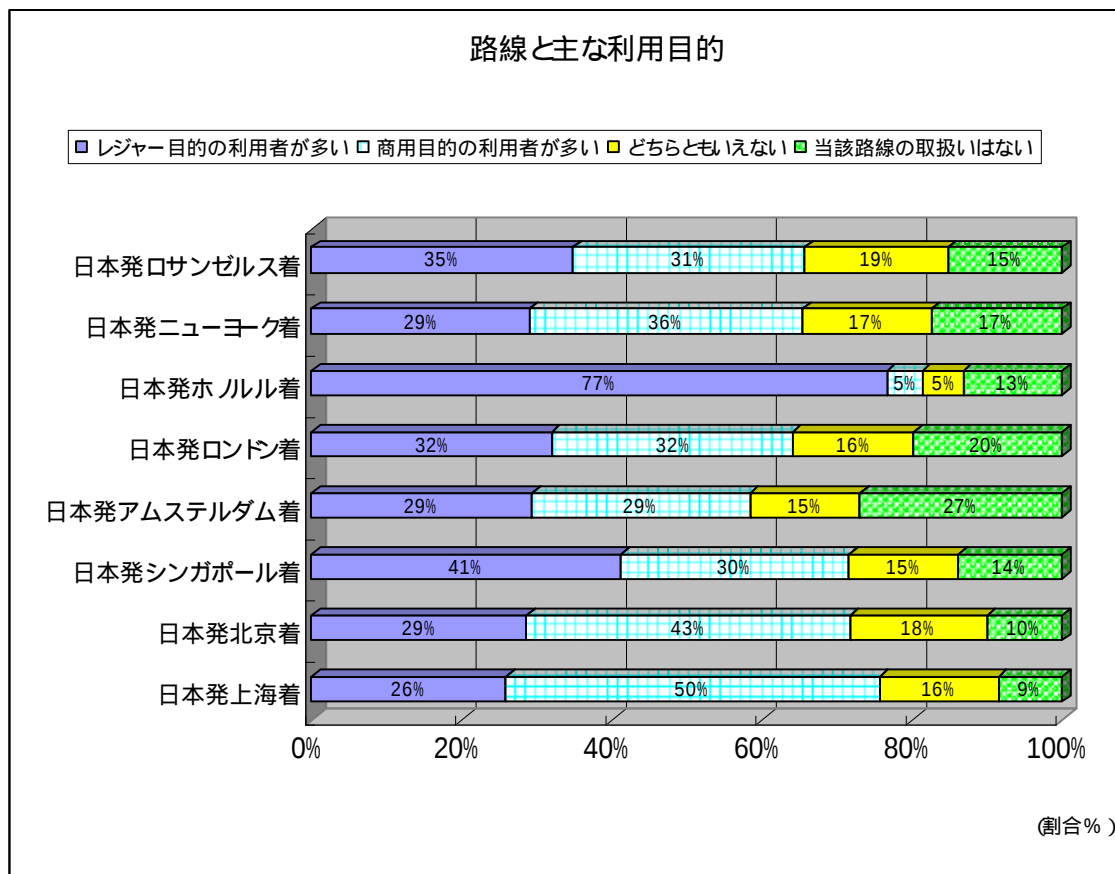


（路線と利用目的）

図表 1 4 路線と利用目的

日本発各路線のうち、ホノルル路線は、「レジャー目的の利用者が多い」とする旅行会社が 77% であったのに対し、上海路線では、「商用目的の利用者が多い」とする社が 50%、北京路線では 43% であった。

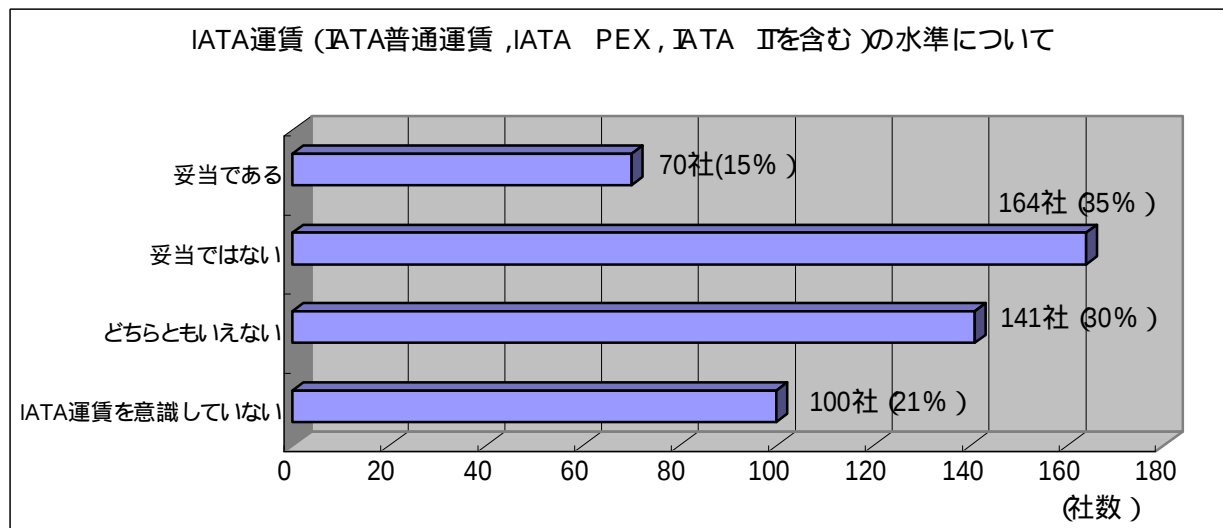
その他、ロンドン、アムステルダム路線では、レジャー目的が多いとする回答と、商用目的が多いとする回答の割合は同じであった。



(運賃水準)

図表 1 5 I A T A 運賃水準

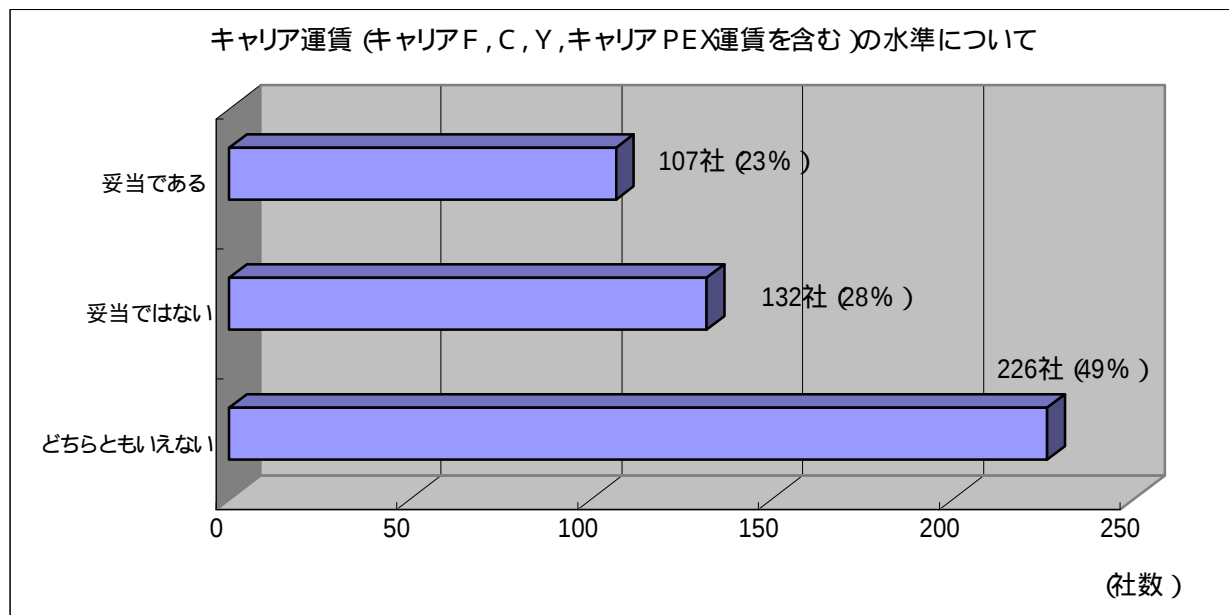
I A T A 運賃 (I A T A 普通運賃 , I A T A P E X , I A T A I T を含む。) の水準について , 「 妥当である 」 と回答した社は 1 5 % , 「 妥当ではない 」 と回答した社は 3 5 % であった。



回答	主な理由
妥当である 【 1 5 % 】	・ 国際運賃の水準維持が安全性・利便性を航空会社に要求できる。 ・ 航空会社の安全運航にかかわってくる。 ・ どの航空会社でも利用できる。 ・ 実際の取引価格と乖離が大きいものの旅行代理店の収益確保の為には必要な指標と思う。 ・ 基準になるのではないか。 ・ 過去からの流れで特に意識しない。
妥当ではない 【 3 5 % 】	・ 特に普通運賃は実体との乖離が大きい。普通運賃と PEX や IT の運賃格差が大きい。 ・ 実勢の流通価格とのバランスが大きい為、消費者に分かりづらい。 ・ 実際の料金体系より割高に設定されているため消費者への説明に整合性がない。 ・ アジアを中心に格安航空会社が台頭してきているので、将来的に無意味化するような気がする。 ・ IATA 運賃はキャリア運賃との幅が広がるばかりである。情勢やキャリア動向等も踏まえた設定も少し考えて頂きたい。 ・ 普通運賃、IT 運賃で座席は同じ Y クラスを使用した場合の運賃格差は 5 倍以上ある。 ・ 航空各社 (スターアライアンスなどで) で運賃設定をし、他のアライアンスとは提携運賃を設定すればよい。
どちらともいえない 【 3 0 % 】	・ 市場動向と路線の利用度による。 ・ 料金設定種類がたくさんあり、また各航空会社によって異なっているので判りづらい。 ・ IATA 普通運賃の利用は、わずかである。運賃公示の意味をなしていない。 ・ PEX、IT は妥当な気はするが、やはりノーマルは高すぎる。 ・ 普通運賃については、高い水準であるように思うが、IATA PEX、IATA IT については、あまり意識していない。 ・ 所謂 “ 格安航空券 ” の横行で、消費者には “ 公示運賃 ” という感覚が薄い。 “ 水準 ” と言われても、何が水準になっているか分からない。 ・ 基準点が不明確な為。 ・ ディスカウントチケットが主流となり、また航空会社が独自の運賃を設定しているため、IATA 運賃の存在がうすくなっている。
I A T A 運賃 を意識してい ない 【 2 1 % 】	・ 限定されたレジャー対応の航空券がメインの為 IATA は意識してない。 ・ IATA 運賃を通用するケースは無いため。 ・ 最終的にはボリュームインセンティブで調整するから。 ・ IATA 協定運賃は有名無実、よって存在価値はない。 ・ 実取引額との乖離が大きすぎて意味をなさない。 ・ 利用者がほぼゼロであるので、意識したことがない。 ・ 実レート中心で参考程度。

図表 1 6 キャリア運賃水準

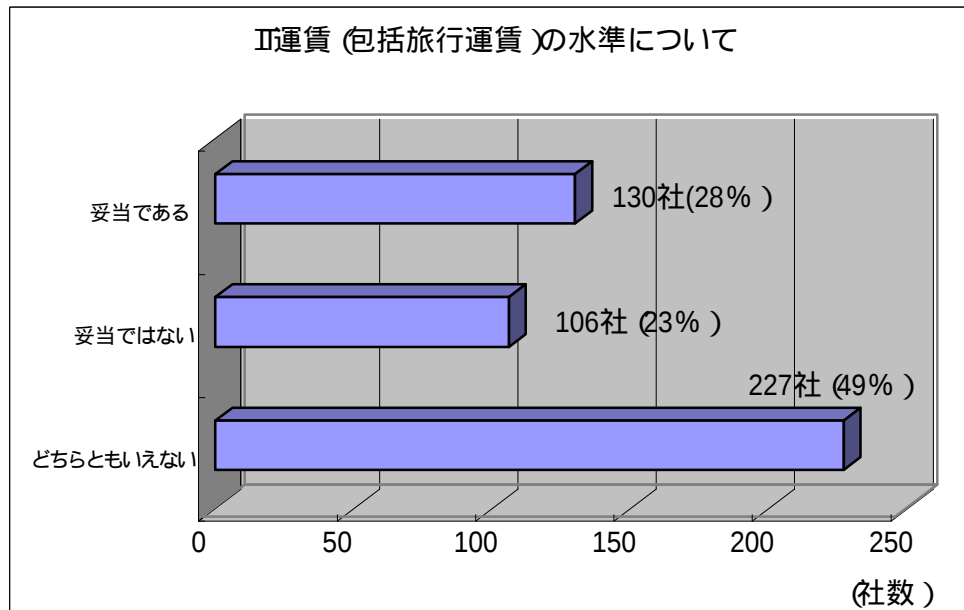
キャリア運賃（キャリア F , C , Y 運賃 , キャリア P E X 運賃を含む。）の水準について , 「妥当である」との回答は 2 3 % , 「妥当ではない」との回答は 2 8 % であった。



回答	主な理由
妥当である 【 2 3 % 】	・多くのキャリアは特色を出した運賃設定をして、競争力を高めている。 ・各社の独自色ができるようになったため、実態に近い水準で設定されるようになった。 ・エンドユーザーのニーズにあっている。 ・マーケットに合った価格帯に近づきつつある。 ・普通運賃にくらべ安く、利用しやすい。 ・需要があるので。
妥当ではない 【 2 8 % 】	・独占路線は高すぎる。 ・競合路線の価格破壊と競合の少ない路線の価格帯には合理性がない。 ・Yは安すぎ、その分にCを上げている。 ・全てのキャリアーが同運賃（ほぼ）同ルールとなっている。 ・各社横並び。 ・現実にマーケットで取引されている料金との差が大きい。 ・I A T A 運賃との差が著しい。
どちらともいえない 【 4 9 % 】	・料金・サービスにもっと格差があっても良い。 ・料金種類が多く、一概には言えない。 ・運賃体系は各社同等と思われるが、適用規則が日系と外資に格差がある。 ・I A T A 運賃よりは現実的な設定ではあるが、選択肢が少ない路線では結果として高止まりの傾向がある。

図表 17 IT 運賃（包括旅行運賃）水準

IT 運賃（包括旅行運賃）の水準について、「妥当である」との回答は 28%、「妥当ではない」との回答は 23%であった。

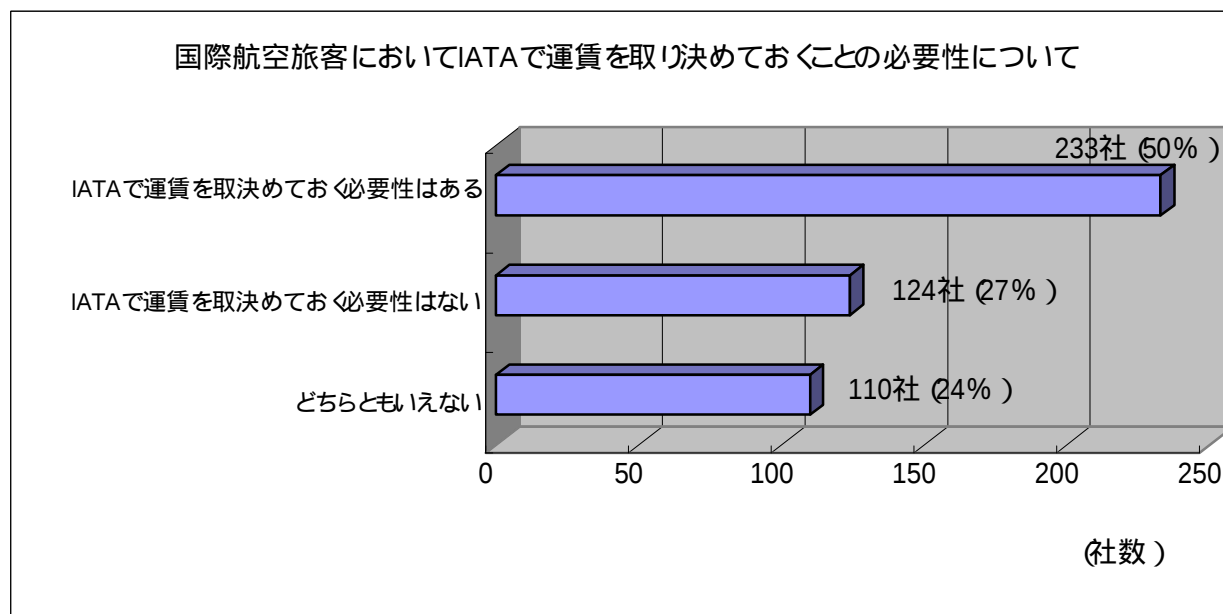


回答	主な理由
妥当である 【28%】	・市場ニーズに近い。 ・運賃レベルとしては、多くの場合今でも実勢取引価格を代表しているため。 ・需要と供給により金額が決定されるため非常にリーズナブルと感じる。 ・市場の動向により価値を変動させているので。 ・キャリア運賃に比べ安く利用しやすい。すでに一般的な市場として流通している。
妥当ではない 【23%】	・各航空会社の営業政策により、恣意的に決められており、一般消費者に判りづらい。 ・競争が激しすぎる。このままではほとんどの旅行会社の経営が難しい。 ・スケールメリット、スケールデメット等で料金が変動し、妥当な金額が無い無法状態の市場は異常だと思う。 ・普通運賃との乖離があり過ぎる。 ・最近は明らかにキャリアの正規割引のほうが値段が安い。 ・実際は、格安航空券として市場が動いているから。 ・実際のネットは、もっと低い。 ・名目だけの運賃で包括とは無関係にバラ売りされ格安と称する業者に纏め売りしている。従って、IATA 協定もあって無いものと思う。
どちらともいえない 【49%】	・キャリア運賃と IT 運賃の違いが解りにくい。 ・旅行会社として、IATA、PEX を問わず運賃の水準についてあまり考えた事はない。航空会社にイニシアチブがある。 ・区間やシーズンリティによっては PEX の方が安くなる場合があるため。 ・全キャリアを把握している訳ではないのでわかりません。

(I A T A 協定)

図表 1 8 I A T A 運賃を取り決めておく必要性

50%の旅行会社が、「IATAで運賃を取決めておく必要性はある」と回答しており、「IATAで運賃を取決めておく必要性はない」との回答は27%であった。

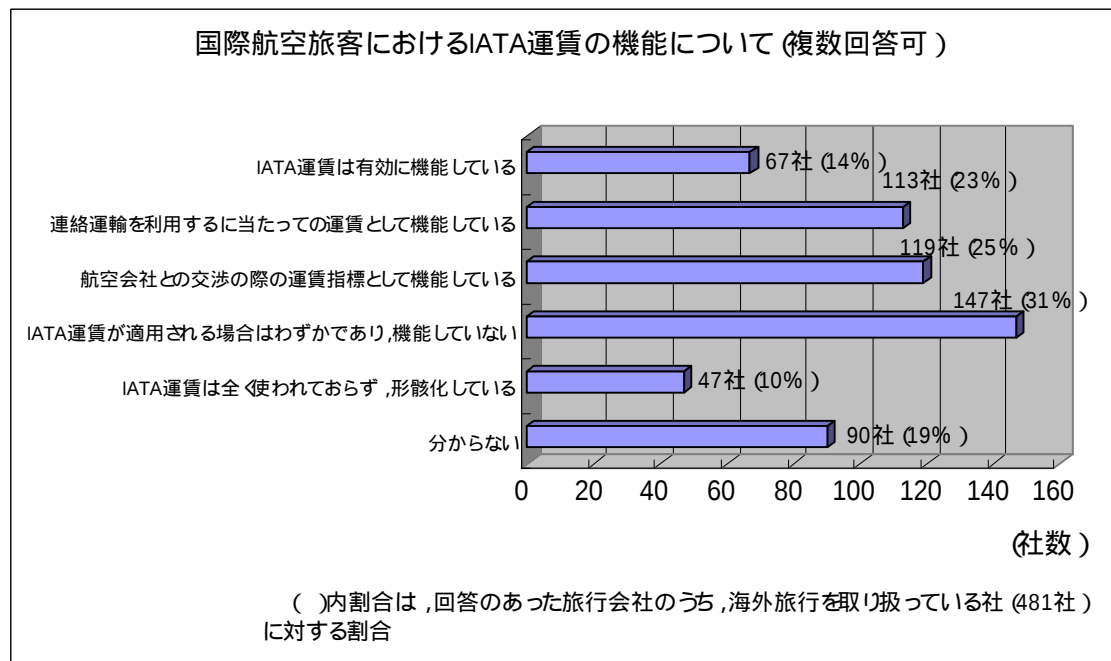


回答	主な理由
必要性はある 【50%】	・運賃基準を設定されていないと各社で競争が生じ価格破壊が生まれ、安全性の問題となる。 ・自由競争価格による質の低下は運航の安全性に問題。 ・連絡輸送分野において、指標となる運賃がないと精算できない。 ・他の運賃の指標として。 ・メーカー小売希望価格のようなもの。オープン価格では、その基準を消費者に委ねることとなり、説明等の仕事量が増加する可能性。 ・IATA 運賃が無いとインターライン運賃の整合性がなくなると思われる。インターライニングが可能な IATA 運賃の需要が存在するため。 ・必要性はあるが、料金決定のプロセスを透明にしなければ。 ・国際的な基準ルールは必要であると思う。 ・連絡運輸、旅程の変更、払い戻しなど各航空会社間の共通ルールを満たす運賃として必要と思う。
必要性はない 【27%】	・ルールの取決めは必要ですが、運賃を決める必要はない。 ・日本発、公示価格運賃の存在が、消費者に理解されていない。 ・自由競争になって、価格とサービスの向上に役立つ。各航空会社の自由競争でいいのでは？ ・利用者の利便を考えるなら、今の IATA ルールは廃止するべきかと思います。より自由な競争で利用者の利便をはかるべき。 ・料金設定に合理的理由が認めたい。 ・実勢レートとのかい離が激しく形骸化している。 ・定価販売が守られないのであれば、無意味である。 ・実際には直接交渉で決められている。 ・安全性を最優先させれば各社の自由競争で可。
どちらともいえない 【24%】	・ある程度の自由競争は必要だが、あまり過剰な料金競争が発生すると安全性が犠牲になるのではと思う。 ・IATA 協定を良く理解していないため。 ・IATA 加盟の航空会社同志の連絡運送の為に必要だと思うが各航空会社独自の連帯運送契約や、アライアンス運賃を作ってしまった事実もあり、それが安価で使いやすかったりするから。 ・価格の透明性確保の観点からは廃止されてもよいが、一方でインターライニング等で利便性が損なわれると利用者にとってマイナスとなる。

図表 1 9 I A T A 運賃の機能

I A T A 運賃の機能について ,「 I A T A 運賃は有効に機能している」との回答は 1 4 % ,「連絡運輸を利用するに当たっての運賃として機能している」との回答は 2 3 % ,「航空会社との交渉の際の運賃指標として機能している」との回答は 2 5 %であった。

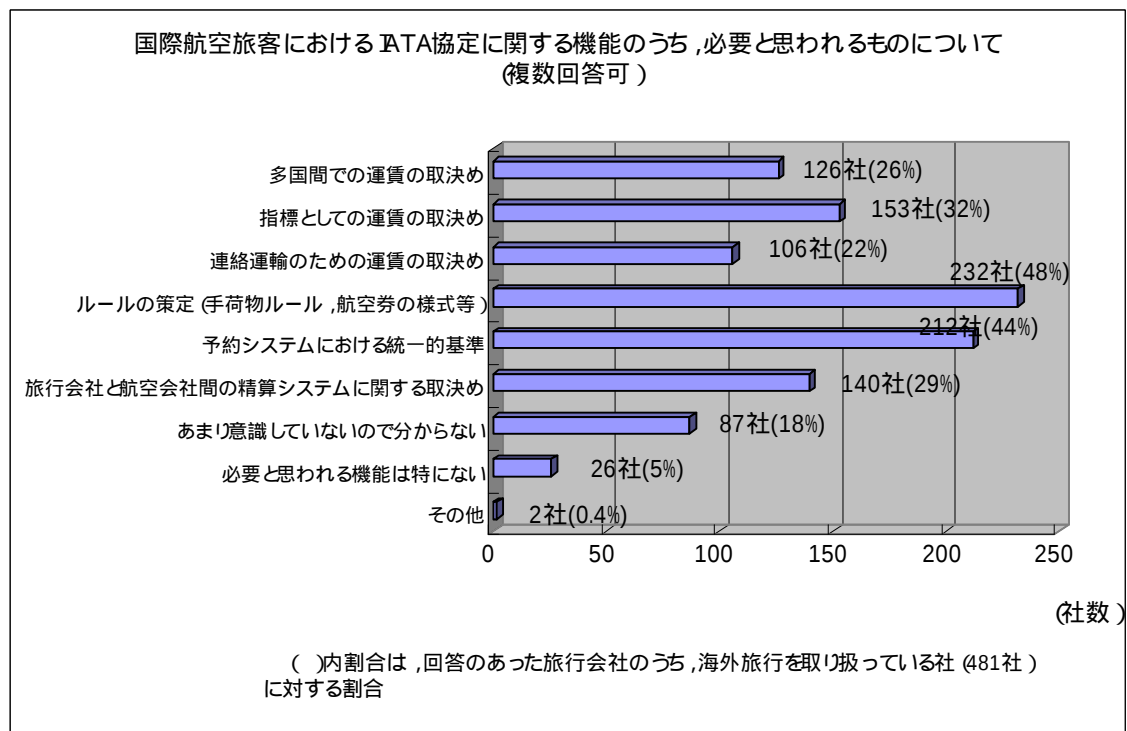
一方 ,「 I A T A 運賃が適用される場合はわずかであり機能していない」との回答は 3 1 % ,「 I A T A 運賃は全く使われておらず形骸化している」との回答は 1 0 %であった。



図表 2 0 I A T A 協定の機能

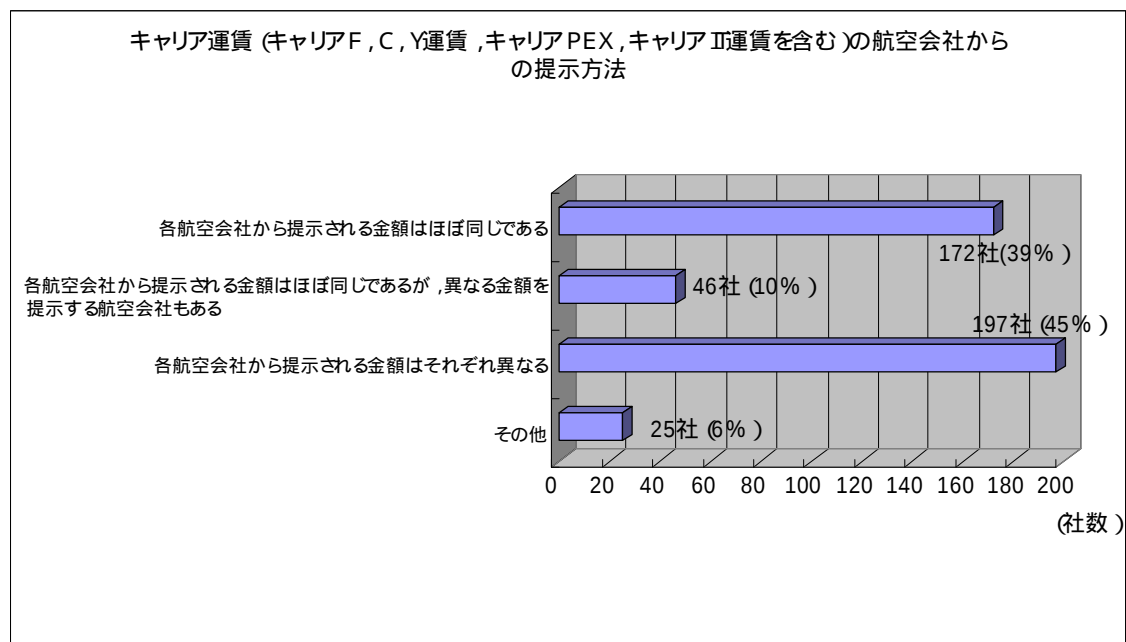
I A T A 協定に関する機能のうち , 必要と思われるものについて聞いたところ , 「ルールの策定 (手荷物ルール , 航空券の様式等) 」であるとの回答が最も多く , 全体の 4 8 % であった。次いで , 「予約システムにおける統一基準」との回答が 4 4 % であった。

その他 , 「指標としての運賃の取決め」との回答は 3 2 % , 「旅行会社と航空会社間の精算システムに関する取決め」との回答は 2 9 % であった。



図表 2 1 キャリア運賃の航空会社からの提示方法

各航空会社が設定しているキャリア運賃（キャリア F , C , Y 運賃 , キャリア P E X , キャリア I T 運賃）について , 同一路線で時期・条件が同じ航空券であることを前提に聞いたところ , 「各航空会社から提示される金額はほぼ同じである」と回答した社は 3 9 % , 「各航空会社から提示される金額はほぼ同じであるが , 異なる金額を提示する航空会社もある」との回答は 1 0 % であった。また , 「各航空会社から提示される金額はそれぞれ異なる」との回答は 4 5 % であった。



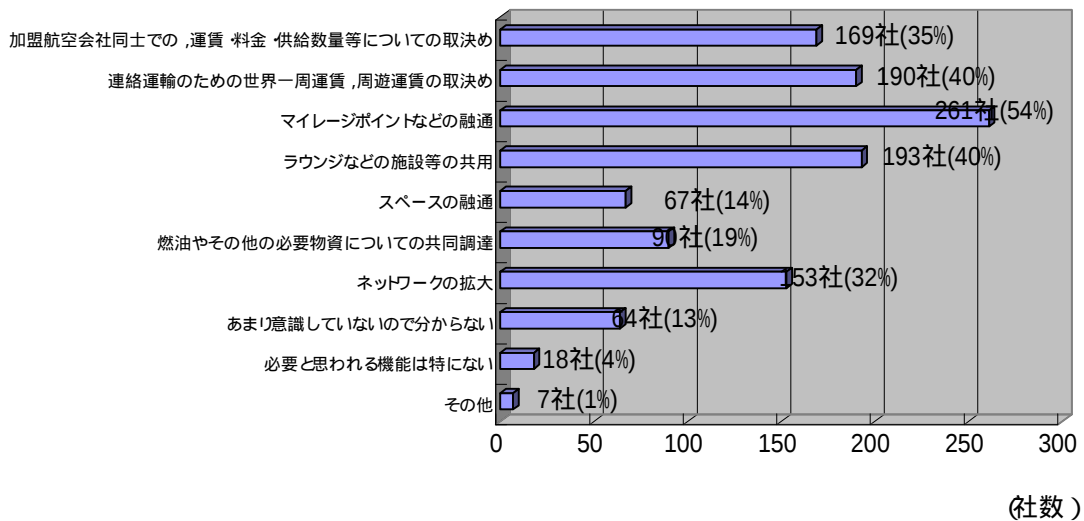
(アライアンス及びコードシェア)

図表 2 2 アライアンス及びコードシェアの機能

アライアンスに関する機能のうち、必要と思われるものについて聞いたところ、「マイレージポイントなどの融通」が最も多く全体の54%、次いで「連絡運輸のための世界一周運賃、周遊運賃の取決め」、「ラウンジなどの施設等の共用」との回答が40%であった。

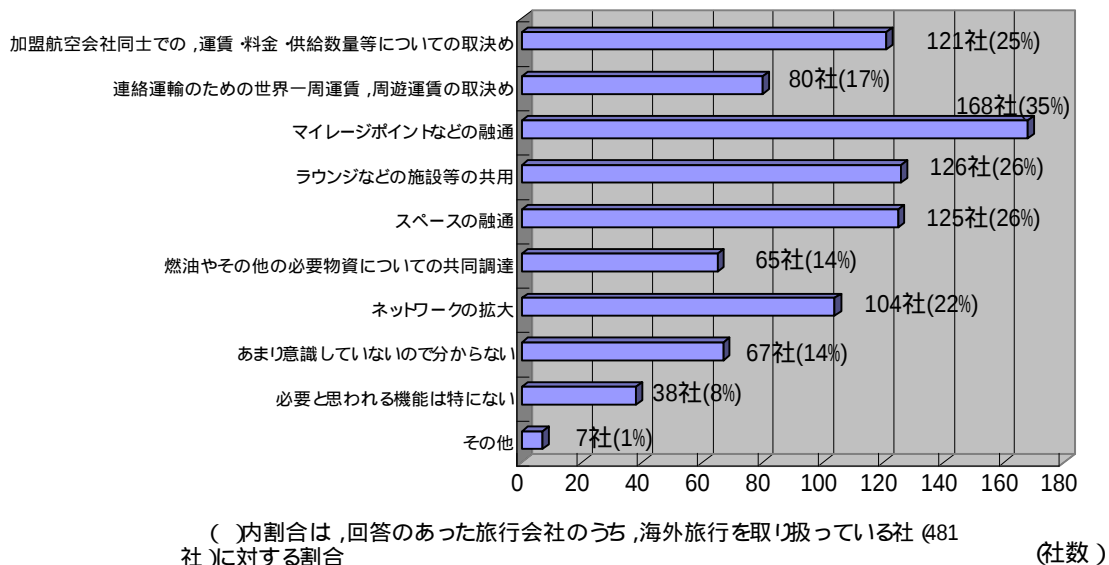
コードシェアに関する機能のうち、必要と思われるものについて聞いたところ、「マイレージポイントなどの融通」が最も多く全体の35%、次いで「ラウンジなどの施設等の共用」、「スペースの融通」との回答がそれぞれ26%であった。

国際航空旅客におけるアライアンスに関する機能のうち必要と思われるものについて(複数回答可)



()内割合は、回答のあった旅行会社のうち、海外旅行を取り扱っている社(481社)に対する割合

国際航空旅客におけるコードシェアに関する機能のうち必要と思われるものについて(複数回答可)

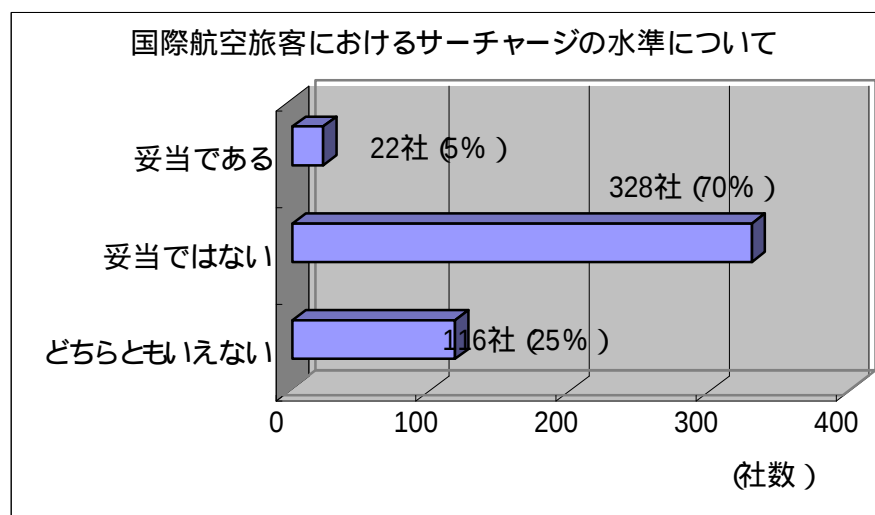


()内割合は、回答のあった旅行会社のうち、海外旅行を取り扱っている社(481社)に対する割合

(サーチャージ)

図表 2 3 サーチャージの水準

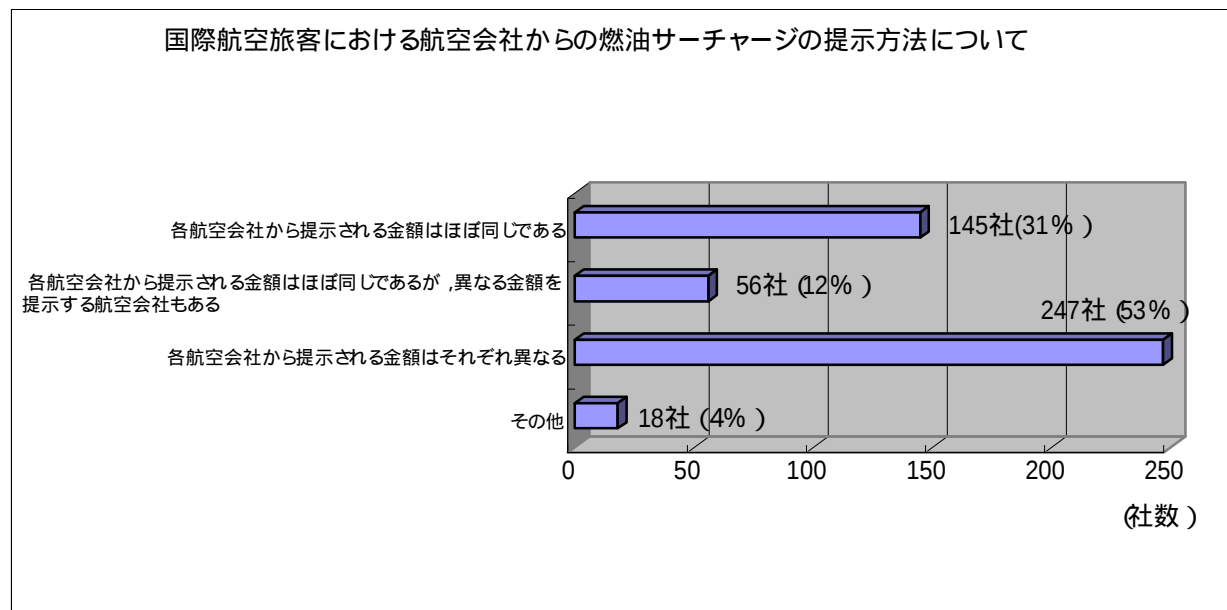
国際航空旅客におけるサーチャージ水準については、「妥当である」と回答した社が 5 % であり、「妥当ではない」と回答した社が 7 0 % であった。



回答	主な理由
妥当である 【 5 % 】	・しかたがないと思う。 ・航空運賃の up などは IATA 等々の問題もあり，迅速に行かない，サーチャージで調整する事と現在の水準は妥当。 ・昨今の原油価格の高騰から見れば，妥当な範囲で設定していると考えられる。 ・現在の価格には納得しているが変更時の伝達を早くしてほしい。
妥当ではない 【 7 0 % 】	・金額その物が高い安いは別として同一路線で航空会社毎に金額が大きく異なるのは理解できないし，お客様に説明できない。なんとか近似価格を提示できないか？ ・もっと航空会社自身で努力する問題，旅行会社の経営状態が悪いからと言って値上げすることなどは出来ない。努力してもらいたい。 ・料金の根拠が全くわからない，高すぎる。原油が落ち着いても料金が変わらない。 ・エコノミークラスについて，サーチャージの占める割合が高すぎる。 ・欧州線など遠距離は高すぎる，航空運賃に吸収すべきだと思う。 ・燃料高騰は全世界，全業種同じであり，航空業界のみの扱い方は不公平である。又同一区間で航空会社毎に異なるのはリテラーには納得できない。 ・各社バラバラで，根拠不明。不信感あり。 ・非常に不透明でお客様の不信感をつのる。早急に撤廃してほしい。 ・サーチャージは撤廃し，運賃に含めるべき。
どちらともいえない 【 2 5 % 】	・水準といわれても，何が基準で決定されているのが不透明，航空会社の決定に従うまま。 ・算出の基準がよくわからない。 ・経営コストを明らかにして，サーチャージを取るなら分かるが，かたや KB を出すのは消費者は納得しない。 ・方面で統一してほしい。 ・セキュリティーサーチャージ，その他の基準が何から基になっているかよく分からない為。航空保全チャージなどはもういらぬのでは。

図表 2 4 燃油サーチャージの航空会社からの提示方法

各航空会社が設定している燃油サーチャージについて、同一路線で時期・条件が同じ燃油サーチャージであることを前提に聞いたところ、「各航空会社から提示される金額はほぼ同じである」と回答した社は 31%、「各航空会社から提示される金額はほぼ同じであるが、異なる金額を提示する航空会社もある」との回答は 12%であった。また、「各航空会社から提示される金額はそれぞれ異なる」との回答は 53%であった。



(その他)

図表 2 5 国際航空旅客分野において重要であるとする機能, 仕組み

国際航空旅客分野において重要であるとする機能, 仕組みについて聞いたところ, 「航空会社間での自由競争の促進による運賃の適正化」との回答が最も多く, 全体の 5 4 %であった。次いで, 「運賃・サーチャージの乱高下による損害をリスクヘッジできるような仕組み」との回答が 3 7 %であった。

