

第IV部門

日本発着のアジア内国際航空チャーター輸送市場の時系列分析

神戸大学
神戸大学

学生員 ○向井 尋明
正会員 竹林 幹雄

1. はじめに

近年日本の地方空港においては、利用者の減少や、採算が取れないなどの理由から路線の廃止や減便が起こっている空港が目立ってきている。このような現状のなか、アジア・ゲートウェイ構想をはじめとする国際航空輸送の自由化にわが国の空港、とりわけ地方空港が対応することは、その価値を高めるためにも重要な問題である。そこで本研究では空港の国際線有効活用の方策として、欧州で盛んにみられる国際チャーター便による旅客輸送に着目した。そして日本発着の国際チャーター便の特性を把握するために、時系列データを用いて分析をおこなった。

2. 使用データ

(1)使用データ

チャーター便の旅客数のデータは国土交通省航空局による国際チャーター便運航実績を用いた。また、定期便のデータには ICAO 発行の T/F (Traffic by Flight Stage) のオンラインデータを用いた。

(2)対象路線

国際チャーター便の運航がある路線のなかで、年間の旅客数が1万人を超えた実績がある路線について分析をおこなった。これは日本のなかでチャーター航空輸送が盛んな路線では、その特徴がより顕著に現れると考えたからである。

VAR 分析は、チャーター便・定期便ともに運航のある路線を対象に分析をおこなった。VAR 分析の場合に路線規模に制限を加えなかったのは、路線規模が定期便とチャーター便の関係に影響を与えるかを分析するためである。

3. 分析結果

本研究では時系列分析を用いて、日本の国際チャーター便の変遷を捉えるとともに、その特性について分析した。また定期便との関係性についても分析

をおこなった。

(1) 基本的挙動の整理

日本の国際チャーター便の旅客数の時系列データをみると、ある時期から急激に需要を増やし、その後減少するというパターンが多数見られた。(図-1)。平成15年以降に急激に旅客数が増えている要因の一つに、平成15年から実質始まったビジット・ジャパン・キャンペーンの効果と考えられる。また平成17年以降減少に転じた要因としては、鳥インフルエンザの流行や、燃料代高沸による航空運賃の上昇が考えられる。

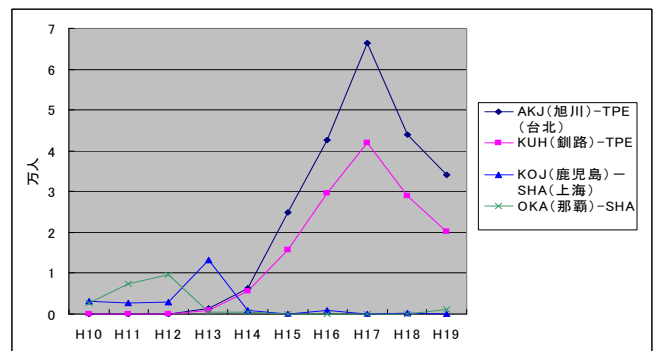


図-1

次に定期便、チャーター便ともに運航のある路線において旅客数の時系列データをみると、定期便とチャーター便に相関を示すと考えられる推移を示す路線が存在した(図-2)。図-2をみると、定期便の運航が始まった平成15年に、チャーター便の旅客数が急激に減少している。これはチャーター便が定期便にシフトしたためと考えられる。

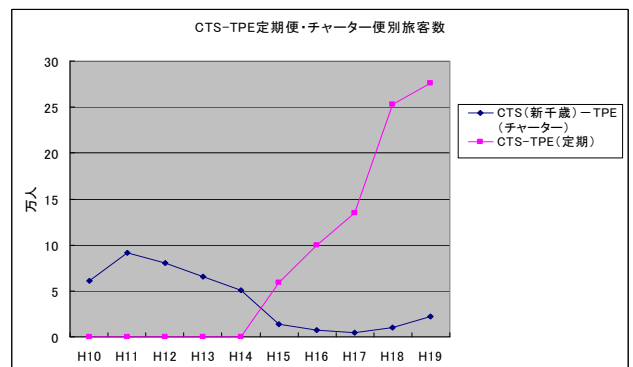


図-2

(2) AR 分析結果

日本発着の国際チャーター便の旅客数について AR 分析をおこなった結果を、グループ化を行い次の表-1に示す。

表-1

【Aグループ】						
路線名	定数項	yt-1の パラメーター	yt-2の パラメーター	yt-3の パラメーター	yt-4の パラメーター	yt-5の パラメーター
KOJ-HKG(香港)	2704	0.18				
KUH-TPE	12506	1.31	-0.64			
AKJ-TPE	20058	1.12	-0.43			
AXT(秋田)-TPE	-590	0.1				

【Bグループ】						
路線名	定数項	yt-1の パラメーター	yt-2の パラメーター	yt-3の パラメーター	yt-4の パラメーター	yt-5の パラメーター
FUK(福岡)-GUM(グアム)	-31.4	-1.32	-0.58			
FUK-CJU(濟州島)	157	-1.47	-1.17	-0.96	-0.8	-0.32
KOJ-SHA	2364	-0.07	-0.11	-0.054	-0.3	-0.37
OKA(那覇)-SHA	455	-1.54	-2.19	-1.7	-1.05	-0.34
SDJ(仙台)-HNL(ホノルル)	10.5	-1.31	-0.66	-0.0005	-0.16	-0.21
CTS-HNL	-541	-0.38	-0.51			
CTS-HKG	1182	-1.56	-1.17	-0.33		
TOY(富山)-TPE	1876	-0.59	-0.52			

(ytはチャーター便の旅客数、または旅客数の差分値)

A グループに属する路線では、ある年の旅客数に対して、その年以前の過去の旅客数が正の影響を与える傾向が強いということが、推定したパラメーターより読み取れる。B グループに属する路線では、ある年の旅客数に対して、その年以前の過去の旅客数が負の影響をあたえていることが推定したパラメーターより読み取れる。またそれぞれのグループについて調べると、A グループはチャーター便のみ運航がある路線で、B グループは一部 (KOJ-SHA, TOY-TPE) を除いて定期便、チャーター便ともに運航がある路線であるとわかった。さらに A グループにおけるチャーター便は、海外始発の ITC (Inclusive Tour Charter) であることがわかった。このことから日本発着のチャーター便は、海外からの ITC、定期便の運航がある路線でのチャーターと大きく分けて2種類存在し、その2つは異なる特性を持つということがいえる。

(3)VAR 分析結果

定期便の旅客数とチャーター便の旅客数の VAR 分析の結果を、当該年のチャーター便の旅客数に対して、その年以前の過去の定期便の旅客数の値が正の相関を示すグループ、負の相関を示すグループ、相関がない (小さい) という3つのグループに分類して次の表-2に示す。

表-2

【相関なし】		
路線名	y2t-1のパラメーター	t値
KIX-GUM	-0.012	-5.69

【正の相関】		
路線名	y2t-1のパラメーター	t値
KIX-SPN	0.091	2.95

【負の相関】

路線名	y2t-1のパラメーター	t値
CTS-UUS	-1.66	-2.2
FUK-CJU	-0.31	-2.3

(y2tは定期便の旅客数の差分値)

これらの路線の定期便の旅客数を調べると、定期便の路線の需要規模が定期便とチャーター便の関係に影響していることがわかった。具体的には定期便が大きいとその相関図を次の図-3に示す。

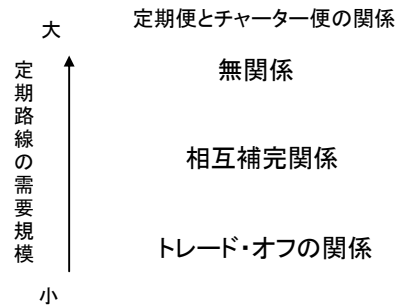


図-3

4. おわりに

以下に、本研究で得た知見を示す。

- (1)日本発着の国際航空チャーター便は、海外からの ITC、定期便の運航がある路線でのチャーターの大きく分けて2種類存在する
- (2)定期便の需要規模が定期便とチャーター便の関係に影響している。詳しい相関図は図-3に示す。

今後は海外からの ITC についてさらなる分析をおこないたいと考える

5. 参考文献

- (1) 小林弘二：旅行ビジネスの本質—観光・旅行・航空の日英比較—
- (2) George Williams：Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines?