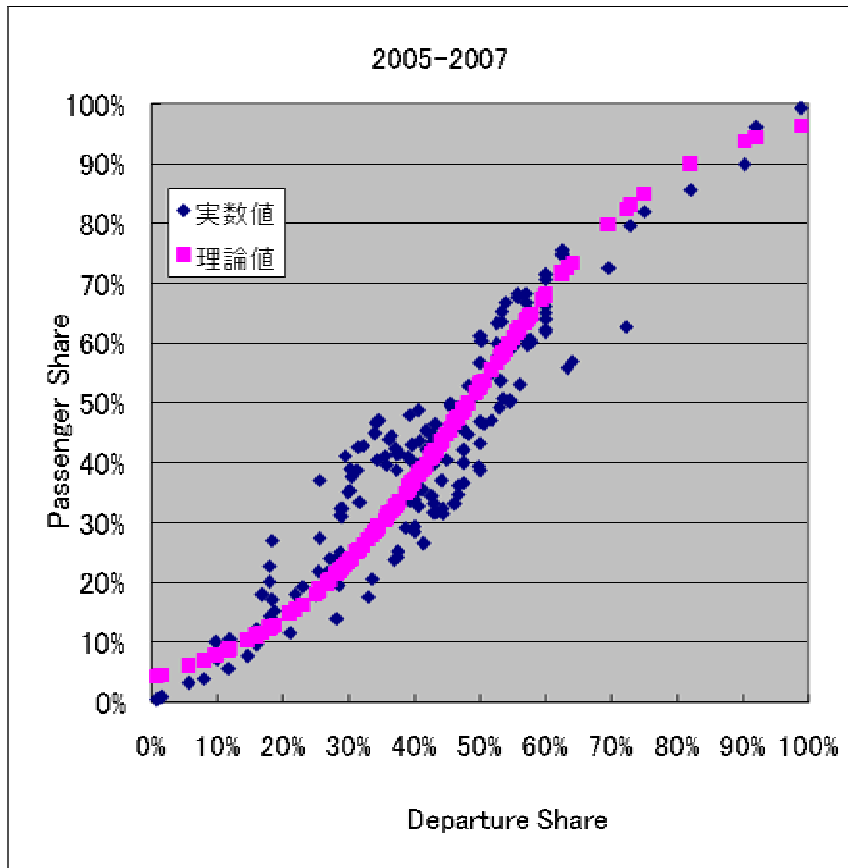


村上委員提出資料

Sカーブ効果 (1)



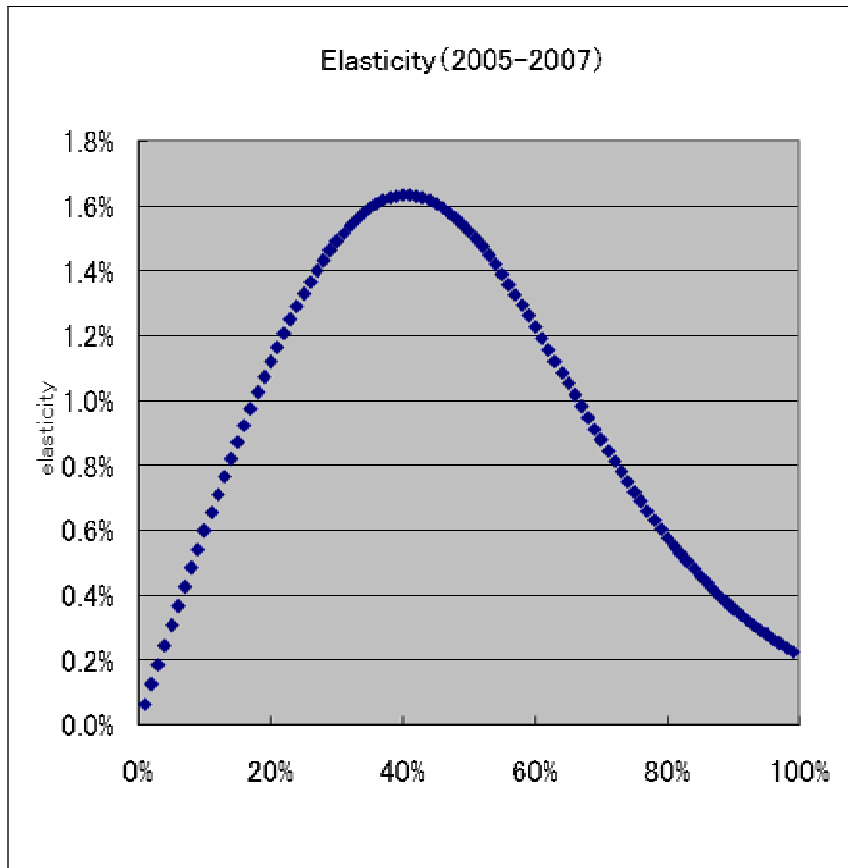
- Douglas and Miller (1974), AERにより最初に分析。
- 左図は羽田出発便に関して、2005、2007年のデータについておこなったもの
- 便数シェア弾力性は20% から66%で1より大となる。

羽田発便の需要関数

変数の名前	係数	t値	検定結果
価格弾力性	-1.271	-2.078	*
便数弾力性	1.338	16.680	**
所得弾力性	0.269	0.765	
低需要路線所得弾力性	-1.030	-3.188	**
距離弾力性	0.729	2.414	*
人口弾力性	-0.416	-1.115	
低需要路線人口弾力性	1.116	3.125	**
定数項	11.540	2.492	*
自由度修正済決定係数	0.977		
回帰の標準誤差	0.200		
標本数	92		
価格弾力性 = -1 のWald検定	0.196		
便数弾力性 = 1 のWald検定	17.727		**

2SLSによる、2005,2007年データ、航空輸送統計年報より計算

Sカーブ効果 (2)



- 横軸は便数シェア、縦軸は旅客シェアの便数シェア弾力性。
- 弾性値は便数シェア42%付近で最大となる。

大手・新規競合路線の現状

	JAL	ANA	ADO	SKY	SNA	SFJ
北九州	26.7					73.3
旭川	44.4		33.3	22.2		
神戸	20	30		50		
宮崎	29.4	29.4			41.2	
女満別	60		40			
札幌	36.5	28.8	19.2	15.4		
長崎	33.3	33.3			33.3	
函館	42.9	28.6	28.6			
関西	43.8	31.3				25
熊本	43.8	31.3			25	
福岡	39.1	39.1		21.7		
那覇	48.9	38.3		12.8		
鹿児島	43.8	37.5			18.8	

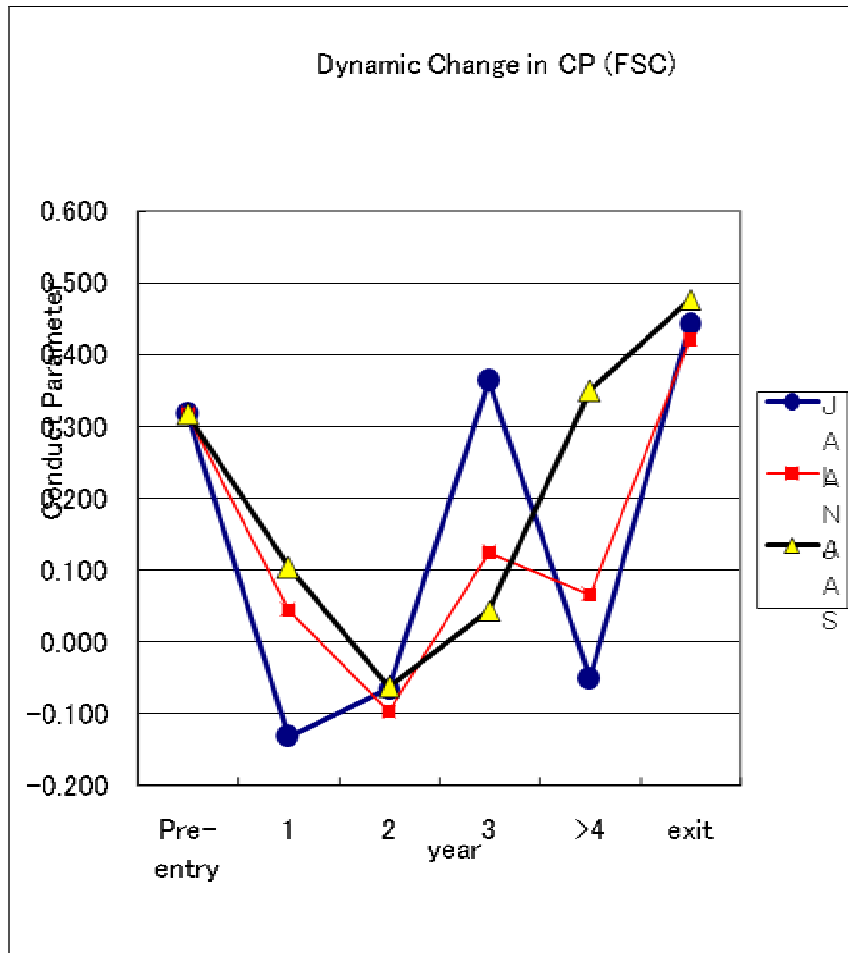
赤字は既に最適点を超過している状態

黒字は弾力性1を超えているが、未だ最適点に達していない状態。

青字は弾力性1に達していない状態

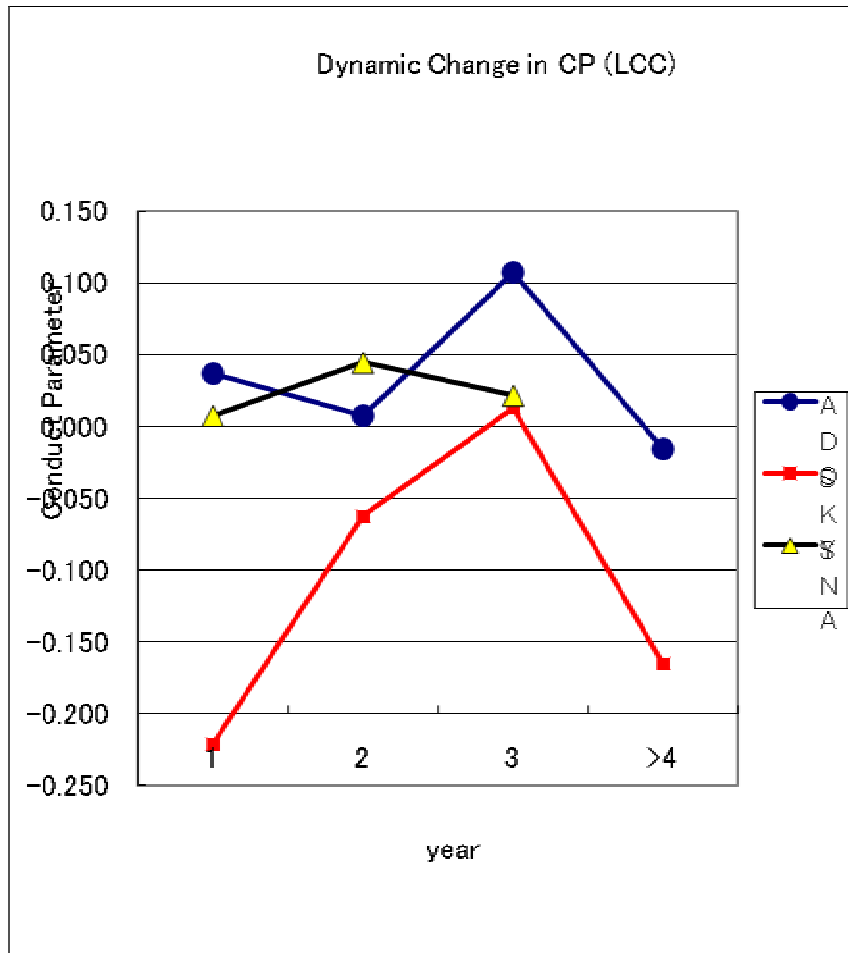
本懇談会、第一回資料、
20ページより
作成

競争の程度(1)



- CP法。縦軸はCP (Conduct Parameter)
- 横軸は参入後経過年数。Preentry = 参入前の、ExitはLCC撤退後の競争の程度を表す。
- CP=企業数-1が独占、CP=マイナス1が完全競争水準、中間が寡占。
- LCC参入により著しくCPが下落。しかし退出後には新規参入以前よりもCPが上昇してしまう。

競争の程度(2)



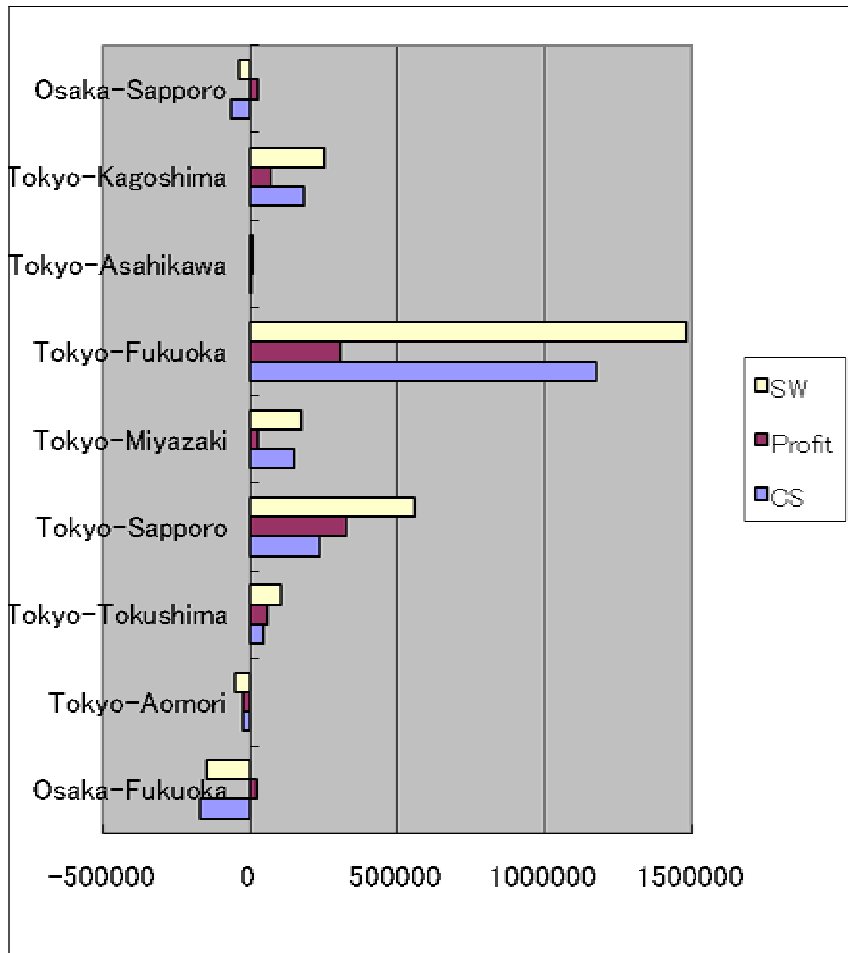
- SKYの競争姿勢は、新規の中でも特に激しい。

価格の変動



- CPとほぼ連動。
- 新規参入1、2年目には著しく下落。
- しかし3年目以降上昇。

総余剰の変動



- 補償変量により計算。
- 競争が継続している東京-札幌、東京-福岡の総余剰増加は大きい。
- 一方ローカル路線は小さい。
- LCCが撤退した路線の撤退後1年目までの累積余剰は減少している。
(大阪-札幌、大阪-福岡、東京-青森)

権益外便廃止効果(対消費者)

- 単発の調査(H19年7月、神戸市、A社&J社)であるので、統計的な優位性は判断できない。
- しかし、ロードファクターが7割以上と高い上に、ビジネス客が72%であること、ビジネス客の時間価値が平均4千円(管理職上位で7千円以上(毛海・村上2007))であるとすれば、その人たちが宿泊することにより失う翌日午前間の時間により発生する機会費用は大きい。