



慶應義塾大学ビジネス・スクール

航空便数の申請

東洋航空の広田課長にとっての今年早々の仕事は、春から認可される新路線の便数の決定である。新路線は4月に開港する地方の新空港と首都の空港を結ぶもので、旅客需要は、従来の鉄道利用者数や近隣空港の利用度などからかなり正確に予想が可能であった。新路線に就航するためには、各航空会社は政府に対して1月15日までに便数枠を申請する必要がある。新路線は国内線であるため就航は国内の航空会社に限られ、今のところ、東洋航空とライバルの西洋航空以外に申請を出すことは考えられない。便数枠は、代表的な機種種の旅客機に換算して、各社が一日に何便飛ばすかという形で示すことになっている。

旅客航空業の特性として、路線の利益率は投入する機材（旅客機）の占席率に大きく影響される。できれば機材を満席にして飛ばしたいところであるが、便数を少なくするライバル社に客を取られるという事情がある。新路線の需要予測にもとづく、東洋航空の路線利益のシミュレーション結果は表1の通りである。表1は、新路線の総便数に対して、一便の枠あたり年間いくらの利益が上がるかを示している。旅客は東洋航空と西洋航空をほとんど区別なく利用すると思われる。また、二社のコスト構造もほぼ同様であり、一便あたりの利益は同じレベルと考えられる。旅客需要や両社の利益に関しては、西洋航空も同様な予想を立てているであろう。

新路線の便数が、他の路線の旅客数や利益に与える影響はほとんどない。広田課長は初年度から新路線での利益の最大化が指示されている。西洋航空の方針も同様と思われた。

新路線の便数枠には余裕があり、便数は両社に対してそれぞれ申請のまま認可されるであろう。ただし、今回の申請で認められた便数は少なくとも一年間は必ず就航させなくてはならない。増便・減便は一年後に改めて見なおされる予定であるが、その際には今年の便数に関わりなく、改

本ケースは慶應義塾大学ビジネス・スクールの大林厚臣助教授がクラス討議の資料として作成した。

本ケースは慶應義塾大学ビジネス・スクールが出版するものであり、複製等についての問い合わせ先は慶應義塾大学ビジネス・スクール（〒223-8526 神奈川県横浜市港北区日吉4丁目1番1号、電話045-564-2444、e-mail: case@kbs.keio.ac.jp）。また、注文は<http://www.kbs.keio.ac.jp/>へ。慶應義塾大学ビジネス・スクールの許可を得ずに、いかなる部分の複製、検索システムへの取り込み、スプレッドシートでの利用、またいかなる方法（電子的、機械的、写真複写、録音・録画、その他種類を問わない）による伝送も、これを禁ずる。

Copyright© 大林厚臣（1999年作成）

めて申請したものが認可されるであろう。また、路線枠の申請に先だって航空会社間で便数の取り決めをすることは違法であり、そのような事をした証拠が見つければ、当事者は損なわれた公共の利益に相応する処罰のほか世論の糾弾を受けるであろう。

表 1：新路線の利益予想

一日あたり総便数	一便あたり年間利益（億円）
1	11.8
2	10.7
3	9.6
4	8.5
5	7.4
6	6.3
7	5.2
8	4.1
9	3.0
10	2.0
11	1.0
12	0.0
13	-1.0
14	-2.0

以下、総便数が1増える毎に、一便あたり利益は1億円減少する。

不 許 複 製

慶應義塾大学ビジネス・スクール