

*** 理解度チェック解答 ***

理解度チェックー1 P. 16

第1問

問1. ①	FRANKFURT	FRA	ドイツ	TC2
②	AUCKLAND	AKL	ニュージーランド	TC3
③	NEW YORK	NYC	米国	TC1
④	COPENHAGEN	CPH	デンマーク	TC2
⑤	HONOLULU	HNL	米国	TC1
⑥	BANGKOK	BKK	タイ	TC3

問2. ①	TC312	(または TC213)	AP (Atlantic and the Pacific)
②	TC3		EH (Eastern Hemisphere)
③	TC32	(または TC23)	EH (Eastern Hemisphere)
④	TC32	(または TC23)	TS (Trans Siberia)
⑤	TC31	(または TC13)	PA (Trans Pacific)
⑥	TC32	(または TC23)	TS (Trans Siberia)

理解度チェックー2 P. 21

第2問

- 問1. ① ○
 ② ○
 ③ × : 曜日運賃の設定がない運賃もある

- 問2. ① 最長旅行期間
 ② 75 (%) : 座席を使用しない場合は10%だが、座席を使用する場合は小児運賃を適用しなければならない=大人運賃の75%
 ③ 必要旅行日数

理解度チェックー3 P.35

第3問

- ① 日本円 (または、JPY)
- ② NUC
- ③ ROE
- ④ アッドオン (または、ADD - ON)
- ⑤ 航空券の発券日

第4問

- ① (NUC) 245.23 (小数点2位までの数値を採用)
- ② (JPY) 323,100 (小数点第1位までの数値を100円単位に切上げ)
- ③ (JPY) 2,390 (小数点第1位までの数値を10円単位に切上げ)

理解度チェックー4 P.52

第5問

- ① ○
- ② × (乗り継ぎ地点も中間地点に含まれる)
- ③ ○
- ④ ○
- ⑤ ○
- ⑥ × (航空券に記載される都市は「Ticketed Point」という。「Stopover Point」とは途中降機地点のことである)
- ⑦ ○

第6問

- ① TPM 区間マイル (距離)
航空券に記載される2都市間の距離 (マイル)
- ② MPM 最大許容マイル (距離)
コンポーネントの直行運賃で旅行できる最大限の距離 (マイル)
- ③ Surface 地上運送区間
航空機以外の手段で移動する区間のこと。

第7問 (順不同も正解)

- ① RT (往復) ② CT (周回) ③ OJ (オープンジョー)

理解度チェックー5 P. 78 ~ 84

第8問

問1 5M

TPM計は7464、旅程はTYO - FRA間の直行便利用のヨーロッパ行なのでTYO - PARのMPM - TS 7448と比較する。TPMの合計 > MPMとなるので、運賃の割り増しが必要となる。

$$7464 \div 7448 = 1.00214 \cdots 1.00 < \text{Factor} \leq 1.05 \text{ なので、} 5M (1.05)$$

問2 15M

TPM計は7986、TC3内の旅程なのでTYO - CHCのMPM - EH 7148と比較する。TPMの合計 > MPMとなるので、運賃の割り増しが必要となる。

$$7986 \div 7148 = 1.11723 \cdots 1.10 < \text{Factor} \leq 1.15 \text{ なので、} 15M (1.15)$$

問3 M

TPM計は10099、旅程は太平洋を横断し(TYO - NYC)、大西洋を横断する(NYC - LIS) ヨーロッパ行なのでTYO - LISのMPM - AP 11635と比較する。

TPMの合計がMPM以内なので、割り増しは不要 (M)

問4 M

TPM計は10460、旅程はヨーロッパ経由(TYO - LON - FRA)、大西洋横断(FRA - NYC)のアメリカ行なので、TYO - NYCのMPM - AT12504と比較する。TPMの合計がMPM以内なので割り増しは不要 (M)

問5 15M

TPM計は10615、旅程はTC3の都市であるシンガポール(SIN)を経由(南回り)するヨーロッパ行なのでTYO - BCNのMPM - EH 9309と比較する。TPMの合計 > MPMとなるので、運賃の割り増しが必要となる。

$$10615 \div 9309 = 1.14029 \cdots 1.10 < \text{Factor} \leq 1.15 \text{ なので、} 15M (1.15)$$

問6 10M

TPM計は8808、旅程は太平洋横断のアメリカ行なので、TYO - NYCのMPM - PA8086と比較する。TPMの合計 > MPMとなるので、運賃の割り増しが必要となる。 $8808 \div 8086 = 1.08929 \cdots 1.05 < \text{Factor} \leq 1.10$ なので、10M (1.10)

第9問

折り返し地点を BOS とし、出発地点の TYO に戻る、連続した旅程なので、往路・復路ともに 1/2 往復運賃を適用する。

問1 8835.00

- 往路は TYO - NYC - BOS の中間都市があるコンポーネントなので、マイルージ計算と HIP チェックを行う。
- マイレージ計算：TPM 合計は 6925、TYO - BOS の MPM は 8040 (PA) なので、運賃の割り増しは不要。
- HIP チェック：TYO - BOS のウィークデイ (X) 運賃と TYO - NYC のウィークデイ (X) 運賃が同額 (17670.00) なので HIP 運賃はない。従って TYO - BOS の 1/2 ウィークデイ (X) 往復運賃を割り増しなしで適用する。
- 往路運賃 = $17670.00 \times 1/2 = \text{NUC}8835.00$

問2 8835.00

- 復路も BOS - CHI - TYO の中間都市があるコンポーネントなので、マイルージ計算と HIP チェックを行う。
- マイレージ計算：TPM 合計は 7145、TYO - BOS の MPM は 8040 (PA) なので、運賃の割り増しは不要。
- HIP チェック：TYO - BOS のウィークデイ (X) 運賃 (17670.00) が、コンポーネントの途中降機地点の TYO - CHI のウィークデイ (X) 運賃 (16950.00) より高いので、HIP 運賃はない。従って TYO - BOS の 1/2 ウィークデイ (X) 往復運賃を割り増しなしで適用する。
- 復路運賃 = $17670.00 \times 1/2 = \text{NUC}8835.00$

問3 RT (往復旅行)

- 出発地点の TYO に戻る連続した旅程、コンポーネントは往路と復路の 2 つ、かつ往路と復路の適用運賃額が同額なので、旅行形態は往復旅行 (RT) である。

第10問

往路の終点を NYC、復路の始点を WAS とするオープンジョー旅行なので、往路・復路ともに 1/2 往復運賃を適用する。

問1 8835.00

- 往路は TYO - LAX - NYC の中間都市があるコンポーネントなので、マイルージ計算と HIP チェックを行う。
- マイレージ計算：TPM 合計は 7925、TYO - NYC の MPM は 8086 (PA) なので、運賃の割り増しは不要。
- HIP チェック：TYO - NYC のウィークデイ (X) 運賃 (17670.00) が TYO - LAX のウィークデイ (X) 運賃 (12530.00) より高いので、HIP 運賃はない。

従って TYO - NYC の 1/2 ウィークデイ (X) 往復運賃を割り増しなしで適用する。

● 往路運賃 = $17670.00 \times 1/2 = \text{NUC}8835.00$

問 2 9639.00

● 復路も WAS - MIA - SEA - TYO の中間都市があるコンポーネントなので、マイルージ計算と HIP チェックを行う。

● マイルージ計算：TPM 合計は 8420、TYO - WAS の MPM は 8114 (PA) なので、運賃の割り増しが必要。 $8420 \div 8114 = 1.0377\dots \rightarrow 1.00 < \text{Factor} \leq 1.05$ なので、運賃の割り増しは 5 M (1.05) となる。

● HIP チェック：TYO - WAS のウィークデイ (X) 運賃 (17670.00) より、コンポーネントの途中降機地点の TYO - MIA のウィークデイ (X) 運賃 (18360.00) のほうが高い。= TYO - MIA の運賃が HIP 運賃となるので、TYO - MIA のウィークデイ (X) 往復運賃 $\times 1/2 \times 1.05$ が復路に適用する運賃額。

● 復路運賃 = $18360.00 \times 1/2 \times 1.05 = \text{NUC}9639.00$

第 11 問

往路の終点を BUD、復路の始点を WAW とするオープンジョー旅行なので、往路・復路ともに 1/2 往復運賃が適用できる。

問 1 5M7250.25

● マイルージ計算：往路は TYO - LON - BUD の旅程。TPM 計は 7133、MPM (TYO - BUD) は 7104 (TS)、従って運賃の割り増しが必要。

$7133 \div 7104 = 1.00408\dots 1.00 < \text{Factor} \leq 1.05 \rightarrow$ 運賃の割り増しは 5 M (1.05) となる。

● HIP チェック：TYO - BUD と TYO - LON のウィークデイ (X) 運賃は同額なので、HIP 運賃は無い。従って TYO - BUD の 1/2 ウィークデイ (X) 往復運賃を 5% 割り増したものが往路運賃である。

● $\text{NUC}13810.00 \times 1/2 \times 1.05 = 7250.25$ となるが、設問から運賃計算情報 (Fare Calculation) 欄の①に表示すべきマイルージ計算の結果や適用運賃すべてを答える必要があるので、割増率 (5M)、NUC 額 (7250.25) の順に表示する。

問 2 5M TYONCE 7880.25

● マイルージ計算：復路は WAW - NCE - PAR - TYO の旅程。TPM 計は 7497、MPM (TYO - WAW) は 7488 (TS) なので運賃の割り増しが必要。 $7497 \div 7488 = 1.00120\dots 1.00 < \text{Factor} \leq 1.05 \rightarrow$ 運賃の割り増しは 5 M (1.05) となる。

● HIP チェック：TYO - WAW (終点～始点) と TYO - NCE (終点～途中降機地点) TYO - PAR (終点～途中降機地点) のウィークデイ (X) 運賃を比較する。

TYO - NCE の運賃が HIP 運賃 (NUC15010.00) となるので、TYO - NCE の 1/2 ウィークデイ (X) 往復運賃を 5% (5M) 割り増ししたものが復路の適用運賃額となる。

- $NUC15010.00 \times 1/2 \times 1.05 = 7880.25$ となるが、設問から運賃計算情報 (Fare Calculation) 欄の②に表示すべきマイルージ計算の結果や HIP チェックの結果、適用運賃すべてを答える必要があるので、マイルージ計算の結果 (5M)、TYO - NCE の HIP 運賃を適用 (TYONCE)、NUC 額 (7880.25) の順に表示する。

問 3 (JPY) 1,513,100

- 往路 7250.25 (問 1) + 復路 7880.25 (問 2) = NUC15130.50 が全旅程の NUC 額となる。NUC を日本円に換算する際は、 $NUC \times ROE$ で求める。
 $NUC15130.50 \times ROE100.000000 = JPY1,513,050$ となるが、日本円運賃は 100 円単位としなければならないので、(100 円単位に切り上げる) 1,513,100 円が日本円の運賃額となる。

第 12 問

第 11 問の日程で、WAW を折り返し地点として「みなし計算」を行う場合の設問である。みなし計算を行った場合、運賃計算上の旅行形態は、出発地点に戻る連続した旅程 (往復または周回) となる。= 往路・復路ともに 1/2 往復運賃が適用できる。

問 1 M6905.00

- 折り返し地点を WAW として「みなし計算」を行うので、往路のマイルージ計算は TYO - LON - BUD - WAW となる。
みなし計算を行うと TPM 計は 7469、TYO - WAW の MPM は 7488 (TS)、従って MPM 以内なので運賃の割り増しは不要である。(= M)
- HIP チェック：TYO - LON と TYO - BUD と TYO - WAW のウィークデイ (X) 運賃は同額なので HIP 運賃はない。
- 従って TYO - WAW の 1/2 ウィークデイ (X) 往復運賃を、割り増しなしでそのまま適用する。
- $NUC13810.00 \times 1/2 = 6905.00$ となるが、設問から運賃計算情報 (Fare Calculation) 欄の①に表示すべきマイルージ計算の結果や適用運賃すべてを答える必要があるので、マイルージ計算の結果 (M)、NUC 額 (6905.00) の順に表示する。

問 2 (NUC) 14785.25

- みなし計算 (問 1) を行った往路 (TYO - LON - BUD - WAW) の運賃は、6905.00、また復路の運賃は第 11 問の問 2 と同じ旅程 (WAW - NCE - PAR - TYO) なので、7880.25 となる。
従って、往路：6905.00 + 復路：7880.25 = NUC14785.25 が全旅程の適用運賃である。

第13問

折り返し地点をSEAとし、出発地点のTYOに戻る、連続した旅程なので、往路・復路ともに1/2往復運賃を適用する。

問1 6360.00

●往路の旅程はTYO - LAX - SEAの中間都市があるコンポーネントであるが、条件8.の「Specified Routing (特定経路)」の規則に合致する旅程なので、マイルージ計算とHIPチェックをすることなく、TYO - SEAの1/2ウィークデイ (X) 往復運賃 (12720.00) をそのまま適用することができる。

(参考) マイルージ計算：TPM合計は6414、TYO - SEAのMPMは5730 (PA) だが、運賃の割り増しは、行わなくてよい。

●往路運賃 = $12720.00 \times 1/2 = \text{NUC}6360.00$

問2 7199.50

●復路の旅程はSEA - SFO - YVR - TYOのコンポーネントである。「Specified Routing (特定経路)」の規則に合致しない (YVRが旅程に含まれている) ので、通常の運賃計算 (マイルージ計算とHIPチェック) を行う必要がある。

●マイルージ計算：TPM合計は6160、TYO - SEAのMPMは5730 (PA) なので、運賃の割り増しが必要。 $6160 \div 5730 = 1.07504 \dots \rightarrow 1.05 < \text{Factor} \leq 1.10$ なので、運賃の割り増しは10M (1.10) となる。

●HIPチェック：TYO - SEAのウィークデイ (X) 運賃 (12720.00) とTYO - SFOのウィークデイ (X) 運賃 (13090.00) とTYO - YVRのウィークデイ (X) 運賃 (12930.00) を比較すると、TYO - SFOの運賃がHIP運賃となる。従ってTYO - SFOの1/2ウィークデイ (X) 往復運賃を10% (1.10) 割り増ししたものが、復路の適用運賃となる。

●復路運賃 = $13090.00 \times 1/2 \times 1.10 = \text{NUC}7199.50$

理解度チェック-6 P. 118 ~ 145

第14問

Value H/Q/V/W/S 運賃は、往路と復路のコンポーネントに異なるクラスの運賃を適用する（運賃を結合する）ことが可能な運賃である。また往路の終点をサムイ（USM：タイ）、復路の始点をクアラルンプール（KUL：マレーシア）とするオープンジョー旅行なので、往路・復路ともにそれぞれのNH国際線の利用クラスに適応する運賃（往復運賃×1/2）を適用する。

なお運賃計算規定により、マイルージ計算とHIPチェックは不要である。

問1 D. 202,000円×1/2 + 7,000円

- 往路はTYO - BKK - USMの旅程。HND - BKKのNH国際線（NH849）の予約クラスは「Hクラス」なので、TYO - BKKのValue H運賃（192,000円）にタイ国内加算運賃（BKK - USMは往復10,000円（アッドオン運賃））をプラスしたものが、TYO - USMに適用する往復運賃（192,000円 + 10,000円 = 202,000円）となる。（アッドオン運賃を加算して直行運賃を作る。）
- BKKは24時間を超えて滞在する途中降機地点なので、途中降機料金7,000円の加算が必要。
- 当該運賃は、NH国際線の特定便追加運賃の設定があるが、NH849便は、この特定便に該当しないので、追加運賃の加算は不要。
- 従って往路運賃を求める計算式は、D. の202,000円×1/2 + 7,000円が正解。

問2 B. 117,000円×1/2 + 2,000円

- 復路はKUL - TYOの旅程。NH国際線（NH886）の予約クラスは「Vクラス」なので、TYO - KULのValue V運賃（117,000円）を適用する。
- 復路に途中降機地点はない。
- 復路のNH国際線はNH886便なので、特定便追加運賃が必要となる。予約クラスで加算額が異なるが、Value V運賃の加算額は2,000円（片道）である。
- 従って復路運賃を求める計算式は、B. の117,000円×1/2 + 2,000円が正解。

問3 D. 08NOV24 TYO NH BKK S70.00 PG USM 1010.00 / - KUL NH TYO Q20.00
585.00 NUC1685.00 END ROE100.000000

- Fare Calculation 欄には①出発日、②往路のコンポーネントの旅程と適用運賃、③復路のコンポーネントの旅程と適用運賃、④全旅程の運賃・料金の合計、⑤ROEの順で表示する。
- 往路の運賃（問1）は202,000円×1/2（= 101,000円） + 7,000円、復路の運賃（問2）は117,000円×1/2（= 58,500円） + 2,000円である。
- 往路の途中降機料金は「S」、復路の特定便追加運賃は「Q」で表示する。
- 適用運賃、追加運賃、途中降機料金等の各々の日本円額をNUCに換算する場合、日本円 ÷ ROEで算出する。ROE（換算レート）は1NUC = JPY100.000000

である。

●従って Fare Calculation 欄の表示は以下の通りとなる。

①出発日：08NOV24

②往路のコンポーネント：TYO NH BKK S70.00 PG USM 1010.00

*USM と KUL 間は Surface：/-で表示

③復路のコンポーネント：KUL NH TYO Q20.00 585.00

④全旅程の運賃・料金の合計：NUC1685.00 END

⑤ROE：100.000000

問4 11月3日

●予約・発券の規則を参照。予約完了日は11月2日なので、旅行開始(11/8)の6日前にあたる。(11/8 - 11/2 = 6) 従って発券の期限は「予約が旅行開始の28～5日前」の規則である「予約後3日以内。ただし旅行開始の5日前まで」を適用する。

●予約完了後3日以内は、11/2 + 3 = 11月5日、また旅行開始の5日前までは、11/8 - 5 = 11月3日である。

●規則のただし書きなどにより複数の発券期限が存在する場合は「早いほうの日」 = 11月3日」が、航空券の発券が可能な最終日となる。

問5 11月10日

●必要旅行日数の規則は「2日発・開始」である。

●往路国際線の出発日(11/8)を基準として計算する(足し算：11/8 + 2 = 11/10)ので、当該運賃の必要旅行日数の条件を満たすKUL - TYOの最も早い出発日は11月10日となる。

問6 5月8日

●最長旅行期間の規則は「6ヵ月発・開始」なので、旅行開始日(11/8)から数えて6ヵ月目の同日にあたる日 = (2025年)5月8日が、最長旅行期間の規則を最大限に適用したときの、KUL - TYOの旅行開始日である。

第 15 問

折り返し地点をアテネ (ATH) とする往復旅行もしくは周回旅行なので、往路・復路ともに 1/2 往復運賃を適用する。なお Semi-Flex D 運賃は、運賃計算規定により、HIP チェックは不要だが、マイレージ計算は必要となる。Semi-Flex V 運賃はマイレージ計算も HIP チェックも不要であるが、往路運賃と復路運賃が別々に設定され、かつシーズナリティの適用方が異なるので注意が必要。

問 1 C. 1,060,000 円 × 1/2

[Semi-Flex D 運賃適用：往路運賃]

- マイレージ計算：TYO - FRA - ATH の旅程。TPM の合計は 7058、TYO - ATH の MPM は 7309 (TS)、従って TPM の合計が MPM 以内なので割り増しは不要である。
- 曜日の適用：日本国内の最終地点の出発 (TYO - FRA/JL407 便) は 12 月 23 日 (月) なので、ウィークエンド (W) 運賃を適用する。
- HIP チェックは不要
- 従って、TYO - ATH のウィークエンド (W) 往復運賃 × 1/2 をそのまま適用する。= 1,060,000 円 × 1/2
- FRA は途中降機するが、Semi-Flex D 運賃の規則は「ヨーロッパ内で往路・復路各 1 回無料で可」となっているので、途中降機は無料で可能。
- 往路の JL407 便は特定便に該当しないので、特定便追加運賃は不要。
- 従って C. の計算式 (1,060,000 円 × 1/2) が正解

問 2 C. 1,060,000 円 × 1/2 × 1.10 + 20,000 円

[Semi-Flex D 運賃適用：復路運賃]

- マイレージ計算：ATH - LON - TYO の旅程。TPM の合計は 7720、TYO - ATH の MPM は 7309 (TS)、従って運賃の割り増しが必要。
 $7720 \div 7309 = 1.05623 \dots 1.05 < \text{Factor} \leq 1.10 \rightarrow$ 運賃の割り増しは 10M (1.10) となる。
- 曜日の適用：ヨーロッパ内の最終地点の出発 (LON - TYO/JL044 便) は 1 月 4 日 (土) 発なので、ウィークエンド (W) 運賃を適用する。
- HIP チェックは不要
- 従って、TYO - ATH のウィークエンド (W) 往復運賃 × 1/2 を 10% 割り増す。
= 1,060,000 円 × 1/2 × 1.10
- LON は途中降機するが、往路と同様に途中降機は無料で可能。
- 復路の JL044 便は特定便なので、特定便追加運賃 (Semi-Flex D：片道 20,000 円) が必要。
- 従って C. の計算式 (1,060,000 円 × 1/2 × 1.10 + 20,000 円) が正解。

問 3 B. 220,000 円 × 1/2 + 10,000 円

[Semi-Flex V 運賃適用：往路運賃]

- Semi-Flex V 運賃はマイレージ計算も HIP チェックも不要。
- 曜日の適用：日本国内の最終地点の出発日は12月23日(月)だが、Semi-Flex V 運賃は、Semi-Flex D 運賃と異なり、月曜日発はウィークデイ (X) 運賃を適用する。
- 往路のシーズンナリティは「往路の国際線出発日 (TYO - FRA : 12/23) を基準として往路の旅程に適用する」ので、往路運賃の10/1 ~ 12/28のシーズンナリティに該当する TYO - ATH のウィークデイ (X) 往復運賃 $\times 1/2$ (220,000円 $\times 1/2$) を適用する。
- FRA は途中降機するので、途中降機料金の1回分10,000円の加算が必要。
- 往路のJL407便は特定便に該当しないので、特定便追加運賃は不要。
- 従ってB. の計算式 (220,000円 $\times 1/2 + 10,000$ 円) が正解。

問4 D. 280,000円 $\times 1/2 + 10,000$ 円 + 5,000円

[Semi-Flex V 運賃適用：復路運賃]

- 問2. より、復路のTPMの合計はTYO - ATHのMPMを超えるが、Semi-Flex V 運賃はマイレージ計算は不要。
- 曜日の適用：ヨーロッパ内の最終地点の出発日は1月4日(土)なので、ウィークエンド (W) 運賃を適用する。
- 復路のシーズンナリティは「復路のヨーロッパ内の最終地点の出発日 (LON - TYO : 1/4) を基準として復路の旅程に適用する」ので、復路運賃の1/2 ~ 1/7のシーズンナリティに該当する TYO - ATH のウィークエンド (W) 往復運賃 $\times 1/2$ (280,000円 $\times 1/2$) が復路に適用する運賃となる。
- LON は途中降機するので、途中降機料金の1回分10,000円の加算が必要。
- 復路のJL044便は特定便なので、特定便追加運賃 (Semi-Flex V : 片道5,000円) が必要。
- 従って、D. の計算式 (280,000円 $\times 1/2 + 10,000$ 円 + 5,000円) が正解。

第16問

往路の終点をNYC、復路の始点をCHIとするオープンジョー旅行なので、往路・復路ともに1/2往復運賃を適用する。

問1. 2は「JL Semi-Flex M 運賃」を、問3. 4は「NH Standard U 運賃」を適用す問題だが、両運賃はともに往路運賃と復路運賃が別々に設定され、かつシーズンナリティの適用方が異なるので、注意が必要。

問1 C. 往路：389,000円×1/2 + 復路：424,000円×1/2 + 7,500円

●Semi-Flex M 運賃は運賃計算規定により、HIP チェックは不要であるが、マイレージ計算を行う必要がある。

●シーズンナリティの適用：往路運賃と復路運賃が別々に設定されており、かつ、それぞれに設定されたシーズンナリティを適用しなければならない。

[往路：TYO - LAX - NYC]

●TPM 合計は7925、TYO - NYC のMPM は8086 (PA) なので、運賃の割り増しは不要。

●日本国内の最終地点 (TYO - LAX) からの出発は12/23 (月) なので、TYO - NYC のウィークエンド (W) 運賃を適用する。

●往路のシーズンナリティは、「往路の国際線出発日 (TYO - LAX : 12/23) を基準として往路の旅程に適用する」ので、往路運賃の10/1 ~ 12/23 のシーズンナリティに該当するTYO - NYC のウィークエンド (W) 運賃×1/2 (= 389,000円×1/2) を適用する。

●LAX は途中降機するが、規則は「往路・復路各1回無料で可」となっているので、途中降機は無料で可能である。

●JL 搭乗便 (TYO - LAX/JL062 便) は、特定便追加運賃は不要。

●往路運賃を求める計算式は、389,000円×1/2となる。

[復路：CHI - SFO - TYO]

●TPM 合計は6977、TYO - CHI のMPM は7539 (PA) なので、運賃の割り増しは不要。

●北米内の最終地点 (SFO - TYO) からの出発は1/6 (月) なので、TYO - CHI のウィークデイ (X) 運賃を適用する。

●復路のシーズンナリティは、「復路の北米内の最終地点出発日 (SFO - TYO : 1/6) を基準として復路の旅程に適用する」ので、復路運賃の1/1 ~ 1/6 のシーズンナリティに該当するTYO - CHI のウィークデイ (X) 運賃×1/2 (= 424,000円×1/2) が復路に適用する運賃となる。

●SFO は途中降機するが、往路と同様に途中降機は無料で可能である。

●JL 搭乗便 (SFO - TYO/JL001 便) は、特定便追加運賃 (片道7,500円) が必要。

●よって復路運賃を求める計算式は、424,000円×1/2 + 7,500円となる。

[全旅程の運賃]

●以上から、全旅程運賃算出のための計算式は、C. が正解。

問2 C. 23DEC24 TYO JL LAX AA NYC M1945.00 / - CHI AA SFO JL TYO
Q75.00 M2120.00 NUC4140.00 END ROE100.000000

- Fare Calculation 欄には①出発日、②往路のコンポーネントの旅程と適用運賃、③復路のコンポーネントの旅程と適用運賃、④全旅程の運賃・料金の合計、⑤ ROE の順で表示する。
- 往路の運賃は $389,000 \text{ 円} \times 1/2 (= 194,500 \text{ 円})$ 、復路の運賃は $424,000 \text{ 円} \times 1/2 (= 212,000 \text{ 円}) + 7,500 \text{ 円}$ である。
- マイレージ計算を行ったので、運賃額の前にマイレージ計算の結果（割増無し = M）を表示する。
- 復路の特定便追加運賃は「Q」で表示する。
- 適用運賃、追加運賃、途中降機料金等の各々の日本円額を NUC に換算する場合、日本円 ÷ ROE で算出する。ROE（換算レート）は $1\text{NUC} = \text{JPY}100.000000$ である。
- 従って Fare Calculation 欄の表示は以下の通りとなる。

① 出発日：23DEC24

② 往路のコンポーネント：TYO JL LAX AA NYC M1945.00

* NYC と CHI 間は Surface：/ - で表示

③ 復路のコンポーネント：CHI AA SFO JL TYO Q75.00 M2120.00

④ 全旅程の運賃・料金の合計：NUC4140.00 END

⑤ ROE：100.000000

問3 C. 往路：414,000 円 × 1/2 + 復路：329,000 円 × 1/2

- NH Standard U 運賃は運賃計算規定によりマイレージ計算と HIP チェックは不要である。
- シーズナリティの適用：JL Semi-Flex M 運賃と同様に往路運賃と復路運賃が別々に設定されており、かつ、それぞれに設定されたシーズンリティを適用しなければならない。
- 特定便追加運賃の設定はない。

[往路：TYO - LAX - NYC]

- 太平洋区間（TYO - LAX）の出発日が12/23（月）なので、TYO - NYC のウィークエンド（W）運賃を適用する。
- シーズナリティは、「往路の最初の国際線搭乗日（TYO - LAX：12/23）を基準として往路の旅程に適用する」ので、往路運賃の12/23～12/30のシーズンリティに該当するTYO - NYCのウィークエンド（W）運賃 × 1/2（= $414,000 \text{ 円} \times 1/2$ ）が往路に適用する運賃となる。
- LAX は途中降機するが、規則は「往路・復路各1回無料で可」となっているので、途中降機は無料で可能である。

- よって往路運賃を求める計算式は、 $414,000 \text{ 円} \times 1/2$ となる。
〔復路：CHI - SFO - TYO〕
- 復路の太平洋区間 (SFO - TYO) の出発日が1/6 (月) なので、TYO - CHIのウィークデイ (X) 運賃を適用する。
- シーズナリティは、「復路の最後の国際線搭乗日 (SFO - TYO : 1/6) を基準として復路の旅程に適用する」ので、復路運賃の1/5 ~ 3/31のシーズンリティに該当するTYO - CHIのウィークデイ (X) 運賃 $\times 1/2$ ($= 329,000 \text{ 円} \times 1/2$) が復路に適用する運賃となる。
- 往路と同様に途中降機は無料で可能である。
- よって復路運賃を求める計算式は、 $329,000 \text{ 円} \times 1/2$ となる。
〔全旅程の運賃〕
- 以上から、全旅程運賃算出のための計算式は、C. が正解。

問4 12月25日

- 必要旅行日数の規則は「2日発・開始」なので、往路国際線出発日の翌日から数えて2日目が必要旅行日数の規則の条件を満たすSFO - TYOの最も早い旅行開始日である。 $12/23 + 2 = 12月25日$ 。

第17問

- ①旅程は、ともに往路の終点をLON、復路の始点をROMとするオープンジョー旅行なので、往路・復路とも1/2往復運賃を適用する。
- ②運賃計算規定により、Standard V運賃とValue L運賃はマイレージ計算とHIPチェックは不要であるが、Flex M運賃は通常のマイレージ計算とHIPチェックを行う。
- 往路はTYO - LONの2都市間の旅程なので、マイレージ計算とHIPチェックは不要。復路のROM - PAR - TYOのTPM合計(6894)は、TYO - ROMのMPM(7414/TS)以内に収まるので運賃の割り増しは不要。また3都市とも運賃は同額なのでHIP運賃も無い。従っていずれの運賃を適用しても、運賃の割り増しやHIP運賃の適用は不要である。
- ③Standard V運賃とValue L運賃は往路運賃と復路運賃が別々に設定され、かつ各々のシーズナリティの適用が異なる。
- ④問1～問3は同じ都市を訪問する旅程であるが、各区間の搭乗日や予約・発券の完了日が異なっているので、それぞれの規則・条件に合致した適用可能な運賃を選んだ上で、曜日運賃や途中降機料金、特定便追加運賃なども正しく適用した計算式を選択する。

問1 B. $(200,000 \text{ 円} \times 1/2 + 5,000 \text{ 円}) + (220,000 \text{ 円} \times 1/2 + 20,000 \text{ 円} + 5,000 \text{ 円})$

- ヨーロッパ滞在中における土曜日の滞在が含まれていないので、Value L運賃を適用運賃としている計算式のAは適用不可。(必要旅行日数の規則)
- Flex M運賃とStandard V運賃は、どちらも適用条件を満たすが、設問から安価な運賃であるStandard V運賃を適用運賃とする。= Flex M運賃を適用運賃としている計算式のDも除外。よって「Standard V運賃」を適用運賃としている計算式のBとCをチェックする。
- 往路：TYO - LONの2都市間の旅程。TYO - LONは12/16(月)発なので、往路運賃の10/1～12/26のシーズナリティに該当するウィークデイ(X)運賃(200,000円)を適用する。また2都市間の旅程なので途中降機料金は不要。ただしTYO - LONのNH211便は特定便追加運賃5,000円(片道)が必要。従って往路運賃を求める計算式は、 $200,000 \text{ 円} \times 1/2 + 5,000 \text{ 円}$ となる。
- 復路：ROM - PAR - TYOの旅程。PAR - TYOは12/20(金)発なので、復路運賃のウィークエンド(W)運賃を適用する。復路のシーズナリティは「復路の最後の国際線出発日(12/20)を基準として復路の旅程に適用する」ので、復路運賃の10/1～12/31のシーズナリティに該当するTYO - ROMのウィークエンド(W)運賃(220,000円)を適用する。
- PARは滞在が24時間を超える途中降機地点なので、途中降機料金20,000円

の加算が必要。また復路のNH国際線（PAR - TYO/NH216 便）も特定便なので、特定便追加運賃 5,000 円（片道）が必要となる。

従って復路運賃を求める計算式は、 $220,000 \text{ 円} \times 1/2 + 20,000 \text{ 円} + 5,000 \text{ 円}$ となる。

問 2 A. $(115,000 \text{ 円} \times 1/2 + 5,000 \text{ 円}) + (175,000 \text{ 円} \times 1/2 + 20,000 \text{ 円} + 5,000 \text{ 円})$

● 3つの運賃は、ともに適用条件（ヨーロッパにおける土曜日の滞在、予約・発券の完了日、必要旅行日数など）を満たすので、設問から最も安価な運賃である Value L 運賃を適用運賃とする。= Standard V 運賃を適用運賃としている C と Flex M 運賃を適用運賃としている D の計算式は除外し、「Value L 運賃」を適用運賃としている計算式の A と B をチェックする。

● 往路：12/16（月）発なので往路運賃の 10/ 1 ~ 12/26 のシーズンリティに該当するウィークデイ（X）運賃（115,000 円）を適用する。

TYO - LON の 2 都市間の旅程なので途中降機料金は不要。NH211 便は特定便追加運賃 5,000 円（片道）が必要となる。

従って往路運賃を求める計算式は、 $115,000 \text{ 円} \times 1/2 + 5,000 \text{ 円}$ となる。

● 復路：NH 国際線の PAR - TYO は 1 / 2（木）発なので復路運賃のウィークデイ（X）運賃を適用する。復路のシーズンリティは「復路の最後の国際線出発日（1 / 2）を基準として復路の旅程に適用する」ので、復路運賃の 1 / 1 ~ 1 / 4 のシーズンリティに該当する TYO - ROM のウィークデイ（X）運賃（175,000 円）を適用する。

また PAR は途中降機地点なので、途中降機料金（20,000 円）の加算が必要。および復路の NH 国際線（PAR - TYO/NH216 便）は特定便追加運賃（片道 5,000 円）が必要となる。

従って復路運賃を求める計算式は、 $175,000 \text{ 円} \times 1/2 + 20,000 \text{ 円} + 5,000 \text{ 円}$ となる。

問 3 D. $(550,000 \text{ 円} \times 1/2 + 10,000 \text{ 円}) + (510,000 \text{ 円} \times 1/2 + 10,000 \text{ 円})$

● 予約・発券の完了日は 12 月 11 日（出発の 5 日前にあたる）なので、予約・発券の規則が「予約は旅行開始の 70 日前までに行う」となっている Standard V 運賃（B の計算式）と、「予約は旅行開始の 7 日前までに行う」となっている Value L 運賃（A の計算式）は適用不可。よって適用条件を満たしている「Flex M 運賃」を適用運賃としている計算式の C と D をチェックする。

● 往路：12/16（月）発なのでウィークエンド（W）運賃（550,000 円）を適用。（Flex M 運賃の月曜発はウィークエンド（W）運賃）

2 都市間の旅程なので途中降機料金の加算は不要。NH211 便は特定便追加運賃 10,000 円（片道）が必要である。

従って往路運賃を求める計算式は、 $550,000 \text{ 円} \times 1/2 + 10,000 \text{ 円}$ となる。

- 復路：NH国際線のPAR - TYOは1/1（水）発なので、復路はTYO - ROMのウィークデイ（X）運賃（510,000円）を適用する。なおPARは1月1日の同日乗り継ぎ（24時間以内滞在）なので、途中降機料金の加算は不要。復路のNH国際線（PAR - TYO/NH216便）は、特定便追加運賃10,000円（片道）の加算が必要。

従って復路運賃を求める計算式は、510,000円×1/2+10,000円となる。

第18問

同じ旅程で、折り返し地点を変えたときに（ヒューストン - HOUとシカゴ - CHI）どのような計算を行うのかを問う問題である。出発地点に戻る、連続した旅程（往復旅行または周回旅行）なので、往路・復路ともに1/2往復運賃を適用する。なおJLプレミアムエコノミークラスFlex W運賃は、運賃計算規定により、マイルージ計算とHIPチェックを行う必要がある。また当該運賃は途中降機料金等の支払いは不要。

問1 B. 1,407,000円×1/2×1.10

- 折り返し地点をHOUとするので、往路はTYO - NYC - BOS - CHI - HOUの旅程。

- TPM合計は8720、TYO - HOUのMPMは7989（PA）なので、運賃の割り増しが必要。

$8720 \div 7989 = 1.09150\dots = 1.05 < \text{Factor} \leq 1.10$ に該当するので、運賃割増率は10M（1.10）となる。

- 往路の太平洋横断区間を出発する曜日（TYO - NYC：11/1）は金曜日なので、ウィークデイ（X）運賃を適用する。（Fare Basis = W2X08ZN5）

- HIPチェック：TYO - HOUのウィークデイ（X）運賃が、途中降機地点（TYO - NYC、BOS、CHI）までのウィークデイ（X）運賃より高いので、HIP運賃はない。

- 従って往路運賃は、TYO - HOUのウィークデイ（X）往復運賃×1/2を、10%割り増しで適用しているB.の計算式（1,407,000円×1/2×1.10）が正解。

問2 825,000円

- 折り返し地点はHOUなので、復路はHOU - LAX - TYOの旅程。

- TPM合計は6841、TYO - HOUのMPMは7989（PA）なので、運賃の割り増しは不要。

- 復路の太平洋横断区間を出発する曜日（LAX - TYO：11/15）は金曜日なので、ウィークエンド（W）運賃を適用する。（Fare Basis = W2W08ZN5）

- HIPチェック：TYO - HOUのウィークエンド（W）運賃が、途中降機地点（TYO - LAX）までのウィークエンド（W）運賃より高いので、HIP運賃はない。

- 従って復路運賃は、TYO - HOUのウィークエンド（W）往復運賃×1/2を、

割り増しなしで適用する。 $1,650,000 \text{ 円} \times 1/2 = 825,000 \text{ 円}$

問3 D. $1,351,000 \text{ 円} \times 1/2 \times 1.05$

- 折り返し地点をCHIとするので、往路はTYO - NYC - BOS - CHIの旅程。
- TPM合計は7787、TYO - CHIのMPMは7539 (PA)なので、運賃の割増が必要。
 $7787 \div 7539 = 1.03289\dots = 1.00 < \text{Factor} \leq 1.05$ に該当するので、運賃割増率は5M (1.05)となる。
- 往路の太平洋横断区間を出発する曜日 (TYO - NYC : 11/1) は金曜日なので、ウィークデイ (X) 運賃を適用する。(Fare Basis = W2X08ZN5)
- HIPチェック : TYO - CHI間とTYO - 各途中降機地点 (NYC、BOS) 間のウィークデイ (X) 往復運賃を比較する。
- TYO - BOS (およびTYO - NYC) のウィークデイ (X) 往復運賃 (1,351,000円) がHIP運賃となる。
- 従って往路運賃は、HIP運賃であるTYO - BOSのウィークデイ (X) 往復運賃 $\times 1/2$ を、5%割り増ししているD.の計算式 ($1,351,000 \text{ 円} \times 1/2 \times 1.05$) が正解。

問4 D. $1,650,000 \text{ 円} \times 1/2 \times 1.05$

- 折り返し地点はCHIなので、復路はCHI - HOU - LAX - TYOの旅程。
- TPM合計は7774、TYO - CHIのMPMは7539 (PA)なので、運賃の割り増しが必要。
 $7774 \div 7539 = 1.03117\dots = 1.00 < \text{Factor} \leq 1.05$ に該当するので、運賃割増率は5M (1.05)となる。
- 復路の太平洋横断区間を出発する曜日 (LAX - TYO : 11/15) は金曜日なので、ウィークエンド (W) 運賃を適用する。(Fare Basis = W2W08ZN5)
- HIPチェック : TYO - CHI間とTYO - 各途中降機地点 (HOU、LAX) 間のウィークエンド (W) 往復運賃を比較する。
- TYO - HOUのウィークエンド (W) 往復運賃 (1,650,000円) がHIP運賃となる。
- 従って復路運賃は、HIP運賃であるTYO - HOUのウィークエンド (W) 往復運賃 $\times 1/2$ を、5%割り増ししているD.の計算式 ($1,650,000 \text{ 円} \times 1/2 \times 1.05$) が正解。

第19問

旅行形態はオープンジョー旅行なので往路・復路ともに1/2往復運賃を適用する。また、3つの運賃は相互の運賃結合が可能である。なお、運賃計算規定により、マイレージ計算、HIPチェックのいずれも行う必要がないので、当該項目に関する説明は省略する。

問1 B. $306,000 \text{ 円} \times 1/2 + 543,000 \text{ 円} \times 1/2 + 10,000 \text{ 円}$

●往路：FUK - TYO - SIN の旅程で適用運賃は Special I 運賃

日本国内の最終地点 (TYO - SIN) の出発日は 2/11 (火) なので、Special I 運賃の TYO - SIN のウィークデイ (X) 運賃 (= 290,000 円) を適用する。ただし、往路の始点は FUK であり、FUK 発着運賃は運賃表に記載されていない (東京発着運賃のみ記載されている) ので、東京発着運賃に日本国内アッドオン運賃 (往復 16,000 円) を加算したものが FUK 発着の往復運賃 (290,000 円 + 16,000 円 = 306,000 円) となる。

従って、往路運賃を求める計算式は $306,000 \text{ 円} \times 1/2$ となる。

●復路：PEN - KUL - TYO の旅程で適用運賃は Semi - Flex D 運賃

復路国際線 (KUL - TYO) の出発日は 2/21 (金) であるため、Semi - Flex D 運賃の TYO - PEN のウィークエンド (W) 運賃 (= 543,000 円) を適用する。KUL は滞在が 24 時間を超える途中降機地点なので、途中降機の規則「マレーシア行：KUL で往路・復路各 1 回可 (1 回につき 10,000 円)」により途中降機料金 10,000 円の加算が必要。

従って、復路運賃を求める計算式は $543,000 \text{ 円} \times 1/2 + 10,000 \text{ 円}$ となる。

問2 A. 誤：必要旅行日数の規則。結合可能運賃の規則に記載の通り、必要旅行日数の規則は「結合されるより厳しい運賃規則が全旅程に適用される」。従ってより厳しい (= より長い期間) 規則を適用する。

・Semi - Flex D 運賃の規則は「2 日発・開始」= 往路国際線出発日 (日本国内線は含めない。TYO - SIN : 2/11) の翌日から数えて 2 日目は $2/11 + 2 = 2 \text{ 月 } 13 \text{ 日}$ 。

・Special I 運賃の規則は「復路の最終国際線区間は最初の日曜日以降」= 2 月 16 日 (日)。

以上から Special I 運賃の規則がより長い期日となるので、2 つの運賃を結合する場合の KUL - TYO 間の最も早い旅行開始日は「2 月 16 日」となる。

B. 誤：最長旅行期間の規則。最長旅行期間の規則は両運賃とも「12 ヶ月発・開始 = 旅行開始日 (日本国内線も含める。FUK - TYO : 2/10) から数えて 12 ヶ月目 (1 年後) の同日」なので、最長旅行期間の規則を最大限に適用したときの復路 KUL - TYO 間の旅行開始日は、2026 年 2 月 10 日となる。(予約・発券の完了日や復路国際線の出発日を起算日とはしない)

問3 C. $643,000 \text{ 円} \times 1/2 + 10,000 \text{ 円} + 314,000 \text{ 円} \times 1/2$

●いずれの運賃も旅程以外の適用条件 (必要旅行日数、予約・発券の完了日など) は満たしている。ただし、往路 (TYO - SIN - KUL) は SIN で途中降機す

るので、途中降機の規則が「マレーシア行き：KULで往路・復路各1回可」(= SINでの途中降機は不可)となっているSemi-Flex D運賃とSpecial I運賃は往路に適用することはできない。Semi-Flex J運賃の途中降機の規則は「マレーシア行：KULまたはSINで往路・復路各1回可」(= SINでの途中降機が認められている)となっているので、往路にはSemi-Flex J運賃を適用する。復路は3つの運賃とも適用条件を満たすので、最も安価なSpecial I運賃を適用する。

- 往路：TYO - SIN - KULの旅程で適用運賃はSemi-Flex J運賃
日本国内の最終地点(TYO - SIN)の出発日は2/10(月)なので、Semi-Flex J運賃のTYO - KULのウィークエンド(W)運賃(= 643,000円)を適用する。

SINは滞在が24時間を超える途中降機地点なので、途中降機の規則「1回につき10,000円」により、途中降機料金10,000円の加算が必要。

従って往路運賃を求める計算式は、 $643,000 \text{円} \times 1/2 + 10,000 \text{円}$ となる。

- 復路：PEN - KUL - TYOの旅程で適用運賃はSpecial I運賃
最終国際線区間(KUL - TYO)の出発日は2/20(木)なので、Special I運賃のTYO - PENのウィークデイ(X)運賃(= 314,000円)を適用する。

KULは滞在が24時間以内の乗り継ぎ地点なので、途中降機料金は不要。

従って復路運賃を求める計算式は、 $314,000 \text{円} \times 1/2$ となる。

- 問4 A. 誤：取り消し・払い戻しの規則。結合可能運賃の規則に記載されている通り、取り消し・払い戻しの規則は「結合されるより厳しい運賃規則(=より高額な手数料)が全旅程に適用される。」

- ・Semi-Flex J運賃：2/5に旅行を中止し、すべての予約を取り消すので「旅行開始前」の「①往路の最初の区間の予約便出発時刻より前に取り消しの連絡を行った場合」の規則、「大人40,000円を取り消し手数料として収受し、残額を払い戻す」を適用する。

- ・Special I運賃：「払い戻し不可」

以上から当該条件において取り消しする場合は、Special I運賃の規則(=払い戻し不可)を適用する。

- B. 誤：予約変更・経路変更の規則。結合可能運賃の規則に記載されている通り、予約変更・経路変更の規則は「フェアコンポーネント(運賃計算区間)ごとの運賃規則が適用される。」

復路に適用するSpecial I運賃の予約変更・経路変更の規則は「1回につき変更料金30,000円で可」。従って、無料で変更はできない。また、2/20(木)(=ウィークデイ・X)から2/22(土)(=ウィークエンド・W)への変更なので、曜日運賃の差額やKULでの途中降機料金の徴収も行われる。

第20問

往路の終点をシアトル (SEA)、復路の始点をシカゴ (CHI) とするオープンジョー旅行なので、往路・復路ともに1/2往復運賃を適用する。

Flex B 運賃は、運賃計算規定により、マイルージ計算と HIP チェックを行う必要がある。ただし往路 (TYO - LAX - SEA) は、「Specified Routing (特定経路)」の規則が適用できる旅程である。

問1 C. 575,000 円 × 1/2

- 往路の旅程は、TYO - LAX - SEA であり、TYO (And) - SEA (Between) 間において、LAX を経由 (Via) するので、「Specified Routing (特定経路)」の規則が適用可能である。よって、通常のマイルージ計算を行うと、TPM 計 $6414 \div \text{MPM}5730 \text{ (PA)} = 1.1193\dots$ なので、運賃の割り増しが必要 (15M) となるが、Specified Routing が適用可能 (=マイルージ計算と HIP チェックの両方を行うことなく2地点間の直行運賃をそのまま適用することができる。) なので、運賃の割り増しは不要である。
- NH 国際線区間 (TYO - LAX/NH006 便) の出発は、12月1日 (日) なので、往路のコンポーネントには、TYO - SEA のウィークエンド (W) 運賃 (575,000 円) を割り増しなしで適用する。
- LAX は途中降機するが、途中降機料金の加算は不要である。(途中降機の規則は往路・復路無料で各1回可)
- TYO - LAX の NH006 便は特定便ではないので、特定便追加運賃は不要である。
- よって、往路の運賃算出のための計算式は、C. が正解。

問2 D. 553,000 円 × 1/2 + 10,000 円

- 復路は、CHI - NYC - TYO の旅程なので、通常のマイルージ計算と HIP チェックが必要となる。
- マイルージ計算：TPM の合計は 7470、TYO - CHI の MPM は 7539 (PA) なので、運賃の割り増しは不要。
- NH 国際線区間 (NYC - TYO/NH109 便) の出発は、12月12日 (木) なので、復路のコンポーネントには、ウィークデイ (X) 運賃を適用する。
- HIP チェック：ウィークデイ (X) 運賃を用いて HIP チェックを行う。TYO - CHI のウィークデイ (X) 運賃 (535,000 円) より、TYO - NYC のウィークデイ (X) 運賃 (553,000 円) の方が高いので、TYO - NYC の運賃が HIP 運賃となる。= HIP 運賃 (553,000 円) を割り増しなしで適用する。
- NYC は途中降機するが、途中降機料金の加算は不要である。(往路・復路無料で各1回可)
- NYC - TYO の NH109 便は特定便なので、特定便追加運賃の 10,000 円 (片道) の加算が必要である。

- よって、復路の運賃算出のための計算式は、D. が正解。

問3 A. $535,000 \text{ 円} \times 1/2$

- 復路のNH国際線(NYC - TYO)の搭乗日(12/12 → 12/10)及び搭乗便(NH109便 → NH159便)が変更となった場合の設問。
- マイレージ計算：(問2参照) 運賃の割り増しは不要。
- 曜日運賃：変更後のNH国際線区間(NYC - TYO/NH159便)の出発日が12月10日(火)となっても、曜日の適用は、ウィークデイ(X)である。
- 復路はNYCで乗り換える旅程であるが、NYC - TYOの出発日を変更すると、UA1995便のNYC着は12/9の20:30、NH159便のNYC発は12/10の01:00となるので、NYCは滞在が24時間以内の乗り継ぎ地点となる。
- HIPチェック：NYCは乗り継ぎ地点(HIPチェックの対象外地点)となるので、HIPチェックは不要となる。
- また、NYC - TYOは、NH109便からNH159便に変更となるので、特定便追加運賃(10,000円)は不要になる。(NH159便は加算対象外の便である。)
- 以上からTYO - CHIのウィークデイ(X)運賃 $535,000 \text{ 円} \times 1/2$ を適用している、A. の計算式が正解。

問4 B. 30,000円の取り消し手数料が徴収され、払い戻しが行われる。

- 旅客の都合によって旅行を中止したときの、払い戻しに関する設問。
- 航空券は未使用なので「旅行開始前」の規則が適用される。払い戻しについては、予約便の取り消しの連絡を行ったか、行わなかったに関わらず、「30,000円の取り消し手数料が徴収され、残額が払い戻される」のでB. が正解。

第21問

- ① 旅行形態は往復旅行、周回旅行またはオープンジョー旅行なので、いずれの運賃を適用するときも、往路と復路は、ともに1/2往復運賃を適用する。
- ② Flex B運賃のみ、運賃計算規定により、マイレージ計算とHIPチェックが必要となるが、Flex U運賃とStandard W運賃は、マイレージ計算とHIPチェックは不要である。
- ③ 3つの運賃は、往路と復路にNH国際線の搭乗(利用)便による、特定便追加運賃が設定されている。
- ④ Flex B運賃とFlex U運賃は、運賃を結合することが可能だが、Standard W運賃はFlex B運賃とFlex U運賃との結合はできない。(Standard V/W/S運賃相互間の運賃結合のみ可能)
- ⑤ 問2.と問3.は、設問の条件(旅程や航空券の予約・発券の完了日など)に合致する、最も安価な運賃算出のための計算式を選択する。
- ⑥ Flex U運賃とStandard W運賃は、往路運賃と復路運賃が別々に設定され、かつ各々のシーズンリティの適用方が異なるので注意が必要。

問1 C. (往路) $175,000 \text{ 円} \times 1/2 + 5,000 \text{ 円} + 20,000 \text{ 円}$

(復路) $175,000 \text{ 円} \times 1/2 + 20,000 \text{ 円}$

- 設問は「運賃規則に基づき折り返し地点を設定した場合」となっているが、Standard W 運賃の途中降機の規則は「ヨーロッパ内の乗り換え地点で往路・復路各1回可」、乗り換えの規則は「乗り換え地点で往路・復路各2回可」である。なお、ATHは乗り換え地点に含まれていない。
- LONを折り返し地点とすると、復路の途中降機はPAR・ATH・FRAの3回となるので、LONを折り返し地点とすることはできない。
- PARを折り返し地点とすると、往路の乗り換えはLONの1回だが（LONは滞在が24時間以内の乗り継ぎ地点）、復路の途中降機はATH・FRAの2回となるので、PARを折り返し地点とすることはできない。
- FRAを折り返し地点とすると、往路の乗り換えはLON・PAR・ATHの3回、その内途中降機はPAR・ATHの2回となるので、FRAを折り返し地点とすることはできない。
- ATHを折り返し地点にすると、往路の乗り換えはLONとPARの2回、その内途中降機はPARの1回、復路の途中降機はFRAの1回となる。またいずれの都市も乗り換え地点に含まれているので、ATHを折り返し地点とすることができる。
- 従って、折り返し地点はATHとしなければならない。

[往路] TYO - LON - PAR - ATH

- Standard W 運賃は、運賃計算規定により、マイレージ計算とHIPチェックは不要である。
- 日本国内の最終地点（TYO - LON）を出発する日は2/14（金）なので、往路運賃の1/1～3/31のシーズンリティに該当するTYO - ATHのウィークデイ（X）往復運賃 = 175,000円を適用する。
- NH国際線（TYO - LON）のNH211便は、特定便に該当する。Standard W 運賃の特定便追加運賃は片道5,000円である。
- PARは滞在が24時間を超える途中降機地点なので、途中降機料金の加算（1回につき20,000円）が必要。
- 従って往路運賃を求める計算式は、 $175,000 \text{ 円} \times 1/2 + 5,000 \text{ 円} + 20,000 \text{ 円}$ となる。

[復路] ATH - FRA - TYO

- 往路と同じくマイレージ計算とHIPチェックは不要。
- ヨーロッパ内の最終地点を出発する（FRA - TYO）のは3/3（月）なのでウィークデイ（X）運賃を適用するが、Standard W 運賃の復路運賃のシーズンリティの適用は、復路の最後の国際線（FRA - TYO）の出発日（3/3）を基準と

して復路の旅程に適用するので、復路運賃の1/7～3/31のシーズンリティに該当するTYO - ATHのウィークデイ(X)往復運賃=175,000円を適用する。

- NH国際線(FRA - TYO)のNH204便は、特定便に該当しない。
- FRAは滞在が24時間を超える途中降機地点なので途中降機料金の加算(1回につき20,000円)が必要。
- 従って、復路運賃を求める計算式は、175,000円×1/2 + 20,000円となる。

[全旅程の適用運賃]

- 以上から、C.の計算式が正解。

問2 C. (往路) 410,000円×1/2 + 5,000円 + 20,000円

(復路) 465,000円×1/2 + 5,000円 + 20,000円

- いずれの運賃もヨーロッパ内での土曜日の滞在、必要旅行日数、最長旅行期間、予約の完了日の適用条件は満たしている。
- ただし、復路については、変更手数料を支払うことなくFRA - TYOの予約の変更が可能な運賃を適用するので、予約変更の規則が「1回につき変更手数料20,000円で可」となっているStandard W運賃を復路の旅程に適用することはできない。Flex B運賃とFlex U運賃はどちらも変更手数料を支払うことなく予約の変更が可能だが、設問からより安価な運賃である「Flex U運賃」を復路に適用する。
- 予約の変更を行わない往路は、最も安価なStandard W運賃を適用したいが、当該運賃の結合可能運賃の規則により、Standard W運賃はStandard V/W/S運賃間のみ結合が可能であり、Flex B運賃とFlex U運賃との結合はできない。=復路にFlex U運賃を適用するため、Standard W運賃を往路に適用する(運賃を結合する)ことはできない。従って、次に安価な「Flex U運賃」を往路にも適用する。

[往路] TYO - LON - PAR

- Flex U運賃は、運賃計算規定によりマイルージ計算とHIPチェックは不要である。
- 日本国内の最終地点(TYO - LON)を出発する日は2/14(金)なので、往路運賃の1/1～2/28のシーズンリティに該当するTYO - PARのウィークデイ(X)往復運賃の410,000円を適用する。
- NH国際線(TYO - LON)のNH211便は、特定便に該当する。Flex U運賃の特定便追加運賃は片道5,000円である。
- LONは滞在が24時間を超える途中降機地点なので、途中降機料金の加算(1回につき20,000円)が必要。
- 従って往路運賃を求める計算式は、410,000円×1/2 + 5,000円 + 20,000円となる。

[復路] ATH - FRA - TYO

- 復路も Flex U 運賃を適用するので、マイルージ計算と HIP チェックは不要。
- ヨーロッパ内の最終地点を出発する (FRA - TYO) のは 3/8 (土) なのでウィークエンド (W) 運賃を適用するが、Flex U 運賃の復路運賃のシーズンナリティの適用は、復路の最後の国際線 (FRA - TYO) の出発日 (3/8) を基準として復路の旅程に適用するので、復路運賃の 3/1 ~ 3/31 のシーズンナリティに該当する TYO - ATH のウィークエンド (W) 往復運賃の 465,000 円を適用する。
- NH 国際線 (FRA - TYO) の NH224 便は、特定便に該当するので、特定便追加運賃 (片道 5,000 円) の加算が必要。
- FRA は滞在が 24 時間を超える途中降機地点なので、途中降機料金 (1 回につき 20,000 円) の加算が必要。
- 従って復路運賃を求める計算式は、 $465,000 \text{ 円} \times 1/2 + 5,000 \text{ 円} + 20,000 \text{ 円}$ となる。

[全旅程の適用運賃]

- 以上から、C. の計算式が正解。

*なお、復路の変更は 3/8(土)から 3/7(金)=ウィークエンドからウィークエンドへの変更、かつ同じシーズンナリティなので、変更の結果の差額は発生しない。

問 3 D. (往路) $550,000 \text{ 円} \times 1/2 \times 1.10 + 10,000 \text{ 円} + 20,000 \text{ 円} \times 2$

(復路) $415,000 \text{ 円} \times 1/2 + 20,000 \text{ 円}$

- いずれの運賃も旅程以外の適用条件 (ヨーロッパ内での土曜日の滞在、予約の完了日、最長旅行期間など) は満たしている。

ただし、往路は 2 回の途中降機 (LON と PAR) をするので、途中降機の規則が「ヨーロッパ内で往路・復路各 1 回可」となっている Flex U 運賃と Standard W 運賃を往路の旅程に適用することはできない。

[往路] TYO - LON - PAR - ATH

- 往路には Flex U 運賃と Standard W 運賃は適用できないので、「Flex B 運賃」を適用する。
- 運賃計算規定により、マイルージ計算と HIP チェックが必要となる。
- マイルージ計算: TPM の合計 (7750) が TYO - ATH の MPM (7309/TS) を超えるので、運賃の割り増しが必要。
 $7750 \div 7309 = 1.06033 \dots \Rightarrow 1.05 < \text{Factor} \leq 1.10$ なので、運賃割増率は 1.10 (10M) となる。
- 日本国内の最終地点を出発する (TYO - LON) のは 2/14 (金) なので、ウィークデイ (X) 運賃を適用する。
- LON と PAR のウィークデイ (X) 運賃は ATH のウィークデイ (X) 運賃より低額のため HIP 運賃はないので、TYO - ATH のウィークデイ (X) 往復運賃 (= 550,000 円) を適用する。

- NH 国際線 (TYO - LON) の NH211 便は、特定便に該当する。Flex B 運賃の特定便追加運賃は片道 10,000 円である。
- LON と PAR は滞在が 24 時間を超える途中降機地点なので、途中降機料金 2 回分の加算が必要である。(1 回につき 20,000 円 × 2)
- 従って往路運賃を求める計算式は $550,000 \text{ 円} \times 1/2 \times 1.10 + 10,000 \text{ 円} + 20,000 \text{ 円} \times 2$ となる。

[復路] ATH - FRA - TYO

- 3つの運賃とも適用条件を満たすので、復路には最も安価な Standard W 運賃を適用したいが、当該運賃の結合可能運賃の規則から、Standard W 運賃は Standard V/W/S 運賃間のみ結合が可能であり、Flex B 運賃と Flex U 運賃との結合はできない。= 往路に Flex B 運賃を適用しているため、Standard W 運賃を復路に適用する(運賃を結合する)ことはできない。

従って、次に安価な「Flex U 運賃」を復路の適用運賃とする。

- Flex U 運賃はマイレージ計算と HIP チェックは不要である。
- ヨーロッパ内の最終地点を出発する (FRA - TYO) のは 2/24 (月) なのでウィークデイ (X) 運賃を適用するが、Flex U 運賃の復路運賃のシーズンリティの適用は、復路の最後の国際線 (FRA - TYO) の出発日 (2/24) を基準として復路の旅程に適用するので、復路運賃の 1/4 ~ 2/28 のシーズンリティに該当する TYO - ATH のウィークデイ (X) 往復運賃の 415,000 円を適用する。
- FRA は滞在が 24 時間を超える途中降機地点なので、途中降機料金 1 回分 (20,000 円) を加算する。
- NH 国際線 (FRA - TYO) の NH204 便は、特定便に該当しない。
- 従って復路運賃を求める計算式は、 $415,000 \text{ 円} \times 1/2 + 20,000 \text{ 円}$ となる。

[全旅程の適用運賃]

- 以上から、D. の計算式が正解。

問 4 C. 2月8日

予約・発券の規則。結合可能運賃の規則に記載の通り、発券の規則は「結合されるより厳しい運賃規則 (= より早い時期) が全旅程に適用される」。

・ Flex B 運賃の規則は「予約完了後 7 日以内に行う」= $2/5 + 7 = 2 \text{ 月 } 12 \text{ 日}$

・ Flex U 運賃の場合、予約の完了日 (2/5) は旅行開始 (2/14) の 9 日前にあたるので、「予約が旅行開始の 28 日前 ~ 旅行開始前」の規則「予約完了後 3 日以内。ただし旅行開始前まで」を適用する。= 予約完了後 3 日以内 = $2/5 + 3 = 2 \text{ 月 } 8 \text{ 日}$

以上から Flex U 運賃の規則が、最も早い期日となるので、2つの運賃を結合する場合の航空券の発券が可能な最終日は「2月8日」となる。