

LCC参入による地域への 経済波及効果に関する調査研究

国土交通省 国土交通政策研究所
前研究官 渡辺伸之介

平成27年5月20日

1. ～背景～ LCCの地方路線への参入
2. LCC利用者へのアンケート調査結果
3. LCC参入による地域への経済波及効果の分析(国内線)
4. LCC利用者による経済波及効果の推計(国際線)
5. LCC就航に伴う地域経済への影響調査

1. ～背景～ LCCの地方路線への参入

【補足】

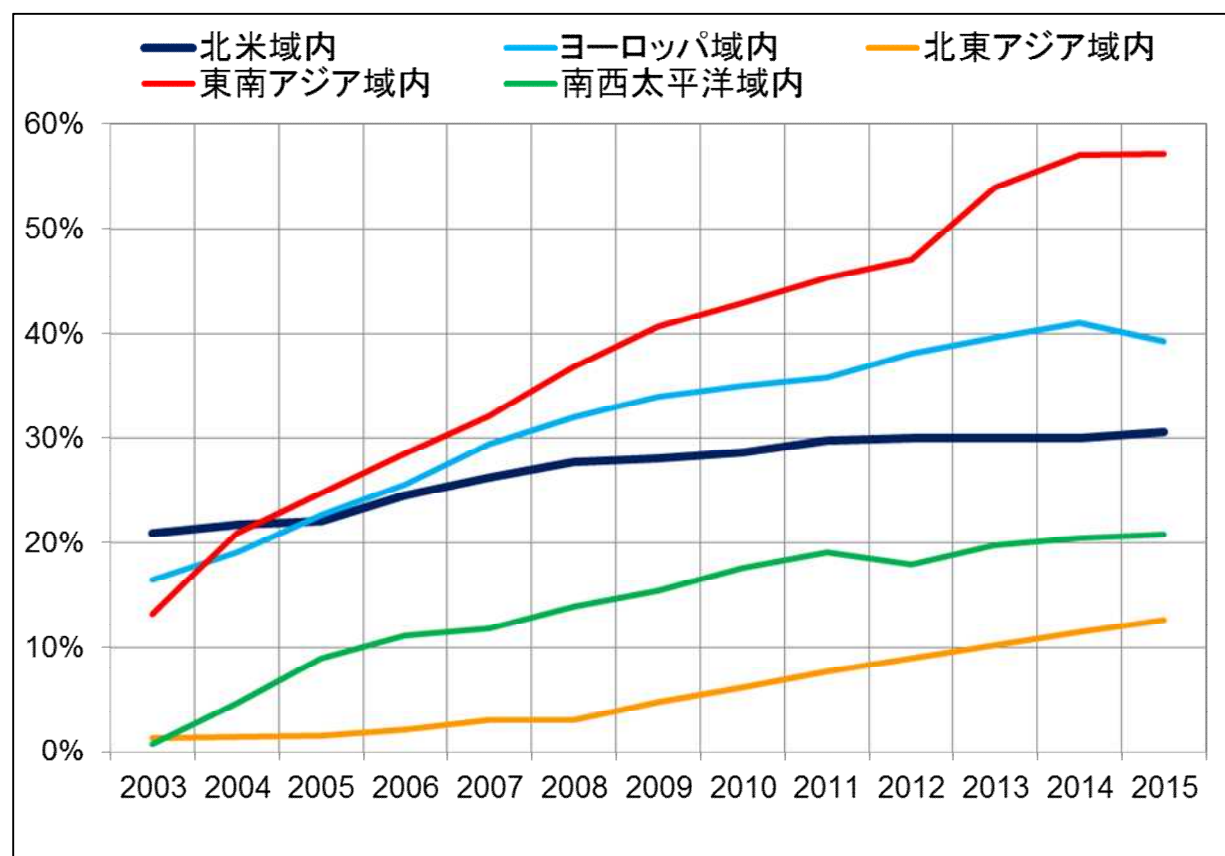
LCC(Low Cost Carrier) : 低費用航空会社

FSC(Full Service Carrier) : レガシーキャリア、大手航空会社

1. LCCの地方路線への参入

○世界各地におけるLCCのマーケットシェア

LCCは欧米をはじめアジア諸国においてもサービスを展開しており、世界各地でマーケットシェアを増加させてきた。日本を含む北東アジア域内では、LCCの市場への登場が他地域に比べて遅いこともあるが、2014年時点でのシェアで比較すると相対的に低く今後の増加が期待される。



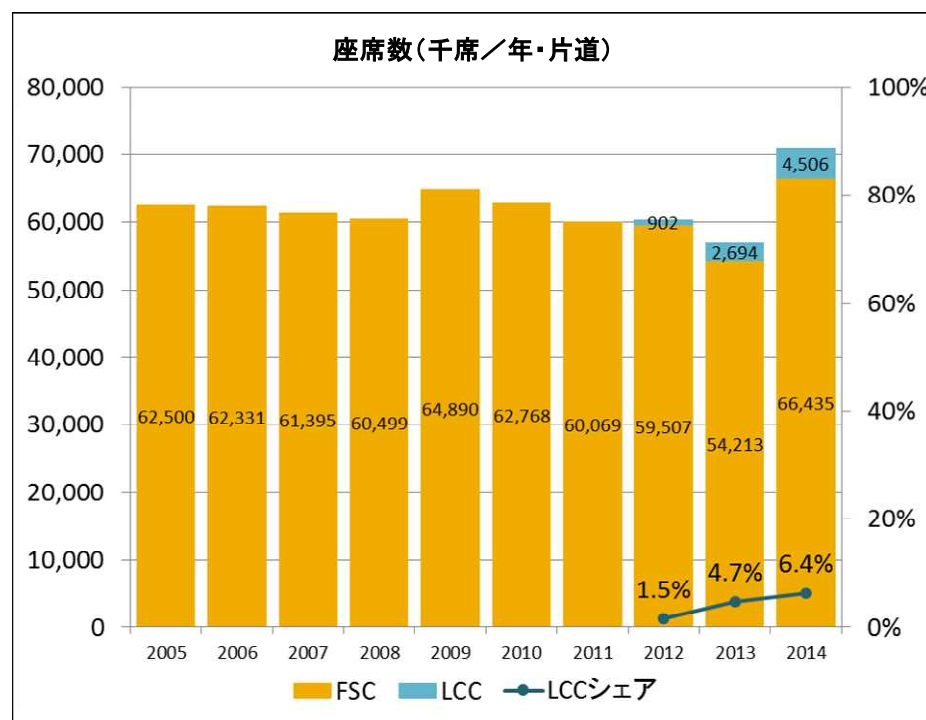
世界各地におけるLCCのマーケットシェア

出所)CAPA Centre for Aviation

1. LCCの地方路線への参入

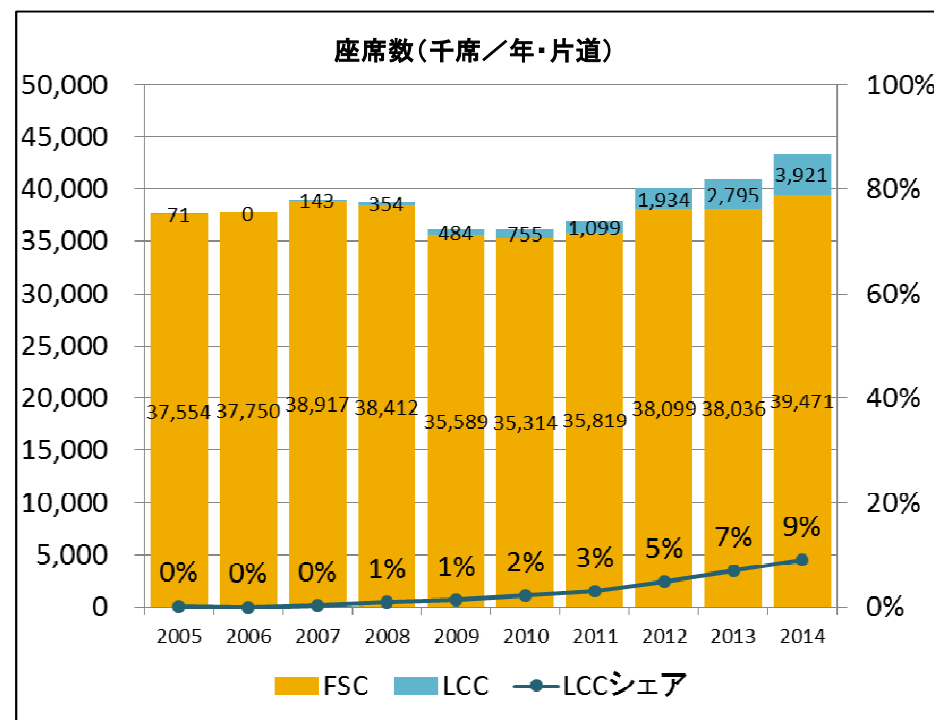
○我が国のLCCのマーケットシェア

我が国のLCC シェアは国内線(左図)、国際線(右図)ともに継続して増加しているが、2014年時点で国内線6.4%、国際線9%である。諸外国と比べると相対的にシェアは低く今後の更なる増加が見込まれる。さらに、2015年2月に閣議決定された交通政策基本計画においても2020年のLCCシェアの目標を国内線14%、国際線17%と定めており、今後さらにLCC需要が拡大することが期待される。



国内線提供座席数の推移

出所) UBM Aviation「OAG MAX時刻表データベース」(1998-2014暦年)をもとに集計



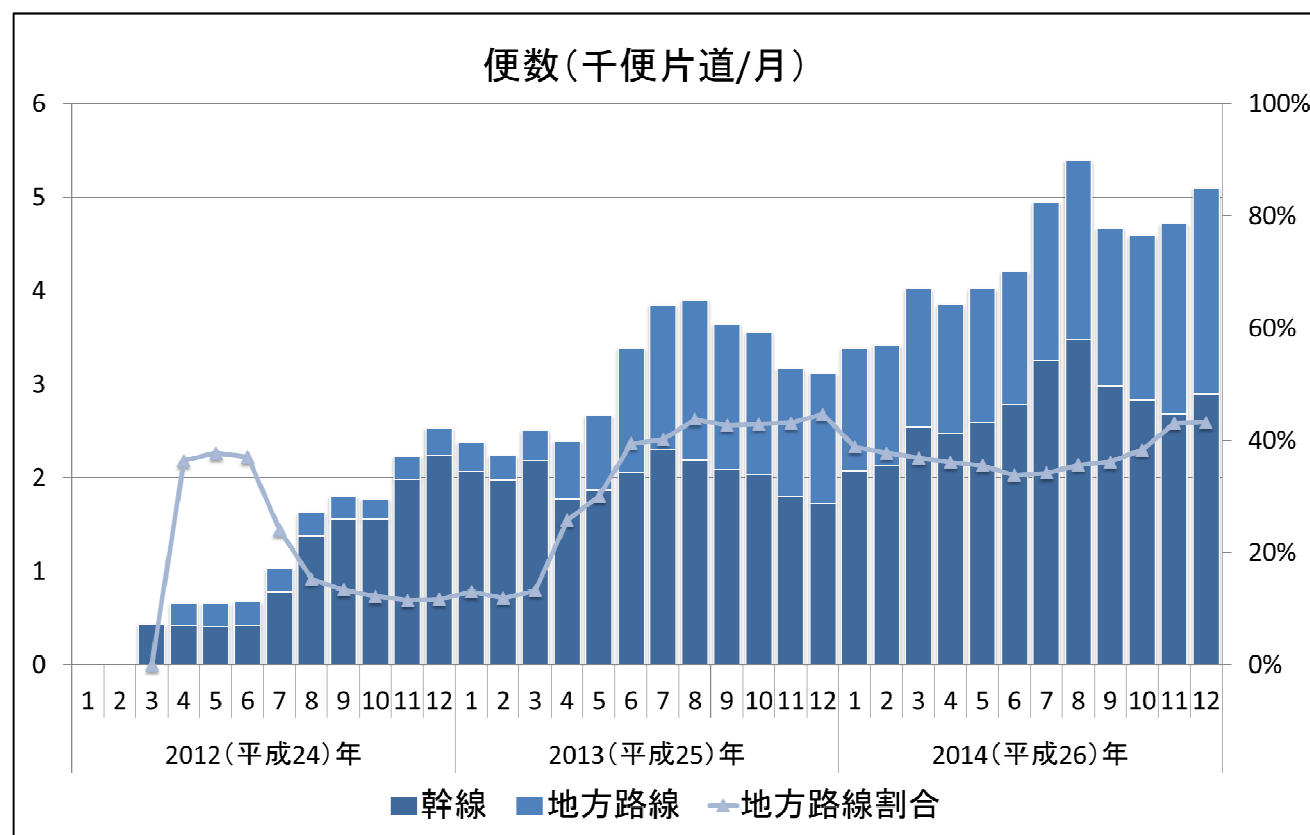
国際線提供座席数の推移

出所) CAPA Center for Aviationのデータをもとに集計

1. LCCの地方路線への参入

○我が国のLCCの便数の推移

下図は2012年3月に国内航空市場にLCCが参入して以降の国内航空路線における幹線地方路線別のLCCの便数の推移である。季節的な増減はあるもののLCCの便数が全体として伸びる中、地方路線の便数も増加している。今後もLCCシェアの拡大に伴い地方路線の拡充が期待されるところである。



国内線LCCの便数の推移

出所) OAG時刻表をもとに作成

1. LCCの地方路線への参入

○我が国のLCCの運賃の傾向

下表は運賃について航空会社のウェブサイト进行调查した結果のうち、首都圏発着全路線のFSCとLCCの下限運賃の平均運賃差についての表である。

幹線で約1万円、地方路線で約1万7千円であり、地方路線ほど価格差が大きいことから、地方路線へのLCC参入は航空運賃の面では幹線への参入に比べ影響が大きいと考えられる。

	FSC下限運賃 (平均)	LCC下限運賃 (平均)	運賃差額
幹線	16,550円	5,965円	10,585円
地方路線	24,396円	6,652円	17,744円

首都圏発着全路線のFSCとLCCの下限運賃の平均運賃差

出所)2014年9月時点で国内空港にLCCが就航している路線全てを調査対象路線として、2014年10月(調査日2014年9月)でWEBによる運賃調査を実施した。

1. LCCの地方路線への参入

OLCCの地方路線への参入の期待

このようにLCCの就航拡大により地方路線が活性化し、地域経済にもよい影響を与えることが期待される一方で、観光消費額に関する各調査では、LCC旅客の消費傾向はFSC旅客に比べ小さいという調査結果や、LCC利用により浮いたお金を旅行中の他の消費に回すといった調査結果もあり、LCCが就航することで地方経済に与える影響については更なる検討が必要である。

以上を踏まえ、本調査ではLCCの参入が地方路線の維持拡充や地方活性化に寄与することを期待し、LCC参入による地方への経済効果を定量的、定性的に分析した。

2. LCC利用者へのアンケート調査結果

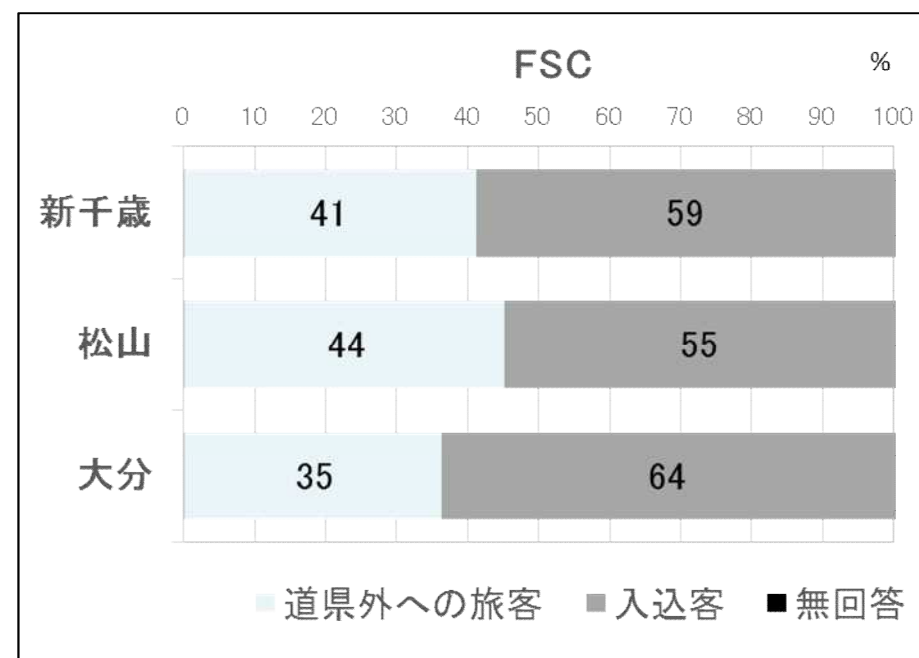
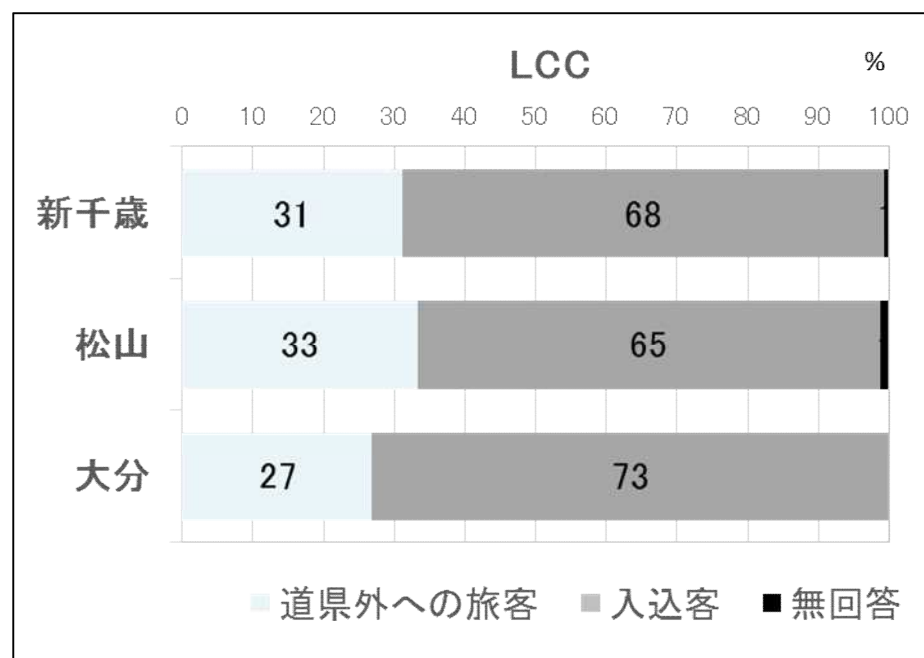
新千歳空港、松山空港、大分空港においてLCCを利用する国内線出発客に対して搭乗待合室にて記入式のアンケート調査を実施した結果を紹介する。

調査日	平成26年10月26日(日)27日(月)	平成26年10月19日(日)、20日(月)
調査実施空港	新千歳	松山、大分空港
調査対象	上記空港を出発する以下のLCC便の利用客(※日本語ができる利用者に限る。)	
	新千歳-成田：ジェットスター・ジャパン バニラ・エア 新千歳-関空：Peach Aviation ジェットスター・ジャパン 新千歳-中部：ジェットスター・ジャパン	松山-成田　：ジェットスター・ジャパン 松山-関空　：Peach Aviation 大分-成田　：ジェットスター・ジャパン 大分-関空　：ジェットスター・ジャパン
調査方法	各空港の搭乗待合室内(制限区域)にて調査票を配布し、搭乗前までに回収	
回収標本数	新千歳：701	松山：410、大分：282
調査内容	○利用航空会社 ○旅行目的 ○旅行先都道府県 ○今回の旅行に関する消費額(旅行中、旅行前後) ○LCCがなかった場合の行動 ○LCC・旅行先の訪問経験 ○旅行泊数 ○個人・団体旅行の状況 ○LCCを利用してよかった点	

2. LCC利用者へのアンケート調査結果

○LCC利用者の入込客の割合

LCC利用者のうち入込客の比率はいずれの空港も約70%であり、FSC利用者のうちの入込客が60%程度であるのに比べて割合が高い。なお、この違いの背景としてはLCCの就航により大都市圏側の利用者が、航空運賃の価格に敏感に反応していると考えられる。このため、LCC便は地方空港の地域経済への貢献が大きいとも考えられる。



LCC利用者とFSC利用者の居住地の比較

出所) LCC: 本調査で実施したアンケート、FSC: 航空旅客動態調査(2011年度)

2. LCC利用者へのアンケート調査結果

〇LCCによる新規誘発需要の割合

本調査では、LCC就航に伴う新規需要をアンケートにより把握した。具体的にはLCC利用者消費アンケートの問15「今回、LCCがなかったら、ご旅行はどうされましたか？」の回答結果から分類した。各空港のLCCの新規誘発需要に大きな差はなかった。この値は昨年度実施したインターネットアンケートにおいてもLCC利用者のうち約16%が「LCCがなかったら旅行をしていなかった」と回答していることや、国土交通省がPeach Aviation、エアアジア・ジャパンの成田、関空発の国内線利用者を対象に2013年9月に実施したアンケートで「LCCがなかった場合の今回の代替手段」としては「移動していない」が21%となっていることと概ね一致する。

需要分類	新千歳空港	松山空港	大分空港	合計
LCC新規誘発需要	<u>16.2%</u>	<u>17.5%</u>	<u>18.0%</u>	<u>17.0%</u>
他地域からの転換需要	4.0%	9.0%	8.7%	6.3%
FSCからの転換需要	72.7%	37.4%	51.7%	59.0%
他モードからの転換需要	3.5%	32.7%	20.3%	14.7%
無回答	3.5%	3.3%	1.2%	3.0%

需要分類別のLCC利用者の割合
出所) OAG時刻表をもとに作成

2. LCC利用者へのアンケート調査結果

○ LCC利用者の旅行中の消費額

各空港でのアンケート結果から各空港への入込客のうち需要分類別に利用者の消費額を算出した結果を下表に示す。

空港別の消費額の特徴として新千歳空港が大きく、大分、松山空港が小さい。各空港で共通している傾向としては、LCC新規誘発需要の消費額がFSCからの転換需要の消費額よりも低いことがわかる。

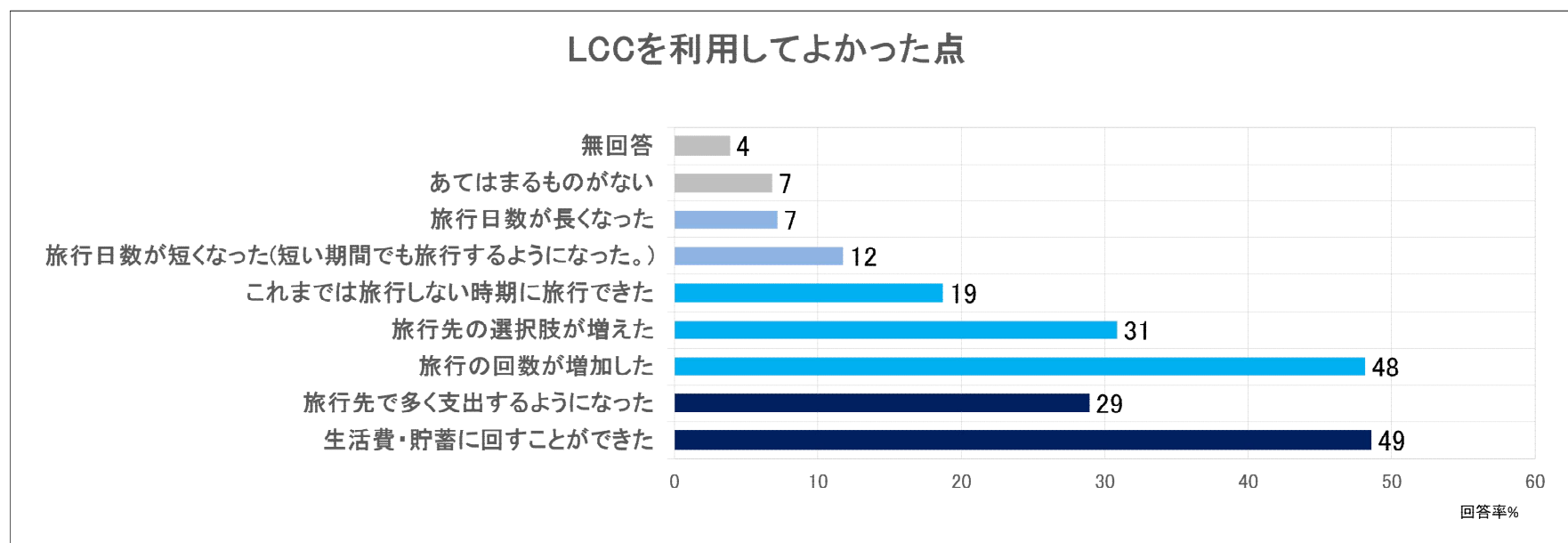
需要分類		新千歳空港		松山空港		大分空港	
LCC 新規誘発需要	LCCが就航 しなければ 来なかった 旅客	<u>37,428</u>	36,209	<u>27,894</u>	32,803	<u>31,070</u>	31,715
他地域からの 転換需要		32,090		42,847		32,952	
FSCからの 転換需要	LCCが就航 しなくても来 た旅客	<u>44,670</u>	44,201	<u>31,605</u>	27,135	<u>40,438</u>	40,683
他モードからの 転換需要		33,437		22,498		41,271	

2. LCC利用者へのアンケート調査結果

〇LCCを利用してよかった点

LCCを利用してよかった点として、消費面では運賃が安くなったことで、「生活費・貯蓄に回すことができた」が約半数、「旅行先で多く支出するようになった」が約3割の回答率であった。

また、「旅行の回数が増加した」は約半数、「旅行先の選択肢が増えた」が約3割おり、ここでも新規需要誘発や他地域からの転換需要の存在が示唆されている。

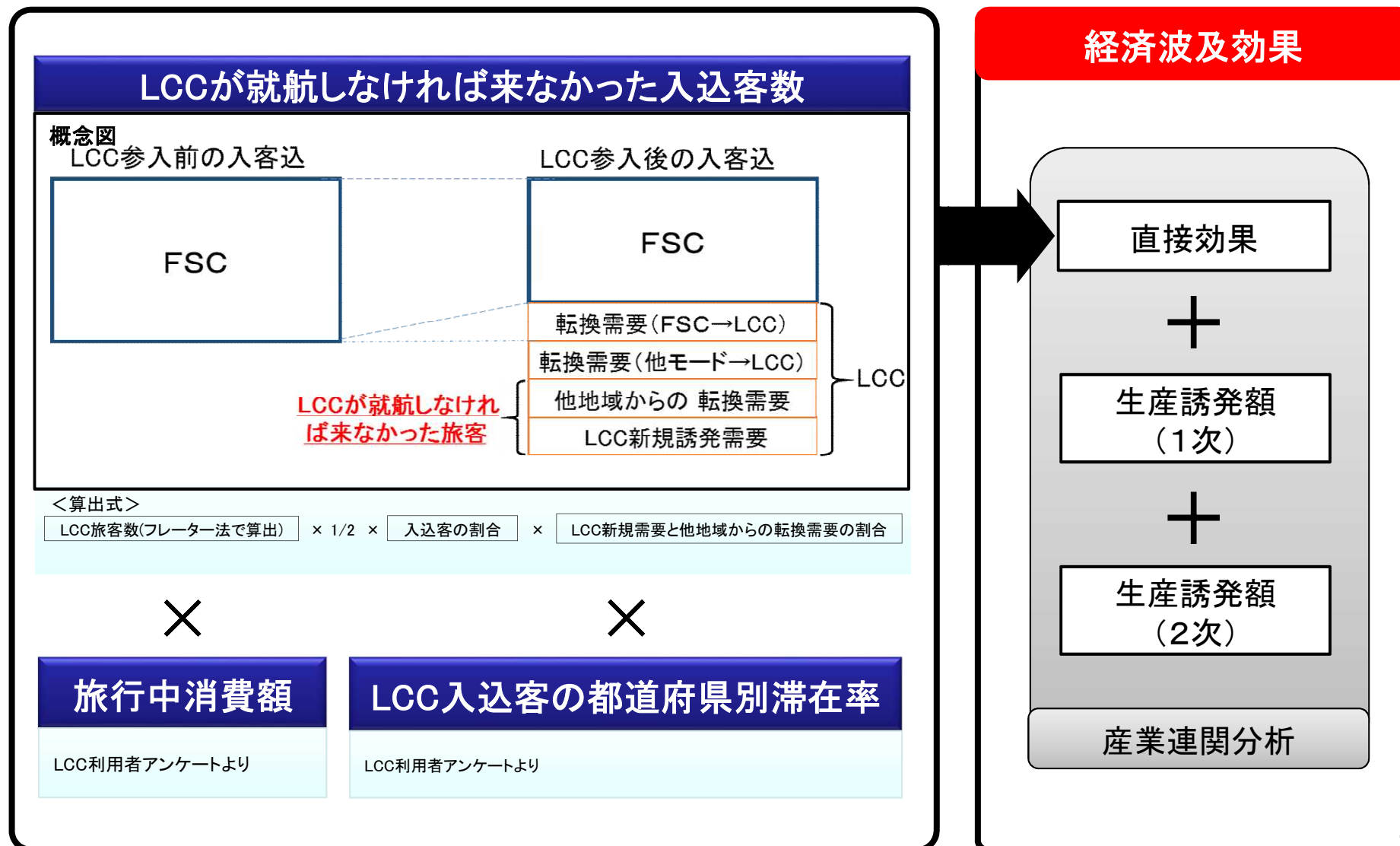


3. LCC参入による地域への経済波及効果 の分析(国内線)

アンケートを実施した新千歳空港、松山空港、大分空港を対象に、LCC就航に伴う経済効果(直接効果)を算出し、さらに産業連関分析により生産誘発額を算出し、両者の合計である地域における経済波及効果を定量的に推計した結果を紹介する。

3. LCC参入による地域への経済波及効果の分析(国内線)

○ 経済波及効果の推計方法の概念図



3. LCC参入による地域への経済波及効果の分析(国内線)

○ 経済波及効果の推計結果

北海道に及ぼす経済波及効果は約70億4千万円／年、愛媛県に及ぼす経済波及効果は約7億7千万円／年、大分県に及ぼす経済波及効果は約9億6千万円／年となった。この経済波及効果はLCC就航期間中は継続的に発生するものと解釈される。

LCC新規誘発旅客の1人当たりの消費額はFSCからの転換旅客に比べ小さいものの、新規誘発需要や他地域からの転換需要が相当量あるため、LCCの就航は地域に相当の経済効果をもたらすことがわかった。

百万円/年

		北海道	愛媛県	大分県
【直接効果】	①直接効果	3,916	490	614
	②中間投入額	1,436	143	177
【1次波及効果】	③域内自給額	1,306	130	157
	④生産誘発額(1次)	1,919	176	214
【2次波及効果】	⑤雇用者所得額計	1,499	164	197
	⑥消費誘発額	1,163	128	153
	⑦域内消費誘発額	879	84	106
	⑧生産誘発額(2次)	1,201	106	135
	⑩雇用者所得額(2次)	306	23	31
⑨経済波及効果の合計額①+④+⑧		7,036	772	962

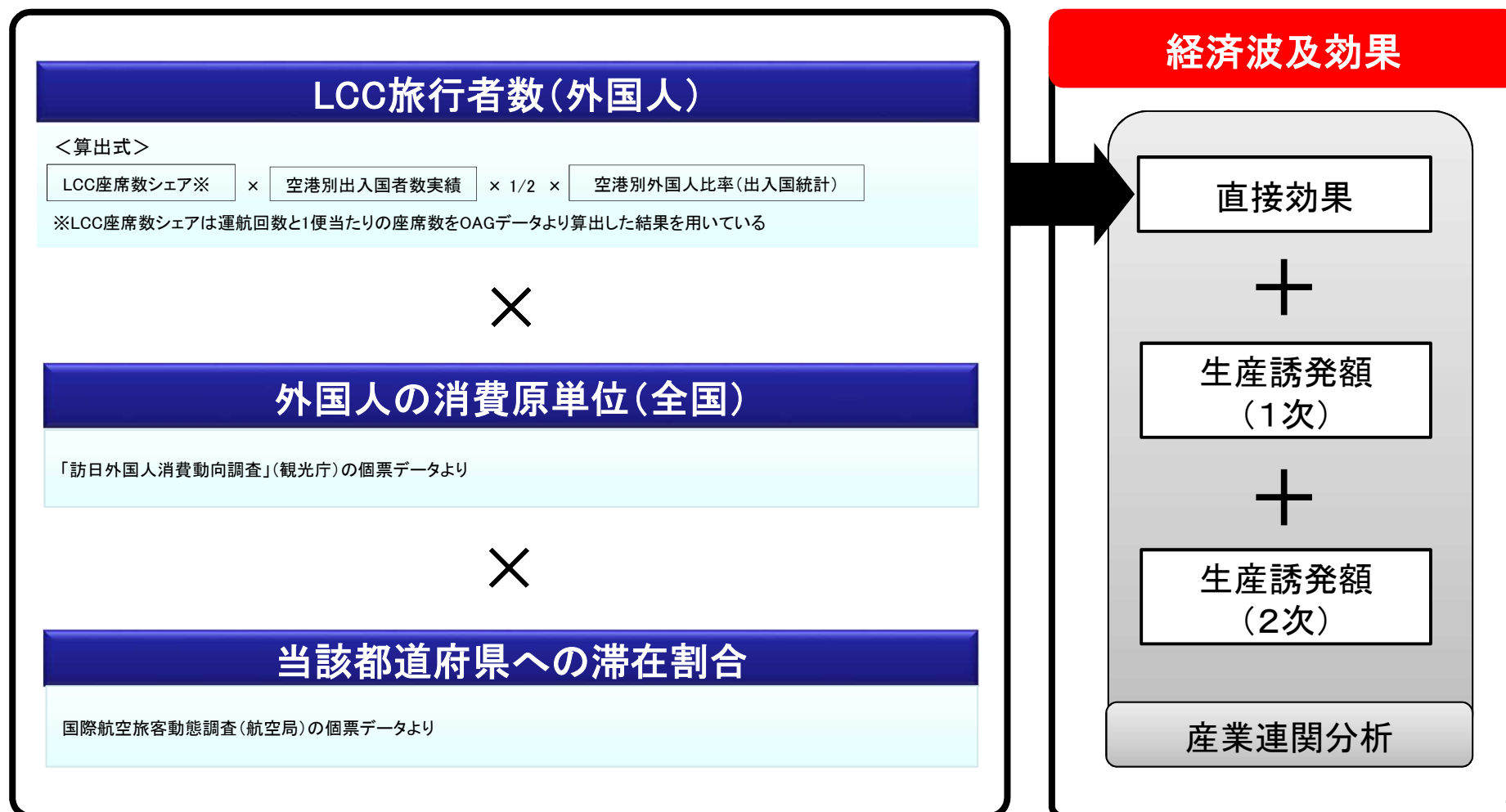
4. LCC利用者による地域への経済波及効果 の推計(国際線)

国際線LCC路線の経済波及効果の推計は地方空港で国際線LCC需要が比較的多い茨城空港、高松空港を対象とした。

4. LCC利用者による地域への経済波及効果の推計(国際線)

○ 経済波及効果の推計方法

国内線の経済波及効果の推計方法とは異なり、新規誘発需要に限らず、FSCからの転換需要も含めたLCC利用者全体のうち外国人旅客を対象として経済効果について直接効果を算出する。



4. LCC利用者による地域への経済波及効果の推計(国際線)

○ 経済波及効果の推計結果

国際線LCC就航による地域への経済波及効果は茨城県で5.27億円／年、香川県で3.73億円／年となった。

国内線の算出と異なり、新規誘発需要に限っていない点に注意を要するが、国際線LCCの誘致も地域経済に一定の効果をもたらしている。

		百万円/年	
		茨城県	香川県
【直接効果】	①直接効果	338	232
	②中間投入額	99	60
【1次波及効果】	③域内自給額	83	53
	④生産誘発額(1次)	114	77
【2次波及効果】	⑤雇用者所得額計	115	84
	⑥消費誘発額	89	65
	⑦域内消費誘発額	58	48
	⑧生産誘発額(2次)	75	65
	⑩雇用者所得額(2次)	15	16
⑨経済波及効果の合計額①+④+⑧		527	373

5. LCC就航に伴う地域経済への影響調査

LCC就航に伴う地域経済等へ具体的な影響について、国内外のLCCが就航する空港、自治体、観光協会等にヒアリングした結果を整理した。特に大きな影響が見られた奄美大島と韓国の済州島の事例を中心に紹介する。

5. LCC就航に伴う地域経済への影響調査

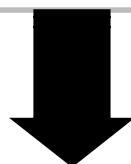
○入込客の増加

<奄美大島>

2014年7月よりバニラ・エアが成田路線に1日1便で就航して以降、7～12月までの首都圏間の旅客数が前年比1.84倍となり大幅に入込客数が増加している。

<濟州島(韓国)>

2006年よりLCCが就航を開始し、2014年時点で国内線旅客数の約56%をLCCが占めるまでに成長しており、就航前に比べ2014年時点で旅客数は約2倍に達している。



○入込客増加による影響

<奄美大島>

宿泊施設の稼働率の向上や地元企業の経済効果の実感、旅行商品の増加が見られた。在京メディアのロケ、高校生の部活の合宿なども出てきた。

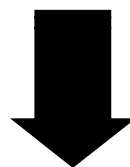
<濟州島(韓国)>

地元の商店街やレストランの充実、不動産の価値の上昇、雇用や所得の増加が見られ、2012年時点での観光収入が就航前に比較して約3倍に増加している。

5. LCC就航に伴う地域経済への影響調査

○客層の変化

FSCを利用する観光客はツアー客が多く、定番の観光地の訪問や大規模ホテルに宿泊することが多かったが、LCCを利用した観光客は若年層、低所得、個人旅行といった特徴がある。



○客層の変化による影響

<奄美大島>

民宿などの小規模宿泊施設の利用者数、レンタカー、レンタバイク利用者数の増加や空港案内所の訪問者の増加、地元の飲み屋街など住民に近い場所での消費の増加などの変化が生じている。

<濟州島(韓国)>

ペンションなどの小規模の宿泊施設の増加がみられるとともに、レンタカー利用者が増大しており、台数は就航前の約2倍となっている。また、増加する個人客に対応したハイキングコースの整備や医療・美容ツーリズムを充実するなど個人客の受入体制が進んでいる。

5. LCC就航に伴う地域経済への影響調査

○地元住民の旅行への影響

地元住民の旅行への影響として、奄美大島では社会人大学生として東京の大学への通学、法事への家族全員での参加などの変化が見られ、濟州島では住民の島外への旅行回数が増加するなどの影響がみられる。

【結論】

LCCの就航は旅客数の増加のみならず、FSCとは異なる客層、すなわち若者や個人客の増加により新たな観光需要が発生することがわかった。LCCの就航による地元への経済効果を最大化するためには、特に個人客の受入体制の充実を図る必要があると考えられる。

- ① 低コスト・低運賃により需要を誘発するLCCの地方低需要路線参入への期待
 - ・ 2014年末で、LCCの地方路線は2204便/月、LCC全体の便数の約43%
 - ・ 2000年代にFSCが撤退した69路線のうちLCCにより6路線が復活した。
 - ・ FSCとLCCの価格差は幹線より地方路線が大きい。

- ② 3空港(新千歳、松山、大分)でのLCC利用者アンケート結果の分析
 - ・ LCCはFSCに比べ地方への入込客の割合が大きい(LCC約6割、FSC約7割)。
 - ・ LCC新規需要誘発は16.2%~18%で空港間の差は小さい。
 - ・ LCC利用者のうち新規誘発利用者の一人あたりの旅行消費額は、FSC転換利用者よりもやや少ない。

- ③ 3空港(新千歳、松山、大分)へのLCC参入による経済波及効果
 - ・ LCC就航により新規需要が誘発されることから相当の経済効果が生じている。
 - ・ 新千歳空港のLCC誘発需要による北海道への波及効果 約70億円/年
 - ・ 松山空港のLCC誘発需要による愛媛県への波及効果 約7億7千万円/年
 - ・ 大分空港のLCC誘発需要による大分県への波及効果 約9億6千万円/年

④国際線LCCの外国人旅客による経済波及効果

- ・ 茨城空港の国際線外国人旅客の茨城県への波及効果 約5億3千万円／年
- ・ 高松空港の国際線外国人旅客の香川県への波及効果 約3億7千万円／年

⑤ 地方空港へのヒアリング調査

- ・ LCCの就航により、入込客の増加のみならず、個人客・若年層の利用者の増加等の客層の変化がみられる。客層の変化に伴い小規模宿泊施設の利用者増やツアーでは立ち寄らない地元の商店街・飲食店への客の増加が見られた。(特に奄美大島では顕著)
- ・ LCC就航先の地方は個人客への対応体制を整える必要がある。