資料編

目 次

資料編 1

第 1 章 OAG データ 7
1.1 OAG データの概要と特性 7
（2）OAG データの形式 7
（3）OAG データの妥当性の確認 11
1.2 OAG Traffic Data の特徴のまとめ 14

第 2 章 アンケート詳細 15

第 3 章 アンケート結果 64
3.1 基本情報 64
（1）性別 64
（2）居住地域 65
（3）職業 66
（4）利用経験 69
（5）乗継利用 70
（6）利用路線 71
（7）旅行時期 73
（8）送迎人数 73
（9）ツアー利用者以外の運賃分布（外れ値除外前） 74
（１０）アクセス費用 78
（１１）イグレス費用 81
（１２）総費用 84
3.2 所要時間 86
（1）アクセス所要時間 86
（2）イグレス所要時間 88
3.3 出発時間帯 90
3.4 アクセス・イグレス交通機関 91
（1）最後に利用したアクセス交通機関 91
（2）最初に利用したイグレス交通機関 93
（3）自家用車の取り扱い 93
3.5 利用動機 94
（1）LCC 利用者 94
（2）FSC 利用者 96
（3）高速バス利用者 96
（4）鉄道利用者 97
（5）LCC を利用しなかった理由（自由回答結果） 98
（6）新規誘発需要の分析 99

第 4 章 他モード事業者（アクセス交通）の取組調査 108

第 5 章 国内外の地方空港の誘致活動に関するケーススタディ（事前調査） 112
5.1 空港マーケティングの成長・マーケティングコスト 112
5.2 インセンティブの事例 114
（1）Air Service Development for Regional Agencies での整理 115
（2）AIRPORT MARKETING での例示 118
5.3 路線開発会議 120
5.4 海外調査先の基本情報 122
（1）Routes に参加しているオーストラリアの組織 122
（2）オーストラリアの空港利用者数 123
（3）連邦政府の取組 124
（4）地域の取組 126
（5）ケアンズ空港 128
（6）ダーウィン空港 129
5.5 国内調査先の基本情報 130
（1）茨城空港 130
（2）佐賀空港 133
（3）大分空港 137
（4）松山空港 139
（5）長崎空港 142
（6）宮崎空港 145
（7）仙台空港 147
（8）新石垣空港 149

表 目 次

表 1-1　OAG Traffic Data のデータレコード数 7
表 1-2　OAG Traffic Data のデータ項目一覧 8
表 1-3　OAG Traffic Data のデータ例 9
表 1-4　国内線輸送実績 11
表 1-5　航空会社別国内線輸送実績（2012 暦年） 11
表 1-6　平均航空運賃データの捕捉率 12
表 1-7　運賃データの妥当性の検証 13
表 2-1　問 SC2F で選択できる路線の条件 18
表 2-2　問 SC3E で選択できる路線の条件 20
表 2-3　LCC と競合する高速バス区間 22
表 2-4　LCC と競合する鉄道区間 24
表 3-1　交通機関別　利用経験回数 69
表 3-2　LCC 利用者の利用路線（直近１年間の人数） 71
表 3-3　FSC 利用者の利用路線（直近１年間の人数） 71
表 3-4　高速バス利用者の利用路線（直近１年間の人数） 72
表 3-5　鉄道利用者の利用路線（直近１年間の人数） 72
表 3-6　交通機関別　旅行時期分布 73
表 3-7　交通機関別　送迎者数分布 73
表 3-8　交通機関別　運賃分布 74
表 3-9　価格帯の把握方法 75
表 3-10　主要 4 区間における主要交通機関の価格帯 75
表 3-11　運賃の外れ値の基準 77
表 3-12　アクセス・イグレス費用の概算ルール 78
表 3-13　交通機関別　アクセス費用（道央地域） 79
表 3-14　交通機関別　アクセス費用（首都圏） 79
表 3-15　交通機関別　アクセス費用（近畿圏） 79
表 3-16　交通機関別　アクセス費用（福岡・佐賀） 79
表 3-17　出発地域別　アクセス費用 80
表 3-18　交通機関別　イグレス費用（道央地域） 82
表 3-19　交通機関別　イグレス費用（首都圏） 82
表 3-20　交通機関別　イグレス費用（近畿圏） 82
表 3-21　交通機関別　イグレス費用（福岡・佐賀） 82
表 3-22　到着地域別　イグレス費用 83
表 3-23　交通機関別　総費用（道央地域　⇄　首都圏） 85
表 3-24　交通機関別　総費用（首都圏　⇄　近畿圏） 85
表 3-25　交通機関別　総費用（首都圏　⇄　福岡・佐賀） 85
表 3-26　交通機関別　総費用（近畿圏　⇄　福岡・佐賀） 85
表 3-27　交通機関別　アクセス所要時間（道央地域） 86
表 3-28　交通機関別　アクセス所要時間（首都圏） 86
表 3-29　交通機関別　アクセス所要時間（近畿圏） 86
表 3-30　交通機関別　アクセス所要時間（福岡・佐賀） 87

表 3-31　交通機関別　イグレス所要時間（道央地域）.....88
表 3-32　交通機関別　イグレス所要時間（首都圏）.....88
表 3-33　交通機関別　イグレス所要時間（近畿圏）.....88
表 3-34　交通機関別　イグレス所要時間（福岡・佐賀）.....89
表 3-35　交通機関別　出発時間帯の分布.....90
表 3-36　最後に利用したアクセス交通機関.....91
表 3-37　LCC 利用者のうち最後に利用したアクセス交通機関が 「タクシー、ハイヤー」であった人の回答状況.....92
表 3-38　最初に利用したイグレス交通機関.....93
表 3-39　LCC 利用者の項目別重視度（LCC3 社以外の航空会社との比較）.....94
表 3-40　LCC 利用者の項目別重視度（高速バスとの比較）.....94
表 3-41　LCC 利用者の項目別重視度（鉄道との比較）.....95
表 3-42　FSC 利用者の項目別重視度（LCC3 社との比較）.....96
表 3-43　高速バスの項目別重視度（LCC3 社との比較）.....96
表 3-44　鉄道利用者の項目別重視度（LCC3 社との比較）.....97
表 3-45　高速バス利用者が LCC を利用しなかった理由（自由回答）.....98
表 3-46　鉄道利用者が LCC を利用しなかった理由（自由回答）.....98
表 3-47　LCC が参入することで旅行することになった人の特性分析に用いる分類.....99
表 3-48　LCC との競合区間を運行する鉄道及びバス事業者一覧.....108
表 3-49　アメリカにおける空港の規模別マーケティングコスト（2012 年）.....113
表 3-50　サウスシャルルロア空港とライアンエアの協定内容（年間）.....114
表 3-51　直接的な支払いの事例.....115
表 3-52　料金の割引・払い戻しの事例.....115
表 3-53　リスク共有の事例.....116
表 3-54　空港が提供するインセンティブの例.....118
表 3-55　Routes Asia 2013 における選抜空港・地域、及び受賞者.....120
表 3-56　Routes World 2013 における選抜空港・地域、及び受賞者.....121
表 3-57　オーストラリアからの Routes Asia 2013 への参加者.....122
表 3-58　戦略の実現のための各組織の役割分担.....127

図 目 次

図 3-1　利用交通機関別　男女比 64
図 3-2　利用交通機関別　居住地域分布 65
図 3-3　利用交通機関別　職業分布 66
図 3-4　交通機関別「無職、その他」の年代分布 67
図 3-5　職業、交通機関別の旅行目的 68
図 3-6　交通機関別 利用経験別の LCC 利用経験の有無 69
図 3-7　利用交通機関別　乗継利用状況 70
図 3-8　交通機関別　アクセス費用分布 78
図 3-9　交通機関別　イグレス費用分布 81
図 3-10　交通機関別　総費用（運賃＋アクセス費用＋イグレス費用）の分布 84
図 3-11　交通機関別　自家用車の取り扱い 93
図 3-14　LCC が無かった場合の行動別の年代分布 100
図 3-15　LCC が無かった場合の行動別の職業分布 101
図 3-16　LCC が無かった場合の行動別の年収分布 102
図 3-17　LCC が無かった場合の行動別の旅行目的 103
図 3-18　LCC が無かった場合の行動別の比較検討した交通機関 104
図 3-19　LCC が無かった場合の行動別の利用路線 105
図 3-20　LCC が無かった場合の行動別の到着空港 106
図 3-21　LCC が無かった場合の行動別の今後の利用意向 107
図 3-22　イギリスの地方空港におけるマーケティングスタッフ数の変化率 112
図 3-23　オーストラリアにおける州・空港の立地状況 122
図 3-25　オーストラリアと日本の航空旅客数（国内・国際計）の推移 123
図 3-24　クィーンズランド州内の RTO 及び TEQ の海外事務所 126
図 3-26　外国人観光客誘客促進事業のイメージ 131
図 3-27　「アジア・国際戦略」の組み立て 143

第1章 OAG データ

1.1 OAG データの概要と特性

（2）OAG データの形式

今回利用したデータは、OAG が販売している航空チケット予約システムに基づく航空経路別、航空会社別、クラス別の予約数及び平均航空運賃データである。2010 年－2013 年までの暦年データであり、日本発・着・経由に係るトラフィックデータ（年間値）を用いる。なお、ファイル形式は MS-Access 形式であり、以下の４つのテーブル（データテーブル×1＋コードテーブル×3）から構成される。

・Data table (To From Via Japan 2010-2013)
・Airports Code Table
・Carrier Code Table
・Countries Code Table

表 1-1　OAG Traffic Data のデータレコード数

ファイル名	テーブル名	レコード数			
		総数		日本国内線	
			AVGFAREが NULL値以外		AVGFAREが NULL値以外
Japan_2010	To_From_Via_Japan_2010_Results	1,206,146	798,304	100,883	51,261
Japan_2011	To_From_Via_Japan_2011_Results	1,277,732	871,258	97,163	46,172
Japan_2012	To_From_Via_Japan_2012_Results	1,361,610	939,897	92,972	40,370
Japan_2013	To_From_Via_Japan_2013_Results	1,392,028	955,135	120,382	53,681
合計		5,237,516	3,564,594	411,400	191,484

資料）OAG Traffic Data(2010-2013)

表 1-2　OAG Traffic Data のデータ項目一覧

To_From_Via_Japan_20xx_Results

No	項目	内容	事例	マスタ	KEY	備考
1	POS	Point of Sale（チケット予約を受けた場所）	AE	Countries	IATA COUNTRY CODE	国地域マスタの「IATACTRY」をKEYとする。
2	POO	Point of Origin（起点）	AUH	Airports	Code	
3	ORG	Origin（出発地）	NRT	Airports	Code	KEY：(=JP)を抽出
4	CNX1	Connections（経由地1）	KIX	Airports	Code	KEY：(=JP)を抽出
5	CNX2	Connections（経由地2）	DOH	Airports	Code	KEY：(=JP)を抽出
6	DST	Destination（到着地）	AUH	Airports	Code	KEY：(=JP)を抽出
7	DOM_OWNER_AL	Owner Carrier（オーナー航空会社）	QR	Carrier	Code	
8	DOM_MKT_AL	Marketing Carrier（主チケット販売航空会社）	QR	Carrier	Code	
9	DOM_OP_AL	Operator Carrier（オペレーション航空会社（コードシェアの親便））	QR	Carrier	Code	KEY：航空会社の抽出・分類に使用
10	MKTAL1	Marketing Carriers（チケット販売航空会社1）	QR	Carrier	Code	
11	MKTAL2	Marketing Carriers（チケット販売航空会社2）	QR	Carrier	Code	
12	MKTAL3	Marketing Carriers（チケット販売航空会社3）	EY	Carrier	Code	
13	OPRAL1	Operators（コードシェア航空会社1）	QR	Carrier	Code	
14	OPRAL2	Operators（コードシェア航空会社2）	QR	Carrier	Code	
15	OPRAL3	Operators（コードシェア航空会社3）	EY	Carrier	Code	
16	FIRST_BKGS	Bookings by FIRST class（予約数・・・月平均）	0			小数点で表記
17	BUS_BKGS	Bookings by BUS class（予約数・・・月平均）	0			小数点で表記
18	FULL_Y_BKGS	Bookings by FULL_Y class（予約数・・・月平均）	0			小数点で表記
19	PREM_COACH_BKGS	Bookings by PREM_COACH class（予約数・・・月平均）	0			小数点で表記
20	DISC_COACH_BKGS	Bookings by DISC_COACH class（予約数・・・月平均）	0.88			小数点で表記
21	TTL_BKGS	Bookings by TTL（予約数・・・月平均）	0.88			小数点で表記　旅客数の集計に使用
22	FIRST_AVGFARE	Fares by FIRST class（クラス別平均チケット費用）			ドル/人	データがない場合がある
23	BUS_AVGFARE	Fares by BUS class（クラス別平均チケット費用）			ドル/人	データがない場合がある
24	FULL_Y_AVGFARE	Fares by FULL_Y class（クラス別平均チケット費用）			ドル/人	データがない場合がある
25	PREM_COACH_AVGFARE	Fares by PREM class（クラス別平均チケット費用）			ドル/人	データがない場合がある
26	DISC_COACH_AVGFARE	Fares by DISC_COACH class（クラス別平均チケット費用）			ドル/人	データがない場合がある
27	TTL_AVGFARE	Fares by TTL（平均チケット費用）			ドル/人	データがない場合がある 平均運賃の集計に使用

注）チケット費用には、サーチャージ、税金等は含まず

モデル分析に使用した項目

表 1-3　OAG Traffic Data のデータ例

データテーブル×１

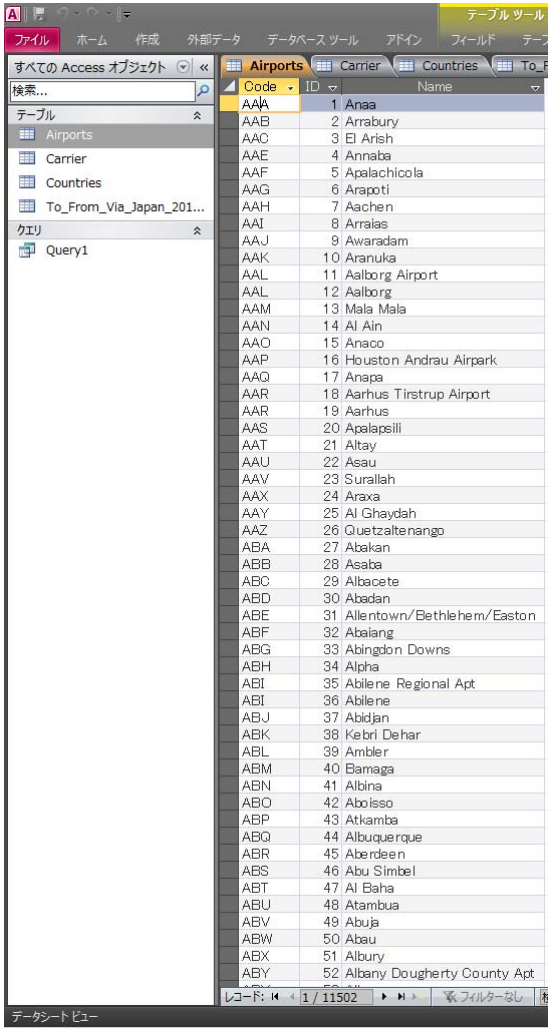
POS	POO	ORG	CNX1	CNX2	DST	DOM_OWNER_AL	DOM_MKT_AL	DOM_OP_AL	MKTAL1	MKTAL2	MKTAL3	OPRAL1	OPRAL2	OPRAL3	FIRST_BKGS	BUS_BKGS	FULL_Y_BKGS	PREM_COACH_BKGS	DISC_COACH_BKGS	TTL_BKGS	FIRST_AVGFARE	BUS_AVGFARE	FULL_Y_AVGFARE	PREM_COACH_AVGFARE	DISC_COACH_AVGFARE	TTL_AVGFARE
AD	BCN	BCN	AMS		KIX	KL	KL	KL	KL	KL		KL	KL		0.00	0.00	0.00	0.00	0.96	0.96	207.6	3,404.3	0.0	1,861.8	397.4	436.0
AD	BCN	KIX	AMS		BCN	KL	KL	KL	KL	KL		KL	KL		0.00	0.00	0.00	0.00	1.03	1.03	247.3	3,404.3	0.0	1,618.5	403.9	479.8
AD	BCN	NRT			SIN	SQ	SQ	SQ	SQ			SQ			0.00	1.28	0.00	0.00	0.00	1.28	3,042.1	1,572.0	644.6	1,439.6	430.0	951.2
AD	BCN	SIN			NRT	SQ	SQ	SQ	SQ			SQ			0.00	1.37	0.00	0.00	0.00	1.37	3,069.1	1,530.4	693.9	1,602.7	418.1	1,004.4
AE	ABJ	ABJ	CAI		KIX	MS	MS	MS	MS	MS		MS	MS		0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01						
AE	ABJ	ABJ	DXB	BKK	FUK	EK	EK	EK	EK	EK	TG	EK	EK	TG	0.02	0.12	0.00	0.10	0.00	0.24						
AE	ABJ	KIX	DXB		ABJ	EK	EK	EK	EK	EK		EK	EK		0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.14	4,806.2	0.0	0.0	0.0	0.0	4,806.2
AE	ABJ	NRT	DXB		ABJ	EK	EK	EK	EK	EK		EK	EK		0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.02	1,184.0	4,065.2	0.0	3,267.7	1,317.3	1,708.9
AE	ACC	ACC	DXB		HND	EK	EK	EK	EK	EK		EK	EK		0.00	0.00	0.00	3.52	0.00	3.52	1,239.8	4,112.1	1,339.6	2,978.1	1,077.7	1,524.2
AE	ACC	NRT	DXB		ACC	EK	EK	EK	EK	EK		EK	EK		0.00	1.73	0.00	0.00	0.00	1.73	1,244.7	5,534.9	1,429.2	2,275.3	1,218.7	1,555.5
AE	ADD	ONJ	HND	PEK	ADD	ET	CA	ET	NH	NH	CA	NH	CA	ET	0.00	0.00	0.00	0.00	0.08	0.08						
AE	AER	NRT	IST		AER	TK	TK	TK	TK	TK		TK	TK		0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.03						
AE	AEX	AEX	IAH	NRT	SIN	EV	UA	UA	UA	UA	UA	UA	UA	UA	0.00	0.00	0.00	6.62	0.00	6.62	0.0	0.0	0.0	524.5	1,001.4	969.6
AE	AKL	AKL	NRT		MUC	NZ	NZ	NZ	NZ	LH		NZ	LH		0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.14	0.0	3,182.2	0.0	1,151.4	1,164.6	1,566.5
AE	AKL	AKL	NRT		PUS	NZ	NZ	NZ	NZ	KE		NZ	KE		0.00	0.00	0.00	0.00	1.92	1.92	0.0	2,429.9	0.0	662.5	718.1	775.6
AE	AKL	DXB	NRT		AKL	EK	EK	EK	EK	NZ		EK	NZ		0.00	0.00	0.00	0.00	0.04	0.04	1,939.8	3,579.1	1,463.7	1,994.0	821.7	1,015.8
AE	AKL	PPT	NRT		CDG	TN	TN	TN	TN	AF		TN	AF		0.00	0.01	0.00	0.00	0.04	0.05	6,733.9	3,273.6	3,822.1	1,775.5	807.3	930.3
AE	ALA	HIJ	PEK	URC	ALA	CA	CA	CA	CA	CA	KC	CA	CA	KC	0.00	0.00	0.00	0.08	0.00	0.08						
AE	ALA	KIX	PEK	URC	ALA	CA	CA	CA	CA	CA	KC	CA	CA	KC	0.00	0.00	0.00	0.61	0.00	0.61						
AE	ALG	NRT	CDG		ALG	JL	AF	JL	AF	AF		JL	AF		0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.01	3,158.6	3,550.8	0.0	1,782.5	1,107.1	1,616.2
AE	AMM	AMM	AUH		NRT	EY	EY	EY	EY	EY		EY	EY		0.00	0.00	0.00	1.08	10.19	11.27	0.0	3,846.6	1,086.0	2,315.8	683.2	860.7
AE	AMM	AMM	DOH		KIX	QR	QR	QR	QR	QR		QR	QR		0.00	0.00	0.06	0.06	0.62	0.74	0.0	4,300.0	0.0	839.3	633.1	682.1
AE	AMM	AMM	DXB		HND	EK	EK	EK	FZ	EK		FZ	EK		0.03	0.00	0.00	0.01	0.00	0.04	0.0	0.0	0.0	0.0	827.6	827.6
AE	AMM	AMM	DXB		KIX	EK	EK	EK	EK	EK		EK	EK		0.00	0.00	0.00	0.00	8.79	8.79	908.0	1,952.0	1,239.6	1,712.6	794.2	929.4
AE	AMM	AMM	DXB		KIX	EK	EK	EK	FZ	EK		FZ	EK		0.00	0.01	0.00	0.02	0.07	0.10	908.0	1,952.0	1,239.6	1,712.6	794.2	929.4
AE	AMM	AMM	DXB		NRT	EK	EK	EK	EK	EK		EK	EK		0.00	0.00	0.00	0.57	1.01	1.58	1,607.2	2,945.0	909.0	1,618.6	768.2	1,316.7
AE	AMM	AMM	DXB	KIX	HND	EK	EK	EK	EK	EK	7G	EK	EK	7G	0.81	0.00	0.00	0.87	1.41	3.09	0.0	0.0	0.0	0.0	827.6	827.6
AE	AMM	AMM	DXB	KIX	HND	EK	EK	EK	EK	EK	EK	EK	EK	JL	0.00	0.00	0.00	0.32	0.00	0.32	0.0	0.0	0.0	0.0	827.6	827.6

資料）OAG Traffic Data(2013)

表 1-3　OAG Traffic Data のデータ例（つづき）

コードテーブル×３

Airports Code Table

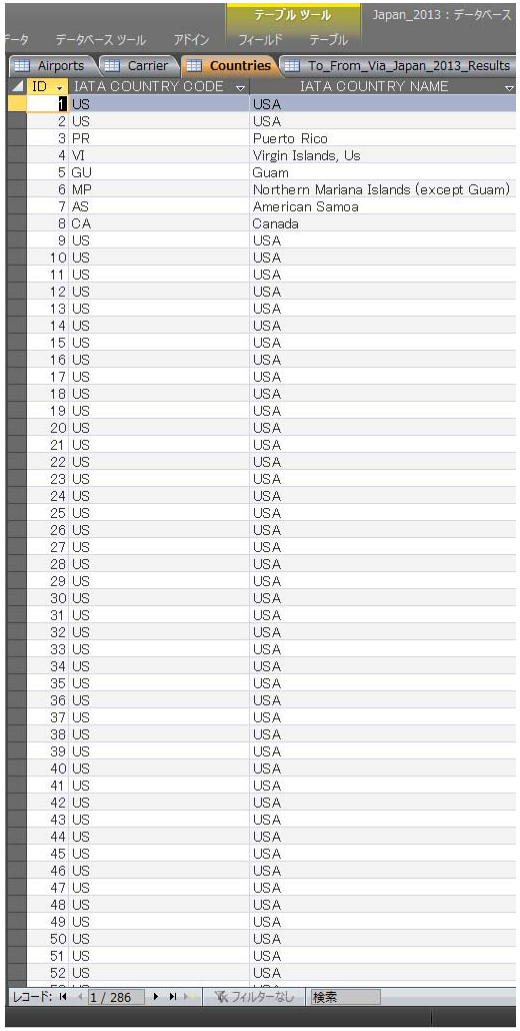


Code	ID	Name
AAA	1	Anaa
AAB	2	Arrabury
AAC	3	El Arish
AAE	4	Annaba
AAF	5	Apalachicola
AAG	6	Arapoti
AAH	7	Aachen
AAI	8	Arraias
AAJ	9	Awaradam
AAK	10	Aranuka
AAL	11	Aalborg Airport
AAL	12	Aalborg
AAM	13	Mala Mala
AAN	14	Al Ain
AAO	15	Anaco
AAP	16	Houston Andrau Airpark
AAQ	17	Anapa
AAR	18	Aarhus Tirstrup Airport
AAR	19	Aarhus
AAS	20	Apalapsili
AAT	21	Altay
AAU	22	Asau
AAV	23	Surallah
AAX	24	Araxa
AAY	25	Al Ghaydah
AAZ	26	Quetzaltenango
ABA	27	Abakan
ABB	28	Asaba
ABC	29	Albacete
ABD	30	Abadan
ABE	31	Allentown/Bethlehem/Easton
ABF	32	Abaiang
ABG	33	Abingdon Downs
ABH	34	Alpha
ABI	35	Abilene Regional Apt
ABI	36	Abilene
ABJ	37	Abidjan
ABK	38	Kebri Dehar
ABL	39	Ambler
ABM	40	Bamaga
ABN	41	Albina
ABO	42	Aboisso
ABP	43	Atkamba
ABQ	44	Albuquerque
ABR	45	Aberdeen
ABS	46	Abu Simbel
ABT	47	Al Baha
ABU	48	Atambua
ABV	49	Abuja
ABW	50	Abau
ABX	51	Albury
ABY	52	Albany Dougherty County Apt

Carrier Code Table

Code	ID	Name
9U	1	PREMIUM JET
OV	2	VIETNAM AIR SERVICE COMPANY
1X	3	BRANSON AIREXPRESS
2A	4	DEUTSCHE BAHN AG
2B	5	OJSC AK BARS AERO
2C	6	SNCF
2E	7	SMOKEY BAY AIR
2G	8	ANGARA AIRLINES
2I	9	STAR PERU
2J	10	AIR BURKINA
2K	11	AEROGAL
2L	12	HELVETIC AIRWAYS
2M	13	MOLDAVIAN AIRLINES
2N	14	NEXTJET
2O	15	ISLAND AIR SERVICE
2P	16	PAL EXPRESS
2Q	17	NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI
2R	18	VIA RAIL CANADA
2U	19	SUN D'OR INTERNATIONAL AIRLINES
2V	20	AMTRAK
2W	21	WELCOME AIR
2Z	22	TTA
73A	23	ALLIANCE AIR
3A	24	CHU KONG PASSENGER TRANSPORT CO LTD.
3B	25	JOB AIR - CENTRAL CONNECT AIRLINES
3E	26	MULTI-AERO, INC. D/B/A AIR CHOICE ONE
3F	27	PACIFIC AIRWAYS INC
3G	28	GAMBIA BIRD AIRLINES LTD.
3H	29	AIR INUIT
3I	30	PISON AIRWAYS
3J	31	JUBBA AIRWAYS LTD
3K	32	JETSTAR ASIA
3L	33	INTERSKY
3M	34	SILVER AIRWAYS CORP
3O	35	AIR ARABIA MAROC
3P	36	TIARA AIR ARUBA
3R	37	GROMOV AIR
73S	38	AEROLOGIC GMBH
3S	39	AIR ANTILLES
3U	40	SICHUAN AIRLINES
3V	41	TNT AIRWAYS S.A.
3X	42	PREMIER TRANS AIRE
3Z	43	TRAVEL SERVICE POLSKA
4B	44	BOUTIQUE AIR
4C	45	AIRES
4D	46	AIR SINAI
4E	47	TANANA AIR SERVICE
4G	48	GAZPROMAVIA
4H	49	UNITED AIRWAYS BANGLADESH
4I	50	IZAIR
4K	51	KENN BOREK AIR
4M	52	LANARGENTINA

Countries Code Table



ID	IATA COUNTRY CODE	IATA COUNTRY NAME
1	US	USA
2	US	USA
3	PR	Puerto Rico
4	VI	Virgin Islands, Us
5	GU	Guam
6	MP	Northern Mariana Islands (except Guam)
7	AS	American Samoa
8	CA	Canada
9	US	USA
10	US	USA
11	US	USA
12	US	USA
13	US	USA
14	US	USA
15	US	USA
16	US	USA
17	US	USA
18	US	USA
19	US	USA
20	US	USA
21	US	USA
22	US	USA
23	US	USA
24	US	USA
25	US	USA
26	US	USA
27	US	USA
28	US	USA
29	US	USA
30	US	USA
31	US	USA
32	US	USA
33	US	USA
34	US	USA
35	US	USA
36	US	USA
37	US	USA
38	US	USA
39	US	USA
40	US	USA
41	US	USA
42	US	USA
43	US	USA
44	US	USA
45	US	USA
46	US	USA
47	US	USA
48	US	USA
49	US	USA
50	US	USA
51	US	USA
52	US	USA

資料）OAG Traffic Data(2013)

（3）OAG データの妥当性の確認

OAG データの妥当性を確認するために、OAG から得られる国内線予約数データの合計値と、航空輸送統計年報から得られる旅客数実績値との比較を実施した。

以下の表から分かるように、2010 年、2012 年における乖離は±数%程度であり、OAG データは予約数データではあるが、マクロには旅客数に近似できるものと考えられる。

なお、2011 年の予約数は旅客数実績を約 1 割上回っており、これは東日本大震災後の予約キャンセル等によるものと推察される。

本邦 LCC3 社が就航した 2012 年について航空会社別に見ると、大手（JAL、ANA）は 1～2%の乖離にとどまっているのに対して、スカイマークが 10%、LCC3 社が±40%程度と比較的大きな乖離となっている。

表 1-4　国内線輸送実績

旅客数(千人/年)

暦年	航空輸送統計年報 (a)	OAG Traffic 予約数 (b)	差 (b)-(a)	比 (b)/(a)-1
2002	95,655			
2003	96,685			
2004	93,767			
2005	94,420			
2006	96,336			
2007	95,539			
2008	92,888			
2009	83,948			
2010	84,367	86,344	1,977	2.3%
2011	77,589	85,021	7,432	9.6%
2012	84,939	84,607	-332	-0.4%
2013		84,404		

資料）国土交通省総合政策局「航空輸送統計年報」付表第 1 表暦年
OAG Traffic Data(2010-2013)

表 1-5　航空会社別国内線輸送実績（2012 暦年）

（人/年）

	航空局資料 [A]	OAG資料 [B]	差 [B]-[A]	比 [B]/[A]-1
日本航空	25,309,815	25,895,478	585,663	2.3%
全日本空輸	41,531,774	42,070,364	538,590	1.3%
日本ﾄﾗﾝｽｵｰｼｬﾝ航空	2,644,839	4,061,866	1,417,027	53.6%
スカイマーク	6,748,265	6,054,949	-693,316	-10.3%
エア・ドゥ	1,916,137	2,394,368	478,231	25.0%
ｽﾀｰﾌﾗｲﾔｰ	1,091,329	1,144,383	53,054	4.9%
ピーチ・アビエーション	915,134	640,274	-274,860	-30.0%
ジェットスター・ジャパン	589,796	679,920	90,124	15.3%
エアアジア・ジャパン	210,521	296,902	86,381	41.0%
計	80,957,610	83,238,504	2,280,894	2.8%

資料）国土交通省航空局ウェブサイト「航空輸送サービスに係る情報公開　平成 24 年度分」
（http://www.mlit.go.jp/koku/24zigyo_bf_13.html）
OAG Traffic Data(2012)

また、平均航空運賃データの捕捉率をみると、国内線全体で約 8 割を補足しており、約 2 割が欠損となっている。

表 1-6　平均航空運賃データの捕捉率

日本国内線_2010-2013
年次別クラス別予約数

暦年	レコード数	TTL_BKGS	FIRST_BKGS	BUS_BKGS	FULL_Y_BKGS	PREM_COACH_BKGS	DISC_COACH_BKGS	Total
2010	100,883	86,344,015	5,062,755	3,960,759	11,248,850	7,832,626	58,239,025	86,344,015
2011	97,163	85,021,162	3,622,820	2,961,328	8,496,336	9,116,016	60,824,663	85,021,162
2012	92,972	84,607,341	1,903,213	2,090,639	7,253,570	14,604,865	58,755,053	84,607,341
2013	120,382	84,403,554	855,899	2,166,720	5,056,660	16,432,226	59,892,049	84,403,554
4ヵ年	411,400	340,376,071	11,444,687	11,179,446	32,055,416	47,985,733	237,710,790	340,376,071

日本国内線_AVGFARE・NULL除く_2010-2013
年次別クラス別予約数（※平均航空運賃判明分）

暦年	レコード数	TTL_BKGS	FIRST_BKGS	BUS_BKGS	FULL_Y_BKGS	PREM_COACH_BKGS	DISC_COACH_BKGS	Total
2010	51,261	73,992,568	4,530,196	3,700,738	10,561,739	7,095,597	48,104,298	73,992,568
2011	46,172	69,837,397	3,145,408	2,776,939	7,994,495	8,200,396	47,720,159	69,837,397
2012	40,370	66,097,917	1,671,675	1,964,293	6,782,061	13,219,323	42,460,565	66,097,917
2013	53,681	62,311,828	769,731	2,032,219	4,691,767	14,768,312	40,049,799	62,311,828
4ヵ年	191,484	272,239,711	10,117,010	10,474,189	30,030,061	43,283,629	178,334,821	272,239,711

平均航空運賃判明データのシェア

暦年	レコード数	TTL_BKGS	FIRST_BKGS	BUS_BKGS	FULL_Y_BKGS	PREM_COACH_BKGS	DISC_COACH_BKGS	Total
2010	50.8%	85.7%	89.5%	93.4%	93.9%	90.6%	81.6%	85.7%
2011	47.5%	82.1%	86.8%	93.8%	94.1%	90.0%	78.5%	82.1%
2012	43.4%	78.1%	87.8%	94.0%	93.5%	90.5%	72.3%	78.1%
2013	44.6%	73.8%	89.9%	93.8%	92.8%	89.9%	66.9%	73.8%
4ヵ年	46.5%	80.0%	88.4%	93.7%	93.7%	90.2%	75.0%	80.0%

資料）OAG Traffic Data(2013)

また、日本国内線の平均航空運賃データは、JAL、ANA、JTA、JAL エクスプレスの 4 社分しかデータがなく、本邦 LCC3 社やスカイマーク等のデータはない。

2012 年 JAL、ANA の旅客収入は、各社公表資料の±数%程度の乖離にとどまり、一定程度の精度を担保していると考えられるが、本邦 LCC やスカイマークについては別途運賃を推定する必要がある。

表 1-7　運賃データの妥当性の検証

主チケット販売航空会社別年間旅客収入　（ドル/年）

CARR DOM	LCC	Code	Name	2010	2011	2012	2013
JP	0	NH	ALL NIPPON AIRWAYS	7,093,318,952	8,408,878,434	7,984,568,577	6,304,809,460
JP	0	JL	JAPAN AIRLINES	4,767,062,943	4,053,221,000	4,361,053,163	3,632,510,864
JP	0	NU	JAPAN TRANSOCEAN AIR	375,139,574	549,717,432	1,815,541,959	906,247,707
JP	0	JC	JAL EXPRESS	266,984,320	37,317,885		
KR	0	OZ	ASIANA AIRLINES		338,760	6,038,771	1,013,172
AE	0	EK	EMIRATES	6,340	3,035,296	1,184,487	9,405
TH	0	TG	THAI AIRWAYS INTERNATIONAL	949,156	1,952,850	476,863	
US	0	AA	AMERICAN AIRLINES			73,607	1,835,705
QA	0	QR	QATAR AIRWAYS	107,749	705,058	144,723	136,263
CA	0	AC	AIR CANADA			274,131	360,377
US	0	DL	DELTA AIR LINES	229,908	25,343		
CN	0	MU	CHINA EASTERN AIRLINES	32,884	118,867		
AE	0	EY	ETIHAD AIRWAYS				136,449
MY	0	MH	MALAYSIA AIRLINES	2,485		92,088	
VN	0	VN	VIETNAM AIRLINES			372	90,017
FI	0	AY	FINNAIR				85,246
HK	0	CX	CATHAY PACIFIC AIRWAYS			17,674	
US	0	HA	HAWAIIAN AIRLINES			17,227	
MO	0	NX	AIR MACAU				10,500
US	0	UA	UNITED AIRLINES				3,423
NZ	0	NZ	AIR NEW ZEALAND		123		318

出所）OAG Traffic Data (2010-2013)

日本の航空会社の運賃データは 4 社分しかない。

為替レート　（円／ドル）

	2010	2011	2012	2013
日銀為替レート（東京市場）	87.8	79.8	79.8	97.6

出所）日本銀行「東京市場・為替レート」

旅客収入　円換算　（百万円/年）

		2010	2011	2012	2013
A	日本航空グループ(JL+NU+JC)	474,764	370,204	492,825	442,983
B	全日本空輸(NH)	622,581	670,867	637,082	615,349
	比較チェック				
A/C-1	日本航空		-23.1%	1.6%	
B/D-1	全日本空輸		3.0%	-4.3%	

有価証券報告書(事業の状況)
JAL2012d 平成25年度3月期　（百万円/年）

	回次	第62期	第63期	第64期	第64期
	決算年月	平成23年3月	平成24年3月	平成25年3月	平成26年3月
C	航空運送事業(国内線/旅客収入)		481,111	485,214	

有価証券報告書(事業の状況)
全日本空輸（平成24年度）　（百万円/年）

	回次	第61期	第62期	第63期	第64期
	決算年月	平成23年3月	平成24年3月	平成25年3月	平成26年3月
D	航空運送事業(国内線/旅客収入)		651,556	665,968	
	旅行事業(国内線/パッケージ商品収入)		126,296	129,785	
	計		777,852	795,753	

JAL、ANA の年間旅客収入の乖離は±数%程度。

1.2 OAG Traffic Data の特徴のまとめ

OAG データの特徴を以下に整理する。

- 航空チケット予約システムに基づく航空経路別、航空会社別、クラス別の予約数（≒旅客数）及び平均航空運賃データを把握することができる貴重なデータである。
- 国内線予約数（≒旅客数）データの実績値との乖離は±数%程度である。
- 平均航空運賃データの補足率は国内線全体で約 8 割であり、約 2 割が欠損している。
- 日本国内線の平均航空運賃データは、JAL、ANA、JTA、JAL エクスプレスの 4 社分しかデータがなく、本邦 LCC3 社やスカイマーク等のデータはない。
- 2012 年 JAL、ANA の年間旅客収入は、各社公表資料と±数%程度乖離している。
- 予約システムに接続している大手航空会社のデータは信頼性が高いと考えられる一方、LCC など予約システムに接続していない航空会社のデータは、販売元で独自推計を行っているものであり、日本国内線のデータを見る限りにおいては予約数（≒旅客数）、航空運賃ともに信頼性が低い。

第2章 アンケート詳細

① スクリーニング調査

(A) 基本情報

a) F1

あなたの性別をお知らせください。(SA)

① 男性
② 女性

b) F2

あなたの年齢をお知らせください。

① 15 歳未満
② 15-19 歳
③ 20-24 歳
④ 25-29 歳
⑤ 30-34 歳
⑥ 35-39 歳
⑦ 40-44 歳
⑧ 45-49 歳
⑨ 50-54 歳
⑩ 55-59 歳
⑪ 60-64 歳
⑫ 65-70 歳
⑬ 70 歳以上

c) F1A

お住まいの都道府県および市区町村をお選び下さい。

⑭ 都道府県（ドロップダウンリスト）
⑮ 市区町村（FA）

d) F1B

職業をお選び下さい。(SA)

⑯ 会社役員
⑰ 会社員
⑱ 公務員
⑲ 教員、団体職員
⑳ 農林、漁業
21 商工、自営業
22 自由業
23 学生
24 無職、その他

e) F1C

年収をお選び下さい。(SA)

25　なし
26　100 万円未満
27　100-199 万円
28　200-299 万円
29　300-399 万円
30　400-499 万円
31　500-599 万円
32　600-699 万円
33　700-999 万円
34　1,000-1,499 万円
35　1,500-1,999 万円
36　2,000 万円以上
37　わからない/答えたくない

(B) LCC3 社

ここからは過去 1 年間(出発日が 2012 年 10 月 1 日以降)の 　　国内線での LCC(格安航空会社)の利用経験についてお聞きします。 　　ただし、国際線との乗り継ぎで国内線を利用した経験は含みません。 なお、本アンケートで対象とする国内 LCC は以下の3社とします。 peach ジェットスター・ジャパン エアアジア・ジャパン

a) SC2A

過去1年間(出発日が 2012 年 10 月 1 日以降)で、国内線で LCC3社[※1] のいずれかを利用した回数を半角数字で入力してください。利用しなかった方は 0 回とお答え下さい。

※片道のみ LCC を利用した旅行では1回、往復ともに LCC を利用した旅行では2回と数えます

※LCC のみを乗り継いだ場合はまとめて 1 回と数えます

_____回

※1　Peach, ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンの３社

これ以降、最後に国内線で LCC3社を利用して旅行したときの経験についてお答え下さい。

b) SC2C

最後に国内線で LCC3社を利用して旅行したときの経験についてお答え下さい。

主な旅行目的をお答え下さい。

①　業務
②　観光
③　帰省、婚礼、友人訪問

④　葬儀、お見舞い
⑤　その他［　　］

※観光とは、日常的な利用、通過型の利用がほとんどを占めると考えられる地点（高速道路のサービスエリア等）以外を目的地とし、そこでの報酬を伴わない旅行のこととします。

c) SC2E_A

最後に国内線でLCC3社を利用して旅行したときの経験についてお答え下さい。

乗継利用の有無について、もっとも当てはまる選択肢をお選び下さい。

①　乗継利用をしなかった（直行便を利用した）
②　同じ LCC 会社のみを利用して乗り継いだ
③　異なる LCC 会社を利用して乗り継いだ
④　LCC と LCC 以外の航空会社を組合せて乗り継いだ

d) SC2E

最後に国内線でLCC3社を利用して旅行したときの経験についてお答え下さい。

利用した航空会社をお選び下さい。

※同じ旅行のあいだに異なるLCCを利用した方は、その旅行で最初に利用した航空会社を削除して下さい。
複数の LCC を乗り継いだ方は、最も移動距離が長かった航空会社をお選び下さい。

①　Peach
②　ジェットスター・ジャパン
③　エアアジア・ジャパン

e) SC2F

最後に国内線で LCC3社を利用して旅行したときの経験についてお答え下さい。

LCC を利用した路線をお選び下さい。

※往路で LCC を利用していない場合は、その旅行で最初に LCC を利用した時の路線をお答え下さい。

※乗り継ぎ利用の場合は LCC を利用した区間で最初に利用した空港と、最後に利用した空港をお選び下さい。

【出発空港】[　　] → 【到着空港】[　　]

表 2-1　問 SC2F で選択できる路線の条件

SC2Eの回答	SC2E_Aの回答	SC2Fで選択できる空港																			
		新千歳空港（札幌）	仙台空港	成田国際空港	東京国際空港（羽田）	中部国際空港（名古屋）	小牧空港（名古屋）	関西国際空港（関空）	伊丹空港（大阪）	神戸空港	松山空港	福岡空港	北九州空港	佐賀空港	大分空港	熊本空港	長崎空港	鹿児島空港	那覇空港	石垣空港	その他の国内空港
Peach	直行便	○	○	○				○				○					○	○	○	○	
Peach	同じ会社で乗継	○	○	○				○				○					○	○	○	○	
Peach	LCCで乗継	○	○	○		○		○			○	○			○		○	○	○	○	
Peach	LCCとFSCで乗継	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ジェットスター・ジャパン	直行便	○	○	○		○		○			○	○						○	○		
ジェットスター・ジャパン	同じ会社で乗継	○	○	○		○		○			○	○						○	○		
ジェットスター・ジャパン	LCCで乗継	○	○	○		○		○			○	○			○		○	○	○	○	
ジェットスター・ジャパン	LCCとFSCで乗継	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
エアアジア・ジャパン	直行便	○		○		○						○							○		
エアアジア・ジャパン	同じ会社で乗継	○		○		○						○							○		
エアアジア・ジャパン	LCCで乗継	○	○	○		○		○			○	○			○		○	○	○	○	
エアアジア・ジャパン	LCCとFSCで乗継	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

f) SC2G

過去1年の間（2012 年 10 月 1 日以降）に、さきほどお選びいただいた路線と同じ路線を LCC で利用した回数をお答えください。

_____回

(C) LCC3 社以外の航空

ここからは過去 1 年間(出発日が 2012 年 10 月 1 日以降)の**国内線での LCC 以外の航空会社**の利用経験についてお聞きします。ただし、国際線との乗り継ぎで国内線を利用した経験は含みません。

a) SC3A

過去 1 年間(出発日が 2012 年 10 月 1 日以降)で、**国内線で LCC3 社**※1**以外の航空会社**のいずれかを利用した回数を半角数字で入力してください。利用しなかった方は 0 回とお答えください。

※片道のみ LCC3 社以外の航空会社を利用した旅行では 1 回、往復ともに LCC3 社以外の航空会社を利用した旅行では 2 回と数えます

※LCC3 社以外の航空会社を乗り継いだ場合はまとめて 1 回と数えます

_____回

※1　Peach, ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパンの３社

これ以降、**最後に**国内線で LCC3社以外の航空会社を利用して旅行したときの経験についてお答え下さい。

b) SC3B

主な旅行目的をお答えください。

① 業務
② 観光
③ 帰省、婚礼、友人訪問
④ 葬儀、お見舞い
⑤ その他［　　］

※観光とは、日常的な利用、通過型の利用がほとんどを占めると考えられる地点（高速道路のサービスエリア等）以外を目的地とし、そこでの報酬を伴わない旅行のこととします。

c) SC3D_A

乗継利用の有無について、もっとも当てはまる選択肢をお選び下さい。

① 乗継利用をしなかった（直行便を利用した）
② 同じ航空会社（LCC3 社以外）のみを利用して乗り継いだ
③ 異なる航空会社（LCC3 社以外）を利用して乗り継いだ
④ LCC と LCC 以外の航空会社を組合せて乗り継いだ

d) SC3D

利用した航空会社をお選び下さい。

※同じ旅行のあいだに異なる航空会社を利用した方は、その旅行で最初に利用した航空会社をお選び下さい。
コードシェア便の場合は、チケットを購入した航空会社をお答え下さい。

※LCC3 社以外の航空会社を乗り継いだ方は、最も移動距離が長かった航空会社をお選び下さい。

① 日本航空（JAL）、 ジェイエア、日本エアコミューター、JALエクスプレス、日本トランスオーシャン、琉球エアコミューター
② 全日本空輸（ANA）、エアージャパン、ANAウイングス

③　スカイマーク
④　AIR DO
⑤　ソラシドエア
⑥　スターフライヤー
⑦　IBEXエアラインズ
⑧　フジドリームエアラインズ
⑨　その他［　　］

e) SC3E

LCC3 社以外の航空会社を利用した路線をお選び下さい。

※往路で LCC3 社以外の航空会社を利用していない場合はその旅行で最初に LCC3 社以外の航空会社を利用したときの路線をお答えください。

※乗継利用の場合は、LCC3 社以外の航空会社を利用した区間で最初に利用した空港と、最後に利用した空港をお選び下さい。

【出発空港】［　　］　→　【到着空港】［　　］

表 2-2　問 SC3E で選択できる路線の条件

SC3D_Aの回答	SC3Eで選択できる路線																			
	新千歳空港（札幌）	仙台空港	成田国際空港	東京国際空港（羽田）	中部国際空港（名古屋）	小牧空港（名古屋）	関西国際空港（関空）	伊丹空港（大阪）	神戸空港	松山空港	福岡空港	北九州空港	佐賀空港	大分空港	熊本空港	長崎空港	鹿児島空港	那覇空港	石垣空港	その他の国内空港
直行便	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
同じ会社で乗継	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
異なる会社で乗継	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
LCCとFSCで乗継	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

(D) 高速バス

ここからは過去 1 年間(出発日が 2012 年 10 月 1 日以降)に
国内で高速バスを**代表交通手段**として利用した経験についてお聞きします。

複数の交通機関を乗り継いだ場合、最も利用した距離が長い交通機関を代表交通手段とします。ただし、航空機を利用している場合は、必ず航空機が代表交通手段となります。
なお、本アンケートで対象とする高速バスは、以下の条件のいずれかに該当するものとします。
・移動距離が 80km 以上
・移動時間が 8 時間以上
・都道府県をまたぐ路線を運行する
ただし、通勤・通学で利用する場合は対象外とします。

a) SC4A

過去1年間(2012 年 10 月 1 日以降)に、**国内で代表交通手段**※1 **として**高速バス※2 を利用した回数を半角数字で入力して下さい。利用しなかった方は 0 回とお答えください。
(片道のみ高速バスを利用した旅行では1回、往復ともに高速バスを利用した旅行では2回と数えます)

_____回

※1複数の交通機関を乗り継いだ場合、最も利用した距離が長い交通機関を代表交通手段とします。
ただし、航空機を利用している場合は、必ず航空機が代表交通手段となります。
※2以下の条件のいずれかに該当するものとします。
・移動距離が 80km 以上
・移動時間が 8 時間以上
・都道府県をまたぐ路線を運行する
ただし、通勤・通学で利用する場合は対象外とします。

これ以降、**最後に**高速バスを利用して旅行した時の経験についてお答え下さい。

b) SC4B

主な旅行目的をお選び下さい。
① 業務
② 観光
③ 帰省、婚礼、友人訪問
④ 葬儀、お見舞い
⑤ その他 [ ]
※観光とは、日常的な利用、通過型の利用がほとんどを占めると考えられる地点(高速道路のサービスエリア等)以外を目的地とし、そこでの報酬を伴わない旅行のこととします。

c) SC4D

高速バスを利用した路線をお選び下さい。

※往路で高速バスを利用していない場合は、その旅行で最初に高速バスを利用したときの路線をお答え下さい。

※乗継利用の場合は、高速バスを利用した区間で最初に利用した停留所と、最後に利用した停留所がある地域をお選び下さい。

【出発停留所所在地】[　　]　→　【到着停留所所在地】[　　]

表 2-3　LCC と競合する高速バス区間

地域名	地域の定義
道央地域	下図の緑色の範囲
宮城県	―
首都圏	東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県
中京圏	愛知県、岐阜県、三重県
近畿圏	大阪府、京都府、兵庫県、奈良県
四国地方	香川県、徳島県、愛媛県、高知県
福岡県、佐賀県	―
大分県	―
長崎県	―
鹿児島県	―
その他の地域	上記以外の地域

		到着地域										
		道央地域	宮城県	首都圏	中京圏	近畿圏	四国地方	福岡県、佐賀県	大分県	長崎県	鹿児島県	その他の地域
出発地域	道央地域	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1
	宮城県	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
	首都圏	2	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1
	中京圏	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
	近畿圏	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1
	四国地方	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
	福岡県、佐賀県	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1
	大分県	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	長崎県	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
	鹿児島県	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
	その他の地域	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

右表においてセルが 2 になっている区間を選択した人は、LCC と競合する区間を利用していると判断し、本調査へ割りつける。

(E) 鉄道

ここからは過去 1 年間(出発日が 2012 年 10 月 1 日以降)に**国内で鉄道**を**代表交通手段**として利用した経験についてお聞きします。

複数の交通機関を乗り継いだ場合、最も利用した距離が長い交通機関を代表交通手段とします。ただし、航空機を利用している場合は、必ず航空機が代表交通手段となります。

なお、本アンケートで対象とする鉄道は、以下の条件のいずれかに該当するものとします。
・移動距離が 80km 以上
・移動時間が 8 時間以上
・都道府県をまたぐ路線を運行する
ただし、通勤・通学で利用する場合は対象外とします。

新幹線、在来線特急、青春 18 きっぷによる長距離移動などをイメージしてください。

a) SC5A

過去1年間(出発日が 2012 年 10 月 1 日以降)に、**国内で代表交通手段**※1 **として**鉄道※2 を利用した回数を半角数字で入力して下さい。利用しなかった方は 0 回とお答えください。
(片道のみ鉄道を利用した旅行では1回、往復ともに鉄道を利用した旅行では2回と数えます)

_____回

※1 目的地までの移動においていくつかの交通手段を用いている場合、最も利用した距離の長いものをいいます。**ただし、航空機を利用している場合は、航空機が代表交通手段となります。**
※2 移動距離が 80km 以上、または移動時間が 8 時間以上、または都道府県をまたぐ路線を走行する鉄道。新幹線や在来線特急、青春 18きっぷを利用した長距離移動などが対象となる。ただし、通勤・通学で利用する場合は対象外とします。

これ以降、**最後に**鉄道を利用して旅行した時の経験についてお答え下さい。

b) SC5B

主な旅行の目的をお選び下さい。
① 業務
② 観光
③ 帰省、婚礼、友人訪問
④ 葬儀、お見舞い
⑤ その他 [ ]
※観光とは、日常的な利用、通過型の利用がほとんどを占めると考えられる地点(高速道路のサービスエリア等)以外を目的地とし、そこでの報酬を伴わない旅行のこととします。

c) SC5D

鉄道を利用した路線をお選び下さい。

※往路で鉄道を利用していない場合は、その旅行で最初に鉄道を利用したときの路線をお答え下さい。

※乗継利用の場合は、鉄道を利用した区間で最初に利用した駅と、最後に利用した駅がある地域をお選び下さい。

※新幹線や在来線特急に乗車するまでに利用した路線は含みません。

【出発駅所在地】[　　] → 【到着駅所在地】[　　]

表 2-4　LCC と競合する鉄道区間

地域名	地域の定義
道央地域	下図の緑色の範囲
宮城県	―
首都圏	東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県
中京圏	愛知県、岐阜県、三重県
近畿圏	大阪府、京都府、兵庫県、奈良県
四国地方	香川県、徳島県、愛媛県、高知県
福岡県、佐賀県	―
大分県	―
長崎県	―
鹿児島県	―
その他の地域	上記以外の地域

		到着地域										
		道央地域	宮城県	首都圏	中京圏	近畿圏	四国地方	福岡県、佐賀県	大分県	長崎県	鹿児島県	その他の地域
出発地域	道央地域	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1
	宮城県	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
	首都圏	2	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1
	中京圏	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
	近畿圏	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1
	四国地方	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
	福岡県、佐賀県	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1
	大分県	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	長崎県	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
	鹿児島県	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1
	その他の地域	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

右表においてセルが 2 になっている区間を選択した人は、LCC と競合する区間を利用していると判断し、本調査へ割りつける。

② 本調査

(A) 過去１年間に LCC 利用経験のある旅行者

さきほどお答えいただいた結果によると、 〇〇〇目的の旅行で〇〇〇から〇〇〇へ移動する際に LCC を利用されております。 以下では、この旅行での経験についてお答え下さい。（全 25 問）

a) P1

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

旅行の時期を半角数字で入力して下さい。

____年____月

b) P2

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

旅行日数を半角数字で入力して下さい。

_____日

c) P3

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

〇〇から〇〇へ移動するために購入したチケットの種類をお選び下さい。

① 期間限定で購入できる格安運賃
② 通常購入できる範囲で最も安価な運賃
③ それ以外の運賃（座席指定や手荷物預かりが無料でできる等のオプションが追加されているもの）
⑤ 旅行会社のパッケージツアーを利用した

d) P4

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

宿泊先や交通手段の選択方法としてもっとも当てはまるもの、および同行者数をお答えください。
宿泊先や交通手段の選択方法として当てはまらない残り2つの選択肢は「該当しない」を選択してください。

宿泊先や交通手段の選択方法	0 人	1 人	2 人	3 人	4~10 人	10 人以上	該当しない
① 自主的に手配した							
② 同行者が手配した							
③ 勤務先の規定や旅行会社によって予め決められていた							

e) P4A

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

旅行先への往復に利用した最も主要な交通機関として当てはまる選択肢をお選び下さい。（それぞれひとつずつ）旅行の目的地が複数あった方は、目的地間の移動で最も距離が長かったものとして当てはまる選択肢もお選び下さい。ただし、以下の条件すべてに当てはまる場合は同じ目的地内での移動とみなします。

・ 旅行目的が同じ

・　次の目的地への移動距離が 80km 未満
・　次の目的地への移動時間が 8 時間未満

利用した交通機関	往路	目的地間の移動で最も距離が長かったもの	復路
LCC3 社			
LCC3 社以外の航空会社			
高速バス			
鉄道			
その他			
目的地は1ヶ所であったため目的地間の移動は無かった	―		―

f) P5

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

空港までのお見送りの方の人数をお答え下さい。

＿＿＿＿＿人

P3 で①～③を選択した人	P3 で④を選択した人（ツアーを利用した人）
g) P6A 最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。 到着空港までにかかった、あなた一人分の航空運賃をお答え下さい。 ＿＿＿＿＿円	h) P6B 最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。 あなた一人分のツアー料金をお答え下さい。 ＿＿＿＿＿円

i) P7A

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

出発空港（〇〇空港）へはどちらからいらっしゃいましたか？（自宅、仕事先、宿泊先など）

P7A_1 都道府県［　　］

P7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

j) P7B_2

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

出発地から出発空港（〇〇空港）まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。

注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー					
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない					

例1

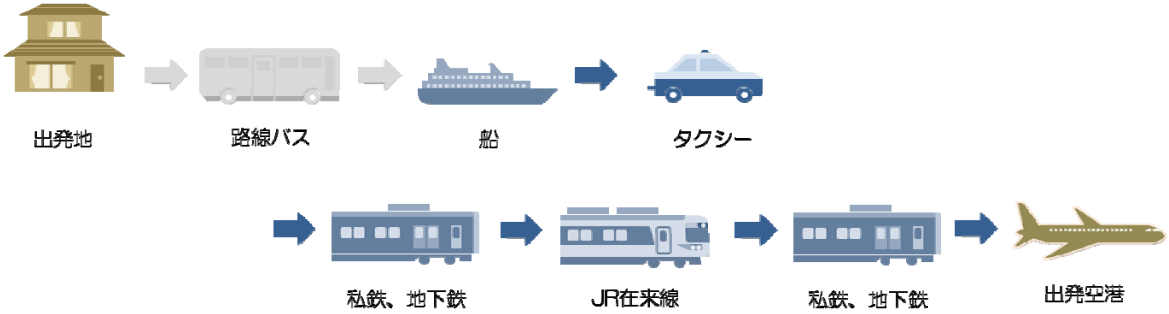
以下のように、空港までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー	○				

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例2

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線				○	
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		○
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー		○			
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船	○				
その他					

↓ 回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
利用したものはない					

k) P7G

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

出発空港まで自家用車や社用・公用車で来られた方にお聞きします。
車をどのようにされたかお選びください。

① 空港内の駐車場に置いた。
② 空港外の近くの駐車場に置いた。
③ 同乗者が乗って帰った。

l) P7C

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

出発地から出発空港までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内
② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降
⑧ （空港内または空港周辺で）前泊した

m) P7D

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

出発地から出発空港までの交通費をお選び下さい。
自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください

① 1,000 円以下
② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円
④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

n) P7E

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

出発空港についたのは、飛行機の出発予定時刻の何分前でしたか？

_____分前

o) P7F

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

飛行機が出発した時間帯を、0 時から 23 時のうちから最も近い時刻でお答え下さい。
（たとえば、午後 18 時 30 分の場合は 19 時としてください。）

_____時頃

p) P8A

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

到着空港（〇〇空港）からの目的地はどちらでしたか？

P7A_1 都道府県［　　］

P7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

q) P8B_2

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

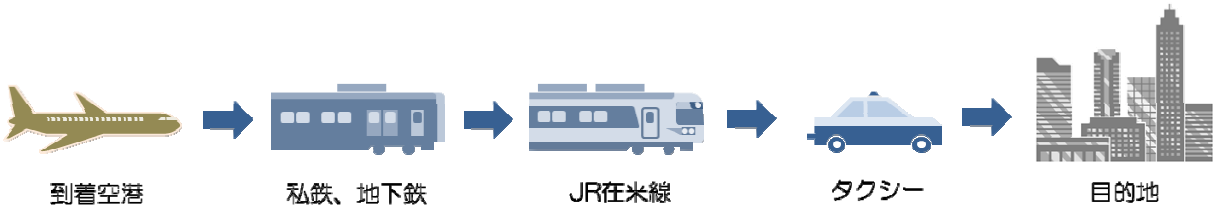
到着空港（〇〇空港）から目的地まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。

注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

↓ 回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル　もしくは　THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー					
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない					

例1

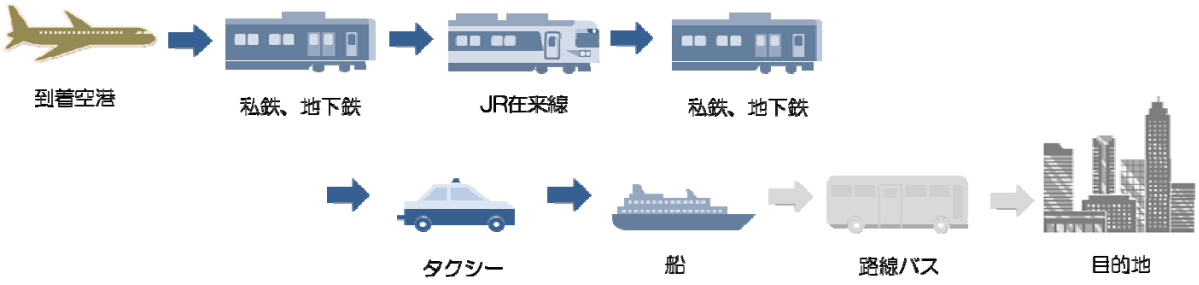
以下のように、空港までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー	○				
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例2

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、
到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



↓ 回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄	○		○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー				○	
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					○
その他					
利用したものはない					

r) P8C

最後に LCC を利用されたときの経験（○○空港→○○空港）についてお答え下さい。

到着空港（○○空港）から目的地までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内
② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降
⑧ （空港内または空港周辺で）前泊した

s) P8D

最後に LCC を利用されたときの経験（○○空港→○○空港）についてお答え下さい。

到着空港（○○空港）から目的地までの交通費をお選び下さい。
（自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください）

① 1,000 円以下
② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円

④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

t) P9A

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

利用した LCC の他に利用を検討した交通機関をお選び下さい。（いくつでも）
① その他の LCC
② LCC3 社以外の航空会社
③ 高速バス
④ 鉄道
⑤ 自家用車、社用・公用車
⑥ その他［　　］
⑦ 検討していない

u) P9B

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

LCC3 社を利用する上で、右に示す項目をどの程度重視したか、5段階評価でお答え下さい。

→ 回答方向	重視した	やや重視した	どちらともいえない	あまり重視しなかった	重視しなかった
運賃の安さ					
所要時間					
慣れ					
発着時間の丁度良さ					
座席の快適性					
遅延、欠便の少なさ					
運行頻度					
安全面での安心度					
手荷物の持ち込み					
予約方法のわかりやすさ					
予約の変更料金の安さ					

v) P9C

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

LCC を利用することになった理由をお選びください。（いくつでも）

① 機内サービスを重視していなかったから
② 手荷物が少ないから
③ 旅行の時間に余裕があったから
④ 利用したい時間帯に就航していたから
⑤ 普段利用する路線に就航していたから
⑥ 予定が変更されることが無いから
⑦ 旅行会社が指定していたから
⑧ 運賃が安かったから
⑨ 自分で費用を負担しなければならなかったから
⑩ マイレージを利用してないから
⑪ ひいきの航空会社だから
⑫ 会社から指定されていたから
⑬ LCC が話題になっていたから
⑭ 同行者に誘われたから
⑮ その他

w) P9D

最後に LCC を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

今回の旅行で利用した路線に LCC が就航していなかったとしたら、どうされていましたか？

① 旅行しなかった
② 他の旅行先に行った
③ LCC 以外の航空会社を利用した
④ 高速バスを利用した
⑤ 鉄道を利用した
⑥ その他の交通機関を利用した

x) P9E

今後の LCC の利用意向として最も当てはまる選択肢をお選び下さい。

① LCC を優先して利用する
② 業務目的でなければ LCC を利用する
③ 機内サービスが充実すれば LCC を利用する
④ 前もって予定が決まっていれば LCC を利用する
⑤ 旅費を節約したいときは LCC を利用する
⑥ 利用したい時間帯に便があれば LCC を利用する
⑦ 混雑する時期でなければ LCC を利用する
⑧ 混雑する路線でなければ LCC を利用する
⑨ 他に安価な交通機関が無ければ、LCC を利用する
⑩ 友人に誘われたり、旅行会社に指定されたりしていれば、LCC を利用する
⑪ LCC は利用したくない

(B) 過去１年間に LCC 利用可能区間で LCC3 社以外の航空会社での旅行経験がある旅行者

さきほどお答えいただいた結果によると、〇〇〇目的の旅行で〇〇〇から〇〇〇へ移動する際に LCC3 社以外の航空会社を利用されております。以下では、この旅行での経験についてお答え下さい。（全 24 問）

a) Q1

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

旅行の時期を半角数字で入力してください。

____年____月

b) Q2

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

旅行日数を半角数字で入力してください。

_____日

c) Q3

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

〇〇から〇〇へ移動するために購入したチケットの種類をお選び下さい。

① 普通片道運賃
② 往復運賃
③ 回数券
④ マイレージ
⑤ 乗継割引
⑥ その他の割引運賃（特定便、事前購入、シルバー割引、スカイメイトなど）
⑦ パッケージツアーを利用した
⑧ わからない

d) Q4

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

宿泊先や交通手段の選択方法としてもっとも当てはまるもの、および同行者数をお答えください。
宿泊先や交通手段の選択方法として当てはまらない残り2つの選択肢は「該当しない」を選択してください。

宿泊先や交通手段の選択方法	0 人	1 人	2 人	3 人	4~10 人	10 人以上	該当しない
① 自主的に手配した							
② 同行者が手配した							
③ 勤務先の規定や旅行会社によって予め決められていた							

e) Q4A

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

旅行先への往復に利用した最も主要な交通機関にとして当てはまる選択肢をお選び下さい。
旅行の目的地が複数あった方は、目的地間の移動で最も距離が長かったものとして当てはまる選択肢をお選び下さい。ただし、以下の条件すべてに当てはまる場合は同じ目的地内での移動とみなします。

- 旅行目的が同じ
- 次の目的地への移動距離が 80km 未満
- 次の目的地への移動時間が 8 時間未満

利用した交通機関	往路	目的地間の移動で最も距離が長かったもの	復路
LCC3 社			
LCC3 社以外の航空会社			
高速バス			
鉄道			
その他			
目的地は1ヶ所であったため目的地間の移動は無かった	―		―

f) Q5

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

空港までのお見送りの方の人数をお答え下さい。

_____人

Q3 で①～③を選択した人	Q3 で④を選択した人（ツアーを利用した人）
g) Q6A 最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。 到着空港までにかかった、あなた一人分の航空運賃をお答え下さい。 _____円	h) Q6B 最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。 あなた一人分のツアー料金をお答え下さい。 _____円

i) Q7A

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

出発空港（〇〇空港）へはどちらからいらっしゃいましたか？（自宅、仕事先、宿泊先など）
Q7A_1 都道府県［　　］
Q7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

j) Q7B_2

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さ

い。

出発地から出発空港（〇〇空港）まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。

注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル　もしくは　THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー					
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない					

例1

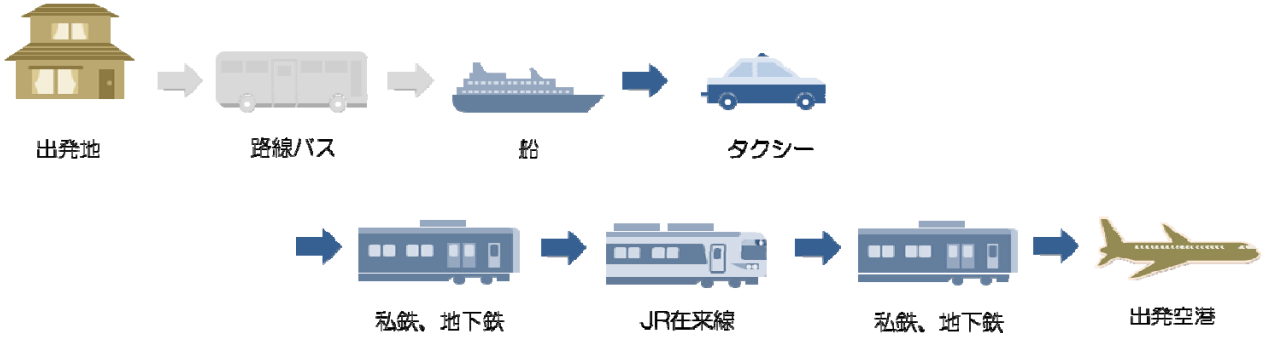
以下のように、空港までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		〇			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			〇		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル　もしくは　THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー	○				
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例2

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線				○	
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		○
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー		○			
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
船	○				
その他					
利用したものはない					

k) Q7G

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（○○空港→○○空港）についてお答え下さい。

出発空港まで自家用車や社用・公用車で来られた方にお聞きします。

車をどのようにされたかお選びください。

① 空港内の駐車場に置いた。
② 空港外の近くの駐車場に置いた。
③ 同乗者が乗って帰った。

l) Q7C

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（○○空港→○○空港）についてお答え下さい。

出発地から出発空港までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内
② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降
⑧ （空港内または空港周辺で）前泊した

m) Q7D

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（○○空港→○○空港）についてお答え下さい。

出発地から出発空港までの交通費をお選び下さい。

（自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください）

① 1,000 円以下
② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円
④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

n) Q7E

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（○○空港→○○空港）についてお答え下さ

い。

出発空港についたのは、飛行機の出発予定時刻の何分前でしたか？

_____分前

o) Q7F

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

飛行機が出発した時間帯を、0 時から 23 時のうちから最も近い時刻でお答え下さい。
（たとえば、午後 18 時 30 分の場合は 19 時としてください。）

_____時頃

p) Q8A

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

到着空港（〇〇空港）からの目的地はどちらでしたか？

Q7A_1 都道府県［　　］

Q7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

q) Q8B_2

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

到着空港（〇〇空港）から目的地まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。

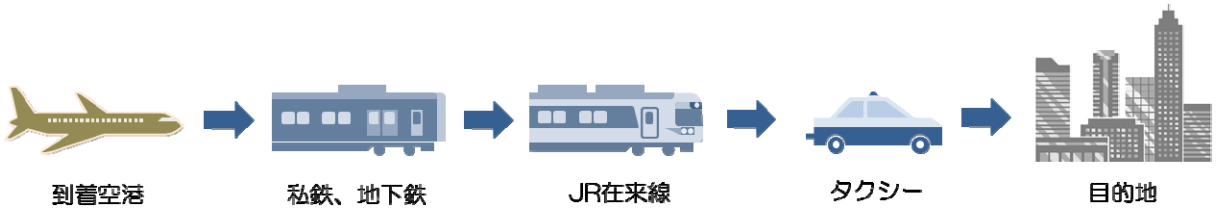
注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

↓ 回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー					
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
船					
その他					
利用したものはない					

例1

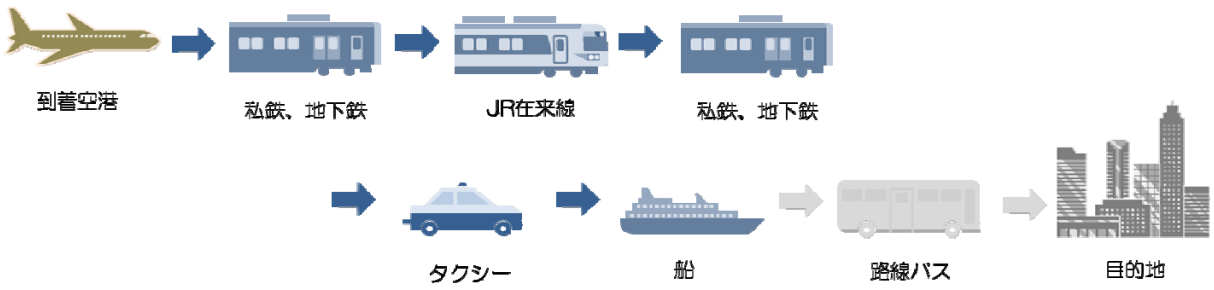
以下のように、空港までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー	○				
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例2

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄	○		○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー				○	
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					○
その他					
利用したものはない					

r) Q8C

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（○○空港→○○空港）についてお答え下さい。

到着空港（○○空港）から目的地までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内
② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降
⑧ （空港内または空港周辺で）前泊した

s) Q8D

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

到着空港（〇〇空港）から目的地までの交通費をお選び下さい。自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください

① 1,000 円以下
② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円
④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

t) Q9A

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

利用した LCC3 社以外の航空会社の他に利用を検討した交通機関をお選び下さい。（いくつでも）

① LCC3 社
② その他の LCC3 社以外の航空会社
③ 高速バス
④ 鉄道
⑤ 自家用車、社用・公用車
⑥ その他［　　］
⑦ 検討していない

u) Q9B

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用した旅行において、右に示す項目をどの程度重視したか、5段階評価でお答え下さい。

→ 回答方向	重視した	やや重視した	どちらともいえない	あまり重視しなかった	重視しなかった
運賃の安さ					
所要時間					
慣れ					
発着時間の丁度良さ					
座席の快適性					
遅延、欠便の少なさ					
運行頻度					
安全面での安心度					
手荷物の持ち込み					
予約方法のわかりやすさ					
予約の変更料金の安さ					

v) Q9C

最後に LCC3 社以外の航空会社を利用されたときの経験（〇〇空港→〇〇空港）についてお答え下さい。

〇〇〇→〇〇〇を結ぶ路線では LCC が就航していますが、LCC を利用しなかった理由をお選び下さい。
（いくつでも）

① 以前利用したときに機内が狭かったから
② 機内が狭いイメージがあるから
③ 機内サービスが不十分だから
④ 荷物制限が厳しいから
⑤ 予定通りに出発できない可能性が高いから
⑥ 利用したい時間帯に便がなかったから
⑦ チェックイン締切が早すぎるから
⑧ 予約方法がわかりにくいから
⑨ 予約変更、キャンセル料が高いから
⑩ 余裕をもって事前に予約しないと安くならないから
⑪ マイレージサービスを利用できないから
⑫ オプション料が高いから
⑬ ひいきの航空会社があるから
⑭ 利用したい空港を使えないから
⑮ 安全性に不安があるから
⑯ 空港へ行くのが不便だから
⑰ LCC を利用できる路線であることを知らなかったから
⑱ いままで LCC を知らなかったから
⑲ その他

w) Q9D

今後の LCC の利用意向として最も当てはまるものをお選び下さい。

① LCC を優先して利用する
② 業務目的の旅行でなければ LCC を利用する
③ 機内サービスが充実すれば LCC を利用する
④ 前もって予定が決まっていれば LCC を利用する
⑤ 旅費を節約したいときは LCC を利用する
⑥ 利用したい時間帯に便があれば LCC を利用する
⑦ 混雑する時期でなければ LCC を利用する
⑧ 混雑する路線でなければ LCC を利用する
⑨ 他に安価な交通機関が無ければ、LCC を利用する
⑩ 友人に誘われたり、旅行会社に指定されたりしていれば、LCC を利用する
⑪ LCC は利用したくない

(C) 過去１年間に LCC 利用可能区間で高速バスでの旅行経験がある旅行者

さきほどお答えいただいた結果によると、 〇〇〇目的の旅行で〇〇〇から〇〇〇へ移動する際に高速バスを利用されております。 以下では、この旅行での経験についてお答え下さい。（全 24 問）

a) R1

最後に高速バスを利用されたときの経験（〇〇→〇〇）についてお答え下さい。（R9C まで表示させる）

旅行の時期を半角数字で入力してください。

____年____月

b) R2

旅行日数を半角数字で入力してください。

_____日

c) R3

高速バスを利用して〇〇から〇〇へ移動するために購入したチケットの種類をお選び下さい。

① 最も安価なタイプ
② それ以外のタイプ（座席間隔が広い、無線 LAN が利用できる等）
③ 旅行会社のパッケージツアーを利用した

d) R4

宿泊先や交通手段の選択方法としてもっとも当てはまるもの、および同行者数をお答えください。
宿泊先や交通手段の選択方法として当てはまらない残り2つの選択肢は「該当しない」を選択してください。

宿泊先や交通手段の選択方法	0 人	1 人	2 人	3 人	4~10 人	10 人以上	該当しない
① 自主的に手配した							
② 同行者が手配した							
③ 勤務先の規定や旅行会社によって予め決められていた							

e) R4A

旅行先への往復に利用した最も主要な交通機関にとして当てはまる選択肢をお選び下さい。
旅行の目的地が複数あった方は、目的地間の移動で最も距離が長かったものとして当てはまる選択肢をお選び下さい。ただし、以下の条件すべてに当てはまる場合は同じ目的地内での移動とみなします。

- 旅行目的が同じ
- 次の目的地への移動距離が 80km 未満
- 次の目的地への移動時間が 8 時間未満

利用した交通機関	往路	目的地間の移動で最も距離が長かったもの	復路
LCC3 社			
LCC3 社以外の航空会社			
高速バス			
鉄道			
その他			
目的地は1ヶ所であったため目的地間の移動は無かった	―		―

f) R5

停留所までのお見送りの方の人数をお答え下さい。

_____人

R3 で①～③を選択した人	R3 で④を選択した人（ツアーを利用した人）
g) R6A 到着停留所までにかかった、あなた一人分の高速バス運賃をお答え下さい。 _____円	h) R6B あなた一人分のツアー料金をお答え下さい。 _____円

i) R7A

出発停留所（〇〇停留所）へはどちらからいらっしゃいましたか？（自宅、仕事先、宿泊先など）

R7A_1 都道府県［　　］

R7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

j) R7B_2

出発地から出発停留所まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。

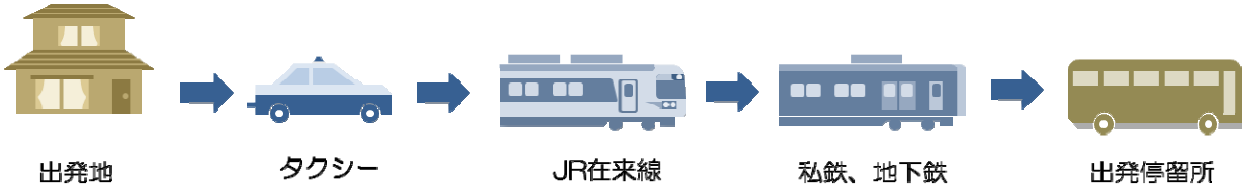
注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

↓ 回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル　もしくは　THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
タクシー、ハイヤー					
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない					

例1

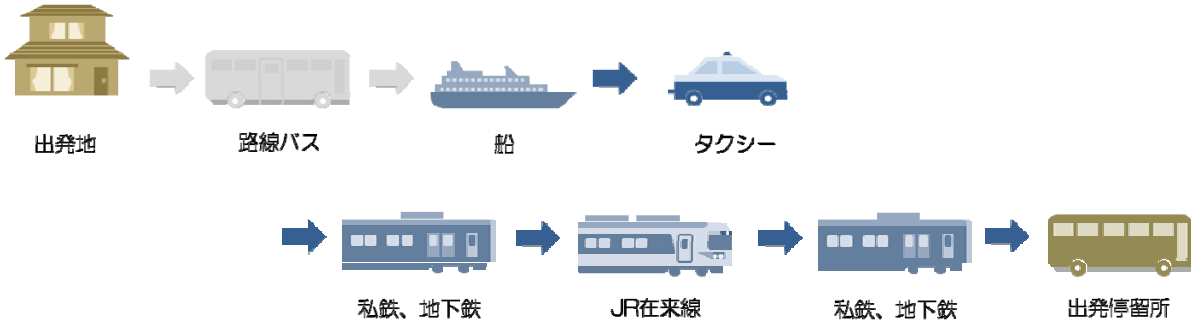
以下のように、停留所までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー	○				
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例2

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線				○	
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		○
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー		○			○
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船	○				
その他					
利用したものはない					

k) R7G

出発停留所まで自家用車や社用・公用車で来られた方にお聞きします。

車をどのようにされたかお選びください。

① 停留所外の近くの駐車場に置いた。

② 同乗者が乗って帰った。

l) R7C

出発地から出発停留所までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内

② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降
⑧ （停留所内または停留所周辺で）前泊した

m) R7D
出発地から出発停留所までの交通費をお選び下さい。
（自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください）
① 1,000 円以下
② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円
④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

n) R7E
出発停留所についたのは、高速バスの出発予定時刻の何分前でしたか？

_____分前

o) R7F
高速バスが出発した時間帯を、0 時から 23 時のうちから最も近い時刻でお答え下さい。
（たとえば、午後 18 時 30 分の場合は 19 時としてください。）

_____時頃

p) R8A
到着停留所（〇〇停留所）からの目的地はどちらでしたか？
R7A_1 都道府県［　　］
R7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

q) R8B_2
到着停留所から目的地まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。
注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー					
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない					

例1

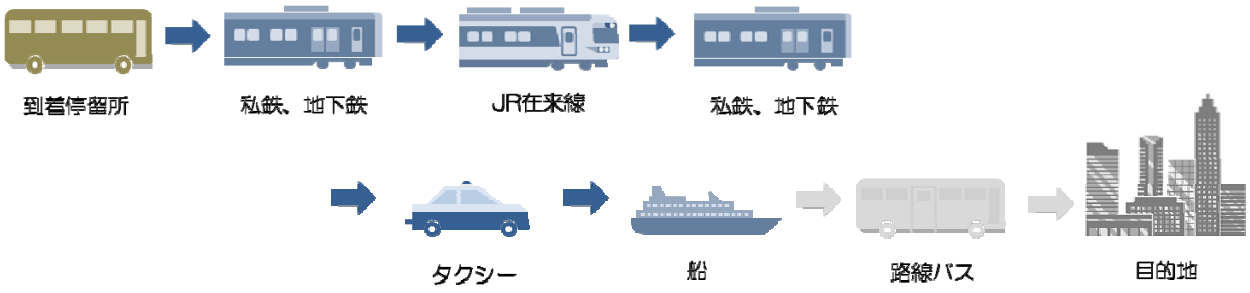
以下のように、停留所までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄	○				
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー			○		

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例２

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
新幹線					
JR 特急（新幹線を除く）					
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄	○		○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー				○	
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					○
その他					
利用したものはない					

r) R8C

到着停留所から目的地までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内
② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降
⑧ （停留所内または停留所周辺で）前泊した

s) R8D

到着停留所から目的地までの交通費をお選び下さい。
自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください

① 1,000 円以下
② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円
④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

t) R9A

利用した高速バスの他に利用を検討した交通機関をお選び下さい。（いくつでも）

① LCC3 社
② LCC3 社以外の航空会社
③ 利用した高速バス以外の高速バス
④ 鉄道
⑤ 自家用車、社用・公用車
⑥ その他［　　］
⑦ 検討していない

u) R9B

今回利用した交通機関を利用する上で、右に示す項目をどの程度重視したか、5段階評価でお答え下さい。

→ 回答方向	重視した	やや重視した	どちらともいえない	あまり重視しなかった	重視しなかった
運賃の安さ					
所要時間					
慣れ					
発着時間の丁度良さ					
座席の快適性					
遅延、欠便の少なさ					
運行頻度					
安全面での安心度					
手荷物の持ち込み					

予約方法のわかりやすさ					
予約の変更料金の安さ					

v) R9C

〇〇〇→〇〇〇を結ぶ路線では LCC が就航していますが、LCC を利用しなかった理由をお選び下さい。

（いくつでも）

① 以前利用したときに機内が狭かったから
② 機内が狭いイメージがあるから
③ 機内サービスが不十分だから
④ 荷物制限が厳しいから
⑤ 予定通りに出発できない可能性が高いから
⑥ 利用したい時間帯に便がなかったから
⑦ チェックイン締切が早すぎるから
⑧ 予約方法がわかりにくいから
⑨ 予約変更、キャンセル料が高いから
⑩ 余裕をもって事前に予約しないと安くならないから
⑪ マイレージサービスを利用できないから
⑫ オプション料が高いから
⑬ ひいきの航空会社があるから
⑭ 利用したい空港を使えないから
⑮ 安全性に不安があるから
⑯ 空港へ行くのが不便だから
⑰ LCC を利用できる路線であることを知らなかったから
⑱ いままで LCC を知らなかったから
⑲ その他

w) R9D

今後の LCC の利用意向として最も当てはまるものをお選び下さい。

① LCC を優先して利用する
② 業務目的の旅行でなければ LCC を利用する
③ 機内サービスが充実すれば LCC を利用する
④ 前もって予定が決まっていれば LCC を利用する
⑤ 旅費を節約したいときは LCC を利用する
⑥ 利用したい時間帯に便があれば LCC を利用する
⑦ 混雑する時期でなければ LCC を利用する
⑧ 混雑する路線でなければ LCC を利用する
⑨ 他に安価な交通機関が無ければ、LCC を利用する
⑩ 友人に誘われたり、旅行会社に指定されたりしていれば、LCC を利用する
⑪ LCC は利用したくない

(D) 過去１年間に LCC 利用可能区間で鉄道での旅行経験がある旅行者

さきほどお答えいただいた結果によると、 〇〇〇目的の旅行で〇〇〇から〇〇〇へ移動する際に鉄道を利用されております。 以下では、この旅行での経験についてお答え下さい。（全 24 問）

a) S1

最後に鉄道を利用されたときの経験（〇〇→〇〇）についてお答え下さい。（S9C まで表示させる）

旅行の時期を半角数字で入力して下さい。

____年____月

b) S2

旅行日数を半角数字で入力して下さい。

_____日

c) S3

鉄道を利用して〇〇から〇〇へ移動するために購入したチケットの種類をお選び下さい。

① 最も安価なタイプ
② それ以外のタイプ（指定席、グリーン車など）
③ 旅行会社のパッケージツアーを利用した

d) S4

宿泊先や交通手段の選択方法としてもっとも当てはまるもの、および同行者数をお答えください。
宿泊先や交通手段の選択方法として当てはまらない残り2つの選択肢は「該当しない」を選択してください。

宿泊先や交通手段の選択方法	0 人	1 人	2 人	3 人	4~10 人	10 人以上	該当しない
① 自主的に手配した							
② 同行者が手配した							
③ 勤務先の規定や旅行会社によって予め決められていた							

e) S4A

旅行先への往復に利用した最も主要な交通機関にとして当てはまる選択肢をお選び下さい。
旅行の目的地が複数あった方は、目的地間の移動で最も距離が長かったものとして当てはまる選択肢をお選び下さい。ただし、以下の条件すべてに当てはまる場合は同じ目的地内での移動とみなします。

- 旅行目的が同じ
- 次の目的地への移動距離が 80km 未満

利用した交通機関	往路	目的地間の移動で最も距離が長かったもの	復路
LCC3 社			
LCC3 社以外の航空会社			
高速バス			
鉄道			
その他			
目的地は1ヶ所であったため目的地間の移動は無かった	―		―

f) S5

駅までのお見送りの方の人数をお答え下さい。

_____人

S3 で①～③を選択した人	S3 で④を選択した人（ツアーを利用した人）
g) S6A 到着駅までにかかった、あなた一人分の航空運賃をお答え下さい。 _____円	h) S6B あなた一人分のツアー料金をお答え下さい。 _____円

i) S7A

出発駅（〇〇駅）へはどちらからいらっしゃいましたか？（自宅、仕事先、宿泊先など）

S7A_1 都道府県［　　］

S7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

j) S7B_2

出発地から出発駅まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。

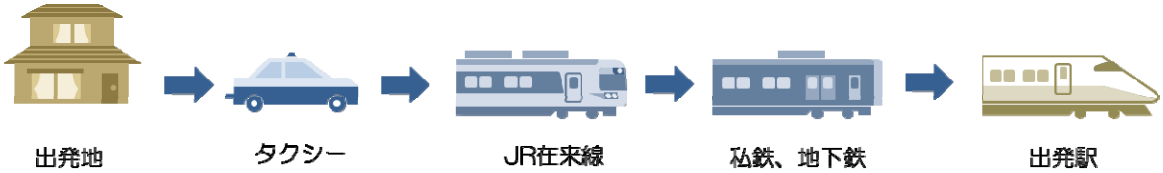
注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー					
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
船					
その他					
利用したものはない					

例1

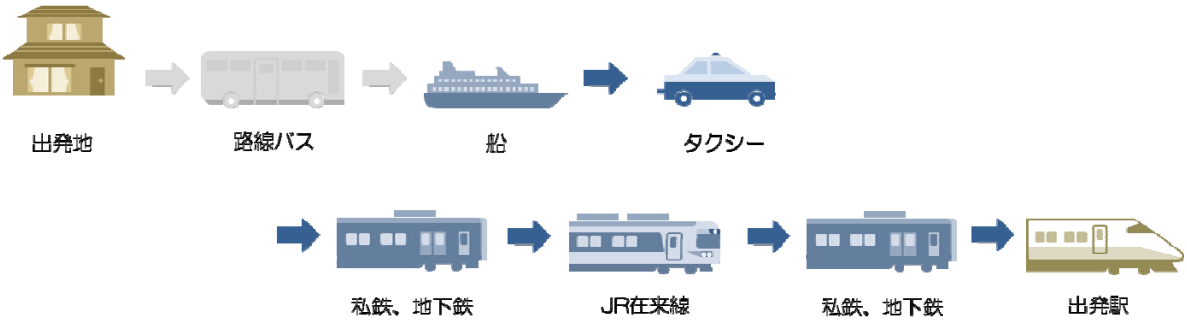
以下のように、駅までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー	○				
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例2

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
JR 在来線				○	
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄			○		○
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー		○			○
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船	○				
その他					
利用したものはない					

k) S7G

出発駅まで自家用車や社用・公用車で来られた方にお聞きします。車をどのようにされたかお選びください。

① 駅内の駐車場に置いた。
② 駅外の近くの駐車場に置いた。
③ 同乗者が乗って帰った。

l) S7C

出発地から出発駅までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内
② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降

⑧　（駅周辺で）前泊した

m) S7D

出発地から出発駅までの交通費をお選び下さい。（自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください）

① 1,000 円以下
② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円
④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

n) S7E

出発駅についたのは、鉄道の出発予定時刻の何分前でしたか？

_____分前

o) S7F

鉄道が出発した時間帯を、0 時から 23 時のうちから最も近い時刻でお答え下さい。
（たとえば、午後 18 時 30 分の場合は 19 時としてください。）

_____時頃

p) S8A

到着駅（〇〇駅）からの目的地はどちらでしたか？

S7A_1 都道府県［　　］
S7A_2 市区町村名（地名が不明の場合は、目印となる施設名）［　　］

q) S8B_2

到着駅から目的地まで利用した交通機関の順番をお答え下さい。

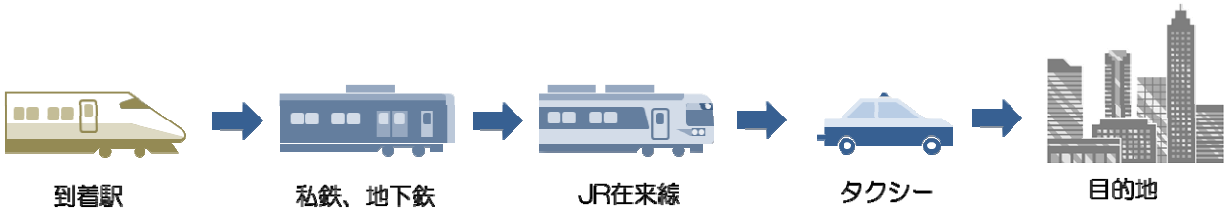
注：利用した交通機関が4つ以下の場合は、下記の例1の入力例に習って下さい。
　　利用した交通機関が6つ以上の場合は、下記の例2の入力例に習って下さい。

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
JR 在来線					
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄					
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル　もしくは　THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー					

回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない					

例1

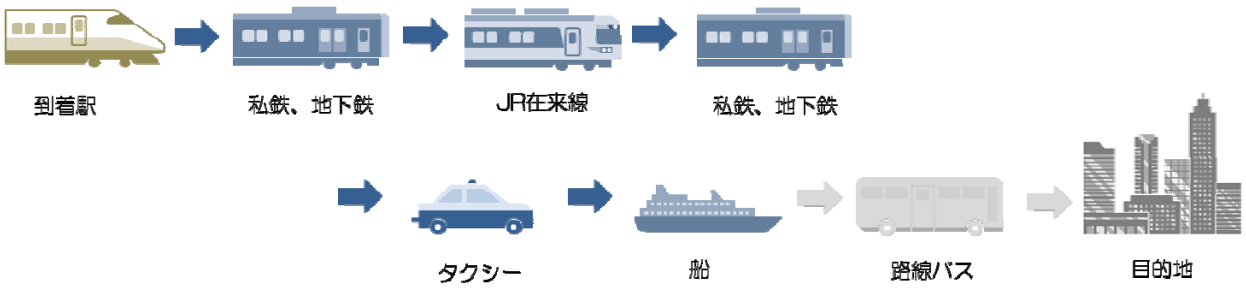
以下のように、駅までに3つしか交通機関を利用しなかった場合は、4番と5番「利用したものはない」をチェックしてください。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄	○				
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー			○		
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					
その他					
利用したものはない				○	○

例2

下記のように、6つ以上の交通機関を乗り継いでアクセスした場合は、到着地に近い側から5つまでの交通機関をお答え下さい。



回答方向	1番	2番	3番	4番	5番
JR 在来線		○			
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）					
私鉄、地下鉄	○		○		
モノレール					
空港行き格安高速バス（東京シャトル もしくは THE アクセス成田）					
空港直行バス、リムジンバス					
貸し切りバス、観光バス					
路線バス、市内バス、市内電車					
タクシー、ハイヤー				○	
自家用車、社用・公用車					
レンタカー					
船					○
その他					
利用したものはない					

r) S8C

到着駅から目的地までの所要時間をお選び下さい。

① 30 分以内
② 31 分～1 時間
③ 1 時間 1 分～1 時間 30 分
④ 1 時間 31 分～2 時間
⑤ 2 時間 1 分～2 時間 30 分
⑥ 2 時間 31 分～3 時間
⑦ 3 時間 1 分以降
⑧ （駅内または駅周辺で）前泊した

s) S8D

到着駅から目的地までの交通費をお選び下さい。

自家用車を利用された場合は、有料道路料金をお答えください

① 1,000 円以下

② 1,001~2,000 円
③ 2,001~3,000 円
④ 3,001~4,000 円
⑤ 4,001~5,000 円
⑥ 5,001~10,000 円
⑦ 10,001 円以上

t) S9A

利用した鉄道の他に利用を検討した交通機関をお選び下さい。（いくつでも）

① LCC3 社
② LCC3 社以外の航空会社
③ 高速バス
④ その他の鉄道会社
⑤ 自家用車、社用・公用車
⑥ その他［　　］
⑦ 検討していない

u) S9B

鉄道を利用する上で、下記に示す項目をどの程度重視したか、5段階評価でお答え下さい。

→ 回答方向	重視した	やや重視 した	どちらともい えない	あまり重視 しなかった	重視 しなかった
運賃の安さ					
所要時間					
慣れ					
発着時間の丁度良さ					
座席の快適性					
遅延、欠便の少なさ					
運行頻度					
安全面での安心度					
手荷物の持ち込み					
予約方法のわかりやすさ					
予約の変更料金の安さ					

v) S9C

〇〇〇→〇〇〇を結ぶ路線では LCC が就航していますが、LCC を利用しなかった理由をお選び下さい。（いくつでも）

① 以前利用したときに機内が狭かったから
② 機内が狭いイメージがあるから
③ 機内サービスが不十分だから
④ 荷物制限が厳しいから
⑤ 予定通りに出発できない可能性が高いから
⑥ 利用したい時間帯に便がなかったから
⑦ チェックイン締切が早すぎるから
⑧ 予約方法がわかりにくいから
⑨ 予約変更、キャンセル料が高いから
⑩ 余裕をもって事前に予約しないと安くならないから
⑪ マイレージサービスを利用できないから

⑫ オプション料が高いから
⑬ ひいきの航空会社があるから
⑭ 利用したい空港を使えないから
⑮ 安全性に不安があるから
⑯ 空港へ行くのが不便だから
⑰ LCC を利用できる路線であることを知らなかったから
⑱ いままで LCC を知らなかったから
⑲ その他

w) S9D

今後の LCC の利用意向として最も当てはまるものをお選び下さい。

① LCC を優先して利用する
② 業務目的の旅行でなければ LCC を利用する
③ 機内サービスが充実すれば LCC を利用する
④ 前もって予定が決まっていれば LCC を利用する
⑤ 旅費を節約したいときは LCC を利用する
⑥ 利用したい時間帯に便があれば LCC を利用する
⑦ 混雑する時期でなければ LCC を利用する
⑧ 混雑する路線でなければ LCC を利用する
⑨ 他に安価な交通機関が無ければ、LCC を利用する
⑩ 友人に誘われたり、旅行会社に指定されたりしていれば、LCC を利用する
⑪ LCC は利用したくない

第3章 アンケート結果

本編に掲載しなかったアンケート分析結果を以降に記載する。

3.1 基本情報

（1）性別

男女比は概ね１：１であり、分析に影響を与えるような偏りは発生していない。

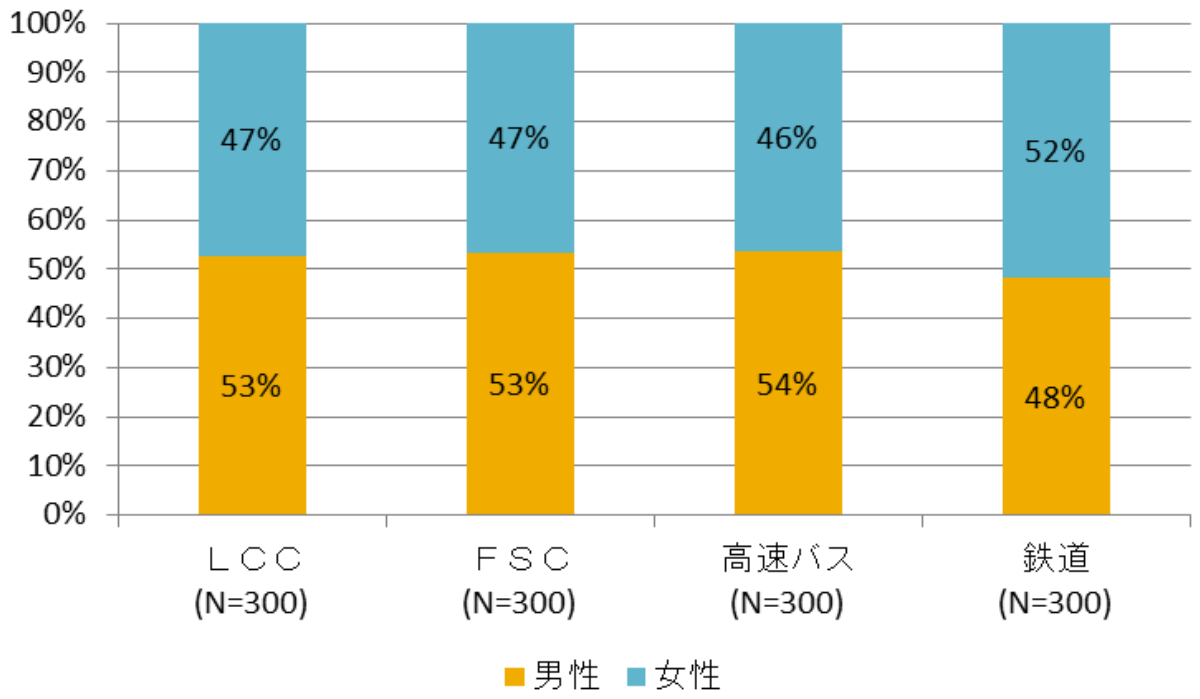


図 3-1　利用交通機関別　男女比

（2）居住地域

LCC とそれ以外の交通機関が競合する路線の利用者からの回答を一定数確保するための割付条件処理により、首都圏と近畿圏はそれぞれ 25.0%ずつ抽出されている。北海道では、陸路で本州へ移動するためには長時間を要するため航空機の利用者が多くなっている。逆に、福岡県、佐賀県や四国地方では高速バスや鉄道の利用者が多い。

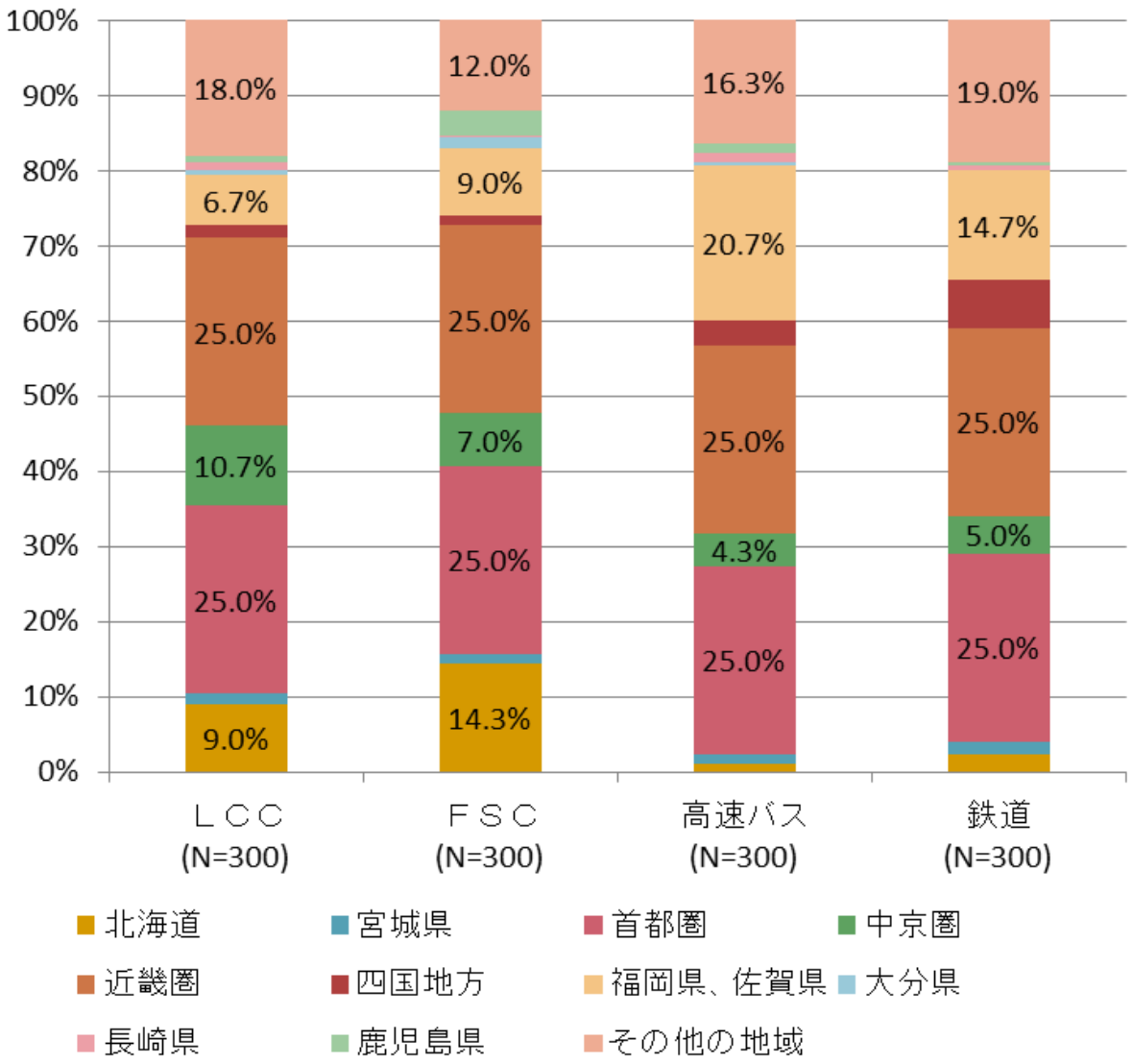


図 3-2　利用交通機関別　居住地域分布

（3）職業

LCC と高速バスは学生の占める割合が大きく、収入が少ない若年層の学生が安価な交通機関を利用していることが分かる。FSC と鉄道は「無職、その他」の利用者が比較的多くなっている。

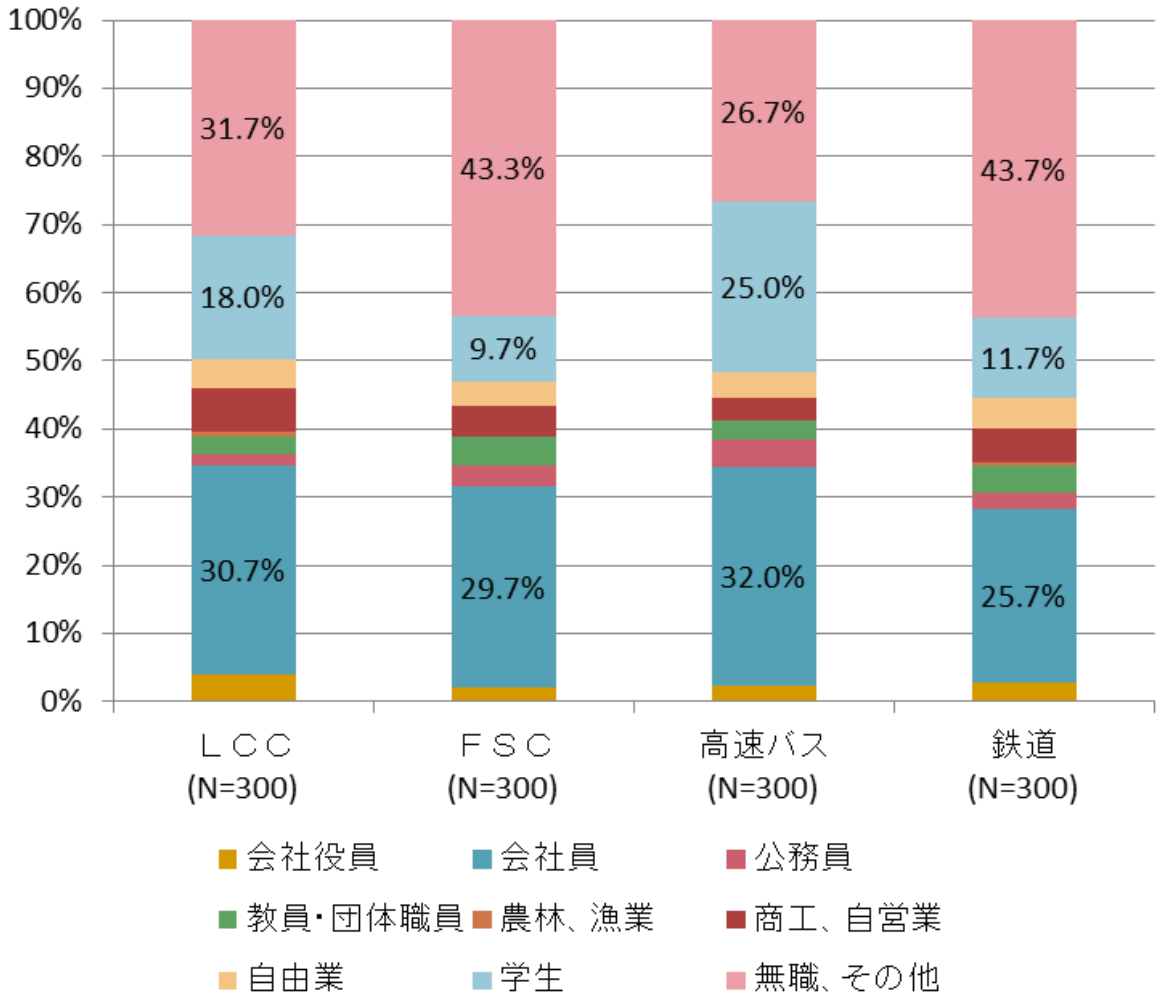


図 3-3　利用交通機関別　職業分布

いずれの交通機関でも「無職、その他」が占める割合は25%を上回っており、交通機関分担率に大きな影響を与える層であると考えられるが、多様な属性が混在しているため、交通機関別の特徴を把握する必要がある。そこで、交通機関別に「無職、その他」の年代分布を集計した結果を図 3-4に示す。高速バス、LCC の年齢層が比較的若くなっており、これは全体の傾向と同様である。

定年退職後の 60 歳以上の分布を比較すると、LCC 利用者は 60～64 歳の割合が 26.9%と他の交通機関よりも多くなっている。比較的流行に敏感で狭いシートでの移動にも耐えられる体力のある退職間際の世代が積極的に利用していると考えられる。一方で、鉄道利用者は 70 歳以上の割合が最も多くなっている。鉄道は比較的短距離の移動で体力的負担が少ないためであると考えられる。

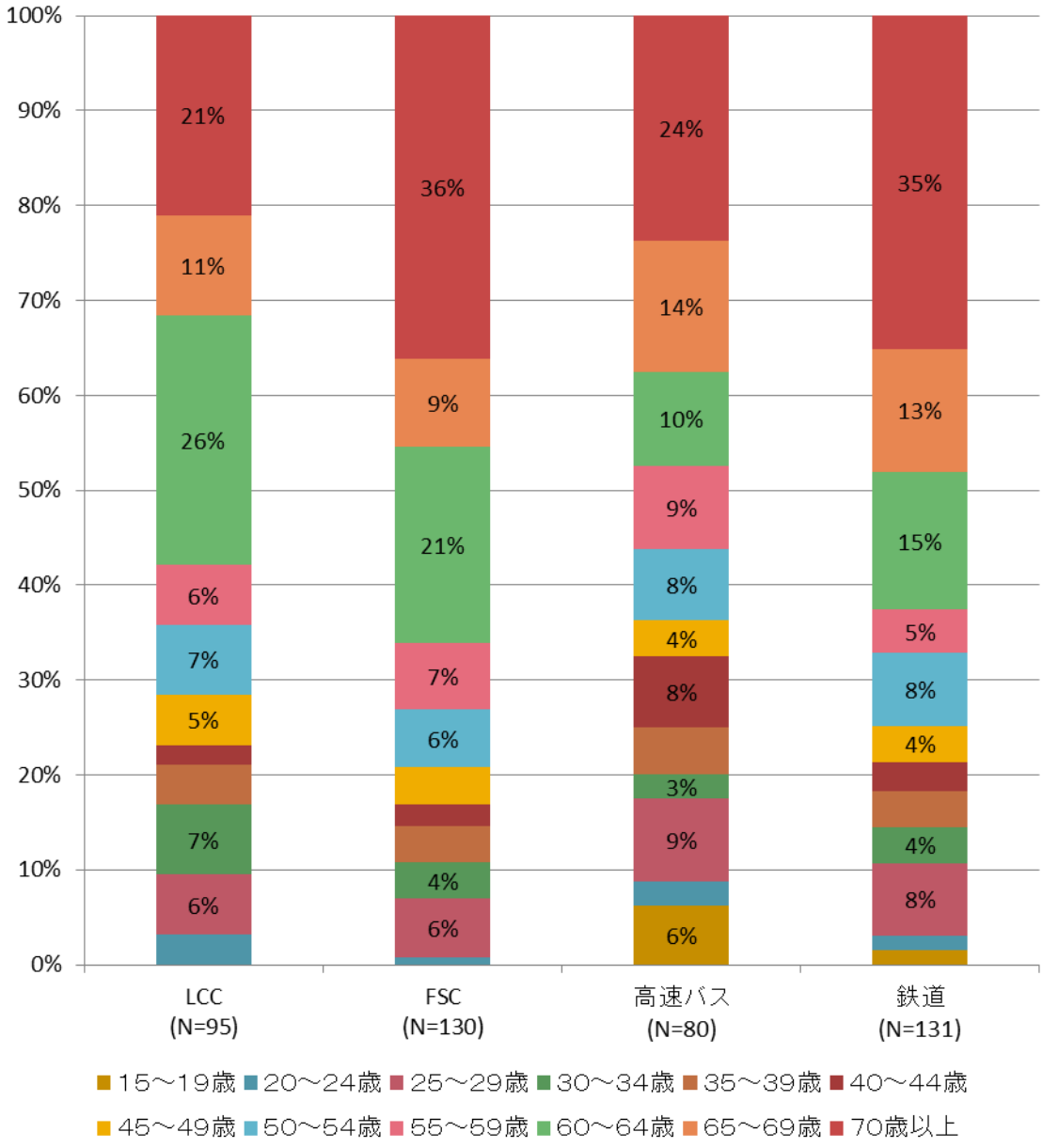


図 3-4　交通機関別「無職、その他」の年代分布

次に、交通機関別に「無職、その他」の旅行目的を集計した結果を図 3-5 に示す。「無職、その他」は「無職、その他以外の職業」に比べて「業務」目的の利用が少なく、「観光」や「帰省、婚礼、友人訪問」目的での利用が多くなっている。特に、LCC 利用者のあいだで比較すると、「観光」目的での利用割合は 0.8 ポイント差であるが、「帰省、婚礼、友人訪問」目的での利用割合は 13.9 ポイント差と大きくなっている。職業の別に関わらず観光目的の旅行は 6 割程度であるが、「無職、その他」は業務目的の旅行を行わない代わりに「帰省、婚礼、友人訪問」を目的とした旅行を行う機会が多いため、このような結果になっていると考えられる。

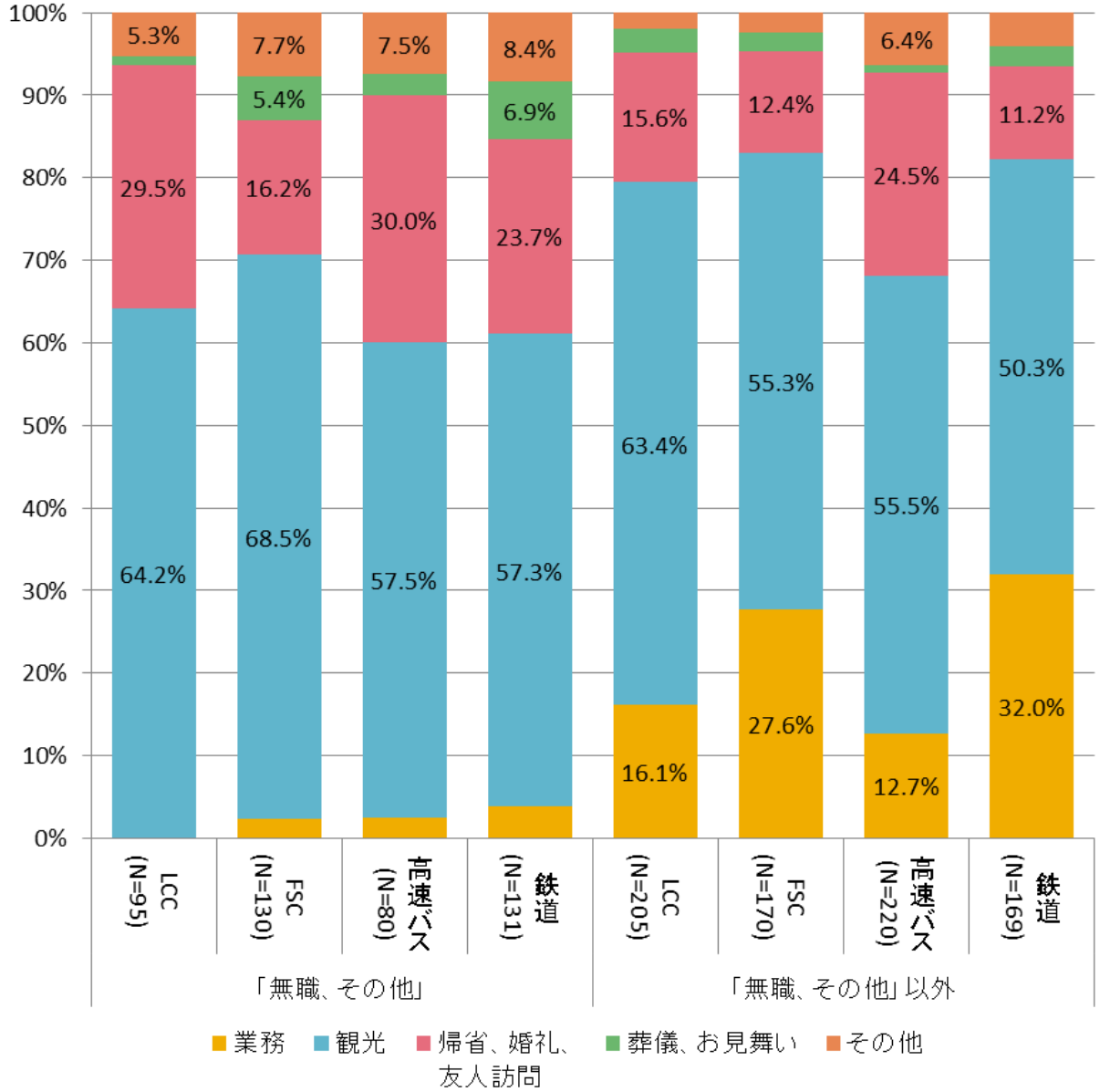


図 3-5　職業、交通機関別の旅行目的

以上より、退職者など無職の高齢者が「観光」はもちろん「帰省、婚礼、友人訪問」を目的とした旅行のために LCC を利用するケースが多いと言える。

（4）利用経験

アンケート回答者 1,200 人のうち、過去 1 年間に利用した経験が最も多いのは鉄道の 839 人（69.9%）であった。LCC は最も少なく、452 人（37.7%）であった。平均回数も鉄道が最も多く（3.84 回）、LCC は最も少なかった（0.94 回）。

表 3-1　交通機関別　利用経験回数

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	1200	1200	1200	1200
利用経験者数	452	749	557	839
平均回数	0.94	2.25	1.58	3.84
0回	62.3%	37.6%	53.6%	30.1%
1回	13.8%	16.5%	17.2%	14.3%
2回	13.9%	25.3%	15.5%	24.0%
3,4回	5.9%	10.7%	5.8%	11.8%
5,6回	1.9%	4.1%	3.1%	6.9%
7～10回	1.8%	2.8%	3.4%	7.0%
11～20回	0.3%	1.8%	0.7%	3.3%
21～30回	0.1%	0.8%	0.5%	1.2%
31～50回	0.0%	0.4%	0.2%	0.8%
51～100回	0.0%	0.0%	0.1%	0.6%
101回以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%

次に、LCC 以外の交通機関の利用経験者が、LCC を利用した経験もあるかどうかを集計した結果を図 3-6 に示す。高速バス利用者は、LCC の利用経験がある割合が比較的多くなっており、近い価格帯の交通機関を選んでいる可能性がある。

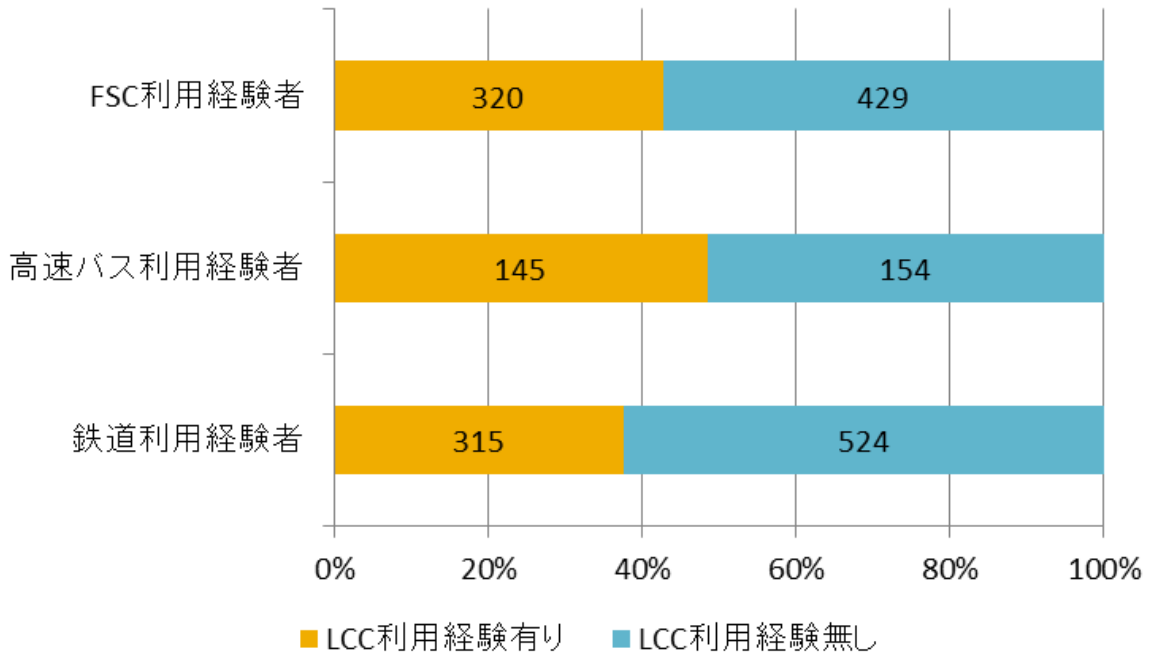


図 3-6　交通機関別 利用経験別の LCC 利用経験の有無

（5）乗継利用

乗継利用状況は LCC 利用者と FSC 利用者のみの設問である。いずれも 8 割以上の利用者が直行便の利用となっている。「同じ航空会社のみを利用して乗り継いだ」を合わせると 9 割を超えており、複数の航空会社や交通機関を組み合わせた利用は限定的であることがわかった。

本調査への割付条件として「乗継利用をしなかった（直行便を利用した）」を設けているが、これによって本調査の回答結果が一部の回答者の意見に偏る可能性は低い（直行便利用者は航空機利用者の大半を占めるため、航空機利用者の特性を十分代表している）と考えられる。

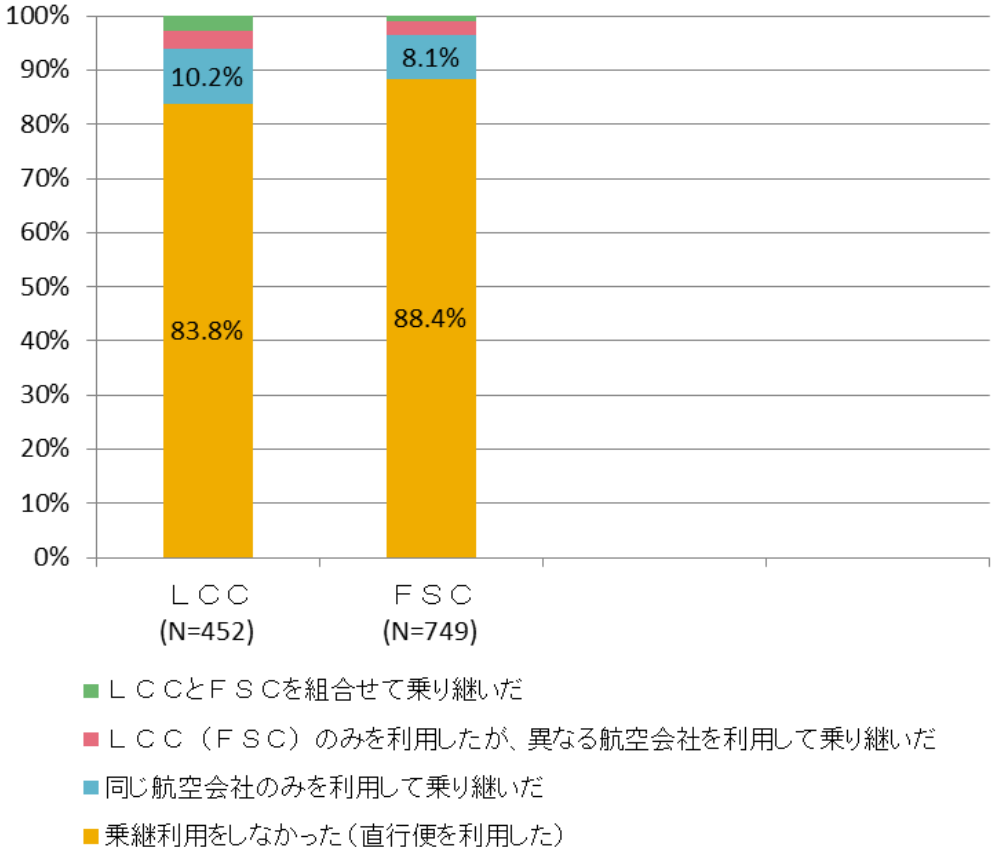


図 3-7　利用交通機関別　乗継利用状況

（6）利用路線

LCC では、成田空港から新千歳空港への利用が最も多くなっている。全般的に、新千歳空港、成田空港、関西国際空港、福岡空港といった主要都市を結ぶ路線での往来が多い。

表 3-2　LCC 利用者の利用路線（直近１年間の人数）

出発空港	到着空港											総計
	新千歳空港（札幌）	仙台空港	成田国際空港	中部国際空港（名古屋）	関西国際空港（関空）	松山空港	福岡空港	長崎空港	鹿児島空港	那覇空港	石垣空港	
新千歳空港（札幌）			22	5	15							42
仙台空港					10							10
成田国際空港	39				29	2	22		2	22		116
中部国際空港（名古屋）	7						15		4			26
関西国際空港（関空）	24	6	16				27	6	6	20	3	108
松山空港			4									4
福岡空港			23	5	24							52
長崎空港					4							4
鹿児島空港			1	2	3							6
那覇空港			5		6							11
総計	70	6	71	12	91	2	64	6	12	42	3	379

FSC 利用者のあいだでは、伊丹空港から羽田空港への利用が最も多い。国内線に限定したアンケートであるため、首都圏では成田空港よりも羽田空港、近畿圏では関西空港よりも伊丹空港の利用が多くなっていることが LCC と異なる。新千歳空港、羽田空港、伊丹空港、福岡空港といった主要都市を結ぶ路線での往来が多いのは LCC と同様の傾向である。

表 3-3　FSC 利用者の利用路線（直近１年間の人数）

出発空港	到着空港																		
	新千歳空港（札幌）	仙台空港	成田国際空港	東京国際空港（羽田）	中部国際空港（名古屋）	関西国際空港（関空）	伊丹空港（大阪）	神戸空港	松山空港	福岡空港	北九州空港	佐賀空港	大分空港	熊本空港	長崎空港	鹿児島空港	那覇空港	その他の国内空港	総計
新千歳空港（札幌）			2	11	2	2	1												18
仙台空港						1	4			1	1	1							8
成田国際空港	3					2	1			4					1		2		13
東京国際空港（羽田）	19					1	8	2	2	15			2			2	13	6	70
中部国際空港（名古屋）	8	1		1						4						1	3		18
小牧空港（名古屋）							1			1									2
関西国際空港（関空）	7			2													4		13
伊丹空港（大阪）	4	2	2	21						1					1	2	4	5	42
神戸空港	4			1											1		1		7
松山空港				3															3
福岡空港			3	17			1										1	1	23
北九州空港				2															2
鹿児島空港				1		1													2
那覇空港				4															4
その他の国内空港	1			3		1		1						1			1		8
総計	46	3	7	66	2	8	16	3	2	26	1	1	2	1	3	5	29	12	233

高速バス、鉄道は、首都圏と近畿圏間の利用が多くなっており、航空機と比べると短距離での移動が多い。

表 3-4　高速バス利用者の利用路線（直近１年間の人数）

出発停留所	到着停留所											総計
	道央地域	宮城県	首都圏	中京圏	近畿圏	四国地方	福岡県、佐賀県	大分県	長崎県	鹿児島県	その他の地域	
道央地域	13		5	1			4			1	3	27
宮城県		2	6		4	1	1				2	16
首都圏	3	6	20	15	105	10	11				19	189
中京圏	1		15	3	3		7		1		1	31
近畿圏		5	80	5	13	9	8	1		2	10	133
四国地方			20	1	8	2	1					32
福岡県、佐賀県			12	8	26	1	7	1	3	4	9	71
大分県				1		1		1		1		4
長崎県					2		3					5
鹿児島県					2		1	2			1	6
その他の地域	5	1	21	1	8		4				3	43
総計	22	14	179	35	171	24	47	5	4	8	48	557

表 3-5　鉄道利用者の利用路線（直近１年間の人数）

出発駅	到着駅											総計
	道央地域	宮城県	首都圏	中京圏	近畿圏	四国地方	福岡県、佐賀県	大分県	長崎県	鹿児島県	その他の地域	
道央地域	13	2	5	3	3		2				8	36
宮城県	3	1	7	1	7		1		1			21
首都圏	4	15	31	33	143	11	17		1	1	41	297
中京圏	3		17	5	11	5	16				5	62
近畿圏	1	2	118	13	21	10	30	1	2	4	15	217
四国地方			12	1	1	3	1					18
福岡県、佐賀県			17	10	65	1	3	5	4	4	4	113
大分県					1		1	1				3
長崎県					4							4
鹿児島県			1		7		2	1	1	1	1	14
その他の地域	5	2	24		13		2			1	7	54
総計	29	22	232	66	276	30	75	8	9	11	81	839

（7）旅行時期

直近での利用経験について回答した結果であるため、アンケート回答時の数ヶ月前時点での利用経験が多くなっている。特に、直近の長期休暇期間である 2013 年 8 月の利用経験が多くなっている。

表 3-6　交通機関別　旅行時期分布

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	300	300	300	300
2012年10月	5.3%	6.3%	7.7%	4.0%
2012年11月	6.3%	6.0%	6.0%	3.3%
2012年12月	4.7%	6.0%	7.7%	2.7%
2013年1月	3.3%	2.0%	1.0%	3.0%
2013年2月	6.0%	3.7%	4.0%	2.7%
2013年3月	6.7%	6.3%	10.0%	6.0%
2013年4月	4.7%	6.0%	4.0%	5.7%
2013年5月	8.0%	8.3%	6.7%	7.0%
2013年6月	9.3%	7.0%	4.7%	7.7%
2013年7月	7.7%	7.0%	4.0%	7.0%
2013年8月	15.3%	8.0%	15.3%	15.3%
2013年9月	8.3%	10.3%	10.3%	9.3%
2013年10月	11.3%	14.0%	12.0%	18.3%
2013年11月	3.0%	9.0%	6.7%	8.0%

（8）送迎人数

いずれの利用者も、送迎者がいない割合が最も多くなっている。

表 3-7　交通機関別　送迎者数分布

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	300	300	300	300
0人	248	261	224	254
1人	28	25	35	25
2人	14	9	24	14
3人	8	2	10	2
4～10人	2	3	7	4
11人以上	0	0	0	1

（9）ツアー利用者以外の運賃分布（外れ値除外前）

表 3-8 はツアー利用者以外の運賃分布である。LCC と高速バスは 10,000 円以下の割合が多く、FSC と鉄道に比べると安い傾向にあることが分かる。ただし、1,000 円以下と実際には存在しえない価格を回答していると考えられるサンプルも数%確認されたため、外れ値を除いた上での集計が必要である。また、移動距離によって運賃は異なるため、区間別の分析が必要である。

表 3-8　交通機関別　運賃分布

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	274	213	275	240
0円	2.9%	7.0%	2.2%	1.3%
1円～ 1000円	5.5%	6.1%	3.3%	2.1%
1001円～ 2000円	6.6%	5.2%	3.3%	2.9%
2001円～ 3000円	5.8%	0.5%	5.1%	1.7%
3001円～ 4000円	5.5%	0.0%	8.7%	0.8%
4001円～ 5000円	12.4%	0.0%	16.7%	0.8%
5001円～ 6000円	9.1%	0.5%	11.6%	0.4%
6001円～ 7000円	6.2%	0.9%	7.6%	0.0%
7001円～ 8000円	8.4%	1.4%	16.7%	1.7%
8001円～ 9000円	3.3%	0.0%	8.4%	1.7%
9001円～10000円	11.3%	10.8%	5.8%	10.0%
10001円～11000円	0.7%	2.8%	2.5%	1.7%
11001円～12000円	4.4%	7.5%	2.5%	6.7%
12001円～13000円	1.5%	6.6%	1.1%	11.7%
13001円～14000円	0.0%	3.3%	0.4%	9.2%
14001円～15000円	5.1%	10.8%	1.5%	12.5%
15001円～16000円	0.0%	1.9%	0.0%	1.3%
16001円～17000円	0.7%	1.9%	0.0%	1.7%
17001円～18000円	1.5%	1.9%	1.5%	3.3%
18001円～19000円	0.4%	0.5%	0.4%	1.3%
19001円～20000円	3.3%	9.4%	0.0%	8.8%
20001円～25000円	2.6%	7.5%	0.0%	6.3%
25001円～30000円	1.8%	5.6%	0.0%	7.5%
30001円～35000円	0.0%	3.8%	0.0%	2.1%
35001円～40000円	0.0%	0.9%	0.0%	2.1%
40001円～45000円	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%
45001円～50000円	0.7%	0.5%	0.4%	0.8%
50001円～60000円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
60001円～70000円	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%
70001円～80000円	0.0%	0.5%	0.0%	0.0%
80001円以上	0.0%	0.0%	0.4%	0.0%

表 3-9　価格帯の把握方法

交通機関	最低価格帯	最高価格帯
LCC	市場シェアの高いジェットスター・ジャパン、Peach の 2 社において、調査時点から 1 ヶ月程度のあいだで、「通常購入できる範囲での最低価格帯」を調査して把握する。 ただし、期間限定でのセール価格は除く。	ジェットスター・ジャパンについては平成 26 年 1 月 10 日時点での**ゴールデンウィーク期間中**（平成 26 年 4 月下旬から 5 月上旬）で最も高い運賃を採用する。ただし、関西－福岡線は平成 26 年 4 月以降の運賃が不明であったため、行楽シーズンである 3 月末で最も高い運賃を採用する。 Peach は通年で設定されている下限運賃と上限運賃がホームページ上で公開されているため、それらを採用した。 エアアジア・ジャパンは平成 25 年 10 月 31 日時点で国内線から撤退し、公式サイトでの情報収集ができないため、価格帯を把握することはできない。
FSC	市場シェアの高い、JAL、ANA、スカイマークの 3 社において、**事前購入割引で最も安い価格**とする。	市場シェアの高い、JAL、ANA、スカイマークの 3 社における、**普通運賃**とする。
高速バス	最もシンプルな座席タイプを利用した場合の価格とする。乗降停留所は両地域間を移動する際に最も**距離が短くなる停留所の組み合わせ**を採用した。	全てのバス会社について網羅的に把握することが難しいことに加え、表 3-8 を見る限り逸脱して高い運賃で利用しているサンプルは少数であるため、**個別に判断**することとする。
鉄道	新幹線または在来線特急で、自由席を利用できるものは**自由席**を利用し、乗車料金は**学割料金**で算出した価格とする。 乗降駅は両地域間を**新幹線で移動する際に最も距離が短くなる駅の組み合わせ**を採用した。	乗継や途中下車の可能性を考えると設定が難しいため、表 3-8 を見る限り逸脱して高い運賃で利用しているサンプルは少数であるため、**個別に判断**することとする。

なお、主要 4 区間の主要交通機関の実際の価格帯は表 3-10 のとおりである。交通機関別の価格帯の設定方法は以下のとおりである。

表 3-10　主要 4 区間における主要交通機関の価格帯

交通機関	会社	道央地域 ⇄ 首都圏	首都圏 ⇄ 近畿圏	首都圏 ⇄ 福岡・佐賀	近畿圏 ⇄ 福岡・佐賀
LCC	Peach	—	3,790 円～**27,790 円**	—	**3,590 円～19,890 円**
	ジェットスタージャパン	**4,490 円～17,490 円**	**3,690 円**～9,290 円	**4,990 円～23,490 円**	3,890 円～5,090 円
FSC	JAL	9,600 円～33,500 円	10,000 円～22,500 円	10,700 円～36,700 円	10,000 円～**21,900 円**
	ANA	9,600 円～**33,670 円**	8,600 円～**22,670 円**	11,200 円～**36,870 円**	9,800 円～**21,900 円**
	スカイマーク	**4,800 円～**20,900 円	**3,800 円**～13,900 円	**4,800 円**～21,900 円	**4,800 円**～13,900 円
高速バス	JR バス	9,900 円～	3,800 円～	—	—
	ウィラーエクスプレス	**7,500 円～**	**2,660 円～**	—	3,840 円～
	VIP ライナー	—	4,000 円～	—	—
	ロイヤルエクスプレス	—	5,300 円～	**6,700 円～**	**3,200 円～**
鉄道	JR 新幹線	大宮－札幌間 学割料金 **19,100～円**	小田原－米原間 学割料金 **8,850～円**	小田原－小倉間 学割料金 **17,080～円**	姫路－小倉間 学割料金 **10,290～円**

資料）Peach：http://www.flypeach.com/jp/ja-jp/fares/faretype.aspx#normal
ジェットスター・ジャパン：http://book.jetstar.com/Search.aspx
エアアジア・ジャパン：http://www.news24.jp/articles/2012/05/30/06206651.html
JAL（道央地域⇄首都圏）：http://www.jal.co.jp/dom/waribiki/hok.html
JAL（首都圏⇄近畿圏）：http://www.jal.co.jp/dom/waribiki/toku1.html
JAL（首都圏⇄福岡・佐賀）：http://www.jal.co.jp/dom/waribiki/kyu/
JAL（近畿圏⇄福岡・佐賀）：http://www.jal.co.jp/dom/waribiki/toku1.html
ANA：https://www.ana.co.jp/dom/fare/tabiwari/
スカイマーク：http://www.skymark.jp/ja/
高速バスネット（JR バス）：https://www.kousokubus.net/PC/index.aspx、
ウィラー・エクスプレス：http://travel.willer.co.jp/route/
VIP ライナー：http://vipliner.biz/
ロイヤルエクスプレス：http://www.royalbus.jp/
JR 路線検索「駅探」：http://ekitan.com/

以上に基づいて設定した表 3-11 の基準にしたがって外れ値を決定する。LCC 利用者のうち「期間限定で購入できる格安運賃」を利用したと回答した人については、「通常購入できる範囲で最も安価な運賃」よりも安い運賃で利用していると想定できるため、「通常購入できる範囲で最も安価な運賃」の最安基準を下回る金額のみを採用する。ただし、0 円と回答したサンプルについては、設問の主旨を誤解している可能性があるため（会社負担だったから 0 円と回答するなど）、外れ値として除外する。また、FSC 利用者のうちマイレージを利用したと回答したサンプルは、分析の精度を確保するため除外する。

表 3-11　運賃の外れ値の基準

交通機関	外れ値の条件			
	購入チケットの種類	路線	最安基準	最高基準
LCC	通常購入できる範囲で最も安価な運賃 それ以外の運賃（座席指定や手荷物預かりが無料でできる等のオプションが追加されているもの）	道央地域⇔首都圏 首都圏⇔近畿圏 首都圏⇔福岡・佐賀 近畿圏⇔福岡・佐賀	4,490 円未満は外れ値 3,690 円未満は外れ値 4,990 円未満は外れ値 3,590 円未満は外れ値	17,491 円以上は外れ値 27,791 円以上は外れ値 23,491 円以上は外れ値 19,891 円以上は外れ値
	期間限定で購入できる格安運賃	道央地域⇔首都圏 首都圏⇔近畿圏 首都圏⇔福岡・佐賀 近畿圏⇔福岡・佐賀	0 円は外れ値 0 円は外れ値 0 円は外れ値 0 円は外れ値	4,490 円以上は外れ値 3,690 円以上は外れ値 4,990 円以上は外れ値 3,590 円以上は外れ値
FSC	普通片道運賃 往復運賃 回数券 乗継割引 その他の割引運賃	道央地域⇔首都圏 首都圏⇔近畿圏 首都圏⇔福岡・佐賀 近畿圏⇔福岡・佐賀	4,800 円未満は外れ値 3,800 円未満は外れ値 4,800 円未満は外れ値 4,800 円未満は外れ値	33,671 円以上は外れ値 22,671 円以上は外れ値 36,871 円以上は外れ値 21,901 円以上は外れ値
	マイレージ	－	全て外れ値とする	全て外れ値とする
高速バス	最も安価なタイプ それ以外のタイプ	道央地域⇔首都圏 首都圏⇔近畿圏 首都圏⇔福岡・佐賀 近畿圏⇔福岡・佐賀	7,500 円未満は外れ値 2,660 円未満は外れ値 6,700 円未満は外れ値 3,200 円未満は外れ値	50,000 円、130,000 円と回答した 2 サンプルは外れ値とする
鉄道	最も安価なタイプ それ以外のタイプ	道央地域⇔首都圏 首都圏⇔近畿圏 首都圏⇔福岡・佐賀 近畿圏⇔福岡・佐賀	19,100 円未満は外れ値 8,850 円未満は外れ値 17,080 円未満は外れ値 10,290 円未満は外れ値	逸脱した回答は無かった

（１０）アクセス費用

１）全区間

LCC 利用者は運賃が安い一方で、空港までのアクセスに要する費用が他の交通機関よりも高い。

高速バスや鉄道は、停留所や駅の選択肢が空港に比べると多い。これは、空港と比べて駅や停留所が自宅や勤務先から短距離の移動で利用でき、アクセスにかかる費用が安くなっているためだと考えられる。

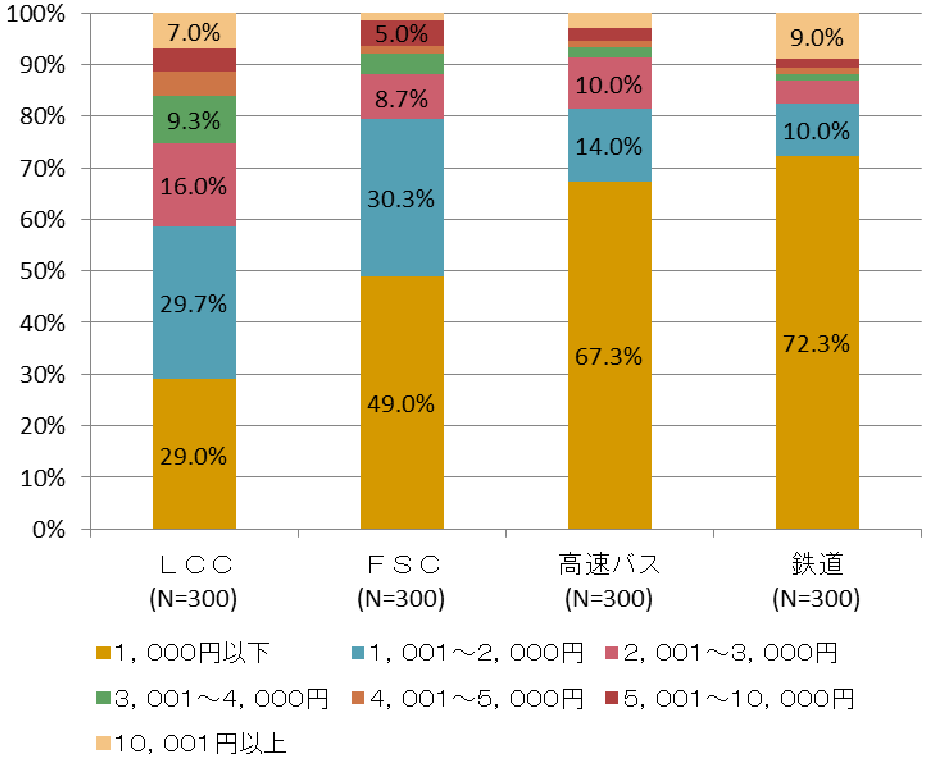


図 3-8　交通機関別　アクセス費用分布

２）出発地域別分析

以下では 4 つの主要区間に含まれる出発空港及び出発地域別にアクセス費用を比較する。ただし表 3-13 は LCC と FSC については新千歳空港を出発空港として利用したサンプル、高速バスと鉄道については道央地域を出発地域としているサンプルを抽出した集計結果であり、到着地は限定していないことに留意されたい。また、平均アクセス費用の計算は下表に基づいて概算した。

表 3-12　アクセス・イグレス費用の概算ルール

選択肢	積算額
1,000 円以下	500 円
1,001～2,000 円	1,500 円
2,001～3,000 円	2,500 円
3,001～4,000 円	3,500 円
4,001～5,000 円	4,500 円
5,001～10,000 円	7,500 円
10,001 円以上	15,000 円

表 3-13　交通機関別　アクセス費用（道央地域）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	36	42	10	5
平均アクセス費用	3,431	1,310	4,950	9,600
１，０００円以下	27.8%	33.3%	10.0%	0.0%
１，００１～　２，０００円	41.7%	54.8%	10.0%	40.0%
２，００１～　３，０００円	5.6%	9.5%	40.0%	0.0%
３，００１～　４，０００円	5.6%	2.4%	0.0%	0.0%
４，００１～　５，０００円	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%
５，００１～１０，０００円	0.0%	0.0%	30.0%	0.0%
１０，００１円以上	13.9%	0.0%	10.0%	60.0%

表 3-14　交通機関別　アクセス費用（首都圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	87	97	123	115
平均アクセス費用	2,810	2,072	1,496	2,465
１，０００円以下	18.4%	43.3%	62.6%	67.8%
１，００１～　２，０００円	32.2%	28.9%	21.1%	13.0%
２，００１～　３，０００円	26.4%	8.2%	8.9%	4.3%
３，００１～　４，０００円	11.5%	5.2%	1.6%	1.7%
４，００１～　５，０００円	1.1%	4.1%	0.8%	0.0%
５，００１～１０，０００円	5.7%	9.3%	2.4%	2.6%
１０，００１円以上	4.6%	1.0%	2.4%	10.4%

表 3-15　交通機関別　アクセス費用（近畿圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	90	81	86	82
平均アクセス費用	3,061	1,821	1,314	2,293
１，０００円以下	21.1%	55.6%	76.7%	76.8%
１，００１～　２，０００円	31.1%	23.5%	5.8%	6.1%
２，００１～　３，０００円	15.6%	7.4%	9.3%	2.4%
３，００１～　４，０００円	13.3%	4.9%	3.5%	0.0%
４，００１～　５，０００円	6.7%	0.0%	1.2%	2.4%
５，００１～１０，０００円	6.7%	6.2%	1.2%	2.4%
１０，００１円以上	5.6%	2.5%	2.3%	9.8%

表 3-16　交通機関別　アクセス費用（福岡・佐賀）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	35	30	45	62
平均アクセス費用	2,543	733	2,000	1,258
１，０００円以下	57.1%	80.0%	66.7%	79.0%
１，００１～　２，０００円	14.3%	16.7%	6.7%	9.7%
２，００１～　３，０００円	11.4%	3.3%	15.6%	6.5%
３，００１～　４，０００円	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%
４，００１～　５，０００円	5.7%	0.0%	2.2%	1.6%
５，００１～１０，０００円	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%
１０，００１円以上	8.6%	0.0%	6.7%	3.2%

表 3-13～表 3-16 を比較すると、LCC と FSC が同じ空港を利用している道央地域（新千歳空港）と福岡・佐賀（福岡空港）では、LCC も FSC も概ね 70%以上の利用者がアクセス費用 2,000 円以下となっている。一方で、市街地に近い空港（羽田、伊丹・神戸）を FSC が利用し、郊外にある空港（成田、関西）を LCC が利用している首都圏や近畿圏では、70%以上の利用者がアクセス費

用 2,000 円以下となっている FSC に対して、LCC は 50%程度となっている。すなわち、郊外の空港を利用しなければならない LCC 利用者の方が、アクセス費用が高くなっていると言える。上記の結果を整理し表 3-17 に示す。なお、高速バスと鉄道はいずれの地域においてもアクセス費用は 1,000 円以下に集中しており、図 3-8 と同様の結果となっている（道央地域はサンプル数が少ないため分析の対象外）。

表 3-17　出発地域別　アクセス費用

出発地域	LCC と FSC が利用する空港の棲み分け	アクセス費用 2,000 円以下の割合			
		LCC	FSC	高速バス	鉄道
道央地域	同じ空港を利用	69.5%	88.1%	―	―
首都圏	LCC は郊外の空港のみ利用	50.6%	72.2%	83.7%	80.8%
近畿圏	LCC は郊外の空港のみ利用	52.2%	79.1%	82.5%	82.9%
福岡・佐賀	同じ空港を利用	71.4%	96.7%	73.4%	88.7%

翻って平均費用を比較すると、首都圏では LCC と FSC の差が小さく、道央地域や福岡・佐賀では差が大きくなっている。考えられる理由として以下の 2 つの要素が挙げられる。

- LCCは観光目的での利用が多く空港から離れた自宅からアクセスする一方で、FSCは業務目的での利用が多く空港から近い職場からのアクセスが多い。
- 首都圏は郊外部でも交通網が発達しているため遠距離の移動でも交通費が高くなりにくく、それ以外の地域では郊外部ほど交通網が貧弱であるため交通費が高くなりやすい。

（１１）イグレス費用

１）全区間

イグレス※費用もアクセス費用と同様、LCC は他の交通機関に比べてイグレス費用が高くなっている。

※主な交通手段の後に目的地に至るまでの交通

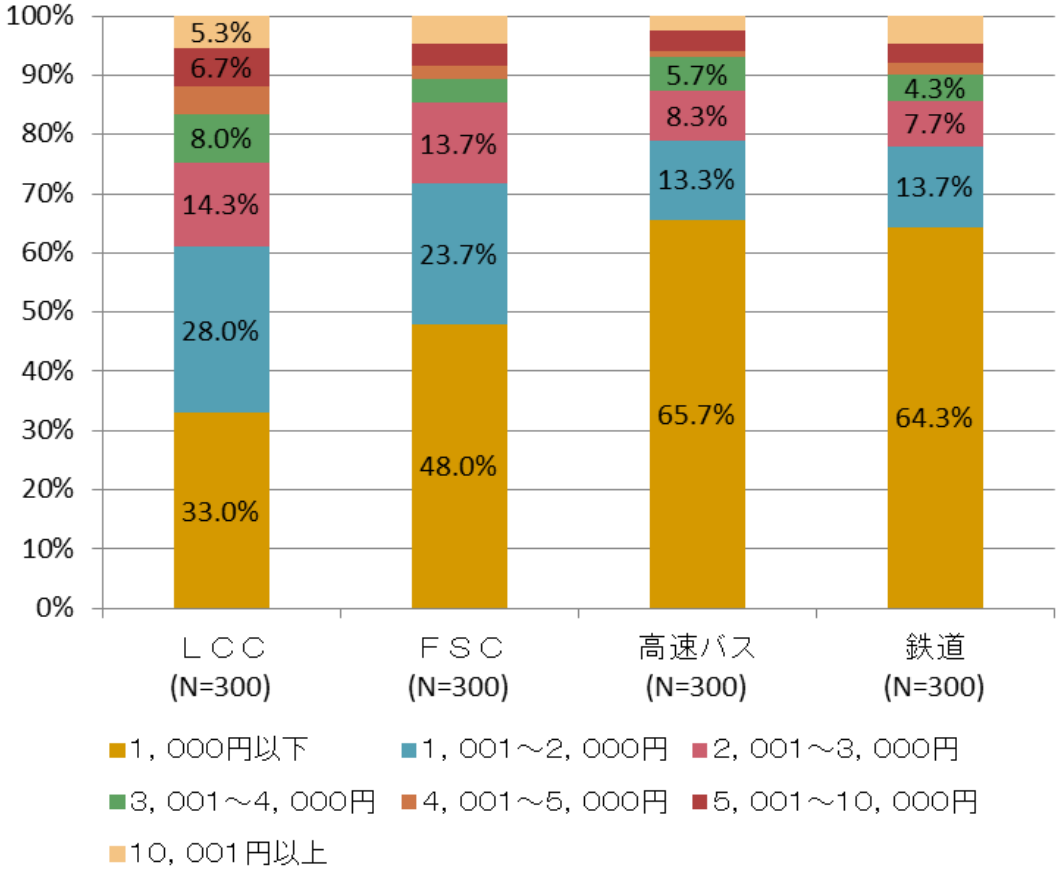


図 3-9　交通機関別　イグレス費用分布

２）到着地域別分析

４つの主要区間に含まれる出発空港及び出発地域別にイグレス費用を比較する。ただし、表 3-18 は LCC と FSC については新千歳空港を到着空港として利用したサンプル、高速バスと鉄道については道央地域を到着地域としているサンプルを抽出した集計結果であり、出発地は限定していないことに留意されたい。

LCC と FSC が同じ空港を利用している道央地域（新千歳空港）と福岡・佐賀（福岡空港）では、イグレス費用が 2,000 円以下であった人の割合は、LCC と FSC でほぼ同じ水準である。一方で、首都圏と近畿圏では、LCC の方が FSC よりも少なく、とくに首都圏では 40.2 ポイント下回っており、LCC 利用者の方がイグレスに費用がかかっていると言える。FSC 利用者は都心に近い羽田空港を利用することになる人が多いため目的地への移動費用を抑えられるのに対して、LCC 利用者は郊外の成田空港を利用しなければならないため目的地への移動費用が高くなってしまっていると考えられる。

表 3-18　交通機関別　イグレス費用（道央地域）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	54	62	4	6
平均イグレス費用	2,259	2,782	5,375	5,083
１，０００円以下	35.2%	40.3%	0.0%	33.3%
１，００１～　２，０００円	31.5%	25.8%	25.0%	0.0%
２，００１～　３，０００円	7.4%	11.3%	50.0%	0.0%
３，００１～　４，０００円	7.4%	4.8%	0.0%	33.3%
４，００１～　５，０００円	7.4%	6.5%	0.0%	0.0%
５，００１～１０，０００円	11.1%	3.2%	0.0%	16.7%
１０，００１円以上	0.0%	8.1%	25.0%	16.7%

表 3-19　交通機関別　イグレス費用（首都圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	57	119	109	82
平均イグレス費用	3,132	1,546	1,362	1,982
１，０００円以下	17.5%	50.4%	74.3%	64.6%
１，００１～　２，０００円	26.3%	33.6%	7.3%	14.6%
２，００１～　３，０００円	26.3%	10.1%	9.2%	6.1%
３，００１～　４，０００円	14.0%	1.7%	3.7%	4.9%
４，００１～　５，０００円	7.0%	0.8%	0.9%	2.4%
５，００１～１０，０００円	1.8%	0.8%	2.8%	1.2%
１０，００１円以上	7.0%	2.5%	1.8%	6.1%

表 3-20　交通機関別　イグレス費用（近畿圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	65	28	132	158
平均イグレス費用	2,508	1,786	1,455	1,671
１，０００円以下	24.6%	60.7%	65.9%	69.0%
１，００１～　２，０００円	41.5%	10.7%	16.7%	12.0%
２，００１～　３，０００円	15.4%	10.7%	6.1%	7.6%
３，００１～　４，０００円	7.7%	7.1%	6.1%	3.2%
４，００１～　５，０００円	1.5%	0.0%	0.0%	1.9%
５，００１～１０，０００円	4.6%	10.7%	3.8%	2.5%
１０，００１円以上	4.6%	0.0%	1.5%	3.8%

表 3-21　交通機関別　イグレス費用（福岡・佐賀）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	54	27	29	36
平均イグレス費用	2,259	1,852	2,276	2,125
１，０００円以下	55.6%	51.9%	51.7%	50.0%
１，００１～　２，０００円	16.7%	18.5%	13.8%	19.4%
２，００１～　３，０００円	7.4%	18.5%	10.3%	13.9%
３，００１～　４，０００円	3.7%	3.7%	10.3%	5.6%
４，００１～　５，０００円	3.7%	3.7%	3.4%	0.0%
５，００１～１０，０００円	9.3%	0.0%	6.9%	8.3%
１０，００１円以上	3.7%	3.7%	3.4%	2.8%

表 3-22　到着地域別　イグレス費用

到着地域	LCC と FSC が利用する空港の棲み分け	イグレス費用 2,000 円以下の割合			
		LCC	FSC	高速バス	鉄道
道央地域	同じ空港を利用	66.7%	66.1%	―	―
首都圏	LCC は郊外の空港のみ利用	43.8%	84.0%	81.6%	79.2%
近畿圏	LCC は郊外の空港のみ利用	66.1%	71.4%	82.6%	81.0%
福岡・佐賀	同じ空港を利用	72.3%	70.4%	65.5%	69.4%

（１２）総費用

運賃、アクセス費用、イグレス費用の和を集計した結果を図 3-10 に示す。運賃は数値回答結果をそのまま利用しているが、アクセス費用、イグレス費用は選択肢回答でしか把握していないため、表 3-12 のルールにしたがって総費用として積算した。

１）全区間

総費用が最も安いのは高速バスであり、10,000 円以下の割合が約 9 割となっている。次に費用が安いのが LCC であり、FSC と鉄道はほぼ同じ分布となっている。LCC はアクセス・イグレスにおいて FSC や鉄道よりも費用がかかっているが、運賃と合わせて比較すると安くなっており、実質的に安価な交通機関であると言える。

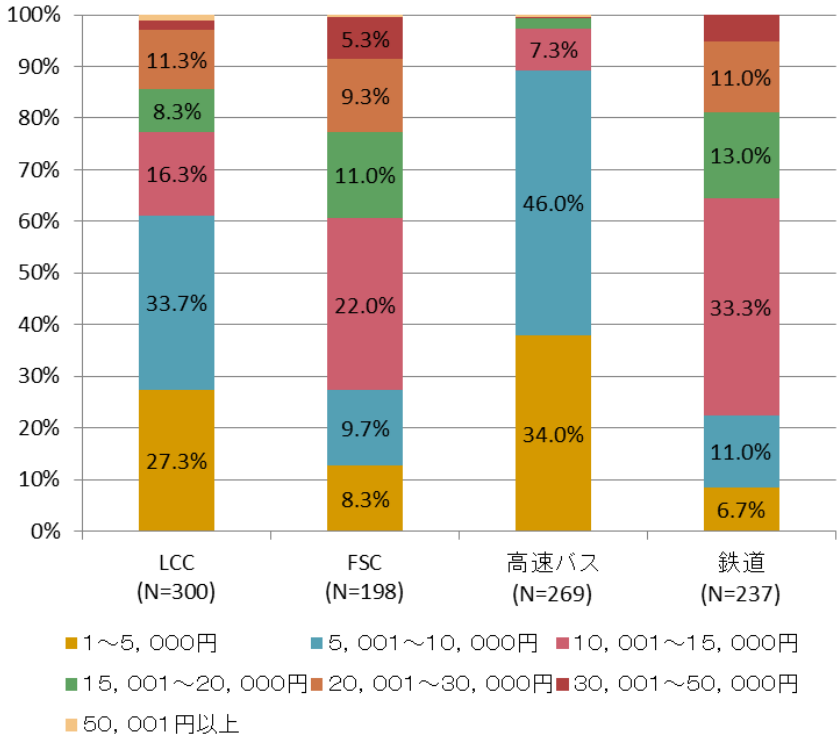


図 3-10　交通機関別　総費用（運賃＋アクセス費用＋イグレス費用）の分布

２）路線別分析

いずれの路線も、LCC や高速バスの総費用の方が安くなっており、全体の傾向と同様である。ただし、首都圏と近畿圏を結ぶ区間では、5,000 円以下で LCC を利用している人が 6.3%なのに対して、高速バスでは 37.7%と多くなっている。このことから、500km 程度の比較的短距離の区間になると LCC といえども費用を抑えることが難しく、高速バスの方が価格的に優位となっていると言える。また、FSC や鉄道の平均総費用も他の区間に比べて LCC と近い水準にあるため、首都圏－近畿圏の区間では LCC の価格優位性は低いと言える。

表 3-23　交通機関別　総費用（道央地域　⇄　首都圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	24	33	1	3
平均総費用	9,708	16,288	9,500	25,833
１～５，０００円	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%
５，００１～１０，０００円	54.2%	12.1%	100.0%	0.0%
１０，００１～１５，０００円	29.2%	36.4%	0.0%	0.0%
１５，００１～２０，０００円	0.0%	30.3%	0.0%	0.0%
２０，００１～３０，０００円	8.3%	21.2%	0.0%	66.7%
３０，００１～５０，０００円	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%
５０，００１円以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

表 3-24　交通機関別　総費用（首都圏　⇄　近畿圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	16	28	77	31
平均総費用	9,938	11,964	6,149	12,565
１～５，０００円	6.3%	0.0%	37.7%	0.0%
５，００１～１０，０００円	62.5%	35.7%	59.7%	19.4%
１０，００１～１５，０００円	12.5%	50.0%	1.3%	74.2%
１５，００１～２０，０００円	6.3%	14.3%	1.3%	6.5%
２０，００１～３０，０００円	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%
３０，００１～５０，０００円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
５０，００１円以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

表 3-25　交通機関別　総費用（首都圏　⇄　福岡・佐賀）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	15	34	6	5
平均総費用	14,500	18,882	9,333	19,500
１～５，０００円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
５，００１～１０，０００円	33.3%	11.8%	66.7%	0.0%
１０，００１～１５，０００円	20.0%	35.3%	33.3%	0.0%
１５，００１～２０，０００円	20.0%	17.6%	0.0%	100.0%
２０，００１～３０，０００円	26.7%	23.5%	0.0%	0.0%
３０，００１～５０，０００円	0.0%	11.8%	0.0%	0.0%
５０，００１円以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

表 3-26　交通機関別　総費用（近畿圏　⇄　福岡・佐賀）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	28	1	5	25
平均総費用	7,500	14,500	7,700	14,220
１～５，０００円	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%
５，００１～１０，０００円	53.6%	0.0%	80.0%	0.0%
１０，００１～１５，０００円	10.7%	100.0%	20.0%	76.0%
１５，００１～２０，０００円	3.6%	0.0%	0.0%	24.0%
２０，００１～３０，０００円	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%
３０，００１～５０，０００円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
５０，００１円以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

3.2 所要時間

（1）アクセス所要時間

1）出発地域別分析

首都圏と近畿圏では、航空機よりも高速バスと鉄道のアクセス時間が短い。福岡・佐賀では FSC 利用者のアクセス時間が高速バスや鉄道を下回っている。これは、福岡空港が中心市街地から近く、FSC 利用者には中心市街地にある職場から業務目的でアクセスする人が多いためではないかと考えられる。

首都圏では LCC と FSC の差が 14 分なのに対して、他の地域では 30 分以上となっている。

表 3-27　交通機関別　アクセス所要時間（道央地域）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	36	42	10	5
平均アクセス所要時間(分)	104	74	132	210
３０分以内	5.6%	2.4%	20.0%	20.0%
３１分～１時間	30.6%	42.9%	20.0%	0.0%
１時間１分～１時間３０分	36.1%	40.5%	0.0%	0.0%
１時間３１分～２時間	5.6%	7.1%	10.0%	0.0%
２時間１分～２時間３０分	8.3%	0.0%	10.0%	20.0%
２時間３１分～３時間	0.0%	4.8%	20.0%	0.0%
３時間１分以降	5.6%	0.0%	10.0%	40.0%
（空港内または空港周辺で）前泊した	8.3%	2.4%	10.0%	20.0%

表 3-28　交通機関別　アクセス所要時間（首都圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	87	97	123	115
平均アクセス所要時間(分)	105	92	68	70
３０分以内	5.7%	4.1%	28.5%	29.6%
３１分～１時間	21.8%	32.0%	30.1%	33.0%
１時間１分～１時間３０分	19.5%	30.9%	20.3%	14.8%
１時間３１分～２時間	26.4%	12.4%	10.6%	7.8%
２時間１分～２時間３０分	13.8%	10.3%	3.3%	4.3%
２時間３１分～３時間	3.4%	2.1%	0.8%	2.6%
３時間１分以降	5.7%	7.2%	5.7%	7.8%
（空港内または空港周辺で）前泊した	3.4%	1.0%	0.8%	0.0%

表 3-29　交通機関別　アクセス所要時間（近畿圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	90	81	86	82
平均アクセス所要時間(分)	109	75	58	74
３０分以内	7.8%	9.9%	37.2%	25.6%
３１分～１時間	13.3%	42.0%	36.0%	41.5%
１時間１分～１時間３０分	28.9%	28.4%	17.4%	9.8%
１時間３１分～２時間	25.6%	11.1%	2.3%	2.4%
２時間１分～２時間３０分	5.6%	1.2%	0.0%	3.7%
２時間３１分～３時間	6.7%	1.2%	1.2%	8.5%
３時間１分以降	10.0%	4.9%	2.3%	8.5%
（空港内または空港周辺で）前泊した	2.2%	1.2%	3.5%	0.0%

表 3-30　交通機関別　アクセス所要時間（福岡・佐賀）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
Ｎ数	35	30	45	62
平均アクセス所要時間(分)	89	45	62	63
３０分以内	17.1%	30.0%	44.4%	37.1%
３１分～１時間	25.7%	43.3%	28.9%	33.9%
１時間１分～１時間３０分	22.9%	23.3%	8.9%	9.7%
１時間３１分～２時間	14.3%	3.3%	6.7%	1.6%
２時間１分～２時間３０分	8.6%	0.0%	2.2%	9.7%
２時間３１分～３時間	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%
３時間１分以降	11.4%	0.0%	6.7%	6.5%
（空港内または空港周辺で）前泊した	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%

（2）イグレス所要時間

1）到着地域別分析

LCC と FSC を比較すると、道央地域と首都圏ではイグレス所要時間の差が約 40 分と大きく、近畿圏と福岡・佐賀では小さい結果となった。道央地域を除けば、費用で比較を行った時と同様、所要時間でもアクセスとイグレスで逆の傾向となった。道央地域は表 3-18 においてイグレス費用の差が小さいにも関わらず、表 3-31 でイグレス所要時間の差が大きくなっているため、原因を精査する必要がある。

表 3-31　交通機関別　イグレス所要時間（道央地域）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
Ｎ数	54	62	4	6
平均イグレス所要時間(分)	79	120	195	153
３０分以内	11.1%	8.1%	0.0%	16.7%
３１分～１時間	40.7%	29.0%	0.0%	33.3%
１時間１分～１時間３０分	18.5%	17.7%	50.0%	0.0%
１時間３１分～２時間	16.7%	11.3%	0.0%	0.0%
２時間１分～２時間３０分	5.6%	3.2%	0.0%	0.0%
２時間３１分～３時間	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%
３時間１分以降	7.4%	24.2%	25.0%	50.0%
（空港内または空港周辺で）前泊した	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%

表 3-32　交通機関別　イグレス所要時間（首都圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
Ｎ数	57	119	109	82
平均イグレス所要時間(分)	106	66	54	62
３０分以内	1.8%	6.7%	40.4%	39.0%
３１分～１時間	21.1%	44.5%	35.8%	30.5%
１時間１分～１時間３０分	28.1%	35.3%	13.8%	11.0%
１時間３１分～２時間	21.1%	8.4%	2.8%	8.5%
２時間１分～２時間３０分	15.8%	1.7%	0.0%	2.4%
２時間３１分～３時間	1.8%	1.7%	1.8%	1.2%
３時間１分以降	10.5%	1.7%	4.6%	7.3%
（空港内または空港周辺で）前泊した	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%

表 3-33　交通機関別　イグレス所要時間（近畿圏）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
Ｎ数	65	28	132	158
平均イグレス所要時間(分)	85	82	63	45
３０分以内	7.7%	14.3%	35.6%	51.3%
３１分～１時間	20.0%	35.7%	33.3%	29.7%
１時間１分～１時間３０分	36.9%	21.4%	16.7%	7.6%
１時間３１分～２時間	21.5%	17.9%	3.0%	3.8%
２時間１分～２時間３０分	6.2%	0.0%	2.3%	3.2%
２時間３１分～３時間	4.6%	0.0%	1.5%	2.5%
３時間１分以降	3.1%	10.7%	6.8%	1.3%
（空港内または空港周辺で）前泊した	0.0%	0.0%	0.8%	0.6%

表 3-34　交通機関別　イグレス所要時間（福岡・佐賀）

	LCC	FSC	高速バス	鉄道
Ｎ数	54	27	29	36
平均イグレス所要時間(分)	67	55	81	69
３０分以内	31.5%	25.9%	34.5%	33.3%
３１分～１時間	33.3%	25.9%	24.1%	33.3%
１時間１分～１時間３０分	13.0%	37.0%	10.3%	13.9%
１時間３１分～２時間	9.3%	11.1%	17.2%	8.3%
２時間１分～２時間３０分	3.7%	0.0%	3.4%	0.0%
２時間３１分～３時間	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%
３時間１分以降	3.7%	0.0%	3.4%	11.1%
（空港内または空港周辺で）前泊した	1.9%	0.0%	6.9%	0.0%

3.3 出発時間帯

航空機は、10 時頃発の便を利用している人が最も多く、その前後の時間帯に利用が集中している。鉄道は 9 時前後に利用が集中しており、航空機と同様の傾向である。往路での利用経験を優先して回答するアンケート設計にした結果が反映されていることが分かる。

一方で、高速バス利用者は 23 時の利用が最も多く、19 時以降の夜間に出発している割合が半数を超えていることから、夜行バスの利用者が多いことが分かる。また、7 時～13 時までの昼間帯でも 2 割程度の利用者がおり、翌日の早朝に到着するような長時間移動、あるいは比較的短距離の移動で利用されているケースもあると考えられる。

表 3-35　交通機関別　出発時間帯の分布

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	300	300	300	300
0時頃	0.3%	0.0%	1.7%	0.0%
1時頃	0.7%	0.0%	0.3%	0.3%
2時頃	0.0%	0.3%	0.3%	0.0%
3時頃	0.3%	0.0%	0.3%	0.3%
4時頃	0.7%	0.0%	0.3%	0.3%
5時頃	0.7%	0.0%	1.0%	0.3%
6時頃	1.3%	0.3%	0.3%	8.7%
7時頃	8.7%	6.7%	4.7%	13.7%
8時頃	6.3%	14.3%	2.0%	15.0%
9時頃	13.3%	14.7%	4.0%	17.3%
10時頃	15.7%	17.3%	4.3%	14.7%
11時頃	11.7%	11.3%	2.7%	8.7%
12時頃	8.3%	9.3%	1.3%	2.7%
13時頃	6.3%	5.7%	1.7%	2.0%
14時頃	4.7%	6.3%	0.3%	2.3%
15時頃	5.3%	4.7%	0.0%	2.3%
16時頃	3.3%	1.0%	1.0%	1.0%
17時頃	3.7%	2.3%	2.3%	2.3%
18時頃	4.0%	2.3%	2.7%	2.3%
19時頃	3.0%	1.7%	8.3%	3.3%
20時頃	1.3%	1.3%	10.0%	1.0%
21時頃	0.0%	0.3%	9.0%	0.0%
22時頃	0.3%	0.0%	18.7%	0.3%
23時頃	0.0%	0.0%	22.7%	1.0%

3.4 アクセス・イグレス交通機関

（1）最後に利用したアクセス交通機関

出発空港、停留所、駅へ向かう際に、最後に利用した交通機関を集計した結果を表 3-36 に示す。

LCC と FSC を比較すると、FSC 利用者は「モノレール」利用が多いことが分かる。LCC が就航する成田空港や関西空港には「モノレール」が接続していないが、LCC が就航していない羽田空港や伊丹空港には東京モノレールや大阪モノレールが接続しているためである。「空港行き格安高速バス」と「空港直行バス」の利用状況を比較すると、FSC の方が 4.0 ポイント高いことが分かる。LCC は乗り過ごしのリスクが高いため、到着時間の信頼性が低いバスの利用が避けられている可能性がある。「タクシー、ハイヤー」の利用状況を比較すると、LCC の方が 5.6 ポイント高くなっている。

航空機と高速バスや鉄道を比較すると、高速バスや鉄道では「JR 在来線」や「私鉄、地下鉄」の利用が比較的多いことが分かる。駅は当然のことながら、停留所も一般的に「JR 在来線」や「私鉄、地下鉄」からの接続が良い場所に立地していることが現れていると言える。一方で、「高速バス」や「鉄道」では自家用車の割合が少なくなっている。空港には駐車場が整備されているが、停留所や駅には駐車場が整備されておらず、自家用車でのアクセスが難しいためであると考えられる。

表 3-36　最後に利用したアクセス交通機関

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	300	300	300	300
新幹線	0.7%	0.7%	1.7%	–
JR特急（新幹線を除く）	5.0%	1.7%	3.3%	–
JR在来線	14.7%	9.7%	29.3%	50.3%
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）	8.7%	2.7%	1.7%	2.0%
私鉄、地下鉄	18.7%	17.7%	28.7%	20.0%
モノレール	1.0%	17.7%	1.0%	1.0%
空港行き格安高速バス（東京シャトル　もしくは　THE　アクセス成田）	1.3%	0.0%	0.0%	0.3%
空港直行バス、リムジンバス	12.7%	18.0%	0.7%	1.7%
貸し切りバス、観光バス	2.0%	2.0%	3.3%	2.0%
路線バス、市内バス、市内電車	2.7%	2.3%	10.0%	7.0%
タクシー、ハイヤー	8.3%	2.7%	2.7%	4.7%
自家用車、社用・公用車	19.3%	21.0%	10.0%	6.3%
レンタカー	1.7%	1.0%	2.7%	0.7%
船	0.3%	0.7%	0.3%	0.3%
その他	3.0%	2.3%	4.7%	3.7%

交通費を抑えるために LCC を利用していると考えられる LCC 利用者のほうが FSC 利用者よりも、割高な交通機関である「タクシー、ハイヤー」を利用している割合が高くなっていることの原因を明らかにするために、LCC 利用者のうち最後に利用したアクセス交通機関が「タクシー、ハイヤー」であった人の回答状況を表 3-37 に示す。No.1～13 までの LCC 利用者は、出発地、アクセス交通機関、利用空港の組み合わせ、出発時間帯ともに想定の範囲内である。しかしながら、No.14～21 は、出発地と出発空港が離れており、最寄りの空港を利用していない点で不自然な回答結果となっている。また、No.22～No.25 の回答結果では最寄り空港を利用しているにも関わらず、新幹線や JR 特急などの乗継を行ったことになっており、不自然な回答結果となっている。そこで、No.14～25 までの回答結果を外れ値とすると、LCC 利用者のうち最後に利用したアクセス交通機関が「タクシー、ハイヤー」であった人の割合は 8.3%から 4.5%に下がり、FSC 利用者との差は 5.6 ポイントから 1.8 ポイントにまで縮まる。

表 3-37　LCC 利用者のうち最後に利用したアクセス交通機関が
「タクシー、ハイヤー」であった人の回答状況

No.	利用したアクセス交通機関					出発地		出発空港	到着空港	出発時間帯
	1番目	2番目	3番目	4番目	5番目					
1	タクシー、ハイヤー	–	–	–	–	埼玉県	川口市	成田国際空港	関西国際空港（関空）	10
2	タクシー、ハイヤー	–	–	–	–	京都府	京都市北区	関西国際空港（関空）	福岡空港	9
3	路線バス、市内バス、市内	タクシー、ハイヤー	–	–	–	埼玉県	さいたま市	成田国際空港	那覇空港	17
4	タクシー、ハイヤー	JR特急（新幹線を除く）	新幹線	タクシー、ハイヤー	–	長野県	諏訪市	中部国際空港（名古屋）	福岡空港	11
5	自家用車、社用・公用車	タクシー、ハイヤー	–	–	–	大阪府	大阪市	関西国際空港（関空）	石垣空港	13
6	JR在来線	新幹線	タクシー、ハイヤー	–	–	神奈川県	横浜市	成田国際空港	那覇空港	18
7	タクシー、ハイヤー	–	–	–	–	京都府	京都市	関西国際空港（関空）	新千歳空港（札幌）	7
8	私鉄、地下鉄	JR在来線	路線バス、市内バス、市内	タクシー、ハイヤー	–	福岡県	春日市	福岡空港	成田国際空港	10
9	タクシー、ハイヤー	–	–	–	–	愛知県	春日井市	中部国際空港（名古屋）	福岡空港	9
10	タクシー、ハイヤー	–	–	–	–	沖縄県	浦添市	那覇空港	関西国際空港（関空）	1
11	新幹線	タクシー、ハイヤー	–	–	–	静岡県	三島市	中部国際空港（名古屋）	福岡空港	8
12	タクシー、ハイヤー	–	–	–	–	沖縄県	那覇市	那覇空港	成田国際空港	14
13	タクシー、ハイヤー	–	–	–	–	愛知県	一宮市	中部国際空港（名古屋）	新千歳空港（札幌）	14
14	路線バス、市内バス、市内	新幹線	船	私鉄、地下鉄	タクシー、ハイヤー	山口県	山口市	中部国際空港（名古屋）	新千歳空港（札幌）	15
15	タクシー、ハイヤー	新幹線	タクシー、ハイヤー	–	–	愛知県	長久手市	関西国際空港（関空）	那覇空港	18
16	JR在来線	私鉄特急（スカイライナー、	空港直行バス、リムジンバ	JR在来線	タクシー、ハイヤー	東京都	武蔵野市	新千歳空港（札幌）	成田国際空港	8
17	その他	JR特急（新幹線を除く）	路線バス、市内バス、市内	貸し切りバス、観光バス	タクシー、ハイヤー	東京都	立川市	関西国際空港（関空）	成田国際空港	10
18	新幹線	JR特急（新幹線を除く）	JR在来線	タクシー、ハイヤー	–	山形県	仙台市	新千歳空港（札幌）	成田国際空港	8
19	私鉄、地下鉄	JR特急（新幹線を除く）	私鉄、地下鉄	タクシー、ハイヤー	–	東京都	板橋区	関西国際空港（関空）	新千歳空港（札幌）	15
20	私鉄、地下鉄	新幹線	私鉄、地下鉄	タクシー、ハイヤー	–	神奈川県	横浜市港北区	福岡空港	成田国際空港	13
21	JR在来線	新幹線	私鉄、地下鉄	タクシー、ハイヤー	–	宮城県	柴田郡	福岡空港	成田国際空港	15
22	貸し切りバス、観光バス	新幹線	JR特急（新幹線を除く）	私鉄、地下鉄	タクシー、ハイヤー	兵庫県	神戸市須磨区	関西国際空港（関空）	成田国際空港	9
23	JR在来線	私鉄、地下鉄	JR特急（新幹線を除く）	レンタカー	タクシー、ハイヤー	神奈川県	横浜市	成田国際空港	鹿児島空港	10
24	JR特急（新幹線を除く）	JR在来線	路線バス、市内バス、市内	自家用車、社用・公用車	タクシー、ハイヤー	北海道	帯広市	新千歳空港（札幌）	関西国際空港（関空）	18
25	空港行き格安高速バス	空港直行バス、リムジンバ	貸し切りバス、観光バス	路線バス、市内バス、市内	タクシー、ハイヤー	東京都	杉並区	成田国際空港	那覇空港	9

表 3-37 のように、アクセス交通機関やイグレス交通機関の利用状況が妥当とは言えない回答結果になっているサンプルが他にも存在する可能性がある。No.14～No.21 のように出発地と出発空港が極端に離れている場合は、機械的に判別して再集計を行うことは可能であるが、No.22～No.25 のような外れ値を明確な基準のもとに取り除くことは難しいため、これ以上のデータの精査は保留とし、他のデータ系列とのクロス集計分析も行わないこととする。

（2）最初に利用したイグレス交通機関

到着空港、停留所、駅から目的地へ向かう際に最初に利用した交通機関を集計した結果を表 3-38 に示す。

LCC と FSC を比較すると、アクセス交通機関と同様に、FSC 利用者は「モノレール」利用が多いことが分かる。また「貸し切りバス、観光バス」の割合も LCC より 12.0 ポイント高く、FSC 利用者は空港へ到着後「貸し切りバス、観光バス」で移動する傾向にあることが分かる。航空機と高速バスや鉄道を比較すると、アクセス交通機関と同様に、高速バスや鉄道では「JR 在来線」や「私鉄、地下鉄」の利用が比較的多いことが分かる。

表 3-38　最初に利用したイグレス交通機関

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	300	300	300	300
新幹線	5.3%	1.7%	9.0%	0.0%
JR特急（新幹線を除く）	9.3%	2.3%	3.0%	0.0%
JR在来線	16.7%	12.7%	30.0%	50.0%
私鉄特急（スカイライナー、ラピート等）	5.3%	2.7%	0.3%	1.7%
私鉄、地下鉄	14.0%	10.3%	22.3%	15.3%
モノレール	4.3%	13.7%	1.3%	0.7%
空港行き格安高速バス（東京シャトル　もしくは　THE　アクセス成田）	1.0%	0.3%	0.0%	0.0%
空港直行バス、リムジンバス	11.0%	14.3%	1.3%	1.0%
貸し切りバス、観光バス	2.7%	14.7%	6.0%	4.3%
路線バス、市内バス、市内電車	3.3%	2.3%	6.3%	5.3%
タクシー、ハイヤー	6.3%	2.3%	4.7%	8.0%
自家用車、社用・公用車	6.7%	6.7%	6.3%	6.0%
レンタカー	12.0%	14.3%	1.0%	1.7%
船	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	1.7%	1.7%	8.3%	6.0%

（3）自家用車の取り扱い

航空機の利用者は空港構内や近くの駐車場を利用している人の割合が鉄道利用者よりも多い。

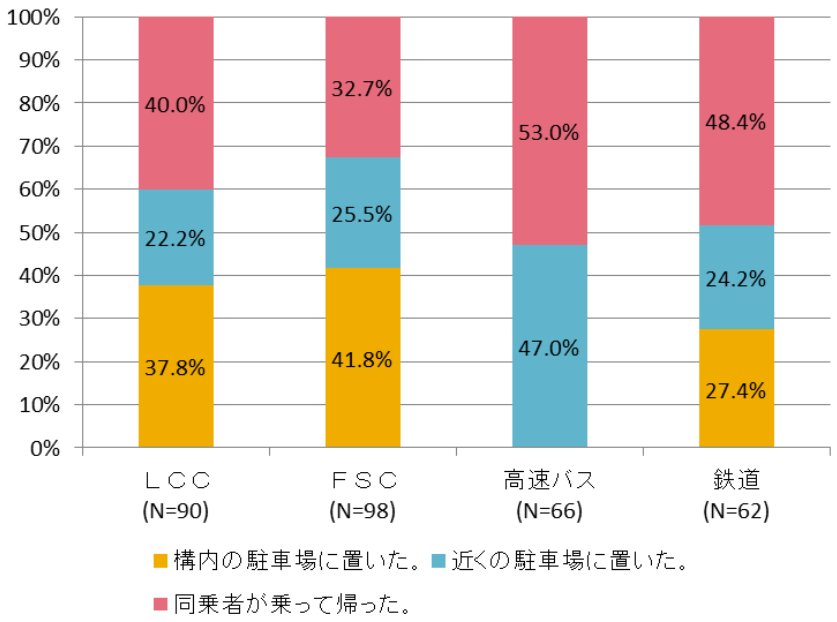


図 3-11　交通機関別　自家用車の取り扱い

3.5 利用動機

（1）LCC 利用者

1）LCC3 社以外の航空会社との比較

LCC と FSC を比較した利用者も「運賃の安さ」を重視している。これに「所要時間」と「発着時間の丁度良さ」が続いている。「発着時間の丁度良さ」を重視した上で FSC ではなく LCC を選んでいる人は、FSC が運航していない早朝便に利用価値を感じていると考えられる。

表 3-39　LCC 利用者の項目別重視度（LCC3 社以外の航空会社との比較）

評価項目（N=89）	重視しなかった	あまり重視しなかった	どちらともいえない	やや重視した	重視した	重視度
運賃の安さ	0.0%	1.1%	4.5%	16.9%	77.5%	93.3
所要時間	5.6%	12.4%	27.0%	39.3%	15.7%	37.1
慣れ	18.0%	23.6%	34.8%	18.0%	5.6%	−18.0
発着時間の丁度良さ	4.5%	12.4%	25.8%	40.4%	16.9%	40.4
座席の快適性	13.5%	29.2%	39.3%	12.4%	5.6%	−24.7
遅延、欠便の少なさ	11.2%	24.7%	37.1%	20.2%	6.7%	−9.0
運行頻度	9.0%	19.1%	34.8%	28.1%	9.0%	9.0
安全面での安心度	10.1%	16.9%	36.0%	23.6%	13.5%	10.1
手荷物の持ち込み	9.0%	19.1%	40.4%	21.3%	10.1%	3.4
予約方法のわかりやすさ	7.9%	20.2%	32.6%	29.2%	10.1%	11.2
予約の変更料金の安さ	12.4%	22.5%	31.5%	25.8%	7.9%	−1.1

2）高速バスとの比較

航空機同士での比較と同様に、高速バスとの比較においても「運賃の安さ」が重視されているが、他の要素の重視度との差は縮まっている。これは、高速バスと LCC の価格帯が比較的近いためであると考えられる。一方で、運賃以外の要素の重視度は全て 0.0 を上回っており、様々な面で高速バスよりも LCC の方がサービス水準が高いと捉えられていると考えられる。

表 3-40　LCC 利用者の項目別重視度（高速バスとの比較）

評価項目（N=29）	重視しなかった	あまり重視しなかった	どちらともいえない	やや重視した	重視した	重視度
運賃の安さ	0.0%	3.4%	3.4%	20.7%	72.4%	89.7
所要時間	0.0%	6.9%	27.6%	41.4%	24.1%	58.6
慣れ	10.3%	10.3%	41.4%	20.7%	17.2%	17.2
発着時間の丁度良さ	3.4%	10.3%	31.0%	31.0%	24.1%	41.4
座席の快適性	10.3%	24.1%	27.6%	20.7%	17.2%	3.4
遅延、欠便の少なさ	10.3%	13.8%	34.5%	24.1%	17.2%	17.2
運行頻度	13.8%	10.3%	27.6%	34.5%	13.8%	24.1
安全面での安心度	6.9%	17.2%	24.1%	31.0%	20.7%	27.6
手荷物の持ち込み	6.9%	13.8%	31.0%	31.0%	17.2%	27.6
予約方法のわかりやすさ	6.9%	13.8%	34.5%	24.1%	20.7%	24.1
予約の変更料金の安さ	10.3%	13.8%	34.5%	20.7%	20.7%	17.2

3）鉄道との比較

他の交通機関と同様、「運賃の安さ」が重視されている。また、「所要時間」や「発着時間の丁度良さ」も重視されているが、「安全面での安心度」の重視度が「発着時間の丁度良さ」の重視度を上回っている点が、他の交通機関との比較とは異なる点である。これは、LCC が鉄道よりも安全と考えられているというよりは、利用する交通機関の候補として鉄道を検討する人の安全志向が強いためであると考えられる。

表 3-41　LCC 利用者の項目別重視度（鉄道との比較）

評価項目（N=51）	重視しなかった	あまり重視しなかった	どちらともいえない	やや重視した	重視した	重視度
運賃の安さ	0.0%	0.0%	5.9%	17.6%	76.5%	94.1
所要時間	0.0%	11.8%	25.5%	31.4%	31.4%	51.0
慣れ	15.7%	17.6%	47.1%	11.8%	7.8%	−13.7
発着時間の丁度良さ	7.8%	5.9%	41.2%	35.3%	9.8%	31.4
座席の快適性	9.8%	27.5%	45.1%	11.8%	5.9%	−19.6
遅延、欠便の少なさ	7.8%	21.6%	43.1%	23.5%	3.9%	−2.0
運行頻度	7.8%	17.6%	41.2%	31.4%	2.0%	7.8
安全面での安心度	7.8%	5.9%	37.3%	41.2%	7.8%	35.3
手荷物の持ち込み	7.8%	17.6%	39.2%	33.3%	2.0%	9.8
予約方法のわかりやすさ	5.9%	13.7%	41.2%	35.3%	3.9%	19.6
予約の変更料金の安さ	9.8%	21.6%	37.3%	25.5%	5.9%	0.0

（2）FSC 利用者

1）LCC3 社との比較

LCC3 社の利用を検討した上で FSC を利用した人は、全体の傾向よりも更に全ての要素を重視している。ただし、サンプル数が 21 と少ないことに留意が必要である。

表 3-42　FSC 利用者の項目別重視度（LCC3 社との比較）

評価項目(N=21)	重視しなかった	あまり重視しなかった	どちらともいえない	やや重視した	重視した	重視度
運賃の安さ	0.0%	4.8%	4.8%	47.6%	42.9%	85.7
所要時間	4.8%	4.8%	19.0%	33.3%	38.1%	61.9
慣れ	4.8%	4.8%	14.3%	33.3%	42.9%	66.7
発着時間の丁度良さ	4.8%	4.8%	4.8%	23.8%	61.9%	76.2
座席の快適性	4.8%	9.5%	33.3%	33.3%	19.0%	38.1
遅延、欠便の少なさ	4.8%	4.8%	19.0%	33.3%	38.1%	61.9
運行頻度	4.8%	4.8%	9.5%	42.9%	38.1%	71.4
安全面での安心度	4.8%	9.5%	14.3%	33.3%	38.1%	57.1
手荷物の持ち込み	14.3%	0.0%	19.0%	28.6%	38.1%	52.4
予約方法のわかりやすさ	4.8%	4.8%	14.3%	42.9%	33.3%	66.7
予約の変更料金の安さ	9.5%	4.8%	23.8%	52.4%	9.5%	47.6

（3）高速バス利用者

1）LCC3 社との比較

LCC3 社の利用を検討した上で高速バスを利用した人も、「運賃の安さ」を最も重要視し、次に「発着時間の丁度良さ」を重視している。一方で、これら以外の要素は、全体の傾向に比べると重視度が低くなっているものが多い。これは、表 3-40 の結果とも整合するが、LCC と高速バスを比較した人のうち、最終的に高速バスを利用した人よりも LCC を利用した人の方が、「座席の快適性」などの付随的サービスに対する重視度が高くなっていることから、LCC の方が高速バスよりもサービス水準が高いというイメージが持たれていると考えられる。

表 3-43　高速バスの項目別重視度（LCC3 社との比較）

評価項目(N=37)	重視しなかった	あまり重視しなかった	どちらともいえない	やや重視した	重視した	重視度
運賃の安さ	5.4%	2.7%	0.0%	21.6%	70.3%	83.8
所要時間	8.1%	27.0%	24.3%	29.7%	10.8%	5.4
慣れ	16.2%	18.9%	21.6%	27.0%	16.2%	8.1
発着時間の丁度良さ	5.4%	8.1%	24.3%	37.8%	24.3%	48.6
座席の快適性	13.5%	24.3%	27.0%	16.2%	18.9%	−2.7
遅延、欠便の少なさ	18.9%	16.2%	37.8%	18.9%	8.1%	−8.1
運行頻度	16.2%	18.9%	27.0%	21.6%	16.2%	2.7
安全面での安心度	13.5%	13.5%	32.4%	32.4%	8.1%	13.5
手荷物の持ち込み	13.5%	16.2%	37.8%	24.3%	8.1%	2.7
予約方法のわかりやすさ	10.8%	16.2%	32.4%	35.1%	5.4%	13.5
予約の変更料金の安さ	10.8%	13.5%	24.3%	32.4%	18.9%	27.0

（4）鉄道利用者

1）LCC3 社との比較

LCC3 社の利用を検討した上で鉄道を利用している人は、表 3-42 と同様に全体の傾向と比べると「運賃の安さ」や「発着時間の丁度良さ」への重視度が高くなっている。ただし、こちらもサンプル数が少なく、そもそも LCC3 社と鉄道の利用を比較検討する人が少ないことに留意が必要である。

表 3-44　鉄道利用者の項目別重視度（LCC3 社との比較）

評価項目(N=18)	重視しなかった	あまり重視しなかった	どちらともいえない	やや重視した	重視した	重視度
運賃の安さ	5.6%	0.0%	11.1%	27.8%	55.6%	77.8
所要時間	11.1%	11.1%	16.7%	22.2%	38.9%	38.9
慣れ	11.1%	11.1%	38.9%	11.1%	27.8%	16.7
発着時間の丁度良さ	5.6%	0.0%	27.8%	16.7%	50.0%	61.1
座席の快適性	16.7%	0.0%	44.4%	27.8%	11.1%	22.2
遅延、欠便の少なさ	27.8%	11.1%	22.2%	22.2%	16.7%	0.0
運行頻度	16.7%	5.6%	27.8%	38.9%	11.1%	27.8
安全面での安心度	22.2%	5.6%	22.2%	33.3%	16.7%	22.2
手荷物の持ち込み	27.8%	0.0%	33.3%	33.3%	5.6%	11.1
予約方法のわかりやすさ	27.8%	5.6%	38.9%	11.1%	16.7%	−5.6
予約の変更料金の安さ	33.3%	11.1%	27.8%	16.7%	11.1%	−16.7

（5）LCC を利用しなかった理由（自由回答結果）

自由回答の結果を整理すると、LCC の方が高速バスよりも高いからという意見が多く、運賃の安さを重視する高速バス利用者の特徴が現れている。空港の立地の不便さや、飛行機が嫌いだからといった意見も多いが、これらは LCC ではなく航空機全般を対象にした意見であることに留意が必要である。

表 3-45　高速バス利用者が LCC を利用しなかった理由（自由回答）

No.	回答内容	回答者数	備考
1	LCC の方が高速バスよりも高いから	5	
2	成田空港が遠いから　停留所が近いから	4	「空港へ行くのが不便だから」と類似
3	飛行機が嫌いだから　バスで行きたかったから	4	
4	ツアーで利用する交通手段が決まっていたから	1	
5	団体行動だったから	1	自分で交通手段を決められない、あるいは団体旅行に LCC は向かない、という意味だと考えられる。
6	２時間前に行き自分で手続きが出来ないと乗れないから。	1	
7	空港利用の場合、乗り換え回数がかさみ、ストレスが大きいから	1	
8	時間が合わなかった	1	「利用したい時間帯に便がなかったから」と類似。
9	目的に合わない	1	

FSC 利用者と同様に、予め鉄道の利用が決められていたという消極的理由が目立った。一方で、飛行機が嫌いだからという意見も同程度確認されたが、これは LCC だけでなく FSC も含めて利用を敬遠しているキャプティブ層であることに留意が必要である。また、当日予約でも料金が変化せず、悪天候でも運行できるといった鉄道の特性が交通機関選択に影響を与えているケースがあることが分かった。

表 3-46　鉄道利用者が LCC を利用しなかった理由（自由回答）

No.	回答内容	回答者数	備考
1	ツアーで利用する交通手段が決まっていたから	8	
2	飛行機が嫌いだから。鉄道が好きだから。	7	
3	空港利用が不便、目的地に空港が無い	4	「空港へ行くのが不便だから」に類似
4	鉄道の方が便利だから	3	
5	当日予約だと高いから 幼児も大人料金だから	2	
6	航空機が欠航したから	2	
7	予め決まっていた 他人が決めた	2	
8	途中下車をしたかったから	1	
9	間に合わなかったから	1	
10	とくになし	3	

（6）新規誘発需要の分析

LCC が参入することで旅行することになった人の特性を分析することは、新規需要の誘発を促進するために不可欠である。そこで、関連する分類の設問とのクロス集計による分析を行った結果を以下に示す。「LCC 以外の航空会社を利用した」を「その他の交通機関を利用した」と分けた理由は、FSC と LCC の代替関係が強いと考えた為である。

表 3-47　LCC が参入することで旅行することになった人の特性分析に用いる分類

分類	クロス集計に用いた分類
旅行しなかった	旅行しなかった
他の旅行先に行った	他の旅行先に行った
LCC 以外の航空会社を利用した	LCC 以外の航空会社を利用した
高速バスを利用した	その他の交通機関を利用した
鉄道を利用した	
その他の交通機関を利用した	

1）年代

図 3-12 によると、新規誘発需要にあたる「旅行しなかった」及び「LCC 以外の航空会社を利用した」を選択した人は年齢が高い傾向にあることが分かる。一方で、「他の旅行先に行った」「その他の交通機関を利用した」と回答した人は若年層に多い。この理由として以下に挙げる要素が考えられる。

- 高齢者は所得に余裕があることから航空機以外での移動を敬遠している。
- 若年層は休暇期間が限られているため、たとえ旅行先や交通機関を変更してでも休暇中に旅行することを優先している。

「旅行しなかった」と回答した人と「LCC 以外の航空会社を利用した」と回答した人のあいだに顕著な差は見られなかったため、旅行を諦めるかどうかを左右する要因は年齢以外にあると考えられる。

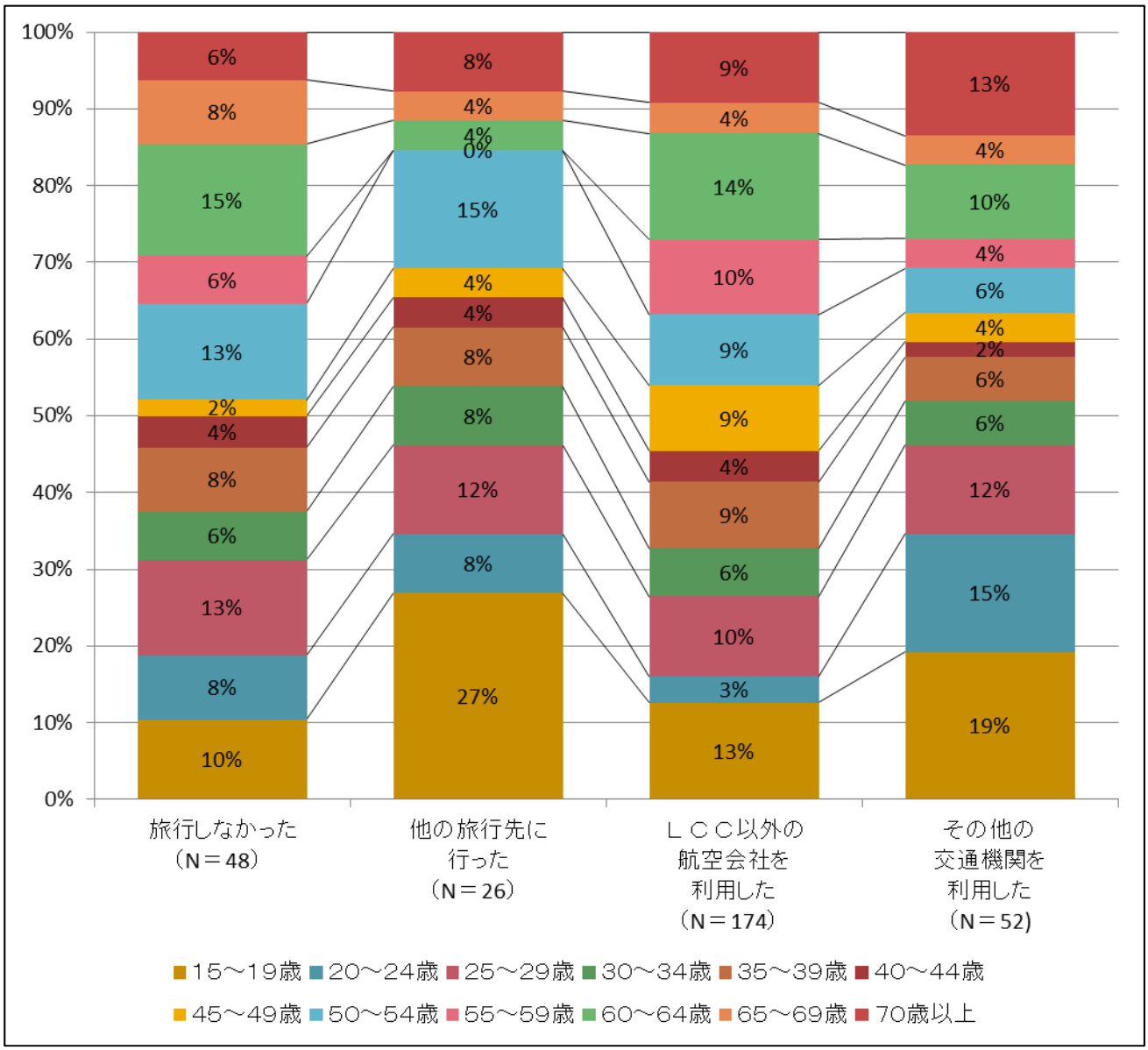


図 3-12　LCC が無かった場合の行動別の年代分布

２）職業

図 3-13 によると、新規誘発需要にあたる「旅行しなかった」及び「LCC 以外の航空会社を利用した」を選択した人は「無職、その他」の割合が多い。一方で、「他の旅行先に行った」「その他の交通機関を利用した」と回答した人は「学生」の割合が多い。これは、高齢者に「無職」が多く、若年層に「学生」が多いことが影響しているためであると考えられる。

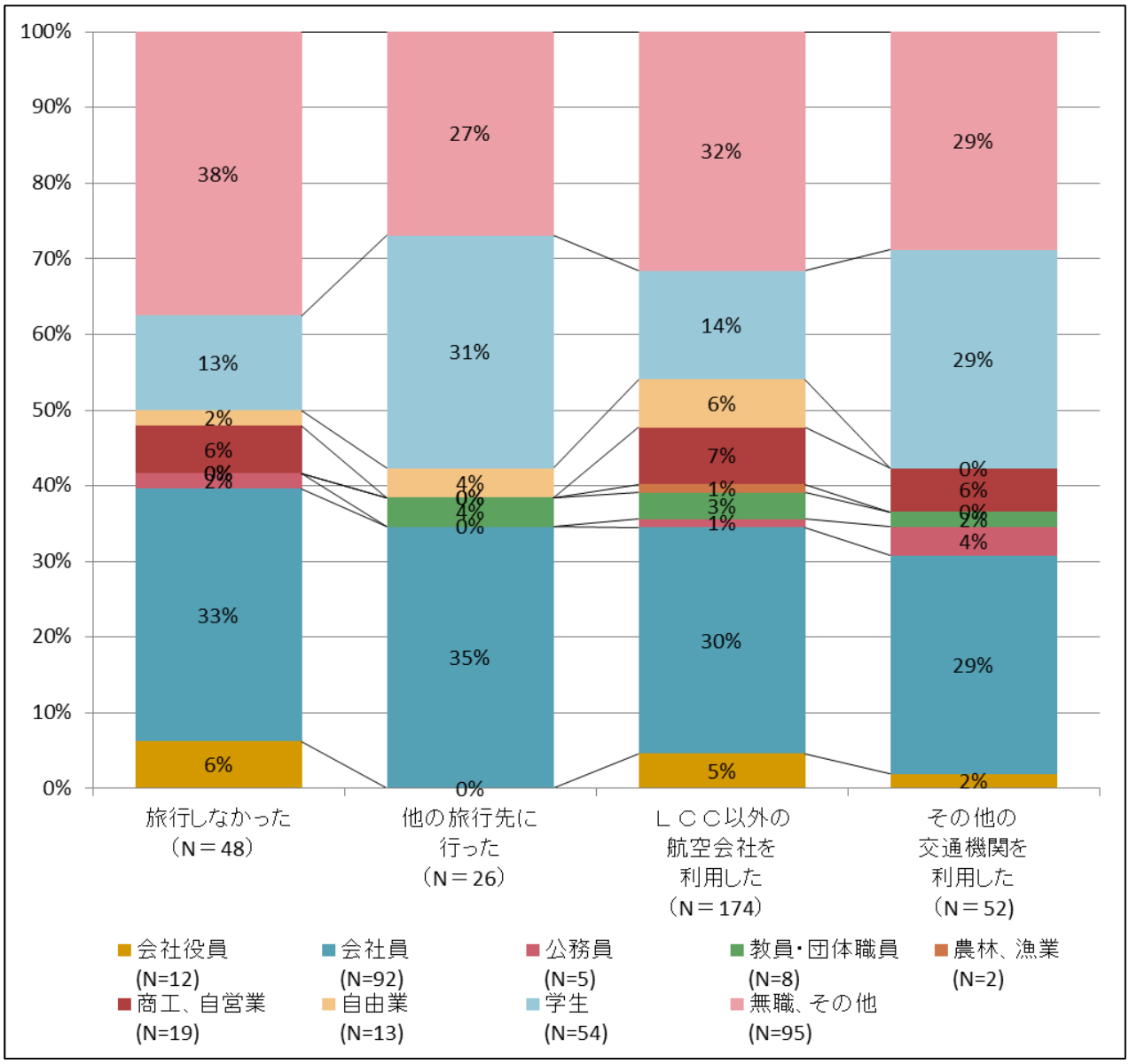


図 3-13　LCC が無かった場合の行動別の職業分布

３）年収

図 3-14 によると、「他の旅行先に行った」「その他の交通機関を利用した」と回答した人は、年収の少ない人の割合が多い。「旅行しなかった」と「LCC 以外の航空会社を利用した」を比べると、「LCC 以外の航空会社を利用した」と回答した人の年収の方が高い傾向にある。この理由として以下に挙げる要素が考えられる。

- 年収の多い人は、LCC が利用できない場合でも運賃の高い FSC を利用して旅行する。

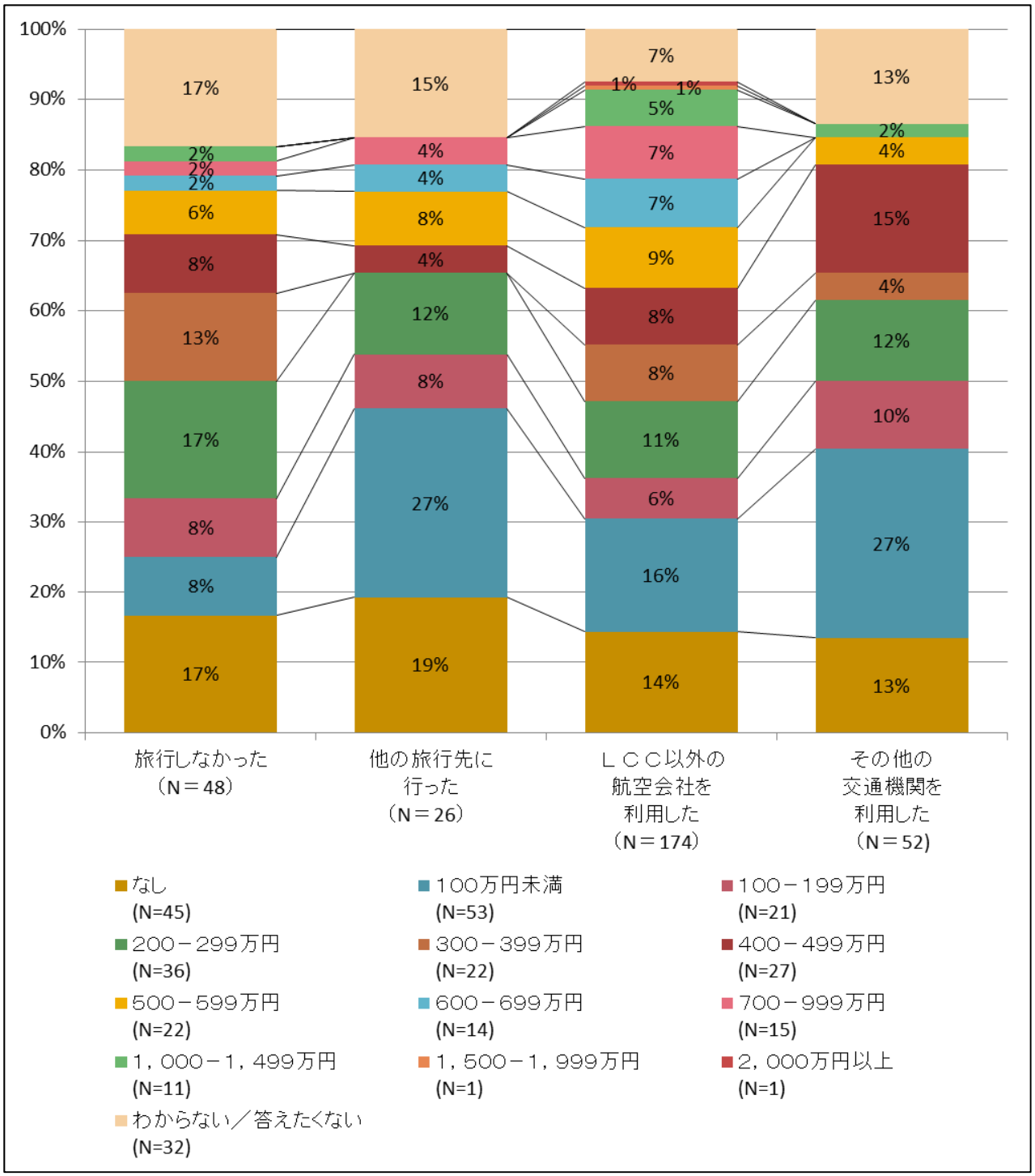


図 3-14　LCC が無かった場合の行動別の年収分布

4）旅行目的

図 3-15 によると、「LCC 以外の航空会社を利用した」や「その他の交通機関を利用した」と回答した人は業務目的の割合が多くなっている。また、「葬儀、お見舞い」を目的としている人も存在する。交通機関の種類に関わらず、目的地へ到達することを優先した義務的な旅行であったためであると考えられる。一方で、「旅行しなかった」と回答している人は観光目的での旅行が約 8 割を占めており、義務的な旅行ではなかったと考えられる。

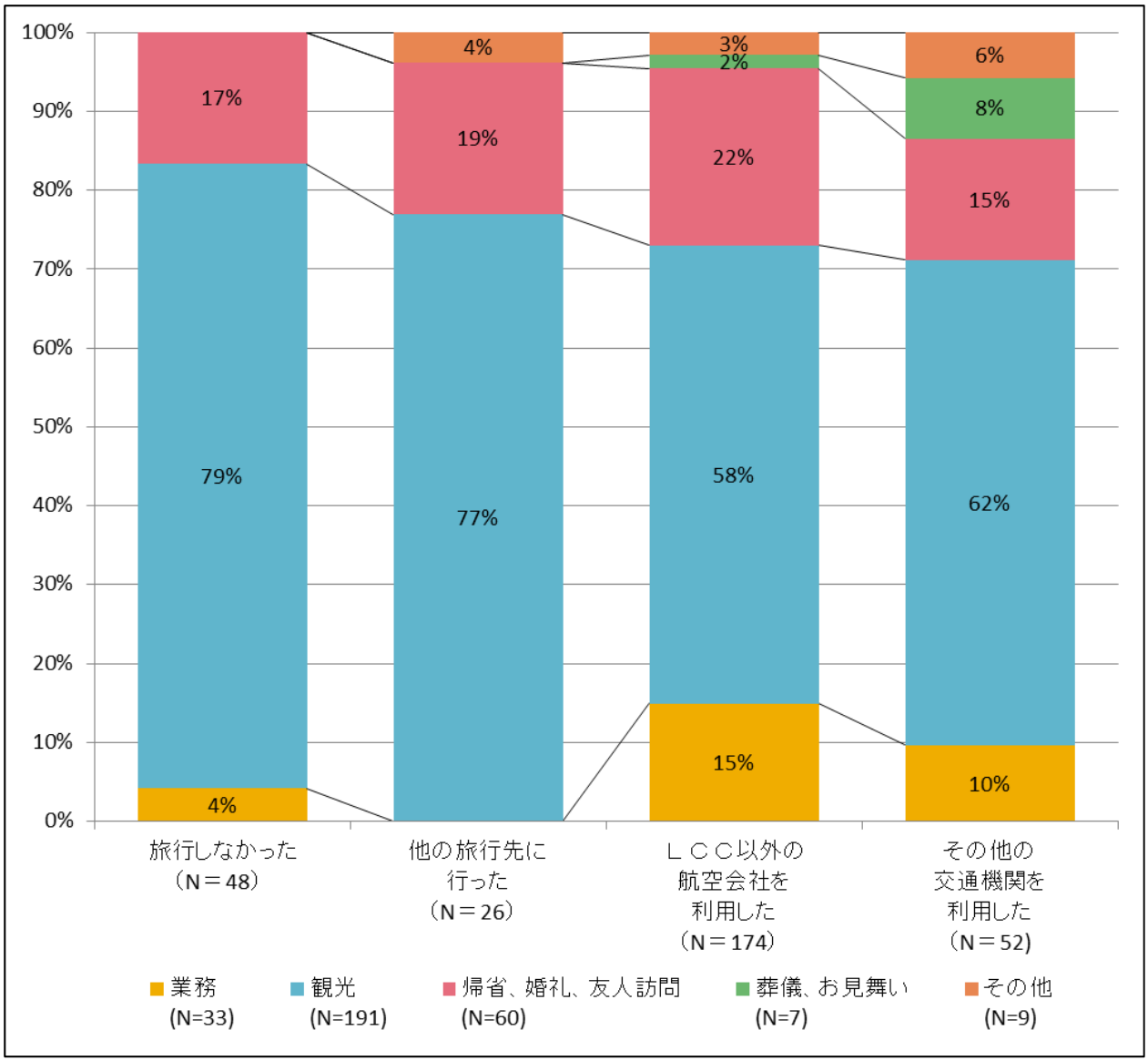


図 3-15　LCC が無かった場合の行動別の旅行目的

５）比較検討した交通機関

図 3-16 によると、「旅行しなかった」と回答した人は利用した LCC 以外の交通機関の利用を検討していない割合が多くなっており、LCC を利用することを前提としていると考えられる。一方で、「LCC 以外の航空会社を利用した」と回答した人は、「その他の LCC」や「LCC3 社以外の航空会社」の利用を検討しており、航空機全般を検討対象としていることが分かる。

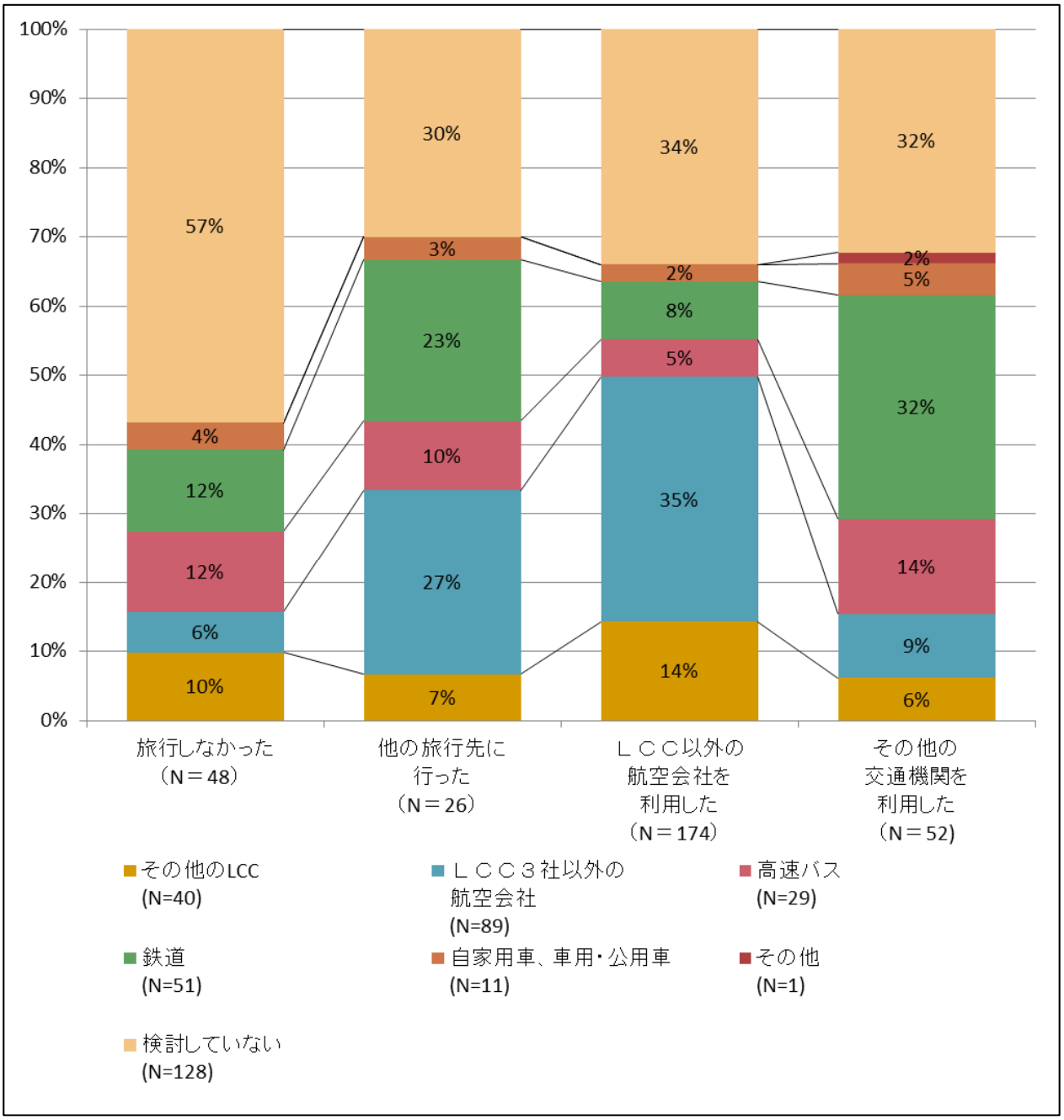


図 3-16　LCC が無かった場合の行動別の比較検討した交通機関

６）路線

利用した路線の分布を図 3-17 に示す。路線は往復方向を区別せずに集計している。

「LCC 以外の航空会社を利用した」と回答した人は新千歳発着の路線を利用している人の割合が多くなっている。これは、北海道方面の移動には航空機以外を利用することが一般的ではなく、LCC が利用できない場合は FSC を利用せざるをえない人が多いためであると考えられる。

「その他の交通機関を利用した」と回答した人は首都圏－近畿圏間と近畿圏－福岡圏間の利用率が高くなっている。これは、比較的距離が短く高速バスや鉄道にも適している区間であるためであると考えられる。

「旅行しなかった」と回答した人も距離が短い路線の利用が多くなっている。距離が短い場合、別の機会にも訪れることができる可能性が高いと判断して旅行を断念している可能性がある。

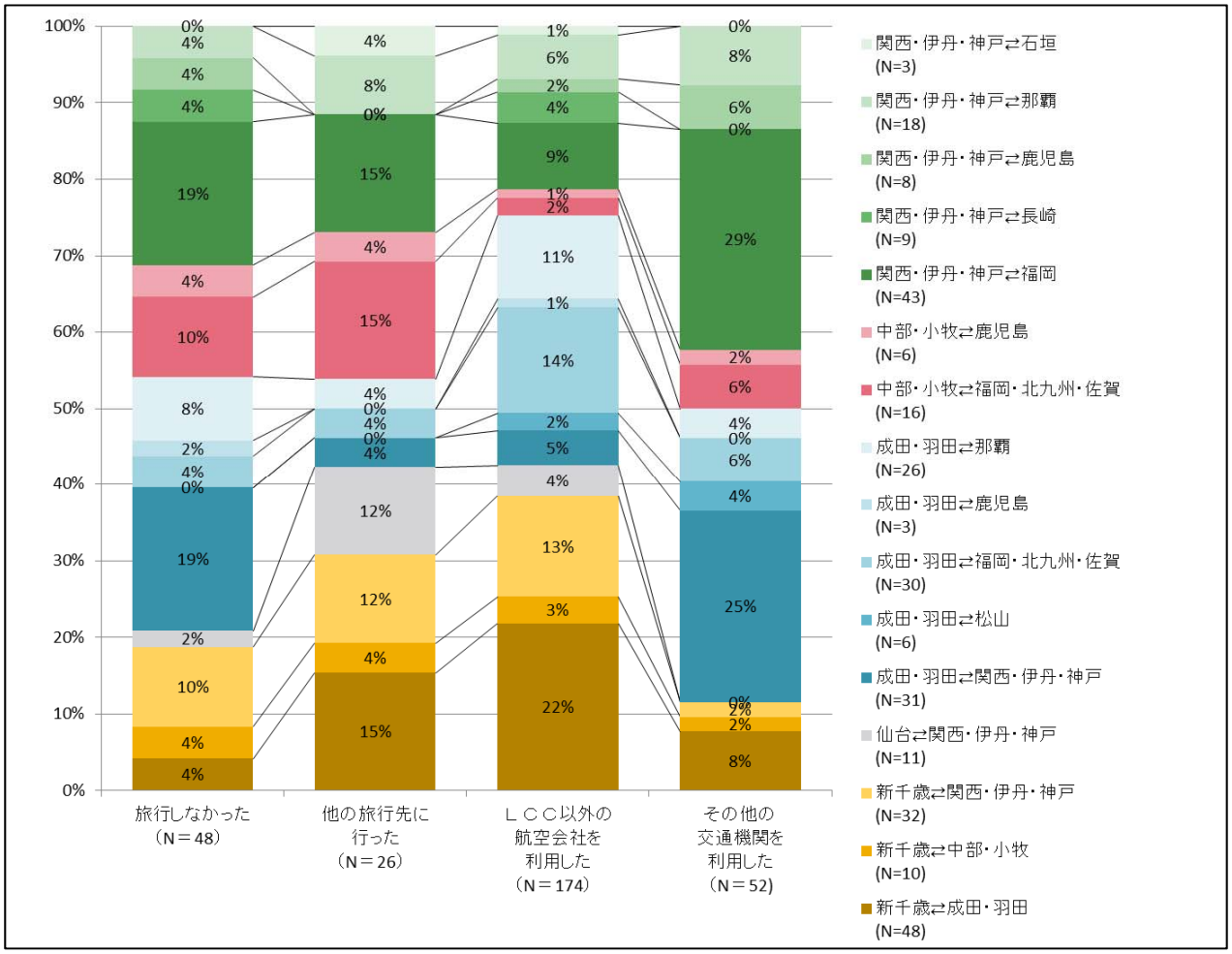


図 3-17　LCC が無かった場合の行動別の利用路線

7）目的地

図 3-18 によると、「旅行しなかった」と回答した人は鹿児島空港や那覇空港を到着空港としている人の割合が比較的多くなっている。したがって、LCC の就航がきっかけとなって、観光目的で沖縄などの南西諸島を訪れている可能性がある。

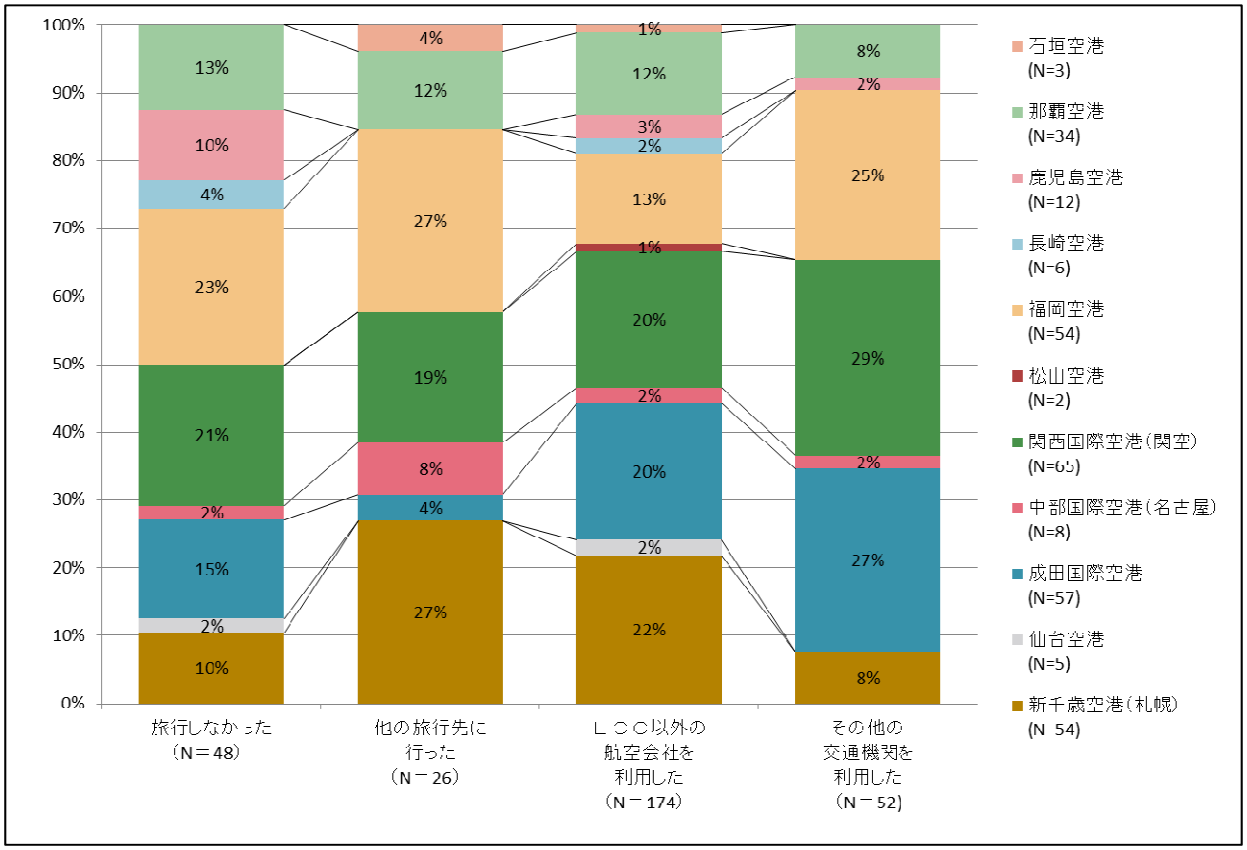


図 3-18　LCC が無かった場合の行動別の到着空港

8）今後の利用意向

図 3-19 によると、「旅行しなかった」と回答した人の多くが「LCC を優先して利用する」と答えている。図 3-16 の結果と合わせて考えると、新規需要を誘発している人の多くは LCC のキャプティブ層であると言える。一方で、LCC 以外の交通機関を利用した人は「旅費を節約したいときは LCC を利用する」と回答している人が多い。このことから、LCC が運賃の安い交通機関であることを理由に利用を検討されている場合が多いと考えられる。

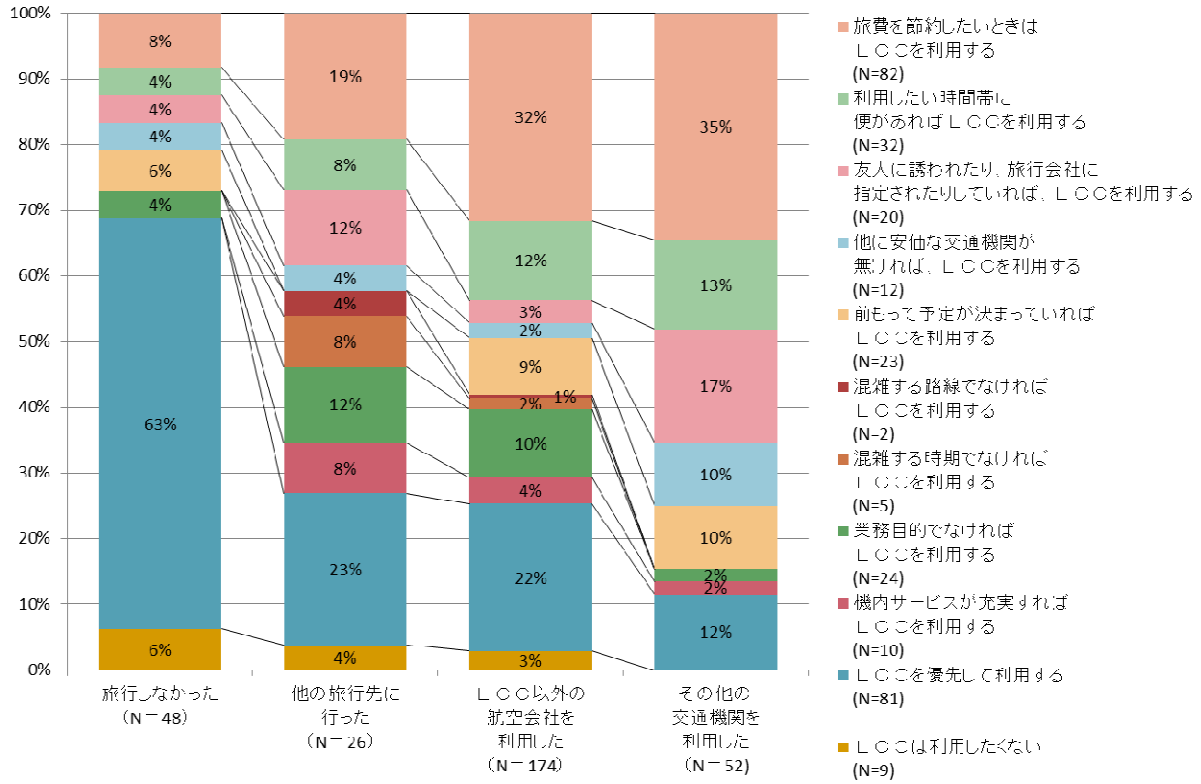


図 3-19　LCC が無かった場合の行動別の今後の利用意向

第4章 他モード事業者（アクセス交通）の取組調査

国内 LCC 就航空港へのアクセス区間を運行する鉄道事業者及びバス事業者について有価証券報告書などから LCC に関連する取組を調査した。

表 4-1　LCC との競合区間を運行する鉄道及びバス事業者一覧

空港	鉄道事業者	バス事業者
成田	・JR東日本（NE'X、快速エアポート成田） ・京成電鉄(スカイライナー、料金不要の特急など)	東京空港交通、リムジン・パッセンジャーサービス、京成バス、成田空港交通、京成バスシステム、小田急バス、関東バス、京王バス東、シティバス立川、西東京バス、京王バス南、羽田京急バス、京浜急行バス、川崎鶴見臨港バス、神奈川中央交通、東急バス、千葉交通、東京ベイシティ交通、ちばシティバス、千葉中央交通、西武バス、東武バス、国際興業、東武バスウエスト、川越観光自動車、東武バスセントラル、茨城交通、日立電鉄交通サービス、関東自動車、関東鉄道、関越交通、富士急静岡バス、山梨交通、福島交通、しずてつシャトルライン、国際十王交通
関西	・JR西日本（はるか、関空快速） ・南海電気鉄道(らぴーと、料金不要の急行など)	大阪空港交通、阪神バス、関西空港交通、近鉄バス、南海バス、神姫バス、京阪バス、奈良交通、和歌山バス、両備バス、四国高速バス、JR四国バス、徳島バス
中部	・名古屋鉄道(ミュースカイ、料金不要の特急など)	知多乗合、名鉄バス、名鉄バス中部、三重交通、遠州鉄道
新千歳	・JR北海道(快速エアポート)	北都交通、北海道中央バス、じょうてつ、おびうん観光
松山	―	伊予鉄道
福岡	・福岡市市営地下鉄	西日本鉄道、西肥自動車、昭和自動車、九州急行バス、日田バス、九州産交バス、亀の井バス、大分バス、大分交通、
長崎	―	長崎県交通局、長崎自動車、島原鉄道、西肥自動車
大分	―	大分交通、亀の井バス、大交北部バス、大分バス
鹿児島	―	いわさきバス鹿児島空港リムジン、南国交通、いわさきバスネットワーク、鹿児島交通、三州自動車
那覇	・沖縄都市モノレール	沖縄バス、琉球バス交通、那覇バス、東陽バス、

資料）「JTB 時刻表」「高速バス時刻表」より作成

京成電鉄（成田空港行）

京成電鉄　有価証券　（対象：平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日）
（提出日：平成 25 年 6 月 27 日）

高速バス路線においては、格安航空会社（LCC）の就航などに対応した「東京シャトル」などの運航を開始するとともに、東京駅～千葉市ベイエリア法面などの路線を新設した。（P.12）

京成電鉄　中期経営計画　（2013 年 3 月期）
（2013 年 5 月 16 日）

鉄道輸送人員の四半期別推移をみると、震災反動増、海外旅行者数増、東京スカイツリー開業に伴い、2012 年度の輸送人員は概ね前年度+4%となっている。（P.5）

バス運送収入の四半期別推移をみると、震災反動増、新規需要（成田空港国内線 LCC に対応した路線新設）により、2012 年度の輸送収入は概ね前年度+5%ほど運送収入が増えている。また、2012 年度第一半期については、2011 年度第一半期が-15%下落しているため、2012 年度第一半期は+20%を記録している（P.7）

東京シャトルの新設
・東京駅～成田空港間に、低料金の高速バス「東京シャトル」を新設（2012 年 7 月）
・早朝・深夜時間便を設定し、LCC 国内線等の需要に対応
・1 日 30 便で運行開始し、現在は 1 日 65 便を運行（2013 年 3 月、ダイヤ改正により大幅増便）（P.8）

≪将来予測≫

成田空港年間発着枠 30 万回化となる 2015 年度までの目標として、京成グループ全体の営業利益を 230 億円以上、2021 年度までの目標として、京成グループ全体の影響利益を 280 億円とする将来予測を行っている。

【コメント】
2015 年度については、LCC に合わせたものだけではなく、本社移転開発や、京成バス営業所跡地の再開発などを含んでおり、2021 年度については、どのような行動を起こすかといった記載はない。(P.14)

京成電鉄　中期経営計画 E2 プラン説明会　(2013 年 3 月期)
(2013 年 3 月 29 日)

≪将来予測≫
鉄道事業に関しては、2015 年度までの課題として、鉄道施設の信頼性向上、成田スカイアクセスの収益力強化を挙げている。そのために、①成田スカイアクセスの利便性・認知度の向上、②成田空港とこれを取り巻く環境の変化への対応をしていくとしている。(P.5)

バス事業に関しては、2015 年度までの課題として、成田空港関連輸送の収益力強化や、競合他社や新規参入事業者への対応を考えている。そのために、①LCC 輸送に対応した運航体系の充実、運賃設計や、②路線の拡充や見直しを行い、車両配置の最適化などによる収益拡大・運航効率化を図っていくとしている。(P.6)

【コメント】
いずれも具体策については述べられていない。

南海電気鉄道（関西空港行）

南海電気鉄道　有価証券　(対象：平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日)
(提出日：平成 25 年 6 月 21 日)

鉄道事業におきましては、営業面では、関西国際空港における格安航空会社（LCC）の就航便数増加に伴い、空港線の利用促進と空港アクセスの改善を図るため、同空港と関西主要都市とを結ぶ企画乗車券のラインナップを充実させたほか、ラピート特急券と乗車券をセットにした「関空トク割　ラピートきっぷ」を新たに発売いたしました。(略)
バス事業におきましては、昨年 10 月に併用を開始した関西国際空港第 2 ターミナルの旅客輸送を実施するとともに、同空港のアクセス改善の一環として、空港リムジンバス梅田線及び神戸線において、早朝・深夜の運航時間帯を拡張いたしました。(P.10)

南海電気鉄道　決算説明会　(2013 年 3 月期)
(2013 年 5 月 13 日)

鉄道事業は、2,013 年 3 月期に 55,223 百万円の実績であり、2012 年 3 月期に比べ 1,012 百万円増えた。この要因は東日本大震災や台風からの回復に加え、LCC 就航便増加による増収とのこと。同様にバス事業は同様の要因として、2,013 年月期に 25,393 百万円の実績であり、2012 年 3 月期に比べ 741 百万円増えた。(P.10)

鉄道事業の収益力強化のため、2012 年 12 月に「関西トク割　ラピートきっぷ」の発売、この影響で、空港線定期外の旅客需要について、2012 年度は前年比+25%を記録した。2013 年 3 月期以降の動きとして、2013 年 4 月にジェットスターグループと提携、関空と関西各地を結びつけるアクセスきっぷのラインナップを拡充した。(P.24)

関西主要都市へのアクセスきっぷ

商品名	発売開始	区　間	提携先	発売価格
関空ちかトクきっぷ	2012年4月	関空～大阪市内	大阪市交通局	980円
京都・関空アクセスきっぷ	2011年5月	関空～京都	大阪市交通局、阪急電鉄	1,200円
奈良アクセスきっぷ	2012年4月	関空～奈良	近鉄電車	1,200円
神戸・関空アクセスきっぷ	2012年5月	関空～神戸	阪神電車	1,100円

LCC旅客向け

商品名	発売開始	区　間	提携先	発売価格
Peach・なんばきっぷ	2012年3月	関空～なんば	ﾋﾟｰﾁ・ｱﾋﾞｴｰｼｮﾝ(以下「ﾋﾟｰﾁ」)	※1,000円
Peach・京都観光きっぷ	2012年12月	関空～京都＋京阪線京都1日乗車券	ﾋﾟｰﾁ、大阪市交通局、京阪電車	1,500円
ｼﾞｪｯﾄｽﾀｰ・ﾅﾝｶｲきっぷ	2013年4月	関空～なんば	ｼﾞｪｯﾄｽﾀｰｸﾞﾙｰﾌﾟ	※1,000円

海外からの訪日インバウンド旅客向け

商品名	発売開始	区　間	提携先	発売価格
ようこそ大阪きっぷ	2010年10月	関空～なんば＋大阪市交通局1日乗車券	大阪市交通局	※1,500円

(P.25)

関空の LCC 専用ターミナル開業（2012 年 10 月）に合わせて、路線の一部延伸やターミナル間のシャトルバスの運行を開始した。(P.26)

【コメント】

鉄道・バス事業の収益について、それぞれの要因がどれだけ影響を与えたかは記載がなかった(P.10)

≪将来予測≫

2014 年 3 月期、運輸業の(旅客収入の)業績予想は前年度とほぼ変わらない予想を行っている。空港線内の旅客収入は、2013 年 3 月期 2.2%増の 5,230 百万円、空港線内の予想輸送人員は 2013 年 3 月期より 4.9%増の 8,814 千人を予想している。(P.21)

京阪電気鉄道（関西空港行）

京阪電気鉄道　有価証券報告書　　(対象：平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日)
(提出日：平成 25 年 6 月 19 日)

バス事業におきましては、京阪バス(株)において、平成 24 年 4 月 1 日より、京都・交野・なんばを結ぶ区間でも新たに「ダイレクト　エクスプレス　直Q　京都」号の運航を開始いたしましたほか、関西国際空港リムジンバス京都線が好調に推移いたしました。また、携帯電話などを用いてバスの運行状況を把握できる「バスロケーションシステム」の運用を、「ダイレクト　エクスプレス　直Q　京都」号ならびに男山、京田辺および山科営業所管内の路線で開始するなど、利便性向上を図りました。(P.10)

バス事業の営業収益は、先ほどの影響により、前年度より 3.2%多い 26,193 百万円となった（P.11）

遠州鉄道（中部国際空港行）

遠州鉄道　有価証券報告書　（対象：平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日）
（提出日：平成 25 年 6 月 27 日）

乗合バス事業におきましては、一般乗り合いバス 12 両、空港・高速バス 6 両(遠州鉄道 5 両、浜松観光バス 1 両)を更新いたしました。また、「浜松インターバス停」及び「東名浜松バス停」付近に駐車場を開設し、遠鉄高速バス「e-LineR」及び空港バス「e-wing」ご利用時の「パーク＆ライド」サービスを充実いたしました。（P.19）

北海道中央バス（新千歳空港行）

北海道中央バス　有価証券報告書　（対象：平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日）
（提出日：平成 25 年 6 月 28 日）

このほか、都市間高速バスの増回効果や、空港連絡バス・定期観光バスにおける東日本大震災の影響からの回復もあり、バス事業収入は増加しましたが、路線補助金の減少があり、乗合運送事業全体では減収となりました。（P.10）

大分交通（大分空港行）

大分空港有価証券報告書　（対象：平成 24 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日）
（提出日：平成 25 年 6 月 25 日）

乗合バス事業は、長引く不況や震災の影響から徐々に回復に向かっており、特に空港アクセスバスにおきましては、大分空港利用者の増加に伴い輸送人員も回復し、目的を達成することができました。(略.路線バスに IC カード導入、オフシーズンに実施しているフレッシュツアーなどの成功))
この結果、売上高は、2,520,736 千円と、前年同期に比べ 26,465 千円（1.1%）の増収となりました。（P.10）

長崎自動車（長崎空港行）

長崎自動車有価証券報告書　（対象：平成 24 年 1 月 1 日～平成 24 年 12 月 31 日）
（提出日：平成 25 年 3 月 29 日）

また、11 月 1 日から長崎空港線の新ルート「住吉・道ノ尾経由便」を、11 月 19 日から「日吉～東長崎地区」をそれぞれ運航開始いたしました。（P.11）

資料）各社ウェブサイト、EDINET

第5章 国内外の地方空港の誘致活動に関するケーススタディ（事前調査）

5.1 空港マーケティングの成長・マーケティングコスト

「AIRPORT MARKETING」では、空港におけるマーケティング活動が近年重要となってきたことについて、時系列データの不足から定量化は難しいとしつつも、イギリスの地方空港におけるマーケティングスタッフ数が増加していることについてのデータ（図 5-1）を紹介している。

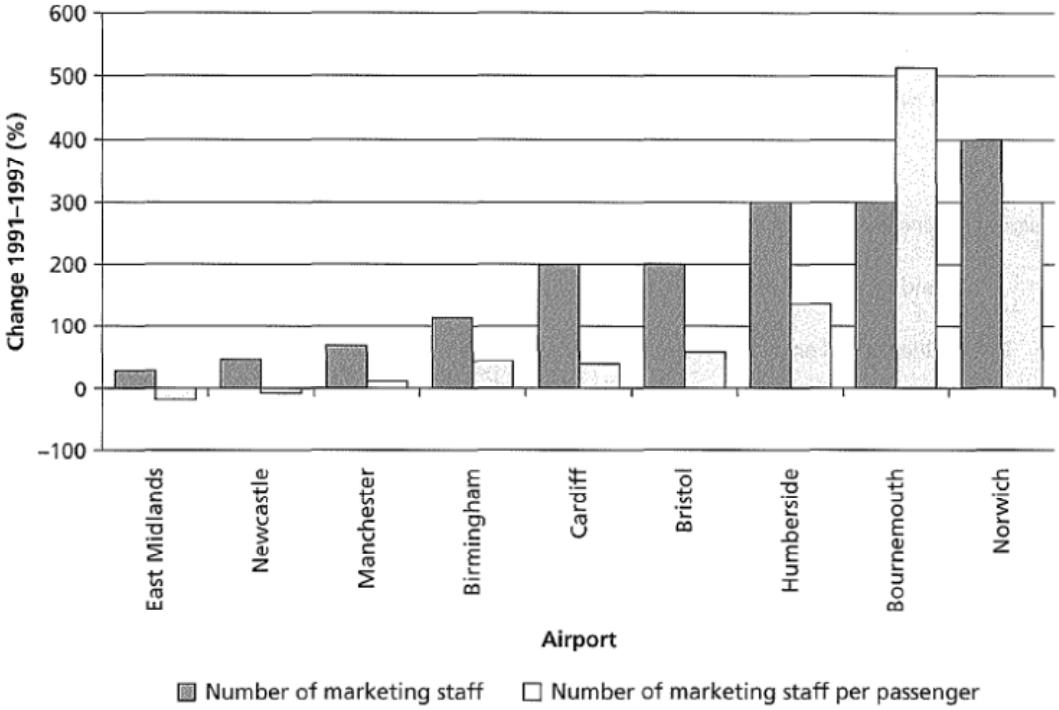


図 5-1　イギリスの地方空港におけるマーケティングスタッフ数の変化率

資料）AIRPORT MARKETING

また、空港ごとのマーケティングコストの規模を把握するために、米国の例が掲載されている（表 5-1）。マーケティングに関するコスト（広告費、プロモーション費等、人件費は含まない）は、全米の平均では年間 242,925USD（約 2,380 万円）である。空港の規模が大きくなるほど、マーケティングコストは高くなる傾向にある。日本の地方空港と同等規模である Small hub（平均乗降客数 171 万人）では年間 376,288USD（約 3,685 万円）、最も空港規模が小さいカテゴリーにおいても年間 49,238USD（約 480 万円）が支出されている。※1USD＝97.92 円（2013 年 10 月 1 日現在）

運営コスト全体に占めるマーケティングコストの割合は、空港の規模が小さくなるほど大きくなる傾向にあると分析されている。

表 5-1　アメリカにおける空港の規模別マーケティングコスト（2012 年）

Category of airport	*No. of airports*	*Expenditure*			
		Total operating (USD)	*Marketing (USD)*	*Average (USD)*	*% marketing to total operating*
Large hub	29	10,403,242,360	49,069,876	1,692,065	0.5
Medium hub	36	3,154,690,244	23,552,944	654,248	0.8
Small hub	72	1,687,050,994	27,092,698	376,288	1.6
Non-hub	343	1,345,407,988	16,888,514	49,238	1.3
Total	480	16,590,391,586	116,604,032	242,925	0.7

Data source: FAA (2012)

Note: marketing includes expenditure on marketing, advertising and promotions (not including personnel costs).

*空港のカテゴリーは、国全体に占める旅客数の割合によって決まる。2012 年における各カテゴリーの平均乗降客数は、Large hub 約 3573 万人、Medium hub 約 754 万人、Small hub 171 万人、Non-hub 19 万人

資料）AIRPORT MARKETING

5.2 インセンティブの事例

空港が航空会社に提供するインセンティブの例として、ブリュッセル・サウスシャルルロア空港（BSCA）のライアンエアに対する支援（表 5-2）が有名である。BSCA は同空港が立地するワロン地域政府によって管理運営されている。

BSCA はブリュッセルの南 46km に位置し、90 年代前半は主にチャーター便の空港として年間約 5 万人の旅客を取り扱っていた。1997 年にライアンエアは同空港での運航を開始し、1 年以内に 20 万人を取り扱うようになった。その後、ライアンエアは 2001 年に同空港を最初のヨーロッパ大陸のハブ空港とすることを決め、2004 年までに 12 路線、1 日当たり 21 便のフライトを開設し、年間 200 万人の旅客の空港までに成長した。

これらの支援に対して苦情が出たため、欧州委員会は本件に関する調査に乗り出し、2004 年、ライアンエアに対して 2001～2003 年までに BSCA とワロン地域政府から受領した支援金の一部の返還を求めた。BSCA とライアンエアの取引は透明性を欠き、他の航空会社は利用できない内容であった。

これを不服としたライアンエアは、2004 年、欧州裁判所に上告した。2008 年、欧州第一審裁判所は、違法な補助金がライアンエアに対して与えられたとする EC の見解は「無効」であると採決した。

表 5-2　サウスシャルルロア空港とライアンエアの協定内容（年間）

項目	ライアンエアの支払い(EUR)	BSCA の支援 (EUR)	前提条件 (EUR)
着陸料	1,000,000		1EUR/旅客
ハンドリング料	1,000,000		1EUR/旅客
マーケティング料		2,000,000	2EUR/旅客
ホテル代		250,000	
新規路線報奨金		1,920,000	160,000EUR/路線
求人コスト		768,000	
事務所コスト		25,000	
格納庫コスト		25,000	
合計	2,000,000	5,438,000	
ライアンエアの便益		3,438,000	

資料）AIRPORT MARKETING

（1）Air Service Development for Regional Agencies での整理

航空サービスの拡充に関する航空会社の財務リスクに対して、空港側がインセンティブを提供することは諸外国においても実施されている。インセンティブの内容は、空港と航空会社との個別協議により決まるものであるが、「Air Service Development for Regional Agencies」ではいくつかのパターンに分類されている。

1）直接的な支払い（Direct payments）

空港会社や地方自治体等から航空会社への直接的な費用負担の仕組みである。

航空便数や旅客数に応じて一定金額（便当たりまたは旅客当たり数ユーロ等）を支援するものであり、報奨金としての位置付けとなる。また、多くの空港、地域（特に観光団体）では、航空会社と共同してマーケティングを実施している。マーケティングのキャンペーンは、新たな航空サービスを促進するための典型的な取り組みである。

表 5-3　直接的な支払いの事例

メカニズム	目的	インセンティブの提供者
便当たりの支払い	接続性：新規路線・便数	・ローマ空港公社（イタリア）
旅客当たりの支払い	旅客需要の増加	・シャノン空港公社（アイルランド） ・コーク空港公社（アイルランド）
マーケティング予算の提供	旅客需要の増加、旅行者消費の拡大	・多くの空港、地域

2）料金の割引（Discounts）・払戻金（Rebate）

最も一般的な財務面でのインセンティブの仕組みであり、空港使用料を割り引く、あるいは払い戻す仕組みである。多くの空港では新たな航空サービスが開始した初期段階において空港使用料を軽減する取り組みを実施しており、通常、新たなサービスの開始から年数が経つにつれて軽減率が低下する。また、3～5 年間継続されることが多い。料金の割引は空港が抱えている課題や目指すべきネットワーク・目的等に応じて設定されている。

表 5-4　料金の割引・払い戻しの事例

メカニズム	目的	提供者の例
乗り継ぎ客割引	乗り継ぎ客の増加	・アムステルダム ・ブリュッセル ・マンチェスター
旅客サービス料の割引	接続性：新規路線・便数	・ケルン、ボン ・ダブリン ・ジローナ（スペイン） ・香港 ・マルメ・ストルップ（スウェーデン） ・ミュンヘン ・ネパール ・レウス（スペイン） ・ストックホルム
追加便数に対する着陸料の割引	接続性：新規路線・便数	・アテネ ・ブダペスト

メカニズム	目的	提供者の例
		・クアラルンプール ・マンチェスター
経由便を直行便化したサービスに対する着陸料の割引	接続性：直行便	・マンチェスター
新たな路線に対する着陸料の割引	接続性：新規路線	・ハンブルグ ・香港 ・マルメ・ストルップ（スウェーデン）
着陸料の定額化	追加料金なしに大型機材を投入可能	・マンチェスター ・リマ
オフピークや昼間における料金の割引	接続性の向上、混雑・騒音の緩和	・ロンドンシティ、ヒースロー ・マンチェスター ・ミラン・リナーテ＆マルペンサ
停留料（ナイトステイ）の払い戻し	接続性：新規路線・便数	・多くのイギリスの空港 ・バーレーン
賃借料の減額、税金の割引	航空会社、航空関連作業の誘致	・シャルルロア（ベルギー） ・カナリア諸島

３）リスク共有（Risk sharing）

航空サービス拡充の初期段階において、航空会社の採算が取れない場合に、その損失を空港や自治体が補てんすることもある。これは、航空会社が提供する新たなサービスが採算に乗ることに対して信頼性を持ってもらうために空港が航空会社に提示するものである。このような支援では、損失を補てんする期間を限定することや、航空会社の収益性に関して厳しく監査することが求められる。

また、空港や自治体が最低限の座席の予約を保証する制度がある。地域の主要企業等に対して最低限の座席の予約を促すものであり、空港や自治体が費用負担をするものではない。

このようなリスク共有のメカニズムは主にアメリカにおいて適用されているとされている。

表 5-5　リスク共有の事例

メカニズム	目的	提供者の例
損失補てん	採算ラインに届かないリスクの軽減	・ニューヘイブン（コネティカット州） ・ジャクソンビル（フロリダ州）
最低座席保証	同上	・キャスパー地域、ナトロナ郡（ワイオミング州）

４）その他（Non-financial Incentive）

航空サービス拡充に関して、航空会社が財務的な支援を求めてくるので多くの自治体はそれを提供することに注力しているが、財務的なインセンティブ以外の支援を提供している自治体もみられる。

財務的なインセンティブ以外の支援内容

- 乗り入れ国の法律、規制、マーケットに関する情報提供
- 乗り入れ国からのアウトバウンド客向けに航空券を販売する旅行会社、グランドハンドリング事業者、空港運営者、マスメディア等の紹介
- 空港運営者によるより良い航空会社の事業環境づくりに向けた支援（乗り入れ国の言語での空港内、アクセス等の案内等）
- 空港運営者以外によるより良い航空会社の事業環境づくりに向けた支援（事前調査、無料広告スペースの提供、クルーへの宿泊支援、クルーの求人、研修支援等）

（2）AIRPORT MARKETING での例示

「AIRPORT MARKETING」では、世界の各地の空港が航空会社に提供している料金割引等のインセンティブが例示されている。これらは著者が様々な資料に基づいて整理したものである。基本的にはインセンティブを提供する期間が限定されており、また割引率も逓減するような体系となっている。

表 5-6　空港が提供するインセンティブの例

<table>
<tr><th>空港</th><th>料金割引</th></tr>
<tr><td>Avinor（46 空港）
※ノルウェーの空港公社</td><td>■新規国際路線に対する 3 年間の料金割引
<table>
<tr><th></th><th>1 年目</th><th>2 年目</th><th>3 年目</th></tr>
<tr><td>着陸料</td><td>100%</td><td>75%</td><td>50%</td></tr>
<tr><td>旅客料</td><td>75%</td><td>50%</td><td>25%</td></tr>
</table>
■旅客増に対する払戻金:前年を上回った場合、国際線は旅客 1 人当たり 25NOK（約 420 円）、国内線は 12.5NOK（約 210 円）</td></tr>
<tr><td>コペンハーゲン空港</td><td>■新規路線に対する 5 年間の料金割引
<table>
<tr><th></th><th>1 年目</th><th>2 年目</th><th>3 年目</th><th>4 年目</th><th>5 年目</th></tr>
<tr><td>着陸料</td><td>80－100%</td><td>70－90%</td><td>60－80%</td><td>20－40%</td><td>10－20%</td></tr>
<tr><td>旅客料</td><td>80－90%</td><td>60－70%</td><td>40－50%</td><td>20－30%</td><td>10－20%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>ダブリン空港公社
※ダブリン、シャノン、コーク</td><td>■新規長距離路線（年間運航）に対する 5 年間の旅客料、停留料、搭乗橋料、着陸料の割引
<table>
<tr><th></th><th>1 年目</th><th>2 年目</th><th>3 年目</th><th>4 年目</th><th>5 年目</th></tr>
<tr><td>割引率</td><td>100%</td><td>90%</td><td>75%</td><td>50%</td><td>25%</td></tr>
</table>
■新規短距離路線（季節運航）に対する 3 年間の旅客料、停留料、搭乗橋料、着陸料の割引
<table>
<tr><th></th><th>1 年目</th><th>2 年目</th><th>3 年目</th></tr>
<tr><td>割引率</td><td>60%</td><td>40%</td><td>20%</td></tr>
</table>
■払戻金：前年の旅客実績を上回った場合に、上回った分の旅客料を払い戻す
■乗り継ぎ客（ダブリンのみ）：5 年間のボーナス
<table>
<tr><th></th><th>1 年目</th><th>2 年目</th><th>3 年目</th><th>4 年目</th><th>5 年目</th></tr>
<tr><td>払戻金/p</td><td>6EUR</td><td>6EUR</td><td>4EUR</td><td>4EUR</td><td>2EUR</td></tr>
</table>
■予備機に対する停留料の免除</td></tr>
<tr><td>プラハ空港</td><td>■新規短中距離路線：4 年間の着陸料の割引
<table>
<tr><th></th><th>1 年目</th><th>2 年目</th><th>3 年目</th><th>4 年目</th></tr>
<tr><td>割引率</td><td>95%</td><td>75%</td><td>50%</td><td>25%</td></tr>
</table>
■新規長距離路線：5 年間の着陸料の割引
<table>
<tr><th></th><th>1 年目</th><th>2 年目</th><th>3 年目</th><th>4 年目</th><th>5 年目</th></tr>
<tr><td>割引率</td><td>95%</td><td>95%</td><td>95%</td><td>75%</td><td>50%</td></tr>
</table>
■増加便数：2 年間の着陸料の割引（75%、50%）
■新規貨物路線：2 年間の着陸料の割引（50%、25%）
■オフピーク時間：着陸料 50%割引</td></tr>
</table>

表 5-6　空港が提供するインセンティブの例（つづき）

<table>
<tr><th>空港</th><th>料金割引</th></tr>
<tr><td>バンコク・ドンムアン
空港</td><td>■新規国際チャーター路線：3 年間の着陸料、停留料の割引（95%）、旅客一人当たり 120THB の払戻金
■既存チャーター路線：前年からの増分利用者に対して、旅客一人当たり 120THB の払戻金</td></tr>
<tr><td>香港国際空港</td><td>■新規路線　1 年間の着陸料の払戻金
<table>
<tr><td></td><td>1～6 ヶ月</td><td>7～9 ヶ月</td><td>10～12 ヶ月</td></tr>
<tr><td>払戻率</td><td>75%</td><td>25%</td><td>25%</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>マカオ国際空港</td><td>■新規長距離路線への 2 年間の着陸料、旅客料の割引（50%）
■新規短距離路線への 2 年間の割引
<table>
<tr><td></td><td>1 年目</td><td>2 年目</td></tr>
<tr><td>着陸料</td><td>50%</td><td>25%</td></tr>
<tr><td>旅客料</td><td>40%</td><td>40%</td></tr>
</table>■前年からの増分旅客数に対する旅客料の割引（50%）</td></tr>
<tr><td>仁川国際空港</td><td>■新規路線：3 年間の着陸料の割引
<table>
<tr><td></td><td>1 年目</td><td>2 年目</td><td>3 年目</td></tr>
<tr><td>割引率</td><td>100%</td><td>75%</td><td>50%</td></tr>
</table>■便数増加：3 年間の着陸料の割引（50%）
■夜間飛行（23：00～5：00）：3 年間の着陸料の割引（25%）</td></tr>
<tr><td>ナイアガラフォールズ国際空港</td><td>■新規路線：12～24 ヶ月の着陸料の免除（方面によって異なる）
■新規航空会社：12 ヶ月の着陸料、空港使用料の免除</td></tr>
<tr><td>フェニックス・スカイ　ハーバー国際空港</td><td>■新規国際線：12 ヶ月の着陸料免除
■新規国内線：　6 ヶ月の着陸料免除</td></tr>
</table>

5.3 路線開発会議

Routes では会議ごとに優秀なマーケティング活動を行った空港を Routes Airport Marketing Awards として表彰している。これは各航空会社のネットワーク担当による投票によるものであり、アジア地域の Award はアジア地域の航空会社に投票の資格がある。

航空会社は空港のマーケティングや情報提供の活動、新たな市場に対するビジネスケースのプレゼンテーション、空港と関連団体との共同キャンペーン、航空会社へのサポート状況などを考慮して投票する空港を選んでいる。航空会社は 5 空港まで選ぶことができる。

選抜空港(Shortlisted airport)は航空会社による投票に加え、専門家による分析によっていくつかの空港が加えられる。分析では過去 1 年間で提供座席数を増加させた空港や、新たに開設された路線数が評価される。選抜空港は、各空港が実施したマーケティング活動や成果に関する詳細な情報を提供し、これに基づき Routes の経営陣や航空会社の上層部で構成される評価委員会が Winner（最優秀空港・地域）と Highly Commended（優秀空港・地域）を選んでいる。Routes Asia 2013 における選抜空港・地域、及び受賞者は以下のとおりである。Overall Winner に選ばれると自動的に Routes World Award のショートリストに載ることができる。

表 5-7　Routes Asia 2013 における選抜空港・地域、及び受賞者

2000 万人以上の空港		
チャンギ空港グループ	シンガポール	…Winner& Overall Winner
成都双流国際空港	中国	…Highly Commended
デリー国際空港	インド	…Highly Commended
北京首都国際空港	中国	
スカルノ・ハッタ国際空港	インドネシア	
2000 万人未満の空港		
クラーク国際空港	フィリピン	…Winner
オークランド空港	ニュージーランド	…Highly Commended
バンガロール国際空港	インド	
ハイデラバッド国際空港	インド	
ジュアンダ・スラバヤ国際空港	インドネシア	
関西国際空港	日本	
シェムリアップ空港	カンボジア	
ディスティネーション・マーケティング賞		
オーストラリア政府観光局		…Winner
フィリピン政府観光局		…Highly Commended
沖縄コンベンションビューロー		
シンガポール政府観光局		
ニュージーランド政府観光局		

資料）http://www.routesonline.com/awards/28/routes-asia-2013/

世界全体の空港・地域を対象とした Routes World Award も基本的には同様のメカニズムで受賞空港・地域が選ばれるが、2013 年の場合、カテゴリーが若干細分化されている。2013 年 10 月 5 日～8 日の期間でラスベガスにて開催された Route World2013 で発表された Marketing Awards 受賞空港･地域は以下のとおりである。400 万人未満の空港ではオーストラリアのダーウィン空港、ベストディスティネーションではオーストラリア政府観光局が受賞している。ダーウィン空港は 2012 年の Routes World Award でも 400 万人未満の空港の Winner となっており、2 年続けての

受賞となった。

表 5-8　Routes World 2013 における選抜空港・地域、及び受賞者

5000 万人以上の空港		
チャンギ空港グループ	シンガポール	…Winner
アムステルダム空港　スキポール	オランダ	…Highly Commended
ドバイ国際空港	UAE	…Highly Commended
スカルノ・ハッタ国際空港	インドネシア	
スワンナプーム国際空港	タイ	
2000 万人以上 5000 万人未満の空港		
コペンハーゲン空港	デンマーク	…Winner
仁川国際空港	韓国	…Highly Commended
ミュンヘン空港	ドイツ	…Highly Commended
昆明国際空港	中国	
ウィーン国際空港	オーストリア	
400 万人以上 2000 万人未満の空港		
サンディエゴ国際空港	アメリカ・CA	…Winner
オークランド空港	ニュージーランド	…Highly Commended
ブリュッセル空港	ベルギー	…Highly Commended
アテネ国際空港	ギリシャ	
サビハ・ギョクチェン国際空港	トルコ	
400 万人未満の空港		
北部準州空港グループ（ダーウィン）	オーストラリア	…Winner
	ケニア	…Highly Commended
キリマンジャロ国際空港	アイルランド	…Highly Commended
シャノン空港	ロシア	
コルツォヴォ国際空港	ウクライナ	
キエフ・ジュリャーヌィ国際空港		
ディスティネーション・マーケティング賞		
オーストラリア政府観光局		…Winner
フォートラウダーデール観光局	アメリカ・FL	…Highly Commended
テネリフェ島観光局	スペイン	…Highly Commended
トルコ　観光文化省		
セイシェル諸島観光局		

資料）http://www.routesonline.com/awards/32/world-routes-awards-2013-/

5.4 海外調査先の基本情報

（1）Routes に参加しているオーストラリアの組織

Routes において航空会社からのそのマーケティング手法について評価が高いオーストラリアにおける航空サービス拡充に向けた取り組みを既存資料に基づき整理する。ムンバイで開催された Routes Asia 2013 へのオーストラリアからの参加者は以下のとおりである。

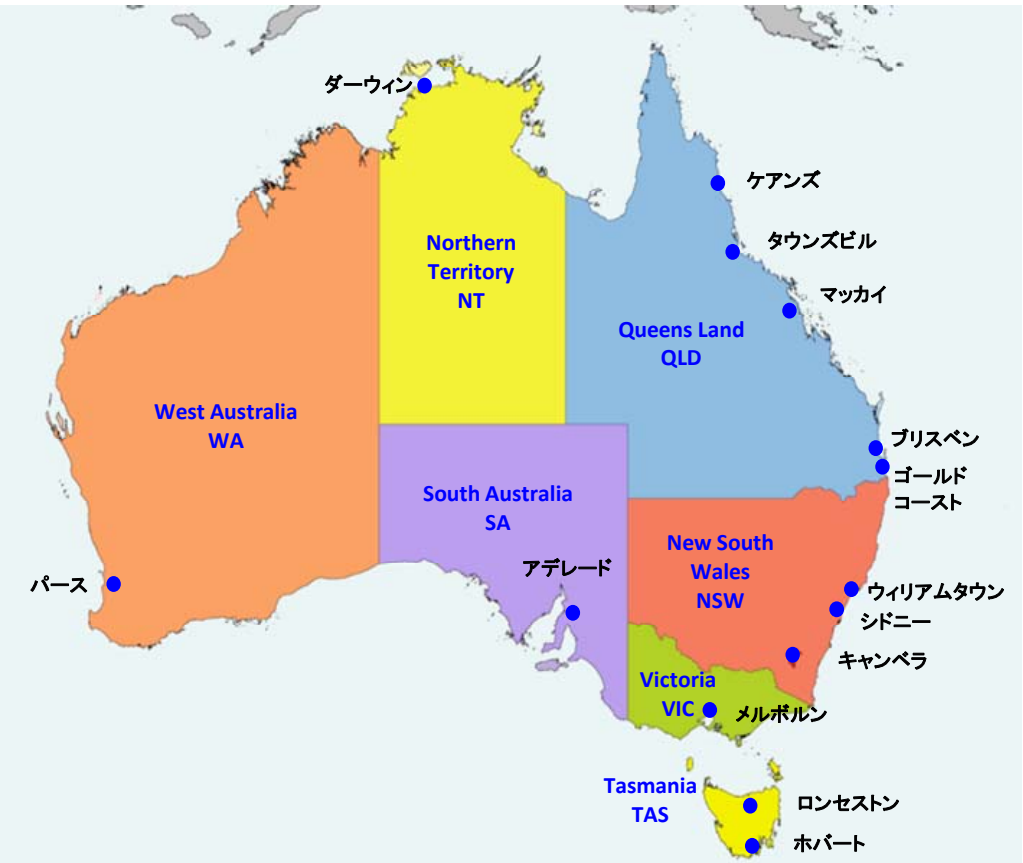
表 5-9　オーストラリアからの Routes Asia 2013 への参加者

観光局	地域
オーストラリア政府観光局	連邦
北部準州観光局	NT
クィーンズランド政府観光局	QLD QLD
ニューサウスウェールズ州政府観光局	NSW
ビクトリア州政府観光局	VIC
西オーストラリア州政府観光局	WA

空港	立地州	乗降客数（千人）
ダーウィン空港	NT	1,941
ブリスベン空港	QLD	21,085
ケアンズ空港	QLD	4,081
シドニー空港	NSW	37,011
メルボルン空港	VIC	28,918
パース空港	WA	12,618

航空会社
カンタス航空
ジェットスター

資料）乗降客数（2012 年）　Department of Infrastructure and Regional Development



*空港は 2012 年の乗降客数が 100 万人以上の空港を表示

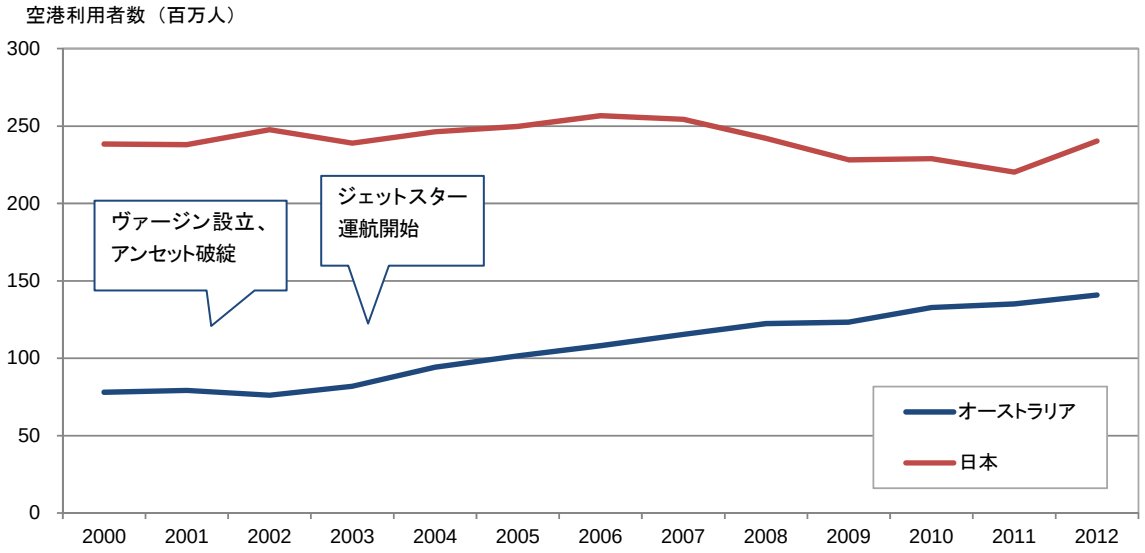
図 5-2　オーストラリアにおける州・空港の立地状況

（2）オーストラリアの空港利用者数

オーストラリアにおける全空港の利用者数（乗降客数）の合計は 2012 年では約 1 億 4000 万人であり、日本の約 60%（日本は約 2 億 4000 万人）である。過去からの推移を比較すると、オーストラリアの空港利用者の年平均伸び率（2000～2012 年）は約 5%である一方、日本はほぼ横ばいで推移している。

オーストラリアでは 2001 年 5 月に同国における最初の LCC であるヴァージン・ブルー社（現：ヴァージン・オーストラリア航空）が設立された。また、2001 年 9 月にはカンタス航空と肩を並べるオーストラリアでのレガシーキャリアであったアンセット・オーストラリア航空が破綻した。その後、2004 年にはジェットスター（カンタス航空の LCC）が運航を開始しており、これらのことが空港利用者の増加に大きく寄与していると考えられる。オーストラリアでは LCC が就航を開始して概ね 10 年が経過している。

なお、オーストラリアの空港の民営化（長期リース）は、1997 年以降、本格化しており、このこともLCC の伸長に少なからず影響を与えたと考えられる。



*日本は年度、オーストラリアは暦年

図 5-3　オーストラリアと日本の航空旅客数（国内・国際計）の推移

資料）日本；空港管理状況調書、オーストラリア；Department of Infrastructure, Transport and Regional Economics

（3）連邦政府の取組

オーストラリア政府観光局（Tourism Australia、以下 TA）は、オーストラリア政府の法定公社であり、Tourism Australia Act2004 に基づいて設立された組織である。国際的な観光地としてオーストラリアを PR するとともに、オーストラリア人の旅行促進を図る役割を担っている。

1）Tourism 2020[1]

Tourism 2020 は TA が主導した 2020 年を目標年次とする観光戦略プランであり、2011 年に策定された。これは州政府、業界団体等と連携して、2020 年までに観光客の消費額を 2010 年の 70 Billion AUD から 10 年間で約 2 倍（115～140 Billion AUD）にすることを目標とした取り組みである。Tourism2020 は 6 つの戦略で構成されている。

Tourism 2020 までに達成する目標
➢ 観光消費額を 2009 年の 70BillionAUD から 140BillionAUD まで増加させる
➢ 主要マーケットにおけるシェアを維持・増加させる
➢ 観光関連産業の雇用を創出する
➢ 宿泊施設の容量を増加させる
➢ 国際線、国内線の輸送力を増加させる
➢ 観光産業の質と生産性を向上させる

6 つの戦略
1. **アジアからの需要の増加**
2. **デジタル能力の競争力向上**
3. **投資の促進及び規制改革の実行**
4. **交通環境の整備**
5. **労働力、技術、地元参加の増加**
6. **産業弾力性、生産性、質の向上**

2）路線誘致に向けた取り組み[2]

航空会社とパートナーシップ協定

TA は現在 6 つの覚書（カンタス、シンガポール、エミレーツ、中国南方、中国東方、エティハド、ヴァージン・オーストラリア）を結んでいる。MOU（Memorandum of Understanding の略。日本でいう「覚書」）では長期間の協力体制の精神、複数の国際市場での投資、TA と航空会社による協力体制の管理に関する内容が記述されている。

航空会社との共同マーケティング

2012/13 年においては 20 の航空会社と共同でマーケティング活動を実施しており、TA が 15.7 百万 AUD（約 14.4 億円）を支出し、航空会社の資金と併せて 31 百万 AUD（約 28.5 億円）の規模である。

【参加航空会社】カンタス、エミレーツ、シンガポール、中国東方、ヴァージン・オーストラリ

[1] http://www.tourism.australia.com/statistics/tourism-2020.aspx
[2] http://www.tourism.australia.com/statistics/airline-partnerships.aspx

ア、ニュージーランド、マレーシア、エティハド、エアアジア X、エアカナダ、デルタ、ユナイテッド、キャセイ、チャイナエア、シルクエア、大韓航空、スクート、ガルーダ、四川航空、エアチャイナ

アジアマーケティングファンド

マーケティングに関する追加的な財源として、オーストラリア政府によるアジアマーケティングファンド（AMF）が 2012 年に創設された。これはアジアとオーストラリア間の新たな航空路線の誘致のために投資されるものであり、このファンドは州政府観光局や各空港も出資している（資金の管理は TA が行う）。

このような TA の支援によって新たに開設された路線は以下のとおりである。

- エアアジア　クアラルンプール～シドニー
- スクート　シンガポール～シドニー、シンガポール～ゴールドコースト
- シルクエア　シンガポール～ダーウィン
- カタール　ドーハ～パース
- 四川航空　成都～メルボルン
- 中国東方　上海～ケアンズ

TA のマネージングダイレクターであるマケボイ氏は、Routes Award の受賞の要因として、新たな国際航空路線を誘致するために、アジアにおける先導的な航空路線誘致会議（Route Asia 成都 2012）へオーストラリアの主要空港の代表団を参加させたことを挙げた[3]。オーストラリアの 8 つの国際空港（アデレード、ブリスベン、ケアンズ、ダーウィン、ゴールドコースト、メルボルン、シドニー、パース）は、TA が支援、調整したオーストラリアブースにおいて航空会社へ提案を行った。Routes Asia 2012 の成果として、メルボルン空港と成都空港が姉妹空港の協定が結ばれ、また四川航空による両空港間の新たなフライトの開設が決まったとしている。

[3] http://www.tourism.australia.com/news/media-releases/Media-releases-8756.aspx

（4）地域の取組

オーストラリアにおける地域ごとの航空路線の誘致に向けた取り組みに関する情報収集として、クィーンズランド州と北部準州（Northern Territory、以下 NT）について整理した。

1）クィーンズランド州政府観光・イベント局の取組

クィーンズランド州政府観光・イベント局（Tourism and Events Queensland、以下 TEQ）は 2012 年にクィーンズランド政府観光局とイベント局が合併する形で設立された法定公社である。TEQ はクィーンズランドの観光に関するマーケティング、プロモーション、旅行先の開発、イベントの開催等を通じてクィーンズランドに社会経済的便益をもたらすことを目的としている。

TEQ は Tourism2020 に従い、クィーンズランド州における旅行者の消費額を 30 Billion AUD（2010 年の 2 倍）まで拡大させることを目標としている。この目標を達成するため、クィーンズランドの各地域観光局（Regional Tourism Organization：RTO）と連携し、計画の策定やマーケティングを実施している。

RTO はクィーンズランド州内に 13 の組織がある。RTO は地域の行政、企業等で構成される会員制の協議会であり、完全な行政組織ではない。TEQ はマーケティング、広告等に関するアドバイス、支援を行っている。

また、TEQ は海外マーケットにおいて戦略的に重要となる国に事務所を開設しており、TA、主要航空会社、メディアとの協働において重要な役割を担っている。

図 5-4　クィーンズランド州内の RTO 及び TEQ の海外事務所

資料）2012-13 Annual Report TEQ

２）北部準州政府観光局の取組

北部準州政府観光局（Tourism Northern Territory：TNT）も、他の政府観光局と同様に法定公社である。2013 年の政権交代に伴い組織再編が行われた。それまでは TNT の組織としてマーケティング、ツーリズム開発、航空、ビジネス開発の部署があったが、マーケティング以外の部署が交通省（Department of Transport）に移管されている。

組織が再編される前の 2010 年に TNT は 2015 年までの航空サービスの拡充に関する戦略として「Aviation futures 2015」を策定しており、その中で 2015 年までの航空サービスの拡充に関する戦略を実現するための北部準州内の各組織の役割を表 5-10 のとおり整理している。TNT（表 5-10 では Tourism　NT と表記）が、航空サービスの拡充（Commercial airline route development）や航空関係のリサーチ、市場分析（Commercial aviation research and market analysis）の役割を担っている。

表 5-10　戦略の実現のための各組織の役割分担

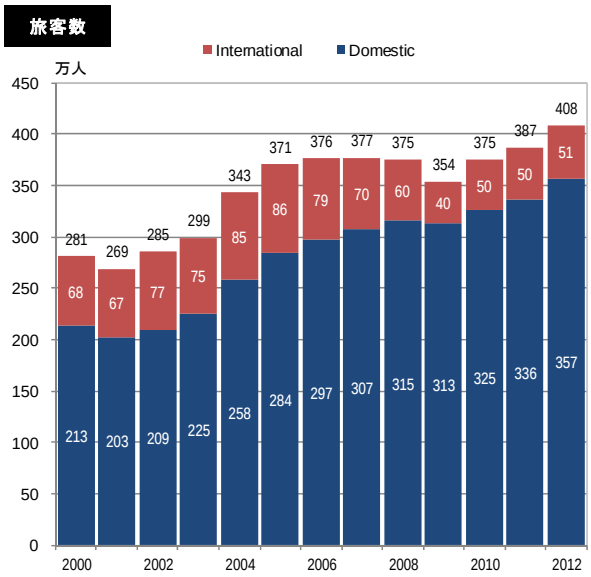
Department of the Chief Minister	Department of Business and Employment	Department of Lands and Planning	Tourism NT	Other NT Government Agencies
• Policy coordination • Major projects, Asian relations and trade	• Stakeholder liaison and industry consultation • Local industry development and support • Workforce development, investment facilitation and airfreight	• Aviation regulation • Aviation infrastructure • Transport policy analysis • Lands planning	• Coordination of cross government aviation activities • Tourism marketing • Commercial airline route development • Commercial aviation research and market analysis • Aviation policy and strategy analysis	• Community services • Essential services • Emergency services

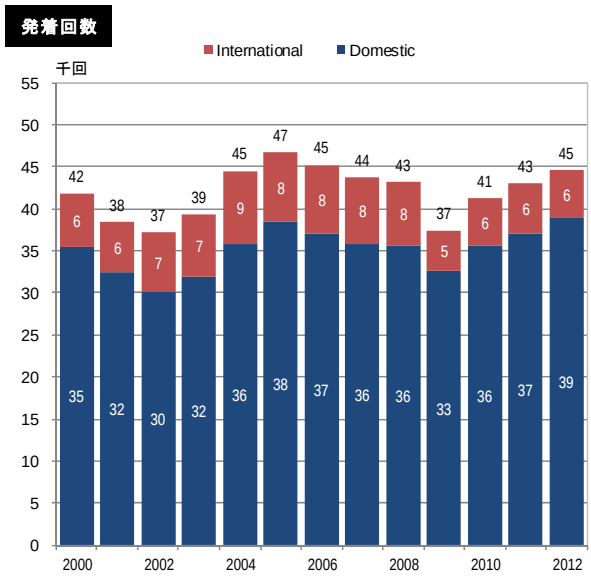
資料）Aviation futures 2015

航空サービスの拡充に関する取組内容として以下の 5 点が同戦略の中で示されている。

- 航空会社（国内、国際ともに）との関係性を構築、強化する。
- 新規路線や追加的な供給が必要な既存路線の特定、ダイヤの改善、ターゲットとする航空会社への提案において、北部準州に立地する空港と協働する。
- 新興マーケットを開発する。
- 航空会社、旅行会社と連携・協働し、国際チャーター便の運航を促進する。
- ダーウィンがオーストラリアとアジアの中継地点として機能するように、オーストラリアとアジアの間における新たな市場を開発するための機会を調査する。

（5）ケアンズ空港





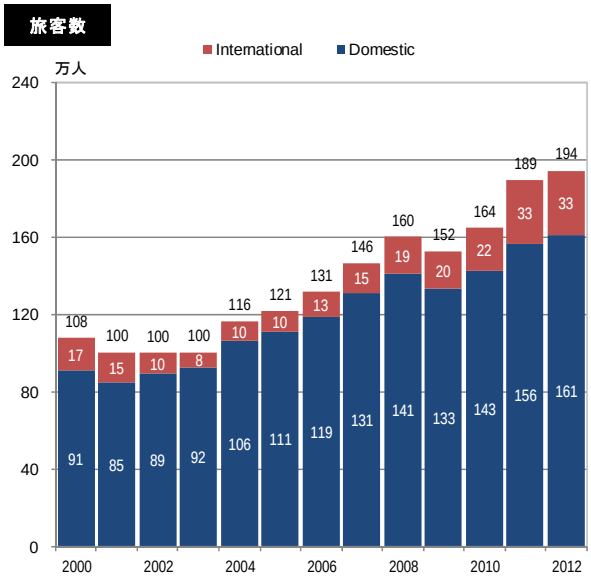
資料）Department of Infrastructure and Regional Development

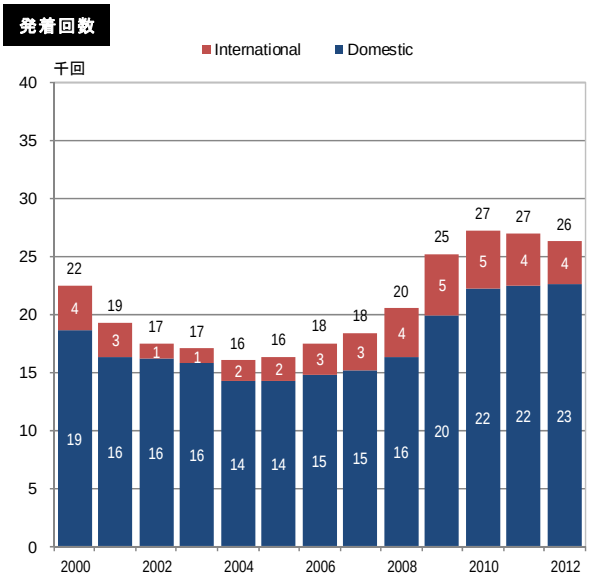
近年の航空サービス拡充の状況

年月	方面	航空会社	競合関係	備考
2012/01	ブリスベン	ヴァージン	―	増便
2012/04	メルボルン	タイガー	競合	
2012/10	上海	中国東方	新規	2013 年 8 月中旬から運休中
2013/01	広州	中国南方	―	春節時のチャーター便
2013/04	シドニー	タイガー	競合	
2013/10	香港	キャセイ	―	ノンストップ便（4 便/週）の運航開始、これまではデイリー運航であったものの、一部の便はブリスベン経由だった。

資料）プレスリリース資料等

（6）ダーウィン空港





資料）Department of Infrastructure and Regional Development

近年の航空サービス拡充の状況

年月	方面	航空会社	競合関係	備考
2011/11	タウンズビル	エアノース	新規	
2012/04	シドニー	ヴァージン	競合	
2012/03	東京	ジェットスター	-	マニラ便を延伸
2012/03	シンガポール	シルクエア	競合	FSC の就航
2013/06	マニラ	フィリピン航空	競合	FSC の就航
2013/07	デンパサール	エアアジア インドネシア	競合	2012 年 3 月末より運休していたが、2013 年 7 月に再開した。
2013/11	クアラルンプール	マレーシア航空	新規	2002 年に運休となって以来の再開

資料）プレスリリース資料等

5.5 国内調査先の基本情報

（1）茨城空港

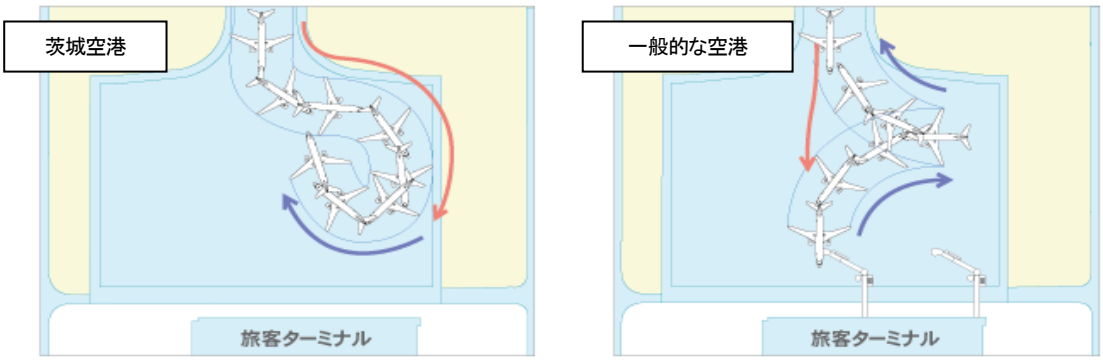
・日本初の LCC 対応空港として 2010 年 3 月に開港した。2011 年 10 月 CAPA（オーストラリアに本拠を置く航空シンクタンク）から Low Cost Airport of the year 2011 を受賞。

・ローコストへの取り組みとして、自走式による航空機運用、旅客動線の一層集約化、ボーディングブリッジなし（搭乗橋の不採用）を掲げている。

・茨城空港は国管理空港であるが、駐車場は茨城県が事業主体となり無料化を実現。

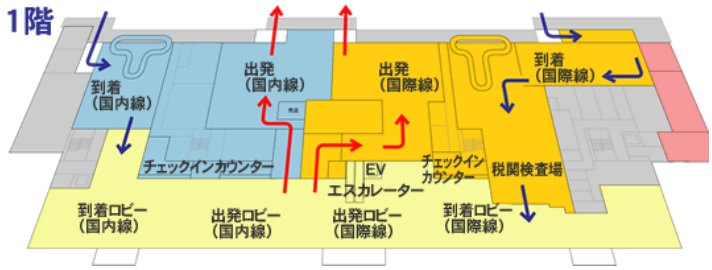
■茨城空港における空港施設の特徴

自走式による航空機の運用



- プッシュバック作業に必要な専用車両等の導入・維持費用の削減
- 地上支援作業員の削減
- 航空機折り返し時間の短縮

旅客動線（出発・到着）のワンフロア集約



日本では、出発ロビーが 2 階、到着ロビーが 1 階に配置されている空港が多い。

- シンプルで利用者にわかりやすいビル構造
- 短い動線で利用者にやさしい
- 旅客担当職員を同一フロアに集約することによるコスト削減

ボーディングブリッジなし（搭乗橋の不採用）

- ターミナルビル内のフロア移動なし
- 航空機折り返し時間の短縮
- ボーディングブリッジの設置･維持管理費用の削減＝ハンドリング手数料の軽減

資料）茨城空港利用促進等協議会ホームページ　http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/concept/lowcost.html

(A) 支援・利用促進事業

【空港就航対策利用促進事業】　茨城県企画部空港対策課 23 名（ターミナルビル駐在 2 名）

○平成 24 年度予算：477,475 千円（利用促進　178,115 千円、就航促進　299,338 千円）

区分		内容
新規・拡充	就航促進	・チャーター便の誘致促進 補助先：旅行会社または航空会社 補助額：1000 円/席（1 往復当たり上限 150 千円） *インバウンド客については県内 1 泊以上が条件
	利用促進	・1000 円レンタカーキャンペーン
継続	就航促進	・国内外向けエアポートセールス ・運航コスト低減のための支援　ほか
	利用促進	・各種キャンペーン ・地域情報誌を活用した PR　ほか
	空港ビルへの誘客促進	・各種イベントの企画・調整　ほか

資料）茨城県　平成 24 年度当初予算案参考資料

○平成 25 年度予算：477,488 千円（利用促進　172,998 千円、就航促進　304,490 千円）

区分		内容
新規・拡充	利用促進	・割引レンタカー制度 ・乗合タクシーシステム実証運行事業 ・IBR マイエアポートクラブ（仮称）設立・運営 ・茨城空港利用圏拡大事業
	空港機能の強化	・チェックインシステムの導入（海外 LCC の多くが対応可能な共通システムの導入）
継続	就航促進	・国内外向けエアポートセールス ・チャーター便の誘致促進 ・運航コスト低減のための支援　ほか
	空港ビルへの誘客促進	・各種イベントの企画・調整他

資料）茨城県　平成 25 年度当初予算案参考資料

【外国人観光客誘客促進事業】茨城県商工労働部観光物産課→県観光物産協会等に委託

○予算：平成 25 年度　126,288 千円　平成 24 年度 135,476 千円

茨城空港の就航先である海外（中国・チャーター便等）からの観光客の増加を図り地域の活性化に資するため、県内の受入体制づくりや知名度向上に取り組むと共に、旅行商品の造成を支援することにより、県内周遊の定着化と長期滞在化を目指している。

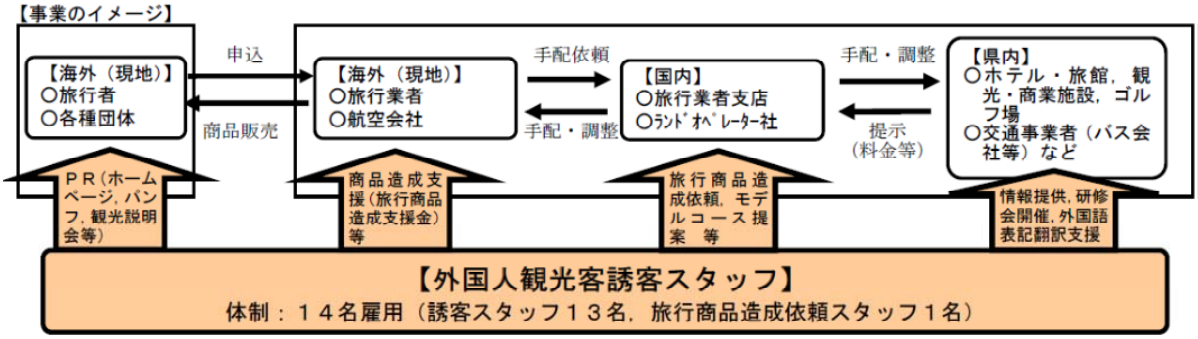


図 5-5　外国人観光客誘客促進事業のイメージ

資料）茨城県　平成 25 年度当初予算案参考資料

(B) 体制

【茨城県　企画部空港対策課】

担当グループ名	職員数	分掌事務
庶務・企画	23 名	1. 就航対策の促進・調整に関すること 2. 利用促進対策の推進・PR に関すること 3. 茨城空港に係る地域振興に関すること 4. 茨城空港関連施設に関すること 5. ターミナルビルの利活用に関すること
就航対策		
利用促進		

資料）茨城県　平成 25 年度企画部の概要

【茨城県　商工労働部観光物産課】

担当グループ名	分掌事務
庶務	1. 観光の振興に関すること。 2. 国民休養地の管理に関すること。 3. 旅行業法及び通訳案内士法の施行に関すること。 4. 観光振興基本計画に関すること。 5. 物産の国内販路拡大に関すること(商工労働部の所管に係るものに限る)。
企画グループ	
宣伝誘致グループ	
国際観光推進室	
フィルムコミッション推進室	

資料）茨城県ホームページ　http://www.pref.ibaraki.jp/info/bukyoku060.html

（2）佐賀空港

・中国の LCC である春秋航空が平成 24（2012）年 1 月より運航している。当初週 2 便体制であったが平成 24 年 7 月からは週 3 便に増便されている。

・ソウル路線が平成 25（2013）年 12 月に韓国の LCC であるティーウェイ航空により開設された（週 3 便）。

・春秋航空日本は、平成 26（2014）年 8 月に成田～佐賀路線に 1 日 2 往復で就航することを発表した。

(A) 支援・利用促進事業

【春秋航空への支援事業】佐賀県交通政策部空港・交通課、農林水産商工本部観光課

○平成 23 年度 9 月補正予算　平成 23 年度　191,906 千円

目的					
春秋航空との間で、有明佐賀空港－上海浦東空港間の路線開設について合意に至ったことを好機ととらえ、有明佐賀空港の利活用促進、中国からの観光客の誘致促進を図るため、航空会社への運航支援、観光客受入体制整備、誘客を目的とした PR 活動等を行う。また、春秋航空をはじめとする国際定期便の就航に必要となる国際線専用施設の整備に向けた佐賀ターミナルビル㈱への増資を行う。					
事業概要					
区分	内容	事業主体	予算額	支出区分	担当課
国際線誘致促進対策費	路線定着に向けた運航支援：着陸料補助、航行援助施設利用料補助他 ホームページ等における PR 活動	春秋航空	69,794	補助金	空港・交通課
有明佐賀空港国際線対応施設整備事業費	国際線専用施設の整備：実施設計費、地質調査費（施設規模：延床面積 約 2,400 ㎡）	佐賀ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ㈱	65,000	出資金	空港・交通課
誘客対策等促進事業費補助	有明佐賀空港の利用促進・観光客誘致：有明佐賀空港発着便を利用する旅行を主催または手配する旅行会社等に対する補助（インバウンドには県内宿泊の条件付きで 3 千円を補助。アウトバウンドには 1 千円を補助。）	旅行会社等	15,652	補助金	空港・交通課
観光連盟補助	LCC 就航おもてなし強化事業：外国語表記など受入環境整備、上海での PR など観光客誘致　他	(社)佐賀県観光連盟	36,780	補助金	観光課
観光振興事業費	LCC おもてなし準備活動経費等：先進事例の調査、 関係機関との調整他		4,680	－	観光課
合計			191,906		

資料）佐賀県　平成 23 年度（9 月補正予算）主要事項一覧

【佐賀空港国際路線就航関連事業】　佐賀市企画調整部総合政策課、経済部観光振興課

○平成 23 年度 11 月補正予算　49,500 千円

目的及び期待される効果
中国の LCC である春秋航空の佐賀空港への上海路線就航決定に伴い、中国人観光客数の大幅な増加が見込まれるため、受入体制の整備や市内観光地への誘客を行うことにより、観光の振興を図る。また、就航に合わせて、佐賀空港と佐賀駅バスセンターとの間を結ぶリムジンバスを運行することにより、空港利用者の利便性の向上及び旅行者の市内中心部への誘導を図ると共に、佐賀空港の利活用促進に寄与する。
事業内容
○アジアの観光客誘致事業（7,500） ・中国人観光客に対する受入態勢整備（中国語ガイドブック作成、もてなし観光ツアーの設定、歓迎・案内看板等の整備、Wi-fi 環境整備、ホームページ改修等） ・市内観光地への誘客（観光施設等へのツアー招致、旅行代理店等に対する PR 活動） **○佐賀空港利活用推進事業（42,000）** ・交通局に対するリムジンバス導入経費補助（2 台 ※床下トランクルーム装備）

資料）佐賀市　平成 23 年度 11 月補正予算（案）の概要

【空港施設整備事業】　佐賀県交通政策部空港・交通課

○平成 24 年度当初予算　835,000 千円

目的
有明佐賀空港～上海浦東空港間の路線開設を契機として、上海路線をはじめとする国際定期便の就航に必要な国際線専用施設の整備を図るため、佐賀ターミナルビル㈱へ支援を行う。
事業内容
佐賀ターミナルビル株式会社が実施する国際線専用施設の建設工事に要する経費相当額を補助。 事業期間：平成 24 年度 実施主体：佐賀ターミナルビル株式会社 施設規模：延床面積　約 2,400m2

資料）佐賀県　平成 24 年度（当初予算）主要事項一覧

（国際線ビル建設の背景）

佐賀空港は現在、国内線ターミナルだけであり、国際線は国内線の空き時間に仮設の CIQ により受け入れている。佐賀県は、国際線の充実を図っている一方で、東京便の 5 便化を ANA と交渉しており、出入国手続きの遅延等により、混乱が生じないように国際線専用施設の新設を決めた。

資料）佐賀新聞ニュース　2011 年 9 月 2 日

【中国交流推進事業等】佐賀県農林水産商工本部国際交流課、観光課

○平成 24 年度 6 月補正予算　41,168 千円

目的			
日中国民交流友好年及び上海路線の就航、増便化によって中国との交流機運が高まっている気運をとらまえ、県の中国重点交流地域（遼寧省、貴州省、上海市）に対して、県民の交流マインドを高めるとともに、中国における佐賀県の認知度向上を図る。なお、本事業の推進により、平成 24 年度の市町、民間団体の海外との新規交流件数 7 件、外国人宿泊観光客数 4 万 2 千人を目標とする。			
事業概要			
区分	内容	予算額	担当課

日中国民交流友好年推進事業	中国重点交流地域から青少年を招聘し、青少年交流を実施。佐賀バルーンフェスタとタイアップし、広く本県と中国の交流を PR する。	4,952	国際交流課
団体向け交流事業支援	民間レベルで中国と交流を推進するため、スタートアップとして、民間団体向けに補助を行う。	1,500	国際交流課
上海雑技団公演	直行路線の就航、増便化を受け、県民に対する上海との交流マインドを高めるため、「上海雑技団」公演の開催及び文化観光 PR を行う。	7,592	国際交流課
大型民族歌舞「多彩貴州風」公演	日中国交正常化 40 周年記念事業で来日する（東京及び大阪で公演）、貴州省の歌舞劇「多彩貴州風」公演の開催及び文化観光 PR を行う。	8,129	国際交流課
観光振興特別対策事業	中国重点交流地域で開催される旅行博等の各種イベント（日中国交正常化 40 周年関連を含む）に参加し、同地域での観光 PR 活動を行う他、旅行会社、マスコミ等への訪問及び佐賀県への招請事業を行う。	18,995	観光課
合計		41,168	

資料）佐賀県　平成 24 年度（6 月補正予算）主要事項一覧

【ティーウェイ航空への支援事業】

佐賀県交通政策部空港・交通課、農林水産商工本部観光課

○平成 25 年度 6 月補正予算 平成 25 年度　82,282 千円

目的					
ティーウェイ航空との間で、有明佐賀空港－仁川国際空港間の路線開設について合意に至ったことを受け、有明佐賀空港の利活用促進、韓国からの観光客の誘致促進を図るため、航空会社への運航支援、佐賀県の認知度向上及び誘客促進を目的とした PR 活動等を行う。					
事業概要					
区分	内容	事業主体	予算額	支出区分	担当課
国際線誘致促進対策費	路線定着に向けた運航支援 着陸料補助等	航空会社	15,828	補助金	空港課
誘客対策等促進事業費補助	有明佐賀空港の利用促進・観光客誘致：有明佐賀空港発着便を利用する旅行を主催または手配する旅行会社に対する補助	旅行会社	7,540	補助金	空港課
マイエアポート運動推進事業費	路線利用促進のための国内広報の実施	有明佐賀空港活性化推進協議会	18,905	負担金	空港課
観光連盟補助	韓国人観光客誘致対策事業:韓国のメディアを活用したプロモーション他	(一社)佐賀県観光連盟	40,009	補助金	観光課
合計			82,282		

資料）佐賀県　平成 25 年度（6 月補正予算）主要事項一覧

(B) 体制

【佐賀県　交通政策部空港・交通課】

担当グループ名	職員数	分掌事務
	13 名	1. 佐賀空港の管理運営及び整備に関すること 2. 佐賀空港の利活用に関すること

資料）佐賀県行政組織規則

【佐賀県　農林水産商工本部観光課】

担当グループ名	職員数	分掌事務
	8 名	1. 観光施策の企画及び調整に関すること 2. 観光宣伝及び観光客の誘致に関すること 3. 観光事業の振興及び観光関係団体の指導育成に関すること 4. 旅行業及び通訳案内業に関すること 5. 総合保養地域の整備に関すること

資料）佐賀県行政組織規則

（3）大分空港

・平成 25（2013）年の 3 月よりジェットスター・ジャパンが成田～大分路線に就航。

■路線誘致等に関する政策上の位置付け

大分県では平成 24（2012）年 8 月に平成 27（2015）年度までの観光・地域振興の指針となる「大分県ツーリズム戦略」を策定した。同戦略は以下の 5 つの戦略で構成される。

戦略 1　地域の観光素材磨き
(1) 魅力ある観光商品づくり (2) 旅行目的に応じた心あたたまるおもてなしの提供 (3) 地域間をつなぐ二次交通の整備
戦略 2　誘客
(1) 国内誘客（福岡圏域、関西圏域、首都圏域） (2) 海外誘客（韓国、中国、香港、台湾、その他、クルーズ船の誘致、福岡空港の活用、チャーター便の誘致） (3) 団体誘客（教育旅行、MICE）
戦略 3　情報発信
(1) 魅力ある観光商品づくり (2) 旅行目的に応じた心あたたまるおもてなしの提供 (3) 地域間をつなぐ二次交通の整備
戦略 4　広域観光
戦略 5　戦略ある現場主義の推進
(1) 人材の育成とネットワークづくり (2) 地域観光協会の活性化と相互の連携強化 (3) 大分県ツーリズム戦略推進協議会（仮称）の設置 (4) ツーリズムおおいたの機能強化への支援

(A) 支援・利用促進事業

・　空港内チェックインカウンターの整備への助成

・　成田空港を利用しやすい千葉県での認知度を高めるための観光キャンペーンの実施

資料）大分合同新聞　2013 年 3 月 30 日

(B) 体制

【大分県　企画振興部観光・地域局　交通政策課】

担当グループ名	職員数	分掌事務
地域交通班	4	1. 交通政策に係る主要施策の企画調整に関すること 2. 総合交通体系の企画調整及び整備促進に関すること 3. 地域交通に関すること 4. 広域交通に関すること 5. 太平洋新国土軸構想の推進に関すること 6. その他交通政策に関すること
広域交通班	3	

資料）大分県ホームページ http://www.pref.oita.jp/soshiki/11100/kikaku-kakuka.html

【大分県　企画振興部観光・地域局　観光・地域振興課】

担当グループ名	分掌事務
観光企画班	1. 新市における旧町村地域の振興に関する事務のうち、地域資源を活用した観光振興に関すること 2. 総合特別区域法の施行に関すること 3. 構造改革特別区域法に関すること 4. 地域再生法に関すること（地域再生基盤強化交付金に係る事項を除く。） 5. 地方拠点都市の整備に関すること 6. 観光振興の総合企画及び連絡調整に関すること 7. 観光圏の整備に関すること 8. 観光業者及び観光事業団体に関すること 9. 旅行業及び通訳案内業に関すること 10. 自転車競技に関すること 11. 公益社団法人ツーリズムおおいたに関すること 12. 国際観光の推進に関すること 13. 総合保養地域の整備及び連絡調整に関すること 14. グリーン・ツーリズム等の推進に関すること 15. 集落応援室及び景観・まちづくり室の庶務に関すること 16. その他地域振興（他の課室の所掌に係る事項を除く。）及び観光振興に関すること
地域磨き班	
国際観光班	

資料）大分県ホームページ http://www.pref.oita.jp/soshiki/11100/kikaku-kakuka.html

（4）松山空港

・平成 25（2013）年 6 月よりジェットスター・ジャパンが成田～松山路線に就航（3 便/日）。

(A) 支援・利用促進事業

【松山空港 LCC 新規就航支援事業】

愛媛県　企画振興部観光・地域局　交通政策課

○平成 25 年度 6 月補正予算：12,999 千円

事業概要
松山空港に LCC が新規就航することに伴い、松山空港ビル(株)が実施する空港施設の整備や空港施設使用料の減免相当額に対して助成する。 対象者　松山空港ビル(株) 対象経費　新規就航に必要な空港施設の整備費用、 空港施設使用料の減免相当額（就航から 1 年間は全額免除） 補助率　県 2/5（松山市 1/5）

資料）愛媛県　平成 25 年度 6 月補正予算について

松山市　都市整備部　総合交通課

○平成 25 年度 6 月補正予算：6,499 千円

事業概要
中四国初となる「松山－成田間」国内線 LCC（格安航空会社）就航に際して、就航上必要な関連施設整備等について松山空港ビル株式会社へ支援を行う。

資料）松山市　平成 25 年 6 月補正予算事業概要

※松山市長へのわがまちメール

■意見の内容

25 年 6 月の補正予算案についてお尋ねします。

新規就航 LCC のための空港設備支援に、6,499 千円の予算を組んでいますが、これはジェットスター・ジャパンの成田便就航にあわせたもので間違いありませんね。

LCC の運賃を下げるために、特定の企業の利潤に繋げるために、市から、ひいては我々の税金から 600 万円以上を与えるのですか。

この 600 万円は、ジェットスター・ジャパン社が負担するべきものではないのですか。なぜ市予算から支出する必要があるのですか。

■意見に対する答え

新幹線が整備されていない四国にとって、航空路線は、広域移動に欠かせない交通手段であり、厳しい都市間競争の中、本市の地域経済の活性化を図るためには、松山空港の利便性等の向上が必要だと考えています。このようなことから、愛媛県、松山市、松山空港ビル株式会社が連携し、新たな航空路線の誘致を行い、このたび、ジェットスター・ジャパンによる「松山－成田」線の就航が実現しました。

今回の補正予算案は、施設管理者である松山空港ビル株式会社が実施する、専用スペースの改装費や、チェックインカウンターの設置等、新規就航に必要な空港施設の整備費等の一部に対して、県と協同して支援を行うため提案させていただいています。

本市としましても、低価格運賃をビジネスモデルとする LCC の就航により、航空路線が多様化し、市民の利便性の向上が図られるとともに、北関東をはじめとする首都圏からの交流人口の増加が見込まれ、地域経済の活性化にもつながると考えていますので、ご理解いただきますようお願いします。

資料）http://www.city.matsuyama.ehime.jp/wagamachi/detail/1662.html

【松山空港利用促進事業】　愛媛県　企画振興部観光・地域局　交通政策課

○平成 25 年度当初＋6 月補正予算：5,257 千円

事業概要
LCC による松山・成田間就航に合わせ、路線定着化を図るための PR 活動を実施する。 対象者　　松山空港利用促進協議会 事業内容　県内テレビ CM、県人対象モニターキャンペーン、主要駅での広告

資料）愛媛県　平成 25 年度 6 月補正予算について

【愛媛県観光・物産 PR イベント首都圏開催事業費】　愛媛県　経済労働部　観光物産課

○平成 25 年度当初＋6 月補正予算：12,183 千円

事業概要
LCC による松山・成田間就航に合わせ、千葉県や北関東地域からの観光客を誘致するため、観光 PR 活動を実施する。 キャラバン隊：時期　25 年 7 月～8 月（3 回）、場所　千葉県、北関東地域 ポスター広告：時期　25 年 8 月、場所　東京・上野駅、千葉県内主要駅など メディア対象モニターツアー：時期　25 年 9 月～10 月

資料）愛媛県　平成 25 年度 6 月補正予算について

(B) 体制

【愛媛県　企画振興部地域振興局　交通対策課】

担当グループ名	分掌事務
交通政策グループ	1.　交通政策の企画、総合調整、推進に関すること 2.　陸上、海上交通の連絡調整に関すること 3.　地域交通活性化推進会議の運営に関すること 4.　公共交通の利用促進に関すること 5.　公共交通バリアフリー化の推進に関すること 6.　鉄道の高速化に関すること 7.　鉄道網の維持、整備に関すること 8.　フリーゲージトレインの導入推進に関すること 9.　地方バス路線の維持・確保に関すること 10.　離島航路の維持・確保に関すること 11.　運輸事業振興助成交付金に関すること 12.　太平洋新国土軸構想の推進に関すること 13.　豊予海峡ルートの推進に関すること
航空振興係（4 名）	1.　航空振興の企画・調整に関すること 2.　松山空港ビルに関すること 3.　松山空港の利用促進に関すること 4.　松山空港利用促進協議会に関すること(国際線を除く。) 5.　地域間航空の推進に関すること
空港対策係	1.　空港地域活性化推進協議会に関すること 2.　空港周辺住宅騒音防止対策に関すること 3.　騒音第 2 種区域内農地等買収に関すること 4.　空港地域活性化事業実施計画の推進に関すること 5.　空港周辺地域の整備に関すること 6.　空港整備事業の推進に関すること

資料）愛媛県ホームページ　http://www.pref.ehime.jp/h12300/h12300.html

【愛媛県　経済労働部　観光物産課】

担当グループ名	分掌事務
	1. 観光開発の総合計画に関すること 2. 愛媛広域文化交流基盤整備の推進に関すること 3. 観光施設の整備及び観光客誘致の推進に関すること 4. 観光団体等に関すること 5. しまなみ海道による地域振興に関すること 6. 物産の販路拡大及び県産品愛用運動の推進に関すること 7. 商工業関係の博覧会、展示会、見本市等に関すること（他の主管に属するものを除く） 8. 伝統的工芸品産業の振興に関すること 9. その他観光及び物産に関すること（他の主管に属するものを除く）

資料）愛媛県ホームページ　http://www.pref.ehime.jp/h30200/h30200.html

（5）長崎空港

・平成 24（2012）年 3 月よりピーチ・アビエーションが関西路線に就航（2 便/日）。
・平成 25（2013）年 7 月よりジンエアーがソウル路線に就航（週 3 便）。同路線は 3 月までジンエアーの親会社の大韓航空により運航されていた。

■路線誘致等に関する政策上の位置付け

長崎県では平成 23（2011）年 12 月に「長崎県総合交通計画」［目標年度 : 平成 32（2020）年度］を策定した。空港部門については以下のような方向性が記されており、関西方面からの LCC の誘致について重点化されている。

【国内線】

- 長崎空港の東京線等を中心とする利用者増加対策への取り組み
- 長崎空港の情報発信拠点・交流拠点としての機能強化
- 関西方面から LCC 等による路線拡大
- 県内空港への国内線チャーター誘致、離島周遊ツアー実現への取り組み
- オリエンタルエアブリッジの新機材導入検討

【国際線】

- 長崎空港発着国際線（上海線・ソウル線）の利用促進や安定的な運航の支援
- 定期国際航空路線の新規開設、国際チャーター便増便に向けた取り組み［誘致先を中国福建省（厦門、福州）、台湾、香港などに重点化］

資料）長崎県総合交通計画 2011-2020

また、平成 23 年（2011）3 月に長崎県「アジア・国際戦略」を策定している。本戦略は、アジアをはじめとした海外の活力を取り込み、地域の活性化につなげるための戦略である。毎年度、行動計画的な戦略を取りまとめ、庁内連携して取り組んでおり、戦略本部は企画振興部アジア・国際政策課に置かれている。

以降では平成 25（2013）年度行動計画の内容を整理する。アジア・国際戦略は、三層構造によって段階的に取り組むことで、実需の創出・拡大を目指している。第一層としてソフトパワーを強化することにより交流促進、海外における長崎県のイメージ形成を図り、第二層として専門的な知識・情報によるサポート体制の強化を図り、第三層として観光、輸出、投資等により実需創出・拡大の取り組みを行うこととしている。「新規航空路線・国際チャーター便誘致プロジェクト」、「観光客誘致強化プロジェクト」は第三層の取り組みとして位置づけている。

図 5-6　「アジア・国際戦略」の組み立て

資料）長崎県「アジア・国際戦略」平成 25 年度行動計画

(A) 支援・利用促進事業

【新規航空路線・国際チャーター便誘致プロジェクト】

長崎県　企画振興部　新幹線・総合交通対策課

○平成 25 年度当初予算　：155,429 千円

事業概要		
区分	内容	予算額
県内空港活性化推進事業	長崎空港の活性化を推進するため、長崎県空港活性化推進協議会を通じた、定期航空路線（上海線、ソウル線）の利用促進事業や着陸料の一部助成を行うほか、アジアからの国際チャーター便の誘致を促進。	70,653
	長崎～上海、長崎～ソウルの定期航空便を利用した比較的安価なツアーに対する支援。	18,000
	全国航空路線広域連携事業費：中国等からの観光客を対象に、関西圏や首都圏等の空港と長崎を組み合わせた魅力ある広域的な旅行商品の造成・販売奨励を実施。	17,160
上海定期航空路線強化定着支援対策事業費	長崎～上海航空路線の利用率の向上と週 3 便化の定着を図るため、運航経費の一部支援や機内食提供を実施。	49,616
合計		155,429

資料）長崎県「アジア・国際戦略」平成 25 年度行動計画

(B) 体制

【長崎県　企画振興部　新幹線・総合交通対策課】

担当グループ名	職員数	分掌事務
企画調整班	4	1. 地域交通体系の企画及び総合調整に関すること。 2. 国際交通路線の確保に関すること。 3. 物流対策に関すること。 4. 新幹線の建設促進に関すること。 5. 新幹線を活用した地域活性化策の調整に関すること。 6. 県内鉄道網に関すること。
新幹線・鉄道交通班	5	
航空班	5	
地域交通班	5	

資料）長崎県ホームページ　http://www.pref.nagasaki.jp/section/kotsu/

【長崎県　企画振興部　文化観光物産局　観光振興課】

担当グループ名	職員数	分掌事務
観光まちづくり班	6	1. 総合的な観光振興に関する施策の企画、立案、推進及び総合調整に関すること。 2. 観光関係団体の指導育成に関すること。 3. 長崎県亜熱帯植物園に関すること。 4. 長崎県伊王島リゾート公園に関すること。 5. 旅行業に関すること。 6. 通訳案内士及び地域限定通訳案内士に関すること。 7. その他観光振興に関すること（他課（室）の所管に属するものを除く）。
国内企画戦略班	6	
国際企画戦略班	5	

資料）長崎県ホームページ http://www.nagasaki-tabinet.com/public/organization/pref/

（6）宮崎空港

・平成 25（2013）年 9 月現在、LCC は就航していないが、平成 25（2013）年度当初予算の中に新規航空会社に対する支援策を用意。

・平成 22（2010）年 1 月、中華航空による台北路線開設。

(A) 支援・利用促進事業

【東アジア新規航空路線誘致促進支援事業】　宮崎県総合政策部総合交通課

○平成 25 年度当初予算：8,000 千円

事業概要
国際チャーター便の運航を支援するとともに、新規路線を開設する格安航空会社（LCC）に対し支援することにより、国際チャーター便及び国内ハブ空港との間の LCC 路線の誘致を図り、宮崎空港と東アジアとの新たな国際航空路線の開設に取り組む。 **1. 国際チャーター便への運航支援** 中国との国際チャーター便を企画・実施する航空会社、旅行会社に対して、国際チャーター便の運航に必要な経費を支援する。 ［補助対象経費及び補助額（片道当たり）］

	補助対象経費	単独	双方向
県民送客 （アウトバウンド）	宮崎空港を発着する国際チャーター便を企画・実施する国内の旅行会社の広報に要する経費	50 千円	200 千円
外国人送客 （インバウンド）	中国において参加募集を行う宮崎空港を利用する国際チャーター便の企画・実施に要する経費	200 千円	100 千円

2. 新規航空会社への就航支援

宮崎空港と関西空港又は成田空港を結ぶ路線を開設しようとする LCC に対して、就航に際して必要な経費を支援する。

（補助対象経費及び補助率）　LCC が就航する際に要するイニシャルコストの一部を支援
補助率 1/2 以内（2,000 千円上限）

資料）宮崎県　平成 25 年度重点施策

【「みやざきの空」航空ネットワーク活性化事業】　宮崎県総合政策部総合交通課

○平成 25 年度当初予算：84,000 千円

事業概要
本県の経済活動や観光誘客の重要な基盤である宮崎空港の国内線・国際線の航空ネットワークの維持・充実を図る。 **1. 国際線の維持・充実** ソウル線及び台北線の維持・充実に向けて、団体での利用やビジネス、児童・生徒の修学旅行等での利用を支援する。 **2. 国内線、国際線の利用促進等** 国内線や国際線の利用を促進するため、航空会社等と連携して利用促進キャンペーンやマスメディアを活用した PR 等を行うとともに、必要に応じて県、関係機関・団体が一体となって、国や航空会社への要望活動を行う。

資料）宮崎県　平成 25 年度重点施策

(B) 体制

【宮崎県　総合政策部総合交通課】

担当グループ名	分掌事務
広域交通･物流担当	1.　総合交通対策の企画及び総合調整に関すること 2.　基幹輸送体系の整備促進に関すること
地域交通担当	
航空交通担当	

資料）宮崎県ホームページ　http://www.pref.miyazaki.lg.jp/soshiki/kenmin/sogokotsu.html

【宮崎県　商工観光労働部　観光物産・東アジア戦略局　観光推進課】

担当グループ名	分掌事務
総務計画担当	1. 観光に関する施策の企画及び総合調整に関すること。 2. 観光基盤の整備促進に関すること。 3. 観光客の誘致宣伝に関すること。 4. 観光関連団体及び観光関連事業者に関すること。 5. 旅行業および通訳案内士に関すること。 6. コンベンション誘致の推進に関すること。 7. ロケーション誘致の推進に関すること。 8. スポーツランドみやざきの推進に関すること。 9. 観光審議会に関すること。 10. 国民宿舎えびの高原荘、国民宿舎高千穂荘及びえびの高原スポーツレクリエーション施設に関すること。
誘致企画担当	
観光地づくり担当	
スポーツランド推進担当	

資料）宮崎県ホームページ　http://www.pref.miyazaki.lg.jp/soshiki/shoko/kankosuishin.html

（7）仙台空港

・平成 25（2013）年 4 月よりピーチ・アビエーションが関西路線に就航（2 便/日）。

・多くの誘客・利用促進事業を実施しているものの、ピーチ・アビエーションの誘致に限定した取り組みではない。

(A) 誘客・利用促進事業等

○平成 25 年度当初予算

国内外からの観光客の誘致				
事業等の名称	新規	担当部局	予算（千円）	備考
観光復興緊急対策費		経済商工観光部	8,600	自粛ムードと風評払拭のための観光情報発信
みやぎ観光復興イメージアップ推進費		経済商工観光部	5,300	プロスポーツチーム試合開催時の出展等
みやぎ観光復興誘客推進費		経済商工観光部	10,000	旅行商品造成、復興ツーリズムの推進
仙台・宮城観光キャンペーン推進費		経済商工観光部	20,000	仙台・宮城ディスティネーションキャンペーン開催費負担金
外国人観光客災害復興緊急誘致促進費	新	経済商工観光部	6,880	外国人観光客の誘客促進
仙台空港 600 万人・5 万トン実現推進費	新	経済商工観光部	3,500	推進会議開催、先進事例調査等
仙台空港利用促進費		土木部	8,259	エアポートセールス等
仙台空港活用誘客特別対策費	新	経済商工観光部	20,000	航空会社と連携した情報発信等

資料）宮城県平成 25 年度当初予算等提出議案

○平成 24 年度当初予算

国内外からの観光客の誘致				
事業等の名称	新規	担当部局	予算（千円）	備考
観光復興緊急対策費		経済商工観光部	14,500	自粛ムードと風評払拭のための観光情報発信
観光復興イベント開催支援費		経済商工観光部	4,500	県外で開催する観光復興イベントへの助成
みやぎ観光復興イメージアップ推進費		経済商工観光部	7,500	プロスポーツチーム試合開催時の出展等
観光復興誘客推進費		経済商工観光部	6,000	旅行商品パンフレットの誘客広告掲載への助成
仙台空港利用促進費		土木部	7,770	エアポートセールス等

資料）宮城県平成 24 年度当初予算等提出議案

(B) 体制

【宮城県　土木部空港臨空地域課】

担当グループ名	分掌事務
空港･アクセス鉄道振興班	1. 仙台空港の整備促進，仙台空港アクセス鉄道の利用促進 2. 仙台空港の国際・国内航空路線の拡充及び利用促進 3. 仙台空港臨空都市の整備促進，空港周辺緑地の整備
空港経営改革推進班	
臨空地域整備班	

資料）宮城県ホームページ　http://www.pref.miyagi.jp/soshiki/kurin/

【宮城県　経済商工観光部観光課】

担当グループ名	分掌事務
観光産業振興班	1. 自然公園内の施設管理、松島公園の管理、公園施設の整備 2. 観光振興施策の企画・調整、 自然公園事業の認可、観光統計調査、旅行業、通訳案内業 3. 観光宣伝・観光客の誘致、観光関係協議会
観光企画班	
公園管理班	

資料）宮城県ホームページ　http://www.pref.miyagi.jp/kankou/administration/duty.htm

（8）新石垣空港

・平成 25（2013）年 6 月よりピーチ・アビエーションが関西路線に就航（1 便/日）。
・平成 25（2013）年 9 月よりピーチ・アビエーションが那覇路線に就航（1 便/日）。
・上記路線はいずれも他の航空会社が就航している路線である。那覇路線は平成 25（2013）年 7 月よりスカイマークも就航している（4 便/日）。
・多くの誘客・利用促進事業を実施しているものの、ピーチ・アビエーションの誘致に限定した取り組みではない。

以下、沖縄県における路線誘致に関連する取り組み、支援事業について整理する。

(A) 体制

沖縄観光コンベンションビューロー（OCVB）

沖縄観光の強力かつ効率的な推進体制を再構築するため、観光とコンベンション分野を統合一元化し、平成 8（1996）年 4 月に発足した「官民一体型」の県内唯一の推進母体である。

発足以来、多様化する国民の旅行動向や国内外観光先進地との熾烈な競争等に対応すべく、国内外における誘致宣伝事業の展開及び受入体制整備事業の推進や観光・リゾート関連産業の人材育成、多彩なイベントの開催などにより、新たな観光・リゾート産業の一層の活性化に寄与している。

資料）沖縄観光コンベンションビューローホームページ

(B) 路線誘致関連事業（平成 24 年度）[4] の一部

a) 国内

■離島航空路開設・チャーター便支援事業

離島交通アクセスの拡充を図る一環として、チャーター便の運航を促すとともに離島航空路線の拡充を図るため支援メニューを用意するとともに、その公募・審査・精算等の運用を実施した。

具体的には、日本トランスオーシャン航空による福島－那覇便や山形―那覇便、琉球エアコミューターによる那覇―久米島―宮古―石垣間の周遊便等、38 便のチャーターが実現し、3,019 人の誘客に繋がった。特に八重山地域については新石垣空港の開港で話題にもなっているため、八重山地域を中心に沖縄離島観光の認知度向上や観光客数の拡大につながった。

■新石垣空港開港キャンペーン

新石垣空港を核とした旅行会社・航空会社と連携したプロモーション、広告代理店を活用したメディアミックス広告、新石垣空港観光案内所職員のスキルアップ支援等の実施新石垣空港開港を活用し、離島観光需要を喚起するとともに商品造成を促進するため、航空会社や旅行会社等と連携したプロモーション、多様なメディア等を活用した複合的な情報発信を実施したほか、新石垣空港での路線拡充を見越した観光案内所職員のスキルアップを実施した。

b) 海外

■国際チャーター便包括支援事業

交通アクセスの拡充を図る一環として、チャーター便の運航を促すための各種支援事業を実施した。

[4] http://www.ocvb.or.jp/information/index.html

具体的には、昨年に引き続きアシアナ航空による釜山―那覇のチャーター便が増便運航されたほか、離島地域（宮古／石垣）においても沖縄初の就航となる大韓航空の新石垣空港へのチャーター便やアシアナ航空の宮古及び新石垣空港へのチャーター便が運航されるなど、那覇・離島発着の合計で 122 便の運航を実現し、9,764 人の誘客につなげた。また、復興航空の花蓮－石垣については、3 年連続となる運航が実現しており、これら成果によりアジア地域によける沖縄観光の認知度向上や観光客数の拡大につながった。
【支援メニュー】チャーター便助成金、地上ハンドリング支援、団体バス料金支援

■海外重点市場誘致強化事業
台湾・韓国・香港・中国等、重点市場での旅行需要の喚起促進を図る目的に旅行博覧会出展、セミナー開催等の各種プロモーションを実施した。
沖縄県が重点市場として位置づけている台湾や韓国、香港、中国本土からの誘客を拡大するため、県の海外事務所や OCVB の海外事務所と連携しながら、旅行博への出展や、航空会社・旅行会社等と連携したプロモーションを実施したほか、旅行商品の造成を促進するための沖縄観光セミナーの開催や、旅行会社・メディアの招聘等を実施した。
また、ビジネス機会の創出を促進するため沖縄側の観光事業者の海外セールス活動を支援するメニューを準備するとともに、その運用を実施した。