

LCC 参入による地域への経済波及効果に関する調査研究

資料編

目次

資料編.....	1
1 国内空港におけるLCC参入状況.....	1
1.1 便数.....	1
1.1.1 国内線.....	1
1.2 価格帯.....	8
1.3 旅客収入.....	13
2 LCC利用者アンケート.....	14
2.1 アンケート調査の概要.....	14
3 LCC参入による地域への経済波及効果の分析.....	17
3.1 分析対象となる調査対象地域の選定方法詳細.....	17
3.2 国内線旅客数の推計結果詳細.....	18
3.3 国際線旅客数の推計結果詳細.....	22

1 国内空港におけるLCC参入状況

本章では、国内空港におけるLCC参入状況やその価格帯等の基礎情報を整理する。

1.1 便数

1.1.1 国内線

国内空港における国内線のLCC就航状況について2012年1月から2014年12月までUBM AVIATION「OAG MAX時刻表データベース」データを使用し以下に示す。

(1) Peach

関西空港を拠点として路線を拡大し、会社全体での輸送量は順調に増加している。路線別にみると、主に幹線において2013年の夏をピークに一旦便数が減少している。その後は全体として順調に便数を増加させている。

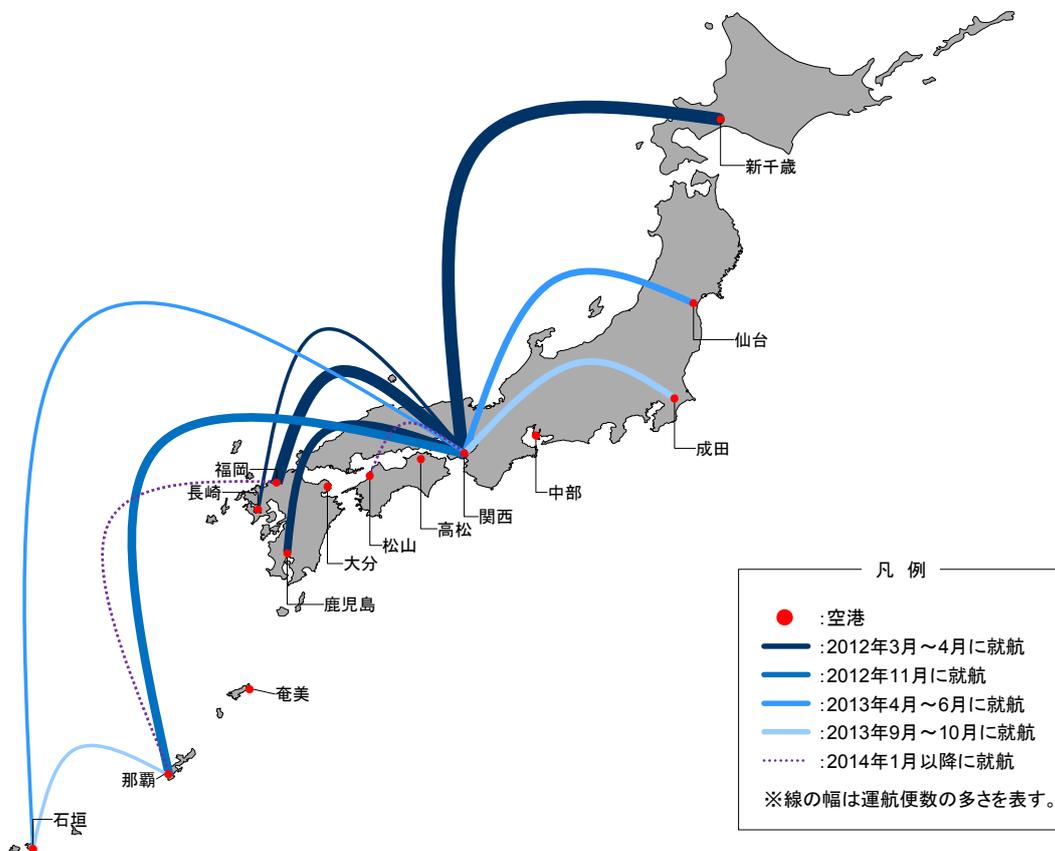


図 1-1 国内線LCCの運航便数(片道/月)(Peach Aviation)

出所) UBM AVIATION「OAG MAX時刻表データベース」をもとに作成

表 1-1 国内線 LCC の運航便数（片道／月）（Peach Aviation）

路線		2012(平成24)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
関西	新千歳	0	0	186	240	224	236	248	248	240	216	249	282
関西	仙台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
関西	成田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
関西	松山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
関西	福岡	0	0	248	180	186	186	186	186	180	162	174	186
関西	長崎	0	0	0	120	124	124	124	124	120	108	116	124
関西	鹿児島	0	0	0	120	124	124	124	124	120	108	140	172
関西	那覇	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	124
関西	石垣	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
那覇	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
那覇	石垣	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

路線		2013(平成25)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
関西	新千歳	279	252	309	224	242	268	310	310	276	228	200	236
関西	仙台	0	0	0	76	124	120	104	87	138	152	120	124
関西	成田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	120	124
関西	松山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
関西	福岡	124	154	235	164	167	150	179	210	232	230	210	217
関西	長崎	124	112	124	60	62	60	62	99	60	60	60	62
関西	鹿児島	186	154	197	162	142	142	166	202	176	162	130	145
関西	那覇	146	224	215	118	111	127	195	223	200	120	132	155
関西	石垣	0	0	0	0	0	34	62	62	60	60	60	62
那覇	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
那覇	石垣	0	0	0	0	0	0	0	0	36	60	60	62

路線		2014(平成26)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
関西	新千歳	226	232	276	224	222	230	266	310	278	228	214	252
関西	仙台	124	112	126	172	168	206	226	248	240	202	140	164
関西	成田	158	168	184	144	154	160	176	186	158	152	180	186
関西	松山	0	112	124	120	124	120	124	124	120	114	68	70
関西	福岡	248	224	246	208	218	240	248	248	220	240	212	214
関西	長崎	62	56	62	60	62	60	62	62	60	62	60	70
関西	鹿児島	142	112	124	134	134	128	182	248	218	204	188	218
関西	那覇	156	140	162	170	168	194	220	248	218	204	180	186
関西	石垣	62	56	62	60	62	60	62	62	60	62	60	62
那覇	福岡	0	0	0	0	0	0	26	62	60	62	60	62
那覇	石垣	62	56	62	36	34	60	62	62	60	52	0	0

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」をもとに作成

(注) 2012年 6月と11月は異常値(明らかにデータが欠損している部分が存在)であったため、前後の月の単純平均とした。

(2) Jetstar Japan

成田空港を拠点にし、幹線から参入を始め、2013年からは地方路線や中部空港からの路線などへも順調に輸送量を増やしている。また、Peachと同様に、主に幹線で2013年の夏頃をピークに便数がいったん減少したが、2014年に入って以降は全体に便数を増加させている。

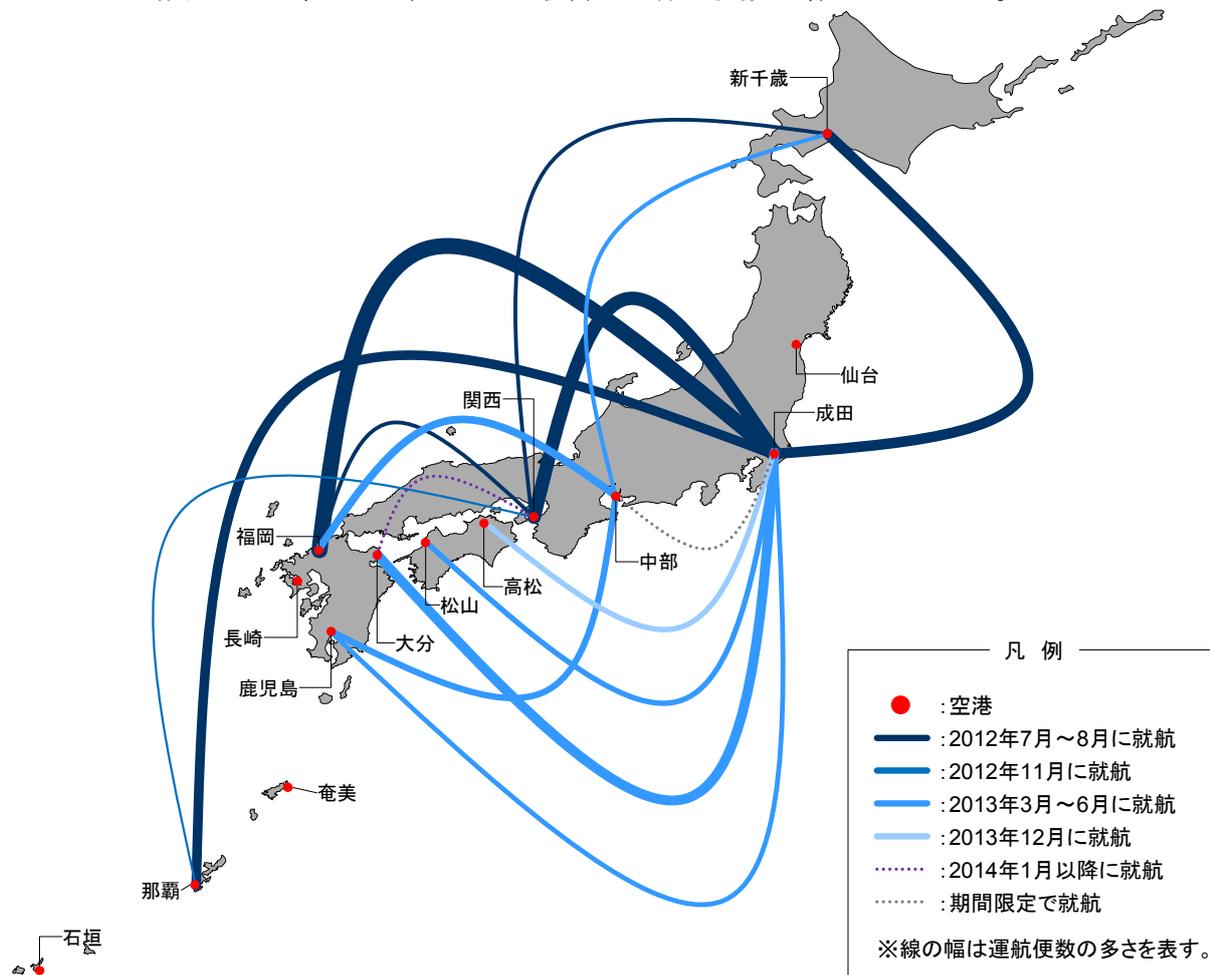


図 1-2 国内線 LCC の運航便数 (片道/月) (Jetstar Japan)

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」をもとに作成

表 1-2 国内線 LCC の運航便数（片道／月）（Jetsar Japan）

路線		2012(平成24)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	新千歳	0	0	0	0	0	0	162	202	240	248	180	186
成田	中部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	関西	0	0	0	0	0	0	46	78	120	124	120	176
成田	高松	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	松山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	福岡	0	0	0	0	0	0	76	140	180	186	240	248
成田	大分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	熊本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	鹿児島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	那覇	0	0	0	0	0	0	64	124	120	124	180	238
関西	新千歳	0	0	0	0	0	0	0	16	60	62	180	186
関西	福岡	0	0	0	0	0	0	0	16	60	62	120	124
関西	大分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
関西	熊本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
関西	那覇	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	114
中部	新千歳	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中部	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中部	熊本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中部	鹿児島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

路線		2013(平成25)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	新千歳	186	140	161	320	336	328	364	335	291	287	207	168
成田	中部	0	0	0	0	0	50	34	0	0	0	0	0
成田	関西	155	112	124	120	124	175	178	124	119	165	180	215
成田	高松	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
成田	松山	0	0	0	0	0	40	83	155	140	120	152	90
成田	福岡	248	192	218	200	230	259	310	310	276	273	222	253
成田	大分	0	0	4	104	106	96	99	122	123	129	152	159
成田	熊本	0	0	0	0	4	99	124	124	96	92	84	77
成田	鹿児島	0	0	0	0	4	99	124	124	96	92	84	77
成田	那覇	248	168	186	164	167	136	139	154	151	152	118	152
関西	新千歳	155	168	152	60	62	60	62	62	60	108	60	62
関西	福岡	62	112	122	60	62	100	82	31	31	56	60	62
関西	大分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
関西	熊本	0	0	0	0	4	99	124	124	96	92	84	77
関西	那覇	93	112	92	60	62	100	138	155	150	82	60	39
中部	新千歳	0	0	3	90	93	97	110	124	96	93	82	66
中部	福岡	0	0	4	74	75	74	93	93	66	74	120	124
中部	熊本	0	0	0	0	4	99	124	124	96	92	84	77
中部	鹿児島	0	0	0	0	4	97	93	93	95	92	92	100

路線		2014(平成26)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	新千歳	248	240	288	324	336	320	360	372	324	334	396	416
成田	中部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	関西	216	202	252	282	292	264	310	372	324	328	360	372
成田	高松	124	112	124	120	124	120	152	186	120	124	120	124
成田	松山	154	140	170	162	172	158	174	186	162	152	130	154
成田	福岡	246	238	310	282	292	354	422	434	402	400	372	398
成田	大分	154	140	166	120	124	120	124	124	120	124	120	124
成田	熊本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	120	124
成田	鹿児島	92	84	108	102	106	98	112	124	102	96	96	106
成田	那覇	186	182	244	180	186	232	286	310	204	192	180	198
関西	新千歳	62	56	66	102	106	102	124	124	130	142	180	198
関西	福岡	62	56	62	60	62	98	124	124	120	118	96	106
関西	大分	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	60	62
関西	熊本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	120	124
関西	那覇	62	56	62	60	62	112	162	186	122	102	120	124
中部	新千歳	124	112	124	102	106	98	112	124	102	96	96	106
中部	福岡	124	112	124	102	106	98	112	124	102	96	96	106
中部	熊本	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	120	124
中部	鹿児島	92	84	108	102	106	98	112	124	102	93	78	94

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」をもとに作成

(3) AirAsia Japan (Vanilla Air)

AirAsia Japan は成田空港を拠点とし、2013年4月からは中部空港からの路線も就航し、便数も比較的安定して推移していたが、同年11月に Vanilla Air への改称を機に一時的に便数を減らしている。

表 1-3 国内線 LCC の運航便数 (AirAsia Japan)

AirAsia Japan

(片道/月)

路線		2012(平成24)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	新千歳	0	0	0	0	0	0	0	186	180	186	180	186
成田	福岡	0	0	0	0	0	0	0	124	120	124	120	124
成田	那覇	0	0	0	0	0	0	0	58	60	62	114	62
中部	新千歳	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中部	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

路線		2013(平成25)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	新千歳	186	168	185	153	145	169	177	125	152	135	7	0
成田	福岡	124	112	122	70	98	120	114	91	88	84	6	0
成田	那覇	62	56	62	60	62	58	58	62	60	50	0	0
中部	新千歳	0	0	0	10	62	39	41	49	59	52	0	0
中部	福岡	0	0	0	40	119	90	103	124	120	104	0	0

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」をもとに作成

表 1-4 国内線 LCC の運航便数 (Vanilla Air)

Vanilla Air

(片道/月)

路線		2013(平成25)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	新千歳	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	109	0
成田	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	63	0
成田	奄美	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	那覇	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	48	40
中部	新千歳	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中部	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

路線		2014(平成26)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	新千歳	18	168	184	250	310	300	372	372	300	277	138	182
成田	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
成田	奄美	0	0	0	0	0	0	50	62	60	61	60	62
成田	那覇	186	168	203	180	186	180	186	186	180	112	60	62
中部	新千歳	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中部	福岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」をもとに作成

(4) 春秋航空日本

2014年10月から成田空港からの地方路線へ参入を開始している。

表 1-5 国内線 LCC の運航便数 (春秋航空日本)

春秋航空日本

(片道/月)

路線		2014(平成26)年											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
成田	広島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	120	124
成田	高松	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	60	62
成田	佐賀	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	60	62

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」をもとに作成

1.2 価格帯

LCCの運賃について傾向を把握するために価格帯について調査した結果を以下に示す。調査対象路線は2014年9月現在、国内空港に就航しているLCCが就航している路線全てとし、調査対象期間は2014年10月19日から25日（調査日2014年9月18日、19日、22日）とした。

FSCの運賃は、JAL（日本航空）、ANA（全日本空輸）、SKY（スカイマーク）の3社を対象とした。なお、各社が設定している割引運賃は以下の通りである。大人普通運賃（ANAは片道運賃）に加えて、3日前までの予約で利用可能な運賃を調査した¹。

表 1-6 FSC3社の運賃種別一覧

運賃のタイプ	JAL	ANA	SKY	
基本	大人普通運賃	片道運賃	大人普通運賃	
	小児普通運賃	小児運賃	小児普通運賃	
	往復割引	往復運賃		
	シャトル往復割引	シャトル往復運賃		
利用者の属性別	スカイメイト	スカイメイト割引		
	当日シルバー割引	シニア空割		
	身体障がい者割引	身体障がい者割引	身体障害者割引運賃	
	介護帰省割引	介護割引		
		株主優待割引運賃		
	JALビジネスきっぷ eビジネス6	ビジネスきっぷ		
事前予約	特便割引1(ワン)		SKYフレックス フリー1 スカイメイト1 シニアメイト1	
	特便割引3(スリー)	特割	フリー3 フレックス	
	特便割引7(セブン)		フリー7 フリーフレックス フリー14	
	特便割引21	旅割21	SKYバーゲン21	
	先得割引	旅割28	SKYバーゲン28	
	スーパー先得	旅割45	SKYバーゲン45	
		旅割60	SKYバーゲン60	
		旅割75		
	乗継	特別乗継割引	特定便乗継割引	乗継運賃
			乗継特割	
		乗継旅割		
乗継割引7(セブン) 乗継割引28				
その他	離島割引	長崎アイきっぷ		
	特別往復割引	沖縄アイきっぷ		
	おともdeマイル割引	いっしょにマイル割		

¹ ANAの特割は原則として3日前までの予約時に利用できる割引運賃であるが、一部路線では1日前まで利用することができる。また、他の2社においても3日前まで利用できるタイプの運賃が設定されていない路線が存在する。その場合は、1日前までに利用できる運賃を比較対象とした。1日前までの運賃も設定されていない場合は、7日前までに利用できる運賃を比較対象とした。なおLCCの運賃は航空座席数が極めて限定的な極安のキャンペーン運賃を除いて調査した。

全路線に共通する特徴として、本研究所の2014年（運賃調査対象期間は2013年10月）の調査結果²と比較すると一部の路線を除いて多くの路線でFSCの普通運賃が約4,000円から5,000円上昇³しているのに対し、LCCの上限航空運賃は大きく減少している。

(1) 東京発着路線

東京発着のLCCの下限航空運賃は、FSCの下限航空運賃の半額以下に設定されている。特に地方路線になると、LCCの下限航空運賃とFSCの下限航空運賃の価格差が幹線路線と比較し平均して約7,000円大きくなる傾向にある。また、調査路線で最も価格差の大きい路線は東京発着では東京-奄美大島路線である。

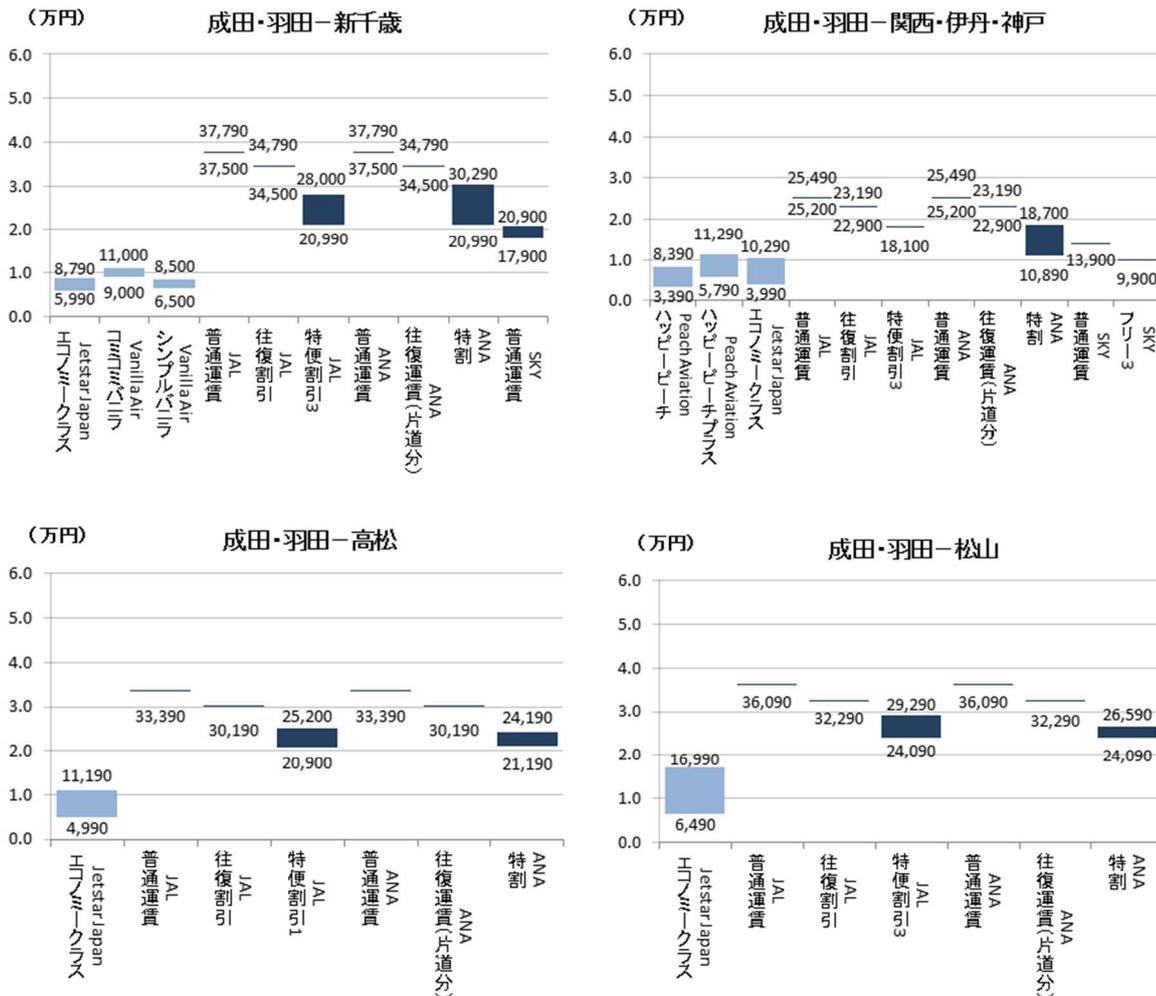


図 1-3 東京発着路線の価格帯 (その1)

² 国土交通政策研究第118号 <http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/kkk118.html>

³ 例えばJALでは、為替や燃油市況など中長期的な見通しから、自助努力でまかないきれない部分を一部国内線運賃・料金の値上げする一方、「先得割引」「スーパー先得」をはじめ、各割引運賃の充実を図った。(2014年3月26日 JALプレスリリース, <http://press.jal.co.jp/ja/release/201403/002861.html>)

(2) 関西発着路線

関西発着のLCCの下限航空運賃は、FSCの下限航空運賃の半額以下に設定されている。また、LCCの下限航空運賃とFSCの下限航空運賃の価格差が最も大きい路線は関西－石垣路線である。

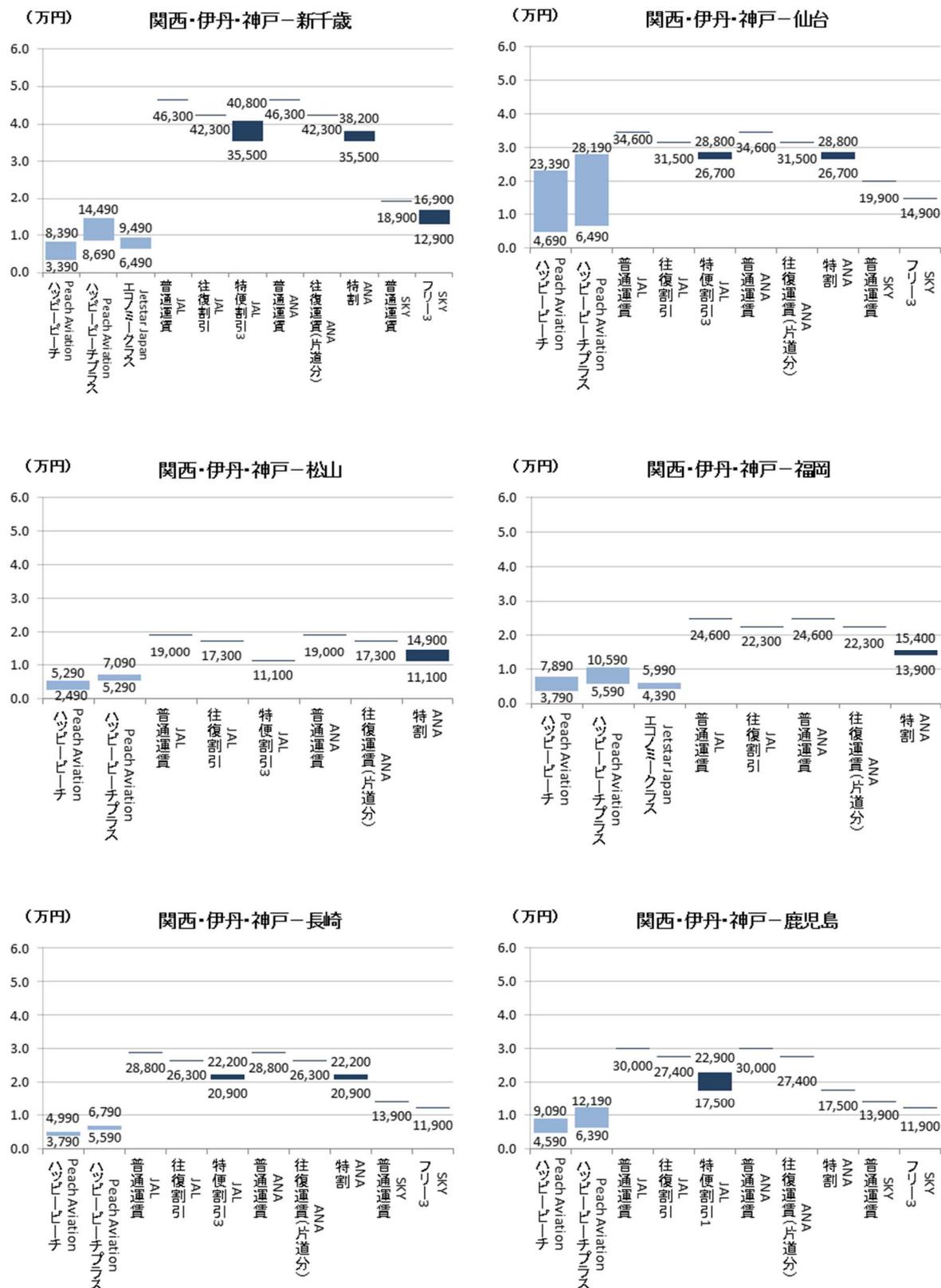


図 1-5 関西発着路線の価格帯 (その1)

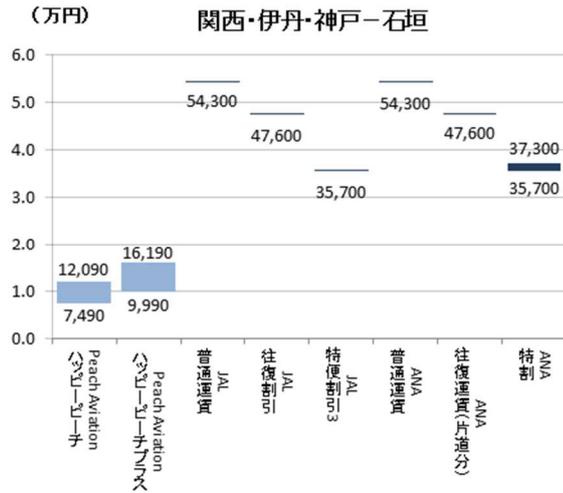
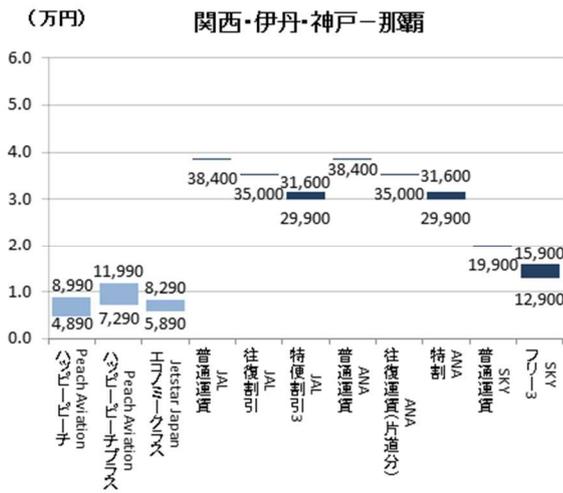


図 1-6 関西発着路線の価格帯 (その2)

(3) その他空港発着路線

中部発着、那覇発着の LCC の下限航空運賃は、FSC の下限航空運賃の半額以下設定されている。

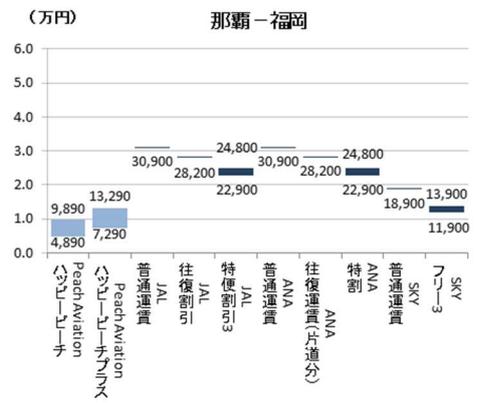
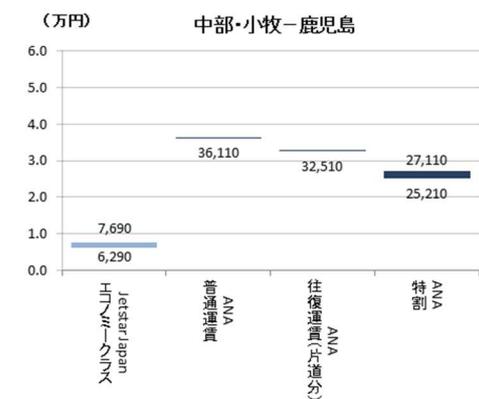
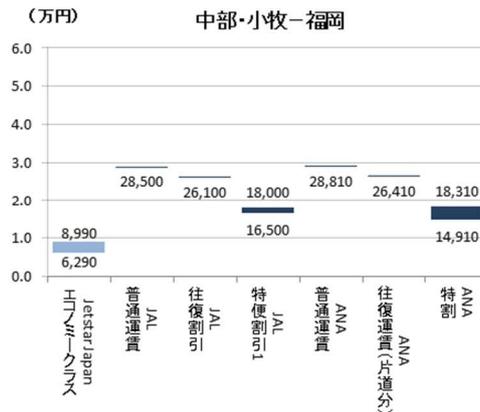
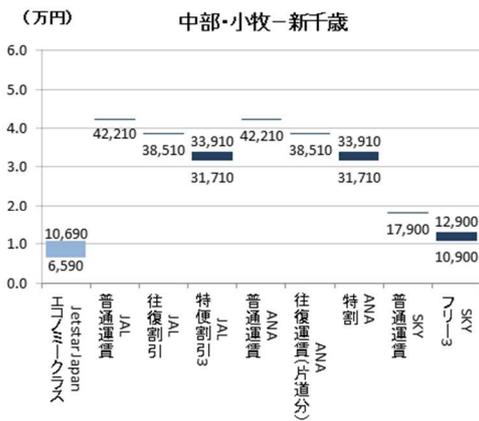


図 1-7 中部・那覇発着路線の価格帯

1.3 旅客収入

国内LCCの輸送人キロあたりの旅客収入はJAL/ANAの半分程度で推移しており、横ばいの傾向である。またスカイマークと比較すると、およそ3/4程度の水準となっている。スカイマークがFSCとLCCの中間的な運賃設定であることも本図から確認できる。

また、季節変動をみると、各エアラインともに夏期休暇時期を含む7-9月に旅客収入が大きくなる傾向にあるが、旅客収入が小さい時期についてはFSCとLCCで違いが見られ、FSCは4-6月に最も低くなり、LCCは1-3月に小さくなる傾向にある。ただし、LCCのデータが得られている期間が短いため、この傾向が頑健であるかどうかはより長期のデータを得て検証する必要がある。

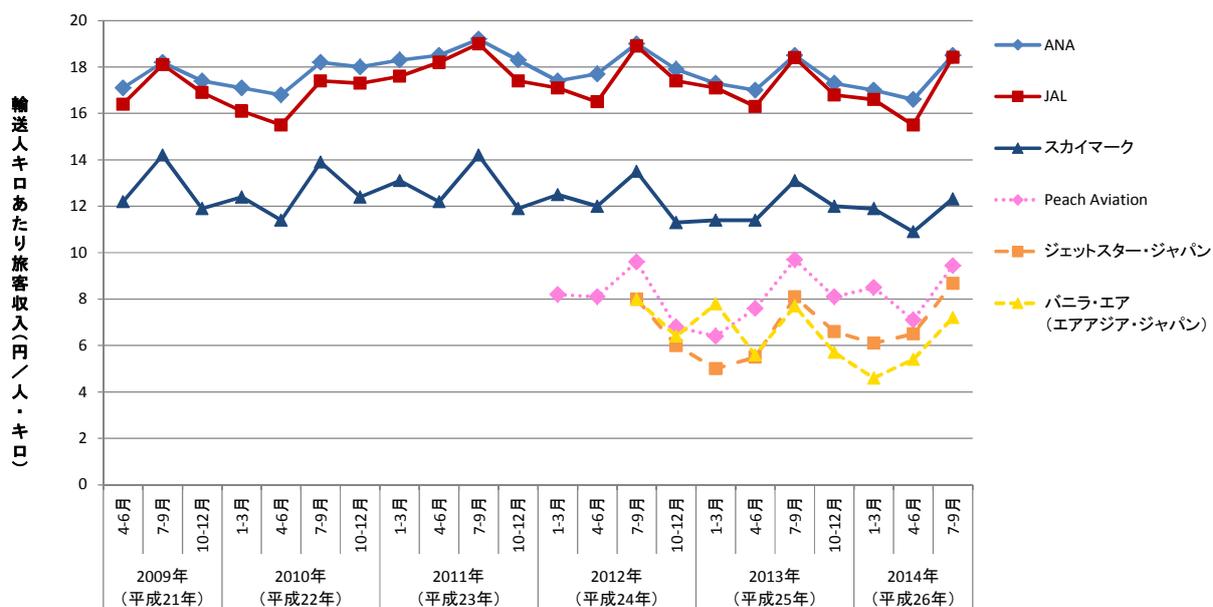


図 1-8 輸送人キロあたり旅客収入の推移

出所) 国土交通省「特定本邦航空運送事業者に係る情報」

2 LCC 利用者アンケート

本章では、本調査で実施したアンケート調査（2014 年 11 月実施）の調査表を紹介する。

2.1 アンケート調査の概要

LCC 利用者の特性や消費額等に関するアンケート調査を実施した。

表 2-1 アンケートの概要

調査対象	調査実施空港	新千歳、松山、大分空港	
	調査対象利用者	<p>上記空港を出発する以下の LCC 便の利用客 （※日本語ができる利用者に限る。）</p> <p>新千歳-成田：ジェットスター・ジャパン、バニラ・エア 新千歳-関空：Peach Aviation、ジェットスター・ジャパン 新千歳-中部：ジェットスター・ジャパン 松山-成田：ジェットスター・ジャパン 松山-関空：Peach Aviation 大分-成田：ジェットスター・ジャパン 大分-関空：ジェットスター・ジャパン</p>	
調査日	松山、大分	平成 26 年 10 月 19 日（日）、10 月 20 日（月）	の 2 日間
	新千歳	平成 26 年 10 月 26 日（日）、10 月 27 日（月）	の 2 日間
調査方法	各空港の搭乗待合室内（制限区域）にて調査票を配布し、搭乗前までに回収		
必要標本数	新千歳	314	
	松山	231	
	大分	204	計 749
回収標本数	新千歳	701	※いずれの空港も必要標本数を上回る標本が回収できた。
	松山	410	
	大分	282	
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用航空会社 ○ LCC・旅行先の訪問経験 ○ 旅行目的 ○ 旅行泊数 ○ 旅行先都道府県 ○ 個人・団体旅行の状況 ○ 今回の旅行に関する消費額（旅行中、旅行前後） ○ LCC がなかった場合の行動 ○ LCC を利用してよかった点 		



低費用航空会社（LCC）を利用したご旅行に関するアンケート

おくつろぎのところ誠に恐れ入ります。

本アンケート調査は、国土交通省が、LCCを利用して旅行される皆様の旅行目的や行程等を把握することを目的に実施しているものです。

調査は無記名で実施し、調査票に記載された内容は、この目的以外には使用致しません。お手数をお掛け致しますが、ご協力をいただきたく、よろしくお願い致します。



◎ご家族（現住所が同一の方）で旅行されている方へ → 代表者の方 1名様がお答え下さい。

粗品を差し上げますので、ご記入が終わりましたら腕章を着けた調査員に手渡して下さい。
※調査票は機内には持ち込まないで下さい。

Q1 これからご利用になる、航空会社と行先をそれぞれ1つお選び下さい。

航空会社

1. ジェットスター・ジャパン 2. ピーチ
3. バニラエア

利用路線

1. 新千歳ー成田 2. 新千歳ー関西 3. 新千歳ー中部

Q2 お住まいの都道府県をお答え下さい。

都 道
府 県

Q3 現在の行程はどちらですか？

1. 旅行の往^いき

2. 旅行の帰^いり(自宅等に帰る)

Q4 旅行の往^いきの方：帰^いりもLCCを利用しますか？

旅行の帰^いりの方：往^いきもLCCを利用しましたか？

1. 利用する(利用した)

2. 利用しない(利用しなかった)

※本調査ではLCCとは、ジェットスター・ジャパン、ピーチ、バニラエア、春秋航空日本の4社とします。

Q5 国内線でのLCCの利用経験

1. 今回が初めて 2. 2回目 3. 3回目 4. 4回目以上

Q6 今回の旅行先への訪問経験

1. 今回が初めて 2. 2回目 3. 3回目 4. 4回目以上

Q7 今回の旅行の主な目的は？
(1つだけ)

1. 観光 2. 出張・業務 3. 帰省、友人知人訪問
4. 冠婚葬祭 5. その他

Q8 ご旅行の泊数は？

1. 日帰り 2. 1泊 3. 2泊 4. 3泊 5. 4泊 6. 5泊以上

Q9 主な旅行先はどちらですか？

都道府県名（最大3つ）と泊数をご記入下さい。

※ご旅行先が海外の場合は、以下の四角に☑を入れ、Q10（裏面）にお進み下さい。

旅行先が海外の場合の
チェック欄

(旅行先の都道府県)

(泊数)

都 道 府 県	に	泊
------------	---	---

都 道 府 県	に	泊
------------	---	---

都 道 府 県	に	泊
------------	---	---

※泊まらない場合には「0泊」と記入して下さい。

質問は裏面に続きます >>>

Q10 今回のご旅行はパックツアーや団体旅行ですか？

※パック・団体の方は1人当たりの価格をご記入下さい。

1. 全て個別手配	
2. パック・団体旅行	<input type="text"/>

円

今回のご旅行の支出額をお尋ねします。家族でご旅行の方は、家族全体の金額をご記入下さい。

Q11 何人分の金額を記入しますか？ ※家族でご旅行の場合は、同行人数（現住所が同一で、本人を含む2歳以上）、ご自身のみのお金額の場合は1をご記入ください。

人分

Q12 ご旅行中の交通費はいくらでしたか？

ご自宅から空港まで【往復金額】	航空運賃【往復金額】	旅行先での交通費
円	円	円

Q13 ご旅行先で支出した交通費以外の金額をお答え下さい。

宿泊費	食事・ 喫茶・飲酒	土産代・ 買物代	入場料・ 施設利用料	その他
円	円	円	円	円
		菓子類、お弁当、飲料・ 酒、農水産物・加工品 衣類、本・雑誌等	立寄温泉、エステ、 テーマパーク・遊園地、 美術館、ゴルフ等	ガイド料、レンタル料、 マッサージ、写真撮影 代、宅配便等

Q14 旅行の前後における、今回のご旅行に関連する支出金額（予定を含む）をお答え下さい。

旅行前	円	例) 洋服、カバン、くつ、飲料・お酒、菓子類、美容室
旅行後	円	例) クリーニング、写真の現像・プリント

Q15 今回、LCCがなかったら、ご旅行はどうされましたか？（1つに○）

1. 他の航空会社を利用して、今回の旅行先を訪問した
2. 他の交通手段（鉄道、バス等）を利用して、今回の旅行先を訪問した
3. LCCが就航していなければ、別の旅行先を訪問した
4. LCCが就航していなければ、旅行自体をしなかった

Q16 LCCを利用してよかった点についてあてはまるもの全てに○を付けて下さい。

1. 旅行の回数が増加した
2. 旅行先の選択肢が増えた
3. これまでは旅行しない時期に旅行できるようになった
4. 旅行日数が短くなった（短い期間でも旅行するようになった）
5. 旅行日数が長くなった
6. 安く旅行できたことで、その分、普段の生活費・貯蓄に回すことができた
7. 旅行先で多く支出するようになった（宿、食事、土産のグレードアップを含む）
8. あてはまるものがない

Q17 性別・年齢・ご職業について番号に○を付けて下さい。

性別	年齢	職業
1. 女性 2. 男性	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上	1. 会社役員 2. 会社員・公務員 3. 自営業・自由業 4. 主婦・主夫 5. 学生 6. 無職・その他

3 LCC 参入による地域への経済波及効果の分析

3.1 分析対象となる調査対象地域の選定方法詳細

「LCC 利用者の割合」「地域の空港依存度」「外国人旅行消費額の把握方法」の3つの観点に加えて、地域バランスを考慮したうえで、アンケート調査を実施する空港を選定した。

表 3-1 調査対象地域の選定の元となるデータ

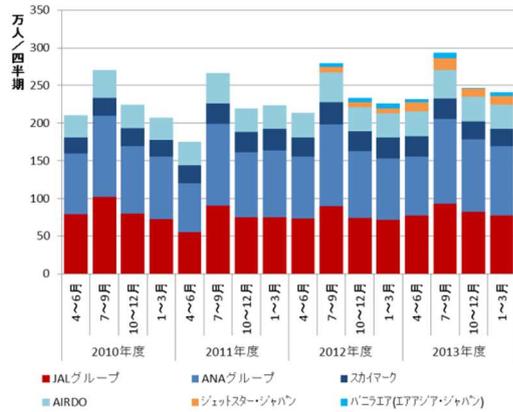
比較項目	考え方	利用するデータ
LCC 利用者の割合	路線別座席数のうち LCC が占める割合が大きいほうが、LCC の参入による影響が現れやすいと考えられる。	JTB 時刻表 航空旅客動態調査 国際航空旅客動態調査など
地域の空港依存度	地域の純流入のうち、航空利用者が占める割合の高い地域では、LCC の参入による影響が現れやすいと考えられる。	旅客地域流動調査
旅行消費額の把握方法	FSC と LCC が並行している区間など、既存の統計データを利用して把握できない場合は、アンケートの実施が必要。	航空旅客動態調査 国際航空旅客動態調査など
地域バランス	地域特性によるバイアスを排除するため、特定の地域に偏らないようにする。	空港の位置 就航会社 路線相手先空港など

表 3-2 データの整理結果

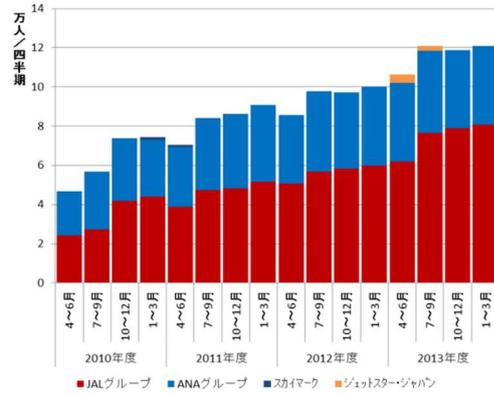
空港	路線	就航 LCC		競合	LCC% 推計	航空依 存度	分類理由
			便数				
新千歳	成田	GK,JW	8.2	JL,NH,BC	12%	◎	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 空港全体に占める LCC 利用者の割合が一定程度あり、比較的 地域への効果が捉えやすい。 ▶ 特に新千歳は、地域として航空 への依存が高いため、効果の発 現が比較的顕著と想定される。
	中部	GK	1.6	JL,NH,BC			
	関西	MM,GK	5.3	JL,NH			
	ソウル	LJ,TW	11/w	KE			
松山	成田	GK	2.6		14%	△	
	関西	MM	1				
大分	成田	GK	2		13%	○	
茨城	上海	9C	6/w		22%	△	
高松	成田	GK	2		17%	△	
	上海	9C	4/w				
佐賀	ソウル	TW	3/w		24%	△	
	上海	9C	3/w				
那覇	成田	GK,JW	6.5	JL,NH,BC	10%	◎	
	関西	MM,GK	4.9	JL,NH			
	石垣	MM	1	JL,NH,BC			
	ソウル	LJ	7/w	OZ			
	台北	MM	7/w	CI,GE			
	上海	HO	4/w	MU			
仙台	関西	MM	1		4%	△	
福岡	成田	GK	5.9	JL,NH	7%	△	
	関西	MM	3.6	JL,NH			
	ソウル	7C,TW	14/w	KE,OZ			
長崎	関西	MM	1		6%	△	
	ソウル	LJ	3/w				
鹿児島	成田	GK	1.6		8%	○	
	関西	MM	2				
石垣	那覇	MM	1	JL,NH,BC	4%	◎	

3.2 国内線旅客数の推計結果詳細

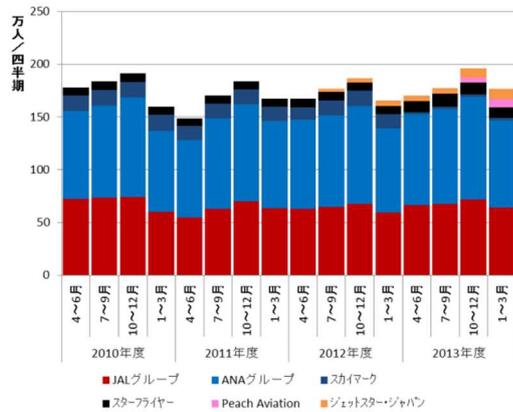
成田・羽田—新千歳



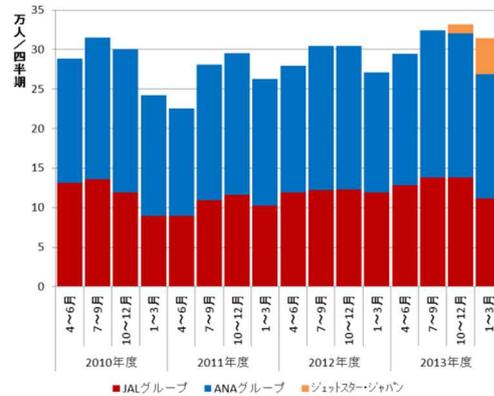
成田・羽田—中部



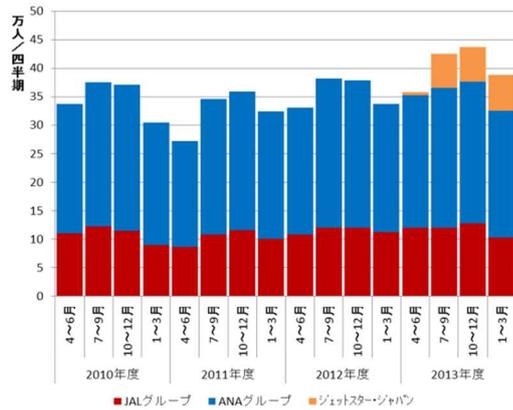
成田・羽田—伊丹・関西・神戸



成田・羽田—高松



成田・羽田—松山



成田・羽田—福岡

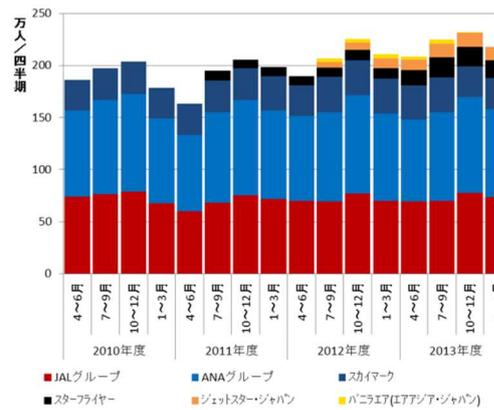
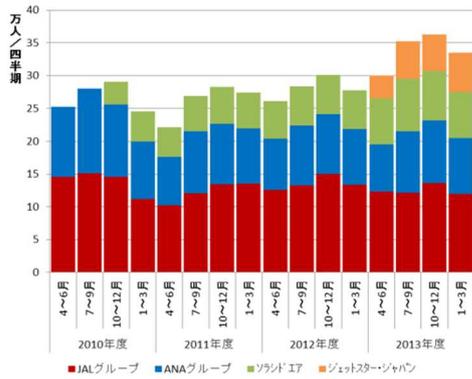


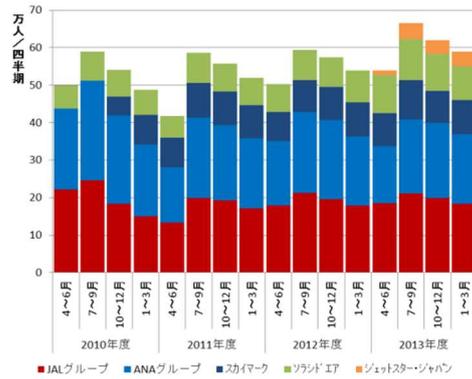
図 3-1 区間別・航空会社別需要量の推計結果 (その1)

出所) 出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」、 「航空輸送サービスに係る情報公開」 を元にフローター法により推計

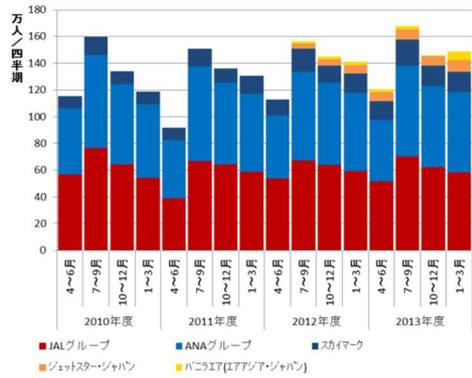
成田・羽田—大分



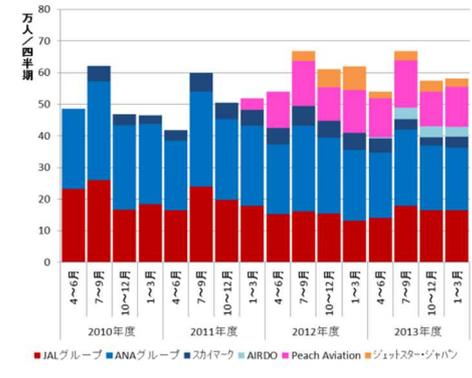
成田・羽田—鹿児島



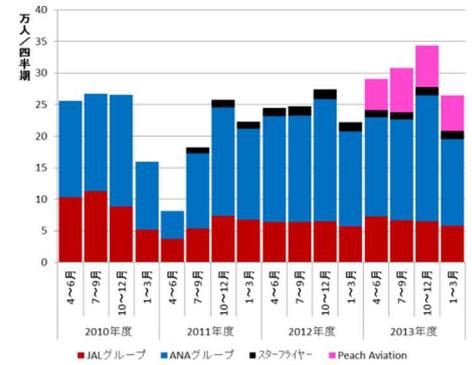
成田・羽田—那覇



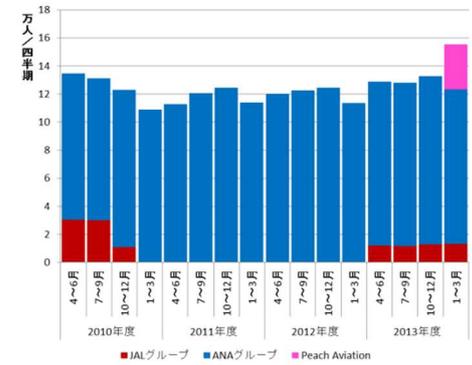
関西・伊丹—神戸—新千歳



関西・伊丹※—仙台



関西・伊丹※—松山



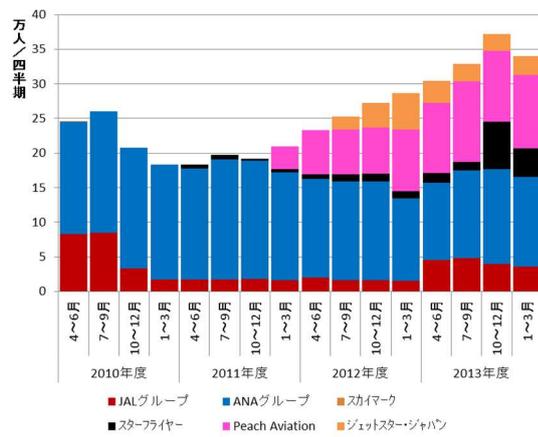
※神戸—仙台路線は就航していない

※神戸—松山路線は就航していない

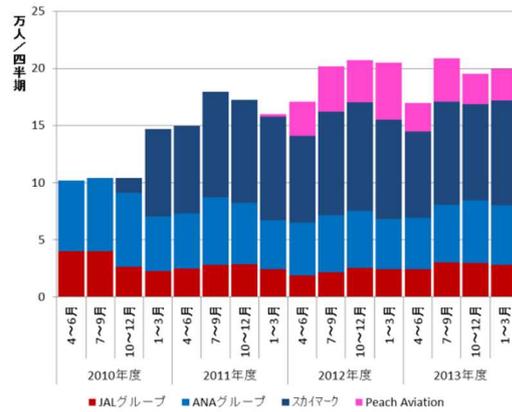
図 3-2 区間別・航空会社別需要量の推計結果 (その2)

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」、「航空輸送サービスに係る情報公開」を元にフレーター法により推計

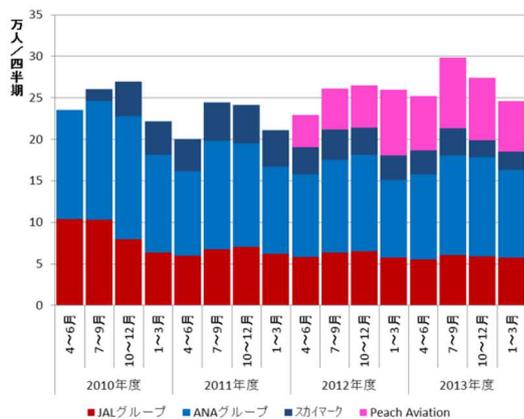
関西・伊丹・神戸－福岡



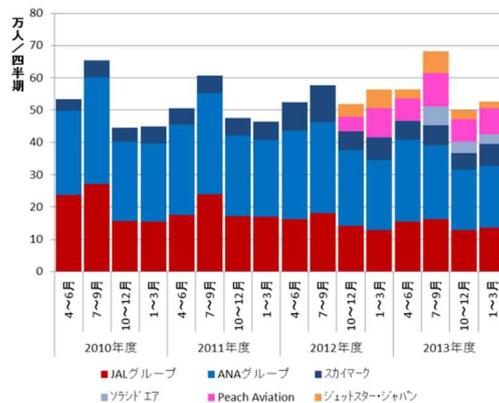
関西・伊丹・神戸－長崎



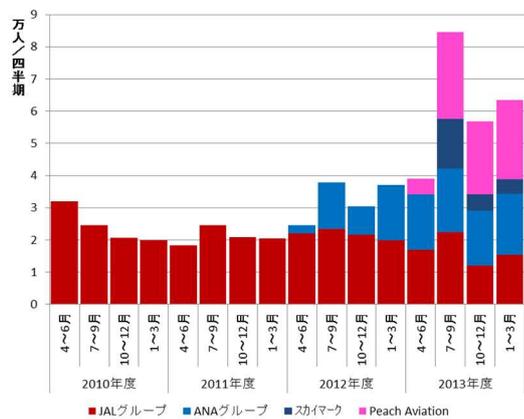
関西・伊丹・神戸－鹿児島



関西・伊丹・神戸－那覇



関西・伊丹・神戸－石垣



中部－新千歳

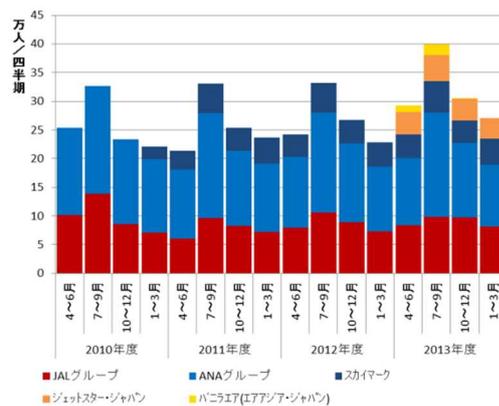
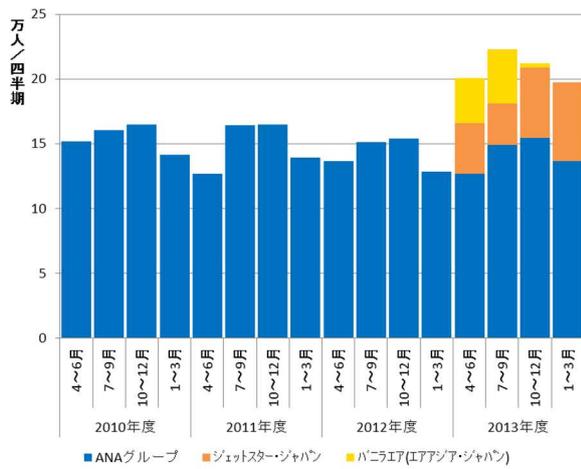


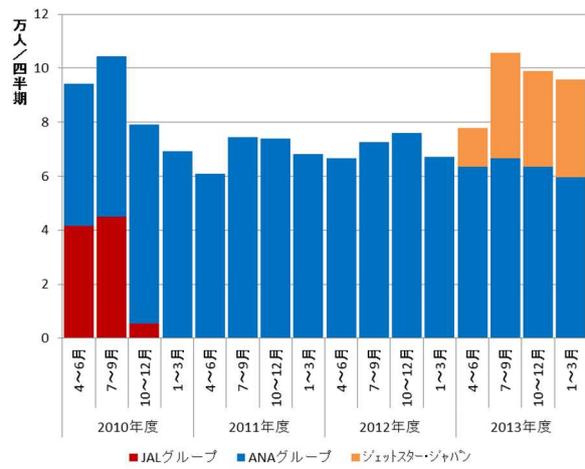
図 3-3 区間別・航空会社別需要量の推計結果 (その3)

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」、「航空輸送サービスに係る情報公開」を元にプレーター法により推計

中部一福岡



中部一鹿児島



那覇一石垣

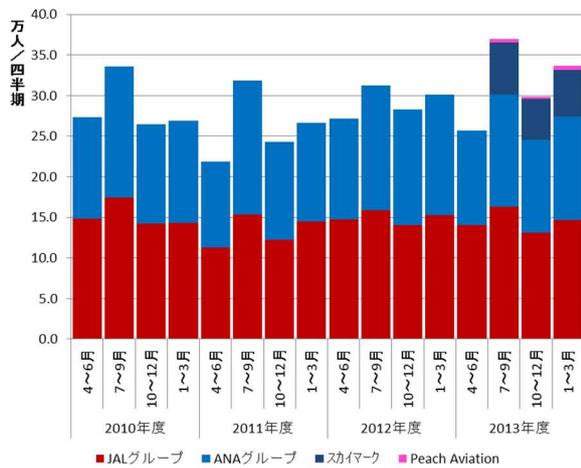


図 3-4 区間別・航空会社別需要量の推計結果 (その4)

出所) UBM AVIATION 「OAG MAX 時刻表データベース」、「航空輸送サービスに係る情報公開」を元にプレーター法により推計

3.3 国際線旅客数の推計結果詳細

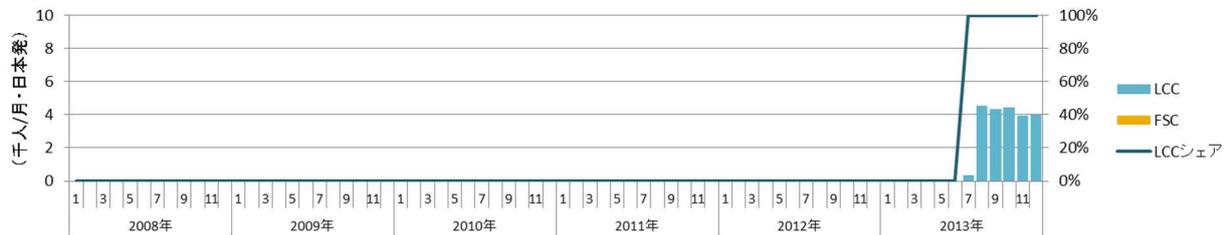
新千歳空港



茨城空港



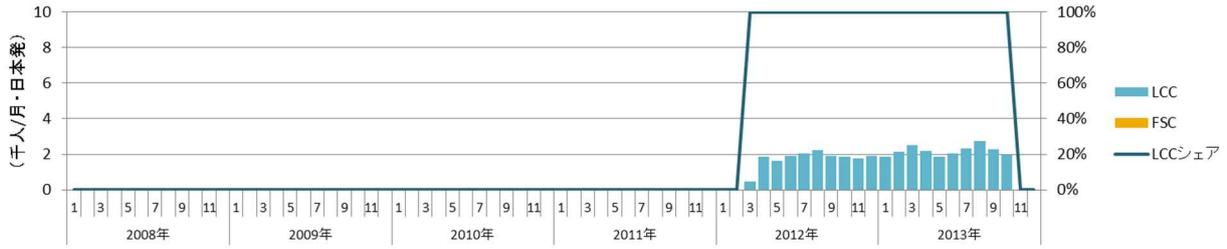
茨城ー上海虹橋



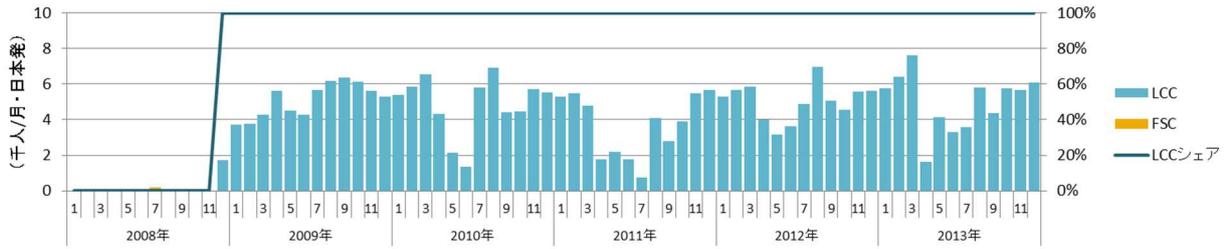
成田空港



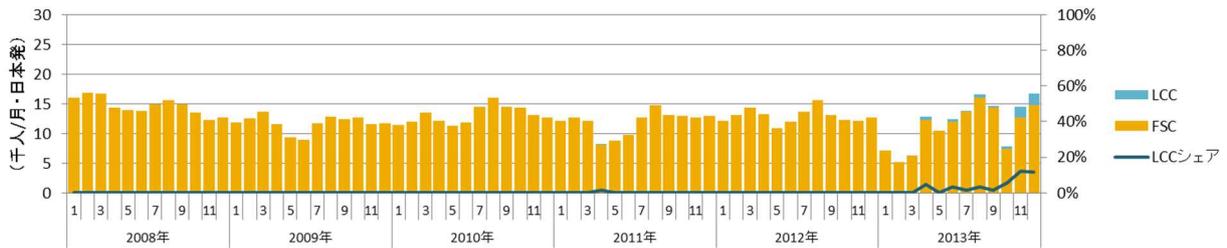
成田ーダーウィン



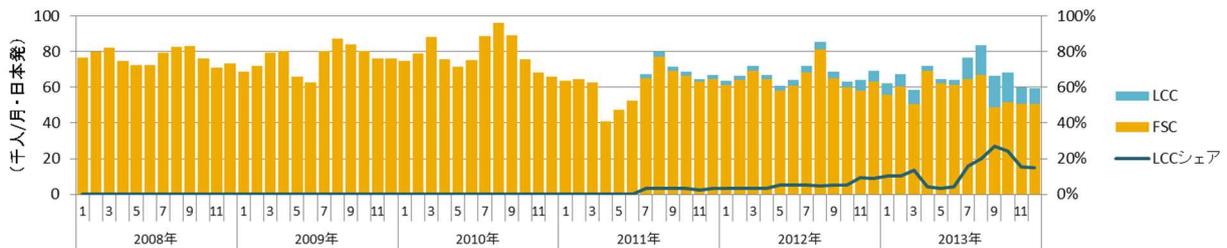
成田ーゴールドコースト



成田ーシドニー



成田ー仁川



成田ー釜山



成田ー台北



成田ーシンガポール

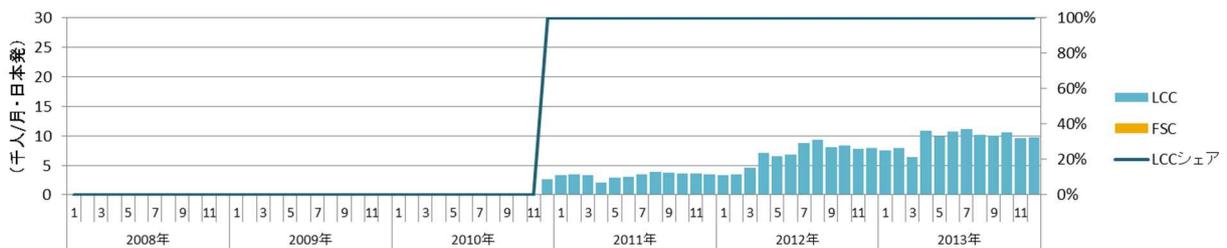


成田ーマニラ



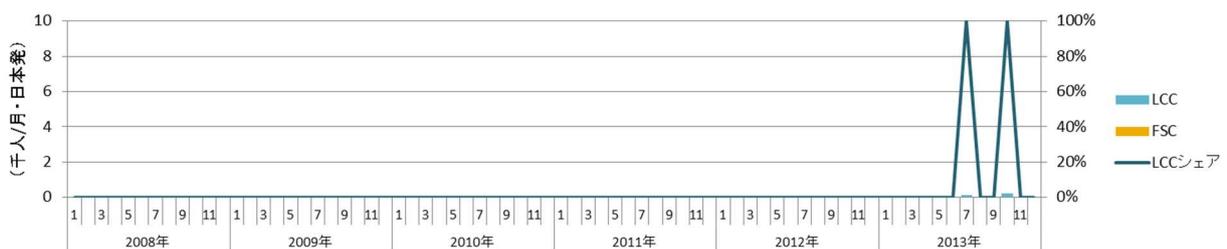
羽田空港

羽田ークアラルンプル



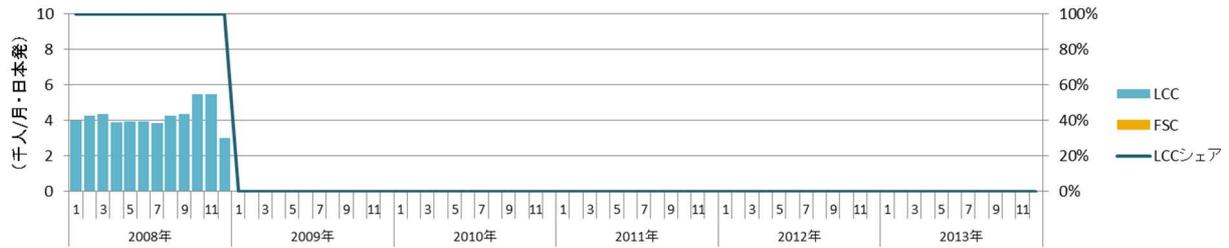
新潟空港

新潟ー済州

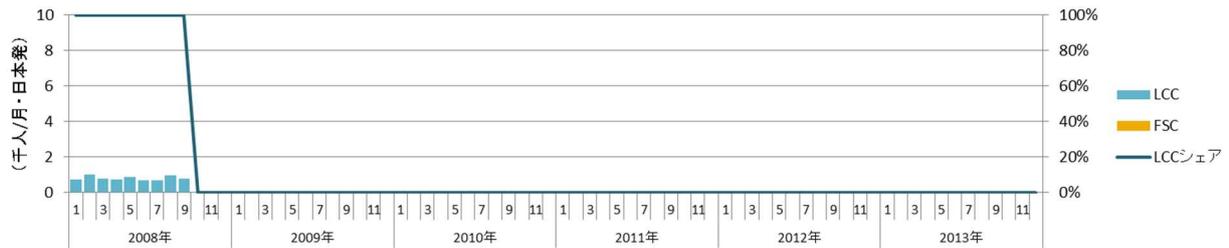


中部空港

中部－ケアンズ



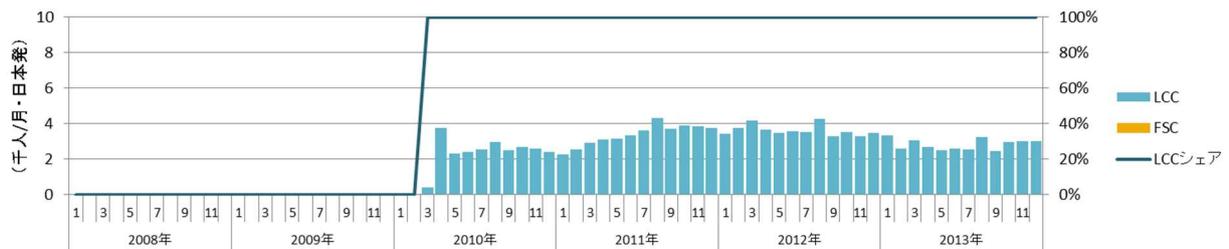
中部－シドニー



中部－仁川

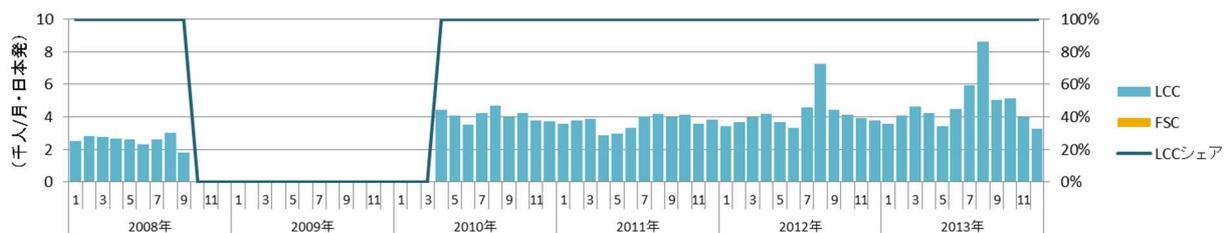


中部－金浦

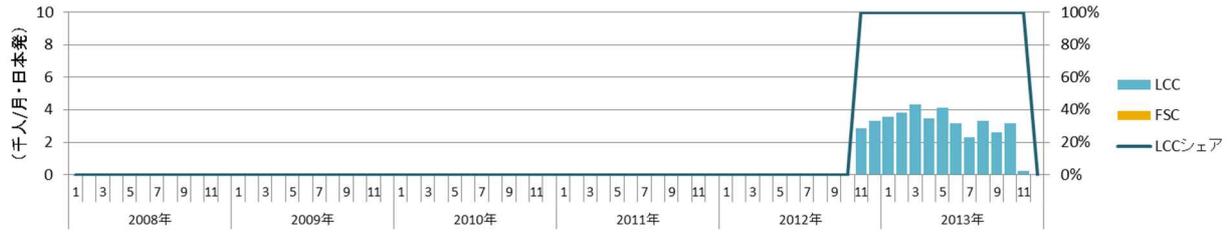


関西空港

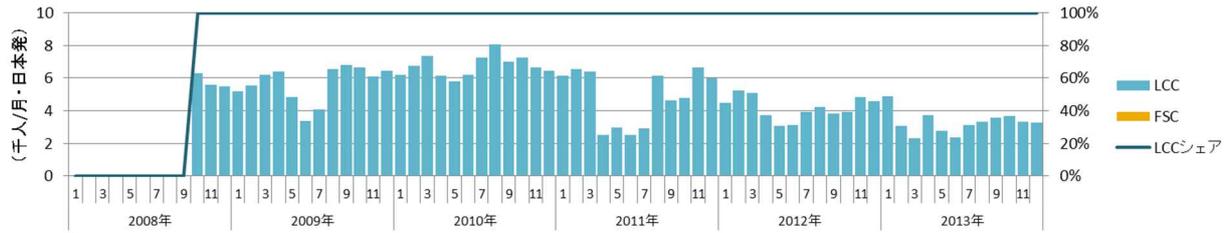
関西－ケアンズ



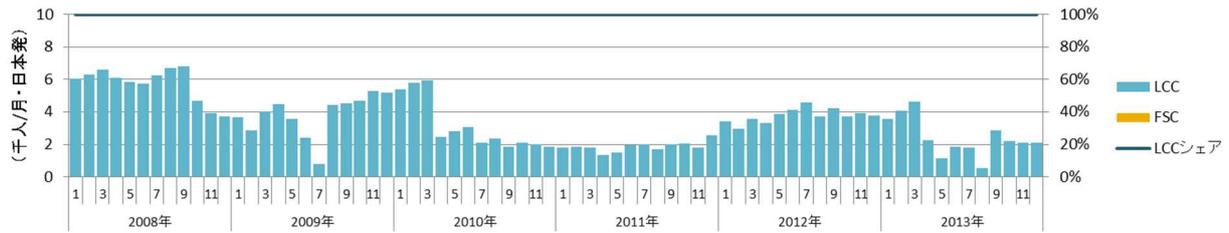
関西-ダーウィン



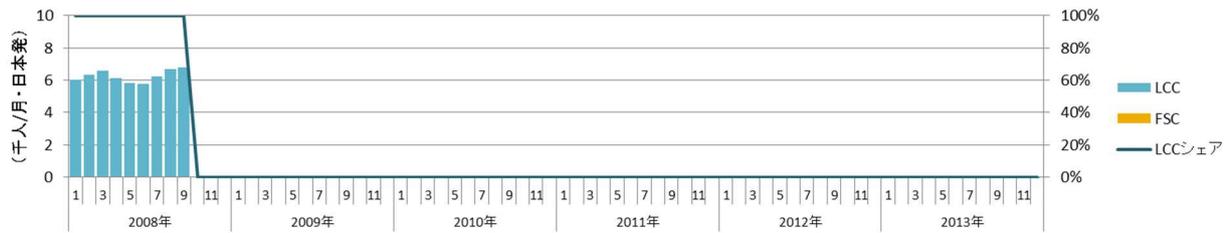
関西-ゴールドコースト



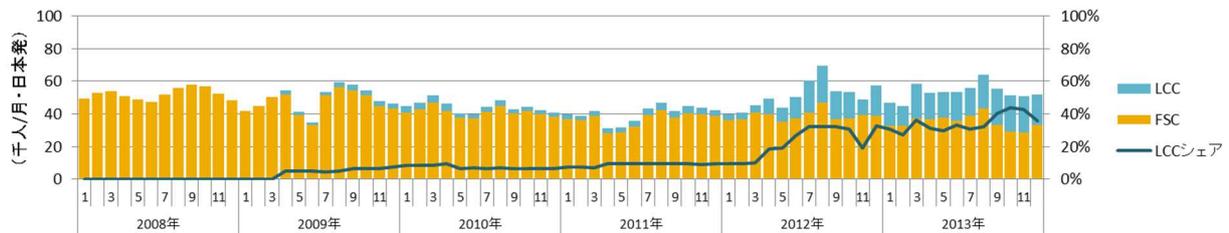
関西-シドニー



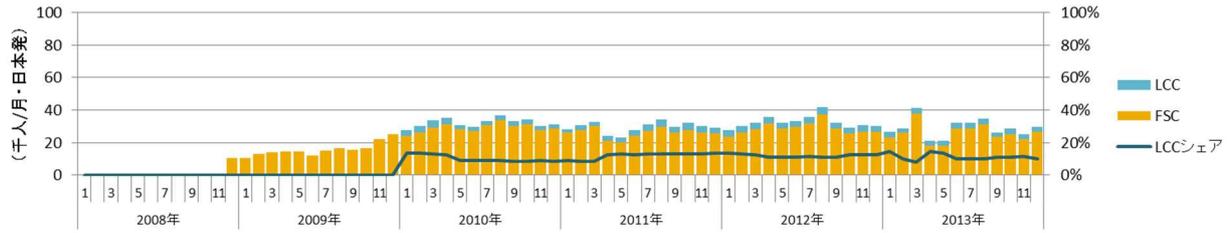
関西-ブリスベン



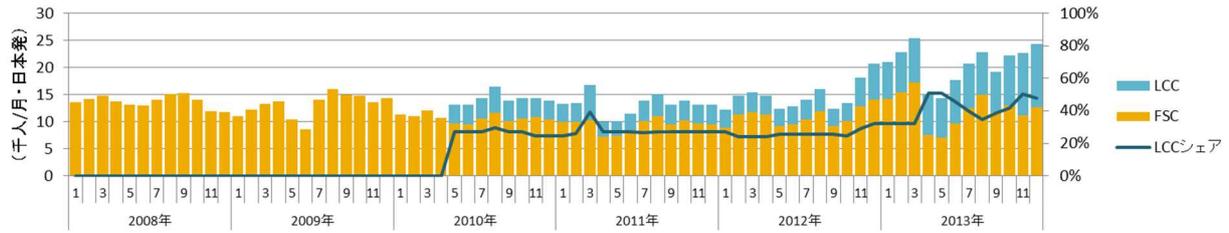
関西-仁川



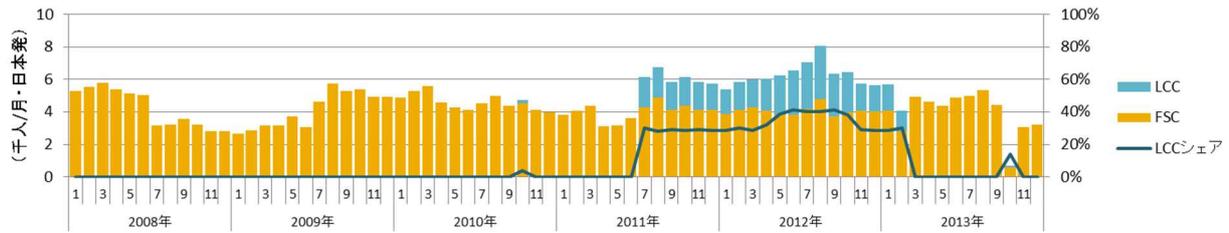
関西－金浦



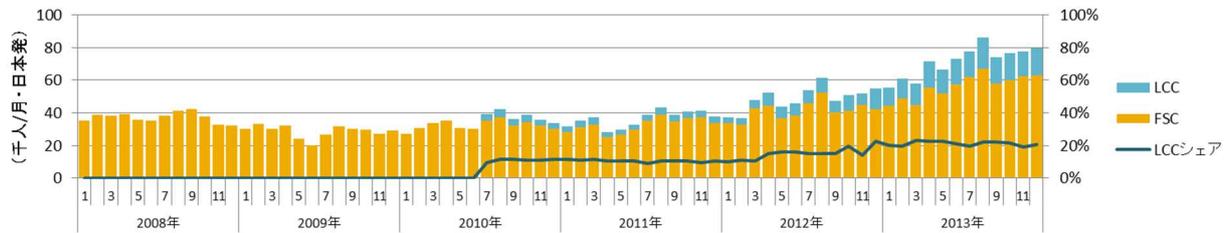
関西－釜山



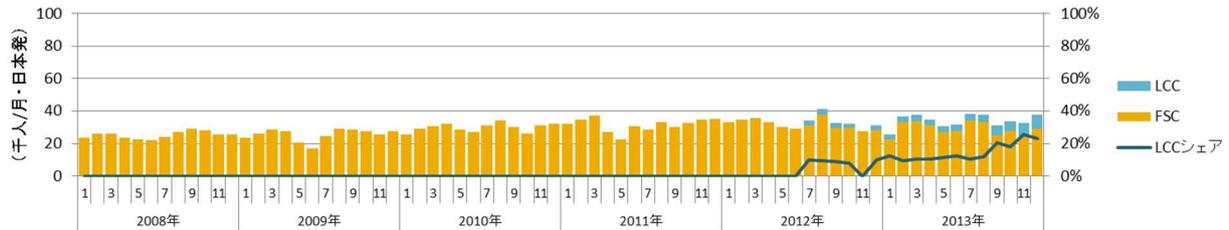
関西－済州



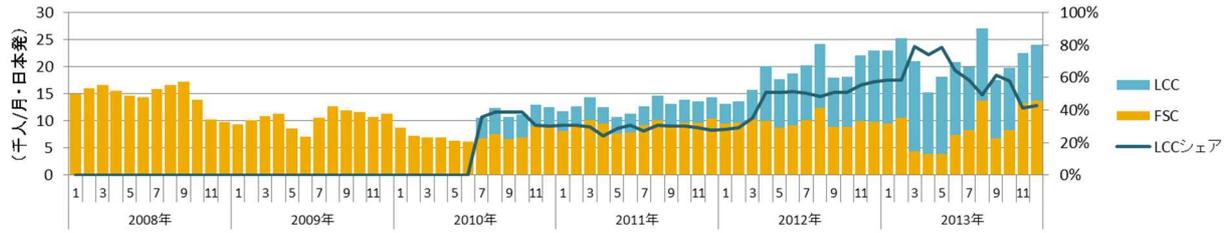
関西－台北



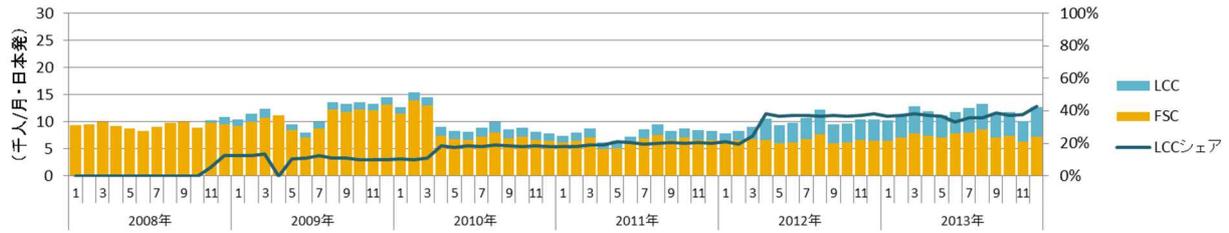
関西－香港



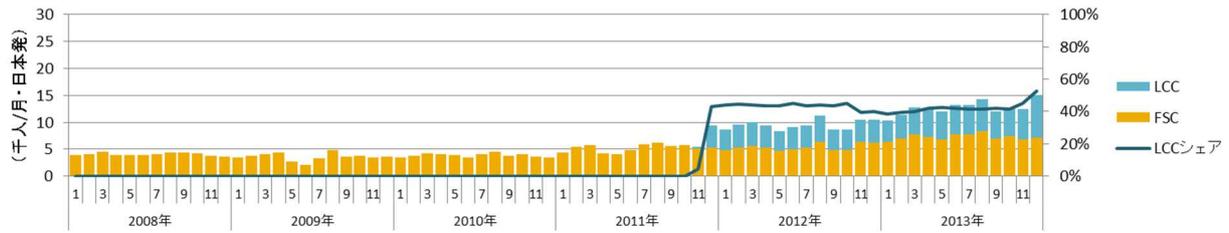
関西－シンガポール



関西－マニラ

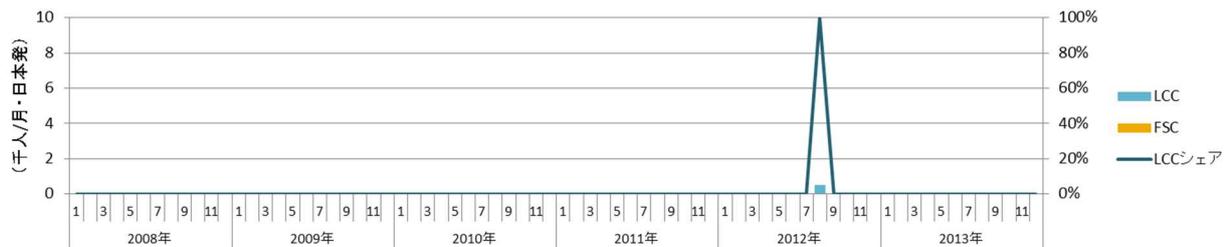


関西－クアラルンプール



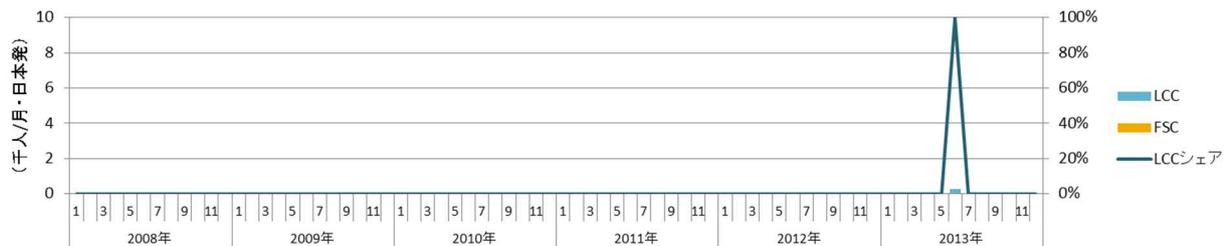
米子空港

米子－上海浦東



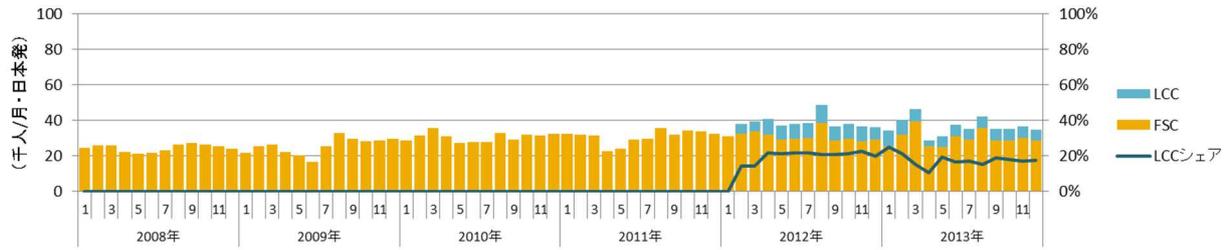
岡山空港

岡山－済州

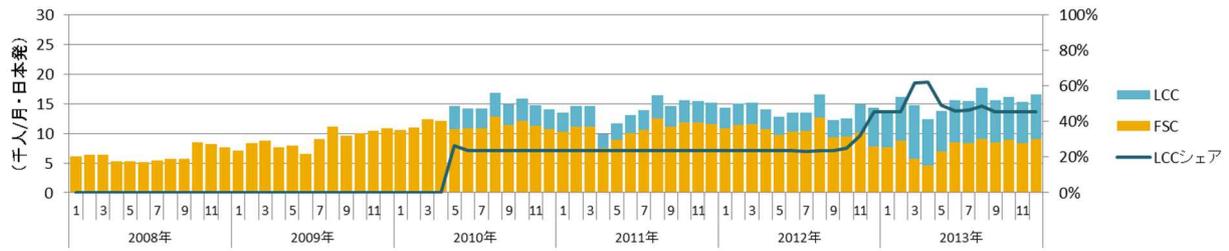


福岡空港

福岡－仁川

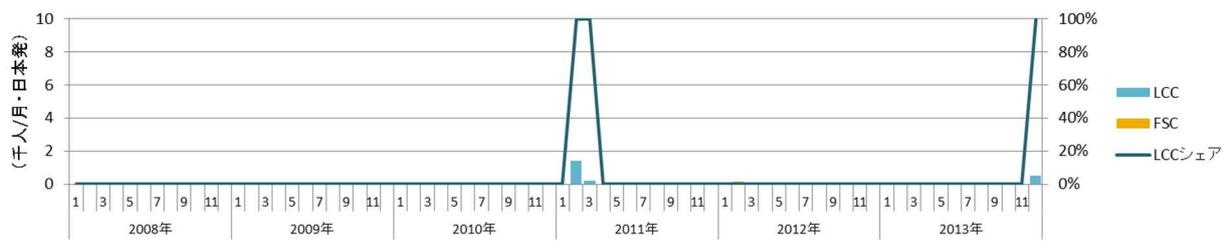


福岡－釜山

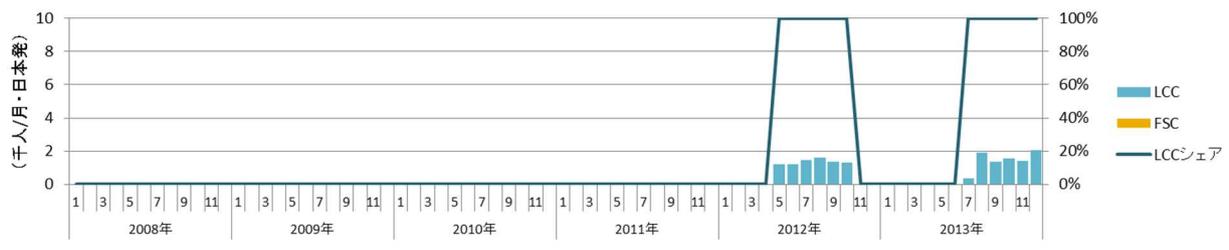


佐賀空港

佐賀－仁川

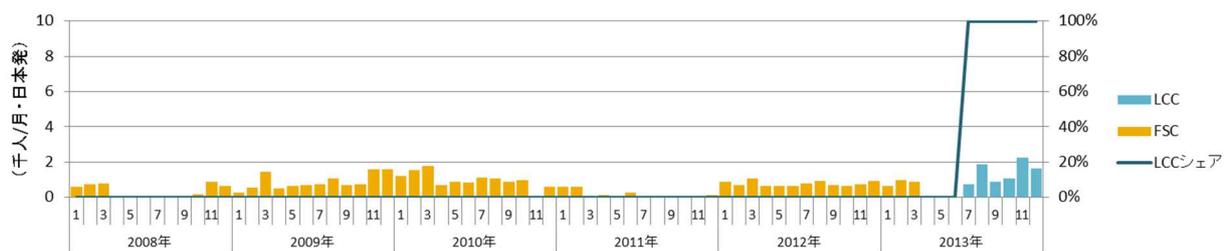


佐賀－上海浦東



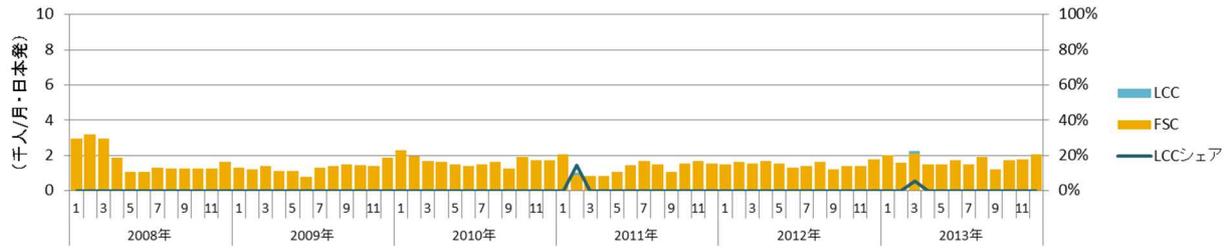
長崎空港

長崎－仁川



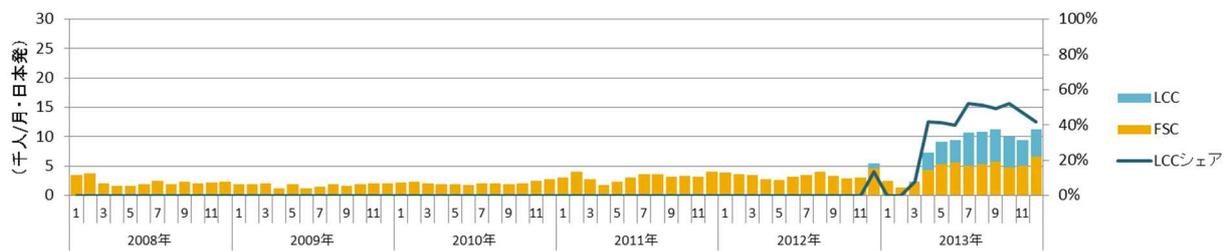
宮崎空港

宮崎—仁川

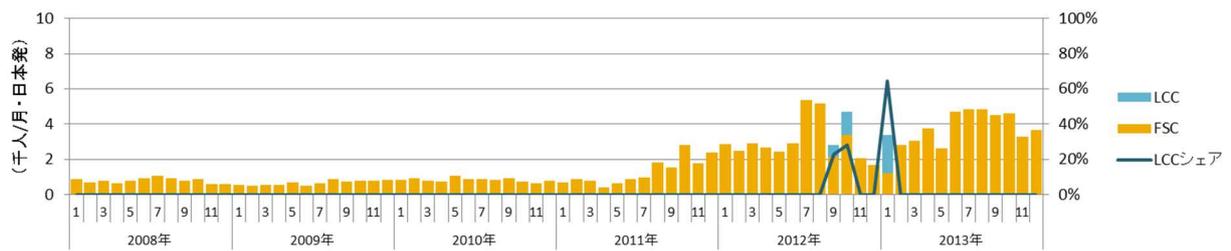


那覇空港

那覇—仁川



那覇—上海浦東



那覇—台北

