

LCC 参入による地方路線活性化と地域経済への影響 ～奄美大島の事例紹介～

研究官 渡辺 伸之介

1. はじめに

当研究所では、平成 25 年度に LCC の国内航空市場への参入効果について旅客数、運賃、利用者便益の分析や地域の LCC 誘致に関するケーススタディを実施し、調査結果を「国土交通政策研究第 118 号 LCC 参入効果分析に関する調査研究¹⁾」にて取りまとめたところである。

平成 26 年度は LCC が就航地域の地域経済に与える影響について把握することを目的として調査研究を実施しており、具体的には「LCC 旅客の消費原単位の分析」、「産業連関分析による LCC 就航に伴う経済波及効果の算出」、「LCC の就航が地域経済にもたらした影響のケーススタディ」について調査した。

本稿では、平成 26 年度の調査結果のうち奄美大島の事例を中心に LCC 就航に伴う地域経済への影響について紹介する。

2. 縮小傾向にある地方路線と LCC の可能性

景気低迷による航空需要の減退や原油価格の高騰による運航コスト増大が原因で経営状況が悪化した航空会社は、2000 年代に地方低需要路線からの撤退を進めた。国土交通省は地方路線の縮小を政策課題としてとらえ、平成 26 年度には地方航空路線活性化プログラム²⁾などの施策を講じている。

需要の小さい地方路線の維持・拡充に当たっては、LCC の参入が役に立つとの指摘がある(橋本他(2014) P2-14)³⁾。ユニット・コストが低いので低需要路線でも運営可能である、運賃水準が低いので需要が拡大するなどの点から、地方低需要路線が維持・拡充、活性化されると期待されているのである。

図 1・2 は、2012 年 3 月に国内航空市場に LCC が参入して以降の国内航空路線における LCC の便数の推移である。季節的な増減はあるものの LCC の便数が全体として伸びる中、地方路線の便数も増加している。FSC が 2001 年から 2010 年に撤退休止した地方 69 路線³⁾のうち 2014 年 12 月時点で、関西・鹿児島/熊本/松山/長崎/仙台/大分の 6 路線に LCC が就航することで路線が復活しており、今後我が国国内航空路線における LCC シェアの拡大⁴⁾に伴い地方空港への路

¹⁾ 国土交通省 国土交通政策研究所 国土交通政策研究第 118 号「LCC 参入効果分析に関する調査研究」
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk118.pdf>

²⁾ 地方航空路線活性化プログラム http://www.mlit.go.jp/report/press/kouku08_hh_000012.html

³⁾ 運輸政策研究 2014 Autumn No.3 Vol.17 p2-14

⁴⁾ CAPA Center for Aviation のデータによると、2014 年時点の LCC シェアは東南アジア域内で 57.0%、ヨーロッパ域内で 41.0%、北米域内で 30.1%、南太平洋域内で 20.5%、日本を含む北東アジア域内では約 11.5%で

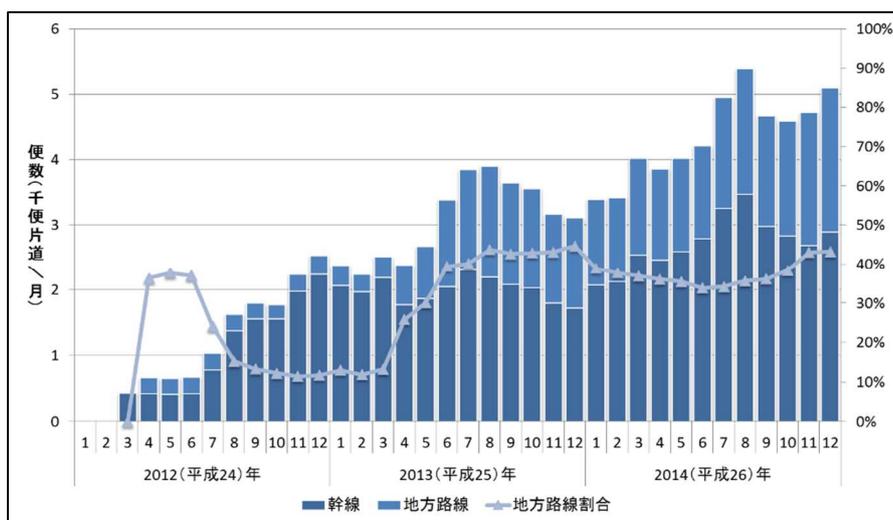


図1 国内線 LCC の便数

出所) OAG 時刻表をもとに作成

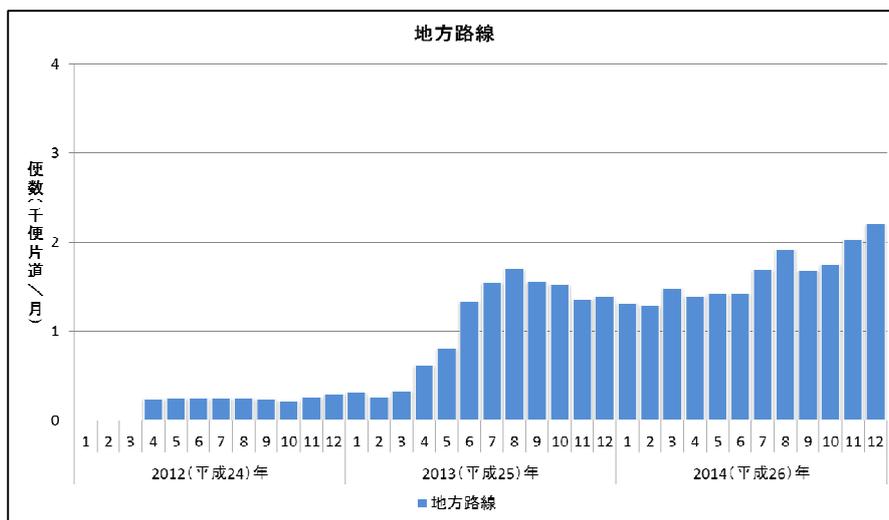


図2 国内線 LCC の地方路線の便数

出所) OAG 時刻表をもとに作成

線拡充が期待される。

なお、LCC の便数のうち地方路線の割合が大きく変動しているが、これは新規参入 LCC が当初は幹線⁵から就航し、次第に地方路線にも路線を拡大する傾向にあるためである。すなわち、2012 年 3 月に Peach Aviation が関西-新千歳、関西-福岡と幹線に就航し、翌月から関西-長崎、

ある。一方で OAG 時刻表データより本研究所にて算出した我が国の 2014 年の LCC シェアは国内線 6.4%、国際線で 9%と相対的に低い状態である。2015 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画では 2020 年の LCC 旅客シェアの目標を国内線 14%、国際線 17%を目標に定めており今後の成長が期待される。

⁵ 国土交通省「航空輸送統計年報」では札幌、東京、成田、大阪、関西、福岡、那覇の各空港を相互に結ぶ路線を幹線としている。

関西-鹿児島路線に就航したため、2012年6月までは地方路線の割合が高い。その後、2012年7月にはJetStar Japanが、8月にはAirAsia Japanがそれぞれ幹線から運航を開始したため、一旦地方路線比率は下がるが、2013年3月から徐々に地方路線への就航拡大が進んだため、2014年末時点では40%で推移している。

3. LCCの地方空港参入によるインパクト(奄美大島の事例)

奄美大島はJALが羽田路線を1日1便運航していたところに、2014年7月よりバニラ・エアが成田～奄美路線に1日1便で就航した。(バニラ・エア参入後もJALの便数は維持されている。)

(1) LCCの運賃

2014年10月の奄美大島と東京の間の航空運賃について航空会社のウェブサイトから調査⁶した結果を図3に示す。東京-奄美路線のLCCとFSCの価格を、両者の価格の下限で比較すると約2万8千円の差がある。同じウェブサイト調査において、首都圏発着のFSCとLCCの下限運賃の平均運賃差は幹線で約1万円、地方路線で約1万7千円であるところ、東京-奄美路線は首都圏発着路線の中でFSCとLCCの運賃差が最も大きい路線であった。東京-奄美路線のように、FSC1社の独占路線にLCCが参入した場合、運賃低下のインパクトが大きいことがわかる。

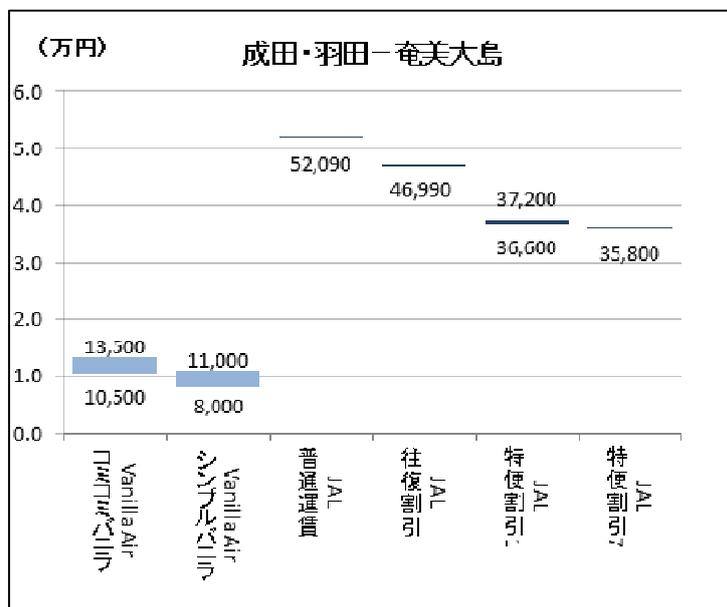


図3 東京-奄美路線の価格帯

⁶ 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)で設定しており、大人普通運賃に加え、3日前まで予約可能な運賃を調査した。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場合は、1、7日前までに利用できる運賃を調査した。

(2) LCC 就航に伴う旅客の変化

1) 旅客数の変化

LCC 就航に伴う旅客数への影響について把握するために、奄美-首都圏間の経路別航空旅客数を推計⁷した（図 4）。成田路線への LCC 就航後、羽田路線、鹿児島路線は若干減少したものの、奄美-首都圏間の旅客は対前年同期間の 1.84 倍に増加しており、バニラ・エアの参入により⁸首都圏間の旅客数が増加したことがわかる。

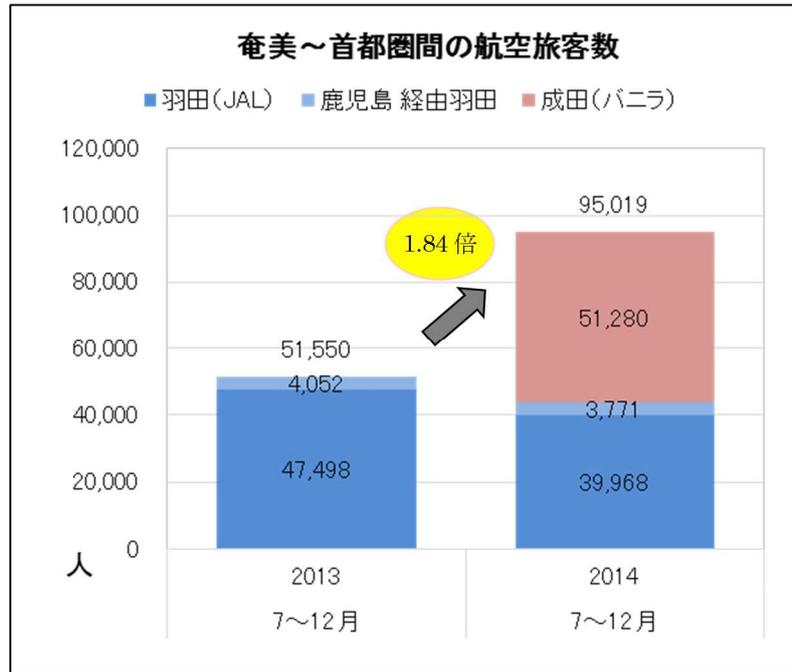


図 4 バニラ・エア就航前後の首都圏-奄美路線の旅客数⁹の変化

2) 入込客層の変化

奄美大島でヒアリング¹⁰した結果、LCC の就航により 20 代前半の旅客数の増加や個人客の増加、外国人観光客数の増加が見られた。これは昨年度実施した当研究所の調査結果¹¹の LCC 旅客は FSC 旅客と比較して若年層、低所得、観光目的が多いという特徴と一致している。また、外国人観光客が増えたのは、奄美大島が成田空港と繋がる

⁷ 奄美市役所提供の奄美-羽田間、鹿児島間、成田間の旅客数を用い、航空旅客動態調査のデータから算出した鹿児島経由羽田行きの乗継客数割合を適用して本研究所にて推計した。

⁸ 奄美群島特別振興交付金を活用してバニラ・エアだけではなく JAL も含めて全体的に航空運賃が下がっている傾向にあることや、鹿児島県の事業で島民向けの離島割引が 2014 年 7 月から拡充されていることの影響も考えられるがバニラ・エアだけが参入している成田路線の急増をみるとバニラ・エアの効果がわかる。

⁹ 鹿児島経由客数については、奄美～鹿児島路線の利用者に占める羽田路線への乗り継ぎ客の割合を鹿児島路線の旅客に適用し奄美～首都圏間の経路別航空旅客数を推計した。

¹⁰ 奄美市役所、奄美大島観光協会、奄美大島商工会議所へヒアリングを実施した。

¹¹ 国土交通省 国土交通政策研究所 国土交通政策研究第 118 号「LCC 参入効果分析に関する調査研究」
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk118.pdf>

ことで海外からのインバウンド観光客の乗り継ぎの利便性が向上したためだと考えられる。

(3) LCC 就航に伴う具体的な影響

1) 旅客数の変化に伴う影響

旅客数の変化に伴う具体的な影響について現地でヒアリングした結果を紹介する。

① 宿泊施設の稼働率向上

LCC の就航により宿泊施設では 8 月のピーク期には空いている宿を探すのが難しいほどの稼働率であった。

② 地元企業の経済効果の実感

奄美大島観光物産協会加盟会員へのアンケートの結果、地元企業の約 60%はパニラ・エアの就航効果を実感すると回答している。具体的な実感としては客数増加、売り上げ増加の回答が多く、対前年同月に比べて 7 月は客数で 12.9%増、売上で 11.1%増、8 月では客数で 18.0%増、売上で 10.8%という結果となっている。

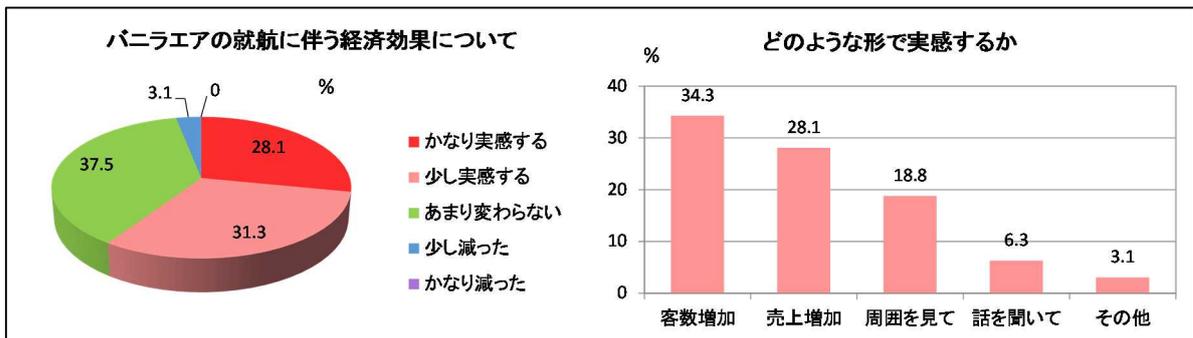


図 5 奄美空港へのパニラ・エア就航に伴う経済効果の実感

資料) 奄美大島観光物産協会

③ 旅行商品の増加

旅行商品が増えている。これまで奄美関連の商品の取扱がなかった HIS がパニラ・エアと提携し、旅行商品の造成を開始した。旅行商品の宿泊施設は、リゾート、ビジネスホテル、ペンションと多様である。

2) 入込客層の変化に伴う影響

入込客層の変化に伴う具体的な影響について現地でヒアリングした結果を紹介する。

① 小規模な民宿、ペンションへの宿泊者数の増加

小規模な民宿やペンションの利用者の増加が見られる。FSC を利用してパックで訪問する団体客は、指定されているホテルに泊まることが多いが、個人客が中心のLCC の旅客は、パック指定外の小規模な宿泊施設を利用する特徴が表れていると考えられる。

② 空港の観光案内所への訪問客数の増加

空港の観光案内所への訪問客が増えた理由としては、詳細な計画を立てずに旅行する旅客が増えた影響と考えられる。

③ レンタカー利用者の増加

レンタカー利用者が増加しており車両台数が足りない。昨年に比べて台数を増やしているにも関わらず、稼働率は向上しており予約が難しい状況である。夏場は、車両の返却と同時に清掃を行い、フル稼働しており、レンタカーのみならずレンタルバイクやレンタルサイクルの利用者も増加している。

④ 食堂、居酒屋の活況

これまではツアー客が中心であったため、訪問する場所やレストランが固定化していたが、バニラ・エア利用者に多い個人客はネットで調べたり、通りすがりにふらっと立ち寄りたりするため、これまで観光客に縁のなかった食堂や街中の居酒屋が活況となっている。

⑤ その他

- 東京からのテレビのロケ件数が増えている。
- 東京の高校の野球部が奄美大島で合宿を行う。(東京の高校生の合宿は初めてのことである。) バニラ・エアで交通費が安くなった分、合宿先として選ばれるようになった。
- 『奄美桜マラソン』(2/1 開催) の群島外からの参加者が昨年の 230 人から 396 人に増加した。

3) 地元住民の旅行への影響

LCC の就航により生じた地元住民の旅行への影響を以下に示す。

- 低価格運賃の影響で奄美大島住民による成田を経由した旅行が増加しており、特に北海道への旅行者が増えている。
- 法事の際にこれまでは家族の代表者だけが参加していたが全員で参加できるようになった。忌引きは急に予定が決まるため、航空運賃は高くなってしまい当日予約する場合で JAL だと東京から往復で 1 人 8 万円かかるため、家族 5 人で葬式に参加すると約 40 万円必要であったが、バニラ・エアだと家族全員で約 8 万円となるため 1 人分の運賃で家族全員が移動できる。
- バニラ・エアは 1 ヶ月乗り放題の定期券 (Vaniller's Pass) も発売しており、その影響か奄美大島から東京の大学へ社会人大学生として通学している学生もいる。
- バニラ・エアが成田路線を開設したことにより、他の航空会社も奄美への関心を持つようになった。今後は、関西便の開設を期待している。関西には奄美出身者が多いため、実現可能と考えている。
- バニラ・エアの就航で奄美大島出身者の帰省が増大している。

(4) LCC 就航に伴う課題

地元ではバニラ・エアの就航による経済的な効果を実感するとともに、急増する旅客に対する課題として、バニラ・エアの当発着時間帯における空港の待合室、保安検査場施設等の空港施設の混雑 (図 6) や、ホテルなど宿泊施設のキャパシティの問題が、また、FSC とは異なる特性を持った客層への対応として、若い客層向けの観光資源の開発や価格設定、民宿や小規模宿泊施設のトイレの改修など受け入れ体制の充実が課題として認識されている。

さらに奄美大島は平成 25 年 12 月に世界自然遺産の候補地として選定¹²されているが、認定された場合には観光客が増加すると見込まれるため受け入れ体制の充実は急務である。



図 6 ターミナルビルの様子 (チケットロビー付近) (写真提供) 奄美市

¹² 平成 25 年 1 月には、政府が、「奄美・琉球」として、ユネスコの世界遺産暫定一覧表に記載することを決定し、同年 12 月には、環境省、林野庁、鹿児島県及び沖縄県が共同で設置した「奄美・琉球世界自然遺産候補地科学委員会」が、奄美大島、徳之島、沖縄島北部、西表島を登録候補地として選定した。(鹿児島県のウェブサイトより)

4. おわりに

今回紹介した奄美大島は、LCC 就航地としてヒアリング調査を実施した中でも最も LCC 就航による影響が顕著に見られた地域であり、入込客の大きな増加のみならず、客層が変化したことによる影響や運賃低下による地元住民の旅行への影響が顕著であった。

今後、LCC のシェア拡大に伴い地方路線の維持・拡充や地方活性化が期待できる一方で、地方側の対応としては、旅客の増加に対する対応だけではなく、LCC の客層に合わせた受け入れ体制を整備していく必要があると思われる。