

平成 26 年 11 月 5 日

国土交通政策研究所

国土交通政策研究 第 118 号

「LCC の参入効果分析に関する調査研究」の公表について

2012 年から始まった LCC（ローコストキャリア）の国内航空市場への参入について、その参入効果、利用実態、他モードへの影響等を調査した。併せて、路線誘致の取り組みについても調査した。以下は、報告書の概要である。

調査結果の概要

① LCC の路線参入効果

<運賃>

- 「LCC の航空運賃は FSC(フルサービスキャリア)と比べて下限～上限の幅が大きく、小刻に設定」、「LCC の航空運賃下限は FSC の最安航空運賃の半額の水準で設定」、「LCC の航空運賃上限は、FSC の特定便割引運賃よりも若干安い水準に設定」(各社の WEB サイト) OAG データによると、全国の平均運賃は 2012 年に 1.15 倍上昇したが、LCC 参入路線では 1.05 倍と相対的に運賃上昇が抑えられている。

<旅客数>

- OAG データによると、LCC 参入 9 路線の合計年間旅客数は、2011 年比で 2012 年 1.71 倍、2013 年 2.42 倍と大きく増加。一方、LCC 参入路線と競合する路線（例えば成田＝千歳と競合する羽田＝千歳）では、2012 年 0.95 倍、2013 年 0.87 倍と減少しており、LCC 参入路線へ旅客が転換している可能性が示唆される。
- LCC 参入路線と LCC 競合路線の旅客数を合計すると、2012 年 1.02 倍、2013 年 1.01 倍とほぼ横ばいで推移しているが、LCC が参入していない主要路線が 2012 年 1.00 倍、2013 年 0.96 倍と微減している状況に比べると、相対的に増加している。これは、LCC 参入による新規需要誘発や旅行先転換を示唆している。

<利用者便益>

- LCC 参入主要 6 区間についてモデルを用いて計算すると、利用者は FSC と LCC の効用の差を約 9000 円と評価し、また、LCC 参入による利用者便益の増加は約 107 億円であった。

② LCC の利用実態 (LCC、FSC、高速バス、鉄道旅客アンケートによる分析)

<LCC 利用者の属性>

- LCC 利用者は、高速バス利用者よりは年齢、所得ともに高いが、鉄道、FSC 利用者と比べると年齢・所得ともに低く、学生の占める割合が大きい。LCC の参入が今まで航空を利用していなかった若者や所得の低い層の航空利用を促したと考えられる。
- LCC は他の交通手段に比べ観光目的での利用が最も多い。

<LCC を利用した旅行の傾向>

- 旅行日数については、LCC 利用者と FSC 利用者で有意な差はない。
- LCC 利用者、高速バス利用者は片道利用の割合が比較的多い。LCC により新規需要が誘発される場合は、他モードの交通機関の利用も誘発される可能性がある。
- 運賃としては、LCC と高速バスが 7000 円前後に集中しており、FSC と鉄道はその 2 倍の 14000 円前後が比較的多い。
- FSC 利用者のうち、安い価格帯の利用者は観光目的が多く、高い価格帯の利用者は業務目的が多い。前者は、LCC の顧客となる可能性がある。
- アクセス時間は LCC が最も長く、これに FSC が続き、高速バスと鉄道は短い。出発余裕時間も LCC 利用者が最も長く、50 分以上前に空港に到着している人の割合が 60% を超えている。

<利用動機>

- LCC と高速バス利用者はともに運賃の安さを重視し、遅延、欠便を重視しない点で共通する。両者で異なるのは、高速バス利用者が所要時間を重視しないのに対し、LCC 利用者が座席の快適性を重視しない点である。
- LCC 利用者が LCC を利用した理由として最も多いのは「運賃が安かったから」。次いで「機内サービスを重視していなかったから」、「利用したい時間帯に就航していたから」が多い。
- LCC が無かった場合 58%が「LCC 以外の航空会社を利用した」と回答しており、LCC が FSC から旅客を転換させていることがわかる。他方、16.0%が「旅行しなかった」と答えており、LCC の参入が一定の新規需要を誘発させたことがわかる。
- FSC 利用者が LCC を利用しなかった理由は、「利用したい時間帯に便がなかったから」が最も多く、「機内が狭いイメージがあるから」「予定どおりに出発できない可能性が高いから」「安全性に不安があるから」が次に多い。
- 高速バスや鉄道利用者が LCC を利用しなかった理由としては「空港へ行くのが不便だから」が多い。

③LCC の参入の他モードへの影響

JR 西日本のデータによると、2011 年度から 2012 年度にかけて、LCC が参入していない区間では航空と鉄道のシェアはあまり変わらないが、2012 年度当初から LCC が参入している京阪神～福岡県間で 4 ポイント、京阪神～鹿児島県間で 7 ポイント、航空のシェアが上昇している。

また、LCC が参入していない路線の旅客(鉄道+航空)が平均+3.5%増加したのに対し、LCC が参入した路線の旅客(鉄道+航空)は+4.3%増加し、LCC 参入による新規需要の誘発を示唆している。

④路線誘致の取り組み

- 国内とオーストラリアの LCC が就航している地方空港、地域(自治体・観光局)を調査比較したところ、市場分析、提案・交渉、利用促進の誘致プロセスは共通点しているが、オーストラリアでは、誘致要員として専門知識を持った人材を登用し、路線毎の利用客数予測や航空会社の収益のシミュレーション結果を元に戦略的に航空会社へ提案しており、また、空港、州及び連邦政府観光局が緊密に連携していることがわかった。
- 就航に当たって重視する要素について、LCC と自治体にアンケートしたところ、LCC が、空港の運用面(発着可能時間帯、施設の余裕、ターンアラウンド時間等)や事業環境(知名度、人口・産業等の集積、地域間のつながり、地上交通機関の利便性等)を含めて重視しているのに対し、自治体は LCC がこれらをそれほど重視しているとは考えておらず、ギャップがあることがわかった。

本報告書の本文は、当研究所のホームページに掲載していますのでご覧ください。
また、本報告書の概要については別紙をご覧ください。

お問い合わせ先

国土交通省 国土交通政策研究所 研究調整官 小澤 (内線 53831)
(中央合同庁舎 2 号館 15 階) 研究官 渡辺 (内線 53836)
電話 : 03-5253-8111 (国土交通省代表)
03-5253-8816 (国土交通政策研究所直通)
FAX : 03-5253-1678 Mail : pri@mlit.go.jp
URL : <http://www.mlit.go.jp/pri/>