

LCCの参入効果分析に関する調査研究

平成26年10月

国土交通省 国土交通政策研究所

研究調整官 小澤 康彦
研究官 渡辺 伸之介

前総括主任研究官 長谷 知治
前研究調整官 松永 康司
前研究官 井上 諒子
元研究官 内田 忠宏

LCC参入路線と便数

(本編P18～P19参照)

- 本邦LCCは、国内線規模では羽田や伊丹に次ぐ成田または関西をベース空港とし、参入当初は、いわゆる幹線である福岡、新千歳、那覇各路線に就航した。
- 使用機材数の増加に伴い、次第に既存路線の便数を増加させるとともに、ベース空港から地方空港(仙台、長崎、大分、鹿児島等)への路線にも就航した。地方空港への就航は新石垣路線以外は既存のFSCの路線が開設されていない路線へ就航している。
- 更に、運航開始から1年～1年半後頃になると、中部や那覇にもベース空港を展開した。

ピーチ・アビエーションの就航路線

出典：JTB時刻表、ピーチ・アビエーションウェブサイトより作成

国内線	2012年												2013年												2014年								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	
関西	新千歳			3	4	4	3	4	4	4	4	4	5	5	5	4.1	3.7	3.9	5	5	5	3.9	5	3.3	3.3	3.9	3.9	3.1	3.1	3.7	3.4	5	
	福岡			4	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	4	4.1	4	4	4	4.1	4	4	4	4	4	4	4	3.4	4	2	2	2
	長崎				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1.1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	鹿児島				2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2.4	2.1	2.1	2.7	3.1	3	3	3	2.3	2	2	2	2	2	2	2	
	那覇											2	2	2	3	3	2.3	2.1	2.1	3.3	4	4	3	3	2.3	2.4	2.4	2.4	1.9	2.4	2.7	2.7	3
	仙台															2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
	石垣																			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	成田																							2	2	3	3	3	2	2.4	3	2.3	3
那覇	松山																									1	2	2	2	1	1	2	
	石垣																						1	1	1	1	1	1	0.4	0.4	1	1	
	福岡																																1

春秋航空日本の就航路線

出典：春秋航空日本のウェブサイトより作成

国内線	2012年												2013年												2014年									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8		
成田	高松																																1	
	広島																																	2
	佐賀																																	2

注)各月、最初の日曜日から7日間の運航便数を集計対象とする。

LCC参入路線と便数

(本編P18～P19参照)

ジェットスター・ジャパンの就航路線

出典：JTB時刻表、ジェットスター・ジャパンウェブサイトより

国内線		2012年												2013年												2014年							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
成田	新千歳						1.4	3	4	4	3	3	3	3	3	5.1	5.1	5.1	6	6	5.1	5.1	3.6	3.4	4	4	5.1	5.1	5.1	5.3	5.7	6	
	福岡						0.7	2	3	3	4	4	4	4	4	3.6	3.6	3.6	5	5	4.6	4.6	4.7	3.9	3.6	3	5	4.6	4.1	6.1	6.7	7	
	関西							1	2	2	2	2.4	3	3	3	2	2	2	4	2	2	3	4	4	3.3	3.3	4	4.6	4.6	4.3	5	6	
	那覇							2	2	2	3	3.4	3	3	3	2.6	2.6	2.6	3	3	2.6	2.6	3	3	3	3	4	3	3	3	4.4	5	
	大分															1.6	1.6	1.6	2	3	2.6	2.6	2.7	2.4	2.3	2.4	2	2	2	2	2	2	
	鹿児島																	1.6	2	2	1.6	1.6	1.7	1.4	1.3	1.4	1	1.6	1.6	1.7	1.7	2	
	中部																	0.4	1														
松山																		1	3	3	2.3	2.7	2.4	2.3	2.4	2	2.6	2.6	2.7	2.7	3		
高松																								1	2	2	2	2	2	2	2	3	
関西	新千歳								1	1	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1.6	1.6	1.6	2	2
	福岡								1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.6	2	2
	那覇										1	1.4	2	2	2	1	1	1	2	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2.4	3
	大分																																
中部	新千歳															1.6	1.6	1.6	2	2	1.6	1.6	1.6	1.4	2	2	2	1.6	1.6	1.7	1.7	2	
	福岡															1.6	1.6	1.6	2	2	1.6	1.6	2	2	2	2	2	1.6	1.6	1.7	1.7	2	
	鹿児島																1.6	2	2	1.6	1.6	1.7	1.4	1.3	1.4	1	1.6	1.6	1.7	1.7	2		

バニラエアの就航路線 (2013年10月以前はエアアジア・ジャパン)

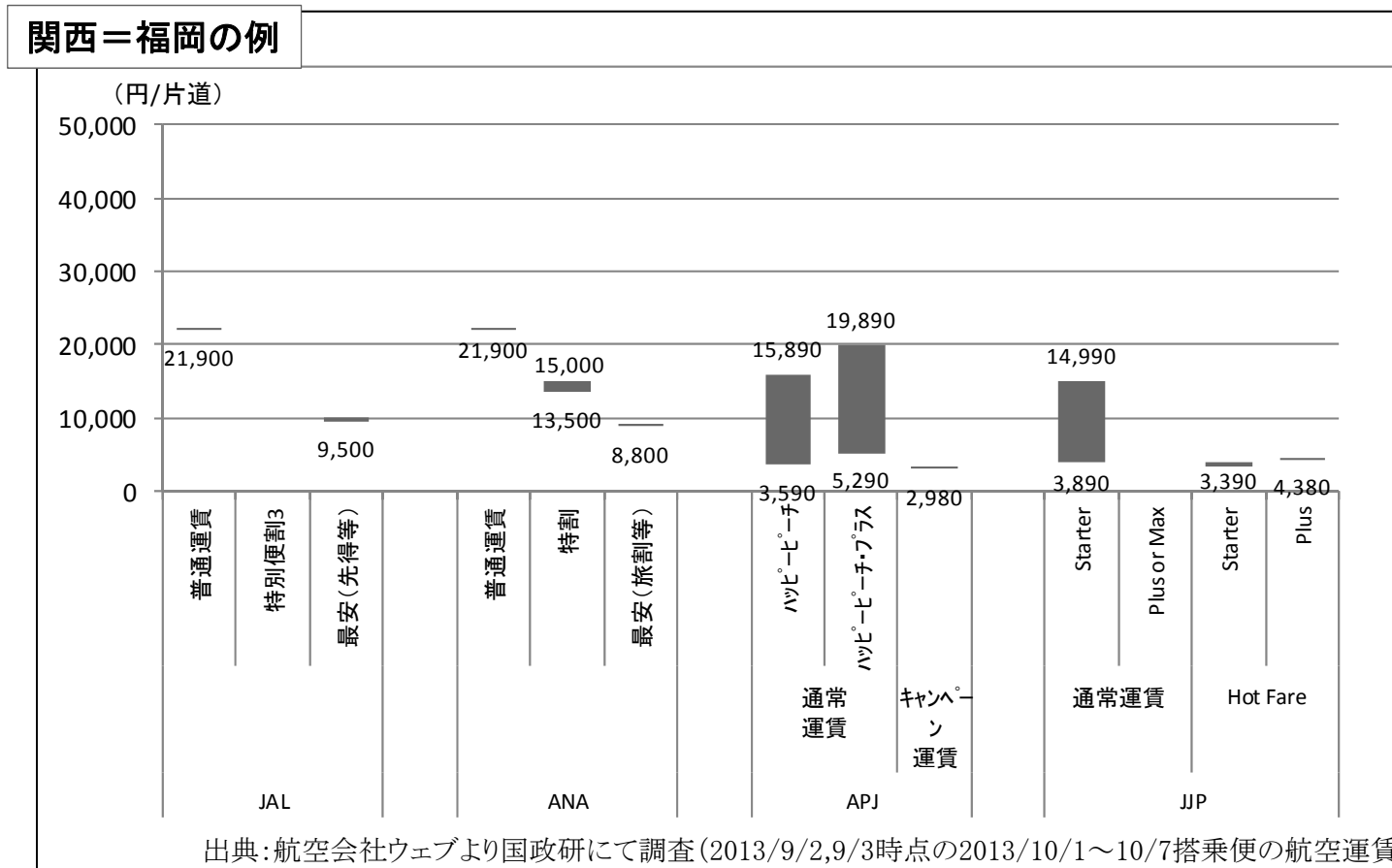
出典：JTB時刻表、バニラエアウェブサイトより作成

国内線		2012年												2013年												2014年									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
成田	新千歳							3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1				3	3	4	5	5	6	6	5	5	
	福岡							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2													
	那覇							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1				3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	
	奄美																													1	1	1	1		
中部	福岡														1	2	2	2	2																
	新千歳															1	1	1	1																

注)各月、最初の日曜日から7日間の運航便数を集計対象とする。

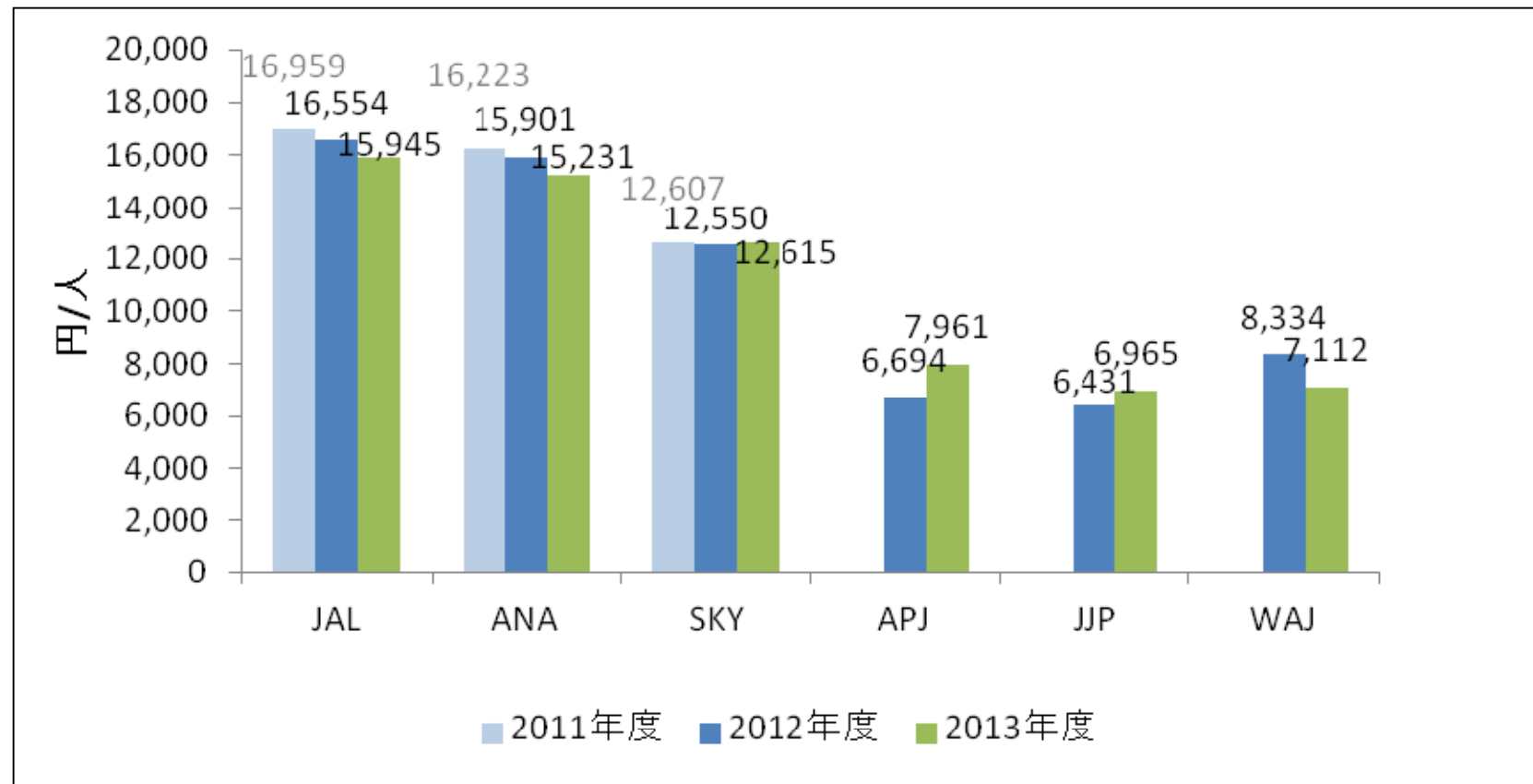
航空会社WEBサイト情報による運賃水準の分析（本編P25～P29参照）

- LCCの航空運賃は、下限～上限の幅が大きく、小刻みに設定されている。
- LCCの下限の航空運賃は、FSCの最安航空運賃の半額に近い水準で設定されている。
- LCCの上限の航空運賃は、FSCの3日前まで予約可能な特定便割引運賃よりも若干安い水準に設定されている。スカイマークは、下限の航空運賃で比べるとLCCよりも高い水準となっているが、上限ではLCCよりも低い水準となっている。



航空会社各社の輸送人員あたり旅客収入（本編P30～P31参照）

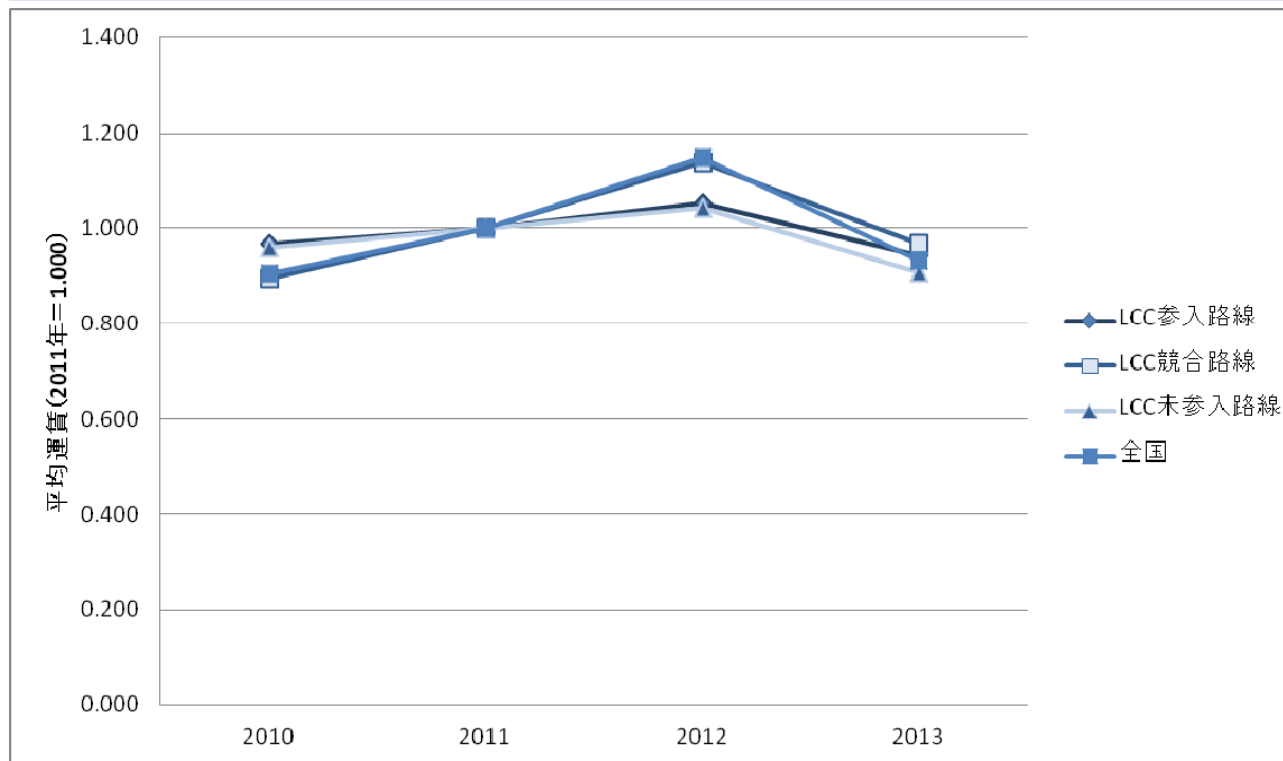
- 2013年度LCC3社の輸送人員あたり旅客収入（＝平均運賃）は、6900～7900円/人であり、最大のJALを1.00とすると2013年度は0.43～0.49の水準となっている。
- 輸送人員あたりの旅客収入が2013年度で0.43～0.49という下図の結果は、航空会社WEBサイト情報による運賃水準の分析結果である「LCCの下限の航空運賃はFSCの最安航空運賃の半額に近い水準」と違和感のない結果と言える。



出典：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、25年度分」より作成

路線種別平均運賃の推移^{2011年=1.000}[ドル建て] (本編P47～P52参照)

・OAGデータを用いて分析を実施した結果、全国の平均運賃は、2011年比で2012年に1.15倍と上昇した後、2013年には0.93倍と減少している。LCC競合路線もほぼ同様の傾向であるのに対して、LCC参入路線では、2011年比で2012年1.05倍、2013年0.94倍と相対的に2012年の運賃上昇が抑えられているように見える。LCC競合路線はLCC参入の影響による運賃低下がないように見られるが、これは、例えば単価の低い観光・レジャー客がLCC参入路線に転換し、単価の高いビジネス客がLCC競合路線に留まるなどLCC就航路線との差別化、棲み分けが図られたことで、相対的に運賃が上昇したものと解釈できる。



LCC参入路線

2013年末までに通算12ヶ月以上のLCC就航実績がある計9路線

LCC競合路線

上記LCC参入路線に並行する都市圏間の計16路線。首都圏（成田・羽田）、関西圏（関西・伊丹・神戸）は複数空港を同一都市圏とみなす

LCC未参入路線

2013年末までにLCC就航実績がなく、2011年度年間輸送実績が30万人以上の31路線

全国

運賃判明分のデータ全て。ただし、トランジット旅客を除く。

出典：OAG Traffic Data(2010-2013)より作成

LCCの運賃とサービスの関係

(詳細は本編P32～P35参照)

LCCは格安運賃の設定に合わせ、FSCと比べてサービスを選択制にするなど合理化している。また、各社ごとに工夫を凝らした割引や特典サービスを提供している。

航空路線・便数、航空運賃以外では、以下のような特徴が挙げられる。ただし、全てが画一的なサービスというわけではなく、各社ごと、運賃タイプに応じた複数の異なるサービスを提供している。

◆格安運賃に応じたサービス◆

FSCに比べ、搭乗手続きやチェックインを早く行う必要がある。[共通]

※たとえばピーチ・アビエーションは関西空港は20分前、その他の空港は25分前まで保安検査場を通過しなければならないが、JALは15分前までとなっている。

価格の安い運賃タイプの場合、FSCでは無料の座席指定が有料となる。[共通]

価格の安い運賃タイプの場合、FSCでは無料の預け入れ手荷物料金が有料となる。[共通]

フライトの変更、取消が不可または有料となる。[共通]

機内サービス(食事、飲み物、エンターテイメント)等が有料となる。[共通]

◆工夫を凝らした割引や特典◆

最低価格保証として、同一時間帯、同一路線で他社より高い運賃があれば、他社の運賃より10%下回る運賃との差額相当分をバウチャーで受け取ることができる。[ジェットスター]

バウチャーや提携航空会社のマイルを受け取ることができる。[ジェットスター]

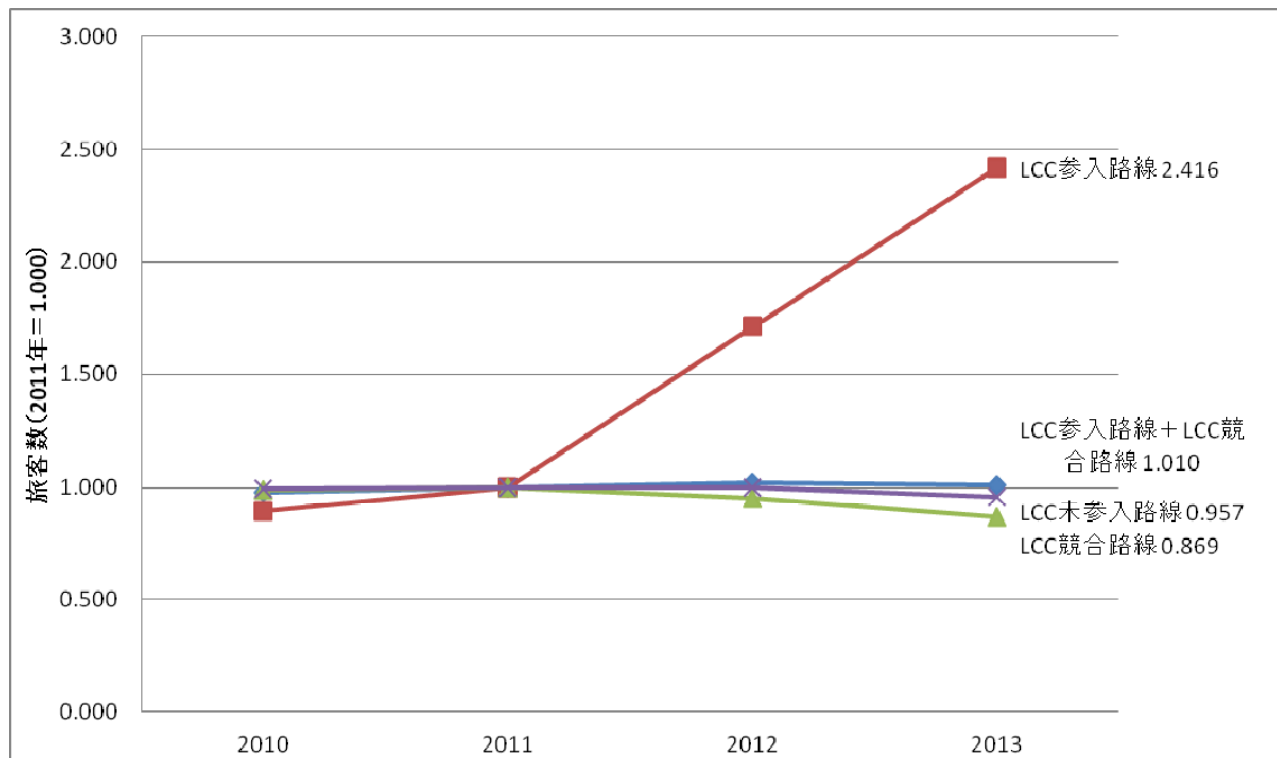
4名以上のグループで予約すると割引になる。[バニラ]

LCC参入路線全体の旅客数分析

(本編P36～P39参照)

LCCが参入した9路線合計の年間旅客数は、2011年比で2012年1.71倍、2013年2.42倍と大きく増加していることがわかった。一方、LCC参入路線と競合する路線では、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ことが把握できた。

またLCC参入路線とLCC競合路線の旅客数を合計したLCC参入区間で見ると、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全体が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と言える。この増加分は、LCC参入による新規需要誘発や、旅行先転換の影響が示唆される。



LCC参入路線

2013年末までに通算12ヶ月以上のLCC就航実績がある計9路線

LCC競合路線

上記LCC参入路線に並行する都市圏間の計16路線。首都圏(成田・羽田)、関西圏(関西・伊丹・神戸)は複数空港を同一都市圏とみなす

LCC未参入路線

2013年末までにLCC就航実績がなく、2011年度年間輸送実績が30万人以上の31路線

全国

運賃判明分のデータ全て。ただし、トランジット旅客を除く。

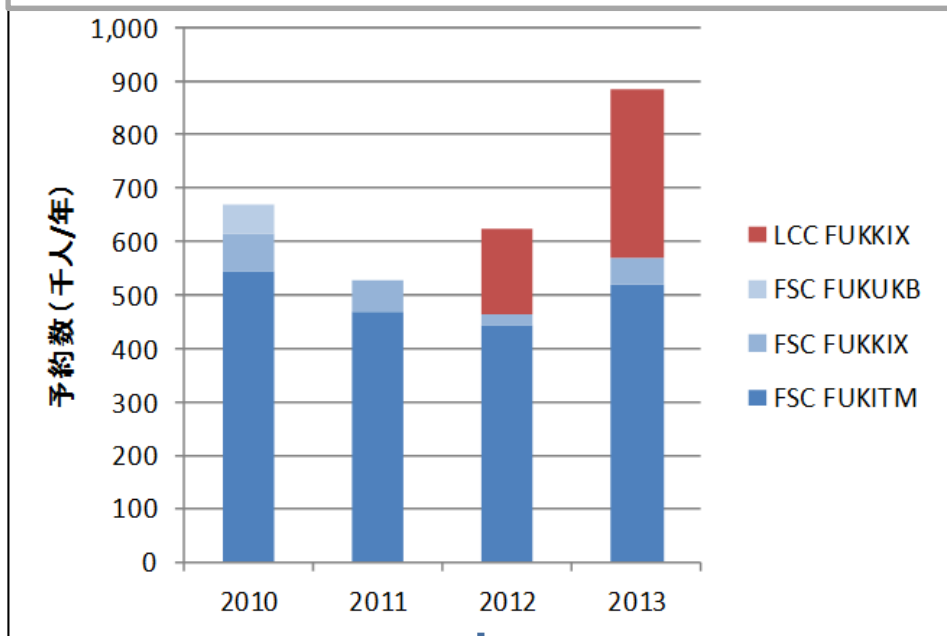
出典: OAG Traffic Data(2010-2013)より作成

路線別旅客数分析

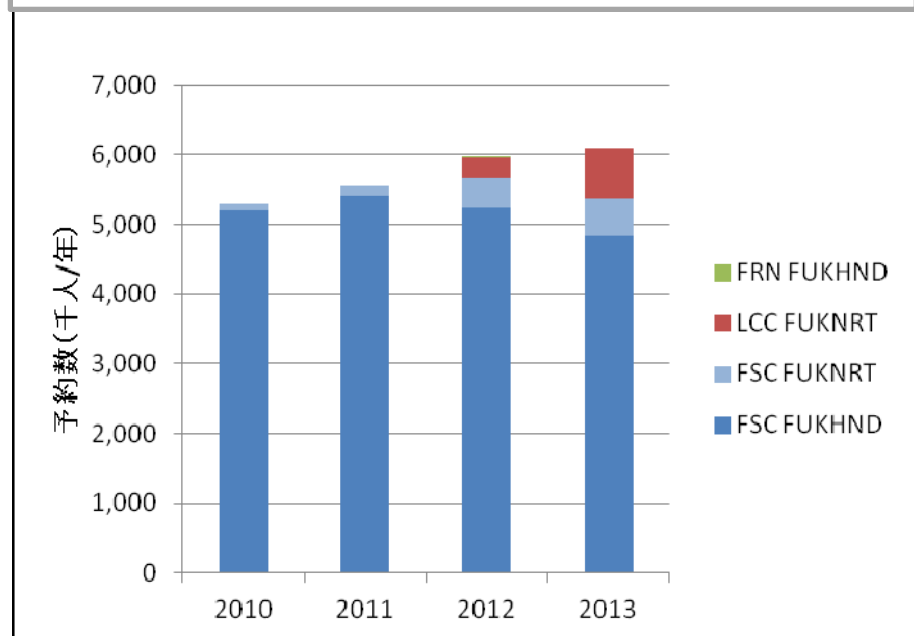
(他路線については本編P40～P46参照)

路線別分析の結果、一部路線を除きLCC参入路線では旅客数が増加していた。FSCが横ばいまたは、増加した上で、LCCも旅客数を増やしている路線は、大阪-福岡、仙台、石垣や名古屋-新千歳、鹿児島、福岡であり、一方で、それ以外の路線はFSCが減少しLCCが増加している路線である。

大阪-福岡線・・・LCCの増加割合が多かった路線の例



東京-福岡線・・・FSCからLCCへの転換が進んでいる路線の例



出典：OAG Traffic Data(2010-2013)より作成

大阪-福岡線は、対前年比で2012年18%増、2013年42%増と大きく増加している。同じ大阪をベースの新千歳間では7%増・9%減、那覇間の2%増・6%増であり、福岡線は増加が大きい。要因として、当区間は鉄道の分担率が8～9割と高く、新幹線の運賃が高止まりしていた区間であったため、鉄道からの転換需要を大きく取り込んだことが影響していると推定できる。東京-福岡間は、対前年比で2012年+7～8%増加、2013年1～2%微増である。2年目(2013年)は、都市間需要自体の増加は微増にとどまり、FSCからLCCへの転換が進んでいる。

LCC参入による利用者便益の推定（詳細は本編P53～P63参照）

利用者便益とは？

利用者便益はLCC参入の影響により利用者が享受する便益（消費者余剰）のことであり、本調査研究ではLCC参入により変化する以下の項目を考慮している。

- 運賃 • 所要時間
- 運航便数 • 路線選択肢

利用者便益の算出方法

- ① 航空企業・経路分担のモデルを構築し、LCC参入時、非参入時の航空企業・経路分担の実態（経路、企業、旅客数）をシミュレーションする。
- ② 航空運賃、所要時間、運航便数、路線選択肢からOD毎の一般化費用を算出する。
- ③ 利用者便益は上記で算出した一般化費用の差（LCC有無）に平均旅客数を乗じて算出している。

※ 一般化費用とは所要時間を費用換算し航空運賃と便数を元に算出した費用である。

利用者便益の分析結果

LCC参入主要6区間についてモデルを用いて計算し、FSCとLCC利用者の効用の差を約9000円と評価した。また、2013年の利用者便益は**約107億円/年**となった。なお、この便益は今回の対象6路線※を利用する旅客全体（FSC使用者も含む）が享受する便益であり、利用者に影響のあった以下の事項のトータルでみた便益と考えることができる。

- LCCの参入による運賃の低下
- LCC利用により短縮（または増加）した所要時間
- LCCの参入による路線選択肢、便数の増加

※推定対象区間として、2012年にLCCが参入した次の幹線6区間とした。（東京-新千歳、東京-福岡、東京-那覇、大阪-新千歳、大阪-福岡、大阪-那覇）

LCC参入による利用者便益の推定（詳細は本編P66～P67参照）

インターネットアンケートによりLCC利用者の利用実態、意向等を調査した。

項目	内容
調査対象	過去1年間にLCC利用経験のある旅行者（乗り継ぎ利用を除く） 過去1年間にLCC利用可能区間でFSCでの旅行経験がある旅行者（乗り継ぎ利用を除く） 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 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
調査時期	2013年11月16日～17日
調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ・過去1年の航空機・高速バス・鉄道の利用経験を聞き、本調査で対象とするトリップを把握 ・調査対象としたトリップに関する実態を把握 ・LCCを利用した（または利用しなかった）理由 ・LCCが就航していなかった場合のトリップ意向（LCC利用者のみ）
調査方法	インターネットアンケート 調査対象（上記4分類）ごとに、300サンプルを回収（計1200サンプル） （注：300サンプルの割付は首都圏居住者75サンプル、近畿圏居住者75サンプル、その他居住者150サンプル）

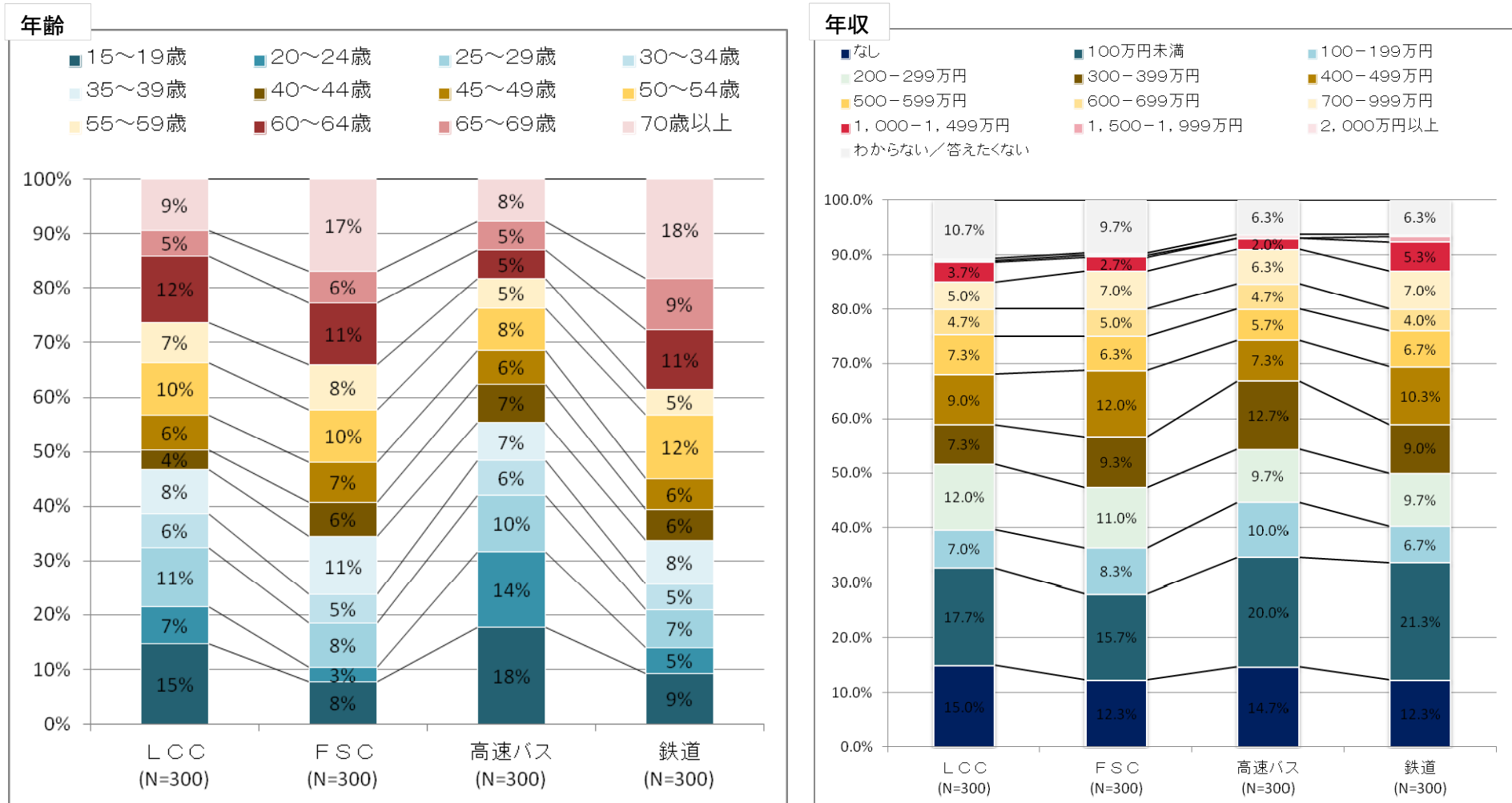
※1 格安航空会社(LCC)の定義は、Peach、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパン(現バニラ・エア)の3社とする。

※2 当該交通機関の発着地が、国内LCC路線の空港が所在する都道府県に含まれる場合、競合しているものとする。ただし成田は東京として扱う。

LCC利用者の属性

(詳細は本編P68～P73参照)

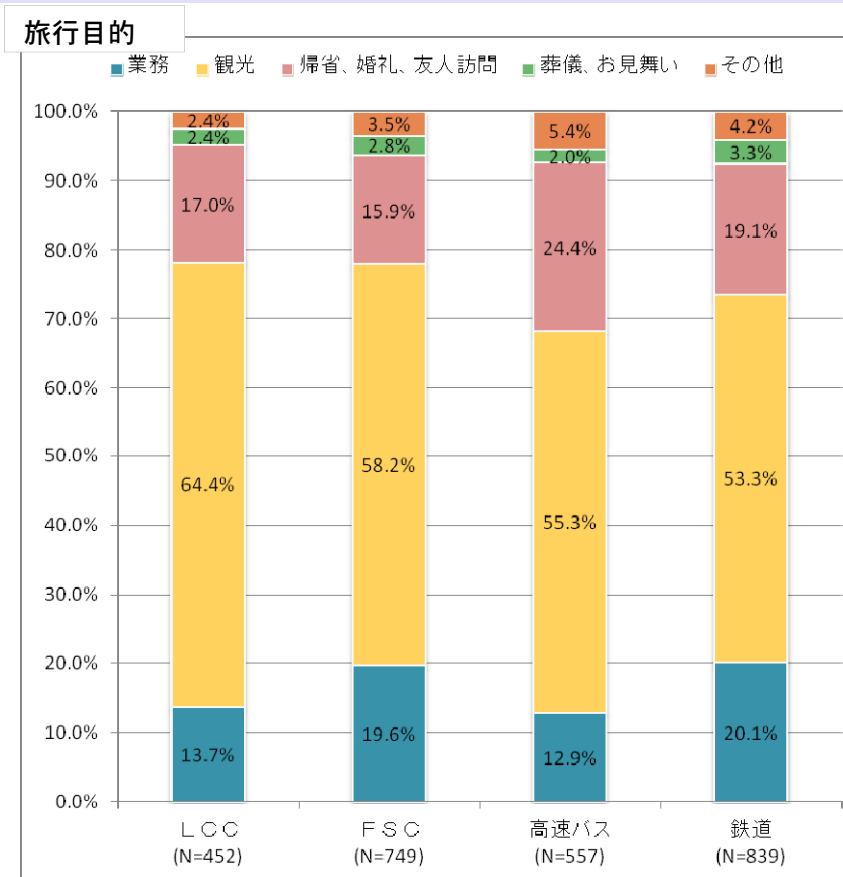
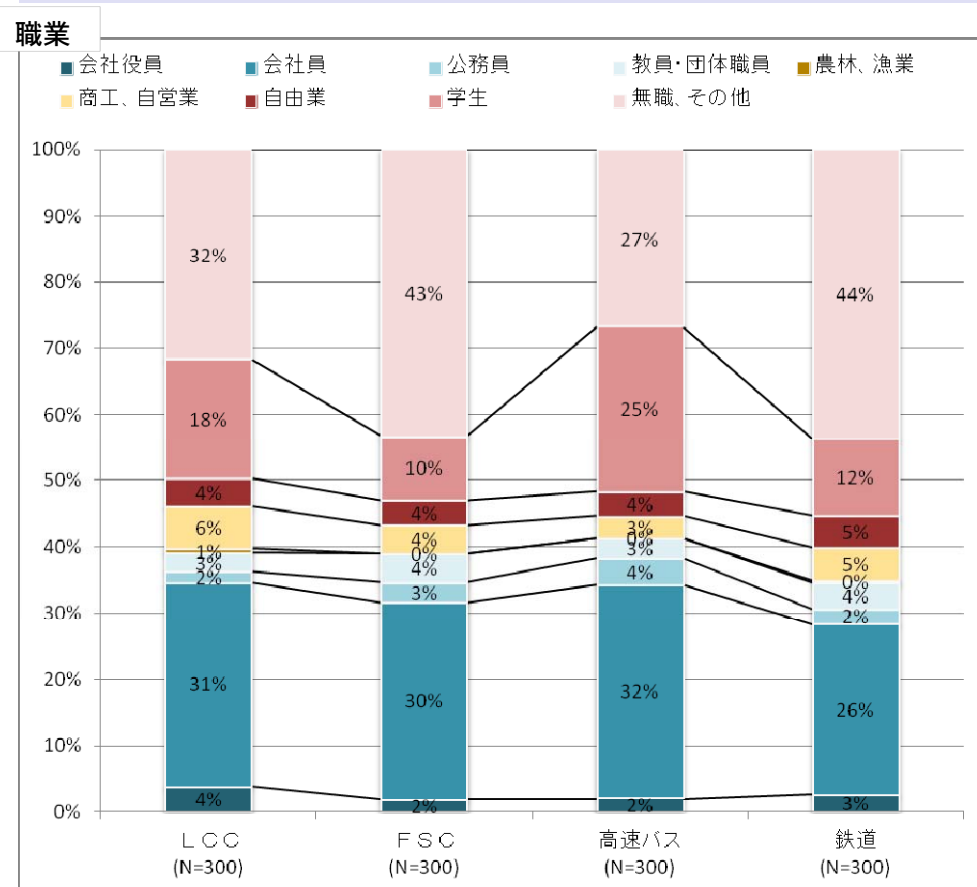
LCC、高速バス利用者は、鉄道、FSC利用者に比べ年齢が低く、低所得である一方、LCC利用者は高速バス利用者よりは年齢、所得ともに高い。LCCの参入が今まで航空を利用していなかった低所得者層の航空利用を促したと考えられる。



LCC利用者の属性

(詳細は本編P68～P73参照)

LCC、高速バス利用者は「学生」の占める割合が鉄道、FSC利用者に比べ大きい一方、FSC、鉄道利用者は「無職、その他」の割合がLCC、高速バス利用者に比べ大きい。
LCC利用者は他の交通機関と比べて「観光」目的の利用が最も多くなっており、FSC、鉄道と比較して「業務」目的での利用が少なくなっている。一方で、高速バスは「帰省、婚礼、友人訪問」での利用が他の交通機関よりも多くなっている。



LCCを利用した旅行の傾向

(詳細は本編P76参照)

いずれの交通機関の利用者も、3日間の旅行経験が最も多い。高速バスと鉄道の利用者は「1日」「2日」の割合が3割を超え、航空利用者とは比べ短期の旅行経験が多い。FSCとLCCの間には有意な差は見られなかった。

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	300	300	300	300
1日	4.7%	4.0%	10.3%	9.0%
2日	20.3%	14.7%	25.0%	28.7%
3日	36.3%	39.0%	28.7%	33.0%
4日	15.0%	19.7%	11.3%	13.7%
5日	11.0%	12.3%	8.7%	6.7%
6日	2.0%	1.7%	3.0%	0.7%
7日	4.3%	2.7%	6.3%	2.7%
8日	0.0%	1.0%	1.0%	0.0%
9日	0.3%	0.3%	0.0%	0.0%
10日以上	6.0%	4.7%	5.7%	5.7%

LCCを利用した旅行の傾向

(詳細は本編P80～P81参照)

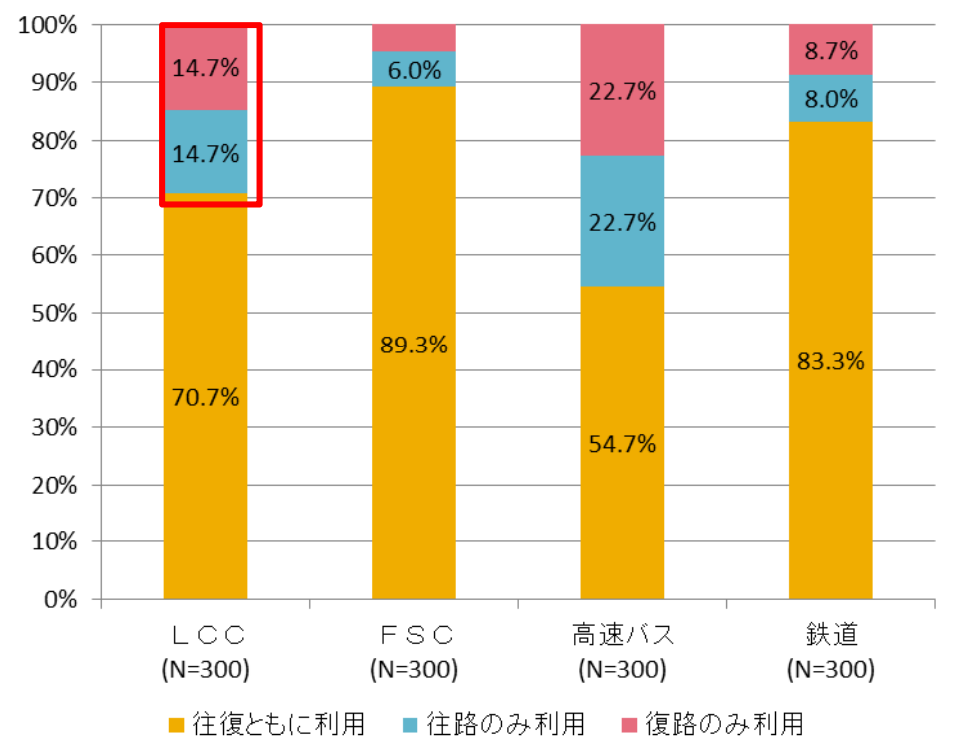
LCCと高速バスは7000円前後に集中しており、FSCと鉄道はその2倍程度に集中している。

LCC利用者、高速バス利用者は片道利用の割合が多いため、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。

交通機関別 運賃分布 (外れ値を除く)

交通機関	LCC	FSC	高速バス	鉄道
N数	83	96	89	64
平均運賃	7366	16555	6828	14856
0円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
1～1000円	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%
1001円～2000円	1.2%	0.0%	0.0%	0.0%
2001円～3000円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3001円～4000円	3.3%	0.0%	13.5%	0.0%
4001円～5000円	20.5%	0.0%	19.1%	0.0%
5001円～6000円	10.8%	1.0%	15.7%	0.0%
6001円～7000円	9.6%	2.1%	9.0%	0.0%
7001円～8000円	7.2%	3.1%	22.5%	0.0%
8001円～9000円	3.6%	0.0%	9.0%	0.0%
9001円～10000円	15.7%	12.5%	5.6%	9.4%
10001円～11000円	1.2%	4.2%	2.2%	4.7%
11001円～12000円	3.6%	9.4%	1.1%	9.4%
12001円～13000円	3.6%	8.3%	0.0%	25.0%
13001円～14000円	0.0%	4.2%	0.0%	12.5%
14001円～15000円	2.4%	14.6%	1.1%	14.1%
15001円～16000円	0.0%	4.2%	0.0%	0.0%
16001円～17000円	1.2%	3.1%	0.0%	1.6%
17001円～18000円	0.0%	3.1%	1.1%	3.1%
18001円～19000円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
19001円～20000円	2.4%	10.4%	0.0%	15.6%
20001円～25000円	0.0%	7.3%	0.0%	3.1%
25001円～30000円	0.0%	8.3%	0.0%	0.0%
30001円～35000円	0.0%	3.1%	0.0%	1.6%
35001円～40000円	0.0%	1.0%	0.0%	0.0%
40001円～45000円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
45001円～50000円	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
50000円以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

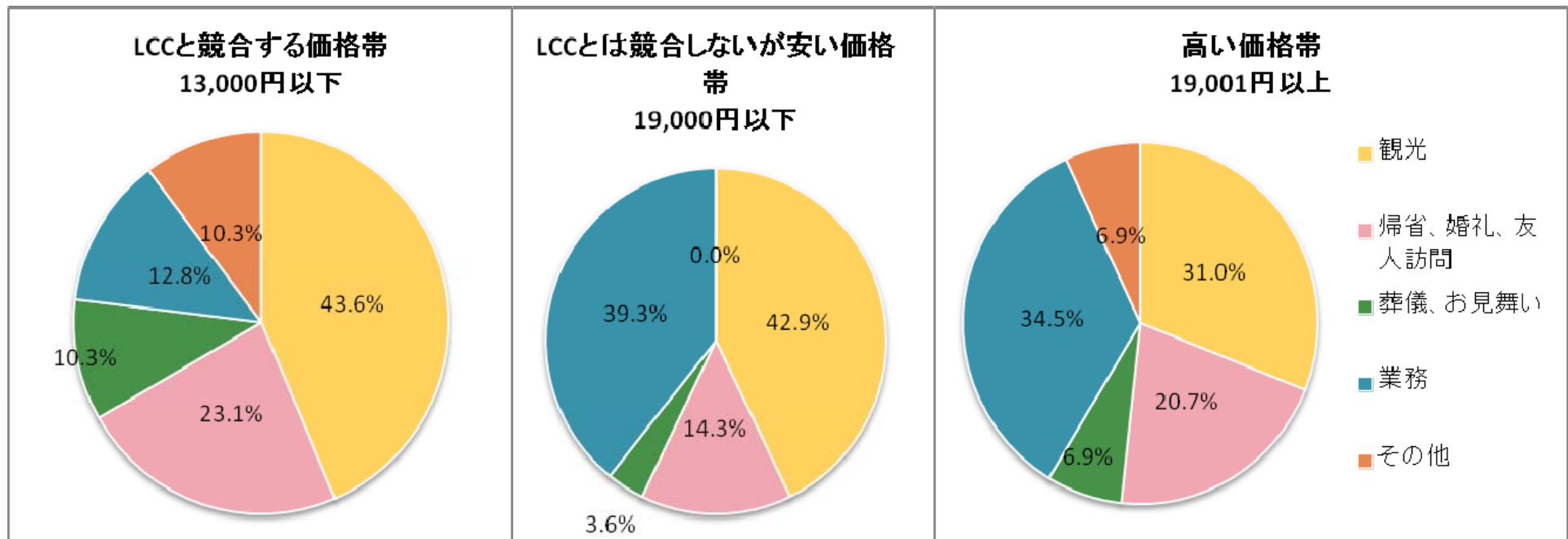
交通機関の往復利用状況



FSC利用者の価格帯別旅行目的

(詳細は本編P82参照)

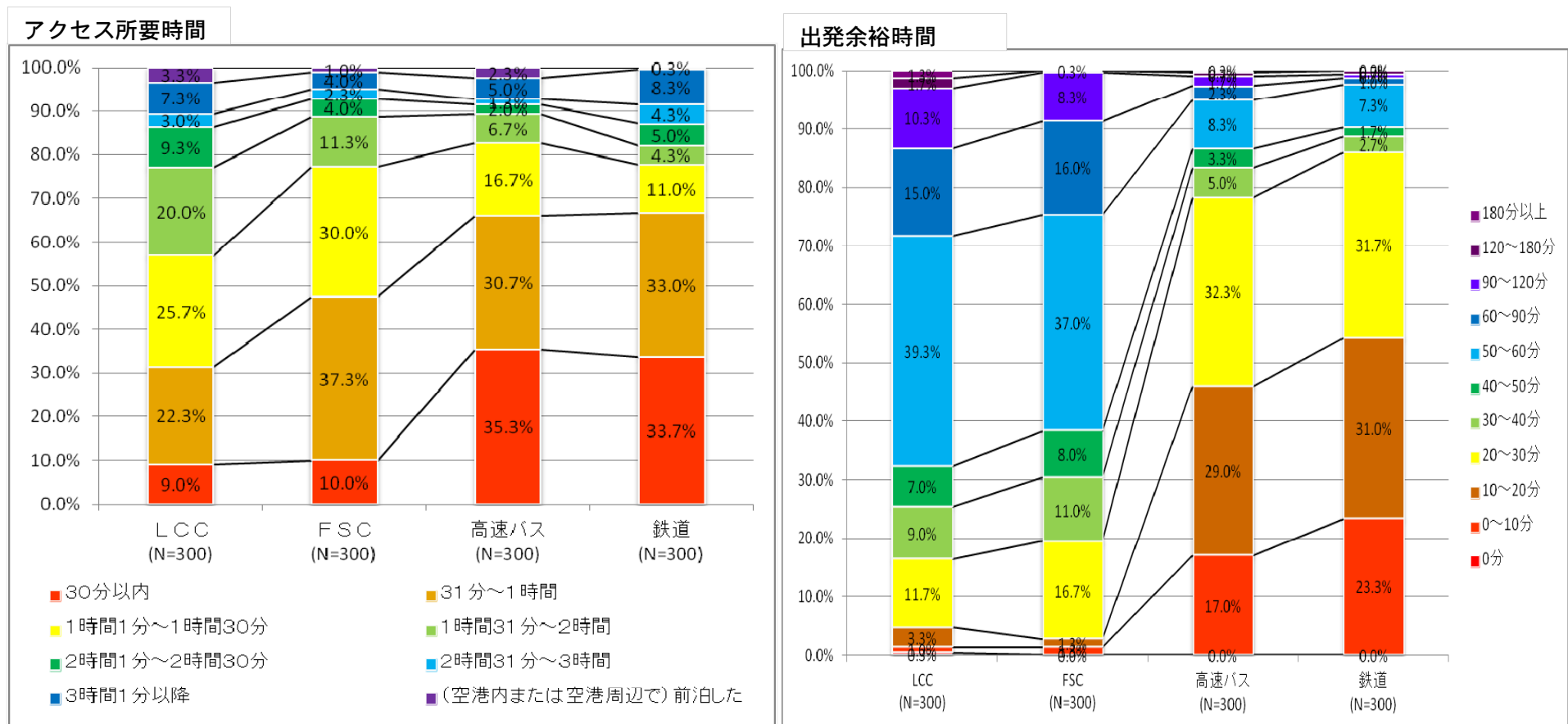
FSCの価格帯別に旅行目的を比較した結果、安い価格帯の利用者は観光目的が多く、高い価格帯の利用者は業務目的が多くなっている。LCCは低価格かつ観光目的での利用が多いことから、FSCを安い価格で利用している人は、LCCの潜在的顧客と成りうると言える。



LCCを利用した旅行の傾向

(詳細は本編P88～P89参照)

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（各交通手段の重視度の比較）

（詳細は本編P91～P96参照）

交通機関の選択に関わる要素の5段階評価結果から、それぞれの要素の重視度を以下のように定義し交通手段毎に重視する項目について分析を行った。

重視度＝（「重視した」の割合＋「やや重視した」の割合）－（「あまり重視しなかった」の割合＋「重視しなかった」の割合）

- LCC利用者、高速バス利用者は他の交通機関を利用した人よりも「運賃の安さ」を重視している。
- LCC利用者、高速バス利用者は「遅延、欠便の少なさ」の重視度が低い。
- 高速バス利用者は「所要時間」の重視度が他の交通機関よりも低い。
- LCC利用者は「座席の快適性」をはじめとした付随的なサービスの重視度が低い。
- FSC利用者、鉄道利用者は全体的に重視度が高く、LCC利用者、高速バス利用者は全体的に重視度が低い。

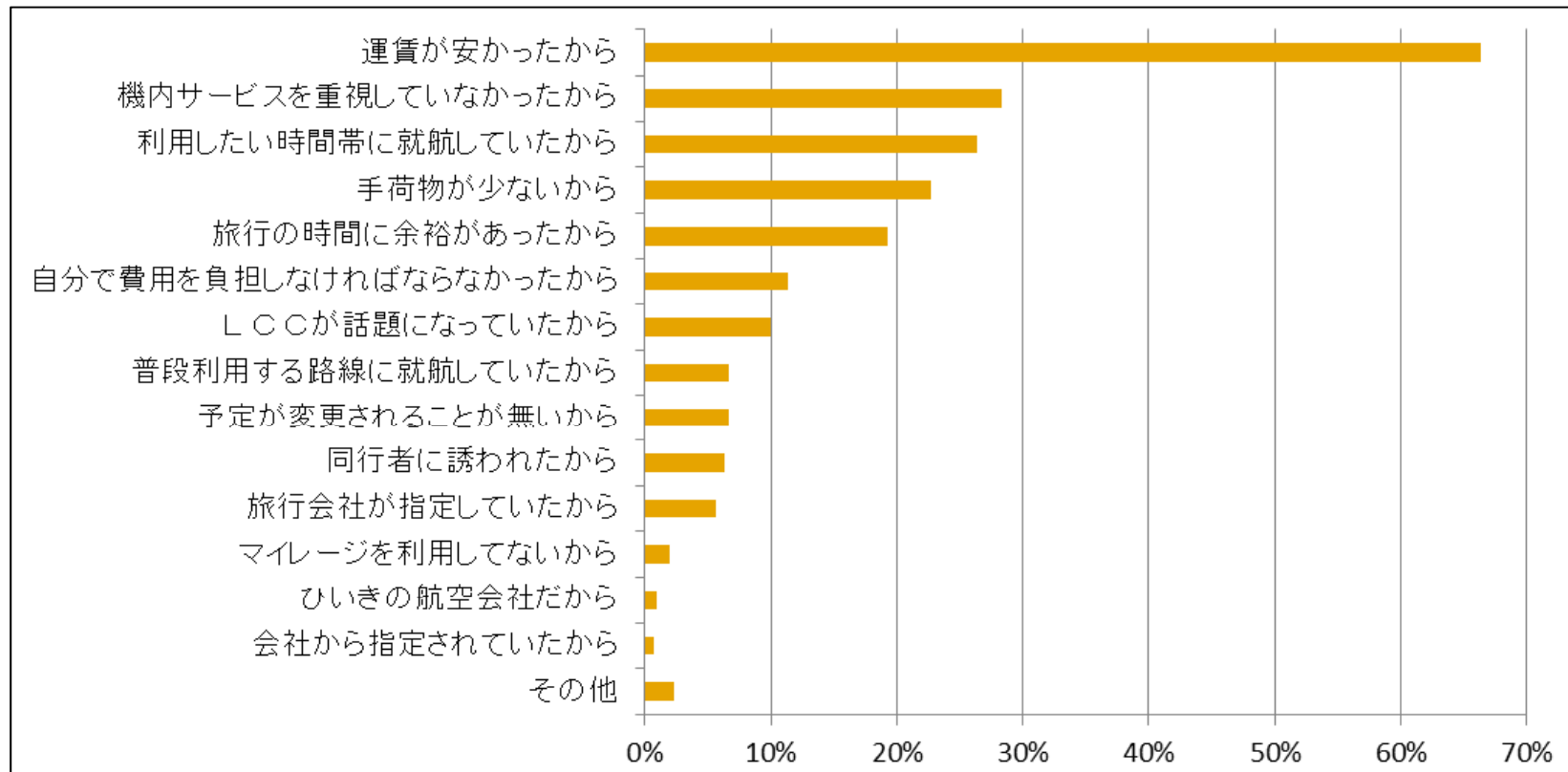
重視度	LCC利用者	FSC利用者	高速バス利用者	鉄道利用者
運賃の安さ	90.7	36.7	82.0	36.0
所要時間	38.3	34.3	8.7	52.3
慣れ	-5.7	33.3	3.3	38.7
発着時間の丁度良さ	31.0	54.3	43.7	56.7
座席の快適性	-21.7	21.3	23.7	34.7
遅延、欠便の少なさ	-6.3	34.3	-6.0	37.0
運行頻度	4.0	43.0	5.7	46.7
安全面での安心度	16.0	53.0	23.0	44.3
手荷物の持ち込み	0.7	11.7	11.3	17.7
予約方法のわかりやすさ	8.3	33.7	27.7	21.7
予約の変更料金の安さ	-3.7	1.3	13.0	0.0

利用動機 (LCCを利用した理由)

(詳細は本編P95参照)

LCCを利用した理由としては、「運賃が安かったから」が最大の理由となっている。また、機内サービスを重視していない人、就航時間に問題の無いことを理由として挙げている人が比較的多い。

LCCを利用した理由

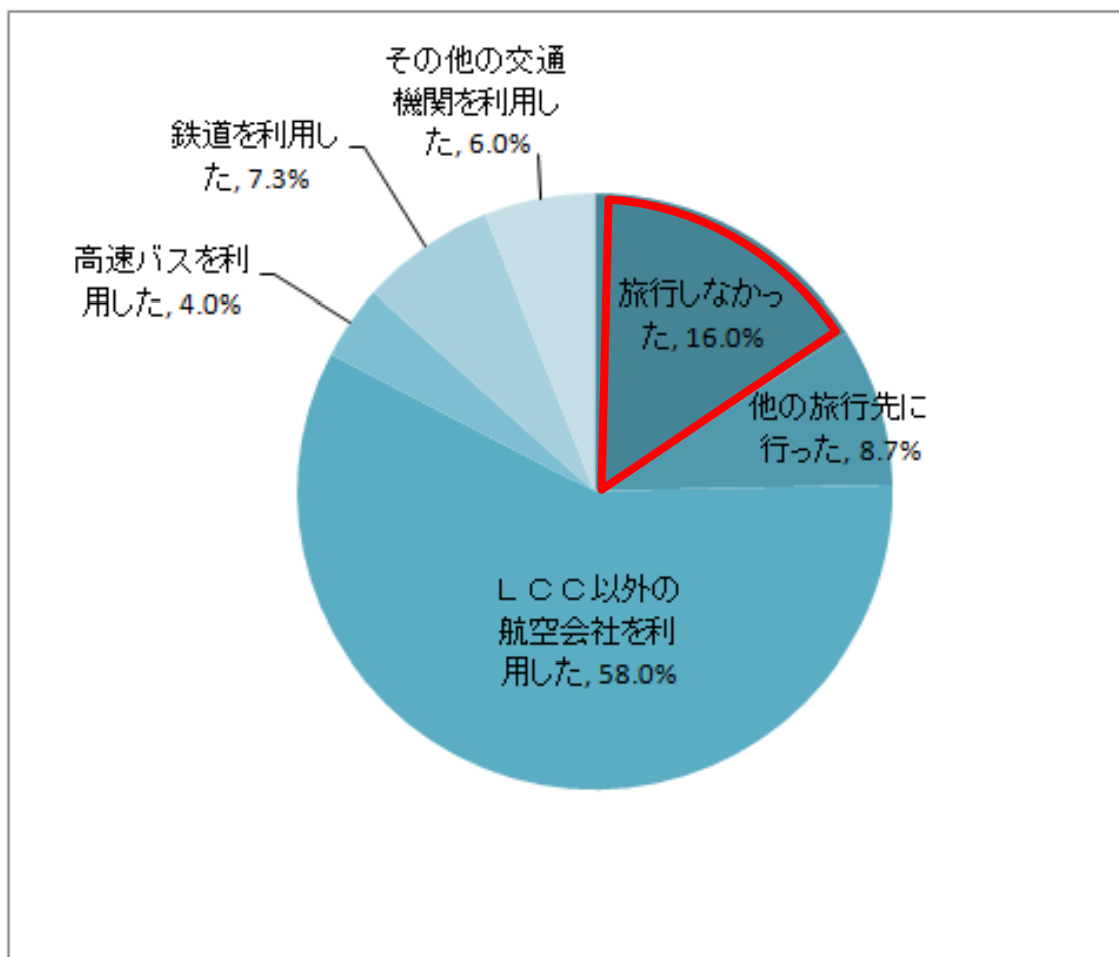


利用動機 (LCCが無かった場合どうしていたか?)

(本編P97)

「LCC以外の航空会社を利用した」が過半数を占めており、LCCとFSCが比較的強い代替関係にあると考えられる。16.0%の人が「旅行しなかった」と答えており、新規誘発需要がある程度存在すると考えられる。

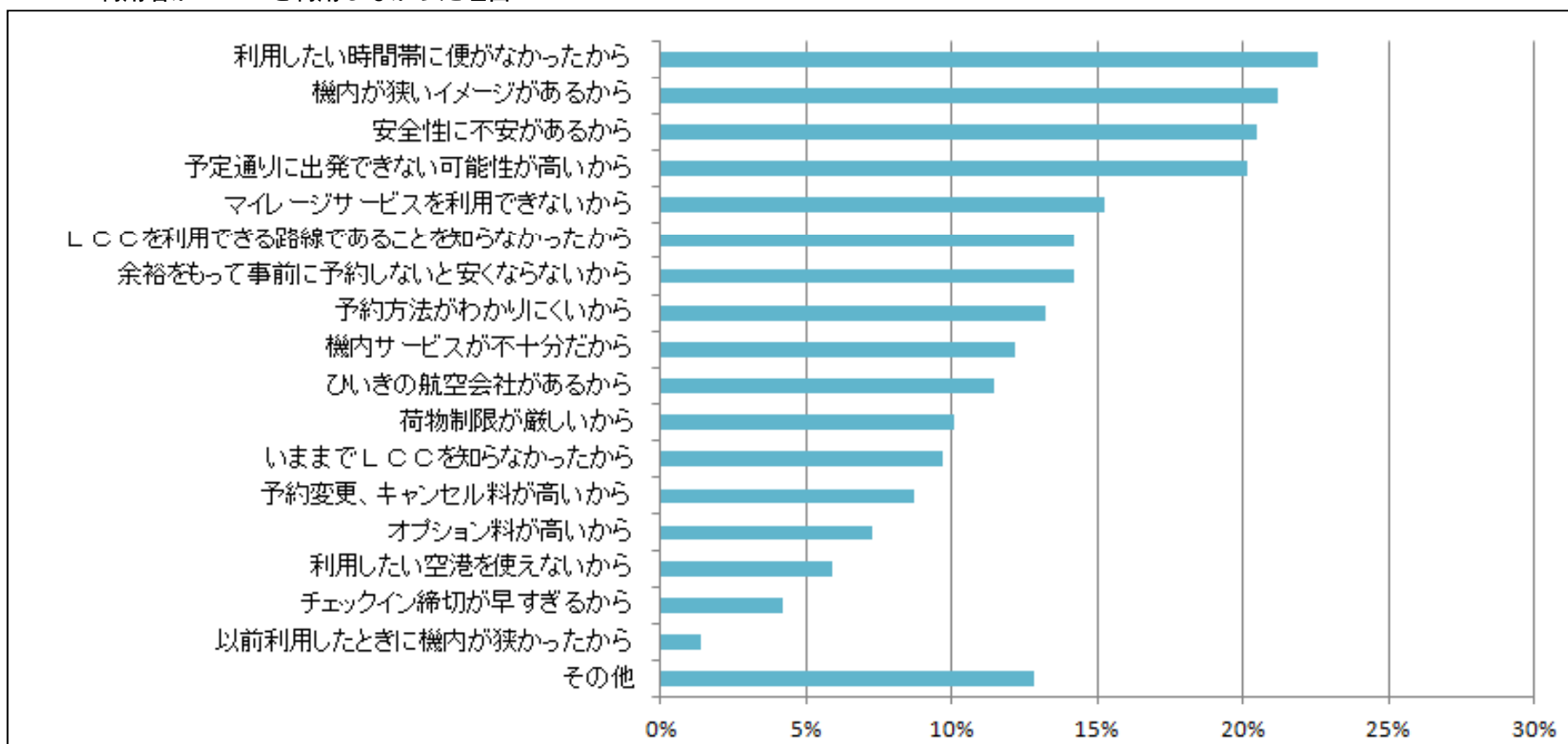
LCCが無かった場合どうしていたか?



利用動機 (FSC利用者がLCCを利用しなかった理由) (詳細は本編P90～P95参照)

「利用したい時間帯に便がなかったから」が最も多く、タイミングを重視する傾向は項目別重視度の結果と整合する。この他にも「機内が狭いイメージがあるから」「予定通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」といった理由が多くなっている。

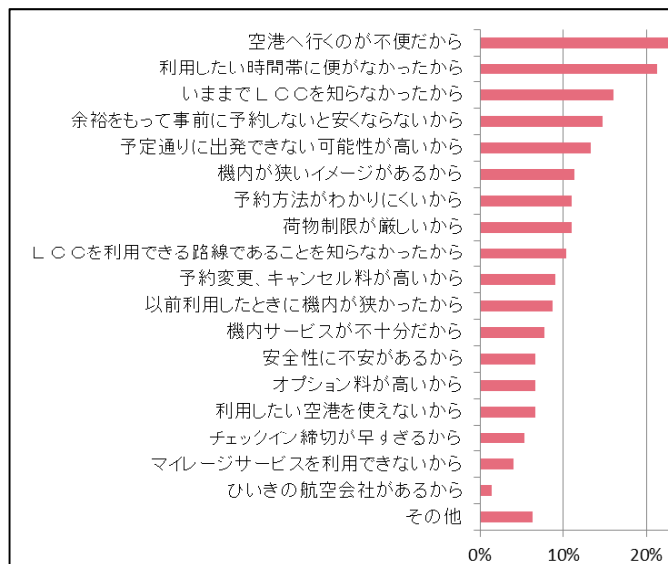
F S C利用者がL C Cを利用しなかった理由



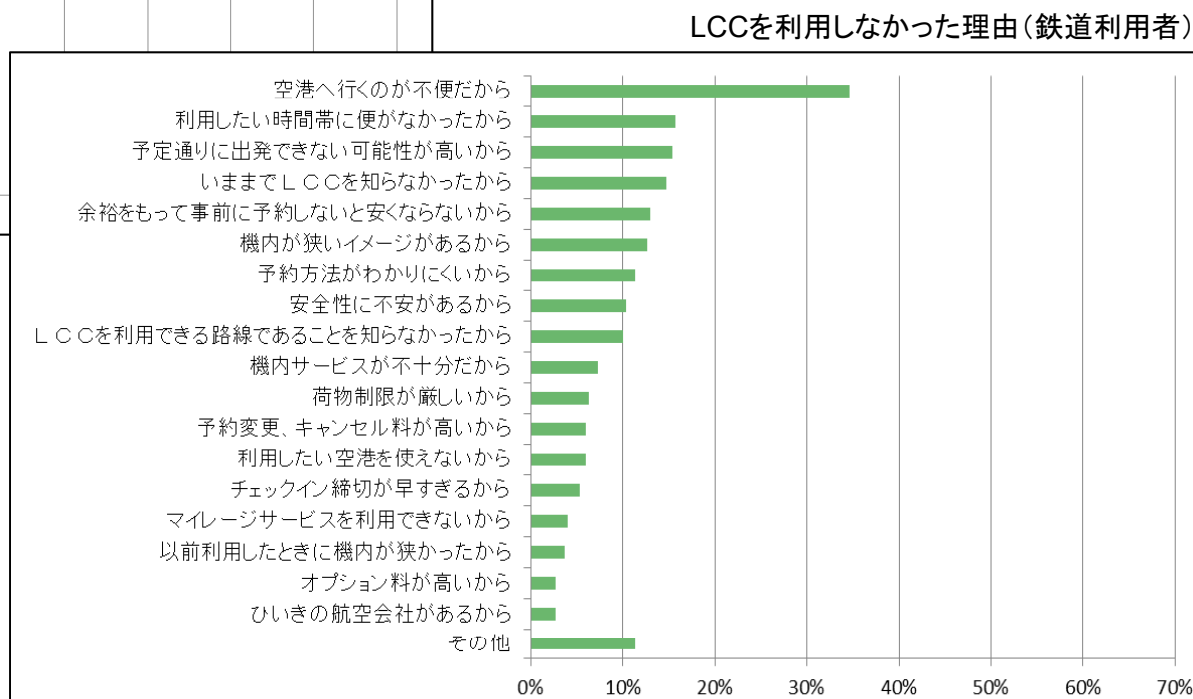
利用動機 (高速バスや鉄道利用者がLCCを利用しなかった理由)

(本編P96)

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。



LCCを利用しなかった理由(高速バス利用者)



LCCを利用しなかった理由(鉄道利用者)

LCCの鉄道への影響

(詳細は本編P101～P107参照)

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。

航空と鉄道のシェア推移



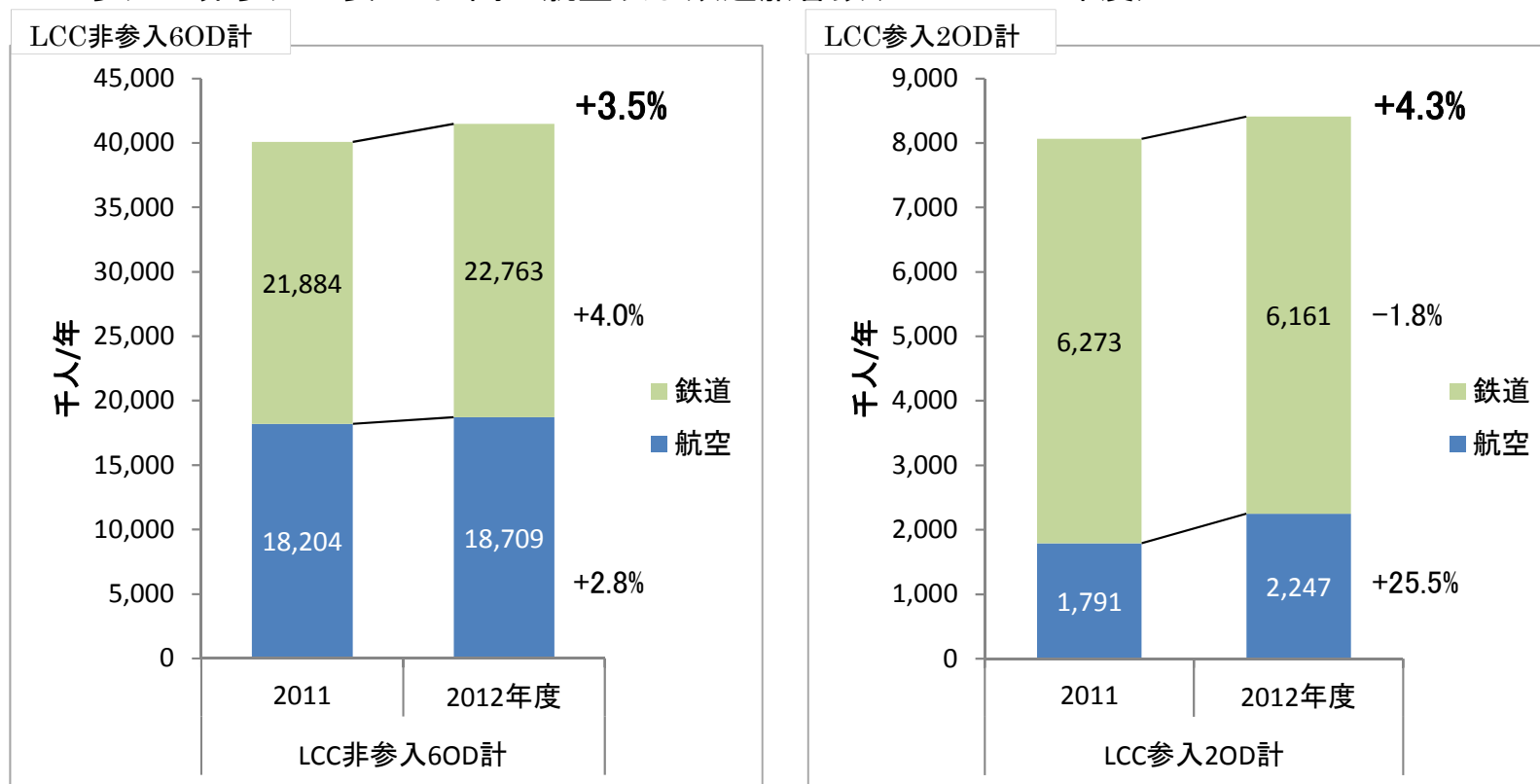
※西日本旅客鉄道株式会社「データで見るJR西日本」(2013.9)より

LCCの鉄道への影響

(詳細は本編P101～P107参照)

LCCが参入していない6OD全体では、震災反動増や景気回復等により両機関(=航空+鉄道)の旅客数が2011年度から2012年度にかけて+3.5%増加したのに対して、LCCが参入した2ODでは、更に0.8ポイント高い+4.3%増加したことが確認できる。この0.8ポイントの差はLCC参入による需要誘発効果が要因であると考えられることもできるが、地域ごとの震災反動の影響度合いや景気動向の違いが含まれる点や、更には高速バスや自家用車等の他の交通手段による旅客流動の影響は考慮されていない点などに留意が必要である。

LCC参入／非参入主要OD区間の航空及び鉄道旅客数(2011・2012年度)



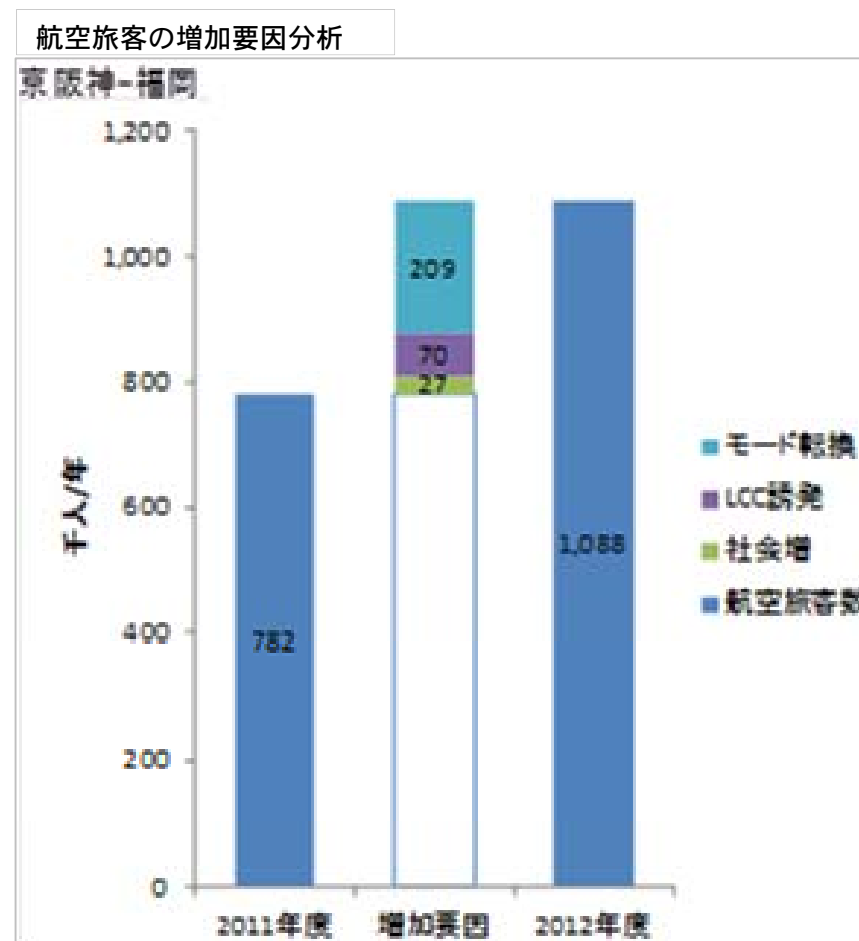
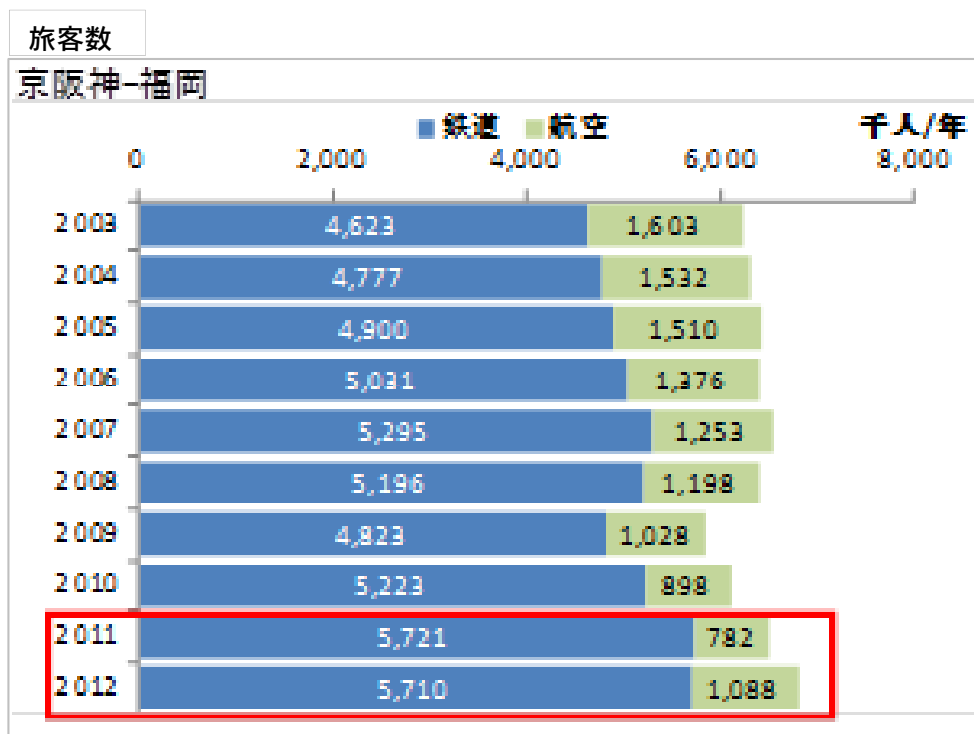
※国土交通省「旅客地域流動調査」及び「航空輸送統計年報」、西日本旅客鉄道株式会社「データで見るJR西日本」(2013.9)をもとに作成

LCCの鉄道への影響

(詳細は本編P101～P107参照)

京阪神－福岡間では2012年度の航空旅客数は前年比で39%増加している一方、鉄道の旅客数は0.2%減少していることがわかる。この旅客数変化の要因としては、社会増が3.5%、LCCによる需要誘発が1.1%と分析でき、鉄道から航空へのモード変換は20万9千人と分析できる。

LCC参入区間における増加要因別航空旅客数 (2011→2012年度)
(京阪神-福岡の例)

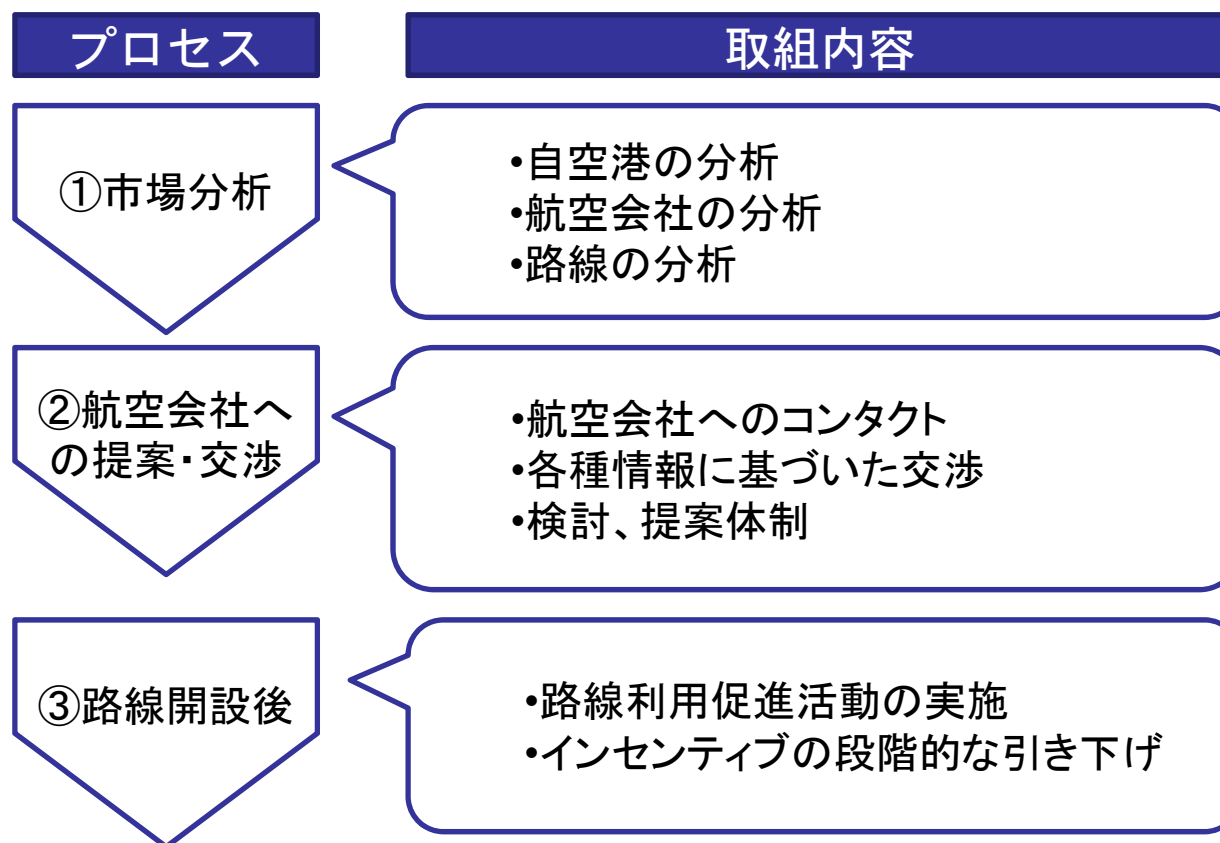


資料) 国土交通省「旅客地域流動調査」及び「航空輸送統計年報」、JR西日本「データで見るJR西日本」(2013.9)をもとに作成

LCC誘致活動に関するケーススタディ（詳細は本編P112～P143参照）

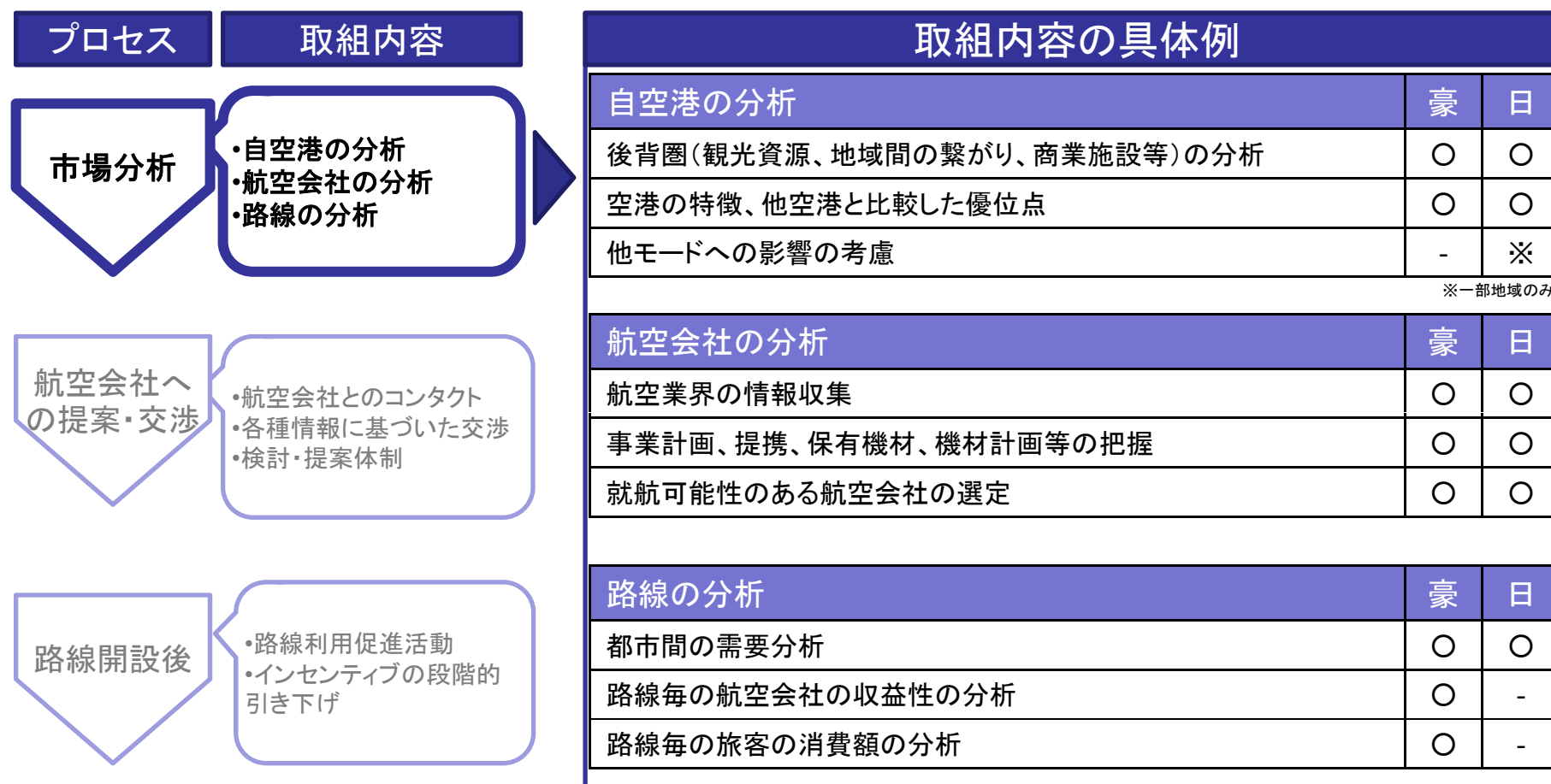
調査の結果、国内、海外ともに空港または、自治体から航空会社にアプローチするプロセスには類似性が見られた。

航空サービスの拡充における自治体、空港の最初のプロセスは市場の理解、分析であり路線開設に向けて、自空港、航空会社、路線の分析を行い、路線の成立可能性を検討する。次に、航空会社と接触して提案、交渉を実施し、路線開設に至った後はプロモーションを航空会社と共同で実施する。



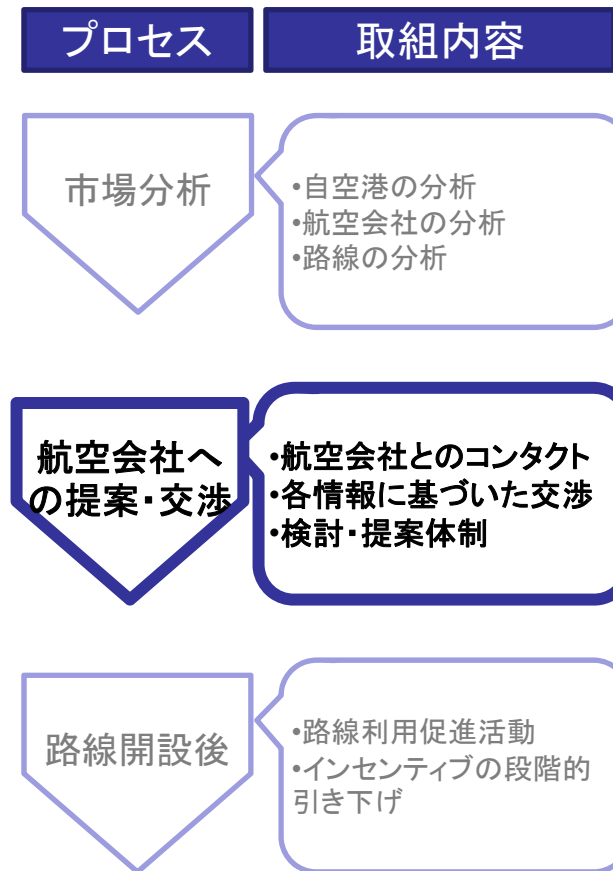
市場分析のプロセスの取組内容（詳細は本編P112～P143参照）

豪では路線の分析において需要だけでなく、航空会社の収益性まで分析し提案に活かしている。また路線毎に旅客の地域での消費額を推定し消費が見込まれる路線は観光局からの協力を得ている。



航空会社への提案・交渉プロセスの取組内容（詳細は本編P112～P143参照）

航空会社とのコンタクト手段として豪ではRoutes（路線開発会議）を積極的に活用。日本の地方空港も徐々に参加しはじめている。豪では航空サービス拡充要員として専門的な知識を持った人材を登用している。→日本では担当の定期的な異動があり属人的なノウハウの蓄積は難しいことから組織的なノウハウの蓄積も重要となる。また豪のように多様な人材の登用や観光、航空分野の知識を持つエキスパートの育成、組織化も一案。

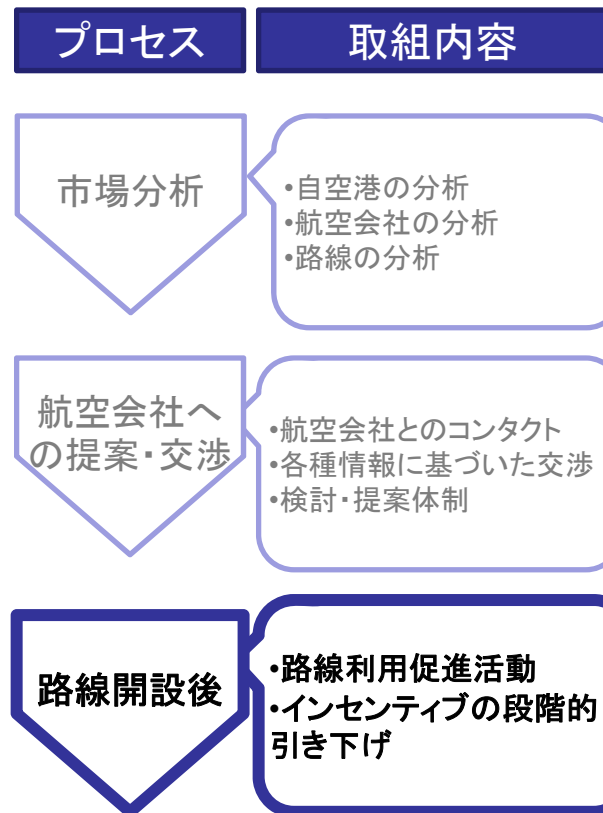


取組内容の具体例		
航空会社とのコンタクト	豪	日
航空会社と個別に直接交渉	○	○
Routes（路線開発会議）を利用したコネクションの構築、継続	○	※
※長崎空港など一部空港は参加		
各情報に基づいた交渉	豪	日
路線毎に利用客数（乗継客数）予測結果を元に提案	○	○
航空会社の収益のシミュレーション結果を元に提案	○	-
州政府観光局と協力した提案	○	-
検討・提案体制	豪	日
自治体の交通担当・観光担当	○	○
専門的な知識を持った人材を登用※	○	-
<small>※調査対象空港の担当者はいずれも転職者が多く、前職としてイギリス、ニュージーランド、オーストラリアの複数の空港、観光局での勤務経験を持つエキスパートである。路線拡大の要員も複数名おり、ビジネス開発、マーケティングマネージャー、マーケティングコーディネーター、データ分析官などの組織的に体制が整備されている。</small>		

路線開設後の取組内容

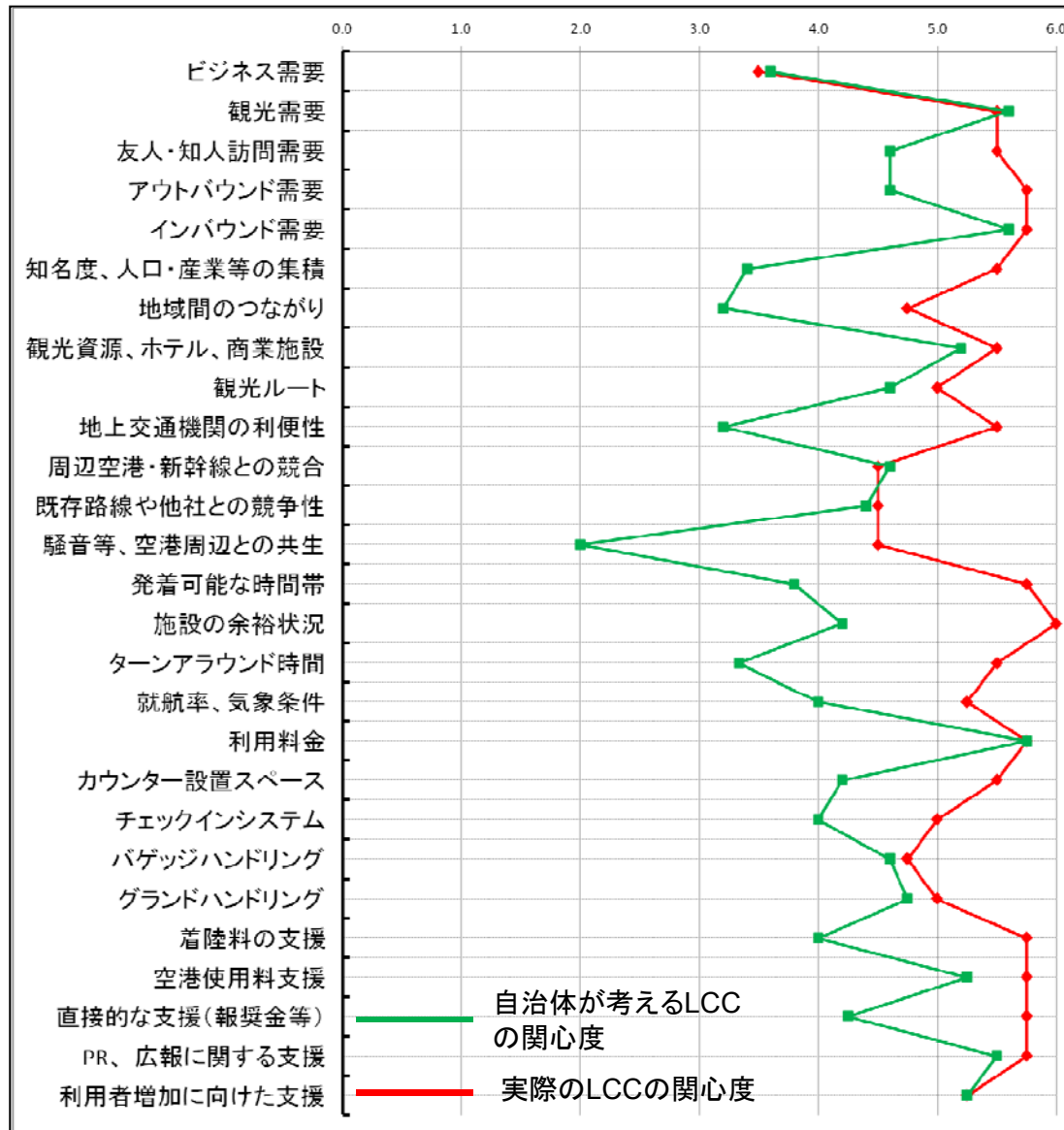
(詳細は本編P112～P143参照)

日豪いずれも路線の利用促進活動を航空会社と自治体、空港が共同で実施している。また、インセンティブは路線定着のために概ね最初の3～5年ほど支援するが、いずれも段階的に支援内容を引き下げている。→航空会社も直接的な支援(着陸料、空港使用料の減免など)よりは利用促進など路線の持続可能性に寄与し自治体、航空会社の双方にとってプラスとなる施策が重要であると認識している。



取組内容の具体例		
路線利用促進活動	豪	日
航空会社、観光担当と共同でプロモーションを実施※	○	○
<ul style="list-style-type: none"> ・空港と航空会社が協働してTVCMを作成(豪:ダーウィン空港、シルクエア) ・旅行博へ自治体参加、地域のショッピングセンターのイベントへ航空会社の参加等互いに協力 ・機内食に地元産品の活用、機内誌に地元企業の広告など ・県内の大学でLCC社職員による講義で学生の知名度向上 		
インセンティブの段階的引き下げ	豪	日
インセンティブの段階的引き下げ	○	○

LCCと自治体の関心度の比較（詳細は本編P144～P146参照）



全体的にLCC各社は全ての項目で関心が高いと回答する傾向がある一方、自治体についてはメリハリをつけた回答となっており、要素によっては差異が生じる結果となった。

特に、空港の運用面に関しては、LCCの関心度に比べ、自治体が考えるLCCの関心度は相対的に低く、差異が生じている。この要因としては、空港の運用は空港事務所や空港ビル会社の所掌であるため、自治体に関わっておらずLCCの関心を把握できていないことが影響していると考えられる。

更に、知名度、人口産業等の集積、地域間の繋がり、地上交通機関の利便性などの要素について、LCCは重要と考えている一方で、自治体の意識は相対的に低いことが見て取れるが、これらはいずれも需要の背景となる要素であり、航空会社に比べ地域側が把握しやすい情報であるため、積極的に地域側が情報収集を行い航空会社へ提案することが有効であると考えられる。