

平成 27 年 4 月 28 日

国土交通政策研究所

国土交通政策研究 第 122 号

「LCC 参入による地域への経済波及効果に関する調査研究」の公表について

国土交通政策研究 第 122 号「LCC 参入による地域への経済波及効果に関する調査研究」を取りまとめましたので公表いたします。

以下に報告書の要旨を紹介します。

① 低コスト・低運賃により需要を誘発する LCC の地方低需要路線参入への期待

- ・ 2014 年末で、LCC の地方路線は 2204 便/月、LCC 全体の便数の約 43%
- ・ 2000 年代に FSC が撤退した 69 路線のうち LCC により 6 路線が復活した。
- ・ FSC と LCC の価格差は幹線より地方路線が大きい。

② 3空港(新千歳、松山、大分)での LCC 利用者アンケート結果の分析

- ・ LCC は FSC に比べ地方への入込客の割合が大きい(LCC 約 6 割、FSC 約 7 割)。
- ・ LCC 新規需要誘発は 16.2%~18%で空港間の差は小さい。
- ・ LCC 利用者のうち新規誘発利用者の一人あたりの旅行消費額は、FSC 転換利用者よりも少ない。

③ 3空港(新千歳、松山、大分)への LCC 参入による経済波及効果

- ・ LCC 就航により新規需要が誘発されることから相当の経済効果が生じている。
- ・ 新千歳空港の LCC 就航による北海道への波及効果 約 70 億円/年
- ・ 松山空港の LCC 就航による愛媛県への波及効果 約 7 億 7 千万円/年
- ・ 大分空港の LCC 就航による大分県への波及効果 約 9 億 6 千万円/年

④ 地方空港へのヒアリング調査

- ・ LCC の就航により、入込客の増加のみならず、個人客・若年層の利用者の増加等の客層の変化がみられる。客層の変化に伴い小規模宿泊施設やレンタカー利用者の増加、ツアーでは立ち寄らない地元の商店街・飲食店への客の増加が見られた。(特に奄美大島では顕著)
- ・ LCC 就航先の地方は個人客への対応体制を整える必要がある。

なお、各調査結果の詳細については当研究所のホームページで公開している報告書本編をご参照下さい。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
(中央合同庁舎 2 号館 15 階)

研究調整官 鈴木 (内線 53835)

研究官 小田 (内線 53838)

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/>