

第133回運輸総合研究所 運輸政策コロキウム  
2019年10月2日

# 「本邦LCCの現況と展望について」 に対するコメントと論点

東京工業大学  
環境・社会理工学院 融合理工学系  
教授 花岡伸也

# LCCの本質と国内LCCの将来 ていくおふ

No.137, pp.12-21, 2015.

19頁

が分かる。特に、首都圏では羽田空港のレガシー  
キャリアから成田空港のLCCへ、関西圏も同様に  
伊丹空港のレガシーキャリアから関西空港のLCC  
への転換需要がある。航空会社間の競争が、空港  
間競争にも波及しているのである。ただし、上記  
のいずれのインパクトもまだ初期効果段階であり、  
確定的な傾向とは断定できない。LCCがどれだけ  
の新規需要を誘発するのか、少なくともあと3年前  
後経過してから判断する必要があるだろう。

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, 2014.  
> 2011~2013年の変化を考察



21頁

いるからである。先行している北米や欧州の事例を見ても、航空市場がLCCに独占されるようなことは今後も起きないだろう。しかし、LCCが成長するにつれて両者のハイブリッド化が進み、市場が成熟すればするほど、差別化は難しくなることだろう。

**長期的に見れば、LCC  
シェアという数値に大  
きな意味はなくなる**

**注目している  
のは国際線**

**本講演は国内LCCの旅  
客数推移を対象とした  
貴重な成果**

21頁

今後の日本におけるLCCの将来はようになるだろうか。国内航空市場は、人口減少と新幹線延伸やリニアの開業により、長期的には確実に縮小すると予測されている。航空だけでなく、新幹線や高速道路により既に充実した都市間交通ネットワークが張り巡らされている日本においては、国内線におけるLCCのシェアは緩やかな増加となるだろう。鍵になるのは、アジア各国の利用者が日本を訪れるアジアインバウンド需要である。中間所得層が増え続けているアジア諸国では、海外旅行需要も同時に増加している。短期滞在ビザの免除により、タイからの訪日者数が急増しているのはその一例であろう。航空会社間の競争も一段と激しくなることから、これらアジア諸国の利用者に認知されることが個々の本邦LCCにとって重要になる。

# LCCの本質

図表1 LCCの運航システム・サービスの特徴

① 低運賃	
② 高い座席利用率	
③ 有料機内食、有料機内エンターテインメント、特定座席指定課金、受託手荷物重量別課金などの付帯サービス有料化	
④ 2地点間のポイント・トゥ・ポイント・ネットワーク（乗り継ぎサービスなし等による費用削減）	
⑤ 短い折り返し時間による高い機材稼働率（座席キロ当たり費用の削減）	そもそも長距離路線は機材稼働率が高い
⑥ 非混雑空港・セカンダリー空港の活用（機材稼働率向上や空港使用料減免による費用削減）	
⑦ 座席クラスの本一化（エコノミークラスのためのサービス簡素化による費用削減）	
⑧ 多くの利用者が座ることのできる高密度な座席配置（座席当たり費用の削減）	
⑨ 機種統一（整備費用やパイロット・整備士の訓練費用等の削減、機材一括購入による割引）	
⑩ 航空券のインターネット予約・販売の推進（人件費、広告費、各種手数料の削減）	
⑪ 職員の複数業務兼務（人件費削減）	



# 質問 1

## LCCによる長中距離国際線

**今後、中長距離LCCが成長可能と考えられる市場はどこになりそうか？**

日本発着の中長距離市場の中で、LCCが活躍できる市場は限定的と考えられます。どの市場で成長可能なのか具体的にご意見をいただければと思います。

15-16頁

四つの航空市場を通して明らかなのは、短距離の3,000km未満でLCCのシェアが高いことである。これは、図表1で示したLCCの運航システムやサービスの多くが、4時間以内の短距離で優位性を発揮できるからである。機内食などの付帯サービスを利用しなくても我慢できるのは短距離までである。高密度な座席配置は快適性が損なわれるため、長時間フライトには適さず旅客にも好まれない。長距離では最大航続距離の関係から必然的に大型機種での運航になり、機内清掃や給油のために短い折り返し時間の実現も難しくなる。さらに、運航距離が長くなるほど燃油費の割合が相対的に高くなり、航空会社が自ら費用削減可能な要素が限られてしまう。3,000～

# LCC国内線旅客数推移の論点

1. 国内航空需要の底上げはLCC参入効果だけではない。
2. LCC未参入の路線で需要が増加しているのはなぜか？
3. 複数空港都市間は路線間競争にも注目すべき。
4. 新幹線の影響。

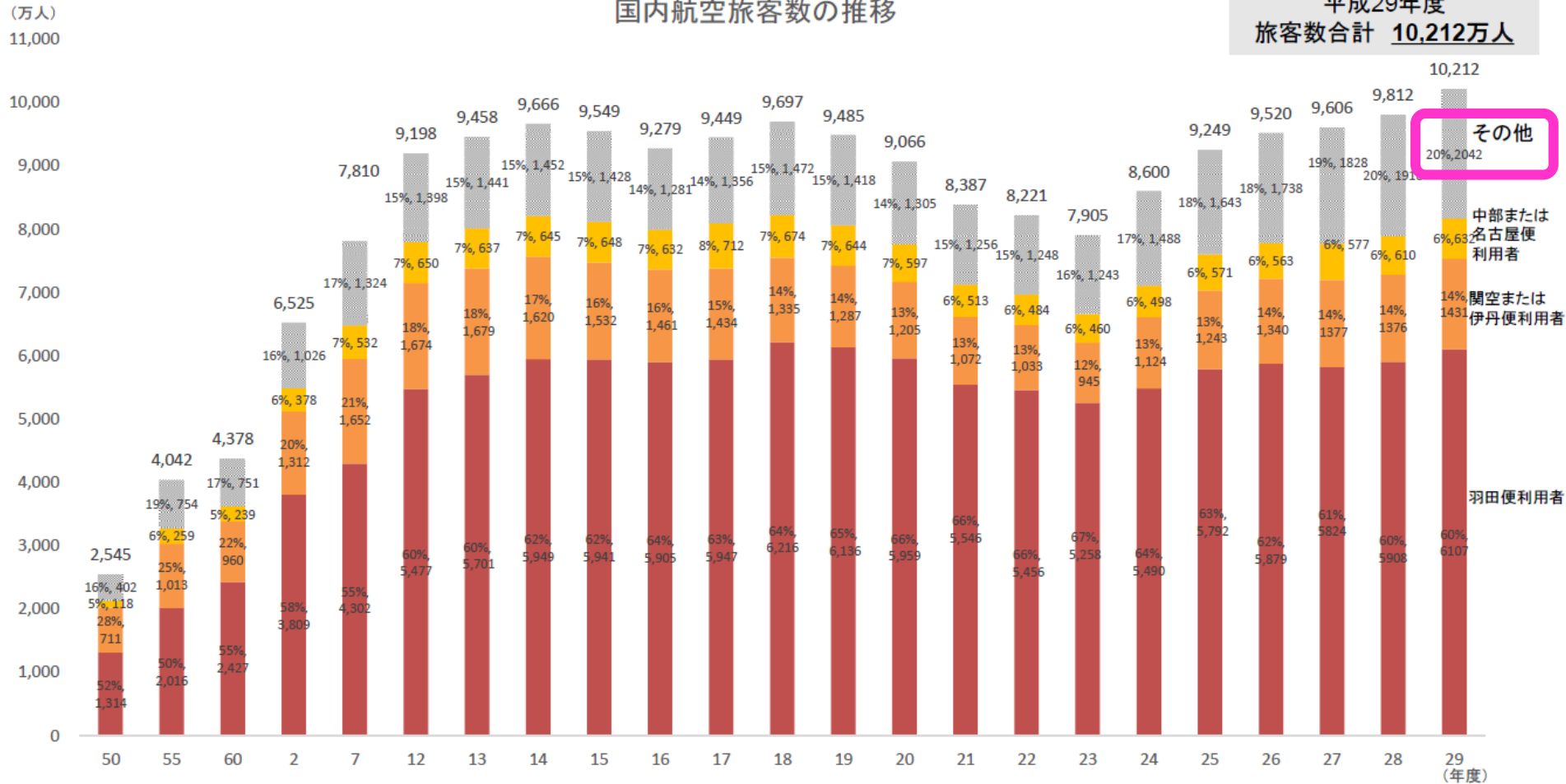
# 我が国の国内航空旅客輸送の動向

○ 我が国の国際航空旅客数は、燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、20年のリーマンショック以降の世界的な景気後退、23年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、24年度からのLCC参入等により増加し、平成29年度に1億人を突破した。

○ また、国内全体の利用者の約6割は羽田便の利用者である。

### 国内航空旅客数の推移

平成29年度  
旅客数合計 **10,212万人**



# 2020年国内線LCCシェア14% は実現可能か？

## 簡単なシミュレーション

国内航空旅客：羽田路線 60%・その他路線40%

国内LCCシェア加重平均

$$= \text{羽田 } 0.6 \times \text{LCC } 0\% + \text{その他 } 0.4 \times \text{LCC } \alpha\%$$

$\alpha$       国内LCCシェア

20%      8%

25%      10%      現在

30%      12%

35%      14%      達成！



# 羽田発着枠配分基準検討小委員会 報告書（概要）

## <ポイント>

- 羽田空港（国内線）は、2020年1月に混雑空港の使用許可期限が到来するため、発着枠の見直しに関する基本的考え方を整理。
- 今般の許可更新に当たっては、国内線の発着枠の増枠がないため、回収・再配分の仕組みを通じて発着枠の見直しを実施。
- その際、従前の使用状況に配慮しつつ、競争促進及び多様な輸送網の形成等の観点から、これまでの各航空会社の発着枠の使用状況や取組をチェック・評価して使用許可に反映し、地方路線の維持拡充を図るとともに、新規参入が可能となる環境を整備。

## 1. 今般の発着枠回収のあり方

- 既存ネットワークへの影響等を考慮し、羽田空港に既就航の6社全社から定率5%程度（各社少なくとも1枠）を回収。
- また、今後、期中の一定期間に発着枠が使用されない場合は当該発着枠を回収（U/Lルール）。

## 2. 新規参入会社の取扱い

- 競争を促進する観点から、将来、羽田空港に新規に参入しようとする航空会社が現れた場合に優先的に配分する「新規参入枠」を新設。

## 3. 羽田発着枠政策コンテスト

- 地域の主体的な取組を促進し、訪日外国人旅行者の一層の増加を図る。
- 対象路線の拡大（現在は新規路線及び3便以下の路線に限る）

## 4. 発着枠の再配分

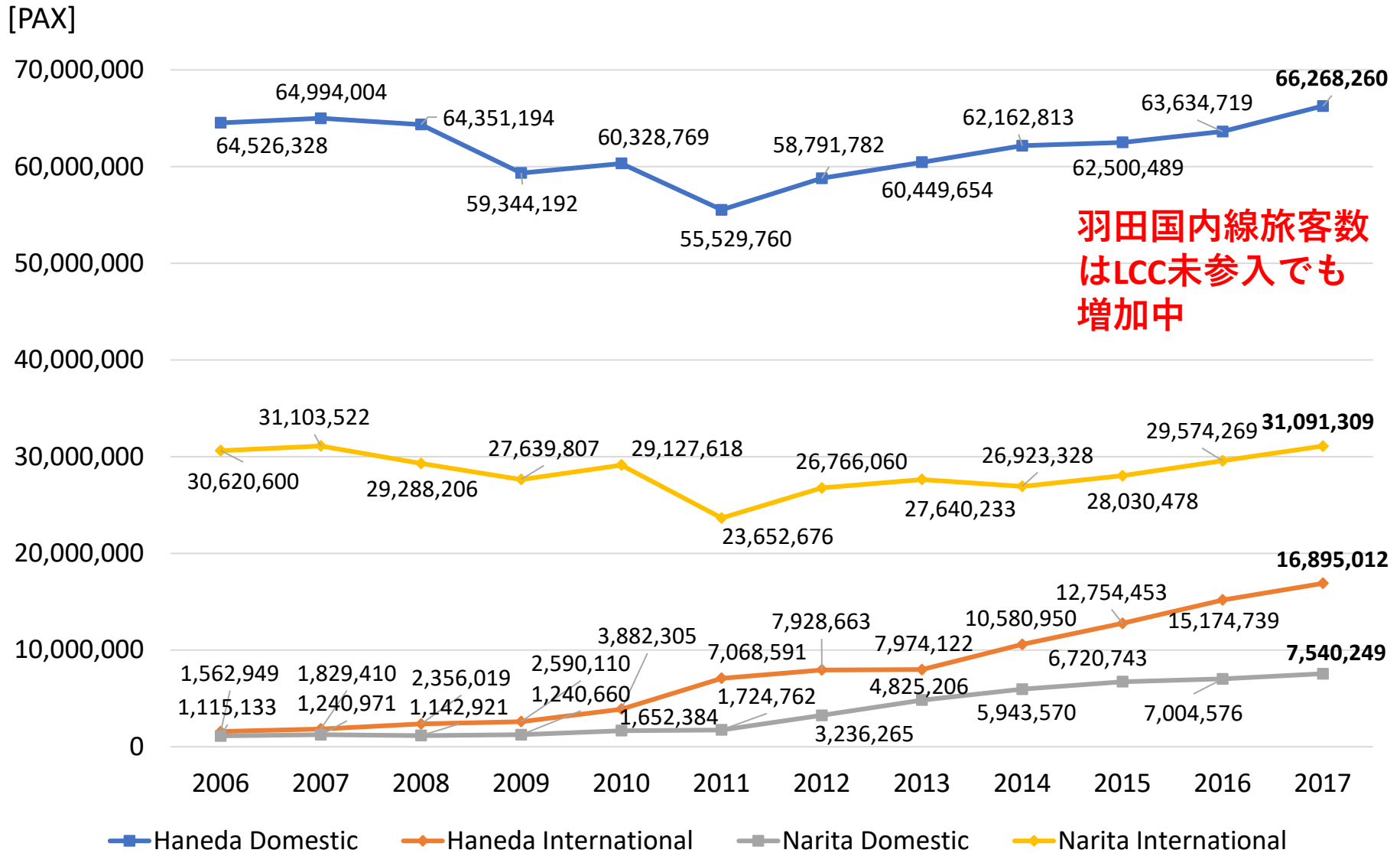
- より地方航空ネットワークの維持拡充に配慮し、訪日外国人旅行者の増加を図るため、地方枠（非幹線）とする。
- 評価項目及び配点方法について、今日的視点から見直し。

## 5. その他

- スロットオークションについては、発着枠の財産的位置付け等の課題があるため、諸外国や他産業の動向も参考にしつつ、引き続き検討。

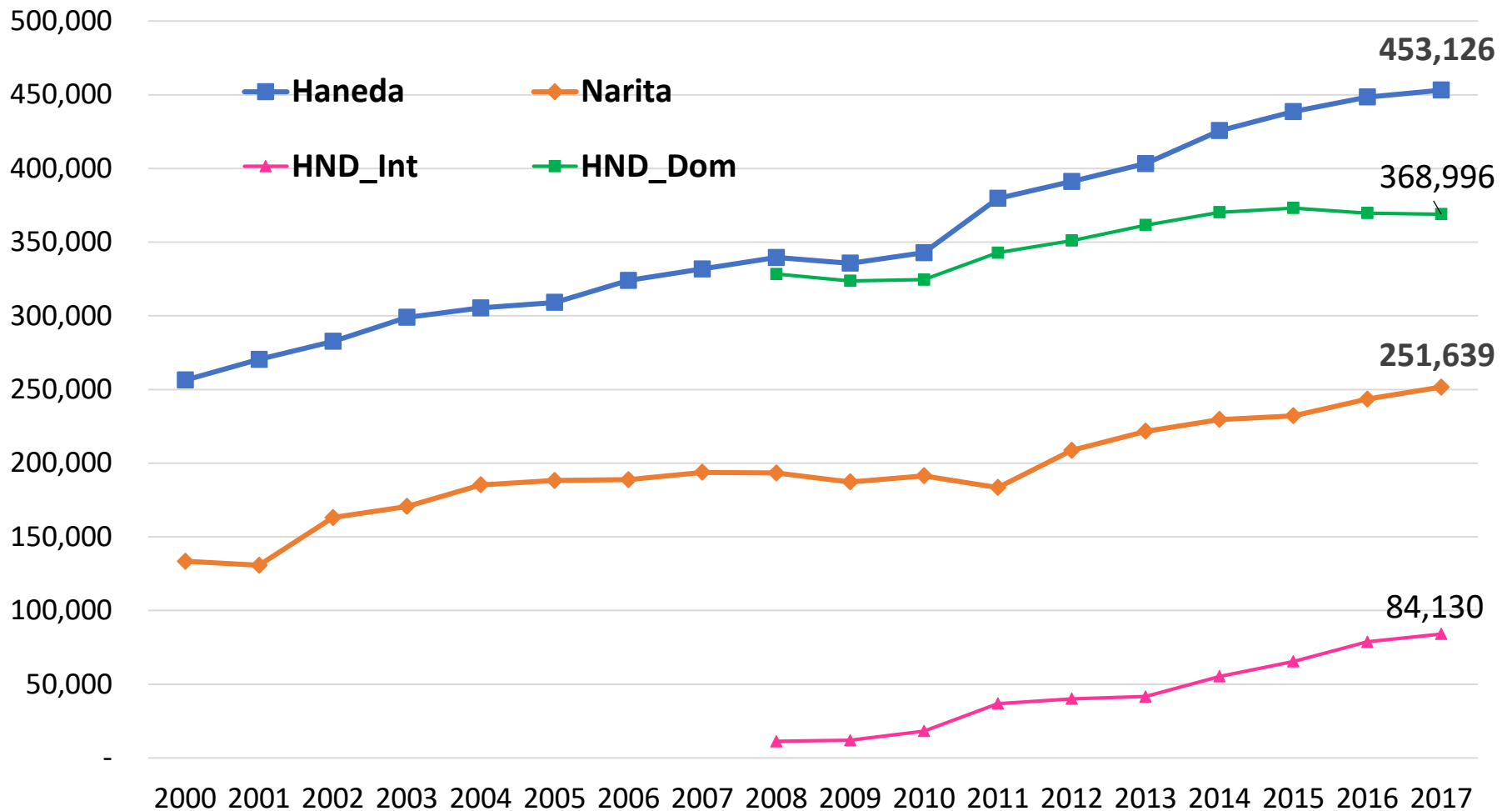
ただし、既存航空会社（羽田空港において配分を受けている発着枠数が3枠以上である航空会社）が一定割合以上の出資をしている場合、又は役員のパイプラインや重複などにより既存航空会社が一定割合以上の出資と同等程度関与していると認められる場合には、新規参入会社とはみなさないこととする。

# 首都圏 2 空港の旅客数推移



Source: made by speaker based on MLIT

# 首都圏 2 空港の発着回数



Note: Haneda accounts the double of landing movement.

# 成田空港の特性：際際トランジット

2005年

	乗継地点	旅客数			乗継旅客に占める割合
		(千人)	内訳		
			国際乗継	内国乗継	
1	直行便(北米乗継含む)	14,060			
2	成田	2,650	2,292	358	28.5%
3	台北(桃園)	1,010	928	82	10.9%
4	仁川	847	820	27	9.1%
5	香港	609	609	—	6.6%
6	フランクフルト	549	549	—	5.9%
7	関空	467	257	210	5.0%
8	ロンドンヒースロー	399	399	—	4.3%
9	シャルル・ド・ゴール	344	344	—	3.7%
10	シンガポール(チャンギ)	288	288	—	3.1%
11	ムンバイ	288	0	288	3.1%
12	北京	211	11	200	2.3%
13	中部	200	148	52	2.1%
14	アムステルダム	197	197	—	2.1%
15	ドバイ	187	187	—	2.0%
16	マンチェスター	128	128	—	1.4%
17	バンコク	106	95	11	1.1%
18	上海	85	8	78	0.9%
19	マニラ	77	9	68	0.8%
20	羽田	65	0	65	0.7%
	その他	577			6.2%

総計 23,345  
乗継合計 9,284

2010年

	乗継地点	旅客数			乗継旅客に占める割合
		(千人)	内訳		
			国際乗継	内国乗継	
1	直行便(北米乗継含む)	14,395			
2	成田	2,469	1,927	542	24.1%
3	仁川	1,394	1,362	32	13.6%
4	台北(桃園)	928	899	28	9.0%
5	香港	893	893	—	8.7%
6	フランクフルト	639	639	—	6.2%
7	ドバイ	580	580	—	5.6%
8	ロンドンヒースロー	442	442	—	4.3%
9	ドーハ	345	345	—	3.4%
10	グアム	271	271	—	2.6%
11	北京	263	50	213	2.6%
12	アブダビ	225	225	—	2.2%
13	ムンバイ	168	3	166	1.6%
14	シャルル・ド・ゴール	165	165	—	1.6%
15	シンガポール(チャンギ)	165	165	—	1.6%
16	アムステルダム	160	160	—	1.6%
17	デリー	135	16	119	1.3%
18	上海	131	34	97	1.3%
19	ブリュッセル	129	129	—	1.3%
20	中部	97	87	10	0.9%
	その他	667			6.5%

総計 24,660  
乗継合計 10,265

2015年

	乗継地点	旅客数			乗継旅客に占める割合	2010年比較
		(千人)	内訳			
			国際乗継	内国乗継		
1	直行便(北米乗継含む)	18,442				128.1%
2	成田	2,099	1,559	540	15.2%	85.0%
3	ドバイ	1,713	1,713	—	12.4%	295.3%
4	仁川	1,589	1,518	71	11.5%	114.0%
5	香港	1,210	1,210	—	8.8%	135.5%
6	台北(桃園)	1,059	1,037	22	7.7%	114.2%
7	北京	852	249	603	6.2%	323.7%
8	アブダビ	726	726	—	5.3%	323.3%
9	ドーハ	626	626	—	4.5%	181.5%
10	ロンドンヒースロー	546	546	—	4.0%	123.6%
11	フランクフルト	408	408	—	3.0%	63.8%
12	上海	369	141	228	2.7%	282.8%
13	羽田	309	122	188	2.2%	581.2%
14	広州	279	127	152	2.0%	1378.5%
15	デリー	262	5	257	1.9%	194.1%
16	ムンバイ	206	3	203	1.5%	122.3%
17	シャルル・ド・ゴール	160	160	—	1.2%	96.6%
18	マニラ	157	27	130	1.1%	180.0%
19	イスタンブール	139	139	—	1.0%	804.7%
20	シンガポール(チャンギ)	131	131	—	0.9%	79.1%
	その他	927			6.7%	

総計 32,208  
乗継合計 13,766

出典：Sabre に基づきNAA が集計

## ■図—1 米国＝アジア間におけるトランジット旅客数上位空港の推移

出所：花岡伸也，康書陽，宮本秀晴，角田昂哉：北東アジアのトランジット空港選択の実態とその要因，運輸政策研究，Vol.17，No.4，pp.25-31，2017.

## 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の間取りまとめをふまえた 今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに  
実現し得る主な技術的な方策

■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技  
大会以降の技術的な方策

羽田空港

- 【現状：約45万回】
- 滑走路処理能力の再検証
  - 滑走路運用・飛行経路の見直し
- ⇒ 年間+約4万回

(・滑走路の増設)

計 +約4万回 【1日約50便】

成田空港

- 【現状：約30万回】
- 管制機能の高度化
  - 高速離脱誘導路の整備
  - 夜間飛行制限の緩和
- ⇒ 年間+約4万回

- 既存滑走路の延長
  - 滑走路の増設
  - 夜間飛行制限の緩和
- ⇒ 年間+約16万回

計 +約4万回 【1日約50便】

合計 約83万回 (年間75万回+約8万回)  
【1日+約100便】

合計 約100万回 (年間約83万回+約16万回)  
【1日+約200便】



2020年3月29日より

羽田昼間時間帯国際線発着枠新規配分

[年間約3.9万回 = 1日50往復分]

アメリカ：24便

中国：8便

ロシア：4便

オーストラリア：4便

インド：2便

イタリア：2便

トルコ：2便

フィンランド：2便

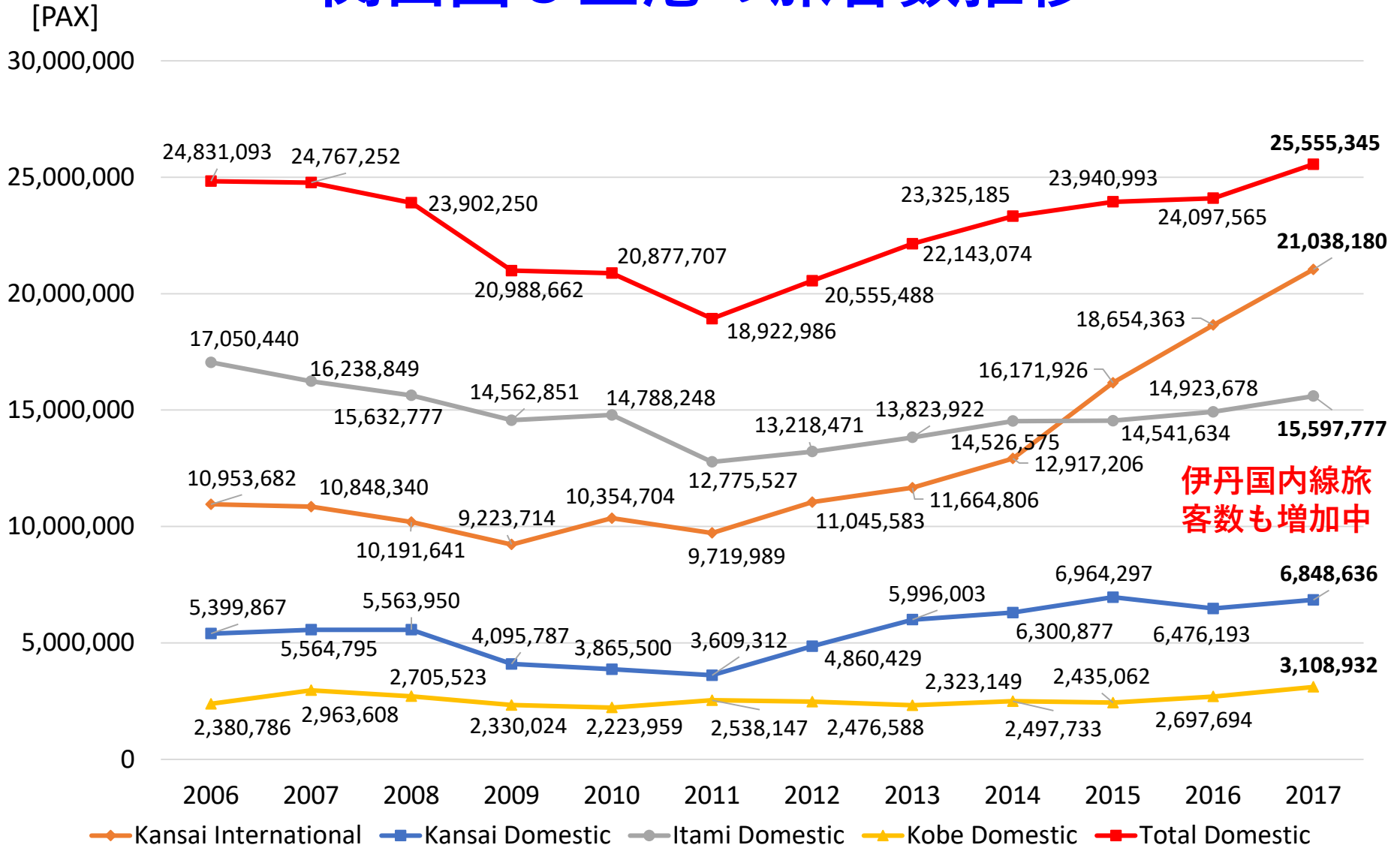
スカンジナビア：2便

## 成田空港に求められる戦略 【多様性強化】

1. 国際ネットワーク拡張  
ネットワークの多様性
2. LCC(国際・国内)強化  
エアラインの多様性

羽田シフトによる逆境は、  
戦略転換の好機

# 関西圏 3 空港の旅客数推移



Source: made by speaker based on MLIT

# 関西 3空港 便数

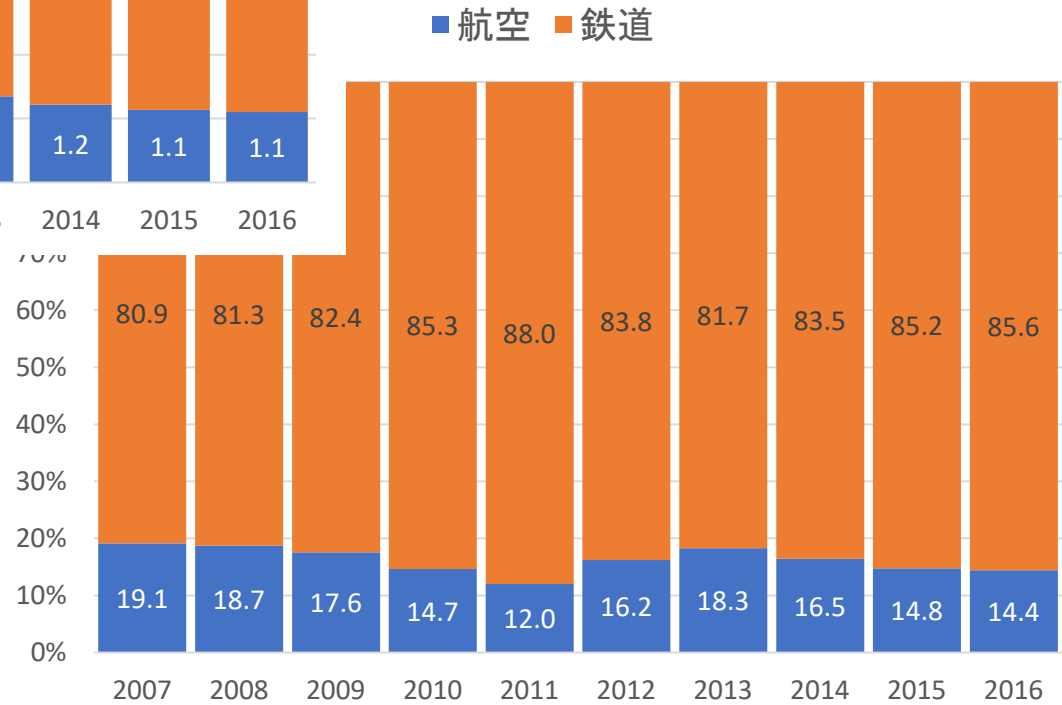
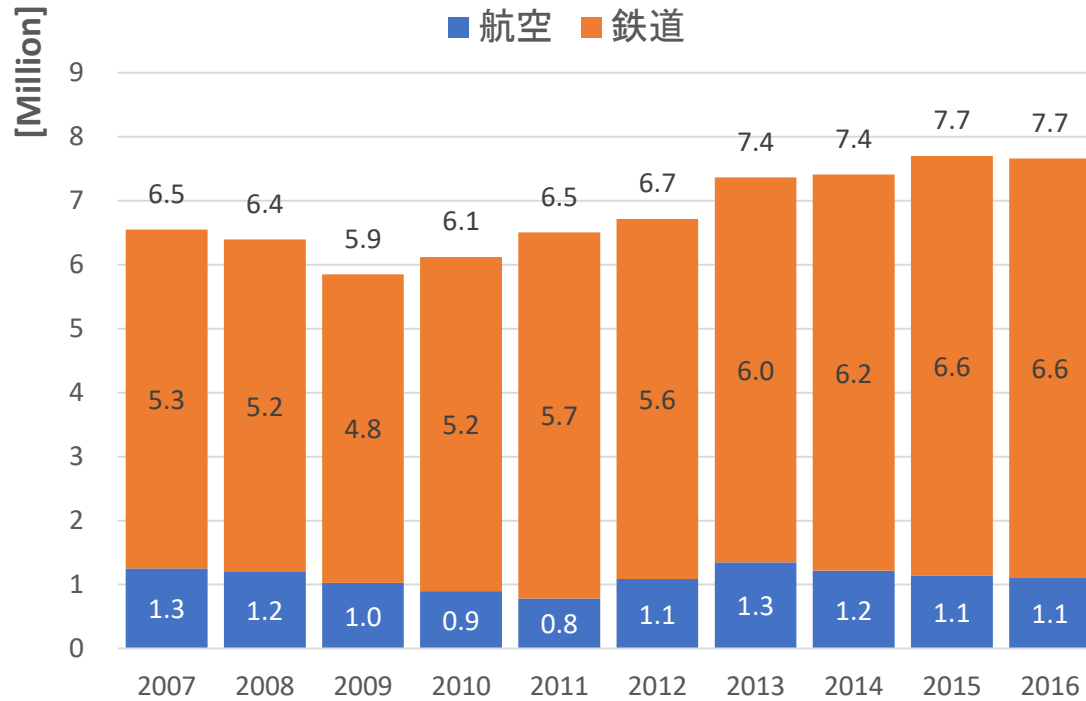
2019夏期

地域	都市	ITAMI								KIX								KÖBE								
		2018年 夏期 (実績)	2018年 冬期 (実績)	2019年夏期 (計画)						2018年 夏期 (実績)	2018年 冬期 (実績)	2019年夏期 (計画)						2018年 夏期 (実績)	2018年 冬期 (実績)	2019年夏期 (計画)						
				計	JAL	JAC	JAL	ANA	ANA			計	JAL	JTA	JAL	JAL	ANA			ANA	計	JAL	JTA	JAL	JAL	
北海道	札幌 (増)	10	10	10	4	6			15	15	13	3	4		4	2		6	6	6	1	3		2		
	女満別								1																	
	釧路								1	1	1				1											
	函館	2	2	2	1	1																				
東北 信越	青森	6	6	6	3	3																				
	三沢	1	1	1	1																					
	秋田	6	6	6	3	3																				
	花巻	4	4	4	4																					
	山形	3	3	3	3																					
	仙台	14	15	15	8	5	2		3	3	3				3			2	2	2		2				
	福島	4	4	4		2	2																			
	新潟	10	10	10	4	3	3		1	1	1				1											
関東	成田	4	4	4	2	2		6	7	6				2	4											
	羽田	30	30	30	15	15		13	13	13	3	5	5				9	9	9	2	7					
	茨城																2	2	2		2					
近畿	伯耆	2	2	2		2																				
	中国	1	1	1	1																					
四国	出雲	5	4	4	4																					
	松山	12	12	12	3	9		1	1	1				1												
	高知	6	6	6		6			1	1					1											
	九州	10	10	10	4	5	1		6	5	5		1		3	1										
九州	長崎	7	7	7	4	3		2	2	1				1			3	3	3		3					
	熊本	10	10	10	3	6		1	1	1					1											
	大分	7	7	7	3	3	1																			
	宮崎	11	11	11	5	6		2	2	2				2												
	鹿児島	13	13	13	7	6		2	3	3				3			2	2	2		2					
	鹿児島	1	1	1		1																				
	奄美大島	1	1	1	1			1	1	1						1										
	沖縄	那覇	5	5	5	2	3		14	13	14		3	4	4	3		6	5	6		3	3			
石垣								3	3	3		1	1	1												
宮古								2	1	1			1													
下地島																*										
1日あたり 便数	(実績)	185	185	-	-	-	-	-	73	73	-	-	-	-	-	-	30	29	-	-	-	-	-	-		
	(計画)	185	185	185	85	3	87	9	1	67	70	70	6	4	16	5	26	12	1	30	29	30	3	22	3	2
就航都市数		26	26	26	22	2	18	5	1	16	17	17	2	2	6	1	12	6	1	7	7	7	2	7	1	1

出所：関西  
エアポート  
株式会社

# 京阪神 - 福岡

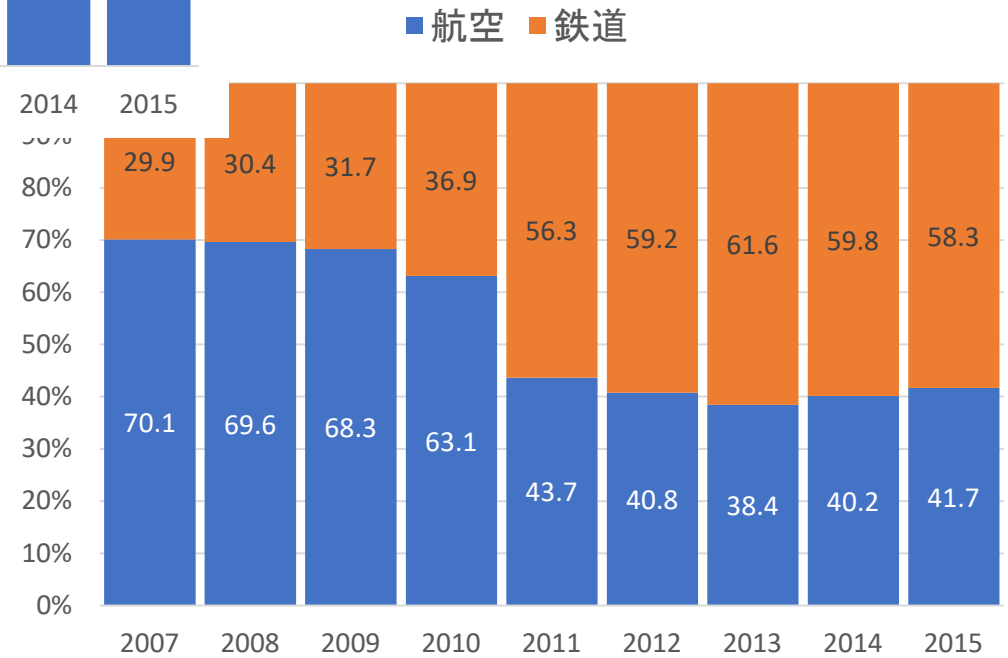
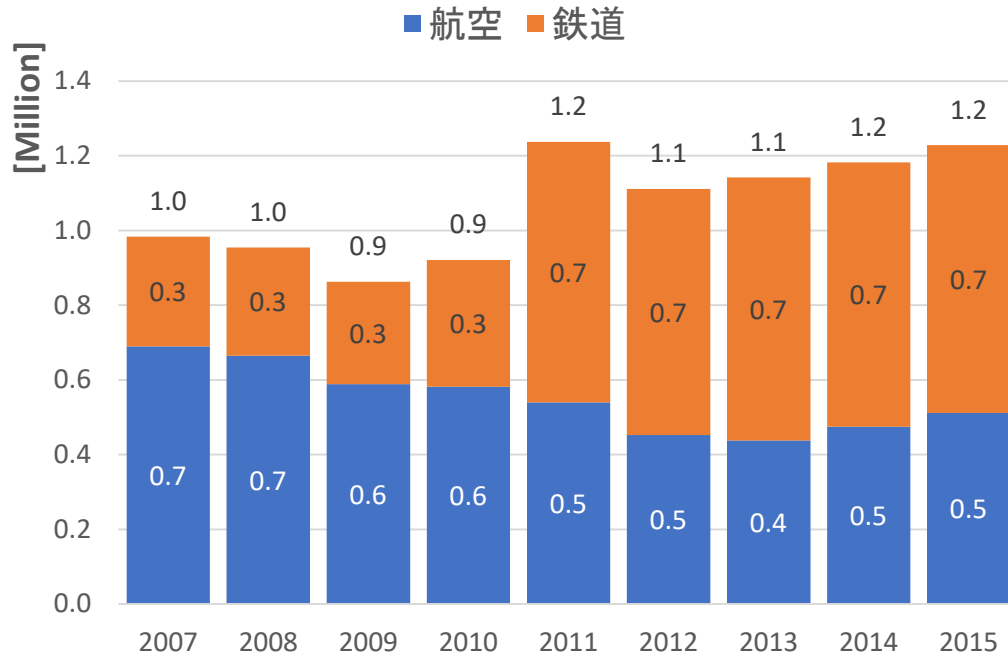
鉄道距離約550km



出所:国土交通省総合政策局「旅客地域流動調査」より作成

# 京阪神 - 熊本

鉄道距離約650km

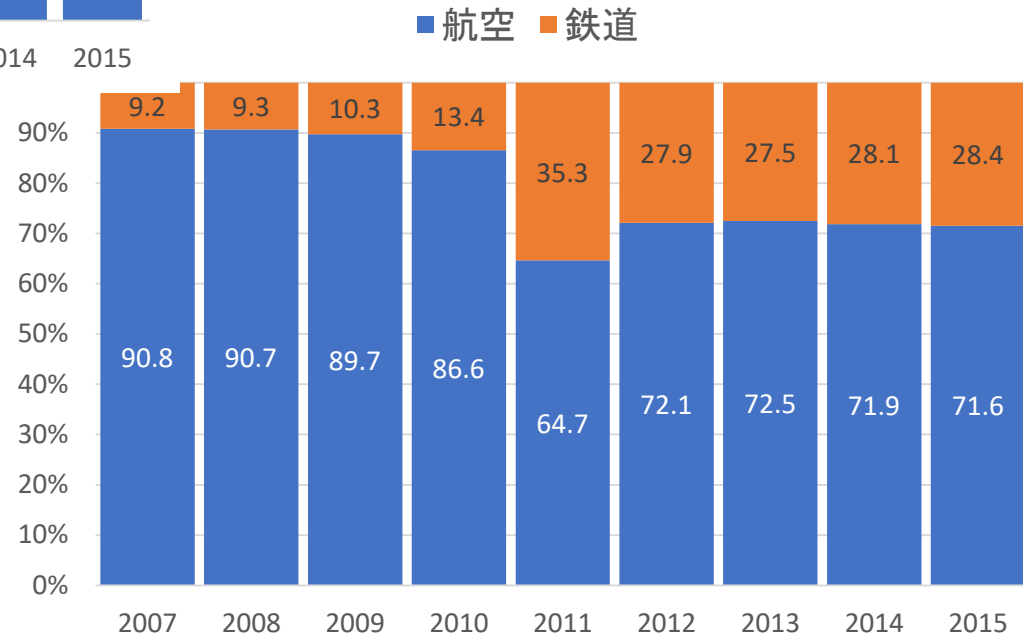
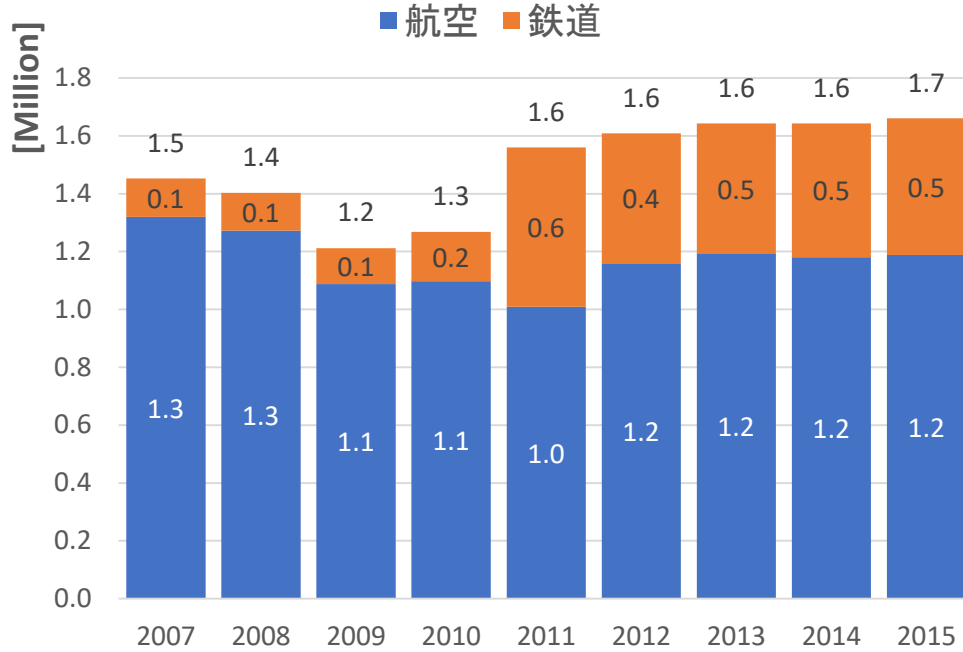


出所:国土交通省総合政策局「旅客地域流動調査」より作成



# 京阪神 - 鹿児島

鉄道距離約800km



出所:国土交通省総合政策局「旅客地域流動調査」より作成

# LCC国内線旅客数推移の論点

1. 国内航空需要の底上げはLCC参入効果だけではない。
2. LCC未参入の路線で需要が増加しているのはなぜか？
  - > 国内航空需要の根幹はビジネス目的
  - > 観光目的, VFR目的を十分に掘り起こしていない？
3. 複数空港都市間は路線間競争にも注目すべき。
 

東京（羽田/成田）-大阪（伊丹/関西/神戸）

羽田-伊丹, 羽田-関西, 羽田-神戸, 成田-伊丹, 成田-関西(LCC)

  - > 航空会社間競争が空港間競争に波及
  - > (広義の) カニバリゼーションは (おそらく) 起きている
4. 新幹線の影響。
  - > 京阪神-九州：
 

LCCは新幹線から航空へのシフトに貢献しているが需要純増は？

    - > 高速バスがライバル？ 自家用車の都市間需要は？
    - > モバイル空間統計の援用による都市間交通機関旅客数の推定。

## 質問 2

今後、国内市場でLCCのシェアが伸び続けると（広義の）  
カニバリゼーションが複数の路線で生じる可能性が高い。  
カニバリゼーションなしにLCC旅客を増加させるためには  
何をすればよいか？

低運賃が重要なのは当然として、それ以外に何が必要なの  
かご意見がございましたらぜひお願いします。