

第133回 運輸政策コロキウム

本邦LCCの現況と展望について

～国内線での展開と長中距離国際線への進出を含めて～

令和元年10月2日 運輸総合研究所 大会議室

講師——橋本安男 運輸総合研究所客員研究員

コメンテーター——花岡伸也 東京工業大学環境・社会理工学院教授

■講演の概要

1——本報告の背景と目的

LCC^{注1)}は、1980年代にそのビジネスモデルが米国サウスウエスト航空により確立されて以降、1990年アイルランドのライアンエアによって導入され、よりビジネスモデルが深化された上で、欧州で拡大した。アジアでは、1996年セブパシフィック航空（比）がLCCとして運航開始し、その後2000年ライオン・エア（インドネシア）、2001年のエアアジア（マレーシア）運航開始により、広く展開されたが、我が国への波及は比較的遅かった。

しかし、2009年以降国のLCC奨励政策を背景に、本邦でも本格LCCが2012年から参入を開始し、国内線/国際線で徐々に路線を拡大しつつある。特に国際線では2020年から世界的にも未だ試行的段階にあるLCCによる長中距離国際路線への進出が計画されている。一方、国内線においては、当初こそ高い伸び

率で拡大したものの、2015年以降は旅客数シェアで9～10%で伸び悩み、欧米の30～40%に遠く及ばず、国の交通基本計画の目標値である14%（@2020年）の達成も難しい状況にある。（図—1）

本コロキウムでは、今後の本邦LCCの長中距離国際路線への進出の可能性、国内でのLCCシェアが低いことの要因分析を含め、本邦LCCの現況と展望、更なる奨励政策の可能性等について考察した結果について報告する。

2——LCCによる長距離国際線（LHLC^{注2)}と本邦LCC

2.1 LHLCへの懐疑論

既往研究等では、LCCの長距離路線運航に対して少なからず懐疑的見解が存在する。大別して2つの懐疑論があり、1つはコスト面の懐疑論である。長距離路線になればなるほど、燃料費が路線コストの多くを占めるため、LCCに不利になる、あるいはLCCでの機材/乗員の

生産性の高さが長距離路線では効かなくなるというものである。2つ目は、収入面での懐疑論であり、特にFSC^{注3)}のビジネスクラス等の高収益に対抗するのは困難というものである。

2.2 新型ナローボディ機によるLHLCと本邦LCC

航空機開発の進展に伴い、従来中長距離国際線には不向きだったナローボディ機（狭胴機/単通路機）でも、大西洋線や東南アジア線のような中長距離国際線で運航可能となってきている。すなわち、A320neoやB737MAXでは、新型高効率エンジンへの換装と空力的改善で約1,000kmの航続性能向上がなされている。我が国地方空港の国際線は、小需要規模のため、殆どすべてがナローボディ機によるものであり、新型ナローボディ機の登場は、従来届かなかった東南アジア路線新設の可能性を拓ける。

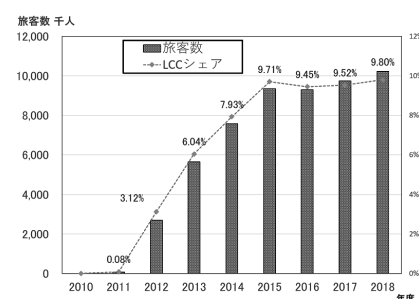
ピーチ・アビエーション（以下ピーチ）とジェットスター・ジャパン（以下ジェットスターJ）は、2020年以降ナローボディ機



講師：橋本安男



コメンテーター：花岡伸也



出典：「航空輸送サービスに係る情報公開」資料

■図—1 LCC国内線 旅客数/シェア推移

で最も航続性能の高いA321LR（ロングレンジ/最大航続距離 約7,400km）を各々、4機、2機導入し、特にピーチは、当初から東南アジア路線に投入予定である。地方空港発着も含め、中距離LHLC路線の展開が予想される。

さらに、エアバス社は、A321LRよりさらに航続性能を向上したA321XLR（エクストラ・ロング・レンジ）を、今年6月にローンチした。8,700kmというナローボディでは空前の航続距離を実現する。2023年以降完成となるが、LCC、FSCから多くの発注がなされている。我が国からはオーストラリアまで視野に入る。

2.3 ワイドボディ機によるLHLC長距離国際線と本邦LCC

太平洋線、欧州線と言った長距離国際線では、ナローボディ機では届かず、ワイドボディ機の独壇上となる。一方で、長距離になればなるほど、前述のLHLCへの懐疑的見解が強まる。事実、最近ルフトハンザ航空が、子会社LCCユーロウィングスでの長距離国際線を撤退させたりしている。

このため、本研究では、『LCCは、10,000km級の長距離国際路線においても、FSCに対して相当量のコスト優位性を維持し得る』との仮説を立て、運航コストの指標であるユニット・コスト^{注4)}を用いて、FSC/

LCC間のコスト上の比較検証を行った。

前提として、FSCとLCCが共に、B787-8（FSC：219席LCC：329席）で、成田空港を起点にホノルル、ロサンゼルス、ニューヨークを運航した場合のコストを、MITのデータ¹⁾等を使用し算出した。算出された各路線のユニット・コストを、内挿・外挿し散布図としたものが図—2である。

FSCとLCCとのユニット・コストの差は、距離の増加につれて縮減するものの、9,000海里（約17,000km）のような超長距離でも大きな差が維持されている。すなわち、長距離でも十分コストの優位性が保たれることが、確認された。

並行して需要推計モデルを用いてLCCの需要獲得可能性について分析し、両者をあわせて下記の結論が導かれた。

①10,000km級の長距離路線においても、LCCの低運賃の源泉である席当たりコスト優位性は確保され得る。

②新規誘発需要を一定程度獲得し必要な旅客需要を確保し、また、高イールドのビジネスクラスがない中、必要な旅客収入を確保できるかが成否の鍵。

一方で、上記で算出した成田—ホノルル/ロサンゼルス/ニューヨークでのLCCの運航コストに粗利益を加えて提供運賃を逆算し、現在FSCが販売する最低運賃をネット上で求め、比較分析した結果では、多くの場合でLCCの事業性が

成立する可能性が示された。

2020年からは、本邦LCC ZIPエアが将来の欧米路線を目指してB787で運航を開始する予定である。

3——本邦LCCの国内線旅客シェアに係る研究

ここでは、国内線航空旅客数の推移の分析を主としつつ、本邦LCCの国内線、国際線の運航状況、新幹線との競合等いくつかの観点から分析を行っている。

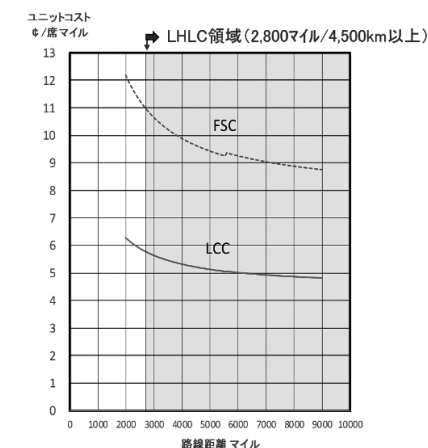
3.1 国内線航空旅客数の推移の分析

2000年代以降国内線航空旅客数は増加し2006年にピークを迎え、その後リーマンショック等で急減した。東日本大震災のあった2011年に底を打ち、翌年からLCC参入もあり、V字回復し、今では2006年を超え1億人以上となっている。そこで、本研究では、かつてのピークである2006年から2017年までの長いレンジでLCC参入後の国内線旅客数の推移を分析している。（既往研究等^{2) 3)}では、2010年から2013年のレンジ）

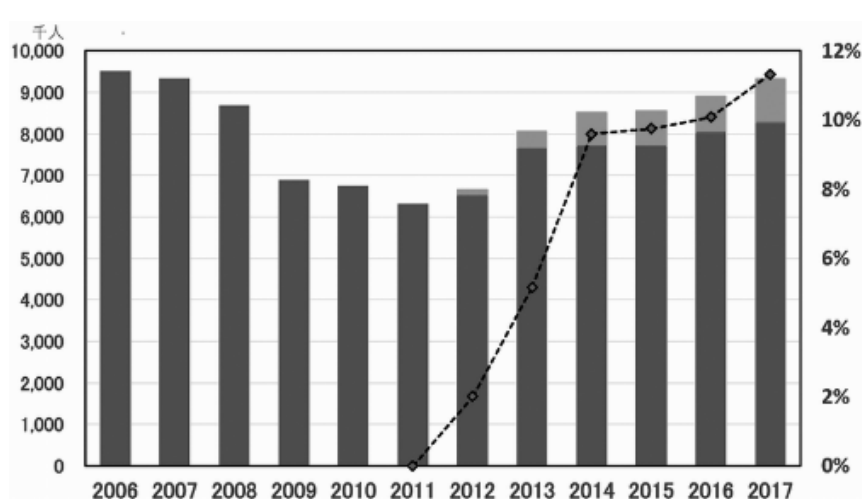
以下に、各ODでの国内線旅客数の推移を、首都圏路線、関西路線に分けて示す。

1) 首都圏路線（成田/羽田離発着路線）での国内線旅客数推移

東京—大阪間のOD路線（羽田/成田



■図—2 路線距離とFSC/LCCのユニットコスト比較（散布図）



出典：「航空輸送サービスに係る情報公開」資料

■図—3 東京—大阪OD（羽田/成田—伊丹/関西/神戸）旅客数とLCCシェア推移

から伊丹/関西(神戸)では、LCCが参入後、航空需要がV字回復し、かつてのピークである06年レベルを凌駕している。(図—3) FSCも増加傾向にあり、LCCシェア自体は9.3%に止まっている。

上記の他に、東京—札幌/沖縄/福岡/松山/高松/広島/大分/佐賀/熊本/鹿児島各ODについて同様の検証を行ったが、まとめると下記の通りとなる。

- ①多くの路線でLCCの参入後旅客需要が増加し、かつてのピーク06年旅客数レベルを超え更新
- ②LCCの旅客シェアは加重平均10.6%注と小さい。
- ③LCC参入後もFSC等注は比較的堅調で、旅客数を維持または増加の場合が多い。多くの路線で、大手航空等単

独で、06年の旅客数レベル超え、ないし回復。

2) 関西圏路線(関西/伊丹/神戸離発着路線)での国内線旅客数推移

大阪—札幌のOD間航空旅客需要は、LCCが参入後急増しV字回復して、かつてのピーク06年レベルを凌駕している。LCCのシェアは、30.6%と大きい。

大阪—福岡のOD間航空旅客需要は、LCCが参入後12年に急増し一旦V字回復したが、その後顕著な減少傾向に転じている。しかしながら、LCCシェアは42.7%と大きく、FSCの落ちこみが目立つ。これらは、明らかに新幹線との競合の結果である。(図—4)

上記の他に、大阪—仙台/松山/長崎/宮崎/鹿児島/沖縄/石垣各ODについ

て同様の検証を行ったが、まとめると下記の通りとなる。

- ①航空旅客の全体需要は、多くのOD路線でLCC参入後、顕著な増加
- ②新幹線との競合度合の弱い札幌、沖縄、仙台線では、顕著に全体需要が増加し、06年レベル超え
- ③新幹線との競合があるOD路線では、LCC参入直後には大きな増加。しかし、その後はJRの対応により減少傾向が多い。
- ④LCC旅客シェアは平均で25.4%と、非常に大きい。一方、FSCでの旅客数増加は少ない。

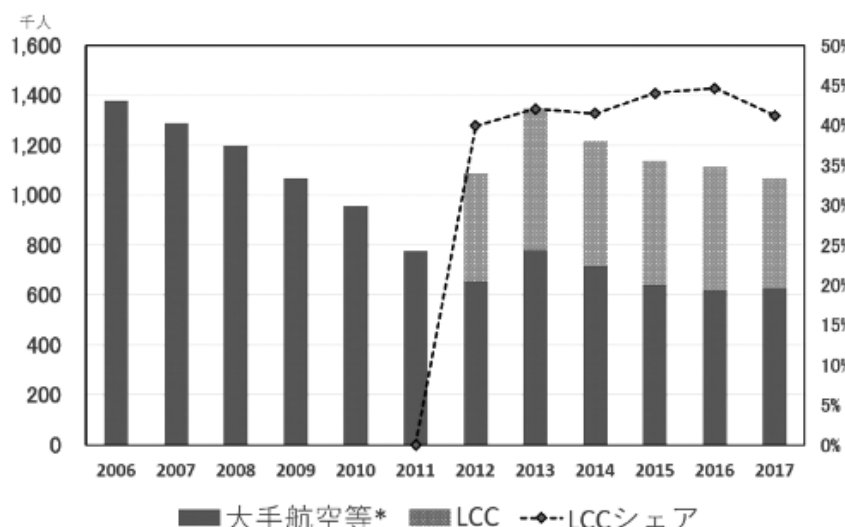
3.2 新幹線との競合に係る分析

前述のように、大阪—福岡OD間では、新幹線との競合が見られた。

JR西日本のデータ⁴⁾に基づく当該OD間の新幹線に対する航空の旅客シェアは、図—5に示す通りであり、この一連の航空シェアの挙動は、大阪—福岡OD間の航空旅客需要のそれと酷似している。元々航空シェアは低落傾向にあった中、2011年3月の九州新幹線相互運行でさらに低落する。ところが、2012年にLCCが参入すると急激に航空のシェアがV字回復し2013年まで急増する。その後、2014年からは航空シェアの低落傾向が再開し、FSCシェアが縮小している。これは、LCC参入後、旅客が航空に流れた事態にJR西日本が危機感を持ち「スーパー早得きっぷ」などの低運賃キャンペーンに打って出たためであった。

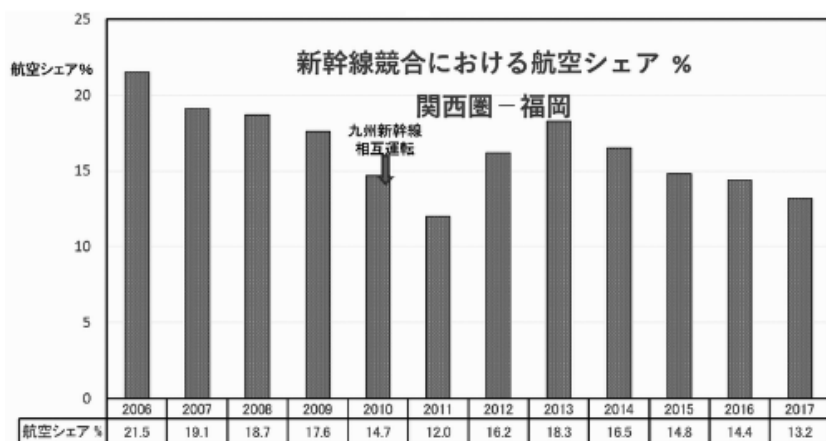
上記とまったく同様の推移は、九州新幹線との競合路線である大阪—鹿児島OD間旅客需要でも観察される。

LCCが山陽・九州新幹線との健全な競合状態を作り、一部新幹線の運賃の低廉化を実現している。日々進化する新幹線との競合において航空シェアを維持する上で、LCCの存在意義は極めて高い。



出典：航空輸送統計年報/航空輸送サービスに係る情報公開資料

■図—4 大阪—福岡(伊丹/関西—福岡) 旅客数とLCCシェア推移



■図—5 関西—福岡OD 新幹線競合における航空シェア

3.3 本邦LCCの国際線への展開に係る分析

本研究では、本邦LCCが国際線を如何に展開したかについても分析している。本邦LCCは積極的に国際線の拡充を図っており、国内線に対する国際線の旅客数比率は増加し17年度には約30%にまで達している。(図一6) すなわち、国内線より国際線の拡大を優先している。旺盛なインバウンド需要に呼応したものであるが、国内線拡大の抑制につながったことは否めない。

一方で、LCCにとって国際線運航は大きなモチベーションとなる。国内では運航できない深夜帯に運航することは、LCCビジネスモデルの要諦である機材の稼働率向上に直結する。

3.4 定期航空のイールド^{注5)}にLCCが与えた影響に係る分析

LCCでは、イールドが非常に安くFSCの5割以下となる。航空市場にFSCとLCCが並存した場合に、FSCのイールドの変化の有無を検証するため、FSC7社、LCC4社のイールドの加重平均値の推移をプロットした。(図一7)

LCCの旅客シェアは未だ10%程度にしか過ぎないものの、FSCの平均イールドは、LCCの参入前に比べ、1円強下がっていると見られる。LCC参入が、定期航空のイールドを低減する一定の効果を有すると考えられる。

3.5 LCC国内線シェアに係るまとめ

1) LCC国内線旅客シェアが低い要因

首都圏でのLCC旅客シェアが、関西圏の25.6%に比べ、10.6%と低い水準にあることが、全体の旅客シェアを抑制する現象面での要因となっている。仮に、首都圏でのシェアが20%であれば、2017年LCC旅客シェアは13.6%に達していた。

規模拡大にもかかわらず、LCC国内線旅客シェアが伸び悩んだ要因には、本邦LCCが国内線より国際線の拡大を優先して来たことがある。また、絶対的に座席供給量が少ないことが、低いシェアの根源にある。

2) 首都圏と関西圏とのLCCシェアの顕著な差異について

第一に、首都圏と関西圏とのOD間旅客数規模の違いがある。このため、LCCの全体供給量が未だ少ない中で、相対的に首都圏では存在が薄くなる。二つ目には、セカンダリー空港としての成田空港と関西空港の利便性の差があり得る。また、東京と大阪とで利用者のFSC/LCC選好性に差があることも考えられる。

3) LCC参入が国内旅客輸送に与えた影響/社会にもたらした効果

- ①国内航空需要を刺激しV字回復させ、新規需要を含め需要拡大する上で一助
- ②LCC参入の影響でFSCのイールドが1円程度低下
- ③山陽・九州新幹線との健全な競合を

喚起し、一部新幹線の運賃の低廉化を実現⇒新幹線との競合で航空シェアを維持する上でLCCの存在は極めて大きい。

3.6 LCC国内線の展望と航空政策上の奨励策の可能性

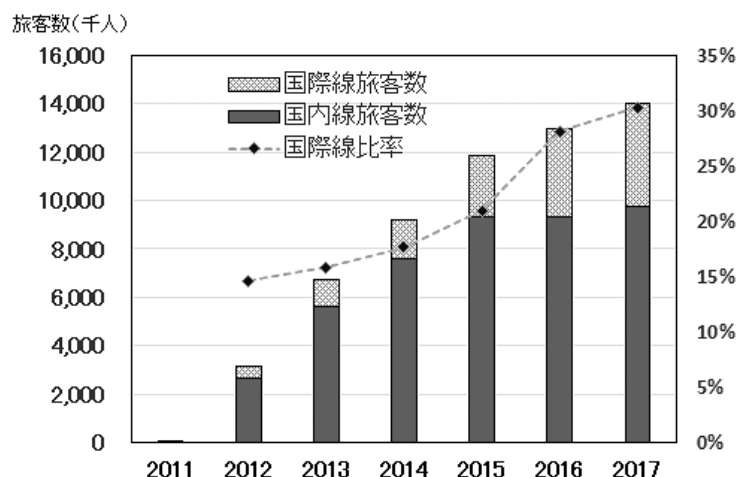
成田空港では多くの機能強化が実施されつつあり、利便性改善に伴うLCCの利用増が予測される。さらに、ここ数年でLCCの企業規模が拡大し、航空機数増^{注6)}と各機材での増席により座席供給量が約4割拡大することで、LCCシェアの自律的拡大が予想される。

一方、本邦LCCの座席供給量の拡大を、より国内線に取り込もうとする場合の航空政策上の施策としては下記が上げられる。

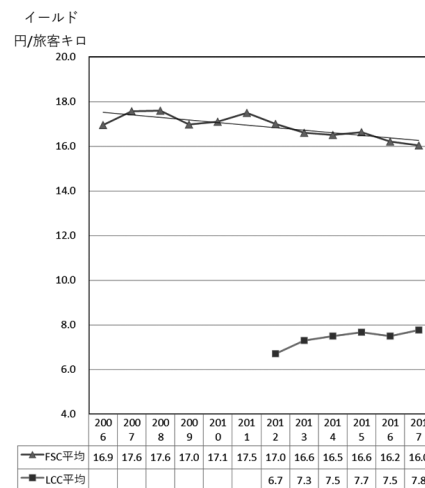
- ①本邦LCCの羽田空港国内線運航の許容例:1便/3便ルール^{注7)}対象路線でグループ内LCC運航を許容⇒地方路線活性化に寄与
- ②「訪日誘客支援空港に対する支援政策」の適用範囲に新規国内路線も追加⇒訪日旅客の国内移動と地方路線活性化に寄与
- ③2013年着陸料引き下げ(機体重量100トン以下)の更なる拡充

参考文献

- 1) MIT ICAT (航空輸送国際センター) 米国航空会社データ集 <http://icat.mit.edu>



■図一6 本邦LCCの国際・国内旅客数対比



■図一7 国内線イールド平均の推移 大手航空会社等 Vs LCC

- 2) 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
 3) 国土交通省 平成28年度 政策レビュー結果（評価書）LCCの事業展開の促進
 4) JR西日本Fact Sheet 2018

注

- 注1) LCC：ローコスト・キャリア=格安航空会社
 注2) LHLC：ロングホール・ローコスト LCCによる長距離国際線運航。ただし、世界的に絶対的な定義はなく、本研究では、LCCによる4,500km以上の国際定期路線をLHLCと定義。
 注3) FSC：フルサービス・キャリア=大手航空会社
 注4) 航空業界における単位当たりコストの指標。1座席を1km運ぶのにかかる費用。
 注5) 旅客1名、km当たりの旅客収入
 注6) ビーチは22年度までに41機から55機に、ジェットスターは23年度までに25機から35機に増機
 注7) 羽田空港発着の小需要地方路線を維持するため、特定の路線撤退に制約を定めるルール

■コメントの概要

1999年に運輸政策研究所（当時）の研究員になって以来、ちょうど20年になります。最後にコロキウムで発表したのは2004年だったので15年ぶりにこの場に立つことになります。今回、コメンテータとして、このような機会をいただき感謝しております。

1——ご発表に対するコメント

先ほど講師のお話にもあったように、2014年に国土交通政策研究所がLCC参入後の初期効果を分析しており、FSCからLCCへの需要転換が見られるとしている。また、私も、2015年にANA総研の『ていくおふ』に「LCCの本質と国内LCCの将来」を寄稿し、欧米とアジアのLCCを対比しながら、ビジネスモデルや状況分析をまとめている。しかし、その時点のLCCによるインパクトはまだ初期段階であり、需要効果については少なくともあと3年前後経過してから判断する必要がある、とも述べている。その意味で、本日ご発表頂いた内容は2018年のデータを踏まえたもので、LCCの効果を見るタイミングとしては非常に良い。また、今回のご講演が、国内線のLCC旅客

数推移を対象としたことも貴重な成果である。

以下、20年以上の航空に関する研究の経験や羽田空港発着枠配分基準検討小委員会等の委員会に参加した経験なども踏まえつつ、コメントをしたい。

2——LCCの中長距離国際線に係る論点

日本で中長距離LCCが成長可能な市場は限定的と思っている。先ほどの『ていくおふ』では、LCCのビジネスモデルを詳述し、コストをどのように削減しているのか言及した。エアラインが常に重視しているのは航空機の稼働率である。短距離でいかに稼働率を上げるか、つまり航空機を飛ばさないと稼げないので、いかに低費用かつ高頻度で飛ばして、座席を埋めるかが大切であり、それがLCCの特徴である。そもそも長距離線は飛んでいる時間が長いので、FSCでも機材稼働率は高い。長距離という時点で、LCCが有利に立てる要素が少ない。

今回、費用を計算して頂いたが、どの市場で成長可能なのか。既に、エアアジアX、ジェットスターや、スクートなどが参入している東南アジアは厳しいので、果たしてどのような市場で展開していくのかについてお答え頂きたい。

3——LCCの国内線旅客数推移の論点

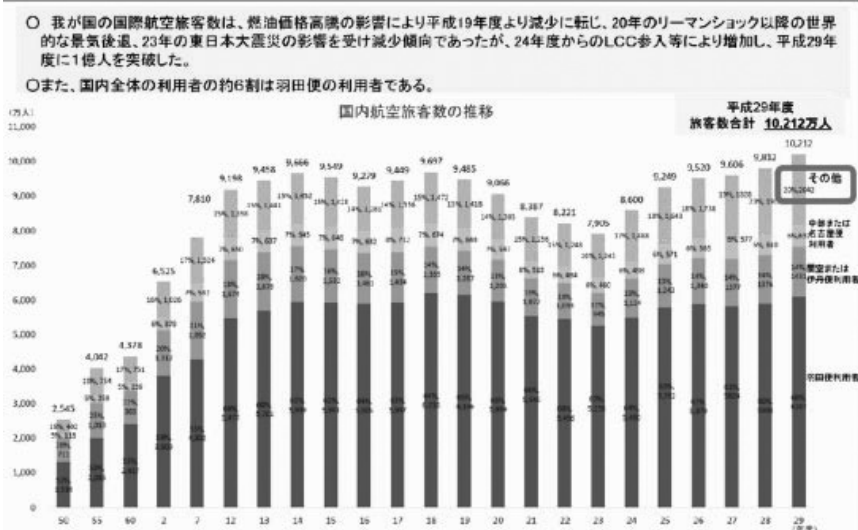
1) 羽田とLCCシェア等について

図—8は、国土交通省が作成した国内航空旅客数推移を示したグラフで、「羽田」「伊丹関西」「中部名古屋」「その他」のカテゴリーで内訳が区分されている。これらの中で、「その他」が最も伸びているのはLCCの登場によるもので、間違いなく大きな貢献である。一方、「羽田」に着目すると、かつてはもっとシェアが高かったが、2017年に丁度60%になっている。そこでLCC国内シェア14%という目標をどのようにして達成できるのか、簡単な計算でシミュレーションしてみる。羽田でLCCは0%なので、羽田以外の40%のうちの何%を占めれば、国内シェア14%を達成できるかということになる。計算すると羽田以外の35%を占めないと国内全体で14%は達成できない。仮に目標値を外国並みに20%とすれば、羽田以外の50%のシェアが必要で事実上難しい。羽田にLCCが入らない限りはほぼ実現は無理なので、シェアにそれほどこだわらず、LCCの参入がどういう効果をもたらしたかという面をむしろ見ていった方が良いと思っている。

講師からは羽田でLCCのために発着枠を一部開放すればという話が出てい

我が国の国内航空旅客輸送の動向

国土交通省



■図—8 国内航空旅客数の推移

たが、実は参入できる。私が委員を務めた羽田空港の発着枠配分基準検討小委員会の最新の報告書で、新規参入枠3枠が認められ、新規会社であればLCCも含め優先的に参入できる。ただし、既に羽田に3枠以上持っている既存航空会社と資本関係にある会社は除かれる。したがって、ピーチやジェットスターJは参入できないが、エアアジアJ、春秋日本は、資格上は参入可能である。

2) LCC未参入の路線で需要が増加しているのはなぜか？

首都圏2空港の旅客数の推移を見ると、羽田の国内線は、12年以降、継続的に増えている。今、国内線が増えているのはLCCのお陰だと言いつつ、実は羽田路線はLCC無しでも旅客需要が増えている。しかも、15～17年に国内線の発着回数はまったく増えていないのに、需要は増えている。これは何を意味するかというと、搭乗率の上昇に他ならない。今後羽田の国内線枠は増えないので、国内線の搭乗率は高い状態が続くであろう。

なぜ、LCC未参入路線で増えているのかと言えば、羽田、伊丹のように日本の国内航空需要はビジネス需要で支えられているのが主たる理由と考えられる。これを逆の視点から見ると、観光とVFR（友人・家族訪問）という航空需要の三大目的の残る2つを十分に掘り起こし切れていないのではないのかという疑問が生じる。この2つの旅行目的をLCCがどれだけ発掘するか、それがLCCの大きな役割だと考える。

本日のテーマから若干外れるが、羽田の国際線は、2010年に4本目の滑走路を供用して以降定期便が顕著に増え、既に旅客数は成田の半分以上を超えている。来年さらに50便増えるので、この差はさらに縮まる。

また、成田空港のデータを見ると、「国際乗り継ぎ旅客」は長らく低落傾向にあるが、2010年以降に羽田が国際化した

ことでさらに減った。また、仁川空港との競争激化、北京新空港開港に伴う北京国際線の増加等で、「国際乗り継ぎ」は厳しくなるばかりで、成田は戦略転換が必要である。日本の魅力を中国、韓国以外の様々な国へアピールしていけば、ネットワークの多様性が維持でき成田空港の優位性になる。さらに、LCCを国内線、国際線ともに強化して、FSCもLCCも多くの路線を持つ、世界的にもある種稀有な空港を目指して欲しい。

成田にとって、羽田シフトは逆境ではあるが、むしろ戦略転換の好機と捉えるべきである。

3) 複数空港都市間は路線間競争にも注目すべき

今回、東京一大阪間を全部まとめてデータを見せて頂いたが、このOD間には5つの路線がある。従って、FSCとLCCのシェア争いというだけではなく、空港間競争でもある。羽田と成田の競争でもあり、大阪は同じ会社が運営しているものの複数空港間の競争になるので、そういった分析もできれば頂きたい。

おそらくカニバリゼーションは起きているであろうが、FSCとLCCでデータをままとめると見えてこないのが、路線別、エアライン別に見ていく必要がある。そこで、二つ目の質問として、カニバリゼーションについてお聞きしたい。今後、国内市場でLCCのシェアが伸び続けると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のか？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あれば伺いたい。

4) 新幹線の影響

国土交通省の「旅客地域流動調査」のデータで、京阪神から福岡/熊本/鹿児島島の航空と鉄道の旅客数/シェアの推移をじっくり見ると、新幹線から航空へのシフトにLCCが貢献している面もあるが、航空の旅客数自体はそれほど増えていない。つまり、あまり新規需要を掘り起

こしているようには見えず、需要の純増に貢献しているかどうかは未だ分からない。前述のように、観光目的、VFR目的の需要を航空が未だ掘り起こし切れていないのではないのかという話につながる。

加えて、高速バスや自家用車の都市間移動もライバルかもしれない。そこで、モバイル空間統計等、活用可能なビッグデータを使って都市間交通の機関別旅客数を推定することも、今後の研究テーマとして良いのではと考える。

4——コメントに対する橋本客員研究員の回答

1) LCC国際長距離線に市場はあるのか？

私は、市場はかなりあると考えている。今、JAL系のLCCで北米線/欧州線を目指すZIPエアという具体的なものがあるので、それを前提にお話する。例えばJAL本体は、欧州線では、4路線しか運航せず、後はアライアンスに頼っている。従って、一義的には、親会社とは別のアライアンスの航空会社が飛んでいるデスティネーションである。これは、かなり多い。例えば北米で言えばユナイテッド航空/デルタ航空が運航するデトロイト、デンバー、ミネアポリス、ポートランド、ラスベガス、アトランタがある。アトランタはかつてのJALの就航地だ。さらに、日系同士の競争を苦にしなければワシントン、ヒューストン、サンノゼと、北米はかなりある。

欧州も、コペンハーゲン、チューリッヒ、ウィーンなど、さらに日系との競争を苦にしなければミュンヘン、ミラノなどがある。欧米は、デスティネーションはかなりあり、むしろアジアの競争が厳しい。ただ長期的には市場が巨大化するインドが、私は目のつけどころだと思っている。

2) 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良いか？

質問の趣旨は、LCCによるカニバリゼーションなしに旅客数の純増、ということは要するにFSCが旅客を減らさない

ということである。FSCを減らさないでLCCも増える、それで全体需要が増えるということなので、これはむしろLCC単体の問題ではなくて、FSCも磨きをかけて魅力をアピールできるかという、その会社のグループ戦略の問題であると考ええる。例えば、業界が別ではあるが、昨年麒麟は、第3のビール「本麒麟」を出して大当たりして、しかし「一番搾り」の売り上げはしっかりと維持して、グループ全体のシェアを高めることが出来た。「一番搾り」を維持できたのは、リニューアルしてその魅力を十分PRし、その地盤をしっかりと固めた後に、「本麒麟」を出したからだ。やはり会社としてFSCとLCCの両方をグループ戦略として上手に展開することだと考える。

ところで、今回の研究では、大阪－仙台ODで航空会社別にカニバリゼーションの有無を分析した。ANAとピーチの間では、一見ANAが減って、カニバリゼーション発生のようにも見えるが、一方でJALも増えているので、断定には至っていない。

■質疑応答

Q カニバリゼーションの話がある一方で、コメンテータからは、旅客需要を伸ばしたのはLCCの効果だけではないというエビデンスと説明されているが、その辺は如何か？

A 橋本：もちろん、LCCの効果だけで旅客需要が伸びたわけではないのは事実で、そこは因果推論ができれば良く、今後の課題と捉えている。

花岡：エアラインの方とも話すことがあるが、エアラインが努力しているのか、景気がいいのか、そういう話までで、まだ私も明確な理由を把握できていない。

Q LCCの旅客の中でリピーターはどの位いるのか？リピーターを含め、これ

からのLCCは国内で伸びる余地があるのか？

A 橋本：JTB総研が、ほぼ毎年LCCに関するアンケート調査を行なっていて、数値は記憶していないが、特に関西は非常に多いという結果が出ている。リピーターもある一方で、LCC未経験者も多いので、国内はまだ増える余地があると思う。加えて、先ほどコメンテータからお話があったように、VFRとか個人の余暇の掘り起こしがさらになされて来ると全体に増えていくだろう。

Q ビジネスモデルが確立されていないLCC長距離路線に乗り出すというのは、これまでの国内線、国際線に限界を感じたからか？それと、これはFSC本体の一部を代行するというより、米国FSCのリージョナル航空のような役割か？

A 橋本：ピーチが行うアジアでのLCC中距離国際線は、今までの飛行時間4～5時間の国際線が7～8時間になったもので、これまでのビジネスモデルの延長上にある。一方、欧米線のようなLCC長距離国際線は、まだ試行的段階でチャレンジングなので、ZIPエアには是非頑張ってもらいたいと考える。

なお、米国FSCのリージョナル航空が運航しているのは短距離のフィーダー路線をFSCのブランドで担務しているもので、LHLCとは趣旨が異なる。

Q LCCを今後発展させようとする場合、羽田空港を使うのはハードルが高すぎ、成田空港と都心の鉄道アクセスのレベルアップがポイントと考えるが如何か？

A 花岡：LCCに限らず、成田空港からのアウトバウンドを増やすためにアクセスを良くするのは重要だ。成田空港にいかにも身近になってもらうかという

ことだと思う。一方で、来日する海外からのインバウンド旅客はそれほどアクセスを気にしない。したがって、ターゲットは日本人、とりわけ東京に住んでいる人達に対して、「成田に行きやすいよ」というメッセージをどれだけ出せるかだと思う。格安バスも好調で、おそらくLCC利用者の時間価値はそれほど高くなく、FSCの利用者と違うかもしれない。

Q 航空会社だけの努力というの、やはり限界があって、エアラインと空港のタッグというか、協力というのが今後シナジーを生み出す点で重要なではないか。そういった意味で、例えば今後LCCがさらに需要を伸ばしていく上でどういった空港の協力が必要になるか？

A 橋本：LCCとの関連でいえば、最近、中部空港で、感心したのは、LCCターミナルでトーイングカーなしで自走式LCCの機体が離発着できる点だ。こういう配慮は、まだ十分行き渡っていない、やはりLCCのビジネスモデルをよくエアポートが理解して、それに合わせていくという努力が必要だと思っている。

花岡：LCCターミナルを日本国内に3つも作ってしまったが、実は世界的な流れとしてLCCターミナルはあまり流行っていない。今はLCCのシェアが少ないから成立しているが、これからもしLCCが順調に成田、関空、中部で大きくシェアを伸ばしてきたら、LCCへの優遇をどこまで許すかという議論も生まれるかもしれない。

(とりまとめ：橋本安男)