



JTTRI
Japan Transport and Tourism Research Institute

Supported by  日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

長距離国際線におけるLCC(LHLC)の拡大 に係る研究

Research over the Expansion of Long-Haul
Low Cost(LHLC) Operations in International Routes

2018年11月21日

運輸総合研究所客員研究員 橋本安男
桜美林大学客員教授



JTTRI
Japan Transport and Tourism Research Institute

Supported by  日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

【本日の報告】

1. 研究の背景と目的
2. LHLC太平洋線におけるコスト分析
3. LHLC太平洋線における需要に係る考察
4. まとめ

用語の定義：ロングホール・ローコスト(LHLC)等について

■LCCによる長距離国際路線の運航を欧米では、ロングホール・ローコスト(LHLC)と呼称。(学術論文、航空当局、業界等)

■ただし統一的な定義はない。

◇飛行時間5時間以上の路線(Gudmundsson)

◇飛行時間6時間以上の路線(Morrell)

◇路線距離4,500km(2,430nm)以上(Anna.aero)

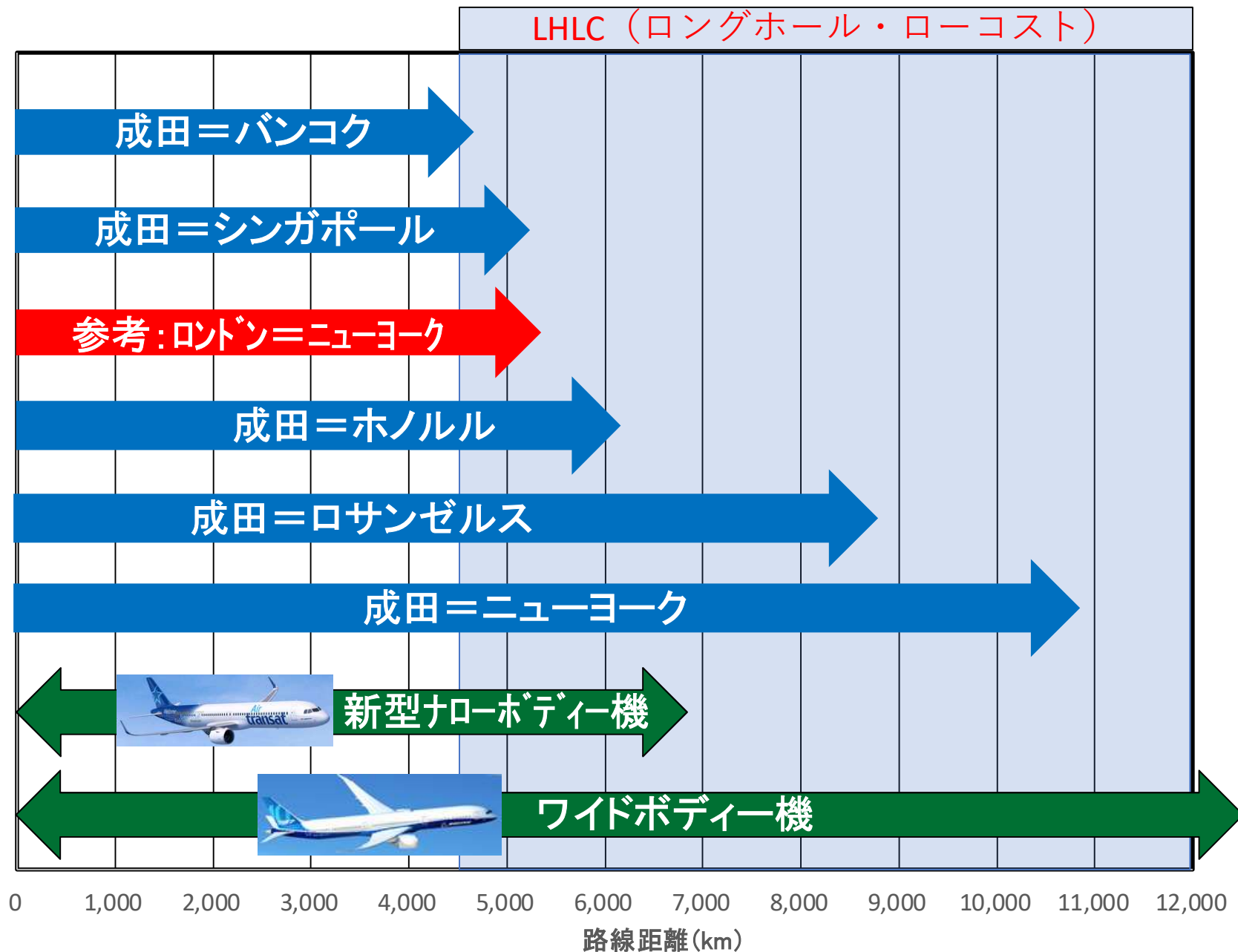


本研究では、LCCによる路線距離4,500km(飛行時間約6時間)以上をLHLC路線とする

LCC:ローコスト・キャリア＝格安航空会社

FSC:フル・サービス・キャリア＝大手航空会社

成田発LHLC路線と路線距離



研究の背景と目的

【研究の背景】

- LCCによる長距離国際線は従来難しいと見なされてきたが、最近では、欧州を中心に独立系LCC/大手系LCCが長距離国際線で拡大の方向。10,000km程度の長距離路線も運航。
- 極東でも、日本、韓国で欧米線を目指すLCCが2020年を目途に運航開始予定。
- 一方で、既往研究等では、LCCの長距離路線運航に対して多くの懐疑的見方



【研究の目的】

- LCCによる欧米線のような長距離国際線の可能性に関し、コスト面を主体に、さらに需要面から分析・考察を行い、今後のわが国の国際航空、また航空政策に係る示唆を得る

欧州大手航空：子会社LCCによるLHLC路線進出

ワイドボディ機による10,000km級のLHLC運航

【ルフトハンザ】

■子会社LCCユーロウィングスで2015年長距離国際線就航開始

A330-200(310席)

◇ケルン基地

◇キューバ等レジャー路線

米国:ラスベガス、マイアミ、ボストン等

アジア:バンコック、プーケット 等



ユーロウィングスA330-200 出典:ユーロウィングス

【IAG(ブリティッシュ・エアウェイズ)】

◇LCC「レヴェル(Level)」を立ち上げ、2017年6月1日にバロセロナを起点にLHLC路線に就航開始

◇A330-200(プレミアム21席、エコノミー293席)2機で、ロサンジェルス、シスコ(オークランド)、ブエノスアイレス線等からスタート、現在4機

◇パリを基地として追加。ローマ(フェチノ)も検討中

◇ウィーンをベースにEU内路線も展開



レヴェルA330-200 出典:レヴェル

【エア・フランス】

◇EU/国際線用LCC「ジューン(Joon)」設立2017年12月1日EU内で就航開始

◇2018年4月よりLHLC路線(米国、アフリカ、南米等)開始

JAL 2018年5月14日プレスリリース 新たに国際線中長距離ローコストキャリアの設立を決定



JAPAN AIRLINES

JAL GROUP NEWS

新たに国際線中長距離ローコストキャリアの設立を決定

2018年5月14日

第 18017 号



国際線中長距離路線
新会社におけるターゲット(787エリア)
新たな需要が期待される領域

国際線短距離路線・国内線
ナローボディエリア
Jetstar Japanを活用



出典: JAL

787エリア: 約13,000km

韓国の国際線中長距離LCCエアプレミア (Air Premia)

- 国土交通部(MOLIT)に事業認可申請し2019年初頭に認可の方向
 - ◇国の要綱で5機以上の航空機と300億ウォン(30億円)以上の資金が前提
- 2020年初頭就航開始の計画
- 航空機材候補
 - ⇒ A330-900あるいは B787-9 (350～400席?)
- 就航候補地(仁川ベース)
 - アジア:シンガポール、ベトナム、
 - 欧米路線:サンフランシスコ・サンノゼ、ミュンヘンなど

エアアジアによる日本発着LCC欧米路線 2018年8月16日 日本経済新聞

エアアジア、日本で欧米路線検討 20年にも

『エアアジア・グループは、2020年にも日本と欧米を結ぶ長距離路線を展開する方針を明らかにした。日本と米国のロサンゼルスやサンフランシスコなどを結ぶ路線が有力。以遠権を活用。』

『北米にも欧州にも10～12時間程度で渡航できる日本の地理的利点を生かして路線を展開していきたいと意気込み』

ベトジェットによる日本発着LCC欧米路線の構想

2018年10月27日 朝日新聞

日本経由し欧米路線、意欲 ベトナムの格安航空CEO

『将来、日本を経由地として欧州、米国へも運航網を広げる考えも示した。』

【LCC長距離国際線(LHLC)に係る懐疑論(Skepticism)】

コスト面での懐疑論

【クランフィールド大学 Morrell】

- 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の部分を占有
- LCCでの機材/乗員の生産性の高さによる効果が、長距離路線では僅かなシェアとなり、効かなくなる

収入面での懐疑論

【ウェストミンスター大学 Dennis】

- ハブ空港で旅客をフィードするのは容易ではない
- FSCの高収益(ビジネスクラス、貨物収入)に対抗は困難

2018年10月13日 日刊工業新聞

成功に懐疑の声も…JALのLCC事業は軌道に乗るか

『JALのLCCには航空関係者から成功を懐疑する声も少なくない』

【桜美林大学 丹治】

「現状の燃料価格高騰などの環境下で、飛行時間6時間以上の長距離線LCCが利益を出すのは難しい」

本研究における仮説

■ 現行LCCが10,000km級のLHLCを継続、新規を予定

- ノルウェイジャン・エアシャトル：ロンドン＝ブエノスアイレス（11,099km）
- レヴェル：バロセロナ＝ブエノスアイレス（10,458km）
- レヴェル：バロセロナ＝サンフランシスコ（9,608km）
- ユーロウィングス：ケルン＝プーケット（9,397km）
- ジューン：パリ＝キト（9,355km）
- ジューン：パリ＝ケーブ・タウン（9,328km）
- ユーロウィングス：ケルン＝バンコク（9,091km）
- スクート：シンガポール＝アテナ（9,046km）
- エアアジアX 2020年以降クアラルンプール＝ロンドン（10,599km）を予定

■ 欧米線を目指すLCCが日本/韓国で2020年以降運航開始予定

■ エアアジア、ベトジェット等が日本起点の欧米線参入を表明

【コスト上の仮説】

LCCは、10,000km級の長距離国際路線においても、FSCに対して相当量のユニット・コスト優位性を維持し得る



次章でコスト分析



JTTRI
Japan Transport and Tourism Research Institute

Supported by  日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

【本日の報告】

1. 研究の背景と目的

2. LHLC太平洋線におけるコスト分析

3. LHLC太平洋線における需要に係る考察

4. まとめ

コスト水準の分析の指標 ユニット・コスト

【ユニット・コスト】

■ 航空業界における単位当たりコストの指標

「1座席を1マイル(キロ)運ぶのにかかる費用」

ユニット・コスト＝営業費用÷ASM(有効座席マイル(キロ))

$$= \frac{\text{営業費用}}{\text{座席数} \times \text{路線距離}}$$

下記でユニット・コストは低下

- 営業費用が小さいほど（ビジネスモデルがLCCなほど）
- 座席数が多いほど
- 長距離路線になるほど

⇒低いユニット・コストが、LCCの低運賃提供を可能とする源泉

旅客収入の指標: ユニット・レベニュー

【ユニット・レベニュー】

■ 「1座席を1マイル(キロ)運んで得られる旅客収入」

ユニット・レベニュー＝旅客収入÷ASM(有効座席マイル(キロ))

$$= \frac{\text{旅客収入}}{\text{座席数} \times \text{路線距離}}$$

ユニット・レベニュー > ユニット・コスト で路線利益

$$\frac{\text{旅客収入}}{\text{座席数} \times \text{路線距離}} > \frac{\text{営業費用}}{\text{座席数} \times \text{路線距離}}$$

路線費用のブレークダウン(ブロック時間比例費用+フライト便定額費用)

客室サービスコスト(ミール等)
機材保有コスト/保険
運航乗務員コスト
客室乗務員コスト
乗員経費(ホテル代等)
燃料コスト
機材整備コスト
着陸料、公租公課
空港費用(施設賃借料等)
販売管理費
その他間接費

ブロック時間比例費用 ⇒ B

ブロック時間(距離)に比例して増加

+

フライト便定額費用 ⇒ C

ブロック時間/距離に無関係にほぼ一定額

$$\text{Unit Cost} = \frac{B + C}{\text{座席} \cdot \text{距離}}$$

$$\text{Unit Cost} = \frac{B + C}{\text{座席} \cdot \text{距離}}$$

B:ブロック時間比例費用
C:フライト便定額費用 (距離に拘わらずほぼ一定)

一方長距離路線では距離が「速度×ブロック時間」に近似

■ “C/座席・距離”は距離と共に減少 → ユニット・コスト全体も減少

$$\text{Unit Cost}_{\text{FSC}} - \text{Unit Cost}_{\text{LCC}} = \frac{B_{\text{FSC}} + C_{\text{FSC}}}{\text{座席}_{\text{FSC}} \cdot \text{距離}} - \frac{B_{\text{LCC}} + C_{\text{LCC}}}{\text{座席}_{\text{LCC}} \cdot \text{距離}}$$

⇒長距離が長くなればなるほど、定性的にはFSC、LCC間のユニットコスト差は減少

FSC/LCCによるユニット・コスト比較分析(前提条件)

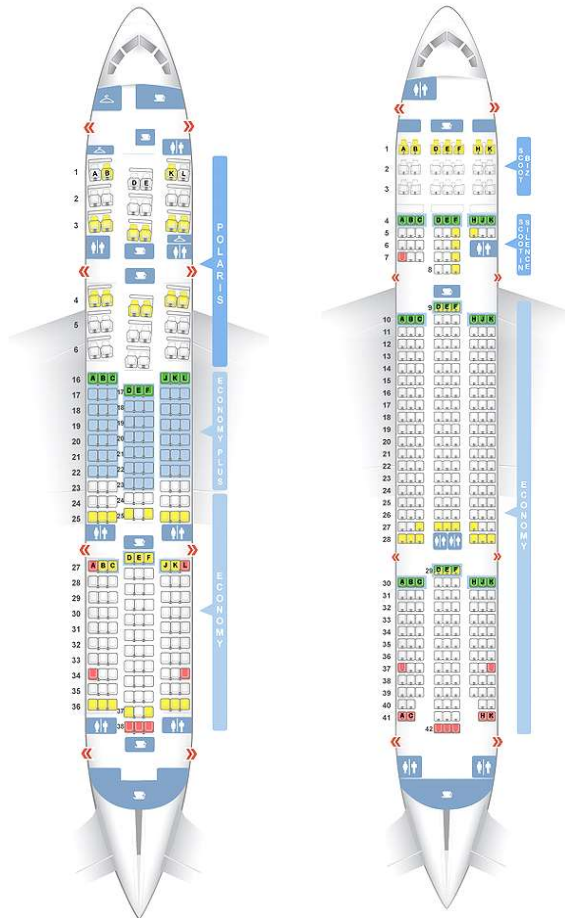
【前提1: 機材】: FSCとLCCが共に、B787-8を使用して長距離国際線を運航

FSC: 219席

LCC: 329席

■座席利用率 FSC: 80% LCC: 85%

B787-8の客室仕様



		ビジネス	プレミアム エコノミー	エコノミー	トータル
FSC	ANA	42		180	222席
		46	21	102	169席
	JAL	30		176	206席
		38	35	88	161席
	UAL	36	70	113	219席
LCC	アメリカン	28	48(Eプラス)	150	226席
	ノルウェージャン	32		260	292席
	ジェットスター	21		314	335席
	スクート	21		314	335席
		18		311	329席

【前提2: 路線】: 成田ーホノルル(6,146km/大圏距離) 成田ーロサンゼルス(8,773km)
成田ーニューヨーク(10,854km)

FSC/LCCによるユニット・コスト比較分析(前提条件)

【前提3: 各コストの設定】

			出典
ブロック時間対応費用 ブロック時間/距離の増加に連れて増加	客室サービスコスト	$LCC \Rightarrow FSC \times 0.14$	マッキンゼー
	機材保有コスト/保険	共通	MIT等
	運航乗務員コスト ^{注1}	$LCC \Rightarrow FSC \times 0.77$	MIT, SQ/スクート対比等
	客室乗務員コスト	$LCC \Rightarrow FSC \times 0.77$	マッキンゼー, SQ/スクート対比
フライト便定額費用 ブロック時間/距離の増加に無関係に一定	乗員経費（ホテル代等）	$LCC \Rightarrow FSC \times 0.75$	マッキンゼー
	燃料コスト	共通	ボーイング
	機材整備コスト	共通	MIT等
	着陸料、公租公課	共通(注2)	各空港料金スケジュール等
	空港費用(施設賃借料等)	$LCC \Rightarrow FSC \times 0.5$	マッキンゼー
	販売管理費	$LCC \Rightarrow FSC \times 0.29$	マッキンゼー
	その他間接費	$LCC \Rightarrow FSC \times 0.6$	アニュアル・レポート

注1: 成田ーロサンゼルス線以遠でマルチクルー

注2: 一部空港で旅客数対応費用で相違(例: ホルル空港)

【出典/データ・ソース 2016年】

◎MIT ICAT(航空輸送国際センター) <http://icat.mit.edu>

◎McKinsey & Company Analysis “A short life in long haul for low-cost carriers”
<https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/a-short-life-in-long-haul-for-low-cost-carriers>

◎UAL/DELTA/シンガポール航空等アニュアルレポート

◎ボーイング社データ

◎各空港費用スケジュール

◎その他

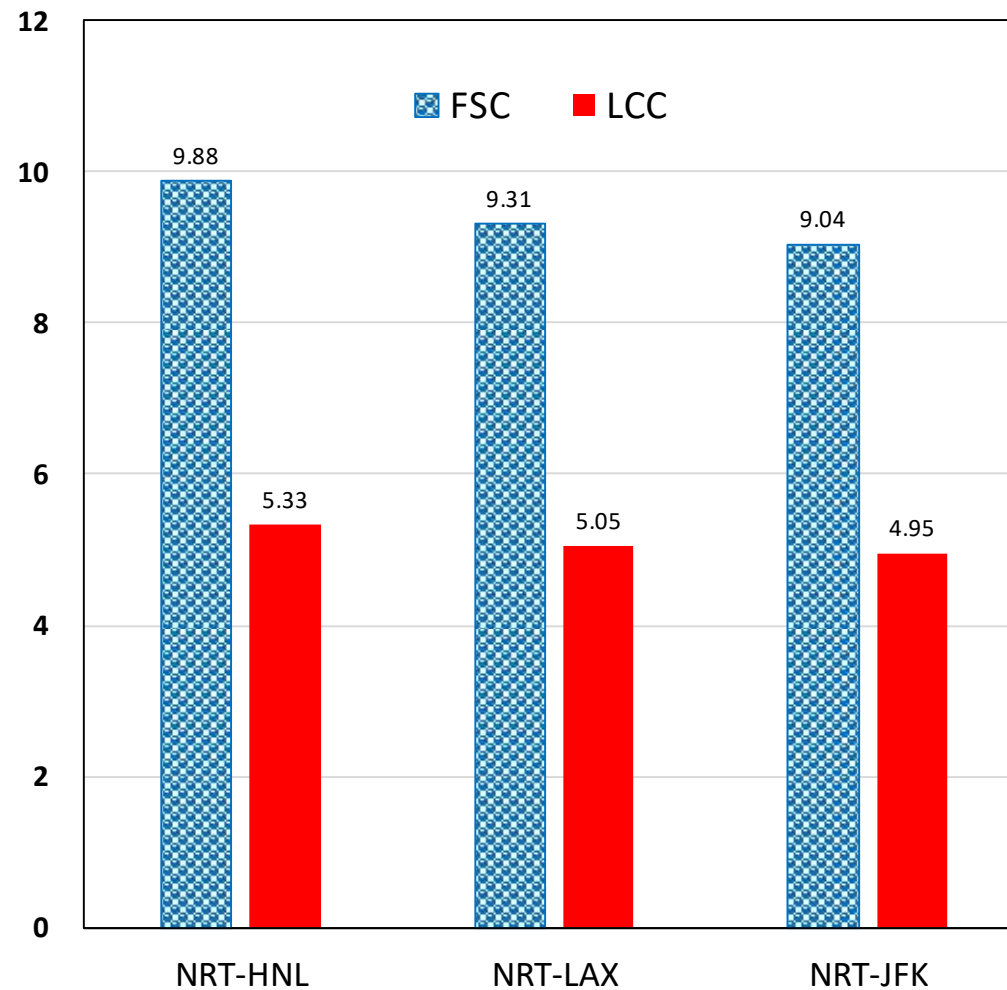
FSC/LCCによる路線費用/ユニット・コスト算定結果

	FSC			LCC		
	NRT-HNL	NRT-LAX	NRT-JFK	NRT-HNL	NRT-LAX	NRT-JFK
客室サービス	\$3,609	\$3,609	\$3,609	\$902	\$902	\$902
機材保有コスト/保険	\$10,164	\$13,737	\$17,011	\$10,164	\$13,737	\$17,011
運航乗務員コスト	\$10,245	\$20,769	\$25,718	\$7,888	\$15,992	\$19,803
客室乗務員コスト	\$7,345	\$9,927	\$12,293	\$5,649	\$7,634	\$9,454
乗員経費	\$2,400	\$2,600	\$2,600	\$1,800	\$1,950	\$1,950
燃料コスト	\$20,355	\$27,510	\$34,066	\$20,355	\$27,510	\$34,066
機材整備コスト	\$6,642	\$8,977	\$11,117	\$6,642	\$8,977	\$11,117
着陸料、公租公課	\$5,782	\$5,266	\$5,713	\$6,259	\$5,266	\$5,713
空港費用	\$2,190	\$2,190	\$2,190	\$1,645	\$1,645	\$1,645
販売管理費	\$6,237	\$6,237	\$6,237	\$2,845	\$2,845	\$2,845
その他間接費	\$11,743	\$15,871	\$19,653	\$7,046	\$9,522	\$11,792
総路線費用	\$86,712	\$116,693	\$140,207	\$71,195	\$95,981	\$116,297
ASM(座席*マイル)	878,041	1,253,552	1,550,936	1,319,065	1,883,189	2,329,945
ユニット・コスト ¢/座席マイル	9.88	9.31	9.04	5.40	5.10	4.99

FSC/LCCによるLHLCユニット・コスト比較(787-8)

ユニットコスト

¢/席マイル



ユニットコスト比(LCC/FSC)

54.7%

54.8%

55.2%

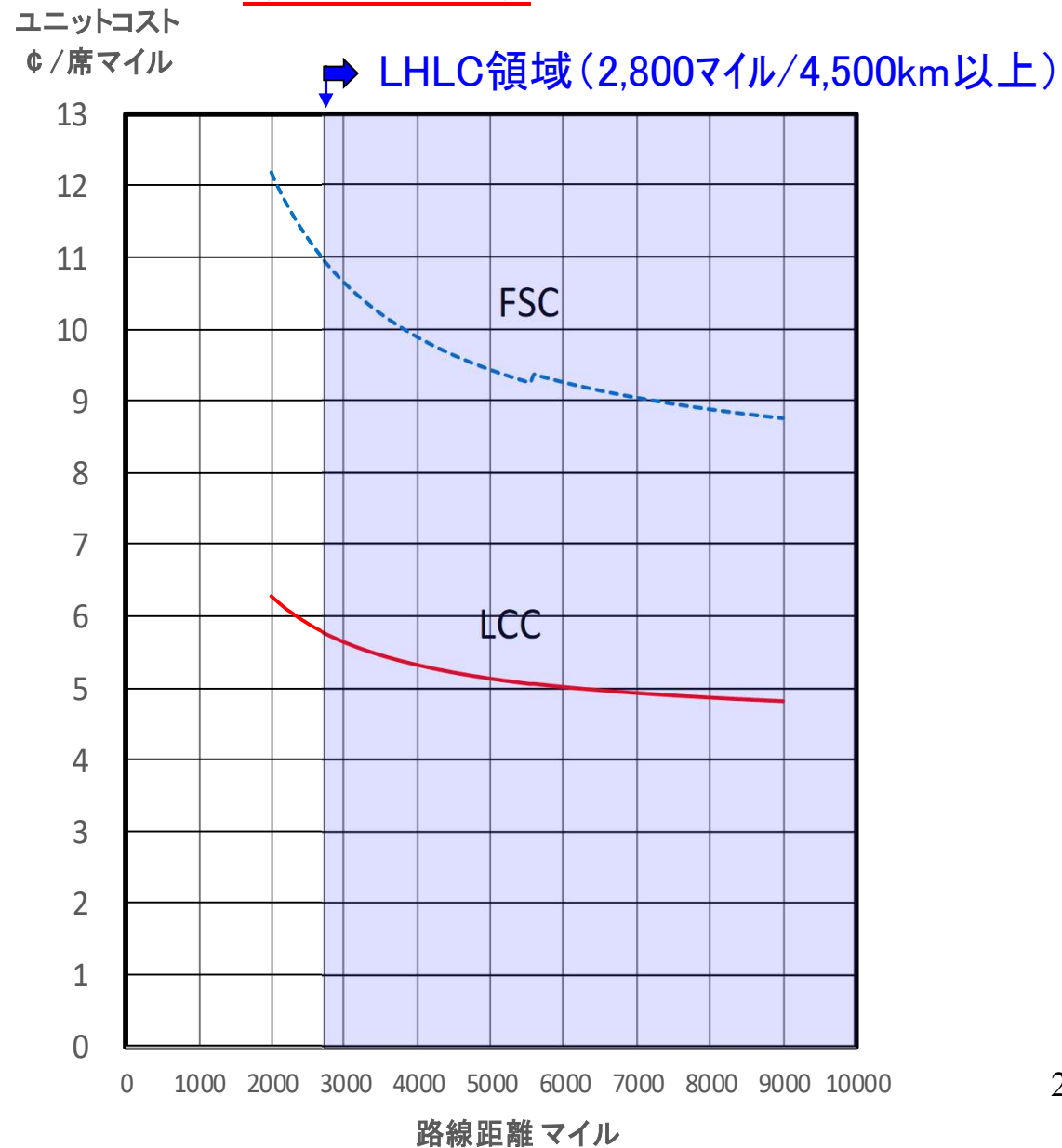
路線費用比(LCC/FSC)

82.1%

82.3%

82.9%

FSC/LCCによるLHLCユニット・コスト比較イメージ (B787-8)



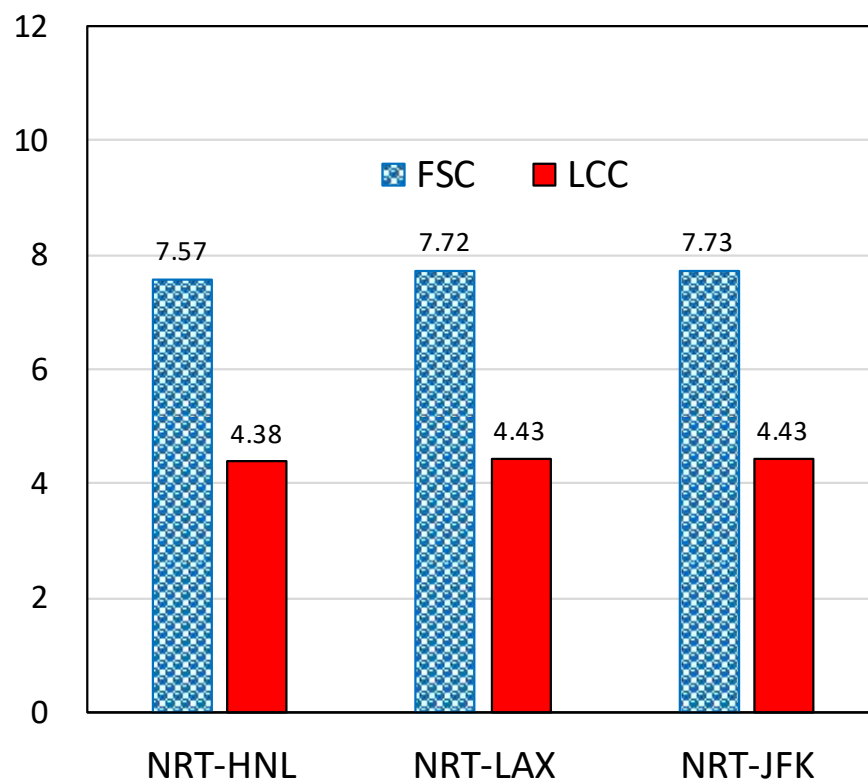
分析:FSC/LCCのユニット・コスト差が長距離になっても縮まらない理由

$$\text{Unit Cost} = \frac{B + C}{\text{座席} \cdot \text{距離}}$$

ブロック時間比例費用成分

ユニットコスト成分

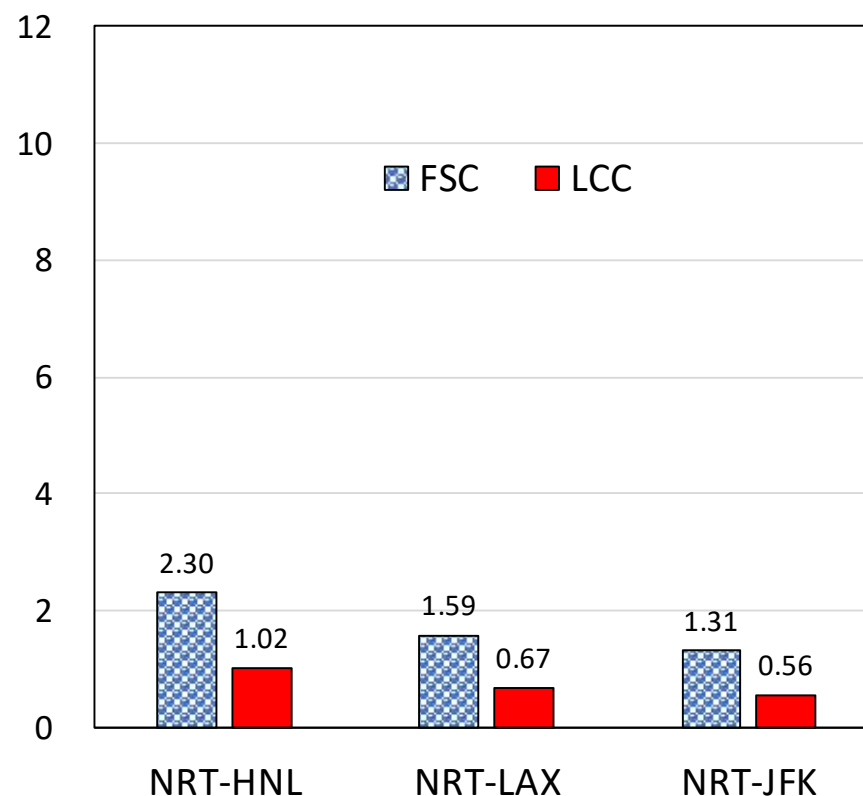
¢/席マイル



フライト定額費用成分

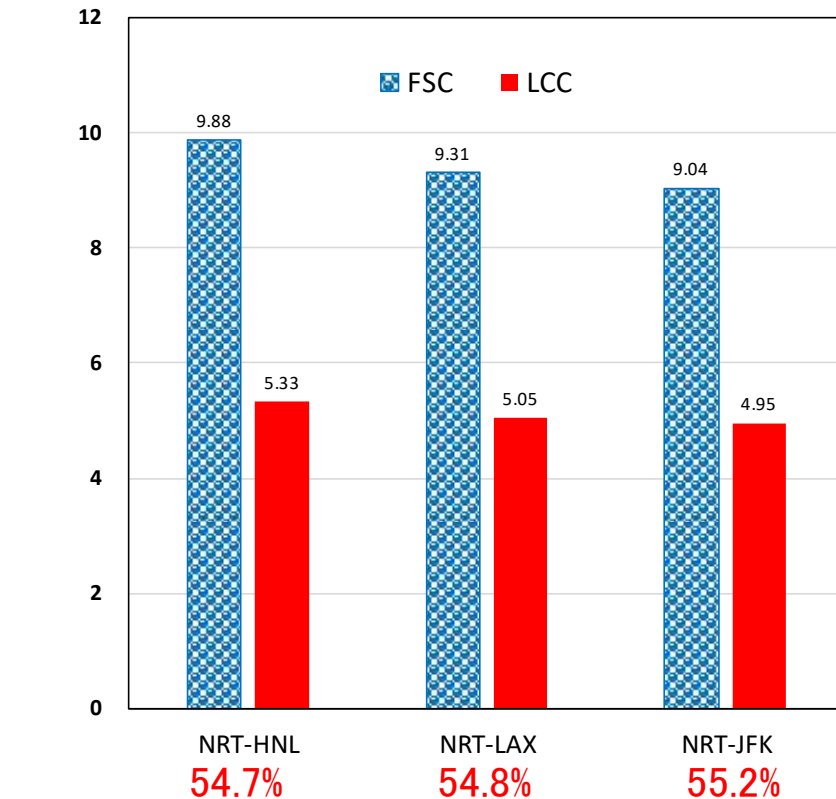
ユニットコスト成分

¢/席マイル



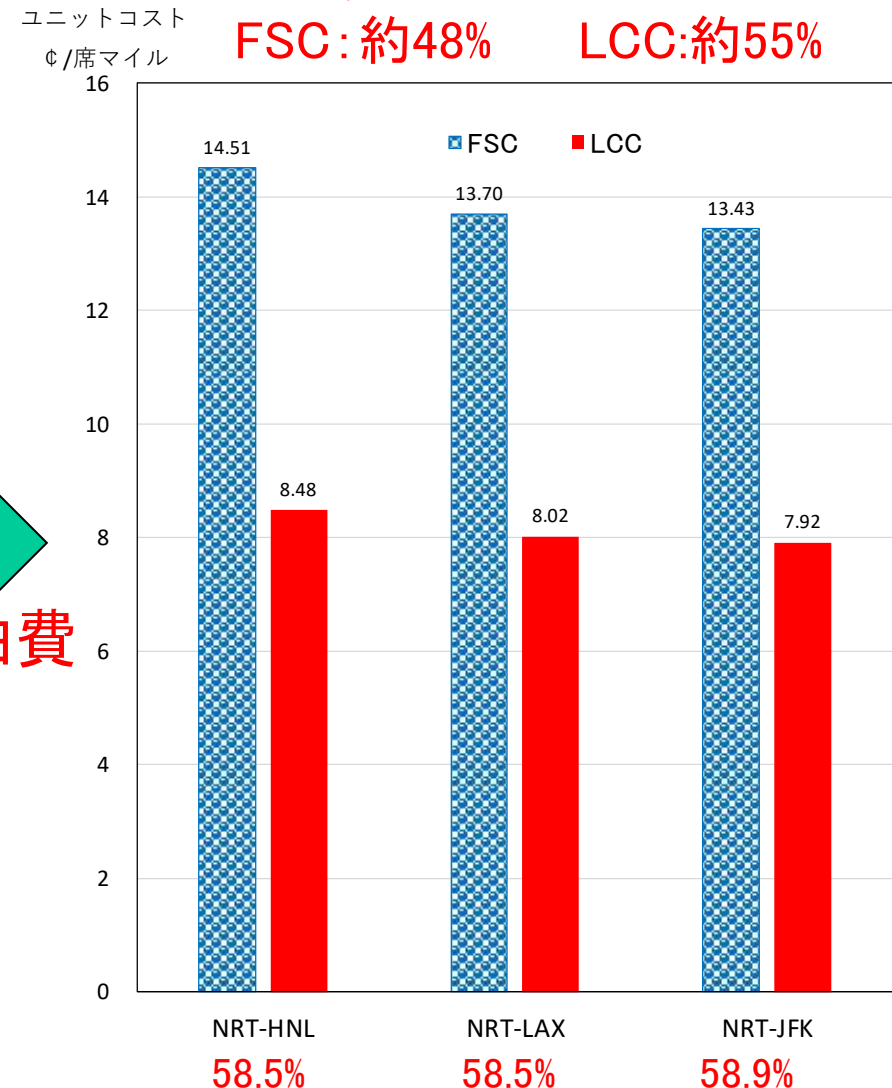
燃油費高騰(3倍増)の場合のFSC/LCCユニット・コスト

燃油費比率(燃料費/全路線費用)
FSC: 約24% LCC: 約29%



燃油費
3倍

燃油費比率(燃料費/全路線費用)
FSC: 約48% LCC: 約55%



ユニットコスト比(LCC/FSC)

路線費用比(LCC/FSC) 約82% ⇒ 約88%

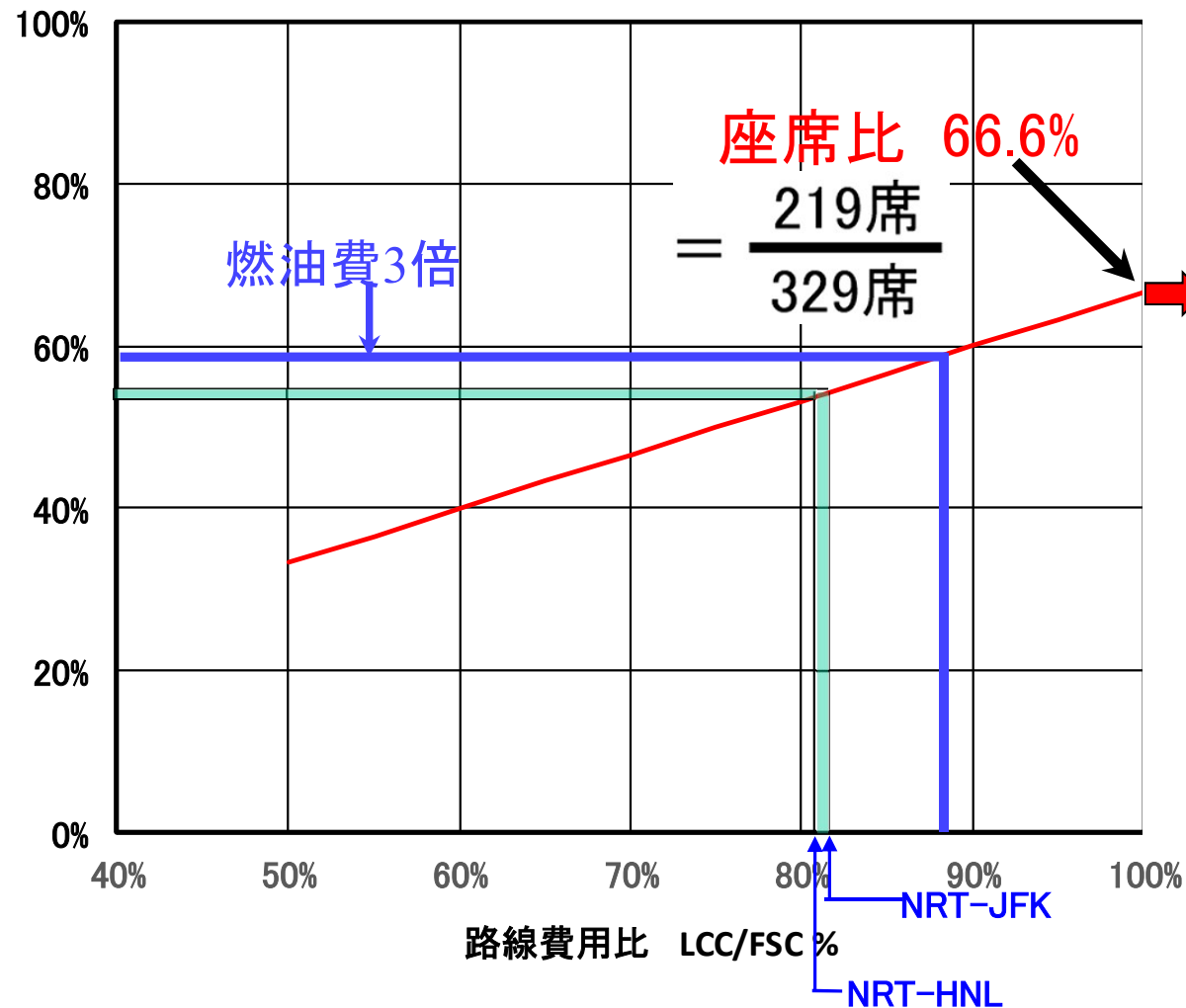
ユニットコスト比(LCC/FSC)

【別角度からの分析】

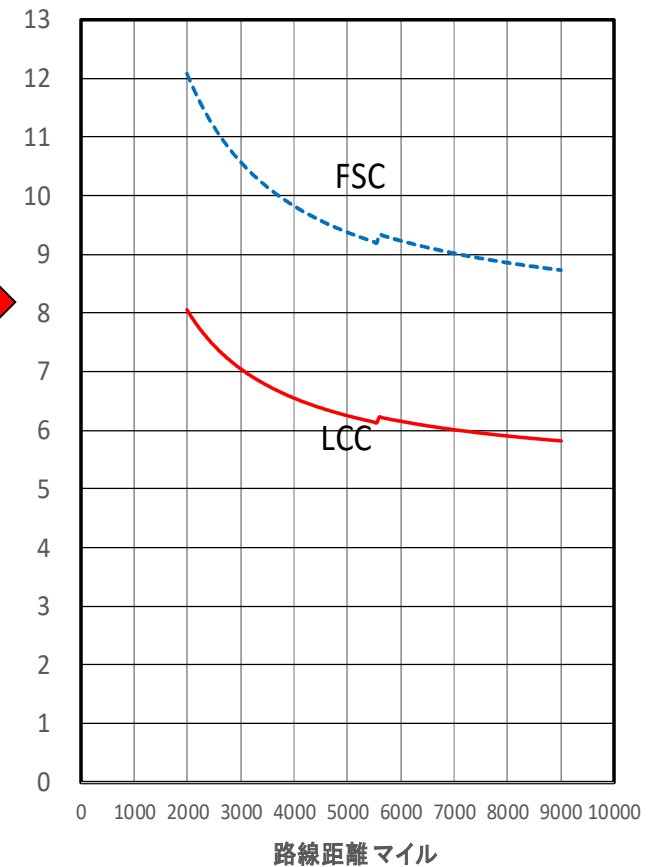
LCC/FSCユニット・コスト比とLCC/FSC路線費用比

(B787-8 FSC:219席 LCC:329席)

ユニットコスト比
LCC/FSC %



ユニットコスト
¢/席マイル



FSC/LCC席数のナローボディ機/ワイドボディ機対比

LCCにとって座席数増加(高密度化)の余地が大きいワイドボディ機

A320(ナローボディ)

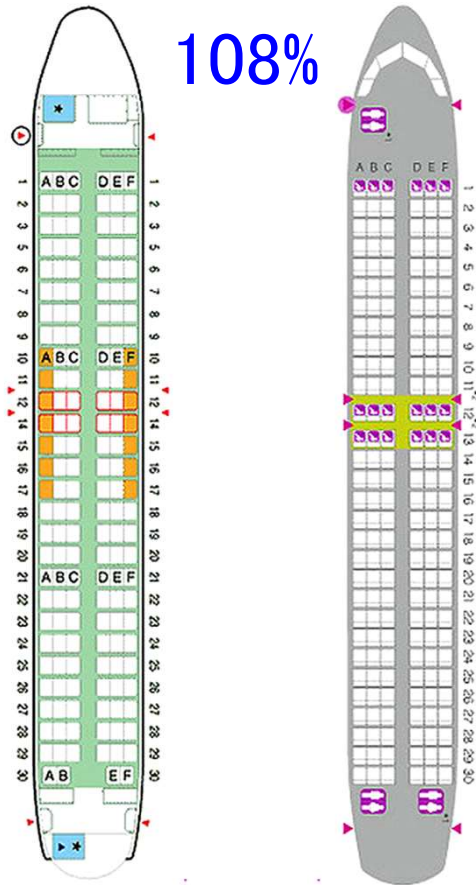
ANA

166席

ピーチ

180席

108%



B787-8(ワイドボディ)

UAL

219席

スクート

329席

150%



出典:各社HP等

近距離LCC Vs. 長距離LCC ユニット・コスト低減の中身の相違

$$\text{ユニット・コスト} = \frac{\text{路線費用}}{\text{座席数} \times \text{路線距離}}$$

路線費用

座席数 × 路線距離

	航空機	高効率/ノンフリルによるユニット・コスト低減	客室の高密度化によるユニット・コスト低減
近距離LCC	ナローボディ	◎	○
長距離LCC (10,000km級)	ワイドボディ	○	◎

【本章の結論】

LCCは、10,000km級の長距離路線においても、LCCの低運賃の源泉である低いユニット・コストを維持し得る

⇒「コスト上の仮説」の肯定



JTTRI
Japan Transport and Tourism Research Institute

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

【本日の報告】

1. 研究の背景と目的
2. LHLC太平洋線におけるコスト分析
3. LHLC太平洋線における需要に係る考察
4. まとめ

LHLC太平洋線における需要シミュレーション

(三菱総研)MRIリサーチアソシエイツに委託

$$\begin{array}{ccc} \text{ユニット・レベニュー} & > & \text{ユニット・コスト} \text{ で路線利益} \\ \text{旅客収入} & > & \text{営業費用} \\ \hline \text{座席数} \times \text{路線距離} & > & \text{座席数} \times \text{路線距離} \end{array}$$

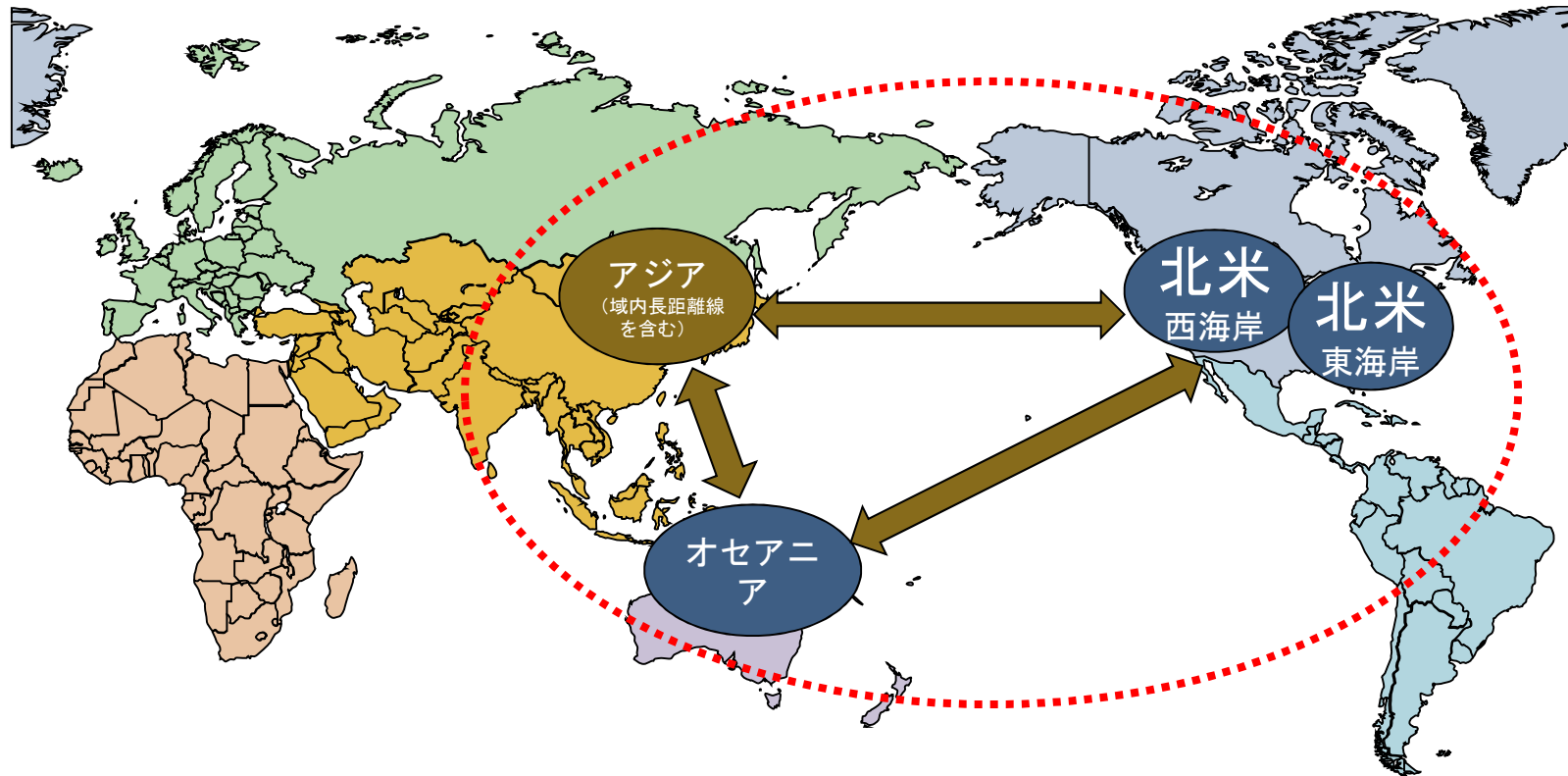
$$\text{一人当たり旅客収入(イールド)} \times \text{一便当たり旅客数}$$

- コスト分析と同じ成田=米国3路線に加え関西=米国3路線でLCCが新規参入した場合の「旅客シェア」、「一便当たり旅客数」等を概括的に推計
ただし、
- 路線単位での旅客需要推計はエアラインにおいてすら非常に難しい
⇒ 既往研究でも殆ど行われていない
- 定量的に評価する精度はなく、概括的かつ定性的な分析に供する
- 国土技術政策総合研究所の既成の旅客需要推計モデルを準用
『空港間競争を踏まえた国際航空トランジットモデルの開発.』
国総研資料第902号, 2016.3

モデル範囲: 4地域相互間4,500km以上のODペア

モデル圏内LHLC運航便: 18,322便 (2016年 OAG社データ)

最長路線: メルボルン=ホノルル 8,858 km(東京=米国西海岸線相当)



《OAG社の2つのデータベース⇒2016年1月～12月時点のデータ》

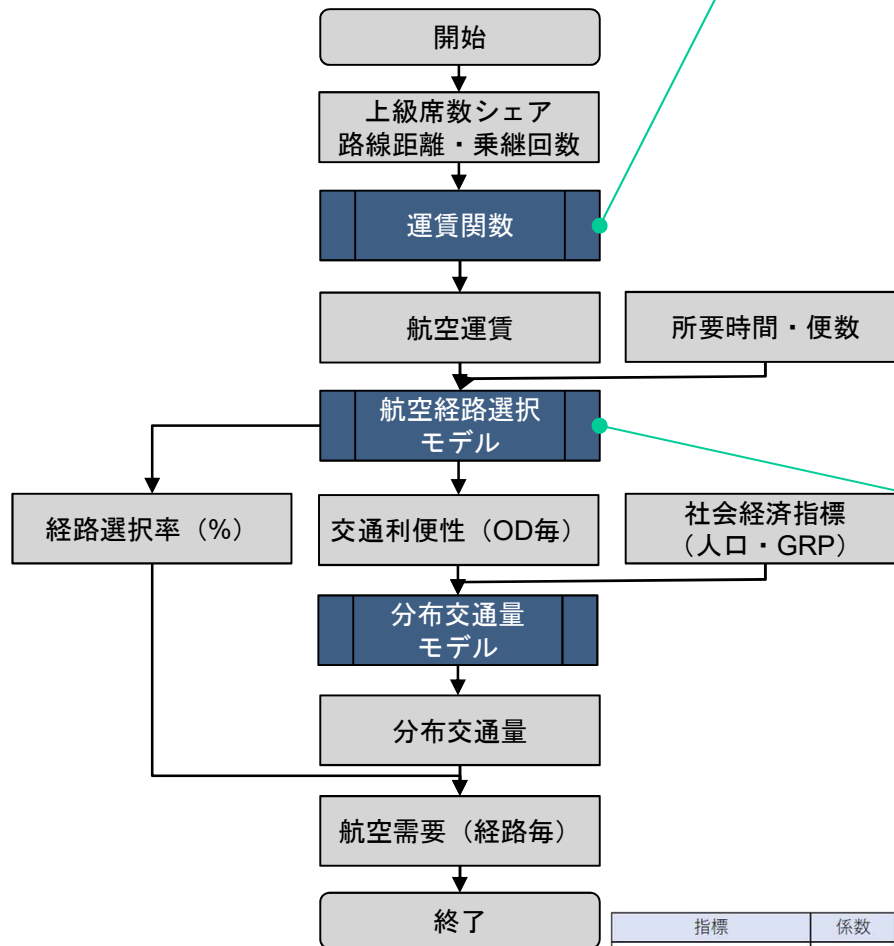
● OAG 時刻表データ

● OAG トラフィック・アナライザー (旅客流動・実勢運賃データ)

【需要推計モデルの構造】国総研・国際航空トランジットモデル全体構造

出典) 国土技術政策総合研究所「空空間競争を踏まえた国際航空トランジットモデルの開発」、国総研資料第902号, p.2, 2016.3.

● 運賃関数 ⇒ LCCの運賃割引率は38.8%



$$FARE = \exp(a) \cdot HCS^{b1} \cdot DIST^{b2} \cdot TRS^{b3} \cdot \prod_n \exp(DMY_k \cdot bn)$$

パラメータ推定時は、上式を両側対数変換して線形化

$$\ln FARE = a + \ln HCS \cdot b1 + \ln DIST \cdot b2 + \ln TRS \cdot b3 + \sum_n (DMY_k \cdot bn)$$

ここで、

FARE : OD経路別の航空運賃(USD/人)

HCS : OD経路別の上級席数シェア

DIST : OD経路別の総飛行距離(km)

複数区間を乗り継ぐ場合は、全区間の路線距離合計

TRS : OD経路別の乗継回数(回)

DMY_k : n番目のダミー変数(状況に応じて1または0となる変数)

b_k, b_n : パラメータ

● 航空経路選択モデル

$$\ln(P_2) - \ln(P_1) = \sum_k \alpha_k \cdot (X_{k2} - X_{k1}) + \beta \cdot (FARE_2 - FARE_1)$$

$$FARE = \exp(a) \cdot HCS^b \cdot DIST^c \cdot TRS^d \cdot \prod_k \exp(DMY_k \cdot e_k)$$

P₁, P₂ : 航空経路ペアの選択率

X_{k1}, X_{k2} : 航空経路ペアのk番目の交通サービス水準およびダミー変数

FARE₁, FARE₂ : 運賃関数から推定されるOD経路別の航空運賃(USD/人)

α_k, β : 航空経路選択モデルのパラメータ

HCS : OD経路別の上級席数シェア

DIST : OD経路別の総飛行距離(km)

複数区間を乗り継ぐ場合は、全区間の路線距離合計

TRS : OD経路別の乗継回数(回)

a_k, b : 運賃関数のパラメータ

指標	係数	t値
航空運賃 (USD)	-0.008	-12.2
総所要時間 (hr)	-0.118	-5.5
有効運航便数 (便/週)	0.091	30.7
LCCダミー	-1.977	-9.5
乗継ダミー	-2.386	-27.6

旅客需要推計モデルの限界と補完(誘発需要)

- 需要推計モデルから導かれるLCC旅客需要
⇒ カニバリゼーション(FSCからの旅客の奪取)のみ
- 実際にはLCCの就航に伴う新規需要(誘発需要)の発生

【OAGデータ:2016年LHLC新規就航路線での誘発需要の例】

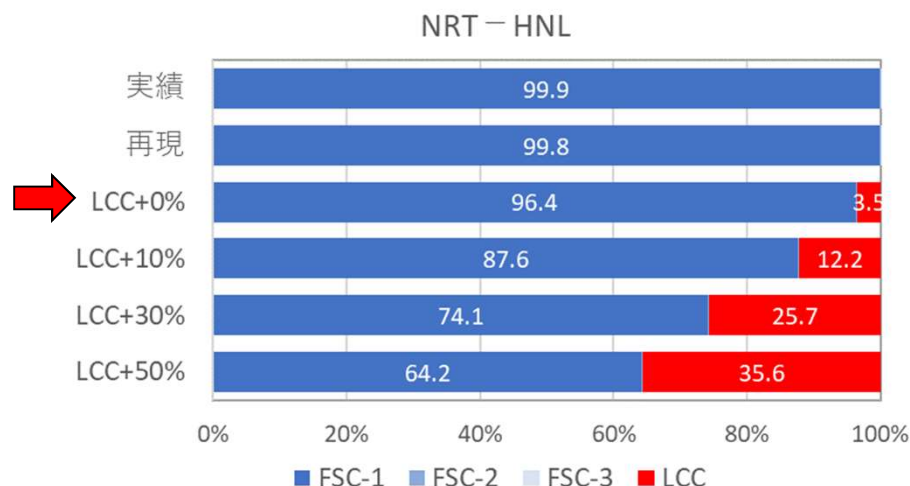
空港1	空港2	LCC実績(人/年)		FSC実績(人/年)		路線計(人/年)		路線 伸び率	2国間 伸び率	誘発率
		2015年	2016年	2015年	2016年	2015年(A)	2016年(B)	B÷A	C	B÷(A×C)
トロント	ロンドン	0	49,055	144,708	198,808	144,708	247,862	171.3%	122.0%	140.4%
バンクーバー	ロンドン	0	28,942	73,469	94,272	73,469	123,214	167.7%	122.0%	137.5%
カルガリ	ロンドン	0	25,472	27,576	31,135	27,576	56,607	205.3%	122.0%	168.3%

■ FSCと競合する3路線での誘発率⇒+37.5%～+68.3%(全路線平均伸び率控除後)

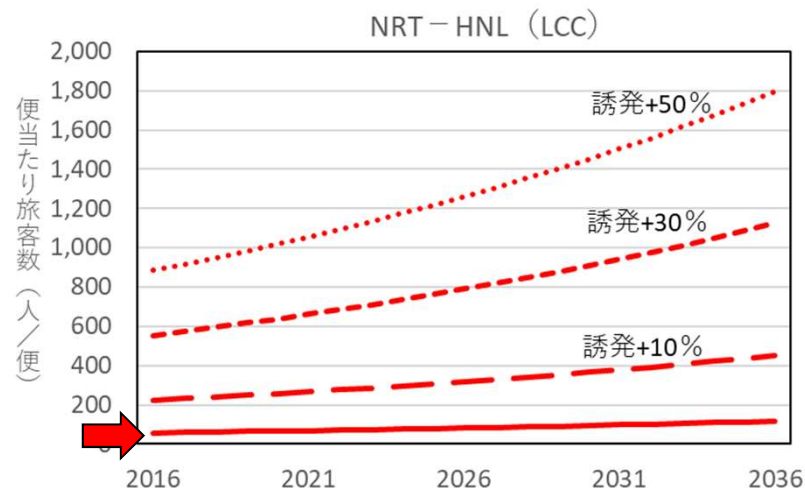
■ 以下のシミュレーションでは、推計モデルの結果(誘発なし)に加え誘発需要「+10%」、「+30%」、「+50%」の結果を参考値として併記

試算結果（成田－ホノルル線 / 2016年旅客数 1,207,969）

FSC/LCC旅客シェア

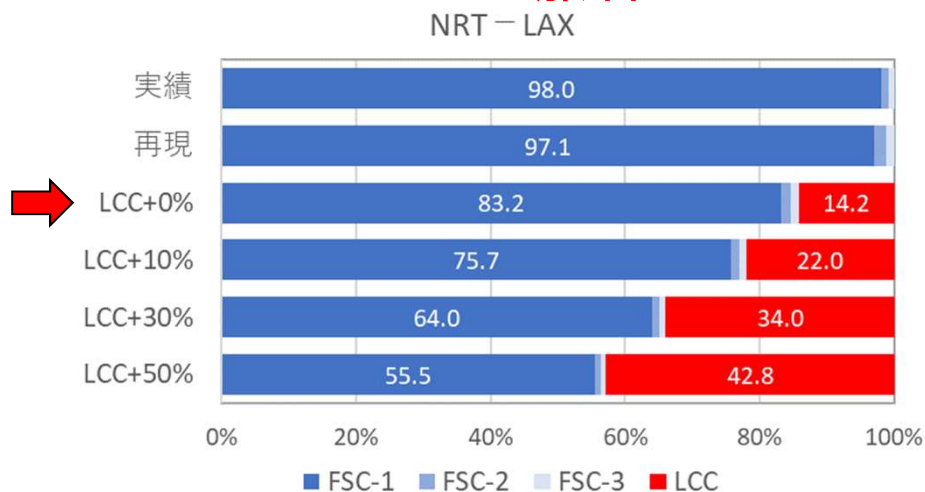


LCC便当たり旅客数

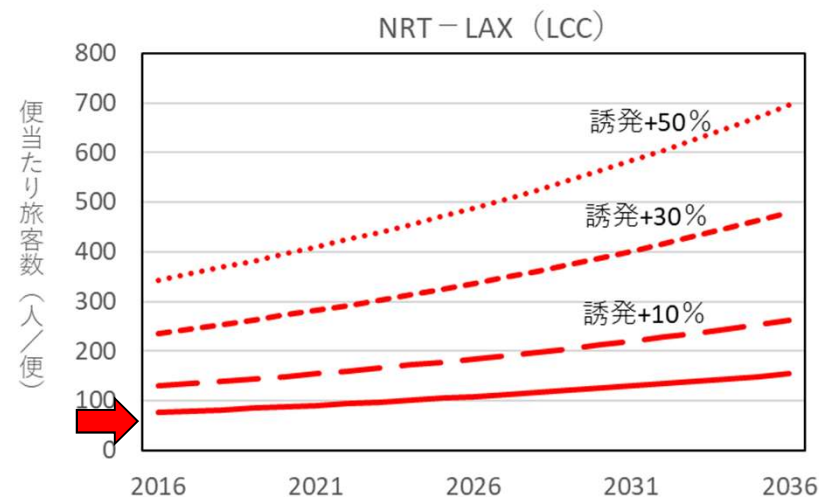


試算結果（成田－ロサンゼルス線 / 2016年旅客数 389,861）

FSC/LCC旅客シェア



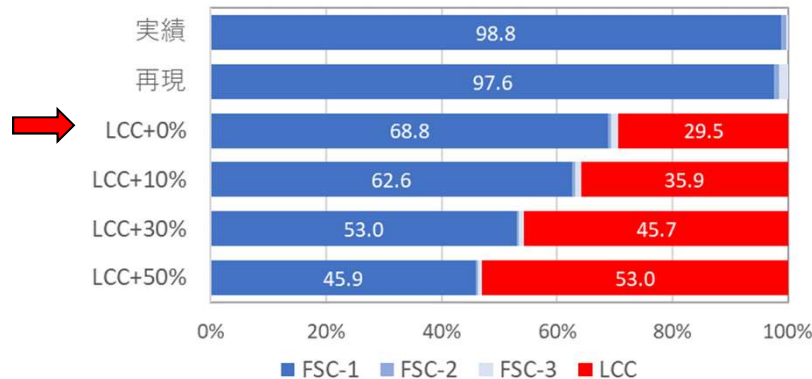
LCC便当たり旅客数



試算結果(成田-JFK線 / 2016年旅客数 351,780)

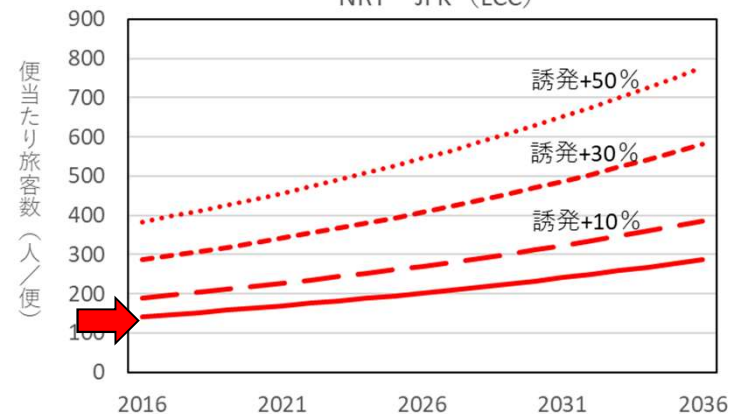
FSC/LCC旅客シェア

NRT-JFK



LCC便当たり旅客数

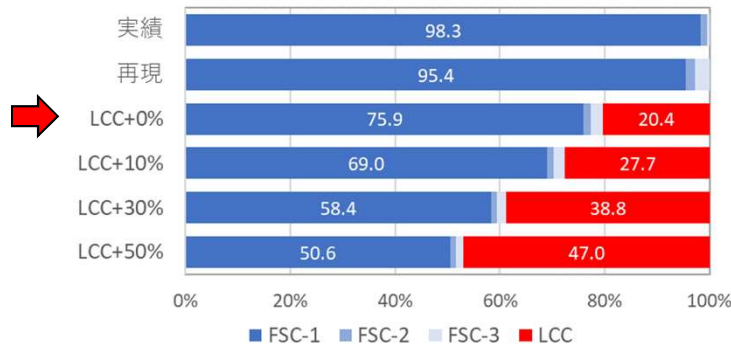
NRT-JFK (LCC)



試算結果(関西-ホノルル線 / 2016年旅客数 464,310)

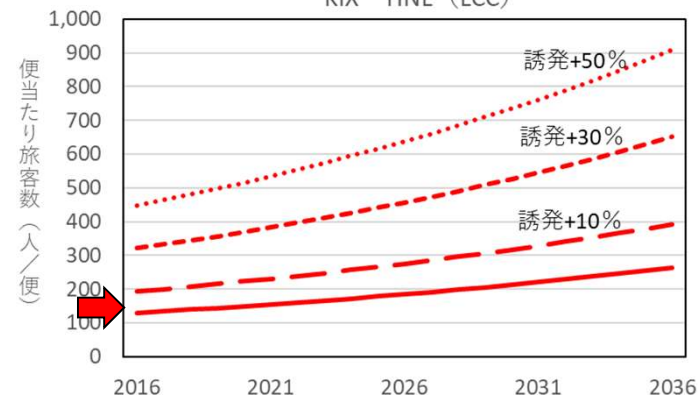
FSC/LCC旅客シェア

KIX-HNL



LCC便当たり旅客数

KIX-HNL (LCC)



■ 6つの路線すべてにおいて、カニバリゼーション(FSCからの旅客奪取)だけでは、必要な「便当たり旅客数」を確保できない可能性

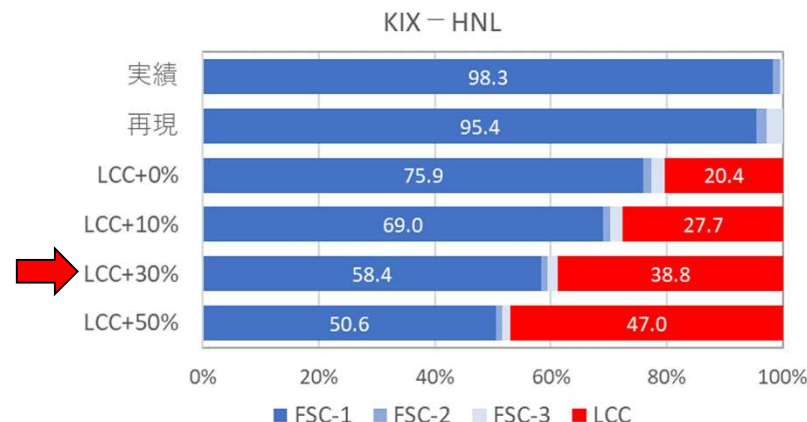
カニバリゼーションだけでは必要な「便当たり旅客数」を確保できず

- 国際線の中でも、アジア路線に比べ、米国線は需要規模が小
- ワイドボディという器の大きさ

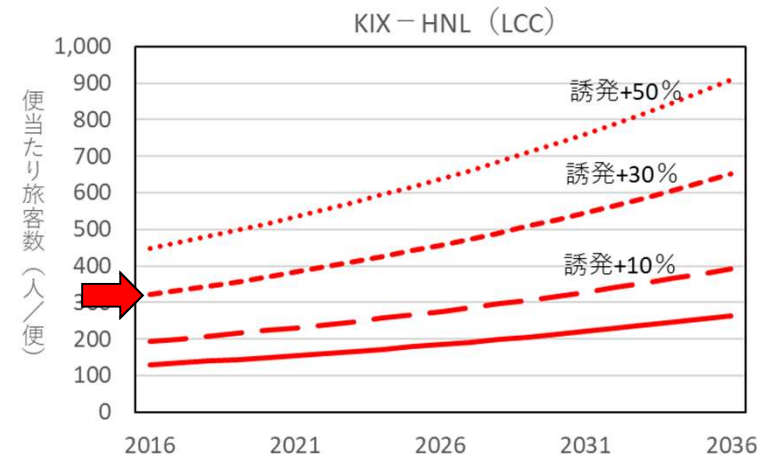
⇒ **新規需要(誘発需要)をどれだけ多く獲得できるかが鍵**

誘発需要：試算結果と実績との対比(関西－ホノルル線)

FSC/LCC旅客シェア



LCC便当たり旅客数



■ FSC/LCC席数比の実績(2018年10月時刻表)

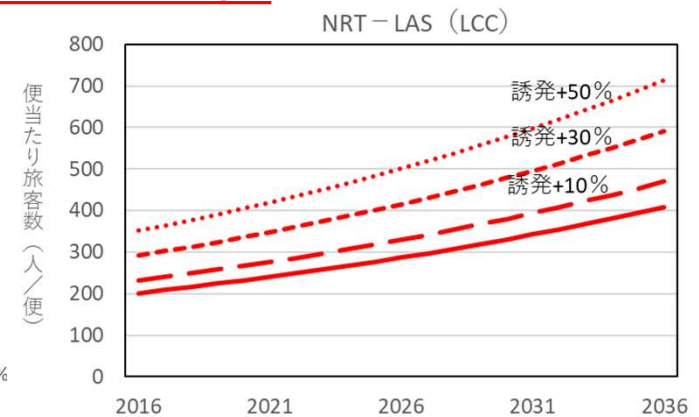
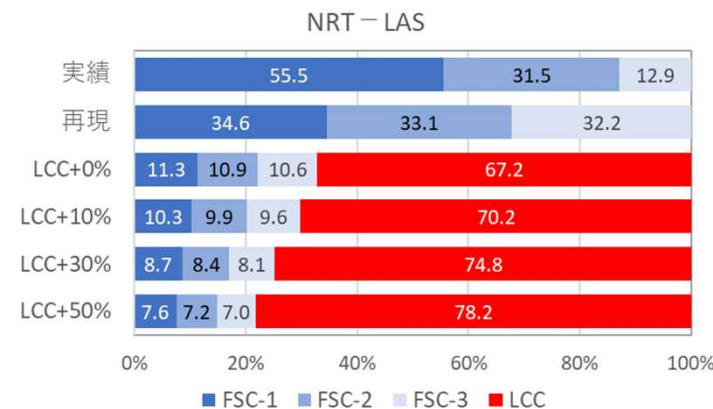
⇒ LCCシェア 約38%

■ エアアジアX: 目標搭乗率85%以上達成、12月より週4便から週7便に増便 ⇒ 搭乗率85%は便当たり旅客数320人に相当

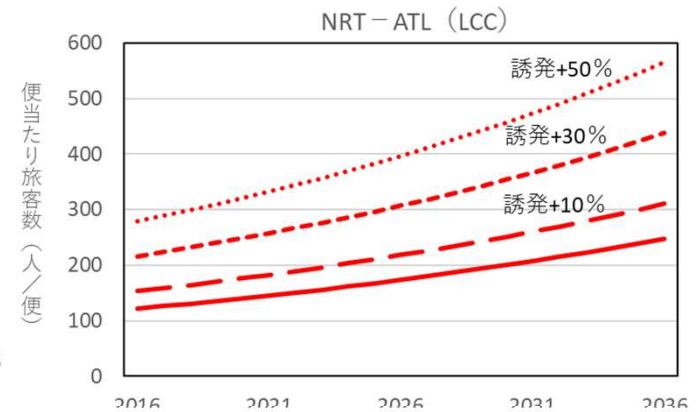
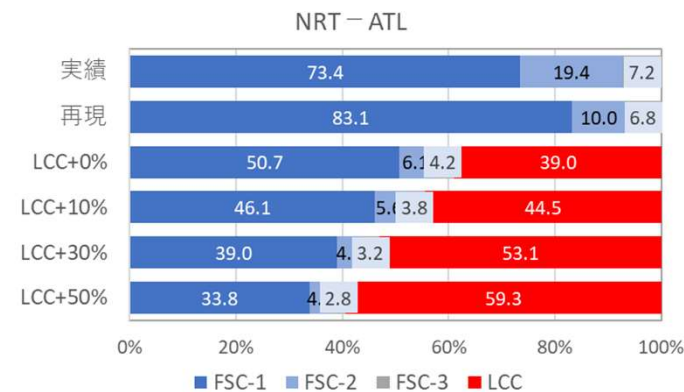
■ 当該路線に関する限り、誘発需要+30%加算に近い状況

参考：成田－北米線の他の路線でのLCC新規参入需要推計結果 直行便のない、あるいは少ない路線

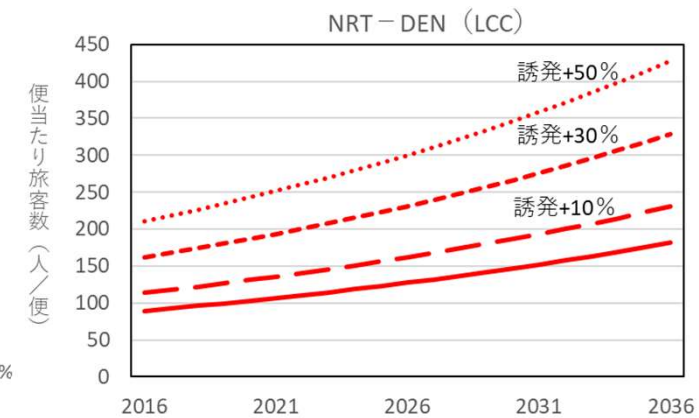
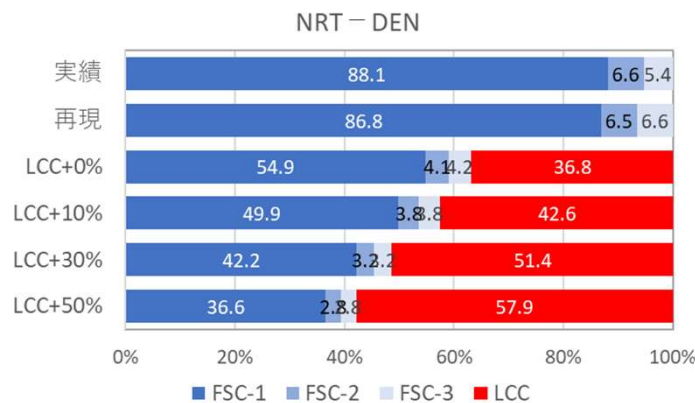
成田＝
ラスベガス線
◎



成田＝
アトランタ線
○



成田＝
デンバー線
△





JTTRI
Japan Transport and Tourism Research Institute

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

【本日の報告】

1. 研究の背景と目的
2. LHLC太平洋線におけるコスト分析
3. LHLC太平洋線における需要に係る考察
4. まとめ

まとめ: ワイドボディー機LCCによる長距離国際線

1. LCCの席当たりコスト優位性

- 10,000km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(同一機材前提)

2. 収入面に課題

- 参入による新規誘発需要を一定程度獲得し必要な旅客需要を確保できること、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。

3. 大手航空の子会社LCC活用の重要性

- 大手航空にとって、ビジネスクラスが期待できない長距離レジャー国際路線等においては、子会社LCCの活用に合理性
 - ⇒ ルフトハンザ、ブリティッシュ・エアウェイズ(IAG)、エアフランス等が、子会社LCCを活用し、10,000km級の長距離路線を運航
 - ①ネットワーク拡大 ②スケールメリット

LCCによる長距離国際線の将来可能性

- 長距離国際線の市場規模が相対的に小さいため、近距離市場LCCのような急速な拡大はないと考えられる。
- しかしながら、下記を考慮すれば、試行錯誤はありつつも、我が国も含め、長距離LCC路線がゆるやかに増えていく可能性があるものと思料
 - ① 10,000km級長距離路線においても、LCCの席当たりコスト優位性
 - ② 大手航空が、レジャー長距離路線で子会社LCCを活用
 - ③ 長距離線で運賃収入以外の補助収入（アンシラリーレベニュー）の機会増
 - ④ 独立系LCCが不慣れだった長距離国際線のノウハウを徐々に蓄積

我が国への波及：ワイドボディー機LCCによる長距離国際線

我が国では今後、下記のような本邦/外航系のLCCにより北米線、欧州線等長距離LCC路線が実施されると予測

1. 大手航空の子会社LCC活用

- JAL新LCC子会社(TBL)⇒2020年夏ダイヤ以降予定
- ピーチアビエーション ⇒ バニラ統合/ワイドボディー機導入後？

2. 外航系本邦LCC

- エアアジア・ジャパン ⇒ 中部空港発着長距離線の可能性

3. 外航LCCの第5の自由(以遠権)の活用

- エアアジアX ⇒ 現行関西＝ホノルル線、ロサンゼルス線を模索
- スクート(シンガポール航空子会社)⇒現行関西＝ホノルル線
- ベトジェット
- 爆発的な需要拡大の予測される中国LCC
- 韓国系LCC



【航空政策上の示唆】

■ 長距離LCCの進出は欧米等国際旅客の新規需要の創出に寄与し特にインバウンド観光需要増加につながることから、この方向性を支援する政策が望まれる

■ 羽田空港における国際線深夜枠活用政策の拡充

■ 深夜枠(23:00-6:00)路線で、着陸料の減免

＜現行の羽田空港でのLCC国際線就航路線＞

- エアアジアX: クアラルンプール
- ピーチ: 仁川、台北、上海
- 春秋航空: 上海
- タイガーエア台湾: 台北
- 香港エクスプレス: 香港

■ 首都圏空港(羽田、成田)のうち成田空港については、外航LCCによる第5の自由(以遠権)による運航を一定程度許容することの検討。



JTTRI
Japan Transport and Tourism Research Institute

Supported by  日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

了

ご清聴有難うございました。