

## 図表で見る日本のLCC(4~6月国内線実績より) -4-

LCCが国内線の需要増にどう影響しているだろうか？

前年4~6月に比べ、旅客数の増減について眺めてみた。

### 1. 国内線旅客数は前年に比べて+141万人(+7.4%)増加した。

「LCC就航路線とその対応路線」と、LCCが絡まない「その他の路線」に区分して増減をみると；

前者は+98万人(+9.4%)と高い伸びを示したのに対し、後者は+43万人(+5.0%)と、それより低い伸びに留まった。

このことから、LCCは需要喚起に有効に作用していると判断できよう。

### 2. 「LCCとその対応路」をさらに3つに区分してみた。すなわち、

- ・ 「LCCそのものが積みとった旅客数」
- ・ 「既存会社がLCCとの競合路線(成田=札幌等)で積みとった旅客数」
- ・ 「既存会社が対応路線(羽田=札幌等)で積みとった旅客数」である。

#### ① LCCは(前年;Peachのみ)34万人⇒(当年)116万人と+82万人増加している。

これは増加総数98万人の約8割にあたり、9.4%の増加のうちの「7.9%」がLCCによって達成された勘定になる。

#### ② 既存会社は、LCC競合路線では旅客数を減らしている(▲6万人、▲0.6%相当分)。

対応路線では+22万人(+2.1%に相当)増やしているが、「その他の路線」の増率に比べると低い。

このことから、既存会社は直接の競合路線では、少ないもののLCCへの旅客移転が起こっており、対応路線でも、伸びの一部がLCCに流れていることが伺える。

3. 路線を「成田 LCC&羽田対応路線」、「中部 LCC 路線」、「関西 LCC & 伊丹・神戸対応路線」に分けて、上記 3 つの要素を眺めると、

① 「成田 LCC&羽田対応路線」

- ・ +68 万人 (+8.6%) の旅客増のうち、+50 万人 (+6.3%相当) が LCC によってもたらされている。
- ・ 既存会社の LCC 競合路線の旅客数は前年並みを維持している。
- ・ 既存会社は、対応路線では旅客数を+18 万人増やしている (+2.3%相当)  
⇒ このことから、LCC は需要拡大効果をあげていること、既存会社は、影響はあるものの、それは大きなものではないことが伺える。

② 「中部 CC 路線」

- ・ +13 万人 (+24.5%) と高い旅客増率を示しているが、それを上回る+14 万人 (+26.4%相当) が LCC によるものである。
- ・ 既存会社の競合路線旅客数は▲1 万人減少している。  
⇒ このことから、LCC の需要開拓効果は大きいですが、既存会社からの移転もあることが伺える。

③ 「関西 LCC&伊丹・神戸対応路線」

- ・ +17 万人 (+8.7%) の旅客増のうち、+18 万人 (+9.2%相当) が LCC によってもたらされている。
- ・ 既存会社の LCC 競合路線の旅客数は▲5 万人減少している。
- ・ 既存会社は、対応路線では旅客数を+4 万人増やしている (+2.1%相当)  
⇒ このことから、LCC は需要拡大効果をあげていること、既存会社の競合路線からの移転もかなりあること、既存会社は対応路線で旅客数を伸ばしているが、一部は LCC に流れていること、が伺える。

	前4-6	当4-6	差	増率
	万人	万人	万人	%
国内線総旅客数	1,905	2,046	141	7.4
	↓	↓	↓	↓
その他の路線	863	906	43	5.0
LCC&対応路線	1,042	1,140	98	9.4

(LCC&対応路線の内訳)	万人	万人	万人	%
LCC旅客数	34	116	82	7.9
LCC路線他社旅客数	125	119	-6	-0.6
対応路線 旅客数	883	905	22	2.1
(合計)	1,042	1,140	98	9.4

(路線別内訳)		万人	万人	万人	%
成田LCC& 羽田対応路線	成田LCC	0	50	50	6.3
	LCC路線他社旅客数	28	28	0	0.0
	羽田対応路線	766	784	18	2.3
	(合計)	794	862	68	8.6
中部LCC路線	中部LCC	0	14	14	26.4
	LCC路線他社旅客数	53	52	-1	-1.9
	(合計)	53	66	13	24.5
関西LCC& 伊丹対応路線	関西LCC	34	52	18	9.2
	LCC路線他社旅客数	44	39	-5	-2.6
	伊丹・神戸対応路線	117	121	4	2.1
	(合計)	195	212	17	8.7

以上