

日本の LCC3 社の実績 (2013 年度) ～その3 国内線各路線での LCC シェア～

1. LCC はマーケットにどれだけ食い込んだか (国内線) ?

LCC が、就航したそれぞれの路線 (個別マーケット) にどれほどの食い込みをみせているかについて調べた。

なお路線 (マーケット) 区分は、LCC が運航している路線 (例; 成田=札幌) と、それに対応する路線 (例; 羽田=札幌) をあわせて1つの「路線マーケット」とみなし、それらを地域 (例; LCC が就航している羽田/成田路線) で纏めて「エリアマーケット」 (例; 成田/羽田 (首都圏) エリアマーケット) とした。

① エリアマーケットでみた LCC のシェア ;

- ・ 成田 LCC 就航路線とそれに対応する羽田路線 (成田/羽田エリアマーケット) は、旅客数 4,000 万人規模の巨大マーケットで、LCC は 267 万人を獲得しているが、そのシェアはまだ 7% にすぎない。
- ・ 関空 LCC 就航路線とそれに対応する伊丹・神戸路線 (関空/伊丹/神戸 (=関西圏) エリアマーケット) は、旅客数 900 万人規模のマーケットであるが、LCC は 227 万人を集め、その 25% を占めている。
- ・ 中部エリアマーケットは、LCC 就航路線がまだ少ないこともあって、旅客数 250 万人規模であり、LCC は 56 万人を獲得し、その 23% を占めている。

《図表 1》国内線、LCC 就航エリアマーケット別にみた LCC のシェア

	旅客数	うちLCC	LCC率
	万人	万人	%
成田/羽田	3,953	267	7
関空/伊丹/神戸	899	227	25
中部	245	56	23
(LCC関連路線計)	5,097	* 550	

*石垣関連路線と就航間もない関空=松山線は除外している。

② 路線マーケットでみた LCC のシェア ;

(成田/羽田エリアマーケット)

- ・ 札幌線、福岡線、沖縄線は、LCC2 社 (Jetstar、Vanilla) が運航している超優良マーケットであるが、羽田の牙城が強く、**食い込み度は 6~7%**である。
但し、成田発着に限れば LCC がほぼ席卷している。
格安運賃を導入して成田で LCC と正面から対決していたスカイマークは、搭乗率で LCC に大差をつけられて完敗の状態。
大手 2 社は系列子会社に委ねて自らは国際線への乗継ぎ用の小規模運航にとどめている (大手の成田発着普通運賃は羽田発と同一)。

- ・ 成田から関空にも 2 社 (Jetstar、Peach) が就航しているが、羽田を含めればシェアは 5%。
- ・ その他 4 路線は、Jetstar だけが就航しているが、大分線、松山線のシェアは 10% を超すものの、鹿児島線、高松線は 4~5%にとどまり、羽田発着の既存会社の強さを物語っている。

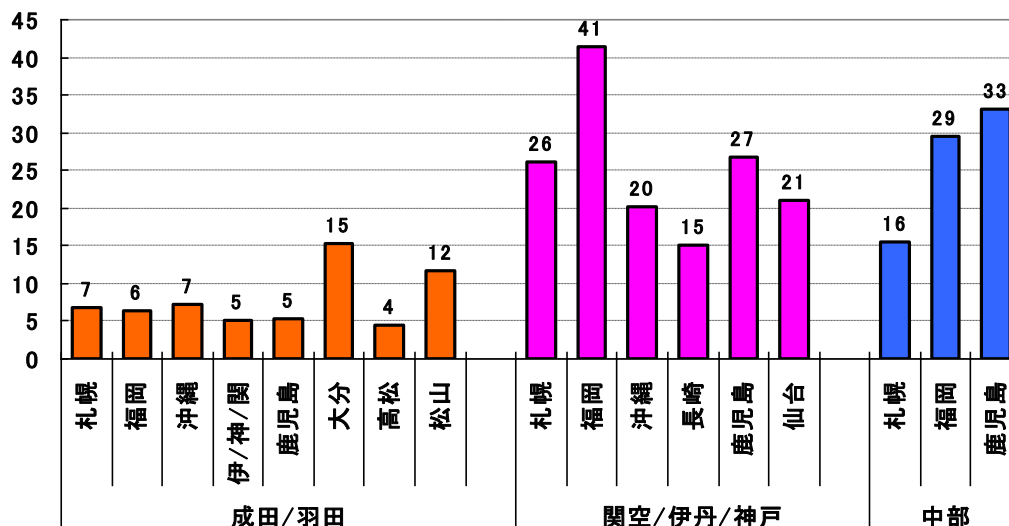
(関空/伊丹/神戸エリアマーケット)

- ・ 福岡線は 4 割を占めている。
- ・ 一方 SKY が就航した長崎線では 15%に留まっている。
- ・ その他の路線はいずれも 2 割以上を占め、LCC の強さを物語っている。

(中部エリアマーケット)

- ・ SKY が参入した札幌線は 16%ながら、福岡線、鹿児島線では 3 割を占めている。

《図表 2》国内線、路線（マーケット）別にみた LCC のシェア



2. LCC の新規需要開拓効果と移転需要の獲得度は？

LCC が、就航したそれぞれのマーケットで、新規需要をどれほど掘り起し、また既存会社から移転需要をどれほど獲得したかについて、2013 年度の旅客数を、LCC 就航前の 2010 年度（震災の影響を余り受けていない）と比較することでみてみた。

① エリアマーケットでみた需要増の内訳；

(ア) 成田/羽田エリアマーケット； 全体で需要が+12%伸びたが、LCC がその増分の 3 分の 2 (8%) を占め、成田に就航した SKY も 1% を獲得、既存会社も 3% 増やしている。但し LCC の就航していない路線でも +11% の需要増があることから、既存会社はやはり LCC の影響を強く受けていると考えざるを得ない。

(イ) 関空/伊丹/神戸エリアマーケット； 全体で +23% 増えたが、LCC が 31% の需要を獲得した一方で、既存会社が ▲8% 減らしている。単純に言えば、**LCC31%のうちの、23%が新規需要、8%が移転需要**ということになる。

(ウ) 中部エリアマーケット；全体で+23%増えたが、LCC が 26%を需要を獲得し、新規就航の SKY も 8%を獲得している一方で、既存会社が▲13%減らしている。
単純に言えば、**3分の2が新規需要、3分の1が移転需要**ということになる。

《図表 3》国内線、エリア LCC マーケット別にみた需要増の内訳

	2010 → 2013			
	増加数	既存会社	SKY就航	LCC
	万人	万人	万人	万人
成田/羽田	416 (12)	109 (3)	40 (1)	267 (8)
関空/伊丹/神戸	166 (23)	-61 (-8)		227 (31)
中部	45 (23)	-26 (-13)	15 (8)	56 (28)
(LCC関連路線計)	627 (14)	22 (0.5)	55 (1)	550 (12)
その他の路線	401 (11)			

② 路線マーケットでみた需要増の内訳；

(成田/羽田エリアマーケット)

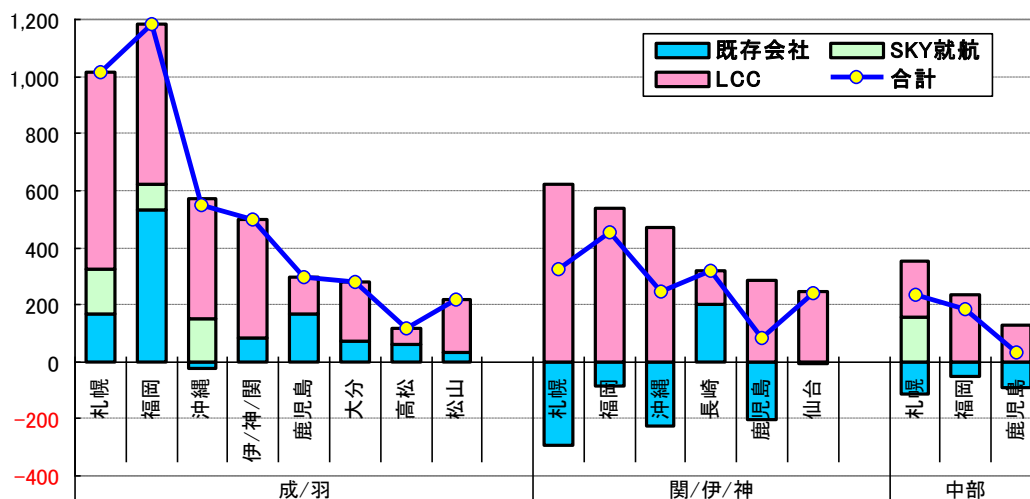
(エ) 各路線ともに LCC の需要増が最も大きいですが、既存会社も伸ばしている。
但し沖縄（那覇）線のみ僅かであるが需要減となっている。

(関空/伊丹/神戸エリアマーケット、中部エリアマーケット)

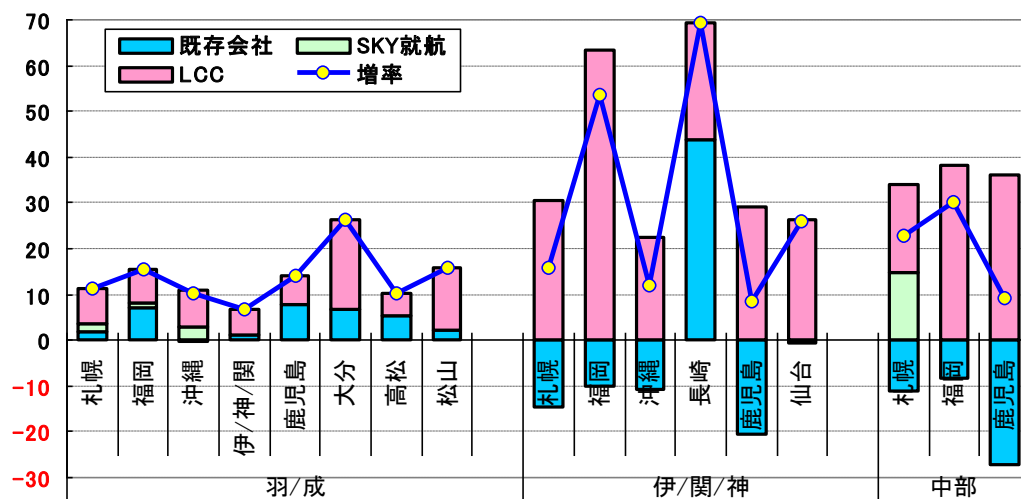
(オ) LCC の需要増が目覚ましく、既存会社は多くの路線で需要減となっている。
長崎線は 2010 年に就航した SKY の通年化効果（既存会社扱い）効いている。

なおマーケットの大きさの関係で、成田/羽田では LCC の増率は低いものの、旅客数の増加規模は大きく、中部はその逆となっている。

《図表4》国内線、路線マーケット別にみた需要増の内訳（単位；千人）



《図表5》国内線、路線マーケット別にみた需要増率（単位；%）



次はLCC3社の収支と財務状況について記述します。

以上