

国内線 LCC の現状分析と国内市場の展望 (3)

～ 首都圏市場 ～

2017年1月19日

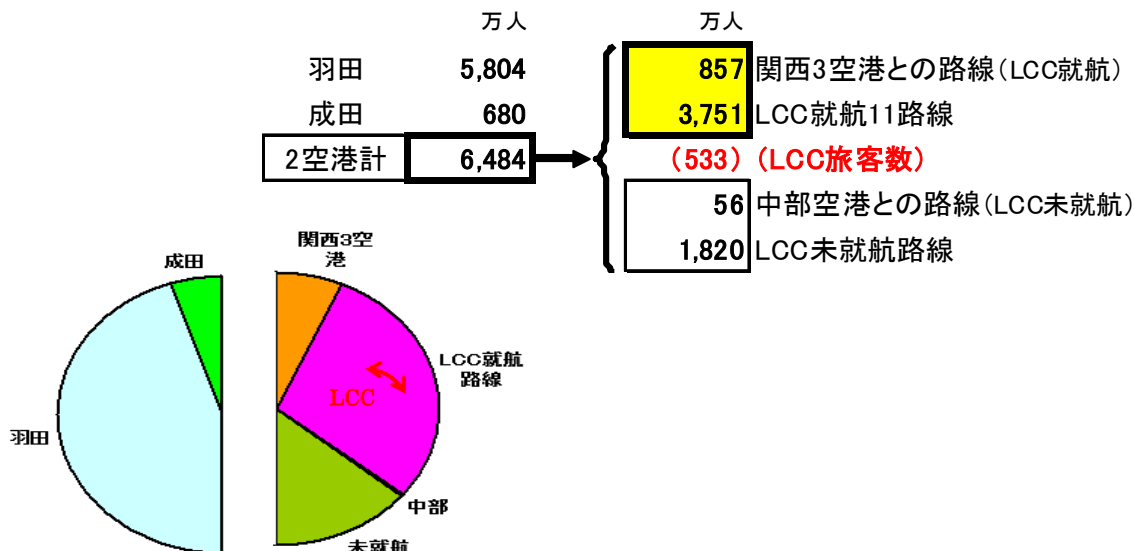
〈 ポイント 〉

- ① 国内線の需要は羽田に偏り (90%)、既存会社⇒羽田、LCC⇒成田との空港の区分けが明瞭。
- ② LCCは基幹4路線 (関西圏、札幌、福岡、那覇) を中心に、その他路線にも拡張している。
- ③ LCCの就航路線での旅客シェアは12%とまだ低い。
- ④ 大手2社は成田市場を国際線のフィーダー的な扱いとし、国内線としての拡大には消極的といえる。
- ⑤ LCCの搭乗率は既存会社に比べて格段に高い。SKYも同様に高い。
- ⑥ 未就航路線の市場規模は大きい。
- ⑦ 参考として、競争が激しい2路線の至近運賃を比較してみた。

1. 首都圏2空港発着旅客

- ・ 首都圏2空港の発着旅客数は計6,484万人 (関西圏の約3倍) だが、その90%が羽田発着旅客である。
- ・ うち857万人が関西圏路線での旅客 (LCC就航)、LCCが就航しているその他の路線での旅客が3,751万人、LCC就航路線の旅客は合わせて4,608万人。
- ・ そのうちLCC旅客は533万人 (シェアは12%)。
- ・ LCC未就航路線の旅客数は1,820万人と規模は大きい。

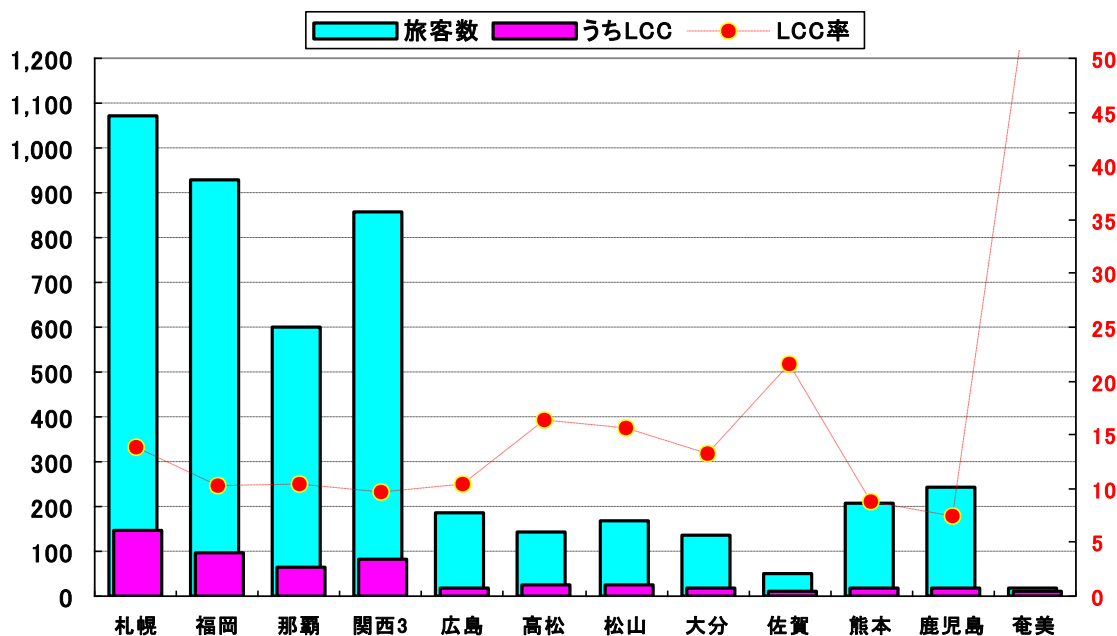
《図表1》首都圏市場の旅客内訳



2. LCC 就航路線の内訳

- ・ LCC 就航路線ごとにみた旅客数、LCC 率（シェア）は下図表のとおりである。
- ・ 市場規模は新千歳（札幌）、福岡、関西圏が突出して多く（各 800 万人超）、那覇（沖縄）が 600 万人で続く。ここではこれらを「基幹 4 路線」とした。
- ・ 鹿児島と熊本が 200 万人超、広島、松山、高松、大分が 100 万人台。佐賀と奄美の需要規模はそれより小さい。
- ・ LCC のシェアは基幹 4 路線をはじめ、総じて 10～15%が多い。需要規模の小さい路線である奄美と佐賀では高めとなっている。

《図表 2》 LCC 就航路線の旅客内訳（散布グラフは LCC 率；右目盛り%）



上のグラフの元数値)

		旅客数	うちLCC	LCC率	(就航LCC)			
		万人	万人	%	P	J	V	S
首都圏 2空港＝	新千歳	1,069	148	14	○	○	○	
	福岡	928	95	10	○	○		
	那覇	600	63	11	○	○	○	
	関西3空	857	83	10	○	○		
(基幹4路線計)		3454	389	11				
	広島	185	19	10			○	
	高松	144	24	17	○		○	
	松山	168	26	15	○			
	大分	136	18	13	○			
	佐賀	52	11	21				○
	熊本	208	18	9				○
	鹿児島	244	18	7				○
	奄美	17	10	59				○
(8路線計)		1154	144	12				
12路線合計		4608	533	12				

3. LCC 就航路線の会社別内訳

LCC 就航路線の会社別旅客数とシェアは下図表のとおりである。

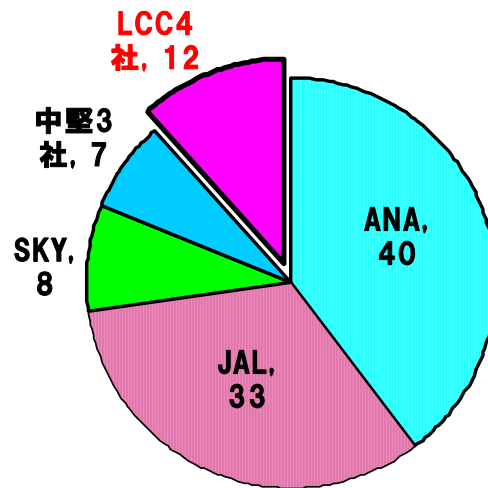
(※) 中堅3社 (ADO・ソラト・スターフライ-) の旅客数は概算推定値であり、コードシェアによる ANA 旅客を含む。

- ・ 旅客シェアは ANA が最も大きく、コードシェアでの旅客を含めれば 42%程度、JAL は 33%。SKY は 8%である。
- ・ LCC は 12%にとどまり、うち最大の JS-J は 7%。

《図表 3》 LCC 就航路線旅客の会社別内訳 (円グラフはシェア ; %)

LCC=日本

	旅客数	(シェア)
	万人	%
ANA	1,833	40
JAL	1,523	33
SKY	383	8
中堅3社	336	7
LCC4社	533	12
合計	4,608	100
JS-J	332	7.2
Peach	70	1.5
Vanilla	96	2.1
Spring	35	0.7



4. 空港ごとにみた路線別・会社別旅客内訳

① 旅客数を羽田・成田空港 X 会社別にみると；

LCC 就航 12 路線の旅客（4,608 万人）について、羽田・成田空港 X 会社別に旅客規模をみたのが下表である。

- ・ 既存会社は羽田に集中、LCC は成田に特化。
- ・ 大手 2 社の成田線は、国際線のフィーダー的扱いのようである。

《図表 4》 空港別、会社別にみた旅客内訳

	ANA	JAL	SKY	(中堅3)	LCC	(計)
	万人	万人	万人	万人	万人	万人
羽田	1,773	1,490	383	335		3,981
成田	60	34			533	627
(計)	1,833	1,524	383	335	533	4,608

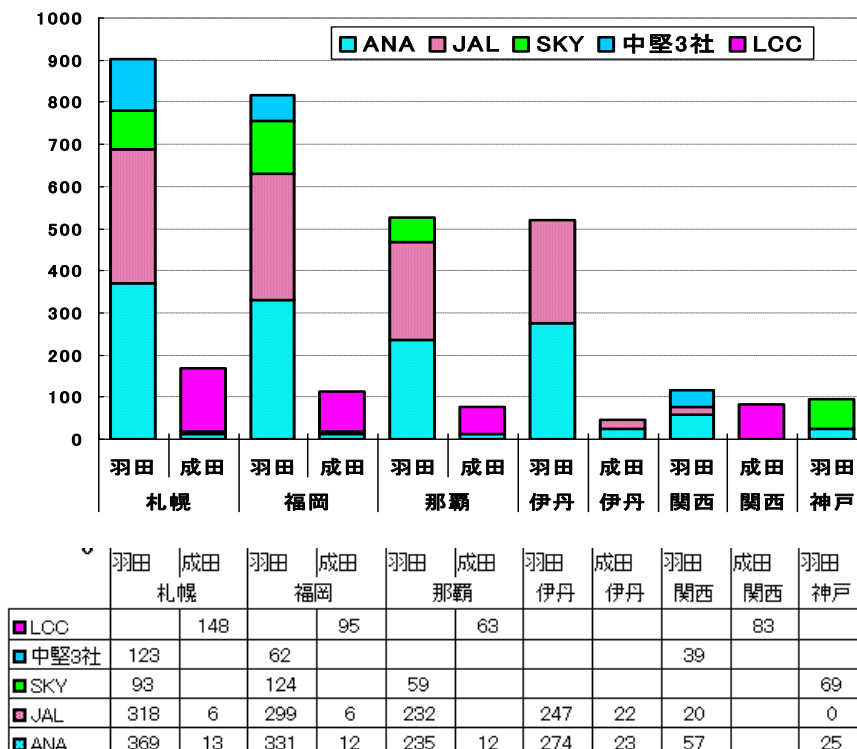
② 更に路線別にみると；

LCC 就航各路線について羽田・成田別に分けてみたのが下図表である。

- ・ 羽田⇒既存会社、成田⇒LCC との分けがほぼ徹底されている。
- ・ 全体の需要規模からみると LCC のそれはまだ小さい。

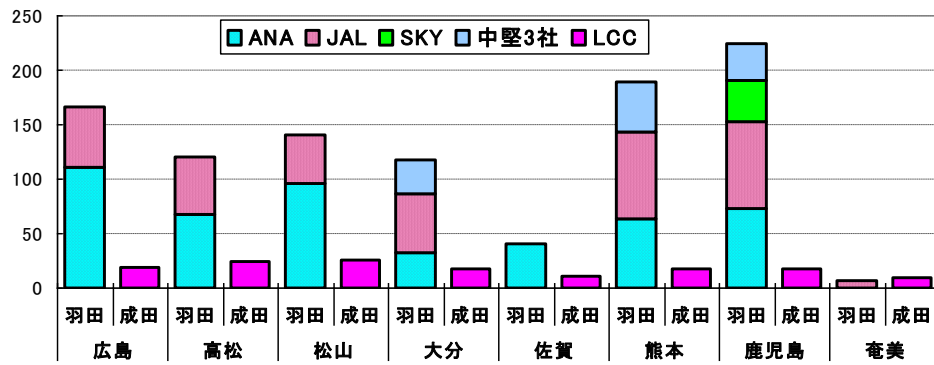
《図表 5》 空港別、会社別にみた旅客内訳

(基幹 4 路線)



JAMR レポート

(その他の路線)



	羽田	成田	羽田	成田	羽田	成田	羽田	成田	羽田	成田	羽田	成田	羽田	成田	羽田	成田
	広島		高松		松山		大分		佐賀		熊本		鹿児島		奄美	
■ LCC		19		24		26		18		11		18		18		10
■ 中堅3社							31				46		34			
■ SKY													38			
■ JAL	55		53		45		54				80		80		7	
■ ANA	111		67		96		32		40		63		73			

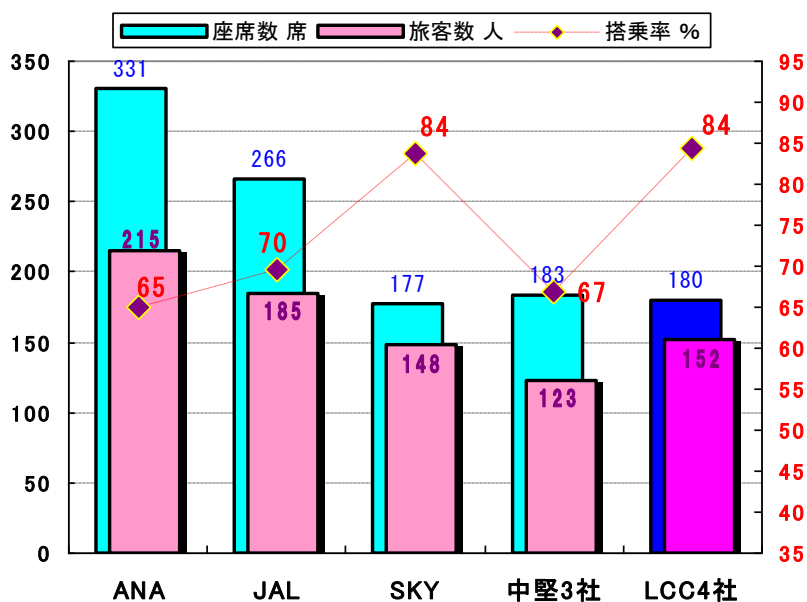
JAMR レポート

5. 1便当たりの平均的な姿

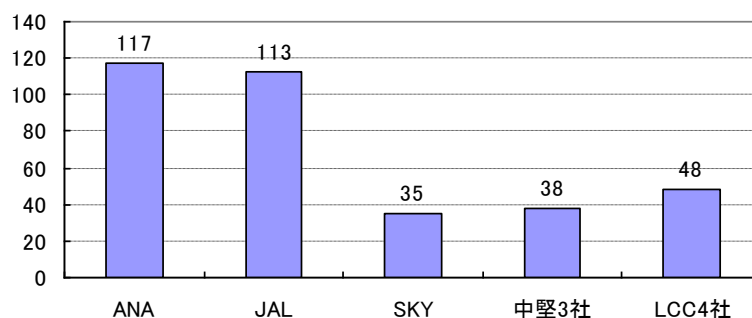
LCC 就航路線全体で、各社の1便当り座席数、旅客数、搭乗率をみたのが下図表である。

- 平均席数は、羽田で中大型機を多用している大手2社が多い。
SKY、中堅3社、LCCは小型のB737やA320が中心であることから180席程度となっている。
- 搭乗率はSKYとLCCがともに84%と目立って高く、大手2社と中堅3社は65~70%のレベルである。

《図表6》1便当たりの平均的な姿と1日の便数（往復ベース）（搭乗率は右目盛り）



(1日当り便数)



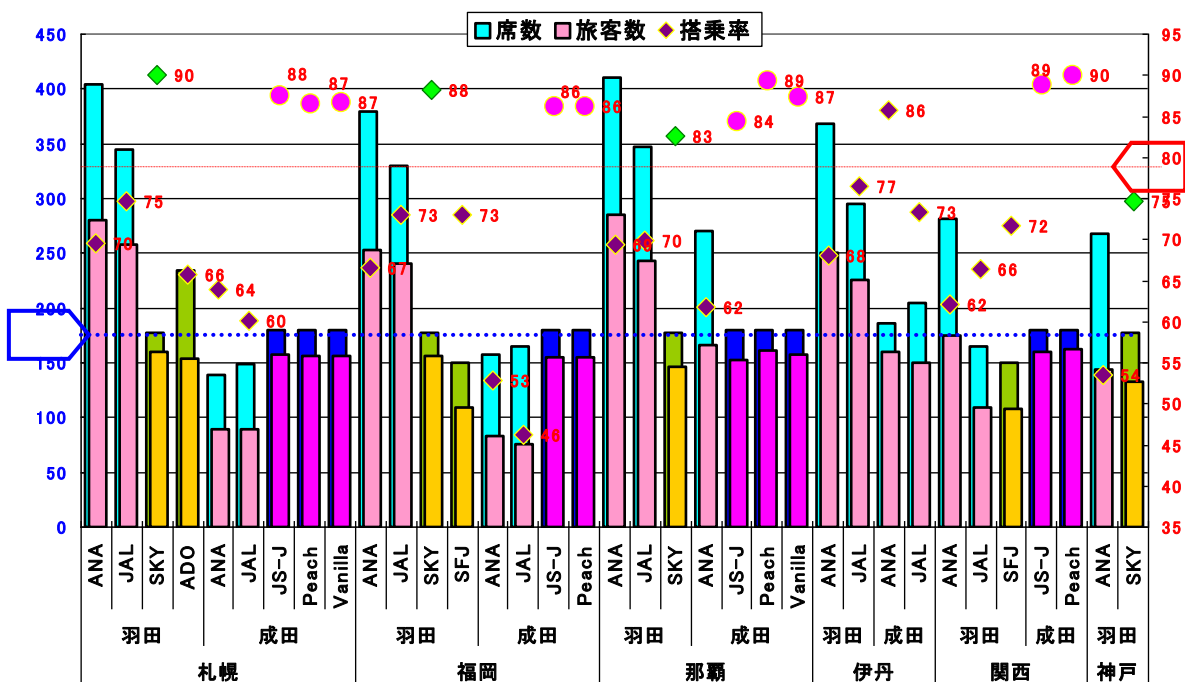
JAMR レポート

6. 各路線を空港別・会社別にみた便当たりの平均的な姿

(散布グラフは搭乗率を示す；右目盛り)

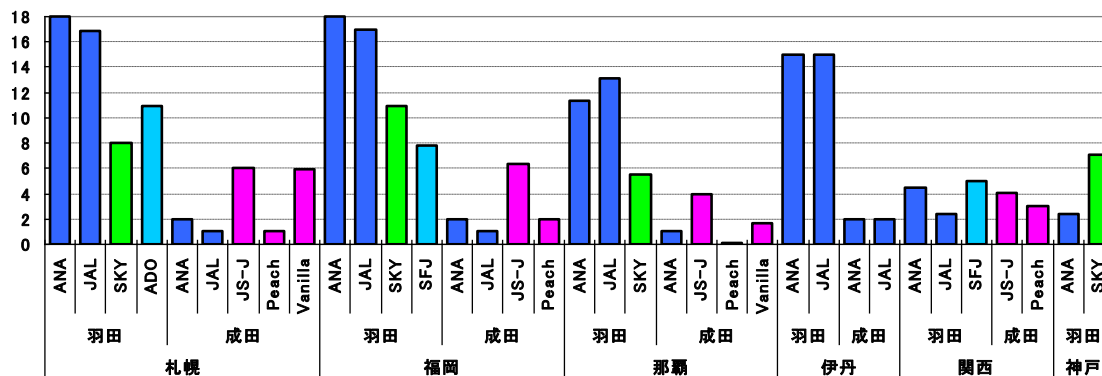
- ・ 1便当り座席数、旅客数、搭乗率（散布グラフ；右目盛り）をより詳細にみたのが下図表である。
平均的な姿と、1日当りの便数（往復ペア）を合わせて参照頂きたい。
- ・ 基幹4路線では、平均席数/旅客数は中大型機を多用している大手2社が多い。
- ・ 搭乗率は、先発LCC3社（除Spring）と既存会社で大きな開きがある。
（LCC3社）基幹4路線では85～90%、その他路線でも80～85%となっている。
（既存会社）大半の路線が60%台となっている。
- ・ 便数規模はLCCはまだ少ない。

《図表7》1便当たりの平均的な姿と1日の便数（往復ペア）－その1－



JAMR レポート

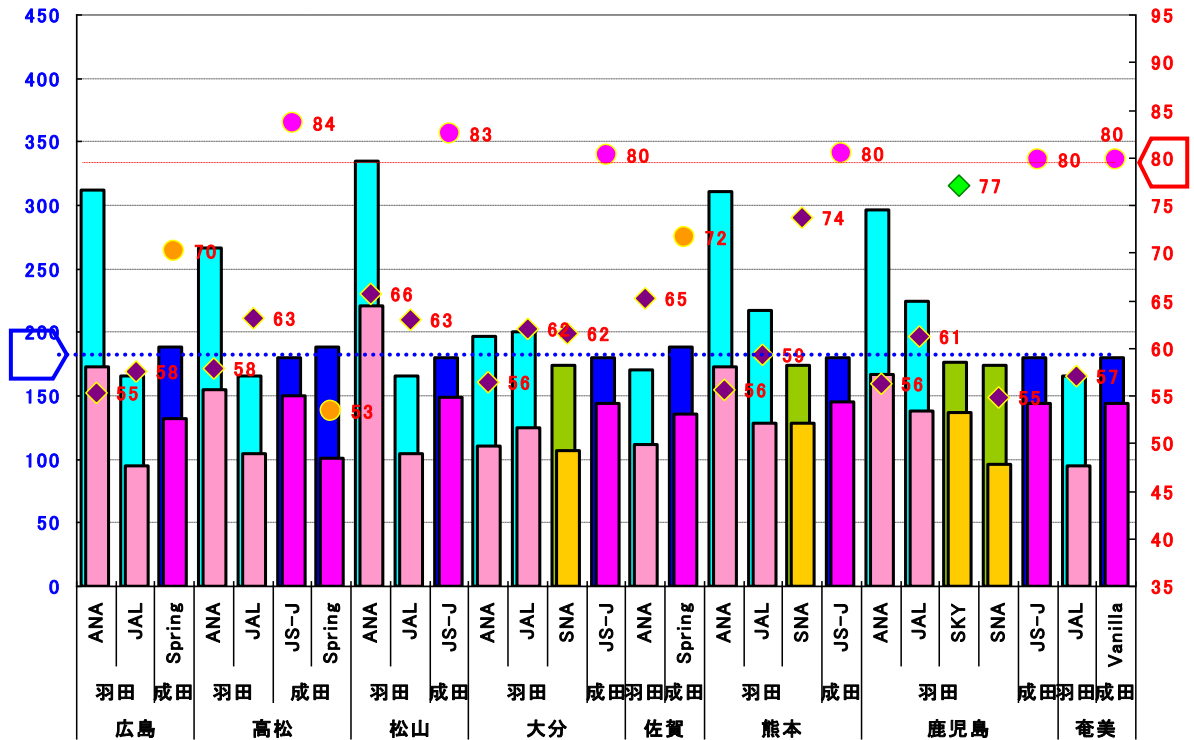
(1日当り便数；往復)



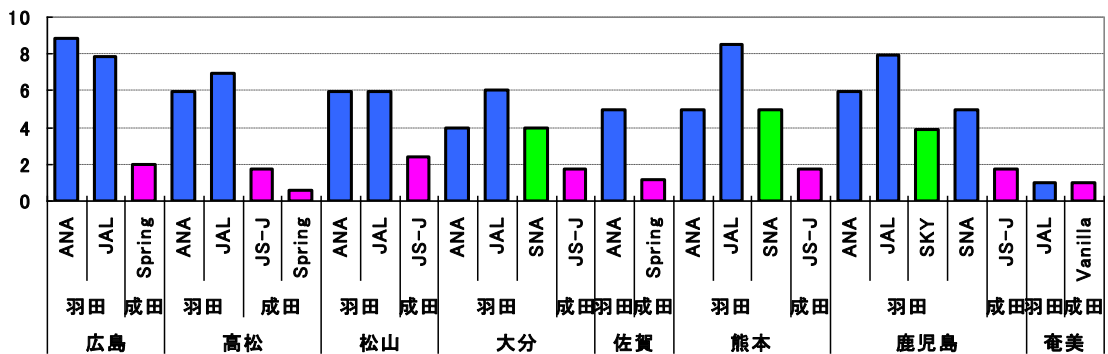
- ・ 基幹4路線以外の路線でもANAは中大型機を多用している。
JALはLCCや中堅会社と同等の小型機による路線が多い。
- ・ 搭乗率は、先発LCC3社（除Spring）が80~85%と高い。
既存会社は60%前後が多い。
- ・ LCCの便数規模はまだ少ない。

JAMR レポート

《図表 8》1 便当たりの平均的な姿と 1 日の便数（往復ベース）－その 2－



(1日当り便数；往復)

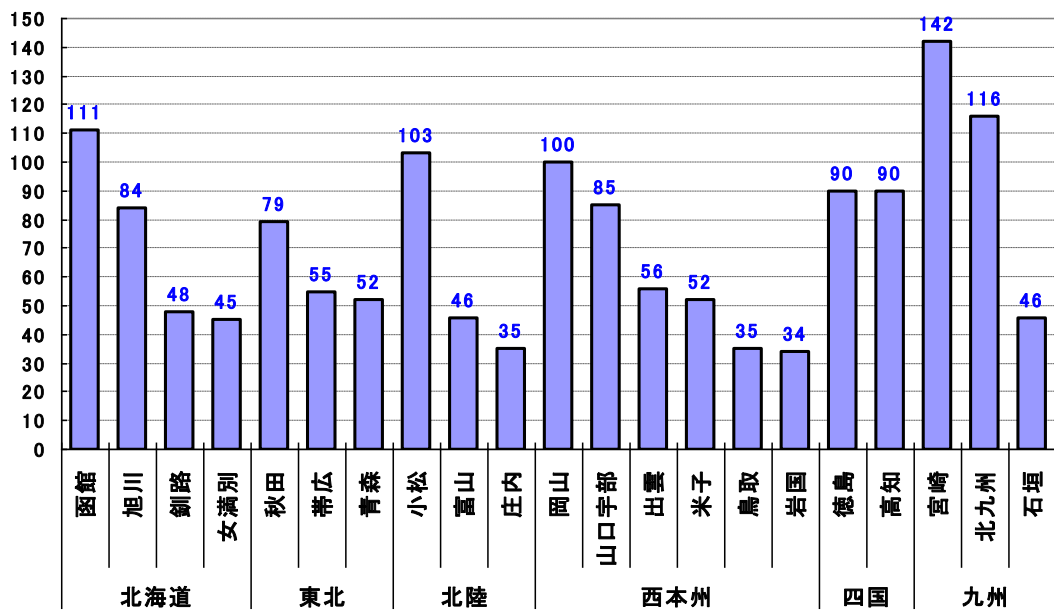


JAMR レポート

7. 主な LCC 未就航路線

- ・ 現在の首都圏市場で、LCC 未就航路線の旅客数は約 1,800 万人であるが、その主な路線（年間旅客 30 万人以上）を抽出したのが下図表である。
現在羽田から就航されており、21 路線、1,500 万人の市場である。
その大半は B737 や A320 クラス以下の小型機材で運航されている。

《図表 9》 主な LCC 未就航路線（数字は 2015 年度旅客数；万人）



JAMR レポート

8. 至近の運賃の比較（参考）

大手2社、SKY、中堅2社、LCC2社が相互に競争している「札幌線」と「那覇線」について、至近の運賃（最安運賃）を比べてみたのが下表である。

（注）運賃は個人属性の影響を受けないもの

2017年1月12日11:00時点の調べによる

便によってバラつきがあるが、最安のものを抽出した。

これに基づいて特徴を列挙すると；

- ・ 大手2社は、搭乗3週間前までは安い運賃を用意しているが、その期間をすぎると安い運賃はない。便出発時にむけ普通運賃に収斂させていく形といえよう。
成田発は、羽田より高い空港施設利用料を反映して普通運賃が高く、また搭乗前3週間を過ぎると割安運賃がなくなっている。（これも低搭乗率の一因か？）
- ・ SKYは大手より普通運賃を安く設定、搭乗の3日前まで安い運賃を用意している。（神戸発で搭乗前日まで適用の格安運賃は、羽田発では3日前までとなっている。）
- ・ 中堅2社もSKYやLCCに連動する形であるが、ADOはSKYより低い運賃もある。他方SFJ（スターフライヤー）の運賃は高めである。
- ・ LCCは常時きめ細かく運賃をコントロールし、最低運賃カレンダーを用意している。
- ・ LCCは表示運賃のほか、別に付加料金（※）がかかるため、場合によっては既存会社よりも割高になることもある。

（※）空港施設利用料、支払手数料、座席指定料金、手荷物料金など

《図表10》主要2路線の運賃比較（2017.1.12時点）

(発地空港)			普通 運賃	最安運賃		
				1月14日 (2日前)	1月18日 (6日前)	2月2日 (21日前)
				円	円	円
札幌	ANA/JAL	羽田	37,790	28,090	22,190	11,590
		成田	37,940	32,740	29,640	8,740
	ADO	羽田	29,290	11,490	7,490	8,590
	SKY	羽田	22,190	17,290	8,990	8,990
	Peach	成田		9,690	5,690	5,090
	JS-J	成田		6,490	5,990	5,190
福岡	ANA/JAL	羽田	41,390	27,590	25,790	15,290
		成田	41,540	34,540	28,040	8,440
	SFJ	羽田	36,790	20,490	16,490	11,990
	SKY	羽田	23,190	19,690	8,990	8,990
	Peach	成田		7,790	5,390	5,390
	JS-J	成田		7,390	4,790	4,790

以上