

「関西3空港を有効活用した
航空需要の拡大」(2011.12.15)

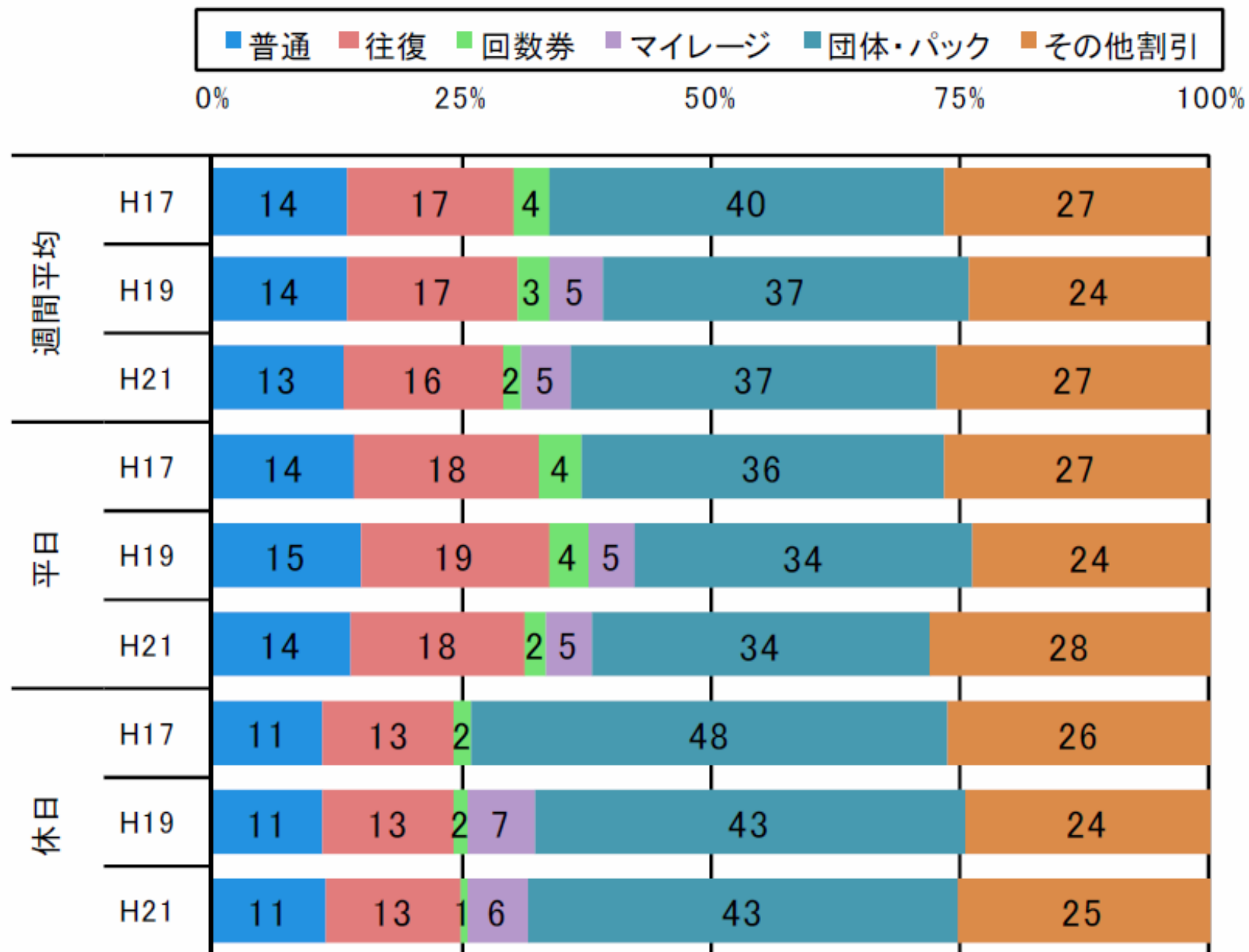
「流行」と関西の航空需要 ～ LCCと非航空系収入～

加 藤 一 誠
(日本大学経済学部)

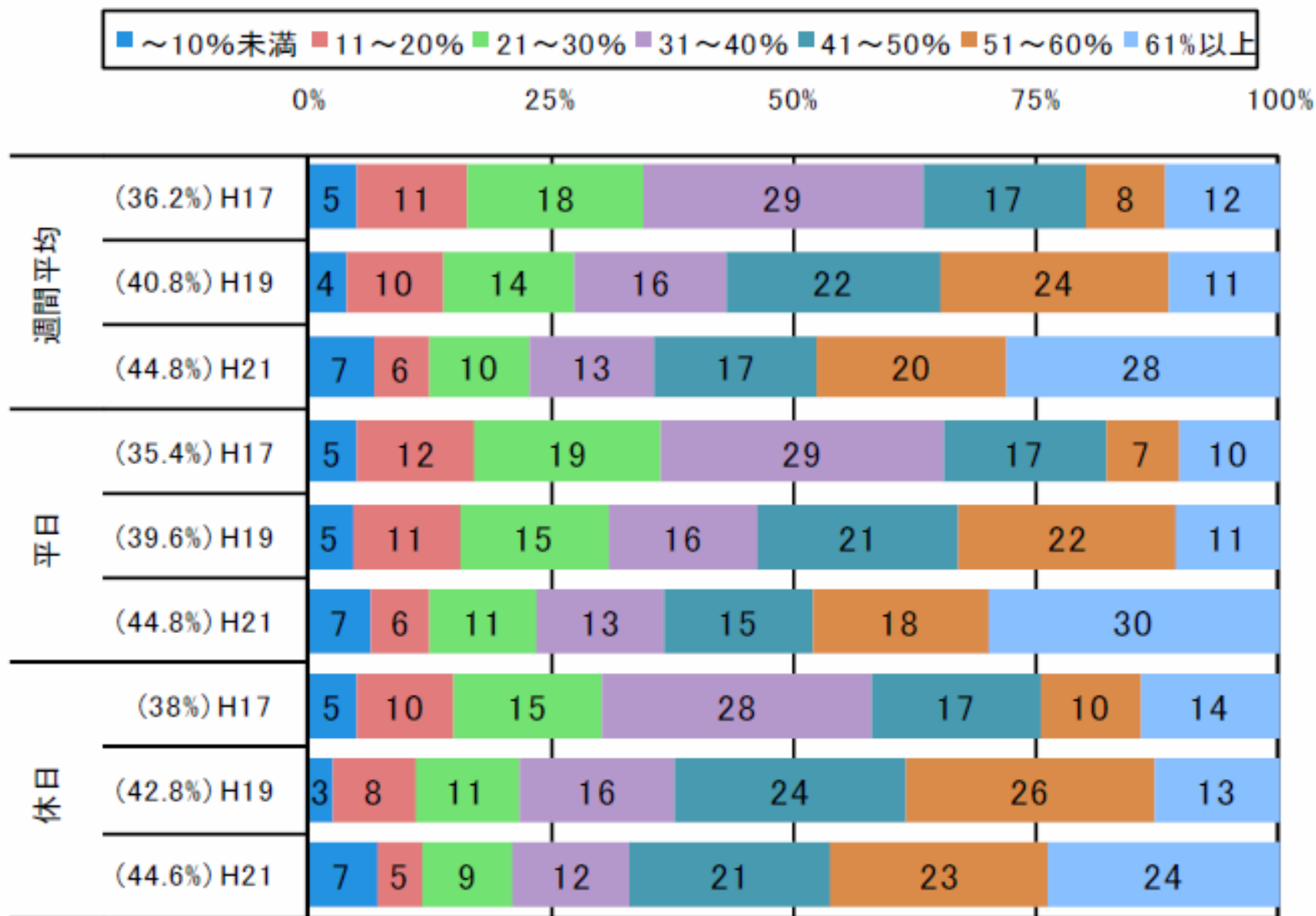
アウトライン

1. 航空利用者の特性を知る
2. ファッションとなったLCC
3. 航空系収入と非航空系収入

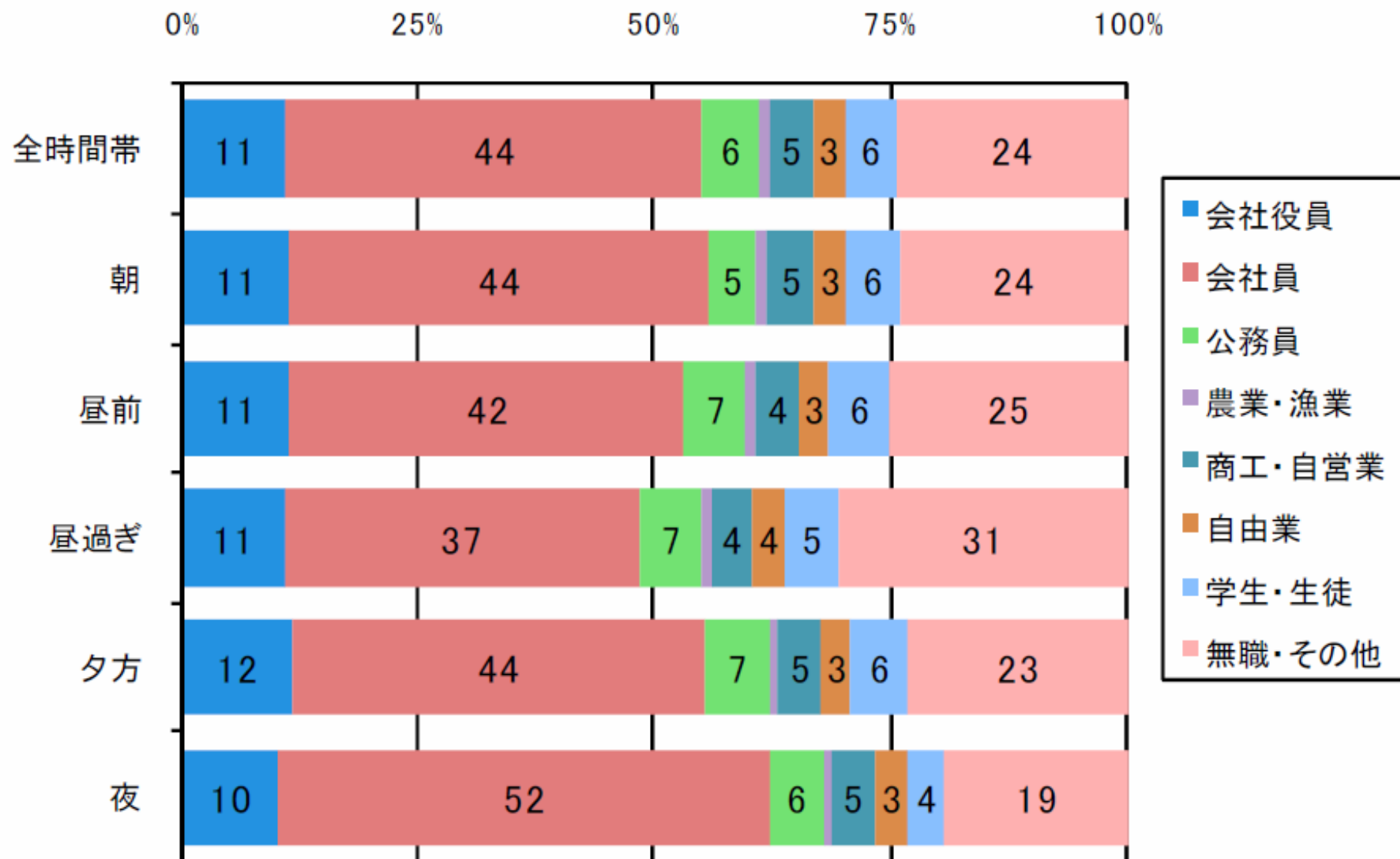
利用航空券の分布



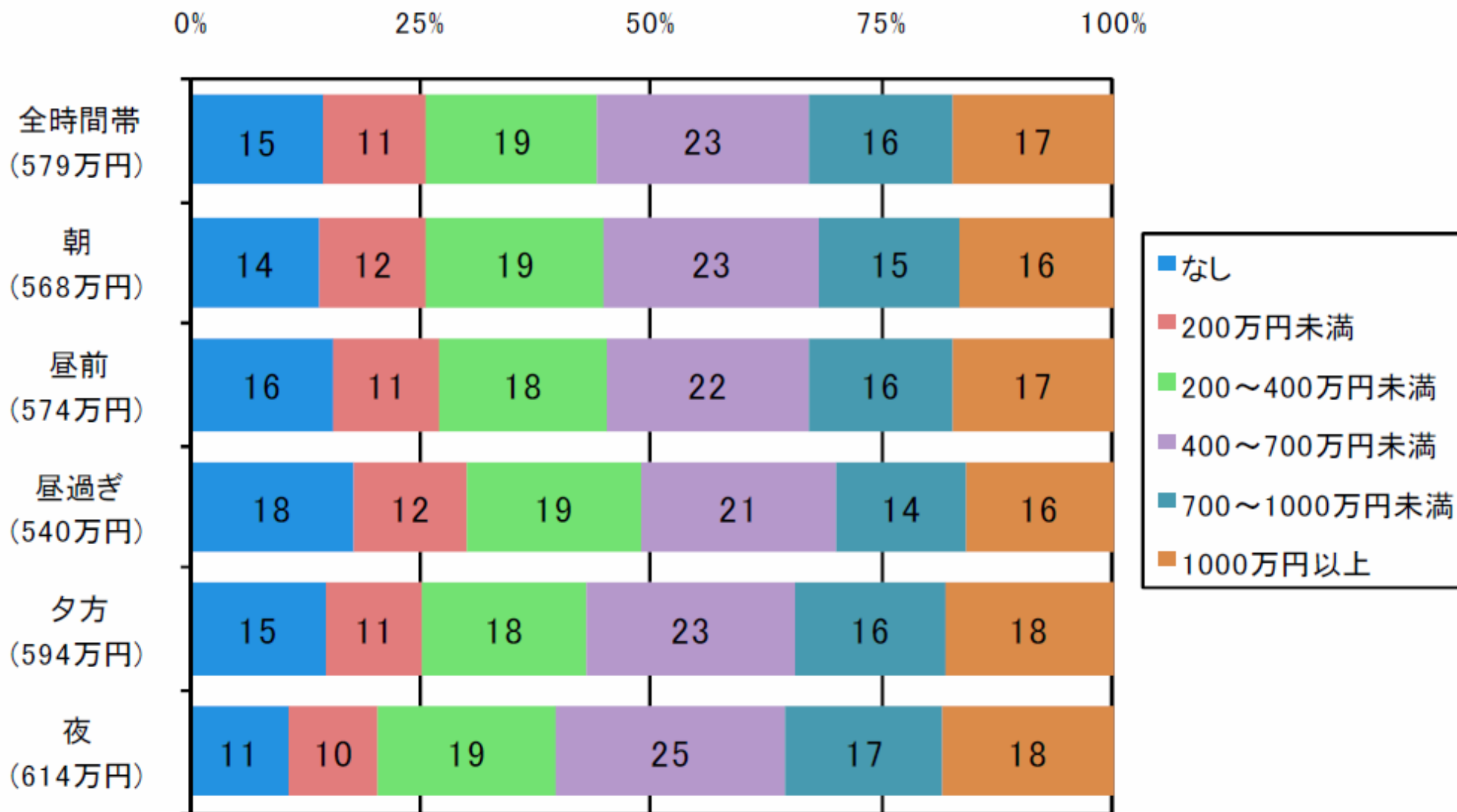
割引の比率



職業(出発時間帯別・週間平均)



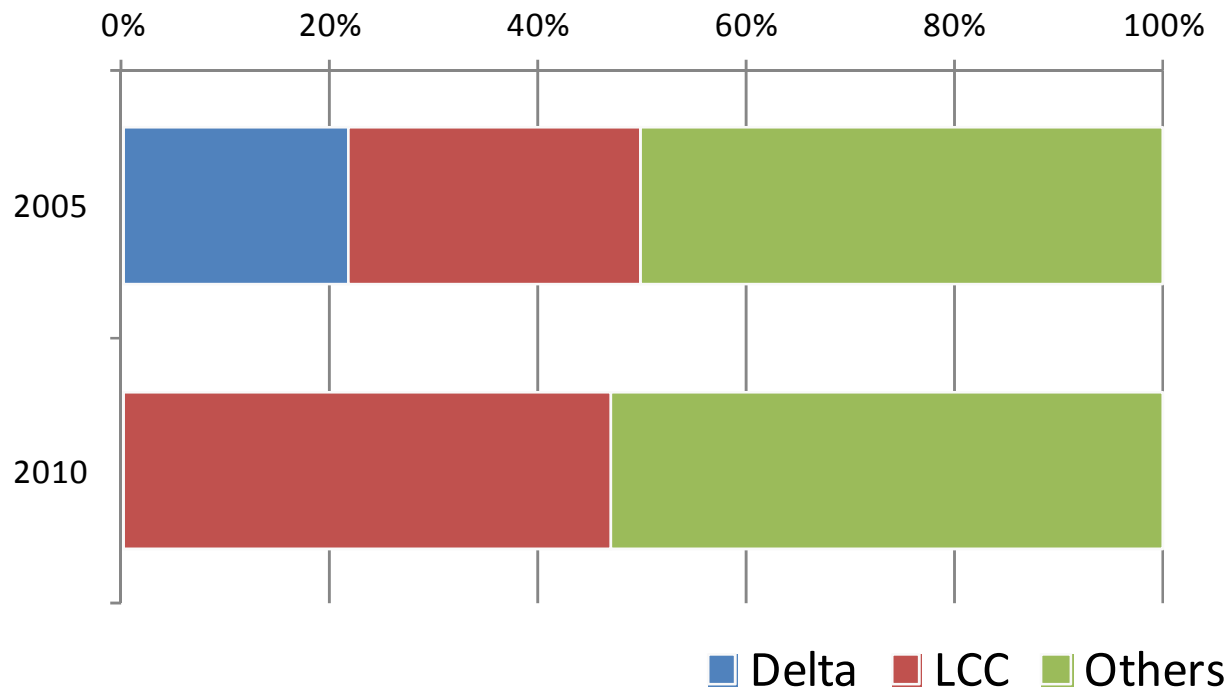
出発時間帯年収



その他, 平日 > 休日

日本にLCCが定着するか～ perceptionの問題

フロリダ州のサウスウエストフロリダ空港の事例



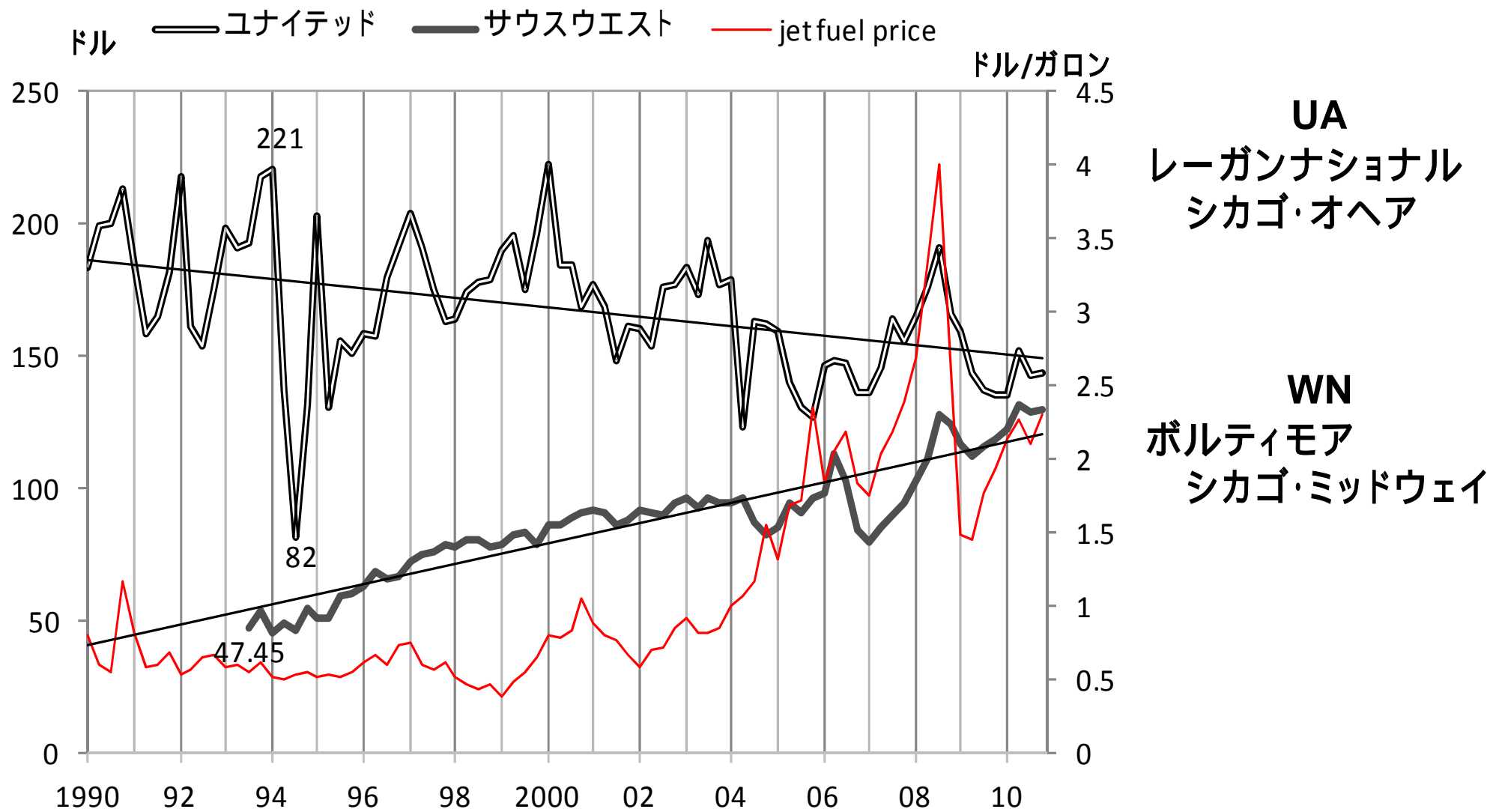
日本の旅客は果たしてこのよ
うな認識をもてるか？

Moody's (2010) A2 StableからNegativeに見通しを変更。

1)就航航空会社の多様性は低下

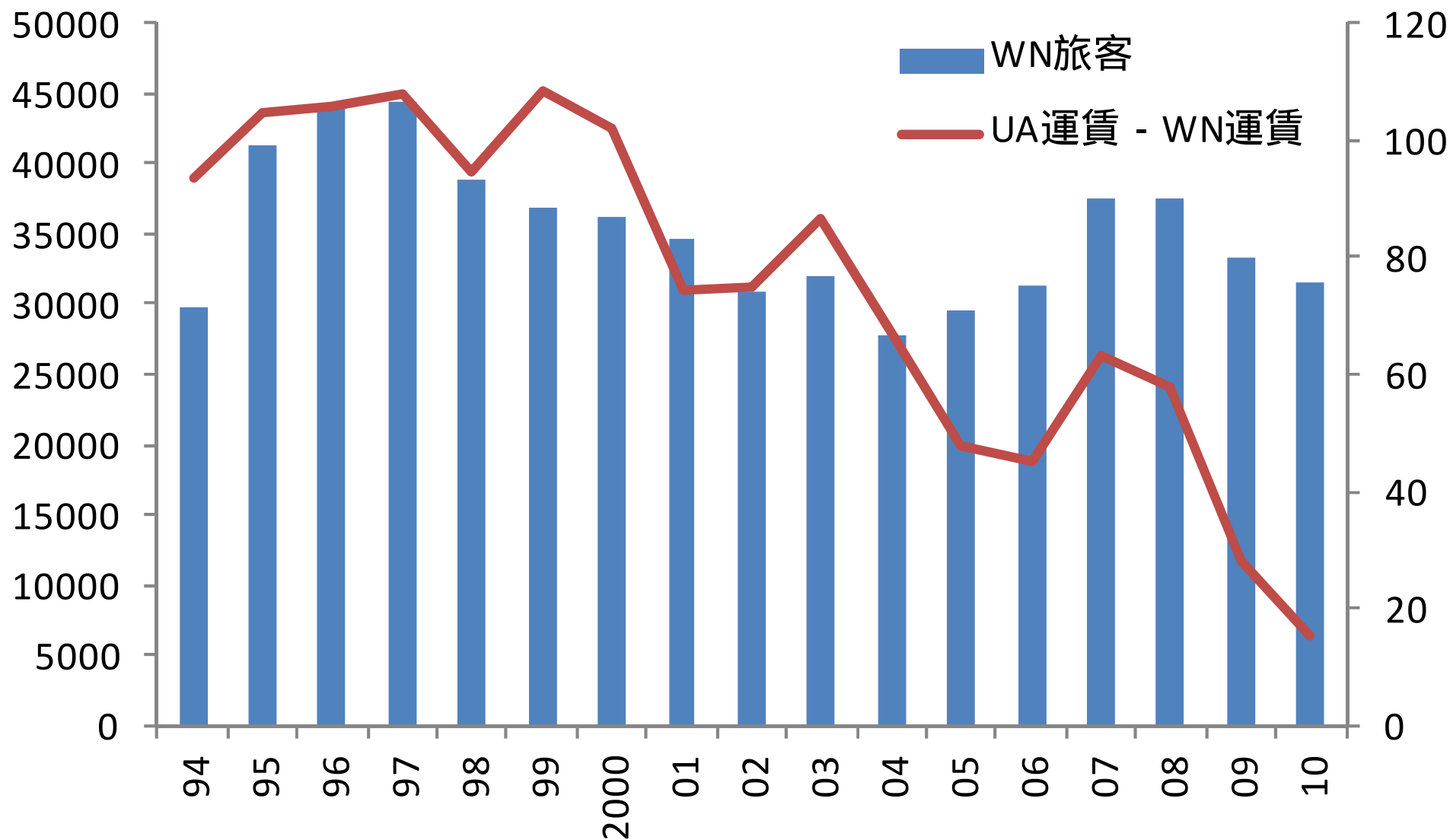
2)LCCのシェアの高さ 「低運賃ゆえ、他空港に移動する可能性を低くする」とし、空港の強みと解説。

セカンダリ空港使用 (ワシントンDC-シカゴ IL 路線の平均運賃)



出所) Data Base Products, Inc(10%サンプルデータ), US EIA(スポット価格)

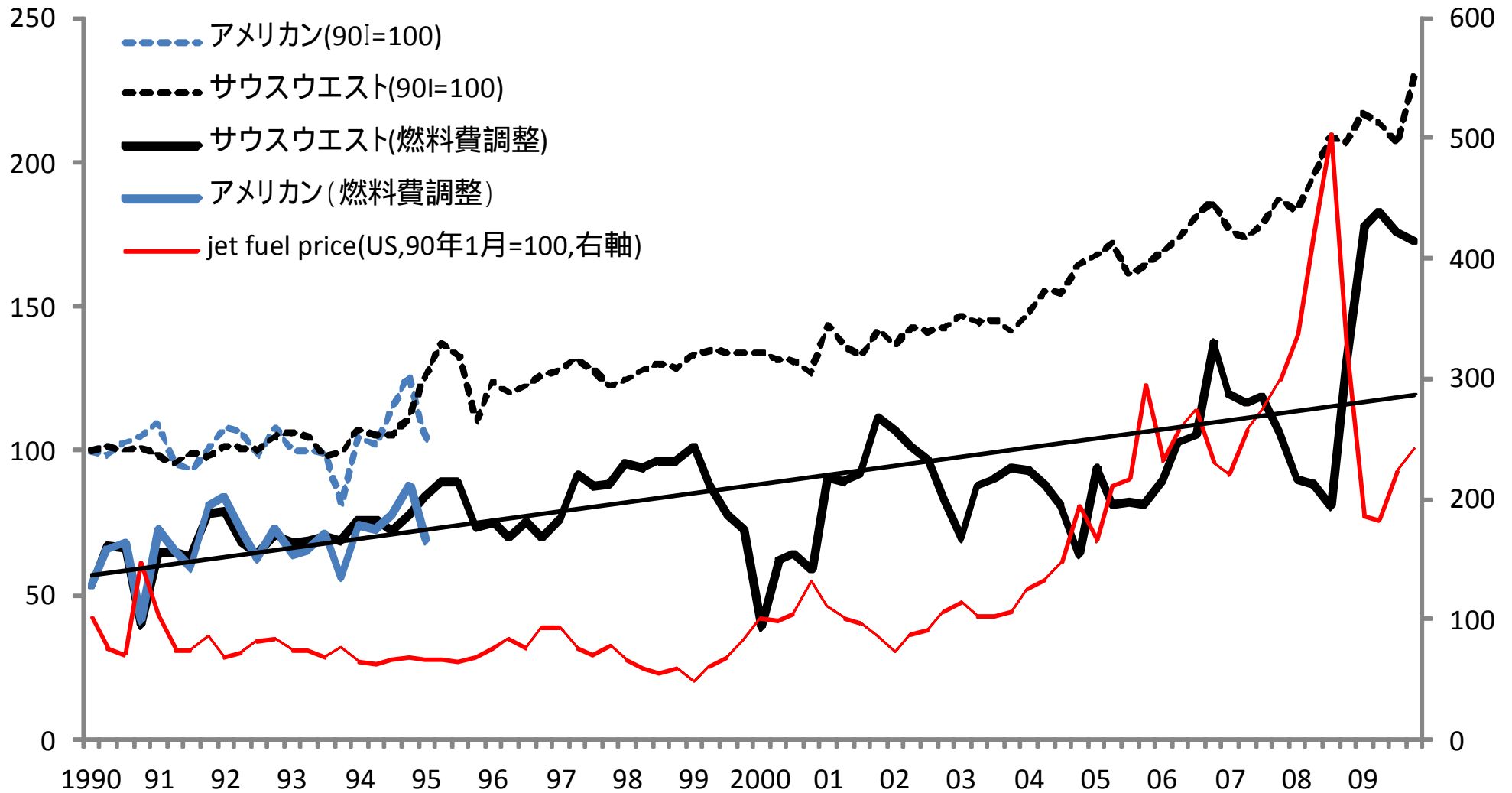
セカンダリ空港利用のケース ワシントンDC-シカゴ IL 路線



FSCとの運賃差の縮小 LCCはいつまでも「L」ではない

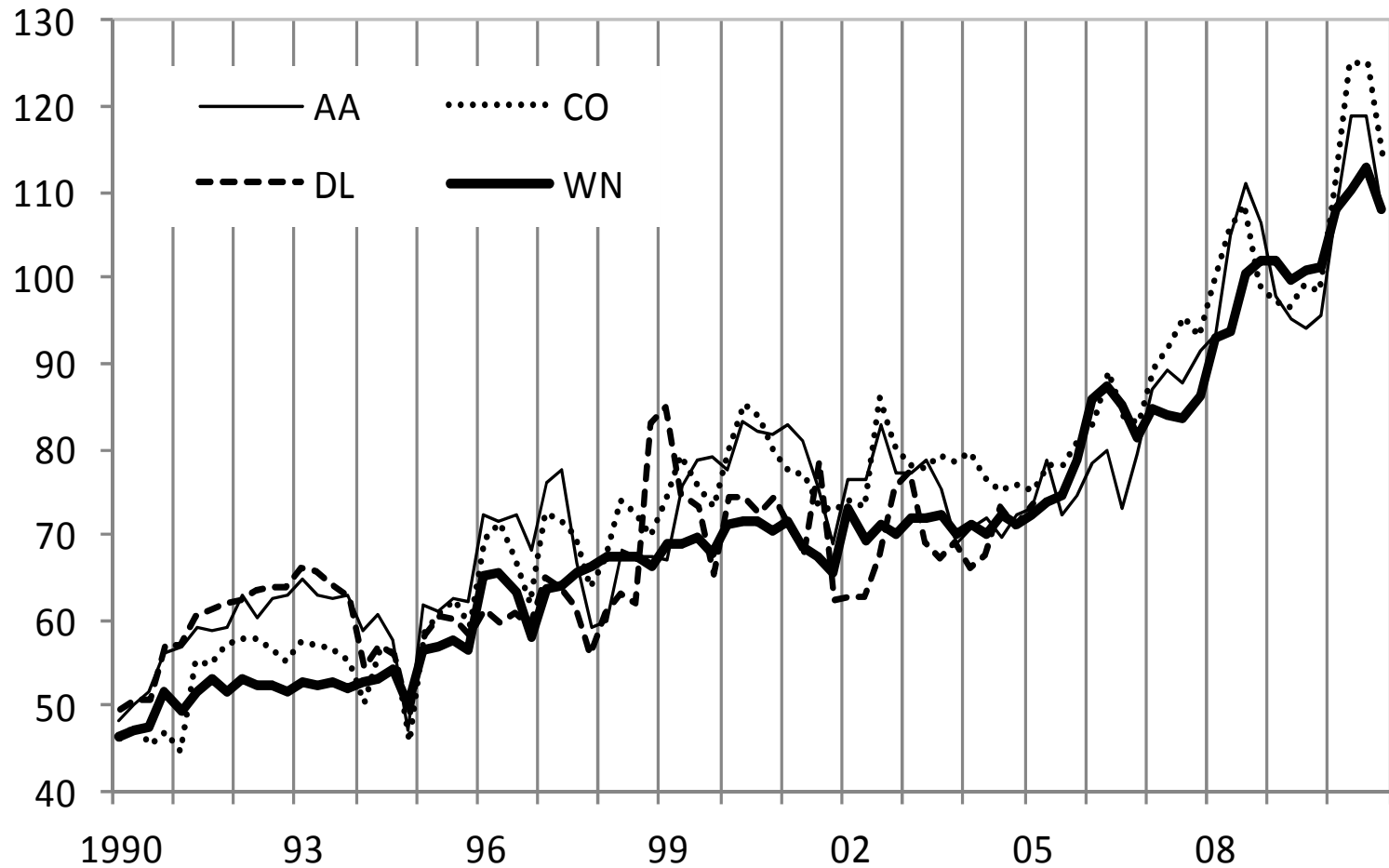
FSCの退場ケース

(バーミンガム<AL>ーナッシュビル<TN>, 短距離)



出所) Data Base Products, Incより抽出, 作成

運賃上昇ケース (ダラスーヒューストン<TX>, 短距離)

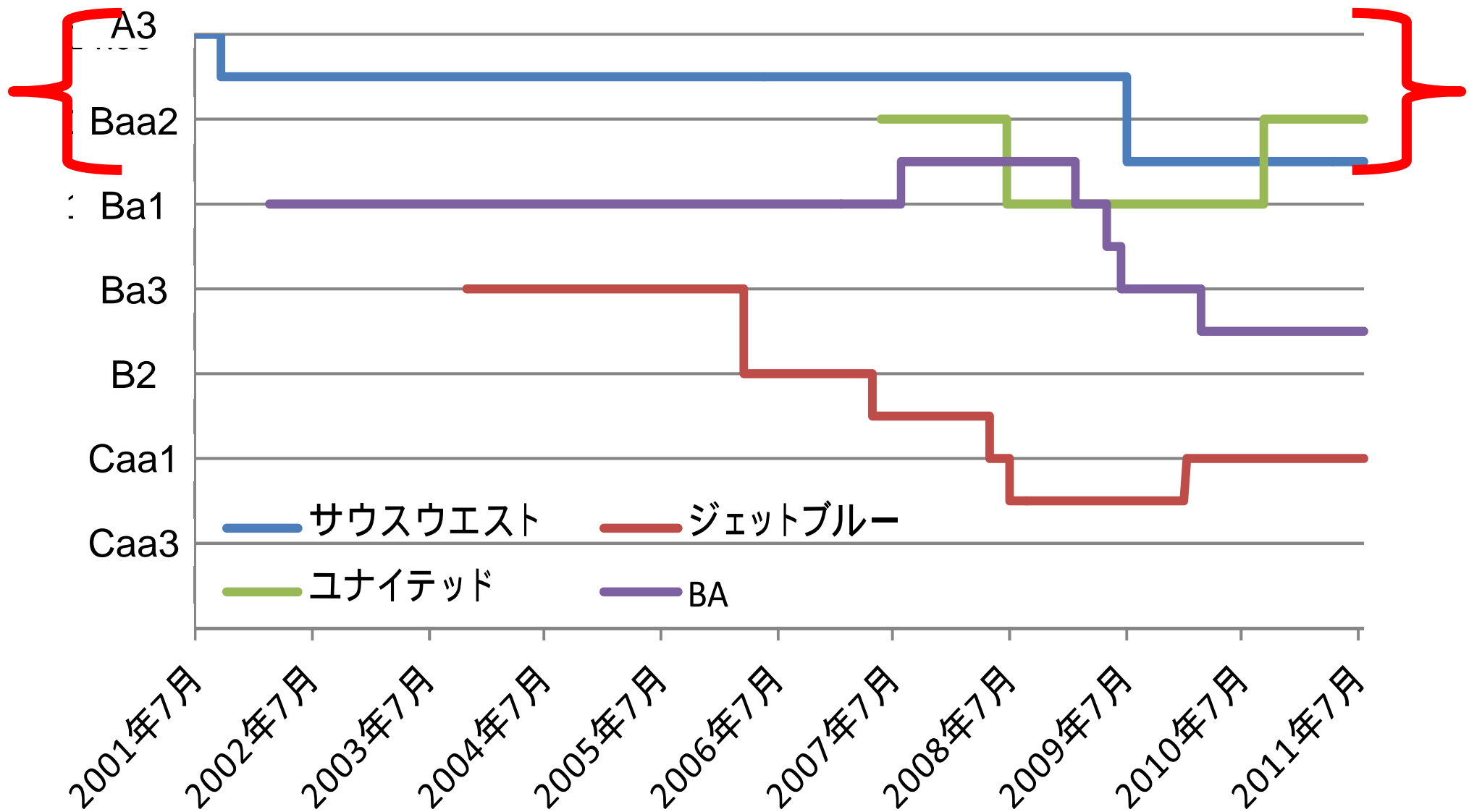


FSC
ダラス・フォートワース
ジョージ・ブッシュ・
インターコンチネンタ
ル・ヒューストン

WN
ダラス・ラブフィールド
ウィリアム・P・ホビー

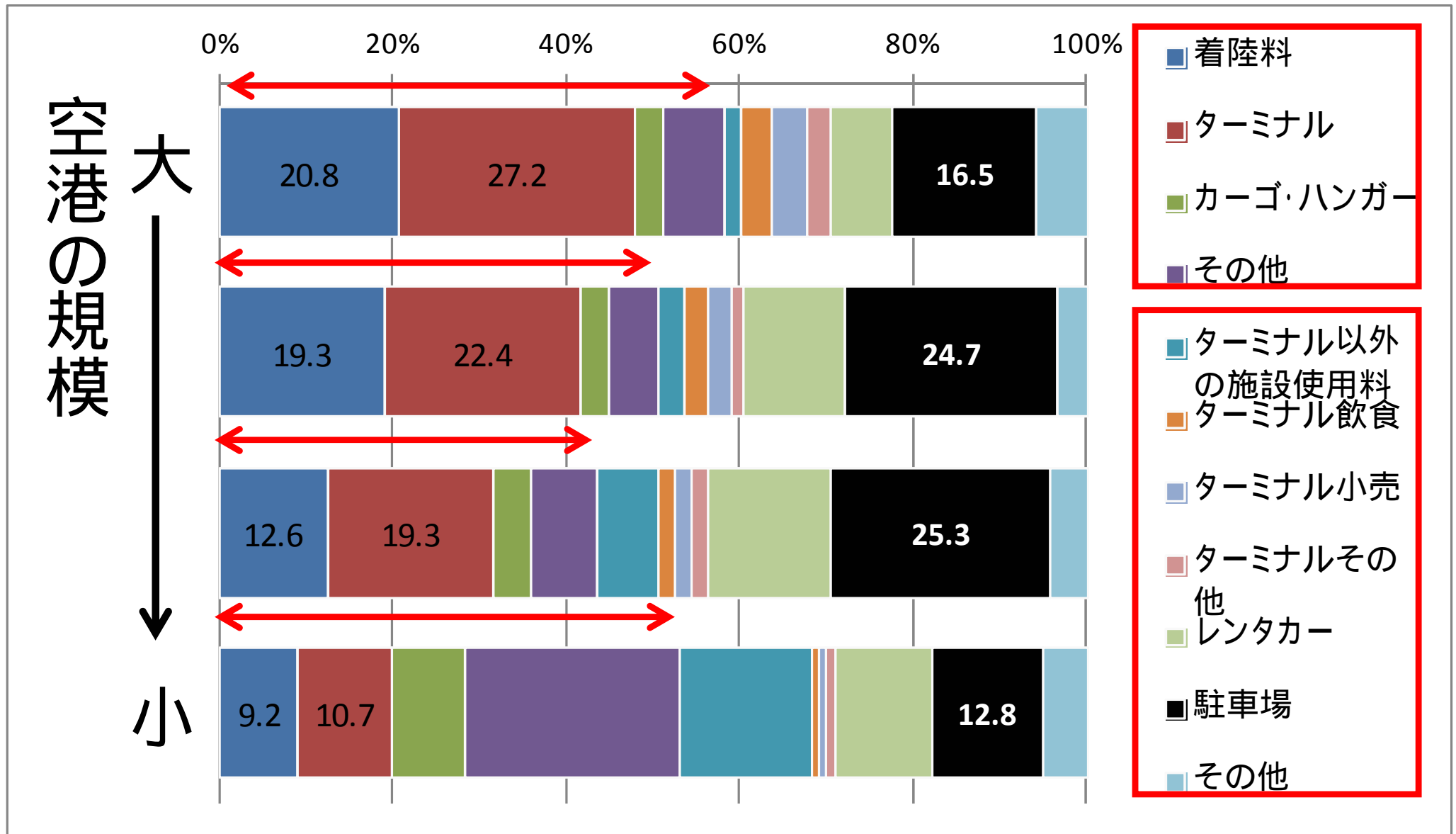
出所) Data Base Products, Incより抽出, 作成

航空会社の格付けの推移



出所) Moody'sのデータベースより加藤作成

規模別の営業収入内訳



出所) FAA データベースより加藤作成 (数字は2009年と2010年の平均)

非航空系収入(営業収入ベース)


- 非航空系収入のシェアの中央値:32.8%
(09年と10年で両年ともにデータがあるものは合計,片方のものは1カ年を使用,n=433,異常値,欠損値は除外)
- 乗客10万人以上に絞ると,40.1%

✎ 対象基幹空港の規模別分布

大	30
中	38
小	67
それ以下	79
合計	214

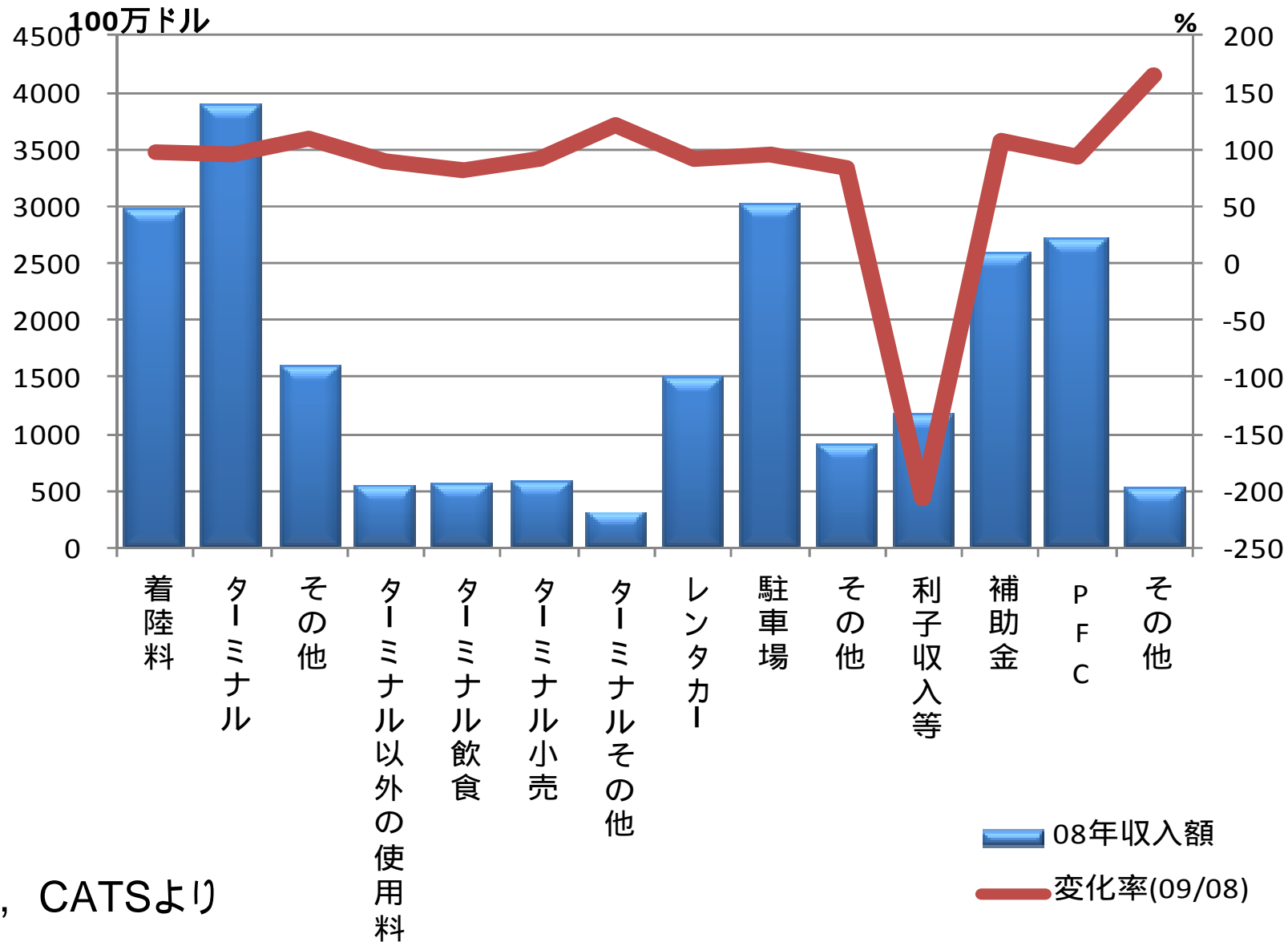
出所)FAA, CATS(2009,2010)より算出

規模別の非航空系収入の比率

	大  小				合計
30%未満	15	16	20	20	71
30～50	10	9	20	29	68
50%以上	5	13	27	30	75
	30	38	67	79	214

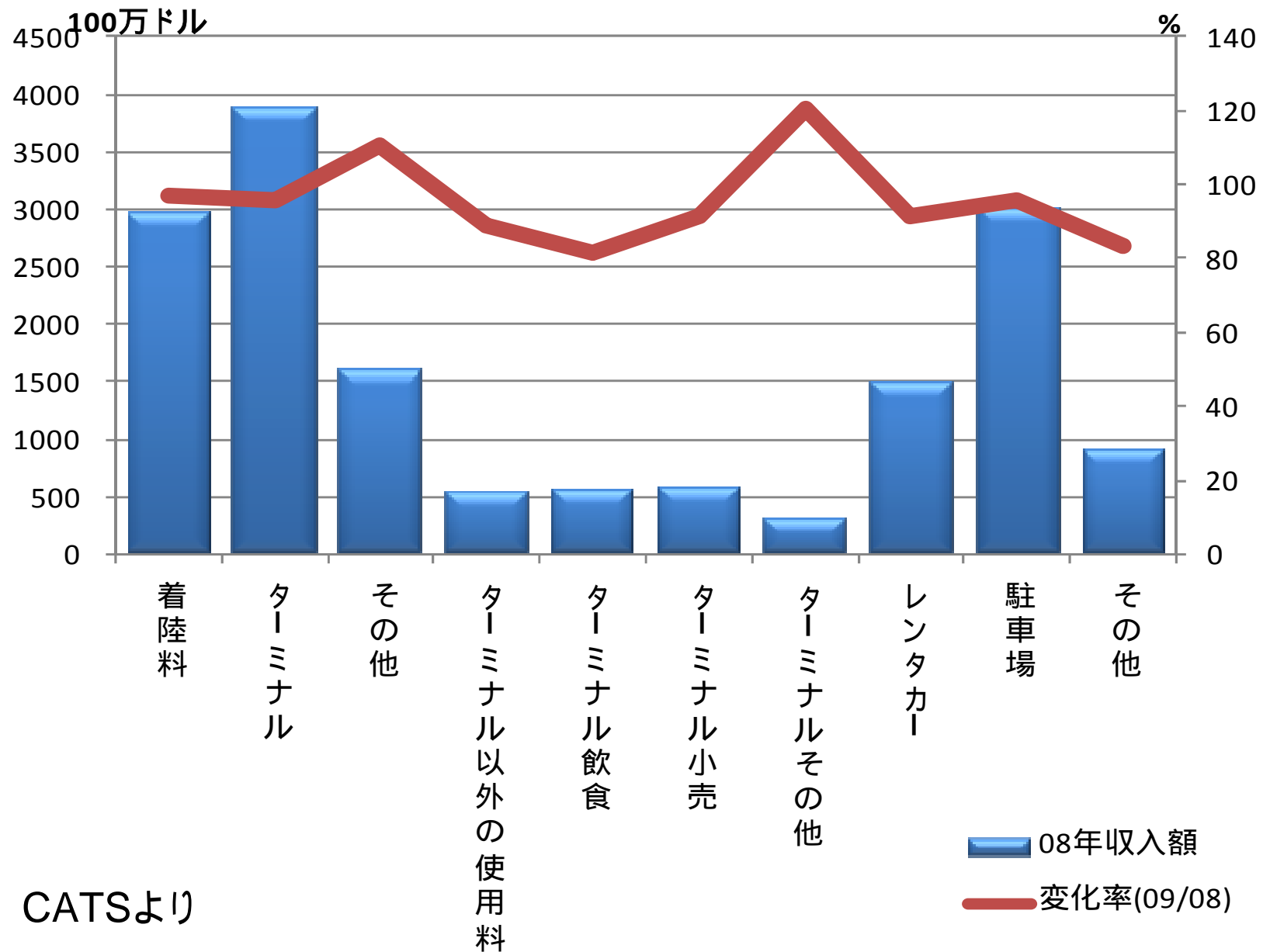
大規模空港ほど航空系収入の比率が、
小規模空港ほど非航空系収入の比率が高い。

運用の不振～金融危機の影響！？(営業外収入の減少)



出所) FAA, CATSより
加藤作成

飲食の落ち込み～金融危機の影響！？ (営業収入ベース)



出所) FAA, CATSより
加藤作成

まとめ

- (1) 夜間利用客の所得は高い。夜間の運用時間の拡大は空港の収益を増やす可能性が高い。
- (2) ただし、非航空収入も重要であるが、ターミナルの飲食は景気変動の影響を受けやすい。
- (3) 日本ではLCCの定着に少し時間がかかるかもしれない。
- (4) LCCは多様で、必ずしも「L」であり続けるかどうかはわからない。また、交渉にはプロの主体性を発揮すべきではないか。
- (5) 民営とは、「利用者(顧客)指向」「運営の自由度を高める」ことであり、それが空港の価値向上につながる

ご清聴ありがとうございました