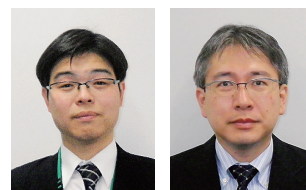


格安航空会社（LCC）就航や 空港の容量制約を踏まえた 政策シミュレーション



空港研究部 空港計画研究室 主任研究官 井上 岳 室長 丹生 清輝

(キーワード) 空港計画、格安航空会社 (LCC)

3.

成長力・国際競争力の強化

1. はじめに

高需要の空港における容量逼迫が顕在化しつつあり、空港隣接地域における空港の役割分担の在り方や混雑空港における空港容量のマネジメントに係る政策ニーズと政策効果分析手法の必要性が高まっている。そこで、空港政策と航空市場におけるエアラインの行動（運賃設定、便数設定、路線設定など）の関係に焦点をおき、エアラインの行動モデルの構築及び構築したモデルによる政策効果分析を行った。また、格安航空会社（LCC）参入による影響を評価するためのモデルを構築し、参入効果に係る試算を行った。

2. 空港需要マネジメント政策によるエアライン行動（運賃設定・便数設定・路線設定）のモデル化及び政策効果シミュレーション

旅客の交通機関選択の変化（鉄道（新幹線）⇔航空）が考慮可能となるよう、当研究室がこれまでに開発してきた国内航空市場モデル（国総研研究報告 No. 38）を拡張した。更に、空港需要マネジメント政策を実施したとした場合における、首都圏～関西圏、首都圏～北部九州間及び関西圏～北部九州間の旅客の交通機関・経路選択行動の変化を、複数のシナリオを設定し、シミュレーションした。例えば、伊丹空港において機材・便数制約（大型ジェット機乗入の禁止、かつ、ジェット枠を現行の3分の2）を行った場合、羽田～伊丹の旅客は、1日4,000人程度（片道）減少するが、その殆どは鉄道（新幹線）に転換し、羽田～関西への利用転換はごく限られると推計された。また、関西空港の公租公課（着陸料等）を減免した結果、羽田～関西の平均運賃が1割低減した場合にあっても、関西空港の利用増加には殆ど効果が見られないものと推計された。

3. 格安航空会社（LCC）参入を考慮したモデルへの

拡張

LCC参入が、旅客の選択行動の変化及び航空便数の配分戦略の変化に与える影響を分析するため、2.で開発したシミュレーションモデルを拡張し、参入の効果について試算した。前項のモデルでは、航空会社間の競争をクルーノー競争としてモデル化したのに対し、本項のモデルは、ベルトラン競争としてモデル化し、航空会社間の価格競争が考慮可能となった。例として関西圏～北部九州間のケースを示す。関西～福岡間に就航する既存の航空会社のうち特定の1社が、ユニットコストが半額のLCCに代替されるものと仮定した場合、LCCの運賃は従前よりも1割強～2割程度低下するが、既存エアラインの運賃の反応は殆どないものと試算された。また、当該ODゾーン間における航空旅客数は、増加すると試算された。

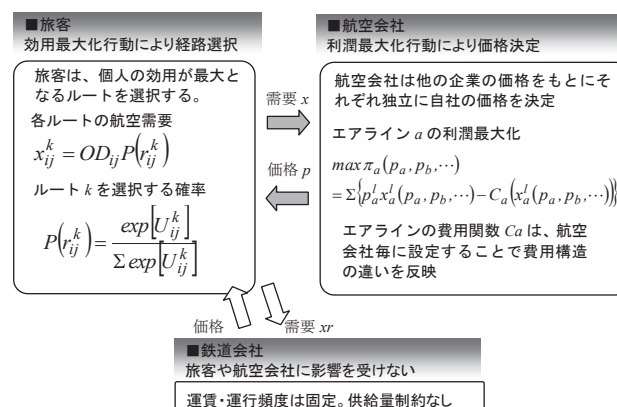


図 LCC参入を考慮した国内航空市場モデル

4. おわりに

LCCによる国内航空路線の運航が相次いで開始されたことを踏まえ、LCCによる本邦航空輸送市場への影響について実証的な分析を進めつつ、今後もモデルの改良を進めていく予定である。

【参考】国総研資料No. 694並びに土木計画学研究・講演集 Vol. 46(137)及び(139)