

特集

# LCC（格安航空会社）の躍進とその影響について

航空会社間の競争が激化する中、格安航空会社（LCC：Low Cost Carrier）市場が拡大し、業績を伸ばしている。大手航空会社と差別化された戦略の追求が成功要因の1つであるとも言われており、今後もLCC市場は激化すると見られている。

このようなLCCの躍進により、日本の航空政策および観光業界にどのような影響があるのか。消費者ニーズの多様化の現状や自治体の取組事例、今後のLCC市場の展望について紹介する。

1

## 魅力的なインバウンドツールとしてのLCC

### 1-1 日韓LCC産業の発展に向けた提言

ジンエアー販売支援グループ長 パクジョンウ 朴正雨

ここ数年で「LCC」「格安航空会社」という言葉が韓国のみならず日本でも結構馴染んできた。韓国では、消費者の高い関心の中でLCCのシェアが国内線ですでに50%を超え、世界で最も運航回数が多いといわれる金浦—キムポ—チェジュ濟州路線は60%にまで上り、もはや韓国のLCCは、そのシェアがやっと10%を超えたばかりの国際線に未来をかけている。

日本の場合も、ピーチアビエーション、バニラエアなどが韓国路線に参入し、日韓航空産業、なかでも消費者の選択肢をより広げてくれるLCC産業の発展が益々重要になってきている。

本稿では、LCC産業について考え、その発展に向けた提言をしたいと思う。

#### LCC産業への理解

1971年、米国のある航空会社が世界初のLCCとして誕生した。その後、数年を除いてはすべて黒字を出し、米国で「最も働きたい100大企業」1位（1998）、「最も尊敬される企業」3位（2006）に選ばれるなど、各種記録と共に高成長を成し遂げることになる。これは正にサウスウエスト航空

（Southwest Airlines）の話である。

サービスの無駄を取り除き、さまざまな方法で低コスト体制を構築することで合理的な運賃を提案するLCC産業は、従来のFSC（Full Service Carrier）とは差別化された産業群を形成し消費者から大いに愛されることで全世界に広がり、アジアでは2001年マレーシアのエアアジアが初めて紹介された。このような広がりによって、現在は全世界で約170以上のLCCが運営されている。

特に、持続的な経済成長と人口約41億人を背景に、約1,712億ドル規模と推定されるアジア航空市場は、全世界で最も注目されている航空市場の一つである。

#### アジアLCC市場を新たにリードする両国のLCCの発展

韓国のLCCは、米サウスウエストより34年遅れた2005年、漢城航空による清州—チョンジュ—チェジュ濟州路線の運航を皮切りにその歴史が始まった。その後約10年が経った今、韓国では、ジンエアー、濟州航空、エアアップサン、イースター航空、ティーウェイ航空

の5つのLCCが国内線および中短距離の国際線を運航しており、なかでもジンエアーは、2014年12月韓国LCCとしては初の中大型航空機 (B777-200ER) を導入し、2015年長距離路線を運航することになっている。LCC産業全般の成長速度も著しく、2014年第3四半期の利用客数は前年同期比で17.6%増加し、FSCの2.8%を大きく離れた。

日本の場合も、ピーチアビエーション、バニラエアなどのLCCが近年続々登場し、LCCに対する消費者の認識が改善され、成長を見せている。

このように、経済成熟度の高い韓国と日本を中心としたLCCの成長は著しく、これを背景に北東アジア地域のLCCは、2001年0.4%の座席占有率から大きく成長し2014年第1四半期は10%を突破した。

### 韓国のLCCが目指す 日本航空市場の魅力と強み

#### ①豊かな潜在航空需要と個人自由旅行者の増加

日本は、人口1億2,800万人 (世界10位) に一人当たりのGDPが\$39,321 (世界23位) の経済大国で、高い生活レベルに基づいた幅広い中間層が存在している。一方、韓国も人口5,000万人 (世界26位) に一人当たりのGDPが\$23,837 (世界33位) と、やはり高い生活レベルと潜在航空需要を有している。

東日本大震災以降、両国の訪問客は減少したものの、豊かな潜在需要を基に年間約500万人規模を維持し、両国を訪問する外国人総数の約20%を占めている。

表1 年間日韓訪問客数 (単位:人)

区分	2010年	2011年	2012年	2013年
訪日 韓国人 <sup>1)</sup>	2,439,816	1,658,073	2,044,249	2,273,346
訪韓 日本人 <sup>2)</sup>	3,023,009	3,289,051	3,518,492	2,747,750
TTL	5,462,825	4,947,124	5,562,741	5,021,096

1) 韓国観光公社 '国民海外観光客の主な行き先統計', 2014

2) JNTO '目的地からみた日本人海外旅行者の現況', 2014

表2 韓国LCCの日韓輸送客数 (仁川空港発4社合計、単位:人)

区分	2010年	2011年	2012年	2013年
輸送人数	185,449	249,145	688,861	1,019,582
増減		34%	176%	48%

特に、両国は海外旅行文化が成熟していくにつれて個人自由旅行者が急増しており、これはLCCの主な需要とも一致し肯定的な市場環境を造成している。このため、両国の訪問客数は減少しているにもかかわらず、LCCを利用する乗客数は持続的な増加をみせている。

#### ②地政学的メリット (飛行時間2時間前後のアクセシビリティ)

韓国の仁川国際空港を基準にすると、日本のほとんどの地域は2時間前後で到着できる近距離に位置しているため、地政学的メリットが非常に大きいといえる。例えば、仁川国際空港基準で、バンコク6時間、シンガポール6時間40分、マニラ4時間、香港4時間に対して、東京はたった2時間10分、大阪1時間45分、福岡1時間20分、沖縄2時間15分ほどである。この点は特にLCCにとって大きなメリットとして働き、比較的エコノミークラスの運営の多いLCCを利用する乗客にとって短い飛行時間はエコノミークラス利用への負担を軽減してくれる。

#### ③魅力的な観光資源が豊富

日本が世界の人々が最も訪問したい観光地の一つだということに異議を唱えるものはいないだろう。日本は、ユネスコ指定の世界遺産などの観光地や、温泉、ゴルフなどのレジャー施設、全国を結ぶ便利な公共交通手段、健康的で多様な食べ物など、豊かな観光資源を有している。2013年に日本を訪問した外国人は約1,036万人で、すでに1,000万人を突破し、日本のこうした魅力的な観光資源のお陰で今後も日本を訪問する外国人は持続的に増加するとみられる。

### LCCの成長と航空路線拡大に向けての お願い

今後、LCCは競って路線拡大を図ることになり、それに伴うLCCの成長は、経済的な航空運賃で旅行を楽しもうとする消費者にとって利益になるだろう。青い空に向かって羽ばたいているLCCの持続的成長のために、日本政府および自治体、空港当局などをお願いしたい内容を以下にまとめた。

#### ①LCCの低コスト体制への支援

LCCは熾烈な競争の中でコストを最小限に抑え

ることで安い運賃を実現し、それによって生じた収益を通じて顧客に再びリーズナブルな料金で再購入を促す産業だといえる。LCCは、販売管理費、人件費など、ある程度内部コントロールできるコストはできる限り削減するよう努力しているが、個別の会社としてコントロールしにくい外部費用（着陸料、航空援助施設使用料など）は、当該国と自治体、空港当局などの政策的支援が切実に求められている。LCC専用ターミナルの拡大運営や着陸料の減免、事務室の賃借費などの費用支援がその例である。

LCC専用ターミナルは、空港の各種サービス施設を簡素化し、建設および維持費用を下げることで、結果的には空港を利用する航空会社や乗客にとってターミナルの使用料と出入国時間の削減につながる。LCC専用空港として昨年2010年に開港した茨城空港、2012年に開業した関西国際空港第2ターミナルのようなLCC専用ターミナルがその代表例である。エアアジアも、マレーシアのクアラルンプール国際空港にLCC専用ターミナルが開業したことが、大きな成長のきっかけとなった。

このような外部費用に対する政策的直接支援は、消費者とLCC航空会社の両方にとってプラスになり、LCC産業の国家競争力と観光産業との連携効果まで期待できる。

## ②LCC広報・マーケティング支援

冒頭で話したように、北東アジア地域におけるLCCの活性化は、短期間に成長を成し遂げたものの、まだその広報とマーケティングは不十分な状況である。LCCが新規路線に就航する際、その路線の広報には長い時間を要するとともに、予算上マーケティングにも限界がある。そのため、新規就航、増便などの際は、当該自治体や観光庁などから路線活性化に向けた積極的な広報・マーケティング支援が求められる。

## ③多様な分野における日韓交流の拡大推進

LCCの路線運航において、費用削減への直接支援があるとしても、結局航空需要が増加しない限りその航空産業の活性化は期待できない。そのため、まずは両国の多様な分野における交流が先行されなければならない。日韓両国の政府・自治体レベルでの交流も必要だが、文化、芸術、スポーツ

など多様な分野で民間交流が拡大することを期待している。また、両国の未来を担う学生、次世代の交流が活発になるよう、その雰囲気作りや、予算の策定、交流プログラムの構築など、具体的なアクションプランが出てきてほしいと願っている。

## 【参考】 ジンエアーの日本路線成功事例

LCCの成長は、単に航空産業のみならず当該路線の活性化にも寄与する。実際2011年7月に新規就航した仁川—札幌（千歳）路線を皮切りに、仁川—長崎、仁川—沖縄（那覇）、仁川—福岡（2014年12月新規就航予定）路線を運航しているジンエアーは、日本政府観光局、当該自治体、空港当局の積極的な支援と航空会社の活発な広報・マーケティングによって就航後両国間の輸送客が増大している。

仁川—沖縄（那覇）路線の場合、ジンエアーの就航により複数運航体制に変わったことで価格競争を促すことにつながり、東洋のハワイと呼ばれる沖縄の魅力を韓国に積極的にPRするとともに、沖縄観光コンベンションビューローなどの積極的な支援に支えられ、航空需要が持続的に増加し、現在の冬季期間中、従来の1日1便から1日2便へと増便運航中にある。

表3 仁川—沖縄間輸送客数 (単位：人)

区分	2012年 (1～10月)	2013年 (1～10月)	2014年 (1～10月)
輸送客（片道基準）	71,301	145,662	222,453
前年比		104%	53%

ジンエアー 2012年12月24日新規就航（航空情報ポータルシステム統計資料）

仁川—長崎路線の場合、ジンエアーが単独で路線を開設した就航当初は大変なこともあったが、雲仙温泉、佐世保など、長崎の主要観光地に関する持続的な広報と競争力のある商品構成、長崎県の積極的な支援に支えられ、航空需要を引き出すことに成功し、これを基に現在の冬季期間中は、従来の週3便から週7便に増便し運航している。

表4 仁川—長崎間輸送客数 (単位：人)

区分	2012年 (1～10月)	2013年 (1～10月)	2014年 (1～10月)
輸送客（片道基準）	16,046	11,551	35,128
前年比		-28%	204%

ジンエアー 2013年7月24日新規就航（航空情報ポータルシステム統計資料）

## 1-2 LCC路線拡大に伴う訪日観光の変化とJNTOの取り組み

日本政府観光局海外マーケティング部

### 訪日市場の拡大とLCC

訪日外客数は、2012年3月以来31か月連続して前年を上回る増加を続けている。2014年は、10月までの10か月間で、前年12か月累計人数である1,036.4万人を上回る1,100.9万人の外国人が日本を訪れている。国・地域別に見ても、過去最高を記録するところが多く、訪日観光ブームが高まってきていると言えよう。

表1 訪日外客数 2014年1月～10月累計 (単位：万人)

	2014年 (1～10月)	2013年 (1～10月)	伸率	備考
総数	1,100.9	866.0	27.1%	過去最高
韓国	224.5	210.2	6.8%	過去最高
中国	201.2	111.6	80.3%	過去最高
台湾	238.1	188.3	26.4%	過去最高
香港	73.4	61.1	20.2%	過去最高
タイ	51.3	34.6	48.2%	過去最高
シンガポール	15.3	13.1	17.0%	過去最高
マレーシア	18.3	12.2	49.8%	過去最高
インドネシア	12.4	10.9	13.6%	過去最高
フィリピン	14.7	8.9	65.4%	過去最高
ベトナム	10.6	7.2	47.0%	過去最高
インド	7.4	6.4	15.6%	過去最高
豪州	24.3	19.8	22.6%	過去最高
米国	74.5	66.6	11.9%	過去最高
カナダ	14.9	12.5	18.9%	過去最高
英国	18.5	16.2	14.0%	
フランス	15.2	13.3	14.5%	過去最高
ドイツ	11.8	10.2	15.9%	過去最高
ロシア	5.4	5.1	6.4%	

出所：JNTO

表1は、国・地域別の訪日客数の伸びを示したものである。2013年に大きく減少した中国が、その反動で大きく訪日客を伸ばしているが、それに次いでタイ、マレーシア、フィリピンなどの東南アジアの国々が50%前後の大幅な伸びを示している。

東南アジアにおけるVJ（ビジット・ジャパン）事業では、この3か国に、シンガポール、インド

ネシア、ベトナムを加えた6か国を重点市場に位置付け、積極的なプロモーションを行っている。この6か国からの訪日客は、10月までに122.5万人（前年同期比41.0%増）となり、米国や香港を凌ぐ規模となっている。

東南アジアからの訪日客増加の要因として、好調な経済成長や訪日ビザの規制緩和とともに指摘されるのが、LCC（格安航空会社）の日本路線の拡充である。

### LCCによる訪日観光の構造変化

日本で初めてのLCC国際路線は、フィリピンのセブパシフィックが2008年11月に就航させたマニラ-関西路線である。その後、リーマンショックや東日本大震災の発生といったことにより、訪日客増加に結びつくには時間がかかったが、新しい顧客層の開拓など、さまざまな形で訪日観光の構造変化を引き起こしている。

LCCの誘致に積極的な関西空港では2014年4月～9月の外国人の国際線利用が日本人を上回った。法務省の出入国統計によると同年1月～8月までの関西空港の外国人入国者数(注1)は153万人と、前年同期比31.9%増加した。この伸び率は、外国人入国者総数の増加率22.4%はもとより、4月から国際線の発着枠が拡充された羽田空港の28.8%を上回っている。

そのほか2013年に韓国からのLCCが就航した長崎空港と佐賀空港の増加率も、それぞれ107.3%、180.1%と倍増以上となっている。さらに韓国における沖縄旅行ブームに伴い、現在計画中のものがすべて実現すると、沖縄から韓国へのLCCは実に4社となる。

LCCは、コストを抑えるため、着陸料の低い地方空港への就航にも積極的である。観光庁が2013年5月に発表した「LCC利用観光客の詳細分析」によると、LCC利用者の訪問地は就航地周辺に集

中しているという。このことから、LCCの地方空港への就航が増えることによって、外国人観光客の地方への誘客と消費が進んでいくものと思われる。

LCCがもたらす訪日観光の構造変化は、2010年以前から観察されていた。

JNTOが2010年まで行っていた「訪問地調査」の現場では、エアアジアの拠点空港であるクアラルンプールを経由して日本に来る東南アジアからの観光客が増加していることが見られていた。これは、LCCを利用することで少ない費用で日本に来ることができるようになったことで、これまでは費用の問題で訪日マーケットとなっていなかった新たな層を掘り起こしたと考えられている。

先の観光庁のレポートでは、LCC利用客とそれ以外の航空会社を利用する訪日客では、いくつかの点で異なった特徴が見られるという。

調査は、韓国と台湾からの訪日客を分析の対象としているが、20代、30代の女性観光客が半数近くを占め(注2)、友人と一緒に繁華街の街歩きやショッピングを楽しむという点で共通した特徴が見られる。あたかも日本の地方に住む若者が新幹線や高速バスなどを使って大都市に遊びに行く姿と重なるイメージである。LCC路線の就航が、同じような観光行動を国際的な広がりで見出し

いるように感じられる。

## LCCを活用した訪日観光プロモーション

LCCの就航は、訪日旅行の一層の拡大の推進力として期待されている。観光庁・JNTOは、VJ事業の一環として、LCCと連携したさまざまなプロモーションを展開している。

2014年9月1日に、バンコクのドンムアン空港を拠点とするタイ・エアアジアXは、バンコクと成田、関西の2空港を結ぶ路線を開設した。就航を記念した格安キャンペーンとして、7月7日に片道2,990バーツ(約9,500円)で座席5万席を販売したところ完売となった。これに合わせるように観光庁・JNTOが7月24日～27日にバンコクで開催した「第5回 Visit Japan FIT Travel Fair」は、査証免除直後の昨年を上回る賑わいとなった。

マレーシアでは、長距離特化LCCであるエアアジアXが、3月17日にクアラルンプール—中部路線を開設した。それに先立ち、マレーシア最大の英字誌「The Star」で共同広告と訪日取材記事を連動させて掲載し露出を図るなど、JNTOは新聞、ラジオ、オンラインでの共同広告や、記者招請の支援などといったプロモーションの強化を図った。さらに4月には、中部地域の観光資源(名古屋城、

表2 今年就航したLCCの日本路線

就航日	方面	航空会社	路線
2014/ 1/18	台湾	ピーチアビエーション	関西—高雄
2014/ 3/ 1	韓国	バニラエア	成田—仁川
2014/ 3/15	中国	春秋航空	上海—関西
2014/ 3/17	マレーシア	エアアジアX	クアラルンプール—中部
2014/ 3/30	フィリピン	セブパシフィック	マニラ—成田、中部
2014/ 4/30	豪州	ジェットスター	成田—メルボルン
2014/ 6/27	シンガポール	ジェットスター・アジア	シンガポール—バンコク—関西
2014/ 7/18	中国	春秋航空	天津、武漢—関西
2014/ 7/19	中国	春秋航空	重慶—関西
2014/ 8/ 7	香港	香港エクスプレス	香港—福岡
2014/ 9/ 1	タイ	タイ・エアアジアX	バンコク—成田、関西
2014/ 9/24	韓国	ティーウェイ航空	仁川—大分
2014/ 9/25	香港	香港エクスプレス	香港—羽田、関西、中部
2014/11/ 2	香港	バニラエア	成田—香港
2014/11/21	マレーシア	エアアジアX	クアラルンプール—成田

出所：各種資料よりJNTO作成

栄のオアシス21、白川郷、雪の大谷、伊賀流忍者博物館など)を盛り込んだ広告宣伝を展開し、中部地域への訪日旅行需要喚起を図った。

また韓国では、大韓航空ソウル—大分便の一時運休期間中に就航を決めたティーウェイ航空とのタイアップで、ソウル市内に屋外広告や映画館スクリーン広告の展開を図るなど、LCCの就航に合わせたプロモーションを多岐にわたって展開している。



エアアジアXの新規就航路線促進のためのファミトリップの様子 (左:白川郷、右:高山の朝市)

観光庁およびJNTOは、LCCの路線増加が訪日観光客の増加につながるとして、航空局や地方自治体と連携し、2013年より世界最大規模の国際航空路線商談会であるWorld Routesに参加している。

商談会ではアジアを中心としたオープンスカイ対象国などの航空会社と個別に面談し、路線開設の検討に必要な情報を提供するとともに、共同広告やファミトリップの提案を行い、航空会社の路線誘致を行った。同時にVJブースも開設し、地方自治体などから提供された観光・空港情報の提供を行い、旅行先としての日本の魅力を伝えている。

2013年の場合、22の航空会社との商談、200以上の航空会社に対する情報発信を行うことができ、日本のプレゼンスの認知や路線誘致などに有効な手段であると認識を新たにした。地方自治体の皆様には、情報提供だけでなく、ブースの共同出展者、ファミトリップの視察先などさまざまな形でご協力をお願いしたいと考えている。

### 今後地方に求められる 新しい市場開拓の可能性

現在、LCCによって新たに開拓されつつある訪日市場は、従来のフルサービスの航空会社を利用

してくる訪日市場とは性格の異なるところがある。それぞれの特徴を活用し、訪日旅行市場の多様化を図ることで、いままで開拓できていなかった旅行者層の開拓と、地方への誘客を促進し、地域での消費拡大につなげていくということが、JNTOの目指すところである。

前述の観光庁調査では、旅行中の支出が少なく、繁華街の街歩きなどの体験を好む傾向があることから、受入地域においては体験型のプログラムの提供が重要となる。LCC利用客は買い物への支出が少なく、利用店舗も免税店や百貨店よりもスーパーやショッピングセンター、コンビニエンスストアといった地域の住民が日常的に利用するところを好む傾向があることから、これらの施設での受け入れ態勢づくりは、地域での消費拡大にもつながるものと考えられる。

現在は若い女性の都市観光手段としてLCCが使われ始めているが、日本政策投資銀行の調査(注3)によると、40代、50代の利用意向も高く、将来的にはあらゆるタイプの旅行者をターゲットとしたプロモーションが可能であると考えられる。各地の強みを生かした体験型観光を提案し、プロモーションしていくことが重要である。

「ゲイシャ、フジヤマ」といった日本のイメージは古くなった一方で、地方の観光PRがどこも「温泉、グルメ、ショッピング」の三点セットになってきている。日本の生活の体験を望む外国人を呼び込むために、オンリー・ワンの目玉をPRする時機が来ている。LCC路線の拡大を、それぞれの地方が新たな地域の魅力を発信する契機として、積極的に取り組んでいくことが求められよう。

(注1) この数字は「法務省入国管理統計」によるもので、JNTOが発表している訪日外客数は、この数字から日本に常住している外国人などを差し引いたものである。

(注2) 「法務省入国管理統計」によると、2013年20代、30代の女性が韓国、台湾からの外国人正規入国者に占める割合は、それぞれ21.8%、26.1%であり、観光庁調査結果の半分程度である。

(注3) 日本政策投資銀行関西支店「LCCに乗って関西へ」2013年12月

# 2

## 世界の「機窓」から ～各国のLCC事情と自治体の事例～

### 2-1 日本就航LCC路線の最多を占める 大韓民国LCCの現状と政策方針について

(一財)自治体国際化協会ソウル事務所所長補佐 飯村 恵理子 (茨城県派遣)

#### この冬、LCCによる日韓路線が大きく拡大

2014年12月、日本と韓国をつなぐ航空路線が一気に拡大される。

ジンエアーは12月1日から仁川—福岡便をデイリーで新規就航すると発表した。また、同日より仁川—長崎便を週3便からデイリーに増便することだ。チェジュ航空は、仁川—那覇便を12月1日から、ティーウェイ航空も同路線を12月25日から、いずれもデイリーで新規就航する。同路線については、ジンエアーも10月末にデイリーからダブルデイリーに増便している。さらに遡ると、9月にティーウェイ航空が仁川—大分間に新規就航し、現在は週4便を運航している。これらはいずれも韓国の「低費用航空会社」、すなわちLCCである(注1)。

韓国のLCCによる日本路線乗り入れは、2009年のチェジュ航空が最初である。その後、各社が路線を増やしていき、2011年までに既出の3社にイースター航空、エアプサンを加えた5社が日本の各地域との路線をつなぐこととなり、現在に至っている。

一方、大手航空会社(以下、FSC(フルサービスキャリア))では、大韓航空が仁川—名古屋便の増便と、これまで運休していた仁川—秋田および仁川—

大分便を再開すると発表した程度で、あまり大きな動きは見られていない。日韓路線においても、世界的な動向と同じく、LCCの躍進ぶりが現れている。

今回は、日本に就航する各国のLCCのうち最多の5社を占める韓国LCCおよび日韓路線の現状について、紹介したい。

#### 日韓航空路線の現状について

##### —日本各地に就航する韓国航空路線

現在、日本側の航空会社4社(うちFSC2社、LCC2社)、韓国側の航空会社7社(うちFSC2社、LCC5社)、そのほかの航空会社1社(日本FSCとコードシェア)が日韓航空路線を運営している。

韓国内で日本の空港との路線を持つ空港は、仁川国際空港、金浦国際空港、金海国際空港(釜山)、済州国際空港の4箇所である。一方、日本の空港は全国25箇所にもものぼる。成田空港や関西空港といったハブ空港だけでなく、富山、米子、松山など、日本の地方空港への路線も多いのが日韓路線の特徴である。韓国LCCも、札幌、福岡、那覇など各地との路線を運営しており、特に佐賀、長崎の2空港についてはLCCのみの運航となっている。

言わずもがなであるが、日本と韓国は距離が近く、

仁川—成田間の空路であれば約2時間しかかからない。このため、LCCの最大の利点である安さを活かした簡易なサービスによる運航が可能であり、結果的

韓国格安航空会社一覧

	チェジュ航空	エアプサン	ジンエアー	イースター航空	ティーウェイ航空
運航路線 (韓国—日本)	仁川—成田 D2 仁川—関西 D1 仁川—福岡 D1 金浦—名古屋 D1 金浦—関西 D1 仁川—那覇 (12/1～D1予定)	釜山—福岡 D3 釜山—関西 D2 釜山—成田 D1	仁川—那覇 D2 仁川—新千歳 W5 仁川—長崎 W3 (12/1～D1予定)	仁川—関西 D1+W2 仁川—成田 D1	仁川—福岡 D1 仁川—新千歳 W5 仁川—大分 W4 仁川—佐賀 W3 仁川—那覇 (12/25～D1予定)
設立年	2005年	2007年	2008年	2007年	2010年
日本就航年	2009年	2010年	2011年	2011年	2011年
日本以外の国際線	中国、香港、フィリピン、タイ、オセアニア(グアム、サイパン)	中国、香港、台湾、マカオ、フィリピン、カンボジア	中国、タイ、フィリピン、ラオス、オセアニア(グアム)	中国、香港、台湾、タイ、マレーシア	中国
関連会社		アジアナ航空	大韓航空		

運航の凡例：D1=1日1往復、D2=1日2往復、W3=週3往復

に多数のLCCが進出している。

日本でも、国際線LCCに対する認知度は9割弱とかなり高くなってきている。認知されている16社のLCCの中に、韓国LCC 5社がすべて含まれており、合計すると認知度全体の5割以上を占めることになる(注2)。

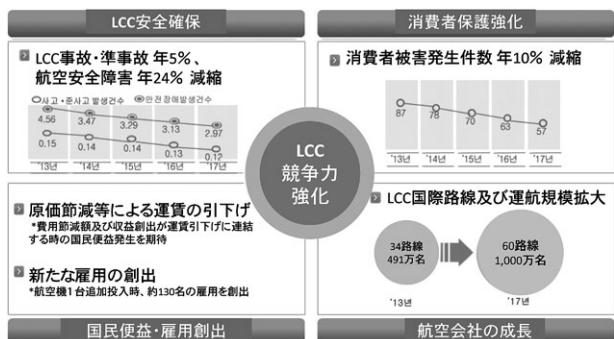
新千歳空港と仁川国際空港を結ぶ路線を見てみると、2011年にLCCが参入し、現在は韓国の航空会社3社(うちLCC 2社)が運航している。2011年度の韓国からの訪日外国人来道者数は、東日本大震災の影響などにより、前年度から6万人近く減少した。しかし翌年の2012年度には約3万4,000人、2013年度はさらに約3万5,000人弱のプラスとなり、2010年の実績に近い約14万2,000人までに回復した。

この回復要因としては、円安や、北海道が一丸となって行った観光キャンペーンの成果はもちろんのこと、新たに就航したLCCによるリーズナブルな旅行が定着したことも後押しになった。2013年度の同区間LCC路線は、便数ではFSCの約半分であるものの、前年に比べて約2倍のインバウンドがあったとのことだ。

元々、北海道は日本旅行の中でも割高なイメージがあったため、LCCのメリットがより一層強く現れたともいえる。

### 韓国におけるLCC政策 —安全性への信頼を確保できるか—

2014年6月、韓国国土交通部(部は日本の省に相当)は、国務会議(大統領や各部長官などによる政策審議機関)を経て「LCCの安全確保と競争力強化対策」を発表した。韓国においても、世界のLCC市場における競争力を持った国内LCC育成が急務であ



韓国国土交通部「LCCの安全確保と競争力強化対策」より(対策の期待効果)

るとい認識を持っていることがうかがえる。

競争力強化対策の内容としては、LCCの自助努力確保として、他社分析や市場分析などの間接的サポートを通じた各社の経営能力向上を掲げている。さらに、苦情処理機能強化などによる消費者保護や満足度向上を確保するとしている。また、政府支援策として、海外市場への進出サポートや費用負担緩和など、LCCの核となる低価格運賃の実現に向けてさまざまなサポートを表明している。

安全確保(安全性強化、責任経営の確保)については、対策の第一項目として挙げられている。LCCは事故が多く危険だという国民のイメージを払拭する必要があるとの強い認識もうかがえるが、韓国では2014年4月に発生した大型旅客船沈没事故をはじめとした輸送事故に関するニュースが続いており、航空機を含めた輸送機関の安全性に対する国民の不安が増大している背景も少なからず関係していると考えられる。

韓国全体におけるLCC占有率は、2010年から2013年の間に、13.2%から21.4%に増加している。国際線のみを見ると、2.3%から9.6%へ増加しており、全体の増加率に比べて大きい伸びを示していることがわかる。この趨勢を、2020年までに30%以上まで、約3倍に拡大する展望とのことだ。

韓国内の民間調査機関が今年行った調査によると、LCCに対する国内の評価は、今後利用したいという意見が7割近くある一方で、FSCに比べて安全性に疑問があるという意見が5割近く出ており(注3)、やはりLCCの安全性に対する認識を好転させることができるかどうか、LCCの更なる躍進のカギとなることが予想される。

日本、中国などの周辺国LCCやグローバルLCCとの競争にいかにして立ち向かうのか。国内人口規模は決して多くないものの、仁川国際空港を中心に世界中からの旅客が集まる韓国における航空政策、とりわけLCC政策が今後どのように発展していくのか、引き続き注目していきたい。

### 忘れてはならない、地域交流の継続

日本においても拡大を続けるLCC市場であるが、この背景には各地方自治体の弛まぬ努力があることは言うまでもない。今やLCC対策は航空政策に限ら



ず、観光、地域振興、地上交通などあらゆる分野に波及している。そこで忘れてはならないのが、地域間交流の継続である。最近、山梨県知事と韓国・忠清北道知事の会談で、静岡空港と清州空港を結ぶ定期便の開設に向けた協力表明が出された。両自治体は、1992年に姉妹友好提携を結んでいる。

元駐日韓国大使館総領事である金賢中（キムヒョンジュン）氏に、日韓交流における航空の役割について聞いた。

「現在、日韓間には150以上の地方自治体が姉妹都市・友好都市などの関係を結んでおり、さまざまな形の交流をしてきている。また、このような雰囲気は、自然教育、文化、NGOなどの民間交流につながっている。以前は、自治体レベルの交流とライオンズ、ロータリークラブなどの国際奉仕団体との間の相互往来が主だったが、このごろは、医師、司法

書士、タクシー組合、登山クラブなど、さまざまな種類の民間交流も活発に行われている。私が勤務していた広島市と大邱広域市との間でも、さまざまな種類の民間団体間の交流が行われている。これらの自治体間の人的・文化的な交流は、地域経済の活性化に重要な役割を果たしている。特に航空路線の誘致や継続的な運航に不可欠である。

最近、国際的にLCCは普及傾向にある。日韓の間にも、今までの大都市中心の運航から各地方都市に拡大されれば、地方間の交流促進に役立つだろう。特に夏や冬の休暇を利用して、両国の青少年が行き来して交流を積み重ねていけば、両国間の未来は明るくなるだろう」

(注1) 2014年10月末現在の報道発表などによる。

(注2) エイビーロード・リサーチ・センター調べ (2014)

(注3) マクロミルエムブレイントレンドモニター社調べ (2014)

日本と韓国を結ぶ航空路線一覧 (2014年10月末現在)

日本	韓国	FSC				LCC			
		日本、その他		韓国		日本		韓国	
札幌	仁川			大韓航空	D2			ジンエアー ティーウェイ航空	W5 W5
	釜山			大韓航空	W3				
青森	仁川			大韓航空	W3				
秋田	仁川			大韓航空	W3				
仙台	仁川			アジアナ航空	W4				
成田	仁川	日本航空 ユナイテッド航空	D1 D1	大韓航空 アジアナ航空	D4 D4	バニラエア	D1	イースター航空 チェジュ航空	D1 D2
	釜山	日本航空	D2	大韓航空	D2			エアブサン	D1
	清州			大韓航空	D1				
羽田	仁川			大韓航空 アジアナ航空	D1 D1				
	金浦	日本航空 全日空	D3 D3	大韓航空 アジアナ航空	D3 D3				
新潟	仁川			大韓航空	D1				
富山	仁川			アジアナ航空	W3				
小松	仁川			大韓航空	W4				
静岡	仁川			アジアナ航空	W5				
名古屋	仁川			大韓航空 アジアナ航空	D3 D2				
	金浦							チェジュ航空	D1
	釜山			大韓航空	D1				
	清州			大韓航空	W3				
関西	仁川			大韓航空 アジアナ航空	D3 D3	ピーチアビエーション	D3	イースター航空 チェジュ航空	D1+W2 D1
	金浦	日本航空	D1	大韓航空 アジアナ航空	D2 D2			チェジュ航空	D1
	釜山			大韓航空	D2	ピーチアビエーション	D1	エアブサン	D2
	清州			大韓航空	D1				
米子	仁川			アジアナ航空	W3				
岡山	仁川			大韓航空	D1				
広島	仁川			アジアナ航空	D1				
高松	仁川			アジアナ航空	W3				
松山	仁川			アジアナ航空	W3				
福岡	仁川			大韓航空 アジアナ航空	D3 D3			チェジュ航空 ティーウェイ航空	D1 D1
	釜山			大韓航空	D2			エアブサン	D3
佐賀	仁川							ティーウェイ航空	W3
長崎	仁川							ジンエアー	W3
熊本	仁川			アジアナ航空	W3				
大分	仁川							ティーウェイ航空	W4
宮崎	仁川			アジアナ航空	W3				
鹿児島	仁川			大韓航空	W3				
那覇	仁川			アジアナ航空	D1			ジンエアー	D2
	釜山			アジアナ航空	W3				
1週間の便数 総計 661便			77		415		35		134
FSC : LCC			74.4%				25.6%		

※コードシェア便は便名になっている会社として計上

※冬季スケジュールの途中で変更が予定されているものについては変更前を記載

## 2-2 今後も伸びが予想される中国のLCC

(一財)自治体国際化協会北京事務所所長補佐 田村 章浩 (鳥取県派遣)

### 急増する中国の航空需要

アメリカ、ヨーロッパ全体の面積に匹敵する大きな国土を持つ中国であるが、急速な経済発展によって航空需要も大きく伸び、航空路線数、利用者数は増加の一途にある。中国政府は、地方インフラ整備の一環として民用空港の重点的な整備を進めており、1990年には94空港だった空港数が、2011年には175空港となった。こうした民用空港の整備に伴い、中国民間航空の旅客輸送実績(国内線・国際線の両方を含む)は、1990年の1,660万人から、2011年には2億9,000万人にまで拡大している。下表のインフラ毎の輸送客数の推移を見ても分かるように、交通インフラの中核を成す道路や鉄道にはまだ遠く及ばないものの、伸び率でみると航空が最も大きな伸びを見せている。

中国のインフラ毎の輸送客数

	2007 (万人)	2011 (万人)	2007~2011に かけての増加率
鉄道	135,670.0	186,226.0	137.3%
道路	2,050,680.0	3,052,738.0	148.9%
水運	22,835.0	24,556.0	107.5%
航空	18,576.0	29,317.0	157.8%

出典：2012中国統計年鑑

1958年に建設された北京首都国際空港では、2013年の旅客利用数が延べ8,300万人に達し、8,000万人の許容能力を既に超え、出発や到着の遅れが日常化している。北京エリアの空港利用客は2015年までに延べ1億1,300万人、2020年までには1億4,200万人に達すると予想されており、北京市の南約60kmの地点に世界最大級の新空港を整備する計画だ。総事業費は860億元(約1兆5,500億円)の見通しで、2018年の開港に向け準備が進められている。

### 中国におけるLCCの現況

中国でのLCCの状況を見てみたい。航空路線中のLCC比率は、ヨーロッパでは20%、アメリカで30%を超えるのに対し、中国ではまだ5%という状況であり、LCCはまだまだ普及しているとは言い難い。

中国のLCCの歴史は新しく、2005年にマレーシアのエアアジアがアモイへの国際便を就航したのが最初である。中国系航空会社としては、同じく2005年に運航開始した春秋航空が最初のものである。この春秋航空は上海を拠点に、国内線を約70路線、国際線は日本、韓国、タイ、マレーシア、カンボジア、香港、マカオ線を展開している。中国民航局の統計によると、2012年度の中国全航空会社の総利益が295.9億元に対し、2013年は273億元と7.7%の減少となっている。路線数や搭乗者数の増加に伴い当然総売上は増加しているが、利益率の大幅な減少が見られる。これは空港整備と同時に進む高速鉄道整備の影響ともいわれている。ドル箱ともいえる北京—上海間で見ると、高速鉄道の所要時間は4時間50分(航空機であれば約2時間20分)、航空機よりも低料金で定時性も高い。このため、高速鉄道に旅客を奪われ、価格競争に陥っているとも指摘されている。

一方、LCCの春秋航空に限ってみると、2012年比で総利益10%増となっている。低料金を売り物にする春秋航空が、コストを抑え、利益を伸ばしている状況がうかがえる。

春秋航空の成功を受けてか、2013年に西部航空、2014年には九元航空、LCCへの転換を宣言した中国联航と続き、現在、中国国内のLCCは計4社となった。このうち、西部航空は重慶を中心に国内線のみ35都市、43路線を運航している。九元航空は広州を拠点とし、2014年11月に開業予定。広州から同じ広東省の湛江への路線から始める。九元航空という名前のおり、安さを売りにし、9元、99元、199元のチケットを用意して利用拡大を図る考えだ。中国联航は北京南苑空港を拠点に国内線を運航していたフルサービスエアラインだが、2014年7月にLCCへの転換を宣言した。機内食の提供、ビジネスクラスの設定などを止め、これまでの6~8割程度までチケット価格を下げ、利用客を増やしたいとしている。まだLCCとしてのサービスは開始していないが、まずは北京から2級、3級都市向けの路線をLCC路線として切り替え、状況を見て北京—上海便なども開

設していく構えだ。

中国には4つの大手航空グループがあるが、西部航空は海南航空、中国聯航は中国東方航空に属する。残るLCCを持たない大手2社、中国国際航空、中国南方航空も状況を見てLCCにも乗り出す可能性があり、今後もさらにLCCは増える見込みである。

## 中国と日本を結ぶLCC

2014年10月末時点、中国本土（台湾、香港、マカオ除く）と日本を結ぶ航空会社は日系、中国系、そのほかの国のものと多数あるが、LCCは春秋航空のみである。

この春秋航空の日中路線で最初に就航したのが茨城—上海線である。茨城空港は世界同時不況による航空需要の冷え込みにより各航空会社が地方空港での国内航空路線の廃止・縮小を進める最中、2010年3月に開港した。茨城県では開港を間近に控えた段階で「日本初となるLCC対応空港」へと運用方針を転換し、航空会社のイニシャルコスト・ランニングコストの節減に努めたことで、2010年7月に開設されたのが、春秋航空による茨城—上海線であった。

当初、苦しい搭乗率となるのではないかとの見方もあったが、茨城—上海線はその後、継続して80、90%台の搭乗率を維持しており、開設から2014年9月までの搭乗率は約88%を誇る。春秋航空のほかの日本路線が60、70%台の搭乗率となっていることを見ても驚異的な数字である。茨城県空港対策課によれば、「茨城—上海線は、首都圏におけるLCC運航による唯一の上海路線であるため、安い運賃を求めて首都圏から多くの利用者が集まっている。加えて、東京直行500円バスが運行していること、1,300台（

日本に就航する春秋航空路線  
(2014年10月末)

中国—日本間		便数(週)
上海	茨城	8
	大阪	10
	高松	4
	佐賀	3
	札幌	4
大阪	天津	4
	重慶	3
	武漢	4
日本国内		便数(週)
成田	広島	14
	高松	7
	佐賀	7

最大2,600台)の無料駐車場が整備されていること、空港のチェックインカウンターや入国審査場に中国人のサポートスタッフを配置していることなど、県による利用者への多くのサポートがあることにより、高い搭乗率を維持している。今後も利用促進に力を入れていく必要

がある」とのことである。

春秋航空はこの成功を足掛かりに、日本の地方都市と中国を結ぶ航空路線を積極的に展開している。2014年10月において、国際線としては茨城—上海、大阪—上海、高松—上海、佐賀—上海、札幌—上海、大阪—天津、大阪—重慶、大阪—武漢の8路線を持つ。茨城便は2014年10月31日より週6便から週8便に増便された。

今後も上海発着便で、2014年中に福岡路線、2016年までには中部、広島、長崎路線を開設する予定だ。さらには、天津、重慶、大連、西安、深圳など20都市以上と成田、大阪を結ぶ日中路線を3～5年以内に開設したいとしている。

また、春秋航空は2014年8月、成田発着の日本国内線にも参入したが、これらも日中路線拡大の戦略の一部としている。2013年9月から13か月連続で訪日中国人観光客数は過去最高を更新し続けており、中国の人口や所得水準の高まりを考えれば今後さらに増えることは間違いない。こうした中国人客を取り込むためにも、春秋航空は今後も日中路線、日本国内路線の拡大を続けることが予想される。

## 中国LCCと日本の地方空港

日本の地方空港にとって、国際航空路線の充実確保は、観光面にとどまらず、企業誘致、ビジネス、国際交流などの幅広い分野に効果が期待される。このため、既存路線の運航便数拡大や新規路線の誘致など地方空港間の競争はますます激化しているが、就航する航空会社側にとっては営業戦略の一環であり、搭乗率が低ければ減便、廃止を行う対象となる。高い利益率を誇るLCCは新規参入への意欲も高い一方、既存航空会社よりもシビアに搭乗率を判断し、参入撤退を決める傾向が強いともいわれる。

本稿で紹介した茨城—上海路線のように高い搭乗率を維持し、便数も拡大しているケースもあるが、今後、首都圏では成田空港がLCCへのシフトを強め、春秋航空も成田への就航便を増やしていくことからさらに競争が激化することも予想されよう。

日本の地方空港の戦略を考える上でも、今後も成長し続ける中国航空需要とLCCの動向に注目が必要である。

## 2-3 タイにおけるLCC事情と 福岡県バンコク事務所の取組事例

福岡県バンコク事務所 所長 川越 信一郎

### タイ発LCCの現状

タイでは、かつて東南アジアのハブ空港としての役割を担い、2006年に新開港したスワンナプーム国際空港にその座を譲るまでタイの玄関口であったドンムアン空港の利用が近年見直され、今ではエアアジアグループをはじめとする格安航空会社（LCC）の拠点として再活用されている。2014年10月末現在、ドンムアン空港には13社のエアラインが乗り入れ、チェンマイ、プーケットなど国内16か所、クアラルンプール、シンガポール、香港など海外26か所との間を結んでいる。2014年9月からは日本の成田、関西を結ぶ直行便も就航。ドンムアン空港を利用する人数も増加を続け、2013年10月～2014年9月までの1年間では、前年比24.33%増の1,934万人を記録した。

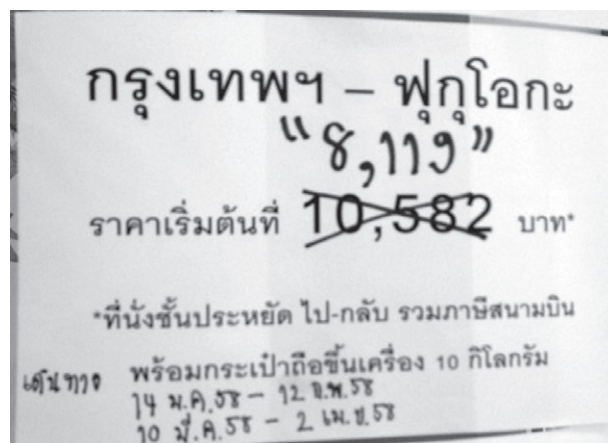
タイにおけるLCC路線の増便は、旅行好きなタイ人の利用機運を後押しすることになる一方で、週末ともなると出発便が集中する朝方を中心に混雑も激しい。そのため、ドンムアン空港は現在、第1ターミナルのみの運用だが、利用者からは使っていない第2ターミナルの再開が待ち望まれている。この第2ターミナルについて、タイ空港公社（AOT）に問い合わせたところ、利用再開時期は未定とのことであるが、仮にオープンすると、ドンムアン空港の旅客処理能力は一気に年間3,000万人と大幅に増える予定だ。もともと主要都市間の距離が短い東南アジアは、早くからLCCが発達し、経済成長とともに豊かになった中間層の力強い味方として発展を続けてきた。今では、人気タレントを起用した大型のイメージアップ広告も頻繁に目にするようになり、LCCは安かろう、狭かろう、機内サービスもなかろうではなく、リーズナブルで魅力ある旅の手段として、すっかり定着した感がある。

### 福岡便LCC路線の就航

今年6月にカンタス航空の子会社でシンガポ-

ルに本社を持つジェットスター・アジア・エアウェイズから、シンガポール発バンコク経由の福岡便が就航した。座席数は全エコノミー180席で、デイリー運航している。ジェットスターでタイを管轄する地域販売マネージャーのケビン氏によると、就航当初からシンガポール人よりも圧倒的にタイ人の利用者が多く、週末ともなると、観光を目的とした多くのタイ人で満席の状態が続くこともあるとのことであった。ジェットスターでは、バンコク発着日本・福岡路線を最重要路線として考えており、プロモーションにも力を入れている。

ここタイでは、近年、日本旅行ブームに沸き、2013年夏に実施された短期ビザの免除は、訪日旅行者数の増加にさらなる拍車をかけた。福岡へ行きたいタイ人旅行者にとっては、従来のタイ国際航空に加え、ジェットスターの就航で、選択肢の幅が広がったといえよう。



往復8,119バーツ（約27,000円、諸込）でプロモーション販売されたバンコクー福岡間の広告

### 就航効果で賑わった観光展

2014年7月にバンコク市内の大型商業施設で開催された個人旅行者対象の訪日観光フェアに当事務所も出展をおこなった。当事務所としては2013年11月に続く出展であったが、今回は、就航したばかりのジェットスターとブースが隣り合わせだったということもあり、終日、多くの来場者で

賑わい、人出が途絶えることが無かった。そのため、前回の配布数を参考に用意したパンフレットも早々に無くなり、急遽増量して運び込むほどであった。ブースでは細かな問い合わせにも丁寧に対応し、結果的に本県ブース来場者は、期間中5,000人以上と、当事務所始まって以来、過去最高の人出となった。また、主催者（JNTO）から後日発表された開催報告によると、フェアにおける訪日旅行商品購入者が利用する到着、出発空港では、福岡空港が成田空港に次いで2位と、嬉しい結果が続いた。



Visit Japan FIT Travel Fair Summer 2014

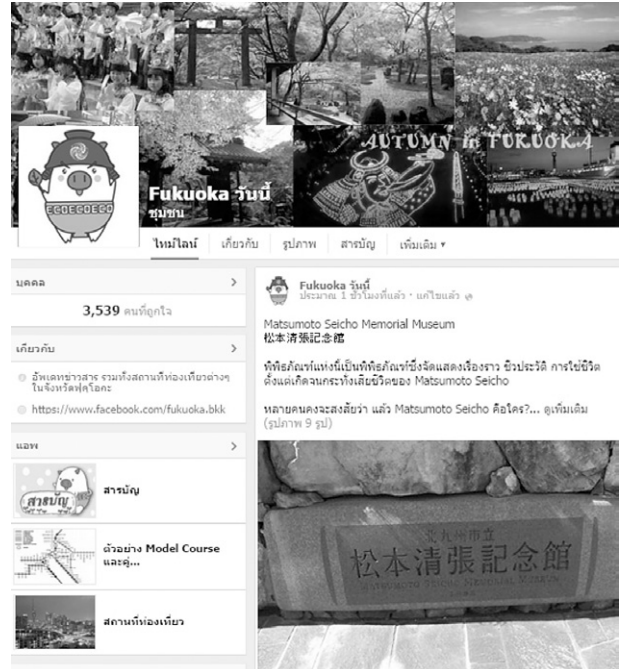
## 福岡ファンも拡大中

ジェットスター就航による好影響はインターネットの世界でも顕著にあらわれている。

2014年春に、タイ語で福岡情報を発信する2つのFacebookファンページが立ち上がった。一つは、福岡を旅行したユーザーからの投稿を中心に情報を発信する「I Like Fukuoka」。もう一つは、タイ語で“福岡の今日”という意味で、その日の旬な話題を提供する「Fukuoka wannee（ワンニー）」である。この2つのFacebookファンページとも、ジェットスターが福岡便の就航を始めた6月以降、急速な勢いでファンを増やし続けている。

開設からわずか6か月あまりであるが、2014年10月末現在「I Like Fukuoka」は約7,500人、「Fukuoka wannee」は約3,500人のファンが登録し、2つのファンページを合わせると計11,000人にもものぼる福岡ファンを獲得できたことになる。ファン数は毎日広がっており、当事務所としても、さらに一層の福岡ファンを獲得できるよう連携を

図りながら情報発信に努め、福岡や九州の魅力PRに貢献していきたい。



「Fukuoka wannee」のFacebookファンページ

## 今後の展望

タイにおける訪日ブームやLCCの就航効果も手伝って認知度がさらに高まり、実際に、当事務所へ直接問い合わせしてくるタイ人旅行者も増え続けている。最近では、インターネットを利用して簡単に情報を得ることができるようになったことから、まずは自らのプランを作り、荷物を預ける場所や移動時間など、分からない点を尋ねてくるケースが多い。個人ニーズに対応するには、今後ますます細かなフォローが必要となってくるため、前述のFacebookなどインターネットによる情報発信を充実させていきたい。

また、一度旅行したタイ人へのヒアリングを行うなど、もう一度福岡に行ってみたくてもらえるように丁寧な対応を心掛け、まだ紹介されていない場所や食べ物など、リピーター向けのPR活動にも力を入れていきたい。

3

# LCC市場の今後の展望

## LCCの現状と課題

国土交通省航空局航空戦略課政策調査室課長補佐 山岸 陽介

### わが国でLCCが登場した背景と現状

わが国では1990年代後半から低価格を重視したエアラインの市場が急速に拡大してきた。これは、主に規制の自由化とインターネット普及によるコスト効率のよい販売網が拡大したことによるエアラインビジネスの参入障壁の低下に加え、わが国の経済成長の停滞に伴う旅客の低価格志向が、低価格で利用できる航空会社のニーズを高めたと考えられる。こうした背景をもとに、2012年3月に本邦初のLCCであるピーチアビエーションが就航を開始した。

#### (1) 本邦LCCの就航状況と実績

わが国においては現在、ピーチアビエーション、ジェットスター・ジャパン、バニラエア、春秋航空日本の4社が就航している。

LCCは新規需要を作り出し、国際線においても成長している。すでに北米、欧州、東南アジアの

市場においても積極的に事業を展開しており、北米は約30%、西欧では約38%、東南アジアでは約58%のシェアを占めている。わが国へは、LCCが急成長している韓国、中国をはじめとした東アジアなどから13社が就航しており、わが国の国際線におけるLCCシェアは本邦LCCの国際線と合わせて約11.3%である(2014年冬季スケジュール・便数ベース)。

#### (2) わが国の空港の受け入れ体制

LCCの参入を促進させるためのわが国の施策としては、大きく以下の3点を実施・検討しているところである。

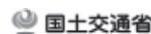
1つ目は、技術規制をはじめとする規制の見直しである。旅客在機中の給油が実施可能であることの明確化や、乗員の年齢制限の緩和などを実施した。

2つ目は、地方路線維持やLCC支援による地域活性化実現を目的として2013年度から実施している、着陸料の引き下げである。

3つ目は、空港経営改革の推進である。2013年7月には民活空港運営法が施行された。今後、滑走路と空港ビルの運営を一体化するなどし、民間事業者による戦略的な料金体系や営業活動などを行うことによって、LCC誘致を期待している。

これらに加え、各空港でも、LCC専用ターミナルの整備や着陸料をはじめとする空港使用料の引き下げなど、LCC受け入れの環境整備を行っている。成田国際空港では2015年

### 我が国LCC事業の概要



<ul style="list-style-type: none"> <li>○ピーチアビエーションが平成24年3月から開空を拠点に運航開始し、5月には国際線にも参入。</li> <li>○ジェットスター・ジャパンは平成24年7月3日から、エアアジア・ジャパンは平成24年8月1日から成田を拠点に運航開始。</li> <li>○エアアジア・ジャパンは平成25年11月1日社名をバニラエアに変更し、12月20日から運航開始。</li> <li>○平成25年12月17日春秋航空日本が航空運送事業許可取得。平成26年8月1日から成田を拠点に運航開始。</li> </ul>				
会社名	ピーチアビエーション(株)	バニラエア(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	春秋航空日本(株)
主要株主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ANAホールディングス38.7%</li> <li>・First Eastern Aviation Holding Limited 33.3%</li> <li>・産業革新機構 28.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ANAホールディングス100%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カンタスグループ 33.3%</li> <li>・JAL 33.3%</li> <li>・三菱商事16.7%</li> <li>・東京レジャーリソース16.7%</li> <li>※比率は資本権ベース</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営</li> </ul>
拠点空港	関西国際空港、那覇空港	成田国際空港	成田国際空港	成田国際空港
使用機材	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	エアバスA320-200型機	ボーイング737-800型機
運航路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>(国内線)</li> <li>関西=札幌、仙台、成田、松山、福岡、長崎、鹿児島、那覇、新石垣、那覇=福岡</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(国内線)</li> <li>成田=札幌、奄美、那覇</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(国内線)</li> <li>成田=札幌、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇</li> <li>関西=札幌、福岡、熊本、大分、那覇</li> <li>中部=札幌、福岡、熊本、鹿児島</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(国内線)</li> <li>成田=高松、広島、佐賀</li> </ul>
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営	ANAの連結子会社。連携・調整が図られる事業運営。	JALから独立した事業運営	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営

4月8日の提供開始に向けてLCCターミナルの整備が進められている。

### (3) 本邦エアラインの遅延率・定時出発率

本邦LCCの就航率の推移についてみると、各社とも就航当初から95%以上の高い水準を維持しており、特定本邦事業者平均と比較しても遜色ない実績となってきた。定時出発率については、当初はオペレーションで改善すべき点などがあり、遅延が散見されたが、現在は特定本邦事業者平均を上回る事業者もあり、今後のより一層の改善が期待される。

### (4) LCCの利用者像

2013年度に国土交通省航空局が実施したアンケート調査によると、LCCの利用者は18歳～29歳の若年層が最も多い。また、60歳以上の利用者も全体の10%強を占めており、時間にある程度余裕ができたシニア層にとっても重要な移動手段になっていることが分かる。

LCCの就航により飛行機を利用する回数が増えた旅客は全体の66%に上り、航空需要の増加も牽引している。また、LCCを利用する旅客は過半数が観光目的で使用しており、LCCによって安く利用できた分、活発な消費行動をしていることが分かった。今後もLCCへの信頼性を高めることでさらに利用を促進する環境を整えることが重要である。

### (5) 安全確保への取り組み

安全審査については、LCCもFSA (Full Service Airline) と同一の基準により実施している。運航開始後は、航空会社ごとに重点事項を定め、航空会社の本社、基地および運航便に対し抜打ちを含む厳正な立入検査を実施し、安全確保の状況を監視している。なお、新規参入航空会社に対しては、運航開始後の一定期間、重点的に監査を実施することとしている。

## LCCに対する今後の期待

わが国の航空需要は、燃油価格の高騰やリーマンショック、東日本大震災などによって伸び悩んできた。これに加え、所得の停滞や人口減少が進行していく状況にあることから、LCCがこれまで顕在化しなかった旅客需要を開拓することで、航

空市場の成長の可能性を与えることが期待される。

LCCが成長著しいアジア、とりわけ、中間層の増大が今後見込まれるASEANとわが国を結ぶ国際航空ネットワークを充実させ、訪日外国人旅行者の誘致に大きな役割を果たし、さらに今後は、アジアの諸都市と全国の空港を直接結ぶネットワークを形成することで、首都圏空港と地方空港の双方の能力を引き出すことも期待される。

LCCはFSAに対し、価格競争力があるため、本邦FSAが担うことができない路線や、これまで航空利用がなかった層や価格に敏感な層の利用にアプローチすることで、新しい旅客をターゲットとした需要をより多く掘り起こし、FSAと相俟って多様な航空ネットワークを構築すること、また海外LCCとの関係では、単に価格面での競争だけでなく、その特性を活かせる範囲で日本が強みとする良質のサービスを組み合わせることで旅客に訴求していくことを期待している。

これに加え、航空需要の拡大に伴い、航空・観光関連産業も発達することが考えられるため、これら産業の雇用創出による地域活性化も期待している。

## LCC参入促進に向けた今後の課題

LCCの更なる就航促進に向けては、まだいくつかの課題が存在する。

LCC各社においては、ベテラン操縦士の割合が高く、数年のうちにベテラン操縦士の退職が見込まれること、路線・便数をさらに拡大する必要があることなどから、現に操縦士不足に直面しており、同様の状況にある整備士も含め、必要な人材を養成・確保することが求められる。

また、LCCのビジネスモデルである、低コストかつ高頻度運航を行ううえでのボトルネックの排除を引き続き進めることが必要である。着陸料などのみならずさまざまな空港利用に関するコストの低減が求められるほか、就航率向上に必要な空港施設の整備、運航効率の向上に資する運用時間の見直しなども進めていく必要がある。その際、地方における観光の活性化、訪日外国人旅客の増加を見据え、LCCにとっても地方空港が活用しやすいような環境の整備を進めていく必要がある。