

航空自由化の進捗が成長のカギ 東アジアの環境はLCC泣かせ

花岡伸也 ●東京工業大学大学院理工学研究科国際開発工学専攻准教授

日本では目新しいLCCだが、既に世界では数多くの会社がひしめき合っており、先行する欧米やアジア・太平洋地域の現状と、遅れている東アジアの今後を解説する。

LCCは、従来型のレガシーキャリアとは異なるビジネスモデルによって航空輸送に革新をもたらした。

LCCの特徴として、機内サービスの有料化、機内娯楽設備の撤廃、単一座席クラス(エコノミークラスのみ)、高密度な座席配置、2地点間運航、運航機種の統一(B737、A320)、セカンダリー空港(都市圏の周辺にある空港)の活用、高い航空機稼働率(短い折り返し時間)、高いインターネット予約率、マイレージプログラムなし、職員の複数業務兼務などがある。

その歴史は決して浅いものではなく、1970年代に米国でサウスウエスト航空が第一歩を踏み出した。以後、米国で多くのLCCが登場・破綻を繰り返した後、90年代以降に複数のLCCが旅客数を伸ばし、利益を出し始めた。

なった。

この恩恵を最も受けているのは、ライアンエアとイーजीジェットなどの2大メガLCCである。レガシーキャリアは「国籍」というブランドがネットワーク展開の抵抗になっており、2大メガLCCのように欧州域内全域に自在に拠点空港を設置できないでいる。

東南アジアでも2015年に単一航空市場が実現するものの、欧州とは異なり、単一市場後も3国間輸送とカボタージュは開放されない。その意味では完全な自由化市場ではない。

21世紀に入り、欧州、オーストラリア、南米、アジアなど世界各地で次々にLCCが活躍し始めた。主に4時間以内の短距離路線では大きな地位を占めており、アジアでもそのシェアは増え続けている(図3-4参照)。

LCCが成長した地域では、LCCとレガシーキャリアが短距離市場のシェアを分け合うのが一般的だ。さらに市場の成熟が進むとLCCとレガシーキャリアの差がなくなってくる。

LCC発祥の地である米国では、レガシーキャリアの費用構造がLCCに近づき、機内サービス有料化も一般的になっていく。当初は差のあった人件費も、20年を経て縮まっている。国内線の航空機の稼働時間は依然として差があるものの、レガシーキャリアのLCC化が進んでいるのである。一方、LCCの運賃も「格安」

欧米と違って航空自由化が進まない中、アジアでは「合弁会社設立によるネットワーク拡張」がエアアジアとジェットスターによって進められてきた。

エアアジアは、04年にタイとインドネシアで合弁会社が国内市場の運航を開始。12年からは日本とフィリピンでも同様の運航を始める。ジェットスターはベトナムに合弁会社を設立して国内運航しているが、大きく苦戦している。ところが、アジア最大の市場である中国には参入できていない。中国は新規航空会社に対する参入

でなくなりつつある。現在も低運賃を徹底しているLCCは、米国ではスピリット航空だけである。また、サウスウエスト航空はセカンダリー空港から部分的に撤退し始めている。

これは主要空港の拡張が進められたことや、レガシーキャリアの合併などで発着枠に余裕が出て、混雑が多少解消されたことが理由である。サウスウエスト航空は、自ら始めたLCCのビジネスモデルから変容している。市場が成熟すると差別化が難しくなるのである。

LCCとレガシーキャリアの戦いだけでなく、LCC間の競争も激化している。その結果、LCCはメガLCCとローカルLCCに分離されてきた(表3-5参照)。北米ではサウスウエスト航空とジェットブルー航空、欧州ではライアンエアとイーजीジェットがメガLCCとして君臨しており、その他の多くのLCCは特定の地域にネットワークを持つローカルLCCとして生き残っている。アジア・太平洋地域のメガ

規制の壁が依然として高いのだ。LCCが実質的に1社(春秋航空)のみで、世界に残された唯一の「LCCが進出していない航空市場」となっている。

現在、中国では世界に例のない規模で高速鉄道が建設されており、多くの航空路線が高速鉄道開通後に運航停止となっている。中国の高速鉄道は利益を度外視した「格安高速鉄道」であり、LCCに代わって中国の3大レガシーキャリアと競争している。

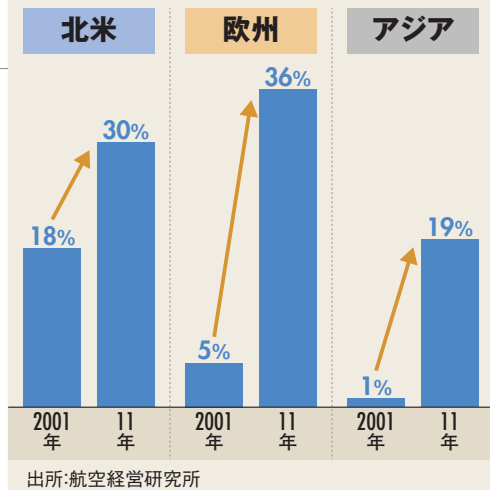
ようやく合弁会社をつくってスタートする日本市場で成功するかどうかは、航空市場の自由化の程度と、その速度によるだろう。

スカイマークを含め、日本にLCCが4社あるのは、国内マーケットの規模から考えると多いと思われる。大胆に予測すると、長期的には2社程度に集約される可能性がある。ただし、国際航空市場が自由化され、国際線マーケットをうまく取り込めば4社がそれぞれの役割で生き残るかもしれない。

イントとなるのはアジアから日本に訪れるインバウンド需要であり、アジア各国の旅客に認知されることが重要である。その点では、エアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンに利がある。

LCCシェアは急増

3-4 LCCの供給座席数シェア



4社は生き残れるか

LCCの成長には、航空自由化と呼ばれる規制緩和が大きく関わっている。

米国のLCC市場は国内線が中心であり、78年の規制緩和後は自由な航空市場である。欧州では、88年から10年かけて域内の自由化が段階的に実施された。

この結果、3国間輸送(自国以外の国際線輸送)とカボタージュ(国内輸送)がEU加盟国のエアラインに開放され、欧州を一つの国内市場と見なす単一航空市場と

ピーチ・アビエーションは関西空港をハブとした強みがどこまで発揮できるかにかかっている。国際線を展開するLCCとして、他社と競合せずにハブ空港を持っていく点は強い。関西空港と成田空港は4時間フライト圏内の距離が微妙に異なり、関西空港は香港、マニラ、頑張ればハノイまで圏内に入る。これもピーチには有利に働くだろう。

「極東」にある日本は地理的に不利な位置にある。北も東も真南も海に囲まれているため、国際線を展開できるのは西から南西に限られる。このことは、4時間圏内の近距離で低費用効果を発揮できるLCCにとってハンディキャップとなる。国内市場も長期的には縮小していく。

こうした条件下で、エアアジア・ジャパンとジェットスター・ジャパンはメガLCCの一員として活躍できるだろうか? ローカルLCCとしてのスカイマークの実績も侮れない。国内LCC4社の競争は、しばらく目が離せない状況が続くだろう。

各地域に2~3のメガLCCができた

3-5 主なLCC一覧

メガLCC	地域	社名	国籍	運航開始年
北米・中南米		サウスウエスト航空	米国	1971年
		ジェットブルー航空	米国	2000年
		ゴル航空	ブラジル	2001年
欧州		ライアンエア	アイルランド	1985年
		イージージェット	英国	1995年
アジア・オセアニア		エアアジア	マレーシア	2001年
		ジェットスター	オーストラリア	2004年

ローカルLCC	地域	社名	国籍	運航開始年
北米・中南米		エアトラン	米国	1993年
		スピリット航空	米国	1993年
		ウエストジェット	カナダ	1996年
欧州		フライビー	英国	1979年
		ノルウェーエアシャトル	ノルウェー	1993年
		ブエリング航空	スペイン	2004年
		タイガー航空	シンガポール	2004年
アジア・オセアニア		ライオンエア	インドネシア	2000年
		セブパシフィック航空	フィリピン	1996年
		ノックエア	タイ	2004年
		春秋航空	中国	2005年
		チェジュ航空	韓国	2006年