

## アジアで躍進するローコストキャリア

東京工業大学大学院 理工学研究科 准教授 花岡伸也

## はじめに

バンコク・シンガポール間（\*）、税抜き片道約4千円。

これはバスの運賃ではない。航空運賃だ。それもわずか数席に提供される臨時のスペシャルプライスではない。出発一ヶ月前頃までならインターネットを通じて予約できる、普通の割引運賃である。航空運賃は「格安」の時代に突入したのだ。

近年、アジア、特に東南アジアでローコストキャリア（Low-Cost Carriers、LCC）が急成長している。ローコストキャリアとは、「低運賃で、簡素なサービスを提供する航空会社」の総称である。格安の運賃を提供することから「格安航空会社」とも呼ばれている。

LCCは従来型のネットワークキャリアと異なるビジネスモデル（表1）によって、航空輸送ビジネスに革新をもたらした。その歴史は決

して浅いものではなく、米国で1971年にサウスウエスト航空が第一歩を踏み出したのが最初である。

以後、米国で多くのLCCが登場・破綻を繰り返した後、1990年代末期以降に複数のLCCが旅客数を伸ばし、利益を出し始めた。サウスウエスト航空を始めとするLCCが米国の航空旅客に浸透したのである。その後、欧州、豪州、南米で次々にLCCが活躍するようになった。そして、ついにアジアでもローコストキャリアが活躍し始めたのである。

（\*）バンコク・シンガポール間は距離にして東京・那覇間よりも若干短い。

## 航空自由化の効果

既にLCCが大きな地位を占めている北米や欧州の航空市場では、LCCの登場によって航空会社間の競争が促進され、旅客の航空会社選

択行動も大きく変化した。こうしたLCC躍進の背景には、航空自由化と呼ばれる国際航空輸送の規制緩和が関係している。

国際航空輸送は、伝統的に二国間主義による制限的なシステムに基づいて運航されている。制限的なシステムとは、路線（乗入地点）、運輸権（当事国間輸送、以遠権、三国間輸送など）、運航権（コードシェアなど）、輸送力（使用機材、便数）、航空会社指定、運賃の各項目を、二国間の航空協定によって規定することを意味する。これらの制限を、部分的にあるいは全面的に緩和することを航空自由化と呼ぶ。航空自由化は航空会社や旅客にどのような影響を与えるのだろうか。欧州の事例を紹介しよう。

欧州では、1987年から10年かけてEU域内の航空自由化が段階的に実施され、ほぼ制限のない航空市場として統合された。この航空市場統合によって国籍の取扱がEU加盟国全体に広げられ、EU諸国の航空会社は域内の国々での国内輸送や三国間輸送が可能となった。これ



表1 ローコストキャリアの典型的なビジネスモデル

サービス	食事・飲料の有料提供、娯楽設備なし、マイループログラムなし、航空ラウンジなし
座席	単一クラス、座席指定なし
航空機材	単一機材(主に単通路の中型機)
効率化	非混雑空港利用、素早い折り返し時間、空港使用料割引、職員の複数業務兼務
低販売費用	チケットレス、インターネット予約・販売

により、自国だけでなく他国にも拠点空港を設置できることとなった。欧州のLCC成長には、この市場統合が大きく影響している。欧州の代表的なLCCであるライアンエアは、自国のアイルランドの4空港以外に、EU域内の27空港（そのうち英国は10空港）を拠点空港としている（2008年11月現在）。欧州域内をマーケットとしているLCCは、

航空自由化によって、何ら制限を受けることなく自らの戦略に基づいて路線展開できるようになったのである。

航空自由化の主目的は自由で公正な競争環境の構築にある。欧州では航空市場統合後に数多くのLCCが登場し、航空会社間の競争が一段と激しくなった。それに伴い、ネットワークキャリアも生き残りをかけて必死に経営効率化を進めた。この競争の結果

として航空運賃が全体的に低下し、欧州の旅客が大きな便益を得ているのである。

アジアでは東南アジア諸国連合（アセアン）が2015年に域内航空自由化を予定しているものの、国際航空輸送は依然として制限的シテムが主流である。一方、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピンでは、国内航空輸送の参入規制緩和が1990年代後半から各国で実施されている。アジアのLCCはこの参入規制緩和をきっかけとして登場した。筆者が実施した、タイ国内線の調査によると（花岡、2007）、LCCの参入によって「航空を利用し始める」旅客が新たに発掘されたことが明らかとなっている。LCC参入による需要の急増は、タイだけでなくマレーシアやインドネシアの国内線でも起こっている。アセアンでも運賃に敏感な旅客の潜在需要は決して小さくない。アセアンの航空自由化が実現すれば、アセアン域内の国際線でも潜在需要が一気に顕在化する可能性が大きい。

### 東南アジアのLCC

アジアで運航している主なLCCを表2に示す。この中で、アジアのLCC躍進に火をつけたのはマレーシアのエアアジアである。冒頭で紹介した運賃はエアアジアによるものだ。東南アジアのLCCをリードするエアアジアは、かつてはマレーシアの大企業の傘下にあったが、2002年から“Now Everyone Can Fly”を

スローガンに、低運賃を提供するLCCとして再出発した。エアアジアのビジネスモデルは、LCCとして世界で初めて成功を収めたサウスウエスト航空のそれを踏襲したものである。低費用に徹したビジネスモデルにより、世界でも低い営業費用を実現している（2003年から2007年までの座席キロ当たり費用は、それぞれ2・86、2・47、2・19、2・95、3・16米セント）。

エアアジアのネットワークは拠点空港から4時間圏内をターゲットとしている。しかし、拠点としているクアラルンプールから4時間圏内ではアセアン域内全域をカバーできない。そのため、エアアジアは国籍条項（外資規制）に抵触しない範囲で他国に合弁会社を設立し、その国に拠点空港を設置してネットワークを広げている。バンコクを拠点とするタイ・エアアジアがその最初の事例である。インドネシアにもジャカルタを拠点とするインドネシア・エアアジアを設立した。自由化されていない環境の中で、他国に合弁会社を設立してマーケットを拡大しているのである。

シンガポールを拠点としているタイガー・エアウェイズも、エアアジアと同様に合弁会社によってネットワークを広げている。2007年11月にはメルボルンを拠点とするタイガー・エアウェイズ・オーストラリアの運航が開始された。また韓国を拠点とするインチョン・タイガー・エアウェイズも設立され、運航開始が待たれている。インチョン・タイガー・エアウェイズの運航が韓国航空当局に認可されれば、日



表2 アジアの主要なローコストキャリア

LCC	国籍	運航開始年	拠点空港	特徴
エアアジア/エアアジアX	マレーシア・タイ・インドネシア	2002	クアラルンプール(LGCT)・バンコク(スワンナプーム)・ジャカルタ	アジアの代表的LCC。エアアジアは飛行時間4時間以内、エアアジアXは4時間以上。タイとインドネシアに合弁会社。
ワン・トゥー・ゴー	タイ	2003	バンコク(ドンムアン)	オリエンタライ航空のLCCブランド。タイ国内線運航。2008年6月より運航休止中。
ノック・エア	タイ	2004	バンコク(ドンムアン)	タイ航空の子会社。タイ国内線運航。
タイガー・エアウェイズ	シンガポール・オーストラリア・韓国	2004	シンガポール(BT)・メルボルン	シンガポール航空の子会社。オーストラリアと韓国に合弁会社。
ジェットスター・アジア	シンガポール	2004	シンガポール	カンタス航空の子会社。2005年にパリュエアと合併。
ライオン・エア	インドネシア	2000	ジャカルタ・スラバヤ	インドネシア国内線を中心に運航。ノーフリルではない。
セブ・パシフィック	フィリピン	1996	マニラ・セブ	フィリピン国内線を中心に運航。東南アジアにおける低運賃提供の先駆け。
春秋航空	中国	2005	上海(虹橋)・廈門	中国唯一の本格的LCC。旅行会社が出資。

本には間違いなく乗り入れると言われている。タイ国内航空市場には、2003年に実施された運賃下限規制撤廃および外資規制緩和が契機となり、2003年12月にワン・トゥー・ゴー、2004年1月にタイ・エアアジア、2004年7月にノック・エアが相次いで参入した。LCC3社の参入はタイ国内航空需要にどれだけの影響を与えたのだろうか。タイには、AOT(Airports of Thailand: タイ空港会社)所有の国際空港が6、航空局の管轄空港が25あるほか、バンコクエアウェイズが直接管理する3空港と、軍民共用のウタパオ空港がある。表3はタイの各空港の国内線利用者数(出発、到着、乗継の合計値)の近年の推移をまとめたものである。2000年以降、2003年までは大きな変化はない。しかし、LCC3社が参入した2004年には前年比で39%増加し、全空港利用者総数は一気に2,000万人を越えた。そのうち、LCC3社の利用者

総数は約414万人で全体の19%を占めている。残りはタイ国際航空の利用者数の増加分である。タイ国際航空はタイ・エアアジアの参入以降、バンコク発着全12路線の運賃をプロモーション価格で提供するキャンペーンを、2004年中に継続的に実施した。LCC参入路線を狙い打ちしたキャンペーンではないものの、これが需要増に貢献したのは間違いない。2004年から2005年にかけては、全空港利用者総数はわずかながら減少した。これは2004年12月にスマトラ島沖地震によって生じた大津波により、その被害を受けたプーケット空港とクラビ空港の需要が大きく減少したためである。しかしながら、2005年のLCC3社の利用者総数は約614万人と前年より200万人増加し、全体の28%までを占めるようになった。その後、2006年、2007年と順調に需要が伸びており、LCCの占める割合も確実に高くなってきている。LCC3社間では、ワン・トゥー・ゴーがほか2社より若干少ないものの、利用者数ベースでは競合している。

### LCCの運賃

ネットワークキャリアと比較して、LCCの運賃はどの程度「格安」なのだろうか。筆者および運輸政策研究機構によって、2008年6月中旬から7月中旬にかけての4週間、東南アジアでネットワークキャリアとLCCが競合している主要6路線を対象に、運賃調査を実施し



表3 タイの国内線空港利用者数の推移（出発、到着、乗継の合計）

空港名	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
BKK:Don Muang	7,280,565	7,413,111	7,302,838	7,384,924	10,396,944	10,341,014	8,303,606	4,786,345
BKK:Suvamabhumi							3,121,004	7,908,217
BKK: Total							11,424,610	12,694,562
Phuket	2,154,626	2,225,031	2,227,238	2,103,474	2,825,009	2,244,883	3,031,740	3,512,477
Chiang Mai	2,097,232	2,091,580	1,925,843	1,846,405	2,619,938	2,729,255	2,893,435	2,932,759
Hat Yai	673,572	663,976	622,070	635,517	1,057,579	1,099,293	1,154,816	1,309,959
Chiang Rai	577,540	534,355	462,028	418,299	611,428	684,719	687,742	754,440
Buriram	26,728	32,857	25,303	22,247	30,873	22,110	8,796	10,927
Chumporn	1096	2,646	5,208	5,253	12			13
Hua Hin		3,862	22,345	22,458	1,571	10,374	11,574	5,431
Khon Kaen	397,848	390,751	374,765	383,005	507,946	462,505	388,396	389,084
Krabi	138,178	153,699	225,266	348,281	478,149	311,598	547,384	856,029
Lampang	92,813	83,843	60,588	57,792	60,002	55,964	52,300	44,424
Loei			1,791	6,887	28	579	7,895	7,049
Mae Hong Son	235,594	236,794	171,240	130,401	127,439	182,443	104,524	96,975
Mae Sot	33,916	32,257	23,826	15,992	19,869	15,689		30
Nakhon Phanom	50,408	50,955	32,850	27,206	32,347	34,792	38,214	32,086
Nakhon Ratchasima	65,816	62,033	30,737	10,873	11,866	36	77	59
Nakhon Si Thammarat	82,188	91,640	91,068	104,170	131,638	145,668	192,683	395,703
Nan	40,792	38,842	24,073	19,946	12,491	14,443	12,930	12,685
Narathiwat	31,789	31,565	22,962	15,851	335	30,642	65,005	79,528
Phetchaboon	20,583	35,572	5,099	5,673	2,564	18		
Phitsanulok	330,770	312,095	216,342	208,751	229,586	198,643	178,662	155,266
Phrae	44,393	43,098	21,382	17,426	1,373		47	459
Ranong	11,053	9,561	19,226	48,050	46,207	31,785	5,375	2,560
Roi Et	15,130	15,118	16,732	19,221	22,509	20,168	20,470	14,730
Sakon Nakhon	57,997	55,227	36,231	30,434	39,048	38,010	39,654	34,412
Surat Thani	176,895	178,104	163,007	162,753	205,321	204,146	287,192	358,565
Su Rin			515	3,405				
Trang	149,401	79,543	76,875	79,210	93,602	81,341	89,187	104,546
Ubon Ratchathani	245,163	258,756	229,021	252,057	350,020	386,266	368,377	380,581
Udon Thani	376,191	367,498	348,796	354,650	606,781	662,103	668,134	708,858
Samui	655,809	742,779	783,666	748,174	1,033,468	1,294,105	1,400,259	1,383,710
SukhoThai	52,183	29,427	34,717	27,911	28,218	37,271	32,021	35,154
Trad				14,548	44,578	69,722	81,146	70,223
U-tapao	31,688	35,980	37,190	48,329	70,036	93,480	98,255	91,221
全空港利用者総数(千人)	16,148	16,303	15,641	15,580	21,699	21,503	23,891	26,475
増加率		0.96%	-4.06%	-0.39%	39.28%	-0.90%	11.10%	10.81%
LCC利用者総数(千人)					4,139	6,146	8,599	11,138
LCC利用者割合					19.07%	28.58%	35.99%	42.07%
LCC内利用者数割合	タイ・エアアジア					35.64%	41.0%	38.3%
	ワン・トゥー・ゴー					27.79%	25.6%	22.7%
	ノック・エア					36.56%	33.5%	39.0%

出典：タイ航空局のデータを元に筆者が編集



表4 東南アジア主要路線におけるネットワークキャリアとローコストキャリアの運賃差 (単位：円)

路線	会社	距離(km) フライト時間 (H:M)	5日前				20日前			
			運賃	その他 費用	合計	割引率	運賃	その他 費用	合計	割引率
シンガポール →クアラルンプール	シンガポール航空	314	19,493	14,153	33,646	62.3%	19,493	13,451	32,944	70.7%
	マレーシア航空	1:00	23,730	18,730	42,460		23,730	16,357	40,087	
	タイガーエアウェイズ		4,563	8,620	13,183		953	8,136	9,089	
	エアアジア		5,763	9,746	15,509		2,591	9,746	12,337	
クアラルンプール →バンコク	マレーシア航空	1,191	24,450	23,359	47,809	59.8%	24,450	16,714	41,163	57.9%
	タイ航空	2:10	17,643	21,641	39,285		18,993	15,128	34,121	
	エアアジア		8,401	9,086	17,487		6,749	9,086	15,835	
シンガポール →バンコク	シンガポール航空	1,435	29,663	14,747	44,409	30.9%	29,663	14,117	43,779	35.9%
	タイ航空	2:30	12,277	22,883	35,159		11,732	16,151	27,883	
	ジェットスター		12,495	15,255	27,750		8,233	14,238	22,471	
	タイ・エアアジア		14,335	12,882	27,217		10,605	12,882	23,487	
バンコク →香港(マカオ)	タイ航空	1,733	34,215	27,165	61,380	51.6%	36,613	17,376	53,989	58.0%
	キャセイパシフィック	2:45	38,515	10,087	48,602		38,515	10,087	48,602	
	エアアジア(マカオ)	1,673	13,918	12,682	26,600		8,860	12,682	21,542	
クアラルンプール →香港(マカオ)	マレーシア航空	2,529	47,710	10,606	58,316	48.8%	47,710	10,606	58,316	50.9%
	キャセイパシフィック	3:40	45,496	8,227	53,723		45,496	8,227	53,723	
	エアアジア		26,361	10,242	36,604		26,031	10,242	36,273	
	エアアジア(マカオ)	2,485	11,210	9,582	20,792		9,157	9,582	18,738	
シンガポール →香港(マカオ)	シンガポール航空	2,597	51,359	8,729	60,088	30.4%	51,359	8,871	60,229	42.7%
	キャセイパシフィック	3:45	38,162	8,729	46,891		36,951	8,875	45,826	
	ジェットスター		28,258	11,357	39,615		23,766	9,492	33,258	
	タイガーエアウェイズ(マカオ)	2,558	23,607	11,203	34,811		16,585	10,886	27,471	

出典：筆者と運輸政策研究機構による調査

\*2008年6月16日時点の為替レートを適用 (1マレーシアリンギット=33.04円、1香港ドル=16.29円、1シンガポールドル=84.75円、1タイバーツ=3.73円)

た。方法は、2泊3日の旅程と仮定し、各路線の出発日と到着日を7月中旬の1週間に固定した上で、その4週間前を起点として毎日の運航便の中から最安値を各社のウェブサイトで確認するものである。運賃とその他費用(空港使用料、航空保険料、燃油サーチャージ)とを分けてデータ収集した。

表4は出発20日前と5日前に購入する運賃とその他費用について、データ収集期間中の平均値を示したものである。なお、マカオは香港のセカンダリー空港と見なし、比較対象路線として加えている。割引率とは、運賃とその他費用の合計値に関してネットワークキャリアとLCCそれぞれの平均値を算出し、その割引率を示したものである。表4より、LCCの合計運賃は少なくとも3割引、最大で7割引であることがわかる。LCCが「格安」であることは疑いなくであろう。エアアジアは2008年11月より全路線で燃油サーチャージを無料としており、旅客の支払う費用差はさらに拡大している。また、セカンダリー空港の運賃設定は確実に安い、つまり香港路線よりもマカオ路線の方が割安である。エアアジアはクアラルンプールから香港とマカオの両方に路線を張っているが、20日前購入の場合には合計運賃差が半額に近い。

シンガポール・クアラルンプール路線はいわゆる「ドル箱路線」であり、これまでフラッグキャリアであるシンガポール航空とマレーシア航空が、二国間協定において指定航空会社として「保護」されてきた。2007年11月になってようやくLCCの参入が認められ、エアアジアとタイガー・エアウェイズが運航を始めた。しかし、それでも各社2便が上限とされていた。この便数制限があったことで、ネットワークキャリアとLCCの運賃差は表4の中でも最大になっていた。なぜなら、LCC2社は便数が増やせないためにネットワークキャリアを脅かすまでに至っていなかったからである。しかし2008年9月になって、ついにLCCも各社6便まで便数が増やせることになった。この結



果、表4とは異なり、現在シンガポール航空とマレーシア航空はこれまでにない低運賃でチケットを販売している。

なお本調査は調査開始日である2008年6月16日時点の為替レートをを用いて、円ベースでの比較を行っている。この当時は為替レートが円安気味であったため、東南アジアのLCCの実態をよく知っている方から見ると運賃がやや高めに感じられるかもしれない。2008年11月現在の円高水準の場合、全体的に2割から3割削減された運賃となることに注意されたい。

## ローコストターミナル

欧米のLCC発展に貢献している、空港使用料が廉価で混雑していないセカンダリー空港がアセアンには多く存在しない。それに代わり、アジアでは「ローコストターミナル」が運用され始めている。

2006年3月、クアラルンプール国際空港(KLIA)およびシンガポールチャンギ国際空港にて、相次いで「LCC専用ローコストターミナル」が建設された。両ターミナルの情報を表5にまとめる。マレーシア国内では、エアアジアの国内セカンドハブであるコタキナバル空港でもローコストターミナルが運用されている。KLIAのローコストキャリアターミナル(LCCT)は、急増中の国際線旅客需要に対応できておらず、急ピッチで国際線ターミナルを拡張中である(2009年3月に拡張工事終

表5 東南アジアのローコストターミナル

ターミナル名	空港	面積 [m <sup>2</sup> ]	メインターミナルとのアクセス	旅客容量	利用者数 [万人(年)]	空港使用料割引対象	利用LCC
Low-Cost Carriers Terminal (LCCT)	クアラルンプール国際空港	35,290	バス30分(有料)	1000万人(2009年3月に1500万人)	470 (06) 740 (07)	駐車場料金, オフィス賃貸料, カウンター利用料, 旅客サービス施設利用料	エアアジア, タイガー・エアウェイズ, セブ・パシフィック
Budget Terminal (BT)	シンガポール・チャンギ国際空港	25,000	バス5分(無料シャトルバス)	270万人(2009年に700万人)	140 (06)	オフィス賃貸料, カウンター利用料, 旅客サービス施設利用料	タイガー・エアウェイズ, セブ・パシフィック

了予定)。ターミナルオープン当初、LCCの旅客数は国内線の方が多かったが、エアアジアの国際展開に伴って国際線旅客が急増し、早朝ピーク時のターミナル内の混雑は「ぎゅうぎゅう詰め」とも言えるような状況となっている。そのため拡張中であるが、それでも容量限界にすぐに達すると予測されていることから、LCCは現在のメインターミナルからバスで30分の場所から2012年にはメインターミナル付近に移転予定である。これにより、乗継旅客をも取り込む

可能性がある。LCCはKLIAの利用者数増加に貢献しているだけでなく、エアアジアの世界で最も低い営業費用の実現にも大きく貢献しており、空港使用料が低く抑えられている。シンガポール国際空港のバジェットターミナル(BT)は、メインターミナルからフリーシャトルバスで5分のところに位置している。しかし、エアアジアやジェットスターはBTを利用していない。その一因として他のターミナル間の乗継利便性の低さが考えられるが、明確な理由は不明である。LCCに比べてBTの利用者数は少ないが、これはエアアジアとタイガー・エアウェイズの力の差の反映と言える。

## 中国のLCC

日本に近接する中国のLCCの動向はどうなっているだろう。中国は国内航空輸送旅客キロ数が米国に次いで世界2位と非常に大きい航空市場である。にもかかわらず、2008年11月時点で、実質的にLCCと呼べる中国籍の航空会社は春秋航空のみである。中国国内航空市場は中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の大手ネットワークキャリア3社で需要の80%以上がカバーされている。中国では、次のような理由で現在のところLCCの出現が妨げられている(Zhang, Hanaka, et al.)。

1. 航空機購入 中国では航空機材を国外の会社から購入する場合、国家発展・改革委員会か



ら許可を得る必要がある。大手ネットワークキャリアは不自由なく許可を得ることができるが、小規模な航空会社が許可を得るのは容易ではない。また、航空ビジネスを始める際のウェットリースも中国民用航空総局によって禁止されている。そのため、運航計画を立てても航空機を購入できない可能性があり、航空ビジネス新規参入の大きな障害となっている。

**2. パイロット** 中国に限らない問題であるが、パイロット不足が深刻である。中国では航空会社が自社でパイロットを養成するのが原則であり、パイロットが航空会社間を自由に転職することが許されていない。転職の合意が得られた場合でも膨大な補償金を支払う必要がある。大手ネットワークキャリアもパイロット不足に頭を悩ませており、新規航空会社がパイロットを確保するのは非常に困難である。

**3. 燃料購入** 燃料の供給は中国航油の独占である。LCCが燃料費割引などを交渉する余地がない。

**4. 空港使用料** 中国の空港ターミナルは新しく建設されたものが多く、一般に豪華で高価である。またセカンダリー空港となりうる古い空港が存在しない。そのため、ローコストターミナルの建設が一部の空港で進められている(後述)。

**5. 路線参入** 利用者数上位20の空港は路線参入が自由化されておらず、当局の許可が必要である。さらにグランドファアザール(既得権)により、これら上位空港に新規会社が参入するのは難しい。

**6. 運賃規制** 中国民用航空総局は航空運賃の基準を旅客キロ当たり0・75元と定めている。

この基準から25%未満の値上げおよび45%未満の値下げが認められている。実際、大手ネットワークキャリアが45%ぎりぎりの値下げを実施していることもあり、LCCが運賃でアドバンテージを出すことが難しい。

**7. アウトソーシング** 中国の航空会社はチケット販売や機材メンテナンスのアウトソーシングが禁じられている。

以上の理由により、中国でのLCC登場は難しいのが現状である。春秋航空も路線拡張には困難を極めている。国際線への展開も難しく、タイガー・エアウェイズとのコードシェアで上海・厦門・シンガポール路線を、またセブ・パシフィックとのコードシェアで上海・厦門・マニラ路線を運航するのみであり、春秋航空は国内フィーダーの役割に留まっている。

2008年5月には鄭州新鄭空港で中国初のローコストターミナルが運用開始された。これは旧国際線ターミナルを改築したものであり、春秋航空が利用している。面積は3,800㎡と東南アジアのローコストターミナルよりかなり小さい。レストランだけでなく、カフェや小売店もない非常にシンプルな作りとなっており、必要最低限の設備しか備え付けられていない。また、厦門空港でも旧カーゴターミナルをローコストターミナルに改築中である。ここには春秋航空の他、タイガー・エアウェイズやセブ・パシフィックが乗り入れを表明している。その他、上海の虹橋空港、大連空港、瀋陽空港、昆

明空港でもローコストターミナルの建設が計画されている。

## おわりに

2007年よりエアアジアの長距離線専用の合弁会社として、エアアジアXの運航が開始された。2008年11月現在、燃油サーチャージなしでクアラルンプールから中国の杭州とオーストラリアの3都市に路線を展開しており、ロンドンのスタンステッド空港路線も2009年3月から運航予定である。今後、中東、インド、韓国、そして日本にも乗り入れが計画されている。現在、ジェットスターが成田と関西に就航しているほか、セブ・パシフィックが関西で運航を始めている。しかし、まだLCCの波が日本に來たと言える状況ではない。エアアジアXが日本に乗り入れ、さらに短距離LCCとしてインチョン・タイガー・エアウェイズ、あるいはその他のLCCが中国や韓国から日本に路線参入を試みる時、日本でもLCC旋風が起るであろう。

### 参考文献

1. 花岡伸也・タイにおけるローコストキャリア参入の影響と利用者属性、運輸政策研究、Vol.10 No.1、pp.38-46、2007
2. Zhang, A., Hanaoka, S., Inamura, H. and Ishikura, T.: Low-cost carriers in Asia: deregulation, regional liberalization and secondary airport. Research in Transportation Economics, Elsevier, Forthcoming.