

# 急速に進化するアジアの空、日本の失地回復の行方は？

— 政策的支援で LCC を確実に日本に根付かせることが最優先課題 —

## 丹 治 隆

### 要 旨

戦後、航空市場・産業の発展は欧米がリードし、アジアはかなり遅れてそれに追従するというパターンが長期間続いていた。

しかし特に21世紀に入ってからアジア・パシフィックの航空市場が躍進し、欧米市場を凌駕する規模になったばかりか、世界の変化をリードするほどの発展ぶりを見せており、これまでの追従型から脱皮している。

一方アジア・パシフィックの発展とは対照的に日本の低迷ぶりがいつそう際立つ様相を呈している。日本はアジアの航空環境の中にあつたため以前は立ち遅れもそれほど目立たず、むしろ短期間で世界有数の航空市場になったことで進んでいるとの誤解さえあつた。しかし今や航空分野の低迷による国家経済的損失はもはや看過できない規模になっている。

日本ではようやく2010年から開始された新航空政策により一部状況の改善が見られるものの、すでに大きなハンディキャップを背負ってしまった日本が今後失地回復するためには、相応の時間とタイムリーかつ有効な政策が必要となることは疑いの余地がない。

今回はアジア・パシフィック航空市場の進化・発展の状況を概観しつつ、どん底を経験した日本が航空市場の本格的な失地回復に向けてどのような航空政策を推進してゆくべきなのかについて提言することとしたい。

### 1. はじめに

戦後世界の航空市場の発展は欧米がリードし、アジア・パシフィックは遅れてそれに追従するというパターンが半世紀の長きにわたり続いていた。しかし特に21世紀に入ってからアジア・パシフィックの航空市場が大きく様変わりしている。域内経済の発展、相互緊密化、航空自由化および消費者の所得水準向上などの相乗効果で航空需要が急増し、規模においても欧米市場を凌駕するまでになった。またこれまでのような従属的な動きを脱皮して市場の変化をリードするまでになってきている。そして最も重要なことは、この地域の発展はまさに今始まったばかりであり、今後比較的短期間にこの何倍かになる可能性を

秘めているということだ。

そしてここでも欧米市場と同様、市場変化の中心的な役割を演じているのがLCC（低コスト航空会社）である。LCCは安価な運賃によりこれまで航空を利用しなかった層を取り込みつつ需要を喚起する一方で、従来の主役であったFSA（フル・サービス・エアライン）からも一部の需要を奪っている。一方FSAもLCCに対抗するために新たな「ツー・ブランド戦略、マルチ・ブランド戦略」でエアラインベイビー（LCC子会社）を設立しており、競争促進が一層進み運賃が安くなったことで域内の旺盛な需要喚起に結びついている。

一方、これらのアジア・パシフィック航空市場の急速な進化・発展の中で、唯一日本の航空市場の立ち遅れ・低迷ぶりがひととき目立っており、2000年以降世界の流れに逆行し衰退の一途をたどってきた。日本はアジアの航空市場の中にあつたため航空分野での立ち遅れもそれほど目立たず、それどころか世界第2位の航空市場として一時期はわが世の春を謳歌していた時代もあった。

経済低迷・人口減少なども衰退の一因であるが、実は航空政策の不在がその大きな要因と考えられる。つまり世界の航空市場の変化の流れに完全に乗り遅れた、いわゆるガラパゴス的な状況になっていたのである。

2010年から開始された新成長戦略の推進により一部で状況の改善が見られるものの、まだまだ失地回復には程遠い状況であり、今後失地回復のためにはどのような政策を強化して行けばよいのかが大きな課題である。

航空産業の国際競争力強化政策は、国家の経済活性化に直結する重要な課題であり、本来であれば国家間の競争でまず先手を取っていかに勝ち組に入るかが重要である。しかし、すでに完全な負け組に転落した日本の課題としては、まず負け組からいかに脱出するかが第一ステップである。そして次のステップとして勝ち組の仲間入りができるかということだ。他国も成長・進化しておりこれは容易なことでは実現できない。すでに大きなハンディキャップを背負った日本が勝ち組になるためには、相応の時間とタイムリーかつ有効かつ大胆な政策が必要となることは間違いない。

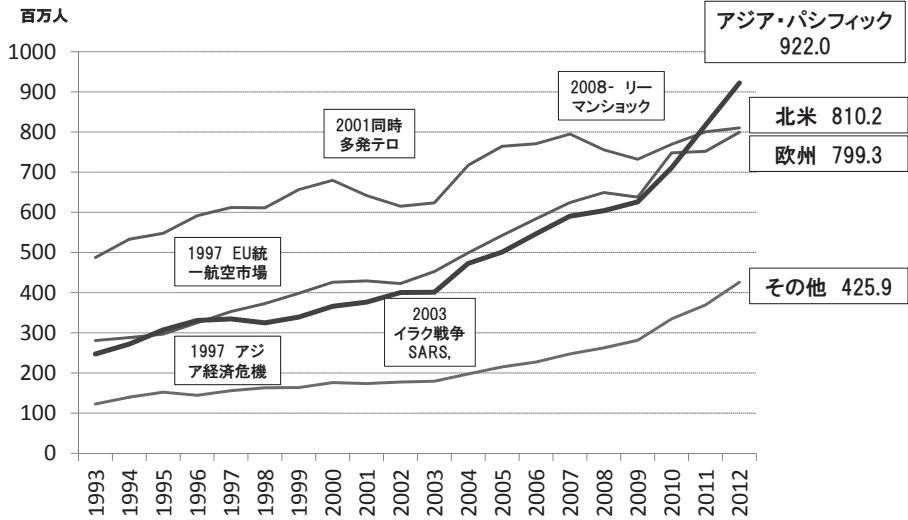
本稿ではまずアジア・パシフィック市場の目覚ましい進化、発展ぶり、対照的な日本市場の低迷状況、日本市場の新たな動きや課題について論じ、そして遅れを取り戻すための政策提言を行う。

## 2. アジア・パシフィック航空市場の躍進

各市場に籍を置く航空会社の旅客輸送実績を図表1に、その輸送シェアを図表2に示す。米国国内航空市場は戦後急速な発展を遂げ、長期間にわたり世界最大の市場として君臨し、同時に世界で最も早く航空自由化政策が導入された市場でもあった。この自由化された市場の中での新旧の戦いを経て、航空会社のさまざまな新戦略が生まれ、またLCCビジネスモデルが躍進するなどニュー・ウェイブの発信基地でもあった。米国は1990年頃まで圧倒的に巨大な航空市場として君臨しており、特に1980年半ばには世界の半分のシェアを有す

主要地域別航空輸送旅客数推移

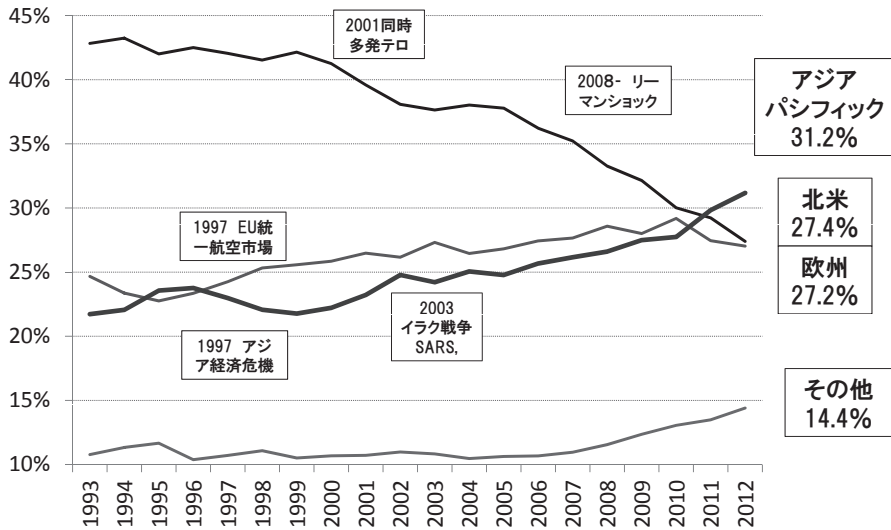
図表1



出典: ICAO Annual Report、航空統計要覧

主要地域別航空輸送旅客数シェア推移

図表2



出典: ICAO Annual Report、航空統計要覧

るほどであった。その後欧州とアジアが伸びて相対的にシェアが低くなる中、2001年の同時多発テロというイベントリスクにより大きく低迷し、その後の回復が他市場に比較して遅い。

欧州ではEU域内経済市場統一に伴う形で1990年台半ばに国際航空市場が統一され、この自由化の中で航空市場が成長しアジア・パシフィックよりもやや早く米国市場に肉薄し始めた。EU航空市場の成長の原動力は実は新たに参入したLCCによるものであり、伝統的なFSAの輸送実績はあまり伸びていない。

アジア・パシフィックはアジア経済危機で低迷し同時期に自由化で躍進中の欧州に後れをとったが、21世紀に入りアジア市場の経済成長と相まって航空市場も勢いよく成長し始め、特にここ数年の急激な成長で2011年に旅客輸送規模でついに欧米を凌駕するまでになった。

そしてここでは他市場以上にLCCが早いスピードで成長しており、ここでもLCCが市場成長の原動力となっている。例外は中国と日本で、中国はLCCではなく政府系の3大航空会社が急速な規模拡大を続けていること、そして日本は唯一輸送実績が大きく減少した国だ。

実はアジア・パシフィックの航空市場の成長はまだ始まったばかりであり、その人口の多さおよび今後の経済的統一や航空自由化の進展、そして経済成長のポテンシャルを考えると比類のない規模に成長することは間違いない。かかる状況下、日本のプレゼンスはますます低下する傾向にある。

### 3. アジア・パシフィック航空市場の特徴

#### (1) 不自由な域内国際航空市場

域内国際航空市場の第一の特徴はEUのように航空市場が統一されておらず（豪州・ニュージーランド統一航空市場を除く）、依然として二国間ベースでの旧来型の航空協定による国際線航空輸送サービスを行っているケースが多い。すなわち国際線において参入路線、参入航空会社、運賃設定などについて政府が関与して決定する不自由な市場となっている。しかし最近では特に東南アジア域内で二国間オープンスカイ協定が積極的に導入される傾向が出てきており、参入と運賃の自由化が実現しているケースも増えている。しかし、それでも国籍条項（外国人所有制限）があるためにEUのような国境を越えたビジネスの自由度は低い。

その他の特徴としては自由化の進展度合いがそれほど高くない中で急速に需要が伸びていることである。これは新興国航空市場の特徴であり、経済成長により国民の所得が増え航空機を利用できる層が増えていることに加えて、LCCが大幅に安い運賃を提供して需要を喚起していることが相乗効果となっている。

特にBRICSのメンバーである中国とインド、および新興国であるインドネシアの航空市場の成長のスピードが大変速く、中でもインドとインドネシアはLCC参入による需要喚起

が大きい。

今後このような成長市場において航空自由化が進展すれば、成長速度にさらに拍車がかかるものと推定される。前述のように新興国を多数内在し、人口が他地域に比較して圧倒的に多いアジア・パシフィック航空市場のポテンシャルは計り知れない。ASEAN10か国だけでも人口が6億人でEUの5億人より多いのだ。

特に中国は2000年代中頃に日本を抜いて世界第2位の航空大国に成長し、現在もその成長の勢いは継続しており、2020年代中頃までには米国を抜いて世界第一位になると予測されている。また人口の多いインドネシアも日本市場を早晚凌駕する勢いだ。

## (2) ASEANの単一航空市場(多国間オープンスカイ) 導入計画

ASEAN10か国は2015年のASEAN経済共同体(AEC)の形成に向けて各方面で様々な取り組みを進めており、その中でも単一航空市場の形成はその先行事例となっている。

ASEANの単一航空市場の構想はEUのようにカボタージュ(国内線運航)を解放するまでにはいかず、とりあえずASEAN域内「多国間オープンスカイ」の実現を想定しており、EU型の完全な市場統合はその先の課題となっている。とはいえ、このASEAN単一航空市場がASEAN域内だけではなくアジア・パシフィック全域に及ぼす影響はかなり大きいものと予想されている。つまりASEANが変化の触媒となり、アジア・パシフィックの航空市場全体の自由化に拍車をかけることが予想される。

## 4. LCCシェアの顕著な拡大

### (1) 地域別LCC座席シェアの推移

北米、EUおよびアジア・パシフィックのLCCの座席シェアの推移を**図表3**に示す。LCCは搭乗率が一般的にFSAよりも1~2割高いため、実際の旅客シェアは座席シェアよりも高い。

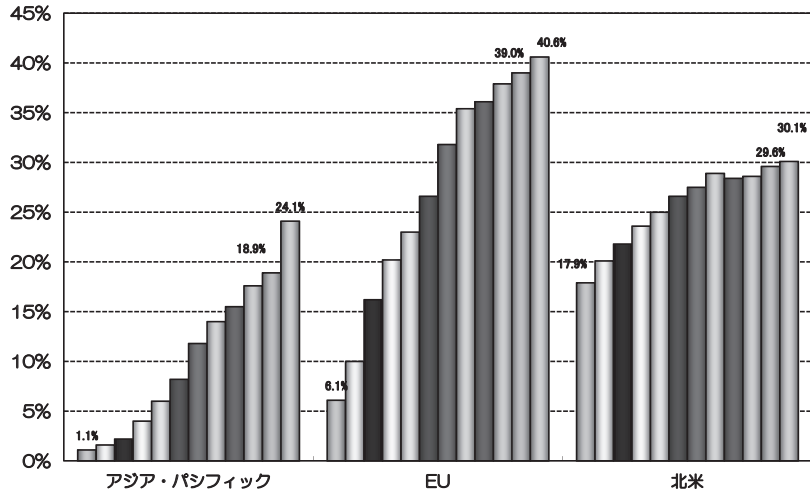
元祖LCCサウスウェスト航空(WN)の発生の地である米国を主体とする北米ではすでに2001年に17.9%と高いシェアを達成しており、2012年では30.1%でここ5年程度はほとんど伸びていない。これは北米が成熟市場であることに加え、軒並みチャプター11(米国連邦破産法第11条)の破産法保護を受けたFSAが大幅にコスト削減を図り、その後さらに合併により生産効率を上げたことで、LCCのコスト競争力が相対的に低下したことによるものだ。WNはこの環境の中ですでにビジネス旅客の獲得を目的としてよりにFSAに近いハイブリッド型モデルを志向しており、今後LCCシェアの飛躍的増加は期待できない。

EUでは2001年のLCCシェアはわずか6.1%であったが、2012年には40.6%と北米を大きく凌駕している。EUでは1997年4月に統一航空市場が完成しており、それ以降LCCが国境を越えて市場に参入、自由化の波に乗って短期間にLCCが米国以上の大きなシェアを占めるまでになった。特にアイルランドのライアンエア(年間輸送旅客数約8千万人)と英国のイーゼージェット((年間輸送旅客数約6千万人)がLCCのリーダー的存在で、EU域

### 主要市場のLCC座席シェア推移

図表3

2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012

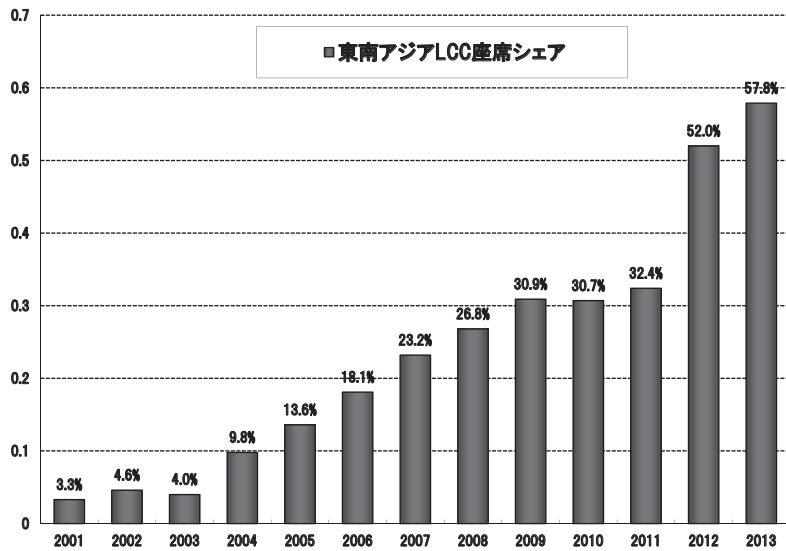


出典:CAPA (Center for Asia Pacific Aviation) 情報をもとに作成

### LCCの進出著しい東南アジア

図表4

東南アジアLCC座席シェア



出典:CAPA (Center for Asia Pacific Aviation) 情報をもとに作成

内輸送実績でそれぞれ1位、3位を占めている。2位はルフトハンザ (LH)、4位がエール・フランス-KLM (AF-KLM) である。EUではLCCシェアが飽和状態に近づく傾向を示しているが、EUが加盟国を増やし地理的拡大をしている中でLCCの役割はより拡大しており、輸送量も伸びている。

アジア・パシフィック市場ではLCCの進出が遅く米国の30年遅れで始まった。LCCシェアは2001年にはわずか1.1%であったが2012年には24.1%となっており、依然不自由な市場であることや、LCCの進出が遅い日本や中国という大市場を内包していることを考えると順調な進出状況といえる。今後もLCCシェアの確実な増加が予測される。

さらに注目すべきは東南アジア域内に限って見た場合のLCCシェアの驚異的な伸びである(図表4参照)。LCC後発のアジア・パシフィック市場だがその中で東南アジアは豪州と並んで域内では最も早くLCCが進出した地域だ。2001年に3.3%だったLCCシェアが2013年には欧米をはるかに上回る57.8%となっており、何と2席に1席以上がLCCとなっていることが大きな注目点だ。

現在ASEANの単一航空市場形成にむけて全体的に競争が激化しており、単一航空市場が実現すればさらにLCCシェアが増加することが予想される。

## (2) 国別国内線LCCシェア

世界の中でも特に東南アジア各国で急速に国内航空市場のLCC化が進んでいる。図表5に世界の主要な国々の国内線航空市場におけるLCC座席シェアを示す。ここでもやはり注目すべきは東南アジア各国の格段に高いLCCシェアだ。

フィリピンはトップの78%に踊り出ており、前年から15ポイント増の急速な拡大だ。LCCのセブ・パシフィック航空が国を代表するフラッグ・キャリアのフィリピン航空 (PR) をすでに国内線で追い落とし、国際線でも急迫している。

2位がインドの68%で前年から9ポイントアップだ。インドではフラッグ・キャリアのエア・インディアが経営難の中で、LCCが多数乱立の状態にある。

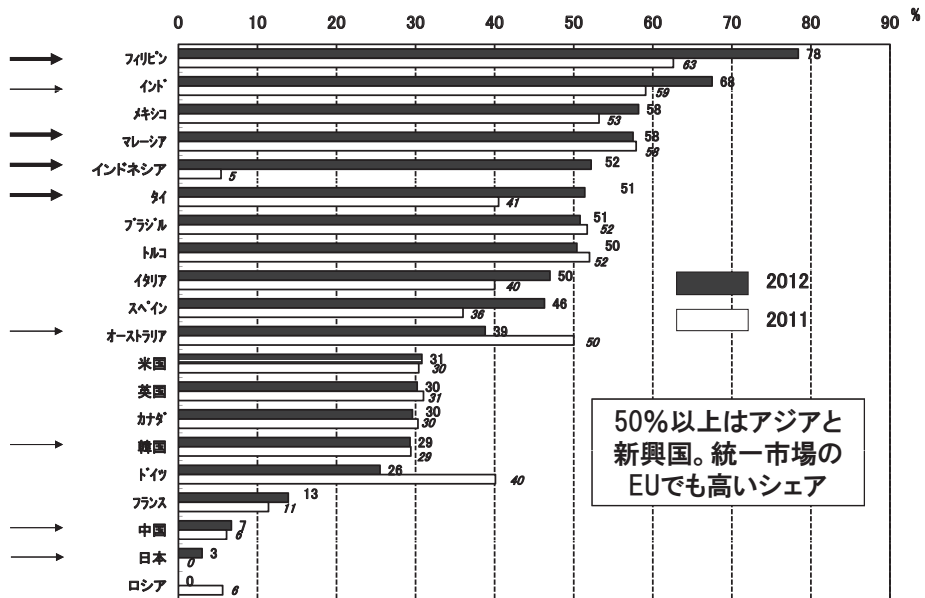
マレーシアが4位の58%で前年より1ポイントダウンだが、ここ5年間にLCCシェアが50%～60%近辺で推移している。従来フラッグ・キャリアのマレーシア航空 (MH) が独占していた国内線市場においてエアアジアが過半のシェアを有しており、過去にマレーシア政府が赤字続きのMHの国内線の多数をエアアジアに強制的に移管させた影響が大きい。

インドネシアが5位の52%で前年から47ポイントアップしている。これは国内線トップのライオンエア・グループが新たにLCCと認知されたことによるものである。フラッグ・キャリアのガルーダ航空 (GA) は歴史の新しいライオンエア・グループに国内線ですでに追い落とされている。

タイは前年比10ポイント増の51%で6位に躍り出た。タイ・エアアジアが国内線でトップのシェアを占め(約30%)、次いでタイ航空 (TG) のLCC子会社ノックエアが第2位で、フラッグ・キャリアのTGは第3位となっている。

主要国 国内線 LCC座席シェア 2011-12

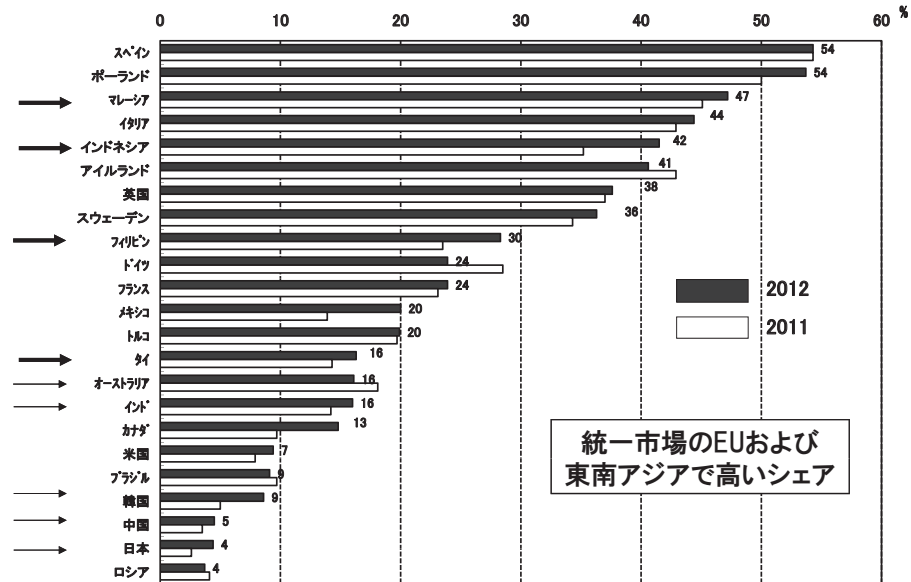
図表5



出典:CAPA (Center for Asia Pacific Aviation) 情報をもとに作成。ただし日本は国土交通省データ。注:簡単のため一部の国省略

主要国 国際線 LCC座席シェア 2011-12

図表6



出典:CAPA (Center for Asia Pacific Aviation) 情報をもとに作成 注:簡単のため一部の国省略



この他豪州が39%、韓国が29%となっている。中国は7%と低く、さらに日本は3%（国土交通省）と最も低い部類に属する。

これら東南アジアおよび豪州の国々においてはわずか5～10年の短期間にLCCシェアが50%超になったという驚異的な事実がある。

### (3) 国別国際線LCCシェア

国別国際線のLCCシェアのデータを図表6に示す。スペイン（1位）、ポーランド（2位）、イタリア（4位）など統一航空市場のEU各国のLCCシェアが40%から50%超と高いが、それ以外の地域では長距離線の比率が多い国際線においてはまだフラッグ・キャリアが支配的であり、LCCは国内線ほどのシェアを持ち得ていない。ただしここでもやはり一部の東南アジアの国々が上位に食い込んでいるのが注目点だ。

マレーシアは47%で堂々の世界3位に君臨しており、そのうちエアアジア・グループがその約40%を占めている。MHは25%程度で国際線でもLCCが支配的になっていることが特徴だ。

インドネシアは5位の42%でエアアジア・グループがそのうちの約25%を占めている。GAは約16%で第2位、ライオンエア・グループはまだ6%程度だが今後機材を多数導入して国際線での急速なプレゼンス拡大を狙っている。

フィリピンは30%の第5位で、ここではフラッグ・キャリアのPRが23%のシェアを持ちまだトップの座にあるが、セブ・パシフィック航空が16%で2位に付けており、現在国際線への積極的な進出および中東などへの長距離線LCCの就航などを進めつつあり、いずれPRを追い抜く勢いである。

タイは16%の14位でTGがまだ30%弱のシェアを保有している。エアアジア・グループはまだ10%程度であるが、LCCのタイ・ライオン、ノックスコート、タイ・エアアジアXの設立が相次いでおり、今後の飛躍的な伸びが期待される。

その他域内国では豪州16%、インド16%、韓国9%、中国5%となっており日本は4%とここでも最低水準だ。

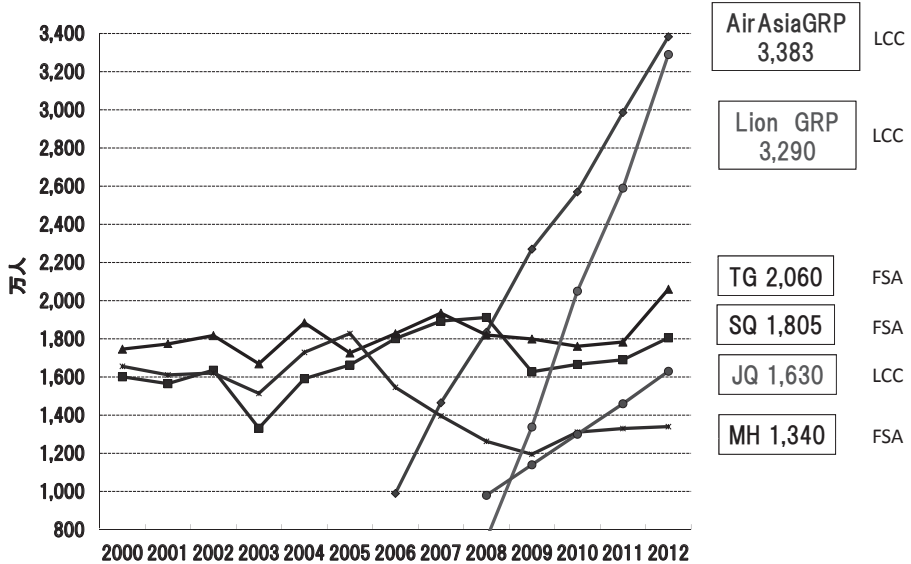
### (4) LCCがFSAを凌駕

前述のように東南アジアでは短期間のうちにLCCが歴史の長いフラッグ・キャリアを追い越すケースが当たり前のことのように起こっている。図表7に示す東南アジア主要6社の旅客輸送実績がその状況を赤裸々に物語る。

TG、SQ、MHなどの東南アジアのフラッグ・キャリアの輸送旅客数は、サービスに関するランキングが高いにもかかわらずここ10年程度停滞している。9.11同時テロ発生以降世界の航空需要が停滞しアジア各社も同様に伸び悩む中、ジェットスターやエアアジアなどのLCCが次々に参入した。これらLCCは新規需要を創出しながらこれらフラッグ・キャリアから需要を一部摘み取りながら急速に規模を拡大している様子がうかがえる。

東南アジア主要航空会社輸送旅客数推移

図表7



出典:CAPA (Center for Asia Pacific Aviation)、航空統計要覧をもとに作成

「ツー・ブランド、マルチ・ブランド戦略」

図表8

- QF + Jetstar Grp (Jetstar, Jetstar Asia, Jetstar Pacific, Jetstar New Zealand, Jetstar Japan, Jetstar Hong Kong)
- NH + Peach + Vanilla Air
- JL + Jetstar Japan
- KE + Jin Air
- OZ + Air Busan
- GA + Citilink
- SQ + Tiger + Scoot + NokScoot
- TG + Nok + Thai Smile + NokScoot
- PR + PAL Express
- CL(China Airlines) + Tigerair Taiwan

出典:CAPA (Center for Asia Pacific Aviation)をもとに作成

エアアジア・グループ（マレーシア本体+タイ合弁会社+インドネシア合弁会社およびその他）は破竹の勢いで成長中であり、2012年の輸送旅客数が3,383万人となり今や押しも押されもしない東南アジアトップの航空会社グループとして君臨している。航空機発注残が360機（2013年9月現在）あり、今後も積極的な規模拡大を続ける計画だ。

ダークホースがこれまで知名度の低かったインドネシアのライオンエア・グループ・グループで、急成長の結果輸送旅客数が3,290万人となり、国内線ではすでにフラッグ・キャリアのGAをはるかに凌駕している。現在国内線主体ライオンエア・グループだが、航空機発注残が世界トップの552機あり（2013年9月現在）、すでにエアアジアのようにアジア域内で複数の合弁会社も設立しており、今後域内で支配的地位を確立したいという野心を持っている。これ以外にはフィリピン、インドなどでも同様な下剋上が発生している。

## 5. 新しい動き

### (1) 「ツー・ブランド戦略」、「マルチ・ブランド戦略」の流行

アジア・パシフィック航空市場は成長と同時に進化している。その進化の一つが「ツー・ブランド戦略、マルチ・ブランド戦略」だ。過去欧米のFSAがLCC対抗戦略としてこぞってエアラインベイビーを設立しことごとく失敗に終わっていたが、これがアジア・パシフィックで成功した。

豪州のQFは将来アジア・パシフィック域内はLCCが主流になるとの大胆な経営判断のもと、エアラインベイビーのジェットスターを設立し豪国内線に投入し初年度から黒字を計上した。またシンガポールにも合弁でジェットスター・アジアを設立した。その後ジェットスターを国際線に路線を拡大することでQFの収支改善に大きく寄与している。

現在QFはジェットスターに積極的に路線移管や新規路線への就航を推進しており、将来QF本体とジェットスターの規模が逆転する可能性もある勢いだ。

QFはこのようにエアラインベイビーを対等のパートナーとして事業を運営する戦略を「ツー・ブランド戦略」と名付け域内で積極的に展開している。そしてアジア・パシフィックのFSAはこぞってこのQFの成功モデル「ツー・ブランド戦略」を模倣する動きに出ており、**図表8**に示すように多数のエアラインベイビーが誕生している。さらにSQやTGのように目的に応じた複数のエアラインベイビーを設立するケースもあり、この場合「マルチ・ブランド戦略」とも呼ばれる。TGとSQは最近それぞれのエアラインベイビーのNokとScootの組み合わせによる合弁会社ノック・スクート（NokScoot）をタイに設立し、両社とも更なるマルチ化を進めている。

JALとANAが外国社パートナーと合弁でエアラインベイビーを設立したのも実はこのアジア・パシフィックの流れが数年遅れて日本に伝わってきた結果ということだ。

### (2) 合弁会社の積極活用（図表9参照）

EU域内およびその他の一部の地域を除いて現在世界では航空会社には国籍条項（外国

## 「合併会社の積極活用」 NCおよびLCC共通

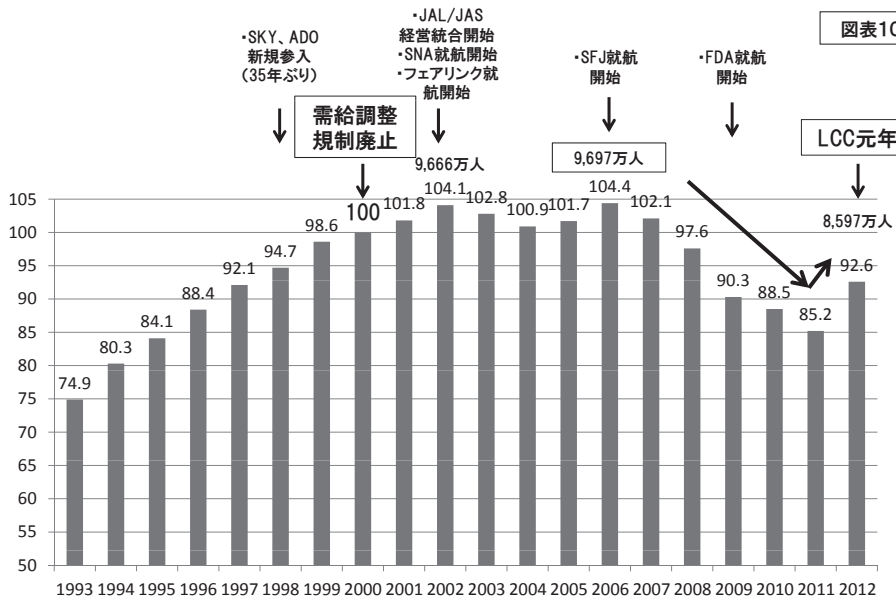
図表9

- **AirAsia (マレーシア LCC)**
  - Thai AirAsia (タイ)
  - Indonesia AirAsia (インドネシア)
  - AirAsia Philippines (フィリピン)
  - AirAsia India (インド)
  - Thai Air AsiaX (タイ)
  - Indonesia AirAsia X (インドネシア)
  - \*AirAsia Vietnam (ベトナム 計画中止)
  - \*AirAsia Japan (日本、解消後再参入へ)
- **Tiger Airways (シンガポール LCC)**
  - Tiger Airways Philippines (フィリピン)
  - Tiger Mandala (インドネシア)
  - Tigerair Taiwan (台湾)
  - \*Thai Tiger (タイ 計画中止)
  - \*Inchon Tiger (韓国 計画中止)
- **China Airlines (台湾 FSA)**
  - Tigerair Taiwan (台湾)
- **QF (豪州 FSA)**
  - Jetstar Asia (シンガポール)
  - Jetstar Pacific (ベトナム)
  - Jetstar New Zealand (NZ)
  - Jetstar Japan (日本)
  - Jetstar Hong Kong (中国)
- **Lion (インドネシア LCC)**
  - Malindo (マレーシア)
  - Thai Lion (タイ)
- **ANA (日本 NC)**
  - Peach (日本)
  - \*AirAsia Japan (解消)
- **JAL (日本 FSA)**
  - Jetstar Japan (日本)
- **Spring (中国 LCC)**
  - 春秋航空日本(日本)

出典:CAPA (Center for Asia Pacific Aviation)をもとに作成

## 国内航空旅客数指数推移 (2000=100)

図表10



出典:国土交通省

人所有制限)があり、外国航空会社との合併や完全買収が不可能となっている。アジア・パシフィックではこの国境の障壁を克服するために合弁会社という手法が広く採用されている。すなわちフレンドリーな外国社をパートナーとして選択し、外国市場に円滑に進出する手法である。

これまで合弁会社設立に最も積極的に取り組んできたのが域内でのLCCの主導権獲得を狙うエアアジア、ジェットスターおよびタイガー・エアウェイズの3社である。各社とも東南アジア域内での合弁会社設立を最優先事項としつつも、エアアジアはインドおよび韓国、ジェットスターは日本および中国(香港)などにも展開中だ。ただし計画通りに実現しなかったケースも複数あり、例えばタイガーは韓国で合弁会社設立を画策したが韓国の航空会社の反対に遭遇し断念した。

ここにきて注目されるのが前述3グループに遅れて域内LCC陣取り合戦に参加を表明しているライオンエア・グループだ。最近マレーシアとタイに矢継ぎ早に合弁会社を設立して国際路線展開を積極的に推進し始めた。今後これら4社のLCC覇権争いが見どころとなるろう。

### (3) 長距離LCCの出現

元来短距離線のビジネスモデルであるLCCは長距離線ではそのメリットが十分発揮できず事業運営が難しいとされてきた。事実欧米で大西洋を横断する長距離線LCCが一時出現したが長続きせず、アジアでもオアシス・ホンコンが747機を使用して欧州などに就航したが結局倒産してしまった。このような過去の経緯を経て現在アジア・パシフィックでは長距離線LCCの成功モデルが出現している。

ジェットスターはまず国内線で地盤を固めてから近距離国際線に就航し、その後日本などの長距離線に就航しつつ安定した経営基盤を構築しており、これは長距離LCCの世界初の成功例とされている。

エアアジアも兄弟会社エアアジアXを設立し4時間以上のフライトを運航する長距離線LCCとして運営している。一時欧州線やニュージーランド線に就航していたが燃油価格高騰の環境下で採算が大幅に悪化し運航中止を余儀なくされた。しかし豪州線や日本・韓国線などでは運航を継続中で収支状況も悪くなく、新たな日本路線(中部)、韓国路線(釜山)などを積極的に開拓しつつある。さらに最近矢継ぎ早に合弁会社のタイ・エアアジアXおよびインドネシア・エアアジアXを設立し、先手必勝の攻めを展開中である。

SQもタイガーに次ぐ第2のLCC子会社「スクート」を設立して4時間以上のLCC運航を開始した。現在台北経由で日本(関西)にも乗り入れている。

セブ・パシフィックも新たに導入するA330機で長距離線となる中東などに就航する計画を明らかにしており、またこれに対抗してPRがエアラインベイビーのPAL Expressを長距離国際線に投入する。

このように他地域では難しいとされていた長距離LCCビジネスモデルがアジア・パシ

フィック地域で実現しており、これは進化とも言うべき現象だろう。

#### (4) 北東アジアでのLCCの動き

韓国を除けば東南アジアに比較してLCC設立の動きが大変遅い北東アジアであったが、2012年以降変化の兆しが見える。日本は「LCC元年」に合弁会社による国産LCC3社が参入し、香港ではQFと中国東方航空(MU)がJetstar Hong Kongを設立し、またホンコン・エクスプレスがビジネスモデルをLCCに変更した。

これまで国営航空の発展に注力していた中国では、政府が改めて自国航空市場の発展のためにはLCCの存在が欠かせないとの見解を公式に発表した。これに応じて吉祥航空がエアラインパイプーの設立を決定し、MUが子会社のChina United AirlinesをLCCモデルに変換することを決定した。

そして、これまで外国LCCしか参入していなかった台湾でも、2013末頃に中華航空がタイガー・エアウェイズとの合弁会社タイガーエア・台湾を、また復興航空がエアラインパイプーのVエアを設立することを決定した。このように最近までLCCの空白地帯と言われた北東アジアにも続々とLCCが設立されつつある様相を呈している。

## 6. 日本の航空市場

### (1) 国内線輸送実績推移(図表10参照)

2012年度の国内航空旅客数は対前年比8.7%増の8,567万人となり、6年ぶりに増加に転じた。(ただしピーク時の2007年の9,697人よりも12%少ない。)2012年はLCC元年とも呼ばれ3社のLCCが国内線に参入を果たした年であり、国土交通省は「LCCの新規参入が全体の旅客数増加に与えた影響も大きい」とコメントしている。LCCは初年度で約270万人(全体の3%強)を輸送し、またLCC参入効果により運賃水準が対前年度比4.8%下落した。

またLCC以外の既存航空会社の輸送実績も軒並み伸びており、これは運賃水準の低下、2011年の東日本大震災後の旅行手控えの反動の結果と見られ、さらにはアベノミクスの効果もありそうだ。

2000年に需給調整規制廃止による航空の規制緩和を実施し、それ以前の1998年にスカイマーク・エアライン(SKY)および北海道国際航空(ADO)が35年ぶりに新規参入を果たし、その後2011年まで合計6社が新規参入を果たしたものの航空需要の全体的底上げにつながらず、逆に2006年以降完全なフリーフォールの状態が続いていた。原因は規制緩和対応政策不十分、景気後退、可処分所得減少と高止まりする航空運賃のギャップ拡大、リーマンショックの悪影響に加えて東北大震災が追い打ちをかけた。

政府は2010年6月の新成長戦略で「LCC参入の促進」を目標の一つに掲げて政策的に支援を開始したことで、2012年にANA系のピーチ、エアアジア・ジャパンおよびJAL系のジェットスター・ジャパン(いずれも外国パートナーとの合弁会社)のLCC3社の就航が実現した。これが「LCC元年」と称されるゆえんである。

### 国・地域別航空会社国際線旅客輸送実績

図表11

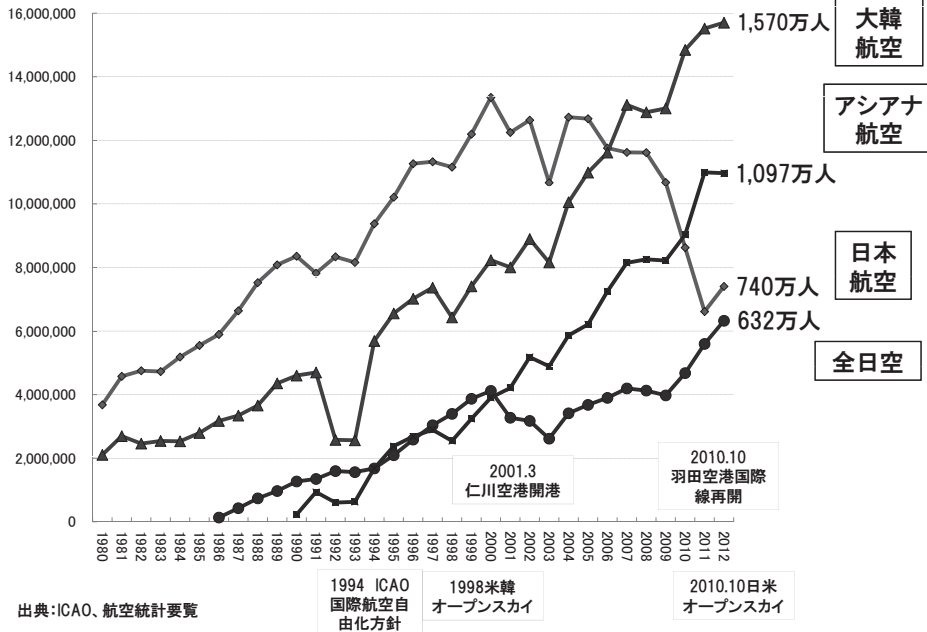
単位:10億有償旅客キロ(RPK)

2000年				2012/2000		
順位	国・地域	RPK	シェア	2012年 RPK	2012年 シェア	変化率
1	米国	309.6	17.3%	409.6	12.2%	1.32
2	英国	163.2	9.1%	246.1	7.3%	6.86
3	ドイツ	105.6	5.9%	243.6	7.3%	1.49
4	<b>日本</b>	<b>102.7</b>	<b>5.7%</b>	208.2	6.2%	1.97
5	フランス	75.3	4.2%	140.9	4.2%	1.87
6	オランダ	74.3	4.1%	<b>111.5</b>	<b>3.3%</b>	<b>1.55</b>
7	シンガポール	71.8	4.0%	111.2	3.3%	8.18
8	韓国	54.9	3.1%	<b>109.6</b>	<b>3.3%</b>	<b>2.18</b>
9	豪州	53	3.0%	<b>97.1</b>	<b>2.9%</b>	<b>4.37</b>
10	香港	50.2	2.8%	<b>93.9</b>	<b>2.8%</b>	<b>1.71</b>
11	カナダ	47.4	2.6%	93.8	2.8%	1.26
12	タイ	38.7	2.2%	82.5	2.5%	4.69
13	*湾岸3国	35.9	2.0%	78.4	2.3%	1.65
14	スペイン	35	2.0%	76.9	2.3%	5.96
15	イタリア	34.3	1.9%	72.1	2.2%	1.36
16	マレーシア	32.9	1.8%	71.9	2.1%	-
17	中国	22.2	1.2%	67.4	2.0%	1.93
18	北欧3国	19.2	1.1%	<b>64.1</b>	<b>1.9%</b>	<b>1.66</b>
19	CIS(旧ソ連)	17.6	1.0%	<b>61.4</b>	<b>1.8%</b>	<b>0.60</b>
20	インド	13.8	0.8%	56.5	1.7%	1.72
	世界全体	1790.4	100.00%	3350.4	100.00%	1.87

出典:ICAO Annual Report、航空統計要覧

### 日韓航空会社国際線輸送旅客数比較

図表12



## (2) 国際線輸送実績推移

本邦航空会社の国際線旅客輸送実績はかなり悲惨な状況だ。図表11に国・地域別航空会社の国際線旅客輸送実績（2000年および2012年、旅客キロベース）を示す。2000年には日本は4位にランクされ世界全体の5.7%のシェアを誇っていたが、2012年の輸送実績は2000年比較でなんと40%減少し19位に転落した。その結果世界に占めるシェアは1.8%となり2000年に比較して3分の1となった。

世界全体でこの13年間に国際航空需要が87%伸びる中、また欧米先進国が安定的に成長し新興国が大きく成長する中で、唯一日本だけが突出して減少している。東南アジアなどの人口やGDPがはるかに小規模な国々にも負けている信じられない状況だ。

本邦航空会社が自社の努力以外の諸事情により実力を発揮できず、従来摘み取っていた外国人需要はおろか日本人需要までも外国社に取られている状況は、何千億円にも匹敵する大きな国家的な損失につながっていることは間違いない。

JALが経営破たんし多数の国際線を減便・中止したことが直近の低迷の一因ではあるが、実はそれ以前から2000年をピークとしてほぼ一直線に近い状態で減少している。

国際航空は1990年台中頃から米国のオープンスカイ推進政策に象徴されるようにすでに世界的に自由化へと舵が切られており、多くの国がその波に乗って航空政策を自由化志向に切り替え始めたが、結局日本はその波に乗れず、そのツケが2000年以降顕在化してきたといえる。これに加えて国際線主体の成田空港の使い勝手の悪さ（発着枠不足、運用時間制限、高い着陸料など）も大きな原因のひとつだ。

結論として、この低迷にはただ一人航空会社の責任という次元ではなく、航空政策・空港政策といった国の基本的な政策が大きくかかわるということだ。日本がやっと国際航空を自由化志向に政策転換したのは世界の流れに10数年遅れての2007年の「アジア・ゲートウェイ構想」においてであり、実際に政策が動き出したのは2010年の「新成長戦略」以降である。

現在羽田空港および成田空港の発着枠が合計52万回から75万回に拡大中でありその8割近くが国際線用であること、オープンスカイを積極的に推進中であり成田空港もオープンスカイとしたこと、JAL、ANAとも国際線事業の積極的な拡大を志向していること、そして中堅航空会社や国産LCCも国際線に就航を開始しつつあることが国際線市場拡大の後押し材料だ。また貿易を促進するFTAやTPPにも大きな期待がかかる。ただしこれまでのツケがあまりにも大きいためどこまで回復できるか予測するのは難しい。

今後近距離国際線ではLCCが解決策の一つになる可能性はあるが、各社の今後の機材導入計画を見る限り諸外国のLCCほどの爆発的増加は現時点では期待できない。ちなみに国産LCCは2012年度に国際線で39万人を輸送し、2013年度は倍増する見込みだ。

## (3) 国家政策（航空政策、空港政策、通商政策）の重要性

航空政策・空港政策の重要性について理解するために、日本と韓国の航空会社の国際線



輸送実績の比較を試みる。図表12はJAL、ANA、大韓航空（KE）およびアジアナ航空（OZ）の国際線輸送旅客数の推移である。韓国の人口は日本の4割程度、GDPは日本の5分の1程度であり、GDPの絶対量に比例する傾向がある航空輸送に関しては日本が絶対的に優位と考えても不自然ではない。事実2000年頃まではJALが他を圧倒しており、そのあとを追いついたKEがJALの6割程度まで肉薄してきた。ANAとOZは国際線参入の歴史が浅く（ANAは1986年、OZは1990年）2000年頃両社はまだJALの3分の1以下、KEの半分程度であった。

1994年の世界的国際航空自由化の波に乗って自由化を進めた韓国は米国とのオープンスカイ協定が1998年に発効して以降、特に太平洋線でのプレゼンスの拡大を図ることができた。また2001年3月の仁川空港の開港以来KE、OZの輸送量増大に拍車がかかり、その逆にJAL、ANAの輸送量は伸び悩んだ。特にJALは2000年をピークにすでに低迷し始めており、2008年のリーマンショックで大打撃を受けこれが経営破たんへの引き金となった。JALが経営破たん前後に国際線を減便・中止し輸送量が大幅に減少した。一方ANAを含む他3社へのリーマンショックの影響はJALほど致命的ではなく、特に韓国系2社はその後好調を維持している。

2012年度の輸送旅客数はKEが1,570万人でJALの740万人の倍以上を輸送、またOZも1,097万人を輸送しJALの5割増しだ。KEとOZを合計すると2,667万人で、JALとANAの合計1,372万人の倍近くだ。ちなみに2000年度の日本社の輸送旅客数は1,747万人、韓国社は1,214万人で日本が4割以上多かった。わずか10余年で信じられない変化が起こったということだ。

日本と韓国という地理的に接近した状況や空港間の競争などを勘案すると、日本社は韓国社に本来自社で輸送すべき需要をかなり摘み取られていると推定される。

さらに言えば、韓国は最近EUや米国などとFTAを締結しており、関税撤廃などの自由な通商政策によりヒト・モノ・カネの動きが活発化していることも航空会社にとっては追い風となっていよう。KEが貨物輸送実績で世界トップ水準を維持していることと対照的に、JALが不採算の貨物事業を大幅縮小し貨物専用機の全廃を余儀なくされたことも政策と関わり合いがあろう。

もし日本社が現在国際線で本来の実力よりも1,000万人少なく輸送していると仮定し、国際線の旅客一人あたりの平均的運賃を5.5万円（ANAの2012年実績）とすれば、このために輸出が年間5,500億円減少していると試算される。これに貨物の逸失分を加えれば推定年間6000億円超の輸出減となり、国家的経済的損失がきわめて大きいことが理解できよう。外国との競争が避けられない国際航空サービスにとって、国家の種々の政策が国家経済に大変大きな影響を及ぼすという事実の好例だ。

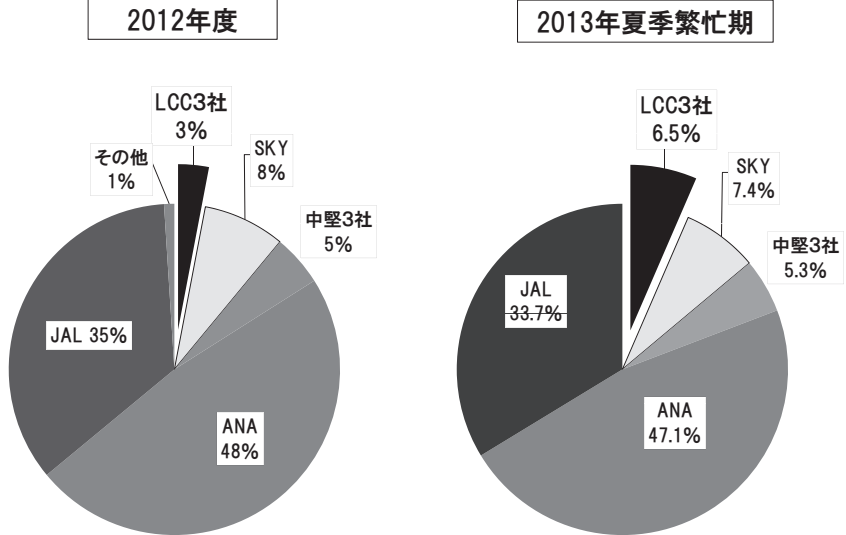
## 7. LCC元年および直近の実績

### (1) 国内線LCC輸送シェア（図表13参照）

2012年度には国産LCC3社が約270万人を輸送し、国内線全体の約3%のシェアを獲得し

# 日本の国内線LCCシェア

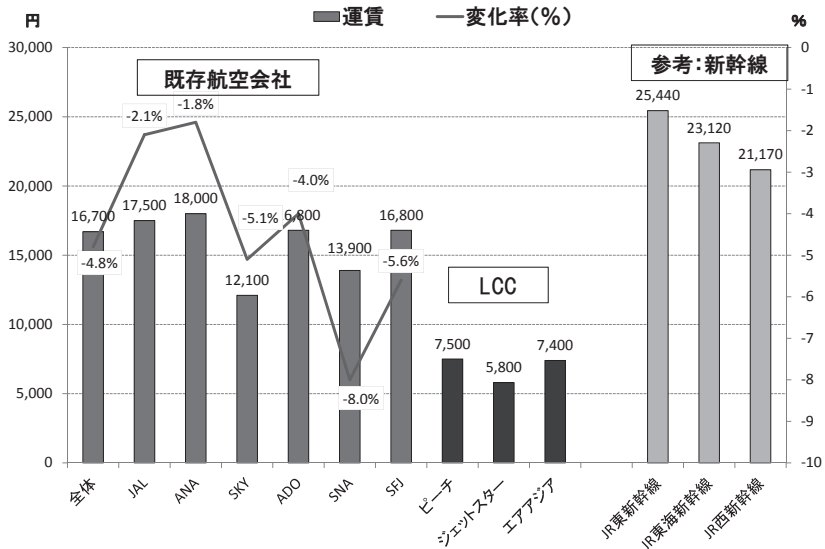
図表13



出典：日韓航空、航空経営研究所レポート

# 2012年度会社別国内航空運賃(1000km輸送)

図表14



出典：航空経営研究所レポート、日刊航空

た。特にジェットスター・ジャパンおよびピーチは矢継ぎ早の機材導入で規模拡大を急いでいることもあり、直近の今夏繁忙期にはシェアが6.5%まで拡大している。これは中堅3社（ADO、SNAおよびSFJ）を足した5.3%よりも大きいシェアで、その意味では順調に拡大しているとも言えなくはない。アジアの新興国ではわずかの期間にLCCシェアが50%に達する国もあるが、JAL・ANAという大手が支配しかつ成熟した日本の航空市場においては事情が異なる。果たしてLCCが何時までにどこまでシェアを伸ばせるのかはいまだ未知数であり、航空政策など今後の様々な事情に左右されるだろう。

LCC成長への大きな不安材料として着陸料など航空に課せられる高い公租公課や空港コストなど高コストにならざるを得ない日本の環境が真っ先に挙げられる。このため特に成田ベースのLCCが採算ラインにはるかに満たない大きな赤字を余儀なくされており、すでに事業の継続性に大きな懸念が出ている。また運用時間制限や混雑などLCCビジネスモデルが成立しにくい成田リスクも不安材料だ。

## (2) 国内航空運賃水準

2012年度の会社別国内平均運賃（旅客を1000km輸送した場合の運賃）を図表14に示す。（参考のため新幹線の運賃水準も併記した。）全体としては16,700円で対前年比4.8%減となり、同時に各社の運賃も軒並み前年割れとなっておりこれはLCC参入効果による影響が大きい。

LCCではジェットスター・ジャパンの5,800円が最も安く、他LCC2社が7000円台半ばだ。これは既存航空会社（12,100円から18,000円）の平均の4割程度で、これまでの日本では考えられなかった安い水準である。この運賃水準がこれまで航空を利用しなかった層を取り込んで需要を喚起したといえる。

ただしこのような採算度外視に近い低運賃でも特に不便な成田を基地とするLCCでは十分な需要喚起には結びつかず、搭乗率は決して高いとは言えないだろう。

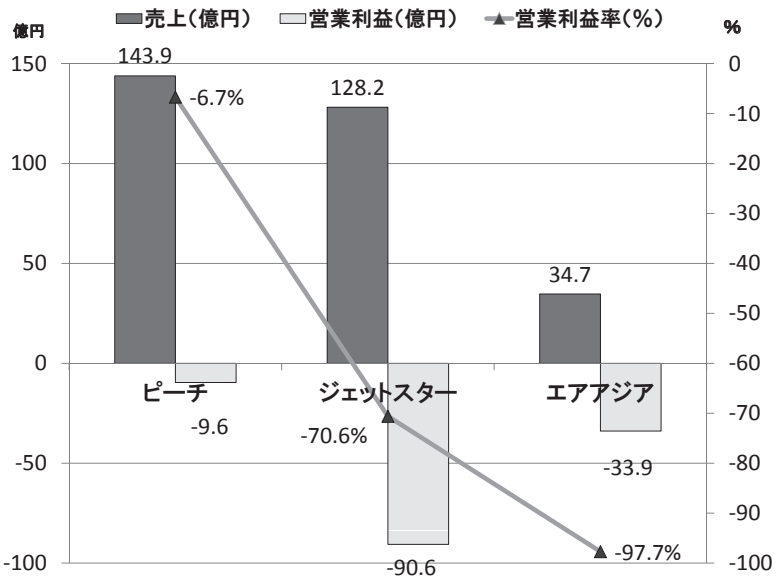
## (3) LCC3社業績、損益分岐点推定

LCC全3社の2012年度業績は赤字であった（図表15参照）。その中でピーチは赤字幅が小さく2013年度に黒字化を実現する可能性もあるが、他2社は赤字幅が大きく、現時点では黒字化のシナリオを描くのがかなり難しい状況である。ただし創業当初は立ち上げ費用がかさみ負担が大きくなるため創業期間の業績のみで将来を正しく予測すること自体に無理があると考えられる。

したがってこれはあくまでも仮定であるが、日本の高コスト状況や空港の現状を考慮すると、経営が安定期に入った状態における国産LCCの損益分岐点として、単位当たり運賃8000円（旅客一人を1000km輸送して得られる運賃）、搭乗率80%と大まかに試算される。この目標値に対して現在どのような状況にあるのかについて考察したものを図表16に示す。

### LCC3社の業績(国際線込)(2012年度)

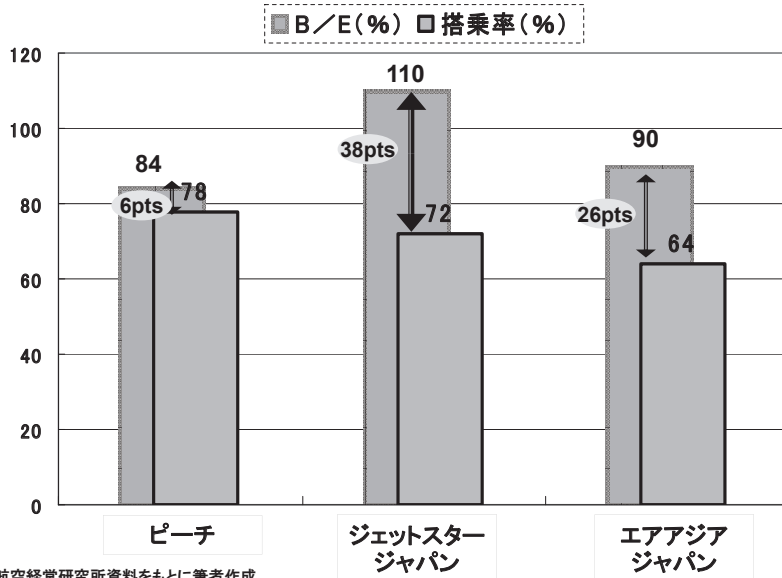
図表15



出典：日刊航空より筆者作成

### LCC3社の搭乗率と損益分岐搭乗率(B/E)(2012年度)

図表16



出典：航空経営研究所資料をもとに筆者作成

諸外国のLCCの搭乗率は80%から90%と高いが、日本のLCCはまだそこまで行っておらず、一番高いのがピーチの78%、次がジェットスター・ジャパンの72%で、エアアジア・ジャパンに至っては64%である。LCCは高い搭乗率を上げなければ利益が出ない仕組みになっており、3社とも当然赤字経営だ。

赤字でも一番状況が良いのがピーチで損益分岐点となる搭乗率 (B/E) が84%だ。現在の運賃水準 (7,500円) で搭乗率をあと6ポイント上げて84%にすると収支トントンになる。機材数を増やせば規模の経済が働きB/Eもその分下がるので、ピーチの黒字化は大きな可能性がありそうだ。

エアアジア・ジャパンは現在の運賃水準 (7,400円) でB/Eが90%であり、現在の運賃水準のまま搭乗率を26ポイント上げれば収支トントンになる計算だが、成田で搭乗率を90%に上げるのはほぼ不可能であり、さらなるコストカットでB/Eを下げるのが必須だ。また運賃どこまであげられるかは、搭乗率との関係で決まる。

ジェットスター・ジャパンは現行の運賃水準 (5,800円) ではB/Eが110%となり、満席でも赤字となりもつとも深刻である。運賃も搭乗率も両方とも大幅に上げなければ黒字化が難しく、他2社と比較してある程度運賃値上げ余地があると思われるものの、このままでは事業継続は難しいと判断される。同社は急ピッチの規模拡大でコストが一時的に嵩んでいると思われ、安定期に入ればもう少し状況が改善することが期待される。それでも黒字化には相当のコスト削減と収入増が必要だろう。

ということで、現時点で黒字化のシナリオが見えるのはピーチだけであり、成田2社はこのままでは事業継続がかなり難しい。ちなみにANAはエアアジア・ジャパンとの提携関係を解消し、新たにバニラ・エアという成田を基地とするANA100%出資のLCC子会社を設立して運航を開始した。

#### (4) LCC3社の事業計画と戦略、春秋航空日本の参入

規模拡大を最も早く進めているのがジェットスター・ジャパンで、2012年7月就航以来機材と路線を急速に拡大中だ。2013年9月現在17機を保有しており (5機非稼働)、2013年末に20機、2015年秋までに24機体制にする計画だ。同社は成田基地および国内線の経営基盤安定化を優先し、大阪基地展開および国際線就航は2014年に先延ばしした。規模が安定し機材をフル稼働にした時期に規模の経済によりコストは現在よりも低くなることは間違いないだろう。

ライバルのエアアジア・ジャパンが撤退し同一路線での競合社が少なくなること、およびローソンと契約しチケット販売チャンネルを拡大したことはプラス材料だ。ただし今後春秋航空日本の参入およびエアアジア・ジャパンの再参入が計画されており予断をゆるさない。

またLCCとしては珍しい新たな付帯収入増加策も導入する。混雑空港ではあるが貨物ハブでもある成田空港の利点を取り込んで、貨物事業へ参入する計画で、ひとつの付帯収入

増収策として効果が期待できよう。

ピーチは2013年9月現在10機体制で、2015年下期に17機体制とする計画だ。注目の関空=成田線を2013年10月に開設した。国際線就航は積極的であり、すでに韓国、香港、台湾線にも参入している。アジアに近い沖縄を第2の基地としそこから国際線にも就航するという戦略も注目に値する。関西はLCC1社で独占的であること、関西経済界の支援を取り付けていること、関空が成田ほど不便ではないこと、および伊丹からの需要移転がかなりあることなどから成田LCCよりは好条件が揃っている。

ANAはエアアジア・ジャパンとの提携を解消し、成田を基地とする100%子会社のLCC バニラ・エアを設立、2013年末から国内線に加えて本格的な国際線LCCとして台湾、グアム線などレジャー路線中心に就航する。

一方、日本市場から一旦撤退した形のエアアジアは、その後すでに日本での新たなパートナーを確保し、前述のように2015年には日本市場に再参入したい意向を表明している。

また第4のLCCとして春秋航空日本が成田を基地として2014年5月頃から広島、高松、佐賀線に就航する計画を発表している。当初は同社路線の国際線への乗り継ぎ路線が主体になるとみられる。

## 8. LCC参入のインパクト、既存社の戦略

羽田空港で大きなシェアを有するJAL、ANAは共に商品品質を改善してLCCとの差別化を図ったり、またはLCCと同様なサービスを導入して対抗する戦略を展開し始めた。たとえばJALは国内線エコノミー全席を革張りとして高級感を出し、LCCとの商品差別化を図る構えだ。一方ANAは集客力を高めるため国内線で2か月以上前でも予約できるように規則を変更した。LCCは6か月前などかなり前から格安運賃で予約可能となっており、ANAはこれに対抗する新戦略を出したことになる。

SKYは2012年度の搭乗率が70%と前年比で10ポイント下落した。これは特にLCCと競合する成田路線での大幅下落によるものである。SKYは羽田線で新たに導入するA330でプレミアム・クラスを導入する戦略を明らかにしたが、このことは、SKYはLCCとは今後一線を画し、一時のように羽田路線を主軸としてJAL、ANAからの旅客を摘み取る戦略に回帰した証とみることができる。また新たに導入する大型機A380を全ビジネスクラス仕様として、成田=ニューヨーク線に就航する計画もある。

ADOおよびソラシド・エア (SNA) はANAとの提携で何とか生き延びているという表現がぴったりだ。両社とも全便ANAとコードシェアしており売り上げの3分の1がANAからの収入だ。もはや独立系の航空会社として事業運営する考えはなく当面このまま続きそうだ。

スター・フライヤー (SFJ) は6割の便でANAとコードシェアし売り上げの5分の1がANAからの収入で、ADOおよびSNAよりもANA依存度は小さい。同社はビジネス旅客をターゲットとするハイブリッド・エアラインをめざしLCCとは一線を画す戦略だった。

しかし2013年度中間決算で赤字転落となり、経営合理化策として新たに就航した韓国線の中止およびANAとのコードシェアの拡大を決定した。このことによりADOおよびSNAと同様、ANAの支配力がより拡大し、これまでのSFJの独自性が弱まる結果となる。

これら中堅3社との提携はANAにとって羽田発着枠の確保などメリットが大きく、また中堅3社もANAからの安定的収入など経営上のメリットが大きいため、これらの提携関係は当面続くものと見られる。羽田にはLCCが参入していないことも中堅3社にとって大きな安心材料である。

## 9. LCCが生き残るための課題

他市場ですでに実証されているように、航空市場の活性化・進化のためにはLCCの発展が不可欠だ。まずはLCCが早期に事業を安定軌道に乗せ黒字経営を実現することが最優先課題となるが、残念ながら前述のように現在日本市場においてLCCの発展性に大きな不確実性が存在する。

この状況を打破するには以下に述べるようなLCC自身による努力、政府による政策的支援および空港からの支援の3本の柱が必要となろう。これらの具体的な内容を図表18に示す。

### (1) LCC自身の努力

まずLCC自身の努力として重要なことは、現在手薄となっている付帯収入の増加が挙げられる。これは運賃値上げなしで収入増を図る戦略として重要性が高い。世界を見ると付帯収入比率が30%に達するLCCもあり、20%以上のLCCも多いが、日本のLCCは現在その比率が5%程度と推定され、改善の余地が大きい。グッズや飲食品などの機内販売が主体となるが、注目すべきはジェットスター・ジャパンが成田という国際貨物ハブの強みを生かして貨物事業を開始したことであり、LCCとしては世界的にも稀でかつ大胆な試みといえる。

搭乗率の向上策としては運賃値下げがあるが、すでに大手の4割程度と十分低い水準であるためさらなる値下げによる需要増効果はそれほど期待できないばかりか、黒字化が難しくなる。ジェットスター・ジャパンがローソンおよびミニストップでチケット販売を開始し、カードを持たない若年層でもチケット購入を可能にしたように、販売チャネルの拡大・多様化が重要だ。最近見られているように旅行会社との提携の拡大もLCCの選択肢の一つとなっている。

LCC同士の直接競合の回避も重要である。成田ベースのLCC2社は札幌、福岡、沖縄といった幹線で当初から競合しているが、このようなケースは世界的には例を見ない。直接対決を回避し、ある程度の市場の戦略的住み分けが必要であろう。

地方路線への展開も検討の余地がある。成田空港は混雑空港であり機材稼働向上のための30分の折り返し時間維持は無理であることに加え、運用時間の制限があり特に24時を

越えての帰着が不可能である。地方の混雑していない空港同士を結び、地方自治体から支援を取り付けつつ黒字化を図るということも選択肢となりうる。

国際線就航については、まず国内線の経営基盤が安定してから国際線へ展開するというのが自然の流れではあるが、もし当初から国際線のニッチ市場で勝算があればその可能性も探っても良いかもしれない。ただし国土交通省の許可が条件となるほか、国際線は国内線よりもリスクイベントに弱く市場が不安定である。

そして最も注意すべきことは、色々とやった結果ビジネスモデルが複雑になりすぎてLCC本来の強みを見失わないようにすることだ。

## (2) 大胆な政策的支援が急務

前述のように特に成田参入のLCCは黒字化のシナリオが見えにくく、このままでは倒産の危機もはらんでいる。ジェットスター・ジャパンはJLおよびQFからの合計110億円の増資で何とか息をついた形だ。エアアジア・ジャパンはANAとの提携を解消し、一旦日本市場から手を引いた(2015年に再参入の意図を表明している)。

LCCが日本市場に本格的に根付くためには政府の政策的支援が必須であることは論を待たない。LCCは日本のような高コスト構造の環境を最も嫌うが、この高コストをもたらしている原因のひとつに日本の公租公課(着陸料、航空燃油税、航行援助施設使用料)がある。

これについては現在国土交通省の航空分科会基本政策部会の議論を経て、後述のように具体的軽減措置への動きが出ていることは前向きな動きととらえられるが、小出しで時間がかかりすぎることは避けたい。新たにアベノミクスを追い風とする公的資金援助策を組み入れた迅速かつ大胆な対応が要求されるところだ。

日本の航空会社に課されている公租公課は国内線運航にかかわるコストの20%にも達し(現在は航空燃油税の軽減や一部空港における着陸料の軽減で数%程度減少している)、航空会社全体の健全経営への大きな阻害要因となっている。

航空燃油税については2011年4月から3年間の期間限定で1キロリットルあたり26,000円を18,000円に引き下げた。政府はこれをさらに3年間延長することを決定しており、一応評価できるものの小出し感が否めない。本来は空港整備の目的で導入された目的税であり空港整備が概成した現在、本来は速やかに廃止すべきものである。

着陸料については特に日本では航空会社の負担比率が高く(図表17参照)、国際標準の3倍程度となっており、旅客需要減少のリスクの大半を航空会社が背負う構造になっている。諸外国ではこの逆で着陸料の大半を旅客から徴収する構造が一般的である。基本政策部会において旅客負担の割合を増加する方向性が示されていることは一歩前身であるが、これも小出しで時間がかかっては意味がない。

ちなみに基本政策部会は航行援助施設使用料についても日本の国内線については国際線より割高になっており、是正が必要との認識を共有している。



図表17

◎各空港の国際線旅客1人あたり公租公課（単位：円）

	航空会社負担（うち着陸料）		旅客負担		合計
	金額	割合	金額	割合	
羽田	3,523 (2,916)	64%	2,001	36%	5,524
成田	2,848 (2,005)	54%	2,420	46%	5,268
関西	3,203 (2,418)	56%	2,524	44%	5,727
中部	2,763 (2,017)	54%	2,381	46%	5,144
新千歳	2,493 (1,148)	70%	1,049	30%	3,542
JFK	1,604 (1,385)	22%	5,836	78%	7,440
ロサンゼルス	899 (856)	11%	6,962	89%	7,861
ヒースロー	1,922 (1,823)	11%	15,040	89%	16,962
シャルドゴール	3,351 (1,094)	35%	6,103	65%	9,454
フランクフルト	326 (127)	4%	7,182	96%	7,508
チャンギ	2,030 (1,946)	49%	2,121	51%	4,151
仁川	1,522 (1,448)	37%	2,571	63%	4,093
上海	1,932 (1,627)	61%	1,233	39%	3,165
香港	1,610 (1,180)	47%	1,850	53%	3,460
シドニー	297 (0)	3%	10,891	97%	11,188
ゴールドコースト	0 (0)	0%	7,649	100%	7,649

※B767-300型機1発着あたりで試算。航空会社負担＝着陸料、停留料、空港施設使用に係る料金（搭乗橋使用料、手荷物取扱料など）。旅客負担＝航空旅客税、旅客施設使用料、保安料など。海外空港は2012年時点、国内空港は2013年4月現在の料金体系より算定。2013年1月の為替レートを使用。

出典：日刊航空

図表18

## LCC黒字化への課題

## 企業努力

- 付帯収入増加
  - 機内販売増加
  - 貨物ビジネス取り込み
- 販売チャンネルの多様化
  - 若年層（カードを持たない）
  - シニア（インターネットに不慣れ）
  - 搭乗率の改善
- LCCの直接競合の回避
  - 住み分け
- 地方路線への参入

## 政策的支援、その他の支援

- 公租公課の削減
  - 着陸料
  - 航空燃油税
  - 航行援助施設使用料
- アベノミクスによる財政支援
- 成田リスクの緩和
  - 運用時間改善
- 空港経営の改善
- 地方自治体からのインセンティブ
- 消費税の5%固定化
- 羽田空港のLCCへの開放

これら公租公課はいずれも空港の整備にかかわる費用に充当するための目的税であるが、これら28の国管理空港の大半が赤字を計上し続けていることが大きな問題である。基本政策部会でも空港民営化やコンセッション方式の導入など、空港経営改善について様々な具体的施策が提案されているが、実現には時間がかかると思われる。ちなみにこの一環として伊丹空港と関西空港の経営統合など一部実現しているものもある。

成田空港については運用時間制限の緩和が必要だ。また公租公課以外の空港にかかわる経費も高い。成田就航のLCCは公租公課を含めた空港コストが全経費の25%程度にもなり、このコスト水準は世界的に見ても例がない。独占的サプライヤーに対する航空会社の立場は弱い、LCCのみならず利用航空会社が一丸となって交渉をするべきである。

地方空港はLCC参入による経済的効果が大きいと判断されれば、LCCに積極的に就航のインセンティブを与えるべきである。経済効果に比較すれば着陸料などは無料にしてよい。LCCが地方空港同士を結ぶ路線で利益がでるようになればシェアを大きく拡大できよう。

消費税増税(8%)については、欧州各国で実際に負担軽減措置が導入されているように、生活必需品ともいえる航空券についてはこれまでどおり5%を維持すべきである。

その他最も思い切った政策としては、羽田空港へのLCCへの開放がある。国内線の運賃全体が下落し、需要が大幅に喚起されるとともに、新幹線の運賃も下がり国全体の交通需要および観光需要の大きな底上げにつながる。これを実現するには大きな政治的決断が必要だ。

## 10. まとめ

交通は経済活性化のために不可欠なモビリティを提供する重要なインフラであることは疑いの余地はなく、特に航空は国内長距離旅行および国際線旅行に不可欠なインフラであり、また観光需要との関連性も強いことから、その地域経済のみならず国家経済への影響も大変大きい。

以上述べてきたように世界の中で断トツの「斜陽市場」に成り下がった日本の航空市場に対し、今後何らかの大胆な国家的アクションを取らなければ衰退はあっても成長は望めない。

世界的に見てLCCの進出が航空需要活性化に大きく貢献していることは間違いなく、斜陽市場の日本でも現在唯一期待できる存在だ。もしLCCが日本で健全に育たないようなことがあれば、それは確実に日本の航空市場の衰退を意味する。たとえ現状維持であっても世界が成長している中では相対的に衰退となる。

LCCが日本市場に確実に根付けば新幹線も含めて日本の交通需要は底上げされ、同時にインバウンド・ツーリズムも興隆し、アジア大交流時代に向けて大きく前進するだろう。これは観光立国推進戦略の目標にも合致し、総合的な経済効果も予想以上に大きいだろう。

そのためには、タイムリーかつ有効で多面的な国家的政策が重要であることは論を待た

ない。「たかがLCCの話」と考える向きもあるかと思われるが、実は国家経済にとって大変重要なテーマであることは疑いの余地がなく、どのように政策判断しこれに立ち向かうのかによって国家の力量がわかる。「たかがLCC」で何もできなければ、その他のこともできないということだ。

#### 【参考文献】

- [1] 丹治隆 (2013.3) 「交通需要本格活性化のための新交通政策の提言」『桜美林論考 ビジネスマネジメント レビュー』第4号 P31-54
- [2] 丹治隆 (2012.5) 「航空事業における税制の現状と課題」『運輸と経済』第72巻第5号 P40-56
- [3] 丹治隆 (2011.4) 「わが国における航空政策が航空会社経営に及ぼした影響について」『運輸と経済』第71巻第4号 P24-37
- [4] 丹治隆 (2010.5) LCCを中心に見た世界の航空業界動向」『運輸と経済』第70巻第5号 P51-63
- [5] 花岡伸也 (2010.6) 「アジアにおける航空自由化の進展とローコストキャリアの展開」『運輸と経済』第70巻第6号 P40-47
- [6] 花岡伸也 (2011.1) 「アジア・日本の航空市場におけるローコストキャリアの行方」 航政研シリーズNo529 究航空政策研究会
- [7] 三井物産戦略研究所 (2011.9) 「2015年におけるASEANの姿」 戦略研レポート
- [8] 日本貿易振興機構 (2013.7) 「EU韓国FTAの韓国での履行状況」
- [9] 国土交通省交通分科会 (2013.6) 「基本政策部会中間とりまとめ」
- [10] 国土交通省 (2010.5) 「国土交通成長戦略」提言
- [11] 国土交通省 (2010.6) 「国土交通省政策集2010」
- [12] 閣議決定 (2012.7) 「日本再生戦略」について
- [13] 空港運営のあり方に関する検討会報告書 (2011.7) 「空港経営改革の実現に向けて」
- [14] 内閣府 (2007.6) 「アジア・ゲートウェイ構想」
- [15] 日本航空協会 (2010) 「日本の航空100年」
- [16] 航空経営研究所レポート (HPで開示) (2013.8.22) 「2013年 お盆期間中の旅客実績」
- [17] 日刊航空情報
- [18] ICAO Annual Report 各年
- [19] CAPA (Center for Asia-Pacific Aviation) データベース