

わが国の国際航空市場を牽引するLCCの動向

東京航空局長 山口 勝弘

要旨

わが国発着の国際旅客便 2016 年冬ダイヤ（2016 年 10 月 30 日～2017 年 3 月 25 日）を分析したところ、LCC¹がわが国をめぐる国際航空市場の成長を牽引していることを改めて確認することができた。国際旅客便全体は 2015 年冬ダイヤから 245.5 便増加しているが、FSC²が 30 便減少する中で LCC が 275.5 便増加したことによるものである。とりわけ韓国及び台湾との間においては拡大するインバウンド需要の担い手として高い成長を続けている。LCC を類型別に見ると、独立系・FSC 系いずれも 10%以上の増便となっているが、FSC 系の LCC については、一部路線における FSC から LCC への転換や日系 LCC 間での競争激化が見られるようになっている。日本の空港の中で LCC が特に堅調なのは成田空港、関西空港、福岡空港、新千歳空港などとなっている。また、2016 年の夏から函館空港、仙台空港、岡山空港、高松空港、鹿児島空港や石垣空港などの地方空港において LCC の新規就航が見られ、「地方イン・地方アウト」の流れが顕在化しつつある。引き続き、政策手段を総動員してこの流れを加速させていくことが期待される。

1. 2016 年冬ダイヤにおける LCC の相手国・地域ごとの動向

2016 年冬ダイヤ（2016 年 10 月 30 日～2017 年 3 月 25 日）におけるわが国の国際線は旅客便・貨物便合計で 5,043.5 便と過去最高を記録した（期首第 1 週の便数）。その 91%を占める旅客便 4,593.5 便のうち、22.4%の 1,029.5 便が LCC によるものである。これらは、韓国、中国、台湾、香港、グアム、フィリピン、タイ、マレーシア及びオーストラリアの 9 カ国・地域との間に運航されており、その 88%が韓国、中国、台湾及び香港の 4 カ国・地域との間で運航されている³。

国際旅客便全体は 2015 年冬ダイヤから 245.5 便増加しているが、FSC が 30 便減少する中で LCC が 275.5 便増加したことによるものである。中でも大幅の増便となったのが韓国と台湾である。表-1 のとおり、それぞれ LCC が 51%と 57%の高い伸びを示した。その結果、FSC がほぼ横ばいの中、総旅客便数はそれぞれ 152 便と 74 便の増便となった。これにより、LCC の比率が韓国路線では 50%、台湾路線では 32%に達している。

一方、中国については LCC は若干増えたが FSC の減便を補えず、総旅客便数は 2015 年冬ダイヤに比べ微減（10.5 便減）となった。香港については LCC 及び FSC いずれも微

¹ Low Cost Carrier（低コスト航空会社）。具体的な航空会社の分類は国土交通省航空局による。

² Full Service Carrier（LCC 以外の航空会社）。

³ 経由便については最終目的地ではなく最初の経由地を目的地として扱っている。従って、例えばジェットスターアジアの関西空港発台北経由シンガポール便は台北便としてカウントしている。

増で、総旅客便数は 29 便の増便となっている。

表-1 日本と韓国、中国、台湾及び香港との間の状況(週間便数)

		相手企業		日本企業		第三国企業		合計		
		LCC	FSC	LCC	FSC	LCC	FSC	LCC	FSC	計
日韓	2015W	274	403	35	63	0	7	309	473	782
	2016W	416	399	49	63	0	7	465	469	934
	伸び率	51.8%	-1.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.5%	-0.8%	19.4%
日台	2015W	31	326	77	77	21	35	129	438	567
	2016W	67	316	104	77	31	42	202	435	637
	伸び率	116.1%	-3.1%	35.1%	0.0%	47.6%	20.0%	56.6%	-0.7%	12.3%
日中	2015W	96	687.5	0	255	0	16	96	958.5	1,054.5
	2016W	85	660	6.5	270	0	15.5	98.5	945.5	1,044
	伸び率	-11.5%	-4.0%	0.0%	5.9%	0.0%	-3.1%	2.6%	-1.4%	-1.0%
日香	2015W	79	127	46	52	0	13	125	192	317
	2016W	96	153	46	45	0	6	142	204	346
	伸び率	21.5%	20.5%	0.0%	-13.5%	0.0%	-53.8%	13.6%	6.3%	9.1%

図-1 は、各区間における相手企業、日本企業及び第三国企業の便数比率を表している。韓国との間では韓国企業に LCC・FSC とともに圧倒されているが、台湾や香港との間においては日系 LCC も健闘している。

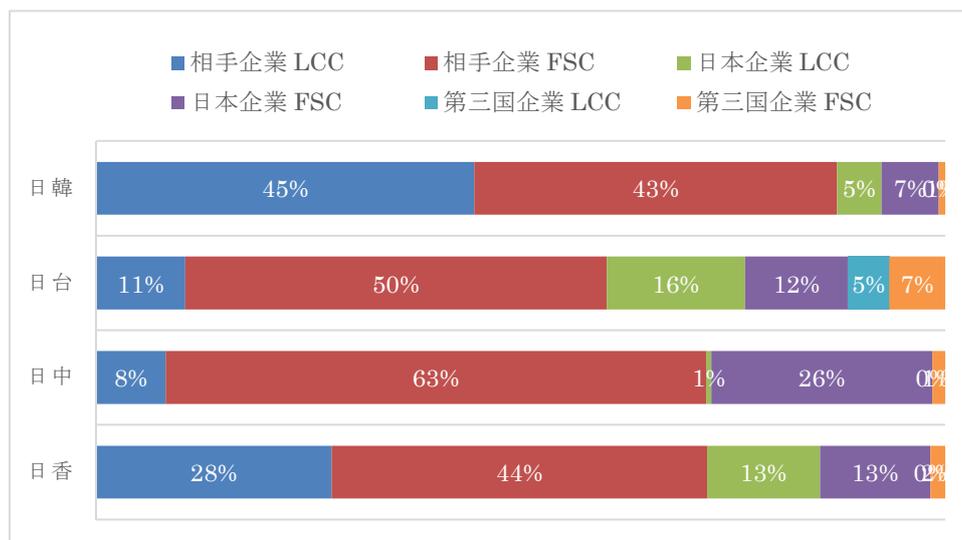


図-1 区間別便数比率(2016W)

2. LCCの類型による区分

一口にLCCと言っても、エアアジアグループ、春秋航空、済州航空、香港エクスプレス等の独立系のLCC(LCC_A)とピーチ・アビエーション、ジェットスターグループ、スクート、タイガーエア台湾等のFSC系のもの(LCC_B)とに分けられる。2016年冬ダイヤでは、前者が495便(総旅客便数の10.8%)、後者が534.5便(同11.6%)となっている。この2つの類型のLCCの構成比率も区間によって異なっており、韓国及び香港との間においては相対的に独立系のLCCの比率が高くなっている。

表-2 2016年冬ダイヤにおけるLCC区分別便数(週間便数)

	LCC_A	LCC_B	FSC	合計	LCC_A 比率	LCC_B 比率	LCC比率
日韓	234	231	469	934	25.1%	24.7%	49.8%
日台	0	202	435	637	0.0%	31.7%	31.7%
日中	92	6.5	945.5	1,044	8.8%	0.6%	9.4%
日香	96	46	204	346	27.7%	13.3%	41.0%
日・その他*	73	49	394.5	516.5	14.1%	9.5%	23.6%

* グアム、フィリピン、タイ、マレーシア及びオーストラリア

2015年冬ダイヤとの比較では、LCC_Aが112便の増便(29%増)、LCC_Bが163.5便の増便(44%増)と、いずれも堅調な伸びを示している。ちなみにFSCは日本発着総旅客便数で30便の減少(1%減)となっている。

LCC_Bの増便の中には、例えばアジアナ航空が12便減便しつつ、グループ会社のエアソウル・エアプサンが46便増便しているように、FSCを代替するものも含まれている。同様に資本関係のある大韓航空とジンエアの場合は、大韓航空が秋田空港、新潟空港、中部空港で減便をしているが、ジンエアが補完しておらず、需給環境を踏まえた動きとなっている。ジンエアは2016年7月から成田空港に新規14便の運航を始めているが、那覇空港では同社が3便減便し、代わりに大韓航空が同年5月から新規7便の運航を行っている。このように韓国のFSC2社のグループは異なる戦略を展開している状況である。

同じく資本関係にある中華航空とタイガーエア台湾であるが、関西空港や福岡空港のように中華航空が減便してタイガーエア台湾が増便するケースや、函館空港、仙台空港や岡山空港のように新規にタイガーエア台湾のみが参入するケースがあり、一定の役割分担を行っているものと考えられる。

わが国のLCCはこれまでのところ全日空や日本航空が出資するLCC_Bタイプが主流になっている。全日空系のピーチ・アビエーションは関西空港と那覇空港を拠点としつつ、就航先の都市から羽田空港の深夜早朝時間帯に就航するような形で事業展開を行っており、

今後、仙台空港や新千歳空港を第3、第4の拠点とすることを表明している。バニラエアは成田空港をベースとしているが、需要の多い香港や台北に就航している。両社とも全日空とは棲み分けを行っているように見えるが、最近では、関西空港や那覇空港と台北を結ぶ路線でピーチ・アビエーションと競合するなど、LCC 同士の競合が見られるようになっている。表-3 のとおり、日本航空とカンタスグループのJVであるジェットスター・ジャパンも含めた三つ巴の競争が激化している。なお、春秋航空日本は成田空港から中国本土に参入を果たし、春秋航空との連携を図る形で独自の戦略を展開している。

表-3 日系 LCC が競合する路線・便数(2016W)

	関西—台北	関西—香港	成田—台北	成田—香港	那覇—台北
ピーチ・アビエーション	21	14	-	-	14
バニラエア	7	-	21	14	7
ジェットスター・ジャパン	2.5	7	7	7	-

3. 国内各地における動向

3大都市圏では、LCCの便数が最も多いのが関西空港の17社369.5便（同空港発着総旅客便数の34%）で、以下、成田空港の14社247便（同16%）、中部空港の6社53便（同16%）、羽田空港の5社46便（同6%）となっている（図-2）。2015年冬ダイヤとの比較では、成田空港が87便増でLCC増便数のトップとなっており、関西空港の46.5便増、羽田空港14便増、中部空港11便増と続いている。FSCの方はまだら模様である。成田空港では一部米国便の羽田空港昼間帯への移行等により9.5便減となる一方、羽田空港ではFSCが55.5便の増便となっている。関西空港ではFSCも9.5便増と堅調なのに対し、中部空港ではFSCが29.5便減と苦戦している。



図-2 2016W 便数(大都市圏拠点空港)

地方拠点空港（新千歳空港、福岡空港及び那覇空港）では、LCC の便数の多い順に福岡空港の 8 社 132 便（同空港発着総旅客便数の 40%）、那覇空港の 7 社 70 便（同 42%）、新千歳空港の 7 社 41 便（同 30%）となっている（図-3）。2015 年冬ダイヤとの比較では、LCC は福岡空港が 41 便増、那覇空港の 13 便増、新千歳空港 18 便増となっている。福岡空港と那覇空港ではそれぞれ FSC が 12 便と 6 便の減便となっているのに対し、新千歳では FSC も 15 便の増便となっており、同空港における運用制限緩和の効果が顕在化しつつある。



図-3 2016W 便数(地方空港)

その他の地方空港では LCC の便数は合計 5 社 71 便（それぞれ 2～14 便）となっている（図-3）。2015 年冬ダイヤとの比較では、LCC は合計 45 便増となっている。2016 年の夏からタイガーエア台湾が函館空港、仙台空港及び岡山空港に、香港エクスプレスが高松空港、鹿児島空港及び石垣空港にそれぞれ新規就航した。地方空港における LCC 便数比率は 32%と全国平均（22%）よりも高く、関西空港（34%）と同水準にあるが、40%前後に達している福岡空港や那覇空港には及んでいない。一方、これらの地方空港では FSC が 53 便減となり、総旅客便数が 231 便から 223 便へと 8 便の純減となった。静岡空港、函館空港等での中国系 FSC の減便のように需給環境への対応や拠点空港への集約の動きのほか、アジアナ航空が地方空港で 17 便減便、エアソウル・エアプサンが 39 便増便といったグループ内の運航体制見直しが影響している。

4. おわりに

今回の分析を通じ、わが国をめぐる国際航空市場の成長を牽引している LCC の 88%を韓国、台湾、中国及び香港との間の路線が占めており、韓国及び台湾との間においては独立系・FSC 系いずれのタイプの LCC も拡大するインバウンド需要の担い手として高い成

長を続けていることが判明した。中国との間においては、同国における経済の減速や為替レート変動の影響を受け 2015 年から 2016 年にかけて航空需要が軟調に転じた結果、FSC・LCC のいずれにおいても需給環境に対応した路線・便数調整や拠点空港への集約などの動きが見られる。

LCC を類型別に見ると、独立系・FSC 系いずれも 10%以上の増便となっているが、FSC 系の LCC については、アジアナ・グループのように一部路線における FSC から LCC への転換を行う動きや、日系 LCC 間での競争激化が見られるようになっている。

日本の空港の中で LCC が特に堅調なのは成田空港、関西空港、福岡空港、新千歳空港などとなっている。また、2016 年の夏から函館空港、仙台空港、岡山空港、高松空港、鹿児島空港や石垣空港などの地方空港において LCC の新規就航が見られ、「地方イン・地方アウト」の流れが顕在化しつつある。

国土交通省航空局では、首都圏空港の機能強化、関西空港や中部空港における LCC ターミナル拡充・整備に対応した CIQ 施設の充実、地方拠点空港の拡充のほか、平成 29 年度予算案において全国の地方空港のゲートウェイ機能を強化し、多様な観光周遊ルートの形成に資する LCC 等の地方空港への国際線就航を強力に推進するため、「訪日誘客支援空港（仮称）」を認定し、観光庁、法務省等と連携して、着陸料のインバウンド割の強化、地方管理空港の国際線着陸料の引下げ補助、CIQ 施設整備への補助等のための予算を計上している。訪日外国人旅行者の目標である「2020 年までに 4,000 万人、2030 年までに 6,000 万人」の実現に向けて、引き続き、大都市圏や地方拠点都市における受入環境整備を推進するとともに、地方空港への国際線就航支援を通じて「地方イン・地方アウト」の流れを加速させていくことが期待される⁴。

⁴ 文中の見解は個人の立場からのものであり、所属する組織を代表するものではない。