日本におけるＬＣＣの可能性

小林昌平　天満翔太

論文のキーワード

LCC(格安航空会社)、航空ビジネス、交通経済

要旨

「安い運賃で航空機を利用したい」。この心理は世界中の航空機の利用者には共通したものだといえる。当然、それは日本人の利用者にも当てはまる。

この利用者の要望に応えるべく、昨今欧米に限らず世界中で LCC（Low Cost Carrier：格安航空会社）の存在感が増してきている。

この動きは日本においても同様である。現在、日本には外国の LCC が運航する国際線が就航している。そしてこの夏、日本を代表する航空会社である全日本空輸が、ANA ブランドとは別に新ブランドとして LCC を設立することを表明している。

しかし、日本において、外資ではなく純日本製 LCC はビジネスとして本当に成り立つのだろうか。現在、日本には LCC が存在しない。もちろん、低運賃を売りにし LCC に近いビジネスを展開するスカイマークエアラインの存在は無視できない。JAL や ANA に比べ、幾分安い運賃を利用者に提供しているスカイマークエアラインであるが、その“安さ”は欧米あるいはアジアの LCC に比べれば見劣りするものがある。

では、なぜ日本において、欧米やアジアの LCC と肩を並べるほどの純日本製 LCC はこれまで存在しなかったのだろうか。日本は地理的には小国でありながら、世界一の利用者数を誇る東京～新千歳路線を有する点からも、決して航空後進国ではない。それにもかかわらず、LCC の分野においては明らかに出遅れている。

本稿では、そもそもの LCC の経営戦略などを整理したうえで、日本特有の航空行政や空の事情を分析する。そして、そこから「日本における LCC の可能性」について検証し、純日本製 LCC に必要な要素を考えていく。

日本における LCC の可能性

目　次

ページ

1. はじめに 3

2. LCC の現状 4

2-1. LCC とは？

2-2. LCC の戦略

2-2-1. 第二空港の利用

2-2-2. 中・短距離で多頻度直行便を運航

2-2-3. 機材（機種）の統一

2-2-4. 機内クラス、機内サービスの単一化

2-2-5. チケットのインターネット直接販売

2-3. LCC の戦略に伴うデメリット

2-4. LCC の経営コスト

2-5. LCC の歴史と現状

2-5-1. 米国

2-5-2. ヨーロッパ

2-5-3. オーストラリア

2-5-4. アジア

3. 日本の航空事情 12

3-1. 規制緩和以前の日本の航空

3-2. 規制緩和までの流れ

3-3. 規制緩和の始まり

3-4. 長期化した日本の規制緩和

3-5. 規制緩和の終焉

3-6. 国土交通省の対応と今後

4. 日本の LCC 参入障壁 15

4-1. 空港問題

4-2. 高額な着陸料と使用料

4-3. 競合交通機関の存在

5. 日本に就航中の LCC 18

6. 日本における LCC の可能性 19
6-1. 時間費用分析
6-2. 機会費用分析
6-3. ターゲッティング
6-4. 障壁をどう乗り越えるか
6-5. シカゴ条約緩和による可能性
6-6. 実現可能な LCC

7. おわりに 22

図表一覧 23

補論 29

参考文献 32

1. はじめに

1967 年、テキサス州ダラス。この年、Southwest Airlines（サウスウエスト航空）が設立された。後に世界中の LCC（Low Cost Carrier：格安航空会社）の手本となる偉大な航空会社が誕生した瞬間である。

サウスウエスト航空は設立された当初、テキサス州内のみで路線を展開していた。しかし、その後の航空自由化で勢力を拡大した。その後、サウスウエスト航空に続く形で、米国国内で他にも LCC が徐々に誕生していった。

サウスウエスト航空誕生から 40 年以上が過ぎた現在、LCC はその勢力を拡大し、米国以外の市場においてもその存在が注目されている。2008 年の段階で欧米では、航空旅客輸送において、40%以上のシェアを LCC が占めるまでになった。

この LCC 勢力の拡大の流れは、日本にも影響を与え始めている。影響の一つ目は、外国の LCC が日本へ国際線を就航させることによるものである。LCC が日本と海外を低価格で結んだ場合、それは当然ながら同じ路線を運航する日系の航空会社にとっては脅威となり、対策をせまられることになるだろう。影響の二つ目は、その流れにのって日本において純日本資産の日系 LCC を作ろうという動きが生じることだ。現に全日本空輸は新ブランドとしての LCC 設立を表明している。海外の LCC の脅威にさらされるままの受身のスタンスではなく、日本も独自に LCC を作ることでチャンスを捉えようというものである。本稿では二つ目のポイントに焦点をあてていく。

そこで、「そもそも LCC とは何なのか」という点を明らかにした上で、海外で成功を収めている LCC に共通する基本的戦略を整理する。そこから、LCC は当該国の事情に合わせた導入が不可欠であることが解ってくる。そこで、日本の空の歴史や日本特有の航空事情をふり返ることとした。日本は、地理的に小国であり、かつ航空機以外の交通手段が整備されている。しかし、同時に日本は世界でもトップクラスの航空先進国である。そんな日本の空の特徴を明らかにすることで、日本の空に適した LCC の形を探っていく。

そして、最後に LCC のビジネスモデルと日本の空の特徴を合わせて考えた時、日本の空に純日本製 LCC は成り立つのかを検証する。

2. LCC の現状

2－1. LCC とは？

LCC とは「Low Cost Carrier」の略であり、日本では「格安航空会社」と訳されることが多い。

世界初となる LCC は、1967 年に米国で誕生したサウスウエスト航空といわれている。その後、LCC 設立の流れはヨーロッパ、さらにはオーストラリア、アジアへと波及していった。

当然、地域ごとに LCC のコンセプトは異なる。例えば、一国で広大な面積を有する米国は巨大な航空市場である。それに対して、一国あたりの面積が小さいヨーロッパやアジアでは、LCC の誕生背景が米国のそれとは異なる。その結果、LCC が打ち出すビジネスモデルも会社ごと、地域ごとに違いがある。

以上のような背景がある LCC であるが、その特徴はなんといっても「安さ」である。機内や空港におけるサービスの簡素化（ノンフリル・サービス）を徹底することで運航コストを削減し、その分を運賃に還元している。図表 2－1 は、ヨーロッパを代表する LCC であるライアンエアーと大手の航空会社 3 社の運賃を比較したものである。

表からもわかるように、大手航空会社に比べ、LCC であるライアンエアーの運賃は非常に安い。また、ライアンエアーの場合は、原油価格に伴う燃油サーチャージを運賃として利用者から徴収しないなど、徹底した低運賃主義を貫いている。

ところで、「格安＝低サービス・低品質」というイメージがあるかもしれない。確かに、LCC は大手の航空会社では当たり前の機内サービスをカット、あるいは有料化している。その意味では、「低サービス」のイメージは妥当かもしれない。しかし、運輸サービスとしての本質的なサービスの質について、定時出発率、荷物のハンドリングミス件数、就航率といった基準で評価をすると（図表 2－2)、「低品質」というイメージは必ずしも正しいものではない。ここからもわかるように、ライアンエアーは大手の航空会社と比較しても、決して「低品質」ではない。むしろ「高品質」だとすらいえる。

2－2. LCC の戦略

LCC の低価格・低コスト運航を可能にしている背景について、五つの戦略（「第二空港の利用」、「中・短距離で多頻度直行便を運航」、「機材（機種）の統一」、「機内クラス、機内サービスの単一化」、「チケットのインターネット直接販売」）を中心に考えてみる。この五つの戦略は、LCC の典型例とされている米国の Southwest Airlines が実践している戦略であり、世界中の多くの LCC も取り入れている。なお、近年では LCC も差別化が図られており、以下に挙げる戦略はあくまで典型的なものと考えられたい。

2－2－1. 第二空港の利用

第二空港（secondary airport）とは、一つの都市圏に空港が複数存在する際、メイン空港（primary airport）以外の空港を意味する。ロンドンを例に考えると、メイン空港はヒースロー空港であり、第二空港としてスタンステッド空港やガトウィック空港が存在する。またニューヨークにおいては、メイン空港はジョン・エフ・ケネディ空港であり、第二空港としてラガーディア空港やニューアーク空港が存在する。

メイン空港は、ターミナルのキャパシティーや滑走路の本数など一定の大きさ有する国際空港である。それに対して、第二空港は、メインの空港と比べ何かしらのデメリットを持つ。例えば、空港施設が古いことや市内から距離的にやや遠い場所にあるといったことが挙げられる。

LCC の戦略の一つに、この第二空港を利用する戦略がある。第二空港は、施設が古いが故に、航空会社に課せられる着陸料や空港利用者が負担する旅客施設使用料がメインの空港よりも安くなっている。これらの点は、低価格、低コストを目標に掲げる LCC にとっては魅力的な材料だ。

また、メインの空港に比べ利用者が少なく混雑度が低い第二空港においては、旅客ターミナルや滑走路の混雑などで離着陸が遅れることも少ないため、航空サービスには欠かせない「定時運行」が実現しやすくなる。

図表 2－3 はロンドンにある三つの空港の着陸料と市街中心地からの距離を示したものである。ロンドンの場合、メインの空港はヒースロー空港であり、第二スタンステッド空港とガトウィック空港の二つが存在する。

表からもわかるように、メイン空港であるヒースロー空港よりも第二空港とされる二つの空港は市街地からの距離が遠い。しかし、着陸料はメイン空港より安い。LCC にとっては立地よりも、着陸料などのコストを削減できる第二空港の方が魅力的である。現に、このメリットを活かしてヨーロッパを代表する LCC であるイギリスのイージージェットは、ガトウィック空港を拠点にしている。

2－2－2. 中・短距離で多頻度直行便を運航

LCC が運航する路線は、短距離路線や中距離路線が多い。これには、LCC が米国に誕生した際、ライバルを大手の航空会社の航空便ではなく、陸を走るバスに設定していたことも背景にある。

一般に LCC の運航路線は片道 4 時間以内である。これにより、乗客に狭い座席でも苦痛を与える時間が少なくなる。また、短距離であるが故、機内食やドリンクなどのサービスを行わなくても乗客は我慢できる。

また、大型機でなく小型機を使うことで多頻度の運航を行っている。一度に大型機で 500 人の利用者を目的地へ運ぶよりも、100 人乗りの小型機で一日 5 便運航した方が、利用者に

対して利用する時間帯の選択肢を提供することができるからだ。

さらに、航空機が空港に到着してから次の目的地へ出発するまでの折り返し時間を短縮することで、一つの機材をより多く運航させることが可能になる。機内食のサービスがないLCCの航空機は、空港で新たに積み込む機内サービスの資材なども少ないため、より折り返し時間を短縮できる。その結果が多頻度運航へとつながっている。

そして、LCCは多くの大手の航空会社で採用されている「ハブ・アンド・スポーク[1]」という運航形態を採用していない。LCCは反対に「ポイント・トゥー・ポイント[2]」による直行便を採用している。拠点空港での航空機から航空機への乗り換えを前提にしたハブ・アンド・スポークでは、ある一つの便が遅れた際にその便からの乗り換え客を待つために他の便にまで遅延が生じてしまう。この点で、二都市間の直行便運航は、他の便からの影響を受けることがなく定時性が守られる。

2－2－3. 機材（機種）の統一

通常、一社のLCCが使用する機材は小型機であり、その機材も一種類か二種類である。機材を統一する理由としては、パイロットや整備士の免許が関係してくる。航空機の運航や整備には機材ごとに免許が必要とされる。当然のことながら、異なる機種の機材を運航あるいは整備するには、新たに免許をとる必要があり同時に経費もかかる。

しかし、機材を統一することで免許取得に要する費用や時間が削減でき、人材や資金を有効に活用できる。それが結果としてコストの削減につながるのである。また、機材を統一することで機体の補修部品の在庫も管理しやすくなる。さらに、同一の機材を大量購入することで、航空機の調達コストを低減できる。他にも、機体に故障が生じた際、代わりとなる同型の機材を手配しやすいというメリットもある。そして、小型の機材を使用することで、機体の大きさや重量に比例して増える着陸料も抑えることができ、コストの低下につながる。多くのLCCにおいて使用されている機材は、定員が100～190席の小型機で、世界中で長年にわたり使用され定評があるエアバス社のA320ファミリーかボーイング社のB737型機である。

2－2－4. 機内クラス、機内サービスの単一化

LCCは基本的にエコノミークラスのシートしか設けていない。さらにいえば、そのシートは大手航空会社のエコノミークラスよりもシートピッチが狭くなっている。これらは乗客を一度に運べるだけ運ぶことで、儲けを増やすねらいがある。しかし、昨今はLCC間で

---

1 航空機の路線展開方法の一つ。一か所の拠点空港から放射状に路線網が敷かれており、拠点空港での乗り継ぎが前提にある。拠点空港に乗客を集め同じ目的地へまとめて運ぶため、運航効率が良くなる。

2 ハブ・アンド・スポークと対照的な路線展開方法。二つの地点を直行便で結ぶ。利用者に対する乗り継ぎの手間を省くことができる。

の差別化を図るため、ビジネスクラスとエコノミークラスの２クラス制を導入、あるいはシートピッチを広めにするといった戦略をとるLCCも登場している。

また、座席を指定席ではなく自由席にするLCCも存在する。座席を指定する手間を省くことで予約システムを簡略化できる。さらには、窓側を希望するなど座席に要望がある利用者は、追加料金を払うことで機内へ一般の利用者より早く搭乗できるサービスもある。この場合は、路線にもよるが€5～10が追加チャージされる。

機内サービスに関しては、大手の航空会社では当たり前の機内ドリンクサービスもLCCでは有料になっている場合が多い。当たり前のサービスを有料化することで、低コストを実現するとともに新たな収益源を確保しているのである。

2－2－5. チケットのインターネット直接販売

LCCの多くはチケット販売カウンターや電話サービスを設置していない。また、大手航空会社のように、旅行代理店を通しての販売はほとんど行っていない。これにより流通経費を削減している。

基本的にチケットはインターネット上で予約・購入するインターネット直販が主流である。インターネットの利用により最新の運賃情報を反映することが可能になり、リアルタイムなチケットの価格を利用者に提示できる。また、チケットの販売期限の間際には、非常に安い運賃でチケットを売ることで、一人でも多くの利用者を得ようとしている。

空港において搭乗券などはなく、予約・購入した際のパソコン画面をプリントアウトした紙だけで搭乗できるようになっている。

2－3. LCCの戦略のデメリット

ここまで「第二空港の利用」「中・短距離で多頻度直行便を運航」「機材（機材）の統一」「機内クラス、機内サービスの単一化」「チケットのインターネット直接販売」と、五つのポイントを軸にLCCが低価格・低コストを実現している背景をみてきた。しかし、逆にそれらのポイントにともなうLCCのデメリットについて確認したい。

例えば、「第二空港の利用」に伴うデメリットについてだが、第二空港がメインの空港よりも都心から離れていた場合、それは空港までのアクセスが不便であることを意味する。この場合、乗客は空港までより多くの交通費を支払うことになり、せっかく航空運賃を安くしてもその魅力が減ってしまう。

さらに、「中・短距離で多頻度直行便を運航」についてだが、これは一つの機材を繰り返し使うことが前提にある。そのため、一旦遅れが生じた場合、その機体を使うその後の他の便全ての定時運航にドミノ的に支障をきたすことになる。

また、LCC は大手の航空会社と異なり、欠航などに対する補償制度がない場合がある。例えば、天候不良などで欠航が決まった場合、大手の航空会社なら代替の交通機関への振り替え輸送の手配、必要な場合は宿泊施設の手配などを行ってくれる。もちろん、これらに伴う費用は航空会社が負担する。しかし、LCC の場合、これらの補償を航空会社側が行わないのが一般的である。もちろん、補償を行わないからこそ運賃を低めに設定できることは事実である。

2－4. LCC の経営コスト

ここまで LCC の経営戦略のメリットとデメリットをみてきた。ここでは、LCC が財務に何らかのしわ寄せを作ることで低コストを実現するという「無理」をしていないのかについて、会計データをもとに考えてみたい。もしも、「無理」をしている場合、ビジネスモデルとしての持続可能性に対する疑義が沸くため、この考察は重要である。

図表 2－4 に示す数値は、各航空会社の支出項目を全体売上に占める割合で表記したものである。表からみてとれることは、LCC か否かに関係なく「燃料費及び、燃料税」が非常に大きな割合を占めているということである。特に燃料価格高騰に伴う燃油サーチャージを利用者から徴収しないライアンエアーはその数値が 42.7%と高くなっている。

次に、人件費に注目してみたい。LCC が収益をあげる裏には人件費の切り詰めがあると思われがちである。しかし、実際の数値をみるかぎりサウスウエスト航空の人件費は大手の数値よりも多い。これはサウスウエスト航空が「Southwest Sprit」と呼ばれる家族主義に裏付けられた一致協力で、高効率経営を実現していることを物語っている。

また、一見して人件費が低いライアンエアーも決して従業員の賃金が低いわけではない。図表 2－5 にライアンエアーとヨーロッパの代表的な航空会社の従業員賃金を示す。表からもわかるように、売上に占める人件費が他社と比べ低くなっているライアンエアーも、その賃金は決して低いものではないことがわかる。これは LCC が必要以上に従業員の賃金を切り詰めているわけではないことを証明している。

ライアンエアーに関しては、整備部品・外注費が他社に比べ低くなっている点も特徴である。これは機材統一によるコスト削減効果の表れと考えるのが素直だろう。だが、整備のコストを切り詰めることで安全性を下げているのでは本末転倒である。直接的に、この可能性を検証するのは難しいが、安全面においてライアンエアーは大手の航空会社と同等あるいはそれ以上の評価をイギリスの航空コンサルタント機関　FlightSafe Consultants Limited から得ている。

2－5. LCC の歴史と現状

ここでは、世界の航空市場を「米国」「ヨーロッパ」「オーストラリア」「アジア」の四つに分類し、それぞれの市場における LCC の発展過程をふり返る。四つの市場を比較する際のポイントは、それぞれの市場の地理的大きさである。

2－5－1. 米国

世界初の LCC である Southwest Airlines が設立されたのは米国のテキサス州である。設立後しばらくは、テキサス州内を運航するローカルな航空会社であった。しかし、1978 年の航空自由化以降は運航範囲を州外に拡大していった。

サウスウエスト航空は大手航空会社だけでなくバスもライバル視していた。それらのライバルに対し、それぞれ低運賃と移動時間の早さで競争を挑んだわけである。バスに対してはともかく、大手航空会社に対しては有利に勝負を進めていったといえる。

サウスウエスト航空の成功をみて、同種の LCC が米国国内で次々と誕生したが大手の航空会社に買収されるなど、その存続は難しいもであった。同時に、低価格かつノンフリル・サービスが一般化してきたことで、利用者に対する LCC のインパクトは低下していった。

そんな中、1999 年に注目される LCC が設立された。ジェットブルーである。サウスウエスト航空が低価格故の質の低い機内サービスを利用者に提供していたのに対し、ジェットブルーは低価格ながらもそれなりに質のあるサービスを提供した。シートを革張りにしたり、機内エンターテイメントを充実させるなど、それまでの LCC に対する利用者の「安かろう悪かろう」というイメージを払拭した。

ジェットブルーは結果として、サウスウエスト航空よりも若干運賃が高めになっている。だがその影響もあり、今日サウスウエスト航空はプライベート利用者に、ジェットブルーはビジネス客にそれぞれ人気があり、両社で利用顧客層の棲み分けがなされている。

2000 年以降の米国の航空市場においては、同時多発テロや SARS 問題など厳しい局面にさらされてきた。特に同時テロ発生時は空の交通がマヒした。「ハブ・アンド・スポーク」による乗り継ぎ便のウエイトが大きい大手の航空会社は、次から次へ遅延が連鎖していった。だが、乗り継ぎを前提にしていない LCC の運航システムは被った影響が少なかった。結果として LCC は、航空市場の動向に大きく左右されることは少なく、安定した収益をあげ着実に成長していった。

現在、米国における LCC の運航実績や業績は大手の航空会社に匹敵するほどになってきた。また、LCC が登場したころとは違い、LCC 同士の競争や差別化も盛んになってきている。米国国内の路線だけでなく、国際線に進出する LCC も登場している。先に挙げた「LCC の戦略」には当てはまらないビジネスモデルも考えだされている。

2－5－2.　ヨーロッパ

一国だけで国土が広大な米国と違い、ヨーロッパの個々の国は決して広くはない。よって、長きにわたりLCCの登場が期待されるような航空市場ではなかった。しかし、EUの発展に伴い、1997年にEU圏内の航空市場を単一市場とする制度が成立。EU加盟国を一つの大きな航空市場とみなせるようになり、ヨーロッパに多くのLCCが登場するようになった。

ヨーロッパにおける代表的なLCCはアイルランドのライアンエアーとイギリスのイージージェットである。ヨーロッパでは、大手航空会社が新規のLCCに対抗するため、LCC子会社を設立する傾向がある。ライアンエアーは、1985年に設立され、当初はアイルランド～英国間を運航していたが経営は低迷していた。しかし、コスト削減のためのノン・フリルなサービスを行ったことで赤字から脱却。現在、ヨーロッパ最大のLCCになっている。拠点空港はダブリン空港とロンドンのスタンステッド空港である。一方のイージージェットは1995年にイギリスで設立され、その後英国航空のLCC子会社などを買収して、ライアンエアーに次ぐ事業規模に成長した。拠点空港はロンドンのルートン空港とガトウィック空港である。

2－5－3.　オーストラリア

オーストラリアは米国同様、広大な国土を背景にした航空市場である。

オーストラリアでは、1990年の規制緩和以降、ニュージランドとの間での航空自由化の流れの中で国内航空のアンセット航空が経営破綻。その一方でいくつかのLCCが誕生していった。しかし、それらのLCCも市場で淘汰され、現在オーストラリアの主なLCCはヴァージンブルーとカンタス航空の子会社であるジェットスターの二社である。ヴァージンブルーが2002年に国内線に参入した後、2004年にジェットスター、さらには2007年にはシンガポール航空の子会社であるタイガーエアーも参入し、競争が激化している。現在、ヴァージンブルーとジェットスターの二社でオーストラリアの航空市場のシェアを約50%占めている。国際線を運航するジェットスターは、シンガポールを拠点にアジア各地へ就航しているJジェットスター・アジアと、オーストラリアを中心に就航しているジェットスター・インターナショナルの二つにわかれている。

2－5－4.　アジア

アジアもヨーロッパ同様、中国本土以外は一国だけで航空市場を確立することは難しい。必然的に海や国境を越えての運航が前提になる。また、「第二空港」があまり存在しないアジアにおいては、欧米のLCCと比べおかれている状況にかなりの違いがある。

アジアでは2000年代に入りLCCが誕生した。航空機の全利用者に占めるLCCの利用者の割合は、2001年は6%だった。しかし、2009年には23%と急速にシェアを伸ばしている。

アジアにおけるLCCは、バスをライバルにしたサウスウエスト航空の誕生時とは異なり、最初から他の航空会社をライバルにしている。前途の通り「第二空港」があまり存在しないアジアおいて、多くのLCCは大手の航空会社同様メインの空港に就航している。しかし、そのメインの空港にLCC専用のターミナルを設けるなど独自の動きもある。LCC専用ターミナルは、利用者の流れを大手の航空会社と区別することで混雑を回避し、定時性を確保している。

アジアで最初のLCCはマレーシアのエア・アジアである。現在は国際線も拡大しアジア最大のネットワークを誇っている。このエア・アジアの子会社であるエア・アジアエックス は、2007年にオーストラリア線を皮切りに長距離国際線の運航を開始。2009年3月には、クアラルンプール～ロンドン（スタンステッド空港）路線を開設した。長距離の路線ではあるが、LCCらしく機内食や機内エンターテイメントは有料である。

その他、中国やインドでもLCC設立の動きは活発である。米国同様、一国で広大な土地をもつ中国はLCCに適した市場である。2004年には春秋航空が設立された。春秋航空は、日本の茨城空港に就航しており、上海～茨城間の運賃を往復で4000円にするなど大きな話題を呼んでいる。

3. 日本の航空事情

LCC の参入には航空規制緩和の実行が重要である。この章では日本における航空規制緩和の流れを確認する。

3－1. 規制緩和以前の日本の航空

戦後、日本には日本航空を筆頭に日本ヘリコプター輸送、東亜航空、日東航空など 10 社近い航空会社が存在したが、当時航空市場は小さく、未発達だったため、経営の危機に晒される航空会社も多かった。そこで航空市場の保護、安全確保、発展を目指し、1970 年代までに航空会社の統廃合を行い、日本航空(JAL)、全日本空輸(ANA)、東亜国内航空(TDA)の 3 社に再編された。事業分野もこの 3 社で分けられ、日本航空は定期国際線と国内幹線、全日本空輸は国内幹線と国内ローカル線、近距離国際チャーター便、東亜国内航空は国内ローカル線と一部の国内幹線と決められた[3]。この 3 社体制は昭和 45 年に閣議了承され、昭和 47 年に運輸大臣通達が出されたため『45/47 体制』と呼ばれた。この体制以後、全日本空輸は国際チャーターの運航、東亜国内航空は国内幹線の運航が認められたため、道が開けた。しかし、国際定期便 1 社体制は揺らぐことはなかった。

また、45/47 体制以後、日本航空がボーイング 747 型機を、全日本空輸がロッキード L－1011 トライスターを、東亜国内航空がエアバス A300 型機を就航させたことで、ワイドボディー機が一般化した[4]。そのことを背景に急激な旅客増加がみられた(図表 3－1)。これが、45/47 体制の見直しを後押しした。

3－2. 規制緩和までの流れ

1978 年に米国で航空自由化、規制緩和が始まった。航空自由化とは一般に運賃自由化、参入・退出の自由化、便数設定の自由化を指す。航空自由化により、航空会社間の競争促進がされ、便数の需給一致、運賃値下げによる利用者の利便向上がした。

日本でもこれを受け、航空自由化の世論が高まった。その背景には世界に比較して高額な運賃、乗務員の高給による高コストへの批判があった。しかし、日本の航空市場での運賃の自由化は、新規航空会社が価格破壊をすることにより既存航空会社が無理な運賃値下げを行うことで破綻するなどの脅威にさらされる可能性があり、嫌われた。また、航空会社を設立するには巨額の資金が必要となるため、新規参入は難しく、参入したとしても投資額が高過ぎるが故に、退出が困難であるという事情があった。便数設定の自由化は、東京国際空港(以下、羽田)、新東京国際空港(以下、成田)、大阪国際空港(以下、伊丹)などを

[3] 国内幹線とは千歳、羽田、伊丹、福岡、那覇の 2 拠点を結ぶ路線を指し、国内ローカル線はその他の路線を指す。
[4] ワイドボディー機とは機内に通路が 2 本ある機体を指す。

中心とする主要空港の発着制限があり、困難であった。しかし、日本の空も航空自由化を段階的に進めざるを得なかった。

3－3. 規制緩和の流れ

1985 年、米国と日米双方の新規航空会社の日米路線参入に関して協議を重ねた結果合意(85MOU=Memorandum of Understanding)した。これにより、日本、米国の双方から貨物便、旅客便に新規参入が行われた[5]。

米国からの自由化圧力となった 85MOU を契機に日本の空は自由化、規制緩和の方向へと進み始め、45/47 体制の見直しが行われた。1986 年には運輸政策審議会答申で航空政策の大転換が起きた。内容としては①国際線複数航空会社体制、②国内線競争促進、③日本航空の民営化の 3 点であった。

86 年以降、国際線の新規路線参入が相次いだ。1989 年の新合意(89MOU)で、新規航空会社の路線拡大を行い、全日本空輸は米国本土に路線展開し、日本エアシステム(東亜国内航空より社名変更：JAS)はソウルに定期便を就航させた。

国内線でも、航空自由化が進展した。以下に 3 つ挙げる。まず 1 つ目の運賃自由化は 1990 年に標準原価が導入され、1995 年には 50%以内の営業運賃割引等が認可制から届出制に変更され、割引運賃の設定が容易になった[6]。これを背景に単身赴任割引や家族割引などが誕生した。1996 年には標準原価の 25%以内で普通運賃設定が自由化された。この内容については航空法第 105 条に明記されていた。

2 つ目の参入・退出の自由化は、1986 年から段階的に実施された。当初は年間旅客数による各路線への就航会社制限が行われていたが、1997 年に完全廃止された。それにより、1998 年にはスカイマークエアラインズ(SKY)、北海道国際航空(ADO)が新規参入した。その後、2002 年にスカイネットアジア航空(SNA)が、2006 年にはスターフライヤー(SFJ)が運行を開始した。この間、レキオス航空などの新規航空会社の設立も見られたが、ほとんどが事業清算してしまった[7]。

最後に 3 つ目の便数設定の自由化であるが、法律上は自由化された。しかし、羽田、成田の首都圏空港はすでに飽和状態であったため、新規に発着枠が増加した場合にのみ新規参入会社、既存会社ともに増便することができた。実質的に自由化されたとは言いがたい。

---

5 日本から貨物便に日本貨物航空、旅客便に全日本空輸、米国からは貨物便にフェデックス、旅客便にアメリカン航空、デルタ航空、コンチネンタル航空が新規参入した。

6 標準原価とは材料や労働時間などの消費量について、科学的あるいは統計的な調査を行い、能率的な状態での消費量を求め、それに通常での状態で予想される価格を乗じて算出した原価を意味する。

7 レキオス航空は沖縄を拠点にボーイング B767 型機で運行を目指した航空会社。機体の準備も完了していたが、運行開始前に破綻した。

3－４． 2000 年の航空法改正

2000 年に規制緩和の 1 つの集大成とも言える航空法の改正が行われた。改正により以下の点が改善された。①法律の目的は事業の適正でかつ合理的な運営を確保して利用者利便の増進を図り、公共の福祉を増進することが盛り込まれた。②航空事業への参入は、それまで路線ごとの免許制であったが、事業者ごとの許可制になった。③路線の免許基準がなくなり、路線参入は市場原理で決定されることになった。④運賃は許可制から届出制に変更された。⑤運行計画も許可制から届出制になった[8]。以上 5 項目などにより、自由化の基本である運賃、参入・退出、便数設定の 3 点を完全自由化した。

しかし、相変わらず参入は投資額が大きく困難であり、便の設定も自由化されたものの、空港自体が飽和状態のため、実質自由ではなかった。運賃も、大手間を中心にカルテルのような設定が行われてしまい、消費者は自由化の恩恵を大きく受けられなかった。

3－５． 最近の国土交通省の対応と今後

日本政府は、1944 年に米国を中心に連合国が集結して締結された、航空会社の乗り入れ、運賃、便数は 2 国間の航空協定で決定するというシカゴ条約を終戦直後 1945 年に出された航空禁止令が解除されたときに受け入れた。そのシカゴ条約を日本政府は完全自由化する動きを見せている。これがオープンスカイと呼ばれるものだ。2007 年には安倍内閣の政策である『アジア・ゲートウェイ構想』に基づき、首都圏を除く空港への乗り入れを自由化することで韓国、タイと合意した。その後も、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール、スリランカ、カナダと合意している。2009 年 12 月には米国と一定の条件の下、合意した。

2009 年の民主党への政権交代後も、前原国土交通大臣の下、成長戦略会議が設定されオープンスカイについてさらに検討が行われている。前原大臣は会見で、羽田、成田の発着枠増加に伴いオープンスカイの準備が整ったという趣旨の発言をし、今後も推し進めていく方針を明らかにした[9]。また、LCC 参入に関しても後押しをする方針であることを明らかにした。2010 年 5 月の第 13 回成長戦略会議で発表された航空分野の報告書には LCC の日本参入が必要であることが示されている[10]。今後も、日本政府、国土交通省はオープンスカイに向かって進んでいくものと思われる。

---

8 (株)ANA 総合研究所 (2008) 「航空産業入門 オープンスカイ政策からマイレージの仕組みまで」 東洋経済新報社、18 項より抜粋。

9 2010 年 6 月 22 日、前原誠司国土交通大臣会見より。

10 2010 年 5 月 17 日、第 13 回国土交通省成長戦略会議、航空分野報告書より。

4. 日本の LCC 参入障壁

日本政府は LCC 参入を促すことを明らかにしているが、日本の航空事情、国内事情を踏まえると多くの障壁が待ち構えている。以下に、障壁となりうる事象を挙げる。

4－1. 空港問題

日本には100近くの定期便が就航可能な空港が存在しているが、実際には国内線は羽田、国際線は成田に集中している。そのため、首都圏の羽田、成田は常に飽和状態であり、新規航空会社の乗り入れはもちろん、既存の就航航空会社が便数を増やすことすら難しい状況にある。だが、中部国際空港(以下、中部)、関西国際空港(以下、関空)を始め、首都圏以外の空港には発着枠に余裕のある空港が多い。既に、一部 LCC が関空に乗り入れているが、利用者は首都圏に集中しているため、本格的に利用されていないのが実情である。

今後、羽田再拡張に伴い発着枠が年間 30.3 万回から年間 44.7 万回(昼間夜間計)に増加する。この一部は国際線に割り当てられる予定だ。また、羽田への国際線スイッチの影響で成田に余裕が生まれる見込みがある。現在、成田は発着枠を段階的に増やしていく方向で検討しており、さらに余裕を生むだろう。上記の首都圏空港の発着枠推移は図表 4－1 に整理されている。現在、成田は LCC 専用ターミナルの建設を検討しており、LCC 参入が容易になる可能性がある。また、首都圏に第三の空港として茨城空港(以下、茨城)が開港した。現在、都心からのアクセスが高速バス、自家用車のみとなっているため、利便性が悪く利用が少ないが、ターミナルも LCC 対応として建設されているため、LCC 就航は容易である。アクセス面の改善が重要であるが、第三の空港として機能する可能性は充分秘めている。実際、羽田、成田に就航できないため、すぐ就航できる首都圏の空港として中国の LCC である春秋航空は茨城空港を選択した。しかし、あくまでも妥協であり、羽田ないし成田への就航を望んでいる。

LCC は二次的空港を利用することが多い。米国には 1 都市周辺にいくつかの空港が存在していることが多く、それぞれの都心部からのアクセスも良いため、LCC が発展しやすい環境にある。日本の場合、首都圏の二次的空港はとして茨城が挙げられるが、ロケーションの悪さから期待通りには機能しておらず、諸外国のような二次的空港が存在しているとは言いがたい。関西圏には関空、伊丹、神戸空港の 3 空港が存在しているため、二次的空港は存在しているといえる。しかし、主要空港である関空すら発着枠が余っている状態である。利用者が少ないこと、都心部からのアクセスに 1 時間近くかかることが主な原因である。それを受け、利用者増加を狙い、現在関空では LCC 専用ターミナルの建設を検討している。中部圏には中部、県営名古屋空港が存在しているが、こちらも、利用者の確保が難しいため、LCC の就航がない状況である。

日本は羽田、成田に利用者の集中が著しいため、LCC 発展が難しい環境にあるといえる。

今後、LCC 就航を容易にしようという動きがあるが、動向は読めない。

4－2.　高額な着陸料と使用料

日本の空港着陸料は世界でも高い部類に入ることは有名である。空港着陸料は特例を除くと、基本的に航空機の重さ、乗客数、騒音の大きさによる[11]。図表 4－2、4－3 を見ると、日本の空港着陸料は明らかに高額であることがわかる。これは、低価格を売りにする LCC にとってコスト増となるため、致命的な問題である。日本に就航する際に大きな障壁になるだろう。

また、日本の場合、成田、関空、中部を除くすべての空港の着陸料が例外、特例を除き基本的に同額であることも障害となる。国内線に関しては地方空港と首都圏空港の羽田が同額であるため、航空会社は集客力のある羽田への就航を望む傾向が発生する。ただし、国際線で羽田に着陸する場合の着陸料は特例として 2400 円／トンとなるため、決して安くはない。

さらに、空港に駐機する場合、停留料がかかる。ただし、3 時間未満であれば除外される。そのため、常に機体を動かしておかなければいけない状況を生むことになる。他にも保安料、航行援助施設利用料、手荷物取扱施設使用料、搭乗橋使用料などの使用料が発生する。いずれも、日本は近隣のアジア諸国に比べ高いことになるだろう。

今後、LCC に関しては着陸料や使用料を減免するといった議論も行われているが、既存の航空会社から批判を受けることは確実であり、その実現性は不明である。

4－3.　競合交通機関の存在

日本には世界最高の高速鉄道である新幹線がある。新幹線は東京、新大阪、名古屋、博多といった都心部に駅を持ち、利便性が高い。またピーク時は 3 分間隔で運行され、利用選択肢が多い。さらに、切符を自動改札機に通し、ホームに行くだけですぐに乗れるため、荷物預け、手荷物検査など手間が多い航空機に比べ、早く移動ができる。そして、料金に着目すると大きな差は見られない。JR 東京駅～JR 新大阪駅間を東海道新幹線のぞみ号で移動する場合、14050 円かかる[12]。羽田～伊丹間を ANA または JAL 航空機で移動する場合は 22600 円のため、新幹線利用に軍配が上がる。しかし、JAL には前日まで予約可能な特便割引 1 という制度があり、最高値でも 15000 円で利用できる[13]。この場合、航空機利用に軍配が上がることにはなる。ただし、航空機利用には空港に行く時間コスト、金銭コストが発生することを考慮すると、基本的には新幹線利用が有利と思われる。しかし、航空

11　着陸料＝重量ごとの料金率×機体重量＋3400 円×騒音値(ジェット機の場合)。

12　通常期の乗車券、指定席券の合計額。

13　9 月 1 日～9 月 30 日の運賃例。日本航空ホームページより抜粋。

機も東京～伊丹間にシャトル便を設定し、回数券による割引を行い対抗している。路線間の新幹線、航空機シェアに関しては図表 4－4 に整理した。

他にも競合交通機関として高速バスがある。米国では、この需要を LCC が取り込んで発展した経緯がある。しかし、日本では高速性では圧倒的に航空機が勝っているが、料金面では高速バスに大きな溝を開けられる。高速バスで東京～大阪間を移動する場合、割引料金で 3000 円台から設定があり、割引なしの昼間料金でも大阪駅まで 6360 円であり、新大阪までの移動料金を合わせても、JAL 特便割引 1 を利用した料金でも 15000 円かかる航空機は勝負にならない。

日本は主要都市間に高速道路網が整備されているため、自家用車利用もライバルとなりうる。大勢で移動する場合、一人当たり移動料金では、自家用車の利用が圧倒的に有利である[14]。米国ではこの需要も LCC が取り込んだが、日本の場合、高速バス同様料金面で大きな溝を開けられているため、競合できる可能性は低いだろう。

[14] 一人当たり移動料金とは、高速道路利用料とガソリン代を乗車人数で割った料金を意味する。

5. 日本に就航中の LCC

日本には LCC が就航するには多くの障壁があることがわかった。その中でも、国際線で就航している LCC はある。現在就航している LCC はアジア、オセアニア地域からの航空会社のみである。これらは比較的短い路線を運行する LCC である。

2007 年に日本に最初に就航した LCC はオーストラリアのカンタス航空を親会社とするジェットスター航空であった。その後、フィリピンのセブパシフィック航空が 2008 年に、韓国初の LCC であるチェジュ航空が 2009 年に、韓国のアシアナ航空を株主とするエア釜山と中国から乗り入れる初の LCC である春秋航空が 2010 年に日本に就航している。また、今年中にマレーシアのエア・アジア X が羽田に就航することを表明している。純粋な LCC とは言い難いが、近い形の航空会社としてスカイマークが日本には存在する。各社の詳細は補論を参考にしてほしい。

また、最近の話題として全日本空輸(ANA)の LCC 参入表明が挙げられる。以前より同社は LCC への参入を検討していたが、国交省が本年 5 月に発表した成長戦略会議の資料に、LCC 参入を後押しする旨の内容が盛り込まれたこともあり、9 月 9 日に正式に LCC 設立を発表した。香港の投資グループとの合弁会社で、関空を拠点に ANA とは別ブランドで展開する予定である。詳細は補論を参考にしてほしい。

6. 日本における LCC の可能性

この章では、これまでの議論を踏まえ、日本における LCC の可能性、実現性を探る。1つの評価軸ではかるのは難しいので、複数の視点からの評価を行う。

6－1.　電車と航空機の比較

第 3 章より、競合する交通機関が日本には存在することがわかった。では、これらと競合するには LCC はどのような対応をとるべきか。対応ができなければ LCC を成立させることは不可能である。ここでは、都市部にある駅を基点とした時間費用をみてみよう（図表 6－1）[15]。今回は JR 東京駅～JR 新大阪駅間での移動を例に取る[16]。時間費用は移動時間が増えれば安くなるので、それだけを判断基準にすると、移動時間がかかったほうがいいように見えてしまう。そこで、移動時間自体にも注目する必要がある。今分析では、移動時間自体が短く、かつ時間費用自体が安いことが一番消費者にとっていい状況であり、選好されやすい交通機関であると考える。

すると、新幹線が非常に優れていることがわかる。航空機に比べ時間自体は 20 分ほどの差しかないが、時間費用には 50 円近くの差がある。現状、航空機は新幹線に到底及ばない。日本で LCC を実現しようとするのであれば、新幹線の時間費用がひとつの目標になるだろう。だが、実際には航空機の移動時間は技術進歩がない限り不変と考えられるので、20 分の時間差を埋める程度の価格優位性が必要になるだろう。よって目標以上の安さが求められる。しかし、着陸料や燃料費などの固定費は簡単には下げられない。コスト削減の方法は作業効率の向上か、人件費の削減になる。50 円の時間費用下落は、約 3 割の時間費用削減に等しい。よって、人件費に依存するならば、3 割カットしなければならない。3 割カットのインパクトは大きいが、もともと、航空従事者の給与は高いので可能な可能性もあるが、社員の士気への影響などには考慮が必要だろう。

6－2.　バスと航空機の比較

航空機と高速バスの選択に関する機会費用を考える[17]。航空機を選択した場合、JR 東京駅～JR 新大阪駅間の移動には 172 分、23860 円かかる。高速バスを選択した場合、540 分、6360 円かかる。その時間差は、368 分（6 時間 8 分）である[18]。一般に最も安い交通機関を選択する消費者は学生など、金銭的余裕のないものである。彼らが仮にアルバイトを時

15 時間費用とは総費用を基準時間で割った基準時間当たり費用を意味する。
16 次のバスと航空機の比較然りであるが、取り上げた路線はあくまで一例に過ぎず、より多くの例を検証する必要があるが、紙幅の都合により典型的な例を挙げるにとどめた。
17 機会費用とは、2 つの選択肢のうち選択しなかった選択肢から得られる最大の利得を意味する。
18 ここでは、航空機と高速バスの移動時間のみでなく、総移動時間を用いている。

給 900 円でするならば､6 時間働けば 5400 円手に入る｡航空機を選択して移動するならば、5400 円分の労働時間が増えることになる。よって、航空機の運賃が高速バス代金とアルバイト代金の合計値より安ければ、航空機が選択されることになる。ここでは、11760 円以下に航空運賃を設定すればよいことになる。通常料金の約半額となるため、LCC が実現するにはコストカットが非常に難しいだろう。しかし、大手航空会社が割引料金で羽田～伊丹間に 14000 円以下の設定がある。実現不可能な数字ではないだろう。

6－3.　ターゲッティング

LCC 設立にあたって、ターゲットを絞ることが重要である。航空機需要者には大きく分けて、ビジネス需要者と観光需要者がいる。どちらの需要者も運賃が安ければ安いほど選好されやすい。しかし、ビジネス需要者は急な予定変更等に対応できる航空券を選好する。変更対応できるのであれば、若干高い航空券でも購入するだろう。それに比較して、観光需要者は日程変更を望まない。よって、少しでも安い航空券を選好する。LCC は確実な顧客を獲得し、搭乗率を挙げることで成立するので、観光需要者を取り込んだほうが成功するだろう。日本の場合、ビジネス需要者をメインターゲットとしている新幹線と住み分けることが重要だろう。また、急な冠婚葬祭等の需要を取り込むことも考えられる。冠婚葬祭も日程に変更はない。LCC にとって、都合のいい利用者になりうる。

6－4.　障壁をどう乗り越えるか

ここまで、競合交通機関の障壁について議論してきたが、ここではその他の障壁について考えたい。

まず、規制の問題であるが、日本では現在 LCC の参入の障壁になるような規制は存在しない。現在国土交通省がさらに国際路線を運行しやすいようにオープンスカイを進めている。よって、問題は解決の方向にある。

次に、空港の問題が挙げられる。現在、LCC のみならずこの問題が日本の空への新規参入を困難にしている。羽田、成田の首都圏空港への一極集中で、現状では発着枠が充分確保できる状況ではない。今後、発着枠の増加が両空港に予定されるが、既存および以前から希望している多くの航空会社に発着枠が振り分けられるので、今手を挙げたところで、LCC に多い高頻度運行が可能なほどの発着枠は得られないだろう。この問題を乗り越えるには､既存の航空会社と組んで発着枠を譲り受けるか､首都圏空港の更なる拡張を待つか､茨城等の副次的空港を利用するしかない。しかし、副次的空港は都心からのアクセスに問題があるため、利用者を確保できるかは疑問である。

最後に､着陸料および使用料の問題がある。日本は世界的にも高額な部位類に入るので、コストカットが重要な LCC にとって、大きな障壁となる。国土交通省が LCC への減免措

置を検討しているとされるが、既存航空会社からの批判は確実であり、実現性は未知数である。この問題は、LCC 単体で解決できるものではない難しい課題である。

6－5.　シカゴ条約緩和による可能性

現在、シカゴ条約第 8 の自由である国際運送とつながる形で、自国内の国内運送を相手国に行わせるタグエンド・カボタージュ(国際区間からの旅客と国内線旅客が同乗することが前提)と、第 9 の自由である自国内の国内運送を相手国の航空会社に行わせるカボタージュは禁止されている[19][20]。ただし、EU 加盟国内ではこの自由が認められている。仮にこれが全世界で認められるようなことがあれば、日本から深夜に海外に飛び立ち、現地で国内輸送を行い、日本時間の早朝に戻り、今度は日本の国内線を運行するという形で、機体の遊休時間をゼロにし、運行効率を高めることで、コストカットするというような方法も実現できる。この自由が認められれば、LCC 成立に大きく貢献するだろう。

6－6.　実現可能な LCC

以上を踏まえると、日本で実現可能性のある国内線運行 LCC は以下のポイントをパスできるものと考えられる。

(1)　5－2、5－3 で明記した航空運賃を設定できること
(2)　観光需要者、冠婚葬祭需要者にターゲットを絞ること
(3)　ビジネス路線ではなく、新幹線と競合しない路線に参入すること
(4)　首都圏空港の発着枠を確保すること
(5)　着陸料、使用料を下げることを要求できること
(6)　人件費、運行費等のコストカットが容易であること

なお、国際線の運航に関しては、上記の(2)、(4)、(5)、(6)をパスできることが重要である。国際線に関しては競合が既存の航空会社であるため、コストカットによる運賃値下げと空港の確保、利用者の確保さえできれば、実現は可能だろう。

19　シカゴ条約は国際民間航空条約の通称であり、『領空主権』、『国際条約』、『航空の安全に関する規定』などが盛り込まれている。

20　カボタージュとは、他国の航空会社が国内二地点間または自国と海外領土間を運送する行うことをいう。例えば、米国の航空会社が日本の国内線を運行すること、日本と韓国の国際線を運行するといったものが挙げられる。シカゴ条約に基づき、各国はこの事項を禁止することができる。

7. おわりに

ここまで、様々な情報を基に分析を進めてきた。最後に日本における LCC の実現性と今後について考察したい。

本稿の分析を踏まえると、日本でも LCC が成功することは可能であると考えられる。LCC の成立はコストに大きく依存する。相対的に賃金の高い航空業界の賃金に比べ、低い賃金を実現できることは日本の LCC 実現に大きく貢献するだろう。ただし、社員のやる気を失わせないようにする配慮が不可欠である。また、コストという意味では、空港発着料に代表されるような、旧態依然としている日本の航空業界の高コスト構造に変革が求められる。

しかし、問題はそれだけではない。日本には LCC を受け入れるだけの状況が揃っていない。日本人は安全志向が強く、格安＝安全でないというイメージを持っているという。これが LCC を受け入れられる状況をなかなか作れない原因になりうる。このイメージを覆すことが LCC 成功に不可欠だろう。また、日本の空港は小さく、拡張も難しいため、LCC のような多頻度運行に対応しにくい。効率化や限界まで空港を拡張することができれば、LCC が参入する余地は生まれる可能性はある。

現在、国土交通省が LCC 参入を後押しする方針を明らかにしている。国として LCC を支援する方向であるため、仮に政治主導での機動的な問題解決が早期に行われれば、LCC 実現に大きくプラスとなることは言うまでもない。

今後、ANA が LCC を設立することが確実となった今、日本での LCC の実現性は大きく高まっている。既存の航空会社の支援なく純日本製 LCC が設立される日も遠い話ではないかもしれない。

なお、本稿では LCC の事故や安全性に関するデータが入手できず、実証ができなかった。この問題は旅客の LCC と既存の航空会社の選択行動を決める上で重要な指標であるが、今後の課題としたい。

【図表一覧】

図表 2-1　ライアンエアー（LCC）と大手航空会社の運賃、燃油サーチャージの比較

航空会社	平均運賃	燃油サーチャージ
ライアンエアー	€40	€0
エールフランス	€267	€26
ルフトハンザ航空	€283	€24
英国航空	€284	€12

（出所）Ryanair　Annual Report 2009

図表 2-2　ライアンエアー（LCC）と大手航空会社の質の比較

航空会社	定時出発率	荷物のハンドリングミス件数	就航率
ライアンエアー	90%	0.6	99.6%
エールフランス	83%	18.9	96.6%
ルフトハンザ航空	85%	10.9	98.4%
英国航空	83%	15.6	97.9%

（出所）Ryanair Annual Report 2009

（注 1）定時出発率とは、運航した便のうち出発定刻時刻より 15 分以内に出発した便の割合。

（注 2）荷物のハンドリングミス件数とは、1000 旅客当たりにつきミスハンドリングしたバゲージ数。

（注 3）就航率とは、運航した便のうち出発空港から到着空港まで実際に運航された便の割合。

図表 2-3　ロンドンの各空港の着陸料と中心部からの距離

空港名	着陸料	ロンドン中心部からの距離
ヒースロー空港	£512.50	24ｋｍ
スタンステッド空港	£98.00～459.00	55ｋｍ
ガトウィック空港	£118.75～418.00	45ｋｍ

（出所）国土交通省航空局　諸外国における国際拠点空港等の実態把握調査報告書

（注）着陸料は、航空機が着陸するごとに航空会社に課せられる料金である。機種や機体の重さなどに応じて算出される。

図表 2-4　各航空会社の売上高に占める各支出項目の割合

	サウスウエスト航空（LCC）	米国ン航空	ライアンエアー（LCC）	英国航空	全日本空輸	タイガーエアー（LCC）
燃料費及び、燃料税	29.4%	27.9%	42.7%	31.5%	23.0%	37.5%
空港使用料	6.9%	6.8%	15.1%	8.1%	8.5%	10.2%
航空機材貸借費	1.8%	2.5%	2.7%	0.9%	5.5%	14.4%
減価償却費	6.0%	5.5%	8.7%	9.7%	10.2%	0.1%
整備部品・外注費	6.9%	6.4%	2.3%	6.7%	5.2%	11.5%
人件費	33.5%	34.2%	10.5%	26.5%	21.1%	12.0%
その他	12.9%	14.1%	4.7%	13.2%	17.3%	1.2%

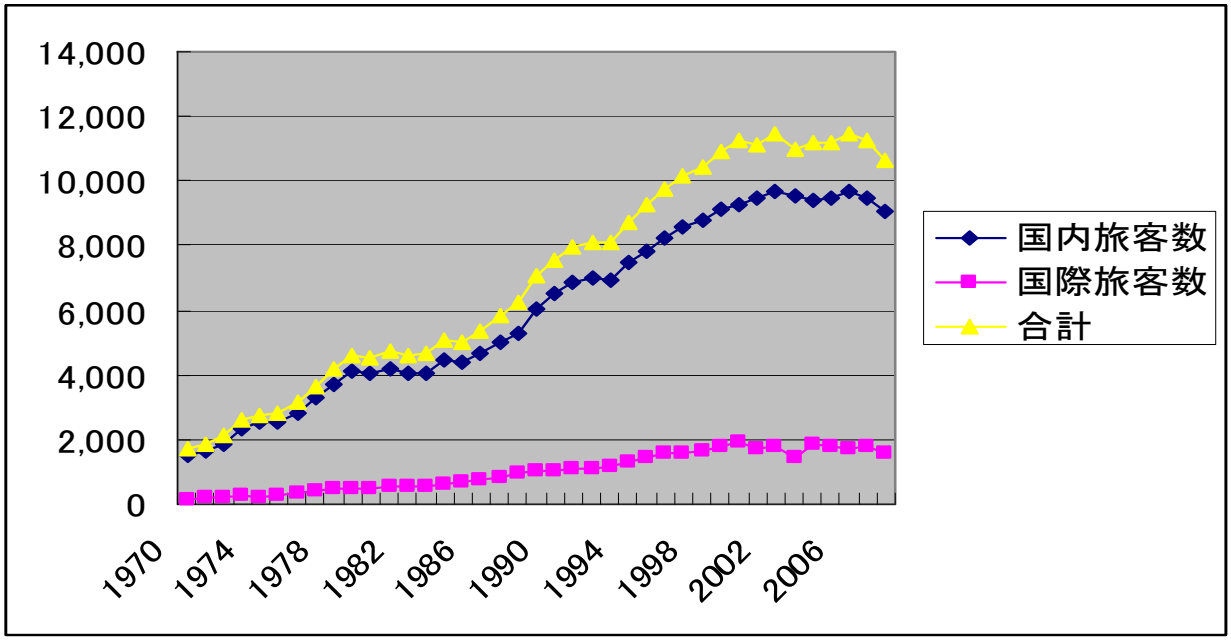
（出所）SOUTHWEST AIRLINES CO. 2009 ANNUAL REPORT TO SHAREHOLDERS
AMR CORPORATION 2009 Annual Report
Ryanair Annual Report 2009
British Airways 2009/10 Annual Report and Accounts
Tiger Air annual report 2010
全日本空輸株式会社　2010 年 3 月期　決算説明会資料

図表 2-5　ヨーロッパの航空会社の従業員平均賃金

	ライアンエアー（LCC）	エールフランスKLM	ルフトハンザ航空	英国航空
平均収入	€45,333	€50,976	€43,330	€43,079

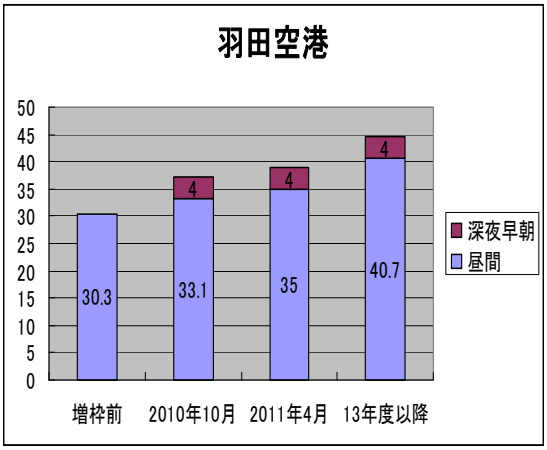
（出所）Ryanair　Annual Report 2009

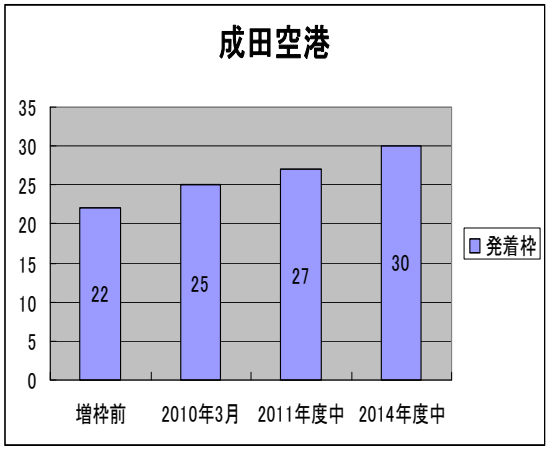
図表 3－1　航空旅客数推移



(出所)国土交通省

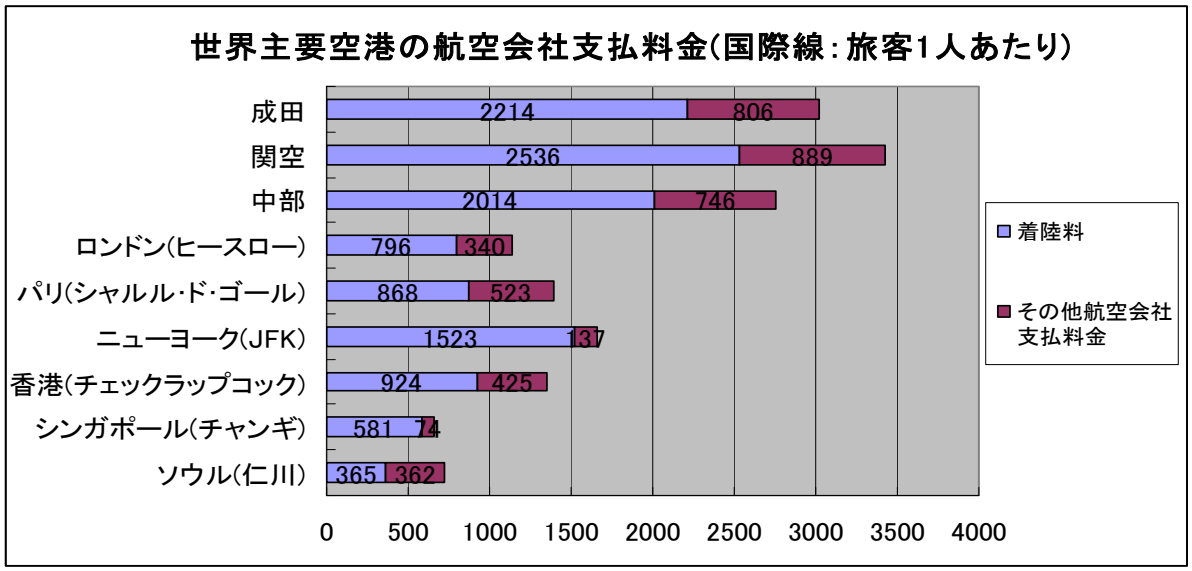
図表 4－1　首都圏空港





(出所)国土交通省

図表 4－2



(出所)数字でみる航空 2010

図表 4－3 世界の主要空港着陸料一覧

ボーイング B767-300 型機利用の場合(旅客一人当たり)	
成田	2214 円
関空	2536 円
中部	2014 円
ニューヨーク(ジョン・F・ケネディ)	1523 円
パリ(シャルル・ド・ゴール)	868 円
ロンドン(ヒースロー)	796 円
香港(チェックラップコック)	924 円
シンガポール(チャンギ)	581 円
ソウル(仁川)	365 円

(出所) 数字でみる航空 2010

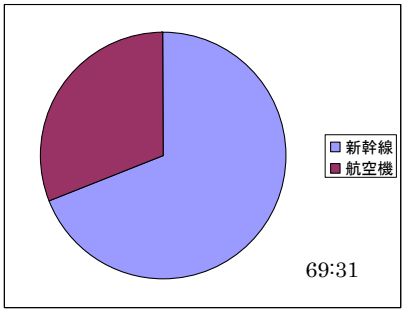
ボーイング B747 型機利用の場合(旅客一人当たり)	
成田	3150 円
関空	2743 円
中部	2178 円
ニューヨーク(ジョン・F・ケネディ)	1682 円
パリ(シャルル・ド・ゴール)	1277 円
ロンドン(ヒースロー)	380 円

香港(チェックラップコック)	1219 円
シンガポール(チャンギ)	741 円
ソウル(仁川)	1177 円

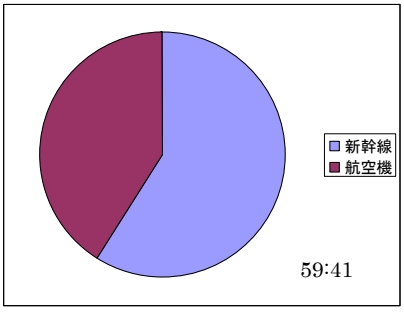
(出所) 数字でみる航空 2005

図表 4－4　国内輸送機関シェア

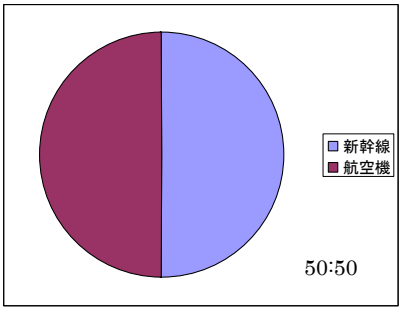
東京～大阪間シェア



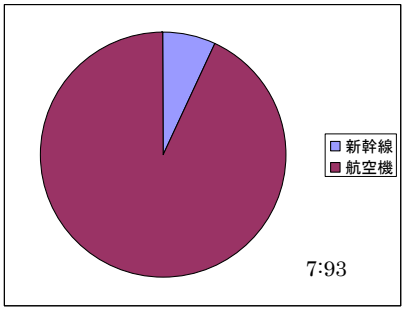
東京～岡山間シェア



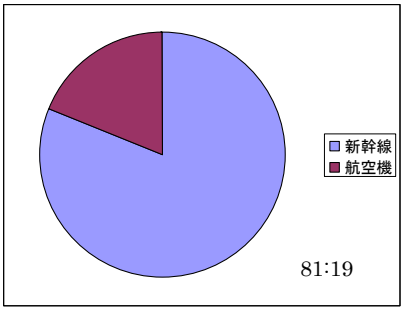
東京～広島間シェア



東京～福岡間シェア



京阪神～福岡間シェア



(出所)データでみる JR 西日本

図表 6－1. 時間費用比較

JR 東京駅～JR 新大阪駅間の移動に関する時間費用

(注. 基本出発時刻を 10：00 とし、移動時間を最短とする。)

(1) 航空機 (新大阪 12：55 着)

線	費用	時間
東京～浜松町(JR 線利用)	150 円	5 分
浜松町～羽田空港第 2 ビル(東京モノレール線利用	470 円	18 分
羽田空港～伊丹空港(全日本空輸利用)	22600 円	65 分
大阪空港～千里中央(大阪モノレール線利用)	320 円	12 分
千里中央～新大阪(北大阪急行電鉄線利用)	320 円	13 分
徒歩・待ち時間等	0 円	59 分
時間費用(1 分当たり)	23860 円÷172 分＝138.72 円	

(2) 新幹線 (新大阪 12：36 分着)

線	費用	時間
東京～新大阪(東海道新幹線利用)	14050 円	156 分
徒歩・待ち時間等	0 円	0 分
時間費用(1 分当たり)	14050 円÷156 分＝90.06 円	

(3)高速バス(新大阪 19：00 着)

線	費用	時間
東京～大阪(高速バス利用)	6360 円	520 分
大阪～新大阪(JR 線利用)	160 円	4 分
徒歩・待ち時間等	0 円	16 分
時間費用(1 分当たり)	6360 円÷540 分＝11.77 円	

【補論】日本就航の LCC

(1) ジェットスター航空

オーストラリアの航空会社で、親会社はオーストラリア航空最大手のカンタス航空である。姉妹会社にシンガポールを拠点とするジェットスター・アジアがある。日本には 2007 年 8 月、関空に就航した。初の日本定期便就航 LCC であり、パイオニア的存在である。一時中部にも就航したが現在は撤退している。2008 年 12 月には成田に念願の就航を果たし、2010 年 7 月にはシンガポール～関空線(台北経由)も開設した。大手航空会社の半額から 6 割引程度の運賃で運行している。超過手荷物の追加料金、機内食、毛布、枕、オーディオ機器などがすべて有料化されており、ノーフリル・サービスを行う。そのため、運賃を廉価にしている。また、一般的な LCC とは違い、中長距離便も運行するため、機材には中型機のエアバス A330 型機を用い、エコノミーとビジネスの 2 クラス体制としている点も特筆できる。

(2) セブパシフィック航空

1996 年に設立されたフィリピンの航空会社であり、JG サミット・ホールディングスの参加にある。当初は国内線を運行し、2001 年よりアジアの近距離国際線に進出した。2008 年 11 月より関西国際空港に就航している。関空～マニラ往復 2 万～6 万の格安な運賃設定がなされる。1998 年に当初運行していたダグラス DC-9 型機で乗員乗客全員死亡の大事故を起こしているが、その後、LCC で一般的なエアバス A320 型機の導入を進め、安全性の不安を払拭した。

(3) チェジュ航空

2006 年に韓国初の LCC として済州国際空港をベースに設立された。筆頭株主は化粧品・日用品メーカーの愛敬グループ。当初は韓国国内線を運行。2009 年 3 月の関西国際空港及び北九州空港～仁川国際空港線を皮切りに、国際線にも進出を開始した。その後、2009 年 11 月に関西国際空港～金浦国際空港、2010 年 3 月には中部国際空港～金浦国際空港に路線を増やしている。関空～仁川往復 1 万 5000 円と破格の運賃設定もある。通常運賃でも 3 万円弱と大手航空会社の 3 割安となっている。機体はボーイング B737-800 型機を用い、オールエコノミーで運行している。チェジュ航空では、オーディオ・サービスなどはないが、韓国人の機内食に追加料金を払う抵抗感から、飲み物と軽食(おにぎりなど)は無料で提供される。また、機内では筆頭株主である愛敬化粧品の商品を景品にしたじゃんけん大会などのイベントが行われる。

(4) エア釜山

2007 年に釜山の主要企業 14 社ならびに韓国第二の航空会社アシアナ航空を株主として設立された LCC。当初は国内線の釜山～ソウル線に就航。釜山から 2010 年 3 月に福岡空

港、4 月に関西国際空港に定期便で、7 月には成田国際空港にチャーター便で就航した。機体はアシアナ航空で運行していたボーイング B737 型機を使用。平均機齢は 15 年と長いが、アシアナ航空が整備等に協力しているため、安全面に問題はない。運賃は大手のほぼ半額かそれ以下で設定されている。福岡線の場合往復 2 万 1000 円、関空線の場合は往復 3 万 2300 円である。しかし、飲み物、機内食、新聞は無料で提供される。LCC にも関わらず大手並みのサービスが受けられる。

(5) 春秋航空

2004 年に中国旅行業最大手の上海春秋国際旅行社の関連企業として設立された。グループ内の団体旅行客向け国内チャーター便を中心に運行してきたが、2010 年 7 月、初の国際線として茨城空港に就航した。現在はグループ内団体旅行向けのチャーター便であり、週 3 便の設定だが、2010 年 8 月下旬に一般向け販売も開始した。その際には上海～茨城往復 4000 円という前代未聞の運賃設定が行われたが、即完売した。同社は団体旅客を取り込んでいるため、搭乗率は非常に高い。機体はエアバス A320 型機をリースで使用。通常 150 席程度の設定で運行される機体だが、座席間隔を狭くすることで 180 席設けている。機内食等のサービスは一切行われない。しかし、LCC にしては珍しく、パイロットに高い給料を払っている。これは今後の発展を見込んだ人員確保を目的としている。

(6) スカイマーク

1996 年に大手旅行代理店、エイチ・アイ・エスの澤田秀雄社長らの出資により設立された国内新規参入航空会社第一号である。1998 年にボーイング B767-300ER 型機により羽田～福岡線に就航した。東証マザーズにも上場しており、国内新規参入航空会社では唯一自治体や既存の航空会社の支援なく単独での経営を行っている。ただし、一時は上場廃止の危機に瀕し、その際にはインターネットサービスプロバイダのゼロ株式会社の西久保眞一会長が増資した。現在同氏はスカイマークの代表取締役社長である。同氏は自社開発の運賃設定や発券等を行うシステム構築に取り組み、コスト削減に貢献した。また、不採算路線からの撤退、新運賃体制の構築(従来の大手 2 割引から 5~6 割引に変更)をし、LCC に近い形態を作り上げた。

しかし、急速な改革に不満を持つ社員も多く、整備士の大量退職やパイロット不足で欠航が相次ぐトラブルにも見舞われた。さらに、パイロットが飛行中に写真撮影をする、飛行高度設定をミスする、西久保社長が機長の安全上の判断に介入し安全運行を阻害する、自衛隊優先の茨城空港へ不満を持ち、撤退を発表し揺さぶりをかけ、ニュースにさせ自らが不利であることを認知させた直後、再就航することを発表するといった不祥事が相次いでいる。しかし、昨今大手航空会社が赤字を出す中、営業黒字を達成している。

西久保社長は運用機体にもメスをいれ、運行開始当初使用していたボーイング B767-300ER 型機は順次効率性の高く、世界の LCC でスタンダードな機体として用いられ

る、ボーイング B737-800 型機に変更された。2009 年には完全移行した。

運賃はインターネット予約を用いることで大幅値引きしている。大手航空会社が数ヶ月前までに予約しないと格安券を入手できないことに比べ、同社は 28 日前まで格安券の予約可能である。また、搭乗日までの残り日数により細かい運賃設定が行われることが特筆できる。格安運賃例としては、羽田～福岡線片道 5800 円(JAL 最安 14000 円)、羽田~那覇線片道 7800 円(JAL 最安 15000 円)、羽田～新千歳線片道 5800 円(JAL 最安 12300 円)などが挙げられる。いずれも、大手最安値の半額程度となっている。

(7) 全日本空輸(ANA)が設立予定の LCC

全日本空輸は 2010 年 9 月 9 日に LCC を設立する趣旨のプレスリリースを発表した。設立される LCC は香港のファーストイースタン投資グループ(以下、FE)との合弁会社で、出資比率は日本国内投資家が 66.7 パーセント(うち全日本空輸が 40 パーセント未満)、FE が 33.3 パーセント未満(全体の 1/3 未満)となる。新設される LCC は ANA とは別ブランドとして展開することが発表されており、全日本空輸はあくまでも出資会社に過ぎない。

新設される LCC は関西国際空港を拠点に国際線および国内線を運航する計画である。徹底した低コストを実現し、 国内線に関しては新幹線および高速バスを意識した価格設定で対抗する。また、冠婚葬祭需要も掘り起こす予定である。国際線では、既存航空会社と大きな価格差をつけることで、新しい需要を掘り起こす計画である。

新ブランドの LCC は今年末に設立し、2011 年度下期の運行開始を目指す。今後は、実現へ向けた準備が一層加速するだろう。

【参考文献】

- (株)ANA 総合研究所　(2008)　「航空産業入門　オープンスカイ政策からマイレージの仕組みまで」　東洋経済新報社
- イカロス出版　(2004)　「日本の旅客機 2004 - 2005」
- イカロス出版　月刊エアライン
- 週刊東洋経済　2010 年 8 月 7 日　「格安航空が襲来　これから続々!アジアの LCC 活用法」
- ニューズウィーク日本版　2006 年 2 月 8 日号　「危ない航空会社ランキング」
- ニューズウィーク日本版　2007 年 2 月 28 日号　「危ない航空会社ランキング」
- 戸崎肇　(2005)　「交通論入門」　昭和堂
- 谷川一巳　(2008)　「空港・航空券の謎と不思議」　東京堂出版
- 森功　(2009)　「血税空港　本日も遠く高く不便な空の便」　幻冬舎
- 高城剛　(2008)　「70 円で飛行機に乗る方法　マイルを使わずとも超格安で旅行はできる」　宝島社
- 藤石金彌　(2007)　「安全・快適エアラインはこれだ」　朝日新聞社
- 上村敏之他　(2010)　「空港の大問題がよくわかる」　光文社
- 航空振興財団、国土交通省航空局　(2010)　「数字でみる航空 2010」
- 航空振興財団、国土交通省航空局　(2005)　「数字でみる航空 2005」
- 瀬越雄二ほか　(2008)　「ローコスト･エアラインに関する産業動向レポート(Ⅰ)～(Ⅲ)」大和総研ビジネス開発部
- 高橋広治　(2006)　「東アジア航空市場とローコストキャリアの将来像」　国土交通省国土交通政策研究所
- 国土交通省航空局　平成 18 年度諸外国における国際拠点空港等の実態把握調査報告書
- 日本航空ホームページ　http://www.jal.co.jp/　(2010 年 9 月 5 日)
- 全日本空輸ホームページ　http://www.ana.co.jp/　(2010 年 9 月 5 日)
- ライアンエアーホームページ　http://www.ryanair.com/en　(2010 年 9 月 19 日)
- サウスウエスト航空ホームページ　http://www.southwest.com/　(2010 年 9 月 19 日)
- エアアジアホームページ　http://www.airasia.com/my/en/home.html　(2010 年 9 月 21 日)
- アメリカン航空ホームページ　http://www.aa.com/homePage.do　(2010 年 9 月 21 日)
- ブリティッシュエアウェイズホームページ　http://www.britishairways.com/　(2010 年 9 月 22 日)
- タイガー航空ホームページ　http://www.tigerairways.com/au/en/　(2010 年 9 月 24 日)
- FlightSafe Consultants Limited ホームページ　http://www.flightsafe.co.uk/　(2010 年 9 月 26 日)