

国際線 LCC の新展開

— 日本・台湾路線から見えてきたものとは —

のむら しょうじ
野村 尚司 東洋大学国際観光学部

12 years have passed since the commencement of international LCC operations to and from Japan. The capacity share of LCC's has reached 26.9% in total international air seats in 2019.

The market demand for international travel has been unstable under the current turbulent circumstances affected by the recent political and economic events with neighboring countries. To overcome this vulnerable situation, alternative travel destinations should be established from the business risk management point of view. The author focuses on the Japan-Taiwan route as the first-choice alternative tourist destination. This paper reviews the current situation of Japan's LCC international routes in terms of seating capacity and examines the development of regional airports.

The author identified possible opportunities of increased air-seat procurement to Taiwan, despite the current high load factor of the Japan-Taiwan air route performance.

キーワード：LCC 地方空港 インバウンド観光客 日本・台湾路線

Keyword : LCC Regional Airports Inbound Tourists Japan-Taiwan Routes

1. 問題の所在と本稿の目的

わが国は島国であり観光立国の推進において航空輸送力の強化が重要であることは論を俟たない。また、国際航空輸送セクターにおいて既存航空に加えLCCの台頭にも注目が集まっているところである。しかし、LCCが国際旅客増加（市場開拓）に貢献できているのであろうか。またそれは、地方空港の国際化に寄与できているのであろうか。筆者はこうした点に疑問を持った。

国際線では2007年にLCCの運航が開始され10余年の月日が経過し、2019年夏期スケジュールにおいて、26.9%の市場シェアを獲得するまで成長を見せている⁽¹⁾。国内線においても2012年に運航が始まり、我が国においてLCCは身近な存在として定着が進んだ。またフルサービス型既存航空（以下、FSA）との競合や棲み分けなどについてその内実を整理する必要もあろう。こうした状況を踏まえ、過去12年の国際線LCCの提供座席数、訪日外国人旅行者（以下、インバウンド）

数ならびに日本人海外旅行者（以下、アウトバウンド）数を概観する必要があると考えた。また筆者は学会全国大会で実施した口頭発表のご参加者より、旅行企業の営業収入確保の観点から政治的影響による客離れリスク⁽²⁾を回避するため目的地的分散、具体的には台湾への旅行商品造成のため日本・台湾路線（以下、日台線）で特にFSAの航空座席確保可能性について知りたい、とのご要望が示された。そこで本稿は、①我が国における国際線LCCの現状を航空各社の提供座席数データの分析を通してその特徴を把握するとともに、②上記に示された課題を手掛かりとした日台線の分析と課題に対する所感を提示することをその目的とする⁽³⁾。

2. 先行研究

2012年の国内線LCC運航開始以降、JTB総合研究所はその利用意向と経年変化について継続的な調査を実施している⁽⁴⁾。その調査では、航空券の低価格化

が進展していること、また若年層が先導するかたちで中年・高齢層までLCCの市場定着が進んできたことが報告されている。国土交通省では、国内線の運賃統計を発表しており、LCCの運賃水準については、FSAと比較して、半額以下の水準で推移していることが示されている⁽⁵⁾。また同省では、LCC事業展開に係る評価書を発表し、LCC促進政策に関する進捗状況ならびに影響にレビューを行い、LCCは国内線と国際線の両方でFSAの旅客を奪うことなく航空旅客数全体の増加に貢献した、との結論を発表している⁽⁶⁾。世界の航空運賃単価に関してIATA（国際航空運送協会）は統計を発表しており、1995年の約1,100米ドル水準であったものがその後下落を続け、20年後の2015年には500米ドルを下回る水準まで下落した、としている⁽⁷⁾。航空企業経営上の費用管理において、機材調達費、空港などの運航支援費、燃油費、政府に関連する公的な費用などは管理が極めて困難である。LCCは残りの管理可能な費

用項目となる、燃費に優れた機材導入、座席の高密度配置、航空券の直接販売推進、航空関連サービスの簡略化あるいは有料化などの徹底により、費用削減に成功した。こうした背景から低コスト運営により低運賃を提供するLCCの存在感はより強固なものとなっている。同時にそれは販売手数料を企図した旅行企業を経由した間接販売流通の縮小をも意味する。日本旅行業協会によると、主要旅行業者の取扱額は、2008年には6兆6200億円だったものが2018年度には5兆2200億円へ減少、その内海外旅行も2兆5300億円から2兆1400億円へと減少を示した⁽⁸⁾。こうした状況下、旅行業者の観点からはその取扱額維持・拡大を企図した活動計画の策定・実施が求められているところである。

3. 日本発国際線週間航空座席数の分析

3-1 過去12年の日本発週間座席数の変化

まず就航以来12年が経過した国際線LCCの就航時以降の提供座席データ⁽⁹⁾について経年変化の特定ならびに比較を行う。その際、大都市空港と地方空港、FSAとLCC、日系企業と外国企業また日本人と外国人の利用者数の差異なども意識しながら論を進める。次に日台線にフォーカスを当て、その差異・変化から見える特徴を抽出する。前提となる計算方法は以下のとおりである。

- ①週間座席数で計算を行う。
- ②定期便のみを対象とし、チャーター便などの不定期便は除外。
- ③実運航便の実態を把握するため便数計算においてコードシェア便は除外した。
- ④コードシェア便については、フリーセール方式は運航企業側座席数で計算、ブロック方式の場合は該当する割当座席実数を計算。
- ⑤対象となる航空便データ数は5,191件。
- ⑥目的地への途中、経由地がある運航便については、最初の経由地までの

区間を対象とし計算した。(例：キャセイ航空451便、成田発台北經由香港行き。この場合は成田・台北区間の提供座席として計算)

- ⑦LCCは26企業とした⁽¹⁰⁾。イースター航空、インドネシア・エアアジア・エックス、エアアジア・エックス、エアアジア・ジャパン、エアソウル、エアプサン、ジェットスター航空、ジェットスター・アジア、ジェットスター・ジャパン、ジェットスター・パシフィック、ジンエアー、春秋航空、春秋航空日本、スクート、セブパシフィック、タイ・エアアジア・エックス、タイ・ライオン・エア、タイガーエア台湾、チェジュ航空、ティーウェイ航空、ノックスクート、バニラエア、ピーチアビエーション、ベトジェットエア、香港エク Spress、マリンドエア。

我が国の国際線全体の週間航空座席数から見ていきたい。FSAならびにLCCの合計で、2007年時点では744,242席から、2019年には1,243,531席へと67.1%の増加を示した。全座席数の内LCCシェアは2007年時点の0.3%から、2012年は4.6%、2015年には12.4%となり、2019年には26.9%のシェアを獲得、実数では334,780席示すに至った。他方FSAは2007年時点で742,142席であり、2019年には908,751席へと166,609席、率にして22.4%の増加に留まっている。大都市空港と地

方空港⁽¹¹⁾に分けて見てみると、大都市空港では54.4%増加した一方、地方空港では295.0%の増加を示した。このことから地方空港シェアは12.4%へと拡大を見た。この間、地方空港のFSAは約4万1千席と倍増を示しているものの、LCCはゼロから約7万5千席の規模となり、地方空港での増加にはLCCの存在が大きく寄与している。(表1参照)

続いて航続距離の短い小型機が運航する短距離路線と航続距離の長い大型機の違いによる距離別座席数シェアに触れておきたい。2019年現在、短距離⁽¹²⁾は85.5%で中長距離⁽¹³⁾は14.5%であった⁽¹⁴⁾。日系LCCと外航LCCの比較では2019年現在、外航LCCは20社であるのに対し日系LCCは5社となっている。日本発着の路線に対し本邦企業と目的地を中心とした外国企業がそれぞれ存在することを勘案すると企業数の差異は当然のことであろう。しかし提供座席数シェアでも外航LCCが86%、日系LCCは14%と外国企業が日系を圧倒している状態である。日系LCC大手のジェットスター・ジャパンならびにピーチアビエーションの2社では2020年1月段階でそれぞれ所有機数が20機台後半と外国他社と比較して輸送力が限定的であり、かつ国内路線充実を優先していることから国際線座席数が伸び悩んでいる。また訪日旅行客が増加を示す中、市場となる出発地を本拠地とする航空企業はその認知度の高さにより旅客獲得に有

表1 日本発国際線週間航空座席数（2007年 vs 2019年）

	2007年		2019年		07年 vs19年 増加分
	座席数	シェア	座席数	シェア	座席数
全国	744,242	100.0%	1,243,531	100.0%	499,289
内 FSA	742,142	99.7%	908,751	73.1%	166,609
内 LCC	2,100	0.3%	334,780	26.9%	332,680
内 大都市空港*	705,080	94.7%	1,088,839	87.6%	383,759
内 FSA	702,980	94.5%	828,525	66.6%	125,545
内 LCC	2,100	0.3%	260,314	20.9%	258,214
内 地方空港*	39,162	5.3%	154,692	12.4%	115,530
内 FSA	39,162	5.3%	80,226	6.5%	41,064
内 LCC	—	0.0%	74,466	6.0%	74,466

出典：トラベルジャーナル国際線航空座席調査（2007年・2019年夏期スケジュール）を基に筆者計算。

注（*）：「大都市空港」は成田・羽田・中部・関西・福岡の合計。「地方空港」は「大都市空港」以外の空港合計。

利な立場を有する。こうした背景により外航LCCのシェアが大きいことには一定の妥当性が見いだせよう。

3-2 日台間の人流の変化

ここで日台間の双方向人流の現状について述べることにする。

日本・台湾間双方向の人流合計は、2000年時点で183万人だったものが、2007年時点で255万人、さらに訪日客が需要をけん引する形で2018年には673万人へと拡大した。その内アウトバウンドについては、2000年時点で92万人、2007年の117万人から2018年には197万人へと約2倍に増加した。アウトバウンド市場における台湾への旅行意向は高く、政治的経済的摩擦⁽¹⁵⁾などが旅行需要に影響を与えやすい近隣他国と比較し需要変動が小さく安定的拡大を示してきた。ちなみに韓国へのアウトバウンド客に関する統計⁽¹⁶⁾によると、前年同月との比較において2012年9月より2016年1月までの3年5か月に渡り一貫して減少を示した。2012年年間訪韓日本人客数が約352万人だったものが2015年には約184万人へと半減を示している。本稿冒頭で示された課題を克服する上で台湾は「代替旅行目的地」としての意義を少なからぬ有していると考えられよう。

他方インバウンドは2000年時点では91万人であったものが、2007年に139万人さらに2018年には476万人へと急拡大を示した。両者の比率は2000年時点で50：50であったものが、2018年時点ではそのシェアは71：29となりインバウンドがアウトバウンドを圧倒している⁽¹⁷⁾。その理由を考えてみたい。まず台湾社会が有する良好な対日イメージに触れる必要がある。日本の在台湾窓口機関、公益財団法人交流協会が実施したアンケート調査⁽¹⁸⁾によると、好きな国のトップは日本で第1位（56%）を獲得し、第2位の中国（6%）、第3位の米国（5%）を大きく引き離している。また台湾が今後親しくすべき国、旅行に行きたい国としても日本が第1位でそれぞれ39%と42%を獲得

した。ここで注目したいのは、若年層また高学歴層が日本に対する好印象や行きたい旅行目的地として高い評価を示している点である。台湾人による訪日旅行の将来像を考えると、現在の若年層は将来に渡り訪日客としての「上顧客」となる可能性がある。また高学歴者はオピニオンリーダーとして社会を牽引する力も具有している。ここ数年大きく拡大した台湾人客は今後もインバウンド客の柱の一つとして主要な役割を演じ続ける可能性を否定できない。

観光庁の訪日外国人消費動向調査⁽¹⁹⁾によると、訪日台湾人旅行者は大都市のみならず地方へ足を延ばすなど全国を広く訪問しており「訪問地（都道府県）の回答者（国籍・地域別）属性」分析によると23県でトップとなっている⁽²⁰⁾。また一人当たりの旅行消費額⁽²¹⁾では12万8千円で全体平均値15万3千円、香港人の15万5千円また中国人の22万5千円には及ばないものの韓国人の7万8千円よりは高い水準であり、一定の地域経済効果が期待できる。

3-3 日台線の分析

日台線の週間提供座席数は2007年時点の全企業合計で69,589席であったものが2019年には156,892席へと倍以上の増加を見せた。日台線LCCは2010年夏期にシンガポールを拠点とするジェットスター・アジアがシンガポール発台北経由日本便の運航を開始以降、9社が50,395席を提供し32.1%のシェアを有するまでに成長した。（表2参照）

搭乗率に関しまらず日台線全体の推定を試みることにする。ここでは日本発台湾

表2 日台線週間提供座席数推移（既存・LCC）

暦年	既存	LCC（シェア%）	総計
2007	69,589	0（0%）	69,589
2012	76,627	2,520（3.2%）	79,147
2017	100,875	40,095（28.4%）	140,970
2018	105,278	47,557（31.1%）	152,835
2019	106,497	50,395（32.1%）	156,892

出典：トラベルジャーナル「国際線航空座席調査データ」

行年間総旅行者数ならびに台湾発訪日年間総旅行者数の合計を算出し、同区間年間総座席数で除すことで搭乗率の推定を試みた⁽²²⁾。その結果、2007年時点では70.3%、2012年では70.0%、2017年には87.9%へ到達し、2018年に若干低下を見せたものの84.4%と高水準にとどまっていることが判明した。

次に主要空港間の搭乗率データを使い計算を行う。台湾政府では国際航空路線の座席数ならびに搭乗者の実数に係る統計を発表している。各航空便区間の搭乗者数を提供座席数で除すると搭乗率が算出される。当該統計について日台路線全体のデータは公表されていないものの、日本側・台湾側主要空港を結ぶ区間データにより平均搭乗率の計算を行った⁽²³⁾。その結果、2018年平均で85.8%の搭乗率であることが判明した。計算ベースが異なる前者の推定値と後者の実数値で若干の差異があるものの、概ね80%台半ばの値を示しておりその数値には一定の信憑性が存在し、また座席供給量と旅客需要のバランスがとれていると考えてよい。

本結果について航空企業の視点による評価を得るため、筆者は日本において国際線を運営する航空企業のマーケティング担当者に聞き取り調査を行った⁽²⁴⁾。同氏からは、季節波動の特性を考えると80%台半ばの搭乗率は満足のいく数値であり、閑散期も一定の利用者が確保されている状態であろう、とのコメントが示された。

【本邦（日系）企業】

本邦企業の提供座席数は2007年に23,414席だったものが、2010年のJAL破綻後の輸送力減少に伴い2012年時点で1万5千人台半ばまで低下を示したものの、2019年には38,100席へと増加を見せた。FSAが減少を示す一方、LCCはJAL系のジェットスター・ジャパン、ANA系のピーチアビエーションならびにバンラエアなどが運航を開始し、2019年現在で21,420席と日系全体の半数を超える水準となっている。また就航都市は日本側9

空港（新千歳、仙台、東京（羽田、成田）、中部、関西、福岡、北九州、那覇）、台湾側3空港（台北（松山、桃園）、高雄）となっている。（表3参照）

【台湾系企業】

他方、台湾系企業提供座席数は2007年時点の31,508席から2019年には101,486席への3倍以上の増加を見せた。就航都市は日本側24空港（新千歳、旭川、函館、花巻、仙台、新潟、茨城、東京（羽田、成田）、静岡、小松、富山、中部、関西、高松、岡山、広島、福岡、佐賀、熊本、宮崎、鹿児島、那覇、石垣）、台湾側5空港（台北（松山、桃園）、高雄、台南、台中）となっており細かな路線網を構築し

ている。（表3ならびに図1参照）

台湾のLCCはチャイナエアライングループのタイガーエア台湾一社のみとなっており台湾企業提供座席中のシェアは18.4%に留まっている⁽²⁵⁾。同グループの週間提供座席数は2007年時点で19,916席であったもののその後、FSA事業・LCC事業の両方を大幅に増加させ2019年にはFSAで48,908席、LCCで18,720席、合計67,628席と日台線座席数全体の43%を供給する最大の企業となった。日本の乗入空港としてはボリュームゾーンとなる成田、羽田、中部、関西、福岡、那覇の各空港にFSA・LCC共乗り入れているが、その他空港ではカニバリゼーション回避を目的とした棲み分けが実施されてい

る。また台湾側の空港としては、新たに台北市中心部に位置する松山空港と台湾南部の台南空港への乗り入れを果たしている。

ちなみにライバルのエバー航空はグループ内にLCC部門を有していない。

【第3国航空企業】

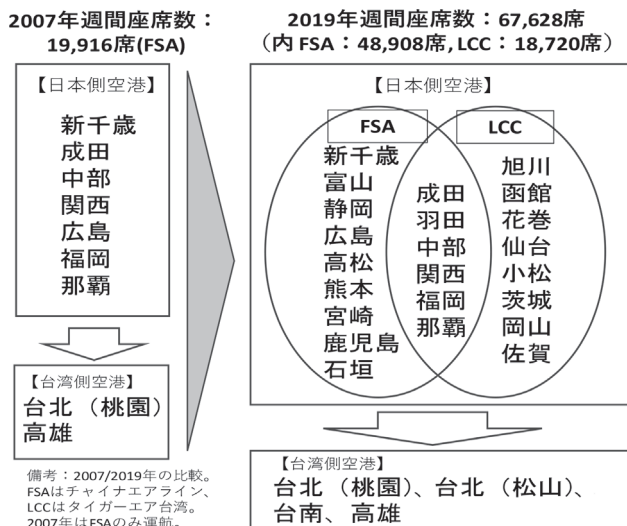
同路線を運航する第3国航空企業を見てみたい。2007年時点では、米国から日本への路線を延伸させる方式のFSAの米国・ユナイテッド航空ならびにノースウエスト航空が、また日本と香港を結ぶキャセイパシフィック航空が台北に寄港することでFSA合計で約1万5千席を提供していた。その後、米国系FSA⁽²⁶⁾が撤退、またキャセイ航空の経便削減も進み2019年にFSAは約7,000席まで減少したが、他方シンガポールやマレーシアを拠点とするLCCが台湾での寄港を開始することで座席数が1万席超まで増加し、2019年現在FSA/LCC合計で1万7千席を超える座席数となった。これは東南アジアのLCC拠点国から台湾を経由して日本に運航させ、拠点国と日本間の旅客のみならず拠点国・台湾区間ならびに台湾・日本の旅客摘み取りを行っているためである。

表3 日台線国籍別週間航空座席数の変化（2007年 vs 2019年）

	2007年		2019年		07年 vs19年 増加・減少分 座席数
	座席数	シェア (対合計値)	座席数	シェア (対合計値)	
合計	69,589	100.0%	156,892	100.0%	87,303
内 FSA	69,589	100.0%	106,497	67.9%	36,908
内 LCC	—	0.0%	50,395	32.1%	50,395
内 本邦企業	23,414	33.6%	38,100	24.3%	14,686
内 FSA	23,414	33.6%	16,680	10.6%	-6,734
内 LCC	—	0.0%	21,420	13.7%	21,420
内 台湾企業	31,508	45.3%	101,486	64.7%	69,978
内 FSA	31,508	45.3%	82,766	52.8%	51,258
内 LCC	—	0.0%	18,720	11.9%	18,720
内 第3国企業	14,667	21.1%	17,306	11.0%	2,639
内 FSA	14,667	21.1%	7,051	4.5%	-7,616
内 LCC	—	0.0%	10,255	6.5%	10,255

出典：トラベルジャーナル国際線航空座席調査（2007年・2019年夏期スケジュール）を基に筆者計算。

図1 チャイナエアライングループの提供座席数と乗入空港の比較



4. 考察

これまで記述した内容を踏まえ、まず我が国における国際線LCC全体と日台線の現状に係る要点をまとめ、次に冒頭で紹介した課題に対する所感を述べることにする。

4-1 地方空港発の座席数増加

まず指摘したい点は、大都市空港のみならず地方空港発の座席数が大きな増加を示した点である。

各都道府県を中心とした国際線誘致は各地方の経済活性化にとって重要な位置づけとなっている。各地方自治体のエアポートセールスに加え、訪日旅行の成熟が進む過程で訪問地の多様化が進み、結果的に地方空港発着国際線が増加した。

航空各社では市場規模の大きな大都市空港発着を志向することも多いものの、発着枠などの制約により地方路線開設に至った可能性も考えられよう。今後は市場の多様化への対応、ならびにハード・ソフト両面の空港インフラ充実などの推進によるさらなるキャパシティー増加が期待されるところである。

2013年以降、特に訪日客送出国航空企業の増加が顕著に見られた。3章で示した通り、外航LCCのシェアが86%、日系LCCは14%に留まっている。これは、いくつかの理由が存在する。まず第1に旺盛なインバウンド需要の存在である。現在、インバウンド客で全体の三分の二、アウトバウンド客で残り三分の一となっており、発地国を拠点とする航空企業はその市場プレゼンスが高く販売上有利であることが多い。旅客の多数は訪日客であることから外国企業が販売競争上の優位に立っている可能性がある。第2に国の地方空港活性化政策が挙げられる。明日の日本を支える観光ビジョン構想会議では、地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進について政策を述べている。その内容とは首都圏空港の機能強化のみならず、ゴールデンルートに集中する観光需要を地方に分散させる観点から地方空港の活性化を図る必要があるとし、具体的には地方空港の着陸料軽減や新規誘致に係るJNTO（日本政府観光局）の協働プロモーション支援、LCC・チャーター便の受け入れ促進⁽²⁷⁾などを掲げている。

そこで筆者は、地方空港毎の国際線LCCの座席数ブレイクダウンを試みた（図2参照）。地方空港の国際線拡大に寄与しているLCCであるが、全23空港中、新千歳空港と那覇空港が全体の57%を占めており、残りは他の21空港に分散している。つまりこれらを一括して地方空港とまとめることは少々困難であり、日本側地方空港のうち「新千歳と那覇」⁽²⁸⁾と「他の地方空港」とを分けて考える必要もあろう。

LCCはその特色として「多頻度運航」

図2 空港別国際線LCC 週間座席数（出発地方空港・到着海外空港）

出発側：地方空港
新千歳 (22,509), 那覇 (20,103), 北九州 (4,566), 佐賀 (3,159), 高松 (2,985), 大分 (2,457), 鹿児島 (2,223), 仙台 (2,160), 茨城 (2,007), 熊本 (1,902), 静岡 (1,341), 石垣 (1,260), 岡山 (1,260), 米子 (1,170), 広島 (1,125), 函館 (900), 富山 (585), 宮崎 (567), 松山 (567), 長崎 (540), 旭川 (360), 花巻 (360), 小松 (360)

到着側：海外空港
ソウル(仁川) (31,275), 台北(桃園) (14,222), 釜山 (6,846), 大邱 (5,742), 香港 (3,960), 上海(浦東) (3,960), 高雄 (2,520), バンコク(ドンムアン) (1,508), クアラルンプール (1,508), バンコク(スワンナプーム) (1,260), シンガポール (720), 務安 (567), 清州 (378)

備考：2019年夏期スケジュールにおける地方都市発着週間座席数(74,466席)を出発地方空港ならびに到着外国空港ごとに計算した。(カッコ内数値は座席数)

が挙げられているが、本分析の下位にある空港は少ないところで週2便のみの運航、週間座席数にして360席に過ぎず、従来のLCC特性の枠に限定されない在り方が示されている。こうした運用の背景には台湾の旅行企業がチャーター（座席の買取による便設定）を行っている、との指摘もある。

具体的には台湾の五福旅行社では2017年度佐賀空港発着LCC、タイガーエア台湾で累計8,000名以上の輸送を行ったとし、また富康旅行社でもタイガーエア台湾の1機分全体の座席を買い取り山口宇部空港の便を設定したと説明している⁽²⁹⁾。つまりLCCと見做されているタイガーエア台湾は、インターネットを中心とした旅客への直接販売のみならず実は旅行会社に対するチャーター（買い取り）契約も可能な柔軟性を有している航空企業であることにも留意したい。これには上記で述べた日本政府観光局の支援やLCC・チャーター便受入促進策が背景に存在することにも留意が必要である。

到着海外空港については、ソウル（仁川）と台北（桃園）で61%と圧倒的なシェアを占め、残り39%を他の11空港で分け合っている。

4-2 航空機ローテーション上の外国航空企業の優位性

航空機運航上の利点が外国企業に存在

する可能性に触れる必要もあろう。外国企業は日本側空港ではほぼ単純な折り返し便としての運用を実施している。海外の自社拠点空港から到着した機材が短時間停泊の後に折り返し便として海外空港へ戻るいわゆる「クイックリターン」を実現させている。他方、日系企業は地方空港発着の海外便を設定する上で他の制約が存在する。航空機の運用において整備の必要性や乗務員労働時間制限などの必要性から自社拠点空港に機材を戻す必要がある。成田や関空を拠点とする日系航空の機材が日本の地方空港発着便を設定する場合、次のシナリオが考えられる。①として、自社拠点空港から地方空港へ国内便として運航し、その後所定の手続きを経て国際便として海外空港への運航を行う。②としては、自社拠点空港から一旦海外空港への国際便を運航し、海外空港から地方空港へ運航後、そのまま国際線の折り返し便として海外空港へ戻り、さらに日本の自社拠点空港へ戻るといった最小で4区間の運航パターンが必要な機材ローテーションである。いずれのシナリオにおいても、海外企業の単純なクイックリターン運航と比較して複雑かつ追加的費用の発生可能性が高い。

こうした背景から地方空港の国際便運航については海外企業に有利に働きやすい。前述の通り、日台線における日本側空港数では日系企業が9空港であるのに

対し、台湾系企業は24空港と約3倍の規模となった。尤も地方空港の中でも規模の大きな新千歳や那覇では日系LCCによる運航便数が多く、国内線・国際線間の機材転用が比較的容易に実施できる。今後こうした便数増加などの規模拡大によって日系LCCの国際線座席数増加に拍車がかかるとの可能性がある。

4-3 米系ならびにアジア系既存企業の減少と、アジア系LCCの増加

第3章でも触れた通り、日台線の第3国FSAで座席数減少が見られた。北米系企業の減少は日本を経由することなく航空便が上空通過するいわゆる「ジャンパッシング」に起因する⁽³⁰⁾。これまで北米とアジアをつなぐ路線の多くの便は、北米・日本間に加え日本・アジア路線を運航していた。その理由として、航空機の航続性能の制約による技術着陸の必要性、また経由地・乗継地⁽³¹⁾として機能強化や、日本市場での収益増加などを企図したものであった。

2番目には香港を拠点とするキャセイ航空がおこなってきた日本・台湾区間の減便がある。2007年夏期で週間28便10,075席だったものが日本・香港の直行便が進んだ結果、2019年夏期では同21便、6,454席へと減少を示している。

他方、東南アジア系LCCの台湾寄港により日台路線提供座席数が増加した。訪日台湾人需要の高まりを受け、ノンストップ便に加え台湾経由便を増強させたことで日台線の提供座席数増加につながった⁽³²⁾。

4-4 搭乗率は高水準で推移しており、アウトバウンド需要に対してはオフ期の空席活用が必要

冒頭で紹介した学会参加者からの問いに関する筆者の見解を以下の通り示す。

①米国系・香港系・シンガポール系FSAの増加は期待薄であろう。その理由として、航空機の航続性能向上により技術着陸の必要性が低下し、米系航空では北米・アジア間の直行便化が亢進し

たこと。また香港系・シンガポール系航空では、経由地である台湾寄港によるコスト増大の回避が挙げられる。

②日台線では台湾系企業が約3分の2の規模を占めチャイナエアラインやエバー航空などのFSAだけで全体の半分のシェアを有している。座席確保についてはこれら企業からの調達に期待がかかる。さらに2020年には新規のFSAであるStarlux（星宇）航空が日本路線運航を計画しており、仮に運航が開始されると旅行企業による座席確保に道が開ける可能性がある。

③現状の日台線搭乗率は高水準であるものの、旅客の約7割は台湾側の旅客が占めており、台湾の閑散（オフ）期の空席確保が有効となろう⁽³³⁾。それは更なる搭乗率改善に寄与する可能性から当該航空企業にとっても朗報となる。

④LCCのシェアが上昇を続ける中、その利用も視野に入れざるを得ない状況になってきているのではないだろうか。日系LCCは日系航空企業全体のうち既に56.2%の座席シェアを獲得している。台湾へのアウトバウンド市場を鑑みた場合、将来にわたる安定的航空座席確保の観点から強い市場プレゼンスを有する日系LCC活用も視野に入れるべきであろう。またこれまで、2007年に乗り入れを開始した豪州LCCジェットスター航空などでは旅行企業の既存システムを尊重したGDS経由の予約ならびにIATA/BSPを介させた決済手法を構築しLCC・旅行企業間での取引円滑化に成功した。また現在、航空流通の新規格であるNDCの推進ならびにOneOrderの開発が進展しており、今後旅行会社がLCCと直接予約・決済を行う上で比較的容易に取引を推進することができるのではないだろうか。

おわりに

本研究を進める中、筆者は特に地方空港からの国際線設定の可能性について興味を持った。東北地方の元自治体幹部か

らは、地元空港への国際線誘致と搭乗率維持・向上へ向けた諸活動の労苦をにじませつつ、「鉄道や高速バスの路線網や便数が充実していること、さらには運賃面でも安価な水準を維持していることから、国際線で大都市空港に到着後、あとは地上交通機関の利用によることも多く、地元空港への国際線誘致は粘り強い取り組みが不可避となっている」とのコメントがあった⁽³⁴⁾。

また別の識者から、「訪日旅客の旅程の多様性が進んでいることもあり、成田・羽田などの大都市空港発着便の利用のみならず地方空港発着便の利用が広がり、また地元自治体の国際線誘致活動では、『必ずしも往復便で地元空港の利用を考えず、自空港着・他空港発、もしくは他空港着・自空港発』といった柔軟な考え方も進んできた」、との指摘もある⁽³⁵⁾。つまり、訪日外国人旅行者市場の旅行形態においてその多様化が進展してきたと見ることもできよう。国が示す「目指すべき将来像」として、各空港個別のエアポートセールス（空港誘致）によるネットワークの非効率を脱却し、「InとOutで異なる空港を積極的に活用し、多様な観光ルートを開拓する」との理想像と平仄があっている。しかし近隣の地方自治体では地元空港の国際線誘致について避けがたい競合関係も存在し路線棲み分けなどの調整が困難、との見方もあり、大局的な観点に立った戦略の構築・推進が求められる、との考えを示す識者もおられた⁽³⁶⁾。前出の元地方自治体幹部からは、「日本側での地上サービス部分を担う地上交通・宿泊企業等も台湾側旅行企業に対し積極的な営業活動を展開している」と説明⁽³⁷⁾があり、こうした受入側企業が運営する「地方空港発着便を踏まえたモデル旅行コンテンツ」で地方空港国際線の維持・拡大ならびに旅行多様化への対応が期待できる。さらに定期便に繋がる前段階としてプログラムチャーター便による実績作りにも無視できない役割を演じている可能性が存在することも付記しておきたい。

LCCをめぐる新たな動きとしては、航空機メーカー各社で航続距離を増加させた小型機の開発・生産の推進がある⁽³⁸⁾。こうした機材の運用が増加するにつれ、これまで運航が不可能であった目的地へのLCC直行路線が増加する可能性にも留意しておきたい⁽³⁹⁾。

脚注

- ⁽¹⁾ トラベルジャーナル「日本発国際線航空座席調査」(2019年)
- ⁽²⁾ 日本旅行業協会が発表する「旅行市場動向調査 ～海外～」(出典:日本旅行業協会(2019a))によると、2019年9月現在の訪韓旅行市場指数(旅行DI)は、現況(7～9月)でマイナス70、3か月後(10～12月)でマイナス67、6か月後(1～3月)マイナス64と8つの旅行エリア中で最低値を示している。
- ⁽³⁾ 本稿は、LCCの参入が市場開拓につながったかどうかといった因果関係を示す内容ではない、などの研究の限界が存在することについてご理解を賜りたい。
- ⁽⁴⁾ JTB総合研究所「LCC利用者の意識と行動調査」
- ⁽⁵⁾ 国土交通省「航空輸送サービスに係る情報公開」
- ⁽⁶⁾ 国土交通省(2017)
- ⁽⁷⁾ 国際航空運送協会(2015)
- ⁽⁸⁾ 日本旅行業協会(2019b)
- ⁽⁹⁾ 前出、トラベルジャーナル「日本発国際線航空座席調査」(2007年・12年・17～19年各夏期スケジュール)
- ⁽¹⁰⁾ 2019年現在、撤退した企業も含む。マリンドエアについてはFSAと認識されている場合もあるが、大手LCCライオンエアのグループ企業であり本稿ではLCCと位置付けた。
- ⁽¹¹⁾ 大都市空港:東京(成田・羽田)、中部、関西、福岡とし、地方空港:左記以外の空港、として計算した。
- ⁽¹²⁾ 韓国、台湾、中国、香港、フィリピン、ベトナムなどへの運航。

- ⁽¹³⁾ タイ、マレーシア、シンガポール、オーストラリア、ハワイなどへの運航。
- ⁽¹⁴⁾ 短距離路線運航に使用される小型機はエアバスA320シリーズ(派生型のA319とA321を含む)ならびにボーイングB737シリーズとする。エアアジアXでは関空・台北・クアラルンプール線で、セブパシフィックでは日本・マニラ線で大型機材A330を投入している。本機材は長距離機材であるものの短距離区間運用であることから便宜上ここでは短距離機材として位置づけた。ちなみにタイ・ライオンエアでB737MAX9による運航もデータに存在したが、執筆段階で運航停止状態である。本稿では便宜上、短距離機材としてそのまま算入することとする。中長距離路線運航が可能な大型機材は、ボーイングB777ならびにB787、エアバスA330(上記区間以外)として計算を行った。
- ⁽¹⁵⁾ 参議院(2012)など。
- ⁽¹⁶⁾ JTB総合研究所「日本人出国者数統計」
- ⁽¹⁷⁾ JTB総合研究所「訪日外国人数統計」「日本人出国者数統計」
- ⁽¹⁸⁾ 交流協会(2016)
- ⁽¹⁹⁾ 観光庁が2018年に実施した「訪日外国人消費動向調査」。その目的は、訪日外国人旅行者の消費動向を明らかにし、外国人観光客誘致に関する施策の企画立案、評価等のための基礎資料を得ること、と表明されている。対象は日本を出国する訪日外国人旅行者(除トランジット客、乗員、1年以上の滞在者)。サンプル数は139,856。
- ⁽²⁰⁾ 23県の内訳:青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、栃木県、群馬県、埼玉県、新潟県、長野県、富山県、石川県、福井県、岐阜県、三重県、滋賀県、岡山県、香川県、愛媛県、高知県、熊本県、沖縄県。
- ⁽²¹⁾ 観光庁(2018)
- ⁽²²⁾ 現在、日本・台湾間には定期船舶航路が存在せず、ここではすべて空路利用として計算した。尚、旅客数には第3国へ通過する乗継客は含まれていない。

い。

- ⁽²³⁾ 中華民国(台湾)交通部「臺灣地區國際及兩岸航線班機載客率」統計(2018年データ)を基に筆者計算。対象空港は、日本側:東京(羽田・成田)、中部、関空、福岡の各空港と、台湾側:台北(松山・桃園)、高雄の各空港を結ぶ区間の座席数と搭乗者数で計算を行った。第3国への通過客を含む。
- ⁽²⁴⁾ 在日外国航空企業A社 マーケティング部門責任者様
- ⁽²⁵⁾ 日韓線を運営する韓国航空企業グループでは異なった戦略を採用している。2007年と18年の比較で、FSA部門で座席数削減と路線撤退を進める一方、LCC部門の提供座席数を増加また路線参入・路線移管するといったオフセット戦略が見られ、韓国航空企業全体のLCCシェアは60.2%に到達している(出典:野村尚司(2018))。
- ⁽²⁶⁾ ちなみに2007年夏期における米系航空の日本以遠アジア便は週間105便、31,199席であったものの、2019年夏期では週間14便、3,164席へと大幅な減少を示した。
- ⁽²⁷⁾ 内閣府(2017)、35ページ。その個別具体的な内容として、「グランドハンドリング要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保等」を挙げている。
- ⁽²⁸⁾ ちなみに新千歳空港は今後の旅客需要増加に対応するため、国際線ターミナルの拡張工事が2020年春に完了予定であり、また西隣に位置する航空自衛隊千歳基地管理の東側滑走路民間利用の可能性についても調査を開始した。那覇空港については、新滑走路が2020年春に完成予定で滑走路容量の拡大が見込まれる。さらに沖縄県ではその後の需要拡大を見据え、「空港ビルから二次交通への結節や周辺道路等を含めた那覇空港の利用環境を改善させる施策について、(中略)平成33年度以降の空港機能の在り方について検討し、総合的な空港機能の強化を図る」と表明して

いる。(出典:沖縄県文化観光スポーツ部(2018))

⁽²⁹⁾鈴木尊喜(2019)、133ページ。

⁽³⁰⁾「ジャパンバッシング(日本叩き)」をもじった造語であるが、これは元来、経済的發展を背景とした北東アジア・東南アジア地区と北米間の結びつき強化により日本との関係が弱まり、「日本を『頭越し』されて」いることを意味している。

⁽³¹⁾いわゆる「ハブ空港」。

⁽³²⁾尤も、東南アジア発台湾經由日本への2区間を通して利用する乗客分は、その輸送力に含まれていることにも留意が必要である。

⁽³³⁾聞き取り調査を行った前出の航空企業関係者によると、近年の大幅な提供座席数増加に見合う形で旅客も増加を示している。他方オフ期については少なからぬ余剰座席が存在する可能性も高い。日本市場と台湾市場ではそれぞれ季節波動(シーズンリティ)が異なる。日台路線の乗客のうち7割が台湾市場により供給されている状況下、台湾のオフ期に発生する空席を利活用することで、日本市場向けアウトバウンド客用の追加的座席調達が可能となろう、とのコメントを得た。(出典:在日外国航空企業A社 マーケティング部門責任者様)

⁽³⁴⁾また、①東北地方の各県では東京や仙台など主要空港を有する大都市と地元を繋ぐJR東日本のアクセスは大変充実しており訪日外国人にとっても大変利便性が高い。②日本からの海外旅行いわゆるアウトバウンドは市場規模が限定的であり、搭乗率増加に向けた効果が期待しにくく、地元空港への国際線誘致ではインバウンド需要の維持・拡大が決定的に大切、との考えも示された。(出典:元秋田県観光文化スポーツ部長 前田和久氏)

⁽³⁵⁾青森大学小林英俊教授

⁽³⁶⁾桜美林大学戸崎肇教授

⁽³⁷⁾前出、前田和久氏

⁽³⁸⁾具体的にはエアバス社:A320neo、

A321LR/XLR、ボーイング社:B737MAXシリーズなど。

⁽³⁹⁾ジェットスター・ジャパン(2018)(2019)ならびにPeach Aviation(2019)

参考資料

- ・ANA広報室(2013)、持株会社制移行後のグループ経営体制について、ANA NEWS、2013年2月28日
- ・JTB総合研究所「訪日外国人数統計」「日本人出国者数統計」
- ・JTB総合研究所「LCC利用者の意識と行動調査」(各号)
- ・JTB総合研究所(2019)『JTB REPORT 2019 日本人海外旅行のすべて』
- ・Peach Aviation(2018)、ピーチアビエーション、アジア初!エアバスA321LRを導入(プレスリリース)、2018年7月18日
- ・大島慎子(2015)「航空自由化とLCCの展開 日本型LCCの課題と考察」『筑波学院大学紀要第10集』、31~45ページ
- ・大田嘉仁(2018)『JALの奇跡 稲森和夫の善き思いがもたらしたもの』致知出版社
- ・沖縄県文化観光スポーツ部(2018)「沖縄観光推進ロードマップ【改訂版】」、2018年3月
- ・観光庁(2018)「訪日外国人消費動向調査2018年 年次報告書」ならびにデータ
- ・交流協会(2016)「2015年度 対日世論調査」2016年3月
- ・国際航空運送協会(2015)「IATA Annual Review 2015」
- ・国土交通省「航空輸送サービスに係る情報公開」(2011年度以降の各号)
- ・国土交通省(2015)「格安航空会社(LCC)の国内線参入・路線展開に関する基礎的分析」『国土技術政策総合研究所資料(No.838)』
- ・国土交通省(2017)「LCCの事業展開の促進」『平成28年度 政策レビュー結果(評価書)』(平成29年3月)
- ・参議院(2012)、李明博韓国大統領の竹

島上陸と天皇陛下に関する発言に抗議する決議、平成24年8月29日、参議院本会議

- ・ジェットスター・ジャパン(2018)、次なる成長フェーズにむけてエアバスA321LRの導入を決定(ニュースリリース)、2018年11月27日
- ・ジェットスター・ジャパン(2019)、次世代長距離型機エアバスA321neo(LR)の仕様概要を発表(ニュースリリース)、2019年11月1日
- ・鈴木尊喜(2019)『台湾訪日旅行者と旅行産業』、成山堂書店
- ・中華民国(台湾)交通部「臺灣地區國際及兩岸航線班機載客率」統計(2018年データ)
- ・トラベルジャーナル「日本発国際線航空座席調査」(2007年・12年・17~19年各夏期スケジュールデータ)
- ・内閣府(2017)「『明日の日本を支える観光ビジョン』施策集、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議、2017年3月30日
- ・日本旅行業協会(2019a)「旅行市場動向調査 ~海外」(2019年9月期)
- ・日本旅行業協会(2019b)「数字が語る旅行業 2019」
- ・野村尚司(2018)「日本における国際線LCCの拡大 — 就航10年間を振り返って —」『日本国際観光学会 第22回全国大会梗概集』、2018年10月27日

識者コメント

- ・青森大学観光文化研究センター長 小林英俊教授(2018年10月27日)
- ・元秋田県観光文化スポーツ部長 前田和久氏(2019年11月9日)
- ・桜美林大学ビジネスマネジメント学群 戸崎肇教授(2019年10月19日)
- ・在日外国航空企業A社 マーケティング部門責任者様(2019年11月4日)

【本論文は所定の査読制度による審査を経たものである。】