アジアにおける格安航空会社(LCC)の路線展開・参入に関する分析

空港研究部　空港計画研究室　主任研究官 井上　岳　研究員 山田　幸宏　室長 小野　正博

（キーワード）　格安航空会社(LCC)、空港計画

1．はじめに

アジアにおけるLCCの市場規模の拡大は近年顕著であるが、その供給規模、路線展開・参入に関して整理した事例は存在しない。そこで、OAG時刻表その他統計資料に基づき、アジア発着の国際定期路線の特性・指標を網羅したデータベースを構築するとともに、東南アジアを拠点とするLCCの路線展開・参入傾向に関する基礎的な分析を行った。

2．分析手法

アジアを発着するFSC（フルサービスキャリア）及びLCCについて、15の航空会社を選定し、2004年～2012年まで毎年4月の9つの時間断面それぞれについて、OAG 時刻表その他統計資料により、路線展開・参入等の実績をデータベース化し、路線展開・参入傾向に関する基礎的な分析を行った。

3．主要な結果

(1) 平均路線距離

LCC各社の平均路線距離は、一部を除き概ね1,000kmから2,000kmの間で推移している。平均路線距離が2,000kmから6,000km程度であるFSCとは傾向を異にしている。

(2) 平均週便数

各年のLCC各社の平均週便数の変動が激しい。また、LCC各社の平均週便数は、一部の例外はあるが、週15～25便程度の水準で推移している。高々週14便となるFSCと傾向を異にしている。

(3) エアアジアの路線展開・参入の傾向

エアアジア・グループの路線を出発・到着国別に整理すると、マレーシア、インドネシア、タイ及びシンガポールの四カ国間を相互に結ぶ路線の割合が55%程度と大きい。更に、これら四カ国間を相互に結ぶ路線においても、他の航空会社が多数の便を運航する高需要路線への配便数が多い。

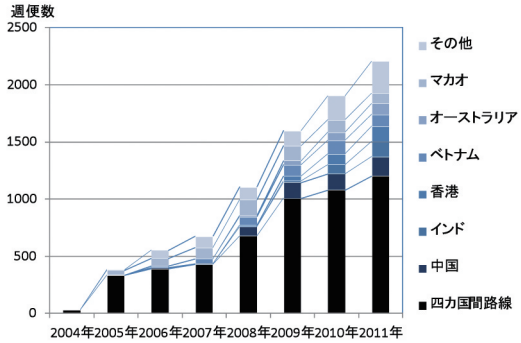

図　エアアジアの就航国別週便数の推移

(4) ジェットスター･アジアの路線展開･参入の傾向

シンガポールをハブ空港とし、①他の航空会社が多数の便を運航する高需要路線である、②到着空港が東南アジア諸国である、③カンタス航空（親会社）及びバリューエア（連結会社）が未就航である、の三条件すべてを満たす路線への就航が太宗である。特に、シンガポール～クアラルンプール、香港、バンコク、ホーチミン、マニラ及び台北路線便数が全体に占める割合は、2012年において60%程度である。

(5) タイガー航空の路線展開・参入の傾向

就航開始した路線のうち、約3分の1にあたる11路線は既に撤退している。参入から撤退に至るまでの期間は総て3 年以内である。路線参入後、採算性が芳しくない路線からは速やかに撤退する戦略を採用しているものと考えられる。シンガポールを同じく拠点とするジェットスター・アジアとの路線の重複は少なく、ネットワーク戦略上、カニバリゼーション（共食い）を避けているものと考えられる。

4．おわりに

構築したデータベースをもとに、特に航空自由化の進展や空港機能の拡張がLCC等の路線展開に及ぼす影響を中心に、分析を進めていく予定である。

【参考】

国総研資料　No. 757
http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0757.htm