



## ユーラシア研究所レポート No.28

2014年1月7日

# EU の航空自由化で飛躍する格安航空会社（LCC）

河越 真帆

### 概要

大手航空会社系列の格安航空会社（LCC：Low Cost Carrier）は2012年に日本の航空市場に登場し、この年の「新語・流行語大賞」のトップ10に「LCC」が入るほど社会に影響を与えた。本稿では、LCCの発展の経緯を欧州における航空自由化の進展との関連で紹介する。

### はじめに

大手航空会社系列のLCCは2012年に日本の航空市場に登場し、この年の「新語・流行語大賞」のトップ10に「LCC」が入るほど社会に影響を与えた。LCCは航空運賃の安さだけを売り物にしているわけではなく、LCCと大手航空会社とはサービス内容、発展の経緯などが異なっている。以下、LCCの発展の経緯を欧州における航空自由化の進展との関連で紹介する。

## 1. LCC の特徴

LCC のシェアは世界で拡大しつつあり、航空会社の総座席数に占める LCC のシェアは、2011 年の時点で 24.3%<sup>1</sup>に増加している。航空会社別に見ると、LCC は今や国際線の世界ランキングトップ 10 に 3 社（Ryanair、easyJet、airberlin）が入るほどに成長した（表 1 参照。黄色い色分けの会社が LCC）。この 3 社はいずれも欧州に拠点がある LCC である。

国際便で世界最多の旅客を運ぶ LCC であるライアンエアー（Ryanair）は、英国で生まれアイルランドに本拠地を置く欧州の代表的な LCC である。1985 年 7 月にわずか 15 席しかない航空機の運航からスタートし、創業当時は英国国内のローカルな航空会社にすぎなかったが、翌年には年間 8 万 2000 人の旅客を運ぶほどに急成長した。現在は、国際便での旅客数で世界第 1 位、国際線・国内線を合わせた総合便数

では同第 6 位の実績がある（表 1 参照）。

表 1 旅客輸送数で見た航空会社ランキング（2012 年）

| 国際線 |                  |                | 総合(国際線・国内線) |                         |                |
|-----|------------------|----------------|-------------|-------------------------|----------------|
| 順位  | 航空会社             | 旅客輸送数(1,000 人) | 順位          | 航空会社                    | 旅客輸送数(1,000 人) |
| 1   | Ryanair          | 79,649         | 1           | Delta Air Lines         | 116,726        |
| 2   | Lufthansa        | 50,877         | 2           | Southwest Airlines      | 112,234        |
| 3   | easyJet          | 44,601         | 3           | United Airlines         | 92,619         |
| 4   | Emirates         | 37,733         | 4           | American Airlines       | 86,335         |
| 5   | Air France       | 33,693         | 5           | China Southern Airlines | 86,277         |
| 6   | British Airways  | 31,273         | 6           | Ryanair                 | 79,649         |
| 7   | KLM              | 25,775         | 7           | China Eastern Airlines  | 79,611         |
| 8   | United Airlines  | 24,843         | 8           | Lufthansa               | 64,393         |
| 9   | airberlin        | 23,179         | 9           | US Airways              | 54,238         |
| 10  | Turkish Airlines | 22,381         | 10          | Air France              | 50,636         |

出典：国際航空運送協会（IATA）World Air Transport Statistics 57th Edition, 2013, P83

それでは、LCC とはどのような航空会社なのであろうか。LCC の特徴ともい

うべき工夫をまとめると、基本的に以下の通りである。

1. 機種の統一（効率的な整備を目的とする）
2. 中距離路線を中心とする運航
3. 地方空港やセカンダリー空港（二次空港とも呼ばれる。大都市近辺に位置し、混雑していない中小規模の空港）または LCC 専用ターミナルの利用
4. エコノミー席のみを採用
5. 機内サービスの廃止（ノンフリル）もしくは有料化
6. 他の航空会社との提携なし（マイルージがたまらない仕組み）
7. 預け荷物の有料化
8. 乗り継ぎサービス（荷物の引き継ぎサービスも含む）なし
9. 空港サービスの廃止
10. オンラインでのチケット販売

ただ、現状は航空会社によってサービス内容が異なる上に、大手航空会社と LCC の違いがなくなりつつあるという指摘<sup>2</sup>もあり、各航空会社の実態は多様化している。

## 2. LCC と欧州での航空自由化

LCC の起源をさかのぼると、米国テキサス州に本拠地を置くサウスウエスト航空（Southwest Airlines、1971 年運行開始、表 1 の総合ランキング 2 位）が LCC のビジネスモデルを最初に作ったとされている。競争の激しい航空業界で今なお存続するサウスウエスト航空の運営方式を取り入れ、世界で数多くの LCC が設立され、欧州の航空市場においても LCC が躍進した。

欧州での LCC の発展の契機は、欧州連合（EU）<sup>3</sup>の 共通航空政策の進展である。一国内の航空市場において規制緩和を達成した米国と違って、欧州での航空自由化は、EU 加盟国ごとに分断された国境を越えて域内での自由な航空市場を創出す

る必要性があり困難を伴った。EU による航空自由化には、空の自由と空港の効率的な利用が含まれる。ここでは、LCC が躍進する要因となったカボタージュ（ある国の国内輸送を他国の航空会社が行うこと）の実現と、セカンダリー空港の効率的利用の2点に絞って紹介したい。

### (1) EU 航空自由化によるカボタージュの実現と LCC

EU での航空自由化の進展は、1988 年のパッケージ I（一連の関連法）の発効が契機であった。EU は漸次的に航空自由化を果たしていったが、EU 内で交渉の争点となったのは、輸送力と運賃設定、市場 アクセス（参入）であった。輸送力に関しては、路線単位で設けられていた制限が徐々に撤廃され、最終段階で制限枠が完全に撤廃された経緯がある。

運賃設定に関しては、IATA が硬直的に設定していた運賃規制が緩和され、運賃の決定方式が変わった。結果として、一部の公共サービス義務が指定されている路線を除き、EU 域内の航空会社が自由に運賃を設定できるようになった。このため、LCC の低価格の運賃設定を実現可能にする土壌が整ったのである。

最後の市場アクセスの問題では、交渉の結果、加盟国は国単位で複数の航空会社の指定を認めた。そして、その基準となる需要量規制の緩和を徐々に行い、最終段階では市場参入の完全自由化を達成することになった。

こうして、EU 域内の航空輸送の完全自由化が 1997 年に達成の運びとなり、輸送力、運賃、市場参入の3項目では全て自由化が実現した。EU 域内であれば路線に国際線と国内線の区別はなくなり、輸送力と参入企業数に関する制限が撤廃され、航空運賃を柔軟に設定できるようになったのである。また、それぞれの加盟国によって認可されていた航空事業者のライセンスが、EU によって航空事業者の共通ライセンスとして認可されることになった。

総括すれば、各加盟国によってパッチワークのように分断されていた航空市場が、EU 域内で一つの市場となったのである。この一つの EU 域内市場でのカボタージュの実現こそが、欧州での LCC の参入を容易にしたといえる。LCC は EU 域内であれば国境を越えて自在に空港間を運航できるようになり、LCC の路線拡張につながったのである。

## (2) LCC とセカンダリー空港の関係

EU での航空自由化を受けて、空港と航空会社の関係も変化した。コストを最小限に抑えて空港を利用したい LCC と、安定的な航空便の運航による空港整備・使用料の回収および空港の所在する地域の活性化をもくろむセカンダリー空港との利害が一致し、両者の新しい関係が構築されたのである。

LCC がセカンダリー空港や地方空港をベースとする主なメリットは、以下の通りコストの削減<sup>4</sup>である。

1. 大空港と比較すれば混雑していないため、発着枠に限らず柔軟に運航スケジュールを組める。
2. セカンダリー空港は都市圏近郊に位置するため、地上職などで安価な労働力を確保できる。
3. 必要最低限の設備と施設しかないため、運航スケジュールに沿って合理的に利用できる（設備・施設の維持コストが掛からない）。
4. 空港使用料が安い。

なお、セカンダリー空港の数が西欧諸国に比べ少ないとされる中東欧諸国では、軍事利用目的で使用されてきた空港の民間転用が冷戦終結後に行われ、セカンダリー空港の役割を担っている。

## まとめ

前述の通り、LCC の発展の鍵を握るのは航空自由化である。現在、東南アジア諸国連合（ASEAN）は地域単位での航空自由化を目指しており、2015 年の単一航空市場の実現に向けて段階的な自由化が実施されつつある。ASEAN のモデルが EU の単一航空市場であることは言うまでもない。国境を越える LCC の自由な運航ルートの拡大とセカンダリー空港の使用によるコスト削減は、今後の航空自由

化の推移に懸かっているといえよう。

---

<sup>1</sup>国土交通省国土技術政策総合研究所の報告書のデータによる。

<sup>2</sup> R. Klophaus, R. Conrady and F. Fichert, “Low cost carriers going hybrid : Evidence from Europe”, Journal of Air Transport Management, Vol.23, 2012, P54－58

<sup>3</sup> 当時の名称は欧州共同体（EC）であるが、本稿では EU に表記を統一する。

<sup>4</sup> 小熊仁「EU における航空会社―空港の関係変化と非航空系収入の役割（2011 年度研究助成論文集）」航空政策研究会『航政研シリーズ』第 548 号 1－26 ページ（2012 年 7 月）

〔執筆者〕 河越 真帆（神田外語大学 専任講師）

（※このレポートは、2013 年 12 月 3 日付で三菱東京 UFJ 銀行グループが海外の日系企業の駐在員向けに発信しているウェブサイト MUFG BizBuddy に掲載されたものです。）