

所属	国際交流研究科 国際交流専攻 修士課程	修了年度	平成 25 年度
氏名	王 敏芝	指導教員	廣田 政一

論文題目	日本における LCC の今後の方向性—生き残るための施策
------	------------------------------

本文概要

I. 研究目的

最近、LCC（格安航空会社）が旅行者を中心に話題になっている。JAL などのレガシーキャリアのパック型とは異なり、乗客が自らサービスを選択できる形態で格安航空とも言われている。日本の国土と地理的状况を踏まえて利用需要を再考し、日本政府が LCC を誘致することや規制緩和などの施策を講じて LCC の成長に力を入れた結果、航空分野での拡大が見えてきた。日本の航空業界は 1998 年にエアドゥーとスカイマークが参入し、2012 年はピーチ・アビエーションなど純然たる LCC が登場した。このように航空の格安競争は一段と厳しくなってきた。本論文の目的は 1) 何故、日本では日系 LCC が航空市場で十分に機能していないのか、2) 日本の航空市場における LCC の将来の拡大の可能性とその戦略に関する方策とは何か、の問いを投げかけ探求することである。

II. 各章の概要

論文構成は上記の序論（研究目的）のほか、4つの章と結論からなる。第1章では日系の LCC 3社（ピーチアビエーション、バニラエアー（旧エアアジア・ジャパン）、ジェットスター・ジャパン）の日本市場における航空ネットワークや搭乗率などを紹介し、比較検討を行っている。日本では、現在、LCC 3社に日本と海外を結んでいる海外の LCC を加えると合計 13社となっている。又、LCC とレガシーキャリアのサービス（食事や手荷物など）の比較を行った。世界における LCC ビジネスモデルは第2章で記述し LCC の成功や失敗の事例を紹介しながら、日本市場に向けた新たな日本型ビジネスモデルの例を挙げている。運賃タイプの選択肢・定刻の離着陸やホスピタリティ（おもてなし）である。第3章は日本における交通手段別の所要時間、運賃、サービスに関する比較検討であり、①LCC とレガシーキャリア②LCC と新幹線、の比較である。第4章では日本における LCC の問題点を挙げている。欠航や遅延のほか、成田空港の離着陸制限（発着枠）や羽田空港の容量不足がある。その他に搭乗者の安全性に関する認識不足や誤解も考えられる。

III. 研究の成果（結論）

日系の LCC は第4章にある問題を抱え、世界の他の LCC と比べ運行や管理面などで未成熟であり、日本市場に LCC が十分に機能するには時間がかかる。問題解決の具体的な提案は以下の通りである。

- ① 安全性など LCC に対する搭乗者への認識の周知（LCC の安全性は厳しい規制が適用されていることを搭乗者が誤解しているため）
- ② LCC 専用ターミナルの設置（搭乗者への利便性など）
- ③ 地方空港（茨城、静岡）の更なる活用（成田空港や羽田空港の発着枠制約の中で地方空港を活用）
- ④ 搭乗者への利便性を考えた鉄道などの2次交通との連携（深夜や早朝に対する利便性）
- ⑤ レガシーキャリアとは異なる新規市場の開拓と日本型ビジネスモデルの実現

なお、今後の LCC の戦略は成長が続くアジア市場を取り込むことである。その為、LCC は米国とアジアを結ぶゲートウェイとして航空ニーズを掴み、それに応じた成田と羽田の国際空港が「ハブ空港」の役割となることを期待している。LCC の浸透は日本人の航空へのイメージの変革と捉える。