

# LCC日航・ANAが二分

## コロナ後の観光需要見据え

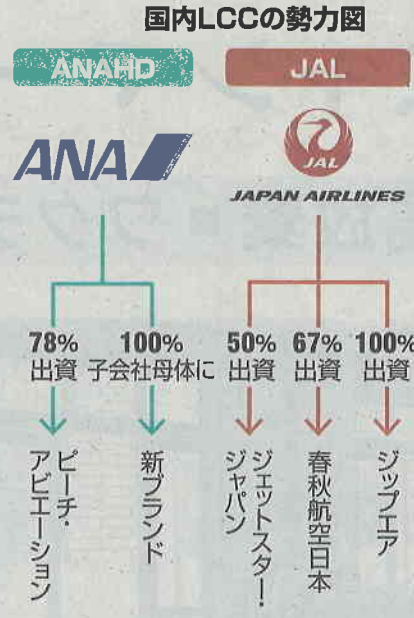
新型コロナウイルスで、国内の格安航空会社（LCC）をめぐる構図が変化している。日本航空（JAL）は6月末、中国系LCCを子会社化。ANAホールデ

ングスは来年度にも新ブランドを立ち上げる。コロナ後に、LCCが強い観光需要がビジネス需要より早く回復することへの期待が背景にあるが、一方で「第三

極」は姿を消し、大手2社の支配が強まっている。

「立ち上がりの早い観光市場を持つLCCにリードしてもらい、その間に（JAL本体を）立て直し、2023年度以降は両輪で成長する」。JALの豊島滄三・路線事業本部長は30日、今後のLCC戦略の説明会でそう述べた。

**破産**  
エアアジア、ジャパン



春秋航空日本は、中国のLCCグループが12年に設立。JALは整備で協力する関係から、これまでも約5%出資してきた。長期的に中国からの訪日客が増えるとみて、その出資比率を、今年6月29日付で一気



に約67%まで引き上げた。「JAL系」のLCCは

JALが出資するLCC3社の機体＝6月30日、成田空港

他にもある。豪州系のジェットスター・ジャパンにも出資しており、19年に単独の筆頭株主となった。さらに昨年、ハワイ路線など中長距離の国際線も手がける国内では珍しいLCCとして、100%子会社のジップエアも就航させた。今後はジェットスター・ジャパンが国内路線、春秋日本は中国路線を中心に担い、LCC3社でコロナ後の観光需要を取り込もうと狙う。

11年にピーチ・アビエーションを設立するなど、JALに先んじてLCCに力を入れてきたANAホールディングスも鼻息は荒い。昨秋には、コロナ後を見ずえた成長戦略として、LCCの新ブランドを立ち上げると表明。22年度後半、23年度前半の就航を目指して準備中だ。ピーチは国内・アジア路線、新ブランドは東南アジアや豪州路線を主なターゲットに、訪日需要などを開拓する。

一方で、大手2社の支配力が強まることを懸念する声もある。両社の資本が入っていないなかったエアアジア・ジャパンは、コロナ禍で破産を決めた。設立時は大手2社の資本が入っていないなかった春秋日本も今回、JALの子会社になり、国内で大手資本ではないLCCは姿を消したことになる。

航空アナリストの杉浦一機氏は「外部参入がなければ、新たなサービスや運賃が生まれにくい。日本の航空自由化は不完全だという証左だ」と指摘する。

（友田雄大）