

LCCバニラ、東南ア進出

台湾拠点に路線網

競争激化、中距離に活路

ANAホールディングス傘下の格安航空会社（LCC）、バニラ・エアは東南アジアに路線網を広げる。台湾の台北を成田空港に次ぐ第2の拠点と位置付け、10月以降に台北と東南アジアを結ぶ路線を設ける。国内LCCが海外の都市間で国際線を運航するのは初めて。バニラは台湾を足がかりに遠方の路線に進出して集客力を高める。

バニラは現在、座席数8機保有し、成田と札幌、香港への国際3路線を運航している。A320が180席の欧州エアバス那覇、奄美大島を結ぶ国内3路線と、台北、高雄、就航できるのは片道4時間前後の路線に限られるため、同様の小型機を使う国内外のライバルLCCとの競争が激しさを増している。

このためバニラは台湾



バニラ・エアは今後5年で保有機材を3倍にする（成田空港）



訪日客取り込みに弾み

バニラ・エアが第2の拠点として台湾を活用すること、東南アジアと日本を結ぶルートの運賃競争が進む。東南アジアからの訪日客の拡大にも弾みがつきそうだ。

日本人の旅客にとって国内の格安航空会社（LCC）を使って大手の

3分の1から半額ほどの運賃で東南アジア方面に旅行できるようになる。ただ、LCC同士の顧客奪戦は激しい。膨らむ訪日客を当て込み路線や便数を拡充する動きは広がっている。

日本航空系のジェットスター・ジャパンは今年純な運賃競争に陥れば国内勢は劣勢に立たされる恐れがある。バニラは比較的競合の少ない中長距離路線に活路を求める。国内LCC4社のうち、これまでに黒字化したのは関西国際空港を拠点とするピーチ・アビエーションだけ。過当競争から抜け出すため、国内LCCが中長距離のアジア路線に参入する動きは今後も続きそうだ。

に着陸した航空機をさらに別の国・地域まで運航できる「以遠権」を活用し、2016年度下期に台北と東南アジアを結ぶ国際線を開設する。就航地は今後詰めるが、現在はシンガポールやタイ、ベトナムなどを候補として検討を進めている。

また、同社として9機目の航空機が引き渡される4月下旬には関西国際空港から台北への便を1日1往復で運航を始め、現在は成田から台北に1日4往復、高雄に1日1〜2往復を運航して見込みだ。

初黒字化が視野に入ったことから15年度に凍結していた機材導入を再開し、20年度までに保有機を現在の約3倍の25機まで増やす。機材を購入したりリースしたりする際にはANAグループの購買力を活用し、コストを抑える。