

空港市場に変容をもたらす LCCの新成長戦略

三井物産戦略研究所

産業情報部 産業調査第二室

栗原誉志夫

インフラ産業を担当

世界経済の減速や各地での政情不安にもかかわらず、世界の航空旅客需要は堅調に増加を続けている。国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization：ICAO）によると、2016年の世界全体の年間航空旅客数は前年比6.0%増の37.4億人となった。2011年の28.6億人からの5年間でおよそ1.3倍、年平均増加率は5.5%という高い伸びである（図表1）。ICAOでは、2040年の年間航空旅客数は100億人に達すると予測している。

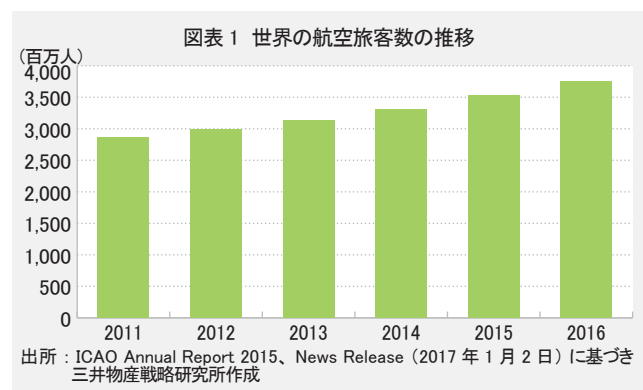
世界的な航空旅客需要の増加には、格安航空会社（Low Cost Carrier：LCC）の成長が大きく寄与している。LCCは、1970年代末に米国で誕生したサウスウエスト航空を嚆矢とするが、欧州では1985年就航のアイルランドのライアンエアーをはじめとして1990年代から成長を続けてきた。アジア太平洋でも1990年代末頃から増加傾向にあり、ICAOによると、2015年には世界の航空旅客数の28%に当たる9億8,400万人をLCCが運んでいる。前年比で10%増加しており、世界全体の同6.8%増を大きく上回っている。2016年の利用者数は10億人を越えたとみられており、地域別のLCC占有率は欧州が32%と最も高い。これにアジア太平洋が31%、北米が25%と続いている。

そうしたなか、増え続ける航空旅客需要を支える重要なインフラである空港市場では、LCCの台頭とそれらのビジネスモデルの進化に伴い、従来型の航空会社（Full Service Carrier：FSC）の主導の下に形成されていた勢力図に変化が生じている。

欧州に見られる空港市場の変容

世界の空港市場は、FSCが主導する大規模空港を軸としたハブ・アンド・スポーク方式の下での路線網拡大によって成長し、1990年代後半からはそれらを有効に活用するためFSC同士のグローバル・アライアンスも複数形成されてきた。しかし、LCCの利用が多い欧州の空港市場では、大規模空港が成長をけん引する従来の構造に変化が見られている。

LCCは、混雑が激しく使用料が高い大規模空港を避けて中小規模空港を拠点とし、乗り継ぎ便の手配が必要ないポイント・トゥ・ポイントの直航接続を基本とすることなどで低コスト化を図り、低運賃を武器に新たな顧客を開拓して急速に成長してきた。世界の空港運営者が加盟する国際空港評議会（Airports Council International：ACI）の調査によると、欧州の空港では、テロ事件が相次ぐなど不安定な社会情勢下にもかかわらず、2016年の年間旅客取扱数（出発者数と到着者数の合計）は全体で前年比5.0%増加し、初めて20億人を突破した。5%



を超える増加は3年連続となったが、ACIは、LCCによる需要喚起の効果が大きいとみている。年間旅客取扱数で見た空港規模別の増加率において、LCCが拠点とする中小規模空港が大規模空港を大きく上回っていることがそれを示唆している。年間旅客取扱数が2,500万人以上のGroup 1に分類される大規模空港では前年比2.6%増にとどまったのに対し、同1,000万～2,500万人規模のGroup 2では6.7%増、同500万～1,000万人規模のGroup 3では10.3%増、同500万人未満のGroup 4では5.8%増であった（図表2）。

さらに詳しく見ると、中小規模空港の利用客が伸びているだけでなく、大規模空港から流出してきているようにも映る。欧州の大規模空港の中でも年間旅客取扱数が6千万人を越える5大空港では、オランダのアムステルダム・スキポール空港は前年比9.2%増と高い伸びであったが、英国のロンドン・ヒースロー空港は1.0%増、フランスのパリ・シャルルドゴール空港は0.3%増にとどまり、ドイツのフランクフルト空港は0.4%の減少、テロの影響もあったトルコのイスタンブール・アタチュルク空港では2.1%減となり、5空港合計の伸びは1.5%増と欧州全体の伸びを大きく下回った（図表3）。

この背景には、近年、直航接続を基本とするLCCが長距離路線へ参入する一方、劣勢に回ったFSCが路線網の見直しに動いていることによる航空路線網の変化がある。

ACIの欧州支部は、空港の航空路線の運航本数を概ね反映した「接続」（Connectivity）という指標に関する調査報告書（Airport Industry Connectivity Report）を公表している。同調査が対象とする接続は、起点から終点まで直結する「直航接続」（Direct Connectivity）と、起終点間にハブとなる空港を経由する「中継接続」（Indirect Connectivity）の2つに分類されている。FSCの主導による路線網の拡大下においては、中継接続の増加が直航接続の増加を上回るという傾向が続いていた

が、このような関係に異変が生じており、2016年の直航接続は全体で前年比4.5%増であったが、中継接続は同0.4%増にとどまっている。また、直航接続と中継接続を合わせた総接続は全体では前年比1.7%増と微増であったが、空港規模別に見ると、大規模空港からなるGroup 1では中継接続の減少により0.2%減となった。一方、中小規模空港からなるGroup 2、3、4では直航接続の大きな伸びによりそれぞれ3%前後の増加となった。さらに、同調査では中継接続の途中でのハブ空港としての実績を表す「ハブ接続」（Hub Connectivity）についても集計されているが、ハブ接続の8割超を担うGroup 1の空港では0.3%の減少となっている（図表2）。

LCCの新たな成長戦略

欧州の空港市場に変容をもたらしているLCCだが、その成長は、近年では新たな戦略によって維持・拡大されている。そして、その戦略を実現可能としたのは航空機技術の進歩である。

LCCは、前述した中小規模空港を利用した直航接続のほか、機内サービスの簡素化や、小型機材（B737型機やA320型機）での単一編成・高稼働運用などによって低コスト化を実現するというビジネスモデルによって成長してきた。しかし、小型機を活用した短距離路線による需要開拓には頭打ちが予想されている。そして近年、さらなる成長に向けてLCCが新たな戦略に位置付けたのが直航接続による長距離路線への参入である。航続距離が5,000kmを超える機材を必要とする長距離路線では大型機を使用することになるため、かつては燃料費がかさむことから低運賃化が難しく、LCCのビジネスモデルは成り立たないとされてきた。これを可能としたのが航空機性能の向上である。長距離路線を開設したLCCは、A330型機やB787型機などの航続距離が長く、かつ燃費の良い大型機材を導入している。2011年10月に運航を開始したB787型機は従来型機に比べて燃費が20%向上している。LCC各社は、高性能機材を活用して低運賃を維持しながら長距離路線へ続々と参入しつつある。

ノルウェーのノルウェージアン・エア・シャトルは2013年にB787型機を導入、ドイツのルフトハンザグループ傘下のユーロウイングスは2015年秋にA330型機を導入して

図表2 欧州空港の旅客取扱数と航空路線接続の変化（2016年）

	年間旅客取扱数	旅客取扱数の対前年伸び率 (%)	接続の対前年伸び率 (%)			ハブ接続の対前年伸び率 (%)	ハブ接続のシェア (%)
			直航	中継	計		
Group 1	2,500万人以上	2.6	1.3	-0.9	-0.2	-0.3	82.8
Group 2	1,000万～2,500万人	6.7	5.7	1.5	2.8	6.1	14.9
Group 3	500万～1,000万人	10.3	7.4	1.1	3.2	8.1	1.1
Group 4	500万人未満	5.8	6.6	1.2	2.8	24.3	1.2
合計		5.0	4.5	0.4	1.7	1.0	100.0

出所：ACI EUROPE Media Release (2017年2月17日)、Airport Industry Connectivity Report 2016に基づき三井物産戦略研究所作成

図表3 欧州5大空港の年間旅客取扱数とハブ接続（2016年）

空港名	所在国	旅客取扱数 (万人)	対前年伸び率 (%)	ハブ接続	対前年伸び率 (%)
スキポール	オランダ	6,360	9.2	52,141	4.9
ヒースロー	英国	7,570	1.0	32,619	-1.2
シャルルドゴール	フランス	6,590	0.3	48,049	-5.3
フランクフルト	ドイツ	6,070	-0.4	68,877	-6.7
アタチュルク	トルコ	6,000	-2.1	34,392	0.8
合計		32,590	1.5	236,078	-

出所：ACI EUROPE Media Release (2017年2月17日)に基づき三井物産戦略研究所作成

中東、北米、東南アジア路線などへの運航を開始した。英国のインターナショナル・エアラインズ・グループは、2017年6月に長距離LCCの新ブランド「LEVEL」を立ち上げ、スペインのバルセロナを拠点とし、A330型機で米国西海岸や中南米への就航を予定している。アジア太平洋においても同様の動きが見られ、マレーシアのエアアジアXは、クアラルンプールから関西国際空港を経由してハワイのホノルルを結ぶ路線を2017年6月に就航し、日本から太平洋を横断する初めてのLCC路線となる。機材にはA330型機を使用する予定で、同社は「長距離旅行を大衆化したい」と意気込んでいる。同時期に、シンガポール航空傘下のスクートはB787型機でシンガポールとギリシャのアテネ間およそ9,000kmを結ぶ直航便を就航予定である。

技術の進歩にも支えられたLCCの新たな成長戦略は、さらなる需要喚起によって世界の航空旅客市場の拡大を加速するとともに、欧州に見られるように空港の勢力図にも変化をもたらしつつある。今後、大規模空港で進んでいる民営化や官民連携による運営ビジネスが、集客力を増した中小規模空港において広がりを見せる可能性もあるだろう。そこでは、空港へのアクセスインフラの整備や、空港を中心とした産業集積の形成なども想定されるだろう。