



2011年06月

株式会社三井住友銀行 企業調査部

樺澤 俊亮

■ 構造変化が予想される日本の航空市場

日本の航空業界は、航空自由化の進展と首都圏空港の容量拡大を背景に大きな転換点を迎えており、ローコストキャリア（LCC）やアライアンスを巡る国内外の大手航空会社の戦略が注目されています。

航空行政の転換と首都圏空港の容量拡大

2009年の民主党への政権交代を契機に、航空自由化（オープンスカイ）の流れが加速しています。以前から日本はアジア各国とオープンスカイ協定を締結していましたが、容量に限界がある成田・羽田両空港（首都圏空港）は除外されており、首都圏空港への自由な就航は不可能となっていました。

こうしたなか、羽田空港の第四滑走路新設や成田空港の滑走路延伸など航空インフラの拡充が進んだことに加えて、羽田空港については発着枠の増分を国際線へ優先的に割り振る方向性が打ち出され、成田空港も地元住民の合意を得て発着回数の増加にめどをつけるなど、首都圏空港の国際線発着枠は今後大幅に拡大していくとみられています。

このような首都圏空港の容量拡大を背景に、政府は「首都圏空港を含むオープンスカイ」に舵を切っており、海外LCCを含む航空各

社の首都圏空港への自由な乗り入れが日本で初めて実現されるものと期待されています。

LCCのシェア拡大

近年、日本でもLCCの知名度が向上していますが、世界で20%に達するといわれるLCCのシェアは、日本では依然として5%程度に過ぎません。日本においてLCCの発達が遅れている要因として、高い公租公課や各種規制の存在などが挙げられますが、首都圏空港の容量不足が最大のボトルネックとされてきました。このため、首都圏空港の容量拡大と共にLCCの就航便数が増加すると期待されています。

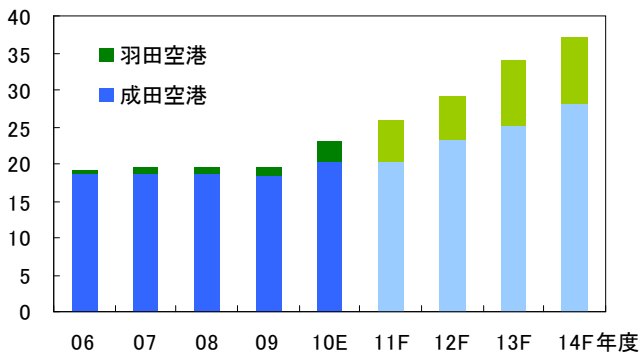
首都圏空港を巡るLCC事業の展開としては、①成田空港をベースとしたLCCの成長（主に国内線）、②海外LCCによる首都圏空港への就航（国際線）、が想定されます。とくに、前者については、既存の国内LCCによる事業展開が計画されているほか、海外航空会社が新規参入を検討しているといわれています。海外企業参入に際しては、航空会社に対する外資規制が存在するため、パートナーとなる国内企業の選定が注目されます。

アライアンスを巡る動向

LCCは低運賃を提供することで新たな航空旅客需要を生み出すといわれていますが、既存航空会社の顧客を奪う側面があることは否定出来ません。既存大手航空会社の対抗策としては、その強みである路線ネットワークを生かす戦略が想定されます。「ネットワークキャリア」とも呼ばれる大手航空会社は、自らの路線ネットワークを補完するためにグ

図表1 首都圏空港の国際線発着枠の推移

(万回/年)



(資料)国土交通省資料等を基に、一定の仮定を置いて弊行作成

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊行が一般に信頼できるとされる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。



ーバルアライアンスを形成し、コードシェア運航やマイレージ提携を実施してきましたが、近年は、オープンスカイの進展とともに、特定路線の共同事業化など、アライアンス内での業務提携がより進む傾向にあります。換言すれば、提携先がアライアンスを脱退した場合のダメージが大きくなっているともいえ、資本提携や合併等がアライアンスを強化するための有効な手段として捉えられるようになってきました。事実、欧米の航空業界では近年になって資本提携や合併が相次いでいます。

日本の首都圏空港は、①北米と成長市場であるアジアを結ぶ直線上に位置し、②世界有数の需要地を後背地に抱える、といった国際拠点空港としての優位性を有しています。各アライアンスのアジア戦略において、首都圏空港を軸にネットワークを築いている日本の航空会社の位置付けは、首都圏空港の容量拡大を背景に、重要性を増しているといえ、日系エアラインを中心に、アライアンス勢力図の今後の変化に注目が集まっています。

大手航空会社のLCC戦略への影響

大手航空会社のLCCへのもう一つの対抗策は、コストを削減し、価格競争力を備えることです。LCC子会社の設立もこの戦略の一形態だといえます。かつて、欧米でも大手航空会社がLCC子会社を設立する動きが相次ぎましたが、その多くは失敗に終わっています。こうしたことから、これまでは大手航空会社がLCC子会社を運営することは企業文化の違いなどから容易ではなかった、というのが一般的な見方となっていました。しかしながら、アジアの航空市場は拡大基調にあるうえ、大手航空会社によるLCC子会社運営事例も

あり、最近ではアジアにおいては大手航空会社がLCC事業を成功させる余地は十分にあるとの見方も一般的になりつつあります。

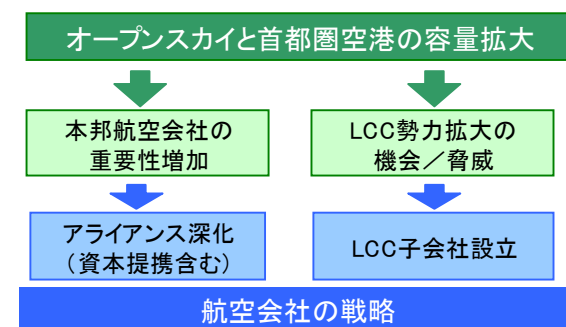
世界でも有数の航空旅客需要を抱える日本の首都圏における空港容量の拡大は、LCCにとっては千載一遇のチャンスともいえ、国内外の大手航空会社のLCC戦略が新たな展開を見せるものと期待されています。

注目される各社の戦略と政府の取り組み

首都圏空港の容量増加とオープンスカイの進展により、日本においてLCCが勢力を拡大していくとみられるほか、アライアンス間の勢力争いを軸としたネットワークキャリア間の駆け引きが活発化していくと予想されます。このようななか、政府としても、各国とのオープンスカイ交渉を進め、LCCの事業環境整備を推進していますが、①羽田空港増枠分の国際線への割当量、②運賃や安全面等に関する規制の合理化、③公租公課や空港使用料の引き下げ、といった取り組みが必要とされており、施策の具体化が期待されています。航空各社としても、事業環境や業界構造の変化を捉えた新たな戦略をスピーディーに展開していくことが求められています。

(樺澤)

図表2 外部環境の変化と航空会社の対応策



(資料) 弊行作成

本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本資料は、作成日時時点で弊行が一般に信頼できるとされる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。