

この原稿は、ビジネスジャーナル(8.1 4http://biz-journal.jp/2017/08/post_20176.html)
[米国便、JALとANAの牙城存続の危機か…LCC、長距離国際線参入で大手の脅威に](#)の下原稿となっ
たものです。

(コラム)

ヨーロッパ大手航空会社の憂鬱、長距離国際路線でもLCCとの必死の攻防

～将来は日本にも波及するのか？～

2017年8月14日

主席研究員 橋本 安男

英国航空の持株会社インターナショナル・エアラインズ・グループは今年3月、グループ内に新たなLCC(格安航空会社)であるレベル(Level)を立ち上げ、6月1日には米ロサンゼルスとスペインのバルセロナなどを結ぶ長距離国際路線をスタートさせた。同グループは2013年に欧州第4位のLCC、ブエリング(スペイン)を買収しており、グループ内2つ目のLCCとなる。ブエリングがバルセロナをハブ空港としていることから、LCCで欧州の全域から米国・南米とつなごうとしている。

航空機としては314席のエアバスA330-200を当面2機運用し、来年には5機体制としてローマやパリにハブ空港を拡大する計画である。マイレージも英国航空と共通で、料金が半額以下となれば人気が出るのが当然で、3月17以降、すでに13万4,000席を売り上げているという。



離陸する新LCC「レベル」のA330-200 Photo C: 同社フェイスブック

欧州の大手航空が自社グループのLCCで長距離国際線に乗り出すのは、英国航空が初めてではない。独ルフトハンザはグループ内LCCのユーロウィングスで15年11月から長距離国際線就航を開始している。レジャー路線を主なターゲットとし、A330-200(310席)で、

この原稿は、ビジネスジャーナル(8.1 4http://biz-journal.jp/2017/08/post_20176.html)
[米国便、JALとANAの牙城存続の危機か…LCC、長距離国際線参入で大手の脅威に](#)の下原稿となったものです。

ケルンからラスベガス、マイアミ、オーランド、シアトル、オーランド、プンタ・カーナ（ドミニカ）、バンコック、プーケット、モーリシャス等の路線を運航している。

さらに、出遅れていた大手の一角、エア・フランスも、中長距離国際線用に新たな LCC・ジューン（Joon）を設立し、この秋から就航開始の予定である。驚くことに、エア・フランスとして発注していた最新鋭の大型機 A350-900 を 19 年から投入するという。そうして、21 年で 28 機体制（A320：6 機、A321：12 機、A350-900：10 機）に拡大するという力の入れようである。

なぜ欧州の大手航空は、米国や日本の大手航空が手を出さない自社 LCC での長距離国際線を運航するのだろうか。あるいは、これはやがては米国や日本の大手航空にも波及する前触れなのであろうか。

●ヨーロッパ内で LCC の拡大が止まらない

現在、国際線で世界一の旅客数を輸送しているのは、アイルランド発の LCC・ライアンエアである。16 年の旅客数は 1 億 1,700 万人に達し、ついにルフトハンザ・グループ（約 1 億 1,000 万人）を抜いてしまった。ライアンエアは 24 年までに 2 億人の旅客数を達成するとしている。

ヨーロッパの LCC ではライアンエアを筆頭に、第 2 位の英イーजीジェット、第 3 位のノルウェー・エアシャトル（ノルウェイ）も急拡大を続けており、LCC だけでヨーロッパの全旅客数の半分以上をうかがう勢いである。低運賃の LCC が旅客シェアを拡大した結果、ヨーロッパでは、イールド（単位旅客収入）が下がり続け、大手航空は必死の対応を迫られてきた。

第 1 に統合とリストラによって自らのコスト体質を下げ、第 2 にイールドの高い長距離国際線にシフトし、第 3 の究極の手段として、自ら子会社の LCC をつくって独立系 LCC に対抗した。こうして、従来の LCC に加えて、大手航空の子会社 LCC も加わり、ヨーロッパ内で LCC は拡大の一途である。

ライアンエアの名物 CEO（最高経営責任者）であるマイケル・オレアリー氏は、「ヨーロッパ内では、大手航空のビジネスモデルはもう終わりだ」と決めつけている。その一方で、大手航空会社に対し大胆な提案をしている。

「LCC と大手航空とで手を組もうではないか。ヨーロッパ内では LCC が大きな空港まで旅客をすべて輸送するから、大手航空は大空港から接続便で乗継旅客を長距離国際線に輸送す

この原稿は、ビジネスジャーナル(8.1 4http://biz-journal.jp/2017/08/post_20176.html)
[米国便、JALとANAの牙城存続の危機か…LCC、長距離国際線参入で大手の脅威に](#)の下原稿となったものです。

ることに専念したらよい」

放言にも聞こえるが、オレアリー氏としては大まじめな提案であり、LCC と大手航空との間で相互にネット上で一括予約ができ、旅客手荷物も LCC-大手航空間でシームレスに移送するという事なのである。



ライアンエアの名物 CEO マイケル・オレアリー氏 Photo C: 欧州委員会サイト

このように、ヨーロッパ内で LCC から脅威を受ける大手航空にとって、ヨーロッパとアメリカを結ぶ大西洋線に代表される長距離国際線は、残されたドル箱であり、いわば大手航空にとっての最後の砦となっているのである。ところが、その最後の砦であるはずの大陸間長距離国際線にすら、別の欧州 LCC が乗り出してきたのである。

●アメリカと欧州間で 400 万人の旅客を運んだ LCC

日本ではなじみが薄いですが、欧州第 3 位の LCC であるノルウェー・エアシャトルは、13 年 5 月からボーイング 787 を使用して欧州-米国間の長距離国際線に参入している。米国線は当初のニューヨーク JFK 便を手始めに、ボストン、ロサンゼルス、フォートローダーデール、オーランド、ラスベガス、オークランド、シアトル/デンバー（今年 9 月から）など全土に拡大している。

欧州側でも北欧、ロンドン（ガトウィック空港）、パリ（シャルル・ド・ゴール空港）、バロセロナ、ローマ（今年 11 月から）など多くの拠点を確保している。現在は 787-800（291 席、内プレミアム 32 席）8 機と 787-900（344 席、内プレミアム 35 席）6 機の計 14 機を運航しているが、搭乗率は 90%を超えているという。

この原稿は、ビジネスジャーナル(8.1 4http://biz-journal.jp/2017/08/post_20176.html)
[米国便、JALとANAの牙城存続の危機か…LCC、長距離国際線参入で大手の脅威に](#)の下原稿となっ
たものです。

この結果、今年の3月には米国線旅客400万人を達成している。ノルウェー・エアシャトルはアジア路線としては13年からバンコク線を運航しているが、9月からはロンドンーシンガポール線を開設予定であり、いずれ日本にも就航するかもしれない。



ノルウェーエアシャトル787のプレミアム・シート Photo C: 同社

同社はもともと、ノルウェーでターボプロップ機を使って大手航空の下請けを行う小さな地域航空会社であったが、ビジネスモデルをLCCに転換後大成功を収め、今では大手航空同様の長距離国際線まで実施するいわば「成り上がり」であるが、伝説のCEO、ビョルン・チョス氏の指揮の下、同社の拡張主義はとどまるところを知らず、拡大の一途である。

一部からはギャンブルと揶揄されながらも、地方都市を結ぶ大西洋線に狭胴機（単通路機）である737MAX-8（189席）100機を順次投入する予定があるほか、同じく狭胴機である新鋭機エアバスA321neoロング・レンジ（220席）30機を19年以降導入して、3種類の航空機材でさらに長距離国際線を拡大する計画である。加えて、前述のライアンエアとの協業の話し合いもまとめ、ノルウェー・エアシャトルの長距離国際線とライアンエア欧州線との乗り継ぎが、今年の秋から実施される運びである。

つまり、両LCCの間でネット上で相互の一括予約ができ、旅客手荷物も両LCCの間でシームレスに移送されることになる。英国航空ならずともノルウェー・エアシャトルの快進撃をみて、大西洋線でも子会社のLCCで対抗しようと考えて当然かもしれない。なお、狭胴機（単通路機）による長距離国際線は、さまざまな可能性を秘めているので、また別稿にてくわしく述べることにしたい。

この原稿は、ビジネスジャーナル(8.1 4http://biz-journal.jp/2017/08/post_20176.html)
[米国便、JALとANAの牙城存続の危機か…LCC、長距離国際線参入で大手の脅威に](#)の下原稿となっ
たものです。



ノルウェーエアシャトルの長距離国際線用狭胴機 737MAX-8 Photo C: ボーイング

●米国 LCC も大西洋線に 2019 年以降参入の可能性。一方で、太平洋に守られるガラパゴス日本？

欧州の独立系 LCC と大手系 LCC が続々と大西洋線に参入し、また新たに参入しようとするなか、米国の大手航空会社も少しずつ脅威を感じ始めている。事実、大西洋線での運賃が下がる傾向がはっきりと現れてきている。

ユナイテッド航空のスコット・カービー社長は、4月に社員向けビデオのなかで「ノルウェー・エアシャトルや WOW エア（アイスランド）のような LCC の大西洋線運航に対して、もっとアグレッシブに競争していく必要がある」と訴えている。また、同社は乗継便の利便性を強化して LCC に対抗しようとしている。

しかし、その一方で、欧州 LCC に加え、実は米国の LCC も大西洋線参入を虎視眈々と狙っている。その筆頭が、エアバス A320 を運航するジェットブルーである。同社は 19 年以降、エアバス A321neo ロング・レンジを導入し大西洋線に参入する可能性が高いといわれている。そうすると、LCC ビジネスモデルの本家で 737 を運航する米サウスウェスト航空も、ノルウェー・エアシャトルと同じように 737MAX で大西洋線に参入するかもしれない。そうなれば、かつては大手航空の楽園であった大西洋線は、もはや聖域ではなくなるのは確実であろう。

では、こうした動きは日本の航空業界にどのような影響を与えるのであろうか。

最近ではアジア・オセアニア地域でも、LCC の長距離国際線参入が増加しており、エアアジア X、ジェットスター、シンガポール航空の子会社 LCC スクートなどが路線を拡大している。

この原稿は、ビジネスジャーナル(8.1 http://biz-journal.jp/2017/08/post_20176.html)
[米国便、JALとANAの牙城存続の危機か…LCC、長距離国際線参入で大手の脅威に](#)の下原稿となったものです。

例えば、スクートは6月からボーイング787(329席)を使用してシンガポール＝アテネ線をスタートさせた。また、エアアジアXはいわゆる第5の自由(以遠権)を使って、大型のA330(377席)で6月から関西＝ハワイ線に乗り出している。新型狭胴機(単通路機)の航続性能大幅向上と相まって、アジア・オセアニア地域でも、LCCによる国際線は活発化し大手航空との競合が激化することは間違いない。

しかしながら、欧米における大西洋線の状況と決定的に異なるのは、ドル箱である太平洋線の路線距離の長さである。米国東海岸と欧州を結ぶ大西洋線は、距離が5,000～6,000km、飛行時間で7～8時間であるのに対し、太平洋線は例えば東京から米国西海岸のロサンゼルスで、距離が8,800km、飛行時間で10～12時間と格段に長い。新型狭胴機A321neoロング・レンジをもってしても、太平洋線には届かない。

つまり、狭胴機を運航する米国のLCCが太平洋線に参入することはできない。広大な太平洋は、大手航空を守ることになる。また、大型広胴機であっても、路線距離が長くなればなるほど、LCCのコスト優位性が失われるため、さらに拠点空港での飛行便枠制限もあり、アジアのLCCが太平洋線、あるいは欧州線に参入することは容易なことではない。

結論としては、日本においてもLCC中距離国際線の拡大と長距離化は進むものの、主としてハワイ線、シンガポール線、オーストラリア線止まりであり、太平洋線、欧州線へのLCC参入は単発的なものにとどまるであろう。すなわち、ガラパゴスの楽園のように、今後とも少なくとも当面は日本を発着する太平洋線、欧州線は、大手航空の牙城であり続けると考えられる。

以上