

近年の中長距離 LCC の動向

<要旨>

近年、コロナ後を見据えた航空業界の動きの一つとして中長距離 LCC の拡大が挙げられ、日本の航空会社も運航を開始するなど注目を集めている。

中長距離 LCC 自体は新しいビジネスではない。過去にも LCC による中長距離路線への参入事例はあるが、FSC との競争やコスト面などの戦略不十分により運航停止に追い込まれたケースも多く、成功させるのは容易ではない。

こうした中で近年は、従来 LCC が手掛けてこなかった太平洋路線への参入という新たな流れが起きつつある。太平洋路線は飛行距離が長いだけに使用機材や座席間隔等で差別化が難しく、FSC との競争も見込まれる。そのため、この路線で成功するには、過去の例からの教訓として新たな需要をいかに喚起できるかが大きなポイントとなる。単路線での需要喚起、集客向上には限界もあるため、例えば成長力のある東南アジアと北米を日本経由で繋ぐなど、従来 LCC が苦手としてきたネットワークも利用した広い目線での需要開拓が今後は重要となつてこよう。

2020 年に始まったコロナ禍により航空業界は大きな打撃を受けたが、足元では世界の航空需要が概ねコロナ前の水準を回復しつつあり、まだ個々でばらつきは残るものの多くの航空会社が黒字化するなど、業績的にも一息ついた感がある。

そのような状況下、航空業界では昨年度あたりからコロナ後を見据えた動きが活発化しつつある。コロナ禍で一旦削減した機体を再び増やす、M&A を進める、といった動きがその具体的な例であるが、そのような動きの一つに LCC による中長距離路線¹の拡大がある。日本でも JAL の子会社である ZIPAIR、ANA の子会社である Air JAPAN が運航を開始したほか、韓国の Air Premia やカナダの West Jet 等でも中長距離路線を開始、拡大する動きがみられる。

本稿ではそのような情勢を踏まえ、今後の航空業界を展望するための一助とすべく、中長距離 LCC について考察する。

1. LCC の特徴

まず、冒頭で LCC の特徴を整理しておく。LCC は Low Cost Carrier の略で、一般的な航空会社である FSC(Full Service Carrier)に比べ、サービスの簡略化や運航効率化などによりコストを下げ、低価格での運航を行っている会社のことを指す。

その主な特徴は次頁図表 1 の通りで、使用機材の限定や乗員の多能工化、需要のある拠点間に絞った路線展開で多頻度運航・機材稼働率向上を狙い、使用料の安い第二空港の使用やサ

¹ 本稿では飛行時間が概ね 6 時間以上の路線を中長距離路線としている。例えば大西洋路線(欧州～南北アメリカ)、太平洋路線(日本～北米)、日本～アジア、アジア域内等。

ービス簡略化などでコストを下げ、一方で可能な限り乗客を乗せることで収益拡大を図るといった特徴がある。

図表 1 FSC と比較した LCC の強み

	LCC	FSC
サービス	食事、エンターテインメント等、基本はなし。欲しい場合は有料で提供。有事の際のサポートも基本無し。	食事、エンターテインメント等、提供有り。運休や遅れが生じた際には振替等のサービス有り。
使用機材	効率の良い小型機1機種のみを使用し、乗員の訓練コスト、整備コスト等を削減。	需要に合わせ小型機～大型機まで幅広く保有。
使用空港	中心空港を避け、需要が少ない第二空港以下を選ぶ。それによりスケジュールの遅延を避けるられるほか、空港使用料の削減を図る。さらに補助金がもらえる等のメリット有り。	需要が多く、市街地からもアクセスのよい中心空港。
座席間隔/座席数	座席間隔をギリギリまで狭くし、座席数を確保。座席指定は有料。	適当な座席間隔を維持。
上位クラス	無し。エコノミーのみ。	ファースト、ビジネス有。
運航形態	需要のある拠点－拠点間の運航(ポイントトゥポイント方式)。	大規模拠点(ハブ)に需要を集中させ、そこから各拠点(スポーク)に展開させる(ハブアンドスポーク方式)。
乗員	CAがグラウンドホステスを兼務したり、パイロットが清掃を行ったり、多能工化。	LCCのような多能工化はない。

(資料)各種報道、各社 HP

また顧客側から見れば、低廉な運賃を享受する代わりに、簡素化されたサービスや狭い座席、不便な空港の使用といった、FSC に比べ快適さに劣る環境を甘受する必要がある。こうした割り切りが LCC の強みであり低価格でも収益をあげられる理由だが、導入コストが低く低燃費で空席リスクを抑えやすい小型機(＝航続距離は短め)が使用機材の中心となること、空港での離発着時間短縮などによる多頻度運航・機材運営効率化がコスト削減の重要な要素であること²、乗客にとっては利便性が制限され我慢を強いられる側面もあること³から、LCC は運航距離の短い路線に適している反面、中長距離路線への展開は難しいとされていた。

2. LCC の中長距離路線への進出経緯とこれまでの状況

(1)新機体開発による中長距離線への進出余地拡大

上記のような理由から、LCC は短距離路線を中心に成長を続けてきた。しかし、当初こそ低価格により航空需要を増加させる側面があったものの次第に頭打ちとなり、一方で参入する LCC の増加や FSC による運賃引き下げ等の対抗策が取られたことで競争が激化したことから、成長余地が乏しくなっていた。こうした中、LCC がよく使用する小型機(エアバス A320 シリーズやボーイング B737)で、より長距離を飛行可能な派生型機体が開発されたことから、LCC で中長距離路線へ進出するハードルが下がった。そのため、これまで FSC が独占しドル箱路線と言われた大西洋路線、経済発展に伴い海外旅行を楽しむ層が増えてきたアジア路線への進出を LCC も企図するようになっていった。

² 距離が長くなると運航頻度が減り、FSC との差別化がし難くなる上、駐機や乗員の宿泊が必要になりコスト増となりやすい。

³ 短距離 LCC のような狭い座席間隔では、乗客が耐えられる飛行時間は 4 時間が限界と言われる。それ以上飛行する場合は座席間隔を広げざるを得ず、座席数減少につながる。

(2) LCC ビジネスモデルの中長距離路線への適用

中長距離路線に進出する上では、それまで短距離路線に適するとされていた LCC のビジネスモデルをそのまま当てはめるのは困難とされ、当初は参入に二の足を踏む LCC も多く、大手の LCC でも中長距離路線の運航に否定的な見解を示す会社も多かった。実際、米 Southwest Airlines やアイルランド Ryanair といった大手 LCC は現在でも飛行時間が 4 時間未満の短距離路線が 9 割以上を占めるなど、中長距離路線は現時点でも決してメジャーな存在とはなっていない。

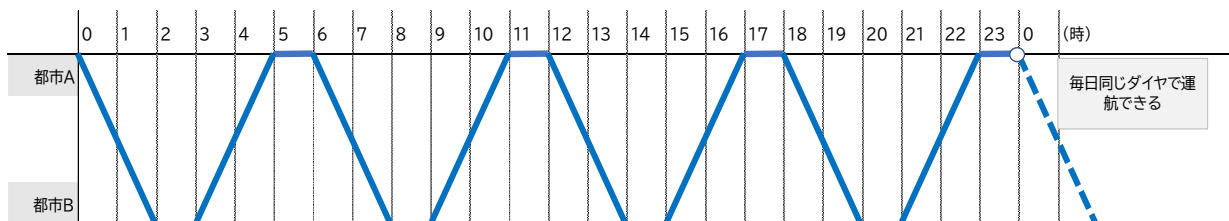
しかし、一部の航空会社は以下に述べる①路線の組み合わせ、②上位クラスの設定といった、従来の LCC にはなかった工夫をすることで、中長距離路線を展開していった。

①路線の組み合わせの工夫

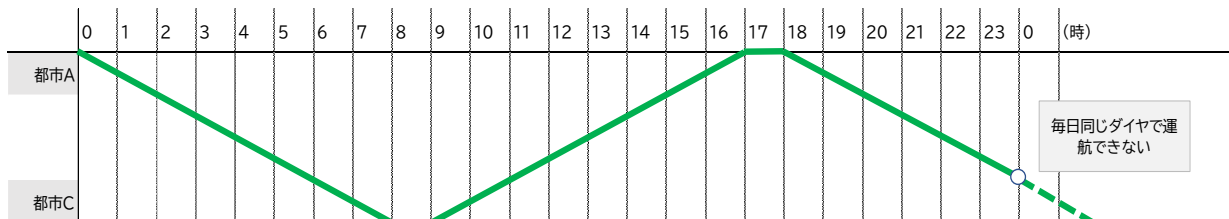
LCC は通常、需要のある 2 地点のみを多頻度で運航させることで運航効率を上げる。しかし、短距離路線であれば 1 機で毎日同じフライト時刻を維持することが容易である一方、中長距離路線ではスケジュール調整が難しく、複数機を用意するか、もしくは 1 機のみで毎日異なる時間に飛行させるなどの対応が必要となる。前者の場合は機体稼働率の悪化、後者の場合は需要のある時間帯に飛行させられず座席を埋め難くなる、といった事態が生じうるが、そのような事態を克服すべく、中長距離路線と短距離路線を組み合わせることで、毎日同じフライト時刻を維持し、なおかつ機材の稼働率を高めることを実現している(図表 2)。

図表 2 路線組み合わせのイメージ

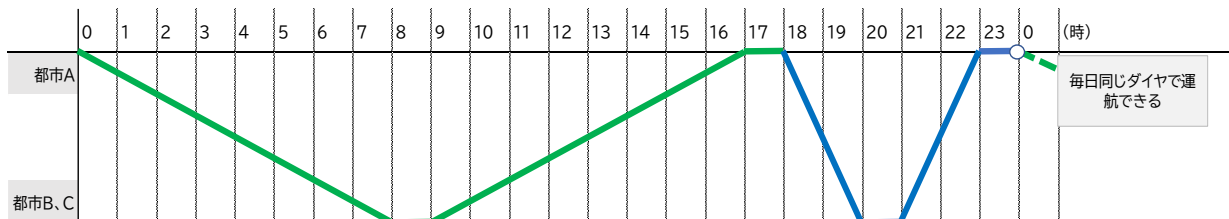
短距離路線のみを運航する場合の機体稼働イメージ(飛行時間2時間、ステイタイム1時間を想定)



中長距離路線を運航する場合の機体稼働イメージ(飛行時間8時間、ステイタイム1時間を想定)



中長距離路線と短距離路線を組み合わせる場合の機体稼働イメージ(飛行時間8時間と2時間、ステイタイム1時間を想定)



(資料)各種報道、各社 HP

②上位クラスの設定などの工夫

LCC の基本的な戦略の一つに、無駄なサービスを省き、乗客をできるだけ多く乗せる、というものがある。しかし中長距離路線では短距離路線ほど座席間隔を詰めるのは難しく、その点で FSC と差別化できる余地が乏しい。そのため、あえて LCC のセオリーから外れたビジネスクラスのような上位クラスを設定して収入増を図っている。

(3) 先行した中長距離 LCC の状況

上記のような工夫をすることで、中長距離 LCC として収益を上げることに成功した会社もあったが、全ての会社がうまくいったわけではない。新型コロナの流行という不運もあり、一部の会社は事業を中止/撤退せざるを得ないなど、現時点ではどちらかと言えば厳しい結果となっている(図表 3)。

図表 3 2010 年代までに運航開始した主な中長距離 LCC

航空会社	親会社/関連会社	備考
アジア・太平洋地域		
Jetstar	Qantas	
Scoot	Singapore Airlines	
NOK Scoot	Singapore Airlines/NOK Air	事業終了
Air Asia X	Air Asia	
Cebu Pacific	-	
大西洋路線		
LEVEL	IAG(British Airways等グループ)	
Air Canada Rouge	Air Canada	現在短距離のみ
Norwegian Air Shuttle	-	現在短距離のみ
Joon	Air France	Air Franceに統合
French Bee	-	
Azul	-	
WOW Air	-	事業終了

(資料)各種報道、各社 HP

個々の事例を見ると、Norwegian Air Shuttle は運航した欧州～米国東海岸路線がある程度成熟した市場であり低価格での新規需要が見出し難かった上、FSC が多く就航するドル箱路線であるために FSC との間で激しい競争が起き、加えて使用機材(B737)のトラブルや新型コロナの流行拡大による需要減もあって中長距離路線の運航停止に追い込まれている。また NOK Scoot は FSC が使用する大型機の B777 機を使用したことで機材コストや離発着料等が嵩んだとみられる一方、供給に見合う需要が確保できていなかった可能性もあり、2014 年の設立以来一度も黒字化できなかったことが事業撤退の理由と推測される。

そのような個別事情はあるものの全体の傾向として見られるのは、大西洋路線よりもアジア・太平洋地域の方が健闘している会社が多いという点である。大西洋路線は既存 FSC にとってドル箱路線が多く競合になりやすいこと、アジア・太平洋地域は低価格化による需要拡大期待が大きいことなどが差異の原因として考えられる。

3. 中長距離 LCC の新たな動き

(1) 中長距離 LCC の太平洋路線への展開

これまで成功事例が多いとはいえない中長距離 LCC であるが、近年の新しい動きとして、これまで距離が長く参入困難とされてきた太平洋路線への進出があげられる。コロナ禍で一時参入が停滞していたものの、ここへきて日本では日本航空が ZIP AIR を、ANAHD が Air Japan を設立、LCC として日本～北米、アジア路線を就航させている。また日本以外でも韓国の Air Premia がソウル～米国、アジア路線に、カナダの LCC である WestJet も成田～バンクーバー路線の運航を開始するなど、再び中長距離路線、中でも太平洋路線を強化する動きがみられる。

これには 2010 年代はじめ⁴に就航した B787 型機の開発が大きく影響している。LCC がこれまで主に使用してきた小型機(通路が 1 本のナローボディ機、A320、321、B737 型機など)の最長航続距離は現時点でも 7,000Km 超⁵で、飛行距離が 7,000Km を超える太平洋路線への投入は事実上不可能である(図表 4)。一方で B787 型機は最長航続距離が 14,000Km 超まで延び、太平洋路線を飛行することが可能となった(図表 5)。

また B787 型機は通路が 2 本あるワイドボディの中型機であるが、燃費効率が従来の同型機に比べ 20%削減された。これによりコストに占める燃料費の割合が低下し、安価な運賃を提供できるようになった。このように中型機ながら十分な航続距離を備え、燃費が良く取り回しがしやすい B787 は、小型機中心の LCC でも利用可能な機材として注目されることになった。その存在を前提として、これまで参入が困難とされてきた太平洋路線など、従来よりも長い路線への LCC の展開が可能となった。

図表 4 LCC で使用される主な機体の航続距離

機体名	A320		A321			B737MAX				B787		
	ceo	neo	ceo	neo	LR	7	8	9	10	8	9	10
	ナローボディ(1通路)									ワイドボディ(2通路)		
航続距離(Km)	6,200	6,300	5,950	7,400	7,400	7,040	6,480	6,110	5,740	13,530	14,010	11,730

(資料)各種報道、各社 HP

⁴ B787 型機の市場投入は 2011 年だが、就航当初はトラブルが多く、安定的に運用ができるようになるまで時間を要した。更に LCC では機材を高稼働させるため、安全性の確認により多くの時間を要したことや、コロナの影響による検討の停滞などもあり、LCC で使用が開始されたのは最近のことである。

⁵ 機能上航続距離が 7,000Km とされていても、実際に飛行する場合、逆風時には燃料を多く消費することや、緊急時に代替空港へ向かうための予備の燃料を確保しておく必要等がある。実際に飛行可能な距離は機能上の航続距離よりもかなり短距離となる。

図表 5 LCC で使用される主な機体の航続距離

		飛行距離*	飛行時間*	主な運航航空会社(LCC)
アジア域内中長距離路線				
東京	- バンコク	4,653	7:10	ZIP、Air Japan、Thai Air Asia X
東京	- シンガポール	5,304	6:55	スクート、ZIP
東京	- クアラルンプール	5,350	7:30	エアアジアX
大西洋路線				
ロンドン	- ニューヨーク	5,578	7:30	ノースアトランティック航空
パリ	- ニューヨーク	5,863	8:35	ノースアトランティック航空、フレンチBee
太平洋路線				
東京	- ホノルル	6,154	6:55	ZIP
東京	- バンクーバー	7,511	8:50	ZIP
アジア-太平洋、欧州路線				
東京	- ケアンズ	5,870	7:25	ジェットスター
シドニー	- クアラルンプール	6,580	8:30	エアアジアX
シンガポール	- アテネ	8,989	11:50	スクート

*飛行距離、飛行時間はあくまで目安
(資料)各種報道、各社 HP

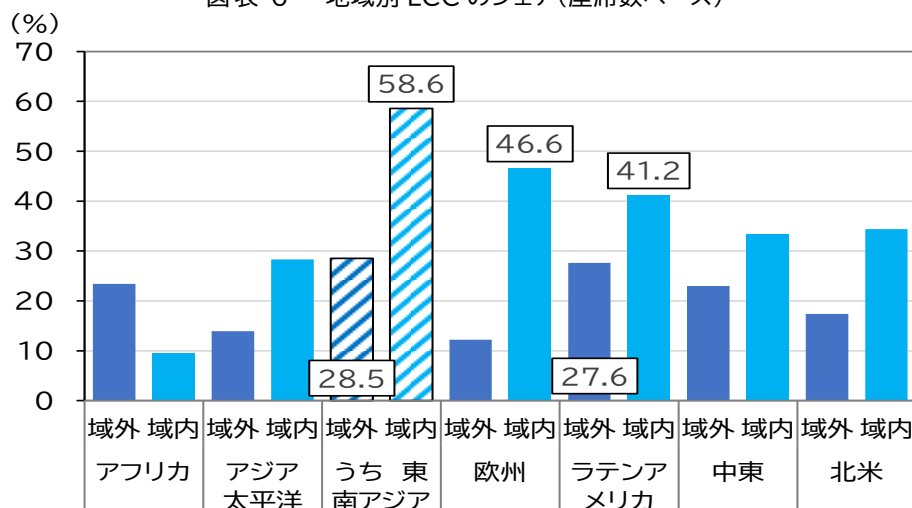
(2) LCC 太平洋路線の今後のポイント

LCC の太平洋路線への参入はまだ始まって日が浅く、また足元はアフターコロナのリベンジ需要が強く航空業界全体にフォローの風が吹いている状況であることを考えると、当面の成果だけで先行きを判断することは難しい。そもそも太平洋路線では FSC と同じ B787 を使用するうえ、短距離路線よりも長時間飛行するために座席間隔に余裕を持たせる必要があるなど FSC との差別化が難しく、効率化の余地も限られる。また中型機の B787(1 機あたり約 300～330 席)は短距離 LCC でよく使用される A320 や B737(いずれも約 180 席)よりも座席数が多いため、搭乗率を上げるためにはより多くの集客が必要となる。そのため、今後の成長についてはこれまで参入した他地域以上に新規需要を生み出し、獲得できるかどうか大きなポイントと考えられる。

特に需要成長見込みの高い地域としては東南アジアが挙げられるが、その成長を取り込むという観点で考えると、例えばバンコクからホノルルやロサンゼルスまで東京を経由して安価に旅行することが可能となることで、乗り継ぎ需要を掘り起こすことができる可能性はある。東南アジア諸国では日本観光需要も強いことから、北米やハワイと、乗り継ぎ地点となる日本の 2 地点を目的地とした観光需要を新たに喚起できれば、更にその可能性は高まろう。太平洋路線の開通は、そのような東南アジアの成長をうまく取り込むツールとなりうると考えられる。

逆に言えば、B787 という中型機の座席をきちんと埋めるためには、単体の路線だけでの集客では限界がある可能性もある。その意味でも、東南アジア諸国と北米を東京などのハブを経由して接続させるという、従来 LCC が苦手としてきたネットワーク的な要素も絡めた集客の仕方が重要になる、と言える。

図表 6 地域別 LCC のシェア(座席数ベース)



(資料)CAPA - Centre for Aviation and OAG

4. 終わりに

LCC はこれまで高価だった航空運賃を引き下げたことで多くの人から支持され、成長し、多くの国でビジネスが展開された。また技術の進歩により新たな機材が開発され、足元では太平洋路線にまで進出するなど、LCC が中長距離路線へ進出できる余地は着実に広がりつつある。

ただし、LCC のビジネスモデルは短距離路線との親和性が高く、中長距離路線に戦略をそのまま当てはめるのは難しい側面がある。過去には中長距離路線の運航停止に追い込まれた LCC もあり、成功するのは決して容易ではないこともまた事実である。

足元で注目を集める太平洋路線への参入にしても、中長期的には新規需要をいかに喚起できるかが大きなポイントとなる。そのためには路線戦略も含め、これまでの LCC のように単路線に着目した運営というより、ネットワークも利用したより広い目線での需要開拓の考え方が重要になると考える。

(調査部 ストラクチャードファイナンス調査チーム 調査役 永井 敦子)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。