

航空

【要約】

- 2014年度の国内線旅客動向は、LCCの路線拡大や新規需要創出、スカイマークの機材大型化を受け、需給両面において増加基調で推移する見通し。また、大手・中堅航空会社ともに運賃を引上げており、イールドは上昇基調で推移する見通し。但し、足許ではパイロット不足から一部運休を余儀なくされており、事業規模拡大のボトルネックとなる可能性も台頭。
- 2014年度の国際線旅客動向は、羽田空港国際線発着枠の昼間時間帯拡大を主因に需給両面で大幅に増加すると予想。特に、昼間時間帯での欧米長距離路線開設がビジネス需要の取り込みに繋がることに伴い、単価は上昇する見通しである。
- 2014年度の航空大手2社の企業収支は、国際線を中心とした輸送量増加を主因に、前期比+4.5%の増収となる見通し。利益面では、増収効果はあるものの、国内線でのLCC等との競合、燃油価格上昇、円安進展等の懸念材料もあり減益となる見通し。

I. 産業の動き

【図表23-1】 航空需給概要

【実数】

		(単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)
国内線	旅客キロ(需要)	(億km)	779	841	852
	座席キロ(供給)	(億km)	1,223	1,307	1,319
	ロードファクター	(%)	63.7%	64.4%	64.6%
国際線	旅客キロ(需要)	(億km)	624	666	728
	座席キロ(供給)	(億km)	825	885	986
	ロードファクター	(%)	75.6%	75.3%	73.9%

【増減率】

		(単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)
国内線	旅客キロ(需要)	(%)	+ 9.5%	+ 8.0%	+ 1.2%
	座席キロ(供給)	(%)	+ 8.5%	+ 6.9%	+ 0.9%
	ロードファクター増減	(pt)	+ 0.6	+ 0.7	+ 0.2
国際線	旅客キロ(需要)	(%)	+ 13.7%	+ 6.8%	+ 9.3%
	座席キロ(供給)	(%)	+ 8.0%	+ 7.3%	+ 11.4%
	ロードファクター増減	(pt)	+ 3.7	▲ 0.4	▲ 1.4

(出所) 国交省「航空輸送統計年報」より、みずほ銀行産業調査部作成

(注) 2014年度は、みずほ銀行産業調査部予想

1. 国内線旅客動向

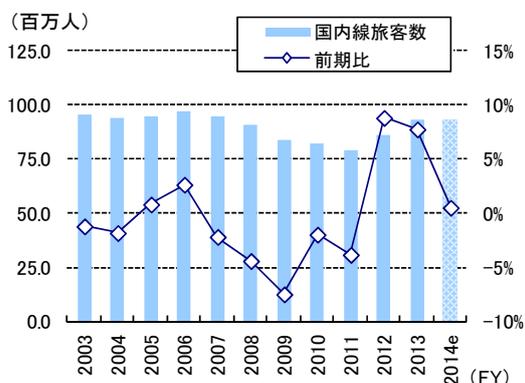
2013年度は、需給両面で拡大もイールドは低下

2013年度の国内線ASK¹は、羽田空港発着枠拡大、LCC新規就航による生産規模拡大、通年寄与効果、等を要因に1,307億km(前期比+6.9%)と大幅に増加した。こうした供給量増加に加え、日本の景気回復、LCCの浸透・新規需要喚起、等もあり、国内線旅客数は92.6百万人(同+7.7%)、国内線RPK²は841億km(同+8.0%)と増加し、LF³も64.4%(前期比+0.7pt)に上昇した。一方で、イールド⁴については、LCC新規就航による競争激化を受け、既存航空会社も低下傾向にある。なお、2013年度下期のRPKにおけるLCCシェアは7.0%であり、徐々にシェアを高めている(【図表23-1~5】)。

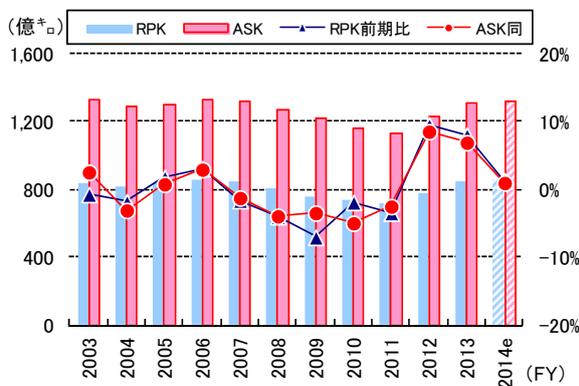
2014年度は、LCC効果一巡によりRPKは小幅増に留まると予想

2014年度の国内線は、需給両面ともに小幅増加を予想。LCCの通年寄与という2013年度特殊要因の剥落、大手2社の生産量調整を、春秋航空日本の新規就航(2014年8月⁵)、スカイマークの機材大型化、LCC3社の路線拡大、等で打ち返し、ASKは1,319億km(前期比+0.9%)と増加する見通し。但し、足許では世界的なパイロット需要の高まりにより、LCCを中心にパイロットの確保が難しくなり、一部運休を余儀なくされており、今後のLCCの事業規模拡大のボトルネックになる可能性もある。また、生産量拡大に伴う需要拡大、及び大手2社の機材配置換え等の需給適合策の効果により、RPKは852億km(前期比+1.2%)、LFは64.6%(前期比+0.2pt)と増加する見通し。イールドについては、中堅航空会社は夏ダイヤより、大手2社も7月より運賃値上げを実施したことを要因として、上昇すると予想。

【図表23-2】国内線旅客数の推移



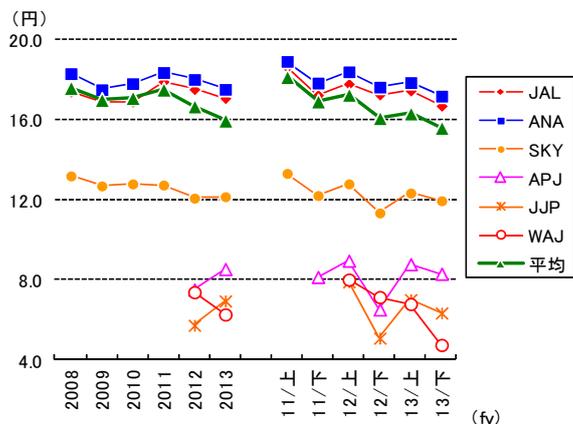
【図表23-3】国内線需給の推移



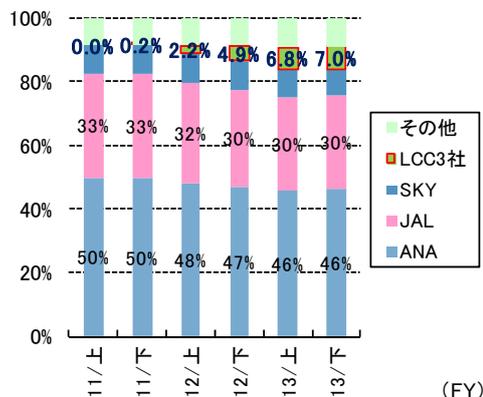
(出所)【図表23-2、3】とも、国交省「航空輸送統計年報」より、みずほ銀行産業調査部作成
(注)2014年はみずほ銀行産業調査部予想

¹ Available Seat Kilometer : 提供座席数×輸送距離 供給量を図る指標
² Revenue Passenger Kilometer : 有償旅客数×輸送距離 需要量を図る指標
³ Load Factor : RPK÷ASK
⁴ Yield : 旅客収入÷RPK
⁵ 2014年6月から、2014年8月に延期となった

【図表23-4】国内線イールドの推移



【図表23-5】国内線 RPK シェアの推移



(出所)【図表 23-4、5】とも、国交省「航空輸送サービスに係る情報公開」より、みずほ銀行産業調査部作成
 (注) APJ:ピーチ、JJP:ジェットスター・ジャパン、WAJ:エアアジア・ジャパン(現バンライエア)

2. 国際線旅客動向

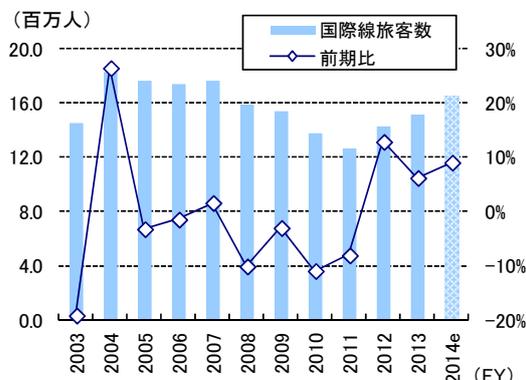
2013 年度は、訪日外国人増加等の要因で RPK は増加

2013 年度は、外交問題の影響から中国路線が低調に推移したものの、円安効果、ビザ発給要件緩和による訪日外国人の増加、オープンスカイ協定の締結拡大による路線開設の柔軟性向上、及び本邦航空各社の積極的な新規路線の開設、等の要因により本邦航空会社による輸送量は 15.1 百万人(前期比 +6.2%)、RPK は 666 億km(同+6.8%)、ASK は 885 億km(同+7.3%)と増加した(【図表 23-1、6、7】)。

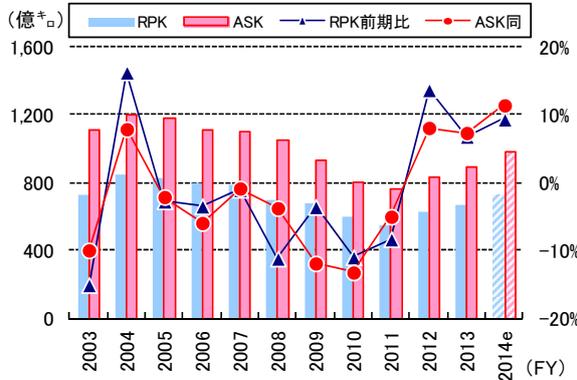
2014 年度は、羽田増枠効果で生産量拡大の見通し

2014 年度については、羽田空港国際線発着枠が昼間時間帯において増加(年間 3 万回、1 日当たり 40 便)することに伴い、需給両面で大幅に増加すると予想。需要面では、政府の観光施策の後押しもあり、羽田空港を活用した内陸接続需要、及び成田空港を活用した東南アジア・北米間の乗り継ぎ需要の増加が期待できること、また、価格面では、これまで深夜時間帯に限られていた欧米長距離路線の昼間時間帯開設解禁に伴い単価の高いビジネス需要の取り込みも期待できること、から各社とも積極的な路線展開を行う見通しである。

【図表23-6】国際線旅客数推移



【図表23-7】国際線需給の推移



(出所)【図表 23-6、7】とも、国交省「航空輸送統計年報」より、みずほ銀行産業調査部作成
 (注) 2014 年はみずほ銀行産業調査部予想

Ⅱ. 企業業績

1. 2013年度決算

輸送量増加にとも
ない増収も、円安
影響が大きく減益

2013年度の航空大手2社の決算は、日本経済が回復基調にあること、円安効果により訪日外国人が増加していること、国内線・国際線ともに生産規模を拡大していること、等を主因に輸送量は増加したことから増収となった(大手2社売上高計 29,103 億円、前期比+6.9%)。一方、利益面は、円安進展に伴う燃油費の上昇、国内線イールドの低下、B787 エンジントラブルへの対応、LCC事業の苦戦、等の要因により減益にて着地(同営業利益合計 2,326 億円、同▲22.2%)。

2. 2014年度決算予想

国際線の生産量
拡大を主因に増
収も、円安等の要
因から減益の予
想

2014年度の航空大手2社の決算は、増収減益となる見通しである。国内線を中心に単価引上げが想定されること、羽田空港国際線発着枠拡大を契機とした国際線生産規模・輸送量の拡大が期待できること、航空周辺ビジネスを積極的に拡大していること、等から増収となる見通しである(同売上高計 30,398 億円、前期比+4.5%)。利益面については、国際線を中心とした生産規模拡大の効果はあるものの、国内線におけるLCC等との競争激化、燃料価格の高止まり、円安進展等を要因に減益となる見通しである(同営業利益合計 2,279 億円、同▲2.0%) (【図表 23-8】)。

【図表23-8】 航空大手2社の企業収支

【実額】

	(単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)
売上高	航空大手 2社合計 (億円)	27,224	29,103	30,398
営業利益		2,990	2,326	2,279

【増減率】

	(単位)	12fy (実績)	13fy (実績)	14fy (予想)
売上高	(%)	+ 4.1%	+ 6.9%	+ 4.5%
営業利益		▲ 1.0%	▲ 22.2%	▲ 2.0%

(出所) 各社決算資料より、みずほ銀行産業調査部作成

(注1) 連結ベース

(注2) 航空大手2社…日本航空、ANAホールディングス(証券コード順)

(注3) 2014年度は、みずほ銀行産業調査部予想

Ⅲ. トピックス リーディングカンパニーの投資戦略動向 ～航空～

エアラインは様々な投資を行っている

エアラインは、グローバル競争を勝ち抜くにあたって、投資を継続的に行うことは不可欠である。その最たる例は、機材更新投資であるが、それ以外にもネットワーク拡充の為、コスト削減の為、またはライバルとの差別化の為、様々な投資を行っている。

エティハド航空は複数のエアラインに出資

アブダビ(UAE)を拠点とするエティハド航空は、他国エアラインへの出資に積極的である。2014年6月にはアリタリア航空への49%出資について合意する等、欧州、豪州、アジアの複数のエアラインに出資している。その最大の狙いは、アブダビ空港をハブ空港としたネットワーク網の拡充にある。欧州・アフリカ・アジアの結節点として、中東の地理的優位性を活かしたハブ空港戦略は、中東諸国の国家戦略と相まって、近時競争が激化している。エミレーツ航空やトルコ航空が機材数で先行する状況下、エティハド航空は出資による非連続な成長で追いつこうという意図があると考えられる。

デルタ航空は製油所を買収

デルタ航空は、2012年に製油所を買収した。エアラインのコストにおいて上位を占めるジェット燃料調達コストを内製化することで、ジェット燃料価格の変動が業績に与える影響を緩和させる効果がある、と考えられる。勿論、航空事業以外のリスクを新たに抱える等のデメリットはあろう。然しながら、米国は、巨大な国内線市場を有し、欧州やアジアのような海外エアラインの脅威に晒されるリスクは相対的に小さい。寧ろ、米国内のライバルに対するコスト競争力強化を図る上で、航空事業のボラティリティ抑制に大きく資する手段を得たことは大いに評価できよう。

シンガポール航空は、自社の注力する事業領域に特化

シンガポール航空は、次々にLCCを設立している。Tiger Airways(近距離LCC)、Scoot(中・長距離LCC)を、また近距離のフルサービスキャリアとしてSilkAirを設立した。更に、タイLCCのNokAirとScootのJVでNok-Scoot(中・長距離LCC)を2014年末にも設立する計画である。こうした戦略を取る背景として、AirAsiaやAirAsia X、Lion航空、等のASEANをベースとするLCCとの競合に加え、近時では中東勢との競合も念頭にありと考えられる。即ち、シンガポール航空としては、世界中で評価されている当社のホスピタリティを最大限発揮できる「長距離・ビジネス」需要に特化する為、他セグメントをこうした子会社群に担わせる戦略を取っているものと推察する。

日本は、内際両面での競合激化

日本の航空業界は、米国ほどでは無いが、大きな国内線市場を有し、また国際線においては、アジアと北米のゲートウェイとして乗り継ぎ需要を獲得できるポジションも有している。然しながら、前者については国内LCCや新幹線と、後者は中国や韓国、香港等のエアラインとの競合が待ち受けている。上述のような投資を全て行うことのハードルは高いが、例えば、国内線や近距離国際線はグループ会社に任せ、長距離国際線に特化する、といった大胆な施策も検討に値するのではないだろうか。

(社会インフラチーム 大野 輝義)

teruyoshi.ohno@mizuho-bk.co.jp

©2014 株式会社みずほ銀行

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、弊行が信頼に足り且つ正確であると判断した情報に基づき作成されておりますが、弊行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、貴社ご自身の判断にてなされますよう、また必要な場合は、弁護士、会計士、税理士等にご相談のうえお取扱い下さいますようお願い申し上げます。

本資料の一部または全部を、①複写、写真複写、あるいはその他如何なる手段において複製すること、②弊行の書面による許可なくして再配布することを禁じます。