

航 空

【要約】

- 2015年度の国内線旅客動向は、北陸新幹線の延伸に伴う北陸方面発着便の供給量調整、スカイマークの規模縮小等を要因に、需給両面で減少局面に転じると予想。中長期的には人口減少トレンドに入っており、国内線事業は拡大から縮小への過渡期に移りつつあると考えられる。イールドについては、LCCのシェアが高まること等に伴い低下すると予想。
- 2015年度の国際線旅客動向は、円安基調の継続、中国向けビザ発給要件の緩和、航空会社の生産規模の拡大、等を主因に需給両面で増加すると予想。安定的な事業拡大に向け、ビジネス需要や、乗り継ぎ需要の取り込みに資する路線展開を行う等、ネットワーク戦略の高度化が求められる。
- 2015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+1.1%の増収となる見通し。利益面では、円安懸念はあるものの、国際線での生産規模拡大、燃油価格の下落、等を要因に増益となる見通し。

I. 産業の動き

【図表23-1】 航空需給概要

【実数】

		(単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
国内線	旅客キロ(需要)	(億km)	841	848	840
	座席キロ(供給)	(億km)	1,307	1,304	1,288
	ロード・ファクター	(%)	64.4%	65.0%	65.2%
国際線	旅客キロ(需要)	(億km)	666	727	782
	座席キロ(供給)	(億km)	885	982	1,058
	ロード・ファクター	(%)	75.3%	74.0%	73.9%

【増減率】

		(単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
国内線	旅客キロ(需要)	(%)	+ 8.0%	+ 0.8%	▲ 1.0%
	座席キロ(供給)	(%)	+ 6.9%	▲ 0.2%	▲ 1.2%
	ロード・ファクター増減	(pt)	+ 0.7	+ 0.7	+ 0.2
国際線	旅客キロ(需要)	(%)	+ 6.8%	+ 9.1%	+ 7.6%
	座席キロ(供給)	(%)	+ 7.3%	+ 10.9%	+ 7.8%
	ロード・ファクター増減	(pt)	▲ 0.4	▲ 1.2	▲ 0.2

(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) 2015年度以降は、みずほ銀行産業調査部予想

1. 国内線旅客動向

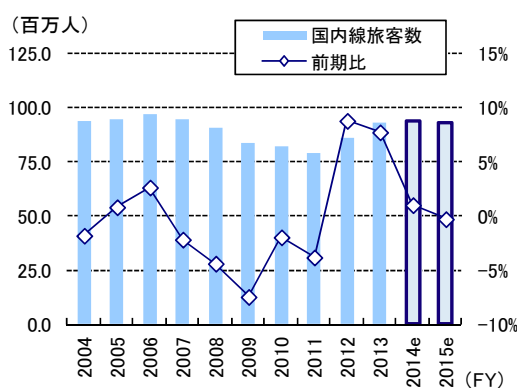
2014年度は、大手2社を中心とした供給調整により、ASK横這い、LF改善の見通し

2014年度の国内線ASK¹は、1,304億km（前期比▲0.2%）と微減となる見通し。春秋航空日本の新規就航（2014年8月）、スカイマークの機材大型化、等に伴う増加要因はある一方、大手2社を中心に、機材の小型化、路線の組換、等の供給量調整の動きもあることが要因として挙げられる。需要面においては、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93.6百万人（同+1.0%）、国内線RPK²は848億km（同+0.8%）と増加し、LF³も65.0%（同+0.6pt）に上昇する見通し。一方で、イールド⁴については、大手2社が需要喚起の為にプロモーション系運賃を積極的に導入していることを主因に低下する見通し。なお、2014年度上期のRPKにおけるLCCシェアは8.5%であり、徐々にシェアを高めている（【図表23-1～5】）。

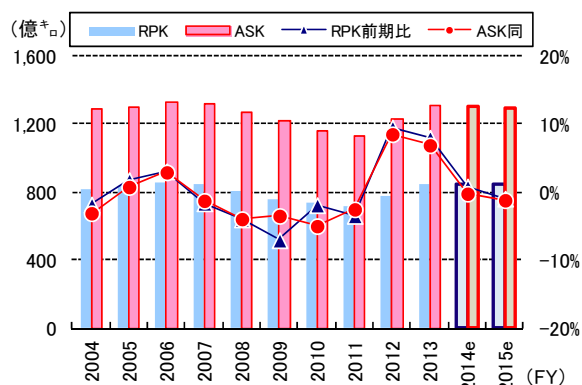
2015年度は、北陸新幹線の延伸等を要因に需給両面で減少すると予想

2015年度の国内線は、RPKは840億km（前期比▲1.0%）、ASKは1,288億km（同▲1.2%）と需給両面ともに小幅減少し、結果的にLFは65.2%（同+0.2pt）に上昇すると予想。春秋航空日本の通年寄与、エアアジア・ジャパンの再参入（予定）という増加要因はあるものの、北陸新幹線の延伸（2015年3月）に伴う北陸方面発着便の供給量調整、スカイマークの路線縮小、更には日本の人口減少という中長期的なトレンドもあり、需給両面で減少傾向に転じる転換点の年になると予想する。イールドについては、LCCのシェアが高まること、等から低下傾向で推移すると予想。

【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

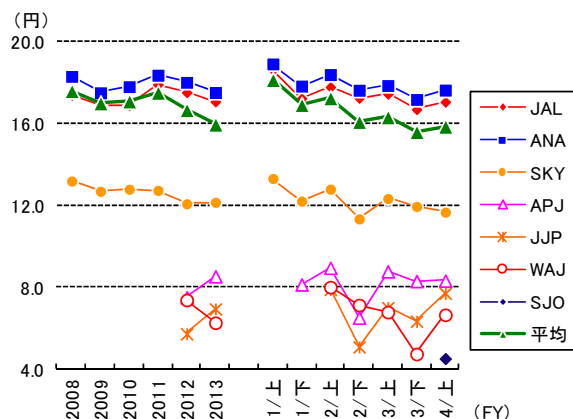


（出所）【図表23-2、3】とも、国交省「航空輸送統計年報」よりみずほ銀行産業調査部作成

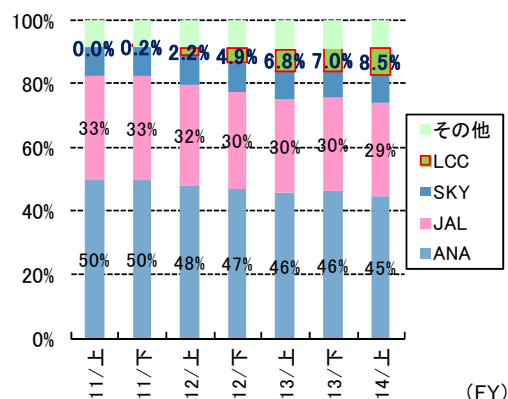
（注）2014年度以降はみずほ銀行産業調査部予想

- | | | |
|-------------------------------|------------------|----------|
| 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 | : $RPK \div ASK$ | |
| 4 Yield | : 旅客収入÷RPK | |

【図表23-4】国内線イーロドの推移



【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:バニラエア、SJO:春秋航空日本

2. 国際線旅客動向

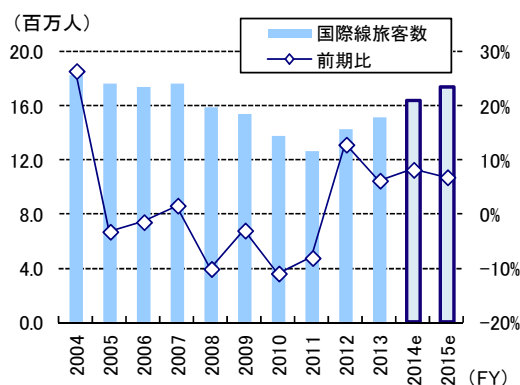
2014 年度は、羽田増枠効果を主因に需給両面で大幅増加となる見通し

2014 年度は、政府の積極的な観光施策、羽田空港国際線発着枠の昼間時間帯における増加(年間 3 万回、1 日当り 40 便)に伴う大手 2 社の積極的な路線開設、及び LCC の国際線拡大、等を背景に本邦航空各社による輸送量は 16.3 百万人(前期比+8.2%)、RPK は 727 億km(同+9.1%)、ASK は 982 億km(同+10.9%)と増加する見通し(【図表 23-1、6、7】)。

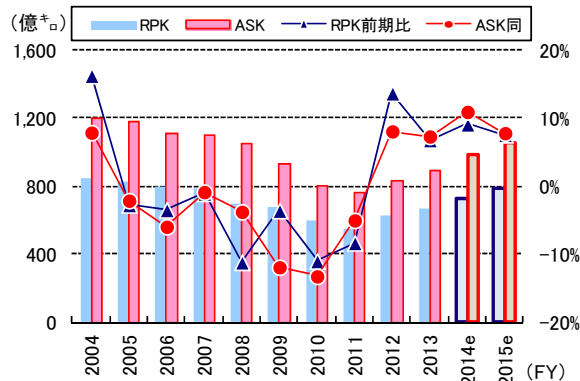
2015 年度は、円安、政策効果を主因に増加基調継続と予想

2015 年度についても、需給両面での増加基調は継続すると予想。円安基調の継続、中国向けビザ発給要件の緩和を主因に、更なる訪日外国人の増加が期待できること、燃油価格低下に伴い燃油サーチャージ負担の軽減が見込めること、また大手 2 社や LCC の新規路線開設は続く見通しであること、が要因として挙げられる。然しながら、長引く円安は日本人の海外旅行抑制にも繋がることから、本邦航空各社は目的需要のみならず、アジア⇄北米間での乗り継ぎ需要の取り込みに資する路線展開を行う等、ネットワーク戦略の高度化が求められよう。

【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 年度以降はみずほ銀行産業調査部予想

Ⅱ. 企業業績

1. 2014 年度決算

円安影響はあるが、輸送量増加、燃料価格低下、等に伴い増収増益の見通し

2014 年度の航空大手 2 社の決算は、円安効果により訪日外国人が増加していること、国際線中心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すると想定され、増収となる見通し（大手 2 社売上高計 30,387 億円、前期比 +4.4%）。利益面では、円安影響による外貨建てコストの負担増加はあるものの、増収効果に加え、燃油価格自体の大幅な下落、LF 上昇に伴う採算性の向上、等の要因により増益となる見通し（同営業利益合計 2,635 億円、同 +13.3%）。

2. 2015 年度決算予想

国際線の生産量拡大、燃油価格下落の進展、等に伴い増収増益の見通し

2015 年度の決算も、引き続き増収増益になると予想する。国内線は、需給両面で頭打ちとなる懸念はある一方、国際線生産規模拡大の継続、羽田空港国際線発着枠拡大を活用した単価の高いビジネス客の取り込み、訪日外国人の増加期待、等から増収となる見通しである（同売上高計 30,944 億円、前期比 +1.8%）。利益面については、円安基調の継続はあるものの、生産規模拡大に加え、機材更新に伴う燃費効率の改善、燃油価格下落の更なる進展、等を要因に増益となる見通しである（同営業利益合計 2,893 億円、同 +9.8%）（【図表 23-8】）。

【図表 23-8】 航空大手 2 社の企業収支

【実額】

	(単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
売上高	航空大手 2社合計 (億円)	29,103	30,387	30,944
営業利益		2,326	2,635	2,893

【増減率】

	(単位)	13fy (実績)	14fy (見込)	15fy (予想)
売上高	(%)	+ 6.9%	+ 4.4%	+ 1.8%
営業利益		▲ 22.2%	+ 13.3%	+ 9.8%

(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 年度以降は、みずほ銀行産業調査部予想

Ⅲ. トピックス 中国経済・中国企業の動向を踏まえた日本企業のあるべき戦略 ～航空～

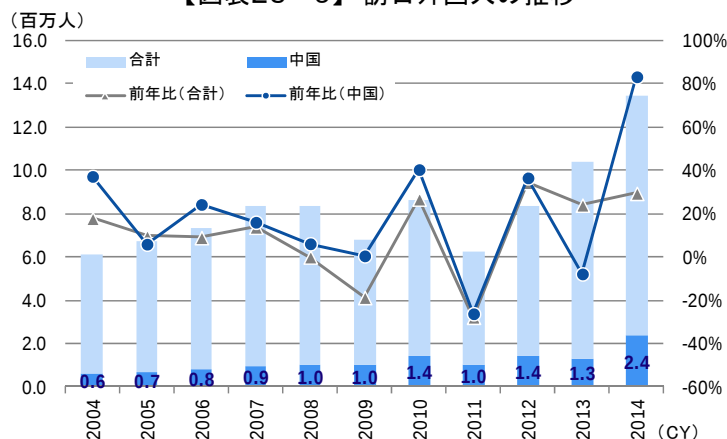
中国路線は有望だが、ボラティリティは高い

本邦 LCC の国際線展開では中国含む東アジア路線が重要

2014年の訪日外国人は1,341万人（前年比+29%）に増加した。中でも中国からの訪日外国人数は240万人（同+83%）と大幅に伸長しており、本邦大手航空会社の国際線事業拡大に一役買っている（【図表 23-9】）。然しながら、ここ数年の中国からの訪日外国人数の変動は日中関係を色濃く反映した姿とも言え、本邦大手航空会社にとって、中国路線は、需要の太い有望な路線である一方、地政学リスクを内包したボラティリティの大きな路線とも言えよう。

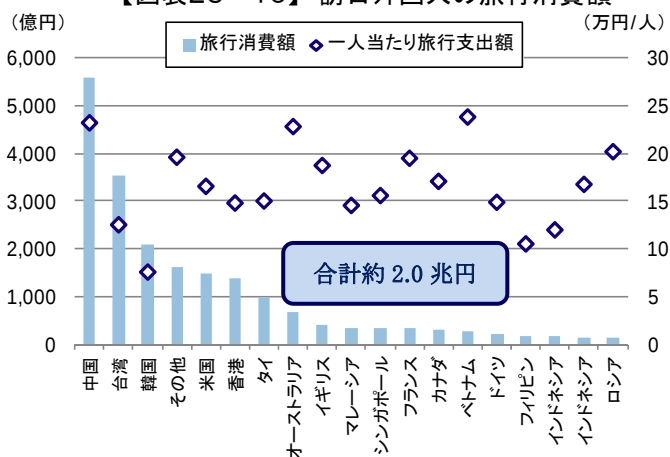
また、本邦大手航空会社傘下の本邦 LCC にとって、更なる事業拡大を展望する上で国際線進出は重要な要素であり、その中心は東アジア（韓国・中国・台湾等）への就航である。然しながら、上述のような中国路線のボラティリティの高さを勘案し、未だ中国路線は開設されていない（2014年末時点）⁵。

【図表23-9】 訪日外国人の推移



（出所）日本政府観光局「訪日外客数・出国日本人数」より
みずほ銀行産業調査部作成

【図表23-10】 訪日外国人の旅行消費額



（出所）観光庁「訪日外国人消費動向調査 2014 年年間値（速報）」より
みずほ銀行産業調査部作成

こうした中国路線のボラティリティリスク解消に向けた特効薬は日中関係の改善であろうが、一方で航空会社としての能動的な取組も求められる。

大手航空会社は、非航空系事業の強化も一考

本邦大手航空会社であれば、非航空系事業を拡大し事業リスク分散を図るといふ戦略が考えられる。2014年の訪日外国人旅行者の消費額は約2.0兆円、かつ今後も更なる拡大が期待でき、航空会社からみれば大きな市場が周辺に存在している（【図表 23-10】）。こうした観点に鑑みれば、旅行企画、免税店、空港経営等、航空輸送以外での事業機会もあり得ると筆者は考えている。勿論こうした事業への取組は本業である航空事業とのシナジーも期待できよう。

本邦 LCC は、足許では台湾路線等に注力するのも選択肢

また、本邦 LCC においては、当面は中国路線開設を回避し、台湾・香港等の安定重要が見込める路線に経営資源を集中投下し資本蓄積を図る戦略が有効ではないだろうか。黎明期の本邦 LCC にとって中国路線のリスクは現状では取りきれないのでは、と筆者は考えている。各社の取組に注目していきたい。

（社会インフラチーム 大野 輝義）

teruyoshi.ohno@mizuho-bk.co.jp

⁵ 中国系 LCC としては、春秋航空日本の親会社である春秋航空が、2010 年より、上海⇄茨城便等を開設している。

©2015 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り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。