JIRON KOHRON

「A320neo」「A380」「A350」を続々投入
ANA、JAL 新型機ラッシュの真相

航空ジャーナリスト
塚原将宏

「新型機到着!!」。最近、こうしたタイトルの新聞記事を目にする機会が増えた。昨年12月、全日空（ANA）が「エアバスA320neo」を受領した。また、2019年には超大型機「エアバスA380」を導入しハワイ線に投入する。加えて、日本航空（JAL）も同じ2019年に「エアバスA350」を導入する予定で、現在準備中だ。さらにボーイングも「777」の新型を開発し売り込みを狙っている。

乗客としては単に「座席が広くなった」など快適性に目がいく。しかし、航空会社にとって新型機は、今度の経営の方向を決める重要な〝買い物〟だ。なぜ今、新型機ラッシュなのか。その深層を覗いて見よう。

売り文句は「燃費のよさ」

まず、新型機では共通する売り文句がある。それは「燃費がいい」だ。いずれも旧来の機種より18～20％燃費カットが実現している。2011年にANAが世界で初めて導入して話題となった「ボーイング787」は、新素材をふんだんに利用して重量を軽減と新型エンジンで、燃費の20％カットに成功した。これは日々、激烈な競争に立ち向かう航空会社にとってまさに朗報だった。

旅客機を運航するためには当然お金がかかる。これは「運航費」と呼ばれ、燃油費（車でいうところのガソリン代）、パイロットなどの人件費、空港を利用するための利用料などで構成されている。この運航費とお客さんの払う運賃の差が航空会社の「儲け」となる。運航費のうち燃油費は3割以上を占め、ここを大幅にカットできれば、利益拡大に直結する。

「787」は現在、全世界の航空会社から1200機の受注があるが、なぜこれだけも受注数が獲得できるかと言えば、それは「利益を出せる飛行機」だからだ。

加えて世界的なCO2削減でエコにも貢献できるというイメージもあり、とかくエネルギーの大量消費を言われる立場の航空会社にとっては、まさに「一石二鳥」を狙える。続々と登場するエアバスやボーイングの新型機も「我こそは利益を出せる飛行機なり」と名乗りを上げているのだ。

さて、基本的に旅客機はいくらぐらいするものか。実は乗用車やバスなどと同様「カタログ価格」が公表されている。

●エアバスA380（500～800席）：約519億1200万円。世界最大機

●ボーイング777-300ER（約250席）：約407億5200万円。JAL、ANA共に国際線の主力機

●ボーイング737-800（約165席）：約115億2000万円。現在JALの国内線主力機

●エアバスA320neo（約150席）：128億7600万円。ANAに導入されたばかり（いずれも2016年1月時点、1ドル120円で計算）。

しかし、カタログ価格はあくまで「標準小売価格」で、座席の配置などに加え、多数機を一括購入してくれるなどの条件で、その価格は大きく違ってくるのが実態だという。

日本の市場は、長年ボーイングの牙城で、エアバスは導入してもらえない環境と言われて来た。だが、経済の落ち込みやJALの破綻、LCC（格安航空会社）の登場などで環境が激変。同時にエアバスの攻勢が強まった。

2013年10月、日本航空が老朽化しているボーイング777の旧型機の代替としてエアバスの新型A350（360～400席）を、確定で31機、

オプションで25機を大量発注した。これまでボーイング機しか使ってこなかった同社がライバル機を採用したことに、航空界ばかりか産業界全体が驚いた。A350はカタログ価格では1機369億～426億円。整備設備などを含む総投資額で9500億円と言われている。

しかし、大量発注で大幅な値引きが行なわれたことは確実、というのが航空関係者の見方だ。

あるLCCの運航幹部は「世界的にLCCは、ボーイング737－800とエアバスA320に人気がある。ウチもどちらかということになった時、エアバスから座席当たりでボーイングの2割相当の値引きを提案された。あれだけの大量発注となれば、A350の値引きはそれ以上ではないか」と話してくれた。

ANAが導入したA320neo（上。ANA）とボーイング747を凌ぐ超大型旅客機のA380

巨大機ハワイ投入の「事情」

昨今の新型機の話題と言えばANAが導入する予定の超大型機エアバスA380だ。3機を2019年春頃にハワイ線に投入することが決まっている。経営危機のスカイマークを巡り、自己に有利な再建案を採用させるために、債権者の一つであるエアバス社に協力を得る見返りに採用した、ということが盛んに言われた。

しかし、「そんな簡単なお話ではない」と言うのは、ANAのある関係者。「確かに社内でもコスト増になるA380導入に反対意見があったが、ハワイ線に限定投入するということがキーポイントになった」と話す。

日本からハワイへの年間の観光客は約150万人。温暖であり、一度は行ったこともある人も多く、高齢者から若者まで幅広い層に人気の観光地。「全体の座席供給数を増やすという意味もあるが、ファーストクラス、ビジネスクラスをたくさん設定できるのが最大メリット」（関係者）。

実はエアライン・ビジネスでは正規料金のファーストクラス、ビジネスクラスの客が満席になれば、運航費はペイできると言われ、エコノミークラスなどは「丸々儲け」になる構造だ。

すでにA380を運航している他社の座席配置を見ると、ファーストクラスが20席前後、正規料金を払ってくれるビジネスクラスが60席前後。そして、エコノミークラスは400席前後の合計約500席。ANAではもう少し多くの座席を用意する可能性が高い。

「今後はA380を利用した富裕層の高齢者や、人数の多いファミリー層にターゲットを絞ったハワイツアーなどが多く企画されると思う」とその関係者は予想している。

新型機といえばもう一つ、三菱リージョナルジェット（MRJ）（76～88席）がある。5回の納入延期を経て、現在2020年頃納入が予定されているが、こちらは「予定どおり来るのかと懐疑的」（ある運航関係者）という。新型機という視点から、これからの日本の航空界が見えるかもしれない。