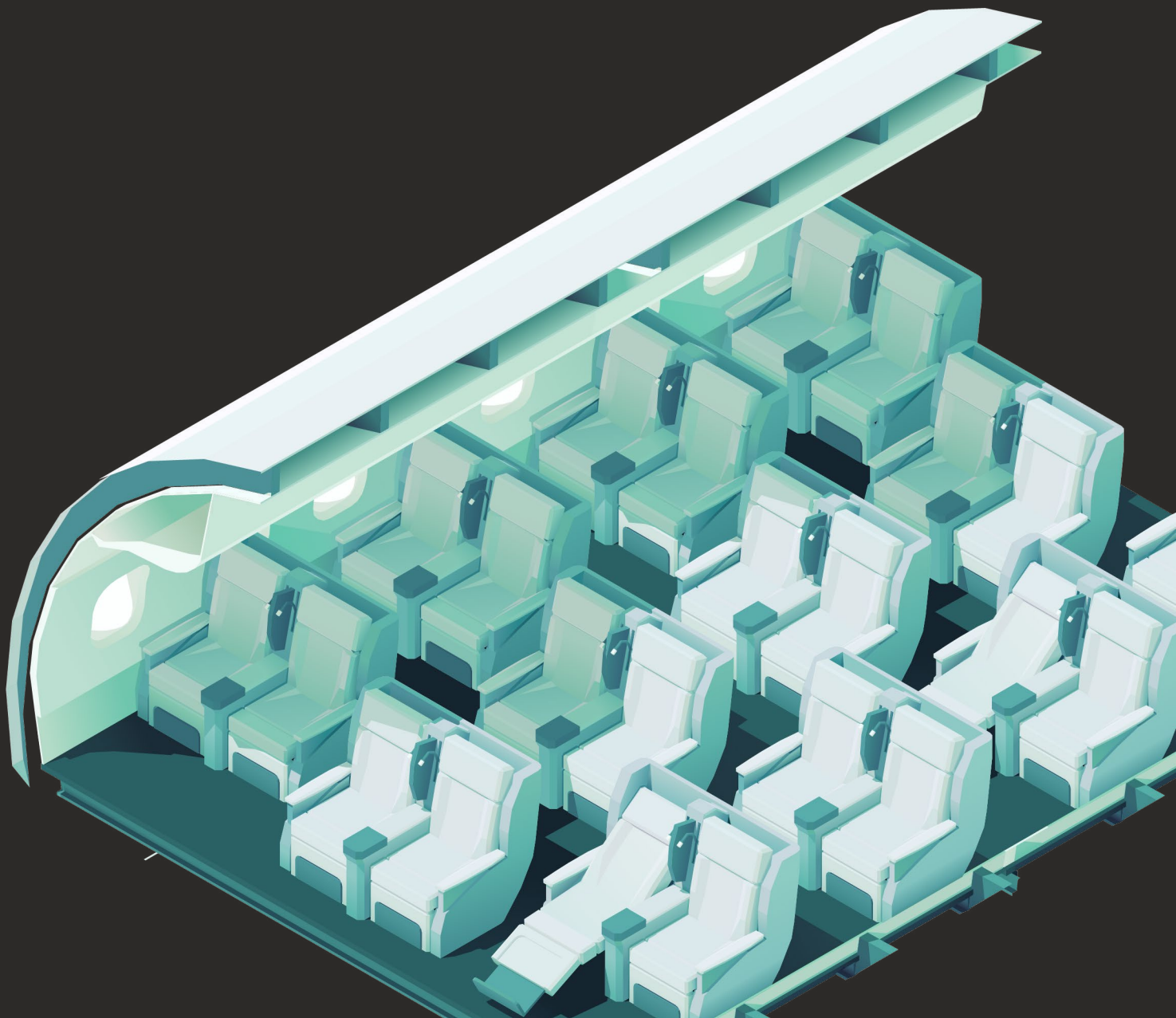


データインサイトレポート プレミアムエコノミークラスは 航空会社の成長を後押しするか？



プレミアムエコノミークラスは、30年前にヴァージン・アトランティック航空とエバー航空が初めて導入して以来、多くの航空会社が追随し、乗客の人気を集めてきました。物理的にもコンセプト的にもエコノミークラスとビジネスクラスの間位置するこの客室クラスは、乗客と航空会社の収益アナリストの両方にとって、長距離フライトのスイートスポット（最高の成果が期待できる分野）となっています。

飛行機利用状況が新型コロナウイルスのパンデミック危機から回復し始める中、この旅行を取り巻く環境の変化に伴って、プレミアムエコノミークラスは今後どうなるのでしょうか？プレミアムエコノミーの需要は増えるのでしょうか？航空会社にとって、この座席クラスを取り入れる余地は大きいのでしょうか？私たちの今回のレポートは、そうした疑問に答えることを目指しています。

レポートには、エコノミークラスとは分離され、かつ「エコノミープラス」や足元が広がっている「エクストラレグフルームシート」とも明確に異なる「プレミアムエコノミー」として販売されている座席を有する商用機材に焦点を当てた、洞察と分析が掲載されています。

本レポートは、2022年7月上旬に抽出されたCiriumのFleets Analyzerのデータを使用しています。



フィンエアーのA350のプレミアムエコノミー席

プレミアムエコノミーの概要

Ciriumのフリートデータによると、現在、航空会社63社がプレミアムエコノミーの座席を提供しています。現在稼働中または保管中のエアバスおよびボーイングの機材計22,447機のうち、7.5%がプレミアムエコノミーの座席を有しています。これに対し、ファーストクラスの設置率は21%、ビジネスクラスは40%となっています。

プレミアム・エコノミーを有する1,689機のうち、96%が航空会社に帰属し、残りの4%はオフリース機（リース契約の影響下でない機材）を保有するリース会社など「金融・専門会社」に分類される事業体に帰属しています。2022年7月初めには、プレミアムエコノミーを有するフリートの5分の4が稼働していました。

パンデミック後の長距離旅行の再開が遅れているため、ワイドボディ機の再稼働のペースはナローボディ機より遅くなっています。今後数ヶ月の間に、一部のワイドボディ機は各航空会社のフリートに稼働機材として再び加わるものの、その他の機材は、キャパシティ削減の中で退役したり、オフリースになって返却されたりして、フリートに加わらないこととなります。これにより、特にパンデミック前からプレミアムエコノミーの客室が多数設置されていたボーイング747、エアバスのA340およびA380などの四発機が影響を受けています。

5年前の2017年6月の時点では、プレミアムエコノミークラスの客室を搭載した機材を運航する航空会社は42社でした。以来、このクラスの客室を有する機材の数は84%増加しましたが、これは、既存の機材運航会社がフリートを拡大したことだけでなく、自社バージョンのプレミアムエコノミークラスを新たに導入する航空会社が増えたことにも起因しています。

プレミアムエコノミー

スナップショット



7月2022年

航空会社63社

現在プレミアムエコノミークラスの座席を提供

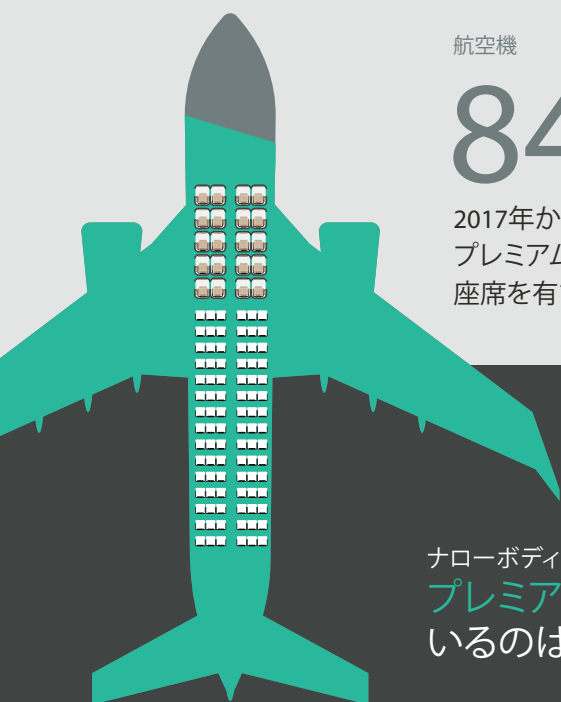
VS

航空会社

7月2017年

航空会社42社

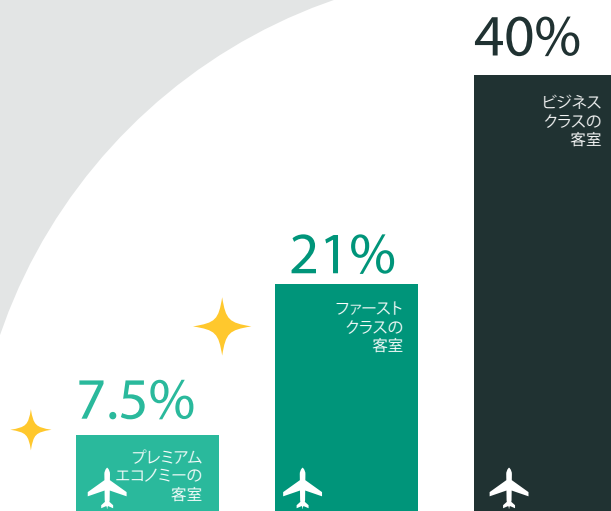
プレミアムエコノミークラスの座席がある客室を提供



航空機

84%増加

2017年から2022年にかけて、
プレミアムエコノミークラスの
座席を有する機材の数



プレミアムエコノミーの客室保有は主としてワイドボディ機

ナローボディ機

プレミアムエコノミークラスが搭載されて
いるのはSASのエアバスA321LRの3機のみ



LCCとスタートアップ

スタートアップ
企業と格安航空会社 (LCC)
もプレミアムエコノミー
を導入している

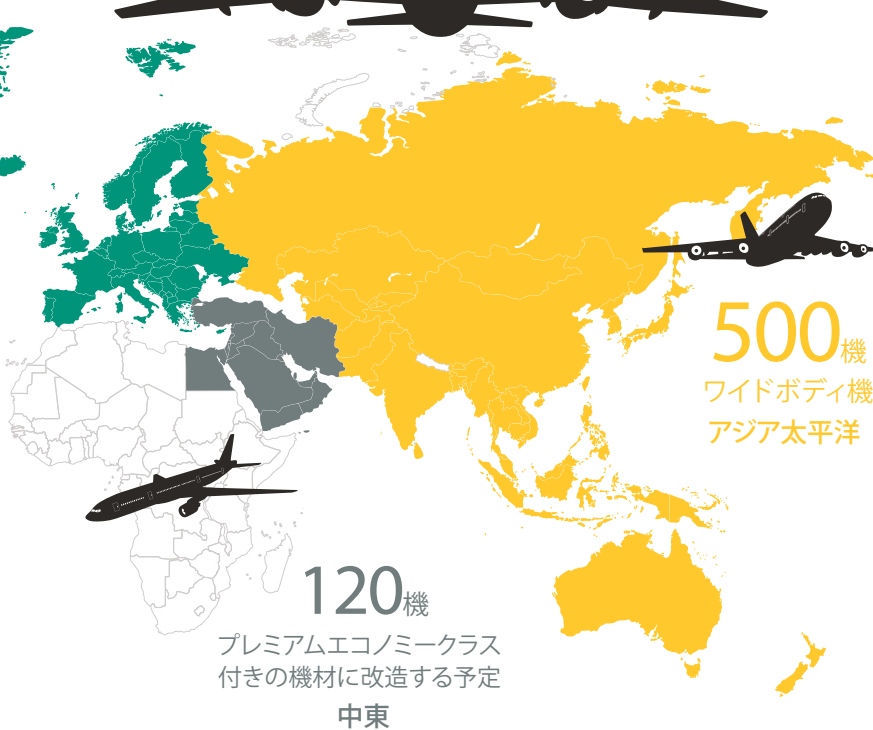
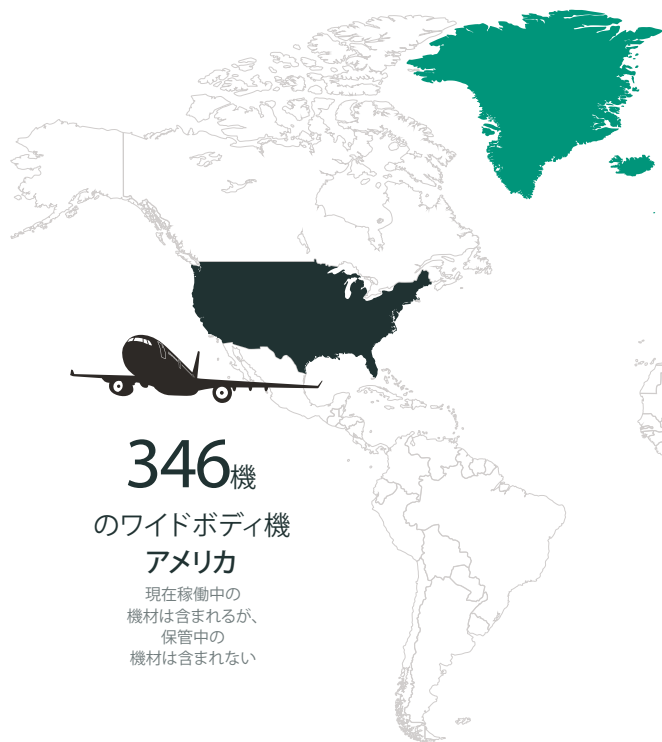
 AIR PREMIA

プレミアムエコノミーの座席は56席

ユーロウィングス・ディスカバー、
フレンチ・ビー、ノース・アトランティックで20機の
ワイドボディ機を運航中

世界におけるプレミアムエコノミーの客室の注目点

ヨーロッパ最大級の航空会社が
プレミアムエコノミーを導入
新規導入: スイス航空、フィンエアー、KLMオランダ航空
ヨーロッパ



地域別の状況

プレミアムエコノミーの客室



アジア太平洋

アジア太平洋地域は、同地域の航空会社が相次いでプレミアムエコノミーを採用した結果、保有機数ベースではヨーロッパに次いで2番目の導入規模となっています。2017年以降、この客室クラスが搭載された機材のフリートは39%増加し、現在は500機となりました。また、アジア太平洋地域は、プレミアムエコノミークラスが搭載されたエアバスA350の機数が最も多く、8社の航空会社が計142機を運航しています。過去5年間に於いてこの地域で最も大きく成長したのは、中国とみられます。中国の主要航空会社はいずれもプレミアムエコノミークラスを導入しており、新造のA350および787でその客室を提供しています。現在、プレミアムエコノミーの客室を有する中国のワイドボディ機は69機稼働しています。

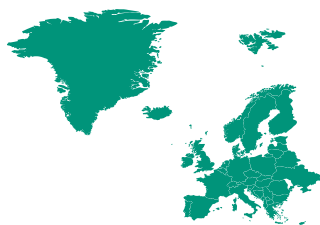


アメリカ

この客室部門の急成長に最も寄与したのは、アメリカの航空会社です。アメリカン航空とデルタ航空はそれぞれ2017年に、プレミアムエコノミーの客室を新たに搭載した機材の運航を開始しました。また2019年にはユナイテッド航空が追随しました。5年前、この地域でワイドボディ機に初めてプレミアムエコノミーが導入された際、その搭載機数は数機でしたが、現在はアメリカの主要航空会社3社で計346機が稼働していることが、当社のデータから明らかになっています。この新しい客室の導入は、新造機の購入と旧式ワイドボディ機の改造の両方によって実現しました。

ユナイテッドは2019年3月に「プレミアムプラス」の座席の提供を正式に開始しており、Ciriumのデータでは、現在155機の機材がこのクラスの座席を有していることが示されています。これらの機材の大半には、メンテナンスの際の改造時に新たにプレミアムプラスの客室が組み込まれています。CiriumのGround Eventsデータを用いた調査では、2019年初頭から2022年半ばまでの間に、102機のユナイテッドのワイドボディ機が香港にあるHAECO（香港エアクラフト・エンジニアリング）のMRO施設に移送され、その一部機材への客室の取り付けが行われたことが判明しています。

アメリカの主要航空会社が運航するプレミアムエコノミークラス搭載機材の数は、他のどの国の航空会社よりも多くなっています。その全体に占める割合は、私たちの調査サンプルでは、4分の1にのぼります。



ヨーロッパ

ヨーロッパの大手航空会社は、長年プレミアムエコノミーを提供してきましたが、最近さらに2社のフラッグキャリアが、独自の新しい客室に投資し、再構成された機材を就航させようとしています。SWISS（スイスインターナショナルエアラインズ）は最近、同社が運航するボーイング777-300ER型機にプレミアムエコノミーを導入し、2022年上半期中に全12機の改造を完了しました。また、フィンエアーのエアバスA330-300および同A350-900の改造作業も開始されました。その27機の機材には、新しいプレミアムエコノミークラスと新しいビジネスクラスの客室が導入されます。現在、HAECOがこの2つの客室用の座席を供給しています。

SWISSとフィンエアーは、これらの客室に対し、新しい座席モデルを採用しました。プレミアムエコノミーのコンセプトが成熟するにつれ、座席メーカー各社は製品を進化させています。SWISS向けのZIM PC-02シートは、ルフトハンザ・グループによる座席大量発注の第一弾となりました。ドイツのフラッグキャリアであるルフトハンザは、2014年にプレミアムエコノミーを導入しました。8年が経過した今、この最新世代の座席は、グループの客室刷新計画の一部を成しています。

オランダのフラッグキャリアであるKLMオランダ航空は、777および787型機に、新しい「プレミアムコンフォート」キャビンと新しいビジネスクラス席を導入する予定です。



中東

中東の航空会社であるエミレーツ航空は、120機の機材を改造し、新しいプレミアム・エコノミーの客室を導入する予定です。その設置作業は、今冬に開始されることになっています。プレミアムエコノミーの客室は既に、エミレーツ航空の6機のファクトリーフレッシュ（工場出荷直後）のA380に設置されています。この機材は、生産中止となった総2階建て（ダブルデッカー）航空機であるA380の最後の製造例となっています。

エミレーツ航空のティム・クラーク（Tim Clark）社長は、この新しい客室クラスが乗客に好評であると賞賛しています。プレミアムエコノミーの座席を搭載したA380の初期のフライトでは、一部のエコノミークラスの乗客にこの座席が割り当てられました。それらの乗客は今年8月の正式導入に先立ち、新しいサービスを体験しました。

プレミアムエコノミーの商業的可能性

ルフトハンザは、同社にとってこのクラスの価値がいかに高いかを示してきました。2019年、同グループのネットワーク航空会社担当最高顧客責任者のハリー・ホーマイスター (Harry Hohmeister) 氏は、プレミアムエコノミーを「お金を生み出す機械」と称しました。今やプレミアムエコノミーはルフトハンザにとって、1平方メートルあたりの収益の点で最も生産性の高い客室であり、エコノミーよりも33%、ビジネスよりも6%高い収益を上げています。2019年から3年が経過し、ビジネス目的の旅行の回復がレジャー目的の旅行に遅れをとっているにもかかわらず、プレミアムクラスの需要は、エコノミークラスの需要よりも早く立ち直っていると同社は報告しています。

プレミアムエコノミーの導入をためらっていた航空会社は、ビジネス目的の旅行者がビジネスクラスから乗り換えることを恐れていましたが、その懸念が現実となる可能性が出ています。出張予算の削減と従業員の出張規定の進化が、今後の出張旅行者の長距離移動のあり方を決定づけます。出張旅行がパンデミック前の水準まで回復しない場合、出張旅行の代わりに高級なレジャー旅行から収益を得ようとするために、プレミアムエコノミーへの依存度が高まる可能性があります。

HSBCは2021年6月、ヨーロッパのレガシーキャリア (フルサービスキャリア) は、ビジネスクラスの座席の一部を置き換えるか、または赤字のファーストクラスの客室を完全に撤去することにより、プレミアムエコノミーの客室を拡大し、長距離路線のビジネスクラスの収益減少に対処できると示唆しました。

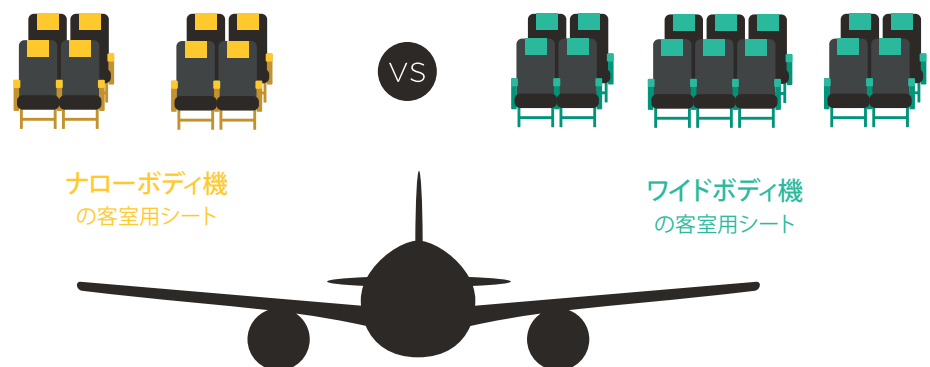
ナローボディ機のビジネス機会

プレミアムエコノミークラスは通常、ワイドボディ機を中心に設置されてきました。それは航空会社がプレミアムエコノミークラスを長距離の大陸間路線の座席の一部としてのみ提供してきたからです。しかし近年の例外としては、パリ・オルリー空港を拠点とするオープンスカイズ (OpenSkies) のボーイング757-200と、短命に終わったプリメーラ・エア・スカンジナビア (Primera Air Scandinavia) のエアバスA321neoが挙げられます。

両社は、ナローボディ機に「2-2」配列の小型のプレミアムエコノミーキャabinを搭載し、ヨーロッパの主要都市とアメリカ、カナダの東海岸を結ぶ大西洋横断路線において、これらの機材の小規模フリートを運航していました。これらの航空会社が運航を停止した後、「長距離路線用のナローボディ機」というコンセプトが再び人気を集めていますが、今回はより規模の大きいレガシーキャリアが牽引しているのが特徴です。

SAS (スカンジナビア航空) は最近、「2-2」配列で12席のプレミアムエコノミーキャabinを備えたエアバスA321LRを3機受領しました。当社のデータでは、現在、プレミアムエコノミークラスを有する唯一のナローボディ機となっています。この3クラス構成のA321LRは、SASのワイドボディ機のフリート構成を補完するもので、同社のA330やA350とともに、長距離路線に配備するために導入されました。特に、ワイドボディ機の使用に見合う需要を十分に見込みにくい長距離の薄利路線や、新しい市場の開拓用に使用されます。SASは今年6月、A321LRを使用し、コペンハーゲンとストックホルムから大西洋を横断してトロントに向かう便の運航を開始しました。

今後、より多くのナローボディ機にプレミアムエコノミークラスが導入されることになりそうです。こうした傾向は、これまでのエアバスのナローボディ機の中で最も長い航続距離を誇る最新型機、A321XLRの登場が一因となっています。ユナイテッド航空は自社のA321XLRについて、ビジネスとエコノミーの中間の客室クラスである「プレミアムプラス」を導入することを決定しました。Ciriumのフリートデータによると、このクラスを設置した最初の機材は2024年に納入されることになっています。これをもって、ユナイテッドのA321XLRは、長年にわたり利益の薄い長距離の国際線に配備されてきたボーイング757-200の後継機として、同機と置き替わって稼働を始めることになります。

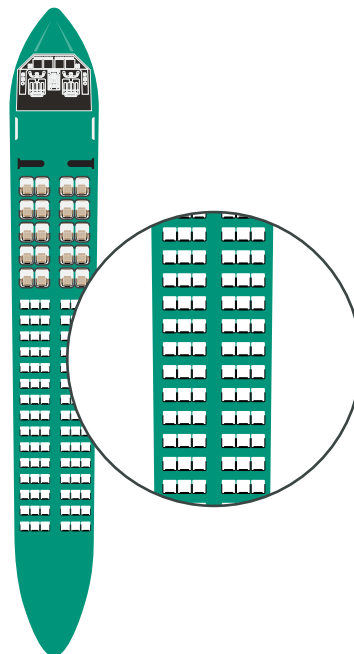


進化するプレミアムエコノミーの客室サイズ

プレミアムエコノミーの客室の主な特徴は、従来から設置座席数が少ないことでした。客室は小型で、高級感のある静かな空間を演出するように設計されており、それがこの客室のプレミアムな位置づけの一部を成しています。ほとんどの客室のキャパシティは最大40席ですが、ここ数年は座席数が増えてきています。カンタス航空がA380の改造を行った際、プレミアムエコノミーの座席は35席から60席に拡大しましたが、その代償としてエコノミーの座席が30席削られました。ブリティッシュ・エアウェイズは、3クラス制の777-200ERの一部について、プレミアムエコノミーの座席数を24席から48席に倍増させました。

当然ながら、改造機だけでなく、新造機にも十分な広さのプレミアムエコノミーの客室が導入されています。ANAのA380型機は、現在この機種のみが使用されている成田-ホノルル線のレジャー需要に特化した構成となっており、プレミアムエコノミークラスについては73席を搭載しています。

この今運航されている中で最大規模のプレミアムエコノミー・キャビンは、搭載されている機材の非常に特殊な用途を考えると、変則的とみなされるかもしれません。シンガポール航空は、特別仕様のA350-900ULRを7機使用し、ハブ空港のチャンギ空港から世界最長級のフライトを運航しています。プレミアムエコノミー94席、ビジネスクラス67席を搭載したこの超長距離路線用機材は、高級感のある当該フライトの特性に合わせて、プレミアムクラスを重視した構成になっています。



スタートアップ企業と格安航空会社



スタートアップ 企業

プレミアムエコノミーは伝統的に、定評のある航空会社が既存の客室クラスの間クラスとして導入するのが一般的でした。しかし、今では新興の航空会社でさえ、プレミアムエコノミーを創業初期の運航戦略に取り入れています。韓国の新規参入企業であるエア・プレミアは2018年、予定された2020年の就航時からエコノミーとプレミアムエコノミーの両客室を備えた機材を使用して運航を開始する意向を表明しました。Ciriumのフリートデータによると、エア・プレミアは、同社初のボーイング787-9型機に計309席を搭載し、プレミアムエコノミーの客室には56席を配置しました。



格安航空会社

従来のフルサービスの航空会社とは対照的に、格安航空会社 (LCC) もプレミアムエコノミーを導入し始めてはいるものの、現在、自社の独自の客室クラスを提供しているのは5社に過ぎません。エア・プレミア以外の4社は、すべてヨーロッパのLCCです。最近就航したノース・アトランティックを除けば、ユーロウィングス・ディスカバー、フレンチ・ビー、レベルはすべて他の航空会社の子会社です。現在、この5社が運航している機材は合わせてわずか20機です。そのすべてがワイドボディ機で、主に長距離路線に投入されています。

プレミアムエコノミーの今後

旅客輸送量がパンデミック前の水準に戻るまでにはまだ時間がかかり、需要の構成・内容も以前とは大きく異なってくると予想されます。航空会社は、この進化する市場にどのように適応していくかという大きな課題に直面しています。また、あらゆる市場において、ビジネスやレジャー目的の輸送レベルを評価し、さまざまな客室クラスの座席キャパシティに関して最適なバランスを見出す必要があります。

こうした背景を踏まえると、プレミアムエコノミーの将来は有望であると言えます。アメリカの主要航空会社は、ほとんどの自社機材にこの座席クラスを導入しています。恐らくここ数年に見られたような速いペースではないにせよ、今後もさらなる導入が見込まれるでしょう。航空各社は、ワイドボディ機については、最新のIFEC（機内エンターテインメント・コネクティビティ）や電源装置を搭載した新型シートを導入しつつ、プレミアムエコノミーの客室を増やしていくでしょう。一方、ナローボディ機については、プレミアムエコノミークラスの客室を備えた新造機を受領し、それを新市場に配備していくことになります。

出張旅行がパンデミック前の水準まで回復しない場合、あるいは高級なレジャーのための飛行機利用の需要が高まった場合、航空会社は、プレミアムエコノミーを自社の戦略に取り入れることで、重要な収益機会を獲得できる可能性があります。

シニア航空データアナリストのJames Mellonによる分析と解説。

航空業界/航空各社の最新のトレンドと分析について常に把握しておくために、
当社のThought Cloudにアクセスしてください。

www.cirium.com/jp/thoughtcloud

私たちについて詳しく知りたい方は、こちらをご覧ください。

www.cirium.com/jp



CIRIUM