2018年9月発行

メガハブ国際指標2018

国際線で乗継が最も多い空港

© 2018 OAG Aviation Worldwide Limited. All rights reserved

目次

OAGメガハブ国際指標2018について **3**

評価方法 **3**

Top 50国際メガハブ **4**

特長 **5**

Top 25低コスト国際メガハブ **6**

上位国際メガハブ（地域別） **8**

アジアパシフィック 8

欧州、中東およびアフリカ 8

北米 9

南米 9

コード一覧 **10**

OAGメガハブ国際指標2018について

「OAGメガハブ国際指標2018」では、世界の国際線発着空港トップ50を公表しています。この指標は、空港を利用するフライトの最終目的地数に対する、乗継可能な国際線定期便数の比率によるものです。またこの国際指標は、世界で最も包括的なスケジュールデータベースを用いて、専用分析プラットフォーム「コネクションアナライザー」による動的な接続構築を行い、更にOAGの「MCT（最短乗継時間）例外テーブル」によって精度の高い内容となっています。

競争が高まる中、主要国際空港の比較基準の提供が重要になってきています。この「メガハブ国際指標」は、世界的・地域的に、乗継地点という観点において世界の主要国際ハブ空港の有効性を評価し、このような国際空港を比較するプラットフォームを提供します。

「OAGメガハブ国際指標2018」は、地域および航空会社のタイプに分かれた、乗継の利便性に関するデータの一覧が載っています。今年の指標には、新たに、各ハブ空港の主要キャリアと、そのキャリアが運航するフライトシェア率が加わりました。

評価方法

OAGは、インバウンドとアウトバウンド間の6時間以内に乗継可能な便総数を計算しました（インバウンド、アウトバウンドのいずれか、または両方が国際線の場合）。この数字は、世界の大型空港200（2018年7月における定期便総座席数に基づく）および大型国際空港200（2018年7月における国際定期便総座席数に基づく）において2018年7月までの12か月間のうち国際線運航数が最も多かった日のデータです。

この分析条件として、「OAGコネクションアナライザー」内蔵のビジネスルールに加え、以下の基準を全運航便に適用しました。

- 選択した空港に乗り入れする国際線*シングル乗継のみ。
- 最大サーキュイティは150。
- 空港によって異なる最短乗継時間（MCT）。OAGは商業フライトが乗入れている空港全てのMCT情報を保有しています。
- 乗継の最大時間枠は6時間。

「OAGコネクションアナライザー」は、「OAG Schedules」データベースを用いて動的に接続を構築し、更にOAGの「MCT Exceptions Table（最短乗継時間の例外テーブル）」によって強化しています。世界中で12万以上の最短乗継時間の例外情報があり、これらは通常、公開されているMCTよりも時間が短く、この時間設定が現実的に乗継可能であることを保証するのは関係する航空会社の責任となっています。

*国際線乗継には、ドメスティック（国内）からインターナショナル（国際）へ、インターナショナル（国際）からドメスティック（国内）へ、そしてインターナショナル（国際）間の乗継が含まれます。

Top 50国際メガハブ

国際メガハブトップ50は、最終目的地数に対して、国際線定期便で可能な乗継数の比率が高い空港を示しています。これには、オンライン接続とインターライン接続のどちらも含み、また「コネクションアナライザー」の機能を利用し、低コストキャリア（LCC）の乗継も含まれています。

ランク	空港	国	乗継指標	主要キャリア	ハブ空港のフライトシェア
1	LHR	イギリス	333	ブリティッシュ・エアウェイズ	52%
2	ORD	アメリカ	306	ユナイテッド航空	48%
3	FRA	ドイツ	302	ルフトハンザ	63%
4	AMS	オランダ	286	KLM	51%
5	YYZ	カナダ	271	エア・カナダ	60%
6	LAX	アメリカ	257	アメリカン航空	21%
7	ATL	アメリカ	256	デルタ航空	79%
8	SIN	シンガポール	253	シンガポール航空	23%
9	CDG	フランス	250	エアフランス	51%
10	CGK	インドネシア	249	ガルーダインドネシア	28%
11	MUC	ドイツ	237	ルフトハンザ	59%
12	KUL	マレーシア	233	エアアジア	40%
13	HKG	香港	230	キャセイパシフィック航空	26%
14	BKK	タイ	230	タイ国際航空	21%
15	ICN	韓国	216	大韓航空	23%
16	JFK	アメリカ	207	デルタ航空	34%
17	IST	トルコ	205	トルコ航空	80%
18	DXB	アラブ首長国連邦	194	エミレーツ	45%
19	MIA	アメリカ	192	アメリカン航空	75%
20	MEX	メキシコ	181	アエロメヒコ	46%
21	HND	日本	179	全日本空輸	37%
22	IAH	アメリカ	174	ユナイテッド航空	81%
23	EWR	アメリカ	172	ユナイテッド航空	70%
24	PVG	中国	169	中国東方航空	27%
25	DEL	インド	168	インディゴ	26%
26	DFW	アメリカ	166	アメリカン航空	84%
27	YVR	カナダ	159	エア・カナダ	46%
28	FCO	イタリア	156	アリタリア	43%
29	SYD	オーストラリア	155	カンタス航空	34%
30	SFO	アメリカ	155	ユナイテッド航空	49%
31	CAN	中国	149	中国南方航空	49%
32	PEK	中国	148	中国国際航空	40%
33	MNL	フィリピン	146	セブパシフィック航空	32%
34	MAD	スペイン	138	イベリア	47%
35	SEA	アメリカ	136	アラスカ航空	50%
36	SVO	ロシア	132	アエロフロート	83%
37	GRU	ブラジル	131	LATAM航空グループ	31%
38	BOM	インド	127	ジェットエアウェイズ	27%
39	BOG	コロンビア	122	アビアンカ	58%
40	BOS	アメリカ	121	ジェットブルー	26%
41	ZRH	スイス	121	スイス	52%
42	NRT	日本	120	全日本空輸	18%
43	JNB	南アフリカ	119	南アフリカ航空	42%
44	YUL	カナダ	114	エア・カナダ	57%
45	VIE	オーストリア	114	オーストラリア航空	54%
46	PHL	アメリカ	105	アメリカン航空	78%
47	PTY	パナマ	104	コパ航空	89%
48	FLL	アメリカ	102	ジェットブルー	26%
49	SGN	ベトナム	100	ベトナム航空	37%
50	BCN	スペイン	100	ブエリング航空	41%

＊ HKGとBKKの指標はいずれも230ですが、四捨五入前の値はHKGが230.0、BKKが229.8と僅かな差がありました。

特長

– 国際線で乗継が最も高い空港は、今回も**ロンドンヒースロー空港（LHR）**です。第2位との指標に大きな差をつけたLHRは、世界第1位のメガハブとなっています。2018年最も運航数が多かった日に、この空港にフライトが到着してから6時間以内に出発が可能な乗継数（国際線）は、6万6千便でした。

– **シカゴ・オヘア（ORD）**はメガハブ指標を上げ、今年2位にランクイン。最も運航数が多かった日の国際線乗継数はもっと増やせた可能性がありますが、その分最終目的地数のも多くなってしまいます。

– **フランクフルト空港（FRA）**と**アムステルダム空港（AMS）**が3位と4位にランクイン。ハブ空港トップ4のうち3空港が欧州の空港となりました。

– 北米で2番目に大きなメガハブは**トロント空港（YYZ）**で、5位にランクしています。

– **北京空港（PEK）**は、定期便のキャパシティ（座席数）では世界最大の空港ですが、最も運航数が多かった日の国際線可能乗継数が半分になりランキングは32位と低いです。

– **上海浦東空港（PVG）**は、北京空港よりも小規模ですが、各目的地への可能な乗換便数が多いので、国際メガハブ指標では上位となっています。

– ランクインしたアジア太平洋地域最大規模のメガハブはすべて東南アジアの空港です。**シンガポールチャンギ空港（SIN）**は8位、**ジャカルタ空港（CGK）**は10位です。**クアラルンプール空港（KUL）**、**香港空港（HKG）**、**バンコク空港（BKK）**も国際メガハブ上位15位までに入っています。

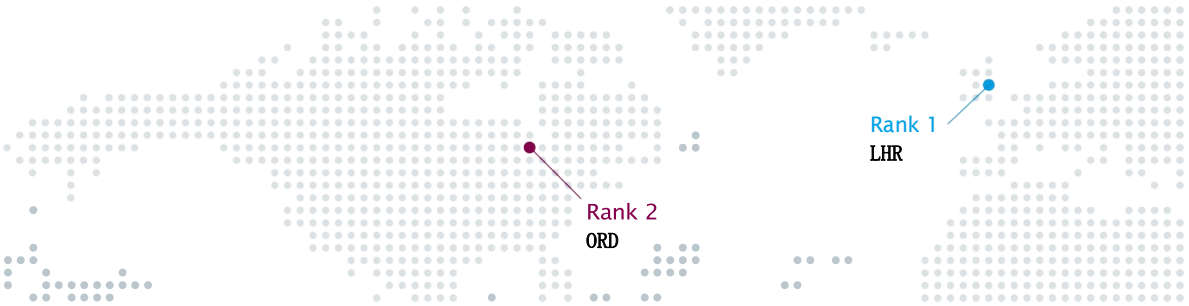
– アジアのもう1つのハブ空港、**仁川（ICN）**は、国際メガハブ指標15位にランクインしています。

– 国際メガハブ指標21位の**東京羽田空港（HND）**は、定期航空便の最終目的地が少数（わずか83）です。

– **イスタンブール空港（IST）**は**ドバイ国際空港（DXB）**を僅かに上回り、17位です。6時間以内に乗継可能な国際線数は5万5千便です。

– ラテンアメリカのメガハブ空港で、本年最も上位にランクインしたのは、**メキシコシティ空港（MEX）**で20位。**サンパウロ・グアルーリョス空港（GRU）**は37位です。

– 上位50位までのメガハブの多くは、その空港のフライトの40%以上を運航する単独の航空会社があるという特徴が見られます。



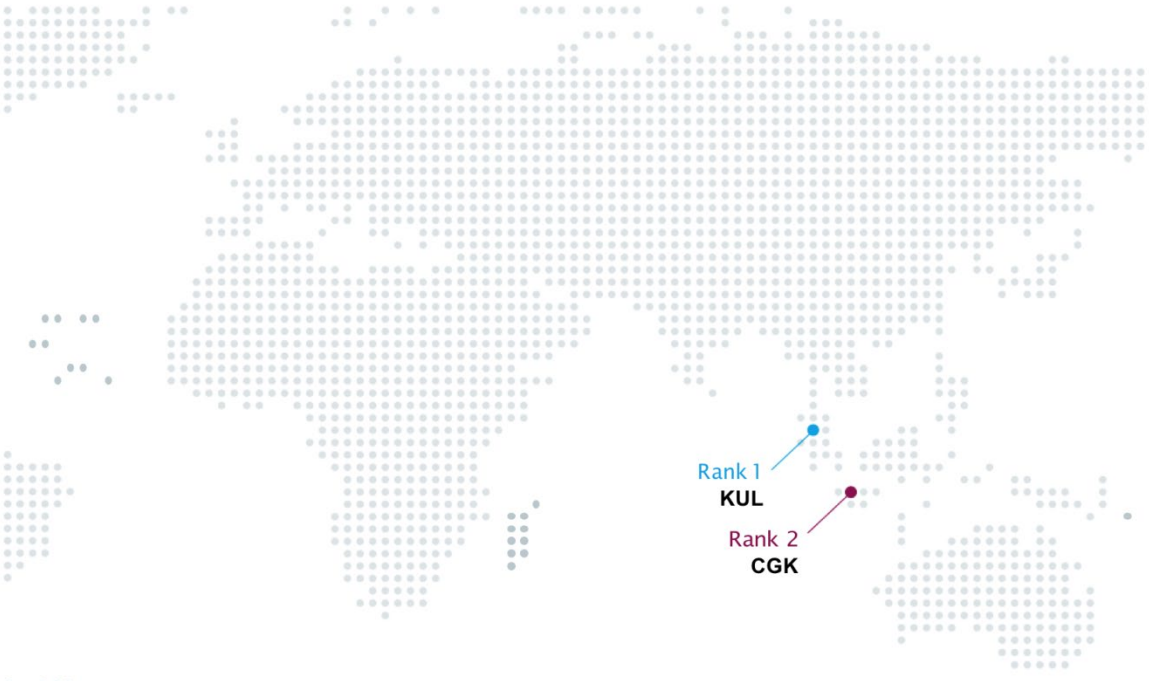
Top 25低コスト国際メガハブ

空港や航空会社自体が、低コスト便での国際線乗継を助長している中、弊社は低コスト便の乗継に関するメガハブ上位25位をまとめました。乗継は、同一の低コストキャリアによるものと、異なる低コストキャリアの乗継のどちらも含まれます。

ランク	空港	国	乗継指標	主要キャリア	ハブ空港のフライトシェア
1	KUL	マレーシア	135	エアアジア	40%
2	CGK	インドネシア	92	ガルーダインドネシア	28%
3	SIN	シンガポール	91	シンガポール航空	23%
4	MNL	フィリピン	82	セブパシフィック航空	32%
5	DMK	タイ	80	タイ・エアアジア	44%
6	DEL	インド	79	インディゴ	26%
7	ICN	韓国	74	大韓航空	23%
8	BCN	スペイン	71	ブエリング航空	41%
9	FLL	アメリカ	69	ジェットブルー	26%
10	LAX	アメリカ	68	アメリカン航空	21%
11	DXB	アラブ首長国連邦	68	エミレーツ	45%
12	MEX	メキシコ	68	アエロメヒコ	46%
13	JFK	アメリカ	67	デルタ航空	34%
14	BOM	インド	66	ジェットエアウェイズ	27%
15	YYZ	カナダ	59	エア・カナダ	60%
16	MCO	アメリカ	55	サウスウェスト航空	28%
17	AMS	オランダ	54	KLM	51%
18	SAW	トルコ	50	ペガサス航空	59%
19	SGN	ベトナム	44	ベトナム航空	37%
20	BOS	アメリカ	44	ジェットブルー	26%
21	GRU	ブラジル	43	LATAM航空グループ	31%
22	FCO	イタリア	41	アリタリア	43%
23	LGW	イギリス	41	easyJet	44%
24	SJU	プエルトリコ	41	ジェットブルー	23%
25	DPS	インドネシア	41	ガルーダインドネシア	18%

特徴

- 低コスト国際メガハブのトップ3は2017年と同じで、**クアラルンプール空港（KUL）**が1位です。
  低コストキャリア（LCC）AirAsiaは、この空港の全運航フライト中40%を占める主要キャリアです。
- 2位は**ジャカルタ空港（CGK）**、3位は**シンガポールチャンギ空港（SIN）**です。
  両空港とも、主要航空会社は既存の航空会社（フルサービスキャリア）であり、フルサービスキャリアとLCCとの競争関係を示しています。
- **マニラ空港（MNL）は**、昨年12位から今年は4位にランクアップしました。セブパシフィック（LCC）がこの空港の主要航空会社であり、全航空便の3分の1を運航しています。
- **バルセロナ空港（BCN）**は8位にランクイン。アジア以外の空港で最も高いランキングです。
- **フォートローダーデール空港（FLL）**は、アメリカの空港の中では最上位で、昨年14位から9位に上昇。ジェットブルー（LCC）が最大の航空会社で、4分の1を運航しています。
- 空港に主要フルサービスキャリアが存在し、それでいてLCCメガハブ空港としての地位も確立できることが、よく分かります。特に**ドバイ（DXB）**と**アムステルダム（AMS）**ではこれが最も顕著です。



上位国際メガハブ（地域別）

アジアパシフィック

ランク	空港	国	乗継指標	主要キャリア	ハブ空港のフライトシェア
1	SIN	シンガポール	253	シンガポール航空	23%
2	CGK	インドネシア	249	ガルーダインドネシア	28%
3	KUL	マレーシア	233	エアアジア	40%
4	HKG	香港	230	キャセイパシフィック航空	26%
5	BKK	タイ	230	タイ国際航空	21%
6	ICN	韓国	216	大韓航空	23%
7	HND	日本	179	全日本空輸	37%
8	PVG	中国	169	中国東方航空	27%
9	DEL	インド	168	インディゴ	26%
10	SYD	オーストラリア	155	カンタス航空	34%

欧州、中東およびアフリカ

ランク	空港	国	乗継指標	主要キャリア	ハブ空港のフライトシェア
1	LHR	イギリス	333	ブリティッシュ・エアウェイズ	52%
2	FRA	ドイツ	302	ルフトハンザ	63%
3	AMS	オランダ	286	KLM	51%
4	CDG	フランス	250	エアフランス	51%
5	MUC	ドイツ	237	ルフトハンザ	59%
6	IST	トルコ	205	トルコ航空	80%
7	DXB	アラブ首長国連邦	194	エミレーツ	45%
8	FCO	イタリア	156	アリタリア	43%
9	MAD	スペイン	138	イベリア	47%
10	SVO	ロシア	132	アエロフロート	83%

北米

ランク	空港	国	乗継指標	主要キャリア	ハブ空港のフライトシェ
1	ORD	アメリカ	306	ユナイテッド航空	48%
2	YYZ	カナダ	271	エア・カナダ	60%
3	LAX	アメリカ	257	アメリカン航空	21%
4	ATL	アメリカ	256	デルタ航空	79%
5	JFK	アメリカ	207	デルタ航空	34%
6	MIA	アメリカ	192	アメリカン航空	75%
7	IAH	アメリカ	174	ユナイテッド航空	81%
8	EWR	アメリカ	172	ユナイテッド航空	70%
9	DFW	アメリカ	166	アメリカン航空	84%
10	YVR	カナダ	159	エア・カナダ	46%

南米

ランク	空港	国	乗継指標	主要キャリア	ハブ空港のフライトシェア
1	MEX	メキシコ	181	アエロメヒコ	46%
2	GRU	ブラジル	131	LATAM航空グループ	31%
3	BOG	コロンビア	122	アビアンカ	58%
4	PTY	パナマ	104	コパ航空	89%
5	LIM	ペルー	93	LATAM航空グループ	49%

*ラテンアメリカでは、上位50国際メガハブの基準を満たす空港は5空港のみでした。

コード一覧

コード	名前	国
AMS	アムステルダム	オランダ
ATL	アトランタ	アメリカ
BCN	バルセロナ空港	スペイン
BKK	バンコク	タイ
BOG	ボゴタ	コロンビア
BOM	ムンバイ	インド
BOS	ボストン	アメリカ
CAN	広州	中国
CDG	シャルル・ド・ゴール	フランス
CGK	ジャカルタ	インドネシア
DEL	デリー	インド
DFW	ダラス/フォートワース	アメリカ
DMK	バンコク　ドンムアン	タイ
DPS	デンパサール - バリ	インドネシア
DXB	ドバイ	アラブ首長国連邦
EWR	ニューアーク	アメリカ
FCO	ローマ　フィウミチーノ	イタリア
FLL	フォートローダーデール	アメリカ
FRA	フランクフルト	ドイツ
GRU	サンパウロ　グアルーリョス	ブラジル
HKG	香港	香港
HND	東京羽田	日本
IAH	ヒューストン	アメリカ
ICN	ソウル仁川	韓国
IST	イスタンブール	トルコ
JFK	ニューヨーク　JFK	アメリカ
JNB	ヨハネスブルグ	南アフリカ
KUL	クアラルンプール	マレーシア
LAX	ロサンゼルス	アメリカ
LGW	ロンドン　ガトウィック	イギリス
LHR	ロンドン　ヒースロー	イギリス
MAD	マドリード	スペイン
MCO	オーランド	アメリカ
MEX	メキシコシティ	メキシコ
MIA	マイアミ	アメリカ
MNL	マニラ	フィリピン
MUC	ミュンヘン	ドイツ
NRT	東京成田	日本
ORD	シカゴ　オヘア	アメリカ
PEK	北京首都	中国
PHL	フィラデルフィア	アメリカ
PTY	パナマシティ	パナマ
PVG	上海浦東	中国
SAW	イスタンブル　サビハギョクチェン	トルコ
SEA	シアトル - タコマ	アメリカ
SFO	サンフランシスコ	アメリカ
SGN	ホーチミン	ベトナム
SIN	シンガポール	シンガポール
SJU	サンファン	プエルトリコ
SVO	モスクワ　シェレメーチエヴォ	ロシア
SYD	シドニー	オーストラリア
VIE	ウィーン	オーストリア
YUL	モントリオール	カナダ
YVR	バンクーバー	カナダ
YYZ	トロント	カナダ
ZRH	チューリッヒ	スイス

OAG®

コネクションアナライザー

コネクション
アナライザー

空港と航空会社の接続ネットワークを
精査し、より良いビジネス戦略を
サポートします

無料トライアルは下記のリンクからご案内可能です。

www.oag.com/jp/analytics

お問合せ

メディア・プレス関係のお問合せ

ワールドワイド

pressoffice@oag.com

その他のお問合せ

contactus@oag.com

ご利用と権利帰属に関して

– デジタルフライト情報の世界大手プロバイダであるOAG

当情報の一部または全部は、非商業目的に限りオンラインまたは印刷物に複製可能ですが、その際、文言「デジタルフライト情報プロバイダの世界大手OAG」およびリンク「www.oag.com」を必ず掲載してください。

免責事項

対象となる受領者（顧客）は、OAG提供の利用可能なデータはOAG Aviation Worldwide Ltdまたは第3者プロバイダ（所有者）の所有であり、顧客はこの所有権や利害を得ないことに同意するものとします。
OAGデータは、対象となる受領者の利益・目的にのみ提供し、それ以外の人々への開示や、そのような人々による利用・複製は認められません。OAG Aviation Worldwide Ltdは、当報告書のデータ収集および準備に合理的努力を行いましたが、内容が完全で正確であることを保証するものではありません。OAG Aviation Worldwide Ltdは、当報告書の誤りまたは不備が原因となる損失・損害について責任を負うものではありません。

© 2018 OAG Aviation Worldwide Limited. All rights reserved