

LCCを地域活性化の起爆剤として活用せよ！

関 寛之

(株)ちばざん総合研究所受託調査部副部長

2012年はLCC元年

成田空港は、かつてない大きな環境変化に直面している。

2010年10月には、空港周辺9市町と千葉県、成田国際空港(株)(NAA)、国土交通省の4者が航空機年間発着回数を30万回に引き上げることに合意(達成目標は14年度)したほか、12年3月には、ビジネスジェットの専用施設が整備され、世界のVIPを対象としたサービス体制が整った。

一方、羽田空港の再国際化(10年10月)やオープンスカイの進展に伴う地方空港からの海外直行便の増加、国際的なハブ空港争いなどに加え、足元では、福島第一原発事故の風評被害による外国人航空旅客の減少や本格的な人口減少社会の到来など、成田空港を取り巻く環境は厳しさを増している。こうした中で、成田空港が航空旅客数をさらに増やしていくためには、今後、経済成長の伸びや人口の急速な増加が見込まれるアジアの航空需要を取り込むことに加え、国内外の新たな航空需要の創造が必要不可欠である。その一翼を担うことを期待されているのがLCC(格安航空会社、Low Cost Carrier)だ。

2012年はLCC元年といわれている。これまで成田空港に就航しているLCCは、国際線がジェットスター航空、エアプサン、イースタ

ー航空、国内線がスカイマークの計4社であった(12年6月末現在)が、7月3日にはジェットスター・ジャパン、8月1日にはエアアジア・ジャパン、10月にはスクートが相次いで運航を始める(予定)など、成田空港におけるLCCは急拡大している。こうした追い風を受けて、成田空港では、さらなるLCCの参入を促すため、施設使用料を安く抑えたLCC専用ターミナルの整備を進めている(14年度に完成見込み)。

LCCの格安な航空運賃(※注1)には、新たな航空需要を生み出すポテンシャルがある。当社の推計によると、12年度のLCCの新規就航は、成田空港の航空旅客数を220万人程度底上げする可能性がある(※注2)。また、これまで「都心から遠い」といわれてきた成田空港にとっては、地理的なマイナスイメージの払拭も期待できる。

LCCが定着するための課題

成田空港にLCCが定着するためには、成田空港および空港周辺地域をはじめとして千葉県全体がさらに魅力を高めて、航空旅客に最終目的地として選ばれるようになることが必要不可欠である。LCCの就航路線は、札幌(新千歳)や福岡、那覇などのいわゆるドル箱路線に集中しており、既存のエアラインのみならず、LCC間の競合

も激しくなるものと見られる。LCCによる新たな航空路線の供給を継続的に満たすような新たな需要をつくるために、千葉県が検討しているIR施設の整備も含めて、これまでにない取り組みをできるだけ早く進めたい。また、LCCの就航に合わせて、NAAが第2旅客ターミナルビルの開館時間を午前5時から3時30分に繰り上げたり、京成バスと成田空港交通が東京駅-成田空港間を結ぶ割安(9月上旬まで片道800円)かつ早朝・深夜帯に対応した高速バスの運行を始めるなど、LCCの受け入れ態勢が進みつつある。こうした利用者の利便性を高める取り組みをさらに進めるとともに、今後は、航空機の発着可能時間(6時~23時)の柔軟な対応も求められる。ジェットスター・ジャパンの就航初日に札幌便の最終便が欠航となったが、これは、23時以前に着陸できるスケジュールで札幌を離陸できなかったことが原因であった。こうしたケースが頻発すれば、とりわけ時間に追われるビジネスマンのLCC離れを招くだろう。一部のLCCでは、国土交通省から安全上支障を及ぼす事態があるとして業務改善勧告等を受けたが、安全運航の徹底が必要であることは言うまでもない。日本の利用者の目は厳しく、「安かろう、悪かろう」ではLCCが継続して選ばれることは決してない。

(※注1) 12年度に新たに就航したジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパンの成田-札幌路線の最安値の運賃はいずれも片道約4,500円と既存エアラインの3分の1程度。

(※注2) 12年夏ダイヤの10月1日時点のダイヤにおけるLCCの就航増加分(搭乗率60%)のみを変数とし、10年度(成田空港にLCCが未就航かつ東日本大震災の影響が11年3月のみ)の実績と比較した。