

「LCC（格安航空会社）がもたらす地方空港への影響」

国際学部国際社会学科 3 年

川口 優

1. LCC と地方空港という視点から

2012 年 3 月、LCC が日本に本格的に参入した。LCC とは、Low-Cost-Carrier の略で、格安航空会社のことである。効率化の向上によって運航賃金の実現し、低価格でサービスが簡素化された航空輸送サービスを提供する航空会社を示している。大手航空会社と比べてその運賃は格安であり、LCC の参入によって移動コストが下がり今までよりも気軽に海外・国内旅行ができるようになってきている。しかしそれは現時点では、予定を含めた国内線の就航路線は国内主要都市の空港 7 つ、国際線は日本の近場の国の空港 4 つに留まっている。これに関しては後に詳しく述べる。

一方で、日本国内には計 98 カ所の空港がある。しかしその地方空港のほとんどは赤字状態となっていて、空港の廃止や減便が次々に行われてきた。そして LCC の日本への本格的参入に伴い、いくつかの地方空港は LCC 誘致を始めている。今後 LCC が就航路線を拡充していくとすれば、地方空港の財政は息を吹き返すだろう。またそれだけでなく、観光客の増加によりその地域の活性化を期待することができるだろう。これらを踏まえ、地方空港の今後の可能性や課題について、その活性化において何が必要とされているのかを念頭に置き、考察していきたい。

本文の構成としては、LCC の概要を述べたあと地方空港の現状に焦点を当て、さらに地方空港のうちのひとつである茨城空港への見学や担当の方とのメールによる調査の結果から自身の考察をまとめていく、という流れで進めていきたい。

2. LCC の概要¹

LCC は、欧米ではすでにこれまでに多く導入されてきたが、2012 年に本格的に日本にも導入され、その安さで注目を浴びている。3 月に関西国際空港を拠点にピーチ・アビエーションが就航し、7 月・8 月にそれぞれ「ジェットスター・ジャパン」と「エアアジア・ジャパン」が成田空港を拠点に就航する。これら 3 社の、予定を含めた就航路線は札幌・成田・関西(大阪)・福岡・長崎・鹿児島・那覇・ソウル・プサン・台北・香港となっている。LCC のピーチ・アビエーションと大手航空会社 ANA の大阪（関西国際空港）～札幌間の運賃を比較すると、2012 年 5 月上旬では、ピーチがだいたい 5 千円～1 万円、ANA が 3 万円台であった²。この大きな差が生じる主な原因として、LCC は大手航空会社とは異なり個別の各種サービスを有料で提供し、サービスを追加していくごとに課金するシステムになってい

ることが挙げられる。また、低価格実現のために、予約を Web 上に限定し人件費を浮かせたり機内の座席をシンプルにしたりすることによって、コスト削減を図り、サービスの簡素化を行っている。

3. 地方空港の財政

ここでは、地方空港の定義を「成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港の国際線の拠点空港と新千歳空港、羽田空港、大阪空港、福岡空港、那覇空港の国内線の基幹空港以外の空港³」であり、地方自治体の管理する空港のことを指すとする。冒頭でも述べたように、日本の空港は全国で 98 カ所ある。その内訳は、成田国際空港株式会社などの空港会社が管理する空港が 3 空港、国が管理する空港が 28 空港（うち、自衛隊との共用空港が 8 空港）、地方自治体が管理する空港が 67 空港（うち、離島空港が 34 空港）となっている⁴。そして、国管理空港 27 空港のうち 22 空港、地方管理空港の 58 空港ではその 9 割の 53 空港が赤字であるとされている。多くの空港で、利用者数が計画時点の予測よりも大幅に下回っているという状態になっているのである。その結果として空港の廃止や減便が行われるなど、これまで赤字地方空港の存在意義が問われてきたのである。

では、なぜ地方空港はこんなにも苦しい状況下にあるのだろうか。それは過度な需要予測、要するに国内の空港の数が過剰で各空港に対する利用者の需要が低いといったことが根底にある。さらに、利用者航空会社は空港に対し、駐機料や着陸料といった規定の空港利用料を払わなければならない、空港はこれを主な収益にしている。しかし、地方空港は路線を維持するためにこの空港利用料を大幅に下げている、これが地方空港の財政赤字のひとつの大きな要因となってきたのである。また、地方管理空港の赤字は地方の財政で補うため、地方自治体にとって空港そのものが財政負担となってしまっているといえる。

4. 地方空港の取り組み

地方空港の利用者増加を図るためには、空港の利便性を高め、路線ネットワークを拡大することが第一に必要とされている。ここで注目したいのが、エアポートセールスである。これは、空港運営者（空港会社や自治体）が航空会社に対して、路線の開設を働きかける営業活動であり、路線誘致を指している。LCC の国内参入によって、エアポートセールスとしての LCC 誘致はより推進されていくであろう。冒頭でも述べたように、いくつかの地方空港は LCC 誘致をすでに行っている。そのために各地方空港でそれぞれの施策が図られてきている。新潟空港の例としては、最近では、空港活性化策として「新潟空港の路線ネットワーク 2012」を策定した。これは駐車場の無料化、高速バス・新幹線の空港乗り入れやアクセス面の改善などといった、利便性の向上を重視した施策である。また、2010 年に

開港された茨城空港は、中国のLCCである春秋航空の就航によって上海と格安でつながり、注目を集めた。茨城空港については、実際の見学や担当の方へのメールでの聞き取り調査を行ったので、以下に示していきたい。

5. 茨城空港への見学で気付いたその特長と問題点

研究を進めるにあたって実際の方に触れ生きた情報を得るために、旅行会社2社の最寄りの支店に、電話で聞き取り調査のアポイントメントを取ろうと試みたが、2社とも断られてしまった。地方空港発着のツアーの利用状況、そしてLCCの日本参入によるツアー企画や旅行客の動向の変化などについて尋ねるつもりだったので、非常に残念である。

そこで、2010年10月に「Low Cost Airport of the year 2011」を受賞⁵し黒字経営に成功した茨城空港に、より焦点を当てていこうと考えた。2012年6月24日、実際に茨城空港旅客ターミナルビルに見学に行った。それは私の想像以上に小さな作りであった。案内資料にも、コンパクトで気軽に利用できるターミナルビルをコンセプトとしていることがPRされていた。具体的には、出発ロビーと到着ロビーを1階に集約した設計になっていて、搭乗時の移動が短く、またフロアを移動する手間や時間を省けるようになっている。一方で、レストランや売店、ATMなどのサービス施設や広い送迎デッキもあり、手軽にくつろげる場所にもなっている。また、1,300台の無料駐車場があり車でのアクセスがしやすく、東京駅からはバスが直接出ている、空港利用者は500円、空港利用者でなくても1,000円でアクセスすることができるようである。ほかにも空港のなかには、茨城県PRコーナーや空港周辺の観光ガイドマップといったようなものが見られ、県外からの来場者へ地域の観光促進を行っている様子がわかった。また、広い送迎デッキには、大勢の人たちの姿が見られた。飛行機を見に来ただけだろうと思える子連れの家族も多く見られた。そして今回は見るができなかったが、就航記念イベントなど各種イベントも行われているようである。このように、茨城空港は県内外どちらの人たちにとっても気軽に利用できる環境になっているのではないかと思った。

しかし茨城空港に行く過程で、不便に感じたことがある。空港までのアクセスである。今回は電車とバスを利用したが、宇都宮駅～石岡駅まで約1,600円、石岡駅～茨城空港のバスが600円で、片道約2,200円、往復で4,400円かかった。また、片道でだいたい3時間近く時間を費やした。これは宇都宮から拠点空港である成田空港へのアクセスと運賃・時間ともに大差がないので、茨城空港を利用する理由が特別にない限り、北関東の人はやはり成田空港に主に流れてしまうのではないかと思った。実際に、茨城空港は宇都宮市でPR活動も行っている(2012年6月)ので、茨城空港の利用者数を増やすためには、アクセス面においてより工夫が必要なのではないか考える。

6. 茨城県企画部空港対策課の担当の方への問い合わせ調査

見学時は担当の方に話を聞くことはできなかったが、茨城県県庁空港対策課へメールで問い合わせ、話を聞くことができた。まず、空港利用者の傾向について、昨年のデータでは、利用者の所在地は8割以上が茨城県民、次いで栃木県民が1割弱であったようだ。その利用目的は、行く人は観光目的、私用、ビジネスの順に多く、来る人は私用が最も多く、ビジネス、観光の順である。次に、茨城空港設立以降の茨城県または空港周辺地域の観光客は増えたどうかについては、統計が出ていなくはっきりした結果はないが、震災や原発の影響で落ち込んでいるようである。そして茨城空港が日本のLCC(ピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパンなど)の就航は見込まれているかについては現時点(2012年6月28日)では未定ということである。最後に、空港活性化のために現在力を入れていることとしては、北関東地域の空港需要を掘り起こすために各地で企業訪問や地域情報誌を活用したPRを行っていて、駐車場が無料・アクセス料金が安い(東京駅から茨城空港までバスで500円)・旅客施設使用料⁶が安い・コンパクトで子ども連れや高齢者にもやさしいなどの点について、羽田空港や成田空港との差別化を図っているようだ。

7. 地方空港の可能性と今後の課題

これまでの地方空港の現状への言及や茨城空港への調査のなかで、その特長について触れる一方で、地方空港の問題点をいくつか挙げてきた。それらを考慮したうえで、現在、地方空港の活性化のために必要とされていること何かについて述べていきたい。まず、アクセス面の改善である。自身が茨城空港へのアクセスを通して感じたことであるが、空港への運賃と移動時間は空港利用者数に大きく関わっているだろうと考える。駐車場無料化は大きな特長と言える。一方で、公共交通機関に関しては茨城空港と東京駅は格安なバスでつながっているが、それだけではなく、ほかの地域にもそのようなサービスを増やしていくことが、利用者数増加のためには必要であると考え。また、エアポートセールス、LCCを含めた路線誘致も航空需要開拓のために必須である。そして、各種イベントや地域PRなどのように、地域活性化の核として空港を活用していくことが重要である。地域活性化において、空港は重要な役割を果たすことができるのではないかと考える。

地方空港には、地方によって個々の問題もあると思うが、拠点空港と地方、地方同士、また地方とアジアの都市とつながるなど、様々な可能性があると考え。日本国内に過剰ともいえる数の空港があるなかで、各空港の特性を活かした空港経営を行い、地方はそれぞれの空港をできるだけ有効活用できるように努めていくことが重要であるのではないだろうか。それでも赤字が深刻化するようであるなら、廃港も仕方がないと思う。地方自治

体が管理・運営する空港が赤字の場合、空港自体が地方の財政負担となってしまうからである。

LCC の日本の本格的参入は、地方空港の今後の展望を大きく塗り替えていくだろうと考える。

-
- 1 毎日新聞 『2 倍楽しむ GW 安さで注目、LCC サービス追加ごとに課金』(2012 年 4 月 28 日発行) を参考にまとめた。
 - 2 Peach 公式 HP 「予約/購入」(2012 年 5 月閲覧)
<http://book.flypeach.com/default.aspx?langculture=ja-jp&ao=B2CJAJP>
ANA 公式 HP 「予約/購入/変更」(2012 年 5 月閲覧) から算出。
<http://www.ana.co.jp/dom/reservation/>
 - 3 交通辞典 t-words 「地方空港」
<http://t-words.jp/w/E59CB0E696B9E7A9BAE6B8AF.html> (2012 年 6 月現在)
 - 4 「空港経営改革の実現に向けて (空港運営のあり方に関する検討会報告書)」3 頁
<http://www.mlit.go.jp/common/000161960.pdf> (2012 年 6 月閲覧)
 - 5 LCC 運航のサポートとその優れたサービスの提供が評価された。
茨城空港 HP 「茨城空港が『Low Cost Airport of the year 2011』を受賞！」
http://www.ibaraki-airport.net/news/detail.html?news_id=54 (2012 年 6 月閲覧)
 - 6 旅客施設使用料…空港の利用にあたって、航空機の利用客が徴収される料金。