

LCCフォーラム

LCC (ローコストキャリア)は北海道に何をもたらすのか ～LCCの本格参入は観光振興・経済活性化の起爆剤となり得るか～

いよいよ今年3月から国内線にもLCC3社が参入し、日本の空も本格的な「LCC時代」に突入します。この3社はいずれも北海道路線に就航する予定となっており、北海道の空の情勢は大きく変わることが予想されます。2012年1月26日、札幌市で開催された新千歳空港国際化推進協議会、新千歳空港建設促進協議会の主催するLCCフォーラム「LCC(ローコストキャリア)は北海道に何をもたらすのか」では、LCCを利活用することの効果と可能性について探り、それをどのように北海道の観光振興や経済活性化に結び付けていくかを考えることを狙いとしています。

基調講演では、その3社のうちの一つ、ジェットスターグループ日本支社長片岡優氏から、同グループのビジネスモデルや今後の日本における路線展開、LCCビジネスの成功のキーポイント、LCCの成功事例としてオーストラリアにおけるLCCの航空需要喚起の取組などを紹介していただきました。

これを受けパネルディスカッションでは、北海道の航空や観光事情に精通した有識者の方々に、LCCが北海道の観光振興や経済活性化にどのような影響をもたらすのかを議論していただきました。ここではパネルディスカッションの概要を紹介します。

パネルディスカッション

LCCの本格参入は北海道に何をもたらすのか



司会進行
平沢 信
新千歳空港国際化推進協議会事務局

平沢 LCCの定義・特徴について改めてお聞きします。

切通 LCCの低運賃を支えるものとして、無駄なサービスをしないこと、

セカンダリー空港^{*1}を使うこと(スロット=発着枠がある)、使用機材を統一していること、簡易な空港施設を使うことなどが挙げられます。関西空港や成田空港でもLCC専用ターミナルやエリアを作り始めています。

平沢 そのLCCが北海道(新千歳)にも就航します。LCCの議論をするにあたり、北海道の航空・観光の現状を整理しておきたいと思います。

河瀬 国内路線の利用者は現在、10年前に比べ約500万人も減り、国際線は50万人増加で、全体では約450万人も減っています。要因としては、経済的な基調がダウンしていることも大きいのですが、機材の小型化、供給座席数の減少が主な要因と考えられます。

日本の航空政策の問題として最大のネックは、日本の基幹空港である羽田空港の発着枠が制限されていて、便数が増えず、その結果、機材が大型化してしまったことにあります。これにより、繁忙期はいいのですが、閑散期には座席が埋まらず、安く売ってしまう、そして収益が出ないため、リストラクチャリング^{*2}により座席が減り、需要も減ってしまいました。道庁の統計では、道外からの国内観光客はピークから100万人も減っています。これでは道内の観光関係者はとてもではありませんがやっていけないということです。



切通 堅太郎 氏
北海道総合研究調査会
主任研究員



河瀬 悟郎 氏
札幌国際大学観光学部
観光ビジネス学科教授

※1 セカンダリー空港 (secondary airport)
都市圏の基幹空港 (プライマリー空港) を補完する空港の総称。ターミナルビルは簡素な造りになっており、空港施設使用料も安い。

※2 リストラクチャリング (restructuring)
企業が収益構造の改善を図るため事業を再構築すること。

野口 大震災後の約3カ月間が現状の北海道観光を如実に表わしていたように思います。頼っていたのが外国人観光客、おろそかにしていたのが修学旅行客です。ここ10年くらいで外国人観光客への宿泊依存率は高まってきました。なぜそうなったのかというと、1967年のジャンボジェット機の初飛行以後、飛行機の大型化に呼応して旅行会社がパッケージ商品を作って、旅行がしやすくなって、旅行の大量生産・大量消費が始まりました。これで、北海道観光の本州とのパイも太くなりました。2000年の有珠山噴火の前後、大量送客・大量受け入れに変化が生じ始め、減便・機材の小型化によってその変化に拍車がかかりました。旅行志向の変化が顕著に表れ出したのも有珠山噴火の前後で、20世紀から21世紀への変わり目であったととらえています。

20世紀は「7：3」という数字で商売をやってきました。主催（パッケージ商品や団体）が7で個人が3、道外客が7で道内客が3、エージェント予約が7で直接予約が3といった具合です。これが有珠山噴火で状況が変化し、インバウンド・個人・ネットが出てきましたが、減ってしまった「20世紀型」予約による北海道への太い送客分を補完しきれいていません。大震災で外国人観光客も減り、旅館も廃業せざるを得ないところが出てきています。こうした中でのLCCの就航はプラス要因であり、期待しています。

平沢 こうした厳しい現状であるにもかかわらず、なぜLCCの3社は国内線へ参入するのでしょうか。

片岡 LCCの世界的シェアは約30%。片や日本ではほぼ0%。空港が沢山あり、人口も多く、経済的にも豊かな国でLCCのない国はありません。こうした点を考慮して新しい拠点を



野口 秀夫 氏
野口観光㈱代表取締役社長



片岡 優 氏
ジェットスターグループ日本支社長

築くために参入を決めました。

平沢 LCCが浸透していない日本で、LCCを利用する際の注意点はなんでしょう。

河瀬 LCCはコストダウンが大前提。燃料代、そして人件費が大きく、それらをいかにセーブするかが大命題であり、人が関与する仕事をできるだけ削ることが重要です。日本の航空会社は、フライトがキャンセルになると、親切に便の振替えをして、宿泊の案内までしてくれます。私の経験では、LCCのライアンエアの場合は、突然メールが来てフライトキャンセル、予約を翌日のフライトに勝手に自動振り替えされ、電話をしてもつながらずに、結局振り替えられた便に乗らざるを得ないという状況がありました。振替えはするけど、お金は戻さないというのが、ライアンエアのポリシーです。

平沢 LCCの先進地域、欧州やヨーロッパではどのような状況でしょうか。

切通 欧州では2001年のLCCのシェア5%が、2010年には35%になっており、ライアンエアやイージージェットといったLCC大手が大きな割合を占めているようです。国別ではイギリスが大きな割合を占めています。「VFR^{*3}」と呼ばれる需要が大きく、友達に会いに行ったり、お葬式に行ったり、親戚に会いに行ったり、出稼ぎの方が地元に戻ったりといった需要です。レジャーやビジネスが最も多いわけではありません。EUという土地柄、もともと域内流動が盛んだということもあります。特に最近では北欧、ポーランドといったところとイギリスを結ぶ需要が増えていると聞いています。

日本の国内線でLCCが就航するとなると、既存の航空会社がLCCにパイを奪われることも少なからずあるでしょう。一方で、もっと女性や子どもが飛行機に乗るようになり、新たな需要も出てくるでしょう。

平沢 現在の北海道観光の状況や経済状況を考えるとLCCに対する期待は高まらざるを得ません。ジェットスターをはじめとするLCC3社の北海道路線での成功

※3 VFR (Visiting Friends and Relatives)
友人、親族への訪問。

のキーポイントについてうかがいたいと思います。

野口 北湯沢に名水亭という私どもの施設がありますが、ジェットスターのビジネスモデルと似ていると感じました。高稼働して、できるだけコストを抑えて、お客様にはリーズナブルな料金でご利用いただく。ただ、こうしたビジネスモデルは、少しでもブレるとすぐ赤字になります。逆に言うとビジネスモデルをしっかり守っていかないと駄目だということです。徹底するというか、ブレないことが必要です。

今朝の新聞で国際線のLCC、イースター航空が70%の搭乗率がありながら新千歳線から撤退するという記事が出ていました。LCCを維持するためには、行政はじめいろいろなところが協力して運航が続くよう仕組むことも必要かもしれません。

平沢 国内線のLCCが就航予定の道内空港は現在新千歳のみです。それ以外の空港も可能性はあります。稚内市で地域再生マネージャーのお仕事をされていたことのある河瀬先生はどう考えられますか。

河瀬 稚内の話では、カニツアーが有名です。地域と航空会社、旅行会社が三位一体で実現しました。稚内に冬場も飛行機が飛ぶことになり、観光客の需要創出の取組でしたが、低料金で首都圏を中心にして販売したところ、飛ぶように売れて、機材も小型機だったものが中型機が入りました。そうなると、受け手側はみんな一生懸命になります。大事なことは、地域が一体となってお客様を受け入れていくという姿勢であり、地域、観光業界が一体となって空港を育て、かつ航空会社と共生していくことが大事です。

平沢 北海道観光にとって航空路線は生命線です。航空会社を呼ぶ、路線を維持するということにはインセンティブ^{*4}的な話は避けて通れないと思いますがいかがでしょう。

切通 一番のポイントは「長期契約」です。地域と空港、航空会社が長期契約できるかどうか、信頼関係があってこそですが、こちら側（地域、空港会社）で長期契約をしようとする体制を用意できるかどうか大きなポ

イントです。

空港は地域を支えるインフラとしてあるべきです。巷では空港経営の話が話題になっています。要は地域を支えるために、誰が責任を持って、どのように空港を運営していくかという視点が重要です。その一つがLCCに対する施策であり、長期的な契約により定期的な収入を得る、お互いにインセンティブを設定し、お互いに高め合ってウィンウィンの関係を築いていくということには大きな意味があります。

私たち地方にいる人間は、より多くの航空会社を呼ぶために、航空会社、空港会社と一体となって、どうすればコストが下がるのかを真剣に考え、それが北海道の空港全体、北海道の観光にどれだけ役に立つのかということを考えていく必要があります。

片岡 どの空港でもインセンティブの話をもっと最初から「そうですか」と受け入れるところはありません。やはり、長期的なパートナーとしてどれだけお互いに信用できるかということになります。私どもが言っているのは、単にお金をくださいということではなく、利益の相互分配です。お客様が増えれば、空港も収益が上がるし、その地域も潤う。その一部を航空会社とシェアして、航空料金を反映し、航空料金を安くすることで、またお客様を増やすという流れを作りたいということです。航空会社が路線を維持するためにお金をくださいという施策ではありません。日本では、就航から1～2年目は使用料等を割引、あるいは補助金等で支援するというやり方があります。搭乗率の保証



※4 インセンティブ (incentive)
目標を達成するための刺激。報奨金。

制度もありますが、こうなると航空会社は逆に売らない方がお金が入ってくるということで、何もしなくなり、利用が増える施策がない悪循環になってしまう可能性もあります。

平沢 LCCの北海道への国際線直行便就航の可能性もお聞きしたいと思います。

河瀬 ピーチ・アビエーションは、初期の段階では機材数も少ないので、関西空港をベースにした運航でしょう。機材数が増えてくると、地域からの支援も踏まえて国際線直行便のチャンスは出てくるのではないのでしょうか。ジェットスターやエアアジアグループにとっては、北海道は魅力が沢山あるので、国際線直行便の可能性は十分にあると思います。

片岡 親会社であるカンタスはビジネス路線を主に運航して高収益のお客様を、ジェットスターはレジャー路線を担当して価格志向のお客様を取り込んでいくという区分けなので、オーストラリア～新千歳線をジェットスターが運航することには異論はないのです。ジェットスター・アジアも、アジア方面からの新千歳への就航は需要的にも十分に検討できるし、ジェットスター・ジャパンは日本の航空会社になるので日本発の制約はなく、選択肢はますます増えるでしょう。ただし、機材的な問題があります。また、LCCとしてのコストを保つための空港施設という観点からはなかなか難しい状況があります。今後、検討していただきたいと思います。

平沢 最後に、LCCの本格的就航によって、観光産業、北海道経済にどのような影響があると思われるかお聞きしたいと思います。

野口 海外の旅行会社の話で、3～4年前にシンガポールやマレーシアで聞いた問題が依然としてあります。日本に着いてから、経由便で北海道に向かう航空便の座席がない、取りにくい、航空運賃が高いという話です。LCCの就航で、料金の問題、座席数の問題が多少なりとも好転するのではないかと期待しています。

また、ホテル・旅館の宿泊料金は、津軽海峡を渡る

と「北海道価格」になります。北海道は、航空運賃に代表される移動費等によってハンディを背負っているとも言え、LCCの就航によってそうしたハンディがなくなるのではと期待もしています。

ジェットスターが長期の契約を結んで長期的に安定した関係を結びたいというのもわかりますが、やはりお客様に利用されない限りは、早期の撤退というのもあり得るのではないのでしょうか。LCCの就航については、私どもも業界を挙げて歓迎しますので、早い時期に自立できるような集客力を発揮していただけるよう期待しています。

切通 北海道におけるLCCは、いくつかの空港に集約するのも一つの戦略でしょうし、またそこからいろいろな空港と連携して、地域の足、観光の足、VFRの足を確保していくというのが、理想的ではないかと思います。北海道が自立していくためには、一つの観光地、一つの施設が頑張るだけでなく、いろいろなところと連携・ネットワークを組んで相乗効果を狙っていくべきではないかと思います。

既に空港間競争が始まっていて、仙台空港をはじめ全国の空港で、空港の民営化・上下一体化の検討や海外航空会社との連携を模索しているとも聞いています。私たちが北海道の空港をどのように考えていくか、あまり時間はありませんが、「地域の足」ということを考慮しつつ、空港の発展、空港が地域を引っ張るといった絵姿を描く時期に来ていると思います。

平沢 LCCの本格就航は、低価格で北海道に来る手段を沢山提供し、北海道への旅行の容易化を促進するでしょう。

今回のフォーラムを通じて、LCCの本格就航を契機に、北海道全体が航空路線の重要性を今一度しっかり考え、観光施策・航空施策も改善し、航空路線の維持・利用促進に向けた具体的な取組に力を入れて行かなければならないと感じました。

(新千歳空港国際化推進協議会事務局 平沢 信)