

LCC 就航と廃止に伴う庄内空港のあり方について

鷹 齋 直也*

About the ideal way of Shonai Airport with LCC service and abolition

Naoya Takanohashi*

要旨: 庄内空港は 1991 年に供用が開始され、2021 年で開港 30 周年を迎える。その間、政府の規制緩和により LCC が参入した結果、主に観光客層の面から変化を生じさせ、地域活性化に貢献した事例もある。そこで、本稿では庄内空港で LCC を長期的に就航させていくためにはどのような空港のあり方が必要なのか、他の空港の事例を参考にしながら、課題を整理していきたい。

キーワード: 庄内空港, LCC, 地域活性化

1. はじめに

日本の航空業界は、ここ半世紀で目まぐるしい発展を遂げてきた。その中でも特に近年話題となっている LCC (格安航空会社; Low Cost Carrier) は、価格面で航空業界に革命を起し、利用する顧客層にとってより割安な価格で移動を実現することが可能となった。2010 年に政府が策定した「国土交通省成長戦略」によれば、航空分野の戦略として「LCC 参入促進による利用者メリット拡大」が盛り込まれた。その結果、10 年経過した現在では国内中の空港の至るところに LCC が参入し、利用者の利便性を向上させた。

しかし 2020 年に入り、新型コロナウイルス感染症がパンデミックとなり、感染拡大防止のために、各国に移動制限がかかり航空業界に衝撃を与えた。たたえ航空業界は、総費用に占める固定費の割合が他の業界と比較しても高いため、急激な需要の変動に生産調整の対応がしづらく、回復までも時間がかかる。国内大手の ANA ホールディングスは 2021 年 3 月期の連結純損益を 5,100 億円前後の巨額赤字になる見通しで路線縮小の危機が忍び寄っている。また、LCC であるエア・アジアジャパン株式会社は経営悪化のため、2020 年 11 月に自己破産を申請している。

県内の状況にも目を向けると、2019 年 8 月に LCC のジェットスター・ジャパン (JJP) が県内初として庄内空港に参入し、庄内-成田空港路線の経路を片道 4,490 円からと破格とも言える料金で注目を集めた。しかしながら経営悪化により、参入したばかりの航空会社が 2021 年 1 月には路線廃止を明らかにした。このような状況により、LCC

が本格的に庄内空港の利用客に浸透し認知度向上・経済活性化に繋がるどころか、県経済の発展に大きくブレーキをかけることとなった。全国の地方空港に就航した LCC の例では、LCC が長期的に持続性を持って就航していく難しさや様々な課題があり、廃止路線となっている例も少なくない。そこで、庄内空港で LCC を長期的に就航させていくためにはどのような空港のあり方が必要なのか、他の空港の事例を参考にしながら、課題を整理していきたい。

2. 格安航空会社について

格安航空会社とは、運行コストの低減、人件費の削減、機内サービスの簡略化、航空券販売コストの低減などの効率化によって低い運行費用を実現し、定価格かつ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である。

日本航空 (JAL) や全日本空輸 (ANA) のような従来型の航空会社を FSC (フルサービス航空会社; Full Service Carrier) と呼ぶが、1996 年の政府の航空規制緩和により、企業間競争が生じ、LCC が進出したことで顧客にとってのサービスを選択する余地が増加した。FSC を敷居が高いという理由でこれまで利用したくても利用できず、踏み込めずにいた若年層、低所得者層が移動手段として利用するきっかけとなり、旅客数増加の要因をもたらした。

国土交通省によれば、首都圏発着の FSC と LCC の下限運賃の平均運賃差は、幹線で約 1 万円、地方路線で約 1 万 7 千円と地方路線ほど差が大きく、LCC 参入が地方路線へ与えた影響が大きいことがわかる。2018 年の LCC 旅客数は、国内線で 1022

* 山形県立産業技術短期大学校庄内校
〒998-0102 山形県酒田市京田 3 丁目 57 番 4 号
E-mail: naoya@shonai-cit.ac.jp

* Shonai College of Industry & Technology
3-57-4, Kyoden, Sakata, Yamagata, 998-0102, Japan
e-mail: naoya@shonai-cit.ac.jp

万人（シェア 10.2%）、国際線で 2448 万人（シェア 26.1%）である。また、LCC の参入の結果、元々 FSA を利用していた顧客層を奪うということは無く、FSA の搭乗者数も同時に増加となっている。鉄道利用者についても LCC 就航をきっかけに増加に転じている。LCC の到来は、日本の観光やビジネスを活気づけ様々な面に相乗効果を発揮している。

3. LCC 就航空港の事例

3-1. 茨城空港

LCC の就航空港として代表的なものは茨城空港が挙げられる。茨城空港は、元々は防衛省が百里飛行場として管理していた飛行場であったが、2010 年に民間共用化され茨城空港として開港している。国内線は札幌行、神戸行、福岡行、那覇行の 4 路線、国際線は上海行、西安行、台北行の 3 路線である。

同空港の特徴としては「シンプル&コンパクト」をモットーに到着ロビーと出発ロビー、国内線と国際線を 1 階に集約し、格安を全面に売り出す LCC 旅客機に対応した空港設営がなされていることである。LCC に適した空間である他、この搭乗時の移動を極力抑えた設計は、老若男女問わず利用しやすい構造となっている。このような努力もあって同空港は 2011 年に、LCC に対して実に優れたサービスの提供を継続したとして「Low Cost Airport of the year 2011」を受賞している。

次の図 1 については、茨城空港の旅客数の推移を表したものである。国際旅客数についてはほぼ横ばいであるが国内旅客数の伸びは著しく、開港当初の 2010 年では利用者数が 10 万人であったにもかかわらず、2019 年には利用者数が約 6 倍の 60 万人を超えている。茨城空港は都市部から離れアクセスこそは悪いが、逆にその欠点を活かし、簡素なセカンダリー空港として着陸料や空港利用料を抑え、顧客に対して低運賃を実現している。

また、他の地方空港には見られない特色として、ターミナル来場者数の多さがある。これは、茨城空港内で毎日イベントを実施されており、それを目的とした来場者が多いことから考えられる。2020 年 10 月に茨城空港のホームページを拝見したところ、ハロウィンイベントとして「チョコレート展示」・「ハロウィンフォトスポット」・「お

かしハント」などを行っており、それぞれのイベントごとに変化を加えることで、様々な年齢層が楽しめる構成となっていた。

茨城空港は空港そのものの魅力向上などの充実化を図ることで、搭乗者や来場者を増加させていた。この工夫こそが LCC の長期就航を実現させているものと考えられる。

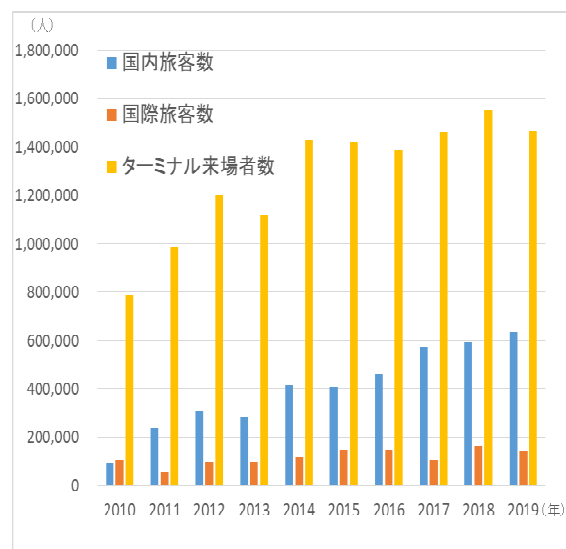


図 1. 茨城空港の来場者と旅客数の推移表
(同空港 HP を基に筆者作成)

3-2. 奄美空港

奄美空港は、鹿児島県の奄美大島にある空港で 1988 年に供用が開始されている。この空港では、日本航空 (JAL) が奄美 - 羽田空港路線に料金を 35,800 円～52,090 円で 1 日 1 便の運行していたものであるが、2014 年に LCC のバニラ・エア (VNL)¹⁾ が奄美 - 成田空港路線に料金を 8,000 円～13,500 円で参入にしたことにより、これまでとの観光客層に大きく変化を生じさせた。下限運賃の差が約 2 万 8 千円あり、その低価格からこれまで利用が出来なかった低所得の個人客や若年層が主に利用できるようになった。この結果、旅客数については、前年は 5 万人程度だったものが、倍に近い 9 万 5 千人となっている。

FSC 利用者は、パックでのツアー客が中心であったため、指定されているホテルや固定化された観光場所やレストランを中心に利用されていた。しかし、LCC 利用者は、詳細な計画を立てずに現地で判断する傾向にあるため、小規模な宿泊施設やこれまでの観光客に縁のなかった食堂や居酒屋

の利用者が増加するようになった。また、移動手段をレンタカー、レンタルバイク、レンタルサイクルを利用することで、新たな観光需要が生まれ LCC 就航に伴う経済波及効果を発揮している。

奄美空港では LCC 利用者への現地における様々な需要への対応を行っていくことで、LCC の価値を發揮させ、長期就航を実現させているものと考えられる。

4. 庄内空港の現状と課題

4-1. 庄内空港の現状

庄内空港は、山形県酒田市と鶴岡市に立地する地方管理空港である。1991 年 10 月 1 日に開港し、2021 年 10 月 1 日には開港 30 周年を迎える予定である。かつては、羽田空港線の他、新千歳空港線、大阪国際（伊丹）空港線などが存在したが搭乗率減少に伴う採算割れが生じたことから廃止路線となった。運行する航空会社としては、羽田空港行き全日本空輸（ANA）の他、ジェットスター・ジャパン（JJP）が 2019 年 8 月より成田空港行きとして運航していた²⁾。ジェットスター・ジャパン（JJP）の就航は、庄内空港が日本最大の国際拠点空港である成田空港と結ばれることで、国際的にも利便性が向上し、インバウンドを始めとする観光やビジネスなどの面で、地域活性化に貢献することを目的とされていた。2019 年には、ジェットスター・ジャパン（JJP）の就航により国内線で過去 20 年最高の利用者数（437,072 人）を記録している。

4-2. 庄内空港の課題

庄内空港の利用者のほとんどは出張や里帰りでの利用者が多く、観光を目的とした旅行者の利用者が少ないことが課題となっている。LCC が本格的に就航となればこの利用者層にも大幅に変化が現れる可能性があるが、そのためには様々な課題がある。

まず、旅行者の訪問頻度や滞在期間を高める必要がある。そのために、各観光地や宿泊施設との交通機関の連携、旅行者に対しての情報発信力を高めるなどの受け入れ体制の充実化を図る必要がある。また、運行する LCC 側に対しても「搭乗率保証制度」を実施し、経営悪化による撤退を未

然に防ぐことも必要である。

（1）空港周辺施設と LCC の連携

先に述べた先行事例の結果、LCC の顧客層は低所得層や若年層が多いことから、現地に到着した後も、様々な面で節約しつつ観光を楽しむ傾向があることが見受けられる。

そのため、多岐に渡る需要に応じられるような交通体制を含む旅客受入体制をとることが必要である。現在は庄内空港前のレンタカー業者や実証実験中である庄内空港からのカーシェア、チョクノリ!³⁾などの自動車を使った交通手段が充実している。このことから、LCC・宿泊施設・交通機関・旅行業者が一体なって観光できる体制を作れるようにすれば、LCC の利用者が求める安価での観光の実現も可能となるであろう。さらに旅行者側がコストを抑えたい場合は、隣接する緑地公園での芋煮、庄内夕日の丘オートキャンプ場を活かしたキャンプ、湯の浜での海水浴ツアーなどを LCC と現時点で利用できる環境そのものをパッケージ化することで売り出す方法も考えられる。

（2）空港そのものの充実化

来県する観光客数を増加させることは最重要課題であるが、そもそも、その地元に住んでいる人たちがその空港があることで活気づき楽しめる環境下になければ、来県した観光客も楽しめず、リピーター化が実現しない。そのため茨城空港のような地元に住んでいる人たちが気軽に立ち寄れるような空港づくりが必要であると考えられる。大阪国際空港では子どもと出発までの時間を遊んで待つことができる「ボーネルンドあそびのせかい大阪空港店キドキド」の施設があり、世界中から厳選したこだわりのあるあそび道具で、大人から子どもまで楽しめる工夫された環境作りとなっている。

一方で庄内空港は 1 階がチェックインロビーと到着ロビー、手荷物受取所、2 階が出発ロビーと搭乗待合室の他、売店（ANA FESTA と清川屋）、3 階が送迎デッキとレストラン（平田牧場）、屋上が送迎デッキのコンパクトで移動がしやすい簡素なつくりになっている。しかし、空港は旅の思い出の一端を担うため、飲食店やお土産コーナーの店舗数を増やす他、季節ごとの地元特産品の展示即売会、送迎デッキ内での子どもが遊べるスペースなど賑わいに満ちたつくりを実現する必要があると考えられる。

(3) 情報発信力の強化

岡山県の「空路利用を促進する会」は、新型コロナウイルスで航空需要の回復・利用促進のため、岡山桃太郎空港の最新情報や各種キャンペーンの案内を配信できるよう、無料通信アプリ LINE (ライン) の公式アカウントを 2020 年 9 月に開始した。同空港ではすでに写真共有アプリの Instagram (インスタグラム) や Twitter (ツイッター) を活用しているが、さらなる発信力強化のための取り組みとして LINE が活用された。

LCC の利用者は若年層が多いため、旅行先において自身のスマートフォンなどを用いて情報収集をする傾向が高い。例えば空港からの交通手段、近隣施設でのリアルタイムでのイベント情報、季節に合わせた見ごろの観光地やなどの細かな情報発信を行っていき、観光客にとって利便性の向上を図る取り組みを行う必要がある。

(4) 搭乗率保証制度の導入

のと里山空港 (石川県) では、開港当初、全日本空輸 (ANA) 側と地方自治体側とで意見の相違があったため、年間の平均搭乗率が 70% に満たない場合、県と地方自治体が 2 億円まで補填を行う搭乗率保証制度を導入した。この搭乗率保証制度は空港を使った地域活性化のモデルケースとして全国から参考とされている。

料金が安いからと LCC は FSC よりも安全面で不安という先入観や警戒心から搭乗率が伸びずに、撤退する航空会社も全国には見受けられる。また、安さに特化している LCC は FSC ほど経営基盤が盤石でないため、景気に左右されやすい。能登空港のケースの様に、搭乗者数が一定の水準に安定するまでは保証を自治体が行い、将来返済してもらうような制度を導入し、安心して新規に参入した航空会社が経営できるような体制を作るべきである。

5. おわりに

地方空港では周辺施設との連携や、情報発信力を持って初めて LCC の存在意義が生まれることから、LCC が今後、庄内空港に再就航となる場合には、連携を密にした就航されることを期待したい。また、今後の社会情勢が落ち着き、経営基盤が確立され運航が再開となる場合には、県経済の発展の追い風になることを切に願いたい。

注

- 1) 現在は Peach Aviation (APJ) が引き継いでいる
- 2) 2021 年 1 月 21 日に、ジェットスター・ジャパン (JJP) が庄内ー成田便について路線廃止を国土交通省に届け出たことを明らかにしている
- 3) 全日本空輸株式会社のプレスリリースによれば、ANA の「空港アクセスナビ」と庄内空港からのカーシェア、チョコノリ! が連携するサービスの実証実験を 2020 年 11 月 16 日から 2021 年 10 月 31 日までの期間で実施している

参考文献

- 1) 岩見宣治・渡邊正己：空港のはなし、成山堂 (2008)
- 2) 杉山純子：LCC が拓く航空市場 - 格安航空会社の成長戦略 - 成山堂 (2012)
- 3) 国土交通省 国土交通政策研究所：LCC 参入による地域への経済波及効果に関する調査研究 (2015 年 3 月), <<https://www.mlit.go.jp/pri/kouenkai/syousai/pdf/research-p150520/12.pdf>> (最終閲覧日令和 2 年 12 月 28 日)
- 4) 国土交通省：国土交通省成長戦略 (2010 年 5 月), <<https://www.mlit.go.jp/common/000115442.pdf>> (最終閲覧日令和 2 年 12 月 28 日)
- 5) 庄内空港：同空港 HP, <<https://www.shonai-airport.co.jp/>> (最終閲覧日令和 3 年 2 月 1 日)
- 6) 茨城空港：同空港 HP, <<http://www.ibaraki-airport.net/>> (最終閲覧日令和 2 年 12 月 28 日)
- 7) のと里山空港：同空港 HP, <<https://www.noto-airport.jp/>> (最終閲覧日令和 2 年 12 月 28 日)
- 8) 奄美空港：同空港 HP, <<https://amami-airport.co.jp/>> (最終閲覧日令和 2 年 12 月 28 日)
- 9) 岡山桃太郎空港：同空港 HP, <<https://www.okayama-airport.org/>> (最終閲覧日令和 2 年 12 月 28 日)
- 10) 大阪国際 (伊丹) 空港：同空港 HP, <<https://www.osaka-airport.co.jp/>> (最終閲覧日令和 2 年 12 月 31 日)
- 11) 全日本空輸株式会社：令和 2 年 11 月 16 日プレスリリース 「ANA 空港アクセスナビ」と庄内空港のカーシェアが連携する MaaS 実証実験を開始」 <<https://www.anahd.co.jp/group/pr/202011/20201116-2.html>> (最終閲覧日令和 3 年 1 月 5 日)