

## 本格的LCC（格安航空）時代の到来と中部の未来の考察



前大阪産業大学経済学部教授 今野 修平

### \*プロフィール

1933（昭和8）年生まれ。1956（昭和31）年東北大学教育学部卒業。東京都港湾局、運輸省港湾局・大臣官房政策計画官、国土庁計画・調整局計画官、福井医科大学教授、大阪産業大学経済学部教授として勤務。

中央港湾審議会委員、国土審議会特別委員、経済審議会特別委員、海洋開発審議会特別委員等を歴任。専門は、交通計画、国土計画、地域開発。著書に、「国土と港湾（今野修平主要論文集）」（日本港湾協会）、「社会資本の未来」（日本経済新聞社・共著）、「未来へのコンパス」（ハーベスト出版・共著）、「20世紀の奇跡」（日本統計協会・共著）他。

### はしがき

グローバリゼーションの進展により、日常生活のすべての面で海外が身近に感じるようになり、航空機は今やぜいたくな乗り物でも、高所得者の交通でもなく、全国民にとっても、地域にとっても不可欠な存在となっている。

いま、その航空交通が革命的な変化を遂げる曲がり角にさしかかっている。

しかしながらその変革は、長年にわたる固定観念に制約され、日本での具現化が遅れ、また、専門性の高い領域に属する内容でもあるため、一般市民や経済界、産業界にとって、理解可能な情報が広く伝わっていないまま、まさに突然、外からの波として襲ってきたように受け止められている。この変革は、すでに約20年前に北米大陸で芽を出し、約10年前には欧州で急発展し、続いてアジア・オセアニアにも出現し、中国・韓国もこれに追いついてきており、世界の中で日本が一番遅れをとっているという事態となっている。

この変革とは、LCC（Low Cost Carrierの略称、格安航空会社）の実現とオープンスカイ政策への転換である。LCCの普及汎用化は、新たな市場の形成を伴い、自由化の進展による経済発展を背景に今日まで着実に世界をのみ込んできており、早晚日本の空のみ込まれるのは確実で、従来の国の規制の枠内で発展してきた航空交通にとって、新しい羽化が否応なく求められている。

これに対して、わが国の政策ならびに業界の対応は、必ずしも敏感とはいえず、明らかに未来へ向けての新たな機能の育成や蓄積が立ち後れ、世界に後れをとっているが、ここにきて、わが国でも新しいLCCが設立されたり、海外からのLCCの就航をみたりと、待ったなしの状況となってきた。

しかし、これは航空業界に限定された事象ではなく、国や地域社会に大きく影響をもたらすことが予想され、社会全体で、あるいは地域全体で取り組み、対応を急がねばならない課題であると考えられる。

特に中部圏は、列島内においていち早く地表交通高速基盤を形成し、首都圏、関西圏に至便の条件を構築していただけない限り、世界の航空交通の変革と進展に鈍感な一面を有した地域となっていたかもしれない。

本稿は、以上の問題意識のうえに立ち、将来の可能性を考察するための一石とすることを目的として、極力地域の視点から、LCC普及がもたらす課題をとりまとめ、地域としての対応を樹立することに寄与するような課題提起をしたいと願い、筆をとることにしたものである。

## 1. LCC（格安航空会社）とは何か

航空業界は、第二次世界大戦後、戦争中に開発された大型軍用機の民間転用が進み、本格的に誕生した。

新しい旅客輸送の誕生は、従来の鉄道・蒸気船という石炭動力による地表交通システムに比し、特段の高速性を武器に、遠距離国際交通から汎用化した。その育成には各国政府が直接関与し、それぞれパンアメリカン航空（PanAm）、ブリティッシュ・エアウェイズ（BA）、エールフランス航空（AF）など国家を背景にもった国策航空会社を中心に、ネットワークを世界に張り巡らした。以後、この体制下で航空交通は大発展を遂げ、National Flagの時代といわれてネットワークを世界につくりあげたのである。

わが国では敗戦により航空機所有が禁止され、再開は1951（昭和26）年まで待たなければならなかったが、世界の航空交通は需要増大に支えられ、資本主義国では順次民間航空会社の設立と市場参入が進められ、ネットワークは年々充実していった。

わが国でも1952（昭和27）年、旧日本航空による国内3路線（東京－大阪、東京－福岡、東京－札幌）の開設を経て、1953（昭和28）年には政府出資の新しい「日本航空株式会社（JAL）」が設立された。また1958（昭和33）年には、1952（昭和27）年に設立された日本ヘリコプター輸送株式会社、極東航空株式会社の2社が合併して「全日本空輸株式会社（ANA）」が設立され、今日の基礎をつくった。

さらに1960年代に入ると国内線にもジェット機が就航し、1964（昭和39）年には日本国内航空株式会社を入れた3社体制となって、以後半世紀弱、今日までの「日本の空」が確立されてきた。

この体制による日本の航空交通は、東京、大阪における基幹空港の容量不足もあり、また航空業界の過当競争回避、経営基盤強化などの要請もあって、新規企業の免許、路線認可、羽田、伊丹の離発着数の抑制、認可運賃など、政府の厳しい規制

下での営業であり、鉄道、自動車、海上輸送との市場分担政策に基づく営業活動であった。

その結果、国内交通市場における航空交通は、遠距離市場、高速による高い時間サービスの代償としての高額運賃、運賃に比例した機内サービスなどの分担の中での交通として位置づけられ、定着していった。

こうした体制によって、自由競争に基づく価格競争やサービス競争が市場で十分進まない体質が定着した。また、日本経済の高度成長による国民所得の向上が、高コスト構造を容認してきたこともあり、1980年代以降急速に進んだ世界の規制緩和や低コスト化の波に十分乗り切れず、高コスト社会化の一翼を担う一方、世界的動向に立ち後れるという事態の一因をつくってきた。

日本の航空業界の立ち後れは、島国という天与の条件などがつくりあげている閉鎖性に結びついて、世界的視点から見ると時間的に約30年の遅れをもたらした。この間に世界は、自由競争が主流となった。日本の航空業界は、徹底したコスト削減を進める一方で、航空の武器ともいえる高速性という時間サービスは落とさず、むしろ小型化、多頻度化での待ち時間短縮を強く進めて、競争力強化を図り、先進諸国に立ち向かわねばならなくなった。

世界で進む基本モデルは、使用機材運用の生産性向上（空港滞留時間の節減、機材購入費の削減、機種統一による維持管理費の節減など）、空港グラウンドサービス費用の節減（着陸料、ターミナル費用の節減など）、乗客サービスの簡素化（飲食、新聞配布など機内サービスの廃止または有料化、販売方策の簡素化など）を進め、その結果として運賃の低廉化、潜在需要の顕在化、新市場の開発を進め、規模の利益を得つつ好循環を生み出そうという経営戦略である。その結果、北米大陸ではサウスウエスト航空（SWA）が最大の乗客を集める企業として君臨する一方、PanAmをはじめ大手の倒産、再編をもたらす市場の革命的变化をもたらした。欧州でも多くのNational Flagは経営上苦闘を強いられ、業界再編が進んだ四半世紀

であった。

自由競争の航空市場は、参入、撤退自由の不安定市場である。LCCだから成長するという単純な市場ではない。渡洋長距離路線は、大型機利用による経営合理化が進むとみられ、単純に多頻度化を実現できる市場ではない。

したがってLCCと既存航空企業は、本質的に市場を異にするとの見解が定着化して、既存航空企業をLegacy Carrier（直訳すると伝統型航空企業、以下本稿ではLgCと略表示）と呼ぶことが一般的になってきた。

現在では、LCCと高運賃・高サービスのLgCとのネットワーク接続や市場分担の適正化にどう対応するかなどの新しい課題への取り組みを急がなければならなくなっている。

すでにLCCは、欧米の事例から、「飛行時間4時間以下」が主な市場になるとの見解もあり、また設立されたANA出資のLCC 2社の運航計画をみても、2012（平成24）年の就航開設路線は、関西から新千歳・福岡、成田から新千歳・福岡・那覇・ソウル・釜山であり、この見解の範囲内である。

使用機材は世界的に小型機が主流で、設立された企業は新市場進出ビジネス、地域航空、LgC系列などの形態があるといわれているが、わが国でもJAL、ANAの航空会社系列が国内航空市場に参入している。

LCCとしては、LgCと異なる新規市場の開拓、LgCと他交通機関が構築してきた市場での需要獲得の成否が重要で、決め手は、サービスの質を含めた運賃水準にあると思われる。わが国の場合、空港建設費、公共施設使用料、人件費などが高く高コスト社会となっていることから、これらをいかに低く抑えて低運賃を実現できるかが、LCCの今後の発展を占う鍵と考えられる。それが実現できなければ、新規市場の形成は難渋し、国民経済の発展や国民生活の向上に新風を吹き込めず、発展の芽が摘まれて、国際競争力の低下や国勢の衰退化を助長する可能性すらあると考えられる。

LCCとLgCの市場は、成熟したネットワーク

社会の動向や、産業社会の構造変化などとも深く関係すると考えられる。新たな航空交通市場において、航空運送業と最終需要家が旅行業経由で結ばれ需要の顕在化をもたらすのか、旅行業を経由しない直結による売買手段を持てるのかなどで、大きな相違があると考えられる。この相違に着目すると、LCCとLgCの市場は、競合するだけではないともいえよう。

## 2. LCCの本格化がもたらす国内交通市場の変化の考察

日本列島が石炭文明時代の中で近代化の道を歩み始めた18世紀以降、国土の近代化は鉄道と港湾の整備こそが発展戦略の要であった。このため、鉄道と近代港湾の整備は、喫緊の国家事業であり、1940（昭和15）年までに約20,000kmの鉄道ネットワークと鉄道直結の港湾整備を済ませ、陸は鉄道、海は海運の交通市場を形成した。

戦後世界は、基礎的エネルギーを石炭から石油に移し、1950年代後半になると日本列島も石油文明時代となり、新交通ネットワークの再編に取り組む事態となった。交通は航空、鉄道、自動車、船舶と多様化し、しかもジェット航空機、高速鉄道、高速道路、ディーゼル船が主体となり、高速、大量輸送化が進んだ。この交通体系が既成化した結果、20世紀末には日本列島の交通市場は、表-1のように分担され、その組み合わせと結合による利用が定着したのであ

表-1 日本列島の距離帯ごとの主な交通市場

距離帯		旅客	貨物
長	距離	航空	船舶
中	距離	新幹線	自動車
短距離	大都市圏	鉄道	自動車
	地方圏	自動車	

注1) 長距離は新幹線で3時間以上（約700km以上）

注2) 短距離は約100km以内

注3) 距離だけでなく、地形・交通基盤整備条件、需要量などが条件

る。

交通の高速化と多様化が進展して、交通市場を形成した日本列島では、大勢として所得水準の向上により世帯単位での自家用乗用車の普及が進むなかで、多様化した交通の境界で異種交通間競争が激化した。

一億総中流社会の形成で分厚い需要層ができ、運賃負担力の高まりから、運賃より時間サービスを求める交通選択が進み、航空の市場は遠距離都市間交通需要と、新幹線の恩恵に浴さない地方都市を主市場として獲得し、国民生活の中に浸透していった。運賃単価は速度の速い交通ほど高く、かつ需要が大きい路線ほど安いという法則のもと、高速・高サービスの航空は、もっとも単価の高い交通として普及した。高度成長時代の初期には、運賃負担力の高い階層の厚みが少なく市場開拓に苦労したものの、時間価値の上昇に伴って国民交通としての位置を確保し、「ぜいたく交通」との評価を返上した。

その結果、新幹線との間で激しい市場獲得競争が展開され、新幹線での所要時間3～4時間が、市場分割線となった。具体的には東京－岡山・広島間がこれに当たり、この区間の需要獲得のため“のぞみによる高速化”や“B787の新鋭機の投入”などが行われている。ただし、両者の競争は、時間サービスの提供では激烈であっても、規制された運賃制の下では、不完全競争にとどまり、そのことによる市場の固定化、競争不全は、高コスト社会形成の一因となってきたともいえる。

しかし、ソ連崩壊後、規制緩和が世界的な潮流となり、小さな政府論が主流となるに及んで、規制の下に閉鎖的市場を形成していた日本の交通界にも、規制緩和の大波が押し寄せるようになり、オープンスカイが強く求められるようになった。空港基盤整備の立ち遅れによる容量不足も、関西国際空港の整備、羽田の24時間化などで徐々に緩和されたところに、LCCが本格登場することになった。この衝撃は、従来の日本の交通市場の秩序と体系を横から揺り動かす

ものであり、固定化していた体系に大きな衝撃をもたらす可能性が高い変化といえる。

運賃水準が、LCCが普及した諸先進国のようにならず、70～75%の水準であっても、LCCが安定的に供給されれば、国内交通市場の基本を変革することもあり得る。特に2010年代になり、人口減少、経済成長の鈍化、所得水準の低下、就職難、東日本大震災、円高、電力供給難、放射能汚染、政情不安などが重なり、国民生活における消費動向も節約ムードが浸透するに及んで、低価格化志向が強まっていることは間違いなく、その点でLCCの出現には追い風が吹いているのではないかと。

交通領域の市場開発には、通常長い時間を要することは常識となっているが、近隣の中国・韓国両国の航空業界の積極的対応もあり、今回のLCCの誕生と新市場開発は、急速に進展する可能性を秘めている。

最大のライバルである新幹線は、航空の運賃水準が新幹線を下回れば、大量の乗客を航空に奪われて、新幹線と航空の市場を分けている3～4時間の境界はもっと短時間化し、新幹線利用の減少が表面化することも考えられる。航空は利用者が増大し、基幹空港の容量不足がより慢性化し、空港や空域管制はより困難化する可能性があるようにも思える。

その結果、LCCを含めた航空市場は、関係者が期待したほどは増大できず、運賃も先進諸国で実現できた低水準は実現できずに均衡化するとしても、相応の発展をする可能性は高い。その想定をさらに上回れば、航空業界ではより厳しく供給能力の拡大・拡充を要求されることは必須となる。経営や勤労はより厳しさを求められ、徹底的なコストダウンへの努力が求められる。公共サービスの提供を本来業務とする航空業界は、自由競争社会では、本来、営業利益や給与水準の高水準が許される業界ではなく、利益配分は、利用者と社会への還元を第一にしなければならないからである。

第二に、LCCが短距離市場、LgCが長距離

市場と市場分担が進むと、機能的結節に対し、より真剣に対応しなければならなくなる。LCCの成立に、大都市圏では第二空港利用論もあるが、単純な取り組みであってはならず、LgCの拠点空港との有機的結合が求められる。LgC拠点空港をLCCが許される限り利用することは、利用者からみて利便性向上の基本だが、それを確立するには、LgC拠点空港におけるLCCの利用促進条件をいかに実現していくか、具体的にはさらに安く、速くという、空港での航空企業の生産性追求を、空港と航空企業の両者一体で確立することが大きな課題である。それは、空港経営のうえからも、場合によっては整備のうえでも大きな課題となる。

第三に、LCCの市場開発が進むほど、経済的、時間的サービス水準が向上する。サービス水準の向上は、さらにより強い利用者の欲求を引き出すため、利用者の最終目的地までの経費低下と時間短縮が厳しく求められ、アクセス交通の量的、質的利便性があらためて問われる。LCCの発展を図るうえで、空港を核とする総合交通体系の整備は、必須の課題となる。

第四に、LCCの発展可能性を考えると、LgCとの市場、営業範囲の整理再編が、より厳しく求められる。基本的には、市場がこうした中長期の経営戦略を求めている。経営の任にあたる人々の責任は重くなり、企業内では、全従業員の課題認識と高い意欲が問われる。航空業界内での競争も激しくなる一方で、交通業界全体での競争も激化し、従来のような規制の枠内での限定的競争の世界とは異なる状況下で競わなければならないからである。市場経済下での真の競争は、最終需要家の信任を得ずして勝利はできない。既存体制下での枠の獲得、あるいは同業他社相手の競争や勝負ではない。あくまでも交通市場全体における最終需要家の動向を注視しつつ経営を行わなければ、最終的勝利に至らない時代の到来であると受け止めねばならない。

ただ、LCC業界が順調に発展するという保

証は全くない。過去の歴史が教えるように、発展の軌道はいつの世でも紆余曲折を克服した労苦のうえに築かれてきた。また、市場は参入、撤退が自由である。人智の及ばぬ競争の結果に左右される将来の世界は、単純なモデルやシミュレーションで予想し得るものではない。多数の路線を想定し、柔軟に対応していく覚悟と十分に準備をしておくことが必要であることはいうまでもない。LCCもLgCも、市場の変化を敏感に感知するとともに、未来を見つめる努力を怠ってはならない。

さて、本章最後の考察ポイントは、他の交通機関への影響と反射波として受ける課題への対応である。

最も大きく影響すると思われる新幹線は、否応なく厳しいコストダウンと時間的競争によるサービス向上を求められることになる。経営主体であるJR各社がどう対応するか注目される。新幹線は1964（昭和39）年の東京－大阪間の開業以来、約半世紀で、2011（平成23）年3月に青森－鹿児島の巨大な主軸を完成させた。その間、常に技術開発に汗を流し、高速化への努力を重ねて、市場獲得を怠らなってきた大先輩である。そのうえ、東京－名古屋間のリニア新幹線計画が2011（平成23）年5月に決定し、将来の列島内交通市場に対する大変革となる衝撃をもたらした。当然、航空業界も将来計画を検討する際には、これを前提とすべきである。

もう一方で新幹線は、上は航空との競争が長年激しくされてきたが、下は低運賃を標榜する長距離バスの路線網が高速道路ネットワークの整備に比例して着実に強化され、これとの競争も激しくなっている。

このため、新幹線の運賃水準は長距離バスとの相対比較において上昇している感がある。そのうえ、大量輸送を大前提とする新幹線を経営するJR各社にとって、人口減少、高齢化、地方都市の衰退、所得水準の低下などの社会環境の悪化のほか、在来線の利用客減少もあり、内外環境は厳しい。経営合理化は厳しく求められ、

総合交通体系の見直しに至る大激戦になる可能性は否めず、目を離せる状況ではないといえよう。

この交通界内部での競争激化が、時間短縮と低運賃化をもたらすとすれば、国民経済的には大きな利益で、高コスト社会の是正にもつながり、国際競争力の強化に寄与するといえよう。

それだけに、LCCの参入本格化は極めて重要な課題であり、LCCの成立と育成への諸条件を社会的にも総力を挙げて整備しなければならない。一企業の経営問題に矮小化した対応では済まない、根の深い課題といえよう。

### 3. LCCの発展・育成が地域にもたらす課題

交通体系全般の変革におよぶ可能性を秘めているLCCの本格化は、各地域にどのような影響をもたらすであろうか。

東アジアの経済発展を背景に、日本の空における交通体系は、LCCとLgCの役割分担に再編される可能性が大きい。この動向を路線類型別にとりまとめると以下のように整理され、課題を探ることに近づけるのではないか。

第一に、遠距離国際航空路線は、機種別航続能力や輸送人キロコスト<sup>※1</sup>などから大型機中心が続くであろうから、当然であるがLgCが主体となって市場を確保し、比較的安定的に発展する可能性が高いのではないか。

しかし、今後の世界における航空機生産の動向をみると、LCCの発展とも呼応してMRJに代表される小型ジェット機の活用が、日本を含む東アジアで拡大することが想定される。遠距離国際航空拠点空港は、徐々に集客力を高める一方で、企業経営の厳しさから集約化が進み、国内の拠点空港は、首都圏と関西圏への集約が想定される。

この二大都市圏の最大のライバルは、仁川、上海となり、LCCも参入した4時間の航空圏域で

の争奪競争が厳しくなるように思える。このため、改めて国内航空路線の成田就航や、関西空港のネットワーク上の位置付けを急ぐ傾向がみられる。国内航空市場において、すでにアイベックスエアラインズ株式会社（IBEX）やスカイマーク株式会社が開発しようとしている市場、路線は、LCCの遠距離国際航空拠点空港接近型に類型化される。今日まで成田・関西の両国際拠点空港は、仁川や上海（一部は北京、台北、香港）への最大の窓口空港ともなっていたことを考えると、遠距離国際路線のよりいっそうの充実、国内の近隣主要空港とのネットワークの拡充、空港と母都市とのアクセス強化による乗継抵抗の低減化が大きな課題となると考えられる。この課題克服が、首都圏および関西圏の拠点空港の命運に大きく影響する。

第二に、国内における主要地方空港をめぐるLCCの展開には、どのような影響が生じるのであろうか。最も就航路線を集結させている福岡空港の今日までの実績をみると、全国の主要地方空港直結路線、西日本全域の地方空港路線、首都圏・関西圏の基幹的拠点空港への多頻度就航路線を国内航空企業で形成する一方、距離的抵抗の少ない近距離国際航空路線が集結し、首都圏・関西圏に次ぐ四大結節空港の一角を形成している。このうち国際線は、北京、ソウル（仁川）、上海の三大世界都市に多頻度で結び、また東アジア主要地方都市直結路線を一日一便以上保有しているが、例外を除き海外航空企業路線となっている。遠距離

表一 2 空港別国際定期便就航直結都市数（7便/週以上）

地域 空港	欧州	北米	中国	韓国	台湾
成田	12	21	13	3	2
羽田	2	6	3	2	1
中部	2	3	9	3	1
関西	5	5	8	4	1
福岡			5	2	1

交通新聞社時刻表（11-6）より筆者作成  
注1）グアム・サイパンは北米に入れれない。  
注2）香港は中国を含む。

※1 輸送人キロ：旅客輸送人員に、その乗車した距離をあわせて考えるもので、各旅客の乗車した距離を全て合計したもの（国土交通省鉄道局資料による）

国際航空路線には、仁川で結ばれているとみられる。

このような内陸での偏ったネットワークは、LCC化の急進展によりいかに影響が出るか注目される。今日までの市場形成のなかで、わが国企業の立ち遅れは否めず、また仁川、上海の遠距離国際航空路線の拠点空港としての業績と強さ、コスト水準からも、厳しい競争が続くのではないか。

こうなると、欧米などへの距離的近接性は基本的に克服されず、地方圏の国際競争力強化は難題を抱えたままとなるのではないか。

しかし、東アジア地域での、LCCによる市場形成は、急速進展の可能性を有しており、新国際航空市場の形成が進むであろう。これを介して集積化の力をどう強くするか、さらに、環黄海の需要増大が見込まれる新市場に対する獲得戦略の核をいかに育てるかが重要な課題となる。福岡と関西は、追撃すべき我が国のLCCにとりその点で重要拠点といえる。

また、中国や韓国から日本国内地方空港への路線は、圧倒的に海外航空企業が開発・育成してきた市場であり、反対に、日本から中国と韓国の地方空港への路線は、日本のLgCがネット形成を充分できかねていた市場である。この変形市場を、LCC化の折りにどれだけ是正できるか。激戦が想定される環黄海の空の主戦場は、規制緩和のもとで展開されることになるのであろう。

この競争の結果、日本列島と欧米を結ぶ市場より、東アジアを取り込んで欧米を結ぶ市場の方が相対的に大きくなることは間違いない。国民経済全体のコスト削減方策に直結するだけに、資源の少ない貿易立国日本にとって、極めて重要な正念場となる空である。航空需要の規模や増加は、結果の一面であって、経済社会として求心力のある地域形成が進むか否かこそが問われている。問われている基本は、地域形成戦略であることを、福岡空港の実態から垣間見ることができる。

そのため、特に西日本の拠点都市、準拠点都市は、個性と競争力のある東アジアの都市として位置付けられることが重要である。日本がアジアで

唯一の先進国であった時代とは異なり、単に人口や産業の集積量だけで、中核・中枢機能を有する都市や地域にはなれない時代となっている。航空ネットワークも多重・多層化の傾向を強くするであろう。LCC化はこの傾向を強める可能性があり、地域はLCCの持つ経済・社会的機能を踏まえ、地域づくりの軸に据えて取り組む必要がある。地域・都市も航空市場や空港も、階層化、圏域化が進み、これにより役割分担と連携のネットワーク形成が進むのであろう。

こうした地域形成動向が、国境障壁を消去して広域的国際地域を形成してくる。このひとつが東アジア地域であるが、歴史的背景や地理的条件から、国内市場は経済空間としても簡単に崩れるとは考えられず、EUにおけるイギリス・アイルランドのような経済圏をひな型に、この国内市場を考察していくことが重要となる。

人口1億人あまりの国土狭小のわが国は、半世紀あまりの高度成長の成果を集積し、相応の近代社会と高付加価値経済体制をつくり上げてきた。これを反映して、国土は生産性の高い社会資本整備を成し遂げて、都市の階層的整備と配置が進んで21世紀を迎えた。未来に向けた諸課題の検討は残るものの、簡潔にまとめれば、これまでは一極集中・七大拠点都市形成を軸とする国土整備をしてきたのである。

この国土空間をひとつの市場としたとき、都市間交通・国内ネットワークにおけるLCCの展開にはいかなる課題があるだろうか。わが国の国土利用の厳しさから、都市と空港の配置上の課題は大きく、航空は利用面ではぜいたくな乗り物、空港は騒音施設、との国民的認識が長く続いたこともあり、大都市でも地方都市でも都市と空港の距離が長く、そのうえアクセス交通のサービスが低いところが少なくない。

この基礎条件は、新市場を開拓して、より高い時間サービス、コストサービスにより圏域住民に普及を図ろうとするLCCにとって大きな障害となり、改善に向けた努力がいつそう求められる事態となっている。

空港は、市場の異なる各種航空路が一点に集結し、全ネットワークを結節するターミナルを形成すべきであることは、空港の本来目的を前提に考えれば自明だが、都心に近い空港や、低コストのLCCが利用しやすい条件を具備する空港などでは、基幹空港に乗り入れないLCC路線が成立する可能性もある。

欧米の大都市で、LgC主体の航空時代には利用密度の高い空港となりえなかった第二空港に、多くのLCCが集結し活性化した事例は珍しくない。これに近い事例は、わが国でも名古屋、広島、札幌、大阪の都市圏で第二空港があり、地域として具体的活用策の探求が待たれている。

欧米先進国においては、第二空港、第三空港はLgC中心の時代から、遠距離国際定期路線および拠点空港間定期路線以外の航空利用、すなわち、LCC、チャーター、ビジネス航空、国内地方小型機航空路などの活用拠点となって、地域の社会基盤として重要な役割を担っている事例は珍しくない。今後発展が期待される列島LCCネットワーク形成の出発点にあたり、将来の航空市場の成熟時代を視野に入れた「都市空港」のあり方を、基本から早急に検討することが求められる。そのなかで、国内都市間航空の役割を担うLCCの位置付けを明らかにして、LCCが発展するための条件整備を急ぐべきではないか。

都市空港あるいは第二空港の育成、整備が、LCCの発展と普及に深く関係する課題だが、首都圏においては、多様で広範な機能を担い、都市に至近な空の拠点とし得る空間が見当たらない。この潜在的な課題は、基幹空港の成田、羽田に必要以上の圧力をかけ、国内での正常な航空ネットワークの形成に暗い影を落としていることは否定できない。問題は、広くかつ深い。単なる首都圏の地域的な課題ではなく、全国的な課題と受け止めて、解決に取り組む必要があるのではないか。場合によっては、次善の策も含めた弱点を補完する対応策を希求しなければならない。

第二空港の利用を促進する可能性がある地域は、これと異なる課題を内在的に保有している。第一

には、圏域内の基幹空港との機能分担であるが、単なる量の配分でなく、低コスト利用の可能性を追求することが絶対条件であり、基盤利用のコスト高を少しでも克服できるように補完機能を強化する方策こそが求められている。また、時間サービスの質的向上のためには、都心や基幹空港とのアクセスの利便性を向上させなくてはならない。さらに、第二空港を核にした都市機能の集積を図り、新しい時代のターミナル形成を目指すことも必要である。

LCCと地域の一体的な整備は、多くの都市圏において、未来に向けた方策のひとつともいえる。長期を見据えた街づくりのなかで、LCC化を受け止めていくべきである。

LCCの普及により、今後、国土空間がどのような影響を受けるのであろうか。LCCは、国民経済や国民生活における移動コストの削減に寄与する交通システムである点が重要である。現在の国土の課題である東京一極集中、地方衰退化の是正に寄与してくれるのではないかと期待がある。

1980年代以降、グローバル経済のなかに投げ込まれた日本経済は、世界に最も安くかつ便利にアクセスできる首都圏の成長率が維持される一方で、世界へのアクセスのコストが高くかつ東京から遠い地方圏は苦戦を強いられる事態となり、東京一極集中が、より加速されるようになったと思われる。人口の地方別動向などが如実にこれを物語っているが、LCCの普及がこうした格差の是正に働くことを期待したい。北米大陸で、比較的短期間にLCCが普及した背景には、航空という安くかつ時間差の少ない交通によって国土形成が進むという素地があったからとも考えられる。今後、検証の余地が残されている点もあるが、大局的な見地に立ち、矮小的、限定的に交通ネットワークや航空運送業の課題に終始することなく、その効果を把握し、国民の理解を求めて積極的に対応し、LCCが発展する条件の整備を急ぐべきである。社会全体として、LCCの発展とオープンスカイに取り組まねばならない。



#### 4. LCCの発展・育成が中部にもたらす課題

中部はこの拙論で説くまでもなく、わが国最大の産業基地であり、国民経済を支える中枢地域である。

しかしながら、グローバル化がここまで進み、さらに規制緩和が進むなかで、海外との交流の主役である航空ネットワークの整備は満足すべき状況になく、将来を見据えた条件整備の立ち遅れが危惧されているといえよう。

グローバリゼーションが進展するなかで、海外に工業製品を輸出し、日本一の産業基地と貿易港を有しながら、海外、特に欧米への定期航空路線

は、首都圏の十分の一に近い水準であり、中部は、最大のライバルであり、市場でもある欧米と十分に直結できず、首都圏もしくは関西圏経由で交流し、競争しているのが現状である。

これがすなわち、生産地「中部」は市場からみてコスト高に陥っているという構図である。また、最大の市場である北米からみた場合、中部は急成長の上海より時間距離も経済距離も遠い存在であると推測される。

これで中部の将来は安泰であろうか。あるいは厳しい国際競争の市場のなかで、生き残れる条件を具備しているといえるであろうか。中部は大きな懸念を抱えたまま、オープンスカイの時代に突入しており、LCC化は特段の意味を有している。

表－3 関西3空港と国内主要空港の利用状況

平成23年8月実績【速報】

区分	空港名	国際線		国内線		合計	
			前年同月比		前年同月比		前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	6,508	98.4%	16,180	99.4%	22,688	99.1%
	関西	6,508	98.5%	2,858	90.0%	9,366	95.7%
	大阪(伊丹)	0	—	11,282	97.1%	11,282	97.1%
	神戸	0	0.0%	2,040	137.5%	2,040	137.3%
	成田	14,386	94.0%	1,805	106.3%	16,191	95.3%
	東京(羽田)	3,157	249.2%	30,021	107.6%	33,178	113.8%
	<b>中部</b>	<b>2,551</b>	<b>92.9%</b>	<b>4,905</b>	<b>100.3%</b>	<b>7,456</b>	<b>97.6%</b>
旅客数 (人)	関西3空港	981,834	95.6%	1,946,510	95.9%	2,928,344	95.8%
	関西	981,834	95.6%	403,095	96.1%	1,384,929	95.7%
	大阪(伊丹)	0	—	1,288,739	90.7%	1,288,739	90.7%
	神戸	0	0.0%	254,676	134.4%	254,676	134.4%
	成田	2,639,635	86.4%	169,180	108.3%	2,808,815	87.5%
	東京(羽田)	635,959	210.2%	5,835,122	97.4%	6,471,081	102.8%
	<b>中部</b>	<b>427,200</b>	<b>96.1%</b>	<b>491,557</b>	<b>98.2%</b>	<b>918,757</b>	<b>97.2%</b>
貨物量 (トン)	関西3空港	53,259	94.6%	141,169	89.9%	67,428	93.6%
	関西	53,259	94.6%	3,405	103.9%	56,664	95.2%
	大阪(伊丹)	0	—	10,065	85.3%	10,065	85.3%
	神戸	0	—	699	101.7%	699	101.7%
	成田	147,939	84.8%	集計中	—	147,939	84.8%
	東京(羽田)	10,480	747.2%	57,305	91.5%	67,786	105.8%
	<b>中部</b>	<b>8,358</b>	<b>88.2%</b>	<b>2,204</b>	<b>88.9%</b>	<b>10,562</b>	<b>88.3%</b>

財団法人関西空港調査会 調査研究グループ調べ

注1) 大阪、神戸の発着回数は着陸回数を2倍して求めた数値。

注2) 東京の国内線旅客数は国内定期、国際線旅客数は国際線定期の実績。前年同月比は前年同月のチャーター便との比較。

注3) 東京の国際線旅客数は海外エアライン3社の実績を含まない参考値。

注4) 速報値であり、確定値とは異なることがある。

首都圏や関西圏に比し、あるいは上海圏やソウル圏に比し、このままで良いのかとの基本的疑問が生じるのは、こうした時間軸と空間軸からの大局の見地からである。

中部国際空港（セントレア）の国際乗降客数が、成田や関西に比し格段に小さいことを指摘すると、市場の狭小さや24時間開港体制の立ち遅れなどを理由として、もっともらしい説明がなされ、それに納得して落着いてしまう。

しかし、オープンスカイの時代となり、国の統制的管理から自由競争の時代に移行してきたからには、市場を大きくするのも小さくするのも、競争が深くかかわることになる。競争に打ち勝つためには、最終需要者に時間的に速く、経済的に安いサービスの提供をしていくことが基本で、地理的、歴史的な条件などで不利な条件なるが故に市場が小さくなっているとすれば、競争相手より、より速くより低コストのサービスで条件克服することが不可欠である。

空港が、ファーストユーザーである航空会社の定期路線誘致をライバル空港との競争で獲得するには、コスト安と時間短縮化の提供競争で打ち勝ち、市場の狭小を克服しなければならない。中部が首都圏、関西圏に肩を並べた航空サービスを楽しむには、市場の狭小さを克服するサービス提供をおこない、首都圏、関西圏と同水準まで航空会社の需要を中部に引きつけられるか否かにかかっている。中部が航空需要を引きつけるには、最終需要者に最寄り空港より速く安いサービスを提供することと、ファーストユーザーに、需要の少なさを克服するだけの、時間的、経済的サービス供給をするための連立方程式を打ち立て、その解を見出していくことが必要なのである。

このためには、中部国際空港を管理運営する中部国際空港株式会社（当事者）だけでなく、地域全体がこのサービス提供者とならねばならず、中部経済界ならびに地方行政界、つまり地域が一体となり、サービス構築とセールスに努めねばならない。航空、空港のみで構築できるものではなく、究極的に便益を享受する経済界および地域住民が、

主体（当事者）意識を確立し、行動することが待たれる状況にあるといえる。

以上のような認識に立つと、日本の空が本格的LCC化を迎えた今日、中部は特段に重要な時期に直面し、LCCのネットワーク化にどう取り組むのか、歴史的な転換期を迎えたといえる。

これに対する対応は、中部経済にとってポスト自動車時代への重要な条件整備のひとつであり、中部が世界都市に羽ばたく踏み台ともなる。全国の他地域が直面するLCCの一般的課題である低コスト航空の導入、新市場獲得の格安航空体系への参入と交通再編、あるいは航空交通の日常化とは異なる中部固有の課題がある点も見逃してはならない。自己を見失わない眼力を期待しておきたい。

LCC化への対応は、高度成長期以降に直面した重厚長大な基盤整備や大規模投資事業中心の開発と異なり、規制緩和がもたらす自由競争と時間短縮化、コスト安化事業である。しかし、その取り組みには、世界の動向に順応し、社会体制の再編につながる歴史的変革をもたらす可能性を秘めている。それだけに、官主導の対応では限界がある。民が動かなければ、空港の競争に打ち勝つ戦略を展開することはできない。

産業の活力や社会基盤の機能など、経済社会の基本動向は、市場経済のスクリーンを通してその効果が地域に投影される。活性化へのプラスの循環として働くか、反対に衰退化へのマイナスの循環として働くか、常にふるい分けるメカニズムが地域に働く。これに敏感に対応することこそが地域政策であり、社会主義的対応と混同してはならない。

その意味で、中部の未来を空港を通してみると、LCC普及のタイミングと重なり、歴史の中で重要な節目を迎え、正念場に立たされていると思えてならない。産業界が先導的役割を果たしてきた中部の巨大都市圏は、中長期の未来をしっかりと見据え、戦略的な基礎条件を整備したうえで進んでいかなければ、未来は拓けない。他の大都市圏と異なり、産業界のリーダーシップがことさら求め

られる。

具体的な課題をプロジェクトベースに置き換えて整理すれば、セントレアを日本におけるLCCの展開に対して最も魅力的な時間的、経済的サービスを提供する空港と位置付け、そのうえで、地元資本による航空企業の育成ができないかということである。航空機の製造、その運航ビジネス、その根拠地となる空港ターミナルの三位一体による地域づくり、街づくりを基本的な戦略としたとき、ポスト自動車時代のひとつの姿が描けるのではないか。

今日までの近代都市は、近代国家の組織の一端と経済社会の中核機能の一部分を確保し、港と鉄道の集結地に形成されてきたが、これからの都市は、世界経済の窓口である空港に形成されるのではないか。

このような歴史的視点を十分に踏まえて論ずると、中部の重要なプロジェクトのひとつであるが、中部の第二空港のように運用されている県営名古屋空港の戦略的活用方策の検討は、単なる第一空港の容量不足とか低コスト利用空港の誕生という現象的類型化視点からだけで行われるべきではなく、機能別利用促進と新たな利用を模索しなければならない。

名古屋という中部の中心都市の規模と機能集積を前提に、当面の戦術はどうするのか。中長期の中部の未来を見据えて、検討、決断、実行を急がなければならないが、とりあえずは、国際定期便の充実とLCCの導入を組み合わせた方策の作成が現実的なように思える。オセアニアからのLCCの日本乗り入れや、長距離路線の航空機の小型化は、需要の大きくない空港の集積可能性を高めており、市場開拓を内外両面で一体的に進めて、セントレアへの集積拡大を図ることから出発すべきである。LCCが本格化する今こそ、その出発点にふさわしい。

具体的には、需要の小ささを補完する諸コスト削減と、ビジネス活動（特にファーストユーザーの航空運送業）の時間サービスを裏付けとしたセールス活動が重要である。特に、中部経済界の海外

進出集積地への直行便就航と、LCCを活用した国内外との路線開拓である。これが進めば、自動的に乗り換え客の増加も引き出せる。航空ネットワークにおける拠点化へ向けて、需要増加への自動的循環メカニズムが働く、この苦しい戦いに挑戦しなければならない。地元は、ひとえに利用者（航空運送業から最終需要者である地元住民、来訪観光客まで）のための条件整備に邁進し、アクセス整備や地域づくりを通じた、より高いサービスの実現に努力すべきである。オープンスカイと、それに基づくLCCの本格化は、未来を空にかけものへの好機、国土の未来における名古屋への変革の好機となる。

## あとがき

今、日本の航空界は第二の開化期を迎えようとしている。中部の経済界は、多少距離があることもあり、この重要性が伝わっていないのではないかと感じられる。中長期的視点からは、経済界に大きく影響をもたらす可能性が充分あると推察される。

歴史的変革にかかわる大きな課題を、馬齢を重ねた一老人が整理できないことは百も承知で、一刻も早く誰かが問題提起をしなければという一種の焦りにかられ、拙文を記した。問題提起の趣旨をご理解いただき、経済界が主体となって取り組んでいただき、行政、地域住民の理解を得て、規制緩和の進む未来へ向けて道を拓き、中部の空の拠点形成を進めてくだされば、この上ない幸せであり、拙文が少しでも中部圏の未来に寄与できればと筆を取った次第である。