

## 第 8 回 IT・エネルギー・運輸 TF 議事概要（タイ国際航空ヒアリング）

- 1．日 時：平成 19 年 8 月 24 日（金） 11:00～12:00
- 2．場 所：永田町合同庁舎 2 階 第 2 共用会議室
- 3．項 目：航空分野の規制改革に関する航空会社からのヒアリング
- 4．出席者：【規制改革会議】中条主査、福井委員  
【タイ国際航空】日本地区旅客営業本部長 黒岩 一  
日本地区マーケティング部部長 川辺 巖

### （タイ国際航空関係者入室）

中条主査 今日、規制改革会議の IT・エネルギー・運輸タスクフォースとしてタイ国際航空さんから御意見をお伺いします。暑い中わざわざお越しいただきましてありがとうございます。本日は忌憚のない御意見をいただければと思います。

前もって意見交換資料ということで文書をいただいておりますけれども、とりあえずざっと御説明をいただければと思います。

私、当タスクフォースの主査の中条でございます。それから、同じタスクフォースの福井委員です。よろしく願いいたします。

黒岩本部長 それでは、私どもの方から、しばらく時間をちょうだいいたしましてお話しをさせていただければと思います。

最初に自己紹介させていただきますと、私は現在、日本地区の営業を担当しております黒岩でございます。私の左におりますのがマーケティングの責任者の川辺でございます。よろしく願いいたします。

始めさせていただくに当たりまして、実は、今回のお話をいただいて、私どもの本社の方とも話をしたんでございますが、私どもの本社は非常に業務が多岐にわたっておりまして、なかなか意見の集約がきちっとできないところもございまして、本日、意見交換をさせていただくに当たりまして、基本的に日本支社の意見ということで御了解をいただければと思っておりますので、是非よろしく願いいたします。

私ども社歴が既に 20 年以上でございますが、経歴的には、川辺も私も、これまでどちらかという営業畑を歩んできておりまして、川辺は特にマーケティング関係で、そういうことから、これからのお話も、どちらかという営業に近いお話になってしまうのではないのかなということで、その点の御了解をいただければと思う次第でございます。

本日はお手元に非常に簡単な資料を用意させていただきましたが、ポイントとしては、これまでお話が出ておりますけれども、「内際分離政策について」と「国際航空運賃の自由化について」の 2 点に絞って話をさせていただければと思っております。それでは、簡単な資料にのっとりまして、順にお話をさせていただくつもりでございます。

私ども日本支社といたしましては、今回、羽田空港の国際化という点につきまして、大

変興味を持っておりますし、また、その可能性をなるべく早いうちにお知らせいただければという点でございます。

その大きな要素といたしましては、ここに書いてございますが、羽田空港の最大の利点は、やはり国内線の接続が非常に多岐にわたり、かなりの便数で地方都市と結んでおるという点でございます。したがって、外資系航空会社の私どもにとりましては、現在、東京、名古屋、大阪、福岡の4つのゲートウェイを持っているわけでございますが、その他の地方都市との接続が非常に大きなキーポイントであることは申し上げるまでもないと思います。したがって、全体のタイへの渡航需要の掘り起こしという点では、業務出張並びに観光という両方の点から、羽田からの接続が可能になれば大いに総需要が上がるのではないかと目論見しております。

もちろん、現在、成田につきましては、既にコードシェア、もしくはそのアライアンスという関係の中で、国内線を利用しての販促活動も行われているわけでございますが、現状といたしましては、既に皆様方にお伝えするまでもなく、例えば札幌に例をとりますと、この夏の場合は、札幌 - 羽田というフライトは現実には3便しかないという実情でございます。当然、コネクティングタイム等の問題等々もございまして、私どもが今、成田から日に3便を飛ばしている中で、では、この国内線に接続は可能なのかということを考えますと、実際には1便しかないという実情もございまして、そういう点からも、羽田に今、離発着しております国内線の便というのは非常に魅力のある点でございます。

また、一方で、この2～3年、非常に大きな増加を見せておりますタイからの日本への渡航も、昨年が12万人、今年は恐らく16万人になるだろうという予測を立てておられて、タイから日本に来る人口自体がかなり急激な勢いで増えてきているという状況下でございます。勿論、これは為替の関係もございまして、円に対してバーツが非常に高いということも要因としてはありますが、もともとタイと日本は非常に近い関係にありまして、文化的な部分、もしくは歴史的な部分でも、非常に関係が密でございます。そういうことから、今後、タイの方の渡航が大いに期待ができる。併せて主要都市ばかりではなくて、札幌への訪問があり、仙台への訪問がありということで、徐々にほかの都市への移動も見えてきておりますので、そういうことから、先ほどから申し上げていますように、羽田の魅力は十分に感じるわけでございまして、今後の営業活動を通して、大いに数字が伸びてくる一つの要因になるのではないかと思う次第でございます。

ただ、そうは申しまして、先ほどもちょっと触れましたが、現在のコードシェアの関係があり、もしくはそのアライアンスの関係等々もございまして、ひとつ飛びに羽田に手を挙げるといことは、弊社としては少し冷静に考えなければいけない部分があるわけでございますが、やはり日本人の渡航人口を増やすことが我々の業務でもありますし、その点からも羽田の魅力は十分に感じている次第でございます。

端的に申し上げまして、私ども、外資系というか、タイの企業でございますので、本社からの意向は、日本人の渡航ばかりではなくて、基本的には双方向の渡航の需要の増をか

ねがね要望されておりまして、先ほど触れましたように、徐々にその人口が増えてきているということも併せまして、今後、日本人ばかりではなくて、タイの方が日本に来ていただく道をつくるのが我々の使命でもございます。そういう点から、期待をするところが非常に大だということでございます。

一方で、アジアのゲートウェイ構想という中で、提案というわけではございませんが、ここにちょっと意見を述べさせていただいております。昨今、新聞等々で拝見をしておりますと、羽田の利用については、ある程度の規制の中で国際線化が始まると聞いております。私どもとしては、もう少し大きなビジョンを見せていただきたいというのが本音でございます。そういう意味では、ここにちょっと書いてございますが、アジア系の航空会社は全便が羽田を利用する。欧州もしくは米系の航空会社については成田利用という一つの絵もあるのかなと、勝手に述べさせていただいております。

私どももよく地球儀を見比べるときがあるのでございますが、米国に対しては、言うなれば日本はアジアの表玄関という見方ができます。一方でアジアについては、どちらかという東玄関というんでしょうか。そういうことから、今後、アジアへのネットワークの構築が非常に重要になってくるのかなと思います。

そういう点では、勝手に述べさせていただいた意見ではございますけれども、ある程度の規制があることは十分わかっております。ただ、聞く限りで、中国方面、もしくは最短でも台湾までという現在の構想は、いかななものであろうかというのが正直なところでございます。

勿論、羽田が24時間云々ということにつきましては、ここにも触れさせていただいておりますが、やはりその周辺の整備が非常に重要になるという気がいたします。実は私ども、関空に深夜便を飛ばしております。関空を午前1時25分出発ですが、数年前にこのオペレーションを開始いたしましたときに、実際にはお客様を運ぶすべがないという状態で始まってしまいました。私どもの方でバスの手配をし、もしくはホテルの手配などということも当初はございました。併せて、実際にお客様が御出発する際に、ほとんどのターミナルが真っ暗な状態でございまして、あわてて空港事務所の方をお願いをして照明を明るくしていただいて、当然その辺のコストは全部私どもで負担しました。一概に24時間と申しましても、周辺整備が事前にある程度きちっと行われないう限り、本来の24時間空港の責務は果たしてくれないのではないかという感じがいたします。

ちょっと前後いたしますが、成田空港でのチャーター便の運航枠の確保ということを申し述べさせていただきたいと思います。これは非常に突飛な意見とお取りになるかもしれませんが、日本の場合には、今、ある程度、規制の時間的な枠の中での羽田利用が可能になっておりますが、今後、2010年を見た展開の中で、チャーター便が成田に来るということもあるべき構図なのではないかと思います。

チャーター便というのは国内線の乗り継ぎ等々は勿論必要ございませんし、現在の海外もしくは日本人の渡航のレシオを見ておりますと、全体の約半数以上が成田出発でござい

ます。そういうことから判断をいたしますと、利便性の高い羽田を使う理由があるのだろうかというのが正直なところでございます。勿論コスト等の問題もございしますが、恐らく今後、タイからのチャーター便も必要になってくる状況でございますので、そういうことから考えますと、羽田に来る必要があるのか。それは、1つには非常に枠が厳しいということも勿論でございますが、成田である程度吸収できる部分も生じるのではないかと。その前提としては、先ほども申し上げました、アジア系の航空会社が羽田に移れたということ想定した場合に、ある程度のスロットの枠に余裕が出てくるのではないかなという想定でこういう話をちょっとさせていただいていることも事実でございます。

それから、航空運賃の自由化でございます。この点につきましては、正直申し上げまして、私ども1960年に日本への運航を始めて以来、確かに日本の数多くの規制の中でこれまで営業活動をしてまいりました。ただ、振り返ってみますと、この規制が必ずしも悪かったわけではなくて、適正な利益を確保できたことも事実でございます。一方で、成田の大変厳しいスロットの中で、需給バランスがある程度これまでは保たれてきたという事実がございます。そういうことから判断いたしまして、ひとつ飛びに自由化だということはいかなるものかなというのが正直な意見でございます。

併せて、LCCという部分もでございます。確かにLCCについては格安での海外旅行を可能にするものの、現状は、恐らく航空業界だけではなくて、旅行業界も含めた形で、さらなるダンピングを促進させる一因になってしまうのではないかと考えている次第でございます。

この自由化について、もう少し触れさせていただきますと、現在、実際のマーケットではかなり格安の料金が流通していることも事実でございます。その反面、日本人の海外渡航自体がこの3～4年、決して大きく伸びを示していないということがございます。確かにいろいろな外的要因がございまして、日本人の場合には非常に危機管理等々については、しり込みをするケースが多々ございます。そういうことから日本人の海外渡航人口自体が伸びていないことは大いにわかることでございます。そうは言っても、実際に昨年から今年の海外旅行の渡航の状況を見ておきますと、まず、中国への海外旅行が昨年で約20%を占めていることを考えますと、全体の渡航人口の下支えをしているのは中国であって、アジアにとどまりませんが、全体的にそのほかの地域に行かれている日本人のお客様の数は必ずしも増加していないのが実情でございます。特にタイにつきましても、昨年から今年にわたりまして、決して渡航人口は増えていない状況でございます。ほかのアジア地域も、一部地域を除いても、大きな地域については人口が伸びていないという状況でございます。

そこに自由化の波が入る。勿論自由化がすべて悪いというわけではございませんし、これからの規制緩和の中で日本として間口を広げていかなければいけないという構想は大いにわかるのでございますが、LCCがひとつ飛びに大量に入ってしまった状況を考えますと、正直申し上げて心配も非常に多いというのが事実でございます。

かくいう私どもの会社も子会社にLCCを持っております。後々日本に来るのかどうかはちょっと不明ではございますが、少なくとも、今、かなりの勢いでLCC関係の各航空会社がアジアに誕生をしておりますし、そのネットワークを確実に広げようとしている中で、既に路線を持っている我々にとっても、正直申し上げてある部分で非常に危機感を持っているのも事実でございます。

私の方からはとりあえず以上でございます。

中条主査 ありがとうございます。それでは、御質問させていただきたいと思います。

まず、成田空港でのチャーター便の運航枠の確保という点についてもう少し教えていただきたいんですが、これは、定期便の枠を本当は増やしたいけれども、それが無理ならチャーター便でという考え方なのか、それとも積極的にチャーター便の枠が必要だというお考えなのか、どちらですか。

黒岩本部長 おっしゃられた方のお答えとしては前者の方でございます。現状、今、チャーター便が引けないという状況でございます。併せて、やはり繁忙期はチャーターを引いても十分可能性があるにとらんでおりますので、そういう意味から成田のチャーター便の離発着を希望しております。

中条主査 これは、例えば百里をお使いになるとか、そんな計画はないんですか。先ほどおっしゃったように、チャーター便というのは割と時間価値の低い観光客が使いますから、割と遠いところでもいいですし、そういうことから考えると、百里などは十分に使い勝手がいいのではないかなと。枠も十分ありますし。その辺まではお考えになってないですかね。

黒岩本部長 私ども、これまで8年間にわたりましてバンコク - 仙台のチャーター便を運航してきた経緯がございます。年間にして15本から20本前後で、これは勿論繁忙期でございますが、この2～3年、特にタイからの利用も増えてまいりまして、この8月もほぼ満席です。ただ、この人たちがどこに行くかということ、結局、仙台を経由して東京へ下りてきてしまうというのも事実でございます。先ほども申し上げました12万人の7割、8割が東京へお越しになられている。結果として大阪を訪ね、京都を訪ね、帰りは大阪から帰るケースもあるんですが、まだまだ東京が中心でございます。その点から考えますと、先生おっしゃるように、勿論百里を想定していないわけではないので、可能性としては十分可能なのかなと思います。

中条主査 とにかく羽田であり、成田であり、そこが一番いいということですね。

黒岩本部長 今の段階ではそう思います。

中条主査 日韓の自由化の交渉が大体合意を見たわけですがけれども、乗り入れ地点等は自由にするという形のもは、こういう自由化の航空協定に日本とタイの間についても変えていくことについてはいかがでしょうか。

黒岩本部長 未確認で大変申し訳ないんですけれども、たしか日本側から、乗り入れは自由というのが最近、正式に承諾されたと聞いておりまして、地方都市への乗り入れとい

うのは興味がないわけではないのでございますが、ただ、これまで47年間、4つのゲートウェイで運航してまいりまして、やはり地方都市とはいえ、全体の需要を上げていくには相当時間が必要になってくるという気がいたします。お陰様で先ほど申し上げた仙台については、かなり定着を見せておりますのでよろしいんですが、これがほかの都市になってしまうと、やはりそう簡単に埋めることすらも難しいのかなと思います。

中条主査 相互に自由になった場合に、失礼ながら、タイの国内はバンコク以外はせいぜいプーケットぐらいしか日本は入ってやっていけるようなところは恐らくないとなれば、むしろタイの方が日本へ入れる地点は増えるわけですから、有利なようには見えるのですけれどもね。それとも、むしろ以遠権をたくさんもらった方がタイとしてはいいでしょうかね。

黒岩本部長 いや、そんなことはないと思いますね。私どももこれまでリサーチをしております、ほかの都市との可能性みたいなものは見ております。百里は余りにも近いのであれですけれども、地方都市は非常に季節性が高いことございまして、定期便運航に踏み切れないできたというのも事実でございます。

例えば中国系もしくは韓国系の航空会社との大きな違いは、何だかんだ言っても日本とタイには6時間の時間がございまして、運航効率を考えると、飛行機のローテーションも含めまして、地方への乗り入れというのはなかなか簡単ではない。特に私どもの場合には機材繰りという問題がありますし、それに併せてクルーの手配等々がありますし、この6時間というフライングアワー自体が、やはり韓国辺りとは違う部分なのかなということと、先ほども言われましたが、双方向という部分ではまだまだ向こう側の分母が小そうございます。韓国の場合はもう既に300万人近く、台湾でも100万人を既に超えているという状況でございますので、その辺から見ても、あれだけの地方都市をきちっと押さえていかれるというのは構図としてよくわかるのでございますが、まだまだタイは遅れておりますので、成長を待っているという状況でございます。

中条主査 日本の国内線はどうですか。それが認められたとしたら、おやりになる気は余りないですか。

黒岩本部長 正直申し上げて、今の燃油の高騰等々を含めると、自社運航してメリットがあるんだろうかということがあります。したがって、2地点をカバーした形でバンコクへ飛んで行くということは、構図としてはあり得ると思います。

中条主査 国内線を、たとえば東京 - 札幌の間を何便もやろうということは、営業的に考えて余り得策ではないということですね。

黒岩本部長 特に札幌というお話がございましたが、今のあれだけの便数を考えますと、飛ばす理由があるのかなという感じがいたしますね。ただ、一方で先ほども触れた成田への足が余りにも細過ぎるというのも事実でございますので、地方都市全体を見た場合、有望都市としては札幌があり、仙台があり、季節の波動はあるにしても、余りにも線が細いというのも事実でございます。

中条主査 先ほど羽田に入れれば、それだけ国内線とのトランジットが便利になるというお話があって、一方で成田は地方都市からの便数が少ないよというお話があったわけですが、そうしますと、羽田に国際線を増やすという話と、一方で成田の国内線を増やすことによってある程度対応ができる話だと思うんですが、その点はどうでしょうかね。

黒岩本部長 日本航空さん、全日空さんの世界になってしまうというのは勿論だと思うんですが、先ほどから出しています札幌辺りが、確かにマーケットとしては可能性を大きく秘めている。ただ、地方都市というのは、実数が見えないものの、これは観光だけではなくて、業務渡航関係もいらっしゃると理解をしております、そういうことから判断をすると、基本的には羽田に来ていれば、間違いなく、割と網の目のようにお客様との接続が可能になってくるのではないかなとは理解しています。

中条主査 ただ、今、国内線は羽田で国際線は成田と決まっているから、国内線は羽田しか仕方がないわけで、国内のいろいろな都市から集めてくるとなれば、羽田がいいよねという話ですが、成田に国内線が増えれば、それはそれなりに対応が可能になるということですね。

黒岩本部長 可能だろうと思います。そういうふうにはせざるを得ないというか、そういうふうにしていくべきだと思いますが。

中条主査 一方で、それを全日空さんや日本航空さんに任せておいたのでは、なかなか札幌 - 成田線なんて増やしてくれないから、自分でやろうという御意思は余りありませんか。

川辺部長 難しいと思います。

中条主査 自分のところで従業員を雇って、自分のところで国内線のマーケティングをおやりになると、結局かなりコストがかかってしまうと、私はそのように見ているんですけども。国内線を外国の航空会社に開放したらどうですかと言うと、日本の航空会社の方は目を上げて怒られるんですけども、しかし、実際に開放したときにどれくらい入ってくるか。私はよく、シンガポール航空とかタイ国際航空が国内線をやれば、もっといろいろな面白いサービスが提供されるのではないかなと言うんですけども、本当にそういうことをおやりになるかと言うと、実際にはなかなか難しいだろうなと思っているんです。

黒岩本部長 この時点では恐らく相当に難しいと思います。先生のおっしゃるとおり、コストの部分も勿論あります。これは非常に営業的なお話でございますが、私どもは経営の効率化というのを非常に毎年毎年問われるということで、現状、例えばこの10年間で職員数はほとんど増えていない状況でございます。これはシステムの構築があり何がありで、簡素化を図って効率を上げるというふうに努めてきたわけですが、それから判断するに、やはりコストというのは非常に大きなファクターになってしまう。一方で、日本の場合は成田の着陸料が象徴していますように非常にコスト高で、固定費がかなり動いてしまうことから判断しますと、地方都市の運航というのは必ずしも簡単ではないだろうなと思います。

中条主査 今ASEANの中での自由化を、ASEAN諸国で議論しておられて、2～3年の間にその中での自由化を考えておられるということなのですが、業務と直接的な関係がないかもしれませんが、日本との関係という点ではどうなのでしょうかね。将来性として、どのようにお考えですか。もしお考えがあればお聞かせください。

黒岩本部長 私どもの営業施策として、タイへの渡航を増やすというのは勿論なんですが、周辺地域をきちっとカバーするというのも業務の1つでございまして、特にインドシナにつきましては、まだまだ可能性を秘めておりますし、これは観光だけではなくて業務渡航もしっかりでございまして、そういう意味で実際問題、特に業務渡航については、例えばベトナムであり周辺国、まさにASEANの国についてはかなり人が動いていることは事実でございますので、展開としては、とにかくバンコクをハブに、かなり幅広い範囲で送客を考えていくという方向ではあります。

中条主査 タイ国際航空さんとしてはどうなんですか。ASEAN全体が自由化されて、どんどんLCCが出てきて、マレーシア辺りからいっぱい出てきたら困る。どちらかと言えば、タイのお客さんはタイで、シンガポールのお客さんはシンガポールでというシカゴ・バミュダ体制の方がありがたいというところが本音なんですかね。

黒岩本部長 いや、そうとは限らないと思います。LCCの対抗策として私どもが出していけるものはネットワークでございまして、そのネットワークを最大限活用していくということだろうと思います。タイの国内ではなくて、周辺国をきちっとカバーしていくということだろうと思います。それと、LCCが決して悪いわけではないと思いますが、ある程度私どもも信用を得た航空会社だと思っておりますので、その信用を最大限生かした形でお客さんのニーズに応えていきたい。

1つは、サービスの面は勿論でございますが、定期運航とか、特に安全面という部分では、その辺を全面に出していくという方向であります。

中条主査 もしご存じだったら教えていただきたいのですが、今、外国の航空会社をタイの国内で設立することは可能なんですか。

黒岩本部長 現実は今、出資比率が、タイ資本が51%入らない限りはできないです。

中条主査 外資が49%までOKということですね。タイ・エア・アジアという感じで合弁会社をつくってという形ですね。その場合に、路線権はどうなるんですか。それは一応、タイの航空会社としてカウントしてもらえることになるんですかね。

黒岩本部長 私、正確なことは知らないんですが、たまたまそういう話がこの間出たときに聞いたのは、基本的にはタイの航空会社ということで認められるんだと聞いています。

福井委員 例えば成田 - バンコク便ですと、乗客は日本人、タイ人、その他外国人という区分では、大体どれぐらいの比率ですか。

川辺部長 大分変わってきましたね。季節性もあると思います。3月のしまいから4月にかけては、フライトによっては3分の2以上がタイの方です。ただ、年間を通して言うと、7割前後は日本人のお客さんだろうと思います。かつては8割5分から9割は日本人



でした。現在は恐らく7割強が日本人です。日本人の比率は下がってきています。

福井委員 日本人の中でも、業務用と観光用ですと、どれくらいの比率でしょうか。

黒岩本部長 これも曜日の波動があったりということはあるのですが、恐らく業務が15%から17%前後だと思います。

福井委員 タイ人の場合は。

川辺部長 タイの場合はほぼ全部プレジャーです。

黒岩本部長 ほとんどが観光でお越しになられていると思います。

福井委員 ビジネスの方はほとんどいないですか。

黒岩本部長 勿論業界の現地のホテルの方だとかの移動はございますが、ある程度限りがございますので、基本的にはほとんど観光だろうと思います。

福井委員 日本人の、観光もビジネスも含めて、東京周辺在住者と、それ以外の在住者の比率はわかりますか。例えば、成田便の場合、1都3県ぐらいの方の比率です。もうちょっと端的に言うと、要するに地方空港から乗り継いできて成田 - バンコク便を使われる方はどれくらいいらっしゃるのでしょうか。

黒岩本部長 逆に言うと相当パーセントは低いと思いますね。恐らく90%以上が1都3県だろうと思います。

福井委員 関西も大体同様ですか。関西周辺の方がほとんどですか。

黒岩本部長 ほとんどでございますね。

福井委員 地方から地方空港を使って羽田に来て、羽田から成田に乗り継いでバンコクに来るという方は余りいらっしゃらない。

黒岩本部長 あっても限りがあると思います。

川辺部長 むしろ便利さからいったら、関空、あるいは福岡で乗り継ぐお客様の方が。国内線を利用された場合には同じ空港の中でトランジットできますから。

福井委員 例えば札幌とか仙台とか金沢とか、日本の地方都市の方がバンコクに行こうということだと、成田の便よりはむしろ関空や福岡の方が使いやすい。実際にもそういう利用形態が多いわけですか。

川辺部長 JALさんでもたしかそういう見方をしています。

黒岩本部長 私どもが見ている限り、札幌の方は、恐らく8割方が関空に行ってしまうと思います。

福井委員 そうすると、仮に羽田からバンコクに飛ぶようになると、かなりの程度、そちらに地方からいらっしゃる可能性があるということですか。

黒岩本部長 申し上げていいかわからないんですが、一方で日本航空さんにしても全日空さんにしても当然自社便の運航がございますので、そういう意味では札幌のお客様は関空へという販促活動を、相当これまで長きにわたっておやりになられているのも事実でございます。そういう一つの道が完全にできてしまっている。

中条主査 ちょっと今の質問とかぶるんですけども、タイと日本との間のお客様の

比率と、それから日本以遠のお客さんの比率はどれぐらいの感じですか。

黒岩本部長 恐らく95%以上が日本とタイの間です。

中条主査 以遠のお客さんの比率は相対的に減ってきている方ですか。

黒岩本部長 タイ発ということで考えますと、例えばアメリカに例をとりますと、今、ニューヨーク便とロサンゼルス直行便がございます。また、シンガポール航空さん、あるいはキャセイさん、いずれもニューヨーク便とロサンゼルス便をお持ちでございます。東京を経由して以遠にというケースは以外に少なくなっていると思っています。

中条主査 メインは日本とタイの間ということですかね。アジア方面の以遠権の御興味はどうなんでしょうか。

黒岩本部長 日本からと、バンコクを経由してという意味ですか。

中条主査 そうです。ダイレクトで大体対応が可能だということですか。

黒岩本部長 いやいや、まだまだ今後の可能性は十分に秘めていると思います。特に業務出張だけではありませんが、インドへの渡航人口はかなり増えてきていますので、そういう意味では非常に興味のあるところがございます。特にインドシナ、中東、インドが日本でいうところのターゲットです。

逆に観光にしても業務渡航にいたしましても、比較的今の業務渡航の方というのは、かつてのようにアジア周辺国を回って帰ってくるというケースではございません。これは観光も同じなのですが、基本的には、モノ・デスティネーションとよく言いますが、1都市へ行って、そのまま帰ってきてしまう。したがって、周辺国といっても、逆にシンガポールであり、マレーシアでありというのは、我々にとっても非常に販促が難しいところです。

福井委員 現在ですと、例えば成田 - バンコク便とか関空 - バンコク便で、バンコクから先に、特にタイ国内以外のアジアの地域に行くために利用される方はどのぐらいいらっしゃるんですか。

黒岩本部長 東京の例で言いますと、全体の25%ぐらい。

福井委員 大体どういう方面が多いのでしょうか。

黒岩本部長 特にインド、ヤンゴン、カンボジア。季節波動はありますが、下期になりますとネパール。

福井委員 特にダイレクトの便がないところが多いんですか。

黒岩本部長 直行便がないところとの移動ですね。特に業務渡航需要が非常に増えてきております。もともとタイ自体の業務渡航が非常に多くて、これは確実に今、増えているものですから、その意味ではタイ自体もあるのでございますが、タイ以遠の、今申し上げた場所についても、かなりきちきちと動いている。間違いなく増を見せています。

福井委員 それは全部タイ航空でミャンマーとかネパールとかまで運べるようになっているんですか。

黒岩本部長 私どもで運んでいます。当然、日本航空さん全日空さんも例えば東京で言いますと東京 - バンコク間のフライトをお持ちでございますので、バンコクまで自社便で

運んで、バンコクから、例えばデリー、もしくはムンバイをTGで運ぶというケースも非常に多く見えます。

福井委員 インドはエア・インディアの直行便もありますね。

黒岩本部長 デリーに飛ばしていらっしゃるし、今度、全日空さんがたしかムンバイにお飛ばしになられると聞いています。

福井委員 タイ航空の需要は結構あるんですか。

黒岩本部長 恐らくそれでは収まり切らないだろうと思います。

中条主査 ちょっと話が戻るんですけども、羽田の活用は結構有益であるというお話を先ほどいただきました。アライアンスの関係もありますので、いろいろ考えなければいけないという御発言があったわけですけども、要するに、アライアンスを組んでいるから、羽田に入ることが日本の航空会社にとって望ましくないという点に気を遣ったの御発言ですか。そういったわけではないですか。

黒岩本部長 非常に我々はわがままでございまして、基本的には自社を中心に考えております。一方でアライアンスという部分では、正直申し上げて全体像がまだ見えない。羽田の部分ですね。したがって、全日空さん、日本航空さんがどういう動きをされてこられるのかがわからないものですから、そこで今のアライアンスの関係なりコードシェアの関係というのがどういうふうに展開されていくものなのか、勿論、成田にいる限りは現状維持というのは勿論ですが、これが仮にタイ航空が羽田に来ましたといった場合に、そこで何が起きてくるのかというのは、当然コードシェアの張り直しが出てくるのは勿論あるんですが、アライアンスという部分では、これは我々の部分の話でございまして、今回の空港云々とは直接関係ないんでございまして、御存じのとおりアライアンス化というのは非常に進んでおりますね。日本航空さんはワンワールドに入られて、全日空さんはスターアライアンスでという構図でございまして、この部分分裂みたいな格好が、仮にうちでなくてもいいんですが、スターアライアンスのキャリアが一部羽田に移った場合に、分裂を起こしてきます。当然協力関係というのは維持されていくと思うんですが、一般的な業務的な部分で、今結ばれているコードシェアみたいなものがどう動いてくるのかというのが非常に興味があるところでございます。

中条主査 羽田と成田でステーションが分離するという点では営業的にどうなんでしょうかね、両方にステーションを設けなければいけない。

黒岩本部長 先ほどのコストの部分とにらめっこになるかなと思いますが、ただ、私自身は、今、成田便が3便ございますが、1便を羽田に持ってきて面白いんじゃないかなと思います。オペレーションという部分では委託が可能でございまして、空港の周辺オペレーション部分は委託で、スーパーバイザーを置いて可能になるのかなと思います。

中条主査 あと、もう一つ、KIXに深夜発の便をお入れになったときの話が大変興味深かったんですけども、通常、世間のことを考えれば、要するにタイ国際航空というお客さんが空港に来るわけですから、当然、お客さんが着たら、その時間帯には照明を明るく

しようとか、そんなことは考えるはずですね。そういう発想がないということですかね。

黒岩本部長 入ってみて初めてわかったというか、それまで私も知りませんでした。要は、お客様が到着して飛行機に乗るまでの通路だけが電気がついていたらいいんですよ。目的が何であれ、私の経験から言いますと、空港というのは華やかな、旅行に行くんだよというイメージを醸し出す場所だろうと思うんです。それが、病院の通路ではないですが、通るところだけが明かりがついているのでは、これはやはり本来の目的を達してないのかなと。

併せて、先ほど触れませんでした、実際にトランジットでいたお客様が、結局、ある時間をもって店を閉められてしまうと、何も買えない、何も飲めないという状況がしばらくあったと聞いております。その部分は幸いなことに後に改善はされているんですが、そういうことを考えると、羽田の24時間化というのはわかるんですが、やはり周辺整備という部分では事前にきちっとやる。今、関空のことを思うと、うちしかございませんでしたので、そういう状況下で発生したことなのかなとは思いますが。

福井委員 そのほかにも、例えば空港のサービスですとか管理について、成田、関空などで問題だと考えられるような点はございますか。あるいは何か不便をかこっておられるとかありますか。

中条主査 あるいは仙台などの地方空港でも何か不便を被っていらっしゃるものがあれば。

川辺部長 確認したわけではありませんけれども、たしか福岡とかは時期によっては風の関係で比較的早い6時前に入ると、そうすると、C I Qがまだ開いていない。それで、お客さんは8時まで飛行機の中で、外に出してもらえないという状況があります。したがって、そこら辺は縦割りではなくて、きちんとお役所様同士の対応をしていただかないと、空港だけが24時間化と言っても、付随する設備は非常に多岐にわたりますから、横の連携ができてないと意味を成さない。

周辺インフラをきちんとしていただきたい。それは例えばモノレールでありますとか、あるいはリムジンバスでありますとか、もっと話を広げると、JRもそうなのかもしれません。そうすることによって初めて24時間空港は生きてくるのだらうと思います。

中条主査 そろそろ時間ですが、ほかに何か、この点は是非言っておきたいということはいかがでしょうか。

福井委員 航空行政全般に関して結構です。

黒岩本部長 これは別に注文というわけではないんですが、先ほどから地方というお話が出ておりますが、現在の海外の渡航人口というのは、何だかんだ言っても東京を起点に動いている。その次に関空があり、名古屋がありという格好なんです。地方からの海外への渡航人口が全く伸びていないと、私は数字だけで見ているんですが、そういう状態の中で国内線へつないで大丈夫かという話になってしまうかもしれませんが、国として、もう少し海外旅行に行こうよ運動みたいなものを積極的に進めていくべきなの

かなと。私どもは観光局がプロモーション活動なりしているわけですが、ちょうど今ビジット・ジャパンというキャンペーンがこの3年間にわたって行われておりますが、その逆バージョンじゃないんですが、先ほども触れた中国には確実に増えています。ただ、アジアにこだわりませんが、全人口は増えていないのは事実でございます、その例として、パスポートの取得が地方に行けば行くほど増えていないということがあります。

そういう意味では、国を挙げての外へ出て、もう少し目を開こうよみたいな運動はしてもらえないであろうかという部分はございます。

中条主査 ビジット・ジャパンの方はいかがですか。

黒岩本部長 お陰様で数字は確実に伸ばしていただいております。この2年間、2回目のビジット・ジャパンのキャンペーンの対象国としてタイをアポイントしていただきまして、それから数字は伸びてきています。ただ、まだまだ販促できる部分はあるのかなと思っておりますし、逆に私はビジット・ジャパン云々というよりも、JNTOさんの活動をもっと前広に広げていかないと、実際問題、観光で来られた外国の方が、案内としてどこに行くのかというと、現状は今、東京国際フォーラムにあるあそこしかないという状況がございますね。受けがきちっとできていないというのが事実でありますし、私どもがタイ人と話しておりますと、困ったときに行くところがないという話をよく聞きますので、先ほどのインフラの整備ではありませんが、迎える準備もまだまだ不足しているのかなと思います。

中条主査 先ほどちょっとお話がありましたけれども、仙台に来られても、やはり東京へ来てしまう。タイの方は、まずは東京なんですかね。

黒岩本部長 そう思いますね。ただ、2度3度来られている方は、徐々に外へ動き始めます。最初の場所が関西地区であり、その次が札幌であり、その次に東北地方に行くということで、特定のスポットで動き始めます。そういう意味では、台湾の方はかなり広範囲に動かれているという話でございますので、傾向としては、間違いなくタイの方もそういう広がりを見せてくるのかなと思います。

中条主査 よろしゅうございますか。

どうもありがとうございました。

黒岩本部長 どうもありがとうございました。

(タイ国際航空関係者退室)