

→ 国際交流員パトリック・ルムラーの

ドイツを語るパトリック

Vol.6

格安航空券はなぜ実現することができるのだろうか？



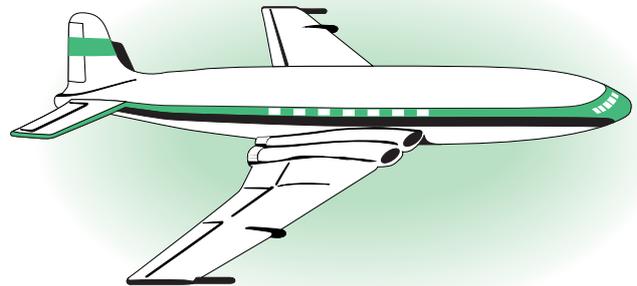
2010年1月。連休中にドイツのフランクフルト市からアイルランドのダブリン市に行くことにしたドイツ人だ。出発は1月7日（金）で、帰りは1月11日（月）。ネットで格安航空券を調べると、一番安い航空会社は、行きはたったの1.79ユーロで、日本円にしたらなんと241円だ。困みに、JR自治医大駅から宇都宮駅までの運賃は320円だ。帰りは15ユーロで、空港税などを入れても、往復で37.08ユーロ（5005円）しかかからない。航空券は一体何でそんなに安いのだろうか。

欧州連合の一つの目的は経済の自由化を進ませ、大きく、自由な市場を設けることである。90年代からヨーロッパでは、カポタージュが緩められ、つまり、国内運航を自国機に限定することができなくなった。その結果が、極端に進んでいるヨーロッパの空の自由化である。

人口の多い国の航空会社は小さい国の会社より規模が大きい。それは、搭乗者や旅客機数などが小さい会社より多いからである。そのため、小さい会社が競争に負け、買収されるケースがあり、ヨーロッパで航空上の総合化が進んでいる。生き残るためにヨーロッパの空の自由をうまく利用し、ビジネス・モデルを変え、サービスよりも値段に集中する会社、いわゆるロー・コスト・キャリア（LCC）が誕生した。それらの航空会社は、大きな空港ではなく小さい空港と地方にある空港税や着陸料の低い空港にしか旅客機を飛ばさない。昔のハブとスポークの空港構成（目的国の大きな空港に飛んでから、国内の目的地の近くにある、小さい空港に飛ぶという仕組み）がなくなり、LCCは地方の目的地まで直行便を飛ばすのが新たな戦略であり、航空券の値段に大変関係している。日本を比較すると、ヨーロッパにはない航空機燃料税も航空券の値段に関係している。

一見安く見えるそれらの航空券は、場合によっては、一般の航空会社の航空券より高いかもしれない。機内の飲食がもちろん有料であるし、地方の小さい空港を利用するので、目的地まで辿り着くためにさらに運賃の高いバスに乗り、時間がかかる場合もある。しかも、バス代が航空券より高いこともある。手荷物は10キロまで無料だが、荷物をチェックインすると15キロまでは、往復で30ユーロ（4050円）かかる。二つ目の荷物は往復で70ユーロ（9450円）かかり、スポーツ用品などのような大型荷物は、往復で80ユーロ（10800円）かかる。航空券に座席番号が指定されていない。つまり、全旅客機は自由席になる。そのため、ゲートがオープンされるときに、走って行く乗客の姿もすくなくはない。8ユーロ（1080円）を払えば、一般の乗客より早く搭乗ができ、好きな席に座れる。航空券はインターネットで予約し、クレジットカードでしか支払えない。他の支払い方法がないのに、さらに10ユーロ（1350円）のクレジットカード支払手数料が取られる。

こうして、至るところで節約したり、手数料を取ったりするので、安い航空券の実現をすることができる。荷物をあまり持っていない、サービスがよくななくても、とにかく安く移動したいという人に向いているかもしれない。乗客が分からないところで航空会社は節約するのだろうかという疑問をもっているお客さんもいるだろう。



国際交流員 パトリックさんの

「波・トリック」

第6回

講演会 「ドイツの温暖化対策」

- 日 時 1月24日（日）午後1時30分～3時
- 会 場 国分寺公民館視聴覚室
- 参加費 無 料
- 定 員 50人

問い合わせ先

生活安全課 ☎40-5555
Email 50141@city.shimotsuke.lg.jp