

飛行機を身近なものにし、若者の夢の実現を後押しする ～トキエアの挑戦～

トキエア株式会社

代表取締役 長谷川 政樹 氏

(聞き手:東北活性化研究センター常務理事・事務局長 瀬戸 勇)

2024年4月26日、26年ぶりとなる仙台－新潟の航空便が就航した。これを運航するのが、2020年に設立され、14年ぶりに国内航空に参入したトキエア（本社：新潟市）だ。

当センターは、東北圏の地域・産業活性化に関する調査研究、実践事業を行い、関係者との連携を通じた地域課題解決を目指している。地域間連携による新たな価値の創造も重要なテーマだ。新潟空港を拠点に仙台空港をはじめとした各地を結ぶ航空路線の拡充により、新たな交流人口拡大や地域活性化寄与への期待が高まる中、トキエアはどんな未来に羽ばたこうとしているのか。同社の長谷川政樹代表取締役の思い描くビジョン、地域活性化にかける意気込みにアプローチした。

瀬戸：今朝、仙台空港を出発し、眼下の山を眺めていたら、あっという間に新潟空港に着きました。

長谷川：仙台－新潟間の直線距離は約170km、飛行時間は40分ほどです。26年間陸路での移動に慣れた方にとっては、「瞬間移動」に感じられるような短さです。仙台－新潟間は日帰り圏内となりました。



飛行機を身近な乗り物にし、 夢を見つけない若者の背中を押す

瀬戸：トキエア設立にかける思いを教えてください。

長谷川：将来を担う若者のためにも、飛行機をもっと身近な乗り物にしたいと思います。LCC（格安航空会社）の参入によって「首都圏と地方を結ぶ路線」の運賃は安くなりました。一方、独占に近い状態が続く「地方と地方を結ぶ路線」の価格は高いままで、出発1か月前を切ると正規運賃に近い価格となります。現在の運賃水準だと、ビジネスパーソンは抵抗なく利用しても、若者は頻繁には利用できません。例えば、新潟から北海道に行こうと思ってお小遣いを貯めたとしても、「新潟－北海道間の運賃が片道4万円」だと旅行をあきらめてしまいます。

若者が「動く」ことは大切なことです。地元には見えないものが見えてくるし、「こういうことをやりたい」という目標もわかってきます。トキエアは、夢を見つけない人たちの背中を押せる企業を目指しています。このため、

ビジネス、観光向けの様々なプログラムに加えて、若者限定で、3日前から予約可能かつ直前予約にも関わらず、お手ごろな運賃を設定し、彼らを応援しています。



長谷川 政樹 氏

瀬戸:安くて便利なら、飛行機の利用者も増えそうですね。

長谷川:世界では、飛行機は気軽に利用できる乗り物です。日本ではLCCの比率は1割以下ですが、例えば韓国では半分以上だと思います。トキエアでは、リーズナブルな運賃設定ができるよう、ジェット機をプロペラ機に代えるなどの工夫をしています。プロペラ機は半径2,000kmの飛行が可能で、空港の使用料も65%安く済みます。また、同じタイプのジェット機に比べてCO₂排出量を約40%削減できます。

飛行機をリーズナブルなコストで運航する発想は世界標準とも言うべきもので、特に新しいものではありませんが、日本ではなかなか進んでいません。トキエアが使用している飛行機は、世界でも多く飛んでいるタイプの機体なので、先行する海外のLCCのオペレーションを謙虚に学び、それを超えていくように常に努力しています。

こうした取り組みを続けながら、日本でも飛行機をもっと身近な乗り物にし、若者による新しい挑戦の架け橋になりたいと考えています。

瞬間移動が拓く新たな人の流れ

瀬戸:新潟—仙台便就航で何が変わりますか。

長谷川:移動時間の大幅な短縮は、新しい観光コンテンツ・ルートの可能性を拓きます。朝、仙台を出発すれば、ランチは、佐渡にある有名な回転寿司(本店)で佐渡産のネタを楽しむことができます。新潟空港から佐渡汽船乗り場はシャトルバスで25分、そこから佐渡行のジェットfoilに乗船すれば1時間で佐渡に到着できるので、車、バス、新幹線による移動では想像もしなかったことが現実になります。新潟市西部(西蒲区)にあるワイナリーでワインを試飲し、食事をして入浴することもできるようになります。現在調整中ですが、新潟空港から先をシャトルバスで結べば、観光を効率的に楽しめますし、車を運転しないのでワインの試飲もできるようになります。新しくなった月岡温泉街(新発田市)やパワースポットとして知られる弥彦神社(弥彦村)を参拝することもできます。これまで仙台の方にとって馴染みのなかった場所にアクセスできますし、岩手や福島のお客さまも仙台空港経由で新潟にいらっしゃっています。時間の短縮により、移動手段やルートが変わったのだと思います。一方、新潟から見ると、仙台市内には、家具やインテリア雑貨の買物もできて新潟県内で受け取れる、大人も子供も一日過ごせる大型店もありますし、秋保温泉もあります。おはぎも食べてみたいです。

住人には当たり前前の光景が魅力的な観光コンテンツになります。仙台で「魅力的な新潟の観光コンテンツは何ですか」とお尋ねしたところ、「日本海に沈む夕日」という言葉が返ってきてハッとしました。新潟県出身の私は、小さい頃から海に沈む夕日に慣れ親しんできましたが、太平洋側では非日常なんですね。トキエアが飛行機としてのルートを提供しながら、食や観光を共通言語にして今まで光が当たらなかった身近なものの価値が認知され、交流人口の拡大、地域のビジネスの活性化にもつながればよいと思っています。

DESTINATION開発にも貢献できればと

考えています。例えば、飛行中にその次の旅行先が決まるような形。お客さまの多くは、機内ではリラックスしてゆったりと過ごしているので、例えば、座席シートからお客様の嗜好に合わせて地域の魅力を伝える広告が流れてきて、「次はそちらに行ってみよう」というようにお客さまの次の目的地が決まり、予約もできれば理想的だと考えています。



瀬戸: 仙台－新潟便は7月12日から毎日運航になりました。

長谷川: 搭乗率を上げていくことが課題ですが、26年間「仙台－新潟間の移動は、車、バス、新幹線、所要時間は4時間程度」というように移動手段が固定化されている方は、「飛行機」にはなかなか意識が向きません。長年慣れたものを変えるのは大変です。

そこで、トキエア利用者や地域の皆さんのインセンティブとなる仕組みを作ろうと、急ピッチで調整を進めています。例えば、トキエアをご利用いただくと、空港の駐車場利用料が無料になったり、買物や食事ができるクーポンがもらえたりする。お店でトキエアの搭乗券を提示すると割引が受けられるなどです。自治体とも運賃補助の面で連携し、その自治体にお住まいの皆さまが安くご利用できるようにしたいと考えています。それほど高額でなくても、お客さまにとっても地域にとってもインセンティブになる施策を展開できるよう、色々な方にお話を聞いて調整を進めています。課題にスピーディーに対応できるよう、日々駆け回っています。皆様には、まずはご搭乗いただくことでトキエアを応援いただければと思います。

瀬戸: インバウンドについてどう見えていますか。

長谷川: インバウンド客は、なかなか新潟まで足を延ばしてくれていません。例えば、ヨーロッパから西日本を訪れたインバウンド客は、東北に来る流れにはなっていませんが、新潟や東北などもっと地方に来ていただくことが重要です。政府より、2030年の訪日客数は6000万人を目指すとの目標が示されていますが、今後、これだけ多くのインバウンド客が大都市など特定地域に集中すると、その地域はパンクしてしまいます。その緩和の意味でも地方を訪れてもらう必要があります。

例えば、ヨーロッパの方が、名古屋で観光した後、中部空港から新潟空港を経由してトキエアで東北を回れるような新たな周遊ルートが考えられます。ヨーロッパからのインバウンド客は、富裕層のリピーターに加え、最近では日本を初めて訪れる中流層の方も増えている印象です。こうした方は、東京、大阪、京都、名古屋、福岡などの大都市、北海道などをよく訪れます。札幌の雪まつりは、外国人観光客であふれ返っていました。多くの海外の方にとっては「東北も一つ、日本も一つ」ということもありますので、地域間連携を上手に進めて、「大都市の次に行くのは新潟や東北」となればいいと思います。



トランジットのお客さまにご利用いただくことも視野に入れています。実際、仙台－新潟経由でハルビン（中国 黒竜江省）に移動するお

客さまがいらっしゃいます。東京発より料金が安く、移動時間も長くない。仙台からは北京・大連便が出ていますので、新潟発、仙台経由で北京・大連に入る方も出てくるのではと思っています。

瀬戸：災害復旧における役割をどう考えていますか。

長谷川：能登半島地震では、過去に大きな震災を経験した兵庫県や宮城県などから、多くの支援が行われました。中期的な話になりますが、災害の早期復旧にも貢献できればと考えています。例えば、トキエアの利用により、被災地への医薬品等の物資到着や、復旧部隊の現地入り等が早まることなどです。金沢から陸路で能登に入ろうとすると3～5時間ぐらいかかりますが、新潟空港から飛行機で移動できれば40分ぐらいです。

2016年に発生した熊本地震では、熊本空港に被害がありませんでした。空港は地震に強い設計になっていますので、平時、有事の利用方法を切り替えて、災害復旧にさらに大きな役割を果たすべきです。トキエアも、既に日本赤十字社新潟県支部と包括業務提携をしています。災害復旧の面でも地域に貢献したいと思います。



将来は部品工場を日本に誘致したい

瀬戸：今後の計画について教えてください。

長谷川：今年の9月27日に中部空港便(就航済)、その後神戸空港便を就航させる計画です。路線の選定にあたって、バスが1日2往復以上走っていて4.5時間以上かかる路線を調べました。

仙台便もそうですが、バスと競合するというよりはお客さまにとって移動手段の選択肢が増えることとなります。既に航空路線のある地域に就航する計画もありますができるだけ他の航空会社とは被らぬよう路線を設定し、またトキエアの就航により価格が下がり、お客さまの利便性が増すようなところにもルートを作りたいと考えています。

現在2機で運用していますが、今秋からは、新たに3号機(46人乗り)を加えて、佐渡やその他の地方空港にも路線を延ばしていきたいと思います。

自治体とは、様々な形で連携していきます。例えば、自治体にIDを渡して予約ができるようにして、市民が割引運賃で利用し、自治体はその分を補填するなどの仕組みも順次構築を進めています。

また、将来、部品工場を日本に誘致することを思い描いています。航空機は部品の数が多いことに加えて、例えば、ネジを回す工具まで指定される特殊な世界です。現在進めている電気飛行機や水素飛行機会社との連携を呼び水に、これまで外国にあった部品工場が立地し、部品関係を全て東北圏内でまわしていければと考えています。

まとめにかえて

今回、トキエアによる仙台－新潟間の「瞬間移動」を体験し、新しい人の流れ、地域間連携、東北圏の活性化に対する期待を強くしました。飛行機が身近なものになり、将来の東北圏を担う若者の夢の実現につながることを願っています。

