

クアラルンプール国際空港

新ターミナル「KLIA 2」の戦略 (1)

2014年9月16日

(株) 航空経営研究所

主席研究員 稲垣 秀夫

今年5月2日、クアラルンプール国際空港 (KLIA) に、新ターミナル「KLIA 2」が開業した。後述のとおり、KLIA 2は、以前使われていたLCCターミナルの需要の拡大を見て、旅客対応能力の増強を目的として建設された。クアラルンプール国際空港はマレーシアのフラッグキャリアであるマレーシア航空のベースであるとともに、アジアにおけるLCCの雄、エアアジアがLCC事業をスタートさせた空港でもある。

マレーシア



空港アクセス



ダークル地図

このレポートでは、新しく供用されたクアラルンプールの新ターミナルの情報を中心にマレーシアの空港状況を紹介します。

(クアラルンプール国際空港)

マレーシアの空の玄関、クアラルンプール国際空港は、クアラルンプールの南方50kmに位置し、クアラルンプール中央駅からノンストップの電車、バス、自家用車でアクセスできる。

この空港は、以前使っていたクアラルンプール近郊のセレンバン空港が狭隘になったため、日本のODAなどにより、1998年に建設された空港である。 空港は平行する2

本の滑走路と2つのターミナル【メイン・ターミナル (KLIA)】、【ローコスト・キャリア・ターミナル (KLIA2)】で構成されている。2013年、空港の利用客は4,000万人で、KLIAの利用客数は2,500万人、LCCTの利用客数は1,500万人だった。

エアアジアが2002年にLCC事業を開始した後、2006年3月にエアアジアが使用する旧LCCターミナル (LCCT) が建設された。エアアジアはここで国際線に加えて国内線も運航したので、ターミナル施設も国際線と国内線双方に対応したものであった。その後、エアアジアの事業拡大に伴い、ターミナルの拡張工事が行われ、エアアジアの乗降客で2013年には年間2,200万人の旅客を取り扱うまでになった。

(旧LCCターミナル【LCCT】)

旧LCCターミナルは典型的なLCCターミナルであった。右の2枚の写真、および次ページの写真はいずれも旧LCCターミナル時代の風景である。上の写真はランプである。駐機スポットはオープン・スポットであり、前後2か所の航空機の乗降ドアを使って乗客を誘導し、空港での航空機の折り返し時間を短縮することができる。また、搭乗橋をなくすことで、搭乗橋の運転・維持管理コストをなくし、ターミナル施設料の低減を図るようデザインされている。下の写真は搭乗待合室の風景である。右側にあるランプに向かって、登場ゲートがたくさん並んでいる。長距離バスのターミナルの風景と同じである。次ページ左下の写真は旧LCCTのチェックイン・カウンターの風景である。建物の内装を見ると極めて簡素な造りになっている。右側はターミナルロビーの一角を写した写真である。これら2枚の写真を見ると、LCC専用の施設らしい簡素な造りであることがよくわかる。しかし、わずか8年しか使用さ

クアラルンプール国際空港



グーグル地図(加工)



旧LCCT(拡張後)のランプ



ランプに向かって、ずらりと並んだ搭乗ゲート～旧LCCT(拡張後)

れなかったことを考えると、KLIA 2の建設を前提とした、貨物上屋などへの転用が予め考えられていた可能性もある。



旧LCCT(拡張後)のチェックインカウンター



旧LCCTロビー

(新LCCターミナル【KLIA 2】)

KLIA 2を実際に見た第一印象は、ターミナルが大きく、広いことであった。最大乗降客数は年間4,500万人であり、搭乗ゲート数は60である。ちなみに、日本最大の羽田空港国内線ターミナルと比較してみると、羽田空港は、第1、2ターミナル合計で2013年の乗降客数実績が6,000万人余、搭乗ゲート数は47である。小型機が中心であるとはいえ、その規模の大きさが視える。乗入れ航空会社は6グループ、10社である。左の写真は出発便の案内板であるが、そのほとんどがエアアジアのグループの便で占められている。

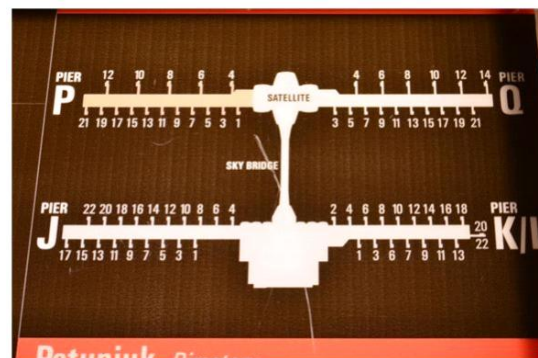


時刻	航空会社	フライト番号	目的地
08:15	AirAsia	AK 6124	Penang
08:15	AirAsia	AK 6224	P. Langkawi
08:20	AirAsia	AK 6880	Don Mueang
08:20	AirAsia	AK 6546	Johor Bahru
08:30	AirAsia	AK 6282	Kuching
08:30	AirAsia	Q7 0812	Selangor
08:30	AirAsia	AK 0700	Singapore
08:40	AirAsia	AK 0308	Lombok
08:45	AirAsia	QZ 0121	Kuala Nemu
08:50	AirAsia	Q7 0282	Perth
08:50	AirAsia	AK 0134	Hong Kong
08:55	Malaysia Airlines	OD 0221	Trukhtrapai
08:55	Malaysia Airlines	TR 2483	Singapore
08:55	Malaysia Airlines	OD 0308	Selangor
08:55	AirAsia	QZ 0178	Bandung
09:00	AirAsia	AK 6108	K. Kinabalu
09:00	AirAsia	AK 0348	Yogyakarta
09:05	AirAsia	AK 6204	Kuching
09:05	AirAsia	FD 0388	Phuket
09:05	AirAsia	Q7 0288	Q11

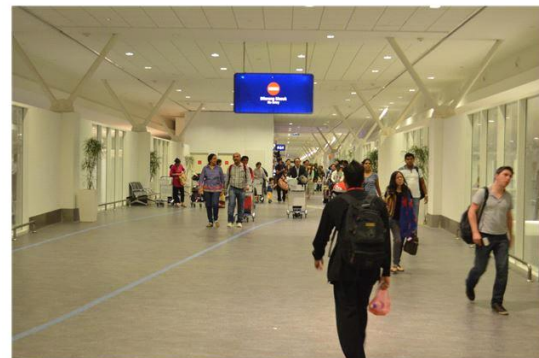
KLIA2の出発案内板はほとんどがエアアジア

右下の写真は、上のサテライト平面図の「Q」サテライトから中央に

向かう到着通路の写真である。成田空港のサテライトと違い、到着客にも出発客にも「歩く歩道」はなく、身体の不自由な人のためにゴルフカートのような車両が通路を走っていた。ターミナルが広いため、旅客には不便であるように思えた。歩く歩道の設置に伴



LCCT2サテライト平面図(ターミナル内案内板)



KLIA2サテライト到着通路(果てしなく長い)

うターミナル使用料の上昇を忌避したようだ。ターミナルのデザインは斬新で綺麗だが、床、壁、天井、仕切りやベンチなどの造作をみると、安普請であるとの印象を受ける。

エアアジアは乗り継ぎ客に「フライ・スルー」というサービスを提供し、KLIA2サテライト内での乗り継ぎを可能としている。便の乗り継ぎサービスはネットワーク型航空会社のサービスであり、LCCには馴染まない。旧LCCCTでは国際線の乗降客の動線も短く、乗り継ぎサービスなしの乗り継ぎも可能であったが、大きな施設であるKLIA2では乗り継ぎサービスが必要であると判断したようだ。

KLIA2の各スポットには搭乗橋が取り付けられている。搭乗橋の設置について、エアアジアはターミナルの建設期間も空港会社の方針に反対した。上述のとおり、LCCを営む航空会社から見ると、航空機の折り返し時間を短縮し、また、コストを低減するためにも搭乗橋は不要であると考えた。一方、空港会社としては、やはり、国際線を営むターミナルビルであり、搭乗橋の装備は必要であると判断したようだ。

(KLIA2 商業エリア、空港アクセス)

次ページに示したKLIA2の概要にもあるように、KLIA2の店舗棟には225の小売店舗を展開する予定であり、旧LCCCTと比べると格段に店舗数が増えている。現在はその大半が飲食店であり、物品の販売店はまだ少ない。



KLIA2チェックイン・カウンター



LCC2サテライトスポット



KLIA2 (広いスペース、商業エリアは豪華な内装)

旧LCCTへのアクセスは自家用車とバスに限定されていたが、KLIA2に空港アクセス線が延長され、利用客は鉄道でのアクセスが可能となった。市内の中央駅まで30分、1,000円ほどで行くことができる。ただ、左の写真のとおり、現時点では客は殆ど乗っていない。公共交通機関を使う客は、右の写真のように、頻繁に出る、料金330円程度、所要時間1時間の高速バスに乗ってクアラルンプール市街などに向かっている。



KLIA2駅を出る高速電車の車内風景（客はバスに流れている）



KLIA2に到着したバス（満席で出発。客が多いため頻繁に到着する）

クアラルンプール空港 新ターミナル【KLIA2】の概要

KLIA2の能力	4,500万人/年。
経営	マレーシア・エアポート・ホールディングス (MAHB)
アクセス	高速鉄道、高速バス、自家用車(駐車場)
乗り入れ航空会社	(2014.8) 【マレーシア】エアアジア(4社)、マリンド航空【フィリピン】ゼスト・エアウエーズ、セブ・パシフィック航空、【インドネシア】ライオン航空(2社)、【シンガポール】タイガー・エアウエイズ : 計10社
総面積	24万2,000平方メートル(域内最大)
搭乗ゲート、搭乗橋数	搭乗ゲートは60、搭乗橋は80基
商業フロア面積	3万2,000平方メートル
小売店舗	225の小売店舗が入店可能
総工費	40億リング(約1,280億円)
着工・工期	着工は2010年。4年。

*ここまで、前篇では写真などを使って、クアラルンプール国際空港の新ターミナル「KLIA2」の詳細をご紹介しました。引き続き、後編ではマレーシアがクアラルンプール国際空港を活用し、マレーシアの航空事業を如何に活性化しているのか、諸データを用いてご紹介したいと思います。

以 上



当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。