

第5話 人と車の多さに驚き…LCCはメジャーだ

次は建物の外に出てみよう。時間が経つに連れ出発便、到着便が増えてきたせいかビルの前にあるいわゆる車寄せのある車線には自家用車、タクシーそしてバスがひっきりなしに走っては止まりを重ねている。車寄せの車線を超えるとその先に広大な駐車場がある。ここをベースとしている AirAsia の乗員たちも自家用車で出社する人たちが多いのか、制服を着た CA たちが駐車場からターミナルに向かって来る姿を頻繁に目撃した。

ちょうど国際線ターミナルの前に、真っ赤な色の独立したブースが目に入ってきた。またしても AirAsia カラーのこの小さなブースは、プリペイド式の携帯電話を貸し出すブースのようだが、AirAsia のキャラクターグッズの販売や、宅配サービス(Courier) の受付もやっている。AirAsia の Courier には空港から空港(A2A)までと、ドア-to ドア(D2D)の2種類がある。A2A は Airasia が乗入れている 3 カ国 18 空港、D2D はマレーシア国内に限って利用できる。生憎日本は対象外のような。



宅配の受付もやっているブース … カウンターの中には預かった段ボール箱があった



AirAsia の商売の範囲は広い

メインターミナルの地下には街の中心部と最短 28 分で結ぶ高速鉄道、「KLIA ekspres」が入っているが、LCCT には鉄道は入っていない。手頃な公共交通機関はもっぱらバスに頼る他はないためか、バスの路線と台数は多い。ちなみに LCCT からメインターミナルまでの移動であれば、国内線到着出口の前から出ている Airport Liner というバスが 2.5RM(約 80 円)で利用できる。



国際線エリア前の車寄せにはひっきりなしに車が走る



AirAsia の機内でチケットが購入できる SKY BUS

私もそろそろメインターミナルに移動することとしよう。勿論、Airport Liner に乗って。生憎バスは出ていったところか、バス亭に別の目的地行きのバスだけだ。Airport Liner は 20 分間隔で運行しているというが、あたりに時刻表があるわけでもないので気長に待つことにした。待つこと 20 分以上、お目当てのバスが来た。料金は乗車時にドライバーに手渡しで支払うとレシートをくれるというシステムだ。バスは途中片道 3 車線の整備された道路を走って 20 分足らずでメインターミナルに到着した。ちなみに同じ区間をタクシーに乗ると、所要時間はバスとほぼ同じであるが料金は 42.2RM(約 1,300 円)だ。御用とお急ぎでない方はバスが圧倒的に経済的である。

Firefly は AirAsia のライバルとなるか

今回の旅では是非メインターミナル(KLIA)で様子をみたかったのが、今年の 1 月 15 日から就航を開始したばかりの LCC である Firefly だ。Firefly はマレーシア航空の子会社で、これまでは Subang 空港を基地に小型のコミューター機で定期便を運航してきた会社だ。その Firefly が新たに B737-800(189 席)を導入して、KUL からコタキナバルおよびクチンをそれぞれ結び、AirAsia より 10%程度安い運賃を掲げて LCC に参入を開始した。

早速入手した同社のパンフレットを見ると、交通の便が良いメインターミナルを使用することや、強い日差しや雨の日に外を歩かずに乗降できる(ボーディングブリッジによる乗降ができること)というメリットを前面に押し出して、利便性の高さをアピールしている。今年、更に 7 機の B737-800 の引き渡しを受ける計画で、当面は KLIA から国内線を運航す

る予定と聞いている。瞬く間にマレーシアの航空業界で AirAsia に優位性を持たれてしまったマレーシア航空が対抗策として誕生させた Firefly の先行きを注目したい。

KLIA 発着の利便性を売りにする Firefly のパンフレット



マレーシア航空と Firefly の親子会社の B737 が並ぶメインターミナル



クアラルンプール空港では、急速に拡大する需要を視野に入れた大きな動きが出ている。空港運営会社では 2020 年には利用客の 45% 近くが LCC 利用者になると試算している。現在の LCCT 施設が飽和状態になっていることから、2012 年 4 月の完成を目指して新しい LCC 専用ターミナル(KLIA 2)の建設に着手している。KLIA 2 は現在のメインターミナル(KLIA)の並び 1.5km 西側の地域に建設する予定で、LCCT に比べると圧倒的に旅客の利便性は向上する。現地で聞いた話では、KUL を基地としている AirAsia の主張する簡素な設備への要望と、ビル側の企画案との調整が難航しているようだ。また、現用の 2 本の滑走路(4,000m×2 本)に並行した 4,000m 滑走路 1 本を西側に増設する計画もあり、KUL は東南アジアのハブ空港機能強化に向けて進化を続けている。

(続く)