

同志社大学経済学部 2015 年度秋学期特別講義「企業分析」

2015 年 11 月 6 日 「Tourism & Transportation」

講師名 千島 良樹

学生のベスト・コメント

■ [回答 8] LCC のような低コストに抑えている航空会社はリーズナブルである反面、安全性を問題視する声が多いと感じています。今回の講義で、コスト削減が難しいコンテンツがいくつかあるということでしたが、これらを無理に削減しなければ安全性は保たれるでしょうか。

講師からのコメント

甘口辛口両面を含め多くの受講者から意欲的な反応を頂いたこと、講師にとってはとても嬉しいことです。先ずは感謝申し上げます。英語での講義に思ったより

前向きな反応が多く、私にとっては嬉しい誤算でした。今後の参考にいたします。

さて、「コスト削減と安全性の両立」は、航空経営に携わる者にとって究極の課題です。残念ながら私は安全に関わるプロではありませんが、自からの経験に基づき思うところを記述いたします。

- * 航空輸送の安全は ①航空機運航に直接携わるパイロット、整備士 ②運航をバックアップする客室乗務員、地上支援者(運航計画作成等) ③空港関係者(航空管制官や保安担当者)のチームワークに係っており、この内一人でも役割を怠れば直ちに重大事故に繋がります。
- * コスト削減と安全性の両立を創業以来達成してきた優良会社の一つに LCC のパイオニア、米国の Southwest 航空があります。同社を例に質問への回答を探ってみます(配布資料にも関連情報が含まれています)。
- * 同社独特の取り組みとして特筆すべきは、“700 機近くの使用機材を基本的に一機種 B737 に絞り込み、パイロット、整備面での慣熟度と効率性の両面で、目覚ましい成果を上げてきている“点です。
- * 機種選択は航空会社経営の原点であります。一般的には路線距離の長短、容量(需要)の大小といった $2 \times 3 = 6$ の路線特性、それに Boeing、AirBus 二大メーカーの選択、計 12 選択肢から選ぶのが通例です。JAL の場合、現在長距離大需要路線用として B777、長中 B787、B767(早晩退役)、短小 B737 の計 4(⇒早晩 3)機種を運航しています。

- * 多機種の運航はパイロットの人事管理上、代替要員(病欠等のイレギュラーに備え)や機種移行等から常に余裕人員を抱える必要があります。整備面でも各機種に応じた部品を、運航する世界中の空港に常備する必要が生じます。このことは運航コスト節減上、大きなハンディです。
- * 又通常航空各社がホームベースの空港に配置する SB パイロットも、同社は基本的にゼロです。予め OT 希望者(給与増、まとめて休暇を取りたい等)を募っておいて、いったん Irregularity が発生し SB 起用が必要になれば、リスト上のパイロットから起用するのです。これは労使関係良好な同社で可能な手法であり、他社の追随は至難です。
- * コストと安全の両立を目指す究極の事例です。一方、路線拡大(売上増)の観点からは、中短距離用単一機種であるが故に、特に長距離新路線への乗り入れチャンスを逸している点、も留意すべきでしょう。
- * 一方“安かろう、悪かろう”で安全運航に落第点の地域や航空会社も少なからずあり、今日の航空会社選択の難しさがあります。米国 FAA(Federal Aviation Agency) や欧州委員会等で関連資料が公開されていますが、2014年時点で少なからぬ中央アジア・アフリカの国々、インドネシアやフィリピンの LCC 社が EU への乗り入れを禁止されています。

以上

以 上