

LCCの事業展開の促進

【評価の目的・必要性】 本政策レビューの目的は、これまでのLCC事業展開促進政策の進捗と影響を評価し、今後の政策に反映させることにある。

1. LCCは、世界の多くの地域で輸送旅客数を伸ばしてきている。
2. 我が国では、LCCの成長を促すべく、事業展開促進政策を実施してきた。
3. 「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年)でも、インバウンド振興の主要施策として、LCCの地方空港への就航促進が挙げられている。
4. 本政策レビューでは、これまでの政策の評価を踏まえ、LCCの更なる振興を図る上で対応が必要となる課題を整理し、今後の対応を示す。

対象政策		政策の目的	
LCC事業展開促進政策を評価対象とする。		LCCの参入促進と事業振興を目的とする。	
1.	オープンスカイ政策と国際航空運賃規制緩和	国際航空網の拡充と参入ボトルネックの解消	
2.	空港整備・運営	低廉な空港オペレーションコスト等の実現	
3.	規制の見直し	コスト低減、機材回転向上等への寄与	
4.	着陸料軽減	国内外のネットワークの充実	
5.	乗員(操縦士)政策	操縦士等の養成・確保	
評価の視点		評価の手法	
これまでの施策が以下の事項に与えた影響を評価の視点とする。		左記の事項について、以下の手法により施策の影響の評価を行う。	
1.	参入社数、路線数、就航率、運賃等の実態	データ集計による年次推移分析	
2.	LCC就航空港の旅客・収支等の状況	同上	
3.	航空旅客の利用実態	アンケートによる実態調査	
4.	地域経済	ケーススタディと経済波及効果の推計	

施策の取組状況

平成29年2月1日時点

国	【オープンスカイ推進】 ・ H22年10月以降各国と首都圏空港を含むオープンスカイに合意 ・ 地点、便数、指定航空会社要件の緩和 【国際航空運賃の規制緩和】 ・ H20年4月 IATA・PEX(正規割引)運賃の下方70%設定ゾーンの下限撤廃 ・ H22年10月 「上限認可制」を導入 【コンセッション推進】 ・ H28年7月1日より仙台空港の運営を民間に委託 ・ 高松空港、福岡空港、北海道内の国管理空港に必要な手続中 【地方空港における受入体制整備】 ・ 新千歳空港： 国際線ターミナル地域再編事業 発着枠拡大 H29年夏ダイヤより開始予定	・ 那覇空港、福岡空港： 滑走路増設等 【規制の見直し】 ・ 旅客在機中給油が可能であることを明確化 H24年4月開始 ・ 機体登録記号の打刻方法の見直し H25年4月開始 【着陸料の引き下げ】 ・ 100t以下の機材の着陸料引下げ H25年4月開始 ・ 地方空港のインバウンド拡大に向けた着陸料軽減 H28年4月開始 【操縦士等】 ・ 即戦力となる操縦士の確保(短期的方策) ・ 若手操縦士の供給確保(中・長期的方策)
	【ターミナル整備】 ・ 成田空港： 第3ターミナル H27年 4月供用開始 ・ 関西空港： 第2ターミナル(国内線) H24年10月供用開始 第2ターミナル(国際線) H29年 1月供用開始 ※ 現在は、国際線・国内線ともに就航	・ 中部空港： エプロン拡張部 H28年度末供用開始予定 LCCターミナル H31年度供用開始予定 【機能強化】 ・ 成田空港： 高速離脱誘導路の整備 H29年度供用開始予定 時間値の向上 H30年度末予定 【コンセッション推進】 ・ H28年4月1日より関西空港の運営を民間に委託
航空会社	【LCC会社】 ・ 更なるコスト削減等、経営基盤の安定化に向けた取組み	

【評価結果】 <実績と評価結果>

1. 競争活性化、国内外ネットワーク充実に貢献した。
2. サービス水準(定時出発率・就航率)の改善もしくは高いレベルでの維持に寄与した。
3. 間接的運賃競争によりFSAの運賃引下げを促した可能性がある。
4. 航空旅客数増加を牽引し、空港収支改善に寄与した可能性がある。
5. 旅客の航空機利用と消費活動を活性化させた可能性がある。
6. 大規模イベント等に匹敵する経済波及効果をもたらした可能性がある。

評価の視点	実 績		評価結果
L C C 参 入 社 数	平成24年(11月下旬) ・ 本邦3社 / 外航11社	平成28年(11月上旬) ・ 本邦4社 / 外航15社	競争活性化
L C C 就 航 路 線 数	平成24年(国内12月下旬 / 国際11月下旬) ・ 国内9路線 / 国際26路線	平成28年(国内12月下旬 / 国際11月上旬) ・ 国内26路線 / 国際102路線	ネットワーク 充実
定 時 出 発 率	平成24年 ・ FSA平均 92% ・ LCC各社 43%~87%	平成28年 ・ FSA平均 89%~92% ・ LCC各社 73%~92%	サービ ス 水 準 改 善
就 航 率	平成24年 ・ FSA平均 98%~99% ・ LCC各社 96%~99%	平成28年 ・ FSA平均 98%~99% ・ LCC各社 97%~99%	高サービ ス 水 準 維 持
運 賃 (価 格 帯)	平成24年8月【例】関西=新千歳 ・ FSA 18,200円~43,500円 ・ LCC 4,590円~33,190円	平成28年8月【例】関西=新千歳 ・ FSA 13,700円~48,800円 ・ LCC 4,890円~36,490円	間接的運賃 競争効果
運 賃 (イ ー ル ド)	平成24年度 ・ FSA加重平均 17.0円 ・ LCC加重平均 6.7円	平成27年度 ・ FSA加重平均 16.6円 ・ LCC加重平均 7.7円	同上
LCCの旅客 シ ェ ア (国 内 ・ 国 際)	平成24年 ・ 国内 2.1% ・ 国際 5.2%	平成27年 ・ 国内 10.0%(約760万人増) ・ 国際 13.5%(約680万人増)	航空旅客数 増加を牽引
空 港 収 支 (営 業 利 益)	平成24年度【例】 ・ 成田空港 347億3,400万円 ・ 関西空港 209億3,300万円	平成27年度【例】 ・ 成田空港 433億 800万円 ・ 関西空港 592億9,600万円	空港収支 改善に寄与
旅 客 利 用 実 態	平成25年9月アンケート調査 ・ FSAからの乗換が60%超 ・ 約60%の旅客が利用回数増	・ 約90%の旅客がLCC利用により 浮いたお金により消費を活 発化	航空機利用 と消費活動 の活性化
経 済 波 及 効 果 (生 産 額) (推 計 値)	【国内線】 ・ 奄美大島(H26年7月~H27年6月) ・ 北海道(H25年度) ・ 愛媛県(H25年度) ・ 大分県(H25年度) 【国際線】 ・ 茨城県(H25年度) ・ 香川県(H25年度)	42億5,500万円 70億3,600万円 7億7,200万円 9億6,200万円 5億2,700万円 3億7,300万円	大型イベント 等に匹敵す る経済波及 効果

主な課題

受入環境のボトルネックの解消

[参入障壁としてのコスト]

低コスト運航をビジネスモデルとするLCCの更なる参入を促すためには、着陸料の引き下げ等のコスト支援が重要な課題。

[不十分なCIQ 体制]

訪日外国人旅行者の更なる増加に対応するためには、外国人旅行者の出入国を円滑かつ快適に行える体制を整備させることが重要な課題。

[不十分なグランドハンドリング業務体制]

地方部では、グランドハンドリング業務を行っている事業者において、人手不足などの問題が見受けられており、更なるLCC就航を促すためには、グランドハンドリング業務体制の整備が重要な課題。

[空港運営の硬直化]

国管理空港等の運営主体分離(航空系事業と非航空系事業)が、着陸料の弾力的な設定を妨げるなどの課題がある。

人材ボトルネックの解消

[操縦士の不足]

近年のLCCの急速な事業拡大や大量退職等により大幅な不足が見込まれている。LCCが事業を安定的に実施するためには操縦士不足への対応が重要な課題。

今後の対応方針

●受入環境の高度化に向けて、平成29年度予算に計上した「**地方空港におけるLCC等の国際線就航加速パッケージ**」を中心に対応。今後はLCCネットワークの拡充に向け、**地方自治体、関係官庁等の航空関係者と連携し、これら取組を効果的に活用していく。また、予算の執行状況を踏まえ、不断に見直しを図っていく。**

[パッケージのポイント]

(コスト低減)

- ・国際線着陸料の補助
- ・新規就航等経費支援
 - ▶チケットカウンター設置・使用料等の支援
 - ▶グランドハンドリング経費等の支援

(CIQ体制の充実)

- ・空港ビル会社等によるCIQ施設の整備への支援
- ・CIQ関係省庁の物的・人的体制整備との協調

(航空旅客の受入環境高度化)

- ・バゲージハンドリング、ボーディングブリッジ等の施設整備

●グランドハンドリング体制の充実

- ・地方部で、グランドハンドリング体制がLCC就航のボトルネックとならないように、引き続き体制を強化することとし、未登録自走車両の整備要件の見直しや、ランプパスの見直し等に取り組むとともに、「**訪日誘客支援空港**」に対し、**グランドハンドリング経費の一部支援を実施していく。**

●空港運営の改善

- ・現在検討中の高松空港、福岡空港、北海道内の空港等に加え、**その他の空港についても空港運営の民間委託(コンセッション)を進め、地域の実情に応じた空港経営改革を推進する。**

- 自衛隊操縦士の割愛再開、外国人操縦士の在留資格要件の緩和、操縦士の年齢上限の引き上げ等を実施済。引き続き、操縦士の養成・確保を図るため、平成29年度予算等に計上した下記の取組等を進める。

- ▶航空大学校の入学定員の拡大(72人→108人)
- ▶操縦士志望者の操縦適性の測定手法の開発、教育訓練レベルの向上を通じた私立大学等の供給能力拡充