平成 28 年度　政策レビュー結果（評価書）

LCC の事業展開の促進

平成 29 年 3 月

国 土 交 通 省

（評価書の要旨）

<table>
<tr><td>テーマ名</td><td>LCCの事業展開の促進</td><td>担当課
（担当課長）</td><td>担当課
航空戦略課（課長　木村典央）
関係課
総務課（課長　秡川直也）
航空ネットワーク企画課（課長　宮澤康一）
航空事業課（課長　大沼俊之）
空港施設課（課長　長谷川武）
首都圏空港課（課長　金井昭彦）
安全企画課（課長　多門勝良）
空港経営改革推進室（室長　山﨑雅生）
国際航空室（室長　河田敦弥）
近畿圏・中部圏空港政策室
（近畿圏・中部圏空港担当　総務課長　秡川直也）
乗員政策室（室長　梅澤大輔）</td></tr>
<tr><td>評価の目的、必要性</td><td colspan="3">欧米諸国やアジア諸国で展開された新たなビジネスモデルである LCC は近年、航空旅客数を着実に伸ばしている。我が国では LCC の成長を促すべく LCC の事業展開の促進政策を実施してきた。特に平成 28 年 3 月 30 日に総理主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」でも、インバウンドの更なる振興策として LCC の地方空港への就航に大きな期待が寄せられている。
本政策レビューの目的は、これまで実施してきたLCC事業展開の促進政策の進捗と影響について評価を行うことにある。また、その結果は今後の政策に反映させる必要がある。</td></tr>
<tr><td>対象政策</td><td colspan="3">平成 22 年 5 月に取りまとめられた「国土交通省成長戦略」により、LCC の就航促進に資する政策の検討が本格的に開始され、平成 26 年 6 月の「交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ」においても更なる取組みが確認されている。
本政策レビューでは、国土交通省が所管する LCC の事業展開の促進政策を評価対象とする。</td></tr>
<tr><td>政策の目的</td><td colspan="3">LCC という新たなビジネスモデルを採用した航空会社の参入は、新たな需要を喚起するものと考えられている。また、LCC という新たな選択肢が提供されることで、航空サービスの多様性を促進することは消費者にとっても有効であると考えるために、LCC の事業展開を促進する政策が必要である。</td></tr>
<tr><td>評価の視点</td><td colspan="3">LCC の事業展開の促進政策としてこれまで実施してきた施策の進捗や施策が航空需要に与えた影響を評価の視点とする。</td></tr>
</table>

評価手法	LCC 就航後の旅客数やシェアの年推移データ、新規参入路線数データ等の現状を分析することにより航空需要全体に与えた影響を評価する。
評価結果	LCC は国内線・国際線いずれでも旅客数シェアを伸ばし続けており、FSA の需要を奪うことなく、オントップで航空旅客数全体の増加に貢献している。
政策への反映の方法	今後の LCC 政策は観光や地方創生の観点を重視して、地方空港のゲートウェイ機能強化と併せ、LCC 就航促進を更に進めていく必要がある。
第三者の知見の活用	政策評価会及び当レビュー担当委員より個別指導を頂いた。また、交通政策審議会/技術・安全部会において技術規制の緩和が継続協議されているため、その結果や知見を活用する。
実施期間	平成 27 年度～平成 28 年度

目　次

（評価書の要旨）........ 1
目　次........ 3
第 1 章　　評価の概要 5
1.　　評価の目的、必要性........ 5
2.　　対象政策........ 5
3.　　評価の視点 5
4.　　評価手法........ 5
5.　　第三者の知見の活用........ 6
第 2 章　政策の概要 7
1.　　LCC の概要........ 7
（1）　LCC とは........ 7
（2）　世界の主な LCC 11
（3）　我が国の状況........ 18
①　　外国航空 LCC の日本への就航 18
②　　日本の LCC 20
2.　　政策の背景と取組状況........ 22
（1）　オープンスカイ政策と国際航空運賃の規制緩和........ 24
（2）　空港整備・運営 26
①　　成田国際空港 28
②　　関西国際空港 28
③　　中部国際空港 28
④　　福岡空港、那覇空港、新千歳空港........ 28
（3）　規制の見直し........ 30
（4）　着陸料軽減 31
（5）　乗員（操縦士）政策........ 32
（6）　安全確保への取り組み 34
第 3 章　LCC 現状の分析と評価........ 36
1.　　航空会社と路線の状況........ 36
（1）　路線数の推移........ 36
（2）　定時出発率と就航率の推移........ 43
（3）　運賃価格帯の推移........ 45
（4）　イールド及びユニットコストの推移 46
2.　　航空旅客数の状況 49
3.　　LCC 就航空港の状況 55

４． 利用者の状況 58
５． 地域への影響 61
（１） 奄美群島振興施策 61
（２） バニラ･エア参入後の奄美空港発着路線及び奄美大島の変化 63
（３） バニラ･エア参入前後各 1 年間の運航実績比較 65
（４） バニラ･エア参入後の交流人口増加がもたらした経済効果 68
（５） その他の地域における LCC 参入の経済効果 69
第 4 章 主な課題と今後の取り組み 72
１． 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議を踏まえた地方空港への LCC 就航促進の必要性 72
２． 今後の方策 76
（１） 着陸料の更なる軽減 76
（２） CIQ 体制の充実 78
（３） グランドハンドリングの充実 78
（４） コンセッションの推進 80
（５） 操縦士不足への対応 84
（６） 需要喚起への取り組み 86

第 1 章 評価の概要

1. 評価の目的、必要性

欧米諸国やアジア諸国で展開された新たなビジネスモデルである LCC は、近年、航空旅客数を着実に伸ばしている。我が国では LCC の成長を促すべく LCC の事業展開の促進政策を実施してきた。特に平成 28 年 3 月 30 日に総理主催の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」でも、航空分野における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。

本政策レビューの目的は、これまで実施してきた LCC 事業展開の促進政策の進捗と影響について評価を行うことにある。また、その結果は今後の政策に反映させる必要がある。

2. 対象政策

平成 26 年 6 月の「交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめ」や上記の「明日の日本を支える観光ビジョン」等を踏まえ、国土交通省では、LCC の就航促進に向けた施策を実施してきた。

本政策レビューでは、国土交通省の LCC の就航促進政策を評価対象とする。

3. 評価の視点

LCC の事業展開の促進政策としてこれまで実施してきた施策の進捗や施策について、航空需要を中心に航空旅客の利用実態や地域経済に与えた影響を評価の視点とする。

4. 評価手法

LCC 就航後の旅客数やシェアの年推移データ、新規参入路線数データ等の現状を分析することにより航空需要を中心に航空旅客の利用実態や地域経済に与えた影響を評価する。

５．第三者の知見の活用

政策評価会及び当レビュー担当委員より個別指導を頂いた。また、交通政策審議会/技術・安全部会において技術規制の緩和が継続協議されているため、その結果や知見を活用する。

第 2 章　政策の概要

1．LCC の概要

（1）　LCC とは[1]

　LCC とは Low　Cost　Carrier の頭文字を取った略称であり、低コストかつ高頻度の運航を行うことで、低運賃の航空サービスを実現する新たなビジネスモデルを採用した航空会社のことをいう。

　具体的には、短距離を飛ぶ直行便の航空路線を主体とする運航形態に特化し、一般的に頻繁に利用されている空港ではなく、その周辺空港を拠点空港とすることや、空港滞在時間を短縮し航空機材回転率を向上させること、又、空港ターミナルフロアから直接搭乗できるボーディングブリッジ（旅客搭乗橋）を使用しないこと等で運航コストを低減するものである。また、利用者が航空券を販売代理店や旅行代理店を通すことなくインターネット等で直接購入することにより、その販売コストを低減するものである。さらには、機内サービスを簡素化し、従来の航空会社では常識であった事前の座席指定や預け入れ荷物等のサービスを有料化して、コスト削減を実現している。そして、運航機材は Airbus 社の A320 や Boeing 社の B737 型等の単一機材を使用することによりその整備にかかるコスト削減を実現しているものである（図 2.1-1 参照）。

　　この LCC の登場により、従来の航空会社は FSA（Full　Service　Airline）や FSC（Full　Service　Carrier）と呼ばれることとなった。

[1] LCC の統一的定義は存在しない。本評価書では、自社を LCC と称する航空会社を LCC と見なす。OAG データ集計の際には、原則的に、OAG の LCC 定義に従う。ただし、OAG が LCC とみなしているスカイマーク、ソラシドエアは、本評価書では LCC とみなさない。

図2.1−1　LCC（Low cost carrier：低コスト航空会社）とは

国土交通省

ビジネスモデル

- 短距離かつ直行便を主体とする運航形態
- 一般的に頻繁に利用されている空港の周辺空港の利用
- 空港滞在時間の短縮や機材回転率の向上
- 販売コストの削減・サービスの簡素化
- 単一機材使用による整備コスト削減

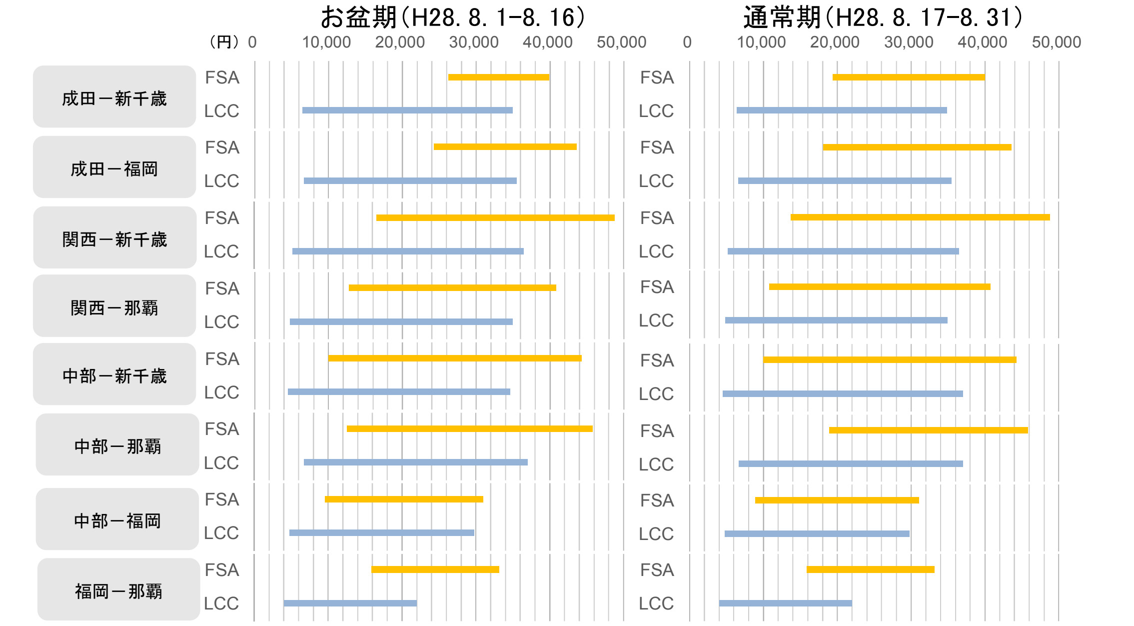
↓

低コスト運航、低運賃サービスの実現

この新たなビジネスモデルである LCC が消費者にとって最大の魅力となるのは、その航空運賃価格の低さだと考えられる。しかしながら、FSA でも一定期間前に予約すると割引価格を享受できる事前購入割引運賃も販売しており、低価格を実感している消費者もいるであろう。

そこで、国土交通省航空局の HP 上で公開している「航空輸送サービスに係る情報公開」より、FSA と LCC の運賃設定状況について検証すると、図 2.1−2 の通り、価格帯の幅によって FSA が安価な場合があるものの、総じて、LCC が安く利用できることが確認できる。また、LCC の参入により競争が促進され、航空運賃全体の低下に寄与した点も付言しておきたい。

図2.1−2 LCCとFSAの運賃比較 国土交通省



（※） FSA： ANA(全日本空輸), JAL(日本航空), JTA(日本トランスオーシャン航空)， ADO(AIRDO), SKY(スカイマーク), SNJ(ソラシドエア), SFJ(スターフライヤー)を含む

LCC： JJP(ジェットスター・ジャパン), APJ(Peach Aviation)を含む

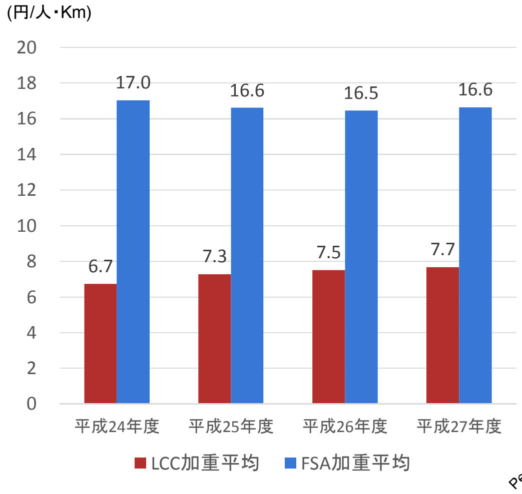
※出典：航空局HP,航空輸送サービスに係る情報公開（運賃設定状況に関する情報）平成28年2月～5月届出分より、航空局作成

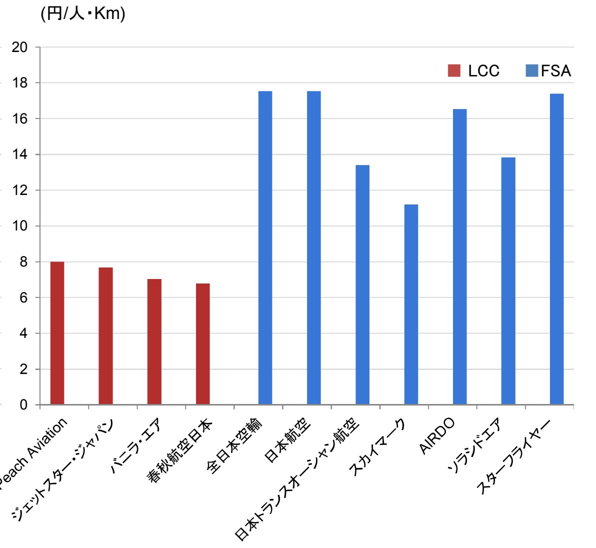
更に、図 2.1−3 で示す通り、FSA と LCC の輸送人キロあたりの旅客収入（加重平均値）を年度毎に比較すると、LCC は FSA の約 2 分の 1 である。また、航空各社で比較すると、図 2.1−4 より、平成 27 年度では、FSA の輸送人キロあたり旅客収入は LCC のそれの最大約 2.6 倍、最小でも約 1.4 倍である。以上より、平均的に見て LCC が FSA よりも低い運賃でサービスを提供していることがわかる。

図2.1-3　輸送人キロあたり旅客収入(イールド）LCCとFSAの比較

国土交通省

輸送人キロあたり旅客収入(全体)	輸送人キロあたり旅客収入（航空会社別）　※平成27年度



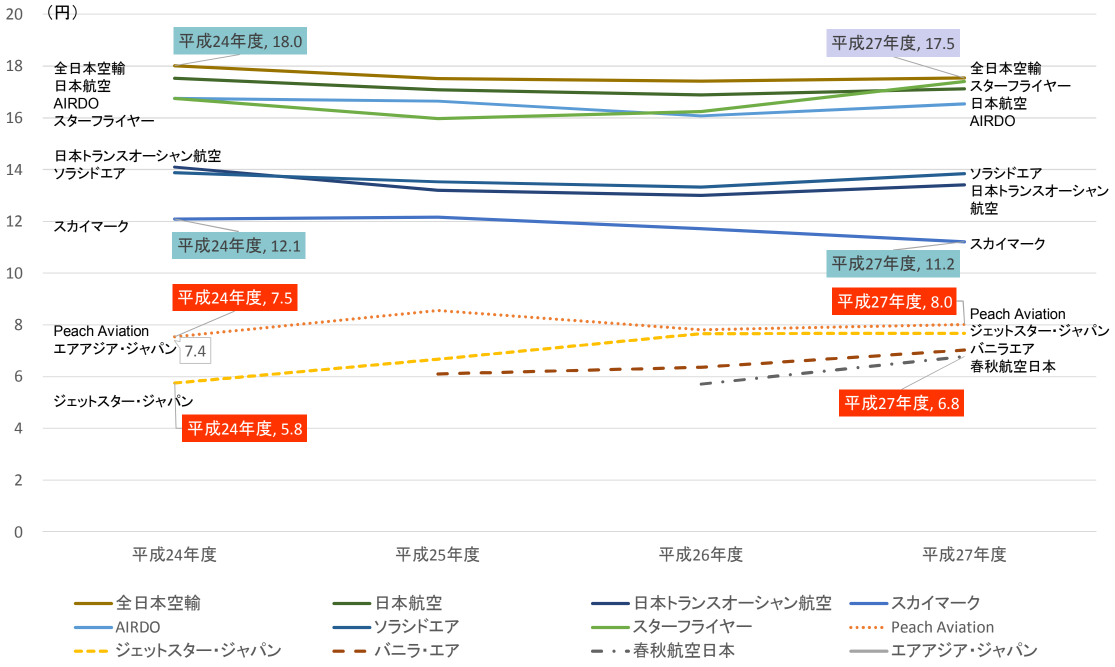


注：「全日本空輸」は、全日本空輸、ANAウイングスの合計。
「日本航空」は、日本航空、ジェイエアの合計。
春秋航空日本は平成26年8月1日より運航開始

出典：　国土交通省航空局作成

図2.1-4　輸送人キロあたり旅客収入(イールド）　航空会社別

国土交通省



出典：　国土交通省航空局　特定本邦航空運送事業者に係る情報

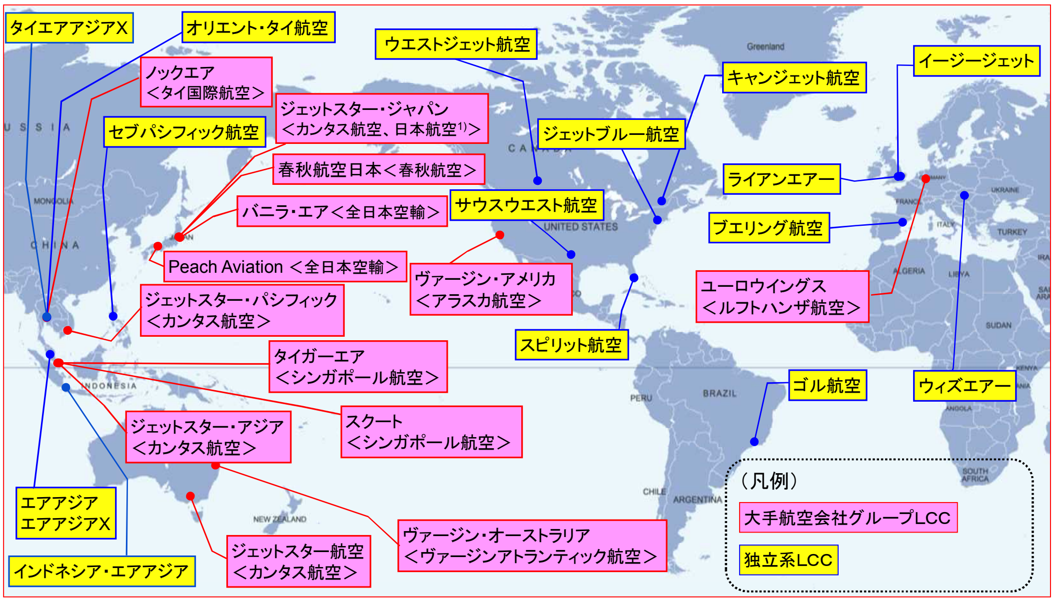
（2）世界の主な LCC

LCC は、大手航空会社が資本を持つ形態と独立系の形態に大別される。図 2.1-5 を見ると、欧米地域では独立系の LCC 航空会社が比較的多いが、アジア地域では大手航空会社資本の LCC 航空会社が多いという特徴が認められる。

図2.1-5　世界の主なLCC

国土交通省

LCCは、大手航空会社が資本を持つ形態と独立系の形態に大別される。

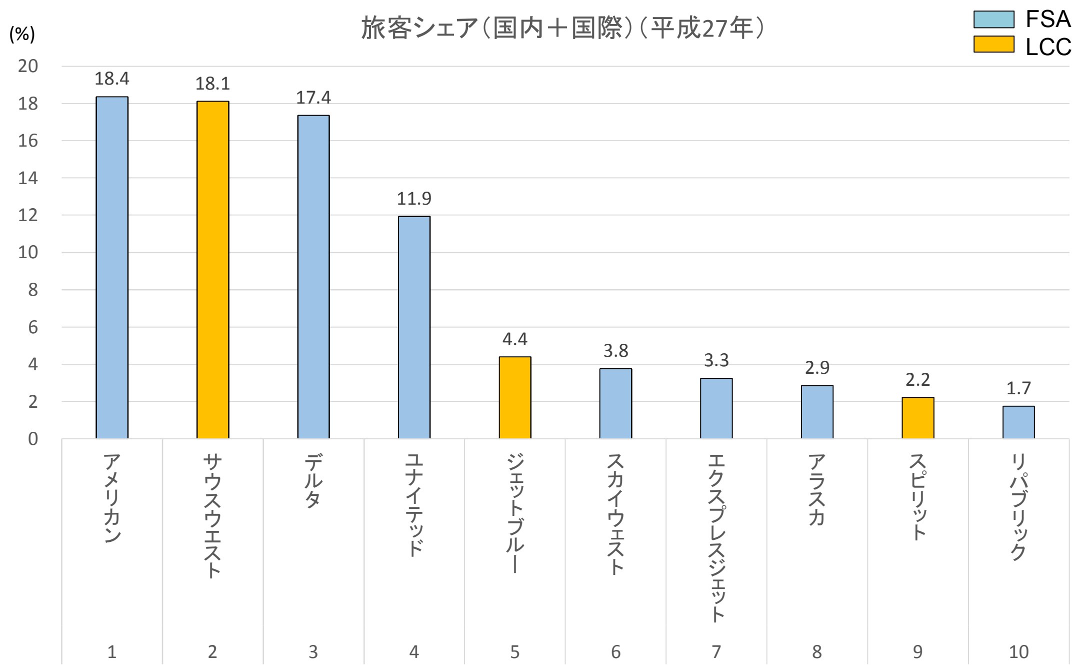


1) カンタスグループと日本航空が各々33.3%の株を保有　出典：各社ウェブサイト等より航空局作成

LCC の代表例[2]の一つとされる米国のサウスウエスト航空は、昭和 46(1971)年に運航を開始している(設立は昭和 42(1967)年)[3]。米国では昭和 53(1978)年の航空規制緩和法(Airline Deregulation Act of 1978; Public Law 95-504)を契機に相次いでLCC が設立された。その後、LCC を含む多くの航空会社が倒産し、あるいは合併により他社に吸収され、米国航空業界は寡占化が進んだ。しかし、サウスウエスト航空をはじめとする LCC 数社は生き残り、成長を遂げた。事実、平成 27 年の米国航空会社の旅客シェア・ランキングにおいて、上位 10 社中、3 社が LCC である(図 2.1-6)。アメリカン航空が US エアウェイズと平成 27 年に合併したことから順位は逆転したものの、前年(平成 26 年)の旅客シェア・ランキング 1 位はサウスウエスト航空であった。

図2.1-6 米国における航空会社ランキング(旅客シェア)

国土交通省



出典：US Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, T-100 Market

2 世界で初の LCC については諸説があるため、ここでは触れない。

3 Southwest Timeline (平成 28 年 12 月 6 日閲覧)
< http://swamedia.com/channels/By-Date/pages/1966-to >

EU では、昭和 50～60(1980)年代から航空規制緩和が段階的に進められ、平成 4(1992)年の EU 航空自由化第 3 パッケージにより域内単一市場の環境が整えられた(平成 5(1993)年に免許共通化、運賃自由化、域内路線参入自由化;平成 9(1997)年にカボタージュの自由化)[4]。この包括的な航空自由化を背景として、アイルランドのライアンエアー(昭和 60(1985)年設立[5])や英国のイージージェット(平成 7(1995)年設立[6])といった LCC が欧州においても成長を遂げた。EU における平成 27 年の座席シェア・ランキング[7]によると、1 位と 3 位は LCC のライアンエアーとイージージェットであり、上位 10 社中、4 社[8]が LCC である(図 2.1-7)。

---

4 Thomas, M., 2016. Fact Sheets on the European Union - Air Transport: Market Rules. European Parliament; Butcher, L., 2010. Aviation: European Liberalisation, 1986-2002. (SN/BT/182) House of Commons Library

5 History of Ryanair, (平成 28 年 12 月 6 日閲覧)
< http://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/ >

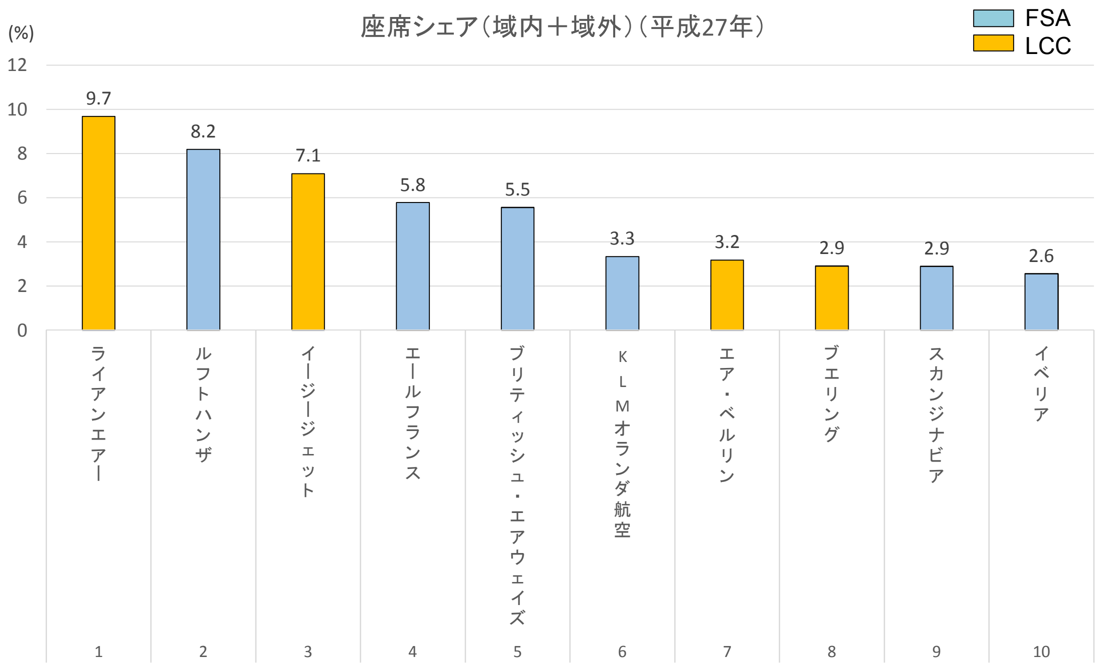
6 easyJet's Press Information Kit (2013), (平成 28 年 12 月 6 日閲覧)
< http://corporate.easyjet.com/~/media/Files/E/Easyjet-Plc-V2/pdf/content/dl017-press-pack-july-2013-q3.pdf >

7 米国以外では航空各社の輸送旅客実績データを入手しがたいため、EU については旅客数ではなく座席シェアによるランキングとしている。

8 OAG データの集計にあたっては、原則的に、OAG の LCC 定義に従っている。ただし、OAG が LCC とみなすスカイマーク、ソラシドエアについては、本評価書では LCC とみなさない。また、エア・ベルリンは FSA と分類されることもあるが、ここでは LCC とみなしている。

図2.1-7 EUにおける航空会社ランキング(座席シェア)

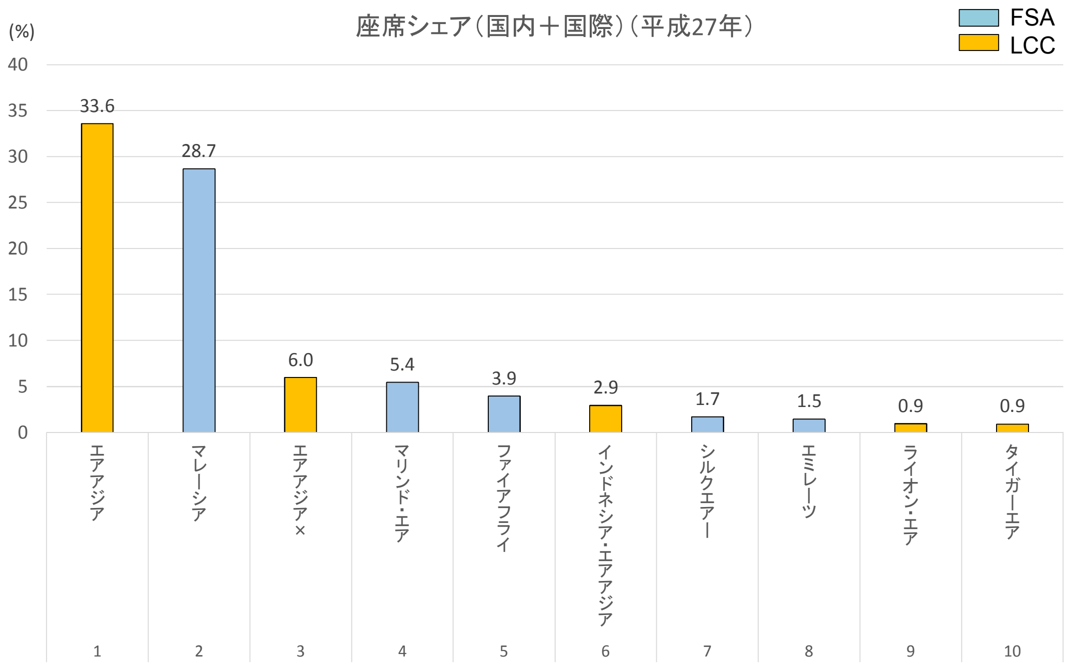
国土交通省



出典: OAG Data

アジアでも、マレーシアのエアアジア他の LCC が平成 10～20(2000)年代より成長を見せている。アジア諸国における経済成長及び個人所得の上昇に伴い高まった航空需要が背景にある。図 2.1-8 が示すように、平成 27 年の座席シェア・ランキング[9]によると、マレーシアでも 1 位と 3 位は LCC のエアアジアとエアアジア X であり、上位 10 社中、実に 5 社が LCC である。

図2.1-8 マレーシアにおける航空会社ランキング(座席シェア)

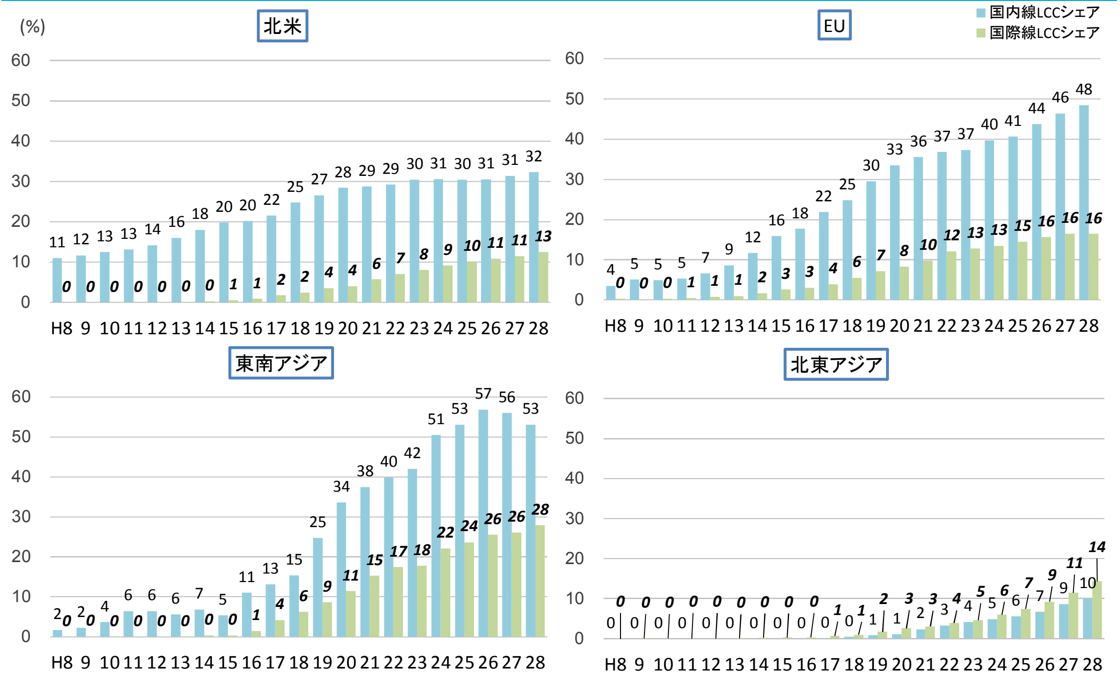


出典: OAG Data

9 マレーシアについても、航空各社の輸送旅客実績データを入手しがたいため、旅客数ではなく座席数によるランキングとしている。

上記の国・地域を含む北米、EU、東南アジアでは、図 2.1-9 が示すように、LCC の成長が著しい。供給座席数で比較すると、北米における LCC のシェアは、国内線では約 30%で頭打ちの兆候を示しているものの、国際線では緩やかな成長を続け平成 25 年に 10%を超えている。EU と東南アジアでは、国内線、国際線のいずれにおいても、LCC の成長は北米におけるそれを上回っている。国内線（EU の場合は域内線）における平成 28 年の LCC シェアは、EU で約 48%に、東南アジアで約 53%に達している。国際線における LCC シェアは、国内線のそれに比して低い。より長距離の路線が増える国際線の運航は、LCC のビジネスモデルに必ずしも適合的ではないことがその一因と推測される。とはいえ、国際線における LCC シェアは EU、東南アジアのいずれにおいても過去 10 年以上にわたって拡大傾向にある。とりわけ東南アジアでは国際線 LCC シェアの成長はめざましく、平成 28 年には約 28%に達している。

図2.1−9 北米・EU・東南アジア・北東アジアのLCCシェア（座席）

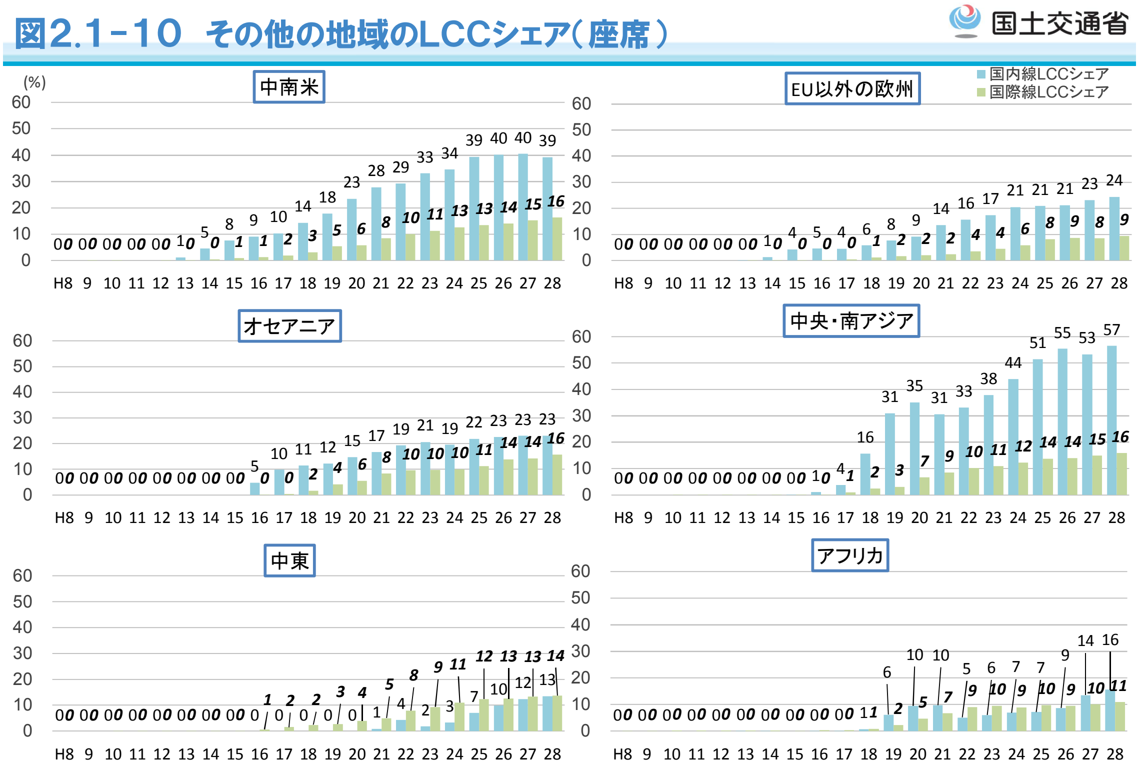


出典: OAG Data

これらの地域と比較すると、日本が位置する北東アジアでは、これまでのところ LCC の成長はかなり緩やかである。事実、北東アジアにおける LCC の供給座席数シェアは、平成 28 年時点で国内線が約 10%、国際線が約 14%である。このような北東アジアの LCC の実績（国内線、国際線いずれも LCC のシェアは 10%台）と成長パターン（国内線に先行して国際線で LCC が成長）は、図 2.1-10 からわかるように、中東における LCC の実績及び成長パターンに近い。中南米他の地域における実績と

比較してみても、北東アジアには、とりわけ国内線において、LCC の成長の余地が少なからず残されているものと推測される。

図2.1−10　その他の地域のLCCシェア（座席）



出典: OAG Data

（3）我が国の状況

① 外国航空 LCC の日本への就航

　外国航空社の LCC は前述の通り、米国、欧州からその台頭が始まり、アジア諸国で急激にその需要を増加させた。平成 19 年 3 月には、オーストラリアのジェットスター航空が本邦に就航するに至った。その後も平成 20 年 11 月にフィリピンのセブパシフィック航空、平成 21 年 3 月に韓国の済州航空が本邦に就航した。平成 29 年 2 月時点では 9 の国・地域から 15 社が本邦に就航している（図 2.1-11 参照）。

図2.1-11　我が国への外航LCCの就航状況

国土交通省

定期便　（15社）　　　　（H29.2上旬）

国・地域	航空会社	乗入年月日	日本就航路線	備考
韓国	済州航空	H21年 3月20日	仁川＝成田・関西・中部・新千歳・福岡・那覇　金浦＝関西 釜山＝成田・関西・福岡・那覇	
	エアプサン	H22年 3月29日	釜山＝成田・関西・新千歳・福岡　大邱＝関西・新千歳・福岡	アシアナ航空46%出資
	ジンエアー	H23年 7月15日	仁川＝成田・関西・新千歳・福岡・那覇・北九州　釜山＝関西・北九州・那覇	大韓航空100%出資
	イースター航空	H23年 5月 5日	仁川＝成田・関西・福岡・那覇　釜山＝関西	
	ティーウェイ航空	H23年12月20日	仁川＝成田・関西・新千歳・福岡・大分・佐賀・那覇 大邱＝成田・福岡　大邱＝関西＝グアム	
	エアソウル	H28年10月 7日	仁川＝静岡・米子・広島・山口宇部・高松・長崎	アシアナ航空100%出資
中国	春秋航空	H24年 6月23日	上海(浦東)＝羽田・関西・新千歳・茨城・高松・佐賀 蘭州＝上海(浦東)=関西　銀川=常州=中部　鄭州=揚州=関西 重慶-関西-天津　天津-関西-重慶　青島-関西-重慶　重慶-関西-青島 武漢or汕頭-関西-天津　天津-関西-武漢or淮安　青島-関西-武漢or汕頭 淮安-関西-青島　鄭州-揚州-関西-福州　福州-関西-長春　長春-関西-揚州-鄭州 福州-関西-西安　西安-関西-揚州-鄭州　寧波-中部-貴陽　貴陽-中部-上海(浦東) 上海(浦東)-中部-石家荘-ﾌﾌﾎﾄ　ﾌﾌﾎﾄ-石家荘-中部-上海(浦東)　ﾌﾌﾎﾄ-石家荘-中部-寧波 銀川-常州-中部-ﾊﾙﾋﾞﾝ　ﾊﾙﾋﾞﾝ-中部-合肥　合肥-中部-常州-銀川	
香港	香港快運航空	H25年11月 8日	香港＝羽田・成田・関西・中部・広島・高松・福岡・鹿児島・石垣	
台湾	タイガーエア台湾	H27年 4月 2日	台北(桃園)＝羽田・成田・関西・中部・函館・仙台・岡山・福岡・那覇 高雄＝成田・関西	
シンガポール	ジェットスター･アジア航空	H22年 7月 5日	シンガポール＝台北(桃園)＝関西　シンガポール＝マニラ＝関西	カンタスグループ49%出資
	スクート	H24年10月29日	シンガポール＝台北(桃園)＝新千歳　シンガポール＝台北(桃園)＝成田 シンガポール＝ドンムアン＝成田　シンガポール＝ドンムアン＝関西 シンガポール＝高雄＝関西	シンガポール航空100%出資
マレーシア	エアアジアX	H22年12月 9日	クアラルンプール＝羽田・関西・新千歳	エアアジア16%出資
フィリピン	セブパシフィック航空	H20年11月20日	マニラ＝成田・関西・中部・福岡　セブ＝成田	
タイ	タイエアアジアX	H26年 9月 1日	ドンムアン＝成田・関西	エアアジアX49%出資
オーストラリア	ジェットスター航空	H19年 3月25日	ケアンズ＝成田・関西　ゴールドコースト＝成田　メルボルン＝成田	カンタスグループ100%出資

※出資比率は経営許可申請時点

② 日本の LCC

昭和 27 年の航空法制定以来、航空会社の参入制度については路線ごとの免許制となっていたことから参入企業は極めて限定されていた。

昭和 45 年の閣議了解、昭和 47 年の運輸大臣通達により、航空の大量高速輸送の進展に即応しつつ、利用者利便性の増進と安全性の確保を期す観点から、航空企業の運営体制が具体化され、全日本空輸、日本航空、東亜国内航空（後の日本エアシステム）の 3 社により、全日本空輸は国内幹線（幹線とは札幌（新千歳）・東京（羽田、成田）・大阪（伊丹）・福岡及び那覇の空港を相互に結ぶ路線）及びローカル線（ローカル線とは幹線以外の路線）、日本航空は国際線及び国内幹線、東亜国内航空はローカル線と 3 社の事業に割り振りがなされ棲み分けがされていた（いわゆる「45・47 体制」）。

その後、昭和 61 年の運輸政策審議会答申にて「45・47 体制」が廃止され、同一路線において複数の航空会社が運航するダブルトラッキングやトリプルトラッキング（同一路線を 2 社又は 3 社が運航すること）の基準が緩和された。また、平成 4 年、平成 8 年にダブルトラッキング、トリプルトラッキングの基準が再三緩和されたが、平成 9 年 4 月には、国内路線における競争促進政策のより一層の推進を図るため、ダブル・トリプルトラック化基準が廃止されることとなった。

また、平成 12 年 2 月には改正航空法が施行され、需給調整規制が廃止され、路線ごとの免許制から事業ごとの許可制へと移行していった。

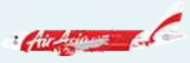
このように参入規制が大幅に緩和される中で、平成 10 年 7 月にスカイマークエアラインズが参入し、同年 10 月に AIRDO、平成 14 年 5 月にスカイネットアジア航空、平成 18 年 1 月にスターフライヤーが参入した。

更に、平成 24 年 3 月に本邦初の LCC である Peach Aviation が就航を開始した。その後、ジェットスター・ジャパン、バニラ・エア、春秋航空日本の 3 社が就航し、平成 27 年 10 月に、エアアジア・ジャパンが事業許可を受け、国内 5 社目の LCC 事業者として、就航に向けて準備を進めている（図 2.1-12 参照）。

図2.1-12　我が国LCC事業者の概要

（2017.2.19時点）

〇平成24年より我が国においてもLCCが事業参入しており、平成27年度の国内線ではLCC旅客シェアは10．0%となっている。

会　社　名	Peach Aviation㈱	バニラ･エア㈱	ジェットスター･ジャパン㈱	春秋航空日本㈱	エアアジア･ジャパン㈱
主要株主	･ANA ホールディングス 38.7% ･First Eastern -Aviation Holding Limited 33.3% ･産業革新機構 28.0%	･ANA ホールディングス 100%	･カンタスグループ 33.3% ･JAL 33.3% ･三菱商事16.7% ･東京ｾﾝﾁｭﾘｰﾘｰｽ16.7% ※比率は議決権ベース	･春秋航空股份有限公司 33.0%　他	･AirAsia Investment 33.0% ･楽天 18.0% ･ﾉｴﾋﾞｱﾎｰﾙﾃﾞｨﾝｸﾞｽ 18.0% ･アルペン 18.0% ･ﾌｨﾝﾃｯｸ ｸﾞﾛｰﾊﾞﾙ ﾄﾚｰﾃﾞｨﾝｸﾞ 13.0%　他 ※比率は議決権ベース
拠点空港	関西国際空港、那覇空港、仙台空港（2017年度中）、新千歳空港（2018年度中）	成田国際空港	成田国際空港、関西国際空港	成田国際空港	中部国際空港
使用機材	エアバスA320型機(180席)	エアバスA320型機(180席)	エアバスA320型機(180席)	ボーイング737型機(189席)	エアバスA320型機(180席)
運航開始	平成24年3月1日	平成25年12月20日	平成24年7月3日	平成26年8月1日	就航予定時期見直し中
運航路線 計○路線は運航済み路線の合計	（国内線） 関西＝新千歳、仙台、成田、松山、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、那覇、新石垣 成田＝新千歳、福岡、那覇 那覇＝福岡　計14路線 （国際線） 羽田＝桃園、仁川、浦東 関西＝仁川、釜山、桃園、高雄、香港、浦東 那覇＝桃園、香港、仁川、ﾊﾞﾝｺｸ 計 13路線	（国内線） 成田＝新千歳、函館、関西、奄美、那覇 関西＝函館（H29.3.18）、奄美（H29.3.26） 計 5路線 （国際線） 成田＝桃園、高雄、香港、ﾎｰﾁﾐﾝ（桃園経由）、ｾﾌﾞ 関西＝桃園 那覇＝桃園 計 7路線	（国内線） 成田＝新千歳、関西、高松、松山、福岡、大分、熊本、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、福岡、那覇 中部＝新千歳、福岡、鹿児島、那覇　計16路線 （国際線） 成田＝香港、桃園、ﾏﾆﾗ 関西＝香港、桃園、ﾏﾆﾗ 中部＝桃園、ﾏﾆﾗ 計 8路線	（国内線） 成田＝新千歳、関西、広島、佐賀、 計 4路線 （国際線） 成田＝武漢、重慶、天津、ﾊﾙﾋﾞﾝ 計 4路線	（国内線） 中部＝新千歳（予定） （国際線） 中部＝台北（予定）
事業形態の特徴	ANAから独立した事業運営 	ANAの連結子会社。連携･調整が図られる事業運営 	JALから独立した事業運営 	春秋航空（中国)のネットワークを活かした事業運営 	エアアジアグループによる再参入 

２．政策の背景と取組状況

国土交通省では LCC の参入により、運賃の低下、多様な路線ネットワークの構築、新たな航空需要の開拓が図られる等から、積極的に参入促進のための環境整備を進めてきた。なお、今後の航空行政の基本的考え方をとりまとめた平成 26 年 6 月の交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめにおいても LCC の更なる振興に向けた施策の推進が求められている。

LCC の持続的な成長に向けた取り組み施策の一覧と具体的施策について、以降記述する（図 2.2-1 参照）。

図2.2-1 LCCの持続的な成長に向けた取り組み

国土交通省

	施　　策 平成29年2月1日時点	
国	**【オープンスカイ推進】** • 平成22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】** • 平成20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 • 平成22年10月　「上限認可制」を導入 **【コンセッション推進】** • 平成28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で必要な手続き中 **【地方空港における受入体制整備】** • 那覇空港、福岡空港：　滑走路増設等 • 新千歳空港：　国際線ターミナル地域再編事業 発着枠拡大　平成29年夏ダイヤより開始予定	**【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 平成24年4月開始 • 機体登録記号の打刻方法の見直し 平成25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 平成25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 平成28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）
空港会社	**【ターミナル整備】** • 成田空港：　第3ターミナル 平成27年4月供用開始 • 関西空港：　第2ターミナル（国内線） 平成24年10月供用開始 ※平成29年1月までは国内線・国際線共用 第2ターミナル（国際線） 平成29年1月供用開始 • 中部空港：　エプロン拡張部　平成28年度末供用開始予定 LCCターミナル　平成31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 平成29年度供用開始予定 時間値の向上 平成30年度末予定 **【コンセッション推進】** • 平成28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	

（1） オープンスカイ政策と国際航空運賃の規制緩和

オープンスカイとは、これまで航空企業数、路線数及び便数に掛けられていた制限を二国間相互に撤廃することで、国際航空ネットワークの一層の拡充を目指す政策である。

平成 19 年 6 月 19 日には「経済財政改革の基本方針 2007」にて、当時、空港容量が逼迫していた首都圏空港を除きオープンスカイを推進することが閣議決定された。

その後、平成 22 年 10 月に地元合意がなされた成田国際空港の発着回数年 30 万回化と同月の国際定期便就航が開始された羽田空港の国際化によって、首都圏空港の国際線発着容量が拡大した。

この首都圏空港の容量拡大を踏まえ、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進し、成田国際空港については二国間輸送を自由化、首都圏空港を除く空港においては、二国間輸送の自由化に加え、相手国で旅客・貨物を積み込み、第三国へ輸送（以遠輸送）することを自由化した。平成 28 年 12 月現在、31 ヶ国・地域とオープンスカイ合意に至っている（図 2.2-2 参照）。

図2.2-2　オープンスカイ政策と国際航空運賃の規制緩和

国土交通省

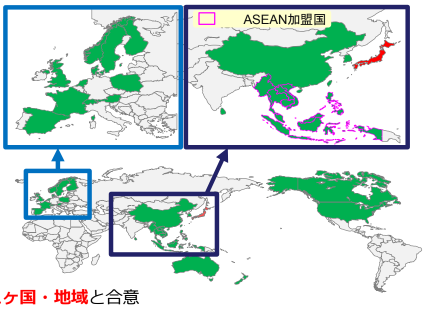
オープンスカイ政策

我が国との往来の増加が見込まれる国・地域へのオープンスカイ※を拡大し、国際航空ネットワークの一層の拡充を目指すもの。
※企業数、路線数及び便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

推進の背景

- **海外の需要の取り込み**
- **世界的な航空自由化への対応**

オープンスカイ合意国



３１ヶ国・地域と合意
日本発着旅客数（平成27年度） **7,119万人**
日本発着総旅客数における割合（平成27年度） **95%**
（平成28年12月時点）

国際航空運賃の規制緩和

平成20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
平成22年10月
「上限認可制」を導入
＝運賃を変更するたびの認可制を変更し、航空会社が出発直前まで値下げなどが自由に行える制度。

国際航空運賃については、制度の改正を 2 回に渡り実施した。

まず、平成 20 年 4 月に日本発国際航空運賃に係る制度について以下の改正を行った。

（1）PEX 運賃（航空事業者及び旅行業者が利用者に対して直接販売するエコノミークラスの割引運賃）

IATA・PEX 運賃の下方 70%に設定しているゾーンの下限を撤廃した。

（2）IT 運賃（航空事業者が旅行業者に対して販売する航空券を適用される旅行商品造成用の運賃）

IATA・IT 運賃の設定のない路線について、キャリア IT 運賃の上限は IATA・PEX 運賃とした。

「規制改革推進のための 3 か年計画」（平成 19 年 6 月 22 日閣議決定）を始め、累次の規制緩和により、現在では、航空会社が需要動向に応じて機動的に運賃の設定・変更を行うことができるよう、全ての運賃類型について、「上限認可制」に移行し、上限の範囲内であれば、任意に運賃を設定することを認めることとしている。

オープンスカイ政策により企業数、路線、便数が自由化されたことや下限運賃の撤廃等の規制緩和は、後発・新興航空会社である LCC が我が国に参入、展開していく上でのボトルネックの解消に大きく寄与したと考えられる。

（2） 空港整備・運営

LCC の参入促進を図るため、成田国際空港・関西国際空港・中部国際空港の各空港では、LCC 専用のターミナル等の施設整備をしている(図 2.2-3 参照)。容量が逼迫している新千歳、福岡、那覇の 3 空港では、滑走路の増設等、空港の容量拡大に向けた取り組みが行われている。これに加え、平成 25 年 7 月には民活空港運営法（平成 25 年法律第 67 号「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」）が施行された。

運営が民間に委託された空港については、滑走路と空港ビルの運営が一体化され、民間事業者による戦略的な料金体系や営業活動等を行うことによって、LCC をはじめ、新規の航空路線を誘致することも期待されている。

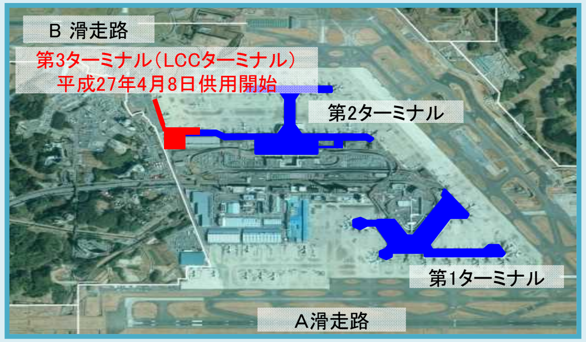
実際に、関西国際空港では、平成 28 年 4 月の民間運営開始後、国内・国際線合わせて、14 路線が新規就航した。また、同年 7 月に民間運営を開始した仙台空港については、路線の新規就航や増便が実現している。

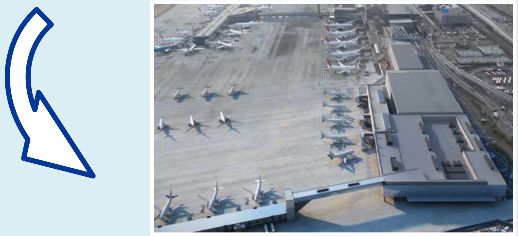
図2.2-3 LCC施策 空港ターミナル整備

施策内容

成田国際空港 LCCターミナル整備

○平成27年4月、第3ターミナルの供用開始。





関西国際空港 LCC専用ターミナル整備

○平成24年10月、第2ターミナル（国内線）供用開始。（平成29年1月までは国内線・国際線共用）

○平成29年1月、第2ターミナル（国際線）を供用開始。

中部国際空港 LCC拠点化対応整備

○平成28年度末、エプロン拡張部の供用開始予定。

○平成31年度、LCCターミナル供用開始予定。

期待される効果

低コストの空港オペレーションを実現	拠点LCC社の事業拡大、拠点化する新規LCC社誘致に貢献	機体駐機スペース確保による運航の効率化

① 成田国際空港

成田国際空港（以下、成田空港）では、「低廉な空港オペレーションコスト」、「ターンアラウンドタイムの厳格な管理が可能な環境」を実現するため、平成 27 年 4 月より、LCC 専用の第 3 ターミナルを供用している。第 3 ターミナルは既存のターミナルより、低廉な料金で施設の提供が行われており、国内外 5 社の航空会社が利用している。

② 関西国際空港

関西国際空港（以下、関西空港）では、平成 24 年 10 月より、LCC 専用ターミナル（第 2 ターミナル（国内線））を供用している（平成 29 年 1 月までは国内線・国際線共用）。また、LCCの就航拡大に伴い、平成 29 年 1 月より、新たな LCC 専用ターミナル（第 2 ターミナル（国際線））を供用している。

さらに、深夜早朝の空港アクセスについては、平成 27 年 7 月のダイヤ改正により、関西空港から大阪駅まで 24 時間毎時間のアクセスが可能となり、国内空港では初めての空港アクセス 24 時間化が実現している。

③ 中部国際空港

中部国際空港（以下、中部空港）は、増加する LCC に対応するため、深夜・早朝の到着便に対して深夜バスの運行などの措置を講じるとともに、エプロンの拡張整備を行っており、平成 28 年度末に完成予定となっている。さらには、LCC に対応した新ターミナルビルの整備を行うこととし、平成 31 年上期のオープンを目指している。

④ 福岡空港、那覇空港、新千歳空港

福岡空港
慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、平成 31 年 4 月頃に予定する空港運営事業の民間委託（コンセッション）により適切な財源を確保することとして、平成 37 年 3 月末の供用開始に向けて滑走路増設事業を実施している。

那覇空港
那覇空港においては、更なる沖縄振興を図るため、平成 32 年 3 月末の供用開始に向けて滑走路増設事業を実施している。

新千歳空港
新千歳空港では国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑解消と今後も増加が見込まれる国際線需要に対応するため、国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、国際線ターミナルビルの機能向上（CIQ 施設）等に必要な整備を実施している。

また、平成 28 年 10 月下旬の冬ダイヤより、外国航空機の運航可能日や時間帯を拡大するとともに、管制方式の見直しにより、平成 29 年 3 月下旬からの夏ダイヤより 1 時間当たりの発着枠を 32 回から 42 回に拡大する。

（3） 規制の見直し

国土交通省では、航空行政分野において、技術の進歩への対応等を踏まえ、安全確保を大前提としつつ規制の見直しを行ってきている。

図2.2-4 技術規制の見直し（主な事例）

国土交通省

○ 航空技術の進歩への対応や利用者ニーズを踏まえた新たな事業運営形態への対応等の観点から、航空の安全に関する技術規制のあり方の見直しを実施

実技試験のシミュレーター化	旅客在機中給油の実施	打刻方法の見直し
副操縦士昇格のための実技試験について、シミュレーター使用を許容。H24年9月～	旅客在機中に給油を行うことが可能であることを明確化。H24年4月～	打刻位置の範囲を拡大し、航空機本体に「直接」打ちつける以外の打刻方法（金属プレートの貼付など）を許容。H25年4月～

（内部）

平成 24 年 7 月には「航空の安全分野における技術規制のあり方の検討について（報告書）」を公表し、事業者からの全 251 項目の要望を集約、他省庁所管に関する要望などを除き 120 項目を検討し措置を進めていくこととなった。

そのうち、LCC 事業者から見直しの要望があり、LCC 事業展開の促進政策と合致するものとして、「実技試験シミュレーター化」、「旅客在機中給油の実施」、「打刻方法の見直し」を行った（図 2.2-4 参照）。これらの規制の見直しは、LCC のビジネスモデルである「コスト低減」、「空港滞在時間の短縮や機材回転の向上」の実現に寄与したものと考えられる。

（4） 着陸料軽減

航空機が空港に着陸した際に支払う着陸料についても LCC による国内外のネットワーク充実に向けた施策を展開している。

国内線については東京国際空港(以下、羽田空港)と地方空港間を結ぶ路線の着陸料の軽減に加え、平成 25 年度と平成 26 年度に行った単価改定に際し、LCC が使用する 100 トン以下の小型機の着陸料単価を大きく軽減した。

また、国際線については、羽田以外の空港への着陸料を軽減してきたが、これに加え平成 28 年 4 月から、地方空港におけるインバウンド拡大に向け、羽田、福岡、新千歳を除く国管理空港・共用空港を対象に、国際旅客定期便の新規就航や増便、国際旅客チャーター便の増加分に対し、着陸料を 2 分の 1 に軽減する政策を実施している。

これは、訪日外国人の多くがゴールデンルート上を含む特定の空港に集中している現状から、地域の取り組みと連携し、地方空港発着の国際線を充実させ、地方イン・地方アウトの流れを作ることを主な目的としている。

図2.2－5 LCC施策 着陸料の軽減措置

国土交通省

国内線の着陸料軽減

○ 主に地方路線やLCCに使われる機材（100t以下）に着目した着陸料の引き下げにより、首都圏空港等に来訪した外国人旅行客の国内線乗り継ぎも推進。

・平成25年度より、以下の通り1tあたりの単価を軽減。

	H24年度	H25年度	H26年度※
～25t	950円	850円	750円 （▲20%）
25t～100t	1,380円	1,330円	1,150円 （▲20%）
100t～200t	1,650円	1,650円	1,490円 （▲10%）
200t～	1,800円	1,800円	1,610円 （▲10%）

例)ボーイング737-500 (53t)
H24: 51,714円 → H26: 42,235円

※H26年度より着陸料の一部を旅客数に比例して徴収する制度に移行していることから、単価を一律に下げている。
※H26年度の軽減率は対H24年度比

国際線の着陸料軽減

○ 地方空港におけるインバウンド拡大に向けた着陸料軽減措置

【対象空港】 羽田、福岡、新千歳を除く国管理空港・共用空港
【対象便】 国際旅客定期便の新規就航・増便、国際旅客チャーター便の増加分
→ 地域が実施する誘致策と協調して、着陸料を軽減
【軽減率】 1／2

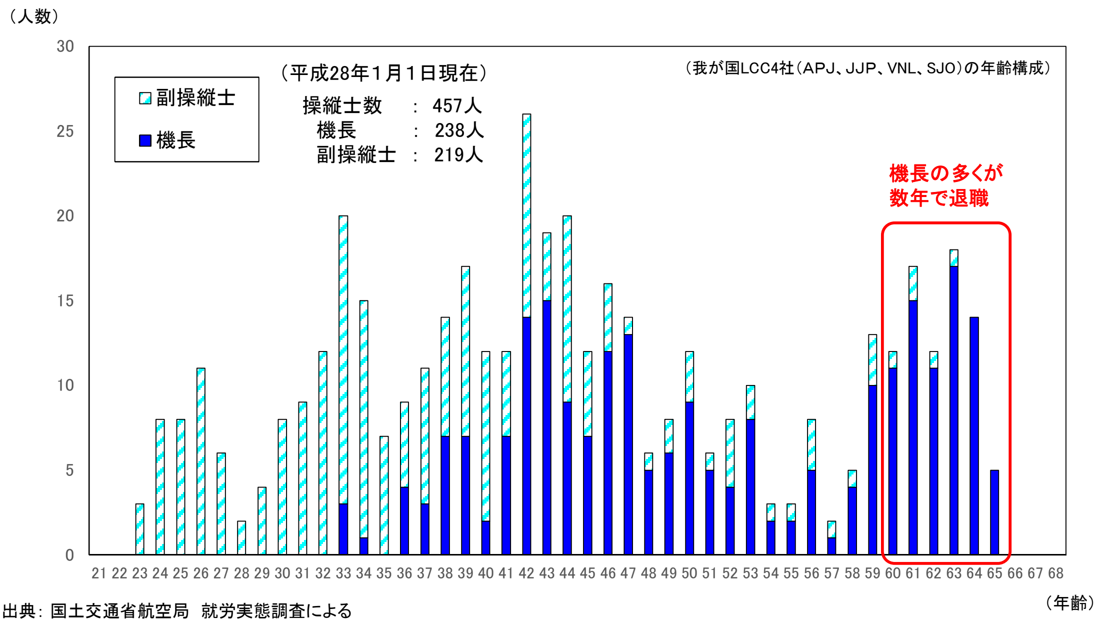
（5） 乗員（操縦士）政策

操縦士不足への対応もとられている。操縦士については、近年の LCC の急速な事業拡大や今後の大量退職等により大幅な不足が見込まれており（図 2.2-6 参照）、LCC が事業を安定的に実施していくためには、操縦士不足への対応が重要な課題となっている。

図2.2-6 我が国LCC等をとりまく状況

国土交通省

○我が国LCC等は、急速な事業拡大等により、深刻な操縦士不足に直面している。



出典：国土交通省航空局 就労実態調査による
APJ(Peach Aviation), JJP(ジェットスター・ジャパン), VNL(バニラ・エア), SJO(春秋航空日本)

こうした状況を踏まえ、交通政策審議会航空分科会基本政策部会/技術・安全部会乗員政策等検討合同小委員会が、平成 26 年 7 月に、とりまとめを実施し、現在当該とりまとめを踏まえて、操縦士の養成・確保に関する諸課題について取組を進めている（図 2.2-7 及び図 2.2-8 参照）。

図2.2-7　操縦士等の養成・確保のための具体的方策①

国土交通省

操縦士　**短期的課題**

即戦力となる操縦士の確保

自衛隊操縦士
外国人操縦士
現役操縦士

自衛隊操縦士の活用

- ○民間における活用（割愛）を再開　（H26.3）
- ○計器飛行証明の取得のための訓練の合理化を実施　（H26.12）

外国人操縦士の活用

- ○ライセンスの書換手続において、一定の経験を有する者について試験科目の一部を免除（H26.12）
- ○在留資格要件のうち、1000時間以上の飛行経歴を250時間に緩和　（H27.12）

健康管理向上等による現役操縦士の活用

- ○使用可能な医薬品の範囲を拡大　（H26.10）
- ○操縦士の年齢上限（現行65歳未満）について、一定の条件を付した上で68歳未満に引き上げ　（H27.3）
- ○航空機乗組員の健康管理に関する基準及びガイドラインを策定　（H28.6）　併せて、航空会社健康管理部門に対する指導体制を強化
- ○安全性向上とともに柔軟な乗務管理を可能とする疲労リスク管理システムの導入について検討中

その他

- ○航空会社の訓練実態に応じて、機長昇格に係る訓練時間を低減　（H26.12）

図2.2-8　操縦士等の養成・確保のための具体的方策②

黒字は、乗員政策等検討合同小委員会とりまとめ（H26.7）を踏まえた取組み
赤字は、観光ビジョン（H28.3）を踏まえた追加的な取組み

操縦士　**中・長期的課題**

若手操縦士の供給拡大

自社養成
私立大学
航空大学校

自社養成の促進

- ○航空会社が柔軟に訓練・審査プログラムを策定することができる新たな制度の導入を検討中

私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充

- ○高額な学費負担を軽減するため、無利子貸与型の奨学金制度の創設に向けて調整中
- ○民間養成機関と航空会社の間で訓練内容の共有や就職後学生の操縦技量に関するフィードバックを行うため、両者をつなぐ会議の設置について調整中
- ○操縦士志望者のエアライン操縦士としての適性判定を入学前に効果的に行う手法の検討

航空大学校のさらなる活用

- ○供給能力の拡大（72人→108人）
- ○民間養成機関の教官の教育レベル向上を図るため、航空大学校の訓練にオブザーブさせる取組を開始　（H27.9）

その他

- ○共通ウェブサイトskyworksを創設（H27.12）、霞が関ツアーでのPR、女性向け講演会等を実施
- ○訓練空港・訓練空域の充実を検討　等

（6） 安全確保への取り組み

国土交通省では、本邦航空会社に対し、参入時・事業拡張時等、運航開始前に安全な運航が実施できる体制が構築されていることを確認しており、LCC についても、FSA と同一の基準により安全審査を実施している。 運航開始後は、航空会社毎に重点事項を定め、航空会社の本社、基地及び運航便に対し抜き打ちを含む厳正な立入検査を実施し、安全確保の状況を監視している。 なお、LCC を含め新規参入航空会社に対しては、運航開始後の一定期間、重点的に監査を実施することとしている（図 2.2-9 参照）。審査実績としては、図 2.2-10 に示す通り、平成 27 年度で 319 件の安全監査を実施しており、新規参入の LCC4 社に対しては、安全監査の頻度を増やして重点的に行っている。

図2.2-9 LCCを含む本邦航空運送事業者に対する安全監督　国土交通省

○国内航空会社については、「参入時、事業拡張時等の事前の審査」及び「事後の監査」を行うことにより安全確保の状況を監視。
○新規参入航空会社に対しては、一定期間、重点的に監査を実施。
○LCCについても、ANA 、JAL等と同一の基準により、安全審査・監査を実施。

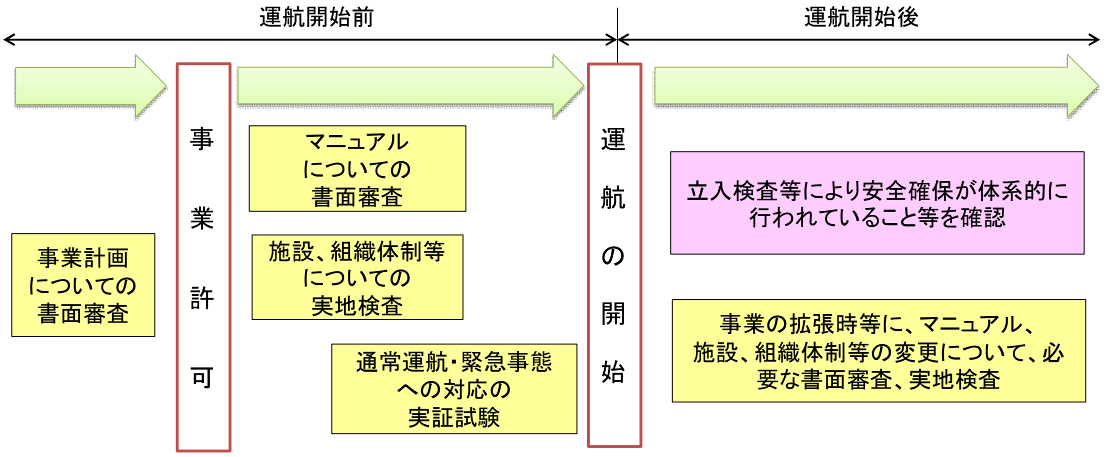
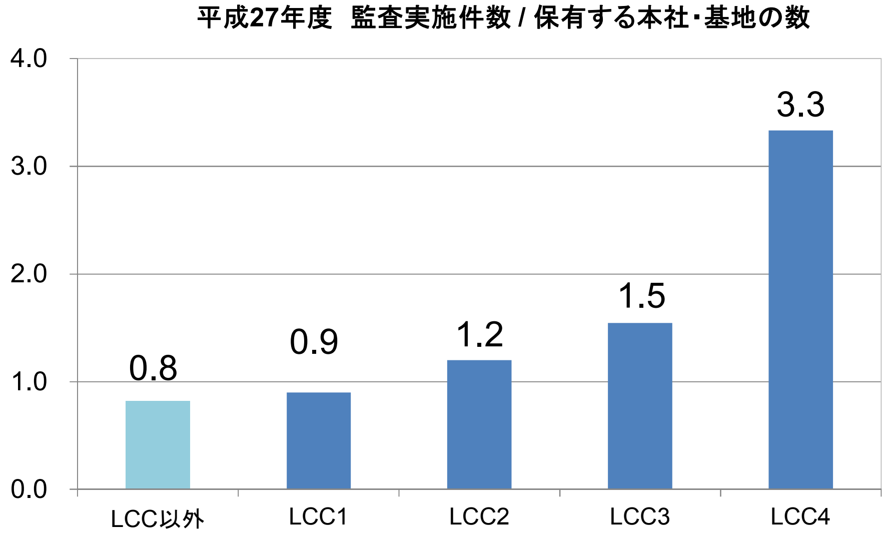


図2.2-10 安全監査の実績（特定本邦事業者）

○ 平成27年度は、本社・基地などに対して319件の安全監査を実施した。新規参入のLCC4社に対しては、安全監査の頻度を増やし、安全監査を実施した。



第 3 章　LCC 現状の分析と評価

本章では、LCC 就航後、その影響で我が国の航空市場がどの様に変化していったのかを多角的に分析する。

1．航空会社と路線の状況

（1）路線数の推移

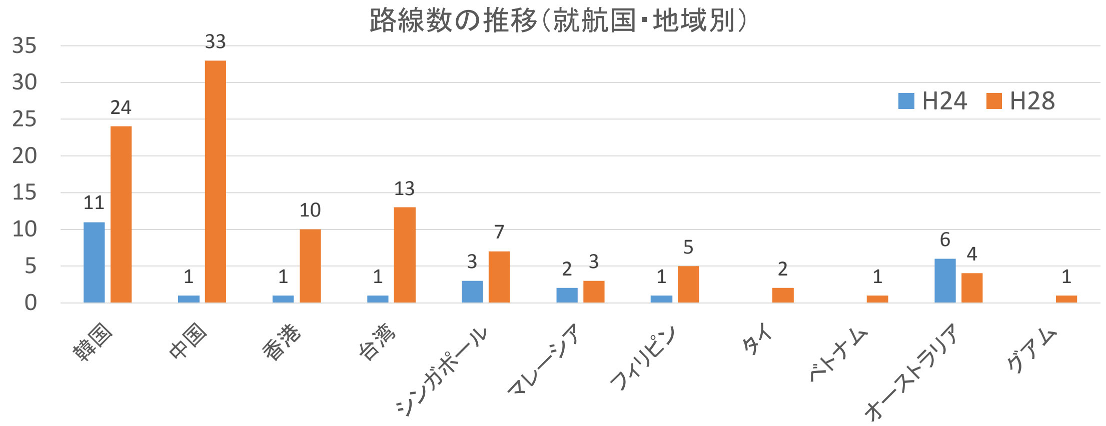
【国際線】

我が国における LCC の運航は、平成 19 年 3 月のジェットスター航空（オーストラリア）の就航により始まった。図 3.1-1 が示すように、本邦 LCC が運航を始めた平成 24 年時点で、LCC の国際路線数は 29 になっていた。その後、とりわけ中国の航空会社による就航路線拡大が著しく、平成 28 年現在、我が国における LCC の国際路線は 102 を数えるに至っている。

国土交通省

図3.1-1　国際線LCCの就航状況の推移（定期便）

・本邦LCCの就航開始時（平成24年）に比べ、平成28年では路線数が3倍弱増加し、また、就航国・地域及び航空会社数についても増加している。



総計

	【H24】※11月下旬時点	【H28】※11月上旬時点
就航国・地域	8 カ国	11 カ国
就航航空会社	13 社 （外航11,本邦2）	19 社 （外航15,本邦4）
路線数	29 路線	102 路線

（注）「大邱=関西=グアム」路線で1カウントのため、韓国は23としてカウント。

出典：　航空局作成

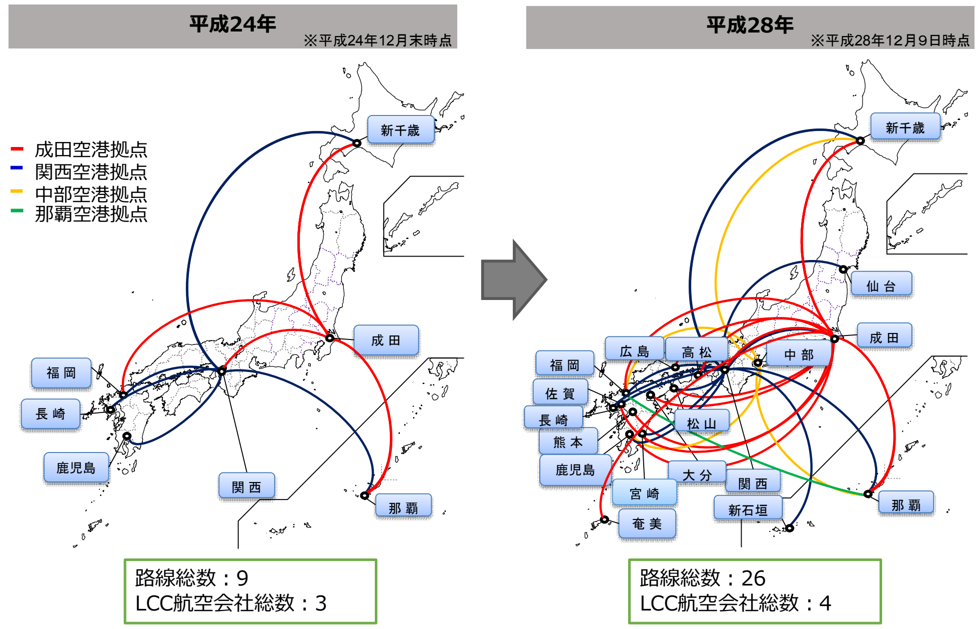
【国内線】

本邦 LCC の国内線の路線数推移としては、図 3.1-2 を見ると、就航開始年(平成 24 年)に比べ増加していることがわかる。路線は成田・関西空港を中心に増加し、4 年で約 3 倍の増大を示している。

また、図 3.1-3 より、FSA 等を含めた国内の全路線の路線数は減少傾向であったものの、LCC 就航開始直後の平成 24 年度より増加傾向にあることがわかる。LCC が主に就航する路線が含まれている、幹線＝地方路線を見ると、LCC 就航開始直後の平成 24 年度より増加に転じており(平成 27 年度では平成 23 年度と比較して 17 路線の増加)、前述の通り、LCC 路線数が増加傾向である点を考慮すると、LCC が国内航空のネットワーク強化に寄与していることが考えられる。

図3.1－2　本邦LCC　国内定期便のネットワーク及び参入航空会社数の推移

国土交通省



空港別LCC国内線就航先空港の比較

平成24年

空港名	就航先
新千歳	成田、関西
成田	新千歳、関西、福岡、那覇
関西	新千歳、成田、福岡、長崎、鹿児島、那覇
福岡	成田、関西
長崎	関西
鹿児島	関西
那覇	成田、関西

【LCC国内線就航空港数】

平成24年→平成28年
7空港　　　18空港

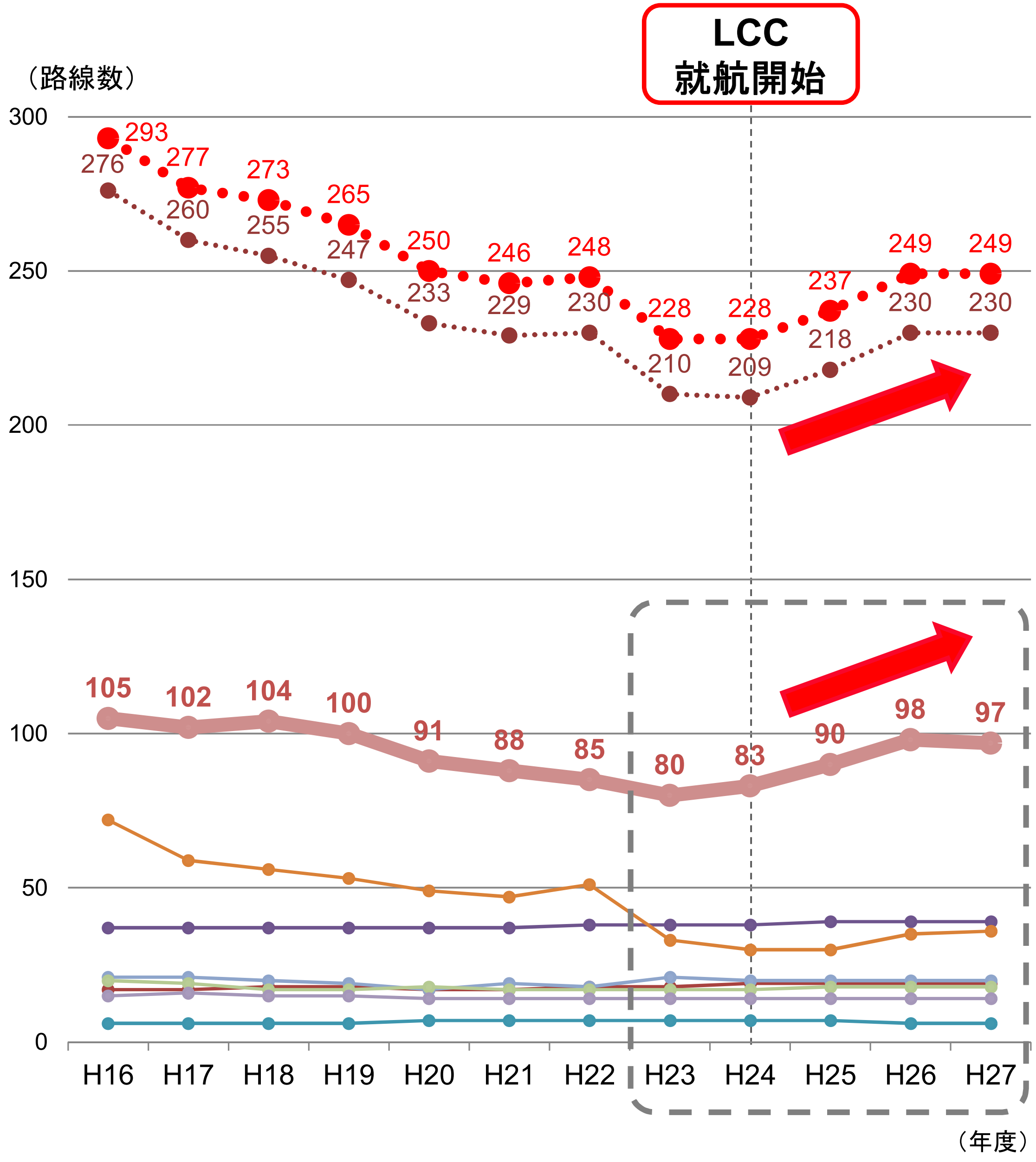
平成28年

空港名	就航先	空港名	就航先
新千歳	成田、中部、関西	大分	成田
仙台	関西	佐賀	成田
成田	新千歳、関西、広島、高松、松山、福岡、大分、佐賀、熊本、鹿児島、奄美、那覇	長崎	関西
中部	新千歳、福岡、鹿児島、那覇	熊本	成田
関西	新千歳、仙台、成田、松山、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、那覇、新石垣	宮崎	関西
広島	成田	鹿児島	成田、中部、関西
高松	成田	奄美	成田
松山	成田、関西	那覇	成田、中部、関西、福岡
福岡	成田、中部、関西、那覇	新石垣	関西

※赤字は平成24年と比較して、新しく増加したLCC就航空港を指す

図3.1-3　国内航空ネットワーク（FSA+LCC）の現況（路線数の推移）

国土交通省



（注）①幹線：新千歳、羽田、成田、伊丹、関西、福岡及び那覇を結ぶ路線
②ローカル：地方路線、離島路線を含む路線
③定期旅客便による実績

（年度）

	H22	H23	H24	H25	H26	H27
全路線	248（−）	228（−）	228（12）	237（21）	249（29）	249（29）
幹線	18（−）	18（−）	19（7）	19（7）	19（8）	19（8）
ローカル	230（−）	210（−）	209（5）	218（14）	230（21）	230（21）
羽田＝地方路線	38（−）	38（−）	38（−）	39（−）	39（−）	39（−）
羽田＝離島路線	7（−）	7（−）	7（−）	7（−）	6（−）	6（−）
地方＝地方路線	51（−）	33（−）	30（−）	30（−）	35（−）	36（−）
幹線※＝地方路線	85（−）	80（−）	83（5）	90（12）	98（18）	97（19）
幹線※＝離島路線	18（−）	21（−）	20（−）	20（2）	20（3）	20（2）
地方＝離島路線	17（−）	17（−）	17（−）	18（−）	18（−）	18（−）
離島＝離島路線	14（−）	14（−）	14（−）	14（−）	14（−）	14（−）

※羽田路線を除く幹線

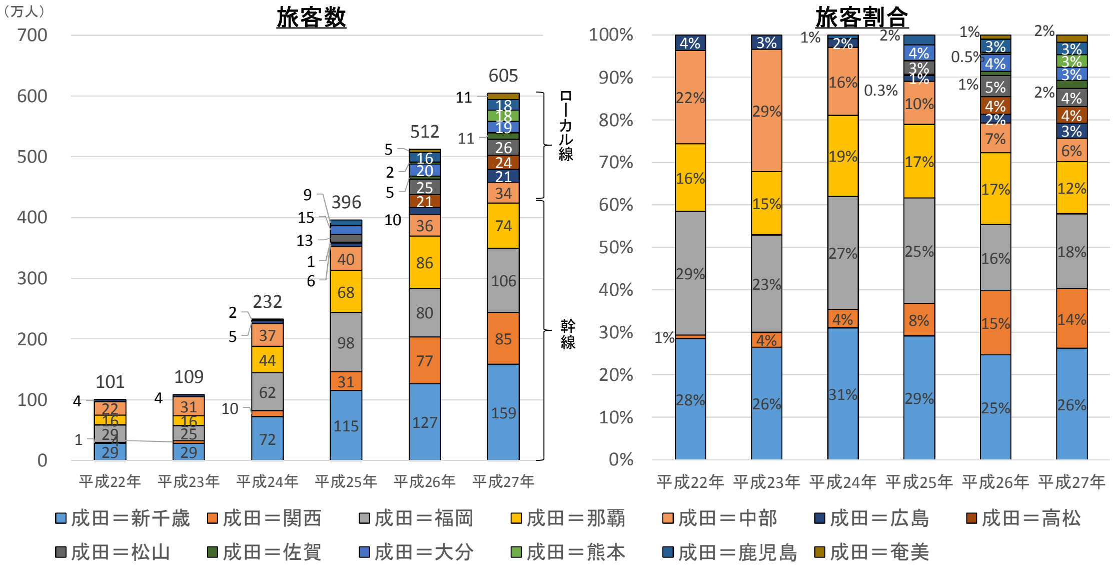
出典：航空輸送統計年報から抜粋　　注：括弧内はLCC参入路線数

増加している幹線＝地方路線に着目するため、LCC 参入路線（現時点では退出している路線を含む）の旅客数及び旅客割合の推移について、成田、関西、中部を見る。図 3.1-4 で示すように、成田発着の場合は、LCC 参入の平成 24 年以降、幹線における旅客数の増加が著しいことがわかる。平成 27 年の旅客数は平成 24 年の約 2 倍に増大している。また同時に、ローカル線における旅客数の増加もめざましく、平成 27 年旅客数は平成 24 年の約 4 倍に増大している。

図3.1－4　成田発着LCC参入路線における旅客数と旅客割合推移

国土交通省

- LCC参入の平成24年以降、幹線における旅客増は著しい。平成27年の旅客は平成24年の約2倍。
- 同時に、ローカル線における旅客増もめざましい。平成27年旅客は平成24年の約4倍。



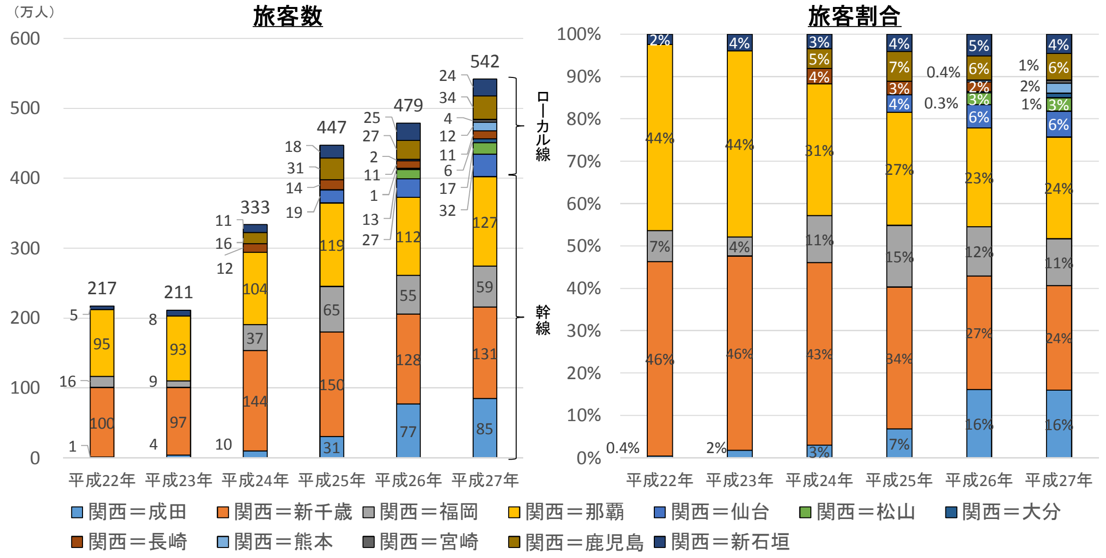
出典：国土交通省『航空輸送統計年報』

関西発着の場合は、図 3.1-5 より、幹線における旅客数の増加は成田より緩やかで、平成 27 年の旅客数は平成 24 年の約 1.4 倍にとどまっている。ローカル線についても、平成 27 年旅客数は平成 24 年の約 3.6 倍で、成田よりも緩やかな増加傾向を示している。もっともローカル線旅客割合は成田よりも大きな伸びを示していて、平成 24 年の約 12%から、平成 27 年の約 26%に増大している。

図3.1-5 関西発着LCC参入路線における旅客数及び旅客割合推移

国土交通省

- 幹線における旅客増は成田より緩やか。平成27年の旅客は平成24年の約1.4倍にとどまる。
- ローカル線の旅客増はより大きい。平成27年旅客は平成24年の約3.6倍。
- ローカル線旅客割合は、平成24年の約12%から、平成27年の約26%に増大。



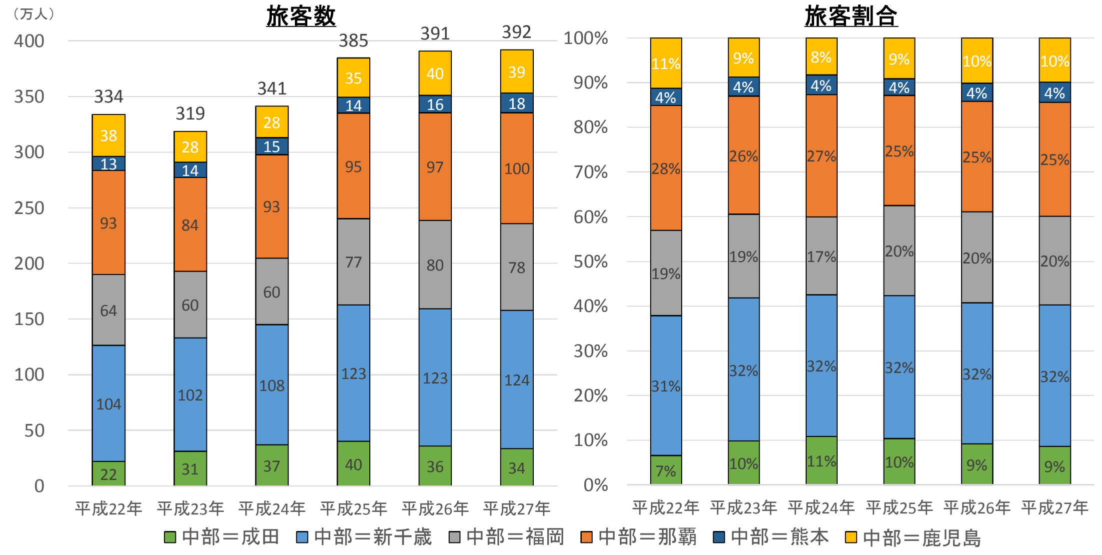
出典：国土交通省『航空輸送統計年報』

図 3.1-6 より、中部発着の場合を見ると、LCC の参入による路線増加がなく、旅客数の増加は関西より更に緩やかで、平成 27 年旅客数は平成 24 年の約 1.1 倍にとどまっている。各路線の旅客割合は、LCC が参入した平成 24 年前後で大きな変化を見せていない。

図3.1-6　中部発着LCC参入路線における旅客数及び旅客割合推移

国土交通省

- 旅客増は関西より更に緩やか。平成27年の旅客は平成24年の約1.1倍にとどまる。
- LCCの参入による路線増加もない。
- 各路線の旅客割合は、LCC参入前後で大きな変化を見せていない。



出典：国土交通省『航空輸送統計年報』

（2）定時出発率と就航率の推移

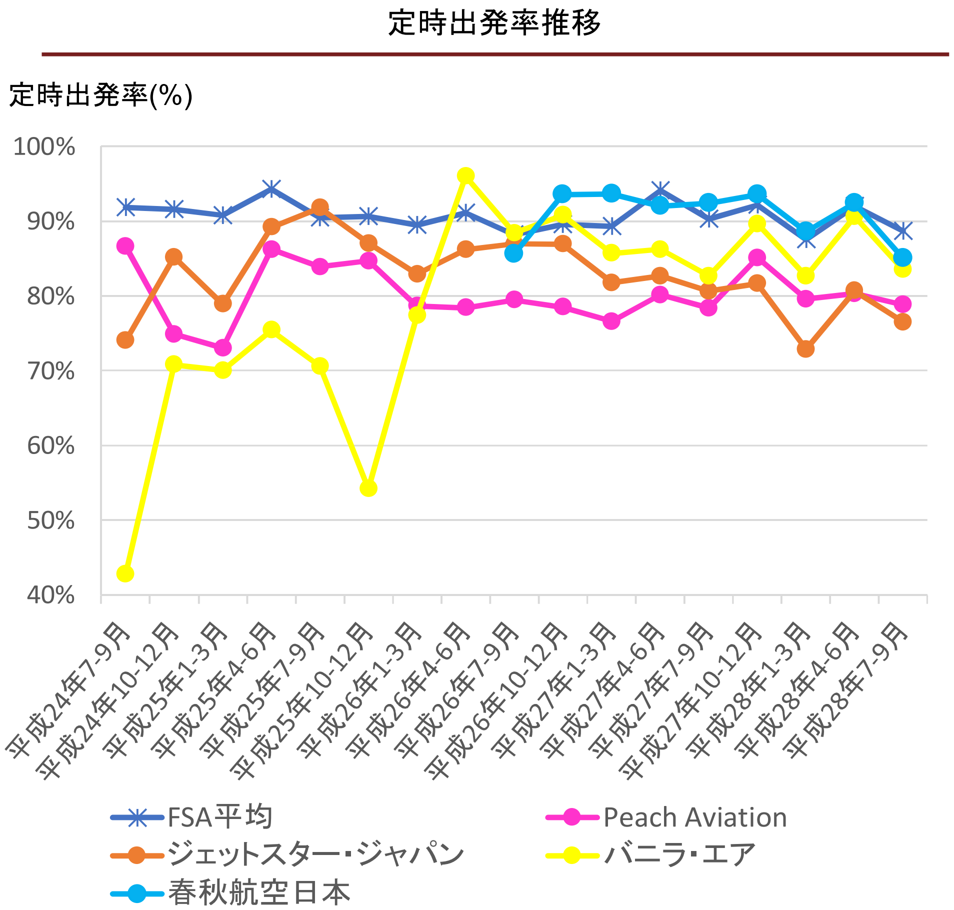
次に、定時出発率と就航率について考察する。

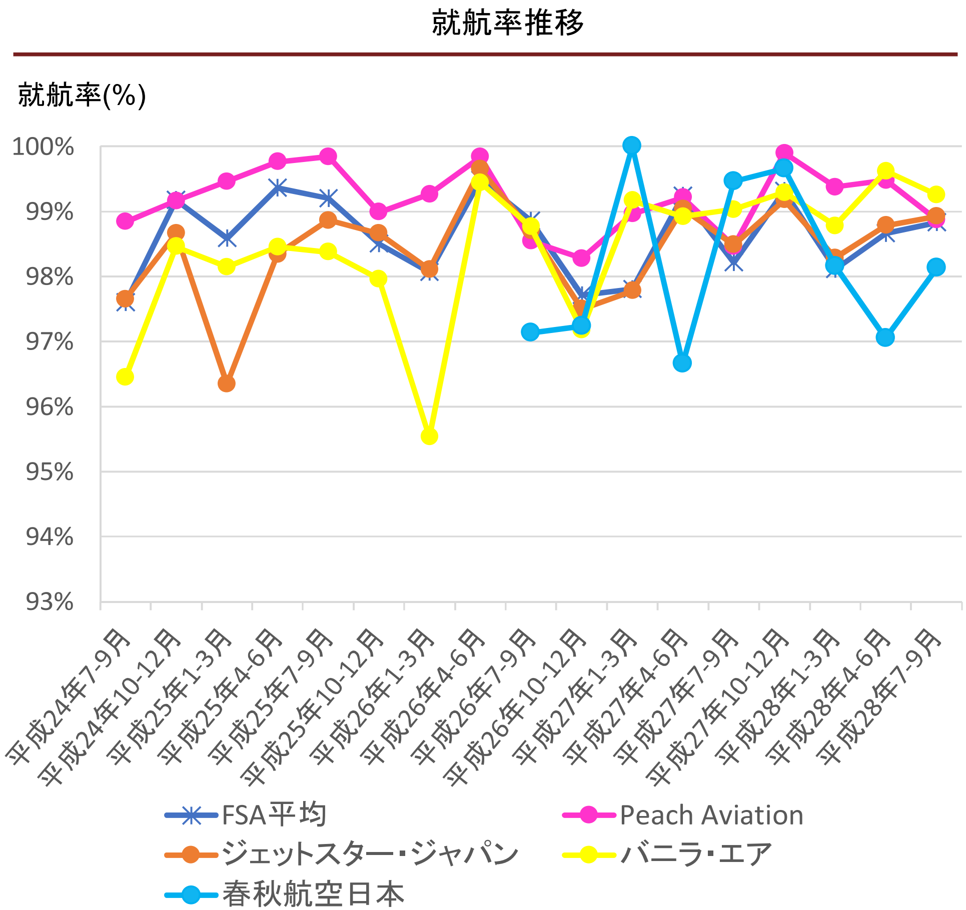
図 3.1-7 を見ると、本邦 LCC（Peach Aviation、ジェットスター・ジャパン、バニラ・エア、春秋航空日本）の定時出発率は向上してきているが、FSA 平均（全日本空輸、日本航空、日本トランスオーシャン航空、スカイマーク、AIRDO、ソラシドエア、スターフライヤー）に比べ改善の余地があることがわかる。また、就航率（平成 28 年 4 月～6 月）は、各社ともに就航当初から 95％以上の高い水準を維持しており、FSA 平均と比較しても遜色ない実績となっている。

図3.1－7　本邦LCCの定時出発率と就航率推移

国土交通省

○　定時出発率は向上してきているが、FSAに比べ改善の余地がある。
○　就航率は95%以上の高い水準で推移している。





注　エアアジア・ジャパンは平成25年11月1日でバニラ・エアに商号変更、エアアジア・ジャパンとしての運航は
　　平成25年10月26日まで、バニラ・エアとしての運航は平成25年12月20日より開始
出典　国土交通省航空局作成

（3）運賃価格帯の推移

図 3.1−8 より、国内線における運賃の価格帯の推移を見ると、平成 26 年度においては全体として、LCC 就航開始直後の平成 24 年度に比べ、FSA、LCC ともに運賃の価格帯が上方、下方の両方向に伸長し、運賃の多様化が進んでいることがわかる。FSA では、より幅広い客層に向けた販売戦略を行っていることが示唆される。全体としては、LCC は FSA に比べ下限が低いだけでなく、上限もおおむね低いことが特徴として言える。

図3.1−8 国内路線における参入事業者と価格帯の変化　　国土交通省

FSA： ANA, JAL を含む
出典： 航空局HP、航空輸送サービスに係る情報公開より航空局作成（H24年2月～H24年8月届出分、H25年11月～H26年8月届出分、H27年11月～H28年8月届出分）
ANA(全日本空輸), JAL(日本航空), SKY(スカイマーク), JJP(ジェットスター・ジャパン), APJ(Peach Aviation), VNL(バニラ・エア), SJO(春秋航空日本)
WAJ(エアアジア・ジャパン)

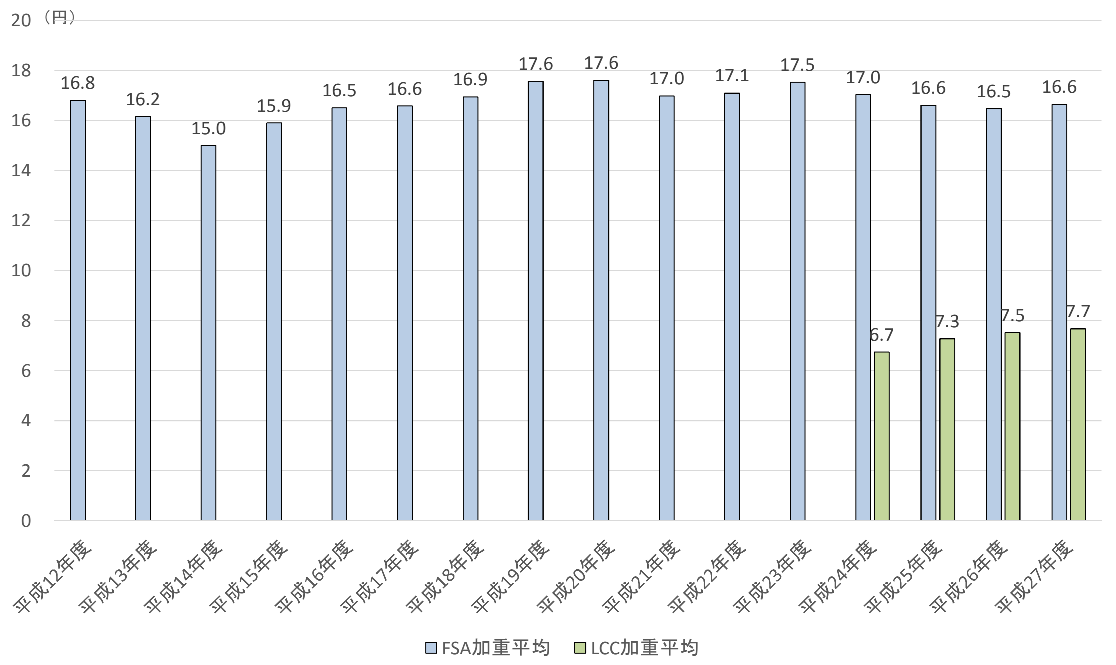
(4)イールド及びユニットコストの推移

LCC の運賃は、FSA に比べ平均的にも低い。これは、イールド加重平均値の比較で確認できる。イールドとは、航空各社が有償旅客 1 人を 1 単位の距離(ここでは 1 キロメートル)輸送するサービスにより得る収入単価である。視点を変えると、これは旅客が航空機を利用して 1 キロメートル移動するために支払った運賃の平均的な額ということになる。図 3.1-9 が示すように、本邦における LCC のイールドは FSA の半分以下である。したがって、LCC の運賃は平均的に見ておおよそ FSA の運賃の 50%以下と見なすことができる。

なお、ここで興味深いのは、FSA のイールドの動きである。図 3.1-9 のイールド加重平均値比較を見ると、FSA のイールドは平成 14 年度以降、平成 23 年度まで、おおむね上昇傾向を示しており、平成 19 年度から平成 24 年度にかけて 17 円台を維持している。会社別にイールドを比較(図 3.1-10)してみると、平成 14 年度以降、平成 23 年度までの間、FSA の中でほぼ一貫してイールド低下の傾向を見せていたのはスカイマークのみであることがわかる。つまり、この期間、ほとんどの FSA がイールドを上昇させる傾向にあった。しかし、平成 24 年に Peach Aviation とジェットスター・ジャパンが運航を開始すると、FSA のイールドは総じて減少傾向に転ずる。実際、図 3.1-9 のイールド加重平均値を見ると、FSA のイールドは LCC 参入直後の平成 24 年度に 0.5 円低下、平成 25 年度にさらに 0.4 円低下している。LCC 参入が、間接的な運賃競争効果をもたらしたものと推測される[10]。

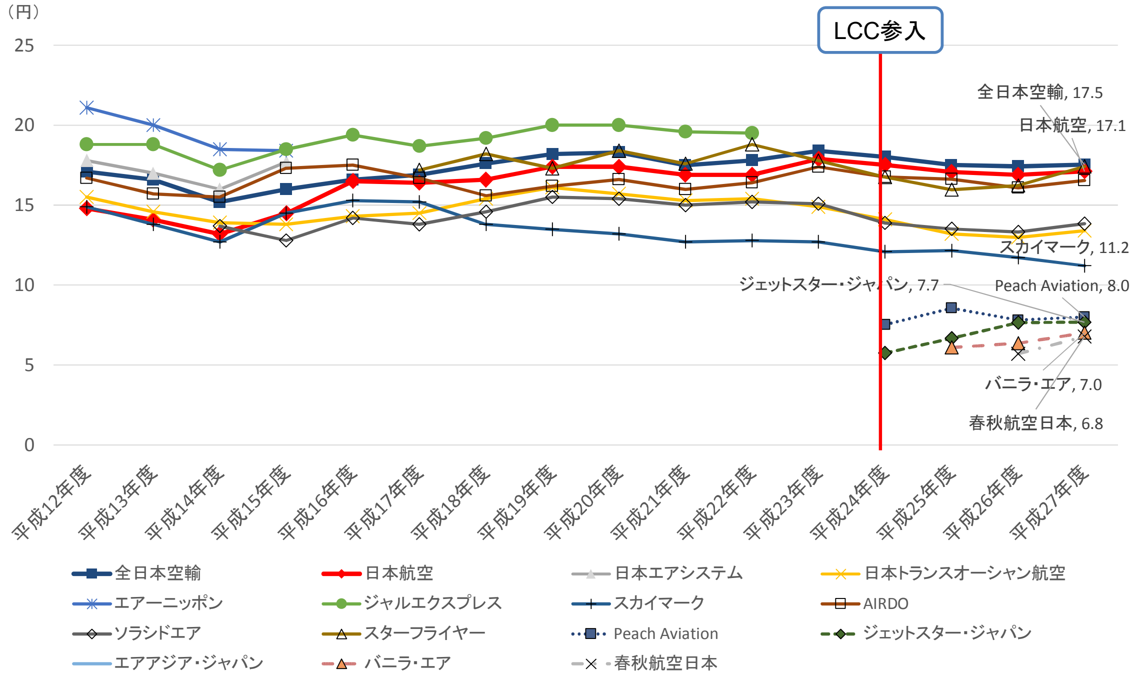
[10] LCC 参入の間接的運賃競争効果に関する分析として、以下が参考になる。Morrison, S.A., 2001. Actual, Adjacent, and Potential Competition Estimating the Full Effect of Southwest Airlines. Journal of Transport Economics and Policy, 35(2), 239-256. Brueckner, J.K., Lee, D., Singer, E.S., 2013. Airline competition and domestic US airfares: A comprehensive reappraisal. Economics of Transportation, 2(1), 1-17.

図3.1−9　輸送人キロあたり旅客収入(イールド)比較　FSA vs LCC



出典：　国土交通省航空局『特定本邦航空運送事業者に係る情報』各年度版

図3.1−10　輸送人キロあたり旅客収入(イールド)比較　会社別



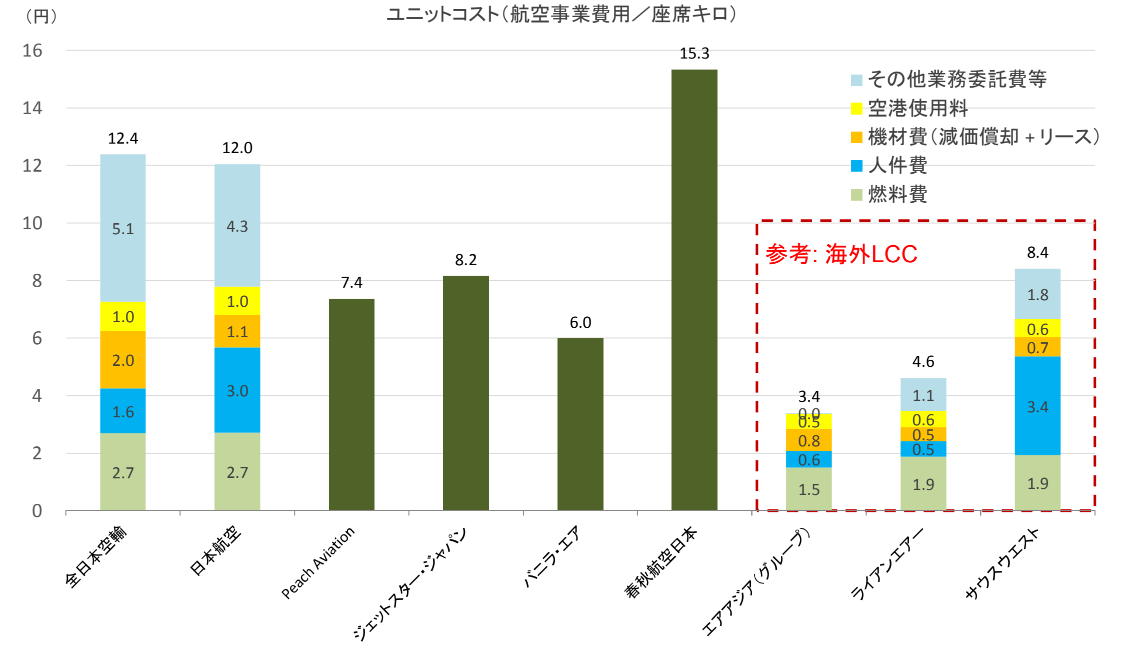
出典：　国土交通省航空局『特定本邦航空運送事業者に係る情報』各年度版

こうした LCC の低運賃は、相対的に低いユニットコストにより実現されている。ユニットコストとは、航空各社が 1 単位のサービス（ここでは総座席のうち 1 座席を 1 キロメートル輸送するサービス）を提供するために必要とする費用である。LCC は、このユニットコストを低く抑えることにより、低運賃での収益の確保を図っている。図 3.1-11 は、本邦 FSA である全日本空輸と日本航空の 2 社および本邦 LCC4 社のユニットコストを平成 27 年度の各社の決算報告における資料により算出したものである[11]。

春秋航空日本は平成 26 年 8 月に就航開始したばかりである。このことから、初期投資費用が高いユニットコストにつながっている可能性が考えられる。この春秋航空日本を除くと、本邦 LCC のユニットコストは、本邦 FSA2 社のそれの約 50～70%程度である。このようにユニットコストを抑え、かつ、座席利用率を高めることにより、LCC は低運賃でのサービス提供と収益の確保を図っている。

図3.1-11 ユニットコスト（平成27年度）

国土交通省



出典： 平成27年度の各社決算情報等により、航空局計算
注： 本邦LCCのユニットコスト内訳は非公開

[11] 本邦 LCC のユニットコスト内訳は非公開であるため、参考として海外の代表的な LCC のユニットコストも示している。

2. 航空旅客数の状況

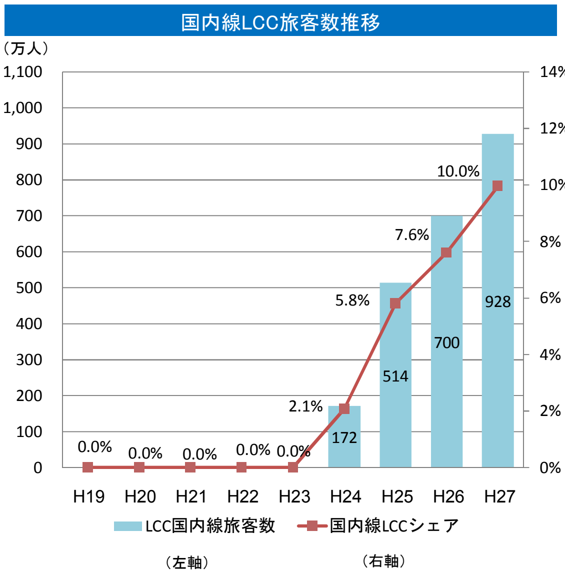
我が国の平成 12 年頃から 10 年余りの航空需要は、燃油価格の高騰やリーマンショック、東日本大震災等によって国内線・国際線ともに停滞してきた。 これに加え、経済の停滞や少子高齢化・人口減少が進行していく状況にあることから、今後も同様に航空需要は低迷を続けるとみられていた。

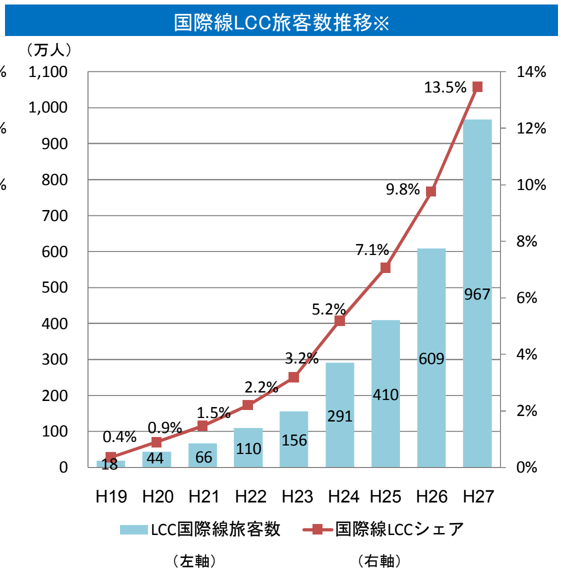
しかしながら、LCC の登場により、これまで顕在化しなかった旅客需要が開拓され、国内線・国際線いずれにおいても、増加を続けている。国際線では、LCC が特にアジア地域と我が国を結ぶ国際航空ネットワークを充実させ、訪日外国人旅行者の誘致に大きな役割を果たしている。

LCC の旅客数の推移と LCC 旅客数が FSA を含む全航空旅客数に占めるシェアを分析すると、国内線が 10%（平成 27 年）、国際線 13.5%（平成 27 年）と増加を示している（図 3.2-1 参照）。

図3.2-1 我が国のLCC旅客数の推移

平成27年のLCC旅客数シェアは、国内線で10．0%、国際線は13．5%



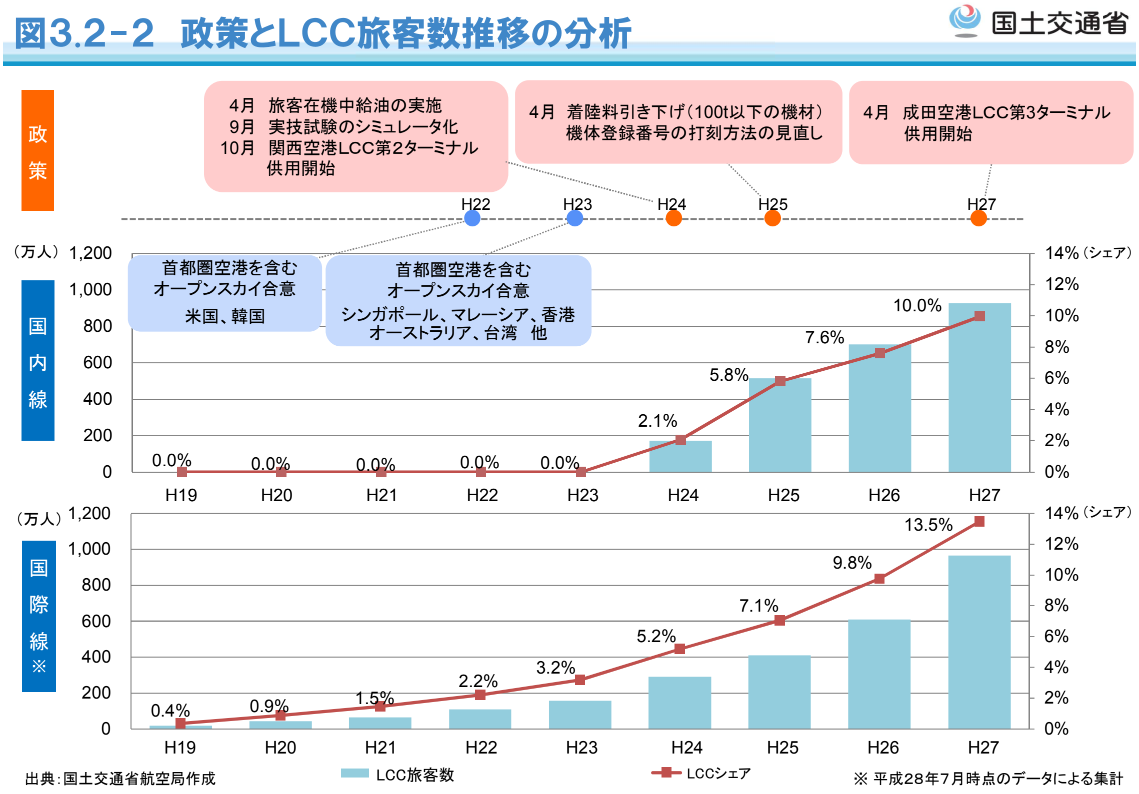


出典：国土交通省航空局作成 各年（暦年）の統計

※ 平成28年7月時点のデータによる集計

さらに、図 3.2-2 の通り、これまで実施してきた政策と LCC 旅客数推移の関係を時系列で整理してみると、LCC の事業展開の促進策と呼応する形で、旅客数が増加してきたことがわかる。

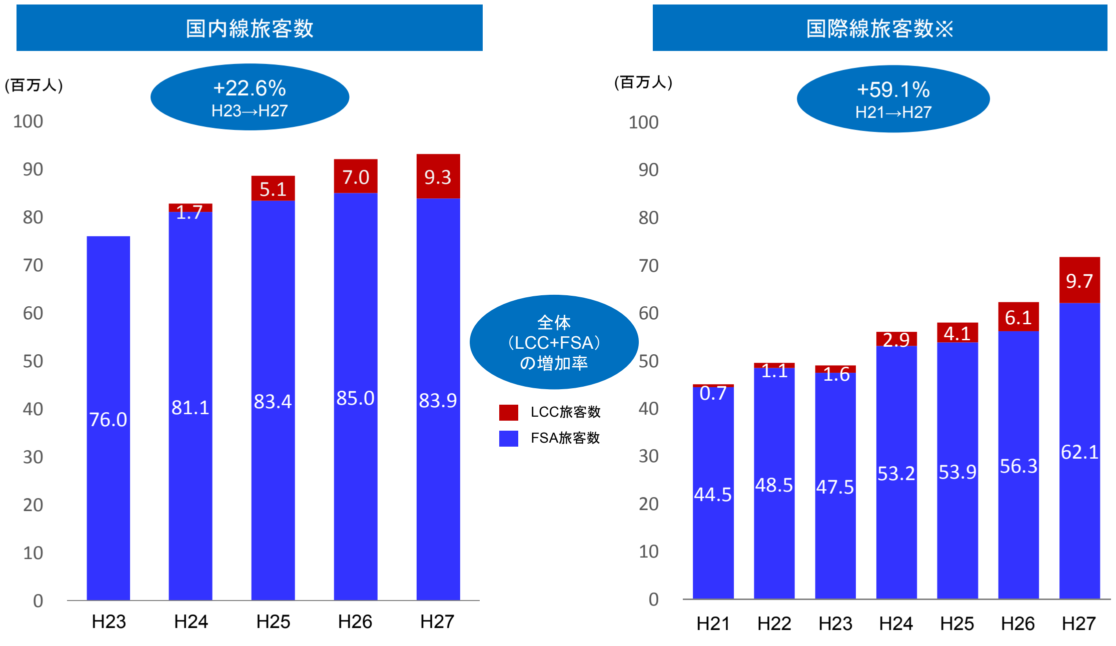
図3.2-2 政策とLCC旅客数推移の分析



これら LCC 旅客数の継続的な増加は、図 3.2-3 で示すように、結果として、低迷していた航空旅客数の増加を牽引することに繋がったと分析できる。

図3.2-3　航空旅客数(国内線・国際線)の推移

〇LCCはFSAの旅客数の大きな減少を招くことなく、国内線、国際線ともに、航空旅客数の増加を牽引している。



出典:国土交通省航空局作成　各年(暦年)の統計

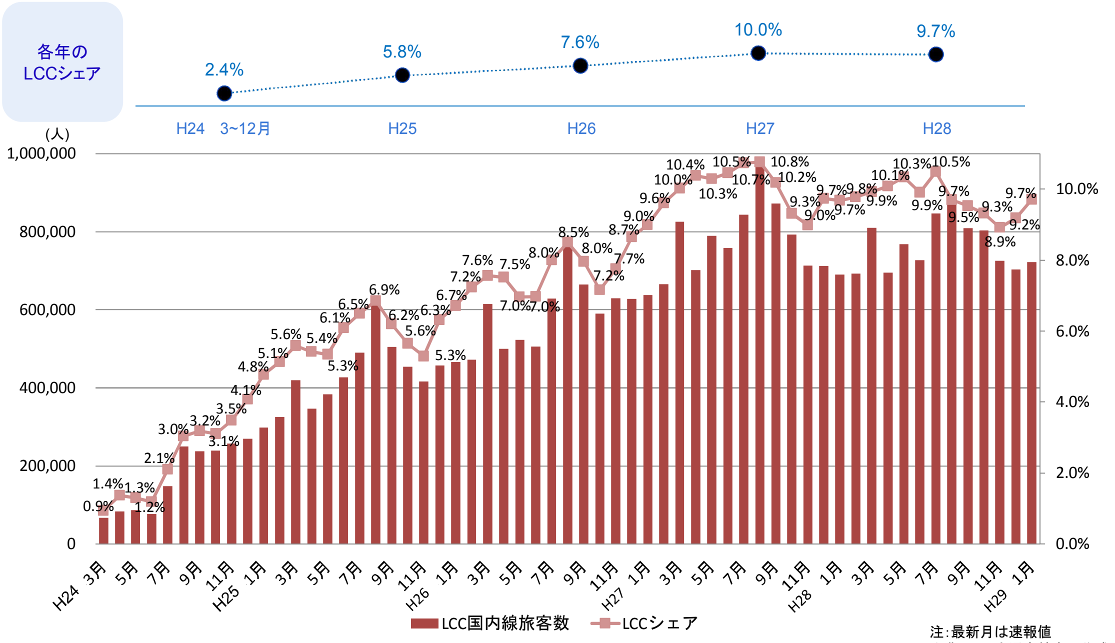
※ 平成28年7月時点のデータによる集計

一方、我が国の LCC の国内線における旅客数シェアを掘り下げて調べると、図 3.2-4 より、就航路線の拡大に伴う成長が続いている。平成 24 年 3 月時点での国内線旅客数のシェアは 0.9%であったが、平成 25 年平均で 5.8%、平成 26 年平均で 7.6%とシェアを伸ばし、平成 27 年平均で 10%、平成 28 年平均で 9.7%となっている。

図3.2-4 国内線LCC旅客数推移とLCC旅客数シェア

国土交通省

国内線LCCシェアは平成29年1月（速報値）で9.7%、平成28年平均は9.7%



注：最新月は速報値
出典：国土交通省航空局作成

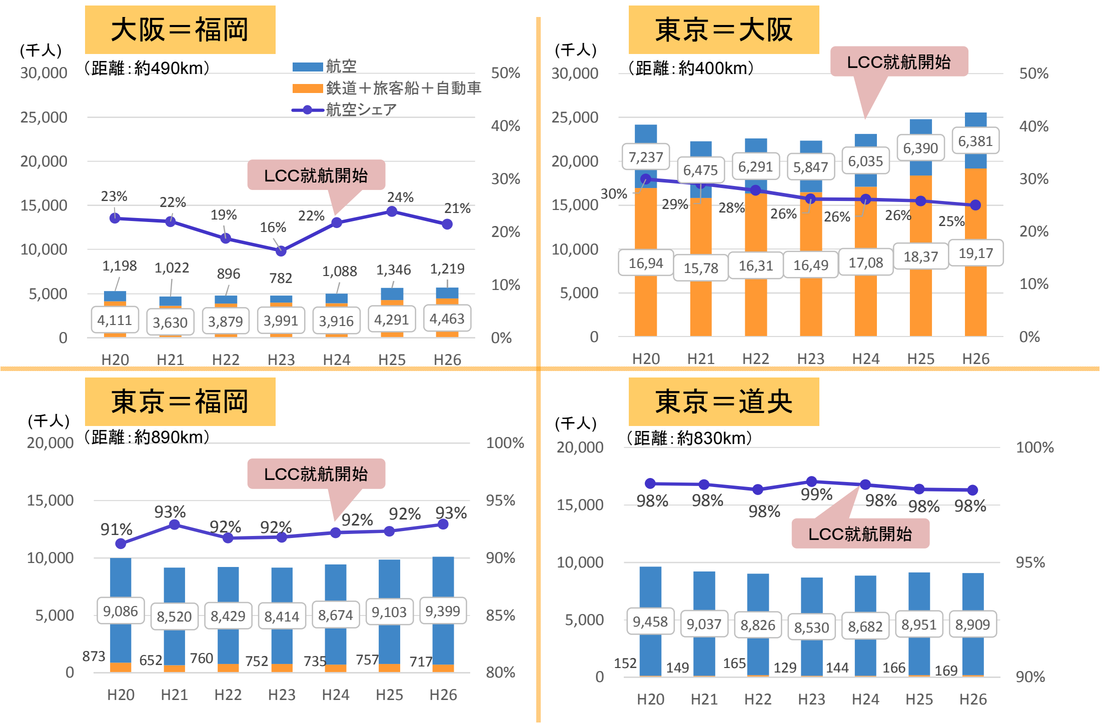
これら旅客数について、他モード（鉄道、自動車、旅客船）と比較すると、図 3.2-5 及び図 3.2-6 より、主要都市・地域（東京、大阪、福岡、道央）を結ぶ「主要都市・地域間路線」及び、主要都市・地域と地方都市・地域（鹿児島、長崎、愛媛、大分）を結ぶ「主要都市・地域＝地方都市・地域路線」の両路線ともに、輸送距離によって航空シェアが大きく異なることがわかる。長距離輸送ほど、航空シェアが大きくなり、9 割超のシェアをもつ路線も存在する（図 3.2-5　東京＝道央路線　参照）。

各路線の特徴としては、「主要都市・地域間路線」においては（図 3.2-5）、東京＝福岡間で、LCC 就航時に比べ航空シェア、輸送人員ともに増加しており、新規需要を創出することに加え、他モードから航空への転換需要も創出している可能性を示唆している。その他区間では、航空シェアが減少傾向であるが、他モードとともに輸送人員が増加し、新規需要を創出している可能性を示唆している。

一方、「主要都市・地域＝地方都市・地域路線」においては（図 3.2-6）、大阪＝鹿児島間で、航空シェア、輸送人員ともに LCC 就航前では減少傾向であったものの、就航後にはいずれも回復傾向にあり、他モードも人員が増加していることから、新規需要を創出している可能性を示唆している。これに対して、大阪＝長崎間、東京＝大分間では、LCC 就航後に、航空シェア、輸送人員ともに増加傾向で、新規需要を創出することに加え、他モードについては人員が減少しており、他モードから航空への転換需要も創出している可能性を示唆している。東京＝愛媛間については、全モードで需要が減少傾向であることが言える。

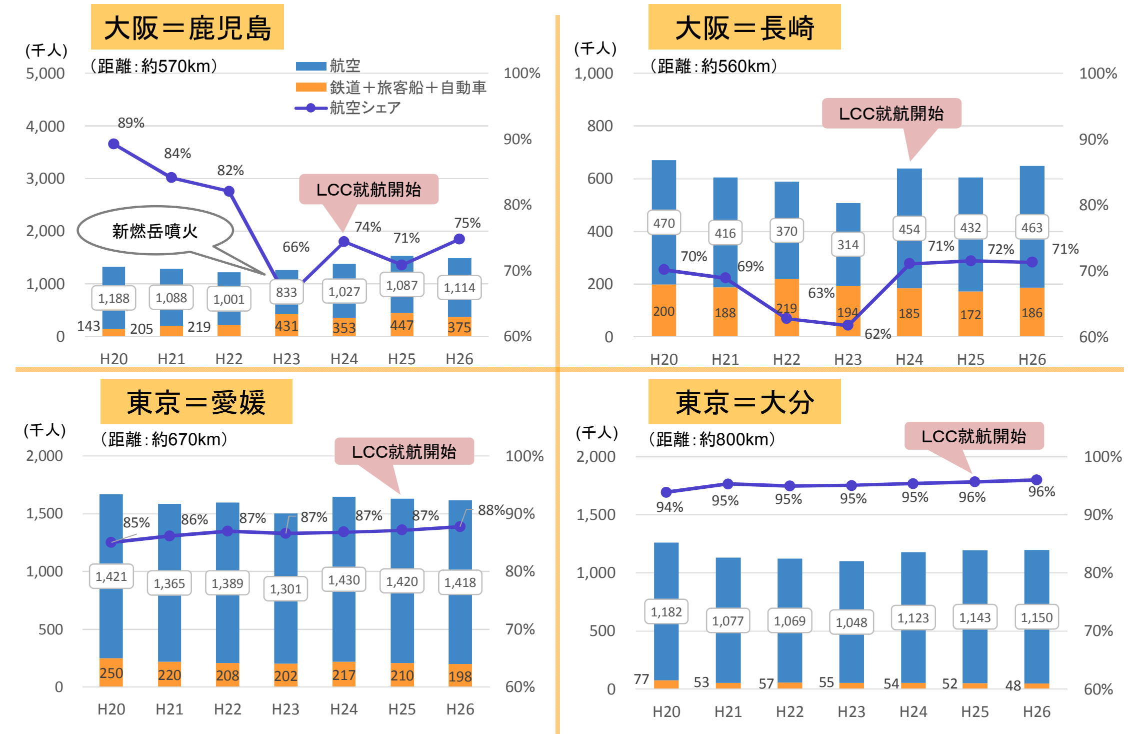
限られた事例だが、全体として、LCC が新規需要を創出するとともに、他モードからの転換需要もある程度創出していることがわかる。

図3.2-5 他モードとの輸送人員推移の比較（主要都市・地域間路線）



出典：旅客地域流動調査より、航空局作成 （※）出発/目的地は旅客地域流動調査の定義に準ずる。

図3.2-6 他モードとの輸送人員推移の比較（主要都市・地域=地方都市・地域 路線）



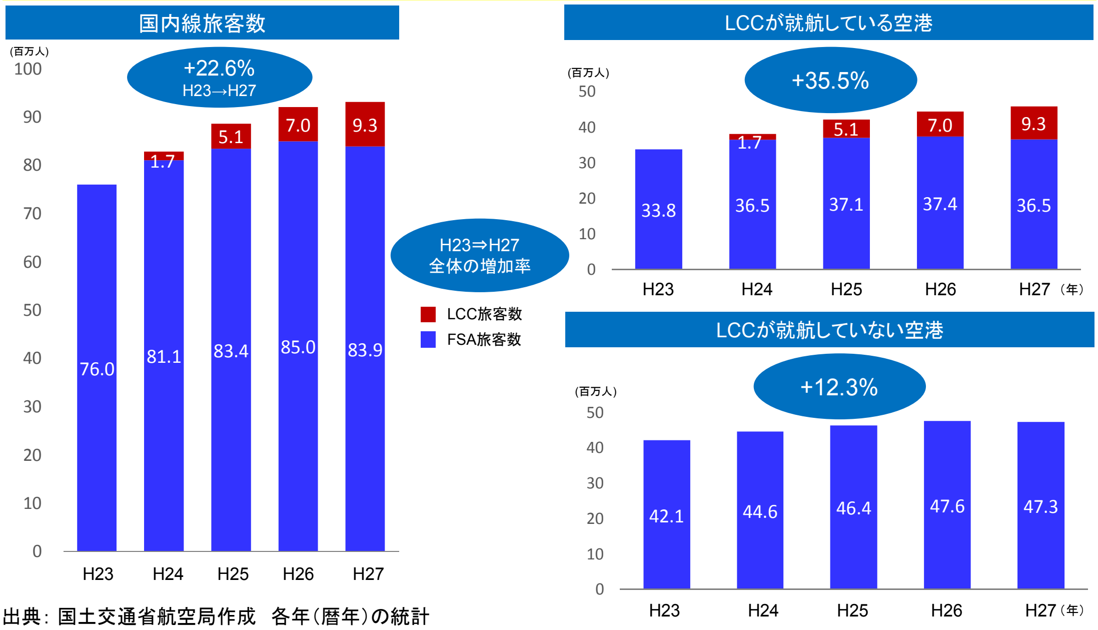
出典：旅客地域流動調査より、航空局作成 （※）出発/目的地は旅客地域流動調査の定義に準ずる。

3. LCC 就航空港の状況

図 3.3-1 より、LCC の就航が国内航空需要の全体的な増加に貢献していることが見てとれる。国内旅客数全体を見ると、LCC 就航前の平成 23 年と比較して平成 27 年は旅客が約 23%増加していることがわかる。この旅客増加は LCC が就航していない空港でも起きている。しかしそれは平成 23 年から平成 27 年の間に 12.3%の増加にとどまっている。これに対して LCC が就航している空港では同じ期間に 35.5%の増加が見られる。以上より、LCC の就航が旅客の増加を牽引していると考えられる。

図3.3-1　国内線旅客の推移（LCCによる影響）

LCCの就航により、国内線の旅客者数は増加しており、新たな航空需要を創出している



出典：国土交通省航空局作成　各年（暦年）の統計
注：　左のグラフは、路線ごとの旅客数の合計値を表している。
　　　右の2つのグラフは、路線ごとの旅客数を二等分し発着空港にそれぞれ割り振った値を空港別に集計している。

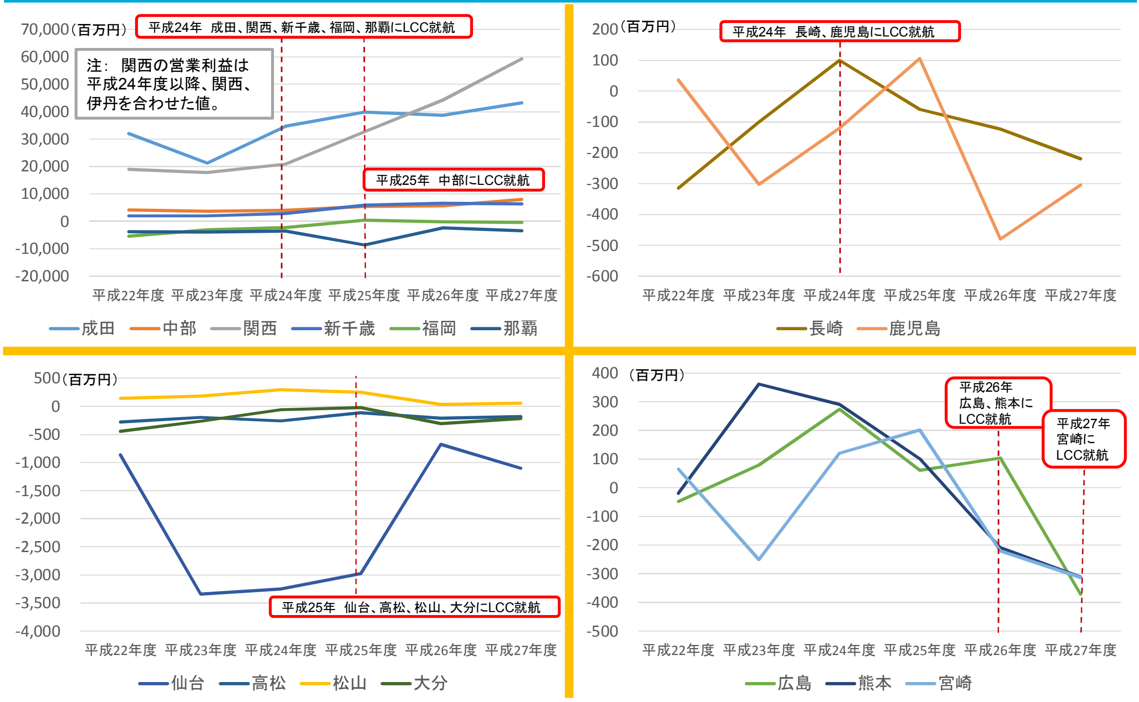
LCC国内線就航空港におけるLCC利用旅客数（単位：万人）

空港	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
新千歳		32.9	73.7	86.8	119.1
仙台			9.3	13.3	16.2
成田		34.3	114.8	192.9	260.2
中部			21.9	26.1	34.9
関西		55.1	135.1	165.0	204.3
広島				3.2	9.6
高松			0.6	10.7	11.9
松山			6.3	19.4	21.2
福岡		26.1	66.4	65.3	88.2
大分			7.4	10.9	12.3
佐賀				2.5	5.7
長崎		6.1	7.2	5.5	5.6
熊本				2.9	18.4
宮崎					1.9
鹿児島		7.8	24.5	29.3	34.0
奄美				2.1	5.3
那覇		9.1	43.4	56.2	73.6
新石垣			3.6	6.8	5.5
合計	**0**	**171.5**	**514.3**	**699.0**	**927.9**

出典：国土交通省航空局作成　各年（暦年）の統計
注：　路線ごとの旅客数を二等分し発着空港にそれぞれ割り振った値を空港別に集計している。

続いて、LCC 参入と空港収支との関係を確認する。図 3.3-2 は会社管理空港と国管理空港のうち、国内線に LCC が就航した 15 空港を取り上げ、営業利益（航空系事業と非航空系事業との合計）の時系列変化を示したものである。

図3.3-2　営業利益（航空系事業＋非航空系事業）　国土交通省



出典：空港各社有価証券報告書、国土交通省航空局『空港別収支の試算結果について』各年度版

LCC 就航前後を比較してみると、LCC 就航後に営業利益が増加しているのは成田、中部、関西、新千歳、福岡、仙台の 6 空港のみである（但し、平成 27 年度の福岡と仙台の営業利益はマイナス）。その他 9 空港のうち宮崎空港はデータが入手可能な最新年である平成 27 年に LCC が就航しているため不明だが、残る 8 空港では LCC 就航年度と平成 27 年度とを比べると、営業利益は減少している。

以上より、LCC の就航それ自体が直ちに空港収支の改善に寄与するわけではないことは明らかである。同時に、国際線も含む LCC の運航数が多い成田、中部、関西、新千歳空港においては、LCC 就航が営業利益増加に寄与している可能性を否定するものではないと考えられる。

４．利用者の状況

平成 25 年度に国土交通省航空局で実施したアンケート調査によると（図 3.4-1 及び図 3.4-2 参照）、LCC の利用者は 20 代の若年層が最も多い。しかし、60 歳以上の利用者も全体の７％弱を占めており、時間にある程度余裕ができたシニア層にとっても、LCC は重要な移動手段になっていることがわかる。また、男性の 10 代と 60 代を除くどの年代においても LCC を複数回利用した旅客が過半数を占めていることから、リピート利用している旅客が多いと思われる。

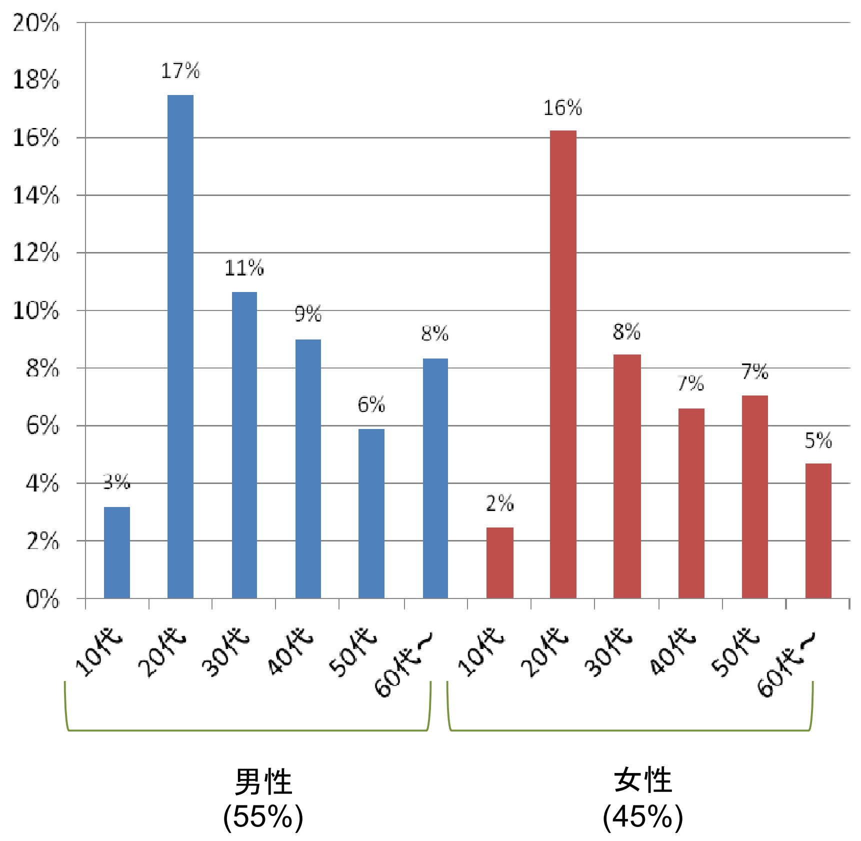
LCC が就航したことにより、航空機を利用する回数が増えた旅客は全体の 60%を超える。こうした LCC 利用客は過半数が観光目的で使用している。その際、旅客は、LCC 利用により節約できたお金を、買物や食事、あるいは今後の旅行などに使う傾向にあることが、アンケート調査の結果から読み取れる（図 3.4-2）。LCC は、航空機利用に加えて、このような形でも消費を促していることがわかる。

図３.４－１ LCCに搭乗している旅客の特徴 利用客へのアンケート調査結果

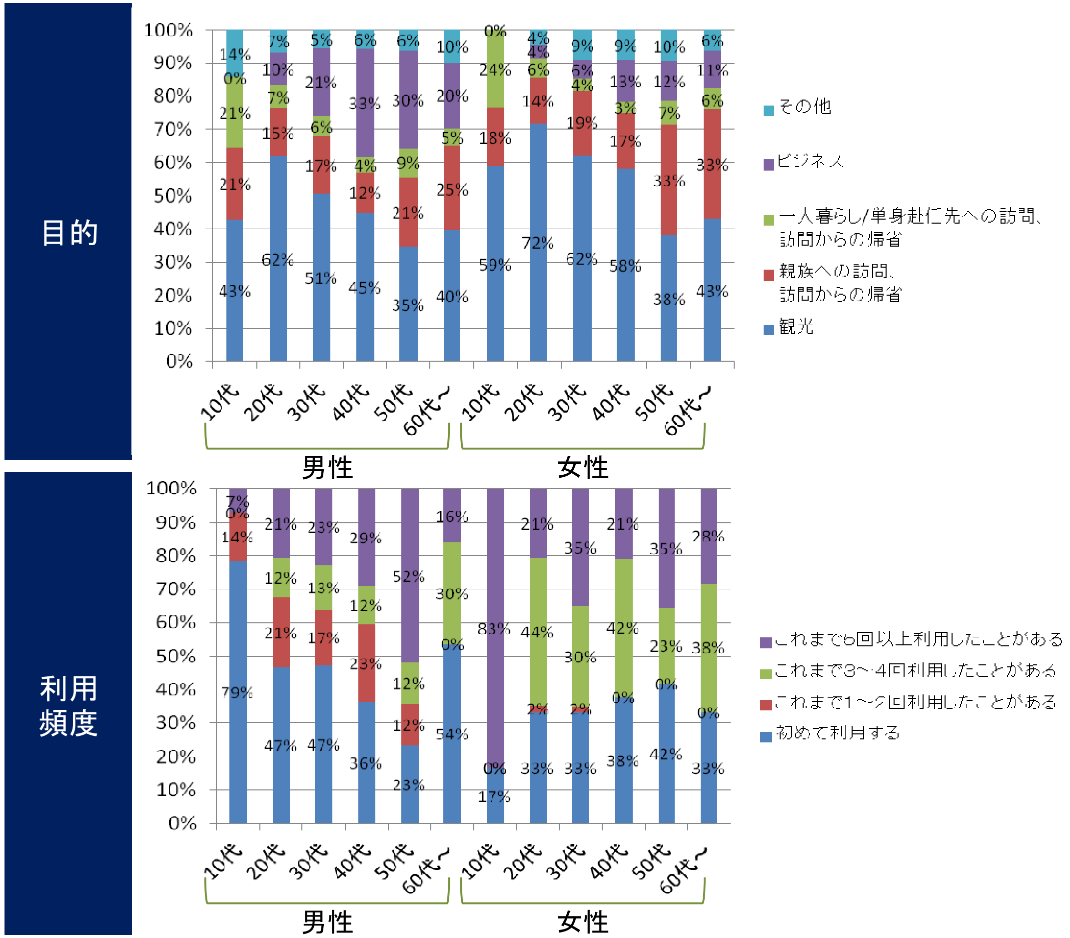
国土交通省

〇LCCに搭乗している旅客は20代が最も多い
〇男性はどの世代も観光目的が最も多いが、年齢が上がるにつれ親族への訪問/ビジネス用途も多くなっている
〇女性はどの世代も観光目的が最も多いが、年齢が上がるにつれ親族への訪問が多くなっている
〇概ねどの世代もLCCを複数回利用経験があり、特に男性では年齢が高くなるにつれリピート率が高くなっている

LCC利用者の性別/年齢別の搭乗率割合1)



目的別/利用頻度別割合2)



1) アンケートに記入頂いた方及び、家族などの同乗者を含む(N=2,060) ； 2) アンケートに記入いただいた方対象（N=1,296） ； 3) 回収率は約40%

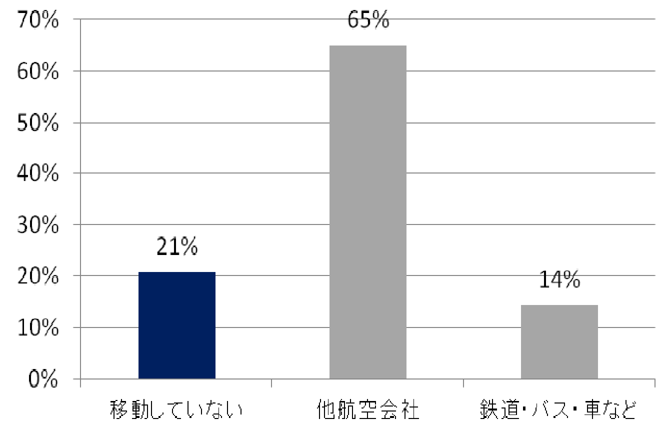
出典：国土交通省航空局作成。アンケートは、Peach Aviation、エアアジア･ジャパンの成田空港、関西空港発の国内線利用者を対象に平成25年9月に実施。

図3.4-2 LCC利用による行動/消費活動の変化

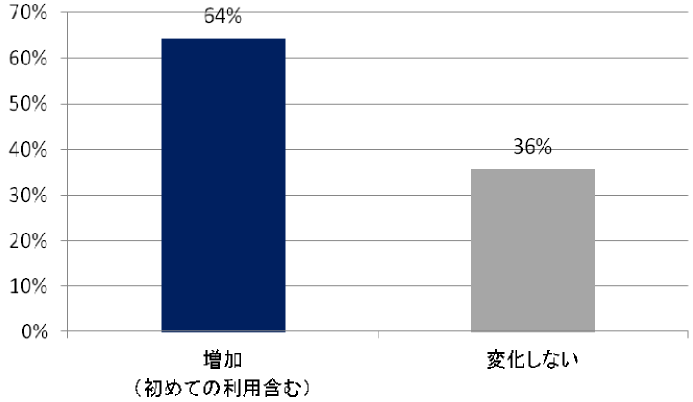
○LCC利用客は、FSAからの乗換が6割超を占めるが、LCC登場により利用回数が増えた旅客が60%程度存在
○また、LCC利用で浮いたお金を他の消費活動に充てる旅客は9割近くにのぼり、消費活動が活発化

LCC利用による行動の変化

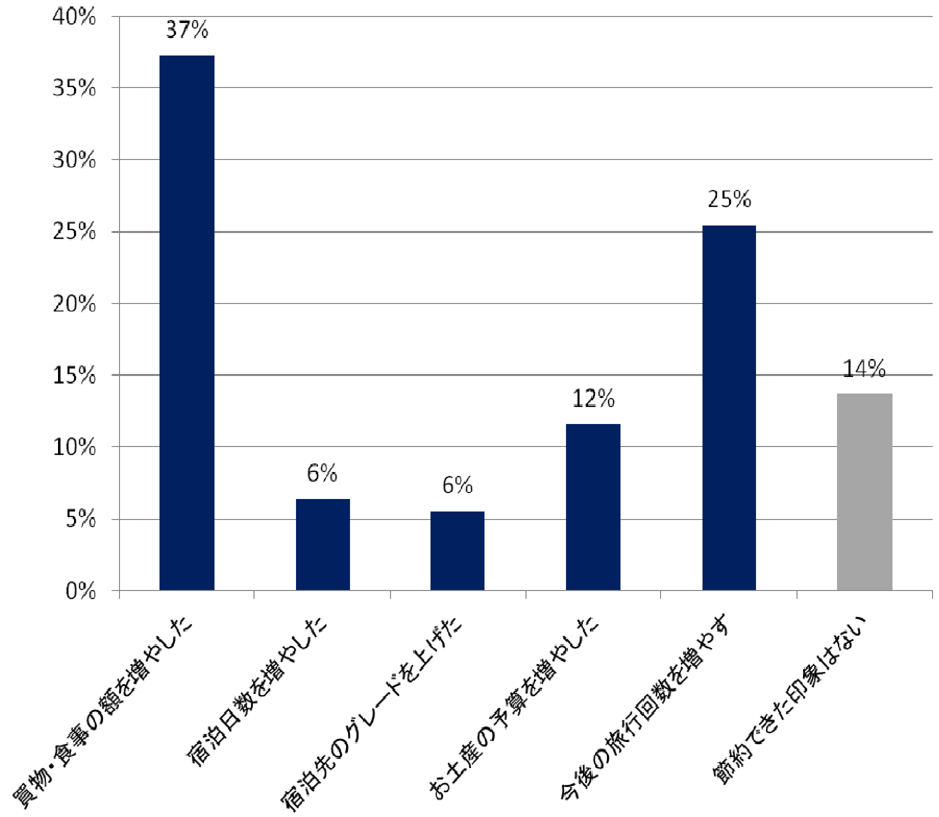
LCCがなかった場合の今回の代替手段1)



LCC就航による飛行機の利用回数2)



LCC利用による消費活動の変化2)



1) アンケートに記入頂いた方及び、家族などの同乗者を含む(N=2,060) ; 2) アンケートに記入いただいた方対象(N=1,296) ; 3) 回収率は約40%
出典:国土交通省航空局作成。アンケートは、Peach Aviation、エアアジア・ジャパンの成田空港、関西空港発の国内線利用者を対象に平成25年9月に実施。

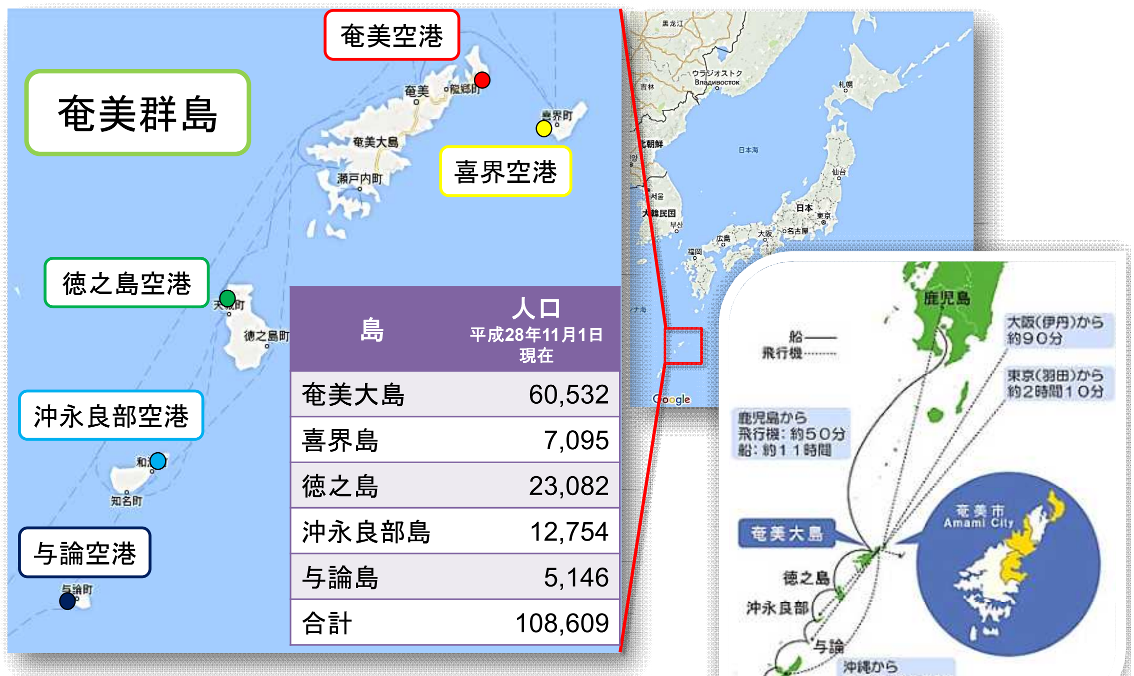
5. 地域への影響

次に、本邦 LCC が参入した地方路線の中で平成 27 年度の旅客数が約 10 万人と最も少ない[12]成田＝奄美路線を手がかりとして、LCC の参入が地域に与えた影響を考察する。

(1)奄美群島振興施策

奄美群島は、鹿児島市の南西約 370km から 560km の範囲に位置する島しょ群であり、有人島 8 島(奄美大島、喜界島、徳之島、沖永良部島、与論島、加計呂麻島、与路島、請島)からなる。人口は、平成 28 年 11 月 1 日現在で約 11 万人である(鹿児島県毎月推計人口)(図 3.5-1)。

図3.5-1 奄美群島の位置と人口　　国土交通省



島	人口 平成28年11月1日現在
奄美大島	60,532
喜界島	7,095
徳之島	23,082
沖永良部島	12,754
与論島	5,146
合計	108,609

出典：鹿児島県毎月推計人口(平成28年11月1日現在)、グーグル・マップ
奄美市HP(平成28年12月6日閲覧)(https://www.city.amami.lg.jp/kikaku/shise/gaiyo/shokai/ichi.html)

---

12 平成 27 年度に LCC 運航が始まった関西＝宮崎路線を除く。

奄美群島については、厳しい地理的、自然的特性等の特殊事情による不利性を考慮し、その自立的で持続可能な発展を図るために、昭和 29 年に奄美群島復興特別措置法（以下、「特措法」という）が制定された。同特措法は、以降、昭和 39 年に奄美群島振興特別措置法、昭和 49 年に奄美群島振興開発特別措置法と改称され、現在に至るまでおおむね 5 年ごとに延長・改正が行われてきた。

平成 26 年 3 月に一部改正され同年 4 月 1 日より施行されている現在の特措法では、自らの責任で地域の裁量に基づく施策の展開を後押しするために、奄美群島振興交付金が創設された（図 3.5-2）。この制度を活用し、群島民だけでなく島外民（本土在住者等）の移動コストも軽減させることで交流人口の拡大を図るため、新たに「交流需要喚起対策特別事業」が開始された。

図3.5-2 奄美群島振興交付金事業計画

国土交通省

《移動コスト軽減に関わる事業》 (百万円)

事業名	概要	H26	H27	H28
交流需要喚起対策特別事業	**運賃等の移動コスト軽減に係わる試験的取組等。群島民に加え本土在住者も対象。**	**284**	**354**	**319**
航空運賃軽減事業	離島住民等の割高な移動コスト軽減を図る。主に群島民が対象。	691	1,122	1,064
奄美・沖縄連携交流促進事業(注)	移動コスト軽減、住民等の交流を促進。また、観光客の一層の誘致を行い、両地域の観光振興を促進。	-	-	88

《観光開発等に関わる主な事業》 (百万円)

事業名	概要	H26	H27	H28
観光拠点連携整備事業	観光施設等の園地を整備し、観光客周遊を図る。	555	179	149
奄美パーク展示等リニューアル事業	奄美パークの改修。	-	-	21

出典： 鹿児島県『奄美群島振興交付金事業計画』各年度版（平成26-27年度は変更後の事業費、平成28年度は当初の事業費）
注： 「奄美・沖縄連携交流促進事業」は鹿児島県と沖縄県の連携による事業である。

（２）バニラ･エア参入後の奄美空港発着路線及び奄美大島の変化

「交流需要喚起対策特別事業」が開始された平成 26 年に、バニラ･エアが成田＝奄美路線に参入した。バニラ･エア参入前の奄美空港発着路線は合計 9 路線であり、全て JAL グループ（日本航空、日本エアコミューター、琉球エアーコミューター）により運航されていた。このうち、奄美･本土間路線及び奄美群島間路線がそれぞれ 4、奄美･沖縄間路線が 1 であった。バニラ･エアの成田＝奄美路線参入により、首都圏と奄美を結ぶ奄美･本土間路線が拡大した（図 3.5-3）。同時に、平成 26 年から、バニラ･エア、JAL グループともに、冬ダイヤの期間（10 月末から 3 月末）、「交流需要喚起対策特別事業」による運賃引き下げを行い、閑散期の需要喚起を図っている。

図3.5-3　奄美空港発着路線　平成25年7月 – 平成27年6月　国土交通省

路線	バニラ･エア参入前（H25年）	バニラ･エア参入後（H26年）
	航空事業者	
羽田 = 奄美	日本航空	日本航空
成田 = 奄美		**バニラ･エア**
伊丹 = 奄美	日本航空	日本航空
福岡 = 奄美	日本エアコミューター	日本エアコミューター
鹿児島 = 奄美	日本エアコミューター	日本エアコミューター
奄美 = 喜界島	日本エアコミューター	日本エアコミューター
奄美 = 徳之島	日本エアコミューター	日本エアコミューター
奄美 = 沖永良部	日本エアコミューター	日本エアコミューター
奄美 = 与論	日本エアコミューター	日本エアコミューター
奄美 = 那覇	琉球エアーコミューター	琉球エアーコミューター

出典： 国土交通省航空局作成

バニラ･エアの参入は、奄美空港発着路線及び奄美大島に、どのような変化をもたらしたのか。まず、運賃、旅客数、入込客数、延べ宿泊者数の年次推移を確認する。

各社の運賃を平成 26 年と平成 28 年で比較した図 3.5-4 の上段のグラフは、バニラ･エア参入による運賃競争効果を示唆している。例えば、成田＝奄美路線のバニラ･エアの運賃は上限、下限のいずれも引き下げられている。その結果、バニラ･エアの運賃の幅は、平成 26 年 7 月には 8,000 円から 2 万円台後半であったのが、平成 28 年 7 月には 6,000 円弱から 2 万円台前半に抑えられている。成田＝奄美路線と間接的な競争関係にある羽田＝奄美路線の日本航空の運賃は、上限が引き上げられたものの、下限は大きく引き下げられている。事実、下限価格は、平成 26 年には 3 万円台前半であったのが、平成 28 年には 2 万円強に引き下げられている。(これに対して、ジェットスター･ジャパンと日本エアコミューターを乗り継ぐ成田＝鹿児島＝奄美路線では、上限価格、下限価格のいずれも上昇している。)これらの運賃は夏ダイヤのものであるため、「交流需要喚起対策特別事業」による運賃引き下げは適用されていない。そのため、図 3.5-4 の上段グラフが示す変化は、かなりの部分、航空各社の競争によるところが大きいと考えられる。

図3.5-4 国内線LCCの参入効果

国土交通省

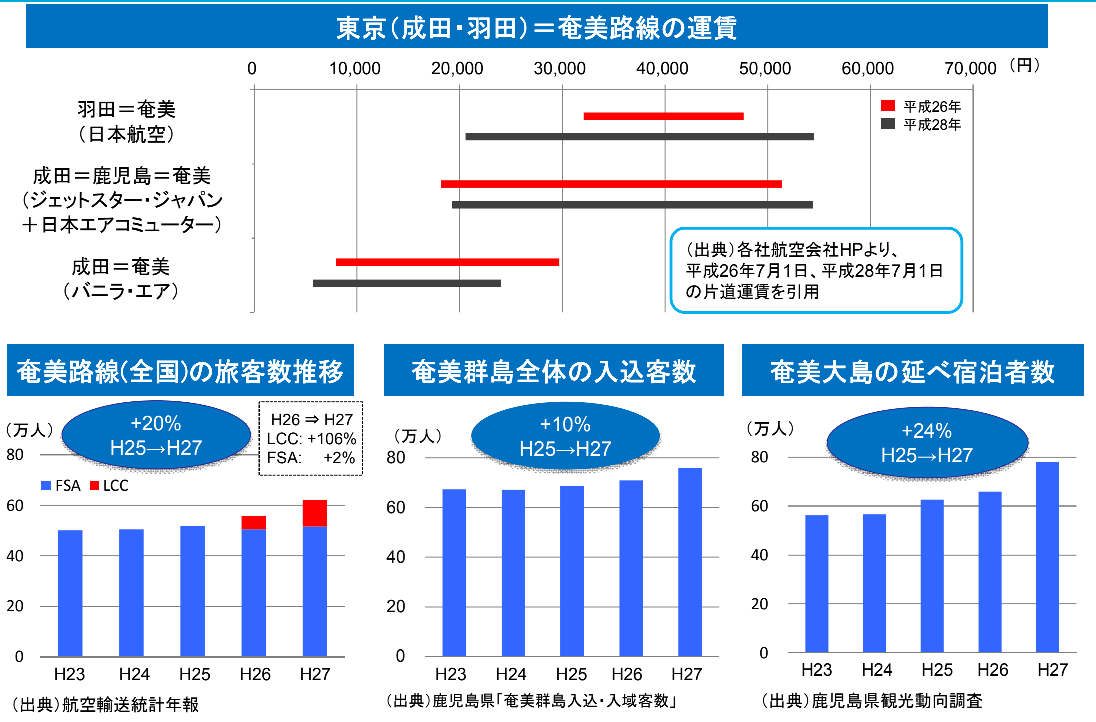


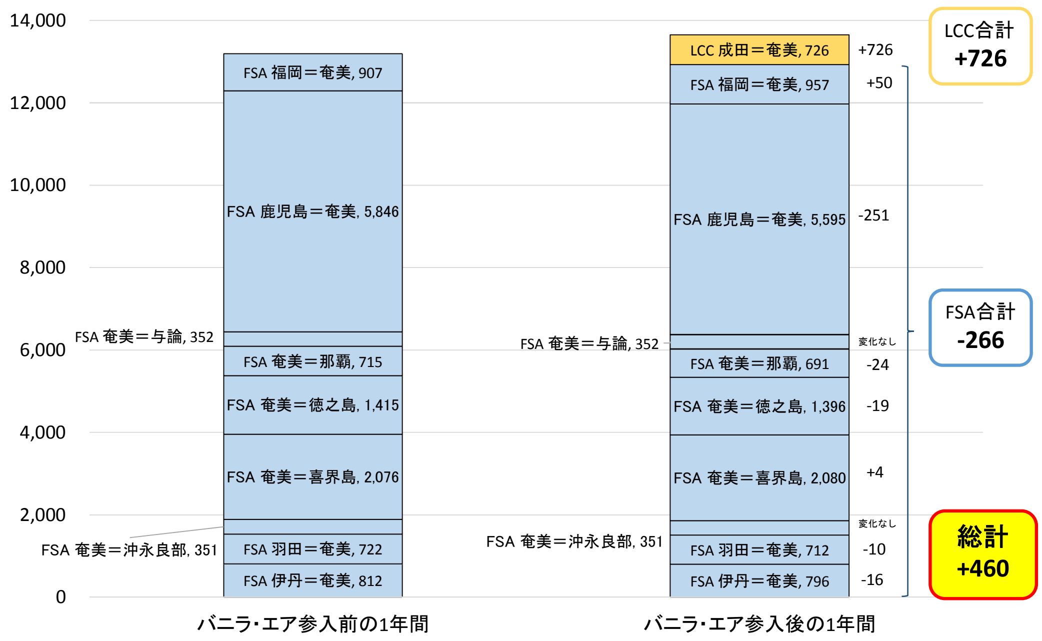
図 3.5-4 の下段グラフが示すように、平成 23 年から 3 年間、停滞気味であった奄美空港発着路線の旅客数は、平成 26 年のバニラ･エア参入後は増加に転じている。平成 25 年と比較すると、平成 27 年の旅客増加率は 20%である。また、これに呼応する形で、奄美群島全体への入込客数、奄美大島の延べ宿泊者数も平成 26 年以降、増加しており、平成 25 年と比較すると、平成 27 年の入込客数と延べ宿泊者数の増加率はそれぞれ 10%及び 24%に上る。

（3）バニラ･エア参入前後各 1 年間の運航実績比較

以上のような変化をもたらした LCC 参入と運賃引き下げの後、奄美空港発着路線はどのように変動しただろうか。バニラ･エア参入前後各 1 年間の運航回数、座席数、旅客数をより細かく比較する。

まず運航回数である（図 3.5-5）。バニラ･エア参入前後の各 1 年間を比べると、奄美空港発着路線の運航回数は合計で 460 回増加している。これは、JAL グループによる運航回数削減（266 回）を大きく上回る運航回数増加（726 回）が、バニラ･エア参入により実現したためである。

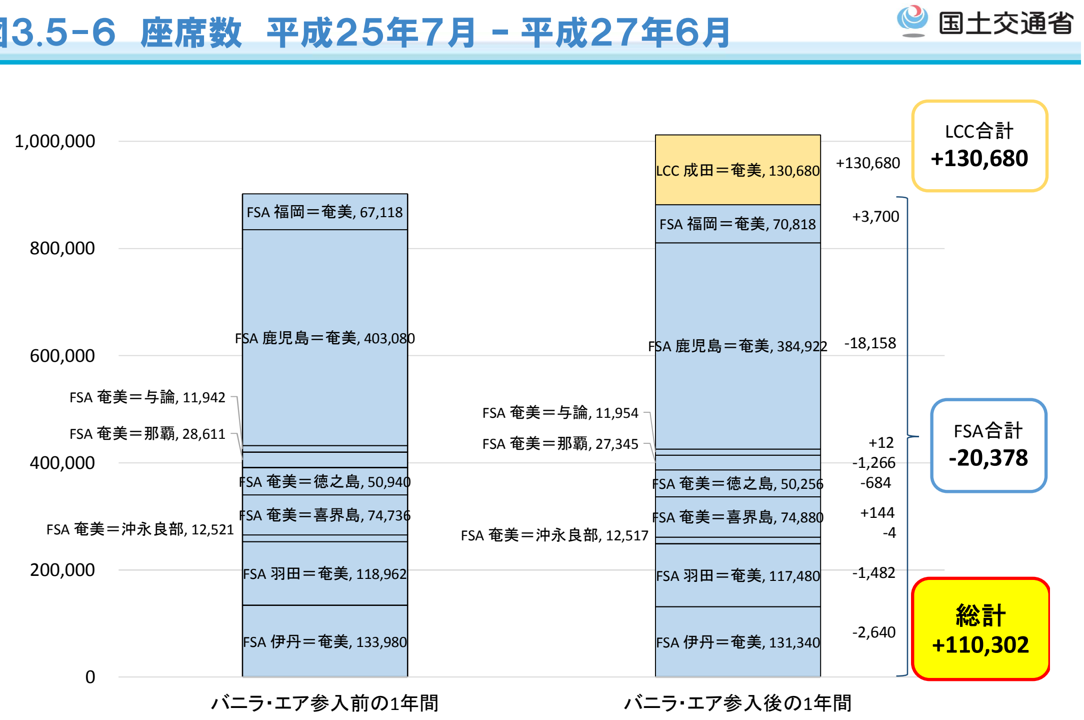
図3.5-5 運航回数 平成25年7月 － 平成27年6月



出典： 国土交通省『航空輸送統計年報』

次に供給座席数を見る（図 3.5-6）。JAL グループは、供給座席数も合計で 20,378 席削減している。座席数が最も大きく削減されたのは鹿児島＝奄美路線である（18,158 席）。しかし、バニラ・エアの供給座席数が 130,680 席に上ったため、奄美空港発着路線全体としては、供給座席数は 110,302 席の純増となった。

図3.5-6 座席数 平成25年7月 - 平成27年6月

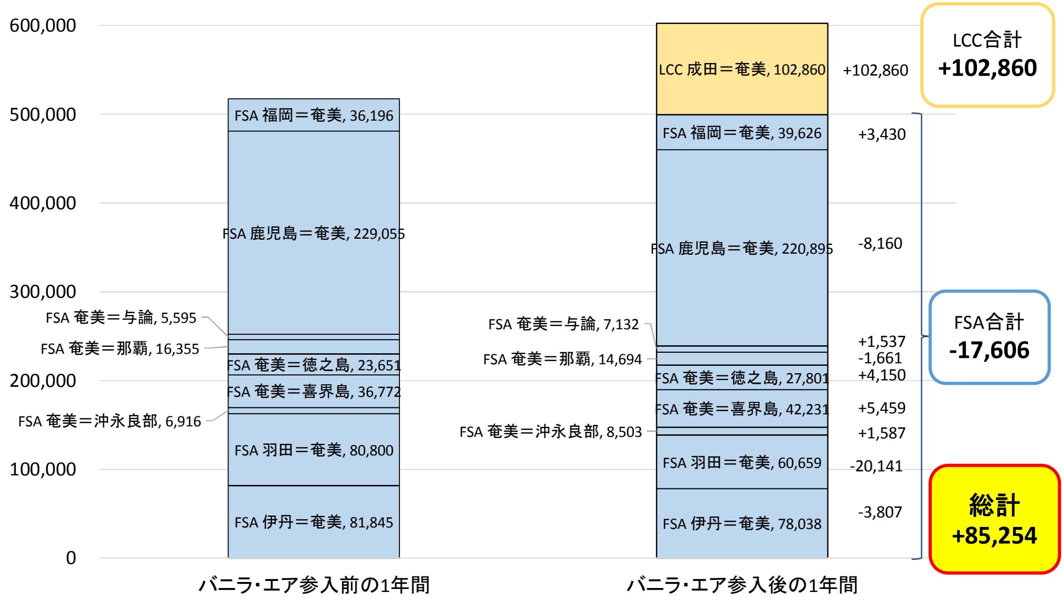


出典： 国土交通省『航空輸送統計年報』

最後に旅客数である(図 3.5-7)。旅客数は、85,254 人増と、全体として大幅に増加した。これは参入初年に 102,860 人の旅客を獲得したバニラ・エアによるところが大きい。事実、JAL グループの旅客数は 17,606 人減となっている。JAL グループにとってとりわけ大きな旅客減となったのが、バニラ・エアの参入した成田＝奄美路線と間接的な競争関係にある羽田＝奄美路線である。同路線における日本航空の運航回数削減は 10 回、供給座席数削減は 1,482 席であったのに対して、旅客数減少は実に 20,141 人にのぼった。JAL グループもバニラ・エアと同様、冬ダイヤに限り「交流需要喚起対策特別事業」による運賃引き下げを行っている。これにより JAL グループが喚起できた需要もあるだろうが、成田＝奄美路線への転換需要がそれ以上に大きかったものと推測される。

図3.5-7 旅客数 平成25年7月 – 平成27年6月

国土交通省



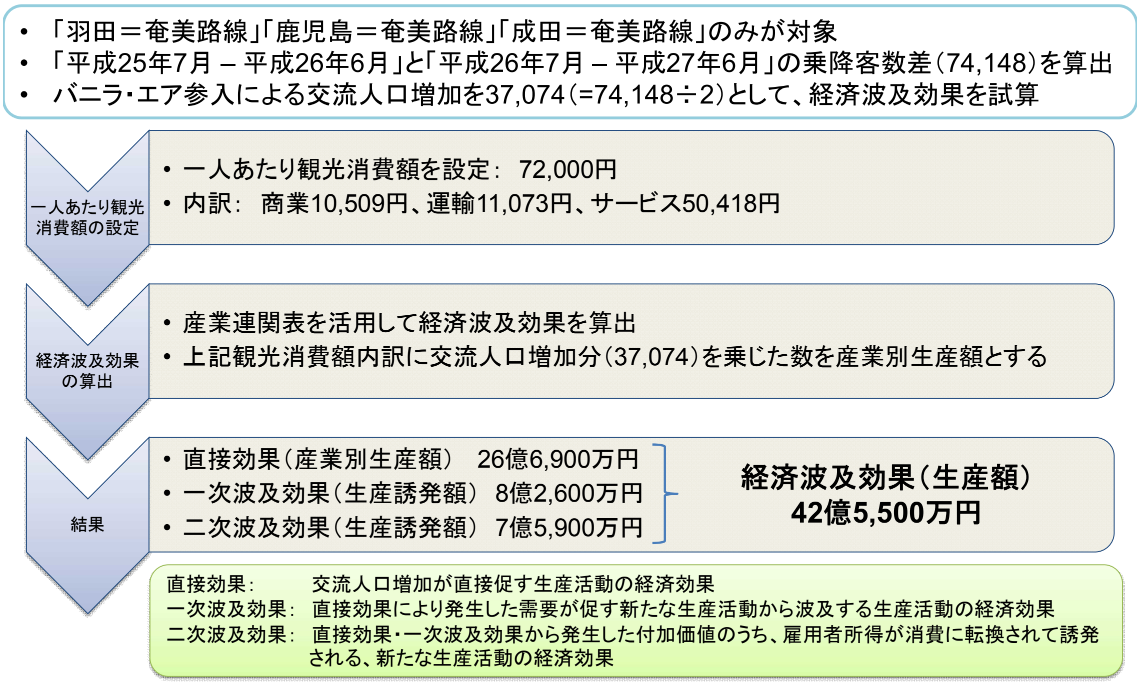
出典： 国土交通省『航空輸送統計年報』

このほかには、鹿児島＝奄美(8,160 人減)、伊丹＝奄美(3,807 人減)、奄美＝那覇(1,661 人減)の各路線で JAL グループは旅客を減らしている。これに対して興味深いのが、旅客増加を見せている奄美＝沖永良部、奄美＝喜界島、奄美＝徳之島、奄美＝与論といった奄美群島間路線、および、福岡＝奄美路線である。いずれの路線の旅客増加も、バニラ・エア参入による交流人口の増加が影響した可能性は否定できないものの、具体的な要因は明確ではない。もっとも、奄美群島間路線の旅客増加については、主に群島民を対象として割高な移動コストの軽減を図る「航空運賃軽減事業」が効果を発揮した可能性があると推測される。

（4）バニラ・エア参入後の交流人口増加がもたらした経済効果

バニラ・エア参入後の交流人口増加がもたらした経済効果については、奄美市が試算を行っている。奄美市の試算は、全路線ではなく、羽田＝奄美、鹿児島＝奄美、成田＝奄美路線のみを対象としている。バニラ・エア参入前後各 1 年間の乗降客数差の半数（37,074 人）[13]をバニラ・エア参入による交流人口増加とみなし、一人あたり観光消費額（72,000 円）を設定した上で、産業連関表を活用した経済波及効果の算出が行われている。その結果、バニラ・エア参入後の 1 年間で、合計で 42 億 5,500 万円の経済波及効果（生産額）があったと奄美市は試算している（内訳は図 3.5-8 を参照）。奄美群島振興交付金事業のうち、平成 26 年度及び平成 27 年度の移動コスト軽減に関わる事業の費用は約 24 億 5,100 万円である。これに、交流人口増加に寄与すると考えられる観光開発等に関わる事業の費用を加えると約 31 億 8,500 万円である（図 3.5-2 を参照）。奄美市による経済波及効果試算は、バニラ・エア参入後の交流人口増加が、その促進のために投じられた費用を上回る経済効果をもたらした可能性を示唆している。

図3.5-8 バニラ・エア経済波及効果（奄美市試算）　国土交通省



出典: 奄美市『H27.6月末バニラエア経済波及効果の算出について』

13 本評価書は航空輸送統計年報により旅客数集計を行っているが、奄美市は奄美空港管理事務所提供資料により旅客数集計を行っている。そのため、若干の差異が生じている。

（5）その他の地域におけるLCC参入の経済効果

本節では、奄美空港発着路線及び奄美大島のケーススタディという形で、LCC の参入が地域に与えた影響を考察してきた。最後に、その他の地域における LCC 参入経済効果の試算として、国土交通政策研究所の調査研究結果を紹介する。

国土交通政策研究所のアンケート調査結果（図 3.5-9）によると、LCC が就航しなければ来なかった旅客（LCC 新規誘発需要＋他地域からの転換需要）の旅行中消費額として、北海道（新千歳空港利用者）では 36,209 円／人、愛媛県（松山空港利用者）では 32,803 円／人、大分県（大分空港利用者）では 31,715 円／人と報告されている。

図3.5-9 LCC利用者へのアンケート調査結果

国土交通省

〇各空港でのアンケート結果から、各空港への入込客について、需要分類別に利用者の旅行中消費額を算出した。
〇各空港で共通している傾向として、LCC新規誘発需要の消費額がFSAからの転換需要の消費額よりも低い。

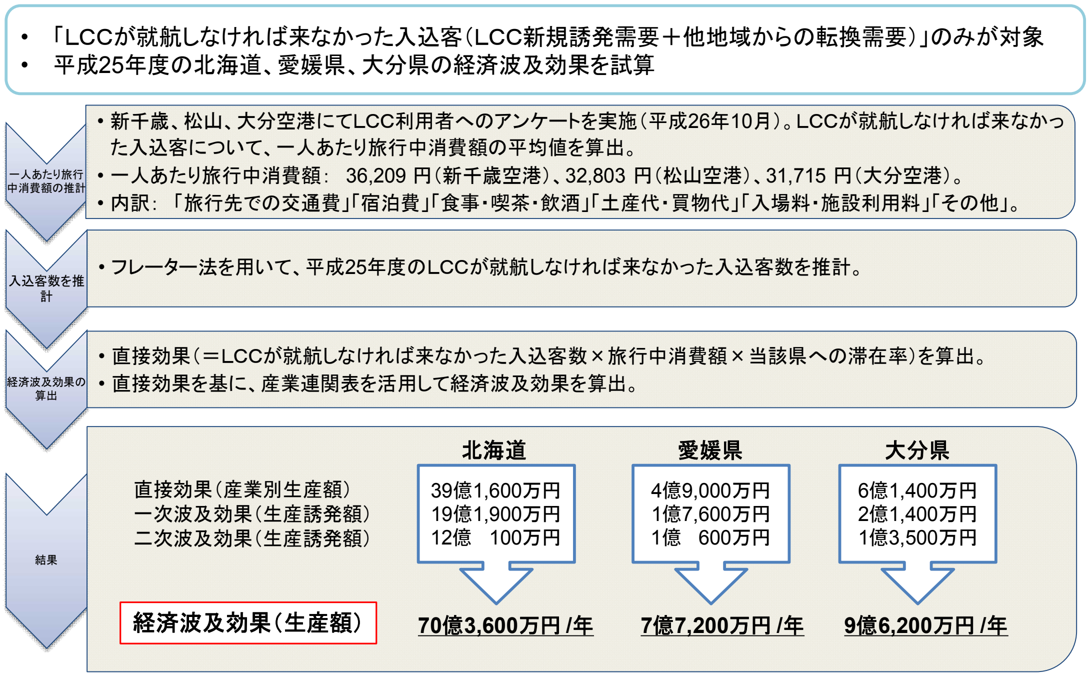
＜LCC利用者(入込客)の旅行中の消費額＞ （円／人）

需要分類		新千歳空港	松山空港	大分空港
LCCが就航しなければ来なかった旅客	LCC新規誘発需要	37,428	27,894	31,070
	他地域からの転換需要	32,090	42,847	32,952
	全体平均	**36,209**	**32,803**	**31,715**
LCCが就航しなくても来た旅客	FSAからの転換需要	44,670	31,605	40,438
	他モードからの転換需要	33,437	22,498	41,271
	全体平均	**44,201**	**27,135**	**40,683**

出典：国土交通省　国土交通政策研究所『LCC参入による地域への経済波及効果に関する調査研究』（国土交通政策研究,第122号）（平成27年3月）を元に航空局作成

また、LCC 就航による実際の経済波及効果としては、国土交通政策研究所により、平成 25 年度において、北海道で約 70 億 4,000 万円/年、愛媛県で約 7 億 7,000 万円/年、大分県で約 9 億 6,000 万円/年という試算が報告されている(図 3.5-10)。

図3.5-10 LCC参入による経済波及効果(国内線) 国土交通省



出典:国土交通省　国土交通政策研究所 『LCC参入による地域への経済波及効果に関する調査研究』(国土交通政策研究,第122号)(平成27年3月)を元に航空局作成

大規模イベント等による経済波及効果としては、北海道での洞爺湖サミット(平成 20 年)で約 350 億円[14]、愛媛県での愛媛マラソン大会(平成 26 年)で約 3 億 4,000 万円[15]、大分県での全国高等学校総合体育大会(平成 25 年)で約 66 億円[16]と推計されており、前述した LCC による経済波及効果が、就航期間中、継続的に発生するものとすると、これらの単発の大規模イベントよりも、大きな効果をもたらす可能性があることが示唆されている。

---

[14] 北海道経済連合会「北海道洞爺湖サミット開催に伴う生産波及効果分析」(平成 20 年 10 月９日)(平成 28 年 12 月 14 日閲覧)
< http://www.dokeiren.gr.jp/assets/files/pdf/teigen/2008_10summit.pdf >

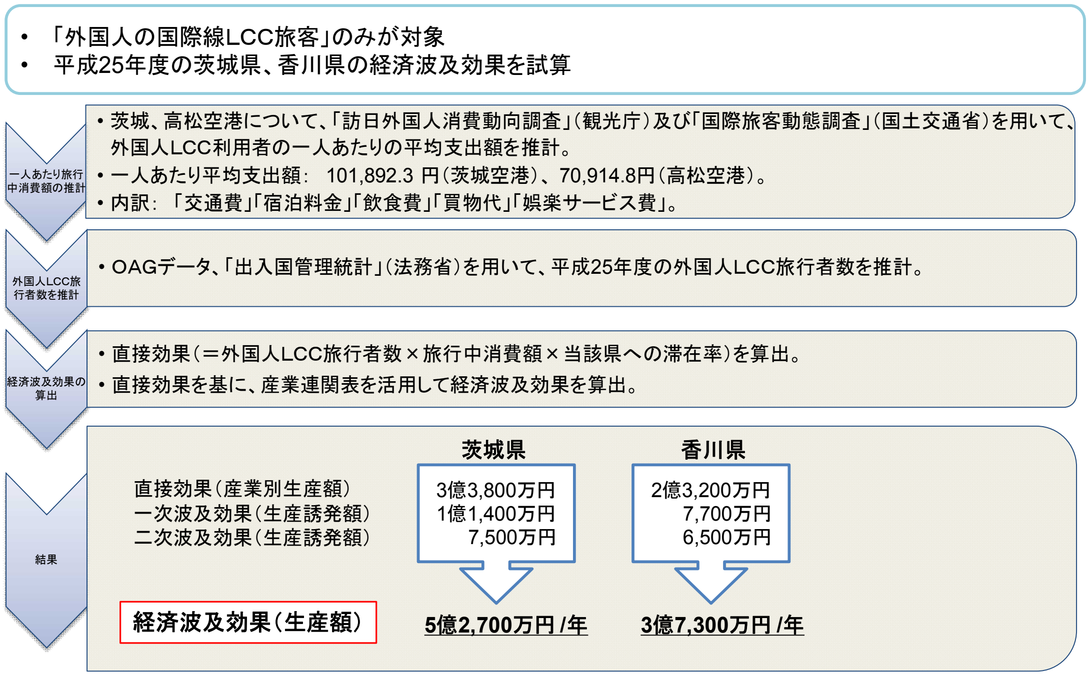
[15] いよぎん地域経済研究センター「第 52 回愛媛マラソンの経済効果はおよそ約３億４千万円」(平成 26 年 3 月 3 日)(平成 29 年 1 月 5 日閲覧)
< http://www.iyoirc.jp/wp-content/uploads/2016/08/260303.pdf >

[16] 大分県教育庁全国高校総体推進局、大分県企画振興部統計調査課「平成 25 年度全国高等学校総合体育大会(2013 未来をつなぐ北部九州総体)の開催が大分県にもたらす経済波及効果について」(平成 25 年 3 月 15 日)(平成 28 年 12 月 14 日閲覧)
< http://www.pref.oita.jp/uploaded/attachment/165775.pdf >

最後に、同じく国土交通政策研究所によると、茨城空港、高松空港における国際線 LCC 就航による地域への経済波及効果（平成 25 年度）は茨城県で 5.27 億円／年、香川県で 3.73 億円／年と推計されている（図 3.5-11）。国内線の算出と異なり、新規誘発需要に限っていない点に注意を要するが、国際線 LCC の誘致も地域経済に一定の効果をもたらしていると考えられる。

図3.5-11 LCC参入による経済波及効果(国際線)

国土交通省



出典：国土交通省　国土交通政策研究所 『LCC参入による地域への経済波及効果に関する調査研究』（国土交通政策研究,第122号）（平成27年3月）を元に航空局作成

第 4 章　主な課題と今後の取り組み

1．明日の日本を支える観光ビジョン構想会議を踏まえた地方空港への LCC 就航促進の必要性

前述の LCC 現状の分析による結果から、LCC の新規就航や路線数・ネットワークの拡大が航空旅客数増加に貢献していることは明らかであり、国内航空旅客や訪日外国人旅客の一層の増加に向けて今後もLCC が果たす役割は大きいと考えられる。しかしながら、まだいくつかの課題も存在している。

特に課題となるのが、(1)我が国最大のゲートウェイである首都圏空港の容量が逼迫していること、(2)訪日外国人旅客の多くが成田、羽田、関西、中部、福岡、新千歳、那覇といった特定の空港に集中していること、その結果、(3)LCC の参入や成長の余地が限界に近づきつつあると懸念される空港も認められることである(例、平成 28 年 3 月 27 日より 5 番目の混雑空港に指定された福岡空港)。これらの空港に集中する需要を地方に分散させ、LCC の事業展開をさらに促進していくには、地方空港の活性化を図り、地方イン・地方アウトの流れを拡大させていくことが重要となる。

そこで、次なるステップとして、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議にて「地方空港のゲートウェイ機能強化・LCC 就航促進」を打ち出し、目指すべき姿と今後の対応をとりまとめた(図 4.1-1,2,3 参照)。また、経済財政運営と改革の基本方針 2016(骨太方針)、日本再興戦略 2016(成長戦略)、ニッポン一億総活躍プラン等においてもLCC 推進政策が示され、国土交通省では今後もLCC の就航促進のための政策推進をはかっていくこととしている。明日の日本を支える観光ビジョンで示された課題や政策の方向性及びこれまで講じてきた施策の検証等も踏まえ、今後の施策の方向性について以下に記述する。

図4.1-1　新たな目標値について

国土交通省

「明日の日本を支える観光ビジョン」－世界が訪れたくなる日本へ－
（平成28年３月30日策定）

安倍内閣３年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	（2012年）		（2015年）
・**訪日外国人旅行者数**は、**２倍増**の**約2,000万人**に	836万人	⇒	1,974万人
・**訪日外国人旅行消費額**は、**３倍増**の**約３.５兆円**に	１兆846億円	⇒	３兆4,771億円

新たな目標への挑戦！

	2020年	2030年
訪日外国人旅行者数	**4,000万人**（2015年の約2倍）	**6,000万人**（2015年の約3倍）
訪日外国人旅行消費額	**8兆円**（2015年の2倍超）	**15兆円**（2015年の4倍超）
地方部での外国人延べ宿泊者数	**7,000万人泊**（2015年の3倍弱）	**1億3,000万人泊**（2015年の5倍超）
外国人リピーター数	**2,400万人**（2015年の約2倍）	**3,600万人**（2015年の約3倍）
日本人国内旅行消費額	**21兆円**（最近5年間の平均から約5％増）	**22兆円**（最近5年間の平均から約10％増）

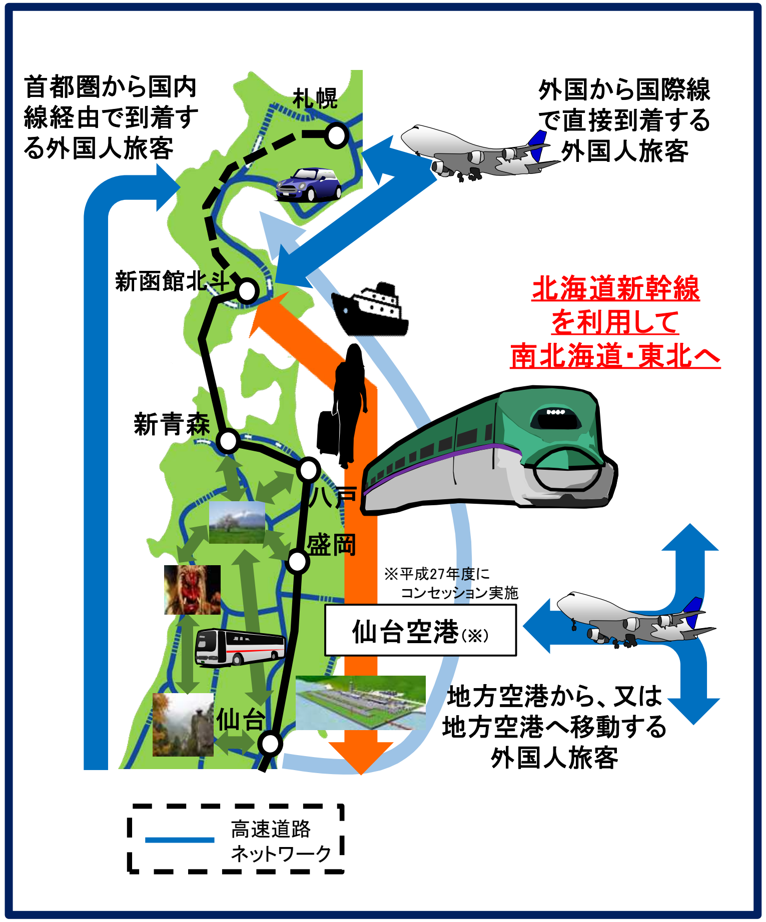
図4.1－2 「地方創生回廊」の完備

国土交通省

ゲートウェイから地方と地方を結ぶ新幹線、LCCなどの長距離交通網を活用し、ゴールデンルートにとどまらず、全国をダイナミックに移動し、快適な旅を実現する「地方創生回廊」を完備し、地方への外国人旅行客の流れを創出します。

目指すべき将来像

（例）北海道新幹線開業を契機とした南北海道・東北エリアの一体化



今　後　の　対　応

○ 新幹線、高速道路などの高速交通網を活用した**「地方創生回廊」の完備**に向け、以下の取組を実施。

・これまで出発前に海外の一部の旅行代理店でしか購入できなかった「ジャパン・レールパス」の日本到着後の購入を可能に（平成28年度実証実験開始）
・新幹線開業、コンセッション空港の運営開始、交通結節点の機能高度化等と連動し、観光地へのアクセス交通の充実等により、地方への人の流れを創出
　◇新幹線の開業、空路開設等に合わせた、観光地周辺までの新たなアクセスルート設定と観光地周辺での交通の充実、新たな旅行商品、乗り放題きっぷ等の造成
　◇新幹線全駅（108駅）の観光拠点としての機能強化
　◇新宿南口交通ターミナルの開業（平成28年４月）をはじめ、交通モード間の接続（モーダルコネクト）を強化し、高速バスネットワークの充実を推進
・高速道路ナンバリングや観光地と連携した道路案内標識の改善によるわかりやすい道案内の実現
・規制の弾力化等を通じた多様なアクセス交通の実現
　◇舟運の規制見直しによる活性化（平成28年度から2年間、東京のベイエリア等をモデル地区として実証実験開始）
　◇交通空白地域における観光客の移動手段としての自家用車の活用拡大（国家戦略特別区域法の一部改正法（案）の活用）

（例）仙台エリアにおけるフリーパスの導入による周遊性の向上

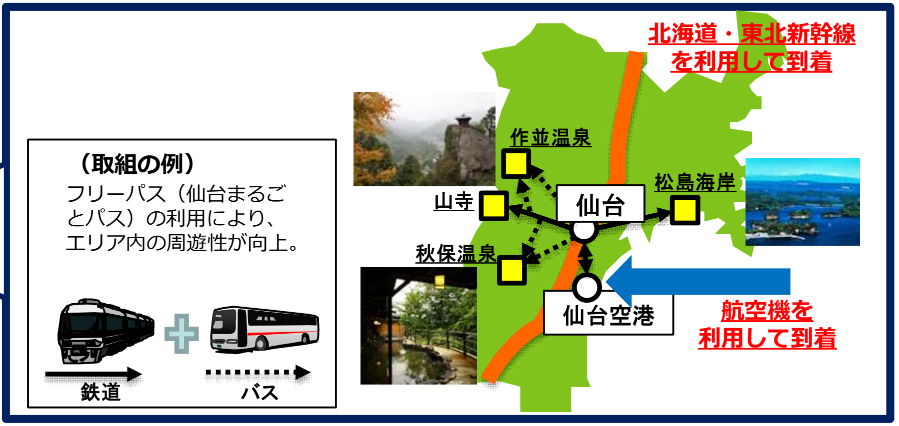


図4.1-3　今後の取り組み（地方空港のゲートウェイ機能強化）

国土交通省

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進

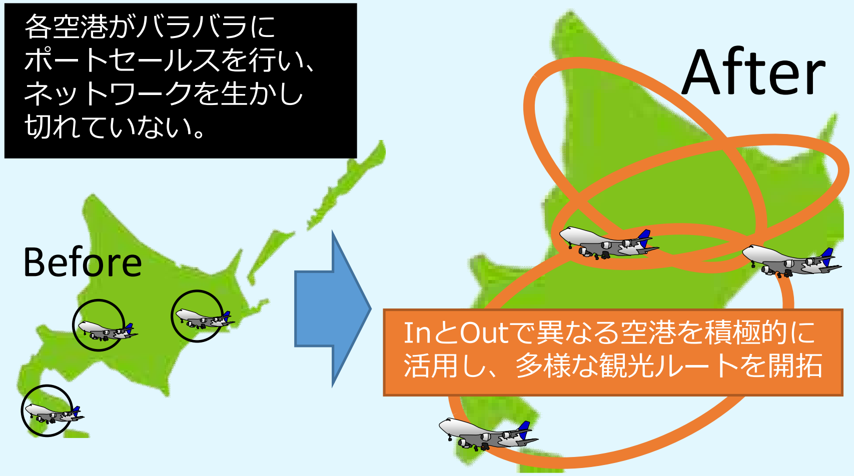
今後のインバウンド需要に適切に対応するためには、首都圏空港の機能強化を図る一方、ゴールデンルートに集中する観光需要を地方に分散させる観点から、地方空港の活性化を図ることが必要です。このため、戦略的な空港間連携や地方空港へのLCC・チャーター便の就航促進に取り組みます。

目指すべき将来像

ブリストル空港（英国）

空港民営化を契機として、
① LCC誘致に絞った戦略（空港使用料の値下げ）
② 空港使用料を下げても採算の採れる空港経営（駐車料金や小売販売等の非航空系収入を強化）
③ 地域内の学校への助成事業（修学旅行、社会科見学、遊び場の設置等）などの地域戦略と一体となった運営
等により、多くのLCC誘致・利用者増を実現し、著しく成長。

戦略的な空港間連携のイメージ



現状・課題および今後の対応

現状・課題

○我が国の最大のゲートウェイである首都圏空港の容量が逼迫。
○現状、訪日外国人の85%がゴールデンルートを含む特定の空港に集中。需要の分散を図るとともに、地方創生を推進する観点から、地方イン・地方アウトの流れを作ることが必要。その際、徹底したコスト削減を目指すLCCにとって、空港使用料等の低減は重要。
○グランド・ハンドリング要員の確保が難しいことや、不十分なCIQ機能が、受入環境面のボトルネック。
○チャーター便の個札販売の制限が画一的かつ複雑。

今後の対応

地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進に向け、以下の取組を実施。

- ○ **複数空港の一体運営**（コンセッション等）の推進（特に北海道）
- ○ **地方空港の着陸料軽減**を実施
- ○ **首都圏空港の容量拡大**（羽田空港の飛行経路の見直し　等）
- ○ **首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善**
- ○ **地方空港のLCC・チャーター便の受入促進**（グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保　等）
- ○ コンセッション空港等における**到着時免税店制度の研究・検討**
- ○ 新規誘致に係る**JNTOの協働プロモーション支援**

2. 今後の方策

(1)着陸料の更なる軽減

第 2 章のこれまでの政策において触れた通り、着陸料の軽減は LCC の新規就航や増便に一定の効果があると考えられる。

従って、LCC を利用する訪日外国人の地方空港への直接乗り入れを促進するためにも、更なる着陸料の軽減の取組が必要となる。平成 28 年度より、混雑の激しい羽田、新千歳、福岡を除く国管理空港・共用空港において、関係の自治体等と協調して新規就航・増便する国際定期便等を対象に、着陸料を軽減する制度を開始した(図 4.1−4)。平成 29 年度からはこの制度を拡充し、関係の自治体等が国際定期便を誘致するための目標と具体的な計画を有する空港を「訪日誘客支援空港」に認定し、国管理空港では着陸料を更に減免するとともに、地方管理空港の着陸料引き下げを支援する制度を開始する。また平成 29 年度より国内線の着陸料についても更なる引き下げも予定している(図 4.1−5)。こうした取組を関係者が LCC ネットワーク拡充に効果的に活用していくことが必要となる。

図4.1−4　地方空港における国際線就航促進のための着陸料軽減措置　国土交通省

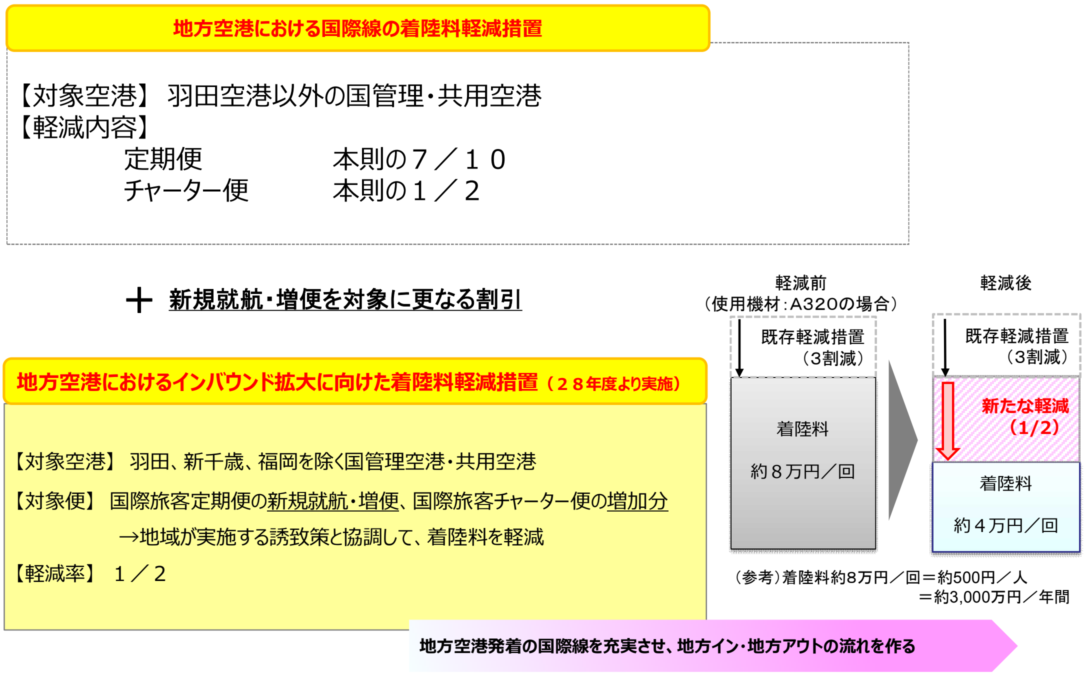


図4.1-5　観光ビジョンの実現と地方創生に向けた地方における国内外航空網の強化

国土交通省

＜事業の概要＞

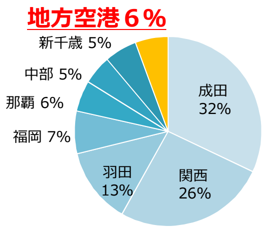
【国際線】

地方空港へのLCC等の国際線の就航を強力に推進するため、高いレベルの誘客・就航促進の取組を行う地方空港を「訪日誘客支援空港」と認定した上で、国管理、地方管理空港等における着陸料の割引／補助、グランドハンドリング経費等の支援を行い、新規就航・増便を促進します。

また、増大する航空旅客を受け入れる際のボトルネック解消のため、CIQ施設の整備やボーディングブリッジの設置等への支援により受入環境の高度化を図ります。

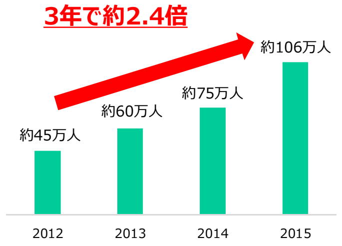
「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月）の目標		
訪日外国人旅行者数：	2020年：4,000万人　（2015年の約2倍）	2030年：6,000万人　（2015年の約3倍）
地方部（三大都市圏以外）での外国人宿泊者数：	2020年：7,000万人泊（2015年の約3倍弱）	2030年：1.3億人泊（2015年の約5倍超）

地方空港※の訪日外国人受入割合
（2015年）



出典：法務省出入国管理統計
※地方空港＝主要7空港以外の空港

地方空港※からの訪日外国人数
（2012-2015年）



出典：法務省出入国管理統計

国際線の就航状況（2015年）

地方空港におけるLCC等の国際線就航加速パッケージ

「訪日誘客支援空港」の認定　※羽田、福岡、新千歳を除く国管理、地方管理、コンセッション空港が申請対象

地域による2020年までの誘客・就航促進計画：①目標、②取組（セールス、海外PR、受入環境整備等）、③体制　等

新規就航・増便の支援

①国管理空港の国際線着陸料割引
［割引率1/2以上・3年間］

②新規就航等経費支援
・チケットカウンター設置・使用料等
・グラハン、デアイシング経費等
［1/3補助・3年間］

③コンセッション/地方管理空港の国際線着陸料補助
［着陸料本則の1/3補助・3年間］

⇒認定空港にて実施
⇒支援は新規就航・増便のみ対象
⇒地域の同規模・同期間支援と協調

空港受入環境の整備等

①航空旅客の受入環境高度化
・空港ビル会社等による出入国容量拡大等に資する施設の整備
（待合スペース、バゲージハンドリングシステム、ボーディングブリッジ、ランプバス、交通アクセス施設等）
［1/3補助］

⇒認定空港を優先的取扱

②CIQ施設の整備
・空港ビル会社等によるCIQ施設の整備
［1/2補助］

⇒認定空港にて実施

関係部局・省庁との連携

①訪日外国人の受入対応［観光庁］
・WIFI環境整備、多言語化、移動円滑化の経費［1/3補助］

②海外PR等支援［観光庁］
JNTO（日本政府観光局）による
・ｴｱﾎﾟｰﾄｾｰﾙｽ相談
・専門商談会等への優先案内
・海外におけるPR支援

③CIQ体制の充実［法務省等］
CIQ関係省庁の物的・人的体制整備との協調

【国内線】

地方航空ネットワークの維持・強化を図るため、航空機燃料税に係る軽減措置（26,000円/kl→18,000円/kl）の3年間延長の税制改正を行うとともに、国内線に係る着陸料の軽減措置の拡充を実施します。

（2）CIQ 体制の充実

訪日外国人旅行者の更なる増加に対応し、外国人旅行者が我が国への出入国を円滑かつ快適に行えるよう、関係省庁が連携して、必要な物的・人的体制の整備を計画的に進めている（観光ビジョン実現プログラム 2016）。

国土交通省では従来より大規模空港の CIQ 施設の整備を行ってきたが、平成 29 年度より前述の「訪日誘客支援空港」に認定された空港を対象に CIQ 施設の整備を支援する。

今後とも人員や機器の配置を行う CIQ 官庁とも密接に連携し、CIQ 体制の充実を図る必要がある。

（3）グランドハンドリングの充実

空港に新規 LCC・チャーター便の就航を受け入れるにあたっては、グランドハンドリング業務（機体の空港離着陸時に必要となる地上支援業務）の体制が整っていることが必要である。こうしたなかで、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る。

このため、グランドハンドリング業務の生産性の向上や要員の機動的展開を可能とすることにより、地方空港におけるグランドハンドリングの体制を強化することとし、当面の対策として安全の確保を前提として規制の見直しを行うこととした。

具体的には、平成 28 年 5 月末に 96 空港管理者に対し、ランプパス（空港内制限区域立入承認証）、車両運転許可、運転資格要件等の調査を実施し、8 月に車両運転許可取得に係る講習･試験の見直しを、12 月にはランプバスの第 2 種免許運転要件について見直しを行った。さらに、外航社とグランドハンドリング事業者の取引状況にかかる課題調査を平成 28 年度中に実施しており、対策の実施に向けた検討を行っていく。

また、平成 29 年度以降については、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（新千歳空港においては平成 28 年 10 月から試験的に臨時パス導入）等に取り組むとともに、前述の「訪日誘客支援空港」に認定された場合に、グランドハンドリングの経費の一部を支援していく。

このようにグランドハンドリングの体制が LCC の就航のボトルネックとならないように今後、引き続き対策案の検討を行っていく必要がある。

図4.1-6　グラハン体制強化のための空港運用基準の見直し

国土交通省

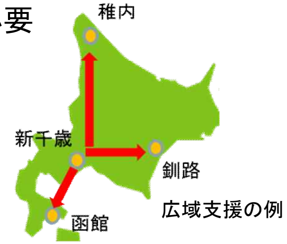
背景

明日の日本を支える観光ビジョン（平成28年3月）（新たな目標　訪日外国人旅行者数　2020年：4,000万人　2030年：6,000万人等）

➡ 地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進

- 複数空港の一体運営（コンセッション等）の推進（特に北海道）
- 地方空港の着陸料軽減を実施
- 首都圏空港の容量拡大（羽田空港の飛行経路の見直し等）
- 首都圏におけるビジネスジェットの受入環境の改善
- 地方空港のLCC・チャーター便の受入促進（グラハン要員の機動的配置を可能にする基準の柔軟化、CIQ機能の強化、地方空港チャーター便の規制緩和、操縦士・整備士の養成・確保　等）
- コンセッション空港等における到着時免税店制度の研究・検討
- 新規誘致に係るJNTOの協働プロモーション支援

- 地方空港のグラハン業務は、定期便に対応できる最小の要員体制で実施されており、LCC・チャーター便の就航への対応が困難
- グラハン要員の複数の空港間での機動的配置（広域的な支援体制の確保）が必要



グラハン業務の生産体制向上、グラハン要員の円滑・効率的な機動的配置を支援するため安全確保を前提として現行の基準を見直す

方向性

■ 車両運転許可取得に係る講習・試験の見直し
空港の車両運転許可を有している者が、一時的に他の地方空港のグラハン業務の支援を行う場合、車両運転許可の条件としている空港管理者による講習及び試験を免除可能とする。

■ 車両運転資格要件の見直し
- GSE車両の運転資格要件（大型免許、中型免許、牽引免許、大型特殊等）の緩和

■ 未登録自走車両の整備要件の見直し
半年毎に課している「道路運送車両の保安基準」に準じた検査間隔の延長等

■ 立入承認証（ランプパス）の改善
グラハン要員の機動的配置を可能とする更なる見直し

（4）コンセッションの推進

我が国の国管理空港等においては、国が運営する滑走路等の航空系事業と第三セクター等が運営するターミナルビル等の非航空系事業で運営主体が分離していること等から、空港本来の機能を十分に発揮できていないのが現状である。

こうした状況を改善するため、平成 28 年 7 月から、公共施設等運営権（コンセッション）（図 4.1-7）活用の国管理空港第一号案件として、仙台空港の運営委託を開始したところである（図 4.1-8）。また、仙台空港に続いて、高松空港、福岡空港、北海道内の空港等においても検討を進めている。とりわけ北海道においては、広域観光周遊ルートの形成を促進するなど北海道全体の観光の発展や各地域の活性化が実現できるよう、北海道内の空港の一体的な運営の民間委託（図 4.1-9）に向けて、北海道庁や空港所在の自治体との検討を進めている。

今後、その他の空港についても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ことにより、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていく。

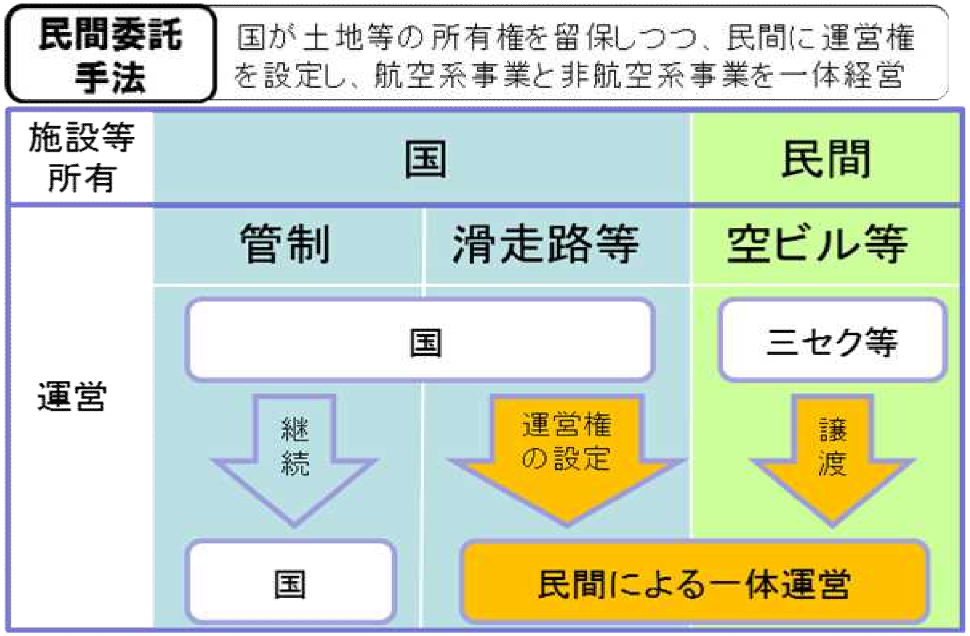
空港運営の民間委託を通じて、滑走路等の基本施設と旅客ターミナルビルの運営を一体的に行うことにより、物販や飲食等の収入を原資とした着陸料の弾力的な設定等が可能となり、エアポートセールス（路線誘致）の強化やエアラインのニーズを踏まえた施設整備等が進められることが期待されるなど、LCC 就航の促進の観点からもコンセッションの推進が重要である。

図4.1-7　空港経営改革の概要

国土交通省

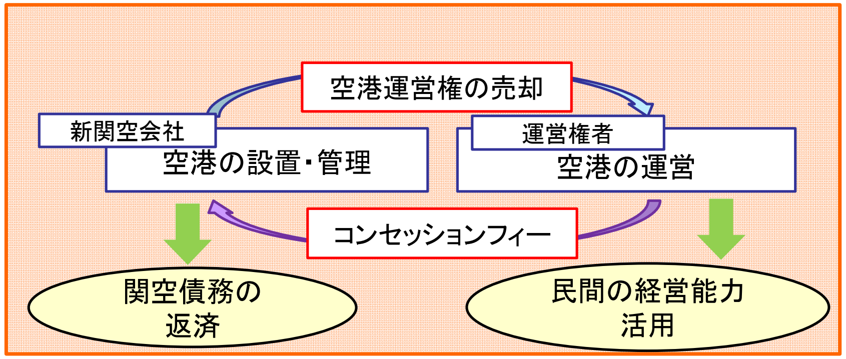
国管理空港等

民活空港運営法に基づき民間による一体経営を実現し、着陸料等の柔軟な設定等を通じた航空ネットワークの充実、内外の交流人口拡大等による地域活性化を図る。



関西国際空港・伊丹空港

経営統合法に基づきコンセッションを実施することで、関空債務の早期・確実な返済を行い、関空の国際拠点空港としての再生・強化、関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。



関西国際空港・伊丹空港：
　H27.12.15に「オリックス、ヴァンシ・エアポート　コンソーシアム」が設立した新会社と契約締結し、H28.4から運営委託開始済み 。
　※ヴァンシ・エアポート社：ゼネコンで売上高世界第5位（仏第1位）を誇るヴァンシ・グループの一員。

《各地の動き》

◎国管理空港

仙台：H27.12.1に東急・前田建設・豊田通商グループが設立した新会社と契約締結し、H28.7から運営委託開始済み。
高松：H30年度からの運営委託に向けて、H28.9より公募選定手続きを開始。
福岡：H31年度からの運営委託に向けて、手続（民間の投資意向調査）を開始（H28.7～）。
北海道内：複数空港の一体的な運営について検討中。
広島：広島県知事が運営委託推進の方針を表明。（H28.10）
熊本：熊本県知事が運営委託推進の方針を表明。（H28.12）

◎地方管理空港

神戸：H30年度からの運営委託に向けて、H28.10より公募選定手続きを開始。
静岡等において検討中。

図4.1-8　仙台空港における空港運営の民間委託の推進

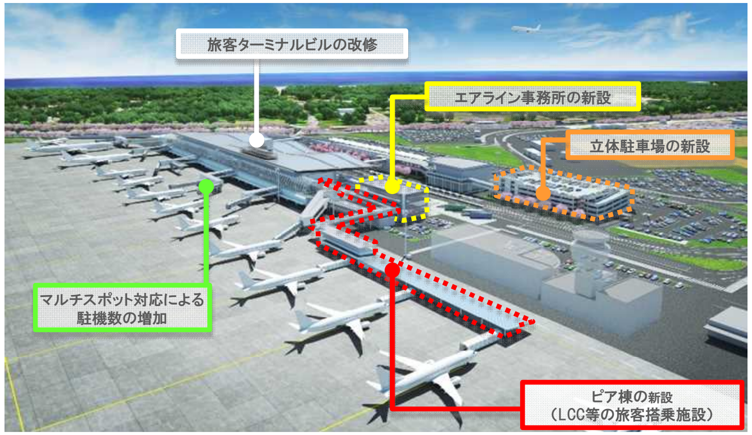
国土交通省

- 仙台空港は、国管理空港の運営委託の第１号案件。地元・宮城県は“震災復興の起爆剤”と位置づけ、早くから検討を進めてきた経緯。
- 平成２８年７月１日より、東急・前田建設・豊田通商グループが設立する新会社による運営開始。仙台空港のコンセッションを通じて、東北全体の活性化や震災復興に貢献することが狙い。

仙台空港の将来計画

出典：東急前田豊通グループ提案概要

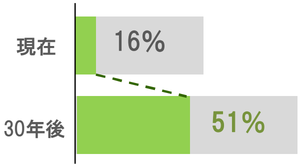
○将来の仙台空港イメージ



○旅客数の目標値

	現在	5年後（2020年度）	30年後（2044年度）
旅客	324万人	410万人	550万人
国内	307万人	362万人	435万人
国際	17万人	48万人	115万人
貨物	0.6万t	1万t	2.5万t

旅客数におけるLCC旅客数割合



実現のために必要な対応

旅客数の増加に対する施設機能増強
LCC等が新規に就航しやすい施設の利用料金設定

民間委託を通じた路線拡充の兆し

アシアナ航空ソウル線の増便
◇仙台～ソウル便を増便　平成28年6月28日～
週4便→週7便

タイガーエア台湾（国際線LCC）新規就航
◇仙台～台北便を新設　平成28年6月29日～
◇仙台空港として初めての国際線LCC

エバー航空台北線の増便
◇仙台～台北便を増便　平成28年10月12日～
週2便→週4便

スカイマーク神戸線の就航
◇仙台～神戸便を再開　平成29年7月1日～
1日2往復

Peach Aviation（LCC）仙台空港拠点化計画
◇平成29年夏までに仙台空港を拠点化し、機材の夜間駐機や、国内線・国際線の複数路線の運航を行う予定

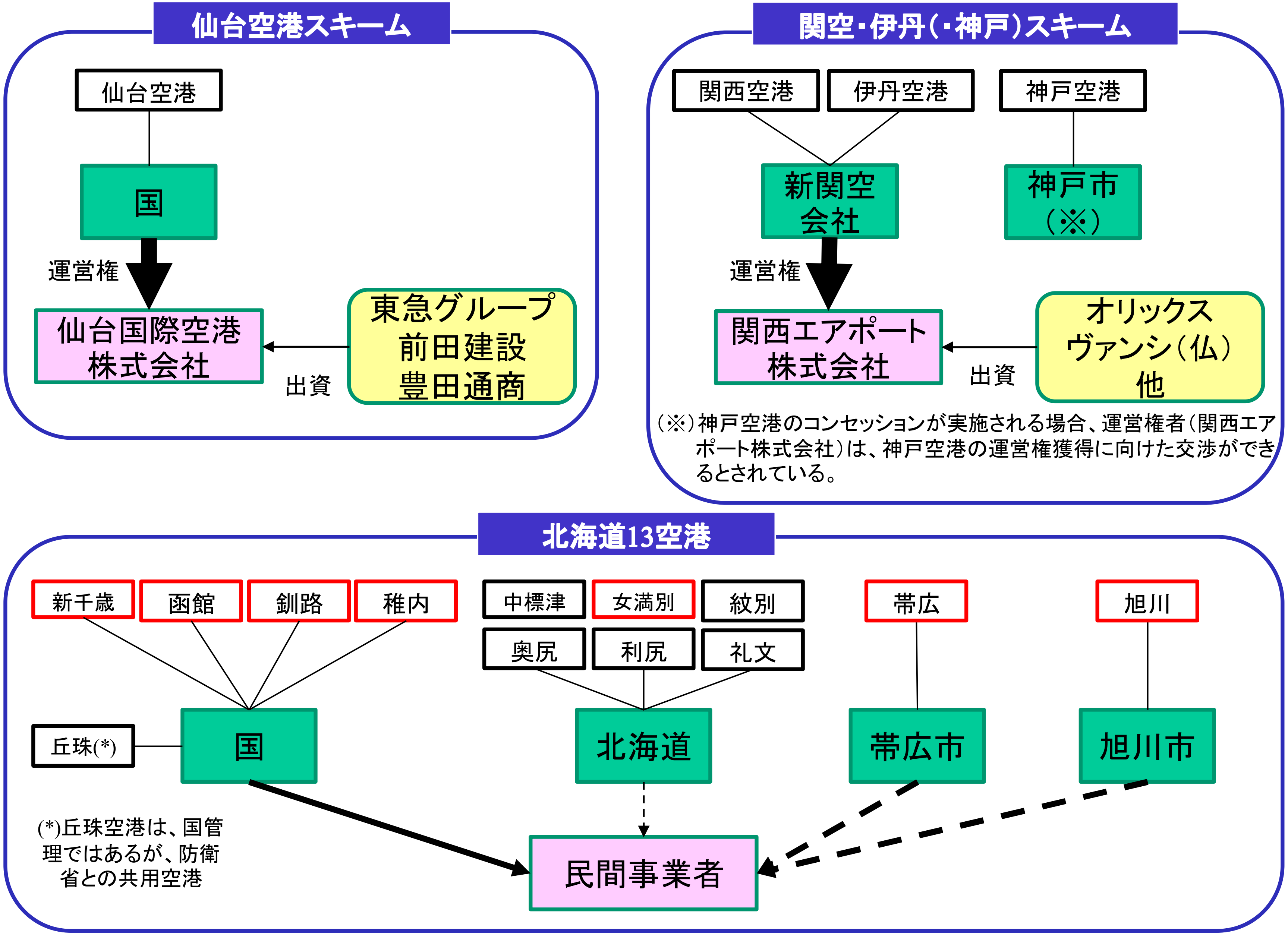
空港アクセスの拡充

鉄道
◇仙台空港～仙台
3往復増便
平成29年3月4日～

バス
◇会津若松と直結する高速バス路線開設
1日3往復　平成28年11月14日～
◇安比高原（盛岡駅経由）シャトルバス
冬期運行　平成28年12月～2017年3月
◇松島・平泉を直結するバス路線開設
奥松島・平泉　1日2往復　平成29年1月25日～
◇酒田・鶴岡方面を直結する高速バス路線開設
1日2往復　平成29年4月1日～
◇山形駅を直結するバス路線開設（申請中）
1日4往復　平成29年4月21日～

図4.1-9 複数空港の一体運営(コンセッション等)の推進

国土交通省



（5）操縦士不足への対応

LCC 等の事業拡大において、人材の不足がボトルネックにならないよう、産官学の関係者で連携しつつ、操縦士自社養成の促進、民間操縦士養成機関の供給能力拡充、航空大学校における着実な操縦士養成の実施や、航空関係の仕事の魅力を伝える共通ウェブサイトの創設及び女性向け講演会等の開催による航空を志望する若年層の裾野拡大等、操縦士の養成・確保のための対策を進めている（図 2.2-7 及び図 2.2-8 参照）。

これらの取組を進める一方で、観光ビジョンの訪日外国人旅行者数の目標達成に向けて、操縦士の養成・確保策について追加的な対応を図ることが喫緊の課題となっている。これを受け、平成 30 年度から航空大学校の養成規模を 72 名から 108 名に拡大するため、平成 28 年度第 2 次補正予算において、航空大学校の操縦士の供給体制強化に必要な施設整備に係る経費が認められている（図 4.1-10 参照）。また、平成 29 年度予算では、航空大学校の教官及び訓練機の増強等に係る経費や、操縦士志望者の適性を測定する手法に関する調査やシミュレーターの活用拡大に関する調査等に係る経費が認められた（図 4.1-11 参照）。こうした予算等を活用し、引続き操縦士の確保に向けた戦略的な対応を進めていく。

図4.1-10　操縦士の戦略的確保・育成事業（平成28年度第2次補正予算事業）

国土交通省

LCCの事業拡大、訪日外国人旅行者の増加等による急速な需要拡大が見込まれる操縦士を戦略的に育成するため、航空大学校の操縦士の供給体制強化に向けた施設整備を実施。

〇事業概要

・航空大学校の操縦士の供給体制強化に必要な施設整備を行う。

①学生寮の整備
➢宮崎本校、帯広分校の学生寮の増築

航空大学校の学生寮

②格納庫の整備
➢帯広分校の格納庫の増設

機体の格納庫

図4.1-11　操縦士の戦略的な養成・確保対策（平成29年度予算事業）

国土交通省

LCCの急速な事業拡大や操縦士の大量退職等が見込まれる中、「明日の日本を支える観光ビジョン」では、訪日外国人旅行者数の目標が2020年に4，000万人と倍増されており、これに伴い操縦士の養成・確保が重要となっている。

これらを踏まえ、平成30年度から航空大学校の養成規模を拡大（72人→108人）するため、帯広分校の教官や訓練機の増強等を図る。また、宮崎本校の訓練機の更新により着実な訓練を推進する。

さらに、民間と連携しエアライン操縦士の効率的な養成・確保を図るとともに、ドクターヘリ等公共性の高いヘリコプター運航を確保するための取組みを総合的に推進する。

（独）航空大学校の操縦士の供給体制強化

➢帯広分校の教官及び訓練機の増強等

教官

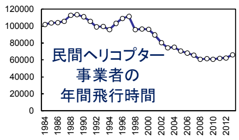
訓練機

※供給体制の強化に対応し、平成30年度以降も宮崎本校及び仙台分校の教官、訓練機及び飛行訓練装置の増強等を順次行う。

民間と連携した操縦士の養成・確保の促進

➢**エアライン操縦士の養成・確保の推進**
〇操縦士志望者の適性を測定する手法に関する調査
〇操縦士の健康管理の向上等

➢**ヘリコプター操縦士の養成・確保の推進**
〇効率的な養成スキームに関する調査



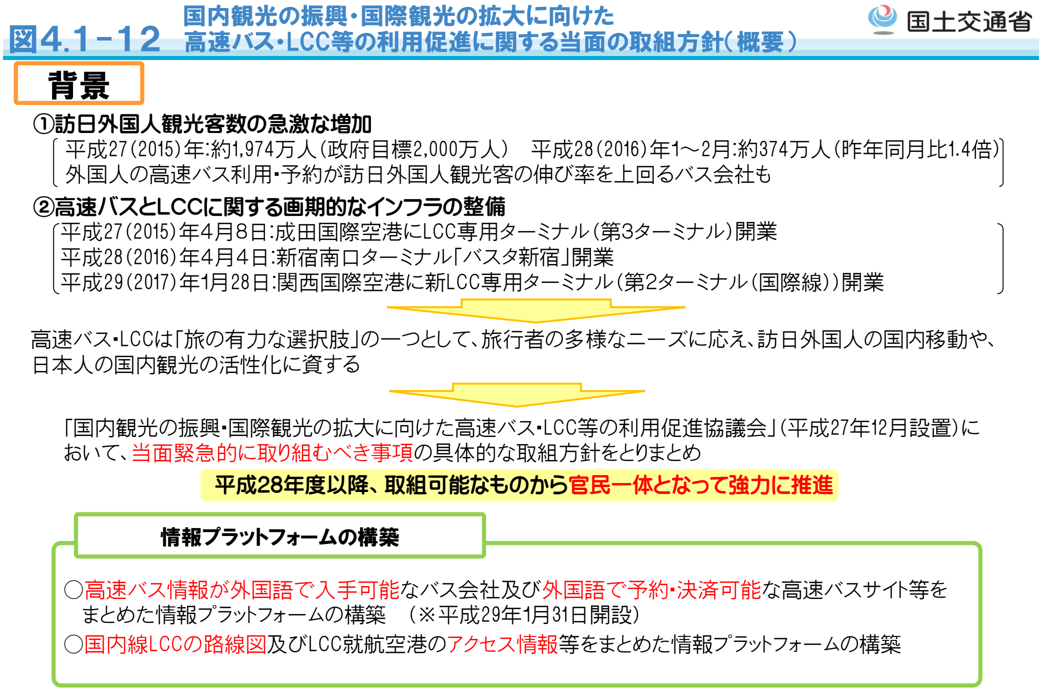
➢**エアライン操縦士・ヘリコプター操縦士の養成・確保の推進（共通事項）**
〇シミュレーターの活用拡大に関する調査

フル・フライト・シミュレーター

（6）需要喚起への取り組み

需要喚起の施策として、高速バス・LCC 等の利用促進に取り組んでいる（図 4.1−12 参照）。高速バスや LCC は、近年「旅の有力な選択肢」の一つとして、訪日外国人の国内移動や日本人の国内観光の活性化に資すると考えられることから、国土交通省では、平成 27 年 12 月に省内関係部局、LCC 等関係者、高速バス関係者、観光関係者を構成員とする「国内観光の振興・国際観光の拡大に向けた高速バス・LCC 等の利用促進協議会」を設置し、高速バスと LCC 等の関係者が協働すべき取組について検討を行っている。

具体的には、高速バスサイト等をまとめた情報プラットフォームを平成 29 年 1 月 31 日に開設し、国内線 LCC の路線図や空港へのアクセス情報等をまとめた情報プラットフォームの構築に向けて検討を進め、更なる利用者の拡大を目指していく。



我が国の LCC が誕生してから 5 年余りが経過したが、諸外国の成長事例をみても、LCC 市場にはその成長の余地がある。

本章では、今後、LCC の更なる振興を図る上で解決が必要となる課題やそれに対する施策について記述した。今後は、こうした取組を国土交通省と関係者が密接に連携しながら、着実に実施していくことが必要である。