

新しい空の旅で、 ビジネスや観光を活性化

日本には各国が注目する製造業分野での高い技術力があり、観光資源も豊富です。格安航空会社（LCC）やビジネスジェットなどの輸送手段が活性化し、人的な交流が活発になれば、新しいビジネスが生まれるとともに、観光産業も盛り上がるチャンスが大いにあるのです。



LCCの特徴

短距離かつ直行便を主体とする
運航形態

主要空港の周辺にある
空港を利用

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

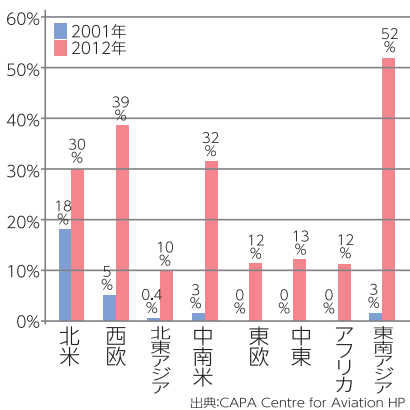
小型の単一機材を使用し
整備コストを削減

低コスト、低運賃サービスの提供

国内外の人の移動を活性化する原動力のひとつが、LCCと呼ばれる格安航空会社です。従来の航空会社（FSA）と比べて、大幅に運賃が安いことが特徴です。例えば、成田―新千歳空港間で、FSAが片道1万円から3万5000円のところ、LCCは5000円から2万円の価格帯です。しかし、「LCCって、安全性は大丈夫？」と不安に思う方も多いかもしれません。実はLCCとFSAの安全基準は全く同じです。航空会社を監督する国土交通省では、LCC各社に対してFSA同様の検査を

地域別LCCシェア（座席キロベース）

LCCのシェアは、北米やヨーロッパでは3~4割を占め、東南アジアでは5割にも上ります。



行っています。
FSAシェアを落とさず
LCCの需要を全体の3割に
今後、LCCがさらに就航できるよう主に3点の施策を行っています。
1つ目は、安全性の確保を前提に航空の安全に関する技術規制のあり方の見直しを実施しました。例えば、乗客が乗ったまま飛行機に給油を行えるようにしました。その結果、空港に停まる時間が短くなり効率的に飛行機を飛ばすことができるのです。
2つ目は、空港使用料の引き下げで

す。平成25年度より、地方路線維持やLCC支援による地域活性化実現のため、主に使用される百t以下の機材の着陸料を引き下げる予定です。
3つ目は、空港の経営改革推進です。日本の空港の多くは、国や自治体が管理しています。今後は、滑走路と空港ビルの運営を一体化し、民間空港運営者による戦略的な料金体系や営業活動などが、LCC誘致につながることを期待しています。これを実現するための法律改正案を今通常国会に提出する予定です。

●国内では3航空会社が就航。



ピーチアビエーション

関西国際空港を拠点として、国内各地へ就航。国際線はソウル、香港、台北へ就航。仙台や沖縄、釜山にも就航予定。



エアアジア・ジャパン

成田国際空港が拠点。国内線は、札幌、沖縄、福岡に就航。国際線はソウル、釜山に就航。



ジェットスター・ジャパン

成田国際空港と関西国際空港から国内線は、札幌、大阪、福岡、沖縄に就航。大分、鹿児島にも就航予定。

専用施設が成田空港に開設

ビジネスジェットの利用に弾みを

世界のトップビジネスマンたちは時間を有効に使うためにビジネスジェットを利用しています。成田国際空港では、2012年3月に専用の施設が完成。離発着から出入国の手続きまで専用のルートで行えます。国際企業のトップが来日しやすくなることで、経済の活性化にもつながることでしょう。



ビジネスジェット専用ターミナル

また、成田国際空港や関西国際空港などではLCCの就航を受け入れるために、LCC専用ターミナルの建設も進んでいます。
現在、LCCのシェアは全体の5%ほど。2020年までに、新規需要を喚起し、この割合を20%から30%まで伸ばすことを目標にしています。LCCの導入で先行する欧州では、従来のFSAの利用を減らすことなく、LCCの市場を同様の割合まで広げているのです。
国土交通省は気軽にLCCを利用できる環境を整備し、人々の往來の活性化を図っていきます。