

ビジネスジェット受け入れの現状について

平成22年12月
国土交通省航空局

国土交通省成長戦略会議について

国土交通省成長戦略会議

趣旨

人口が減少に転じ、急速に少子高齢化が進展するという厳しい局面において、将来にわたって持続可能な国づくりを進めるため、我が国の人材・技術力・観光資源などの優れたリソースを有効に活用し、国際競争力を向上させるための成長戦略の確立が焦眉の急となっていることから、各分野の有識者で構成される「国土交通省成長戦略会議」が設置され、本年5月17日に「国土交通省成長戦略」が取りまとめられ、公表されたところ。

【成長戦略分野】

① 海洋国家日本の復権

② 観光立国の推進

③ 航空分野

④ 建設・運輸産業の
更なる国際化

⑤ 住宅・都市

国土交通省成長戦略会議委員

<u>安</u> 昌寿 (あん まさとし)	日建設計 代表取締役副社長
<u>大上</u> 二三雄 (おおうえ ふみお)	エム・アイコンサルティング代表取締役社長
大江 匡 (おおえ ただす)	株式会社プランテックアソシエイツ代表取締役会長兼社長
大社 充 (おおこそ みつる)	NPO法人グローバルキャンパス理事長 全国地域ベレーター創造ネットワーク代表世話人
坂村 健 (さかむら けん)	東京大学大学院情報学環教授
高木 敦 (たかぎ あつし)	モルガン・スタンレー証券株式会社 マネージングディレクター
<u>中条</u> 潮 (ちゅうじょう うしお)	慶應義塾大学商学部教授
◎ <u>長谷川</u> 閑史 (はせがわ やすちか)	武田薬品工業株式会社 代表取締役社長
平田 オリザ (ひらた おりざ)	劇作家・演出家
福田 隆之 (ふくだ たかゆき)	株式会社野村総合研究所 副主任研究員
<u>星野</u> 佳路 (ほしの よしはる)	株式会社星野リゾート 代表取締役社長
★◎ <u>御立</u> 尚資 (みたち たかし)	株式会社ホストコンサルティンググループ 日本代表
<u>柳川</u> 範之 (やながわ のりゆき)	東京大学大学院経済学研究科准教授

(敬称略)

◎：座長

○：座長代理

—：航空分野委員

★：航空分野とりまとめ

【航空分野】我が国の成長に貢献する航空政策へ

I 日本の空を世界へ、アジアへ開く（徹底的なオープンスカイの推進）

- 成田の30万回化に係る地元合意を前提に首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。
- 国際航空物流の活性化のため、従来の枠組みを超えた抜本的な自由化を推進するとともに、フォワード・チャーター等に係る規制を緩和。
- 観光立国の実現、LCC(格安航空会社)はじめ新規参入促進のため、アジアの諸国・地域を最優先に新たな枠組みの合意を目指す。

II 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

- 羽田の24時間国際拠点空港化を進め、国際線枠を9万回とし、欧米・長距離アジアを含む高需要・ビジネス路線を展開。
- 成田は、30万回化を機に、更なる国際線ネットワークの強化とともに、国内フィーダー、LCC(格安航空会社)やビジネスジェットの受け入れ等の機能強化によるアジア有数のハブ空港化。

V 真に必要な航空ネットワークの維持

- 地方が主体となった地方路線維持方策の実現。
- 市場メカニズムを活用した新たな手法による羽田の発着枠の配分。

VI LCC参入促進による利用者メリット拡大

- 拠点空港におけるLCC(格安航空会社)専用ターミナルの整備検討。
- 国際動向に迅速・的確に対応した技術規制の緩和等による航空会社の低コスト化支援。

III 「民間の知恵と資金」を活用した空港経営の抜本的効率化

- 中期的には、空港関連企業と空港の経営一体化及び民間への経営委託ないし民営化により、空港経営を抜本的に効率化。
- 短期的には、空港整備に係る各歳入・歳出の在り方の見直しを通じ、小型機の優遇等、時代の要請に応じた着陸料体系を再構築。

IV バランスシート改善による関空の積極的強化

- 関空を首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生するため、伊丹も活用しつつ、バランスシートを抜本的に改善。
- これにより、貨物ハブの実現やLCC(格安航空会社)の誘致等、関空の特色を活かした戦略的経営を実現。

利用者利便性の向上を通じた我が国の成長を実現

戦略2: 首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田強化

1. 現状の課題・問題点

(中略)首都圏空港が我が国の成長の牽引車としての役割を今後とも十分に発揮していくには、国際線・国内線双方のネットワークの更なる強化や際・内乗り継ぎ機能の改善、LCCやビジネスジェット等、これまで十分に対応できていないニーズへの対応等、抜本的な機能強化が必要である。

そのためには、首都圏空港全体について、これまで以上に踏み込んだ容量拡大努力を行い、可能な限り容量制約(ボトルネック)がない環境を作り出すことが強く求められる。

2. 課題に対応した政策案

(2)成田空港における改革の方向性

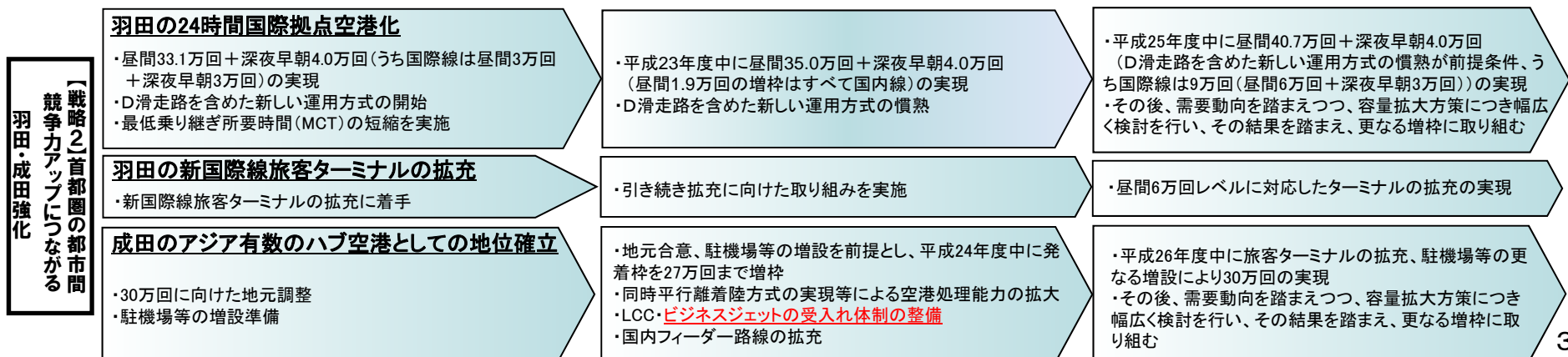
③アジア有数のハブ空港としての抜本的機能強化

今後の発着枠の増加にあわせて、更なる国際航空ネットワークの強化を実現しつつ、インバウンド観光の振興等の観点から、国内線の発着枠を拡大することで、国内フィーダー路線の拡充を図り、羽田空港と同様、内・際ハブ機能を強化する。

また、LCCの本格的な参入促進を図るため、専用ターミナルの整備等により、低コストオペレーションが可能となる環境を整えることとする。

さらに、これまで発着枠が希少であったために十分な対応ができてこなかったビジネスジェットの乗り入れ需要に対しても、専用ターミナルの整備等により、首都圏を代表するビジネスジェットの受入空港としての抜本的機能強化を図る。

航空分野 成長戦略の工程表(最速工程案) 抜粋



ビジネスジェットについての現況

ビジネスジェットとは

ビジネスジェット: 企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送のことであり、その運航形態には、①社用機や個人所有機などの自家用運航と、②航空会社等の事業用機のオウんユースチャーターによる運航の2つがある。

航空区分と航空機の運航形態

区分	航空機	運航用途	運航例
軍用航空	自衛隊機等	公用、防衛用等	自衛隊機・米軍機
ジェネラルアビエーション (軍用、商業以外)	公用機	行政目的などの公用	海上保安庁、警察、消防、飛行検査機
	航空機使用事業用機	旅客又は貨物の運送以外の行為の請負	取材ヘリ(委託)、農業散布測量、航空写真撮影
	自家用機	レジャー・遊覧・観光	個人の趣味 アクロバット飛行
		レジャー・遊覧・観光・商用以外の運送	撮影用取材ヘリ 養成学校の練習機
		ビジネス航空	プライベートジェット 役員・社員輸送用の社用機
商業航空 (航空会社等が貨客運送のため航空機を運航)	航空運送事業用機 (国内定期航空運送事業を除く)		オウんユースチャーター
		商用目的以外の有償運送	ドクターヘリ、遭難救助 遊覧飛行、観光
	国内定期航空運送事業用機	定期便	定期便 定期便に近い不定期便
		不定期便・チャーター便	臨時便、チャーター、フェリー

出所: H21国土交通省「ビジネス航空の適した枠組みのあり方に関する調査」

ビジネスジェットの主な使用機材

セスナ525A サイテーションジェット

最大5名
最大航続距離：
2,870Km
最大離陸重量：
5.7t



ファルコン900

最大19名
最大航続距離：
8,334Km
最大離陸重量：
21.9t



ガルフストリームV

最大19名
最大航続距離：
12,040Km
最大離陸重量：
40.4t



ボーイング737BJ

最大50名
最大航続距離：
11,482Km
最大離陸重量：
77.6t



ビジネス機の国別保有機数(参考)

ビジネスジェット機の保有機体数

(単位:機数)

国	2009年12月
米国	17,905
カナダ	1,068
ブラジル	1,010
メキシコ	960
ドイツ	644
英国	611
ベネズエラ	560
オーストラリア	418
フランス	398
スイス	313
オーストリア	267
コロンビア	228
インド	201
サウジアラビア	147
中国	122
日本	55

出所:バートインターナショナルより作成
ただし、日本の保有機数は、ビジネス航空協会から聞き取り

我が国首都圏空港と他国主要空港におけるビジネスジェットを含む小型航空機(GA機)の取扱いについて(2008年)

都市圏	空港名	ジェネラルアビエーション機の取扱機数 (各空港の全取扱機数に占める割合)
東京	羽田空港	2,266(1.3%)
	成田空港	2,126(2.2%)
ニューヨーク	JFK空港	4,311(2.0%)
	ニューアーク空港	6,368(2.9%)
	ラガーディア空港	5,433(2.9%)
	ティータボロ空港	86,669(99.8%)
	モーリスタウン空港	43,921(62.6%)
	ウェストチェスター空港	77,116(85.6%)
ロンドン	ヒースロー空港	2,690(1.1%)
	ガトウィック空港	3,674(2.8%)
	スタンテッド空港	8,082(8.4%)
	ルートン空港	15,628(26.5%)
	ビギンヒル空港	6,278(100%)
	ファンボロー空港	10,768(100%)
パリ	シャルルドゴール空港	4,321(1.7%)
	オルリー空港	1,925(1.7%)
	ルブルジェ空港	26,791(100%)
香港	香港国際空港	7,013(5.6%)

※1 羽田空港及び成田空港のデータは、空港管理状況調書による

※2 ニューヨーク、ロンドン、パリ、香港のデータは、ACI(Airport Council International: 国際空港評議会)調べ

※3 ティータボロ、モーリスタウン、ウェストチェスター、ビギンヒル、ファンボロー、ルブルジェのデータは各国航空当局調べ

※4 ジェネラルアビエーション機には、ビジネスジェット以外に航空機使用事業機(報道、写真撮影)等を含む。

※5 数字は全て2008年のデータ

ビジネスジェットの入りに関する指摘

○空港における課題

- 定期航空会社と同じ空港・ターミナルを利用するため、出入国動線が一般客と混在しており、プライバシーが確保されず、移動に時間がかかる。(専用ターミナルやCIQ体制を整備する必要性。)
- ビジネス機が使用できるスポットに制限が設けられている場合があり、また、駐機可能期間が短い。
- 需要の大きい空港においては、ビジネスジェットの発着枠の確保が難しい。

○手続面やサポート面での課題

- 発着枠について取得のための手続きやCIQの申請手続き等、運航に関する各種申請手続きの簡素化が必要。
- ビジネスジェットにかかるサービス関連業務やサポート体制が不十分。