

ビジネスジェットの推進に関する委員会  
中間報告

平成 23 年 6 月

## 目 次

はじめに .....	1
1. ビジネスジェットの現状 .....	2
2. ビジネスジェットの推進に向けた具体的な取り組み .....	6
3. さらなるビジネスジェットの推進に向けて .....	13

## はじめに

平成 22 年 5 月 17 日に「国土交通省成長戦略」が取りまとめられ、航空分野における「首都圏の都市間競争力アップにつながる羽田・成田の強化」の中で、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ために、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とされた。

そのため、国土交通省航空局においては、平成 22 年 12 月 22 日に「ビジネスジェットの推進に関する委員会」を発足させ、我が国におけるビジネスジェットの受入れ体制の充実を目指し議論を開始したところであり、本委員会は、平成 23 年 5 月までに計 3 回の委員会を開催し、ビジネスジェットの推進のための受入れ改善策について議論してきた。

このたび、本委員会は国土交通省成長戦略会議において指摘された現状の課題を改善すべく、成田空港における受入れ体制の構築を柱とした、中間報告を取りまとめたのでここに報告する。

## 1. ビジネスジェットの現状

### 1.1 ビジネスジェットの位置付け

ビジネスジェットは、企業・団体又は個人が商用目的での航空運送に利用されており、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ニュースチャーターによる運航の2つがある。

### 1.2 ビジネスジェットの必要性

ビジネスジェットは、利用者のスケジュールに応じた出発到着時間の設定が可能である、定期便の無い場所や時間帯においても移動が可能である、移動時間をビジネスに利用することにより時間を有効に活用できる、プライバシーの確保が容易であるなど、グローバルな企業活動に必要なビジネスツールとして、活躍の場を広げている。

また、国際的なビジネスにおけるいわゆる「ジャパン・パッシング」が懸念されている中、ビジネスジェットの普及により、

- (1) 国際的な企業活動におけるアジアでの活動拠点や新たな投資先として選択することに繋がる
- (2) 国際会議等の誘致が期待され、インバウンド効果が見込まれる
- (3) 企業の業務のスピードアップなどビジネススタイルの変革が可能になる
- (4) ビジネスジェット運航支援など、ビジネスジェットの関連産業の発展に繋がることから、ひいては我が国の競争力の強化や経済成長にも資すると考えられる。

以上のことから、我が国において、ビジネスジェットの普及について、喫緊の課題として取り組んでいく必要がある。

### 1.3 ビジネスジェットの利用状況

ビジネスジェット機の保有機数を各国で比較した場合、我が国では55機の登録にとどまっているのに対して、最も多いアメリカにおいては、約18,000機が登録されている。

ビジネスジェット機の保有機体数

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

出所: パ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)

また、世界の主要な都市圏におけるビジネスジェットを含む小型航空機（ジェネラルアビエーション機）の取扱機数を比較した場合、我が国の羽田・成田空港では、それぞれ年間約2,000機を取扱っている一方、他国の都市圏においては主要空港での取扱機数に大きな差はないものの、ビジネスジェットが専用あるいは優先的に利用できる空港において、10倍以上の差が生じている。

ビジネスジェットを含む小型航空機（ジェネラルアビエーション機）の取扱機数

都市圏	空港名	GA機の取扱機数 (GA機/全取扱機数)
東京	羽田空港	2,266 (1.3%)
	成田空港	2,126 (2.2%)
ニューヨーク	J.F.ケネディ空港	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 GA(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

#### 1.4 諸外国におけるビジネスジェットの受入体制

諸外国では、ビジネスジェットの受入に際し、専用空港や専用施設の整備、専用動線の設定により、ビジネスジェット利用者に対して利便を提供している。

例えば、ロンドンにあるファンボロー空港は、ビジネスジェット専用空港として整備されており、欧州におけるビジネスジェットの拠点空港として機能している。

また、香港国際空港のビジネスアビエーションセンターでは、ビジネスジェット専用ターミナルを整備し、ビルの最前面にある乗降用スポットで乗降可能としている上、搭乗・降機時の各種手続きを迅速に行えるような体制が整えられている。

このような専用施設がない場合でも、金浦国際空港のように、一般用のものと分離された専用の旅客動線を整え、ビジネスジェットを利用するメリットを空港においても提供する配慮がなされている。

### 1.5 我が国の主要空港におけるビジネスジェットの受入状況

我が国の空港需要の大きい空港においては、定期便を利用する一般旅客に対応することに主眼が置かれているため、ビジネスジェット専用施設・動線が整備されていないこと、スポットや発着枠を自由に利用できる余地が少ないことなど、ビジネスジェットが利用しやすい環境の形成が不十分であると言える。

しかしながら、このような課題については、成田空港及び羽田空港の容量拡大を契機に改善されており、ビジネスジェットの受入れの推進も期待されている。

こうした状況の中、成田空港においては、平成22年7月より5.7t以下のビジネスジェットの乗入れが可能となり、羽田空港においては、平成22年10月より国際ビジネスジェットの運航が可能になるなど規制緩和が図られてきたところである。

#### ビジネスジェットにかかる規制緩和の最近の動向

内容	改正前の状況	改正後の状況	改正時期
<b>成田空港</b>			
航空機の重量制限	5.7t以下の航空機に対して発着制限	⇒ 撤廃	平成22年7月5日
駐機スポット制限	10スポット	⇒ 15スポット	平成22年12月16日
駐機可能日数	7日間	⇒ 14日間	平成22年12月16日
<b>羽田空港</b>			
昼間時間帯の発着	国内のみ可能	⇒ 国際ビジネスジェットも可能	平成22年10月31日 (羽田空港再拡張時)
昼間時間帯の発着回数制限	4回/日	⇒ 8回/日	
駐機可能日数	5日間	⇒ 7日間	
国際ビジネスジェットの発着枠申請期限	7日前まで	⇒ 当日申請可能	
乗降用スポット	国際線地区外のスポットで乗降	⇒ 国際線地区に乗降用スポットを確保	

## 2. ビジネスジェットの推進に向けた具体的な取り組み

国土交通省成長戦略でも指摘されているとおり、首都圏空港でのビジネスジェット受入体制の改善は喫緊の課題である。

羽田空港においては、第4滑走路が供用されたものの、発着容量の制約が厳しい状況であり、ビジネスジェット需要に対する十分な対応を取ることは直ちには難しい現状にあるが、一方、成田空港においては、今後、発着枠が30万回に拡大することにより、ビジネスジェットのニーズに対応することが比較的容易となることから、ビジネスジェット受入空港としての対応を速やかに充実させることが可能であると考えられる。

そこで、ビジネスジェットの推進に向け、成田空港において、直ちに取り組むべきものとして、具体的に以下の5つの観点から、施策を取りまとめた。

1. 専用ターミナル整備（専用動線の整備を含む）
2. ビジネスジェット用スポットの拡充、駐機期間制限の緩和
3. 予備枠の撤廃と未使用枠の積極的活用（ウェブでの情報開示を含む）
4. 同時離着陸方式の導入による時間値の拡大
5. 都心へのアクセス改善

また、我が国におけるビジネスジェット推進の取組みについて、以下の項目を早急に実施すべきである。

6. 国内外に対する積極的な情報発信

### 1) 専用ターミナル整備（専用動線の整備を含む）

成田空港においては、ビジネスジェット専用施設や動線が整備されていないことから、今後、速やかにビジネスジェット専用ターミナルの整備に着手して平成 23 年度のできるだけ早い時期に完成させ、ビジネスジェット専用施設及び動線の供用を開始する。

具体的には、日本航空株式会社の再建計画の一環として同社から返還された南オペレーションセンターの 1 階部分を活用して、CIQ 機能を備えたビジネスジェット専用施設を整備する。

当該施設は制限区域と一般エリアの境界に位置するとともに、第 2 旅客ターミナルビルに接続し、また、高速道路へのアクセスも優れていることから、ビジネスジェット専用ターミナルの整備箇所としては非常に適した場所であると考えられる。



図 成田空港におけるビジネスジェット専用施設

## 2) ビジネスジェット用スポットの拡充、駐機期間制限の緩和

平成 22 年 12 月、ビジネスジェット用スポットを 10 スポットから 15 スポットに増設し、これまで 7 日間であった駐機日数制限を、最長 14 日間に延長したところである。

今後、さらにスポットを増設し、平成 23 年 11 月からは 18 スポットとするほか、需要動向等を見つつ駐機期間制限の緩和を引き続き実施し、将来的に撤廃も含めて検討する。

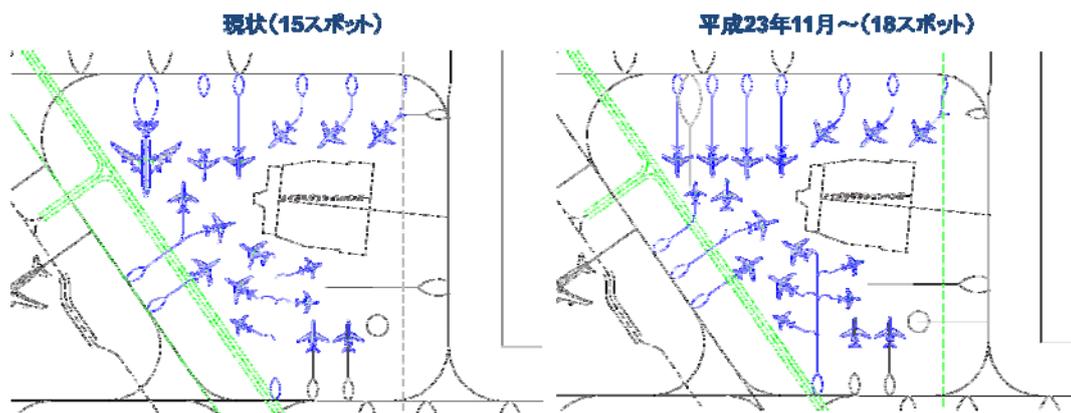


図 成田空港におけるビジネスジェットスポットの増設

また、現在、旅客ターミナル近傍の駐機スポットに空きが生じた場合に、これをビジネスジェット用の乗降専用・一時駐機スポットとして運用しているが、空港容量拡大のため、今後、横堀地区で新設されるスポットについても同様の運用を行い、ビジネスジェット用の乗降専用・一時駐機スポットの拡大を図る。

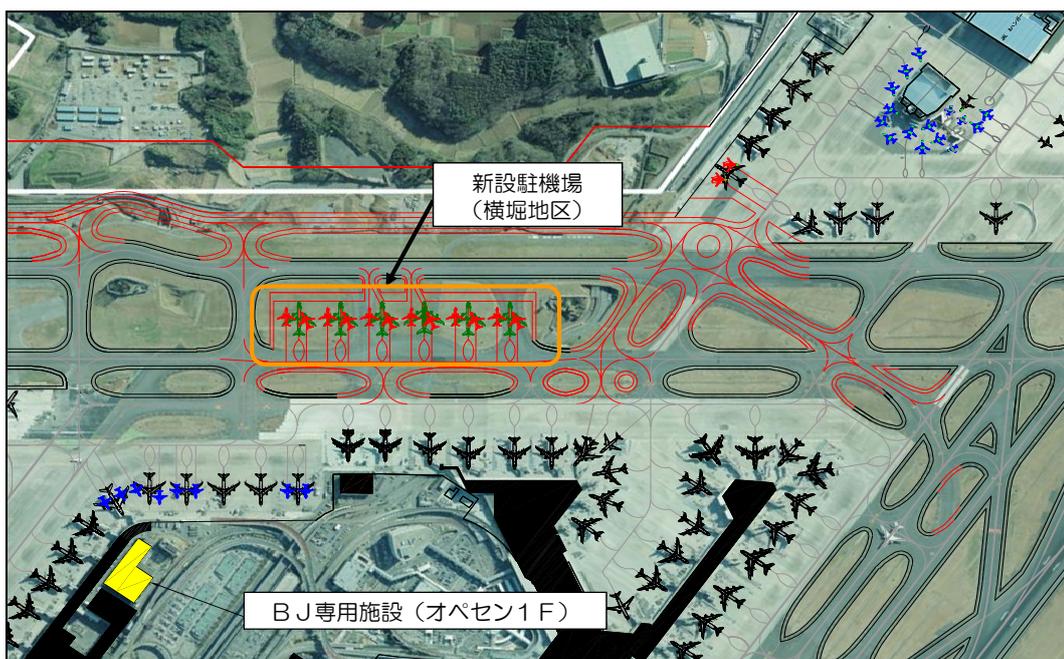


図 ビジネスジェット専用施設近傍での乗降用スポットについて

### 3) 予備枠の撤廃と未使用枠の積極的活用（ウェブでの情報開示を含む）

成田空港においては、これまで、ビジネスジェットなどが使用できる発着枠を、定期便に配分される一般の発着枠とは別に、週 21 枠確保してきたところである。近年は成田空港の増枠に伴い、一般の発着枠にも余裕が出てきており、発着枠が空いていれば、週 21 枠を超えてビジネスジェットに活用可能とする運用を行っているが、利用者からは、これが発着枠の制限と捉えられている。そのため、発着枠をビジネスジェット用に別途設定する仕組みを廃止する。

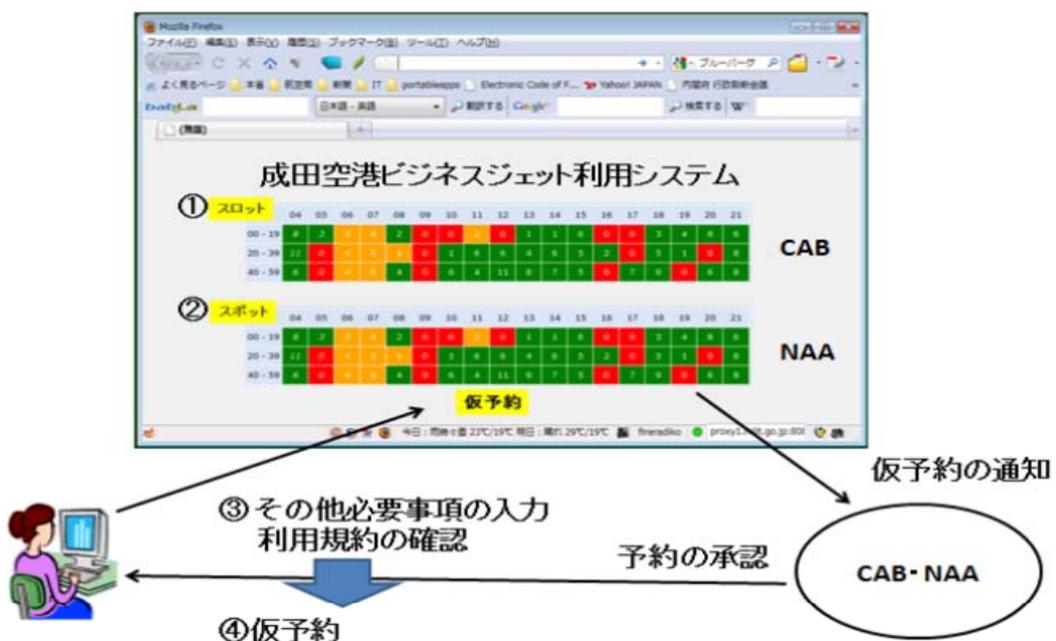
その上で、一般の発着枠の未使用分についても積極的に活用する方策を講ずる。

具体的には、平成 23 年秋頃より、ビジネスジェット利用者へのサービスレベルを向上させるため、発着枠及び駐機場の空き状況に係る情報提供をウェブ化する。

平成 23 年 10 月からは、成田空港の発着枠が年間 22 万回から 23.5 万回に更に拡大することに加え、次頁のとおり、新たに同時離着陸方式の導入により、1 時間当たりの出発・到着可能回数も大幅に拡大することから、こうしたウェブ化により、実際には、成田空港のビジネスジェットのアクセス機会が十分にあることが理解されるものと期待される。

さらに、その後、ウェブ上での発着枠及び駐機場の使用申請を可能にすることを目指す。

#### 成田空港 ビジネスジェット用発着枠・駐機場空き状況サイト（イメージ）





## 5) 都心へのアクセス改善

成田空港と都心との間のスピーディなアクセス手段として利用されているヘリコプターについては、パイロットの目視による運航を行っており、気象条件が悪い場合は運航ができず、就航率が約8割程度（平成22年度平均78.6%）に留まっている。

平成24年度中を目途に、ヘリコプターの特徴をふまえたIFR（計器飛行方式）を導入し、就航率の改善を図る。

また、現在、救命・災害等に利用しているヘリパッドを、成田空港の容量拡大のために移設する際には、定期便の定時運航や管制の運用に影響を及ぼさないことを前提に、公共性及び空港容量の最適活用に反しない範囲で、成田空港への民間ヘリコプターの直接乗り入れについての検討を行うこととする。

### 現 状

#### 《ヘリコプターの活用例》

ヘリコプター（アークヒルズHP ←15分→ 佐倉場外離着陸場）とハイヤー（佐倉場外離着陸場 ←15分→ 成田空港）を組み合わせることで、成田空港と都心間を30分でアクセス。

#### 課 題

- ・平成22年の平均就航率が78.6%。
- ・羽田空港、成田空港を離着陸する定期便と経路が輻輳するため、IFRで飛行する航空路の設定が困難。



欠航の主な原因・・・雲の低さが低い、視界が悪い、風が強い、外気温が低い

### 今後の取り組み



☆ 羽田空港、成田空港の交通流に影響を与えず、ヘリコプターの特徴（高高度の飛行は不可、主な離着陸場はヘリポート）を踏まえたIFRを導入し就航率の改善を目指す。

#### 《現在の取り組み内容》

- ・衛星を利用した広域航法（RNAV/RNP）による低高度航空路の実現に向けた検討。
- ・ヘリポートにも設定可能な新たな進入方式（PinS）の実現に向けた検討。

※ IFR（計器飛行方式による飛行）、PinS（ポイントインスペース）

## 6) 国内外に対する積極的な情報発信

日本の国内においてはビジネスジェットへの理解が不足しており、一部の人の贅沢品という印象が強く、世界におけるビジネスジェットの実態やその利便性について浸透していないこと、また、世界においては日本がビジネスジェットに対して閉鎖的で極めて乗り入れが不便な国であるとの評価が定着していることが、日本のビジネスジェット普及の大きな阻害要因となっている。

このため、我が国におけるビジネスジェット推進の取組みについて、我が国の魅力・強みが伝わるように国内外に対して、積極的に情報発信していくことが必要である。

とりわけ、今回施策を取りまとめた成田空港以外においても、羽田空港では深夜・早朝の受入れが可能であり、関西空港、中部空港も含めて我が国全体でみると 24 時間体制での受入れが可能であることを強力に発信する必要がある。

具体的には、国内外の主要企業への情報発信、大使館や商工会議所を通じた情報発信をするなど、官民連携した取組みを行う。

また、日本におけるビジネスジェットの印象を改善するために、ターゲットを戦略的に考えて、マーケティングを行うべきである。

### 3. さらなるビジネスジェットの推進に向けて

今般、成田空港において、ビジネスジェット受入のための具体的な推進施策を着実に実施することとした。これは、ビジネスジェット推進に向けた第1歩として、極めて重要であり、一日も早い実現が望まれるところであるが、今後さらに、様々な施策の検討が行われる必要がある。

例えば、中部空港では、国際定期便の少ない深夜・早朝時間帯に、車で直接乗り入れ可能な第2CIQ施設が利用されているが、実際のビジネスジェットのニーズを含め実情に応じて、同施設を昼間時間帯のビジネスジェット受入れに活用することも求められている。また、地方空港の活用・活性化の観点においてビジネスジェットの利用促進も重要であり、一部の地方空港においては、ビジネスジェットの乗入れ申請手続きの簡素化が必要ではないかとの声もある。また、ビジネスジェットの推進にあたってのキーポイントの一つとして、CIQその他の出入国に際しての手続きの円滑化・迅速化の必要性等が指摘された。

さらに、我が国の成長エンジンともいえる首都圏におけるビジネスジェット利用の更なる利便性向上のため、成田空港に加えて、羽田空港をはじめとするその他の首都圏の空港についても、実情に応じて、ビジネスジェット利用が図られないかを検討する必要がある。なお、その際には、これらの空港の利用は羽田空港への離着陸機に影響を与えることを考慮する必要がある。

これらに加えて、我が国の企業がビジネスジェットを利用しやすい環境を整備していくこともまた、重要な課題であることから、例えば、国内ビジネスジェット運航会社の育成等を図るための規制緩和や制度の見直しを行っていくこと等を検討することが必要である。

また、ビジネスジェットは関連産業への影響も大きい。例えば、ビジネスジェットを運航する際には、運航支援産業が必要となるほか、ビジネスジェット需要や安全運航に必要な整備に応じるためには、航空機製造産業も重要な役割を果たすなど、ビジネスジェットの推進は、グローバルな企業活動にも有効である。このように、我が国においてビジネスジェット産業を育成することは、我が国の成長に大きく貢献するものと考えられる。

以上、述べた点なども踏まえつつ、ビジネスジェットの推進を加速化させるべく、関係省庁・関係者の協力のもと、今後も検討を継続することとしたい。