

アシに関する課題と 施策の方向性について

観光庁

令和4年4月

<アシ>の課題と施策の方向性

- シームレスで快適な移動を実現するには、プライベートジェットやスーパーヨットの受入環境整備が必要不可欠。
- 当面は以下の施策を展開しつつ、インバウンド回復の状況等を踏まえ、将来の更なる対策を検討。

課題	施策の方向性
高付加価値旅行者のニーズを踏まえた <u>移動のシームレス化</u>	<p>(プライベートジェット)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ チャーター許認可手続きの緩和 (インバウンド再開状況等も踏まえ、乗入申請手続きを10日前から3日前に短縮) ○ 羽田空港等におけるプライベートジェットの利用円滑化に向けた具体的方策の検討 <これまでの取組> <ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港等の全国10空港で専用施設・専用導線を整備 ・CIQの事前連絡期間を原則2週間前から原則1週間前(羽田等の一部空港は原則3日前)に短縮 ・運航係る各種手続きのオンライン化(チャーター許可申請手続き及び羽田空港の発着調整手続き) <今後の検討> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏空港において、ビジネスジェットの発着枠拡大の検討に取り組む ・FBO(ビジネスジェットの専門サービスを行う地上運航支援事業者の総称)の調査等
	<p>(スーパーヨット)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 入港等の際に必要な手続きの簡素化 <ul style="list-style-type: none"> ・出入国管理：スーパーヨットクルーに対する数次上陸許可の導入(R3措置) ・税関：スーパーヨットの資格変更(資格内変)を認めることによる税関手続きの簡素化(R3措置) ○ スーパーヨットをターゲットとしたプロモーションの実施 ○ 長期滞在を実現するために必要となる環境整備の具体的方策の検討
	<p>(空飛ぶクルマ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 2025年の大阪・関西万博における実現に向けた必要な環境整備 <現状> 2025年の大阪・関西万博での実現に向けて必要な技術開発や機体の安全基準をはじめとする制度を準備中 1

ビジネスジェット関係①

- ビジネスジェットとは、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、欧米を中心としてグローバルな企業活動の重要なビジネスツールとなっている。
- 我が国におけるビジネスジェットの普及により、国際的な企業活動のアクセスが向上し、アジアにおける企業活動の拠点や新たな投資先としての魅力が向上し、また、企業の経営者にとっても時間が有効活用され、我が国の国際競争力強化に資する。

ビジネスジェットとは

◇ 企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送

運航形態

- ① **自家用運航**
社用機や個人所有機による運航
- ② **オウンスチャーター(※)**
航空会社等の事業用機による運航
※用機者が自己都合のために航空機をチャーターする形態

機種例：ガルフストリームG650

- 定員：最大19名
- 最大航続距離：12,964km
(東京ーニューヨーク間 約10,900km航行可能)

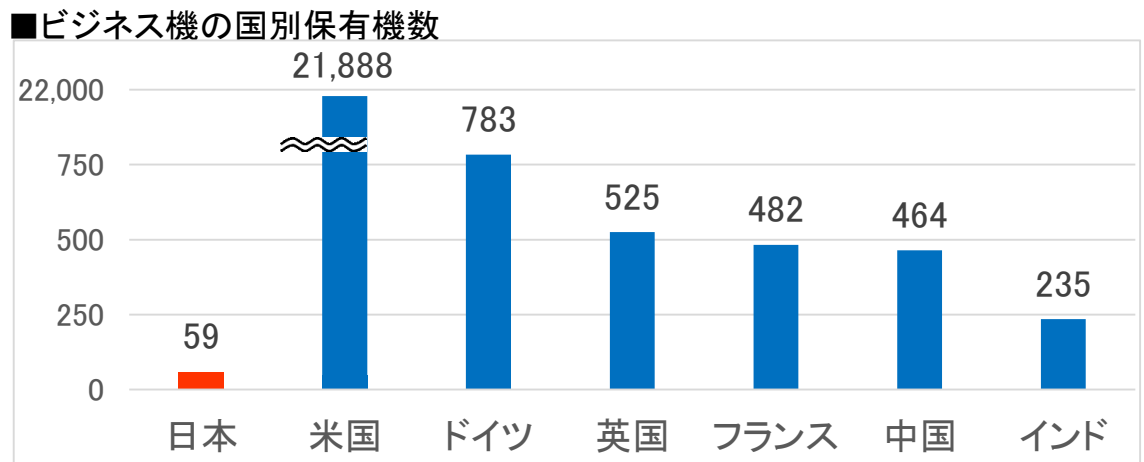


ビジネスジェットの利点

- ①利用者のスケジュールに応じた時間設定
- ②定期便がない場所への移動(移動時間の短縮)
- ③機内での会議・商談

他国のビジネス機保有機数

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59機の登録にとどまっているのに対し、最も多いアメリカにおいては約22,000機が登録



(出所) 日本: 航空局調べ(2020年12月31日現在。公用機及び軍用機を含まない。)
その他: BUSINESS AVIATION TIMELINE 2019 EXCLUSIVE FLEET REPORTより作成(公用機及び軍用機を含まない。)

ビジネスジェット関係②

1. 空港の利用環境整備

〈専用施設等〉

- 羽田空港(令和3年7月供用開始)や鹿児島空港(令和3年10月供用開始)をはじめ、10空港でビジネスジェット旅客の専用施設・専用動線を整備。
- 我が国へのFBO導入に向けた検討のため、海外における導入事例の調査を実施。

※FBO:Fixed Base Operator ビジネスジェットの運航を総合的に支援するための事業者やその施設又は機能の総称

〈CIQ関連〉

- CIQの事前連絡期間が原則2週間前であったところ、原則1週間前に短縮。
- さらに、一部空港においては、事前連絡を原則3日前まで短縮。
(羽田、成田、中部、関西、新千歳、仙台、広島、福岡、那覇、佐賀、静岡)

2. チャーター許認可申請の手続きの緩和

- 商用・医療目的の外国籍ビジネスジェットの乗り入れ申請手続きを10日前から3日前に短縮。
- 観光目的の外国籍ビジネスジェットについても同様に緩和する方向で準備中。

3. ビジネスジェットの駐機格納施設の拡充

- ビジネスジェット専用格納庫は成田、中部、神戸、静岡で供用。
- 駐機場の確保については、関係者に具体的な内容をヒアリングし改善に向けた方策を検討。

スーパーヨットの概要

・一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上(24m以上)の大型クルーザーが「スーパーヨット」あるいは「メガヨット」と呼ばれている。



全長: 119m 5,959 G.T. 写真提供: 船社

●経済効果の具体例

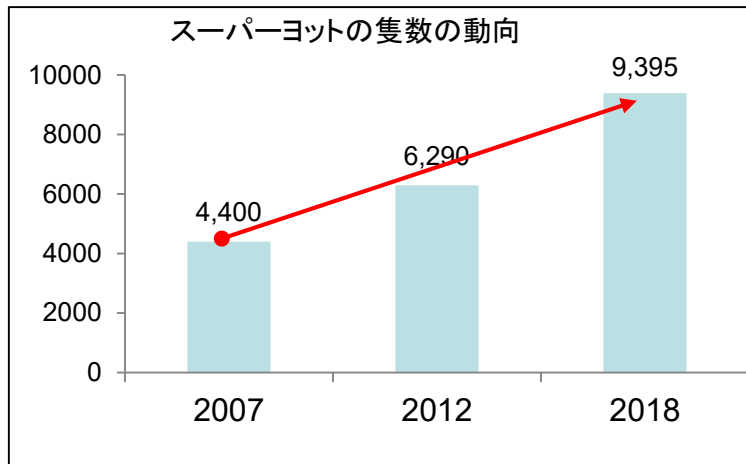
- ・寄港地での食事や観光、土産物等の購入
- ・船内で料理する食材の調達
- ・船・船用品のメンテナンスや給油等
- ・離島、地方における経済の活性化

スーパーヨット[A]

- ・ 6か月以上滞在、100回以上の入出港
- ・ 総価値想定 3億ドル
- ・ 最高速度23 knt
- ・ ヘリポートあり
- ・ クルー40名程度

スーパーヨットによる国内消費の事例

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
	26.26m	10日	¥5,700,000
	40.22m	10日	¥15,230,000
2015	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
	91.50m	30日	¥45,000,000
2016	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000



(国土交通省HP掲載資料より作成)

スーパーヨットクルーに対する数次上陸許可の導入

数次乗員上陸許可（出入国管理及び難民認定法第十六条）

- 2 入国審査官は、次の各号のいずれかに該当する場合において相当と認めるときは、当該各号に規定する乗員に対し、その旨の乗員上陸の許可をすることができる。
- 一 本邦と本邦外の地域との間の航路に定期に就航する船舶その他頻繁に本邦の出入国港に入港する船舶の外国人である乗員が、許可を受けた日から一年間、数次にわたり、休養、買物その他これらに類似する目的をもって当該船舶が本邦にある間上陸することを希望する場合であつて、法務省令で定める手続により、その者につき、その者が乗り組んでいる船舶の長又はその船舶を運航する運送業者から申請があつたとき。
 - 二 (略)

数次乗員上陸許可の要件等

- 【上陸許可期間】 当該船舶が本邦にある間
- 【出入国港】 本邦の出入国港であれば特に制限はなし
- 【対象となる乗員と船舶の関係】 当該船舶の乗員でそれと行動を共にする場合に限る
- 【乗員の管理】 船舶の長又は運送業者による乗員の管理が適正であること



運送業者の報告義務（出入国管理及び難民認定法第五十七条）

- 5 本邦に入る船舶等の長は、当該船舶等に第十六条第二項の許可を受けている乗員が乗り組んでいるときは、当該船舶等が出入国港に到着する都度、直ちに、当該乗員の氏名その他法務省令で定める事項をその出入国港の入国審査官に報告しなければならない。

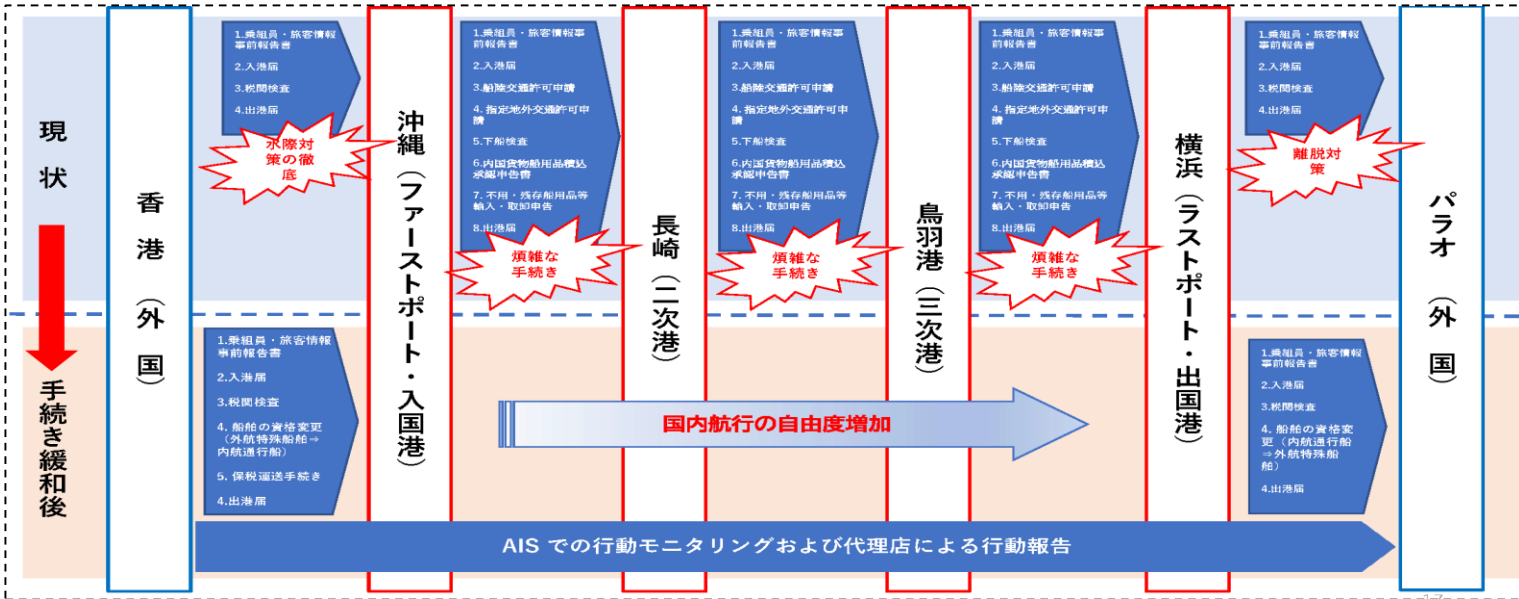


船舶の長又は運送業者から数次乗員上陸許可の申請があつた場合において、船員の管理が適正に行われることが見込まれるなど、同許可を付与することが相当と認められるときは数次乗員上陸を許可。

例えば定期就航する船舶や複数回本邦に入港する予定のスーパーヨットの船員等が対象。

スーパーヨットの税関の手続きについて

<税関手続きにおける国内港湾毎の合理化イメージ>



(出典：令和3年8月27日ラグジュアリー観光等の振興を通じ、我が国経済と文化の発展を目指す議員連盟設立準備会・第2回勉強会資料「スーパーヨットについて」より抜粋)

● 資格変更手続きの運用を見直し、スーパーヨットの資格変更（資格内変）を認めることとする。【令和3年12月16日実施】

⇒ **資格内変後、外国に向けて出港するまでの間は、特段の税関手続きや検査は不要**

(資格内変手続き及び留意事項)

- ✓ 資格内変を行うには、申請書類を提出するとともに、税関による必要な検査を受け、残存船用品の通関手続きを行う。なお、当該申請はオンライン申請可能。
- ✓ 資格内変の後、外国向けに出港する際には、資格外変（沿海通航船⇒特殊船舶への変更）の手続きが必要。
- ✓ 資格内変時に予定していた資格外変予定地及び予定日に変更が生じた場合、税関へ連絡を行う。

(財務省関税局資料より作成)

空飛ぶクルマ関係

※「クルマ」と称するものの、必ずしも道路を走行する機能を有するわけではない。個人が日常の移動のために利用するイメージを表している。
 ※必ずしも「電動」「自動」「垂直離着陸」だけに限定されず、内燃機関とのハイブリッドや有人操縦、水平離着陸のものも開発されている。

- 明確な定義はないが、「**電動**」「**自動（操縦）**」「**垂直離着陸**」が一つのイメージ。
- 諸外国では、eVTOL（Electric Vertical Take-Off and Landing aircraft）やUAM（Urban Air Mobility）とも呼ばれ、新たなモビリティとして世界各国で**機体開発の取組**がなされている。
- 我が国においても、都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送などの活用を期待し、次世代モビリティシステムの新たな取り組みとして、**世界に先駆けた実現を目指している**。
- 令和3年10月29日、株式会社スカイドライブは開発中の“空飛ぶクルマ”について、**我が国初となる空飛ぶクルマの型式証明を申請**。
- “空飛ぶクルマ”の実現に向けた「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、**2025年の大阪・関西万博を目標**として、**必要な技術開発や機体の安全基準をはじめとする制度の整備を進めている**。

イメージ



SkyDrive (日本) / SD-03

※令和3年10月29日に型式証明を申請した機体とは異なる



Joby Aviation (米国) / S4



Volocopter (ドイツ) / Volocity

特徴

※将来的なイメージ

ヘリコプターとの比較

部品点数：少ない → 整備費用：安い

騒音：小さい

自動飛行との親和性：高い



操縦士：なし → 運航費用：安い

離着陸場所の自由度：高い

電動

自動
(操縦)

垂直
離着陸