

ビジネスジェットの利用促進調査

報 告 書

平成 20 年 3 月

国土交通省 航空局

はじめに

近年、企業活動がグローバル化する中で、海外ではビジネスツールとして「ビジネスジェット」が積極的に利用されているが、日本においては未だ普及が進んでいない状況にある。

その原因と解決策を探るため、航空局は、「ビジネスジェットの利用促進調査」を株式会社日本空港コンサルタンツに委託し、関係各者へのヒアリングやアンケートを行い、それを基に利用促進策の検討を実施した。本報告書はその結果を取りまとめたものである。

この中で、諸外国と比較し「日本寄港の際の手続きがわかりづらい」、「日本の制度が必ずしもビジネスジェットに適した制度になっていない」、「空港にビジネスジェットに適した専用施設がなく、専門的な地上運航支援サービスが受けにくい」、「特にビジネスジェットの需要が多い首都圏で、ビジネスジェットを十分受け入れられる空港がない」等の問題点が明らかになった。

これらを受け、問題を解決しビジネスジェットの利用を促進するために検討すべき施策の方向性を、「日本のビジネスジェットの明日を拓く4つのF」として取りまとめた。

今後は、これらについて、緊急度の高いものは、出来るものから順次検討、実行するとともに、中長期的展望に立って検討すべきものについても、速やかに検討に着手することとしている。

本調査は、航空行政としてビジネスジェットを正面から取り上げた初めての調査であり、これが今後の日本のビジネスジェット発展のきっかけになれば幸いである。

最後に本調査の実施に当たって関係各位、また献身的な作業をして頂いた日本空港コンサルタンツのスタッフの皆さんに厚く感謝申し上げます。

国土交通省航空局

目 次

I. 調査概要	1
1. 調査目的と背景	1
2. 調査項目および調査方法	2
II. 現況調査	4
II-1 ビジネスジェットの現況	4
1. NBAA 資料にみる世界の動向	4
2. 日本国籍登録機の状況	8
3. 主要国の経済規模と保有機数	11
4. ビジネスジェット機の今後の動向	13
II-2 ビジネスジェット運航の現況	16
1. NBAA 資料にみる米国の運航概況	16
2. EUROCONTROL 資料にみる欧州の運航概況	20
3. 我が国におけるビジネスジェット機の飛行実態	22
4. 世界の大都市圏とわが国の主要都市圏における GA 機等の取扱い数	31
5. 主要国の経済成長と GA 機等の発着回数	33
II-3 まとめ	35
III. 利用実態等調査	38
III-1 利用実態に関する国内外事例調査	38
1. 空港	38
2. FBO 等	42
3. 利用企業・団体等	45
4. 事例調査のまとめ	47
III-2 我が国のビジネスジェット環境についてのアンケート調査	52
1. アンケートの目的	52
2. アンケートの内容および実施方法	52
3. 集計結果	53
4. アンケート結果に対する考察	61
IV. 利用促進策の検討	62
IV-1 我が国におけるビジネスジェット利用に係る課題抽出と着眼点	62
1. 飛行申請手続き	62
2. 利用料金	63
3. 安全規則等	66
4. 新しい運航形態・運営方法	69

I. 調査概要

1. 調査の背景と目的

ビジネスジェット機とは、公的な定義はなく文献によっても多少違いがあるが、一般的にはビジネス目的で飛行する小型航空機のうち 19 席以下の固定翼機で、双発以上のジェットエンジンを有する航空機を指す。

また、国際ビジネス航空評議会（IBAC）によると、ビジネス航空は

- ・ Business Aviation Commercial（商用事業免許を持つ運航者がビジネス目的に使用される航空機によって運航する形態、オンディマンドチャーター）
- ・ Corporate（自家雇用されたプロフェッショナルな乗務員による非商用運航）
- ・ Owner Operated(ビジネスを目的として、ビジネスオーナー自身によって運航)

と定義されている。

本調査においては、ビジネスジェット機を用いたビジネス航空のビジネスモデル全体を、ビジネスジェットとして捉え、調査を進めた（以下、特段の断りがない場合、ビジネスジェットとはこのビジネスモデルを指す。）。

近年、企業の事業活動がグローバル化している中で、海外ではビジネスツールとしてビジネスジェットが利用されているが、日本においては未だ普及が進んでいない状況である。そのため本調査では、日本においてビジネスジェットの普及の妨げになっている要因等について把握するため、日本を含め欧米アジア諸国の現状の調査を行い、問題点の把握と利用促進を図るための検討を行った。

我が国でビジネスジェットの普及が進んでいない理由は、最も多く利用要望がある首都圏の空港の混雑が著しく発着枠の確保が難しいこと、また専用の受入れ施設が普及していないこと、諸外国に比べ日本国籍機が航空運送事業を行うための要件が厳しいこと、外国籍機の飛来に際しては事前（商用：3 日前、その他の目的：10 日前）に申請が必要なこと等があげられる。また、何よりもまして事業活動の中でビジネスジェットを活用したいとする企業が我が国にはまだまだ少ないことがあり、これには空港など供給側の制約だけではなく、日本と欧米等の企業活動スタイルの違い、ビジネス VIP の保安に係る国民性や国情の違いがあるものと思われる。

このため、日本においてビジネスジェットの普及の妨げになっている要因等について把握するには、国内外の空港事例や利用企業、業界関係者からのインタビューで得られた情報をもとに分析することが重要であると考え、これらをもとに利用促進策の検討を行った。

2. 調査項目および調査方法

本調査は、既存資料・統計から国内外のビジネスジェットの利用実態、航空機数、主要空港における取扱数、ならびに今後の需要動向を把握することから始めた。

併せて、ビジネスジェット利用促進に対して障害となっていると思われる問題点について関係者から順次ヒアリング調査を行った。

主な調査項目と方法は、以下のとおりである。

(1) 現況調査 (P.4～)

まず、ビジネスジェットの世界的動向と日本の現状について、全米ビジネス航空協会 (NBAA) 資料、国土交通省資料等から、世界各国の経済規模、登録機数、発着回数など既存の調査を収集するとともに、また日本国内間および日本と海外間を運航したビジネスジェットの利用区間やその運航回数について新たに分析することにより、我が国を取り巻くビジネスジェットの現況について把握した。

加えて、海外の空港政策について調査することにより、日本との対比ポイントを明らかにした。結果は、世界の動向に追いついていない日本の姿や、増大する首都圏の需要に対応できていない空港の現実が明らかになった。

(2) 利用実態等調査 (P.38～)

(1)に係る調査および分析から得られた、「ビジネスジェットの利用促進は必要不可欠である」という確証に基づき、更に関係者へのインタビューにより問題点を抽出し、解決の方向性を検討した。ビジネスジェットが日本に飛来する際の利便性を向上させることに加えて、ビジネスジェットを取り扱うにあたり最も基本となる空港について、とりわけ需要が集中している首都圏において解決の方向を探ることとした。

そのため、海外 (欧米、アジア)、国内空港、FBO (Fixed Based Operator ; 地上運航支援事業者) および利用者等を対象にしたインタビュー、アンケート調査から国内外のビジネスジェット機利用の現状と問題点等を把握するとともに、我が国におけるビジネスジェット機利用に係る環境を手続き面、施設面、各種規制面などから整理した。

ここでは、ビジネス機の所有者や航空機販売者、チャーター・ブローカー、あるいは運航者など、各々における自身の業務の観点から指摘された具体的な障害が取り除かれた場合には、より利用促進がなされる可能性が高いものを引き出すよう心がけた。中には必ずしも利用促進につながらないと思われるものもあったが、一つずつ丁寧に問題点の妥当性を含めて検討を加え、解決する必要がある問題点として整理した。

国内外事例調査はインタビューを主体として行ったが、対象抽出は次の考え方を基本とした。

- ・ 現在ビジネスジェットに関係している空港管理者、利用者、運航者、販売者、ブローカー、運航支援者などの各グループから偏りのないよう選定した。

- ・ とりわけ大都市圏の空港問題を掘り下げる上で、ビジネスジェット専用空港に加えて、定期便との共用が行われている海外の空港も調査先として選定した。
- ・ ビジネスジェットの利用形態も、コーポレートジェットからオンデマンドチャーターの一種であるエアタクシーに至るまで様々である。それぞれの目的によって必要な施策が異なることもあるため、今まであまり話題に上ることのなかった超優良企業の CEO 専用のビジネスジェット基地や、企業の役職員が業務出張目的で利用するコーポレートジェットの基地なども訪問先として選定した。

その結果、空港では 23 空港（海外 14 空港、国内 9 空港）、FBO と呼ばれる地上運航支援事業者等 14 社（海外 11 社、国内 3 社）、利用企業・団体等 10 社（国内）から協力が得られた。

（3）利用促進策の検討（P.62～）

以上の調査を踏まえ、利用促進に係る着眼点、ならびに着眼点に基づく課題を整理し、課題解決のための方針を整理した。

日本を拠点とするビジネスジェットの利用促進策について、調査開始当初は、国際的に活動し、ビジネスジェットを利用する可能性の高いと見受けられながらも利用していない企業から利用しない理由の裏返しとしての利用促進策の新しいヒントが得られると考えていた。しかしながら、対象となる企業・団体にインタビューの申し込み趣旨を説明する段階から、ビジネスジェットへの関心の低さと、自らビジネスジェットを利用するということを現実なものとしてとらえていない状況に直面した。また、在日米国領事館、ヘビーユーザーである日本の企業、あるいは米国のコーポレートジェット運航者とのインタビューからも、ビジネスジェットに対する日本社会の認識の低さと、ビジネスジェットに対して企業文化が適合しない（と考えている）実態が明らかになった。加えて、ニューヨーク・ニュージャージー港湾当局との 3 時間に及ぶインタビューからは、空港問題の重要性を再認識させられた。

II. 現況調査

II-1 ビジネスジェットの現況

1. NBAA*資料にみる世界の動向

「NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004」に基づき、世界のビジネス航空の現状を概観する。

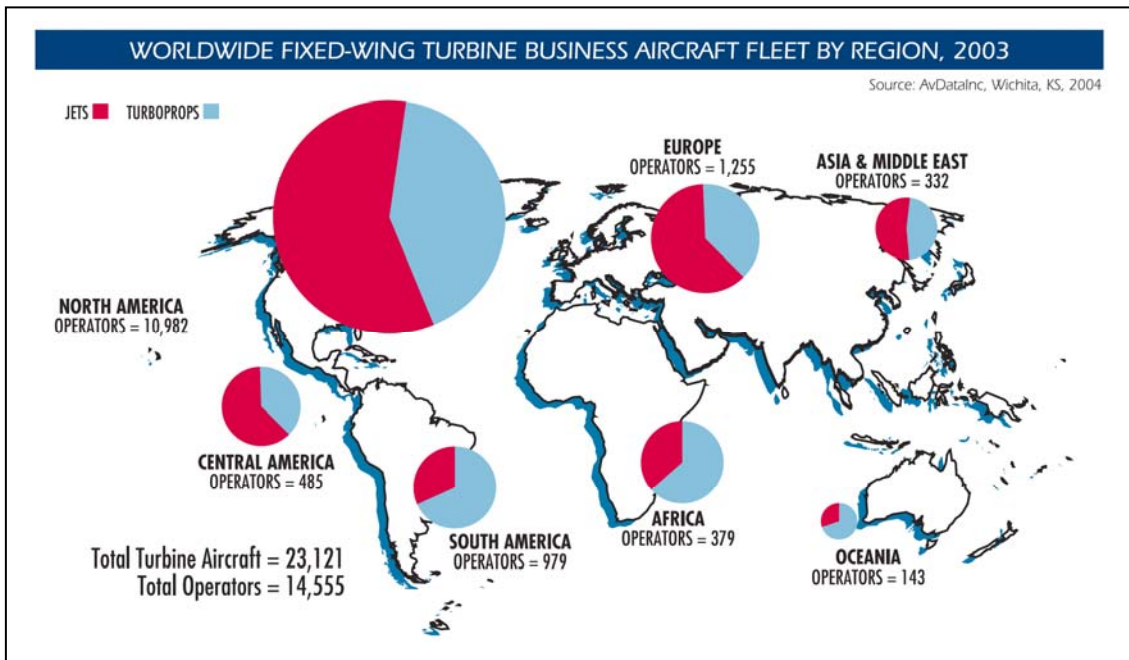
*NBAA ; 全米ビジネス航空協会 (National Business Aviation Association)

(1) 現状のビジネス航空の規模

図II-1-1に2003年における世界のビジネスジェット機(含ターボプロップ機)のうちタービン・エンジン機*の地域別機数分布を示す。

*タービン・エンジン ; 現在、航空機のエンジンとして最も一般的なエンジンであり、タービン・エンジン機とは、「ジェット・エンジン」と呼ばれる、ターボジェット・エンジンやターボファン・エンジンを装備しているジェット(JET)機や、ターボプロップ・エンジンを装備しているターボプロップ(TURBOPROPS)機などの総称である。

これによると、全体の運航者は14,555で、全体のタービン・エンジンを備えた航空機数は、23,121である。運航者は、北米が最も多く10,982で全体の75.5%を占めている。次いで、欧州の1,255で、アジア中近東地域でも332であり、世界の2.3%を占めている。



出典 : NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004

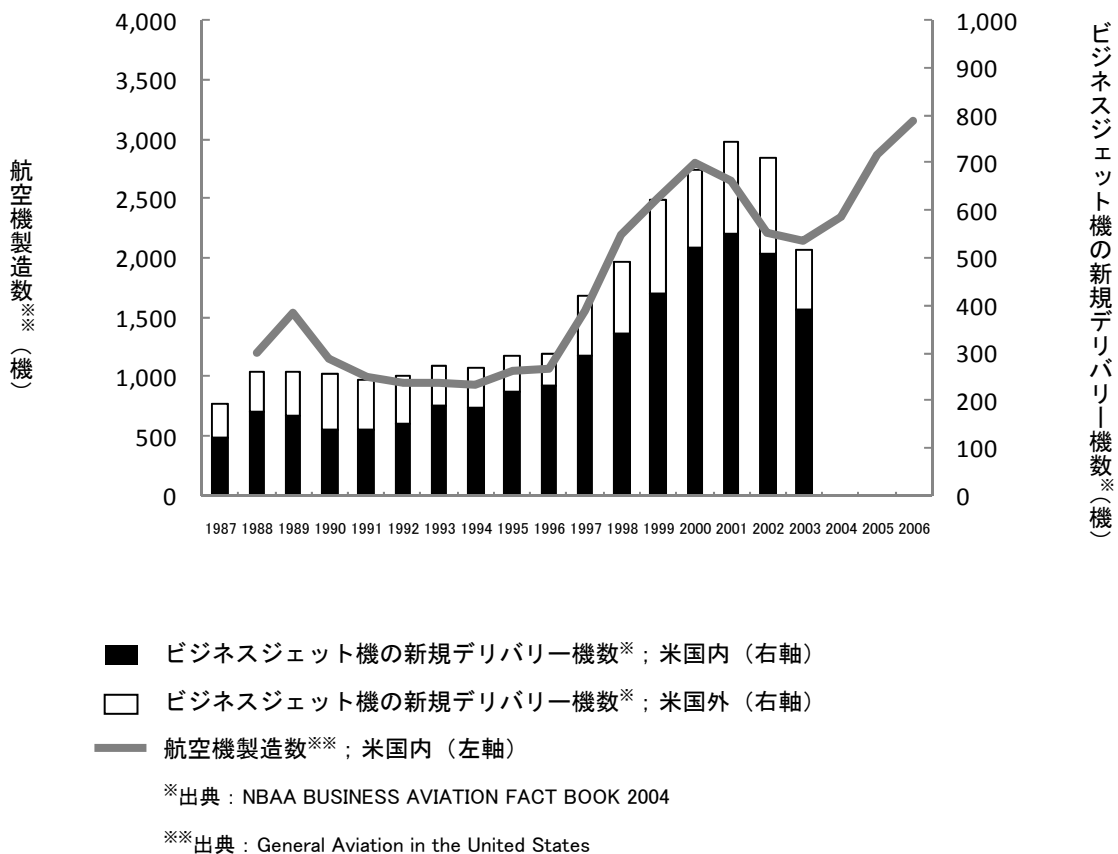
図II-1-1 世界地域別固定翼タービンビジネス機数(2003)

(2) 新規デリバリー機数

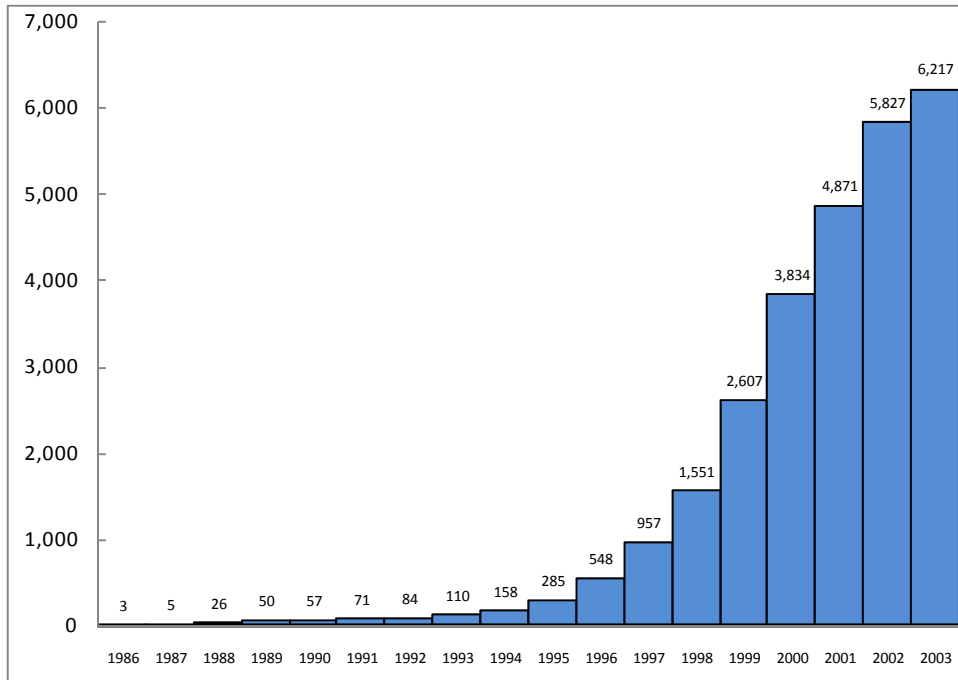
図Ⅱ－１－２は、1988 - 2006 年の米国内での航空機製造数および 1987 - 2003 年のビジネスジェット機の新規デリバリー機数の推移を示したものである。これによると、米国内の航空機製造数は 1990 年代の後半から大きな伸びを示し、2001 年から 2003 年の間に一時減少したものの、その後は再び大きな伸びを示し、2005 年に 3000 機を超える規模となっている。

一方、米国内外のビジネスジェット機の新規デリバリー機数は、上記の動きをほぼ近似した動きとなっている。1996 年までは毎年 250 機前後と安定した後、1997 年から急激な増加傾向に転じたものの、2002 年及び 2003 年に若干の減少を示した。2004 年以降のビジネスジェット機の新規デリバリー機数データについては NBAA から公表されていないが、上述の関係から増加傾向にあるものと推定できる。

なお、この急激な増加傾向は、図Ⅱ－１－３に示すように、機体の分割所有制度であるフラクショナル・オーナーシップ・プログラム（Ⅳ－１ 4. 新しい運航形態・運営方法 参照）が 1996 年以降急速に普及したことも主要な要因の一つであると考えられる。



図Ⅱ－１－２ 航空機製造数とビジネスジェット機(含ターボプロップ機)の新規デリバリー機数



出典：NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004

図Ⅱ－１－３ 米国のフラクショナル・オーナー数の推移（1986-2003）

(3) ビジネスジェット機の国際運航

図Ⅱ－１－４は、2003年におけるビジネスジェット機を所有している米国の会社が米国以外のどの地域に国際運航しているのかを示したものである。これによると、隣国であるカナダが最も多く77%、次いでカリビアン／中央アメリカが56%、メキシコが50%となっている。また、アジアへも10%の会社が運航している。

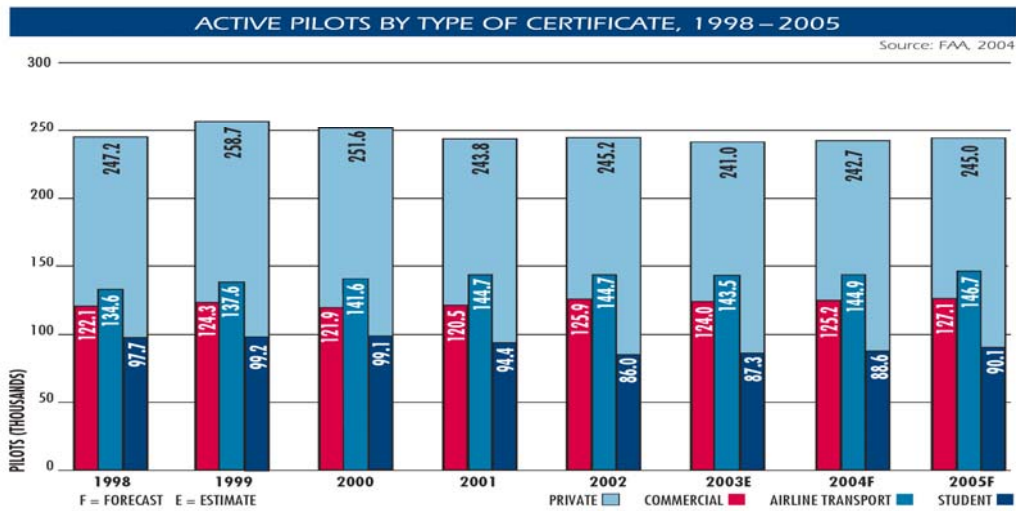


出典：NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004

図Ⅱ－１－４ ビジネスジェット機（含ターボプロップ機）の国際運航

このように、米国を中心にビジネスジェット機数も増え、運航範囲も広がっているが、パイロットの需給状態を見ると、図Ⅱ－１－５に示すように、米国におけるパイロット人口は、総数で見るとほぼ横ばいで推移している。一時的に自家用操縦士（PRIVATE）および操縦練習飛行許可所持者（STUDENT）数の減少傾向が見られたが、2003年より増加傾向に転じている。

しかしながら、前述したようにビジネスジェット機は、今後急速に機数が増加していくものと推定されるため、これに応じたパイロット人口の増加が見られなければ、将来的にパイロットが不足してくる可能性も否定できない。



出典：NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004

図Ⅱ－１－５ 米国のパイロット数（1998-2005）

2. 日本国籍登録機の状況

最新の「2007 日本航空機全集」（鳳文書林出版販売（株）刊）によると、平成 18 年 12 月 31 日現在、我が国に登録されている双発ジェット以上のビジネスジェット機は 31 機である（双発ジェット以上の登録機から航空会社所有機及び航空会社使用機を除く機数。ターボプロップ機は含まれない）。31 機のうち 5 機は国土交通省所有機、4 機は海上保安庁所有機であり、民間企業の所有機は 22 機である。

ただし、これは日本国籍機のための機数であり、日本企業の中には我が国の登録要件（P.98 参照）を満たさないことや、制約が多いことを回避するため、外国籍登録機（主に米国）を所有する企業が複数あることにも留意が必要である。

最近の増加動向を把握するため、「2002 日本航空機全集」により平成 13 年 12 月 31 日現在の登録機数を見ると 18 機であり、この 5 年間に於いて 13 機（2 機減 15 機増）の増加がみられた。この間の増加機数のうち 4 機は公用機（国土交通省所有機 2 機、海上保安庁所有機 2 機）であり、民間企業所有機の増加数は 9 機（2 機減 11 機増）である。

新規に登録された 15 機の機体型式をみると、以下のとおりである。

- ・セスナ 525/525A（サイテーションジェット）：6 機（民間機）
- ・セスナ 560（サイテーションV）：3 機（民間機）
- ・リアジェット 45：2 機（民間機）
- ・ボンバルディア BD-700-1A10：2 機（国土交通省機）
- ・ガルフストリーム エアロスペース G-V：2 機（海上保安庁機）

上記のうち、セスナ 525/525A、セスナ 560、リアジェット 45 はいずれも搭載可能旅客数が 9 名以下 6 名程度の小型機で、かつ航続距離が 2,700 km～4,000 km 未満の短中距離用の機材である。また、ボンバルディア BD-700-1A10、ガルフストリームエアロスペース G-V は、航続距離が 10,000 km を超える長距離移動も可能な高性能機である。

表Ⅱ－１－１ 我が国に登録されたビジネスジェット機の状況

2006年12月31日現在の登録機数

No.	記号	型式	製造番号	定置場	所有者	登録年月日	所有年月日	備考
1	8248	三菱MU-300	2	愛知県西春日井郡豊山町豊場	三菱重工(株)	1985.06.04	1978.12.13	
2	8380	セスナ501	501-0027	宮城県岩沼市下野郷	(株)ビジネスコンサルタンツ	1996.01.08	1999.05.17	
3	8420	セスナ525	525-0056	札幌飛行場	(株)伊藤組	1994.06.08	2003.03.31	
4	8431	グラマン・アメリカンエビエ イションG-1159	141	愛知県西春日井郡豊山町豊場	ダイヤモンドエアサー ビス(株)	1974.07.02	2001.12.06	
5	8493	セスナ501	501-0324	東京国際空港	(株)産業経済新聞社	1984.01.12	1984.01.10	
6	001A	セスナ560	560-0349	東京国際空港	(株)朝日新聞社	1996.06.24	1996.06.14	
7	001G	ガルフストリーム・エアロ スペースG-IV	1190	東京国際空港	国土交通省	1993.09.21	1993.09.21	
8	001T	セスナ525A	525A-0311	名古屋飛行場	(株)アルペン・東建 コーポレーション(株)	2006.07.11	2006.10.13	
9	002A	セスナ560	560-0597	東京国際空港	(株)朝日新聞社	2002.07.23	2002.08.21	
10	002G	ガルフストリーム・エアロ スペースG-IV	1190	東京国際空港	国土交通省	1995.11.15	1995.11.15	
11	005G	ボンバルディアBD-700- 1A10	9082	東京国際空港	国土交通省	2002.10.02	2002.10.11	
12	006G	ボンバルディアBD-700- 1A10	9082	東京国際空港	国土交通省	2003.03.05	2003.03.14	
13	01CP	リアジェット31A	144	名古屋飛行場	(株)中日新聞	1998.06.05	1998.06.05	
14	01GW	リアジェット45	292	関西国際空港	(株)グローバルウイ ングス	2006.03.27	2006.03.08	
15	01TM	セスナ560	560-0403	名古屋飛行場	朝日航洋(株)	1997.04.07	1997.11.13	
16	02AA	セスナ560	560-0518	名古屋飛行場	トヨタファイナンス(株)	1999.07.29	1999.07.26	朝日航洋が使用
17	02GW	リアジェット45	302	関西国際空港	(株)グローバルウイ ングス	2006.08.22	2006.06.28	
18	119N	セスナ560	560-0067	神奈川県大和市草柳	中日本航空(株)	1997.06.16	1997.06.12	
19	120N	セスナ560	560-0072	神奈川県大和市草柳	東京リース(株)	2003.09.26	2003.10.20	中日本航空が使用
20	30DA	三菱MU-300	A053S.A	愛知県西春日井郡豊山町豊場	ダイヤモンドエアサー ビス(株)	1997.11.18	2002.11.17	
21	500A	ガルフストリーム・エアロ スペースG-V	683	海上保安部羽田航空 基地	海上保安庁	2005.04.20	2005.05.12	
22	501A	ガルフストリーム・エアロ スペースG-V	689	海上保安部羽田航空 基地	海上保安庁	2004.11.12	2005.01.17	
23	525A	セスナ525	525-0449	鹿児島空港	(株)安藤商会	2001.11.16	2003.11.14	
24	525B	セスナ525A	525A-0156	鹿児島空港	(株)オートパンサー	2003.11.27	2003.11.27	
25	525C	セスナ525A	525A-0244	岡南飛行場	昭和リース(株)	2006.02.17	2006.06.16	エアードルフィンが使用
26	525G	セスナ525A	525A-0096	岡南飛行場	(株)ジオス	2005.09.14	2005.09.09	
27	525J	セスナ525	525-0549	岡南飛行場	日本エアロスペース (株)	2006.01.12	2006.01.06	
28	525Y	セスナ525	525-0535	東京国際空港	(株)読売新聞東京本 社	2005.01.27	2005.04.07	
29	560Y	セスナ560	560-0694	東京国際空港	(株)読売新聞東京本 社	2006.06.30	2006.08.31	
30	8570	ダッソー・ブレゲー・ミス テール・ファルコン900	53	那覇空港	海上保安庁	1989.06.16	1989.09.27	
31	8571	ダッソー・ブレゲー・ミス テール・ファルコン900	56	那覇空港	海上保安庁	1989.07.12	1989.09.27	

出典：2007日本航空機全集

注) ;平成14年1月1日以降の新規登録機(官公庁所有)
 ;平成14年1月1日以降の新規登録機(民間所有)

【資料】



写真解説

ガルフストリーム4

ガルフストリーム5	ボーイング737 ビジネスジェット
ガルフストリーム5(機内)	ボンバルディア チャレンジャー604
セスナ サイテーションシリーズ	ボンバルディア チャレンジャー605

出典：各航空機製造会社ホームページ

3. 主要国の経済規模と保有機数

世界主要国におけるビジネスジェット機（含ターボプロップ機）の保有機数と各国の経済規模を表す GDP（国内総生産額）は、表Ⅱ－1－2 および図Ⅱ－1－6 のとおりである。

米国の保有機数は、全世界的にみて群を抜くものである。

また、欧州各国は米国と比べて経済規模の割にはビジネスジェット機の保有機数が少ない傾向が見られる。

日本の機数はスイスの 3 分の 1、フランスの 4 分の 1、ドイツの 7 分の 1 となっており、経済規模と比較し極端に少ないことがわかる。

表Ⅲ－1－2 経済規模とビジネスジェット機(含ターボプロップ機)保有機体数

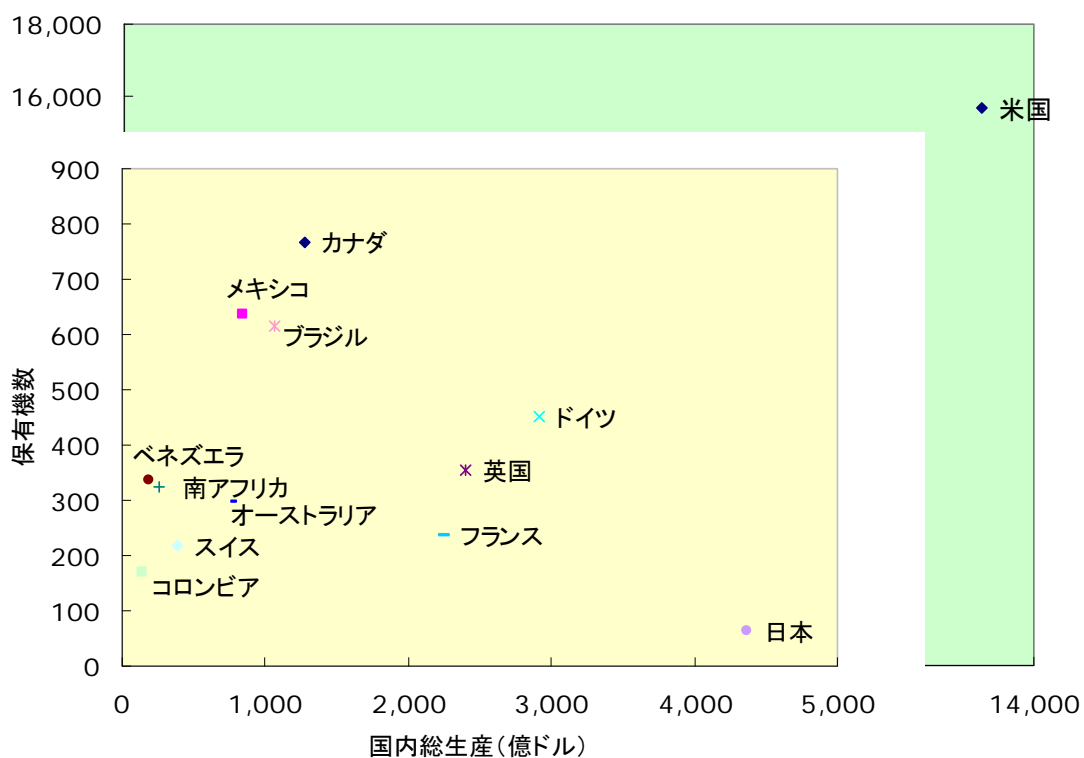
国名	GDP(億\$)	ビジネスジェット機 保有機数(機)	国土面積 (千km ²)
米国	13,195	15,663	9,629.091
カナダ	1,275	766	9,984.670
メキシコ	840	635	1,972.550
ブラジル	1,068	615	8,511.965
ドイツ	2,916	452	357.021
英国	2,399	356	244.820
ベネズエラ	182	337	912.050
南アフリカ	255	325	1,219.912
オーストラリア	756	297	7,686.850
フランス	2,252	236	547.030
スイス	388	217	41.290
コロンビア	136	171	1,138.910
日本	4,366	63	377.835

資料：「ビジネス航空フォーラム in 愛知」（2007年2月9日）資料

GDP は本調査で IMF 「World Economic Outlook Databases for October 2007」で更新。

機体数の原出典は、Aviation Data Service Inc（フォーラム資料に記載）

注：保有機数は、官公庁所有機を除く。なお、前項であげた本調査調べでは、双発ジェット機以上のビジネスジェット機数を集計（22機；2006年12月31日現在）しているため機数が一致していない。本表の機数にはジェット機以外にターボプロップ機も含まれているものと思われる。



図Ⅱ－１－６ 経済規模とビジネスジェット機（含ターボプロップ機）保有機体数

資料：「ビジネス航空フォーラム in 愛知」（2007年2月9日）資料

GDPは本調査でIMF「World Economic Outlook Databases for October 2007」で更新。

機体数の原出典は、Aviation Data Service Inc（フォーラム資料に記載）

注：保有機数は、官公庁所有機を除く。なお、前項であげた本調査調べでは、双発ジェット機以上のビジネスジェット機数を集計（22機；2006年12月31日現在）しているため機数が一致していない。本表の機数にはジェット機以外にターボプロップ機も含まれているものと思われる。

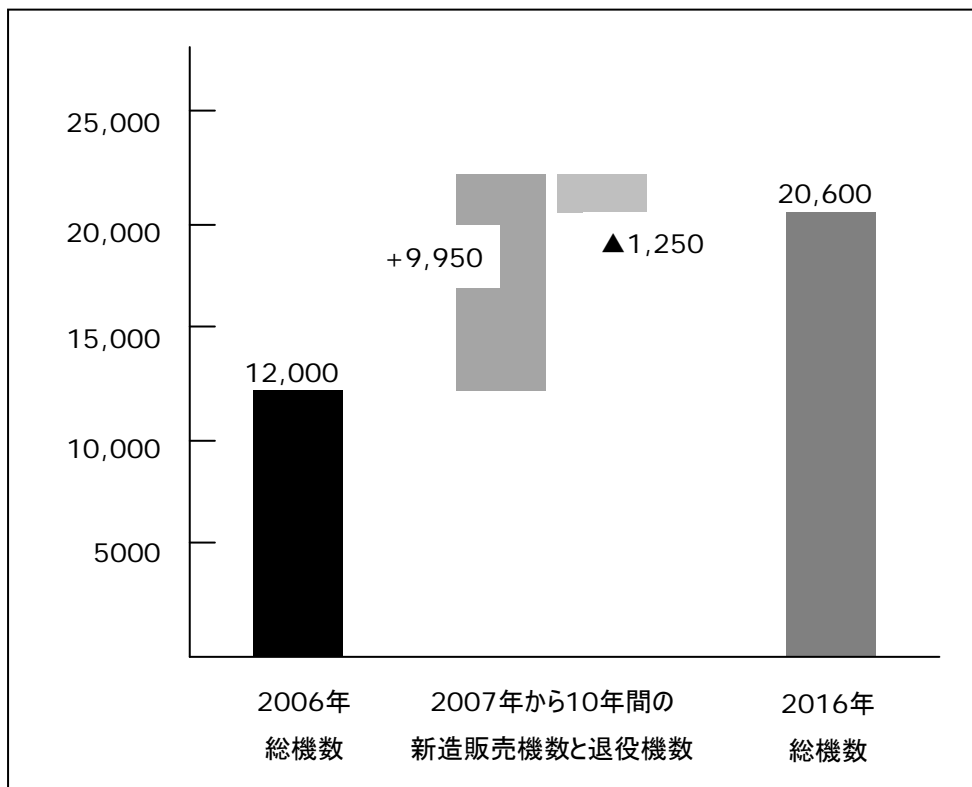
4. ビジネスジェット機の今後の動向

ビジネスジェット機の将来需要について、航空機メーカーであるボンバルディア社（在カナダ・ケベック州）が公表した「Business Aircraft Market Forecast 2007-2016」によると、以下のような分析がなされている。

- ・ ビジネスジェット機市場は、2003年以降目覚ましい成長であった。今後10年間も、新しい安定期に入り確実に引渡しが見込める。
- ・ 過去10年間（1997年－2006年）のビジネスジェット機の引渡し数が5,722機（ボンバルディア社が製造していないベリーライトジェット（VLJ：Very Light Jet[※]）機を除く）であったのに対し、今後の10年間（2007年－2016年）のそれは9,950機に及ぶと見込んでいる。

[※]ベリーライトジェット機：NBAAによると、ベリーライトジェット機とは、パイロットは1人で、それによる運航を可能にする最新のシステムを備え、最大離陸重量10,000ポンド（4,450kg）以下のジェット機であると定義されている。一般的に、搭乗者座席数はパイロットを含め6席以下、1,000m級滑走路で離着陸可能であり、通常呼ばれているビジネスジェット機よりも軽い。

- ・ 2006年末において世界中のビジネスジェット機数（VLJ機を除く）は、約12,000機と推計されている。これが10年後の2016年には約20,600機になる。（上記既存機の毎年0.5%ないし1%程度の廃機とこれからの引渡し見込み機数（9,950機）の差し引き）



出典：「Business Aircraft Market Forecast 2007-2016」（ボンバルディア社）

注：VLJ機は含まれていない。

図Ⅱ－1－7 ビジネスジェット機の将来予測

- ・ 上記予測の背景として、全世界のGDP成長率は今後20年間に平均3.15%/年ずつ成長すると想定しているが、中国の7.1%、インド(6.1%)をはじめ、アフリカ(4.9%)、中東(4.4%)、ロシアCIS(4.1%)、ラテンアメリカ(4.0%)ではこれを上回る成長を想定している。その結果、グローバル化がより進展し、ビジネスジェットの市場を成長させる。
 - ・ また、近年のビジネスジェット機の引渡し数を増加させてきたフラクショナル・オーナーシップ・プログラムによる需要は成熟してきており、同プログラムによる需要は今後10年間の引渡し数の10~15%程度、年間110機~140機が見込まれる。
 - ・ 今後のトレンドとして、(上記の市場とは別に)エアタクシーやブランデッドチャーター※(Branded Charter)の需要があり、これらのビジネスモデルではVLJ機需要を急増させる。2007年6月末におけるエアタクシー用の機材の受注残数は700機を超え、当該市場は今後10年間に年間400機の引渡しが可能規模にある。
- ※ブランデッドチャーター；エアタクシーが1席片道単位で有償提供されるのに対し、ブランデッドチャーターは1機片道単位で有償提供されるオンデマンドチャーター。

一方、FAAが予測した「FAA Aerospace Forecast Fiscal Years 2008-2025」におけるGeneral Aviation(ジェネラルアビエーション；軍用機を除く、定期航空運送事業用以外の航空機を用いた、自家用または事業用運航。以下「GA」と表す)分野の、米国における需要動向は以下のとおりである。

- ・ ビジネスジェットは、過去数年間成長してきた分野である。今後もビジネスに利用されるGA機が、個人使用やスポーツ使用の需要よりも急速なペースで拡大すると想定している。また、GAの内、ビジネスもしくはコーポレートの分野は、新しいVLJ機市場の成長に貢献する。加えて、企業の社員に対する安全・保安に対する関心は、いくつかの米空港における定期便遅延の増加もあり、商業定期便による旅行の代替手段としてフラクショナル・オーナーシップ、コーポレート機およびオンデマンドチャーター利用を促している。
- ・ 全米におけるGA機は、2007年において推計値で205,007機であるが、2025年までに286,500機(過去1年間に1回以上飛行した実稼動機)に増加する。この間の年平均増加率は1.3%である。このうちタービンジェット機の年平均増加率5.6%を含む、タービン動力機(ローター機を含む)のそれは、3.7%を見込んでいる。
- ・ 航空産業界の専門家は、相対的に安価な双発のVLJ機は、2010年までに年間500機が増えることを示唆している。2007年での実際の引渡し数はこれを下回るものであったが、今回の予測では年400機~500機が増えると仮定し、2025年にはVLJ機は8,145機に達するものと予想している。
- ・ 今後2025年までの18年間において、GA機の飛行時間は年平均3%で増加するものと予想される。これは、ビジネスおよびコーポレート機の飛行時間が増加していることを反映しているものである。この間の内訳は、ピストン機は1.1%、ローター機を含むタービン動力機は5.3%、またジェット機は7.7%の成長率である。ジェット機のこの高い成長は、VLJ機の導入が主な理由であり、これはフラクショナル・オーナーシップ機

の増加とその稼働レベルに起因する。フラクショナル・オーナーシップ機の年平均稼働時間は1,200時間、これに対する全てのビジネスジェット機の年平均稼働時間は350時間である。

- FAAは、VLJ機の稼働に関しては、従来のビジネスジェット機とは別の考え方で予想している。この機材は、エアタクシー、プライベート、共同所有(Shared ownership use)の利用が想定されるが、エアタクシーでは年間1,500時間、プライベートでは同375時間、共同所有では同525時間の飛行時間を仮定した。

その結果、2025年までのVLJ機の年平均稼働時間は1,014時間、従前のビジネスジェット機(VLJ機以外)は397時間と予想され、その結果、飛行時間においてVLJ機は従来のビジネスジェット機以上の大きなシェアを持つことになる。

Ⅱ－２ ビジネスジェット運航の現況

1. NBAA 資料にみる米国の運航概況

(1) ビジネスジェット機の空港利用

NBAA の資料に基づき、米国の空港利用の現状を概観する。

表Ⅱ－２－１、表Ⅱ－２－２は米国におけるビジネスジェット機を含む小型機の発着回数上位 50 空港および定期航空機の発着回数上位 30 空港を示したものである。

これによると、ビジネスジェット機の利用が多い空港は定期航空機の利用はほとんどなく、逆に定期航空機の利用が多い空港はビジネスジェット機の利用はほとんどないことから、空港ごとの役割分担が明確になされていることがわかる。例えばニューヨークでは、ニューアーク、ラガーディア及びジョン・F・ケネディの主要な定期航空機用の空港における小型機の利用は全体の約 3%に過ぎない。ほとんどのビジネスジェット機は近郊にあるティタボロ (Teterboro) あるいはモーリスタウン (Morristown)、ウエストチェスター (Westchester) 等を利用する。

表Ⅱ－２－１ 米国におけるビジネスジェット機を含む小型機の発着回数上位 50 空港

TOP 50 U.S. AIRPORTS BASED ON ITINERANT GENERAL AVIATION OPERATIONS* Fiscal Year 2003						
Source: FAA, 2004						
	FACILITY NAME/ID	STATE	TOTAL AIRPORT OPS	ITINERANT GA OPS	AIR CARRIER OPS	AIR CARRIER% TOTAL
1	Van Nuys (VNY)	CA	460,686	299,438	0	0.00%
2	Daytona Beach Int'l (DAB)	FL	336,862	263,124	4,096	1.22%
3	Orlando Sanford (SFB)	FL	385,303	167,824	7,391	1.92%
4	Fort Lauderdale Executive (FXE)	FL	226,699	166,107	0	0.00%
5	Phoenix Deer Valley (DVT)	AZ	389,309	152,934	0	0.00%
6	Seattle Boeing Field (BFI)	WA	310,851	151,043	9,091	2.92%
7	Atlanta DeKalb Peachtree (PDK)	GA	220,729	145,740	24	0.01%
8	Long Beach Daugherty Field (LGB)	CA	338,807	142,463	28,410	8.39%
9	Teterboro (TEB)	NJ	216,125	141,741	125	0.06%
10	Denver Centennial (APA)	CO	361,459	137,633	0	0.00%
11	Santa Ana John Wayne (SNA)	CA	357,569	137,538	84,961	23.76%
12	Tulsa Riverside (RVS)	OK	291,730	136,790	0	0.00%
13	Mesa Falcon Field (FFZ)	AZ	281,742	130,232	308	0.11%
14	Morristown (MMU)	NJ	205,184	128,777	0	0.00%
15	San Diego Montgomery Field (MYF)	CA	216,571	127,645	0	0.00%
16	La Verne Brackett Field (POC)	CA	221,593	122,387	6	0.00%
17	Carlsbad McClellan Palomar (CRQ)	CA	193,336	121,026	3	0.00%
18	Chicago Palwaukee (PWK)	IL	172,551	119,895	0	0.00%
19	San Antonio Int'l (SAT)	TX	261,751	117,668	63,744	24.35%
20	Dallas Love Field (DAL)	TX	243,112	114,408	83,415	34.31%
21	Dallas Addison Field (ADS)	TX	148,808	113,870	113	0.08%
22	Scottsdale (SDL)	AZ	194,472	112,700	4	0.00%
23	Pontiac Oakland County Int'l (PTK)	MI	275,964	110,409	2,023	0.73%
24	Orlando Executive (ORL)	FL	160,840	107,326	1	0.00%
25	Fort Pierce (FPR)	FL	183,269	103,639	0	0.00%
26	Camarillo (CMA)	CA	185,887	102,716	8	0.00%
27	Bedford Hanscom Field (BED)	MA	194,887	100,541	296	0.15%
28	Palm Beach Int'l (PBI)	FL	197,976	99,733	56,455	28.52%
29	Chicago DuPage (DPA)	IL	182,054	99,547	11	0.01%
30	Northeast Philadelphia (PNE)	PA	171,346	99,433	0	0.00%
31	Torrance Zamperini Field (TOA)	CA	179,453	97,506	1	0.00%
32	Grand Forks Int'l (GFK)	ND	288,637	97,038	4,312	1.49%
33	White Plains Westchester (HPN)	NY	188,097	96,333	7,195	3.83%
34	Sacramento Executive (SAC)	CA	134,234	94,271	0	0.00%
35	Prescott Ernest A. Love Field (PRC)	AZ	297,162	93,749	6	0.00%
36	Metropolitan Oakland Int'l (OAK)	CA	342,861	93,417	159,842	46.62%
37	St. Petersburg-Clearwater (PIE)	FL	212,205	93,319	9,871	4.65%
38	Manassas Regional (HEF)	VA	125,964	92,991	0	0.00%
39	Farmingdale Republic (FRG)	NY	189,453	91,263	165	0.09%
40	Fresno Yosemite Int'l (FAT)	CA	171,591	88,491	9,233	5.38%
41	Houston Hobby (HOU)	TX	244,335	87,835	110,058	45.04%
42	Wichita Mid-Continent (ICT)	KS	184,015	86,072	15,276	8.30%
43	Snohomish County Paine Field (PAE)	WA	172,513	85,676	2,893	1.68%
44	Vero Beach Municipal (VRB)	FL	170,550	85,299	1	0.00%
45	Ted Stevens Anchorage Int'l (ANC)	AK	292,798	85,070	120,003	40.98%
46	Kendall-Tamiami Executive (TMB)	FL	183,422	85,021	1	0.00%
47	Santa Monica (SMO)	CA	142,859	84,258	0	0.00%
48	Palo Alto (PAO)	CA	214,038	84,079	1	0.00%
49	El Monte (EMT)	CA	162,798	84,004	17	0.01%
50	Austin-Bergstrom Int'l (AUS)	TX	222,100	82,749	93,597	42.14%
TOTAL			11,706,557		872,957	7.46%

*Ranked by itinerant general aviation (GA) operations. An itinerant flight operation originates at one airport and terminates at another airport located at least 25 miles from the origination point.

出典：NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004

注：表中“OPS”とは発着回数（離陸＋着陸）のこと。

表Ⅱ－２－２ 米国における定期航空機の発着回数上位 30 空港

TOP 30 U.S. AIR CARRIER LARGE HUB AIRPORTS IN 2003
RANKED BY AIR CARRIER OPERATIONS

Source: FAA, 2004

	FACILITY NAME/ID	STATE	TOTAL AIRPORT OPS	AIR CARRIER OPS	GA OPS	GA % TOTAL
1	Atlanta Hartsfield Int'l (ATL)	GA	911,788	657,582	11,909	1.31%
2	Chicago O'Hare Int'l (ORD)	IL	931,422	546,483	24,331	2.61%
3	Dallas-Fort Worth Int'l (DFW)	TX	775,900	486,549	17,818	2.30%
4	Los Angeles Int'l (LAX)	CA	623,370	434,021	15,534	2.49%
5	Minneapolis-St. Paul Int'l (MSP)	MN	508,162	364,609	29,811	5.87%
6	Phoenix Sky Harbor Int'l (PHX)	AZ	591,092	358,050	100,985	17.08%
7	Detroit Metro Wayne County (DTW)	MI	492,011	323,745	18,165	3.69%
8	Denver Int'l (DEN)	CO	510,307	323,610	11,210	2.20%
9	Las Vegas McCarran Int'l (LAS)	NV	501,029	313,654	72,954	14.56%
10	Miami Int'l (MIA)	FL	411,489	306,838	44,836	10.90%
11	George Bush Houston Intercontinental (IAH)	TX	479,080	278,154	19,932	4.16%
12	Newark Liberty Int'l (EWR)	NJ	410,661	267,622	13,248	3.23%
13	John F. Kennedy Int'l (JFK)	NY	291,299	258,054	6,521	2.24%
14	Philadelphia Int'l (PHL)	PA	445,974	244,750	23,939	5.37%
15	San Francisco Int'l (SFO)	CA	334,515	232,577	16,585	4.96%
16	Memphis Int'l (MEM)	TN	402,362	229,146	38,892	9.67%
17	Orlando Int'l (MCO)	FL	301,322	222,122	21,523	7.14%
18	Baltimore-Washington Int'l (BWI)	MD	299,817	211,255	40,396	13.47%
19	Seattle-Tacoma Int'l (SEA)	WA	354,819	210,603	3,585	1.01%
20	St. Louis Lambert Int'l (STL)	MO	394,463	210,323	23,070	5.85%
21	Charlotte Douglas Int'l (CLT)	NC	442,388	206,859	37,297	8.43%
22	New York LaGuardia (LGA)	NY	379,369	206,167	12,156	3.20%
23	Boston Logan Int'l Gen. Edward Lawrence (BOS)	MA	379,439	185,166	19,920	5.25%
24	Chicago Midway (MDW)	IL	328,416	174,050	58,075	17.68%
25	Honolulu Int'l (HNL)	HI	305,665	165,024	78,541	25.70%
26	Oakland Int'l (OAK)	CA	342,861	159,842	143,933	41.98%
27	Fort Lauderdale/Hollywood Int'l (FLL)	FL	287,870	157,026	62,583	21.74%
28	Salt Lake City Int'l (SLC)	UT	400,452	144,312	80,779	20.17%
29	Tampa Int'l (TPA)	FL	233,892	142,442	39,402	16.85%
30	Reagan Washington National (DCA)	DC	253,590	141,940	2,902	1.14%
	TOTAL		13,324,824		1,090,832	8.19%

出典：NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004

注：表中“OPS”とは発着回数（離陸＋着陸）のこと。

(2) ビジネスジェット機（含ターボプロップ機）の事故率

表Ⅱ－２－３は、1990年以降の、飛行時間10万時間当たりの重大事故数（FATAL）と総事故数（TOTAL）を示したものである。これによると、航空会社（AIRLINES）に比べて、事故数は小型機が最も多く、エアタクシー、ビジネスジェット機（含ターボプロップ機）、コミューターの順であり、比較的高い数値を示している。但し、企業が管理して役員用等に供している（CORPORATE/EXECUTIVE）場合に限ると、航空会社（AIRLINES）とほぼ同じ割合である。

表Ⅱ－２－３ 航空機事故発生率 1990-2003（10万飛行時間当たり）

AIRCRAFT ACCIDENT RATES, 1990-2003 (per 100,000 flight hours)						
Compiled by Robert E. Breiling Associates, Inc., 2004						
YEAR	GENERAL AVIATION* TOTAL/FATAL	AIR TAXI** TOTAL/FATAL	COMMUTER AIR CARRIERS*** TOTAL/FATAL	AIRLINES**** TOTAL/FATAL	CORPORATE/ EXECUTIVE†BUSINESS†† TOTAL/FATAL	TOTAL/FATAL
1990	7.77 / 1.55	4.76 / 1.29	0.641 / 0.171	0.198 / 0.171	0.210 / 0.090	3.71 / 0.96
1991	7.85 / 1.56	3.93 / 1.25	1.004 / 0.349	0.221 / 0.034	0.230 / 0.080	3.08 / 0.82
1992	7.74 / 1.65	3.86 / 1.22	0.942 / 0.300	0.146 / 0.032	0.210 / 0.080	2.17 / 0.68
1993	8.92 / 1.73	4.16 / 1.15	0.606 / 0.152	0.181 / 0.008	0.230 / 0.070	2.02 / 0.52
1994	8.97 / 1.79	4.58 / 1.40	0.359 / 0.108	0.168 / 0.030	0.180 / 0.070	1.81 / 0.51
1995	8.20 / 1.64	4.39 / 1.41	0.457 / 0.076	0.267 / 0.022	0.250 / 0.110	2.04 / 0.67
1996	7.61 / 1.49	4.44 / 1.43	0.399 / 0.036	0.276 / 0.036	0.140 / 0.060	1.71 / 0.34
1997	7.20 / 1.37	2.65 / 0.48	††† 1.628 / 0.509	0.309 / 0.025	0.230 / 0.060	1.41 / 0.39
1998	7.47 / 1.41	2.02 / 0.45	2.262 / 0.000	0.297 / 0.006	0.091 / 0.000	1.14 / 0.30
1999	6.47 / 1.15	2.28 / 0.37	3.793 / 1.145	0.296 / 0.011	0.230 / 0.130	1.40 / 0.40
2000	6.59 / 1.24	2.04 / 0.56	3.247 / 0.271	0.311 / 0.016	0.125 / 0.060	1.28 / 0.37
2001	6.79 / 1.28	2.40 / 0.60	1.664 / 0.666	0.225 / 0.034	0.108 / 0.031	1.06 / 0.23
2002	7.12 / 1.42	2.06 / 0.62	2.919 / 0.000	0.217 / 0.000	0.166 / 0.029	1.08 / 0.36
2003P	7.18 / 1.44	2.50 / 0.61	0.720 / 0.340	0.310 / 0.012	0.028 / 0.014	0.95 / 0.26

P=Preliminary
 *All U.S.-registered aircraft not operating under FAR Part 121 or 135
 **FAR Part 135 non-scheduled air carriers
 ***FAR Part 135 scheduled air carriers
 ****FAR Part 121 scheduled and non-scheduled air carriers

†Aircraft owned or leased and operated by a corporation or business firm for the transportation of personnel or cargo in the furtherance of the corporation's or firm's business and which are flown by professional pilots receiving a direct salary or compensation for piloting.

††The use of aircraft by pilots (those not receiving direct salary or compensation for piloting) in conjunction with their occupation or in the furtherance of a business.
 †††Increased due to FAR Part 135 scheduled carriers re-certifying under FAR Part 121.

出典：NBAA BUSINESS AVIATION FACT BOOK 2004

2. EUROCONTROL資料にみる欧州の運航概況

EUROCONTROLの資料に基づき、欧州の空港利用の現状を概観する。

欧州におけるビジネスジェット機(含ターボプロップ機)の一日あたりの出発回数上位25空港を表Ⅱ-2-4に示し、同様に一日あたりの総出発回数が多い上位25空港を表Ⅱ-2-5に示した。ここでも米国同様、とりわけロンドンやパリといった世界を代表する大都市においては、定期航空機の発着が多い空港とは別にビジネス航空が優先的に使用できる空港が用意されている。

表Ⅲ-2-4 欧州におけるビジネスジェット機(含ターボプロップ機)の出発回数上位25空港

Rank	Previous Rank	ICAO	IATA	Airport	1日あたりの 総出発回数 (2005年)	1日あたりの 総出発回数 (2004年)	ビジネス航空 の伸び率	ビジネス航空 の占める割合	ビジネス航空 1日の最多 出発数	都市内の 定期便 主要空港
1	1	LFSB	LBG	PARIS LE BOURGET	65.6	64.9	1.0%	87%	115	CDG
2	2	LSGG	GVA	GENEVA COINTRIN	40.9	38.7	5.7%	20%	123	GVA
3	3	LIRA	CIA	ROMA CIAMPINO	36.1	32.3	11.8%	39%	72	FCO
4	4	LIML	LIN	MILANO LINATE	35.8	32.1	11.6%	21%	83	MLP
5	5	EGGW	LTN	LONDON LUTON	31.0	27.7	11.8%	22%	68	LHR
6	7	LFMN	NCE	NICE	26.9	23.3	15.6%	15%	107	NCE
7	6	LFMN	ZRH	ZURICH	26.7	26.8	-0.7%	7.6%	66	ZRH
8	8	EGLF	FAB	FARNBOROUGH CIV	20.8	19.2	8.6%	87%	44	LHR
9	12	LOWW	VIE	WEIN SCHWECHAT	20.3	17.6	15.5%	5.9%	48	VIE
10	9	EDDM	MUC	MUNCHEN 2	20.2	18.8	7.4%	3.7%	48	MUC
11	11	LETO	TOJ	MADRID TORREJON	20.1	17.8	12.8%	69%	43	MAD
12	10	EDDS	STR	STUTT GART	17.7	17.9	-0.6%	8.8%	38	STR
13	13	LFMD	CEQ	CANNES MANDELIEU	16.1	15.1	7.0%	87%	46	※
14	14	EDDK	CGN	KOELN-BONN	13.9	14.2	-2.6%	6.6%	30	CGN
15	18	LEBL	BCN	BARCELONA	13.8	12.1	14.4%	3.3%	49	BCN
16	15	LEPA	PMI	PALMA DE MALLORCA	13.5	12.9	5.0%	5.4%	34	PMI
17	20	EBBR	BRU	BURUSSELS NATIONAL	13.1	11.1	18.6%	3.9%	41	BRU
18	17	EDDL	DUS	DUESSELDORF	13.0	12.3	5.2%	4.7%	31	DUS
19	16	EDDI	THF	TEMPELHOF BERLIN	12.8	12.8	0.0%	35%	42	THF,TXL,SXF
20	22	EHAM	AMS	SCHIPHOL AMSTERDAM	12.5	11.0	14.0%	2.2%	34	AMS
21	31	EGLC	LCY	LONDON CITY	12.5	8.9	40.1%	13%	32	LHR
22	19	EDDF	FRA	FRANKFURT MAIN	12.0	12.1	-0.3%	1.7%	41	FRA
23	24	EGKB	BQH	BIGGIN HILL	11.6	10.0	15.2%	86%	28	LHR
24	25	LIEO	OLB	OLBIA COSTA SMERALDA	11.2	9.6	16.5%	30%	69	OLB
25	23	ENGM	OSL	OSLO GARDERMOEN	11.1	11.0	1.5%	4.0%	24	OSL

※定期便を利用する場合は、ニースから車で30分

出典：”Getting to the point: Business Aviation in Europe”, Eurocontrol

表Ⅲ－２－５ 欧州における総出発回数上位 25 空港

Rank	ICAO	IATA	Airport	1日あたりの 総出発回数	1日あたりの ビジネス航空 出発数	ビジネス航空 の占める割合	ビジネス航空 の伸び率	ビジネス航空 1日の最多 出発数
1	LEPG	CDG	PARIS CH DE GAULLE	726	1.5	0.2%	-17.6%	9
2	EDDF	FRA	FRANKFURT MAIN	690	12.0	1.7%	-0.3%	41
3	EGLL	LHR	LONDON HEATHROW	664	3.5	0.5%	-12.0%	12
4	EHAM	AMS	SCHIPHOL AMSTERDAM	577	12.5	2.2%	14.0%	34
5	LEMD	MAD	MADRID BARAJAS	573	1.8	0.3%	-24.7%	15
6	EDDM	MUC	MUENCHEN2	546	20.2	3.7%	7.4%	48
7	LEBL	BCN	BARCELONA	424	13.8	3.3%	14.4%	49
8	LIRF	FCO	ROME FIUMICINO	424	0.5	0.1%	77.0%	7
9	EKCH	CPH	COPENHAGEN KASTRUP	372	3.9	1.0%	12.1%	14
10	EGKK	LGW	LONDON GATWICK	360	2.7	0.8%	4.4%	11
11	LSZH	ZRH	ZURICH	350	26.7	7.6%	-0.7%	66
12	LOWW	VIE	WIEN SCHWECHAT	344	20.3	5.9%	15.5%	48
13	EBBR	BRU	BRUSSELS NATIONAL	337	13.1	3.9%	18.6%	41
14	ESSA	ARN	STOCKHOLM ARLANDA	323	2.7	0.8%	-3.0%	9
15	LIMC	MPX	MILANO MALPENSA	319	4.6	1.4%	3.6%	13
16	EGCC	MAN	MANCHESTER	316	4.6	1.4%	0.8%	19
17	LFPO	ORY	PARIS ORLY	312	0.5	0.2%	-5.3%	10
18	LTBA	IST	ISTANBUL ATATURK	284	8.2	2.9%	6.3%	53
19	ENGM	OSL	OSLO GARDERMOEN	277	11.1	4.0%	1.5%	24
20	EDDL	DUS	DUESSELDORF	274	13.0	4.7%	5.2%	31
21	EGSS	STN	LONDON STANSTED	264	6.4	2.4%	-4.9%	26
22	EFHK	HEL	HELSINKI VANTAA	258	6.3	2.5%	2.5%	17
23	LEPA	PMI	PALMA DE MALLORCA	250	13.5	5.4%	5.0%	34
24	EIDW	DUB	DUBLIN	249	10.2	4.1%	11.3%	24
25	LGAV	ATH	ATHINAI E.VENIZELOS	241	8.8	3.6%	5.7%	23

出典：”Getting to the point: Business Aviation in Europe”, Eurocontrol

3. 我が国におけるビジネスジェット機の飛行実態

各運航者が国土交通省に提出している飛行計画（フライトプラン）に基づき、我が国におけるビジネスジェット機の飛行の実態を把握した。

(1) 飛行計画データの整理

下記のフローに基づき、国土交通省航空局から提供をうけた 2007 年（暦年）の飛行計画データを加工し、外国籍機および日本国籍機のビジネスジェット機と想定されるデータを得た。その結果、外国籍機 3,693 運航及び日本国籍機 1,950 運航のデータを得た。

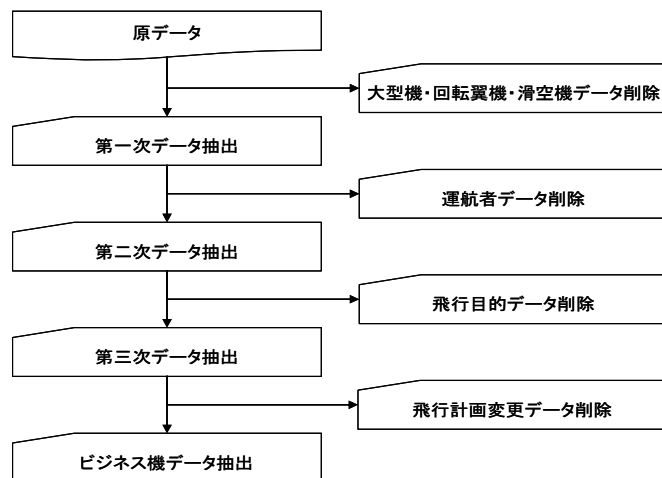
データの都合上、ビジネスジェット機に対応する飛行目的^{*}は、「不定期航空」、「その他」、「空輸」しかなく、これ以上の細目がないことから厳密にはビジネス目的による飛行なのか私用・観光による飛行なのか不明である。よって、集計結果についてはその点に留意する必要がある。

^{*}他に飛行目的として定期、周回、使用事業、試験飛行、軍用および公用の分類がある。

また、本調査ではビジネス目的以外の飛行をなるべく除外するため、日本国籍機は表Ⅱ-2-6に示す双発以上のジェット機に限定し、プロペラ機（ターボプロップ機、ピストンエンジン機）、回転翼機（ヘリコプター）は含めていない。

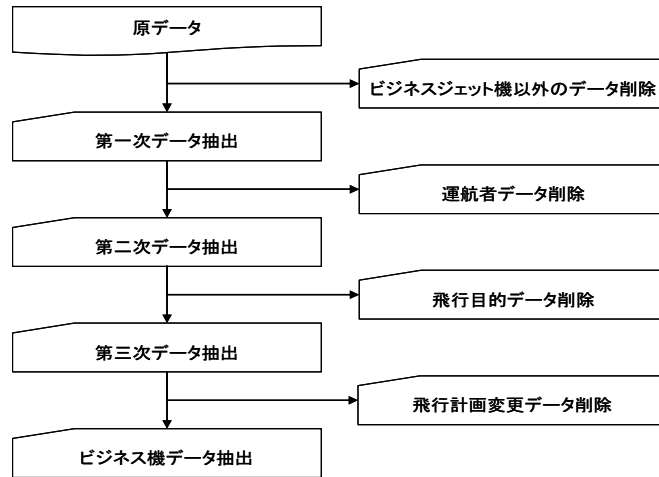
外国籍機については、ビジネス航空を目的とする国際間運航にはターボプロップ機による運航はほとんどないため回転翼機のみを除外した集計を行った。それでもなお、国内間飛行に使用された航空機の中には横田及び嘉手納基地を出発・目的地（OD）とする運航の中にターボプロップ機によるビジネス目的以外の私的利用が含まれていると推察され、当該 OD を見る際はその点に留意する必要がある。

(外国籍機のデータ)



図Ⅱ-2-1 外国籍機のデータ抽出

(日本国籍機のデータ)



図Ⅱ－２－２ 日本国籍機のデータ抽出

表Ⅱ－２－６ ビジネスジェット機

機材名	略号
ボンバルディア BD-700-1A10(グローバルエクスプレス)	GLEX
ボンバルディア リアジェット45(XR)	LJ45
リアジェット31A	LJ31
ガルフストリームエアロスペースG-IV/U-4	GLF4
ガルフストリームG-V	GLF5
グラマン・アメリカン・エビエーションG-1159(ガルフストリームⅡ)	GLF2
ダッソー・ブレゲ ミステール・ファルコン900	F900
三菱MU-300(ダイヤモンドⅠ)	MU30
セスナ560(サイテーションV/アンコール)	C560
セスナ525/525A(サイテーションジェット)	C525
セスナ501(サイテーションⅠ/SP)	C501

(2) 飛行計画データの分析結果

飛行計画データを用いて、ビジネスジェット機の特徴を分析した。前項において留意事項を示したとおり、提供データの都合上、ビジネス目的の運航のみを抽出できず、観光目的等の運航も含まれているが、傾向はつかむことができる。

1) 区間別の運航回数（上位区間）

外国籍機および日本国籍機の国内移動、国際移動それぞれにおける区間別運航回数（上位区間）は、以下のとおりである。

表Ⅱ－２－７ 区間別運航回数（上位区間）

外国籍機					
国内移動順位	区間		運航回数	日本国籍機の運航回数	同左順位（10位以内）
1	成田	－ 羽田	66	2	－
2	成田	－ 名古屋	48	19	－
3	成田	－ 関西	46	6	－
4	羽田	－ 関西	38	2	－
5	羽田	－ 新千歳	30	10	－
6	羽田	－ 名古屋	27	31	9
7	成田	－ 新千歳	24	1	－
8	中部	－ 名古屋	15	11	－
9	成田	－ 仙台	14	2	－
10	羽田	－ 神戸	13	0	－
(参考)	嘉手納	－ 与論	96	0	－
	嘉手納	－ 沖永良部	71	0	－
国際移動順位	区間		運航回数	日本国籍機の運航回数	同左順位（10位以内）
1	成田	－ 米国	366	0	－
2	成田	－ 中国	170	0	－
3	新千歳	－ 米国	141	0	－
4	成田	－ 香港	138	0	－
5	関西	－ 米国	136	0	－
6	成田	－ 東南アジア	89	0	－
7	関西	－ 東南アジア	86	0	－
8	羽田	－ 米国	64	2	2
9	関西	－ 中国	59	0	－
9	新千歳	－ 中国	59	0	－
日本国籍機					
国内移動順位	区間		運航回数	外国国籍機の運航回数	同左順位（10位以内）
1	名古屋	－ 旭川	300	1	－
2	羽田	－ 札幌	98	0	－
3	高松	－ 岡南	98	0	－
4	羽田	－ 新潟	63	2	－
5	名古屋	－ 高知	58	0	－
6	伊丹	－ 高松	56	0	－
7	名古屋	－ 大分	44	0	－
8	関西	－ 大分	43	0	－
9	羽田	－ 名古屋	31	27	6
10	名古屋	－ 新潟	27	0	－
国際移動順位	区間		運航回数	外国国籍機の運航回数	同左順位（10位以内）
1	福岡	－ 韓国	3	10	－
2	羽田	－ 米国	2	64	10
2	羽田	－ 中国	2	34	－
2	名古屋	－ 中国	2	42	－
2	名古屋	－ 韓国	2	7	－
2	大分	－ 韓国	2	0	－
7	羽田	－ 韓国	1	7	－
7	羽田	－ サイパン	1	0	－
7	関西	－ 韓国	1	13	－
7	岡山	－ 中国	1	2	－

2) 外国籍機

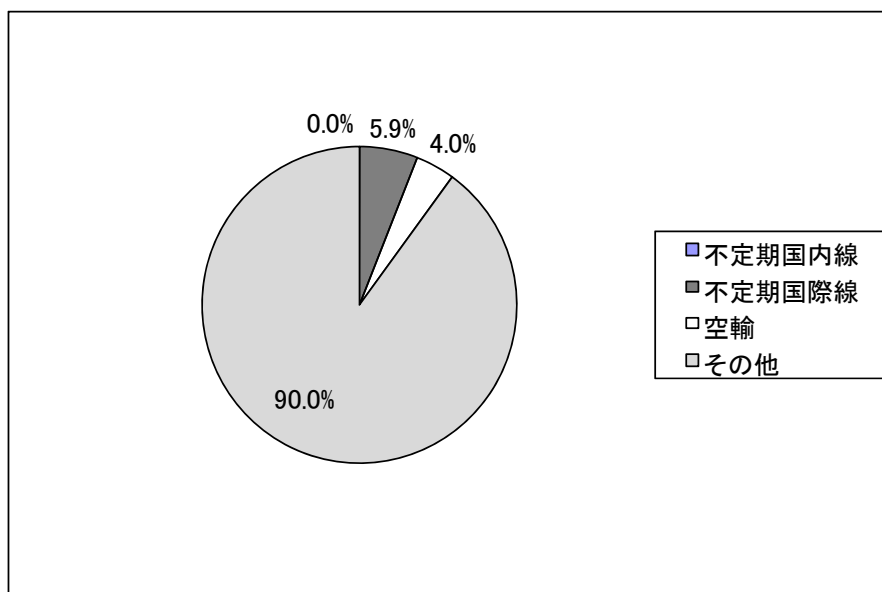
①出発・目的空港 (OD)

外国籍機の OD は表Ⅱ－2－10 に示すとおりである。主な特徴を列記すると以下のとおりである。

- 外国から日本へのビジネスジェット機の飛来が多い空港は、成田空港、関西空港、新千歳空港及び羽田空港である。
- 日本から外国へのビジネスジェット機の帰還が多い空港は、上記と同様に成田空港、関西空港、新千歳空港及び羽田空港である。
- 日本の空港間でビジネスジェット機の運航が多い空港は、成田空港、羽田空港及び嘉手納飛行場である。但し、嘉手納飛行場は、与論島等の南西諸島への米国軍人および関係者のレジャーを目的とした運航が多いものと思われる。

②飛行目的別運航回数

飛行計画に示された飛行目的は、その他が 90% と大多数を占めている。不定期国際(チャーター運航) は、わずかに 6% である。



図Ⅱ－2－3 飛行目的

③登録国籍別運航数

2007年に来日したビジネスジェット機（含ターボプロップ機）の国籍別機数は、表Ⅱ－2－8に示すとおりである。

これによると、米国が約73%と圧倒的に多く、次いでバーミューダー島（3.8%）、香港（3.8%）、中国（2.5%）、カナダ（2.5%）、スイス（2.3%）の順である。

表Ⅱ－2－8 航空機登録先（外国国籍機）

国籍	機数	百分率(%)
米国	2,694	72.9
カナダ	91	2.5
ドイツ	43	1.2
スペイン	10	0.3
ロシア	27	0.7
ウクライナ	3	0.1
オーストリア	12	0.3
スイス	84	2.3
フランス	29	0.8
イギリス	33	0.9
イタリア	4	0.1
ポルトガル	18	0.5
イスラエル	4	0.1
ルクセンブルグ	3	0.1
アゼルバイジャン	2	0.1
フィンランド	4	0.1
チェコ	4	0.1
デンマーク	9	0.2
ベルギー	2	0.1
オランダ	3	0.1
スウェーデン	27	0.7
アルバ	4	0.1
中国	94	2.5
香港	141	3.8
韓国	39	1.1
フィリピン	6	0.2
タイ	6	0.2
マレーシア	14	0.4
インドネシア	10	0.3
オーストラリア	68	1.8
ニュージーランド	11	0.3
メキシコ	18	0.5
パナアツ	2	0.1
バーミューダー島	142	3.8
ブラジル	2	0.1
アラブ首長国連邦	7	0.2
ナミビア	2	0.1
南アフリカ共和国	1	0
不明	20	0.5
合計	3,693	100

3) 日本国籍機

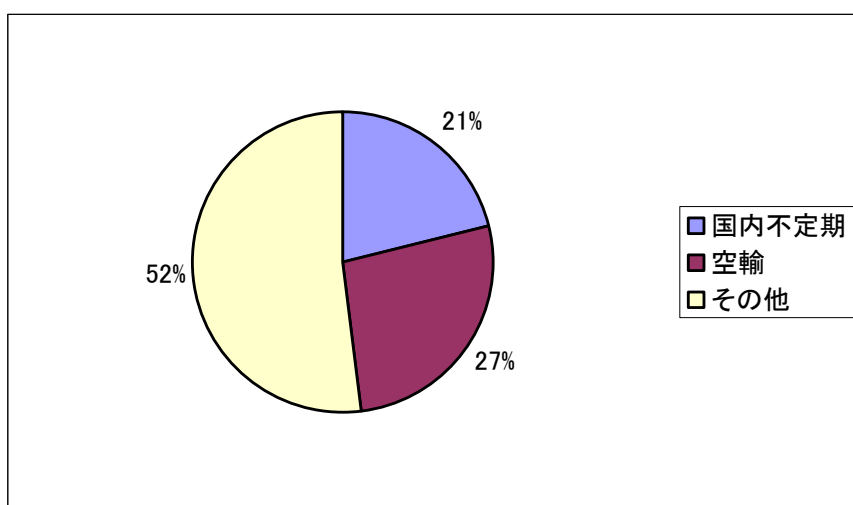
①出発・目的空港 (OD)

日本国籍機の OD は表Ⅱ－2－11 に示すとおりである。主な特徴を列記すると以下のとおりである。

- 外国との往来は少ない。
- 出発空港として、比較的多い空港は、名古屋空港、羽田空港、旭川空港及び伊丹空港である。
- 目的空港として、比較的多い空港は、名古屋空港、羽田空港及び旭川空港である。
- ビジネスジェット機の離着陸の多い空港は、名古屋空港、羽田空港および旭川空港である。名古屋－旭川空港間の運航回数が突出して多いのは、愛知県下にある大手製造業が北海道内にある事業所との往来にチャーター機を利用しているためと思われる。

②飛行目的

飛行計画に示された飛行目的は、その他が 52%と約半数を占めるが、空輸 (27%) 及び国内不定期 (21%) も比較的多い。



図Ⅱ－2－4 飛行目的 (日本国籍機)

4) 三大都市圏における運航実態

三大都市圏 (東京、名古屋、大阪) における運航実態は、表Ⅱ－2－8 に示すとおりである。

外国との間で国際運航したビジネスジェット機は、2007 年暦年で延べ 2,798 機であった。そのうち成田に 1,156 機、羽田に 294 機、合わせて 1,450 機と全体の 2 分の 1 が東京都市圏の空港を利用した。

また、三大都市圏の対全国シェアは、運航回数において約 83%を、また外国間運航では約 78%に及んでいる。

表Ⅱ－２－８ 三大都市圏における運航実態

日本国籍機

都市圏	人口	実質県内 総支出	空港等	運航回数	外国間運航	同左構成比 (%)
東京	34,479 (千人)	1,690,153 (億円)	成田	32	0	0.0
			羽田	491	6	1.2
			計	523	6	1.1
			対全国シェア(%)	26.8	31.6	
名古屋	11,229 (千人)	523,899 (億円)	中部	18	0	0.0
			名古屋	834	4	0.5
			計	852	4	0.5
			対全国シェア(%)	43.7	21.1	
大阪	20,893 (千人)	843,368 (億円)	関西	80	1	1.3
			大阪	205	0	0.0
			神戸	12	0	0.0
			計	297	1	0.3
対全国シェア(%)				15.2	5.3	
三大都市圏の対全国シェア(%)				85.7	57.9	
全国計				1,950	19	1.0

外国国籍機

都市圏	人口	実質県内 総支出	空港等	運航回数	外国間運航	同左構成比 (%)
東京	34,479 (千人)	1,690,153 (億円)	成田	1,414	1,156	81.8
			羽田	512	288	56.3
			計	1,926	1,444	75.0
			対全国シェア(%)	52.2	52.0	
名古屋	11,229 (千人)	523,899 (億円)	中部	178	134	75.3
			名古屋	302	170	56.3
			計	480	304	63.3
			対全国シェア(%)	13.0	10.9	
大阪	20,893 (千人)	843,368 (億円)	関西	535	421	78.7
			大阪	12	0	0.0
			神戸	36	13	36.1
			計	583	434	74.4
対全国シェア(%)				15.8	15.6	
三大都市圏の対全国シェア(%)				80.9	78.5	
全国計				3,693	2,779	75.3

日本国籍機、外国国籍機の合計

都市圏	人口	実質県内 総支出	空港等	運航回数	外国間運航	同左構成比 (%)
東京	34,479 (千人)	1,690,153 (億円)	成田	1,446	1,156	79.9
			羽田	1,003	294	29.3
			計	2,449	1,450	59.2
			対全国シェア(%)	43.4	51.8	
名古屋	11,229 (千人)	523,899 (億円)	中部	196	134	68.4
			名古屋	1,136	174	15.3
			計	1,332	308	23.1
			対全国シェア(%)	23.6	11.0	
大阪	20,893 (千人)	843,368 (億円)	関西	615	422	68.6
			大阪	217	0	0.0
			神戸	48	13	27.1
			計	880	435	49.4
対全国シェア(%)				15.6	15.5	
三大都市圏の対全国シェア(%)				82.6	78.4	
全国計				5,643	2,798	49.6

資料(航空機に係る統計値)：国土交通省資料(平成19年暦年における飛行計画データの集計による)
資料(人口・実質県内総支出に係る統計値)：地域経済総覧2008(人口は平成17年、実質県内総支出は平成16年の統計による)

注：東京都市圏とは東京都・千葉県・埼玉県・神奈川県、名古屋都市圏とは愛知県・岐阜県・三重県、大阪都市圏とは大阪府・京都府・兵庫県・和歌山県・奈良県・滋賀県を指す。

4. 世界の大都市圏と我が国の主要都市圏における GA 機等の取扱い数

AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL (ACI) による「Worldwide Airport Traffic Report 2006」等において把握できる、世界の大都市圏（ニューヨーク、ロンドン、パリ）と首都圏（東京）における主な空港の GA 機等の取扱数は、以下のとおりである。なお、比較のためビジネスジェット機の取り扱いに近年積極的な香港も加えている。

表Ⅱ－２－12 世界の主要都市圏における GA 機等の取扱数

都市圏	人口 (万人)	GDP (10億US\$)	空港	取扱機数	Airport Council Internationalの2006年データ			その他 参考資料
					出発+到着 回数	うち GA機等	同左シェア	
東京	3,533	1,191	成田	2,143	190,126	4,286	2.3%	国交省
			羽田	498				
			2空港計	2,641				
ニューヨーク	1,873	1,133	JFケネディー	4,778	378,389	9,556	2.5%	インタビュー
			ニューアーク	7,188	444,374	14,376	3.2%	
			ラガーディア	7,195	399,827	14,390	3.6%	
			ティータボロー	98,065				
			4空港計	117,226				
			モーリスタウン	64,500				
			ウェストチェスター	72,936				
6空港計	254,662							
ロンドン	851	452	ヒースロー	3,122	477,030	6,244	1.3%	ユーロコントロール
			ガトウィック	4,437	263,347	8,873	3.4%	
			スタンステッド	8,206	206,656	16,411	7.9%	
			ロンドンシティ	0	79,616	0	0.0%	
			ルートン	18,298	116,132	36,596	31.5%	
			ビギンヒル	32,587	65,180	65,174	100.0%	
			ファンボロー	7,592				
7空港計	74,241							
パリ	985	460	シャルルドゴール	4,303	541,566	8,605	1.6%	ユーロコントロール
			オルリー	2,044	233,458	4,087	1.8%	
			ルブルージュ	23,944				
			3空港計	30,290				
香港	688	244	香港	7,209	290,107	14,417	5.0%	

資料（航空機に係る統計値）：“Worldwide Airport Traffic Report 2006”ACI、“Business Aviation in Europe 2005”Eurocontrol、および各空港インタビューにより得た数値で求めたもの

資料（人口に係る統計値）：“World Urbanization Prospects; The 2007 Revision”United Nations

資料（GDPに係る統計値）：“World Mayor 2008”

注：人口・GDPに関しては2005年の統計値を示している。ただし、斜字体で示しているもののみ、2004年の統計値である

上表によると、

- ・ニューヨーク地区の4空港で117千回、ニューヨーク地区の6空港で255千回
- ・ロンドン地区の7空港で74千回
- ・パリ地区の3空港で30千回

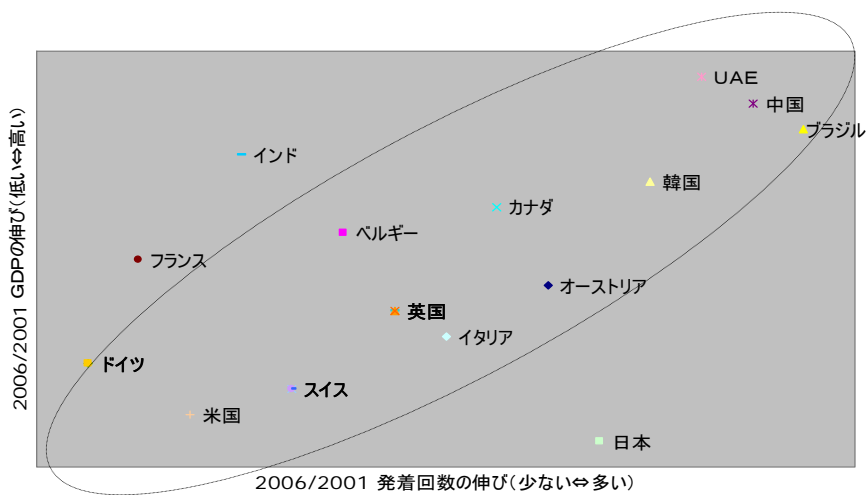
となっており、東京の2,641回は極端に少なく、それは香港の7千回と比較しても半数以下である。

5. 主要国の経済成長率と GA 機等の発着回数

主要国の主な空港における GA 機の発着回数と国内総生産額の関係を把握するため、それぞれ 2001 年と比較した 2006 年の伸び率を算出し、それを国別に順位化したものをプロットした。

図 II-2-5 によると、中国、ブラジル、UAE、韓国といったビジネスジェットの利用が進んでいる国においては経済成長が著しく、米国、ドイツ、スイスなどビジネスジェットの成長が安定期に入った国においては、経済も成熟していることがわかる。

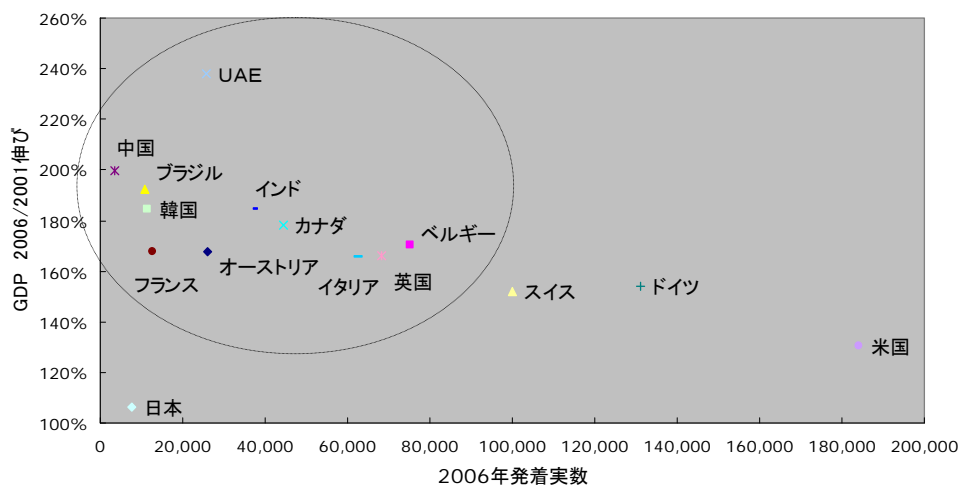
他方、日本は、ビジネスジェットの利用と経済成長とは相関のない特異な位置にある。



資料：国内総生産は”World Economic Outlook Database for October 2007” IMF
発着回数は”World Airport Traffic Report 2006 および 2001”ACI

図 II-2-5 主要国の経済成長率と GA 機等の発着回数の伸び

上図にて日本が特異な位置にあるのは、図 II-2-6 で示すように発着回数の絶対数がそもそも少ないからである。後述するアンケート等から推察すると、その理由はビジネスジェットの空港容量がボトルネックになっているため等と考えられる。



資料： 国内総生産は”World Economic Outlook Database for October 2007” IMF
 発着回数は”World Airport Traffic Report 2006 および 2001”ACI

図 II - 2 - 6 主要国の経済成長率と GA 機等の発着回数

II-3 まとめ

世界における日本の経済規模に比べて、日本におけるビジネスジェットの利用は極めて少ない。それは、日本国籍の保有機数が少ないという日本国内での利用環境に問題がある点と、海外からの飛来機数が少ないという日本への受入体制に問題がある点との二つの要因に分類されるが、根本の要因は共通と考えられる。日本国籍の保有機数が少ないことが日本特有の交通発達条件*などに起因するとしても、世界中で使われているビジネスジェット機の海外からの飛来機数が少ないことは、日本がビジネスジェットの環境になにか問題があることを示している。日本に係るビジネスジェット利用の現状は、本来ならばもっと多くてしかるべきだという印象と大きくかけ離れたものとなっている。現状と本来あるべきであろう姿との差異をここでは歪みと呼ぶ。

本章でのマクロな収集データから観察された基本的な歪みを以下にまとめた。これを基にして、次章以降ではその原因を探る。

*日本においては、国土が狭いこと、また鉄道運送や高速道路網を国策で充実させてきたことから、地上交通手段が十分に発達しており、それと対照的に航空交通の発達が遅れた。一方、地上運送手段との競争力においてはるかに勝る都市間、例えば東京－札幌間においては、定期便による航空運送は発達している。

(1) 世界の中で日本は経済規模に比較してビジネスジェット機の保有機数が少ない

米国では、およそ広い国土における都市の広がり、都市間の交通を地上よりも航空に頼る仕組みを生み出し、またそこで定期航空事業を行う企業が運送効率性を求めた結果、ハブ・アンド・スポーク、つまり放射状に延びる定期航空運送を発達させた。そのため、米国において、地方都市間を定期便で移動するに当たり、一旦ハブまで赴きそこから方向を変えて目的地に向かう三角形の二辺に行くか、ビジネスジェットを使って最短距離に行くかの選択肢しかない。加えて、ビジネスジェットが利用できる空港も国内あらゆるところにあるため（図II-3-1参照）、ビジネスジェットの利用に障害が何もなく、他に類をみない航空大国になっている。

一方で、欧州においては都市国家の発達が基本となっており、都市間の距離的な広がりが米国ほどではなく、地上交通も適度に発達している。また各都市個々の必要から、定期航空事業企業がハブ・アンド・スポークの仕組みよりは各都市を結ぶ網の目の航空交通システムを作り上げてきた。都市間の移動は、航空、陸上の各公共交通手段によって賄われる。したがって、欧州各国には米国と比べればビジネスジェット機の保有機数が少ない傾向が見られる。

日本においては、保有機数は欧州各国より更に少なく、スイスの3分の1、フランスの4分の1、ドイツの7分の1となっており、上述の理由を考慮しても極端に少ない。ここに第一の歪みがみられる。

加えて、米国と比較すると日本の企業がその企業活動のために自家用として保有するビジネス機の数はいくつか少ない。これらの企業活動用ビジネス機は、より狭義にコーポレートジェ

ット機とも呼ばれ、米国の経済活動上重要な空港では、それに特化した利用促進が行われている。純粋な企業活動のためにビジネスジェット機を自家用として保有している日本企業は、数社以外に見あたらなかった。これには、日本企業の持つ企業文化的背景や業務プロセスの相違が影響を与えている可能性がある。

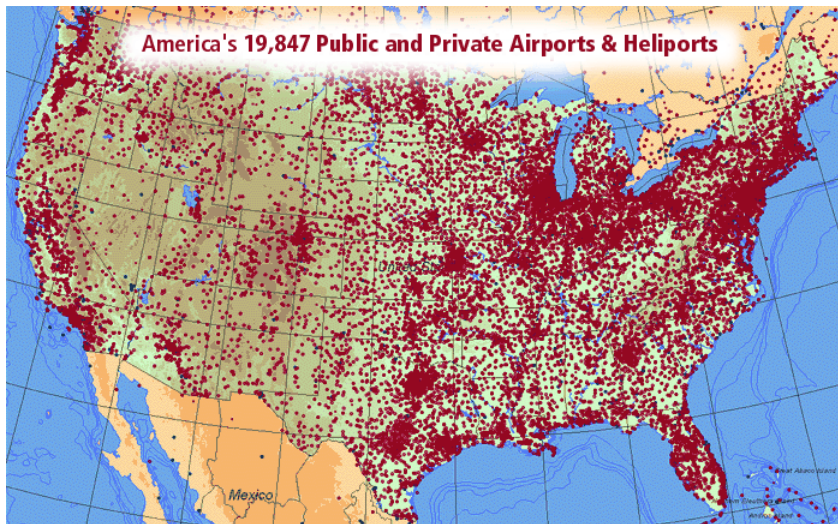
(2) 日本の中で首都圏は経済規模に比較してビジネスジェット機の飛来が少ない

海外から日本に飛来したビジネスジェット機は、2007年で延べ2,798機となっている。そのうち成田に1,156機、羽田に294機、合わせて1,450機と全体の2分の1が首都圏への寄港となっている。首都圏への需要は、その経済規模から見れば、潜在的にはさらに大きいものと予測され、空港容量をはじめとする利用環境の制約が歪みを生じさせていると考えられる。中国、韓国といった隣接国のみならずビジネスジェットで先進的な香港やシンガポールといったアジア諸国の中心都市との競争において不利となり、世界経済から日本が取り残されることが懸念される。

(3) 世界の中で日本は経済規模に比較して首都圏へのビジネスジェット機の飛来が少ない
海外主要都市における年間のビジネスジェット機（含ターボプロップ機）飛来数を、ACIが取りまとめた「Worldwide Airport Traffic Report 2006」のデータとインタビューによる数値とで求めると、ニューヨーク地区の4空港で141千回、6空港まで広げると255千回、ロンドン地区の7空港で74千回、パリ地区の3空港で30千回となっており、東京の2,418回は極端に少ない。それは香港の7千回と比較しても半数以下となっており、アジア地区の特性という理由だけでは説明しにくい。ここにも世界との比較において、日本の状況の歪みがみられる。



公共飛行場分布
(5,261 箇所)



公共・非公用飛行場、
ヘリポートの分布
(19,847 箇所)

図Ⅱ－３－１ 米国の空港分布

出典：Aircraft Owners and Pilots Association ホームページ中に表示された
http://www.gaservingamerica.com/our_economy/economy.htm による。

(参考情報) 日米の飛行場分布等の比較

項目	日本	米国	日米比 (日本=1)	資料出典
国土面積 (千km ²)	378	9629	25.5	国連“Demographic YearBook(2003年)”による2003年データ
人口 (千人)	127,655	298,213	2.3	国連“World Population Prospects(2004年)”による2005年7月推計データ
人口密度 (人/km ²)	338	31	0.1	
公共用飛行場数 (日本は自衛隊、米軍との共用飛行場を含む)	100	5,261	52.6	日本:国土交通省資料(平成19年4月1日現在) (日本内訳) ・空港:84 ・その他公共用飛行場:9 ・自衛隊および米軍との共用飛行場:7 (以上計:100) ・その他非公用飛行場:6 ・公共用ヘリポート:22 ・非公用ヘリポート:95 (以上合計:223)
非公用飛行場、ヘリポートを含む全ての飛行場数	223	19,847	89.0	米国:Aircraft Owners and Pilots Associationホームページ中に表示された http://www.gaservingamerica.com/our_economy/economy.htm による。

Ⅲ 利用実態等調査

Ⅲ－１ 利用実態に関する国内外事例調査

海外（欧米、アジア）および国内における空港、FBO(Fixed Based Operator)ならびに利用者を対象にしたインタビュー、アンケート調査から国内外のビジネスジェット機利用の現状と問題点等を把握する。

1. 空港

(1) 調査対象空港

対象とした空港は、以下のとおりである。わが国の三大都市圏、特に首都圏におけるビジネスジェット利用促進を図るため、欧米の大都市圏における大規模な空港等（混雑空港）またそれに伴いビジネスジェット等のGAを支える空港等を主に選定し、訪問によるインタビュー調査に応じた以下の23空港とした。

1) 米国ニューヨーク・ニュージャージー地区

- ・ J. F. Kennedy 空港
- ・ Newark 空港
- ・ LaGuardia 空港
(以上三空港は JFK で一括インタビュー)
- ・ Teterboro 空港
- ・ Morristown 空港
- ・ Westchester 空港

2) 米国ロスアンゼルス地区

- ・ Los Angeles 国際空港
- ・ Bob Hope 空港

3) 欧州地区

- ・ Zurich 国際空港
- ・ Geneva 国際空港
- ・ Frankfurt 国際空港
- ・ Farnborough 空港
- ・ Biggin Hill 空港

4) 上海・香港地区

- ・ Shanghai HonQiao 空港（虹橋空港）
- ・ Shanghai Pudong 国際空港（浦東空港）
- ・ Hong Kong 国際空港

5) 日本地区

- ・ 成田国際空港
- ・ 東京国際空港
- ・ 中部国際空港
- ・ 県営名古屋空港
- ・ 関西国際空港
- ・ 神戸空港
- ・ 鹿児島空港

(2) 調査結果の概要

インタビュー調査は、平成 19 年 12 月から平成 20 年 2 月にかけて実施した。
調査結果は、次頁のとおりである。

表Ⅲ－１－１ 調査結果（空港の性格、運営のスタンス、GA機の受入れ状況）

地区名	空港名	空港の特色等		
		空港の性格	運営のスタンス	GAの受入れ状況
米国 ニューヨーク・ ニュージャージー 地区	J. F. Kennedy空港	ニューヨーク・ニュージャージー港湾監理局(PANYNJ)が管理する5つの空港のうちの一つとして、国際線定期便を主体とし、それに接続する国内線およびGA機を受け入れ、国際線ハブとしての利便を重視している。	マンハッタンへのアクセスおよび米国の国際玄関として、利用旅客数の最大化と必要機能の完備を考える。	公共の空港としてGA機受入れを全くゼロにできないが、極力、ティタボロ空港やその他GA機専用空港へ誘導する。GA乗入れ希望者は主に国際線への乗継ぎを目的にする。GA機を増やさない方策としてコンゼッションブラシング等を導入している。
	Newark空港	PANYNJが管理する5つの空港のうちの一つとして、コンチネンタル航空にハブ機能としての寡占利用を許している他、国内長大路線や大型機によるチャーターおよび深夜時間帯のGAなどの受け入れの役割を担っている。	コンチネンタル航空のハブ機能利便とマンハッタンアクセスに供される他空港でカバーできない運航便の受皿としての機能の完備を考える。	FBOが立地しており、JFKよりもGA機受入れ数は多い。中東などからの大型ビジネス機を受け入れるFBOに特色がある。但し、近年はJFKと同様、極力、ティタボロ空港やその他GA機専用空港へ誘導する。
	LaGuardia空港	PANYNJが管理する5つの空港のうちの一つとして、国内線定期便に特化して利用者の利便を図る。	国内線取り扱いの効率を最大化することを考える。	上記2空港と同様、極力、ティタボロ空港やその他GA機専用空港へ誘導する。
	Teterboro空港	PANYNJが管理する5つの空港のうちの一つとして、GA機を受入れる機能に特化した施設計画で利便性を重視している。	雇用の創造や騒音対策も含め、地元と一体となったバランス感覚のよい発展を考える。空港長の最大の仕事は、地元のコンセンサスを得た運営である。	2001年以降、FBOに供する用地、施設を順次拡大し、現在は大手FBOが5社進出している。ビジネスジェット機の受入れ拡大とともに、個人機、教習機については、郡や市の管理する飛行場へ移転誘導を図る。
	Morristown空港	ニューヨーク市郊外にある超優良大型企業のコーポレート・オフィス(本社機能)の活動をサポートするGA基地であることを重視し、付加的にエアタクシー・サービスも提供する。	コーポレート・オフィス機能との調和を大切にビジネス需要に使い勝手の良い運営を考える。	GA機専用の空港として、個人機、法人所有機、チャーター機まで全てを受け入れる。商業定期便は乗り入れていない
	Westchester空港	ニューヨーク近郊東部エスタブリッシュメントの邸宅地に隣接した郡所有空港として、プライベート機の受け入れと基地機能を持ち、かつパークション目的他地元マーケットで高需要な路線通勤用機の利便性を重視している。	高級住宅地住民への環境配慮、利便性の提供、空港の安定的かつ効率的な運営をバランスよく達成することを考える。ビジネス機であろうとも、自主運航規制により23時から翌朝6時までの発着はない。	GA機と商業定期便の発着比率は、2:1である。GA機は個人機も入っているが、法人所有機、チャーター機の利用が多い。環境対策上、個人機はより小規模な空港へ常駐するように誘導している。
米国 ロサンゼルス 地区	Los Angeles国際空港	ロサンゼルス市が経営する4つの空港のうちの一つで、GA機を受入れてはいるものの取扱数が増加しないよう施策を加え、国際および国内定期便の利用者の利便を重視している。	他に8つの空港を擁するロサンゼルス地区において、大型大量運送の役割を最大化することを考えている。	1日当りのGA機の運航回数は50フライトである。将来的に増やす計画は特にない。ロサンゼルス近郊には8つの空港があり、それらの空港でGA機受入れは十分である。
	Bob Hope空港	バーバンク市、グレンデール市、パサデナ市が共同して所有運営する空港で、ジェットブルーによるニューヨーク直行便の他は、国内近隣州への定期便および国内移動のGA機を受け入れ、ロサンゼルス地区アクセスの利便を図っている。	ロサンゼルス地域への航空利便確保と騒音対策を中心とした地元との協力関係の維持との間で、バランスのとれた地域空港としての発展を考える。	最近のGA機の運航回数は約62千回で全体の45%程度を占める。また国内移動のみに対応し、国際運航のGA機には対応していない。GA機のほとんどがジェット機である。
ヨーロッパ地区	Zurich国際空港	チューリッヒ空港会社がチューリッヒ州より経営権の譲渡を受けて運営し、国際定期便からGA機までの多様な利便を図る。	IATAスロットコーディネーター空港として、ルールに則った運用を行なうと共に、夜間発着制限や課金により近隣との共生を考える。	スロットコーディネイト空港であるためビジネスジェット機やその他のGA機は、事前に発着枠を取得することにより、利用が可能となる。1日当りの運航回数は50回、ピークシーズンの冬季は1日平均110回を超える。
	Geneva国際空港	国際定期便から不定期便およびGA機に至るまでの多様な利便を図る。LCCであるイーージージェット・スイスが拠点とし最大の利用者となる。	IATAスロットコーディネーター空港としてルールに則った運用を行なうと共に、スロットスポット共に運用限界に近い状況で効率性の向上を考える。	スロットコーディネイト空港であるためビジネスジェット機やその他のGA機は、冬季などのピーク時には事前に発着枠を取得することにより、利用が可能となる。1日平均50-75回の運航回数があるが、。ピークシーズンの冬季は1日平均110回を超える。
	Frankfurt国際空港	全てのニーズに対応する巨大空港として、大量大型に焦点を当てた利便を図る。	ロンドンやパリとの競争を意識して、機材の超大型化に対応するなど利用旅客や取扱貨物の応需能力の増大を考える。	1日当り40～50回程度、トレードショー(メッセ)開催期間中は100回程度の運航回数となる。これ以上GA機が発着枠を確保することは難しい。申請した順に発着枠を得る。空港会社が運営する簡素なFBOがある。
	Farnborough空港	TAGアビエーションが英国防衛省から99年契約で賃借するプライベート空港でビジネス航空に特化した利便を図る。	ビジネスジェット専用空港として、TAGアビエーションの発展と共に更なる取扱増を考える。しかし、地域コミュニティとの関係を重視し、空港周辺環境対策のスタッフを配置し、地元とは定期的な会合を持つ。	年間20,000回ほどの運航回数であり、週末の運航回数は2500回/年までの制限を設けている。年間28,000回までに制限することで地元と合意している。
	Biggin Hill空港	地元自治体が所有し私企業によって運営される空港でビジネス航空に特化した利便を図る。	ロンドン市内へのアクセスが最も容易であることを強みとしたビジネスジェットの取扱増を考える。	CIQが常駐している。年間の運航回数上限は125,000回である。土日、祝日は9時～20時まで、平日は6時半から22時までの運用時間で地域との共存を図る。市街地へのアクセスは重要である。高速道路がないため、ヘリによる移動を行う場合があるが、一部に限られる。

資料:本調査インタビュー調査

表Ⅲ－１－２ 調査結果（空港の性格、運営のスタンス、GA機の受入れ状況）

地区名	空港名	空港の特色等		
		空港の性格	運営のスタンス	GAの受入れ状況
上海・香港地区	Shanghai HonQiao空港 (虹橋空港)	上海空港集団の管理する二大空港の一つで、国内線定期便および近距離チャーター国際線に特化した利便を図る。 なお、羽田空港との間で国際線チャーター便の運航を行っている。	浦東空港との相互補完的立地を利用して、開発プロジェクトを交互に計画し、上海地域の総合発展を考える。	現在、年間200回程度を受け入れる。上海では浦東を含めて800回程度を受け入れるが、2010年の上海万博に向けて、専用施設整備が予定されている。
	Shanghai Pudong国際空港 (浦東空港)	上海空港集団の管理する二大空港の一つで、国際線および接続国内線など多様なニーズに対応した利便を図る。	浦東空港の拡張開発プロジェクト完成までの期間を上海市および中国東南地域の玄関として支え、その後は更なるアップグレードプロジェクトにより大きく発展することを考える。	現在、年間800回程度を受け入れる。ビジネスジェット機受入れの専用施設はないが、外航チャーター機を扱う会社がある。要人もしくはビジネスジェット機利用の希望者はランプ傍のVIPラウンジを利用する。
	Hong Kong国際空港	アジア経済圏の要にあつて、あらゆるニーズに対応した利便を図る。	大型かつ定期便を中心とした発展の意図があるものの、活用できる資源をビジネス航空の展開にも割当て、総合的なアジアハブとしての発展を考える。	2006年のビジネスジェット機の発着回数は2,853回であり、2000年から年率20%程度の伸び率増加している。現在、既存のビジネスジェット機用エプロンを拡張する予定で計画が進んでいる。
日本地区	成田国際空港	極東アジアにおけるハブ空港、わが国の玄関口として機能している。国際線利用が主の空港であり、国内線は国際線乗り継ぎとしての性格が強い。戦略的な活用を図る上で、羽田空港との連携を図ることが重視されつつある。	地域との共存共栄を前提とする空港運営を最優先させてきた。現在、公団方式から政府が株を持つ特殊会社となっているが、完全民営化に向けた準備段階にある。今後は、発着枠の有効活用と利用客が付いてくる方策を基本とする。	航空局長の通達によってGA機に割り当てられる発着枠が限定されている(1日当り5回、1週間当り35回)。定期便では40カ国の乗り入れ希望国があり、従前は定期便の枠拡大を優先してきた。
	東京国際空港	わが国最大の取扱量を誇る国内線基幹空港である。最近ではソウル、上海との定期的な国際線チャーター便を運航、また夜間時間帯を利用したグアム等へのチャーター便運航もみられている。	発着枠の配分については、国内定期便の運航に優先的に配分し、残った発着枠について国際旅客チャーター便、国際ビジネスジェット機の順に割り当てする。	GA機利用希望者は7日前までに申請する。航空局長の通達によって国際ビジネスジェット機が利用できる時間帯、発着枠が限定されている。GA機用駐機場はN地区にあり、10スポットが用意されている。駐機期間は最大5日間まで。
	中部国際空港	多様なニーズに対して多様に応えることで、空港としての調和と総合的発展を図る。北米と経済活況なインド、東南アジアとのルート上にあることもあり、ビジネス機等のテクニカルランディング等の利用にも着目しつつある。	中京ゾーンを意識した地域一体による空港経営と経済圏発展を考える。「来られたお客さまには最高のサービスを！」をモットーにし、良いサービスは需要を生み出すという考え方で経営をしている。	県営名古屋空港もあり、ビジネスジェット機の入力には張り合わず、相互補完の関係を持ちながら企業努力で誘致を図っている。主な利用者は、経済界のトップ、エグゼクティブである。儲かるものではないが、空港の使命として丁寧に最高のサービスで受け入れたい。
	県営名古屋空港	名古屋市内あるいは東京中心部までも視野に入れたアクセス利便性を強みとして、都市間通勤者の運航を、これに適している(ジェット機の場合65席以下)の機材を受け入れている。	現状からの変化を極力抑えることで横ばい存続を考える。	従前からの産業航空(使用事業等)の利用がみられる他、ビジネス機の入力に積極的である。
	関西国際空港	わが国の西の基幹空港であり、国際線機能は成田に次ぐ。特にアジア路線が充実している。国内線は、関西地区にあつて伊丹空港、神戸空港と競合関係にある。	24時間運用、2本の滑走路を備え、発着枠に制限がないことから、内外を問わず利用促進のためのPRを積極的にしている。	2005年実績で260機程度の利用があり、うち国際運航は約半数の137機であった。アジアと北米等を結ぶビジネスジェット機の中継基地となるように、一時休憩を含めた施設のあり方を検討したい。
	神戸空港	京阪神地域において、定期便就航3番目の空港となる。地域の需要を賄う国内空港と位置づけられるが、開港後、背後圏の需要に応じ国際ビジネス機の入力を行う。	神戸市及び兵庫県を意識した地域一体による空港経営と経済圏発展を考える。空港管理者の神戸市では、その一環として国際ビジネス機を積極的に受け入れたいとする。	使用事業等の小型機施設展開用地があり、事業者を選定中。国際ビジネスジェット機は、2006年9月の受入れ開始以来、2008年2月まで27機を受け入れた。うち15機が神戸空港でCIQ手続きを行った。
	鹿児島空港	九州の南の拠点的な役割を果たす。また奄美諸島への玄関口である。	企業のビジネス航空利用がみられる。定期便等への影響がでない等、対応可能範囲で受け入れる。	ビジネスジェット機としては、米国系企業の子会社(企業内セミナー等)、種子島ロケット関連企業(重役の移動等)が鹿児島空港を定期的に利用する。CIQも対応可能な範囲で随時対応している。

資料:本調査インタビュー調査

2. FBO等

(1) 調査対象空港

対象としたFBOおよび運航支援者は、以下のとおりである。FBOは、先に示した調査対象空港に立地するところを基本としたが、調査受け入れの都合からロサンゼルス地区では調査対象はなく、また空港当局のインタビューは出来なかったものの中東地区（ドバイ）ではFBO2社が調査協力に応じた。

訪問によるインタビュー調査に応じたFBO等は、以下の14社とした。

- 1) 米国ニューヨーク・ニュージャージー地区
 - ・ AVITAT Westchester
 - ・ Jet Aviation Teterboro
- 2) ヨーロッパ地区
 - ・ Jet Aviation Zurich
 - ・ Jet Aviation Geneva
 - ・ TAG Aviation Geneva
 - ・ Fraport Executive Aviation(Fraport AG)
- 3) 中東地区
 - ・ Continental Jet Service
 - ・ JETEX Flight Support Services
- 4) 上海・香港地区
 - ・ Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center
 - ・ Shanghai Foreign Aviation Service Corporation (FASCO)
 - ・ Hong Kong Business Aviation Centre,Ltd.
- 5) 日本地区（日本国内の事業者は、社名を公表しないことで調査協力を得ている）
 - ・ 県営名古屋空港内事業者
 - ・ 東京国際空港内事業者
 - ・ 鹿児島空港内事業者

(2) 調査結果の概要

インタビュー調査は、平成19年12月から平成20年2月にかけて実施した。
調査結果は、次頁のとおりである。

表Ⅲ-1-3 調査結果（事業概要、日本への要望・助言、参考となる情報）

地区名	FBO社名	経営の特色等		
		所在空港	事業概要	日本への助言、要望、または参考となる情報
米国 ニューヨーク・ ニュージャージー 地区	AVITAT Westchester	Westchester空港	エグゼクティブターミナルを設置し、ビジネスジェットの運航支援を行う。当空港にはFBOが6社あり、競争は激しい。良いサービスで顧客獲得をする。顧客は100社程度、1日20-25機を扱う。	空港と市街地とのアクセスは重要である。自家用車またはハイヤーの利用が基本。空港が市街地から遠い場合は、ヘリコプターも有効である。ヘリポートは安全上、高層ビルの屋上ではなく地上のヘリポートが望まれる。 成田スロット枠は無いに等しい。また東京に行く場合の窓口が不明。スロット申請システムを変えるべきだ。 成田の使用料は高いと思うが、大手企業は少々のコスト高は問題ではない。サービスが良いことが最も大切である。 ビジネスジェットといえども、夜10時までに戻るのが一般的なVIPの行動である。
	Jet Aviation Teterboro	Teterboro空港	ティタボロ空港で最大のFBOである。会社は米国内5箇所、国外8箇所で行っているが、ここは同社最大の基地である。個人機、企業所有機、チャーター機を扱う。現在、チャーター用の自社機は12機、受託機は42機ある。	キーワードは、サービスである。商業定期便のファーストクラスで満足できない人達を扱う。社員教育による顧客満足度の向上に努めなければならない。 顧客は従前のCEOのVIPからエグゼクティブ級まで拡大しているが、2001年9月以降の傾向である。 当社が扱うビジネスジェット機は、快適性を求め次第に大型化している。
ヨーロッパ地区	Jet Aviation Zurich	Zurich国際空港	会社設立時(1960年)より、チューリッヒ空港でFBOを行っている。2007年には、13,000回の運航を取り扱う。当空港の需要は、テクニカルランディングではなく、出発地目的地型である。	首都圏の空港では、ビジネスジェット機に対する発着枠はゼロに等しく、整備等の地上サービスを受けることも難しいと認識している。 発着枠とサービス施設の拡充がとりわけ重要であり、価格はそれほど重要ではない。 日本へのビジネス航空の乗入れが難しいために、(ヨーロッパからの利用者が)香港やマニラ等のアジアの空港で、商業定期便に乗り換えて入国する旅客がいる。 FBOにおけるラウンジやカフェは通常ほとんど使われない。イレギュラーが発生した際の一時待機である。ビジネスジェット利用者は空港でくつろぐという感覚がない。
	Jet Aviation Geneva	Geneva国際空港	2007年のビジネス機の取扱い数は約7,900機で、前年比26%増加であった。ユーロ圏内のビジネス客の他、イギリス、アメリカ、ロシア、ウクライナ等から当空港へ飛来し、スイスやフランス東部のリゾート地で休暇を過ごすための利用者が需要を底上げしている。	当空港のように駐機場がFBOから遠く離れる場合があると、旅客サービスやオペレーション水準の低下をもたらす。可能であれば、駐機スペースは十分な拡張地用地を準備することが望ましい。
	TAG Aviation Geneva	Geneva国際空港	同業2社とともに、新しいC3ターミナル(ビジネス航空専用)に入居している。因みにCIQはスイス、フランス両国が対応している。取扱運航回数は年間18,000回程度である。	駐車場は、ターミナルビルの前に配置すること。動線計画をきちんとするべきである。ビルと駐車場の移動が徒歩2分では長い。 ターミナルビルでは、玄関傍に受付を配置し、スタッフが直ちに迎えてそのまま搭乗案内ができるようにすること。ビル内で旅客を待たせてはならない。
	Fraport Executive Aviation (Fraport AG)	Frankfurt国際空港	フランクフルト空港には、FBO施設として“Fraport Executive Aviation Terminal”があり、施設所有はFraport AG(空港会社)、運営は同社のハンドリング部門Fraport Ground ServiceのExecutive Aviation部門が担当している。	毎日の発着枠の混雑状況により、GA機は歓迎されない場合がある。1機当りの搭乗者数が少ないこと、ターミナル内で消費しないことから、商業定期便と比較して収益が高いとはいえない。しかし、エグゼクティブが地元を訪れることのメリットや、リムジンやホテル利用による地元経済への直接効果がある。 当空港のFBOと定期使用旅客ビルが離れているが、近接していれば乗継ぎ利便が向上すると思われる。
中東地区	Continental Jet Service	Dubai国際空港	両社は、ドバイ空港においてオペレーターを行っている。 なお、グランドハンドラーとして空港が所有するEFS社とJet Aviation社がある。両社は、典型的な地上支援業務を顧客に行っている。	中東の人達は、日本の観光広告もないため訪れようとする考えがない。かつて王族が他国への公式訪問のため、日本に一時訪問した際、一般人と同様の扱いを受け、また相応の評価がなかった。よって最初に訪問する考えにならない。 旅客とクルーが迅速に対応してもらえるのであれば適正と思われるが、今の料金では高い。
	JETEX Flight Support Services			

資料:本調査インタビュー調査

表Ⅲ-1-4 調査結果（事業概要、日本への要望・助言、参考となる情報）

地区名	FBO社名	経営の特色等		
		所在空港	事業概要	日本への助言、要望、または参考となる情報
上海・香港地区	Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center	Shanghai Hong Qiao空港 (浦東空港)	Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center社は、上海空港集団の下部組織にあたり、株式は国が保有している。業務内容は、路線申請、VIPの地上アシスト、グランドハンドリングを行うが、このうちのVIPの地上アシストはグループ内のElite社が行う。	現在はFBO施設がないものの、都心には浦東空港に近く利便が高いので、2009年末の完成(上海万博前)をめざし、計画中である。スポンサーはオーストラリアの会社である。 これまでFBOがないため、業務単位毎に別々の会社が分担してやっていたが、FBO施設の完成後は一括してサービスを提供する。FBO供用により、VIP旅客に対してワンストップサービスが可能となる。
	Shanghai Foreign Aviation Service Corporation (FASCO)	Shanghai Pudong空港 (浦東空港)	FASCO社は、中国民用航空本局の華東管理局に属し、外航チャーター機の受入れを行っている。空港を外国の航空会社やオペレーターが使いこなすためのサービスを提供するのが業務である。業務内容は、申請業務、VIP旅客接遇、CIQ手続き調整、乗務員対応、着陸料徴収代行等である。	浦東空港には、FBO施設はなく、旅客ターミナルビル内でサービス、手続き一式が行われる。現行のまま(VVIPラウンジの使用等)で対応可能と考えており、虹橋空港のようなFBO建設計画はない。
	Hong Kong Business Aviation Centre, Ltd.	Hong Kong国際空港	新空港への移転を契機として、旧啓徳空港時代になかったビジネス航空のためのセンター(Hong Kong Business Aviation Centre, Ltd.)を設立した。 このセンターの供用により、CIQも専用施設をセンター内に開署することになり、旅客利便が向上した(新空港開港後、センターが完成するまでの間は、定期便旅客が利用する旅客ターミナルビルで対応していた)。	センター運営で最も重要なのは、オペレーター、空港、CIQ等の関係機関との円滑なコミュニケーションを保つことであり、コミュニケーションを重ねることによって、サービス水準が向上する。開業当初は、利用料金が高いとの不評もあったが、サービスが向上した現在では、料金に対するクレームもなくなった。ビジネス機利用者は、時間効率やサービスを重視するため、それに見合う金額であれば支払いは厭わない。
日本地区	県営名古屋空港内事業者	県営名古屋空港	国際ビジネスジェット機の運航支援を行っている。全ての地上支援業務を行ってはいないもののFBOと類似した事業内容を提供している。現在は、主に米国籍航空機を扱っている。	年間50機程度を扱っているが、80機程度扱わないと事業収支は保てない。 日本においてビジネス機が普及しない要因の一つとして、パイロットや整備士が国内では少ないこと、日本人パイロットは外国へ行った際にどうしても言葉のハンディがあることがあげられる。 今後、メンテナンスや運航面で世界に合せ標準化されると、人材確保・育成や需要開拓に結びつくのではないかと考えている。
	東京国際空港内事業者	羽田空港	羽田空港及び成田空港において、ビジネスジェット機の運航支援を行っている。	羽田空港への要望としては、以下のとおり。 ビジネスジェット機に供される小型機では空港内標識が見えない場合がある(機体高と俯角の関係)。 停留が指定されているN地区の夜間照明が暗いため、不慣れた外国人パイロットでは地上走行を誤る危険性がある。 乗降場所に指定されている711番スポットと国際線ターミナルビル、停留場所であるN地区の距離がそれぞれ遠い。
	鹿児島空港内事業者	鹿児島空港	ビジネスジェット機の地上支援業務を行っている。年間取扱数は10機程度である。	鹿児島空港では、空港事務所、CIQ官公署ともに好意的であり、良好な関係のもとで事業を行っており、問題はない。

資料:本調査インタビュー調査

3. 利用企業・団体等

(1) 調査対象者

日本におけるビジネスジェット利用の企業意識や課題、今後の要望等を把握するため、国内企業・団体を対象にインタビュー調査を実施した。訪問によるインタビュー調査に応じた企業・団体等は、以下の10社であった。

1) 業界団体等

- ・ NPO法人 日本ビジネス航空協会
- ・ 外国政府関係者

2) 運航者

- ・ 報道機関
- ・ 航空運送事業者

3) 輸入代理店

- ・ 商社①
- ・ 商社②

4) 利用企業

- ・ 製造業①
- ・ 製造業②
- ・ 製造業③

5) 航空機製造業

- ・ 製造業

なお、ビジネス航空の発展・普及に努める「NPO法人日本ビジネス航空協会」以外は、企業名を伏せることを前提に調査協力をいただいている。

(2) 調査結果の概要

インタビュー調査は、平成20年1月から平成20年2月にかけて実施した。調査結果は、次頁のとおりである。

表Ⅲ－１－５ 調査結果（利用状況と利用にあたっての要望等）

属性	企業等業種	利用状況等と利用にあたっての要望等		
		事業、または利用状況等の概要	現状認識	要望、または参考となる情報
業界団体等	NPO法人 日本ビジネス航空協会	当法人は、日本におけるビジネスジェット機の普及、啓蒙、発展に寄与することを目的に平成8年4月に日本ビジネス機協会を発足し、平成13年4月に日本ビジネス航空協会に、また平成15年5月にNPO法人となったものである。	海外の普及動向、特に最近のアジア諸国をみてもビジネス機の潜在需要は日本においても少なからずあるとみており、定期便に満足できない層や交通事情の悪い地域での利用が拡大する。	平成17年4月に協会が提出した要望書の記載内容が順次実現されることを望んでいる。総括すればGA機を特別扱いせず、GA機のための汎用ルールづくりを航空局ならびに関係機関にお願いしたい。新たな所有・運航形態も米国で発生しており、早めのルールづくりを希望している。 首都圏におけるビジネスジェット機受入れ枠拡大を望む。アクセスは30分以内が理想である。
	外国政府関係者	商工振興の立場からビジネスジェット市場についてみている。今回は個人的な立場からの意見。	現在の日本企業では、ビジネス機に関心を持っている企業は未だ少ないが、その便利さに気付いている企業は着実に増えている。しかし、航空機メーカーでは、日本では商売にならないとの判断があると聞いている。	ビジネスジェット機の普及の遅れが、外国との通商との障害にならないように、気軽に飛んでくれる環境づくりが望まれる。東京の市場の魅力に対応できる開放的な空港が必要である。外国政府は内政干渉となるので、CIQ対応への注文も含め、表立っての要望を出すようなことはないであろう。
運航者	報道機関	報道機関として、地方空港に自家用のジェット機を有している。併せてチャーター事業も行っている。	現在、基地としている空港では、運用時間に制限があり、取材や外国間運航において不便を感じている。	左記の状況から、原則24時間運用の空港であること、カーフェューがあっても緊急時や気象条件等で止むをえない場合は少々の柔軟な運航を認めてもらいたい。
	航空運送事業者	航空運送事業者として、固定翼機及び回転翼を所有する。固定翼機では長距離運航が可能なビジネス機を所有(外国籍)している。	外国籍機が多い現状、また業界全般的には中小・零細企業が多いことを鑑み、自社のみならず当業界全体が発展するよう、条件整備(法規制の見直し、首都圏における空港の開放等)が必要と考える。	航空運送事業のうち、ビジネスジェットに特化した規制緩和を望む。諸外国と乖離した基準等が続くと、結果的にビジネスジェットの普及が遅れ、参入もなくなってしまふことを恐れる。技術革新に伴う改善を法制度の上で実現してもらいたい。 羽田の開放、スルーパスに近いCIQ手続きも早急に望みたい。
輸入代理店	商社①	輸入販売代理店の立場から、日本と欧米の空港の利用料金比較、飛行申請手続き等について意見を有している。	着発1回当りのグランドハンドリング料金は、欧米のFBO利用よりも日本(成田)の方が安く、「日本＝高い」は、単に着陸料や停留料のみに着目した誤認識である。 航空法127条、130条の手續きに関し、正確に申告していない業者がいると仄聞しており、事実であれば由々しき事態と憂慮する。 自家用飛行と有償飛行の差異が大きく、ITCチャーターとは別の19席以下のビジネスジェットの取り扱いが必要と考える。	羽田空港の発着枠は貴重な故に、(定期便枠以外の)空いている限りは有効に使い切る仕組みをお願いしたい。この他、首都圏にはビジネスジェットの基地となる空港は、どうしても必要である。 ビジネスジェットのためのインフラストラクチャーは必要である。専用ターミナル整備、FBO事業の育成、及びCIQの協力をお願いしたい。 発着枠申請・承認のプロセスが外国からみてわかりやすく、刻々の実情がわかるものとなるよう仕組みを改善して欲しい。
	商社②	輸入販売代理店の立場から、ビジネスジェットを取り巻く社会環境等に意見を有している。	米国では、自国企業が有利に世界市場で活動できるように、企業所有機に対して強力な国の後押し方針が感じられる。政策集団でもあるNBAA活動に表れている。 日本では、今後、ビジネスジェットを利用した企業の効用を広報活動によって周知することが重要である。	まずはビジネスジェットの往来によるメリットに鑑み、外国から日本に少しでも多くビジネスジェットが飛来するように、優先枠の準備や外国への情報発信を行うことを望みたい。 航空局、海上保安庁、自衛隊などは日本に於けるビジネスジェットの最大ユーザーと思われる。この利用実態を勉強することにより民間利用促進への参考とするのも一つの方法と考える。
利用企業	製造業①	わが国にあっては、ビジネスジェット利用のバイオニオ的な存在である。 米国籍機複数有している。	ビジネスジェット機所有者をなりあがり者の道楽と捉える日本の風潮を強く危惧している。企業トップ層自身が時間を有効に使うという価値観で行動しており、トップの安全保安を考えれば、ビジネスジェットの利用は至極当然な帰結である。 米国籍機は、国内移動は不便であるが、外国での飛行の際には不便を感じない。	国内空港においては専用施設がほとんどないこと、航空機から自家用車までの動線が確保されていないことから、今後の改善を求む。 現状の羽田空港の使用勝手の悪さは深刻で、パイロットからの改善要求も強い。成田空港も同様である。
	製造業②	わが国にあっては、ビジネスジェット利用のヘビーユーザーである。 米国籍機複数有している。	ビジネス機は、ビジネスツールとして活用している。副社長以上が利用する。現在は自社所有機がフル稼働の状態である。チャーター機は信頼性と安全性、企業秘密保持の観点から利用しない。	指定外空港の利用は不便であり、国内では指定空港の拡充を望む。 羽田空港の発着枠の拡大を望む。成田空港では一般客とは別動線にしてもらいたい。着陸後、ビルを出るまで1時間近くかかる場合がある。 首都圏には小型の専用空港があることが望ましい。トップ随行者の利便を考えると、交通不便な郊外(百里等)は使えない。
	製造業③	会社のトップが、日本と外国を定期的に往来している。トップの指示で東京での利用空港は、羽田空港である。	羽田の発着枠が厳しく、枠を確保できない場合は、関空を利用するなどトップの移動に影響が出ている。また、停留期間が5日以内であるので、成田へのフェリーなど無駄なコストを強いられている。郊外空港から都心へのヘリアクセスは、運航の信頼性に問題ありと考えている。	羽田空港の発着枠の拡充と、停留期間の延長をお願いしたい。 今後は、当社を含め日本の企業は、交通不便なアジア諸国との往来が増えることを考慮し、ビジネスジェット機が利用しやすい環境を整えて欲しい。
航空機製造業	製造業	創業者の夢、企業理念として良いものを作り社会に貢献するという考えから、航空機を製造し、主に米国での販売を目論んでいる。	日本の航空事情は、米国等の諸外国と異なっていることから、直にエアタクシー型の飛行が日本で普及するとは考えてはいない。但し、中国、インド等のアジアでは普及すると見込んでいる。	特になし

資料:本調査インタビュー調査

4. 事例調査のまとめ

欧米、アジアおよび国内における空港、FBO インタビュー結果、並びに国内の利用者・団体等のインタビュー結果のうち、特に今後の参考とすべき事項を中心にとりまとめる。

(1) 空港

1) ビジネスジェット機を扱う空港の存在

ビジネスジェット機の取り扱いに関して、欧米の主要都市圏における事例対象空港では混雑が激しい定期便中心の基幹空港であっても全く受入れゼロとはしていない。しかし、特にロンドン、ニューヨークのように航空交通が混雑する都市圏の基幹となっている空港では、企業が利用しているビジネスジェット機や、個人等が保有する小型航空機は歓迎はしておらず、他空港への誘導を促す施策、例えば利便サービスレベルを上げない、混雑料金の課金などを行うことにより発着をコントロールしている。一方で、ビジネスジェット機を含む GA 機を、専用もしくは優先して扱う小規模な空港（滑走路長 1,800m～2,000m 級程度）が別に存在し、空港間の役割分担と航空交通の整序化に努めている。

これらの事例は、我が国における首都圏でのビジネスジェット機受入れについて、空港という主にハード施策面と、料金や発着枠の調整という主にソフト施策面によって解決できる可能性があることを示唆している。

2) 地域との共存

ビジネスジェット機を扱う空港は、定期便を優先して扱う空港よりも規模が小さく、立地環境は都心部に比較的近接しているものから都市圏外縁部にあるものまで当該都市圏に実情によりまちまちである。しかし、地域コミュニティとの共存に大きな努力を払っていることでは、各空港が共通している。例えば、年間当りや週末の発着数についての地域との合意、深夜早朝帯における自主的な発着の自粛、騒音監視や騒音軽減策（経路、使用滑走路の指定）、地域の理解を得るための年間事業計画（含雇用・経済効果の説明）、地域住民との交流イベント等がみられた。そこには公共交通機関とはいえないビジネスジェットの存在であるからこそ、地域コミュニティからのより一層の理解を得たうえで、共存共栄の関係構築が必要との意思が感じられる。

また、ビジネスジェットを利用する企業等においても、FBO 等による発着時間帯の自主規制や空港が設定しているカーフェュー（空港周辺の騒音対策等のために定められた離着陸できない時間帯）を理解した上でビジネス活動に当該空港を活用している。時差のある地域との国際間飛行が多くなると想定されるわが国では、今後の空港の役割分担、国内利用の促進・啓発を考える上で参考となる。

3) 発展途上にあるアジアの空港

欧米に比べビジネスジェット機の取扱い実績が少ないアジア地域ではあるが、本調査

において対象とした上海の 2 空港（浦東、虹橋）、香港ではビジネスジェット機の専用施設の整備、CIQ（出入国手続き）検査体制の充実に伴い、ビジネスジェット機利用者が増えつつある事実を確認できた。

わが国においても中部国際空港、県営名古屋空港、関西国際空港では、発着枠、駐機場の提供に制約事項が少ないこともあり、ビジネスジェット機の受入れに積極的である。とりわけ 24 時間運用が可能な中部、関西の 2 空港では都市圏需要のみならず、北米とアジアの中継機能（給油等のための寄港）の役割を果たしている。

また、神戸空港や鹿児島空港においては、CIQ 官公署の協力を得た上で、地域ニーズにあったビジネスジェット機の受入れを行っている。神戸空港を管理運営する神戸市では、都市経営の戦略上、ビジネスジェット機の取り扱いは不可欠であるという認識を持っている。

一方、首都圏については成田、羽田ともに公共交通としての定期便を最優先にせざるを得ない実情にある。よって、ビジネスジェット機に対しては発着枠の制約があり、また諸外国のようにこれに代わる受入れ空港もないことから、両空港とも空港管理者が限られた発着枠、駐機場を公平に利用してもらえよう運用上の工夫を行っている。ビジネスジェット機の受入れは企業活動を円滑に進める等の長所を認識しつつ努力はしているが、現実的には首都圏の需要に対応できていない状況にある。

以上のような実態を踏まえ、我が国においては各々の都市圏の実情を踏まえた短・中長期の各段階における対応策を関係機関や民間事業者との連携・役割分担のもとに検討することが重要である。

(2) FBO

1) 欧米にみる FBO の役割

FBO(Fixed Based Operator)といわれるビジネスジェットなど GA 機の運航に係るサービスを提供する事業施設は、海外において空港の一角に立地している。FBO は、給油、整備、運航、グラウンドハンドリングを主な事業内容とするが、近年では自社機によるオンデマンドチャーターを手掛けている事業者も多くなっている。今回、調査対象とした空港では、複数の事業者が立地し、より良いサービスで顧客の囲い込みを行っている例が多かった。より良いサービスとは、迅速な手続きと快適で安全な空の移動を顧客に提供することと理解される。また、企業からの受託機については、最高の状態で飛行できるように機体整備を行うことである。

空港における専用ターミナルでは旅客サービスの他、パイロットへの運航情報提供や休憩場所の提供が行われている。ターミナルは、VIP、エグゼクティブが利用する施設であっても、定期航空会社が提供するファーストクラス、マイレージVIP 会員に対するラウンジサービスとは全く異質である。ビジネス機の利用者は、ターミナル内での滞在時間がほとんどなく（搭乗手続き、出入国検査等を含めて 3-5 分程度）、ワンストップのための必要最小限の施設となっており、車寄せからエアサイドまでは階層間の移動はなく、直線で 20m~30m 程度でスタンバイしている航空機に乗り込める施設となっている。

のが一般的である。旅客がビル内に一時滞留するのは、天候等の事情によるイレギュラーが発生した時に限られる。

FBO の役割を理解した上で、日本の空港、特に外国からの飛来機数の多い首都圏における事業形態やサービス水準のあり方を今後検討していくことが必要であると思われる。

2) FBO からの助言、参考情報

以下は、インタビュー時に得られた FBO からの助言、参考情報のうち重要と思われるものを抜粋したものである。

①施設計画

；FBO 施設内での利用者の移動距離は可能な限り短くすること、駐車場と FBO 施設は一对の関係にあり、移動時間は徒歩 2 分では長すぎるという感覚を持って動線計画を行うこと。

②日本（東京）への乗り入れ

；まず発着枠申請に際し、海外（米国 FBO）からみると、諸手続きやその窓口が簡単にわからず、日本国内の運航支援者を通じて調べているという実態がある。時間を要して調べても希望する日時に発着枠がなく、日本飛来を断念する例がある。また、欧州 FBO からの指摘では、日本に直接ビジネスジェットで乗り入れできない場合は、香港、マニラ等で商業定期便に乗り換えて入国する例もみられる。

；日本の空港の乗り入れに関し、施設使用料が高いという認識がある。

米国 FBO の料金は燃料代を含めた一式（燃料単価で設定）であるのに対し、日本は個別要素別料金になっており、総額で日本がかなり安い場合であっても着陸料、空港施設利用料のみが諸外国の空港と比較されるため目立つ場合がある（国内商社からも同じ指摘あり）。（P.65 参照）

；日本の空港は、発着枠の用意と FBO サービスを拡充するべきで、その際、料金負担力のある企業にとって空港利用料はそれほど大きな要素ではない。むしろ東京のような混雑しているところで空港利用料を安く設定すると、多くの小型機が乗り入れ申請を行うなど、かえって弊害となる。

③ビジネスアビエーションセンターの役割

；香港ビジネスアビエーションセンター社は、FBO 機能を含むセンターとして、オペレーター、空港、CIQ 等の関係機関との円滑なコミュニケーションを行うことを運営の要にしており、複数の FBO が立地できない空港では有効な方法である。

④整備や運航に係る人材の育成

；日本で日本国籍のビジネスジェット機が普及しない理由の一つとして、パイロットや整備士が国内では少ないこともあげられた。ジェネラルアビエーション産業育成の観点から今後必要となる人材供給を検討することは重要である。

(3) 利用企業・団体等

1) 国内利用企業の認識

我が国を代表するグローバルな製造業は、国内にあつてはビジネスジェットをビジネスツールとして利用している数少ない存在であり、その稼働時間は欧米企業と比較しても遜色がないヘビーユーザーである。しかし、維持管理コストの都合もあり外国籍機として所有している。また、日本ではビジネスジェット機の所有者に対し成り上がり者の道楽としてみる面もあることから、その利用を目立たないようにしていることで共通している。また現時点ではビジネスジェット機利用のメリットをもってその普及に向けた社会的な活動として行動することも少ない。具体例として、首都圏における成田、羽田空港の使い勝手を決して良いものとしてはみていないが、このような空港発着枠、施設に対する要望を個別に陳情したり、財界要望として意見書等として表明したりすることは企業エゴとして捉えられかねないとの深い危惧の念を持っており、極めて自制的な中でビジネスジェットを利用している。

以上から、当該企業のみならず我が国の経済社会の発展に資するビジネスジェットが、我が国において正しい認識のもとに評価を受けるよう利用者団体、経済団体等を通じてPR活動がなされていく必要性も指摘されている。また、日本国籍機ではなく、外国籍機を保有する実態については、個別企業の事情を含め様々な要因が考えられるが、日本国籍機を保有しにくい要因が制度面においてあるのであれば、安全性の確保を阻害しない範囲で改善が可能か検討する必要がある。

2) 首都圏における空港への改善要望

首都圏における空港への改善要望は、以下のとおりであった。

①発着枠の拡大

；1日当りの発着枠の拡大を望む。羽田については、昼間時間帯の枠を広げて欲しい。

また発着枠の申請と承認のプロセスがわかりやすいものであって欲しい。

②駐機場の拡充

；駐機場を使いやすくなるよう、駐機場を拡大するとともに、ターミナルビルに近い位置に配置して欲しい。現在、羽田、成田ともに駐機場が出入国手続きを行う旅客ビルから離れており、空港内の移動が旅客、クルーともに大変である。

③専用施設の整備

；一般旅客と出入国手続きが同じ扱いとされたり、駐機場とターミナル施設が遠隔されたりしないように専用施設があることが望ましい。

④専用（優先）利用できる空港の整備

；大都市圏では、主に定期便が利用する空港とは別に、FBOが立地しGA機が専用（優先）して利用できる空港が欲しい。

⑤羽田空港における停留期間の延長

；現在、1回の発着当り5日以内の利用に限られる。利用者側からすると、できるだけ制約のない中での利用を望む。

以上から明らかなように首都圏における空港では、羽田、成田において専用施設の整備と発着枠の拡充が求められており、さらに柔軟なビジネスジェットの入力策を図るのであれば、定期便が優先して利用する空港とは別にビジネスジェットが専用もしくは優先利用できる空港の整備を検討することも選択肢の一つと考えられる。

3) ビジネス航空に係る法体系の整備、規制緩和等への要望

ビジネス航空に係る法規制等の中で、NPO 法人日本ビジネス航空協会をはじめとし、規制緩和等の要望が多方面からみられた。

一例としてチャーター運航で適用される航空運送事業の要件と自家用運航におけるそれとでは、航空法において求められている内容に大きな開きがあり、ビジネス航空に適用されるアメリカ等の制度等と比較した場合、わが国における要件は前者では厳しすぎるとの声が強い。また、フラクショナルオーナーシップ等の新しい所有形態における国内の対応方針が明確でない等の意見があり、広く GA 機に対する運航、整備、事業に対する法等の見直しの必要性が指摘された。

よって、ビジネス航空に係る米国の制度が我が国の国情に適しているかどうかの見極めを含め、諸外国と我が国においてどのような差異があるのか比較検証することが今後求められる。

Ⅲ－２ 我が国のビジネスジェット環境についてのアンケート調査

1. アンケートの目的

日本を発着するビジネス航空の運航や技術着陸等の実態を把握し、日本のビジネス航空普及の妨げになる要因を把握することを目的に、海外のビジネス航空活動に携わる事業関係者等に対してアンケート調査を実施した。

2. アンケートの内容および実施方法

アンケートの調査票は以下の構成とした。

表Ⅲ－２－１ 調査票の構成

<p>■回答者属性について</p> <ul style="list-style-type: none">・ 所属組織の種類・ 勤務場所・ 職務等 <p>■ビジネス航空を利用するメリットについて</p> <p>■日本を発着するビジネス航空について</p> <ul style="list-style-type: none">・ これまでの経験・ 不便を感じた経験・ 日本発着を回避した経験 <p>■首都圏を発着するビジネス航空について</p> <ul style="list-style-type: none">・ これまでの経験・ 不便を感じた経験・ 首都圏空港を他の空港と比較した場合の評価 <p>■空港を評価する際に重要視する点について</p> <p>■日本での技術着陸について</p> <ul style="list-style-type: none">・ これまでの技術着陸の経験・ 不便を感じた経験（空港名を含む）・ 日本での技術着陸を回避した経験 <p>■ビジネス航空の運航に関して推奨できる空港について</p>
--

アンケートを実施するにあたり、NBAA（National Business Aviation Association, Inc.）の協力を得て、NBAA のホームページに当該調査のホームページアドレス（URL）を掲載した。これにより、当該調査ホームページには、2008年1月30日現在、約500件のアクセスがあった。この約500件のうち、当該調査の調査票へは約100回のアクセスがあった。このうち、ホームページ上でアンケートに回答、送信し、有効サンプルとして回収された回答

は 39 サンプルであった。

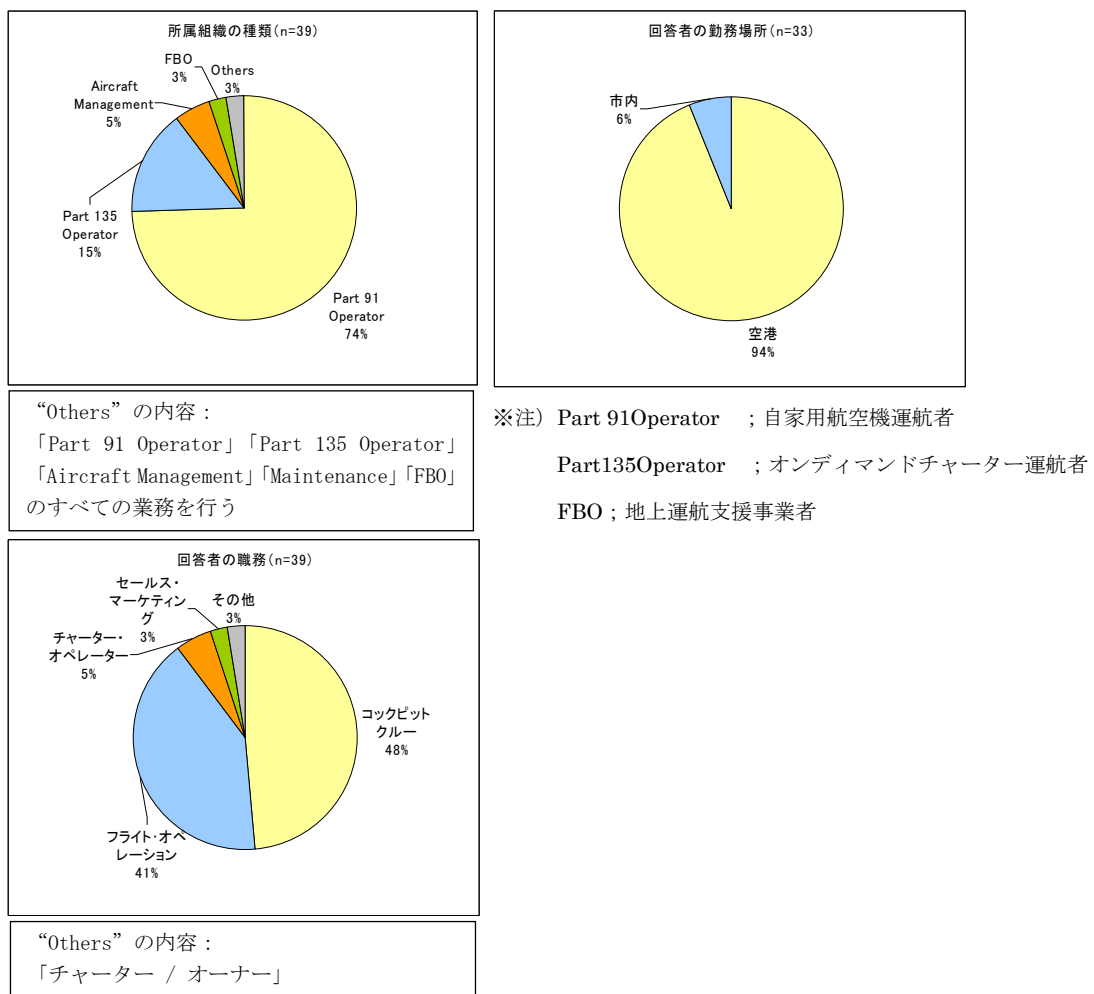
3. 集計結果

回答を得た 39 サンプルに関する集計結果は以下のとおりである。

なお、集計にあたって比率を算出する際には、特に記載のない限り、全体数から無回答を除いた有効回答数を母数として算出している。

(1) 回答者属性

回答者属性では、勤務先が「FAR Part 91 Operator」が約 4 分の 3 を占めた。また、多くが空港を勤務地とするコックピットクルーまたはフライトオペレーションによる回答であった。



図Ⅲ-2-1 回答者属性

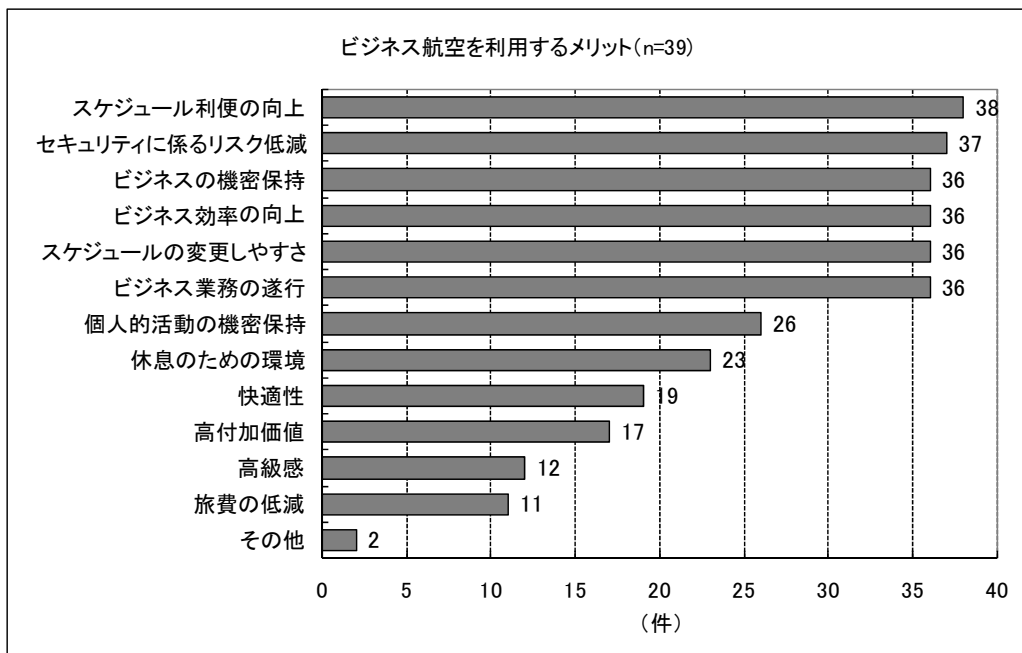
また、回答者の拠点とする国及び都市／空港名は以下のとおりであり、米国からの回答が半分を占めた。

表Ⅲ－２－２ 拠点とする国及び都市/空港名

国	件数	都市/空港名	件数
米国	20	Savannah/Hilton Head International Airport (Georgia)	4
		Bob Hope Airport (California)	3
		Chicago Executive Airport (Illinois)	1
		Cincinnati Municipal Airport-Lunken Field (Ohio)	1
		Dallas Love Field Airport (Texas)	1
		DeKalb-Peachtree Airport (Georgia)	1
		George Bush Intercontinental/Houston Airport (Texas)	1
		MBS International Airport (Michigan)	1
		Norman Y. Mineta San Jose International Airport (California)	1
		Seattle-Tacoma International Airport (Washington)	1
		St. Paul Downtown Airport (Minnesota)	1
		Stewart International Airport (New York)	1
		Van Nuys Airport (California)	1
		Waukegan Regional Airport (Illinois)	1
		Westchester County Airport (New York)	1
スイス	2	Barsel Euroairport	1
		Zurich Kloten Airport	1
米国&日本	1	Guam International Airport & Haneda Airport	1
中国	1	Pudong Airport (Shanghai)	1
カナダ	1	Montreal Dorval Airport & Toronto Lester B. Pearson Airport & Calgary International Airport	1
英国	1	Oxford (Kidlington) Airport	1
無回答	13		13
合計	39		39

(2) ビジネス航空を利用するメリット

ビジネス航空を利用するメリットとして、スケジュール利便の向上、セキュリティに係るリスク低減、ビジネスの機密保持、ビジネス効率の向上、並びにスケジュールの変更のしやすさといった回答が上位に占めている。利用者(企業トップ層)のセキュリティを確保でき、ビジネスの効率を追求しつつ柔軟に対応できるビジネス航空の特徴がはっきりと示され、快適性や高級感といった回答が少ないのが特徴である。

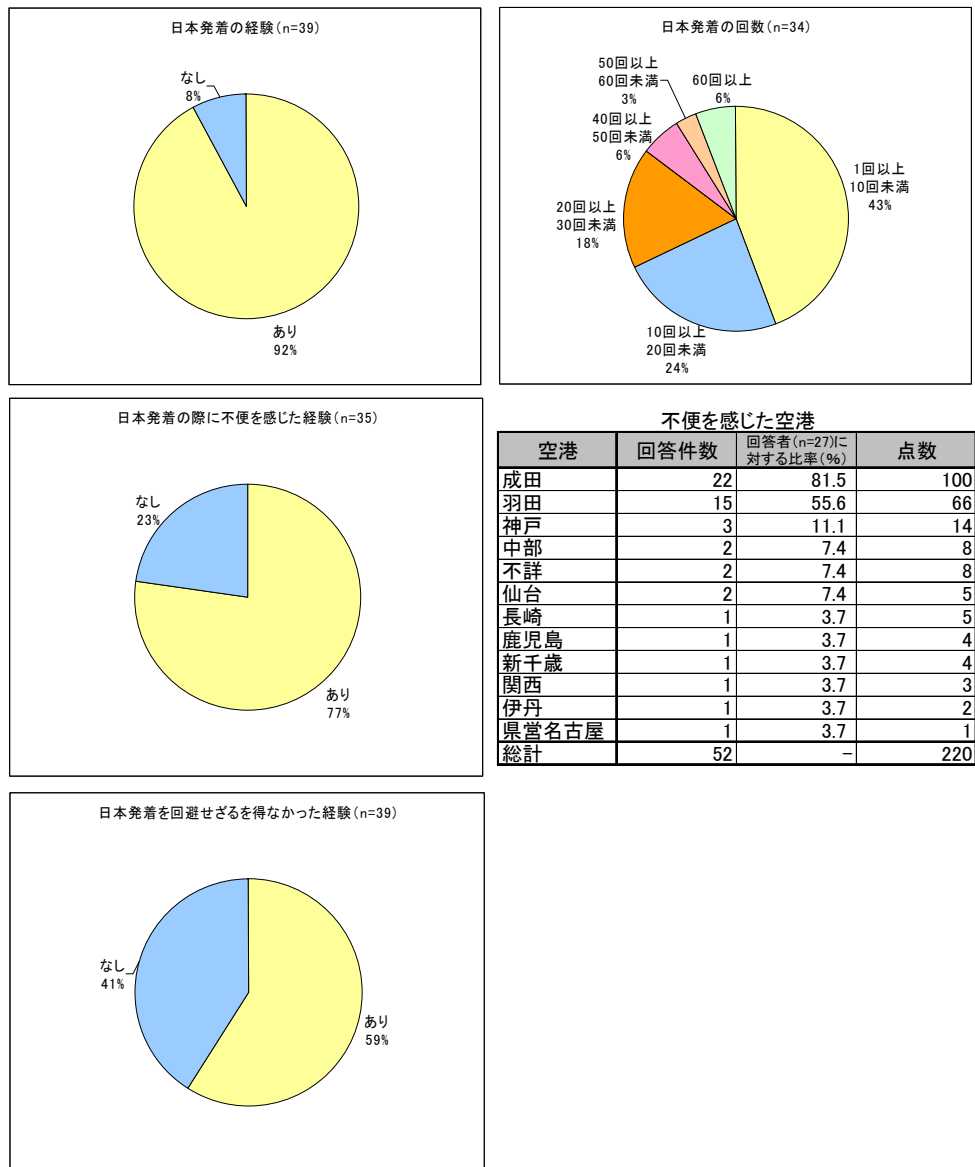


図Ⅲ－２－２ ビジネス航空を利用するメリット

(3) 日本発着の経験・利用空港・満足度

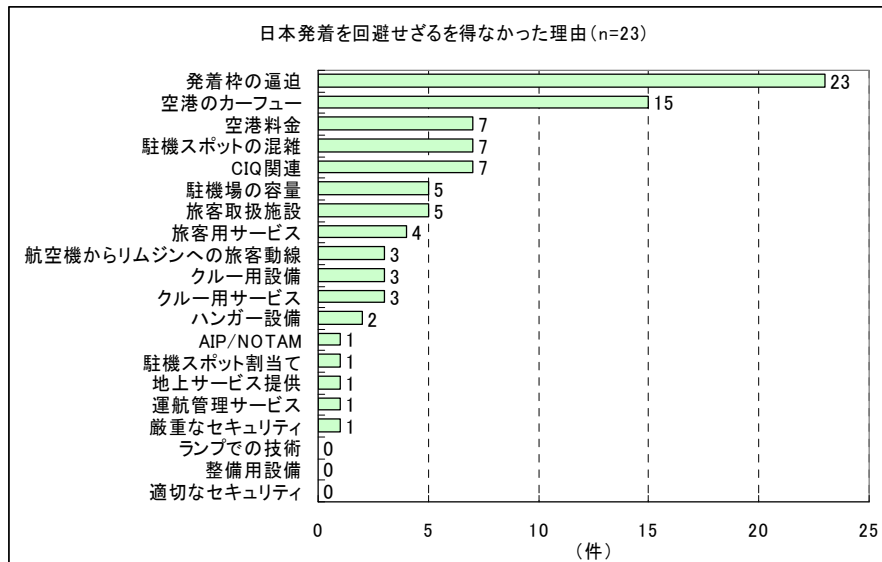
下記のとおり、本調査アンケートの回答者のうち約9割が日本発着の経験があると回答しているが、飛来回数は10回未満が最も多く約4割、10回以上20回未満を併せて約3分の2となっている。

また、その際に不便を感じたかどうかの問いに対しては、約4分の3が不便を感じているとし、成田、次いで羽田に対する不便を指摘した回答が多い。



図Ⅲ-2-3 日本発着の経験、利用空港、満足度

さらに、ビジネスジェット機利用において、日本発着を回避せざるを得なかったとする回答者は、全体の約6割あった。その理由としてあげられたのは、“発着枠の逼迫”が最も多く、次いで“空港のカーフェュー”が続く。この他、“空港料金”、“駐機スポットの混雑”、“CIQ関連”とする理由が続く。

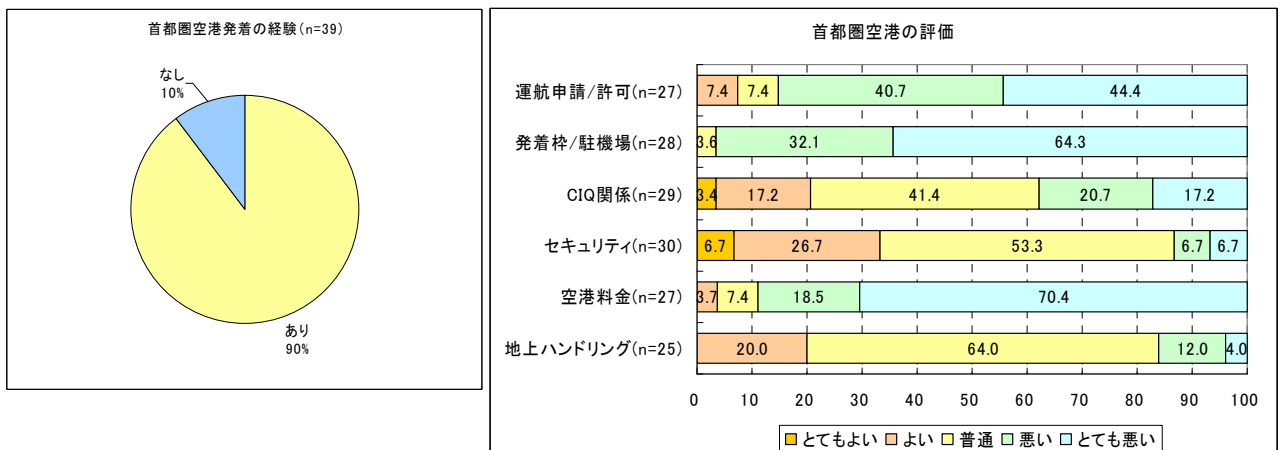


図Ⅲ－２－４ 日本発着回避の理由

注) CIQ; 出入国手続き (C=税関審査、I=出入国審査、Q=検疫)
 AIP/NOTAM; 航空機運航に必要な情報 (AIP=航空路誌、NOTAM=一時的な情報、緊急情報)
 ランプ (Ramp); 駐機場 (エプロン)、ハンガー (Hangar); 格納庫

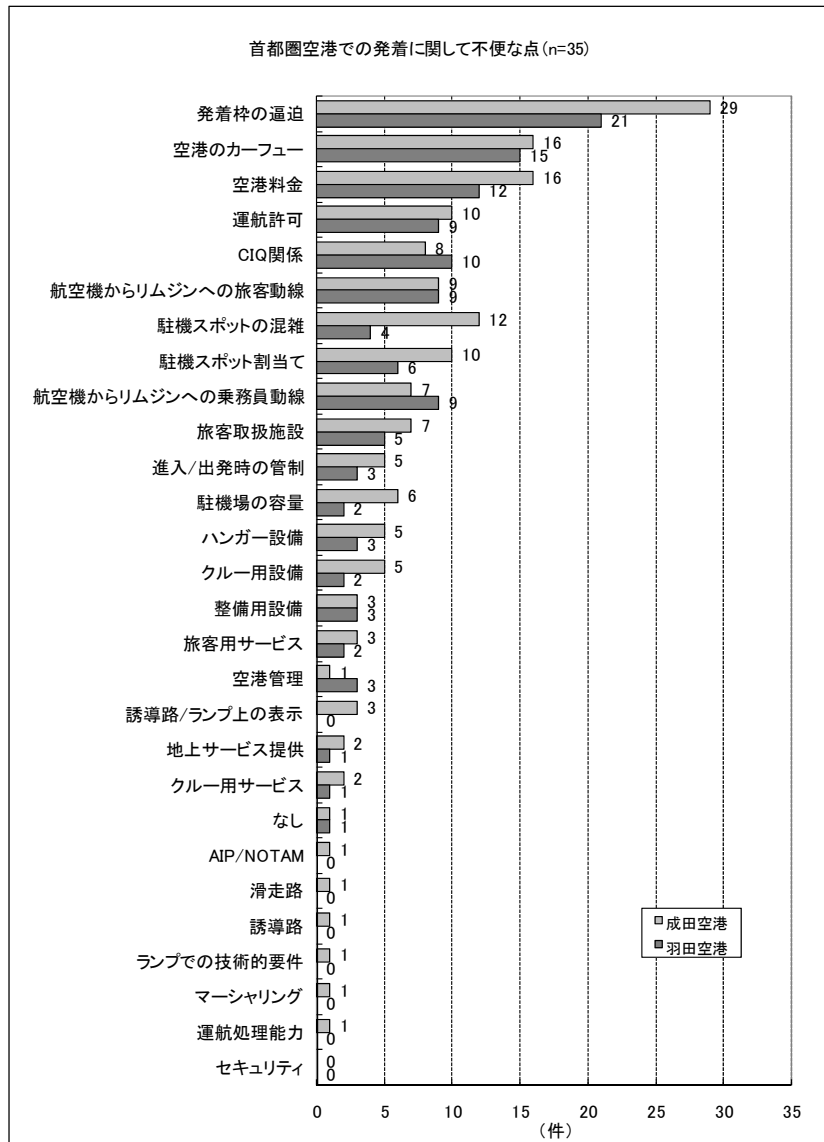
(4) 首都圏空港の発着経験、評価

外国からの飛来は首都圏の空港が多いが、その際の首都圏の空港利用の評価は、以下のとおりであり、評価が低い事項 (とても悪い、悪いと回答した合計の高い項目) は、発着枠/駐機場、空港料金、運航申請/許可の順である。CIQ、セキュリティ、地上ハンドリングに対する評価は前者に比べると悪くはない (回答者属性から勘案すると、後者のグループはビジネスジェット利用者とはやや異なった回答になる場合も想定される)。



図Ⅲ－２－５ 首都圏空港の発着経験、評価

成田、羽田の両空港の発着において不便に感じた点について回答選択肢からあげてもらったところ、“発着枠の逼迫”、“空港のカーフェュー”、“空港料金”が上位を占め、この他は“運航許可”、“駐機スポットの混雑”や“同割当”、“航空機からリムジンまでの動線（旅客、乗務員）”等が多い。

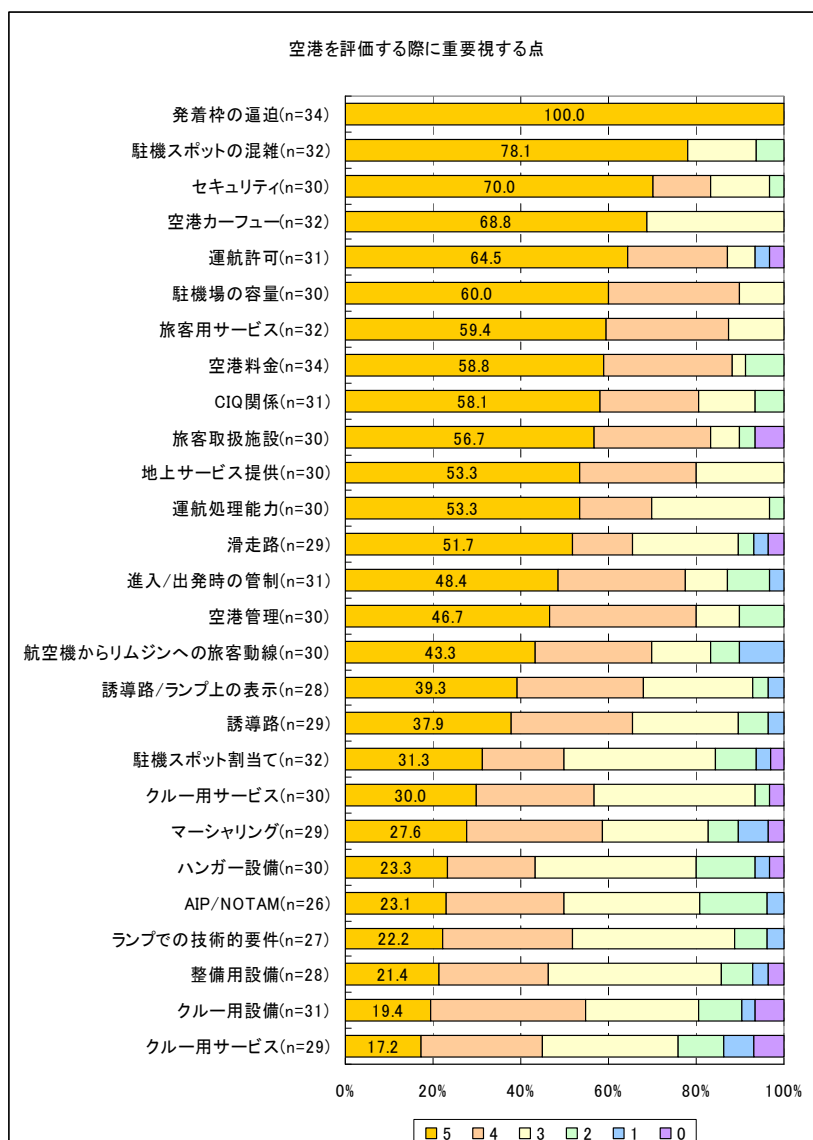


注) マーシャリング (marshalling) ; 着陸した航空機を駐機場や格納庫に誘導すること

図Ⅲ-2-6 首都圏空港の発着において不便を感じる事項

(5) 空港を評価する際に重要視する点

空港を評価する際に重要視する点について項目別に段階評価 (5; 最も重視と考える、以下段階評価とし、0; 重要ではない) で回答を求めたところ、“発着枠の逼迫状況”、“駐機スポットの混雑状況”、“セキュリティ”を最も重要とする回答が全体の 70%を超える項目となり、“空港カーフェュー”、“運航許可”、“駐機場の容量”等がこれに続く。

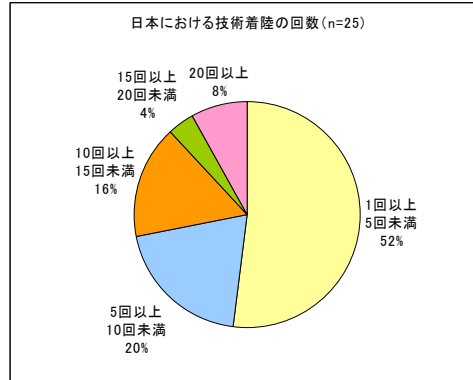
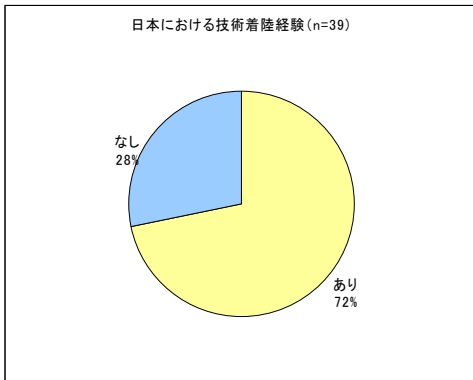


図Ⅲ-2-7 空港を評価する際に重要視する事項

(6) 日本での技術着陸経験

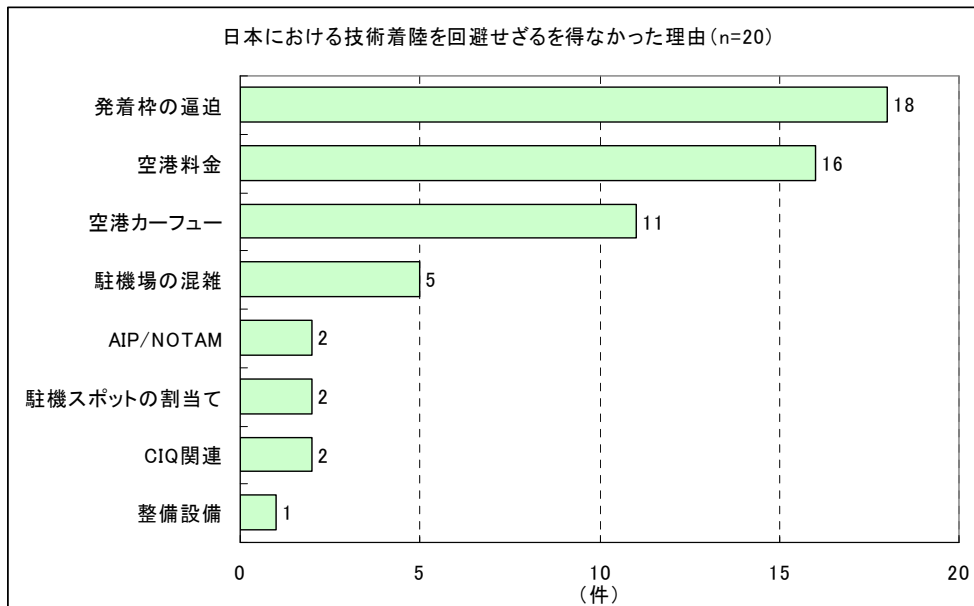
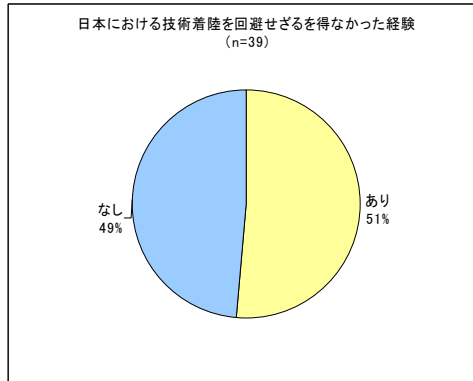
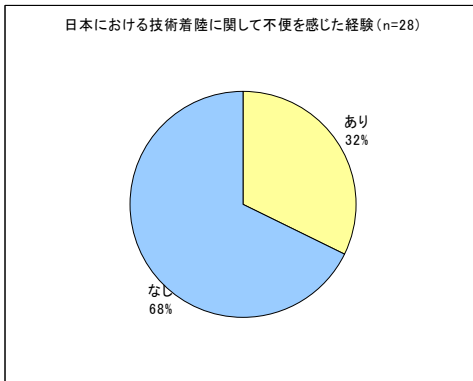
日本での技術着陸（テクニカルランディング：給油や乗員交代のために目的地までの途中で着陸すること。乗客の降機搭乗や貨物の取卸し搭載は行なわれない）経験については、回答者の約7割が“あり”と回答しており、その際に不便を感じたとする回答は約3割みられた。

不便を感じた空港は成田、羽田、新千歳等であり、また日本での技術着陸を回避せざるを得なかった理由は、多かった順に“発着枠の逼迫”、“空港料金”、“空港カーフェュー”、“駐機場の混雑”等であった。



不便を感じた空港

空港	回答件数
成田	6
羽田	3
新千歳	3
仙台	1
那覇	1
不詳	1
総計	15



図Ⅲ-2-8 技術着陸の経験の有無・回数および回避理由等

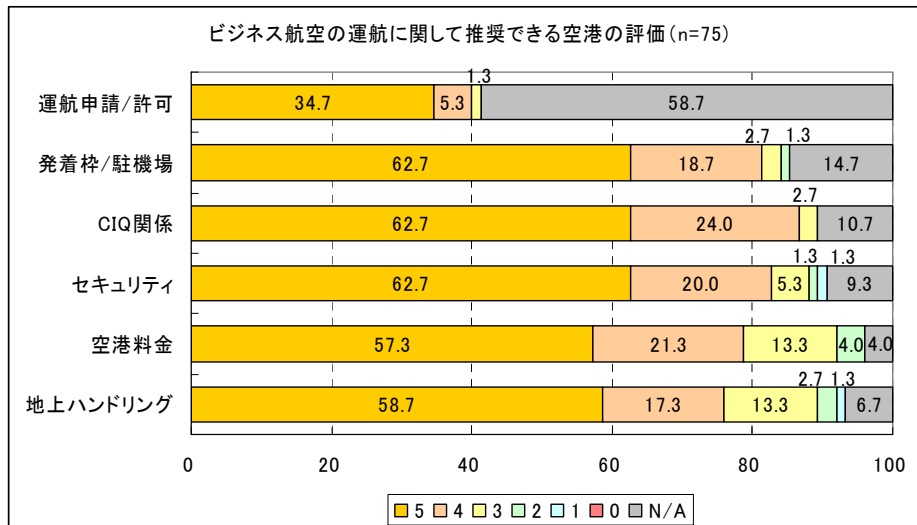
(7) ビジネス航空の運航に適していると思う空港

今後の参考として、ビジネス航空の運航に関して推奨できる空港を記述してもらったところ、以下のような結果となった。回答者の勤務地等を反映し、アメリカが多くなっているが、上位ではGAを優先して数多く受け入れている空港があげられている傾向にある。アジアでは香港が上位にあげられた。

表Ⅲ－２－３ ビジネス航空の運航に適していると思う空港

国	空港名	件数	得点
英国	London Luton Airport	8	14
香港	Hong Kong International Airport	7	16
米国	Teterboro Airport (New Jersey)	6	16
米国	Ted Stevens Anchorage International Airport (Alaska)	4	9
スイス	Zurich Kloten Airport	4	8
スイス	Geneva Cointrin International Airport	4	7
米国	Van Nuys Airport (California)	3	7
英国	Farnborough Airfield (London)	2	5
アラブ首長国連邦	Dubai International Airport	2	4
米国	Los Angeles International Airport (California)	2	4
米国	San Francisco International Airport (California)	2	4
アイスランド	Keflavik International Airport	2	3
メキシコ	Lic. Adolfo Lopez Mateos International Airport (State of Mexico)	2	3
英国	London Stansted Airport	2	3
米国	Addison Airport (Texas)	1	3
米国	Bangor International Airport (Maine)	1	3
ベルギー	Beauvechain Air Base	1	3
中国	Hongqiao Airport (Shanghai)	1	3
米国	Long Beach Airport (California)	1	3
米国	MBS International Airport (Michigan)	1	3
米国	Minneapolis-St Paul International/Wold-Chamberlain Airport (Minnesota)	1	3
日本	Narita International Airport	1	3
シンガポール	Singapore Changi Airport	1	3
ベルギー	Brussels Airport	1	2
米国	Honolulu International Airport (Hawaii)	1	2
米国	John F Kennedy International Airport (New York)	1	2
日本	Kansai International Airport	1	2
カナダ	Montreal-Pierre Elliott Trudeau International Airport	1	2
米国	Norman Y. Mineta San Jose International Airport (California)	1	2
米国	Scottsdale Airport (Arizona)	1	2
カナダ	Toronto Pearson International Airport	1	2
米国	Washington Dulles International Airport (District of Columbia)	1	2
米国	Bob Hope Airport (California)	1	1
米国	Boeing Field/King County International Airport (Washington)	1	1
米国	Eagle County Regional Airport (Colorado)	1	1
フランス	Paris - Le Bourget Airport	1	1
シンガポール	Seletar Airport (Singapore)	1	1
オーストリア	Vienna International Airport	1	1
米国	Westchester County Airport (New York)	1	1
合計		75	

また、ビジネス航空の運航に関して推奨できる空港の評価として、6項目をあげ、5段階評価してもらったところ、いずれも重要であると評価している傾向にあるが、特に“発着枠／駐機場”、“CIQ関係”、“セキュリティ”が重要な評価項目となっている傾向が伺える。



※選択肢「5：評価に大きく影響する」～「0：ほとんど評価に影響しない」をはずし、「N/A」のままの回答が多かったため、回答者の消極的態度を示すものとして、この設問のみ無回答（N/A）も集計の対象とした。

図Ⅲ－２－９ ビジネス航空の運航に関して推奨できる空港の評価項目

4. アンケート結果に対する考察

アンケートの分析より得られた、日本におけるビジネス航空運航の課題、ビジネス航空の運航に望ましい空港、ビジネス航空のメリットは以下のとおりである。

(1) ビジネス航空利用のメリット

- スケジュール（利便性の向上・予定変更への対応しやすさ）
- セキュリティ確保
- ビジネス環境（機密保持・業務遂行の場・効率化）

(2) 日本におけるビジネス航空運航の課題

主に首都圏の空港を中心に、以下が課題としてあげられた。

- 発着枠の逼迫
- 空港のカーフェュー
- 空港料金
- CIQ 手続き

(3) ビジネス航空の運航に望ましい空港

- 一定の割当があること（発着枠・駐機場）
- セキュリティが確保されること
- 空港運用の柔軟性（なるべくカーフェューに制限されない、運航申請がスムーズである等）
- 旅客向けのサービス・施設が整っていること
- CIQ 手続きがスムーズであること

IV. 利用促進策の検討

IV-1 我が国におけるビジネスジェット利用に係る課題抽出と着眼点

1. 飛行申請手続き

本邦でビジネスジェットが運航する際に申請が必要なものは、表IV-1-1のとおりである。

表IV-1-1 飛行申請手続き早見表

種類	申請事項	関連法規	申請先など	申請期日	
外国籍機の場合					
空港に関わる申請					
	指定外飛行場	航空法126条	国土交通省航空局		3日前
	非常駐CIQ	業務の都合に合わせて	管轄CIQ当局		3日前
	羽田空港スロット	内規	羽田空港事務所	7日前	
飛行区間に関わる申請					
	国内移動	航空法127条	国土交通省航空局		3日前
有償運送に関わる申請					
	有償運送	航空法130条2項	国土交通省航空局	10日前 商用目的以外	3日前 商用目的
日本国籍機の場合					
空港に関わる申請					
	指定外飛行場	航空法126条	国土交通省航空局		3日前
	非常駐CIQ	業務の都合に合わせて	管轄CIQ当局		3日前
	羽田空港スロット	内規	羽田空港事務所	7日前	
有償運送に関わる申請					
	有償運送	航空機運送事業免許	国土交通省航空局		

本調査調べ

2. 利用料金

ビジネスジェットの代表的な 5 機種を選び、それぞれにかかる年間費用と日本と米国東海岸を往復した場合の想定費用は表IV-1-2のとおりである。

表IV-1-2 ビジネスジェット機種別費用

	1ドル110円で換算	ボンバルディア リアジェット45	ボンバルディア チャレンジャー604	ガルフストリーム 4	ガルフストリーム 5	ボーイング BBJ737
最大搭乗人数		8人	9人	13人	13人	18人
航続可能距離	最大人数搭乗時	1,423 マイル	3,824 マイル	3,800 マイル	6,250 マイル	4,790 マイル
新造機販売価格		1,128百万円	2,948百万円	2,860百万円	4,745百万円	8,910百万円
運航変動費	1マイル当たり	480円	718円	1,025円	1,010円	1,649円
年間想定飛行距離	日本=米国東海岸14往復	175,000 マイル	175,000 マイル	175,000 マイル	175,000 マイル	175,000 マイル
年間想定変動費		84百万円	126百万円	179百万円	177百万円	289百万円
年間固定費		47百万円	68百万円	78百万円	89百万円	109百万円
年間変動費+固定費		131百万円	194百万円	257百万円	266百万円	398百万円
年間機種固定費	市場価値の減少	40百万円	117百万円	79百万円	189百万円	356百万円
年間総費用		171百万円	310百万円	336百万円	455百万円	754百万円
費用シミュレーション (限界費用)	想定1往復あたり	6百万円	9百万円	13百万円	13百万円	21百万円
	想定搭乗人数	4人	5人	6人	6人	9人
	想定1往復1人あたり	1百万円	2百万円	2百万円	2百万円	2百万円
費用シミュレーション (一次貢献費用)	想定1往復あたり	9百万円	14百万円	18百万円	19百万円	28百万円
	想定搭乗人数	4人	5人	6人	6人	9人
	想定1往復1人あたり	2百万円	3百万円	3百万円	3百万円	3百万円
費用シミュレーション (総費用)	想定1往復あたり	12百万円	22百万円	24百万円	33百万円	54百万円
	想定搭乗人数	4人	5人	6人	6人	9人
	想定1往復1人あたり	3百万円	4百万円	4百万円	5百万円	6百万円
費用シミュレーション (2倍稼働時総費用)	想定1往復あたり	9百万円	16百万円	18百万円	23百万円	37百万円
	想定搭乗人数	4人	5人	6人	6人	9人
	想定1往復1人あたり	2百万円	3百万円	3百万円	4百万円	4百万円

参考資料：Conklin & de Decker Associates, Inc. 著作 The Aircraft Cost Evaluator 2007 Vol. II による

リアジェットはその航続可能距離から、日本と米州東海岸を往復することはできない。中国大陸との往復は推計されていないが、類推するとその場合の費用シミュレーションはそれぞれ半額程度となる。燃料調達費用の元となる数値は 2007 年の上半期のものと想定され、燃油費は変動費のおよそ 3 分の 2 を占めており、燃料の現在価格は 20%ほど高騰しているため、現在運航すると、費用は上表より多少高額となる。

また、それぞれの機種が日本の主要空港に寄港した場合にかかる標準的な費用は表IV-1-3から表IV-1-7のとおりである。

表IV-1-3 日本の主要空港における寄港費用
(ボンバルディア・リアジェット45)

ボンバルディア リアジェット45		座席数 = 8			最大離陸重量 = 10 ton	
公的主体の料金						
		成田	羽田	中部	関空	札幌
1	着陸料	¥50,000	¥70,000	¥33,000	¥20,900	¥13,400
2	航行援助施設使用料	¥120	¥120	¥120	¥120	¥120
3	駐機料	¥2,000	¥1,800	¥2,000	¥2,000	¥1,740
		最初の6時間までと その後の24時間毎				
		6時間を超過した場合、それ以降24時間ごと				
4	空港施設使用料	NIL	NIL	NIL	NIL	¥63,000
5	ランプバス利用料	¥5,710	¥3,690		¥5,000	
6	旅客サービス施設料	¥2,040	¥2,040	¥2,500	¥2,650	NIL
7	保安料	NIL				¥50,000
8	手荷物取扱い料	¥6,762	NIL	¥11,235 + ¥441/pax	¥11,880	NIL
9	ケータリング	実費				
民間サービス料金 (推定)						
10	地上支援業務	¥220,000				
11	発着枠および駐機など調整業務	¥50,000				
12	本省申請料金	¥100,000				
13	通信費	¥20,000				
14	1 から9までの立替コミッション	1から9までの合計の10%				

本調査調べ

表IV-1-4 日本の主要空港における寄港費用
(ボンバルディア・チャレンジャー600 シリーズ)

ボンバルディア チャレンジャー600シリーズ		座席数 = 9			最大離陸重量 = 22 ton	
公的主体の料金						
		成田	羽田	中部	関空	札幌
1	着陸料	¥50,000	¥70,000	¥36,520	¥45,980	¥32,200
2	航行援助施設使用料	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000
3	駐機料	¥4,400	¥3,960	¥4,400	¥4,400	¥2,100
		最初の6時間までと その後の24時間毎				
		6時間を超過した場合、それ以降24時間ごと				
4	空港施設使用料	NIL	NIL	NIL	NIL	¥63,000
5	ランプバス利用料	¥5,710	¥3,690		¥5,000	
6	旅客サービス施設料	¥2,040	¥2,040	¥2,500	¥2,650	
7	保安料	NIL				¥50,000
8	手荷物取扱い料	¥6,762	NIL	¥11,235 + ¥441/pax	¥11,880	NIL
9	ケータリング	実費				
民間サービス料金 (推定)						
10	地上支援業務	¥280,000				
11	発着枠および駐機など調整業務	¥50,000				
12	本省申請料金	¥100,000				
13	通信費	¥20,000				
14	1 から9までの立替コミッション	1から9までの合計の10%				

本調査調べ

表Ⅳ－１－５ 日本の主要空港における寄港費用
(ガルフストリーム４)

ガルフストリーム４		座席数 = 13		最大離陸重量 = 34 ton		
公的主体の料金						
		成田	羽田	中部	関空	札幌
1	着陸料	¥56,100	¥81,600	¥56,440	¥71,060	¥41,000
2	航行援助施設使用料	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000
3	駐機料	¥6,800	¥6,120	¥6,800	¥6,800	
		最初の6時間までと その後の24時間毎				
		6時間を超過した場合、それ以降24時間ごと				
4	空港施設使用料	NIL	NIL	NIL	NIL	¥63,000
5	ランプバス利用料	¥5,710	¥3,690		¥5,000	
6	旅客サービス施設料	¥2,040	¥2,040	¥2,500	¥2,650	
7	保安料	NIL				¥50,000
8	手荷物取扱い料	¥6,762	NIL	¥11,235 +¥441/pax	¥11,880	NIL
9	ケータリング	実費				
民間サービス料金 (推定)						
10	地上支援業務	¥350,000				
11	発着枠および駐機など調整業務	¥50,000				
12	本省申請料金	¥100,000				
13	通信費	¥20,000				
14	1 から9までの立替コミッション	1から9までの合計の10%				

本調査調べ

表Ⅳ－１－６ 日本の主要空港における寄港費用
(ガルフストリーム５)

ガルフストリーム５		座席数 = 13		最大離陸重量 = 42 ton		
公的主体の料金						
		成田	羽田	中部	関空	札幌
1	着陸料	¥69,300	¥100,800	¥69,720	¥87,780	¥59,000
2	航行援助施設使用料	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000
3	駐機料	¥8,400	¥7,560	¥8,400	¥8,400	
		最初の6時間までと その後の24時間毎				
		6時間を超過した場合、それ以降24時間ごと				
4	空港施設使用料	NIL	NIL	NIL	NIL	¥63,000
5	ランプバス利用料	¥5,710	¥3,690		¥5,000	
6	旅客サービス施設料	¥2,040	¥2,040	¥2,500	¥2,650	
7	保安料	NIL				¥50,000
8	手荷物取扱い料	¥6,762	NIL	¥11,235 +¥441/pax	¥11,880	NIL
9	ケータリング	実費				
民間サービス料金 (推定)						
10	地上支援業務	¥350,000				
11	発着枠および駐機など調整業務	¥50,000				
12	本省申請料金	¥100,000				
13	通信費	¥20,000				
14	1 から9までの立替コミッション	1から9までの合計の10%				

本調査調べ

表Ⅳ－１－７ 日本の主要空港における寄港費用
(ボーイング737ビジネスジェット)

ボーイング737ビジネスジェット		座席数 = 18		最大離陸重量 = 80 ton		
公的主体の料金		成田	羽田	中部	関空	札幌
1	着陸料	¥148,000	¥192,000	¥132,800	¥167,200	¥132,600
2	航行援助施設使用料	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000	¥180,000
3	駐機料	¥16,000	¥14,400	¥16,000	¥16,000	
		最初の6時間までと その後の24時間毎				
4	空港施設使用料	NIL	NIL	NIL	NIL	¥63,000
5	ランプバス利用料	¥5,710	¥3,690		¥5,000	
6	旅客サービス施設料	¥2,040	¥2,040	¥2,500	¥2,650	
7	保安料	NIL				¥50,000
8	手荷物取扱い料	¥6,762	NIL	¥11,235 + ¥441/pax	¥11,880	NIL
9	ケータリング	実費				
民間サービス料金 (推定)						
10	地上支援業務	¥950,000				
11	発着枠および駐機など調整業務	¥50,000				
12	本省申請料金	¥100,000				
13	通信費	¥20,000				
14	1 から9までの立替コミッション	1から9までの合計の10%				

本調査調べ

長距離用ビジネスジェットとして人気の高いガルフストリーム5の羽田1寄港あたりの支払い費用は、およそ82万円と想定されるが、これに搭載する5,000ガロンの燃料を加えると、総費用は約270万円となる。ニューヨーク近郊のビジネスジェット専用飛行場であるティーターボロー空港に寄港した場合、搭載する5,000ガロンの燃料代込みで400万円を超える。燃料搭載を収益のコアに据えた米国FBOの運営の仕組みがわかる。

3. 安全規則等

日本における法制度は、航空運送事業あるいは航空機使用事業といった有償運送を中心に構築されており、かつては想定されなかった新しいビジネス・モデルが生まれている無償運送等について、十分にカバーするものではない。従って、新たな航空運送カテゴリーとしてビジネス航空の定義を、利用形態をよく検討した上で、有償運送と無償運送とにまたがるビジネス航空の制度を創設することも検討する必要がある。その際、有償運送における規制についてあり方を検討することと併せて、無償運送については安全性の確保等の観点から制度を検討することが重要である。

米国FAAは、ビジネスジェット運航に関する規則として、自家用航空機運航のための基準であるFARパート91およびチャーター等のオンディマンド運航のための基準であるFARパート135を用意している。日本ビジネス航空協会の要望を基に、FARパート91あるいは

パート 135 と我が国の航空法（以下「航空法」という）とを比較して抽出した相違点について確認した結果を以下に示す。例えば、FAA では既に規定されているフラクショナル・オーナーシップ制度は、我が国も制度化を進めるよう検討する事項であると思われる。

我が国の航空法と米国の FAR とに相違点があるからといって、必ずしも我が国の航空法に課題があるとは言えず、FAR を参考にしつつも、我が国の実情に合った制度の検討が必要である。

○ フラクショナル・オーナーシップ

我が国では、機材の共同所有は可能であるが、共同所有する機材を複数集め、それらを融通しながら自家用運航することを現行制度に想定していない。

米国でも、その想定に基づき FAR パート 91 にサブパート K を補遺するなど FAR に改訂を加え、フラクショナル・オーナーシップ・プログラム（分割所有制度）として定義し制度化したのは 2003 年のことである。

○ 運航管理者

航空法においては、最大離陸重量が 5.7t を超える飛行機又は最大離陸重量が 9.08t を超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の運航管理は、運航管理者技能検定に合格した者（運航管理者）が行うこととされている。

米国では、FAR パート 135 に規定される運航では、航空法でいう運航管理に含まれる飛行計画の承認やフライト・ウオッチなどの業務遂行に、運航管理者資格は必要とされない。

○ 機長に要求される資格

航空法では、最大離陸重量が 5.7t を超える飛行機又は最大離陸重量が 9.08t を超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の機長には定期運送用操縦士の資格が要求されている。

FAR パート 135 の場合コピューター（パート 119 により定義された）に使用される 10 席以上の多発タービン・エンジン機を除いては、事業用操縦士（但し一定の経験及び資格条件あり）の資格で機長の要件を充足するとしている。しかしながら、FAR パート 91 サブパート K に規定されるフラクショナル・オーナーシップ・プログラムによる運航の場合は、機長にエアライン操縦士の資格が必要とされている。

○ 長距離進出運航（ETOPS）

我が国では、オンディマンドチャーターなど有償運航を行う場合、航空運送事業者としての規制を受け、それは定期航空会社に適用される基準と同一である。

FAR パート 135 の場合は、一定の条件で 180 分まで認めている。

○ 必要着陸滑走路長

我が国では、ICAO ANNEX 6, パート I に基づき、航空運送事業者が、飛行の計画に際して、目的地、及び代替飛行場の有効滑走路長の 60%以内で着陸できるように飛行計画を作成することが定められている。

FAR パート 135 では、代替飛行場については 80%とし、目的飛行場については、原則 60%であるが、一定の条件を満たす運航者の場合でタービン・エンジン機の場合、FAA が

Operations Specification にて認可することを条件に、60%以上で80%を上限とする、としている。

○ 乗務割の基準

我が国では、航空運送事業者が運航する航空機の乗務割の基準は、個々の運航者が運航規定により、国内運航の場合は連続する24時間の乗務時間を8時間に制限している。国際運航については、乗務時間制限は1名の機長および1名の操縦士の場合原則12時間以下であるが、更に1名の操縦士が乗務している場合は、12時間を超える乗務も可能となる。FAR パート 135 では、連続する24時間中の飛行時間制限は8時間を最小に、計画する飛行の前後に適切な休養期間を設け、それとの組み合わせで、10時間を越える飛行時間でも割当てられるようになっている。

○ 計器飛行方式 (IFR) により着陸を行う場合の気象情報の提供施設

航空法では、目的飛行場、及び代替飛行場の両方に国が定める条件に適合する気象情報を提供する施設が必要とされている。

FAR パート 135 では、目的飛行場に国が定める条件に適合する気象情報を提供する施設がない場合でも、代替飛行場にその施設があり、かつ目的飛行場の最新の高度規正值 (QNH) が得られる場合、計器進入を開始してよいとしている。

○ 燃料搭載基準

我が国では、計器飛行方式 (IFR) による場合で、代替飛行場を飛行計画に表示する場合の不測の事態を考慮して搭載する燃料の量については目的地空港までの飛行時間の10%に相当する時間の巡航飛行に要する燃料としている。またこれとは別に余裕分として代替空港到着後に30分の着陸飛行場上空で待機するのに要する燃料を搭載することとしている。

FAR パート 135 では、10%の定めはないが、代替空港到着後の余裕分を45分の巡航飛行に要する燃料を搭載することとしている。

○ 整備、改造にかかわる耐空性の確認について

我が国では、航空法および航空法施行規則に定められている軽微な保守を除く保守および整備を実施する際、国土交通大臣による認定を受けている事業場において、航空機の種類および型式について限定された技能証明を有する一等・二等航空整備士が整備し、当該航空機の耐空性が基準に適合していることを確認しなければならないとしている。例えば米国の認定事業場がない空港で日本国籍機が軽微な保守以外の故障となった場合、通常は修理を完了しても試験飛行の形態でしか日本に帰国することができない。しかしながら、認定を受けている事業場から技能証明を有する整備士が派遣され修理を行った場合は、その航空機を運送の用に供して帰国させる救済方法がある。

FAA では、

(a) “private pilot certificate” の資格で飛行前点検など “preventive maintenance” にかかわる確認ができる。

(b) “mechanic certificate” の資格で “major repair” 及び “major alteration” 以外について確認ができる。

(c) “Inspection Authorization” の資格で “major repair” 及び “major alteration” にかかわる確認ができる。

とされている。mechanic Certificate、Inspection Authorization、及び repair station certificate には航空機等の型式が限定されていないものの、有償運送に供される航空機の整備に関しては、航空機メーカーの型式別整備トレーニングを受講しているのが実情である。

○ 耐空証明の更新

我が国では、耐空証明の有効期間は、航空運送事業用機は国土交通大臣が定める期間とし、その他は1年とされており、継続使用する場合は期間満了毎の更新が必要である。

FAR では、所定の年次点検、あるいは100時間点検プログラムに従って整備を行っている間は引き続き有効であるとされている。

○ 予備部品

我が国では、予備品証明を有しない部品は航空機に装着することができない。輸入装備品に対する予備品証明は、国際民間航空条約締結国航空当局または当該航空当局が権限委譲する代理人により発給される。

FAR では、certified mechanic、approved repair station、あるいは certified operator は代理人の権限を付与され、予備品証明を FAA に成り代わって発給することができるが、我が国はそれら民間の認定事業者等を代理人とみなしていない。

4. 新しい運航形態・運営方法

運航形態は、航空機の国籍、航空機の所有者、運航責任者、整備責任者、有償無償の別によって異なる。また、機材のレンタルや運航乗務員の派遣など多様化する形態に対応する制度設計が求められている。

ここでは、現行制度が想定する範囲を超えて顕在化してきた事例として、米国のフラクショナル・オーナーシップ、日本人による米国籍機の所有と運用、飛行クラブの会員搭乗について説明する。

(1) 米国のフラクショナル・オーナーシップ（分割所有）制度

1) フラクショナル・オーナーシップの概要

米国におけるフラクショナル・オーナーシップ・プログラムは、FAR パート 91 サブパート K として制度化され、現在 700 機以上の航空機がこの制度の下に運航されている。航空機を複数の所有者で分割所有し、それぞれの所有者がその持分に応じた自家用運航を行うための制度である。オハイオ州に本社を置くネットジェット社が 1986 年に設立され、その基礎的な形態を考案し 1987 年より運用を開始していたが、2003 年 9 月に法的制度として確立された。

フラクショナル・オーナーシップ制度のみならず、無償自家用運送に関わる制度を策定する上で、分割所有の仕組みに沿って整備管理責任を定め、その都度変わる自家用利用者

に従って運航管理責任を定めている仕組みは参考になる。また航空機のレンタルやパイロットの派遣を制度化する上でも、重要な参考例になると思われる。

2) 米国における制度制定の経緯

FAA は、FAR の中で航空機の運航種別を以下の 4 つのパートに分類し、それぞれ運航基準を定めている。

- (a)パート 91 自家用航空機運航のための基準。個人としてあるいは企業として自家用運航を行う場合、乗客は同時に運航者であるため運航責任は自己責任となる。運航自己責任を前提として、運航に関する最低限必要な基準と責任を求めている。運航者以外の他者を同乗させることは可能であるが、無償搭乗である必要がある。この基準は運航に関する基本要件となっているため、パート 121、パート 125 もしくはパート 135 の運航者は、パート 91 を併せて遵守する必要がある。
- (b)パート 121 航空運送事業者のための基準。運航会社が運航責任と整備責任を負い、公共性のある運送に十分な厳格な基準となっている。
- (c)パート 125 20 席以上の座席数を擁する自家用航空機運航のための基準。公共性はないため、航空機は自家用としての運航自己責任の中で運航されるが、機材の規模が小さくないため、それに応じた厳格な基準となっている。
- (d)パート 135 20 席未満の座席数を擁する自家用航空機運航のための基準であると同時に、チャーター等の On-Demand 運航のための基準。On-Demand 運航は公共性のある運航であり、運航会社が運航責任と整備責任を負う。パート 121 に準じた厳格な基準となっている。

フラクショナル・オーナーシップは無償の自家用運航であるため、基本的にはパート 91 が適用される。

航空機の分割所有は、その対象機材が一機であった場合、一般にシェアード・オーナーシップと呼ばれる。最初はシェアード・オーナーシップで機材の融通を図ってきたものの、分割所有者同士の利用希望日時が重なった場合のやり繰りに始まり、年間を通しても持分に応じた利用ができなかった場合の精算など、運用上の具体的な問題が起こってきた。そこで複数の航空機を運航の対象として分割所有し、問題解決を図ろうとした。それがフラクショナル・オーナーシップの仕組みの始まりである。フラクショナル・オーナーシップ制度が複数の航空機を運航機材として管理しなければならないとするのは、そこに理由がある。

持分に応じた利用希望に応えるため、その所有者が参加するフラクショナル・オーナーシップ組織が管理する別の航空機を一時的にリースして運航機材を確保するよう運用していたが、それはさらに別のフラクショナル・オーナーシップ組織との運航機材融通へと連鎖の輪を広げていくことになる。もはやその状態は、パート 91 でいう自家用運航の基準を単純に適用するだけでは不十分と思われ、自家用運航の原則となる運航に対する自己責任も不明確になる恐れが出てきた。それはパート 135 でいう運送事業に極めて近似した

姿であるとの指摘もあり、パート 91 の下でフラクショナル・オーナーシップに関する制度整備が必要とされた。

それを受けて FAA は、パート 135 事業者、フラクショナル・オーナーシップ管理者、航空機製造業者、パート 91 企業所有機運航者、運航支援業者、NBAA 会長等をメンバーとしたフラクショナル・オーナーシップ検討委員会(FOARC: Fractional Ownership Aviation Rulemaking Committee)を 1999 年 10 月に設置し検討を開始した。委員会は検討結果を答申として取りまとめ、2000 年 2 月 23 日に FAA に提出した。これに基づき、フラクショナル・オーナーシップに関する新しい基準は、パート 91 サブパート K として 2003 年 9 月 17 日 FAA よって公布された。整合の必要からパート 135 の一部改定も含まれていた。

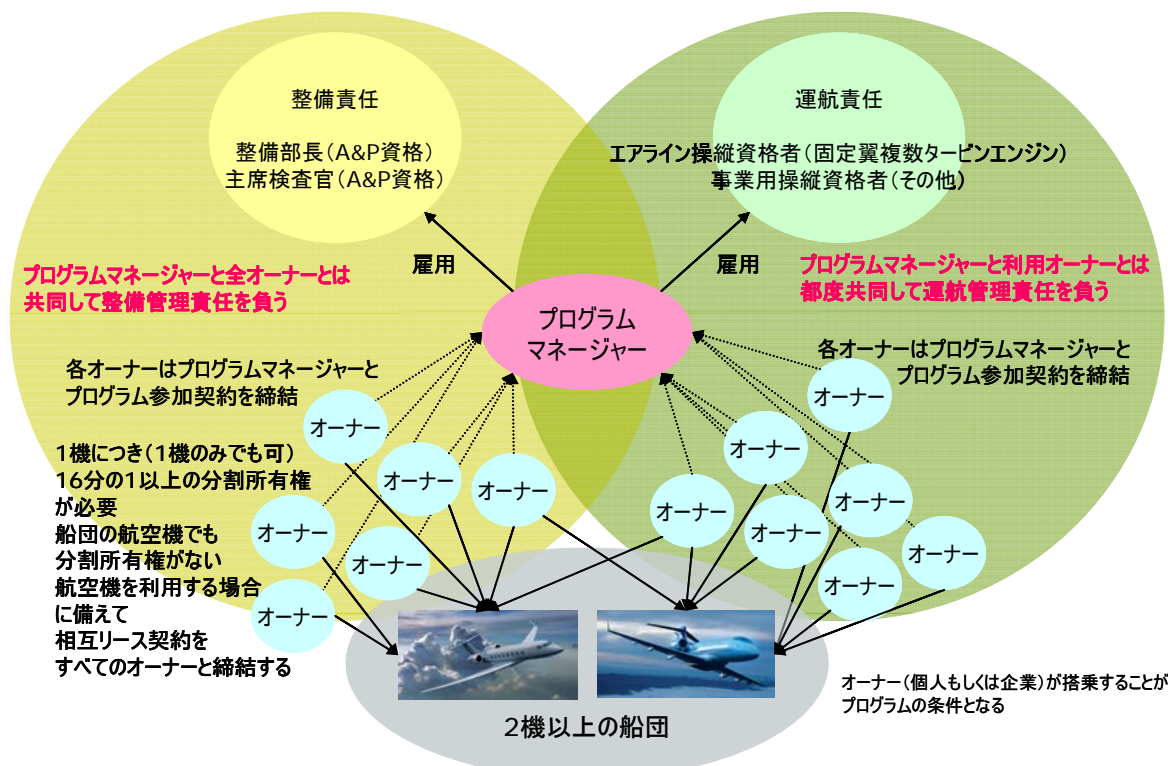
新たな法規遵守への準備期間を経て、2005 年 2 月 17 日にフラクショナル・オーナーシップ・プログラムは米国の制度として確立した。

3) パート 91 サブパート K の概要

複数の航空機を運航機材として登録管理し、それを分割所有する参加者の権利義務関係を整理した上で自家用使用の利便に応えることを制度化したものである。従って、これを部分的にでも自家用以外の有償運送に供してはならない。その概要を図IV-1-1で表す。

フラクショナル・オーナーシップの制度(プログラム)の適用を受けるには、適用を受けるいわば組合組織に次の条件が必要である。

- (a) 契約関係を管理し組織を運営するプログラム・マネージャーがいること
- (b) 耐空証明が有効な航空機を 2 機以上当該組織で管理運用していること
- (c) 1 機あたり 1 人以上の所有者を特定して登録していること
- (d) 分割所有者の最低持分は、固定翼機の場合、管理運用する航空機 1 機の 16 分の 1 以上とすること
- (e) プログラムに参加する全ての所有者の間で、管理運用する航空機のドライリース契約が成立していること
- (f) プログラムへの参加契約は複数年であること
- (g) 航空機あたりの年間飛行時間が設定され、所有者は持分に応じた時間内での自家用運航を行うこと
- (h) 整備責任者とパイロット資格者を雇用すること



図IV-1-1 フラクショナル・オーナーシップの概要

4) 運航責任と整備責任

この制度は、プログラム・マネージャーを中心とした組織運用管理規定 (Management Specifications) を取り決めたものであるが、その規定に則って運用される組織は、この制度によって認可が与えられるものではない。組織自体はあたかも運航者として機能しているように見えるが、運航者とは異なるものであり、制度は運行管理規定 (Operations Specifications) ではない。

整備責任は、プログラム・マネージャーが雇用する整備部長と主席検査官にあるが、総合的な整備管理責任は、プログラム・マネージャーと全ての所有者とで共同して負う。また運航責任は、プログラム・マネージャーが雇用するパイロットにあるが、自家用運航であることから、自己責任のある所有者が運航の都度搭乗しており、その搭乗する所有者とプログラム・マネージャーとで共同して都度の運航管理責任を負うことになる。

5) その他運航に関する上乗せ規定

その他パート 91 サブパート K では、一部の運航基準についてパート 135 に準じた規定を追加している。その例は以下の通りである。

- (a)一定の洋上飛行に対する特定救急用具搭載義務の強化
- (b)IFR 運航を行う場合、パート 135 に準じた気象情報の提供が受けられること、及び最低気象条件の追加

- (c)CVR や FDR、GPWS 等安全性を高める装備品の装備義務
- (d)パイロットに関する資格や経験等の基準を上乗せ、また二人乗務を義務化
- (e)パイロットのシフト（飛行時間、休憩時間）等の基準の設定
- (f)整備プログラムの作成

(2) 日本人による米国機の所有と運用

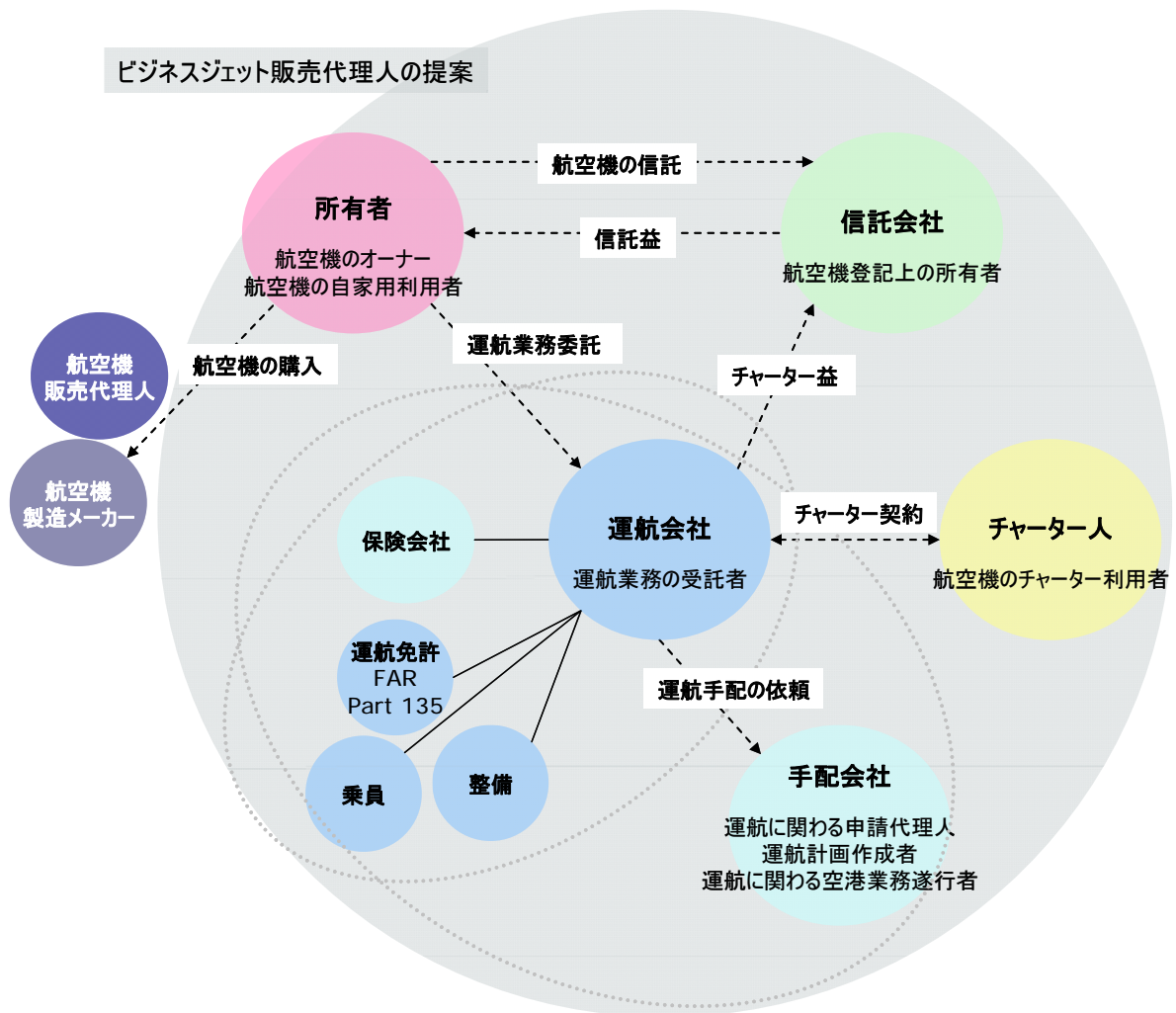
米国籍機は日本国籍機と比べて運航の制限が少なく、またかかる費用も少ないとされる。主な利用の目的が日本国内間での移動でない限り、ビジネスジェット機材は米国籍で登録されることが多い。自社目的以外に使うことがないヘビーユーザー企業がある一方で、そうでない個人所有者や企業所有者がいて、持ち出しとなる費用をできる限り低減するため、所有する航空機の空き時間を利用して運用収入を得ている場合もある。日本国籍機で同様のことを行えば、航空機のレンタル制度が確立していない環境では航空機運送事業とみなされる可能性があるが、米国籍として登録することで運送事業の制約を受けていない。その所有と運用の仕組みは次に概説するとおりである。

信託財産である航空機の所有者は、米国の信託会社にその運用を委託し、運用によって得た利益は委託した所有者に受益させるという仕組みである。運用を委託した時点で、航空機の登録上の所有者は信託会社となるが、実質的には委託者は所有者のままである。

一般的に日本国籍者はその所有する航空機を米国籍機として登録できないため、それを可能とする方法としても信託の仕組みが利用される。しかも委託者が実質的な所有者のままであることから、委託者が搭乗する運航は自家用とみなすことができる。

運航は運航専門会社に委託する。自家用運航する場合は FAR パート 91 に従った運航となり、オンデマンドチャーター運航する場合は FAR パート 135 に従った運航となる。信託会社による運用を前提とする場合、オンデマンドチャーター運航が可能となるよう運航専門会社は FAR パート 135 の運航者証明を保持し、信託航空機を自社のフリートとして運航する。従って、信託航空機をチャーターする者は運航専門会社とのチャーター契約を締結することとなり、チャーター収入は、運航専門会社から機材を提供した信託会社を通じて、運用益として航空機の実質所有者に対して支払われる。

日本の航空機販売代理店は、航空機の空き時間を利用した運用益を実質所有者に還元するプログラムとして、この仕組みを航空機販売上のセールスポイントの一つとしており、チャーターを仲介する手数料も得ている。この仕組みは図IV-1-2のとおりである。



図IV-1-2 日本人による米国籍機の所有と運用

(3) 飛行クラブ等の会員搭乗

一般的に飛行クラブは、飛ぶことを楽しむ目的で航空機に搭乗する同好クラブ組織である。本来はクラブが所有する航空機を使うところだが、財政的に豊かなクラブは少なく、高額なビジネスジェット機材となれば、クラブ会員の誰かが所有する機材をクラブ利用に提供してもらっているのが現状である。飛行そのものにその目的があるが、ある程度長い距離を移動した場合には所定の休息をとることは必要であり、飛行先でのリクリエーションも常識の範囲で許容されると思われる。クラブ会員が会費を支払い、また飛行にかかった実費を応分に負担することでクラブは運営される。機材と乗務員にスケジュールの空きがある限りは、クラブ会員は好きな時に目的地まで航空機にて移動することができる。

この仕組みは拡大解釈される可能性があり、例えばある人が香港に行こうと思った時、飛行クラブに入会して会員になれば、会費と応分の実費を負担することでクラブ会員としての飛行で香港に行くことができる。昨年この仕組みが活用され、定期航空会社関連会社の賞品にもなった。この時にかかった応分の実費は、賞品を提供した会社が支払っている。そのキャンペーンを知らせるホームページを図IV-1-3に示す。



図Ⅳ－１－３ プライベートジェット機での旅を賞品にしたキャンペーン広告

5. 指定空港

外国籍航空機は国土交通大臣の指定する空港を使用することとされており、指定外の空港を利用する場合は、3日前までに国土交通省本省を窓口申請が必要となっている。

現在指定空港は27箇所あり、それらは国際線定期便が運航されているが、その中には週3～4便の頻度で国際線定期便が就航している空港もある。平成18年5月31日告示657号による指定空港は次の通りである。

成田、中部、関西、羽田、新千歳、旭川、函館、仙台、秋田、新潟、広島、高松、松山、福岡、新北九州、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、那覇、青森、福島、富山、岡山、小松、三保

ビジネスジェットの発着実需要が多い指定外空港の利用者は、その利用空港が指定空港となることを強く要望している。

6. 首都圏における空港および飛行場の位置等

首都圏における空港・飛行場の位置を図IV-1-4、またビジネスジェット機の代表的な機材における離陸滑走路長とこれら首都圏における空港・飛行場が具備している滑走路長の関係をみたものが表IV-1-8、図IV-1-5である。



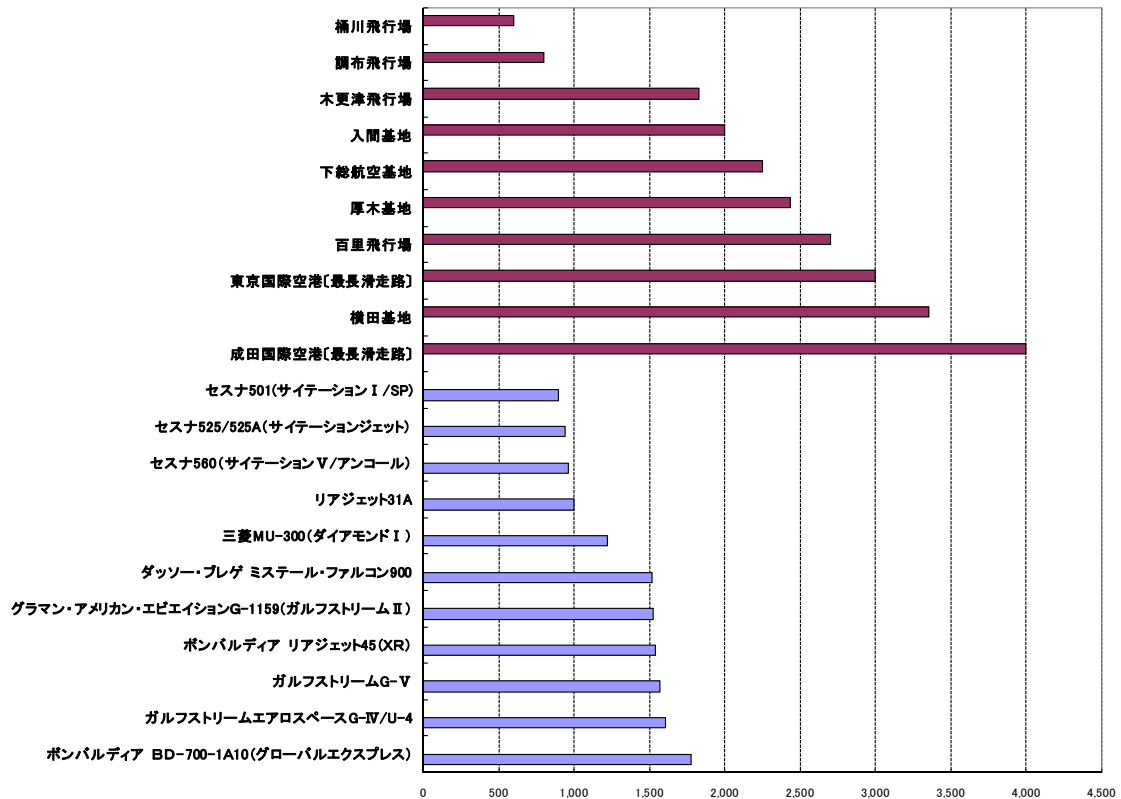
図IV-1-4 首都圏における空港・飛行場位置

表IV-1-8 首都圏空港・飛行場の滑走路長と代表的な機材の離陸滑走路長

機材名	離陸滑走路長 (m)	滑走路長 (m)
ボンバルディア BD-700-1A10(グローバルエクスプレス)	1,774	
ガルフストリームエアロスペースG-IV/U-4	1,609	
ガルフストリームG-V	1,570	
ボンバルディア リアジェット45(XR)	1,542	
グラマン・アメリカン・エビエーションG-1159(ガルフストリームII)	1,524	
ダッソー・ブレゲ ミステール・ファルコン900	1,515	
三菱MU-300(ダイヤモンドI)	1,219	
リアジェット31A	1,000	
セスナ560(サイテーションV/アンコール)	963	
セスナ525/525A(サイテーションジェット)	939	
セスナ501(サイテーションI/SP)	893	
成田国際空港〔最長滑走路〕		4,000
横田基地		3,353
東京国際空港〔最長滑走路〕		3,000
百里飛行場		2,700
厚木基地		2,438
下総航空基地		2,249
入間基地		2,000
木更津飛行場		1,830
調布飛行場		800
桶川飛行場		600

出典 ①離陸滑走路長:「2007日本航空機全集」 ②飛行場滑走路長:World Aero Data他

注 複数の滑走路を持つ空港の滑走路機能詳細
 【成田国際空港】4,000m×1本、2,180m×1本(2,500m化延伸工事中)
 【東京国際空港】3,000m×2本、2,500m×2本(うち1本は建設中)
 【百里飛行場】2,700m×2本(うち1本は建設中)

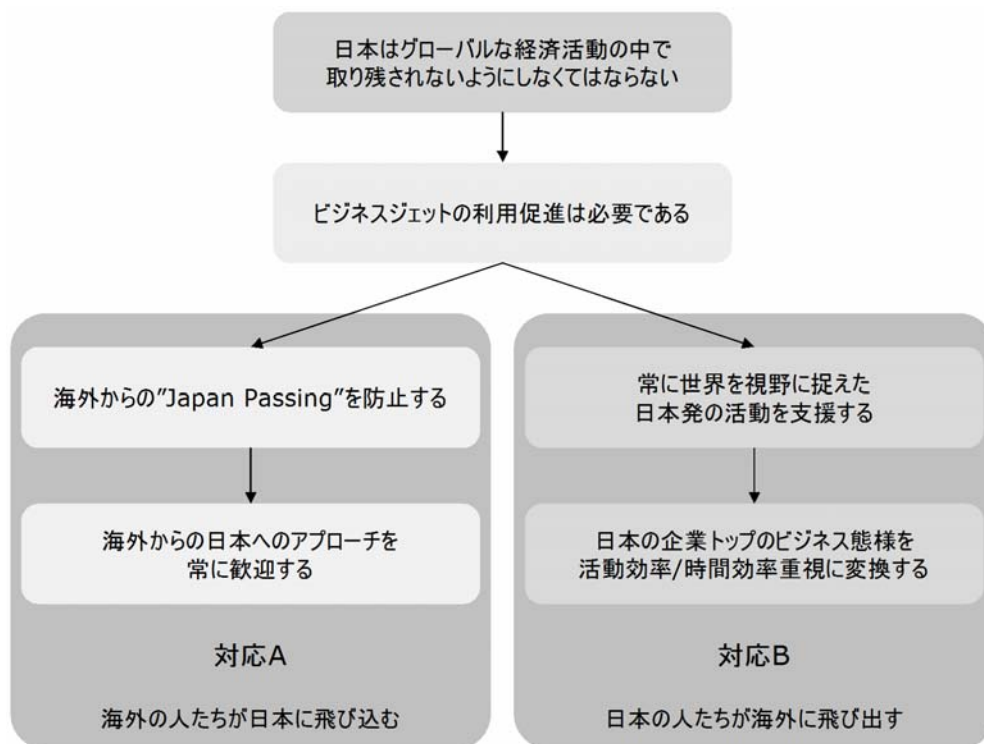


図IV-1-5 首都圏空港・飛行場の滑走路長と代表的な機材の離陸滑走路長

IV-2 利用促進に係る着眼点、方策の柱

世界規模で変化する政治環境や経済環境の中で日本は幾多の課題に直面している。ビジネスジェットについても、その利用環境に難がある日本をスキップするのが当たり前になってきている。文字通りのジャパン・パッシング状態である。日本がこれ以上世界の中で取り残されないようにするために、ビジネスジェットの利用促進は喫緊の課題となっている。

利用促進のための対応には、図IV-2-1のとおり、「海外の人たちが日本を来訪する」ための対応と「日本人たちが海外に出かける」ための対応との二つがある。



図IV-2-1 ビジネスジェットの利用促進のための対応方法

まずは、ジャパン・パッシングを回避する観点から対応を考えることが、ビジネスジェットの利用促進への道筋の一つとなる。海外の人たちがビジネスジェットを利用して日本を訪問するのに当たって現存する障害を可能な限り取り除くことが必要である。言い換えれば、ビジネスジェットによる訪問に対して「Yōkoso! JAPAN」で歓迎するという意識に変えていくことである。

日本が不便で近寄りやすい印象を過去に与えた例は多い。訪問しやすく改善されたことを早く多くの人たちに知らしめ、従前のイメージを払拭することも必要である。具体的には、日本の空港発着枠についての情報を英語でも入手できるようにし、手続きや申請を海外から英語で行うことが可能となるようにする。時差に対応してあらゆる海外地域に対しても 24 時間対応可能とするために、ウェブ化と英語化を行うことを検討する。

一方、日本から海外への訪問をビジネスジェットの利用促進により活性化することも必要である。ジャパン・パッシングを回避するという目的で海外の人たちの利便に資する改善は必要であるが、その改善が日本から海外への活動活性化の利便に資することも重要である。

日本の企業には、常に世界を観て世界を相手に活動する大局観が求められる。日本の企業を動かす経営トップの業務プロセスを活動効率や時間効率を重視した形態に変換していく中で、これと連動してビジネスジェットが利用促進されることが期待される。

米国におけるビジネスジェット、とりわけ企業活動に特化して利用されるコーポレートジェットの発展は、第二次世界大戦直後に、軍で不要となった機材と運航乗務員を半ば強制的に民間に払い下げたことに始まり、戦略的価値のなくなった航空基地を地元自治体へ漸次提供してきたことに支えられてきた。日本が世界に取り残されないようにするために必要なビジネスジェットの利用促進は、民間活力が発揮できるよう、政府の支援も不可欠である。

1. 提案を支える3つのC

ビジネスジェットの利用促進に向けた現状分析を行う過程で、有償運送と無償運送、日本国籍機と外国籍機、日本語と英語、ソフトウェアとハードウェアといった対立軸に沿って、いろいろな課題を位置づけ、かつ実現性の高い提案を行うために、それぞれの課題を3つのCを視点から検討した。

Consistency	異なる考え方の中で調和点を探し出す
Coalescence	異なる方策や制度を融合させる
Collaboration	異なるタイプの課題を連携させる

3C

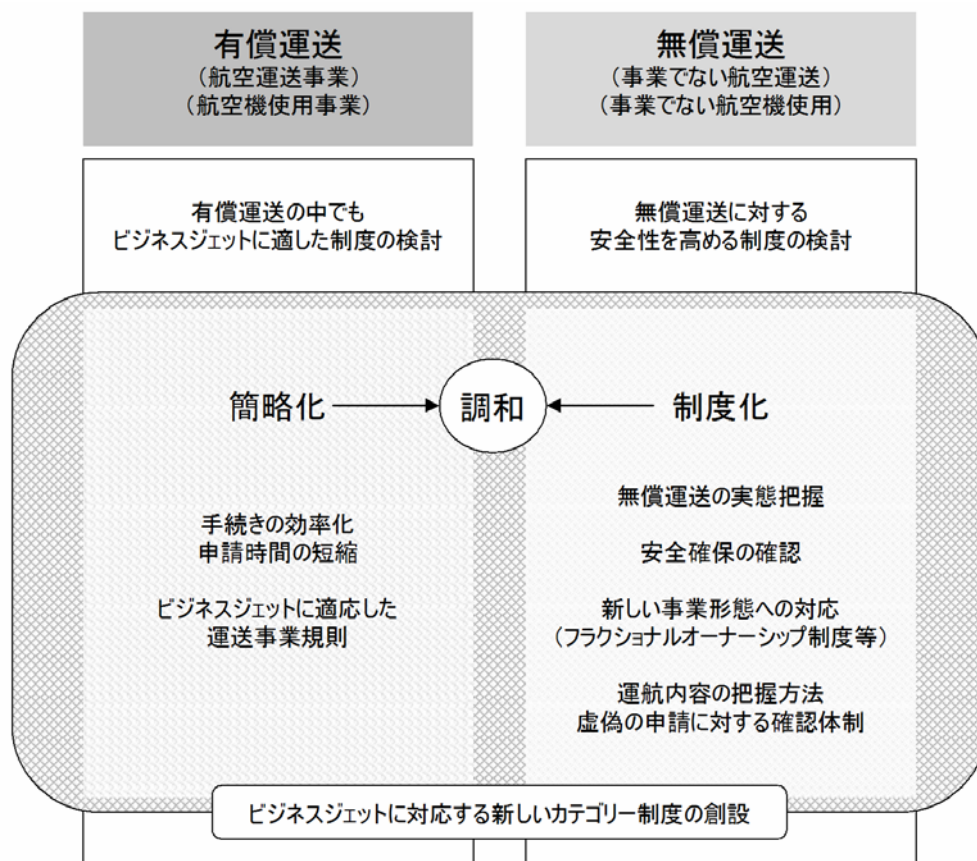
次頁以降にある提案の内容は、後ほど詳述されるため、ここでは提案の骨子のみを述べる。

(1) 有償運送と無償運送の軸

有償運送に対する規定類は整備されているが、無償運送や新しいビジネスモデルについては、十分にカバーされていない。ビジネスジェットの利用促進を世界標準に合わせて行っていく上で、有償運送や外国籍機に対する規制を緩和する一方、無償運送や新しいビジネスモデルに対して適切な制度を設けることについて検討する必要がある。

オンデマンドチャーター運航に使われているビジネスジェット機材の空き時間を利用して、無償運送する場合を想定してみよう。有償運送を行うにあたっての現行制度が、ビジネスジェットの運航者にとって過重な負担となっていないか点検する必要がある一方、無償運送を行う上で運航の安全性を確保し、整備の責任を明確にする方策を検討する必要がある。

検討にあたっては、有償運送に対する既存の規則を簡略化する項目や、無償運送に対しても新たに制度化する項目が整理し、それらが調和の取れた形で融合し、ビジネスジェットに対応する新しいカテゴリーと制度を考える必要がある。この考え方を図IV-2-2に表す。



図IV-2-2 有償運送と無償運送

(2) 日本国籍機と外国籍機の軸

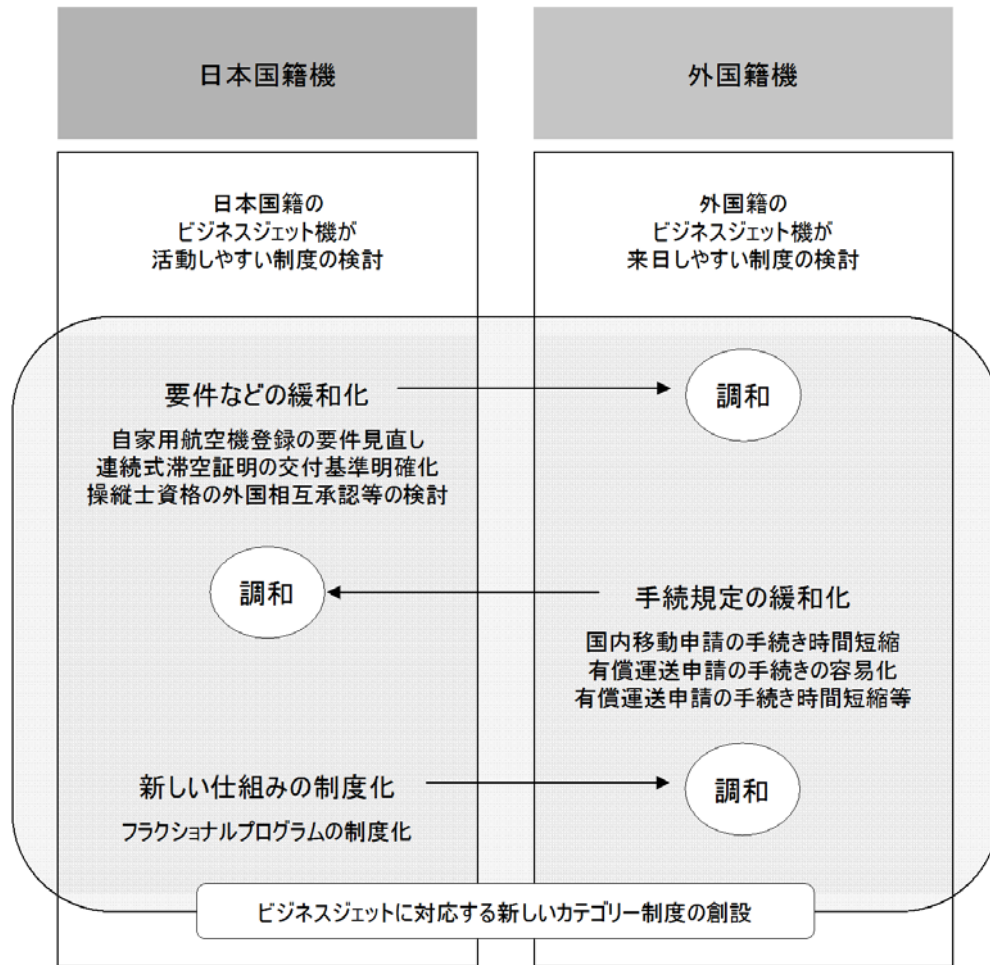
日本国籍機でオンディマンドチャーター運航をする場合、施設、組織、人員、業務条件等に定期航空会社と同等の基準が適用される。一方外国籍機で同様な運航をする場合（日本国内運送は原則できない）、我が国の有償運送申請書は必要とするものの、基本的には当該国籍の基準による条件を満足していることが必要となる。例えば当該国籍が米国であれば、FAR パート 135 等による条件を満足することが必要であるが、それは定期航空会社に適用される FAR パート 121 に基づく条件と比較すると緩和された内容となっている。日本国籍機での利用促進を行うためには、米国や欧州の例を参考に日本にふさわしい制度を検討することが必要である。

外国籍機が自家用運航で日本国内を移動する場合、移動日の 3 日前までに国内移動申請の提出が必要とされている。一方日本国籍機で同様な運航をする場合、申請は必要ない。例えば自家用ビジネスジェットで来日した後、国内複数都市の訪問を計画する上で 3 日前申請は障害となることもある。外国籍機の日本訪問を促進するためには、我が国の主権とカボタージュの関係に留意した上で、申請手続き時間の短縮を検討することが必要である。

日本国籍機への基準と外国籍機への基準を日本の国情に合わせて融合することで、内外のビジネスジェットが利用しやすい環境が整備される。この考え方は図IV-2-3 のとお

りである。

申請手続き時間の短縮化あるいは手続きの簡略化と併せて、ビジネスジェット活動の実態を可能な限り正確に把握するための報告の仕組みも考える必要がある。

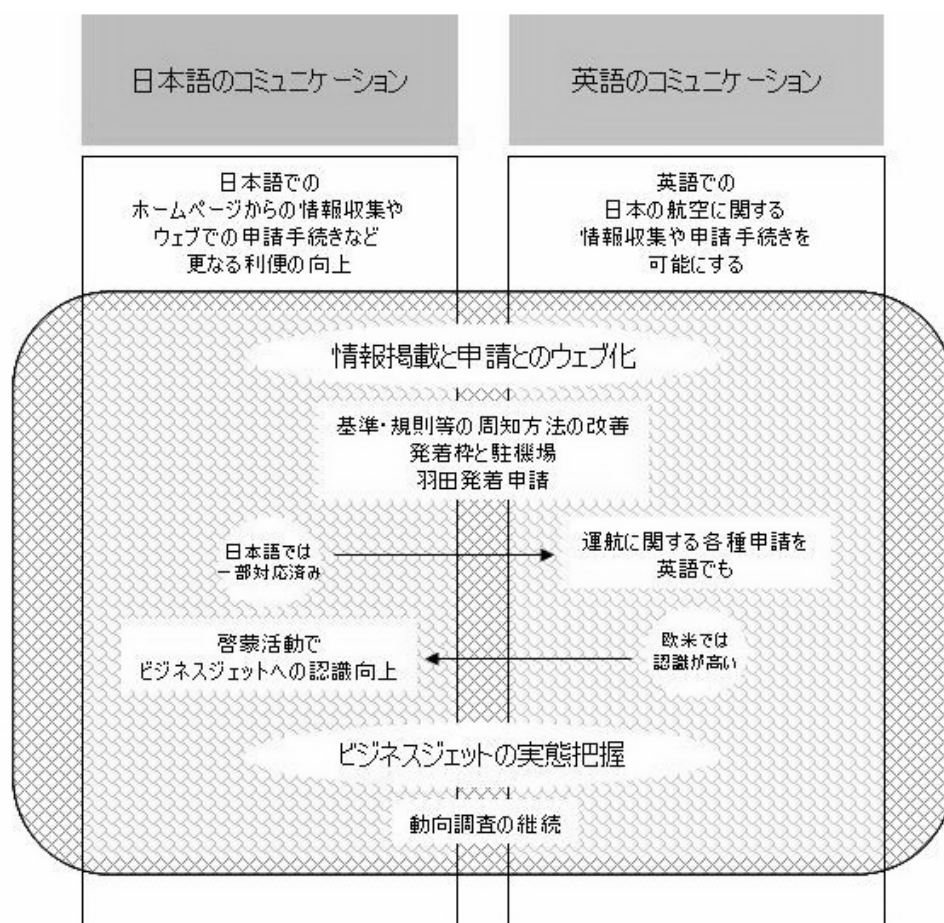


図IV-2-3 日本国籍機と外国籍機

(3) 日本語によるコミュニケーションと英語によるコミュニケーションの軸

日本の行政サービスは、元々日本の受け手に向けて設計され提供されている。しかしながら、社会経済のグローバル化の進行を考えたとき、特に航空のサービスについては、日本の行政サービスもグローバルに考えていく必要がある。日本語に加えて、英語による説明、申請などのサービスが可能となるよう検討する必要がある。

ビジネスジェットの運航に携わる海外の関係者にとって、日本の空港事情、とりわけ発着枠や駐機場の取得について、また航空法規により必要とされる申請手続、とりわけ国内移動や有償での乗入れについて、必要な情報は日本の申請代理人等を経由して入手されるのが常である。海外から情報を直接確認できないことへの不満は大きく、日本に乗り入れること自体に高い障壁があるとの印象を与えている。それらを含めた改善策を図IV-2-4に示す。

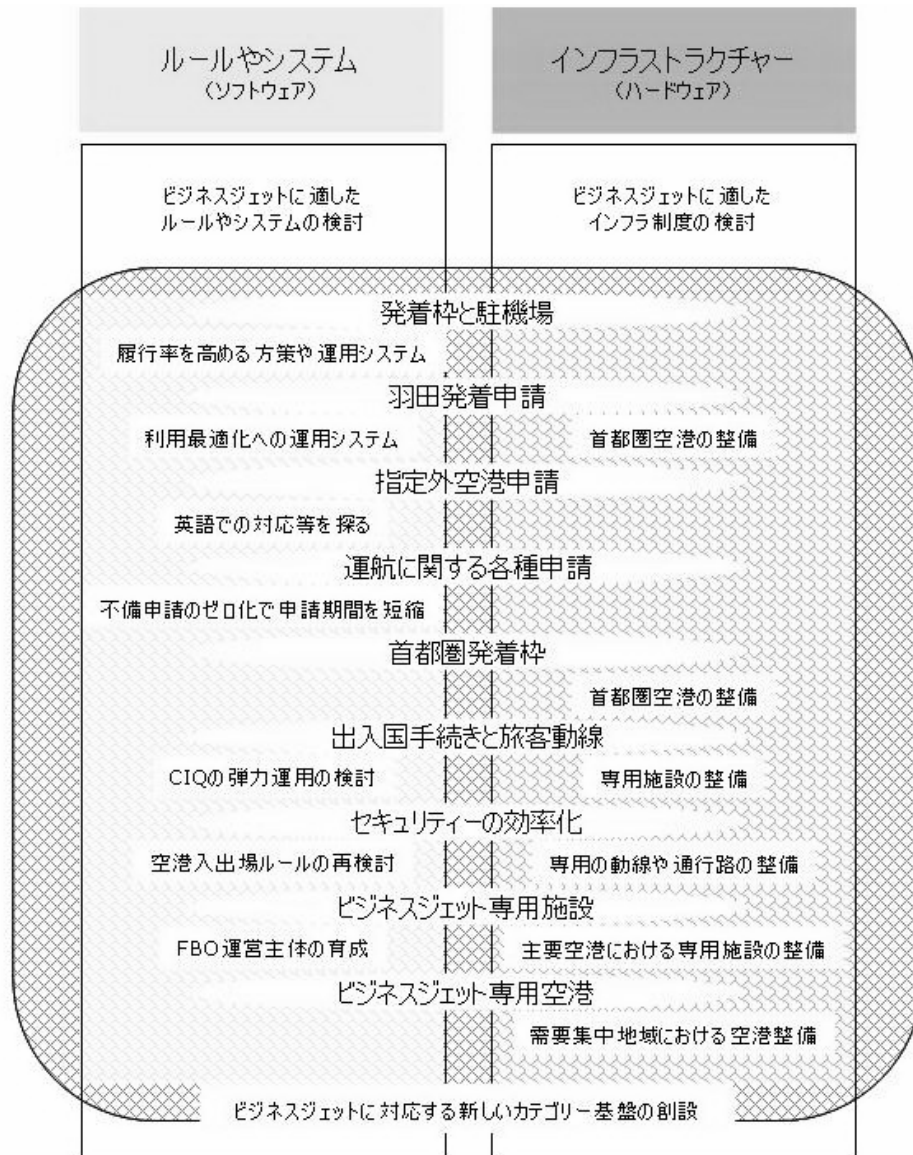


図IV-2-4 日本語のコミュニケーションと英語のコミュニケーション

また、ビジネスジェットの動向調査を継続することにより、その実態把握に加えて、ビジネスジェットの利用促進に関する内外関係先への情報発信の改善に資するものとなる。

(4) ソフトウェアによるイノベーションとハードウェアによるイノベーションの軸

今日まで航空運送を支えてきたルールやシステム（ソフトウェア）と、インフラストラクチャー（ハードウェア）は、不特定多数の航空利用客のために用意された定期航空路線の必要に合わせて作り上げられてきた。ビジネスジェットという新しいカテゴリーの航空運送形態に対応するためには、ソフトウェアとハードウェアを連携させて解決するイノベーションが必要である。その考え方を図IV-2-5に表す。



図IV-2-5 ソフトウェアとハードウェア

2. 日本のビジネスジェットの世界を拓く4つのF

ビジネスジェットの利用促進に向けて、調和、融合、連携といった3つのCで検討し、その結果得られる施策を4つのFとして取りまとめた。 *3C4f*

Facilitation	手続きを容易なものに改善
Framework	ビジネスジェットに適した制度を構築
Facility	専用施設を整備し地上運航支援事業者を育成
Field	首都圏における専用（優先）空港を検討

4f

概ねソフトウェアやシステムの提案は Facilitation、有償運送と無償運送、日本国籍機と外国籍機の軸で論じた融合と調和の提案は Framework、ハードウェアの提案は Facility と Field に分類される。またその4Fを前進させる原動力として、もう一つ付け加えるならば日本における認知度の向上（Familiarization）も挙げられる。

IV-3 利用促進に係る課題及び解決策の方針

インタビュー調査によって明らかになった課題を項目別に整理し、それぞれに考察を加え、検討すべき解決策の方向性を取りまとめた。86 ページにあるとおり 20 項目にわたる具体的施策の総括表で整理し、87 ページから 106 ページにかけてそれぞれの項目を個別表にまとめている。個別表においては、各事項の重要性や緊急性、効果帰属先に留意するとともに、適宜参考となる事例等を記載している。

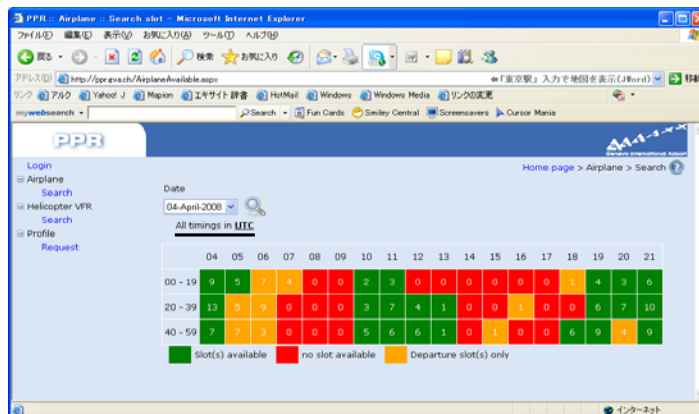
今後、これらの各解決策について、緊急度の高いものはできるものから順次検討、実行するとともに、中長期的展望に立って検討すべきものについても、官民協力して速やかに検討に着手することが重要である。

表Ⅳ－３－１ 利用促進策一覧

日本のビジネスジェットの明日を拓く4つのF																									
■4つのF	■具体施策	■国籍		■必要な行政施策						■重要度			■緊急性			■効果帰属先						■検討すべき解決策の方向性			
		日本国籍	外国籍	航空関連法規見直し	その他法規見直し	政策検討・合意	手続き・手法改善	民間誘導（企業努力促進）	極めて重要	重要	やや重要	速やかに（3年以内）	5年以内	5年以上	見通し不明	利用者（企業・個人等）	航空機所有者（国内）	航空機所有者（外国）	運航者（国内）	運航者（外国）	運航支援事業者	空港管理（経営）主体	航空関連産業		
Facilitation 手続きを容易なものに改善	1	・発着枠／駐機場申請を判りやすく、かつ国際的に	○	○	○			○		○			○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	・ウェブ化 ・英語化 ・ルールの整備
	2	・運航に関する各種申請を判りやすく、かつ国際的に		○	○			○		○			○				○			○	○				・英語でウェブ公開 ・申請期限の短縮 ・マニュアルの整備
	3	・羽田発着枠7日前申請の短縮	○	○					○		○						○		○	○					・申請期限の短縮 ・ウェブの活用 ・ビジネスジェット専用（優先）空港整備の検討（#18）
	4	・羽田駐機場の最大有効活用に関するルールの整備	○	○					○		○						○		○	○					・ルールの検討 ・ビジネスジェット専用（優先）空港整備の検討（#18）
	5	・出入国手続きの弾力運用と旅客動線の改善	○	○			○	○	○		○						○		○	○	○	○			・専用施設整備の検討（#16） ・C I Qの弾力的な運用
	6	・ビジネスジェット利用者に対するセキュリティの効率化と強化	○	○					○		○						○	○	○	○	○	○	○	○	・周知内容、方法等について、実態調査を行う。セキュリティの確保と利便性向上の両立に向け所要の措置を検討する。
	7	・ビジネスジェット所有者に対する基準・規則等の周知方法の改善	○	○					○		○						○	○	○	○	○	○	○	○	・ウェブを利用した情報の掲示や伝達を検討
Framework ビジネスジェットに適した制度を構築	8	・ビジネスジェットに相応しい運航に関する要件の設定について	○		○				○		○					○	○							・ユーザーのニーズ、運航実態及び自主規制等について調査 ・運送事業規制のあり方について検討	
	9	・フラクショナル・オーナーシップによる運航の制度化	○		○				○		○					○	○	○					○	・フラクショナルオーナーシップ制度が必要か検討 ・整備責任および運航責任が明確になるような制度の検討	
	10	・無償運送に対するルールの明確化	○	○	○				○		○								○	○					・航空法規が守られているかチェックできるか制度が必要か検討
	11	・自家用航空機を有償で貸し付ける事業及びパイロットを派遣する事業の制度化	○		○						○						○	○	○					○	・運航責任、整備責任について貸し手、借り手の責任範囲を明確にする。 ・運送事業の明確化
	12	・自家用航空機の登録要件の見直し	○		○						○						○								・日本国籍機として登録できる要件のあり方を検討
	13	・耐空証明書の更新期間の見直し	○								○						○								・連続式耐空証明の交付基準について見直しを検討
	14	・航空運送事業に関わる運航業務に従事する資格者要件の緩和	○		○						○						○	○							・航空安全協定（BASA）におけるライセンスの相互承認の締結
15	・ビジネスジェットの運航実態の継続調査	○	○							○						○	○	○	○	○	○	○	○	・ビジネス航空に関わる飛行実態について官民協力して継続調査を検討	
Facility 専用施設を整備しFBOを育成	16	・専用施設（ターミナル、格納庫、整備施設など）の整備	○	○						○						○	○	○	○	○	○	○	○	・主要な空港においてビジネスジェット専用施設の実現可能性の検討	
	17	・FBOの運営を行う事業主体の育成	○	○							○					○	○	○	○	○	○	○	○	・土地（又は施設）の確保について検討	
Field 首都圏における専用（優先）空港を検討	18	・ビジネスジェット専用（優先）空港の整備	○	○												○	○	○	○	○	○	○	○	・ビジネスジェット専用（優先）空港整備の検討	
	19	・首都圏における発着枠の確保	○	○							○					○		○	○					・首都圏における発着枠について定期便との関係に配慮しつつ、確保を長期的に検討	
	20	・ビジネスジェット利用促進に向けた認知度の向上	○	○							○					○	○	○	○	○	○	○	○	・民間主導の推進協議会による啓蒙活動の展開	

表IV-3-2 利用促進策の概要

Facilitation		日本国籍	外国籍
■ 発着枠/駐機場申請を判りやすく、かつ国際的に			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 日本の発着枠確保の手順が外国の利用者にとって判りにくいとの指摘がある。 必要となる申請を英語でも受け付けて欲しいという要望がある。 外国の利用者は、腕の良い申請代理人に頼まないと日本の首都圏発着枠が取得できないと思っている。 混雑空港において利用するか否か確定しないまま、発着枠や駐機場を仮押さえされるため、他の利用者が利用できない状況を改善して欲しいとの要望がある。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> WestchesterのFBO Zurichの運航会社 日本にあるビジネスジェット販売代理店 空港管理者 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 欧米では、ウェブオンラインで発着枠獲得の手順やリアルタイムでの現状を知ることができ、また発着枠申請から取得までをウェブ上で行えるサイトがある。 ・http://ppr.gva.ch/(スイス) ・http://www.slotcoordination.nl/(オランダ) ・http://www.acl-uk.org/(英国) ・http://www.cohor.org/(フランス) など多数参照できる。 通達により、単に発着枠確保を目的とした運航予定を提出した場合等は、以後同空港の利用を一定期間認めない等の措置をとることとしている。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し	○	その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)	
□ 重要度			
極めて重要	○	重要	やや重要
□ 緊急性			
速やかに	○	5年以内	5年以上
□ 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田の発着枠取得のルールは、ウェブで公開しているが知名度が低いため、利用者に対し周知。 発着枠取得の手順や取得状況のお知らせ、また発着枠申請手続きにウェブ等の活用を検討。 海外からの直接手続きを可能とするため、日本語に加え英語でも情報取得や申請ができるように検討。 円滑な運用と空港資源の最大活用のため、予約した発着枠や駐機場の履行率を高める施策を検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	○
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> ウェブ活用を前提に、取得の手順や配分方法、またキャンセルの方法とペナルティーについて更に調査し、ルール原案・ウェブの活用方法等を検討。(例示はジュネーブ空港におけるある日の発着枠状況) 			



表IV-3-3 利用促進策の概要

Facilitation		外国籍			
■ 運航に関する各種申請を判りやすく、かつ国際的に					
□ 課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 外国航空機の寄港申請手続について、利用者にとって判りやすく、かつ必要な申請を英語でも行えるようにして欲しいとの要望がある。 ・ 3日前までとなっている「外国航空機が指定された飛行場以外へ離着陸する場合の申請」の期限につき、柔軟に対応してほしいとの要望がある。 ・ 3日前までとなっている「外国航空機が自家用運航で日本国内の地点間を移動する場合の許可申請」の期限につき、ビジネスジェットの機動性確保と利用実態に照らして、短縮してほしいとの要望がある。 ・ 商用3日前その他10日前までとなっている「外国航空機が有償で本邦内を発着する場合の許可申請」の期限につき、ビジネスジェットの機動性確保と利用実態に照らして、短縮してほしいとの要望がある。 ・ 外国の利用者は、日本に寄港したい場合の手続きの問合せ先が運航支援会社以外に見当たらず、かつ、腕の良い申請代理人に頼まないと寄港に必要な申請が受理されないと思っている。 					
□ 上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> ・ WestchesterのFBO ・ Zurichの運航会社 ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店 					
□ 参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 指定外飛行場の離着陸申請に関し、CIQ等が対応できる場合は、3日前の申請でなくても対応してもらえることもある。 ・ 提出される申請書に不備があるため、ある程度の審査日数が必要な場合がある。 					
□ 必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し	○	その他法規見直し		政策検討・合意	○
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)			
□ 重要度					
極めて重要		重要	○	やや重要	
□ 緊急性					
速やかに		5年以内	○	5年以上	見通し不明
□ 検討すべき解決策の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外からの直接手続きを可能とするため、日本語に加え英語でも情報取得や申請ができるように検討。 ・ 申請の必要性・重要性・実態等を把握する一方、手続きを分かり易くするマニュアルの整備を検討し、申請期限を短縮することが可能かを検討。 					
□ 効果帰属先					
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)	
運航者(国内)		運航者(外国)	○	運航支援事業者	○
空港管理(運営)主体		航空関連産業			
□ 備考					
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェットを利用しやすくするために事前申請制度を改善する一方、事後チェックができる制度を検討し、実質的には有償運航であるにもかかわらず無償運航と偽って運航すること等を防止することが重要である。 					

表IV-3-4 利用促進策の概要

Facilitation						日本国籍	外国籍
■ 羽田発着枠7日前申請の短縮							
□ 課題及び要望							
<ul style="list-style-type: none"> 羽田発着枠取得のための申請を運航7日前までに行う必要があるため、急な需要に対応できないことが多いとの指摘がある。 直前であっても発着枠が空いているならば使わせてほしいとの要望がある。 							
□ 上記に係る主な発言者							
<ul style="list-style-type: none"> Zurichの運航会社 日本の運航支援会社 日本ビジネス航空協会 日本にあるビジネスジェット販売代理店 							
□ 参考となる事例、施策							
<ul style="list-style-type: none"> 羽田以外の指定空港においては前日申請もしくは当日申請でも空きがある限り発着枠は確保できる場合が多い。 							
□ 必要となる行政等の施策							
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意			
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)					
□ 重要度							
極めて重要		重要	○	やや重要			
□ 緊急性							
速やかに	○	5年以内		5年以上		見通し不明	
□ 検討すべき解決策の方向性							
<ul style="list-style-type: none"> 発着枠を最大限有効活用を図るため7日前申請の短縮を検討。 発着枠獲得の手順や取得状況のお知らせ、また発着枠申請手続にウェブ等の活用を検討。 ビジネスジェット受入れを主目的とした首都圏空港の整備を検討。 							
□ 効果帰属先							
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)			
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○	運航支援事業者			
空港管理(運営)主体		航空関連産業					
□ 備考							
<ul style="list-style-type: none"> 当該申請について3日前までに短縮するよう関係者と調整中。 							

表IV-3-5 利用促進策の概要

Facilitation		日本国籍	外国籍
■ 羽田駐機場の有効活用に資するルールの整備			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田駐機が連続5日間までとなっているため、5日を超過する前に羽田空港から離れる必要がある。 羽田の駐機場に余裕がある限りは5日間を超えて駐機させて欲しいという要望がある。 現状では、外国籍機で訪日中の利用者が予定された期間内に羽田から離れられなくなり(当然、運航3日前までの国内移動申請が提出されていないため)、当該機は海外空港に一旦移動しなければならない。加えて、再び羽田に戻ってくるならば運航7日前までの発着枠申請が必要となる。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 米国籍機を所有する日本の大手メーカー 日本の運航支援会社 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田以外の空港においては空きがある限り5日を超えても駐機滞在できる。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)	○
□ 重要度			
極めて重要		重要	○
		やや重要	
□ 緊急性			
速やかに		5年以内	○
		5年以上	
		見通し不明	
□ 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港の駐機実態を踏まえ、利用者のニーズに合い、かつ、公平なルールを再検討。 あわせて5日間の期間が適切であるかを検討。 不要な駐機や常駐基地としての利用を制限するための方策について、市場メカニズムの活用を含め検討。 ビジネスジェット受入れを主目的とした首都圏空港の整備を検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港は駐機場が少ないにも関わらず駐機希望者が多いため、公平な利用を確保するためにはある程度の制限が必要である。 また今後、駐機場利用ルールを検討するにあたっては、現場が判断に困らないように、ルールは細部にわたり明確にする必要がある。その場合、個々の利用者の事情を勘案して取り扱いを変えることは、現場の混乱を招く恐れがあることに留意する。 			

表IV-3-6 利用促進策の概要

Facilitation		日本国籍	外国籍
■ 出入国手続きの弾力運用と旅客動線の改善			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 出入国手続きを弾力的に運用し、ビジネスジェットの旅客利便を向上させてほしいとの要望がある。 ・ ビジネスジェットの旅客動線が短くなるよう改善すべきとの指摘がある。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 海外のFBO運営者 ・ 日本にあるビジネスジェット所有者 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外においては、定期航空との共用空港であっても、ビジネスジェットを利用する旅客に対しては動線を区別し、迅速なCIQサービスや空港内移動距離の短縮の利便を提供している。 ・ 香港新空港においてビジネスジェット専用施設が開設された当時、CIQは専用施設内に常駐していなかったが、時間の経過とともに常駐の必要性が理解され、今日では繁忙期に常駐が基本となり、閑散時でも突然の必要に対応できる運用がなされている。 ・ 海外では一人でCIQの全ての検査を行っていたり、資格を取った民間人へ委託してたりする例がある。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	○ 政策検討・合意 ○
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)	
□ 重要度			
極めて重要		重要	○ やや重要
□ 緊急性			
速やかに		5年以内	○ 5年以上 見通し不明
□ 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット旅客の動線が短くなるよう専用の施設設置を検討。 ・ 外国の事例を参考にビジネスジェット需要に対応したCIQの弾力運用の可能性を検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○ 運航支援事業者 ○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期航空運送に対応したCIQ等の空港サービスでは秘密性、迅速性、安全性といったビジネスジェット利用者の要求するニーズに対応できなくなっている。とりわけ昨今のテロ対策が原因で空港の滞留時間が長くなる傾向にある中で、これを避ける目的でビジネスジェットを利用する旅客にとって、出入国手続きの迅速化、動線の短縮のニーズが高い。 			

表IV-3-7 利用促進策の概要

Facilitation		日本国籍	外国籍
■ ビジネスジェット利用者に対するセキュリティの効率化と強化			
<input type="checkbox"/> 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット利用者の利便性の向上と更なるセキュリティの確保の両立に向けた対策を講じてほしいとの要望がある。 			
<input type="checkbox"/> 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 運航者 			
<input type="checkbox"/> 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 香港新空港のFBOでは、駐機場側に立ち入る際に、例外なく画一的なセキュリティ経路を通っている。 			
<input type="checkbox"/> 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)	
<input type="checkbox"/> 重要度			
極めて重要		重要	○
		やや重要	
<input type="checkbox"/> 緊急性			
速やかに		5年以内	○
		5年以上	
		見通し不明	
<input type="checkbox"/> 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 我が国におけるビジネスジェット利用者に対するセキュリティ措置について、各空港での周知内容、方法について実態調査を行った上で、国際標準に基づき、ビジネスジェットに対するセキュリティの確保と利便性の向上の両立に向け、所要の措置を検討。 			
<input type="checkbox"/> 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○
		航空機所有者(外国)	○
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
		運航支援事業者	○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	
<input type="checkbox"/> 備考			

表IV-3-8 利用促進策の概要

Facilitation		日本国籍	外国籍
■ ビジネスジェット所有者に対する基準・規則等の周知方法の改善			
<input type="checkbox"/> 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 航空局の航空に関する基準・規則の改正に関する情報が、とりわけ自家用航空機所有者などに周知されにくいとの指摘がある。 			
<input type="checkbox"/> 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本の運航者(特に自家用) 			
<input type="checkbox"/> 参考となる事例、施策			
<input type="checkbox"/> 参考となる事例、施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)	○
<input type="checkbox"/> 重要度			
極めて重要		重要	○
		やや重要	
<input type="checkbox"/> 緊急性			
速やかに	○	5年以内	
		5年以上	見通し不明
<input type="checkbox"/> 検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ウェブを利用した情報の掲示や伝達を検討。 			
<input type="checkbox"/> 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○
		航空機所有者(外国)	○
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
		運航支援事業者	○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	○
<input type="checkbox"/> 備考			
<ul style="list-style-type: none"> 航空業界に携わる者は、運送事業者、使用事業者、航空機所有者、パイロット、整備士など多様である。それぞれの役割によって求められる情報は異なっているが、とりわけ自家用航空機所有者に対しては、基準や規則の改定といった重要情報が届きにくいとの指摘がある。国交省のホームページに掲示板を作成し、改正となった基準や規則が素早く遺漏なく周知徹底されることが望ましい。 必要に応じ、英語での情報提供についても検討する。 			

Framework		日本国籍			
■ ビジネスジェットに相応しい運航に関する要件の設定について					
<input type="checkbox"/> 課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> 我が国では、一定以上の大きさのビジネスジェットを使ったオンデマンド・チャーターなどの運航を行う場合、運送事業者は定期航空会社と同等の規制を受けるが、運航規模の違いに鑑み安全性を損なわないものについては手続きや要件を緩和して欲しいという要望がある。 					
<input type="checkbox"/> 上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 					
<input type="checkbox"/> 参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> FAR Part135による運航の要件 					
<input type="checkbox"/> 必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し	<input type="radio"/>	その他法規見直し	<input type="radio"/>	政策検討・合意	
手続き・手法改善	<input type="radio"/>	民間誘導(企業努力促進)	<input type="radio"/>		
<input type="checkbox"/> 重要度					
極めて重要		重要	<input type="radio"/>	やや重要	
<input type="checkbox"/> 緊急性					
速やかに		5年以内	<input type="radio"/>	5年以上	見通し不明
<input type="checkbox"/> 検討すべき解決策の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に開催した航空安全基準検討委員会において、米国の基準と我が国の基準で差異のあるものうち主要なものについては、国際標準、諸外国の状況等を踏まえて見直しの適否について検討し、一定の結論を得たところ。 残った細部の規制について、ユーザーのニーズ、ビジネスジェット運航の実態、ICAOや欧米の規制及びこれらの改正の動向、業界の自主的規制などを調査の上、ビジネスジェットに対する運送事業規制のあり方について検討。 					
<input type="checkbox"/> 効果帰属先					
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	<input type="radio"/>	航空機所有者(外国)	
運航者(国内)	<input type="radio"/>	運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業			
<input type="checkbox"/> 備考					
<ul style="list-style-type: none"> 整備に係る事業場認定を取得することにより、修理の確認等を自ら行える効果もあるため、中小事業者が当該認定をより円滑に取得できるよう、モデル業務規程の作成等を通じて今後も普及・啓蒙に努める。 					

Framework		日本国籍			
■ フラクショナル・オーナーシップによる運航の制度化					
□ 課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット利用にかかるコストを低減するために、航空機を共同で効率良く使用できるフラクショナル・オーナーシップによる運航の制度を整備して欲しいとの要望がある。 					
□ 上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本におけるビジネスジェット販売代理店 					
□ 参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 米国ではFAR Part91 Subpart Kにおいてフラクショナルオーナーシップは、一般的なシェアードオーナーシップと区別されて設定されている。 ・ 米国以外でも導入を検討している。 					
□ 必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し	○	その他法規見直し		政策検討・合意	
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)			
□ 重要度					
極めて重要		重要	○	やや重要	
□ 緊急性					
速やかに		5年以内	○	5年以上	見通し不明
□ 検討すべき解決の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 米国の先例を参考に我が国にフラクショナルオーナーシップ制度が必要か検討。検討に当たっては、整備責任および運航責任が明確である制度とすることが肝要。 					
□ 効果帰属先					
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○	航空機所有者(外国)	
運航者(国内)	○	運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業	○		
□ 備考					
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット機の共同所有は飛行時間当たりの固定費を低減することにより利用促進を図る目的で行われ、米国ではフラクショナル・オーナーシップ下にある航空機の年間飛行時間はビジネスジェット全体の平均と比べて約4倍近くあるとの調査もある。 ・ 一方では重大事故が起きた場合、単なる運航あるいは整備について共同して均等なる責任を負う共同所有では必ずしも円満解決されない場合もあり、我が国においてフラクショナルオーナーシップ制度を導入する場合においても、米国におけるフラクショナルオーナーシップのような運航責任と整備責任とを予め明確に特定する制度とする必要がある。 ・ 米国ではフラクショナル・オーナーシップを航空機の単なる共同所有と分けて事業的視点から制度化している。オーナーシップで管理する航空機数を2機以上とし、共同所有者は16分の1機以上の分割所有権を有すること、オーナーとして複数年の参画が必要など、自家用運航オーナーとして管理責任が果たせるような取決めとなっている。とりわけプログラムマネージャーを置くことを義務付けていることで、権利義務関係や航空機管理責任に遺漏がないよう運営されている。この先例を調査検討することが必要。 					

表IV-3-11 利用促進策の概要

Framework		日本国籍	外国籍
■ 無償運送に対するルールの明確化			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本国籍機が有償のチャーター運航を行うには航空運送事業の許可が必要とされるが、実体が有償運航であるのに無償の自家用運航と称して規制を回避している例があるとの指摘がある。 ・ 外国籍機が有償運航で日本に離着陸する場合、航空法130条の2に基づき施行規則234条の2に示された許可申請を行う必要があるが、実体が有償のチャーター運航であっても無償の自家用運航と称して申請を免れている例があるとの指摘がある。 ・ 自家用運航について、きちんとルールが守られているか確認する機会が無いとの指摘がある。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店 ・ 日本の運航支援会社 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 米国においては、2005年2月ティータボロー空港でのオーバーラン事故を契機に安全性確認のために予告なしの検査が強化され、必要な免許類が整っているかを確認する等、自家用運航についても品質の管理を行っている。 ・ 我が国に乗り入れる外国航空会社に対しては立ち入り検査を行っている。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し	<input type="radio"/>	その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善	<input type="radio"/>	民間誘導(企業努力促進)	
□ 重要度			
極めて重要		重要	<input type="radio"/>
		やや重要	
□ 緊急性			
速やかに		5年以内	<input type="radio"/>
		5年以上	
		見通し不明	
□ 検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 実態をよく調査し、申請や報告の内容が実体と乖離していないか、航空法規等が守られているか、チェックできる制度が必要か検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)	<input type="radio"/>	運航者(外国)	<input type="radio"/>
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業面で有償運航の抜け穴とならないよう、無償運航に対しても安全の確保、責任の明確化、また必要に応じ運航の実態の報告や確認が出来る制度を検討し、法律を遵守している事業者が不利にならないようにすべきである。一方でルールをきちんと守らせるため、有償運送に関わる制度についてビジネスジェット運航者に過重な負担となっていないか、併せて検討すべきである。 			

表IV-3-12 利用促進策の概要

Framework		日本国籍			
■ 自家用航空機を有償で貸し付ける事業及びパイロットを派遣する事業の制度化					
□ 課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用運航に供する航空機を必要な時に短期間レンタルできる制度を確立して欲しいとの要望がある。 ・ パイロットの不足を補い、また融通することにより固定人件費負担低減と柔軟な運航のために、パイロットを派遣できる制度を確立して欲しいとの要望がある。 					
□ 上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店 ・ 日本の運航支援会社 					
□ 参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車においてはレンタカーの制度が確立されている。 ・ 自動車においては運転代行業の制度がある。 ・ 本邦航空運送事業者間の事業の用に供する航空機の運航又は整備に関する業務の管理の委託及び受託については、航空法に定められている。 					
□ 必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し	○	その他法規見直し		政策検討・合意	
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)			
□ 重要度					
極めて重要		重要		やや重要	○
□ 緊急性					
速やかに		5年以内	○	5年以上	見通し不明
□ 検討すべき解決の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状では、自家用航空機をレンタルすること及びパイロットを派遣することは特に禁止されていない。 ・ どちらの場合もパイロットに運航責任及び整備責任等があり、現状では特に問題となっていない。 ・ 法律で義務づけられていないため、現在上記行為がどの程度行われているか把握されていないが、このようなサービスが拡大し一般的になった場合には、直接関係のなかった航空機を操縦することになるパイロットが運航や整備に係る全責任を負うことの是非について検討が必要になってくる可能性もある。 ・ 具体的には、運航責任および整備責任について貸し手と借り手との責任範囲について検討。 ・ また、航空機とパイロットを合わせて利用者に提供する行為は航空運送事業とみなすのが自然であり、そのような認識に立って制度の検討を行う必要がある。 					
□ 効果帰属先					
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○	航空機所有者(外国)	
運航者(国内)	○	運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業	○		
□ 備考					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全確保の観点、また消費者保護の観点から必要な措置について慎重な検討が必要。 ・ パイロット派遣に関しては、労働関係法規との関係についても整理する必要。 					

Framework		日本国籍			
■ 自家用航空機の登録要件の見直し					
□ 課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> 日本に本社を置き日本で主たる資金を集める日本法人でも、たとえば外国人が代表取締役を務める企業は、航空法4条に基づき日本国籍の航空機を登録することができない(日本法人の登録要件は①代表者が日本人であること②役員3分の2以上が日本人③議決権3分の2以上を日本人又は日本法人が占めている必要がある)。企業の国際化に合わせて、代表取締役が外国人であっても日本国籍の航空機を登録できるようにしてほしいとの要望がある。 					
□ 上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> 米国籍機を所有する日本の大手メーカー等 					
□ 参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> 航空産業に対する外国からの投資は、欧米を含め多くの国において外資規制の対象となっているが、他方で米英の登録要件は航空機の実態的支配権が登録国にあることを強く求めているものの、所有企業の代表者は必ずしも当該国籍が必要とはしていない。 					
□ 必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し	○	その他法規見直し		政策検討・合意	
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)			
□ 重要度					
極めて重要		重要		やや重要	○
□ 緊急性					
速やかに		5年以内	○	5年以上	見通し不明
□ 検討すべき解決の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> 自家用航空機登録について諸外国の制度を参考にしつつ要件のあり方について検討。 					
□ 効果帰属先					
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	○	航空機所有者(外国)	
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業			
□ 備考					
<ul style="list-style-type: none"> 自家用航空機登録の日本国籍での登録を容易にする制度を総合的に検討し、日本を活動のベースとする実態がありながら登録航空機の国籍は日本でないといった活動の状況の是正を図る。その際、カボタージュ等の抜け穴にならないように留意する。 					

Framework		日本国籍	
■ 耐空証明書の更新期間の見直し			
<input type="checkbox"/> 課題及び要望			
<p>・ 我が国では、耐空証明の有効期間は1年とされており(法14条)、引き続き使用する場合は年毎の更新が必要である。FARでは、当該航空機が承認された型式設計に適合しており、安全な運航や整備が維持される状況にあって、所定の年次点検、あるいは100時間点検プログラムに従って整備を行っている間は引き続き有効であるとされている。</p>			
<input type="checkbox"/> 上記に係る主な発言者			
<p>・ 日本ビジネス航空協会</p>			
<input type="checkbox"/> 参考となる事例、施策			
<input type="checkbox"/> 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善	○	民間誘導(企業努力促進)	○
<input type="checkbox"/> 重要度			
極めて重要		重要	○ やや重要
<input type="checkbox"/> 緊急性			
速やかに	○	5年以内	5年以上 見通し不明
<input type="checkbox"/> 検討すべき解決策の方向性			
<p>・ 航空法第14条ただし書きの規定に基づき、航空運送事業者については、当該機及びこれを使用する航空運送事業者の整備体制が一定の基準を満たす場合には、耐空証明の有効期間を当該事業者の整備規程の適用を受けている期間と定めてきたところである(連続式耐空証明)。現在、連続式耐空証明の交付基準について明確化のための見直しを検討中。(20年度中に措置予定)</p>			
<input type="checkbox"/> 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	○ 航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
<input type="checkbox"/> 備考			

Framework		日本国籍			
■ 航空運送事業に関わる運航業務に従事する資格者要件の緩和					
<input type="checkbox"/> 課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> シカゴ条約(国際民間航空条約)の各締約国において発行されたライセンスを有する経験豊富な外国人パイロットが日本への書換えを行う際の審査を簡素化してほしいとの要望がある。 					
<input type="checkbox"/> 上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 国際ビジネスチャーター運航者(国内) 					
<input type="checkbox"/> 参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> 施行規則50条(外国政府が授与した資格証明に基づく本邦における資格証明) 					
<input type="checkbox"/> 必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し	○	その他法規見直し		政策検討・合意	○
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)			
<input type="checkbox"/> 重要度					
極めて重要		重要		やや重要	○
<input type="checkbox"/> 緊急性					
速やかに		5年以内		5年以上	○
<input type="checkbox"/> 見通し不明					
<input type="checkbox"/> 検討すべき解決策の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> 我が国において、日本の技能証明(ライセンス)を取得するには、国が実施する試験を受験し、航空業務に従事するのに必要な知識や能力を有しているかの確認を受ける必要があるが、ICAO締約国のライセンスを有する者が日本ライセンスへの書換えを行う場合には、現在でも航空法令に基づき、一部の試験を免除しているところ。 これに加え、現在、米国の操縦士ライセンスとの相互承認を可能とすべく、航空安全協定(BASA)交渉を実施しているところ。ライセンスに係る相互承認の取り決めが締結されれば、米国操縦士の日本ライセンスへの書換えが簡素化され、日本国籍のビジネスジェット利用促進のための一助になるものと思料。 必要に応じ、米国以外の国についても相互承認の締結を検討。 					
<input type="checkbox"/> 効果帰属先					
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	○	航空機所有者(外国)	
運航者(国内)	○	運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業			
<input type="checkbox"/> 備考					
<ul style="list-style-type: none"> 海外からのビジネスジェットの受入れに関しては、操縦士が当該国(航空機国籍と同一国)の発行したライセンスを保有していればよい。 					

Framework		日本国籍	外国籍
■ ビジネスジェットの運航実態の継続調査			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 空港施設整備や航空サービスの向上を検討するため、ビジネスジェットの利用実態を継続的に把握することができる客観的なデータが必要との指摘がある。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 日本の航空機販売代理店 日本の運航支援会社 			
□ 参考となる事例、施策			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意 ○
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	○
□ 重要度			
極めて重要	重要	○	やや重要
□ 緊急性			
速やかに	○	5年以内	5年以上 見通し不明
□ 検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ビジネス航空に関わる飛行実態の把握と分析について官民協力した継続調査を検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○ 航空機所有者(外国) ○
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○ 運航支援事業者 ○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> 今までは、ビジネスジェットの運航実態を正確に把握している調査はほとんどなく、重要な空港別の離発着回数も、定期航空と合算されているか、「その他航空」として他のゼネラルアビエーション機と合算して調査されているため実態がよく分かっていなかった。 今回、フライトプラン等のデータを利用し、ビジネスジェット空港別の離発着回数等を調査したが、引き続き同様のデータを把握出来るよう、ビジネスジェットの定義を明確にした上で継続的に把握できる体制を考えるべきである。 今後ビジネスジェットに合わせた制度を検討して行くにあたって、ビジネスジェットの動向を継続して把握していくことは不可欠である。 			

表IV-3-17 利用促進策の概要

Facility		日本国籍	外国籍
■ 専用施設(ターミナル・格納庫・整備施設など)の整備			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェットを受け入れるための専用施設を整備してほしいとの要望がある。 ・ 専用施設を継続的に営業するためには、確実な需要が見込まれ、アクセス等の条件が整った空港である必要がある。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店複数社 ・ 日本の運航支援会社 ・ 日本にあるビジネスジェット所有者 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット専用空港が発達する欧米にあっても、定期便との共用空港にビジネスジェットの専用施設が整っている。(ジョンエフケネディー空港、ラガーディア空港、ウェストチェスター空港、ニューワーク空港、ロスアンゼルス国際空港、チューリッヒ空港、ジュネーブ空港、ロンドンヒースロー空港、ドバイ空港) ・ 香港旧空港では混雑が激しかったためビジネスジェットの実績はゼロであった。新空港になってから、ビジネスジェットを誘致するにあたり、まずは専用施設の設置から始め、2006年度に年間2,700回の取扱い実績となった。 ・ また、北京、上海などアジア諸国においても定期便との共用空港にビジネスジェットの専用施設を整え始めている。 ・ 名古屋空港には、県が整備した専用ターミナルがある。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
□ 重要度			
極めて重要	○	重要	やや重要
□ 緊急性			
速やかに		5年以内	○
		5年以上	
		見通し不明	
□ 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な空港においてビジネスジェット専用施設の実現可能性を検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○
		航空機所有者(外国)	○
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
		運航支援事業者	○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	○
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット専用施設の整備主体・管理運営方法には様々な方法が考えられる。しかし、どのような方法をとるとしても前提として専用施設整備に必要な用地の確保が必要である。空港管理者はそれを念頭に置き、空港整備計画を策定する際には配慮が必要である。 			

表IV-3-18 利用促進策の概要

Facility		日本国籍	外国籍
■ FBOの運営を行う事業主体の育成			
<input type="checkbox"/> 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 日本にもFBOの運営を行う事業主体を育成する必要があるとの指摘がある。 特に外国航空機を円滑に受け入れるにはワンストップサービスの提供できるFBOは必須であるとの指摘がある。 			
<input type="checkbox"/> 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本におけるビジネスジェット販売代理店 外国の運送事業者 			
<input type="checkbox"/> 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 世界展開するジェット・アビエーション、タグ・アビエーション、アビタなど欧米には多数の成功例がある。 			
<input type="checkbox"/> 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	○
<input type="checkbox"/> 重要度			
極めて重要	重要	やや重要	○
<input type="checkbox"/> 緊急性			
速やかに	5年以内	○	5年以上
			見通し不明
<input type="checkbox"/> 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 日本でもビジネスジェットが利用しやすい環境を整備するためにはFBOの育成が重要であり、そのためにはある程度ビジネスジェットの潜在需要のある空港において、活動の拠点となる土地(又は施設)の確保、必要なサービスが提供できる空港内での事業許可等が必要である。 加えて、FBO事業者には利用者に対し公平でかつ安価で質の高いサービスを提供する義務がある。 			
<input type="checkbox"/> 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	
<input type="checkbox"/> 備考			
<ul style="list-style-type: none"> 海外のFBO事業者から多様な事例を学びつつ、日本の国情に合ったFBOを育成することが望ましい。 			

表IV-3-19 利用促進策の概要

Field		日本国籍	外国籍
■ ビジネスジェット専用(優先)空港の整備			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏における空港(羽田および成田)が飽和状態にあり、ビジネスジェットを受け入れるための専用空港を整備してほしいとの要望がある。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店複数社 ・ 日本の運航支援会社 ・ 日本にあるビジネスジェット所有者 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 欧米等ではビジネスジェット専用空港が多数存在する(ニューヨーク都市圏専用空港:ティタボロ空港(PANYNJ)、ウエストチェスター(郡所有)・モーリスタウン(市所有)の空港、パリ都市圏専用空港:ルブルージュ空港(ADP)、ロンドン都市圏専用空港:ファンボーロ(民間所有)、ビギンヒル(市所有))。 ・ 定期用空港とビジネスジェット専用空港を含んだ複数空港を一元的に管理者が管理し、旅客のニーズと空港の性格にあった航空運送の整流化の例がある。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	○
□ 重要度			
極めて重要	○	重要	やや重要
□ 緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
□ 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客需要が多様かつ集中している地域において、既存空港の活用や転用による有効利用を含めて、ビジネスジェット専用あるいは優先の空港を整備することを検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	○
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 混雑空港である羽田・成田は、限られた発着枠の中で取り扱い旅客数を最大化するため、大型機材を利用し発着枠を優先配分してきたが、それでも需要を賄いきれていない。世界の大都市圏を参考に整備を検討すべきである。(P.107 空港インフラストラクチャーの改善 参照) ・ ビジネスジェット受入れに必要な条件概要は次のようなことが考えられる。 <ol style="list-style-type: none"> ① 着陸から都心部目的地までの移動時間が1時間程度(可能であれば1時間以内)である ② 発着時刻への制限が少ない ③ 誰でも自由に利用できる ④ 必要な手続きや作業などのサービスがワンストップで受けられる ⑤ コスト効率に優れている ⑥ 保安上問題がない ⑦ 必要に応じてプライバシーが確保される ⑧ 関係業者の透明度が高い ⑨ 運航や整備の安全が十分に維持される ⑩ 多様な利用形態や事業形態が受け入れられる ⑪ 必要な移動接続やバックアップの面での他空港との連動性がある 			

表IV-3-20 利用促進策の概要

Field		日本国籍	外国籍
■ 首都圏における発着枠の確保			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田の昼間帯にビジネスジェットが国際運航できる発着枠を確保してほしいとの要望がある。 羽田において第4滑走路の供用開始後はビジネスジェットの発着制限を大幅に緩和してほしいとの要望がある。 多少高額であっても良いから発着枠を希望どおり確保できるようにしてほしい。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 日本にあるビジネスジェット販売代理店複数社 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 最近の成田空港では駐機場が空いている限り要望通りの発着枠が取得できている。 最近の羽田空港では定期便の運航がない午前3時40分以降午前8時までの間では、工事等の閉鎖時間を除けば、ほぼ要望どおりの発着枠が取得できている。 空港ごとの性格に合わせた望ましい便を誘導し運用を整流化するために、ロンドンやニューヨークでは空港別・時間帯別に着陸料などの課金額を調整している。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	○
□ 重要度			
極めて重要	○	重要	やや重要
□ 緊急性			
速やかに	5年以内	○	5年以上
見通し不明			
□ 検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 首都圏の発着枠について定期便との関係に配慮しつつ確保。 空港の性格や混雑時間帯において需要調整を行う方策について料金制度を含め検討。 ビジネスジェット専用の空港を整備することを検討。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)	○	運航者(外国)	○
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	運航支援事業者
□ 備考			
<ul style="list-style-type: none"> 発着枠の絶対量を増やすためには専用空港を設置しそれに見合った空域を用意することが必要。しかし、空港が整備されるまでには相当な時間を要するため、既存空港の発着をある程度確保する必要がある。 			

表IV-3-21 利用促進策の概要

		日本国籍	外国籍
■ ビジネスジェット利用促進に向けた認知度の向上			
□ 課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 日本におけるビジネスジェットの認知度はまだ低く、また利用者が限られ空港にも制約があることから、ビジネス航空業界が十分に育っていない。よって競争力を意識したサービスが提供できず、利用料金もリーズナブルでないとの指摘がある。 日本におけるビジネスジェットのイメージに、富裕層の節税対策、趣味や誇示のための航空機所有といった偏向が見られるという指摘がある。 世界的にはグローバル企業のトップにとって、時間効率、安全性、セキュリティ確保の観点からビジネスジェットは必需品となっているが、ヘビーユーザーほど偏向イメージによる社会的な誤解や糾弾を恐れている。 首都機能に関係してビジネスジェットが果たす役割、位置づけが明確に示されておらず活性化された議論は未だされていないとの指摘がある。 			
□ 上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本に本社を置くビジネスジェット所有者 日本の運航支援事業者 日本にある航空機販売代理店 日本の運航者 			
□ 参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 香港における政財界を巻き込んだビジネスジェット利用拡大に向けた空港機能強化活動。(CIQ体制整備等) 米国ビジネス航空協会(NBAA)やビジネスジェット製造メーカーによるPRやロビー活動。 米国において軍の施設等をビジネス航空用に開放してきた歴史。 			
□ 必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	○
□ 重要度			
極めて重要	重要	○	やや重要
□ 緊急性			
速やかに	○	5年以内	5年以上
			見通し不明
□ 検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 民間主導の推進協議会等による啓蒙活動の展開。 			
□ 効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	○	航空機所有者(国内)	○
運航者(国内)	○	運航者(外国)	
空港管理(運営)主体	○	航空関連産業	○
□ 備考			

○空港インフラストラクチャーの改善

東京と肩を並べる大都市のニューヨーク、ロンドン、パリでは、都市中心部から 50 キロメートル以内に複数の空港が整備され、多様なニーズに多様に対応している。4 都市の空港配置を東京の地図に重ね合わせ、図IV-3-22 に表した。ニューヨークにおいては 5 空港が、ロンドンにおいては 3 空港が、またパリにおいては 3 空港が同一運営主体により一体経営され、各空港の機能分担により航空交通の整流化が進められている。

それらの都市では、国際線、国内線、ローコスト航空会社+ローカル航空会社+ビジネスジェットといったように、少なくとも 3 つ以上のカテゴリを想定し、それぞれのカテゴリに対応する空港施設が整備されている。

東京においても、羽田と成田の外に定期便以外の航空機を主に扱う空港を設置することが望ましい。加えて、首都圏、中部圏、関西圏といった一定地域の空港を一体としてとらえ、各空港の性格に合致した利用形態が実現するよう、航空交通の整流化と効率向上を検討することが必要である。全ての空港がその地域を代表するプライマリー空港である必要はなく、プライマリー空港で賄われない機能に特化したセカンダリー空港の開発も需要に応じて検討されることが望まれる。

また、空港機能それぞれの経済価値を分析し、空港の性格に応じた空港関係諸料金の使用料とその他附帯事業収益を検討することも、整流化する上で重要な要素である。

さらには、空港を設置し運営する上で大切な地方自治体および周辺住民との共生、空港利便の生命線であるアクセス道路整備等、検討すべき事項は多い。



図IV-3-22 世界の首都圏空港比較