

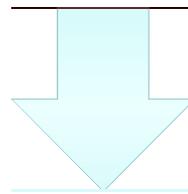
# 成田空港における ビジネスジェット受け入れ対応について

2012年2月16日  
成田国際空港株式会社



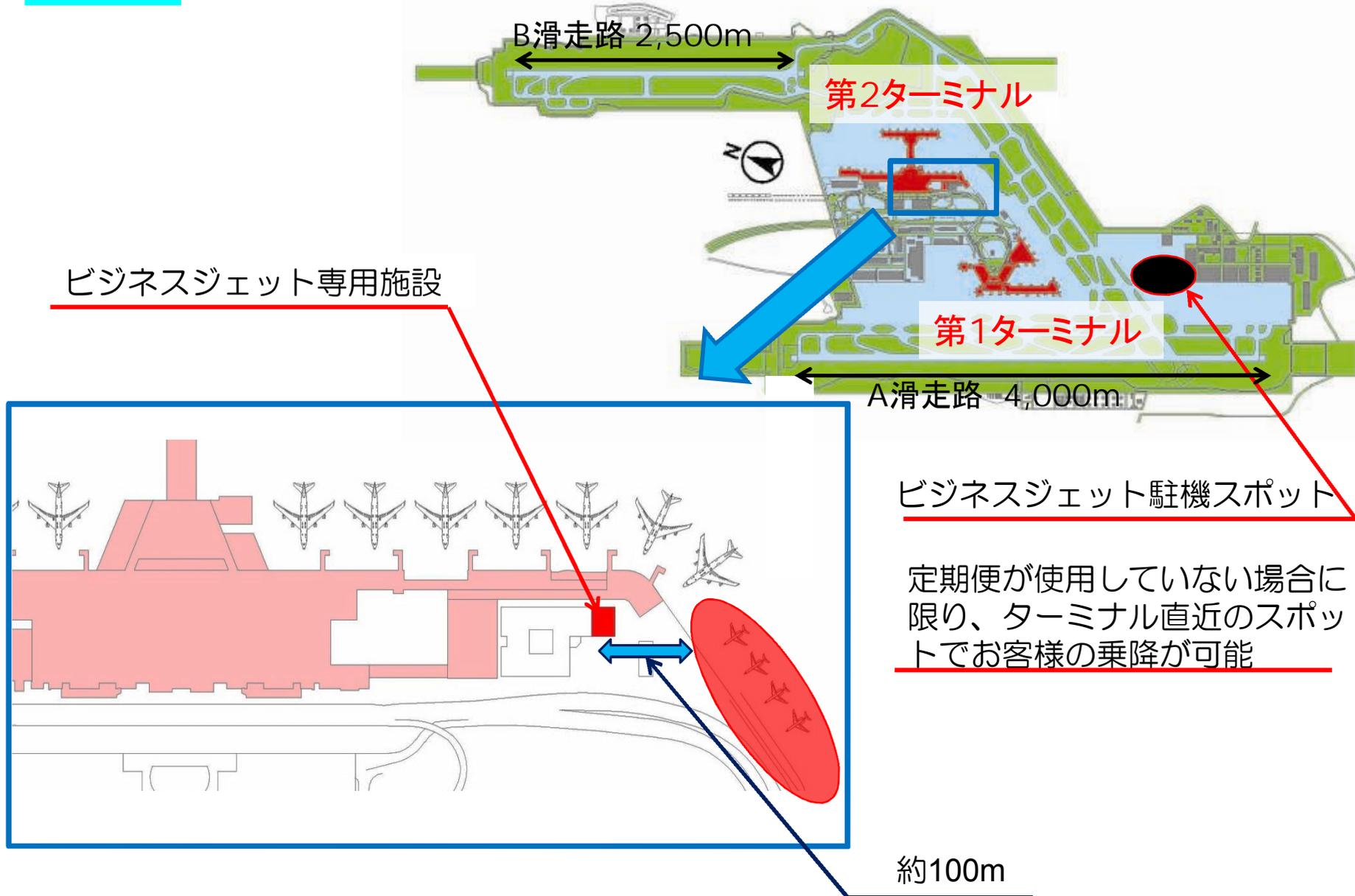
## ビジネスジェット専用ターミナルについて

CIQ施設を備えた、首都圏で初のビジネスジェット専用ターミナルが本年3月末に完成予定

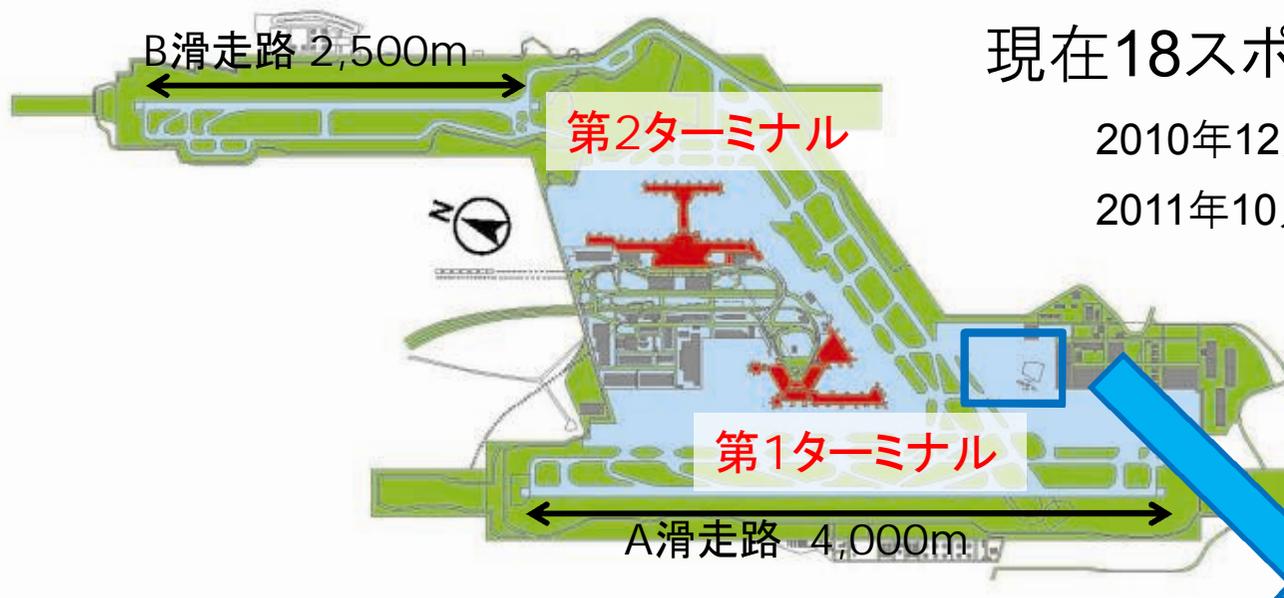


プライバシーを確保した専用動線を利用して  
短時間での出入国検査が可能となり、  
東京エリアへのスピーディーなアクセスが可能

# ビジネスジェット専用ターミナルの位置



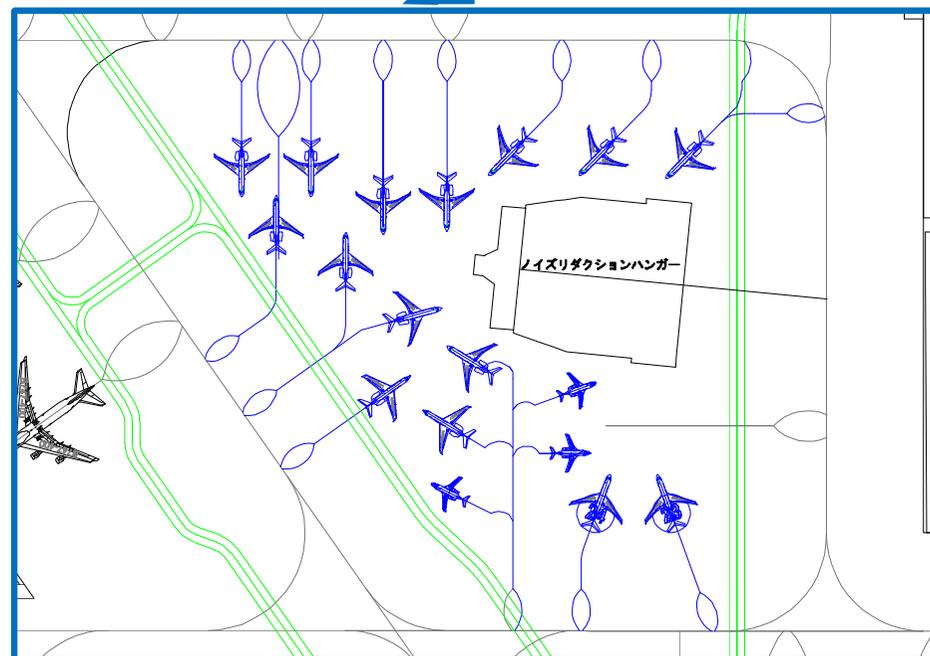
# ビジネスジェットの駐機スポット



現在18スポット

2010年12月: 10スポット ⇒ 15スポット

2011年10月: 15スポット ⇒ 18スポット



## ビジネスジェットターミナルのイメージ



専用施設の直ぐ近くでの乗降が可能



CIQ施設を備え、短時間で出入国検査が可能

ラウンジを整備

# 都心へのアクセス

成田から都心へは約60km

ヘリコプターで約20分



ヘリコプター: MCAS

20-30 分



スカイライナー: 京成

36 分



成田エクスプレス: JR

53 分



乗用車

約50 分



# スロット及びスポット情報のWeb公開⇒Web申請化

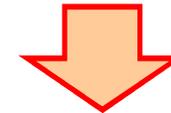
日本語版

<http://www.naa.jp/jp/airport/ga/>

英語版

<http://www.naa.jp/en/b2b/>

スロット及びスポットの空き  
状況をWeb上で公開



Web上でのスロット及びス  
ポットの使用申請が可能  
(4月の利用開始予定)

NAA NARITA AIRPORT 成田国際空港株式会社

会社情報 | 空港整備・運営 | 環境対策・地域共生 | IR情報 | 調達情報 | 採用情報

## 空港整備・運営

トップページ > 空港整備・運営 > ジェネラルアビエーション(ビジネスジェット)用スロット・スポット空き状況

### ジェネラルアビエーション(ビジネスジェット)用スロット・スポット空き状況

ジェネラルアビエーション(ビジネスジェット)のスロット空き状況一覧は毎週月曜日(但し月曜日が休日の場合は翌営業日)、スポット空き状況一覧は毎週月曜日と木曜日(但し休日の場合は翌営業日)の更新となっております。最新の情報につきましては調整窓口へお問い合わせ下さい。

ジェネラルアビエーション(ビジネスジェット)用スロット及びスポットの空き状況

→ [スロット空き状況一覧\(310.3 KB\)\(2011年09月14日\)](#) PDFファイル

→ [スポット空き状況一覧\(186.8 KB\)\(2011年09月14日\)](#) PDFファイル

**【調整窓口】**  
国土交通省東京航空局 成田空港事務所 管制保安部 航空管制運航情報官運用室(終日00:00~24:00)  
電話 0476-32-6410, 6411 FAX 0476-32-6421

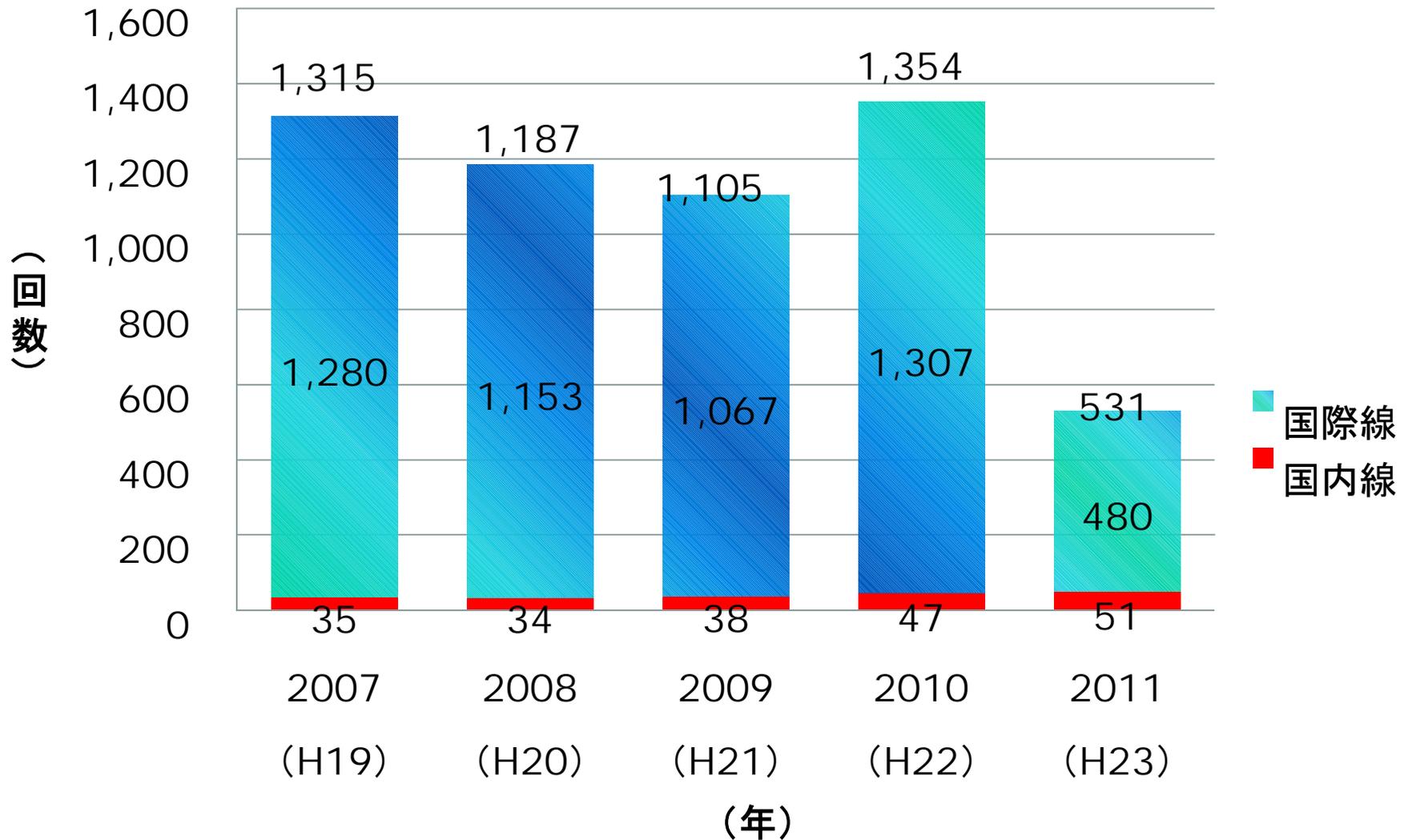
SPOT 3/Oct-19/Oct Update 3-Oct-11

Notes: Blank is available.  
■ is not available.

TIME: JST

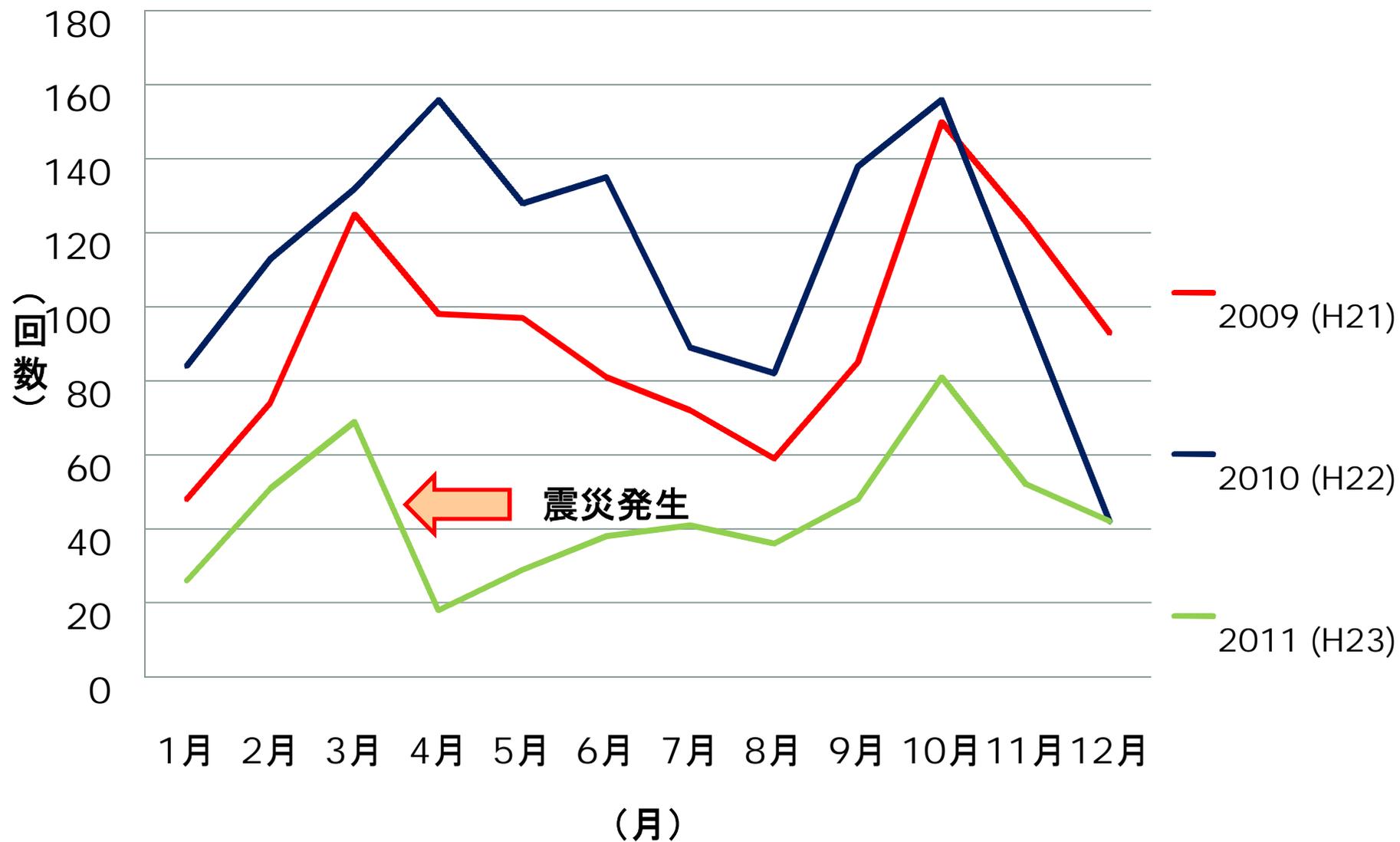
SPOT	Day	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
3-Oct-11	Mon	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																
4-Oct-11	Tue	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																
5-Oct-11	Wed	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																
6-Oct-11	Thu	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																
7-Oct-11	Fri	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																
8-Oct-11	Sat	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																
9-Oct-11	Sun	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																
10-Oct-11	Mon (Holiday)	Time Zone	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
		Spot Category	GLEX																

## ビジネスジェット機運航実績(年間)



ビジネスジェット機数は、社用機・個人所有機の自家用運航数であり、試験飛行・撮影取材、オウンユースチャーター等は含まれていない。  
機数は、出発1回、到着1回として数えている。

# ビジネスジェット機運航実績(月間)





# WORLD SKY GATE\_NARITA

資料1-2



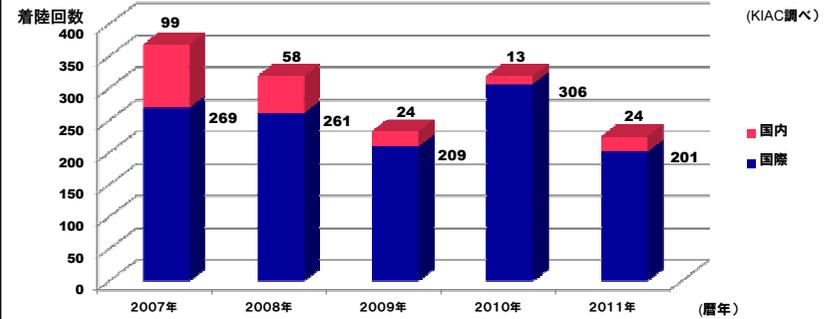
24時間、こころ動かす空港



## ビジネスジェットの現状について

2012.2.16 関西国際空港株式会社

## 関西空港のビジネスジェット運航実績



- ・2009年は例年に比べ減少。(リーマンショック後の経済不況と推測)
- ・2011年は、ほぼ2009年と同程度まで減少。(前年比65%)  
震災およびその後の放射能の影響等により、特に外国発の需要が減少しているものと考えられる。
- ・米国本土からアンカレッジ経由、もしくは香港からの飛来が傾向として多い。  
※航空運送事業者以外の民間企業等によるプライベート運航を集計。

## 東日本大震災の影響

- ・震災前6か月(2010年9月～2011年2月)と震災後6か月(2011年3月～8月)の運航実績を、それぞれの期間の過去3年の平均と比較

	9～2月 (震災月以前)	3～8月 (震災月以降)
過去3年 平均	149	151
2011年	143	116
	96%	<b>77%</b>

- ・震災以降は過去平均の77%となり、大きく減少
- ・直近2か月(11～12月)は、過去平均の98%まで回復

2

## オペレーターからのヒアリング

- ・震災以降、一般旅客同様、ビジネスジェットにおいても外国からのインバウンドが減少。その後回復傾向。
- ・ビジネスジェットの需要は、関西圏よりは首都圏の利用が多い。
- ・関西系企業で利用する動きが出ているものの、日本企業のビジネスジェット利用もあまり増える気配がない。

3

## 関西国際空港の利点および課題



### 利点

- ・完全24時間空港で、複数長大滑走路をもつ
- ・スロットスポットとも余裕がある
- ・CIQも24時間対応

⇒煩雑な申請等がなく、24時間いつでも離発着が可能

- ・ビジネスジェットの保管・整備が可能な格納庫も完備
- ・北米-アジア間のビジネスジェット移動の  
テクニカルランディング場所としても最適

### 課題

- ・ビジネスジェット専用ターミナル施設がなく、  
シンプルな旅客動線・プライバシーが確保できない。
- ・首都圏に比べ、ビジネスジェット需要が少ない。

4

## 今後の取り組み



- ・ビジネスジェットにとって、いつでも利用可能な空港  
であることを国内外に発信
- ・ビジネスジェット需要の基盤となる、関西経済の発展  
のために、航空ネットワーク・物流を積極的に拡大
- ・既存施設の改良や専用施設の設置等、  
ビジネスジェットサービスの向上の検討をすすめる

5

# 中部国際空港における 国際ビジネス機の利用状況

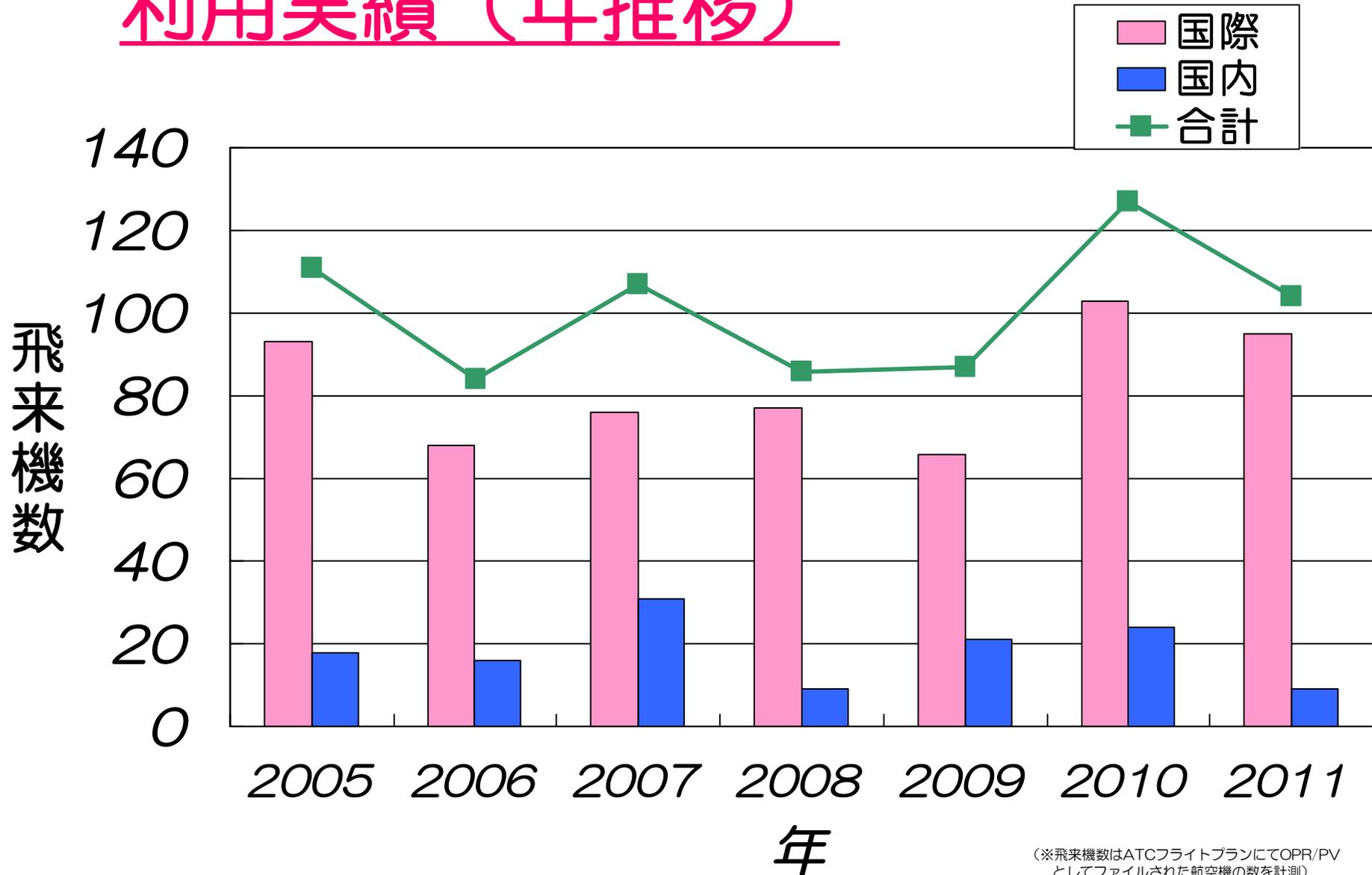


中部国際空港株式会社  
空港運用本部

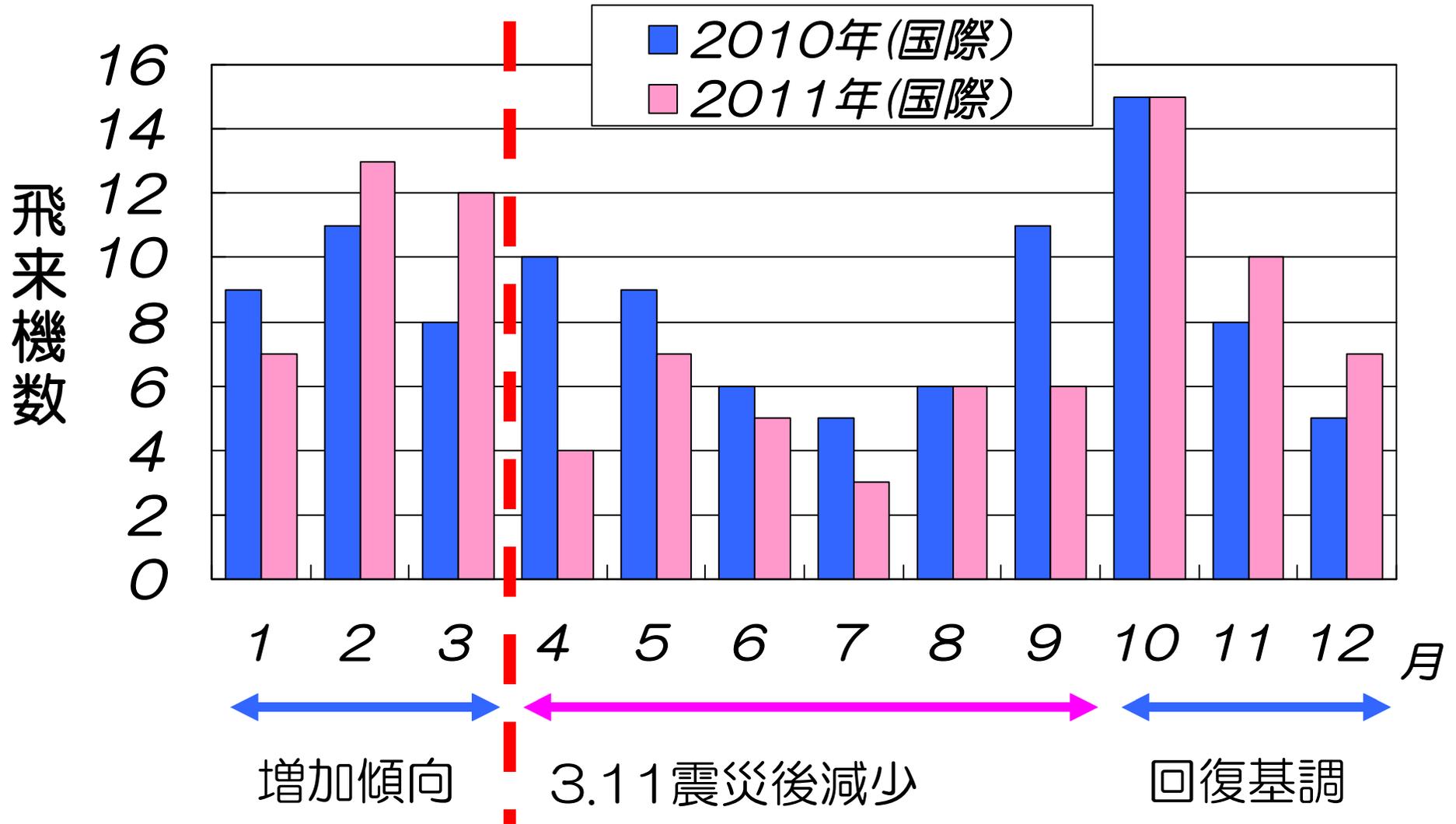
## 【目次】

- ◆ビジネスジェット利用実績
  - \* 国際・国内（年推移）
  - \* 国際 2010年・2011年比較  
～3. 11震災前後推移～
- ◆最近の利用特性
- ◆要望・今後の取り組み
- ◆セントレア独自の緊密な連携

# ◆ 国際・国内ビジネスジェット 利用実績（年推移）



# ◆国際ビジネスジェット利用実績 (2010年・2011年比較)



# ◆最近の利用特性

## ○震災の影響

- ・震災直後は、当初予定（3月中旬・下旬）されていた運航のキャンセルが多数発生し、4月～9月期は飛来機数が減少した。
- ・10月からは、2010年をやや上回る水準に回復してきている。

## ○出発地/目的地

- ・米国方面が中心。中国方面も多い。
- ・2010-2011年や震災前後での差異は特に見られない。

## ○主な利用例

- ・中部圏へのビジネス、観光
- ・テクニカルランディング（主に深夜）
- ・フェリー（主に首都圏）
- ・目的地空港の悪天候やカーフェューによるダイバート
- ・機材トラブル時の整備目的の飛来
- ・お客様の急なスケジュール変更

# ◆要望・今後の取り組み

今後増大すると予想される国際ビジネスジェットに対応できる、  
更なる環境整備が必要

## 【要望】

### ○首都圏空港以外の空港における受入れ環境の整備

天候不良によるダイバートや災害等で首都圏空港に離発着できない  
場合があるため、首都圏以外の空港においてもビジネスジェットの  
受け入れ環境を改善することが必要

→お客様に確実に安心な運航を確約するとともに、高いレベルの  
サービスを提供することがビジネスジェットの利用促進に繋がる

### ○第2CIQエリアの常時運用

定期旅客便の離発着がない深夜・早朝時間帯に限定されている  
第2CIQエリアの常時運用

## 【今後の取り組み】

### ○ビジネスジェット格納庫の機能拡張

整備機能の強化

需要に対応したビジネスジェット格納庫の拡張

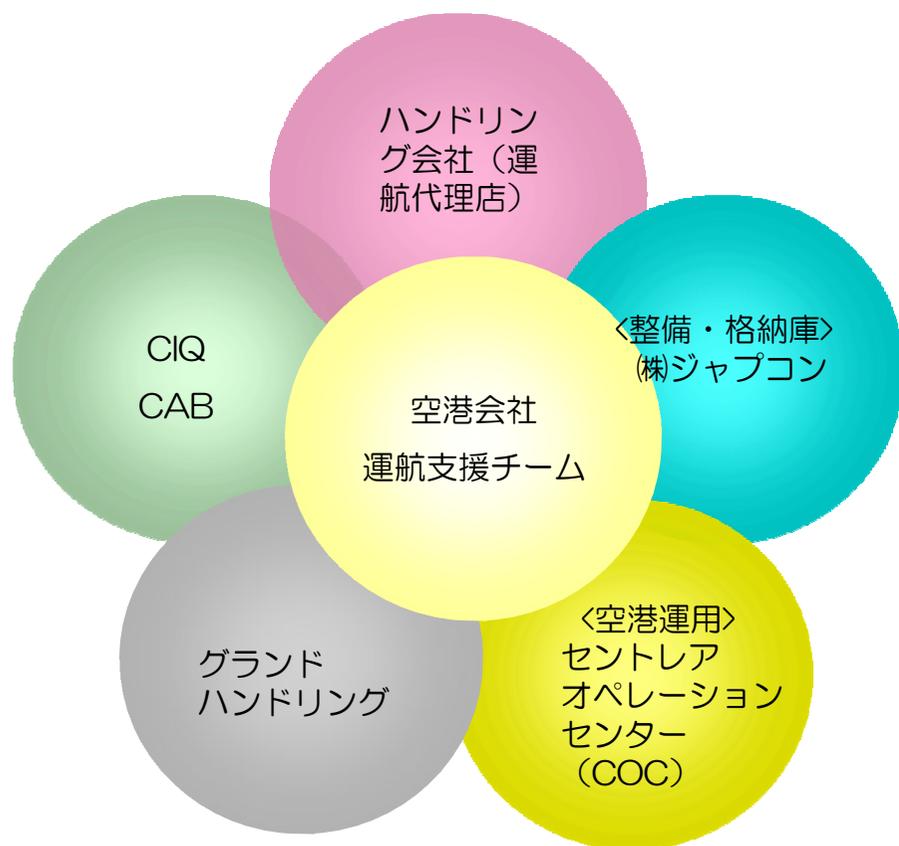
### ○国際ビジネスジェットチャーターフライトの 拠点化

今後増大するチャーターフライトの拠点化を目指す

### ○運航支援の更なるサービス品質の向上

# ◆セントレア独自の緊密な連携

## セントレア・アライアンス



セントレア・アライアンスにより一丸となってビジネスジェットの受け入れ体制を構築

◆空港会社運航支援チームがハンドリング会社（運航代理店）を支援

◆第2CIQエリア使用時にも、CIQと緊密な連携により、急な出入国時刻の変更が発生しても、スムーズな出入国手続きを実現

◆運航支援チームと空港運用を行うセントレア・オペレーション・センターが緊密な連携を取ってお客様に最適なサービスを提供

- ・柔軟なスポットアサイン
- ・スムーズな保安検査場通過、制限区域ゲートでの入退場、状況に応じた警備員の増強
- ・制限区域の安全管理
- ・各種空港施設利用調整 など

ユーザーニーズに即したサービスやトラブル時におけるフレキシブルな対応による問題解決