

# ビジネスジェットの利用促進調査

報 告 書

(資 料 編)

平成 20 年 3 月

国土交通省 航空局

## 資料編 目次

### I. インタビュー調査結果

#### 1. 空港

1.1.1 PANYNJ JFK .....	1
1.1.2 Teterboro Airport Office .....	3
1.1.3 Moristown Municipal Airport .....	11
1.1.4 Westchester Airport Office .....	13
1.1.5 Los Angeles International Airport .....	19
1.1.6 Bob Hope .....	21
1.2.1 Zurich .....	23
1.2.2 Geneva .....	24
1.2.3 Frankfurt .....	27
1.2.4 London .....	39
1.2.5 Farnborough .....	45
1.2.6 Biggin Hill Airport .....	53
1.3.1 Shanghai .....	62
1.3.2 Hong Kong .....	66
1.4.1 成田国際空港 (NAA) .....	68
1.4.2 東京国際空港 (TCAB) .....	70
1.4.3 中部国際空港 (CJAC) .....	71
1.4.4 県営名古屋飛行場 .....	73
1.4.5 関西国際空港 (KIAC) .....	74
1.4.6 神戸空港 .....	76
1.4.7 鹿児島空港 .....	78

#### 2. FBO

2.1.1 AVITAT at Westchester .....	79
2.1.2 Jet Aviation at Teterboro .....	82
2.2.1 Zurich Jet Aviation .....	85
2.2.2 Geneva Jet Aviation + TAG .....	89
2.2.3 Europe Bill print version .....	95
2.3.1 Shanghai BAC .....	110
2.3.2 Shanghai FASCO .....	113
2.3.3 HongKong BAC .....	115

2.4.1	中日本航空	118
2.4.2	フェニックスジャパンアビエーション	120
2.4.3	ノエビア アビエーション	121
2.4.4	南国交通	122
3.	GA 団体および利用者等	
3.1.1	日本ビジネス航空協会	123
3.1.2	名古屋米国領事館	125
3.1.3	中日新聞航空部	127
3.1.4	エクセル航空	128
3.2.1	丸紅エアロスペース	130
3.2.2	伊藤忠アビエーション	132
3.3.1	ソニー	134
3.3.2	トヨタ自動車	136
3.3.3	日産自動車	138
3.3.4	ホンダ技研	140
II.	首都圏の飛行場概要	
	首都圏空港諸元まとめ	141
III.	東京国際空港におけるビジネスジェット基地想定箇所	
	想定位置図(2案のケース)	155
	想定位置図(3案のケース)	156
	事業方式	157
IV.	調査依頼状及び WEB アンケート票	
	課長名依頼状(和文)	158
	課長名挨拶状(英文)	159
	JAC 挨拶状及び調査メンバー紹介(英文)	160
	WEB アンケート調査票	162

## 1. 空港

### 1.1.1 J. F. Kennedy Airport Newark Liberty Airport LaGuardia Airport

■日時 : 2008/01/15 15:30pm~18:00pm

■訪問先 : The Port Authority of NY&NJ

■応接者 : Robert H.Junge Manager Airport Operations Division

Michael J.Ferrigno Manager NY Airports Properties & Commercial Development

#### ○インタビューの概要

(1) ポートオーソリティ (PA) は、従来の4つの空港に加え、5番目としてスチュアート飛行場を傘下に入れた。マンハッタンの北60マイルにある。空軍より99年間のリースを得た。

共用を開始したのは5か月前からである。15-20年先のことを視野に入れた対応である。

(2) ジェネラルアビエーション (GA) の取扱量は満杯の状態であり、ティタボロ空港に振り分けている。GAはこれ以上3つの空港には増やさない方針である。

(3) 増やさない方策として3つの施策

#### ① コンゼッションプライシング

・常にGAの着陸料金は、商業定期便に比べ+10%。かつ7-23時のピーク時は着陸当たり+100ドル。大企業などのハイエンドユーザーには問題にならない金額であるが、個人事業主(町医者など)レベルが所有する小型機は排除できる。

・料金政策は1967年(ジェット化とほぼ同じ時期)から始めた。ニューヨークが初めて採用した。

#### ② ナチュラルバリアー

・豪華な施設を作らない、CIQも特別扱いしないことによる自然的な制限策。

#### ③ コンプレキシティ

・上記②の一つ。空域が混雑しており、パイロットにとってもむずかしく、安全でないエリアである。

(4) ティタボロはGAに人気のある空港である。マンハッタンの近い。飽和状態になっている。PAの空港で排除してもNYC及びその近郊にはいくつかの他の空港がある



ためバランスを保っている。そのような空港の整備状況を考慮すると、未だ受け入れには余裕はある。

(5) 3つの空港には9本の滑走路がある。JFK4本、EWR3本、LGA2本であるが、1時間当たりの離着陸回数はJFK82-83回、EWR82-83回、LGA80-81回として、調整している。近隣コミュニティとの調和が重要である。

(6) JFKは主に長距離国際線と主要国内線を扱う空港であるため、GAはこの長距離国際線に乗り継ぐためにやってくる。JFKの混雑は午後2時から11時まで続く。一日混雑しているといってもよいが、強いて言えば午前10時から14時までが空いている。GAは午前5時から6時まで、また午前10時から11時までが飛来のピークである。

(7) GA、特にビジネスジェットを導入する際の参考事例

TYOもNYCと同じように最終目的地の都市である。GAを受け入れるのであれば多くの需要が発生するであろう。

- 増やしたいのであれば施設を豪華にする(JFKは反対にそのようなことはしないで、利用者を特別扱いしない。現在GAを扱っているのは、従来からここで業務をやっている人がいるため仕方なく)。
- White PlanesのWestchester空港は、GA(FBOあり)といくつかの国内線航空を扱う空港である。この空港も混雑しており飽和状態であり、混雑緩和策などどのように空港を運営しているか参考になる。
- ターゲットを誰にするか  
オペレーターとしてティタボロのネットジェット社、フロリダのディジェットは、特にフラクショナルオーナーシップの使い方が上手である。エアタクシー型の運航をしている。企業の利用が多い。
- ビジネスジェットは地域経済の発展に必要であるが、混雑する空港にGAを入れるにはコミュニティとの関係が重要である。
- 混雑している中で効率よい処理を行うには、ブルージェットの航空機が装備している、GPSによる飛行・地上走行は大変良い。空港(PA)にとっても投資効果が高いエアラインである。

## 1.1.2 Teterboro Airport

■訪問日： 2008年1月18日

■面談者： Richard V. Heslin, Manager

Pam L. Philips, Manager of Operations Aviation Department

### ○空港の概要

#### (1) 位置及び歴史

- ・ティタボロ空港は、ニュージャージー州ベルゲン郡ティタボロにある。広域的にはニューヨーク市マンハッタンのミッドタウンから西北約 19km の位置にある。マンハッタンへは高速道路およびジョージワシントン橋、またはリンカーントンネルを利用し結ばれている。
- ・この空港は、ニューヨーク&ニュージャージー・ポートオーソリティ(PANYNJ)によって管理運営されており、ニューヨーク地区では個人機や企業所有機が最も利用する空港として知られる。近年は、“GAのリリーバー空港”としてみられている。
- ・ティタボロ空港は、ニューヨーク地区では最も古い歴史を持つ空港である。1919年に現在空港敷地の原型が完成した（当時は私企業所有）。第2次世界大戦中は米空軍が接収したが、PANYNJが1949年4月に個人所有者から購入し、その後2000年12月まで30年間パンナム（およびその相続後継者）にリースされた。それ以降はPANYNJが一切の責任をもって運営に当たっている。現在、商業定期便の運航はない。
- ・周辺コミュニティへの居住環境を守るため、2002年5月からはステージIの航空機の乗り入れ禁止が行われ、さらに2003年には45トン（10万ポンド）を超える航空機の離着陸を禁止する連邦法案が可決された。  
また、23時から6時まで発着制限を自主設定している。

#### (2) 現在の利用状況

- ・2006年現在の利用状況は、年間18.8万回であり、近年では2004年以降は減少している。空港の混雑により、個人機や飛行学校の訓練など小型機の発着を制限しているからである。

<u>発着回数推移</u>	2006年	；	187,840回	2000年	；	182,888回
	2005年	；	193,427回			
	2004年	；	202,400回	(1990年	；	191,118回)
	2003年	；	193,907回	(1980年	；	231,074回)
	2002年	；	200,599回			
	2001年	；	175,980回			

### (3) 空港施設

- ・滑走路は2本ある。1/19; 2,139m (RWY19; ILS)、6/24; 1,833m (RWY6; ILS)。
- ・空港敷地面積は、335ha(827 エーカー)、37ha(90 エーカー)が格納庫やオフィス用地、166ha(408 エーカー)が滑走路など空港の基本機能用地、残りの132ha(329 エーカー)が未利用地(緩衝地を含む)となっている。
- ・FBOは5社(Jet Aviation, First Aviation, Signature, Meridian, Atlanta Aviation)立地し、この他、生命保険会社AIGが自社格納庫を設置している。
- ・2001年以降、PAによって滑走路過走帯、誘導路延長、格納庫設置用地の新設、再開発など施設改善が進められている。2000年の施設返還時と現在では大幅な機能拡充が図れてきている。現行計画における施設改善は一応2007年で終了した。
- ・空港内には格納庫が大小19棟設置され、その延床面積合計は約37千㎡(412,000sq.ft)である。  
この他、大きなオフィス棟が空港中央部に2棟(12千㎡; 2棟計)、管理事務所棟等がある。

### ○空港の運営

#### (1) 住民への配慮を最優先とする空港運営

- ・空港長の第一の、また最大の仕事は近隣コミュニティとの調整を行い、絶えず良好な関係を継続することである。1970年においてティタボロ空港のジェット化率は4%であった。2007年現在のジェット化率は70%(但し、小型ジェット機)である。騒音問題、排気による大気汚染問題、事故対策は年々深刻になってきている。
- ・2005年2月、不幸にも離陸を断念したジェット機がオーバーランし、空港外の倉庫に突っ込む事故を発生させ、近隣住民に不安と不満を残した。事故を防ぐための安全対策は欠かざるべきことであり、事故後、過走帯を延長した。
- ・航空機騒音には絶えず最大の配慮をしなければならない。騒音発生源の対策としては「Teterboro Airport Quiet Flying Program」において、カーフェュー(23時~06時の飛行禁止)、騒音レベルの高い航空機の乗入れ禁止(ステージI航空機の発着禁止)、重量による機材制限(10万ポンド以下に限定)、優先滑走路方式、離陸上昇時の騒音抑制指示などを詳細な禁止・制限事項等があり、これを『Flight Crew Handbook』にして利用者に配布し、プログラムの周知を図っている。  
監視対策としては、騒音観測モニターを主要な飛行経路下に設置し、24時間365日の監視を実施している。
- ・さらに、ティタボロ空港においては、「Teterboro Airport Industry Working Group」というものがあり、2006年から地域と空港の共存共栄を目指した活動が行われている。  
このワーキンググループは、ティタボロ空港に事業所を置いているFBO、空港利用者、テナント、航空関連産業企業が自主的に設置しているもので、騒音及び排気、運航、

安全及び安心 (Safty&Security)、地域支援の4つの分野において委員会を設置し、この空港の設置管理者である PANYNJ と協調し、活動を行うことを主旨としている。この活動は、空港が地域に対して多大な経済貢献をしている事実がある一方、近隣地域からの理解が得られなければ、ニューヨーク都市圏の中でもマンハッタン等の都市中枢に近接している場所において GA を受け入れる極めて重要な役割を果たしているこの空港での事業活動を受け入れてもらえなくなるという考えから、自主的に厳しい条件を設定して、日常の事業活動を行っているものである。

このグループの誓約事項として、以下の5つがある。

- ①ステージII機材の運航を出来るだけ早く止めることの合意
- ②夜間カーフェュー (23時から6時まで発着禁止) の受け入れ
- ③将来も機重10万ポンド以上の航空機の飛行しないことの合意
- ④ティタボロ空港が全米で最も安全な GA 空港となるべく、機体整備の水準向上と安全教育、啓発活動の実施
- ⑤セキュリティ対策の向上をもって GA 空港のモデル空港をめざす

## (2) 重量制限にある GA 空港

- ・ティタボロ空港では、1980年から重量制限を設定した。この制限を設けたことは、結果的に空港近隣地域にとっても PANYNJ にとっても良かったと判断する。近隣地域にとっては航空機騒音レベルの大きい飛行機が入って来ないので環境上良かった。パンナムからのリース期間の終了後、2002年から空港の施設改善を本格的に実施したが、この施設改善に対する近隣住民の関心は相当強かった。小型機のみ空港としての運営理念は変更していないことを説明し、理解を得た。PANYNJ においては、混雑する J.F.ケネディ空港やニューアーク空港からティタボロ空港に小型機を受け入れ都市圏におけるすみ分けを可能としたことである。この空港が GA の空港でなかったならば、PANYNJ の管理する他の3空港は、混在、遅延が発生して本当に困っていたであろう。ティタボロ空港においては空港用地の少ないところで大型機を入れては場所をとり、効率的な運用が不可能になっていたことがあげられる。都心から20分のところにあるティタボロ空港で重量制限をしていなかったならば、商業定期便等の大型機が入り、地域と軋轢を生む空港となっていたであろう。事実、大型機の参入を認めて欲しいという動きはあったのである。現在、重量制限をやろうとすれば、FAA は認めなかったであろう。
- ・ティタボロ空港は所得の高い人が利用する空港である。地元の人には、この空港を使わない。しかし、この空港があることによってニューヨーク都市圏の航空交通の混雑緩和、遅延便の減少に寄与する一方、地域経済に大きな寄与をしていることの意味を理解すべきである。

### (3) 3 空港の役割を踏まえた今後の運営

- ・今後もティタボロ空港は、小型機用の空港としてのポリシーは変えない。とにかくニューヨークの空域は大小様々な航空機で混雑している。

J.F.ケネディは GA を受け入れてはいるが、商業定期便で混雑しているから増やせない。

ニューアークも混雑している空港であるが、空港用地に余裕があること、FBO が 1 社あるので出来れば大型の GA に多く入ってもらいたい。小型機の GA は歓迎せざるところであるが、公共飛行場なので、断れない状況にある。ティタボロ空港のカフェーによって、夜間着陸できない GA がニューアークに着陸する場合の受け入れや、例えば中東王族の大型・長距離 GA 機の受け入れなども行っている。

ティタボロ空港は、結果的に小型ジェット機の受け入れになってきている。もっと小さな飛行機は、もっと小さな飛行場（郡や市などが経営する飛行場）へ移ってもらっている。ティタボロ空港は、2005 年に航空機事故を起こしたため、地元政治家からの圧力があって、発着回数を 25%減らせと言われた。着陸料を値上げした結果、フライトスクールの撤退や個人機の小型プロペラ機の利用が減少した。発着回数は 2000 年の 200 千回から 2006 年には 188 千回へと減少した。

- ・一般的に空港収入における着陸料のシェアは小さく、空港管理者において着陸料による影響はとるにたらない。お金が動機になって行動を決めるのは、個人やフライトスクールであって、企業は着陸料程度のお金で意思決定を変更することはない。発着のロットが限定されているのであれば先着順で与えればよいというのが基本の考え方である。
- ・ニューヨーク都市圏の航空交通緩和に寄与したいという意向もあるし、一方では地域との共存を考えて発着回数を減らさなければならないジレンマがある。よって、ティタボロ空港では現在、企業にも個人にも利用促進を図るようなことはしていない。PANYNJ も地元の政治家の動向とともに歩まなければならない。

## ○地域社会・経済へのインパクト

### (1) 空港の管理運営形態

- ・現在、ティタボロ空港を管理するための PANYNJ 職員は、空港長以下 3 名である。主に業務の監督、地元との調整の任にあたる。一例でいえば、航空機騒音緩和対策委員会（1987 年設立）において、13 のコミュニティの代表、地元政治家への説明が定期的開催される。

なお、政治家向けの対応を専門に行う部署は、PA 本部にもある。

- ・空港の管理運営は、“AV PORT (株)”に委託している。ティタボロ空港における同社のスタッフ数は 33～35 名程度である。

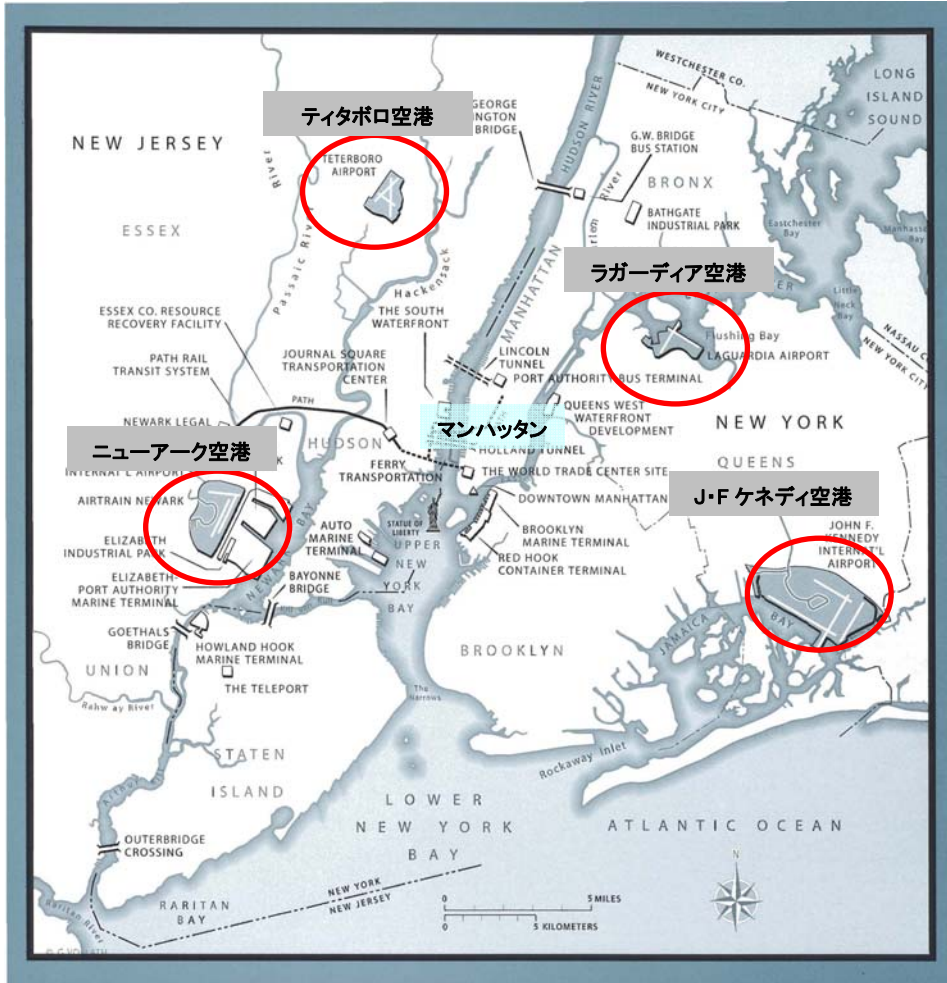
### (2) 経済効果

- ・空港では、地元（ベルゲン郡）優先の調達を行っている。現在、ベルゲン郡から 225 以上の契約によって財やサービスを調達しており、当該金額は 68 百万ドルに達する。
- ・また、2005 年 5 月にまとめた地域経済効果の調査報告書によると、空港利用者による年間の地元ホテルを通じた税金支払額は 50 万ドルに、また宿泊客の 3 分の 1 がフライトクルーによるとされている。
- ・また、雇用面では、1,600 人を超す従業員が毎日働いており、このうちの 94% が空港から 15 マイル（約 24km）からの居住者で占めている。また、空港外の業者では 2000 近い仕事（Jobs）を提供している。
- ・その結果、ティタボロ空港の直接・間接・誘発の経済活動をまとめると、年間 15,500 を超える仕事（Jobs）と 670 百万ドルの賃金、18 億ドルの売上げをベルゲン郡に与えている。

### （3）地元対策・イベント

- ・例えば、地元小学校（77 校）への防音対策費は 1983 年以来、400 百万ドルにある、現在での 3 百万ドルが環境対策費である。
- ・以上のような環境対策費のほか、地域との共生策として地元 NPO が主催する滑走路を使った 5km マラソン大会、子供の職業体験イベントへの協賛、奨学金などへの援助を行っている。

■ 参考写真・絵図



ティタボロ空港とニューヨークの三大空港との位置関係



ティタボロ空港 FBO 入り口



空港近景





FBO ビル内から駐機場を臨む



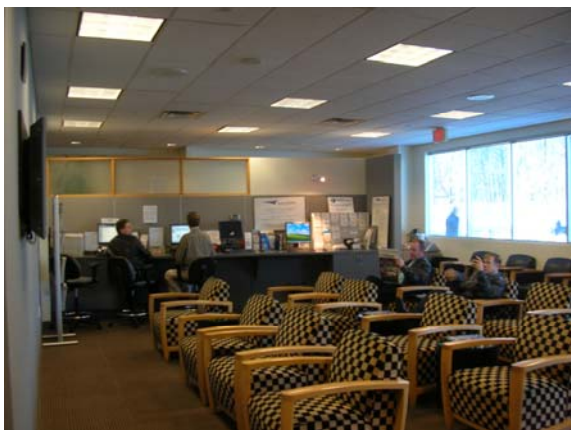
FBO ビル内からマンハッタンを臨む



FBO 旅客ラウンジ



FBO 旅客ラウンジ



FBO パイロットラウンジ



FBO パイロット用スポーツジム





ティタボロ空港の施設拡充の状況(2006年と2001年)

空港事務所の説明では、2000年以降、エプロン、誘導路等の大幅な拡充が進んだ

(出典:ティタボロ空港事務所プレゼンテーションパネル。許可を得て写真撮影したもの)

## 1.1.3 Morristown Municipal Airport

■訪問日： 2008年1月16日

■空港案内および面談者： Mr.Lenny, D.M .Airport Developers, Inc.

### ○空港の概要

- ・モーリスタウン市営空港は、NJ州モーリス郡のモーリスタウンの中心市街地から5kmのWhippany地区にある。ニューヨーク市マンハッタンからは約45km西にある。
- ・滑走路は2本ある。5/23 ; 1,828m×46m、13/31 ; 1,219m×46m。
- ・空港面積は、253ha(625エーカー)である。
- ・この空港には、商業定期便は就航していない。個人所有機、ビジネス機（法人所有機、チャーター機）が利用する空港である。ビジネス機の日当たりの発着回数は、375回程度である（2008年1月現在）。  
なお、NBAA統計（2003年実績）によると、年間離着陸回数は約205千回、うちビジネス機は62%にあたる129千回が利用している。
- ・空港周辺のWhippany地区は、高級住宅地である。また空港直近に生命保険会社メットライフ社、ハウエル社などの本部機能が立地しており、またビジネス客に対応したハイアットホテル・スイートなども見られる。

### (2) ビジネスジェット利用の現状

- ・この空港に常駐しているビジネスジェット機は現在20機である。
- ・空港を市から99年の契約で敷地を賃借し管理運営しているのが、D.M .Airport Developers, Inc.社(以下、DMAD社と略記)である。親会社はブロンクスに本社があるデマティス建設。1982年から賃借している。DMAD社は、FBOのSignature社（月間30万ドル）、大手企業に土地を賃貸している他、DMAD社も個人や中小企業にハンガーを建設・提供している。
- ・この空港を利用している大手企業とは、ハネウェル、エクソンモービル、アメリカン・ホーム・プロダクト、BASF、アバイア、ブルーンバーグ・ファイナンス、ルーセント・テクノロジー、ファイザーなどでこれらはDMAD社から賃借している土地にハンガーを建て、機体整備も含め全てを自前で賄ってビジネスジェットを運航している。これら企業のトップは、ハンガーで車から飛行機に乗り換え、FBOのターミナルビルを利用することはない。
- ・FBOのSignature社は、自前で賄えない多くの企業の運航をサポートしており、法人所有機の格納庫を提供する他、ターミナルビル機能、その他運航支援一切を手がける。  
同社の運営しているターミナルビルは、簡素であり、顧客受付のカウンター、搭乗待合のためのロビー、トイレを玄関とエプロンを結ぶ廊下に面して配置しているのみで

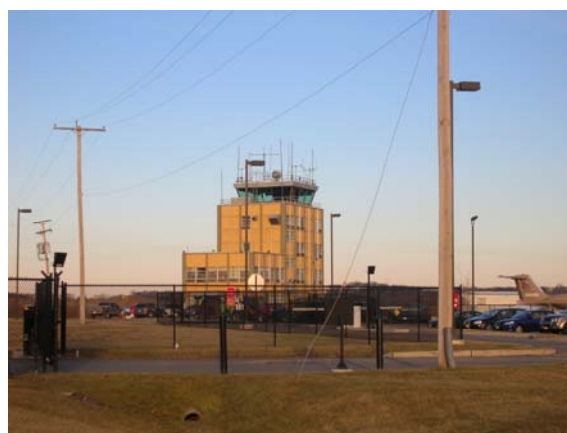
ある。

- この空港内にある上屋施設は、全て市と 20－30 年の契約期間において建設しており契約期間満了後は市に寄贈することになっている。
- なお、中小企業が DMAD 社から賃借する格納庫使用料金は 25 年間で 10 万ドル、年間円換算で約 44 万円(1 \$ = 110 円)程度、個人機のエプロン停留料は、安価に設定している。

#### ■参考写真



FBO(駐車場から駐機場を臨む)



管制塔

## 1.1.4 Westchester County Airport Office

■訪問日： 2008年1月17日

■面談者： Stephen T. Ferguson, Assistant Airport Manager

### ○空港の概要

#### (1) 位置および歴史

- ・ウエストチェスター郡空港は、ニューヨーク州ウエストチェスター郡にある。同郡の中心市街地ホワイトプレーンから約15km東、やや広域的にはニューヨーク市の北西郊外にあたり、マンハッタンのミッドタウンから約53kmの位置にある。
- ・この空港は、ビジネスジェットや個人所有機の利用の他、商業定期便が就航している。第2次世界大戦中の1942年に空軍によって建設され、終戦の1945年にウエストチェスター郡に払い下げられた。  
近年、商業定期便はニューヨークの3空港の混雑を避けたい、この地域を主体とする人が利用しており、現在就航している航空会社は9社(マネジャーの説明では12社。資料と自動チェックイン機では9社)である。1970年代の半ばに商業定期便が入り、1978年の規制緩和でその後商業便就航が相次ぐこととなったが、このようなパターンは規制緩和で需要が急増した大都市郊外型空港の典型例である。このような動きにより、1983年に沿岸警備隊が他の飛行場に移駐した経緯がある。
- ・空港周辺には、大手企業のCEO自宅が多くあることが、GA利用(特に企業利用のビジネスジェット)が多くなる理由となっている。

#### (2) 現在の利用状況

- ・2008年現在の利用状況は、1日当たり500発着回、(年間18.1万回)であり、うち商業定期便が180回(90便)、320回がGA機である。  
GA機のうち、88機(発着で176回)程度がこの空港をベースに運航している企業のビジネス機である。なお、当空港をベースにしているGA機は300機ほどある。  
(なお、提供資料と比較すると、この2004年の発着回数は年間20万回、1日当たり550回であり、後述する環境問題を背景に発着回数の減少(抑制策)がみられている。)
- ・2007年3月からはジェットブルーが就航し、フロリダ州の4空港と結んでいる。この他の就航会社は、エアーカナダ、アメリカン航空、デルタ航空、ノースウエスト航空、ユナイテッド航空、USエアウエイズ、コンチネンタル航空、エアトランシアウエイズであり、運航は各社のハブ空港へ接続するコードシェア便が多い。就航機材は、B737,A320,エンブラエル190クラスまでである。

#### (3) 空港施設

- ・滑走路は2本ある。11/29 ; 1,357m、16/34 ; 1,996m。最大離陸重量 180,000

ポンド（約 81 トン）の機材が限度である。環境上のこともあり、小型機は 11/29 を主に利用する。

- ・商業定期使用の旅客ビルは 1 棟（3 階建て）で 6 つのゲート（搭乗橋）がある。延べ床面積 43,000 平方フィートである。うち 1 つはブルージェット専用、他は共用である。自動チェックイン機は各社共通で使用できる。このビルは郡が建設し、民間が受託管理している。
- ・FBO は 6 社あり、各社とも専用の建物を空港内に配置する。また FBO の 1 社がフライトスクールを併設している。
- ・空港内にはハンガーが 16 棟設置されている。IBM が 1996 年にハンガー建設したが 30 年間経ったら郡に返却する契約となっている。企業設置のハンガーは全てこのような契約形態となっている。
- ・空港計画は空港当局によって 10 年に一度見直しされ、ウエストチェスター郡に提出されるが、拡張計画はない。商業定期便の取り扱い数を 1 時間当たり 240 人、ゲート使用数を 4 ゲートまでとすることは政治上の約束事である（1985 年以降の合意事項）。

## ○空港の運営

### （1）収入よりも地域との調和が大切

- ・空港周辺には、ウエストチェスター郡のハリソン地区、空港敷地に近接するコネチカット州グリーンウィッチ地区など高級住宅地が分布しており、航空機騒音には極めて敏感である。騒音レベルが上がることは、即、高級住宅地の不動産価値に反映するものであり、コミュニティが小さいだけに大きな問題になる。地元政治家の政治問題として良く扱われるため、空港管理者（4 年に一度交代）の最も重要で優先すべき仕事となる。

- ・自動騒音監視システムで 24 時間 365 日監視する一方、苦情があればその原因をすぐに調べ報告する体制となっている。苦情の 50%以上は、ウエストチェスター空港上空を通過するニューヨーク市を主に発着する航空機である。空港広報を通じて要因別、原因者別に苦情内容を公表している。

騒音監視のモニターは、飛行経路及び市街地の分布を考慮し 20 箇所に設置し、このうちの 4 箇所は隣接するコネチカット州のグリーンウィッチ地区である。

郡や市の管理する地方空港レベルとしては、この騒音監視システムと住民への情報提供は全米でも先駆的であると自負している。

- ・もう一つ、この空港が重要視している環境問題は、空港排水である。空港がなだらかな大地の上部にあるため、空港排水がすぐ側にある Lye 湖に流れる。この湖は、ウエストチェスター郡の豊かで景観に優れた空間だけでなく、極めて良質な上水をニューヨーク州に提供している。湖の水質確保のため、特に冬季のデアイシングに係る処理には最大限の対策を行っている。

## (2) 空港経営

・空港経営の状況は、2008年は4百万ドルの黒字見込みである。2008年の見込みは以下のとおりである。

①計画は、発着回数 18.1万回、うち半分を企業及び個人のジェット機、4分の1を小型機とする。160万人の商業定期便の利用者（見込み）を前提。

②主要な時間帯のロットは一杯であり、環境対策上、ターミナルビルにおける商業定期便の取扱上限を240人/時、ゲートの使用限度を4ゲートまでとする。

③スタッフ数250人、賃金支払額16百万ドル。

### ④収支内訳

・収入49.4百万ドル

旅客の施設利用料 ; 7.2百万ドル

ターミナル施設料 ; 5.8百万ドル

航空機ハンドリング料 ; 7.2百万ドル

賃貸及びコンセッション料 ; 14.7百万ドル

燃料売上げ ; 4.4百万ドル

着陸料 ; 1.3百万ドル

その他 ; 0.5百万ドル

資本貯金 ; 0.7百万ドル

投資収入 ; 1.1百万ドル

・支出45.7百万ドル

・上記からもわかるとおり、GAのみで空港全体の経営が安定するわけではなく、商業定期便による収入が安定財源（全体の約70%）となっている。地方部における空港では商業定期便との組合せが経営上、重要である。GAからの主な収入は燃料販売収入である。

また、GA（ビジネスジェット）の収入は景気に左右される。また個人機から得られる収入は趣味の飛行機で微々たるものである。

### (3) 地域経済へのインパクト

- ・ウエストチェスター郡が1996年、現在のターミナルビルが1995年新築されたことを機に、空港の与える地域経済効果を分析し、公表した。1996年当時の発着回数は約189千回であり、このうちGAの回数は146千回であった。
- ・上記のもとで推計したところ、空港における経済効果（賃金支払い、空港での投資/運営、税金）において197.8百万ドル、空港外での経済効果（旅客の地元支出、関連産業支出等）167.8百万ドル、誘発効果248.2百万ドルの計613.8百万ドルであった。

### ○空港経営のポイント（日本への勧奨）

- ・前述のような経済効果があろうとも、地域住民の生活が第一である（Quality Of Lifeが重要である）。エコノミックインパクトは第2である。
- ・空港の民間委託（ABOT社；ティタボロを始め34空港がこの会社の受託で運営されている）は成功している。53人の管理職がおり、運営されている。この管理職も空港の環境問題が極めて敏感であることを念頭に日常業務に従事している。
- ・上記からもわかるとおり、GAのみで空港全体の経営が安定するわけではなく、商業定期便による収入が安定財源（全体の約70%）となっている。地方部における空港では商業定期便との組合せが経営上、重要である。GAからの主な収入は燃料販売収入である。  
また、GA（ビジネスジェット）の収入は景気に左右される。また個人機から得られる収入は趣味の飛行機の類であって、微々たる金額は経営上、当てに出来るものではない。
- ・航空会社、FBO、企業の協力の下でのボランティア・カーフェュー（23p.m.-6a.m.）は、空港と地域共存にとって必要不可欠である。ビジネス機の発着のピークが、朝6時～9時、夕方は5時～7時までであることを考慮すれば、そのようなカーフェュー設定は合理的である。

■ 参考写真



空港入り口



定期便ターミナル



FBO 旅客ビル



定期便ターミナルから FBO 地区を臨む



FBO 旅客ビル内のラウンジ



旅客ビル内のコーヒーショップ





FBO 格納庫(企業受託機等を格納)



給油サービスを受けるコーポレートジェット

## 1.1.5 Los Angeles International Airport

■訪問日： 2008年1月25日

■面談者： Michael DiGirolamo, Deputy Executive Director

### ○空港概要

- ・1928年以來エアフィールドとして使用され第二次世界大戦中は軍用飛行場として使用されてきたが、1946年に民間定期航空便へのサービスを開始した。

ロスアンゼルス市 (City of Los Angeles) が経営にあたり、ロスアンゼルス・ワールド空港 (Los Angeles World Airports) という名称の組織が次の四空港を管理・運営にあっている。

- (a) Los Angeles International Airport
- (b) Palmdale Regional Airport
- (c) Ontario International Airport
- (d) Van Nuys Airport

ロスアンゼルス・ワールド・エアポートはその本部をロスアンゼルス国際空港内に置き、上記四空港にはそれぞれ管理責任者を置いている。

2006年度の同空港利用旅客数は6,100万人強、取り扱い貨物量は200万トンに達している。

### ○空港の性格

- ・同空港は太平洋に面し、ほとんどの(約80%)の着陸は海側から、そして離陸は海に向かって行われるため騒音の問題が少ない空港という特色を持っている。しかしながら、騒音対応として現在は騒音レベル Chapter II の航空機の運航は認められていない。
- ・GA に関しては空港の南側を貨物機そして GA の運航に使用している。特に GA は空港北側の定期便地区への立ち入りは認められていない。
- ・GA 地区では2社 (Atlantic Aviation, Landmark Aviation) が FBO を運営している。GA の CIQ 対応について従前は機側での審査であったが、外国人の入国に関して指紋採取および、顔写真の撮影が義務付けられて以来、Atlantic Aviation の FBO 内に CIQ 係官用の事務所を設け対処している。
- ・FBO は空港管理者と土地賃貸契約を締結しており、FBO の建物、ハンガー等のデザインは独自のものが認められ、また駐機料についても FBO の裁量にまかされている。将来的に GA の運航を増やす計画は特にはないが、ロスアンゼルス近郊には8空港があり、特にロスアンゼルス国際空港でなければならない理由がないために、それらの空港を使用することによって十分 GA フライトの受け入れが可能である。

8空港とは、

- (a) Palmdale Regional Airport
- (b) Ontario International Airport
- (c) Van Nuys Airport
- (d) John Wayne Airport (Orange County)
- (e) Long Beach Airport
- (f) Bob Hope Airport
- (g) Santa Monica Airport
- (h) Chino Airport

上記の空港はそれぞれロスアンゼルス国際空港から車で1時間—1時間30分の範囲に位置している。

- ・ロスアンゼルス国際空港における **GA** の運航回数は約 **50** フライト／日である。  
航空燃料については燃料施設使用料として **FBO** は **1** ガロンあたり **1** セントを空港管理者へ納める。

#### ○空港運営のスタンス

- ・ **Los Angeles World Airports** 傘下の空港および、他の空港との協調をはかり、**GA** の受け入れについてはバランスのとれた配分で運営が可能である。近隣地域および、ロスアンゼルス首都圏において空港関連で約 **60** 万人の雇用を生み出しており、地域経済に多大な貢献をしている。
- ・環境問題にも真剣に取り組んでおり、空港内の車両等も逐次電気動力のものに切り替えるなど環境にやさしい空港を目指している。

## 1.1.6 Bob Hope Airport

■訪問日： 2008年1月24日

■面談者： Tom Janowitz, Operations Supervisor

Victor J. Gill, Director, Public Affairs and Communications

John T. Hatanaka, Deputy Executive Director

Burbank Glendale Pasadena Airport Authority

### ○空港概要

- ・1930年5月に開港され1946年にロスアンゼルス空港（LAX）が民間定期航空便に共用されるまではロスアンゼルス地区の主要空港であった。1940年にロッキード社が空港を買収し、第二次世界大戦の間 B-17、P-38 の軍用機が生産された。1950年代に入り、貨物機、コンピューター機の運航が始まり、1960年代に小規模の航空会社がジェット機による運航を開始、1970年代には空港利用旅客者数が大幅に増加した。
- ・1978年6月にバーバンク市、グレンデール市、パサデナ市の3市によって空港管理局が組織されロッキード社より空港を買収し、バーバンク・グレンデール・パサデナ空港として発足し、2003年12月にボブ・ホープ空港と名称を変更した。現在は年間約550万人の空港利用旅客がある。

### ○空港の性格

- ・バーバンク市、グレンデール市、パサデナ市の3市による空港管理局によって管理されており、国内近隣州間の定期航空便輸送（2年前から JetBlue 社によって中型機によるニューヨーク直行便が運航された）が55%、GA運航が45%となっている。
- ・定期航空会社12社、不定期航空会社2社が乗り入れており、GAは135運航会社が6社、91運航会社がアーススター（ウォルト・ディズニー）、ドリームワークス等のエンタテインメント関連企業4社が同空港をベースにしている。GAに関しては、国内移動のみとし、国際移動については対応していない。
- ・過去3年の定期便（不定期便含む）とGAの年間運航回数は次のとおり。

YEAR	GA OPERATIONS	AIR CARRIER OPERATIONS
2004	108,870	56,261
2005	69,853	65,541
2006	62,235	68,642

- ・GA運航回数が2005年から激減している理由は、双発、単発の小型GA機所有者の多くが、経費増大に対処できず手放しているため。現在のGA機の多くはジェット機である。同空港はGA機、定期航空機の運航がバランスよく対応されており、GA機にとっ

て使い勝手のよい空港である。着陸料は 91 運航が無料で、135 運航は有料となっている。

- ・ GA 各社は空港管理局との間で土地賃貸契約を締結し、その土地の中でハンガー、FBO 等の建物、駐機スペースをそれぞれ建設・確保しており駐機料については各社の裁量にまかされている。燃料タンク等の施設については、使用量にあわせて負担するが、サウスウエスト航空会社が大部分を負担しているので GA 各社の負担はほとんどない。

#### ○空港運営のスタンス

- ・ 騒音問題はどの空港においても程度の差はあれ共通の問題である。同空港は周辺 3 市の共有管理ということもあり、周辺住宅および、学校等の公共施設に対する騒音対策を強力に推進している。年間対策費は約 12 億円の予算を毎年計上している。
- ・ また、周辺住民との協力関係維持に地区のイベントへの広告協賛をはじめ“Community Relationship Program”として空港見学招待、学校での空港に関する講演等おおいに努力をしている。
- ・ 国際線および、国内長距離線はロスアンゼルス国際空港そして、国内近隣州間（一部例外あり）は同空港とバランスよくすみわけされている。いわゆる地域空港としてのスタンスを確立している。

## 1.2.1 Zurich International Airport

■訪問日：2008年1月9日

### ○チューリッヒ国際空港について

- ①管理運営者    Flughafen Zürich AG (Unique)
- ②位置            チューリッヒ市の北北東 8km
- ③滑走路         3,700×60m  
                     3,300×60m  
                     2,500×60m
- ④空港面積       782.3ha
- ⑤運用時間       0600～2530

チューリッヒ国際空港では、周辺の騒音軽減のために夜間（午後 10 時～午前 6 時）に発着制限が行われており、この時間帯に発着する場合には、サーチャージが課されている。

#### (1) 経緯

- ・ 1948 年    チューリッヒ州経営の空港として開港（滑走路 2 本）
- ・ 1970 年代    第 3 滑走路の建設
- ・ 2000 年    チューリッヒ空港会社(Flughafen Zürich AG、別名ユニーク社：“Unique”) が設立され、スイス政府より 2051 年までの空港の運営権を獲得

#### (2) 都心へのアクセス

- ・ 鉄道でチューリッヒ市内まで約 10 分
- ・ 自動車でチューリッヒ市内まで約 20 分

#### (3) スロットについて

チューリッヒ国際空港は、スロット管理空港（coordinated airports）に指定されており、ビジネス機やその他の GA 機は、事前にスロットを取得する必要がある。

## 1.2.2 Geneva Cointrin International Airport

■訪問日： 2008年1月11日

### ○ジュネーブ国際空港について

- ①管理運営者 Aéroport International de Genève (AIG)
- ②位置 ジュネーブ市内より 5km
- ③滑走路 3,900×50m  
823×30m
- ④空港面積 340ha
- ⑤運用時間 5時～23時

空港の敷地が国境を挟んでフランス国内にも広がっているため、フランスへの旅客は、スイスに入国することなく、空港内のフランス区域から直接フランスに入国することができる。

国際企業・機関の集積によるビジネス需要のほかに、スキー、アルプス観光等のレジャー需要も多く、イージージェット社が拠点进行しているほか、チャーター便も多く運航されている。

### ○ジュネーブについて

- ・スイス：ヨーロッパの中央
- ・富裕層を対象にしたプライベートバンキング
- ・Rolex、Patek Philippe などの世界的時計メーカー
- ・ICT企業の集積
- ・多国籍企業のヨーロッパ拠点
- ・国連諸機関等（国際連合欧州本部、WTO、ユネスコ、IATA、赤十字・・・）
- ・多くの国際会議、国際トレード・ショーの開催
- ・空港と都心が近接、鉄道アクセス
- ・ジュネーブはフランスと国境を接し、ユーロ経済圏の強い影響

### ○都心までのアクセス

- ・鉄道で都心まで約6分（空港と駅は隣接）
- ・自動車です心まで約15分

## ○スロットの問題

### ジュネーブにおける各種フライトの混在

- ・ 航空会社による定期商業便（格安航空イージージェットが拠点を設ける）
- ・ 航空会社による不定期商業便（スキーシーズンなど）
- ・ ビジネス航空機の運航（個人所有、コーポレート機、エアタクシー）
- ・ 小型 GA 機の運航（飛行訓練他）



### 滑走路キャパシティの問題（以下の時期）

- ・ スキーチャーターが多く運航される冬季の週末
- ・ ジュネーブ自動車ショーの時期
- ・ EBACE（European Business Aviation Convention & Exhibition）の時期

ジュネーブ国際空港は、スロット管理空港（coordinated airports）に指定されており、ビジネス機や他の GA 機は、冬季などのピーク時期には、「Prior Permission Requests、PPR システム」を通じ、スロットの申請をすることが必要である。

## ○キャパシティ問題に対する Geneva Airport Authorities の対応

### ①効率的な運航のためのシステムの導入

オペレーターなどもスロットの空き状況を WEB 上で確認し、予約できるシステム

「PPR, Prior Permission Request」 <http://ppr.gva.ch>（図参照）

航空機のオペレーション状況をリアルタイムで確認できるシステム「CDM, Collaborative Decision Making」

### ②月 1 回のペースで関係者を集めてワーキング・グループの開催

（ハンドリングエージェント、管制、エプロンコントローラー他）



○ 「PPR システム」

PPR システム (Prior Permission Required) では、スロットの空状況をリアルタイムで確認できる。

冬季の週末等のピーク時期に不定期便を運航する場合は、本システム上で、スロットの空状況を確認した上で、スロットの申請をしなくてはならない。

<トップページ> <http://ppr.gva.ch/>

PPR

Geneva International Airport

Home page ?

[Login](#)  
[Airplane Search](#)  
[Helicopter VFR Search](#)  
[Profile Request](#)

**Prior Permission Required**

Airplane Search を選択

<検索結果>

PPR

Geneva International Airport

Home page > Airplane > Search ?

[Login](#)  
[Airplane Search](#)  
[Helicopter VFR Search](#)  
[Profile Request](#)

Date: 22-February-2008

All timings in UTC

時刻

	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
00 - 19	8	5	6	1	0	0	1	0	0	4	7	0	3	0	1	1	0	5
20 - 39	7	6	6	1	0	3	7	2	3	6	3	6	0	3	5	0	3	9
40 - 59	8	5	5	0	0	0	6	7	6	5	5	1	2	2	7	3	6	9

■ Slot(s) available   
 ■ no slot available   
 ■ Departure slot(s) only

時刻 (20分ごと)

## 1.2.3 Frankfurt am Main International Airport

■訪問日： 2008年1月14日

■面談者： Hans Huber, Manager Operations, Fraport AG

### ○フランクフルト国際空港について

- ①管理運営者 Fraport AG
- ②開港年 1946年
- ③位置 フランクフルト中心部から約12km
- ④滑走路  
4,000×60m  
4,000×45m  
4,000×45m
- ⑤空港面積 1,900ha
- ⑥運用時間 24時間

### ○フランクフルト国際空港における混雑の状況

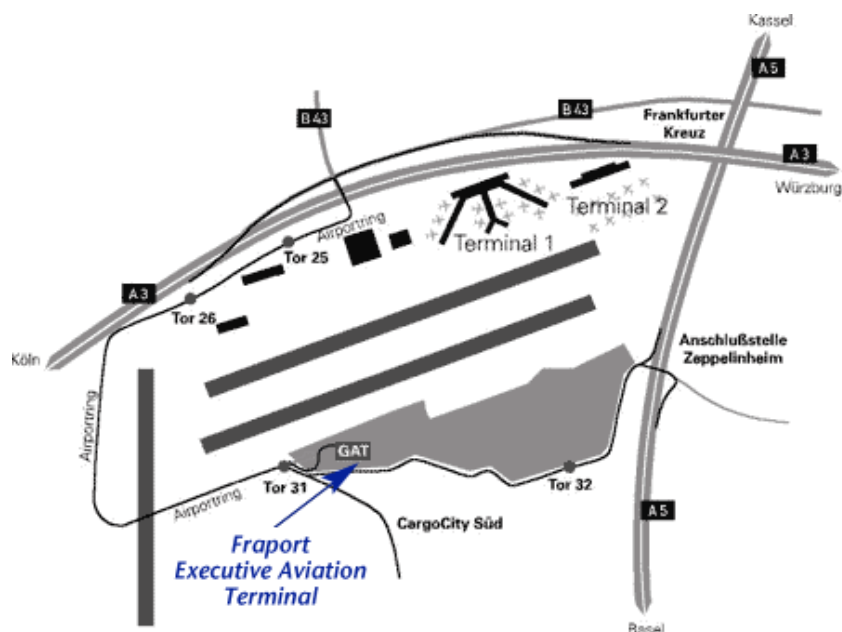
- ・ ロンドン・ヒースロー空港、パリ・シャルル・ド・ゴール空港と並び、ヨーロッパ有数のハブ空港
- ・ キャパシティの問題

↓

- ・ スロットの完全調整空港
- ・ 空港の拡張計画（第4滑走路、第3ターミナル、A380用ハンガー等の建設）

## ○フランクフルト国際空港におけるビジネス航空について

### (1) FBO 施設の概要



出典 : <http://www.fraport-groundservices.com/cms/default/rubrik/16/16169.location-none.htm>

- ・ビジネス航空用の FBO 施設“Fraport Executive Aviation Terminal”が、2本の平行滑走路を挟んでメインの旅客ターミナルの反対側に立地
- ・FBO 周辺は貨物地区、A380 対応の新ハンガー建設地、第 3 ターミナル予定地となっている
- ・施設は Fraport AG の所有で、同社のハンドリング部門 Fraport Ground Services の Fraport Executive Aviation セクションが、FBO の運営を担当している。
- ・施設内は、華美になりすぎないシンプルな作りとなっており、以前は施設内にコーヒーショップがあったが廃止された（旅客はすぐに搭乗するため、コーヒーショップなどは立ち寄らないため）。

### (2) Fraport Executive Aviation のサービス概要

#### (旅客向け)

- ・迅速な CIQ サービス  
(→CIQ はビジネス航空の運航にあわせ常時対応可能)
- ・フライト乗継の際のトランスファーサービス
- ・リムジンサービス
- ・レンタカー予約
- ・ホテル予約
- ・搭乗待ち用のラウンジ

- ・ 15 名まで対応可能な会議室
- ・ ケータリング
- ・ 海外の新聞

(クルー向け)

- ・ スロットの手配
- ・ DFS、気象情報、NOTAM 等が入手可能な運航乗務員向けラウンジ
- ・ 運航計画や気象情報に関するアシスト
- ・ クルー用ホテル予約  
(→フランクフルト市内でなく、空港周辺のホテルに宿泊するケースが多い)
- ・ クルーのホテル送迎

(機材に関するもの)

- ・ Ramp parking
- ・ Aircraft surveillance
- ・ Ground power and air conditioning (GPU)
- ・ Lavatory and potable water services
- ・ Aircraft cleaning
- ・ Refueling
- ・ De-icing

※Fraport では GA 専用のハンガーを提供してはいない

(3) タリフ

(添付を参照下さい)

(4) 運航状況 :

- ・ 平均で 1 週間あたり 150 回~200 回程度の運航回数

(5) スロットについて

- ・ 定期便を含めほぼ一杯であり、スロットを確保することは非常に難しい
- ・ スロットに空きがある場合には、申請した順にスロットを得ることができる
- ・ GA 用の駐機スポットも不足も GA の運航の課題となっている。

(6) 定期便と GA との関係

- ・ GA が歓迎されるときもあれば、歓迎されざる時もあり、日々のスロットの混雑状況次

第である。

- ・ GA は、1 機あたりの旅客数が少なく、旅客がターミナル内で消費活動を行わないため商業便と比較して、収益が高いとはいえない。ただし、GA 旅客により、ホテルの利用、リムジンの利用などで利益が地元還元されることはある。また、エグゼクティブクラスの GA 旅客がその地を訪れることは、その土地にとって大きな経済効果をもたらすものと思われる。

#### (7) 定期便と GA の乗継について

- ・ 定期便ターミナルには、VIP サービス部門があり、FBO へのコネクション旅客のターミナル移動をサポートしている。
- ・ FBO から定期便ターミナルへの乗り継ぎは、タクシーを使用している。
- ・ FBO 施設と定期便ターミナルとの間は、タクシーで約 10 分程度。

#### (8) ルフトハンザ社の対応

- ・ ルフトハンザ社では、ビジネス旅客向けサービスとして、プライベート・ジェットサービスを提供している。
- ・ 報道によれば、需要が堅調であるため 2008 年には自社機材としてプライベートジェットを購入する予定。同社のジェット利用者は 7 割が欧州域内利用、3 割が長距離便とフランクフルト、ミュンヘン、チューリッヒでの乗継であるとのこと。定期便とプライベートジェットとの接続で、富裕層の潜在需要を拡大している。

#### (9) 今後の計画

- ・ 第 4 滑走路の近くに新しい FBC 施設を建設する案がある。これが実現すれば既存の定期便ターミナルにも近くなり、定期便と GA 間の乗継利便が向上するであろう。

## 【参考資料】

### ■Fraport Executive Aviation タリフ

## Fraport Executive Aviation

### Conditions of Use and Charges

Effective December 1, 2006, new charges apply for passenger, crew and aircraft handling services under the German Ground Handling Services Regulation (BADV) provided by Fraport Executive Aviation at the Fraport Executive Aviation Terminal (GAT; bldg. 514). Users of such services, i.e., aircraft owners, must pay the charges set out below prior to departure:

#### A. Services & Charges

(1) The charges set out in item (2) include the following services:

- Acceptance of aircraft/helicopter
- Positioning/removing wheel blocks
- Tie-down of small aircraft
- Baggage unloading and loading
- Baggage transportation from the aircraft to the Fraport Executive Aviation Terminal and v.v.
- Passenger transportation from the aircraft to the Fraport Executive Aviation Terminal and v.v.
- Crew transportation from the aircraft to the Fraport Executive Aviation Terminal and v.v.
- Engine start-up assistance
- Communication between aircraft and service provider on company frequency (VHF 130,100 MHz, Callsign Fraport Executive) according to BADV, Annex 1, item 5.3
- Reporting flight data and COB according to BADV, Annex 1, item 1.1

(2) Utilization restricted to the time from 06:00 to 22:00 CET:

I	II	III	IV	V	VI
(more than 33 metric tons MTOM)	(up to 33 metric tons MTOM)	(up to 20 metric tons MTOM)	(up to 14 metric tons MTOM)	(up to 5.7 metric tons MTOM)	Rotary-wing aircraft, airships, power gliders, ambulance flights
€ 535,00	€ 425,00	€ 380,00	€ 280,00	€ 180,00	€ 230,00

(3) A 100-percent surcharge on the charges set out under item (2) will be made for the partial or full use of the GAT area between 22:01 and 05:59 CET in order to reduce nighttime noise blight by discouraging nighttime flights.

Revised handling charges for the following business year will always be published at the end of previous business year.

Handling charges are charges within the meaning of section 10 subsection 1 of the German Turnover Tax Law. Therefore, users additionally have to pay sales tax.

Any additional services, like the provision of a loading crew or rendering of toilet and water services, will be rendered upon request and charged separately on the basis of the current list of service charges. Some of the additional services depend on aircraft type and baggage volumes.

- (4) In addition to the services listed under items (1) and (3), Fraport Executive Aviation is offering a package of further services for €85. This includes:
- Arranging for third party services and facilities, such as catering, hotel accommodation, conference facilities, landside transportation, car rental or limousine service
  - Providing weather and NOTAMS
  - Receiving/sending telex messages
  - Supplying coffee and hot water (1 liter/p.p.) and 1 kg of ice cubes upon request from aircraft crews
- If any service out of this package is ordered separately, the charges published in the list of services will apply.
- If Fraport Executive Aviation advances payment for services rendered, it will charge a 15-percent commission.
- (5) The charges set out in items (1) to (4) do not include:
- Special expenditures which Fraport AG incurred from charges levied by third parties against the client for the procurement or use of transportation means, hotel accommodation and other steps in case of delays, flight interruptions, etc.
  - All communication costs, except those for arranging for third party services
  - Official fees payable in connection with handling the client's aircraft and cargo
  - Airport fees and charges (landing, passenger, parking and hangar charges, etc.)
  - Taxes, dues and fees arising from the client's operations
  - Cost of implementing special measures
  - Rooms required by the client
  - Other agreed expenditures
  - Non-contractual work and services of any type

#### ***B. Regulation governing live and ferry flights as well as technical landings and takeoffs***

On November 29, 2006, Fraport AG published via bulletin board notice in building 514 the revised conditions of use and charges [compare paragraph A (2)] effective December 1, 2006, for ramp handling services under the German Ground Handling Services Regulations (BADV) section 3, subsection 2, in connection with Annex 1 to the BADV.

Effective January 1, 2007, the revised regulations have been amended in favor of the user as follows:

For the special flight types listed below the following percentages of the published charges for the provision of the above handling services in the General Aviation area (GAT, bldg. 514) will apply (charges published via bulletin board notice = 100 percent):



Handling		Percentage of the handling charge to be paid	
		Arrival	Departure
Arrival	Departure	Arrival	Departure
Landing with load/passengers (live in)	Takeoff with load/passengers (live out)	50%	50%
Landing with load/passengers (live in)	Takeoff without load/passengers (ferry out)	50%	25%
Landing without load/passengers (ferry in)	Takeoff with load/passengers (live out)	25%	50%
Landing without load/passengers (ferry in)	Takeoff without load/passengers (ferry out)	25%	25%
Technical landing (ferry in with hangar position)	Technical takeoff (ferry out with hangar position)	12,5% *	12,5% *

\* Charges will be rounded off.

The previous regulation under paragraph A (3) of the conditions of use governing night surcharges (of 100 percent) will apply analogously to the charges for special flight types set out above.

### C. Conditions of use and terms of payment

- (6) Utilization of the Fraport Executive Aviation area is basically restricted to aircraft and helicopters of position groups 1 and 2, or general aviation aircraft with 18 seats maximum. Exceptions may be granted upon prior request.

Flights must be announced in writing sufficiently in advance (at least 24 hours before arrival). Allocation of slots or granting of traffic rights alone does not imply that this requirement has been fulfilled. The written announcement is imperative to maintain normal operations. Any additional expenses incurred because of not announced or too late announced flights will be charged to the client – possibly, as a flat rate.

In all other respects, the general terms and conditions of Fraport AG apply, which are published in the "Guidelines for Our Customers", sec. 5.1.7.

Payments in building 514 can be made only with credit cards. Payments in cash can be made at the Aviation Supervisory Office (bldg. 205.03384). Furthermore, you can make a payment agreement with the airport company. Fraport Executive Aviation staff will arrange for the necessary contacts.



**D. Liability**

- (7) Regarding liability and indemnity, the provisions of Sub-Article 8.5, IATA AHM 810, 2004 will apply to all services rendered for airlines.
- (8) Notwithstanding the provisions of Sub-Article 8.5 IATA AHM 810, 2004 the following provision will apply:

Notwithstanding Sub-Article 8.1 (d), the handling company will indemnify the carrier for all physical losses/damage to the carrier's aircraft arising from the handling company's negligent operation of ground handling equipment, whereby the handling company's liability for loss of or damage to the aircraft handled is restricted to the carrier's insurance deductible. This deductible must, in any case, not exceed an amount of US\$500,000. Losses or damage of less than US\$3,000 will not be compensated. To exclude all possibility of doubt, we point out that the existing Sub-Article 8.5 – unless otherwise stated - does not in any way prejudice the general validity of Sub-Article 8.1, including the principle that the carrier shall not make any claim against the handling company and shall indemnify it against any liability for consequential loss or damage.

If you have any questions or comments, please contact:

Fraport AG  
Frankfurt Airport Services Worldwide

Ground Services  
Fraport Executive Aviation (BVD-RP5)

P.O. Box 514.002  
60547 Frankfurt/Main

Telefon +49 (0) 69 690-71719  
Fax +49 (0) 69 690-59946  
E-Mail fragas@fraport.de  
SITA FRANB7X

**E. Publication / effective date**

Fraport Executive Aviation's conditions of use and charges are published via bulletin board notice in the Fraport Executive Aviation Terminal (GAT, Bldg. 514) as well as on the Fraport homepage ([www.fraport.de](http://www.fraport.de)).

The regulations herein above are taking effect on December 1, 2006.

Frankfurt/Main, den 29. November 2006

Fraport AG  
Ground services

ppa.   
P. Schmitz

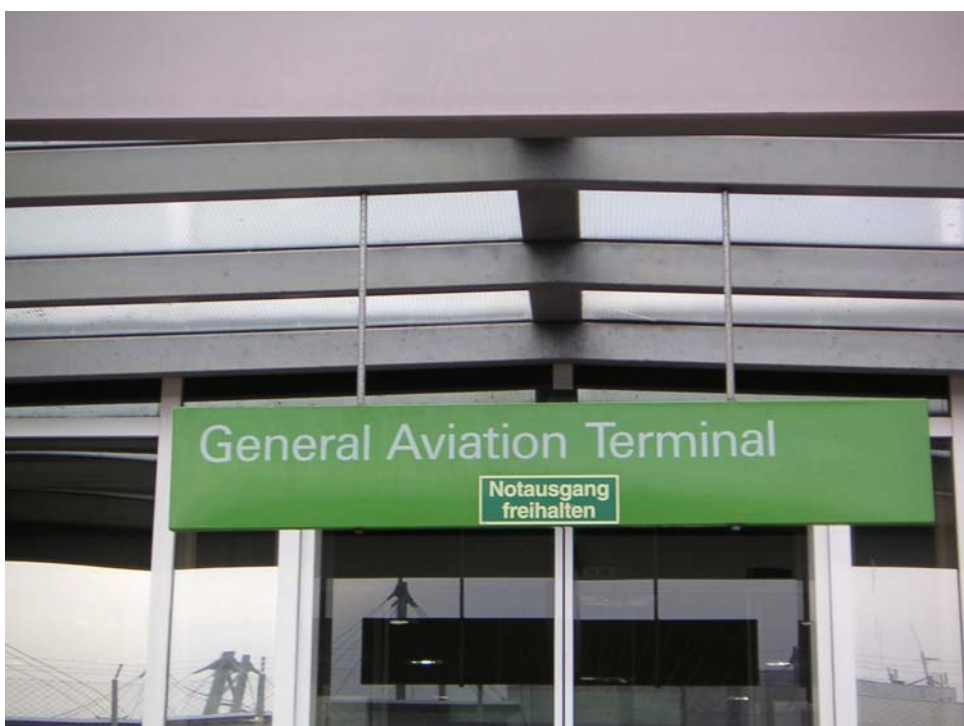
i. V.   
B. Press

■施設の写真

ターミナル外観



ターミナルエントランス



セキュリティチェック



旅客用ラウンジ



## クルー用ラウンジ



## 1.2.4 London Airports

○ロンドン都市圏における航空政策の経緯



1980年代・・・ヒースロー空港の混雑が深刻化

1985年・・・イギリス政府が航空政策白書の中で、ヒースロー空港及びガトウィック空港を拠点空港として位置づけつつ、スタンステッド空港を拡張し、ルートン空港を補助的に活用することで、都市圏内の空港容量の拡大を図る

1986年・・・政府はヒースロー空港で逼迫する需要を他の空港に移転させることを目的に、以下の内容の省令による路線参入規制を設定

### ■ヒースロー空港における規制■

- ①省令制定時に定期国際路線を有さない航空会社の新規参入規制
- ②新規国内線の開設禁止
- ③チャーター便の乗入禁止
- ④混雑時間帯における貨物専用便とGAの運航禁止

### ■ガトウィック空港における規制■

- ①混雑時間帯における貨物専用便とGAの運航禁止



#### ロンドン都市圏の商業空港の特徴の明確化

- ヒースロー空港への参入規制のためロンドン都市圏への新規乗入国際航空会社はガトウィック空港へ

→ヒースロー空港を補完する国際拠点空港というガトウィック空港の役割が明確化

- ヒースロー空港とガトウィック空港における、貨物専用便とG Aへの規制

→貨物専用便は主にスタンステッド空港へ

→G Aは主にルートン空港へ

1991年 . . . 参入規制は市場原理に反するものであるとの反発を受け、参入規制の緩和（ただし、ヒースロー、ガトウィック両空港への、混雑時間帯における貨物専用便及びG Aの運航禁止規制については、規制緩和されず）

## 【参考】

### ロンドン都市圏における主要商業空港の貨物専用便・GA等の運航回数と比率 (2006年実績)

	総運航回数	貨物専用便	比率	GA、訓練飛行、 軍用機等	比率
ヒースロー	477030	2796	0.59%	6244	1.31%
ガトウィック	263347	1659	0.63%	9044	3.43%
スタンステッド	206656	11524	5.58%	16411	7.94%
ルートン※	91855	2458	2.68%	23803	25.91%

※ルートン空港のみ、貨物専用便の便数、GA等の便数のデータが記載されていないため、2004年のデータを記載している。

なお、2006年のルートン空港における総運航回数は116,132回である。

資料：ACI Worldwide Airport Traffic Report (2006年)

## ○最新の白書におけるロンドン都市圏の航空の考え方

2003年12月「航空の将来政策に関する白書“Future of Air Transport”」(イギリス運輸省)

航空需要の増大に対応した、今後30年にわたる英国の空港整備計画案を、イギリスの7つの地域ごとに策定

(ただし、個別の空港の整備を政府がオーソライズするものではなく、空港の管理・運営者が今後の整備計画を策定する上での指針とすべきもの)

### ●イギリス南東部についての白書の言及

- ・英国の航空需要が集中し、特に混雑が深刻である
- ・抜本的な対策として、スタンステッド空港とヒースロー空港（ヒースローの代案としてガトウィック空港）における滑走路増設が必要

↓

白書を受け、各空港は、滑走路増設案を含めたマスタープランを策定

※ただし環境影響等の調査、地域社会との合意形成手続き等が必要で、新滑走路の建設・供用までには相当の時間を要することが見込まれる

→ロンドン都市圏における混雑状態は、今後しばらくも継続

### ●ロンドン都市圏におけるビジネス航空についての白書の言及

キャパシティの制約上、イギリス南東部の主要空港は、より価値の高い(“more valuable”) 商業飛行を重視せざるを得ないため、ビジネス航空が主要航空を利用することは引き続き困難を伴うであろう。政府は、イギリス南東部地区の小規模空港がビジネス航空へのキャパシティ提供のために、大きな役割を担っていることを認識している。特に既存の6空港(Farnborough、Biggin hill、Blackbushe、Fairoaks、Northolt、Southend) は、ビジネス航空需要に対応するポテンシャルを有するであろう。



□ BAAの空港経営

● ヒースロー空港、ガトウィック空港、スタンステッド空港の3空港を運営

● 1987年に民営化

● プライス・キャップ制の導入

・・・独占的な価格の吊り上げを防ぐために、着陸料や施設利用料等の「航空収入」に対する値上げが制限される

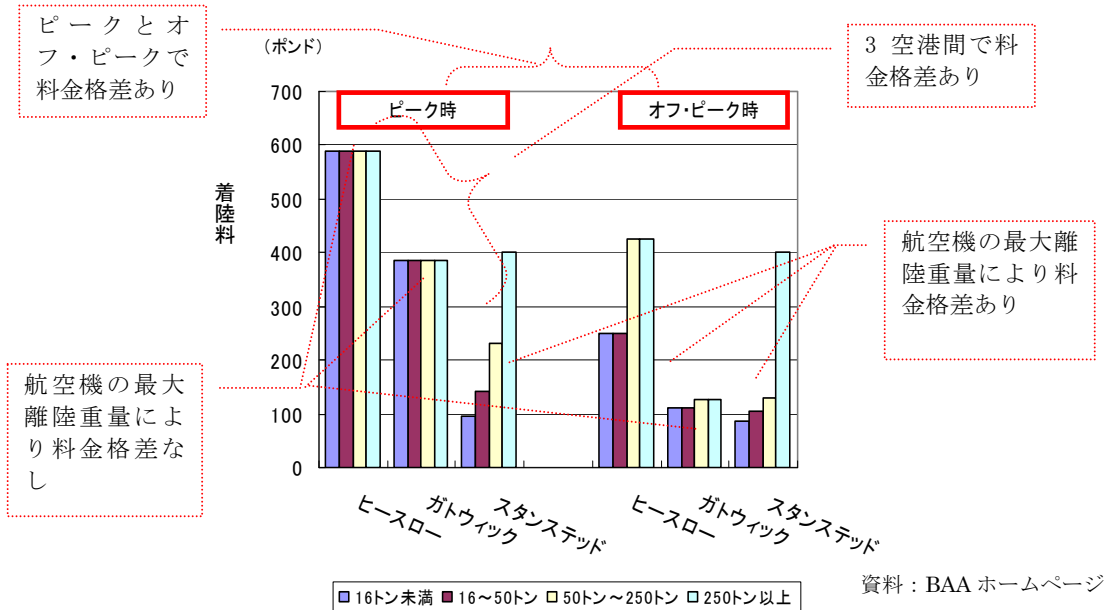
↓

着陸料等を引き下げることで航空会社に対する競争力を高め、乗り入れ便の本数を増やす戦略

↓

近隣空港の利用者増加や飲食や小売などの「非航空収入」の大幅増加による収益確保

● 3 空港の空港使用料の調整



騒音レベル“Chapter3 Base”の機種の着陸料の比較 (2005年)

**BAAの価格戦略（着陸料等の引き下げ）**

3 空港間での価格格差  
ヒースロー>ガトウィック>スタンステッド  
→ヒースロー、ガトウィックの混雑抑制

ピーク/オフ・ピークの設定  
ピーク期>オフ・ピーク期  
→ガトウィックではチャーター便の閑散期に路線誘致

ヒースロー、ガトウィックでは機材の大きさによって着陸料に差をつけない  
→大型機に有利→長距離便の就航

スタンステッドでは機材の大きさによって着陸料に差をつける  
→小型機に有利→近距離の多頻度運航



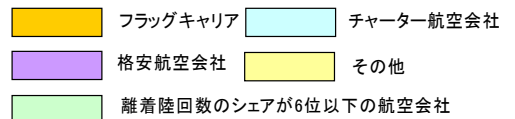
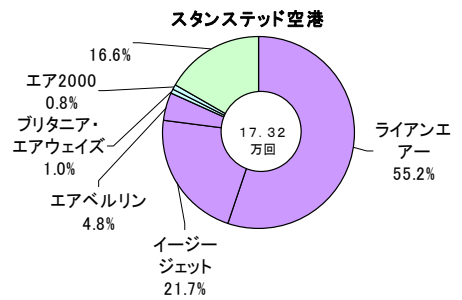
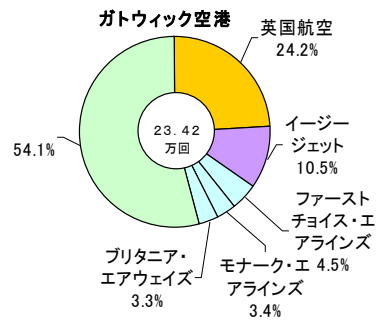
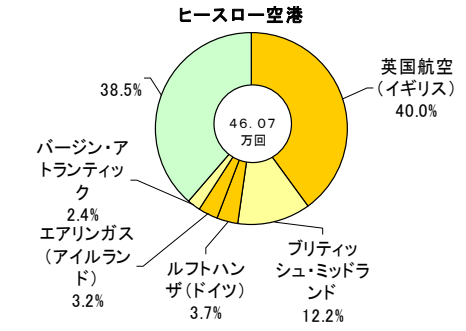
**結果**

ヒースロー：利便性を最優先するナショナルフラッグ等が運営する主力国際線や国内線

ガトウィック：ヒースローを補完

スタンステッド：価格競争力を最優先する格安航空会社や貨物便

BAAの価格戦略による就航便の違い



資料：BAA ホームページ

2003 年度の離着陸回数の航空会社別シェア（上位5位）

## BAA の価格戦略



- ・ 混雑するヒースロー空港の需要分散と管轄空港の利益の最大化を図る
- ・ ロンドン都市圏に就航している航空会社の空港選択や運航機種の選定に影響

### メモ

#### BAA のビジネスモデル

##### ① 空港ごとに異なるプライシング

→ BAA は、各空港のあるべき姿、使われ方を意図して着陸料設定をしている??

##### ② 非航空収入を重視した空港経営

→ 一般旅客は旅客ターミナルでお金を落とす

→ ビジネスジェットの旅客はターミナルではお金を落とさない

## 1.2.5 Farnborough Airport

■訪問日： 2008年1月15日

■面談者： Brandon O'Reilly, CEO, TAG Farnborough Airport

Jason Ivey, Airport Operation Manager, TAG Farnborough Airport

### ○空港の概要

- ①管理運営者 TAG Farnborough Airport Limited
- ②位置 ロンドン都市圏中心から南西方面に35マイル（約56km）
- ③滑走路 2,440m（実際の使用距離は離陸時2,000m、着陸時1,800m）
- ④空港面積 235ヘクタール
- ⑤運用時間 月曜～金曜 : 7時00分～22時00分  
土日&Bank Holiday : 8時00分～20時00分

※GAの分野でもとりわけビジネス航空の運航だけに特化している

※国際エアショーの開催でも有名



出典：ファンボロー空港資料

### ○経緯

- ・1800年代後半より Royal Engineers の訓練用地として使用される
- ・1912年には後の英国空軍である Royal Flying Corps が駐留
- ・1990年前半まで軍のR&D施設や飛行訓練施設などとして使用されてきた
- ・1980年代よりファンボローのR&D施設は不要であると考えられ、2000年までに施設を閉鎖することとされる

- ・ 政府は、ヒースロー空港、ガトウィック空港の混雑もため、ビジネス航空を受け入れる代替の空港について、援助をする旨を発表
- ・ 1994 年にはすべての軍用機がファンボローから他の飛行場へ移転
- ・ 1998 年に政府は以下の条件でファンボロー空港を引き継ぐ投資を募る
  - No schedule traffic
  - No charter traffic
  - No night flight
  - No freight aircraft
  - Movement Restriction
  - Continue with Airshow
- ・ 1998 年にビジネスジェット等の機材マネージメント、チャーター運航、ハンドリング等を行う世界的な企業である TAG Aviation が英国防衛省とファンボロー空港のリース契約を締結
- ・ 2003 年 1 月 1 日に CAA が Aerodrome License を発給
- ・ 2003 年 2 月に TAG は防衛省とファンボロー空港の 99 年間のリース契約を締結

#### ○主な施設

TAG は軍から運営を引き継ぐと、滑走路の改修、障害となる樹木の伐採、管制塔、ハンガー、旅客ターミナルの新設等、様々な空港の再開発を行った。その投資額は、1 億 1,000 万ポンドにのぼる。

##### ①管制塔

管制塔は、CAA からの Aerodrome License 発給に先立ち、2002 年末に完成した。

##### ②ハンガー

2003 年の開港以前から存在した旧来のハンガーと共に、TAG が新しく建設したハンガーも利用されている。このハンガーは、3 つのアーチ型をした屋根を持つデザインで、面積は 45,000sq ft (約 4 180.6m<sup>2</sup>) である。

##### ③旅客ターミナル

2006 年 5 月に供用開始した旅客ターミナルは、ハンガーと同様に曲線を多用した独特な外観である。1 階にはレセプション、旅客用ラウンジ、カフェ、会議室、セキュリティチェック、CIQ 職員用の事務所等がある。2 階、3 階にはオフィスやクルー用ラウンジが設けられている。

○タリフ

単位:ポンド

■ Aircraft Footprint ■ Based on wingspan	Landing & Handling	Parking per hour	Hangarage	Hangarage	De-ice half	De-ice full
Interlining Helicopters	160	6				
Less than 16m eg. Citation1/2/3, Learjet, H125, Helis	360	16.5	380	4675	120	240
17m – 18m eg. Falcon50, Citation XLS	510	19	470	5720	180	360
19m – 20m eg. Challenger, Falcon2000	660	22	510	6600	300	600
21m – 24m eg. Gulfstream450	860	27	580	7190	460	920
25m – 30m eg. Gulfstream550, Global Express	950	29	760	9450	500	1000
More than 30m eg. BBJ, ACJ	2300	63	1575	18375	925	1850

■ Movement Surcharges ■	
Weekday evenings 2000–2200	£75 per 30 minutes
Saturday	£175 per rotation
Sunday	£200
Bank Holiday(closed Dec25&26)	£250

■ Security Charge ■
Mandatory security screening for Public Transport (part 135) operations will be charged at £15 per PAX with a minimum charge of £50.00. This facility is available to private operators at the same charge.

■ Handling Charges ■	
Diesel Ground Power Unit	Free
Fixed Electrical Ground Power	Free
Toilet Service	£45
Water Service	£45
Air Start	£330
Baggage Screen only	£175
Security Guard per hour	£25

■ Large Flights ■
£50 per ton
£15 per passenger outbound
£15 per passenger inbound
Parking £15 per hour (first 4hours free)

#### ○CIQについて

- ・ターミナルに常駐
- ・空港運用時間中はすべて対応可能
- ・機内で手続きをすることも可能なため、旅客ターミナル内に、旅客が立ち寄って手続きをするためのCIQカウンター（窓口）のような設備はない。

#### ○都市中心部とのアクセス

- ・都心まで自動車です約45分～1時間程度。
- ・ヘリコプターの利用で都心まで約15分。

#### ○運航回数

- ・年間20,000回ほどの実績
- ・運航回数の制限（年間運航数は28,000回まで。週末の運航回数は2,500回までとされており、TAGはさらに2,500回の運航を望んでいるが今のところ許可が下りていない）

#### ○ローカルコミュニティとの関係

- ・空港周辺の騒音防止、自然環境や生態系維持に十分な配慮が必要であるため、TAGでは空港に環境に関する専門の職員を配置している。
- ・空港と地元の住民、諸機関、空港利用者等との意見交換のため、Farnborough Aerodrome Consultative Committeeが設けられ、年に3回のペースで会合がもたれている。

#### ○今後の計画

- ・TAGはファンボロー空港にエアポートホテルを建設しており、2008年には開業予定
- ・旅客のほか、クルー、地元のビジネス客の利用を見込む
- ・180の客室のほか、会議場、レストラン、ジム等を備える

○施設の写真

ファンボロー空港ターミナル外観 1



出典：ファンボロー空港ホームページ

ファンボロー空港ターミナル外観 2



出典：ファンボロー空港ホームページ



ファンボロー空港旅客ラウンジ



ファンボロー空港会議室



ファンボロー空港ターミナル内部



出典：ファンボロー空港ホームページ

ファンボロー空港手荷物検査場



ファンボロー空港管制塔



ファンボロー空港ハンガー



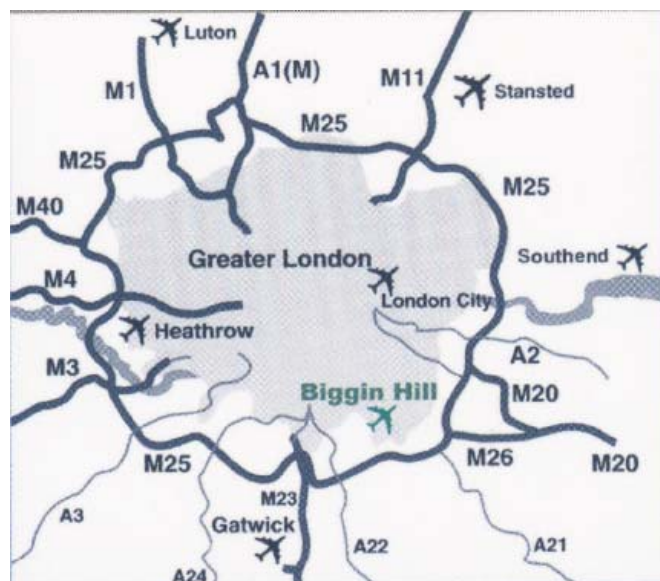
## 1.2.6 Biggin Hill Airport

■訪問日： 2008年1月16日

■面談者： Bill Robinson, Senior Air Controller

### ○空港の概要

- ①管理運営者 Regional Airports Limited
- ②位置 ロンドン都市圏中心部から南東方向に約12マイル（19km）
- ③滑走路  
1,802m×45m  
816m×24m  
(機材はBBJ、ACJまで運航可能)
- ④運用時間  
月曜～金曜 : 6時30分～22時00分  
(但し6時30分～7時30分、21時00分～22時00分の運航数には制限がある)  
土・日・祝日 : 9時00分～20時00分  
(運用時間を延長したいものの、地元との協議が必要)



### ○経緯

- ・第1次世界大戦時に英国軍により無線実験施設等として使用される
- ・第2次世界大戦中、英国空軍にとって国防上の重要な拠点
- ・1959年 近郊のクロイドン空港が閉鎖  
→民間機による運航（商業航空機、貨物便、飛行訓練）が多くを占めるようになる
- ・1970年代 地元自治体（Bromley Council）が英国空軍よりビギンヒル空港を購入
- ・1994年5月 空港の経営上の理由から、Regional Airports Limited の子会社の

Biggin Hill Airport Limited が地元自治体とビギンヒル空港に関して、125 年間のリース契約を締結

#### ○都心部とのアクセス

- ・都心まで自動車です約 45 分（ただし直線距離は都心から約 12 マイルに位置しているものの、直通の高速道路がないために、距離に対して所要時間が長い。）
- ・ヘリコプターを利用してロンドン都心にある Battersea ヘリポートまでは約 5 分
- ・ロンドン・シティ空港から（へ）の空路乗継を行うケースもある

ロンドン内の主要 GA 空港と都心との所要時間比較



資料：ビギンヒル空港パンフレット

#### ○主な施設

空港運営者が GA 用のターミナルを有している。ターミナルビルには、旅客用ラウンジ、クルー用ラウンジ、CIQ 用窓口、手荷物用セキュリティ検査機、管制塔などを有している。

（ほかに、Jet Aviation 社も別途 FBO 施設及びメンテナンスセンターを同空港内に設けている。）

#### ○タリフ

（添付を参照下さい）

○CIQについて

- ・ターミナルに常駐
- ・空港運用時間中はすべて対応可能
- ・「SkyPets」という動物を連れての旅行にも対応できる検疫システムが導入されている

○運航制限

- ・年間の運航回数の上限は 125,000 回とされている

○空域の問題

- ・西方面への飛行（アメリカ大陸方面）の場合には、ヒースロー空港とガトウィック空港に挟まれた飛行ルート为了避免、迂回しなければならないという空域の問題がある



【参考資料】

■ ビギンヒル空港タリフ

**Standard Schedule of Fees and Charges**

With effect from 1 April 2007

All prices are exclusive of VAT where applicable.

References to weight imply Maximum Total Weight Authorised

**1. Weight Charges on Landing**

Aircraft Weight Category (tonnes)	Landing Fee
0.0 - 0.8	£ 18.00
0.8 - 1.7	£ 21.50
1.7 - 2.5	£ 35.30
2.5 - 3.5	£ 50.00
3.5 - 4.5	£ 74.10
4.5 - 6.0	£106.50
6.0 - 7.0	£138.20
7.0 - 8.0	£160.00
8.0 - 9.0	£184.00

Thereafter, Per tonne or part thereof £ 22.00

An International levy is applicable to all arrivals from outside the United Kingdom, Channel Islands or Isle of Man and is charged at a separate rate of approx. £ 2.50 / tonne.

**2. Aircraft Handling Service**

The airport operates its own Ground Handling agency, services offered are supplied under the standard IATA 1998 agreement excluding clause 8.5. For a full copy of the contract please contact this office.

Aircraft Weight Category (tonnes)	
0.0 - 4.0	£ 47.00
4.0 - 8.0	£ 67.00
8.0 - 12.0	£ 85.00
12.0 - 16.0	£ 106.00
16.0 - 20.0	£ 128.00
20.0 - 30.0	£ 170.00
30.0 - 40.0	£ 197.00

Thereafter; Additional £27.00 per 10 tonnes

**3. Parking Charges**

The first two hours parking are Free of Charge. Light aircraft are discouraged from parking on the terminal apron where a minimum rate of 3.5 tonnes will be charged. Alternative grass parking is available at standard rates.

Aircraft Weight Category (tonnes)	Price Per Day
0.0 - 0.8	£ 7.30
0.8 - 1.7	£ 9.20
1.7 - 2.5	£11.60
2.5 - 3.5	£17.20
3.5 - 4.5	£23.00
4.5 - 6.0	£29.70
6.0 - 7.0	£34.65
7.0 - 8.0	£39.60
Thereafter; Per tonne or part thereof	+£ 4.95 per tonne per day

Reductions from the daily rates are available by prior arrangement for long term parking away from active aprons.

For hangarage availability and rates, please call the estates office on +44 (0) 1959 578500

#### 4. Passenger Charges

Applicable to public transport flights as covered by National Aviation Security Protocol ;

PLS per pax	£ 5.00
Security Charge per pax.	£ 5.00

PLS includes; check in, baggage handling, boarding or de-planing of passengers and airside transport. Minimum fee charged shall be equal to the handling charge applicable to the weight of aircraft used.

#### 5. Pet Travel Scheme

Acceptance of booking is subject to DEFRA regulations and 24Hrs prior notice.

Clearance of First Pet	£ 150.00
Second and subsequent pets	£ 50.00

#### 6. Airside Escort Charge

Security vehicle escort on airport £ 25.00 per half hour or part  
This service is included within the handling or PLS fee noted above.

#### 7. Fire Category Upgrades & Out of Hours Extensions



An upgrade of fire category above the published level or extensions to published opening hours are permitted by request under certain circumstances, charges for these services are made in addition to standard fees.

For details please contact the Airport Director.

## 8. Navigation Services - ILS or VOR/DME

The charge for navigation services is included in the standard runway charge. However, a charge will be made for training flights using nav aids which must be booked in advance

The airport reserves the right to charge any aircraft less than 1700kg. for using nav aids unless the recorded visibility is less than 7km and the cloud base is less than 1000ft. QFE

0.0 - 3.5 tonnes	£24.00 per ILS or VOR/DME approach
3.5 - 7.0 tonnes	£30.00 per ILS or VOR/DME approach
Above 7.0 tonnes	£44.00 per ILS or VOR/DME approach

## 9. Apron Services

GPU & Operator, start up only	£35.00 per start.
GPU hire more than 15 mins	£80.00 per hour or part
Tug & Driver	£35.00 per tow.
Tug & Driver Hire	£80.00 per hour or part
Fork Lift Truck Hire	£80.00 per hour or part
De-Icing	£35.00 per call-out plus £1.90/ litre
Toilet Servicing	£48.00 per w.c.
Potable Water	£48.00 per call-out
Air Stairs	£25.00 per time.
Aircraft Wash / Interior Valeting	Price on Application

ビギンヒル空港 空港エントランスセキュリティ



ビギンヒル空港ターミナル概観



ビギンヒル空港 VIP 用ラウンジ



ビギンヒル空港クルー用ラウンジ



## ビギンヒル空港セキュリティチェック





### 1.3.1 Shanghai HongQiao Airport Shanghai Pudong International Airport

■日時 : 2007/12/20  
■訪問先 : Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center  
■応接者 : Xibin Xu, Vice General Manager  
Yejing Bian, Chief Financial Officer  
Eiki Xie, Analyst

■日時 : 2007/12/21  
■訪問先 : Shanghai Foreign Aviation Service Corporation  
■応接者 : Gloria Yan, Deputy Manager  
James Gu, Deputy Manager  
Tom Luo, Marketing Manager

#### ○空港の概要

- ・上海都市圏の都市圏人口は約 1,435 万人 (Demographic Year Book UK 2003)
- ・上海都心部から約 10km にある上海虹橋空港 (以下、虹橋空港)、約 30km にある上海浦東国際空港 (以下、浦東空港) の 2 空港で運用  
(都市圏の需要合計 : 約 3,601 万人(2004 年))
- ・虹橋空港、浦東空港共に上海空港集団会社が管理運営を行っている。

#### ①虹橋空港

1964 年に民間利用を開始した虹橋空港は、1999 年の浦東空港の開港当初は国内線・国際線両方の、2002 年以降は国内線のみでの運航が行われていたが、2007 年に羽田空港及び金浦空港との間で、国際定期チャーター便の運航が開始された。

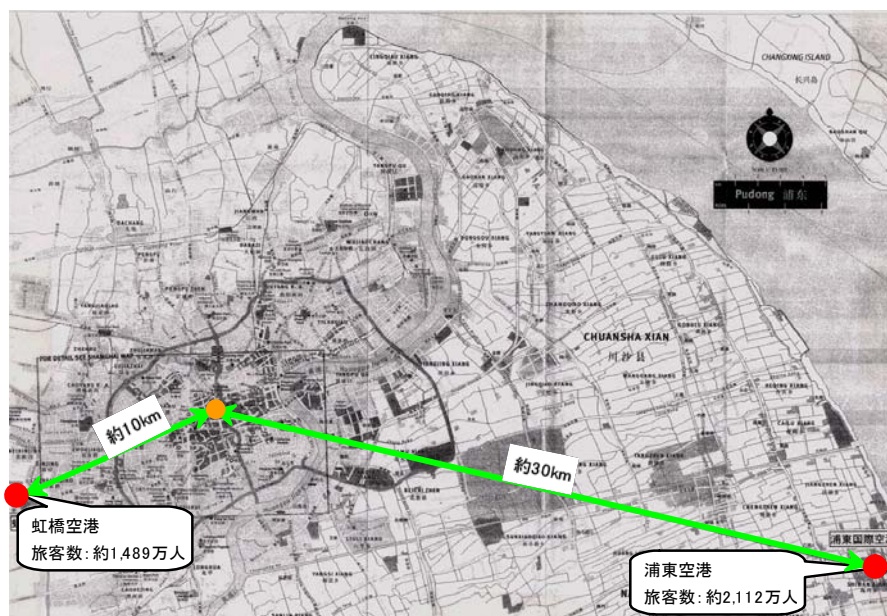
#### ②浦東空港

1999 年に開港した浦東空港は、国内線と上海都市圏の全ての国際線の運航が行われている。整備計画はアジアのハブ空港としての地位確立のため、第 1 期～第 3 期の 3 段階の整備を行い、第 1 期では 1999 年に A 滑走路 (4,000m) を新設している。最終的には 3 つのターミナルビルと 2 つのサテライトビル、5 本の滑走路を備え、上海都市圏の旅客の大部分を処理することを目指している。現在拡張計画の第 2 期であり、2005 年 3 月には B 滑走路の供用を開始した。

○空港の基本情報

	虹橋空港	浦東空港
①管理運営者	上海空港集団	上海空港集団
②開港年	1964年	1999年
③位置	上海中心部から約10km（直線距離）、約12km（道路距離）	上海中心部から約30km（直線距離及び道路距離）
④滑走路	3,400m×58m	4,000m×60m 4,000m×60m
⑤空港面積	1,640ha	3,200ha
⑥スポット数	34スポット	
⑦旅客ターミナル数		
⑧空港全体図		

○都心からの距離とアクセス（公共アクセス、車によるアクセス）



①各空港に乗り入れるアクセス

虹橋空港にはバス、浦東空港には鉄道とバスが乗り入れている。

浦東空港の軌道アクセスは、世界で初めて実用化されたリニアモーターカーであり、2002年に開業した。空港から地下鉄2号線の龍陽路駅までの30kmの区間を、時速430kmで走行し、約7分で結んでいる。都心とは直結していない。

地下鉄2号線を上海西部の虹橋空港及び上海東部の浦東空港に延伸させる計画があり、都心方面から虹橋空港への西側延伸工事が現在進められている。

②上海都市圏中心部と各空港とのアクセス

■虹橋空港

交通機関	ルート	所要時間	料金
バス	虹橋空港～上海駅	約30分	4元

■浦東空港

交通機関	ルート	所要時間	料金
鉄道（リニアモーターカー） +地下鉄	浦東空港～龍陽路駅～市内	約40分	
バス	上海駅	約60分	18元

③空港間の直通アクセス

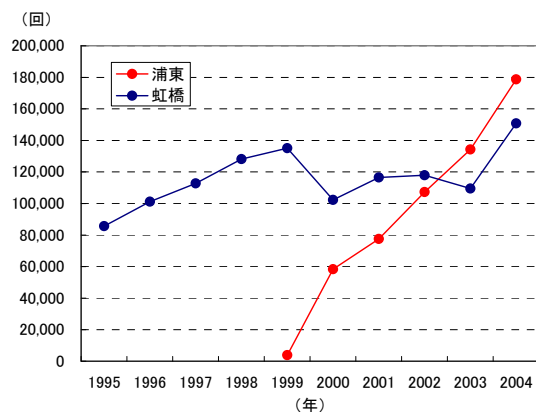
ルート	交通機関	所要時間	料金
虹橋空港～浦東空港	バス	—	30元

④その他

ルート	交通機関	所要時間	料金
浦東空港～龍陽路駅	リニアモーターカー	約7分	50元

## ○空港の利用実績

### ①離着陸回数（全体 ～ACI レポートより）



### ②ビジネスジェットの運航実績

上海で1,000回/年（800@浦東、200@虹橋）

## ○上海における航空行政について

- ・航空行政機関：CAA→華東管理局（→FASCO）
- ・空港の管理運営：上海市→上海空港集団

（→Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center）

## ○Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center について（概要）

2010年の上海万博に向けて、ビジネス航空受け入れインフラを整備する必要から設立される団体であり、現在は準備室として機能している。虹橋空港の拡張計画の中にビジネス航空に特化した施設建設が包含されており、それに向けたハードおよびソフトの両面から設計・建設・運営の主体として活動する。

## ○FASCO (Shanghai Foreign Aviation Service Corporation) について（概要）

FASCO社は1984年に成立した外国のエアラインや外国籍機の運航を支援する総合航空サービス企業であり、中国民間航空本局が認可しており、華東管理局に属する。総資産は2.8億元である。

FASCO社は4つの子会社？と3つの支社に分かれており、業務領域は外資系エアラインに対する人材供給、旅客/貨物の運輸代理業、海外旅行業務、ホテル業など幅広い。

FASCOの子会社の一つである地面代理分公司は、1988年7月に成立した、外航チャーター機の地上業務を行う会社である。業務内容は、運航申請業務、航行情報提供、空港連絡、旅客接遇、乗務員対応（食事、宿泊等）、地上交通・観光アレンジ等である。これまでには多くの国賓等の要人の接遇を行っており、公務機の受入は累計で1,300回あまりにのぼる。



## 1.3.2 Hong Kong International Airport

- 日時 : 2007/12/19
- 訪問先 : Airport Authority Hong Kong
- 応接者 : Chris Wong, Communication Officer

### ○空港の概要

香港国際空港は、1998年に開港した香港国際空港は、アジアを代表するハブ空港の一つである。

香港では、以前は九龍の東海岸から九龍湾に突出した埋立地に位置する啓徳空港が利用されていた。

しかし、既に処理能力の限度を超えていたにも拘らず、市街地に近く新たに拡張することが不可能な上、騒音問題や着陸時の安全性に問題を抱える啓徳空港の問題を解決するために、ランタオ島北部に隣接するチェク・ラブ・コック島を拡張して造成、1998年7月に香港国際空港が開港した。2007年には、新たに第2旅客ターミナルが供用開始した。

### ○空港の基本情報

- ①管理運営者
- ②開港年
- ③位置
- ④滑走路（長さ、本数）
- ⑤空港面積
- ⑥スポット数
- ⑦旅客ターミナル数
- ⑧空港の写真、図面

### ○香港における航空行政について

航空行政機関→空港の管理運営者（→FBO）

### ○インタビュー内容

ターミナルの混雑解消のため、2007年6月に第2ターミナルがオープンした。第2ターミナルを利用しているエアラインは新規航空会社が多いが、他にもタイ航空、エミレーツ航空等が第2ターミナルを利用している。

第2ターミナルは、100軒以上の店舗のほか、航空展示や360席の映画館などの娯楽施設も有し、乗継客も、市内まで出ることなく、空港内で快適に時間を過ごすことができる。

2006年の香港国際空港におけるビジネスジェットの発着回数は2,853回であった。

2000年の運航回数（981回）から漸次増加傾向である。今後のビジネスジェット需要に対応するため、香港国際空港では、8,000万香港ドルを投じて、既存のビジネスジェット用エプロンを拡張する予定である。

## 1.4.1 成田国際空港

■訪問日：2008年2月15日

■訪問先：成田国際空港株式会社

■面談者：空港運用本部運用管理部 部長 古川 雅義様  
総合企画本部経営計画部 部付参与 五十嵐健三様  
総合企画本部経営計画部 経営企画グループ  
マネージャー 宮本 秀晴様

### OGA 機取扱いに対する NAA の立場

- ・成田国際空港は、我が国の玄関口として機能しているが、未だ 40 カ国も乗り入れ希望国が待っている状態にあり、国策としても地域との共存共栄を前提に、定期便受入れ（の拡充）を最優先として運用を行ってきた経緯がある。空港施設の観点からの GA 受入れの検討をこれまで行ってきたとはいえない状況にある。
- ・近年の社会経済や航空輸送の動向等や、航空局長からの“戦略的活用”とのご指示もあり、GA 受入れのことは真剣な検討課題になることの認識はある。
- ・基本的には、スロットの有効活用策とお客様が付く方策の2つの観点が重要である。

### ○スロットに関して

- ・成田、羽田の連携策の中で、東京のポテンシャルを最大限生かすように、首都圏のスロットをどうすれば良いのかという、国策として明確なスロットに関する方針が出れば、NAA としてはきちんと対応したい。また、一方で完全民営化後のエアポートビジネスの観点からみても、これまで無駄になっていた未使用枠（定期便で利用しない時間帯、キャンセルによる未利用枠）の活用策なども含め、GA 機枠として活用できないか検討していきたい。空いている枠は使い切る、真剣な検討は必要である。
- ・NAA は、首都の基幹空港の管理運営主体であるが、1つの空港しか任されていないという事情もあり、諸外国大都市圏の複数空港を管理運営するオーソリティのように、空港単位に役割分担を付与することも出来ない。しかし、例えば単体であっても、空港の生産性を高めていく経営努力は怠りなく行う所存である。

### ○サービスに関して

- ・空港の運営主体である NAA は、航空会社とは異なり、CIQ 手続きを優先させたい旅客を CIQ 官公署にお願いすることは出来ない立場にある。現行は、ビジネスジェット利用客に対しては CIQ の特別扱いは出来ないが、入管当局、オペレーターと一緒に考えないと、サービスは向上しないことも承知しており、三者間で合意できれば喜ばし

い。

但し、CIQ 官公署との協議の中では、GA 機扱いの優先順位は低く、何か国の方針がないと動かない。個別空港の意見の集約だけでは限界がある。

- ・ 現行の空港施設スペースでは、大型機（定期便）のスポットをこれ以上、GA 用に転用できない。スポット場所は今までどおり（600 番台）となると、CIQ 手続きの場所、ハンドリング会社の位置等全ての面で不便である。

NAA としても、GA 施設の事例などは承知している。一例ではあるが、ロンドンヒースロー空港のように定期便/GA 機の区別無く、有料のプライベートラウンジがあれば、一般客と区別して扱ってもらいたい旅客にとって有効であるとしている。旅客ビル本館の前にガラス張りのスペースが設置されているもので、CIQ 手続きの出張、また土産物を購入したい場合には専用通路で本館に入れるように工夫されている。

私見ではあるが、中部国際空港が導入を試みている、GA 機専用の CIQ スペースを確保したいとする経営方針に違和感はない。むしろ GA 機を受け入れられるスロットがあることをうらやましく思う。

- ・ 企業所有機（コーポレートジェット）が、自家用で国内線国際線を問わず飛来するのに際して、NAA がオペレーター役となって対応することは現時点では難しいと判断している。

## 1.4.2 東京国際空港

■訪問日：2008年2月5日

■訪問先：国土交通省東京航空局東京空港事務所

■面談者：管制保安部前任航空管制運航情報官 松田正和 様

管制保安部次席航空管制運航情報官 山口政義 様

管制保安部航空管制運航情報官 西里 様

管制保安部航空管制運航情報官 市谷 様

### ○GA機取扱いの状況

- ・羽田空港を含め国の管理する空港は、国民の期待に応えるべく定期便を優先して取り扱っている。羽田は発着枠がタイトであるものの、残り少ない利用可能ところでビジネージェネラルアビエーション（GA）等に供している。
- ・発着の優先順位は、①定期便、②臨時便、③公共航空、④報道機関の準公共的な活動⑤GAの順である。特に、羽田は国内航空の要であるため、定期便を最優先させなければならない。
- ・かつてのように全くGAを締め出しているということではなく、通達に従って受け入れ可能なものは受け入れている。最初は発着枠、次いでスポットが開いていればGAの利用は可能である。

### ○羽田空港利用に際しての制約事項

#### (1) 発着枠

- ・発着枠数は、通達に従って受け入れる。
- ・7日前申請も通達に従って行っている。

#### (2) 駐機期間等

- ・N地区におけるNOA～N4Bまでの10スポットを駐機場所として提供している。  
この利用に際し、最大日数を5日間（空港事務所通達）としている。十分なスポット数を確保できないため、多くの方に利用いただくことを目的に期間を制限している。
- ・国際ビジネス機が利用する駐機スポット（711番）の停留時間30分以内/1機も、1スポットしか提供できない中で、これを多くの方に有効活用してもらうためのルールである。

### 1.4.3 中部国際空港

■訪問日：2008年1月29日

■訪問先：中部国際空港株式会社

■面談者：取締役会長 平野幸久 様

東京事務所長 中島一樹 様

運航管理部スーパーバイザー 宮本晴佳 様

#### ○事業の概要

- ・中部国際空港では、空港管理者がビジネスジェット機をハンドリングすることも事業の一つとして考えている。

#### ○名古屋都市圏でビジネスジェット機を2空港が扱うことについて

- ・原則、公共用飛行場である限り、軍用機を除き、どのような飛行機も受け入れるのが使命である。ビジネスジェット機を利用する人は各界のトップリーダーであり、空港の評判は世界に伝わる。このような観点からビジネスジェット機利用のお客さんには最高のサービスをもって利用していただくように企業努力を行っている。
- ・県営名古屋空港がGA、特にビジネスジェット機の受け入れに力を入れているのは承知しており、1つのお客さんを奪い合うなどは行わないよう、張り合わないことにしている。しかし、中部国際空港がビジネスジェット機を受け入れないということではなく、お互いに補完しあっているという関係にある。  
愛知県は、中部国際空港設置の経緯を理解しつつ、1都市2空港をうまくPRしている。

#### ○中部国際空港でのビジネスジェット利用促進

- ・ビジネスジェット機の利用客は、スポーツ選手や映画スターなどの著名人はおらず、財界人がほとんどである。自動車メーカー、重工メーカー、海外の企業などのトップ、またはエグゼクティブ達である。出発・到着時刻は、まさにビジネスに合わせてという感じで、同一企業でも時間帯はまちまちである。
- ・北米とインド、東南アジアを結ぶルート上に中部国際空港があるため、テクニカルランディングによる寄航も多い。航空機燃料の価格がリーズナブルであると好評であり、テクニカルランディングが2007年は前年の2倍になっている。これもリピーターやパイロットのロコミによる。良いサービスは需要を生む好例である。
- ・当空港の経営方針は、「来られたお客様には最高のサービスを！」をモットーにしている。ビジネスジェット機利用のお客様には、移動距離を短く（動線計画）、24時間利用が可能、おいしい食事を提供できるようケータリングを充実、ハンドリングは空港

会社が自社で全て行う一貫したサービスの提供、利用料金（含、航空機燃料）を安価でリーズナブルに、を PR しており、好評である。

- ・また、免税品販売を空港会社が事業としているので、ビジネスジェット利用者がインターネットを通じて事前予約し、購入できることも当空港利用のメリットとなる。
- ・現在、ビジネスジェット客が利用する CIQ の検査場所を専用部屋で行えるように関係官公署に要請中である。これが実現すると、駐車場（車寄せ）、CIQ ブース、駐機スポットまでの動線が最短とすることが可能となる。

### ○ビジネスジェットが普及するか

- ・需要が増えるかどうかは、時間とコストの問題である。ビジネスジェットは利用すると極めて便利である。しかし、逆に言えば、乗る人の都合に合わせて運航されるので、出発時刻まで会社やファーストクラスのラウンジで一息入れる時間がなくなり、きつい側面もある。また、日本でビジネスジェットを利用するにはコストが高い。どちらかを選択するかは企業や企業トップの考え次第である。
- ・先に述べた CIQ の対応は、ビジネスジェットの普及を考える上で重要な事項である。CIQ 官公署はビジネスジェット機利用者に理解を示して、ご対応いただくと大変助かる。
- ・ビジネスジェット機を扱うのは、事業としては儲かるものではない。しかし、大型機や商業定期便だけを扱ってよいのかという、空港管理者の使命がある。ビジネスジェット機を除外するようでは良い空港とは言えない。中部国際空港ではこのような考え方で受け入れをしている。

### ○地域との共存の考え方

- ・中部国際空港は、候補地選定の段階から地域との関係を重視し、これは空港開港後も変化はない。環境重視の姿勢、地元ボランティアとの協力関係（地元の人 280 名が空港で案内役を勤めている）、地元雇用優先、地元産品の利用や地元名品店のテナントへの入居など、地元との関係なしには空港運営は成立しない。

#### 1.4.4 県営名古屋飛行場

■訪問日：2008年1月29日

■訪問先：愛知県（名古屋飛行場内にて）

■面談者：地域振興部航空対策課主任 秋田昌英 様

○利用実績と空港案内を頂戴した他はとりわけコメントすることはない様子



## 1.4.5 関西国際空港

■訪問日：2008年2月20日

■訪問先：関西国際空港株式会社

■面談者：お客様本部航空営業部航空営業第1グループ リーダー 井上貴文様  
サブリーダー 中野聡美様

### OGA 機取扱いの現状

- ・2005年実績において260機程度を取り扱った。羽田空港の半分程度の規模である。2005年実績では123機が国内飛行、137機が国際運航であった。2006年もほぼ同数、同様の傾向である。
- ・国際運航の場合、関西国際空港を目的地とする利用よりも、給油目的とする飛来が多い。北米とアジア諸国との往来における中継空港となっている。

### ○利用促進策

- ・スロットに関しては、制限はない。むしろ24時間運用と2本ある滑走路を有し、どんどん利用いただきたい。
- ・利用促進に際して競争相手と考えているのは、韓国・インチョン、県営名古屋空港、ロシア・ユジノサハリンスクなどと感じている。
- ・過去3カ年、試行錯誤を重ねながらビジネスジェットの利用促進をやってきたが、国内ユーザーが付かないことや過去の利用実態に鑑み、一時休憩を含めた中継基地として活路を見出したい。  
その必要条件（ユーザーの安心条件）として、たとえ一晩でも野ざらしにしたくないというユーザーの声を重視し、格納庫、A及びBチェックや、簡単なパーツのストックを準備する等支援体制を提供したい。関空島内のホテルは、ビジネスジェットの利用者及びクルーの一時的な休憩にこれまでも利用されており、そのような付加価値による利用者増をめざす。
- ・上記について、既にいくつかの海外のオペレーターに打診しており、インセンティブ策も準備している。その概要は、公表段階ではない（企業秘密）。

### ○サービスに関して

- ・空港会社の立場としては、オペレーター、航空機所有者と三位一体の関係でサービス向上を図りたい。上記利用促進策はその一つである。
- ・ビジネスジェット利用促進という立場からすると、CIQ手続きの場所や方法について弾力的に運用していただきたいことはある。例えば、OBの活用による職務代行によって深夜休日などの対応や専用施設での手続きなど柔軟にしたいというような提案を

持ちかけても、現行法の中では難しいというご見解をいただいている。ビジネスジェット機の発着が度々予定変更（特に遅延到着）となることも CAB をはじめ、関係官公署にそのイメージを悪くしている。何とか空港会社、官公署ともに“ウインウイン”の関係にならないものか。

- ・日本は目的地としてのニーズは他のアジア諸国と比較しても小さくないはずである。東京（羽田）に乗り入れできないことが、日本全国に乗り入れできないという諸外国の誤認識につながっている面も全く否定できない。よって、首都圏の空港においてまずビジネスジェットに対する開放策をとってもらいたいし、それによって関空も切磋琢磨しつつ、オンリーワンのサービスをめざしたい。

#### ○地元財界のビジネスジェットに対する感想等

- ・ビジネスジェットを利用することが、グローバルなビジネスのツールになっている現状を理解していない方もいるが、多くの場合、そのメリットを感じていても企業規模が大きくなればなるほど、会社のお金は公金のようになり、自在に扱うことができなくなっている。よって、「持ちたいけどね・・・」で終わってしまっている。

まずは金融機関がビジネスジェットに対して投機の対象としてのみ見るのではなく、国益に適うビジネスのために企業トップが利用するのであるという正しい認識を持っていただけないか、という私見を持っている。この問題では、空港連携による啓発や PR の必要性も感じている。

## 1.4.6 神戸空港

■訪問日：2008年2月20日

■訪問先：神戸市

■面談者：みなと総局空港事業室誘致課 主査 小嶋省一様

### ○GA機取扱いの現状

- ・2006年9月28日の受入れ開始以来、27機を受け入れた。全てが神戸市（及び近隣エリア）を目的地とするもので、うち15機が神戸空港でCIQ手続きを行った。残り12機は他空港で手続きを行っている（例；新千歳で入国後神戸へ、神戸で所用後、福岡へ行って出国）。
- ・神戸空港では、最近、月に1～2機程度のペースで受入れを断ってきている。これは空港への照会により神戸市が承知している数字であって、オペレーターへの相談や問合せ段階で断っているものも多く、本当の需要はもっと多いと感じている。
- ・断らなければならない理由として、CIQが対応できないこと等による（後述）。空港のロット、スポットの制約でないだけに神戸市としては大きな逸失であると考えている。

### ○ビジネスジェット受入れの制約事項

- ・神戸空港は航空法上指定空港とはなっておらず、それゆえCIQの指定空港にもなっていない。よって、国際ビジネスジェットの受入れに際しては、国土交通省からの通達により自家用機、オウンユースチャーター機に限定され、また出入国の受入れ時間、曜日に制約がある。また携帯品以外の貨物の持ち込みが禁止されている。これらが受入れを断る大きな要因となっている。特に国際ビジネスジェットの深夜時間帯、土日の出入国のニーズは高い。
- ・迅速さという観点では、入国に際しては2週間前に厚生省に検疫手続きの申し込みをしなければならないこと、また出国に際しては3日前に税関、入管手続きを行わなければならないことは、ビジネス機の動きに全く対応できない状況にある。
- ・検疫関係では、動植物検疫が出来ないことから、商品見本の搬入ができない。企業トップ等の商談に支障が出る場合も出ており、この面でも神戸空港利用では不都合が生じている。

### ○利用促進策

- ・神戸市としては、P&G社など外資系企業が多く、かつ国際ビジネスジェットの利用企業が神戸市及び近隣都市にあることから、ビジネスジェット利用限定でよいので税関

空港として開港してもらいたいと切に願っている。そのためには実績を積み上げと PR に努めて、税関空港となることの必要性を訴えたい。

- ビジネスジェットに対しては、特定個人の旅行に対してサービスを行うものであり、世論に厳しい声があることは承知しつつも、神戸市発展のために必要なサービスとして判断している。ビジネスジェットの利用促進は、現市長の選挙公約でもある。これまでも NBAA 総会や外資系企業の誘致セミナーにおいて、神戸市のビジネスジェット受入れ体制や神戸利用のメリットを PR してきており、今後も市議会等を通じて市民の理解を得つつ、積極的に利用促進策に取り組みたい。
- 今後は、小型航空機用地の分譲、ハンガー建設を予定しており、神戸空港の FBO 的な機能の強化も期待できる。

## 1.4.7 鹿児島空港

■訪問先：国土交通省大阪航空局鹿児島空港事務所

■面談者：管制保安部航空管制運航情報官 田中 叶様

### ○OGA 機取扱いの状況

- ・鹿児島空港において、企業がビジネス上利用（除、航空機使用事業）しているものとしては、ノエビア社（自社ハンガーを設置）、H2A ロケット関係者（三菱グループ企業）及び海外からの来訪者（香港・マカオからの商用客、自家用ジェット機で来訪）である。
- ・ノエビア社は月に 2-3 回、鹿児島空港からアジア方面へ出ている（セスナサイテーション）。CIQ の手配はノエビア社（または運航を行う子会社）が自ら行っている。国際線スポット（No.1～No.4）を利用する。また、アメリカ本土からもガルフストリームVが飛来し、ホノルル経由でも戻る例もあった。  
この他、ノエビア社は社員研修のため、研修所のある奄美大島へ飛行する際、基地空港の八尾空港から鹿児島空港へ飛来し、鹿児島空港で社員をピックアップしている。使用機材はキングエア 350 である。
- ・三菱グループ企業の移動は、専ら国内移動である。飛行目的は、幹部の移動、ロケット部品の緊急搬送等、打ち上げに伴う役職員の移動である。
- ・香港・マカオからの商用客は、年 2-3 回程度飛来する。

### ○利用に際しての制約事項

- ・特になし。運用時間が 06：00a.m.～21：30p.m.であるので、管制上、離陸は 21 時までをお願いしている。
- ・CIQ は、運航主体において当該官公署と調整している。
- ・ノエビア機は外国国籍であるため、国内移動に際し相当前から申請を行っている。

## 2. FBO

### 2.1 AVITAT Westchester

■訪問日：2008年1月17日

■面談者：Wally Seipp, Vice President, Marketing/Facilities, AVITAT Westchester.

George A. Stone, Director of Management Sales, Executive Fliteways.

Mike Shustak, Operations Manager-KTEB, Universal Weather&Aviation, Inc.

#### ○事業の概要

- ・AVITAT社の事業内容は、ウエストチェスター空港においては、FBOとしてビジネスジェットの運航支援を主に行っている。全社的には米国、欧州において商業定期便、GAの双方の運航支援業務を行っている。エクソンモービルとは燃油販売上の特定関係はない。
- ・ウエストチェスター空港は、商業定期便を扱う旅客ターミナルビルの他、ビジネスジェット利用客に対応するFBOが6社ある。同社のFBO施設は、旅客ターミナルビル位置とは反対側にあり、企業の受託機を格納するハンガーと一体となった「AVITAT エグゼクティブ・ターミナル」と称している。

#### ○日本への助言

##### (1) アクセスは極めて重要

- ・この空港を利用する企業トップやエグゼクティブは、ビジネス機で成田へ到着後、都心へのアクセスに電車は使わない。また成田と東京都心の距離、交通事情を考えればリムジン(車)でも嫌がる。ヘリコプターであれば利用するであろう。
- ・かつてはマンハッタンへのアクセスには、パンナムビルの屋上ヘリポートがあつて盛んに使用されていたが、着陸時に墜落事故が発生した後、VIP達の利用が激減した。ビル屋上の発着は難しく、陸上ヘリポートが良い。
- ・また、ヘリポートから10-15分程度のところに目的地がないといけない。まさに“Time is money”の人達がビジネスジェットを利用していることを理解してビジネスモデルを構築して欲しい。
- ・成田の利用料金は(FBO施設の利用を含め)高い。またスロット枠も無いに等しい。そもそも東京に行きたい時の窓口がどこにあるのかわからない。
- ・成田、羽田でビジネスジェットを受け入れられないのであれば、軍民共用の飛行場は考えられないのか？ヘリコプターで15分程度のアクセスが可能であれば飛行場が少々東京都心から離れていても構わない。
- ・ペプシ、エクソンモービル、IBM等の企業は自社ヘリを所有し、ウエストチェスター空港から40マイル(約65km)の所にあるマンハッタンヘリで移動する。それ以外の企業トップ達もこの空港以外にあるヘリ運航会社からチャーターしてマンハッタン

へ移動することは日常的である。

#### (2) ビジネス機を扱う空港の立地環境

- ・ウエストチェスター空港は、GA 専用空港として知られているティタボロ空港 (PANYNJ が管理) とは性格を異にする。ティタボロ空港はニューヨークのダウンタウンを訪問し、またそこで働く人が利用する。ウエストチェスター空港近くには、ペプシコ、IBM、エクソンモービル、シティなどメジャー企業があり、これら企業のトップ、エグゼクティブ達が仕事・生活をする中で使用される空港である。
- ・よって、この空港は近隣コミュニティとの関係は重要であり、夜は飛ばないように顧客にお願いしており、自主的に夜 10 時から朝 6 時までは飛行しないことにしている。空港自体のカーフェューはない。
- ・ウエストチェスター空港は、商業定期便 (B737, A320 クラス) も扱う空港である。この空港周辺 (ホワイトプレーン) に暮らす人達 (富裕層) に利用される。彼らにとって、ニューヨーク市近傍の 3 空港 (JFK, ニューアーク、ラガーディア) 利用よりも便利であるが、発着時間帯に制約があろうとも文句などは言わない。
- ・日本においてもウエストチェスター空港のような空港を造る、または運営すれば、企業や富裕層が利用する。その際、カーフェューは問題でない。当地でもビジネスジェットの間際運航は時差のある欧州であるが、夜 10 時まで戻ってくることにきちんと理解を得ている。

#### (3) AVITAT 社の収入源

- ・この空港での FBO の収入は、ランプ料、機体メンテナンス、燃料販売、GPU/APU 供給等のグランドサービース一式、商業機の機体メンテナンスサービスである。ペプシコなど自社ハンガーを有している企業は、ウエストチェスター郡と土地賃借の契約を結び自前でハンガーを建設、メンテナンスを含め全てを自社管理している。
- ・ここでの 1 日の取扱数は、40-50 回である (20-25 機) である。カスタマーは現在、100 社程度、ティタボロ空港の顧客を含めるとニューヨーク地区では 300-400 社程度を抱える。
- ・FBO は手厚いサービスで企業を引きつけ、顧客とする。この空港の良いところは、ランプに自動車を入れられることで、ティタボロと違うサービスが可能である。スイス・ジュネーブまで行き、エアポートセールス、自社 PR を行っている。「遅延発着がないこと、サービスが良いこと」を売り物としている。結果、顧客が増えている。

#### (4) FBO の役割と日本への若干の勸奨

- ・ペプシコ等のような大企業が日本に飛ぶ時は、少々のコストの多寡などは問題にしない。但し、スロットがゼロ (に等しい) では話にならない。前述のとおり、“スロットの申請を誰に相談すれば良いのかわからない”では駄目で、スロットを簡単に取れる明瞭なルールが必要である。1 時間に何便というスロット数がはっきりとわかり、それが確保できれば仕事 (利用者) は発生する。初めにスロットありきである。日本はシ

システムを変えるべきであると思う。日本であれば技術力もあり、必ず出来る。  
なお、需給バランスが乖離している場合のスロット配分の原則は、“最初に申請した人から配分する”が鉄則である。

- **VIP** は空港に来てトイレを使う程度、稀に飛行機の準備に搭乗前に少々待つ程度である。大抵は飛行機が **VIP** 到着をビル前で待機している。ロビーで待つということではなく、**VIP** の待ち時間はゼロである。
- これは飛行依頼があれば、事前に **FBO** 会社が当局に飛行に係る一切の申請を行い、セキュリティや税関/出国検査は機内で行われるからである。空港内をあちこち自分で移動することをなくすことが **FBO** の役割であり、利用者にとってこの時間短縮と煩わしさから解放されるのが良いサービスなのである。正に **FBO** の命は“コンビニエンス”である。マッチベター・ザン・コマーシャルエアラインズである。
- この空港には複数(6社)の **FBO** があり、競争相手がある。競争相手は必要である。顧客サービスにはコーヒー一杯でも手を抜かない。当社 **FBO** 内にはスターバックスコーヒーが入っており、パイロット、利用者に好評である。  
良いサービスを心がけていると、パイロットがロコミでウエストチェスター空港と、その **FBO** を顧客に紹介してくれる。
- **FBO** には電話で申し込みがある。クレジットカードで決済する。事前予約がなくとも即応できる体制にある。出発は月曜日、到着は木曜日に多く、総じて木曜日の利用が多くなる。金曜日は会社で業務、週末を自宅で過ごすビジネス客の動きに連動している。このようなビジネスの動きを分析して **FBO** は対応すべきである。



## 2.1.2 Jet Aviation Teterboro

■訪問日：2008年1月18日

■面談者：Kevin Patterman, Manager, Line Services

Susan Panos, Manager, Customer Support Services

### ○事業の概要

- ・ティタボロ空港は1日に300機のGAの発着が見られる空港であり、一日当たり1,500～2,000人の乗降客がある。Jet Aviation社は、この空港の中で最大のFBOである。
- ・当社は、アメリカ国内7箇所、国外15箇所に事業所がある。FBOを置いているのは国内5箇所、国外8箇所である。
- ・ティタボロ空港では個人機、企業所有機、チャーター機を扱う。この空港では最大のFBOである。自社機として12機を常駐させ、チャーター運航を随時行っている他、個人・法人機42機を受託し、ラインメンテナンス、アビオニクス整備、航空機の管理（Aircraft Management）、受託飛行（Personnel Service）を行う、アメリカ国内でも重要な事業所であり、当社の基幹基地である。

### ○FBOの役割

#### （1）顧客層とサービスレベル

- ・FBOを一言でいえば、ファーストクラスである。当社を利用するエグゼクティブ達は特別のことを期待している。よって、FBOのキーワードは、サービスである。商業定期便のファーストクラスであっても、そのサービスに満足できない人達がより高い水準を求め、これに優れて高いサービスで応えるのが当社の使命である。
- ・全てに完全に応えることは難しいが、従業員に時間とお金をかけて徹底して訓練し、顧客満足度の向上に努めている。FBOの建物内はホテルと同じ快適さとサービスを提供し、また航空機材の知識を基礎から教え、安全確保のための訓練を行うなど研修内容は広範囲にわたる。全社をあげて顧客満足度向上のための取組みを行った結果、2005年にはサービスの質が最も高い企業として、5つ星の表彰を受けた。
- ・エグゼクティブや富裕層のチャーター機運航には、限定された機材とスロットの関係から全てを迎えられない難しさがある。これに加え、24時間、時差のある都市との運航計画を立てる必要がある。

通常、顧客に対応するスタッフは、30～40名である。しかし、曜日や時期（特に休暇）によっては、事前予想が大幅に狂う場合がある。最近の例では、昨年末のクリスマス休暇の際、通常オフデーの土曜日に多くの家族連れがやって来て対応しかねる事態になった。富裕層の家族旅行は、思い立ったら行動するパターンが多く、何日も前から予約を入れるようことはしない。人員構成や目的地により、空いている機材を何でも当てればよいというものではないところが難しい。飛行計画に基づき、安全性の高い機材から顧客に提供するのが第一である。

## (2) 顧客ニーズ

- ・最近の傾向として、特に 2001 年 9 月 11 日以降であるが、企業利用のビジネスジェットの利用者は、それまでの企業トップのみから企業の重役クラスまでに下がった。これは、VIP の安全確保だけでなく、商業定期便の遅延も大きく影響している。当空港がニューヨーク市マンハッタンに至近である（ミッドタウンから約 19km）ことも影響しているであろう。
- ・当社顧客の飛行の 90%は国内飛行である。国外飛行の場合、CIQ はこの FBO ビルで対応可能である。飛行距離としては、米国内、カナダを主体とする中距離が多い。但し、最近、上記を背景にビジネスジェット機の販売が好調であり、また長距離飛行のニーズも高くなっている。企業ニーズを背景として、当面の需要は手堅いと思込んでいる。
- ・ティタボロ空港では、スーパースター、世界的に著名な実業家・資産家など多くが入り出す。お客はサービスで FBO を選ぶといっても過言ではなく、シークレットを重んずる顧客が少なくない。このような顧客のセキュリティを確保しつつ、目的地まで安全に届けるのが FBO の果たす役割である。
- ・高齢者の利用も少なくなく、顧客リストに 80 歳以上の高齢者や持病持ちがいる場合には救急車を待機させる等のサービスを行っている。
- ・ティタボロ空港では、ウエストチェスター空港やモリソンタウン空港のようにハンガーで車から航空機に直接乗り換えるサービスは出来ない。FBO に入る際にゲートで簡単な身分問答を行い、ビル内を通過することで安全確認を行う仕組みとなっている。（VIP がビル内を通過するので、ビルを豪華にせざるを得ない事情もある）
- ・夜 12 時から 6 時まで間に着陸の要請が入った際は、ボランティアカーフェューの時間帯にあること、また当社スタッフが手薄になる時間帯であるので、24 時間対応可能なニューアーク空港へダイバートしてもらう。

## (3) FBO の収入

- ・アメリカの FBO は、従前、飛行に必要な費用一式をもとにした税サービス料込みの一括料金であった。最近、経済観念が厳しくなったことから、個々のサービスを一つ一つ削って安くしようとする顧客が増えた。同じ FBO でも欧州では個別サービス事の料金表（例：新聞、コーヒー等細かいリスト）があり、アメリカ型の料金が崩れてきている。当社では競合もあり、競争相手の値段設定をみて中ぐらいの値決めをしている。
- ・航空機燃料販売も FBO の収入源である。燃料代には GPU や地上ハンドリング代も入っている。当社の場合、航空機燃料はエクソンモービルから仕入れるが、石油元売り会社が航空機燃料で儲けがあるからといって、FBO のサービスを分離してエンドユーザーに直接販売するような動きには至っていない。サービスする概念がない。商業定期便の航空会社とは異なり、仕入れ量は少ないが、FBO 業界として仕入れ価格には発言力はある。

#### (4) 空港当局との関係

- ・ティタボロ空港は、PANYNJ が管理する空港である。当社の FBO 施設一式は PA より借地している。着陸料は FBO がコンピューター決済システムを利用して納付する。
- ・PANYNJ の管理する 3 大空港が混雑し、GA 機をティタボロ空港利用に誘導してきた。さらに混雑してきたティタボロ空港では個人機や飛行学校のような小型機が周辺の小規模空港へ移駐し、周囲の環境に配慮している。2000 年頃を境にティタボロ空港内には他社を含む FBO 施設が相次いで建設されたが、現在では用地の都合上、これ以上 FBO 施設を展開できない。また、空港も市街化が進展し、拡張できない。施設の展開用地があればもっと事業は拡大できる環境にあると見ているが、仕方がない。
- ・空港全体の発着回数が減っている（減らされている）一方、ビジネスジェットのニーズは高い。当空港で発着する機材は、次第に大型化している現状にある。

## 2.2.1 Jet Aviation at Zurich International Airport

■訪問日： 2008年1月9日

■面談者： Robert Whitehead, Director FBO

Juerg Reuthinger, Senior VP of Aircraft Management Division

Markus Schuler, Director Ground Operations

Jet Aviation AG

### ○施設の概要



出典：チューリッヒ国際空港ホームページ

- ・同社が設立された 1960 年代より存在する、ヨーロッパで歴史のある FBO 施設の一つである。
- ・ターミナル施設内には、カフェ、旅客用ラウンジ、クルー用ラウンジ、CIQ 施設等を有する。
- ・旅客がターミナル内で過ごす時間は短ければ短いほど良いため、ラウンジやカフェは旅客が常時使用する施設というよりも、機材のメンテナンス等のイレギュラーが発生した際に利用する施設と認識している

### ○Jet Aviation 社のハンドリング状況

- ・取扱いは増加傾向にあり、2007 年には前年より約 25%多い 13,000 回の運航を取り扱った。
- ・テクニカルランディングはほとんどなく、大部分がビジネス客による OD 需要である。

## ○日本への運航について

- ・日本の首都圏の空港では、ビジネス航空に対するスロットが皆無に等しいと認識している。
- ・整備施設等の地上サービスを受けることも難しい。
- ・スロット、サービス施設の拡大がとりわけ重要であり、価格については、それほど重要ではない。
- ・日本へのビジネス航空の乗入が難しいために、香港やマニラなどのアジアの空港で定期便に乗り換えて日本に入国する旅客がいる。

【参考資料】

■施設の写真

旅客用ラウンジ



クルー用ラウンジ



CIO 施設



エプロン及びハンガー





## 2.2.2 Jet Aviation TAG Aviation at Geneva Cointrin International Airport

- 訪問日： 2008年1月11日
- 面談者： Bernard Ratsira, Director FBO, Jet Aviation AG  
Eetuerk Yildiz, Handling Manager, TAG Aviation  
Andrew Pearce, Manager of Aircraft Sales, TAG Aviation

### ○施設概要

ジュネーブ国際空港にはビジネス航空用のターミナルは2つある。General Aviation Center内にある旧来のターミナルが老朽化、狭隘化したため、2002年3月にビジネス航空用の新しいC3ターミナルが建設された。このターミナルは、ジュネーブ国際空港(AIG)により建設され、ビジネス航空のオペレーション、マネージメント等を行う3社(TAG Aviation、Jet Aviation、Private Air)がリース契約により、このターミナルをFBOとして使用している。

館内の清掃や補修等の運営に係る費用は入居する3社がそれぞれ負担しているが、常駐するCIQに係る費用は空港が負担している。

### ○C3ターミナルのサービス概要

- ・ハンドリング会社3社が入居(TAG Aviation、Jet Aviation、PrivateAir)
- ・CIQはスイス、フランスの両国用の窓口があり、運用時間中いつでも対応可能。CIQの配置は空港の管轄。
- ・燃料は空港内1社(Geneva Fuel Service)がすべて提供している。

#### (1) TAG Aviation社

##### 1) ハンドリング概況

- ・ジュネーブの空港における年間離着陸回数のうち約3割がGAの運航であり、それらをTAG Aviationをはじめとしたハンドリング会社で取り扱っている。
- ・このうちTAG Aviation社では年間18,000回の離着陸を取り扱う。

##### 2) FBO運営の考え方

- ・駐車場とターミナルとの動線を重視している。駐車場からターミナルまで2分かかるようでは長すぎであり、できるだけ所要時間が短くなるように、駐車場の配置やターミナルエントランス前のスペース確保を心がけている。
- ・旅客がターミナルを訪れた瞬間にレセプションデスクのスタッフが対応して、そのまま搭乗案内ができるよう、旅客をターミナル内で待たせないことが必要である。旅客



にとつての利便を第一に心がける。

### 3) 保有施設

- ・ターミナルは空港からのリースであるが、ハンガーは自社で建設した。

## (2) Jet Aviation 社

### 1) 利用客について

- ・ユーロ圏からのビジネス客のほかに、新規の顧客として、イギリス、アメリカ、ロシア、ウクライナなどからの旅客が、スイス (Gsaadt, Crans-Montana, Verbier) やフランス東部 (Megeve, Courchevel, Chamonix) を訪れるようになっている。これは、冬のスキーシーズンの休暇を過ごすケースが多い。これらの顧客のなかには、子女をスイス内の著名なプライベートスクールに入学させているケースもある。

### 2) ハンドリング概況

- ・2007 年は 2006 年実績と比較して約 24%の増加。

Jet Aviation 社の取扱い実績

	2006	2007	Increase
Small Business Jets	3980	4828	21.3%
Large Business Jets	2310	3110	34.6%
Narrow Body Aircraft	476	486	2.1%
Wide Body Aircraft	148	150	1.4%
Total	6914	8574	24.0%

- ・主たる要因は、コーポレート機や個人所有の Global Express、Gulfstream、Falcon 900/2000 の運航の増加。

### 3) 課題

- ・ジュネーブ国際空港は、拡張の余地が乏しく、スロット、駐機スペースが不十分
- ・駐機場が全く足りない場合や、利用できるとしても FBO 施設から車で 15 分のリモート駐機場を使用せざるを得ない場合がある。
- ・駐機場が足りないために、ナローボディ機がジュネーブで旅客を降ろしたあと、フランスのリヨンに駐機のために行くことがある。
- ・駐機場所が遠いために、燃料補給用車両やケータリング用車両が到着するのに時間がかかり、オペレーションの水準を低下させている。
- ・ジュネーブにおいては顧客のためのホテルの確保も難しい (年間平均でホテルの稼働率は 74%)。
- ・TAG では、ホテルアレンジのためにも多くの時間、スタッフを当てているが、ジュネーブでホテルが取れない場合には、ジュネーブから車で 1 時間かかるフランスの Chamonix にホテルを予約せざるを得ない場合もある。

4) タリフ

(添付を御参照ください。)

5) Jet Aviation 社 ハンドリング料金

Class	Price (CHF) ※	Toilet Service	Portable Water Service	Standard Airline Cabin Cleaning	Ground Power Unit 112V/400Hz	Passenger Air Stairs	Conveyor Belt	Aircraft
1	275.00	NO	NO	NO	NO	NO	NO	Aircraft and helicopters up to 2,000kgMTOM
2	385.00	NO	NO	NO	NO	NO	NO	AC90 BE9T C421 C441 C525 PC12
3	385.00	NO	NO	NO	NO	NO	NO	AJET ASTR B190 B350 B421(H) BE10 BE20 BE40 C25A C25B C500 C501 C510 C550 C551 C56X C650 DHC6 E110 E120 E121 FA10 H25A H25B HF20 JS35 LJ45 LJ55 LJ60 MU2 MU30 P180 PRM1 S76(H) S601 SBR1 SH33 SH36 STRA SW2 SW3 SW4 WW23 WW24
4	650.00	NO	NO	NO	NO	NO	NO	AT43-4-5 C680 C750 CL30 D328 DC3 E135 F2TH FA20 FA50 GALX H25C J328 SF34 YK40
5	750.00	NO	NO	NO	NO	NO	NO	A748 AN24 AN26 AN30 AN32 AT72 CL60 DHC7 E135"LEGACY" E145 F27 F28 F50 F60 FA7X F2TH"EX" F900 GLF3 GLF4 L29A L29B SB20 VF14 CRJ1-2-7-9 DH8A-B-C-D
6	1830.00	YES	YES	YES	NO	NO	NO	AN72 B731 B732 BA11 B461-2-3 DC91-2-3-4-5 F70 F100 GLEX GL5T GLF5 T134 T334 YK42
7	2450.00	YES	YES	YES	NO	NO	NO	A318 A319 A320 B721 B733 B734 B735 B736 B737 B738 B739 C130 MB81-2-3-8 MD90
8	3000.00	YES	YES	YES	NO	NO	NO	A321 B722
9	3560.00	YES	YES	YES	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 30' Dep : 30'	B701 B720 B752 B753 T154 T204
10	4170.00	YES	YES	YES	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 30' Dep : 30'	B703 C135 C141 DC85 VC10
11	5370.00	YES	YES	YES	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 30' Dep : 30'	A306 A30B B762 DC86 DC87 IL62 IL76
12	6250.00	YES	YES	YES	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 60' Dep : 60'	Arr : 30' Dep : 30'	A124 A225 A332 A333 A342-3-5-6 B741 B742 B743 B744 B74R B74S B764 B772 B773 C5 DC10 IL86 IL96 L101 MD11

その他ハンドリング料金に含まれるサービス  
(リクエストベースにて対応可能)

- Arrangement of Technical Assistance
- Arrangement of Refueling
- Arrangement of Catering
- Hotel arrangement
- Booking on chauffeur-driven limousines
- Car rental reservation

ハンドリング料金に含まれないもの(要別料金)

- All Airport-related fees
- Conference rooms
- Main terminal use
- Flight planning, computer flight plans, landing and over flight permit requests, "PPRs", landing slots at other airports
- Telex, telefax, telephone, photocopies, rental of mobile telephone, etc...
- 24 hour security agent at aircraft
- Baggage and cargo equipment
- X-ray screening of baggage and additional manpower for the handling thereof.
- Load control and load sheets (available on request, through our Airline & Cargo Handling Dept.)
- Worldwide newspapers downloaded from "Newspaper Direct" and printed in-house.

○施設の写真

C3 ターミナル外観



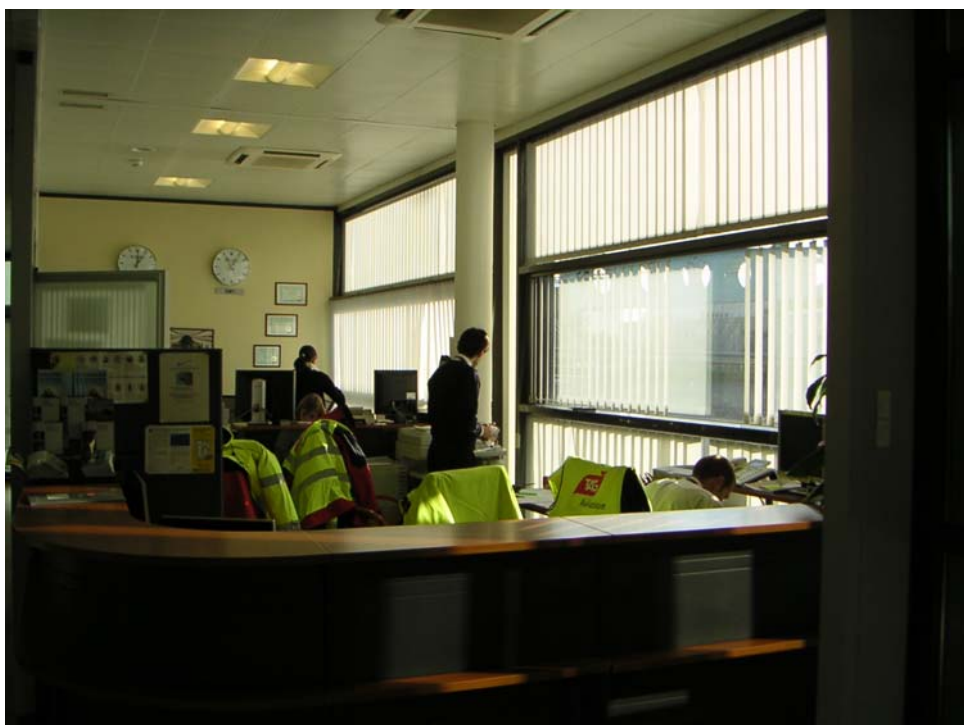
Jet Aviation 社 レセプション



TAG Aviation 社ラウンジ



TAG Aviation 社 運航情報デスク



CIQ エリア（スイス側及びフランス側）



## 1. The brief history and the background of each airport

Dubai – Has worked extremely hard to become the preferred technical stop for cargo and GA traffic. Major stop for aircraft transiting into the Indian Ocean and South Africa.

Zurich – Private aviation is 40% of the airports traffic. Has supported GA activity since the conception of GA in the 1960's. A major maintenance facility for GA aircraft. Zurich is the banking capital of Europe, individuals of high net worth and major corporations operate into the airport for business purposes.

Geneva – UNICEF, Banking and several corporate headquarters located here. Same as Zurich, mostly business and government activities. Estimated winter traffic – 25% for recreational purposes – snow resorts

Frankfurt – European Automotive Center – The hub within Europe for most economic trade shows and technology trade shows. 99% of GA traffic is for business purposes

London – Strictly business purposes. Aircraft imports and restrictions easier than the rest of Europe making London a preferred location to hangar aircraft.

## 2. When the airport started GA handling

Dubai, Zurich, Geneva, Frankfurt have handled private aircraft since the opening of the airports.

Biggin Hill and Farnborough are old Royal Air Force Installations (bases). Both were sold by the government to private investors. Biggin Hill has been privately owned since 1993 and Farnborough since 2003

## 3. How the airport is saturated currently

All airports are averaging 40-60 flights an hour (commercial, cargo, GA combined). The only airport that has a saturation problem is Farnborough and this is due to a 28,000 slot capacity.

## 4. If the airport wishes to encourage GA activities, especially corporate/private jets, Or, if the airport want discourage GA activities

All airports visited understand the value of corporate activity as it relates to business development within their city and country. While some city airports, such as LUTON / HEATHROW / STANSTEAD / GATWICK have instituted slot programs, the problem is that there is an ever increasing flow of commercial activity that is saturating the airfield. The solution to this by the UK government was to simplify procedures allowing the private airports to absorb the GA traffic. Within Europe, London is the only city experiencing

these problems and is the only city actively working to resolve the concerns of the GA community.

5. What kind of measures the airport implements now in order for encouraging/discouraging GA activities

There is no discouraging. Airports supporting GA have allowed professional facilities to be built, allowed CIQ away from the main terminals and treat private aircraft with the respect the owners demand or deserve. In several cases if the trip is for pure economic reasons, landing and parking fees are reduced or waved to promote an open business relationship.

6. If the airport has a network with any other neighbor airports in order to increase the efficiency as well as to enhance the organized handling of GA users

This is most evident with Farnborough and Biggin Hill. As Farnborough has problems with limited slots, the recommend Biggin Hill as the diversion airport. Biggin Hill in turn provides lower pricing for Farnborough based aircraft to promote a since of cooperative working relationships.

7. What kind of people who use the airport for GA purpose; big corporation, Hollywood stars, celebrities, or the others

This is why there is private aircraft. It is not the business of the airport or the CAA to know or understand why a private jet is arriving at an airport. Japan needs to look at each flight as a revenue producing flight. Business people are there to create new business; private people are there for what ever reason but are spending large sums of money which is supporting local business. A flight is a flight regardless of purpose.

8. How the curfew is and how the curfew has something to do with the nearby community

Curfews are always related to the nearby community. Most European airports have jetbans or noise restrictions during certain hours. While the community is concerned about the noise, the airports spend millions of dollars building noise barriers and always respect the night time curfews. The local communities are wise enough to realize that the airport and it's facilities bring jobs and help with economic growth for their community. It is definitely a give and take relationship that works together to resolve all concerns without killing the airport activity.

9. What the relationship with nearby community and how the airport maintains friendly relationship with local communities such as through periodical meeting.

Local community does not dictate directly to the airport. Airports are government owned and are needed for commercial and GA traffic.

10. If there's any sensitive issues between local communities

Noise is always an issue. This is resolved with 0000L to 0530L curfews and/or changes in approach/departure routes.



**DUBAI, UNITED ARAB EMERATES**  
**07 – 08 January 2008**

Visited with **Continental Jet Services** – Salah Shaki – General Manager of Operations  
Visited with **JETEX Flight Support Services** – Khaled Shurbaji - General Manager of Operations

**Airport Information:**

Airport averages 1 movement an minute.  
Airport has 2 runways  
Average GA traffic is 50 movements a day. During peak season (winter months), average number of movements exceed 100 a day.  
Significant increases expected for all traffic.  
DXB has commissioned a second airport scheduled for completion 2010-2012.  
New airport will have 6 runways and will have a portion dedicated solely for general aviation.  
Projections are looking for 100 daily with spikes to 200 flights a day (General Aviation)  
Slots are not required at this time

**Handlers and Infrastructure:**

1 primary ground handlers at DXB. Executive Flight Services (EFS) which is airport owned.  
Jet Aviation has opened an office to support their clients and aircraft.  
All properties are owned by airport and leased to the handling companies.  
Both handlers have waiting rooms for crew and passengers. Passengers are not expected to wait. Typical operation, passenger arrives in private car, CIQ is handled in the GAT and passengers go directly to airplane.  
Average processing time for passengers, in and out, is less than 10 minutes.

Comments heard:

1. Middle East customers do not go to Japan. There is no advertising regarding tourism in Japan so no one thinks about going there.
2. When Royal Flights operate into Japan for other than official state visits, processing the royal family members is done like average person and is not appreciated by family. Thus, second thoughts about visiting in the future.
3. Cost is too high. Price would be acceptable if passenger and crews were treated to a smoother and quicker process.

	Airport Questions as Provided by JACINC	Comments	Airport Owned	Private Owned
1	Owners / Operators of airport facilities and who are the payers of facility costs	Airport owns EFS and thus it is part of the airport cost. Other handlers lease office space from the Airport Authority	√	
2	Types of facilities such as terminal buildings or fuel facilities, and owners and management methods of these facilities	Private facility away from terminals. Fuel is airport concession. Managed by airport employees.	√	
3	CIQ performances (if subsidized or others) and required application processes	CIQ is handled on GA site. Provided by the airport at no cost to GA Terminal. No application processes. All aircraft are usually pre-cleared and processed by using GENDEC forms		
4	Other services rendered to business jet activities in terms of hardware (conference rooms etc) and software Concierge services	Waiting rooms are available as well as a small conference room. Seldom used but available if needed. Concierge services provided by the handler.		

5	City access data such as distances, elapsed time, and costs to the city centers from the airports for frequent users	Airport on the edge of the city, travel time to business districts less than 15 minutes Hotels are everywhere. On-airport property as well as within a 15 minute drive.		
6	Helicopter use when there is access to the city center	Not Applicable		
7	Security procedures	General Aviation Terminal is a mini Commercial Terminal. All is the same		
8	Utility charges at airports and for operations (landing fees, parking fees, navigation aids fees, CIQ charges, terminal usage charges)	All aircraft pay landing and navigational fees based on airport published tariffs. There are no known CIQ or Terminal Fees.		
9	Other FBO costs as terminal charges fuel costs, and ground handling fees, which are not included in the items listed in immediately above	None		

End Dubai

**ZURICH, SWITZERLAND**  
**09 January 2008**

08 January – One meeting with Stefano Costi of TRAVICO (Charter Aircraft Management Software Developer) No significant information obtained regarding Airport operations.

09 January –LSZH

Airport Information:

Average GA traffic is 50 movements a day. During peak season (winter months), average number of movements exceed 110 a day.

Slots are required at this time. No PPR required

One interview conducted with Jet Aviation. Jet Aviation manages 65% of all GA activity as well as supplies maintenance services for private aircraft.

About Jet Aviation Zurich,

Provides ground handling services in the GAT.

Provides maintenance for the GA community

Manages 110 aircraft at this facility

Promotes and sells non-scheduled revenue flights

GAT owned by Airport. Jet Aviation and other small handlers lease office space from the airport.

All parking, landing fees are collected for the airport and paid to the airport.

Slots are required and are given on a first come first served bases. No PPR required.

(Slots are first provided to Commercial Operations then remainder is made available to Cargo and GA)

Comments heard:

1. Japan offers "NO PROPER FACILITIES"
2. Japan offers "NO PROPER SERVICES" (as related to GA)
3. Japan is unrealistic on slot request
4. Pricing not so much an issue, but with such poor support current price is unrealistic and in poor taste.
5. Management companies and non-scheduled revenue flights are recommended to stop in VHHH or RPLL and leave aircraft. Passengers then use commercial due to difficulty in operating into Japan.

	Airport Questions as Provided by JACINC	Comments	Airport Owned	Private Owned
1	Owners / Operators of airport facilities and who are the payers of facility costs	Airport owns the GAT and leases it to all handlers.	√	
2	Types of facilities such as terminal buildings or fuel facilities, and owners and management methods of these facilities	Private facility away from terminals. Fuel is airport concession. Building managed by the airport, services managed by handling company.	√	
3	CIQ performances (if subsidized or others) and required application processes	CIQ is handled on GA site. Provided by the airport at no cost to GA Terminal. No application processes. All aircraft are usually pre-cleared and processed by using GENDEC forms	√	

4	Other services rendered to business jet activities in terms of hardware (conference rooms etc) and software Concierge services	Waiting rooms are available but no conference room. Seldom used but available if needed. Concierge services provided by the handler.		
5	City access data such as distances, elapsed time, and costs to the city centers from the airports for frequent users	Airport on the edge of the city, travel time to business districts less than 15 minutes Hotels are everywhere. On-airport property as well as within a 5 minute drive.		
6	Helicopter use when there is access to the city center	Not applicable for city travel. Utilized for repositioning to ski resorts		√
7	Security procedures	General Aviation Terminal is a mini Commercial Terminal. All is the same		
8	Utility charges at airports and for operations (landing fees, parking fees, navigation aids fees, CIQ charges, terminal usage charges)	All aircraft pay landing and navigational fees based on airport published tariffs. There are no known CIQ or Terminal Fees.		
9	Other FBO costs as terminal charges fuel costs, and ground handling fees, which are not included in the items listed in immediately above	None		

End Zurich

**GENEVA, SWITZERLAND**  
**11 January 2008**

10 January – Preliminary meeting with TAG Aviation – Dinner  
11 January – LSGG Meeting with TAG Aviation and Jet Aviation

**Airport Information:**

Airport averages 40 movements a hour. Airport has 1 runway  
Average GA traffic is 50-75 movements a day. During peak season (winter months), average number of movements exceed 110 a day.  
Slots are required and are given on a first come first served bases. No PPR required.

There are two (2) GAT on this airfield. GAT1 is airport owned and is managed and run by Transairco. GA1 supports less than 20% of GA traffic into LSGG. Most of the aircraft supported are less than 2 tons. Facility is old and is not strategically located for GA operations.

GAT2 – A privately owned facility. Home to three (3) ground handling companies. Jet Aviation, TAG Aviation and Swissport. All discussions below is based on GAT2. GAT1 is not considered as a viable source of information.

Visited 2 vendors, TAG Aviation and Jet Aviation

**About TAG Aviation LSGG:**

Provides ground handling in GAT2.  
Provides maintenance for the GA community  
Manages 30 aircraft at this facility  
Promotes and sells non-scheduled revenue flights

**About Jet Aviation LSGG:**

Provides ground handling in GAT2.  
Provides maintenance for the GA community  
Manages 0 aircraft at this facility  
Promotes and sells non-scheduled revenue flights

	Airport Questions as Provided by JACINC		Airport Owned	Private Owned
1	Owners / Operators of airport facilities and who are the payers of facility costs	GAT1 Airport owned GAT2 Privately owned	√	√
2	Types of facilities such as terminal buildings or fuel facilities, and owners and management methods of these facilities	GAT2 is a full service facility. Each company supports it's customers as it feels appropriate. There is no airport support for handling. Fuel is an airport concession.		√
3	CIQ performances (if subsidized or others) and required application processes	CIQ is handled on GAT2 site. Provided by the airport at no cost to GAT2. No application processes. All aircraft are usually pre-cleared and processed by using GENDEC forms		√
4	Other services rendered to business jet activities in terms of hardware (conference rooms etc) and software Concierge services	Full service facility. Any service required by client can and is supported		√
5	City access data such as distances, elapsed time, and costs to the city centers from the airports for frequent users	Airport is less than 10 miles from city center. Train and Taxi service readily available. Most passengers have private cars.		

6	Helicopter use when there is access to the city center	Not Applicable		
7	Security procedures	General Aviation Terminal is a mini Commercial Terminal. All is the same		
8	Utility charges at airports and for operations (landing fees, parking fees, navigation aids fees, CIQ charges, terminal usage charges)	All aircraft pay landing and navigational fees based on airport published tariffs. There are no known CIQ or Terminal Fees.		
9	Other FBO costs as terminal charges fuel costs, and ground handling fees, which are not included in the items listed in immediately above	None		

End of LSGG

**FRANKFURT, GERMANY**  
**14 January**

**Airport Information:**

Airport averages 40 movements per hour. Airport has 3 runways with a 4<sup>th</sup> under construction  
Average GA traffic is 40-50 movements a day. During trade shows, average number of movements can exceed 100 a day.

Slots are required and are given on a first come first served bases. No PPR required.

There is 1 GAT on this airfield. The GAT is airport owned and is managed and run by FRAPORT. FRAPORT is the company that runs the entire airport operation to include commercial.

Additional handling support is provided by the GAT or by private agents (Universal, ARI have "agents" available to meet aircraft. This is for there existing customers only).

About FRAPORT EDDF: Provides ground handling in the GAT // Manages 0 aircraft at this facility  
// No other services provided

	Airport Questions as Provided by JACINC		Airport Owned	Private Owned
1	Owners / Operators of airport facilities and who are the payers of facility costs	Airport Owned and Operated	√	
2	Types of facilities such as terminal buildings or fuel facilities, and owners and management methods of these facilities	GAT is a full service facility. Each company supports it's customers as it feels appropriate. The airport supports handling. Fuel is an airport concession.	√	
3	CIQ performances (if subsidized or others) and required application processes	CIQ is handled on the GAT site. Provided by the airport at no cost to GAT. No application processes. All aircraft are usually pre-cleared and processed by using GENDEC forms	√	
4	Other services rendered to business jet activities in terms of hardware (conference rooms etc) and software Concierge services	Full service facility. Any service required by client can and is supported	√	
5	City access data such as distances, elapsed time, and costs to the city centers from the airports for frequent users	Airport is 20 miles from city center. Taxi service readily available. Most passengers have private cars.		
6	Helicopter use when there is access to the city center	Not Applicable		
7	Security procedures	General Aviation Terminal is a mini Commercial Terminal. All is the same		
8	Utility charges at airports and for operations (landing fees, parking fees, navigation aids fees, CIQ charges, terminal usage charges)	All aircraft pay landing and navigational fees based on airport published tariffs. There are no known CIQ or Terminal Fees.		

9	Other FBO costs as terminal charges fuel costs, and ground handling fees, which are not included in the items listed in immediately above	None		
---	---	------	--	--

End of EDDF



**FARNBOROUGH, UK**  
**15 January**

**Airport Information:**

Airport is allowed 28,000 slots annually. It is not unusual for the airport to be short or limited on slots by November of each year due to heavy usage. The airport is trying at this time to double current slot allowance. Airport has 1 runway with no plans to expand. Average GA traffic is 40-50 movements a day. Movements could easily exceed 75-100 daily (365) but the airport manages the slots to insure they do not run out for based aircraft.

Slots are required and are given on a first come first served bases. No PPR required.

There is 1 GAT on this airfield. The GAT is airport owned and is managed and run by TAG Aviation. In actuality, TAG Aviation has purchased this airport and receives no support from the government.

No additional handling support is provided by private agents. TAG has the sole function of handling.

	Airport Questions as Provided by JACINC		Airport Owned	Private Owned
1	Owners / Operators of airport facilities and who are the payers of facility costs	Airport Owned and Operated		√
2	Types of facilities such as terminal buildings or fuel facilities, and owners and management methods of these facilities	GAT is a full service facility. Each company supports it's customers as it feels appropriate. The airport supports handling. Fuel is an airport concession.		√
3	CIQ performances (if subsidized or others) and required application processes	CIQ is handled on the GAT site. Provided by the airport at no cost to GAT. No application processes. All aircraft are usually pre-cleared and processed by using GENDEC forms		√
4	Other services rendered to business jet activities in terms of hardware (conference rooms etc) and software Concierge services	Full service facility. Any service required by client can and is supported		√
5	City access data such as distances, elapsed time, and costs to the city centers from the airports for frequent users	Airport is 35-40 miles from city center. Taxi service readily available. Most passengers have private cars.		√
6	Helicopter use when there is access to the city center	Free Skys to London Heliport		√
7	Security procedures	General Aviation Terminal is a mini Commercial Terminal. All is the same. TAG has hired a professional security company, had their training government approved and provides their own CIQ service.		√
8	Utility charges at airports and for operations (landing fees, parking fees, navigation aids fees, CIQ charges, terminal usage charges)	All aircraft pay landing and navigational fees based on airport published tariffs. There are no known CIQ or Terminal Fees. Since TAG owns the airport, fees are not shared by government		√

9	Other FBO costs as terminal charges fuel costs, and ground handling fees, which are not included in the items listed in immediately above	None		√
---	---	------	--	---

End of EGLF

**BIGGIN HILL, UK**  
**16 January**

**Airport Information:**

Airport IS THE LAST London area airport that has unlimited slots annually (in actuality, airport is allowed approximately 145,000 slots which is 500 times more than needed. Airport has 1 runway with no plans to expand. Average GA traffic is up to 2000 movements a month. All GA with 85% of that being transit activity. Movements could easily exceed 50-75 daily (365) and on occasion will see as many as 150 a day.

Slots are not required. No PPR required.

There is 1 GAT on this airfield. The GAT is airport owned and is managed and run by Biggin Hill Aviation, a privately owned and managed company. In actuality, Biggin Hill Aviation has purchased this airport and receives no support from the government.

Jet Aviation has built a private FBO on this airport but it is utilized for maintenance and for the support of managed aircraft. They provide no competition to the airfield owners.

	Airport Questions as Provided by JACINC		Airport Owned	Private Owned
1	Owners / Operators of airport facilities and who are the payers of facility costs	Airport Owned and Operated		√
2	Types of facilities such as terminal buildings or fuel facilities, and owners and management methods of these facilities	GAT is a full service facility. Each company supports it's customers as it feels appropriate. The airport supports handling. Fuel is an airport concession.		√
3	CIQ performances (if subsidized or others) and required application processes	CIQ is handled on the GAT site. Provided by the airport at no cost to GAT. No application processes. All aircraft are usually pre-cleared and processed by using GENDEC forms		√
4	Other services rendered to business jet activities in terms of hardware (conference rooms etc) and software Concierge services	Full service facility. Any service required by client can and is supported		√
5	City access data such as distances, elapsed time, and costs to the city centers from the airports for frequent users	Airport is 20 miles from city center. Taxi service readily available. Most passengers have private cars. Airport owns it's own limo service		√
6	Helicopter use when there is access to the city center	Free Skys to London Heliport		√
7	Security procedures	General Aviation Terminal is a mini Commercial Terminal. All is the same. Biggin Hill Aviation has hired a professional security company, had their training government approved and provides their own CIQ service.		√

8	Utility charges at airports and for operations (landing fees, parking fees, navigation aids fees, CIQ charges, terminal usage charges)	All aircraft pay landing and navigational fees based on airport published tariffs. There are no known CIQ or Terminal Fees. Since Biggin Hill Aviation owns the airport, fees are not shared by government		√
9	Other FBO costs as terminal charges fuel costs, and ground handling fees, which are not included in the items listed in immediately above	None		√

End of EGBK

## 2.3.1 Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center at Shanghai HongQiao Airport

- 日時 : 2007/12/20
- 訪問先 : Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center
- 応接者 : Xibin Xu, Vice General Manager  
Yejing Bian, Chief Financial Officer  
Eiki Xie, Analyst

### ○日本のビジネスジェット市場について

副社長 (Mr. Xu) の認識では、日本のビジネスジェット市場は

- ①日本人の心情や企業文化 (節約を良しとする)
- ②首都圏の発着枠の少なさ

のために発展しにくいのではないかとと思われる。

しかし、羽田～虹橋の定期チャーター便が運航されるようになり、日本航空がファースト、ビジネスクラスに力をいれ、ビジネス需要に特化しようとしていることから、ビジネス需要は旺盛であり、これビジネスジェットに転換することがビジネスチャンスであるといえる。

日本では、ハンドリング会社が高い費用を課しているため、この体制を改めることが必要であると思われる。

### ○中国のビジネスジェット市場について

中国でのビジネスジェットの発展に関する課題としては、空域・管制に関すること、マーケットにニーズに関すること、税制の問題があげられる。

税制に関しては、欧米ではビジネスジェット機の購入に関して非課税であるところ、中国では税制面での負担が多い。すなわち、民用の航空機であれば、3～5%の関税のみであるが、ビジネスジェット機に対しては、25%の関税と、17%の増値税が課される。

中国国内 (香港を除く) では、現在 14 機のビジネスジェットが登録されている。一番積極的なのは深セン航空系の会社であり、今後 3 年で新たに 15 機を購入したいという意向を持っている。

年間の運航便数は、上海 (虹橋+浦東) で 1,000 便/年、北京で 1,500 便/年であり、全体の 80%が国際線運航である。これらの運航便数は、ビジネスジェットハンドリングが、十分にビジネスとして成立する数である。

### ○香港、マカオ等のビジネスジェット市場について (参考)

香港には、Metro jet と Jet business aviation の 2 つのビジネスジェットオペレーターが存在する。他に、深センとの合弁の会社も香港に存在する。マカオには、ビジネスジ

ェットオペレーターが 1 社存在する。これらの地域だけで、登録されているビジネスジェット機が 8~9 機あるのではないか。特にマカオはグランドハンドリング料金が安いことで定評がある。

#### ○中国におけるビジネスジェットの運航区分について

中国では、航空機の運航区分は、まず一般旅客用の商業運航の「民用」とそれ以外の「通用」に分けられる。「通用」のなかに GA、ヘリ、ビジネスジェット、航空会社がチャーター便として扱うビジネスジェットなどが含まれる。

運航事業者の区分は F A A の制度と類似しており、通常の商業運航には 140 条、ビジネスジェットの運航には 135 条の要件が必要である。

#### ○Shanghai Hawker Pacific Business Aviation Center 社について

同社の事業領域は①路線申請、②V I P の地上アシスト（グループ内の Elite 社が行う）、③グランドハンドリングの 3 つである。

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ものの、経営は民間で行っている。利潤は株式配当として国に還元され、赤字がでた場合には国が補填する。着陸料等は、上海空港集団が徴収し、税引き後の利益は国に還元される。民間企業とはいえ、事業内容は国が決定している。

##### ①路線申請について

申請は遅くとも 3 日前までに行うことが必要であるが、通常は 1 週間ほど前に行われる。3 日を切ったからの申請は原則認められない。これらは、中国籍機、外国籍機、チャーター運航、自家用運航、中国国内運航等の条件によっても変わることはない。なお、北京や上海では申請をしても、混雑しているために受入が夜間になることが多い。

##### ②V I P アシストについて

現在は FBO 施設がないため、Elite 社が V I P ハンドリング（機内でのアテンド、ラウンジサービス等）を行っている。地上送迎手配等は、別の会社が行っており、現状では、セグメントごとに別々の会社がサービスを提供しているが、FBO 施設ができれば、一括してサービスを提供することを検討している。

セキュリティの確保については、一般旅客と同様であり、V I P 旅客に対してもラウンジ出入に際して保安検査を行っている。乗務員に対してや整備の際のセキュリティに関する考え方も、一般の場合と変わらない。

都心へのアクセスに関して、ヘリコプターは空域管理が厳しいために緊急時以外は使用されていない。

### ③ グランドハンドリングについて

グランドハンドリングの費用は民用航空機と同額である。

(臨時運航申請手数料：4,000 ドル、ハンドリング：2,500 ドル)

### ○FBO 施設について

虹橋空港においてビジネスジェット専用の FBO 施設の建設を現在計画中であり、2009 年末（上海万博前）の完成を目指している。オーストラリアの会社からの資金協力を得ることになっている。

FBO の建設により、地上スポット不足の問題が解消され、VIP アシストや CIQ サービスをワンストップで提供することが可能になるであろう。浦東よりも都心に近く利便性の高い虹橋空港で FBO が整備されることにより、上海で運航されるビジネスジェット機の運航空港（現在は年間 1,000 便のうち 2 割が虹橋、8 割が浦東）も変わるのではないか。



## 2.3.2 Shanghai Foreign Aviation Service Corporation at Shanghai Pudong International Airport

- 日時 : 2007/12/21
- 訪問先 : Shanghai Foreign Aviation Service Corporation
- 応接者 : Gloria Yan, Deputy Manager  
James Gu, Deputy Manager  
Tom Luo, Marketing Manager

### OFASCO 社の業務領域

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を行っている。上海浦東空港のハード施設を外国の航空会社やオペレーターが使いこなすためのあらゆるサービスを提供することが FASCO 社の業務であり、業務領域は、申請業務、VIP 旅客接遇、CIQ 手続きアレンジ、乗務員対応、着陸料の徴収代行等である。

浦東空港には、現在 FBO 施設はない。ただし、浦東空港を含め、中国の空港にはたいていランプ沿いに国賓クラスの要人が使用する VVIP ラウンジがある。ビジネスジェットの旅客であっても、交渉ベースではあるが、使用料（特に定められてはいない）を支払うことにより、この VVIP ラウンジを使用することが可能な場合もある。今後ビジネスジェットの運航が増えるに従い、この VVIP ラウンジを使用することが増えるのではないかと見られる。一ヶ月あたりの取扱い便数は 60 便である。通常は昼間時間帯の運航が多いが、夜の運航になっても、CIQ は対応可能である。

虹橋空港に今後 FBO 施設が作られるが、浦東に関しては、現行の施設でオペレーションが可能であると考えている。なお、浦東空港のラウンジ施設は、FASCO 社の所有ではなく、同社が使用料を支払って使っているとのこと。

### ○申請手続きについて

ビジネスジェットの運航に関して、CAAC への Landing permit 申請手続きには、□申請書 (Landing request letter) 及び□地元企業、機関等がフライトの運航理由や地元でのスケジュール等を記載した書面の 2 点を提出する。通常では提出後 2 日～7 日程度で運航許可が出される。ただし、運航機材がまれな機材の場合には、許可がでるまでに比較的時間がかかる。

なお、中国籍機のビジネス機が中国国内の Landing permit を得るのは難しいとのこと。チャーター便に関しては、10 人程度の人数であればビジネスジェットと同様の扱いであるが、ITC などの大人数のチャーターでは、申請部署がビジネスジェットとは異なり (Transportation division)、許可発給までには 2 週間程度の日数を要する。



浦東空港 VVIP ラウンジ



浦東空港 VVIP ラウンジ(内部)



浦東空港 ラウンジサービス(一般)受付



浦東空港 チェックインカウンター



### 2.3.3 Hong Kong Business Aviation Centre, Ltd. at Hong Kong International Airport

- 日時 : 2007/12/19
- 訪問先 : Hong Kong Business Aviation Centre
- 応接者 : Madonna W. Y. Fung, General Manager  
Rita S. M. Tam, Customer Service Manager

- ・旧啓徳空港の時代には、ビジネスジェットを受け入れる会社はなかった（キャセイ航空が若干関与していたとのこと）が、香港国際空港の開港（1998年）時に **Business Aviation Centre, Ltd.** が設立された。しかし、開港当初はビジネスジェット用ターミナルがなく、旅客は **CIQ** 手続きのためにメインターミナルまで行く必要があった。
- ・その後、ビジネスジェット用ターミナルが建設され、専用の **CIQ** 施設が設けられた。**CIQ** 施設は、メインターミナルで設けられているのと同様に（＝「ミニチュア版」）、出入国手続き用窓口、聴取部屋、手荷物検査用機械（X線）等を備えている。**CIQ** 職員はビジネスジェット用ターミナルに常駐しているのではなく、フライト運航時間にあわせて、**Business Aviation Centre** の職員がメインターミナルから送迎している（オペレーターが **CIQ** 手続きについてアレンジする必要はなく、**Business Aviation Centre** が一括して手配）。**Business Aviation Centre** では、**CIQ** 職員に対して、ビジネスジェット旅客（VIP）への接し方等についてアドバイスし、最善のサービスを提供できるように心がけている。
- ・開業当初は、料金が高いとのクレームも発生していたが、サービス水準が向上した現在では、料金に対するクレームはない。ビジネスジェット旅客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うことはいとわない。
- ・開業後 6 年間は赤字であったが、その後は黒字に転換している。
- ・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りサービス水準を向上させている。
- ・ビジネスジェット旅客のみならず、乗務員に対する扱いも重要視しており、**FBO** 施設には、乗務員用の休憩室（ベッド）やシャワールーム等も完備している。

- 香港国際空港への乗入申請は、3日前までが原則であるが、1日前の申請でも対応している。
- 燃料は Business Aviation centre 社が燃料会社から購入し、オペレーターに供給している。
- 機材のメンテナンスのコーディネート等も行っている。

(その他サービス概要等は添付のパンフレットを参照)

建物外観



会議室



クルー用施設(シャワールーム)



エプロン



建物外観



出入国手続用施設(取扱注意)



クルー用施設(ベッドルーム)



エプロン&ハンガー



## 2.4.1 中日本航空株式会社

■訪問日：2008年1月29日

■面談者：国際ビジネス機事業室長 中江 操 様

### ○事業の概要

- ・中日本航空では、県営名古屋空港を基地に、国際ビジネスジェット機の運航支援を行っている。ビジネス機を運航するのにあたり、地上支援まで行うのが本来の FBO であるのに対して、中日本航空では全ての地上支援を出来ないのが擬似 FBO ということになるが、中日本航空でオーガナイズして FBO 機能を満たしている。

トイレおよび水処理はジェイエアー、ケータリングは地元ホテル、燃料はマイナミ、リネンサービスは地元業者などである。メカニカルなトラブルは減多に起きるものではないが、一度、部品交換を要するトラブルがあり、税関申告も含めて行った。

### ○ビジネスジェット利用客の概要

- ・N機を主に扱っている。お客は中部圏を主に目的地としているが、関西（大阪、京都）、関東（東京）を目的地とする顧客もいる。
- ・県外へ向かう顧客は、京都、東京へは JR のグリーン車で移動している。旅行業者と連携して、電話連絡し、名古屋駅で待たずに新幹線に乗れるよう切符の手配を行っている。新幹線には CEO 級も乗っている。
- ・名古屋空港での取扱機数は、愛知県集計値では 2005 年度 90 機、2006 年度 119 機、2007 年度 108 機で半数以上が N 機である。開港年の 2005 年度では万博需要もあったが、2006 年度ではほとんどがビジネス需要、2007 年度はリピーターも増えてきている。地元利用者は、N 機を所有する自動車メーカー、建設会社である。
- ・中日本航空が扱う機数は 50 機程度である。FBO として、80 機程度以上を扱わないと事業としての収支は保てない。

### ○名古屋空港の良い所、改善を希望するところ

- ・名古屋空港では、滑走路着陸から名古屋駅まで 1 時間に満たないで移動できる。名古屋で宿泊する顧客も、東京へ移動する顧客にも好評である。

地上走行 2-3 分、ビジネスターミナルの前に一番スポットがあり、歩いてビル内に入り、CIQ 手続きは長くて 15 分、ビル前の車寄せから名古屋駅前まで 20 分である。東京へは新幹線移動を含めて 2 時間半程度で到着できることになり、成田空港と時間距離はほぼ同じになる。成田利用のデメリット（スロットが少ないことに加え、空港内の地上走行が長い、CIQ に時間を要する、都心までのイグレス時間が不安定）を考えると、十分に競争力がある。

- ・名古屋空港に改善点を希望するのであれば、不開港空港を開港空港にしてもらいたいこと（3日前申請を要すること、CIC官公署が出張ベースになり、到着時刻2時間前に確認のための連絡を要すること等不便）。

#### ○日本におけるビジネスジェット普及について

- ・一人が良いと感じると、口コミで広まる。10年前、中日本航空がセスナサイテーションを購入した時と比較すると、ビジネス航空に対する関心度合いが異なっている。
- ・普及するのに障害となるのは、パイロットや整備をする人が日本では少ないこと、J機を所有すると、N機以上にコストを要すること、日本人クルーがJ機で外国に行った際に言葉のハンディがあること等があげられる。業界の底上げが必要である。
- ・東京に対する需要は大きいであろう。東京がビジネスジェット機にオープンになると、日本全体の需要の底上げと業界の育成強化に資するようになるのではないか。名古屋一人で需要を独占するような考えはない。例えば、名古屋にある中日本航空が東京で出るといっても整備機器、検査機器、ライセンスを有した整備士の配備などがあり、現実には難しい。よって、業界の底上げには需要の底上げが必要である。
- ・法改正や法改正をしなくとも通達などによって、メンテナンスや運航管理が世界に合せ標準化されることは、人材の育成・確保や需要開拓に資するものとして歓迎する。
- ・国内外の企業トップ層の意思決定とそのための行動に遅滞が生じ、今後、ジャパンパッシングが発生しないようにするには、商業定期便のファーストクラス以外の移動方法を真剣に考慮すべき時期に来ているのではないか。

## 2.4.2 フェニックス・ジャパン・アビエーション(株)

■訪問日：2008年2月5日

■インタビュー面談者：運航部長 瀬戸泰幸 様  
運航係長 福田紀幸 様

### ○事業の概要

- ・成田空港、羽田空港等でビジネスジェット機の運航支援を行っている。FBOのような燃料販売までには事業として行っていない。

### ○羽田空港利用に際しての要望事項

#### 1) 空港施設

- ・GA機が駐機することになっているN地区（旧整備場地区）は舗装面が傷んでいる。
- ・N地区の夜間照明が暗く、特に雨天時はマーキングが見えにくい。案内表示板もGAの小型機には見えにくい。
- ・国際ビジネス機の乗降場所に指定されている711番スポットと国際線暫定ターミナルビルまでの移動距離が長い。乗客降機後、N地区まで走行する距離が長い。15分程度の移動距離にあり、この移動だけで400ポンド程の燃料（時価2万円相当）を消費する。パイロット等のクルーは、再び国際線暫定ターミナルビルまで移動し、CIQ手続きを行うので、一連の動きの時間的なロスは少なくない。
- ・国内飛行の場合の乗客の出入口は、N地区のJAL第1ハンガーゲートを利用しているが、24時から06時まで利用できないこと、そのため制限区域内への臨時立入許可申請で事前に許可を得たうえで場内移動を行わなければならない（24時を過ぎるような運航が想定される場合は前もって準備している）。運航支援会社として、可能な限り旅客利便を確保した動きが出来るようにしたい。

#### 2) 申請等のルール

- ・羽田空港に適用されている7日前申請は、ビジネス航空の利用目的からすると、前置き期間が長いと感じている。善処いただければ幸いである。
- ・エプロンの駐機期間（5日間以内）は、大方は対応できる期間であるが、例外もあり不都合が生じる場合もある。スポット数が限られていることは承知しているが、空いている場合、延長理由が有る場合の弾力的な扱いにご配慮いただくと幸いである。
- ・711番スポットの使用時間（30分以内）は短い。スポット数や位置を考慮しつつもせめて1時間位迄延長いただけないであろうか。

## 2.4.3 (株)ノエビア アビエーション

■面談者：鹿児島事務所所長 <sup>ななお</sup>名直 順一郎様

### ○事業の概要

- ・当社は、ノエビア社が100%出資する子会社である。同じく、ノエビアグループ企業のノエビア アビエーション INC. (米ニュージャージー州)がある。
- ・ノエビア アビエーションは、国内航空運送事業、航空機運航支援事業の免許を有する。営業内容としては、国内航空運送事業、航空機運航支援事業、パイロット養成、国内/国際線のチャーター (ノエビア アビエーション INC. 米ニュージャージー州)、航空機の売買・修理、耐空検査等である。
- ・八尾空港を本拠地とし、鹿児島、成田、東京ヘリポートに事業所を置く。大まかに分けると、鹿児島空港は格納庫賃貸業であり、受託機の整備等は行っていない。成田では運航支援を行っている。
- ・ノエビアが運航している自社機による国際間の社員移動は、正確に言うとノエビア アビエーション INC. (米ニュージャージー州)が受託しているものであり、当社が運航しているものではない。同社は双発ジェットを所有している。
- ・鹿児島事業所は、鹿児島空港の隣接地 (私有地<sup>\*</sup>) に格納庫2棟を持ち、1棟は個人機3機に賃貸、もう1棟は航空機使用事業会社 (鹿児島国際航空) に丸ごと賃貸している。格納庫前のエプロンは私有地内であるため、乗用車を航空機に横付けできることから利用者に喜ばれている。  
<sup>\*</sup>空港用地と私有地の間には管理上、フェンスで仕切りがあるが、連絡誘導路部分は電動ゲートがあり、必要に応じて開閉する。

### ○課題や要望事項

- ・鹿児島空港には良くやっただいていて、CIQも協力的に対応いただいております、感謝しています。
- ・入管のみが常駐でないため、必要に応じて出張要請を行っている。国際定期便の需要によっての人員配置と考えているので特に不満等はないが、やはり土日対応は難しいこと、平日も勤務時間内の対応が原則である。検疫は、前もっての申請で対応いただくが、年末年始は対応不可である。365日空港運用時間内は全て対応というわけにはいかないのが実態である。鹿児島空港のみの課題ではないということを承知している。
- ・日本全体の今後の受入れに関し、中国の自家用機所有者が増えてくるであろう。スロットが自在にとれないとビジネススケジュールが立たないという点を考慮すると、やはり首都圏にビジネスジェット専用の空港が欲しいところである。空港の立地上、羽田がベストであることには違いはない。



## 2.4.4 日本航空鹿児島支店、南国交通(株)

■面談者：日本航空 鹿児島空港所所長代理 西島秀樹様  
マネジャー 今村校三様  
南国交通 航空事業部日本航空空港部 部長 堀脇義明様

### ○事業の概要

- ・南国交通（株）は、鹿児島空港において日本航空、全日空からグランドハンドリング業務を受託している。
- ・大手2社のグランドハンドリングを行っている関係で、南国交通は自家用外航便の地上支援業務の依頼も受けている。
- ・実際は南国交通から依頼を受けた JAL がサポートする。依頼の主目的は CIQ 関係（事前申請）にある。この他、給油、ゴミ・残飯処理などである。
- ・年間取扱数はトヨタ自動車が鹿児島に自家用機を置いていた 2007 年 3 月までは月間 15 便程度、年間 100 便程度であった。現在、年間 10 便程度の利用がみられるが、そのうちの半分は給油目的の技術着陸である。ロシアからフィリピンへ移動する際の中継点になっている。

### ○課題や要望事項

- ・年間 10 便程度であるので、特に問題はない。強いてあげればビジネス機ゆえに飛行計画の変更が多々あり、国際線の駐機時間と重なって業務をしなければならないことも生じている。定期便を優先しなければならないが、ビジネス機の利用者はステータスの高い方なので、それなりの気を使う。
- ・鹿児島空港での取扱数が増加するかは、地元優良企業（例；京セラさん等）が利用するかどうかであるが、今のところ動きはない。

### 3. GA団体および利用者等

#### 3.1.1 NPO 法人 日本ビジネス航空協会

■訪問日：2008年2月4日

■面談者：会長 窪田陽一様

副会長 田村和之様

理事 佐藤和信様

事務局 保阪淳一様

##### ○事業の概要

- ・日本におけるビジネス機の普及、啓蒙、発展に寄与することを目的として、日本ビジネス機協会（JBAA）を平成8年4月に発足し、その後、平成13年4月に「日本ビジネス航空協会」に、平成15年5月に東京都認定の特定非営利活動法人（NPO 法人）となる。

##### ○ビジネスジェットの普及に係る要望事項

###### 1) 需要

- ・海外、特に最近のアジアの動きをみても、GAの潜在需要は日本においても少なからずあるとみられるので、ルールの明快さ、手続きの簡素化、空港施設の用意（改善）など条件を整えば需要は顕在化すると判断している。
- ・定期便をバスに例えるならば、GAはタクシーであり、定期航空のネットワークから外れた地域間（海外と日本の地方都市も含めて）の移動、定期便の運航時間帯に合わない人、定期便のサービスに満足できない客層などに対応するタクシーは必要である。海外からの需要の半分以上は東京であるが、これからは地方間の移動が不便であることに鑑み、東京以外でも需要が発生するのではないかと（例；中国の現地工場と国内の地方にある中核工場技師達の移動など）。

###### 2) ルールづくり

- ・3年前に協会が航空局長様宛に提出した要望書を一步一步進めていきたい。これからはジェネラルアビエーション（GA）を特別扱いせずに、GAのための汎用ルールづくりをお願いしたい。
- ・有償（チャーター）飛行と自家用飛行の間で、どちらとも判断できないような一種のグレーゾーンがある。有償飛行と自家用飛行では、全く対応する法律が異なる。またフラクショナル・オーナーシップ制度の普及で、矛盾する問題が顕著にもなってきた。このようなことから国内では普及促進と責任ある対応を図るためのルールが必要で

ある。

- ・運航、整備面では、定期航空とは別の GA 専用のルールが必要である。FAR の Part135 の日本版) が欲しい。FAR135 の直輸入は無理で、日本の実情に応じた改良を要する。また、IS-BAO 等、民間が自主的に取り組める安全向上策も必要である。

### 3) 首都圏空港について

- ・首都圏での GA 受入れ空港は、都心に近い羽田が最善である。
- ・事前申請期間 (7 日前申請) の関係で、成田空港の代替空港に羽田を指定できない不都合が生じている。
- ・成田、羽田以外の受入れ空港がないため、次善策として軍用飛行場の共用化が出来ないか (例: 木更津、下総)。
- ・羽田において、昼間時間帯に B 滑走路を利用したスロット枠拡大が出来ないか。
- ・成田において、5.7 トン未満の航空機が乗り入れできないのは、法的な根拠がない。

### 4) アクセスについて

- ・アクセスの基本は車であり、空港と都心の移動は 30 分以内が理想。羽田以外の空港では、羽田との比較において 30 分以内の差異程度であることが望まれる。
- ・ヘリは天候に左右されるので、普及しないのではないか。

### 3.1.2 名古屋 米国領事館

■訪問日：2008年1月24日（東京都内にて）

■面談者：商務専門官 横井道彦様

□商務省の立場

- ・商務省は、GA 機を日本で販売したい米国企業を支援する立場から日本のビジネスジェットの市場環境を概観している。

（以下、全て個人的な見解）

○日本のビジネスジェットの環境

- ・ガルフストリーム社などの見解を聞くと、日本ではビジネスジェットは売れないという。それはアメリカなどと比べ、ビジネスジェットが育つインフラレベルが違うというのが理由である。USTR でも日本ではビジネスジェットの商売にならないという考えである。
- ・10年前には、GA を使おうとする企業などはほとんどなかった。現在でも GA に対してピンとこない経営者が多いものの、その便利さに気付いた利用者は少しずつ出てきている。
- ・但し、今後ビジネスジェット機を利用する企業がどの位になるのかは未知数である。日本企業では、某大手自動車メーカーのトップ層が欧米企業並みに頻繁に使用しているが、これは例外である。多くの企業のトップは、空港でのファーストクラスラウンジで休憩をとり、外国に旅立つのが一般的で、現地でも時間に余裕を持った動きがまだまだ多い。
- ・普及には、便利で効率的であるという認識が広まることが重要である。気軽に利用できる雰囲気がない。某大手自動車メーカーがビジネスジェット利用を一般に知られたくないのは、企業 PR において決してプラスイメージに働かないからであると仄聞している。
- ・国内の地方間移動の例にあつては、セイコーエプソンがある。ここでは、山形県鶴岡工場と長野本社との社員移動を自家用機で行っている。地上交通機関との時間比が大きい。新幹線や定期航空網から外れた地域の移動には有効である。
- ・ビジネスジェット所有企業の多くが米国籍機（N 機）となっており、N 機として登録するのはやはり気持ちよいものではない。このような環境を変えるには、日本でも法改正はいずれ必要になってくると考える。N 機としておくことにより安価に維持でき、脱法とまでは言えないものの、一種の後ろめたさが何がしかあるのではないかと。このため各企業ともに苦勞しているようだ。

## ○米国の日本に対する要望

- ・米国政府が日本国政府にビジネスジェット機の乗入れや利便性に関し、例えば CIQ などについて表立って注文を出すことはないであろう。CIQ への注文は内政干渉になるので、米国は何も言わないし、米国人が不利になるような問題はない。しかし、ビジネス機の普及の遅れが日米間のビジネスの障害になっているのは間違いないし、首都圏の空港の受入れを何とかして欲しいともビジネス界の一部では言っているのは確かなのであるが、記録になっていない。第一に日本にほとんど乗入れていないのが現状なので具体の要望等に係る記録が残らない（生じない）。
- ・日本（東京）に飛来することに価値があるのかという企業関係者が出ている。これ以上このようなことがないように、気軽に飛んで来られる環境づくりが望まれる。来てもらうには、日本（東京）市場の魅力に加え、安くて開放的な空港が必要だ。羽田、成田で受入れがこれ以上拡大できないのであれば、それ以外の空港（飛行場）の受入れの必要性を感じる。

### 3.1.3 中日新聞航空部

■訪問日：2008年1月29日

■面談者：管理局航空部長 月溪英明 様

管理局航空部飛行課長 毛利正幸 様

管理局航空部整備課長 上野岳雄 様

管理局航空部整備課 青山英幸 様

#### ○事業の概要

- ・中日新聞社では、戦後、名古屋空港が民間に返還された直後から報道取材を目的に事業活動を行っている。
- ・報道用の固定翼機および回転翼機を有しているが、固定翼機のうち1機は双発のリアジェット機を有し、取材以外にもチャーター運航（含海外）も行っている。

#### ○名古屋空港への要望

- ・取材、チャーター運航ともに、空港の運用時間の原則24時間化を行って欲しい。  
県営名古屋空港になってから、22時以降6時までの運航が禁止されている。愛知県所有の県警ヘリや防災ヘリが飛行活動を認められる一方、報道用の公共性の高い飛行機の運航も制限されるのは納得がいかない。22時以降の夜間運航は、重大な事件や事故が発生した場合に限りである。ご理解をいただきたい。  
チャーター運航もビジネス客の自在な移動を考えれば、柔軟に扱ってほしい。時差の少ないアジアとの往来において、ビジネスアワー終了後の夜間移動を行うとどうしても深夜到着になり、22時まで到着できない場合がある。

### 3.1.4 エクセル航空株式会社

■訪問日：2008年2月22日

■面談者：代表取締役社長 内池 雅廣様  
取締役 中地 盛夫様  
カスタマーサービス部長 原 馨様

#### ○事業の概要

- ・ これまではヘリによる輸送・遊覧などの運送事業、使用事業を中核としてきたが、近年のビジネスジェットの高まりを感じて、チャーターサービスを始めた。同業他社がセスナ・サイテーション等により近距離の市場を狙っているのに対し、当社はガルフストリーム G550 をもって長距離の運航による集客を行っている。
- ・ G550 は、12,000km 程度の航続性能を持ち、冬場の向かい風でも東京－ニューヨーク間をノンストップ運航できる。当社が所有するのはスイス国籍の共同所有機である。

#### ○ビジネスジェット利用客の概要

- ・ G550 は、定期便に比べて高高度の運航（約 15,500m）を飛行し揺れが少ない、機内圧を富士山 3 合目程度にできる（定期便は富士山 7 合目）など機材性能が良く、かつキャビンではベッドで睡眠がとれる等快適な移動ができるところに特徴がある。
- ・ ビジネスの疲れを機内で取ることが可能であること、ビジネスジェットならではのプライベートな空間でくつろげること等を PR し、過去、財界のトップ級が利用された。
- ・ 一度利用すると、便利で体が楽であるとしてリピーターになること、また口コミで優良顧客を紹介いただいている。
- ・ 利用方面は、機材性能を活かせるエリアで、インド、ロシア、中国の奥地よりも遠いところが多い。また 1 回のミッションでは、通常、2－3 の都市を廻る場合が多い。
- ・ 参考までにニューヨーク－東京往復で約 3,000 万円である。セールストークとしてファーストクラスの 3 倍程度で利用できると PR する。日本ではビジネスジェットが広く認知されていないことから、その金額を高いと判断する企業経営者が多い。しかし、10 人が全員ファーストクラスに乗るミッションであれば値段的にペイすることや、安全性の確保、定期便のない都市へ機動的に移動できること、複数の都市を廻る場合は特に旅行期間を短縮できること等のメリットがあり、この良さをわかれば利用する企業は増えてくると判断している。

#### ○今後改善を希望すること

- ・ 航空運送事業者のうち、ビジネスジェットに特化した規制緩和があっても良いのではないか。一例として外国人パイロットの雇用があげられる。日本で運航する場合は、

航空法に基づき数十時間の付加訓練が必要であるが、事業者にとっては重い負担である。世界を飛び回るビジネスジェットのパイロットであれば外国人は当たり前であるので、見直しの対象として欲しい。

- ・羽田の着陸機は、N機が多いようである。自家用機としながらも空いている時間をチャーターとして貸している例があるとも聞いている。このようなグレーな運航は業界の健全な発展のためにも良くない。航空事業者として免許を取得したくない理由は、日本の航空法では（定期航空会社に適用することを前提にしていることで）要件が厳しいことがあげられる。
- ・国土交通省におかれては、安全に関わる分野での規制緩和は行わないとする方針であり理解できる部分が多いものの、整備、運航の分野で諸外国とは違った基準があることも事実である。結果的に参入をシャットダウンするような状態であると、本当に誰も参入しなくなる恐れがある。また多分にして手続きが面倒なところもある。これでは外国籍（N機）のままの方が良いということになり、JCABの監督が及ばない機材が増えてくる。なるべく日本国籍を取りやすくするようにした方が良いのではないか。
- ・日本国籍機を多くするほうが良いと考えるのは、ビジネスジェット需要の多くを占める近距離用のセスナ・サイテーション等の機材の増加が増える可能性があるからである。日本を起点とする近距離国際移動（不便な中国やアジアの諸都市）や、国内移動に今後利用される場面が今後は益々多くなると考える。

#### ○日本におけるビジネスジェット普及について

- ・上記の運航、整備に関することの規制緩和。何でもかんでもではないが、諸外国の基準等と照らし、また技術革新に伴い過剰なもの、不合理となってきた面は改善いただきたい。
- ・羽田空港のビジネスジェット機に対する開放、並びに専用のインフラ整備を行っていただきたい。駐車場（車寄せ）まで近くで便利な動線の確保できるビル（現在の暫定国際線ビルとは別に考えていただきたい）、スループスに近いCIQ手続き、専用のハンガーなど諸外国と比肩できる施設を東京に持ちたい。
- ・いわゆるマスコミ叩きに会うビジネスジェット所有者が、我が国のビジネスジェット全体のイメージを悪くしている。普及には、啓発活動も必要である。一例で申せば、我が国の企業トップは、IR活動の一環で諸外国投資家に説明する必要が出ており、事実、そのような会社が顧客にいる。企業トップの安全、安心な行動を支えていることによるリスク回避などの良い面が知られていない。



### 3.2.1 丸紅エアロスペース株式会社

■訪問日：2008年2月12日

■面談者：第二営業本部 民間航空機ビジネスユニット ユニット長 上田真吾様  
同 チャーターセールス 課長代理 犬塚耕一様

#### ○ビジネスジェット機にかかる費用について

- ・日本に於けるビジネス機に対するグラウンドハンドリング料金は高いと言われているが一回の着発にかかる総額を米州のそれと比較した場合、決して高いものではない。従って、日本においても欧米型の FBO ビジネスモデルは可能と思われる。

all in JPY	NRT Narita JPN	TEB Teterboro USA
Gound Handling Charges	180,000	
Application Charges		
Slot Spot Cordination Charges	30,000	
Communication Charges		
Fuel Purchasing Cost 5,000AG	1,925,000	3,850,000
Parking Fee	8,400	
Landing Fee	69,300	
Navigation Fee	180,000	
TOTAL	2,392,700	3,850,000

#### ○ビジネスジェット機に関する法規について

- ・航空法 127 条あるいは 130 条に基づき手続きに必要な日数の規定を遵守すると、現実の需要に応えられない場面が多い。規定を遵守せずにその需要に応えている業者もいると思われ、順法へのモチベーションが業界で失われつつあるのは忌々しき事態と考える。実態に即した内容による申請を遺漏なく行なう業務が関係業者にとって負担となるとは思われない。手続きに必要な日数の規定を短縮もしくは撤廃することにより公明正大な申請が遺漏なく行なわれることが必要で、それにより当局の実情把握と適切な指導が可能となると考える。
- ・航空法は航空事業者でない者への法令が疎であり、自家用であると自ら名乗った時点から飛行計画提出と飛行場使用許可申請を除きモニターされるものが無い。従って、自家用運航としている飛行が真実無償運航であるかの証明を必要としないことは言うまでもなく、場合によっては有効なパイロット免許を持っていなくても操縦が行なわれる可能性もある。2006 年のニュージャージー州ティータボロー空港で起きたオーバーラン事故以来、米国では操縦免許証や健康診断証明、また PART135 に必要な AOC をスポット的に検査する体制が強化されている。ビジネスジェットの利用促進を阻害

しない形で法令順守が行なわれるように規則などが整備されることが必要と思われる。

- ・不特定多数を対象とした ITC チャーターなど、定期航空事業者の営業に明らかに影響を及ぼすと思われる外国籍航空機の活動と 19 席以下のビジネスジェットの活動とは区別されることが望ましく、19 席以下のビジネスジェットの活動に関して別の法規が作られ適用されることが必要と思われる。

#### ○ビジネスジェット機運航に関わる手続きについて

- ・スロットが貴重な資源であることは十分理解できるが、貴重なだけに無駄なく使い切ることが望ましく、空いている限りは使えるような仕組みを整えることを期待する。とりわけ羽田空港におけるスロット獲得にはビジネス機の活動実態や資源の有効活用から乖離した規定が適用されており、見直しをお願いしたい。
- ・スロット申請から承認へのプロセスが難解であり、外国のオペレーターから倦厭されている。刻々の実情とプロセスが誰にでもわかりやすくすることで、日本への訪問意欲が活性化される。
- ・保安や保税の理由はよく理解できるものの、駐機中の自己所有機体へのアプローチが難しすぎると思われる。改善が望まれる。

#### ○ビジネスジェット機のためのインフラストラクチャーについて

- ・ビジネス機は通常の定期便航空機と別の機能の乗り物であり、その機能に合った空港施設が必要である。着陸からリムジンまでのプロセススピードを速めるべく、CIQ の協力を得た専用ターミナルの設置は必須である。
- ・格納、整備、駐機ランプ、燃料供給などをパッケージにしたフルサービスプロバイダーとしての FBO が必要である。FBO 事業には参画したい。
- ・都心へのアクセスが容易な空港とは別にビジネスジェットの基地は必要である。基地となる空港があることを前提に、アクセスが容易な空港では多少サービスフレキシビリティが劣ることもやむをえない。国の仕事として選択可能な空港を複数用意することが求められており、規則ではなく利用者の選択を誘導する形で空港の性格が決まることが望ましい。
- ・自らの描いた基本計画に縛られて利用者との交渉余地がないためにビジネスジェット基地を誘致できない空港もある。利用者の声を組み入れた空港開発が望まれる。

### 3.2.2 伊藤忠アビエーション株式会社

■訪問日：2008年2月13日

■面談者：航空機営業担当部長 西口則行様

#### ○ビジネスジェット機を取り巻く社会環境について

- ・米国におけるビジネスジェットとりわけコーポレートジェットの発達には、強力なる国の方針が感じられる。米国は世界のマーケットを俯瞰することにプライオリティーを与えており、国内マーケットの調整はその結果必要とされる方策に基づいて行なわれる。世界のマーケットを相手に伍していくためには必要なものには税制メリットを与え、最終的には税制メリットを得た企業の利益を最大化することにより、税収を増大させまた国の基礎となる企業活動を活性化させる。ビジネスジェットへの投資活性化はこのメカニズムの顕著な例として捉えることができる。
- ・日本国内からビジネスジェットの活性化を真摯に渴望する声はない。NBAAはロビイストであると同時に政策集団でもある。JBAAも外圧を頼りにするばかりでなく、日本国のために政策を作り出す集団となるよう意識を変えていく必要がある。
- ・米国トップ企業の姿勢は、マーケットや生産立地へ出向いたところで即意思決定するスピード感溢れる執行責任履行にある。CEOとCFOと監査人と弁護士がそのために必要な意思決定チームを形成し、行動効率性を最大化するべくコーポレートジェットで交渉先に乗る。この姿勢が交渉の緊張感を増し、結論の導き出しを加速化する。これが現代米国流の商売の方法である。この態様に合わせるができなければ、日本は交渉相手として認められ難くなる。またこの姿勢で世界のマーケットに臨まなければ、日本は米国を始めとした競合相手から遅れを取ってしまう。
- ・ビジネスジェットを駆使した企業トップの活動プランは、多くの日本企業文化の現状に馴染むものではない。ビジネスジェットを駆使するほど必死に働く企業幹部を選ぶことができる企業が数多く出現することが望まれる。
- ・日本におけるビジネスジェットの汎用化は欧米メーカーに販売拡大のメリットを与えるが、ビジネスジェットを用いた事業の広がりとその利用による効用が日本のメリットとしても大きい。

#### ○ビジネスジェットの利用促進のために考えること

- ・利用促進のためには、身近に使える例を示しコストパフォーマンスの説明を丁寧に行なう広報活動が必須である。まずは海外から日本にたくさん来てもらうことから始めることが大切である。そのためには優先的発着枠を少しでもよいから用意してNBAAなどに向かって積極的に情報発信することが必要である。
- ・ビジネスジェットの利用者に利益がもたらされるにはどのような行政サービスが必要

であるかを考えること。またその利用促進によって国が豊になるためにはどのような施策が望まれるかを考えることが必要と思われる。

- ビジネスジェット利用推進のための検討活動を継続する必要がある。
- 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。

### 3.3.1 ソニー株式会社

■面談者：総務センター本社総務部 担当部長 渡辺正雄様

#### ○GA 機利用の現状

- ・主な利用者は、会長、社長であるが、他の役員でも使う場合がある。しかし、会長および社長を除く役員は定期便による移動が主である。会長が米国人であることからアメリカ中心の動きである。
- ・よって、自社機は米国籍 2 機（うち 1 機はヘリ）で、ティタボロ空港にある。
- ・主要都市間は、定期便による移動が便利であるが、中国やインドなどへいく場合は圧倒的にビジネスジェット機による移動が便利である。自社機のみで対応できない場合はチャーター機も利用する。
- ・米国籍機は、日本国内移動には不便であるが、多くは米国を中心とする飛行であること、また整備やパイロットの調達など経済性を考慮すると、米国籍は総合的にみて合理的である。

#### ○国内空港の受入れ体制について

- ・羽田空港について、スポット（#711）の位置が国際線ビルから離れていて不便、かつ 30 分以内の停留時間は短い。また、N 地区までの移動が遠くで不便。また照明がなく暗い。パイロットから改善を求める声がある。
- ・成田空港については、9.11 テロ後、スロット枠が厳しくなった。
- ・地方空港では CIQ 体制が問題である。県営名古屋空港のように専用施設があっても CIQ に制約がある空港がある。
- ・一般的に、国内の空港は、ビジネスジェット利用者の専用施設や動線が確保されていないこと、車をエプロンに入れて搭乗機に横付けできないこと等、欧米の空港とは取り扱い方が異なる。
- ・ニュージャージー州のティタボロ空港のようなダウンタウンの至近に専用空港があれば理想である。百里飛行場は東京からも、常磐道からも遠く、ビジネスジェット空港としての要件を満たしていない。

#### ○日本における普及の見通し

- ・第一にビジネスジェットの知名度が低い。成り上がりの道楽のイメージが強い。
- ・日本のトップクラス企業でも利用料金が高いため二の足を踏んでいるところもある。アメリカでは 1 時間当たり 6,000 ドルに対し、日本では 1 時間当たり 100 万円である。

ソニーは既にグローバル企業として活動しており、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いる。SARS やテロからの回避という意味でもビジネスジェット利用は決して高いものではないと判断している。

- 株主の声として、米国では定期便を利用してトップが誘拐されたらどうするという考え方、日本では利用料金が高いと批判される国情の違いがある。
- 日本におけるビジネスジェット利用企業が普及に関して話し合いをしたり、同一歩調で何か要望活動を行うようなことはない。創業者のお一人でおられる大賀さんはそれでも一企業を超えた貢献活動をなされた。

### 3.3.2 トヨタ自動車株式会社

■面談者：秘書部長 鵜飼正男様

秘書部管理グループ長 嘉手納士郎様

〔同席〕朝日航洋（株）ビジネスジェット事業本部客室サポート室

室長 栗栖秀明様

#### OGA 機利用の現状

- ・ビジネスジェットは贅沢品、あるいは IT 企業成功者のお遊び道具というイメージがあるが、当社の場合は全くビジネスツールとして活用している。ビジネスジェット利用の便利さを知ってしまった。もう手放せない。
- ・会長、社長、副社長が主に利用し、6 機の自社所有機がフル稼働の状態である。自社所有機は全て米国籍である。信頼性と安全性を考慮し、チャーター機は利用しない。秘密保持の観点からも自社機に勝るものはない。
- ・県営名古屋空港を主に利用するが、東京在住の役員も利用するため、名古屋―成田の移動、および成田空港利用の出入国もある。
- ・県営名古屋空港では、当社機が平成 17 年度 36 回（離陸＋着陸を 1 回として）、平成 18 年度は 63 回利用した。また平成 19 年度は上半期だけで 47 回に及んだ。年々大幅に増加しつつある。

#### ○国内空港の受入れ体制の課題と要望

- ・県営名古屋空港は、運航支援業務を委託している朝日航洋が相当努力して CIQ の手続きを行っているが、指定空港でないため 3 日前申請（航空法 126 条第 5 項）を必要とし、当社トップの動きに柔軟に対応できない。
- ・自家用運航であるのに、有償運航を前提とした外国籍機の運航を前提とした法 127 条の適用を受ける等、ビジネスジェットは特別視された中で苦勞している。過去、成田が降雪のため、急遽、名古屋に変更して飛行したかったのであるが、3 日前申請のルールが適用され、出張自体をキャンセルせざるを得なかった。このような時こそビジネスジェット利用のメリットが発揮できるはずなのにそれができない不合理さがある。
- ・企業活動を前提にすれば、首都圏において第一に利用したい空港は羽田である。しかし、事実上、スロットが僅かであるため、止むをえず成田を利用している。今後、羽田空港は、公用機枠 30 回／日の未使用分を利用させていただければ有難い。限られたスロットの公平な分配のためには別途課徴金の導入も是認しうる。
- ・成田空港では、着陸後到着ロビーまで 40―50 分を要し、かつ一般客と同じ扱いである。ビジネス機利用客に対して、別施設による別動線、それができない場合ファース

トトラックの設定などの便宜を図ってもらいたい。そのための使用料金を支払うことも止むを得ないと考えている。

#### ○日本における普及の見通し

- ・国情で難しいかもしれないが、やはりビジネスジェットには、大空港ではなく、専用の空港で対応することが望ましい。
- ・企業トップの居住地を考え、また少しでも疲労を軽減できるように空港までの移動時間を考えると、空港へのアクセス（からのイグレス）は 30 分が一応の目安で、海外の GA 空港もそのような距離である。名古屋では県営名古屋が、東京では羽田がその距離にある。これは当社だけでなく、他企業も同様の判断ではないか。
- ・海外の空港では、欧米が先進である。中国では専用エプロンに車が横付けでき、機内で CIQ 手続きができる。既に日本は抜かれている。かつてポルトガルにおいて、一般客と同じ扱いを受けた当社役員が「遅れているなー」「日本と同じだね」とつぶやき、もう来たくないという印象を持った。日本も外国のビジネストップから商売先、投資先としてそのように見られ、来日が敬遠されていると思うと背筋が寒くなる。
- ・航空機購入時の税制優遇は、本当に使いたい企業は 2 次的なメリットである。節税対策で購入する企業とは異なる。本当に使っている企業にとっては、前項であげたような規制をなくしていただき、使いやすいようにしてもらいたい。
- ・安全性、信頼性、効率性を考え、重役クラスまでのビジネスジェットの利用を検討することは十分にある。
- ・随同行の利便を考えると、郊外の空港（百里、厚木など）の利用は想定できない。トップは社用車の送迎があるが、随行は無く、公共交通機関の利用が前提になる。



### 3.3.3 日産自動車(株)

■面談者：渉外部 担当部長 内田幸伯様

#### ○GA 機利用の現状

- ・主な利用者は、会長である。会長は1ヶ月4週を、アメリカ1週間、日本1週間、欧州1週間、その他（中国、アジア他）を1週間のサイクルで動いている。その際の移動手段としてビジネスジェットを利用する。
- ・移動は大抵、土日に1人で行われる。機内には2名のサポートスタッフがいるが、いわゆる秘書等の随行員ではない。秘書は世界各地にそれぞれ配置されている。随行が伴う出張の際は、随行員は先に定期便で移動し、現地で合流する。
- ・上記に使用される自社機は、グアムをベースにしている米国籍機である。

#### ○国内空港の受入れ体制について

- ・東京では、会長の指示で羽田空港を利用する。但し、羽田空港の駐機期間は、通達に従い最大5日間である。会長の1週間サイクルの行動では、一時的に成田空港に移動しなければならないことになり、燃料代も馬鹿にならない。また着陸料を成田にも、再来する羽田にも再度払う必要がでてくる。結果的に、東京の空港を利用するとコストが高くなってしまふ。羽田空港の駐機期間の延長（1回当たり7日間～10日間程度）を要望したい。
- ・東京、特に羽田はビジネスジェットに割り当てられるスロットが厳しい。このスロットに合わせようとする、CEOクラスの海外での行動に制約が出る。またはアイドリングタイムが発生する。その解決方法として、関西国際空港へ新幹線等で移動してもらい、離日してもらうことも発生している。これは当社にとっては（または同様の利用をしている他の会社にとっても）極めて大きな問題である。
- ・(当社に限った話となるが) 本社機能が今後は横浜に順次移転する。そうすると成田利用は、車利用によるアクセスを前提にすれば考えられない。ヘリは想定外である。コストと時間との兼ね合いではあるが、ヘリは安定した就航が期待できず信頼できない。また発着場の問題、近隣への騒音の問題も考慮しなければならない。

#### ○日本における普及の見通し

- ・当社では次のトップの方が日本人であろうともなかろうとも、その行動様式は現在の会長と変わらないであろう。日本を基点とした単純往復の出張だけでは済まされなくなっていること、ウィークデイは移動日に充てないなど、トップのスケジュールと行動が国際ビジネスに通用する動きにせざるを得ないからである。

- ・今後、当社が CEO 以下まで利用するかどうかは、利便とコストの兼ね合いであろう。定期便利用が基本であることは間違いないが、交通が不便である地域、例えば中国国内の地方都市（内陸部）への移動はビジネスジェットが便利であるので、CEO クラスからその下の役員クラスまで利用するようになるかもしれない。
- ・よって、日本企業で将来、ビジネスジェットが広く普及するかどうかは、トップの行動や価値観に依るのではないか。また安全性を含め合理的な交通手段を選択するかどうか。多分、多くの企業はトップの利用だけでは、単純なコスト面だけでは見合わない。

### 3.3.4 ホンダ技研工業株式会社

- 面談者： 航空機機体事業室 室長 三住悦己様  
同 主任 坪山尚史様  
〔同席〕 渉外部企画ブロック 主任 田邊久子様

#### ○GA機の取り組み姿勢

- ・当社は、小型ジェット機（通称；ホンダジェット）の開発・製造を行い、2009年から主に米国で販売する予定でいる。航空機の製造は本田宗一郎さんの夢であり、二輪、四輪の次の目標であり、まもなく夢が現実になる。ホンダはいいものを作り、世の中に役立ちたいという企業精神を持っている。

#### ○製造者からみた日本のビジネス機の現状

- ・ホンダジェットは、同クラスのジェット機（ベリーライトジェットに分類。シート4－8席、最大離陸重量1万ポンド以下）の中では航続距離が長く（最大航続距離2,200km程度）、個人所有機のみならず、エアタクシー、コーポーレート機としての用途での販売が期待される。
  - ・当面は北米での販売が主となろう。2008年3月にアメリカ、カナダ、メキシコにおいて販売店活動が始まる。北米での事業が軌道に乗ると、次いで欧州での販売が想定される。
- 一方、日本ではエアタクシー、コーポーレート機の需要は少ないとみている。一技術者としては、ホンダは日本のメーカーであり、日本人が開発した機体なので日本で売りたいとは考えているが、実情は厳しいのではないか。

#### ○日本における普及の見通し

- ・ホンダジェットの日本での活用を考えると、比較的近距離移動である東アジア圏での往来に活用されることが想定される。
- ・日本国内では国土構造の違い、新幹線の普及など交通条件が異なることや、整備、パーツ等の供給体制などが未発達であることなど、GAが直に普及するとは考えにくい。

## Ⅱ．首都圏における空港及び飛行場の位置及び概況

首都圏における成田国際空港をはじめとする空港・飛行場の概況を航空路誌（AIP）、関係機関ウェブサイト等の既存資料から整理すると、表 1～表 12 のとおりである。

また、ビジネスジェットに供する空港・飛行場は、その目的に鑑み、都心に近接していることが望ましいことから、自動車移動を前提としたアクセス時間も併せて整理した。

表 1 東京国際空港の概要

名称	東京国際空港		
地点略号 (ICAO)	R J T T		
管理者	国土交通省		
所在地	東京都大田区		
飛行場の種類	公共用飛行場 (第一種空港)		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 33′ 12″ 東経 139° 46′ 52″		
標高	6.4m (21ft)		
面積	1,271ha		
運用時間	24 h		
施設	滑走路・着陸帯	(A) 3,000m×60m・3,120m×300m (16R/34L) (B) 2,500m×60m・2,620m×300m (04/22) (C) 3,000m×60m・3,120m×300m (16L/34R)	
	航空灯火	夜間着陸用・精密進入用灯火 一式	
	航空保安無線施設	NDB、VOR、DME、ILS	
運用	飛行方式	IFR、VFR	
	計器進入方式 (IFR)	ILS進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	IFR (代表的 なもの)	ILS CAT-I (R/W 34R, 34L, 22) RVR/CMV:550m, DH:200ft (視程 550m, 雲高 200ft) ILS CAT-II (R/W 34R) RVR:350m, DH:100ft (視程 350m, 雲高 100ft)
		VFR	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナル・レーダー管制業務	
	気象情報	航空気象観測・予報 一式 (定時観測・特別観測)	
	年間着陸回数	163,281回 (平成 18年度)	
代表的な就航機材	B747、B777、B767等		
交通アクセス 注.)	総距離 18.5 km 所要時間 0:22 料金 ¥700		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス

表2 成田国際空港の概要

名称	成田国際空港		
地点略号 (ICAO)	R J A A		
管理者	成田国際空港株式会社		
所在地	千葉県成田市		
飛行場の種類	公共用飛行場 (第一種空港)		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 45' 53" 東経 140° 23' 11"		
標高	41.0m (134.5ft)		
面積	940ha		
運用時間	24h (利用時間: 6:00~23:00)		
施設	滑走路・着陸帯	(A) 4,000m×60m・4,120m×300m (16R/34L) (B') 2,180m×60m・2,300m×150m (16L/34R)	
	航空灯火	夜間着陸用・精密進入用灯火一式	
	航空保安無線施設	VOR、DME、ILS	
運用	飛行方式	IFR、VFR	
	計器進入方式 (IFR)	ILS 進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	IFR (代表的なもの)	ILS CAT-I (R/W 16R/34L) RVR/CMV:550m, DH:200ft (視程 550m, 雲高 200ft) ILS CAT-II (R/W 16R) RVR:350m, DH:100ft (視程 350m, 雲高 100ft) ILS CAT-III (R/W 16R) RVR:100m (視程 100m)
		VFR	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナル・レーダー管制業務	
	気象情報	航空気象観測・予報 一式 (定時観測・特別観測)	
年間着陸回数	95,981回 (平成18年度)		
代表的な就航機材	B747、A340、B777等		
交通アクセス 注.)	総距離 76.3 km 所要時間 1:24 料金 ¥2,350		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス

表3 調布飛行場の概要

名称	調布飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J T F		
管理者	東京都		
所在地	東京都調布市		
飛行場の種類	公共用飛行場 (その他の飛行場)		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 40' 18" 東経 139° 31' 41"		
標高	42.3m (139ft)		
面積	39ha		
運用時間	平日 8:30~17:00※ 日祭日 10:00~17:00※		
施設	滑走路・着陸帯	800m×30m・920m×60m (17/35)	
	航空灯火	昼間着陸用	
	航空保安無線施設	なし	
運用	飛行方式	V F R	
	計器進入方式 (I F R)	なし	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	I F R (代表的 なもの)	
		V F R	視程 5,000m, 雲高 1,000ft (東京都自主規定)
	航空管制業務	なし	
	気象情報	航空気象観測 一式 (定時観測・特別観測)	
	年間着陸回数	9,087回 (平成18年度)	
	代表的な就航機材	BN2B、Do228等	
交通アクセス (注.)	総距離 23.8 km 所要時間 0:35 料金 ¥1,300		
備考	※ 日没優先 4~8月は航空運送事業者に限り 18:00まで		



出典: Google Earth™ 地図サービス



表4 ホンダエアポート（桶川飛行場）の概要

名称	ホンダエアポート		
地点略号（ICAO）	なし		
管理者	本田航空株式会社		
所在地	埼玉県比企郡川島町		
飛行場の種類	非公共用飛行場		
位置（世界測地系）	北緯 35° 58′ 34″ 東経 139° 31′ 23″		
標高	11.3m (37ft)		
面積	55.9ha		
運用時間	8:30～17:30（時間外調整可能）		
施設	滑走路・着陸帯	600m×25m・720m×60m（14/32）	
	航空灯火	夜間着陸用	
	航空保安無線施設	なし	
運用	飛行方式	VFR	
	計器進入方式（IFR）	なし	
	着陸可能 気象条件 （最低値）	IFR （代表的 なもの）	
		VFR	視程 1,500m
	航空管制業務	なし	
	気象情報	風向・風速等	
	年間着陸回数	不明	
	代表的な就航機材	セスナ 206・セスナ 172・ビーチクラフト 58 等	
交通アクセス 注.)	総距離 47.3km 所要時間 1:28 料金 ¥1,100		
備考			



出典：Google Earth™ 地図サービス



表5 厚木飛行場の概要

名称	厚木飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J T A		
管理者	海上自衛隊		
所在地	神奈川県綾瀬市		
飛行場の種類	自衛隊飛行場		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 27' 17" 東経 139° 27' 00"		
標高	62m (205ft)		
面積	506.9ha		
運用時間	24h (運用自粛時間: 22:00~6:00 及び日曜日)		
施設	滑走路・着陸帯	2,438m×45m・3,038m×450m (01/19)	
	航空灯火	夜間着陸用	
	航空保安無線施設	TACAN、ILS	
運用	飛行方式	IFR、VFR	
	計器進入方式 (IFR)	ILS 進入方式 レーダー (PAR) 進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	IFR (代表的 なもの)	ILS CAT-I (R/W 01) RVR/CMV:750m, DH:211ft (視程 750m, 雲高 200ft)
		VFR	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務 (6:00~22:00)、着陸誘導管制業務 (月~金: 8:00~16:30)	
	気象情報	航空気象観測 一式 (定時観測・特別観測)	
年間飛行回数	不明		
代表的な就航機材	P3-C等		
交通アクセス (注.)	総距離 42.8 km 所要時間 1:03 料金 ¥1,450		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス

表6 百里飛行場の概要

名称	百里飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J A H		
管理者	航空自衛隊		
所在地	茨城県小美玉市		
飛行場の種類	自衛隊飛行場		
位置 (世界測地系)	北緯 36° 10' 53" 東経 140° 24' 54"		
標高	32m (105ft)		
面積	460ha		
運用時間	24h		
施設	滑走路・着陸帯	2,700m×45m・3,300m×300m (03/21)	
	航空灯火	夜間着陸用	
	航空保安無線施設	TACAN、ILS	
運用	飛行方式	I F R、V F R	
	計器進入方式 (I F R)	I L S 進入方式 レーダー (P A R) 進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	I F R (代表的 なもの)	ILS CAT-I (R/W 03) RVR/CMV:750m, DH:199ft (視程 750m, 雲高 200ft)
		V F R	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナル・レーダー管制業務、着陸誘導管制業務	
	気象情報	航空気象観測 一式 (定時観測・特別観測)	
年間飛行回数	不明		
代表的な就航機材	F-15等		
交通アクセス (注.)	総距離 101.4 km 所要時間 2:28 料金 ¥2,450		
備考	平成 22 年 3 月 共用化予定		



出典: Google Earth™ 地図サービス

表7 入間飛行場の概要

名称	入間飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J T J		
管理者	航空自衛隊		
所在地	埼玉県狭山市		
飛行場の種類	自衛隊飛行場		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 50' 31" 東経 139° 24' 38"		
標高	90m (295ft)		
面積	292ha		
運用時間	24h		
施設	滑走路・着陸帯	2,000m×45m・2,120m×300m (17/35)	
	航空灯火	夜間着陸用	
	航空保安無線施設	T A C A N	
運用	飛行方式	I F R、V F R	
	計器進入方式 (I F R)	レーダー (P A R) 進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	I F R (代表的 なもの)	精測進入レーダー(PAR) (R/W 35) CMV:900m, DH:310ft (視程 900m, 雲高 300ft)
		V F R	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務、着陸誘導管制業務 (6:00~22:00)	
	気象情報	航空気象観測 一式 (定時観測・特別観測)	
	年間飛行回数	不明	
代表的な就航機材	C-1、YS-11等		
交通アクセス 注.)	総距離 43.3 km 所要時間 1:49 料金 ¥450		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス



表 8 横田飛行場の概要

名称	横田飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J T Y		
管理者	アメリカ合衆国空軍		
所在地	東京都福生市		
飛行場の種類	アメリカ軍飛行場		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 45' 11" 東経 139° 20' 48"		
標高	140.5m (461ft)		
面積	713.6ha		
運用時間	24h (運用自粛時間: 22:00~6:00)		
施設	滑走路・着陸帯	3,350m×60m・[着陸帯に関する情報なし] (18/36)	
	航空灯火	夜間着陸用	
	航空保安無線施設	TACAN、ILS	
運用	飛行方式	IFR、VFR	
	計器進入方式 (IFR)	ILS 進入方式 レーダー (PAR) 進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	IFR (代表的 なもの)	ILS CAT-I (R/W 36) RVR:800m, DH:200ft (視程 800m, 雲高 200ft)
		VFR	情報なし
	航空管制業務	飛行場管制業務 (5:00~21:59)、進入管制業務	
	気象情報	航空気象観測・予報 一式 (定時観測・特別観測)	
年間飛行回数	不明		
代表的な就航機材	C-130、C-5、C-17等		
交通アクセス 注.)	総距離 48.1 km 所要時間 1:11 料金 ¥1,300		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス

表9 立川飛行場の概要

名称	立川飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J T C		
管理者	陸上自衛隊		
所在地	東京都立川市		
飛行場の種類	自衛隊飛行場		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 42' 39" 東経 139° 24' 11"		
標高	95.44m (313ft)		
面積	84.5ha		
運用時間	8:30~17:00		
施設	滑走路・着陸帯	900m×45m・1,020m×300m (01/19)	
	航空灯火	昼間着陸用	
	航空保安無線施設	NDB	
運用	飛行方式	I F R、V F R	
	計器進入方式 (I F R)	レーダー (P A R) 進入方式 ADF (NDB) 進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	I F R (代表的 なもの)	精測進入レーダー(PAR) (R/W 01) RVR/CMV:1,000m, MDH:214ft (視程 1,000m, 雲高 200ft)
		V F R	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務 (8:30~17:00)、着陸誘導管制業務 (8:30~17:00)	
	気象情報	航空気象観測 一式 (定時観測・特別観測)	
年間飛行回数	不明		
代表的な就航機材	OH-6D、UH-1H、UH-1J、AH-1S等		
交通アクセス 注.)	総距離 37.9 km 所要時間 0:57 料金 ¥1,300		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス

表 10 下総飛行場の概要

名称	下総飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J T L		
管理者	海上自衛隊		
所在地	千葉県柏市		
飛行場の種類	自衛隊飛行場		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 47' 56" 東経 140° 00' 44"		
標高	30m (98ft)		
面積	約 262ha		
運用時間	24 h		
施設	滑走路・着陸帯	2,250m×45m・2,370m×300m (01/19)	
	航空灯火	夜間着陸用	
	航空保安無線施設	TACAN、ILS	
運用	飛行方式	I F R、V F R	
	計器進入方式 (I F R)	I L S 進入方式 レーダー (P A R) 進入方式 等	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	I F R (代表的 なもの)	ILS CAT-I (R/W 19) RVR/CMV:750m, DH:239ft (視程 750m, 雲高 300ft)
		V F R	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務、着陸誘導管制業務 (休日を除く月～金の 8:00～16:30)	
	気象情報	航空気象観測 一式 (定時観測・特別観測)	
年間飛行回数	不明		
代表的な就航機材	P 3 - C、Y S - 1 1 等		
交通アクセス 注.)	総距離 39.1 km 所要時間 1:22 料金 ¥700		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス



表 11 木更津飛行場の概要

名称	木更津飛行場		
地点略号 (ICAO)	R J T K		
管理者	陸上自衛隊		
所在地	千葉県木更津市		
飛行場の種類	自衛隊飛行場		
位置 (世界測地系)	北緯 35° 23′ 53″ 東経 139° 54′ 35″		
標高	3m (10ft)		
面積	210.2ha		
運用時間	8:30~17:00 (土日祭日は運休)		
施設	滑走路・着陸帯	1,830m×45m・[着陸帯に関する情報なし] (02/20)	
	航空灯火	昼間着陸用 (進入角指示灯なし)	
	航空保安無線施設	VOR、DME	
運用	飛行方式	I F R、V F R	
	計器進入方式 (I F R)	V O R 進入方式	
	着陸可能 気象条件 (最低値)	I F R (代表的 なもの)	V O R A VIS:2,400m, MDH:590ft (視程 2,400m, 雲高 600ft) (航空機区分 C)
		V F R	視程 5,000m, 雲高 1,000ft
	航空管制業務	飛行場管制業務 (休日を除く月~金の 8:30~17:00)	
	気象情報	航空気象観測 一式 (定時観測・特別観測)	
年間飛行回数	不明		
	代表的な就航機材	C H - 4 7 等	
交通アクセス 注.)	総距離 43.4 km 所要時間 0:55 料金 ¥3,700 円		
備考			



出典: Google Earth™ 地図サービス

出典：航空路誌 AIP(航空局)、数字でみる航空 2007(航空振興財団)、関係機関ウェブサイト、Google Earth(写真)

注：交通アクセスは、各飛行場から霞ヶ関(国会議事堂)まで自動車を使用した場合の走行距離、所要時間(時：分)および有料道路の料金を示す。インターネット MapFan Web(Copyright (C) 1996-2008 INCREMENT P CORP.)により算定。所要時間の算定に際し平均速度は、一般道 20km/h、有料(高速)道路 60km/h のケースを選択。

以上の個表をもとに、一覧比較表にすると以下のとおりとなる。



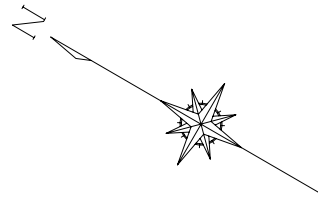
表 12 飛行場の諸元一覧

名称	東京国際空港	成田国際空港	調布飛行場	ホンダエアポート	厚木飛行場	入間飛行場	立川飛行場	横田飛行場	下総飛行場	木更津飛行場	百里飛行場	
地点略号 (ICAO)	RJTTT	RJAA	RJTTF	なし	RJTA	RJTJ	RJTC	RJTY	RJTTL	RJTK	RJAH	
管理者	国土交通省	成田国際空港株式会社	東京都	本田航空株式会社	海上自衛隊	航空自衛隊	陸上自衛隊	アメリカ合衆国空軍	海上自衛隊	陸上自衛隊	航空自衛隊	
所在地	東京都大田区	千葉県成田市	東京都調布市	埼玉県比企郡川島町	神奈川県綾瀬市	埼玉県狭山市	東京都立川市	東京都福生市	千葉県柏市	千葉県木更津市	茨城県小美玉市	
飛行場の種類	公共用飛行場 (第一種空港)	公共用飛行場 (第一種空港)	公共用飛行場 (その他の飛行場)	非公共用飛行場	自衛隊飛行場	自衛隊飛行場	自衛隊飛行場	アメリカ軍飛行場	自衛隊飛行場	自衛隊飛行場	自衛隊飛行場	
位置 (世界測地系)	北緯 35° 33' 12" 東経 139° 46' 52"	北緯 35° 45' 53" 東経 140° 23' 11"	北緯 35° 40' 18" 東経 139° 31' 41"	北緯 35° 58' 34" 東経 139° 31' 23"	北緯 35° 27' 17" 東経 139° 27' 00"	北緯 35° 50' 31" 東経 139° 24' 38"	北緯 35° 42' 39" 東経 139° 24' 11"	北緯 35° 45' 11" 東経 139° 20' 48"	北緯 35° 47' 56" 東経 140° 00' 44"	北緯 35° 23' 53" 東経 139° 54' 35"	北緯 36° 10' 53" 東経 140° 24' 54"	
標高	6.4m (21ft)	41.0m (134.5ft)	42.3m (139ft)	11.3m (37ft)	62m (205ft)	90m (295ft)	95.44m (313ft)	140.5m (461ft)	30m (98ft)	3m (10ft)	32m (105ft)	
面積	1,271ha	940ha	39ha	55.9ha	506.9ha	292ha	84.5ha	713.6ha	約262ha	210.2ha	460ha	
運用時間	24h	24h (利用時間: 6:00~23:00)	平日 8:30~17:00 ※ 日祭日 10:00~17:00 ※	8:30~17:30 (時間外調整可能)	24h (運用自粛時間: 22:00~6:00 及び日曜日)	24h	8:30~17:00	24h (運用自粛時間: 22:00~6:00)	24h	8:30~17:00 (土日祭日は運休)	24h	
施設	滑走路・着陸帯	(A) 3,000m×60m・3,120m×300m (16R/34L) (B) 2,500m×60m・2,620m×300m (04/22) (C) 3,000m×60m・3,120m×300m (16L/34R)	(A) 4,000m×60m・4,120m×300m (16R/34L) (B) 2,180m×60m・2,300m×150m (16L/34R)	800m×30m・920m×60m (17/35)	600m×25m・720m×60m (14/32)	2,438m×45m・3,038m×450m (01/19)	2,000m×45m・2,120m×300m (17/35)	900m×45m・1,020m×300m (01/19)	3,350m×60m・[着陸帯に関する情報なし] (18/36)	2,250m×45m・2,370m×300m (01/19)	1,830m×45m・[着陸帯に関する情報なし] (02/20)	2,700m×45m・3,300m×300m (03/21)
	航空灯火	夜間着陸用灯火・精密進入用灯火 一式	夜間着陸用灯火・精密進入用灯火 一式	昼間着陸用	夜間着陸用	夜間着陸用	夜間着陸用	昼間着陸用	夜間着陸用	夜間着陸用	昼間着陸用 (進入角指示灯なし)	夜間着陸用
	航空保安無線施設	NDB、VOR、DME、ILS	VOR、DME、ILS	なし	なし	TACAN、ILS	TACAN	NDB	TACAN、ILS	TACAN、ILS	VOR、DME	TACAN、ILS
運用	飛行方式	IFR、VFR	IFR、VFR	VFR	VFR	IFR、VFR	IFR、VFR	IFR、VFR	IFR、VFR	IFR、VFR	IFR、VFR	IFR、VFR
	計器進入方式等 (IFR)	ILS進入方式 等	ILS進入方式 等	なし	なし	ILS進入方式 レーダー進入方式 等	レーダー進入方式 等	レーダー進入方式 ADF (NDB) 進入方式	ILS進入方式 レーダー進入方式 等	ILS進入方式 レーダー進入方式 等	VOR進入方式	ILS進入方式 レーダー進入方式 等
	着陸可能気象条件 (最低値)	IFR (代表的なもの) ILS CAT-I (R/W 34R, 34L, 22) 視程 550m 雲高 200ft ILS CAT-II (R/W 34R) 視程 350m 雲高 100ft VFR 視程 5,000m 雲高 1,000ft	ILS CAT-I (R/W 16R/34L) 視程 550m 雲高 200ft ILS CAT-II (R/W 16R) 視程 350m 雲高 100ft ILS CAT-III (R/W 16R) 視程 100m VFR 視程 5,000m 雲高 1,000ft	なし	なし	ILS CAT-I (R/W 01) 視程 750m 雲高 200ft	精密進入レーダー (R/W 35) 視程 900m 雲高 300ft	精密進入レーダー (R/W 01) 視程 1,000m 雲高 200ft	ILS CAT-I (R/W 36) 視程 800m 雲高 200ft	ILS CAT-I (R/W 19) 視程 750m 雲高 300ft	VOR A 視程 2,400m 雲高 600ft (航空機区分C)	ILS CAT-I (R/W 03) 視程 750m 雲高 200ft
航空管制業務	飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナル・レーダー管制業務	飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナル・レーダー管制業務	なし	なし	飛行場管制業務 (6:00~22:00)、着陸誘導管制業務 (月~金: 8:00~16:30)	飛行場管制業務、着陸誘導管制業務 (6:00~22:00)	飛行場管制業務 (8:30~17:00)、着陸誘導管制業務 (8:30~17:00)	飛行場管制業務 (5:00~21:59)、進入管制業務	飛行場管制業務、着陸誘導管制業務 (休日を除く月~金の8:00~16:30)	飛行場管制業務 (休日を除く月~金の8:30~17:00)	飛行場管制業務、進入管制業務、ターミナル・レーダー管制業務、着陸誘導管制業務	
気象情報	航空気象観測・予報一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測・予報一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測一式 (定時観測・特別観測)	風向・風速等	航空気象観測一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測・予報一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測一式 (定時観測・特別観測)	航空気象観測一式 (定時観測・特別観測)	
年間着陸回数	163,281回 (平成18年度)	95,981回 (平成18年度)	9,087回 (平成18年度)	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明	不明	
代表的な就航機材	B747、B777、B767等	B747、A340、B777等	BN2B、Do228等	セスナ206・セスナ172・ビーチクラフト58等	P3-C等	C-1、YS-11等	OH-6D、UH-1H、UH-1J、AH-1S等	C-130、C-5、C-17等	P3-C、YS-11等	CH-47等	F-15等	
交通アクセス (注)	走行距離 18.5 km 所要時間 0:22 料金 ¥700	走行距離 76.3 km 所要時間 1:24 料金 ¥2,350	走行距離 23.8 km 所要時間 0:35 料金 ¥1,300	走行距離 47.3 km 所要時間 1:28 料金 ¥1,100	走行距離 42.8 km 所要時間 1:03 料金 ¥1,450	走行距離 43.3 km 所要時間 1:49 料金 ¥450	走行距離 37.9 km 所要時間 0:57 料金 ¥1,300	走行距離 48.1 km 所要時間 1:11 料金 ¥1,300	走行距離 39.1 km 所要時間 1:22 料金 ¥700	走行距離 43.4 km 所要時間 0:55 料金 ¥3,700円	走行距離 101.4 km 所要時間 2:28 料金 ¥2,450	
備考			※ 日没優先 4~8月は航空運送事業者により18:00まで								平成22年3月共用化予定	

出典: 航空路誌 AIP (航空局)、数字でみる航空 2007 (航空振興財団)、関係機関ウェブサイト、Google Earth (写真)

注: 交通アクセスは、各飛行場から霞ヶ関(国会議事堂)まで自動車を使用した場合の走行距離、所要時間(時:分)及び有料道路の料金を示す。インターネット MapFan Web (Copyright (C) 1996-2008 INCREMENT P CORP.) により算定。所要時間の算定に際し平均速度は、一般道 20km/h、有料(高速)道路 60km/h のケースを選択。

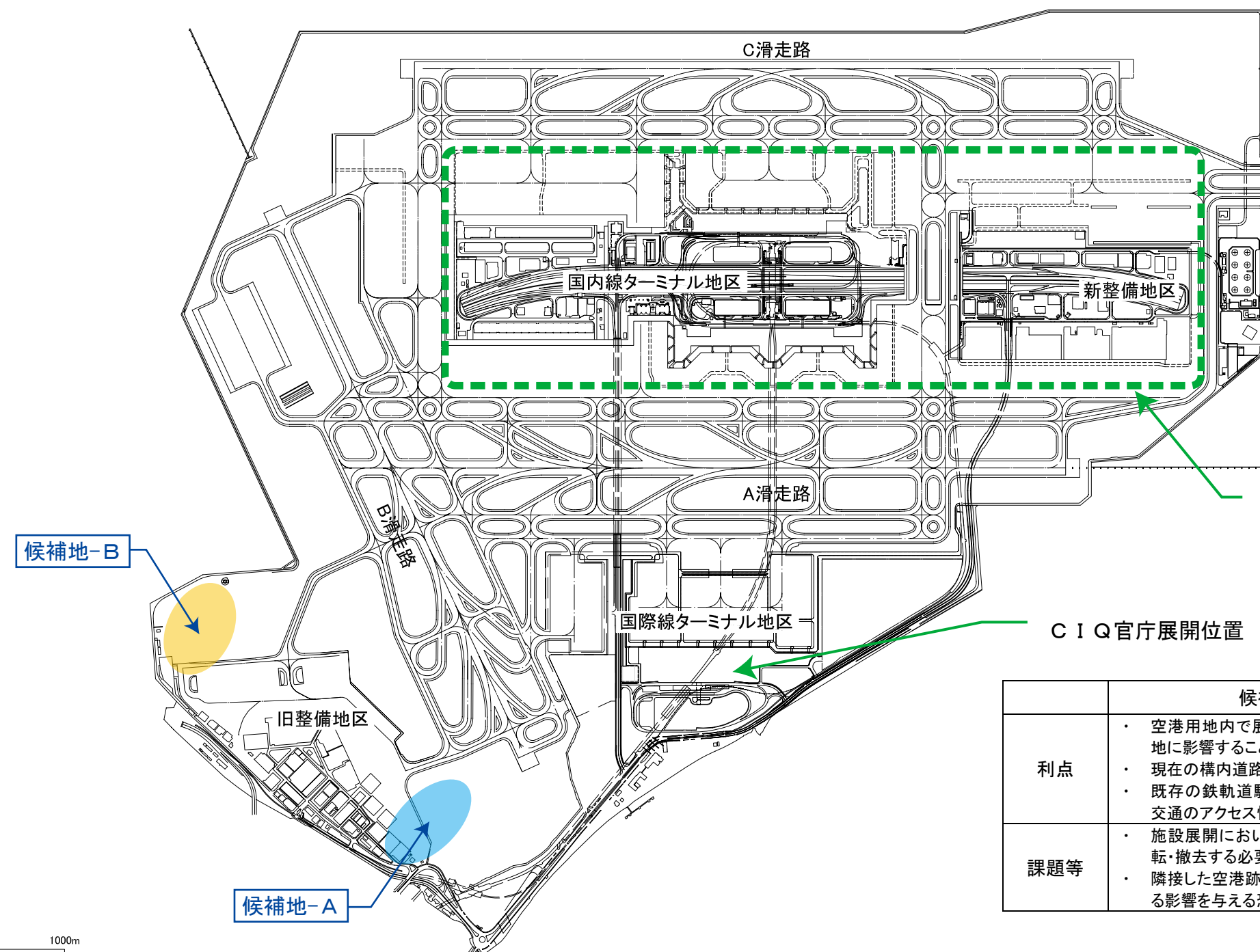
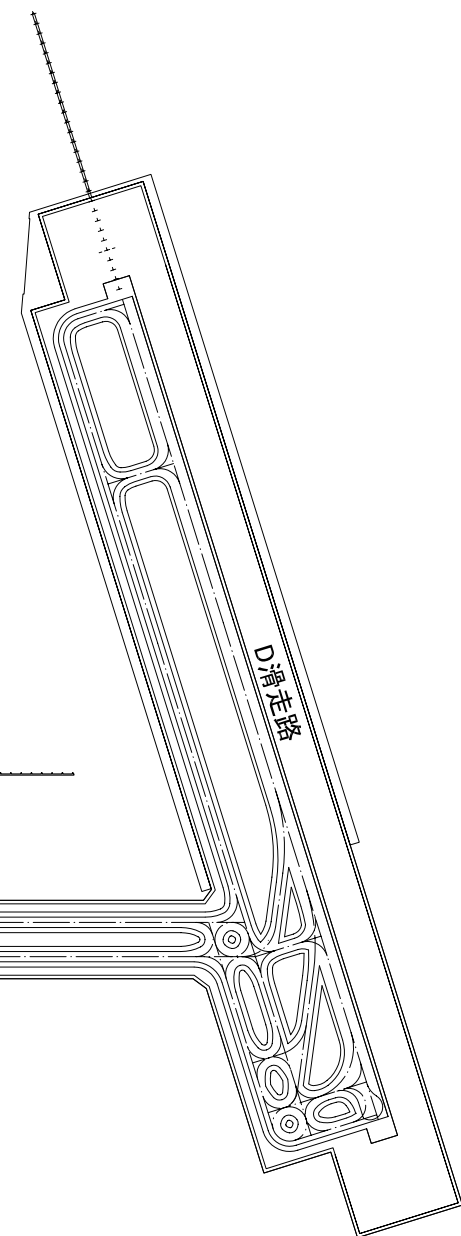
# 羽田空港におけるビジネスジェット施設の展開用地について



**候補地-A** 空港跡地用地に隣接する、空港用地内に展開したケース。

**候補地-B** 空港用地の旧整備地区北側に展開したケース。

※各候補地はいずれもビジネスジェット施設として駐機エプロンも含め10ha程度を確保することとした。



沖合地区については、既に、定期便運航に係わる施設が展開しているため、ビジネスジェット施設を配置する用地はないと判断する。

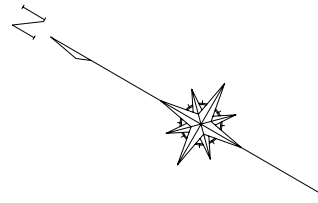
C I Q 官庁展開位置

	候補地-A	候補地-B
利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港用地内で展開するため、空港跡地用地に影響することはない。</li> <li>現在の構内道路を利用しアクセスが可能。</li> <li>既存の鉄軌道駅に近接しているため公共交通のアクセス性に優れている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の建設残土仮置場に展開するため、他施設の運用に依存することなく、単独で展開が可能。(ただし、現VOR/DMEを移設する可能性がある)</li> </ul>
課題等	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設展開においては、一部既存施設を移転・撤去する必要がある。</li> <li>隣接した空港跡地に対し、航空機騒音による影響を与える恐れがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アクセス道路をはじめライフラインなど新たに引き込む必要がある。</li> </ul>

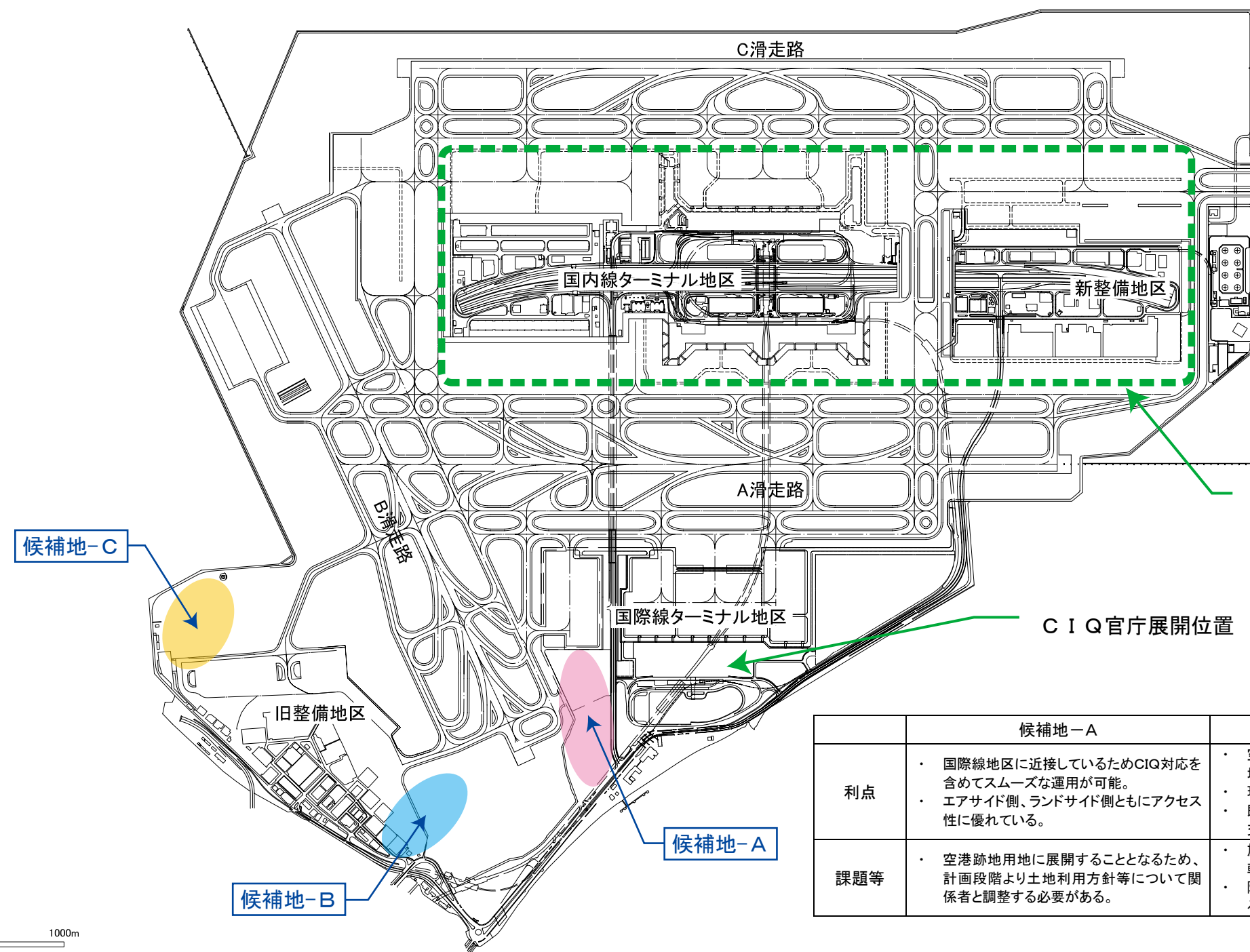
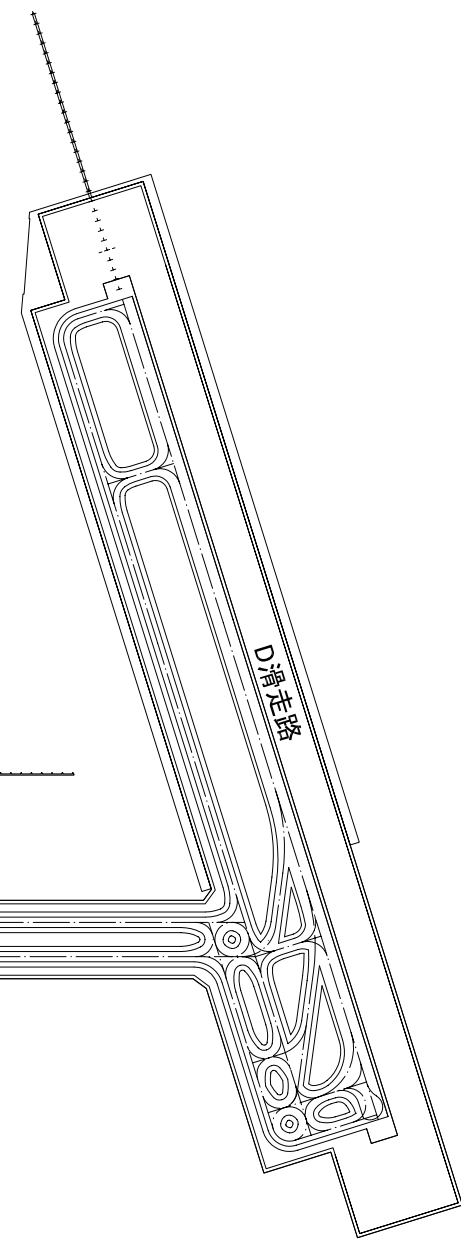




# 羽田空港におけるビジネスジェット施設の展開用地について



- 候補地-A** 国際線ターミナル地区に近接した用地に展開したケース。
  - 候補地-B** 空港跡地用地に隣接する、空港用地内に展開したケース。
  - 候補地-C** 空港用地の旧整備地区北側に展開したケース。
- ※各候補地はいずれもビジネスジェット施設として駐機エプロンも含め10ha程度を確保することとした。



沖合地区については、既に、定期便運航に係わる施設が展開しているため、ビジネスジェット施設を配置する用地はないと判断する。

C I Q 官庁展開位置

	候補地-A	候補地-B	候補地-C
利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際線地区に近接しているためCIQ対応を含めてスムーズな運用が可能。</li> <li>・ エアサイド側、ランドサイド側ともにアクセス性に優れている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港用地内で展開するため、空港跡地用地に影響することはない。</li> <li>・ 現在の構内道路を利用しアクセスが可能。</li> <li>・ 既存の鉄軌道駅に近接しているため公共交通のアクセス性に優れている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の建設残土仮置場に展開するため、他施設の運用に依存することなく、単独で展開が可能。(ただし、現VOR/DMEを移設する可能性がある)</li> </ul>
課題等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港跡地用地に展開することとなるため、計画段階より土地利用方針等について関係者と調整する必要がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設展開においては、一部既存施設を移転・撤去する必要がある。</li> <li>・ 隣接した空港跡地に対し、航空機騒音による影響を与える恐れがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アクセス道路をはじめライフラインなど新たに引き込む必要がある。</li> </ul>



■空港の整備・維持管理・運営に関する想定事業スキーム

	公共直轄方式	アウトソーシング型			民営化		
		公設民営方式 (指定管理者制度)	PFI方式(例)		第三セクター方式		
			BTO Build-Transfer-Operate	BOT Build-Operate-Transfer			
資本投資	公	公	民	民	民	民	
資産の所有	公	公	公	民	民	民	
維持管理・運営	公	民	民	民	民	民	
概要	<p>公共が施設の建設・維持管理・運営を一括して行う方式。</p> <p>民間は、清掃・施設の保守点検等の事実行為に関する委託業務のみに限られる。</p>	<p>公共が整備した施設等の維持管理・運営を一括して民間に委託する方式。</p>	<p>公共事業について、民間の資金と運営ノウハウを活用し、施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う手法。</p>	<p>民間が施設を建設後、その所有権を公共に無償で移転するが、引き替えに施設使用权を得て施設の運営を行い、投資回収を行う方式。</p>	<p>民間が施設を建設・運営し、ある一定期間にその利用料で投資資金を回収した後、公共にその施設を無償で移転する事業方式。</p>	<p>公共と民間が出資する法人(第三セクター)が、公共性の高い事業、あるいは民間の低収益事業を行う方式。</p>	<p>民間企業が自社の利益のために、施設の建設、維持管理、運営を行う方式</p>
メリット	<p>公共性が十分に確保される。</p>	<p>運営・維持管理に関して民間ノウハウの活用が図られる。また条例に基づき利用料金の直接收受、料金変更が可能となる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経済的な公共サービスの提供⇒コスト縮減</li> <li>・民間ノウハウ導入による公共サービスの向上</li> <li>・リスクの所在の明確化</li> <li>・財政支出の平準化</li> </ul>	<p>民間に業務を任せることになるため、公共がこれまで以上に民間の管理や指導をしなければ、公共サービスの品質の低下を招く可能性がある。</p>	<p>公共性確保を目的とする自治体等と、利潤追求を目的とする民間企業が同一法人内で意志決定を行うことができる。</p>	<p>民間のノウハウを十分に活かしたサービスの提供が可能となる。</p>	
デメリット	<p>効率的な事業の実施ができない場合がある。</p>			<p>民間に業務を任せることになるため、公共がこれまで以上に民間の管理や指導をしなければ、公共サービスの品質の低下を招く可能性がある。</p>	<p>競争原理が働かないため、民間のノウハウが十分に発揮されない。また民間企業の経営責任の所在が不明確になる。</p>	<p>公共性が確保されない可能性がある。</p>	
事例	<p>空港の基本施設(滑走路、エプロン等)</p>	<p>ヘリポート</p>	<p>羽田空港国際線エプロン</p>	<p>羽田空港国際線旅客・貨物ビル</p>	<p>地方空港における旅客・貨物ビル</p>	<p>格納庫、整備施設、給油施設等</p>	
事業者の特定方法	<p>—</p>	<p>随意契約・公募</p>	<p>公募</p>	<p>公募</p>	<p>随意契約・公募</p>	<p>—</p>	



関係各位

謹啓

時下ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

日頃より国土交通省の航空政策の推進につきまして、格別の御高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、国土交通省航空局では、我が国におけるビジネス航空サービスの現状及び将来の動向について、関係者の意向調査や政策提案のとりまとめを行うこととしております。

これに関して、「ビジネスジェットの利用促進調査」として、2008年2月までの予定で日本空港コンサルタンツ株式会社（JAC社）に委託することとなりました。本業務においては、JAC社が調査データのとりまとめを行い、我が国におけるビジネス航空発展のための方策を提案することとなっております。各位におかれましては、JAC社が本業務を進めるにあたりまして、本局同様のお引き立てを賜りますようお願い申し上げます。

我が国におけるビジネス航空の活性化は、グローバルな経済活動における利便性の向上や、航空関連産業の発展に大きく寄与すると思われます。JAC社が本業務においてとりまとめる提案が、皆様のご意向を踏まえた、ビジネス航空の利用促進の一助となりますよう、御協力の程お願い申し上げます。

御多用の折、お手数をおかけいたしますが、本業務の趣旨を御理解いただき、調査への御協力を賜りますよう、重ねてお願い申し上げます。

謹白

国土交通省航空局

監理部

総務課長 田村 明比古



**CIVIL AVIATION BUREAU**  
**MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE**  
**AND TRANSPORT**  
2-1-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku  
TOKYO, 100-8918, JAPAN

07 December 2007

Dear Sir,

The Civil Aviation Bureau, Ministry of Land, Infrastructure and Transport of Japan (JCAB) is reviewing the current and future service needs of the business jet aviation community operating in Japan through opinion surveys and policy proposals.

I am pleased to announce that Japan Airport Consultants, Inc. (JAC) has been granted exclusive authority by JCAB to conduct a survey of "Feasible Promotion of Business Jet Activities in Japan" to be concluded by February 2008. The survey data will be evaluated by JAC and they will present to JCAB their proposals of ways to facilitate business aviation activities in Japan. I would like to request you to extend all possible support to JAC in their data collection and report preparation efforts as requested by JCAB.

JCAB believes that efforts to increase domestic and international business jet use in Japan will contribute to greater convenience for global economic activities and larger opportunities for the aviation-related industry. The proposals prepared by JAC will be the basis for JCAB to plan and design new policies to meet the future requirements of the business jet community.

Please understand our eagerness for improving the current situation, and if you could give us your enthusiastic help in developing these new policies, we would greatly appreciate it.

Truly yours,

  
Akihiko Tamura

Director, General Affairs Division

Civil Aviation Bureau

Ministry of Land, Infrastructure and Transport, JAPAN

03 December 2007

Dear JCAB Survey Partners:

It is our great honor to be designated by Civil Aviation Bureau, Japan Ministry of Land Infrastructure and Transport (JCAB) as the official presenter of proposals for "Feasible Promotion of Business Jet Activities in Japan". We will employ our full efforts and expertise to generate proposals to achieve efficient and user friendly policies and environments for business jet activities in Japan.

I would like to express our appreciation in advance for your kind cooperation and participation in our survey. The survey results will provide the core objectives in the proposal of a future policy for business jet activities in Japan.

We have formed the following team of staff and associates with significant aviation expertise and business networks that I would like to introduce to you.



Mr. Masanori Igarashi  
Maneger of Airport Planning, Japan Airport Consultants, Inc.  
Team Leader of the project with 25 years experience and expertise for consulting work in the aviation field



Mr. Ryo Shinoda  
Senior Consultant, Japan Airport Consultants, Inc.  
Executive Planner of the project with 30 years experience and expertise in the aviation industry



Mr. Azuma Furuse  
Senior Consultant, Japan Airport Consultants, Inc.  
Chief Administrator of the project with 22 years experience and expertise for consulting work in the aviation field



Ms. Junko Sugiyama  
Transport Economist, Japan Airport Consultants, Inc.  
Executive Analyst of the project with 10 years experience and expertise in the air transport industry



Mr. S. David Terauchi

President, Phoenix Japan Aviation Group

Associate Planner of the project with 40 years experience and expertise in the aviation industry

Mr. Bill Bullard

Executive Vice President, Phoenix Japan Aviation Group

Associate Planner of the project and Chief Interviewer for the survey with 20 years experience and expertise in the general aviation industry

Thank you very much again in advance for assisting us to prepare the best possible proposals for the JCAB.

Sincerely yours,



松前 真二

Shinji Matsumae

President and Representing Director  
Japan Airport Consultants, Inc.



## Feasible Promotion of Business Jet Activities in Japan



Japan Airport Consultants, Inc

Thank you for participating in our survey. We suggest that you read through the survey questions before starting to fill in the questions. You may need to research some of the items before starting to provide the best possible data for the survey. This program does not have the capability to save a partially completed survey. Please allow enough time to complete the survey before beginning. If you wish to print the survey and complete it by hand, you may fax it to us at +81-3-3818-1634 .

Please complete the questionnaire in as much detail as possible. This electronic questionnaire will remain on the web until **Thursday, 31st January 2008** . The information obtained on the survey herewith may not be used for any other purpose than expressed in the covering letter by JCAB and JAC. The information collected about you and/or your company will not be shared and is collected for ease of verification of entry and if needed, follow-up questions. To ensure feedback of the survey summary to you, please enter your e-mail address as well as the other optional data where requested.

Q01

Please tell us about yourself.(select one only)

* Type of aviation business		
<input type="radio"/> Part 91 Operator	<input type="radio"/> Part 135 Operator	<input type="radio"/> Aircraft Management
<input type="radio"/> Maintenance	<input type="radio"/> FBO	
<input type="radio"/> Others (please specify) <input type="text"/>		<input checked="" type="radio"/> NONE
* Office location you are working in		
<input type="radio"/> Airport	<input type="radio"/> City	<input checked="" type="radio"/> N/A
Please type in your home base location(IATA location codes are acceptable) <input type="text"/>		
* Which best describes your primary aviation relationship		
<input type="radio"/> Aircraft Owner	<input type="radio"/> Passenger	<input type="radio"/> Authority Coordination
<input type="radio"/> Corporate Planning	<input type="radio"/> Flight Operation	<input type="radio"/> Cockpit Crew
<input type="radio"/> Cabin Crew	<input type="radio"/> Charter Operator	<input type="radio"/> General Affairs
<input type="radio"/> Procurement	<input type="radio"/> Personnel	<input type="radio"/> Finance & Accounting
<input type="radio"/> Cargo business	<input type="radio"/> Sales & Marketing	<input type="radio"/> Publicity & Promotion
<input type="radio"/> Other (please describe) <input type="text"/>		<input checked="" type="radio"/> NONE

*Please enter your name (optional)
*Please enter your organization name (optional)
*Please enter your position in your organization (optional)
*Please enter your e-mail address (optional) * Necessary if you wish to receive a survey results summary

**Q02**

Please enter the percent of your NON-COMMERCIAL aircraft travel in 2007 that was for business versus pleasure.

Please type % figure \_\_\_\_\_ %

**Q03**

What do you recognize as major benefits or advantages of business jet use?  
(Check all that apply)

Yes		
<input type="radio"/>	Improving schedule efficiency	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Keeping personal activities confidential	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Keeping business activities confidential	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Reducing travel expenses	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Improving business efficiency	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Providing schedule flexibility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Reducing security risks	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Adding value to corporate promotion or identity	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Satisfying passenger with luxury	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Enjoying comfort	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Facilitating isolated environment for rest	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Conducting business activities	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Others (please specify)	<input checked="" type="radio"/>

**Q04**

Have you ever operated into Japan as a DESTINATION country?

<input type="radio"/> Yes	<input type="radio"/> No	<input checked="" type="radio"/>
---------------------------	--------------------------	----------------------------------

(if Yes go to Q05, if No go to Q08)

**Q05**

How many times have you operated into Japan as a DESTINATION country in the past 3 years?

Please type the number

(if YES for Q04)

**Q06**

Have you ever experienced any inconveniences when operating into Japan?

Yes

No



(if Yes go to Q07, if No go to Q08)

**Q07**

Please list city/cities where inconveniences were experienced? (IATA location codes are acceptable)

#1 Worst	#2 Worst	#3 Worst
#4 Worst	#5 Worst	#6 Worst
#7 Worst	#8 Worst	#9 Worst

**Q08**

Have you ever avoided Japan as a DESTINATION country for any reason other than voluntary itinerary change ?

Yes

No



(if Yes go to Q09, if No go to Q10)

**Q09**

What are the obstacles that influenced your decision ?  
(Check all that apply)

Yes		
<input type="radio"/>	Slots Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Airport Curfew	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	AIP or NOTAM	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Spot Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Spot Assignment	<input checked="" type="radio"/>

<input type="radio"/>	Technical Issue on Ramp	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Ground Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Maintenance Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Flight Operation Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Hanger Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Customs, Immigration, Quarantine Convenience	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Inadequate Security	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Overly Intrusive Security	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Path between Aircraft and Limousine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Handling Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Charges	<input checked="" type="radio"/>

**Q10**

Have you ever operated into Narita (NRT/RJAA) or Haneda (HND/RJTT) as a DESTINATION?

<input type="radio"/> Yes	<input type="radio"/> No	<input checked="" type="radio"/>
---------------------------	--------------------------	----------------------------------

(if Yes go to Q11, if No go to Q13)

**Q11**

What are the inconvenient aspects you have found at Narita (NRT) or Haneda (HND) ?  
(Check all aspects that apply for each location)

NRT (RJAA)		
Yes		
<input type="radio"/>	None	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Flight Permit	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Air Traffic Control for Approach and Departure	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Airport Control	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Slots Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Airport Curfew	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	AIP or NOTAM	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Spot Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Spot Assignment	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Runways	<input checked="" type="radio"/>

<input type="radio"/>	Taxiways	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Sign Boards on Taxiways or Ramp	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Technical Issue on Ramp	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Marshalling	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Ground Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Maintenance Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Flight Operation Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Hanger Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Customs, Immigration, Quarantine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Security	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Path between Aircraft and Limousine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Path between Aircraft and Limousine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Handling Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Charges	<input checked="" type="radio"/>

HND (RJTT)

Yes		
<input type="radio"/>	None	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Flight Permit	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Air Traffic Control for Approach and Departure	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Airport Control	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Slots Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Airport Curfew	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	AIP or NOTAM	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Spot Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Spot Assignment	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Runways	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Taxiways	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Sign Boards on Taxiways or Ramp	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Technical Issue on Ramp	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Marshalling	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Ground Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Maintenance Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Flight Operation Capability	<input checked="" type="radio"/>

<input type="radio"/>	Parking Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Hanger Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Customs, Immigration, Quarantine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Security	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Path between Aircraft and Limousine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Path between Aircraft and Limousine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Handling Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Charges	<input checked="" type="radio"/>

**Q12**

In comparison with your base airport, please rate Narita or Haneda for the following activities. (Check one each that applies)

	Japan is:	much better	better	same	worse	much worse	N/A
Application & Approval		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Slot & Spot		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Customs, Immigration, Quarantine		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Security		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Charges		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ground Handling		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Others (please specify)							
Other Item #1		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Other Item #2		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Other Item #3		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

**Q13**

Please rate the importance of following items on your impression of airports. Use a scale from "5" meaning most important to "0" meaning no importance.

	5	4	3	2	1	0	N/A
Flight Permit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Air Traffic Control for Approach and Departure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Airport Control	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Slot Congestion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Airport Curfew	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
AIP or NOTAM	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Parking Spot Congestion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Parking Spot Assignment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Runways	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Taxiways	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Sign Boards on Taxiways or Ramp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Technical Issue on Ramp	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Marshalling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ground Service Capability	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Maintenance Capability	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Flight Operation Capability	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Parking Capability	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Hanger Facility	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Customs, Immigration, Quarantine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Security	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Passenger Path between Aircraft and Limousine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Crew Path between Aircraft and Limousine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Passenger Handling Facility	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Crew Facility	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Passenger Service Capability	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Crew Service Capability	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Charges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Q14

Have you ever operated into Japan as a TECHNICAL LANDING point?

<input type="radio"/> Yes	<input type="radio"/> No	<input checked="" type="radio"/>
---------------------------	--------------------------	----------------------------------

(if Yes go to Q15, if No go to Q18)

Q15

How many times have you operated into Japan as a TECHNICAL LANDING point in the past 3 years ?

Please type the number	
------------------------	--

Q16

Have you ever experienced any operational inconveniences when making a TECHNICAL LANDING in Japan ?

<input type="radio"/> Yes	<input type="radio"/> No	<input checked="" type="radio"/>
---------------------------	--------------------------	----------------------------------

(if Yes go to Q17, if No go to Q18)

**Q17**  
Please list airport/airports where inconveniences were experienced? (IATA codes are acceptable)


**Q18**  
Have you ever avoided Japan as a TECHNICAL LANDING point for any reason other than voluntary itinerary change?

<input type="radio"/> Yes	<input type="radio"/> No	<input checked="" type="radio"/>
---------------------------	--------------------------	----------------------------------

(if Yes go to Q19, if No go to Q20)

**Q19**  
What are the obstacles that influenced your decision?  
(Check all that apply)

Yes		
<input type="radio"/>	Slots Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Airport Curfew	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	AIP or NOTAM	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Spots Congestion	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Spots Assignment	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Technical Issue on Ramp	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Ground Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Maintenance Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Flight Operation Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Parking Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Hanger Facility	<input checked="" type="radio"/>



<input type="radio"/>	Customs, Immigration, Quarantine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Security	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Path between Aircraft and Limousine	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Handling Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Facility	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Passenger Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Crew Service Capability	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Charges	<input checked="" type="radio"/>

**Q20**

Please list the best 3 airports in the world that you recommend we study for development or improvement of business jet handling capability (IATA Codes are acceptable)

#1 best
#2 best
#3 best

(if any airports go to Q21, if none go to Q22)

**Q21**

Please rate the importance of the following items respectively at each airport you identified in Q20. Use a scale from “5” meaning most important to “0” meaning no importance (Check one each that apply)

For #1 best	5	4	3	2	1	0	N/A
Application & Approval	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Slot & Spot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Customs,Immigration,Quarantine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Security	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Charges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Ground Handling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Other Item _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
For #2 best	5	4	3	2	1	0	N/A
Application & Approval	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Slot & Spot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Customs,Immigration,Quarantine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Security	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

	Charges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Ground Handling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Other Item	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
For #3 best		5	4	3	2	1	0	N/A
	Application & Approval	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Slot & Spot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Customs,Immigration,Quarantine	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Security	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Charges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Ground Handling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
	Other Item	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

**Q22**

Please estimate the number of times you expect to operate into Japan in the next 3 years under current conditions.

Please type the number \_\_\_\_\_

**Q23**

Please estimate the number of times you might operate into Japan in the next 3 years if inconvenient obstacles are removed.

Please type the number \_\_\_\_\_

To finalize your responses, please click the submit button.

submit

Thank you very much for completing our questionnaire.