

我が国のビジネスジェットの現状と課題

国土交通省 航空局
平成25年10月30日

企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送のことであり、その運航形態には、①社用機や個人所有機などの自家用運航、②航空会社等の事業用機のオウンユースチャーターによる運航がある。

航空区分と航空機の運航形態

区分	航空機	運航用途	運航例
軍用航空	自衛隊機等	公用、防衛用等	自衛隊機・米軍機
ジェネラルアビエーション (軍用、商業以外)	公用機	行政目的などの公用	海上保安庁、警察、消防、飛行検査機
	航空機使用事業用機	旅客又は貨物の運送以外の行為の請負	取材ヘリ(委託)、農業散布、測量、航空写真撮影
	自家用機	レジャー・遊覧・観光	個人の趣味、アクロバット飛行
		レジャー・遊覧・観光・商用以外の運送	撮影用取材ヘリ、養成学校の練習機
商業航空 (航空会社等が貨客運送のための航空機を運航)	航空運送事業用機 (国内定期航空運送事業を除く)	ビジネス航空	プライベートジェット、役員・社員輸送用の社用機
		商用目的以外の有償運送	オウンユースチャーター ¹⁾
		定期便	ドクターヘリ、遭難救助、遊覧飛行、観光
	国内定期航空運送事業用機	不定期便	定期便 定期便に近い不定期便
		不定期便・チャーター便	臨時便、チャーター、フェリー

1)オウンユースチャーター: 用機者が自己使用のために航空機をチャーターする形態

セスナ C560



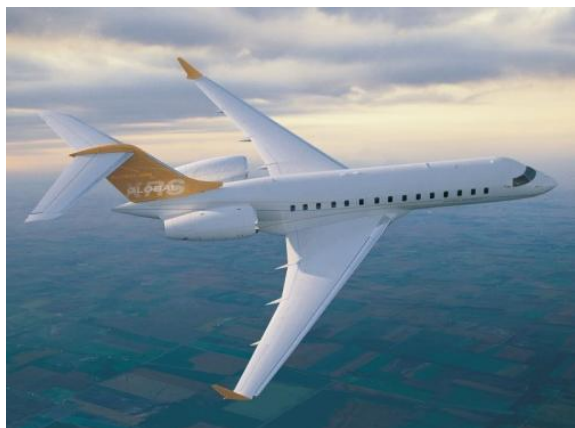
最大8名
最大航続距離：
3,259Km
(東京＝
マニラ)
最大離陸重量：
7.6t

ガルフストリーム G5



最大18名
最大航続距離：
10,742Km
(東京＝
シカゴ)
最大離陸重量：
41.3t

グローバルエクスプレス



最大30名
最大航続距離：
11,390Km
(東京＝
ニューヨーク)
最大離陸重量：
44.5t

ボーイング BBJ



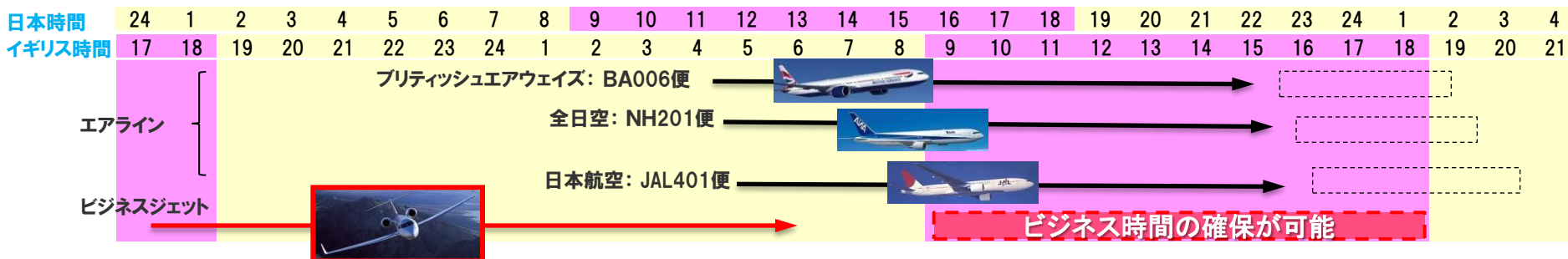
最大50名
最大航続距離：
10,825Km
(東京＝
シカゴ)
最大離陸重量：
77.6t

- ビジネスジェットは、①利用者のスケジュールに応じた時間設定、②定期便がない場所への移動(移動時間の短縮)、③機内での会議・商談などが可能となっており、欧米を中心としてグローバルな企業活動の重要なビジネスツールとなっている。
- 我が国におけるビジネスジェットの普及により、国際的な企業活動のアクセスが向上し、アジアにおける企業活動の拠点や新たな投資先としての魅力が向上し、また、企業の経営者にとっても時間が有効活用され、我が国の国際競争力強化に資する。

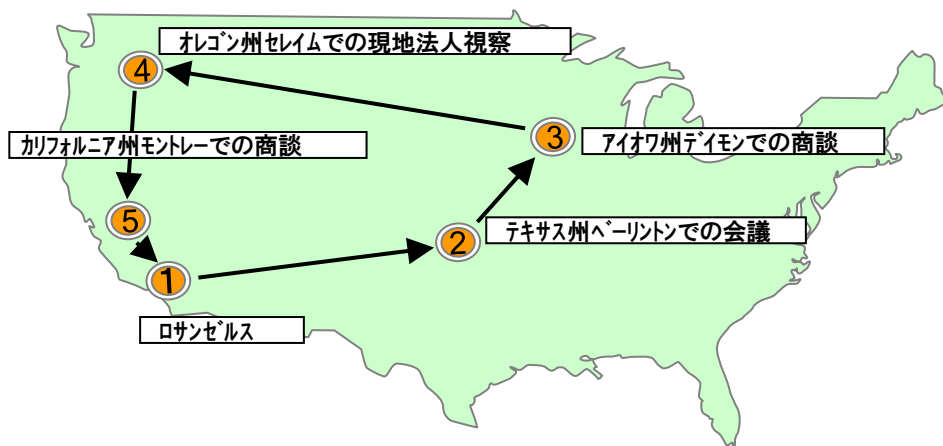
ビジネスジェット利用によるメリット

■ 利用者のスケジュールに応じた時間設定が可能(日本→ロンドンの場合)

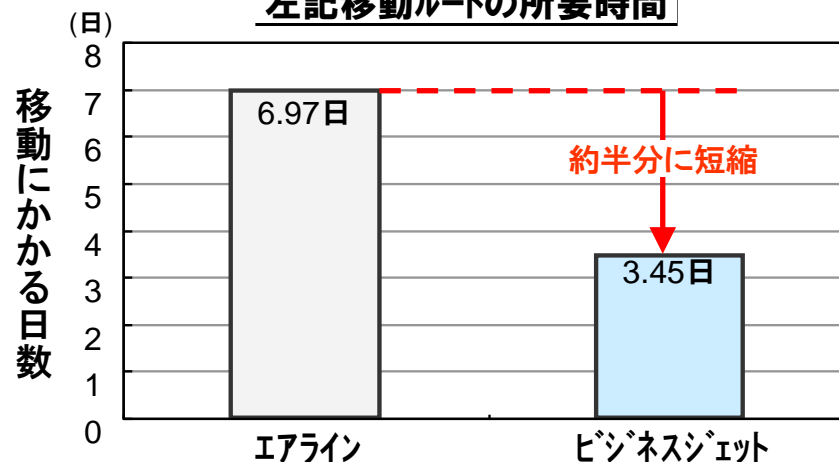
ビジネス時間



■ 移動時間の短縮が可能(アメリカ国内の移動事例)



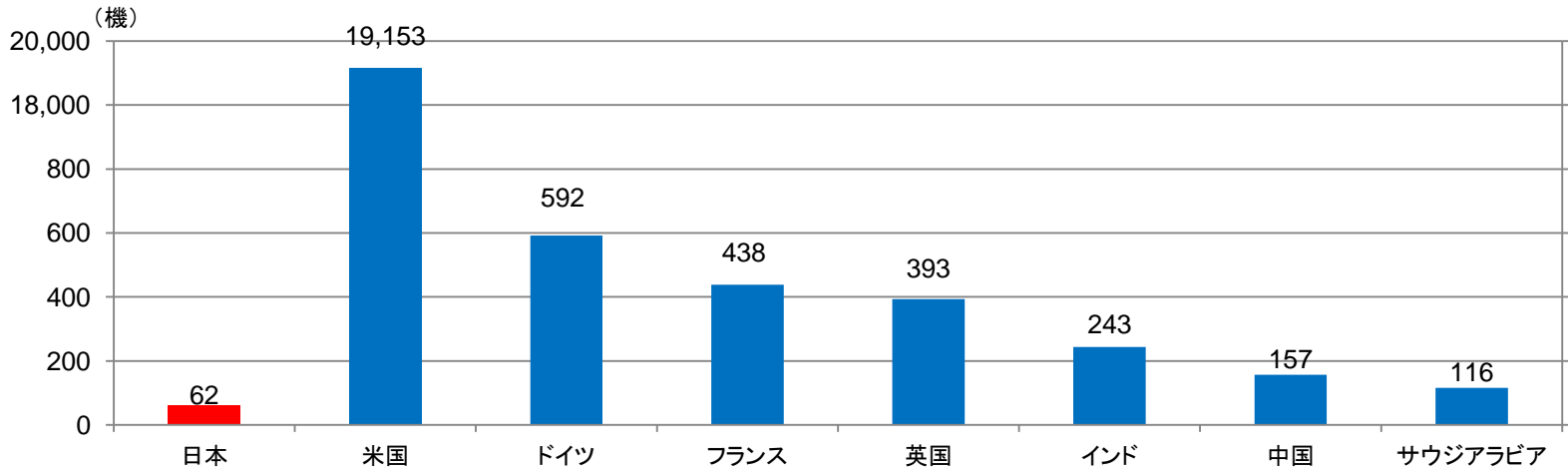
左記移動ルートの所要時間



諸外国のビジネスジェットの保有機数と発着回数

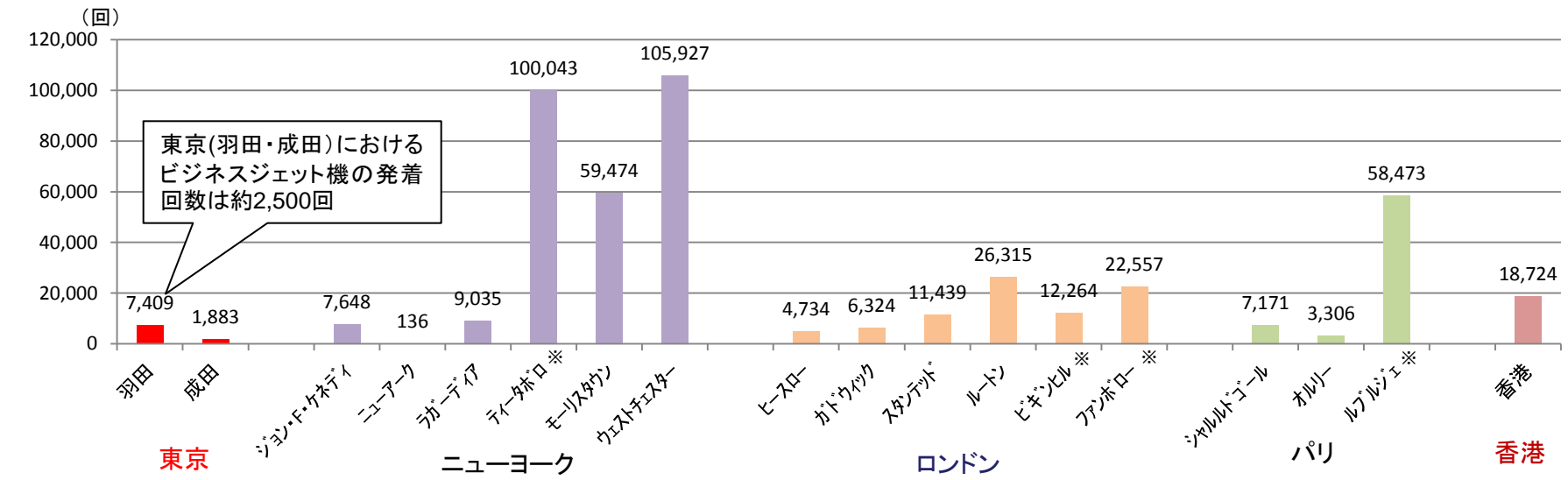
○ 我が国のビジネスジェット機の保有機数及び発着回数は諸外国と比べて、ともに少ない状況。

（2011年）
 国別保有機数
 ビジネスジェット機の



出所：
 フライトグローバル社より作成（公用機及び軍用機を含む）
 ただし、日本の保有機数は航空局調べ（公用機及び軍用機を含まない）

（2011年）
 ビジネスジェット機を含む
 ジェネラルアビエーション機の

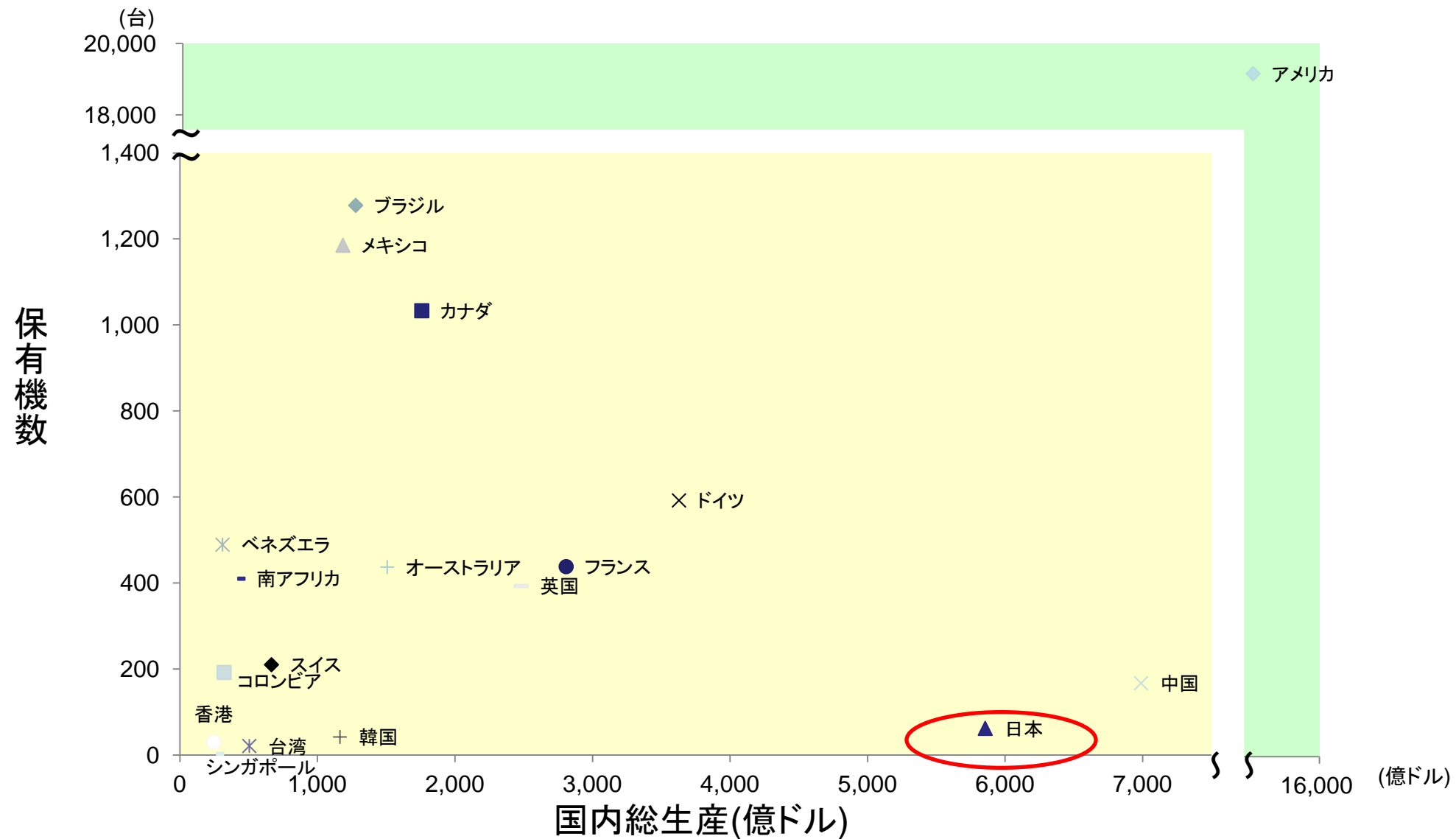


東京(羽田・成田)における
 ビジネスジェット機の発着
 回数は約2,500回

注：ジェネラルアビエーション機には、ビジネスジェット以外に航空機使用事業機（報道、写真撮影）等を含む。
 出典：羽田空港及び成田空港のデータは、運航記録データによる。他データは、ACI調べ。但し、ティータボロ空港、モーリスタウン空港、ウェストチェスター空港のデータは米国航空当局調べ。ビギンヒル空港、ファンボロー空港、ルブルジェ空港のデータは欧州航空当局調べ。
 ※：ビジネスジェット専用空港

国別経済規模とビジネス航空機の保有機数

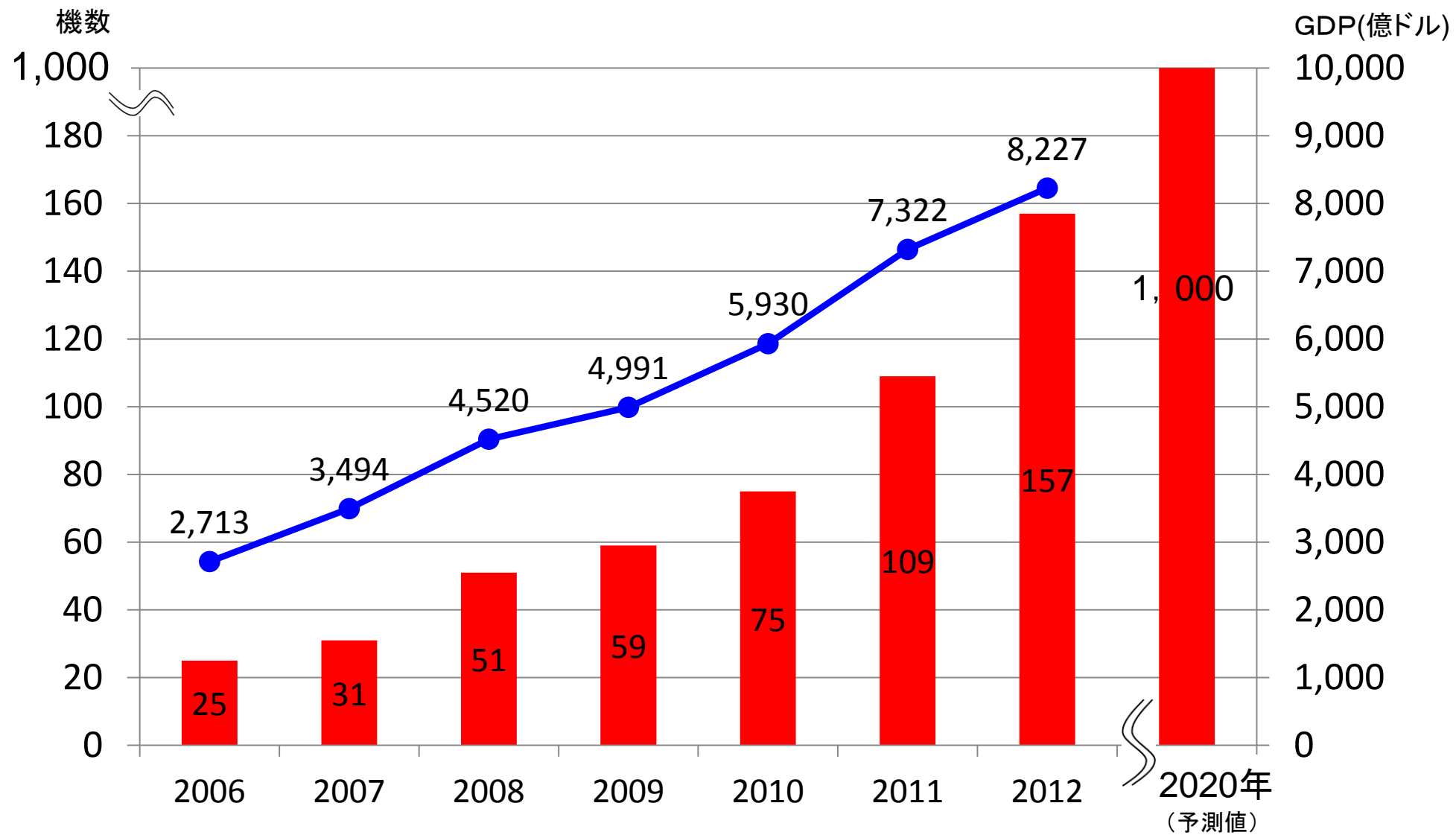
○ 日本は諸外国に比べ、経済の規模に対しビジネス航空機の保有が少ない



国内総生産は”World Economic Outlook Database for October 2011” IMF
 保有機数はFlightglobal社集計(日本以外の国は公用機及び軍用機を含む)

中国におけるビジネスジェットの普及見通し

○ 経済発展に伴い、中国ではビジネスジェットの機数が急速に増加している。



※国内総生産は”World Economic Outlook Database for October 2013” IMF
 機数はCAAC(中国民用航空局)講演資料より

○ ビジネスジェットの普及に伴い、中国国内においても航空関連の産業が活発になっている

	会社概要	中国国内における取り組み
ボーイング	<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカに本拠地を置き、世界最大の飛行機製造会社 	<ul style="list-style-type: none"> ● ボーイング社で製造される航空機部品を中国から最も多く購入。中国商用飛機有限公司との間で市場の動向の予測情報を相互に提供しあうセンターを設立した
エアバス	<ul style="list-style-type: none"> ● フランスに本拠地を置き、ボーイングに次ぐ規模の飛行機製造会社 	<ul style="list-style-type: none"> ● 天津保税區、中国航空工業集団との合弁事業により、A320の組み立てを実施。この2社はエアバスの組み立て合弁会社に49%を出資
セスナ	<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカのビジネスジェット機・軽飛行機の製造会社 ● 軽飛行機の3大メーカーの一つ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国航空工業集団 (AVIC) と合弁事業を立ち上げ、中国国内でビジネスジェットの共同開発、製造を行う予定
ダッソー・ファルコン	<ul style="list-style-type: none"> ● フランスのビジネスジェット機の製造会社 	<ul style="list-style-type: none"> ● 今後、北京にカスタマーサービスの本部を設立し、部品の提供、品質保証、技術支援、運航支援を行う予定
エンブラエル	<ul style="list-style-type: none"> ● ブラジルのビジネスジェット機の製造会社であり、世界有数の旅客機メーカー 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国国内に、Embraer China Aircraft Technical Services を設立し、運航されている機体に対するテクニカルな問題、運航に関する部品販売とコンサルティングサービスを提供
フライトセーフティ	<ul style="list-style-type: none"> ● アメリカのパイロット育成のリーディングカンパニー ● フライトシュミレータやビジュアルシステムを製造 	<ul style="list-style-type: none"> ● キャセイパシフィック航空とともに香港でフライトシュミレータ設備を設立し、メンテナンスのトレーニングも併せて実施

この他にガルフストリーム、ボンバルディアなど大手企業が、中国のローカル企業と合弁会社を設立するなど、中国では航空関連産業が活発になっている

ビジネスジェット環境が未整備であることによる弊害

- 海外大手企業が、ビジネスジェットの利用環境が未整備であることにより、日本で開催予定であった会議を香港など他国で開催するなどの事例が発生。
- また、海外ビジネス航空事業者を対象としたアンケート調査(2008年)では、回答を得られた39事業者のうち、約6割が日本発着を回避せざるを得なかったと回答。

日本発着を回避した事例

IT企業A社

2000年代前半日本で開催予定であった国際会議を香港で実施。

金融企業B社

2007年日本で開催予定であった国際会議を香港で実施。

化学企業C社

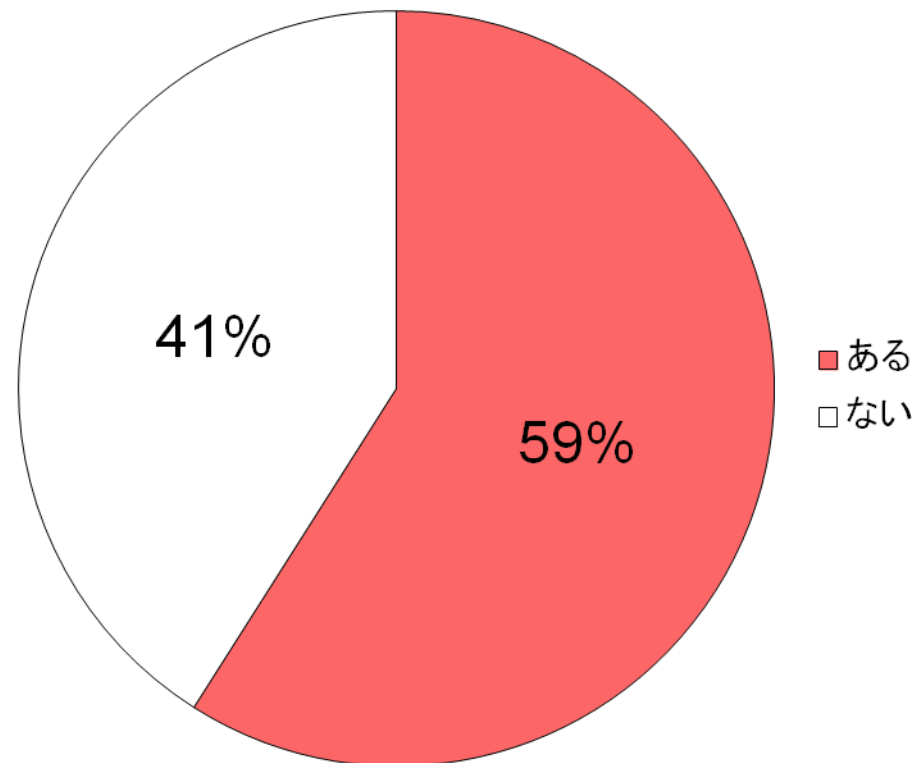
2007年日本で開催予定であった国際会議を他国で実施。

IT企業D社

2009年日本で開催予定であった国際会議を他国で実施。
(12機のビジネスジェット利用)

日本発着を回避せざるを得なかった経験

(海外のビジネス航空活動に携わる事業者を対象のアンケート)

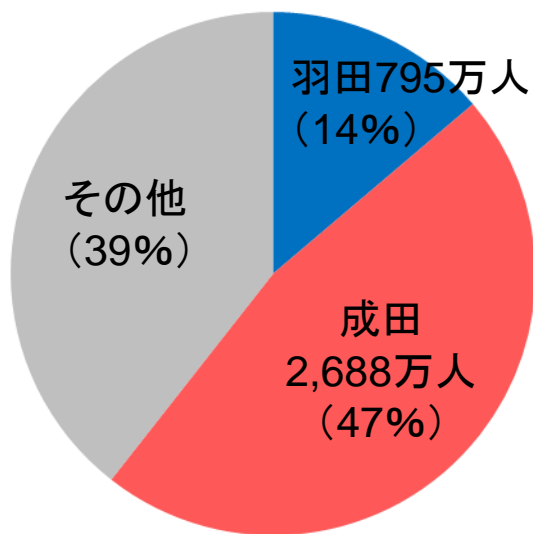


我が国におけるビジネスジェット機の発着回数

○ 我が国の空港におけるビジネスジェットの総発着回数のうち、首都圏空港（成田、羽田）の発着回数は34%となっており、首都圏の利用客が占める割合からすると少なくなっている。

定期便利用客のうち首都圏が占める割合

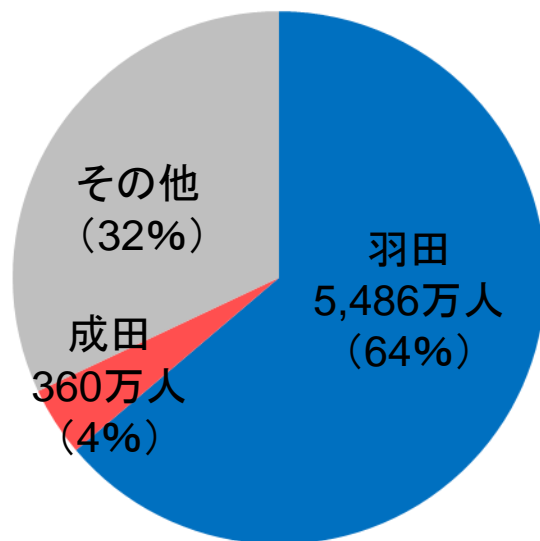
国際線利用客



全体の61%

出典：空港管理状況調書（平成24年度）

国内線利用客

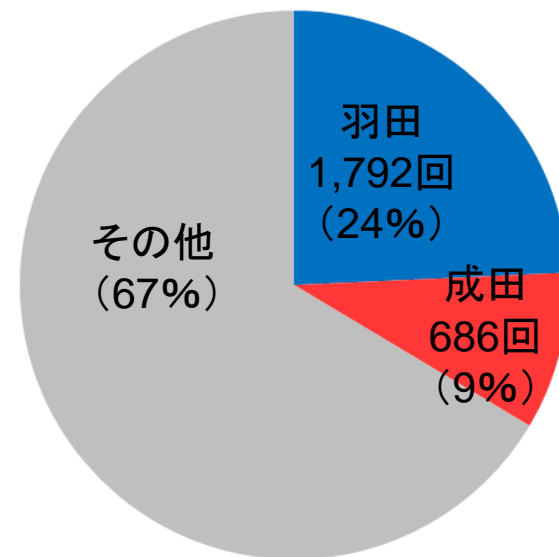


全体の68%

出典：航空輸送統計年報（平成24年度）

日本を発着するビジネスジェットのうち首都圏を利用する割合

ビジネスジェット発着回数



全体の34%

※ 際内別の首都圏空港が全体に占める割合
国際運航：約58%、国内運航：約18%

出典：運航記録データ（平成24年）

首都圏空港におけるこれまでの利用環境改善の取り組み

- 我が国においては、ビジネスジェットが利用しやすい環境の整備が不十分であり、特に、乗り入れ希望の多い首都圏空港においては、これまで定期便優先で取り組みを進めてきたこともあり、ビジネスジェットの受入環境が課題。
- 首都圏空港の容量拡大や羽田の再国際化に合わせ、ビジネスジェットの利用環境向上に向けて、成田空港における専用ターミナルの整備や、駐機可能日数の延長などの取り組みを実施。

成田空港

内容	実施時期	改善前	改善後
航空機の重量制限	平成22年7月	5.7t以下の航空機に対して発着制限	撤廃
駐機スポット制限	平成23年11月	10スポット	18スポット
駐機可能日数	平成24年3月	7日間	30日間
専用ターミナル	平成24年3月	なし	2012.3.31 供用開始
スポット・スロット申請	平成24年4月	書面で申請	Web上で申請

羽田空港

内容	実施時期	改善前	改善後
昼間時間帯の発着	平成22年10月	国内のみ可能	国際ビジネスジェットも可能
昼間時間帯の発着回数制限 ※	平成22年10月	4回/日	8回/日
国際ビジネスジェットの発着枠申請期限	平成22年10月	7日前まで	当日申請可能
駐機可能日数	平成24年9月	5日間	10日間

※ 公用機枠内の発着回数制限を緩和

首都圏空港以外におけるビジネスジェット就航促進のための取組

○ 中部国際空港、県営名古屋空港、神戸空港等においても専用CIQを設けるなど利用者の利便性の向上を図っている。

中部国際空港

県営名古屋空港

神戸空港

- ビジネスジェット専用施設 (CIQ施設)、VIPラウンジを整備



- ビジネスジェット格納庫を整備し、メンテナンスサポートが可能



- 日本初のビジネスジェット専用施設 (CIQ施設、ラウンジ) を整備 (2005年)



- ビジネスジェット専用動線を確保



- ビジネスジェット専用動線を確保



- ビジネスジェット用格納庫、専用エプロンを整備



ビジネスジェットに関する取り組みの情報発信

○世界各国で開催されている国際会議、国際的なイベントにおいて、我が国におけるビジネスジェット受入推進の取組みについてプレゼンテーション、パンフレットの配布、パネルの展示等を実施しているところ。

海外での発信

2011年10月	全米ビジネス航空協会年次総会 (アメリカ ラスベガス)
2011年12月	富裕層向け旅行見本市 (フランス カヌ)
2012年2月	Singapore Aireshow 2012 (シンガポール)
2012年3月	ABASE(アジア市場向けビジネス ジェット商談会)(中国 上海)
2012年5月	EBACE(欧州市場向けビジネス ジェット商談会)(スイス ジュネーブ)
2012年6月	アジア富裕層向け旅行見本市 (中国 上海)
2012年10月	全米ビジネス航空協会年次総会 (アメリカ オーランド)
2013年10月	全米ビジネス航空協会年次総会 (アメリカ ラスベガス)

国内での発信

2011年10月	東日本大震災・観光復興国際シン ポジウム (仙台)
2011年11月	復興支援・観光シンポジウム (仙台)
2011年12月	第21回国際ミーティング・エキスポ(I ME2011) (東京)
2012年10月	JA2012 国際航空宇宙展 (名古屋(ポートメッセ名古屋・中部 国際空港))
2012年12月	ジェットロ取材・作成のBS放送番組内 で国交省のビジネスジェットに関す る取組みについて紹介
2013年10月	東京国際航空宇宙産業展2013 (東京)

ビジネスジェットに関する規制・手続の見直し

○ 航空局としては、空港における利便性向上等に加え、ビジネスジェットに関する規制・手続の見直しに取り組んでいる。

現状のルール

今後の方針

想定される効果

国際ビジネスチャーターによる国内区間の運送の取扱の明確化

- 外国籍チャーター機で訪日し国内2地点以上に用務がある場合の国内移動は、外国籍機による有償国内移動として認められていない。
 - 例えば、東京と大阪双方に用務があり訪日したビジネスジェットユーザーも、新幹線等で移動する必要がある

- 一定の要件※の下での海外からのビジネスジェットの国内移動については、「国外からの航行の接続運航」であることを明確化
 - (※)同一搭乗者に限定、国際運航と一連の航行としての契約である 等 (10月31日運用開始予定)

- 海外からの訪日ビジネスジェット利用環境の向上
- それに伴う運航機数、来日者数の増加

自家用外国BJの乗入れに係る手続期限の短縮

- 外国籍の自家用ビジネスジェットが日本に乗り入れる場合、10日前までに許可申請を行う必要(※)
 - (※)ICAO加盟国の自家用機の場合は、原則許可不要。

- 10日前までとなっている許可申請の期限を、ビジネスチャーターと同様の3日前までとする (省令改正手続き中)

BJ事業者向けの基準策定

- ビジネスジェットを用いたチャーター事業については、中大型機による定期便等と同じ運航に係る基準が適用されている
 - ビジネスジェットの特長である即時性や自由な目的地設定などの妨げとなっている可能性がある。

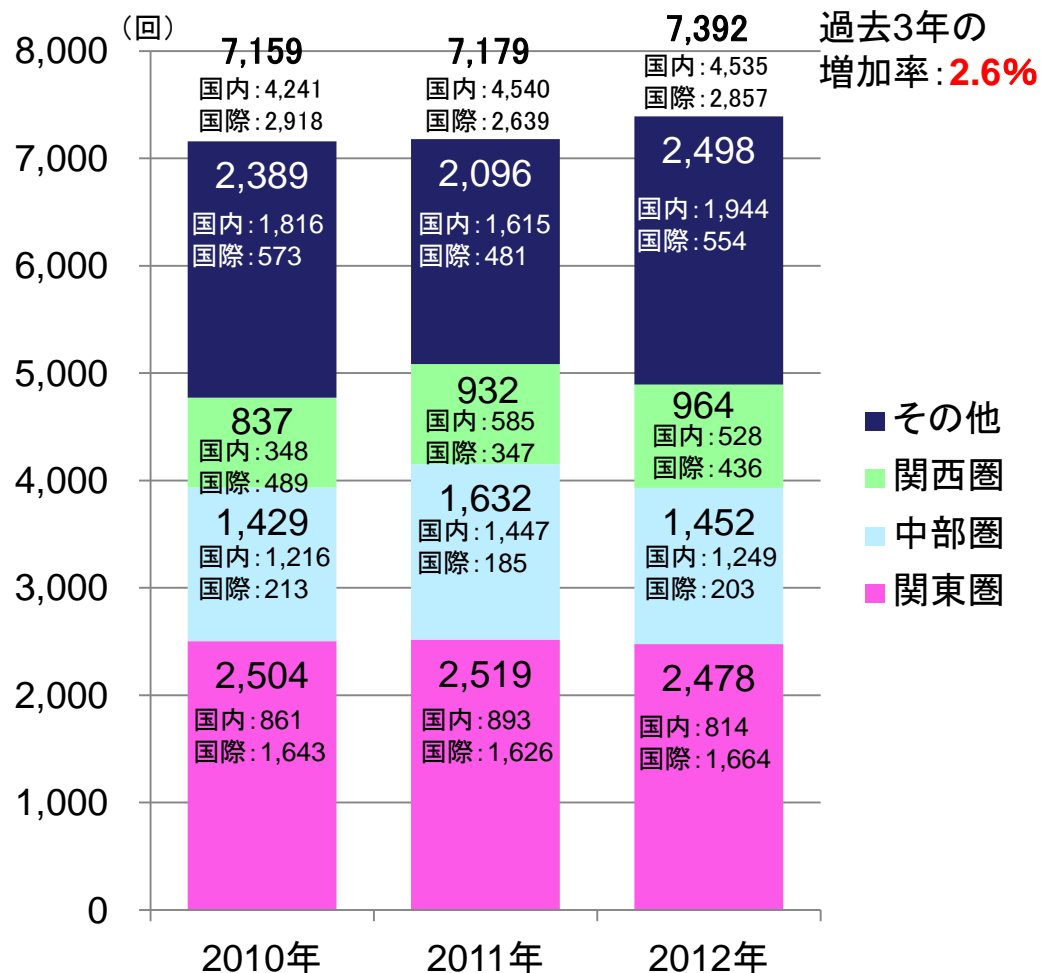
- ビジネスジェットを用いたチャーター事業に特化した、運航に関する包括的な審査基準を新たに設定。(ICAO標準への適合と輸送の安全性を前提に、米国の技術基準を参考として規定) (近日中に関連通達を発出予定)

- ビジネスジェット新規参入促進により国内市場が拡大
- 運航会社のコスト削減

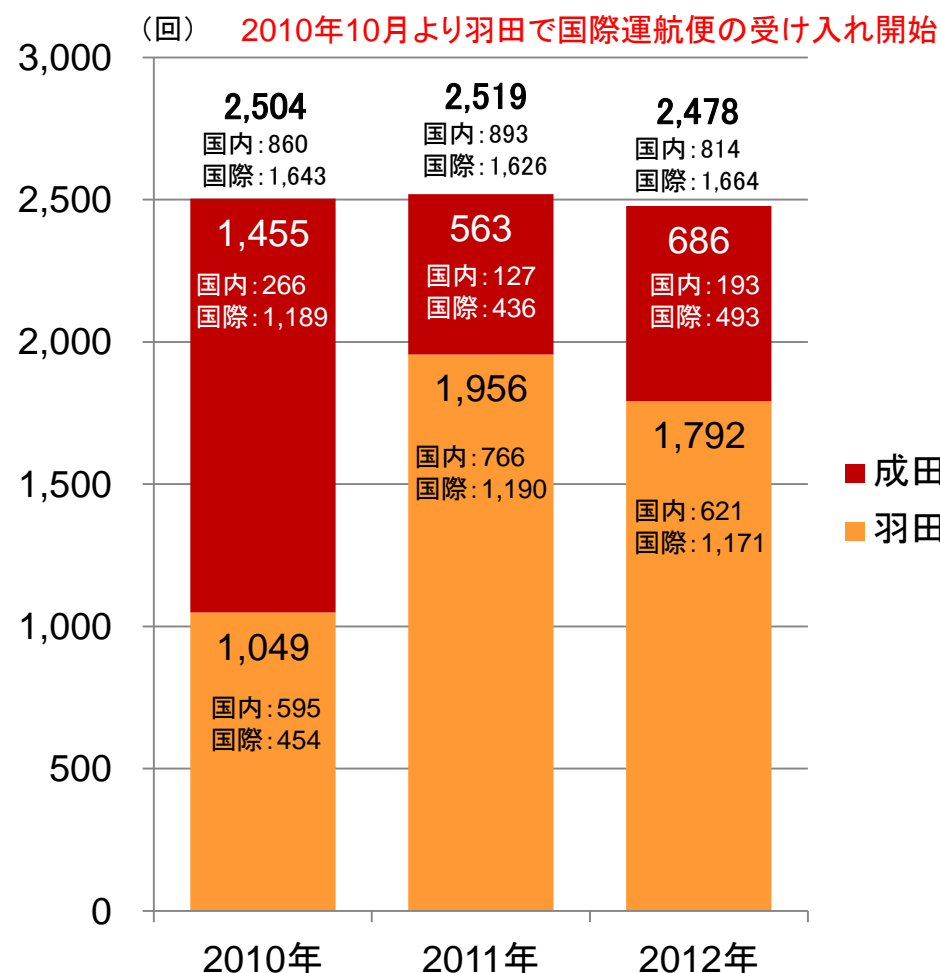
国内空港におけるビジネスジェット発着回数推移

- 日本全体におけるビジネスジェットの運航回数は直近3年で大きな変化はない。
- 首都圏で見た場合、2010年10月の羽田の再国際化に合わせた発着回数制限の緩和等の結果、首都圏のビジネスジェット利用が成田空港から羽田空港にシフトしており、首都圏全体の発着回数には、大きな変化はない。

日本におけるビジネスジェットの運航回数^(※1)の推移



首都圏空港におけるビジネスジェットの発着回数^(※2)推移



ビジネスジェットの利用促進に向けた課題

- ビジネスジェットの利用環境の改善に関する種々の取り組みを実施しているが、我が国におけるビジネスジェット機の保有機数、発着回数ともに、微増しているものの、大きな変化は見られない。
- 我が国において、ビジネスジェットの普及が進まない要因として、施設や基準・規制など、ハード・ソフト両面の受入環境の課題とビジネスツールとしての認知度不足などの情報発信の課題に大別される。

ビジネスジェットの利用促進に向けた課題

受入環境	空港の利用環境 (特に首都圏空港)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 羽田空港においては、発着枠等が逼迫しており、スロットの取得が困難な状況。 ○ 成田空港においては、時間帯によっては、スロットの取得が困難なケースもある。 ○ 駐機場とターミナル間の移動や出入国手続に時間を要するため、ビジネスジェットを利用するメリットが減殺される。
	基準 ・ 規制	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小型機向けの基準、規制などが未整備で、エアラインと同じ安全基準が適用され、ビジネスジェットの特長である多様な目的地の設定や運航形態に制約が生じている。(対応済み) ○ 国内における維持費用等が諸外国と比べて高く、国内で所有する上での障壁となっている。
情報発信		<p style="text-align: right;">※これらは日本国籍機特有の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 我が国においては、ビジネスジェットの「ビジネスツール」としての認知度が低く、一部の富裕層の特別な移動手段としてのイメージが根強い。 ○ 海外企業や海外のビジネスジェット運航事業者が、これまでの取り組みにより改善している利用環境について、把握していない。 ○ ビジネスジェット業界の認知度が低く、利用ニーズを掘り起こせていない。

羽田空港におけるビジネスジェットの運航枠について

○ 羽田空港ではビジネスジェットは定期便とは異なった枠で運航している。

羽田空港で離着陸するには
発着枠(スロット)の取得が必要。



ジェネラルアビエーション(ビジネスジェット含む)機は (上限: 8回/日)
定期便と異なり「公用機等枠」の中でスロットを取得する。

公用機等枠の現状

- 深夜早朝時間帯を除く06:00~22:59において、1日30回(出発15回、到着15回)。
- 取得にあたっては優先順位が決められている(下記参照)他、時間帯毎に上限が定められている。
- 申請は離着陸の前月15日に締め切られ、前月25日を目処に確定。
- 確定以降は空きがあれば申請可能。

<参考：時間帯毎の上限>

出発	
9時、12~19時台	各1回
10時、11時台	各3回
6~8時、20時~22時台	枠の設定なし
到着	
8時、9時、12時、14時 17~22時台	各1回
15時台	2回
16時台	3回
6時、7時、10時、11時、13時台	枠の設定なし

<参考：公用機等枠の調整の優先順位>

- ① 訓練飛行以外の以下の航空機の運航
 - イ 飛行検査機(※)、海上保安庁機の運航
 - ロ 日本政府がチャーターした航空機の運航(空輸便を含む。)
 - ハ 政府機関からの要請による公的目的での運航(空輸便を含む。)
- ② 報道取材機(羽田空港常駐機に限る。)の運航(訓練飛行を除く。)
- ③ 航空局が実施する耐空検査及び審査飛行
- ④ 訓練飛行を行う以下の航空機の運航
 - イ 飛行検査機(※)、海上保安庁機の運航
 - ロ 日本政府がチャーターした航空機の運航
 - ハ 政府機関からの要請による公的目的での運航
 - ニ 報道取材機(羽田空港常駐機に限る。)
- ⑤ 臨時便、空輸便、旅客チャーター便(包括旅行チャーター便を除く。)
及びオウンユースのための国内貨物チャーター便
- ⑥ **ジェネラルアビエーション**
- ⑦ 季節増便及び包括旅行チャーター便
- ⑧ 貨物チャーター便(オウンユースのための国内貨物チャーター便を除く。)

※平成26年度末を目処に飛行検査機の拠点が
羽田空港から中部国際空港に移転する予定。

羽田・成田のスポット取得に関するヒアリング結果

- 羽田・成田両空港におけるビジネスジェットのスポット取得について、グランドハンドリング会社2社へヒアリングを行ったところ、希望通りのスポット取得が困難な状況(対象期間は2013年4月～9月)。
- 羽田空港においては、到着便では午前中、出発便では17:00～18:00の取得が困難となっている状況。
- 成田空港においては、時間帯によっては、スポットの取得が困難なケースもある。

A社

羽 田			成 田		
	到 着	出 発		到 着	出 発
①申請延べ件数※	21	22	①申請延べ件数※	10	13
②運航件数	10	10	②運航件数	6	6
<u>スポット取得率</u> (②÷①)	48%	45%	<u>スポット取得率</u> (②÷①)	60%	46%

B社

羽 田			成 田		
	到 着	出 発		到 着	出 発
①申請延べ件数	107	105	①申請延べ件数	36	36
②運航件数	77	75	②運航件数	36	36
<u>スポット取得率</u> (②÷①)	72%	72%	<u>スポット取得率</u> (②÷①)	100%	100%

※各社が当該期間内にスポット申請した件数(希望時間のスポットを取得できず、時間を変更して再申請した場合も含む)

- ビジネスジェット乗り入れ希望の多い首都圏空港について、ビジネスジェット旅客の利便性向上に向けて、可能な取り組みを順次実施する。
- ただし、羽田空港については、現状の発着枠・スポット等の状況を前提とする大幅な改善は難しく、成田空港においても時間帯によってはスロット取得が難しいという課題もある。そのため、首都圏空港におけるビジネスジェットの更なる利用促進に向けた中長期的な取り組みについては、首都圏空港の更なる機能強化の検討の中で、課題のひとつとして議論を進めていく。
- さらに、国内外への情報発信を強化する。特に、国内に対しては、ビジネスジェットのビジネスツールとしての認知度が不十分であることから、経済界と連携した情報発信が必要。

首都圏空港における今後の取り組みの方向性

当面の対応

成田空港

- ビジネスジェットも利用可能なスポットの増設
- 専用ターミナルとビジネスジェット用駐機スポットを結ぶアクセスの改善
- スロットを取得しやすい時間帯等受入環境のPR

羽田空港

- ビジネスジェット旅客のための専用動線の整備に向け関係者と調整中
- 上記専用動線の近接スポットの利便性の向上に関する検討
- 飛行検査機拠点の中部国際空港への移転後(H26年度末)の公用機枠の一部活用に関する検討

中長期的な取り組み

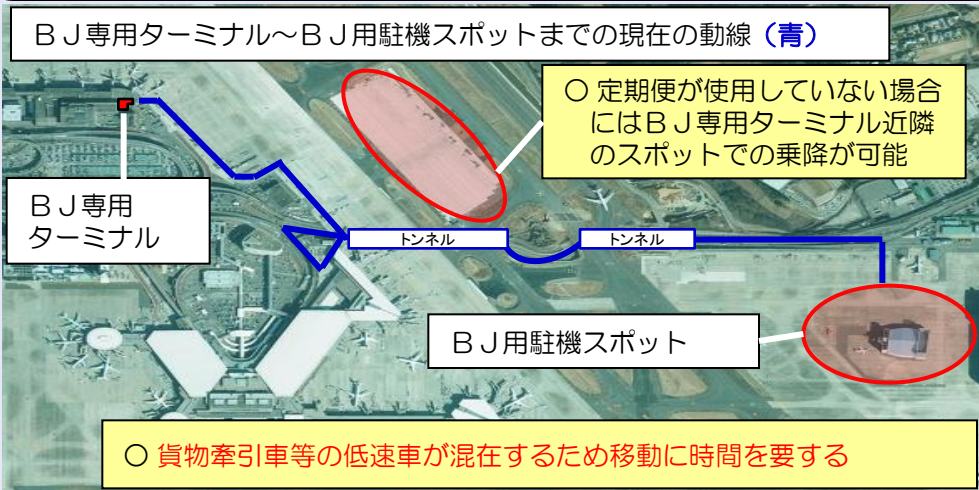
- 中長期的な取り組みについては、首都圏空港の更なる機能強化の検討の中で、議論を進めていく。

首都圏空港におけるビジネスジェットの利用環境の整備

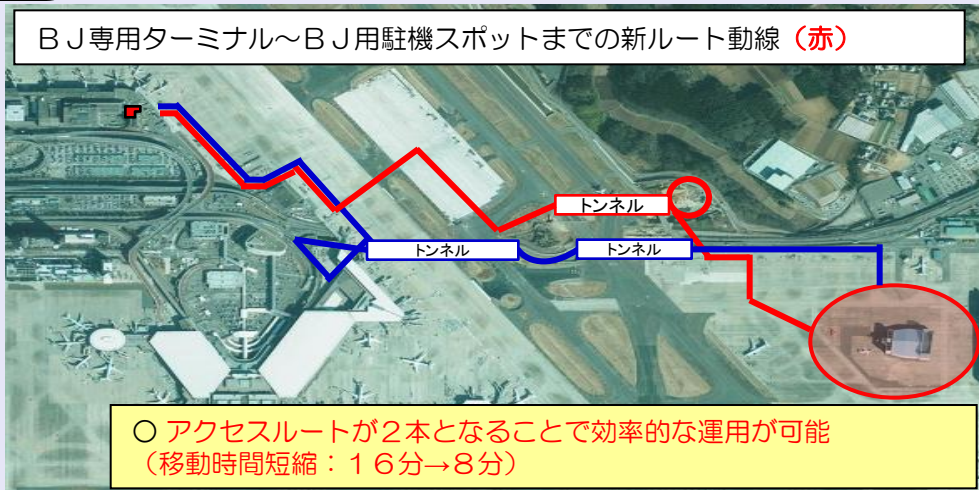
○アクセスルートの整備(成田空港)やビジネスジェット専用動線の確保(羽田空港)など、ビジネスジェット利用客の出入国やターミナルビルまでのアクセスの距離・時間を短縮することにより利便性の向上を図る

【成田空港】BJ専用ターミナルとBJ用駐機スポット間のアクセス改善策

BJ専用ターミナル～BJ用駐機スポットまでの現在の動線(青)



BJ専用ターミナル～BJ用駐機スポットまでの新ルート動線(赤)



【羽田空港】ビジネスジェット専用動線の確保

○平成26年9月末に向けた国際線旅客ターミナルビルの拡張にあわせ、同ターミナルビル内への**ビジネスジェット旅客用の専用動線**の整備に向け、東京国際空港ターミナル(株)及びCIQ関係省庁と調整中。

BJ専用動線整備

一般旅客の動線と分離することにより、利便性の向上を図る。

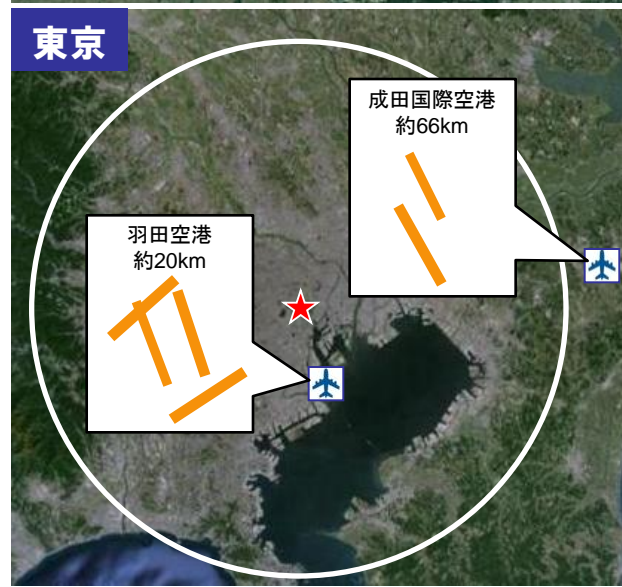
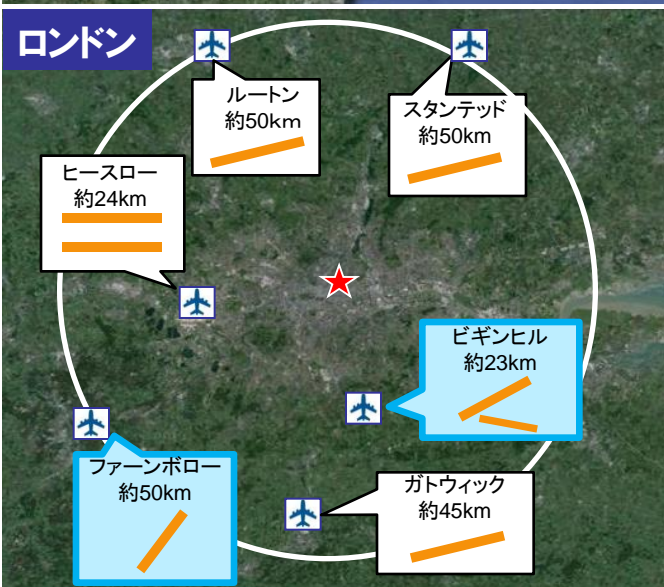
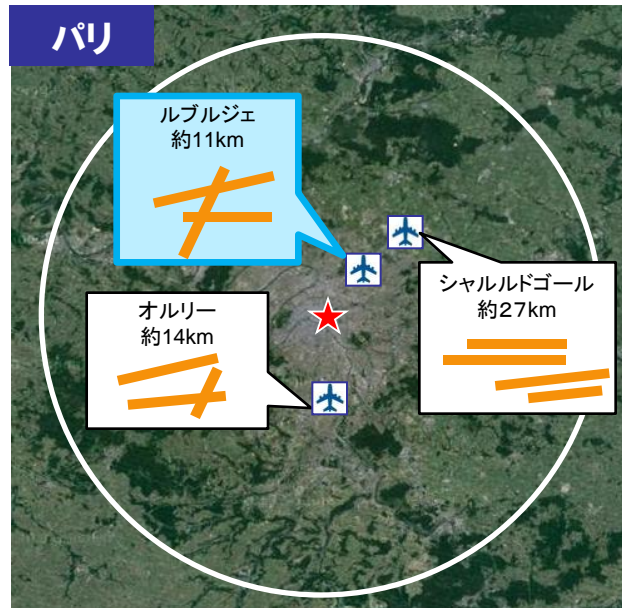
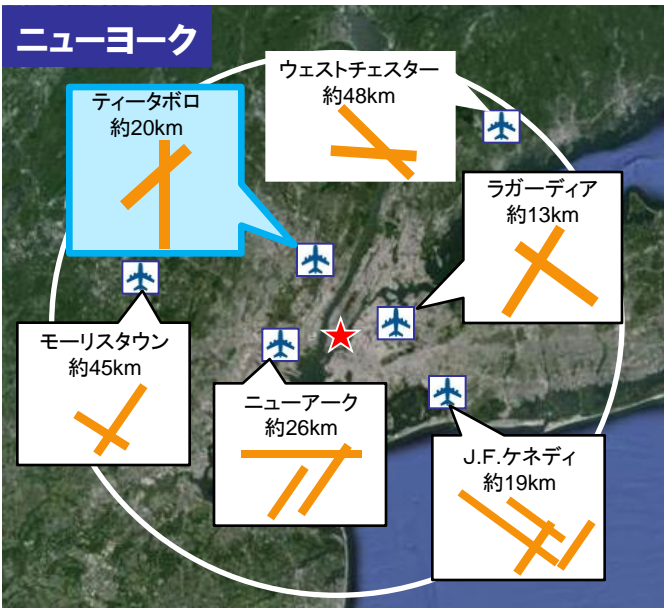
- ①ターミナルの車寄せから機側まで、一貫した**セキュリティ、プライバシー**を確保。
- ②ターミナル内の**移動距離**及び出入国にかかる**時間の短縮**。

国際線旅客ターミナルビル拡張後



諸外国大都市圏の空港設置状況 (50km圏内)

○ 欧米の主要な都市にはビジネスジェット専用空港(下記地図内青色)が存在しており、その運営主体は、株式会社又は公社となっている。

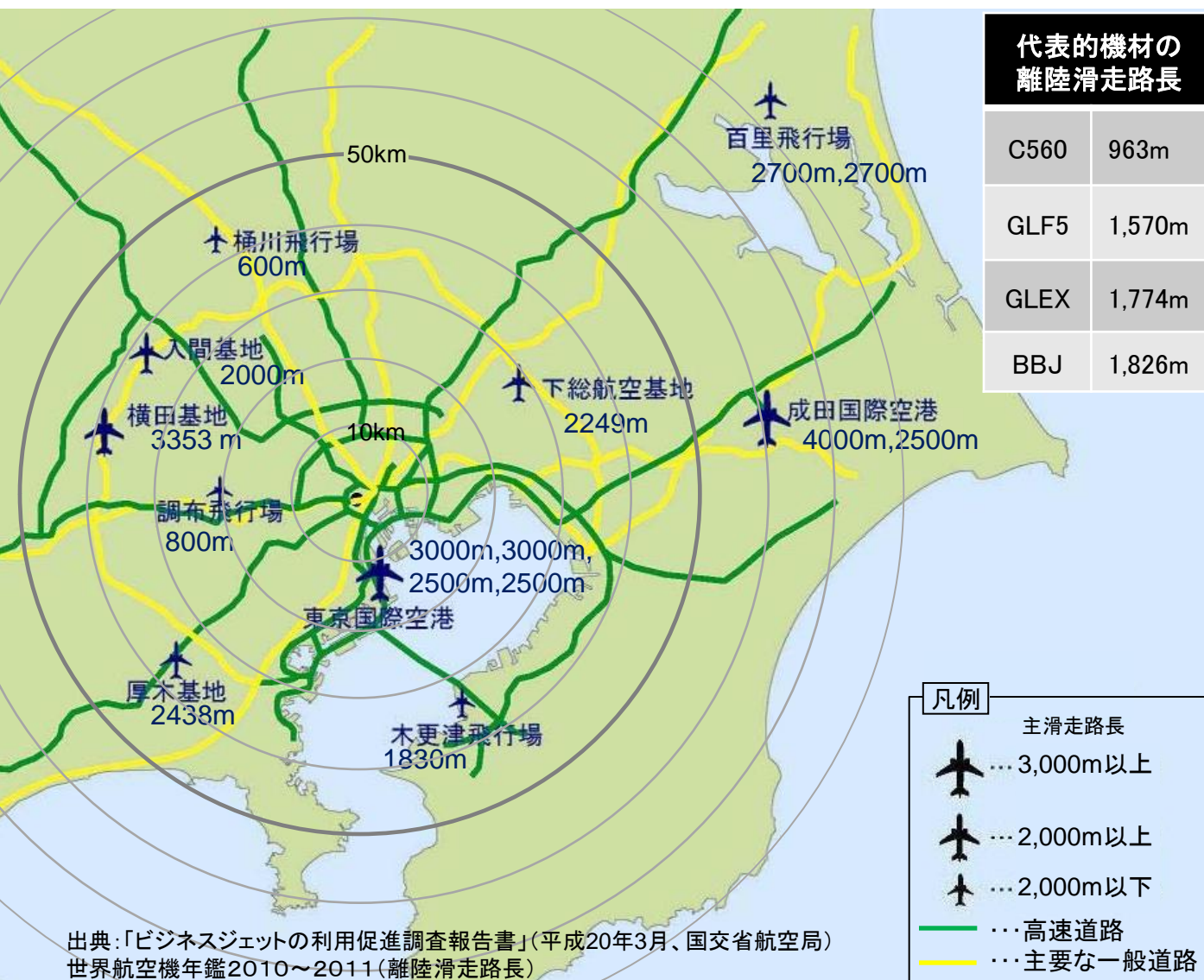


■ビジネスジェット専用空港の運営形態

空港	運営主体
ティータボロ (ニューヨーク)	The Port Authority of New York & New Jersey (公社)
ファンボロー (ロンドン)	TAG Farnborough (株式会社)
ビギンヒル (ロンドン)	Biggin Hill Airport Ltd. (株式会社)
ルブルジェ (パリ)	Aéroports de Paris (株式会社)

首都圏の飛行場分布

- 首都圏に存在する飛行場の分布、及び各飛行場の滑走路長は以下の通り。
- 他空港の利用可能性については、管理者との関係、都心からの距離、空港へのアクセス、滑走路延長など、様々な観点からの検討が必要。



飛行場	管理者	都心部への所要時間※
百里	防衛省	1:40
成田	NAA (株式会社)	1:00
下総	防衛省	1:00
木更津	防衛省/米軍	0:50
羽田	国交省	0:20
桶川	本田航空 (株式会社)	1:10
入間	防衛省	1:15
横田	米軍	1:00
調布	東京都	0:35
厚木	防衛省/米軍	1:00

※全国総合交通分析システム(NITAS)により算出。
(都心部を東京駅として設定。)