

首都圏におけるビジネス航空の 受入れ体制強化に向けた取組方針

平成 22 年 11 月

東 京 都

はじめに

羽田空港では、本年 10 月に新しい滑走路と国際線ターミナルの供用が開始され、多くの国際線が就航し、我が国の空のアクセスは新たな時代を迎えた。

都は、首都圏の空港機能の充実に向けて、羽田空港の再拡張・国際化に最重要課題として取り組んできた。2000 年度には「航空政策基本方針」を策定し、都としての考え方を提示して、この事業の進展につなげてきたところである。

首都圏の空港の機能拡張に大きな一歩を踏み出した今、首都圏ひいては、我が国の経済を活性化し、国際競争力の強化を進めるため、さらに、多様な航空ニーズにも対応していく必要がある。

ビジネス航空は、小型ジェット機等を用いて、ビジネスのために行きたい場所へ速く自由に移動できるものであり、グローバルな企業活動に不可欠なビジネスツールとして欧米で広く利用されている。近年ではアジア・中東においてもそのニーズが急速に高まり、各国の主要都市圏では空港での受入れ体制の整備が進められている。

しかし、我が国においては、とりわけ海外から首都圏への乗入れ要望が強いものの、羽田空港、成田空港の受入れ体制は立ち遅れており、利用が極めて限定的となっている。国も先ごろ、新しい成長戦略の一環としてビジネス航空に関する一定の対応策を打ち出したが、将来を見据えると、未だ十分とは言えない状況である。

このままの状態が続けば、多くのビジネスチャンスを失うことになり、今後の国際的なビジネスにおける我が国の地位低下につながることを懸念される。

国際的なビジネスにおける、いわゆる「ジャパン・パッシング」の回避、アジアの本社機能や海外からの新たな投資の誘致などにより、東京、首都圏ひいては我が国の経済の活性化を目指し、首都圏におけるビジネス航空の受入れ体制を強化する必要がある。

本方針は、「航空政策基本方針」と一体となって、ビジネス航空に関して補完するものであり、ビジネス航空の受入れ体制強化に向けた都の考え方を提示するものである。今後、都と国等が連携・協力して具体的な展開を図っていく。

目 次

第1	ビジネス航空の現状と課題	
1	ビジネス航空の利点	
	(1) ビジネス航空とは	1
	(2) 利用者にとってのメリット	2
	(3) 首都圏、国にとってのメリット	2
	(4) 周辺地域にとってのメリット	2
2	ビジネス航空に関する現状	
	(1) 世界の流れから取り残される日本	3
	(2) ビジネス航空需要の動向	5
3	首都圏空港の課題	
	(1) 発着枠の制約	6
	(2) 運航などに関する制約	7
	(3) 利用者ニーズへの対応	8
第2	首都圏におけるビジネス航空への対応の方向	
1	今後の取組の方向	
	(1) 目指すべきビジネス航空の発着回数	9
	(2) ビジネス航空利用者のニーズへの対応	9
2	ビジネス航空にかかわる首都圏空港の役割分担	
	(1) 基本的考え方	10
	(2) 首都圏における空港の比較	10
3	各空港の役割の考え方	
	(1) 羽田空港	12
	(2) 成田空港	12
	(3) 横田基地	12
第3	首都圏におけるビジネス航空受入れ推進方策	
1	羽田空港の利便性向上	13
2	横田基地の軍民共用化	
	(1) ビジネス航空用機能の確保	15
	(2) 都心との交通アクセスの改善	16
第4	推進方策の実現に向けて	17

第1 ビジネス航空の現状と課題

1 ビジネス航空の利点

(1) ビジネス航空とは

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

図表1 ビジネス機の事例



図表2 航空区分と航空機の運航形態

区分	ジェネラルアビエーション (軍用・商業以外)			商業航空 (航空会社等が貨客運送のため航空機を運航)		軍用航空 (軍が航空機を運航)	
事業種別	公用	航空機 使用事業用	自家用	航空運送事業用	定期運送 事業用	防衛用	
目的用途	行政目的 等公用	貨客の運送 以外の請負	レジャー・ 遊覧・観光 等	ビジネス航空 商用目的	商用目的以外	防衛用等	
運航例	・海上保安庁 ・警察 ・消防 ・飛行検査	・取材ヘリ(委託) ・農薬散布 ・測量 ・航空写真撮影	・趣味 ・撮影用取材ヘリ ・飛行訓練	・個人所有機 ・役員・社員輸送用 社用機	オウンユース・チャーター*1	・ドクターヘリ ・遭難救助 ・遊覧飛行 ・観光 ・定期便(旅客、貨物) ・臨時便 ・チャーター便 ・フェリー便	・自衛隊機 ・米軍機

出典：国土交通省資料より作成

*1 オウンユース・チャーターとは、個人・会社等が航空機1機を貸切り、これをその顧客等に利用させるためのチャーター便

現在、世界全体で利用されているビジネス機は約3万機で、その数は定期旅客機*2の約1.5倍に達している。

ビジネス航空は、一部の大企業の経営者層による利用のみならず、利便性の高いビジネスツールとして、様々な企業、あらゆる層のビジネスマンに広く活用されている。

米国ビジネス航空協会の報告書(2004年)によれば、ビジネス機利用者のうち企業経営者の割合は14%であり、上級管理職が19%、中間管理職が49%、専門職が19%を占めている。また、米国では、ビジネス機利用者の85%は中小企業である。

(2) 利用者にとってのメリット

ビジネス航空には、利用者にとって、従来の定期旅客便と比較して以下のようなメリットがあると考えられている。

- 移動時間の短縮 = 待ち時間の短縮、目的地直行
- 移動範囲の拡大 = 定期便が無い場所・時間帯の移動が可能
- 有効時間の増大 = 移動するオフィス(電話・メール)、会議、商談、商品展示
- プライバシー確保 = 不特定多数の第三者と交わらない

(3) 首都圏、国にとってのメリット

国際的なビジネスにおいて、ビジネス航空を利用しづらいために、企業の本社機能や取引先など、その活動拠点として選好されず、いわゆる「ジャパン・パッシング」の要因の一つとなることが懸念される。

ビジネス航空の受入れ機能を確保することは、国際的な企業活動におけるアジアでの活動拠点や新たな投資先として選択されることに繋がり、東京、首都圏ひいては我が国の国際競争力の強化、更には、日本経済の再生に資するものである。

(4) 周辺地域にとってのメリット

空港周辺地域においては、ビジネスにおける交流が拡大し、周辺産業集積が促進されるなど、地域経済の発展に寄与する。

例えば、米国カリフォルニア州のサンノゼ空港では、シリコンバレーに集積するIT企業により、社用機を活用したビジネス航空が1日50~100機運航されている。また、ロンドン近郊のビジネス航空専用空港であるファンボロー空港は、周辺に関連産業の集積が見られ、航空機メーカーからホテル、ケータリング*3、タクシーなどの周辺産業まで含めると約8千人*4の雇用を創出している。

その他、空港アクセスに関わる道路等の基盤整備や周辺のまちづくりが促進されるなど、周辺地域の振興に大きな効果が期待できる。

*2 「平成21年度民間輸送機に関する調査研究(財団法人日本航空機開発協会)」によれば、世界の航空会社で運航されている定期旅客機は21,100機(ジェット機17,200機、ターボプロップ機3,900機(2009年))

*3 ケータリングとは、航空機内の機内食を供給する業務

*4 ファンボロー空港が立地する地元自治体が策定した報告書「ファンボロー空港におけるビジネス航空の経済効果」より抜粋

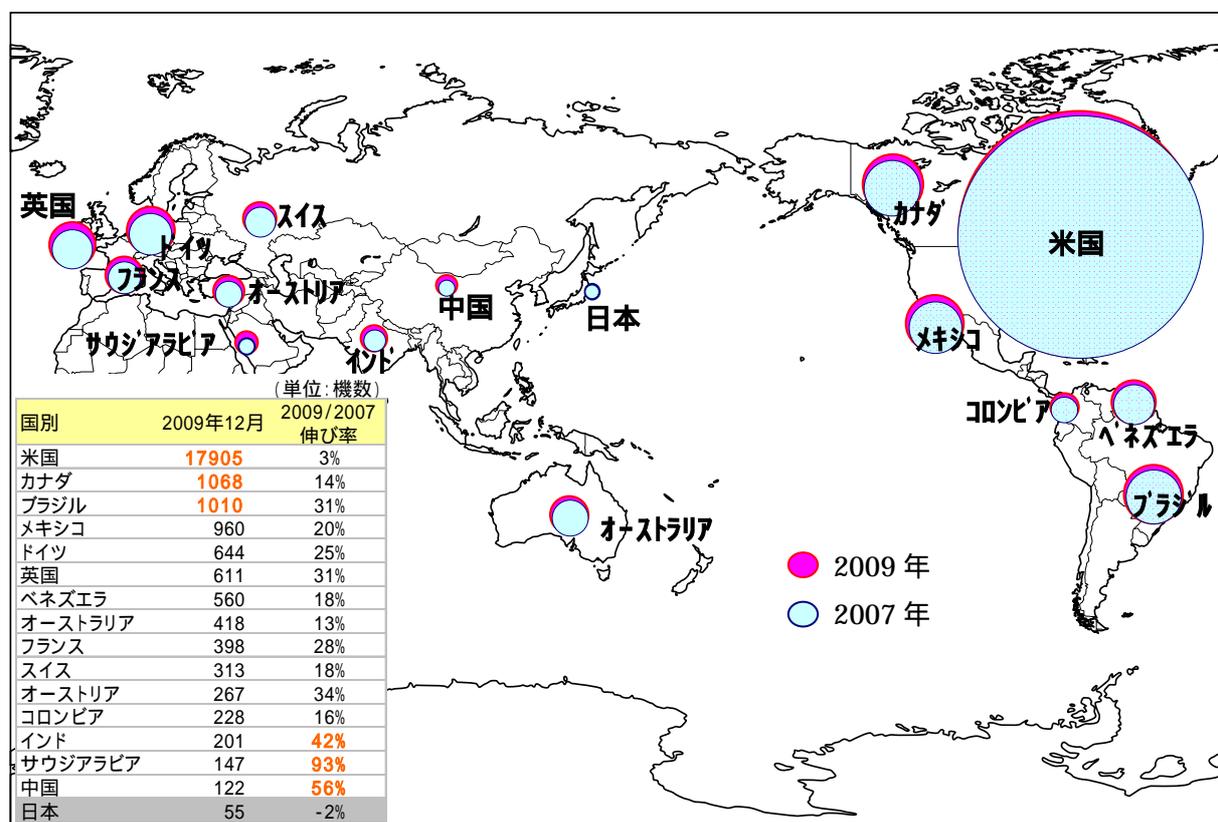
2 ビジネス航空に関する現状

(1) 世界の流れから取り残される日本

2009年におけるビジネス機の保有機数は、世界全体で約3万機である。そのうち、最も普及している北米が約2万機、イギリス、フランスなどの欧州が約4千機を占めており、近年の保有機数の伸びも大きい。また、ブラジル、中国、インド、サウジアラビアでは、2007年からの2ヵ年でそれぞれ1.3倍、1.6倍、1.4倍、1.9倍に増えるなど、この間の世界的な景気低迷にもかかわらず、急速に伸びている。

一方、日本では、ビジネス機の保有機数がわずか55機であるだけでなく、主要国で唯一保有機数が2ヵ年で減少しており、ビジネス航空において世界から取り残されつつある。

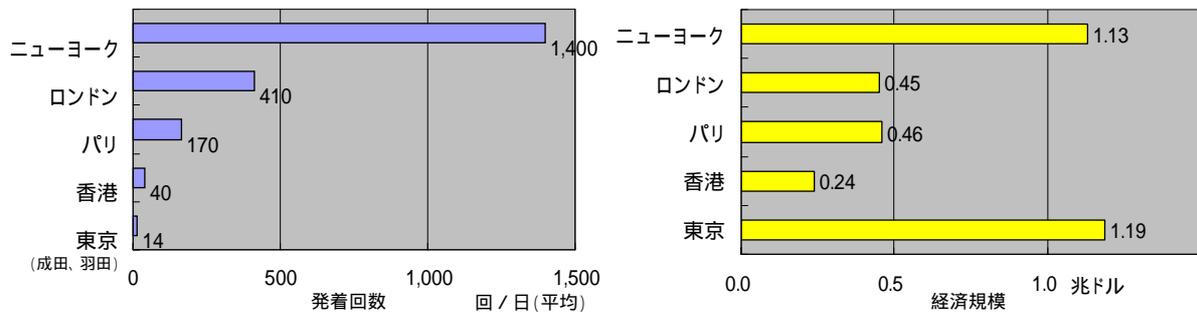
図表3 ビジネス機の国別保有機数



出典：パートインターナショナルより作成
ただし、日本の保有機数は日本ビジネス航空協会から聞き取り

世界の主要都市における、ビジネス機を含む小型機の発着回数を比較すると、東京は、都市圏の経済規模に対してビジネス機等の発着回数が極端に少ない。東京と経済規模が近いニューヨークの約 100 分の 1、経済規模が約 5 分の 1 の香港と比べても約 3 分の 1 である。

図表 4 主要都市におけるビジネス機等の発着回数と経済規模



発着回数の対象は、軍用、商業用を除く航空機であり、ビジネス機以外の小型航空機等を含む

出典：ビジネスジェット利用促進調査(国土交通省)より作成

しかし、これまで我が国では、ビジネス機が特権的な人のみが使う単に贅沢な物であるという印象が強く、潜在的に大きな需要があるにもかかわらず、その要望が顕在化しなかった。

また、ビジネス航空の利用環境が整っていないことから、海外の国際的なビジネス関係者に対して、日本は不便で立ち寄り難いという印象を与えていると言われる。実際に、日本を素通りし、他国へ向かう、文字通り「ジャパン・パッシング」の事例も出てきている。

ジャパン・パッシングの事例

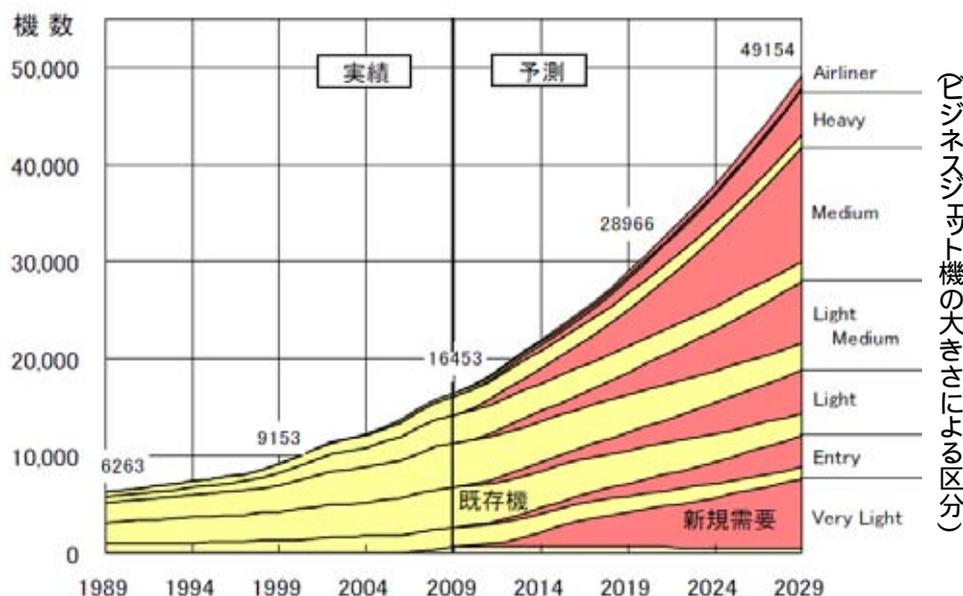
- ・「コンピューターの IBM が世界会議を東京で計画、5 ~ 6 機のビジネス機の乗入れを要望したものの発着枠が足りず会議を香港に変えた」(毎日新聞記事 2000 年 7 月 13 日)
- ・「(2000 年頃)全米ビジネス航空協会が成田/羽田空港をビジネス機の離着陸に使用する嘆願書を米国の運輸省に提出、当時の(米国)運輸長官も日本側の運輸大臣に面談、直接申し入れを行うも、日本側の目立った進展ないまま、米国、欧州の関心は中国、ロシアに移行」(日本ビジネス航空協会会報 2009 年 3 月)

(2) ビジネス航空需要の動向

ビジネス航空の需要は、世界的に見て、これまでも増加傾向にあり、今後も、更なるビジネス機の普及、発着回数の増加が続くと考えられる。

財団法人日本航空機開発協会による世界のビジネスジェット機の運航機数予測を見ると、今後も運航機数は右肩上がりであり、2029年には2009年の約3倍の運航機数に達するなど、需要は長期的にみて増加傾向にある。

図表5 ビジネスジェット機の運航機数予測



出典：平成21年度版民間航空機関連データ集（財団法人日本航空機開発協会）

首都圏においては、これまで羽田空港、成田空港のビジネス航空に対する制約が大きかったために、発着回数の実績は極めて少ない。しかし、潜在需要は、海外の主要都市圏における実績と東京の活発な経済活動の規模から推測すると、実績と比較にならないほど大きいと考えられる。また、世界的な傾向を勘案すると、潜在需要は今後更に増加していくことが予想される。

日本ビジネス航空協会による首都圏におけるビジネス航空の需要予測（「首都圏ビジネス機用空港に関する分析と見解」2008年11月）によれば、ロンドン都市圏での需要と首都圏の経済規模から算出した結果、首都圏におけるビジネス航空の年間発着回数は、2007年に約2千5百回であったが、潜在需要は約15万回であり、さらに2017年には約22万回に達すると予測されている。

3 首都圏空港の課題

(1) 発着枠の制約

首都圏の基幹空港である羽田空港、成田空港は、旺盛な旅客・貨物の航空需要への対応が求められる。2009年度には、両空港を合わせて、年間52.4万回の離発着により、年間約6千万人の国内旅客及び約3千万人の国際旅客、合計約9千万人の旅客需要にんでいる。

これまで、両空港の空港容量は常に満杯状態であり、ビジネス航空などの受入れは制限され、定期便を中心として航空需要に対応してきた。

2010年10月には羽田空港の新しい滑走路と国際線ターミナルの供用が開始され、首都圏の空港容量が年間発着回数59.1万回に拡大した。さらに、羽田空港、成田空港の容量を段階的に増加させることにより、2014年度内に年間発着回数74.7万回となる。

しかし、首都圏の航空需要はそれを上回る増加傾向にあり、近い将来には空港容量が不足することが予想される。

このようなことから、羽田空港、成田空港におけるビジネス機への発着枠割当ての余地は、今後も限定的とならざるを得ないと考えられる。

(2) 運航などに関する制約

羽田空港では、2010年10月の国際化にあわせて、ビジネス機の利用促進、利用者の利便性向上のため、以下の措置を講じた。

図表6 羽田空港の国際化にあわせたビジネス機の利便性向上のための措置

(2010年9月10日 国土交通省発表)

区分	国際化前	国際化後
1. 国際ビジネス機の昼間時間帯(6:00～23:00)の利用	国内ビジネス機のみ	国際ビジネス機も乗入れできる
2. ビジネス機(国内・国際)昼間時間帯の1日の発着回数	国内ビジネス機のみ最大4回(うち到着は2回まで)	国内・国際ビジネス機合わせて最大8回(うち到着は4回まで)
3. ビジネス機(国内・国際)の連続駐機可能期間	最大5日間まで	最大7日間まで
4. 国際ビジネス機の発着枠の割り当て期限	7日前まで手続き	手続きの期限を撤廃し、乗り入れ当日の手続きでも可とする。
5. 国際ビジネス機利用者の移動時間の短縮	乗降は遠距離にある駐機場において行い、その後CIQ*5施設へ移動	新国際ターミナル周辺に国際ビジネス機も活用できる乗降用スポットを確保し、CIQ施設までの移動時間を短縮

いずれも公用機等枠、駐機場に余裕のある範囲内での最大の回数、期間

しかしながら、羽田空港、成田空港では、ビジネス航空の運用にあたっては次のような制約があり、まだ十分なものとはいえない状況である。

図表7 羽田空港、成田空港におけるビジネス航空に関する運用内容

区分		羽田空港	成田空港
使用発着枠	昼間時間帯 (6:00-23:00)	国内・国際8回/日	3回/日
	夜間時間帯 (23:00-6:00)	16回/時間	不可
連続駐機期間		7日間	7日間
駐機スポット		10スポット	10スポット
専用ターミナル		-	ビジネス航空とLCC*6用の施設整備を検討中

そのほか、日本における航空機の運航にかかわる法体系は、中・大型機による定期運航などを中心に整備されており、米国のようなビジネス航空を十分に想定した法制

*5 CIQとは、Customs(税関)、Immigration(出入国管理)、Quarantine(検疫)を包括した略称

*6 LCC(Low Cost Carrier)とは、単一機材、機内サービスの有料化、販売の簡素化などで、従来の大手航空会社に比べて、低コストを実現した航空会社

度の整備が遅れている。例えば、日本国籍のビジネス機は、耐空証明*7にかかる負担が大きい。このため、ビジネス航空に適した法制度の整備及び規制緩和が求められている。

(3) 利用者ニーズへの対応

ビジネス航空利用者は、時間価値を重要視し高い利便性を求めるため、海外では、空港にビジネス航空専用のターミナル施設や各種サービスが用意されている。これらの利用により、ビジネス機着陸後、他の旅客からは区分された環境で、CIQ 手続を済ませ、短時間で空港の外に出ることや、機密性やホスピタリティーの高いサービスを受けることができる。

国内では、愛知県名古屋空港や中部国際空港において、ビジネス機旅客のための CIQ 施設の整備などの事例がある。

しかし、羽田空港、成田空港では、国際ビジネス機の旅客も、定期便の旅客と同じ旅客ターミナルを利用し、同じ動線を辿って入出国する状況にある。このため、CIQ 手続に時間がかかるとともに、セキュリティ確保や機密保持の点で課題があり、海外の利用者からは、再三、問題提起されている。

在日米国商工会議所意見書(2006年11月)

(首都圏空港を利用する国際ビジネス機の主な問題点)

- ・ 空港専用施設の欠如 (ビジネス機専用のターミナル施設、I^o の整備を支援すべき)
- ・ 高額な航行援助施設利用料 (現行の一律料金体系を改め、段階的にすべき)

New York Times 記事抜粋(2010年5月3日)

- ・ 「アジアの他の場所とは違い、成田や羽田に着陸後、空港に着陸した他の利用者と一緒に列に並ばなければならない。VIP な扱いとはとても言えない。」
「発着枠だけの問題ではなく、ビジネス機専用ターミナル、保守管理の問題。全てのインフラが必要である。」
(航空機製造会社ホーカー・ビーチクラフト社アジア太平洋支局長)
- ・ 「日本はビジネス機運航に関しては、非常に遅れている。彼らはプライベートジェットという概念を全く理解できていない。許可を取るのはとても難しく、柔軟性はなく、料金はとてつもなく高い。」
(シンガポールの運航支援会社マイジェット社 CEO)

*7 耐空証明とは、航空機の強度、構造及び性能が安全基準に適合し、国の検査に合格していることを示す証明

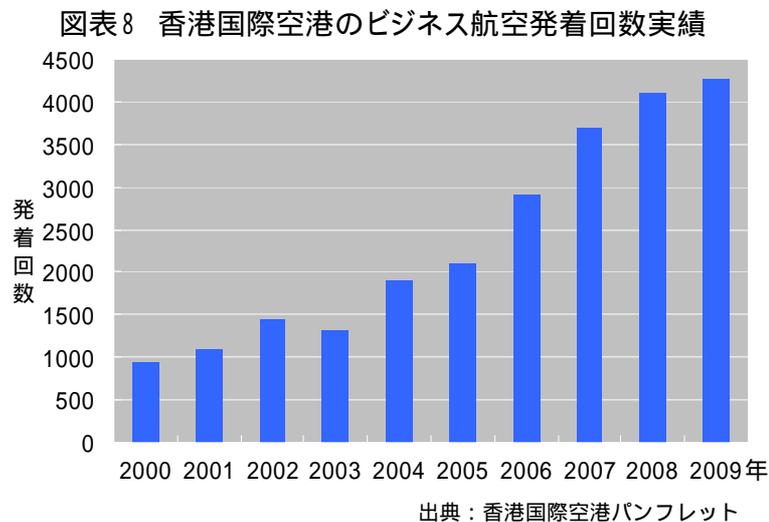
第2 首都圏におけるビジネス航空への対応の方向

1 今後の取組の方向

(1) 目指すべきビジネス航空の発着回数

羽田空港、成田両空港における2008年のビジネス機発着回数(実績)は、約2,700回/年(7回/日)である。

一方、アジアにおけるビジネス航空の拠点の1つである香港国際空港のビジネス機発着回数は、約4,200回/年(2009年)である。また、2000年～2009年では、平均約17.6%/年で増加している。



この傾向から、香港国際空港のビジネス航空発着回数は、当面、増加が見込まれ、これまでのような割合で増加が進んだ場合、数年後には1万回/年に近づくことが予想される。東京が、国際的なビジネス活動において、今後もアジアの拠点としての地位を維持・向上させるためには、他のアジアの諸都市に引けをとらないビジネス航空の受入れ体制が不可欠である。

このため、将来的には、首都圏の活発な経済規模に見合うような体制を構築し、欧米並みの利用を目指しつつ、当面、首都圏においては、アジアのトップレベルとなる1万回/年(28回/日)の発着回数を実現させる。

(2) ビジネス航空利用者のニーズへの対応

ビジネス航空の受入れ体制を強化するためには、発着枠のみならず、利用者のニーズに応え、迅速性、安全性、機密性等に配慮することが重要である。

今般、羽田空港の国際化にあわせ、新国際ターミナル周辺に国際ビジネス機も活用できる乗降用スポットが確保され、移動時間の短縮が可能となるなど、国としても一

定の取組を行ってきた。

こうした取組をさらにもう一歩進め、ビジネス航空に対する利便性向上を図り、利用者のニーズに対応していく。

2 ビジネス航空にかかわる首都圏空港の役割分担

(1) 基本的考え方

前述のとおり、首都圏におけるビジネス航空利用の潜在的需要は大きく、また、ビジネス航空の普及・活用が進展していく世界的な趨勢から、今後、さらなる需要の増加が想定される。

このような需要に対応するためには、まず、首都圏の基幹空港である羽田空港、成田空港において、ビジネス航空への対応を一層充実させていくことが不可欠である。

しかし、両空港は、国際・国内航空の拠点として、今後も定期便を中心とした多数の旅客・貨物への対応が求められており、ビジネス航空への発着枠や駐機場の割当てには限界がある。そのため、その他の空港を活用した空港機能の確保が必要である。

欧米の主要都市圏では、通常の旅客・貨物輸送を中心とする基幹空港とは別に、ビジネス航空等の専用の空港が複数配置され、効果的に役割分担している。

これらを踏まえ、今後、首都圏においては、羽田空港、成田空港の機能強化を推進し、これに加え、第3の空港で必要な機能を補完することで、ビジネス航空への対応を図っていく。

(2) 首都圏における空港の比較

首都圏において、喫緊の課題であるビジネス航空の需要へ早急に対応するためには、既存飛行場を第3の空港として活用する必要がある。

国際的な運航が可能なビジネス機の離着陸には、一般的に1,800m程度以上の滑走路長が必要である。また、時間短縮というビジネス航空の最大の目的を考慮すれば、自動車による都心へのアクセス時間が1時間程度以内であることが求められる。

図表9 首都圏での既存飛行場の滑走路長と自動車でのアクセス時間

飛行場名	滑走路長	都心へのアクセス時間*
横田基地	3,353m	50分
厚木基地	2,438m	50分
下総飛行場	2,250m	50分
入間飛行場	2,000m	70分
木更津飛行場	1,830m	40分
立川飛行場	900m	55分
調布飛行場	800m	35分
茨城空港	2,700m	100分

* 渋滞混雑時等を考慮しない概算値

図表9のとおり、立川飛行場、調布飛行場及び茨城空港はこれらの条件を満たさないことから、それらを除いた横田基地、厚木基地、下総飛行場、入間飛行場、木更津飛行場を対象として比較する。

横田基地は、太平洋横断、さらには米国東海岸までの飛行が可能な大型ビジネス機にも対応できる十分な滑走路長(2,500m程度以上)を唯一有している。加えて、都心までのアクセス時間が比較的短いこと、税関、出入国管理機関が近くに常駐していること、米軍が委託する民間航空会社が運航支援事業を実施していること、民間航空施設の整備展開の可能性が最も高いこと、関東地方知事会などから軍民共用化の要望があることから、ビジネス航空を受入れる空港として最も優位性が高く、これを活用することが妥当である。

このことから、羽田空港及び成田空港の機能強化を推進するとともに、横田基地を活用することで、首都圏におけるビジネス航空に対応していく。

図表10 首都圏空港の位置



3 各空港の役割の考え方

(1) 羽田空港

羽田空港は、都心から最も近い国内・国際の拠点空港であり、特に昼間は定期便の乗入れニーズが非常に高い。今後は、新しい滑走路と国際線ターミナルの供用により拡大する空港容量を最大限に活用するとともに、施設面、運用面における改善を図ることでビジネス航空の受入れを促進する。

また、首都圏空港において、深夜・早朝時間帯に利用できる唯一の空港であり、さらには、特定時間帯*8において発着枠に余裕があることから、これらの時間帯のニーズにも対応していく。

当面、ビジネス航空の発着回数については、現行の昼間枠 8 回 / 日に加え、特定時間帯や深夜・早朝時間帯での活用を促進し、計 16 回 / 日 (5,840 回 / 年) の利用を目指す。

(2) 成田空港

成田空港は、昼間時間帯に国際線を中心として利用されており、ビジネス航空も一部受入れている。

2010 年 10 月、22 万回から 30 万回への容量拡大に関する地元合意がなされた。今後の発着枠の増加にあわせて、成田空港において、LCC の本格的な参入を図るため、LCC 専用ターミナルの整備について検討を始めており、これまで発着枠が希少であったために十分な対応ができてこなかったビジネス機の乗り入れ需要に対しても、専用ターミナルの整備等により、その対応を促進していく。

空港容量の 30 万回への拡大にあわせ、現行の 3 回 / 日 (21 回 / 週) を倍増し、6 回 / 日 (2,190 回 / 年) の利用を見込む。

(3) 横田基地

今後の三環状道路などの整備に伴い都心アクセスが改善される横田基地において、軍民共用化を推進し、羽田空港、成田空港だけでは十分な対応が困難な昼間時間帯のビジネス航空を受入れていく。

既に米軍関係者のために整備されている C I Q 体制や運航支援事業者などの活用に加え、今後は、ビジネス航空に適した民間航空施設を確保し、動線を工夫することなどにより、旅客に対して利便性の高いサービスの提供を可能にしていく。

さらに、付加価値の高い製造業や研究機関等が集積する首都圏西部地域との連携を図ることで、ビジネス航空利用を促進していく。

首都圏全体での発着回数 (1 万回 / 年) に対する不足分として、当面、6 回 / 日 (2,190 回 / 年) の確保を目指す。

*8 特定時間帯とは、羽田空港における発着枠に余裕のある 20:30-23:00 の出発、6:00-8:30 の到着の時間帯。

第3 首都圏におけるビジネス航空受入れ推進方策

1 羽田空港の利便性向上

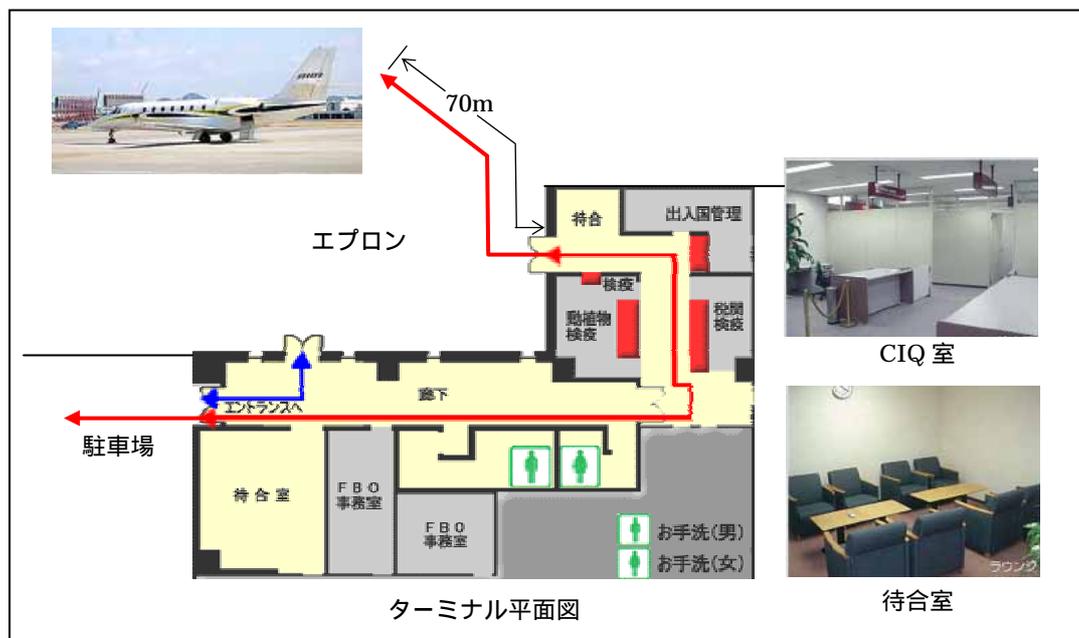
(目指すべき方向)

羽田空港は、都心に至近であることから、東京でのビジネスを目的とする海外企業からも乗入れの要望が多い。前述のとおり、ビジネス航空用発着枠の拡大など国も一定の受入れ拡大策を講じたが、まだ十分とはいえない。

そこで、羽田空港においては、ビジネス航空用の発着枠の更なる拡大(8 16回/日)とあわせ、時間価値を重要視するビジネス航空の受入れ面でも利便性の向上を図ることが不可欠である。

例えば、名古屋大都市圏におけるビジネス機の拠点としての役割を担っている愛知県営名古屋空港では、図表 11 のとおりビジネス機専用ターミナルの整備により利用者のスムーズな出入国を実践している。特に、ビジネス機専用ターミナル内では、日本で初の試みとして、国際ビジネス機の利用者に対し、CIQ 手続きが1つの部屋で流れるように行われている。また、ビジネス機用駐機スポットから専用ターミナルまでわずか70mで到達し、また、ビジネス機専用ターミナルに隣接する駐車場から自動車に乗り込むことが可能となっている。

図表 11 ビジネス航空用施設のイメージ(県営名古屋空港の事例)



資料：県営名古屋空港パンフレットより作成

名古屋空港における便利でコンパクトな施設整備などの考え方を、ビジネス航空の乗入れ要望が最も多い羽田空港においても導入することが欠かせない。具体的には、ビジネス機利用者の専用動線の確保、CIQ体制の充実、スポットの増設を実施し、迅速で便利な対応の実現を目指す。

2010年10月に供用開始された羽田国際線旅客ターミナルは、昼間時間帯3万回の受入れを前提として設計されているが、現行施設では、2013年度に実現される予定の昼間時間帯6万回レベルへの対応は難しく、国は、可及的速やかに同ターミナルの拡充に着手することを打ち出した。この好機を捉えて、ビジネス航空への対応を図っていく。

(都の取組)

ビジネス機の利用者のニーズとして、迅速性、安全性、機密性、ホスピタリティーが確保されることが重要であり、国際線旅客ターミナルの増床の際に、ビジネス機利用者の専用動線の確保、CIQ体制の充実などをあわせて実施するよう国に要請していく。

2 横田基地の軍民共用化

(1) ビジネス航空用機能の確保

(目指すべき方向)

横田基地の軍民共用化は、既存施設の活用により、首都圏の空港機能を補完し、多摩の振興はもとより、我が国の国際競争力の強化に資するものであり、現在、日米間で協議が継続中である。

横田基地でのビジネス航空受入れについては、米国企業が首都圏へのビジネス航空乗入れを要望しているため、日米双方のメリットにつながるものであるとともに、定期便よりも離発着の時間調整が柔軟に対応できることから、米軍活動との両立性も高い。

この利点を踏まえて早期実現を図り、既存施設の活用、あるいは必要な施設整備により、ビジネス航空の受入れ機能を確保する。

ビジネス航空用施設としては、滑走路のほか、誘導路、エプロン、旅客ターミナル、駐車場等を、基地内施設の活用や、基地内あるいは基地外で整備を行うことにより確保する。また、エプロン、旅客ターミナル、駐車場の動線に配慮することで、現在の羽田空港や成田空港よりも短時間での通過が可能な、利便性の高い施設とする。

さらに、段階的に民間航空施設を展開し、将来的には、ビジネス航空用施設の拡充に加え、定期旅客便をはじめとする多様な航空需要に対応し、首都圏の空港容量拡大、首都圏西部地域の航空利便性向上を図っていく。

図表 12 横田基地周辺の現況



(都の取組)

横田基地の軍民共用化については、これまでも、関係省庁（内閣官房、外務省、国土交通省、防衛省）と都による連絡会における意見交換や、国への提案要求を通じた具体的な働きかけなどに取り組んできた。

ビジネス航空受入れによる日米双方のメリットを踏まえ、今後も、ビジネス航空受入れを含めた民間航空利用に関する検討を推進するなど、国と連携して日米協議の促進に取り組み、地元の理解を得ながら、軍民共用化の早期実現を図っていく。

(2) 都心との交通アクセスの改善

(目指すべき方向)

横田基地にビジネス航空を受け入れるためには、都心との交通アクセスの改善が重要である。2010年に首都高中央環状新宿線が開通したことにより、首都高速4号新宿線の高井戸～霞ヶ関間の所要時間が短縮されるなど既に改善されつつある。現在、進められている首都圏を支える三環状道路等の高速道路整備に加え、多摩地域の渋滞の解消に向けた国道16号など骨格的な幹線道路の整備により、横田基地から都心（霞ヶ関ランプ）への所要時間（渋滞時を含めた平均）は、現行約70分から整備後50分程度へ短縮できることが見込まれる。また、所要時間の幅（ばらつき）が縮小され、時間信頼性を向上できるなど、都心への自動車交通の利便性が向上する。

なお、鉄道については、既に横田基地周辺まで結ばれており、最短30分台（拝島～新宿間）で運行されているが、今後も更なるアクセス改善を目指していく。

(都の取組)

今後とも、国道16号の早期整備を国に働きかけるとともに、首都高中央環状品川線、圏央道、外環等の整備を、国と連携して着実に推進する。

図表13 横田基地と都心を結ぶアクセスの改善



第4 推進方策の実現に向けて

ビジネスのグローバル化が益々進展し、世界の都市間で熾烈な競争が行われている時代にあつて、東京ひいては我が国の国際競争力を強化するために、首都圏におけるビジネス航空の受入れ推進方策を実現することが不可欠である。

このため、国土交通省をはじめ、法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省（CIQ関係省庁）への取組を求める提案・要請を行うとともに、横田基地におけるビジネス航空受入れに向けて、内閣官房、外務省、防衛省や米国関係機関への働きかけ、航空関係団体との連携などを推進していく。

また、ビジネス航空の受入れ促進のためには、関係するあらゆる主体の適切な理解が必要であるため、今後、都民・国民・企業など、広く世論を喚起していく。

ビジネス航空の受入れを促進していくことにより、国際競争力に資する首都圏の空港機能の強化が図られるとともに、多摩シリコンバレーをはじめ、高度で多様な、アジアを代表する製品開発拠点の形成など、多摩地域の産業振興にも寄与していく。

今後、関係機関が適切に連携し、首都圏において、いつでも必要なときにビジネス航空の受入れが可能な体制を実現していく。

平成 22 年 11 月

首都圏におけるビジネス航空の受入れ体制強化に向けた取組方針

東京都都市整備局都市基盤部交通企画課（航空政策担当）

〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号

電話 03 - 5388 - 3288 ダイヤルイン