

**北海道内空港におけるビジネスジェット  
利用の促進に向けた調査報告書**

**2021年3月**

**北海道経済連合会  
地域政策グループ**



## はじめに

近年、高額な消費を行う旅客の主要な移動手段として、ビジネスジェット・プライベートジェットの需要が高まりを見せている。コロナ禍により航空需要は全世界的に著しい落ち込みをみせており、ビジネスジェット・プライベートジェットもその例外ではないが、他方、移動における人との接触を回避する（密を避ける）目的で、新たに関心が寄せられている分野でもある。

観光目的の旅客が多くを占める北海道内の空港において、ビジネスジェット・プライベートジェットの往来数は、コロナ禍前まで訪日外国人観光客（インバウンド）による利用を中心に年々増加してきた。海外からの厳しい入国制限が続く現状において、当面の間は海外機の頻繁な往来は難しい状況であるが、他方、アフターコロナを見据え、北海道経済の大きな柱の一つである観光分野において持続的に発展するためには、「量を追う観光」に加え「質を求める観光」を目指し、観光消費額を高める施策の推進が不可欠である。そういった観点において、北海道内空港におけるビジネスジェット・プライベートジェットの利用促進に向けた取り組みも効果的な施策の一つと言える。

2019年度より新千歳空港をはじめとした北海道内の主要な7空港一括運営の民間委託が開始された。7空港の運営権者である北海道エアポート株式会社（HAP社）の事業計画では、新千歳空港や帯広空港を中心にビジネスジェット・プライベートジェットの利用促進に向けた設備投資等も計画されている。北海道内空港におけるビジネスジェット・プライベートジェットの利用においても、民間委託7空港が中心的な役割を担うことを期待するとともに、民間委託外の6空港においてもビジネスジェット・プライベートジェットの利用が促進され、高額な消費を行う旅客の広がりによる全道的な広域観光振興や地域活性化につながることに期待を寄せる。

本報告書は上述の観点のもと、北海道内空港におけるビジネスジェット・プライベートジェットの利用促進に向けて一助となることを目指し、取り纏めたものである。さらに今後、具体的な展開に向け、HAP社等との連携を進めるとともに、今回取り纏めた内容を基に、国や道からの支援に向けた働きかけを行っていく。

今回の調査に際し、ヒアリングにご協力いただいた事業者、関係機関の方々をはじめとして、ご助力をいただいた皆様に心より感謝申し上げます。

（文責：地域政策グループ 田原）



## 目 次

第1章	ビジネスジェット・プライベートジェットとは	1
	1. 本調査における定義	
	2. ビジネスジェットの仕様と市場規模	
第2章	北海道内空港におけるビジネスジェットの利用状況	5
	1. 実績データ	
	(1) 海外空港からの運航便	
	(2) 国内空港からの運航便	
	2. ヒアリング結果の整理	
	(1) 北海道内空港での受け入れ状況	
	(2) ビジネスジェットの利用促進に向けて解決すべき課題等について	
第3章	他地域空港の事例調査	21
	1. 中部国際空港（セントレア）	
	(1) ビジネスジェットの受け入れ概況	
	(2) ビジネスジェット旅客専用レーン	
	2. 九州佐賀国際空港	
	(1) ビジネスジェットの受け入れ概況	
	(2) 県による運航調整業務の一括対応	
	(3) 業界見本市（コンベンション）への参加	
第4章	北海道内空港におけるビジネスジェット利用の促進に向けた方針	27
	1. 北海道のビジネスジェットの明日を拓く4つのF	
	(1) Field（北海道における優先空港を検討）	
	(2) Facility（空港での専用施設・動線の整備）	
	(3) Facilitation（手続きと運航支援業務の円滑化）	
	(4) Food & Fuel（魅力的な食材と燃料補給機会の活用）	
	2. ビジネスジェット分野の国際的なマーケティング活動	
第5章	まとめ	37

## 第1章 ビジネスジェット・プライベートジェットとは

### 1. 本調査における定義

国土交通省が定めるビジネスジェットの定義を図表 1 に示す。国土交通省はビジネスジェットを「ビジネス目的で使用される自家用機または航空運送事業用機（国内定期航空運送事業を除く）」と定めている。一方、一般社団法人日本ビジネス航空協会（JBAA）によれば、ビジネスジェットは「ビジネスという呼称であるが、一般的には観光目的等も含めより広義に解釈することが多い」とある<sup>1</sup>。日本では同様の意味合いでプライベートジェットの呼称を用いる場合も多いが、プライベートジェットは正確には自家用機の意であり、オーナーズチャーター機は含まれない。本調査においては、北海道内空港における観光目的等の使用も含めた小型ジェット機（所有形態は問わない）の受け入れの強化を目指すものであることから、企業や個人がビジネスあるいは観光等の目的で使用する定員が数名～20名程度のジェット機とし、本報告書において、これ以降は観光目的の利用も含めて「ビジネスジェット」の呼称を使用する。

### 2. ビジネスジェットの仕様と市場規模

ビジネスジェットは一般的に機体の大きさや最大離陸重量などにより、ヘビークラス、ミディアムクラス、ライトクラス、ベリーライトクラスの4つのクラスに分けられる（図表2）。乗客定員は最大のヘビークラスで20名程度、最小のベリーライトクラスで5名程度である。航続距離は大型のもので旅客機並みの10,000km前後（札幌～ニューヨーク程度）、小型のものでは2,000km前後（札幌～北京程度）が主流である。飛行速度は旅客機とほぼ同じ時速600km～1,000km前後で、クラスによっては旅客機を上回る速度で飛ぶ場合もある。また、渋滞や気流の乱れを避けるために旅客機を上回る4万～5万フィートの巡航高度で飛行することもある。

世界におけるビジネスジェット機の保有数について、少し古いデータであるが、2015年3月末時点の主要国別の保有数をJBAAが取り纏めている（図表3）。内訳は米国が13,133機と圧倒的に多く、ブラジル840機、メキシコ777機、イギリス589機と続いている。その他中国245機、オーストラリア165機で、日本は85機である。また、米国の航空機メーカーの業界団体であるGeneral Aviation Manufacturers Association（GAMA）の調べによる

---

<sup>1</sup> 日本ビジネス航空協会「ビジネス航空（ビジネスジェット）とは」 <https://www.jbaa.org/wp/wp-content/uploads/2016/11/Business-Aviation-Introduction-R5.pdf>

と、2016年～2019年に世界で引き渡されたビジネスジェットは2,855機で、地域別の内訳は北米が1,848機、ヨーロッパが465機、アジア・太平洋が253機、中南米が166機、中東・アフリカが125機となっている（図表4）。コロナ禍前まで引き渡し機数は年々増加傾向にあり、コロナ禍による一時的な落ち込みはあるにしても、長期的に見れば成長分野といえるであろう。

図表 1：国土交通省によるビジネスジェットの定義（青に色付けされたもの）

	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	行政目的等の公用	海上保安庁、警察、消防、 飛行検査機
	航空機使用事業用機	旅客または貨物の 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、 商用以外の運送	個人、アクロバット飛行、 撮影用取材ヘリ、 養成学校の練習機
ビジネス		プライベートジェット、 役員・社員輸送用の社用機	
商業航空 (航空会社等が貨客運送の ため航空機を運航)	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	オウncyースチャーター
		商用目的以外の 有償運送	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	定期便、不定期便、 チャーター便	定期便、臨時便、 チャーター、フェリー

(出所) 国土交通省「ビジネスジェットの概要-ビジネスジェットとは」<http://www.mlit.go.jp/bj/business.html>

図表 2：ビジネスジェットのクラス分け

	ヘビー [Heavy] 最大離陸重量:35,000ポンド~ 定員:20名程度 全長30m前後
	ミディアム [Medium] 最大離陸重量:20,000~35,000ポンド 定員:10数名程度 全長20m程
	ライト [Light] 最大離陸重量:10,000~20,000ポンド 定員:10名以下 全長15m程
	ベリーライト [Very Light] 最大離陸重量:~10,000ポンド 定員:5名程 全長10m程

(出所) ホンダジェット「ビジネスジェットとは」<https://www.honda.co.jp/jet/about-jet/page2/>

図表 3：主要国別ビジネスジェット機保有数（2015 年 3 月末時点）

国	保有機数
USA	13,133(367)
メキシコ	777(20)
ブラジル	840(25)
カナダ	502(6)
ドイツ	410(6)
イギリス(含マン島)	589(10)
スイス	114(2)
オーストリア	216(0)
フランス	176(34)
ポルトガル	123(3)
UAE	68(5)
サウジアラビア	81(17)
南アフリカ	167(6)
オーストラリア	165(5)
ロシア	56(0)
中国	245(5)
インド	157(12)
日本	85(58)

括弧内は軍所有機(通常その多くは政府専用機)等の公用機

(出所) 日本ビジネス航空協会「ビジネス航空（ビジネスジェット）とは」<https://www.jbaa.org/wp/wp-content/uploads/2016/11/Business-Aviation-Introduction-R5.pdf>

図表 4：地域別ビジネスジェット引き渡し機数（2016 年～2019 年）

地 域	2016	2017	2018	2019	合計
北米	413	432	458	543	1,848
ヨーロッパ	125	115	108	116	465
アジア・太平洋	51	67	70	65	253
中南米	41	36	41	48	166
中東・アフリカ	35	27	26	37	125
合計	666	677	703	809	2,855

(出所) General Aviation Manufacturers Association「GAMA 2019 Datebook」を基に当会作成

(注) 2016 年は四捨五入により合計数が一致していない。

## 第 2 章 北海道内空港におけるビジネスジェットの利用状況

### 1. 実績データ

日本におけるビジネスジェットの発着回数の推移を図表 5 に示す。2019 年の国際線・国内線の合計は 17,546 回で、内訳は東京国際空港空港 (21%)、成田国際空港 (10%)、中部圏空港 (10%)、関西圏空港 (9%)、その他空港 (50%) となっている。国際線のみでは合計が 5,965 回で、内訳は東京国際空港 (45%)、成田国際空港 (17%)、関西圏空港 (12%)、中部圏空港 (6%)、その他空港 (20%) となっている。

以降で北海道内の空港の状況について整理する。

#### (1) 海外空港からの運航便

2018 年に海外空港から北海道内空港 (運航支援事業者へのヒアリングから 9 割以上が新千歳空港と考えられる) に到着したビジネスジェットにおける、出発国・地域別の内訳を図表 6 に示す。総数 357 機のうち最も多いのは中国本土からの便で、全体の 4 分の 1 以上 (27%) を占める。以降、ロシア (19%)、アラスカ州 (16%)、香港 (9%)、台湾 (7%) と続く。なおロシア及びアラスカ州については、航続距離の短い機種が複数空港を経由して運航しているものが多く含まれると考えられ、最初の出発空港については複数国・地域が含まれている可能性が高い。

北海道内空港の状況を日本国内空港全体 (図表 7) と比較すると、中国本土からの比率が高いという傾向は同様である一方、ロシアからの比率が高く、欧米諸国からの比率が低い傾向にある。

#### (2) 国内空港からの運航便

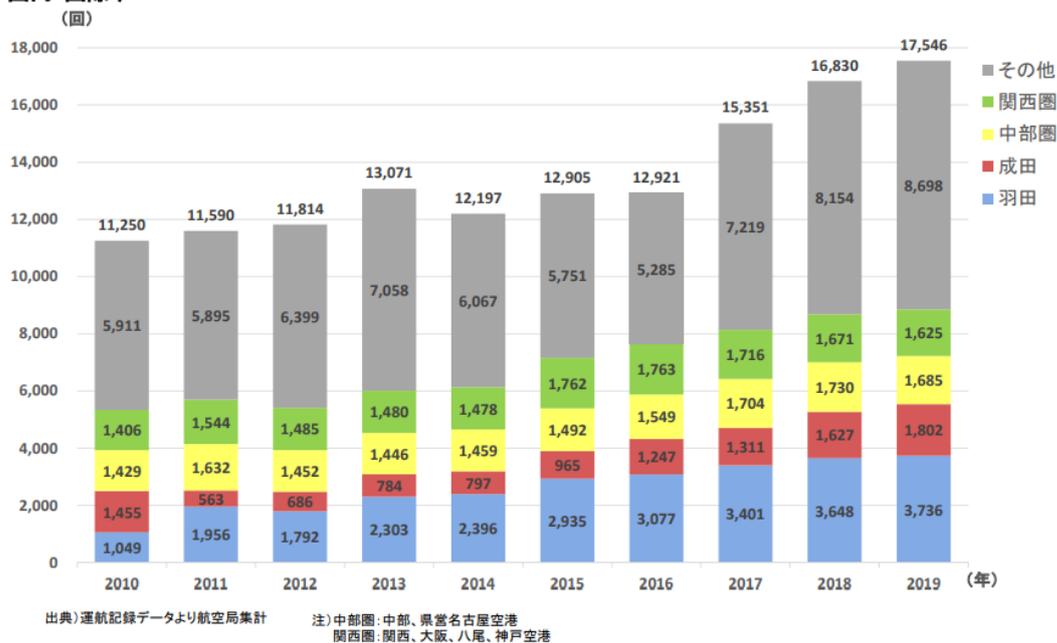
2018 年に国内空港から北海道内空港に到着したビジネスジェットの空港毎の内訳を図表 8 に示す。総数 258 機のうち半数以上を占める新千歳空港着では、最も多いのが成田国際空港発で、これに東京国際空港・中部国際空港・関西国際空港発を加えたいわゆる三大都市圏国際空港発が全体の 9 割以上を占める。これらの一部は国内商用目的機であると考えられるが、運航支援事業者へのヒアリングによると、海外から三大都市圏国際空港を経由して新千歳空港に来たものや、新千歳空港に到着したビジネスジェットが一旦駐機のために成田国際空港などに向かった後の戻り便など、実際には海外からのビジネスジェットが多く含

まれている。また、函館空港発も同様に駐機後の戻り便が含まれていることが考えられる（ただし、函館空港はスポットの制約や長期駐機には機内の酸素の補充ができないことから、運航支援事業者によっては道外への駐機を勧めている状況とのことである）。

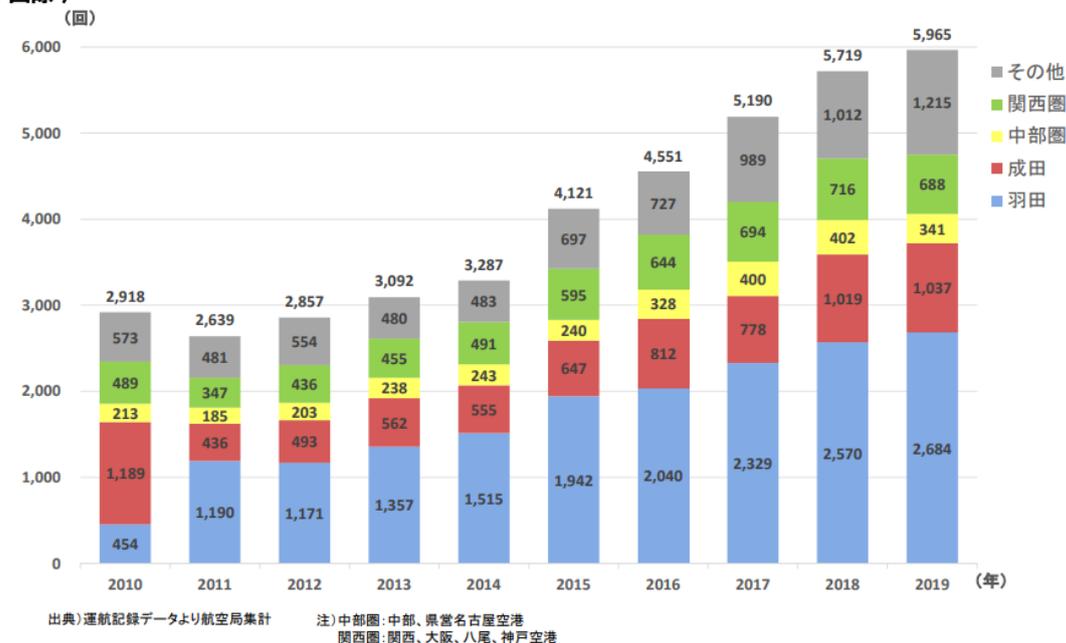
新千歳空港以外で実績のある女満別空港・丘珠空港・函館空港・釧路空港・旭川空港・帯広空港では、いずれも上位を名古屋空港発が占めている。運航支援事業者へのヒアリングから、これらは医療搬送用航空機（メディカルウィング）が道内空港間の患者搬送のために機体の本拠地である名古屋空港から到着したものと考えられる。

図表5 日本におけるビジネスジェットの発着回数の推移

〈国内・国際〉

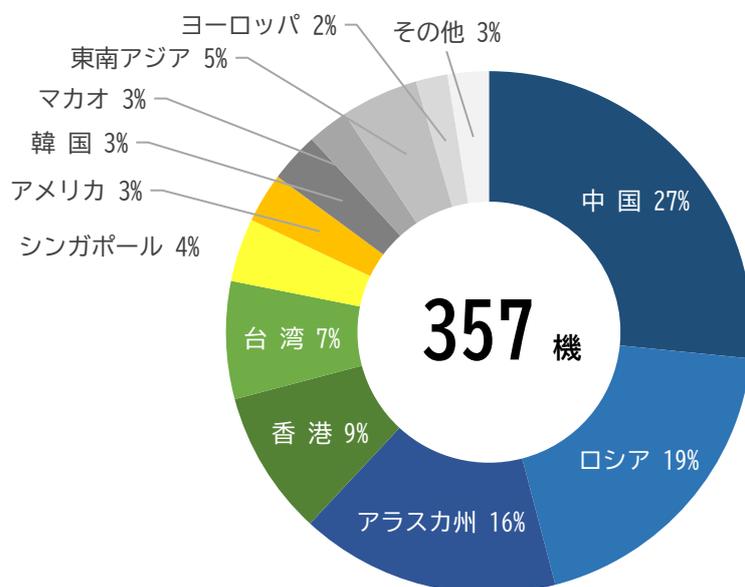


〈国際〉



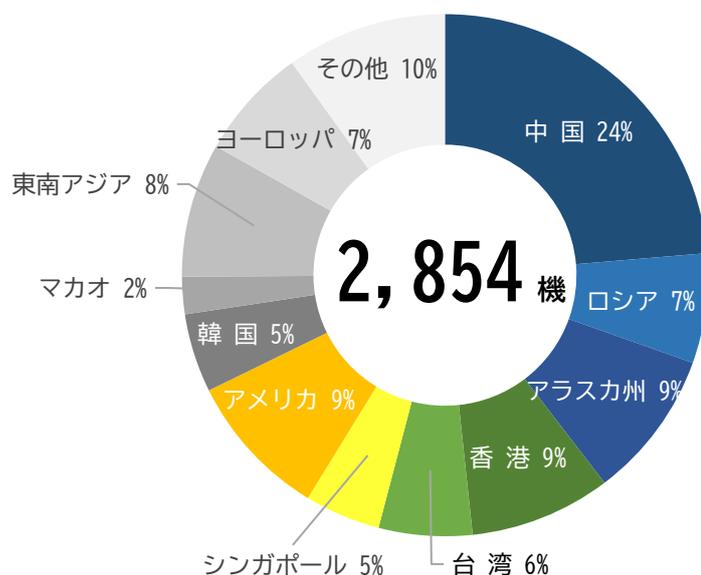
(出所) 国土交通省「日本におけるビジネスジェットの発着回数」<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001339123.pdf>

図表6 海外空港から北海道内空港に到着したビジネスジェットの内訳（2018年）



（出所）国土交通省国土交通政策研究所「ビジネスジェット利用による地域経済波及効果に関する調査研究（中間報告）」  
 （2020年12月）掲載データを基に当会作成

図表7 海外空港から日本国内空港に到着したビジネスジェットの内訳（2018年）



（出所）国土交通省国土交通政策研究所「ビジネスジェット利用による地域経済波及効果に関する調査研究（中間報告）」  
 （2020年12月）掲載データを基に当会作成

図表 8 国内空港から北海道内空港に到着したビジネスジェットの内訳（2018年）

順位	新千歳空港着	
	出発空港名	回数
15	成田国際	73
35	東京国際	28
48	中部国際	22
86	函館	13
105	関西国際	10
	合計	146

順位	女満別空港着	
	出発空港名	回数
79	名古屋	14
115	東京国際	9
166	成田国際	6
	合計	29

順位	丘珠空港着	
	出発空港名	回数
76	名古屋	15
126	釧路	8
206	函館	5
	合計	28

順位	函館空港着	
	出発空港名	回数
86	名古屋	13
109	新千歳	10
	合計	23

順位	釧路空港着	
	出発空港名	回数
92	名古屋	13
	合計	13

順位	旭川空港着	
	出発空港名	回数
98	名古屋	11
	合計	11

順位	帯広空港着	
	出発空港名	回数
124	名古屋	8
	合計	8

（出所）国土交通省国土交通政策研究所「ビジネスジェット利用による地域経済波及効果に関する調査研究（中間報告）」

（2020年12月）掲載データを基に当会作成

## 2. ヒアリング結果の整理

北海道内空港でのビジネスジェットの受け入れ状況や利用促進に向けた課題等を把握するため、北海道内空港で事業展開を行っている運航支援事業者に対して行ったヒアリングの結果を本節で整理する。

### (1) 北海道内空港での受け入れ状況（コロナ前）

		A社	B社
北海道内空港での状況（コロナ前）	フライト数	<ul style="list-style-type: none"> <li>直近の北海道内空港での受け入れ実績は300機/年程度(自社取り扱い分)。内、9割が新千歳、残りが函館と旭川で半々。北海道での全体数はこの2倍程度と考えている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍前の北海道空港での受け入れ実績は250機/年程度(自社取り扱い分)。内、95%以上が新千歳。</li> </ul>
	時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>ピークは明確に冬(12月～3月)。2019年度は新しい傾向として夏(8月～11月)の往来が増えた。夏の北海道の魅力が富裕層にも少しずつ伝わっているのだと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>12月～2月がピークで、一番多いときで1日に6機という日もあった。クリスマスや年越しに加え、春節や国慶節、自国の連休が多い。</li> </ul>
	国・地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>出発地別では中国が全体の3分の1、次いでアメリカ、東南アジア、香港。<u>東南アジアとロシア(モスクワ方面)の伸びが大きいのが直近のトレンド。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中国・香港が最も多く、次いでアメリカ、カナダ、台湾、マカオなど。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ヨーロッパ人は域内のリゾートが多く日本にはあまり来ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本州と比較して北海道に来る欧米系は少ない。欧米系は紅葉時期の京都などが多い。</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>オーストラリア人は北海道には多く来るがほぼコマーシャルエアライン。彼らはビジネスジェットを国内移動手段と捉えており海外に行くときにあまり使わない。</li> </ul>	

		A社	B社
北海道内空港での受け入れ状況（コロナ前）	利用客の属性等	往来目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>北海道はほとんどが観光目的。</u></li> </ul>
		目的地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>全体の8割はまずニセコに行く。</u>ニセコと札幌は旅程に両方入っていることが多い。例として、到着日～2泊はニセコに滞在、出発前日は札幌1泊など。<u>支笏湖エリアも人気上昇中。</u></li> </ul>
		乗客の構成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ビジネスジェットを持っているのは企業オーナーなどがほとんど。</u>中国・香港人は1機当たりの人数が多く、8～10人程度が多い。</li> <li>・ <u>観光目的で北海道へ来るお客様はファミリーが多い。</u>オーナーが息子さん、お孫さんを連れてというトリップが多い。 先に家族だけ北海道へビジネスジェットで送ってきて、そのジェットがもう一回帰って行って、オーナー本人だけまた一人で来るというパターンもある。当然運航経費は倍かかるがその辺のことは考えなくてよいハイクラス。</li> </ul>

		A 社	B 社
北海道内空港での受け入れ状況(コロナ前)	消費行動など		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宿泊はホテルの最上級ルームや老舗旅館など。スキーや体験型の観光も楽しむ。<u>お土産も余市のワインや日本酒など色々と買っていく。あとはやはり海産物が人気。</u></li> </ul>
	利用客の属性等 クルー(乗務員)について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最終的な空港の選択権はパイロットが持っている。<u>空港はパイロットに気に入ってもらえることを目指すイメージが必要。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ クルー構成はパイロット 2~3名、CA1~2名、メカニック 1名で 3~5名程度。<u>乗客と同じぐらい良い対応をしてもらっているクルーが多く、クルーも大切なお客様。</u></li> </ul>

(2) ビジネスジェットの利用促進に向けて解決すべき課題等について

		A 社	B 社
ビジネスジェットの利用促進に向けて解決すべき課題等について	全 体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ビジネスジェットが多いのはアメリカ、ブラジル、メキシコなど。これらの国は富裕層へのあこがれが強い。日本はみんなが中流意識で富裕層への嫌悪感が強い。こういった<u>国民性の違いがビジネスジェットへの理解が進まない障壁になっている。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世界標準から比べると 10 年も 20 年も日本は遅れていると言われて<u>いる。大きくは、航空・空港規制がまだまだ発展途上ということと、日本全体の空港におけるビジネスジェットの受け入れ体制・施設の整備不足。</u>これらが理由で、日本で開催予定だった国際的大企業の会議が他国開催になったことも複数回ある。 また、<u>ビジネスジェットへの理解が不足しており、これは日本人の感覚や意識、文化の違いや時間価値への考えの欧米との差も背景にあるのではないかと思う。</u></li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>まずは地域の認知、PR が必要。</u>ビジネスジェットの仕事の依頼は国際見本市(コンベンション)経由か口コミがほとんど。業界コンベンションは大きく 3 つ。NBAA がオーランドとラスベガスで交互開催、ABACE は上海、EBACE がジュネーブ。オーナーの秘書が来る。実機があり機体の売買もある。こういった<u>コンベンションでの露出増が利用促進に直結する。</u><u>佐賀県が佐賀空港でのビジネスジェットの利用促進に向けて積極的に参加している。</u></li> </ul>	

		A 社	B 社	
ビジネスジェットの利用促進に向けて 解決すべき課題等について	施設・サービス関係	空港ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>               新千歳空港に <u>VIP 専用レーンがなく、他の定期便の乗客列に並び続けなければならない。</u>                羽田や成田のビジネスジェット専用ターミナルは 1 回利用で約 25 万円だが、使うお客様は多い。                新千歳空港でも、<u>専用のターミナルを作らなくても特別レーンを用意する方法もある。</u>最近始めた中部空港では、<u>大きくターミナルを改造したわけではなく、空いていたスペースを少し改装して、使用料は 1 回 15 万円。利用が伸びてきている。</u> </li> </ul>	
		スポット	<ul style="list-style-type: none"> <li>               大型機だとスポットを使うが新千歳で 7 つしかなく取れないこともあった。<u>オープンスポットに止めさせられる空港は敬遠される。</u> </li> </ul>	
		駐機場	<ul style="list-style-type: none"> <li>               新千歳は機体の国籍に限らず基本的に冬はまったく駐機できない。以前は当局が指示すれば機体をすぐに動かせることを条件に OK だったが、何年か前に担当事業者と連絡がつかない事例があってからまったく NG になった。             </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>               新千歳は 12/1-3/31 の間は原則すべてのビジネスジェットの駐機が不可となるので、<u>冬期間は定期便や増便運航も含め駐機場が不足する。</u>10 日間程度駐機すると雪に埋もれて出せなくなることもある。                また、新千歳での旧共産圏機の駐機制限は通年で、駐機希望であれば金曜午後から日曜までとなる。                また、例えば機体が米国籍でも運航会社が中国系だと規制対象になり、駐機時間が限定される。             </li> </ul>

				<ul style="list-style-type: none"><li>・ <u>新千歳の代替駐機場所として、5～6年前は函館が多かったが、ここ2～3年は成田、関空、セントレアが多い。雪がないのと、成田はスポットが多いこと、関空・セントレアは24時間空港というのが大きい。</u></li></ul>
--	--	--	--	--

<p>ビジネスジェットの利用促進に向けて 解決すべき課題等について</p>	<p>施設・サービス関係</p>	<p>空港からの移動手段</p>	A 社	B 社
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>空港到着後の移動手段は新千歳で言うと専用車が大半。北海道全般に言えるが高級車の手配ができない。ベンツ・BMW ハイヤーが1台もない。あっても結婚式用のキャデラック。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>基本的に新千歳からの移動は車。アルファードやハイエースのハイヤー手配が多く、その他マイクロバスの貸し切りや、自分でレンタカーを運転する客もいる。</u> <u>荷物が大きいのでセダンではなく大型バン等を手配することが多いが、冬場になると足りなくなるので、その場合は、2～3人であってもセダン2台を手配することもある。</u></li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ヘリで移動する客も多くはないが、<u>いる。ただ、現状の新千歳の体制だとジェットを降りていったん旅客ターミナルで入国手続きをしてまたヘリに乗るためにターミナルを上がって、といった動線。車ならその間にニセコについている。成田でもビジネスジェット旅客用のヘリサービスをしていたが、同じように動線が長すぎるということであまり広まらなかった。</u></li> </ul>	/	
		<p>ケータリング（機内食）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ケータリングができるかは重要。クルーの評価に直結する。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1人あたり1～3万円程度が相場。人気があるのは寿司、うなぎ（丼）、刺身など。普通の庶民の枝豆、焼き鳥なども食べてみたいということで人気がある。<u>新千歳周辺でケータリングの調達先が少なく、希望のメニューの手配が困難なことが多い。近くのスーパーを駆けずり回って自分達で探すことも多々ある。</u></li> </ul>

			A 社	B 社
ビジネスジェットの利用促進に向けて 解決すべき課題等について	制度関係	CIQ 関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ビジネスジェット受け入れでは CIQ の縦割り行政が最大の障壁。佐賀空港は県で CIQ 含む関係機関との事前調整をまとめて対応してくれており、ビジネスジェットの利用が増えてきた。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>特に地方空港は CIQ が常住しておらず、時間によっては対応困難な場合がある。</u></li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>アメリカは入国空港が決まっている、入国手続きを警察が一手にやってくれる。そこで手続きをすればその先の国内移動は自由なので楽。シンガポールは CIQ 業務をまとめて委託業者が受けており理想的。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>海外では、CIQ 職員が飛行機に行って手続きをする空港もある。どうしても冬場に運航が集中するので、ターミナルで列に並ぶよりは自分の機内で待っている方が良いというお客様も多いと思う。</u></li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>CIQ のない地方空港に行くのに内航機変更(内変)という方法がある。ただ、クルーはあまりやりたがらない。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>内変に慣れている羽田・成田では通常手続きプラス 1 時間でトータル 2 時間程度。新千歳だとプラス 2~3 時間でトータル 3~4 時間かかることもある。</u>            我々としては内変は手間がかかり大変だが、<u>お客様からすると毎到着地で税関・出入国がいらなくなるので良いと思う。</u></li> </ul>

<p style="text-align: center;">ビジネス 解決するべき課題等について</p>	<p style="text-align: center;">制度関係</p>	<p style="text-align: center;">発着枠</p>	<p style="text-align: center;">A 社</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>コロナ前は新千歳のスロットを思うように取れないことはあった。</u></li> </ul>	<p style="text-align: center;">B 社</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ビジネスジェットが使える発着枠が少ない。新千歳の発着枠は、32回/時間のときは全然取れなかったが、42回/時間になって幾分余裕ができた。それでも昼間、特に13～14時は取りづらい。定期便と合わせて60回/時間ぐらいは欲しいところ。</u> 定期便の発着枠確定後の残った枠で取得するしかない現状がある。</li> </ul>
		<p style="text-align: center;">空港パス (ID)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 成田、羽田、関空、中部は空港立ち入りに必要なランプパスと税関パスが一体になっている。新千歳は別。<u>一体パスにできて、さらに道内7空港で共通になれば理想的。この業界はまだまだ人材が不足しており、共通パスができれば人材の融通もしやすくなる</u>(現状は空港毎にパス発行の講習が必要)。</li> </ul>	

		A社	B社	
ビジネスジェットの 解決すべき課題等 について	その他	フューエルストップ (給油目的着陸)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>フューエルストップ(給油目的着陸)で立ち寄るというパターンも結構ある。あそこの空港使える、といった情報はこの業界は同業者にすぐに広がる。</u></li> </ul>	
		丘珠空港について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>立地的には丘珠のアドバンテージはやはり高い。富裕層もニセコから札幌市内に必ず行っている。一方で丘珠は国際化へのハードルが高い(滑走路長、CIQ体制、自衛隊との調整等)。したがって丘珠は新千歳に就航中の国内定期便を受け入れて新千歳の国際線枠を増し、新千歳でビジネスジェットのハブ機能も強化するという形が良いと思う。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>丘珠にビジネスジェットが自由に降りられるようになったら、中国人客は殺到すると思う。中国人客の行き先はニセコがほとんどだが、最終宿泊地は札幌の場合が多い。実際、丘珠に降りたいという問い合わせもあるが、現状は「NO CIQ」の一言で話が終わる。</u></li> </ul>
		コロナ後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>コロナを経験し、不特定多数との接触を避けた行動を求めるようになった行動心理から、コロナ禍前よりビジネスジェットの需要は増すものと考えられ、定期便利用からのシフト傾向が想定される。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>オリンピック開催や生活スタイルの変化等でビジネスジェット利用のメリット(密の回避など)に気づく富裕層や企業が国内外問わず増えてくるのではと思っている。入国制限が緩和・解除された時、ビジネスジェットは真っ先に飛んでくる。ニュースで入国緩和の動きが出てきたらその日のうちに問い合わせがくる状態。「制限が解けたら、すぐにでも北海道に行きたい」と言っているビジネスジェットが数十機は確実にいる。</u></li> </ul>



### 第3章 他地域空港の事例調査

運航支援事業者へのヒアリングの中で、ビジネスジェット利用促進に向けた取り組みの好事例として、中部国際空港（セントレア）におけるビジネスジェット旅客専用レーンと、九州佐賀国際空港における県の運航調整業務一括対応・業界コンベンションへの積極参加が挙げられた。本章では、これら他地域空港の事例を関係者へのヒアリングを基に整理する。

#### 1. 中部国際空港（セントレア）

##### (1) ビジネスジェットの受け入れ概況

中部国際空港株式会社へのヒアリングによると、セントレアにおけるビジネスジェットの往来数はコロナ前まで右肩上がり、2018年~2019年で概ね1~2便/日程度であったとのことである。その内9割が国際線で、中国方面、特に北京・上海等の大都市に限らず地方都市からの往来も多い状況であったとのことである。

セントレアの特色として、空港管理会社にビジネスジェットの運航支援業務を行う専門部署があり、書類手続きやCIQに係る調整業務等を行っている。また、従来第1ターミナルで運用していたビジネスジェット専用レーンを2019年12月に第2ターミナルに移設し、リニューアルを行っている。次項でリニューアル後の専用レーンについて記載する。

##### (2) ビジネスジェット旅客専用レーン

図表9、10にリニューアル後のビジネスジェット専用レーンの内外観等を示す。第2ターミナルの制限エリア側にあり、施設管理者は空港会社である。従来の専用レーンから引き続き旅客動線の大幅な短縮を実現しており、出入国手続きの待ち時間なく機側まで行くことができる。また、旅客が乗ってきた車両にて、ビジネスジェット専用レーン経由で機側に行くことも可能である（事前調整要）。利用料金は1回あたり15万円である。

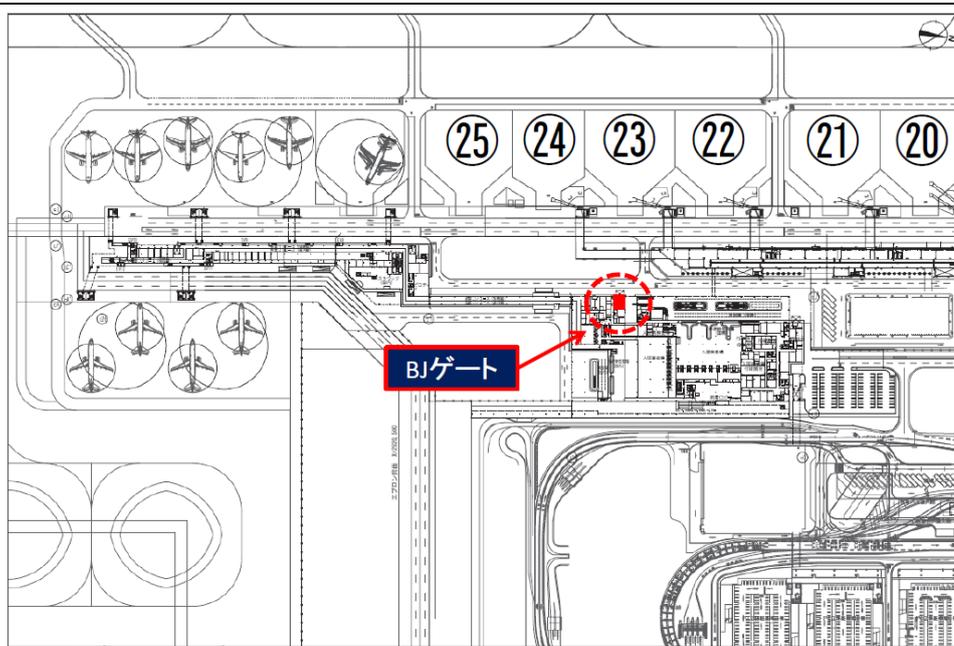
内部の設備は従来のものと大きな変更はないが、専用レーン室がCIQ機関事務所のすぐ横にあり、予定変更が多く深夜対応もあるビジネスジェット旅客の到着・出発にCIQ職員が対応しやすい配置となっている。

ヒアリングによると、リニューアル後、コロナ前まで3か月程度の実績ではあるが、ビジネスジェット旅客のうち半数強が専用レーンを使用し、利用者から非常に好評であったとのことである。

図表9 セントレアのビジネスジェット専用施設の位置と旅客動線

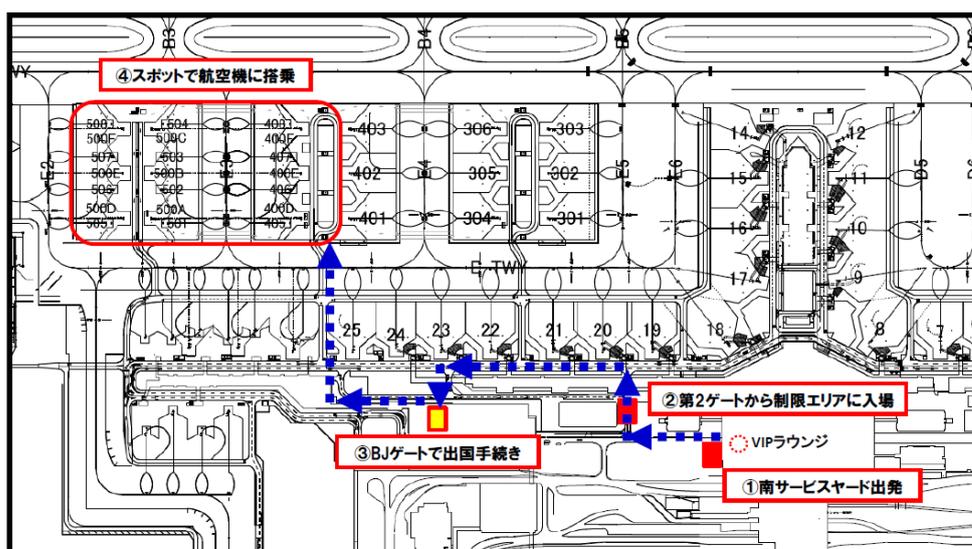
### ビジネスジェット専用施設(Business Jet Gate)の位置

中部空港におけるBJ旅客の専用動線(Business Jet Gate)は、第2ターミナルの制限エリア側にある。施設管理者は空港会社。利用料金は1回あたり15万円。



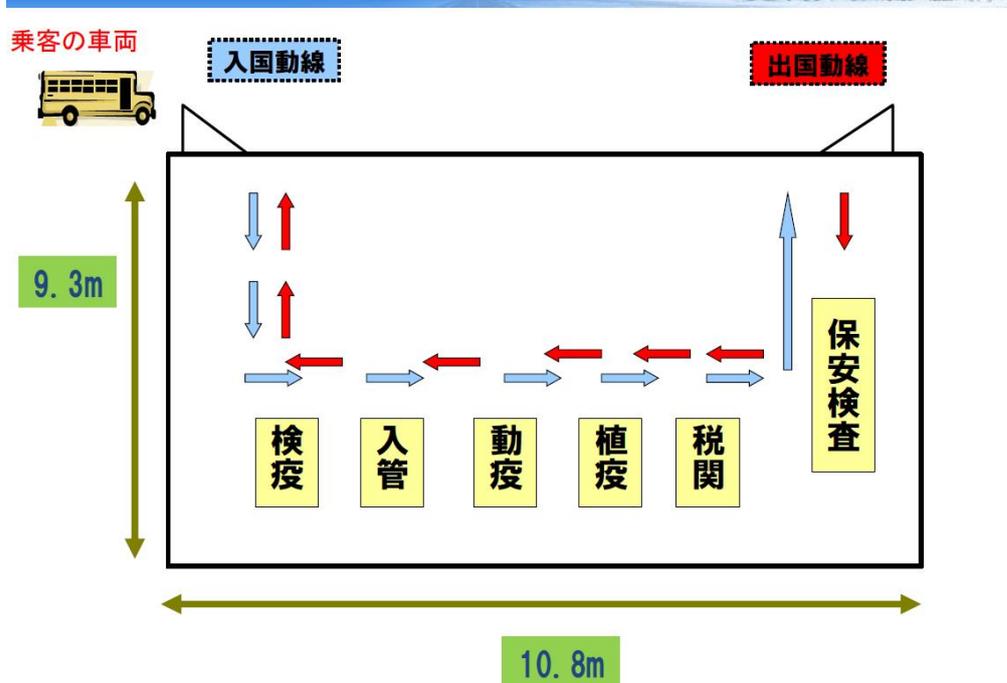
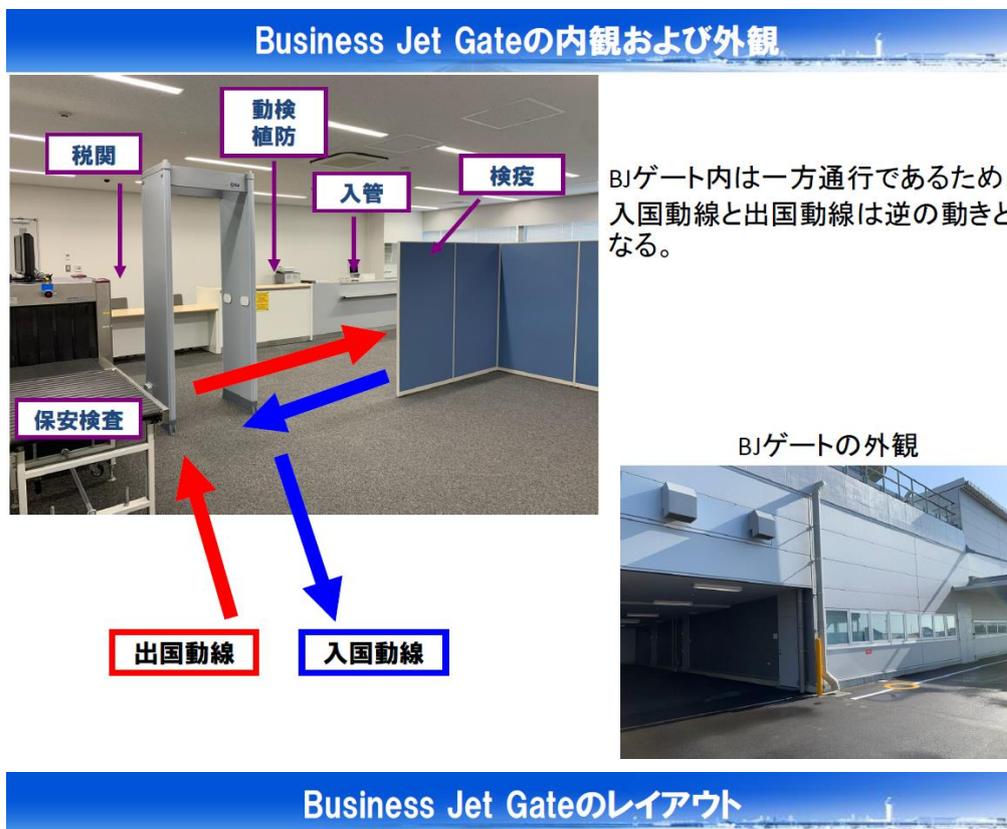
### Business Jet Gateを使用した場合の旅客の動線

◆ 出発便の乗客動線の例(到着時は逆の動き)



(出典) 中部国際空港株式会社様ご提供資料

図表 10 セントレアのビジネスジェット専用施設の内外観およびレイアウト



(出典) 中部国際空港株式会社様ご提供資料

## 2. 九州佐賀国際空港

### (1) ビジネスジェットの受け入れ概況

佐賀県空港課へのヒアリングによると、九州佐賀国際空港における国際線ビジネスジェットの往来数は年間 5~6 機程度で、問い合わせ件数は年間数十件程度とのことである。国際線では福岡空港到着後に駐機目的で九州佐賀国際空港に来るケースが多いとのことである。

また、空港ターミナルにビジネスジェット専用施設等は設置していないものの、ビジネスジェット到着時には県の職員が立ち会い、ターミナル内での最短動線での誘導等の対応を行っているとのことである。

### (2) 県による運航調整業務の一括対応

九州佐賀国際空港では、通常は運航支援事業者が行う場合が多いビジネスジェット運航に係る事前調整（CIQ 機関、グラウンドハンドリング事業者、空港ターミナルビル、給油会社等の関係機関との調整）を、佐賀県空港課が一括して対応している。これにより、運航のオフアワーがあった際に円滑な受け入れができる体制となっている。（図表 11）

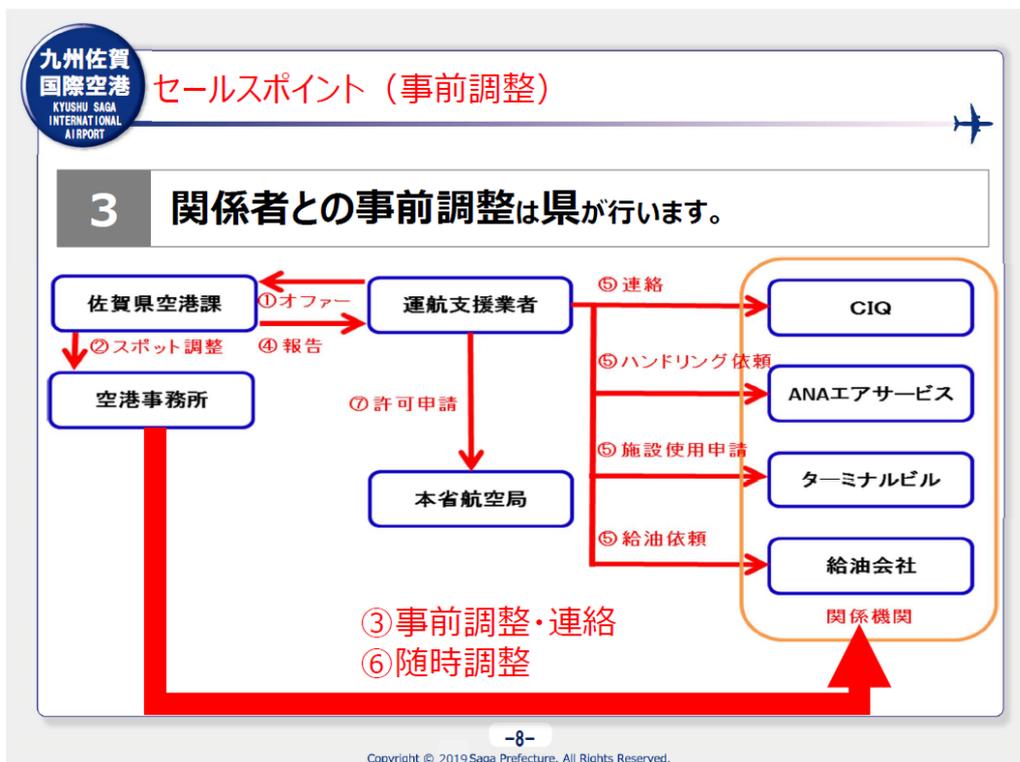
### (3) 業界見本市（コンベンション）への参加

ビジネスジェット誘致に向けた佐賀県の取り組みとして、ビジネスジェット業界コンベンションに継続して参加している。

主に参加しているコンベンションは Asian Business Aviation Exhibition (ABACE) で、2015 年から 4 年連続でブース出展を行っている（2020 年以降はコロナ禍により開催休止中）。直近の 2019 年開催では佐賀県から 4 名が参加し、計 3 日間程度、現地に対応したとのことである。（図表 12）

今のところ ABACE 参加後に直接ビジネスジェット就航に結び付いた事例はないが、運航支援事業者等とのネットワークが広がり、参加後に海外から問い合わせがくるなど、ビジネスジェット業界における九州佐賀国際空港の知名度向上につながっているとのことである。ABACE には九州佐賀国際空港のほか、成田国際空港、東京国際空港、県営名古屋空港、静岡空港、新潟空港の関係者等がブース出展を行っているとのことである。

図表 11 九州佐賀国際空港へのビジネスジェット運航に係る佐賀県の調整業務一括対応



(出典) 佐賀県空港課様ご提供資料

図表 12 佐賀県による ABACE2019 出展の様子



(出典) 佐賀県空港課様ご提供資料



## 第4章 北海道内空港におけるビジネスジェット利用の促進に向けた方針

### 1. 北海道のビジネスジェットの明日を拓く4つのF

2008年に国土交通省航空局は、日本におけるビジネスジェット普及の妨げになっている要因等を把握し利用促進策を検討することを目的に、「ビジネスジェットの利用促進調査報告書」を公表した<sup>2</sup>。その中で、ビジネスジェットの利用を促進するために検討すべき施策の方向性を「日本のビジネスジェットの明日を拓く4つのF」として取りまとめた。

「日本のビジネスジェットの明日を拓く4つのF」

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

これまでの調査内容をふまえ、上述の「4つのF」による分類をベースに、北海道の実情に合わせてアレンジし、北海道内空港におけるビジネスジェット利用の促進に向けた「北海道のビジネスジェットの明日を拓く4つのF」を以下のとおりまとめた。

「北海道のビジネスジェットの明日を拓く4つのF」

- ・ Field（北海道における優先空港を検討）
- ・ Facility（空港での専用施設・動線の整備）
- ・ Facilitation（手続きと運航支援業務の円滑化）
- ・ Food & Fuel（魅力的な食材と燃料補給機会の活用）

以降で、それぞれの項目についての具体的な取り組みを記載する。

---

<sup>2</sup> 国土交通省航空局「ビジネスジェットの利用促進調査報告書」（2008年3月）

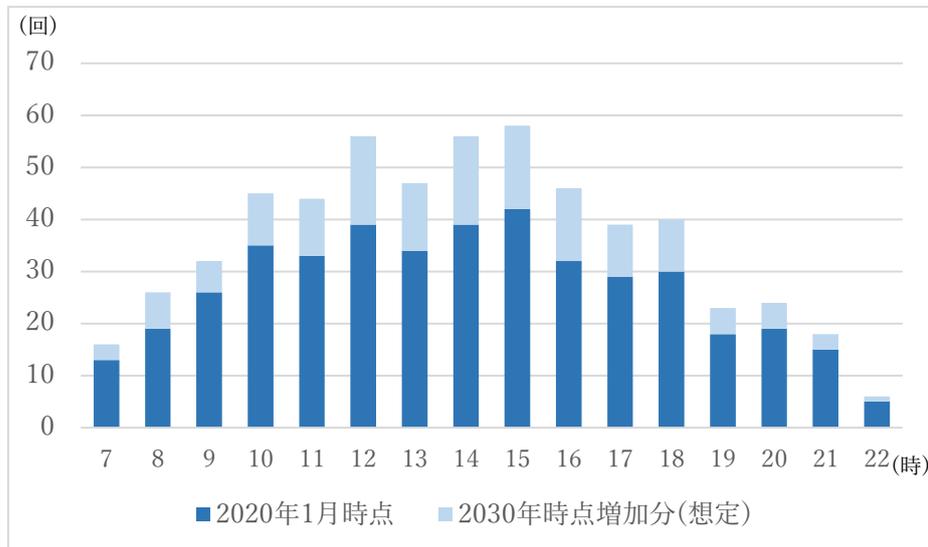
## (1) Field（北海道における優先空港を検討）

ベースとなる空港機能と国際線受け入れ能力を勘案すると、ビジネスジェット分野においても、北海道の基幹空港である新千歳空港を中核として北海道内空港全体のビジネスジェット利用の促進につなげる事が望ましいと考えられる。新千歳空港のゲートウェイ機能の強化を図り、ビジネスジェット受け入れをスムーズに行うことで、北海道内空港全体への波及効果を期待する。

### Column：丘珠空港の利活用

2019年度に当会が実施した丘珠空港の利活用促進に向けた調査における試算では、HAP社が目指す民間委託7空港の連携による旅客分散を考慮しても、2030年には新千歳空港において時間帯によっては50便/時（2020年時点の発着枠上限）を超える需要が定期便のみで想定される。そこで、当会の丘珠空港利活用促進に向けた調査報告書では、新千歳空港の国際線枠を確保するために、新千歳発着の国内定期便の一部を丘珠空港に振り替えることを提言している。この時の試算では、丘珠空港と三大都市（東京・大阪・名古屋）を結ぶ航空路線を開設した場合、1日当たりおよそ24便分の発着枠を新千歳空港側で新たに確保できる。この24便分の発着枠について国際定期便に加えてビジネスジェットの発着に活用し、新千歳空港のビジネスジェットゲートウェイ機能の強化につなげる事が期待できる。

グラフ 新千歳空港における時間帯ごとの定期便発着数の試算（2030年想定）



(出所) 国土交通省「空港管理状況調査」、法務省「出入国管理統計統計表」、HAP社「マスタープラン」掲載のデータを基に想定旅客数を試算し、2020年1月時点の新千歳空港発着便における使用機種・発着時間帯分布等を基に旅客数を加重案分して算出した当会試算値

## (2) Facility (空港での専用施設・動線の整備)

ビジネスジェット利用の促進に向けて、空港におけるビジネスジェット専用施設・動線の確保は最重要課題である。現状、北海道内空港はいずれもビジネスジェット旅客専用動線が確保されておらず、ビジネスジェット旅客も定期便の一般旅客と同じ動線で CIQ 手続きを行うため、コロナ禍前は定期便旅客が集中する時間帯に相当の待ち時間が発生していた。

HAP 社の事業計画では新千歳空港および帯広空港にビジネスジェット専用施設を設置することが計画されている(図表 14)。現在コロナ禍による事業計画見直しが図られているところであり、まずは HAP 社の安定的な事業運営が大前提であるが、ビジネスジェット利用の促進の観点においてはこれらの専用施設の早期整備が望まれる。

また、専用ターミナルのような大規模な設備投資を伴わずとも、現状施設の範囲内においてビジネスジェット旅客の専用動線を確保する方法でも十分効果的と考えられる。セントレアの事例のように専用レーンを設けることはもちろんのこと、九州佐賀国際空港の事例のように、ビジネスジェット旅客の誘導動線の明確化(ルール化)など、運用レベルでの対応を行うだけでも空港への評価が大きく向上し、ビジネスジェットの利用促進につながるものと期待される。

専用施設・動線の整備に向けては、ビジネスジェット利用旅客の機密性(プライバシー)の確保が重要である。具体的には、最短動線(理想的には駐機場所を CIQ 機関事務所の目の前とし、CIQ 関連を含む全ての手続きが機側で実施できるような流れが望ましい)の確保や、ビジネスジェット専用のハイヤーの駐車・待機場所の確保が求められる。

図表 14 新千歳空港および帯広空港におけるビジネスジェット専用施設の整備計画



### (3) Facilitation（手続きと運航支援業務の円滑化）

本項目の前提として、CIQ 機関をはじめとした公的機関は法令・規則（レギュレーション）に基づいた管理監督業務を行っており、定められたレギュレーションの下で、円滑な業務に向けて日々励んでおられる。その前提の上で、ビジネスジェット利用のさらなる促進に向けて、レギュレーションの範囲内における容易な手続きの実現に期待を寄せるものである。

#### ・ビジネスジェット運航に係る CIQ 事前手続きの円滑化

九州佐賀国際空港では、佐賀県からの要望により 2015 年からビジネスジェットの利便性向上に向けた CIQ 関連の規制緩和が実現している<sup>3</sup>。具体的には、九州佐賀国際空港で国際ビジネスジェット機を運航する場合、原則 3 日前（商用のため緊急やむを得ない事情がある場合は 24 時間前）までに CIQ 機関に連絡すれば対応されることとなっている。すでに三大都市圏国際空港や新千歳空港等のビジネスジェットが頻繁に往来する空港では同様の対応がなされているが、地方空港では先進的な取り組みと言える。

CIQ 対応については空港常駐職員の有無や最寄りの CIQ 事務所との距離関係など、それぞれの空港の事情を十分に考慮する必要があるものの、北海道内空港においても、関係者間の調整のもと、最大限の円滑化が図られることを期待する。九州佐賀国際空港の事例のように、事前手続きを行政が一括して対応するなど、新たな取り組みにも期待したい（ただし、その場合は日中時間帯以外においても円滑な対応ができるなど、ビジネスジェット特有の事情に配慮した体制を整えることが望ましい）。

#### ・新千歳空港における内航機・外航機変更手続きの円滑化

海外の空港から新千歳空港にビジネスジェットが到着した場合、乗客および乗員は新千歳空港で CIQ 手続きを行う。その後、新千歳空港から道内の他空港に行く場合、行先の空港においても CIQ 手続きを行う必要がある。函館空港や旭川空港のような CIQ 常駐空港であれば対応に大きな支障はないが、それ以外の道内地方空港の場合、CIQ 職員が最寄りの事務所から出張対応をする必要がある。定期便と異なりビジネスジェットはスケジュール変更が頻繁に発生するため、道内地方空港において対応するにはハードルが高い状況にあ

---

<sup>3</sup> 福岡入国管理局佐賀出張所、長崎税関三池税関支署久留米出張所ほか「佐賀空港におけるビジネスジェット就航に係る CIQ への事前連絡について」（2015 年 2 月 2 日付）

る。さらに利尻空港のような離島空港では現実的にビジネスジェットの受け入れは極めて困難な状況である。

ここで、新千歳空港において外航機（国際線扱い）から内航機（国内線扱い）への資格変更手続き（内変といい、この逆の手続きを外変という）を行うことを考える。内変後は国内線扱いとなるため、以降の到着空港において CIQ 手続きが不要となる。これにより CIQ 体制に依らず発着が可能となるため、スケジュール変更をより柔軟に行うことができる（図表 15）。

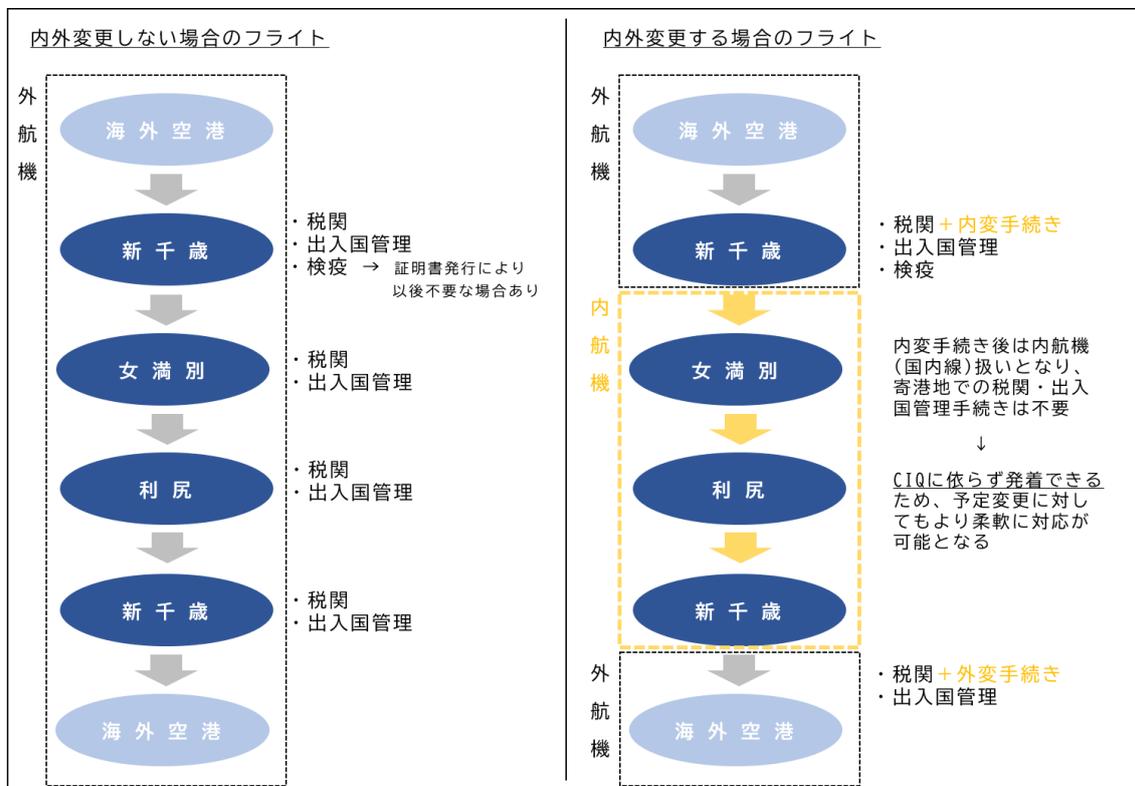
内・外変を行う場合、入国空港において税関関連で追加の手続きが生じる。手続きの大きな流れは「航空機到着→残存燃料計測・酒類の封印→事務手続き（税関側での書類作成・納税）→証明書発行→航空機出発」である。より手続きの多い内変では最大で数時間程度かかることもある。一方、運航支援事業者へのヒアリングによると、頻繁に内・外変手続きが行われている羽田空港や成田空港では、運用ルールで許容される範囲内で円滑化が図られており、手続きにかかる時間は 1 時間程度とのことである。

内・外変更手続きの円滑化はビジネスジェットの北海道内地方空港周遊の可能性を広げるものであり、関係各所間の調整によるさらなる円滑化が望まれる。ただし、資格変更の必要性は定められたレギュレーションに基づいて CIQ 機関が判断するものであり、不法行為防止等の観点から、慎重な対応が求められる点には十分に留意する必要がある。

#### ・複数空港共通の制限区域パスの実現

空港の制限区域に入場する際に制限区域立入承認証（ランプパス）と税関パスが必要となるが、三大都市圏空港では両者が一体となっている。北海道内空港では両者が分かれており、さらにパス発行に際し空港毎に手続き・資格講習等が必要となる。ビジネスジェット業界はまだまだ人材が不足していることもあり、例えば民間委託 7 空港共通、あるいは道管理空港共通のパスが実現されるなど、保安上の支障がない範囲において、事業者側の融通性の向上に向けた取り組みに期待する（保安上の観点から空港毎の資格講習等が引き続き必要であれば、1 枚の共通パスに立ち入りが許可されている空港を表記する等、部分的な共通化でも一定の利便性向上は期待できると考えられる）。

図表 15 内航機・外航機変更による運航の流れ



(出所) 運航支援事業者へのヒアリングを基に当会作成

#### (4) Food & Fuel (魅力的な食材と燃料補給機会の活用)

運航支援事業者へのヒアリングの中で、ビジネスジェットのケータリング(機内食)について、空港周辺での調達先の選択肢が少なく、対応に苦慮しているとの意見が複数挙げられた。これはセントレアや九州佐賀国際空港などの道外空港でも同様の傾向がみられるとのことで、共通の課題といえる。他方、北海道の食材への海外からの評価は高く、ビジネスジェットを利用するハイクラス層も「食」をきっかけとして北海道を旅行先に選ぶこともあることが今回のヒアリングで見えてきた。

これらをふまえ、北海道内空港、特に地方空港においても、地元の魅力的な食材を武器にしてビジネスジェット利用が促進されることに期待したい。ビジネスジェットユーザーの旅行先として選定されることはもちろんのこと、その前段階として、駐機目的で運航した際に、魅力的な機内食を手配できる環境があれば、空港の魅力度がクルーに認知され、それらの情報が旅客(オーナー)、さらにはビジネスジェットユーザー全体に広がることで、利用促進につながることを期待できる。

また、もう一つの空港利用の形として、フューエルストップ(燃料補給機会)を活かすことが挙げられる。北海道の立地上、アメリカ大陸からアジアに向かうビジネスジェットが、燃料補給のために北海道内空港に立ち寄る(立ち寄りを検討する)ケースがあるとのことである。このような機会を活かし、空港側のスムーズな手続きや受け入れが行われることで、ビジネスジェットユーザー(クルー)からの高評価につなげることに期待したい。その際には、CIQ含めた柔軟な運用及び空港の運用時間、機内食等が選択の要素となる。

## 2. ビジネスジェット分野の国際的なマーケティング活動

北海道内空港全体の取り組みとして、ビジネスジェット業界における積極的なマーケティング活動・プロモーション活動は利用促進に直結するものである。九州佐賀国際空港の事例のように、業界コンベンションへの参加等を通じた情報収集、エアポートセールス活動をHAP社、北海道を中心に期待したい。



## 第5章 まとめ

今回、近年需要が高まりつつあり、コロナ禍を受け新たな関心も寄せられているビジネスジェットについて、北海道内空港における現状と課題を把握し、利用促進を目指して調査を実施したものである。

運航実績データと運航支援事業者へのヒアリングから、コロナ禍前においては、中国・香港からのインバウンドを中心に、新千歳空港においては首都圏・関西圏空港に次ぐペースでビジネスジェットが往来していたことが明らかになった。他方、新千歳空港以外の北海道内空港では駐機目的の往来等を除けば利用実績がほとんどないことや、頻繁に往来のあった新千歳空港においても、ターミナルにビジネスジェット旅客専用レーンがなく、待ち時間が頻繁に発生していたというような課題も浮き彫りになった。

翻って道外他地域に目を向けると、既存の施設を最大限活用し専用レーンのリニューアルを効果的に行ったセントレアや、行政主導でビジネスジェットの運航手続き対応やプロモーション活動を行っている九州佐賀国際空港など、ビジネスジェット利用の促進に向けて積極的な取り組みを行っている空港もある。

冒頭からの繰り返しになるが、アフターコロナを見据え、北海道経済の大きな柱の一つである観光分野において持続的に発展するためには、「量を追う観光」に加え「質を求める観光」を目指し、観光消費額を高める施策の推進が不可欠である。そういった観点において、北海道内空港におけるビジネスジェットの利用促進に向けた取り組みも効果的な施策の一つと言える。

本報告書では、北海道内空港におけるビジネスジェット利用の促進に向けた方針として、「北海道のビジネスジェットの明日を拓く4つのF」を次のとおりまとめた。

## 「北海道のビジネスジェットの明日を拓く 4 つの F」

### ・ Field (北海道における優先空港を検討)

新千歳空港のゲートウェイ機能の強化を図り、ビジネスジェット受け入れをスムーズに行うことで、北海道内空港全体の利用促進に期待

### ・ Facility (空港での専用施設・動線の整備)

空港におけるビジネスジェット専用施設の整備のほか、既存施設を利用したビジネスジェット専用レーンの設置やビジネスジェット旅客誘導の運用面でのルール整備などに期待

### ・ Facilitation (手続きと運航支援業務の円滑化)

CIQ 関連の事前手続きの円滑化や行政による一括対応の取り組みのほか、ビジネスジェットによる北海道内空港周遊の可能性を広げる内航機変更手続きの円滑化等に期待

### ・ Food & Fuel (魅力的な食材と燃料補給機会の活用)

地方空港を中心として、地元の魅力的な食材をビジネスジェットのケータリング(機内食)や土産物等として活かす取り組みや、燃料補給目的でビジネスジェットが利用する機会を活かした空港の知名度向上の取り組みに期待

次頁の図表 16 で、今後に向けての具体的な施策項目とそれぞれのプレイヤー(関係者)を整理する。施策項目については、(1) 国際航空運送協会(IATA)による旅客需要の回復予測時期<sup>4</sup>である 5 年後までを概ねの実施目標とするものと、(2) 札幌冬季オリンピック・パラリンピック開催等、北海道のビッグイヤーとなる 2030 年までを実施目標とするものに分けて整理する。

---

<sup>4</sup> IATA Economics' Chart of the Week 「Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand」(2020 年 7 月 30 日)

図表 16 北海道内空港におけるビジネスジェット利用の促進に向けた施策

(1) コロナ収束状況をふまえながら、概ね5年以内の実施が望ましいもの

	施策項目	
民間委託7空港 (新千歳・旭川・帯広・釧路・函館・女満別・稚内)	<b>Field Facility</b>	空港ターミナルでのビジネスジェット旅客専用動線の整備 (大規模な設備投資を伴わないもの)
	<b>Field Facilitation</b>	CIQ関連の手続きの円滑化、制限区域バスの共通化
北海道管理5空港 (中標津・紋別・奥尻・利尻・礼文)	<b>Facility</b>	空港ターミナルでのビジネスジェット旅客専用動線の整備 (大規模な設備投資を伴わないもの)
	<b>Facilitation</b>	行政によるビジネスジェット運航にかかる調整対応、 制限区域バスの共通化
丘珠空港	<b>Facilitation</b>	空港ターミナルでのビジネスジェット旅客専用動線の整備 (大規模な設備投資を伴わないもの)
北海道内全空港共通	<b>Food&amp;Fuel</b>	地元食材をビジネスジェットのケータリング等に活かす取り組み 駐機機会等を活かした空港評価向上の取り組み
	—	ビジネスジェット分野の国際的なマーケティング活動

プレイヤー (下線はキープレイヤー)
HAP社、 <u>CIQ機関</u> 、各空港事務所、ビジネスジェット運航支援事業者、等
HAP社、 <u>CIQ機関</u> 、各空港事務所、ビジネスジェット運航支援事業者、等
<u>ターミナルビル運営会社</u> 、 <u>北海道(各空港事務所を含む)</u> 、ビジネスジェット運航支援事業者、等
<u>ターミナルビル運営会社</u> 、 <u>北海道(各空港事務所を含む)</u> 、ビジネスジェット運航支援事業者、等
<u>ターミナルビル運営会社</u> 、 <u>丘珠空港事務所</u> 、 <u>札幌市</u> 、 <u>北海道</u> 、ビジネスジェット運航支援事業者、等
<u>ケータリング事業者(飲食店)</u> 、 <u>ビジネスジェット運航支援事業者</u> 、HAP社、 <u>北海道</u> 、等
HAP社、 <u>北海道</u> 、 <u>道内経済団体</u> 、 <u>道内観光関連団体</u> 、 <u>北海道運輸局</u> 、 <u>札幌市</u> 、 <u>日本ビジネス航空協会</u> 、 <u>ビジネスジェット運航支援事業者</u> 、等

(2) 札幌冬季オリンピック・パラリンピック開催等、北海道のビッグイヤーとなる2030年までの実施が望ましいもの

	施策項目	
民間委託7空港 (主に新千歳・帯広を想定)	<b>Field Facility</b>	ビジネスジェット旅客専用施設の整備 (専用ターミナル・駐機施設等)

プレイヤー (下線はキープレイヤー)
HAP社、 <u>CIQ機関</u> 、各空港事務所、ビジネスジェット運航支援事業者、等

※HAP社の事業計画に基づく長期安定的な事業運営が大前提

当会としては、ビジネスジェット分野においてもキープレイヤーである HAP 社との連携や北海道等への働きかけを深めるとともに、今後のコロナ禍の収束状況をふまえながら、ビジネスジェット分野における国際的なマーケティング活動にオール北海道の一員として参画するなど、北海道内空港全体がビジネスジェットフレンドリーな空港として発展することを目指し、引き続き取り組みを進めていく。

以 上

 **北海道経済連合会**

(略称：道経連)

〒060-0001

札幌市中央区北1条西3丁目3 札幌MNビル8階

TEL 011-221-6166

FAX 011-221-3608

<http://www.dokeiren.gr.jp>