

ビジネス航空の拡充にむけた首都圏空港のあり方に関する研究 -国際比較を通じて-

Study on Policy of Metropolitan Airports for Improving of Business Aviation -Through International Comparison-

指導教授 轟 朝幸 兵頭 知

7003 秋山 晶

1. はじめに

ビジネス航空の普及は、効率性や快適性といったメリットの創出だけでなく、国の国際競争力強化や周辺地域の産業集積の促進などの効果もある¹⁾。しかしながらわが国は海外と比べると、ビジネス航空機の運航回数、保有機数が少ない²⁾。また首都圏東京では、羽田空港と成田空港合わせた運航回数が、欧米主要国の都市圏の運航回数と比べ10倍以上も差がある状況にある²⁾。

ビジネス航空の普及は必要であり、首都圏空港では2010年頃より利用環境改善に向けて、発着枠拡大や専用動線の整備、法規制の緩和など対策を進めてきた²⁾。しかし更なる拡充には、現状の東京都市圏の課題を整理し、対策を考える必要がある。そのためには、ビジネス航空が普及する海外の運航実態、及び空港整備、運用を把握し比較することが重要であると考えられる。

2. 既存研究と本研究の位置づけ

小泉ら³⁾は近年のわが国でのビジネス航空の利用実態を把握することを目的として研究を行っている。具体的には、2018年の国土交通省のフライトプランのデータよりビジネス航空のデータを抽出し、利用実態の整理を行ったほか、インタビュー調査から、わが国のビジネス航空の利用意図や利用意識を把握している。この研究では、国内のビジネス航空の利用者に着目した一方、空港側には着目していない。加えて、海外の近年の運航実態や空港運用についても同様である。

このように、ビジネス航空と空港双方に着目し、且つ海外と比較した研究は数少ないのが現状である。

そこで本研究では、首都圏におけるビジネス航空の運航実態、空港運用を明らかにし、海外都市と比較分析するとともに、わが国首都圏空港の課題点を整理し、ビジネス航空の普及を促進させるための空港整備、運用のあり方を考察することを目的としている。

3. 研究方法

本研究では、海外を含めたビジネス航空の運航実態を調査するため、全世界の航空機の運航をリアルタイムに公開するサイト「Flightradar24」を用いている。具

体的にはこのサイトより、出発/到着地、航空機機種、フライト日付を観測し、運航の実態を把握した。また、主な空港に関する空港施設状況の整理と、日本ビジネス航空協会へのインタビュー調査も行った。この調査では、データの裏付けや現状の首都圏のニーズや空港の特徴などの聞き取りを実施した。これらを踏まえ、わが国の首都圏空港の課題点を把握し、拡充にむけた今後の空港整備、運用のあり方を考察する。

4. 分析結果

4. 1 運航実態の分析

2019年9月1日0:00(UTC)から1ヶ月間のビジネス航空の実態を分析した。対象空港は各国の首都を中心に半径50km圏内に位置する空港である(表-1)。

表-1 対象空港一覧

都市圏	空港
東京	羽田、成田、調布、桶川
ワシントンDC	ワシントンダレス、レーガン・ナショナル、ボルチモア、マナサスモンゴメリー、ティプトン、カリッジパーク
ロンドン	ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド、ルートン ロンドンシティ、ビギンヒル、ファンボロー、ブラックブッシュ

図-1は旅客定期便とビジネス航空の都市別発着回数を示している。この結果、ロンドンにおいては定期便、ビジネス航空のいずれの発着回数も3都市の中で最も多く、航空需要が大きいことがわかった。また東京とワシントンDCの定期便の発着回数の規模は変わらないものの、東京のビジネス航空の発着回数は海外2都市と比べ約8倍もの差があることが明らかになった。

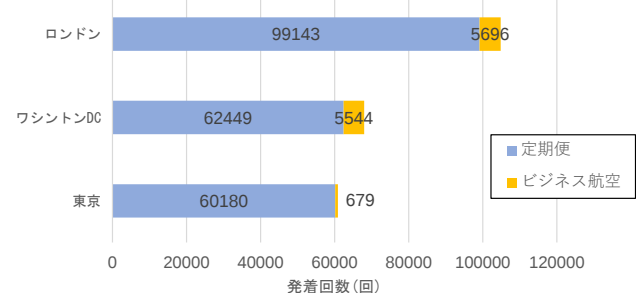
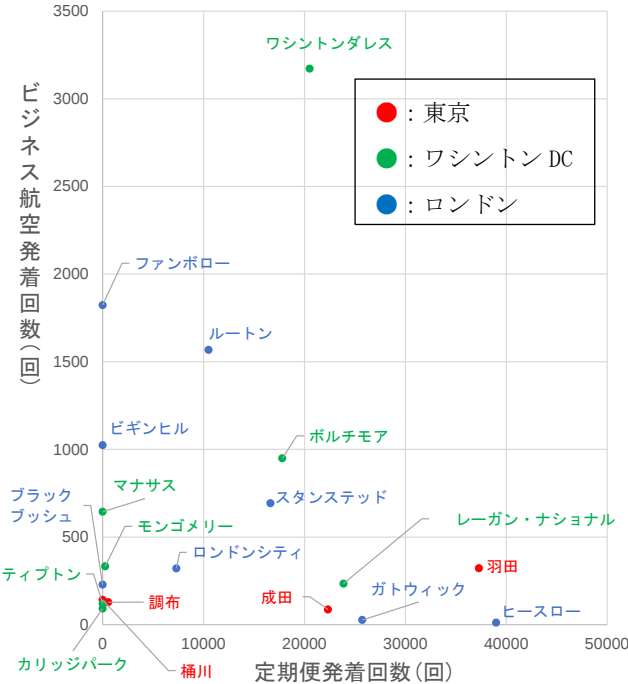


図-1 都市圏別発着回数

次に、ビジネス航空の空港別発着回数の分析を示す(図-2)。この結果、定期便発着回数が2万回を超える空港ではダレス空港を除いて、ビジネス航空の発着回数が少なく、定期便の発着回数が少なければ少ないほど、ビジネス航空の発着回数が多い傾向にあった。一

方東京では、ビジネス航空を受け入れている羽田と成田はともに定期便の発着回数が2万回を超えている。特に羽田では、発着回数が4万回近い上でビジネス航空を受け入れるなど、ほかの空港には見られない特徴があった。またインタビュー調査では、羽田は海外からの需要が特に多く、発着枠を超える申請数があるため受け入れできていない状況や、成田は都心まで遠いというイメージから、羽田の代替先としての利用が多いとの指摘を得た。これより、羽田に需要が集中しているため、成田など他の空港に分散できるような空港の運用体制を確立する必要があると考えられる。



図ー2 空港別発着回数

4. 2 空港施設の分析

次に、東京、ロンドン、ワシントン DC において発着回数が特に多かった空港を挙げ、空港施設に関して整理した（表ー2）。東京ではビジネスジェット機が離着陸できるのは、羽田と成田のみである事がわかる。次に発着枠だが、海外2都市の空港では、発着枠の数が多く、特にダレスでは、観測された発着回数より推察する

に、羽田の3倍以上にもなる。また FBO 要素に関しても、海外2都市と比べ東京では不足している状況にある。この点に関してインタビュー調査では、わが国の空港は定期便を主として整備していることもあり、ビジネス航空は「+α」という感覚であるとの意見であった。これがわが国と海外の空港施設に大きな差が生じた原因であると考えられる。

5. まとめ

本研究では、首都圏のビジネス航空の運航実態、空港運用について海外と比較した分析を行った。その結果、わが国と海外でビジネス航空の受け入れ方に大きな違いがあることを明らかにした。また、東京のビジネス航空需要に対する受け入れ能力の小ささや、ビジネス航空に配慮された空港整備が長らくされてこなかったことも明らかとした。今後は羽田と成田でよりビジネス航空に配慮された空港整備を行い、受け入れ強化をするとともに、将来的には専用空港等を整備し、首都圏全体で受け入れていく空港運用体制を確立することで、ビジネス航空の拡充につながると考えられる。

今後の課題として、近年ビジネス航空需要が急激に増加している中国を含めたアジアの首都圏の空港とも比較し、より良い首都圏の空港の整備、運用のあり方を考察する必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 東京都：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り組み方針
<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/pdf/20kbi100.pdf>
(2021.01.16 最終閲覧)
- 2) 国土交通省：我が国のビジネスジェットの現状と課題
<https://www.mlit.go.jp/common/001017434.pdf>
(2020.12.13 最終閲覧)
- 3) 小泉 圭汰：フライトデータを用いたわが国におけるビジネス航空の利用特性分析，日本大学理工学部，交通システム工学科，令和元年度卒業論文

表ー2 空港施設状況

	定期便 発着回数 (9月)	施設の要素			基準・規制要素			アクセス要素	FBO要素				
		滑走路長	運用時間	スポット	発着枠	制限	停留期間	都心までの距離	格納庫	C10施設	ラウンジ	機体保守サービス	クルー専用 休憩施設
羽田空港	37299回	3360m 3000m 2500×2m	24時間	13	出発到着 15枠ずつ	制限なし	5日	約15km	×	○	○	×	○
成田空港	22324回	4000m 2500m	6:00～23:00	18	出発到着 2枠/時	夜間運用制限	30日	約60km	○	○	○	○	○
調布飛行場	557回	800m	8:30(10:00)～17:00(18:00)	0	記載なし	ジェット機 使用不可	記載なし	約20km	×	×	×	×	×
桶川飛行場	0回	600m	8:30～17:30	0	記載なし	夜間運用制限	記載なし	約40km	×	×	×	×	×
ワシントン ダレス	20517回	3505×2m 3200m 2865m	24時間	40以上	105～	制限なし	期間なし	40km	○	○	○	○	○
ルートン	10494回	2160m	24時間	記載なし	50～	制限なし	期間なし	50km	○	○	○	○	○
ファンボロー	0回	2000m 2063m	7:00(8:00)～22:00(20:00)	50以上	制限なし	夜間運用制限	期間なし	40km	○	○	○	○	○