

神戸空港の活用策 : Part1
「ビジネスジェットの可能性」

報告書

2024年3月29日

株式会社 T. I. E

はじめに

(1) 本調査の目的

訪日外国人は、2023年10月に251万人を記録するなど新型コロナウイルス感染症拡大前とほぼ同じ水準に回復し、円安の影響も踏まえると、今後さらなる増加が期待される。コロナ禍以前との大きな違いは、「欧米からの観光客の増加」と「高所得／富裕層の増加」が挙げられる。

海外富裕層の旅行者向けコンソーシアムとして有名で、世界2200社超のホテル、クルーズ、ツアーオペレーター、2万人以上の旅行アドバイザーが加盟する米Virtuoso¹によれば、世界の富裕層が選ぶ2023年春の旅行先ランキングにおいて、日本は、アメリカ、イタリア、フランスなどに続いて第8位にランクインしている。歴史・食文化・安全性・自然など様々な魅力を持つ日本人気はますます高まっている。

観光面だけでなく、ビジネス面においても日本の注目度は高まっている。しかし、欧米では2001年の同時多発テロ以降、ビジネスシーンや富裕層の間ではビジネスジェットが当たり前の交通手段となったが、日本ではビジネスジェットを受け入れる空港のインフラ整備を含め、その普及拡大は大幅に遅れていると言わざるを得ない。

日本においてもビジネスジェットの利用拡大・促進が喫緊の課題として掲げられるところ、ビジネスジェットの観点から神戸空港のインフラ事情を分析するに、神戸空港は神戸市内から比較的近い距離にあり立地は申し分ない。さらに、大阪や京都、広島をはじめとする関西エリアにおける主要都市へのアクセスが優れているという利点もある。さらに、関西エリアの空港（関西国際空港、伊丹空港）との相互補完性だけでなく、羽田空港をはじめとする日本の主要空港との共存共栄・補完的な役割という意味でもまだまだ潜在的な可能性を秘めている。

以上を踏まえ、本調査では、今後の神戸空港の機能を生かす方向性として、二部構成での調査事業を実施する。今回はその第一部として、上記の通りビジネスジェットのハブとしての神戸空港の可能性について調査・報告する。

(2) 調査内容

本調査では、以下の項目について調査を行った。

- ・ ビジネスジェットをめぐる指標に関する調査・分析
- ・ 神戸空港に関する概要調査
- ・ 神戸市の取り組みに関する調査

¹ <https://www.virtuoso.com/travel>

・ 提言項目の検討

(3) 本調査に関する留意事項

本報告書は、2024年3月29日時点における公開情報（日本語）に対するデスクトップ調査及び2024年1月から3月にかけて実施したヒアリング調査（調査結果の概要については25頁以降を参照）の結果を報告するものである。本調査に際して、一部、国外の情報についても調査を実施した。しかし、あくまでも日本語の公開情報が調査の対象であることから、当該情報の正確性及びアップデートの有無等の確認までは調査対象に含まれない。

本報告書には、政府や自治体が作成した資料の引用も含まれるが、当該資料等を踏まえ、当職が分析・検討した私見も含まれる。そのため、かかる引用部分を除き、本報告書は政府や自治体の公式見解を示したものではない。

本報告書は、公明党神戸市会が神戸空港に関する政策を検討するに際し、内部的に利用されることのみを目的として作成されたものであり、かかる目的以外の目的に用いられてはならない。

また、本報告書は、神戸市における神戸空港に関する政策の方向性を決定するものではなく、神戸市が何らかの政策を実施することを推奨するものではない。

目次

1.	ショートサマリー.....	6
2.	ビジネスジェットに関する状況.....	6
(1)	ビジネスジェットの定義.....	6
(2)	ビジネスジェット機の数及び発着回数.....	7
(3)	ビジネスジェットのメリット.....	10
(4)	ビジネスジェットの主な利用者：富裕層.....	11
(5)	ビジネスジェットの需要.....	12
3.	神戸空港の状況.....	13
(1)	全般.....	13
(2)	施設.....	14
(3)	ビジネスジェット利用状況.....	15
4.	他の主要空港の状況.....	16
(1)	国内の事例.....	16
(2)	海外の事例.....	18
5.	近年の動向（神戸空港のビジネスジェット活用についての検討状況）.....	19
(1)	関西3空港懇談会の動向.....	19
(2)	神戸空港の国際化を契機とした取組みの推進.....	20
(3)	神戸空港島におけるプライベートジェット関連事業者の公募実施.....	22
6.	神戸空港のビジネスジェット活用の可能性.....	22
(1)	神戸空港の可能性.....	22
ア	関西3空港の位置関係等.....	22
イ	神戸空港の可能性.....	24
(2)	神戸空港が抱える課題.....	26
7.	提案.....	26

8.	ヒアリング概要	27
(1)	新明和工業株式会社	27
(2)	富裕層向けコーディネーター	28
(3)	丸紅エアロスペース株式会社	29
(4)	関西エアポート神戸株式会社	29
(5)	神戸市、(一財)神戸観光局	30

1. ショートサマリー

まず、「2. ビジネスジェットに関する状況」として、ビジネスジェットの定義、機体の数、発着回数（日本）、メリット及び需要を述べる。メリットを踏まえるとビジネスジェットの需要は相当認められるものの、日本では世界の主要国に比べてビジネスジェットは普及していない。

次に、「3. 神戸空港の状況」として、ビジネスジェットの観点から関連施設や利用状況を概説しつつ、比較のため、「4. 他の主要空港の状況」として、国内（羽田空港、成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港）及び海外（英国のファーンボロー空港）におけるビジネスジェットの利用状況を述べる。特に、ファーンボロー空港はまさにビジネスジェットのための空港で、その発着回数は日本の比にならない。

続いて、「5. 近年の動向（神戸空港のビジネスジェット活用についての検討状況）」では、神戸空港は関西 3 空港懇談会での取り決めに基づいた運用がなされていることから、その動向について説明した上で、神戸市の取り組みを紹介している。神戸市では、神戸空港の国際化を契機としたビジネスジェット活用も視野に CIQ の体制確保に力を注いでいる。

これらを踏まえ、「6. 神戸空港のビジネスジェット活用の可能性」を分析する。関西 3 空港として、関西国際空港及び伊丹空港（大阪国際空港）におけるビジネスジェットの利用状況を踏まえつつ、大阪・関西万博や IR（統合型リゾート）といった（主に定期旅客便向けではあるがビジネスジェットの観点からも）インバウンド需要の高まりが見込まれる中で、神戸空港がビジネスジェットとしても空の玄関口として非常に高いポテンシャルを有していることを説明する。

一方で、神戸空港では、運用可能時間や常設の CIQ 施設がないなどの課題も見られるため、「7. 提案」として、24 時間運用やエグゼクティブな体験・おもてなしの提供といったビジネスジェットを用いた神戸空港の活性化に向けた施策を提案する。

最後に、「8. ヒアリング概要」において、本調査で実施したヒアリング調査の結果をまとめている。

2. ビジネスジェットに関する状況

(1) ビジネスジェットの定義

ビジネスジェット（航空）とは、現行法令上において定義はなされていないが、国土交通省のホームページでは、「企業・団体又は個人が商用目的で利用する航

空運送²」と定義されている。また、一般社団法人日本ビジネス航空協会では、「ビジネス遂行上の目的で航空機（飛行機及びヘリコプター）を使用して行う貨客の輸送³」と定義され、ビジネスという呼称ではあるが、一般的には観光目的等も含め広義に解釈されることが多いと解説されている。

本調査では、特段の限定を置く場合を除き、国土交通省のビジネスジェットの定義に加え、観光目的等における主にプライベートジェットと呼ばれるものも含めたジェット機をビジネスジェットと定義して論じるものとする。

なお、ビジネスジェットの一般的な乗客定員は5名～20名程度で、航続距離は2000km～10,000km前後であるが、近距離移動に適した航続距離2,000km前後のものが主流である。

表1 ビジネスジェット機の事例



出典：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組方針」（平成22年11月）

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/pdf/20kbi100.pdf>

(2) ビジネスジェット機の数及び発着回数

i. ビジネスジェット機の数

日本のビジネスジェット機数は、2020年12月31日時点で59機に止まっている。

日本の周辺国では、中国が最大規模であり、2020年には464機にもなる⁴。過去10年で各国のビジネスジェット機の数が増加しており、アジア地域全体で見ても増加傾向にあると言える。

一方、ビジネスジェットを企業活動の重要なツールとして位置付けている欧米

² 国土交通省「ビジネスジェットとは」https://www.mlit.go.jp/koku/koku_bj1_000026.html

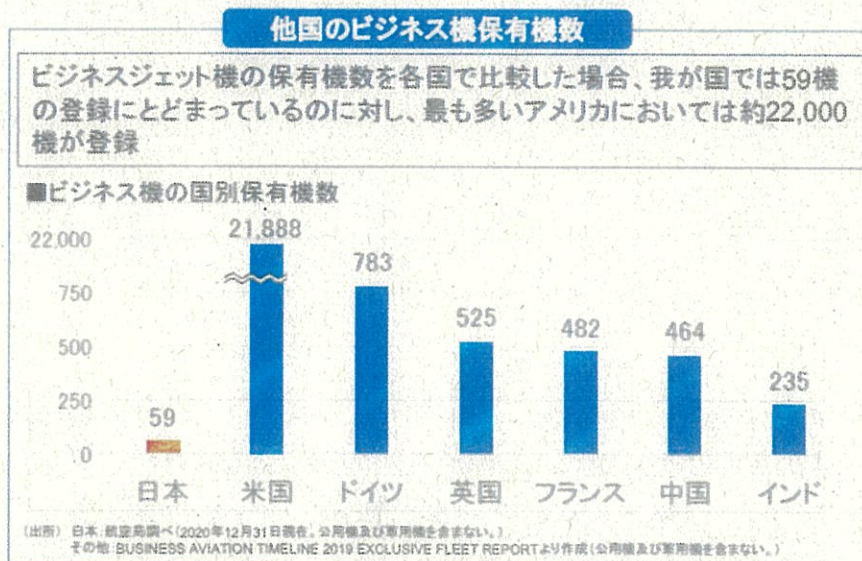
³ (一社)日本ビジネス航空協会「ビジネス航空(ビジネスジェット)とは」(2015.10)
<https://www.jbaa.org/wp/wp-content/uploads/2016/11/Business-Aviation-Introduction-R5.pdf>

⁴ 脚注2に同じ

では、アメリカは約 22,000 機、ドイツは 783 機、イギリスは 525 機と、いずれも日本を圧倒的に上回る。

日本は、諸外国に比べ、絶対数が少ない状況である。

表 2 各国のビジネスジェット機の保有状況



出典：国土交通省「ビジネスジェットとは」

https://www.mlit.go.jp/koku/koku_bj1_000026.html

ii. 発着回数

日本におけるビジネスジェット発着回数については、国土交通省航空局のホームページ⁵において、2014 年以降の情報が公表されているため本調査においては、この公表値を日本のビジネスジェットの発着回数として扱う。

航空局公表値では、発着回数を「首都圏・中部圏・関西圏・その他」の 4 区分にて公表しており、首都圏についてはさらに「羽田空港・成田空港」の 2 区分に分けている。なお、発着回数は暦年値である。

発着回数について、国際運航では 2019 年をピークにコロナ禍に伴い大きく減少しているが、2023 年にはコロナ禍前の水準まで回復している。関西圏に限ってみると、国内・国際運航ともに、コロナ禍前の水準を上回る発着回数となっている。

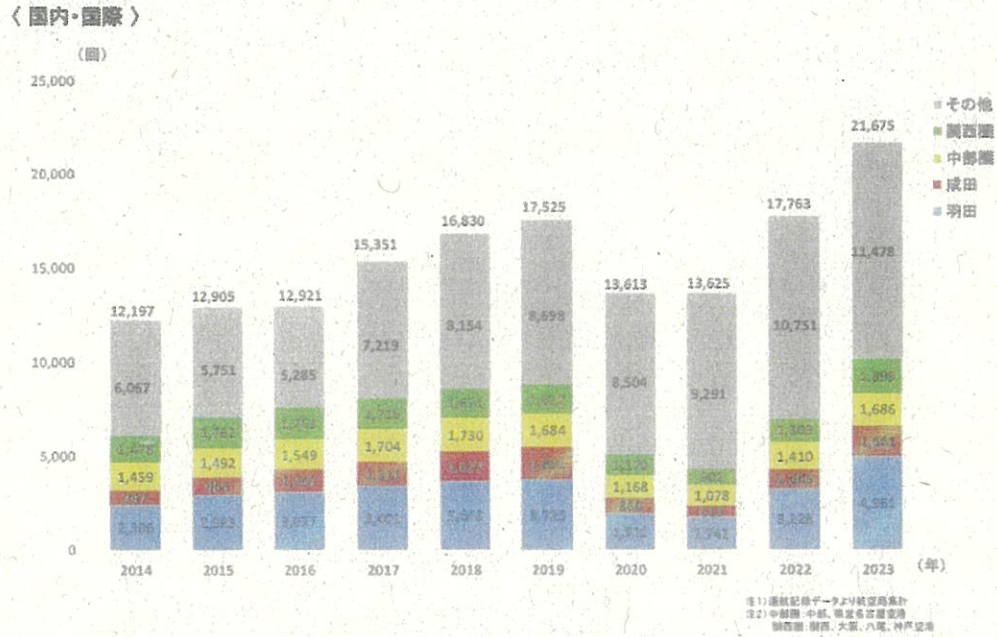
一方、世界の主要都市におけるビジネス機を含む小型機の発着回数と比較すると、首都圏は、都市圏の経済規模に対してビジネス機等の発着回数が極端に少ない。東京と経済規模が近いニューヨークの約 100 分の 1 であり、経済規模が約 5 分の 1 の香港と比べても約 3 分の 1 である。関西圏も含め、世界から相当遅れを

⁵ https://www.mlit.go.jp/koku/koku_bj1_000026.html

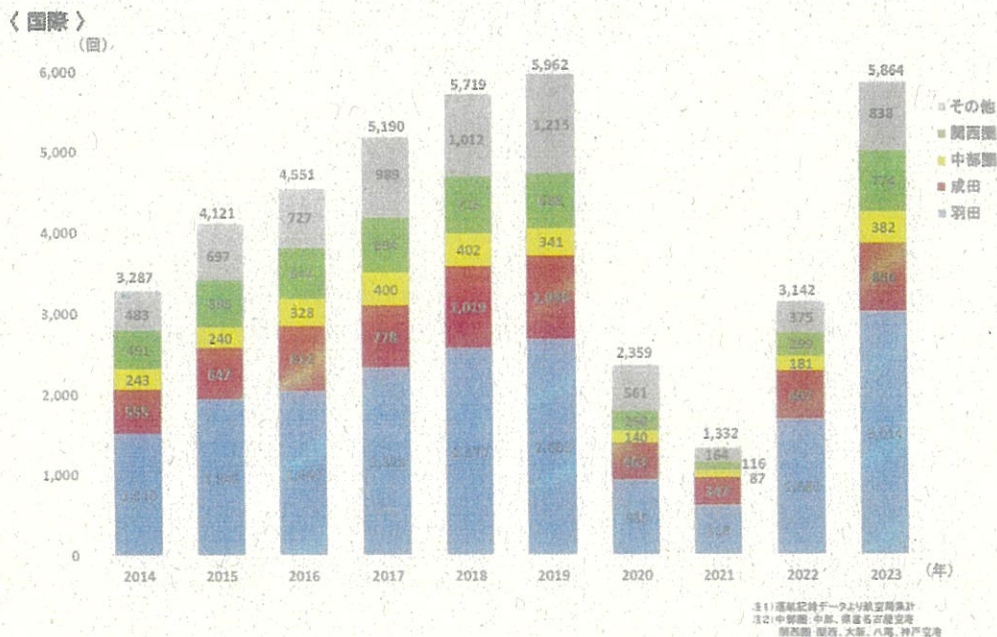
取っている状況といえる。

表3 日本におけるビジネスジェットの発着回数

日本におけるビジネスジェットの発着回数推移 国土交通省



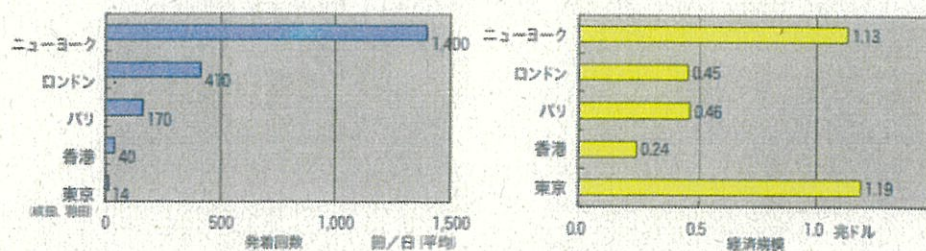
日本におけるビジネスジェットの発着回数推移(国際) 国土交通省



出典：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/koku_bj1_000026.html

表4 主要都市におけるビジネスジェット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

出典: 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組方針」(平成22年11月)

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/pdf/20kbi100.pdf>

(3) ビジネスジェットのメリット

i. 利用者にとってのメリット

従来の定期旅客便と比較して、ビジネスジェットには、利用者にとって、移動時間・待ち時間の短縮、定期旅客便がない地域等移動範囲の拡大に加え、特に以下のメリットが存在する。

- 有効時間の増大
ビジネスジェットはまさに移動するオフィスであって、定期旅客便では通常困難な電話・メール、会議、商談、商品展示といった業務が可能となる。多忙を極めるビジネスパーソンにとって、移動によるビジネスの分断を避けることが可能となる。
- プライバシーの確保
定期旅客便と異なり不特定多数の第三者と同じ便に搭乗しないこと、またビジネスジェット専用の施設等で手続きを行うことにより、プライバシーが確保される。

ii. 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し得る。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

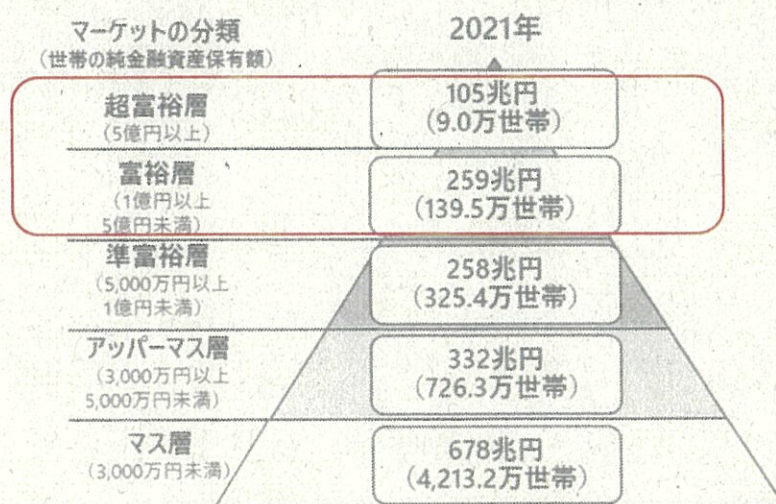
産業の集積が見られ、航空機メーカーからホテル、ケータリング、タクシーなどの周辺産業まで含めると約8千人の雇用を創出している。その他、空港アクセスに関わる道路等の基盤整備や周辺のまちづくりが促進されるなど、周辺地域の振興に大きな効果が期待できる⁶。

(4) ビジネスジェットの主な利用者：富裕層

ビジネスジェットは、富裕層に特化した、ターゲットを富裕層に絞った交通サービスといえる。ここで、富裕層について、決まった定義が存在するわけではないが、野村総合研究所によると、「純金融資産が1億円以上5億円未満」の世帯を「富裕層」といい、「5億円以上」の世帯を「超富裕層」と定義される⁷。野村総合研究所の推計によると、日本における規模と世帯数は下表のとおりとされている。

本調査では、特段の限定を置く場合を除き、上記富裕層・超富裕層をまとめて富裕層と定義して論じるものとする。

表5 純金融資産保有額の階層別にみた保有資産規模と世帯数



出所) 国税庁「国税庁統計年報」、総務省「全国家計構造調査(旧全国消費実態調査)」、厚生労働省「人口動態調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計」、東証「TOPIX」および「NRI生活者1万人アンケート調査」、「NRI富裕層アンケート調査」等よりNRI推計

出典：野村総合研究所

https://www.nri.com/jp/news/newsrelease/1st/2023/cc/0301_1

⁶ 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組方針」(平成22年11月)<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/pdf/20kbi100.pdf>

⁷ https://www.nri.com/jp/news/newsrelease/1st/2023/cc/0301_1

富裕層・超富裕層の世帯数はいずれも、安倍政権の経済政策（「アベノミクス」）が始まった2013年以降、一貫して増加を続けている。また、富裕層・超富裕層の純金融資産保有総額も、2013年以降一貫して増加が続いている。

表6 純金融資産保有額の階層別にみた保有資産規模と世帯数の推移
(2005年～2021年の推計結果)

<分類>		2005年	2007年	2009年	2011年	2013年	2015年	2017年	2019年	2021年
超富裕層	純金融資産(兆円)	46	65	45	44	73	75	84	97	105
	世帯数(万世帯)	5.2	6.1	5.0	5.0	5.4	7.3	8.4	8.7	9.0
富裕層	純金融資産(兆円)	167	189	150	144	168	197	215	236	259
	世帯数(万世帯)	81.3	84.2	79.5	76.0	95.3	114.4	118.3	124.0	139.5
準富裕層	純金融資産(兆円)	182	195	181	196	242	245	247	255	258
	世帯数(万世帯)	280.4	271.1	269.8	268.7	315.2	314.9	322.2	341.8	325.4
アッパー・マス層	純金融資産(兆円)	246	254	225	254	264	282	320	310	332
	世帯数(万世帯)	701.9	659.8	639.2	638.4	651.7	680.8	720.3	712.1	726.3
マス層	純金融資産(兆円)	512	470	480	500	539	603	673	656	678
	世帯数(万世帯)	3,831.5	3,940.0	4,015.8	4,048.2	4,182.7	4,173.0	4,203.1	4,215.7	4,213.2

出典：野村総合研究所

https://www.nri.com/jp/news/newsrelease/lst/2023/cc/0301_1

また、富裕層の中でも、純資産3000万ドル（30億円～40億円）以上を保有する日本人は、推定約2万とされている⁸。

そして、とりわけ大富豪と言われる、個人資産10億ドル以上のビリオネアは、その大半（4分の3）が、アジアでは香港、シンガポール、中国、インドに、中東ではサウジアラビア、アラブ首長国連邦、そしてアメリカ、イギリス、フランス、ドイツ、イタリア、カナダなどの欧米に住んでいるとされる。これらの国のビリオネアが保有する資産の合計は約7兆6000億ドル（約819兆円）とも言われる⁹。日本には、こうしたビリオネアがほとんどいないのが現状といえる。

本調査におけるビジネスジェットのメインターゲットは、主に海外の富裕層、とりわけビリオネアを対象として論じることとする。

(5) ビジネスジェットの需要

ビジネスジェットの需要は、世界的に見て、これまでも増加傾向にあり、今後も、更なる普及、発着回数の増加が見込まれる。一般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

⁸ Wealth-X 「WORLD ULTRA WEALTH REPORT 2021」

⁹ Wealth-X 「The Billionaire Census 2020」

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ことが予想されるなど、ビジネスジェットの需要は長期的にみても増加傾向にある¹⁰。

なお、参考までに、下表のとおり航空旅客需要そのものも、2042年には、2018年の2.2倍に達することが予想されている。

表7 世界の航空旅客需要予測



出典：財団法人日本航空機開発協会「令和4年版航空機関連データ」

<http://www.jadc.jp/data/associate/>

日本、こと関西圏においても、海外の主要都市圏における実績と活発な経済活動の規模から推測すると、ビジネスジェットの潜在的需要は大きいと考えられる。

3. 神戸空港の状況^{11,12}

(1) 全般

神戸空港は第3種空港（地方管理空港）として国の第6次空港整備計画に盛り込まれ、神戸市が主体となって整備され、2016年2月16日開港を迎えた。神戸空港は制約の少ない海上空港である。

神戸市は、更なる利用拡大等を図るため、神戸空港の運営を2018年4月1日より関西エアポートに引き継いだ。2019年には一部の運用規制が緩和されるなど、徐々に利用拡大が進んでおり、2025年からは国際線の受け入れが予定されている。

なお、主に定期旅客便向けの交通アクセスとして、空港への鉄道アクセスは、新交通システム「ポートライナー」が担っており、市中心部三宮と空港を約18分で結んでいる。ポートライナーの神戸空港駅は旅客ターミナルビルの2階出発ロ

¹⁰ 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）

¹¹ 未来へ羽ばたく神戸空港 <https://www.kobeairport.jp/summary/>

¹² 神戸市役所HP

ビーと直結しており、旅客動線の短さは日本屈指といわれるが、本調査ではヒアリングをとおして、ビジネスジェットで飛来する者はポートライナーを利用しないことが明らかとなった。

表 8 神戸空港の現状の主な運用規制

運用時間	7時～23時（開港当初は7時～22時）
発着枠	1日40往復（開港当初は1日30往復）
国際線	定期便は就航不可、オウンユースチャーターのみ可。 受入時間制限・フライトプラン届出期限有り。

神戸空港の主な運用規制

出典：未来へ羽ばたく神戸空港 HP

<https://www.kobeairport.jp/summary/>

(2) 施設

現在、神戸空港では国際定期便の運航が認められていないため、CIQ¹³（税関・入国管理局・検疫所）は常設されていない。しかし、国際ビジネスジェット等を受け入れるため、ターミナルビル1階にはCIQ審査室が設けられており、運航便に合わせて臨時で対応するようになっている。なお、国際ビジネスジェットは、ターミナルビル内のCIQ施設と、隣接している学校法人ヒラタ学園神戸エアセンターの2か所で受入を行っている。

滑走路・誘導路・駐機場神戸空港は東西方向に伸びる2,500m滑走路を有する。駐機場には1番から10番までスポットが存在する。現在、国際化に向けて駐機場の拡張（10スポット→21スポットへの増設）が進められている。

¹³ 各CIQ機関（C：税関 Customs、I：出入国管理 Immigration、Q：検疫 Quarantine）

表9 神戸空港 ビジネスジェット関連施設

神戸空港 概要			
開港日	2005年2月16日	運用時間	7時～23時(16時間)
種別	地方管理空港	滑走路	2,500m×60m 1本
設置管掌	神戸市	全体面積	告示区域 159ha
運営者	関西エアポート神戸線		

施設

アセンダーの

ヒラタ学園航空事業本部 / 神戸エアセンター

旅客ターミナルとは少し離れたところに立地しているため、利用者のプライバシーとセキュリティが十分確保できる環境が整っているのが特徴です。

ヒラタ学園 FBO施設

ラウンジ [CIQ施設]

ラウンジ [CIQ施設]

ラウンジ [CIQ施設]

格納庫

専用エプロン・格納庫

専用エプロン・格納庫

幅100m、奥行340m、高さ16mと国内最大級の規模を誇る神戸エアセンターの格納庫は小型機から大型のビジネスジェットまで幅広く受け入れが可能です。

出典：

国際ビジネスジェットパンフレット（神戸空港利用推進協議会）

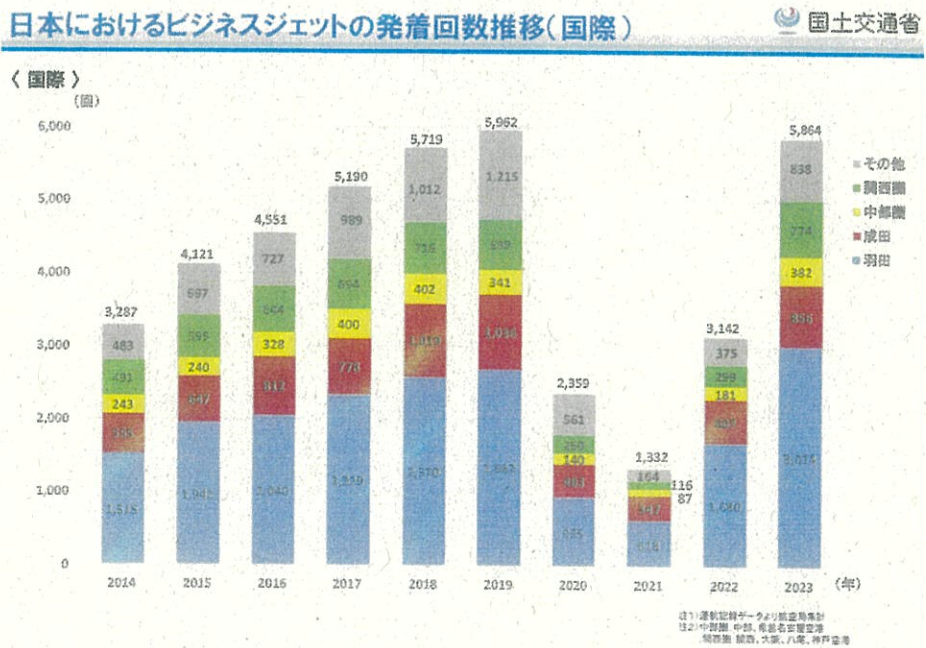
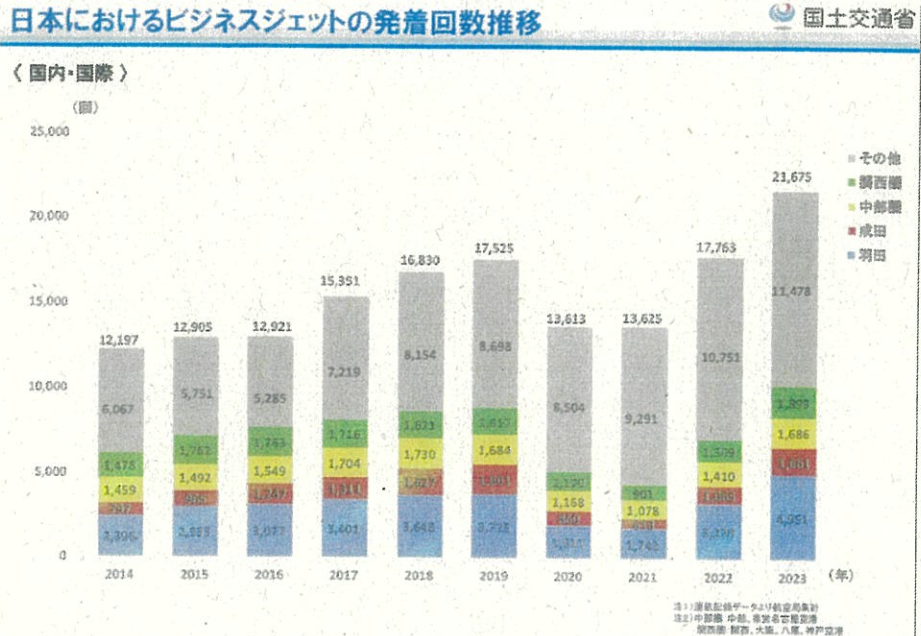
<https://www.city.kobe.lg.jp/documents/39494/japanese.pdf>

(3) ビジネスジェット利用状況

上記のとおり、国土交通省の調査によると、神戸空港を含む関西圏でのビジネスジェット発着回数は、国際運航約800回、国内運航との合計で約1900回（2023年）である。なお、一般社団法人日本ビジネス航空協会の調査によると、神戸空港における2014年の日本籍ビジネスジェット機の発着回数は131回とのデータもある¹⁴。

¹⁴ 脚注3に同じ

(再掲) 表3 日本におけるビジネスジェットの発着回数



4. 他の主要空港の状況

(1) 国内の事例





国土交通省の資料によると、東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港、中部国際空港、関西国際空港におけるビジネスジェット受け入れ環境の状況は下図の

とおりである。



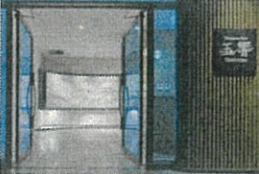

成田空港を除く3空港で運用時間が24時間となっている。また、4空港全てでビジネスジェット専用の動線が整備されており、プライバシーの確保も図られている点は特筆すべき点といえる。

表 10 主要空港におけるビジネスジェット受け入れ環境

主要空港におけるビジネスジェット受け入れ環境①

東京国際空港	成田国際空港		
<ul style="list-style-type: none"> ○2021年7月に新たに出発・到着動線が分離されたビジネスジェット専用動線を供用開始。 ○ビジネスジェット優先スポット数を2スポットに増加したことで、動線を効率的に使用することが可能。 ○CIQ施設等も備えた24時間運営の専用動線でプライバシーを確保しながら短時間での出入国が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ○2012年3月にビジネスジェット専用動線を供用開始。 ○専用動線からビジネスジェット用駐機スポットまで車にて送迎。新ルートを2014年9月に整備し、空港内の移動時間が約16分から約8分に短縮。 ○プライバシーとセキュリティを確保し、短時間かつストレスフリーな出入国が可能。 ○空港内に駐機可能な格納庫が存在。 		
<p>【専用動線の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○供用開始：2021年7月 ○運用時間：24時間 ○設備概要：出発・到着分離動線、保安検査場、CIQ施設、入国検疫検査待機スペース専用待合室(5室)、出発・到着車寄せ 	<p>【専用動線の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○供用開始：2012年3月 ○運用時間：5:00～23:00 ○設備概要：専用出入口、保安検査場、CIQ施設、ラウンジ 		
			
<p>待合ラウンジ</p>	<p>CIQ施設</p>	<p>ラウンジ</p>	<p>CIQ施設</p>

出典：成田国際空港株式会社HP

中部国際空港	関西国際空港		
<p>○2008年12月より、プライバシーが確保された専用動線により、迅速な出入国手続きが可能。</p> <p>○空港内にはビジネスジェット専用の格納庫を備え、滞在中の駐機や、機体整備にも対応可能。(専用格納庫は2009年9月から供用開始。)</p>	<p>○2018年6月には、第2ターミナルビルの一部にビジネスジェット専用動線がオープン。これにより、スムーズな出入国手続きとプライバシー性の高いサービスが提供可能。</p>		
<p>【専用動線の概要】</p> <p>○供用開始：2008年12月</p> <p>○運用時間：24時間</p> <p>○設備概要：保安検査場、CIQ施設、VIPラウンジ(ターミナル併設)</p>	<p>【専用動線の概要】</p> <p>○供用開始：2018年6月</p> <p>○運用時間：24時間</p> <p>○設備概要：保安検査場、CIQ施設、受付カウンター、専用の乗降場所・駐車場、待合ラウンジ、会議室</p>		
			
VIPラウンジ	専用格納庫	エントランス	待合ラウンジ
出典：中部国際空港株式会社HP			
出典：関西エアポート株式会社			

出典：国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/koku/content/001446649.pdf>

(2) 海外の事例

本調査では、日本と国土が同程度、かつ都心から近いビジネスジェット発着空港として、英国のファーンボローを例に挙げる。

ファーンボロー空港は、ロンドンに近接するヨーロッパ随一のビジネス航空空港であり、ロンドンへの主要なビジネス航空ゲートウェイとなっている。軍用、王室用、チャーター便、医療送還、一刻を争う特殊な物流便も就航している。なお、定期旅客サービスや包括ツアーチャーター便は取り扱っていない。

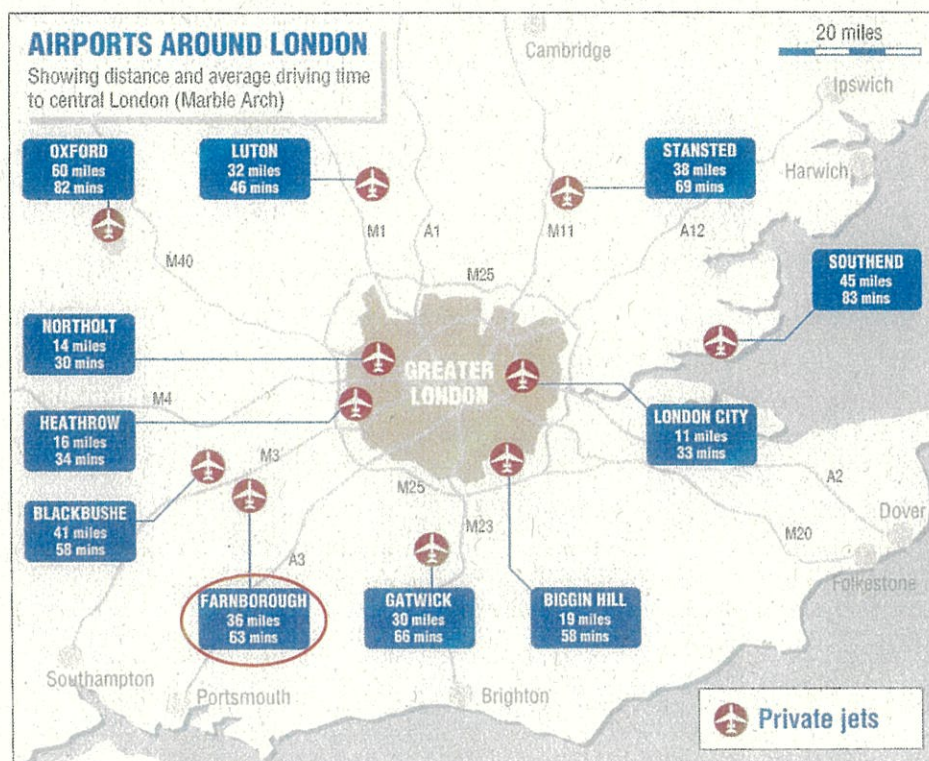
ファーンボロー空港の FBO¹⁵には、24 万平方フィート以上の空調管理された格納庫、給油、除氷、航空機保管スペース、乗客・乗務員コンシェルジュサービス、フラットベッドを含む乗務員スヌーズルーム、乗客・乗務員シャワー、乗務員ジム、無線クルールーム、無料ランプ Wi-Fi、スピーディーな出入国審査、敷地内の税関・出入国審査、ペットトラベル制度、完全なプライベートスクリーニング

¹⁵ Fixed Base Operator 空港内または空港隣接地を拠点として、一般航空（ゼネラル・アビエーション）の航空機とその運航業者などに運航に係る関連サービスの一部もしくはいくつかを纏めて提供する事業者のこと。運航に係る関連サービスに加え、機内ケータリングやレンタカー、パイロットと乗務員用の休憩所、乗務員と乗客向けのホテル予約などのコンシェルジュサービスなど、さまざまな補助サービスを提供する場合もある。

施設、会議室、そして敷地内のラグジュアリーで現代的なホテル、アビエイターがある。空港の立地は、ロンドンへの主要道路へのアクセスに優れている。首都ロンドンへは、鉄道で30分である。

これらすべての施設とサービスは、まさにビジネスのため、プライベートのため、ロンドンのために造られた空港である。ファーンボローのビジネスジェット機の発着回数は約2万回(2011年)であり、日本とは桁が違う状況である。

表11 ロンドン周辺の空港マップ



出典 : <https://images.app.goo.gl/ZQTDJhgFrvnSqGH56>

5. 近年の動向（神戸空港のビジネスジェット活用についての検討状況）

(1) 関西3空港懇談会¹⁶の動向

神戸空港の活用については、関西3空港懇談会での取り決めに基づいた運用がされているところ、2019年5月に開かれた関西3空港懇談会において、神戸空港

¹⁶ 関西経済連合会の呼びかけで開催することとなった会議で、地元経済界および自治体とで関西空港、伊丹空港、神戸空港の3空港のあり方を議論することを目的に2003年2月から開催されている。

におけるビジネスジェットを受入推進、およびCIQ体制整備が合意された。

なお、当該関西3空港懇談会において合意された、関西3空港の基本的な役割は、以下のとおりである。

- ・ 関西空港：西日本を中心とする国際拠点空港、関西圏の国内線の基幹空港。
内陸ネットワークの一層の充実が重要
- ・ 伊丹空港：国内線の基幹空港、環境と調和した都市型空港
- ・ 神戸空港：神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港、関空・伊丹を補完する空港

国際化の方向性については、2022年9月の関西3空港懇談会において、国際線の就航（2025年から国際チャーター便の就航、2030年前後から国際定期便の就航）と発着枠の拡大（サブターミナル完成後に国内線枠として60往復、国際定期便就航時に国際線枠として20往復）が合意されている。また、直近2023年6月25日の関西3空港懇談会では、現状認識（関西3空港の運用状況について、国内線は、3空港とも概ね2019年頃の状況に戻りつつあるものの、中軸となる関西国際空港（以下、関西空港）の国際線は、旅客数が2019年比で6割程度の回復にとどまるなど、未だ本格的な回復には至っていない。）を踏まえ、関西3空港の更なる飛躍及び関西空港の容量拡張・神戸空港のあり方の実現に向けた議論、取り組みを行うことが合意されている。

表12 国際化に向けたスケジュール・機能拡張の方向性

2023年	●国内・国際一体型新ターミナル整備事業者の決定
2025年春	●新ターミナル供用開始 ●国内線の発着枠を拡大（1日最大80回→120回） ●国際チャーター便の運用開始
2030年(前後)	●国際定期便の運用開始

出典：神戸市

<https://www.city.kobe.lg.jp/all380/kurashi/access/airport/index.html>

(2) 神戸空港の国際化を契機とした取組みの推進

これら関西3空港懇談会での合意事項等を踏まえ、神戸市では、国際化を契機

としてビジネスジェット受入れに向けた CIQ の体制確保に力を注いでいる。令和 6 年度の兵庫県予算に関する要望の重点項目として、2025 年の国際チャーター便の運用開始のための人員体制・事業費の確保や、国際プライベートジェットの入国時の受入時間の延長、運航計画の届出期間を他の国際空港と同等とすること等を関係機関に積極的に働きかけることが挙げられている¹⁷。

表 13 神戸空港の関係法令上の位置付け

CIQ 関係法令の位置付け		神戸空港の状況
税関空港	関税法	非該当
出入国港	出入国管理及び難民認定法	非該当
検疫飛行場	検疫法	非該当
農林水産省令で指定する飛行場	家畜伝染病予防法	該当
農林水産省令で定める飛行場	植物検疫法	該当

出典：神戸市港湾局資料を元に作成

表 14 神戸空港の国際プライベートジェットの受入

【現状】

運航計画の届出期間	出国時	出国の 3 日前まで (*の場合、24 時間前まで)
	入国時	入国の 14 日前まで (*の場合、7 日前まで)
受入時間	出国時	7 時～23 時 (運用時間と同じ)
	入国時	平日の 8 時 30 分～17 時

*商用のため緊急止むを得ない事情がある場合

【(神戸市の) 要望】

運航計画の届出期間	出入国時	出入国の 3 日前まで (*の場合、24 時間前まで) 【他の国際空港同等の届出期間】
受入時間		7 時～23 時 (運用時間と同じ)

出典：神戸市港湾局資料を元に作成

¹⁷ 神戸市 「令和 6 年度 兵庫県予算に対する提案・要望」

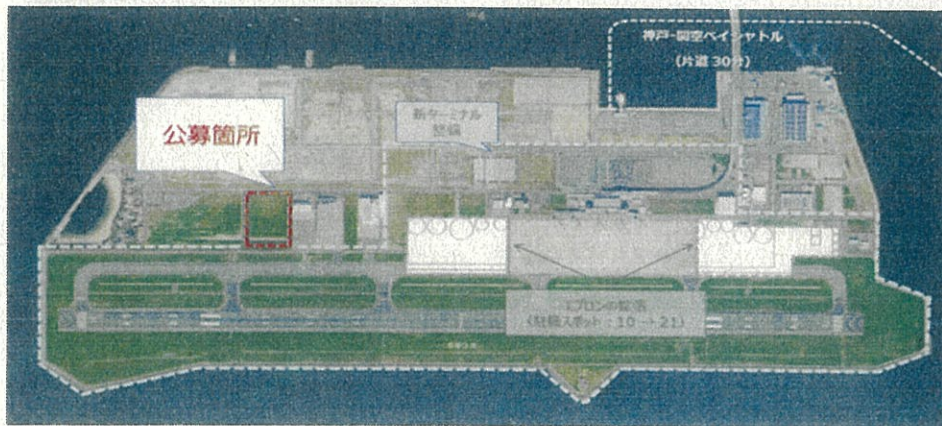
https://www.city.kobe.lg.jp/documents/59946/20231017_kouwan1.pdf

(3) 神戸空港島におけるプライベートジェット関連事業者の公募実施

神戸市では、2025年の大阪・関西万博を契機としたプライベートジェットの航空需要の拡大を神戸空港で受け止めるため、2023年6月に、以下の契約条件で「必要な機能・サービスを備えた施設の整備・運営を、自らの企画力・ノウハウ・実行力等を最大限に発揮し、将来にわたって実施する事業者」を公募した。

表 15 神戸空港島におけるプライベートジェット関連事業者の公募：契約条件

- ・ 事業用定期借地権設定契約
- ・ 期間：10年以上50年未満
- ・ 面積：最大30,000㎡（最低申込面積20,000㎡以上）
- ・ 2025年3月末からプライベートジェットの受入対応を行うこと。施設の建設については、土地の引渡しの日から2年以内に着手すること。
- ・ 位置図



出典：神戸市 <https://www.city.kobe.lg.jp/a11380/233488009087.html>

一方、2023年9月、選定委員会における審査の結果、最低基準点を満たす応募者がいなかったことから、「該当者なし」となり不調に終わっている。神戸市港湾局へのヒアリングによれば、時期は未定であるものの、再公募も視野に入れて必要な検討を進めているとのことである。

6. 神戸空港のビジネスジェット活用の可能性

(1) 神戸空港の可能性

ア 関西3空港の位置関係等

i. 関西3空港の位置関係

表 16 関西3空港の位置関係



出典：産経新聞(2022. 9. 18)

<https://www.sankei.com/article/20220918-A157PYJSPFPENIQ2NOUIEJYRTM/>

ii. 関空・伊丹空港について

- 関西国際空港
1994年に開港。国内有数の国際線・国内線ネットワークを提供する完全24時間運用可能な国際拠点空港で、関西、日本における西のゲートウェイとして位置付けられ、航空旅客数は年間約30百万人にのぼる。
- 伊丹空港(大阪国際空港)
1939年に開港。充実した国内線ネットワークを提供する利便性の高い都市型空港である。空港周辺地域と共生する空港として、年間約17百万人の航空旅客に利用されている。

iii. 関空・伊丹空港のビジネスジェットの状況

関西国際空港については、2018年6月15日、関西国際空港にビジネスジェット専用施設「Premium Gate 玉響」(プレミアムゲートたまゆら)が開設された。「Premium Gate 玉響」には、利用客専用の保安検査

場、税関や出入国管理、検疫といった CIQ 施設をはじめ、受付カウンター、待合ラウンジ、会議室などがある。施設の広さは 373.5 平方メートル。同空港の第 2 ターミナルビル(国内線)に隣接した場所に、専用の車の乗り降り場所や駐車場を備え、徒歩ですぐにアクセスできる。国内線と国際線の両方に対応し、専用の保安検査場や税関、出入国管理、待合ラウンジなどを備え、スムーズな出入国手続きが可能になる。

しかし、関西国際空港については、2018 年の台風 21 号の来襲時に孤立したようリスクが存在する。

また、伊丹空港については、定期便の枠外でビジネスジェットを飛ばしているが、供給力に限界が来ているとされている¹⁸。

イ 神戸空港の可能性

一般的に、滑走路 1 本につき、1 時間あたり 20~30 回程度の発着が可能とされている(定期旅客便)。8 時間程度の運用時間があれば、神戸空港の発着枠の拡大を踏まえても、余力を持った旅客便の運航が可能な状況といえる。そして、朝夕のラッシュ等、空港の混雑にも時間帯によって波があることを踏まえると、旅客便の運航が少ない時間帯においては、ビジネスジェットの受入は十分可能(余力がある)であるといえる(ヒアリング概要(神戸市港湾局・経済観光局)を参照)。

また、大阪・関西万博の開催というインバウンドへの機運の高まりに加え、IR(統合型リゾート)の実現も控えている。

さらに、大阪・関西万博、IR だけではなく、神戸は、関西経済圏の中心であり、関西圏へのアクセスも良い。そして地理的にも日本の中心に位置しており、大型のビジネスジェットでなくても、神戸空港を中心に北海道から沖縄まで移動が可能である。

このように、神戸空港は、インバウンド需要の取り込みにあたって、空の玄関口としてのポテンシャルは非常に高いといえる。

¹⁸ 戸崎肇「ビジネスジェットの日本での普及における課題」桜美林論考 ビジネスマネジメントレビュー 第 11 号(2019 年度) 47 頁

表 17 神戸空港からの移動可能範囲（神戸空港～1,500kmの同心円）



出典：google map

表 18 2025 年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）の概要

名称	2025 年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）／EXPO 2025 OSAKA, KANSAI, JAPAN
開催期間	2025 年 4 月 13 日から 2025 年 10 月 13 日まで
開催地	夢洲（大阪府大阪市）
テーマ	いのち輝く未来社会のデザイン（Designing Future Society for Our Lives）
サブテーマ	Saving Lives（いのちを救う）、Empowering Lives（いのちに力を与える）、Connecting Lives（いのちをつなぐ）
想定入場者数	約 2,820 万人
想定経済効果	2 兆 7457 億円 ¹⁹

¹⁹ <https://www.apir.or.jp/research/13926/>

表 19 大阪 I R の概要

- ・ 成長産業である観光分野の基幹産業化を図るとともに、大阪・関西の持続的な経済成長のエンジンとして、その成長力及び国際競争力を持続的に強化し、府市は増税をすることなく、新たな財源を確保し、観光や地域経済の振興、財政の改善への貢献を持続的に発現することを目的として、大阪 I R 株式会社が夢洲に設置し、運営する。
- ・ 2023 年 4 月に I R 区域整備計画が認定され、同年 9 月に I R 事業者と実施協定等が締結された。
- ・ 開業予定は 2030 年秋頃。

(2) 神戸空港が抱える課題

これまで述べたとおり、神戸空港におけるビジネスジェット活用は、今後進展が期待されるところではあるが、前述のとおり、潜在的には 24 時間運用が可能な海上空港でありながら、関西 3 空港の役割分担等を背景に、現状では 7 時～23 時の運用にとどまっている。また、2025 年の国際チャーター便の運用開始は決まっているものの、24 時間運用が決定されている訳ではない。そのため、ビジネスジェットの誘致にとって重要な、24 時間運用の実現と、CIQ 施設の常設、ビジネスジェット専用動線の確保が克服すべき課題といえる。

また、ヒアリングの結果を踏まえると、ビジネスジェットはあくまで移動の手段であって、神戸にビジネスジェットで飛来するためのインセンティブを訴求していくことが重要であることがわかった。神戸は、観光目当てで来訪する場合、日帰りが多いことが従来からの課題である（宿泊は、大阪・京都・奈良など近隣地域が多い）ため、ビジネスジェット利用者が神戸空港を利用するためのインセンティブ付も、克服すべき課題といえる。

7. 提案

以上のとおり、「1. ビジネスジェットに関する状況」及び「2. 神戸空港が抱える課題・原因」を概観し、神戸空港における現状のビジネスジェットの活用を踏まえた上で、本調査におけるビジネスジェットを用いた神戸空港の活性化に向けた施策を提案する。

前述のとおり、ビジネスジェットの意義・目的、ターゲット層は明確であり、海外の成功事例（フーンボロー空港）も参考にすれば、ビジネスジェットを用いた活性化の施策自体は決して難解なものではない。すなわち、ビジネスジェッ

トは、徹頭徹尾、富裕層に特化した、ターゲットを富裕層に絞った交通サービスである。したがって、ビジネス・プライベートの両側面で、富裕層が何に価値を置くかを分析し、いかに富裕層のニーズを捉え、富裕層に利用したいと思ってもらうか（富裕層の心を掴むか）が重要になる。

まず、ビジネス・プライベートの両側面において、富裕層が最も重視するポイントの1つは、プライバシーの確保である。富裕層はその地名度ゆえに（世界から）常に世間や公衆の目に晒され、（SNSの発展によって）容易に一挙手一投足を監視されるため、自ずとプライバシーの重要性・比重は（一般人に比べ遙かに）高い。また、移動が長距離になればなるほどプライバシーが侵害されるリスクも高まるため、出発から到着まで大衆の目に晒されることなく、一貫してプライバシーを確保できれば、富裕層にとって相当優先度の高い交通手段になることは間違いない。よって、プライバシーが確保される環境の整備が第一に挙げられる。

次に、有効的な時間の活用が挙げられる。一流の経営者はまさに分刻みのスケジュールで生きており、常に多忙であることは言うまでもない。また、自身のリソースを無駄なくビジネスに捧げることが、ひいては経済全体の成長からも望ましい。そのためにはまず24時間体制で、常にビジネスジェットを受け入れるようにすべきであり、常設のCIQを設置することが望ましい。

一方、空港インフラの整備だけでビジネスジェット需要を開拓することには限界がある。そこで、ビジネスジェット需要の開拓としても、周辺地域の観光資源開発などが重要である。神戸の価値をどのように上げるか、関西の需要をどう分けるかという視点で、神戸の魅力ある観光資源の発掘に引き続き取り組む（例：ウェルネスをPRする等）べきである。その上で、ビジネスジェットを利用する富裕層の高いニーズに応え、エグゼクティブかつエクスクルージブな体験・おもてなし（例：観光マップに記載の施設に通常の観光客として赴くのではなく、貸切にして通常プランにはない体験を提供することや、普段は食事ができないような場所（博物館等）で特別に食事の機会を提供する等）を提供できるよう、官民が緊密に連携の上、最適なアテンド体制を構築することが望ましい。

なお、これらの提案は既に神戸空港において実践あるいは検討中の部分も多い。したがって、引き続き、これらの施策を実施していただくとともに、特に強化すべき点として挙げたものについては、優先的かつ早期に対応することが望まれる。

8. ヒアリング概要

(1) 新明和工業株式会社

- ✓ 神戸空港は日本列島のほぼ中央に位置し、北海道から沖縄までをカバーでき

るビジネスジェットのコハブとして位置づけることが可能。

- ✓ 関空の補完という役割について、関空は大型機を受け入れ、それ以外は神戸空港に振るなどが理想。関空のキャパシティ的に、ビジネスジェットを増やすことは難しいと思われる。関空の機能を大型機に集中するなどの分担が必要。
- ✓ 海外からの乗り入れを増やし、神戸空港の存在感を高めることが国際化に向けた重要なポイント。ビジネスジェットは数億円〜数十億する高額な機体。ビジネスジェットのターゲットは、富裕層。
- ✓ 海外からのビジネスジェットを受け入れるには、格納庫やメンテナンス能力などのインフラ整備が必要。テナント誘致や事業者との連携が重要。
- ✓ 行政だけでなく、運航会社やメンテナンス会社などの民間企業と連携することが必要。海外へのプロモーションも民間と協力して実施することが望ましい。
- ✓ 単にインフラを整備するだけでは神戸空港の活性化にはつながらない。あくまでビジネスジェットは移動手段。それだけでなく、宿泊施設や観光コンテンツなど受け入れ態勢を民間企業と連携して構築することが重要。

(2) 富裕層向けコーディネーター

- ✓ 観光目的で、ビジネスジェットで来日する海外富裕層向けのコンシェルジュ（＝ライフスタイルカンパニー）を行っている。
- ✓ 海外富裕層が求めるのは、単なる観光ではなく、exclusive かつ elegant な体験である。単なる travel では海外富裕層のニーズを満たすことはできない。
- ✓ 自治体がHPで観光地を紹介しているが、HPで出すことは無駄ではない。我々コンシェルジュは、HP 上での紹介をきっかけに、貸切りなど海外富裕層に exclusive な体験を提供するための交渉を個別に行ったりしている。
- ✓ ビジネスジェットは時間が読めなかったり、富裕層の個別のニーズに応えたりする必要がある。アテンドする会社の協力も必須。
- ✓ リピーターがとても多い。一度若い時にビジネスジェットで来日して、気に入ってくれば、次は夫婦できたり、そのあとは子供を連れて家族できたりする方が多い。
- ✓ 4人家族のケースで1回、10日間の来日で1億円程度使う富裕層もいる。
- ✓ 宿泊するホテルのグレードも重要である。Old fashion なホテルではなく、いわゆる5 star ホテルなど newest なホテルを提案することが多い。ただ、ホテルが神戸市にある必要は必ずしもないと考える。

- ✓ 神戸空港は、新幹線へのアクセスも良好。関空や名古屋だと、空港から新幹線へのアクセスがあまり良くない。活用のメリットを感じる。
- ✓ 最近はや安もありデメリットに感じないが、日本は駐機代が高く、ビジネスジェットで来日しても、航空機だけグアムなどに移して駐機させておく場面も多いと認識。
- ✓ ビジネスジェットの活用には、イミグレーションや税関などがスムーズにできる体制の整備が重要。フランスだと予約制で、抑えているスロットであれば出張サービスのように職員が来てくれてスムーズに手続きが行える。

(3) 丸紅エアロスペース株式会社

- ✓ 日本のビジネスジェット保有数はまだまだ少ない。海外と比べて高コスト（保険料等）であること、贅沢品というイメージがネックとなっている。コストを踏まえ、ビジネスジェット購入時に外国籍を選ぶ者もいる。
- ✓ 機体価格は億単位。機体を買っただけでは当然乗れず、その他メンテナンス、保険、パイロット費用も別途コストがかかる。チャーター利用のほうが始めやすい。
- ✓ 法人利用が多く、海外出張時の移動手段として活用されるケースが多い。個人利用はまだ少ない。個人利用は主にレジャー目的である。
- ✓ FBO は、ビジネスジェット専用ターミナル（≒ゲート）で、関空に近いものはあるが、日本にはほとんどない。
- ✓ 神戸空港のビジネスジェット用施設の拡充も必要。CIQの24時間化、発着枠の拡大、FBOの整備は、国際空港の実現にあたっては必須である。
- ✓ ビジネスジェット利用者は、ポートライナーを利用することはほとんどないと認識。
- ✓ ビジネスジェットに関する一般的な認知度や理解が低いので、啓発活動が必要である。また、コスト面での支援制度も求められる。
- ✓ 空港利用の観点からは、将来的には次世代モビリティを活用した移動もあり得るのではないかと。

(4) 関西エアポート神戸株式会社

(以下は、ビジネスジェット（以下「BJ」という。）における神戸空港の課題についてヒアリングした内容の概要である。)

- ✓ 神戸空港におけるBJの利用促進は有効と考えられる。
- ✓ 現在のCIQについて、実際の対応状況について把握・認識しているわけでは

ないが、原則役所が動いている時間帯だけとなっており、運用面でC（税関）、I（出入国管理）は多少時間ずれても対応可能なこともあるが、Q（検疫）は時間厳守となっているようである。CIQ体制の脆弱さは、海外インバンド獲得を阻害する要因になっているのではないか。

- ✓ 国際チャーター便の就航が可能となる2025年には、CIQの状況は改善可能と認識しており、神戸市も国際化に向けてCIQ体制確保に向けて手を打っていると認識している。
- ✓ BJを利用する富裕層を念頭に、空港周辺の交通状況について、阪神高速3号線の渋滞は課題であり、5号湾岸線の延伸など早期に実行できると、大阪方面や神戸以西からの空港へのアクセス改善につながると認識している。
- ✓ 現状、BJで空港到着後の移動手段として、ヘリコプターを利用することは稀だと認識しているが、富裕層向けに、BJからヘリコプター利用で兵庫県を観光してもらうことで消費拡大を図る観点で、ひょうご観光本部が当該実証実験を行っていると認識している。こうした取り組みが実装された先、将来的には、ヘリコプターが「空飛ぶクルマ」に置き換わる可能性もあるかもしれない。
- ✓ 空港インフラの整備だけでBJ需要を開拓することには限界がある。主に定期便の需要拡大の観点にはなるが、BJ需要の開拓としても、周辺地域の観光資源開発などが重要ではないか。神戸の価値をどのように上げるか、関西の需要をどう分けるかという視点が重要と認識している。
- ✓ また、神戸の魅力ある観光資源の発掘に取り組むこと（例：ウェルネスをPRする等）や、ブランディング構想を策定し、神戸のグランドデザインを描くことは、定期便のみならず、今後のBJ需要開拓の観点からも重要ではないか。

(5) 神戸市、(一財)神戸観光局

- ✓ 発着枠や運用時間の制約、CIQ体制や運航計画の届出期間の制約など、神戸空港の現状の課題。現状、CIQ各署との調整により対応をしているが、抜本的な課題の解決には、各種法令上で、国際空港として指定されるかどうかのポイントになる。2025年の国際チャーター便の就航を機に指定空港化されれば、CIQの体制改善にもつながると認識している。
- ✓ 去年、空港島におけるプライベートジェット関連事業者の公募を行ったが、審査の結果、最低基準点を満たす応募者がいなかったため該当者なしとなった。時期は未定だが、再公募を行うつもりである。
- ✓ また、神戸空港は海上空港であるため、将来的には24時間化も可能である。

- ✓ ビジネスジェット利用者にとって、プライベートの秘匿が重要なので、ビジネスジェット施設の整備にあたっては、一般の旅客便利用者に会わないような動線の確保が重要である。
- ✓ 神戸空港は、関西3空港懇談会の合意で今後の需要拡大が見込まれるビジネスジェットの受入を要請されているほか、空港の余力という意味でも、関空・伊丹に比べまだ余力もあるので、ビジネスジェットの受け入れは十分可能である。
- ✓ 空港施設だけでなく、神戸の街そのものの魅力が重要である。神戸は日帰りの観光客が多いのが課題（宿泊は大阪や京都など）。MICE（企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Tour）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称）のさらなる誘致や、神戸ならではのプロモーション戦略が必要。都市に近い自然の活用という点で六甲山をPRし、スポーツツーリズムなどのインバンド訴求を行っているところ。
- ✓ 現在、富裕層向けの旅行コーディネータなどにヒアリングを行っている。官民の連携を促進して富裕層のニーズを把握し、これに応えていく体制を構築中である。
- ✓ 空港島の土地利活用について、国際化に向けて検討中である。具体的にはこれから検討することになるが、空港島を神戸の玄関口として活性化する方向で検討していきたい。

以上