

# 日本ビジネス航空協会 会報

2023 年 1 月号



**JBAA** JAPAN BUSINESS AVIATION ASSOCIATION  
一般社団法人 日本ビジネス航空協会

- ◇ 巻頭 年頭のご挨拶 1 ページ  
一般社団法人日本ビジネス航空協会 会長 岡田圭介
  
- ◇ 空港紹介 3 ページ  
ビジネスジェットの利用促進を目指す空港 八尾空港  
～ 関西圏の国内ビジネスジェットの拠点空港を目指して ～
  
- ◇ JBAA HP ACCESS 実績 6 ページ

## ◇ 巻頭



一般社団法人 日本ビジネス航空協会  
会長 岡田 圭介

### 年頭のご挨拶

新しい年、2023年の元旦を迎えました。

多くのチャレンジが待ち受ける1年の始まりです。世界はこれまでに経験したことのない数々の困難な課題にさらされています。

戦争、テロ、化石燃料に代わるエネルギー、食料危機、原発、核の脅威、温暖化、砂漠化、洪水、飢餓、民族と国家、宗教、人口の偏り、民主主義の危機、女性の人権、コロナ禍、テクノロジーの暴走、書き出したら止められません。これほど多くの悩みが地球上のすべての人々に覆いかぶさっている新年はかつて無かったと思えます。テクノロジーの進化や世界情勢の変化。人々は仕事や家庭、家族や友人、暮らし方の急激な変化に直面し、その渦に巻き込まれています。

太古から永い時間を掛けてゆっくり進化してきた人類は地球の生態系で上位に立つ勝者です。

しかし自らが作り出している変化が加速し、皮肉にも人々はそのスピードに追いつけず困惑し、揺さぶられているのかも知れません。人々は新しい時代に相応しい新しい秩序を構築すべく、日々模索しながら必死に生きているのかも知れません。

こんな時代だからこそ、人類は五感のすべてを使って、地球の営みを良い方向に導いていくべきだと思慮します。液晶画面での会議、メールやSNS、バーチャル、アバターなど、リアルから遠く離れた接し方や暮らし方だけでは人間の力を存分に発揮出来ません。離れた人間同士が国境や空間を越えて互いに接点を持つ。一緒になる。ビジネスジェットは人々のリアルな接点を実現する為の”魔法の絨毯”です。

政治、経済、金融、医療、研究、開発、文化、芸術、スポーツなど、人類のあらゆる創造的活動に必須です。世界を良い方向にリード出来る人達にこそ、ビジネスジェットを活用して頂きたい。

いつでも、どこへでも、“魔法の絨毯”に乗って、空を飛んで、存分に活躍して頂きたい。

既に海外ではビジネスジェットの利用増が顕著ですが、我が国においてもビジネスジェットの利用は国内、国際、共に右上がりに成長すると見えています。

変革は揺さぶりのなかから生まれます。未来への分岐点、2023年。本年を発展のチャンスと捉え、協会メンバーの力を合わせて一緒に努力を重ねましょう。

理事会での活発な議論が楽しみです。本年も宜しくご指導のほど、お願い申し上げます。

2023.01.01 岡田圭介

## ◇空港紹介

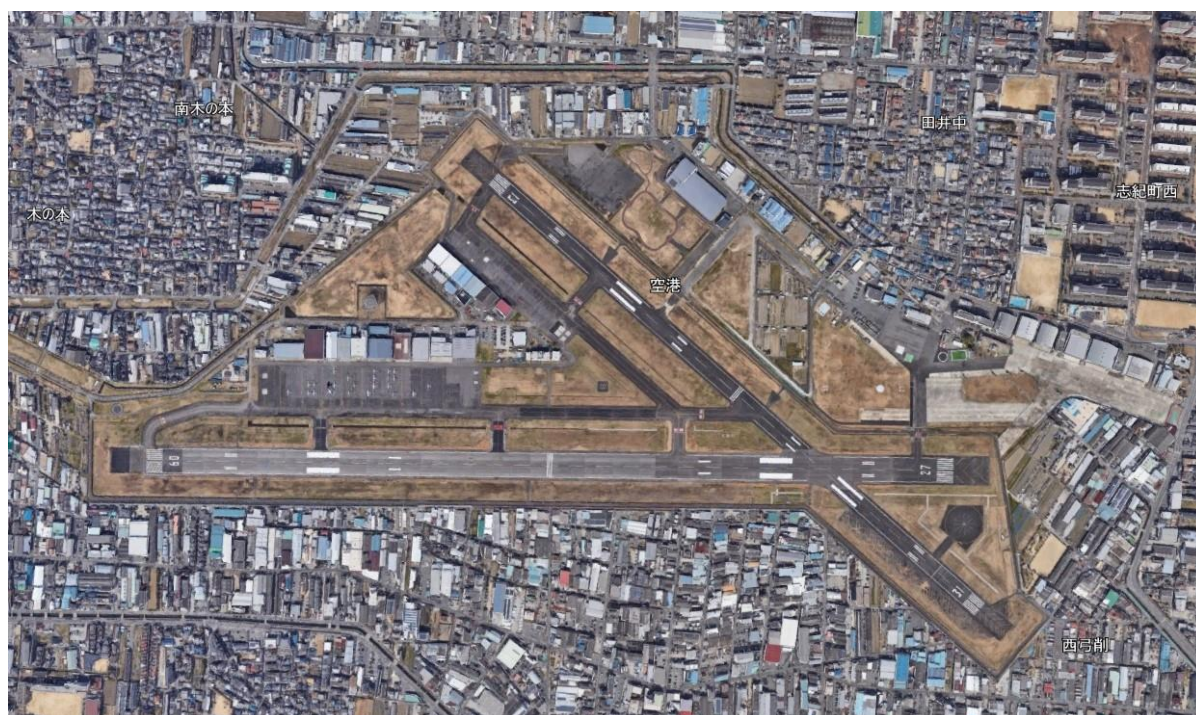
### 八尾空港のご紹介

～関西圏の国内ビジネスジェットの拠点空港を目指して～

第一航空株式会社

JBAA 会員の皆様には大変お世話になっております。弊社も約 2 年前に協会へ加入させていただき、親会社である「港南株式会社」とともに、「コーナン商事株式会社」の運航のサポートを行っております。

八尾空港は戦前、「阪神飛行学校」の滑走路から「大日本帝国陸軍」の飛行場などを経て、「八尾飛行場」として供用され、現在は、空港整備法（現空港法）上、八尾空港と改称されました。空港は大阪府八尾市にあり、大阪市の南東約 14 km に位置し、周りを住宅地に囲まれた環境の中、滑走路を 2 本有する国管理空港で、関西圏のゼネラル・アビエーションの拠点として利用されています。



空港運用時間 08 : 00～19 : 30

滑走路長 09/27 1490m×45m 3/31 1200m×30m 共にアスファルトコンクリート

また、定期便の就航はなく、主として航空宣伝・航空写真測量・航空機操縦訓練などの事業や、自家用の小型航空機やヘリコプターの発着に利用されているほか、陸上自衛隊や消防・警察の航空隊が利用しており、航空機の発着回数もゼネラル・アビエーションの拠点としては日本一忙しい空港であり、航空管制官が配置されている空港となっております。

しかし、景気の後退などから航空撮影業務一般、自家用航空機数、操縦訓練希望者が減少傾向にあり、近年大きく着陸回数が減ってきています。

#### 【着陸回数推移（2014～2021年度）】

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| • 2014年（平成26年）度      | : 14,060回 |
| • 2015年（平成27年）度      | : 13,757回 |
| • 2016年（平成28年）度      | : 13,104回 |
| • 2017年（平成29年）度      | : 13,168回 |
| • 2018年（平成30年）度      | : 12,747回 |
| • 2019年（平成31年・令和元年）度 | : 9,902回  |
| • 2020年（令和2年）度       | : 9,149回  |
| • 2021年（令和3年）度       | : 10,031回 |

（出典 国土交通省HPより）

さて、このような八尾空港ですが、1934年の開港以来、様々な場面で空港としての一翼を担い、防災・災害支援での拠点として大きな役割を果たしています。阪神淡路大震災時には、物資輸送の拠点として、B滑走路全てがヘリコプターの駐機場となりました。その後B滑走路に隣接する大阪府中部広域防災拠点が建設され、災害時の関西圏の航空緊急物資輸送の中心となっております。

一方、航空産業、航空事業、航空の発展と比べ、八尾空港のハード面の整備にかなりの遅れがあることは否定できません。これは八尾空港が市街地内にあり、騒音問題等の課題があるのが一因です。

この様な環境下でも、地域住民の理解と協力で八尾空港でのビジネスジェットの運航は増加しており、空港内の事業者においては小型機の運航・整備も受託しています。

しかしエプロン強度の理由から最大離陸重量5.7トンまでと制限されており、CJ4・C560等が降りられないのが現状です。昨今の小型ビジネスジェットは機体重量が増加し、機体製造者のライトジェットの分類でも最大離陸重量が5.7トンを遥に超えるものが主流となりつつあります。過去には、状況に応じて最大離陸重量5.7トン以上の航空機でも実際の運航重量を5.7トン以下に制限して運航することができましたが、現在ではこの様な運航はできません。

また、ビジネスジェットの利用条件は、同一航空機の飛行回数が1日最大2回、月間15回までと制限が掛けられています。

世界的に小型ビジネスジェットの高性能化が進む中、八尾空港も航空事業及び航空の発展に順応すべく、今後の関西のビジネスジェットの拠点を目指し、空飛ぶクルマ、eVTOLの実運航等も行っていきたいと考えております。

そのためには、地域の協力を得ながら八尾空港内の全事業者、自治体、地方公共団体が一体となり、ビジネスジェット利用制限の緩和、エプロン/Taxi Wayの強度の改修、航空機駐機場の増設等の課題を解決し、空港整備が進められることを国土交通省に対し強く要望しております。

都市部に近くアクセスのよい八尾空港の特性を生かし、ビジネスジェットの空港利用促進と地域の活性化、関西圏全体の発展に貢献できる八尾空港となるよう、地域との共存を目指してまいります。



写真：丸紅株式会社提供

八尾空港のジェット機利用制限が撤廃されれば、八尾空港事業者も空港利用者に対して更なるサービスの提供も可能となり、空港の価値向上が図れると確信しております。

以上

# JBAA HP Access 実績

