
ビジネス航空（ビジネスジェット）とは

JBAA

Japan Business Aviation Association

一般社団法人 日本ビジネス航空協会

一般社団法人 日本ビジネス航空協会（JBAA）

2025年3月

日本ビジネス航空協会 (JBAA) について

日本ビジネス航空協会 (Japan Business Aviation Association) は、我が国におけるビジネス航空の普及、啓蒙、発展に寄与することを目的に、「日本のビジネス機の普及」、「国内便・国際便のビジネス機の運航環境の改善」等の実現に向けて、関連企業や関連自治体等を会員として1996年に設立されました。

また、当協会は、IBAC (※1) や米国の NBAA (※2) から我が国を代表して唯一公認されている、日本のビジネス航空業界を取りまとめる業界団体です。

※1: IBAC (International Business Aviation Council : 国際ビジネス航空評議会)

※2: NBAA (National Business Aviation Association : 全米ビジネス航空協会)

目次

1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」
2. ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種
3. 日本のビジネスジェット登録機数の状況
4. 日本でのビジネスジェット発着実績
5. 日本でのビジネスジェット受け入れ環境の整備

-
1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」
 2. ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種
 3. 日本のビジネスジェット登録機数の状況
 4. 日本でのビジネスジェット発着実績
 5. 日本でのビジネスジェット受け入れ環境の整備

1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」

ビジネス航空とは、「GA (General Aviation) 機を使用したビジネス目的の飛行」を指し、使用される航空機（飛行機及び回転翼機）がビジネス機であり、その代表がビジネスジェットです。

ビジネス航空は、「決まった場所」を「決まった時刻表」で運航する定期航空に対し、移動する「場所」や「時間」の自由度が高く、「秘匿性が高い」、「プライバシーが保護される」という特徴があります。

Note : GA (General Aviation) 機とは 定期航空運送、有償不定期航空運送用に設計されていない民間航空機

1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」

「ビジネス目的の飛行」という事から「ビジネスジェット」と呼ばれますが、一般的には観光やプライベートの目的にも同様な「ビジネスジェット」が使用されます。

また、定期運航の航空会社のチャーター便を利用した場合でも、「ビジネスジェットを利用して」などと表現されることもあります。

ある意味「ビジネスジェット」という表現には明確な定義はなく、「ビジネスジェット」の特徴・優位性である利用者のニーズに合わせた柔軟な運航をする航空機に対して「ビジネスジェット」という表現を使用するのが正解に近いのかもしれませんが。

-
1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」
 2. **ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種**
 3. 日本のビジネスジェット登録機数の状況
 4. 日本でのビジネスジェット発着実績
 5. 日本でのビジネスジェット受け入れ環境の整備

2. ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種

No.	クラス	MTOW 範囲 (lb)	メーカー/代表機種	MTOW (lb)	航続距離(nm)
1	VLJ (Very Light Jet)	5,000–10,000	Cessna Citation Mustang	8,664	1,167
2	Entry	10,000–13,000	Honda Aircraft Honda Jet Elite II	11,100	1,547
3	Light	13,000–20,000	Cessna Citation CJ4 GEN3	17,110	2,165
4	Light Medium	20,000–33,000	Cessna Citation Sovereign	30,775	3,200
5	Medium	33,000–50,000	Bombardier Challenger 650	48,200	4,000
6	Heavy	50,000–100,000	Gulfstream G650	99,600	7,000
7	Airliner	Over 100,000	Boeing BBJ MAX7	177,000	12,964

2. ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種

日本で登録されているビジネスジェットは、「VLT」「Entry」「Light」といった小型機が中心になります。日本の国土の広さから、需要があるのはこのクラスのビジネスジェットという事が言えるのかもしれません。

一方、日本から海外に直接飛行可能な航続距離が得られるのは、中型機以上のクラスですが、日本にはほぼこのクラスのビジネスジェットの登録機が無いのが現状です。

-
1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」
 2. ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種
 3. **日本のビジネスジェット登録機数の状況**
 4. 日本でのビジネスジェット発着実績
 5. 日本でのビジネスジェット受け入れ環境の整備

3. 日本のビジネスジェット登録機数の状況

日本のビジネスジェット登録機数は世界の主要各国に比べると大幅に機数が少ないですが、直近5年実績では微増ながらほぼ右肩上がりに推移しています。

(単位：機)

年	2019	2020	2021	2022	2023
総数	61	59	70	77	83
双発ジェット	26	24	31	37	41
双発ターボ	13	14	13	14	11
双発レシプロ	22	21	26	26	31

JBAA調べ

- 上記登録機数には、海上保安庁、国土交通省などの公用機は含まず
- 日本での登録機(JA No保有)のみをカウント
- 上記登録機以外にも、保有コストや利便性等を考慮して日本人オーナーが他国で登録/所有している機体もある

-
1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」
 2. ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種
 3. 日本のビジネスジェット登録機数の状況
 4. **日本でのビジネスジェット発着実績**
 5. 日本でのビジネスジェット受け入れ環境の整備

4. 日本でのビジネスジェット発着実績(国内 2023年)

	空港	所在地	国内登録機	海外登録機	合計	(単位：回)
1	東京国際(羽田)	東京都	952	917	1,869	
2	県営名古屋	愛知県	819	42	861	
3	松本	長野県	810	11	821	
4	成田国際(成田)	千葉県	205	554	759	
5	静岡	静岡県	681	11	692	
6	庄内	山形県	476	0	476	
7	新千歳	北海道	95	317	412	
8	大分	大分県	291	9	300	
9	八尾	大阪府	287	1	288	
10	中部国際(セントレア)	愛知県	16	257	273	

4. 日本でのビジネスジェット発着実績(国内 2024年)

	空港	所在地	国内登録機	海外登録機	合計	(単位：回)
1	東京国際(羽田)	東京都	1,016	801	1,817	
2	県営名古屋	愛知県	886	36	861	
3	成田国際(成田)	千葉県	261	640	901	
4	松本	長野県	718	13	731	
5	静岡	静岡県	587	18	605	
6	新千歳	北海道	148	395	543	
7	庄内	山形県	466	0	466	
8	八尾	大阪府	394	1	395	
9	大分	大分県	366	13	379	
10	岡南	岡山県	329	5	334	

4. 日本でのビジネスジェット発着実績(国内 2023/2024年)

羽田、成田、新千歳と言った規模の大きな空港に加え、規模はそこまで大きくなく、定期便の便数もあまり多くないのに国内の発着実績の上位になっている空港があります。

それらの空港は、ビジネスジェットの運航会社の拠点空港になっていたり、企業の拠点間を結ぶビジネスジェットが頻繁に運航している空港であったりと、発着実績が高くなる理由があるのです。

また、ビジネスジェットの飛行訓練に使用されている空港も発着実績が高くなっています。

4. 日本でのビジネスジェット発着実績(国際 2023年)

	空港	所在地	国内登録機	海外登録機	合計	(単位：回)
1	東京国際(羽田)	東京都	10	2,838	2,848	
2	成田国際	千葉県	1	728	729	
3	関西国際	大阪府	0	694	694	
4	新千歳	北海道	1	513	514	
5	中部国際(セントレア)	愛知県	2	294	296	
6	那覇	沖縄県	2	83	85	
7	県営名古屋	愛知県	9	46	55	
8	福岡	福岡県	1	37	38	
9	広島	広島県	0	24	24	
10	静岡	静岡県	0	10	10	

4. 日本でのビジネスジェット発着実績(国際 2024年)

	空港	所在地	国内登録機	海外登録機	合計	(単位：回)
1	東京国際(羽田)	東京都	9	2,855	2,864	
2	成田国際	千葉県	1	900	901	
3	関西国際	大阪府	0	742	742	
4	新千歳	北海道	0	605	605	
5	中部国際(セントレア)	愛知県	2	343	345	
6	那覇	沖縄県	3	132	135	
7	県営名古屋	愛知県	8	38	46	
8	福岡	福岡県	1	38	39	
9	広島	広島県	0	16	16	
10	仙台	宮城県	0	15	15	

4. 日本でのビジネスジェット発着実績(国際 2023/2024年)

国内の実績とは異なり、規模の大きな空港が名前を連ねています。これは海外との往来に必要な、「入国・税関・検疫の検査の機能」、「空港の運用時間」という国際便の運航に重要な要件が規模の大きな空港で充実しているという理由が挙げられます。

大きな空港がある大都市近郊に、「ビジネスジェットユーザーが多い」、「ビジネスジェットの目的地になる」という事も言えます。

一方で、地方にも訪日客の目的地に成り得る優れたビジネスパートナー、観光資源があるので、今後更に地方空港の受け入れ環境が充実する事によって、国際便が直接地方空港に乗り入れるようになる伸びしろも十分あると思われれます。

4. 日本でのビジネスジェット発着実績(国際 2023/2024年)

国際便の発着実績は99%以上が外国登録機となっています。
実績を集計した2023年/2024年の環境として

- ・ 国際チャーター運航の認可を保有している国内のビジネスジェット運航事業者が少ない (自家用運航では海外への渡航も可能)
- ・ 北米やヨーロッパへ直接飛行できる機種が国内登録機で無いということがその理由として挙げられると思います。

残念ながら、日本のビジネスジェット市場では「国際運航の体制を整えるほどの需要がない」と言えるのかもしれませんが、2024年に新たに2社が認可を取得し、今後の動きに期待が持てます。

-
1. 「ビジネス航空」と「ビジネスジェット」
 2. ビジネスジェットのクラス分けと代表的な機種
 3. 日本のビジネスジェット登録機数の状況
 4. 日本でのビジネスジェット発着実績
 5. 日本でのビジネスジェット受け入れ環境の整備

5. 日本でのビジネスジェット受け入れ環境の整備

日本のビジネスジェットの市場規模・環境は、世界の先進諸国と比べると、まだまだ遅れを取っていると言わざるを得ません。

しかし、国土交通省を中心に関連省庁の尽力により、ビジネスジェットの受け入れ環境は改善されてきています。

(参照：国土交通省 [ビジネスジェットの利用環境の改善に向けた主な取り組み](#))

JBAAもビジネス航空の普及、啓蒙、発展に向けて毎年の事業計画を策定・実行するとともに、「技術規制緩和フォローアップ委員会」「空港グランドハンドリング委員会」といった常設委員会で様々な課題の解決案、要望を検討し、提案に繋げています。

より詳細な情報をご希望の場合は、
当協会HPのお問い合わせから
ご連絡をお願い致します。

JBAA

Japan Business Aviation Association

一般社団法人 日本ビジネス航空協会

一般社団法人 日本ビジネス航空協会 (JBAA)