

ビジネスジェットの利用

ビジネス航空(ビジネスジェット)とは

その現状と利用、そしてそのメリット



2015年2月12日
(一社)日本ビジネス航空協会
副会長 佐藤和信

1

日本ビジネス航空協会について

日本ビジネス航空協会は、我が国に於けるビジネス航空の啓蒙、普及、発展に寄与することを目的に、関連行政機関や会社等を会員として、平成8年(1996年)に設立され、「日本のビジネス機の普及」と「海外から飛来する国際ビジネス機の運航環境の改善」等に向けて活動しています。

又、当協会はビジネス航空(ビジネスジェット)の国際機関であるIBAC(International Business Aviation Council:国際ビジネス航空評議会)や米国のNBAA(National Business Aviation Association:全米ビジネス航空協会)から我が国を代表して、我が国で唯一公認されているビジネスジェット等のビジネス航空業界を取り纏める業界団体でもあります。



2

0. 目次

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. ビジネス航空とビジネスジェット 2. ビジネス航空で 사용되는ビジネスジェット機のクラスと代表的な機種 3. 世界及び日本におけるビジネス航空の現状 <ol style="list-style-type: none"> 3-1. 各国のビジネスジェット機の保有数 3-2. 各国のビジネス航空の運航状況・利用状況 3-3. 日本の運航状況・利用状況 3-4. 世界の動きと一人取り残されている日本 3-5. 日本は何故世界から大きくかけ離れたのか 4. 日本のビジネス航空業界を取り巻く最近の変化 | <ol style="list-style-type: none"> 5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用 <ol style="list-style-type: none"> 5-1. ビジネス航空の利用形態 5-2. ビジネスジェット機のチャーター 5-3. ビジネスジェット機の購入、所有 5-4. ビジネス航空を利用するメリット 5-5. ビジネス航空機の安全性 6. ビジネス航空の今後 |
|--|--|



3

1. ビジネス航空とビジネスジェット

ビジネス航空とは「ビジネス遂行上の目的で航空機(飛行機及び回転翼航空機)を使用して行う貨客の輸送」のことをいいます。そしてビジネス航空に使用される航空機がビジネス機であり、その代表がビジネスジェット機です。

- * 一般的には観光目的等も含めもう少し広義に解釈することが多い。
- * * 速度に加え快適性、安全性等の面から近年ビジネス機の主体はビジネスジェット機になってきている。

4

2. ビジネス航空で使用されるビジネスジェット(ターボジェット機)のクラスと代表的な機種

クラス	最大離陸重量	代表機種	イメージ	価格	航続距離	北米での使われ方
VLJ (Very Light Jet)*	5,000 - 10,000 lb	Honda Aircraft HondaJet		\$4.5m	1,180nm	地域運航
Entry	10,000 - 13,000 lb	Cessna Citation CJ2+		\$6.89m	1,613nm	地域運航
Light	13,000 - 20,000 lb	Bombardier Learjet 40XR		\$10.6m	1,723nm	ドメスティック全体
Light medium	20,000 - 33,000 lb	Cessna Citation Sovereign		\$17.61m	2,847nm	北米全土
Medium	33,000 - 50,000 lb	Bombardier Challenger 605		\$29.08m	4,010nm	北米全土、大西洋横断
Heavy	50,000 - 100,000 lb	Gulfstream G650		\$64.5m	7,000nm	太平洋横断
Airliner	Over 100,000 lb	Airbus ACJ319		\$80m	6,000nm	太平洋横断

*Honda Aircraft Companyは "Advanced Light Jet" という表現を使用している。出典: Flightglobal「2011 Pocket Guide to Business Aircraft」

5

2. ビジネス航空で使用されるビジネスジェット(ターボジェット機)のクラスと代表的な機種

開発が進むホンダジェット



6

2. ビジネス航空で使用されるビジネスジェット(ターボジェット機)の
クラスと代表的な機種

小型ビジネスジェット機(Cessna Citation CJ2)の外観



7

2. ビジネス航空で使用されるビジネスジェット(ターボジェット機)の
クラスと代表的な機種

大型ビジネスジェット機(Gulfstream G550)の外観



8

2. ビジネス航空で使用されるビジネスジェット(ターボジェット機)の
クラスと代表的な機種

中型ビジネスジェット機(Cessna Citation Sovereign)の機内



9

2. ビジネス航空で使用されるビジネスジェット(ターボジェット機)の
クラスと代表的な機種

大型ビジネスジェット機(Bombardier Global Express)の機内



10

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-1 各国のビジネスジェット機の保有数(その1)

ビジネスジェット機の保有機数は、2011年末現在、世界全体で約19,000機

その内北米が、約 13000機、欧州が 約2800機であり特に近年 EUにおける増加が著しい。

又アジア、中東地区は絶対数は少ないがEU同様に近年その伸びが大きい。アジア(除中東)全体では635機、中東が314機。

それに比べ日本は絶対数・伸び共に少ない上に、自衛隊所有機や公用機の比率が高く本来のビジネス機である民間機(特にビジネスジェット機)は27機と極めてわずか。

11

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-1 各国のビジネスジェット機の保有数(その2)

主要国別ビジネスジェット機保有機数(2011年末)

国	保有機数
USA	12,284(415)
メキシコ	667(18)
ブラジル	655(31)
カナダ	487(7)
ドイツ	416(9)
イギリス	300(13)
オーストリア	259(0)
マン島(イギリス)	243(0)
フランス	206(48)
ポルトガル	180(4)
UAE	80(11)
サウジアラビア	89(11)
南アフリカ	177(6)
オーストラリア	163(5)
ロシア	119(6)
中国	148(26)
インド	153(17)
日本	90(55)



括弧内軍所有機(通常その多くは政府専用機)

出展: Flightglobal社 Biz-Jet 2012 12

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-1 各国のビジネスジェット機の保有数(その3)

日本の保有数の実態:

	ジェット機
日本の保有機合計	90
内自衛隊機	55
内公用機	8
内民間機	27

出展: Flightglobal社 Biz-Jet 2012

* 但し上記とは別に、コスト比較等から外航機については近年かなりの数の日本人オーナー(日本企業)が米国籍等で機体を所有・使用していて、2014年6月末現在その数は26機に達する。従って現在日本企業が所有されるビジネスジェット機の機数は約50機。

13

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-2 各国のビジネス航空の運航状況・利用状況

ビジネス航空、特にビジネスジェット機は欧米では、すでに欠くことのできない有効なビジネスツールとして、発展、定着している。

欧米(最近では中国等も)のグローバル企業の多くのTop等はFace to FaceのTop交渉や緊急対応の為に強力なToolとして、又世界中に展開する自社の拠点訪問のToolや接客の為に等として積極的かつ有効に活用している(NBAA資料参照)。

ビジネスジェット機の利用はTop層だけでなく、その過半は中間管理職や専門技術者の緊急出張等に利用されている。

世界の主要企業の成長実績(株主還元、株主資本利益率、総資産利益率、収益の伸び等)において、ビジネス航空の利用会社の実績は非利用会社のそれを大幅に上回っている。

14

(参考)アメリカのビジネス機専用空港に駐機するビジネスジェット機



15

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状

3-3 日本の運航状況・利用状況(その1)

それら諸外国に比べ、日本の航空が長年大型機による定期運航を中心に行われてきたことや、ビジネス機はぜいたく品との根強い偏見、世界における利用実態があまり知られていないこと等もあり、日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット)の運航、活用、普及は遅れている。

日本国籍機が少ないだけでなく、受け入れ態勢が遅れていたこともあり、外国籍機(外国人)の日本への飛来も日本の国力、経済力に比して少ない。

日本の全空港における、日本籍ビジネス機の総着陸回数(2012年)は4157回、外国籍ビジネス機の総着陸数(2012年)は1787回であり主要国に比べて桁違いに少ない。

16

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-3 日本の運航状況・利用状況(その1)

参考:

- 諸外国主要都市のビジネス機専用空港の一年間(2011年)の着陸回数は1空港でティータボロ(ニューヨーク)100,043回、ファーンボロー(ロンドン)22,557回、ルブルジェ(パリ)58,473回。
ニューヨークやロンドンにはこの種の空港が他にも複数存在する。

17

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-3 日本の運航状況・利用状況(その2)

2013年日本籍ビジネス機国内主要空港着陸回数(ジェット機 24機、プロペラ機 32機)
(内括弧内国際便)

空港名	2013年実績
名古屋(小牧)	502(5)
東京国際(羽田)	343(1)
松本	308
庄内	260
八尾	240
那覇	226
神戸	158
福岡	139
大分	135
高松	133
沖永良部	117
鹿児島	110(1)



18

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-3 日本の運航状況・利用状況(その3)

2013年外国籍ビジネス機国内主要空港着陸回数

空港	海外より	国内より	合計
東京国際(羽田)	676	133	809
成田国際	277	88	365
関西国際	228	29	257
新千歳	139	37	176
中部国際	66	34	100
名古屋(小牧)	47	15	62
那覇	28	15	43
函館	20	8	28
福岡	13	5	18
仙台	11	4	15

19

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-4 世界の動きと一人取り残されていく日本

- ◆ビジネス航空の活用に関し世界の主要国で一人日本だけが取り残されていた(桁が違う)のが実態。
- ◆世界のグローバル企業の多くがビジネス航空を活用し、その活動を迅速、活発化させている現在、このままの状況が続けば、日本企業、そして日本の都市ひいては日本経済の国際競争力低下が、現実の問題として、政府筋や中央官庁、識者の間でも懸念され始めている。



20

3. 世界及び日本におけるビジネス航空(ビジネスジェット機)の現状 3-5 日本は何故世界から大きくかけ離れたのか

首都圏空港におけるビジネス航空用発着枠の大幅な欠如

ビジネス機にとっては厳しすぎる航空規則(規則の未整備)

地方空港を含めた、日本の空港におけるビジネス航空受け入れ支援体制、施設の未整備

ビジネス航空への理解不足

日本人の感覚、意識

時間価値への考えの欧米との差

地理的環境、他の交通機関の発達

価格

21

4. 日本のビジネス航空業界を取り巻く最近の変化(その1)

しかし、近年大きな変化が起こってきている。

変化1

国土交通省を初めとして、多くの分野で危機意識が広まり、国を上げて改善への動きが始まっている。

変化2

すでにここ3、4年で以下のようなビジネス機受け入れ体制の強化が実現

- ・首都圏空港(羽田、成田)発着枠の増加
- ・首都圏空港の施設の充実
- ・利用手続きの簡素化
- ・運航・整備規則類の規制緩和 等

変化3

ビジネスジェットの利用環境が整いつつあり、実際の利用拡大に向けて動き始めている。

22

4. 日本のビジネス航空業界を取り巻く最近の変化(その2)

変化4

米国籍中心ではあるが、近年ビジネスジェット機を所有される日本企業が増えてきている

変化5

同様にビジネスジェット機をチャーターされる企業も増えてきている。

変化6

世界の大手定期航空会社も自社路線の有望なフィーダーとしてビジネスジェット機に注目する会社が増えてきており、すでに一部には自社あるいは子会社でその分野に進出してきている会社もある。



協会としてもこのような利用拡大の動きをサポートさせていただきたいと考えている。

23

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

日本においてもビジネス航空(ビジネスジェット)の利用環境が急速に改善されてきたのを踏まえて、次にビジネス航空の具体的利用について解説する。

- ✓ ビジネス航空の利用形態
- ✓ ビジネス航空を利用するメリット
- ✓ ビジネス航空の安全性



24

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-1 ビジネス航空の利用形態 (その1)

◆ ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用形態

利用者(会社等)が自ら所有する自家用機を使用して行うもの

- 単独所有と分割所有がある。
- 日本籍で所有することも外国籍(たとえば米国籍)で所有することも可能である。
- 所有した機体は、自社で運航・整備して使用してもよいし、運航・整備等を全て外部に委託して使用することも可能である。

利用者が自己の目的のために個別に運航会社から事業用機をチャーターして行うもの(オンデマンドチャーター)

- これには日本籍機を日本の事業者からチャーターすること(現時点では日本籍機は主として日本国内及び近距離国際線向き)に加え、外国籍機を日本の事業者もしくは外国の事業者からチャーターすることも可能である
- 外国籍機であれば東京-ニューヨーク直行可能な航空機を日本の事業者からチャーターすることは現時点でも可能



それぞれ一長一短がありもっとも自分に適した方法で使用するのが得策

25

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-1 ビジネス航空の利用形態 (その2)

- 一般的には利用形態としては以下が適当と言われている。

年間利用時間	利用形態
50時間未満	オンデマンドチャーター
50～300時間	分割所有
300時間超	自己所有

直ちに長時間の利用が見込まれる場合や投資目的等を兼ねて購入する場合を除けばオンデマンドチャーターから利用を始めるのが普通。



26

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-2 ビジネス機のチャーター(その1)

ビジネス機をビジネスジェット事業社(運航会社等)からオンデマンドチャーターする方法としては前述のように通常以下の2通りがある。

日本籍のビジネスジェット機を日本企業からチャーターする

日本籍の機体は国内あるいは近距離国際向きの中、小型の機体が主。

外国籍(アメリカ国籍等)のビジネスジェット機をチャーターする

通常日本企業を通じて日本でチャーターする外国籍の機体は、日本国内使用に於いては制約があるため、長距離国際運航向きの中、大型の機体が主。

27

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-2 ビジネス機のチャーター(その2)

日本籍のビジネス機をチャーターできる会社としては以下のような会社があります。

- ・朝日航洋(株)
- ・中日本航空(株)
- ・静岡エアコミュニタ(株)

国内あるいは近距離国際向きの中、小型の機体が主ですが、上記会社が運航する中型の機体の一部は中国内陸部や香港、マニラ等への直行運航が可能、又1 Stopすればほぼ東南アジア全域への運航が可能です。



28

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-2 ビジネス機のチャーター(その3)

外国籍のビジネス機をチャーター(運航、紹介)できる日本の会社としては以下のような会社があります。

- ・丸紅エアロスペース(株)
- ・双日(株)
- ・(株)ノエビア アビエーション

上記の会社が扱う機体は、基本的には中、長距離国際向きの機体が主です。その一部の機体は、東京ーニューヨーク、東京ーロンドン等の直行運航が可能で、アフリカや南米等へも1 Stopでの運航が可能です。(目的地、時期等によります)



29

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-3 ビジネスジェット機の購入、所有(その1)

所有は、日本国籍で持つことも、主として外国向けに使用するのであれば外国籍(通常アメリカ籍)で持つことも可能

航空機メーカーや、その代理店、関連会社等に相談すれば、必要な情報、支援を受けることが可能



30

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-3 ビジネスジェット機の購入、所有 (その2)

ビジネスジェット機は以下のような航空機メーカーが製造しています。括弧内は協会会員であるそのメーカーの日本代理店あるいはその関連会社であり、これら会社から購入、所有に関する必要な情報、援助を得ることができます。

航空機メーカー	日本の関連会社/代理店
BOMBARDIER社	双日(株)
CESSNA社	岡山航空(株)、JAPCON(株)
DASSAULTFALCON社	三井物産エアロスペース(株)
EMBRAER社	
GULFSTREAM社	丸紅エアロスペース(株)
HONDAIRCRAFT社	HONDAIRCRAFT社(米国法人)
AIRBUS社	エアバス・ジャパン(株)
BOEING社	双日(株)

又各メーカーが製造している機種についての詳細は協会ホームページ(リンク(参考資料)→世界のビジネス航空機製造メーカーと航空機)からご覧になれます。

31

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-4 ビジネス航空(ビジネスジェット)を利用するメリット(その1)

時間短縮、柔軟な時間設定

- 目的地への最短距離の飛行や空港等での待ち時間等の短縮
- 単なる時間短縮だけでなく、利用者のスケジュール、体調に応じた出発到着時間の設定、変更が可能

移動範囲の拡大

- 定期便が無い(少ない)場所への移動が可能
- 複数箇所への短時間での移動が容易

効率向上(機内の有効時間、有効空間の活用)

- 移動するオフィス(会議、商談、接待)としての時間と空間の活用

プライバシー、安全の確保

- 不特定多数の第3者と交わらない、完全な秘密、プライベート空間
- 低い事故率に裏打ちされた極めて安全な移動手段

* 最近是个々のメリットよりも、それらの集約された結果であるビジネス航空(ビジネスジェット)でなければならない仕事の仕方(出張の仕方)、効果が重視されている。

32

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-4 ビジネス航空(ビジネスジェット)を利用するメリット(その2)

上記のメリットを活用し、以下のような場での利用が有効であると言われている。

時間が限られている自社のTopや重要人物による以下のような場面

- 先方のTop、重要人物とのFace to Faceでの重大な急ぎの交渉
- 定期便での移動が非効率な遠隔地(南米、アフリカ等)への緊急あるいは効率のよい出張
- 近くても定期便による移動が不便な場所(中国内陸部等)への緊急あるいは効率のよい出張
- 複数個所を限られた短期間で回らなければならない場合(通常の商談等に加え定期便利用ではなかなか実現できない自社の重要拠点や支社の短期間での巡回等も可能)
- Top以下、チームでの訪問が必要な場合(行き帰りの機内での準備や総括の会議等も可能)
- 出張を外部に秘匿したい等、極力他者との接触を避けたい場合
- その他時間がタイトなTopや重要人物の時間の有効活用

自社の人間の使用だけでなく、時間が厳しい取引先重要人物の日本並びに日本の近隣諸国出張・訪問への活用(接客的活用や定期便で日本到着後への利用を含む)

33

5. ビジネス航空(ビジネスジェット)の利用

5-5 ビジネス航空機の安全性

- ◆ 最新の安全装備を有する最近のビジネスジェット機の安全性は極めて高い。
- ◆ 全ビジネスジェット機(古い個人所有、使用の小型機等を含む)の運航の安全性(Fatal Accident Rate、下表参照)の平均値は大型ジェット機による商用定期便の安全性に劣るものの、新しい飛行機が多くかつしっかりした安全管理が行われることが多いコーポレートオペレーションのビジネスジェット機の安全性は大型ジェット機による商用定期便の安全性を上回るものである。

Aviation Sector	Fatal Accident Rate (per 100000 departures)
Corporate Aviation(Jet)	0.03
All Business Jet	0.17
Commercial Scheduled Airline	0.04

出展: IBAC Business Aviation Safety Brief

34

6. ビジネス航空(ビジネスジェット)の今後(その1)

ビジネス航空の活用

確かに現状ではコストはかなり高いが、前述のビジネスジェット機の総合的メリットを生かし、日本の企業が諸外国に後れをとらないためにはビジネス航空(ビジネスジェット)の活用は重要

日本国内だけでなく、中国、韓国、東南アジアを一つの経済圏、移動圏として常に考える必要がでてきており、又遠隔地での急な対応を要する大きな商談や遠隔地での緊急事態発生等も増えてきている。

その場合諸外国、世界の主要企業、優良企業で必需品、有効なツールとして活用されているものが日本だけ不要と考える方が難しい。

ビジネス航空は一部の特権階級の人間の贅沢品ではない。すでに世界の多くのグローバル企業や日本の先進企業においてはグローバル競争に勝ち抜くための欠くことのできないビジネスツールとして位置づけられており、日本においてもその普及が進むものと考えている。

35

6. ビジネス航空(ビジネスジェット)の今後(その2)

戦後しばらく定期バス中心だった地上輸送が、定期バス利用だけでは不便になり、ハイヤー、タクシー、レンタカー、自家用車へと多様化していったのと同様、航空界も多様化の時代を迎えつつある。

ビジネス航空はまさに空におけるそのハイヤー、タクシー、自家用車でありその活用は国にとっても各企業にとっても競争力確保のために重要になってきています。本日はそのチャーター利用方法について詳しい話をさせていただきます。

36

より詳細な一般情報をご希望の場合は
以下にご連絡下さい。



一般社団法人 日本ビジネス航空協会
〒100-0006 東京都千代田区有楽町1-1-3
東京宝塚ビル10階
丸紅エアロスペース(株)内
電話番号:03-5157-7525
E-Mail :info@jbaa.org
協会HP: www.jbaa.org