日本におけるビジネスジェットの現状と展望

2015年10月14日
（一社）日本ビジネス航空協会
副会長　佐藤和信

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。

0. 目次

1. ビジネス航空とビジネスジェット
2. ビジネス航空で使用されるビジネスジェット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（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
   - 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 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（ビジネスジェット）を取り巻く最近の変化
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
   - 5-2 ビジネス航空を利用するメリット
   - 5-3 ビジネス航空機の安全性
6. ビジネス航空（ビジネスジェット）の今後

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（飛行機及びヘリコプター）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。

＊　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もっと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いる。

＊＊＊　日本ではビジネスジェットはプライベートジェットとよばれることも多い。

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（その１）

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：Flightgloba「2011 Pocket Guide to Business Aircraft」

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（その２）

ビジネスジェット製造会社、機体クラス別に見た代表的なビジネスジェット機

製造メーカー	Very Light ＆Entry	Light&Light Medium	Medium	Heavy（Large)	Corporate Airliner
Bombardier		Learjet70 Learjet75	Challenger350 Challenger605	Global5000 Global6000	
Cessna	Mustang M2 CJ2 CJ3	CJ4 XLS Sovereign	Citation X		
Dassault			F2000LXS F900LX	F7X	
Embraer	Phenom100	Phenom300	Legacy500 Legacy650		Lineage1000E
Gulfstream		G150	G280	G450 G550/550	
Other	Hondajet				ACJ BBJ

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

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

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

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

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

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機数は、2015年3月末現在、世界全体で20,244機

その内訳は、主要国で見ると、米国13,133機、カナダ502機、メキシコ777機。ブラジル840機、イギリス（含むマン島）589機、ドイツ410機、フランス176機、イタリア103機、スイス114機、オーストリア165機、UAE68機、オーストラリア165機、インド157機、中國245機、日本85機等となっている。（詳細は次ページ参照）

アジア（中国）、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。

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所有の日本籍ビジネスジェット機は27機と極めてわずか。日本企業が外国籍で所有する機体を含めても、日本にある民間所有のビジネッスジェット機の総数は50数機である。

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機数(2015年3月末)

国	保有機数
USA	13,133(367)
メキシコ	777(20)
ブラジル	840(25)
カナダ	502(6)
ドイツ	410(6)
イギリス（含マン島）	589(10)
スイス	114(2)
オーストリア	165(5)
フランス	176(34)
ポルトガル	123(3)
UAE	68(5)
サウジアラビア	81(17)
南アフリカ	167(6)
オーストラリア	165(5)
ロシア	56(0)
中国	245(5)
インド	157(12)
日本	85(58)

括弧内は軍所有機(通常その多くは政府専用機）等の公用機

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	85
内自衛隊機を含む公用機	58
内民間機	27

＊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。

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の強力なToolとして、又世界中に展開する自社の拠点訪問のToolや接客の為等として積極的かつ有効に活用している 。

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

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。

ビジネスジェット機は、ビジネスだけでなく、富裕層のレジャーや観光にも広く使われている。

（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

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(2014年)は3961回　、外国籍ビジネス機の総着陸数(2014年)は2186回であり主要国に比べて桁違いに少ない。

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）

2014年日本籍ビジネス機国内主要空港着陸回数（ジェット機　25機、プロペラ機　34機）（内括弧内国際便）

空港名	2014年実績
名古屋（小牧）	559（9）
松本	326
東京国際（羽田）	294（2）
八尾	276
庄内	268
那覇	182
神戸	131
高松	124
福岡	114
沖永良部	109
岡山（岡南）	104
大分	96
鹿児島	96

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）

2014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）	755	146	901
成田国際	269	112	381
関西国際	242	50	292
新千歳	167	54	221
中部国際	58	41	99
名古屋（小牧）	55	12	67
那覇	29	12	41
函館	12	9	21
広島	7	10	17
福岡	9	6	15
仙台	8	7	15

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。

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４）

◆日本は、ビジネス航空（ビジネスジェット）の知名度が低く、その活用が先進諸外国に比して極めて遅れており、ビジネスジェット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きた。

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　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

4. 日本のビジネス航空（ビジネスジェット）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。

4. 日本のビジネス航空（ビジネスジェット）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。

→ このようにビジネスジェットの利用環境が整い始め、日本でもビジネスジェット利用拡大の動きが高まってきた。

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お話しする。

- ✓ 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
- ✓ ビジネス航空機の安全性

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（オンディマンドチャーター）

- 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

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	オンディマンドチャーター
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ィマンドチャーターから
利用を始めるのが普通。

5. ビジネス航空（ビジネスジェット）の利用
5-2　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
- 複数個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

＊最近は個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）でなければできないような仕事の仕方（出張の仕方）、効果が重視されている。

5. ビジネス航空（ビジネスジェット）の利用
5-2　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）

5-2　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３）

前記のビジネスジェットの特徴、利点を生かして、企業の出張利用以外に以下においても利用が広がっている。

・著名な個人（有名スポーツ選手等)の移動手段としての活用。

・富裕層の観光、レジャーへの活用。

5. ビジネス航空（ビジネスジェット）の利用
5-3 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

6. ビジネス航空（ビジネスジェット）の今後（その1）

ビジネス航空の更なる活用

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。
これらグロバル企業の出張需要増について航空業界全体として適格に対応していく必要がある。

内外での需要増が予想される、観光・レジャー需要への適格な対応も重要

ビジネスジェット機の機数の伸びの予測

代表的なビジネスジェット機の製造メーカーの一つであるBombardier社は向う10年間（2015－2024年）に以下のような大きな製造・引き渡し機数を予測している。

向う１０年間のビジネスジェット機の製造・引き渡し総数は9000機（価格総額＄267Billion）

機体サイズ（クラス）別

Light 3400機　Medium 3100機　Large2500機

引き渡し地域別

North America3900機、Latin America850機、Europe1525機、Africa275機、Middle East400機、CIS510機、South Asia310機、Greater China875機、Asia Pacific355機

６. ビジネス航空（ビジネスジェット）の今後（その３）

波及効果

ビジネス航空（ビジネスジェット）の普及は、利用者の利便性を高めるだけでなく、以下のような分野での大きな波及効果が期待されます。

- **空港（特に地方空港）の活性化**
- **運航会社・整備会社(MRO)の増**
- **機体・部品製造への参画**
- **上記に伴う雇用機会の増**

アメリカ等世界の主要国では、ビジネス航空を中心とするゼネラルアビエーションの市場は、定期航空と**1:1**になる位の巨大市場です。

６．　ビジネス航空（ビジネスジェット）の今後（その４）

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。
今後、航空需要の多様化、そしてその中でもビジネス航空（ビジネスジェット）の発展に注目していくことは、航空界全体としても重要です。

ご清聴ありがとうございました。

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