

「ビジネスジェットの地方空港活性化への活用」

地方空港とビジネスジェット



2014年1月22日

日本ビジネス航空協会 (JBAA)

副会長・事務局長 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。

0. 目次

1. ビジネス航空(ビジネスジェット)について

1-1 ビジネス航空とビジネスジェット

1-2 ビジネス航空で使用されるビジネス ジェット機のクラスと代表的な機種

2. ビジネス航空の現状

2-1. 各国のビジネスジェット機の保有数

2-2. 各国のビジネスジェットの運航状況 ・利用状況

2-3 世界の動きと一人取り残されている 日本 — 日本は何故世界から大きく かけ離れたのか

2-4 日本のビジネス航空業界を取り巻く 最近の変化

2-5 .ビジネス航空の今後

3. 地方空港とビジネスジェット

3-1 日本の各空港に於けるビジネス航空の 運航状況・利用状況

3-2 地方空港に於けるビジネス航空の活用

3-2-1 ビジネス機飛来の誘致

3-2-2 ビジネス機駐機場の誘致

3-2-3 ビジネス機運航会社、整備会社の 誘致

3-2-4 自治体によるビジネス機の保有

4. 御願い

5. 協力体制の確立 (参考)

6. ビジネス航空の利用法 (参考)

1. ビジネス航空（ビジネスジェット）について

1-1 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。

1-2 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」

2. ビジネス航空の現状

2-1 各国のビジネスジェット機の保有数(その1)

- ◆ ビジネス航空機(タービン機)の保有機数は、2011年末現在世界全体で約31,000機(内ターボジェット(ビジネスジェット機)19,000機、ターボプロップ12,000機)
- ◆ その内北米が、約21,000機(内ターボジェット機13000機)、欧州が約4,000機(内ターボジェット機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。
- ◆ 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)は現時点では27機と極めてわずか。

2-1 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	12284(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)

2-1 各国のビジネスジェット機の保有数(その3)

日本の数値の実態:

	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

* 日本籍にすることによる高コスト、不便さを嫌い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していることには注意する必要がある。

2-2 各国のビジネスジェットの運航状況・利用状況(その1) (世界の運航状況・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、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。
- ◆ 又単にビジネスだけでなく間合いを利用して、接待や観光等に利用されることも少なくない。

2-2 各国のビジネスジェットの運航状況・利用状況(その2) (日本の運航状況・利用状況)

- ◆ 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があり、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、普及は非常に遅れている。
- ◆ 日本国籍機が少ないだけでなく、外国籍機(外国人)の日本への飛来も日本の国力、経済力に比して極めて少ない。
- ◆ 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。

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)100043回、ファーンボロー(ロンドン)22557回、ルブルジェ(パリ)58473回。
ニューヨークやロンドンにはこの種空港が他にも複数個存在する。

2-3 世界の動きと一人取り残された日本 ー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

2-4 日本のビジネス航空業界を取り巻く最近の変化

- ✓しかしながら近年大きな変化が起こり始めている。
- ✓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。
- ✓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
- ✓遅まきながらビジネスジェットの利用環境が整いつつある。

2-5 ビジネス航空の今後

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ている。

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、各空港にとっても競争力確保のために重要。その利用を広げ、活用して行く必要がある。

3. 地方空港とビジネスジェット

以上を背景に、地方空港とビジネスジェットについて考える。

- ・日本は長い間定期航空が中心であったが、世界の先進国では定期航空と、ビジネス航空を含むゼネラルアビエーションの事業規模がほぼ1対1のような国が多い。
- ・日本に於いても、地方対地方を中心に地方発の定期便は減少の傾向
- ・地方の足の確保、空港維持のためにもビジネス航空(空のタクシー、ハイヤー、自家用車)の活用は重要

3-1 日本の各空港に於けるビジネス航空の運航状況(その1)

2012年日本籍ビジネス機国内主要空港着陸回数(ジェット機 27機、プロペラ機 32機)
(内括弧内国際便)

空港名	2012年実績
名古屋(小牧)	582(12)
松本	399
庄内	366
八尾	258
東京国際(羽田)	219(1)
那覇	152
神戸	151
福岡	130
高松	124
鹿児島	121
丘珠(札幌)	93
岡南(岡山)	92

3-2 日本の各空港に於けるビジネス航空の運航状況(その2)

2012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)	587	90	677
成田国際	247	63	310
関西国際	206	47	253
新千歳	167	40	207
中部国際	44	27	71
名古屋(小牧)	46	11	57
福岡	18	10	28
那覇	22	3	25
函館	16	7	23
仙台	15	7	22

3-2 日本の各空港に於けるビジネス航空の運航状況 (その3)

- 現状では地方空港におけるビジネス航空の運航は非常に限られている。
- 但し今後は日本に於いても伸びが期待されるし、伸ばす必要がある。地方空港に於いてもその活用は重要。
- その為には地方空港の管理者、関係者の皆様方の定期便一辺倒の考えからの発想の転換が必要。

3-2 地方空港に於けるビジネス航空の活用

地方空港に於けるビジネス航空の活用としては次の4段階が考えられる。

- ・ビジネス機飛来の誘致
- ・ビジネス機駐機場の誘致
- ・ビジネス機用運航会社、整備会社の誘致
- ・究極の利用としての自治体によるビジネス機の所有

3-2-1 ビジネス機飛来の誘致(その1)

- ビジネス機の飛来目的としては通常以下のようなCaseが考えられる。
 - ビジネスのため(外国人、日本人)(国際会議出席や医療目的等を含む)
 - 観光のため(外国人)(ビジネス目的来日者の休日観光を含む)
 - 給油、整備等

3-2-1 ビジネス機飛来の誘致(その2)

- ビジネス機飛来受け入れに重要な事
 - 行くことに魅力的な場所であること
 - 希望する時間にいつでも離発着できること
 - 立派な施設はいらないが、飛行機への乗り降り、空港の出入りが簡単かつ快適にできること
 - 飛行機が1週間程度は駐機できること

3-2-1 ビジネス機飛来の誘致(その3)

- いずれにしても定期便一辺倒の施設(含むスポット)、旅客導線から、ビジネス航空(チャーター便、自家用の両方)にも目をむけた施設、運用への転換が重要
- 取りあえずビジネス航空用に施設、運用の改善を実施。
- 上記が出来れば、次は受け入れ体制が整っている事と地元の魅力の宣伝。

3-2-2 ビジネス機駐機場場の誘致

- 日本ではビジネス機が長期に駐機できるところが極めて少ない
- 羽田、成田は長期の駐機は不可であり、長期に駐機できる場所(定置場にできるところ)を探している企業、個人は多い
- 施設としては長期駐機スポットや簡単なハンガー等があれば十分
- 現在駐機場所として使われている空港
県営名古屋(小牧)、中部国際、岡南(岡山)

3-2-3 ビジネス機運航会社、整備会社の誘致

- 飛来誘致、駐機場誘致が進めば次に考えられるのは
ビジネス機運航会社、整備会社の誘致
- 上記が誘致できれば飛来機数の大幅増加や空港での雇用
増が期待できる
- 但しそのためには他空港に比べ立地条件等も含めそれだけ
の魅力が必要
- 現在代表的なビジネスジェット機運航会社、整備会社の基地
があるのは
県営名古屋(小牧)、岡南(岡山)、静岡

3-2-4 自治体によるビジネス機の保有（その1）

- ただ他空港に対抗してビジネス機やその運航、整備基地を誘致することはそれ程容易なことではない。
- ビジネス機の発着数を増やし、ビジネス機関連会社を誘致する一番の近道は、地域振興策の一つとして自治体自身が1機でも2機でもよいので機体を保有すること

3-2-4 自治体によるビジネス機の保有(その2)

- 保有した機体は以下で活用する
 - － 保有した機体を事業会社(運航会社)に貸し出し、地元使用を優先したエアータクシーとして、県民一般や、地元企業、誘致した進出企業等に使用して貰う
 - (自社で機体を保有した場合採算が合わない事業会社も機体を自治体が保有して廉価で貸し出し、用途開拓に熱心であれば比較的容易にその地での事業(エアータクシー事業や運航、整備基地展開等)に進出できる)
 - － 遠隔地や広い自治体では自治体としての緊急業務やドクタージェット等としての活用も可

3-2-4 自治体によるビジネス機の保有(その3)

- 自治体は地域振興策として保有するだけで、その運航、整備や管理(場合によれば営業も)は完全委託することが可能
- 当初は数県で共同所有することもありうる
- 所有コストや運航コストが比較的安いターボプロップ機から始めるのも一案
- 所有すれば、旅客誘致、運航・整備基地誘致そして空港活性化等に極めて有利

4. 御願い

上記を踏まえ、地方空港に関係しておられる方々には以下を御願い致したい。

- 取りあえずは、不満が多いビジネス航空利用者（乗客、乗員等運航関係者）の空港に於ける移動導線の改善。
- その後、ビジネス機飛来誘致、駐機場、運航、整備基地の誘致、そしてビジネス機の保有についてもご検討いただきたい。

5. 協力体制の確立(参考)(その1)

- ビジネス航空の活用は、地方及び地方空港の活性化に有効な手段ではあるが、それ程安易な道ではない。
- 協力体制の確立と関係者の情報共有、英知の結集が必要

5. 協力体制の確立(参考)(その2)

それらを援助させていただくものの一つが日本ビジネス航空協会(JBAA)

ー 現在以下の地方自治体が会員

愛知県、佐賀県、静岡県、東京都、福島県、神戸市

ー 現在以下の空港会社、ターミナル会社が会員

成田国際空港(株)、中部国際空港(株)、

関西国際空港(株)、東京国際空港ターミナル(株)、

長崎空港ビルディング(株)

協会は勿論、現在その他ご支援、ご協力できる企業等全部で65の会社(団体)が会員。 ご活用下さい。

6. ビジネス航空の利用法(参考)

- ビジネス航空の利用法
 - 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

5-1 ビジネス航空の利用形態（その1）

◆ **ビジネス航空の利用形態としては以下の2つの方法があります。**

①利用者が自ら所有する自家用機を使用して行うもの

- これには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。

②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。

5-2 ビジネス航空を利用するメリット

- **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ジェットでなければできない仕事の仕方(出張の仕方)、効果が重視されている。

5-3 ビジネス航空の安全性

- ◇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 10000 departures)
Corporate Aviation(Jet)	0.03
All Business Jet	0.17
Commercial Scheduled Airline	0.04

出展: IBAC Business Aviation Safety Brief

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