

日本ビジネス航空協会 会報

2016年9月号 (隔月刊)



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

CONTENTS

- ◇ 巻 頭 3 ページ
 - ・ 2020 年日本経済発展のきっかけになるか？
 - 日本でもやっと認められてきたビジネス航空 —
 - … 保坂 淳一

- ◇ ビジネス航空業界のトピックス・新着情報 6 ページ

- ◇ 協会ニュース 6 ページ

- ◇ 会員紹介 … 日本エアロスペース株式会社 7 ページ

- ◇ 入会案内・編集後記 11 ページ

【表紙写真】 Embraer Phenom 300

Phenom 300 は、2009 年の初号機納入から 2016 年第 2 四半期までに、346 機が納入されています。2013 年から 3 年連続で、同クラスで最も多く納入されたビジネスジェットとなりました。

「会員紹介」ページに、本年 6 月に Embraer 社のビジネスジェット部門と国内代理店契約を締結した、日本エアロスペース(株)様に関連情報をご寄稿いただきました。

(写真提供：日本エアロスペース株式会社)

◇ 巻 頭

2020 年日本経済発展のきっかけになるか？

— 日本でもやっと認められてきたビジネス航空 —

岡山航空株式会社
経営戦略部 部長
保坂 淳一
(株式会社ジャプコン)

今回巻頭のご挨拶を書かせていただく事になりました。僭越ではありますが今までのビジネス航空との関わりの中で、私自身の常日頃からの思いを書かせていただきます。

JBAA が 20 周年を迎えるこの年に、発足時よりいろいろな形で関わらせて頂いていた当協会の理事に御選任頂いた事を感謝すると共に、従来にも増して責任の重さを感じております。

さて、ビジネスジェットという言葉をだすと、とたんにイメージは『金持ちの贅沢』『成功した新進企業の社長のオモチャ』といった、一般人とは遠いところにある贅沢品という負のイメージが日本には根付いており、今でも拭い切れていません。最近では更に脱税の手段という負のレッテルまで加わってしまいました。

ロンドン以降のオリンピック、パラリンピックで、開催国におけるビジネスジェットの処理能力問題が取りざたされるようになり、わが国の航空政策転換もあいまってここ数年でやっと【負】の部分の雪解けが始まったといったところでしょうか。

GDP 世界第 3 位の日本において、『世界にあって日本に無いもの』はどの分野でもはや見当たらないことはみなさん感じていると思います。日本という国は、自動車やコンピュータ等数々の産業分野で世界に名だたる地位を築いてきており、航空分野においても JAL、ANA は世界でも指折りの航空会社です。

しかしながら『世界にあって日本に無いもの』の一つが、実はこの航空分野にあります。それが『ビジネス航空』です。欧米に於ける航空の発展は、『セスナ機』として人々に認知されているプロペラ機に始まり、郵便航空、貨物輸送、人員輸送と広がった後、機体の大型化に伴いその拠点も都市近郊にあった小型飛行場から、郊外の大空港に変遷してきました。その過程の中で小型航空機も形を変えながら発展し、ジェット化されて自家用機、社有機、エアタクシーとして利用されていくことになったのは自動車の発展の過程を考えると当然の流れと言えます。

しかしながら日本は違いました。

敗戦と同時に航空機の開発は休止させられ、航空工業や野戦飛行場もことごとく日本の管理下からはずされてしまったのは大きな痛手でした。戦後の航空再開で航空関連産業にも道が開けましたが、日本では官民を上げて航空輸送網の展開とエアライン用空港の整備、防衛関連に注力してきたのは、それもまた公共交通網の確保、自国防衛の観点から当然であり、この航空政策を推進していく中で小型航空機、ビジネス機に対する法規が運用面、政策面、空港の利用面等で後回しになり、故にビジネス航空という分野で日本のみが数十年単位で遅れてしまったのでしょう。

しかし今、やっと時が巡ってきました。雪解けが急速に始まっています。

現在日本のビジネス機を取り巻く環境として以下の点が挙げられます。

1. ビジネス航空は産業の中でも唯一とっていいほど世界的に遅れている分野である
2. 過去の航空政策により、各県に受け入れ容量に余裕のある空港がたくさん存在している
3. 地方創生の掛け声の下、地方都市が独自に『人』の誘致策を模索している
4. 『人』の誘致に成功した地方都市が活性化することにより、移動の需要がハブからハブへの大量輸送から個別の移動方式に変革している
5. LCCの台頭により、主要幹線で得た利益で赤字地方路線を維持するフルサービスエアラインビジネスがますます困難になってきた
6. 企業のグローバル化と相まって近年の大きなイベントでは、協賛企業が世界から駆けつけるのが当たり前になっている
7. その大きなイベントが2019年のラグビーワールドカップ、2020年のオリンピックと連続して日本で行なわれる

上記の環境下で一般的な経済原則から外れている移動の要求に、ビジネス機需要が必ず存在します。潜在的な需要としてはまだ発展余地のあるビジネス機の分野で、世界に遅れている日本がせめて世界に追いつくところまで発展するのは、これもまた当然の方向性とはいえないでしょうか。

在来の交通手段に頼らない新たな交通手段が身近になれば、本社機能は地方に置き、地方に見合ったコストで本社を維持する。そして営業戦略的な場所には支店を置いて人材を自社機あるいはエアタクシーで必要に応じて融通するといったビジネスモデルを構築し、各自治体の企業誘致策を利用した低コスト経営をすれば、ビジネス機単体のコストが多少高くても採算は合うのではないのでしょうか？少なくとも地方創生のきっかけの一つにはなると信じています。

ビジネス機を単に豪華な気分を味わいたい為の嗜好品、成功者の贅沢として利用するのであれば必要性の有無が論じられる事になりますが、企業価値を高めるツールとして、また優良資産としてビジネス機を導入し、それを有効活用する事が理解されれば抵抗も少な

いはずです。

本来重要な事業拠点の管理、運営には、本当に信頼の置ける部下を置いておきたいと思うものです。しかしながら、そういった人材を業務の拡大に伴って増やすのはそう容易ではありません。ビジネス機を、経営者や信頼の置ける限られた人間で数箇所の運営を可能にするツールと考えれば無駄ではないと思っています。

ではそれらを実現可能にするために今何が必要か！！やはり、自社で保有、運航する形態だけでなく、ハイヤーやタクシーといった利用を提供する運航会社があり、分割所有等の形態を活用し、オンデマンドで利用する事ができる等の利用者目線で納得する選択肢の多様なのでしょう。

現有の陸路と空路を駆使してもこなすことのできないスケジュールがビジネス機の利用で可能となり、地方から地方あるいは離島絡みの移動に苦勞を伴わなくなる。その恩恵として地方都市においても事業の効率化を可能にする事が出来れば大きな付加価値となるはずです。

多くの人の目に晒すことのできない書類、コンプライアンス上他人に聞かせてはならない会議や交渉など、ビジネス機での移動はそれ自体が大切な時間となり、時としてその移動自体がクライアントに喜ばれるサービスとなります。

さまざまな形で人の動きを作り出し、美しい自然や日本の伝統が残っている地方や離島創生の呼び水となる。道路や橋のように人の流れは必ず新たな交流を生み、産業を育みます。

たとえ最初は細いあぜ道のような移動手段であっても、それをきっかけに周辺産業へ波及し、地方都市ならではの未開拓分野が発展するというのは夢物語だとは思えません。

我が国も実体経済の担い手として世界の土俵で競合する重要なプレーヤーであり、他国がすでに重宝しているビジネスツールが日本には不要であると言う理由は全く見当たらないと思っています。

今こそビジネス航空のさらなる前進を推進する為、JBAAの皆様と手を取り合っていきたいと考えております。

◇ ビジネス航空界のトピックス・新着情報

交通政策審議会 航空分科会 技術・安全部会が開催されました

8月9日に第7回交通政策審議会 航空分科会 技術・安全部会が開催され、今年度内を目途に、安全に関する技術規制の見直し、小型航空機に対する安全対策等が検討されることになりました。会員各位からの要望を取りまとめた技術規制の見直しについては、小委員会が設置され検討されることになりました。事務局としては、この小委員会の場で協会の要望の実現に努めます。

◇ 協会ニュース

平成28年度第4回および第5回理事会が開催されました

7月4日に第4回理事会が開催され、反社会的勢力に対する協会の取り組みが議論されました。協会の取り組みをホームページに掲載するとともに、会員には自主的な対応を依頼することとなりました。また、8月1日には第5回理事会が開催され、入会審査方法の変更や、2014年に航空局長に提出した要望書の進捗等が討議されました。

主要協会活動（7-8月）

- 7月4日 航空局内の異動に伴い、会長以下が新任部課長にご挨拶に行きました。
- 7月6日 観光庁観光戦略課に会長以下が訪問し、観光行政と協会の関わりについて意見交換を行いました。
- 7月7日 航空戦略課に田村副会長と角替事務局長が訪ね、航空戦略課から東京国際空港の利用を申請したにも関わらず運航が不成立となったビジネスジェット旅客の動向について説明を受け、今後の施策について意見交換を行いました。
- 7月13～15日 東京国際空港および成田国際空港の有効利用について、旅客ハンドリング関係JBAA会員6社に対し、航空戦略課からヒアリングが行われました。
- 7月15日 田村副会長以下が日本旅行業協会（JATA）を訪ね、旅行者によるビジネスジェット利用の拡大について意見交換を行いました。
- 7月27日 岡田会長以下が、自由民主党ビジネスジェットの利用促進議員連盟（ビジネスジェット議連）事務局に挨拶に行きました。
- 7月29日 旅客ハンドリング関係JBAA会員6社に対するヒアリング（前記）の結果が航空戦略課から示され、関係会員の間で共有しました。
- 8月10日 田村副会長、角替事務局長が成田国際空港会社を訪ね、同空港におけるビジネスジェット施設について意見交換をしました。

◇ 会員紹介

日本エアロスペース株式会社

日本エアロスペース株式会社は、日本の航空商社の先駆けとして1952年に創業して以来、専門的でユニークなサービスを展開する「オンリーワン」「ニッチトップ」企業として確固たる地位を築き上げてきました。

「国内外のお取引先様に、専門性とプロ意識に裏打ちされたユニークなサービスを提供し、日本の空の安全保障、安全性、快適性、経済性の向上に貢献すること」を使命とし、これからも変化する市場のニーズに迅速・的確に応えるビジネスソリューションを提案し続けてまいります。

会社概要

会社名	日本エアロスペース株式会社
住所	〒107-0062 東京都港区南青山1丁目1番1号 新青山ビル 西館20F
営業拠点	名古屋（支店）、ニューヨーク（JAC USA）、ロサンゼルス（JAC USA） ロンドン(Europe Liaison)
資本金	4億9千万円
代表取締役社長	谷村仁司
株主	伊藤忠商事株式会社（100%）
子会社	関東航空計器（株）、JAC USA Inc.
グループ従業員数	341名

弊社は、1952年、戦後の航空再開と同時に、当時国内では存在していなかったジェネラルアビエーション市場を開拓し、現在までに700機の航空機を輸入販売しています。1961年にはヘリコプター用として日本初となる仏ターボメカ社（現サフラン・ヘリコプター・エンジンズ社）製タービンエンジンの販売を開始し、現在では450基を超えるエンジンが防衛省、官公庁、民間ヘリコプターに搭載され飛行するまでになっています。これらに加え、様々な航空機メーカーがほぼ標準装備しているガーミン社製GPS/FMSなどの航空機器材なども幅広く取り扱っております。また、東京ヘリポート・航空センターにて24時間365日体制の部品サポートを行っており、機体販売だけでなくアフターサポートも含めたトータル・サービスを提供しています。

2016年6月、弊社はブラジルの大手航空機メーカー・エンブラエル社のビジネスジェット部門 Embraer Executive Jets（エンブラエル・エグゼクティブ・ジェット）と国内代理店契約を締結しました。

エンブラエル社は航空機メーカーとしてボーイング、エアバスに次ぐ規模の企業であり、1969年の創業以来、エアライン、防衛、ビジネス航空に累計8000機を超える航空機を納入しています。

エンブラエル・エグゼクティブ・ジェットは、エンブラエル社におけるビジネスジェットの製造販売強化のため2005年に設立されましたが、小型ジェットのPhenom100から大型ジェットのLineage1000Eまで幅広くラインナップを揃えており、現在では1000機を超える同社製ビジネスジェット機が60以上の国において運航されています。

特に、Phenom 300 は2015年に70機が顧客に引き渡され、2013年から3年連続で世界で最も多く納入されたビジネスジェット機になっています。

主要生産拠点は本社工場（ブラジル国サンパウロ州サンジョゼ・ドス・カンポス）とメルボルン工場（米国フロリダ州メルボルン）であり、2011年2月メルボルン工場の操業が開始され、これまでに170機のPhenomシリーズ（Phenom 100, Phenom 300）を製造、米国を中心とする15か国に納入しています。

メルボルン工場は、現在メルボルン国際空港に隣接する236,000平方フィートの敷地規模で、組立工場、塗装施設、完成センター、飛行準備施設、デリバリーセンター及び技術開発センターなどの5つの施設から構成され、Phenomシリーズに加え2016年6月からは新型機Legacy 450、Legacy 500の製造も開始しています。

またエンブラエル・エグゼクティブ・ジェットはPro Pilot Magazine と Aviation International News 両社の2016年プロダクトサポート顧客満足度調査において第1位を獲得し、最新鋭のジェット機を最高の支援体制でサポートしていることが証明されています。

弊社はエンブラエル・エグゼクティブ・ジェット機の販売を通じ日本におけるビジネスジェット機の普及、発展に貢献してまいります。

■Embraer 社について

会社名	: Embraer S.A.
本社所在地	: Sao Jose dos Campos, Sao Paulo, Brazil
従業員数	: 19,357名
Embraer Executive Jets URL	: http://www.embraerexecutivejets.com/

■ Embraer Executive Jets 機体



Lineage 1000E

最大運用限界速度 : Mach 0.82
航続距離 : 4,600 nm (8,519 km)
乗員・客室座席数 : 2/3 + 13~19 席
最大上昇高度 : 41,000 ft (12,497 m)



Legacy 650

最大運用限界速度 : Mach 0.80
航続距離 : 3,900 nm (7,223 km)
乗員・客室座席数 : 2/3 + 13~14 席
最大上昇高度 : 41,000 ft (12,497 m)



Legacy 600

最大運用限界速度 : Mach 0.80
航続距離 : 3,400 nm (6,297 km)
乗員・客室座席数 : 2/3 + 13~14 席
最大上昇高度 : 41,000 ft (12,497 m)



Legacy 500

最大運用限界速度 : Mach 0.83
航続距離 : 3,125 nm (5,788 km)
乗員・客室座席数 : 2 + 8~12 席
最大上昇高度 : 45,000 ft (13,716 m)



Legacy 450

最大運用限界速度	:	Mach 0.83
航続距離	:	2,904 nm (5,378 km)
乗員・客室座席数	:	2 + 7~9 席
最大上昇高度	:	45,000 ft (13,716 m)



Phenom 300

最大運用限界速度	:	Mach 0.78
航続距離	:	1,971 nm (3,650 km)
乗員・客室座席数	:	1/2 + 7~10 席
最大上昇高度	:	45,000 ft (13,716 m)



Phenom 100EV

最大運用限界速度	:	Mach 0.70
航続距離	:	1,178 nm (2,182 km)
乗員・客室座席数	:	1/2 + 5~7 席
最大上昇高度	:	41,000 ft (12,497 m)

<本件に関するお問い合わせ先>

日本エアロスペース株式会社 航空機本部 航空機部
TEL: 03-5785-5963
embraer@j-aero.co.jp

◇ 入会案内

当協会の主旨、活動にご賛同いただける皆様のご入会をお待ちしています。会員は、正会員（団体及び個人）と本協会の活動を賛助する賛助会員（団体及び個人）から構成されています。詳細は事務局迄お問い合わせ下さい。入会案内をお送り致します。

入会金	正会員	団体	50,000 円
		個人	20,000 円
	賛助会員	団体	30,000 円
		個人	1,000 円
年会費	正会員	団体	126,000 円以上
		個人	20,000 円以上
	賛助会員	団体	52,500 円以上
		個人	10,500 円以上

◇ ご意見、問い合わせ先

事務局までご連絡下さい。

（一社）日本ビジネス航空協会 事務局

〒100-0006 東京都千代田区有楽町

1丁目1番3号

東京宝塚ビル 10F 丸紅エアロスペース (株) 内

電話: 03-5157-7525

Fax: 03-5157-7510

web: <http://www.jbaa.org>

e mail: info@jbaa.org

