

日本ビジネス航空協会 会報

2019年7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

◇ 巻 頭

なぜ日本人は、「ビジネスジェット」の重要性を解しないのか？

戸崎肇首都大学東京特任教授（ウェブニュース寄稿原稿の抜粋）

3 ページ

◇ ビジネス航空業界のトピックス・新着情報 5 ページ

◇ 協会ニュース 5 ページ

◇ 入会案内 7 ページ

【表紙写真】

2017年 NBAA-BACEにて。Henderson Executive AirportのFBOターミナルから見る展示された航空機たち。

◇ 巻 頭

なぜ日本人は、「ビジネスジェット」の重要性を解しないのか？

首都大学東京特任教授の戸崎肇先生が、ライブドア・ニュースに航空の現況と今後の展望・課題について利用者目線から追っていく連載を寄稿されていました。

その最終回で、戸崎先生が日本におけるビジネスジェットの課題等について書かれた記事の一部抜粋を、先生のご了解をいただきましたのでご紹介します。

極めて効果的なビジネスツール

これから期待すべき潜在的可能性をもつ航空ビジネスの分野として特に注目すべきビジネスジェットについて取り上げて論じてみたい。

ビジネスジェットはまだまだ日本では一般的な関心を集めてはいない。しかし、その今日の重要性は、日本においても確実に高まっている。

たとえばホンダビジネスジェットである。すでに海外では高い評価を得ているホンダビジネスジェットであるが、最近になってようやく日本国内でも、ホンダビジネスジェットの販売が開始された。同規模の機体シェアでは、全世界でトップを占めるまでに至っている。

ただ、日本では、ビジネスジェットはまだまだお金持ちが道楽で持つ「富裕財」であるとの認識が強い。しかし、情報時代においては、こうした見方は全く間違っている。事実、ビジネスジェットは移動時間を最小化し、かつ移動中においても仕事を行う上での最良の環境を提供してくれる。

これを活用することは、特にトップマネジメントにおいては極めて効果的なビジネスツールとなるのであり、それを保有することは至極当然であり、むしろそれをもつは、その個人、あるいは会社において、仕事がうまく機能しているということの証にもなるのだ。

定期便を使うと信用が下がる

国際的にビジネスを展開する際には、ビジネスジェットを利用することは時間価値を最大化するとともに、投資家からの信頼性の確保の問題にもつながる。

これも実際の事例だが、ある企業が欧州で投資家に対し投資を呼びかけるための説明会を開催する際、その説明担当者がビジネスジェットを使わず、定期航空便を利用して行ったような場合、その企業の経営上の信頼性に関して大いに疑義を持たれてしまうとのことであった。

日本で流行らない制度的な理由

日本においてビジネスジェットの所有が進まないのは、制度的な理由もある。

日本の国籍をもつビジネスジェットを J 機といい、アメリカの国籍をもつビジネスジェットを N 機と呼ぶ。N 機が 2 万機に迫ろうとしているのに対し、J 機の機数は 2 桁にとどまっている。アジアでは中国、インドが 3 桁で、後発ながらすでに日本の上を行っている。こうした状況の背景には、日本におけるビジネスジェットを保有するコストの高さがある。固定資産税が重くのしかかってくるし、その保管場所を確保するのが難しい。自宅から身近なところに駐機スペースを確保できるのは地方空港くらいしか期待できない。都市部の大規模空港は定期航空機がほぼ独占状態で、ビジネスジェットの発着枠からして取得することがかなり難しい。日本では、「空港は公共施設であり、それを利用するものに所得水準による差別化を行うことはまかりならん」といった風潮がまだある。

移動時間の削減は、欠かせない

国家の成長戦略として、今後ビジネスジェットの利用者を取り込んでいくことの重要性も再認識しなければならない。情報時代に本格的に突入し、時間価値が急速に高まる中、ビジネスにおける移動時間の削減は、欠かせない努力目標となる。

テレビ会議やインターネットがいくら普及しても、重要な交渉は相手と直接対面して行う必要があるし、新たな市場開拓において、現地を視察し、その実情を探ることの重要性は、フェイク情報が蔓延している中、ますます高まっている。

自分の目で確かめなければならないことが多くなっている情報時代だからこそ、移動手段の利便性の向上はビジネス上急務であり、不可欠の要請となっているのだ。

ビジネスジェット・ユーザーは、市場において大きな影響力をもっていることが多い。そうした人々が日本にやってくる回数が多くなれば、それだけ日本にとってもビジネスチャンスが広がることになる。

首都圏の大都市空港でビジネスジェットの受け入れ容量が拡大していくのが本来望ましいところではある。既存の空港施設がある程度利用できるからだ。しかし、特に東京にはその余地を確保することは難しく、またそうした政策的志向性もあまり見て取ることができない。先述のようなビジネスジェット利用者がもたらす経済効果に鑑みれば、従来の航空政策を一部修正してでもビジネスジェットの日本での普及・発展に努めるべきであり、そのためのインフラ整備は早急に進めていかなければならない。

以上

ビジネス航空界のトピックス・新着情報

HondaJet、中国市場に照準

ホンダエアクラフトカンパニーのサイモン・ローズ副社長は共同通信の取材に、中国について「市場開放が進む見込みで大きな可能性がある。機体への関心も高い」と述べ、巨大市場での受注拡大を目指す方針を明らかにした。中国当局から「型式証明」を取得する手続きを進めているが、ローズ氏は2カ月以内に手続きが終了するとの見通しを示した。年内にも中国の顧客への引き渡しを始める。(2019年6月19日付け 共同通信記事から)

◇ 協会ニュース

那覇空港分科会の活動を開始しました

本年度の国内空港利便性改善活動として那覇空港を中心とした沖縄県内空港への働きかけ活動を開始しました。現地における分科会を前に、6月12日に会員各社から10名が参加してKick-Off Meetingを開催しました。この場で、メンバーの確認、第1回分科会のスケジュールと要望事項の確認を実施しました。次いで6月22日～24日に那覇にて分科会を実施し、田村副会長と東山常務他協会メンバーが那覇空港事務所、コンベンションビューロー、沖縄県庁と那覇空港ビルを訪問して協会から改善について要望事項の申し出と課題の確認を行いました。また、開港したばかりの下地島空港の視察も行いました。

主要協会活動（6月～7月）

- 6月5日 東京2020オリンピック・パラリンピック大会時における羽田空港のビジネスジェット受入れに関する検討会が東京空港事務所に森崎事務局長が出席しました。
- 6月7日 航空局運航安全課で規制緩和要望事項（運航管理者要件）に関する打合せに森崎事務局長、菊池事務局長が参加しました。
- 6月12日 本年度の国内空港利便性改善活動として那覇空港分科会 Kick-Off Meeting を、関連会員10社が参加して東京で開催しました。
- 6月14日 航空局主催の第4回東京2020オリンピック・パラリンピック退会期間中におけるBJ受入れ意見交換会に森崎事務局長が出席しました。
- 6月20日 第4回航空局主催の第4回東京オリンピック・パラリンピック期間中における政府専用機・ビジネスジェット(BJ)の受入対応に関する意見交換会に、田村副会長、東山常務理事が出席しました。

- 7月8日 四役会を開催しました。
- 7月10日 航空局運航安全課で規制緩和要望事項に関する打合せに森崎事務局長、菊池事務局次長が参加しました。
- 7月22日～24日 那覇空港で開催した那覇空港分科会に田村副会長、東山常務が出張しました。併せて下地島空港の施設視察も実施しました。
- 7月23日 協会ホームページにおけるBJ向け国内空港紹介サイトに、国内72空港(指定空港36, 指定外空港36)を公開しました。

◇ 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

〒100-8691

東京都千代田区内幸町 2-1-1

飯野ビル 双日株式会社 内

電話: 03-6871-5107

Fax: 03-6871-3246

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

e-mail: info@jbaa.org