

日本ビジネス航空協会 会報

2020年11月号



CONTENTS

- ◇ 寄稿 空を飛ぶ自由 1 ページ
一般社団法人日本ビジネス航空協会 会長 岡田圭介

- ◇ JBAA HP ACCESS 実績 4 ページ

寄稿

一般社団法人 日本ビジネス航空協会
会長 岡田 圭介



空を飛ぶ自由

バードウォッチングが好きだ。もう 30 年近くになる。週末になると横浜の自宅から国立に住む実家まで多摩川をロードレーサーで往復していた。走りながら冬鳥や夏鳥など多様な野鳥の姿に気付いて、スワロフスキーの双眼鏡を必ず携帯するようになった。

海外出張が月に 3、4 回になっていた頃には、世界中の野鳥に出会うチャンスにも恵まれて、ロンドン、モンテリオール、シカゴはもちろん、エチオピア、モンゴル、パナマ、タイ、マレーシア、まるでハンターのようにカメラで狙ってシュートする野鳥撮影にも熱中していた。

JBAA の会長を務めるようになって、最近ではビジネスジェットの事ばかり考えている。

ライト兄弟が飛行機を発明したころ、人々の強い情熱の源は“空を飛ぶ鳥の自由を手に入れたい！”だった。そして人類の夢は実現し、今や人類は空を鳥のように自由に飛べる。

しかし、最近、JBAA の会長になってから、ふと思うことがある。

“空を飛ぶ自由”を人々は味わえているのだろうか？

時刻表を見ながら予約して、空港に早めに到着し、ラウンジで搭乗ゲートの案内を待つ。目的地への便がない時は、洋上飛行 10 時間を超える辛抱の挙句、乗り継ぎ時間を気にしながら更にも乗り換えて最終目的地を目指す。

“空を飛ぶ辛抱”の連続だ。

会議や観光を早めに切り上げたり、飛行機の時刻表に合わせてスケジュールを切り捨てねばならない。

定期航空を利用する空の旅は、飛行機が人類に与える自由、その 100%を与えてくれるものではない。寧ろ飛行機の自由をほとんど提供していないのではないか？

鳥達は自由だ。

飛びたくなったら舞い上がる。降りたくなったら着地する。(枝や水面、絶壁、)離陸も着陸も、目的と環境に合わせて実に多様だ。

その点、ビジネスジェットは定期航空より自由だ。野鳥のようにダイナミックだ。

時刻表なしに、飛びたくなったら離陸し、目的地に直行し、着陸する。

飛行中、目的地を変えることも出来るし、搭乗者はプライベートで少数なので、自分達の意のままに空を飛ぶ自由を満喫出来る。

ビジネスジェット、プライベートジェット、つまり、非定期航空こそが、空を飛ぶ自由を人類に与えてくれるのだ。

そう思いながら、定期航空との違いを改めて並べてみた。書き出して見ると自分自身も改めて考えさせられる。なぜなら日本の民間空港は全て定期航空(時刻表)の飛び方に合わせて設計され整えられてきたからだ。ビジネスジェットにとっては、使い勝手が悪い。

コロナ禍で世界中が苦慮する中、人々は世界との往来で腐心している。鳥のように、空を飛ぶ自由の本質を提供できるビジネスジェットこそ、価値創造を重ねている忙しい人々に相応しい空飛ぶ絨毯なのだ。

以下、ビジネスジェットと定期航空の違いを列挙してみた。

(ビジネスジェットを基準に記載。定期航空は真逆。一部解説付記。)

1. 時刻表が無い。
2. 飛びたい時に離陸する。
3. 目的地を自由に選べる。変更も出来る。
4. 搭乗者はプライベートな集まり、しかも少数。
5. 空港で待たない。
6. 到着地で待たない。
7. 路線バスや電車じゃなくて自家用車だ。
8. 飛行機が搭乗者を待っていてくれる。(お客様が飛行機を待たない。)
9. だから駐機場がとても重要。飛行機のパーキングスペースが大切。
10. 格納庫は(台風避難など)飛行機置いておく場所。(定期航空では格納庫は飛行機の病院。修理や検査点検する場所。)
11. 自走でのスポットイン・アウト。(ボーディングブリッジに合わせてTのマークにピッタリ合わせてスポットインし、プッシュバックしてもらって定期航空とは全くことなる。)
12. 自走スポットアウト時のジェットブラストへの配慮を必要。
13. 機側への迎車手配が必要。
14. 入国手続き(CIQ)は24時間/365日いつでも可能な体制が必要。
15. 搭乗者にとっては空港での滞在時間が短いほど好ましい。
16. 空港で必要なのはトイレとシャワー。他は重要ではない。
17. 空港にビジネス用の会議室やファシリティがあれば評価される。
18. 離発着スケジュール変更は日常。
19. ボーディングブリッジを使わない。
20. 空港内やランプを歩き回らない。
21. 時間価値に敏感。
22. 他人に見られたくない。報道などには特に見られたくない。

23. 機体が目立つのを嫌う。

24. グランドハンドリングがいつもの信用できる知り合いなら嬉しい。

どうだろう。協会の皆さんと夜を徹して話し込んでみたい。そして、民間航空業界や当局の方々と大いに議論したい。

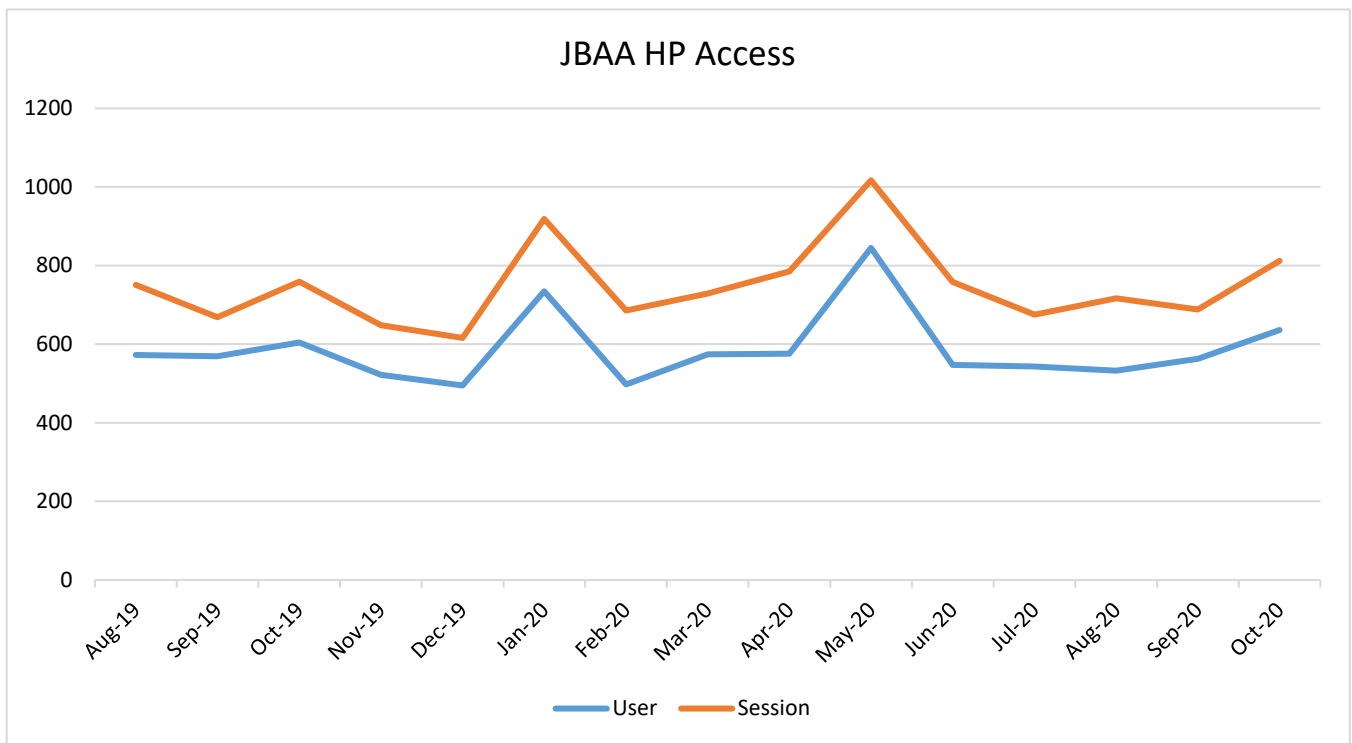
イギリス、ロンドンにはビジネスジェット専用の空港がキチンと配置されている。

”空を飛ぶ自由”を求めて価値ある方々が存分に利用している。

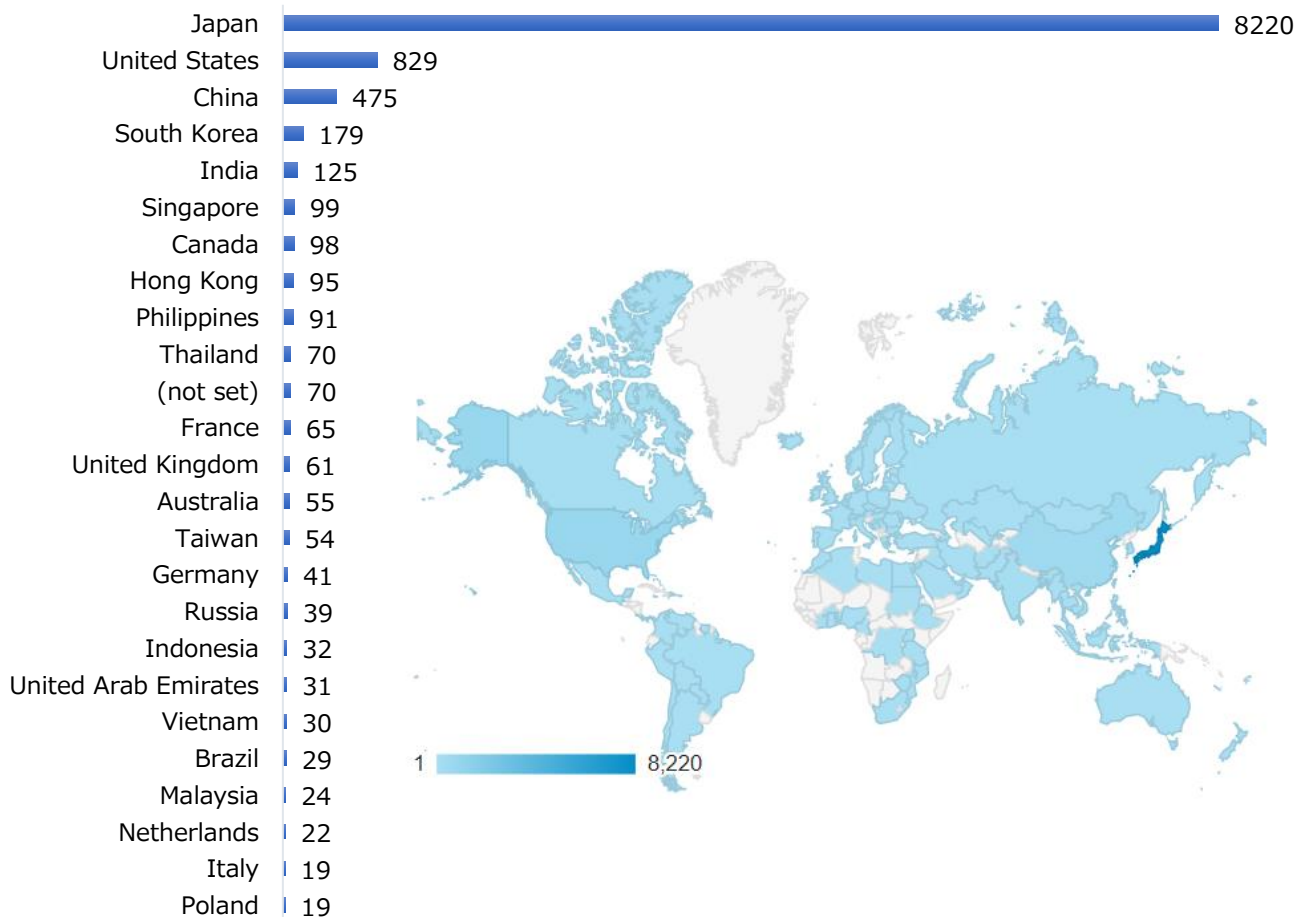
日本の首都圏にもビジネスジェット専用空港を配置すべき時期ではないか？

JBAA HP ACCESS 実績

As of Oct.31, 2020



国別Session数 Top 25 (2019.08.01 - 2020.10.31)



空港別アクセス数 Top 25 (2019.08.01 - 2020.10.31)

