

ビジネスジェットの日本での普及における課題

戸 崎 肇

【要旨】

情報化、国際化が進展するとともに、新たな社会インフラの整備を進めていく必要がある。その1つの重要な分野がビジネスジェットである。ビジネスジェットは世界的にはその重要性が認識されており、それが効率よく有効に機能するための基盤整備が行われている。これは中国、韓国など周辺アジア諸国においても同様である。しかしながら、日本ではまだビジネスジェットに対する誤解が広くなされており、成長戦略の1つに位置付けられながらもその普及は進んでいない。本稿ではこうした状況について概観し、将来に向けた取り組みの重要性を改めて主張するものである。

1. なぜ今、ビジネスジェットなのか

ビジネスジェットは世界的に、今後大いに期待されている成長産業分野である。その一方で現状で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、その今日的な重要性は、日本においても確実に高まっている。

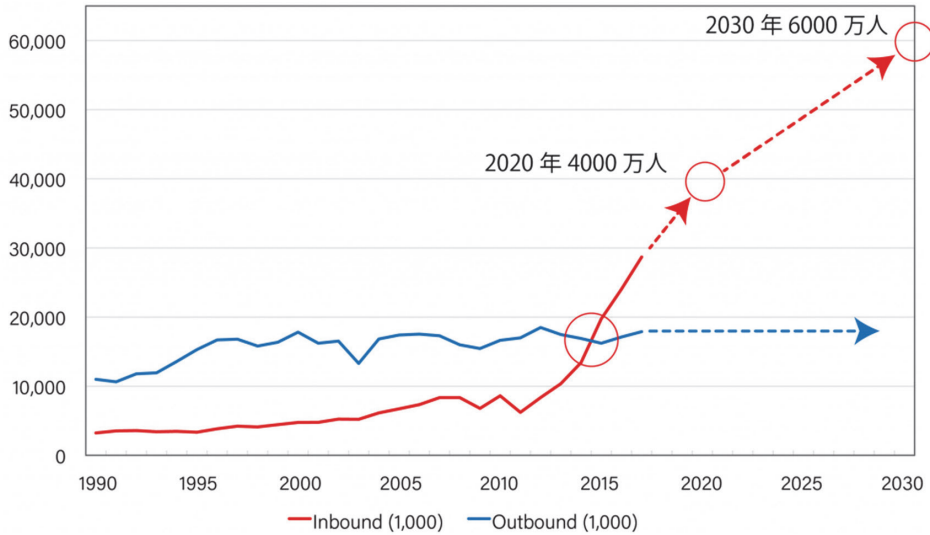
2000年代に入り、日本は国の成長戦略の1つの大きな柱として観光振興を位置づけ、その推進に努めてきた。そして、その具体的成果は2012年以降、ビザの発給条件を大幅に緩和することで現れた。周辺アジア諸国から日本を訪れる観光客（インバウンド）の数が毎年約400万人増加するようになり、2018年暦年では、3119万人ものインバウンドを迎えるまでになった。

一昔前であれば、インバウンドの数がアウトバウンドの数を超えるなどとは、ほとんどの専門家は考えていなかった。時にそのような展望が示されても、あまりにも楽観的であるとして、重視されることはなかった。しかし、今やアウトバウンドの伸びはインバウンドの伸びを大きく上回り、その差は開くばかりである。

政府は観光政策の達成目標として、2020年には4000万人、2030年には6000万人のインバウンド誘致を掲げている。このうち、2020年の場合、東京オリンピックが開催されることもあり、よほどの非常事態が起こらない限り目標を達成することは間違いない。

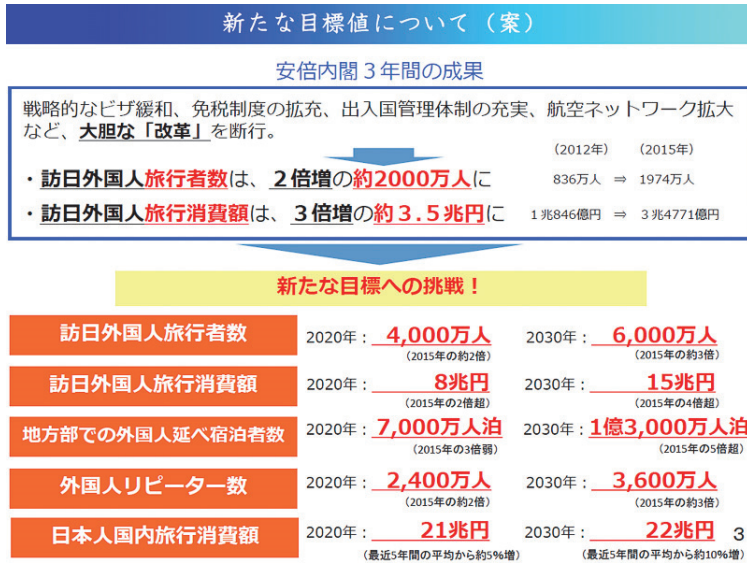
また2025年には大阪で万国博覧会が開かれ、さらにインバウンドが増加する要因は多く存在する。しかしながら、物理的制約として、日本では首都圏を中心に空港での受け入

(図1) 日本の観光インバウンドとアウトバウンド



(出所) Oceans Project ホームページより

(図2)

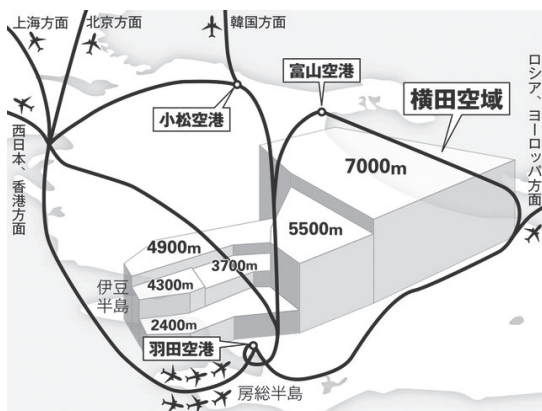


れ容量に限界がきていることにも注目しなければならない。

日本の空の表玄関である羽田空港は、すでに供給制約の状況にある。東京オリンピックを控えて発着枠を増加させるために首都圏上空を飛ばす飛行ルートを開発しようとしているが、騒音や飛行機からの落下物の危険性を懸念する住民もあり、スムーズには進んでいない。

それに、何よりも羽田空域に隣接して米軍横田基地が存在し、その上の空域を日本の航空機が通過することができない。このことが首都圏の空港容量を増加させるうえで最大の障害となっている。

(図3)



(出所) 講談社『現代ビジネス』、2017年9月5日付記事より

成田空港に関しては、2030年までの供用開始を目指して第3滑走路(3500m)の建設を計画しているが、夜間早朝の運用制限の問題など、いくつかの課題が解決されないままとなっている。

関西では伊丹空港の供給力が限界にきている。関西国際空港についてはまだ余力があるものの、2018年の台風21号の来襲時に孤立したようなリスクも存在している。

今後大都市の空港では、福岡空港において2024年度の完成を目指して第2滑走路(2500m)の建設が計画されている。同空港では、現状では完全に満杯状態で遅延がほぼ常態化しているといってもよいほどである。また、沖縄の那覇空港も福岡空港同様に完全に供給が需要に追いついていなかったが、2020年3月から第2滑走路(2700m)が供用開始される予定である。

さらには、国は全国の地方空港に対してインバウ德的受け入れに力を入れるように促し、どの努力の度合いに応じた補助金を交付して、取り組みにインセンティブを与えている。

このように、ハード面を中心にインバウ德的受け入れ体制の強化が進められてはいるものの、他方、人的側面を中心に受け入れ体制のさらなる問題性が顕在化してきている。

たとえばパイロットの不足がある。アジアを中心に近年急激に航空需要が高まった結果、育成に時間がかかるパイロット不足の問題が深刻になっている。航空会社間でパイロットの争奪戦が起きており、航空輸送体制全体の供給量を増大させるうえでのボトルネックとなっている。このことは整備士においても同じであり、運航の安全性を保証する上で懸念される場所である。

CIQ（税関、入国管理、動物・植物検疫）の職員が足りないことも、特に地方空港においてインバウンドの受け入れを増やそうとする時に問題となる。グランドスタッフも不足している。

また、空港以外においてもインバウンドの受け入れ体制には問題が生じている。

まずバスのドライバーが不足している。そのため、ツアー用の貸切バスだけではなく、日常生活に深く関わる路線バスの運行にも支障をきたしている。そして、各ドライバーは長時間勤務、不規則勤務に就くことを余儀なくされ、労働環境は悪化し、そのことが新たにドライバーになろうという人を遠ざけてしまうという悪循環に陥っている。

宿泊施設も不足している。旅館に関してはまだ余裕があるといわれているが、ホテルになると、行楽地周辺では、週末やシーズンには予約が極めて取りにくくなっており、また値段もかなり高くなっている。だからといってどんどんホテルを建設すればよいということにはならない。そうすると、今度は過剰供給となって、経営に行き詰まるところが増えてしまうことになるからだ。

この点、民泊を活用すればよいという考え方もあり、実際、日本でも2018年6月15日から民泊新法（住宅宿泊事業法）が施行されたが、文化の違いからくる周辺住民とのトラブルや、消防法違反など問題が多い。

そして、すでに欧州やアジアの観光地では発生しているが、日本でもオーバーツーリズムの問題も発生している。オーバーツーリズムとは「観光公害」と訳されるが、多くの旅行者が観光地に殺到することで発生する様々な問題を指す。自然環境への負荷や、地元住民の生活への影響などである^(注1)。

このような状況に鑑みれば、これ以上インバウンドの数を増やすことにこだわるのではなく、今後は1人当たりでより高い経済効果をもたらしてくれる旅行者、ビジネスパーソンを誘致することに力を入れていくべきであると考えられる。

実際マカオでは、ピークシーズンには人口の数十倍に上る観光客を受け入れてきたが、その後、より経済効果の高い「優良な」旅行者の受け入れを優先させる方針であることを関政策の責任者が日本の新聞社とのインタビューで明言している。

つまり、世界の富裕層、トップエリートをどのようにして取り込んでいくかということである。富裕層は、単に多くのお金を使うというだけではなく、経済活動においても強力なインフルエンサーであることが多い。彼らを取り込むことは、その時点だけの経済効果のみならず、将来的にも多くのメリットを日本にもたらすことが期待できるのだ。そして富裕者層の移動手段として重視しなければならないのがプライベートジェット、ビジネス

ジェットである。

また、日本は近年、MICE (Meeting, Incentive, Conference, Exhibition and Events : 日本語ではよく「会議観光」と訳される) の振興にも努めている。なぜなら MICE では、その参加者が MICE の開催場所に家族とともに長期に滞在することが多く、その結果、高い経済効果が期待できるからである。MICE を日本でより多く開催するためにはビジネスジェットによって来日しやすい環境を整備していく必要がある。実際、ビジネスジェットで移動することが困難であるという理由から、その地での国際会議の開催が見送られることがある。

そこで本稿では、日本におけるビジネスジェットをめぐる法的・市場環境はどのようになっているのかを概観し、今後、ビジネスジェットを日本で普及させていくためにはどのような取り組みが必要であるかを論じていくことにする^(注2)。

2. ビジネスジェットとは

まず、そもそもビジネスジェットとはどのようなものなのかについて見ておこう。

一般的な航空会社以外の空の世界を GA (ジェネラル・アビエーション) という。言い換えれば、GA とは、航空機による飛行のうち、軍事目的と定期航空路線を除くあらゆる活動の総称である。

(図 1)

区分	航空機	運航用途	運航例
軍用航空	自衛隊機等	公用、防衛用等	自衛隊機・米軍機
ジェネラルアビエーション (軍用、商業以外)	公用機	行政目的などの公用	海上保安庁、警察、消防、飛行検査機
	航空機使用事業用機	旅客又は貨物の運送以外の行為の請負	取材ヘリ (委託)、農業散布 測量、航空写真撮影
	自家用機	レジャー・遊覧・観光	個人の趣味 アクロバット飛行
		上記以外の運送	撮影用取材ヘリ 養成学校の練習機
		ビジネス航空	プライベートジェット 役員・社員輸送用の社用機 オウンユースチャーター
商業航空 (航空会社等が 貨客運送のため 航空機を運航)	航空運送事業用機 (国内定期航空運送 事業を除く)	商用目的以外の有償運送	ドクターヘリ、遭難救助遊覧飛行、 観光
	国内定期航空運送 事業用機	定期便 不定期便・チャーター便	定期便 定期便に近い不定期便 臨時便、チャーター、フェリー

(出所) 国土交通省

その中でビジネスジェットとは、企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空運送のことであり、その運航形態には、①社用機や個人所有機などの自家用運航と、②航空会社等の事業用機のオウンユースチャーターによる運航の2つがある(国土交通省による定義)。

(図2)

ビジネスジェットのクラス分類 (ターボジェット機)			
クラス (最大離陸重量、千ポンド)	代表機種	座席数 (+座席数)	価格 (百万ドル)
エアライナー (100以上)	エアバス ACJ319	~156	80.0
ヘビー (50~100)	ガルフストリーム G650	~18	64.5
ミディアム (33~50)	ボンバルディア チャレンジャー 605	9+2	29.1
ライトミディアム (20~33)	セスナ サイテーション・ソヴリン	8+2	17.6
ライト (13~20)	ボンバルディア リアジェット 40XR	6+2	10.6
エントリー (10~13)	セスナ サイテーション CJ2+	6+2	6.9
ベリーライト (5~10)	ホンダジェット HA-420	4+2	4.5

(出所) BBT 大学総研

また、ビジネスジェットの騒音はそれほど大きくない。よって、ビジネスジェットの利用が普及しても、それが乗り入れる空港周辺の住民の生活に及ぼすマイナスの影響は、ほぼ皆無といってよいだろう。

ビジネスジェットの特性としては、何よりもその機動性が挙げられる。定期航空を利用する場合のように、路線、運航時間帯による制約に縛られることなく、いつでもどこにでも飛んでいくことができる(もちろん、離発着時における航空当局の許可、認可が必要ではある)。

この点を活かしてビジネスを有利に展開したのが中国である。

中国がアフリカ進出において日本を出し抜いた1つの要因はビジネスジェットの活用であるといえる。縦横無尽にアフリカを飛びまわることによって、いち早く商機をつかむことができたのだ。

また、見かたを変えれば、次のような事例においてビジネスジェットの有効性について考えることができる。

2009年、アメリカの大手自動車メーカーであるGMが経営破綻をした際、その再生手続きをめぐる議会証言のため、GM役員がビジネスジェットでワシントン入りしたことについて批判的な報道がなされた。その内容は、経営破綻をしているのにビジネスジェットを利用することは贅沢な行為であるというものであった。

しかし、経営再建に全力を注がなければならない再建責任者にとって時間を最大限有効に活用することは義務であり、そのためにビジネスジェットを利用することは理にかなった行動である。つまり、ビジネスジェットがもたらす時間価値を社会全体が正当に評価することが重要であると考えべきであり、この点においても、まだまだビジネスジェットは単なるお金持ちの遊具にすぎないという考え方が社会的に根強く残っていることを示唆しているといえよう。

また、移動時間中も執務に専念できるということも重要である。政府専用機などを思い浮かべるまでもなく、機内で会議などを行なったりできることは、定期航空便ではできないことだ。^(注3)

事実、ビジネスジェットを利用することは、企業の生産性を向上させるというデータがある。

米国S&P500社において、ビジネスジェットを利用している企業と利用していない企業との間での業績を比較した資料がある(図4, 5)。これによると、時価総額の年平均成長率で6倍もの差が出ている。また、売上においても2.2倍の差がついている。

このようなビジネスジェットの効果は、日本の優良企業の経営者の間では体感的に理解されているようだ。なかなか公表されないが、日本の経営トップの中にはビジネスジェットを効果的に活用しているとされている。実際、8人乗りサイズのビジネスジェットの購入者は日本人が最も多いとメーカーは言っている。

また、ビジネスジェットのオペレーターにとっては、ファーストクラスを含め、大型機1機に搭乗している旅客から得られる総収入よりも、わずか数名～十数名のビジネスジェットから得られる総額の方が上回ることが多々ある^(注4)。

ビジネスジェットをめぐる関連事業としては、FBO(Fixed Base Operator)がある。これはGAの運航支援事業者のことである。

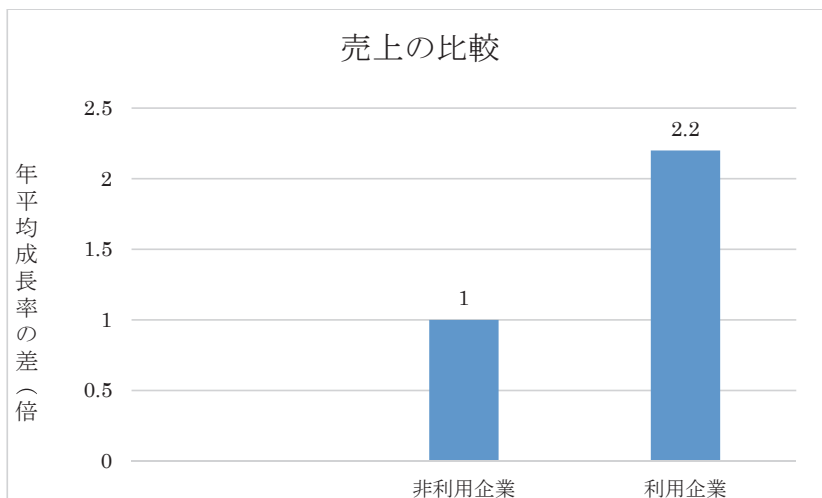
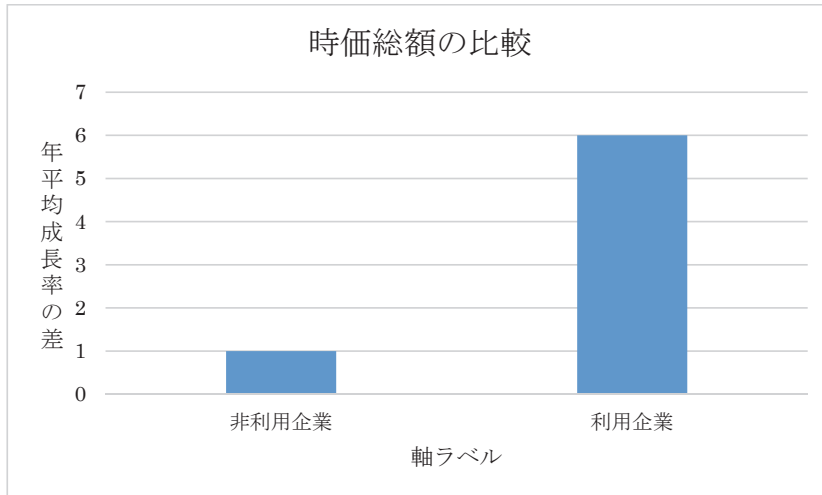
FBOはビジネスジェットが駐機中に、飲料水の補給やゴミ・トイレタンクの処理など、適宜処理業者を手配しておこなう。

また、燃料、機内食の手配も当然行う。パイロットに関しては、顧客がそれぞれ用意していることが多い。

その他、VIPラウンジの運営、格納庫の提供、機体整備、宿泊施設の提供などがある。

FBOの社員は、英語や中国語などの外国語でのコミュニケーションができなければビジネスジェットの本質的に求める国際的な業務をこなすことができない。

こうした業務を行っている場合によって、普通であれば会うことのできない要人、VIPに会うことが出来、場合によっては顔を覚えてもらうことができるという特権を味わ



(図4, 5) いずれも、国土交通省 ビジネスジェット推進委員会 会議資料

うことができる。

日本ではまだあまり注目されていない業種だが、ビジネスジェットが普及していけば、大いに注目される存在となるだろう。

3. ビジネスジェットをめぐる世界の状況

3.1. 国別のビジネスジェットの状況

世界では、ビジネスジェットはどのような状況にあるのだろうか。

3.1.1. アメリカ

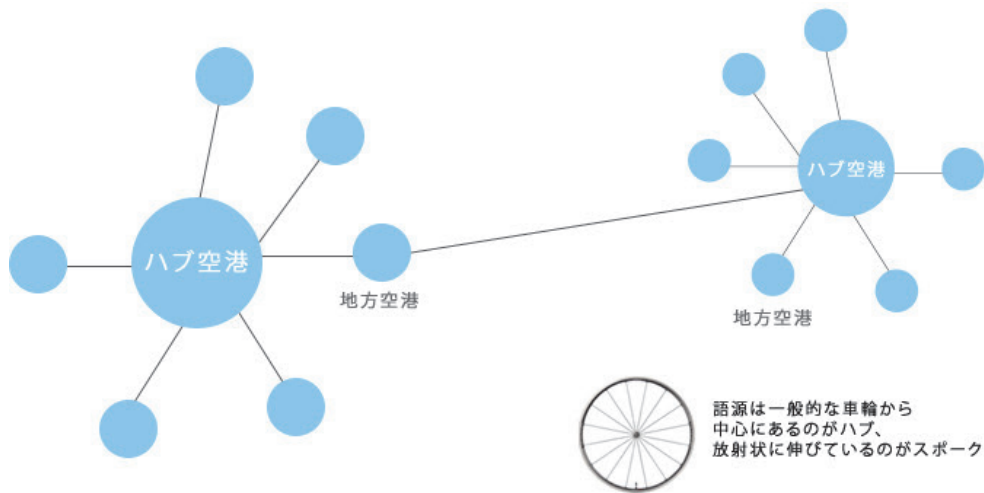
プライベートジェット、ビジネスジェットはもともとアメリカで普及・発達したものであり、一般的に認められたビジネス・ツールとなっている。

そもそもアメリカと日本とでは国土の広さが違うし、気候も多様である。それゆえ、鉄道の敷設するには膨大なコストがかかるため、結果的に鉄道の利便性は日本と比べてはるかに低いと言わざるを得ない状況にある。高速バス網も発達しているが、やはり長距離移動となると航空への依存度は高い。

一方、アメリカの航空会社はいち早く「ハブ・アンド・スポークシステム」を採用し、路線網を構築してきた。このシステムは、貨物輸送においては非常に効率的であるが、旅客利用の面では、地方間の移動の場合には乗り継いでいくことを強要されるがゆえに移動時間が余計にかかり、旅客にとっては望ましいシステムだとはいえない。ここにビジネスジェットの優位性が見えてくる。

(図6)

ハブ・アンド・スポークシステム



(出所) tabinote ホームページより

さらに、そうした中注目されたのは、2001年の米国同時多発テロの際、テロが起きた飛行機は全て一般の航空会社による定期便の航空機だったということである。

その飛行機に乗るのが誰なのか、隣に乗る人が誰なのか、どういう人が乗るのがわからない、というように、一般の航空機がリスクな移動手段となると、世界の要人やエグゼクティブといったVIPがいつ航空機でテロに遭遇するかわからないという危険が高まることになる。

しかし、ビジネスジェットのように運航計画も搭乗地も安全管理の方策までも自分で仕

立てる航空機であれば、搭乗者が知っている人・安全が確認される信頼のおける人しか乗っていない。よってVIPが航空機による移動でテロに遭遇することはまずありえないということが、安全面からもビジネスジェットの普及を後押しすることになったのである^(注5)。

アメリカにあるビジネスジェット専用空港としては、ニューヨークにあるティータポロ空港が有名である。

3.1.2. ヨーロッパ

ヨーロッパでは1993年のEU統合に伴い、航空政策上大幅な自由化が進められた。その結果もあり、ビジネスジェットの利用・普及は進んでいる。ロンドンにおいてTAG Aviation社^(注6)が2003年から運営しているファンボロー空港は世界1のビジネスジェット専用空港である。

また、フランス、パリのルブルジェ空港もヨーロッパを代表するビジネスジェット専用空港である。パリ航空ショーは隔年で6月にルブルジェ空港で開催される。

なお、英国ファンボロー（ビジネスジェット専用空港）の運営を行っているTAGの責任者に対して行ったヒアリングでは、ファンボローでは、ロンドン・オリンピック開催に備えて、その開催4年前からビジネスジェットの受け入れをどうするかを管財界が連携し、対策を練り上げていったとのことであった。これに対し、日本では未だその兆候も見られない^(注7)。

ロンドンオリンピック・パラリンピック開催中のロンドン首都圏域でのビジネスジェットの飛来機数は約3,000機であった。そのうち、オリンピック需要による利用は約1,500機と推計されている。これは、東京首都圏域での1年間の飛来数とほぼ同数であり、いかに東京オリンピック・パラリンピックに向けたビジネスジェットの受け入れ準備が喫緊の課題であるかということを示すものである。

なお、北京オリンピックが開催された際には、1000機程度のビジネスジェットが飛来した。そして、その後の香港ビジネスジェットセンター（HKBAC）の発展につながっている。

3.1.3. 中国

近年、中国では富裕層が急速に増大しており、米国を上回るとの見通しがなされている。そして、それに伴い、ビジネスジェットに対する需要も増加している。

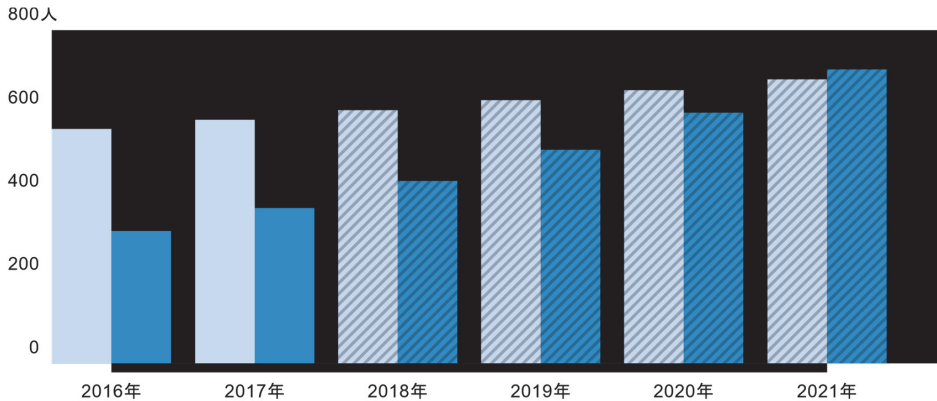
また、中国企業が世界に進出していることに伴い、中国でチャーター航空機の市場が広がっている。企業幹部の利用が増えている。中国では商用機以外のプライベートジェットが富の象徴とみられる傾向があり、アジアの一大市場に育ちつつあるとの報道がなされている。

インフラ整備も進んでいる。中国国内でプライベートジェットを受け入れる空港は300

を超え、2020年までに500まで広げる目標もある。

その反面、中国国内で反腐敗運動が続くいま、富裕層には当局に目を付けられたくないとの心理も働いている。上場企業が株主の目を意識して、資産スリム化の一環として維持費用がかかる社用機を手放し、チャーター機に切り替える動きも出ている。

(図7) 中国とアメリカの富裕層の推移



左 米国、右 中国

(上図 ロイター 2018年10月31日付コラム「中国で急増する超富裕者層、世界の富豪と何が違うか」より)

香港を拠点にプライベートジェットの管理や予約を担当するジェット・ソリューションによると、香港から関西国際空港への往復料金は1人あたり3万8千香港ドル(約52万円)と、航空会社のファーストクラスに近い。

胡社長によると、顧客の6割は中国、香港、台湾の人が占める。鉱物採掘や不動産、カジノ産業など出張が多い企業の利用が目立つという。

定期航空便が少ないアジアやアフリカの都市にもアクセスでき、観光と組み合わせたサービスも提供しているのが魅力だと顧客は話している。

アジアのプライベートジェット1,200機のうち、中国、香港、台湾に1,000機が集中する。胡氏は「中国のプライベートジェットは実用目的の米国と異なり、富裕層の地位の象徴になっている」と語る。中国の富豪トップ5人のうち3人が同社の顧客だという。

そんな中で、先に中国のところで触れたように、自家用機からチャーター機へのシフトが進みつつある。自家用機は維持や更新、パイロットの確保などで年2億7千万円程度のコストがかかる。必要なときだけ使うチャーター機のニーズが急速に高まっているとのことである。

3.2. ビジネスジェットに関する国際団体

ビジネスジェットに関する国際団体は、主に以下の2つの団体が活発な活動を展開している。

3.2.1. NBAA : National Business Aviation Association

NBAAは1947年に設立され、ワシントンDCに拠点を置く。全米および世界各地にある、あらゆる規模の11,000社以上の会員企業を代表している。

NBAAが主催するBACE : Business Aviation Convention & Exhibition (NBAA-BACE)は、毎年10月に開催される。多くのビジネスジェット業界の関係者、ならびに航空機への投資家が世界中から集まる。この種のもので最大のイベントである。2019年度の場合、3日間の開催期間中に、約23,000名の航空ビジネスのプロフェッショナルと、1,000の展示・出品者、そして約100機の航空機が実際に会場に駐機し、機内を実際に見たりできるようにしている。

また、NBAAはアジアビジネス航空会議&展示会(ABACE)を主催している。ABACEは毎年4月に、主に主たるマーケットとなっている中国で開催されている。

3.2.2. EBAA : European Business Aviation Association

EBAAは1977年に設立され、ヨーロッパのあらゆるレベルで900以上のビジネス航空会社(直接会員または準組織の会員)を代表している。

EBACEは毎年5月ごろに行われる。2019年は5月21日から23日まで、スイスのジュネーブで開催された。

4. 日本におけるビジネスジェットをめぐる現状と課題

日本におけるビジネスジェットの運送量はこの5年間、年間平均10.2%で成長を遂げてきた。同時に、2018年、国際市場において、ビジネスジェット機の動きは10.2%の成長を遂げた。そして東京の都市圏では、15.5%の上昇であった(いずれも2017年対比)。

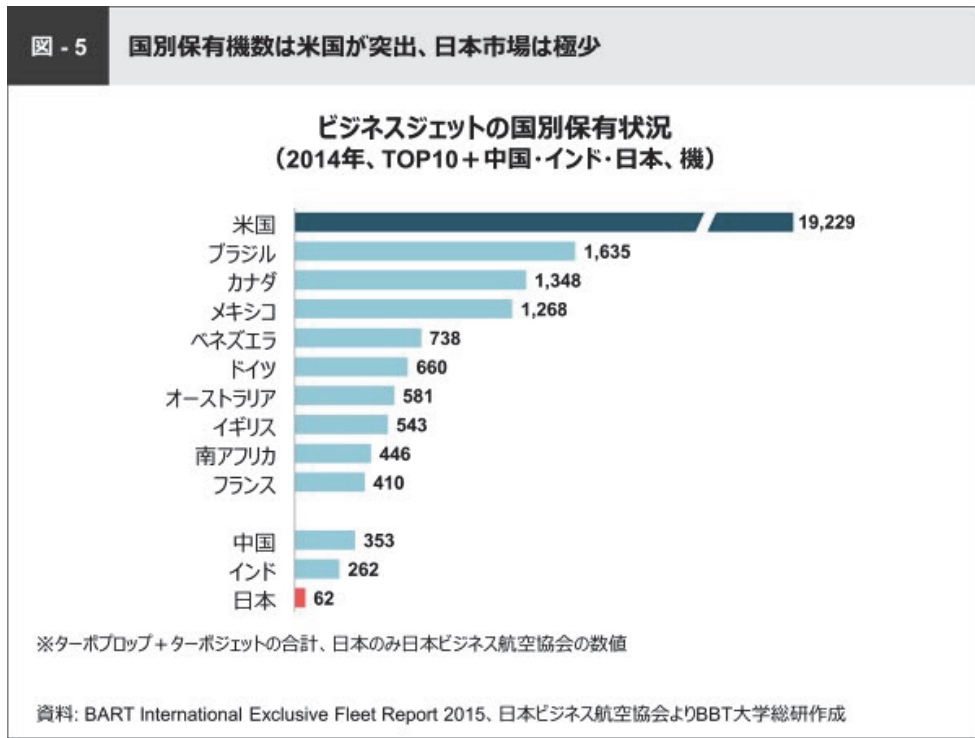
しかしながら、日本では、未だビジネスジェットは一般的に認知された存在とはなっていない。特に、日本国籍のビジネスジェットの機数は少なく、せいぜい50数機に過ぎない、一方、航空大国の米国の場合、米国国籍のビジネスジェットの数は2万機近くに上っているし、近年、中国をはじめとするアジア諸国でも保有機数は増加してきている。

それではなぜ、日本国籍のビジネスジェットは増えないのか。その理由としては、下記のように、いくつかの理由を挙げることができる。

4.1. 保有コストが高い。

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

(図8)



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。そのため、地方空港においてビジネスジェットの受け入れを積極化させようと、国土交通省は地方空港に対し、ビジネスジェットを積極的に誘致しようとする際には補助金を出すという優遇策を打ち出した。ただ、地方空港は従来の定期便の維持・増便にしか関心がないのが現状である。

これに関連して、格納庫が足りないという問題もある。

ビジネスジェットを保管すべき格納庫が特に首都圏では足りない。そのため、本来の目的である大都市で利用者を降機させ、飛行機は駐機スペースに余裕がある地方空港への誘導を図ろうとしているが^(注8)、そもそも地方にも格納庫が少ないこと、そして地方への移動による余分な負担がかかることで利用者にとっては不評である。そこで、ビジネスジェットをより多く日本に呼び込もうとするのであれば、格納庫の建設を、少なくとも地方空港において進めていかなければならない。そしてFBOもそれに付随する形で立ち上げていくことが求められる。それをいち早く行うことができるかどうか、今後、より実効的な地域振興を進めていく上で、アドバンテージがとれるかどうかの分かれ目になってくるだろう。

地方への機体の移動ということからは、カボタージュライト（外国人による国内輸送）の問題もある。

日本では、航空法第130条により、外国籍機による国内二地点間の運送（有償運航）は禁止されている

日本にビジネスジェットを利用して訪れる海外からの人びとは、せっかくの機会だからということで日本国内を自分のビジネスジェットで訪れたいと思うだろう。また、ビジネス目的で日本を訪れる人びとであれば、日本国内をせっかく持ってきた自分の機材で自由に日本国内を移動し、商談などのビジネスを効率的に進めたいという欲求はより高いものとなるに違いない。そうした要求があるのに対して、それができないというのはビジネスの舞台としての日本の魅力を大きく損なうことになる。

さらには、機体を地方の格納庫で保管することが必要になった場合、その移動の際に乗客を乗せることができれば、少しでも経済的負担を減らすことができる。

広くカボタージュライトを開放する必要までは言っていない。ただ、ビジネスジェットの普及のためには、ビジネスジェットに関してのみ、早急にカボタージュライトを開放すべきである。

このように、自国での保有コストが高いことから、海外にビジネスジェット機を駐機して海外国籍の飛行機として運航し、日本から世界に向けて、あるいは世界から日本への移動に利用している日本人が多い。

4.2. 平等主義的考え方

ビジネスジェットを離発着させる需要が大きい大都市空港、特に羽田空港においてビジネスジェットを駐機させるためのスペースが十分に確保されていない。それは、そもそも需要過多であり、スペースが不足している中、顧客平等主義、公共性重視の観点から、一般の旅客を優先するように、定期航空便を優先的に取り扱っている結果である^(注9)。

欧米ではビジネスジェットを利用する人々は高額の利用料を支払っているのだから、それだけ優遇されても仕方ないとの考え方が一般化している。それに対して日本では、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おける差別化を行うことはまかりならんといった風潮がある。そのため、近年、マイレージ・クラブの上級会員については優先レーンを設けるようにはなったものの、それ以上の特別扱い、たとえばVIPに関しての取り扱いについては暗黙裡に行われている。

そもそもビジネスジェットを保有することに対して社会的にマイナスのイメージがまだ存在している。つまり、ビジネスジェットは富裕層のための「おもちゃ」であり、ぜいたく品である。それゆえ、そのようなものを重視するのはけしからんということである。

4.3. 技術規制上の問題

航空法上で航空機を常に飛ばしていくための耐空検査や資格などを取得したり維持した

りするのにかなりの費用がかかる。また制度も複雑である。近年、法制度の見直しが行われてきてはいるが、まだまだ十分とは言えない。

また、こうした機体を運航する上で必要な乗員が十分に育成されていないことも問題である。

4.4. 空港における課題

ビジネスジェット専用施設が設けられていない場合、定期航空会社と同じ空港・ターミナルを利用するため、出入国動線が一般客と混在しており、プライバシーが確保されず、移動に時間がかかる。専用ターミナルやCIQ体制を整備する必要性が高い。

これは特に重要な点である。ビジネスジェットを利用する理由の1つは、できるだけ移動時間を短くして仕事の効率化を最大化するという点にある。それにも関わらず、一般客と同じ動線をたどれば、混雑時などは余分な時間がかかることになるし、日本では、これまで一般の航空輸送がメインであったため、ビジネスジェットのための施設が後から付け足すような形で設けられることになるがゆえに、たとえビジネスジェットの専用施設が設けられたとしても、それが移動動線から考えて最適な場所に設置されているかどうかは問題が残る。

また、プライバシーの確保も極めて重要である。ビジネスジェットの利用者には社会的影響力の大きい人が多い。そのため、そうした人物の動向は、常に注目され、場合によっては株価の動向など実体経済に即座に影響を与えることになる。それに、実際そうした人々の移動が極めて重大なビジネス・マターに関わることであればなおさらのことであり、当事者としてはできるだけ自分の存在を他者に把握されたくないのは当然のことであろう。

ビジネスジェットを利用する層の特質をしっかりと理解・把握した上で、プライバシー保護の強化のための対策を早急に推進する必要がある。

そもそも総体的にCIQの職員が不足している中、ビジネスジェットのためにわざわざ特別の要員を捻出することに対しても、当局の側で抵抗がある。

また、すでに述べたように、ビジネス機が使用できるスポットに制限が設けられている場合があり、また、駐機可能期間が短い。

発着枠について取得のための手続きやCIQの申請手続き等、運航に関する各種申請手続きの簡素化も必要である。

ビジネスジェットを利用する層の社会的信頼性は高い。そのため、入国手続きを簡略化することは理にかなっている。それに利用者の数は限定的なのだから、空港の現場におけるチェックだけに依存するのではなく、情報技術を駆使して出発から到着までの全体の動線の中で管理すればよいのであり、そうした工夫も必要である。

こうして考えれば、ビジネスジェットの普及のためにはCIQの要員を増やさなければならぬという議論も、本来は到着地＝「出口」だけの観点ではなく、予約の時点から総

合的に考えるべきである。それを可能とするような情報技術における人的識別能力は飛躍的に発展している。専門家によれば、一度に数千人の識別が可能であるという。このことから、空港そのもののあり方の近い将来に根本的に変わってくることが示唆されている。つまり、空港でのすべての人的安全性についてのチェックは、AIによる監視機能で賄えるということである。したがって、現在のように、各チェックポイントで旅客がいちいち順番待ちをするようなことはなくなり、空港は現在の鉄道の駅のような、極めて開放的な空間へと変貌を遂げることになるだろう^(注10)。

4.5. 小型機の墜落事故による小型機の安全性に対する社会的不安感の存在

これは、ビジネスジェットというよりも、GA全般についての問題性といえるが、小型機の運航が、たとえば調布飛行場や八尾飛行場といった、住宅地の近くにある空港で行われ、そこで起きた事故^(注11)が付近住民の恐怖感をあおり、それがビジネスジェットの運航にも影響を与えかねないということがある。

なお、行政サイドにおいて小型機の安全問題に取り組むインセンティブが弱いという問題がある。というのは、大型機と違って、小型機の場合、天候に左右されることがあり、行政サイドでいかに安全対策を強化しようとしても、最終的には天候次第のところがあるからである。とはいえ、小型機に関する技術も向上するであろうし、航行支援システムもさらに高度化していこう。一方、事故の教訓を受け、個人所有の機体の場合でも、安全対策となる機器は標準装備化されていかなければならない。

5. 日本の大手航空会社、および空港のビジネスジェットに対する反応

5.1. 大手航空会社の動き

「数から質へ」という観光政策の転換の必要性は定期航空会社の側でも認識されるようになってきている。その証として、最近、JAL,ANAもビジネスジェット事業に参入してきた。

5.1.1. JALの場合

JALは、日本のビジネスジェットの需要拡大に応えるべく、チャーターフライト手配、ビジネスジェットのオーナーが所有する機体のマネジメント、日本を発着するビジネスジェット向けに運航支援・コンシェルジュサービスなどを提供する新会社を丸紅とともに設立した。2019年春からサービスを開始している。

世界52カ国・349の空港に就航しているJALと、ビジネスジェットに関する知見・ノウハウを有する丸紅は、両社の強みを活かし、顧客に対して最上級のサービス、時間価値を向上させる商品を提供するとしている^(注12)。

5.1.2. ANA の場合

ANA は、JAL に先立つ形でビジネスジェット事業へ進出している。

ANA は、2018年3月にビジネスジェットを活用したチャーター手配事業への参入を発表、同年7月に双日とともに「ANA ビジネスジェット株式会社」を設立した。

同年8月には旅行業登録を完了。株主比率はANA ホールディングス 51%、双日 49%である。

5.2. 空港

日本では、空港間での生き残り競争が激しさを増している。そうした中、ビジネスジェットを誘致することで自らを特徴付け、収益を拡大していこうとする空港も現れている。

成田空港は、ビジネスジェット専用ターミナルを2012年3月にオープンさせた。羽田空港でビジネスジェットの発着枠がなかなか取れない状況下、あふれた便を取り込む形である程度の収益を上げてきている。

一方、羽田空港にも、CIQ 施設を備えたビジネスジェット専用ターミナルがある。2014年9月、羽田空港はビジネスジェット専用施設を開業した。

ビジネスジェット専用ゲートは国際線旅客ターミナルビルのホテル棟（ロイヤルパークホテルが入っている）の1階にあり、24時間運用されており、利用がある時のみ係員を同施設に派遣している。専用施設内には専用待合室や専用保安検査場、専用 CIQ 施設、免税品の予約販売カウンター、専用車寄せなどが設置されている。

名古屋小牧空港、中部国際空港、神戸空港にはビジネスジェット専用動線が整備されており、スムーズな移動が可能。

名古屋国際空港と中部セントレア空港の2つの空港では、ビジネスジェットの動きは2018年12%と急増した。2桁成長は2015年以来続いている。名古屋は、通常の旅客ターミナルビルとは別にビジネスジェットの利用者のための専用ターミナルをもっていることがユニークである。

神戸空港では、ビジネスジェットの拠点にする構想が浮上しているとの報道がなされている^(注13)。

また、静岡空港はFBOを設立し、受け入れ態勢を強化、ビジネスジェットの誘致に努めている^(注14)。

このように、いくつかの空港ではビジネスジェットの受け入れについて積極的に取り組んでいるが、全般的には、まだまだビジネスジェットについての関心が低いのが現状である。

6. ビジネスジェットに関する今後の日本の取り組みの方向性について

これまで述べてきたように、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かなければならないことの重要性を、今一度しっかりと認識する必要がある。

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むしろ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。

また、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。その反面、彼らがビジネスジェットを利用して日本に来る際の利便性が悪ければ、国際会議も開かれなくなる。

日本においてもビジネスジェットが広く認知されるきっかけとなりうることの1つにホンダ・ビジネスジェットの展開がある。

日本を代表する自動車メーカーであるホンダは、そのDNAともなっているパイオニア精神の発露として、航空機の製造にも乗り出した。周囲には無謀な試みだとされながらも、長い年月をかけて小型ビジネス機の開発を成功させた。しかも、従来になかった発想を取り入れ、それまでにない機内の快適な環境をつくりあげた。すなわち、エンジンを翼の上にとりつけることによって、機内空間を広くすることに成功したのである。

その機体デザインも洗練されたものであり、細かいところにも日本のメーカーならではの細かい配慮がなされている。

ホンダ・ビジネスジェットは、すでに北米などではすでに多くの機体は販売され、大きな成功を収めている。手頃な値段設定もあり(1機約5億円)、最初に投入された米国市場において好評を得、好調な販売実績を挙げてきた。

その結果、ホンダ・ビジネスジェットの2018年暦年のデリバリー数は37機となり、小型美ジェット機のカテゴリーにおいて2年連続で世界1位を達成した。

これに対して、同機はなかなか日本市場には投入されなかった。既述のように、日本におけるビジネスジェットの重要性・有用性に関する理解の遅れ、ならびに日本でビジネスジェットを保有するコストが高いことが、日本における販売開始を控えさせるものとなったのではないかと考えられる。

その後、ホンダ・ビジネスジェットは2018年6月からようやく日本での販売を開始した。国土交通省(JCAB)が定める機体の強度や性能、安全性などの基準を機体が満たしていることを証明する型式証明(TC)を2018年12月に取得し、国内で納入できるよう

になった。そして、2018年12月20日には、「HondaJet Elite」が日本登録機として初めて顧客へ引き渡された。

日本国内でもビジネスジェットがより多く売れるようになり、使用される頻度が高まれば、そのための部品供給やメンテナンスの需要も増えてくる。航空機製造の場合、航空機メーカーだけでなく、その関連業種の裾野は広く、それだけ航空機の販売が伸びた場合の業界全体の経済効果は大きい。そして、そうした部品メーカーなどが製造拠点を置いているのは安く広大な土地を取得することができる地方が多く、その地方にもたらされる経済効果も大きいものとなる。

また、定期便に使われる航空機に関してもそうであるが、ビジネスジェットについても、資産運用の手段として、一般の人びとの投資対象として広範に認知され、実質的に投資が行われるようにしていくことも今後重要になってくるだろう。

ビジネスジェットがこれからの社会のインフラとしてきちんと位置付けられるようになれば、それをしっかりと社会全体で支えていくことが必要となってくる。その1つの在り方が、運用されるべきビジネスジェット機の数が増え、より利便性と利用の仕方についての選択肢が増えていくことであろう。より多くの機体が生産されるようになれば、規模の経済性が働き、生産コストやメンテナンスコストも低下し、ビジネスジェットが大衆化の方向に近づいていく可能性も出てくる。

すでにインフラに対する個人投資の道は拓けているので、ビジネスジェットの離発着のための関連施設の設置・運営についても、機体と同様、一般からの投資対象となっていくことが求められる。

ともかくも、先進国だけでなく、近隣アジア諸国に対しても後れをとっているビジネスジェットの日本における普及を早急に果たすべく、取り組みの強化、推進のペースアップを確実にしなければ、日本経済はますます停滞感が強くなり、将来の社会を支えていく体制の構築が難しくなっていくだろう。

注

注1) この問題に関しては佐藤剛弘『観光公害』、祥伝社新書、2019年で詳しく紹介されている。

注2) プライベートジェット、ビジネスジェットと呼び方については多少のばらつきがあるが、ここでは公共性に注目することから主にビジネスジェットという呼称に統一して論じることとするが、場合に応じてプライベートジェットという用語も用いている。

注3) この点では、次元は違うものの、ビジネスジェットとタクシーは部分的に共通する性質をもっている。タクシーも、移動しながら、車内を個室として仕事に専念できるからである。

注4) 『ビジネスジェット・プライベートジェットの世界』より。

注5) 『ビジネスジェット・プライベートジェットの世界』9頁。

注6) 時計で有名なTAG heuerは、ルイ・ヴィトングループに売却され、その資金をもとに、当時軍用として使われていたイギリスのファンボロー空港を買収した。

注7) ただし、国土交通省の所轄研究所がビジネスジェットに関する包括的な研究を開始しようとはしている。

注8) このように、首都圏空港は旅客を降ろす (Drop) と乗せる (Pick Up) だけとし、ビジネスジェット機は駐機スペースに余裕がある地方空港で待機する方式のことをストップ・アンド・ドロップ (Stop and Drop=S&D 方式という)。

注9) 「日本のビジネスジェット利用がこれまで進んでこなかった理由には、歴史的な経緯がある。『経済成長期に航空需要が急増し、しかも首都圏中心の需要に対応するには、発着枠に限界がある中で機材の大型化をはかる必要があり、定期航空便を優先することが求められた』と事情を説明。JBAAの副会長であった佐藤和信氏も、『第2次世界大戦の敗戦で航空事業が一旦ゼロになり、そこから航空事業を復興するには、とにかく急いで定期便を拡充していくしかなかった』と補足する。JBAAの北林会長(当時)は、こうした歴史的経緯から、『航空機の運航に関わる空港、発着枠、整備規程など、すべてが定期便を中心に形作られてきたことが、ビジネスジェットの普及を妨げてきた』と語る。

2016年7月7日付「ビジネスジェットの基礎知識(1):市場規模と潜在需要」より。

注10) ただし、このことを社会的監視の強化ととらえ、抵抗感を持つ人々も存在することも認めなければならない。ジョージ・オーウェルが、その著書である『1984』で予想したような管理社会の到来である。このことは、すでに日本でもあらゆるところに監視カメラが導入されており、このことが犯罪に対する犯人の早期発見と事件の解決に結びついているというプラスの側面がある一方で、我々の日常生活が常に監視されているという圧迫感にもつながっている。

注11) 2015年7月26日、調布飛行場を離陸した小型機が住宅地に墜落、住宅9棟が破損、焼損し、出火した住宅内にいた女性1人と事故機のパイロットおよび乗客男性の計3人が死亡、接触した住宅内にいた女性2人と乗客3人が負傷した。また、2016年3月、大阪府の八尾空港では、小型プロペラ機が墜落して4人が死亡した。市街地にある八尾空港の周囲は住宅や工場が立ち並び、住民に被害が及ぶ恐れもあった。

注12) 2019年1月25日付JALのプレスリリースより

注13) 空港を運営する関西エアポートは神戸空港周辺の未利用地に格納庫や整備拠点を設けられるという点から神戸空港に注目した。ターミナルビルがコンパクトで乗降しやすく、都心の三宮との近さも拠点化にふさわしいとしている。同社が一体運用している関西空港で、発着が増加している旅客定期便の受け入れに専念できることも利点となる。

神戸空港はビジネスジェットであれば国際線でも受け入れが認められている。しかし、CIQが平日の午前8時半から午後5時までに限られている上、2週間前までに運航を申請する必要がある。そのため、ビジネスジェットの発着はこれまで年10~30回にとどまってきた。

なお、神戸空港は2012年4月に植物検疫法と家畜伝染病予防法に基づく指定空港に指定され、国際ビジネスジェットの生ごみが空港内で焼却処分できるようになっている。

2019年1月20日付神戸新聞。

注14) 富士山静岡空港が発行している『富士山静岡空港ビジネスジェット機利用のご案内』によると、富士山静岡空港におけるビジネスジェット機利用については、○運航予定日の前月初日から運航当日まで受付可能、○国際ビジネスジェット機は、原則として6泊7日以内の停留が可能、○地元事業者(株式会社フジドリームアビエーションエンジニアリング)によるFBO(航空機運航支援)サービス提供、とある。

参考文献

- 航空機投資研究会編著『無敵のグローバル資産 「航空機投資」完全ガイド』、幻冬舎、2018年9月
 佐滝剛弘『観光公害—インバウンド4000万人時代の副作用』、祥伝社新書、2019年7月
 ジェイソン・ハイランド『IRで日本が変わる』、角川新書、2019年6月
 中条潮、稲岡研士、「ビジネスジェットは先進国の象徴(3)」、『ていくおふ』、2018年秋号、No153
 日本ビジネス航空協会ホームページ

東山浩司・戸村智憲『ビジネスジェット・プライベートジェットの世界』、日本マネジメント総合研究所合同会社 社会貢献出版シリーズ、2017年3月
ビジネスブレークスルー「もしも、あなたが「ホンダ エアクラフト カンパニー社長ならば」、
Real Time Online Case Study
吉田敏浩『横田空域 日米合同委員会で作られた空の壁』、角川新書、2019年2月