日経産業新聞フォーラム2008
広告企画
企画・制作＝日本経済新聞社広告局

需要急拡大するビジネス航空―日本の現状と将来

企業活動の効率化を支援

日経産業新聞フォーラム2008「需要急拡大するビジネス航空―日本の現状と将来」（主催・日本経済新聞社、特別協力・日本ビジネス航空協会、特別協賛・エクセル航空、日本エアロスペース、丸紅エアロスペース、協賛・ITCアエロスペース、静岡エアコミュータ、県営名古屋空港協議会、協力・愛知県、神戸市、後援・国土交通省、経済産業省）が、9月18日（木）開催された。フォーラムでは、グローバル規模で拡大するビジネス航空をテーマに、日本における現状や課題、将来像について活発な議論が展開された。

この特集は日経アドネットからもご覧になれます。http://www.nikkei.co.jp/adnet

あいさつ

日本ビジネス航空協会（JBAA）会長
窪田　陽一 氏

ビジネス航空はグローバル化が進む経済活動を支える重要なビジネスツールであり、欧米においては飛躍的に発展している。アジアの主要国も積極的に動いている。ビジネスジェットの保有機数で、日本は米国の一万五千機に対し、わずか六十数機にすぎず、将来ビジネス航空が産業として発展しなければ、日本の経済活動全体の発展の阻害要因になりかねないと懸念している。

首都圏で、もっと自由にビジネス航空が離着陸できる環境が整備されれば、産業として飛躍的に成長すると確信している。JBAAはビジネス航空の必要性と有用性につき、積極的に情報発信を行い、ビジネス航空の発展と普及のために努力を続けていく覚悟である。

国土交通省　航空局長
前田　隆平 氏

国土交通省では、航空発展の前提をインフラ整備と考え、全国の空港整備を進めてきた。来年には静岡空港が開港予定となっており、これでインフラ整備は概成したこととなる。

残された問題は首都圏の空港能力であり、成田も羽田も現在発着の余裕がない。羽田は四本目の滑走路が二〇一〇年十月に完成予定であり、成田の滑走路の延長工事は、一〇年三月の完成が予定されている。

一方、わが国のビジネス航空の現状は十分な普及に至っていない。昨年度、我々の行った調査報告でもさまざまな問題点を指摘している。課題解決に向け、官民協力が必要だ。

今後ともビジネス航空を含め、より一層質の高い航空輸送サービスの実現に向けて努力していく方針だ。

経済産業省　製造産業局
航空機武器宇宙産業課長
広瀬　直 氏

民間航空に占めるビジネス航空のシェアは約四割といわれているが、今後ビジネス航空に対するニーズは拡大していくと予測される。例えばエアタクシー事業が成功すれば、市場の飛躍的な発展の可能性が生まれる。ビジネス航空の発展は、ビジネス活動あるいは人の移動を変革していくと考えられる。

米国では経営者に加え、中間管理職や技術者が、業務の効率化やスピードアップの観点から積極的に活用しているように、インフラとしての重要性が高まっている。

日本におけるビジネス航空の発展のためには環境整備が不可欠であり、併せて、日本の航空機産業を支える技術力が、ビジネス航空の世界に新たな境地を切り開いていくと思う。

基調講演　グローバル化に対応できる日本のビジネス航空へ

一橋大学大学院商学研究科長兼商学部長　**山内　弘隆** 氏

世界における航空輸送の歴史は約百五年で、技術進化を背景に発展を遂げてきた。一九八〇年前後から世界的に規制緩和の流れが定着し、自由競争の下で航空輸送の発展が促進され、新しいビジネスモデルを創出してきた。

例えば、コンピューター・リザベーション・システム（CRS）は、データベース・マーケティングを定着させ、フリークエント・フライヤー・プログラム（FFP）は、顧客の囲い込みのための戦略となっている。

さらに、競争力向上につながるネットワークの効率的拡大策として、ハブ・アンド・スポークが進展している。ハブとスポークをリンクさせることでサービス地点数に比べ、航空路線数が少なくて済むメリットがある。次にローコスト・キャリア（LCC）が新たに登場した。LCCは直行便の低コストでの運航がセールスポイントである。

ビジネス航空は二〇〇〇年前後から、米国や欧州を中心に、飛躍的に市場が拡大している。その要因は経済のグローバル化に伴い、個別の航空輸送のニーズが誕生したこと、さらには経済的便益の認識、すなわち時間価値の増大などが挙げられる。セキュリティーやプライバシーの確保も追い風になっている。

ビジネス航空には新たなビジネスモデルが生まれている。例えば、エアタクシーは個別的な航空輸送手段を提供している。フラクショナル・オーナーシップという複数のオーナーが一つの航空機を共同所有する形態や、小型ジェット機を使用したシート単位のオンデマンド航空も登場している。

ビジネス航空は究極のポイント・ツー・ポイント輸送であり、行きたいときにどこへでも、いつでも行けるのがメリットだ。ビジネス航空を支えるインフラは空港であり、自由に使える環境整備が前提となる。

日本では首都圏の空港容量が満杯で、これを解決することが必要不可欠である。飛行機と空港という二つの要素がビジネス航空発展の鍵を握っているが三つ目は環境、制度あるいは手続きを含めたソフトの部分である。

国土交通省が今年三月に発表した報告書に明記されているが、ビジネス航空の振興策として必要なことは、ファシリテーション、すなわち発着枠や申請などの手続きの国際化である。二つ目は制度の構築であり、ビジネスジェットを発展させるための要件である。

第三がFBO（Fixed Base Operation）であり、運航支援を行う事業や施設などの環境整備である。第四は空港をいかに利用していくかの運用面である。

ビジネス航空はグローバル経済のインフラとして極めて重要であり、都市の国際競争力とも直結している。ビジネス航空市場を拡大することが日本の産業発展の基盤になると考えている。

市場拡大が日本産業発展の基盤

特別講演　ビジネス航空の現状と今後　―規制緩和によりビジネス航空の利用促進へ

国土交通省・大臣官房審議官　**田村　明比古** 氏

企業活動のグローバル化に伴い、ビジネス航空市場は九〇年代後半から急速に拡大している。併せて、二〇〇一年九月の米国同時多発テロ以降、空港でのセキュリティーチェックが厳しくなっており、時間価値を重視する人たちを中心に利用者が増えている。

日本でのビジネス航空の利用は非常に少ない。国別経済規模とビジネス機の保有機数の調査結果では、日本は欧米に加え、南米（ベネズエラ、コロンビア）、南アフリカ、オーストラリアなどよりも少ないのが現状である。

世界の主要都市圏におけるビジネス機の取り扱い機数を見ても、東京はニューヨーク、ロンドン、パリと比較し、一けた異なるほど低い数字である。他方、ボンバルディア社が発表したビジネスジェット機の将来予測では、今後十年間で現在の約二万二千機から約二万機にまで増えるとされている。

環境整備・認知度の向上に注力

利用促進は不可欠である。常に世界を視野に据えた日本発のビジネス活動を支援するとともに、海外からの日本へのアプローチの面でも重要だ。

ビジネス航空の発展には空港などの環境整備が不可欠だ。東京は羽田、成田の空港容量に制約があり、ビジネスジェットの受け入れには限界がある。世界の主要都市圏では、定期航空のハブとなる空港とは別に、一般航空専用の空港が大都市近郊にあり、ビジネス航空の発展を支えている。

日本のビジネスジェットの利用促進策として四つのFが挙げられる。第一はFacilitationで、手続きを容易なものに改善することである。具体的には、発着枠七日前申請の短縮も課題である。

次にFramework・駐機場申請などを分かりやすく、かつ国際的にしていくことである。利用者に対し、公平、安価で質の高いサービスの提供につながる。第四はField（空港）で首都圏におけるビジネスジェット専用空港の整備。既存飛行場の有効活用も含めて検討すべきだ。

日本ではまだ、ビジネスジェットに対する認識不足がある。認知度向上に向け、関係者は一致協力し、諸外国の例を参考に活動を進めていく必要がある。

日本がこのような状況を放置すれば、国際競争力にもマイナスの影響が懸念される。グローバルな経済活動の中で、世界に取り残されないためには、ビジネスジェットのオーナー数が飛躍的に増えている。

第三はFacilityで、専用施設を整備し、FBOの運営を行う事業主体の育成を図ることである。利用者に対し、公平、安価で質の高いサービスの提供につながる。第四はFieldで首都圏におけるビジネスジェット専用空港の整備。既存飛行場の有効活用も含めて検討すべきだ。

日本ではまだ、ビジネスジェットに対する認識不足がある。認知度向上に向け、関係者は一致協力し、諸外国の例を参考に活動を進めていく必要がある。

環境整備・認知度の向上に注力

プレゼンテーション①　日本のビジネス航空の現状と未来

日本ビジネス航空協会（JBAA）理事
加茂　圭介 氏

ビジネスジェット利用のメリットは、いつでも、どこへでも、速くという利便性にある。また、空港手続きなどの煩雑さからの解放による快適性、ハイジャックやテロのリスクが排除された安全性も魅力である。定期航空を使用した場合に比較し、移動時間が劇的に短く、ビジネスの前線におけるこの効果は大きい。

外国籍のビジネスジェットの日本への飛来が昨年、欧州や中国を中心に大幅に増えており、時代がビジネス航空を発展させる方向に動いてきた。近い将来、大量の航空交通を安全かつ効率的に管制するシステム改革が必要である。

航空機とインフラ整備が進展すると新しい運航事業が開拓される。その例が小型ビジネスジェットを用いたエアタクシーであるが、このビジネスモデルは日本でも期待できる。ビジネス航空機の小型化・低価格化が利用者の拡大と小規模空港の活性化を喚起する。

今後、空港や法制度などの整備が期待され、日本における次世代ビジネス航空の幕開けは近いと確信する。

ビジネス航空を支えるインフラ――日本の空港とビジネス航空の現状

プレゼンテーション②　県営名古屋空港の取り組みについて　――国際ビジネス機の拠点をめざして

愛知県地域振興部
航空対策課課長
杉浦　健二 氏

二〇〇五年二月の中部国際空港の開港に合わせ、名古屋空港は県営名古屋空港としてスタートした。中部国際空港が二十四時間運用可能な国際空港であるのに対し、県営名古屋空港は名古屋都心に近接する小型航空機の拠点空港であり、多種多様なニーズに対応する新しいタイプの空港である。

名古屋空港は国際ビジネス機にとって、使い勝手に優れている。機動性では、名古屋都心部（名古屋駅）に車で約二十分と近く、アクセスも良い。ビジネス機専用ターミナルを設け、一般旅客と完全に分離した動線を確保しており、出入国検疫税関いわゆるCIQの審査を一部屋で行える審査室を設けている。

関係機関への事前連絡期間が、原則三日前になっている。今後の課題として、利用促進PR、CIQ体制の充実、施設整備が挙げられる。開港後の実績、現況を踏まえ必要な整備を進め、さらなるビジネス航空の拠点化を目指していきたいと考えている。

ビジネス航空を支えるインフラ――日本の空港とビジネス航空の現状

プレゼンテーション③　神戸空港における国際ビジネスジェット受け入れの取り組み

神戸市みなと総局
空港事業室誘致課
主査
小嶋　省一 氏

神戸空港（愛称・マリンエア）は二〇〇六年二月に開港、市街地に近接した利便性の高い都市型空港である。神戸中心部（三宮）まで車で約十五分、大阪、京都、奈良、姫路など周辺都市へのアクセスも非常に便利である。開港一年目の旅客数が約二百七十四万人で、〇七年度は前年比九%程度増の約三百万人となっている。

CIQをはじめとする関係機関の協議が整い、〇六年九月から国際便の受け入れを開始した。神戸空港はオウンユースチャーターが可能で、神戸市と友好都市連携を行っている中国・天津市との間で、昨年と今年、交流団約二百人が天津市を訪問している。

神戸空港は、ビジネスジェット専用の税関、入国管理、検疫（CIQ）審査室を設け、スムーズな手続きと高度なセキュリティーとプライバシーを確保している。今後の課題として、空港島内で整備中の小型航空機機能用地を、本格的なビジネスジェットの拠点として活用し、小型機関連企業の集積を図っていきたいと考えている。

パネルディスカッション　需要急拡大するビジネス航空

パネリスト
エクセル航空　代表取締役社長　**内池　雅廣** 氏
静岡エアコミュータ　運航部長　**永澤　英敏** 氏
丸紅エアロスペース　第二営業本部長　**八木　達也** 氏
モデレーター
日本ビジネス航空協会（JBAA）副会長　**中渓　正樹** 氏

中渓　パネリストの方々に、ビジネス航空の内容紹介をお願いしたい。

内池　当社はスイスに本社がある運航会社の日本総代理店として、ビジネスジェットのチャーターサービスを提供している。お客様には四つの約束をさせていただいている。利便性、快適性、安全性、高品質の機内サービスである。

利便性では「いつまでもお待ちします」をスローガンにしており、お客様のスケジュールでフライトプランを組み、突然のスケジュール変更にも対応している。快適性では定期便よりはるかに高度が高く、気流が安定しており快適な空の旅を楽しめる。安全性でガルフストリームシリーズは、その絶対的安全性が認められ、米国をはじめ世界各国政府およびフォーチュン誌トップ企業で五十七機が採用されている。また一般客とは別に、プライベートなサービスが受けられる。

内池氏

快適・便利な空の旅提供

永澤　静岡エアコミュータは一九九一年に設立され、現在ビジネスジェットの拠点として名古屋空港を利用している。来年の静岡空港開港後は静岡を拠点とし、ビジネスジェット機を軸とした事業展開を行う方針だ。

当社が運航受託を行っているビジネスジェット機はセスナ社のサイテーションCJ2で、航続距離は三千二百キロ、プライバシーの確保、希望に応じた飛行プランが可能であること、地方空港や滑走距離の短い空港での離着陸ができることなどが挙げられる。今後期待することは、羽田の事業枠・発着枠の拡大、成田の利用実現である。

永澤氏

便利さ体感してほしい

八木　当社は防衛航空宇宙の専門商社であり、世界トップのビジネスジェット機メーカーである米国ガルフストリーム社の総代理店である。ガルフストリームは、小型機の「G150」から大型機の「G550」まで、豊富なラインアップをそろえ、ニーズに応えている。「G550」の搭乗人員は十数人が可能だが、内装は変更でき、会議用のテーブルを置いたり、ソファベッドを入れたり、多様なバリエーションが可能である。

当社ではジェット機の選定から納入までのコンサルティングから運航管理、チャーター販売など、トータルサポート

八木氏

中渓氏

時間の有効活用実現を

八木氏　通常のエアライン並みの速度と運航高度などの飛行性を持っている。名古屋空港を拠点に運航エリアは、北海道から沖縄、韓国、中国、台湾、フィリピンまでカバーしている。

ビジネス航空のメリットは、快適性・安全性に加え、

永澤　ビジネスジェットは高根の花という認識があるようだが、使い勝手に優れており、使ってみていただくことで、メリットが理解できる。

中渓　ビジネス航空について、理解を深めていただけたと思う。

●特別協力／日本ビジネス航空協会（JBAA）
●特別協賛／エクセル航空、日本エアロスペース、丸紅エアロスペース　●協賛／ITCアエロスペース、静岡エアコミュータ、県営名古屋空港協議会　●協力／愛知県（県営名古屋空港）、神戸市（神戸空港）