日経産業新聞フォーラム2009
広告企画
企画・制作＝日本経済新聞社
クロスメディア営業局

ビジネス航空新時代～利用促進への提言

ビジネスの時間効率化を支援

日経産業新聞フォーラム2009「ビジネス航空新時代～利用促進への提言」（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＝アイ・ティー・シー・アエロスペース、兼松、県営名古屋空港協議会、ユニバーサル・アビエーション、EADSジャパン、協力＝愛知県、神戸市、後援＝国土交通省、経済産業省）が11月19日（木）に開催された。フォーラムではビジネスにスピードが求められる現代において、ビジネス航空の重要性について活発な討議が交わされた。

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会長
窪田　陽一氏

世界経済は着実に回復基調にあり、ビジネス航空も運航回数は元に戻った。今や世界の経済発展は中国、インドに熱い目が向けられている。ビジネス航空も同様で、この地区において今後10年間にビジネス機が約1000機増え3倍になると予測されている。それに対して、日本は今後10年で60機程度しか増えない予測となっている。

このままビジネス航空が遅れたままでは、日本がアジア・オセアニア地区における経済の中心として発展していく足かせになるのではないかという恐れも出てくる。日本で、首都圏において、もっと自由にビジネス航空機が離着陸できる環境をつくることが早急に必要になってきている。来年は航空100年。わが国の航空のあり方に新たな展開があり、その際、ビジネス航空にもっと目が向けられるべきだと確信している。

国土交通省
航空局長
前田　隆平氏

オープンスカイ政策の推進の阻害要因とビジネス航空発展の阻害要因は、ともに首都圏の空港能力にあると考えている。発着枠が少ないことばかりではなく、外国のビジネスジェット機が到着した際の手続きが煩雑であることやそもそも専用施設が十分でないなどの問題がある。首都圏の空港能力に余裕があって自由に活用できるようになれば、こうした問題は解消していくと考えている。

成田空港は10月に北伸による平行滑走路2500メートル化が完成。来年3月から2万回の国際線発着枠増加が予定されている。羽田空港は4本目の滑走路が来年10月に完成すれば昼間3万回、夜3万回の発着枠が増える。それだけ発着枠が増大したときに、少なくともビジネス航空も希望通りに首都圏の空港を活用できるようにしたいと考えている。

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

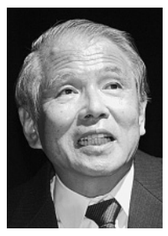
海外の航空関係者と会うと、「日本のようなグローバル企業が多い国ではビジネスジェットを積極的に活用したらいい」「ビジネスジェットは時間効率が非常に高いツール。どこにでも行けるオフィスでもある」とよく言われる。時間価値の高い人たちにとって、自由に効率的にどこにでも移動できるツールとしてビジネスジェットは非常に有効である。

加えて日本の技術力や生産力に対する期待もある。ビジネスジェットも環境と経済性、安全性の3つがキーワードになるが、日本の技術によりビジネスジェットでも環境に優しい機体やエンジンの開発に貢献できるだろう。ビジネスジェットの利用拡大が経済のグローバル化を下支えし、日本の高い技術力でビジネス航空が発展することが日本の経済や産業の発展を引っ張っていくことを期待している。

プレゼンテーションⅠ

ビジネス機運航の実態と課題

日本ビジネス航空協会常務理事・事務局長　佐藤　和信氏



ビジネス航空は、欧米ではすでに不可欠のビジネスツールだ。ビジネス機のうちターボジェットエンジン機は世界の保有機数が約2万8000機。このうちターボジェット機が約1万6000機、ターボプロップ機が約1万2000機となっている。北米は約1万9000機、欧州は約3000機である。総飛行回数は年間約750万回。最近は欧米以外でもブラジル、中国、インド、中東などでも需要が急速に伸びている。

日本の状況をみると欧米に比べ、けた違いに保有機数も運航回数も少ない。日本籍のビジネス航空機はわずか54機で、国内空港の08年度の総着陸回数は日本籍機が6223回。外国籍機が820機で、2046回にとどまっている。なぜこのような状況になったのか。ひとつに首都圏空港のビジネス航空用発着枠の欠如。そして厳しすぎる航空規則やビジネス機用の規則の未整備も理由に挙げられる。

今後は東アジア経済圏の諸都市への効率のよいアクセスに加え、地方路線の減便という状況からもビジネス機がより活用されるだろう。ビジネス機への理解を深め、首都圏空港での発着枠の拡大、首都圏および地方空港での受け入れ施設の整備などを進める必要がある。

プレゼンテーションⅡ

ビジネス航空に取り組む自治体・空港の対応

杉浦氏

愛知県地域振興部
航空対策課課長
杉浦　健二氏

2005年2月に中部国際空港が開港したことに伴い、名古屋空港は県営空港として新しい一歩を踏み出した。名古屋空港は、コミューター航空およびビジネス機の拠点空港として地域の発展に貢献している。名古屋空港のあり方については、周辺自治体や学識経験者との検討を経て、小型機の拠点空港としていくという方向性を打ち出した。その新展開に向けて、開港までに米国商務省などの協力を得て米国の都市型空港などの調査を実施した。

名古屋空港は、国際ビジネス機にとって機動性、セキュリティー、プライバシーなど、使い勝手に優れている。また、一般旅客との動線を完全に分離したビジネス機専用ターミナルも設けている。税関・出入国管理・検疫（CIQ）は3日前までの申請で対応していただいている。

今後はビジネス航空機の受け入れを活発にするため、全米ビジネス航空協会など、海外での情報収集およびPR活動を引き続き行う。また、コミューター航空の新機種導入やハンガー用地の需要増、MRJの生産拠点、宇宙航空研究開発機構（JAXA）の研究拠点など、新たな役割に対応するため、ターミナル地域機能調査を実施している。

胡重氏

神戸市みなと総局
空港事業室推進課主査
胡重　靜希氏

神戸空港は06年2月に開港した市街地に近い都市型空港である。年間旅客数は06年度274万人、07年度297万人、08年度は景気後退もあり258万人となったが、07年度の国内線旅客数は全国の空港で10番目であり、十分需要のある空港である。国際ビジネス機の受け入れでは、CIQ機能の提供が06年9月に可能になり、06年度中は13機、07年度は20機、昨年度12機となった。CIQについては、出張対応であるが専用審査室を設けており、スムーズな手続きとプライバシーの確保、高いセキュリティーが好評を得ている。また、空港に隣接して産業用地を計画しており、ここに企業が進出し格納庫を設置してビジネス機の運航支援拠点とすることが可能である。

ビジネス航空の普及に向けては、利用者の利便性を高めることが重要である。今後、受け入れ時間の延長など柔軟な体制がとれるよう関係機関に働きかけ、利用者の増大につなげていきたい。

基調講演

ビジネス航空新時代～利用促進への提言

一橋大学大学院商学研究科・商学部教授　山内　弘隆氏

羽田空港のハブ空港化が話題になっている。羽田の新しい滑走路ができて昼3万回、夜3万回の発着枠が国際線に割り当てられるとされてきたが、このためにさらに多くの国際線に発着枠が割り当てられることになる。また、成田空港も滑走路の延伸で22万回の発着枠が確保される。そこで考えなければならないのは羽田空港単独のハブ空港化よりも、成田と羽田を一体活用した首都圏空港としての戦略だ。そのためには成田空港への交通アクセスの改善、特に成田－羽田間、あるいは両空港から都心への所要時間を短縮する既存路線のショートカット化も検討課題だ。

日本の航空業界を揺るがす問題に、日本航空の経営問題があるが、そもそも航空会社は事業としての安定性に欠ける面がある。2001年の米同時多発テロで海外の大手航空会社も軒並み経営状態が悪化した。その後持ち直してきたが、昨秋のリーマン・ショック以降再び業績が悪化している。航空会社が経営的に難しいのは、航空サービスが即時財、すなわち生産時点と消費の時点が一致していなければならないという点に起因する。1回空席で飛び立てば、それは完全な不良在庫になる。メーカーならば在庫調整ができるが、そうした時間的なプロセスをとることができない。このために旧来型の広大なハブ・アンド・スポークのネットワークを基本とする航空会社は需要変動に弱い。そこで、低料金で座席利用率を高め、ポイント・ツー・ポイント輸送の運航形態で柔軟なネットワーク運営を行うローコスト・キャリア（LCC）が世界中で台頭している。

その究極にあるのがビジネス航空と見ることもできる。

インフラ整備が普及の鍵

特別講演

世界経済再生、地方の活性化へ～今後のビジネス航空の役割

日本総合研究所副理事長　高橋　進氏

世界同時不況が長引く中で、先進国の景気回復が遅れているのに対して新興国は相対的に高い成長を続けている。その新興国の中でも、とくに東アジア地域に元気のいい国が集中している。北米、欧州連合（EU）、東アジアの経済圏を比較して、すでに東アジアはEUに匹敵する経済規模になっているといわれている。ただ国民1人当たりの名目GDP（国内総生産）でみると、東アジアは北米、EUに比べ10分の1ほどまだ低い。さらに安全保障の点での課題も残る。東アジア共同体構想ではこの点が問題になってくる。

しかし実態として東アジア経済圏が成長することで、域内でのヒト・モノ・カネの移動が激しくなる。そのために域内のビジネスインフラをより発展させる必要が出てきている。日本では政権交代により子ども手当のように家計を支援する政策やムダの排除、ハードありきの公共投資重視からソフトを中心とする政策への転換が進むと見られている。さらに今後、地方分権や成長戦略という次の段階へと政策がシフトしていくことが予想される。ここで重要となるのが、東アジアの経済発展をどう取り込んでいくかだ。

そのために必要になるのが世界の環境変化、東アジア地域の経済発展に対応した国土交通体系の見直しである。まず、オープンスカイの発展と東アジアでのヒト・モノ・カネの移動の活発化にどのように対応するかが課題だ。日本にハブ機能がなければならないし、あるいは日本そのものがハブになる必要があるだろう。そのためには、首都圏と関西圏の空港、港湾を機能強化しなければならない。公共事業の見直しから地方空港はこれ以上開港できないだろうが、地域経済発展のためのローカル・ツー・ローカルの交通体系をどのように整備、再編していくかも課題となる。

アジア経済が需要を拡大

東アジアの域内では国境を越えたヒト・モノ・カネの移動はさらに活発化する。ハブ空港と地方という国内の連携だけでなく、ハブ空港間の連絡、地域内で工場のある地方都市同士を国境を越えてダイレクトに結ぶ航空路線の整備が不可欠になっている。東アジア地域の国々と競争するためにはコスト低減が鍵となる。東アジア域内での移動を効率化するためにビジネス航空のニーズもさらに高まる。ジャパン・パッシングが起きないようにするためには、今後規制緩和やインフラ整備が重視されなければならない。

パネルディスカッション

日本におけるビジネス航空の今後は

パネリスト
アイ・ティー・シー・アエロスペース　社長　中山　智夫氏
エクセル航空　社長　内池　雅廣氏
丸紅エアロスペース 第二営業本部長補佐兼民間航空機ビジネスユニット長　山本　哲也氏
ユニバーサル・アビエーション 代表取締役　東山　浩司氏
EADSジャパン　社長　ヴァンサン・ラルニコル氏

コーディネーター
日本総合研究所総合研究部門 主席研究員　岡田　孝氏

ビジネスエグゼクティブには大変利用価値がある。

内池　エクセル航空はスイス企業に運航委託するビジネスジェット事業と、ヘリコプター事業が柱になっている。ヘリ事業では9月から森ビルの子会社と提携し、成田空港近くの佐倉ヘリポートと六本木のアークヒルズの森ビル屋上ヘリポート間の運航を始めた。首都圏空港へのビジネスジェットの乗り入れが緩和されても成田や茨城空港などでは都心までのアクセスに時間がかかる。ヘリを使えば成田から六本木までは30分で到着できる。短時間での空港アクセスが可能になることで、例えば午後4時に六本木を出発して、ビジネスジェットを使い夜の7時半には香港で会食というようなことも可能になる。

中山氏

飛べる。世界で年間100機以上導入されており、日本では官公庁向けなども含め過去合計40機程度を販売した。ワールドワイドで展開していることから世界各地でアフターサービスを受けられるのも特色になっている。

当社は、顧客のニーズにあった機体を販売するだけでなく、クルーの手配から離着陸の申請などトータルで運航支援するサービスも提供している。中部国際空港、岡山空港にハンガーを保有しているが、日本での機材が増えれば重整備にも対応できる体制を構築していきたい。

中国拠点にチャーター開始

中山氏

内池氏

山本　当社はビジネスジェット専門メーカーであるガルフストリーム社の代理店を務めている。ガルフ社の機体は比較的大型で高高度を高速で飛べる。世界で年間100機以上導入されており、日本では官公庁向けなども含め過去合計40機程度を販売した。ワールドワイドで展開していることから世界各地でアフターサービスを受けられるのも特色になっている。

当社は、顧客のニーズにあった機体を販売するだけでなく、クルーの手配から離着陸の申請などトータルで運航支援するサービスも提供している。中部国際空港、岡山空港にハンガーを保有しているが、日本での機材が増えれば重整備にも対応できる体制を構築していきたい。

短時間でのアクセス容易に

内池氏

ラルニコル氏

東山　当社は海外から飛来するビジネス機の発着許可申請や入管、税関との調整など運航にかかわる支援業務がメーンである。ビジネス機というと金持ちの道楽と思う向きもあるが、定期路線のスケジュールにとらわれずに各地を移動するビジネスツールとして使う場合が実際には多い。ビジネス機を受け入れるためには、空港のインフラ整備が急務だと考えている。駐機するための小型機運航支援（FBO）施設や秘密保持のためにも専用ターミナルの設置が必要だろう。日本はこの点で諸外国に後れを取っている。

岡田氏

ラルニコル　エアバスの親会社であるEADSはプライベートジェットとしてA318ベースおよびロングレンジのA319ベースの機材を提供している。またユーロコプターも重要な製品である。これは、先ほど内池さんが紹介された六本木と成田間の旅客輸送に使用されている。

山本氏

私は7カ月前に日本法人社長に就任したが、日本にプライベート機が少ないことに驚いた。その理由として、ひとつは思考が保守的なこと、もうひとつは厳しい規制が普及を妨げていることが挙げられる。プライベートジェットはビジネスにも、地方経済の活性化にもプラスになる要素がある。

国内整備体制拡充も視野に

山本氏

受け入れ体制の改善が急務

東山氏

地方経済にもプラス効果

ラルニコル氏

東山氏

岡田　ビジネス航空を受け入れる空港整備の遅れと規制の厳しさが指摘されている。

中山　海外では運航規則が事業分野で分かれている。日本にはビジネス航空チャーターに対応した規制が無く、エアラインと同じ規則となっており、ビジネス航空の事業規模では非効率的で、発展が阻害されている。欧米並みの運航規則の日本での確立は急務である。

東山　着陸料は安くはなってきたが、不可解な点もある。例えば、航行援助利用料。最大離陸重量15トン以下ならば120円で、15トン以上ならば18万円というこの差はなんだろうと考えてしまう。

内池　コストの面からいえば、機体は大から小まであるが、その中からコストの安い機体を選択すると航続距離が短くなる。需要が少ないことで我々も1機しか持てないし、そうなると料金も高くなってしまう。需要が増えればコストが安くなることは確実なだけに、早い段階でいい循環に持ち込みたい。

山本　やはり大手エアラインと同じカテゴリーで飛ばさなければならないというのがコスト高の要因となっている。保険代も日本で登録すると割高になる。これらは規制緩和で、ルールを見直さなければならない部分だ。

ラルニコル　問題点ははっきりしている。それを解決するためのアクションを起こさなければ、日本のビジネス航空だけが世界に遅れていくことになる。

岡田　最後にまとめると、ビジネス航空を日常化、常用化するためには需要のすそ野を広げなければならない。また問題点も明らかになっており、これらを早急に解決していく必要があろう。

●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／アイ・ティー・シー・アエロスペース、兼松、県営名古屋空港協議会、ユニバーサル・アビエーション、EADSジャパン
●協力／愛知県（県営名古屋空港）、神戸市（神戸空港）