

ビジネス航空について

著者	高橋 望
雑誌名	関西大学商學論集
巻	53
号	1
ページ	89-103
発行年	2008-04-25
その他のタイトル	Business and Corporate Aviaion
URL	http://hdl.handle.net/10112/3454

ビジネス航空について*

高 橋 望

目 次

はじめに

1. ビジネス航空の定義
2. ビジネス航空発展の歴史
3. 問題の所在

I ビジネス航空の実態

1. ビジネス航空のメリット
2. ビジネス航空の利用実態
3. ビジネス航空の運航様式の種類

II 分割所有プログラムの諸問題

1. 分割所有の特徴とその普及
2. 分割所有の扱い—商業航空か一般航空か—

III わが国におけるビジネス航空の現状と課題

1. 日本のビジネス航空の現状
2. 日本のビジネス航空の課題

結びに代えて

はじめに

1. ビジネス航空の定義¹⁾

「ビジネス航空」とは、「利用者の随意で運航されるビジネス用途の航空輸送」のことである。すなわち、「ビジネス活動から派生する商用旅行を企業あるいは個人で調達・支配する航空機材を用いて専用に行うことにより、公共交通機関が予め一方的に定めたスケジュールや立地に拘束されることなく、オンデマンド (On-Demand) で効率的に輸送することを目指したもの」である。この場合キーワードとなる「オンデマンド」とは、「利用者が要請あるいは必要とする時と場所で随意に利用可能となる輸送形態」のことを指す。

実際の利用者は、個人、企業の重役、エンジニア、スポーツチーム、企業オーナー、家族等様々である。しかしその目的は、「できるだけ安全かつ快適に旅行したい」ということに尽きる。

*本論文の執筆に際しては、日本ビジネス航空協会から資料の提供及び聞き取り調査について格別のご高配にあずかった。記して謝意を表したい。しかし当然、内容の責任は一切筆者にある。

1) 本項の記述は、主としてScheehan [2003] pp.1.1-1.3に依拠している。

つまり、自らに都合の良いスケジュールを作成しそれを維持するとともに、公共交通事業者に他人任せにするのではなく自らの生命を完全にコントロールしたいという欲求を満たす手段として活用されているのである。

こうしたビジネス航空は、ICAO (国際民間航空機関) の区分に従うと、以下の二種類に分類される。一つは、航空運送事業者から航空機を個別チャーターして不定期航空 (Non-Scheduled) として行うものである。これは、運賃のやり取りがあることから「商業用航空輸送 (Commercial Air Transport)」の範疇に属する。いま一つは、自らが支配する航空機を使用して行われるもので、いわゆる「一般航空 (General Aviation)」である。ただし、ビジネス航空とはあくまでもその目的を商用旅行に限定しているので、レクリエーション航空や私用で行われる個人的な航空 (Personal Aviation) はこれに当てはまらない。

本論文が主として対象とするのは後者のビジネス航空であるが、実際の運航形態は様々である。例えば航空機の操縦にしても、自家用機の所有者本人ないし企業の従業員が担当する場合もあれば (Owner/Employee-flown)、職業パイロットに報酬を支払って飛行させる場合もある。航空機自体も、自家用機として所有ないしリースされたものだけでなく、賃貸や貸し出されたりする場合もある。いずれにせよ、運航管理を行う個人ないし企業の指定する方法と時間にある地点から別の地点へ航空機 (固定翼機または回転翼機) によって商用目的で旅客及び貨物を専ら私的に輸送することが、ビジネス航空の要点である。

2. ビジネス航空発展の歴史²⁾

ビジネス航空は、第一次世界大戦後間もなくして始まったとされている。軍事目的で使用された航空機が戦後余剰となり、企業の販売活動を促進する手段として使用されるようになったのである。1920年代、そのパイオニアとなったのは、Standard Oil, Texaco, Continental, Royal Dutch Shell等の世界の石油会社であった。それは採掘現場が遠隔地にあり、また交通手段が不便であることが最大の要因であったものと考えられる。

今日の社用機の基礎を築いたのは、1920年代後半の密室客室単葉機の開発とリンドバークによる大西洋単独横断であった。1930年代の大恐慌の時代にあっても、他産業を尻目にビジネス航空は驚異的な成長を遂げたが、これをリードしたのも1920年代と同様石油会社であった。

第二次世界大戦中の航空技術の発展によって、民間航空はより安全で信頼できる実用的なものとなった。1957年にJetstar (ロッキード) が初飛行し、1964年にはLearjetが登場したことで、ビジネスジェット機による商用旅行の有効性と効率性が急速に認識されるようになり、ビジネス航空は急成長して離陸の時代を終えたのである。

なお、ヘリコプターがビジネス航空として使用されるようになったのは1958年だが、固定翼

2) 本項の記述は、主としてScheehan [2003] pp.1.7-1.9に依拠している。

機に比べると世界的には依然として少数派に留まっている。しかしそうした中で、ブラジルとりわけサンパウロではヘリコプターによるビジネス航空が普及している。ブラジル全土で975機、サンパウロでは455機のヘリコプターがビジネス航空用に使用されているが、その根拠として以下のものが挙げられている³⁾。一人当たり所得がブラジル一位であること、1,780万人の人口で8,051km²の面積を有すること、市内で深刻な交通問題を抱えること、身代金目的の誘拐事件が多いというセキュリティ上の問題があること、ブラジル国内で大企業・銀行の本社が一番多いこと、である。したがって、サンパウロのように人口・面積・所得・交通事情等の条件が揃えば、ヘリコプターも一都市内部での限定的なビジネス航空に活用される余地があるといえよう。

いずれにせよ、1960年代そして1970年代と、空気力学・通信技術の発達、基礎構造の改良によりビジネス航空は急成長を遂げた。2001年にビジネス機出荷数は絶頂を迎え、その後2003年には谷となったが再び上昇に転じ、現在世界の市場は沸騰しているといわれているのである⁴⁾。

3. 問題の所在

商用旅行自体は、国際・国内を含めて3分の2はいわゆる公共交通機関である航空企業によって担当されており、残りの3分の1を本論文の扱うビジネス航空が担っている⁵⁾。2005年末で世界全体には24,652機のタービン機がビジネス航空の用途に供されている⁶⁾。実際のところ、雑誌『Fortune』による上位500社のうち社用機を全く運航しない企業はわずか29%にすぎないという⁷⁾。

このようにオンデマンド型のビジネス航空は、もはや企業文化の一部とさえなっているのである。とりわけ世界の固定翼タービン・ビジネス機の約4分の3が集中する北米では、もはや一部のVIPや企業トップのみが利用するものではなくっており、必需的な「ビジネスツール」となっているのである。しかし後述するように、わが国はビジネス航空について、他の先進諸国のほとんどに遅れをとっているのが実情である。

そこで本論文は、ビジネス航空の現状と課題について分析することを目的とする。そこでまず、米国を中心にしたビジネス航空の実態を紹介し、ついで近年世界的なビジネス航空急成長の原動力となっている「分割所有プログラム」について分析する。続いてわが国におけるビジネス航空の現状と課題を分析した後、将来展望について述べる。

3) Lynch & Lynch [2005] p.175.

4) 金井 [2007] 43ページ。

5) Scheehan [2003] p.1.4.

6) 日本ビジネス航空協会 [2007] 1ページ。

7) Scheehan [2003] p.1.5.

I ビジネス航空の実態

1. ビジネス航空のメリット

既存の公共交通機関であるエアライン・ネットワークを利用するのではなく、ビジネス航空を利用するメリットは、①生産性の向上、②セキュリティーとプライバシーの確保、③無形の便益、に大別されよう。それらは、以下のように分析可能である⁸⁾。

①生産性の向上：時間節約

ビジネス機利用による生産性の向上は、適材を適所にそして適時に送り届けることで達成される。それにより、時間効率性が向上されるからである。このことは、不特定多数を対象とする公共航空輸送との比較で明らかである。

すなわち、予め一方的に定められたお仕着せのスケジュールに従う必要はなく、随意に自分たちの都合に合わせてスケジュールを作成することで待ち時間等の無駄を極小化でき、時間を効率的に利用できる。これはとくに複数地点を一日で訪問したり、航空企業の定期便利用では乗り継ぎが必要な場合に顕著である。さらに、取引相手や事情の変化に応じてスケジュールを自由に変更できるという弾力性を手に入れることができる。

搭乗に際して余計な手続きは不要なため、基本的に空港到着後直ちに出発できるし、到着と同時に行動に移すことができるので、時間節約になる。利用空港についても、商業航空（定期航空企業）の乗り入れ空港は例えば全米の公共用空港約5,300の内10%程度に過ぎない⁹⁾のに対し、ビジネス機はほぼすべての空港にアクセスできる。したがって、距離的・時間的に最適な利用空港を選択でき、目的地と空港の間のアクセス・イグレスの時間を短縮できるだけでなく、事業所の立地の自由度が増す。

その上、移動中の機内では会議やメールのやり取り等の作業ができる。重役の中には、オフィスよりもビジネス機内の方が生産的と感じている者もいるとの研究もあるという。

②セキュリティーとプライバシーの確保

9.11のテロ以降、航空旅行におけるセキュリティー確保が重要な問題になるとともに、旅客にとっては空港におけるチェックが大きなストレスとなっている。ビジネス機の場合は、不特定多数の見知らぬ旅客が同じ機内に乗り合わせる定期便と異なり、同乗者はすべて同じ社内の身内ばかりである。したがってテロのリスクは大幅に低減される上、搭乗前の面倒なセキュリティー・チェックから解放される。

さらに機内では企業機密保持の必要性がないことから人目を気にせず作業でき、作業内容の自由度も増す。プライバシーも保たれるので、移動の疲労度も低いという便益も発生する。

8) Scheehan [2003] pp.1.7-1.23. Castro [1986] pp.87-88. 窪田 [2007].

9) Bel & Fagala [2007] p.167.

また安全性についても、2001年のタービン機のフライト時間当たり事故率は、営業用航空企業の2.4に対しビジネス機はわずか1.1となっている¹⁰⁾。ただし、フライト時間の絶対的規模が公共用と自家用とでは圧倒的に異なることから、事故率の一律的な比較には留意すべきである。というのも、航空機事故は離着陸時に生じる確率が極めて高いことから、飛行時間当たり事故率という指標を用いると年間フライト時間の少ないビジネス機にはマイナスのバイアスがかかると考えられるからである。

③無形の便益

ビジネス機の使用により企業イメージが向上することにより、無形の便益を得ることができる。その経路には、対外的なものとの社内的なものとの二通りある。

まず対外的には、環境変化に臨機応変に対応できるためビジネス・チャンスを逸することがない上、トラブルやイレギュラーに迅速に対応できるため事態悪化のリスクを最小限に食い止めることが可能である。また定期便利用の場合、単なる移動時間に過ぎないものが、ビジネス機利用で目的地までの途中時間を共有することで顧客との関係が強化されることもある。したがって重要な顧客をビジネス機に招待することで、取引相手の心証を良くしたり、ビジネス機の運航実績による信用の獲得も可能である。

同時に社内的には、利用を経営上層部に限定しないことで、社員のモラルの向上につながる。自らが重視されているとのプライドを持たせることができたり、出張時間の短縮により家族と過ごす時間を多くとらせることができるようになるからである。したがって社員利用には、報奨家族旅行や緊急時の家族利用も含まれる。

2. ビジネス航空の利用実態

ビジネス機をいかに活用するかは、文字通りその航空機を支配する企業の自由であるが、NBAA（全米ビジネス航空協会）の調査によると、以下のような使われ方をしている¹¹⁾。

①重要社員の移動：マネジメント・コントロールの拡大に応じて管理可能な営業範囲の規模を拡大するほか、迅速な意思決定を可能にする。

②顧客の訪問と接待輸送：顧客との接触を頻繁かつ容易にするだけでなく、自社施設やイベントへの参加を促すことで濃密な関係を築く。

③社員の急派：エンジニアを中心とする特殊チームを遠隔地に急派することで、問題や事故に迅速に対応する。

④企業シャトル：複数の営業・生産拠点を抱える企業にとって、拠点間の定期フライトを実施することで、定期便のスケジュールに拘束されることなく時間と費用を節約する。

⑤国際輸送：定期便が就航していない都市への輸送に極めて有利。

10) Scheehan [2003] p.1.25.

11) Scheehan [2003] pp.1.13~1.19.

⑥市場拡大：新しい土地の市場の魅力や潜在性は物理的アクセスの不足によって制限されるが、ビジネス航空はその障壁を軽減する働きをする。

⑦重要人物を惹きつける：有望社員やビジネス・パートナーとのインタビューや交渉を促進する用具として活用する。

⑧マネジメント・チームの旅行：最も一般的なビジネス機の利用法。

なおNBAAの統計によると、利用者層の分布は、トップ・マネジメントが14%、シニア・マネジャーが14%、ミドル・マネジャーが49%、プロフェッショナル・スタッフが19%と広範に渡っている¹²⁾。

3. ビジネス航空の運航様式を選択

ビジネス航空を利用する場合、実際には様々な運航様式があり、利用者は自らのニーズと予算に適合した様式を選択することができる。現在実際に採用されている運航様式を、以下にまとめてみた¹³⁾。

①自家用機 (Owner/Employee-flown)：オンデマンド航空輸送の入門的存在で、航空機のオーナー自ら操縦桿を握るかあるいは有資格従業員を用いて、運航するもの。一般的には購入した自家用航空機を使用する。

②自社運航 (インハウスのフライト部局)：社内に専門のフライト部局を設けて、ビジネス航空の実際の運航を担当させるもの。大半の企業が用いている形態だが、その理由は航空機に対するコントロールが最大となってビジネス航空のメリットを最大限活かせるからである。つまり、機材の所有、スケジュール決定、運航乗務員の訓練と搭乗日の指定、機材の整備と運航に関するすべての選択権が利用者に帰属する。航空機を所有するキャリアにするかの決定は、企業の財務政策ないし個人的好みによる。

③運航委託 (管理会社)：機材の運航に必要なすべての業務について、自社の内部組織として行うのではなく、専門の管理会社と契約してアウトソーシングするやり方。ビジネス機を初めて手掛けるか航空機運航の詳細に煩わされたくない企業が利用する。管理会社は、多くの企業にサービスを提供することで規模の経済を発揮できるという優位性がある。管理会社は、エア・タクシー業 (チャーター運送業) を営業することが多い。

④共同所有 (Joint Ownership)：複数の個人ないし企業が共同で航空機を所有し、所有者の一人が運航乗務員を準備し、スケジュールや整備を調整し、他の所有者は運航費・人件費・管理費の一定割合を負担するというもの。機材を年間通して完全には利用し尽くせない所有者にとって運航費が低下するが、特定時間に機材を所有者の内誰が優先的に使用できるかについて

12) 日本ビジネス航空協会 [2007] 5 ページ。

13) Scheehan [2003] pp.1.33-1.37.

の決定方法を事前に明確にしておく必要がある。

⑤相互利用（Interchange）：必要とする時に機材が使用できない場合、別人が所有する機材をリースするというもの。両機に運航費の差がある場合を除いて付加料金は徴収されない。共同所有でスケジュールが他の所有者と重複したり、機材が整備中で使用できない時のバックアップとして活用される。

⑥タイム・チャーター（タイム・シェア）：所有者が航空機を使用しない時間帯にこれを有効活用するため他のグループないし個人に時間貸しに出すことにより収益を上げて諸経費の一部の回収に役立てることを目指したもの。米国等では商業活動とはみなされないため、その運航についてはチャーター規則に従う必要はない。

⑦チャーター利用：米国でいうエア・タクシー（Air-taxi：不定期チャーター）の利用で、オンデマンド航空輸送の初歩的存在。あくまで公共輸送機関の利用なので、オンデマンドの自由度は他の運航様式に比べて劣る。

⑧分割所有（Fractional Ownership）：大規模な共同所有であって、一機だけを購入するのではなく、所有者は類似機のフリートを一括して購入する。このプログラムに参加する所有者は機体の一部（16分の1、8分の1または4分の1）の持ち分を購入し、一方持ち分提供者（管理会社）は相互利用協定によって同一機種フリートをいつでも所有者に利用可能な状態にしておく。オンデマンド航空輸送で最も急成長している形態で、2002年央で約700機を5,000人以上が所有している¹⁴⁾。米国では自家用輸送扱い（一般航空）だが、他の大半の諸国では商業航空とみなされている。なおこの問題については後述する。

オンデマンド航空輸送を希望する者は自らのニーズに従って最も適切な手法を選択することになるが、その際、大雑把ではあるものの基準が存在する。すなわち、年間100～150時間の利用であればチャーターが最適、年間100～300時間の利用であれば共同所有や分割所有が経済的、年間250時間以上であれば自家用機の所有ないしリースが魅力的、というものである¹⁵⁾。

こうした経済的基準以外に、手法選択に際して最も重要な要因は、航空機の運航（スケジュール決定の対応等）に対するコントロールである。大半の企業や個人はこの水準に敏感なので、インハウス運航方式が適切である¹⁶⁾。しかし実際には種々の要因が複雑に影響するので、一機種あるいは一手法では利用者のニーズが満たされない場合が出てくるのも事実である¹⁷⁾。

14) Scheehan [2003] p.1.37.

15) *Ibid.*

16) *Ibid.*

17) Scheehan [2003] p.2.26.

II 分割所有プログラムの諸問題

1. 分割所有の特徴とその普及

分割所有は比較的新しい概念で、1986年にNetJetsという名称でExecutive Jets Aviationが導入したのが最初である¹⁸⁾。例えば16分の1所有で年間50時間利用でき、所有比率に応じて費用負担と利用時間が異なる(8分の1所有だと費用も二倍になるが年間100時間の利用が可能、以下同様)。費用負担が一人当たり少ないにもかかわらずプログラム提供者はフリートで対応してくれるので、相互利用により航空機利用の弾力性が従来の共同所有より高くなることから、欧米でビジネス航空普及の起爆剤となったものである。

実際にはこのプログラムの参加者間で結ばれる協定の内容によって様々な形態がみられるが、以下の共通点を指摘できよう¹⁹⁾：

- ①分割された所有持ち分は一機についての比率であるが、実際に利用に際して提供される航空機は特定の一機だけではなく、二機以上の複数機から構成されるフリートの中の一機である。
- ②各所有者は航空機の使用について持ち分に応じた保証付き使用权を有する。
- ③複数航空機がプールされているので、実際に所有権のある航空機以外の航空機も利用できる。
- ④各所有者は、管理業務を提供する企業との間で航空機の整備・運航に関する協定を締結する。

分割所有に似た手法としては、従来から活用されてきた共同所有がある。両者の相違は、米国FAA(連邦航空局)の定義に従うと、次のようになる。つまり、共同所有(Joint Ownership)の場合は所有者の一人が他の所有者のために航空機を運航しその費用を弁済されるが、分割所有(Co-ownership)の場合は各所有者が自らの権利として航空機を運航する、というものである²⁰⁾。

分割所有の利点として挙げられるのは、航空機購入費の負担が低いこと、減価償却ができ税制上免税となること、すべての費用が前払いであること、サービス水準が一貫していること、他機種への変更が可能であること、等である²¹⁾。とりわけ重要なのは、他のプログラム参加者が航空機を運航中であっても参加者は運航可能というサービス水準の一貫性(利用の弾力性)であり、これを保障する「相互利用協定」が分割所有の鍵となる要素といえよう²²⁾。

18) Scheehan [2003] p.224.

19) Ratajczyk [2005] pp.218-219.

20) Mulitz [2005] p.189.

21) Scheehan [2003] p.224.

22) Mulitz [2005] p.189.

他方その短所といえば、チャーターに比べて時間当たりコストが高いこと、使用できないブランクアウト日時が定められていること、慣れ親しんだ同一機材・同一乗務員を繰り返し利用できるのは稀であること、多様な契約者によって整備されていること、利用増に伴い加速度的に機材価値が低下すること、等である²³⁾。しかしこの手法の最大の困難は、利用可能なフライト時間の管理である。予め協定に規定された年間利用可能時間を超過すると、次年度分から「前借り」することになり、複数年に渡る総契約時間に達すると、追加時間については契約時間の三倍の単価で購入しなければならないからである²⁴⁾。

2. 分割所有の扱い—商業航空か一般航空か—

分割所有については、国際的論争が巻き起こっており、今後の発展を左右するまでになっている。それは、「商業航空」かそれとも「一般航空」として扱うか、というものである。米国では、「分割所有者を運航者として規定しているため商業航空には当たらない」が、英国は2001年10月16日、フランスは同年11月26日に、それぞれ「分割所有の外国航空機により行われる私的航空運送は商業航空とみなす」と表明しているのである²⁵⁾。英仏（ヨーロッパ）で商業航空とみなす根拠は、「分割所有者の代理人としての管理者が運航者であり、これに金銭的対価が支払われているという判断」に依るからである²⁶⁾。

この「商業航空」か「一般航空」かという議論は、実は以下のような経緯があった²⁷⁾。つまり、1996～97年のExecutive Jet Aviationをめぐる米国での裁判を受けて、2003年9月17日に米国FAAが新ルール（FAR [Federal Aviation Regulations: 連邦航空規則] Part91, Subpart K）を採用し（施行は2005年2月17日）、「一般航空」として扱うようになったのである。分割所有者は運航上の支配（Operational Control）に関する責務を認識していることを示す文書に署名するよう求められているが、これは運航の安全性に責任を有し関連するすべての航空法規に従うという仮定に基づいており、それが故に分割所有者による運航が自家用航空機の所有者が行うフライトと極めて類似する（前項で挙げた分割所有者が契約する管理協定の④が個人所有の航空機にある管理協定と類似する）特徴を有すると決定したのである。分割所有者は運航者であるとの前述の判断の根拠はここにあり、したがって「商業航空」ではなく「一般航空」の扱いになるというものである。

その結果、分割所有による航空機の運航は、商業航空運送事業者免許（有償で運送業務を行うことができる資格）を管理する「FAR Part121（定期旅客航空企業）」ないし「FAR

23) Scheehan [2003] pp.224-225.

24) Scheehan [2003] p.332.

25) Clark [2005] pp.168-169.

26) Clark [2005] p.169.

27) Ratajczyk [2005] pp.221-227 and Mulitz [2005] p.189.

Part135 (チャーター企業)」の規則に従う必要はなく、したがって航空事業者免許 (AOC : Air Operator's Certificate) を保有する必要がないことから法的責務が軽くなったのである²⁸⁾。これは、商業航空の厳重な安全条件が適用されないことを意味するので、運航上また経済的に重要な意義がある。さらにフライト毎にどの規則の下で飛行するか選択できるので、外国への飛行では事前通告と目的国の認可が必要なFAR Part135ではなく、FAR Part91に従うことでこうした不利益を回避することが可能となるのである²⁹⁾。

Ⅲ わが国におけるビジネス航空の現状と課題

1. 日本のビジネス航空の現状³⁰⁾

表1にあるように、2006年調べでわが国に登録されているビジネスジェット機 (ターボプロップ機を含み、官公庁機は除く) の数はわずか63機で、世界の23位に過ぎない。2005年の運航実績も、日本国内の総フライト数はようやく年間1万便を超えたところである (図1)。これに対し例えば英国のロンドンでは、郊外のルートン空港で年間2万1千便、ファーンボロー空港で2万8千便のフライトがある他、ヒースローやスタンステッドもある。米国に至っては日本の500倍であることをみれば、その差は歴然である。日本国籍機の運航はほとんど国内区間

表1 ビジネスジェット機の国別保有機数

ランキング	国	保有機数
1	米国	15,663
2	カナダ	766
3	メキシコ	635
4	ブラジル	615
5	ドイツ	452
6	英国	356
7	ベネズエラ	337
8	南アフリカ	325
9	オーストラリア	297
10	フランス	236
11	スイス	217
12	コロンビア	171
23	日本	63

注記：個人、企業、フライト・スクールが運用する固定翼/ターボプロペラ/ターボジェット機の総数。

(出所) 在日米国商工会議所 [2007] 2ページ。

28) Ratajczyk [2005] p.220 and Mulitz [2005] p.190.

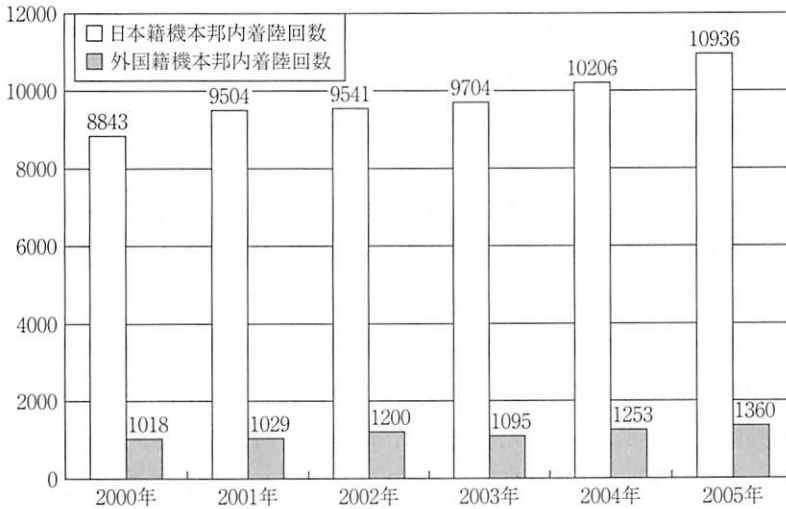
29) Mulitz [2005] p.190.

30) 窪田 [2007] 及び日本ビジネス航空協会 [2007] 2～4ページ。

に限られ、フライト数が年間300回を超える区間は、帯広～函館、庄内～松本、調布～新島、調布～大島、那覇～琉球諸島である。

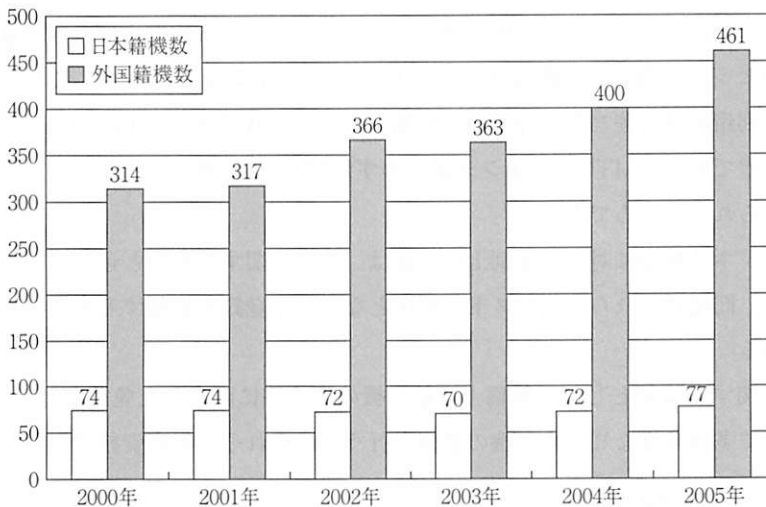
国際運航についてみると、海外から日本に飛来した外国籍機は461機 (図2)。フライト数は計928便である。ヨーロッパからは直行便が27便、経由便が50便の計77便。米国からは西海岸からの直行便が71便、アンカレッジ等を経由したものが312便の計383便。アジア地域をみると、

図1 日本のビジネス航空の運航実績 (着陸回数)



(出所) 日本ビジネス航空協会 [2007] 2 ページ。

図2 国内飛行場に着陸したビジネス機の機数



(出所) 日本ビジネス航空協会 [2007] 3 ページ。

香港を含む中国からは301便、韓国から61便、台湾から37便、シンガポールから28便、バンコクから24便、グアムから17便が運航された。日本国籍機による海外から日本への運航はわずか38便であった。

こうした実績をみると、わが国ではまだまだビジネス機の有効性が認識されているとはいえない。したがって、その普及には以下のような課題を克服しなければならない。

2. 日本ビジネス航空の課題³¹⁾

①空港：わが国で現在「ビジネス機専用の個別ターミナル (FOBs: Fixed Base Operators)」が整備されているのは、愛知県営名古屋空港のみである。他に神戸空港は空港ターミナル内にビジネス航空専用のCIQ審査室 (税関・入出国管理・検疫) を設けているほか、小型航空機機能用地を整備中である。関西国際空港も二期島内でビジネス航空専用施設の整備を計画している段階である。

このように空港におけるビジネス機運航施設が未整備なため、海外から飛来してもターミナルビルから離れた場所に駐機せざるをえず徒歩かバスで移動し、さらに一般旅客と同じCIQ審査を受けねばならず、ビジネス機も定期便もその差はない。

最大の需要が見込める首都圏においてさえ、発着枠と駐機スペースが圧倒的に不足している。そのため羽田空港では昼間は国内飛行に限られており、夜間帯利用にも事前許可の取得が求められるので機動性に欠ける。こうした状況では、時差や定期便のスケジュールに関係なく24時間移動可能というビジネス機の優位性を発揮できない。また地方空港でさえ認可された一部企業しか敷地内に建物を建てることができず、インハウスのフライト部局を設けることが困難な状況である。

②運航コスト：着陸料や航行援助施設利用料等のいわゆる公租公課が諸外国に比べて高いことが、わが国におけるビジネス航空の運航コストを高くしている。例えば、国際運航に用いられる大多数のビジネス機は最大離陸重量 (MTOW) が15トンを超えるが、これらの航空機の航行援助施設利用料は着陸当たり18万円 (定額) で、MTOW100トン未満の国際定期便と同額となっているのである。MTOW15トン未満はわずか120円 (定額) であるので、適用重量区分に工夫が求められるところである。

③規制：ビジネス航空に対する規制上の問題は、整備に関するものと運航に関するものにとり大別されるが、問題はそれらが高コストの原因となり日本登録を抑制する方向に働いているということである。

まず整備に関する規制として、整備士は航空機の型式毎に限定した免許が認定されるため、所有者によって多種多様なビジネス機の整備を行うのにそれぞれの有資格者が必要で経費がか

31) 日本ビジネス航空協会 [2007] 6 ページ, 8 ページ, 在日米商工会議所 [2007] 3 ~ 6 ページ, 及び窪田 [2007]。

さむことである。また改造や大修理後の確認は官による検査が求められるが、官の側に人員・予算の制約があると必ずしも利用者の都合に合わせて円滑に検査が行われるとは限らないのである。

最大の問題は、耐空証明である。米国やカナダ及びその他の国々では、耐空証明は所有者または運航者が航空機を十分な耐空性が保たれる状態に維持する限り有効とされるのに対し、日本で登録される航空機は使用時間の多少にかかわらず毎年更新されねばならない。そのための整備や実機飛行検査が必要であり、2～3週間に渡って使用できなくなる等時間と費用（中型ビジネスジェット機で年間400万円との報告がある）を要するのである。さらに予備部品は予備品証明が求められるのである。

次いで運航に関する規制としては、以下のようなことが影響している。米国との比較でいえば、わが国ではMTOW5,700kg（12,500lbs）を超える商業航空機の使用に関する規制は一つしかなく、ビジネス航空の初歩であるチャーターの場合も定期航空と同じ規制（米国のFAR Part121に相当）に従って大手航空企業と同様の運航を行っている。米国でビジネス機を規制するFAR Part91（自家用機）やFAR Part135（チャーター）に相当するものを欠いているのである。そのため、実際の運航の柔軟性及び効率性が制約されるとともに、チャーター便飛行可能な目的地すら限定されている状況なのである。

また、双発機の洋上飛行やシベリア上空飛行に課せられる長距離運航に関わる規制（ETOPS）があって、日本国籍機の運航は自家用機を除いて国内・韓国・台湾に限定されている。さらに、日本に到着する外国籍ビジネス機は、日本国内の2地点間の飛行許可を飛行の3日前までに申請しなければならない。日本国籍のビジネス機については当日の通知でよいので、外国からビジネス機で訪れるビジネスマンのスケジュールの柔軟性は低下せざるを得なくなる。

結びに代えて

戦後わが国では、経済成長を支えるため新幹線・高速道路・空港の整備が積極的に進められた。その結果、全国的高速交通体系がほぼ概成しつつあるとあってよい。とはいえ今後少子高齢化が急速に進み、また国家財政が危機的状况にあることを考えると、将来的に全国の各都市がすべてのモードについて高速交通網に均等にアクセスできるまでに交通社会資本が整備されるとは期待できそうにない。

とりわけ首都圏と直通する基本的国土軸から外れる地域、例えば四国や山陰、九州東部、北陸の一部等については、航空が重要な高速交通手段となっている。また北海道域内に典型的なように、地方都市相互間を結ぶ高速交通体系は貧弱なまま取り残されている。こうしたローカル・ツー・ローカル輸送は、需要規模からして高速交通機関としては航空が最適である。しかし現実には、採算性を理由に国内航空路線ネットワークの再編（直行便を廃止して羽田ないし

伊丹における内々乗り継ぎに転換)が計画されているのである³²⁾。

したがって、地域間格差を是正しつつ継続的な経済成長を達成するためには、既存の国内航空ネットワークだけでは不十分といえよう。とりわけ需要規模の小さな区間については、大手航空企業の定期便に依存することは適切とはいえない。そこで、ビジネス航空の活用が今後必要不可欠であり、そのための政策策定は今後の大きな課題となるであろう。現に、ビジネス航空の運航実績が高い飛行区間は、こうした公共高速交通網の整備が遅れた地域であった。ビジネス航空の発展はまた、地方空港の利用効率を上げることも付言しておく。

何よりグローバル化の一層の進展は不可避の事実であることから、諸外国との交流においてビジネス航空が果たすべき役割は重大といわざるを得ない。実際ビジネス航空は欧米を中心に、既に基本的ビジネス・ツールとなっているからである。

わが国製造業は生産拠点を海外に移転しただけではなく、現行の国際分業体制はさらにはアジア域内の工程間分業へと進化している。こうした環境下で、ビジネス航空の受け入れ体制の不備が原因で海外企業のトップが日本行きを敬遠し結果的に投資対象からはずされたり、日本企業のグローバル展開を抑制するようなことがあってはならない。臨機応変な国際間の人的交流を促進する上でも、ビジネス航空の発展が期待されるのである。

日本ビジネス航空協会会長も2005年4月28日、ビジネス航空の発展に必要な空港・運航・整備・公租公課に関する規制緩和要望37項目を提出したところである。しかしその実現には法改正を伴うものもあって、相応の時間を要するとされている。こうした状況を踏まえて、経済産業省、文部科学省、国土交通省、防衛省の4省からなる「民間航空機開発推進関係省庁会議」を通じたビジネス航空振興の取り組みが始められた。とはいえそれは緒についたばかりであり、国・ビジネス界が一体となって取り組むべき課題とあると考えられる。

参考文献

- Bel, G. & X. Fagela [2007] "Airport Management and Airline Competition in OECD Markets," in Pablo Coto-Millan & Vicente Inglada (eds.), *Essays in Transport Economics*, Physica-Verlag, 2007, pp.159-181.
- Castro, R. I. [1986] *Corporate Aviation Management*, Southern Illinois University Press.
- Clark, I. [2005] "Fractional Ownership in Europe: Understanding the Problem and Finding the Solution," *Air & Space Law*, Vol.30, No. 3, pp.161-174.
- 金井大悟 [2007] 「2006NBAAコンベンション・ダイジェスト」『航空技術』626号, 42~51ページ。
- 窪田陽一 [2007] 「ビジネス活動グローバル化の時代へ世界の空に飛躍するビジネスジェット」『日本経済新聞』2007年6月28日付け朝刊。
- Lynch, M. R. M. A. & J. T. Lynch [2005] "Fractional Ownership in Brazil," *Air & Space Law*, Vol.30, No.3, pp.175-187.
- Mulitz, M. C. [2005] "Flying in Style: Fractional Ownership of Aircraft — Corporate Aircraft Fractional Interest Programs—," *Air & Space Law*, Vol.30, No.3, pp.188-216.
- 日本ビジネス航空協会 [2007] 『日本のビジネス航空—現状と課題—』

32) 『日本経済新聞』2007年10月23日付け朝刊。

- Ratajczyk, M. [2005] "Fractional Ownership Programmes: Commercial Air Transport or General Aviation?"
Air & Space Law, Vol.30, No.3, pp.217-238.
- Scheehan, J. J. [2003] *Business and Corporate Aviation Management: On-Demand Air Transportation*,
McGraw-Hill.
- 在日米国商工会議所 [2007] 『ビジネス航空の発展に向けて』