
ビジネスジェットに関する一考察

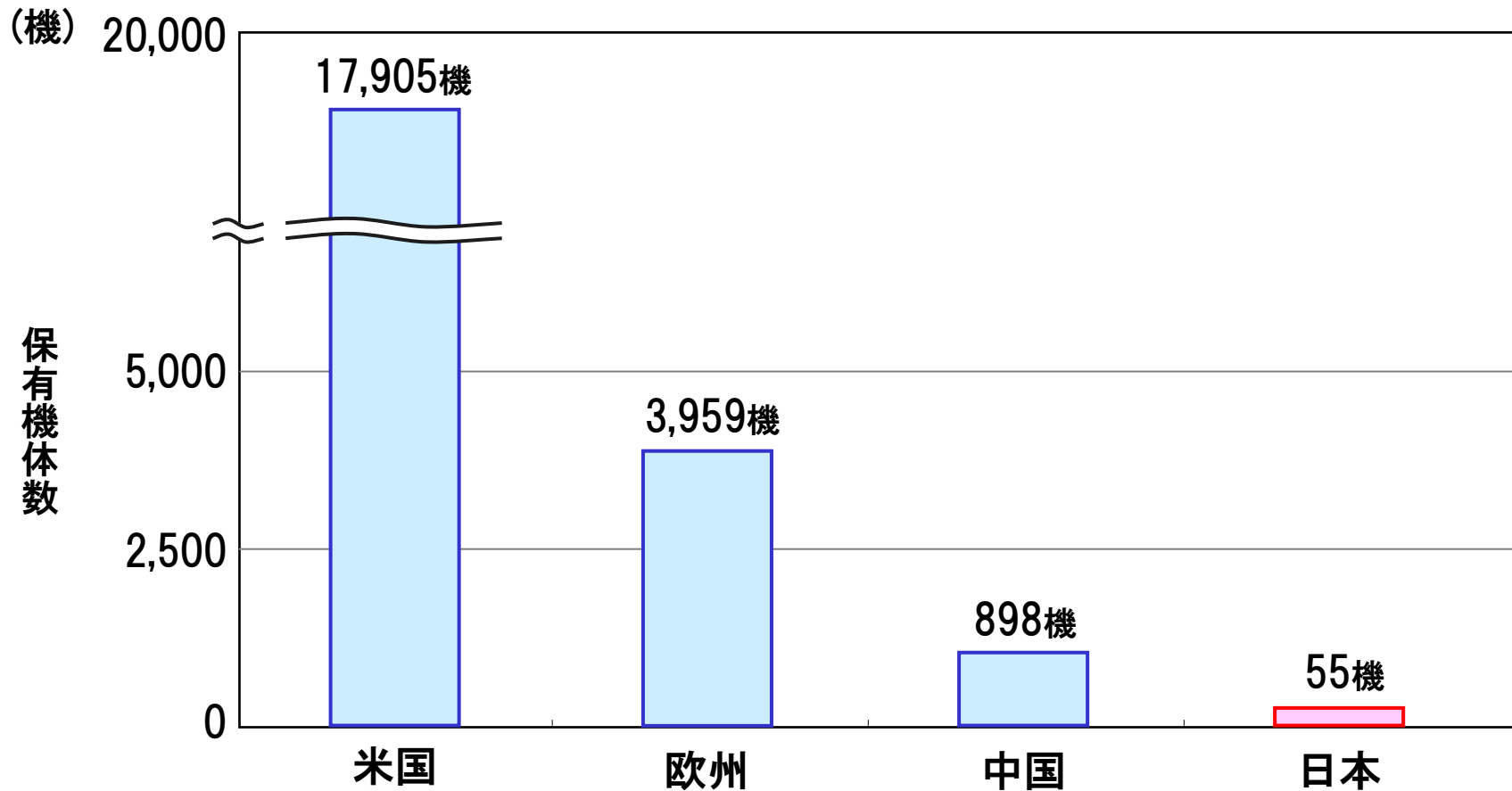
2010年12月22日



イーソリューションズ株式会社

第1章. 進む世界各国のビジネスジェット

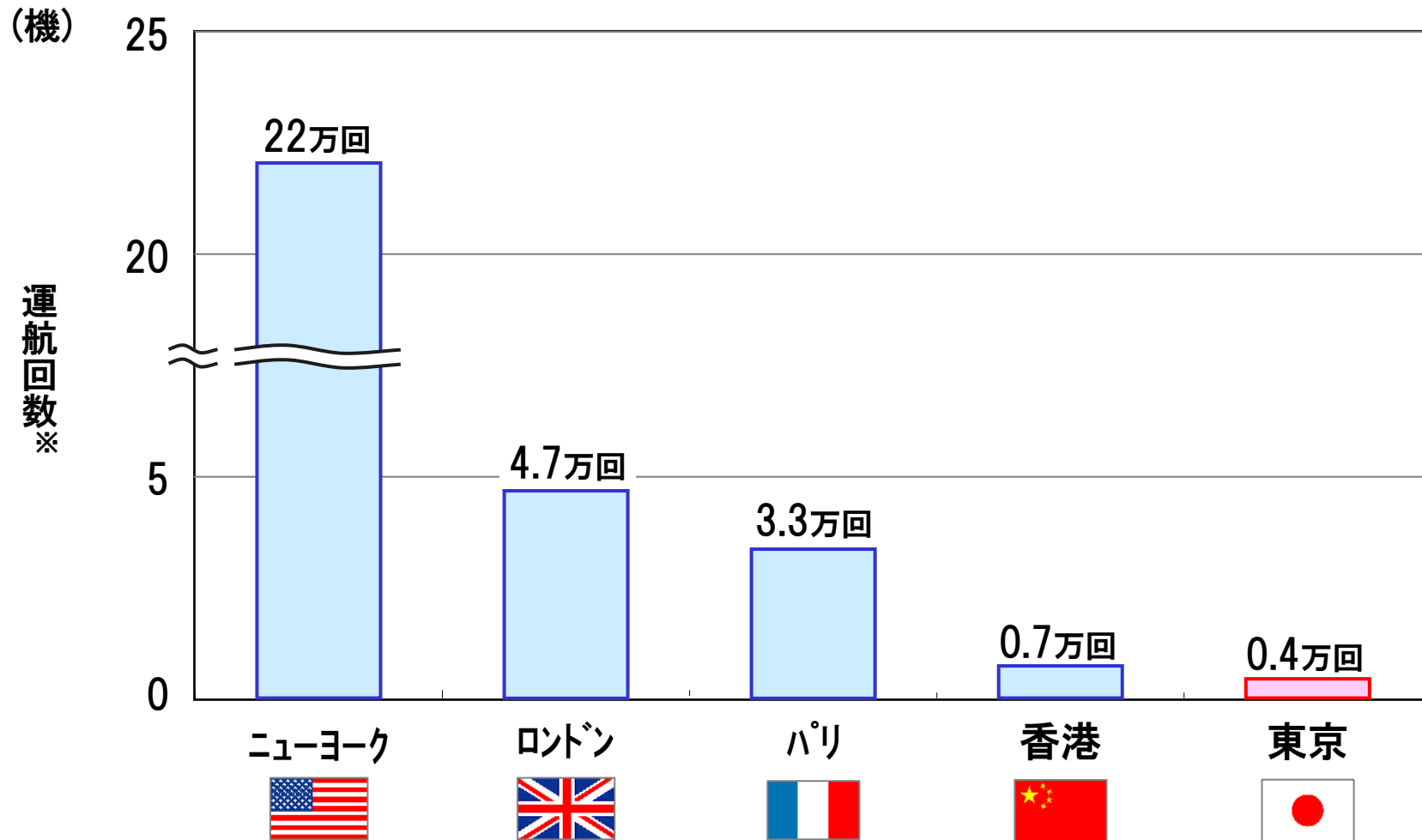
世界のビジネスジェット機体数



注: 機体数にはターボプロップ機を含む;

出所: BART INTERNATIONAL FEBRUARY-APRIL "EXCLUSIVE FLEET REPORT" (2010); SHANGHAI INTERNATIONAL BUSINESS AVIATION SHOW HP"CHINESE GA MARKET"; JBAA (JAPAN BUSINESS AVIATION ASSOCIATION)「データが示す日本のビジネス航空— 2009年の実績」(2010);

世界のビジネスジェット運航回数



※: ビジネスジェット以外の小型航空機を含む、GA機の運航回数;

出所: 国交省「我が国首都圏空港と他国主要空港におけるビジネスジェットを含む小型航空機(GA機)の運航回数について(2008年)」;

アジア各国の取り組み



中国

■ 規制を緩和・撤廃

- ・ 機体輸入関税を引き下げ
- ・ 空域を段階的に開放、等



韓国

■ 専用導線を構築

- ・ クル専用導線などを活用してビジネスジェット専用導線を確保、等



香港

■ 専用設備を拡充

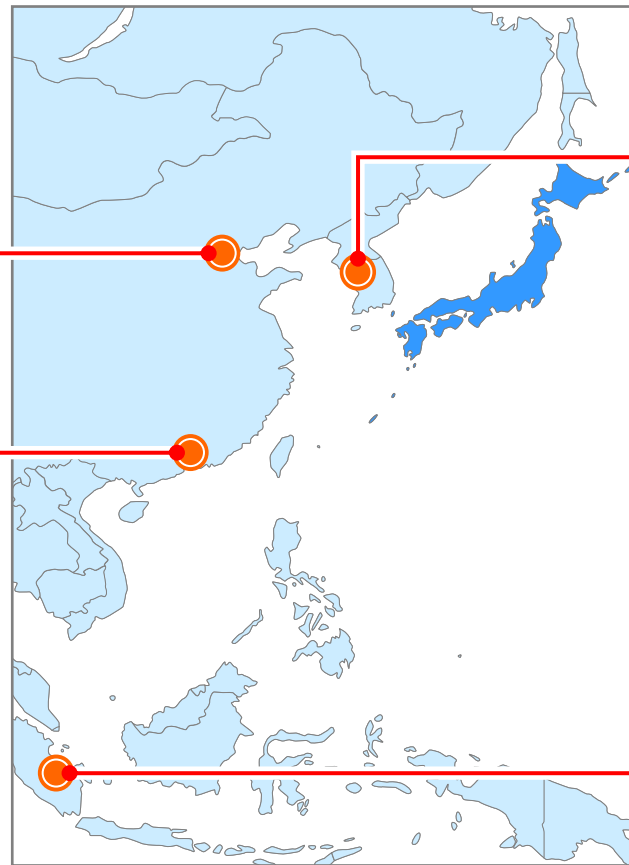
- ・ 香港ビジネスアビエーションセンターに11億円かけて格納庫を新設、等



シンガポール

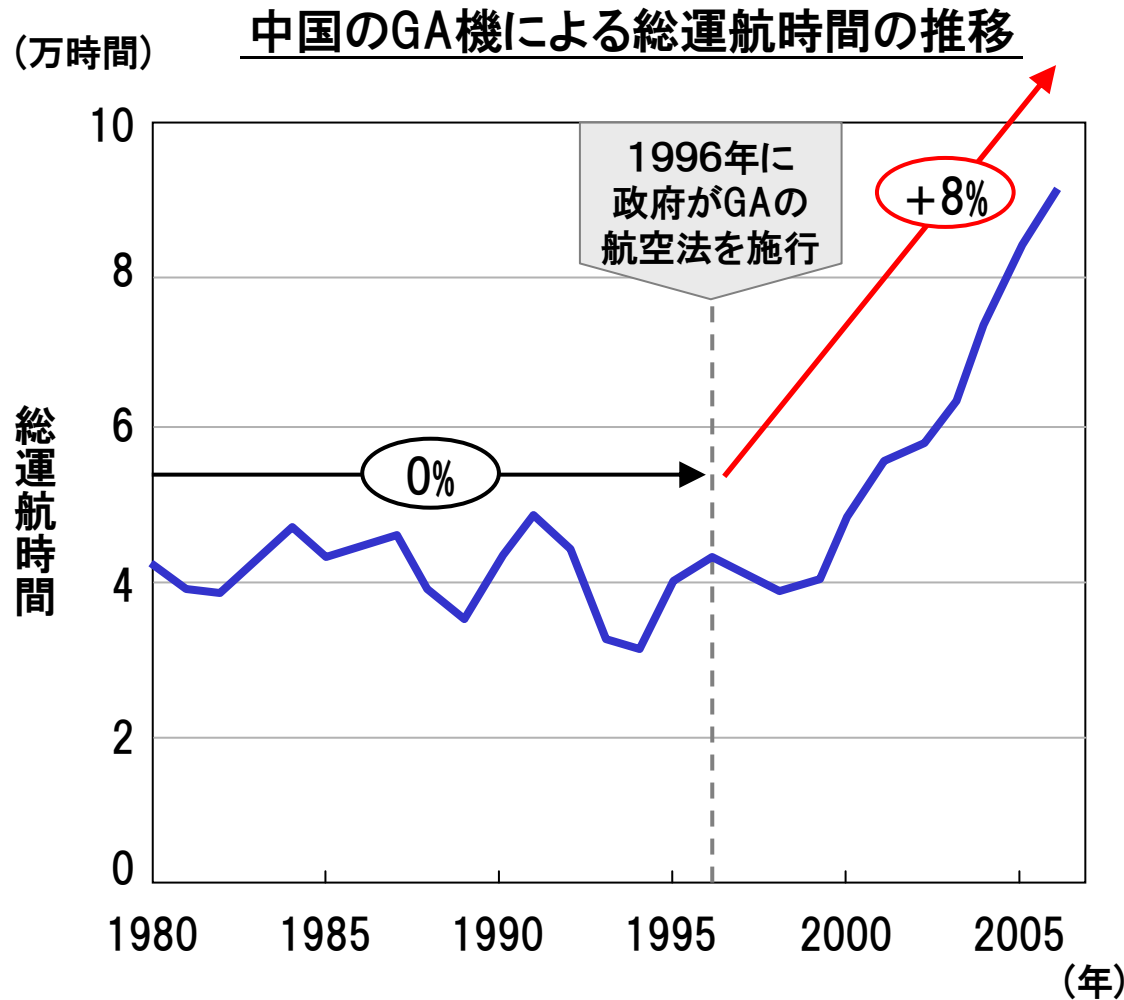
■ 空港インフラ・サービスを拡充

- ・ 滑走路延長(検討中)
- ・ 航空関連企業の誘致、等





中国の取組み

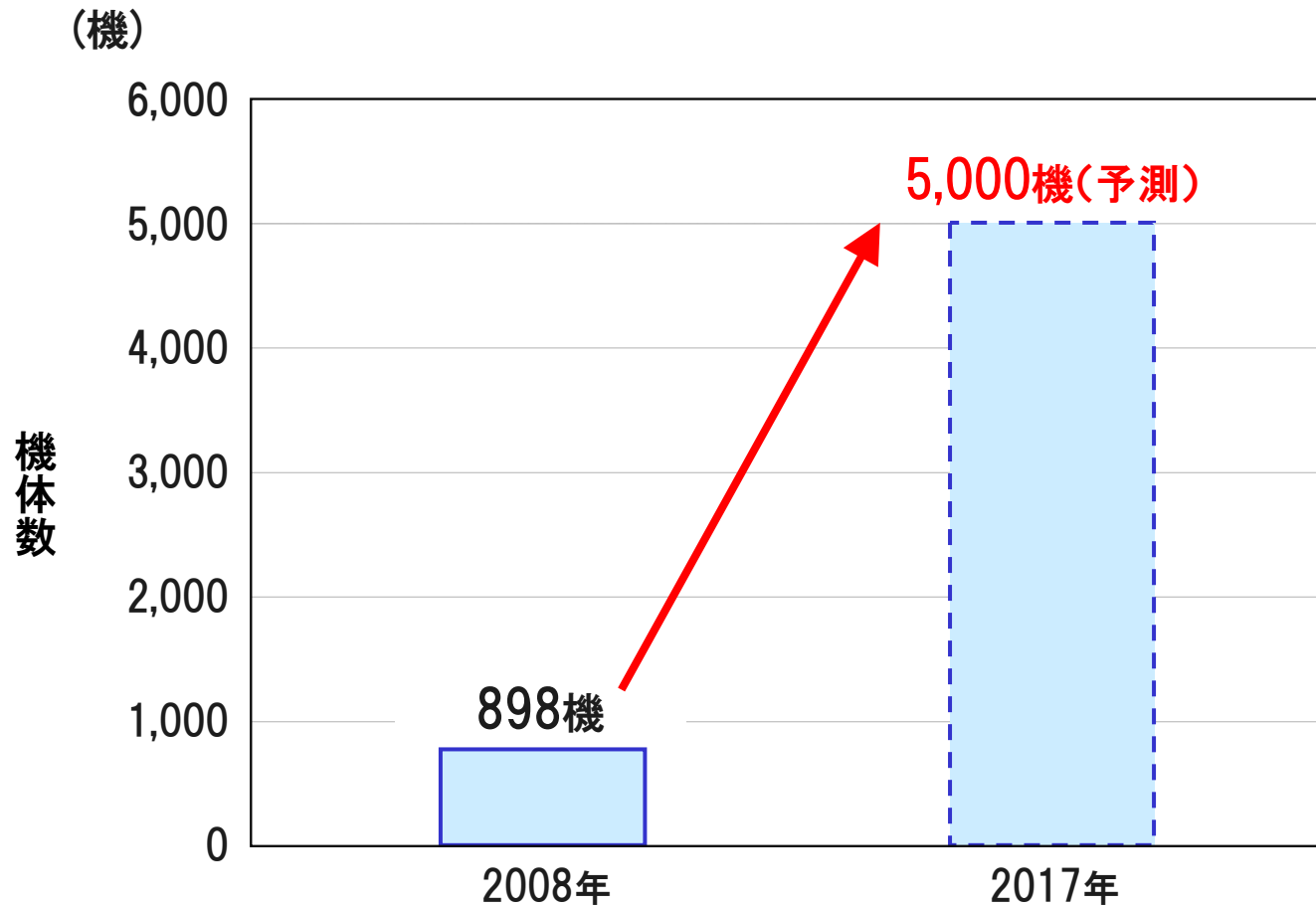


中国政府による更なる後押し

- 機体の輸入関税を現行の**21~22%**から、2010年末までに**6%**に**引下げ予定**
- 中国本土の空港を現在の**166**から2020年には**244**まで**増加予定**
- 中国民用航空局が、ビジネスジェット向けに**低空空域を段階的に開放**



中国の機体数推移予測



注:GA機が対象。中国航空技術国際控股有限公司による予測;
出所: Record China記事(2009/10/21)、CAAC (Civil Aviation Administration of China)



中国：北京首都国際空港(北京オリンピック開催時)



■ 北京オリンピック開催時のビジネスジェット専用区画。期間中に1000機以上のビジネスジェットが発着。



香港:ビジネスアビエーションセンター



■機体を横付けできる専用ターミナル

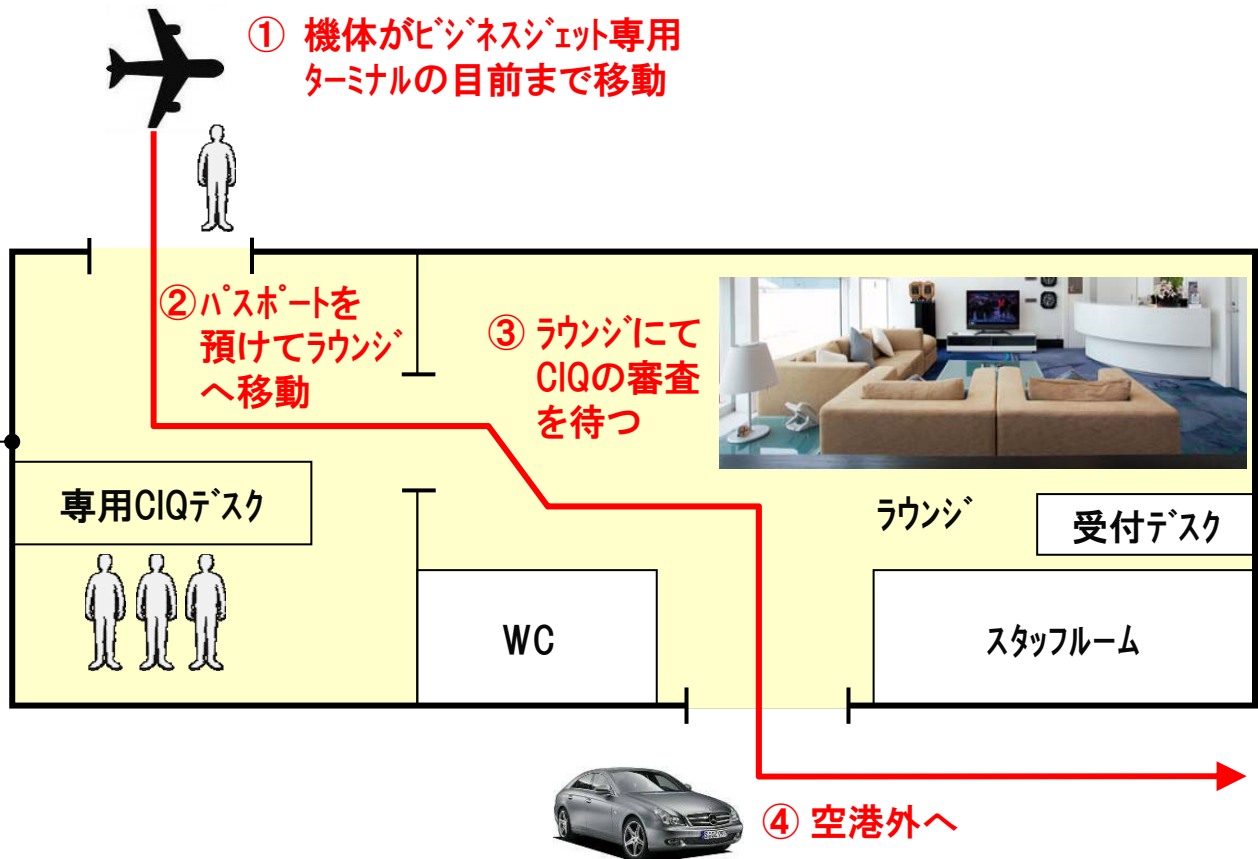


■ビジネスジェット専用格納庫を2007年に新設

香港:ビジネスアビエーションセンター



専用ターミナル
1F見取り図





韓国：金浦国際空港



■ 一般導線とは別のVIP専用入口



■ 既存施設の中に専用導線を構築



シンガポール:チャンギ`空港

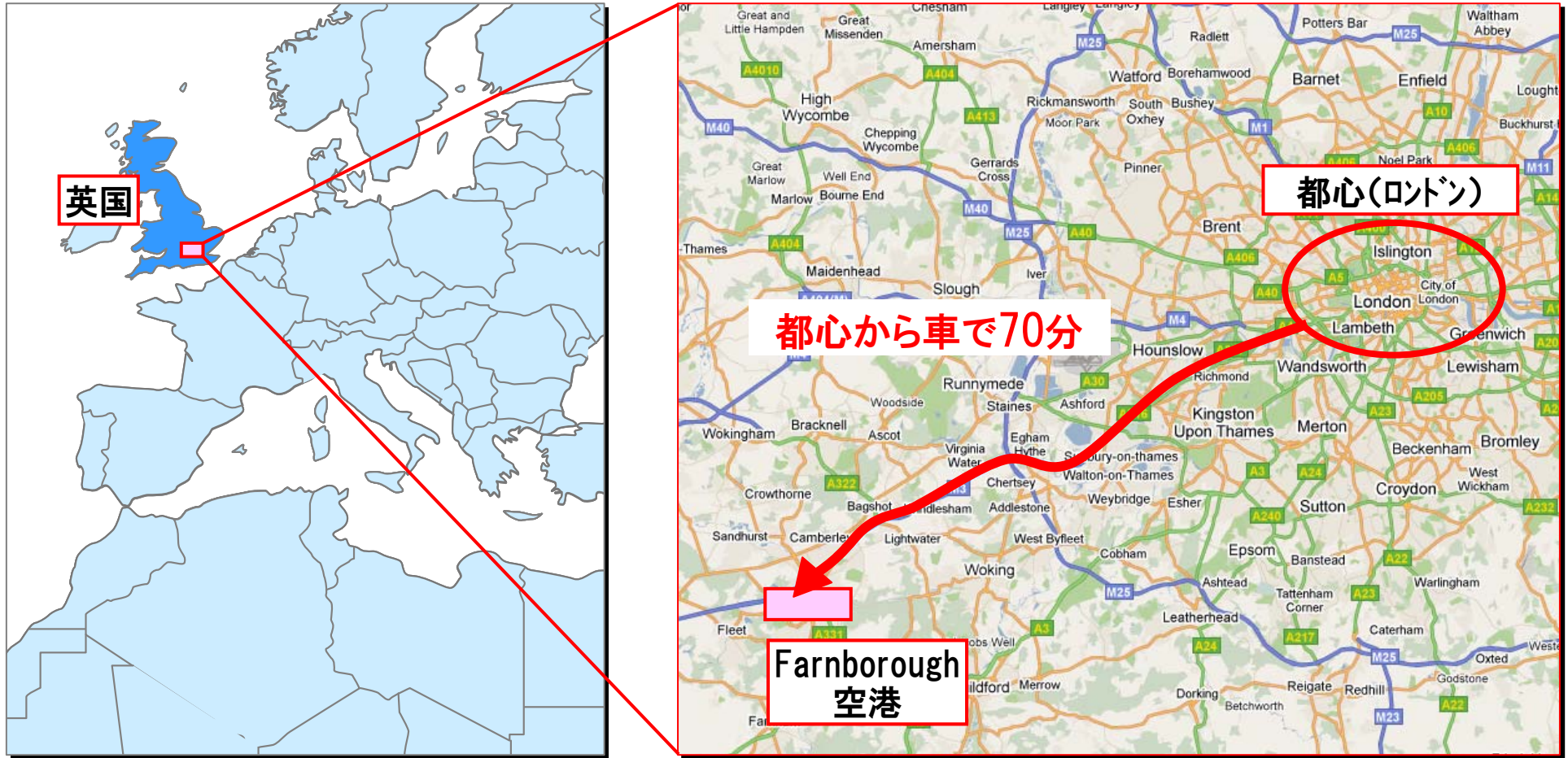


■インターネット環境が整っているVIPラウンジを整備



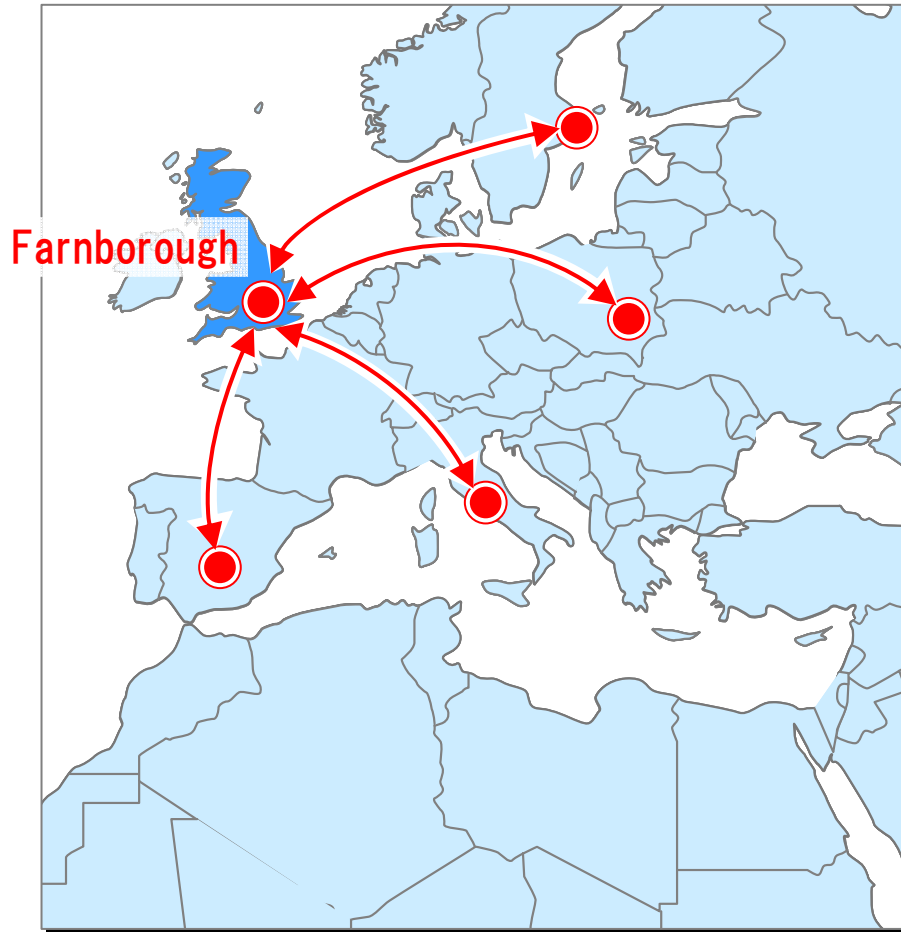
■商談のできる会議室を空港内に整備

先進事例: 英国 Farnborough空港

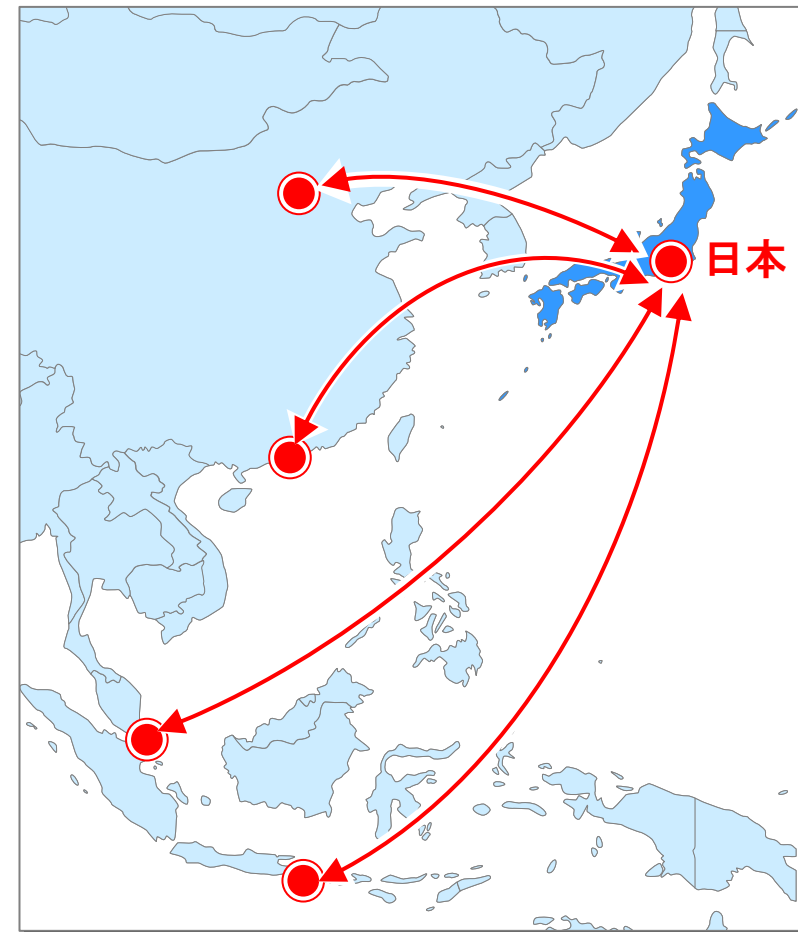


英国 Farnboroughと日本の類似性 (仮説)

Farnboroughは欧州の縁にありながら
ビジネスジェットの拠点空港として機能

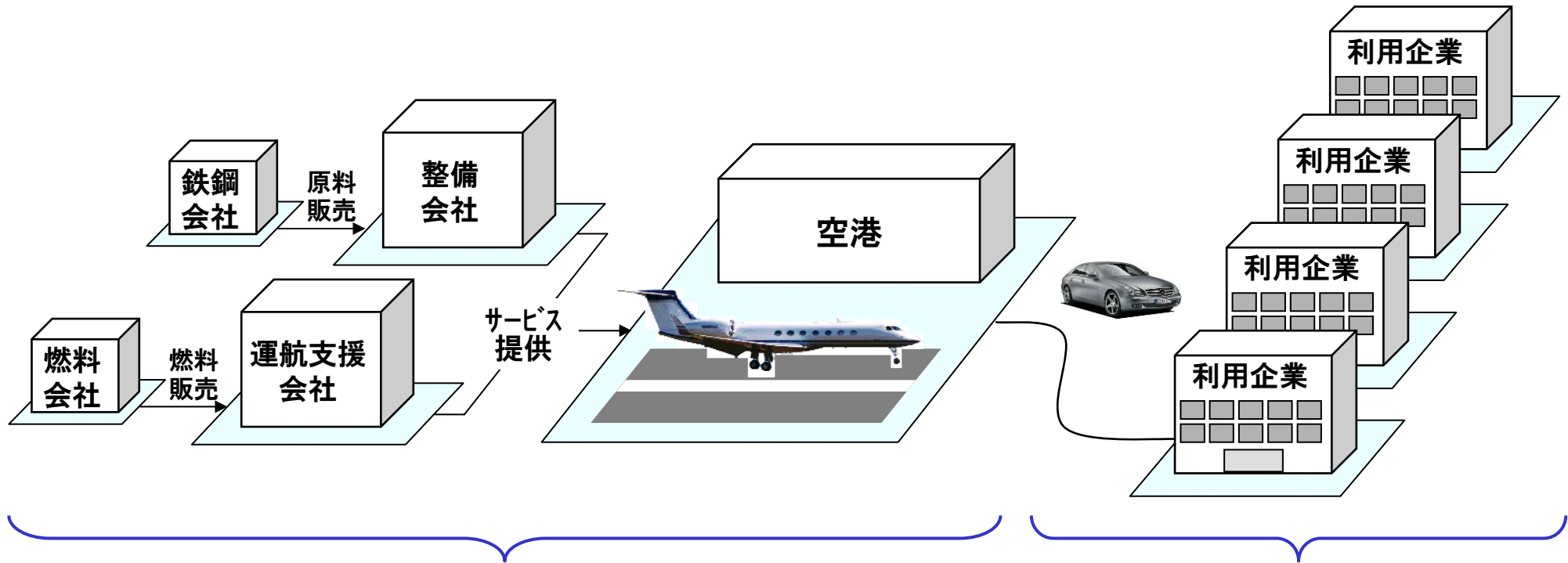


アジアの縁に位置する日本も
ビジネスジェットの拠点空港になれる



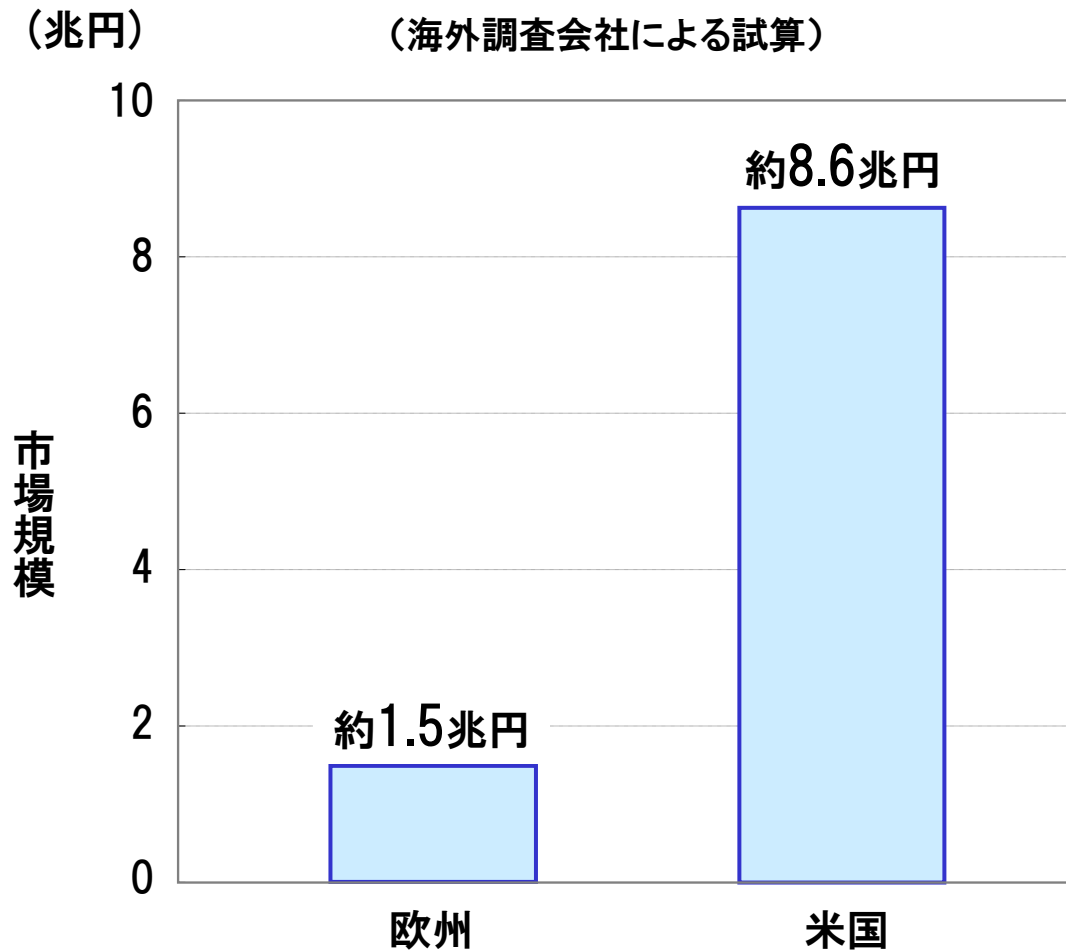
第2章. ビジネスジェットのエコノミクス

ビジネスジェットのエコノミー効果



① ビジネスジェット関連市場の拡大

ビジネスジェットの関連市場規模
(海外調査会社による試算)



市場規模に含まれる項目

■ 直接的な経済効果

- ・ 整備
- ・ 燃料販売
- ・ 着陸料・駐機料、など

■ 間接的な経済効果

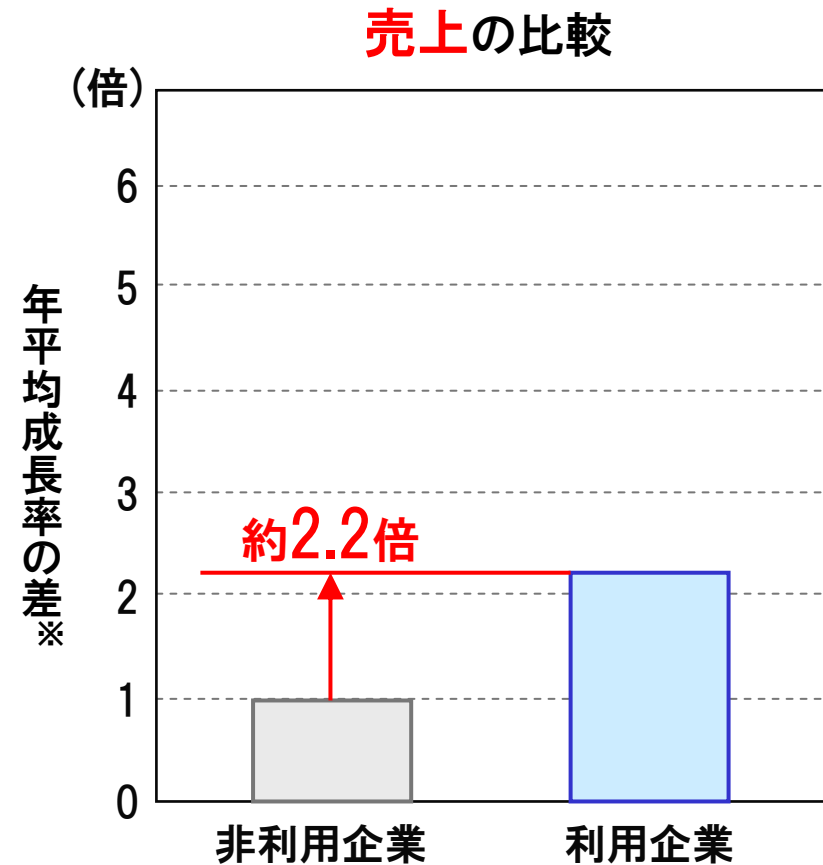
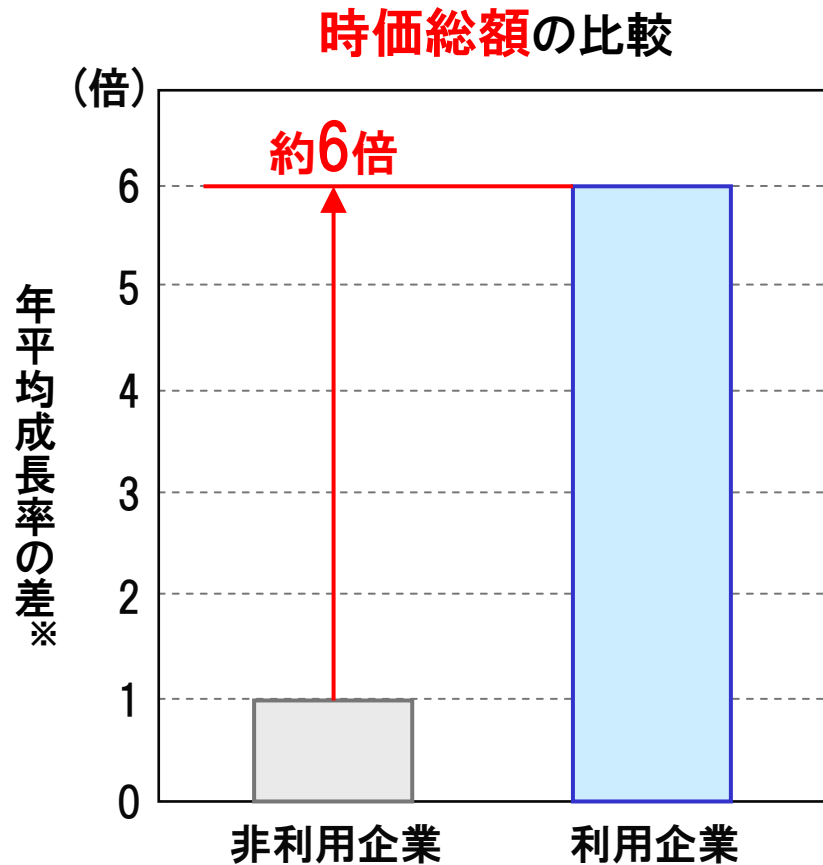
- ・ 整備部品の材料販売
- ・ 燃料の製造・輸送、など
- ・ 整備会社・運航会社の従業員による消費(食事代・家賃・携帯電話代)、など

注:機体製造による経済効果は含まない。1ユーロ=140円、1ドル=100円として換算;

出所: PwC Economics“*The economic impact of business aviation in Europe*”; National Association of State Aviation Officials“*General Aviation's Contribution To the U.S. Economy*”

② ビジネスジェット利用企業の成長

米国S&P500社におけるビジネスジェット利用有無別 業績比較



※: 非利用企業の成長率を1とする;

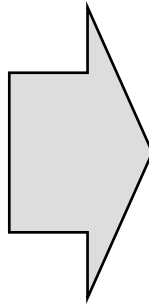
出所: NEXA ADVISORSのレポート“BUSINESS AVIATION AN ENTERPRISE VALUE PERSPECTIVE (THE S&P 500 FROM 2003-2009)”;

企業インタビューの実施

2つの論点

なぜビジネスジェット
利用企業が
成長するのか？

日本でビジネスジェットを
推進するために
必要なアクションは何か？



検証するために企業40社へインタビューを実施

外資系リーディング企業18社、国内リーディング企業22社、
計40社が協力

- 世界最大級のソフトウェア会社
- 世界最大級の製薬会社
- 世界最大級の投資銀行
- 世界最大級の自動車メーカー
- 世界最大級の電気機器メーカー、等

インタビューを実施した企業のリスト

外資系リーディング企業18社※	
企業名	インタビュー
住友商事	取締役
三井物産	VP、他
丸紅	部長
伊藤忠商事	社長
三菱商事	取締役会長
野村證券	広報室担当
フジフロンティア	総務統括部長、他
住友銀行	会長(兼社長)
三菱UFJ銀行	社長室長、他
三井住友銀行	社長、他
三菱東京UFJ銀行	人事総務部長
大塚グループ	ビジネスサービス本部長
フジフロンティア	総務部長、他
住友銀行	社長
三井住友銀行	人事部長
住友銀行	COO、他
三井住友銀行	購買部マネージャー
三井住友銀行	人事総務部長

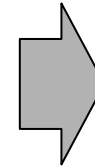
国内リーディング企業22社	
企業名	インタビュー
日本郵船	渉外部 担当者、他
日本郵船	秘書部 業務グループ長
日本郵船	社長、他
日本郵船	執行役員、他
日本郵船	渉外部長、他
日本郵船	部長、他
日本郵船	開発関連事業室長
日本郵船	渉外グループ 参事、他
日本郵船	取締役、他
日本郵船	執行役員
日本郵船	執行役員、他
日本郵船	人事担当部長
日本郵船	取締役
日本郵船	執行役員、他
日本郵船	執行役員
日本郵船	副社長
日本郵船	副社長
日本郵船	部長
日本郵船	役員秘書
日本郵船	社長、他
日本郵船	経営企画部長
日本郵船	総務部長

※: 日本法人にインタビューを実施;

第3章. 企業インタビュー結果①: 企業が成長する仕組み

ビジネスジェット利用企業が成長する理由(1/2)

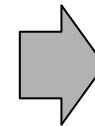
- “CIQにも時間がかからず、**1日に複数のミーティング**をこなせる” (外資系企業)
- “定期便で1週間かかるところが、**ビジネスジェットなら2~3日**” (国内企業)
- “IPOの際など、各国を分刻みで動く場合に必須。コストを払ってでも**時間を買う**” (外資系企業)



トップの
移動時間を
短縮できる

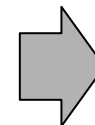
トップの
ビジネス時間を
伸ばせる

- “ミーティング**時間を自由に延長**できるため、ビジネスチャンスが
広がる” (外資系企業)
- “昨今の複雑な課題へ対応するため、直前もしくは運航中にすら
スケジュールが変わることがよくあるが、ビジネスジェットなら**フレキシブルに対
応**できる” (国内企業)



トップが
発着時間を
自由にできる

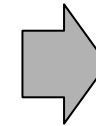
- “**会社のポリシー上**、トップの移動時に定期便を利用できない” (外資系企業)
- “エアラインのファーストクラスで**人に会いたく無い**場合に利用している” (外資系企業)



セキュリティ・プライバシーが
確保できる

ビジネスジェット利用企業が成長する理由(2/2)

- “**昼に5分だけでも、直接**会いに行くことがビジネスには大変重要” (外資系企業)
- “TV会議は頻繁にやっているが、やはり**トップ**が動いて**Face to Face**で話すことが重要” (国内企業)
- “役員レベルは**何かあれば現場に行く**ことが大事” (国内企業)
- “**CEOが本社オフィスにいるのは月5日程度**。それ以外は世界各国を移動している” (外資系企業)
- “**Executiveは1～2日**で日本、韓国、中国など次々と効率的に移動する” (外資系企業)

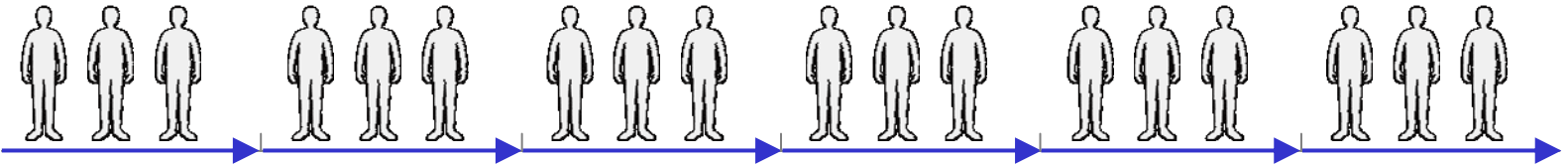


トップが Face to Face
の商談を増やせる

「トップの動き」と「企業の成長」の関係

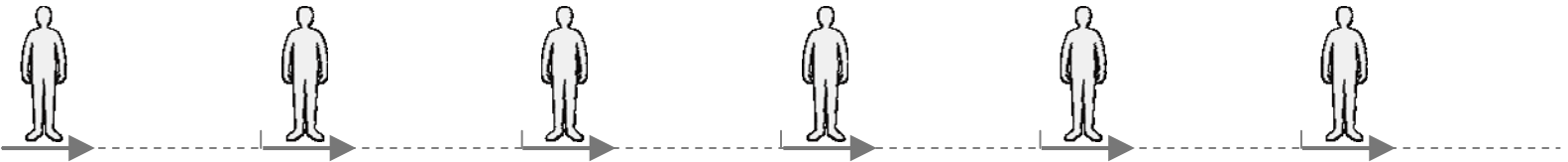
利用企業トップの動き

「重要ビジネス時間が長い」・「高頻度のFace To Face」

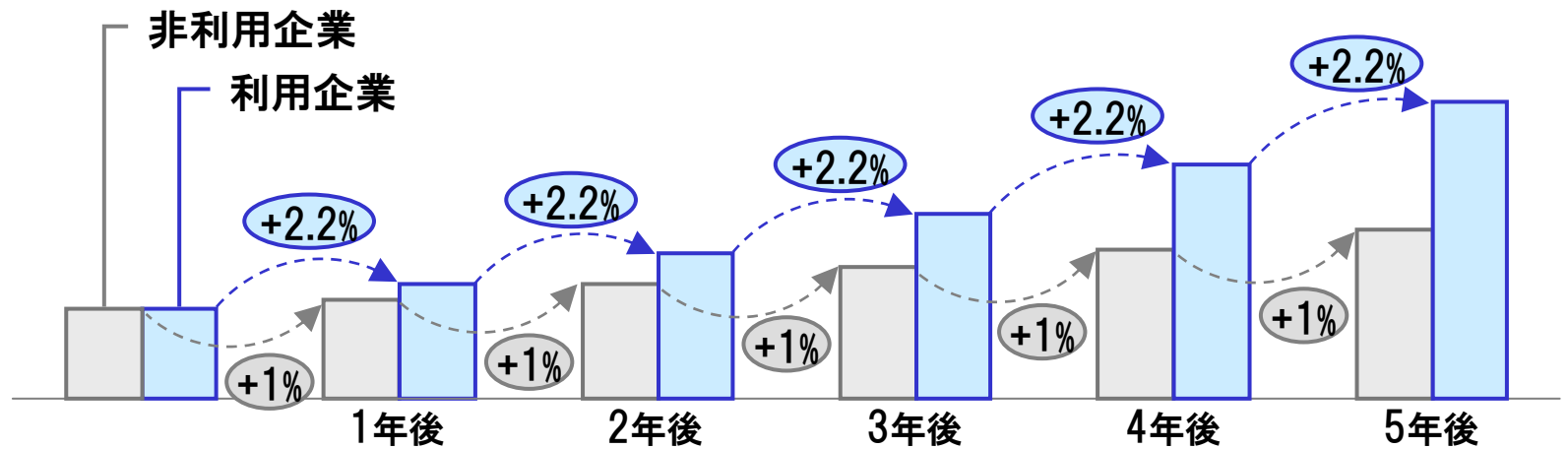


非利用企業トップの動き

「重要ビジネス時間が短い」・「低頻度のFace To Face」

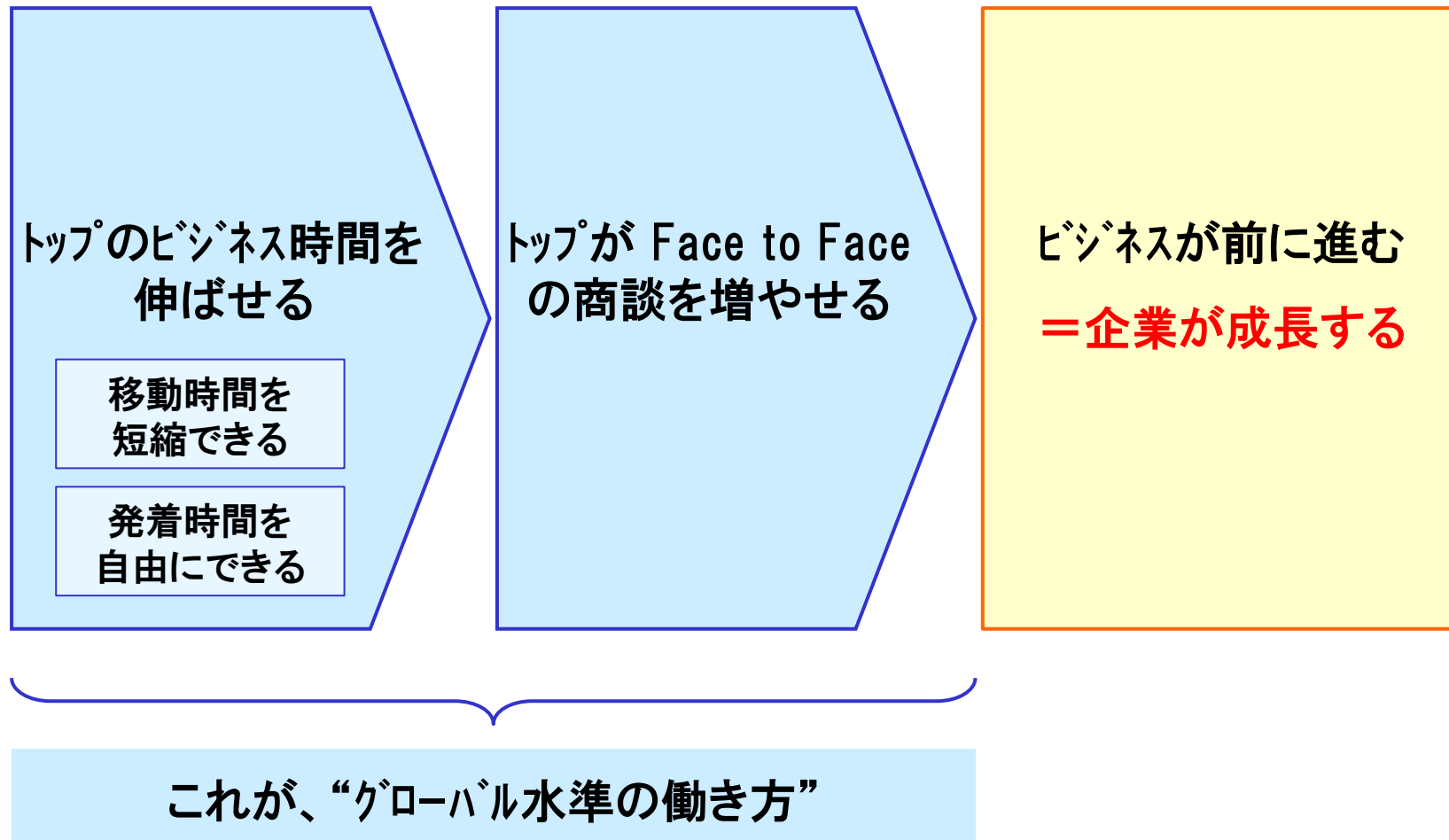


売上
〔米国S&P500社の例より〕



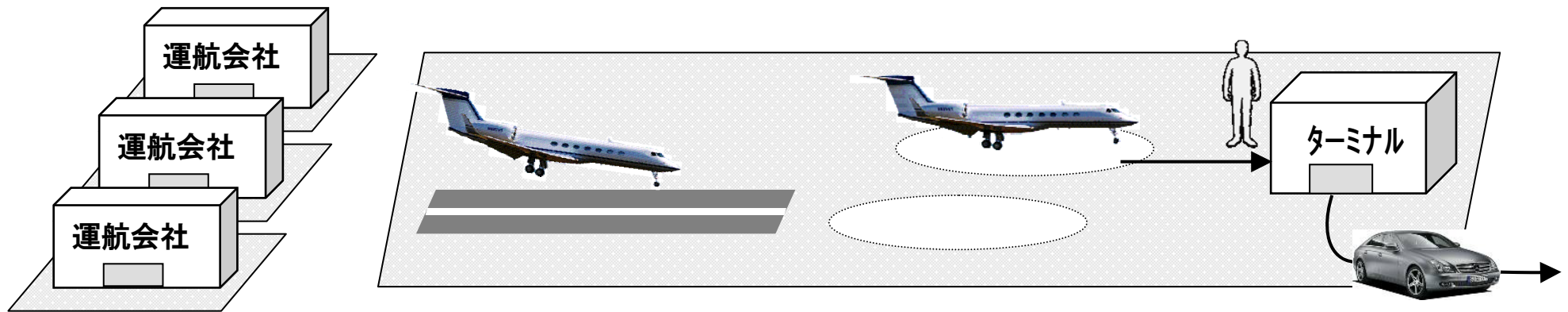
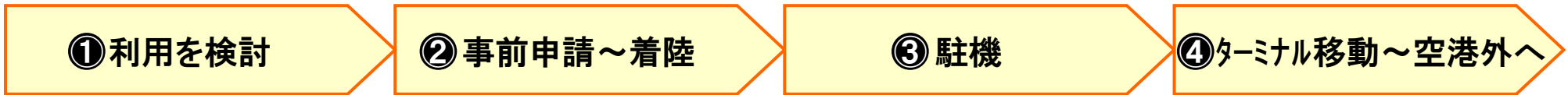
出所: NEXA ADVISORSのレポート“BUSINESS AVIATION AN ENTERPRISE VALUE PERSPECTIVE (THE S&P 500 FROM 2003-2009)”;

企業が成長する仕組み:まとめ



第4章. 企業インタビュー結果②: 日本で必要なアクション

ビジネスジェット利用の流れとポイント



■ サービスは十分か？

■ 発着枠は十分か？

■ 駐機スポット数は十分か？

■ 機体から近いか？

■ 国際・国内線で使えるか？

■ 駐機可能日数は長い？

■ 専用ターミナルはあるか？

■ 許可取得日数は短い？

■ 専用CIQはあるか？

各ポイントにおける現状：世界と日本の比較

		世界標準	
① 検討	サービス	チャーターサービスが豊富	
	② 事前申請 → 着陸	発着枠	100回/日以上
		国際線 ・ 国内線	国際線・国内線で利用可能
		許可取得 日数	当日申請可能
③ 駐機	駐機 スポット数	数10～100スポット以上	
	駐機可能 日数	制限なし	
④ ターミナル移動 → 空港外へ	機体から	数分	
	専用 ターミナル	専用ターミナルがある	
	専用CIQ	あり:数分	

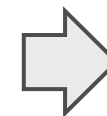
これまでの首都圏	
羽田	成田
✗チャーターサービスが少なく、高額	
✗4回/日	✗3回/日
✗昼間は国内線のみ	○国内線・国際線で利用可能
✗7日前まで	○当日申請可能
✗外国籍機は3日前申請 (チャーター運航や国内移動を行う場合)	
✗9スポット	✗10スポット
✗5日間	✗7日間
✗約30分	✗約20分
✗なし	
✗なし:約30分	✗なし:約30分

各ポイントに対する利用企業の声

		企業インタビューからのコメント(一部抜粋)
① 検討	サービス	“チャーター利用する場合の コストが分からない ” (国内企業) “過去に利用を検討したことあったが、 コストの問題 から 利用を断念 した” (国内企業)
	発着枠	“羽田・成田のスポットが取れず、 運航を中止 したことがある” (国内企業)
② 事前申請 → 着陸	国際線 国内線	—
	許可取得 日数	“スポットを押さえる申請に時間がかかり、エグゼクティブの移動には 使えない ” (海外企業)
	駐機 スポット数	“羽田・成田でスポットが取れても スポットが取れない ことがあった” (国内企業)
③ 駐機	駐機可能 日数	“駐機日数を最低10日程度は確保して欲しい。超える場合は、他の空港へ機体を移動させるなど、 高額 の フェリーコスト が掛かっている” (国内企業)
	機体 から	“駐機場とターミナルが離れすぎている” (国内企業)
④ ターミナル → 空港外へ 移動	専用 ターミナル	“ビジネスジェットの専用ターミナルは 必要 ” (海外企業)
	専用CIQ	“CIQが一般と同じで時間がかかり、ビジネスジェットで時間を短縮している メリットが削がれて しまっている” (国内企業)

今回の制度改正による改善

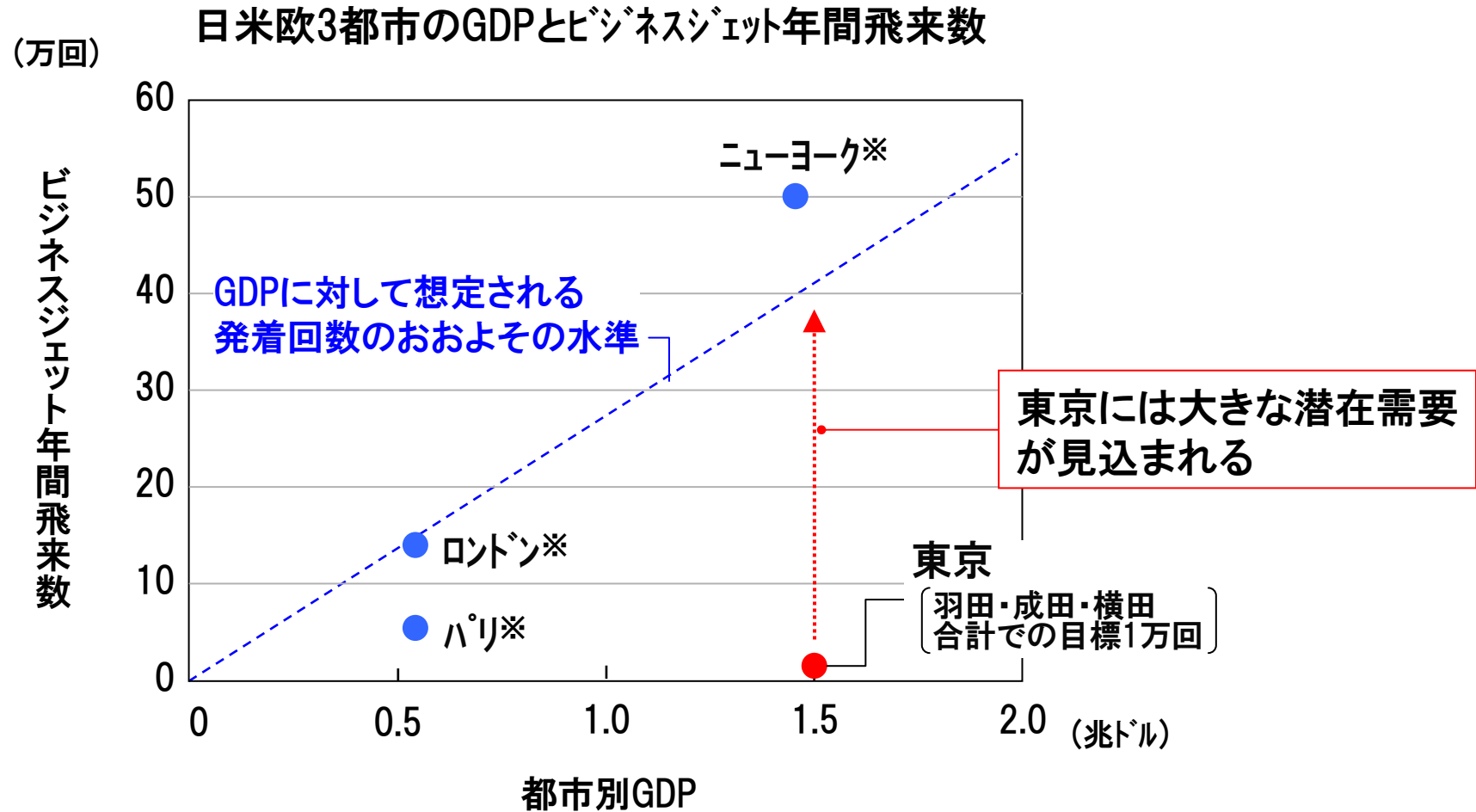
		これまでの首都圏	
		羽田	成田
① 検討	サービス	✗チャーターサービスが少なく、高額	
	② 事前申請 ↓ 着陸	発着枠	✗4回/日
国際線 国内線		✗昼間は国内線のみ	○国内線・国際線 で利用可能
許可取得 日数		✗7日前まで	○当日申請可能
		✗外国籍機は3日前申請 (チャーター運航や国内移動を行う場合)	
③ 駐機	駐機 スポット数	✗9スポット	✗10スポット
	駐機可能 日数	✗5日間	✗7日間
④ ターミナル移動 ↓ 空港外へ	機体 から	✗約30分	✗約20分
	専用 ターミナル	✗なし	
	専用CIQ	✗なし:約30分	✗なし:約30分



今回の制度改正後

多くのポイントに
おいて**改善**した

首都圏のビジネスジェット発着数ポテンシャル

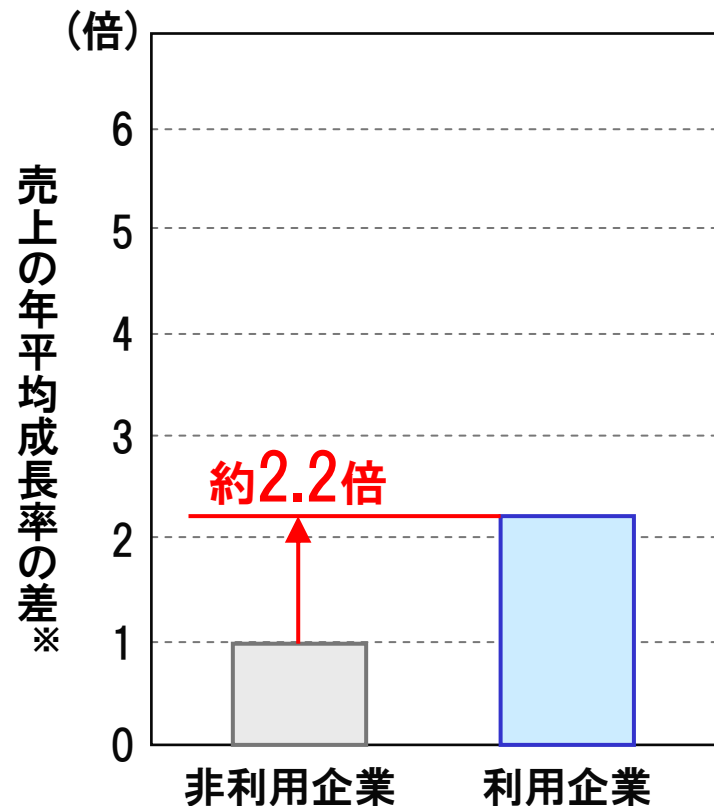


※:ニューヨーク、ロンドン、パリの発着回数には、GA機及び商用ビジネス航空機の発着回数を含む;

出所: 国土交通省「ビジネス航空の現状と課題(2009年)」、東京都「首都圏におけるビジネス航空の受入れ体制強化に向けた取組方針(2010年)」、PwC社調査報告書(2008年);

ビジネスジェットによる経済効果：売上（粗い試算）

米国S&P500社の事例（再掲）



日本での経済効果（粗い試算）

試算前提

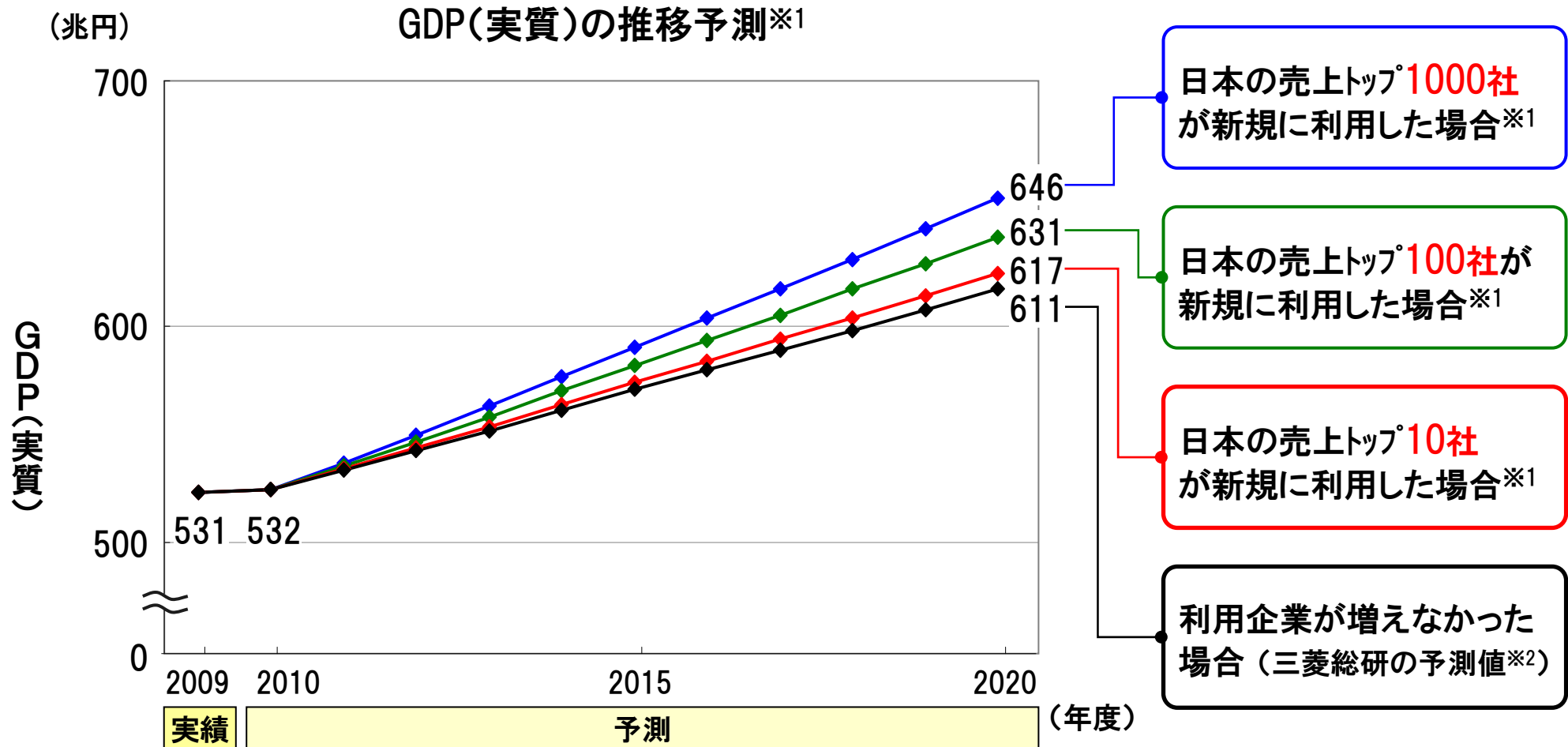
- 非利用企業の成長率は1.4%（三菱総研のGDPにおける成長率予測値）と仮定
- 利用企業の成長率が1.4% × 2.2倍 = 3.1%と仮定
- 利用企業は2011年から利用開始すると仮定

試算結果

利用企業数	売上増加分(2015年時点)
売上トップ 10社	+9兆円
売上トップ 100社	+30兆円
売上トップ 1000社	+52兆円

出所：NEXA ADVISORSのレポート“BUSINESS AVIATION AN ENTERPRISE VALUE PERSPECTIVE (THE S&P 500 FROM 2003-2009)”、東洋経済新報社「会社四季報 2011年1集」、財務省「法人企業統計」(平成21年度)、三菱総合研究所「内外経済の中長期展望(2009-2020年度)」、よりソリューションズが分析

ビジネスジェットによる経済効果：GDP(粗い試算)



※1:試算の前提は、①非利用企業の成長率は1.4%(三菱総研のGDP成長率予測値)と仮定; ②利用企業の成長率が1.4%×2.2倍(米国S&P500における倍率)=3.1%と仮定;
 ③利用企業は2011年から利用開始すると仮定; ④利用企業の国内全企業における売上シェアがGDPにおけるシェアと等しいと仮定;

※2:2010年1月時点;

出所: NEXA ADVISORSのレポート“BUSINESS AVIATION AN ENTERPRISE VALUE PERSPECTIVE (THE S&P 500 FROM 2003-2009)”、東洋経済新報社「会社四季報 2011年1集」、財務省「法人企業統計」(平成21年度)、三菱総合研究所「内外経済の中長期展望(2009-2020年度)」、よりイノベーションズが分析;

結語

ビジネスジェット推進の価値

ビジネスジェットは“**グローバル水準の戦い方**”を後押しする

- 「**トップのビジネス時間を伸ばせる**」、「**トップが Face to Faceの商談を増やせる**」、というグローバル水準の戦い方を後押しできる

ビジネスジェットは大きな“**経済効果**”を生み出す

- 海外企業の呼び込みにより、**即効性の高い経済効果**が期待できる
- 国内企業の成長により、**継続性の高い経済効果**が期待できる