

## D-2 フライトデータを用いたわが国におけるビジネス航空の利用特性分析 Analysis of User Characteristics of Business Aviation in Japan Using Flight Data

指導教授 轟 朝幸

6049 小泉 圭汰

### 1. はじめに

ビジネス航空は、欧米を中心に企業活動の重要なビジネスツールとなっている。ビジネス航空には時間効率の最大化を始めとした様々な個人的メリット以外にも、地方空港の活性化といった波及効果が期待できる。

そこで、羽田空港では2016年にビジネス航空のスロットが8回から16回に増え、成田空港もビジネス航空専用ターミナルを2012年に完成させているなど、わが国の空港においても様々な施策を打ち始めている<sup>1)</sup>。このようにわが国でもビジネス航空に関しての施策が行われているが、わが国におけるビジネス航空の利用実態に関しては、国土交通省航空局が2008年に公開した報告書<sup>2)</sup>を最後に明らかになっていない。

そこで本研究では、ビジネス航空の海外の使われ方の動向や2008年の調査報告を踏まえて、最近のわが国における実態を明らかにすることを目的とする。

### 2. 既存文献と本研究の位置づけ

2018年の全米ビジネス航空協会の調査<sup>3)</sup>では米国でのビジネス航空機の利用形態を利用者に尋ねている。その結果、米国では、利用する企業の85%が中小企業であり、地方部のような定期航空会社のサービスが無い地域間での利用が多いことを明らかにしている。また企業は顧客のオフィスや新規ビジネスチャンスを得るために利用しているケースが多いことが明らかになった(図-1参照)。

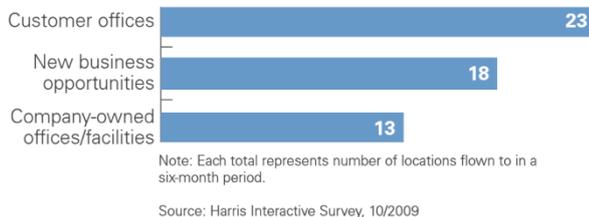


図-1 米国におけるビジネス航空の使用理由

(出典：NBAA Business Aviation Fact Book)

また国土交通省航空局は2008年に、各運航者が国土交通省に提出しているフライトプランにもとづき、わが国におけるビジネス航空の飛行の実態を把握した<sup>2)</sup>。これらの結果と、空港、FBO(地上運航支援事業者)などを対象にしたヒアリング調査などから国内外のビジ

ネス航空の利用の現状と、空港等の運営者側の立場から課題を整理している。

このように米国ではヒアリング調査で利用意図や背景が明らかになっており、わが国では約10年前に運営者側の立場に立ったビジネス航空の実態の分析が行われているが、近年の動向は明らかになっていない。また、わが国のビジネス航空の利用の立場から分析した研究は筆者が知る限り存在しないことから、本研究を行う意義があると考えられる。

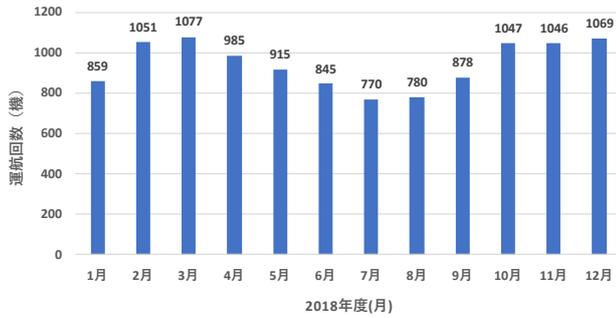
### 3. 研究方法

本研究では、わが国でのビジネス航空の利用実態を調査するために、フライトデータを用いてビジネス航空の利用実態の分析を行う。具体的にはフライト日付(JST)、出発/到着時刻、出発/到着飛行場の項目で、ODの把握などの利用の実態の整理を行い、利用の特性を分析する。また、ビジネス航空の有識者へのインタビュー調査を行った。この調査では、ビジネス航空の関係団体とビジネス航空の事業者を対象とした。その目的としては、フライトデータの解析の裏付けを行うことである。これらの調査から日本での利用実態や利用促進のための提案を行う。

### 4. わが国における利用特性の分析

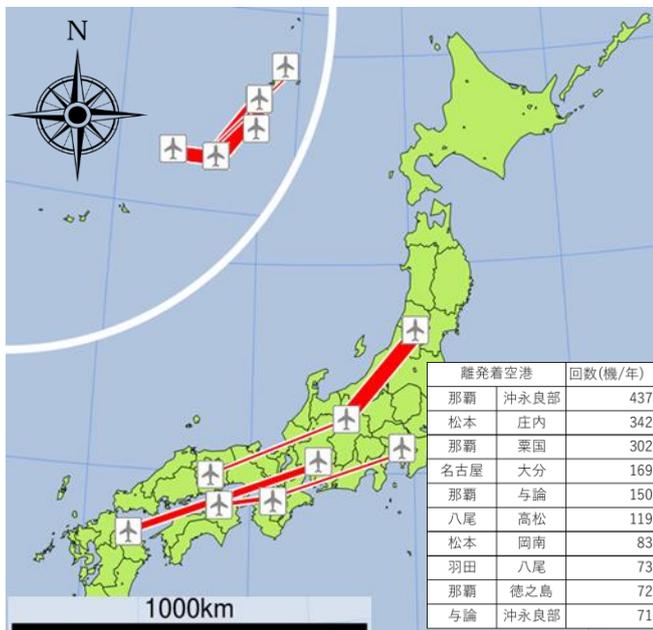
2018年の1年間のわが国におけるビジネス航空の実態を分析した。用いたフライトデータは、日本国籍機が4,415機、外国籍機が6,907機の計11,322機のデータである。

まずビジネス航空の利用目的を探るため、月別の運航回数の分析を行った(図-2参照)。その結果、2、3月や10月から12月にかけての運航回数が多く、1月や7月、8月の運航回数が少ない結果となった。この点はインタビュー調査の結果より、わが国での利用目的は主にビジネス利用であるためと考えられる。特にビジネスの繁忙期にあたる年末や年度末の運航回数が多く、一般的に企業が休暇と設定すると推測される時期の運航回数は少ない点をご教授頂いた。主な利用目的がビジネス利用という点では米国でのビジネス航空の利用目的と違いはないことも明らかとなった。



図－2 国内における月別の運航回数 (n=11322)

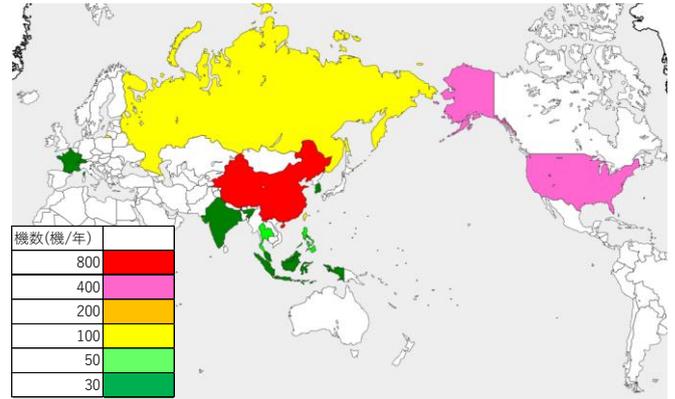
次に、わが国でのビジネス航空の利用 OD の特徴を分析するため、日本国籍機のビジネス航空の区間別の運航回数の上位 10 区間を示した(図－3 参照)。那覇、沖永良部、粟国といった離島間での運航や、松本、庄内、高松といった地方空港の利用が活発である。これは、離島や地方部などのように定期的な航空便や鉄道といった交通機関が発達していない地域間で、利用されるケースが多いことが推測され、米国とのビジネス航空の使用理由と同様であるといえる。しかしインタビュー調査にて地方部の運航回数の多い区間は、主に国内企業が本社や工場などの自社施設間の移動や、パイロットの訓練飛行といった目的が多いことをご指摘頂いた。これらの点は、主にビジネスチャンスのために使用している米国と利用目的に差異があるといえる。



図－3 日本国籍機の運航利用回数上位 10 区間

また、訪日航空機の離陸した国ごとの機数を示す(図－4 参照)。中国や香港、米国など、訪日するビジネス航空は東アジアの各国や米国を発地としているケースが多い。また国土交通省 航空局の報告書<sup>2)</sup>の 2008 年に公開した調査と比較すると、ここ 10 年ほどで中国や

台湾といった東アジア諸国からの運航回数が急増しており、特に中国からの運航回数が約 4 倍にも増加したことも明らかとなった。



図－4 訪日する航空機の発地国の内訳

## 5. まとめ

本研究では、わが国におけるビジネス航空の実態について分析を行った。その結果、わが国では主にビジネス目的で利用され、交通が発達していない地域へのフライトが多い点、また東アジア諸国からの運航が多い点が明らかとなった。また企業が自社の施設に移動する際の利用が多いことや、全体の運航回数に占める訓練飛行の割合が多いといった、わが国特有の利用特性も明らかとなった。今後のビジネス航空事業の拡大には、全国に自社の施設を設けている企業や東アジアに拠点がある企業などにビジネス航空の利用を触発させるようメリットを周知するような必要がある。また、米国での主な使われ方である、ビジネスチャンスを得るための利用に関しても企業に周知する必要がある。

今後の課題として、ビジネス航空に関心のある企業がどの程度なのかといった需要などに着目した上での提案を行う必要があると考えられる。

**謝辞:** 本研究を進めるにあたり、データを提供頂いた国土交通省航空局、またインタビュー調査にご協力頂いた関係機関の皆様には厚く御礼を申し上げます。

## 参考文献

- 1) 国土交通省：各空港のビジネスジェットに対する取り組み [www.mlit.go.jp/common/001222837.pdf](http://www.mlit.go.jp/common/001222837.pdf), (2020.01.24).
- 2) 国土交通省航空局：ビジネスジェットの利用促進調査報告書平成 20 年 <http://www.mlit.go.jp/common/001002256.pdf>, (2020.01.24).
- 3) NBAA Business Aviation Fact Book <https://nbaa.org/wp-content/uploads/2018/01/business-aviation-fact-book.pdf>, (2020.01.24).