

ビジネスジェットとは

- 企業・団体又は個人が商用目的で利用する航空輸送
- 欧米を中心としてグローバルな企業活動の重要なビジネスツール

本調査研究の目的

ビジネスジェットの利用環境を整えることによる経済波及効果を明らかにする。

ビジネスジェットによる経済波及効果の試算 (→ p.4)

- 運航事業者、運航支援業者、大規模整備等の経済効果及びビジネスジェット部品製造による経済効果を計量の対象に
- 先行事例である欧州ビジネス航空協会 (EBAA) の手法を参考に、都道府県間産業連関分析を用いた計量手法を適用「ビジネスジェット市場の成長率」及び「航空機市場に占めるビジネスジェットの割合」の組合せにより試算パターンを設定



試算の結果、直接効果は年間328億円～3,278億円、間接効果は年間411億円～4,108億円となった。

(注) ビジネスジェット市場に関する追加情報等によって別の試算パターンもありうる。また、計量対象外とした観光消費やビジネス機会創出、業務効率化の効果を含めると経済波及効果はより大きくなりうる。

ヒアリング調査 (→ p.2, 3)

ビジネスジェットの利用が活発な北米地域の事例把握のために、米国及びカナダのビジネス航空協会を対象に文献調査及びヒアリング調査を実施。

また、国内におけるビジネスジェット関連事業の売上高・従業者数等の実態及び課題を把握するために国内事業者へのヒアリング調査を実施。

海外調査	国内調査
<ul style="list-style-type: none">• 全米ビジネス航空協会 (NBAA)• カナダビジネス航空協会 (CBAA)	<ul style="list-style-type: none">• 機体部品製造業者 (4者)

ビジネスジェットの利用拡大に向けた課題の整理 (→ p.5)

我が国における今後のビジネスジェット利用の拡大における課題について、本調査研究におけるヒアリング調査より得られた示唆をもとに整理。

新型コロナウイルス感染症による影響の把握 (→p.6)

国内におけるビジネスジェットの運航実績、国内外の文献情報、国内外を対象としたヒアリング調査結果をもとにCOVID-19の影響・今後の見通しを把握。

本調査研究全体の報告書は下記URLからご覧下さい。

<https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/index.html>

- 海外事例として、前年（2019年）度は欧州を調査対象としたが、2020年度はさらにビジネスジェットの利用や関連産業が活発な北米地域を調査対象とした。
- 全米ビジネス航空協会（NBAA）及びカナダビジネス航空協会（CBAA）が公表する報告書を対象とした文献調査に加え、各団体へヒアリング調査を行い、調査手法等について詳細に確認した。

2020年度の海外ヒアリング調査より一部紹介

ビジネスジェット関連事業者の事業者数・雇用者数はどのように把握したか

事業者に**直接問合せ**たり、**仮定を置いたうえで推定**する等により求めた

NBAA

航空管制事業者が有する統計データの提供を受けた

CBAA

観光消費や商談機会の創出といった効果は把握できたか

業務利用とその他の私的利用等との**区別は非常に困難**
観光の効果は計量の対象とせず、業務利用にのみ着目した

CBAA

- 国内におけるビジネスジェット関連事業の売上高・従業員数等の実態及び課題を把握するために関連事業者へのヒアリング調査を実施した。
- 前年（2019年）度は運航事業者、運航支援業者及び利用者を調査対象としたが、2020年度はビジネスジェットを手掛ける機体部品製造業者を調査対象とした。

2020年度の事業者ヒアリング調査より一部紹介

ビジネスジェット関連の売上高・従業員数は

ビジネスジェット分野での売上高は15億円程度。
航空事業の従事者は売上高の比率から想定すると全体の5%程度の300人程度が従事。
ビジネスジェット分野での従業員数は、専用の製造ラインがないため不明。

事業者

ビジネスジェット機体部品における海外との関わりは

関連会社の国内工場で製造する部品と海外から調達する部品とを
本社で最終アセンブリして顧客へ納品している。

事業者

ビジネスジェット利用による地域経済波及効果に関する調査研究 (最終報告) <ビジネスジェットによる経済波及効果の試算>

経済波及効果の計量対象範囲

- 文献調査及びヒアリング調査の結果をもとにビジネスジェットに関連する経済効果を整理
- 経済波及効果の計量対象とする経済効果を判別

経済効果の種類	計量	補足
運航事業者、運航支援業者、大規模整備等の経済効果	○	産業連関表より取得した値を現状維持 (without) ケースとし、ビジネスジェット利用が進展した (with) ケースとして試算した値との差分を経済効果とする。
ビジネスジェット部品製造による経済効果	○	
観光消費による経済効果	-	調査の過程において現状持ちうる情報からは 効果計測が難しいこと が判明。
ビジネスの効率化・機会創出による経済効果	-	計量は 今後の課題 としたい。

直接効果の試算

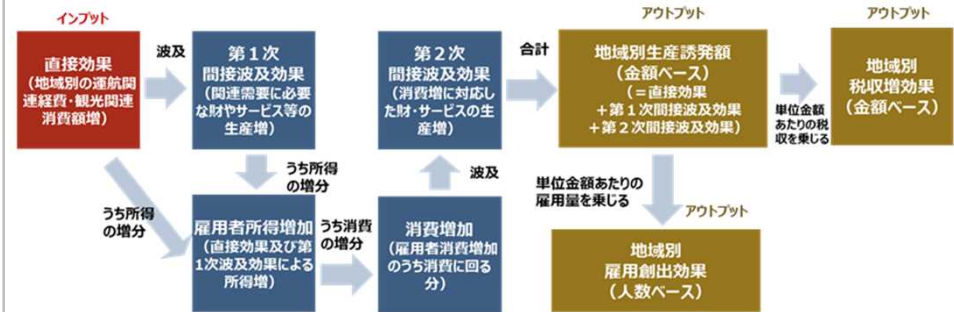
- 直接効果 = (②withの売上高 - ①withoutの売上高) × ③航空機市場に占めるビジネスジェットの割合
- ①without (現状維持) の売上高は産業連関表より求める
- ②with (ビジネスジェット市場が成長) の売上高はwithoutにビジネスジェット市場の成長率 (*2倍と設定) を乗じて求める
*世界のビジネスジェット市場規模の年平均成長率に関する民間予測値を元に試算。
- ③航空機市場に占めるビジネスジェットの割合は、事業者ヒアリングより得られた「航空関連分野の売上」に占めるビジネスジェット分野の売上比率」を代理指標として用いる (「1%」と「10%」の2パターンを設定)

試算パターン	ビジネスジェット市場の成長率	航空機市場に占めるビジネスジェットの割合
試算①	2倍	1%
試算②	2倍	10%

経済波及効果の計量手法

- 経済効果の試算には、先行事例である欧州ビジネス航空協会 (EBAA) の手法を参考に、都道府県間産業連関分析を用いた計量手法を適用する。

都道府県間産業連関分析モデルの概要 (イメージ)



経済波及効果の試算結果

- 試算の結果、各効果項目を合計して全体で直接効果は年間328億円～3,278億円、間接効果は年間411億円～4,108億円となった。

効果分類	直接効果 (億円/年)		間接効果 (億円/年)	
	試算①	試算②	試算①	試算②
運航事業者	153	1,527	207	2,072
運航支援業者	39.3	393	36.4	364
大規模整備業者	48.2	482	56.0	560
航空機部品	87.6	876	111	1,112
合計	328	3,278	411	4,108

(注) ビジネスジェット市場に関する追加情報等によって別の試算パターンもありうる。また、計量対象外とした観光消費やビジネス機会創出、業務効率化の効果を含めると経済波及効果はより大きくなりうる。 4

- 我が国におけるビジネスジェット利用が拡大における課題について、2箇年にわたるヒアリング調査より得られた示唆をもとに整理した。

2019年度の事業者ヒアリング調査より一部紹介

ビジネスジェット運航に関する課題は

空港によっては**CIQ（税関・入管・検疫）に関する施設・体制が十分に整備されていない、CIQのために乗客が長距離を移動する必要がある等、ビジネスジェットのメリットを損ねている。**

運航事業者ほか

日本では海外と比較して入国に必要な申請手続きの期限が早く、直前に決定するビジネスジェット利用者のスケジュールに対応できない。

運航事業者

ビジネスジェット利用者の利便性に関する課題は

地方空港では、定期使用の駐機スペースに空きがあっても、**ビジネスジェットの受入れ体制が整っていないために利用できない場合がある。**

運航事業者

- ・ 国内外における文献情報の整理及びヒアリング調査によりコロナ禍の影響を把握した。
- ・ 北米のビジネス航空協会へのヒアリングでは、コロナの影響による需要の落込みは一時的なもので、今後は定期便よりも需要の拡大が期待されている。
- ・ 国内のビジネスジェット機体部品製造業者へのヒアリングでは、ビジネスジェット向けの需要は一時的に落ち込んだものの、定期便向けよりも回復は早く、将来的にも需要は拡大するとみられている。

2020年度のヒアリング調査より一部紹介

航空産業における新型コロナウイルス感染症の影響について

ビジネスジェットは定期便や他の輸送機関と比較して**接触感染リスクが非常に低い**ため、ビジネスジェットの利用は感染拡大の抑制につながる。

NBAA

ポストコロナにおける将来需要の見通しは

2020年度は**売上は3割程度減少**。部品の需要は一時期落ち込んだが、**現在は回復**。2022年度まではコロナによる影響があるだろうが、開発中の案件もあるため**長期的には確実に需要が増加する見通し**。

事業者