

日本マーケットにおけるビジネスジェットの可能性

ANAビジネスジェット(株)
2019年5月22日

1. ビジネスジェットを利用する価値とは？

◆日本での一般的なビジネスジェットへのイメージは、、、

超富裕層向け
映画の世界

ファーストクラスを上回る
究極の贅沢

金額に見合うメリットが
わからない

とにかく高い
もったいない

申し込み方法が
わからない

自分には関係ない
利用を考えたことない

◆もし乗ったら、何と言われるか……

(株主)
贅沢するな！

(社員)
それより賃金に！

(顧客)
商品の値段下げろ！

1. ビジネスジェットを利用する価値とは？

時間短縮

- ① 定期便が運航していない区間・都市へのフライトが可能
- ② 定期便が運航していない時間帯でもフライトが可能
- ③ 限られた時間でより多くの都市へ移動が可能
- ④ FBOを利用して出入国審査や保安検査などがスムーズ

自由で柔軟な スケジュール設定

- ① 出発時刻にとらわれず、出発時間の急な変更にも対応可能
- ② 渡航先の変更にも柔軟に対応でき、お客さま都合を最優先したスケジュールを組むことが可能

秘匿性の高い プライベート空間

- ① 移動するオフィスとして利用でき、到着する直前まで商談準備や打ち合わせが可能
- ② FBOを利用して、第三者の目にふれることなく移動が可能

1. ビジネスジェットを利用する価値とは？

Forbesの記事の概要（2018年11月13日）

ビジネスジェットを富と名声の象徴として扱いがちだが使用理由は、、、

- ①「時間の節約」
- ②「航空会社が乗り入れない空港を使える」 ※1位と僅差
- ③「快適なフライト」 ※2位とは大差
- ④「機内で仕事や会議ができること」
- ⑤「プライバシー」
- ⑥「安全性」

機材に求めるものに関しては、

- ①飛行可能な距離
- ②経済的な運航費用
- ③客室のサイズ
- ④速度
- ⑤製造業者
- ⑥客室のアメニティーやテクノロジー



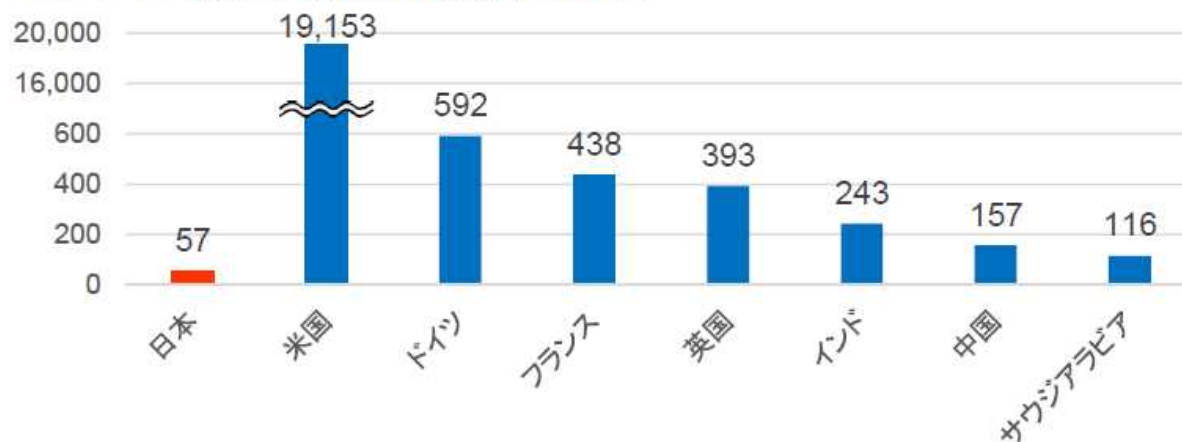
Forbesの記事（HPより）

世界での利用状況

2. 世界での利用状況

資料：国土交通省の資料より抜粋

■ビジネス機の国別保有機数(2016年)



ちなみに、、、



(出所) 日本: 航空局調べ(2016年12月31日現在。公用機及び軍用機を含まない。)
その他: フライトグローバル社より作成(2011年末現在。公用機及び軍用機を含む。)

ビジネスジェットの運航には、以下の2パターンがある

- ① 自家用運航 (FAR PART 91 use*)
- ② チャーター運航 (FAR PART 135 use*) *米国の運航基準

2. 世界での利用状況

別の資料では米国にビジネスジェットは13,440機*

| | ビジネスジェット機数 | 平均飛行時間（年間） |
|---------------------------------|------------|------------|
| ①自家用運航 (FAR PART 91 use*) | 10,575機 | 約253時間 |
| ②チャーター運航 (FAR PART 135 use*) | 2,865機 | 約404時間 |
| | 13,440機 | 約285時間 |

* General Aviation Manufacturers Association (2015)

【参考】 エアラインの飛行時間は、、、

(イメージ)

国際線： 10時間 × 365日 = 3,650時間／年間

国内線： 2時間 × 3回 × 365日 = 2,190時間／年間

2. 世界での利用状況



大型機：日本から欧米までノンストップで移動可能。

- ・代表機種： Global 6000, Gulfstream G650, Falcon 7X 等
- ・座席：8～19席
- ・飛行：11,000km相当（東京 ⇒ ニューヨーク）



中型機：北米/欧州域内のご移動に人気の機材です。

- ・代表機種： Challenger 350, Gulfstream G280, Falcon 2000 等
- ・座席：8～10席
- ・飛行：6,000km相当（ロサンゼルス ⇒ ニューヨーク）



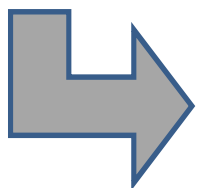
小型機：2～3時間の短距離フライトに最適な機材です。

- ・代表機種： Honda Jet, Citation Mustang, Phenom 3000 等
- ・座席：4～5席
- ・飛行：2,000km相当（シカゴ ⇒ コロンバス）



超大型機：スポーツチームの移動等、大人数向けのニーズに応えます。

- ・代表機種： Boeing Business Jet, Airbus Corporate Jets
- ・座席：20席～
- ・飛行：10,000km相当（東京 ⇒ パリ）



区間 × 旅客数 × 予算 = 顧客ニーズに合った機材

2. 世界での利用状況

大都市には複数の空港。中にはビジネスジェット専用の空港もある。

| | 10,000 ft以上 | 8,000-10,000 ft | 8,000- 5,000 ft | 5,000 ft以下 | 合計 |
|------|-------------|-----------------|-----------------|------------|-------|
| 米国 | 189 | 235 | 1,478 | 3,152 | 5,054 |
| 英国 | 7 | 31 | 93 | 141 | 272 |
| フランス | 14 | 26 | 98 | 159 | 297 |
| ドイツ | 14 | 48 | 60 | 200 | 219 |



ロサンゼルス近郊には
10以上の空港あり

一方、日本では、、、

日本でビジネスジェットが普及しない要因

国土の狭さ
(地理的要件)

他の移動手段
(航空会社)
(新幹線)
(高速道路)

日本人特有の
マインドセット
(もったいない)

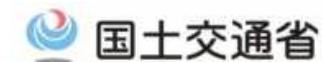
空港要件
(専用空港の有無)

数少ない利用経験者
(口コミで広がらない)

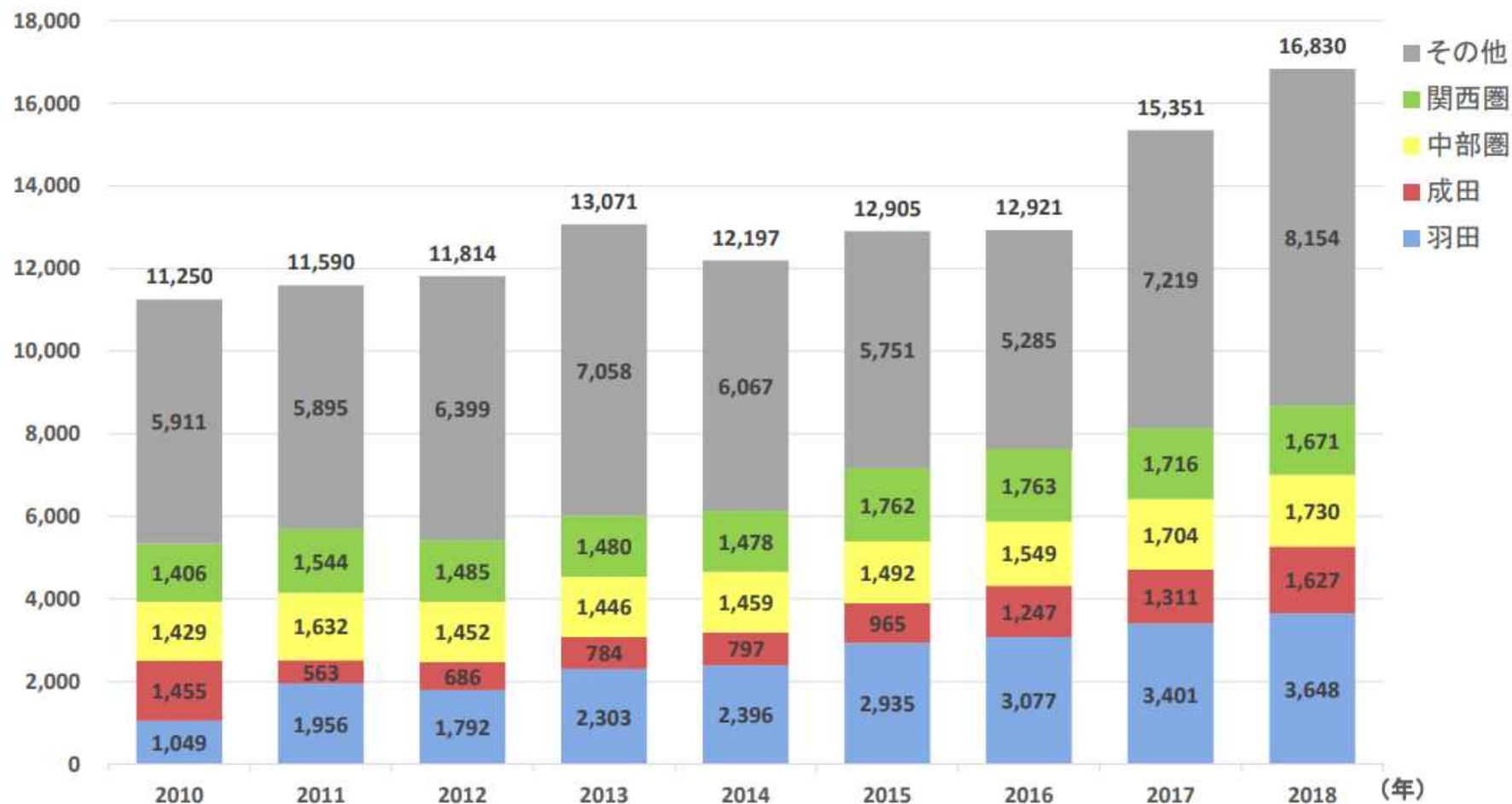
そもそも移動手段の選択肢に入っていない

3. 日本の現状

日本におけるビジネスジェットの発着回数推移



〈国内・国際〉
(回)

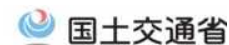


出典) 運航記録データより航空局集計

注) 中部圏: 中部、県営名古屋空港
 関西圏: 関西、大阪、八尾、神戸空港

3. 日本の現状

ビジネスジェットの利用環境の改善に向けた取り組み



| | | 具体的施策 | 実施時期 | |
|------|---------|-------|--|--------|
| 受入環境 | 空港の利用環境 | 成田空港 | 航空機の重量制限の撤廃(5.7t以下の航空機に対して発着制限→撤廃) | H22.7 |
| | | | ビジネスジェット用駐機スポットの増設(10スポット→18スポット) | H23.10 |
| | | | 発着回数制限の撤廃(週21枠→撤廃) | H23.10 |
| | | | 駐機可能日数の延長(7日間→30日間) | H24.3 |
| | | | ビジネスジェット専用ターミナルの供用開始 | H24.3 |
| | | | スポット・スロット申請のWeb化 | H24.4 |
| | | | 大型ビジネスジェット駐機可能スポットの増設(1スポット→3スポット) | H26.6 |
| | | | ビジネスジェット専用ターミナルと専用スポット間の新たなアクセス道路の供用開始 | H26.9 |
| | | | ビジネスジェットが利用可能な駐機スポットの増設(1スポット増設) | H26.9 |
| | | | ビジネスジェットが利用可能な駐機スポットの増設(1スポット増設) | H26.9 |

ビジネスジェットの利用環境の改善に向けた取り組み



| | | 具体的施策 | 実施時期 | | | | |
|--|---------|--------|---------------------------------------|------------------------------------|--------|---|--------|
| 受入環境 | 空港の利用環境 | 成田空港 | 屋間時間帯における国際ビジネスジェット | | | | |
| | | | 屋間時間帯における発着回数制限の緩和 | | | | |
| | | | 国際ビジネスジェットの発着枠申請期限 | | | | |
| | | | 駐機可能日数の延長(5日間→10日間) | | | | |
| | | | ビジネスジェット専用動線の供用開始 | | | | |
| | | | 国際線旅客ターミナル前におけるビジネス | | | | |
| | | | 大型ビジネスジェット駐機可能スポットの | | | | |
| | | | ビジネスジェット発着枠取得に関する申 | | | | |
| | | | 屋間時間帯における発着回数制限の緩和 | | | | |
| | | | 時間帯ごとの発着回数制限(1~3回/時(空きがある場合、発着回数制限を超え | | | | |
| 発着調整における優先順位の引き上げ | | | | | | | |
| 駐機可能機数増加のためのスポット稼働 | | | | | | | |
| 大型ビジネスジェット駐機可能スポットの | | | | | | | |
| 受入環境 | 空港の利用環境 | その他の空港 | 関西国際空港 | 訪日外国人のビジネスジェット利用者も使用可能なファーストレーンの設定 | H28.3 | | |
| | | | 中部国際空港 | ビジネスジェット専用施設、VIPラウンジの供用開始 | H20.12 | | |
| | | | | ビジネスジェット格納庫、メンテナンスサポート体制の供用開始 | H20.12 | | |
| | | | 県営名古屋空港 | ビジネスジェット専用施設の供用開始 | H17.2 | | |
| | | | 静岡空港 | ビジネスジェット格納庫の供用開始 | H26.7 | | |
| | | | 神戸空港 | ビジネスジェット専用動線の供用開始 | H18.9 | | |
| | | | | ビジネスジェット格納庫、専用エプロンの供用開始 | H21.9 | | |
| | | | 受入環境 | 基準・規制等 | 情報発信 | 外国籍ビジネスチャーター機の乗入れに関する手続期間の短縮(商用目的/10日前→3日前) | H17.2 |
| | | | | | | 外国籍のビジネスジェットの指定外空港への乗入れに関する手続期間の短縮(商用目的/10日前→3日前) | H17.2 |
| | | | | | | 国際ビジネスチャーターによる国内区間の運送の取扱の明確化 | H25.10 |
| 小型ジェット機によるチャーター事業を対象とした包括的な基準の策定 | H25.12 | | | | | | |
| 自家用ビジネスジェットの乗入れに関する手続期間の短縮(シカゴ条約非締約国籍の運航/10日前→3日前) | H26.2 | | | | | | |
| 外国籍のビジネスジェットの指定外空港への乗入れに関する手続期間の短縮(燃料補給・医療目的/10日前→3日前) | H28.10 | | | | | | |
| 外国籍機の国内使用に関する手続期間の短縮(法人の役員以外の社員/3日前→24時間前) | H28.10 | | | | | | |
| 外国籍ビジネスチャーター機の乗入れに関する手続期間の短縮(医療目的/10日前→3日前) | H28.10 | | | | | | |
| 成田・羽田空港間を運航する外国籍の空輸便に関する手続期間の短縮(3日前→24時間前) | H28.10 | | | | | | |
| 国交省HP上に、ビジネスジェットに関する基準・手続等に関するHPを作成 | H25.4 | | | | | | |
| 国際会議、国際的なイベント等において、上記の取り組みについて情報発信 | 随時実施 | | | | | | |
| 受入環境 | 基準・規制等 | CIQ | 事前連絡期間の短縮(9空港 2週間前まで→原則3日前まで) | H24.12 | | | |
| | | | 事前連絡期間短縮の対象空港拡大(9空港→10空港) | H27.2 | | | |
| | | | 事前連絡期間の短縮(10空港以外 2週間前まで→原則1週間前まで) | H28.3 | | | |
| | | | 事前連絡期間短縮の対象空港拡大(10空港→11空港) | H29.8 | | | |

3. 日本の現状

- (1) 国としても環境整備を実施し、利便性は向上（背景：オリパラなど）
- (2) ただ、利用実績は増えているが、外来機が大半
- (3) 日本人は本当にビジネスジェットを必要としていないのか？
また、必要としないままでよいのか？



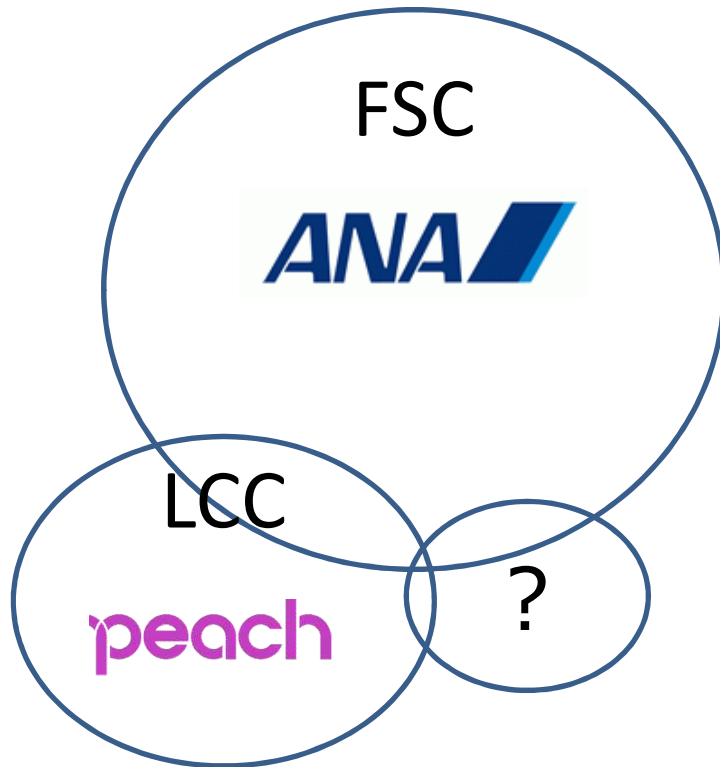
- (4) 経済規模に反して日本人の利用実績が少ない
⇒ **逆転の発想で新規需要の開拓に成功すれば大きなビジネスチャンス**

ANAグループのチャレンジ

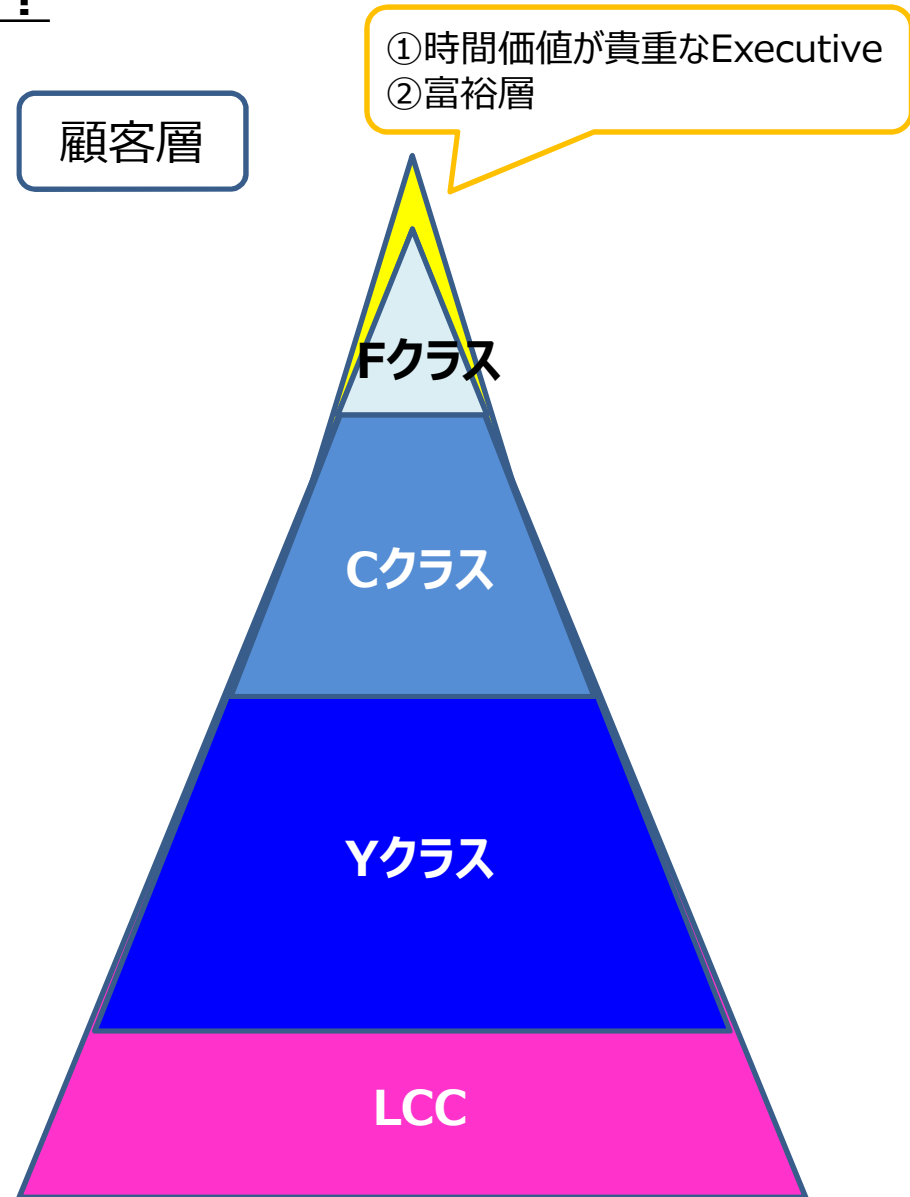
3. ANAグループのチャレンジ

新規事業への参入。ANAグループの狙いは？

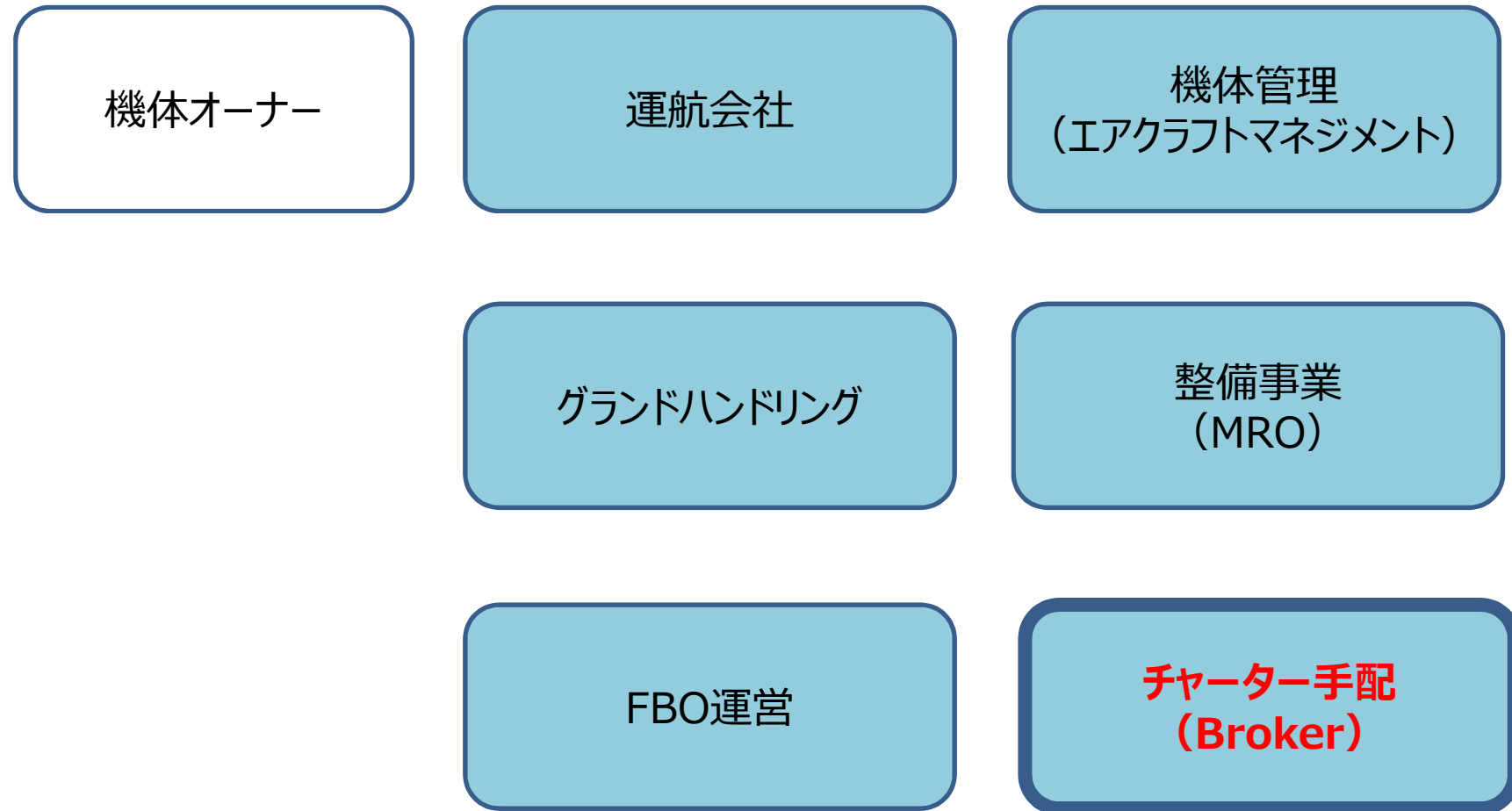
航空運送事業



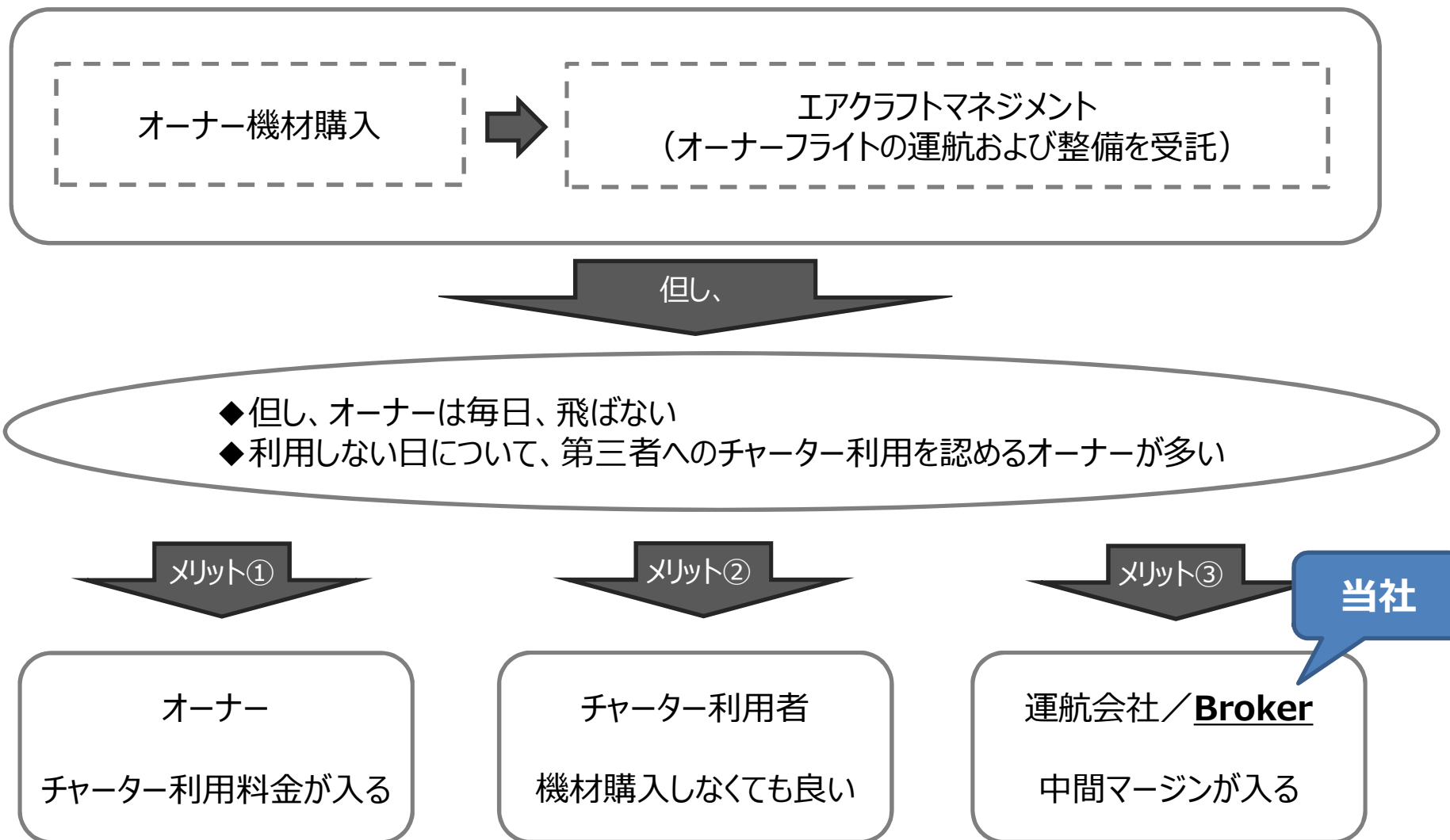
顧客層



ビジネスジェットのどの領域に参入すべきか？



チャーター手配事業 (Broker) とは？



チャーター手配事業（Broker）の利点は？

- ①機材調達／乗員確保が不要
⇒ノーアセット、ローリスクで事業スタートが可能
- ②世界中の運航会社の活用
⇒顧客ニーズ・予算に応じて最適な機材の手配が可能
- ③顧客接点
⇒ANAグループの顧客に新たな選択肢の提供が可能

合併事業（ビジネスジェット業界の既存事業者との座組）



- ・会社名 ANAビジネスジェット株式会社
- ・資本金 2億円
- ・株主 ANAホールディングス：51%、双日：49%
- ・従業員 6名

ANAビジネスジェットの企業メッセージ

ビジネススタイルを変える 「時間価値」という新たな選択肢

「経営者の時間」という貴重な経営資源を最大限に有効活用できる移動手段。
それがビジネスジェットです。

海外では、一分一秒を競うビジネスにおいて頻繁に利用されていますが、
日本ではまだまだ浸透していません。

現場を見たい。現場の声を聞きたい。
トップ同士でFace to Faceの対話がしたい。
そんな、テクノロジーが進化しても変わることのない、
経営者の熱い思いに応えていく。
それこそが、わたしたちの使命です。

ANAグループとして「安心と信頼」をいつも胸に、
みなさまに寄り添い、ビジネス拡大のお手伝いをしていきます。
そして、ビジネスジェットを選択肢の一つとしていただくために、
ひたむきにチャレンジを続けていきます。

ANAビジネスジェットの世界サービスは？

- ① エリアチャーター
定期便との組み合わせ



経済負担を抑えつつ
時間価値の最大化が可能
(短期間でより多くの都市へ)

- ② グローバルチャーター
日本発直行便

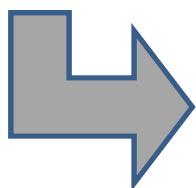


近郊アジアなら
実質、日帰り出張も可能
(夜間移動で一層の時間効率を)

- ③ 国内チャーター



プライベートな空間を満喫した
旅行が可能
(小さなお子様連れ、バリアフリー)



ホンダエアクラフトカンパニーとの戦略的パートナーシップ

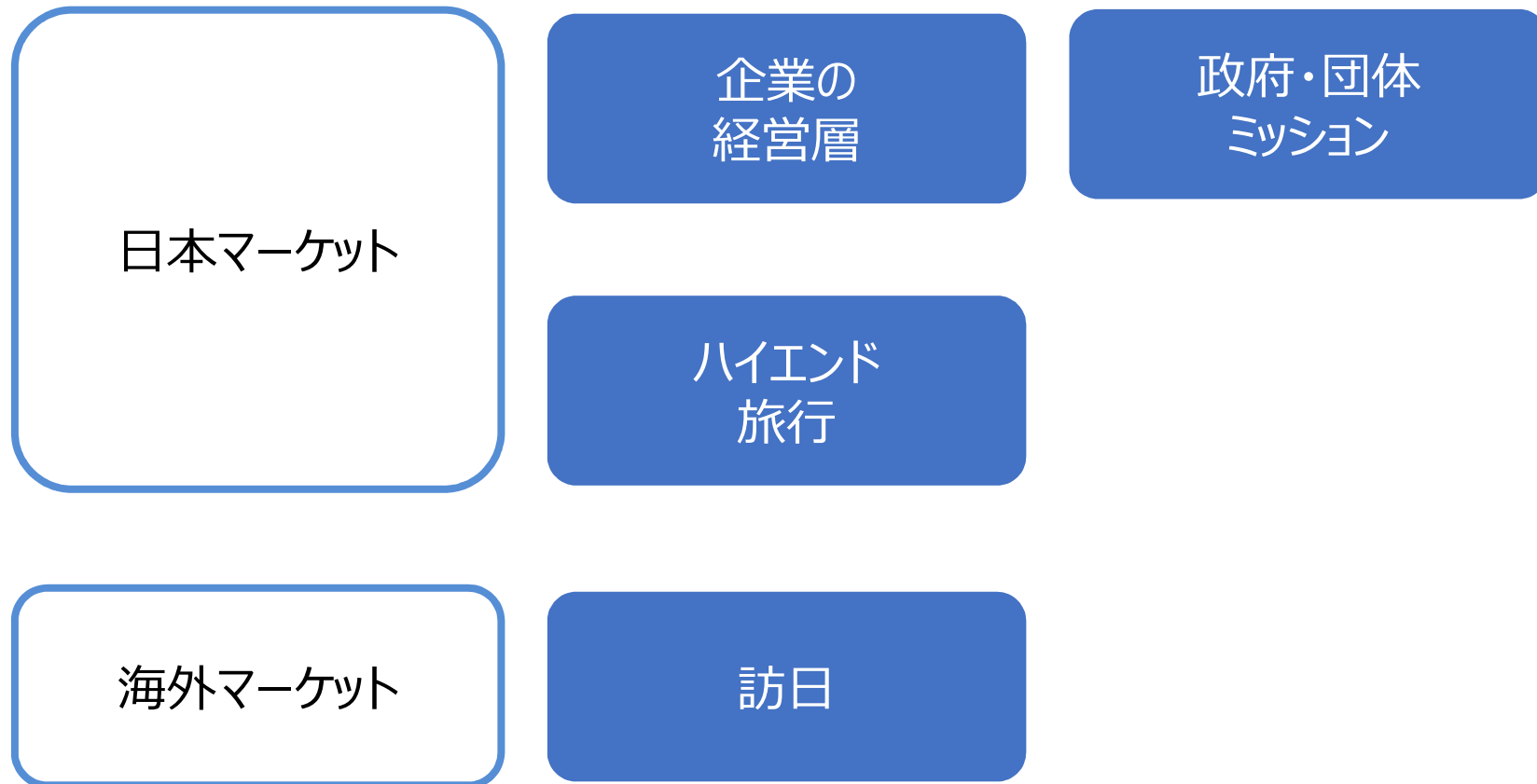
ANA

+

HondaJet

- ・機材メーカーとしてのノウハウ提供
- ・日本のお客様に対する新たな移動手段の提案

ターゲットは？



課題は？

①まだ打席に立ててない

移動手段の選択肢に入っていない
旅行代理店も取扱いに不慣れ

②百聞は一見に如かず

プレゼンではビジネスジェットの利用価値は伝えきれない
いかにポテンシャルカスタマーに、一度乗ってもらえるか

③業界特有のルール・基準

国別の複雑なレギュレーション
運航会社の安全性の見極め



10か月が経過して、、、

- ◆ 問い合わせも多く、スタートとしては順調
⇒ 日本でもビジネスジェット利用への需要があることを確信
- ◆ チャーター手配事業（Broker）としての知識、経験の蓄積
- ◆ JALビジネスアビエーションの設立



現状はとにかく市場の開拓、新規需要の創出に注力のステージ

最後に、、、

Q&A