

ビジネスジェットの利用状況・経済波及効果を調査

「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（中間報告）」 報告書の公表

国土交通政策研究所では、ビジネスジェット利用にともなう地域への影響や経済波及効果を明らかにすることを目的に、国内でのビジネスジェットの利用状況や欧州における経済波及効果の計測手法等を調査し、我が国での経済波及効果の計測手法開発に向けた検討を行いました。

(1) 背景と目的

ビジネスジェット市場の更なる国内での展開が見込まれる中、ビジネスジェットに関する従来の施策は、主に大都市圏の空港に焦点を当ててきましたが、地方への展開や潜在需要の掘り起こしを行うためには、ビジネスジェット受入れによる地域への様々な波及効果の計測等が必要となります。

本調査研究は、ビジネスジェット利用による産業・ビジネスの機会創出を含む経済波及効果の計測を試みることで、ビジネスジェットの環境を整える地域への影響及び経済波及効果を明らかにすることを目的として、2019年度から2カ年計画で実施しています。

(2) 調査研究の内容

2019年度は次の内容を実施しました。

- ①国内の既往研究等のレビュー
- ②国内の航空機運航事業者等に対する現地調査
- ③ビジネスジェットの地域振興・経済波及効果の調査（海外の先行研究事例の調査）
- ④ビジネスジェットの経済波及効果の計測手法開発に向けた検討

【経済波及効果の計測手法に関する検討結果概要】

- 航空機運航事業者等に対しては、都道府県間産業連関分析モデルを用いて、都道府県別の雇用創出効果等を推計する方向で整理。
- ビジネスの機会創出に対しては、時間短縮による業務効率化の効果を、空間的応用一般均衡モデルを用いて都道府県別にや雇用量増加等を推計する方向で整理。
- 2020年度は、ビジネスジェット利用に伴う我が国の経済波及効果の計測手法の開発及び経済波及効果の測定を実施。あわせて、ポストコロナにおけるビジネスジェットの実態等に関する調査も実施。
- 本調査研究の概要は別紙をご覧ください。本調査研究の全体報告書は下記 URL からご覧ください。 <https://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/kkk155.html>

<問い合わせ先>

国土交通省 国土交通政策研究所 岩田、金原、若林
〒160-0004 東京都新宿区四谷 1-6-1 四谷タワー15階
電話：03-5369-6002(内線 207、210) FAX：03-5369-6009

E-Mail：hqt-pri@gxb.mlit.go.jp

国内運航事業者へのヒアリング調査結果 (抜粋)

利用形態

- ・羽田・成田空港発着 (片道) の運航が8割で、残りの2割は地方空港間の運航。
- ・目的は、8割程度がレジャー、2割程度がビジネス。
ただし、ビジネス目的を兼ねたレジャーが多い
- ・利用者はオーナー企業の経営層が多く、オーナーと秘書、側近の3名程度での搭乗パターンが多い。

人員配置 (雇用)

- ・機長と副機長の2名セットを3セット、つまり、1機に対して6名を配置し、ローテーションしている。
- ・7～8名のパイロットで、(2機分を) 運用している。
- ・ビジネスジェット3機を運航するために、(会社全体として) 50名程度の人材を要している。
- ・固定翼担当整備士は固定翼機体のみを専属で担当しており、10名程度の人材を配置している。

我が国の空港発着の国際ビジネスジェットの特徴 (抜粋)

- ・羽田空港、関西国際空港等の主要空港を発着するビジネスジェットの便数の特徴として、各空港の便数の上位10路線で全体の約**40～60%**を占める。(2018年)
(例) 羽田空港の場合 空港発/着ともに全体約1300便のうち、上位10路線※で約42～46%
(※羽田～香港国際空港、アンカレッジ空港 等)
- ・成田空港及び羽田空港・・・香港国際空港、アンカレッジ国際空港、北京首都国際空港、セクター空港等との間でのフライトが多い。
→ 東アジア及び東南アジアからの**ビジネス目的**のフライトや、中国富裕層による**観光・レジャー目的**でのフライトが多いと推察される。
- ・中部国際空港、関西国際空港・・・成田空港・羽田空港と比較すると、便数が相対的に少ない。
→ 日本発着のビジネスジェットについては**東京へのダイレクトなフライトの需要が高い**ことが窺える。

【海外の先行研究事例①（ビジネスジェットによる経済への波及効果）】

(EBAA(ヨーロッパビジネス航空協会)発刊「EUROPEAN BUSINESS AVIATION ECONOMIC VALUE & BUSINESS BENEFITS (March 2018)」の記述より抜粋)

推定項目

雇用、生産高、粗付加価値、給与の4指標で経済活動による直接効果、間接効果、誘発効果を定量的に測定。

推定手法（直接効果）

以下の労働人口を算出。

- 航空機オペレーター
- 整備、修理点検事業者の労働人口
- 運航事業者・運航支援事業者の労働人口
- 航空機の機体や部品の製造業者の労働人口

推定手法（間接効果・誘発効果）

- 直接効果に基づき、産業連関分析により推定。

産業連関表は次のものを使用。

Timmer, M. P., Dietzenbacher, E., Los, B., Stehrer, R. and de Vries, G. J. (2015), "An Illustrated User Guide to the World Input-Output Database: the Case of Global Automotive Production", Review of International Economics., 23: 575-605.

推定結果

- 全部で約374,000件のヨーロッパの仕事がヨーロッパのビジネスジェット産業に依存。
- ビジネスジェット産業 生産高 870億ユーロ 粗付加価値 320億ユーロ 給与 250億ユーロ に相当
- ビジネスジェット産業の影響 ⇒ EU28か国全体の粗付加価値の約0.19%
- 主要国はフランス、スイス、ドイツ、イギリス ⇒ ビジネスジェット産業の全粗付加価値の約76%
- 上述の粗付加価値を生み出す仕事のうち192,000件のビジネスジェットセクターの仕事が、ビジネスジェット機の運航から生まれている。

【海外の先行研究事例②（時間短縮による業務短縮化の効果）】

(EBAA(ヨーロッパビジネス航空協会)発行「EUROPEAN BUSINESS AVIATION ECONOMIC VALUE & BUSINESS BENEFITS (March 2018)」の記述より抜粋)

推定項目

民間のフライトではなくビジネスジェットを利用することによって節約される時間や費用、さらにビジネスが効率化したことによって生み出される新たな価値等。

推定方法

ステークホルダー（雇用主、従業員、顧客）ごとに享受できる便益の違いを考慮し、どのように時間や費用の節約効果等が発生するかを検討。

推定結果

- ・ ヨーロッパにおけるすべての2地点間の運航ルートで、最も速い代替交通手段と比べてビジネスジェットの利用は平均で127分の時間節約になる。
- ・ 一部の長距離フライトの場合には、フライトの遅延が回避できたり空港での手続きの時間が節約できたりするため、ビジネスジェットを利用した場合の20%は5時間以上の時間節約になる。
- ・ ビジネスジェット利用者が1日に複数の目的地を訪れる場合、1年間に約1,500万ユーロのホテル宿泊代を削減することができる。
- ・ 民間フライトにおいて確保できる仕事時間と比べて、ビジネスジェットを利用した場合の各従業員にて確保できる仕事時間は1回あたり平均153分まで増える（約150%の増加に相当）。

〔 *ビジネスジェット運航経費の一例
1回あたり約500～600万円（約40,000～48000ユーロ。※1ユーロ約124円(2020.11.10)と仮定） 〕

2020年度は、**ビジネスジェット利用に伴う我が国の経済波及効果の計量手法の開発及び経済波及効果測定**を実施。あわせて、**ポストコロナにおけるビジネスジェットの実態等に関する調査**も実施。