

(4) ビジネス機のコンセプト

要 約

1. ビジネス機は法律上の厳格な定義は無く他の航空機との境界線にグレーゾーンが存在する為統計上の齟齬や不都合さも生ずるが、日本でも概ね踏襲される NBAA の「旅客機及び軍用機を除く全ての航空機の中で、企業・団体又は個人がビジネス遂行の為に使用する航空システム及び航空」という定義を流用する。
2. ビジネス機にはプロペラ機、回転翼機等も包含されるが、この種航空機の利用実態を把握する事が困難な為、双発ターボプロップとジェット機に絞ってビジネス機と呼称するのが慣し。日本の航空機総数は概略 2,000 機、その内軍用・公共の機材と、更に定期商用機、コミューター機、を除いても約 1,000 機が残る。他方、双発ターボプロップとジェット機を含めた民間のビジネス機は約 40 機なので約 960 機がグレーゾーンとして検討の対象から除外されて居る。これがどの程度ビジネス的に利用されて居るか分からないが、相当な機数が日本に有る
3. 本稿ではビジネス機は超富裕層、セレブ、特権階層がステータスシンボルとして誇示するものか、一般ビジネスマンでも利用するのかを論ずるが、その何れも正解との記述に成って居る。
4. ロシアでは国富の 2/3 を 7 人の人間が握って居る。中国では純資産が 15 億ドル (1200 億円) 以上を有する富豪が 3~5,000 人居ると宣伝して居る。米国では人口の 10% の富有層が富の 60% を抑えて居る。従って、ビジネス機の利用料が高い

と言っても物ともしない。

5.その一方、米国ではビジネス機の利用者の 2/3 は上級管理層、スタッフ、専門職掌、プロフェッショナル (流石に兵隊は余り使えない)でこれを一般ビジネスマンと呼んでいる。何故彼らが使えるかは本シリーズで詳述するが特別な秘密等はない。ビジネス機と言ってもトップブランドの 1 千分の 1 のコストの機材もあり、分相応の機材を利用し、短時間の利用 (タクシーでも 10 分乗ると 1 時間乗るのでは料金に大差が生じる) でコストを懸けない。日本では新幹線で(定期商用便)目的地に近い駅迄行き、駅から路線バスかタクシー(ビジネス機)を利用するかを選択に過ぎない。米国の利用者の 33%の利用時間が 1.1~1.5 時間/回 (但し往復時間)、24%が 1.6~2.0 時間/回、平均 1.8 時間。一般ビジネスマンが大西洋/太平洋間の長距離飛行にビジネス機を利用する事等あり得ない。2010 年度の米国より日本への商用客は約 40 万人、ビジネス機の飛来は 357 回、特権階層の一部しかビジネス機は利用しない。

ビジネス機の定義

ビジネス機はジェネアビ (General Aviation) の中の一分類だがジェネアビは GAMA (General Aviation Manufacturers Association) で下記のように定義付けられて居る。

“General aviation (GA) is defined as all aviation other than military and commercial airlines” 即ち、軍用及び商用便以外に使われる全ての航空機。

ビジネス機の定義は種々あるが、本稿では米国の NBAA が流用して居る

「旅客機及び軍用機を除く全ての航空機の中で、企業・団体又は個人がビジネス遂行の為に使用する航空システム及び航空」と言う定義を利用するが、JBAA も概ねこれを踏襲して居る。但し、法制上の厳密な定義が為されて居ない為、グレーゾーンが残りこれが業界や各種統計に齟齬を生ずる不都合もあるが、本稿は法制定の提言でも、学術論文的な厳密性を追求するものではなく、大まかな全体像を思考の材料として提供する事が目的なので敢て細目には拘らない。国際的に利用される各種定義で一致して居る点は；

1. 軍用の航空機を除く
2. 定期航空便を除く
3. 不定期航空便（チャーター便が主体）及び通勤機を除く。
4. 上記を除いたジェネラルアビエーション (General Aviation) の内レジャー用を除く
5. 上記 1~4 項目を除いたビジネス遂行を目的とした航空機

と言う事だが、それでは企業・個人が所有するビジネス機をレジャー旅行に使用した場合はどうするのかと言った線引きが出来ない為、この辺がファジーの儘残されるのは已むを得ない。海外のビジネス機の統計でも数値は一致しないが、全体像を左右する規模では無いので、「誤差範囲」と割り切って戴く必要がある。

更に、米国では、小型機やヘリコプターも多数使われるが、これらの航空機がビジネス目的として使われるのか、自動車で言えばレジャーや「生活の足」として利用されるのか等と区分するのは不可能なので、これらの小型機やヘリコプターは総数が統計として纏められても、ビジネス機の年鑑と言った類の刊行物には収録されない。この為、日本ではビジネス用に利用される双発ターボジェット、ジェット機が先進国としては異常に少ない事が問題にさ

れ勝ちだが、日本でも小型機やヘリコプターが多数利用されて居り（国土面積が狭隘の為）この辺にも本稿は留意し光を当てる事にした。日本航空機全集は小型機、回転翼機は勿論、滑空機（グライダー）迄全て収録されている。

ビジネス機の利用は金持ちの道楽かビジネスツールか？

最も多く聞かれる議論だが、設問にやや問題が有る。取り方によっては、その何れかと言う二者択一の設問共取れるが、正解はその何れでもあり、その中間に幅広いグレーゾーンも存在する。

一番分かり易い説明は、自動車でロールスロイスやキャデラックのリモジンや一台5千万円するフェラーリを一般サラリーマンが利用するか、或いは一般庶民は普通・小型・軽自動車を利用するかと問えば自ずから答えは出る。但し、一般庶民でも、趣味やステータスシンボルとして高級車を購入する事もある。

自動車の利用には、「ステータスシンボル」と「生活の足」の実用性の2面性を有し、その両者を適当に使っている人も多い。ビジネス機の価格も Airbus A-380 と言う新鋭の商用便で使われる超大型機をビジネス機として発注する(ドバイの首長)事例もあり、小型ヘリコプターを利用する人も居る（原付き2輪車）。

リストプライスも、A-380は2.5億ドル近く、米国 Robinson 社の小型ヘリコプター-R-22で有れば新品でも20万ドル強で、A-380の千分の一以下の価格。自動車同様中古機市場も発達して居り、更に安い出物も買える。自動車同様ローンが使え(機材の価格が高いためリース業務が発達している)更に、カーシェアリング同様機材の共同所有・利用(ビジネス機では Fractional Ownership,)やチャーターリング（Block Chartering, Time Sharing, On-Demand Chartering）と利用者の便宜

を考えた高度のシステムがビジネス機利用のインフラとして整備されているが、後述する。日本でビジネス機が「高嶺の花」と目されるのは、日本が欧米の中心地より遠隔の極東に位置し、これを繋ぐビジネス機は Heavy Jet という高額の大機を利用する必要があるから。因みに、一般的に使われる Heavy Jet は Gulfstream 社の G-550 (56 百万ドル)、G-650 (64.5 百万ドル)、Bombardier 社の新鋭機 Global Express G-6000 (58.5 百万ドル) 等があり、天皇や首相が海外訪問に利用する政府専用機の Boeing 747-400 2 機は 1987 年、米国との貿易黒字の削減策として 360 億円の予算で購入された。

ビジネス機は超富裕層、セレブが多く利用するか？

答えは勿論 “YES”。話題として、オイルマネー富豪のドバイの首長がエコノミーで有れば 800 席以上も設けられる Airbus A-380 の超大型機を「空飛ぶエグゼティブオフィス」としてプライベートビジネス機として発注した。（巷の噂では価格は 2 億 6,400 万ドル）

日本と関係が深いインドネシアのスマトラ島の北部に位置するブルネイ王国は豊富な天然ガス収入で 1960 年代より高額なビジネスジェット機のオーナーとしてアジアで君臨して来たが、最近のビジネス機年鑑で見ると、Boeing 747-400, 767, Airbus A-340 等日本では定期商用便で使われる大型機をプライベートジェット機として使用している。利用歴史の長さ、高額な大型機のラインアップ等貧乏性の日本人の発想では考えられない。ブルネイは、領土は三重県程度の広さで人口は 40 万人。日本が主たる LNG の輸入国で非常に親日的。

富豪層を顧客とする Forbus 誌は時折富豪のビジネス機を誌面で紹介するが、歌手のダイナ・ショーは米国の東西岸を公演で往復するので、自家用機の中にボーリングアレーを設け、運動と美容を兼ね飛行中にボーリングに興ずる由。ホテル・カジノ王と言われるランプ氏は自家用機内に豪華なベッドルームとシャワーを備え、飛ぶ時には美女を乗せ飛行中にセックスを愉しむので有名。日本人はこれに較べるとスケールは小さいが、ライブドアの堀江元社長（通称ホリエモン）、グッドウィルの折口元会長、マンションの偽装問題で物議を醸した小嶋元ヒュ

ザ

社長等は何れも不祥事の責を取らされ、プライベートジェット機を手放す事を余儀なくされた。500 億円の遺産を残して亡くなった建築家の黒川紀章氏もビジネス機を駆使して世界を股に懸け活躍した。利用者としては、ゴルフの丸山茂樹、野球の松井秀樹、イチロー選手等が知られて居る。

中国は 2011 年の NBAA Convention で中国に於けるプライベートジェット機の将来予測の中で中国には純資産が 1500 億ドル（¥ 80/\$ 換算で 12 兆円）以上を有する富豪が 3~5,000 人は居り、最近では 50 機/年の割合で増加して居ると、臆面もなくプライベートジェット機の照準を超富裕層に絞り込んで居る。ロシアでもプーチン大統領が、ロシアの国富の 2/3 を 7 人の富豪が握って居ると嘆いた様に、共産主義社会を目指した国の「富と権力」の集中は日本人の想像を絶する規模。米国でも貧富の格差は大きい。米国の上位 10%の富裕層が富の 60%を抑えて居る。

以上の様に、ビジネス機を超富豪層やセレブが利用する事は珍しい事ではなくビジネス機は「金持ちの道楽」との指摘も一面の真理として否定出来ない。一般的には、発展途上国等では貧富の差が激しく、富裕層や特権階層がビジネスの為にも「国威発揚」の為にもビジネス機を飛ばしている。

ビジネス機はビジネスツールとして一般ビジネスマンも利用するか？

こちらの回答も勿論“YES”。2000年代後半、Big 3の救済が米国議会で検討された際、Big 3のトップが揃ってビジネス機でワシントンに乗り込んで大きな批判を呼んだ。NBAAは直ちに、世論調査機関として著名なHarris社に利用者の実態調査を依頼をし、2009年秋のNBAA Conventionでその結果を発表し、ビジネス機を利用するのは大企業の幹部の特権と奢りと言う批判に反論した。日本として見倣い且つビジネス機の利用の実態から学ぶべき事は多々ある。

- (1) 日本では当時ビジネス機利用に対する大逆風との憂慮の空気に包まれた米国は嘆くのではなく直ちに反撃の手を打った。日本ではNBAA(米国ビジネス航空協会)の実態が必ずしも良く理解されて居ない。日本的な業界内の情報特に計数情報を協会内で流すと「業界談合」として独占禁止法抵触の疑惑を招く恐れがあるので避けられる。業界情報は「情報公開」の原則に従い全てオープンではあるが、協会が統計を発表する事は無く、中立の民間の調査会社が独自に調査を行い、協会はConventionその他の場を提供し調査会社の統計を利用者に紹介する場を設けて居るに過ぎない。協会としては、反論の調査も「我田引水」の誹りを招かぬ様全米一の世論調査機関に依頼した。
- (2) NBAAはワシントンに存在すると言われて居る30,000のロビー団体の一つである。政府に規制緩和やグローバルな「空の自由化」促進を働き掛けたり、それ以上にビジネス機の利用に批判的な動きに直ちに反論したりするのが任務で、特に「防衛的」な任務は”Advocacy”(弁護、擁護)と呼ばれ最重要任務と成って居る。従って、議会やマスコミでビジネス機批判の火の手が上がれば直ちに鎮火の手を打つ事が求められて居る。
- (3) さてHarris社の調査レポートは”The Real World of Business Aviation : A Survey of Companies Using General Aviation Aircraft”の表題で纏められ誰で

もウェブサイト上よりダウンロード可能。米国では個人情報や秘密契約で守秘義務のある技術情報や契約上の特定情報を除き全てが公開され情報開示が徹底している。

- A. ビジネス機利用企業は 70%が中小企業で従業員は 1,000 人以下。従業員 500 人以下の企業が 59%
 - B. 利用者は企業トップ幹部が 22%、中間管理層が 50%、技術/販売等専門職が 17%、その他 1%、回答なしが 6%でビジネス機の利用は大企業の幹部と言う世間の偏見に具体的な数値で反証して居る。但し、大企業幹部も無論利用して居る。
 - C. 年間のビジネス機利用時間は 200 時間以下 26%、201～300 時間 26%、301～400 時間 21%、401～500 時間 14%、500 時間以上 13% 平均 358 時間。
 - D. 1 回の飛行時間。0.1～1.0 時間 2%、1.1～1.5 時間 33%、1.6～2.0 時間 24%、2.1～3.0 時間 23%、3.1～9.9 時間 8.5%、平均 1.8 時間。
- (1) 上記の通り米国を始めアングロサクソン系の英国及び英連邦では欧米で一般のビジネスマンがビジネス機ジェット機を使って居る事は疑いもない事実。欧州でも、1 人当りの GDP が上がればビジネス機の利用層も広がる。但し、本稿で今後も引用される数値として米国でも、平均的な年間のビジネス機の利用時間は 358 時間、1 回当りの飛行時間は 1.8 時間と言う数値を頭の片隅に置いて戴き度い。

- (2) ビジネス機を所有する際の採算分岐点の目安として良く使われなのが、ジェット機で有れば年間利用時間 500 時間、ヘリコプターで有れば年間 300 時間（日本ではヘリコプターは多数存在するが、200 時間/年の利用も少なく、100 時間前後の事例も多い）航空機産業は資本集約的であるが故に、機材の利用度が問題と成り、利用頻度が少なければその分利用コストに反映され経済的合理性が失われる。これ以下の利用で有れば、ビジネス機を自家所有するのではなく、分割所有、チャーターするのが常識。日本では、定期商用便やチャーター便で大量輸送と機材の搭載率が問題に成るのは、これにより 1 人当りのコストが下り航空会社の収益性が高まり、他方利用者への運賃を下げる余地が出るからである。
- (3) 最も注目すべき点は、1 回の飛行時間は 9.9 時間以下が圧倒的なシェアで、平均利用時間は 2 時間以下である。日本のビジネスマンが欧米に出張する場合、米国東岸、欧州で有れば往復 25 時間余を要する。これだけの遠距離輸送には Heavy Jet の利用が不可欠だが、裸のチャーター料でも 7 ～80 万円/時、25 時間で 1750～2000 万円を要する。勿論これに燃料費、運航費、空港利用費を含めた諸経費が懸るので、裸のチャーター料の 1.7～2 倍のコストを見込む必要がある。これでは、利用コストを問題にしない、超富裕層、セレブ、一部カリズマ的トップ経営者以外は利用出来ない。例えば、日本政府観光局の統計では訪日外国人数の 16.2% が商用客、2010 年の米国よりの訪問客は 244 万人。単純に 16.2% を乗ずれば 39.5 万人の商用客が訪日した計算。同年の米国よりのビジネス機の飛来

機数は 247 機で、1 機当りの乗客数は特定出来ない迄も訪日客の極く一部に限定される事は疑う余地もない。米国とて中間管理層や専門職者が遠距離の海外旅行にビジネス機を利用する事はない。

- (4) 一方、JA 機での海外飛行は機材の航続距離の制約で、極く近隣の韓国、中国の東北地方南部等に限定されるがこれとて殆ど物の数に入らない。現実には、各種の規制で日本のビジネス機管理コストが高く、2000 年代半ばには、長距離飛行に耐えるジェット機は全て海外に拠点を移し、現在 JA 機で海外に飛行出来る機材は、極く近間に飛行する機材しかない。他方、日本の企業の海外事業展開は益々増加の傾向で、航空機以外満足すべき交通手段が無い地域では、日本ビジネスマンも海外でビジネス機やエアタクシー、エアハイヤーを 60 年代より約半世紀近く利用、「知る人ぞ知る」でこれ迄も利用して来たし、今後も利用が増え様。勿論啓蒙の余地は有るが、啓蒙したが故に、欧米の出張に現在以上にビジネス機が利用されるとは考え難い。これは、日本の経営者、上級管理者、専門職者がサラリーマンで有り、社内規定で旅費の制約を受けている面もあるが、コーポレートガバナンスが強調される中で、企業幹部と言えどもコストを考えないビジネス機の利用は許されない。日本の経営幹部がビジネス機を利用しないと言う前に、米国の企業マンでも圧倒的多数の幹部が定期商用便を利用して居るとの現実を認識すべきである。米国の企業トップでも、遠距離旅行にビジネス機を利用するのは一握りの「カリスマ的経営者」に限られる。日本でもトヨタの幹部、ソニーの盛田・大賀(航空機の運航免許を持ち海外出張には自らビジネス機を操縦した)・出井、現在は日産のゴーンズ会長等の名が直ぐ頭に浮かぶ。何れも創業家かビジネス判断をその場で下せる日本で稀な企業家達である。

近年、中国、韓国、インドを始めとする近隣諸国のビジネス機の飛来が増え、訪日外国機の半数を超えているが、これら諸国では所得格差が日本では想像出来ない程大きく、ビジネス機の利用者は人口比、或いは海外渡航者比でも一握りの超富裕者或いは特権階層に限られて居る事に留意すべきである。相対的に所得格差が少なく、決められた規定を几帳面に守り、合理的判断に基きビジネ

ス機に代えて定期商用便を利用する日本のビジネスマンを非難したり、いわれのないコンプレックスに捉われる必要はない。日本でも所得格差が最近社会問題化しているが、冷戦末期のソ連のゴルバチョフ大統領が「日本は資本主義・自由経済の下で共産主義社会の理想に最も近付いた国」と所得格差の少なさに讃嘆の辞を洩らした。ビジネス機が多用されるアングロサクソン系諸国では、耳が慣れれば、喋る英語を 10 秒間聞けば、その人の出自、生立ち、教育が分かる。

(映画マイフェアレディーで言語学者が最下層の花売り娘に上流階級の言葉を徹底的に教え、社交場でルーマニアの王女と囁かれ快哉を叫ぶシーンは覚えて居られ様。主演のオードリー・ヘップバーンのイメージは残っても、英国の文豪バーナード・ショーが書いたピグマリオンを映画化したもので、英国の階級社会を痛烈に皮肉った文学作品と言う事を知らない日本人も多かろう)。フランス

で社会主義勢力が強いのも、社会が「聖なる 200 家族」に支配されて居るから。

インドもカースト制度がある故にアジアでビジネス機を最も多く利用されている。相対的に格差の少ない日本で遠距離飛行に高額の運賃を払わない日本企業のビジネスマンの合理的選択を恥じる事は全くない。今日でも日本は世界との比較では相対的に最も所得・身分格差の少ない国である。この辺は、ビジネス機の利用と定期商用便のコスト比較で別途詳述する。