

(16-08) 中国のビジネス機事情

要 約

1. Asian Sky Group は 4 月 12 日開催の ABACE でアジアのジェット機のデーターを発表。
2. 先立って、3 月 3 日開幕した Heli-Expo 2015 に合わせて回転翼機のデーターも公開。
3. 日本と中国・東南アジアは交通インフラや国情も違うので単純比較は出来ない。
4. それ以上に集計・ビジネス機の拾い方・解析の目的が異なるので数値の単純比較は危険。
5. ASG (Asian Sky Group) のレポートを読む際の留意事項に就いては別項に纏めた。
6. 2015 年末のアジア・太平洋圏のビジネスジェット機は 1,134 機前年より 140 機 6.2%増。
7. 140 機の内 66 機が新機材、74 機が中古機、別に 74 機が抹消された。
8. 2016 年レポート(2015 年末実績)より懸案の豪州、ニュージーランド、インドも収録。
9. ASG の本拠は香港で中国本土、香港、マカオ、台湾の中国市場の貴重な分析が目玉。
10. 世界のビジネス機市場で一番若く、成長性が著しいアジア・太平洋圏、特に中国が焦点。
11. 注目の中国ビジネスジェット機は 466 機で前年 437 機の 10.7%増,中国本土は 3.8%増。
12. 中国に続くのが豪州 184 機,印度 145 機,Singapore 63 機,Indonesia 52 機で Top 5。
13. 日本は 49 機で Philippines と域内で 6 位タイ。Malaysia 46 機、泰国 33 機、韓国 20 機。
14. 但し、日本の 49 機には「官・公用機」も含まれ民間のビジネスジェット機は 24 機。
15. ビジネス機の仕分け方法が異なるので日本の登録機統計との整合は敢て試みなかった。
16. 日本の 49 機には香港等に定置している日本人オーナーの保有機も含まれている。
17. その一方、中国やアジア諸国の Tax Haven での登録機は勘定より外れている。
18. 「世界の空は一つ」と 18 世紀以降の「主権国家」の概念の矛盾した混淆が散見される。
19. 何れにせよ、異なる前提の統計の整合性を図る事は危険故に、異った統計数値を並記。
20. ビジネスジェット機の運航業者は中国の地場の業者と欧米の大手業者が中心。
21. 中国のビジネスジェット機の 2 桁台成長率は 2015 年より 6%台に減速。
22. 母数が大きく成れば当然故に増加した機数も併記したが一時期より減速。
23. 国土面積が 1/25 で網目の様に各種交通機関の選択肢がある日本との単純比較は無意味。
24. 上位 1%の富裕層が中国の金融資産の 70%を抑えると言った富の偏在の実情も異なる。
25. 明治・大正期の下級武士や新興富豪による「富と権力」の誇示も日本では過去の慣行。
26. 成熟国家の日本と新興勢力が国を支配する中国との比較は意味を為さない。
27. 回転翼機では日本が筆頭に出て来るが“Advanced level of development”の評価。
28. 日本は島嶼国で地勢と天災に見舞われる国情に適合した回転翼機の利用法を確立。
29. 他人の目を気にせず、自らの特性に最も適した方策とシステムを構築すれば良い。
30. 回転翼機のアジア・太平洋圏域内の日本の位置付けも添付。機数の多寡より利用の適正。

ABACE (Asian Business Aviation Conference & Exhibition)

この時期中国ではアジア地域で最も規模の大きいビジネス機関連の集まりである恒例の ABACE (Asian Business Aviation Conference & Exhibition) が開催されるが、本年は 4 月 12~14 日中国の上海 で開催された。逐年参加者も増え最近では 8,500 人を越える参加者があり、5 月 24~26 日ジュネーブで開催される EBAA (European Business Aviation Conference & Exhibition) と 11 月 1~3 日に Orlando, Florida で開催予定の BACE (Business Aviation Conference & Exhibition—NBAA Convention) と並んで世界の 3 大ビジネス機ショーとして定着して居る。EBAA は 12,500 人、BACE は 25,000 人程度の参加者が居るので一廻り規模は小さいが、中国、東南アジアはビジネス機の高度成長市場で注目が集まる。特に中国や東南アジアでは所得格差が大きく、権力の中枢にある「特権階層」や華僑の富豪等がステータスシンボルとして高額なビジネス機の上位機種を争って買うので、産油国と並び、ビジネス機製造メーカーや欧米の運航会社、コンサルタントを含む各種関連サービス提供者にとっては「草刈り場」と成っている。ABACE は AsBAA (Asian Business Aviation Association はアジアの名は冠しているが中国ビジネス航空協会) と NBAA (全米ビジネス航空協会) との共賛だが中国が名実共にホストとして主役を勤めている。歴史的には、日本ビジネス航空協会が香港 Gulfstream 社の支店長とアジア 15 カ国のビジネス機関係者を糾合、今日迄アジアの名を冠しているが、15 カ国の国情も、ビジネス機の普及度も全く異り実情に合わず、肝心の日本も高額なビジネスジェット機を利用する人は一部セレブ、VIP のみで一般的普及は期待出来ない事が分かり、2005 年頃より中国のビジネス航空機協会に衣替えし今回で 11 回目の開催と成った。

中国の場合、政府の統計も乏しく中々実態の把握も難しいものの、市場としては欧米をも凌ぐ成長と規模が期待された為、早い時期より業界の熱い視線が注がれた。中国のビジネス機の実態を把握する為、米国のビジネス機の斡旋業者、且つビジネス調査会社である Avpro Inc. と中国の国営企業傘下の AVIC の合併で香港に ASG (Asian Sky Group) が設立され ABACE に合せて中国と東南アジアのビジネス機関連の市場レポートを纏め配賦している。最近ではシンガポール資本も参加、域内での拡りも見せている。2 年前より、回転機翼機に就いての市場レポートも ABACE 開催時期より 2 か月程度早く開催される Heli-Expo に合せて作成している。更にアジア—太平洋圏の最大のビジネス機保有国である豪州、インド、ニュージーランドも網羅する様に成った。故に、アジア—太平洋圏内では最も信憑性の高い調査報告書を纏めているので、本サイトでも引用した。

ASG レポートの留意点

1. ASG は米国の市場調査機関/ビジネス機売買斡旋企業と中国企業の香港拠点の合併会社。
2. 従って市場調査機関としての能力と地場の市場・運航会社との密接な関係を保っている。

- 3.航空機の売買、企業買収等実際のオペレーションにも関与している。
- 4.中国企業の経営管理資料のチェック、監査業務、中古機の価格査定にも関与。
- 5.それ故に、調査機関に有り勝ちな机上の資料造りより市場の現場事情にも精通している。
- 6.但し、中国、アジア地域の関係企業の一次情報以外 JETNET,Ascend の二次資料に依存。
- 7.日本関係は民間/公用機の仕分けが行われず、日本オ-ナ-の中国登録機も混同されている。
- 8.日本だけでビジネス機を常時使いこなす事は出来ないので香港で運航委託に出している。
- 9.これ自体は合理的対応であっても国別の保有機の記載にこの種機材を混淆は不適切。
- 10.又、意図的か知らずしてか欧米の運航業者の日本側の取寄せ機材も組み込まれている。
- 11.但し、どの様な背景で資料が纏められたか不明なので整合の為の修正は行っていない。
- 12.日本側の登録機数や仕訳と喰違いが生ずるが ASG 資料と日本側の現実の並記に留めた。

アジア-太平洋圏のビジネスジェット機

ASG 2015 Data

順位	国 名	2015 年	2014 年	成長率	市場シェア
1	中 国	466	437	10.7%	41.1%
	中国本土	300	289	+4%	
	香 港	132	116	+14	
	マ カ オ	12	13	-8	
	台 湾	22	19	+16	
2	Australia	184	172	+7%	16.2
3	India	145	139	+4	12.8
4	Singapore	63	63	0	5.6
5	Indonesia	52	45	+16	4.6
6	Philippines	49	44	+11	4.3
6	Japan	49	44	+11	4.3
8	Malaysia	46	48	-4	4.1
9	Thailand	33	33	0	2.9
10	Korea	20	20	0	1.8
	Others	27	23	+17.4	2.3
	Total	1,134	1,068	+6.2	100.0

- 1.アジア・太平洋圏のビジネスジェット機総数は 2015 年末で 1,134機。
- 2.中国は中国本土、香港、マカオ、台湾を含み域内の保有機数の域内シェアは 41.1%。
- 3.2016 年度レポートから豪州、ニュージーランド、インドも網羅、域内の全域をカバー。
- 4.トップ 5 の域内に於けるシェアは 80.3%と圧倒的だが今後も域内の牽引力と成ろう。
- 5.日本はフィリピンと 49 機で 6 位タイだが実際の民間のジェット機は 24 機。
- 6.世界順位 3 位の経済大国日本のビジネスジェット機数が少なく不思議に思われ勝ち。

- 7.本サイトで度々指摘したが中/遠距離利用には近隣諸国からの取り寄せで賄って来た。
- 8.後述の運航業者大手の大半は全て欧米、中国企業で日本は彼らに運航を委託している。
- 9.ビジネス機は採算分岐点 500 時間/年と言われ日本企業では利用時間を消化し切れない。
- 10.香港等の運航業者に運航を委託、現地の顧客に利用して貰う事で採算を取って居る。
- 11.日本企業は過去半世紀、海外でビジネス機を所有・利用して来たがこれも同じ理由。
- 12.又「官・公用機」のシェアが高いのも日本の特徴だがビジネス機の定義の範疇外。
- 13.狭い国土でビジネスジェット機のニーズは少く海外での登録機は JA 機とは成らない
- 14.海外日系現地法人の現地で登録・チャーターした機材は国別統計で JA 機には入らない。
- 15.世界市場は一つ。日本の多国籍企業の活躍を本国のビジネス機数の多寡で量るのは無意味。
- 16 日本ビジネスジェット機は日本に馴染む低価格帯機材に限定され中国と対極の立場にある。

機材別保有機数とシェア

ASG 2016 Data

	Large	Long Range	Medium	Light	Airliner	VLJ
保有機数	224	201	119	78	63	59
シェア	30%	27	16	11	8	8
中国本土	79	81	38	24	60	18
シェア	26.3%	27.0	12.7	8.0	20.0	6.0
日本	5	12	4	20	2	6
シェア	10.2%	24.5	8.2	40.8	4.1	12.2
日本登録	0	0	2	22	0	0
シェア	0	0	8.4	91.6	0	0

中国市場の保有機数シェア

ASG 2016 Data

	中国本土	香港	マカオ	台湾	合計
保有機数	300	132	12	22	466
シェア	64.4%	28.3	2.6	4.7	100.0

中国市場の機材製造メーカーの市場シェア

ASG 2016 Data 日本航空機全集 2016/04/13

	Gulfstream	Bombardier	Cessna	Dassault	Embraer	Hawker	Others
保有機数	98	75	39	34	20	12	22
シェア	32.7%	25.0	13.0	11.3	6.7	4.0	7.3
日本	11	5	26	2	0	3	2

シェアー	22.4	10.2	53.1	4.1	0	6.1	4.1
日本登録	0	1	23	0	0	0	0
シェアー	0	4.2	95.8	0	0	0	0

1. 日本のビジネスジェット機数は ASG 資料で 49 機、日本側登録機数は 24 機。
2. 49 機の中には自衛隊、国交省、海上保安庁に加え香港の日本オーナーの機数も勘定。
3. 日本のオ-ナ-は機材の稼働率確保の為地場の利用者用に近隣諸国で運航委託している。
4. これらの機材は現地で登録される為 JA 機ではなく日本の登録には現れない。
5. これが勘定に入るなら、欧米では半世紀も前から日本の現地企業保有の機材もある。
6. 自動車企業は移動の足として更に内燃機関の研究の為にもジェット機を海外で保有。
7. 一時期トヨタは Loa Angeles, Luxembourg, ソニーは New York, Berlin を拠点とした。
8. ホンダは GE との合弁でエンジンも自前で開発ホンダジェットの上市で知られる。
9. ホンダジェットの藤野社長はホンダジェットを決して「日の丸航空機」とは呼ばない。
10. グロ-バル時代日本は国内で低価格機材、海外ではジェット機の利用と使い分けている。
11. 日本の立ち位置で高額な上位機種が不在なのは経済合理性に則った判断の成り行き。
12. 日本企業はニ-ズに応じ各種交通選択を上手く使い分ける成熟企業と認識すれば良い。

アジア・太平洋圏のトップ 5 運航業者

ASG 2016 Data

	Deer Jet	BAA	TAG	Jet Aviation	Metrojet
Airbus	3	3	1	1	
Boeing	2				1
Bombardier	1	11	31	10	4
Cessna		1		1	
Dassault	6	14	4	2	
Embraer		7	1		2
Gulfstream	40	18	8	25	23
Hawker	7				
合 計	59	54	45	39	30

1. Deerjet と Metrojet は地場の大手運航会社。Jet Aviation, TAG はスイス, BAA は英国。
2. Jet Aviation の親会社は Gulfstream 社の親会社でもある General Dynamics.

日本のトップ 6 運航業者

ASG 2016 Data

	Asia Jet	海上保安庁	国交省	Jet Aviation	中日本航空	JCAB
Airbus				1		
Boeing	1					

Bombardier	2		2			
Cessna					3	3
Falcon		2				
Gulfstream	2	2	2	2		
合計	5	4	4	3	3	3

- 1.海上保安庁、国交省、JCAB（航空局）は 官/公用機を運航して居り民間機とは無関係。
- 2.民間は中日本航空 Citation 560 3,朝日航洋 Citation 680 2,静岡エアコミュータ CJ2 1機。
- 3.他に 三菱重工傘下のダイヤモンドエアサービスが三菱重工機 2 機を運航。
- 4 ASG のレポートで日本の運航業者 28 社とあるが自社保有機を運航しているのは上記 4 社。
- 5.Asia Jet, Jet Aviation が運航するのは近隣諸国に登録されて居る機材で JA 機ではない。
- 6.企業マンや一般人が商用機の 50~100 倍するビジネスジェット機を利用する事は無い。
- 7.日本の超富裕層（新興企業）、セレブ、VIP は近隣諸国よりの取り寄せでニーズを充足。
- 8.Airbus ACJ318 (\$72 百万ドル),Boeing BBJ (\$91 百万ドル) は大手企業トップにも無縁の機材。
- 9.ASG は機材の売買が本業であり、日本の「特権階層」用の PR 資料と割り切れれば良い。

中国のビジネスジェット機の推移

ASG 2016 Data

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 Est
機数	65	92	118	148	211	315	379	437	466	490
成長率	%	41.5	28.3	25.4	42.6	49.3	20.3	15.3	6.6	6.2
増加機数		27	26	30	63	104	64	58	29	24

- 1.中国は 2007 年をビジネス機元年としてビジネス機推進に注力し始めた。
- 2.米国に留学或いは事業経験がある人材が中心と成り欧米の関係業者を積極的に受入れた。
- 3.欧米の一流機材メーカー、運航会社、専門家も大挙中国に拠点を確立。
- 4.明治維新の「お雇い外人」同様貪欲に海外知見を吸収「失われた 25 年」の日本をリード。
- 5 2 桁の驚異的成長率でアジア・太平洋圏のトップに立ち米国を抜いて世界一に成る目標。
- 6.Beech-Hawker 社の買収に失敗したが Cyrrus 社と回転翼機メ-カ-の Enstrom 社を買収。
- 7.又、資金難に悩む小型プロペラ機の Piper 社に資金を注入中国向け小型機の生産を促進。
- 8.Airbus 社も EC-120 を中国企業との合弁で 2013 年末よりハルピンで製造開始。
- 9.Textron 社も新鋭機 Citation Latitude を中国で組み立てるが中国側は技術の吸収が狙い。
- 10.流石に昨年の中国での贅沢品撲滅と汚職摘発の動きで高額なビジネス機バブルは弾けた。
- 11.2015 年の成長は香港と台湾が牽引、中国本土の成長は大きく後退した。
- 12.中国全体の経済成長の鈍化、汚職追放が今後どの様に影響するかに注目が集まる。
- 13.それでも ASG は 6%強の成長を見込んでいるが予測を下回る事もあると慎重。
- 14.日本と異り国土面積は日本の 25 倍、鉄道等の普及も少なく空運への依存は必至。
- 15.人口は日本の 11 倍。上位 1%の 1400 万人が金融資産の 70%を占める富の集積。

16.一部「特権階層」に富が集中する社会構造故に今後のビジネス機の成長はあり得様。

アジア・太平洋圏の回転翼機

ビジネスジェット機の世界は「日本国内」の一般利用客の「2点間輸送」と言う本サイトの命題からは遠いが、日本により馴染む回転翼機に就いては **(16-07) 日本の回転翼機のグローバルな立ち位置**に記載した数値を比較参考迄に重ねて添付した。

グローバルな国別回転翼機保有機数ランキング

Forecast Int'l 2015

順位	国名	保有機数	シェア
<u>1</u>	米 国	17,132 機	52.2%
<u>2</u>	カナダ	2,373	7.2
<u>3</u>	豪 州	1,796	5.5
<u>4</u>	南 ア	793	2.4
<u>5</u>	ニュージーランド	756	2.3
<u>6</u>	フランス	753	2.3
<u>7</u>	ドイツ	682	2.1
<u>8</u>	日 本	677	2.1
<u>9</u>	イタリー	670	2.0
<u>10</u>	ブラジル	555	1.7
	その他	6,643	20.2
	世界合計	32,830	

- 1.日本は保有機数 677 機で 8 位だが日本での登録機数は 2015 年末で 801 機。
- 2.これで比較すれば 4 位に浮上するので差替えの誘惑はあるが異なる統計の差替えは危険
- 3.集計の前提を無視した差替えは無意味。集計時期、実稼働機の数等前提が異なる。
- 4.此处では素直に公開資料を修正する事なくその儘流用・記載した。

アジア・大洋州圏の回転翼機の地域シェア

Forecast Int'l 2013

	北米	欧州	アジア・大洋州	中南米	その他	合計
機 数	18,501	5,475	4,624	1,775	1,758	32,133
比率%	57.6%	17.0%	14.4%	5.5%	5.5%	100%

アジア・大洋州圏内の回転翼機の国別シェア

Asian Sky Group 2016 Report

順位	国名	2015年末	シェア	2014年末	前年比%
1	豪州	2,094	34.8%	2,028	+3%
2	ニュージーランド	841	14.0	758	+7
3	中国	764	12.7	648	+12
	本土	694	(11.5)	576	+20
	香港	30	(0.5)	30	0
	台湾	39	(0.6)	41	-5
	マカオ	1	(0.1)	1	0
4	日本	762	12.7	782	-3%
5	インド	304	5.1	304	0
6	韓国	216	3.6	212	+2
7	フィリッピン	200	3.3	186	+8
8	インドネシア	199	3.3	185	+8
9	マレーシア	165	2.7	169	-2
10	パプアニューギニア	114	1.9	105	+9
11	タイ	112	1.9	111	+1
12	グアム	29	0.5	28	+4
13	ベトナム	27	0.4	27	0
	その他	188	3.1	215	-3
	合計	6,015	100.0	5,758	+1

中国のヘリコプター保有機数推移

Asian Sky Group 2016 Report

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 予測
260	302	357	419	511	648	764	840
+16.2%	+18.2	+17.4	+22.0	+26.8	+17.9	+10.0	+11.0

日本の回転翼機保有機数推移

航空振興財団、日本航空機全集 2016

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
総機数	778	773	768	777	781	777	789	805	811	801
ピストン機	160	169	171	177	181	184	182	179	177	172
タービン機	618	604	597	600	600	593	607	626	634	629
単発	258	237	220	201	193	177	176	179	175	170

双/多発	360	367	377	399	407	416	431	447	459	459
------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

日本の 2015 年末の回転翼機登録数

日本航空機全集 2016

	2015 年末	シェア	2014 年末	前年比%
ピストン単発	172	21.5%	177 機	-2.9%
タービン単発	170	21.2	175	-2.9
タービン双発	459	57.3	459	0
合 計	801	100.0	811	-1.3

上位 5 カ国保有機種

Asian Sky Group 2016 Report

	豪州	ニュージーランド	中国本土	日本	インド
Robinson	1,061	308	233	149	17
Bell	447	100	91	130	88
Airbus	298	222	151	340	120
Agusta-Westland	48	9	35	87	38
Sikorsky	35	4	52	31	5
その他	205	198	132	25	36
総 機 数	2,094	841	694	762	304

2015 年末の回転翼機と所有者分類 (日本登録記録)

日本航空機全集 2016

機種	総機数	ビジネス機	官公需	商用・コンピューター	個人所有
ピストン機	172 (12)	110	0	0	62
タービン機					
単発	170	152	8	8	2
双/多発	459	272	174	13	0
合 計	801	534	182	21	64

アジア・太平洋圏市場の利用用途別シェア

Asian Sky Group 2016 Report

多目的	Corporate	Private	Training	Offshore	SAR	Chater	EMS
45%	16	12	6	6	4	3	3

SAR (Search & Reccue=検索・人命救助)、EMS (Emergency Medical Service=救急医療)

日本の利用用途 (2014 年会計年度実績)

全日本航空事業連合会纏め 単位：時/年

	旅客輸送	遊覧	貸切	国内運送	撮影	視察調査	報道	その他	運航受託	合計
専業 17 社	4	1140	8563	9709	2673	5438	4902	3270	2859	28853
併営 13 社	949	843	1965	18192	3153	6514	7216	6257	7519	48852
29 社総計	953	1982	2036	27902	5847	11952	12118	9507	10379	77706