

米国におけるビジネス航空の運航および利用に関する実態について

日本大学 学生会員 ○筒井 悠太 日本大学 正会員 轟 朝幸
 (株) 日本空港コンサルタンツ 正会員 熊澤 将之 日本大学 正会員 兵頭 知

1. はじめに

日本では、ビジネス航空の利用環境の改善に向けて、空港における機体の受け入れに関わる施設、ならびに基準および規制などの整備が進められている。また、国内企業が機体の開発に携わるなど、あらゆる取り組みが行われている。しかし、以前からビジネス航空が多用されてきた欧米諸国と比較すると、運航および利用の実態に大差がある。例えば、米国は保有機数が世界最多の21,888機¹⁾(2019年時点)であるのに対し、日本は59機(2020年末時点)である。

そこで、ビジネス航空が先進的に普及している米国を対象として、その運航および利用に関する実態をより明確にする。なお、ビジネス航空とは、ジェット機とプロペラ機を含み、利用目的はビジネスに限らない。

2. 既存研究と本研究の位置づけ

轟ら²⁾は、日本におけるビジネス航空の運航実態や利用意識の観点を主とした分析を行っている。その結果、限られた空港に利用が集中しているという運航の課題や、利用や保有に対して個人の興味や意欲といった自発性が大きく影響しているという意識の課題を明らかにしている。

本研究では、米国における運航の形態および状況、ならびに利用の実態を詳細に把握することで、その優位性や日本との差異といった具体的な実状を明らかにする。

3. 分析・調査方法

3.1 データ分析

ビジネス航空機の運航データとして、WINGX社が提供しているデータを用いた。これは、世界における毎日の出発・到着都市および空港、機種などに応じたフライト数のデータである。これらのデータを集計することにより、近年のフライトの傾向や、ODおよび使用機種などの運航の状況を明らかにする。なお、本分析では、米国内のフライトに限定する。

キーワード ビジネス航空, 米国, フライト数, OD

連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 TEL: 047-469-5219

3.2 ヒアリング調査

米国においてビジネス航空機のパイロットに従事されている方に対してヒアリング調査を行った。この調査により、米国におけるビジネス航空の運航の形態を把握する。また、ビジネス航空を利用する利点や、利用に際する具体的な行動および意識の観点を含めた利用の実態を明らかにする。ヒアリング調査の概要を表-1に示す。

表-1 ヒアリング調査の概要

項目	内容
調査対象	米国におけるビジネス航空機のパイロット
調査方法	インタビュー形式
調査日程	2022年10月21日
調査事項	米国におけるビジネス航空の運航形態および利用実態

4. 分析・調査結果および考察

米国内におけるビジネス航空の1日あたりのフライト数の推移を図-1に示す。2020年3月以降は新型コロナウイルスの感染拡大により、特に同年5月は前年と比較してほぼ半減しているなどの変化が見られる。しかし、2021年6月以降は継続して2019年を上回っており、感染拡大前と比較して増加している。ビジネス航空は、空港や機内で不特定多数の人物との交流がないため、感染症やテロなどのリスクを回避するとともに、プライバシーの確保に優れるという利点がある。このことがフライト数の増加につながっていると考えられる。

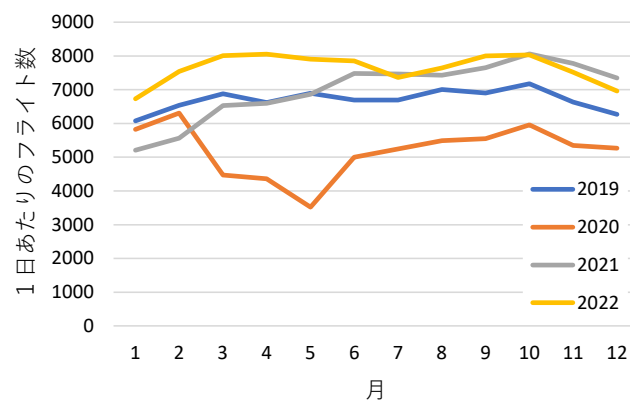


図-1 1日あたりのフライト数の推移

米国内における2022年のビジネス航空の1フライトあたりの所要時間帯ごとのフライト数を図-2に示す。30分未満の短時間の利用が存在し、1時間未満が合計で44%を占めている。ビジネス航空は、利用者の任意のタイミングおよび空港間で運航が可能であるほか、空港での待ち時間の短縮が可能のため、時間の節約および移動の効率化が図れるという利点がある。特に、自動車では時間がかかるものの定期便では空港でのタイムロスの影響が大きい短・中距離の移動に対して、この利点がより発揮されると考えられる。パイロットは利用者を空港まで迎えに行き目的地まで連れて行く一方、利用者は約束した搭乗時刻の数分前に機体の傍に車を乗り付け、身分証と荷物の確認をするのみですぐに出発が可能である。このように、ハイヤーのような感覚で特別感はあるつつも多様な目的で気軽に利用されている。これらのことから、1時間未満の比較的短時間のフライト数が多くなっていると考えられる。

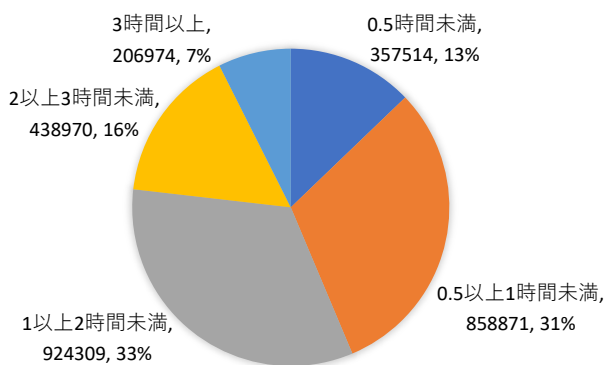


図-2 所要時間帯ごとのフライト数 (2022)

米国内における2022年のビジネス航空のODの都市ペアごとのフライト数のうち、1万を超えるものを機種別の割合と合わせて図-3に示す。また、ニューヨークの空港所在地を図-4に示す。なお、円の大きさは空港ごとのフライト数の規模を表している。先述の通り、短・中距離のフライト数が多く、ニューヨークおよびロサンゼルスでは、都市内移動としての利用も多い。ニューヨークの場合、都市内の狭い範囲だけでも、利用されている空港が19存在しており、空港ごとにフライト数の規模は異なるが、複数の空港に利用が分散している。また、フライト数が2万を超える都市ペアでは大型ジェット機の割合が大きい一方、そのほかは都市ペアによって使用機種の割合は異なる。

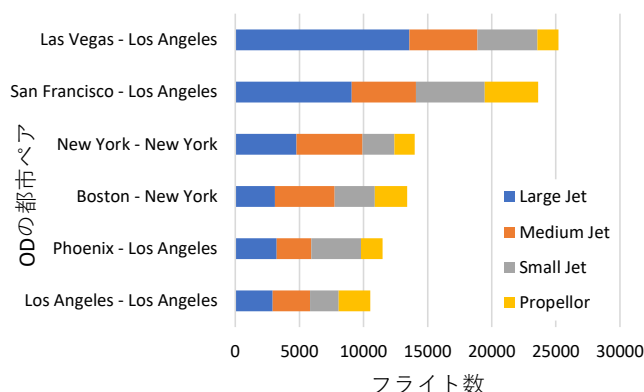


図-3 ODの都市ペアごとのフライト数 (2022)

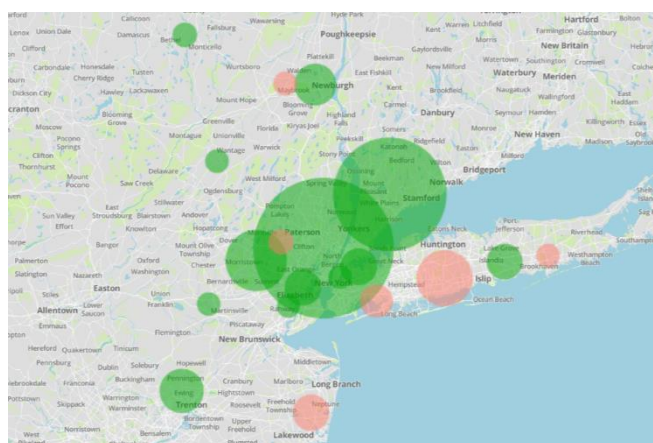


図-4 ニューヨークの空港所在地

5. 結論

米国におけるビジネス航空に関して、データ分析とヒアリング調査を行い、運航の形態および状況、ならびに利用の実態を詳細に把握した。その結果、利用は増加傾向であり、比較的短時間のフライト数が多いという利用の実態が明らかとなった。これらのことから、定期航空を利用する上でのリスクや不便さを回避できるという利点が優位に反映されていると考えられる。また、複数の空港に利用が分散し、使用機種も多様であるという日本との運航の形態の差異が明らかとなった。

謝辞: 本研究にあたり、ヒアリング調査にご協力くださった株式会社 FSO の玉那覇尚也社長には、厚く御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 国土交通省航空局: ビジネスジェットの受入促進, https://www.mlit.go.jp/koku/koku_bj1_000026.html, (2023年1月閲覧).
- 2) 轟朝幸, 熊澤将之, 兵頭知, 稲垣具志: わが国におけるビジネス航空の特性分析—国際比較を通じて—, 土木計画学研究・講演集, No.10-3, 2021.