

FBO とフラクショナル・オーナーシップについて

FBO やフラクショナル・オーナーシップについて、しばしば訊かれることがあるので簡単に説明しておこうと思う。

FBO は Fixed Base Operation および Fixed Base Operator の略で、空港におけるビジネスジェット専用サービス・ステーションのことを指す。

フラクショナル・オーナーシップは、いわゆるシェアリングの一種で、1機のビジネスジェットにつき複数の顧客に対し、年間の利用権などを時間制で保証するシステム。ややこしいが、単なる共同購入・共同所有ではない点に留意してほしい。日本ではまだ制度が確立されておらず、日本国籍のビジネスジェットには適用できない。



写真＝パリのビジネスジェット専用国際空港 Le Bourget に立地する FBO の一社、Dassault Falcon Service 社の旅客ラウンジ。華やかな外見からか、FBO に対して“セレブの接待ビジネス”のような印象を抱く人が少なくないようだ

★ FBO は外交機関

FBO ラウンジなどを見ていると華やかな印象が先に立つが、FBO の最も重要な役割は外

交機関としての活動である。

ビジネスジェットの代表的な用途に、以下のようなものがある。

- ① テロや暴動で定期便が全面運航停止した非常事態でも、現地に直行して従業員を避難させる
- ② 定期便の飛んでいない発展途上国の奥地にも、経営トップ自ら直行し、マーケットを開拓する

まず①だが、飛行機の発着が厳しく制限された非常事態下でも、ビジネスジェットを乗り入れられるのは、FBO が現地政府の要人と交渉し、特別に発着許可を取得しているからだ。そのために FBO は日ごろから各国政府の要人との間に、太い外交パイプを構築するための活動をおこなっている。こうした FBO の外交活動が、9.11 テロや、2010 年末からの北アフリカ・中東の一連のデモ・暴動などの際のビジネスジェットの運航を支えている。

②については、FBO は現地の情報（航空管制などインフラ面から、気流・気象など運航の安全に関わる自然条件まで）を事前に調べ上げ、パイロットに伝達する役割を担う。現地で機材トラブルが発生した場合に備え、エンジニアの派遣などサポート体制の確保や、交換部品の緊急通関などに必要な手続き等も把握しておく必要がある。発展途上国の奥地ともなれば、互いに勝手の分からない者同士、現地政府とどんな行き違いが生じるかも分からない。そうした場合、ビジネスジェット利用者がトラブルで足止めを食うことなく帰ってこられるよう、FBO は事前に現地政府と外交パイプを構築しておかなければならない。

★ 制空権の一環としての FBO

ビジネスジェットは企業の危機管理用品としての性格を強く備えているが、危機管理用品として機能できるのは、ビジネスジェットが飛ぶところ全て、事前に FBO が地ならしをしているからである。

もちろん、このような外交能力を備えた FBO は、欧米でも一握りの大手に限られる。しかし米国も欧州も、それぞれの FBO 同士で世界規模のネットワークを形成し、その連携の中で、トータルとして外交機関としての機能確立している。これは米国と欧州が、世界の航空のルールを事実上支配しているために可能となるネットワークであり、一種の制空権に等しい。米国籍のビジネスジェット、欧州籍のビジネスジェットの行動半径が広ければ広いほど、それぞれのルールの影響力が大きくなり、自国の航空関連産業に有利に働く

からだ。

米国以外の国の企業も、米国籍で登録したビジネスジェットを使うことが多いのは、米国が世界展開している有形無形のインフラの恩恵を受けられるからである。



写真＝米国の FBO 世界大手 Signature は、南アフリカやブラジルを含め、世界 100 カ所以上に拠点展開している。事実上の世界ルールとなっている米国の航空法が、その拠点展開を支えている。写真はサンフランシスコ国際空港支社の格納庫前

したがって、FBO 事業を手がけようと考えている日本企業は、次の想定ケースに回答を用意しておいてほしい——日本企業の社用ジェットが、日本と政治体制の異なる国の奥地でトラブルに遭って帰ってこられなくなった場合、どうやって対処・解決するのか。

日本企業が国内運航に使うビジネスジェットのための FBO であれば、外交機関としての機能は必要ではないが、その需要規模がどの程度かは、「国土の狭い島国で、新幹線が発達しているから～」という日本人の常套句から推し量ってもらいたい。

外国から飛来するビジネスジェットへの対応に特化した FBO は、過去にも手がけた企業（ボーイングと直取引している日本有数の航空機関連企業だ）があったが、採算が合わずに撤退している。まして、日本経済が見切りをつけられ、国際定期便の東京路線撤退の動きさえ始まっている中では、商売にはならないだろう。

日本企業は、あくまでユーザーとしてビジネスジェットを使い、本業を伸ばす。ユーザーが増えてきたら（＝市場が育ってきたら）、優れた利用環境を確保するため、欧米の FBO を誘致する。行政は、欧米 FBO のアドバイスのもとで、運用環境の整備を進める。そして

欧米 FBO に就職した日本人が、時間をかけてノウハウを吸収するのを待つ（ジョイント・ベンチャーという手もある）——何でも日本人だけでやろうと無理な背伸びをしないことが、成功の近道である。

★ フラクショナル・オーナーシップ

フラクショナル・オーナーシップの利用を提案する場合、まずは「オーナー間で使いたい時期が重なった場合、保証した利用権をどう守るのか」をはっきりさせておく必要がある。

互いに見ず知らずの利用希望者が、それぞれ保証された年間利用時間に大金を支払ってオーナーとなるのがフラクショナル・オーナーシップなので、「今は別のオーナーが使っているので、しばらくお待ちください」は通用しない。最低でも、同じ機種を即時調達するくらいの対応が要求される。全額返金や違約金といったペナルティは当然のこととして、次のケースも想定してほしい。

海外の工場で爆発が起きたり、顧客に納めた製品の不良で緊急なサポートが必要な場合、あるいは超多忙な外国企業の CEO に分秒を争って会いに行く必要が生じた場合——「他のオーナーが使っているので、今は機材がありません」などと対応しようものなら、生じた損失まで補償するよう、訴えを起こされるだろう。

自分がユーザーとして利用する場合も、シェアリング相手が増えれば増えるほど、料金の低減と反比例して、「使いたいときに使えない」リスクが増大することを念頭に置かなければならない。

フラクショナル・オーナーシップは、同じ機種の利用を希望するユーザーが、ひとつの地域内で簡単に見つかるほどビジネスジェットの利用が浸透していることに加え、多種多様なビジネスジェットが大量に使用されており、地域の空港ごとで代用機材が簡単に調達できる環境があって、ようやく可能となるシステムである。

フラクショナル・オーナーシップがビジネスジェットの普及を後押しするのではなく、ビジネスジェットが普及した国だからフラクショナル・オーナーシップが成り立っていることを理解してほしい。しかも、そうした国々でさえ、利用希望時期の重複によるトラブルは絶えないのが実態だ。

だから筆者も、フラクショナル・オーナーシップをほとんど紹介してこなかった。

1社で1機所有するコスト負担が大きすぎるのであれば、フラクショナル・オーナーシ

ップなどの商売システムに頼らず、日ごろから親交があり、互いに譲り合って使える企業同士で共同所有するのが理想的といえる。



写真＝フラクショナル・オーナーシップが成立するには、大量のビジネスジェットが必要。米国アトランタ市のビジネスジェットおよび自家用飛行機専用国際空港のひとつ Peachtree 空港。約 50 機のジェット機を含め、500 機以上の飛行機が拠点としている

文責：石原達也（ビジネス航空ジャーナリスト）

ビジネス航空推進プロジェクト <http://business-aviation.jimdo.com/>

※ 欧米 FBO の実例を紹介中。現場画像多数

略歴 元中部経済新聞記者。在職中にビジネス航空と出会い、その産業の重要性を認識。NBAA（全米ビジネス航空協会）の 07 年および 08 年大会をはじめ、欧米のビジネスジェット産業の取材を、個人の立場でも進めてきた。日本にビジネス航空を広める情報発信活動に専念するため退職し、08 年 12 月より、フリーのジャーナリストとして活動を開始。ヨーロッパの MRO クラスターの取材を機に、C-ASTEC とも協力関係が始まり、現在に至る