



日本ビジネス航空協会 Japan Business Aviation Association

〒100-0006 東京都千代田区有楽町1-1-3

東京宝塚ビル10F 丸紅ビルエアロスペース(株)内

c/o Marubeni Aerospace Corp., Tokyo Takarazuka Building, 10F

1-1-3, Yurakucho, Chiyoda-ku, Tokyo 100-0006, Japan

Phone: +81-3-5157-7525 Fax: +81-3-5157-7510

web: <http://www.jbaa.org>

e-mail: webmaster@jbaa.org

ビジネス航空に関する要望書

2014年10月30日

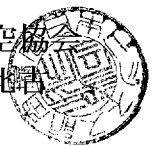
国土交通省

航空局長 田村 明比古殿

一般社団法人

日本ビジネス航空協会

会長 北林 克比呂



謹啓、時下ますますご清栄のことと、お慶び申し上げます。また、平素は、当協会の活動にご理解ならびにご支援を賜り、厚く御礼を申し上げます。

近年、航空局様をはじめとします各方面の方々の御支援、御尽力により我が国に於きますビジネス航空に対する理解、基盤整備も大幅に進んで参りました。昨年12月には長年の懸案でありましたビジネスジェット用包括運航基準も発効致しました。御尽力に感謝申し上げます。

これからは実現いただきましたこれら基盤整備等を受け我々業界、協会が更なる需要の開拓、マーケットの掘り起こしに尽力しなければならない段階に来ていますことは十分承知しており、それらに向けての活動も開始致しております。しかしながら、我々が努力して参りますのと並行しましてまだまだ規制緩和、基盤整備を御願いしなければならない事項が残っております。

そこで2010年に前回の規制緩和の要望書を提出させて頂いてから4年以上が経過したことから、その後の経緯等も踏まえた上、今般改めて要望を整理し直し、再度以下の大項目に分類し要望を取りまとめました。

- I ビジネス航空の利便性向上に関する要望
- II ビジネス航空に関する技術規制の緩和に関する要望
- III その他のビジネス航空に関する要望
- IV ヘリコプターの運航に関する要望

要望項目が多岐にわたり、また、要望項目の中には、法や施行規則の改正を必要とするものや、継続的な意見交換を通じて解決を図っていくことが必要と思われる項目もありますが、今後、我が国の国益上も必要と考えられるビジネス航空を定着、発展させるためには、是非とも改善が必要な事項と考えますので、何卒、ご勘考のほど、よろしく御願ひ申し上げます。

なお、できますればこれら事項に関しまして、従来同様貴局のご担当部門と当協会担当との間でより詳細な検討、調整を行う場を設定して頂ければ幸いに存じます。

項目一覧

I ビジネス航空の利便性向上に関する要望

- I-1 首都圏空港（東京国際空港及び成田国際空港）におけるビジネス機に関する発着枠増
- I-2 東京近郊における軍用飛行場の民間（ビジネス機）への開放
- I-3 ビジネス機受け入れの専用施設（FBO）の整備や旅客移動動線等の改善
- I-4 外国籍航空機の本邦への飛来と国内移動についての改善
- I-5 ビジネス機旅客に対するCIQ手続きの改善
- I-6 東京国際空港発着枠取得に関する申請手続きの改善
- I-7 成田国際空港の代替空港としての東京国際空港（羽田空港）の使用について
- I-8 成田国際空港における給油施設について
- I-9 自衛隊管轄飛行場（共用空港）の使用について
- I-10 地方空港の運用に関する改善
- I-11 航空機登録記号の変更について

II ビジネス航空に関する技術規制の緩和に関する要望

<5.7t区分の撤廃>

- II-1 現在5.7t以下と超で区分されている適用区分の見直し
(運航管理者、機長に要求される資格維持等)

<乗員資格・訓練・審査>

- II-2 機長に要求される資格について
- II-3 乗員編成（IFRにおける運航乗務員2人乗務の要件）について
- II-4 限定変更試験合格後の操縦士ライセンスの発給について
- II-5 海外のフライトシミュレーターのご当局認可の拡大

<運航基準>

- II-6 CAT-I 運航に係わる承認
- II-7 燃料搭載基準の見直し

<整備基準>

- II-8 整備、改造に係わる耐空性の確認
- II-9 耐空証明の更新
- II-10 予備品証明制度の見直し

<その他>

- II-11 飛行規程の英文での承認
- II-12 飛行記録装置（FDR）のパラメーター

III その他のビジネス航空に関する要望

- III-1 ビジネス航空におけるフラクショナル・オーナーシップ・プログラムの導入
- III-2 事業機・自家用機間の変更手続きの簡素化
- III-3 訓練空域の拡大
- III-4 グレーオペレーションの排除
- III-5 ICAO Annex 6 Part II の導入

III-7 東京オリンピック・パラリンピックへの対応

IV ヘリコプターの運航に関する要望

IV-1 ヘリコプターのIFRによる運航の推進

IV-2 成田国際空港におけるIFRによる乗り入れ

IV-3 成田国際空港のビジネスジェット専用ターミナル付近でのヘリコプターの離着陸

IV-4 東京国際空港への乗り入れ

IV-5 都心のヘリポートの利用

IV-6 法第79条に基づく規制の緩和

IV-7 RNAV運航承認取得の緩和

要望事項

I ビジネス航空の利便性向上に関する要望

ビジネス航空のメリットとして、ビジネス機を利用することにより①行きたい時に行きたいところへすぐに行けること②ビジネスの旅程を自在に柔軟に組み立てられ、また臨機応変に計画の変更ができ時間が効率的に使えること、③第三者が同乗することがないので、機密が保持でき且つセキュリティに係わるリスクが低減できること、また、④機内で会議や接待、資料作成、地上関係者との電話/メール連絡を行う等移動時間を有効に活用できること等があげられます。ビジネス機によるこのようなメリットを生かした運航が可能になってこそ、ビジネス航空の普及が図れることとなります。そのために、以下の項目の早期実現を要望致します。

I-1 首都圏空港（東京国際空港及び成田国際空港）におけるビジネス機に関する発着枠増

-背景-

日本経済の中心である首都圏への飛来希望が内外ともに圧倒的に多いにもかかわらず、肝心の首都圏での発着枠不足は、ビジネス機利用の利便性を大きく損ねています。

近年少しずつ増やしていただいておりますが、首都圏の空港（東京国際空港及び成田国際空港）では、ビジネスジェットの需要に対して発着枠がまだまだ少なく、このため希望する時間帯の発着枠を確保することが困難でビジネス機による運航の計画が難しい状況にあります。

-要望-

ビジネス機の本来の姿である希望するスケジュール、時間で運航の計画ができるよう首都圏空港（東京国際空港及び成田国際空港）の更なる増枠及び枠の柔軟な運用をお願い致します。

東京国際空港（羽田）について

2010年の昼間時間帯8枠への増枠後も、希望する日、希望する時間帯で枠が取得できないケースが頻繁に発生しており、更なる枠の拡大、及び時間帯による運用をより柔軟なものにしていただくよう御願い致します。

（「要望内容の補足説明」 I - 1 参照）

成田国際空港について

種々の改善を行っていただいた結果発着枠は比較的取得しやすい状況になってきたものの、希望の時間帯の枠（スロット、スポット共）が取得できないことはまだまだ多い。成田に於いても更なる増枠及び時間帯によるより柔軟な運用を行い極力希望する時間帯に運航できるようにしていただきたい。
又ホームページでの使用申請はシステム化されておらず使いにくいとの声が多いので、改善（運用を含む）を御願い致します。

（「要望内容の補足説明」 I - 1 参照）

I-2 東京近郊における軍用飛行場の民間（ビジネス機）への開放

-背景-

東京近郊における繁忙空港（東京国際空港及び成田国際空港）以外の飛行場（厚木、木更津、下総、横田等の軍用飛行場）のビジネス機への早期開放が実現するよう関係当局への働きかけをかねてよりお願いしております。

（2008年12月16日付当協会の「首都圏ビジネス機用空港に関する要望」参照）

米軍、防衛省管轄空港については現時点では開放はかなり厳しい状況であり、又当面は羽田、成田でビジネス機を一定程度収容できている状況であることは承知しています。

しかしながら羽田、成田は基本的には定期便を主対象とする空港であり、ビジネス機用の枠を将来にわたって大幅に確保するのは難しいものと考えます（特に羽田は）。又欧米の主要都市に見られるように、乗り継ぎ利用者（定期便からBJへ、又はその逆）以外のBJの利用者（特に運航者）は大規模空港よりも比較的規模が小さいビジネス航空用の施設が充実した専用空港（その多くは、元は軍用飛行場。小さい空港の方が航空機、旅客とも移動距離が短く利用しやすいことが多い）を望む傾向にあります。

従って将来的には東京近郊にも、ビジネス機専用空港（軍用機の使用頻度の低い軍用飛行場兼用を含む）を設けて行くこと（木更津はその場合の有力候補）や、羽田、成田の枠を超える需要増に備え、新たな空港（横田等）を早目に確保していくことは非常に重要であると考えます。

-要望-

東京オリンピック・パラリンピック開催及び将来の需要増にこたえるため、首都圏軍用飛行場の民間（ビジネス航空）への開放を早期に推進していただきたい。

I-3 ビジネス機受け入れの専用施設(FBO)の整備や旅客移動動線等の改善

-背景-

海外では 燃料供給、駐機、旅客サービス、クルー・レスト、運航情報提供、機体整備の手配、ケータリング・宿泊手配等のビジネス機に係わる各種サービスを提供するFBO（Fixed Base Operation）が設置されて各種サービスが提供されており、利用者の利便性の向上が図られています。

我が国の空港においてもビジネス機利用者及び運航者の利便性を図るため、FBO及びその他のサポート施設が整備されること、又それら施設の整備が進むまでの間せめてビジネス航空機を利用する乗客に相応しい快適な移動ができるような移動動線の改善、すなわち、大規模空港におけるCIQや保安検査等の一般旅客との分離や駐機位置改善等による移動時間短縮、及び地方空港に於ける移動時間短縮、移動動線の安全性、快適性の改善、が重要です。

-要望-

以下のようなサポート施設の整備及び移動動線の改善を御願い致します。

東京国際空港（羽田）について

新国際線ターミナル周辺のスポットを使用できる機会が現実には少ないこと、ビジネス機用に使われている既存施設が不便なこと等から、

- ① 使い易い新施設（専用導線）の早期設置や運用の改善
- ② 旧整備場地区施設（スポット、誘導路、照明、国内旅客移動動線等）の改善を御願い致します。

①につきましてはお陰様で9月30日より、新施設、新運用をスタートしていただけることになりました。今後状況をFollowさせていただきます。

（「要望内容の補足説明」 I - 3 参照）

成田国際空港について

CIQ施設を備えたビジネス機乗客専用のターミナルが成田国際空港第2ターミナル南端にオープンしたが、使用料や施設内容、直近のスポットの利用等についてはまだ不満の声が多くあります。ビジネス機における国内、国際乗り継ぎ旅客動線の改善等も含め引き続き施設及び運用の改善について、関係当局及び会社への働きかけを御願い致します。

国内、国際乗り継ぎ施設、運用改善等が進むことにより、成田国際空港が、長距離国際定期便で到着されたお客様の国内、東アジア向けビジネスジェットへの一大乗り継ぎ拠点として将来発展されていくことを期待します。

関西国際空港

CIQ移動動線が他の一般旅客と同じであるため、CIQでの待ち時間が非常に長くなる場合があります。専用動線の確保や優先処置等による改善を、関係当局及び会社へ働きかけていただくことを御願い致します。

中部国際空港

第2CIQが使用できないことがあります、その場合は他の定期便乗客が使用するPTBでの出入国を余儀なくされています。ビジネス航空で来航されるすべてのお客様に対して第2CIQにて出入国審査が実施できるよう、第2CIQの使用機会の改善について、関係当局への働きかけを御願い致します。

尚関西国際空港、中部国際空港のいずれに於いても将来以下のような積極的展開を行っていかれるよう、関係会社への働きかけを御願い致します。

- ・ 専用 Ramp を含むビジネス航空用の本格的 FBO の新設
- ・ 空港と隣近都市とのヘリコプター輸送網の充実
- ・ Air Taxi 基地、事業者の誘致

その他の空港(地方空港)について

以前から積極的に取り組んでいただいている一部の空港（小牧、神戸、岡南、静岡等）を除き、地方空港におけるビジネス航空用施設は貧弱でありビジネス機旅客に対する処遇も相応しいものではありません。今後は地方の空港においてもビジネス航空用施設の充実並びに使用スポットや移動動線等での旅客や運航者への処遇や運用の改善を御願い致します。

I - 4 外国籍航空機の本邦への飛来と国内移動についての改善

日本国籍ビジネス機と外国籍ビジネス機と対等に競合できる環境を確保する観点から、II項の我が国のビジネス航空の規制緩和を実現して頂くことを要望致しますが、それと合わせて外国からのビジネス機飛来促進のため、以下の施策が行われることを要望致します。

(1) 指定空港に関して

(1) - 1 指定空港の追加指定について

航空法第126条第5項に基づく空港の指定に関し、県営名古屋空港、神戸空港といった、ビジネス航空の活性化を期待し、すでにサービスの提供を実施している空港について早期に指定されることを要望致します。

尚何らかの理由により、早期指定が困難な場合には、施行規則230条の2項の許可取得手続きの更なる簡素化や制度の柔軟な運用をお願い致します。

(1) - 2 県営名古屋空港（小牧）におけるTAFの提供について

-背景-

TAF(運航用飛行場予報)の提供は外国機飛来誘致には重要です。

県営名古屋空港においては、現在航空自衛隊小牧気象隊で観測された気象情報を気象庁が確認して、METAR(定時飛行場実況気象)情報として、国内の各省庁や民間航空会社向けの国内ネットワークに配信されていますが、国際定期便が就航していない等の理由でTAF(運航用飛行場予報)は提供されておらず、気象関連情報の国際通信網への配信がされていません。

-要望-

海外からのビジネス機や災害時等を含め、飛来する様々な航空機により安全な運航のため、県営名古屋空港（小牧）においてもTAFを提供していただくよう関係当局への働きかけを御願ひ致します。

(2) 航空法第130条の2に基づく事前申請（施行規則234条の2）の改善

(2) - 1 観光目的の場合等の申請期限の短縮及び申請手続きの簡素化

-背景-

航空法127条に基づく外国航空機の国内使用に関する許可申請（航空法施行規則第231条）や航空法第130条の2に基づく外国航空機による有償飛行の許可申請（施行規則234条の2）の申請手続き期限が短縮され、商用の為の緊急止むを得ない事情がある時は、離発着の予定時刻の24時間前まで受け付けていただけるようになり大幅に改善されました。

しかしながら航空法第130条の2に基づく事前申請（施行規則234条の2）につきましては、搭乗旅客によつての差別化がいぜん行われています（商用目的が3日前（緊急の場合は24時間前）までに対し、観光目的等商用目的以外については10日前）。

-要望-

観光目的等での飛来を促進するため、この差別化を撤廃し、観光目的の場合等の24時間前は難しいとしてもせめて3日前までへの短縮を御願い致します。又手続きの更なる簡素化（申請方式、申請内容に加え、使用予定機材が故障した場合の代替機への変更の速やかな許可等を含む）を要望致します。

(2) - 2 航空法第130条の2による国内区間の有償飛行搭乗者の許可枠の拡大

-背景-

外国から飛来した後の航空法第130条の2による国内区間の有償飛行の許可は、チャーター機により飛来した同じ乗客によるその後の国内移動に限って許可していただけることになりました。

-要望-

チャータービジネス機の日本への飛来を更に促進するため、この許可対象を、飛来した同じ乗客だけでなく、その飛行機をチャーターした会社の日本支社(支店)、日本法人の役職員（あくまでそのチャーターした飛行機で移動する外国から来日した同社の役職員に同乗する場合に限る）にも拡張していただきますよう御願い致します。

(3) 航空法第127条に基づく羽田－成田間の移動申請の免除（簡素化）

羽田、成田両空港が首都圏の一体の空港として旅客の希望に応じて機能できるよう、旅客の出発希望時間に変更になった場合や、急に出発枠が空いた場合等において、両空港の柔軟な一体活用（両空港間の機体の迅速な移動による）の阻害要因となっている法127条による許可申請を、同一地域である羽田－成田間のフェリーに限り免除(あるいは事後報告等への簡素化)していただけるよう御願い致します。

I-5 ビジネス機旅客に対するCIQ手続きの改善

- (1) 諸外国では、ビジネス機旅客のCIQ手続きは、FBO施設内や機内において短時間で行われることが多く、又代表職員により一括代行されている場合等もあり、ビジネス機の利便性の向上が図られています。機内でのCIQの実施を含め、我が国においてもCIQ手続きが短時間で行われるようCIQ主管省庁への働きかけ、施設や施策の改善を御願い致します。
- (2) 地方空港における国際ビジネス航空受け入れの最大のネックはCIQ関連です。地方空港における国際ビジネス航空の受入れ手続きにおいて、CIQから運航の2週間前までに運航計画の連絡をするよう要請があることが多々ありますが、こ

のことが受け入れの大きな障害になっております。そのような空港においては、受け入れ実績をあげるためにも、国際ビジネス航空の運航実態に合わせて連絡期間の短縮（3日前まで）等、より柔軟な対応をしていただくことをCIQ当局に対して働きかけていただきますようお願いいたします。

- (3) 更に地方空港のこの問題を早期かつ効率よく解決するには、地方自治体が運営する空港については、ビジネス航空機のCIQ業務の、空港を運営する地方自治体への権限移譲等思い切った施策の導入も必要と考えます。検討、推進を御願い致します。

（「要望内容の補足説明」 I - 5 参照）

I - 6 東京国際空港発着枠取得に関する申請手続きの改善

-背景-

発着枠に空きがある場合についての申請期限（7日前）は撤廃されましたが、元々の申請の手順（前月15日までの発着枠申請、前月25日までの発着枠決定）は残されており、これでは早目のスケジュール確定ができず、不満の声が強い。

-要望-

より早期に発着枠の申請、確保（確定）ができるようにしていただく等、よりビジネス航空に合った申請手続きへの改善を要望致します。

（「要望内容の補足説明」 I - 6 参照）

I - 7 成田国際空港の代替空港としての東京国際空港（羽田空港）の使用について

-背景-

現在成田国際空港への到着が、22時頃以降を予定しているビジネス航空機については、成田国際空港の代替空港として東京国際空港（羽田）が使用できない状態が続いています。このためこの時間帯の成田国際空港行きのビジネス航空機は遠方の空港を代替空港としているがこのことは現実に目的地変更が発生した場合乗員にとっても乗客にとっても大きな負担になっています。

この措置は東京国際空港（羽田）の運用が大きく変わる以前（まだ24時間運用、国際BJ機の羽田乗り入れ、そして夜間の事実上の全面開放が認められる以前）の古い航空局内内規に基づく運用と聞いています。又定期航空運送事業の便などにはこのような制限は行われておりません。

-要望-

ビジネス航空機についても、この時間帯において成田国際空港の代替空港として東京国際空港（羽田）を使用できるようにしていただきたい。

I - 8 成田国際空港における給油施設について

-背景-

成田国際空港においては、ビジネス機専用スポットにハイドラントシステムがないため、燃料搭載時には燃料補給可能なスポットへの自走もしくは牽引による移動を

行なわなければなりません。当該スポットの混雑により希望時間帯に給油できない場合が多々あります。その給油移動のために乗員の拘束時間が増し、安全性および利便性の観点から好ましくない状況にあります。

-要望-

同空港における他のスポットと同様、専用スポットへのハイドラントシステムの構築等により現状の改善を御願ひ致します。

I-9 自衛隊管轄飛行場（共用空港）の使用について

民間定期便に開放されている共用空港の内一部空港においては、ビジネス航空の乗り入れがまだ制限されています。これらビジネス航空の乗り入れが制限されている共用空港につきましてはより柔軟にビジネス航空を受け入れていただけるよう防衛省に働きかけていく所存ですが、航空局のお力添えを頂戴致したく御願ひ申し上げます。（東京近郊の軍用飛行場の民間開放についてはI-2項参照）

三沢、八戸、茨城、浜松、小松 等

I-10 地方空港の運用に関する改善

(1) 停留期限に関する改善

-背景-

最近、地方空港では停留時間を2時間～3時間に制限している空港が散見されます。ビジネス航空の特徴として、午前中に地方空港に到着し、商用を終え夕方に出発するような運航や、商談が終るまで数日滞在するケース等がありますが、上記の制限により一旦近隣の空港に空輸による退避を強いられることが多々あります。このことは、お客様にとって運航経費の負担が増えるためビジネス航空の利用を阻害する要因の一つとなっています。

-要望-

地方空港の停留時間に関する制限を緩和、改善していただくことを御願ひ致します。（乗り降りの時以外はターミナル地区ではない場所での駐機は容認いたします）

（「要望内容の補足説明」 I-10参照）

(2) スポットIN/OUTの運用に関する改善

-背景-

一部の地方空港において、ビジネスジェットの自走によるスポットIN/OUTを過度に制限する動きが最近みられます。ジェットエンジンの後方ブラストの影響を危惧してのことと思われませんが大型旅客機のそれと違いビジネスジェット機（それも小型ジェット機）の後方ブラストの影響は小さいものであり世界的にはあまり問題にしない（従って十分な後方ブラストのDataの提供がメーカーから無い）のが普通です。他方自走でのIN/OUTを禁止されると、通常地方空港では小型機用のTowing設備はないのが一般的であり（定期航空会社が保有するものは大型機用の

物で、しかも自社機優先かつ借り入れることができても極めて高額で実際には使えない)、ブラストのDataが提出できないのを理由に自走でのIN/OUTを禁止されますとその空港には事実上乗り入れが不可になります。ビジネス航空普及に向けて動き始めている世の中の動きに逆行するこのような過度な規制は止めていただきたい。

-要望-

上述のように、ビジネスジェット機（特に小型ビジネスジェット機）については一般的に後方ブラストDataの入手が難しいこと、また定期便と異なりいつでも飛んで行く事になるかわからないビジネスジェット機について各空港毎、乗り入れ機種毎に事前にDataを提出することは外国からの飛来機等も考えるとかなり非現実的な要求であると言えます。このような事情を考慮し、比較的大型のビジネスジェット機のブラストDataを本省のしかるべき部署に提出、御検討いただくことにより、それ以下の重量のビジネス機については個別（機種、空港毎）にDataを提出しなくても、自走によるIN/OUTを認めていただくような対応を早急にとつていただくことを要望致します。

I-1-1 航空機登録記号の変更について

航空機登録記号は、所有者が好みの記号で取得、所有したいという希望が強くあります。航空機所有を促進するため以下のような登録記号の変更を可能にしてくださいよう御願ひ致します。

- ① 既に国内で登録されている航空機の登録記号（JA〇〇〇〇）の変更を可能にしてください。
- ② 海外への輸出等により一旦登録が抹消された機体が、輸入等により再登録される場合、抹消前の登録記号と同一のものとする運用がなされていますが、新規に登録記号を付すことが可能となるようにしていただきたい。

II ビジネス航空に関する技術規制の緩和に関する要望

私共として長年御願ひしていましたがオンディマンド・チャーターを対象としたFAR Part135に相当する運航・整備の基準（以下、新基準）の導入が当局の皆様方の御尽力のお蔭でようやく実現致しました。大きな前進と感謝致しております。

新基準導入の基本概念は「米国の技術基準(FAR Part135)を参考とした包括的な基準の策定」（平成24年8月30日付安全部長発信文書）でしたが、先般導入された新基準（運航規程審査要領細則第4章）では、引き続いての検討課題としてまだかなりの部分（特に5.7t超の機体に適用）で新基準導入の概念が達成されておらず、FAR Part135並みとはなっていません。又包括基準運用の土台の一つとなっています耐空性の維持、管理に関する基準（整備規程関連）はさらに米国基準との制度上の差が大きく、運航・整備の規程体系全体としてまだまだビジネス航空に適した基準になっているとは言えない状況にあります。

特に以下について更なる検討、改善を御願ひ致します。

<5.7t区分の撤廃>

II-1 現在5.7t以下と超で区分されている適用区分の見直し

(運航管理者、機長に要求される資格維持等)

-背景-

新基準（運航規程審査要領細則第4章）新設後も、幾つかの重要事項で機体の最大離陸重量（5.7t以下と超）による適用基準の区分が残されており、その結果、オンディマンド・チャーター運航に対しても定期航空運送事業と同等の規制が残り、事業への大きな新規参入障壁になっています。

FARにおいては、最大離陸重量5.7tによる区分は技能証明の型式限定等に関わるものであり、Part135等の事業規制は客席数で区分しております。新基準第4章の適用にあたっては、最大離陸重量による区分を原則撤廃して（原則5.7t以下に合わせる）、客席数（最大有償搭載量）だけによる適用区分とし、よりFAR Part135に近い基準にする必要がある。

-要望-

特に以下の項目に関して、座席数19席以下の機体によるオンディマンド・チャーター運航については、現在5.7t超の機体に対して要求されている定期航空運送事業と同等の規制（FAR Part121に近い）を早期に撤廃し、よりビジネス航空の実情にあった運用が可能になるようにしていただきたい。

(1) 運航管理者

-背景-

航空法（施行規則）においては、最大離陸重量が5.7tを超える飛行機または9.08tを超える回転翼航空機を使用して行う航空運送事業の運航管理は、運航管理者技能検定に合格した者（運航管理者）が行うこととされています。しかしながら本件はFAR135にはない要件であり、航空機使用事業者からオンディマンド・チャーター航空運送事業へ進出する場合や5.7t以下で事業をしている事業者が5.7tを超える機体を導入する場合の大きな障壁になっています。

-要望-

不定期のオンディマンド・チャーター運航の場合運航管理業務を行う人間の配置の必要性やその要求されるレベル（資格）は会社の規模、運航形態、運航環境等によって大きく異なります。必要な教育を受けたその日飛行していない運航乗務員等、その会社の規模や運航形態、運航環境、就業形態にもっとも相応しい運航管理担当者を会社の判断、責任で運航管理業務に配置できるよう、その配置の必要性、資格については、基本的には各社毎の責任、判断によって決められるものとし、我が国においても客席が19席以下の小型機によるオンディマンド・チャーターについては有資格運航管理者の配置を義務付けないよう規制の緩和を要望致します。

具体的には施行規則第166条の6（航空法第77条の適用対象）を改定（現行の“最大離陸重量5.7tを超える飛行機”を“最大離陸重量5.7tを超える飛行機（但し客席数

19席以下の機体によるオンディマンドチャーター運航を除く）”等のような文に改定）し、上記が可能になるようにしていただきたい。

（2）機長に要求される資格維持

-背景-

5.7tを超える飛行機に於ける、現行の機長資格維持要件は定期航空運送事業と同等であり、ビジネスジェット機によるオンディマンド・チャーター事業者にとって大きな負担になっています。特に、操縦室に補助席のないビジネスジェットにおいては、定期航空運送事業と異なり、当局審査官による路線審査では有償飛行を行うことができず、大きな経済的負担となっております。

-要望-

客席数19席以下(あるいは9席以下)のビジネスジェット機によるオンディマンド・チャーターの機長資格維持においては、当局審査官による審査に代えて、FAR Part 135や現行5.7 t以下の飛行機と同様な社内審査制度の導入を御願い致します。

具体的にはまず施行規則第163条（航空法第72条の適用対象）を改定（現行の“最大離陸重量5.7tを超える飛行機”を“最大離陸重量5.7tを超える飛行機（但し客席数19席以下の機体によるオンディマンドチャーター運航を除く）”等のような文に改定）し、上記新基準の設定が可能になるようにしていただきたい。

<乗員資格・訓練・審査>

II-2 機長に要求される資格について

-背景-

我が国の航空法においては、構造上その操縦のために二人を要する航空機を使用して行う航空運送事業の機長には、定期運送用操縦士の資格（ATPL）が要求されています。又わが国においては、ATPLの付与は大型機による定期航空運送事業を前提に行われており、定期航空会社かそれに近い会社（既にある一定数の定期航空会社出身のATPL保有者を雇用しT類の飛行機を運航しているような会社）に所属していないとATPLの取得は容易ではありません。一方、米国等のATPLは、定期航空運送事業に従事するか否かに関わらず、事業で使用する航空機の運航能力によって付与され、わが国に比べてATPLがかなり取得しやすいという状況にあります。

-要望-

上記状況並びにまだまだ最大離陸重量が5.7tを超える大型ビジネスジェット機のかかなりの機種数の最少運航乗務員数が2名であること（すなわち現規程ではATPLが必要）を勘案し、客席数19席以下(あるいは9席以下)のビジネス機によるオンディマンド・チャーターの機長については、一定の経験、資格要件を満たせば事業用操縦士（CPL）（付加条件付上級CPLの新設）でも可とするか、あるいは、座席数19席以下(あるいは9席以下)のビジネス機によるオンディマンド・チャーター等に特化したATPLの付与制度を新設して頂くことを要望致します。

本項に関しても、施行規則第163条（航空法第72条の適用対象）を改定（現行の“最大離陸重量5.7tを超える飛行機”を“最大離陸重量5.7tを超える飛行機（但し客席数19席以下（あるいは9席以下）の機体によるオンディマンドチャーター運航を除く）”等のような文に改定）し、上記新基準の設定が可能になるよう御検討いただきたい。

（「要望内容の補足説明」Ⅱ－2参照）

Ⅱ－3 乗員編成（IFRにおける運航乗務員2人乗務の要件）について

-背景-

我が国に於いては現在航空運送事業におけるIFRの運航には、2人の操縦士での運航が義務付けられています(航空法65条)。しかしながら、FAR Part135においては、しかるべき自動操縦装置を装備した座席数9席以下の航空機については1人の操縦士によるIFR運送事業運航が認められています。

-要望-

自動操縦装置や航法装置が大幅に進歩した現在、我が国においても航空法を改定して、最少運航乗務員1人で耐空性上の認可があり、かつしかるべき自動操縦装置、航法装置を装備した座席数9席以下の航空機については、一人の操縦士によるIFR運航を認めていただきたい。

（「要望内容の補足説明」Ⅱ－3参照）

Ⅱ－4 限定変更試験合格後の操縦士ライセンスの発給について

限定変更試験に合格後、技能証明受領に時間を要する場合がありますが、ビジネス機事業者では、事業計画上潤沢な運航乗務員を雇用していないのが一般的であり、限定変更試験合格後極力速やかに路線訓練を実施したい。合格時の暫定的な技能証明の発行は現行の法体系上では難しいとのことではありますが、効率的な訓練の実施、事業の経済的展開を行うため、書類手続きを改善し、現在2週間程度かかることが多いライセンス発行の手続きの迅速化、2日程度での発給、をお願い致します。

Ⅱ－5 海外のフライトシミュレーターのご当局認可の拡大

-背景-

大手エアライン以外の事業者は、フライトシミュレーターを所有することは困難な状況であり、実機による訓練・審査を行っていますが、海外のフライトシミュレーターを活用することにより、柔軟な訓練・審査が可能になります。また、訓練・審査といえども、危険を伴う課目は実機ではなくフライトシミュレーターを使用することが諸外国では強く推奨されております。

以前海外についても申請があれば対応するとの回答をいただいておりますが、実態は年度単位の申請であり、ご当局の審査官、検査官に出張していただいている審査は時間、費用とも大きな負担であり中小業者が多く、かつ機種もさまざまであるビジネスジェット業界にとってはあまり現実的ではありません。以前、BASA締結を検討するとの回答も頂いておりますが、現状においてBASA締結はかなり困難、かつ

時間も要し、こちらも当面の問題解決方法にならないのではないかと危惧しています。

-要望-

BASA締結前であっても、「信頼できる外国政府当局が認定したシミュレーター」であれば、日本の航空局でも書類審査等だけで比較的簡単にご承認していただけるようにしていただきますよう要望致します。

(「要望内容の補足説明」Ⅱ－5参照)

<運航基準>

Ⅱ－6 CAT-I 運航に係わる承認

我が国では、CAT-I 運航に係る地上装置及び機上装置、乗組員の訓練及び審査、運航方式等に係る基準が設定されておりますが、諸外国の中にはCAT-II 以上の場合に限定してそれらの特別な基準を設定している国があります。また、我が国においてもステイトミニマがCAT-I 運航のミニマムとして設定されていますので、CAT-I 運航については特別な承認取得を必要とする運航に該当しないようにしていただくことを要望致します。

他国の状況から見てもCAT I の承認手続きは今後とも必要との回答を以前いただいておりますが、あくまでも承認手続きが必要ということであれば、法第83条の2（施行規則第191条の2）でいう「特別な方式による航行」に該当しないCAT-I 運航については、審査手続きの大幅な簡素化を御願ひ致します。

尚CAT I 運航と同様一般運航化しつつあるRNAV運航についても、機体として飛行規程上でRNAV承認が得られている機体（装置）については審査手続きの簡素化を御願ひ致します。

(「要望内容の補足説明」Ⅱ－6参照)

Ⅱ－7 燃料搭載基準の見直し

-背景-

我が国において、航空運送事業以外での計器飛行方式による飛行の場合、予備燃料として巡航高度で45分間飛行する量を加えて搭載することとされています。また、航空運送事業の計器飛行方式による飛行の場合には、FAR Part 121と同様に予備燃料として代替飛行場上空で30分間待機できる量および不測の事態を考慮し巡航高度で着陸地までの飛行を終わるまでに要する時間の10%に相当する時間を飛行することが出来る量を搭載することになっています。一方、米国では、FAR Part 135に基づくオンディマンドチャーターにおいては、我が国における航空運送事業以外の計器飛行を行う場合と同様の燃料搭載基準が適用されています。

-要望-

我が国においても、米国と同様に客席数30席あるいは19席以下の小型機による航空運送事業では、FAR Part 135の燃料搭載基準と同様の基準を選択できるように要望致します。

<整備基準>

II-8 整備、改造に係わる耐空性の確認

-背景-

整備実施後の航空機の耐空性の確認に関しては、日米の間等でも制度等にかかなりの乖離が見うけられます。日米の整備士のレベルの差等、検討すべき事項は多々あるものの、現在の我が国の制度では、今後日本籍ビジネス機がオンデイマンド・チャーター等で海外に飛行する際、外国で機材故障が発生した場合の修理の実施や耐空性確認等で問題が生じることが懸念されます。

-要望-

安全運航の確保ができる体制の中で、今後日本籍ビジネス機の海外への運航が容易かつ安心してできるようにするため、整備の実施並びに整備実施後の航空機の耐空性の確認等に関してはより柔軟な対処が可能となるよう、確認実施者の選択肢の拡大等、その対応策を検討して頂くことを要望致します。

(「要望内容の補足説明」II-8参照)

II-9 耐空証明の更新

(1) 連続式耐空証明

連続式耐空証明の交付については、2008年6月にサーキュラーが改訂され、航空運送事業者のT類を対象に適用が拡大されましたが、しかるべき処置を講じた上でビジネスジェット機材全体への適用拡張をお願い致します。

以前T類以外への拡張は無理との回答をいただいておりますが、最近N類、C類で製造される高品質のビジネス機が増えてきている現状を踏まえ、整備規程あるいはメーカー指定の整備方式でしっかり整備されているN類、C類の機体への連続式耐空証明制度の拡張を御願致します。

又現在連続式耐空証明で要求されている信頼性管理方式の要件は機数が少なく小規模な企業が多いビジネス航空業界ではその実施は極めて難しい状況にあります。ビジネス航空事業の実態によりあった制度への変更、要件の適正化についても合わせて御願致します。

(2) 耐空証明更新の簡素化

現在耐空証明の更新には、長い日数と人手を要し事業経営の大きな障害になっております。又耐空証明更新にあたっての飛行検査の要件も不必要に厳しすぎると感じております。

機体の安全性を損なわない範囲での耐空証明更新手続き、作業、検査の大幅な合理化、簡素化を要望致します。

又認定事業場の認定取得についても小規模な運送事業者でもその業務内容に応じて比較的容易に認定が取得できますよう更なる制度、運用の改善を御願致します。

(「要望内容の補足説明」II-9参照)

II-10 予備品証明制度の見直し

-背景-

予備品証明制度については、以前“予備品証明制度そのものの廃止は無理だが、修理品に関する予備品証明を不要にするための相互承認については、欧米との間で協議を継続して実施している。認定事業場による承認や法第11条但し書きによる空輸による対応も考えられる。又緊急に予備品証明が必要になった場合には、休日なども含め迅速に対応しているところであり、引き続き柔軟に対応する。”との回答をいただきましたが依然として、予備品証明取得に長時間を要する事例が多く事業の大きな障害になっています。

目的地が一定でないビジネス航空にとっては事前に目的地に認定事業場を確保しておくことは困難であり、又定期航空会社等と異なり予備部品を多く保有していることは稀なため、予備品証明取得に時間がかかった場合機体は即飛行不可となりその影響は甚大です。

-要望-

予備品証明制度の廃止、あるいは廃止が困難な場合には大幅な時間短縮を含む制度運用の改善、簡素化を要望します。

<その他>

II-11 飛行規程の英文での承認

-背景-

外国製航空機の飛行規程については、航空機製造者が提供している原文を和訳したものをご当局から承認して頂いていますが、原文（英文）の飛行規程をご当局から承認頂き、それを飛行規程として認めて頂きたいと要望致します。

以前利用者は不特定多数であることが多い小型機用飛行規程の英文化は不可、但し飛行規程の承認申請があった際は迅速な審査に努めていきたい、との回答をいただいておりますが依然として御承認をいただくのに要する期間はあまり改善されておらず、現場への迅速な情報伝達への阻害を含め安全上の問題さえ起って来ております。

英文か日本文かによる利用者の理解度や利便性は運航、利用者の問題であり耐空性上からの要件を定める飛行規程審査、承認とは別問題と考えます。

-要望-

正確な飛行規程の作成（誤訳等の防止）、迅速な改定を可能にするためにも早期の飛行規程の原文（英文）での御承認を要望致します。

II-12 飛行記録装置（FDR）のパラメーター

-背景-

我が国においては、航空運送事業に供する最大離陸重量が5.7tを超える飛行機にあつては、定期航空運送事業と同等のパラメーターの記録保存が可能なFDRの装備が要求されています。

一方、米国FARにおいては、客席19席以下のビジネスジェット機材では、装備が必要なFDRのパラメーター数は減じられています。加えて、今後、製造されるビジネスジェット機材の運航は、FAR Part 121ではなくFAR Part 135に準じて行われる傾向にあります。

-要望-

我が国において航空運送事業に供する航空機であっても、客席数19席以下のビジネスジェットに装備されるFDRのパラメーターの数は、FAR Part 135の基準で航空運送事業に適用できるよう要望致します。

すなわちICAO付属書に定められたFDRのパラメーターの内、付属書においても記録が義務的でないもの（*表示のもの）についてはFAR Part 135を満足していれば追加装備は不要としていただきたい。

上記Ⅱ-8～12の耐空性、機体関係の改善が進まない場合は、ビジネスジェットを日本籍で保有する経済的合理性が薄れ、日本籍の外航ビジネスジェット機が皆無になることを協会としては懸念しています。

III その他のビジネス航空に関する要望

Ⅲ-1 ビジネス航空におけるフラクショナル・オーナーシップ・プログラムの導入
わが国でも、機材の共同所有は可能ではありますが、共同所有する機材の有効活用のため、それら機材を融通しながら自家用運航をすること（フラクショナル・オーナーシップ・プログラム）は現行制度で想定されていません。1986年に米国で始められたフラクショナル・オーナーシップ・プログラムは、その後発展を遂げ、今日ではビジネスジェット業界の柱となっています。我が国の航空機によるフラクショナル・オーナーシップ・プログラムはまだ始まっておりませんが、将来に向けての道筋を示すためにも、必要な関連法規の整備も含め導入のご検討を御願い致します。

Ⅲ-2 事業機・自家用機間の変更手続き

-背景-

オンディマンド・チャーター事業では、しばしば短期に事業機・自家用機の変更入れ替えを行うため、自家用機から事業機に復帰する度に認可申請が必要となる場合があります（特に保有機（使用機）が1機しかない場合）。この自家用機から事業機への再変更手続きに関しては、以前

「事業計画変更（使用航空機の型式）申請に関しては、同じ型式の航空機（機番）をすべて削除したケース（その間は自家用機として使用）に係わる「航空機の型式」については、航空機の削除予定期間、機材を削除中の運航や整備の体制等個々の案

件ごとに確認した上で「航空機の型式」の削除が必要か否かを総合的に判断して決める」との見解をいただいております。1機しかないリース中の航空機（事業機）等の自家用機/事業機間の短期間での変更については比較的柔軟に対応していただけるようになったと理解しております。しかしながら事業機・自家用機間の変更手続きが、短期かつ簡単に行えることはビジネス機普及の大前提であり、日本籍機を増やすためにも重要な事項です。

米国籍の場合、事業会社にとってPart91とPart135の間の変更は、各Flight毎の飛行計画において飛行の種類をFileするだけで極めて容易に行うことが可能です。

-要望-

この種の事業機・自家用機間の変更は事業計画の変更に該当しないようにしていただく等、更なるスムーズな変更処置が行えるようにしていただくことを要望致します。

III-3 訓練空域の拡大

我が国においては、訓練空域が少なく遠隔地にある上に混雑していることから、実機訓練を実施し難いのが現状ですので、防衛省と空域を共用すること、及び混雑空港に指定されていない空港において一般の訓練を可能とする等による訓練空域の拡大が望まれます。

防衛省とも御調整いただき改善を御願い致します。

III-4 グレーオペレーションの排除

グレーオペレーション（航空運送事業免許を持っていない者による有償運航で法律違反の可能性がある運航（いわゆる白タク））の存在、増加が世界的にも問題になっています。グレーオペレーションの存在、増加は業界の健全な発展を阻害し、又安全上の問題も発生する恐れがありますのでその監視、排除をしっかりと行っていただくよう御願い致します。

III-5 ICAO Annex 6 Part II の導入

ターボジェット機等大型のビジネス機による自家用運航（航空運送事業以外の運航）の規則であるICAO Annex 6 Part II の大幅改定（Sec 3 導入）が行われています（2008/7/20発効、2010/11/18適用）。業界全体の安全性向上の為、日本でもICAO Annex 6 Part II の大幅改定の早期の導入、適用を御検討下さい。

III-6 IS-BAO導入推進

IBAC（International Business Aviation Council(国際ビジネス航空評議会)が開発した世界的なビジネス航空の安全標準であるIS-BAO（International Standard for Business Aircraft Operations）の日本に於ける普及、活用を行って行きたいと考えております。IS-BAOの運航規程審査基準やSSP(State Safety Programme)への反映等、普及、活用に対する当局のご支援、ご検討を御願い致します。

Ⅲ－７ 東京オリンピック・パラリンピックへの対応

2020年オリンピック・パラリンピックの東京開催が決定致しました。

過去の例から見ましても同オリンピック・パラリンピック期間中には非常に多数のビジネス機の飛来が予想されます。これらビジネス機の受け入れ態勢の早目の構築並びにこの機会に合わせてのビジネス航空機用施設の充実を御願い致します。

Ⅳ ヘリコプターの運航に関する要望

ヘリコプターによる旅客運送はビジネス航空の発展にとりましても重要な位置を占めておりますので、以下のヘリコプターの運航に関する施策の実現についても要望致します。

Ⅳ－１ ヘリコプターのIFRによる運航の推進

現在CARATSにおいてRNAVを利用した計器飛行方式、ヘリコプターの各種ヘリポートへの非精密進入方式（ポイント・イン・スペース）の導入・推進、ヘリコプターの運航に特化した計器飛行経路の新設に着手していただいているところですが、路線を利用する航空運送事業者の事業にプラスになり、かつ緊急時の迅速なヘリコプターの利用に繋がるという点からも、単なるIFR運航の導入、整備を行うだけでなく以下のような関連法案の改訂も含めて幅広い御検討、改善を御願い致します。

1) 現在航空運送事業におけるIFRの旅客輸送には、2名の操縦士での運航が義務付けられているところであります。しかしながら、IFR仕様の機体を導入する運航会社の機体は、シングルパイロットで可能なIFR仕様機が主流となっております。特にN類の機種においては、搭載重量の限界から、IFR運航をしても2人の乗務員ではビジネスとして成り立たない場面が出てきております。技術の発展と、機材の信頼度向上により、シングルパイロットIFRの装備要件を満たしているヘリコプターであれば、IFR運航の安全性は担保されていると考えます。当該案件に関しては、運航上の安全を考慮しながら、一定の条件のもとで乗員1名での運航を認めて頂きたい。

2) IFR運航時の予備燃料に関する要件は、固定翼と同じ基準が適用されており、ドクターヘリ等、N類の機体の航空運送事業では必要な人員の輸送が出来ない場合があります。ヘリコプターの特性を考慮し、それにあった必要予備燃料の基準を制定して頂きたいをお願いします。

3) ヘリポートに対するポイント・イン・スペース方式の検討は、現在空港や共用のヘリポートに対して検討されておりますが、ヘリコプター事業者の実態上から場外離着陸場を利用するケースは、全運航の半数以上を占めており、受益者負担の考え方を考慮しつつ場外離着陸場、緊急時の離着陸場所等にも利用できる方式の検討をお願いします。

ビジネス航空の観点からも、BJ機の拠点空港(成田、羽田、中部、関西等)と近傍の中核都市を結ぶヘリ航路の充実、改善は今後の重要課題でありIFR運航に関しては、上記のような周辺の法整備を含め早期の導入、整備を御願い致します。

IV-2 成田国際空港におけるIFRによる乗り入れ

A滑走路南側のヘリスポットの運用に伴い、SVFRの運用が可能になりましたが、今後のオリンピック等の需要増を鑑み、ポイント・イン・スペースの方式等の設定により、効率的なヘリコプターIFRが可能と考えられますので、成田国際空港でのIFRによる運航について御検討頂きますよう要望致します。

IV-3 成田国際空港のビジネスジェット専用ターミナル付近でのヘリコプターの離着陸

ビジネスジェットとヘリコプターの乗り継ぎは、欧米では通常頻繁に行われており、今後のオリンピック等の需要でもビジネス機を利用する客層へのヘリ使用による利便性向上は空港利用度を増やす大切な要件だと考えます。現在の南側スポットは、ビジネス機ターミナルとの距離も遠い為、移動にかかる時間が長く不便な作りとなっております。米国等で通常行われている、ヘリによる『ハイスピードタキシング』の運用や、ターミナル付近(付近のスポットあるいは近くのビル屋上)にヘリが離着陸できるようにしていただきたく、要望いたします。

IV-4 東京国際空港への乗り入れ

現行では、東京国際空港への乗り入れはIFRによる小型高性能機に限られているため、ヘリコプターは当該空港に発着できない状況ですが、非精密進入方式の設定や旧整備地区のスポットの利用等により定期便のトラフィックに影響を及ぼすことなくVFR/IFRでの同空港への発着が可能になると考えられます。東京オリンピック開催に伴う需要の増大等も考慮しヘリコプターによる東京国際空港への乗り入れが早期に可能になるよう要望致します。

IV-5 都心のヘリポートの利用

騒音問題に関しては十分に留意が必要ですが、都心の屋上ヘリポート(官庁ヘリポートを含む)の利用の拡大を図り、ヘリコプターの利便性が発揮されますよう要望致します。

IV-6 法第79条に基づく規制の緩和

航空法第79条に関しては、緊急時における貨客の輸送への対応やヘリコプター事業発展のため、法79条の但し書き(規則172条の2)による許可について、許可取得までの期間(現行の標準事務処理期間1~2週間)の短縮、屋上施設の許可、前広の事前の包括的許可、許可された使用可能箇所のシステム的な情報開放等の改善を御願い致します。なお、将来的にはヘリポート認定条件の緩和や、地上への安全確保に十分配慮しつつヘリの特性をより有効に生かすべく、ヘリ関係団体が予てより要望しておられます規則172条(法79条の適用除外)へ滑空機に加えてヘリを追加

していただくこと（ヘリについては固定翼機とは違う運用、安全基準を確立）についても引き続き御検討頂きますよう御願ひ致します。

（「要望内容の補足説明」IV-6参照）

IV-7 RNAV運航承認取得の緩和

現在ヘリコプター用IFRのルートを飛行する為には、RNAVの運航（航行）承認を取得する事が必要となりますが、諸外国ではRNAV運航はすでに一般化し、その承認取得も容易であると聞いています。

現在のヘリコプターでは、通常その飛行規程によりRNAV運航に適する追加飛行規程がTCにて承認されております。

日本国においても、機体として飛行規程上でRNAV承認が得られている機体については、少なくとも機体に関しては事実上承認審査事項ではなくする等して承認取得手続きの大幅緩和、簡素化をお願い申し上げます。

添付資料： 「要望内容の補足説明」

以 上

ビジネス航空に関する要望書添付資料 : 「要望内容の補足説明」

2014年10月30日

一般社団法人
日本ビジネス航空協会

要望書本書の項目番号に合わせて以下に補足説明を致します。

I-1 首都圏空港におけるビジネス機に関する発着枠増

東京国際空港(羽田)について

ビジネス機用枠の拡大を行い、できれば少なくとも各時間帯に最低一枠のビジネス機枠を設けていただきたい。又時間帯による運用をより柔軟なものにしていただきますよう御願ひ致します。

そのための第 1 歩として公用機枠におけるビジネス機の位置づけ改善(格上げ)を御願ひします。

成田国際空港について

現在もホームページによる、使用枠の予約ができるようになってはいますが、現実には即応性に欠けるため(電話で申し込む方がかえって早い)あまり利用されていません。回答の迅速化等改善を御願ひします。

I-3 ビジネス機受け入れの専用施設(FBO)の整備や旅客移動動線等の改善

東京国際空港(羽田)について

(1) 旧整備場(N地区)における以下の改善を御願ひします。

一部はすでに日々の安全運航の阻害要因にすらなっています。

- ・非常に暗い照明の改善
- ・わかりにくいマーキング、誘導路灯等の改善
- ・小石や砂利が多くあるエプロン清掃の改善
- ・水はけが悪くかつ傾斜があるエプロン舗装面の改善
- ・マーキングの変更等による駐機可能機体サイズの柔軟な運用
- ・駐機可能スポットの増
- ・国内旅客の制限地区出入り、航空機への乗り継ぎ処遇改善等の為のN地区101ゲート付近への取りあえずの国内旅客用空港出入り、航空機乗り継ぎ用施設の

新設

- ・将来的には CIQ 施設も持つ、国内国際両用の本格的な BJ 専用 FBO の新設

又駐機可能機体数(スポット数)増加につながる長期駐留機体の Towing による Spot In/Out (BJ 機はあくまで自走による Spot In/Out が原則ですので、これはあくまで乗り降り時を除く長期駐機場所確保のための手段です) や、Engine Run Up を可能にする施策についても合わせて御検討いただきたい。

大幅な駐機可能機体数増加(機体翼間隔の短縮による)につながる長期駐留機体の Towing による Spot In/Out (保管場所)については、オリンピックを控えての需要増も考慮し、他空港での導入も含めて早急な検討、導入を御願い致します。

(2) 国際線ターミナル地区における以下の改善を御願います。

- ・国際線ターミナル内への BJ 旅客専用・優先導線、施設の早期実現
- ・国際線ターミナル前 123/124 スポットのビジネス航空機の運航実態に合ったより柔軟な運用

(本項に関しましてはお蔭様で9月30日より改善が実現致しました。今後の利用状態を Follow させていただきます)

その他の空港(地方空港)について

地方空港の移動動線の改善要望につきましては別途提出させていただいた資料をご参照下さい。

I-5 ビジネス機旅客に対するCIQ手続きの改善

(3) の権限移譲に関しては、佐賀県より内閣府へ要望が提出されています。

現在御願しております CIQ 改善が早期に実現しない場合それに代わる解決策の一つになりうると考えます。

I-6 東京国際空港発着枠取得に関する申請手続きの改善

ある一定枠については、前月15日までの発着枠申請、前月25日までの発着枠決定にこだわることなく、早目に枠の決定を許可する制度にしていきたい。

特に申請手続改善の第1歩として、月を跨ぐ申請(出発が到着日の翌月初めになるような便)については、到着便申請に合わせて出発便についても早めの枠の確定ができるようにしていきたい。

I-10 地方空港の運用の改善

(1) 停留期限に関する改善

地方空港における停留期限の延長はビジネス機の誘致、利便性向上にあたっての重要な課題です。

停留期間が限られる、あるいは余裕があると思われる地方空港においてなかなかスポットが確保できない等の原因の一つとして以下が関与している可能性があります。

- ・エアライン運航便のためにダイバートを想定して少なくとも1つのスポットを常時確保するという考えに基づく運用で、実際はスポットが空いているにもかかわらず調整の段階で受け入れていただけない空港が多数あり、その為ビジネス航空の運航が計画できない事例が散見されます。

エアライン運航便のダイバート用のスポットの確保については、近隣の空港のスポットの空き状況等を勘案してより柔軟な対応をしていただくこととして、現実に必要なビジネス航空へのスポットの優先開放、利便性改善を御願いたします。

II-1 現在5.7t以下と超で区分されている適用区分の見直し

(2) 機長に要求される資格維持

FAR135で機長に要求されている資格維持要件は以下の通りです。

FAR135.299 Pilot in command: Line checks: Routes and airports. (路線審査)

- (a) 機長は、過去12ヶ月の間に飛行しようとする航空機のうち一つの型式において、飛行審査に合格していなければならない。

飛行審査は、

- (1) 当局又は承認されたCK PILOTにより実施される。
- (2) 少なくとも1 Route segmentでの1 Flight
- (3) 代表的な空港での少なくとも1回のTakeoff/Landing
(以下、省略)

FAR135.293 Initial and recurrent pilot testing requirements. (技能審査)

- (a) 乗務の12ヶ月以内に、当局か承認されたCK PILOTにより以下に関する知識について、筆記又は口述のTESTに合格していなければならない。
(以下については省略)
- (b) 操縦士(機長及び副操縦士)は、過去12ヶ月以内に当局又は承認されたCK PILOTによる技能審査(Competency CK)に合格していなければならない。
技能審査の範囲は、実施する当局又はCK PILOTが決定する。審査には、技能証明の発行に必要な操作や手順の幾つかが含まれる。

FAR135.297 Pilot in command: Instrument proficiency check requirements.

- (a) IFRで飛行を行う機長は、過去6ヶ月の間に当局又は承認されたCK PILOTによって行われる計器技能審査(Instrument Proficiency CK)に合格していなければならない。

- (b) 操縦士は、過去6ヶ月の間に精密計器進入手順を Demonstrate していなければ当該手順を実施してはならない。操縦士は、過去6ヶ月の間に IFR 下での非精密計器進入手順か又は他の2種類の非精密計器進入手順を Demonstrate していなければ当該非精密計器進入手順を実施してはならない。計器進入方式には、少なくとも1つの Straight-in Approach, 1つの Circling Approach、1つの Missed-Approach を含む事。それぞれの Demonstration は、当該手順の公開されたミニマムで実施しなければならない。

我が国においては、現在最大離陸重量が5.7tを超える航空機による航空運送事業者の機長は、指定本邦航空運送事業者以外の事業者では、法72条による審査(技能・路線)が当局の運航審査官により実施されます。又現在、最大離陸重量が5.7tを超える航空機による航空運送事業者では、すでに機長に対して「機長等認定・審査要領」及び「機長等認定・審査要領細則」に基づく審査に関する事項を運航規程に定め社内審査も実施しています。

一方、FAR135では、上述のように技能・路線審査は、当局又は承認されたCK PILOTにより実施されることとして、現実にはその大部分は承認されたCK PILOTによって行われる合理的な制度になっています。

上記状況、並びにBJによるオンディマンドチャーター運航会社にとって現行の指定本邦航空運送事業者の認可を取得することが非常に困難(事実上不可)であることに鑑み、指定本邦航空運送事業者でなくても、現行の社内審査をBaseにオンディマンドチャーター運航を行う航空運送事業者(運航規程審査要領細則その3適用者)に特化したFAR135に準じた、審査担当操縦士(承認されたCK PILOT)による社内審査をもって、当局の運航審査官による審査を代行できる制度を早急に構築していただきたい。

注：本制度の導入は、航空法第72条の適用対象(運航規程審査要領の要件区分)を5.7t以下から客席数19席以下(あるいは9席以下)に変更することによって解決可能になると考えます。

II-2 機長に要求される資格

FAR Part 61 Subpart Gで規定される、ATPLの資格を得るための要件は以下の通りです。
(一部を例示)

61.153 受験要件：一般

- (a) 所定の飛行経験を有する
- (e) 学科試験の前に、認定された訓練施設から、61.156に定める訓練プログラムの修了証書を受ける
- (f) 実地試験の前に、所定の飛行経験を満たす
- (g) 61.155(c)に定める航空に関する知識について、学科試験に合格する
- (h) 61.157(e)に定める実地試験科目に合格する

61.155 航空に関する知識

- (c) 航空に関する知識の範囲
知識には、以下が含まれる
 - (13) 乗員間の意志疎通および調整を含むCRM
 - (14) 61.156に定める訓練プログラムの内容

61.156 訓練プログラムの要件

- (a) 座学
知識には、以下が含まれる
 - (3) (viii) T類の飛行機の性能

- (4) リーダーシップ、プロ意識、CRM、安全文化
- (b) 模擬飛行訓練装置
訓練には、以下が含まれる
 - (1) 最大離陸重量40,000lbの多発タービン機を模したLevel C以上で6時間以上の訓練

61.157 操縦技量

- (e) 航空機の種類毎に、実証すべき手順が示されている

II-3 乗員編成 (IFRにおける運航乗務員2人乗務の要件) について

現在旅客の運送の用に供する航空機でIFRにより飛行する場合は、航空法第65条表第三項により2人の運航乗務員での運航が義務付けられています。

注：法第65条で2人の運航乗務員による運航が義務付けられているのは以下①-④の通りで、③が上記要件になっています。

- ① 構造上、その操縦のために2人を要する航空機
- ② 特定の方法又は方式により飛行する場合に限りその操縦の為に2名を要する航空機であって当該特定の方法又は方式により飛行するもの
- ③ 旅客の運送の用に供する航空機で計器飛行方式により飛行するもの
- ④ 旅客の運送の用に供する航空機で飛行時間が5時間を超えるもの。

この内、①と②により2人乗務となる場合の機長は、ATPLの所有が義務付けられています(法第28条別表)。

しかしながら、米国(FAR Part135)においては、しかるべき自動操縦装置を装備した座席数9席以下の航空機については一人の運航乗務員によるIFR運送事業運航が認められています。

関連FAR Part135は以下の通りです。

- FAR135.99 Composition of Flight Crew
 - (a) 航空機の運用制限、AFMに示された最小必要乗員数を満足する事。
 - (b) 座席数(操縦席を除く)10席以上の航空機には副操縦士を乗務させる事。
- FAR135.101 SIC required in IFR Condition
135.103 (VFRの気象状態)及び135.105 (Auto Pilot System 装備)に定める場合を除き、副操縦士を乗務させないで旅客を乗せてIFRによる飛行を行ってはならない。
- FAR135.111 SIC required in CAT-II operations
SICが乗務しない場合、CAT-II運航を行ってはならない。

自動操縦装置や航法装置が大幅に進歩した現在、我が国においても航空法を改定して、最少運航乗務員1人で耐空性上の認可がおりており、かつしかるべき自動操縦装置、

航法装置を装備した座席数9席以下の航空機については、IFR運航における2人目の運航乗務員の乗務を義務付けないようにしていただきたい。

場合によれば、緊急時（機長 INCAPA 等）の為の補助として操縦士免許を持っている人間が補助操縦士役として乗務する（これでも現在の要件よりは大幅緩和）ことや、機長が運航した経験があるルート（目的地）に限る等の制限要件を付してでも、一律に IFR では有資格者二人乗務と言う技術的にはあまり意味を無くしてきている現在の要件の見直しを要望します。

II-5 海外のフライトシミュレーターのご当局認可の拡大

FAR Part 60に、訓練・審査・飛行経験取得のために使用される模擬飛行措置の初期認定とその後の品質管理について、規定されています。

60.4 品質基準

模擬する航空機の種類に応じて、Appendix A～Dに、品質基準が詳細に規定されている

60.5 品質管理システム

模擬飛行訓練装置を使用する者は、FAAのNational Simulator Program Management (NSPM) が承認する品質管理システムを導入し、それを遵守しなければならないことが規定されている。

60.37 BASA

(a) ICAO締約国が承認し、締約国に設置されている模擬飛行訓練装置については、BASAに基づいて認定する。

(b) 認定および品質管理基準には、米国と同様の事項が定められていなければならない。

II-6 CAT-I 運航に係わる承認

補足で記載させていただいているRNAV運航承認をいただく場合などで、飛行規程（AFM）で既に承認されている事項であるにも関わらず、その裏付けの技術資料やData、説明を求められることがしばしばあります。大航空会社と異なり、一中小ビジネスジェット運航会社等がAFM記載事項の裏付け資料、Data等をメーカーから取得することは極めて困難です。機体（装置）として飛行規程上でRNAV承認が得られている機体については、少なくとも機体（装置）に関しては事実上承認審査事項ではなくする等して承認取得手続きの大幅緩和、簡素化をしていただくことをお願い致します。

II-8 整備、改造に係わる耐空性の確認

取り敢えず、以下については早期の検討を御願ひ致します。

(1) 操縦士による「飛行前点検」

飛行前点検に関しては“「整備プログラム」において飛行前点検に一般的保守以上の整備作業が設定されていない場合は、整備士による点検は不要”、そのことは「整備規程審査要領」に明記されている、との回答をいただいています。

しかしながらサーキュラー（No. 3-001、2-2-d項）がそのままである限り、整備規程を設定しない航空機について上記見解の適用が困難との見方もあります。サーキュラー（No. 3-001、2-2-d項）の改定も含め、整備規程を設定していない機体についても、“「整備プログラム」において飛行前点検に一般的保守以上の整備作業が設定されていない場合は、整備士による点検は不要”であることを明確にしていきたい。

(2) 海外で機材トラブルが発生した場合の対応処置について

定期航空会社と異なり、ビジネス航空に於いては、海外に支店を置いておらず（すなわち整備士は配置していない）、又どこに飛んでいくかわからない（わかっている頻度が極めて少ない）ので通常事前に海外の会社に日本のその機種種の認定事業場の資格を取得して貰うことは困難である。

従って定期航空会社が行っているようなシステムでは、海外で機材トラブルが発生した場合の対応は困難です。

過去にも機材トラブル時事務手続き等の為長期にわたり機材が海外に留め置かれた事例が発生していますので、抜本的な確認制度の見直しが行われる前にも、海外で機材トラブルが発生した場合に極力速やかに対応できる方法について検討、相談にのっていただきたい。

たとえば、海外で機体が機材故障で飛行不能になり、部品交換が必要になったような場合、少なくとも FAA Form 8130-3 等の認証タグがあるものについては修理品（交換を目的）でも、予備品証明を取得する必要なく航空機に搭載でき、同航空機が日本に戻り次第、事後必要な手続きを行う事を可能にすること等について検討していただきたい。

II-9 耐空証明の更新

(1) 連続式耐空証明

米国では FAR21.181 に基づき、規則にのっとった整備が行われていれば耐空証明は原則連続式になっています。

(2) 耐空証明更新の簡素化

現在耐空証明更新の為毎年行われる耐空性確認試験飛行の確認項目はメーカーが行うプロダクションテストフライトの確認項目を行うことを要求される場合が多い。この項目は非常に多岐にわたっておりそれを毎年行うことは危険を伴うだけでなく、かえって機材故障を誘発する恐れがあるとの意見もあります。メーカー推奨の整備が規定通り行われている場合は、この耐空性確認試験飛行の確認項目の簡素化を含め、耐空証明更新時の確認、検査項目の大幅簡素化を御願い致します。

IV-6 法第 79 条に基づく規制の緩和

調査したヘリ利用が多い欧米主要国等で飛行場以外でのヘリの離着陸を原則禁止としているのは独だけでした。

以 上