

## 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 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、導入を御願ひ致します。

(2) 国際線ターミナル地区における以下の改善を御願ひします。

- ・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。

現在御願ひしております 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。

特に申請手続き改善の第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、現実に需要がある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、当局が承認された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

模擬する航空機に種類に応じて、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とする者は、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い致します。

### (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（わかっても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ひ致します。

## 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