



欧州ビジネス協会  
在日欧州（連合）商工会議所

# ビジネス航空

主要な問題および提案



# ビジネス航空の 規制的枠組みの創出

# ビジネス航空の規制的枠組みの創出

## 年次現状報告: 進展

- ❑ 日本にはまだ、ビジネス航空およびオンデマンド・チャーター便専用の適切な規制的枠組みがない。
- ❑ 数百人の乗客がからんだ運航のために設けられた複雑で厳しい同じ規則を、高いフレキシビリティを必要とする運航に適用するという政策は行き過ぎであり、日本におけるビジネス航空分野の発展を事実上妨げている。
- ❑ 日本の運航要件は、チャーター便やプライベート便向けに策定され世界的に使用されている基準である連邦航空規則 (FAR) パート135よりむしろ、FARパート121に倣っている。
- ❑ 前者が、チャーター便およびプライベート便向けに策定され、全世界で使用されているにもかかわらずである。



# ビジネス航空の規制的枠組みの創出

## 年次現状報告: 進展

- ❑ 自家用ジェット機にETOPS要件が適用されているという点で、日本の状況はユニークである。
- ❑ 国際的には、限界が拡大されており、それでもまだ、安全を保証することが証明されているのである。
- ❑ その結果、他の飛行機がより直接的に行ける場合でも、日本で登録された飛行機は迂回しなければならない。
- ❑ こうした規制は、日本で活動するチャーター便会社に、外国籍航空機を飛ばすことを余儀なくさせている。



# ビジネス航空の規制的枠組みの創出

## 提案

- 日本政府は、日本におけるビジネス航空のサービスとインフラの欠如を認めなければならない。
- EBCは日本に対し、ビジネス航空およびオンデマンド・チャーター便の利用増大を可能にする規制体制を設けることを要望する。国際ビジネス航空専門家を含んだタスクフォースが大いに推奨される。



A man in a light-colored suit, sunglasses, and brown shoes is walking down the stairs of a white private jet. He is carrying a white briefcase. The aircraft's cabin door is open, and the sky is clear blue. The text "ビジネス航空用のインフラ" is overlaid in the center of the image.

# ビジネス航空用のインフラ

# ビジネス航空用のインフラ

## 年次現状報告：若干の進展

- ビジネス航空の要件は、他の航空会社のそれとは異なっている。
- VIP通関手続き、航空機への直接アクセス、別個の税関・出入国管理カウンター、FBO（ビジネス機運航支援会社）、格納庫の利用可能性は、ビジネス航空の効率に寄与する要因のほんの一例である。
- こうした要件は世界中で広く満たされているが、日本では満たすことができない。
- 一般にそうしたサービスのコストは、妥当な限度内に保たれるなら、ビジネスジェット利用者と運航会社で負担しうる。



# ビジネス航空用のインフラ

## 提案

- 政府は、日本におけるビジネス航空インフラの必要性を評価し、次のステップへ向けての勧告を行うため、国際的な専門家を含むタスクフォースを設置すべきである。
- 政府は、ビジネス航空の需要増大に対処するための適切なインフラを確立すべきである。スムーズな出入国と航空機への直接アクセスを必要とする利用者向けのVIP待遇は改善されなければならない。
- 日本におけるビジネス航空のインフラ整備に参加することを外国の投資家および企業に奨励すべきである。外国からの投資は日本に益するだろう。





# 整備および耐空性



# 整備および耐空性

## 年次現状報告：限られた進展

- ❑ 日本では、飛行時間数にかかわらず、耐空証明を毎年更新する必要があり、高いコストをかけて飛行機を毎年約1ヶ月間整備に回さなければならない。
- ❑ 他の諸国は航空機メーカーとプログラムを設け、漸進的点検スケジュールを用いているため、航空機が常時耐空性をそなえていることが保証され、「1ヶ月間」の点検のために地上に釘付けになることはない。
- ❑ そうした漸進的点検は飛行時間数にリンクされ、必要なときに（要望に応じ）航空機が修理されることを保証する。
- ❑ さらに、日本の整備要件は、型式証明制度に代表される国際慣行に沿っていない。



# 整備および耐空性

## 年次現状報告：限られた進展

- しかも、交換部品は事前証明を受ける必要があり、これは、とりわけ日本で証明を受けた部品が手に入らない海外では、整備をきわめて時間のかかるものにする。
- 不必要に厳しくかつ日本特有の規制は、日本でビジネス機を所有する経済的意味をほとんどなくさせるほどにコストを増大させる。

## 提案

- 耐空性および整備要件を扱う規制は、米連邦航空局（FAA）や欧州航空安全局（EASA）の例示するグローバルなベスト・プラクティスに沿ったものにすべきである。
- 日本の空港に施設を設けることを外国の整備会社に奨励すべきである。

