

表 - 3 - 2 利用促進策の概要


Facilitation		日本国籍	外国籍																		
<p>発着枠/駐機場申請を判りやすく、かつ国際的に</p> <p>課題及び要望</p> <ul style="list-style-type: none"> 日本の発着枠確保の手順が外国の利用者にとって判りにくいとの指摘がある。 必要となる申請を英語でも受け付けて欲しいという要望がある。 外国の利用者は、腕の良い申請代理人に頼まないと日本の首都圏発着枠が取得できないと思っている。 混雑空港において利用するか否かが確定しないまま、発着枠や駐機場を仮押さえされるため、他の利用者が利用できない状況を改善して欲しいとの要望がある。 																					
<p>上記に係る主な発言者</p> <ul style="list-style-type: none"> WestchesterのFBO Zurichの運航会社 日本にあるビジネスジェット販売代理店 空港管理者 																					
<p>参考となる事例、施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 欧米では、ウェブオンラインで発着枠獲得の手順やリアルタイムでの現状を知ることができ、また発着枠申請から取得までをウェブ上で行えるサイトがある。・http://ppr.gva.ch/ (スイス) ・http://www.slotcoordination.nl/ (オランダ) ・http://www.acl-uk.org/ (英国) ・http://www.cohor.org/ (フランス) など多数参照できる。 通達により、単に発着枠確保を目的とした運航予定を提出した場合等は、以後同空港の利用を一定期間認めない等の措置をとることとしている。 																					
<p>必要となる行政等の施策</p> <table border="1"> <tr> <td>航空関連法規見直し</td> <td></td> <td>その他法規見直し</td> <td></td> <td>政策検討・合意</td> <td></td> </tr> <tr> <td>手続き・手法改善</td> <td></td> <td>民間誘導(企業努力促進)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意		手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)									
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意																	
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)																			
<p>重要度</p> <table border="1"> <tr> <td>極めて重要</td> <td></td> <td>重要</td> <td></td> <td>やや重要</td> <td></td> </tr> </table>				極めて重要		重要		やや重要													
極めて重要		重要		やや重要																	
<p>緊急性</p> <table border="1"> <tr> <td>速やかに</td> <td></td> <td>5年以内</td> <td></td> <td>5年以上</td> <td></td> <td>見通し不明</td> <td></td> </tr> </table>				速やかに		5年以内		5年以上		見通し不明											
速やかに		5年以内		5年以上		見通し不明															
<p>検討すべき解決策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> 羽田の発着枠取得のルールは、ウェブで公開しているが知名度が低いため、利用者に対し周知。 発着枠取得の手順や取得状況のお知らせ、また発着枠申請手続きにウェブ等の活用を検討。 海外からの直接手続きを可能とするため、日本語に加え英語でも情報取得や申請ができるように検討。 円滑な運用と空港資源の最大活用のため、予約した発着枠や駐機場の履行率を高める施策を検討。 																					
<p>効果帰属先</p> <table border="1"> <tr> <td>利用者(企業・個人等)</td> <td></td> <td>航空機所有者(国内)</td> <td></td> <td>航空機所有者(外国)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>運航者(国内)</td> <td></td> <td>運航者(外国)</td> <td></td> <td>運航支援事業者</td> <td></td> </tr> <tr> <td>空港管理(運営)主体</td> <td></td> <td>航空関連産業</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>				利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)		運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者		空港管理(運営)主体		航空関連産業			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)																	
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者																	
空港管理(運営)主体		航空関連産業																			
<p>備考</p> <ul style="list-style-type: none"> ウェブ活用を前提に、取得の手順や配分方法、またキャンセルの方法とペナルティーについて更に調査し、ルール原案・ウェブの活用方法等を検討。(例示はジュネーブ空港におけるある日の発着枠状況) 																					
																					

表 - 3 - 3 利用促進策の概要

Facilitation				外国籍															
<p>運航に関する各種申請を判りやすく、かつ国際的に</p> <p>課題及び要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外国航空機の寄港申請手続について、利用者にとって判りやすく、かつ必要な申請を英語でも行えるようにして欲しいとの要望がある。 ・ 3日前までとなっている「外国航空機が指定された飛行場以外へ離着陸する場合の申請」の期限につき、柔軟に対応してほしいとの要望がある。 ・ 3日前までとなっている「外国航空機が自家用運航で日本国内の地点間を移動する場合の許可申請」の期限につき、ビジネスジェットの機動性確保と利用実態に照らして、短縮してほしいとの要望がある。 ・ 商用3日前その他10日前までとなっている「外国航空機が有償で本邦内を発着する場合の許可申請」の期限につき、ビジネスジェットの機動性確保と利用実態に照らして、短縮してほしいとの要望がある。 ・ 外国の利用者は、日本に寄港したい場合の手続きの問合せ先が運航支援会社以外に見当たらず、かつ、腕の良い申請代理人に頼まないと寄港に必要な申請が受理されないと思っている。 																			
<p>上記に係る主な発言者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ WestchesterのFBO ・ Zurichの運航会社 ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店 																			
<p>参考となる事例、施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指定外飛行場の離着陸申請に関し、CIQ等が対応できる場合は、3日前の申請でなくても対応してもらえることもある。 ・ 提出される申請書に不備があるため、ある程度の審査日数が必要な場合がある。 																			
<p>必要となる行政等の施策</p> <table border="1"> <tr> <td>航空関連法規見直し</td> <td></td> <td>その他法規見直し</td> <td></td> <td>政策検討・合意</td> </tr> <tr> <td>手続き・手法改善</td> <td></td> <td>民間誘導(企業努力促進)</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意	手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)							
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意															
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)																	
<p>重要度</p> <table border="1"> <tr> <td>極めて重要</td> <td>重要</td> <td>やや重要</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					極めて重要	重要	やや重要												
極めて重要	重要	やや重要																	
<p>緊急性</p> <table border="1"> <tr> <td>速やかに</td> <td>5年以内</td> <td>5年以上</td> <td>見通し不明</td> <td></td> </tr> </table>					速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明											
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明																
<p>検討すべき解決策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海外からの直接手続きを可能とするため、日本語に加え英語でも情報取得や申請ができるように検討。 ・ 申請の必要性・重要性・実態等を把握する一方、手続きを分かり易くするマニュアルの整備を検討し、申請期限を短縮することが可能かを検討。 																			
<p>効果帰属先</p> <table border="1"> <tr> <td>利用者(企業・個人等)</td> <td></td> <td>航空機所有者(国内)</td> <td></td> <td>航空機所有者(外国)</td> </tr> <tr> <td>運航者(国内)</td> <td></td> <td>運航者(外国)</td> <td></td> <td>運航支援事業者</td> </tr> <tr> <td>空港管理(運営)主体</td> <td></td> <td>航空関連産業</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>					利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)	運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者	空港管理(運営)主体		航空関連産業		
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)															
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者															
空港管理(運営)主体		航空関連産業																	
<p>備考</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェットを利用しやすくするために事前申請制度を改善する一方、事後チェックができる制度を検討し、実質的には有償運航であるにもかかわらず無償運航と偽って運航すること等を防止することが重要である。 																			

表 - 3 - 4 利用促進策の概要

Facilitation					日本国籍	外国籍
羽田発着枠7日前申請の短縮						
課題及び要望						
<ul style="list-style-type: none"> 羽田発着枠取得のための申請を運航7日前までに行う必要があるため、急な需要に対応できないことが多いとの指摘がある。 直前であっても発着枠が空いているならば使わせてほしいとの要望がある。 						
上記に係る主な発言者						
<ul style="list-style-type: none"> Zurichの運航会社 日本の運航支援会社 日本ビジネス航空協会 日本にあるビジネスジェット販売代理店 						
参考となる事例、施策						
羽田以外の指定空港においては前日申請もしくは当日申請でも空きがある限り発着枠は確保できる場合が多い。						
必要となる行政等の施策						
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意		
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)				
重要度						
極めて重要		重要		やや重要		
緊急性						
速やかに		5年以内		5年以上		見通し不明
検討すべき解決策の方向性						
<ul style="list-style-type: none"> 発着枠を最大限有効活用を図るため7日前申請の短縮を検討。 発着枠獲得の手順や取得状況のお知らせ、また発着枠申請手続にウェブ等の活用を検討。 ビジネスジェット受入れを主目的とした首都圏空港の整備を検討。 						
効果帰属先						
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)		
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者		
空港管理(運営)主体		航空関連産業				
備考						
当該申請について3日前までに短縮するよう関係者と調整中。						

表 - 3 - 5 利用促進策の概要

Facilitation		日本国籍	外国籍
羽田駐機場の有効活用に資するルールの整備			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田駐機が連続5日間までとなっているため、5日を超過する前に羽田空港から離れる必要がある。 羽田の駐機場に余裕がある限りは5日間を超えて駐機させて欲しいという要望がある。 現状では、外国籍機で訪日中の利用者が予定された期間内に羽田から離れられなくなり(当然、運航3日前までの国内移動申請が提出されていないため)、当該機は海外空港に一旦移動しなければならない。加えて、再び羽田に戻ってくるならば運航7日前までの発着枠申請が必要となる。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 米国籍機を所有する日本の大手メーカー 日本の運航支援会社 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田以外の空港においては空きがある限り5日を超えても駐機滞在できる。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要		重要	やや重要
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港の駐機実態を踏まえ、利用者のニーズに合い、かつ、公平なルールを再検討。 あわせて5日間の期間が適切であるかを検討。 不要な駐機や常駐基地としての利用を制限するための方策について、市場メカニズムの活用を含め検討。 ビジネスジェット受入れを主目的とした首都圏空港の整備を検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港は駐機場が少ないにも関わらず駐機希望者が多いため、公平な利用を確保するためにはある程度の制限が必要である。 また今後、駐機場利用ルールを検討するにあたっては、現場が判断に困らないように、ルールは細部にわたり明確にする必要がある。その場合、個々の利用者の事情を勘案して取り扱いを変えることは、現場の混乱を招く恐れがあることに留意する。 			

表 - 3 - 6 利用促進策の概要

Facilitation		日本国籍	外国籍
出入国手続きの弾力運用と旅客動線の改善			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 出入国手続きを弾力的に運用し、ビジネスジェットの旅客利便を向上させてほしいとの要望がある。 ・ ビジネスジェットの旅客動線が短くなるよう改善すべきとの指摘がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 海外のFBO運営者 ・ 日本にあるビジネスジェット所有者 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 海外においては、定期航空との共用空港であっても、ビジネスジェットを利用する旅客に対しては動線を区別し、迅速なCIQサービスや空港内移動距離の短縮の利便を提供している。 ・ 香港新空港においてビジネスジェット専用施設が開設された当時、CIQは専用施設内に常駐していなかったが、時間の経過とともに常駐の必要性が理解され、今日では繁忙期に常駐が基本となり、閑散時でも突然の必要に対応できる運用がなされている。 ・ 海外では一人でCIQの全ての検査を行っていたり、資格を取った民間人へ委託してたりする例がある。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット旅客の動線が短くなるよう専用の施設設置を検討。 ・ 外国の事例を参考にビジネスジェット需要に対応したCIQの弾力運用の可能性を検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期航空運送に対応したCIQ等の空港サービスでは秘密性、迅速性、安全性といったビジネスジェット利用者の要求するニーズに対応できなくなっている。とりわけ昨今のテロ対策が原因で空港の滞留時間が長くなる傾向にある中で、これを避ける目的でビジネスジェットを利用する旅客にとって、出入国手続きの迅速化、動線の短縮のニーズが高い。 			

表 - 3 - 7 利用促進策の概要

Facilitation				日本国籍	外国籍
ビジネスジェット利用者に対するセキュリティーの効率化と強化					
課題及び要望					
・ ビジネスジェット利用者の利便性の向上と更なるセキュリティーの確保の両立に向けた対策を講じてほしいとの要望がある。					
上記に係る主な発言者					
・ 運航者					
参考となる事例、施策					
・ 香港新空港のFBOでは、駐機場側に立ち入る際に、例外なく画一的なセキュリティー経路を通っている。					
必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意	
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)			
重要度					
極めて重要		重要		やや重要	
緊急性					
速やかに		5年以内		5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性					
・ 我が国におけるビジネスジェット利用者に対するセキュリティー措置について、各空港での周知内容、方法について実態調査を行った上で、国際標準に基づき、ビジネスジェットに対するセキュリティーの確保と利便性の向上の両立に向け、所要の措置を検討。					
効果帰属先					
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)	
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業			
備考					

表 - 3 - 8 利用促進策の概要

Facilitation						日本国籍	外国籍
ビジネスジェット所有者に対する基準・規則等の周知方法の改善							
課題及び要望							
<ul style="list-style-type: none"> 航空局の航空に関する基準・規則の改正に関する情報が、とりわけ自家用航空機所有者などに周知されにくいとの指摘がある。 							
上記に係る主な発言者							
<ul style="list-style-type: none"> 日本の運航者(特に自家用) 							
参考となる事例、施策							
参考となる事例、施策							
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意			
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)					
重要度							
極めて重要		重要		やや重要			
緊急性							
速やかに		5年以内		5年以上		見通し不明	
検討すべき解決の方向性							
<ul style="list-style-type: none"> ウェブを利用した情報の掲示や伝達を検討。 							
効果帰属先							
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)			
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者			
空港管理(運営)主体		航空関連産業					
備考							
<ul style="list-style-type: none"> 航空業界に携わる者は、運送事業者、使用事業者、航空機所有者、パイロット、整備士など多様である。それぞれの役割によって求められる情報は異なっているが、とりわけ自家用航空機所有者に対しては、基準や規則の改定といった重要情報が届きにくいとの指摘がある。国交省のホームページに掲示板を作成し、改正となった基準や規則が素早く遺漏なく周知徹底されることが望ましい。 必要に応じ、英語での情報提供についても検討する。 							

Framework				日本国籍	
ビジネスジェットに相応しい運航に関する要件の設定について					
課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> 我が国では、一定以上の大きさのビジネスジェットを使ったオンデマンド・チャーターなどの運航を行う場合、運送事業者は定期航空会社と同等の規制を受けるが、運航規模の違いに鑑み安全性を損なわないものについては手続きや要件を緩和して欲しいという要望がある。 					
上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 					
参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> FAR Part135による運航の要件 					
必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意	
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)			
重要度					
極めて重要		重要		やや重要	
緊急性					
速やかに		5年以内		5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> 平成19年度に開催した航空安全基準検討委員会において、米国の基準と我が国の基準で差異のあるもののうち主要なものについては、国際標準、諸外国の状況等を踏まえて見直しの適否について検討し、一定の結論を得たところ。 残った細部の規制について、ユーザーのニーズ、ビジネスジェット運航の実態、ICAOや欧米の規制及びこれらの改正の動向、業界の自主的規制などを調査の上、ビジネスジェットに対する運送事業規制のあり方について検討。 					
効果帰属先					
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)	
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業			
備考					
<ul style="list-style-type: none"> 整備に係る事業場認定を取得することにより、修理の確認等を自ら行える効果もあるため、中小事業者が当該認定をより円滑に取得できるよう、モデル業務規程の作成等を通じて今後も普及・啓蒙に努める。 					

表 - 3 - 10 利用促進策の概要

Framework				日本国籍	
フラクショナル・オーナーシップによる運航の制度化					
課題及び要望					
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット利用にかかるコストを低減するために、航空機を共同で効率良く使用できるフラクショナル・オーナーシップによる運航の制度を整備して欲しいとの要望がある。 					
上記に係る主な発言者					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本におけるビジネスジェット販売代理店 					
参考となる事例、施策					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 米国ではFAR Part91 Subpart Kにおいてフラクショナルオーナーシップは、一般的なシェアードオーナーシップと区別されて設定されている。 ・ 米国以外でも導入を検討している。 					
必要となる行政等の施策					
航空関連法規見直し		その他法規見直し		政策検討・合意	
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)			
重要度					
極めて重要		重要		やや重要	
緊急性					
速やかに		5年以内		5年以上	見通し不明
検討すべき解決の方向性					
<ul style="list-style-type: none"> ・ 米国の先例を参考に我が国にフラクショナルオーナーシップ制度が必要か検討。検討に当たっては、整備責任および運航責任が明確である制度とすることが肝要。 					
効果帰属先					
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)	
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者	
空港管理(運営)主体		航空関連産業			
備考					
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット機の共同所有は飛行時間当たりの固定費を低減することにより利用促進を図る目的で行われ、米国ではフラクショナル・オーナーシップ下にある航空機の年間飛行時間はビジネスジェット全体の平均と比べて約4倍近くあるとの調査もある。 ・ 一方では重大事故が起きた場合、単なる運航あるいは整備について共同して均等なる責任を負う共同所有では必ずしも円満解決されない場合もあり、我が国においてフラクショナルオーナーシップ制度を導入する場合においても、米国におけるフラクショナルオーナーシップのような運航責任と整備責任とを予め明確に特定する制度とする必要がある。 ・ 米国ではフラクショナル・オーナーシップを航空機の単なる共同所有と分けて事業的視点から制度化している。オーナーシップで管理する航空機数を2機以上とし、共同所有者は16分の1機以上の分割所有権を有すること、オーナーとして複数年の参画が必要など、自家用運航オーナーとして管理責任が果たせるような取決めとなっている。とりわけプログラムマネージャーを置くことを義務付けていることで、権利義務関係や航空機管理責任に遺漏がないよう運営されている。この先例を調査検討することが必要。 					

表 - 3 - 11 利用促進策の概要

Framework		日本国籍	外国籍
無償運送に対するルールの明確化			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本国籍機が有償のチャーター運航を行うには航空運送事業の許可が必要とされるが、実体が有償運航であるのに無償の自家用運航と称して規制を回避している例があるとの指摘がある。 ・ 外国籍機が有償運航で日本に離着陸する場合、航空法130条の2に基づき施行規則234条の2に示された許可申請を行う必要があるが、実体が有償のチャーター運航であっても無償の自家用運航と称して申請を免れている例があるとの指摘がある。 ・ 自家用運航について、きちんとルールが守られているか確認する機会が無いとの指摘がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店 ・ 日本の運航支援会社 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 米国においては、2005年2月ティータポロー空港でのオーバーラン事故を契機に安全性確認のために予告なしの検査が強化され、必要な免許類が整っているかを確認する等、自家用運航についても品質の管理を行っている。 ・ 我が国に乗り入れる外国航空会社に対しては立ち入り検査を行っている。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 実態をよく調査し、申請や報告の内容が実体と乖離していないか、航空法規等が守られているか、チェックできる制度が必要か検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業面で有償運航の抜け穴とならないよう、無償運航に対しても安全の確保、責任の明確化、また必要に応じ運航の実態の報告や確認が出来る制度を検討し、法律を遵守している事業者が不利にならないようにすべきである。一方でルールをきちんと守らせるため、有償運送に関わる制度についてビジネスジェット運航者に過重な負担となっていないか、併せて検討すべきである。 			

表 - 3 - 12 利用促進策の概要

Framework		日本国籍	
自家用航空機を有償で貸し付ける事業及びパイロットを派遣する事業の制度化			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用運航に供する航空機を必要な時に短期間レンタルできる制度を確立して欲しいとの要望がある。 ・ パイロットの不足を補い、また融通することにより固定人件費負担低減と柔軟な運航のために、パイロットを派遣できる制度を確立して欲しいとの要望がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店 ・ 日本の運航支援会社 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車においてはレンタカーの制度が確立されている。 ・ 自動車においては運転代行業の制度がある。 ・ 本邦航空運送事業者間の事業の用に供する航空機の運航又は整備に関する業務の管理の委託及び受託については、航空法に定められている。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 現状では、自家用航空機をレンタルすること及びパイロットを派遣することは特に禁止されていない。 ・ どちらの場合もパイロットに運航責任及び整備責任等があり、現状では特に問題となっていない。 ・ 法律で義務づけられていないため、現在上記行為がどの程度行われているか把握されていないが、このようなサービスが拡大し一般的になった場合には、直接関係のなかった航空機を操縦することになるパイロットが運航や整備に係る全責任を負うことの是非について検討が必要になってくる可能性もある。 ・ 具体的には、運航責任および整備責任について貸し手と借り手との責任範囲について検討。 ・ また、航空機とパイロットを合わせて利用者に提供する行為は航空運送事業とみなすのが自然であり、そのような認識に立って制度の検討を行う必要がある。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)	
運航者(国内)	運航者(外国)	運航支援事業者	
空港管理(運営)主体	航空関連産業		
備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全確保の観点、また消費者保護の観点から必要な措置について慎重な検討が必要。 ・ パイロット派遣に関しては、労働関係法規との関係についても整理する必要。 			

Framework		日本国籍	
自家用航空機の登録要件の見直し			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 日本に本社を置き日本で主たる資金を集める日本法人でも、たとえば外国人が代表取締役を務める企業は、航空法4条に基づき日本国籍の航空機を登録することができない(日本法人の登録要件は 代表者が日本人であること 役員3分の2以上が日本人 議決権3分の2以上を日本人又は日本法人が占めている必要がある)。企業の国際化に合わせて、代表取締役が外国人であっても日本国籍の航空機を登録できるようにしてほしいとの要望がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 米国籍機を所有する日本の大手メーカー等 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 航空産業に対する外国からの投資は、欧米を含め多くの国において外資規制の対象となっているが、他方で米英独の登録要件は航空機の実態的支配権が登録国にあることを強く求めているものの、所有企業の代表者は必ずしも当該国籍が必要とはしていない。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要		重要	やや重要
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 自家用航空機登録について諸外国の制度を参考にしつつ要件のあり方について検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> 自家用航空機登録の日本国籍での登録を容易にする制度を総合的に検討し、日本を活動のベースとする実態がありながら登録航空機の国籍は日本でないといった活動の状況の是正を図る。その際、カポターゲット等の抜け穴にならないように留意する。 			

表 - 3 - 14 利用促進策の概要

Framework				日本国籍			
耐空証明書の更新期間の見直し							
課題及び要望							
<p>・ 我が国では、耐空証明の有効期間は1年とされており(法14条)、引き続き使用する場合は年毎の更新が必要である。FARでは、当該航空機が承認された型式設計に適合しており、安全な運航や整備が維持される状況にあって、所定の年次点検、あるいは100時間点検プログラムに従って整備を行っている間は引き続き有効であるとされている。</p>							
上記に係る主な発言者							
<p>・ 日本ビジネス航空協会</p>							
参考となる事例、施策							
必要となる行政等の施策							
航空関連法規見直し				その他法規見直し		政策検討・合意	
手続き・手法改善				民間誘導(企業努力促進)			
重要度							
極めて重要		重要		やや重要			
緊急性							
速やかに		5年以内		5年以上		見通し不明	
検討すべき解決策の方向性							
<p>・ 航空法第14条ただし書きの規定に基づき、航空運送事業者については、当該機及びこれを使用する航空運送事業者の整備体制が一定の基準を満たす場合には、耐空証明の有効期間を当該事業者の整備規程の適用を受けている期間と定めてきたところである(連続式耐空証明)。現在、連続式耐空証明の交付基準について明確化のための見直しを検討中。(20年度中に措置予定)</p>							
効果帰属先							
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)		航空機所有者(外国)			
運航者(国内)		運航者(外国)		運航支援事業者			
空港管理(運営)主体		航空関連産業					
備考							

Framework		日本国籍	
航空運送事業に関わる運航業務に従事する資格者要件の緩和			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> シカゴ条約(国際民間航空条約)の各締約国において発行されたライセンスを有する経験豊富な外国人パイロットが日本への書換えを行う際の審査を簡素化してほしいとの要望がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 国際ビジネスチャーター運航者(国内) 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 施行規則50条(外国政府が授与した資格証明に基づく本邦における資格証明) 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 我が国において、日本の技能証明(ライセンス)を取得するには、国が実施する試験を受験し、航空業務に従事するのに必要な知識や能力を有しているかの確認を受ける必要があるが、ICAO締約国のライセンスを有する者が日本ライセンスへの書換えを行う場合には、現在でも航空法令に基づき、一部の試験を免除しているところ。 これに加え、現在、米国の操縦士ライセンスとの相互承認を可能とすべく、航空安全協定(BASA)交渉を実施しているところ。ライセンスに係る相互承認の取り決めが締結されれば、米国操縦士の日本ライセンスへの書換えが簡素化され、日本国籍のビジネスジェット利用促進のための一助になるものと思料。 必要に応じ、米国以外の国についても相互承認の締結を検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> 海外からのビジネスジェットの受入れに関しては、操縦士が当該国(航空機国籍と同一国)の発行したライセンスを保有していればよい。 			

表 - 3 - 16 利用促進策の概要

Framework		日本国籍	外国籍
ビジネスジェットの運航実態の継続調査			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 空港施設整備や航空サービスの向上を検討するため、ビジネスジェットの利用実態を継続的に把握することができる客観的なデータが必要との指摘がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 日本の航空機販売代理店 日本の運航支援会社 			
参考となる事例、施策			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ビジネス航空に関わる飛行実態の把握と分析について官民協力した継続調査を検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> 今までは、ビジネスジェットの運航実態を正確に把握している調査はほとんどなく、重要な空港別の離発着回数も、定期航空と合算されているか、「その他航空」として他のゼネラルアビエーション機と合算して調査されているため実態がよく分かっていなかった。 今回、フライトプラン等のデータを利用し、ビジネスジェット空港別の離発着回数等を調査したが、引き続き同様のデータを把握出来るよう、ビジネスジェットの定義を明確にした上で継続的に把握できる体制を考えるべきである。 今後ビジネスジェットに合わせた制度を検討して行くにあたって、ビジネスジェットの動向を継続して把握していくことは不可欠である。 			

表 - 3 - 17 利用促進策の概要

Facility		日本国籍	外国籍
専用施設(ターミナル・格納庫・整備施設など)の整備			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェットを受け入れるための専用施設を整備してほしいとの要望がある。 ・ 専用施設を継続的に営業するためには、確実な需要が見込まれ、アクセス等の条件が整った空港である必要がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店複数社 ・ 日本の運航支援会社 ・ 日本にあるビジネスジェット所有者 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット専用空港が発達する欧米にあっても、定期便との共用空港にビジネスジェットの専用施設が整っている。(ジョンエフケネディー空港、ラガーディア空港、ウェストチェスター空港、ニューワーク空港、ロスアンゼルス国際空港、チャーリット空港、ジュネーブ空港、ロンドンヒースロー空港、ドバイ空港) ・ 香港旧空港では混雑が激しかったためビジネスジェットの実績はゼロであった。新空港になってから、ビジネスジェットを誘致するにあたり、まずは専用施設の設置から始め、2006年度に年間2,700回の取扱い実績となった。 ・ また、北京、上海などアジア諸国においても定期便との共用空港にビジネスジェットの専用施設を整え始めている。 ・ 名古屋空港には、県が整備した専用ターミナルがある。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な空港においてビジネスジェット専用施設の実現可能性を検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ ビジネスジェット専用施設の整備主体・管理運営方法には様々な方法が考えられる。しかし、どのような方法をとるとしても前提として専用施設整備に必要な用地の確保が必要である。空港管理者はそれを念頭に置き、空港整備計画を策定する際には配慮が必要である。 			

表 - 3 - 18 利用促進策の概要

Facility		日本国籍	外国籍
FBOの運営を行う事業主体の育成			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 日本にもFBOの運営を行う事業主体を育成する必要があるとの指摘がある。 特に外国航空機を円滑に受け入れるにはワンストップサービスの提供できるFBOは必須であるとの指摘がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本におけるビジネスジェット販売代理店 外国の運送事業者 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 世界展開するジェット・アビエーション、タグ・アビエーション、アピタなど欧米には多数の成功例がある。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 日本でもビジネスジェットが利用しやすい環境を整備するためにはFBOの育成が重要であり、そのためにはある程度ビジネスジェットの潜在需要のある空港において、活動の拠点となる土地(又は施設)の確保、必要なサービスが提供できる空港内での事業許可等が必要である。 加えて、FBO事業者には利用者に対し公平でかつ安価で質の高いサービスを提供する義務がある。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)	航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)	
運航者(国内)	運航者(外国)	運航支援事業者	
空港管理(運営)主体	航空関連産業		
備考			
<ul style="list-style-type: none"> 海外のFBO事業者から多様な事例を学びつつ、日本の国情に合ったFBOを育成することが望ましい。 			

表 - 3 - 19 利用促進策の概要

Field		日本国籍	外国籍
ビジネスジェット専用(優先)空港の整備			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 首都圏における空港(羽田および成田)が飽和状態にあり、ビジネスジェットを受け入れるための専用空港を整備してほしいとの要望がある。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本ビジネス航空協会 ・ 日本にあるビジネスジェット販売代理店複数社 ・ 日本の運航支援会社 ・ 日本にあるビジネスジェット所有者 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 欧米等ではビジネスジェット専用空港が多数存在する(ニューヨーク都市圏専用空港:ティタボロ空港(PANYNJ)、ウエストチェスター(郡所有)・モーリスタウン(市所有)の空港、パリ都市圏専用空港:ルブルージェ空港(ADP)、ロンドン都市圏専用空港:ファンボーロ(民間所有)、ビギンヒル(市所有))。 ・ 定期用空港とビジネスジェット専用空港を含んだ複数空港を一元的に管理者が管理し、旅客のニーズと空港の性格にあった航空運送の整流化の例がある。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客需要が多様かつ集中している地域において、既存空港の活用や転用による有効利用を含めて、ビジネスジェット専用あるいは優先の空港を整備することを検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> ・ 混雑空港である羽田・成田は、限られた発着枠の中で取り扱い旅客数を最大化するため、大型機材を利用し発着枠を優先配分してきたが、それでも需要を賄いきれていない。世界の大都市圏を参考に整備を検討するべきである。(P.107 空港インフラストラクチャーの改善 参照) ・ ビジネスジェット受入れに必要な条件概要は次のようなことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> 着陸から都心部目的地までの移動時間が1時間程度(可能であれば1時間以内)である 発着時刻への制限が少ない 誰でも自由に利用できる 必要な手続きや作業などのサービスがワンストップで受けられる コスト効率に優れている 保安上問題がない 必要に応じてプライバシーが確保される 関係業者の透明度が高い 運航や整備の安全が十分に維持される 多様な利用形態や事業形態が受け入れられる 必要な移動接続やバックアップの面での他空港との連動性がある 			

表 - 3 - 20 利用促進策の概要

Field		日本国籍	外国籍
首都圏における発着枠の確保			
課題及び要望			
<ul style="list-style-type: none"> 羽田の昼間帯にビジネスジェットが国際運航できる発着枠を確保してほしいとの要望がある。 羽田において第4滑走路の供用開始後はビジネスジェットの発着制限を大幅に緩和してほしいとの要望がある。 多少高額であっても良いから発着枠を希望どおり確保できるようにしてほしい。 			
上記に係る主な発言者			
<ul style="list-style-type: none"> 日本ビジネス航空協会 日本にあるビジネスジェット販売代理店複数社 			
参考となる事例、施策			
<ul style="list-style-type: none"> 最近の成田空港では駐機場が空いている限り要望通りの発着枠が取得できている。 最近の羽田空港では定期便の運航がない午前3時40分以降午前8時までの間では、工事等の閉鎖時間を除けば、ほぼ要望どおりの発着枠が取得できている。 空港ごとの性格に合わせた望ましい便を誘導し運用を整流化するために、ロンドンやニューヨークでは空港別・時間帯別に着陸料などの課金額を調整している。 			
必要となる行政等の施策			
航空関連法規見直し		その他法規見直し	政策検討・合意
手続き・手法改善		民間誘導(企業努力促進)	
重要度			
極めて重要	重要	やや重要	
緊急性			
速やかに	5年以内	5年以上	見通し不明
検討すべき解決策の方向性			
<ul style="list-style-type: none"> 首都圏の発着枠について定期便との関係に配慮しつつ確保。 空港の性格や混雑時間帯において需要調整を行う方策について料金制度を含め検討。 ビジネスジェット専用の空港を整備することを検討。 			
効果帰属先			
利用者(企業・個人等)		航空機所有者(国内)	航空機所有者(外国)
運航者(国内)		運航者(外国)	運航支援事業者
空港管理(運営)主体		航空関連産業	
備考			
<ul style="list-style-type: none"> 発着枠の絶対量を増やすためには専用空港を設置しそれに見合った空域を用意することが必要。しかし、空港が整備されるまでには相当な時間を要するため、既存空港の発着をある程度確保する必要がある。 			

表 - 3 - 21 利用促進策の概要

日本国籍						外国籍					
ビジネスジェット利用促進に向けた認知度の向上											
課題及び要望											
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本におけるビジネスジェットの認知度はまだ低く、また利用者が限られ空港にも制約があることから、ビジネス航空業界が十分に育っていない。よって競争力を意識したサービスが提供できず、利用料金もリーズナブルでないとの指摘がある。 ・ 日本におけるビジネスジェットのイメージに、富裕層の節税対策、趣味や誇示のための航空機所有といった偏向が見られるという指摘がある。 ・ 世界的にはグローバル企業のトップにとって、時間効率、安全性、セキュリティ確保の観点からビジネスジェットは必需品となっているが、ヘビーユーザーほど偏向イメージによる社会的な誤解や糾弾を恐れている。 ・ 首都機能に関してビジネスジェットが果たす役割、位置づけが明確に示されておらず活性化された議論は未だされていないとの指摘がある。 											
上記に係る主な発言者											
<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本に本社を置くビジネスジェット所有者 ・ 日本の運航支援事業者 ・ 日本にある航空機販売代理店 ・ 日本の運航者 											
参考となる事例、施策											
<ul style="list-style-type: none"> ・ 香港における政財界を巻き込んだビジネスジェット利用拡大に向けた空港機能強化活動。(CIQ体制整備等) ・ 米国ビジネス航空協会(NBAA)やビジネスジェット製造メーカーによるPRやロビー活動。 ・ 米国において軍の施設等をビジネス航空用に開放してきた歴史。 											
必要となる行政等の施策											
航空関連法規見直し						その他法規見直し			政策検討・合意		
手続き・手法改善						民間誘導(企業努力促進)					
重要度											
極めて重要			重要			やや重要					
緊急性											
速やかに			5年以内			5年以上			見通し不明		
検討すべき解決の方向性											
<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間主導の推進協議会等による啓蒙活動の展開。 											
効果帰属先											
利用者(企業・個人等)			航空機所有者(国内)			航空機所有者(外国)					
運航者(国内)			運航者(外国)			運航支援事業者					
空港管理(運営)主体			航空関連産業								
備考											