

ビジネスジェットに関する規制・手続きの見直し

見直し前

見直し後

想定される効果

国際ビジネスチャーターによる国内区間の運送の取扱の明確化

- 外国籍チャーター機で訪日し国内2地点以上に用務がある場合の国内移動は、外国籍機による有償国内移動として認められていない。
 - 例えば、東京と大阪双方に用務があり訪日したビジネスジェットユーザーも、新幹線等で移動する必要がある

- 一定の要件※の下での海外からのビジネスジェットの国内移動については、「国外からの航行の接続運航」であることを明確化

(※)同一搭乗者に限定、国際運航と一連の航行としての契約である 等
(平成25年10月31日運用開始)

- 海外からの訪日ビジネスジェット利用環境の向上
- それに伴う運航機数、来日者数の増加

自家用ビジネスジェットの乗入れに関する手続き期限の短縮

- 台湾籍の自家用ビジネスジェットが日本に乗り入れる場合、10日前までに許可申請を行う必要

- 10日前までとなっている許可申請の期限を、ビジネスチャーターと同様、原則3日前までとする
(平成26年2月12日運用開始)

小型ジェット機によるチャーター事業を対象とした包括的な基準の策定

- ビジネスジェットを用いたチャーター事業については、中大型機による定期便等と同じ運航に係る基準が適用されている
 - ビジネスジェットの特長である即時性や自由な目的地設定などの妨げとなっている可能性がある。

- ビジネスジェットを用いたチャーター事業に特化した、運航に関する包括的な審査基準を新たに設定。(ICAO標準への適合と輸送の安全性を前提に、米国の技術基準を参考として規定)

(平成25年12月12日施行)

- ビジネスジェット新規参入促進により国内市場が拡大
- 運航会社のコスト削減

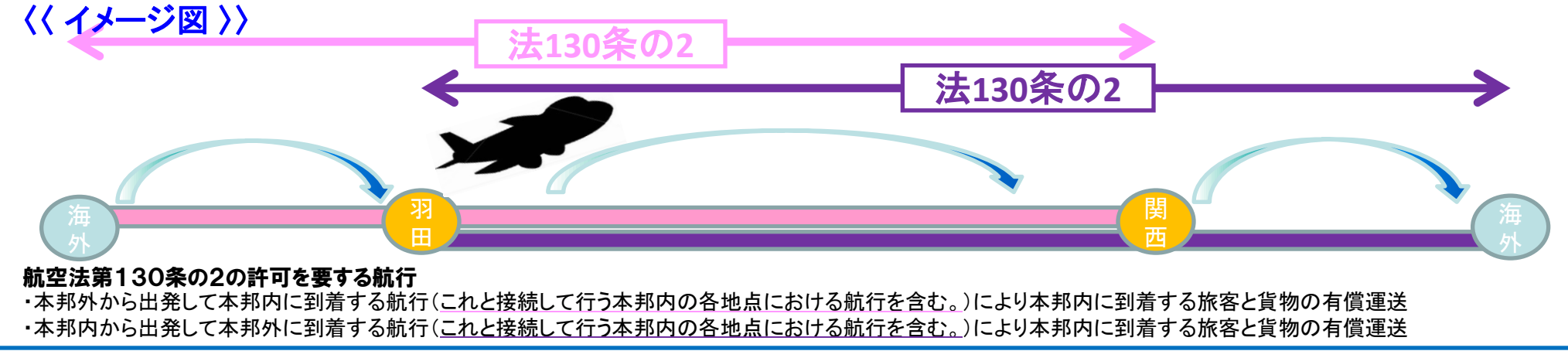
国際ビジネスチャーターによる国内区間の運送の取扱の明確化(平成25年10月31日運用開始)

見直し前

ビジネスジェットで訪日し国内2地点以上に用務がある場合の国内移動は、これまでは外国籍機による有償国内移動として認められていない。従って、東京と大阪の双方に用務があり訪日したビジネスジェットユーザーも、羽田=関西間は降機し地上移動する必要がある。

見直し後

- 一定の要件(※)の下での海外からのビジネスジェットの国内移動については、「国外からの航行の接続運航」であることを明確化 ※同一の搭乗者に限定、国際運航と一連の航行として契約(国内移動のみの契約となっていない)等
- 国際航行の一形態として、通常のチャーター許可(航空法第130条の2)を得るのみで運航可能(下記イメージ図参照)



自家用ビジネスジェットの乗入れに関する手続期限の短縮(平成26年2月12日運用開始)

台湾籍の自家用ビジネスジェットについて、10日前までとなっている許可申請の期限を、昨今の航行実績等に鑑み、ビジネスチャーターと同様、原則3日前までとする。

台湾籍のビジネスジェットに係る申請期限		見直し前	見直し後
運送・航行の許可	自家用(※)	10日前	3日前
	チャーター	3日前	3日前
指定外空港の使用許可	自家用・チャーター	3日前	3日前

※シカゴ条約非締約国籍の自家用機が我が国に乗り入れる場合は10日前までに許可申請を行う必要

小型ビジネスジェット機によるチャーター事業を対象とした包括的な基準の策定(平成25年12月12日施行)

我が国の小型ジェット機を用いた航空運送事業(チャーター事業)の技術規制を見直し、輸送の安全性を確保した上で、米国の技術基準を参考とした包括的な基準を策定し、我が国における小型ジェット機によるチャーター事業の発展と利用者利便の向上を図る。

【見直し前】

我が国では主に大企業の社用などに用いられている所謂プライベートジェットについては自家用機として取り扱われている一方、航空運送事業者が顧客の需要に応じ小型ジェット機を用いてチャーター便を運航するビジネスジェットについては、中大型機による定期便等を念頭においたエアラインと同じ安全基準が適用されている。

ビジネスジェットの特長である即時性や自由な目的地設定などの面で顧客である企業のニーズに十分に答えられず、ビジネスジェットの利用の妨げとなっている可能性がある。

【見直し後】

国際民間航空条約附属書に定められた国際標準への適合を前提として、米国連邦航空規則(FAR) Part 135を参考に、客席数30席以下かつ最大有償搭載量(最大ペイロード)3,400キログラム以下の小型ジェット機を用いた航空運送事業(チャーター事業)の運航に特化した包括的な基準を策定。

新たな審査基準の設定による影響(主なもの)

	見直し前	見直し後	想定される効果
運航管理者関連	最大離陸重量5.7t超の飛行機による航空運送事業の運航管理者は、年1回の路線踏査飛行を行う必要がある。	左記要件を適用しない。	運航管理者の柔軟な任用や配置が可能となり、コスト削減に繋がる。
乗員関連	操縦士及び副操縦士の2名で運航する場合は、操縦士、副操縦士のいずれかの当該型式・当該職務での飛行時間が100時間以上でなければならない。	左記要件を適用しない。	柔軟な乗員編成が可能となり、コスト削減に繋がる。
着陸重量関連	最大離陸重量5.7t超の飛行機による航空運送事業については、目的地の滑走路有効長の60%以内で完全に停止できるよう着陸重量を管理する必要。	機長及び副操縦士が一定の飛行経験を有するなどの条件を満たす場合、滑走路有効長の80%以内で完全に停止すればよい、とする。	目的地の選択肢が増えるとともに、就航率が向上することで利便性が増す。