

2 航 空

国土交通省告示第264号（2月16日）

国 運 審 第 1 7 号
平成18年 2月 7日

国土交通大臣 北 側 一 雄 殿

運輸審議会会長 小 野 孝

答 申 書

株式会社エアーアジアからの混雑飛行場運航許可申請について

平 1 8 第 9 0 0 1 号

平 1 8 第 9 0 0 2 号

平成18年1月12日付け国空事第575号をもって諮問された上記の事案については、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

株式会社エアー・ジャパンの申請に係る混雑飛行場（東京国際空港及び関西国際空港）を使用して運航を行うことについては、許可することが適当である。

理 由

1．申請者は、東京（東京国際空港）～関西（関西国際空港）間において貨物の運送を目的として国内定期航空運送事業を営営するため、本件申請に及んだものである。

申請者の運航計画によれば、当該路線において平成18年3月28日から貨物専用機であるボーイング式767-300F型機を使用し、深夜時間帯を利用して1週間2往復の運航を行おうとするものである。

2．当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討した結果は、次のとおりである。

(1) 東京国際空港においては、発着規制として、1時間の発着回数について6時から22時台までの間は出発を32回（この出発回数の外枠でA滑走路（34L）からの左旋回離陸対象機に係る回数として、ジェット機にあつては7時台に4回、8時台に1回、また、プロペラ機にあつては1日に2回）、到着を30回（6時台及び22時台は26回）と、また、23時から5時台までの深夜早朝時間帯は発着22回（うち到着10回）とそれぞれ定めるなどの発着調整基準が設けられている。

また、関西国際空港においては、発着規制として、1時間の発着回数を30回とする発着調整基準が設けられている。

申請者の運航計画に定める両空港での発着は、他の本邦航空運送事業者を含む両空港の時間帯ごとの使用状況等から判断すれば、これらの発着調整基準に合致するものと認められる。

また、申請者の運航計画は、両空港における航空機整備等の所要時間及び両空港の航空保安業務提供時間からも妥当なものであり、前記発着調整基準に反するおそれはないものと認められる。

以上により、申請者の運航計画は、航空機の運航の安全上適切なものと認められる。

(2) 当該路線の運航は、比較的発着枠に余裕のある両空港における深夜時間帯を有効に利用するものであり、同路線における他の本邦航空運送事業者による運航とあいまって、貨物運送に関してより一層の多頻度運航と競争の促進を図るとともに、東京国際空港で発着する貨物運送について関西国際空港を経由地とした国際線との接続を可能とし、利用者利便の向上に資するものであること等を勘案すると、本件申請は、混雑飛行場である両空港を適切かつ合理的に使用するものであると認められる。

3 . 以上に掲げる理由により、本件申請は航空法第 1 0 7 条の 3 第 3 項各号に掲げる基準に適合するものと認める。