

本邦航空運送事業者 17 事業者からの混雑空港
運航許可申請について（1 回目）

1. 日 時

令和 6 年 11 月 5 日（火） 10：35～11：55

2. 場 所

国土交通省 4 号館 3 階 運輸審議会審議室

3. 出席者

＜委 員＞

堀川義弘（会長）、白石敏男（会長代理）

二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

＜国土交通省＞

航空局：庄司郁航空ネットワーク部航空事業課長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 波々伯部、高崎、藤澤、内田、増田、廣井、藤間

4. 議事概要

- 航空局より、全日本空輸株式会社他 9 事業者からの東京国際空港（以下「羽田空港」という。）の運航許可申請の概要等について、説明があった。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 前回の許可から 5 年の間に、様々な要件が変化している（労働力不足、天候不順による欠航・遅延の多発等）が、発着調整基準の見直しは行わないのか。
 - ② 航空法第 107 条の 3 第 3 項第 1 号の安全への適合に関し、資料の 5.（1）②「（関係先）各空港において運航、整備及び運送に関する時間、及びその体制」が十分確保されているかどうかについて、所管局の審査はどのように行っているのか。
 - ③ 設定ダイヤと実際に運航した実績ダイヤでは乖離が発生することもあると思うが、その原因を分析してダイヤを見直す等の対応は行っているのか。
 - ④ 今年 1 月の海上保安庁機の事故を受けて、混雑空港としての条件を見直すことはないのか。例えば管制官の人手不足が考えられるが、今回の審議に影響することはないのか。
 - ⑤ 政策コンテスト枠と 1・3 便ルールとの関連性は。
等の意見・質問があった。
- これに対し、航空局からは、
 - ① 安全性を担保した上で、航空局において随時見直しを実施している。飛行方

式を新たに設定し、1時間当たりの発着回数を前回許可時の最大80回から90回に増加させたが、管制間隔、空港の容量（滑走路、スポット、人員等）などを加味して判断している。この増加は理論上の安全確認の後、試験運用（慣熟期間）を経て、運航に問題無いかを実際に確認した上で本格運用とした。天候不良等による遅延や欠航は予測が難しく、発着調整基準ですべて対応できるものではない。大規模な遅延等が発生した際にどのように安全運航を確立していくかは別途検討していくべきものと考えている。

- ② 運航に係る整備については、航空法にて規制しており、各航空会社の責務である。各空港における折り返し時に各航空会社において必要最低限の点検、整備は行っており、最低限の所要時間が取れているかどうかについては各空港に照会し確認をしている。
- ③ 遅延が多発すると安全運航に支障を来すとともに、利用客の顧客満足度にも影響がでるため、各社ともダイヤ設定には気を遣っており、実績に応じて各期ごとに調整を行っている。
- ④ 原因については、運輸安全委員会にて調査を行っているところであるが、国土交通省が設置した「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の中間とりまとめにおいては、混雑空港であることへの指摘や対策はないものと承知している。また、繁忙空港における管制業務の実施体制の強化や航空管制官採用枠の拡大等を進めており、引き続き、管制官の人的体制の強化・拡充や職場環境の改善、ストレスケア体制の拡充に向けて取り組んでいるところである。
- ⑤ 1・3便ルールと政策コンテスト枠は、ともに少便数路線を維持するために重要な制度であると認識しており、政策コンテスト枠は、各地域において空港利用促進の取り組みを促すという観点からも重要だと考えている。

等の回答があった。

（注） 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。