

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（2回目）

1. 日 時

令和6年11月14日（木） 10:30～12:00

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5事業者からの成田国際空港（以下「成田空港」という。）及び全日本空輸株式会社他15事業者からの福岡空港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 首都圏の空港においては、運輸審議会で審議すべき航空法第107条の3第3項の「運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであること。」の安全性の確認の対象となるのは、空港の滑走路使用状況のみか。空域は対象ではないか。
 - ② 関係先空港との関係について、機種ごとに地上滞在所要時間が定められているが、個別の運用をもとに時間が十分確保されているか確認しているのか。
 - ③ 空港により規模や使用機材が異なるはずだが、機種ごとの地上滞在所要時間は、どの空港でも共通して十分だと判断しているのか。
 - ④ 成田空港では、滑走路の増設やターミナル地区の再整備等が計画されているが、今回の申請は、その機能強化分が加味されているのか。
 - ⑤ 国際線と国内線の発着枠の調整は、どのように行うのか。国際線の就航希望が多く、国内線の就航が希望どおり調整できないことはないのか。
 - ⑥ 海外に本社がある航空会社が日本国内に日本法人を立ち上げた場合、本邦航空運送事業者となるのか。
 - ⑦ 成田空港に係る事業者について、実際には運航ダイヤが設定されていない事業者からの申請があるが、この理由は。

⑧ LCC が成田空港に参入し路線を広げているとの説明であったが、発着枠に余裕がある以外にメリットがあるのか。
等の意見・質問があった。

○ これに対し、航空局からは、

- ① 空域とは、「航空路」の部分と「空港周辺の空域」の両方がある。航空路については各空港の容量を前提に十分なキャパシティが用意されている。空港周辺の空域や管制塔での管制の範囲では、発着調整基準を作成する中で、この範囲であれば十分な管制サービスが提供できると確認しており、発着調整基準の中に収まっている。したがって、発着調整基準に収まっていることをもって管制の容量に収まっているということを確認している。
- ② 各空港に対し、申請のあった運航計画を照会し、確認している。その確認の中で設定時間が短いという報告があれば、事業者へ確認を行い、間違っている場合には訂正をお願いしている。逆に利用者利便の観点等、事業者の事情により空港での滞在時間が長い場合もある。必要時間が確保されていれば、それ以上の時間となっても安全運航に必要な時間が十分確保されているものと判断し、事業者には是正を求めることはない。
- ③ どの空港においてもハンドリングが十分行える標準的な時間となっている。
- ④ 成田空港の機能強化策は、将来構想として計画・検討しているものであり、確定したものではない。したがって今回の各事業者からの申請は現行の発着調整基準に基づいている。
- ⑤ 国際空港に関しては IATA（国際航空運送協会）が定めている国際的なルールにより決まっている。東京国際空港（羽田空港）に関しては国内線と国際線の枠数を定めて調整しているが、成田空港においては現在のところ全体の枠数のみを定めており、国内線と国際線に分けた形での枠数配分は行っていない。
- ⑥ 航空法上で定められている要件を満たす必要がある。出資や役員の要件があり、1/3以上の海外資本が入っている場合には、本邦航空運送事業者とは認められない。
- ⑦ 実際に運航ダイヤを設定しているのは、A社であるが、運航自体はA社及びB社で共同引き受けという形で実施している。そのため、B社は運航ダイヤを設定していないもののA社が運航できない場合にB社はA社に代わって運航しなければならない立場にあるため、B社も成田空港を使用する可能性があるとして運航申請を行っている。
- ⑧ 成田空港には、LCC 専用のターミナルがある。非常に簡素な造りで使用料も安価なため、LCC はこのような施設を使用するメリットがある。

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。