

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（3 回目）

1. 日 時

令和 6 年 11 月 19 日（木） 10：30～11：50

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 7 事業者からの関西国際空港（以下「関西空港」という。）及び全日本空輸株式会社他 6 事業者からの大阪国際空港（以下「大阪空港」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 大阪空港には、他の空港では設定されているファイヤーブレイクゾーンの設定がない。この理由は何かあるのか。
 - ② 離発着では、到着の方が空港や管制の負担が大きいのか。
 - ③ 競争について、宮古空港に LCC が就航していない理由は何か。
 - ④ 関西空港の路線便数について、新型コロナウイルス禍後の令和 5 年に一度増加したものの、令和 6 年には再び減少している。この理由は何かあるのか。等の意見・質問があった。
- これに対し、航空局からは、
 - ① 大阪空港は、ファイヤーブレイクゾーンは設定していない代わりに連続する 3 時間の上限値を設けて、平準化を行っている。
 - ② 出発と比較し、到着時の方が滑走路の占有時間が長くなることから、到着側の方が負担は大きい。
 - ③ 宮古空港のある宮古島と下地島空港のある下地島とは、隣り合っており、連絡橋で結ばれ、位置的にはほぼ同じ場所にある。関西空港から宮古空港に 2 社

が就航し、一方、神戸空港から下地島空港に LCC が就航しており、この区間は競合状態にあると考えている。

- ④ LCC は、コロナ禍では国際線の運航ができず、代わりに国内線を運航していたが、順次国際線の就航を再開させた。この反動が令和 6 年に表れており、これは利用者が減少したために便数を減らしたのではなく、航空会社の機材繰りの関係だと推定される。

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。