

本邦航空運送事業者18事業者からの混雑空港運航許可申請に係る審議（4回目）

1. 日 時

令和元年12月10日（火） 10：30～11：20

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>

原田尚志（会長）、牧満（会長代理）

河野康子、根本敏則、山田攝子、和田貴志

<国土交通省>

航空局：航空ネットワーク部 岡野航空事業課長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 大沢

4. 議事概要

- 航空局から、本邦航空運送事業者18事業者からの混雑空港運航許可申請（混雑空港の内、今回は福岡空港分）について説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 前回の審議内容（関空・伊丹）について、追加の質問として「発着枠の見直し」を羽田では行っているが、伊丹及び福岡では実施するのか。
 - ② 福岡空港のファイヤーブレークゾーン（航空機の遅延による混雑を吸収するため、発着回数を抑制する時間帯）を今より前の時間帯に設定できないのか。
 - ③ 滑走路の増設計画による発着能力は倍増になるのか、工事完成までの期間が長い理由は何か。等について、意見・質問があった。

これに対し、航空局からは、

- ① 伊丹については、H6年9月の関空開港以降、YS代替等ジェット機枠の設定、同見直し、低騒音ジェット枠の設定など、その時々で発着枠の使い方を見直す中で、各社の生産体制を勘案して、配分の見直しを実施している。なお、今回については、本年5月に関西3空港懇談会で全体的な見直しが行なわれたところであるため、配分等の見直しは行わないこととした。

福岡については、現時点で発着枠に若干の空きがあることと、誘導路二重化や滑走路増設事業の完成を控えていることから見直しは行っていない。

- ② 福岡空港は騒音の関係で夜間の離着陸制限があるため、混雑が発生しやすい夕方16時台と最終便の離発着が行われる21時台の時間帯にファイヤーブレークゾーンを設定して、利用時間内での遅延の解消を図っている。
- ③ 滑走路を増設しても同時並行での離着陸ができるわけではなく、また、空域の制限等もあるため、単純に倍増することは難しい。工事は主に空港の運用時間終了後の夜間工事になり、時間的制約があるため、完成まで時間がかかる。

等の回答を得た。

- (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。