

申請事案

航空局航空ネットワーク部航空事業課

令和4年5月10日

審議事案

申請種別	混雑空港運航許可申請
申請受理年月日	申請受理 令和4年4月1日
申請者	株式会社AIRDO
申請内容	福岡空港を使用して運航を行うことの許可申請
備考	運航開始の予定期日 令和4年7月1日

混雑空港運航許可申請の概要

1. 申請者

- 名称 : 株式会社AIRDO
- 代表者 : 代表取締役社長 草野 晋
- 本社所在地 : 北海道札幌市中央区北一条西二丁目9番地オーク札幌ビルディング

2. 申請事案の種類

- 混雑空港運航許可（福岡空港）

3. 運航計画の概要

- 路線 : 新千歳 = 福岡
- 使用空港 : 新千歳空港、福岡空港
- 運航回数 : 1往復/日
- 発着時刻

運航路線	発	着	備考	運航路線	発	着	備考
新千歳－福岡	9:35	12:00	※	福岡－新千歳	12:35	14:55	※

※2022/7/1～10/2運航、8/5～8/15は25分遅発着運航

4. 運航開始の予定期日 : 令和4年7月1日

申請者(株式会社AIRDO)の概要

本社所在地	北海道札幌市中央区北一条西二丁目9番地オーク札幌ビルディング	従業員数	
設立時期等	平成8年11月14日 会社設立 平成10年10月26日 航空運送事業許可取得 平成10年12月20日 運航開始	1038名 (令和4年3月31日現在)	
資本金	1億円	使用航空機	
主な株主	(株)日本政策投資銀行 (33.47%)	ボーイング767-300ER型機 4機 (座席数 270席、288席)	
	A N Aホールディングス(株) (13.41%)	ボーイング737-700型機 8機 (座席数 144席)	
	双日(株) (9.85%)		
	(株)北洋銀行 (4.95%)		
	石屋製菓(株) (4.19%)		
	楽天グループ(株) (4.19%)		
	北海道空港(株) (3.35%)		
	東京海上日動火災保険(株) (2.09%)		
	(株)北海道銀行 (1.46%)		
ノースパシフィック(株) (1.35%)			
役員	代表取締役社長 草野 晋 取締役副社長 手嶋 通晴 取締役 岡本 達也 取締役 中園 幸男 取締役 安廣 孝史 取締役(非常勤) 古宮 正章 取締役(非常勤) 北川 知弘 監査役(常勤) 後藤 順幸 監査役(非常勤) 長野 実 監査役(非常勤) 箕輪 留以	運航路線数 (2022年夏ダイヤ)	
		国内線 10路線	
		羽田 = 新千歳、旭川、函館、女満別、釧路、帯広	
		新千歳 = 仙台、神戸、中部	
		中部 = 函館	

福岡空港の概要

■位置: 福岡市東南部(博多区)
博多駅より約3km、地下鉄で約5分

■面積: 354ha

■滑走路: 2,800m × 60m

■運用時間/24h
利用時間/7:00~22:00 (航空機騒音配慮のため)

■発着回数
(2019年) (2020年)
18.1万回/年 11.2万回/年

■利用状況
(2019年) (2020年)
旅客
国内 1,828万人 国内 871万人
国際 640万人 国際 88万人
計 2,468万人 計 958万人

貨物
国内 20.2万トン 国内 12.4万トン
国際 5.1万トン 国際 2.4万トン
計 25.3万トン 計 14.8万トン

■運営権者
福岡国際空港株式会社(2018年8月から30年間)

■福岡空港平面図



■福岡空港への交通アクセス網 : 高い利便性



福岡空港の滑走路増設事業

【誘導路二重化関連】

H24(2012)年度 事業着手
R2(2020)年1月30日 供用

○滑走路処理能力

【～2019W】 16.4万回/年 (35回/時)

【2020S(3/29)～】 17.6万回/年 (38回/時)

【滑走路増設事業】

H27(2015)年度 事業着手
R6(2024)年度 完了予定

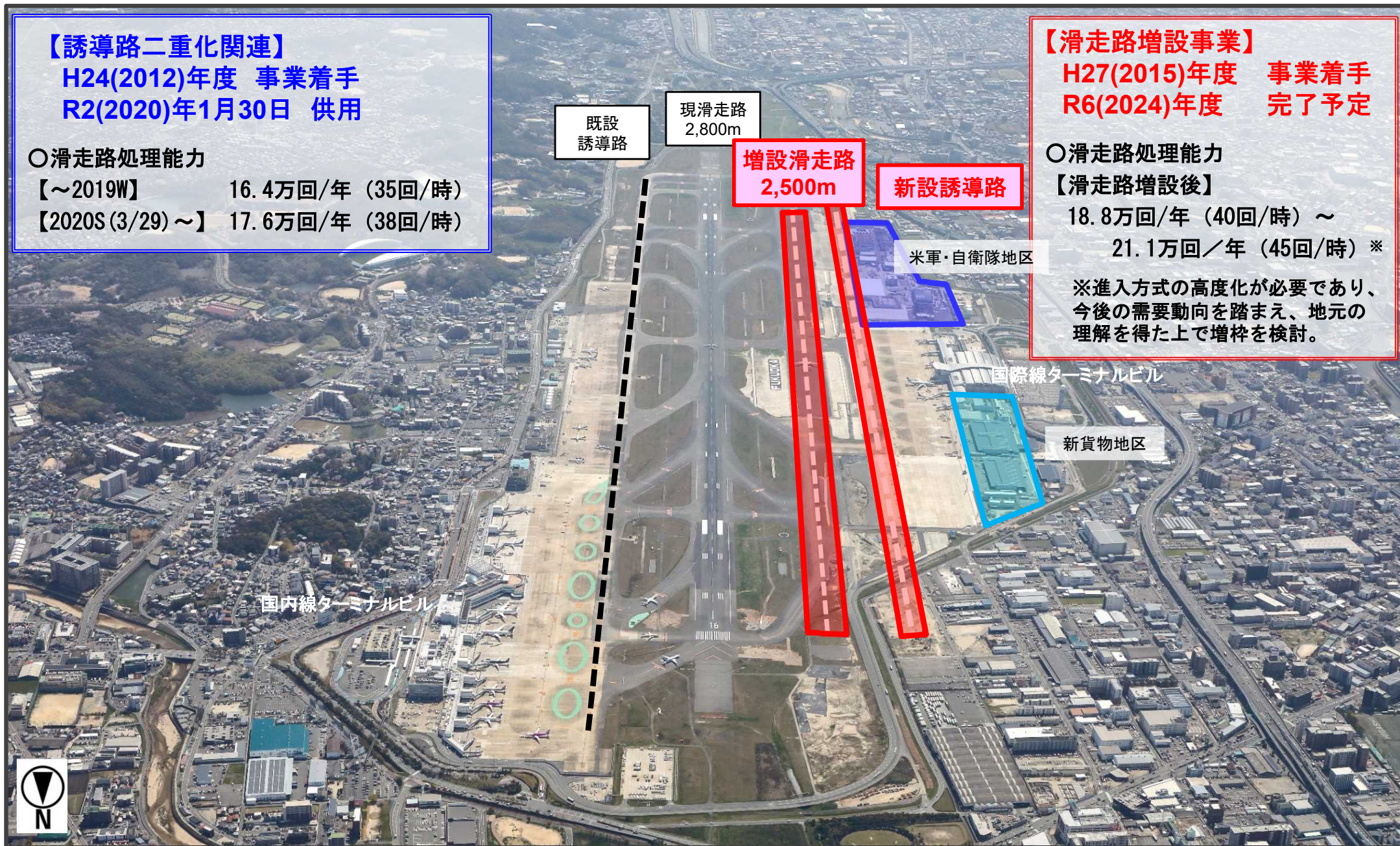
○滑走路処理能力

【滑走路増設後】

18.8万回/年 (40回/時) ～

21.1万回/年 (45回/時) ※

※進入方式の高度化が必要であり、
今後の需要動向を踏まえ、地元の
理解を得た上で増枠を検討。



福岡空港の発着調整基準

1. 発着回数は次の回数を限度とする。

1時間の発着回数	38回
うち到着回数	20回

✓ 滑走路増設に係る夜間工事時間の確保のため21時台後半は前期ダイヤの発着回数を上限(S18～)

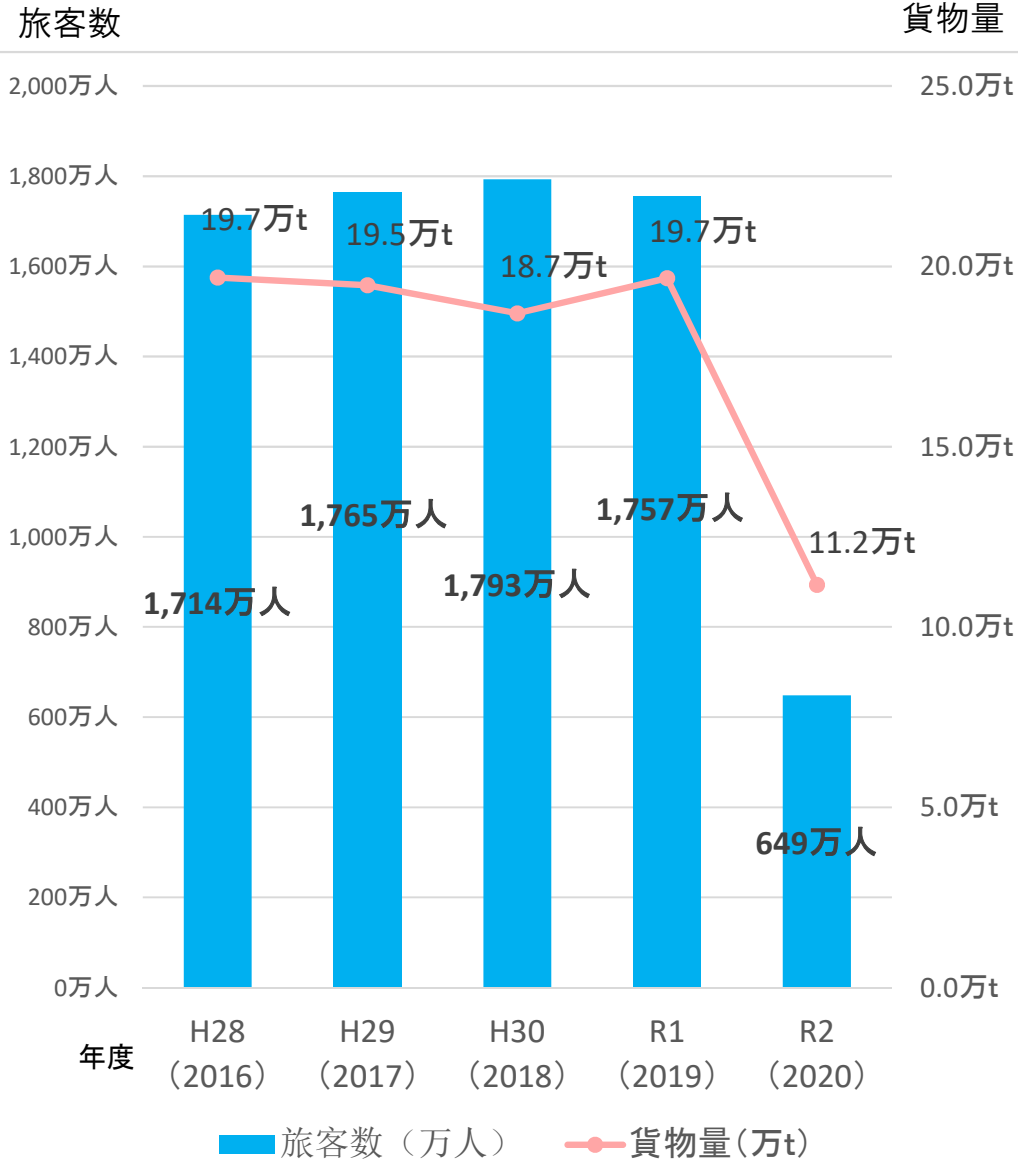
2. 航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間帯「ファイアーブレイクゾーン」を設定する。

- ・ファイアーブレイクゾーンは、1日2回、それぞれ1時間ずつ設けることとし、各ファイアーブレイクゾーンにおける発着回数の上限は28回とする。

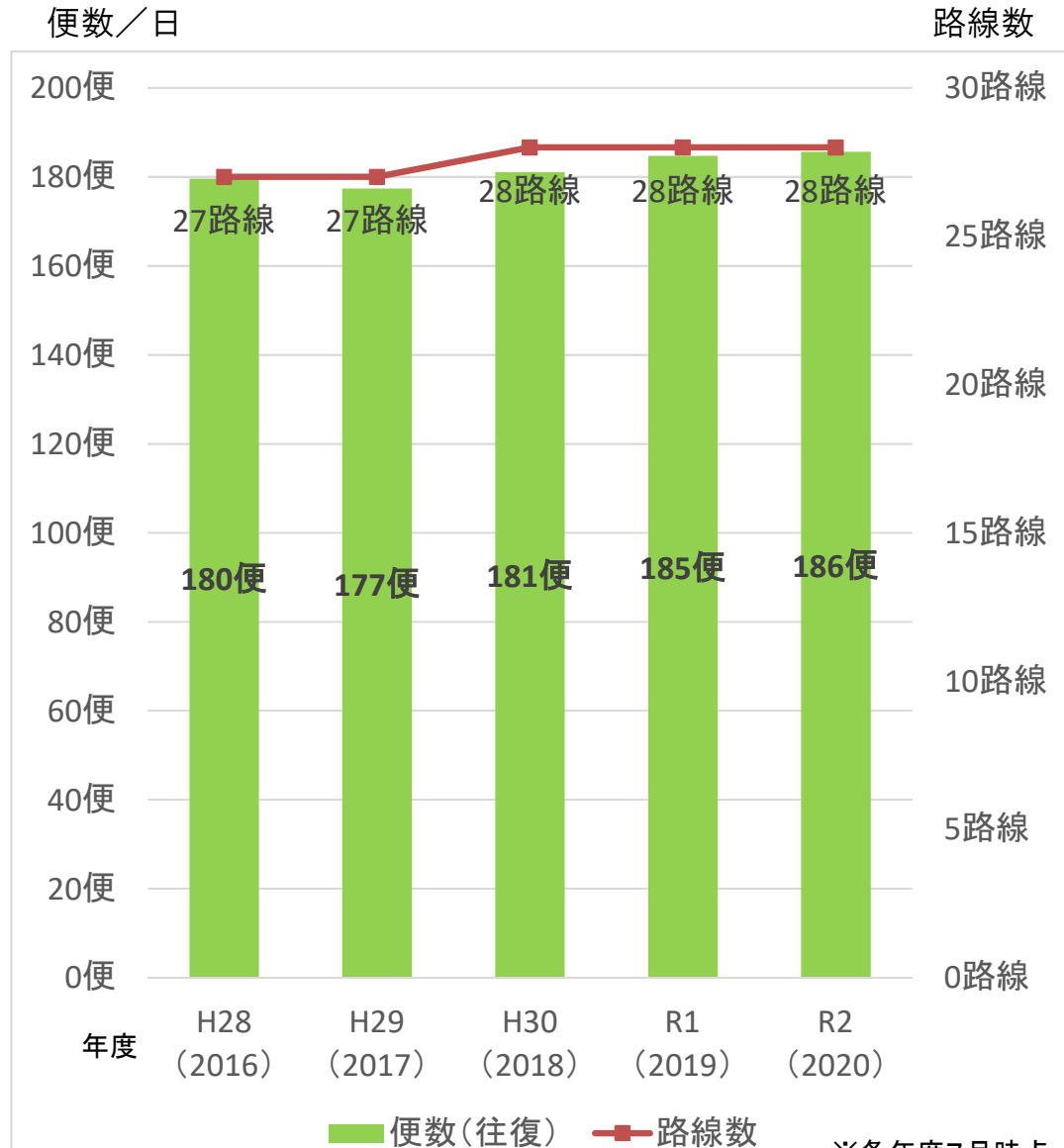
※2022年夏期スケジュール期間(R4.3.27 ~R4.10.29)は、全曜日13:00~13:59及び21:00~21:59に設定

福岡空港 国内線の利用状況

旅客数及び貨物取扱量



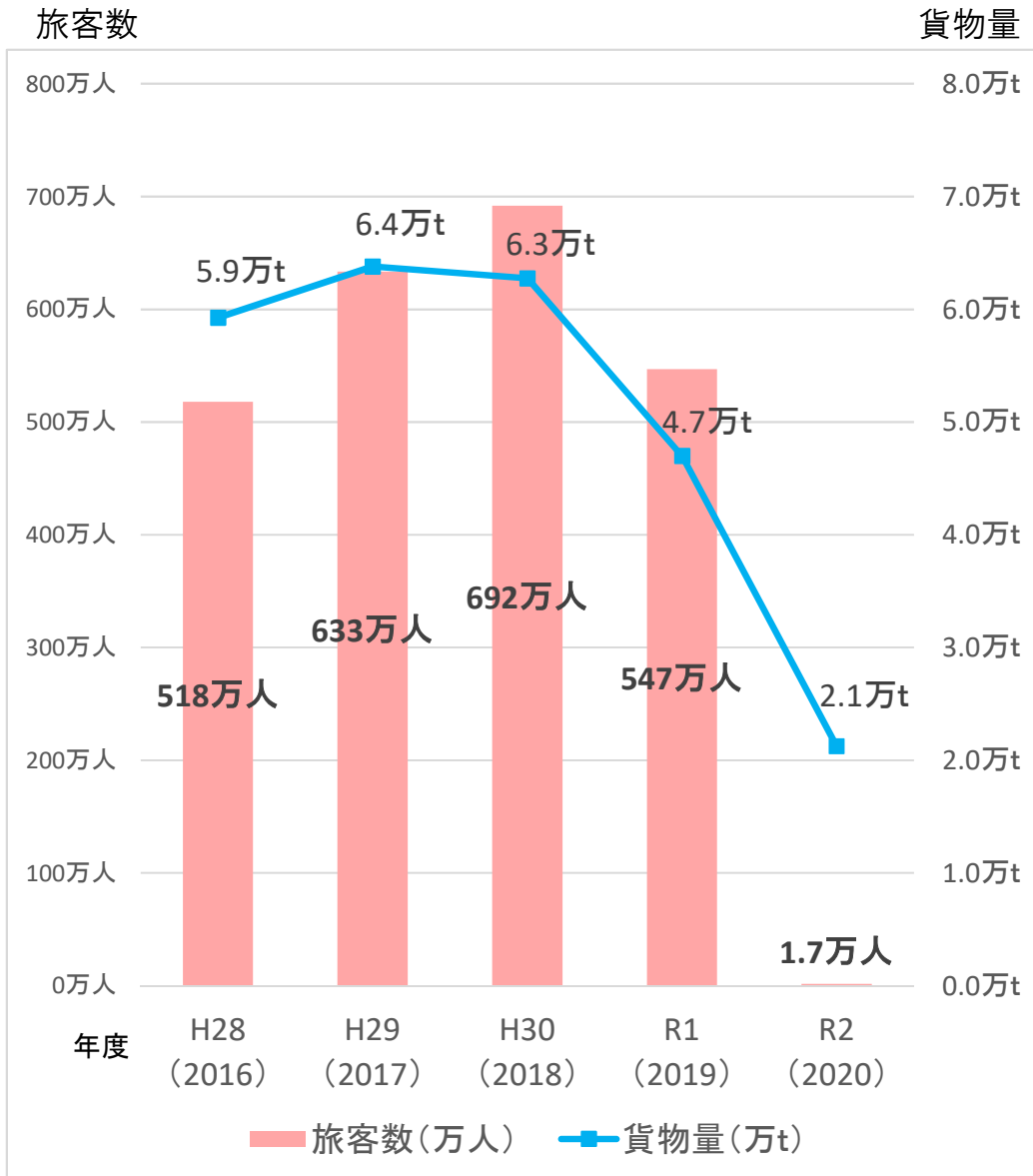
路線数及び便数 (計画)



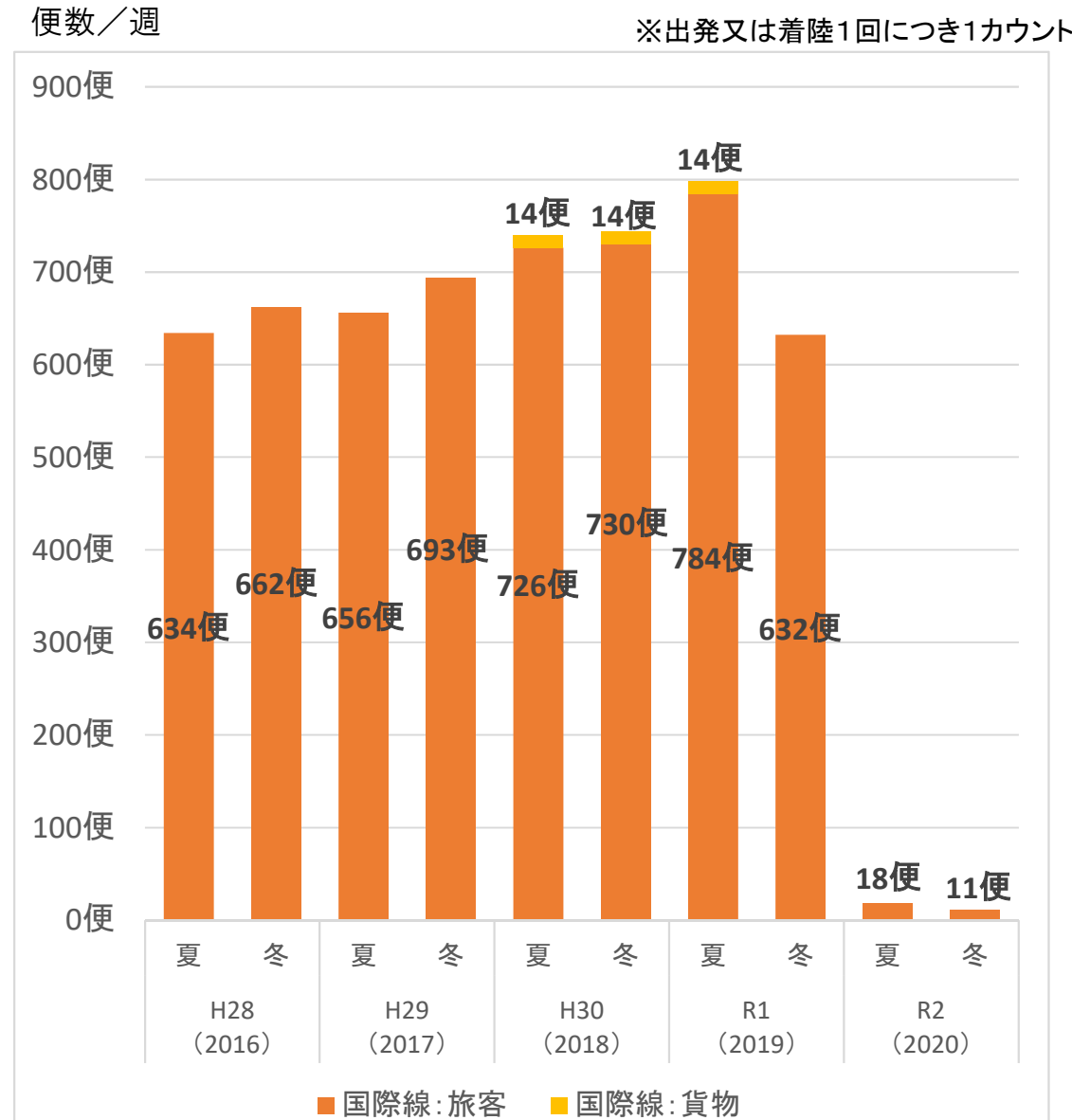
※各年度7月時点

福岡空港 国際線の利用状況

旅客数及び貨物取扱量

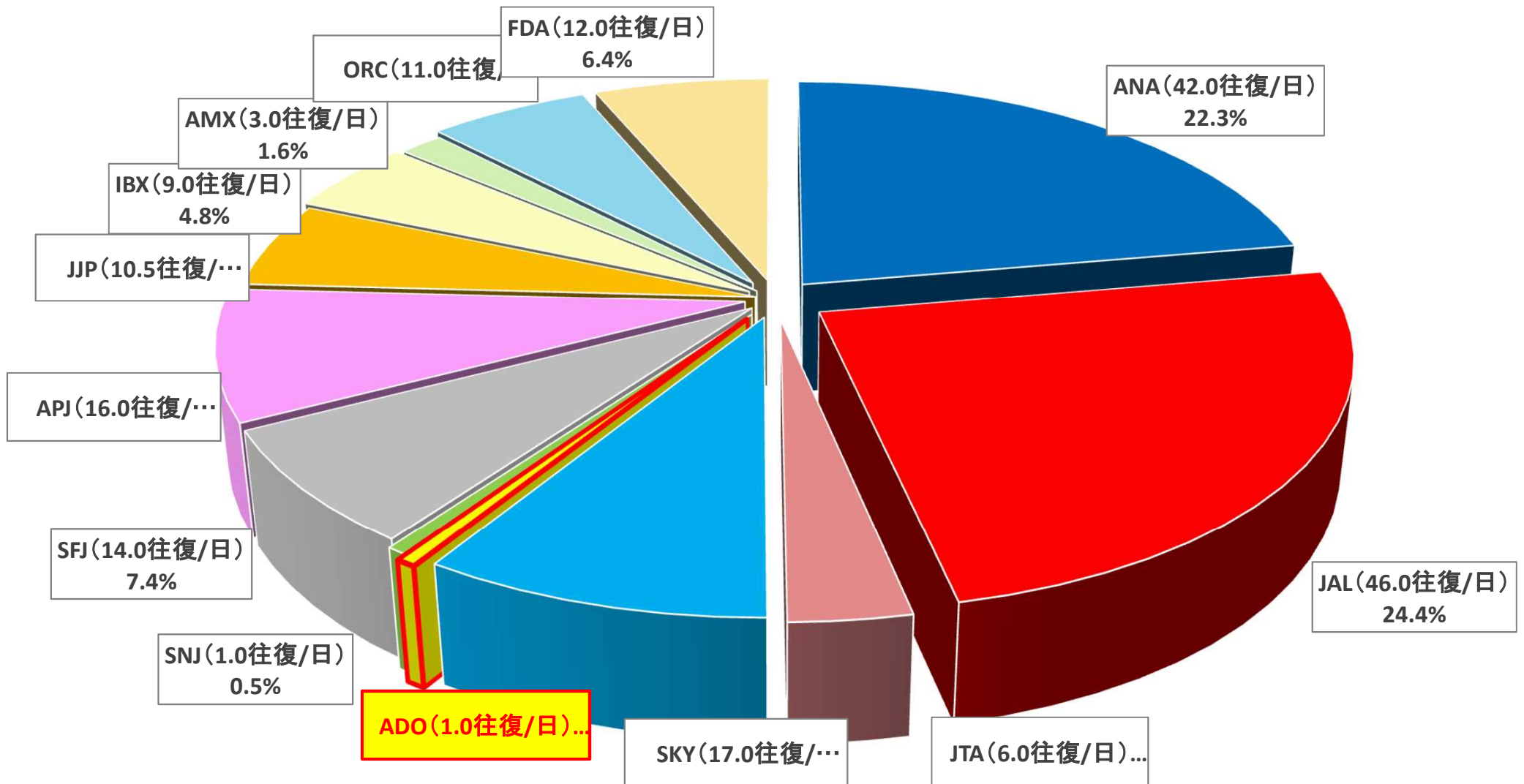


週間発着便数



福岡空港 会社別の運航計画便数(国内線)

187.5往復/日 ⇒ 188.5往復/日



申請路線の運航会社

新 千 歳 = 福 岡

7月1日～（計画）

全日本空輸（ANA）	1 往復／日	（ボーイングB787）
日本航空（JAL）	2 往復／日	（ボーイングB737）
スカイマーク（SKY）	1 往復／日	（ボーイングB737）
Peach Aviation（APJ）	1 往復／日	（エアバスA320）
AIRDO（ADO）	1 往復／日	（ボーイングB737）

新千歳＝福岡 輸送実績

【2017年】

ANA : 1.0便
 JAL : 2.0便
 SKY : 1.0便
 計 4.0便

【2018年】

ANA : 1.0便
 JAL : 2.0便
 SKY : 1.0便
 APJ : 1.0便
 計 5.0便

【2019年】

ANA : 1.0便
 JAL : 2.0便
 SKY : 1.0便
 APJ : 1.0便
 計 5.0便

【2020年】

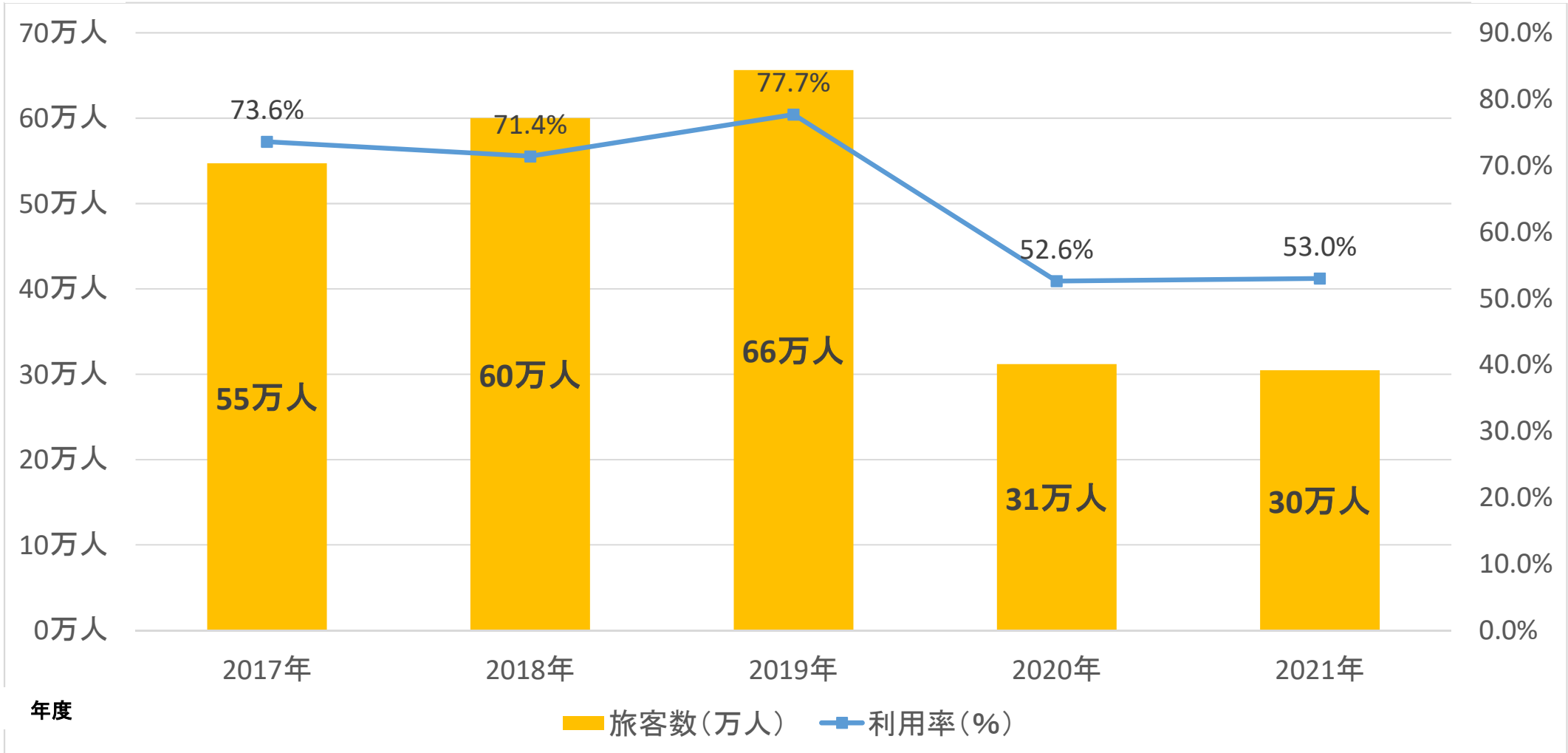
ANA : 1.0便
 JAL : 2.0便
 SKY : 1.0便
 APJ : 1.0便
 計 5.0便

【2021年】

ANA : 2.0便
 JAL : 2.0便
 SKY : 1.0便
 APJ : 1.0便
 計 6.0便

旅客数
(万人)

利用率
(%)



[備考]便数は、各年7月時点の数値。

航空保安業務提供時間(運用時間)及び利用時間等

空港名	運用時間	利用時間	滑走路
新千歳空港	24時間	24時間	A : 3,000m B : 3,000m
福岡空港	24時間	7:00~22:00	2,800m ※

[備考]

※ 福岡空港滑走路増設事業 …… 2025年3月末に増設滑走路(2,500m)が供用開始予定。

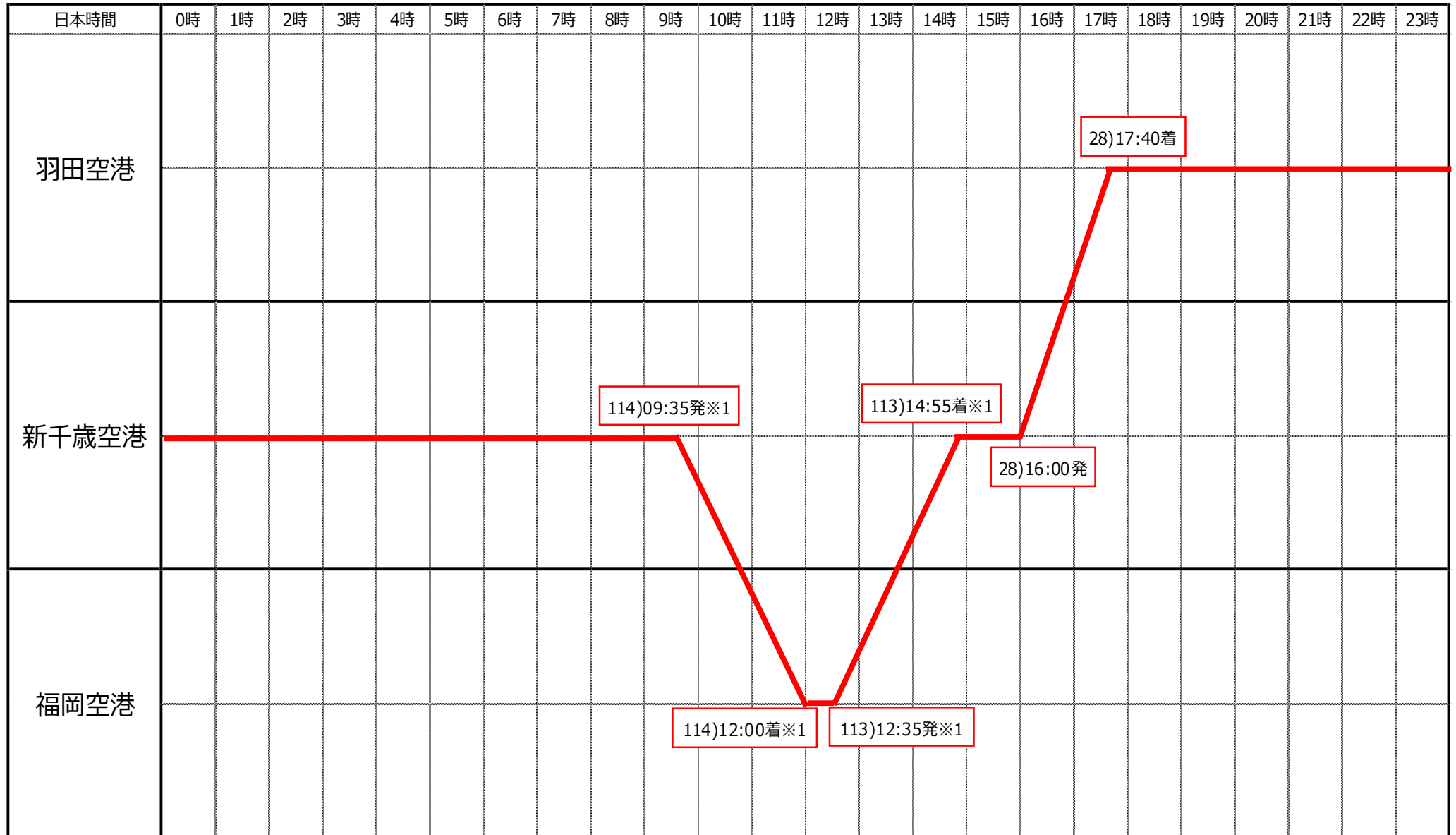
使用機材 ボーイング式737-700型



【諸元】					
全 幅	全 長	全 高	最大離陸重量	巡航速度	座席数
35.79m	33.60m	12.50m	59.96t	830km/h	144席

AIRDO 機材繰り

2022年7月1日～10月2日



※1 2022/7/1～10/2運航、8/5～8/15は25分遅発着運航

運賃比較

新千歳 = 福岡

全日本空輸	日本航空	スカイマーク	Peach・Aviation	AIRDO (予定)
62,600円～ (普通運賃：フレックス)	65,750円 (普通運賃)	27,400円 (普通運賃)	10,910円～ (プライムピーチ)	56,800円 (普通運賃)
11,800円～ (割引運賃：スーパーバリュー)	9,600円～ (割引運賃：ウルトラ先得)	5,900円～ (割引運賃：いま得)	5,390円～ (シンプルピーチ)	9,000円～ (AIRDOスペシャル)

※各社7月の便の運賃例

当該申請が航空法第107条の3第3項各号に適合することの説明

1. 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。（第一号）

- 福岡空港では、航空機の航行の安全確保等の観点から発着調整基準を定めているが、申請者の運航計画は、これに合致している。
- また、関係空港の発着時刻についても利用時間内であり、運航に必要な時間が十分確保されている。
- よって、航空機の運航の安全上適切なものであると認められる。

2. 競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであること。（第二号）

- 申請者は、福岡空港を使用して新千歳＝福岡線を令和4年7月1日から1日1往復運航しようとするものである。
- 申請のあった新千歳＝福岡線は、全日本空輸が1日1往復、日本航空が1日2往復、スカイマークが1日1往復、Peach Aviationが1日1往復を運航している競合路線であり、申請者の参入によって、さらに競争の促進が図られることとなる。
- 更に、他の航空会社の運航とあわせ、運航回数が増加し利用者の選択肢が広がることから、利用者の利便に適合する輸送サービスが提供されるものである。
- よって、当該混雑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。

以上1及び2により、当該申請は航空法第107条の3第3項各号の基準に適合するものと認められる。

混雑空港運航許可関係条文

○航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）抄

（混雑空港に係る特例）

第七條の三 **混雑空港**（当該空港の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、当該空港における一日又は一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要があるものとして国土交通省令で指定する空港をいう。以下同じ。）を使用して国内定期航空運送事業を営もうとする本邦航空運送事業者は、混雑空港ごとに、当該混雑空港を使用して運航を行うことについて国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 前項の許可を受けようとする本邦航空運送事業者は、当該混雑空港を使用空港とする路線に係る運航計画を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

3 国土交通大臣は、第一項の許可をしようとするときは、次の基準によつて、これをしなければならない。

- 一 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。
- 二 競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであること。

4 国土交通大臣は、第一項の許可をしようとするときは、同項の本邦航空運送事業者の当該混雑空港の従前の使用状況に配慮してこれをしなければならない。

5 第一項の許可の有効期間は、許可の日からその日の属する単位期間（当該混雑空港に係る同項の指定の日以後の期間を五年を超えない範囲内において国土交通省令で定める年数ごとに区分した各期間をいう。）の末日までの期間とする。

（運輸審議会への諮問）

第三十六條 国土交通大臣は、次に掲げる処分等をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

- 一 第五條第二項又は第十二條の規定による運賃又は料金の変更の命令
- 二 第七條の三第一項の規定による**混雑空港を使用して運航を行うことの許可**
- 三 第十九條の規定による事業の停止の命令又は許可の取消し
- 四 第三十四條の二の規定による基本的な方針の策定

○航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）抄

（混雑空港に係る特例）

第二百十九條の二 法第七條の三第一項の国土交通省令で指定する空港は次の表の上欄に掲げるとおりとし、同条第五項の国土交通省令で定める年数は同表の上欄に掲げる空港ごとにそれぞれ同表の下欄に掲げるとおりとする。

成田国際空港	五年
東京国際空港	五年
関西国際空港	五年
大阪国際空港	五年
福岡空港	五年

混雑空港運航許可事業者一覧

グループ	会社名	空港名				
		成田	羽田	関西	伊丹	福岡
ANAグループ	全日本空輸(株) (ANA)	○	○	○	○	○
	ANAウイングス(株) (AKX)	○	○	○	○	○
	Peach Aviation(株) (APJ)	○		○		○
JALグループ	日本航空(株) (JAL)	○	○	○	○	○
	日本トランスオーシャン航空(株) (JTA)		○	○		○
	(株)ジェイエア (JAR)		○	○	○	○
	日本エアコンピューター(株) (JAC)				○	○
	ジェットスター・ジャパン(株) (JJP)	○		○		○
	スプリング・ジャパン(株) (SJO)	○				
その他	スカイマーク(株) (SKY)		○			○
	(株)AIRDO (ADO)		○			(本申請)
	(株)ソラシドエア (SNJ)		○			○
	(株)スターフライヤー (SFJ)		○	○		○
	アイベックスエアラインズ(株) (IBX)				○	○
	(株)フジドリームエアラインズ (FDA)					○
	(株)オリエンタルエアブリッジ (ORC)					○
	天草エアライン(株) (AMX)				○	○
計	18社	6社	9社	8社	7社	15社

(注) ○は許可空港。