

ご説明資料

令和6年5月9日

航空局 航空ネットワーク部 航空事業課

申請事案

航空局航空ネットワーク部航空事業課
令和6年5月9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6年4月10日
申請者	スプリング・ジャパン株式会社
申請内容	東京国際（羽田）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6年8月1日

混雑空港運航許可申請の概要

1. 申請者

- 名称 : スプリング・ジャパン株式会社
- 代表者 : 代表取締役社長 浅見 達朗
- 本社所在地 : 千葉県成田市公津の杜4丁目11番2号

2. 申請事案の種類

- 混雑空港運航許可（東京国際（羽田）空港）

3. 運航計画の概要

- 路線 : 羽田＝新千歳、羽田＝北九州
- 使用空港 : 東京国際（羽田）空港、新千歳空港、北九州空港
- 運航回数 : 各路線 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－羽田	1:20	3:00		羽田－新千歳	4:15	5:55	
北九州－羽田	1:40	3:15		羽田－北九州	4:55	6:40	

- 4. 運航開始の予定期日 : 令和6年8月1日

申請者(スプリング・ジャパン株式会社)の概要

本社所在地	千葉県成田市公津の杜4丁目11番2号	
設立時期等	平成 24 年 9 月 7 日	会社設立
	平成 25 年 12 月 17 日	航空運送事業許可取得
	平成 26 年 8 月 1 日	運航開始
資本金	1億円	
主な株主	日本航空(株)	(66.7%)
	春秋航空公司	(33.3%)
役員	取締役会長	王 煒
	代表取締役社長	浅見 達朗
	取締役	上谷 宏
	取締役(非常勤)	鈴木 武
従業員数	521名(令和6年3月18日現在)	
使用航空機	ボーイング 737-800型機 6機 (座席数 189席)	
	エアバス 321CEO型機 3機 (貨物専用機)	
運航路線数 (2024夏ダイヤ)	<旅客> 国内線 2路線 成田=新千歳、広島 国際線 4路線 成田=ハルビン、天津、寧波、上海	
	<貨物> 国内線 4路線 成田=新千歳、北九州(往復運航) 成田-那覇、那覇-北九州(片道運航)	

羽田空港の概要



総面積 : 1,515ha ⇒大田区の約1/4 (渋谷区とほぼ同じ)

旅客数 : 【2022年度】5,987万人 (国内5,306万人 国際681万人)

【2018年度】8,605万人 (国内6,789万人 国際1,816万人)

取扱貨物量 : 【2022年度】83.2万トン (国内46.3万トン 国際36.9万トン)

【2018年度】125.5万トン (国内67.4万トン 国際58.2万トン)

年間発着回数 : 【2022年度】41.3万回 (国内36.6万回 国際4.7万回)

【2018年度】45.5万回 (国内36.8万回 国際8.7万回)

※旅客数・取扱貨物量・年間発着回数出典: 空港管理状況調査 (発着回数は着陸回数の2倍)

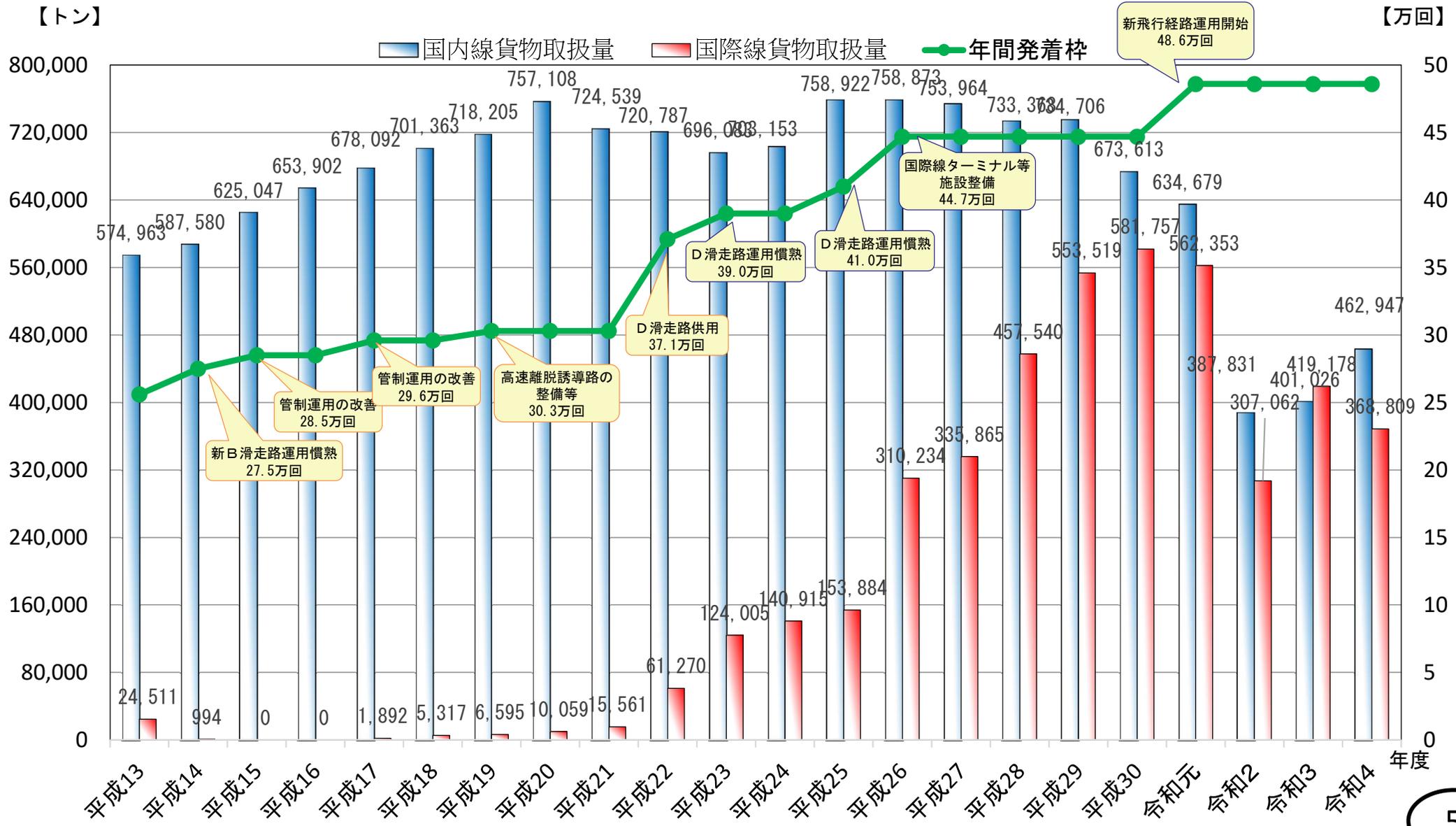


管制塔 (高さ115.7m)
(平成22年1月)



羽田空港における貨物取扱量・年間発着枠の推移

○ 羽田空港においては、令和4年度の貨物取扱量が831,756トンとなった。
 ○ このうち、国内線貨物取扱量が462,947トン、国際線貨物取扱量が368,809トンとなっている。



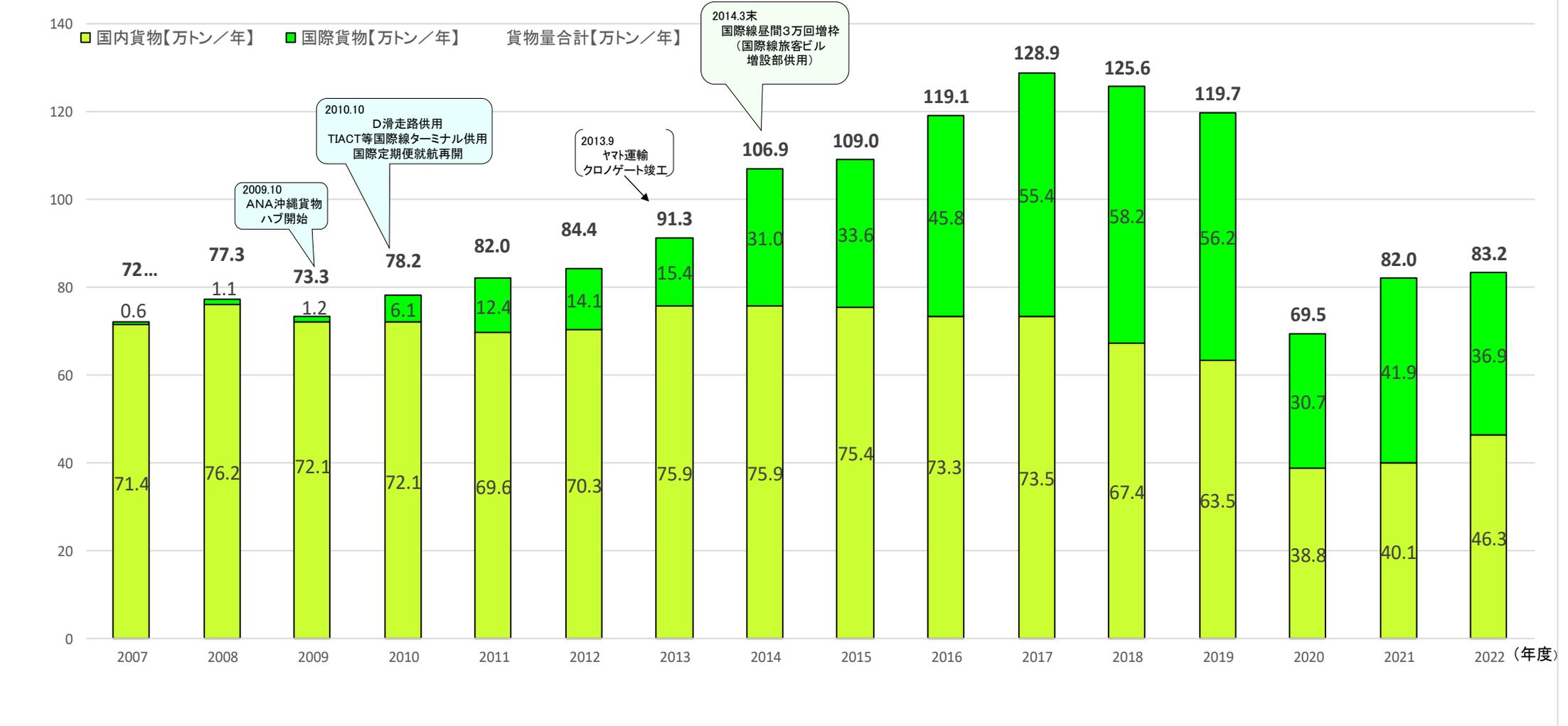
注：貨物量は、空港管理状況調書に基づく。

羽田空港の貨物量の推移（2007～2022年度）

○ 2022年度の貨物取扱量は83.2万トン（前年度比約101%）
 このうち国内貨物が46.3万トン（前年度比約115%）、国際貨物が36.9万トン（前年度比約88%）

<主な貨物品目（注）国内；重量ベース（航空局「2020年航空貨物動態調査」より）、国際；金額ベース（東京税関「2020年羽田空港貿易概況」より）>

- ◆ 国内【羽田発】宅配便、精密機械、書類・印刷物、日用品、医療用機械等，【羽田着】宅配便、書類・印刷物、日用品、水産品、精密機械等
- ◆ 国際【輸出】再輸出品、金属製品、医薬品、貴石等の製品類、金等，【輸入】航空機類、科学光学機器、半導体等電子部品、バッグ類等



【出典：空港管理状況調書 ※郵便物は除く。百トン以下は四捨五入】

羽田空港の国内線・国際線ネットワーク (2024夏ダイヤ)※

※2024年3月31日～10月26日

国際線

事業計画ベース (期首)

24ヶ国・地域 46都市
最大158便/日 (往復)

欧州 7ヶ国 8都市

- ・ロンドン (JAL, ANA, 英国航空) ・パリ (JAL, ANA, エールフランス航空)
- ・フランクフルト (ANA, ルフトハンザドイツ航空) ・ミュンヘン (ANA, ルフトハンザドイツ航空)
- ・ローマ (ITAエアウェイズ) ・ヘルシンキ (JAL, フィエアー)
- ・コペンハーゲン (スカンジナビア航空) ・ウィーン (ANA)

北米 2ヶ国 15都市

- ・ワシントン (ANA, ユナイテッド航空) ・ダラス (JAL, アメリカン航空) ・ヒューストン (ANA)
- ・シアトル (ANA, デルタ航空) ・ニューヨーク (JAL, ANA) ・ミネアポリス (デルタ航空)
- ・シカゴ (JAL, ANA, ユナイテッド航空) ・サンフランシスコ (JAL, ANA, ユナイテッド航空) ・デトロイト (デルタ航空)
- ・ロサンゼルス (JAL, ANA, デルタ航空, アメリカン航空, ユナイテッド航空) ・アトランタ (デルタ航空)
- ・ホノルル (JAL, ANA, ハワイアン航空, デルタ航空)
- ・ニューアーク (ユナイテッド航空) ・バンクーバー (ANA) ・トロント (エアカナダ)

中東 3ヶ国 3都市

- ・ドバイ (エミレーツ航空)
- ・ドoha (JAL)
- ・イスタンブール (トルコ航空)

オセアニア 1ヶ国 2都市

- ・シドニー (ANA, JAL, カンタス航空)
- ・ケアンズ (ヴァージンオーストラリア航空)

アジア 11ヶ国・地域 18都市

- ・ソウル 【仁川/金浦】 (JAL, ANA, APJ, 大韓航空, アシアナ航空)
- ・台北 【松山/桃園】 (JAL, ANA, APJ, 中華航空, エバー航空, タイガーエア台湾)
- ・北京 (JAL, ANA, 中国国際航空, 中国南方航空, 中国東方航空)
- ・天津 (天津航空, 奥凱航空)
- ・上海 【虹桥/浦东】 (JAL, ANA, APJ, 上海吉祥, 中国東方航空, 春秋航空, 上海航空)
- ・深圳 (ANA)
- ・広州 (JAL, ANA, 中国南方航空)
- ・大連 (JAL)
- ・青島 (ANA)
- ・香港 (JAL, ANA, キャセイパシフィック航空, 香港エクスプレス)
- ・バンコク (JAL, ANA, タイ国際航空)
- ・クアラルンプール (ANA, エアアジアX)
- ・シンガポール (JAL, ANA, シンガポール航空)
- ・ホーチミン (JAL, ANA, ベトナム航空)
- ・ハノイ (ベトナム航空)
- ・マニラ (JAL, ANA, フィリピン航空)
- ・ジャカルタ (ANA, ガルーダ・インドネシア航空)
- ・デリー (JAL, ANA, ヴィスワ航空)

就航先

24S (3/22現在) 24ヶ国・地域、46都市 本邦:3社、外航:38社
23W (10/27) 23ヶ国・地域、48都市 本邦:3社、外航:39社

国内線

50空港
約499便/日 (往復)

*各航空会社の2024年夏期事業計画 (期首)より

羽田空港の発着調整基準

東京国際(羽田)空港の権益時間帯及び権益外時間帯

時間帯	1	2	3	4	5	昼間時間帯																	23	24					
到着	深夜早朝時間帯					特定時間帯			混雑時間帯																				
出発	深夜早朝時間帯					リレー時間帯			混雑時間帯																	特定時間帯			

★…スプリング・ジャパン使用予定

- 混雑時間帯** … 「国内線の権益時間帯」。権益として発着枠を配分。
- 特定時間帯** … 「権益外時間帯」。国内線の配分対象外で航空会社が希望すれば使用可能。
- 深夜早朝時間帯** … 国際線の権益配分区分。それぞれ配分された時間帯でのみ権益を行使可能。
- 深夜早朝時間帯** … 国際線の権益配分区分。それぞれ配分された時間帯でのみ権益を行使可能。
- リレー時間帯** … 成田と羽田の国際航空機能をリレーするための時間帯（6:00～6:55及び22:00～22:55）。深夜早朝時間帯の権益として配分された国際線については、リレー時間帯も使用可能。

羽田空港の発着調整基準

1. 定期便の発着回数

国際定期便(昼間時間帯)	266回/日
国際定期便(深夜早朝時間帯及びリレー時間帯)	90回/日
国内定期便(昼間時間帯)	930回/日

※国際定期便は1日当たり346回を上限とする

2. 1時間当たりの発着回数 別紙のとおり

3. 発着機数を抑制する時間帯「ファイアーブレークゾーン」

出発：8回/日 到着：8回/日

4. 公用機等枠 30回/日 (出発:15回 到着:15回)

羽田空港の発着調整基準

○ファイアーブレイクゾーン(出発8回、到着8回)

出発	12時台、18時台前半	各1回
	15時台後半	2回
	20時台	4回
到着	12時台	5回
	19時台	1回
	22時台	2回

○公用機等枠(出発15回、到着15回)

出発	7時、10時、12時～13時、 15時台前半、15時台後半、17時台	各1回
	8時、16時、20時、21時台	各2回
到着	8時、11時台後半、13時～14時、 15時台前半、16時、17時、 18時台前半、20時、22時台	各1回
	7時台	5回

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)		○	○	○	○
	日本エアコミューター(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)	○	(本申請)			
その他	スカイマーク(株) (SKY)		○			○
	(株)A I R D O (ADO)		○			○
	(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	17社	6社	9社	8社	7社

(注) ○は許可空港。

申請路線の航空会社

羽田＝新千歳

8月1日～（計画）

全日本空輸（ANA） 17往復／日
（ボーイングB787等）

日本航空（JAL） 17往復／日
（エアバスA350等）

スカイマーク（SKY） 9～10往復／日
（ボーイングB737）

AIRDO（ADO） 12～13往復／日
（ボーイングB767等）

スプリング・ジャパン（SJO） 1往復／日
（エアバスA321）

羽田＝北九州

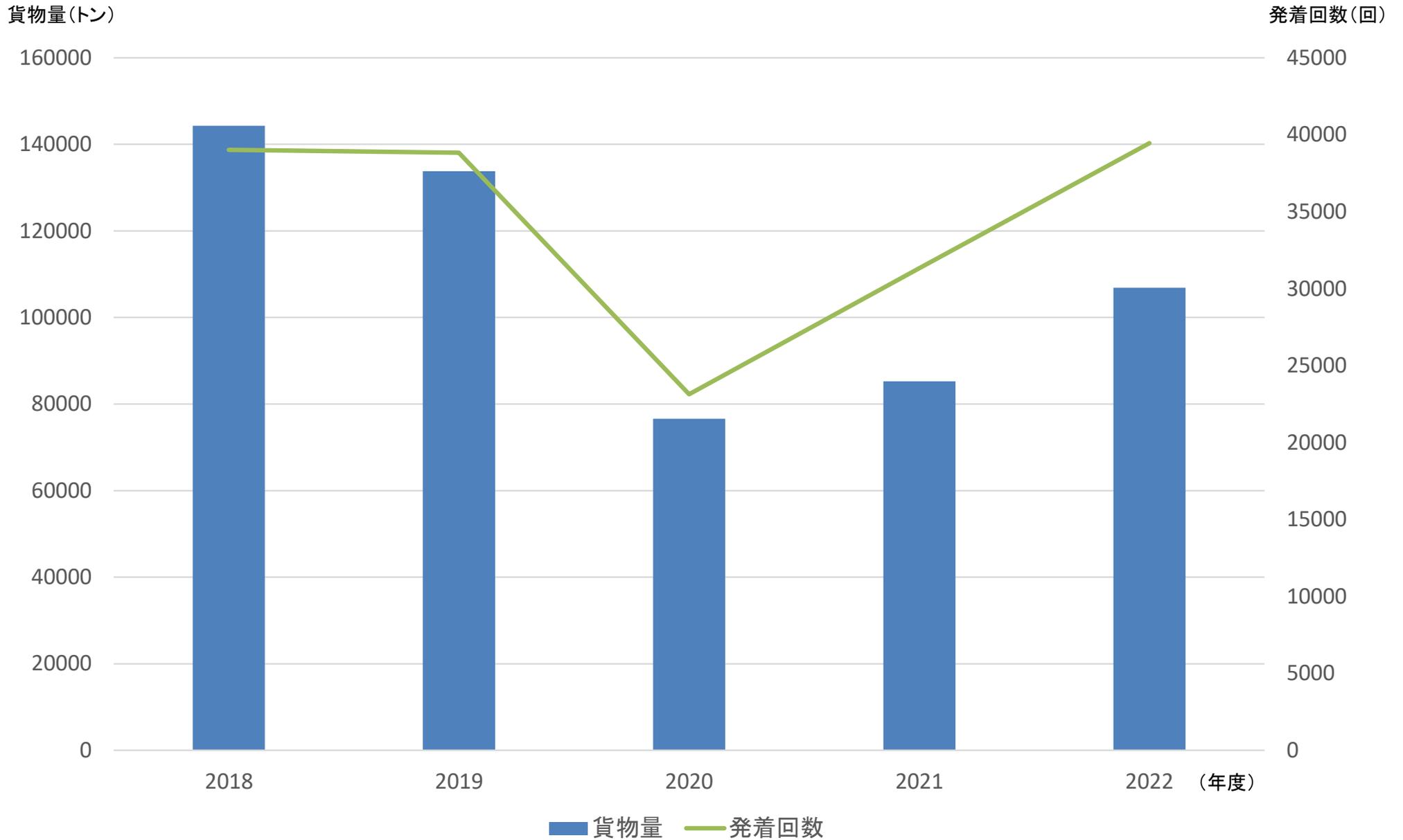
8月1日～（計画）

日本航空（JAL） 3往復／日
（ボーイングB737）

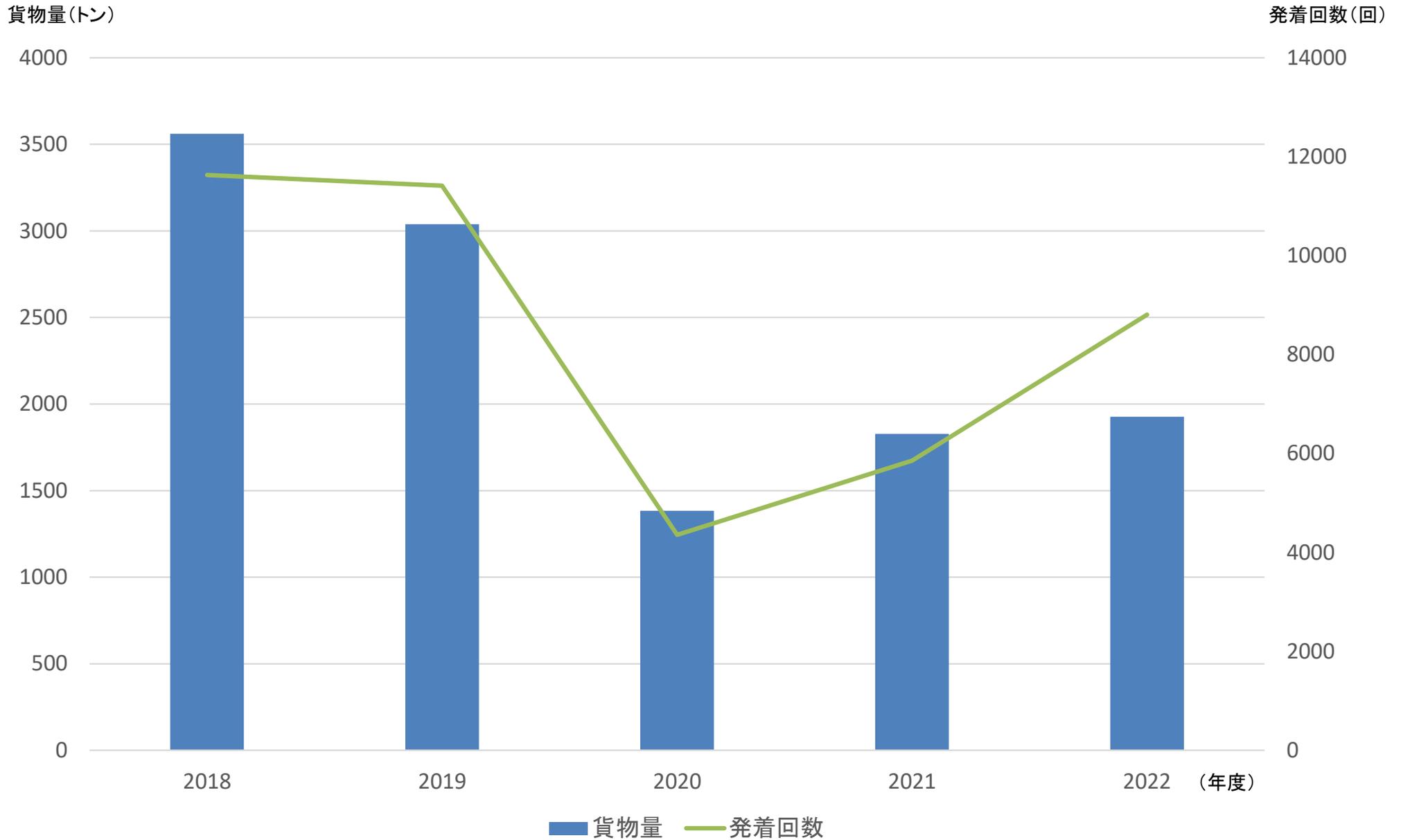
スターフライヤー（SFJ） 10～11往復／日
（エアバスA320）

スプリング・ジャパン（SJO） 1往復／日
（エアバスA321）

羽田＝新千歳 輸送実績



羽田＝北九州 輸送実績



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
羽田空港	24時間	0:00~24:00	A: 3,000m B: 2,500m C: 3,360m D: 2,500m
新千歳空港	24時間	0:00~24:00	A: 3,000m B: 3,000m
北九州空港	24時間	0:00~24:00	2,500m
成田空港	24時間	6:00~24:00	A: 4,000m B: 2,500m
那覇空港	24時間	0:00~24:00	A: 3,000m B: 2,700m

スプリング・ジャパンのフレイター事業について

- 持続的な物流ネットワークの構築に向け、ヤマト運輸及びJALはフレイターの導入を決定。
- JALグループのスプリング・ジャパンがフレイターの運航を担当。本年4月11日から運航中。

○事業スキーム

ヤマト運輸



貨物スペース買取

JAL

…整備、地上ハンドリング等

スプリング・ジャパン(SJO)

…フレイターの運航

○機材

機種：エアバス A321CEO P2F型機（貨物専用機）
最大搭載重量：28t/機（10t車約5～6台分）

- ・ JA81YA…1号機。昨年11月登録済み。
- ・ JA82YA…2号機。2月登録済み。
- ・ JA83YA…3号機。4月登録済み。

(外観)



(機内)



○今後のスケジュール

4/11 運航開始 (2機)

9便ダイヤ(1日あたり)

- <就航空港>
- ・成田空港
 - ・新千歳空港
 - ・北九州空港
 - ・那覇空港



8/1 羽田就航 (3機)

13便ダイヤ(1日あたり)

- <就航空港>
- ・成田空港
 - ・新千歳空港
 - ・北九州空港
 - ・那覇空港
 - ・羽田空港



以降も増便及び路線
ネットワークの拡大を
予定

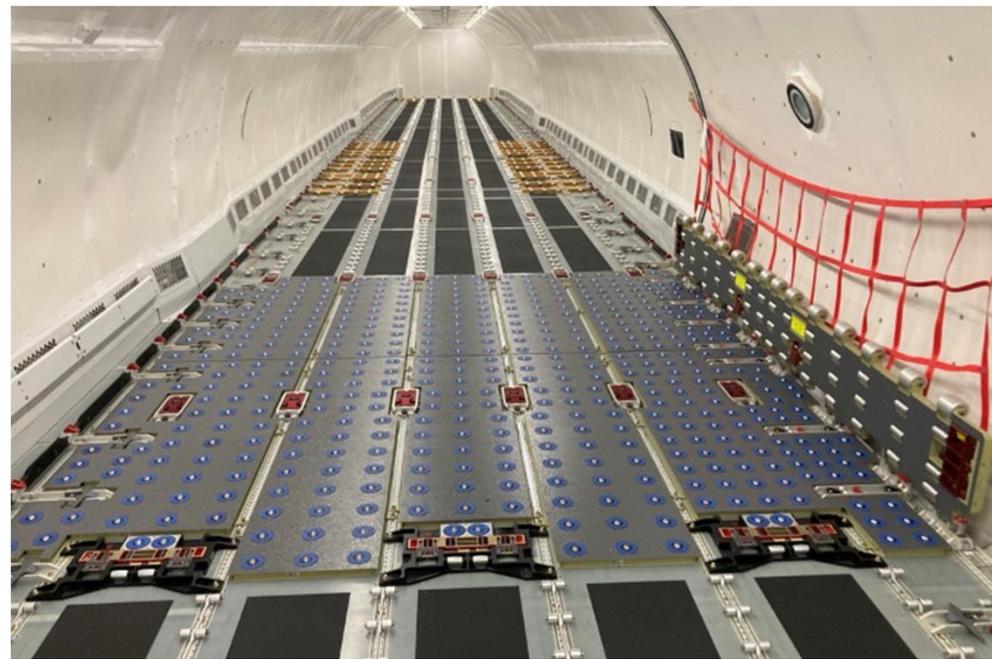
使用機材 エアバス式321CEO型



【諸元】

全 幅	全 長	全 高	最大離陸重量	最大搭載重量	巡航速度	座席
34.10m	44.51m	11.755m	85.00t	28t (10tトラック5~6台分)	350kt (時速約650km)	5席 (操縦室内)

使用機材 内部及び搭載口



他機材における貨物搭載重量

貨物専用機

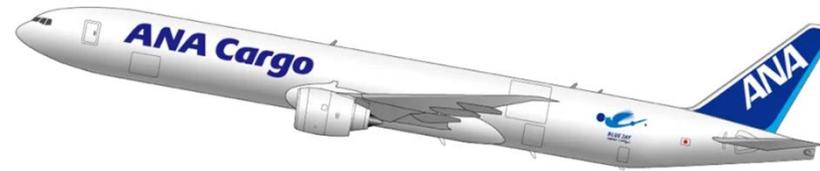
BOEING 767 FREIGHTER

航続距離は約6,000km、搭載可能重量は約50トン。
アジア域内ネットワークを活かし、効率良く貨物を輸送します。



BOEING 777 FREIGHTER

航続距離は約9,200km、搭載可能重量は約100トンの大型貨物機。
アジア=北米のネットワークで、特殊貨物など多様な貨物をスピーディーに輸送します。



出典: ANA cargo HP (https://www.anacargo.jp/ja/int/specification/b7f_b6f/)

旅客便への貨物搭載

A350-900

● Length : 66.80m ● 全長 : 66.80m
● Width : 64.75m ● 全幅 : 64.75m



搭載可能重量約43トンのうち、預入手荷物等を除く重量

737-800

● Length : 39.5m ● 全長 : 39.5m
● Width : 35.8m ● 全幅 : 35.8m



搭載可能重量約8トンのうち、預入手荷物等を除く重量

787-8

● Length : 56.7m ● 全長 : 56.7m
● Width : 60.1m ● 全幅 : 60.1m



搭載可能重量約47トンのうち、預入手荷物等を除く重量

777-200

● Length : 63.7m ● 全長 : 63.7m
● Width : 60.9m ● 全幅 : 60.9m



搭載可能重量約57トンのうち、預入手荷物等を除く重量

出典: JAL cargo HP (<https://www.jal.co.jp/jalcargo/support/aircraft/>)
※機材画像及び搭載可能重量

運航ダイヤ

8/1~8/31

申請路線 タイムスケジュール

時刻 (時)	AM											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
羽田 = 新千歳	新千歳	IJ410	羽田	IJ411	新千歳							
		1:20発	3:00着	4:15発	5:55着							
羽田 = 北九州	北九州	IJ444	羽田	IJ445	北九州							
		1:40発	3:15着	4:55発	6:40着							

1日あたり **13便ダイヤ** (他路線含)

羽田空港					
便名	出発	到着	便名	出発	到着
IJ410	新千歳	羽田	IJ411	羽田	新千歳
	1:20	3:00		4:15	5:55
IJ444	北九州	羽田	IJ445	羽田	北九州
	1:40	3:15		4:55	6:40

那覇空港					
便名	出発	到着	便名	出発	到着
IJ451	成田	沖縄	IJ456	沖縄	北九州
	6:00	9:00		15:45	17:30

成田空港					
便名	出発	到着	便名	出発	到着
IJ422	北九州	成田	IJ451	成田	沖縄
	8:00	9:50		6:00	9:00
IJ406	新千歳	成田	IJ405	成田	新千歳
	13:10	14:55		16:25	18:10
IJ426	北九州	成田	IJ407	成田	新千歳
	19:15	21:05		22:20	0:05
IJ408	新千歳	成田	IJ425	成田	北九州
	19:25	21:10		22:30	0:25

新千歳空港					
便名	出発	到着	便名	出発	到着
IJ411	羽田	新千歳	IJ406	新千歳	成田
	4:15	5:55		13:10	14:55
IJ405	成田	新千歳	IJ408	新千歳	成田
	16:25	18:10		19:25	21:10
IJ407	成田	新千歳	IJ410	新千歳	羽田
	22:20	0:05		1:20	3:00

北九州空港					
便名	出発	到着	便名	出発	到着
IJ425	成田	北九州	IJ444	北九州	羽田
	22:30	0:25		1:40	3:15
IJ445	羽田	北九州	IJ422	北九州	成田
	4:55	6:40		8:00	9:50
IJ456	沖縄	北九州	IJ426	北九州	成田
	15:45	17:30		19:15	21:05

運送・整備体制

区分 空港	運航 管理	搭降載業務		貨物取扱業務	地上支援業務		航空機整備業務
成田国際 (成田)	自社 (SJO)	日本航空		日本航空	日本航空		JALエンジニアリング
		JALグランドサービス	JALカーゴハンドリング	JALカーゴハンドリング	JALエンジニアリング	JALグランドサービス	
		-	サンエアカーゴサービス	サンエアカーゴサービス	JALグランドサービス	-	
新千歳	自社 (SJO)	日本航空		日本航空	日本航空		JALエンジニアリング
		JALグランドサービス		JALグランドサービス	JALエンジニアリング	JALグランドサービス	
		JALグランドサービス札幌		JALグランドサービス札幌	-	JALグランドサービス札幌	
北九州	自社 (SJO)	日本航空		日本航空	日本航空		JALエンジニアリング
		西鉄エアサービス		JALカーゴサービス九州	JALエンジニアリング	西鉄エアサービス	
那覇	自社 (SJO)	日本航空		日本航空	日本航空		日本トランスオーシャン 航空
		JALスカイエアポート沖縄		JALスカイエアポート沖縄	日本トランスオーシャン航空		
		-		-	JALスカイエアポート沖縄		
東京国際 (羽田)	自社 (SJO)	日本航空		日本航空	日本航空		JALエンジニアリング
		JALグランドサービス	JALカーゴハンドリング	JALカーゴハンドリング	JALエンジニアリング	JALグランドサービス	

※複数社記載のある欄は、上下:委託先が再委託している場合、左右:作業内容別の委託。

※ヤマト運輸(株)は、貨物の受注および集荷を実施し、トラックにて荷捌き場へ搬入、コンテナへの積み付け作業までを実施してJALに引き渡しを行う。

各業務区分について

■ 搭降載業務

機体の前部や側面から、コンテナなどに入れられた荷物の搭降載等



■ 貨物取扱業務

貨物の受託/重量計量、航空貨物に関わる手続、連絡業務等



■ 地上支援業務

航空機地上誘導、航空機のトーイング、プッシュバックなど航空機を所定の位置へ駐機させるために誘導を行う等



■ 航空機整備業務

航空機が安全に運航するために、航空機用エンジンをはじめとした各セクションでの健全性を確認、担保する業務等



運送・整備体制

搭載可能コンテナ

AAVコンテナ (アッパーデッキ)
※最大約6.8ト



X **14** コンテナ

AKHコンテナ (ベリー)
※最大約1.6ト



X **10** コンテナ

- アッパーデッキには、パレットと言われる貨物搭載も可能



※最大約2.5ト

整備体制

機体

飛行前点検に代わる機長による出発前の確認

航空機が着陸してから次の飛行に出発する前に行う、整備士による「飛行前点検」に代わるものとして、当該航空機の機長による出発前の確認を行う。

(全空港)スプリング・ジャパン

整備要目を個々に管理し、整備作業を実施する

個々の整備要目の計画を立てて実施する。整備要目はそれぞれ実施期限があるので、それまでに実施する。実施期限の最小単位は3日毎であるため、主に、成田でのロングステイの整備機会に実施する。

(成田) JALエンジニアリング

C整備相当 (24Month, 12000時間, 5000Cycle以上の整備要目の総称)

2年1回程度、20日ほど機体を停留させて重整備を実施する。点検口やパネルを開けて機体の構造部材を点検したり、普段使用しないシステムの作動点検を実施する。

(成田) JALエンジニアリング

非定例整備

飛行中または地上で発生または発見された不具合を処理するための作業で、部品の交換、修理、調整、修理後の確認のための作動試験等の作業

(成田) JALエンジニアリング
(新千歳) JALエンジニアリング
(北九州) JALエンジニアリング
(那覇) 日本トランスオーシャン航空
又はJALエンジニアリング(派遣)
(羽田) JALエンジニアリング

特別整備

改修、計画的な大修理、緊急に実施すべき整備作業等、特別に実施する整備作業

(成田) JALエンジニアリング
(新千歳) JALエンジニアリング
(北九州) JALエンジニアリング
(那覇) 日本トランスオーシャン航空
又はJALエンジニアリング(派遣)
(羽田) JALエンジニアリング

発動機

エンジン整備

機体からエンジンを取り卸し整備する。

発動機の修理および改造作業
委託先: 三菱重工航空エンジン社
(MHIAEL)

装備品

装備品整備

装備品を機体から取卸し整備する。

Oxygen Bottle の修理および改造作業
委託先: JALエアテック(株)

Main & Nose Wheel/Tireの修理および改造作業
委託先: (株)ジャムコ

その他 Pool & Exchange契約
委託先: STA Engineering

Battery の修理および改造作業
委託先: 角田電気工業(株)

Brake の修理および改造作業
委託先: Goodrich-Messier Inc.

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

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）

- 東京国際空港では、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、各空港において運航、整備及び運送に要する時間、及びその体制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。

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②

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、東京国際（羽田）空港において、貨物専用機を使用して羽田＝新千歳線および羽田＝北九州線を令和6年8月1日から1日1往復運航しようとするものである。
- 申請のあった羽田＝新千歳線は、全日本空輸が1日17往復、日本航空が1日17往復、スカイマークが1日9～10往復、AIRDOが1日12～13往復、それぞれ旅客便の貨物スペースを利用して貨物輸送を行っている競合路線であり、また、羽田＝北九州線は、日本航空が1日3往復、スターフライヤーが1日10～11往復、それぞれ旅客便の貨物スペースを利用して貨物輸送を行っている競合路線である。
- 今回、各路線への申請者の参入によって、従来、便の設定のない夜間の時間帯を含めた運航を行うことで、利用者へ新たな選択肢が提供されること等により、競争の促進が図られることとなる。
- 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