

**規制改革会議**  
**IT・エネルギー・運輸TF**  
**ヒアリング**  
**ご説明資料**

**平成19年4月19日**  
**国土交通省 航空局**

# 目 次

- (1) 首都圏空港の容量拡大について
  - 羽田空港関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
  - 成田空港関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
  
- (2) 空港民営化について
  - ～ 成田国際空港株式会社の完全民営化関係・・・・・・・・ 13
  - 行政改革推進法に基づく空港整備特別会計に係る検討関係・・ 19
  
- (3) 航空自由化関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
  
- (4) 航空輸送事業者の競争力回復のための環境整備について
  - 外国人従業員を活用促進関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
  - 外資規制の見直しについて関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36

## 羽田空港の発着枠の使用状況について

【昼間時間帯(6:00～23:00(特定時間帯を除く。))】

昼間時間帯については、就航希望が非常に多いため、発着枠の配分を行っており、国内旅客定期便及び羽田 - 金浦チャーターに810枠を配分し、全て使用されている。

【深夜早朝時間帯(23:00～6:00)】

アクセスなどの利用者の利便性や相手空港との関係から使い勝手の悪い深夜早朝時間帯については、発着枠の配分を行っておらず、国内定期便及び国際旅客チャーター便に、1日約20回使用されている。

なお、騒音問題の関係から地元大田区との協定等により発着回数に制約があるほか、羽田再拡張工事期間中は0:40～3:40の全面閉鎖等の滑走路の運用制限がなされている。

【特定時間帯(到着6:00～8:30及び出発20:30～23:00)】

昼間時間帯のうち6:00～8:30の時間帯は到着枠について、また、20:30～23:00は出発枠について、それぞれアクセスなどの利用者の利便性や相手空港との関係から他の昼間時間帯に比較して就航希望の少ない時間帯であることから、特定時間帯として、発着枠の配分を行っておらず、1日約30回使用されている。

## 羽田空港の発着枠の使用状況について

### 【公用機等枠】

公用機等枠は、VIP機、海上保安庁の航空機、航空局の飛行検査機、マスコミの航空機、回送運航の航空機等のための発着枠である。出発15回/日、到着15回/日のうち、1日単位で見ると、最高で86.7%が使用されており、平均使用率は、出発41.0%、到着53.7%、計47.4%である。

公用機等枠は、緊急事態や事件・事故の発生時などにも使用されるものであることから、各時間帯に確保される必要があるだけでなく、常に使用できるよう余裕をもった運用を行う必要がある。

仮に定期便が特定の時間帯の公用機等枠を使用することを認めた場合、公的機関やマスコミ等の業務に重大な支障をきたすばかりでなく、羽田の運航ダイヤの過密化が一層進み、遅延発生時の影響を吸収することが極めて困難になるおそれがある。

#### 備考

- (1) 昼間時間帯、深夜早朝時間帯及び特定時間帯については、平成19年2月ダイヤを基に作成（羽田 - 金浦チャーターを含む。）。
- (2) 昼間時間帯の発着枠数は出発1枠・到着1枠で2枠分とカウント。
- (3) 6:00～8:30の発着枠及び20:30～23:00の到着枠は、昼間時間帯であり、発着枠の配分を行っている。
- (4) 公用機等枠の使用率については、平成18年実績。

## 到着29便 / 時間から30便 / 時間への枠拡大の経緯

### 東京国際空港の円滑な運用方策に関する勉強会(H16.3～H16年末)

平成16年3月、羽田空港の一層の円滑な運用を図る観点から、航空会社及び航空局関係者からなる勉強会を設置。

平成16年末までに滑走路占有時間等の実態調査を3期(5-6月、8月、11月)に分けて実施しながら、勉強会3回(4月、6月、9月)、作業部会5回(4月、6月、9月、10月、11月)を開催。滑走路占有時間等の短縮について以下のとおり検討。

手前1マイルの地点からの滑走路進入端までの所要時間

**30秒**      **27秒** (進入速度を一定値とし、所要時間を減少)

滑走路進入端を通過して滑走路縁を通過するまで(滑走路占有時間)

**77秒**      **76秒** (占有時間短縮の効果を実測で確認)

滑走路縁から着陸帯を通過するまで

**15秒**

到着1回当りの処理時間が(30 + 77 + 15=) 122秒から(27 + 76 + 15=)

118秒に**4秒間減少したことから**、1時間(3600秒)あたりの処理数は、

$$3600 \div 122 = 29.5 \qquad 3600 \div 118 = 30.5$$

となり、1時間あたり1回の到着枠拡大の管制処理が可能となった。

## 到着29便 / 時間から30便 / 時間への枠拡大の経緯

### 関係自治体への対応(H17.3～H17.8)

平成17年3月から説明を行い、以下の対策等をとることにより、8月に理解を得ることができた。

\* 騒音軽減のため飛行高度の見直し等、飛行方式の改善

\* 騒音の常時監視装置の2カ所追加設置

\* 電波障害の詳細な調査

\* 機材の低騒音化のため、B747旧タイプ乗り入れ制限の前倒し実施することの検討

\* 深夜早朝便が経路逸脱した場合の連絡徹底

等

### 航空管制の安全に関する研究会(H17.6～H17.8)

航空トラブルが相次いだことを踏まえ、検討に万全を期すため平成17年6月、学識経験者からなる研究会を設置した。

平成17年8月までに現場視察や管制官・パイロットからのヒアリングを行う等4回の研究会(6/13、7/6、7/26、8/11)を開催、発着枠の見直しについて検討を行い、安全上の問題はないとした。

以上の対応により、平成17年10月からの増枠が実施された。

# 発着枠拡大に向けた滑走路占有時間短縮に係る取組み(高速離脱誘導路の整備)

