

ご説明資料

令和8年1月15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8年1月15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7年12月24日
申請者	スプリング・ジャパン株式会社
申請内容	関西国際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8年3月24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（関西国際空港）

3. 運航計画の概要

- 路線 : 関西＝新千歳
- 使用空港 : 関西国際空港、新千歳空港
- 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－関西	7:40	10:15		関西－新千歳	11:30	13:30	


4. 運航開始の予定期日 : 令和8年3月24日

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)	○	○	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	18社	6社	10社	8社	7社	16社

(注) ○は許可空港。

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
	令和 6 年 4 月 11 日	フレイター運航開始
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)	加藤 すばる
従業員数	620名(令和 8年 1月 1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 (2025冬ダイヤ)	<旅客> 国内線 2路線 成田=新千歳、広島 国際線 7路線 成田=ハルビン、天津、大連、寧波、北京、上海、南京 <貨物> 国内線 6路線 成田=新千歳、北九州、那覇 羽田=新千歳、北九州 新千歳=北九州	

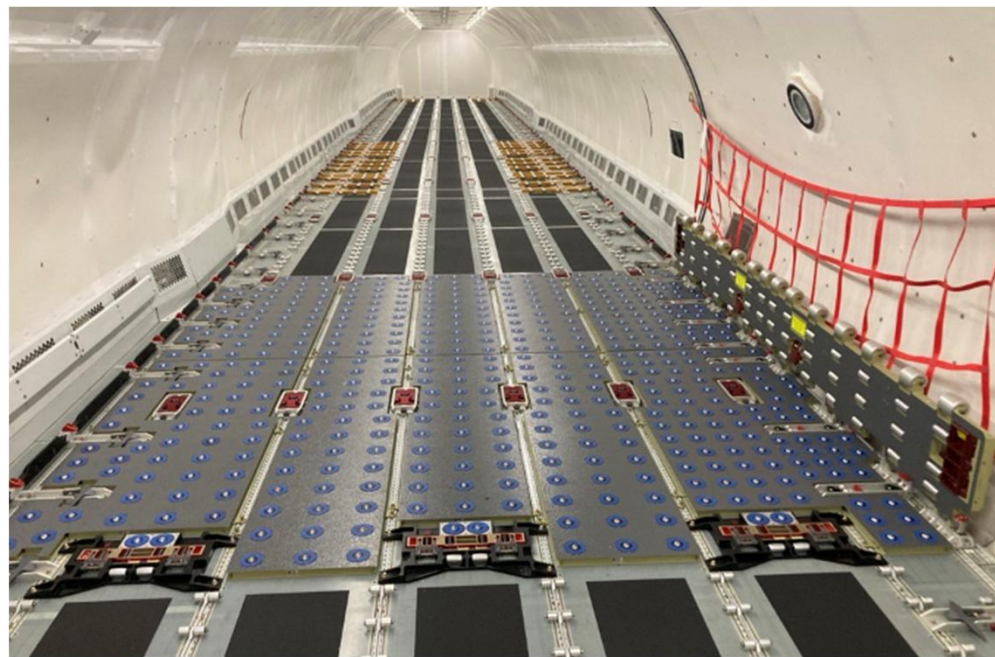
使用機材 エアバス式321CEO型



【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
34.10xm	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



関西国際空港の概要

沿革

- ・ 昭和49年 8月 関空の位置決定。
- ・ 昭和57年12月 関空事業に着手。
- ・ 平成 6年 9月 関西国際空港供用開始。
- ・ 平成 7年12月 二期事業に着手決定。
- ・ 平成19年 8月 B滑走路供用開始。
(我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港)
- ・ 平成21年 4月 2期国際貨物地区供用開始。
- ・ 平成24年 7月 新関西国際空港株式会社が設置管理者となり、
大阪国際空港との一体運用を開始。
- ・ 平成28年 4月 関西エアポート株式会社による運営開始。

○空港位置図 大阪湾南東部 泉州沖海上

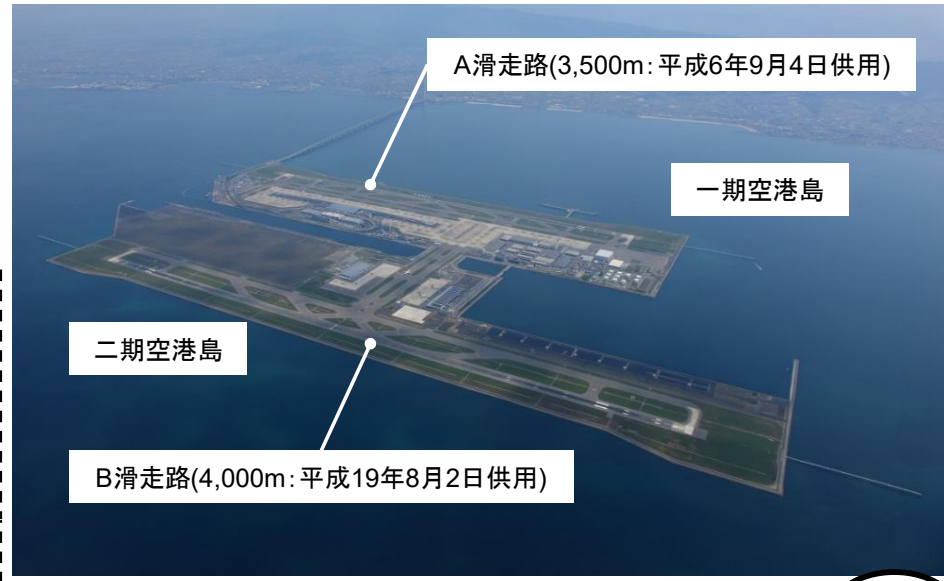


現況

- 設置管理者：新関西国際空港株式会社
- 滑走路：(A)3,500m
(B)4,000m
- 運用時間：24時間

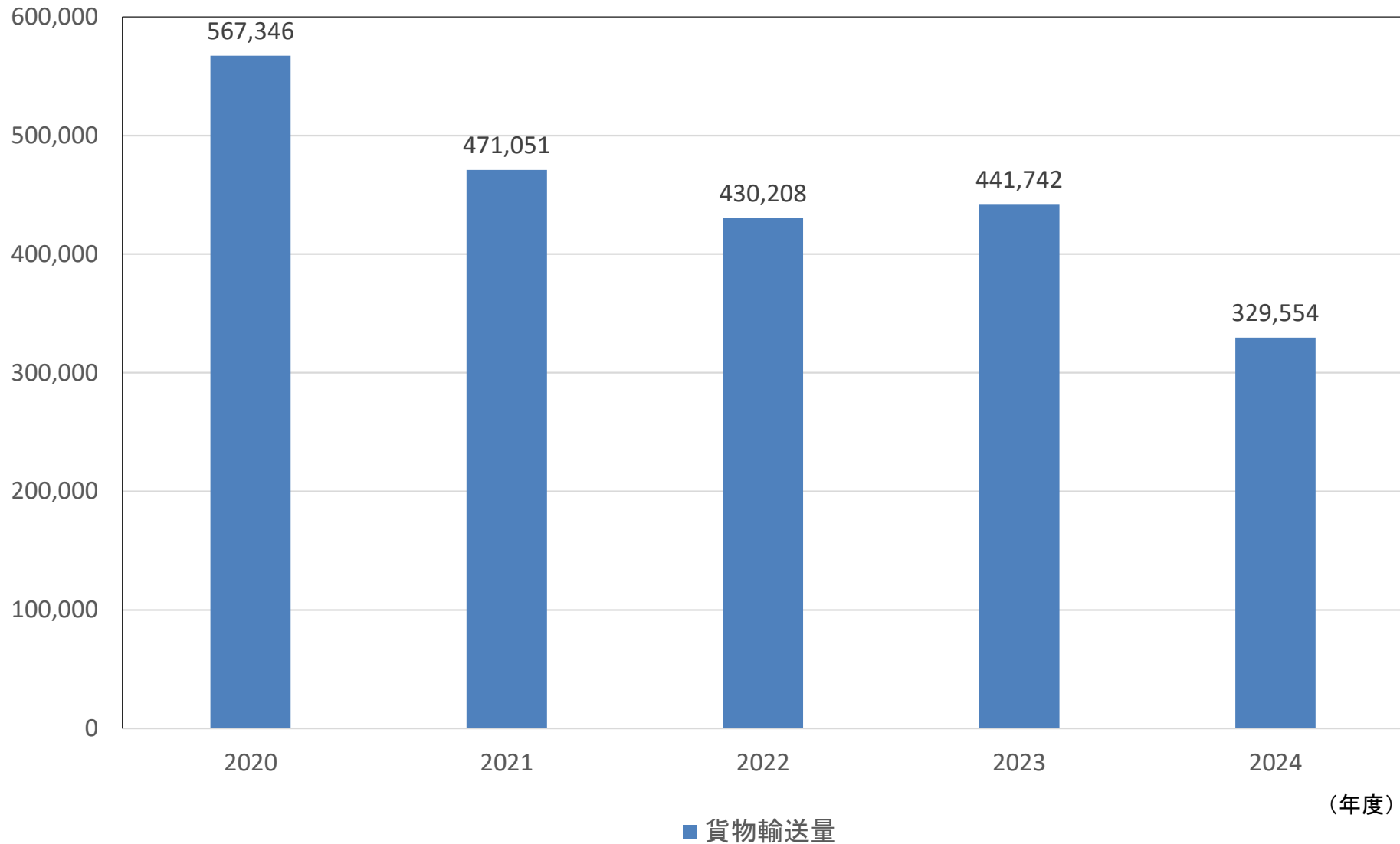
事業概要

<p>○1期事業の概要</p> <p>(1) 規模</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 滑走路 3,500m 1本 ② 面積 約510ha <p>(2) 事業費 1兆4,582億円 (開港までの出資対象事業費)</p>	<p>○2期事業の概要</p> <p>(1) 規模</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 滑走路 4,000m 1本 ② 面積 約545ha <p>(2) 事業費 9,071億円 (これまでの出資対象事業費)</p>
--	--



関西＝新千歳 輸送実績

貨物量(kg)



(年度)

■ 貨物輸送量

申請路線の航空会社

関西＝新千歳		
3月24日～（計画）		
全日本空輸（ANA）	2往復／日	（ボーイング B737等）
日本航空（JAL）	2往復／日	（ボーイング B737）
ピーチ・アビエーション（APJ）	6～7往復／日	（エアバス A320）※旅客のみ
ジェットスター・ジャパン（JJP）	1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）

※赤字は本件申請

関西国際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	60回
うち出発回数	32回
到着回数	30回

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「ファイヤーブレークゾーン」を設定する。

- ・ファイヤーブレークゾーンは、1日2回、それぞれ1時間ずつ設けることとし、各ファイヤーブレークゾーンにおける発着回数の上限は48回とする。

※2025年冬期スケジュール期間(R7.10.26~R8.3.28)は、全曜日 13:00~13:59及び20:00~20:59に設定

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
関西国際空港	24時間	0:00~24:00	A: 3,500m B: 4,000m
新千歳空港	24時間	0:00~24:00	A: 3,000m B: 3,000m

運送・整備体制

(国内線)

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
		日本航空		日本航空		日本航空		
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	北海道エアポート	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		
関西国際 (関空)	自社 (SJO)	日本航空		日本航空		日本航空		JALエンジニアリング
		Kグランドサービス		日航関西エアカーゴシステム		Kグランドサービス		
		ヒラノ・スカイ・サポート		エアポートカーゴサービス		JALエンジニアリング		

※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



■ 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



■ 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



■ 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



(参考) 搭載可能コンテナ

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

AKHコンテナ (ベリー)

※最大約1.6ト



X 14 コンテナ

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

日々、個々の整備作業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。

(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
(関空) 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
(関空) 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: ST Engineering Aerospace Systems

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 Asia-Pacific Ltd.

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)

- 関西国際空港では、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、関西国際空港において、貨物専用機を使用して関西＝新千歳線を令和8年3月24日から1日1往復運航しようとするものである。
- 申請のあった関西＝新千歳線は、全日本空輸が1日2往復、日本航空が1日2往復、ジェットスター・ジャパンが1日1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、当該路線への申請者の参入によって、これまでの旅客便では搭載できなかった大型貨物についての輸送が可能となることにより利用者に新たな選択肢を提供するものと認められ、利用者利便の向上および競争の促進が見込まれる。
- 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（参考）

○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

○航空法第七條の三第五項の国土交通省令で定める年数の特例に関する省令（令和六年八月一九日 国土交通省令第八十二号）

令和七年二月一日を含む期間に係る航空法第七條の三第五項の国土交通省令で定める年数は、航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）第二百十九條の二第一項の規定にかかわらず、四年とする。