

「福岡空港における小型航空機の取扱いについて（案）」に関する  
 意見の募集の結果について

「福岡空港における小型航空機の取扱いについて（案）」について、平成28年2月20日から平成28年3月20日まで広く国民の皆様からのご意見を募集しました結果、20件のご意見を頂きました。

頂いたご意見の概要とこれに対する国土交通省の考え方を以下の通りまとめましたので、公表いたします。なお、今回のご意見の募集の対象となっていない事項に関しましても、今後の施策の参考とさせて頂きたいと考えております。

今回、ご意見の募集にあたり、ご協力頂きました方々へ厚く御礼申し上げます。

|   | 頂いたご意見の概要   | 国土交通省の考え方   |
|---|---|---|
| 1 | <p>小型機運航者が定期便の公共性を尊重し、節度ある利用をするのは当然であります。</p> <p>しかしながら、航空用ガソリンの入手が困難になりつつある状況下でもあり、飛行計画上的技術的な理由で着陸が必要となることもあると考えます。</p> <p>その可能性を閉ざしてしまうのは、小型機の事故率軽減には逆行する可能性を危惧いたします。エマージェンシーを宣言しないと着陸できないとなると、無理な運航を小型機が行うことも。</p> <p>高トラフィックなのは理解できます。米国の繁忙空港のようにVFR機であっても、VMC維持は前提ではありますが、進路・高度を含めたレーダー管制（アドバイザリー）を受けることを必須にして空港利用を許可するなどの他の運用系での、柔軟な対応を期待します。KLAXはレーダーコントロールを受けないVFR経路もあります。</p> <p>ところで、時間制限を受けた状態で、給油サービスなど受けることはできるのでしょうか？</p> <p>画一的な飛行禁止案に対して、反対いたします。</p> | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、小型航空機を画一的に禁止するものではありません。</p> <p>なお、給油等福岡空港において提供されるサービスについては、本取扱いの実施に伴う変更はありません。</p> <p>米国での事例につきましては、今後の施策の参考とさせて頂きます。</p> |
| 2 | <p>混雑空港であるということは理解できるも、本案は、利用者の権利を一方的に奪うものである。</p> <p>加えて、こうした事象が他空港に波及した場合、航空への関心はさらに薄れ、国が推進する関連事業への悪影響や2030年パイロット問題に追い打ちをかけることにつながると懸念される。</p> <p>現在検討されている時間帯に着陸した場合、営業時間の関係で給油が不可能であるため、この点も踏まえて再検討願いたい。</p>  | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、ご指摘の権利を一時的に奪うものではありません。</p> <p>なお、給油等福岡空港において提供されるサービスについては、本取扱いの実施に伴う変更はありません。</p>   |
| 3 | <p>公共施設を自家用だからといって使用制限するのは、不合理だと思います。</p> <p>交通量が多い道路なので、白ナンバーの自家用車は走らないで下さいと要請しているようなものです。</p>   | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、自家用機との理由で使用を制限するものではありません。</p>  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| 4 | <p>小型航空機の取扱いについて完全に規制や制限するのは業界の発展を妨げると思います。</p> <p>ライセンスを持っていると言うことは能力を持っている証でパイロット側にも管制官側にも言える事と思われます。コントローラーの腕でカバー出来る事と思われます。</p> <p>アプローチ速度が遅い（例えば100ノット未満）とか、訓練、食事、休憩、給油、目的での利用を制限（不可）すれば利用出来るようにして頂きたいと切に願います。</p> <p>大都市で利用できる空港がこれを機にどんどん減っていく事例となってしまいます。駐機スポット予約時にしっかりとコミュニケーション（進入方法やタッチダウン位置、速度）を取れば何も問題無いと思う所です。</p> <p>利用継続を宜しくお願いします。</p> | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、小型航空機を完全に制限するものではありません。</p> <p>また、航空管制を含め最大限努力しているところですが、福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、必要な対策として実施するものです。</p> |
| 5 | <p>本来調整の対象でない機体について規制を行うのであるから今後本来の姿に戻すための是正策について記載されるべきである。</p> <p>例えば福岡空港の滑走路追加スケジュール、またはサテライトの小型機空港を併設するスケジュールなど。</p> <p>また、航空機は小型機であってもシステムであり、時間規制を課した場合にその外の時間帯に無条件で運航可能と想定することは不合理である。</p> <p>例として時間の制限だけでなく燃料の供給可能時刻との不整合により著しく運航が阻害されることについての対策について記載されるべきである。</p> <p>例えば規制当局の負担で燃料の供給を9時前、17時後に実施するなど。</p>                                    | <p>混雑空港に指定される福岡空港においては、航空機の運航形態等に対応した所要の対策を講じることとしており、本取扱いは、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものです。</p> <p>なお、給油等福岡空港において提供されるサービスについては、本取扱いの実施に伴う変更はありません。</p>   |
| 6 | <p>本来調整の対象でない機体について規制を行うのであるから今後本来の姿に戻すための是正策について記載されるべきである。例えば福岡空港の滑走路追加スケジュール、またはサテライトの小型機空港を併設するスケジュールなど。</p> <p>また、航空機は小型機であってもシステムであり、時間規制を課した場合にその外の時間帯に無条件で運航可能と想定することは不合理である。</p> <p>例として時間の制限だけでなく燃料の供給可能時刻との不整合により著しく運航が阻害されることについての対策について記載されるべきである。</p> <p>例えば規制当局の負担で燃料の供給を9時前、17時後に実施するなど。</p>  |  |
| 7 | <p>小型機が公共空港を利用できなくなるのは、高速道路のSAが観光バスや貨物トラックで混んできたから、自家用車はご遠慮下さいという理屈と同じです。</p> <p>小型機にますます制約を加えると、更に事故が増える一因になりますよ。</p>  | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、小型航空機が空港を利用できなくなるものではありません。</p>  |
| 8 | <p>①全面的に小型航空機に関して離着陸の為の施設利用が不可能にならなかった点についてご配慮頂き深く御礼申し上げます。</p> <p>②しかし午前9時～午後7時以外での小型機乗り入れには流石に不便を感じます。</p>  | <p>②について</p> <p>福岡空港では、航空機の発着回数の増加に伴い午前9時から午後7時までの間においても混雑が継続しており、これらを踏まえ、対象時間帯を定めています。</p> <p>③について</p>   |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   | <p>混雑は夕方からの遅延や深夜便の発着と記載されていますので日中であれば調整が可能では日中、混雑していない時間帯に小型機の離着陸を認めるべきだと思いますので検討して頂きたい。</p> <p>③運航安全の確保、円滑な空港運用の維持についての問題は航空管制等の役割であり、小型機が退けば抑制される問題とは違うと思います。</p> <p>(意見)</p> <p>日中の時間帯について条件を付けて低速の小型機を受け入れる件</p> <p>①時間帯・進入ルート及び高度などを規制して離着陸を認める</p> <p>②タッチ&amp;ゴーなど訓練は不可能とする</p> <p>③航空5団体の講習受講者へ周知徹底を図り講習受講者のみ受け入れ可能とする</p>   | <p>航空管制を含め最大限努力しているところですが、福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、必要なものとして実施するものです。</p> <p>(意見)について</p> <p>管制官の指示による飛行経路や高度により離着陸を行う対策として、計器飛行方式による飛行を要件の一つとしています。その他のいただいたご意見につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>   |
| 9 | <p>私は自家用小型機のパイロットです。VFRの小型機利用停止に反対します。</p> <p>確かに福岡空港はランウェイが1本しかなく、国内線や国際線が発着する空港であり、忙しいことは良く判っています。</p> <p>ですので今まで利用する際には、必ず最初に福岡 TCA にコンタクトしてこちらのインテンションを伝え、また旅客機の利用が多い時間帯は離着陸を避けており、出来るだけ管制官の負担を減らすように努力しています。</p> <p>管理運営する立場からすれば、利用頻度の低い自家用小型機の運航は禁止してしまうのが簡単な方法で良いのですが、それでは法の下での平等の精神に反するのではないのでしょうか？</p> <p>アメリカでは、国際線も飛ぶような空港で自家用の小型機の離着陸が ClassB の空港でも許可されています。管制間隔の違いなどもありますが、例えば大型機と小型機のトラフィックパターンを別々に設定するなど、福岡空港の運用にも参考に出来ることはあるはずですが、大型機の後に着陸する場合、ウェークタービュランスに気をつけることはもったもですが、IFR 機では定められた着陸方式で降りなければならず、故に管制間隔を長めにとる必要がありますが、VFR 機は長い滑走路にロングタッチで降りる方法もあるので、大型機の通常の管制間隔の隙間を狙うことも出来るはずですが。</p> <p>それを考えると、IFR の小型機が一番「邪魔」になるはずですが。管制機関でコントロールされる VFR 機であれば、柔軟に運用できると考えます。</p> <p>自家用機の運航上、利用を禁止されて一番困ることは給油出来ないことです。もちろん給油計画は飛行前に立案しますが、予想以上に燃料を消費して福岡空港に着陸せざるを得ないケースでは、利用が禁止されているのであればエマージェンシーを宣言して降りることになります。</p> <p>しかし、それこそ最優先で着陸していく為、他の大型機に迷惑をかけることになります。似たようなケースで、松本空港のスポットが空いてなかったという理由で着陸が出来ず、ギリギリの燃料で調布に向かった機体が燃料枯渇によりエマージェンシー宣言して横田に降りたケースもあります。</p> | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものです。</p> <p>福岡空港では、地理的な制約など、米国とは環境が異なる面もありますが、いただいた事例につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、給油等福岡空港において提供されるサービスについては、本取扱いの実施に伴う変更はありません。</p> |

|    |   |  |
|----|---|--|
|    | <p>以上のことから、何とか運用によって大型機と小型機が共存できるよう検討頂きたく、ここにパブリックコメントをお送りします。</p>  |  |
| 10 | <p>今回の規制案について、福岡空港の発着回数が多く、何等かの制限が必要な状況にあることは理解できます。</p> <p>が、規制の内容については、過去の通達（福岡空港長名で出された小型機の飛行自粛要求）と矛盾する点の説明がないことに疑問を感じます。</p> <p>小型機の飛行自粛について11:00～13:00、16:00～18:00、20:00～22:00となっていました。このこと自体に疑問は感じてはおりません。が、今回の規制は、混雑時間帯（午前9時から午後7時まで）においてとあり、現在の飛行自粛時間と一致しません。</p> <p>特に、夕方以降の発着便の遅延が重なることにより、同空港の運営時間である22時を超えての発着便の増加が深刻な問題となっており、早急な対策が求められてきた。とありながら、問題となるはずの20:00以降は飛行自粛を解除しており、航空当局にて、適切な検討がされたのか疑問を感じます。</p> <p>もっとも、20:00以降の規制は昨年5月に発生したイレギュラー運行がきっかけと伺っていることから、別の意図であったのかとも推察しております。</p> <p>福岡空港のキャパ（発着能力）のため、必要な規制はやむを得ない気もしますが、今回の内容は、理由と対策に矛盾がある内容であることから、小型機に対する嫌がらせ（調布のように離発着できないようにして、駐機料を取っている東京都など）ともとれる対応には、断固反対します。</p> <p>国土交通省の筋の通った規制（理由と規制内容が矛盾しない）を求めます。</p> | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものです。</p> <p>福岡空港では、航空機の発着回数の増加に伴い午前9時から午後7時までの間においても混雑が継続しており、これらを踏まえ、対象時間帯を定めています。</p> <p>また、20時以降については、空港の利用時間を越えた運航への対策の一環として、飛行自粛にかかる協力依頼を行っているところであり、空港の処理能力を確保する観点とは異なることから、本取扱いの対象時間帯としておりません。</p> |
| 11 | <p>既に首都圏では実施されている制限が、九州にも起きたのは時代の趨勢。とはいえ、小型機の活動を、制限措置で逃げなければならないインフラの貧弱をさらしている。</p> <p>GA 小型機が RJFF を利用する根拠（理由）は、運送事業機より弱いのではないか？LCC の受け入れは国家戦略でもあることから、RJFF も GA との棲み分けをはっきり示した方が良いでしょう。</p> <p>近傍に佐賀、北九州、大分、熊本、長崎などローカル空港も多く、困難さは首都圏よりも低い。GA 産業航空には他の周辺空港への移転拡大を促し（補助金なども必要か）、自家用・スポーツ航空にはオーナーの移動を援助するなどして、本案を実践すべきだ。</p>   | <p>いただいたご意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>   |
| 12 | <p>社会的なニーズのある空撮や主に公的業務の航空測量等の航空機使用事業に用いられる回転翼航空機については離着陸パターンを工夫することにより、混雑時間帯にあっても外来機についてある程度のスロットを設定してほしい。</p>  | <p>本取扱いは、回転翼航空機を対象としておりません。</p>  |
| 13 | <p>(1)においてADF受信装置を装備し、とありますが、福岡空港の出発進入方式において、ADF受信装置の装備は必ずしも必要ではないと判断されますので、削除を要望しま</p>   | <p>(1) 福岡空港ではNDBにより構成される出発・進入方式は設定されていませんが、周辺飛行場ではNDBにより構成される飛行経路等が設定されていること、他の就航機材の搭</p>  |

|    |  |  |
|----|--|--|
|    | <p>す。</p> <p>(2)における、高度 10,000 フィートでは 250 ノット、10,000 フィートから 5,000 フィートまで降下では 200~250 ノット間の速度を要求する提案の内容は、実質的に、ピストン発動機又はタービン発動機を装備する航空機の運航を排除するものとなっています。</p> <p>高度 10,000 フィートでは 200 ノット、5,000 フィートでは 150 ノットとしても、実質的な運用は可能と考えられますので、再考を要望します。</p>  | <p>載機器の要件と一致させることから、ADF 受信装備を要件としています。</p> <p>(2) 本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、ご指摘の記載事項についても、空港の処理能力を確保のために必要な要件として規定するものです。</p>                                 |
| 14 | <p>弊社として福岡空港から送電線巡視飛行を実施していません。</p> <p>福岡空港を起点とした送電線点検飛行です。空港を使用できないと他空港への巡視員の移動が必要なことや、天候待ちでの対応が困難となります。</p> <p>是非とも報道取材と同様な扱いをお願いします。(ライフライン確保のための点検が必要です。年 3 回)</p> <p>(運航全般的において公共性の高い運航に関しては認めていただけるようにお願いします。)</p>   | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、本取扱いを適用しない航空機については、記載した要件に基づき判断することとしています。</p>   |
| 15 | <p>近年の航空局の指針及び世界的な動向として NDB の縮退が進んでおり、その動向にあわせて航空機メーカーも当初より ADF をオプションあるいは搭載しない機体が増えております。ADF に替わるものとして GPS あるいは GNSS の搭載が標準となっている現状を鑑み、義務搭載装備に ADF を入れる事は逆に高性能機を排除する結果になるかと思われます。</p> <p>以上により ADF の義務化を削除するかもしくは、ADF あるいは GPS を搭載するもの、との表現が適切だと思います。</p>   | <p>周辺飛行場では NDB により構成される飛行経路等が設定されていること、他の就航機材の搭載機器の要件と一致させることから、ADF 受信装備を要件としています。</p>   |
| 16 | <p>弊社は国の業務で毎年福岡空港を利用させて頂いております。</p> <p>使用航空機は単発レシプロ固定翼セスナ 206 型であり、本案 2. 内容の (2) の性能はありませんが、上記の業務仕様書に福岡空港の使用が明記されている場合は適用を除外して頂きたいと考えております。</p> <p>国内の小型航空機を使用する事業社については、その業務によっては福岡空港の離着陸を認めて戴きたくお願い申し上げます。</p>   | <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、本取扱いを適用しない航空機については、記載した要件に基づき判断することになります。</p>  |
| 17 | <p>意見 1：本規制案についてさらに慎重な検討を望む。</p> <p>安全運航のためには小型航空機とそうでない航空機との調整が必要であることは理解できる。しかし、この決定案を実施するにあたって、以下の検討はされたかどうか確認したい。</p> <p>1) 小型航空機の利用者および関係する団体からの意見聴取はおこなったのか。</p> <p>2) 午前 9 時から午後 7 時までの時間帯が一律使用不可能になるが、この時間帯すべてにおいて混雑しているのか。</p> <p>3) 新聞報道によると小型航空機の離発着は 2013 年度で 1300 回とのことである。一日平均 3.5 回である。利用頻度</p> | <p>意見 1 について</p> <p>本取扱いへのご意見は、本パブリックコメント等によりお伺いしております。</p> <p>福岡空港では、航空機の発着回数の増加に伴い午前 9 時から午後 7 時までの間においても混雑が継続しており、これらを踏まえ、対象時間帯を定めています。また、本取扱いは、現状の制度では空港の処理能力への影響が考えられることから、実施するものです。LCC を含む定期便等については、発着調整の実施により 1 時間あたりの発着回数を規定しています。</p> |

|    |   |   |
|----|---|---|
|    | <p>からいくと一日平均2機ということになる。これによって具体的に一日何分の遅延が発生しているのか。むしろ遅延の原因はLCCなどの増加によるものが支配的ではないか。小型航空機の抑制は朝夕の混雑時間帯のみに制限にすることはできないのか。</p> <p>4)福岡空港の周辺には北九州、佐賀、山口宇部などの空港がある。需要を分散させることによって一極集中を避ける努力はしたのか。</p> <p>意見2：本規制案の実施にともなって失われる小型航空機の利便性を補償する航空施策の実施を望む。</p> <p>今回の規制案が実施されると小型航空機の離着陸が可能となる空港が一つ減ることになる。これは小型航空機の運航者にとっては緊急時の代替空港や航空燃料の確保できる先が減ることを意味する。</p> <p>また、提案どおりの時間帯に抑制がかかった場合、早朝時間帯および深夜時間帯に福岡空港に向けて他空港より出発することが物理的に不可能になる。</p> <p>つまり本抑制は小型航空機の安全運航を阻害することを意味する。これに対する代替施策を実施するのか。具体的には近隣空港に対して小型航空機の給油設備の充実などをお願いしたい。</p> <p>ただ小型航空機を一方的に締め出すだけでなく、ジェネラルアビエーションが発展する施策の実施を強く望む。ジェネラルアビエーションの発展により航空業界自体のすそ野を広げる発展的な政策の実施を期待する。</p> <p>意見3：福岡空港のみに交通が集中する国の政策の是正を望む。</p> <p>LCCの増加にともなって福岡空港にトラフィックが一極集中するのは国の交通網（鉄道・道路を含む）の整備計画がいきあたりばったりで失敗しているからではないか。系統だった交通網の整備を望む。</p> | <p>意見2について</p> <p>本取扱いは、混雑空港に指定される福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、混雑の著しい時間帯においては、必要な要件等を満たした上で空港を利用頂くことで、空港の処理能力を確保するものであり、小型機の離着陸を完全に禁止するものではありません。</p> <p>また、緊急を要する場合における空港の利用についても規定しているところであり、安全運航を阻害するとのご指摘はあたらないと考えております。</p> <p>意見3ほかについて</p> <p>いただいたご意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> |
| 18 | <p>(1) 時間帯について</p> <p>午後の1時から3時前後は、比較的離着陸が少ない傾向であることから、混雑時間帯の指定を2時間程度外して頂きたい。</p> <p>(2) 諸外国の運用について</p> <p>米国やカナダの国際空港では、混雑時間帯や平日の着陸料金を高く設定しており、できるだけ混雑日や平日に小型機の離着陸をそれ以外の日に誘導したりするような運用をしている状況です。</p> <p>今後もし近隣諸国や日本国内のビジネス航空、社用機等でターボプロップ機が増えた場合、事実上該当時間帯の離着陸ができなくなってしまうと思います。我が国においても他の先進国の運用等を参照しながら行政施策を実施すべきではないかと提言させていただきます。</p>   | <p>(1) について</p> <p>福岡空港では、航空機の発着回数の増加に伴い午前9時から午後7時までの間においても混雑が継続しており、これらを踏まえ、対象時間帯を定めています。</p> <p>(2) について</p> <p>今後の状況の変化に伴う諸外国の運用については、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>  |
| 19 | <p>飛行場は公共である以上は利益を公平に分配、取り扱う義務があるという事を前提にコメントを致します。</p> <p>福岡空港が混雑空港に指定され定期便の発着（定時運航）</p>   | <p>定期便等に対する発着調整は、本取扱い同様、福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から実施しているものです。</p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p>枠が設定される事は安全運航上致し方ないと思っております。各 AIRLINE 会社の出発ダイヤが同時刻になっている事にもビジネスの思惑が見え隠れしています。各社間で何か協定でも交わされているのでしょうか？例えば 5 機同時出発では早い者勝ちになり、1 番機と 5 番機では 10 分近くの差が出てくるのは当然かと思われまます。その様な事態を改善する意味も含まれているのも分かります。しかしその為に小型機を緊急、公的報道等の特別ミッション機を除いて SHUT OUT するのは余りにも安全、遅延を名目にした上から目線の方策ではないのでしょうか。</p> <p>何%の小型機が不安全、遅延を発生させているのでしょうか。恐らくコンマ以下の%ではないのでしょうか。</p> <p>それをコントロールが出来ない程コントローラースキルが低いのでしょうか？端的に言えばただ面倒くさいからとしか理解できません。</p> <p>確かに小型機の SPOT も遠くなり使いづらい空港になりつつあるのは小型機業界は分かっています。地上、上空での待機が長くなるのも理解しています。小型機を締め出すのでは無く、小型機に「空中待機が時間帯によっては長くなりますよ。だけど着陸は可能です。燃料は多目に積んで来て下さい」、という様なインフォメーションを流し小型航空機の文化を尊重し共存共栄を図るべく方向に向かれる事を切に望みます。</p> | <p>また、本取扱いは、現状の制度では空港の処理能力への影響が考えられることから、実施するものです。</p> <p>航空管制を含め最大限努力しているところですが、福岡空港における運航の安全の確保及び円滑な空港運用の維持の観点から、福岡空港の処理能力を維持していくために必要な対策として実施するものです。</p> |
| <p>20 適切な内容と思われた。</p>  | <p>ご賛同のご意見として承ります。</p>  |