

バニラ・エア株式会社からの混雑空港（関西国際空港）運航許可申請に係る審議（第1回）

1. 日 時

平成28年11月22日（火） 10時30分～11時35分

2. 場 所

国土交通省 2号館14階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

鷹箸有宇壽（会長）、原田尚志（会長代理）
松田英三、河野康子、根本敏則、山田攝子

<国土交通省>

航空局：大沼航空事業課長ほか
事案処理職員：運輸審議会審議室 川崎、木村

4. 議事概要

- 航空局がバニラ・エア株式会社（以下「バニラ・エア」という。）からの混雑空港（関西国際空港）運航許可申請の概要等について説明した後、当該申請が航空法第107条の3第3項に規定する許可基準に適合すると判断した根拠について説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 関西国際空港について、発着枠の使用状況からみるとまだ余裕があるように見えるが、ターミナルの処理能力の観点からみるとどうか。
 - ② 従前全日本空輸株式会社が運航していた関西一函館線にバニラ・エアが新規就航するねらい如何。
 - ③ 関西国際空港においては、国内線の旅客数（平成27年度648万人）に比して国際線の旅客数（同1719万人）が多く、国際線の就航便数に占める外国航空運送事業者の割合が非常に高くなっている。このような状況を当局としてどのようにみているか。
 - ④ 成田－関西線をLCC4社が運航することになるが、各社のダイヤはどのように決められるのか。
 - ⑤ LCCのパイロットも大手航空会社のパイロットと同等水準の労働条件が確保されているのか。

等についての質問があった。

これに対し、航空局からは、

- ①新たに国際線専用ターミナルを整備中で、今年度中には供用開始予定となっており、ターミナルの処理能力の観点でも問題はない。
- ②今回の申請は、台湾や香港、ベトナム等からの観光客に函館にも気軽に訪れてもらいたいというバニラ・エアの戦略によるものと聞いている。また、バニラ・エアの機材は全日本空輸株式会社の機材に比べて小さいため、十分なロードファクターの確保が見込め、採算がとれると判断したのではないかと思われる。
- ③多くの訪日旅客を外国航空運送事業者が運んでいるのが実情であり、そうした状況の下で本邦航空運送事業者が如何にシェアを伸ばしていくのかは航空政策上の重要な課題であると認識している。
- ④基本的には、ダイヤは各社からの申請に基づいて決められ、航空局が調整することはしていない。発着枠の関係で調整が必要となった場合は、国際線発着調整事務局が、国土交通省の委嘱を受けて、IATAガイドライン等に基づき調整することとなる。
- ⑤労働時間等に係る運航の安全を確保するための規制は、全てのパイロットに同様に適用されるため、この点において各社間で差はないが、待遇面では各社の経営判断により違いがでてくる。

等の回答を得た。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。