

国 運 審 第 3 2 号
平成 2 3 年 3 月 1 0 日

国土交通大臣 大 島 章 宏 殿

運輸審議会会長 大 屋 則 之

答 申 書

株式会社ジャルエクスプレスからの混雑空港運航許可申請
について

平 2 3 第 9 0 0 1 号
平 2 3 第 9 0 0 2 号
平 2 3 第 9 0 0 3 号

平成 2 3 年 2 月 1 5 日 付 け 国 空 事 第 7 3 0 号 を も っ て 諮 問 さ れ た 上 記
の 事 案 に つ い て は 、 審 議 し た 結 果 、 次 の と お り 答 申 す る 。

主 文

株式会社ジャルエクスプレスの申請に係る成田国際空港、関西国際空港及び東京国際空港を使用して運航を行うことについては、いずれも許可することが適当である。

理 由

1. 申請者は、別表に掲げる運航計画に基づき国内定期航空運送事業を営むため、本件申請を行ったものである。
2. 当審議会に提出された資料、所管局から聴取した説明等に基づいて検討した結果は、次のとおりである。

(1) 成田国際空港関係

- ① 成田国際空港においては、発着規制として、1日の発着回数を最大615回にするとともに、30分間の発着回数について6時台から19時台までの間は出発を11回～16回、到着を8回～16回、合計を24回～27回と、また、20時台から22時台までの間は、A滑走路発着を13～16回、B'滑走路発着を8回、合計を21回～24回とするなどの発着調整基準が設けられている。

申請者の運航計画に定める成田国際空港での発着は、他の本邦航空運送事業者を含む同空港の時間帯ごとの使用状況等から判断すれば、この発着調整基準に合致するものと認められる。

また、申請者の成田国際空港に係る運航計画は、同空港における航空機整備等の所要時間及び相対応する各空港の航空保安業務提供時間（環境対策の観点から発着規制をしている空港にあつては利用可能時間。以下同じ。）等からも妥当なものであり、前記発着調整基準に反するおそれはないものと認められる。

以上により、申請者の成田国際空港に係る運航計画は、航空機の

運航の安全上適切なものと認められる。

- ② 申請者は、現在、株式会社日本航空インターナショナルが行っている成田国際空港と大阪国際空港及び新千歳空港とを結ぶ2路線の運航の一部を引き継ぎ、平成23年3月27日から当該路線について1日3往復の運航を行おうとするものである。

申請者の運航計画により、日本航空グループとして、効率的で安定した運航体制の下で、現在と同様の頻度、座席供給量での運航が継続され、利用者の利便に適合する輸送サービスの提供が引き続き維持される。

当該路線の運航は、同路線における他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって多頻度運航と競争状態が維持され、利用者利便の維持に資するものであること等を勘案すると、本件申請は当該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。

(2) 関西国際空港関係

- ① 関西国際空港においては、発着規制として、1時間の発着回数を40回（うち出発回数32回、到着回数25回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

申請者の運航計画に定める関西国際空港での発着は、他の本邦航空運送事業者を含む同空港の時間帯ごとの使用状況等から判断すれば、この発着調整基準に合致するものと認められる。

また、申請者の関西国際空港に係る運航計画は、同空港における航空機整備等の所要時間及び相対応する各空港の航空保安業務提供時間等からも妥当なものであり、前記発着調整基準に反するおそれはないものと認められる。

以上により、申請者の関西国際空港に係る運航計画は、航空機の運航の安全上適切なものと認められる。

- ② 申請者は、現在、株式会社日本航空インターナショナルが行っている関西国際空港と東京国際空港、新千歳空港及び那覇空港とを結ぶ3路線の運航の一部を引き継ぎ、平成23年3月27日から当該路線について1日4往復の運航を行おうとするものである。

申請者の運航計画により、日本航空グループとして、効率的で安定した運航体制の下で、現在と同様の頻度、座席供給量での運航が継続され、利用者の利便に適合する輸送サービスの提供が引き続き維持される。

当該路線の運航は、同路線における他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって多頻度運航と競争状態が維持され、利用者利便の維持に資するものであること等を勘案すると、本件申請は当該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。

(3) 東京国際空港関係

- ① 東京国際空港においては、発着規制として、1時間の発着回数について6時台から22時台までの間は出発を35回（6時台は40回、22時台は5回。この出発回数の外枠でジェット機にあっては7時台に5回、プロペラ機にあっては1日に2回）、到着を35回（6時台及び7時台は5回、22時台は40回）と、また、23時台から5時台までの深夜早朝時間帯は出発を8回（23時台前半は0回、23時台後半は4回）、到着を8回（23時台前半は8回、23時台後半は4回）とそれぞれ定めるなどの発着調整基準が設けられている。

申請者の運航計画に定める東京国際空港での発着は、他の本邦航空運送事業者を含む同空港の時間帯ごとの使用状況等から判断すれば、この発着調整基準に合致するものと認められる。

また、申請者の東京国際空港に係る運航計画は、同空港における航空機整備等の所要時間及び相対応する各空港の航空保安業務提供時間等からも妥当なものであり、前記発着調整基準に反するおそれはないものと認められる。

以上により、申請者の東京国際空港に係る運航計画は、航空機の運航の安全上適切なものと認められる。

- ② 申請者は、現在、株式会社日本航空インターナショナルが行っている東京国際空港と関西国際空港、新千歳空港、那覇空港等とを結ぶ15路線の運航の一部を引き継ぎ、平成23年3月27日から1

日33往復の運航を行おうとするものである。

申請者の運航計画により、日本航空グループとして、効率的で安定した運航体制の下で、現在と同様の頻度、座席供給量での運航が継続され、利用者の利便に適合する輸送サービスの提供が引き続き維持される。

当該路線の運航は、同路線における他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって多頻度運航と競争状態が維持され、利用者利便の維持に資するものであること等を勘案すると、本件申請は当該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。

3. 以上に掲げる理由により、本件申請は航空法第107条の3第3項各号に掲げる基準に適合するものと認める。

別 表

【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 札幌（新千歳空港）	1日2往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型

【関西国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（関西国際空港）～ 東京（東京国際空港）	1日2往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
大阪（関西国際空港）～ 札幌（新千歳空港）	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型

【東京国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日2往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 札幌（新千歳空港）	1日3往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 女満別	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 旭川	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 帯広	1日2往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 秋田	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 岡山	1日2往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 徳島	1日3往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 高松	1日4往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 高知	1日1往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-400型

東京（東京国際空港）～ 松山	1日5往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 北九州	1日3往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日2往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 宮崎	1日2往復	平成23年3月27日	ボーイング式737-800型