

国 運 審 第 3 3 号
平成 2 1 年 1 2 月 1 7 日

国土交通大臣 前 原 誠 司 殿

運輸審議会会長 大 屋 則 之

答 申 書

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、
エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航
空株式会社、エアーセントラル株式会社、アイベックスエア
ラインズ株式会社、エアーネクスト株式会社、株式会社エア
ーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン航空株式
会社、株式会社スターフライヤー、スカイマーク株式会社、
北海道国際航空株式会社、スカイネットアジア航空株式会社、
株式会社ジャルエクスプレス及び日本エアコンピューター株式
会社からの混雑空港運航許可申請について

平 2 1 第 9 0 0 2 号
平 2 1 第 9 0 0 3 号
平 2 1 第 9 0 0 4 号
平 2 1 第 9 0 0 5 号
平 2 1 第 9 0 0 6 号
平 2 1 第 9 0 0 7 号
平 2 1 第 9 0 0 8 号
平 2 1 第 9 0 0 9 号

平 2 1 第 9 0 1 0 号
平 2 1 第 9 0 1 1 号
平 2 1 第 9 0 1 2 号
平 2 1 第 9 0 1 3 号
平 2 1 第 9 0 1 4 号
平 2 1 第 9 0 1 5 号
平 2 1 第 9 0 1 6 号
平 2 1 第 9 0 1 7 号
平 2 1 第 9 0 1 8 号
平 2 1 第 9 0 1 9 号
平 2 1 第 9 0 2 0 号
平 2 1 第 9 0 2 1 号
平 2 1 第 9 0 2 2 号
平 2 1 第 9 0 2 3 号
平 2 1 第 9 0 2 4 号
平 2 1 第 9 0 2 5 号
平 2 1 第 9 0 2 6 号
平 2 1 第 9 0 2 7 号
平 2 1 第 9 0 2 8 号
平 2 1 第 9 0 2 9 号
平 2 1 第 9 0 3 0 号
平 2 1 第 9 0 3 1 号
平 2 1 第 9 0 3 2 号
平 2 1 第 9 0 3 3 号
平 2 1 第 9 0 3 4 号
平 2 1 第 9 0 3 5 号
平 2 1 第 9 0 3 6 号

平成 2 1 年 1 1 月 1 7 日付け国空事第 7 1 1 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

株式会社日本航空インターナショナルの申請に係る混雑空港（成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、全日本空輸株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、エアーニッポン株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、株式会社ジェイエアの申請に係る混雑空港（成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、日本貨物航空株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港及び関西国際空港）を使用して運航を行うこと、エアーセントラル株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、アイベックスエアラインズ株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、エアーネクスト株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港）を使用して運航を行うこと、株式会社エアーニッポンネットワークの申請に係る混雑空港（関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、日本トランスオーシャン航空株式会社の申請に係る混雑空港（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、株式会社スターフライヤーの申請に係る混雑空港（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、スカイマーク株式会社の申請に係る混雑空港（東京国際空港）を使用して運航を行うこと、北海道国際航空株式会社の申請に係る混雑空港（東京国際空港）を使用して運航を行うこと、スカイネットアジア航空株式会社の申請に係る混雑空港（東京国際空港）を使用して運航を行うこと、株式会社ジャルエクスプレスの申請に係る混雑空港（大阪国際空港）を使用して運航を行うこと及び日本エアコミューター株式会社の申請に係る混雑空港（大阪国際空港）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. 各申請者は、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、本件を申請したものである。

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A滑走路370回、B'滑走路176回（うち国内定期便34回）、30分間の発着回数をA滑走路13～16回、B'滑走路7回とするとともに、国内定期便等の1日の時間帯ごとの発着回数を定めるなどの発着調整基準が設けられている。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航空株式会社、エアーセントラル株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社及びエアーネクスト株式会社は、それぞれ別表に掲げる運航計画のとおり成田国際空港を使用して運航を行おうとするものである。これらの申請者の運航計画において定める同空港での発着は、同空港における各申請者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、これらの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っては利用可能時間。以下同じ。）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、これらの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 申請者が成田国際空港を使用して運航する9路線のうち、同空港と新千歳、仙台、中部国際、関西国際、大阪国際、福岡及び那覇の各空港を結ぶ7路線においては、複数の航空会社により運航される（3社競合が1路線、2社競合が6路線）など競争環境も整備され、競争の促進を通じた多様な輸送サービスが提供される機会が確保されている。

また、成田国際空港に係る各申請者の路線の運航は、国内主要空港と国際航空の拠点である成田国際空港を結ぶ国内航空路線網を形成するもので

あり、国際線との乗り継ぎ利便を含む利用者利便の維持に資するものである。

以上により、成田国際空港に係る本件申請は、成田国際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。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航空株式会社、株式会社エアーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン航空株式会社及び株式会社スターフライヤーは、それぞれ別表に掲げる運航計画のとおり関西国際空港を使用して運航を行おうとするものである。これらの申請者の運航計画において定める同空港での発着は、同空港における各申請者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、これらの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、これらの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 申請者が関西国際空港を使用して運航する8路線のうち、同空港と新千歳、成田国際、東京国際、福岡及び那覇の各空港を結ぶ5路線においては複数の航空会社により運航される（3社競合が1路線、2社競合が4路線）など競争環境も整備され、競争の促進を通じた多様な輸送サービスが提供される機会が確保されている。

また、関西国際空港に係る各申請者の路線の運航は、関西国際空港の特性を生かし、大阪国際空港が利用できない時間帯にも路線を設定するなど、大阪国際空港に係る路線の運航と相まって、関西圏と各地を結ぶ国内航空

路線網を形成するとともに、国内主要空港と国際航空の拠点である関西国際空港を結ぶ国内航空路線網を形成し、国際線との乗り継ぎ利便の維持に資するものでもあり、利用者の利便に適合する輸送サービスの提供を行うものである。

以上により、関西国際空港に係る本件申請は、関西国際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時から22時台までの間は出発を32回（この出発回数の外枠でA滑走路（34L）からの左旋回離陸対象機に係る回数として、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31回（7時台、20時台及び21時台は30回、6時台及び22時台は26回）と、また、23時から5時台までの間は発着22回（うち到着10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。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、株式会社エアーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン株式会社、株式会社スターフライヤー、スカイマーク株式会社、北海道国際航空株式会社及びスカイネットアジア航空株式会社は、それぞれ別表に掲げる運航計画のとおり東京国際空港を使用して運航を行おうとするものである。これらの申請者の運航計画において定める同空港での発着は、同空港における各申請者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、これらの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、これらの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 東京国際空港の発着枠については、競争の促進を通じて利用者利便の向上を図るため、その一部が新規航空会社に優先的に配分され、その結果今

回の申請においては新規航空会社4社から計77便の申請が出されるなど競争環境の整備が進められている。これに伴い、申請者が東京国際空港を使用して運航する48路線のうち、同空港と新千歳空港を結ぶ路線等24路線においては複数の航空会社により運航される（4社競合が1路線、3社競合が10路線、2社競合が13路線）など競争の促進を通じた多様なサービスが提供される機会が確保されている。

他方、東京国際空港に係る各申請者の路線の運航は、幹線はもとより首都圏と地方空港を結ぶ最大の国内航空路線網を形成するものであり、利用者利便に適合する輸送サービスを提供するものである。また、東京国際空港に関しては少便数路線に係る発着枠の調整ルールが定められており、少便数路線が維持されているなど多様な国内航空路線網の形成が図られている。

以上により、東京国際空港に係る本件申請は、東京国際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。

（4）大阪国際空港関係

- ① 大阪国際空港においては、発着規制として、1日の発着回数を370回（うちジェット機200回）、1時間の発着回数を36回、連続する3時間の発着回数を93回（うち到着回数54回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、エアーセントラル株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、株式会社エアーニッポンネットワーク、株式会社ジャルエクスプレス及び日本エアコミューター株式会社は、それぞれ別表に掲げる運航計画のとおり大阪国際空港を使用して運航を行おうとするものである。これらの申請者の運航計画において定める同空港での発着は、同空港における各申請者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、これらの申請者の大阪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、これらの申請者の大阪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 申請者が大阪国際空港を使用して運航する29路線のうち、同空港と東京国際空港を結ぶ路線等13路線においては複数の航空会社により運航される（3社競合が1路線、2社競合が12路線）など競争の促進を通じた多様なサービスが提供される機会が確保されている。

他方、大阪国際空港に係る各申請者の路線の運航は、東京国際空港に次ぐ全国的な国内航空路線網を形成するものであり、関西国際空港に係る路線の運航と相まって、関西圏と各地を結ぶ国内航空路線網を形成することにより、利用者の利便に適合するサービスの提供を行うものである。また、大阪国際空港に関しては、減便の結果1日当たりの運航回数が1便未滿となる路線に係る発着枠の調整ルールが定められており、最低限の路線が維持されているなど多様な国内航空路線網の形成が図られている。

以上により、大阪国際空港に係る本件申請は、大阪国際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。

4. また、今回の各申請者に対する混雑空港運航許可については、現在の許可期限が平成22年1月末に到来することを踏まえ、同年2月1日現在の運航計画を前提に許可の更新を行うものである。

しかしながら、東京国際空港及び成田国際空港の容量拡大に伴う発着枠の配分、関西国際空港及び大阪国際空港のあり方の検討、あるいは、航空会社の路線の整理・再編等の事情により、平成22年2月以降に各申請者の混雑空港に係る路線の運航計画には、かなりの変更が予想される場所である。

このため、運輸審議会としては、混雑空港のより安全で適切かつ合理的な使用が国内航空ネットワークの発展を図る上で極めて重要な課題であるとの認識に立って、国土交通大臣に対して、次の事項を要望する。

(1) 東京国際空港の関係

東京国際空港については、平成22年10月の新滑走路の供用開始により、現在の30.3万回/年から40.7万回/年に発着枠が段階的に拡大されることになっており、国土交通大臣は、当面予定されている平成22年10月及び23年4月の発着枠の配分の決定に当たっては、次のような点に配慮していただきたい。

- ① 東京国際空港は国内航空旅客の約6割が使用する国内最重要拠点空港であり、同空港と地方空港を結ぶ国内航空路線の形成が地方の活性化に大きく寄与していることを踏まえ、小型機（100席以下）による新規路線の開設等を含め、同空港に係る地方路線の維持・充実に努めること。
- ② 新規航空会社への発着枠の拡大等を通じて航空会社間の競争促進を図り、利用者利便の一層の向上に努めること。
- ③ 発着枠の配分に当たっては、安全確保が航空輸送に係る最重要事項であることに鑑み、航空会社の安全確保への取り組みを最大限考慮した上で、配分の決定を行うこと。

さらに、東京国際空港の発着枠は、平成23年4月以降、最終的には40.7万回/年まで拡大される予定であり、これに伴い、同空港周辺の航空交通量は大幅に増加し、さらには、国際定期便の開設に伴い外国の航空会社の乗り入れも漸増する見込みである。

国土交通大臣は、こうした東京国際空港を取り巻く情勢の変化に鑑み、安全運航の確保に万全を期した上で、発着枠の最終形までの拡大を図るとともに、国内航空路線網の維持・充実に加え、国内線と国際線の乗り継ぎ利便にも十分に配慮して、発着枠の配分を決定していただきたい。

(2) 成田国際空港の関係

成田国際空港の発着枠については、平成22年3月に、B'滑走路の延伸等により、20万回/年から22万回/年に拡大され、その後も環境面、施設面及び運用面の制約解消により、最終的には30万回/年までの拡大に向けた検討が進められている。

国土交通大臣は、国際航空の拠点である成田国際空港と国内空港を結ぶ国内航空路線は、国際航空路線とのフィーダー路線としての役割を果たしていることに鑑み、国際線と国内線の乗り継ぎ利便の維持・向上を図る観点から、増枠分の一部を国内航空路線の維持・充実にも当てていただきたい。

(3) 関西国際空港及び大阪国際空港の関係

関西国際空港及び大阪国際空港のあり方については、現在、鋭意検討が進められているところであるが、国土交通大臣は、関西国際空港と大阪国際空港における、それぞれの運航時間帯、あるいは、国際線との乗り継ぎ等の特性を活かした上で、運航路線等について適切な機能分担がなされ、関西圏と各地を結ぶ国内航空路線網が形成されるように努めていただきたい。

(4) 航空会社の路線の整理・再編の関係

近年、航空需要が低迷する中で、航空会社は、経営合理化の一環として、需要規模が小さく採算が取れない路線の整理・再編を進めており、混雑空港と地方空港を結ぶ路線についても、減便・廃止の対象となる路線が一部出てくるのが想定される。

しかしながら、国内航空路線網の核となる混雑空港との間の路線の減便・廃止は、地方部の住民の利便性を著しく低下させ、地方部の活力を一段と弱める結果につながることから、国土交通大臣は、国や地域の関係者等の協力によって、混雑空港と地方空港を結ぶ路線を維持・確保するための方策について検討していただきたい。

(5) その他

国土交通大臣は、(1)～(4)に関連して、大規模な発着枠の配分の決定等を行うに当たっては、必要に応じて、運輸審議会に対して報告を行うとともに、可能な限り、その意見を尊重した対応をしていただきたい。