

## 参 考 資 料

ジェットスター・ジャパン株式会社からの混雑空港（成田国際空港、関西国際空港）運航許可申請事案に関する答申

（平成24年6月12日） . . . 1

Peach Aviation株式会社からの混雑空港（関西国際空港）運航許可申請事案に関する答申

（平成23年10月13日） . . . 6

国 運 審 第 7 号  
平成24年6月12日

国土交通大臣 羽田 雄一郎 殿

運輸審議会会長 大屋 則之

答 申 書

ジェットスター・ジャパン株式会社からの  
混雑空港運航許可申請について

平24第9003号  
平24第9004号

平成24年5月15日付け国空事第654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

ジェットスター・ジャパン株式会社の申請に係る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週間の発着回数を最大4,806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20時台までの間は出発を5回～23回、到着を4回～23回、合計を26回～29回と、また、21時台及び22時台は、A滑走路発着を8回～16回、B'滑走路発着を9回～13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する各空港の保安業務提供時間（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）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 申請者が運航を行おうとする成田国際空港に係る路線のうち、成田～関西間の路線は、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1日1往復の運航を引き継ぐものであり、現在と同等以上の頻度、座席供給量での運航が維持され、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ものである。

また、申請者が運航を行おうとする成田国際空港に係る他の路線については、現在、成田～札幌間の路線では、株式会社日本航空インターナショナルが1日3往復並びに全日本空輸株式会社及びスカイマーク株式会社が1日2往復の運航を、成田～福岡間の路線では、株式会社日本航空インターナショナル及び全日本空輸株式会社が1日3往復並びにスカイマーク株式会社が1日2往復の運航を、成田～那覇間の路線では、スカイマーク株式会社が1日3往復並びに株式会社日本航空インターナショナル及び全日本空輸株式会社が1日1往復の運航を、それぞれ行っている。

申請者によるこれらの路線の運航は、低価格な運賃により成田国際空港を拠点とする国内線ネットワークの開設を図ろうとするものであり、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって、より一層の多頻度運航と競争の促進を図るとともに、利用者利便の一層の向上に寄与するものである。

これらのこと等を勘案すると、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。

申請者の運航計画に定める関西国際空港での発着は、他の航空運送事業者を含む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（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）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 申請者が運航を行おうとする関西国際空港に係る路線のうち、関西～成田間の路線は、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1日1往復の運航を引き継ぐものであり、現在と同等以上の頻度、座席供給量での運航が維持され、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ものである。

また、申請者が運航を行おうとする関西国際空港に係る他の路線については、現在、関西～札幌間の路線では、全日本空輸株式会社が1日5往復、株式会社日本航空インターナショナルが1日4往復並びにスカイマーク株式会社及びP e a c h ・ A v i a t i o n株式会社が1日3往復の運航を、関西～福岡間の路線では、P e a c h ・ A v i a t i o n株式会社が1日3往復及び全日本空輸株式会社が1日1往復の運航を、それぞれ行っている。

申請者によるこれらの路線の運航は、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって、低価格な運賃により、一層の多頻度運航と競争の促進を図るとともに、利用者利便の一層の向上に寄与するものである。

これらのこと等を勘案すると、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. 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
成田（成田国際空港）～ 関西（関西国際空港）	1日1往復 （注1）	平成24年7月9日	エアバス式A320-200型
成田（成田国際空港）～ 札幌（新千歳空港）	1日2往復 （注2）	平成24年7月3日	エアバス式A320-200型
成田（成田国際空港）～ 福岡（福岡空港）	1日1往復 （注3）	平成24年7月3日	エアバス式A320-200型
成田（成田国際空港）～ 那覇（那覇空港）	1日1往復 （注4）	平成24年7月9日	エアバス式A320-200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
関西（関西国際空港）～ 成田（成田国際空港）	1日1往復 （注1）	平成24年7月9日	エアバス式A320-200型
関西（関西国際空港）～ 札幌（新千歳空港）	1日1往復	平成24年8月24日	エアバス式A320-200型
関西（関西国際空港）～ 福岡（福岡空港）	1日1往復	平成24年8月24日	エアバス式A320-200型

（注1）平成24年8月24日以降、1日2往復

（注2）平成24年7月9日から8月23日まで、1日3往復

平成24年8月24日以降、1日4往復

（注3）平成24年7月23日から8月23日まで、1日2往復

平成24年8月24日以降、1日3往復

（注4）平成24年7月23日以降、1日2往復

国運審第16号の2  
平成23年10月13日

国土交通大臣 前田 武志 殿

運輸審議会会長 大屋 則之

答 申 書

Peach・Aviation株式会社からの  
混雑空港運航許可申請について

平23第9005号

平成23年9月20日付け国空事第1018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

P e a c h ・ A v i a t i o n 株式会社の申請に係る関西国際空港を使用して運航を行うことについては、許可することが適当である。

## 理 由

1. 申請者は、関西（関西国際空港）～札幌（新千歳空港）及び関西（関西国際空港）～福岡（福岡空港）間において国内定期航空運送事業を営営するため、本件申請を行ったものである。

申請者の運航計画によれば、当該路線において平成24年3月1日からエアバス式A320-214型機を使用し、1日3往復（関西～札幌）又は4往復（関西～福岡）の運航を行おうとするものである。

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) 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、申請者の運航計画は、関西国際空港における航空機整備等の所要時間並びに新千歳空港の航空保安業務提供時間及び福岡空港の利用可能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、申請者の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) 関西～札幌間の路線では、現在、全日本空輸株式会社が1日5往復及び株式会社日本航空インターナショナルが1日4往復の運航を行って



いる。

また、関西～福岡間の路線では、現在、全日本空輸株式会社が1日2往復の運航を行っている。

申請者によるこれらの路線の運航は、低価格な運賃により関西国際空港を拠点とする国内線ネットワークの開設を図ろうとするものであり、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって、より一層の多頻度運航と競争の促進を図るとともに、利用者利便の一層の向上に寄与するものであること等を勘案すると、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. 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。