

(案)

国 運 審 第 号
令 和 元 年 月 日

国土交通大臣 赤羽 一嘉 殿

運輸審議会会長 原田 尚志

答 申 書

日本航空株式会社、日本トランスオーシャン航空株式会社、株式会社ジェイエア、日本エアコンピューター株式会社、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア、株式会社スターフライヤー、Peach・Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、春秋航空日本株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、天草エアライン株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ、オリエンタルエアブリッジ株式会社及びエアアジア・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

令元第9002号

令元第9003号

令元第9004号

令元第9005号

令元第9006号

令元第9007号

令元第9008号
令元第9009号
令元第9010号
令元第9011号
令元第9012号
令元第9013号
令元第9014号
令元第9015号
令元第9016号
令元第9017号
令元第9018号
令元第9019号
令元第9020号
令元第9021号
令元第9022号
令元第9023号
令元第9024号
令元第9025号
令元第9026号
令元第9027号
令元第9028号
令元第9029号
令元第9030号
令元第9031号
令元第9032号
令元第9033号
令元第9034号
令元第9035号
令元第9036号
令元第9037号
令元第9038号
令元第9039号
令元第9040号

令元第 9 0 4 1 号
令元第 9 0 4 2 号
令元第 9 0 4 3 号
令元第 9 0 4 4 号
令元第 9 0 4 5 号
令元第 9 0 4 6 号
令元第 9 0 4 7 号
令元第 9 0 4 8 号

令和元年 1 1 月 1 9 日付け国空事第 1 0 9 3 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

日本航空株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港、関西国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、日本エアコミューター株式会社の申請に係る混雑空港（大阪国際空港及び福岡空港）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、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、ANAウイングス株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）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（成田国際空港、東京国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、株式会社AIRDO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、株式会社ソラシドエア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

会社スターフライヤーの申請に係る混雑空港（東京国際空港、関西国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、P e a c h ・ A v i a t i o n 株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港、関西国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、ジェットスター・ジャパン株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港、関西国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、春秋航空日本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、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、大阪国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、天草エアライン株式会社の申請に係る混雑空港（大阪国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、株式会社フジドリームエアラインズの申請に係る混雑空港（福岡空港）を使用して運航を行うこと、オリエンタルエアブリッジ株式会社の申請に係る混雑空港（福岡空港）を使用して運航を行うこと、エアアジア・ジャパン株式会社の申請に係る混雑空港（福岡空港）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週間の発着回数を最大5,753回とするとともに、30分間の発着回数について6時台から21時台までの間は29～34回、22時台は20～22回及び23時台は15～17回とするなどの発着調整基準が設けられている。

日本航空株式会社、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、P e a c h ・ A v i a t i o n 株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、春秋航空

日本株式会社及びアイベックスエアラインズ株式会社は、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（8事業者）は、成田国際空港を使用して24路線1日当たり75.7往復を運航するものである。

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ことに加え、低価格の運賃を提供するLCCの参入を通じて利用者の選択肢が広がっており、国内区間の新たな航空需要の拡大につながることで、利用者利便に適合する輸送サービスが提供されている。

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）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0時から5時台は13～20回、6時台は53回、7時台は53回、8時から21時台は80回、22時台は53回、23時台について前半30分は8回、後半30分は6～8回とするなどの発着調整基準が設けられている。

日本航空株式会社、日本トランスオーシャン航空株式会社、

株式会社ジェイエア、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア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 申請者（8事業者）は、東京国際空港を使用して48路線1日当たり498.6往復を運航するものである。

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る。地方路線の形成及び充実に向けた取組として、本年9月に実施した東京国際空港における発着枠の見直しに当たっては、既存の発着枠を航空会社から一部回収し、評価した上で、地方枠として再配分されている。また、地域と航空会社との間のパートナーシップを通じて地域の実情に合った需要喚起策等の取組を促進するため、地域及び航空会社による提案に対するコンテストを通じて、発着枠を配分する仕組みを平成26年から導入し、本年9月の発着枠の見直しにあたっては増枠を行っており、地域の活性化、地域住民生活の利便性の向上が図られている。

また、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、少便数路線の維持及び充実が図られ、多様な輸送網が確保されている。

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。

(3) 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45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。

日本航空株式会社、日本トランスオーシャン航空株式会社、株式会社ジェイエア、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、株式会社スターフライヤー、Peach・Aviation株式会社及びジェットスター・ジャパン株式会社は、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（9事業者）は、関西国際空港を使用して17路線1日当たり62.1往復を運航するものである。

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ものである。

また、低価格の運賃を提供するLCCの参入を通じて利用者の選択肢が広がっており、国内区間の新たな航空需要の拡大につながることにより、利用者の利便に適合する輸送サービスが提供されている。

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。

(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、低騒音機170回）、1時間の発着回数を36回（うち到着回数20回）、連続する3時間の発着回数を93回（うち到着回数60回）とする発着調整基準が設けられている。

日本航空株式会社、株式会社ジェイエア、日本エアコミューター株式会社、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社及び天草エアライン株式会社は、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（7事業者）は、大阪国際空港を使用して26路線1日当たり185往復を運航するものである。

大阪国際空港に係る各申請者の路線の運航は、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ものであり、利用者の利便に適合する輸送サービスが提供されている。

また、東京国際空港とは異なる路線を形成しており、関西圏の需要に適合した国内航空路線網を形成している。

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。

(5) 福岡空港関係

- ① 福岡空港においては、発着規制として、1時間の発着回数を35回（うち到着回数20回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

日本航空株式会社、日本トランスオーシャン航空株式会社、株式会社ジェイエア、日本エアコンピューター株式会社、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社スターフライヤー、Peach Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ、天草エアライン株式会社、オリエンタルエアブリッジ株式会社及びエアアジア・ジャパン株式会社は、それぞれ別表に掲げる運航計画のとおり福岡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、これらの申請者の福岡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、これらの申請者の福岡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（15事業者）は、福岡空港を使用して27路線1日当たり185往復を運航するものである。

福岡空港に係る各申請者の路線の運航は、幹線はもとより地方航空路線を形成するものである。また、低価格の運賃を提供するLCCの参入を通じて利用者の選択肢が広がっており、国内区間の新たな航空需要の拡大につながることで、利用者の利便に適合する輸送サービスが提供されている。

以上により、福岡空港に係る本件申請は、福岡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。