

スカイマーク株式会社からの混雑空港（成田国際空港）
運航許可申請に係る審議（第1回）

1. 日 時

令和元年9月19日（木） 10時30分～11時10分

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

原田尚志（会長）、牧満（会長代理）

河野康子、根本敏則、山田攝子、和田貴志

<国土交通省>

航空局：岡野航空事業課長ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 富田、原、内藤

4. 議事概要

- 航空局がスカイマーク株式会社（以下「スカイマーク」という。）からの混雑空港（成田国際空港）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 中部・成田路線はどのようなマーケットの性質を持っているのか、競争促進上都合がよいことを証明することになっているのか。
 - ② 今回の路線は深夜と早朝の発着枠を使うことになるが、スカイマークは一旦経営破綻し再建途上にある状況下で、無理な運航等の運営面に不安はないのか。
 - ③ 運賃比較について、スカイマークが設定をしている価格帯で、価格競争力はあるのか。
 - ④ 混雑空港において定められている発着調整基準を安全のメルクマールにしているのはなぜか。等についての質問があった。

これに対し、航空局からは、

- ① 国内線のみ利用者や国際線乗り継ぎの利用者の割合などマーケットの性質までは詳細に分析できていないが、利用者の選択肢が増える

ことが競争の促進につながるという基本的な考え方を持っている。運航会社を選べることはサービスや運賃などの選択肢の幅が広がり、競争促進になると考えている。

- ② 実際に運航体制に問題はなく、航空局安全部においても、乗員・機材共に厳しいチェックをしているため、問題ないと考えている。また、サービス面においても2017年度から2年連続で定時運航率が特定本邦航空運送事業者12社の中で第1位となっている。
- ③ 新幹線と競合している路線では競争相手が他社でなく新幹線となる。運賃設定については、自社で需要予測をした上での価格決定になると考えている。
- ④ 平成12年の航空法改正により運航ダイヤが届出制になり、路線の設定や増減便については航空会社の経営判断により自由な運航ができるようになった。しかしながら需要の多い混雑空港において、自由な路線設定を認めると、発着枠の制限を超えて離着陸を行おうとする航空機であふれ、運航の安全上などの問題が生じるため、混雑空港における発着枠の使用については国土交通大臣の許可にかからしめ、運航の安全などの観点から設定された発着枠の上限を超えないように、国として発着調整基準を設けて、発着総数の調整を行っている。

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。