

春秋航空日本株式会社からの混雑空港（関西国際空港）運航許可申請に係る審議（第2回）

1. 日 時

平成28年9月6日（火） 10時30分～11時25分

2. 場 所

国土交通省 2号館14階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

鷹箸有宇壽（会長）、原田尚志（会長代理）
松田英三、河野康子、根本敏則、山田攝子

<国土交通省>

航空局：大沼航空事業課長ほか
事案処理職員：運輸審議会審議室 堀家、川崎、木村

4. 議事概要

- 航空局が春秋航空日本株式会社からの混雑空港（関西国際空港）運航許可申請の内容等について、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かという観点を中心に説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ①混雑空港の運航許可基準のうちの「運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであること」（航空法第107条の3第3項第1号）については、当該混雑空港の発着調整基準に合致しているかどうかを中心に審査しているという理解でよいか。
 - ②関西国際空港の発着枠について、国際線と国内線にどのように調整しているのか。
 - ③春秋日本の航空機整備業務体制について、「自社（派遣）及びJAL」となっている空港が多いが、「自社（派遣）」とはどういう意味か。
 - ④LCCの運賃は、例えば成田国際空港～関西国際空港間だと3000円台からとなっていて低い水準にあり、安全に対するコストがきちんとかけられているのか心配である。
 - ⑤関西国際空港の国内線を利用する旅客数は増加傾向にある一方で、平成27年度は前年度に比べて1路線減、10便減となっているのはな

ぜか。

- ⑥関西国際空港の国内線の航空会社別運航回数のシェアをみるとLCCが過半を占めているが、関西国際空港の国際線のLCCのシェア（運航回数ベース）はどうか。
- 等についての質問・指摘があった。

これに対し、航空局からは、

- ①然り。混雑空港への運航許可の前段階で、事業を開始する際に輸送の安全を確保するため適切なものであること等について審査し航空運送事業許可をしており、例えば、整備体制等についてはその審査の際にチェックをしている。
- ②今は特に国際線、国内線で分けて発着枠を調整することはしていない。
- ③春秋日本の整備の拠点が成田にあるため、成田国際空港以外の空港については、成田から自社の整備担当を出張させて整備にあたらせるという意味である。
- ④LCCの運賃については空席状況をみながら設定されており幅がある。下限値は、早朝深夜帯や閑散期等で空席が多い状態で一番安く乗れる運賃であり、この運賃でいつも乗れるわけではない。運賃は届出制となっており、価格の設定が合理的かどうかを国土交通大臣が逐一審査をする仕組みにはなっていないが、不当な競争を引き起こすこととなる恐れがある等、利用者の利便を阻害している事実があると認めるときに、国土交通大臣が運賃変更命令を出すことができる。
- ⑤平成27年度は、全日空が函館路線を、ジェットスターが大分路線をそれぞれ廃止し、Peach Aviation が宮崎路線を開設する等の動きがみられた。各社においてロードファクターの改善が図られたのではないか。
- ⑥2008年に関西国際空港（国際線）にLCCが参入して以降、運航回数ベースでみたLCCのシェアは増加を続けており、現在は約33%である。
- 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。