

2 航 空

○国土交通省告示第86号（1月18日）

国 運 審 第 1 3 号
平成17年 1月 6日

国土交通大臣 北 側 一 雄 殿

運輸審議会会長 小 野 孝

答 申 書

スカイマークエアラインズ株式会社からの混雑飛行場運航許可申請について

平16第9034号

平成16年12月 2日付け国空事第395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

スカイマークエアラインズ株式会社の申請に係る混雑飛行場（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、東京（東京国際空港）～大阪（関西国際空港）間において国内定期航空運送事業を営営するため、本件申請に及んだものである。

申請者の運航計画によれば、当該路線において平成17年3月11日からボーイング式767-300ER型機により、1日4往復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30回、連続する3時間の発着回数を81回とする発着調整基準が設けられている。

また、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、ジェット機にあつては7時台に4回、8時台に1回、また、プロペラ機にあつては1日に2回）、到着を29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。

申請者の運航計画に定める両空港での発着は、他の本邦航空運送事業者を含む両空港の時間帯ごとの使用状況等から判断すれば、これら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、両空港における航空機整備等の所要時間及び両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恐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) 申請者の東京（東京国際空港）～大阪（関西国際空港）間の新規路線の開設は、当該路線における競争を促進するとともに、他の本邦航空運送事業者の運航と相まってより一層の多頻度運航を実現し、当該路線の空白時間帯を埋めるものであり、利用者利便の向上に資するものであることを勘案すると、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。