

国 運 審 第 1 4 号
平成 1 9 年 3 月 1 3 日

国土交通大臣 冬 柴 鐵 三 殿

運輸審議会会長 榊 誠

答 申 書

株式会社ジェイエアからの混雑飛行場運航許可申請について

平 1 9 第 9 0 0 1 号

平成 1 9 年 2 月 1 5 日付け国空事第 5 6 4 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

株式会社ジェイエアの申請に係る混雑飛行場（成田国際空港）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（成田国際空港）～大阪（大阪国際空港）間において国内定期航空運送事業を経営するため、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19年4月1日からボンバルディア式CL-600-2B19型機を使用し、1日1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) 成田国際空港においては、発着規制として、1日の発着回数をA滑走路370回、B滑走路176回（うち国内定期便30回）、30分間の発着回数をA滑走路13～16回、B滑走路7回とするとともに、国内定期便等の1日の時間帯ごとの発着回数を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成田国際空港での発着は、他の本邦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、申請者の運航計画は、成田国際空港における航空機整備等の所要時間及び大阪国際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、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) 当該路線では、現在、株式会社日本航空インターナショナル

が1日2往復、全日本空輸株式会社及びアイベックスエアラインズ株式会社がそれぞれ1日1往復の運航を行っている。このうち、株式会社日本航空インターナショナルは、大阪国際空港におけるジェット枠縮減に対応するため1往復減便する計画であり、申請者は当該1往復を同社に代わって運航しようとするものである。申請者の運航計画により、日本航空グループとして1日2往復の運航が継続され、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。

当該路線の運航は、同路線における他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって多頻度運航と競争状態が維持され、これにより国際航空の拠点である成田国際空港の国際線との乗り継ぎ便を含む利用者利便の維持に資するものである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。

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。

国運審第14号の2
平成19年3月13日

国土交通大臣 冬柴 鐵三 殿

運輸審議会会長 榊 誠

答 申 書

株式会社エアーニッポンネットワークからの
混雑飛行場運航許可申請について

平19第9002号

平成19年2月15日付け国空事第564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

株式会社エアーニッポンネットワーク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、関西（関西国際空港）～高知（高知空港）間において国内定期航空運送事業を営むため、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19年4月1日からボンバルディア式DHC8-400型機を使用し、1日2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時間の発着回数について30回と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及び高知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、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) 当該路線の運航は、現在、全日本空輸株式会社がジェット機により1日1往復の運航を行っているが、申請者の運航計画に

より、全日本空輸株式会社が運航している当該路線の運航を引き継ぎ、プロペラ機による 1 日 2 往復の運航を行おうとするものである。

申請者が参入することにより、当該路線の運航は同路線の増便を図り、利用者に新たな選択肢を提供するものであり、利用者利便に適合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 1 0 7 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。

国運審第14号の3
平成19年3月13日

国土交通大臣 冬柴 鐵三 殿

運輸審議会会長 榊 誠

答 申 書

ギャラクシー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19第9003号

平成19年2月15日付け国空事第564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

ギャラクシー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、関西（関西国際空港）～札幌（新千歳空港）間において国内定期航空運送事業を営むため、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19年4月3日から貨物専用機であるエアバス・インダストリー式A300B4-622R型機を使用し、1週間6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時間の発着回数について30回と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及び新千歳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、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) 当該路線の運航は、これまで便の設定のない深夜時間帯を利

用するものであり、他の本邦航空運送事業者による運航とあいまって、より一層の多頻度運航と競争の促進を図り、利用者利便の向上に資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 1 0 7 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。