

(案)

国 運 審 第 号
令和 6 年 月 日

国土交通大臣 中野 洋昌 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、日本エアコミューター株式会社、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、スプリング・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、オリエンタルエアブリッジ株式会社及び天草エアライン株式会社からの混雑空港運航許可申請について

令 6 第 9 0 0 2 号
令 6 第 9 0 0 3 号
令 6 第 9 0 0 4 号
令 6 第 9 0 0 5 号
令 6 第 9 0 0 6 号
令 6 第 9 0 0 7 号
令 6 第 9 0 0 8 号
令 6 第 9 0 0 9 号

(案)

令 6 第 9 0 1 0 号
令 6 第 9 0 1 1 号
令 6 第 9 0 1 2 号
令 6 第 9 0 1 3 号
令 6 第 9 0 1 4 号
令 6 第 9 0 1 5 号
令 6 第 9 0 1 6 号
令 6 第 9 0 1 7 号
令 6 第 9 0 1 8 号
令 6 第 9 0 1 9 号
令 6 第 9 0 2 0 号
令 6 第 9 0 2 1 号
令 6 第 9 0 2 2 号
令 6 第 9 0 2 3 号
令 6 第 9 0 2 4 号
令 6 第 9 0 2 5 号
令 6 第 9 0 2 6 号
令 6 第 9 0 2 7 号
令 6 第 9 0 2 8 号
令 6 第 9 0 2 9 号
令 6 第 9 0 3 0 号
令 6 第 9 0 3 1 号
令 6 第 9 0 3 2 号
令 6 第 9 0 3 3 号
令 6 第 9 0 3 4 号
令 6 第 9 0 3 5 号
令 6 第 9 0 3 6 号
令 6 第 9 0 3 7 号
令 6 第 9 0 3 8 号
令 6 第 9 0 3 9 号
令 6 第 9 0 4 0 号

(案)

令 6 第 9 0 4 1 号

令 6 第 9 0 4 2 号

令 6 第 9 0 4 3 号

令 6 第 9 0 4 4 号

令 6 第 9 0 4 5 号

令 6 第 9 0 4 6 号

令 6 第 9 0 4 7 号

令 6 第 9 0 4 8 号

令和 6 年 1 1 月 1 日付け国空事第 6 7 6 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。

(案)

主 文

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、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、スカイマーク株式会社の申請に係る混雑空港（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（東京国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港及び福岡空港）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、Peach・Aviation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、スプリング・ジャパン株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港及び東京国際空港）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（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、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

(案)

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経営するため、本件を申請したものである。

2. 混雑空港（航空法第107条の3第1項に基づき指定された成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港~~及び~~福岡空港をいう。）を使用して国内定期航空運送事業を営もうとする本邦航空運送事業者（以下「事業者」という。）は、~~航空法第107条~~の~~3~~第1項の規定により、混雑空港ごとに、当該混雑空港を使用して運航を行うことについて国土交通大臣の許可を受けなければならない。

また、国土交通大臣は、当該許可をしようとするときは、同条第3項各号の基準によってこれをしなければならないとされており、その許可の基準は以下のとおりである。

- (1) 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
- (2) 競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること等当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであること

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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を行った。その結果は次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

(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~~の上限~~を~~最大~~6, 500回とするとともに、30分~~ごと~~の発着

(案)

回数の上限について6時台から21時台までの間は30～36回、22時台は20～23回及び23時台は15～18回とするなどの発着調整基準が設けられている。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、日本航空株式会社、Peach・Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社及びスプリング・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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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（6事業者）は、成田国際空港を使用して18路線1日当たり58.7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同空港を結ぶ国内航空路線網を形成しており、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の就航路線が多く、利用者の選択肢が広がっており、利用者利便に適合する輸送サービスが提供されていることを確認した。

以上により、成田国際空港に係る本件各申請は、同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時間又はまたは

(案)

30分ごと毎の発着回数の上限について、90回（16時台）、6回（23時台後半）等とするなど、~~時間帯毎に発着回数~~の発着調整基準が設けられているにて定めている。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、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及びスプリング・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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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（10事業者）は、東京国際空港を使用して49路線1日当たり502.8往復を運航するものである。

東京国際空港は、我が国の国内航空路線網の中核となる基幹空港である一方、その発着枠は希少であり、同空港の限られた発着枠について適切かつ合理的な配分を行うため、混雑空港の使用期限が到来する機会を捉えて配分の見直しが行われてきたところである。

令和元年9月に実施した配分の見直しに当~~あ~~たっては、地方路線の形成及び充実に向けた取組として、既存の発着枠を事業者から一部回収し、評価した上で、地方枠として再配分している。また、地域と事業者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、地域及び事業者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（以下「政策コンテスト枠」という。）を導入している。

(案)

また、新規参入を計画する事業者に対し、競争促進を図る観点から優先的に配分される発着枠（以下「新規参入枠」という。）を用意してきた。

さらに、少便数路線については、いわゆる 1 便ルール（減便の結果、1 便未満となる場合には、当該発着枠を国が回収し、当該路線を運航する事業者を募集するルール）、3 便ルール（少便数路線（3 便以下の路線）をグループ化し、減便時には他の~~少便数~~少便数路線のみに転用できることとするルール）を導入しており、少便数路線の維持及び充実が図られている。

今般、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う輸送需要の大幅な減少の影響により現在の許可期間における適正な評価を実施することが困難なことから、今回の混雑空港使用許可に際しては東京国際空港の発着枠配分見直しは行わないこととしているものの、これまで導入されている地方枠、政策コンテスト枠、新規参入枠及び 1 便・3 便ルール等の現行制度については継続することとしている。

当審議会は、これらの地方路線や新規事業者等に配慮した施策等により競争の促進及び多様な輸送網の形成が図られていることを確認した。

また、これらを反映した各申請者の東京国際空港に係る運航計画は、多様な輸送網を維持しながら多くの路線について競合が生じているものであることを確認した。

以上により、東京国際空港に係る本件各申請は、同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 時間当たりの発着回数の上限を 4 5 回（うち出発回数 3 2 回、到着回数 2 5 回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

全日本空輸株式会社、ANA ウイングス株式会社、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

(案)

エア、株式会社スターフライヤー、P e a c h ・ A v i a t i o n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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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（８事業者）は、関西国際空港を使用して１２路線１日当たり５８．７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、同空港の特性を生かし、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、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、大阪国際空港及び神戸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している。また、低価格の運賃を提供するＬＣＣの就航路線が多く、利用者の選択肢が広がっており、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ことを確認した。

以上により、関西国際空港に係る本件各申請は、同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日当たりの発着回数の上限を３７０回（うちジェット機２００回、低騒音機１７０回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

全日本空輸株式会社、ＡＮＡウイングス株式会社、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、

(案)

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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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、関西国際空港及び神戸空港に係る路線の運航と相まって、関西圏の需要に適合した関西圏と各地を結ぶ国内航空路線網を形成しており、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ことを確認した。

~~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ことを確認した。~~

以上により、大阪国際空港に係る本件各申請は、同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時間当たりの発着回数の上限を38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。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、日本エアコミューター株式会社、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

(案)

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、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及びオリエンタルエアブリッジ株式会社は、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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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（１６事業者）は、福岡空港を使用して２７路線１日当たり１９０．３往復を運航するものである。

福岡空港に係る各申請者は、大手事業者航空会社、中堅事業者航空会社、地方路線を中心とした事業者会社、ＬＣＣ航空会社と多様な事業者から構成され、その運航計画路線は、幹線はもとより地方路線、離島路線の形成及び充実が図られており、多様な輸送網が確保されていることを確認した。

また、ＬＣＣを含む複数の事業者が就航することにより価格帯やサービス内容においても利用者の選択肢が広がっているほか、需要の多い路線では複数社の事業者が競合するなど、競争の促進を通じて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ことを確認した。

以上により、福岡空港に係る本件各申請は、同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．以上のことから、本件各申請は航空法第１０７条の３第３項各号に掲げる基準に適合するものとして、同条第１項に基づき、国土交通大臣が本件各申請を許可することは適当であると認める。