



国部整計管第30号の4

平成17年4月13日

株式会社日本航空ジャパン

代表取締役社長 新町 敏行 様

国土交通省中部地方整備局長

大村 哲夫

土地収用法第22条の規定に基づく意見聴取について

平成16年11月30日付けで土地収用法第18条の規定に基づき事業認定の申請がありました静岡空港整備事業に関し、下記の事項についてご貴見を書面にて賜りますようご依頼申し上げます。

記

1. 静岡空港の路線想定について

- ① 新設空港において路線展開するか否かの判断及び路線ごとの便数の設定について、どのようなことを考慮していますか。
- ② 静岡空港の航空旅客需要に係るポテンシャルについてどのようにお考えですか。

その上で、静岡県の需要予測では、開港時に札幌（50万人）、福岡（24万人）、鹿児島（17万人）、那覇（15万人）の4路線で106万人が利用する予測結果となっていますが、この4路線の実現可能性とそれぞれの需要規模の妥当性についてどのようにお考えですか。

- ③ 静岡空港の需要予測では、運航便数の設定を札幌便4～6便、福岡便3～5便、鹿児島便3便、那覇便2便としています。全国的な航空機材の配備や運行の実状などから、この設定便数の可能性についてどのようにお考えですか。

2. 運賃設定について

- ① 航空運賃の決定に当たって、どのような事項を勘案されているのか、一般的な考え方をご教示願います。

- ② 大規模（基幹）空港か地方空港かの別により、航空運賃の決定に影響を与えることはありますか。
- ③ 静岡空港の需要予測における運賃設定は、競合関係にある羽田空港及び名古屋空港との距離比較により片道通常運賃を設定し、類似する地方空港の割引率を採用していますが、この設定方法の妥当性についてどのようにお考えですか。

3. 大型機の就航の可能性について

全国的な機材の配備や運行の実状などから静岡空港に大型機が就航する可能性についてはどのようにお考えですか。

【添付資料】

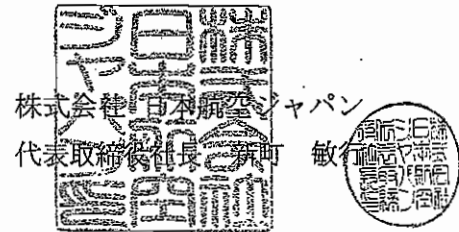
- ・ 静岡空港の需要予測等再試算調査報告書（平成 15 年 4 月 静岡空港需要等検討委員会）



JALJTGZ 05-005

平成17年4月26日

国土交通省中部地方整備局長
大村 哲夫 様



拝啓、時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。また、平素より格別のご配慮を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、この度貴書簡にてご依頼のありました「土地収用法第22条の規定に基づく静岡空港整備事業意見聴取」につきましては、以下のとおり回答させていただきますので、宜しくお願いいたします。

記

1. 静岡空港の路線想定について

① 新設空港における路線展開可否の判断及び路線ごとの便数設定に関する考慮事項について

新設空港の路線展開に係る判断を含め、事業計画策定に際しては、需要動向、他社動向、採算性、生産体制の対応可否等の事項を総合的に勘案し、決定しております。

② -A 静岡空港の航空旅客需要に係るポテンシャルについて

静岡空港は、空港周辺の人口、産業の規模、恵まれた観光資源から見て、相当な潜在需要が見込めるとの認識を有しており、一定の路線ネットワークが構築される可能性があると考えております。

② -B 静岡県の需要予測による4路線（札幌、福岡、鹿児島、那覇）の実現可能性ならびにそれぞれの需要規模の妥当性について

静岡空港への路線就航の実現可能性などに関して、需要動向、他社動向、採算性、生産体制の対応可否等の観点から総合的に検討している段階ではありますが、今後、1.

②-Aで上述した点も念頭に置きつつ、一定の結論を得ることとしております。

- ③ 全国的な航空機材の配備や運航実状からみた、静岡県静岡空港需要予測における各路線設定便数の可能性について

JALグループの国内航空網は、羽田、伊丹を2大拠点として路線展開をしており、静岡空港への路線展開を考える場合には、本年開港した中部新空港等の関係も充分考慮したダイヤなどの一層の工夫は必要かと考えておりますが、1. ②-Bで上述したとおり、現時点においては、需要動向、他社動向、採算性、生産体制の対応可否等の観点から総合的に検討した上で、今後、一定の結論を得ることとしています。

2. 運賃設定について

- ① 航空運賃決定に際しての勘案事項について

2000年の航空法改正により、国内航空運賃は割引運賃だけでなく、普通運賃をはじめとして全ての運賃が認可制から事前届出制へ移行いたしました。航空運賃に関しては、需要動向、供給、他社との競争関係（地上交通を含む）、業務・観光旅客の構成比率、収支想定等の路線ごとの特性を総合的に勘案し、運賃額レベル、適用条件を決定しております。

- ② 大規模（基幹）空港か地方空港かの別による、航空運賃決定への影響について

航空運賃に関しては、2. ①で上述したとおり、需要動向、供給、他社との競争関係（地上交通を含む）、業務・観光旅客の構成比率、収支想定等の路線ごとの特性を総合的に勘案して決定しており、大規模（基幹）空港か地方空港かの別による影響が必ずしもあるというわけではありません。

- ③ 静岡県の静岡空港需要予測における運賃設定方法の妥当性について

航空運賃に関しては、2. ①で上述したとおり、需要動向、供給、他社との競争関係（地上交通を含む）、業務・観光旅客の構成比率、収支想定等の路線ごとの特性を総合的に勘案して決定いたしますが、静岡空港に係わる費用等確定していない事項もあり、現時点においては、コメントすることが難しい状況にあります。

3. 大型機就航の可能性について

静岡空港への路線に係る判断については、1. ②-Bで上述したとおり、需要動向、他社動向、採算性、生産体制の対応可否等の観点から総合的に検討している段階ではありますが、一般論として、繁忙期等の高需要に対応した大型機就航ならびに大型機を使用した国際チャーターの可能性については、あり得ると考えております。