

運輸審議会半年報

平成19年1月～6月

国土交通省運輸審議会

は し が き

平成19年1月から同年6月までの6ヶ月における運輸審議会の業務の概要を明らかにするため、運輸審議会半年報をここに刊行する。

この半年報は、運輸審議会一般規則（昭和27年運輸省令第8号）第7条の規定に基づく業務報告書として作成したもので、同期間における運輸審議会の活動概要、事案処理状況、答申書、当審議会の委員の構成等を集録している。

この半年報が運輸に関する諸問題の理解の参考になれば幸いである。

目 次

運輸審議会半年報

平成19年1月～6月

I	今期の活動概要	2
II	運輸審議会審議事案等の処理状況	3
1	事案処理状況	
2	その他の状況	
III	答申の概要	4
IV	答申書	
1	鉄 道	
	平19第4001号 株式会社舞浜リゾートラインからの 鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請 について	7
	平19第4002号 関東鉄道株式会社からの鉄道の旅客 運賃の上限変更認可申請について	10
2	旅客自動車	
	平19第5001号 北海道中央バス株式会社の一般乗合 旅客自動車運送事業の上限運賃変更 認可申請について	17
3	航 空	
	平19第9001号 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	19
	平19第9002号 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	22
	平19第9003号 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	25
V	運輸審議会意見聴取の概要	27
VI	軽微認定事案	27
VII	部会	27
VIII	説明聴取事案	28
IX	委員の構成等	29

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、運賃関係が、答申3件（鉄道2件、旅客自動車1件）及び軽微認定1件（旅客自動車1件）、許可等関係が、答申3件（航空3件）及び軽微認定1件（港湾1件）であった。

1 運賃関係事案

○ 鉄・軌道事業

2月13日に諮問された㈱舞浜リゾートラインからの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案について、3月1日審議の上、同月8日申請どおり認可することが適当である旨答申した。

2月22日に諮問された関東鉄道㈱からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案について、3月13日、20日審議の上、同月29日申請どおり認可することが適当である旨答申した。

○ 一般乗合旅客自動車運送事業

2月20日に諮問された北海道中央バス㈱の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案について、同日付で運輸審議会主宰の申請者意見聴取会を開催することを決定し、3月8日運輸審議会審議室において運輸審議会主宰による申請者意見聴取を実施し、同月15日審議の上、同月22日申請どおり認可することが適当である旨答申した。

長電バス㈱の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案について、3月15日に説明を聴取し、同月22日軽微な事案として認定した。

2 許可等関係事案

○ 定期航空運送事業

2月15日に諮問された㈱ジェイエアからの成田国際空港、㈱エアーニッポンネットワークからの関西国際空港、ギャラクシーエアラインズ㈱からの関西国際空港に係る混雑飛行場運航許可申請事案について、3月6日審議の上、同月13日許可することが適当である旨答申した。

○ 港湾

静岡県からの田子の浦港に係る港湾区域の変更認可申請事案について、6月19日に説明を聴取し、同月21日軽微な事案として認定した。

3 その他事案

○ 運輸安全関係事案

運輸安全マネジメント評価の実施状況について、1月15日に運輸審議会本審議会にて大臣官房運輸安全監理官から説明を聴取し、4月24日に運輸審議会本審議会・運輸安全確保部会合同会議(写真1)にて大臣官房運輸安全監理官から説明を聴取した。

(注：平成18年8月3日付け答申「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の策定」事案のフォローアップ)

○ 現地調査

4月5日には、東京急行電鉄㈱田園都市線、世田谷線について、4月17日には、日本航空安全啓発センター(写真2)について、5月15日には、㈱舞浜リゾートラインについて、5月31日には、成田国際空港について現地調査を行った。

○ 説明聴取事案

29件の案件について説明を聴取した。

写真1



運輸審議会本審議会・運輸安全確保部会合同会議の様相

写真2



日本航空安全啓発センター

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成19年1月1日から
平成19年6月30日まで)

1 事案処理状況

区 分	鉄 道	自 動 車	航 空	運 輸 安 全	そ の 他	計
答 申 事 案 件 数	2	1	3	0	0	6
公 聴 会 開 催 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0
意 見 聴 取 開 催 事 案 件 数	0	1	0	0	0	1
部 会 審 議 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0
軽 微 認 定 事 案 件 数	0	1	0	0	1	2
予め定められた軽微事案に関する認定基準に基づいて国土交通大臣が処分し、通知のあった件数	0	0	0	0	0	0

2 その他の状況

区 分	鉄 道	自 動 車	航 空	運 輸 安 全	そ の 他	計
過去の答申に対してフォローアップを実施した件数	0	0	0	2	0	2
説 明 聴 取 件 数	5	5	4	0	15	29
現 地 調 査 件 数	2	0	2	0	0	4

Ⅲ 答申の概要

今期は、鉄道関係 2 件（2 事案）、旅客自動車関係 1 件（1 事案）及び航空関係 3 件（3 事案）の合計 6 件（6 事案）について、国土交通大臣からの諮問に対して答申をした。その概要は次のとおりである。

1 株式会社舞浜リゾートラインからの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案

申請者である株式会社舞浜リゾートラインは、リゾートゲートウェイ・ステーション～リゾートゲートウェイ・ステーション間（5.0 キロメートル（環状運転・反時計回り））の鉄道を経営しているが、輸送人員が当初の見込みを下回り、営業収入が予測された額を大きく下回ったこと等により財務状況が悪化していること、今後、利用者サービス向上や安全・安定輸送のための設備投資も必要になってきていることから、平成 13 年 7 月 27 日の開業時から実施している現行運賃を改定し、鉄道事業の経営の健全化を図り、より安全で快適な輸送サービスを提供したいとして、鉄道の旅客運賃の上限の変更（均一制運賃 200 円を 250 円に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成 19 年 2 月 13 日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年 3 月 8 日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

2 関東鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請事案

申請者である関東鉄道株式会社は、常総線（取手～下館（51.1 キロメートル））と竜ヶ崎線（佐貫～竜ヶ崎（4.5 キロメートル））の鉄道を経営しているが、輸送需要が減少傾向にあったことに加え、平成 17 年 8 月のつくばエクスプレスの開業により旅客運輸収入がさらに顕著に減少し、収支の悪化が著しいことから、昭和 61 年 8 月 8 日から実施している現行運賃（消費税に係る運賃改定を除く。）を改定し、鉄道事業の健全な経営と安全な輸送を維持したいとして、鉄道の旅客運賃の上限の変更（初乗り運賃 120 円を 140 円に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成 19 年 2 月 22 日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年 3 月 29 日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

3 北海道中央バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請事案

申請者である北海道中央バス株式会社は、小樽市、札幌市を主な営業エリアとしているが、輸送需要の減少により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、平成10年11月5日から実施している現行運賃を改定し、収支の改善を図ろうとして、一般乗合旅客の上限運賃の変更（対キロ区間制運賃の基準賃率30円20銭を33円60銭に改定する等）の認可申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成19年2月20日に諮問を受け、当審議会は申請者意見聴取会を開催し、慎重に審議した結果、同年3月22日に申請どおり認可することが適当である旨の答申をした。

4 株式会社ジェイエアからの混雑飛行場（成田国際空港）運航許可申請事案

申請者である株式会社ジェイエアは、株式会社日本航空インターナショナルが東京（成田国際空港）～大阪（大阪国際空港）との間で1日2往復運航しているうちの1往復を同社に代わって運航しようとして本件申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成19年2月15日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、申請者の運航計画に定める発着が成田国際空港の発着調整基準に合致するものと認められる等、運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであると認められること、また、申請者が当該路線を1日1往復運航することにより、日本航空グループとしてこれまでどおり1日2往復の運航が継続され、利用者利便に適合する輸送サービスの提供が維持されることで、多頻度運航と競争状態が維持され、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等、当該混雑飛行場を適切かつ合理的に使用することについては許可することが適当である旨の答申をした。

5 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（関西国際空港）運航許可申請事案

申請者である株式会社エアーニッポンネットワークは、全日本空輸株式会社が関西（関西国際空港）～高知（高知空港）との間で行っている1日1往復の運航を引き継ぎ、

1日2往復の運航をしようとして本件申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成19年2月15日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、申請者の運航計画に定める発着が関西国際空港の発着調整基準に合致するものと認められる等、運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであると認められること、また、申請者が当該路線の増便を図り1日2往復運航することにより、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、当該混雑飛行場を適切かつ合理的に使用するものであると認められることから、同年3月13日に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旨の答申をした。

6 ギャラクシーエアラインズ株式会社からの混雑飛行場（関西国際空港）運航許可申請 事案

申請者であるギャラクシーエアラインズ株式会社は、関西（関西国際空港）～札幌（新千歳空港）との間で貨物の運送を目的として、深夜時間帯を利用して1週間6往復の運航をしようとして本件申請に及んだものである。

国土交通大臣から平成19年2月15日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、申請者の運航計画に定める発着が関西国際空港の発着調整基準に合致するものと認められる等、運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであると認められること、また、当該路線の運航は、深夜時間帯を利用するものであり、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、当該混雑飛行場を適切かつ合理的に使用するものであると認められることから、同年3月13日に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旨の答申をした。

IV 答申書

1 鉄 道

○国土交通省告示第352号（3月19日）

国 運 審 第 1 3 号
平 成 1 9 年 3 月 8 日

国土交通大臣 冬 柴 鐵 三 殿

運輸審議会会長 榊 誠

答 申 書

株式会社舞浜リゾートラインからの鉄道の
旅客運賃の上限変更認可申請について

平 1 9 第 4 0 0 1 号

平成19年2月13日付け国鉄業第62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

株式会社舞浜リゾートラインの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

1. 普通旅客運賃 250円（均一制）
2. 定期旅客運賃（1か月）
 - （1）通勤定期 7,500円（均一制）
 - （2）通学定期 4,500円（均一制）

理 由

申請者は、リゾートゲートウェイ・ステーション～リゾートゲートウェイ・ステーション間（平成13年7月27日から5.0キロメートル（環状運転・反時計回り）について運輸営業を開始）の鉄道を経営しており、旅客運賃は、開業時に設定されたまま今日に至っている。

しかし、鉄道利用者が当初の見込みを下回り、営業収入が予測された額を大きく下回ったことに加え、鉄道施設建設の巨額の初期投資額とそれによる固定資産の減価償却費や支払利息等の資本費が大きいため、すでに債務超過状況になっており、平成18年度決算においても引き続き財務状況が悪化する見通しとなっている。さらに、今後、利用者サービス向上や安全・安定輸送のための設備投資も必要となってきた。

こうした状況を踏まえ、旅客運賃を改定することにより、鉄道事業の経営の健全化を図り、より安全で快適な輸送サービスを提供したいとして、この申請に及んだものである。

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、平年度である平成19年度から平成21年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）及びこれに基づく収支状況の見通しは、次のとおりである。

適正な総括原価は、12,867百万円と推定され、現行運賃を維持した場合の総収入は、合計10,550百万円と推定されるので、差引き2,317百万円の不足を生ずる

ものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃を主文のとおり改定すれば、適正な総括原価は、12,851百万円と推定され、総収入は、12,841百万円と推定されるので、運賃改定後において、差引き10百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

以上のように、総収入が適正な総括原価を超えるものではないので、この申請は、鉄道事業法第16条第2項に掲げる基準に適合するものと認める。

○国土交通省告示第458号（4月9日）

国 運 審 第 1 7 号
平成19年3月29日

国土交通大臣 冬 柴 鐵 三 殿

運輸審議会会長 榊 誠

答 申 書

関東鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更認可申請について

平19第4002号

平成19年2月22日付け国鉄業第63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

関東鉄道株式会社の申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、次の額を上限として認可することが適当である。

1 普通旅客運賃

2キロメートルまで	140円
2キロメートルを超え3キロメートルまで	150円
3キロメートルを超え4キロメートルまで	170円
4キロメートルを超え5キロメートルまで	210円
5キロメートルを超え6キロメートルまで	240円
6キロメートルを超え7キロメートルまで	290円
7キロメートルを超え8キロメートルまで	340円
8キロメートルを超え9キロメートルまで	370円
9キロメートルを超え10キロメートルまで	400円
10キロメートルを超え11キロメートルまで	430円
11キロメートルを超え12キロメートルまで	470円
12キロメートルを超え13キロメートルまで	520円
13キロメートルを超え14キロメートルまで	530円
14キロメートルを超え16キロメートルまで	600円
16キロメートルを超え20キロメートルまでの部分	
2キロメートルまでを増すごとに60円加算	
20キロメートルを超え22キロメートルまで	790円
22キロメートルを超え24キロメートルまで	850円
24キロメートルを超え26キロメートルまで	920円
26キロメートルを超え28キロメートルまで	960円
28キロメートルを超え34キロメートルまでの部分	
2キロメートルまでを増すごとに40円加算	
34キロメートルを超え36キロメートルまで	1,130円
36キロメートルを超え40キロメートルまでの部分	
2キロメートルまでを増すごとに40円加算	
40キロメートルを超え41キロメートルまで	1,220円
41キロメートルを超え42キロメートルまで	1,240円

4 2キロメートルを超え4 3キロメートルまで 1, 2 7 0 円

4 3キロメートルを超え4 7キロメートルまでの部分

1キロメートルまでを増すごとに2 0 円加算

4 7キロメートルを超え4 8キロメートルまで 1, 3 8 0 円

4 8キロメートルを超え5 2キロメートルまでの部分

1キロメートルまでを増すごとに2 0 円加算

2 定期旅客運賃（1 か月）

（1）通勤定期

3キロメートルまで 6, 1 1 0 円

3キロメートルを超え4キロメートルまで 7, 0 2 0 円

4キロメートルを超え5キロメートルまで 8, 4 3 0 円

5キロメートルを超え6キロメートルまで 9, 8 7 0 円

6キロメートルを超え7キロメートルまで 1 1, 7 8 0 円

7キロメートルを超え8キロメートルまで 1 3, 5 9 0 円

8キロメートルを超え9キロメートルまで 1 5, 0 3 0 円

9キロメートルを超え1 0キロメートルまで 1 6, 4 8 0 円

1 0キロメートルを超え1 1キロメートルまで 1 7, 6 1 0 円

1 1キロメートルを超え1 2キロメートルまで 1 8, 7 3 0 円

1 2キロメートルを超え1 3キロメートルまで 1 9, 8 3 0 円

1 3キロメートルを超え1 4キロメートルまで 2 1, 4 1 0 円

1 4キロメートルを超え1 5キロメートルまで 2 2, 4 7 0 円

1 5キロメートルを超え1 6キロメートルまで 2 3, 6 8 0 円

1 6キロメートルを超え1 7キロメートルまで 2 4, 7 6 0 円

1 7キロメートルを超え1 8キロメートルまで 2 5, 9 4 0 円

1 8キロメートルを超え1 9キロメートルまで 2 7, 0 4 0 円

1 9キロメートルを超え2 0キロメートルまで 2 8, 2 4 0 円

2 0キロメートルを超え2 1キロメートルまで 2 9, 7 0 0 円

2 1キロメートルを超え2 2キロメートルまで 3 0, 9 0 0 円

2 2キロメートルを超え2 3キロメートルまで 3 2, 0 0 0 円

2 3キロメートルを超え2 4キロメートルまで 3 3, 1 9 0 円

2 4キロメートルを超え2 5キロメートルまで 3 4, 2 7 0 円

25キロメートルを超え26キロメートルまで	34,630円
26キロメートルを超え27キロメートルまで	34,930円
27キロメートルを超え28キロメートルまで	35,460円
28キロメートルを超え29キロメートルまで	35,770円
29キロメートルを超え30キロメートルまで	36,130円
30キロメートルを超え31キロメートルまで	36,430円
31キロメートルを超え32キロメートルまで	36,780円
32キロメートルを超え33キロメートルまで	37,100円
33キロメートルを超え34キロメートルまで	37,420円
34キロメートルを超え35キロメートルまで	37,740円
35キロメートルを超え36キロメートルまで	38,090円
36キロメートルを超え37キロメートルまで	38,390円
37キロメートルを超え38キロメートルまで	38,920円
38キロメートルを超え39キロメートルまで	39,240円
39キロメートルを超え40キロメートルまで	39,600円
40キロメートルを超え41キロメートルまで	39,930円
41キロメートルを超え42キロメートルまで	40,270円
42キロメートルを超え43キロメートルまで	40,580円
43キロメートルを超え44キロメートルまで	40,920円
44キロメートルを超え45キロメートルまで	41,260円
45キロメートルを超え46キロメートルまで	41,580円
46キロメートルを超え47キロメートルまで	41,930円
47キロメートルを超え48キロメートルまで	42,420円
48キロメートルを超え49キロメートルまで	42,760円
49キロメートルを超え50キロメートルまで	43,090円
50キロメートルを超え51キロメートルまで	43,420円
51キロメートルを超え52キロメートルまで	43,760円

(2) 通学定期

2キロメートルまで	4,850円
2キロメートルを超え3キロメートルまで	4,940円
3キロメートルを超え4キロメートルまで	5,730円

4キロメートルを超え5キロメートルまで	6, 870円
5キロメートルを超え6キロメートルまで	7, 940円
6キロメートルを超え7キロメートルまで	9, 300円
7キロメートルを超え8キロメートルまで	11, 020円
8キロメートルを超え9キロメートルまで	12, 060円
9キロメートルを超え10キロメートルまで	13, 110円
10キロメートルを超え11キロメートルまで	14, 150円
11キロメートルを超え12キロメートルまで	15, 020円
12キロメートルを超え13キロメートルまで	15, 770円
13キロメートルを超え14キロメートルまで	16, 910円
14キロメートルを超え15キロメートルまで	17, 660円
15キロメートルを超え16キロメートルまで	18, 530円
16キロメートルを超え17キロメートルまで	19, 280円
17キロメートルを超え18キロメートルまで	20, 140円
18キロメートルを超え19キロメートルまで	20, 920円
19キロメートルを超え20キロメートルまで	21, 770円
20キロメートルを超え21キロメートルまで	22, 810円
21キロメートルを超え22キロメートルまで	23, 660円
22キロメートルを超え23キロメートルまで	24, 450円
23キロメートルを超え24キロメートルまで	25, 290円
24キロメートルを超え25キロメートルまで	26, 060円
25キロメートルを超え26キロメートルまで	26, 200円
26キロメートルを超え27キロメートルまで	26, 310円
27キロメートルを超え28キロメートルまで	26, 520円
28キロメートルを超え29キロメートルまで	26, 620円
29キロメートルを超え30キロメートルまで	26, 770円
30キロメートルを超え31キロメートルまで	26, 880円
31キロメートルを超え32キロメートルまで	27, 010円
32キロメートルを超え33キロメートルまで	27, 120円
33キロメートルを超え34キロメートルまで	27, 250円
34キロメートルを超え35キロメートルまで	27, 370円
35キロメートルを超え36キロメートルまで	27, 510円

36キロメートルを超え37キロメートルまで	27,610円
37キロメートルを超え38キロメートルまで	27,840円
38キロメートルを超え39キロメートルまで	27,950円
39キロメートルを超え40キロメートルまで	28,090円
40キロメートルを超え41キロメートルまで	28,220円
41キロメートルを超え42キロメートルまで	28,360円
42キロメートルを超え43キロメートルまで	28,480円
43キロメートルを超え44キロメートルまで	28,600円
44キロメートルを超え45キロメートルまで	28,720円
45キロメートルを超え46キロメートルまで	28,860円
46キロメートルを超え47キロメートルまで	28,980円
47キロメートルを超え48キロメートルまで	29,180円
48キロメートルを超え49キロメートルまで	29,310円
49キロメートルを超え50キロメートルまで	29,450円
50キロメートルを超え51キロメートルまで	29,570円
51キロメートルを超え52キロメートルまで	29,710円

理 由

申請者は、昭和61年8月8日から、消費税に係る運賃改定を除き20年余にわたり、現行運賃を実施しているものである。近年、旅客輸送需要が減少傾向にあったことに加え、平成17年8月にはつくばエクスプレスが開業し、旅客運輸収入がさらに顕著に減少するに至り、新造車両の導入や快速列車の運行、企画乗車券の発売等の利便性の向上策及び増収策を実施するほか、人件費の削減を始めとする経営の合理化を進めているものの、収支の悪化が著しいため、旅客運賃を改定して鉄道事業の健全な経営と安全な輸送を維持したいとして、この申請に及んだものである。

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、平年度である平成19年度から平成21年度までの3年間の運賃算定の基礎となるべき適正な総括原価（能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの）及びこれに基づく収支状況の見通しは、次のとおりである。

適正な総括原価は、7,496百万円と推定され、現行運賃を維持した場合の総収入

は、合計 6,925 百万円と推定されるので、差引き 571 百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

これに対して、旅客運賃を主文のとおり改定すれば、適正な総括原価は、7,484 百万円と推定され、総収入は、7,448 百万円と推定されるので、運賃改定後において、差引き 36 百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

以上のように、総収入が適正な総括原価を超えるものではないので、この申請は、鉄道事業法第 16 条第 2 項に掲げる基準に適合するものと認める。

2 旅客自動車

○国土交通省告示第457号（4月3日）

国 運 審 第 1 5 号
平成19年3月22日

国土交通大臣 冬 柴 鐵 三 殿

運輸審議会会長 榊 誠

答 申 書

北海道中央バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請について

平19第5001号

平成19年2月20日付け国自旅第269号をもって諮問された上記の事案については、平成19年3月8日東京都において申請者の意見聴取を行ったほか、諮問された上記の事案について審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

北海道中央バス株式会社の申請に係る一般乗合旅客自動車運送事業の運賃の変更

については、次の額を上限として認可することが適当である。

(1) 小樽市内の特定地帯における路線

210円均一制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率33円60銭に基づく対キロ区間制運賃とする。ただし、最初の2キロメートルまでの間についてはその2倍、10キロメートルを超え20キロメートルまでの間についてはその0.9倍、20キロメートルを超え30キロメートルまでの間についてはその0.8倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.7倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、180円とする。

理 由

1. 申請者は、平成10年11月5日から現行運賃を実施しているものであるが、その後、輸送需要の減少により、収支の均衡を保つことが困難になってきているため、運賃を改定することにより収支の改善を図ろうとして、本申請に及んだものである。

2. 当審議会に提出された資料、申請者から聴取した意見その他によって検討を行った結果、新運賃算定の基礎となるべき地域別標準原価方式による適正な運送原価に基づく平年度である平成19年度の収支状況は、次のとおりである。

現行運賃による総収入（補助金を含む。）は10,331百万円、適正利潤を加えた運送原価は11,162百万円と推定され、差引き831百万円の損失を生ずるものと認められる。これに対し、運賃を主文のとおり改定すれば、総収入（補助金を含む。）は10,992百万円となり、差引き170百万円の損失を生ずるものと見込まれる。

3. 以上により、本申請は、道路運送法第9条第2項の基準に適合するものと認める。

3 航 空

○国土交通省告示第362号（3月26日）

国 運 審 第 1 4 号
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

株式会社ジェイエアからの混雑飛行場運航許可申請について

平19第9001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利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勧案すると、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。

V 運輸審議会意見聴取の概要

北海道中央バス株式会社の一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可

開催月日	開催場所	主 宰	出席者氏名及び職名	備 考
3月8日	運輸審議会 審議室	運輸審議会	平尾 一彌 北海道中央バス株式会社 代表取締役社長 他	申請者

VI 軽微認定事案

一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更の認可

認定月日	申 請 者	事 案 の 内 容
3月22日	長電バス株式会社	現行の基準賃率41円50銭に基づく対キロ区間制運賃（初乗運賃150円）を、基準賃率44円80銭に基づく対キロ区間制運賃（初乗運賃160円）に変更する。

港湾区域の変更の認可

認定月日	申 請 者	事 案 の 内 容
6月21日	静岡県	田子の浦港

VII 部会

○運輸安全確保部会

審議月日	事 案 の 内 容	開催場所
4月24日	運輸安全マネジメント評価実施状況報告について	国土交通省 3号館8階 国際会議室

- (備考) 1. 平成18年8月3日付け答申「安全管理規程に係る報告徴収又は立入検査の実施に係る基本的な方針の策定」事案のフォローアップ
2. 運輸審議会本審議会・運輸安全確保部会合同会議として開催

VIII 説明聴取事案

月 日	事 案 名	説 明 部 局 等
1月9日	国土交通月例経済(平成18年11月・12月)について	総 合 政 策 局
1月11日	運輸部門における地球温暖化対策について	総 合 政 策 局
1月16日	タクシーの現状と取り組みについて	自 動 車 交 通 局
1月18日	平成19年度国土交通省税制改正要望主要項目結果概要について	大 臣 官 房 参 事 官 総 合 政 策 局
1月23日	トラック事業の現状と対応について	自 動 車 交 通 局
1月30日	地域の公共交通の活性化及び再生に関する法律案(仮称)について	総 合 政 策 局
2月1日	観光立国推進施策の現状と観光立国推進基本法の成立について	総 合 政 策 局
2月6日	国際物流競争力パートナーシップ会議について	政 策 統 括 官 付
2月8日	整備新幹線の状況について	鉄 道 局
2月27日	国土交通月例経済(平成19年1月・2月)について	総 合 政 策 局
3月22日	高知空港におけるANA1603便の航空事故について	航 空 局
3月27日	船員教育のあり方に関する検討会について	海 事 局
4月3日	平成19年度航空局関係予算概要について	航 空 局
4月10日	平成19年度港湾局関係予算概要について	港 湾 局
4月12日	平成19年度自動車交通局関係予算概要について	自 動 車 交 通 局
4月19日	自動車交通情報化推進について	自 動 車 交 通 局
4月26日	平成19年度海事局関係予算概要について	海 事 局
5月8日	国土交通月例経済(平成19年3月・4月)について	総 合 政 策 局
5月10日	気象業務と運輸の安全について	気 象 庁
5月17日	交通バリアフリーに係る現況について	総 合 政 策 局
5月22日	阪急・阪神の経営統合について	鉄 道 局 阪急電鉄㈱、阪神電気鉄道㈱
5月24日	平成19年度鉄道局関係予算概要について	鉄 道 局
5月29日	航空管制業務について	航 空 局
6月5日	交通政策審議会鉄道部会の審議状況について	鉄 道 局
6月7日	平成18年度国土交通白書について	総 合 政 策 局
6月12日	ICカード「PASMO(パスモ)」について	鉄 道 局 PASMO協議会、㈱パスモ
6月14日	航空従事者の現状について	航 空 局
6月26日	自動車検査について	自 動 車 交 通 局
6月28日	国土交通月例経済(平成19年5月・6月)について	総 合 政 策 局

Ⅸ 委員の構成等

○委員

平成19年6月30日現在の運輸審議会委員は、次のとおりである。

区 分	氏 名
運輸審議会会長	榑 誠
会長の職務を代理する常勤の委員	竹田 正興
運輸審議会委員	長尾 正和
運輸審議会委員(非常勤)	廻 洋子
運輸審議会委員(非常勤)	保田 眞紀子
運輸審議会委員	大屋 則之

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成19年6月30日現在の運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員は、次のとおりである。

区 分	氏 名
運輸安全確保部会部会長	竹田 正興
部会長の職務を代理する委員	長尾 正和
委 員	大屋 則之
専門委員	河内 啓二
専門委員	酒井 一博
専門委員	高 巖
専門委員	中條 武志
専門委員	芳賀 繁
専門委員	村山 義夫

(備考) 再任(4/1付)：河内啓二専門委員

4月10日付けで、運輸安全確保部会に属する委員として大屋則之委員が指名され、また、榑誠委員の指名が解除された。

4月13日付けで、竹田正興委員が部会長に選任され、部会長の指名により長尾正和委員が部会長代理に選任された。

○審理官

平成19年6月30日現在の審理官は、次のとおりである。

官 職 及 び 職 務	氏 名
首席審理官(統括)	伊藤 松博
審理官(航空、自動車)	河野 正文
審理官(鉄道・軌道、運輸安全)	斉藤 夏起
審理官(海運、港湾、港湾運送)	林田 拓人

(備考) 辞職(6/30付)：斉藤夏起審理官