

# 運輸審議会半年報

平成21年7月～12月

国土交通省運輸審議会

## は し が き

平成21年7月から同年12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21年7月～12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	旅客自動車	
	平21第5003号 奈良交通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	6
2	航空	
	平21第9002号 株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航空株式会社、エアーセントラル株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、エアーネクスト株式会社、株式会社エアーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン航空株式会社、株式会社スターフライヤー、スカイマーク株式会社、北海道国際航空株式会社、スカイネットアジア航空株式会社、株式会社ジャルエクスプレス及び日本エアコミューター株式会社からの混雑空港運航許可申請について	8
V	軽微認定事案	32
VI	説明聴取事案	33
VII	委員の構成等	34

# I 今期の活動概要

## ■ 概況

今期は、運賃関係が、答申1件（旅客自動車1件）、軽微認定2件（旅客自動車2件）、許可等関係が、答申35件（航空35件）であった。

### 1 運賃関係事案

#### ○ 一般乗合旅客自動車運送事業

11月5日に諮問された奈良交通㈱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、11月19日及び24日に審議の上、11月26日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

石見交通㈱及び日立電鉄交通サービス㈱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、11月19日に説明を聴取し、11月26日に軽微な事案として認定した。

#### ○ 鉄・軌道事業

12月17日に諮問された京成電鉄㈱からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案について、同日付けで運輸審議会主宰の公聴会を開催することを決定し、12月22日に審議を行い、12月24日に現地調査を実施した。（注1）

### 2 許可等関係事案

#### ○ 定期航空運送事業

11月17日に諮問された㈱日本航空インターナショナルの成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港、全日本空輸㈱の成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港、エアーニッポン㈱の成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港、㈱ジェイエアの成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港、日本貨物航空㈱の成田国際空港及び関西国際空港、エアーセントラル㈱の成田国際空港及び大阪国際空港、アイベックスエアラインズ㈱の成田国際空港及び大阪国際空港、エアーネクスト㈱の成田国際空港、㈱エアーニッポンネットワークの関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港、日本トランスオーシャン航空㈱の関西国際空港及び東京国際空港、㈱スターフライヤーの関西国際空

港及び東京国際空港、スカイマーク㈱の東京国際空港、北海道国際航空㈱の東京国際空港、スカイネットアジア航空㈱の東京国際空港、㈱ジャルエクスプレスの大阪国際空港及び日本エアコミューター㈱の大阪国際空港に係る混雑空港運航許可申請事案について、12月3日、8日、10日及び15日に審議の上、12月17日に許可することが適当である旨答申した。

以上混雑空港運航許可申請事案は、混雑空港を使用して運航を行う許可の有効期間が5年となっているため、現在の許可が平成22年1月末で期限が到来するのに伴い、同年2月より混雑空港を使用して運航を行うことについて申請されたものである。

### 3 運輸安全関係事案

12月1日に諮問された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改正事案について、同日付けで運輸安全確保部会に付託して審議を行うことを決定した。（注2）

### 4 その他事案

#### ○ 現地調査

12月24日に、京成電鉄㈱からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案の諮問に伴い、成田空港線について現地調査を行った。（写真）

#### ○ 説明聴取事案

34件の案件について説明を聴取した。

## 写真



成田空港線の建設工事現場を視察する委員

（注1）同事案については、平成22年2月18日に申請どおり認可することが適当である旨答申している。

（注2）同事案については、平成22年3月2日に、諮問された案を一部修正した案のとおり改正することが適当である旨答申している。

## II 運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成21年7月1日から  
平成21年12月31日まで)

### 1 事案処理状況

区 分	鉄・軌道	自動車	航空	運輸安全	計
答 申 事 案 件 数	0	1	35	0	36
公 聴 会 開 催 事 案 件 数	0	0	0	0	0
意 見 聴 取 実 施 事 案 件 数	0	0	0	0	0
部 会 審 議 事 案 件 数	0	0	0	0	0
軽 微 認 定 事 案 件 数	0	2	0	0	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	1	0	0	0	1

※ 平成21年12月17日諮問の鉄道関係の事案（京成電鉄株からの鉄道の旅客運賃の上限設定認可申請事案）、12月1日諮問の運輸安全関係事案（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改正事案）は、それぞれ平成22年2月18日、3月2日に答申したので、答申事案件数には含まれていない。

### 2 その他の状況

区 分	鉄・軌道	自動車	航空	運輸安全	その他	計
説 明 聴 取 件 数	6	7	7	0	14	34
現 地 調 査 件 数	1	0	0	0	0	1

## Ⅲ 答申の概要

今期は、旅客自動車関係 1 件及び航空関係 3 5 件の合計 3 6 件について、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 奈良交通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

申請者である奈良交通株式会社は、奈良県全域他を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 9 年 1 1 月 1 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、一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更（対キロ区間制運賃の基準賃率 4 5 円 4 0 銭を 5 0 円 0 0 銭に改定する等）の認可申請を行ったものである。

国土交通大臣から平成 2 1 年 1 1 月 5 日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年 1 1 月 2 6 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 本邦航空運送事業者 1 6 事業者からの混雑空港運航許可申請事案

申請者である株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航空株式会社、エアーセントラル株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、エアーネクスト株式会社、株式会社エアーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン航空株式会社、株式会社スターフライヤー、スカイマーク株式会社、北海道国際航空株式会社、スカイネットアジア航空株式会社、株式会社ジャルエクスプレス及び日本エアコミューター株式会社は、混雑空港（成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うことの許可の有効期限が平成 2 2 年 1 月末に到来することを踏まえ、同年 2 月以降の運航許可申請を行ったものである。

国土交通大臣から平成 2 1 年 1 1 月 1 7 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混雑空港での発着は、各混雑空港毎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
- ・ 申請者の混雑空港を使用した路線の運航計画は、複数社競合路線が多数存在するなど競争を通じた多様なサービスの提供の機会が確保されているほか、各混雑空港の特性を踏まえた路線網の形成等により利用者の利便に適合する輸送サービスを提供する

など、混雑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ことから、同年12月17日に申請どおり許可することが適当である旨の答申をした。

また、平成22年2月以降、各申請者の混雑空港に係る路線の運航計画にかなりの変更が予想されることを勘案し、国土交通大臣に対して

- ・ 東京国際空港は平成22年10月の新滑走路の供用開始により発着枠が段階的に増加するが、発着枠の配分に当たっては、地方路線の維持・充実、新規航空会社の発着枠拡大を通じた競争の促進、安全運航の確保、更には、国内線と国際線の乗継利便にも十分に配慮すること
- ・ 成田国際空港の発着枠の増加分については、国際線と国内線の乗り継ぎ利便の維持・向上を図る観点から、その一部を国内フィーダー路線の維持・充実にも当てること
- ・ 関西国際空港と大阪国際空港の間で各々の特性を活かした運航路線等についての適切な機能分担がなされ、関西圏と各地を結ぶ国内航空路線網が形成されるよう務めること
- ・ 航空会社が不採算路線の整理・縮小を進める中で、住民の利便性や地域の活力を維持する観点から、国や地域の関係者の協力による混雑空港と地方空港を結ぶ路線の維持・確保方策を検討すること

等を要望した。

## IV 答申書

### 1 旅客自動車

○国土交通省告示第1269号（平成21年12月7日）

国 運 審 第 2 1 号  
平成21年11月26日

国土交通大臣 前原誠司 殿

運輸審議会会長 竹田正興

答 申 書

奈良交通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 2 1 第 5 0 0 3 号

平成21年11月5日付け国自旅第174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

奈良交通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) 奈良市内及び平城ニュータウンの特定地帯における路線

200円均一制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率50円00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0.7倍、30キロメートルを超える部分についてはその0.65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9年11月1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その他によって検討した結果、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（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）に基づく平年度である平成22年度の収支状況の見通しは、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8,758百万円、適正な運送原価は10,083百万円と推定され、差引き1,325百万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9,280百万円となり、差引き803百万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。

## 2 航 空

○国土交通省告示第10号（平成22年1月13日）

国 運 審 第 3 3 号  
平成21年12月17日

国土交通大臣 前原誠司 殿

運輸審議会会長 大屋 則之

答 申 書

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、  
エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航  
空株式会社、エアーセントラル株式会社、アイベックスエア  
ラインズ株式会社、エアーネクスト株式会社、株式会社エア  
ーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン航空株式  
会社、株式会社スターフライヤー、スカイマーク株式会社、  
北海道国際航空株式会社、スカイネットアジア航空株式会社、  
株式会社ジャルエクスプレス及び日本エアコミューター株式  
会社からの混雑空港運航許可申請について

平21第9002号

平21第9003号

平21第9004号

平21第9005号

平21第9006号

平21第9007号

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

平成 2 1 年 1 1 月 1 7 日付け国空事第 7 1 1 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

株式会社日本航空インターナショナルの申請に係る混雑空港（成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、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、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、エアーニッポ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、東京国際空港及び大阪国際空港）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（成田国際空港、関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、日本貨物航空株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港及び関西国際空港）を使用して運航を行うこと、エアーセントラル株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港及び大阪国際空港）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（成田国際空港及び大阪国際空港）を使用して運航を行うこと、エアーネクスト株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港）を使用して運航を行うこと、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空港（関西国際空港、東京国際空港及び大阪国際空港）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（関西国際空港及び東京国際空港）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（関西国際空港及び東京国際空港）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）を使用して運航を行うこと、北海道国際航空株式会社の申請に係る混雑空港（東京国際空港）を使用して運航を行うこと、スカイネットアジア航空株式会社の申請に係る混雑空港（東京国際空港）を使用して運航を行うこと、株式会社ジャルエクスプレスの申請に係る混雑空港（大阪国際空港）を使用して運航を行うこと及び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）を使用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営むため、本件を申請したものである。
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) 成田国際空港関係

- 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 34 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。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航空株式会社、エアーセントラル株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社及びエアーネクスト株式会社は、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、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、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 申請者が成田国際空港を使用して運航する 9 路線のうち、同空港と新千歳、仙台、中部国際、関西国際、大阪国際、福岡及び那覇の各空港を結ぶ 7 路線においては、複数の航空会社により運航される（3 社競合が 1 路線、2 社競合が 6 路線）など競争環境も整備され、競争の促進を通じた多様な輸送サービスが提供される機会が確保されている。

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成田国際空港を結ぶ国内航空路線網を形成するものであり、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。

以上により、成田国際空港に係る本件申請は、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。

## (2) 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時間の発着回数を40回（うち出発回数32回、到着回数25回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、日本貨物航空株式会社、株式会社エアーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン航空株式会社及び株式会社スターフライヤーは、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、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、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 申請者が関西国際空港を使用して運航する8路線のうち、同空港と新千歳、成田国際、東京国際、福岡及び那覇の各空港を結ぶ5路線においては複数の航空会社により運航される（3社競合が1路線、2社競合が4路線）など競争環境も整備され、競争の促進を通じた多様な輸送サービスが提供される機会が確保されている。

また、関西国際空港に係る各申請者の路線の運航は、関西国際空港の特性を生かし、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するとともに、国内主要空港と国際航空の拠点である関西国際空港を結ぶ国内航空路線網を形成し、国際線との乗り継ぎ利便の維持に資するものでもあり、利用者の利便に適合する輸送サービスの提供を行うものである。

以上により、関西国際空港に係る本件申請は、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) 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5回、プロペラ機にあつては1日に2回）、到着を31回（7時台、20時台及び21時台は30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。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、株式会社エアーニッポンネットワーク、日本トランスオーシャン株式会社、株式会社スターフライヤー、スカイマーク株式会社、北海道国際航空株式会社及びスカイネットアジア航空株式会社は、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、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、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 東京国際空港の発着枠については、競争の促進を通じて利用者利便の向上を図るため、その一部が新規航空会社に優先的に配分され、その結果今回の申請においては新規航空会社4社から計77便の申請が出されるなど競争環境の整備が進められている。これに伴い、申請者が東京国際空港を使用して運航する48路線のうち、同空港と新千歳空港を結ぶ路線等24路線においては複数の航空会社により運航される（4社競合が1路線、3社競合が10路線、2社競合が13路線）など競争の促進を通じた多様なサービスが提供される機会が確保されている。

他方、東京国際空港に係る各申請者の路線の運航は、幹線はもとより首都圏と地方空港を結ぶ最大の国内航空路線網を形成するものであり、利用

者利便に適合する輸送サービスを提供するものである。また、東京国際空港に関しては少便数路線に係る発着枠の調整ルールが定められており、少便数路線が維持されているなど多様な国内航空路線網の形成が図られている。

以上により、東京国際空港に係る本件申請は、東京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。

#### (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日の発着回数を370回（うちジェット機200回）、1時間の発着回数を36回、連続する3時間の発着回数を93回（うち到着回数54回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

株式会社日本航空インターナショナル、全日本空輸株式会社、エアーニッポン株式会社、株式会社ジェイエア、エアーセントラル株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、株式会社エアーニッポンネットワーク、株式会社ジャルエクスプレス及び日本エアコミューター株式会社は、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、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、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 申請者が大阪国際空港を使用して運航する29路線のうち、同空港と東京国際空港を結ぶ路線等13路線においては複数の航空会社により運航される（3社競合が1路線、2社競合が12路線）など競争の促進を通じた多様なサービスが提供される機会が確保されている。

他方、大阪国際空港に係る各申請者の路線の運航は、東京国際空港に次ぐ全国的な国内航空路線網を形成するものであり、関西国際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すること



により、利用者の利便に適合するサービスの提供を行うものである。また、大阪国際空港に関しては、減便の結果1日当たりの運航回数が1便未満となる路線に係る発着枠の調整ルールが定められており、最低限の路線が維持されているなど多様な国内航空路線網の形成が図られている。

以上により、大阪国際空港に係る本件申請は、大阪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。

4. また、今回の各申請者に対する混雑空港運航許可については、現在の許可期限が平成22年1月末に到来することを踏まえ、同年2月1日現在の運航計画を前提に許可の更新を行うものである。

しかしながら、東京国際空港及び成田国際空港の容量拡大に伴う発着枠の配分、関西国際空港及び大阪国際空港のあり方の検討、あるいは、航空会社の路線の整理・再編等の事情により、平成22年2月以降に各申請者の混雑空港に係る路線の運航計画には、かなりの変更が予想されるところである。

このため、運輸審議会としては、混雑空港のより安全で適切かつ合理的な使用が国内航空ネットワークの発展を図る上で極めて重要な課題であるとの認識に立って、国土交通大臣に対して、次の事項を要望する。

#### (1) 東京国際空港の関係

東京国際空港については、平成22年10月の新滑走路の供用開始により、現在の30.3万回/年から40.7万回/年に発着枠が段階的に拡大されることになっており、国土交通大臣は、当面予定されている平成22年10月及び23年4月の発着枠の配分の決定に当たっては、次のような点に配慮していただきたい。

① 東京国際空港は国内航空旅客の約6割が使用する国内最重要拠点空港であり、同空港と地方空港を結ぶ国内航空路線の形成が地方の活性化に大きく寄与していることを踏まえ、小型機(100席以下)による新規路線の開設等を含め、同空港に係る地方路線の維持・充実を図ること。

② 新規航空会社への発着枠の拡大等を通じて航空会社間の競争促進を図

り、利用者利便の一層の向上に努めること。

- ③ 発着枠の配分に当たっては、安全確保が航空輸送に係る最重要事項であることに鑑み、航空会社の安全確保への取り組みを最大限考慮した上で、配分の決定を行うこと。

さらに、東京国際空港の発着枠は、平成23年4月以降、最終的には40.7万回／年まで拡大される予定であり、これに伴い、同空港周辺の航空交通量は大幅に増加し、さらには、国際定期便の開設に伴い外国の航空会社の乗り入れも漸増する見込みである。

国土交通大臣は、こうした東京国際空港を取り巻く情勢の変化に鑑み、安全運航の確保に万全を期した上で、発着枠の最終形までの拡大を図るとともに、国内航空路線網の維持・充実のほか、国内線と国際線の乗り継ぎ利便にも十分に配慮して、発着枠の配分を決定していただきたい。

## (2) 成田国際空港の関係

成田国際空港の発着枠については、平成22年3月に、B'滑走路の延伸等により、20万回／年から22万回／年に拡大され、その後も環境面、施設面及び運用面の制約解消により、最終的には30万回／年までの拡大に向けた検討が進められている。

国土交通大臣は、国際航空の拠点である成田国際空港と国内空港を結ぶ国内航空路線は、国際航空路線とのフィーダー路線としての役割を果たしていることに鑑み、国際線と国内線の乗り継ぎ利便の維持・向上を図る観点から、増枠分の一部を国内航空路線の維持・充実にも当てていただきたい。

## (3) 関西国際空港及び大阪国際空港の関係

関西国際空港及び大阪国際空港のあり方については、現在、鋭意検討が進められているところであるが、国土交通大臣は、関西国際空港と大阪国際空港における、それぞれの運航時間帯、あるいは、国際線との乗り継ぎ等の特性を活かした上で、運航路線等について適切な機能分担がなされ、関西圏と各地を結ぶ国内航空路線網が形成されるように努めていただきたい。

## (4) 航空会社の路線の整理・再編の関係

近年、航空需要が低迷する中で、航空会社は、経営合理化の一環として、

需要規模が小さく採算が取れない路線の整理・再編を進めており、混雑空港と地方空港を結ぶ路線についても、減便・廃止の対象となる路線が一部出てくることが想定される。

しかしながら、国内航空路線網の核となる混雑空港との間の路線の減便・廃止は、地方部の住民の利便性を著しく低下させ、地方部の活力を一段と弱める結果につながることから、国土交通大臣は、国や地域の関係者等の協力によって、混雑空港と地方空港を結ぶ路線を維持・確保するための方策について検討していただきたい。

#### (5) その他

国土交通大臣は、(1)～(4)に関連して、大規模な発着枠の配分の決定等を行うに当たっては、必要に応じて、運輸審議会に対して報告を行うとともに、可能な限り、その意見を尊重した対応をしていただきたい。

別 表

1 株式会社日本航空インターナショナル

【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型及びボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 札幌	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 名古屋	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型及びボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型及びボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型

【関西国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-400型、ボーイング式737-800型及びダグラス式MD-90-30型
大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びダグラス式MD-90-30型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-400型

【東京国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日15往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-400型、ボーイング式737-800型及びダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 神戸	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型

東京（東京国際空港）～ 札幌	1日17往復	平成22年2月1日	ボーイング式747-400型、ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 福岡	1日18往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型及びボーイング式777-200型
東京（東京国際空港）～ 那覇	1日11往復	平成22年2月1日	ボーイング式747-400型、ボーイング式777-300型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 女満別	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 旭川	1日4往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A300-600R型及びダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 釧路	1日3往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A300-600R型及びダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 帯広	1日4往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 函館	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 青森	1日6往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A300-600R型及びダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 三沢	1日3往復	平成22年2月1日	ダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 秋田	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 山形	1日1往復	平成22年2月1日	ダグラス式DC-9-81型
東京（東京国際空港）～ 小松	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 南紀白浜	1日2往復	平成22年2月1日	ダグラス式DC-9-81型
東京（東京国際空港）～ 岡山	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型、ボーイング式737-800型及びダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 広島	1日7往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス・インダストリー式A300-600R型及びダグラス式MD-90-30型

東京（東京国際空港）～ 山口宇部	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 出雲	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 徳島	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 高松	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 高知	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 松山	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-800型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 北九州	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 大分	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日4往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A300-600R型及びダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 熊本	1日7往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-800型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 宮崎	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びダグラス式MD-90-30型
東京（東京国際空港）～ 鹿児島	1日7往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A300-600R型
東京（東京国際空港）～ 奄美	1日1往復	平成22年2月1日	ダグラス式DC-9-81型

#### 【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日15往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型
東京（成田国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型及びボーイング式737-800型

大阪（大阪国際空港）～ 札幌	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型
大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びダグラス式MD-90-30型
大阪（大阪国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型
大阪（大阪国際空港）～ 青森	1日2往復	平成22年2月1日	ダグラス式MD-90-30型
大阪（大阪国際空港）～ 三沢	1日1往復	平成22年2月1日	ダグラス式MD-90-30型
大阪（大阪国際空港）～ 秋田	1日2往復	平成22年2月1日	ダグラス式MD-90-30型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びダグラス式MD-90-30型
大阪（大阪国際空港）～ 長崎	1日2往復	平成22年2月1日	ダグラス式MD-90-30型

## 2 全日本空輸株式会社

### 【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 札幌	1日1往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
東京（成田国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（成田国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	週4往路	平成22年2月1日	ボーイング式767-300F型
東京（成田国際空港）～ 名古屋	1日1往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
東京（成田国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型

### 【関西国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日3.4往復 (注1)	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式767-300型及びボーイング式767-300F型
東京（成田国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	週4往路	平成22年2月1日	ボーイング式767-300F型

大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日2.3往復 （注2）	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日3.3往復 （注3）	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス・インダストリー式A320-211型及びボーイング式767-300F型
大阪（関西国際空港）～ 佐賀	週6往路	平成22年2月1日	ボーイング式767-300F型

（注1） 旅客便1日3往復及び貨物便週6往路

（注2） 2月1日から2月3日まで1往復、2月4日から2月15日まで1日3往復及び2月16日から2月28日まで1日2往復

（注3） 旅客便1日2往復1往路、貨物便週6往路及び週5復路

### 【東京国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 札幌	1日16往復	平成22年2月1日	ボーイング式747-400D型、ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日14往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日3.4往復 （注1）	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式767-300型及びボーイング式767-300F型
東京（東京国際空港）～ 神戸	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 福岡	1日18往復	平成22年2月1日	ボーイング式747-400D型、ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 那覇	1日8.9往復 （注4）	平成22年2月1日	ボーイング式747-400D型、ボーイング式777-300型、ボーイング式767-300型及びボーイング式767-300F型
東京（東京国際空港）～ 釧路	1日2往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 函館	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型
東京（東京国際空港）～ 秋田	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 庄内	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型



東京（東京国際空港）～ 八丈島	1日2往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 富山	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 小松	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 能登	1日2往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 岡山	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 広島	1日8往復及び月21往復	平成22年2月1日	ボーイング式747-400D型、ボーイング式777-200型、ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 山口宇部	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 高松	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 高知	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 松山	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 大分	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 熊本	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 佐賀	1日4.6往復 (注5)	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス・インダストリー式A320-211型及びボーイング式767-300F型
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 宮崎	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 鹿児島	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型

(注4) 旅客便1日8往復及び貨物便週6往復

(注5) 旅客便1日4往復、貨物便1日1往路及び週1復路

【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日14往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型及びボーイング式767-300型
東京（成田国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 札幌	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-200型
大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型
大阪（大阪国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式777-300型
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日4.5往復 (注6)	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型
大阪（大阪国際空港）～ 高知	1日1往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日2往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 熊本	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 長崎	1日1往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 宮崎	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス・インダストリー式A320-211型

(注6) 2月1日から2月15日まで1日4往復及び2月16日から2月28日まで5往復

3 エアーニッポン株式会社

【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型

【関西国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日1.7往復 (注7)	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型、ボーイング式737-700型及びボーイング式737-500型
大阪（関西国際空港）～ 福岡	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日1.5往復 (注8)	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型及びボーイング式737-500型
大阪（関西国際空港）～ 函館	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型

(注7) 2月1日から2月3日まで1日3往復、2月4日から2月15日まで1日1往復及び2月16日から2月28日まで1日2往復

(注8) 1日0.5往復は1日1往路を表す。以下同じ。

【東京国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 稚内	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 紋別	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 中標津	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 函館	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 大館能代	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 庄内	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 八丈島	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 岡山	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 鳥取	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 米子	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型

東京（東京国際空港）～石見	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～大分	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～宮崎	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型

【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（大阪国際空港）～福岡	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
大阪（大阪国際空港）～仙台	1日0.5往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～新潟	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
大阪（大阪国際空港）～松山	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
大阪（大阪国際空港）～熊本	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
大阪（大阪国際空港）～長崎	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-700型
大阪（大阪国際空港）～宮崎	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型

4 株式会社ジェイエア

【関西国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（関西国際空港）～福岡	1日3往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型

【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（大阪国際空港）～札幌	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型
大阪（大阪国際空港）～福岡	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型
大阪（大阪国際空港）～花巻	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型
大阪（大阪国際空港）～山形	1日3往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型
大阪（大阪国際空港）～長崎	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型

5 日本貨物航空株式会社

【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	週4往路	平成22年2月1日	ボーイング式747-400F型

【関西国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	週4往路	平成22年2月1日	ボーイング式747-400F型

6 エアーセントラル株式会社

【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 名古屋	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式747-400F型
東京（成田国際空港）～ 仙台	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式747-401F型

【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 大館能代	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型

7 アイベックスエアラインズ株式会社

【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 札幌	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型
東京（成田国際空港）～ 仙台	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型
東京（成田国際空港）～ 小松	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型
東京（成田国際空港）～ 広島	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型

【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日1.1往復 (注9)	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B1 9型
大阪（大阪国際空港）～ 福島	1日4.1往復 (注10)	平成22年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B1 9型

(注9) 2月1日から2月26日まで1日1往復及び2月27日から2月28日まで1日3往復

(注10) 2月1日から2月26日まで1日4往復及び2月27日から2月28日まで1日5往復

8 エアーネクスト株式会社

【成田国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-500型

9 株式会社エアーニッポンネットワーク

【東京国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 大島	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-300型
東京（東京国際空港）～ 三宅島	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-300型

【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日3往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日2往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日5往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 高知	1日7往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 石見	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 佐賀	1日2往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型

10 日本トランスオーシャン航空株式会社

【関西国際空港】

路線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（関西国際空港）～石垣	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型

【東京国際空港】

路線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～那覇	1日0.5往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型
東京（東京国際空港）～石垣	1日1.5往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型
東京（東京国際空港）～宮古	1日1往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型

11 株式会社スターフライヤー

【東京国際空港】

路線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～北九州	1日7往復及び月63往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-214型
東京（東京国際空港）～大阪（関西国際空港）	1日4往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-214型

【関西国際空港】

路線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～大阪（関西国際空港）	1日4往復	平成22年2月1日	エアバス・インダストリー式A320-214型

12 スカイマーク株式会社

【東京国際空港】

路線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～福岡	1日10往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～神戸	1日5往復及び月18往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～那覇	1日3往復及び週3往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～旭川	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～札幌	1日8往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型

### 1 3 北海道国際航空株式会社

#### 【東京国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 札幌	1日10往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 旭川	1日3往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 函館	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-500型
東京（東京国際空港）～ 女満別	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-500型

### 1 4 スカイネットアジア航空株式会社

#### 【東京国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
東京（東京国際空港）～ 宮崎	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型
東京（東京国際空港）～ 熊本	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型
東京（東京国際空港）～ 鹿児島	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型

### 1 5 株式会社ジャルエクスプレス

#### 【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（大阪国際空港）～ 花巻	1日2往復	平成22年2月1日	ダグラス式MD-9-81型
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日6往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型及びボー イング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 熊本	1日4往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びダグ ラス式MD-9-81型
大阪（大阪国際空港）～ 宮崎	1日2往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-800型及びダグ ラス式MD-9-81型
大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日5往復	平成22年2月1日	ボーイング式737-400型、ボーイ ング式737-800型及びダグラス式 MD-9-81型



大阪（大阪国際空港）～ 奄美大島	1日1往復	平成22年2月1日	ダグラス式MD-9-81型
---------------------	-------	-----------	---------------

16 日本エアコミューター株式会社

【大阪国際空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日3往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日3往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 松本	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 但馬	1日1.3往復 (注11)	平成22年2月1日	サーブ式SAAB340B型
大阪（大阪国際空港）～ 出雲	1日7往復	平成22年2月1日	サーブ式SAAB340B型及びボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 隠岐	1日1往復	平成22年2月1日	サーブ式SAAB340B型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日6往復及び週6往復	平成22年2月1日	サーブ式SAAB340B型及びボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日4往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 宮崎	1日4往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日2往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型
大阪（大阪国際空港）～ 屋久島	1日1往復	平成22年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型

(注11) 1日1往復及び土曜日、日曜日、祝日1日1往復

## V 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認可

認定月日	申請者	事案の内容
11月26日	石見交通株式会社	<p>1. 浜田市内の特定地帯における路線            現行の170円均一制運賃を、180円均一制運賃に変更</p> <p>2. その他の路線            現行の基準賃率42円10銭に基づく対キロ区間制運賃（ただし、最初の2キロまではその2倍、5キロを超え10キロまではその0.95倍、10キロを超え15キロまではその0.85倍、15キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃150円）を、基準賃率46円20銭に基づく対キロ区間制運賃（ただし、最初の2キロまではその2倍、5キロを超え10キロまではその0.95倍、10キロを超え15キロまではその0.85倍、15キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃160円）に変更</p>
	日立電鉄交通サービス株式会社	<p>日立地区の路線の現行の基準賃率39円00銭に基づく対キロ区間制運賃（ただし、最初の2キロまではその2倍、10キロを超え20キロまではその0.9倍、20キロを超え30キロまではその0.8倍、30キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃160円）及び高萩・北茨城地区の路線の現行の基準賃率36円70銭に基づく対キロ区間制運賃（ただし、最初の2キロまではその2倍、10キロを超え20キロまではその0.9倍、20キロを超え30キロまではその0.8倍、30キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃150円）を、基準賃率45円50銭に基づく対キロ区間制運賃（ただし、最初の2キロまではその2倍、5キロを超え10キロまではその0.95倍、10キロを超え15キロまではその0.85倍、15キロを超える部分はその0.7倍、初乗運賃180円）に変更</p>

## VI 説明聴取事案

月 日	事 案 名	説 明 部 局 等
7月2日	平成20年度首都圏白書について	国土計画局
7月2日	運輸安全確保部会の審議報告について	運輸審議会審理室
7月7日	本邦主要航空会社の平成20年度決算概要及び航空事業経営基盤強化のための国の支援施策について	航空局
7月9日	大手民鉄16社の平成20年度決算概要等について	鉄道局
7月14日	バス産業勉強会報告書について	自動車交通局
7月16日	静岡空港について	航空局
7月21日	貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度	自動車交通局
7月23日	水際危機管理対策に関する港湾局の取り組みについて	港湾局
7月28日	国土交通経済月例報告(4・5・6・7月)について	総合政策局
7月30日	観光産業の現状と課題について	観光庁
8月4日	新型インフルエンザ・パンデミック対策としての都市交通輸送に関する調査研究	国土交通政策研究所
8月6日	JR7社の平成20年度決算及び平成21年度事業計画について	鉄道局
8月20日	国土交通省における危機管理について	政策統括官付
8月25日	ソマリア沖・アデン湾の現状と国土交通省における対策	海事局
8月27日	「羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会」の報告について	航空局
9月1日	航空従事者の現状について	航空局
9月3日	平成21年版海事レポートについて	海事局
9月8日	国土交通省の「重点政策2009」について	総合政策局
9月10日	空港周辺環境対策について	航空局
9月15日	国土交通省における政策評価について	政策統括官付
9月17日	スーパー中枢港湾プロジェクトについて	港湾局
9月29日	平成20年度乗合バス事業の収支状況について	自動車交通局
10月1日	トラック運送業をめぐる現状と課題について	自動車交通局
10月6日	国による輸送の安全にかかわる情報(海事分野)の公表について	海事局
10月8日	我が国におけるバードストライク対策について	航空局
10月13日	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法について	自動車交通局
10月15日	自動車交通分野における安全対策について	自動車交通局
10月20日	航空輸送の安全にかかわる情報について	航空局
10月22日	自動車を巡る環境行政の現状	自動車交通局
10月27日	成田新高速鉄道線の上限運賃設定認可に関する現状について	鉄道局
10月29日	都市鉄道の現状と課題について	鉄道局
11月10日	国土交通経済月例報告(8・9・10月)について	総合政策局
11月12日	地域鉄道の現状と支援制度について	鉄道局
11月24日	成田新高速鉄道線の上限運賃設定認可に関する質問について(回答)	運輸審議会審理室

## Ⅶ 委員の構成等

### ○委員

平成21年12月31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	大屋 則之
会長の職務を代理する常勤の委員	上野 文雄
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(非常勤)	島村 勝巳
運輸審議会委員(非常勤)	松田 英三

(備考)

#### 1. 委員の新任

松田 英三 委員 (平成21年7月6日付け)

上野 文雄 委員 (平成21年12月7日付け)

2. 運輸審議会会長の竹田正興が平成21年12月6日付けで委員を退任したことに伴い、12月8日に国土交通省設置法第17条第1項及び第3項の規定に基づき、会長及び会長の職務を代理する常勤の委員の互選を行い、会長に大屋則之、会長を代理する常勤委員に上野文雄を選出した。

### <新委員紹介>

#### 委員略歴

まつ だ えい ぞう  
松 田 英 三



昭和46.	6	東京大学文学部卒業
	7	(株)読売新聞社に入る
昭和51.	5	〃 編集局経済部
平成3.	11	〃 〃 〃 次長
	9.	1 〃 調査研究本部主任研究員
	10.	1 〃 論説委員
	15.	1 交通政策審議会委員(21.3退任)
	18.	3 (株)読売新聞東京本社論説副委員長(20.1退任)
		11 税制調査会委員(19.11退任)
	20.	2 (財)社会経済生産性本部エネルギー環境部参与
	21.	4 (財)日本生産性本部エネルギー環境部参与(名称変更)
		(22.3退任)
	7.	6 運輸審議会委員(非常勤)

## 委員略歴

うえ の ふみ お  
上 野 文 雄



昭和	4	4.	6	東京大学法学部卒業
			7	日本国有鉄道に入る
	6	0.	3	〃 東京北鉄道管理局営業部長
	6	2.	4	東日本旅客鉄道(株)に入る
				〃 関連事業本部
				(宇都宮ステーション開発(株)出向)
			1	〃
			1	((株)ルミネ横浜出向)
平成	2.	6	6	〃 監査部長
	4.	6	6	〃 関連事業本部管理部長
	5.	6	6	〃 〃 事業管理部長
	7.	6	6	〃 営業部
				(JR東日本レンタリース(株)出向)
	9.	6	6	〃 取締役 秋田支社長
	1	2.	6	(株)ルミネ 専務取締役
	1	8.	4	〃 代表取締役 専務 (21. 12 退任)
	2	1.	1	2.
			7	運輸審議会委員
			1	2.
			8	運輸審議会会長代理

## ○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成21年12月31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	大屋 則之
部会長の職務を代理する委員	上野 文雄
委員	島村 勝巳
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	谷口 綾子
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)

運輸安全確保部会部会長の竹田正興が平成21年12月6日付けで委員を退任したことに伴い、12月8日に運輸審議会令第2条第2項の規定に基づき、部会に属する委員として上野文雄を指名した。

また、同条第3項の規定に基づき、部会に属する委員によって、部会長及び部会代理の互選を行い、部会長に大屋則之、部会長代理に上野文雄を選出した。

## ○事案処理職員

平成21年12月31日現在の事案処理職員は、次のとおりである。

官 職	氏 名
大臣官房参事官（運輸審議会審理室長）	小室 充弘
総合政策局総務課運輸審議会審理室課長補佐	中山 泰宏