

運輸審議会半年報

平成26年1月～6月

国土交通省運輸審議会

は し が き

平成26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、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。

運輸審議会半年報

平成26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 一般乗合旅客自動車	
	平25第5001号 九州産交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	7
	平25第5002号 産交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	9
	平25第5003号 熊本都市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	11
	平25第5004号 熊本電気鉄道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	13
	平25第5005号 熊本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	15
	平26第5001号 道北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
	平26第5002号 旭川電気軌道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	20
	平26第5003号 長電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	23
	2 航 空	
	平26第9001号 春秋航空日本株式会社からの 混雑空港運航許可申請について	26
V	部会	30
VI	報告聴取等	31
VII	委員の構成等	32

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、運賃関係が答申8件（一般乗合旅客自動車運送事業8件）、許可等関係が、答申1件（航空1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

前期12月17日に諮問された九州産交バス(株)、産交バス(株)、熊本都市バス(株)、熊本電気鉄道(株)及び熊本バス(株)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、1月9日、16日及び23日審議の上、同月30日認可することが適当である旨答申した。

1月21日に諮問された道北バス(株)及び旭川電気軌道(株)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、同月30日及び2月6日審議の上、同月13日認可することが適当である旨答申した。

4月3日に諮問された長電バス(株)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、同月17日の審議後、5月27日に諮問事項の変更がなされたことから、同日、6月5日、同月12日、17日審議の上、同月19日認可することが適当である旨答申した。

2 許可等関係事案

○ 定期航空運送事業

4月10日に諮問された春秋航空日本

(株)からの成田国際空港に係る混雑空港運航許可申請事案について、4月24日、5月8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。

3 その他事案

○ 運輸安全関係事案

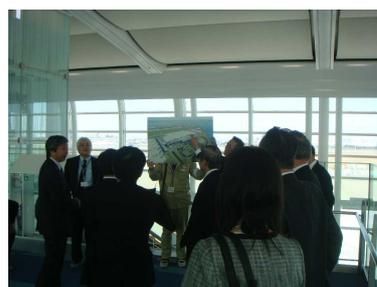
運輸安全マネジメントの現状について、3月20日に運輸審議会本審議会・運輸安全確保部会合同会議において、大臣官房運輸安全監理官から説明を聴取し、意見交換を行った。

○ 現地調査

3月6日に東京国際（羽田）空港国際線旅客ターミナルについて、現地調査を行った。

○ 報告聴取等

28件の案件について報告の聴取等を行った。



東京国際（羽田）空港
国際線旅客ターミナルでの現地調査

Ⅱ 運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成26年1月1日から
平成26年6月30日まで)

1 事案処理状況

区 分	鉄・ 軌道	自 動 車	航 空	港 湾	運 輸 安 全	そ の 他	計
答 申 事 案 件 数	0	8	1	0	0	0	9
公 聴 会 開 催 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0
意 見 聴 取 実 施 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0
部 会 審 議 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0
説 明 聴 取 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0
事 後 通 知 事 案 件 数	63	43	0	2	0	0	108

2 その他の状況

区 分	鉄・ 軌道	自 動 車	航 空	港 湾	運 輸 安 全	そ の 他	計
報 告 聴 取 等 件 数	3	5	2	2	0	16	28
現 地 調 査 件 数	0	0	1	0	0	0	1

Ⅲ 答申の概要

今期は、一般乗合旅客自動車運送事業関係 8 件、航空関係 1 件の合計 9 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. 九州産交バス株式会社から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

申請者である九州産交バス株式会社は、熊本県熊本市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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 3 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 30 円 70 銭を 36 円 50 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 25 年 12 月 17 日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、平成 26 年 1 月 30 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. 産交バス株式会社から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

申請者である産交バス株式会社は、熊本県熊本市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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 3 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 31 円 50 銭を 36 円 50 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 25 年 12 月 17 日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、平成 26 年 1 月 30 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. 熊本都市バス株式会社から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

申請者である熊本都市バス株式会社は、熊本県熊本市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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 21 年 4 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 31 円 50 銭を 36 円 50 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 25 年 12 月 17 日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、平成 26 年 1 月 30 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. 熊本電気鉄道株式会社から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

申請者である熊本電気鉄道株式会社は、熊本県熊本市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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3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29円40銭を34円00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25年12月17日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、平成26年1月30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。

5. 熊本バス株式会社から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

申請者である熊本バス株式会社は、熊本県熊本市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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3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31円50銭を36円80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25年12月17日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、平成26年1月30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。

6. 道北バス株式会社から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

申請者である道北バス株式会社は、北海道旭川市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率（地方消費税率を含む。以下同じ。）引上げにより、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12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39円00銭を42円50銭（うち消費税率引上げに伴う税負担の転嫁分（以下「税率引上げ転嫁分」という。）は1円10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26年1月21日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、同年2月13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。

7. 旭川電気軌道株式会社から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

申請者である旭川電気軌道株式会社は、北海道旭川市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率引上げにより、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12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31円60銭を34円80銭（うち税率引上げ転嫁分は0円80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26年1月21日に諮問を受け、当審議会は慎重に審議した結果、

同年2月13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。

8. 長電バス株式会社から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

申請者である長電バス株式会社は、長野市、須坂市他を営業エリアとしているが、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率引上げにより、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24年7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50円20銭を57円80銭（うち税率引上げ転嫁分は1円60銭）に改定する等）の認可申請を行ったものである。なお、同社は、5月9日付けで一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更の内容を変更（対キロ区間制運賃の基準賃率50円20銭を55円90銭（うち税率引上げ転嫁分は1円50銭）に改定する等）した。

国土交通大臣から平成26年4月3日に諮問を、5月27日に諮問事項の変更を受け、当審議会は慎重に審議した結果、6月19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。

また、答申に併せて、国土交通大臣に対し、次のような要望を行った。

- 長電バス株式会社は一昨年7月にも一般乗合旅客自動車運送事業の運賃改定を行っており、本事案が前回改定から短期間での運賃改定となる異例なものであることに鑑み、審議に際し提出された同社作成の「経営改善計画について」（平成26年5月9日）を着実に実施し、改定後の運賃水準が可能な限り長期間維持されるよう、同社を指導するとともに、その実施状況等について適宜報告を聴取するよう留意すること
- 地域公共交通の確保・維持・改善のためには地域全体での取組が重要であることに鑑み、地域の実情把握や関係地方公共団体はじめ地域との連携に努め、長電バス株式会社に対する他社での利用促進・需要喚起方策の紹介を行うほか、必要に応じ、関係地方公共団体への助言・調整等を行うこと

9. 春秋航空日本株式会社からの混雑空港（成田国際空港）運航許可申請事案

申請者である春秋航空日本株式会社は、成田（成田国際空港）～佐賀、成田（成田国際空港）～高松及び成田（成田国際空港）～広島間において国内定期航空運送事業を経営するため、本件申請を行ったものである。

国土交通大臣から平成26年4月10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、申請者による当該路線の運航は、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって、一層の多頻度運航と競争の促進を図るとともに、訪日外国人も含め利用者利便の一層の向上に寄与すること等、当該混雑空港を適切かつ合理的に使用するものであると認められることから、同年5月13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。

IV 答申書

一般乗合旅客自動車

○国土交通省告示第 121 号（平成 26 年 2 月 12 日）

国 運 審 第 1 8 号
平成 2 6 年 1 月 3 0 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

九州産交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 2 5 第 5 0 0 1 号

平成 2 5 年 1 2 月 1 7 日付け国自旅第 3 3 0 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

九州産交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。

キロ当たり賃率 36 円 50 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、150 円とする。

理 由

1. 申請者は、平成 10 年 3 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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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、本申請を行ったものである。

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 26 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 2,844 百万円、適正な運送原価は 3,233 百万円と推定され、差引き 389 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 3,212 百万円となり、差引き 21 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。

国 運 審 第 1 9 号

平成 2 6 年 1 月 3 0 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

産交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 2 5 第 5 0 0 2 号

平成 2 5 年 1 2 月 1 7 日付け国自旅第 3 3 0 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

産交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。

キロ当たり賃率 36 円 50 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、1
50 円とする。

理 由

1. 申請者は、平成 10 年 3 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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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、本申請を行ったものである。
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
26 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 2,530 百万円、適正な運
送原価は 2,781 百万円と推定され、差引き 251 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 2,625 百万円となり、差引き 156 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。

国 運 審 第 2 0 号
平成 2 6 年 1 月 3 0 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

熊本都市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 2 5 第 5 0 0 3 号

平成 2 5 年 1 2 月 1 7 日付け国自旅第 3 3 0 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

熊本都市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。

キロ当たり賃率 36 円 50 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、150 円とする。

理 由

1. 申請者は、平成 21 年 4 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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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、本申請を行ったものである。
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 26 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 1, 173 百万円、適正な運送原価は 1, 439 百万円と推定され、差引き 267 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 1, 288 百万円となり、差引き 151 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。

国 運 審 第 2 1 号

平成 2 6 年 1 月 3 0 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

熊本電気鉄道株式会社的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 5 第 5 0 0 4 号

平成 2 5 年 1 2 月 1 7 日付け国自旅第 3 3 0 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

熊本電気鉄道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。

キロ当たり賃率34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0.8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、150円とする。

理 由

1. 申請者は、平成10年3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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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、本申請を行ったものである。

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26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1,030百万円、適正な運送原価は1,201百万円と推定され、差引き171百万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1,146百万円となり、差引き55百万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。

国 運 審 第 2 2 号

平成 2 6 年 1 月 3 0 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

熊本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 2 5 第 5 0 0 5 号

平成 2 5 年 1 2 月 1 7 日付け国自旅第 3 3 0 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

熊本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。

キロ当たり賃率 36 円 80 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、1
50 円とする。

理 由

1. 申請者は、平成 10 年 3 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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰により、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、本申請を行ったものである。

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
26 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 767 百万円、適正な運送原
価は 1,005 百万円と推定され、差引き 238 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 846 百万円となり、差引き 160 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。

○国土交通省告示第 163 号（平成 26 年 2 月 26 日）

国 運 審 第 2 4 号

平成 2 6 年 2 月 1 3 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

道北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 2 6 第 5 0 0 1 号

平成 2 6 年 1 月 2 1 日付け国自旅第 3 7 8 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

道北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) 旭川市内の特定路線

半区 170 円、1 区 190 円、2 区 220 円（うち消費税率（地方消費税率を含む。以下同じ。）引上げに伴う税負担の転嫁分（以下「税率引上げ転嫁分」という。）は 10 円）、以後 1 区増す毎に 20 円加算の特殊区間制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率 42 円 50 銭（うち税率引上げ転嫁分は 1 円 10 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、160 円とする。

理 由

1. 申請者は、平成 9 年 12 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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率引上げにより、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、本申請を行ったものである。
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 26 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 1,504 百万円、消費税率引上げによる影響を考慮しない適正な運送原価は 1,777 百万円と推定され、差引き 273 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、税率引上げ転嫁分を除く総収入（補助金を含む。）は 1,553 百万円となり、差引き 224 百万円の損失を生ずるもの

と見込まれる。

3. また、税率引上げ転嫁分による増収率は2.56%であり、消費税率引上げ幅の108/105（約2.86%増）以下である。

4. 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。

国 運 審 第 2 5 号

平成 2 6 年 2 月 1 3 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

旭川電気軌道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 6 第 5 0 0 2 号

平成 2 6 年 1 月 2 1 日付け国自旅第 3 7 8 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

旭川電気軌道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) 旭川市内の特定路線

半区180円、1区190円、2区220円（うち消費税率（地方消費税率を含む。以下同じ。）引上げに伴う税負担の転嫁分（以下「税率引上げ転嫁分」という。）は10円）、以後1区増す毎に20円加算の特殊区間制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率34円80銭（うち税率引上げ転嫁分は0円80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、160円とする。

理 由

1. 申請者は、平成9年12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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率引上げにより、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、本申請を行ったものである。
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26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1,535百万円、消費税率引上げによる影響を考慮しない適正な運送原価は1,629百万円と推定され、差引き94百万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、税率引上げ転嫁分を除く総収入（補助金を含む。）は1,608百万円となり、差引き21百万円の損失を生ずるものと見込ま

れる。

3. また、税率引上げ転嫁分による増収率は2.58%であり、消費税率引上げ幅の108/105（約2.86%増）以下である。

4. 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。

○国土交通省告示第 708 号（平成 26 年 6 月 27 日）

国 運 審 第 1 1 号
平成 2 6 年 6 月 1 9 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

長電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 2 6 第 5 0 0 3 号

平成 2 6 年 4 月 3 日付け国自旅第 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

長電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。

キロ当たり賃率55円90銭（うち消費税率（地方消費税率を含む。以下同じ。）引上げに伴う税負担の転嫁分（以下「税率引上げ転嫁分」という。）は1円50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（うち税率引上げ転嫁分は10円）とする。

理 由

1. 申請者は、平成24年7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、輸送需要の減少及び燃料費の高騰並びに消費税率引上げにより、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、本申請を行ったものである。
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26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899百万円、消費税率引上げによる影響を考慮しない適正な運送原価は1,032百万円と推定され、差引き133百万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、税率引上げ転嫁分を除く総収入（補助金を含む。）は943百万円となり、差引き89百万円の損失を生ずるものと見込まれる。
3. また、税率引上げ転嫁分による増収率は2.855%であり、消費税率引上げ幅の108/105（約2.857%増）以下である。
4. 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。

要 望 事 項

1. 国土交通大臣は、長電バス株式会社は一昨年7月にも一般乗合旅客自動車運送事業の運賃改定を行っており、本事案が前回改定から短期間での運賃改定となる異例なものであることに鑑み、審議に際し提出された同社作成の「経営改善計画について」（平成26年5月9日）を着実に実施し、改定後の運賃水準が可能な限り長期間維持されるよう、同社を指導するとともに、その実施状況等について適宜報告を聴取するよう留意していただきたい。
2. 国土交通大臣は、地域公共交通の確保・維持・改善のためには地域全体での取組が重要であることに鑑み、地域の実情把握や関係地方公共団体はじめ地域との連携に努め、長電バス株式会社に対する他社での利用促進・需要喚起方策の紹介を行うほか、必要に応じ、関係地方公共団体への助言・調整等を行っていただきたい。

航 空

○国土交通省告示第 566 号（平成 26 年 5 月 21 日）

国 運 審 第 6 号
平成 26 年 5 月 13 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長 上野 文雄

答 申 書

春秋航空日本株式会社からの混雑空港運航許可申請について

平 26 第 9001 号

平成 26 年 4 月 10 日付け国空事第 107 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

春秋航空日本株式会社の申請に係る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、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、本件申請を行ったものである。
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) 成田国際空港においては、発着規制として、1週間の発着回数を最大5, 192回にするとともに、30分間の発着回数について6時台から20時台までの間は出発を7回～24回、到着を8回～23回、合計を30回～32回と、また、21時台及び22時台は、A滑走路発着を8回～16回、B'滑走路発着を8回～16回とす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、他の航空運送事業者を含む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、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) 申請者が運航を行おうとする路線のうち、成田～佐賀間の路線は、現在、他の本邦航空運送事業者の運航が行われておらず、申請者による当該路線の運航は、輸送網を拡充し多様な輸送網を形成するとともに、訪日外国人も含め利用者利便の一層の向上に寄与するものである。

また、申請者が運航を行おうとする他の路線については、現在、成田～高松間の路線では、ジェットスター・ジャパン株式会社が1日2往復の運航を、成田～広島間の路線では、アイベックスエアラインズ株式会社が1日1往復の運

航を、それぞれ行っている。申請者によるこれらの路線の運航は、低価格な運賃により成田国際空港を拠点とする国内線ネットワークの開設を図ろうとするものであり、他の本邦航空運送事業者の運航とあいまって、一層の多頻度運航と競争の促進を図るとともに、訪日外国人も含め利用者利便の一層の向上に寄与するものである。

これらの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。

別 表

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
成田（成田国際空港）～ 佐賀	1日2往復	平成26年6月27日	ボーイング式737-800型
成田（成田国際空港）～ 高松	1日2往復	平成26年6月27日	ボーイング式737-800型
成田（成田国際空港）～ 広島	1日2往復	平成26年6月27日	ボーイング式737-800型

V 部会

○運輸安全確保部会

審議月日	事 案 の 内 容	開 催 場 所
3月20日	運輸安全マネジメントの現状について	国土交通省2号館16階 運輸安全会議室

(備考) 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

VI 報告聴取等

年月日	事 案 名	説 明 部 局
1月7日	平成25年の審議状況について	運輸審議会審理室
1月14日	地域公共交通の充実に向けた新たな枠組みの基本的な考え方について	総合政策局
1月28日	海上輸送の安全にかかわる情報(平成24年度)について	海事局
2月4日	消費税率引上げに伴う旅客鉄道運賃の上限変更認可申請について	鉄道局
2月6日	消費税率引上げに伴う乗合バス運賃の上限変更認可申請について	自動車局
2月13日	消費税率引上げに伴う乗合バス運賃の上限変更認可申請について	自動車局
2月18日	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について	総合政策局
2月20日	国土交通月例経済(H25年9月、10月、11月、12月、H26年1月)について	総合政策局
2月25日	株式会社海外交通・都市開発事業支援機構法案について	総合政策局
2月27日	港湾法の一部を改正する法律案について	港湾局
3月4日	平成26年度国土交通省税制改正について	大臣官房、総合政策局
3月11日	平成26年度自動車局予算概要について	自動車局
3月13日	タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法の施行について	自動車局
3月18日	海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案について	海事局
3月25日	平成26年度総合政策局予算概要について	総合政策局
3月27日	平成26年度鉄道局予算概要について	鉄道局
4月1日	平成26年度航空局予算概要について	航空局
4月8日	平成26年度海事局予算概要について	海事局
4月15日	平成26年度港湾局予算概要について	港湾局
4月22日	消費税率引上げに伴う乗合バス運賃及びタクシー運賃の転嫁状況等について	自動車局
5月15日	平成26年度観光庁関係予算概要について	観光庁
5月20日	海上保安業務の現状	海上保安庁
5月22日	気象衛星の現状と今後の展望について(ひまわり8号の打上げに向けて)	気象庁
5月29日	JR北海道に対する輸送の安全に関する事業改善命令及び事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令について	鉄道局
6月3日	環境行動計画(2014年度～2020年度)について	総合政策局
6月10日	国土交通月例経済(平成26年2月、3月、4月、5月)について	総合政策局
6月24日	交通政策審議会航空分科会基本政策部会とりまとめについて	航空局
6月26日	国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)について	総合政策局

VII 委員の構成等

○委員

平成26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	上野文雄
会長の職務を代理する常勤の委員	鷹箸有宇壽
運輸審議会委員(非常勤)	保田真紀子
運輸審議会委員(非常勤)	松田英三
運輸審議会委員(非常勤)	河野康子
運輸審議会委員(非常勤)	根本敏則

(備考)

委員の新任 根本 敏則 委員 (平成26年2月16日付け)

<新委員紹介>



ねもと としのり
根本 敏則

昭和47. 3 青森県立弘前高等学校卒業
 51. 3 東京工業大学工学部卒業
 56. 3 同 大学院理工学研究科
 社会工学専攻博士課程単位取得
 57. 3 工学博士
 4 東京工業大学工学部助手
 59. 7 建設省道路局企画課係長
 61. 4 福岡大学経済学部助教授
 平成 3. 4 同 教授
 9. 4 一橋大学商学部教授
 12. 4 同 大学院商学研究科教授
 14. 10 ブリティッシュコロンビア大学交通研究センター客員研究員
 (~15. 8 退任)
 26. 2. 16 運輸審議会委員

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成26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	鷹 箸 有宇壽
部会長の職務を代理する委員	保 田 眞紀子
委 員	松 田 英 三
専 門 委 員	岡 本 満喜子
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	村 山 義 夫

(備考)

専門委員の任命（再任） 7名全員（平成26年4月1日付け）

○事案処理職員

平成26年6月30日現在の事案処理職員は、次のとおりである。

官 職	氏 名
大臣官房審議官（運輸審議会審理室長）	若 林 陽 介
総合政策局運輸審議会審理室調査官	杉 山 忠 継
総合政策局運輸審議会審理室主査	笠 原 由加里

運輸審議会半年報

平成26年1月～6月