

運輸審議会半年報

平成26年7月~12月

国土交通省運輸審議会

は し が き

平成26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、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 鉄・軌道	
	平26第3001号 東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請について	7
	平26第3002号 西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請について	11
	2 一般乗合旅客自動車	
	平26第5004号 三重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	15
	3 航空	
	平26第9002号 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、日本エアコンピューター株式会社、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、スカイネットアジア航空株式会社、株式会社スターフライヤー、Peach Aviation株式会社、バニラ・エア株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、春秋航空日本株式会社、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からの混雑空港運航許可申請について	18
V	説明聴取事案	42
VI	報告聴取等	43
VII	委員の構成等	44

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、運賃・料金関係が答申3件（鉄道2件、一般乗合旅客自動車運送事業1件）、許可等関係が、答申33件（航空33件）、国土交通省設置法第15条第3項に該当する事案の認定1件（港湾1件）であった。

1 運賃・料金関係事案

○ 鉄・軌道事業

10月7日に諮問された東日本旅客鉄道(株)及び西日本旅客鉄道(株)からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案について、同月30日に審議の上、11月13日に石川県において公聴会を開催し、更に、11月20日、同月27日、12月4日及び同月11日に審議の上、同月16日に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

7月3日に諮問された三重交通(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、29日及び31日に審議の上、8月5日に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

11月11日に諮問された日本航空(株)、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)ジェイエア、日本エアコミューター(株)、全日本空輸(株)、ANAウイングス(株)、スカイ

マーク(株)、(株)AIRDO、スカイネットアジア航空(株)、(株)スターフライヤー、Peach・Aviation(株)、バニラ・エア(株)、ジェットスター・ジャパン(株)、春秋航空日本(株)、アイベックスエアラインズ(株)及び天草エアライン(株)からの混雑空港運航許可申請事案について、同月18日、25日、12月9日及び同月16日に審議の上、同月13日に許可することが適当である旨答申した。

○ 港湾

山口県からの宇部港に係る港湾区域の変更同意申請事案について、10月28日に説明を聴取し、11月6日に国土交通省設置法第15条第3項の規定に該当する事案として認定した。

3 その他事案

○ 現地調査

9月18日にJR貨物隅田川駅について、現地調査を行った。

○ 報告聴取等

25件の案件について報告の聴取等を行った。



JR貨物隅田川駅での現地調査

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

(平成26年7月1日から
平成26年12月31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	2	1	33	0	0	0	36
公 聴 会 開 催 事 案 件 数	2	0	0	0	0	0	2
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	1	0	0	1
事 後 通 知 事 案 件 数	1	0	0	0	0	0	1

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	6	4	3	1	0	11	25
現 地 調 査 件 数	1	0	0	0	0	0	1

Ⅲ 答申の概要

今期は、鉄・軌道事業関係 2 件、一般乗合旅客自動車運送事業関係 1 件、航空関係 3 3 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. 東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案

申請者である東日本旅客鉄道株式会社は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構により、平成 1 0 年 3 月に着工され建設が進められてきた北陸新幹線の長野駅～金沢駅の区間について、平成 2 7 年 3 月 1 4 日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、新幹線の特別急行料金の上限を、北陸新幹線の既開業区間の特別急行料金体系と同額（東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の営業区間を跨って乗車する利用者については一定の料金をこれに加算した金額）で設定しようとして、認可申請を行ったものである。

国土交通大臣から平成 2 6 年 1 0 月 7 日に諮問を受け、当審議会は、平成 2 6 年 1 1 月 1 3 日石川県において公聴会を開催したほか、慎重に審議した結果、平成 2 6 年 1 2 月 1 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。

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。

- 北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社が共同で当該新幹線を運営することとなることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行うこと
 - (1) 日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、日常の安全対策はもとより、地震・事故等の緊急時の対応においても、両社が緊密に連携して安全かつ円滑な輸送を確保するための体制を整備すること
 - (2) 首都圏と北陸地域との鉄道利用者が大幅に増加する見込みであることを踏まえ、各種割引や宿泊切符など、両社の共同企画商品の設定に努め、利用者の利便性・快適性を一層向上させること
- 北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、他の路線における利用者の利便性に影響が発生する可能性があることに鑑み、申請者に対し、必要に応じて次の助言・指導を行うこと
 - (1) 大阪駅～富山駅間の区間など一部の路線において新幹線と在来線の乗換えが必要となることを踏まえ、乗換改札の整備、乗継割引料金の設定など、乗継利便性や料金面について配慮すること
 - (2) 東京駅～大宮駅間の区間で東北新幹線と、東京駅～高崎駅間の区間で上越新幹線と線路を共用することを踏まえ、各路線の利用実態に即して、利用者の利便性に最大限配慮されたダイヤ編成とすること

- 複数の鉄道会社の営業区間を跨って乗車する場合の新幹線の特別急行料金について、平成27年度には北海道新幹線の開業が予定されていることから、既存の料金との整合、路線の特性等を踏まえて適切に設定されるよう、設定方法等について検討・整理すること

2. 西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請事案

申請者である西日本旅客鉄道株式会社は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構により、平成10年3月に着工され建設が進められてきた北陸新幹線の長野駅～金沢駅の区間について、平成27年3月14日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、新幹線の特別急行料金の上限を、北陸新幹線の既開業区間の特別急行料金体系と同額（東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の営業区間を跨って乗車する利用者については一定の料金をこれに加算した金額）で設定しようとして、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10月7日に諮問を受け、当審議会は、平成26年11月13日石川県において公聴会を開催したほか、慎重に審議した結果、平成26年12月16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。

- 北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社が共同で当該新幹線を運営することとなることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行うこと
 - (1) 日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、日常の安全対策はもとより、地震・事故等の緊急時の対応においても、両社が緊密に連携して安全かつ円滑な輸送を確保するための体制を整備すること
 - (2) 首都圏と北陸地域との鉄道利用者が大幅に増加する見込みであることを踏まえ、各種割引や宿泊切符など、両社の共同企画商品の設定に努め、利用者の利便性・快適性を一層向上させること
- 北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、他の路線における利用者の利便性に影響が発生する可能性があることに鑑み、申請者に対し、必要に応じて次の助言・指導を行うこと
 - (1) 大阪駅～富山駅間の区間など一部の路線において新幹線と在来線の乗換えが必要となることを踏まえ、乗換改札の整備、乗継割引料金の設定など、乗継利便性や料金面について配慮すること
 - (2) 東京駅～大宮駅間の区間で東北新幹線と、東京駅～高崎駅間の区間で上越新幹線と線路を共用することを踏まえ、各路線の利用実態に即して、利用者の利便性に最大限配慮されたダイヤ編成とすること
- 複数の鉄道会社の営業区間を跨って乗車する場合の新幹線の特別急行料金について、平成27年度には北海道新幹線の開業が予定されていることから、既存の料金との整合、路線の特性等を踏まえて適切に設定されるよう、設定方法等について検討・整理すること

3. 三重交通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

申請者である三重交通株式会社は、三重県全域等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26年4月1日から実施している現行運賃（申請者は、平成7年12月1日に運賃の変更を行った後、消費税率の引上げ並びに地方消費税の導入及び引上げに伴い、税負担の転嫁を図るための運賃変更を平成9年4月1日及び平成26年4月1日に行った）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44円90銭を51円40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7月3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8月5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. 本邦航空運送事業者16事業者からの混雑空港運航許可申請事案

申請者である日本航空株式会社、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、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、スカイネットアジア航空株式会社、株式会社スターフライヤー、Peach Aviation株式会社、バニラ・エア株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、春秋航空日本株式会社、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、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27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26年11月11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、平成26年12月18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、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。

- スカイマーク株式会社の業績が急速に悪化していることに加え、同社がエアバスA380型機に係る多額の解約違約金の支払いについてエアバス社と交渉中であることに鑑み、同社の経営状況を注視するとともに、安全で安定した輸送が確保されるよう、同社に助言・指導を行うこと、また、必要に応じて、その状況等について運輸審議会に対して報告すること

IV 答申書

鉄・軌道

○国土交通省告示第 1196 号（平成 26 年 12 月 26 日）

国 運 審 第 3 3 号
平成 2 6 年 1 2 月 1 6 日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長代理 鷹箸 有宇壽

答 申 書

東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上限設定認可申請について

平 2 6 第 3 0 0 1 号

平成 2 6 年 1 0 月 7 日付け国鉄事第 1 4 5 号をもって諮問された上記の事案については、平成 2 6 年 1 1 月 1 3 日石川県において公聴会を開催したほか、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

東日本旅客鉄道株式会社の申請に係る北陸新幹線の特別急行料金の設定については、別表に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

申請者は、全国新幹線鉄道整備法に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）により、平成10年3月に着工され建設が進められてきた北陸新幹線の長野駅～金沢駅の区間について、平成27年3月14日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、新幹線の特別急行料金の上限を、北陸新幹線の既開業区間の特別急行料金体系と同額（東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の営業区間を跨って乗車する利用者については一定の料金をこれに加算した金額）で設定しようとして、本申請を行ったものである。

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、北陸新幹線に係る平年度である平成27年度から29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、人件費・経費147億円、貸付料等524億円、減価償却費52億円、諸税3億円、事業報酬9億円、合計735億円と推定され、これに対し今回の北陸新幹線の開業による他の交通機関からの転移等を考慮して推定した輸送需要に基づいて算定された総収入は、運賃収入323億円、料金収入289億円、運輸雑収入30億円、合計642億円と推定され、差引き93億円の不足を生ずるものと見込まれるものの、経営努力により鉄道事業を継続することはできるものと認められる。

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。

別表

(単位：円)

駅名	東 京	上 野	大 宮	熊 谷	本庄早稲田	高 崎	安中榛名	軽井沢	佐久平	上 田	長 野	飯 山
飯 山	3,680	3,470	3,470	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840	—
上 越 妙 高	3,680	3,470	3,470	3,470	2,590	2,590	2,590	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840
糸 魚 川	5,080	4,870	4,120	4,120	4,120	4,120	3,240	3,240	3,240	3,240	2,490	2,490
黒部宇奈月温泉	5,400	5,190	5,190	4,440	4,440	4,440	4,440	4,440	3,560	3,560	3,560	3,240
富 山	5,730	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240
新 高 岡	6,260	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240
金 沢	6,260	6,050	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,440	3,240

要 望 事 項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社が共同で当該新幹線を運営することとなることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、日常の安全対策はもとより、地震・事故等の緊急時の対応においても、両社が緊密に連携して安全かつ円滑な輸送を確保するための体制を整備すること。
 - (2) 首都圏と北陸地域との間の鉄道利用者が大幅に増加する見込みであることを踏まえ、各種割引や宿泊切符など、両社の共同企画商品の設定に努め、利用者の利便性・快適性を一層向上させること。

2. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、他の路線における利用者の利便性に影響が発生する可能性があることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 大阪駅～富山駅間の区間など一部の路線において新幹線と在来線の乗換えが必要となることを踏まえ、乗換改札の整備、乗継割引料金の設定など、乗継利便性や料金面について配慮すること。
 - (2) 東京駅～大宮駅間の区間で東北新幹線と、東京駅～高崎駅間の区間で上越新幹線と線路を共用することを踏まえ、各路線の利用実態に即して、利用者の利便性に最大限配慮されたダイヤ編成とすること。

3. 国土交通大臣は、複数の鉄道会社の営業区間を跨って乗車する場合の新幹線の特別急行料金について、平成27年度には北海道新幹線の開業が予定されていることから、既存の料金との整合、路線の特性等を踏まえて適切に設定されるよう、設定方法等について検討・整理していただきたい。

国 運 審 第 3 4 号

平成26年12月16日

国土交通大臣 太田 昭宏 殿

運輸審議会会長代理 鷹箸 有宇壽

答 申 書

西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の特別急行料金の上
限設定認可申請について

平26第3002号

平成26年10月7日付け国鉄事第145号をもって諮問された上記の事案については、平成26年11月13日石川県において公聴会を開催したほか、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

西日本旅客鉄道株式会社の申請に係る北陸新幹線の特別急行料金の設定については、別表に掲げる額を上限として認可することが適当である。

理 由

申請者は、全国新幹線鉄道整備法に基づき独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（旧日本鉄道建設公団）により、平成10年3月に着工され建設が進められてきた北陸新幹線の長野駅～金沢駅の区間について、平成27年3月14日に運輸営業が開始できる見込みとなったので、新幹線の特別急行料金の上限を、北陸新幹線の既開業区間の特別急行料金体系と同額（東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社の営業区間を跨って乗車する利用者については一定の料金をこれに加算した金額）で設定しようとして、本申請を行ったものである。

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、北陸新幹線に係る平年度である平成27年度から29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、人件費・経費398億円、貸付料等378億円、減価償却費288億円、諸税14億円、事業報酬42億円、合計1,119億円と推定され、これに対し今回の北陸新幹線の開業による他の交通機関からの転移等を考慮して推定した輸送需要に基づいて算定された総収入は、運賃収入377億円、料金収入474億円、運輸雑収入14億円、合計866億円と推定され、差引き254億円の不足を生ずるものと見込まれるものの、経営努力により鉄道事業を継続することはできるものと認められる。

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。

別表

(単位：円)

駅名	東 京	上 野	大 宮	熊 谷	本庄早稲田	高 崎	安中榛名	軽井沢	佐久平	上 田	長 野	飯 山	上越妙高	糸魚川	黒部宇奈月温泉	富 山	新高岡
糸 魚 川	5,080	4,870	4,120	4,120	4,120	4,120	3,240	3,240	3,240	3,240	2,490	2,490	1,840	—	—	—	—
黒部宇奈月温泉	5,400	5,190	5,190	4,440	4,440	4,440	4,440	4,440	3,560	3,560	3,560	3,240	1,840	1,840	—	—	—
富 山	5,730	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240	2,590	1,840	1,840	—	—
新 高 岡	6,260	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,770	4,770	3,560	3,240	2,590	1,840	1,840	1,840	—
金 沢	6,260	6,050	6,050	5,520	5,520	5,520	5,520	5,520	4,770	4,770	4,440	3,240	2,590	2,590	1,840	1,840	1,840

要 望 事 項

1. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、東日本旅客鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社が共同で当該新幹線を運営することとなることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 日本有数の豪雪地帯を高速で走行するという環境を踏まえ、日常の安全対策はもとより、地震・事故等の緊急時の対応においても、両社が緊密に連携して安全かつ円滑な輸送を確保するための体制を整備すること。
 - (2) 首都圏と北陸地域との間の鉄道利用者が大幅に増加する見込みであることを踏まえ、各種割引や宿泊切符など、両社の共同企画商品の設定に努め、利用者の利便性・快適性を一層向上させること。

2. 国土交通大臣は、北陸新幹線の長野駅～金沢駅間の区間の開業に伴い、他の路線における利用者の利便性に影響が発生する可能性があることに鑑み、両社に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。
 - (1) 大阪駅～富山駅間の区間など一部の路線において新幹線と在来線の乗換えが必要となることを踏まえ、乗換改札の整備、乗継割引料金の設定など、乗継利便性や料金面について配慮すること。
 - (2) 東京駅～大宮駅間の区間で東北新幹線と、東京駅～高崎駅間の区間で上越新幹線と線路を共用することを踏まえ、各路線の利用実態に即して、利用者の利便性に最大限配慮されたダイヤ編成とすること。

3. 国土交通大臣は、複数の鉄道会社の営業区間を跨って乗車する場合の新幹線の特別急行料金について、平成27年度には北海道新幹線の開業が予定されていることから、既存の料金との整合、路線の特性等を踏まえて適切に設定されるよう、設定方法等について検討・整理していただきたい。

一般乗合旅客自動車

○国土交通省告示第 825 号（平成 26 年 8 月 14 日）

国 運 審 第 1 7 号

平成 2 6 年 8 月 5 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

三重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 6 第 5 0 0 4 号

平成 2 6 年 7 月 3 日付け国自旅第 7 9 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

三重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) 津市内の特定路線

1区230円、以後1区増す毎に30円加算の地帯制運賃とする。

(2) その他の路線

キロ当たり賃率51円40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、5キロメートルを超え10キロメートルまでの間についてはその0.9倍、10キロメートルを超え15キロメートルまでの間についてはその0.8倍、15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0.6倍の賃率を適用するものとし、また、初乗運賃は、190円とする。

理 由

1. 申請者は、平成7年12月1日に運賃の変更を行った後、消費税率の引上げ並びに地方消費税の導入及び引上げに伴い、税負担の転嫁を図るための運賃変更を平成9年4月1日及び平成26年4月1日に行い、同日から現行運賃を実施しているものであるが、近年、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6,479百万円、適正な運送原価は7,843百万円と推定され、差引き1,364百万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7,072百万円となり、差引き771百万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。

航 空

○国土交通省告示第6号（平成27年1月7日）

国 運 審 第 3 6 号
平成26年12月18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

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、日本エアコンピューター株式会社、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、スカイネットアジア航空株式会社、株式会社スターフライヤー、Peach・Aviation株式会社、バニラ・エア株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、春秋航空日本株式会社、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からの混雑空港運航許可申請について

平26第9002号

平26第9003号

平26第9004号

平26第9005号

平26第9006号

平26第9007号

平26第9008号

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

平成 2 6 年 1 1 月 1 1 日付け国空事第 4 0 4 4 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

日本航空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、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、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、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、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、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、株式会社AIRDO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、Peach・Aviation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、バニラ・エア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、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（成田国際空港及び関西国際空港）を使用して運航を行うこと、春秋航空日本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、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及び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）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経営するため、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週間の発着回数を最大5、192回とするとともに、30分間の発着回数について6時から20時台までの間は出発を7～24回、到着を8～23回、合計を30～32回、21時台前半はA滑走路・B'滑走路それぞれ合計16回、後半は同8回及び22時台は同10回とするなどの発着調整基準が設けられている。

日本航空株式会社、株式会社ジェイエア、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、Peach Aviation株式会社、バニラ・エア株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、春秋航空日本株式会社及びアイベックスエアラインズ株式会社は、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17路線のうち、同空港と新千歳、中部国際、関西国際、大阪国際、広島、高松、福岡及び那覇の各空港を結ぶ8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2路線、2社競合が5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ことに加え、低価格の運賃を提供するLCCの参入を通じて利用者の選択肢が広がっており、国内区間の新たな航空需要の拡大につながることで、利用者利便に適合する輸送サービスが提供されている。

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45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。

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、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、株式会社スターフライヤー、Peach Aviation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13路線のうち、同空港と新千歳、成田国際、東京国際、福岡、那覇及び石垣の各空港を結ぶ6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2路線、3社競合が3路線、2社競合が1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していることに加え、低価格の運賃を提供するLCCの参入を通じて利用者の選択肢が広がっており、国内区間の新たな航空需要の拡大につながるにより、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。

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時台は53回、7時台は53回、8時から21時台は80回、22時台は53回、0時から5時台は13～20回と、また、23時台について前半30分は8回、後半30分は6～8回とそれぞれ発着調整基準が設けられている（この発着回数に加え定期便ジェット機用として7時台に6回を出発の外枠として定めている）。

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、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、スカイネットアジア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、平成22年10月の再拡張などに伴う発着枠拡大の機会をとらえて新規航空会社に優先的に配分され、その結果、申請者が東京国際空港を使用して運航する49路線のうち、28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3路線、3社競合が9路線、2社競合が16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るが、航空会社の自助努力だけでは維持が困難な地方路線の充実のため、地域と航空会社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を導入し、地域主体による路線充実に向けた地域の取組の高度化、地域の活性化、地域住民生活の利便性の向上が図られている。

また、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、少便数路線の維持・充実が図られていることに加え、平成25年3月の発着枠配分の際には、全国的な航空路線網の形成等を重視した評価項目に見直すとともに、東京国際空港乗り入れ航空会社全社に評価方式による配分を適用することとし、国内航空路線網を維持するためのインセンティブとなる仕組みを導入するなど、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、低騒音機100回）、1時間の発着回数を36回（うち到着回数20回）、連続する3時間の発着回数を93回（うち到着回数60回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

日本航空株式会社、株式会社ジェイエア、日本エアコンピューター株式会社、全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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26路線のうち、16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6路線、2社競合が10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。

別 表

1 日本航空株式会社

【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（大阪国際空港）	1日2往復	平成27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1往復	平成27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27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800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2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800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16往復	平成27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2往復	平成27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16往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-300型、ボーイング式767-300型、ボーイング式737-800型及びボーイング式777-200型
東京（東京国際空港）～ 福岡	1日17往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-800型及びボーイング式777-200型
東京（東京国際空港）～ 那覇	1日12往復	平成27年2月1日	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777-200型
東京（東京国際空港）～ 女満別	1日3往復	平成27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4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型

東京（東京国際空港）～ 釧路	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 帯広	1日4往復	平成27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3往復	平成27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27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 三沢	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 秋田	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 小松	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 名古屋	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 南紀白浜	1日0.03往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 岡山	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 広島	1日8往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 山口宇部	1日4往復	平成27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6往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 徳島	1日7往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 高松	1日7往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 高知	1日5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 松山	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 北九州	1日6往復	平成27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27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 熊本	1日9往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボー イング式737-800型

東京（東京国際空港）～ 宮崎	1日5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 鹿児島	1日8往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 奄美	1日1往復	平成27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
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日16往復	平成27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27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2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 那覇	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-300型
大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 奄美	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型

2 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）～ 那覇	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-400型
大阪（関西国際空港）～ 石垣	1日1往復	平成27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）～ 石垣	1日2往復	平成27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27年2月1日	ボーイング式737-400型

3 株式会社ジェイエア

【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）～ 三沢	1日1往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
東京（東京国際空港）～ 山形	1日2往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
東京（東京国際空港）～ 南紀白浜	1日3往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
東京（東京国際空港）～ 宮崎	1日1往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD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27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4往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 函館	1日1往復	平成27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）～ 青森	1日3往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型及びエンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 三沢	1日1往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 花巻	1日4往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型及びエンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 秋田	1日3往復	平成27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27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日7往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日4往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日3往復	平成27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4往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 熊本	1日3往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型及びエンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日3往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 宮崎	1日5往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型

大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日5往復	平成27年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100S TD型
--------------------	-------	-----------	---------------------------

【成田国際空港】

2月ダイヤでは運航予定はないが、機材繰り等により運航を実施。

【関西国際空港】

2月ダイヤでは運航予定はないが、機材繰り等により運航を実施。

4 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）～ 但馬	1日2往復	平成27年2月1日	サーブ式SAAB340B型
大阪（大阪国際空港）～ 出雲	1日5往復	平成27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27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27年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-402型

5 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1.5往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型及びボーイング式737-700型
東京（成田国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス式A320-211型
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型
東京（成田国際空港）～ 那覇	1日1.9往復	平成27年2月1日	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）～ 名古屋	1日1.4往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型及びボーイング式767-300F型
東京（成田国際空港）～ 仙台	1日0.5往復	平成27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4往復	平成27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737-800型

大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日3往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型、ボーイング式737-700型及びボーイング式737-800型
大阪（関西国際空港）～ 福岡	1日1往復	平成27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4.7往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式737-800型及びボーイング式767-300F型
大阪（関西国際空港）～ 函館	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（関西国際空港）～ 石垣	1日0.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800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）～ 札幌	1日18.7往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日15往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型、エアバス式A320-211型及びボーイング737-800型
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日4往復	平成27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737-800型
東京（東京国際空港）～ 福岡	1日17.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 那覇	1日11.9往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-300型、ボーイング式777-200型、ボーイング式787-8型、ボーイング式737-800型及びボーイング式767-300F型
東京（東京国際空港）～ 稚内	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 中標津	1日1往復	平成27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27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 釧路	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型

東京（東京国際空港）～ 函館	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 秋田	1日5往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 大館能代	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 庄内	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 大島	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 八丈島	1日3往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 富山	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式787-8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27年2月1日	エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 小松	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-8型、ボーイング式737-800型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 名古屋	1日0.5往復	平成27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3往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 鳥取	1日4往復	平成27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6往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型、ボーイング式737-700型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 石見	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型及びボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 岡山	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型、ボーイング式737-800型及びエアバス式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 広島	1日9往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 山口宇部	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型

東京（東京国際空港）～ 岩国	1日3.9往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 徳島	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 高松	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式787-8型、ボーイング式737-800型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 松山	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式787-8型及びボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～ 高知	1日5往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 佐賀	1日4.7往復	平成27年2月1日	ボーイング式787-8型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型及びボーイング式787-8型
東京（東京国際空港）～ 熊本	1日4.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型及びエアバス式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 大分	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス式A320-211型
東京（東京国際空港）～ 宮崎	1日5往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 鹿児島	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 石垣	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300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
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日15往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス式A320-211型
大阪（大阪国際空港）～ 札幌	1日3.4往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型

大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 那覇	1日1.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式777-200型及びボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 長崎	1日2.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 熊本	1日1.5往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 宮崎	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A320-211型及びボーイング式737-800型

6 ANAウイングス株式会社

【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0.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボーイング式737-700型
東京（成田国際空港）～ 名古屋	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボーイング式737-700型
東京（成田国際空港）～ 仙台	1日1.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボーイング式737-700型
東京（成田国際空港）～ 新潟	1日1往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400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
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日0.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（関西国際空港）～ 石垣	1日0.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800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）～ 福岡	1日0.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 名古屋	1日0.5往復	平成27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1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 徳島	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 岩国	1日0.1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 佐賀	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 熊本	1日0.5往復	平成27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4.6往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 那覇	1日0.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 青森	1日3往復	平成27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）～ 秋田	1日3往復	平成27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2往復	平成27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）～ 福島	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 高知	1日6往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 長崎	1日0.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 熊本	1日4.5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型、ボーイング式737-800型及びボンバルディア式DHC-8-400型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日3往復	平成27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）～ 宮崎	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボンバルディア式DHC-8-400型

大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型
--------------------	-------	-----------	----------------

7 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）～ 札幌	1日8往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型及びエアバス式A330-300型
東京（東京国際空港）～ 神戸	1日7往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 福岡	1日11往復	平成27年2月1日	エアバス式A330-300型
東京（東京国際空港）～ 鹿児島	1日4往復	平成27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6往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型

8 株式会社AIRDO

【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11往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-500型及びボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 旭川	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-500型及びボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 函館	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 女満別	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-500型及びボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 帯広	1日3往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～ 釧路	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-500型及びボーイング式737-700型

9 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7往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型

東京（東京国際空港）～ 熊本	1日5往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 鹿児島	1日5往復	平成27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4往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型

10 株式会社スターフライヤー

【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5往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-214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）～ 北九州	1日12往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（東京国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日5往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（東京国際空港）～ 福岡	1日7往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（東京国際空港）～ 山口宇部	1日3往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-214型

11 Peach Aviation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）	1日2.5往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200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2.5往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日5.1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
大阪（関西国際空港）～ 福岡	1日3.4往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日3往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型

大阪（関西国際空港）～ 仙台	1日2.3往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
大阪（関西国際空港）～ 松山	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
大阪（関西国際空港）～ 長崎	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
大阪（関西国際空港）～ 鹿児島	1日3往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
大阪（関西国際空港）～ 石垣	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型

12 バニラ・エア株式会社

【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2.7往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
東京（成田国際空港）～ 那覇	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型
東京（成田国際空港）～ 奄美	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-200型

13 ジェットスター・ジャパン株式会社

【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）～ 札幌	1日6.5往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 大阪（関西国際空港）	1日4.9往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日6.7往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 那覇	1日3.4往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 高松	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 松山	1日2.4往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 熊本	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 大分	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 鹿児島	1日1.7往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232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4.9往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日3.4往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
大阪（関西国際空港）～ 福岡	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
大阪（関西国際空港）～ 熊本	1日2往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型
大阪（関西国際空港）～ 大分	1日1往復	平成27年2月1日	エアバス式A320-232型

1.4 春秋航空日本株式会社

【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）～ 高松	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 広島	1日2往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 佐賀	1日1往復	平成27年2月1日	ボーイング式737-800型

1.5 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）～ 小松	1日1往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型及びボンバルディア式CL-600-2C10型
東京（成田国際空港）～ 広島	1日1往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B19型及びボンバルディア式CL-600-2C10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2往復	平成27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）～ 仙台	1日1往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C10型

大阪（大阪国際空港）～ 福島	1日2往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B1 9型及びボンバルディア式CL-600 -2C10型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日1往復	平成27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）～ 福岡	1日2往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2B1 9型及びボンバルディア式CL-600 -2C10型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日1往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C1 0型

16 天草エアライン株式会社

【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）～ 熊本	1日1往復	平成27年2月1日	ボンバルディア式DHC8-103型

(注) 運航回数については平成27年2月中の1日あたりの平均往復回数を記載。

要 望 事 項

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27年1月末に到来することを踏まえ、平成26年11月に諮問された平成27年2月1日現在の運航計画を前提に許可を行うものである。

国土交通大臣は、スカイマーク株式会社の業績が急速に悪化していることに加え、同社がエアバスA380型機に係る多額の解約違約金の支払いについてエアバス社と交渉中であることに鑑み、同社の経営状況を注視するとともに、安全で安定した輸送が確保されるよう、同社に助言・指導を行っていただきたい。また、必要に応じて、その状況等について運輸審議会に対して報告していただきたい。

V 説明聴取事案

○港湾区域の変更同意申請

認定月日	申請者	事案の内容
11月6日	山口県	宇部港に係る港湾区域の変更同意

VI 報告聴取等

年月日	事 案 名	説 明 部 局
7月1日	平成25年度首都圏白書について	都 市 局
7月8日	平成26年版観光白書について	観 光 庁
7月10日	平成26年版交通安全白書について	総 合 政 策 局
7月15日	大手民鉄16社の平成25年度決算概要等について	鉄 道 局
7月22日	JR7社の平成25年度決算概要等について	鉄 道 局
7月24日	平成25年度国土交通白書について	総 合 政 策 局
8月7日	海事レポート2014について	海 事 局
8月19日	国土のグランドデザイン2050について	国 土 政 策 局
8月21日	本邦主要航空会社の平成25年度決算概要等について	航 空 局
8月26日	航空輸送の安全にかかわる情報(平成25年度)について	航 空 局
8月28日	東京メトロの経営計画について	東 京 地 下 鉄 (株)
9月2日	国土交通省重点政策について	総 合 政 策 局
9月4日	バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会とりまとめについて	自 動 車 局
9月9日	鉄軌道輸送の安全にかかわる情報(平成25年度)について	鉄 道 局
9月11日	北陸新幹線の延伸について	鉄 道 局
9月16日	公共交通機関における新型インフルエンザ等対策に関する調査研究について	国土交通政策研究所
9月25日	北陸新幹線の延伸について	鉄 道 局
9月30日	今後の乗員政策等のあり方について	航 空 局
10月2日	トラック産業の活性化について	自 動 車 局
10月9日	国土交通月例経済(平成26年6月、7月、8月、9月)について	総 合 政 策 局
10月14日	平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果について	港 湾 局
10月16日	最近の自動車技術行政の状況について	自 動 車 局
10月21日	ANAボーイング787に係る航空重大インシデント調査報告書について	運 輸 安 全 委 員 会
10月23日	日本海における大規模地震に関する調査検討会報告について	水 管 理 ・ 国 土 保 全 局
12月2日	平成25年度乗合バス事業の収支状況について	自 動 車 局

Ⅶ 委員の構成等

○委員

平成26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	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)	保田眞紀子
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

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

平成26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	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

○事案処理職員

平成26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	林正尚
総合政策局運輸審議会審理室主査	長島淳史

運輸審議会半年報

平成26年7月～12月