

運輸審議会半年報

令和6年7月～12月

国土交通省運輸審議会

は し が き

令和6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、事案等の処理状況、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

令和6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	4
III	答申書	
1	鉄・軌道	
	令6第3001号 西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について	5
	令6第3002号 北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について	17
	令6第3003号 九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客の運賃及び料金の上限変更の認可申請について	31
2	航空	
	令6第9002号 全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア、株式会社スターフライヤー、Peach・Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、スプリング・ジャパン株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ、オリエンタルエアブリッジ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	41
IV	公聴会	66
V	意見聴取	68
VI	過去の答申に基づくフォローアップ	68
VII	報告聴取	68
VIII	委員の構成等	69

I 今期の活動概要

■ 概況

今期は、審議案件が50件あり、答申を50件（鉄・軌道3件、航空47件）行った。

また、他にも諮問を受けた案件が2件（鉄・軌道2件）あり、審議を継続している。

1 審議案件

○ 鉄・軌道

5月20日に諮問された西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について、同月21日・28日、6月11日・18日に審議のうえ、7月3日に現地調査を実施し、同月4日に申請者に対して意見聴取を実施した。更に7月11日・16日・23日に審議のうえ、同月25日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

7月4日に諮問された北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について、7月9日・18日・30日、8月22日に審議のうえ、9月2日に現地調査を実施し、同月3日に北海道において運輸審議会主宰の公聴会を実施した。更に9月5日・12日・17日・24日、10月1日に審議のうえ、同月3日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

7月31日に諮問された九州旅客鉄道

株式会社からの鉄道の旅客の運賃及び料金
の上限変更の認可申請について、8月1日・29日、9月26日に審議のうえ、10月10日に現地調査を実施し、同月11日に福岡県において運輸審議会主宰の公聴会を実施した。更に10月15日・17日・24日に審議のうえ、同月31日に申請どおり認可することが適当である旨答申した。

12月11日に諮問された京阪電気鉄道株式会社からの鉄道及び軌道の旅客運賃の上限変更認可申請について、同月12日・19日に審議を行い、その後も審議を継続している。

12月16日に諮問された東日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について、同月17日に審議を行い、その後も審議を継続している。

○ 航空

11月1日に諮問された全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア、株式会社スターフライヤー、Peach Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、スプリング・ジャパン株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ、オリエンタルエアブリッジ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、同月5日・14日・19日・26日・28

日に審議のうえ、12月3日に許可することが適当である旨答申した。

2 その他案件

○ 過去の答申に基づくフォローアップ

11月12日に鉄道局から東日本旅客鉄道株式会社のオフピーク定期券導入後の状況に係る検証結果及び対応状況について説明を聴取した（鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について（令和4年12月15日答申）のフォローアップ）

○ 報告聴取

3件の案件について報告を聴取した。



西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案に関する現地調査



九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案に関する現地調査



北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案に関する現地調査

II 運輸審議会審議事案等の処理状況

〔 令和6年7月1日から
令和6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	海運	運輸安全	その他	計
答 申 事 案 件 数	3	0	47	0	0	0	0	50
うち公聴会を開催	2	0	0	0	0	0	0	2
うち意見聴取を実施	1	0	0	0	0	0	0	1
うち現地調査を実施	3	0	0	0	0	0	0	3
3 項 認 定 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0	0
事 後 通 知 事 案 件 数	0	0	0	0	0	0	0	0

(注) 本表における「答申事案件数」及び「3項認定事案件数」については、それぞれ答申を行った日及び3項認定を行った日を基準としている。

2 その他の状況

区 分	鉄・軌道	自動車	航空	港湾	海運	運輸安全	その他	計
過去の答申に基づく フォローアップ件数	1	0	0	0	0	0	0	1
報 告 聴 取 件 数	2	0	1	0	0	0	0	3

Ⅲ 答申書

鉄・軌道

○国土交通省告示第 1086 号（令和 6 年 8 月 13 日）

国 運 審 第 1 8 号
令和 6 年 7 月 2 5 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令 6 第 3 0 0 1 号

令和 6 年 5 月 2 0 日付け国鉄事第 1 2 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

西日本旅客鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、期限に係る条件を付した上で、別紙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

1. 申請者は、昭和62年の国鉄の分割民営化に伴い、北陸、近畿、九州北部の府16県にわたる輸送サービスを担う鉄道事業者として発足し、新幹線、在来線特急を中心とする都市間輸送及び京阪神や広島、岡山等の地方中核都市を中心とする地域での都市圏輸送等を行っている。このうち、京阪神圏では、会社発足後、新線・新駅の開業、線路の複線化、新型車両導入に加え、新快速・快速の増発、運転区間拡大、両数拡大等、様々な輸送改善を実施してきた結果、近畿圏の令和元年度の輸送人キロは、発足当時に比べ約1.47倍に増加している。

一方、申請者の営業エリアには、昭和61年9月より基本運賃の「幹線」、ローカル線に適用される割増の「地方交通線」、都市部に適用される割安な「電車特定区間」、「大阪環状線」の4つの運賃体系があるが、京阪神圏においては都市圏域が拡大し、生活圏が国鉄時代よりも大きく広がっている。その結果、申請者によれば、従前から変わらない運賃体系は、現在の利用状況には合致しないものとなっている。

このため、申請者は、現行の電車特定区間の範囲を、利用実態にあった都市圏域に拡大し、大阪環状線等の範囲を含めて、運賃水準を統合、平準化を図ることとし、併せてバリアフリー設備の整備等を一層推進すべく、本申請に及んだものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を超えないものであることを確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされている。

また、法第16条第2項の運用方針として、「運賃収入の増加を目的としない運賃の上限の変更に関する処理方針について」（令和4年9月14日付鉄道局鉄道事業課長通達。以下「処理方針」という。）が発出されている。本処理方針においては、運賃収入を増加させない範囲で旅客需要を変動させることなどを目的とする場合には、運賃収入が増加しないことをもって、総括原価を超えないものとみなすとともに、運賃収入が増加しないことを適切な方法で比較及び検証すること等により、法第16条第2項の要件を充たすとみなすこととされている。

るほか、利用者利益の保護の観点にも十分配慮することとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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を行った。また、申請内容に関し、申請者から意見聴取を行った。その結果は次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

まず、申請者が電車特定区間の見直しが必要と考えるに至った現在の輸送サービスの内容や利用状況に加え、バリアフリー設備の整備状況及び今後の計画について確認した。それによれば、申請者は本改定により、バリアフリー設備の整備を加速化し、安全・安定輸送、利便性向上につなげていく計画であることを確認した。また、本事案が利用実態を踏まえて運賃の平準化を図るものであり、利用者利益の保護の観点にも配慮されていることを確認した。

加えて、処理方針に基づき、平年度（原価計算期間）である令和7年度から令和9年度までの3年間の運輸収入について増加させないことを前提に、収入推計については、運賃区分・券種ごとに直近のキロ別輸送人員の実績データを基に適切に算定していることを確認した。この結果、新しい電車特定区間において、改定後の運賃に基づき算出した運輸収入が、5,902億円と見込まれるのに対し、現行の大阪環状線等、電車特定区間及び幹線の運賃に基づき算出した運輸収入は5,902億円と見込まれるため、申請者の運賃収入額は増加しないとしていることを確認した。

さらに、処理方針を踏まえ、実施期間を3年、うち1年を効果検証期間とし、実施期間終了後に仮に増収となっていた場合は、増収分について、申請者が所管局と協議の上、利用者への還元を行うこと等についても確認した。

4. これらを踏まえれば、本申請は2.に記載した認可基準に適合するものと認められる。

したがって、法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件を認可することは適当であると認める。

ただし、上記3.に記載の収入見込については、一定の条件を置いて算出しているため、想定された収入と実績が大きく乖離する可能性がある。このため、国土交通大臣は、当該認可にあたっては、期限に係る条件を付すことが適当である。

要望事項

主文及び理由4. に記載した条件の設定にあたっては、国土交通大臣は、法第54条第1項及び第2項並びに処理方針の規定も踏まえ、適切なものとなるよう検討されたい。

また、今回の運賃改定にあたって、利用区間によって、値上げになる場合と値下げになる場合があるため、混乱が生じないように、利用者に対する改定内容に関する積極的な周知を行うこと、及び本改定後の増収の有無に係る検証を適切に実施することについて、西日本旅客鉄道株式会社に指導・助言されたい。

加えて、上記検証結果及び当該検証結果を踏まえた同社及び国土交通省の対応について、当審議会に適切に報告されたい。その際、国土交通省において、今後運賃・料金制度の見直しが行われた場合には、それを反映して対応されたい。

別紙

すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含んだ以下の額を上限額とする。

1 鉄道の普通旅客運賃

(1) 普通旅客運賃

普通旅客運賃は、日本国有鉄道改革法等施行法第7条の定めに基づき運輸大臣に届け出た賃率、計算方法による額に1.1を乗じ、10円未満の端数を四捨五入し10円単位とした額とする。

ただし、(2)及び(3)のとおり変更する。

(2) 普通旅客運賃の賃率

①電車特定区間のみを乗車する場合

現行の賃率を次のとおり変更する。

地帯	営業キロ	賃率
第1地帯	300kmまでの部分	1kmにつき 15円50銭
第2地帯	300kmを超える部分	1kmにつき 12円30銭

②大阪環状線等のみを乗車する場合

現行の賃率を廃止する。

(3) 10kmまでの普通旅客運賃

(2) ①にかかわらず、電車特定区間のみを乗車する場合の10kmまでの普通旅客運賃は次のとおり変更する。

1kmから 3kmまで	4kmから 6kmまで	7kmから 10kmまで
140円	170円	190円

2 鉄道の定期旅客運賃

(1) 通勤定期旅客運賃

①電車特定区間のみを乗車する場合

現行の運賃を次のとおり変更する。

(km、円)

営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	4,010	11,450	19,270
2	4,010	11,450	19,270
3	4,010	11,450	19,270
4	5,020	14,290	24,070
5	5,020	14,290	24,070
6	5,020	14,290	24,070
7	5,350	15,240	25,670
8	5,350	15,240	25,670
9	5,350	15,240	25,670
10	5,350	15,240	25,670
11	6,690	19,040	32,090
12	6,690	19,040	32,090
13	6,690	19,040	32,090
14	6,690	19,040	32,090
15	6,690	19,040	32,090
16	9,360	26,680	44,940
17	9,360	26,680	44,940
18	9,360	26,680	44,940
19	9,360	26,680	44,940
20	9,360	26,680	44,940
21	12,030	34,300	57,780
22	12,030	34,300	57,780
23	12,030	34,300	57,780
24	12,030	34,300	57,780
25	12,030	34,300	57,780
26	14,110	40,230	69,010
27	14,380	40,980	69,010
28	14,380	40,980	69,010
29	14,380	40,980	69,010
30	14,380	40,980	69,010
31	16,350	46,640	81,830
32	16,800	47,890	81,830
33	17,060	48,590	81,830
34	17,060	48,590	81,830
35	17,060	48,590	81,830

36	18,500	52,730	94,670
37	18,930	53,960	94,670
38	19,310	55,020	94,670
39	19,640	56,010	94,670
40	19,710	56,210	94,670
41	20,540	58,570	105,900
42	20,850	59,460	105,900
43	21,170	60,320	105,900
44	21,610	61,600	105,900
45	21,920	62,490	105,900
46	21,980	62,700	118,740
47	22,290	63,520	118,740
48	22,640	64,520	118,740
49	22,920	65,330	118,740
50	23,240	66,190	118,740
51	23,730	67,610	128,110
52	24,170	68,930	130,580
53	24,560	70,000	132,620
54	25,080	71,450	136,390
55	25,490	72,590	136,390
56	25,930	73,890	136,390
57	26,310	74,990	136,390
58	26,810	76,440	136,390
59	27,210	77,560	136,390
60	27,650	78,810	136,390
61	28,020	79,900	151,410
62	28,450	81,040	153,560
63	28,910	82,390	156,080
64	29,320	83,530	158,250
65	29,840	85,060	160,460
66	30,230	86,200	160,460
67	30,650	87,340	160,460
68	31,120	88,680	160,460
69	31,590	90,010	160,460
70	32,050	91,340	160,460
71	32,310	92,090	174,500
72	32,850	93,650	177,470

73	33,240	94,740	179,490
74	33,720	96,070	182,030
75	34,080	97,110	184,530
76	34,610	98,680	184,530
77	35,010	99,790	184,530
78	35,470	101,080	184,530
79	35,920	102,400	184,530
80	36,380	103,690	184,530
81	37,030	105,520	199,960
82	37,460	106,770	202,310
83	37,900	108,020	204,650
84	38,340	109,270	207,060
85	38,870	110,740	210,200
86	39,300	112,000	210,200
87	39,730	113,250	210,200
88	40,170	114,480	210,200
89	40,600	115,750	210,200
90	41,040	116,970	210,200
91	41,380	117,990	223,540
92	41,890	119,370	226,190
93	42,270	120,460	228,240
94	42,770	121,890	230,960
95	43,130	122,980	234,270
96	43,620	124,370	234,270
97	44,130	125,770	234,270
98	44,520	126,890	234,270
99	45,000	128,240	234,270
100	45,480	129,640	234,270

②大阪環状線等のみを乗車する場合
 現行の運賃を廃止する。

(2) 通学定期旅客運賃

- ①電車特定区間のみを乗車する場合
現行の運賃を次のとおり変更する。

(km、円)

営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	2,330	6,680	12,640
2	2,330	6,680	12,640
3	2,330	6,680	12,640
4	2,750	7,840	14,870
5	2,980	8,510	16,130
6	3,240	9,230	17,440
7	3,710	10,550	19,990
8	4,070	11,630	22,030
9	4,350	12,350	23,410
10	4,470	12,730	24,130
11	5,430	15,460	29,270
12	5,540	15,790	29,920
13	5,650	16,130	30,570
14	5,800	16,560	31,340
15	5,800	16,560	31,340
16	7,130	20,320	38,510
17	7,290	20,770	39,370
18	7,290	20,770	39,370
19	7,420	21,160	40,080
20	7,560	21,550	40,800
21	7,710	21,940	41,590
22	7,820	22,300	42,250
23	7,820	22,300	42,250
24	7,910	22,600	42,790
25	7,930	22,660	42,920
26	7,990	22,770	43,130
27	7,990	22,770	43,130
28	8,120	23,110	43,820
29	8,120	23,110	43,820
30	8,260	23,520	44,590
31	8,380	23,860	45,200

32	8,380	23,860	45,200
33	8,450	24,080	45,630
34	8,500	24,220	45,920
35	8,720	24,880	47,130
36	8,790	25,020	47,430
37	8,820	25,130	47,590
38	9,050	25,830	48,940
39	9,110	25,960	49,150
40	9,360	26,680	50,550
41	9,590	27,350	51,830
42	9,790	27,890	52,840
43	10,060	28,670	54,350
44	10,180	29,050	55,060
45	10,470	29,850	56,570
46	10,620	30,230	57,290
47	10,710	30,520	57,840
48	11,020	31,360	59,460
49	11,210	31,970	60,600
50	11,530	32,830	62,240
51	11,720	33,390	63,250
52	12,000	34,200	64,790
53	12,190	34,710	65,770
54	12,350	35,220	66,750
55	12,650	36,050	68,310
56	12,890	36,720	69,560
57	13,000	37,080	70,220
58	13,300	37,900	71,790
59	13,510	38,550	73,060
60	13,770	39,220	74,300
61	13,840	39,450	74,730
62	14,110	40,230	76,240
63	14,390	41,010	77,680
64	14,590	41,610	78,810
65	14,830	42,250	80,030
66	15,090	43,000	81,470
67	15,230	43,420	82,260
68	15,640	44,590	84,480

69	15,710	44,820	84,910
70	16,000	45,590	86,340
71	16,200	46,150	87,430
72	16,420	46,840	88,750
73	16,760	47,780	90,500
74	16,920	48,230	91,350
75	17,080	48,650	92,170
76	17,320	49,360	93,520
77	17,540	50,030	94,770
78	17,860	50,900	96,470
79	17,940	51,180	96,940
80	18,260	52,050	98,640
81	18,600	53,040	100,490
82	18,800	53,550	101,450
83	19,040	54,300	102,900
84	19,260	54,840	103,930
85	19,520	55,620	105,370
86	19,680	56,120	106,320
87	19,970	56,880	107,760
88	20,190	57,580	109,110
89	20,280	57,810	109,530
90	20,580	58,680	111,210
91	20,800	59,290	112,340
92	21,110	60,150	113,980
93	21,300	60,770	115,130
94	21,410	61,040	115,650
95	21,710	61,900	117,300
96	21,900	62,440	118,310
97	22,130	63,050	119,440
98	22,410	63,910	121,060
99	22,520	64,180	121,600
100	22,720	64,750	122,680

②大阪環状線等のみを乗車する場合
現行の運賃を廃止する。

3 電車特定区間の範囲

現行の範囲を次のとおり変更する。

営業線	区間
大阪環状線	天王寺から野田及び大正を經由して新今宮まで
おおさか東線	新大阪から久宝寺まで
片町線	松井山手から京橋まで
関西線	奈良からＪＲ難波まで
関西空港線	日根野から関西空港まで
湖西線	堅田から山科まで
桜島線	西九条から桜島まで
山陰線	京都から亀岡まで
山陽線	神戸から網干まで
ＪＲ東西線	京橋から尼崎まで
東海道線	野洲から神戸まで
奈良線	城陽から京都まで
阪和線	天王寺から和歌山まで及び鳳から分岐して東羽衣まで
福知山線	尼崎から新三田まで

4 大阪環状線等の範囲

現行の範囲を廃止する。

○国土交通省告示第 1224 号（令和 6 年 10 月 22 日）

国 運 審 第 2 5 号
令和 6 年 1 0 月 3 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の
上限変更の認可申請について

令 6 第 3 0 0 2 号

令和 6 年 7 月 4 日付け国鉄事第 2 2 5 号をもって諮問された上記の事案については、令和 6 年 9 月 3 日北海道において公聴会を開催し、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

北海道旅客鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客運賃の変更については、別紙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

1. 申請者は、昭和62年の設立以来、道内の基幹的輸送機関として輸送サービスを提供してきたが、道内の人口減少等による鉄道運輸収入の減少及び経済情勢の変化による経営安定基金の運用益の減少等により経営環境は厳しいものとなった。このため、コスト削減の強化等に取り組むことになったが、収支均衡を図るため、安全確保のために必要な費用を削減したこともあり、平成23年5月の石勝線脱線火災事故をはじめ、一連の事故等を生じさせる事態に至り、国土交通大臣から「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」（平成26年1月24日）を受けた。これを踏まえ、安全の基準を厳守するとともに、そのために必要な投資と修繕を行うこととしたが、結果的に更なる赤字を招くこととなった。

このような厳しい経営環境が続く中、申請者は、国土交通省から経営改善に向けた取組を着実に進めることを目的とした「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」（平成30年7月27日）を受け、「JR北海道グループ長期経営ビジョン未来2031」（以下「長期経営ビジョン」という。）、「JR北海道グループ中期経営計画2023」（以下「中期経営計画2023」という。）及び「2019年度事業計画」を策定、これに基づき令和元年10月1日に消費税引き上げ相当分を含む運賃改定を実施した。

しかしながら、その後、新型コロナウイルス感染症拡大やそれに伴う行動変容、燃料費等の高騰等の影響によって、経営環境はさらに厳しくなったことから、中期経営計画2023に掲げていた収支改善の目標を達成することは困難な状況となり、申請者は令和6年3月15日に改めて国土交通大臣から「事業の適切かつ健全な運営に関する監督命令」（以下「令和6年の監督命令」という。）を受けた。

申請者は、令和6年の監督命令を受け、自社単体での黒字化を目標とする「JR北海道グループ中期経営計画2026」（以下「中期経営計画2026」という。）を策定し、国からの経営自立に向けた支援も活用しながら、収益の増加とコスト削減等の最大限の自助努力を行うとともに、地域と一体になった利用促進施策に取り組んでいく考えであるが、現在の運賃・料金水準では輸送サービスの維持・改善が厳しい状況との認識である。さらに、申請者によれば、昨今の若年退職者数の増加と人材確保競争の激化により、鉄道輸送に関わる労働力の確保についても厳しい状況となっている。

このため、令和元年の運賃改定に続き、申請者は、徹底した経費削減など自社の最大限の経営努力を前提として、関係者からの支援とともに、費用の一部について利用者に負担を求める必要があるとして、普通旅客運賃は、平均で6.6%、定期旅客運賃は、普通旅客運賃の改定相当を反映させた上で割引率を見直し、平均で18.9%、旅客運輸収入全体で7.6%の上限変更認可申請に及んだものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第2項に基づき、当該旅客運賃の上限による総収入が、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を超えないものであることを確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会を開催し、申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、現地視察、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を行った。

旅客運賃の上限を主文のとおり設定した場合、平年度（原価計算期間）である令和7年度から令和9年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（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）は、469,037百万円、総収入は382,558百万円と推定されることから、差引き86,479百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃の上限による総収入が、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を超えないものであるので、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件申請を認可することは適当であると認める。

要望事項

1. 当審議会においては、北海道旅客鉄道株式会社から今般申請のあった鉄道の旅客運賃の上限変更（運賃改定）について、上記理由 2. の認可基準に適合することを確認し、主文のとおり認可することが適当であると判断した。

一方で、今般の運賃改定は、同社がその経営自立に向け最大限の経営努力を行うことを前提として実施されるものであることに鑑み、当審議会では、令和元年の運賃改定の答申にあたり要望した事項をはじめとした同社の経営自立に向けた取組状況を確認した。その結果、同社によるなお一層の取組のほか、国をはじめとした関係者の更なる支援・協力が必要との認識に至った。

ついては、国土交通大臣は、令和 6 年の監督命令等に基づき、同社の経営自立の達成に向け、中期経営計画 2026、長期経営ビジョン等に基づく同社の取組を検証し、その確実な実施のために、以下の取組をはじめとした必要な指導、助言、支援等を行っていただきたい。

- (1) 「日本国有鉄道清算事業団の債務等の処理に関する法律等の一部を改正する法律」（令和 3 年法律第 17 号）に基づき、貨物列車の運行に必要な設備投資等への助成金の交付、省力化・省人化に資する設備投資のための出資等、同社の経営基盤の強化を図るために必要な支援を実施すること。
- (2) 青函共用走行区間の時間帯区分方式による新幹線の最大限の高速化を実現するための方策について、北海道と本州の間の物流の確保にも十分配慮した上で、必要な検討を進めること。
- (3) 同社の下記事項の取組について、その確実な実施のために必要な指導・助言を行うこと。
 - ・ 輸送の安全確保が第一であることを認識し、そのための設備投資や修繕費を確保すること。
 - ・ 同社が抱える様々な課題について、関係者との調整を可能な限り迅速に進めること。特に、同社単独では維持することが困難な線区について、事業の抜本的な改善方策のとりまとめに向けて地元自治体も含めた関係者との調整を迅速に進めること。
 - ・ 今般の運賃改定が、前回の運賃改定から 5 年で実施されることを踏まえ、定期外、定期それぞれの改定率、割引率の変更等について利用者の理解を得られるよう、引き続き、その必要性等を丁寧に説明すること。また、運賃改定の効果を利用者に実感してもらえよう、具体的なサービス向上の取組を実施するとともに、その内容について、利用者に丁寧に説明すること。

2. 同社の鉄道事業における需要見通しは、コロナ禍による行動変容の影響を考慮したものだが、今後のテレワークの実施状況や新千歳空港等の利用者数の動

向等により、想定された需要と実績が乖離する可能性があることから、法第54条各項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。

別紙

すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含んだ以下の額を上限額とする。

1. 北海道旅客鉄道株式会社線内のみを利用する場合の鉄道の普通旅客運賃

(1) 鉄道の普通旅客運賃の計算方法及び端数計算

鉄道事業法第16条第1項の定めに基づき、令和元年9月5日（国鉄事第115号）で国土交通大臣の認可を受けた賃率、計算方法及び端数計算による額に、1.10を乗じ10円未満の額を四捨五入し10円単位とした額とする。

ただし、賃率等のうち一部を(2)～(4)のとおり変更する。

(2) 幹線のみを乗車する場合の普通旅客運賃の賃率等

①賃率

営業キロ1キロメートルごとの現行の賃率200キロメートルまでの部分19円70銭を21円16銭に、200キロメートルを超え300キロメートルまでの部分16円20銭を16円36銭に、300キロメートルを超え600キロメートルまでの部分12円85銭を12円83銭に変更する。

②営業キロ100キロメートルまでの普通旅客運賃

前①にかかわらず、営業キロが100キロメートルまでの普通旅客運賃は現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	運賃
1－3	210円
4－6	270円
7－10	310円
11－15	360円
16－20	470円
21－25	580円
26－30	680円
31－35	800円
36－40	920円
41－45	1,040円
46－50	1,210円
51－60	1,380円
61－70	1,590円
71－80	1,800円
81－90	2,020円
91－100	2,240円

(3) 地方交通線のみを乗車する場合の普通旅客運賃の賃率等

①賃率

営業キロ1キロメートルごとの現行の賃率182キロメートルまでの部分21円60銭を23円11銭に、182キロメートルを超え273キロメートルまでの部分17円80銭を18円35銭に、273キロメートルを超え546キロメートルまでの部分14円10銭を14円2銭に、546キロメートルを超える部分7円70銭を7円72銭に変更する。

②営業キロ100キロメートルまでの普通旅客運賃

前①にかかわらず、営業キロが100キロメートルまでの普通旅客運賃は現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	運賃
1－3	210円
4－6	270円
7－10	320円
11－15	360円
16－20	470円
21－23	580円
24－28	680円
29－32	800円
33－37	920円
38－41	1,040円
42－46	1,210円
47－55	1,380円
56－64	1,590円
65－73	1,800円
74－82	2,020円
83－91	2,240円
92－100	2,480円

(4) 幹線と地方交通線を連続して乗車し、その営業キロが10キロメートルまでの場合

現行の運賃を次のとおり変更する。

営業キロ	運賃
1－3	210円
4－6	270円
7－10	320円

2. 鉄道の定期旅客運賃

(1) 通勤定期旅客運賃

現行の運賃を次のとおり変更する。

(円)

営業 キロ	幹線のみを乗車する場合			地方交通線のみを乗車する場合		
	1 箇月	3 箇月	6 箇月	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	7,690	22,000	39,460	7,690	22,000	39,460
2	7,690	22,000	39,460	7,690	22,000	39,460
3	7,690	22,000	39,460	7,690	22,000	39,460
4	9,490	27,220	48,990	9,950	28,530	51,220
5	9,490	27,220	48,990	9,950	28,530	51,220
6	9,490	27,220	48,990	9,950	28,530	51,220
7	10,950	31,420	56,460	11,370	32,540	58,520
8	10,950	31,420	56,460	11,370	32,540	58,520
9	10,950	31,420	56,460	11,370	32,540	58,520
10	10,950	31,420	56,460	11,370	32,540	58,520
11	12,920	37,000	66,490	12,920	37,000	66,490
12	12,920	37,000	66,490	12,920	37,000	66,490
13	12,920	37,000	66,490	12,920	37,000	66,490
14	12,920	37,000	66,490	13,670	39,200	70,240
15	12,920	37,000	66,490	13,670	39,200	70,240
16	16,750	47,960	86,290	16,750	47,960	86,290
17	16,750	47,960	86,290	16,750	47,960	86,290
18	16,750	47,960	86,290	16,750	47,960	86,290
19	16,750	47,960	86,290	17,460	50,000	89,850
20	16,750	47,960	86,290	17,460	50,000	89,850
21	20,980	60,140	108,160	20,980	60,140	108,160
22	20,980	60,140	108,160	20,980	60,140	108,160
23	20,980	60,140	108,160	21,680	62,120	111,710
24	20,980	60,140	108,160	24,690	70,630	128,030
25	20,980	60,140	108,160	24,690	70,630	128,030
26	24,270	69,650	128,030	24,690	70,630	128,030
27	24,690	70,630	128,030	24,690	70,630	128,030
28	24,690	70,630	128,030	25,090	71,980	129,260
29	24,690	70,630	128,030	28,320	81,080	147,460
30	24,690	70,630	128,030	28,660	82,080	147,460
31	27,700	79,350	147,460	28,660	82,080	147,460

32	28,320	81,080	147,460	29,280	83,810	150,910
33	28,660	82,080	147,460	31,960	91,580	169,250
34	28,660	82,080	147,460	32,450	93,070	169,250
35	28,660	82,080	147,460	32,850	94,060	169,250
36	31,350	89,750	169,250	32,850	94,060	169,250
37	31,960	91,580	169,250	33,340	95,550	172,550
38	32,450	93,070	169,250	35,320	101,090	190,950
39	32,850	94,060	169,250	35,760	102,400	190,950
40	32,850	94,060	169,250	36,380	104,270	190,950
41	34,880	99,960	190,950	37,620	107,820	196,560
42	35,320	101,090	190,950	40,370	115,650	226,080
43	35,760	102,400	190,950	40,870	117,180	226,080
44	36,380	104,270	190,950	41,310	118,490	226,080
45	36,820	105,390	190,950	41,750	119,790	226,080
46	40,000	114,560	226,080	42,480	121,750	227,390
47	40,370	115,650	226,080	43,380	124,450	246,900
48	40,870	117,180	226,080	43,970	125,940	249,890
49	41,310	118,490	226,080	44,710	128,170	253,870
50	41,750	119,790	226,080	45,290	129,910	255,360
51	42,720	122,700	243,430	46,450	133,150	255,360
52	43,380	124,450	246,900	47,190	135,380	255,360
53	43,970	125,940	249,890	47,780	137,110	255,360
54	44,710	128,170	253,870	48,440	138,860	255,360
55	45,290	129,910	255,360	49,440	141,710	263,300
56	45,950	131,650	255,360	50,080	143,670	285,060
57	46,450	133,150	255,360	50,760	145,670	288,490
58	47,190	135,380	255,360	51,320	147,100	291,920
59	47,780	137,110	255,360	52,090	149,400	295,360
60	48,440	138,860	255,360	52,660	151,120	295,360
61	49,510	142,240	281,620	53,900	154,550	295,360
62	50,080	143,670	285,060	54,570	156,550	295,360
63	50,760	145,670	288,490	55,240	158,270	295,360
64	51,320	147,100	291,920	55,620	159,130	297,080
65	52,090	149,400	295,360	56,700	162,650	322,050
66	52,660	151,120	295,360	57,240	163,940	325,300
67	53,230	152,550	295,360	57,890	165,880	328,540
68	53,900	154,550	295,360	58,320	167,180	331,130

69	54,570	156,550	295,360	59,180	169,450	333,070
70	54,990	157,540	295,360	59,720	171,070	333,070
71	55,950	160,380	318,170	60,910	174,640	333,070
72	56,700	162,650	322,050	61,560	176,580	333,070
73	57,240	163,940	325,300	63,610	182,080	340,850
74	57,890	165,880	328,540	64,470	185,070	366,510
75	58,320	167,180	331,130	65,080	186,890	370,140
76	59,180	169,450	333,070	65,810	188,340	373,050
77	59,720	171,070	333,070	66,540	190,520	376,690
78	60,270	173,020	333,070	67,030	192,340	376,690
79	60,910	174,640	333,070	67,750	194,160	376,690
80	61,560	176,580	333,070	68,350	195,620	376,690
81	63,870	183,260	363,600	69,570	199,260	376,690
82	64,470	185,070	366,510	70,300	201,440	380,330
83	65,080	186,890	370,140	71,410	204,530	405,810
84	65,810	188,340	373,050	71,820	206,140	408,240
85	66,540	190,520	376,690	72,630	208,170	412,290
86	67,030	192,340	376,690	73,170	209,790	412,290
87	67,750	194,160	376,690	73,840	211,410	412,290
88	68,350	195,620	376,690	74,520	213,440	415,530
89	68,960	197,440	376,690	75,060	215,060	415,530
90	69,570	199,260	376,690	75,600	216,680	415,530
91	70,420	202,010	399,980	76,280	218,700	416,340
92	71,090	203,620	404,010	77,070	221,410	440,150
93	71,500	205,230	406,420	77,820	223,200	443,720
94	72,310	207,240	410,450	78,570	224,980	447,290
95	72,840	208,850	412,870	79,310	227,220	451,760
96	73,510	210,470	413,690	80,060	229,450	455,330
97	74,190	212,490	413,690	80,790	231,230	458,000
98	74,730	214,100	413,690	81,540	233,470	458,000
99	75,260	215,710	413,690	82,140	235,700	458,000
100	75,940	217,730	413,690	83,030	237,930	458,000

(円)

営業 キロ	幹線と地方交通線を連続して乗車する場合		
	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	7,690	22,000	39,460
2	7,690	22,000	39,460
3	7,690	22,000	39,460
4	9,950	28,530	51,220
5	9,950	28,530	51,220
6	9,950	28,530	51,220
7	11,370	32,540	58,520
8	11,370	32,540	58,520
9	11,370	32,540	58,520
10	11,370	32,540	58,520

(2) 通学定期旅客運賃

現行の運賃を次のとおり変更する。

(円)

営業 キロ	幹線のみを乗車する場合			地方交通線のみを乗車する場合		
	1 箇月	3 箇月	6 箇月	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	4,100	11,680	22,230	4,110	11,720	22,230
2	4,100	11,680	22,230	4,110	11,720	22,230
3	4,100	11,680	22,230	4,110	11,720	22,230
4	4,850	13,800	26,240	4,980	14,190	26,830
5	5,220	14,930	28,290	5,380	15,310	29,060
6	5,590	15,940	30,330	5,790	16,520	31,300
7	6,550	18,700	35,490	6,680	19,010	36,050
8	7,170	20,480	38,840	7,340	20,850	39,510
9	7,630	21,770	41,180	7,750	22,180	41,930
10	7,810	22,320	42,290	7,990	22,750	43,200
11	8,940	25,530	48,340	9,070	25,920	49,120
12	9,110	26,050	49,380	9,310	26,570	50,280
13	9,290	26,570	50,410	9,310	26,570	50,410
14	9,520	27,210	51,580	10,510	30,010	54,830
15	9,520	27,210	51,580	10,510	30,010	54,830
16	11,200	31,980	60,570	11,440	32,660	61,930
17	11,440	32,660	61,930	11,540	32,910	62,260

18	11,440	32,660	61,930	11,540	32,910	62,260
19	11,620	33,160	62,940	11,900	33,930	64,290
20	11,820	33,760	63,960	12,010	34,270	64,980
21	12,110	34,560	65,570	12,360	35,370	67,080
22	12,280	35,080	66,610	12,360	35,370	67,080
23	12,280	35,080	66,610	12,360	35,370	67,080
24	12,360	35,370	67,080	12,360	35,370	67,080
25	12,360	35,370	67,080	12,520	35,860	68,060
26	12,360	35,370	67,080	12,520	35,860	68,060
27	12,360	35,370	67,080	12,730	36,350	69,000
28	12,520	35,860	68,060	12,740	36,370	69,000
29	12,520	35,860	68,060	12,860	36,730	69,700
30	12,730	36,350	69,000	12,860	36,730	69,700
31	12,860	36,730	69,700	12,860	36,730	69,700
32	12,860	36,730	69,700	13,050	37,150	70,340
33	12,960	37,010	70,270	13,080	37,260	70,540
34	13,060	37,300	70,850	13,410	38,250	72,530
35	13,340	38,170	72,580	13,470	38,420	72,860
36	13,580	38,760	73,850	13,850	39,410	74,850
37	13,640	38,920	73,850	14,290	40,740	77,170
38	13,970	39,910	75,840	14,470	41,370	78,250
39	14,020	40,070	76,170	14,910	42,120	79,750
40	14,410	41,070	78,160	15,100	42,120	79,750
41	14,850	42,500	80,880	15,980	44,560	84,240
42	15,100	43,250	81,990	16,920	47,260	89,300
43	15,540	44,360	84,240	17,420	48,350	91,910
44	15,720	44,930	85,370	17,650	49,230	93,220
45	16,100	46,060	87,610	18,080	50,530	95,390
46	17,490	50,100	94,960	18,300	51,190	96,700
47	17,640	50,520	95,830	18,550	51,670	97,870
48	18,150	51,620	98,450	18,880	52,420	99,360
49	18,370	52,490	99,750	19,130	53,160	100,860
50	18,800	53,800	101,930	19,540	54,400	102,830
51	19,050	54,400	103,330	20,040	55,890	105,820
52	19,380	55,390	105,320	20,450	57,140	108,300
53	19,710	56,140	106,810	20,860	58,130	109,790
54	19,960	56,880	108,310	21,120	59,110	111,780

55	20,370	58,120	110,290	21,470	59,810	113,340
56	20,700	59,120	112,280	21,470	59,810	113,340
57	20,860	59,620	113,270	21,840	60,960	115,050
58	21,280	60,860	115,750	22,130	61,820	116,770
59	21,690	61,860	117,240	22,520	62,680	118,490
60	21,950	62,730	119,150	22,900	63,820	120,770
61	22,040	62,960	119,630	23,560	65,830	124,790
62	22,420	64,100	121,920	23,660	66,120	125,350
63	22,800	65,260	123,640	24,040	66,970	127,070
64	23,090	66,110	125,360	24,310	67,820	128,220
65	23,470	66,970	127,080	24,410	68,040	128,950
66	23,850	68,120	129,360	24,940	69,340	131,550
67	24,040	68,690	130,510	25,170	69,980	132,840
68	24,520	70,120	133,370	25,380	70,640	133,490
69	24,610	70,410	133,940	25,700	71,600	135,440
70	24,940	71,260	135,440	26,030	72,580	137,370
71	25,170	71,930	136,720	26,570	74,190	140,620
72	25,490	72,900	138,670	27,000	75,490	142,560
73	26,020	74,200	141,270	27,980	77,810	147,620
74	26,250	74,840	142,560	28,000	77,810	147,620
75	26,460	75,500	143,210	28,370	78,900	149,800
76	26,780	76,460	145,160	28,600	79,620	150,530
77	27,110	77,440	147,090	28,960	80,720	152,720
78	27,540	78,730	149,040	29,210	81,450	154,170
79	27,650	79,050	150,340	29,570	82,540	156,350
80	28,080	80,350	152,280	29,940	83,630	158,530
81	28,970	82,530	157,070	30,550	85,080	161,440
82	29,210	83,260	158,530	30,780	86,170	162,890
83	29,580	84,350	160,710	30,910	86,280	162,890
84	29,810	85,080	161,430	31,180	87,090	164,500
85	30,180	86,180	163,620	31,320	87,090	165,310
86	30,420	86,900	165,080	31,720	88,300	167,730
87	30,790	88,000	167,260	31,990	89,110	168,530
88	31,150	89,090	169,440	32,390	90,310	170,950
89	31,270	89,450	169,440	32,790	91,130	172,570
90	31,760	90,540	172,100	32,930	91,530	173,380
91	31,850	91,130	172,570	33,190	92,740	174,990

92	32,260	92,330	174,990	33,480	93,300	176,780
93	32,520	93,140	176,600	33,780	94,190	177,670
94	32,660	93,140	177,410	34,080	94,640	179,450
95	33,070	94,350	179,830	34,520	95,970	182,130
96	33,330	95,160	180,630	34,820	96,870	183,020
97	33,740	96,360	183,050	35,120	98,210	185,700
98	34,130	97,170	184,660	35,560	99,110	187,490
99	34,270	97,580	185,470	35,710	99,540	188,380
100	34,540	98,380	187,080	36,160	100,890	191,060

(円)

営業 キロ	幹線と地方交通線を連続して乗車する場合		
	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	4,110	11,720	22,230
2	4,110	11,720	22,230
3	4,110	11,720	22,230
4	4,980	14,190	26,830
5	5,380	15,310	29,060
6	5,790	16,520	31,300
7	6,680	19,010	36,050
8	7,340	20,850	39,510
9	7,750	22,180	41,930
10	7,990	22,750	43,200

○国土交通省告示第 1280 号（令和 6 年 11 月 19 日）

国 運 審 第 2 7 号
令和 6 年 1 0 月 3 1 日

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客の運賃及び
料金の上限変更の認可申請について

令 6 第 3 0 0 3 号

令和 6 年 7 月 3 1 日付け国鉄事第 2 7 2 号をもって諮問された上記の事案については、令和 6 年 1 0 月 1 1 日福岡県において公聴会を開催し、審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

九州旅客鉄道株式会社からの申請に係る鉄道の旅客の運賃及び料金（以下「旅客運賃等」という。）の変更については、別紙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

1. 申請者は、昭和62年4月に、国鉄分割民営化によって発足して以降、九州の基幹的輸送機関として広域の鉄道ネットワークを運営し、地域内の都市間輸送等を行っている。鉄道事業については、会社発足後赤字が続いたが、新製車両の導入、新駅の設置及び輸送力強化等による増収、ICカードの導入及びバリアフリー化の推進等の利便性向上並びに固定費の削減及び生産性向上等による効率化などの経営努力を続けてきた。この結果、平成8年1月以降、現在までの28年間、消費税率の引上げによるものを除き運賃改定を行わず、現行運賃を維持してきた。なお、平成28年の株式上場にあたり、経営安定基金を取り崩し、鉄道事業固定資産の減損処理を行ったこと等により、財務会計上は黒字に転換した。

一方、近年の経営環境については、高速道路網の発達や全国平均を上回る九州地区の人口減少・高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした、オンライン会議やテレワーク等の新しい生活様式の定着に伴う利用者の減少、さらに、物価の高騰によるコスト増加等により、厳しい状況が続いている。

このような中、申請者は、安全やサービスの維持向上、老朽化した車両・設備の更新や長寿命化、激甚化する災害やカーボンニュートラル等に対応する設備投資や修繕、安定的な人材確保のための従業員の待遇改善等、鉄道事業の継続に必要な対応を着実に実施するため、旅客運賃等の上限変更認可を申請したものである。

2. 国土交通大臣は、鉄道運送事業者からの旅客運賃等の上限の変更の認可にあたっては、鉄道事業法（以下「法」という。）第16条第2項に基づき、当該旅客運賃等の上限による総収入が、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を超えないものであることを確認の上、法第16条第1項の認可をするものとされている。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、公聴会を開催し、申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、現地視察、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、申請理由等について確認し、検討を行った。

まず、申請者が、オンライン会議やテレワーク等の新しい生活様式が定着した結果、2023年度中に輸送量が頭打ちになったことや、旅行需要等に関する各

種調査結果等に基づき、既にコロナ禍からの回復を終えた定常状態になっていると判断し、定期と定期外を合わせた平年度（原価計算期間）である令和7年度から9年度の3年間の輸送人員は、沿線人口推計や経済指標推計等のデータから、ほぼ横ばいで推移すると見込んでいることについて、当審議会として確認した。

また、申請者は、平成28年の株式上場に伴い、鉄道事業用固定資産の減損処理を行ったが、原価算定上の取扱いについては、本年4月に改正された収入原価算定要領に基づき、減損処理がなかった場合の資産額をもとに減価償却費等が原価に計上されており、その影響額について確認した。

この結果、旅客運賃等の上限を主文のとおり設定した場合、平年度である令和7年度から9年度までの3年間の運賃算定の基礎となる適正な総括原価（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）は、609,387百万円、総収入は550,153百万円と推定されることから、差引き59,234百万円の不足を生ずるものと見込まれる。

なお、運賃改定前の収入原価算定上における令和6年度の鉄道事業の収支率（総収入（上限運賃）を総支出（総括原価）で除した値）は、81.7%と推定されるが、主文のとおり旅客運賃等の上限が設定された場合の収支率は90.3%に改善するものと推定される。

4. 以上のように、本件申請に係る旅客運賃等の上限による総収入が、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を超えないものであるため、本件申請は上記2.の認可基準に適合するものとして、法第16条第1項に基づき、国土交通大臣が本件を認可することは適当であると認める。

要望事項

1. 九州旅客鉄道株式会社の鉄道事業における需要見通しは、コロナ禍による行動変容の影響を考慮したものだが、今後のテレワークの実施状況やインバウンドなど旅行需要の動向等により、想定された需要と実績が乖離する可能性があることから、法第54条各項の趣旨に基づき、期限に係る条件を付すことを検討されたい。
2. 同社の鉄道事業について、理由3.に記載のとおり、減損処理を考慮した収入原価算定上の収支率は約80%であるものの、財務会計上は黒字であることを踏まえ、今般の運賃改定が、老朽化した車両・設備の更新や従業員の待遇改善等を着実に実施するために必要であることのほか、サービス向上等運賃改定の効果等について、同社において利用者に対し丁寧に説明するよう、必要な指導、助言を行っていただきたい。

別紙

すべての運賃に消費税及び地方消費税（10%）を含んだ以下の額を上限額とする。

1 鉄道の普通旅客運賃

(1) 鉄道の普通旅客運賃の計算方法及び端数計算

鉄道事業法第16条第1項の定めに基づき、平成7年12月22日（鉄業第91号の3）で運輸大臣に認可を受けた賃率、計算方法及び端数計算による額に、1.10を乗じ10円未満の額を四捨五入し10円単位とした額とする。

ただし、賃率の一部を第2号②のとおり変更する。

(2) 幹線のみを乗車する場合

① 営業キロが100キロメートルまでの普通旅客運賃

営業キロ	普通旅客運賃
1 kmから 3 kmまで	200円
4 kmから 6 kmまで	240円
7 kmから 10 kmまで	270円
11 kmから 15 kmまで	340円
16 kmから 20 kmまで	450円
21 kmから 25 kmまで	560円
26 kmから 30 kmまで	660円
31 kmから 35 kmまで	760円
36 kmから 40 kmまで	870円
41 kmから 45 kmまで	990円
46 kmから 50 kmまで	1,090円
51 kmから 60 kmまで	1,300円
61 kmから 70 kmまで	1,510円
71 kmから 80 kmまで	1,730円
81 kmから 90 kmまで	1,930円
91 kmから 100 kmまで	2,130円

② 変更しようとする賃率

営業キロが100キロメートルを超え

300キロメートルまでの部分 19円75銭

- 2 鉄道の定期旅客運賃
 - (1) 通勤定期旅客運賃
別表第1のとおりとする。
 - (2) 通学定期旅客運賃
別表第2のとおりとする。

- 3 九州新幹線の特別急行料金
(自由席又は立席特急料金)
別表第3のとおりとする。

- 4 西九州新幹線の特別急行料金
(自由席又は立席特急料金)
別表第4のとおりとする

別表第1 通勤定期旅客運賃

(円)

営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月	営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	6,580	18,910	33,840	51	35,220	101,450	196,490
2	6,640	19,110	34,210	52	35,740	102,930	199,470
3	6,690	19,260	34,530	53	36,190	104,230	202,020
4	7,920	22,850	40,950	54	36,790	105,990	205,260
5	8,050	23,210	41,660	55	37,270	107,330	208,010
6	8,110	23,360	41,970	56	37,790	108,820	210,910
7	8,820	25,390	45,650	57	38,240	110,150	212,040
8	8,840	25,450	45,780	58	38,850	111,880	212,040
9	8,870	25,520	45,890	59	39,310	113,200	212,040
10	8,900	25,600	46,070	60	39,830	114,730	212,040
11	11,000	31,700	55,560	61	40,970	118,020	228,690
12	11,070	31,860	55,910	62	41,450	119,380	231,200
13	11,150	32,070	56,310	63	41,990	120,960	234,260
14	11,210	32,260	56,680	64	42,460	122,310	236,940
15	11,270	32,450	57,030	65	43,100	124,130	240,490
16	14,510	41,800	74,940	66	43,570	125,510	243,290
17	14,640	42,150	75,670	67	44,030	126,850	245,420
18	14,770	42,520	76,400	68	44,600	128,410	245,420
19	14,830	42,690	76,760	69	45,140	130,030	245,420
20	14,890	42,890	77,130	70	45,620	131,400	245,420
21	18,130	52,220	93,670	71	46,560	134,080	259,810
22	18,260	52,580	94,400	72	47,190	135,900	263,180
23	18,320	52,760	94,760	73	47,620	137,170	265,700
24	18,450	53,130	95,490	74	48,160	138,690	268,800
25	18,560	53,450	96,170	75	48,580	139,900	270,960
26	21,320	61,410	112,830	76	49,210	141,720	274,570
27	21,640	62,340	112,900	77	49,650	143,020	276,300
28	21,700	62,530	113,250	78	50,170	144,520	276,300
29	21,770	62,710	113,610	79	50,700	146,010	276,300
30	21,810	62,880	113,940	80	51,240	147,530	276,300
31	24,420	70,310	130,540	81	52,320	150,740	291,930
32	25,030	72,090	130,920	82	52,800	152,040	294,340
33	25,410	73,130	131,280	83	53,260	153,360	296,850
34	25,470	73,320	131,640	84	53,720	154,670	299,480
35	25,530	73,510	132,010	85	54,280	156,210	302,440
36	27,500	79,190	148,900	86	54,730	157,500	304,960
37	28,050	80,790	149,010	87	55,170	158,820	305,420
38	28,540	82,190	149,170	88	55,630	160,110	305,420
39	28,900	83,190	149,230	89	56,100	161,420	305,420
40	28,960	83,400	149,590	90	56,550	162,690	305,420
41	30,610	88,160	168,110	91	57,440	165,420	320,360
42	30,970	89,200	168,110	92	57,960	166,900	323,650
43	31,330	90,260	168,110	93	58,330	168,000	326,040
44	31,850	91,710	168,110	94	58,870	169,480	329,400
45	32,220	92,820	168,110	95	59,270	170,630	331,900
46	32,490	93,580	181,240	96	59,780	172,090	333,040
47	32,810	94,520	183,170	97	60,300	173,540	336,150
48	33,220	95,720	184,940	98	60,710	174,690	338,230

49	33,560	96,680	184,940	99	61,190	176,150	341,430
50	33,920	97,690	184,940	100	61,710	177,580	344,320

別表第2 通学定期旅客運賃 (大学生)

(円)

営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月	営業キロ	1 箇月	3 箇月	6 箇月
1	3,450	9,820	18,580	51	15,200	43,330	82,090
2	3,510	9,990	18,930	52	15,550	44,300	83,940
3	3,530	10,050	19,060	53	15,740	44,870	85,020
4	3,960	11,280	21,370	54	15,950	45,450	86,130
5	4,330	12,380	23,430	55	16,290	46,410	87,920
6	4,640	13,240	25,070	56	16,560	47,200	89,420
7	5,140	14,650	27,740	57	16,700	47,600	90,180
8	5,640	16,060	30,450	58	17,020	48,540	91,940
9	6,020	17,150	32,470	59	17,310	49,330	93,460
10	6,240	17,800	33,690	60	17,590	50,110	94,910
11	7,520	21,430	40,540	61	17,690	50,410	95,510
12	7,720	21,980	41,650	62	18,020	51,350	97,250
13	7,910	22,540	42,700	63	18,320	52,250	98,970
14	8,120	23,100	43,740	64	18,580	52,950	100,290
15	8,160	23,250	44,040	65	18,840	53,660	101,660
16	9,610	27,390	51,930	66	19,140	54,550	103,380
17	9,870	28,110	53,250	67	19,310	55,020	104,250
18	9,900	28,200	53,410	68	19,800	56,400	106,880
19	10,030	28,610	54,210	69	19,880	56,670	107,350
20	10,180	29,020	54,980	70	20,190	57,530	108,990
21	10,340	29,460	55,810	71	20,420	58,210	110,290
22	10,490	29,910	56,630	72	20,720	59,060	111,870
23	10,490	29,910	56,630	73	21,100	60,120	113,920
24	10,600	30,190	57,180	74	21,290	60,650	114,910
25	10,630	30,270	57,340	75	21,460	61,160	115,860
26	10,670	30,410	57,590	76	21,740	61,970	117,380
27	10,690	30,470	57,710	77	22,000	62,710	118,790
28	10,860	30,930	58,580	78	22,360	63,730	120,780
29	10,870	30,930	58,650	79	22,470	64,030	121,310
30	11,020	31,360	59,410	80	22,790	64,970	123,110
31	11,130	31,690	60,090	81	23,160	66,010	125,070
32	11,150	31,770	60,210	82	23,350	66,580	126,120
33	11,260	32,070	60,770	83	23,660	67,440	127,760
34	11,310	32,230	61,090	84	23,880	68,050	128,920
35	11,570	32,970	62,430	85	24,190	68,960	130,630
36	11,630	33,160	62,800	86	24,410	69,530	131,750
37	11,680	33,270	63,040	87	24,720	70,420	133,440
38	11,970	34,110	64,620	88	24,990	71,220	134,920
39	12,050	34,330	65,030	89	25,090	71,500	135,440
40	12,370	35,250	66,790	90	25,430	72,480	137,320
41	12,720	36,270	68,710	91	25,750	73,370	139,010
42	12,960	36,900	69,930	92	26,110	74,380	140,930
43	13,280	37,870	71,760	93	26,340	75,040	142,200
44	13,450	38,330	72,610	94	26,440	75,340	142,750
45	13,740	39,200	74,270	95	26,790	76,390	144,720

46	13,860	39,580	74,970	96	27,020	76,990	145,880
47	14,000	39,900	75,570	97	27,270	77,710	147,220
48	14,360	40,910	77,510	98	27,600	78,660	149,030
49	14,600	41,590	78,790	99	27,730	78,990	149,670
50	14,960	42,610	80,740	100	27,950	79,650	150,920

別表第3 九州新幹線の特別急行料金（自由席又は立席特急料金）（円）

	博多	新鳥栖	久留米	筑後 船小屋	新大牟田	新玉名	熊本	新八代	新水俣	出水	川内
新鳥栖	2,010										
久留米	2,010	2,010									
筑後船 小屋	2,010	2,010	2,010								
新大牟田	2,010	2,010	2,010	2,010							
新玉名	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010						
熊本	2,890	2,010	2,010	2,010	2,010	2,010					
新八代	3,700	2,890	2,890	2,010	2,010	2,010	2,010				
新水俣	3,700	3,700	3,700	2,890	2,890	2,890	2,010	2,010			
出水	4,430	3,700	3,700	3,700	2,890	2,890	2,010	2,010	2,010		
川内	4,430	4,430	4,430	3,700	3,700	3,700	2,890	2,010	2,010	2,010	
鹿児島 中央	5,150	5,150	5,150	4,430	4,430	3,700	3,700	2,890	2,010	2,010	2,010

別表第4 西九州新幹線の特別急行料金（自由席又は立席特急料金）
（円）

	武雄温泉	嬉野温泉	新大村	諫早
嬉野温泉	2,010			
新大村	2,010	2,010		
諫早	2,010	2,010	2,010	
長崎	2,010	2,010	2,010	2,010

航空

○国土交通省告示第 1350 号（令和 6 年 12 月 19 日）

国 運 審 第 3 0 号
令和 6 年 1 2 月 3 日

国土交通大臣 中野 洋昌 殿

運輸審議会会長 堀川 義弘

答 申 書

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア、株式会社スターフライヤー、Peach・Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、スプリング・ジャパン株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ、オリエンタルエアブリッジ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

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

令6第9015号
令6第9016号
令6第9017号
令6第9018号
令6第9019号
令6第9020号
令6第9021号
令6第9022号
令6第9023号
令6第9024号
令6第9025号
令6第9026号
令6第9027号
令6第9028号
令6第9029号
令6第9030号
令6第9031号
令6第9032号
令6第9033号
令6第9034号
令6第9035号
令6第9036号
令6第9037号
令6第9038号
令6第9039号
令6第9040号
令6第9041号
令6第9042号
令6第9043号
令6第9044号
令6第9045号
令6第9046号
令6第9047号
令6第9048号

令和6年11月1日付け国空事第676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

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、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）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、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、日本航空株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港、関西国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、日本エアコンピュータ株式会社の申請に係る混雑空港（大阪国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、株式会社ソラシドエアの申請に係る混雑空港（東京国際空港及び福岡空港）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（東京国際空港、関西国際空港及び福岡空港）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、関西国際空港及び福岡空港）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、関西国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、スプリング・ジャパン株式会社の申請に係る混雑空港（成田国際空港及び東京国際空港）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（大阪国際空港及び福岡空港）を使用して運航を行うこと、株式会社フジドリームエアラインズの申請に係る混雑空港（福岡空港）を使用して運航を行うこと、オリエンタルエアブリッジ株式会社の申請に係る混雑空港（福岡空港）を使用して運航を行うこと、天草エアライン株式会社の申請に係る混雑空港（大阪国際空港及び福岡空港）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. 混雑空港（航空法第107条の3第1項に基づき指定された成田国際空港、東京国際空港、関西国際空港、大阪国際空港及び福岡空港をいう。）を使用して国内定期航空運送事業を営もうとする本邦航空運送事業者（以下「事業者」と

いう。)は、同項の規定により、混雑空港ごとに、当該混雑空港を使用して運航を行うことについて国土交通大臣の許可を受けなければならない。

また、国土交通大臣は、当該許可をしようとするときは、同条第3項各号の基準によってこれをしなければならないとされており、その許可の基準は以下のとおりである。

- (1) 運航計画が航空機の運航の安全上適切なものであること。
- (2) 競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであ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こと。

3. 当審議会は、本事案の審議にあたり、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を行った。その結果は次のとおりである。なお、本件については公聴会の開催の申出がなかったことから、公聴会は開催していない。

(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週間当たりの発着回数の上限を6, 500回とするとともに、30分ごとの発着回数の上限について6時台から21時台までの間は30～36回、22時台は20～23回及び23時台は15～18回とするなどの発着調整基準が設けられている。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、日本航空株式会社、Peach Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社及びスプリング・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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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(6事業者)は、成田国際空港を使用して18路線1日当たり58.7往復を運航するものである。

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同空港を結ぶ国内航空路線網を形成しており、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

格の運賃で輸送サービスを提供するLCCの就航路線が多く、利用者の選択肢が広がっており、利用者利便に適合する輸送サービスが提供されていることを確認した。

以上により、成田国際空港に係る本件各申請は、同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) 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時間又は30分ごとの発着回数の上限について、90回（16時台）、6回（23時台後半）等とするなどの発着調整基準が設けられている。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア、株式会社スターフライヤー及びスプリング・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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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 申請者（10事業者）は、東京国際空港を使用して49路線1日当たり502.8往復を運航するものである。

東京国際空港は、我が国の国内航空路線網の中核となる基幹空港であり、同空港の限られた発着枠について適切かつ合理的な配分を行うため、混雑空港の使用期限が到来する機会を捉えて配分の見直しが行われてきたところである。

令和元年9月に実施した配分の見直しにあたっては、地方路線の形成及び充実に向けた取組として、既存の発着枠を事業者から一部回収し、評価した上で、地方枠として再配分している。また、地域と事業者の間のパートナーシップを通じて地域の実情に合った需要喚起等の取組を促進するため、地域及び事業者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（以下「政策コンテスト枠」という。）を導入している。

また、新規参入を計画する事業者に対し、競争促進を図る観点から優先的に配分される発着枠（以下「新規参入枠」という。）を用意してきた。

さらに、少便数路線については、いわゆる1便ルール（減便の結果、1便

未満となる場合には、当該発着枠を回収し、当該路線を運航する事業者を募集するルール）、3便ルール（少便数路線（3便以下の路線）をグループ化し、減便時には他の少便数路線のみに転用できることとするルール）を導入しており、少便数路線の維持及び充実が図られている。

今般、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う輸送需要の大幅な減少の影響により現在の許可期間における適正な評価を実施することが困難なことから、今回の混雑空港使用許可に際しては東京国際空港の発着枠配分見直しは行わないこととしているものの、これまで導入されている地方枠、政策コンテスト枠、新規参入枠及び1便・3便ルール等の現行制度については継続することとしている。

当審議会は、これらの地方路線や新規事業者等に配慮した施策等により競争の促進及び多様な輸送網の形成が図られていることを確認した。

また、これらを反映した各申請者の東京国際空港に係る運航計画は、多様な輸送網を維持しながら多くの路線について競合が生じているものであることを確認した。

以上により、東京国際空港に係る本件各申請は、同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）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時間当たりの発着回数の上限を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。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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、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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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（8事業者）は、関西国際空港を使用して12路線1日当たり58.7往復を運航するものである。

関西国際空港に係る各申請者の路線の運航は、同空港の特性を生かし、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、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、大阪国際空港及び神戸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。また、低価格の運賃で輸送サービスを提供するLCCの就航路線が多く、利用者の選択肢が広がっており、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ことを確認した。

以上により、関西国際空港に係る本件各申請は、同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日当たりの発着回数の上限を370回（うちジェット機200回、低騒音機170回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、日本航空株式会社、株式会社ジェイエア、日本エアコミューター株式会社、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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

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ることを確認した。

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（7事業者）は、大阪国際空港を使用して26路線1日当たり185往復を運航するものである。

大阪国際空港に係る各申請者の路線の運航は、関西国際空港及び神戸空港に係る路線の運航と相まって、関西圏の需要に適合した国内航空路線網を形成しており、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ことを確認した。

以上により、大阪国際空港に係る本件各申請は、同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。

(5) 福岡空港関係

- ① 福岡空港においては、発着規制として、1時間当たりの発着回数の上限を38回（うち到着回数20回）とするなどの発着調整基準が設けられている。

全日本空輸株式会社、ANAウイングス株式会社、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

ーター株式会社、スカイマーク株式会社、株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア、株式会社スターフライヤー、Peach・Aviation株式会社、ジェットスター・ジャパン株式会社、アイベックスエアラインズ株式会社、天草エアライン株式会社、株式会社フジドリームエアラインズ及びオリエンタルエアブリッジ株式会社は、それぞれ別表に掲げる運航計画のとおり福岡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、この発着調整基準に合致するものであることを確認した。

また、これらの申請者の福岡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ることを確認した。

以上により、これらの申請者の福岡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（16事業者）は、福岡空港を使用して27路線1日当たり190.3往復を運航するものである。

福岡空港に係る各申請者は、大手事業者、中堅事業者、地方路線を中心とした事業者、LCCと多様な事業者から構成され、その運航計画路線は、幹線はもとより地方路線、離島路線の形成及び充実が図られており、多様な輸送網が確保されていることを確認した。

また、LCCを含む複数の事業者が就航することにより価格帯やサービス内容においても利用者の選択肢が広がっているほか、需要の多い路線では複数の事業者が競合するなど、競争の促進を通じて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ことを確認した。

以上により、福岡空港に係る本件各申請は、同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. 以上のことから、本件各申請は航空法第107条の3第3項各号に掲げる基準に適合するものとして、同条第1項に基づき、国土交通大臣が本件各申請に対し許可することは適当であると認める。

別 表

1 全日本空輸株式会社

【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）～ 大阪（関西国際空港）	1日3往復	令和7年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-10型、ボーイング式787-8型、エアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日13往復	令和7年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-10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
東京（東京国際空港）～ 札幌	1日17往復	令和7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787-10型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型、エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～ 釧路	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～ 函館	1日3往復	令和7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A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～ 広島	1日8往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式787-8型、ボーイング式777-200型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～ 高松	1日5.1往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～ 松山	1日6往復	令和7年2月1日	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A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～ 高知	1日2.9往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～ 福岡	1日18往復	令和7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787-10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
東京（東京国際空港）～ 長崎	1日5往復	令和7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A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～ 熊本	1日5往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式787-8型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型

東京（東京国際空港）～大分	1日2.7往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～宮崎	1日3往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～鹿児島	1日2.5往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式787-8型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～那覇	1日13往復	令和7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787-10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A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～秋田	1日4往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型及びエアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～山口宇部	1日3往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～中標津	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～大館能代	1日3往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～庄内	1日3.2往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～八丈島	1日0.4往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～富山	1日1.2往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～能登	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～神戸	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～鳥取	1日4.9往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～石見	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型
東京（東京国際空港）～岡山	1日0.9往復	令和7年2月1日	エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～佐賀	1日2往復	令和7年2月1日	エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～宮古	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型及びボーイング式787-8型
東京（東京国際空港）～石垣	1日2往復	令和7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型及びボーイング式767-300型

東京（東京国際空港）～小松	1日0.5往復	令和7年2月1日	エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～米子	1日5.2往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（東京国際空港）～徳島	1日1.4往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N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）～東京（東京国際空港）	1日3往復	令和7年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-10型、ボーイング式787-8型及びエアバス式A320-271N型
大阪（関西国際空港）～札幌	1日3往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
東京（関西国際空港）～宮古	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N型
大阪（関西国際空港）～石垣	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-271N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）～東京（東京国際空港）	1日13往復	令和7年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-10型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型及びボーイング式767-300型
大阪（大阪国際空港）～札幌	1日4.1往復	令和7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A321-211型及びエアバス式A321-272N型
大阪（大阪国際空港）～函館	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
大阪（大阪国際空港）～仙台	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型
大阪（大阪国際空港）～福岡	1日1往復	令和7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3往復	令和7年2月1日	ボーイング式777-200型、ボーイング式787-10型、ボーイング式787-9型及びボーイング式787-8型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～ 大阪（大阪国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型
福岡～ 東京（東京国際空港）	1日18往復	令和7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787-10型、ボーイング式787-9型、ボーイング式787-8型及びボーイング式767-300型
福岡～札幌	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型
福岡～那覇	1日5往復	令和7年2月1日	エアバス式A321-211型及びエアバス式A321-272N型

【成田国際空港】

2月1日～3月29日の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。

2 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）～ 大阪（大阪国際空港）	1日1往復	令和7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（中部国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（成田国際空港）～ 札幌	1日1往復	令和7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（関西国際空港）	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日2往復	令和7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（中部国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 稚内	1日1往復	令和7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0.9往復	令和7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2.1往復	令和7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1往復	令和7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1.3往復	令和7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2往復	令和7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3.5往復	令和7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0.5往復	令和7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1往復	令和7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	令和7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1.8往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 八丈島	1日2.6往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 富山	1日1.8往復	令和7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1往復	令和7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0.1往復	令和7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	令和7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4.1往復	令和7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3往復	令和7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3.5往復	令和7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0.8往復	令和7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2.6往復	令和7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5往復	令和7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
大阪（関西国際空港）～ 東京（東京国際空港）	1日2往復	令和7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1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日4往復	令和7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）～ 東京（成田国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 東京（東京国際空港）	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 札幌	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日3往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日4往復	令和7年2月1日	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）～ 松山	1日8往復	令和7年2月1日	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）～高知	1日6往復	令和7年2月1日	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）～福岡	1日4.8往復	令和7年2月1日	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）～長崎	1日4往復	令和7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）～熊本	1日6往復	令和7年2月1日	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	令和7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6.0往復	令和7年2月1日	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）～鹿児島	1日5往復	令和7年2月1日	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）～那覇	1日0.1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～秋田	1日3往復	令和7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）～青森	1日3往復	令和7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	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型

【福岡空港】

路線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～大阪（大阪国際空港）	1日4.8往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型及びボンバルディア式DHC-8-400型
福岡～名古屋（中部国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
福岡～東京（東京国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
福岡～宮崎	1日1往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
福岡～那覇	1日4往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
福岡～対馬	1日3往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
福岡～福江	1日1往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型
福岡～小松	1日2往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式DHC-8-400型

3 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1往復	令和7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（中部国際空港）	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式787-8型及びボーイング式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（関西国際空港）	1日3往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 大阪（大阪国際空港）	1日15往復	令和7年2月1日	ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 名古屋（中部国際空港）	1日2往復	令和7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	令和7年2月1日	ボーイング式787-8型、ボーイング式737-800型及びエアバス式A350-900型
東京（東京国際空港）～ 釧路	1日3往復	令和7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	令和7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）～ 広島	1日7往復	令和7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	令和7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	令和7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	令和7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17往復	令和7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A350-900型
東京（東京国際空港）～ 北九州	1日3往復	令和7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6往復	令和7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8往復	令和7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）～ 大分	1日6往復	令和7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4往復	令和7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	令和7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）～ 那覇	1日13往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型、ボーイング式737-800型及びエアバス式A350-900型

東京（東京国際空港）～旭川	1日4往復	令和7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）～帯広	1日4往復	令和7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2往復	令和7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2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～女満別	1日3往復	令和7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）～青森	1日6往復	令和7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）～南紀白浜	1日3往復	令和7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	令和7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）～岡山	1日4.2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～奄美	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～宮古	1日0.3往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～石垣	1日0.6往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300型
東京（東京国際空港）～小松	1日3.4往復	令和7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6往復	令和7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）～三沢	1日2往復	令和7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
大阪（関西国際空港）～東京（東京国際空港）	1日3往復	令和7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2往復	令和7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）～東京（成田国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～東京（東京国際空港）	1日15往復	令和7年2月1日	ボーイング式787-8型、ボーイング式767-300型及びボーイング式737-800型
大阪（大阪国際空港）～札幌	1日4往復	令和7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	令和7年2月1日	エアバス式A350-900型
大阪（大阪国際空港）～奄美	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～ 東京（東京国際空港）	1日17往復	令和7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A350-900型
福岡～札幌	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型

4 日本トランスオーシャン航空株式会社

【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）～ 岡山	1日0.8往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 宮古	1日0.7往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～ 石垣	1日1.4往復	令和7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2.6往復	令和7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
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日3往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
大阪（関西国際空港）～ 宮古	1日1往復	令和7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1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～那覇	1日6往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型

5 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）～ 宮崎	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100STD型
東京（東京国際空港）～ 秋田	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100STD型
東京（東京国際空港）～ 山形	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100STD型
東京（東京国際空港）～ 山口宇部	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100STD型
東京（東京国際空港）～ 三沢	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100STD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）～ 函館	1日1往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100 STD型
大阪（大阪国際空港）～ 仙台	1日7往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日3.5往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 松山	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 長崎	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 熊本	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日3往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
大阪（大阪国際空港）～ 宮崎	1日5.5往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日8往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 秋田	1日3往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
大阪（大阪国際空港）～ 山形	1日3往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 青森	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 花巻	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
大阪（大阪国際空港）～ 隠岐	1日1往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
大阪（大阪国際空港）～ 出雲	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
大阪（大阪国際空港）～ 三沢	1日1往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100 STD型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～ 大阪（大阪国際空港）	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型及びエンブラエル式ERJ1 90-100STD型
福岡～札幌	1日1往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
福岡～仙台	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ190-100 STD型
福岡～松山	1日4往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
福岡～高知	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
福岡～宮崎	1日7往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
福岡～花巻	1日1往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
福岡～奄美	1日1往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型
福岡～徳島	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100 STD型

【関西国際空港】

2月1日～3月29日の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。

6 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）～ 屋久島	1日1往復	令和7年2月1日	ATR式42-500型
大阪（大阪国際空港）～ 但馬	1日2往復	令和7年2月1日	ATR式42-500型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～鹿児島	1日1往復	令和7年2月1日	ATR式42-500型
福岡～出雲	1日2往復	令和7年2月1日	ATR式42-500型
福岡～屋久島	1日1往復	令和7年2月1日	ATR式42-500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	令和7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13往復	令和7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4往復	令和7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	令和7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6往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
東京（東京国際空港）～下地島	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～東京（東京国際空港）	1日13往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
福岡～札幌	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
福岡～那覇	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型
福岡～茨城	1日1往復	令和7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12往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300ER型及びボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～釧路	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～函館	1日2往復	令和7年2月1日	ボーイング式767-300ER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	令和7年2月1日	ボーイング式767-300ER型
東京（東京国際空港）～帯広	1日2.5往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-700型
東京（東京国際空港）～女満別	1日2.5往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-700型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～札幌	1日1往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-700型

9 株式会社ソラシドエア

【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）～ 長崎	1日4往復	令和7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	令和7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	令和7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6往復	令和7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4往復	令和7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	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～那覇	1日1往復	令和7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

【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4往復	令和7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8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（東京国際空港）～ 北九州	1日10.3往復	令和7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	令和7年2月1日	エアバス式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
大阪（関西国際空港）～ 東京（東京国際空港）	1日4往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～ 名古屋（中部国際空港）	1日6往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
福岡～ 東京（東京国際空港）	1日8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型

【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往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（成田国際空港）～ 札幌	1日5.3往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（成田国際空港）～ 福岡	1日4.8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（成田国際空港）～ 那覇	1日2.3往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（成田国際空港）～ 奄美	1日0.9往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
東京（成田国際空港）～ 石垣	1日1.5往復	令和7年2月1日	エアバス式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
大阪（関西国際空港）～ 東京（成田国際空港）	1日2往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 札幌	1日5往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 仙台	1日2.9往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 福岡	1日3.6往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 長崎	1日0.8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 宮崎	1日0.9往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 鹿児島	1日1.8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 那覇	1日4往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 奄美	1日0.4往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
大阪（関西国際空港）～ 石垣	1日1.5往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～ 東京（成田国際空港）	1日4.8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
福岡～ 大阪（関西国際空港）	1日3.6往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
福岡～札幌	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
福岡～那覇	1日4往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型
福岡～石垣	1日0.8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-214型

【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3.2往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 札幌	1日5.8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型及びエ エアバス式A321-25NX型
東京（成田国際空港）～ 高松	1日2.2往復	令和7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2.2往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 高知	1日1往復	令和7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7.2往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型及びエ エアバス式A321-25NX型
東京（成田国際空港）～ 長崎	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型及びエ エアバス式A321-25NX型
東京（成田国際空港）～ 熊本	1日1.6往復	令和7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1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型
東京（成田国際空港）～ 宮崎	1日1往復	令和7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往復	令和7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2.7往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型及びエ エアバス式A321-25NX型
東京（成田国際空港）～ 旭川	1日1往復	令和7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
大阪（関西国際空港）～ 東京（成田国際空港）	1日3.2往復	令和7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1.8往復	令和7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1.8往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～ 東京（成田国際空港）	1日7.2往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型及びエ エアバス式A321-25NX型
福岡～ 名古屋（中部国際空港）	1日2.5往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型
福岡～札幌	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A320-232型

13 スプリング・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2.5往復	令和7年2月1日	ボーイング式737-800型及びエ アバス式A321型
東京（成田国際空港）～ 北九州	1日2往復	令和7年2月1日	エアバス式A321型
東京（成田国際空港）～ 那覇	1日0.5往復	令和7年2月1日	エアバス式A321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1往復	令和7年2月1日	エアバス式A321型
東京（東京国際空港）～ 北九州	1日1往復	令和7年2月1日	エアバス式A321型

14 アイベックスエアラインズ株式会社

【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）～ 仙台	1日2往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
大阪（大阪国際空港）～ 新潟	1日2往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
大阪（大阪国際空港）～ 福岡	1日1往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
大阪（大阪国際空港）～ 大分	1日1往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
大阪（大阪国際空港）～ 鹿児島	1日1往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
大阪（大阪国際空港）～ 福島	1日2往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～ 大阪（大阪国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
福岡～ 名古屋（中部国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
福岡～仙台	1日5往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型
福岡～新潟	1日2往復	令和7年2月1日	ボンバルディア式CL-600-2C 10型

15 フジドリームエアラインズ株式会社

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～新潟	1日1往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型及びエンブラエル式ERJ170-200STD型
福岡～松本	1日2往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型及びエンブラエル式ERJ170-200STD型
福岡～静岡	1日3.3往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型及びエンブラエル式ERJ170-200STD型
福岡～小牧	1日4.3往復	令和7年2月1日	エンブラエル式ERJ170-100STD型及びエンブラエル式ERJ170-200STD型

16 オリエンタルエアブリッジ株式会社

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～名古屋（中部国際空港）	1日1往復	令和7年2月1日	DHC-8-400型
福岡～宮崎	1日5往復	令和7年2月1日	DHC-8-400型
福岡～対馬	1日2往復	令和7年2月1日	DHC-8-400型
福岡～福江	1日2往復	令和7年2月1日	DHC-8-400型
福岡～小松	1日2往復	令和7年2月1日	DHC-8-400型

17 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	令和7年2月1日	ATR式42-500型

【福岡空港】

路 線	運航回数	運航開始日	使用航空機の型式
福岡～天草	1日3往復	令和7年2月1日	ATR式42-500型

（注） 運航回数については令和7年2月1日～3月29日の1日あたりの平均往復回数を記載。

IV 公聴会

鉄・軌道

○北海道旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案

(令6第3002号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
令和6年9月3日(火) 10時00分～12時05分	北海道札幌市東区北28条東1丁目2-8 一般社団法人札幌地区トラック協会 3階 研修室	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	役職
堀川 義弘	会長
白石 敏男	会長の職務を代理する常勤の委員
二村 真理子	委員(非常勤)
三浦 大介	委員(非常勤)
大石 美奈子	委員(非常勤)
吉田 可保里	委員(非常勤)

申請者陳述人

氏名	役職
綿貫 泰之	代表取締役社長
今井 政人	取締役副社長
森下 昌	営業部長
金山 宜史	経営企画部専任部長

一般公述人

氏名	職業又は所属団体	賛否
小井土 直樹	弁護士	賛成
地脇 聖孝	安全問題研究会 代表	反対
武田 泉	大学教職員	反対
小室 正範	北の鉄路存続を求める会 事務局長	反対

○九州旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客の運賃及び料金の上限変更の認可申請事案
 (令6第3003号)

・概要

開催日時	開催場所	主宰
令和6年10月11日(金) 10時00分～11時35分	福岡県福岡市博多区博多駅前2丁目 20-1 リファレンス大博多ビル貸会議室 11階 1120会議室	運輸審議会

・出席者

運輸審議会委員

氏名	役職
堀川 義弘	会長
白石 敏男	会長の職務を代理する常勤の委員
二村 真理子	委員(非常勤)
三浦 大介	委員(非常勤)
大石 美奈子	委員(非常勤)
吉田 可保里	委員(非常勤)

申請者陳述人

氏名	役職
古宮 洋二	代表取締役社長執行役員
福永 嘉之	取締役専務執行役員鉄道事業本部長
赤木 由美	取締役常務執行役員経営企画部長
酒井 覚	経営企画部担当部長

一般公述人

氏名	職業又は所属団体	賛否
桜井 徹	日本大学名誉教授	反対

V 意見聴取

鉄・軌道

○西日本旅客鉄道株式会社からの鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請事案
(令6第3001号)

開催月日	開催場所	出席者氏名及び職名	備考
7月4日	大阪府大阪市北区芝田二丁目4番24号 西日本旅客鉄道株式会社 本社会議室	西日本旅客鉄道株式会社 長谷川 一明 代表取締役社長 岡田 学 理事マーケティング本部 鉄道マーケティング部長 真鍋 登志郎 マーケティング本部 鉄道マーケティング部次長 平塚 康雄 マーケティング本部 鉄道マーケティング部課長	申請者

VI 過去の答申に基づくフォローアップ

月日	事案の内容	対象答申	説明部局
11月12日	東日本旅客鉄道株式会社のオフピーク定期券導入後の状況に係る検証結果及び対応状況について	鉄道の旅客運賃の上限変更の認可申請について(令和4年12月15日答申)	鉄道局

VII 報告聴取

月日	事案の内容	説明部局
10月22日	混雑空港の許可制度等について	航空局
10月29日	鉄道の収入原価算定要領の見直し等について	鉄道局
12月10日	京阪電気鉄道株式会社における運賃改定申請について	鉄道局

VIII 委員の構成等

(令和6年12月31日現在)

○委員

区 分	氏 名
会 長	堀 川 義 弘
会長の職務を代理する常勤の委員	白 石 敏 男
委員(非常勤)	二 村 真 理 子
委員(非常勤)	三 浦 大 介
委員(非常勤)	大 石 美 奈 子
委員(非常勤)	吉 田 可 保 里

(備考)

1. 委員の任命(新任) 白石 敏男 委員(令和6年7月6日付)
2. 運輸審議会会長代理の任期満了に伴い、令和6年7月9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、会長の職務を代理する常勤の委員の互選を行い、会長を代理する常勤の委員に白石敏男を選任

<新委員紹介>

しらいし としお
白石 敏男

昭和60.	4	日本国有鉄道入社
昭和62.	4	東日本旅客鉄道(株)入社
令和 3.	4	(株)JR東日本クロスステーション常務取締役リテールカンパニー長 (令和6年6月退任)
6.	7	運輸審議会委員(会長代理)

○運輸安全確保部会に属する委員及び専門委員

区 分	氏 名
部 会 長	白 石 敏 男
部 会 長 の 職 務 を 代 理 す る 委 員	三 浦 大 介
専 門 委 員	小 松 原 明 哲
専 門 委 員	渡 辺 研 司
専 門 委 員	稲 葉 緑
専 門 委 員	井 料 美 帆
専 門 委 員	佐 藤 泰 弘
専 門 委 員	岩 貞 る み こ

(備考)

部会長の任命（新任） 白石 敏男 委員（令和6年7月9日付）

部会長の職務を代理する委員の任命（再任） 三浦 大介 委員（ ” ）

○事案処理職員

官 職	氏 名
総合政策局 次長（運輸審議会審理室長）	大 野 達
総合政策局 運輸審議会審理室 評価官	波 々 伯 部 信 彦
総合政策局 運輸審議会審理室 企画官	高 崎 久 美 子
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	藤 澤 正 幸
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	岩 元 崇 宏
総合政策局 運輸審議会審理室 課長補佐	板 垣 友 圭 梨
総合政策局 運輸審議会審理室 専門官	内 田 和 恵
総合政策局 運輸審議会審理室 専門官	増 田 孝 之
総合政策局 運輸審議会審理室 係長	廣 井 才 人
総合政策局 運輸審議会審理室 主査	水 田 未 来
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	近 田 一 紀
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	澁 谷 真 司
総合政策局 運輸審議会審理室 係員	藤 間 祐 貴

運輸審議会半年報

令和6年7月～12月