

審査基準及び標準処理期間

I 一般旅客定期航路事業の許可並びに事業計画及び船舶運航計画の変更認可

1 許可

(1) 審査基準

(i) 輸送施設

- ・ 使用船舶の構造、設備及び性能が申請に係る航路に適応していること。
- ・ 係留施設は常に安全に係留し、及び乗降することが可能であり、また、係船設備は強度及び設置位置が適切で常に安全に操船できること。
- ・ 水域施設は使用船舶が安全に操船できる水深及び面積を有すること。
- ・ 陸上施設は十分な広さを有するとともに、旅客・車両乗降用施設の構造及び位置が安全に乗降できるものであること。
- ・ その他当該事業に使用する船舶、係留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること。

(ii) 輸送の安全

- ・ 組織体制、勤務体制等安全管理体制が適切であること。
- ・ 運航中止の条件及び避難港の設定が適切であること。
- ・ 係留・離着岸作業、乗降用施設の架設作業、旅客の誘導・整理作業、車両の誘導・整理・固縛作業等の各種作業が明確な責任分担、指揮系統及び作業員数により適切に実施にできること。
- ・ 委託業務がある場合の委託範囲、責任の明確化等作業体制が適切であること。
- ・ 安全統括管理者の経歴が一般旅客定期航路事業の安全管理をするに適切であること及び運航管理者の経歴が使用船舶の運航管理をするに適切であること。
- ・ その他当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。

(iii) 適切な事業計画

- ・ 運航ダイヤに対応可能な船舶を使用していること。
- ・ 必要な保険契約を締結するものであること。この場合、必要な保険契約とは、少なくとも自動車損害賠償保障法(昭和 30 年法律第 97 号)第5条にいう自動車損害賠償責任保険(責任保険、自賠責)と同程度の損害賠償を行うことが可能なものをいう。
- ・ その他当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

(iv) 事業遂行能力

- ・ 所要資金の見積りが適切であり、かつ、適確な事業運営に足る自己資金を有すること等資金計画が合理的かつ確実なものであること。
- ・ 指定区間にあつては航路損益見込み計算書の各項目の算出が合理的根拠を有するものであること。

- ・ 当該事業者は、事業の遂行に関し責任の範囲が明確であるような組織、経営形態を有する者であること。
- ・ 代理店契約を締結している場合には、責任関係が明確であること。よう船契約の適否の判断にあたっては、当該契約が、運航管理、船舶の堪航性の確保等について旅客定期航路事業及び船舶所有者の責任の範囲が明確であり、当該事業者が事業計画を的確に遂行し得る内容のものであることを確認すること。
- ・ その他事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

(v) 船舶交通の安全

- ・ 港湾内のみならず、航路筋全域(特に狭水道等)において、経路、速力等が速力制限、管制その他の規制並びに安全指導の状況、経路付近の障害物の状況及び一般船舶の航行状況に適應しており、かつ、他の船舶(漁船を含む。)の航行、係留等に支障を生じないこと。
- ・ 岸壁等の使用時間、出入港経路に他船との競合がないこと。
- ・ その他事業の開始によって船舶交通の安全に支障を生ずるおそれのないものであること。

(vi) 生活輸送

- ・ 船舶運航計画の内容が、行政手続法(平成5年法律第88号)第5条に基づいて指定区間ごとに定める審査基準(サービス基準)に適合していること。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

2 事業計画の変更

(1) 審査基準

上記の許可の際の審査基準に準じるものとする。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

3 船舶運航計画の変更

(1) 審査基準

船舶運航計画の内容が、行政手続法(平成5年法律第88号)第5条に基づいて指定区間ごとに定める審査基準(サービス基準)に適合していること。

(2) 標準処理期間

1ヶ月

Ⅱ 一般旅客定期航路事業の運賃の上限の設定又は変更認可

(1) 審査基準

- ・ 能率的な経営のもとにおける適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。(原価計算期間並びに原価計算における収入・費用及び適正利潤の策定方法等については別添のとおりとする。)

(2) 標準処理期間

1ヶ月

1. 原価計算期間

原価計算期間は、原則として運賃の上限設定又は上限変更認可申請日の属する年度の翌年度とする。

2. 原価計算における収入等の範囲

原価計算の対象となる収入、費用及び適正利潤の範囲は、次のとおりとする。

ただし、地方公共団体、公益法人及び協同組合の原価計算については、適正利潤を対象としない。

項 目	算 定 方 法
I 収 益	
運 航 収 益	
旅 客 運 賃 料 金 手 荷 物 運 賃 小 荷 物 運 賃 自 動 車 航 走 運 賃 貨 物 運 賃	実績年度の輸送量を基礎とし、過去の輸送量の推移及び当該原価計算期間中の輸送力の増減等を勘案して算定する。
郵 便 航 走 料	最新の郵便物運送委託契約に基づく航走料の額により算定する。ただし、当該原価計算期間中に郵便航走料の額の変更が確実なものについては、その額により算定する。
そ の 他	実績年度の額を基礎として算定する。ただし、当該原価計算期間中に、これらの額のうち変更されることが確実なものがある場合には、その額により算定する。
その他の営業収益 営 業 外 収 益	実績年度の額を基礎として算定する。
II 費 用	
運 航 費	
旅 客 費	<u>支 払 手 数 料</u> : 実績年度の旅客運賃収入の額に対する支払い手数料の額の割合を用いて算定する。ただし、当該原価計算期間中に料率の改定が確実なものについては、その率により計算した額を加えて算定する。 <u>保 険 料</u> : 最新の旅客傷害保険契約に基づく保険料率により算定する。 <u>そ の 他</u> : 旅客輸送量を基礎として算定する。ただし、これらの費用のうち、旅客輸送量を基礎として算定することができないものについては、別に定める指数を用いて算定することができる。
手 荷 物 費	手荷物運賃の伸び率を基礎として算定する。
小 荷 物 費	小荷物運賃の伸び率を基礎として算定する。

		<p>自動車航走費</p>	<p><u>支払手数料</u>:実績年度の自動車航走運賃収入の額に対する支払い手数料の額の割合を用いて算定する。ただし、当該原価計算期間中に料率の改定が確実なものについては、その率により計算した額を加えて算定する。</p> <p><u>保険料</u>:最新の車両航走損害保険契約に基づく保険料率により算定する。</p> <p><u>その他</u>:自動車航走量を基礎として算定する。ただし、これらの費用のうち、自動車航走量を基礎として算定することができないものについては、別に定める指数を用いて算定することができる。</p>
		<p>貨物費</p>	<p>貨物運賃の伸び率を基礎として算定する。ただし、これらの費用のうち、貨物運賃を基礎として算定することができないものについては、別に定める指数を用いて算定することができる。また、当該原価計算期間中に料率の改定が確実なものについては、その料率により計算した額を加えて算定する。</p>
		<p>郵便航走費</p>	<p>郵便航走料の額により算定する。</p>
		<p>燃料潤滑油費</p>	<p>最新の1キロリットル当たり購入価格に別に定める指数を乗じた算出した額に、各船別の消費量を乗じて算出した額を合計して算定する。ただし、当該原価計算期間中に輸送力の増減等がある場合には、これらを勘案して算定した額とする。</p>
		<p>港費</p>	<p><u>岸壁使用料</u>:最新の岸壁使用契約に基づく使用料の額により算定する。ただし、地方公共団体が条例により使用料を定めている場合は、その使用料の額により算定する。</p> <p><u>代理店料</u>:最新の代理店契約に基づく代理店料の額により算定する。</p> <p><u>その他</u>:実績年度の額を基礎として算定する。ただし、これらの費用のうち、実績年度の額を基礎として算定することができないものについては、別に定める指数を用いて算定することができる。また、当該原価計算期間中に輸送力の増減等がある場合には、これらを勘案して算定する。</p>
		<p>その他</p>	<p>実績年度の額を基礎として算定する。ただし、当該原価計算期間中に当該額の変更が確実なものについては、その額により算定する。</p>
	<p>船費</p>		
		<p>船員費</p>	<p>1人当たり平均船員費月額に別に定める指数を乗じて算出した額に支給延人員を乗じて算定する。</p>
		<p>船舶備品 ・消耗品費 船舶修繕費</p>	<p>実績年度の額を基礎とし、別に定める指数を乗じて算定する。</p>
		<p>船舶保険料</p>	<p>最新の船舶保険契約に基づく保険料率により算定する。</p>

	船舶固定資産税	地方税法の規定により納付した額又は納付すべき額とする。
	船舶減価償却費	各船別に別に定める「船舶の耐用年数、償却方法及び償却率」により算定した額の合計額とする。
	用 船 料	用船契約に基づく用船料の額とする。
	そ の 他	実績年度の額を基礎として算定する。ただし、当該原価計算期間中に当該額の変更が確実なものについては、その額により算定する。
	航路附属施設費	実績年度の額を基礎として算定する。ただし、これらの費用のうち、実績年度の額を基礎として算定することができないものについては、別に定める指数を用いて算定することができる。また、当該原価計算期間中に料率の改定が確実なものについては、その率により計算した額を加えて算定する。
	一 般 管 理 費	
	役 員 報 酬	賞与及び退職功労金等の臨時的給与を除いた1人当たり平均報酬月額に支給延人員を乗じて算定する。
	従 業 員 費	1人当たり平均従業員費月額に別に定める指数を乗じて算出した額に支給延人員を乗じて算定する。
	そ の 他	実績年度の額を基礎として算定する。ただし、これらの費用のうち、実績年度の額を基礎として算定することができないものについては、別に定める指数を用いて算定することができる。
	その他の営業費用	実績年度の額を基礎として算定する。ただし、これらの費用のうち、実績年度の額を基礎として算定することができないものについては、別に定める指数を用いて算定することができる。
	営 業 外 費 用	
	設備資金金利	当該原価計算期間中における設備資金の債務残高に発生する支払利息の額とする。
	運転資金金利	当該原価計算期間中における運転資金の債務残高に発生する支払利息の額とする。
	そ の 他	実績年度と同額とする。
Ⅲ 適正利潤		<p>資本金の額が自己資本の額より小さい場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般旅客定期航路事業に係る自己資本の額×資本利子率(0.1) $\div (1 - \text{法人税等税率})$ <p>資本金の額が自己資本の額より大きい場合(等しい場合を含む。)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般旅客定期航路事業に係る資本金の額×資本利子率(0.11) $\div (1 - \text{法人税等税率})$ <p>注1: 自己資本とは、資本金、法定準備及び剰余金の合計額をいう。 注2: 法人税等税率とは、 $\text{法人税率} + \{ \text{法人税率} \times (\text{都道府県民税率} + \text{市町村民税率}) \}$</p>

Ⅲ 特定旅客定期航路事業の許可及び事業計画の変更認可

1 許可

(1) 審査基準

(i) 輸送施設

- ・ 使用船舶の構造、設備及び性能が申請に係る航路に適応していること。
- ・ 係留施設は常に安全に係留し、及び乗降することが可能であり、また、係船設備は強度及び設置位置が適切で常に安全に係船できること。
- ・ 水域施設は使用船舶が安全に操船できる水深及び面積を有すること。
- ・ 陸上施設は十分な広さを有するとともに、旅客・車両乗降用施設の構造及び位置が安全に乗降できるものであること。
- ・ その他当該事業にしようする船舶、係留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること。

(ii) 輸送の安全

- ・ 組織体制、勤務体制等安全管理体制が適切であること。
- ・ 運航中止の条件及び避難港の設定が適切であること。
- ・ 係留・離着岸作業、乗降用施設の架設作業、旅客の誘導・整理作業、車両の誘導・整理・固縛作業等の各種作業が明確な責任分担、指揮系統及び作業員数により適切に実施にできること。
- ・ 委託業務がある場合の委託範囲、責任の明確化等作業体制が適切であること。
- ・ 安全統括管理者の経歴が特定旅客定期航路事業の安全管理をするに適切であること及び運航管理者の経歴が使用船舶の運航管理をするに適切であること。
- ・ その他当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。

(iii) 船舶交通の安全

- ・ 港湾内のみならず、航路筋全域(特に狭水道等)において、経路、速力等が速力制限、管制その他の規制並びに安全指導の状況、経路付近の障害物の状況及び一般船舶の航行状況に適応しており、かつ、他の船舶(漁船を含む。)の航行、係留等に支障を生じないこと。
- ・ 岸壁等の使用時間、出入港経路に他船との競合がないこと。
- ・ その他事業の開始によって船舶交通の安全に支障を生ずるおそれのないものであること。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

2 事業計画の変更

(1) 審査基準

上記の許可の際の審査基準に準じるものとする。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

IV 旅客不定期航路事業の許可及び事業計画の変更認可

1 許可

(1) 審査基準

(i) 輸送施設

- ・ 使用船舶の構造、設備及び性能が申請に係る航路に適応していること。
- ・ 係留施設は常に安全に係留し、及び乗降することが可能であり、また、係船設備は強度及び設置位置が適切で常に安全に係船できること。
- ・ 水域施設は使用船舶が安全に操船できる水深及び面積を有すること。
- ・ 陸上施設は十分な広さを有するとともに、旅客・車両乗降用施設の構造及び位置が安全に乗降できるものであること。
- ・ その他当該事業に使用する船舶、係留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること。

(ii) 輸送の安全

- ・ 組織体制、勤務体制等安全管理体制が適切であること。
- ・ 運航中止の条件及び避難港の設定が適切であること。
- ・ 係留・離着岸作業、乗降用施設の架設作業、旅客の誘導・整理作業、車両の誘導・整理・固縛作業等の各種作業が明確な責任分担、指揮系統及び作業員数により適切に実施にできること。
- ・ 委託業務がある場合の委託範囲、責任の明確化等作業体制が適切であること。
- ・ 安全統括管理者の経歴が旅客不定期航路事業の安全管理をするに適切であること及び運航管理者の経歴が使用船舶の運航管理をするに適切であること。
- ・ その他当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。

(iii) 適切な事業計画

- ・ 必要な保険契約を締結するものであること。この場合、必要な保険契約とは、少なくとも自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)第5条にいう自動車損害賠償責任保険(責任保険、自賠責)と同程度の損害賠償を行うことが可能なものをいう。
- ・ その他当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

(iv) 事業遂行能力

- ・ 所要資金の見積りが適切であり、かつ、適確な事業運営に足る自己資金を有すること等資金計画が合理的かつ確実なものであること。

- ・ 当該事業者は、事業の遂行に関し責任の範囲が明確であるような組織、経営形態を有する者であること。
- ・ 代理店契約を締結している場合には、責任関係が明確であること。よう船契約の適否の判断にあたっては、当該契約が、運航管理、船舶の堪航性の確保等について旅客不定期航路事業者及び船舶所有者の責任の範囲が明確であり、当該事業者が事業計画を適確に遂行し得る内容のものであることを確認すること。
- ・ その他事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

(v) 船舶交通の安全

- ・ 港湾内のみならず、航路筋全域(特に狭水道等)において、経路、速力等が速力制限、管制その他の規制並びに安全指導の状況、経路付近の障害物の状況及び一般船舶の航行状況に適應しており、かつ、他の船舶(漁船を含む。)の航行、係留等に支障を生じないこと。
- ・ 岸壁等の使用時間、出入港経路に他船との競合がないこと。
- ・ その他事業の開始によって船舶交通の安全に支障を生ずるおそれのないものであること。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

2 事業計画の変更

(1) 審査基準

上記の許可の際の審査基準に準じるものとする。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

IV—2 旅客不定期航路事業(総トン数 20トン未満の船舶のみをその用に供するもの。以下、「小型船舶旅客不定期航路事業」という。)の許可及び許可更新並びに事業計画の変更認可

1 許可

(1) 審査基準

(i) 輸送施設

- ・ 使用船舶の構造、設備及び性能が申請に係る航路に適應していること。
- ・ 係留施設は常に安全に係留し、及び乗降することが可能であり、また、係船設備は強度及び設置位置が適切で常に安全に係船できること。
- ・ 水域施設は使用船舶が安全に操船できる水深及び面積を有すること。

- ・ 陸上施設は十分な広さを有するとともに、旅客・車両乗降用施設の構造及び位置が安全に乗降できるものであること。
- ・ その他当該事業に使用する船舶、係留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること。

(ii) 輸送の安全

- ・ 組織体制、勤務体制等安全管理体制が適切であること。
- ・ 運航中止の条件及び避難港の設定が適切であること。
- ・ 係留・離着岸作業、乗降用施設の架設作業、旅客の誘導・整理作業、車両の誘導整理・固縛作業等の各種作業が明確な責任分担、指揮系統及び作業員数により適切に実施できること。
- ・ 委託業務がある場合の委託範囲、責任の明確化等作業体制が適切であること。
- ・ 安全統括管理者の経歴が小型船舶旅客不定期航路事業の安全管理をするに適切であること及び運航管理者の経歴が使用船舶の運航管理をするに適切であること。
- ・ 安全人材確保計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- ・ その他当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。

(iii) 適切な事業計画

- ・ 必要な保険契約を締結するものであること。この場合、必要な保険契約とは、少なくとも自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)第5条にいう自動車損害賠償責任保険(責任保険、自賠責)と同程度の損害賠償を行うことが可能なものをいう。
- ・ その他当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

(iv) 事業遂行能力

- ・ 所要の見積りが適切であり、かつ、適確な事業運営に足る自己資金を有すること等資金計画が合理的かつ確実なものであること。
- ・ 当該事業者は、事業の遂行に関し責任の範囲が明確であるような組織、経営形態を有する者であること。
- ・ 代理店契約を締結している場合には、責任関係が明確であること。よう船契約の適否の判断にあたっては、当該契約が、運航管理、船舶の堪航性の確保等について小型船舶旅客不定期航路事業者及び船舶所有者の責任の範囲が明確であり、当該事業者が事業計画を適確に遂行し得る内容のものであることを確認すること。
- ・ 安全人材確保計画が事業を自ら適確に遂行するに足るものであること。
- ・ その他事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

(v) 船舶交通の安全

- ・ 港湾内のみならず、航路筋全域(特に狭水道等)において、経路、速力等が速力制限、管制その他の規制並びに安全指導の状況、経路付近の障害物の状況及び一般船舶の航行状況に適應しており、かつ、他の船舶(漁船を含む。)の航行、係留等に支障を生じないこと。
- ・ 岸壁等の使用時間、出入港経路に他船との競合がないこと。
- ・ その他事業の開始によって船舶交通の安全に支障を生ずるおそれのないものであること。

(2) 標準処理期間

2か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については3か月)

2 許可更新

(1) 審査基準

上記許可の際の審査基準に準じるものとする。なお、(ii)輸送の安全中、「安全人材確保計画が輸送の安全を確保するため適切であること。」に加えて「なお、安全人材確保計画を実現できなかった場合は、その根拠が合理的であること。」とし、(iv)事業遂行能力中、「安全人材確保計画が事業を自ら適確に遂行するに足るものであること。」に加えて「なお、安全人材確保計画を実現できなかった場合は、その根拠が合理的であること。」とする。

(2) 標準処理期間

2か月

(3) 申請時期

申請時期について、許可を受けた日に応じ、原則次に定める期間とする。

許可を受けた日	申請時期
4月1日～4月末日	2月1日～2月末日
5月1日～5月末日	3月1日～3月末日
6月1日～6月末日	4月1日～4月末日
7月1日～7月末日	5月1日～5月末日
8月1日～8月末日	6月1日～6月末日
9月1日～9月末日	7月1日～7月末日
10月1日～10月末日	8月1日～8月末日
11月1日～11月末日	9月1日～9月末日

12月1日～12月末日	10月1日～10月末日
1月1日～1月末日	11月1日～11月末日
2月1日～2月末日	12月1日～12月末日
3月1日～3月末日	1月1日～1月末日

(4) 更新時期の通知

地方運輸局等は、更新の対象となる事業者に対して、あらかじめ通知するものとする。

3 事業計画の変更

(1) 審査基準

上記許可の際の審査基準に準じるものとする。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

V 一般旅客定期航路事業等の譲渡及び譲受の認可

(1) 審査基準

譲受人に係る要件は、一般旅客定期航路事業の許可に関する審査基準に準じて審査すること。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

(3) 準用

(1)及び(2)について、特定旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業並びに小型船舶旅客不定期航路事業の譲渡及び譲受の認可に準用する。この場合において、「一般旅客定期航路事業」とあるのは、それぞれ「特定旅客定期航路事業」、「旅客不定期航路事業」、「小型船舶旅客不定期航路事業」と読み替えるものとする。

VI 一般旅客定期航路事業等の法人の合併又は分割の認可

(1) 審査基準

合併後に存続する法人又は合併により設立された法人又は分割により一般旅客定期航路事業を承継した法人に係る要件は、一般旅客定期航路事業の許可に関する審査基準に準じて審査すること。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

(3) 準用

(1)及び(2)について、特定旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業並びに小型船舶旅客不定期航路事業の法人の合併又は分割の認可に準用する。この場合において、「一般旅客定期航路事業」とあるのは、それぞれ「特定旅客定期航路事業」、「旅客不定期航路事業」、「小型船舶旅客不定期航路事業」と読み替えるものとする。

VII 相続による一般旅客定期航路事業等の承継認可

(1) 審査基準

相続人に係る要件は、一般旅客定期航路事業の許可に関する審査基準に準じて審査すること。

(2) 標準処理期間

1か月(港湾管理者等に協議(照会)等を必要とする案件については2か月)

(3) 準用

(1)及び(2)について、特定旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業並びに小型船舶旅客不定期航路事業の相続による承継認可に準用する。この場合において、「一般旅客定期航路事業」とあるのは、それぞれ「特定旅客定期航路事業」、「旅客不定期航路事業」、「小型船舶旅客不定期航路事業」と読み替えるものとする。

VIII 一般旅客定期航路事業及び旅客不定期航路事業並びに小型船舶旅客不定期航路事業の運送約款の設定及び変更の認可

(1) 審査基準

- ・ 利用者の正当な利益を害するおそれがないものであること。
- ・ 海上運送法施行規則第6条に規定されている事項が明確に定められているものであること。

(2) 標準処理期間

1か月

◎ 本四特別措置法関係

I 本四特別措置法に基づく一般旅客定期航路事業等に関する実施計画の認定及び実施計画の変更の認定

(1) 審査基準

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法第5条の実施計画の認定及び第6条の実施計画の変更の認定に当たっての審査基準については、昭和57年12月15日海定第130号、員労第558号「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等の再編成等の実施について」のとおりである。

(2) 標準処理期間

1か月

◎ 離島航路整備法関係

I 離島航路整備法に基づく運航計画の変更認可

(1) 審査基準

一般旅客定期航路事業の事業計画及び船舶運航計画の変更認可の際の審査基準に準じるほか、関係地方公共団体等の意向をできるかぎり尊重するものであること。

(2) 標準処理期間

一般旅客定期航路事業の事業計画の変更認可の際の標準処理期間と同一とする。