

国内航空のあり方に関する有識者会議（第２回）議事概要

1. 日 時：令和７年１０月１日（水）１５：００～１７：００
2. 場 所：経済産業省別館１階 １０４号会議室
3. 出席者（５０音順、敬称略）
 - 〔委員長〕 竹内健蔵
 - 〔委 員〕 加藤一誠、花岡伸也、樋口容子、矢ヶ崎紀子
 - 〔オブザーバー〕 ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ、定期航空協会、航空連合、リージョナル航空・地方空港振興協議会、全国地域航空システム推進協議会、地域航空サービスアライアンス協議会
 - 〔事務局〕 航空局長、次長、航空事業課長、他
4. 議事経過
 - ヒアリング対象者からの意見聴取、事務局からの説明の後、委員による質疑応答・意見交換がなされた。

【委員からの主なご意見】

<総論>

- ・航空会社の状況を聞き、強い危機感がある。組織体力があるうちに対策を打つことが重要であり、スピード感を持って検討を進めるべき。

<利用者利便の向上に資する航空会社の取組について－総論>

- ・「競争環境の確保を通じて利用者利便の向上を図る」という航空政策の考え方は今後も継続すると理解。一方で、今の環境変化を踏まえると、その競争環境・利用者利便がどちらも維持できなくなる懸念がある。
- ・競争・協調について考え方を再構築していく必要がある。既存の政策・制度を柔軟に考え、航空会社に多くの選択肢を与える方向での検討が必要。
- ・高い搭乗率で低価格であったとしても、その現象が生じる背景・原因は路線の類型に応じて異なるのではないかと。原因を丁寧に検討し、その上で原因に応じた対策を考えるステップを踏むべき。

<利用者利便の向上に資する航空会社の取組について－各論>

○資料 6 4 ページについて

- ・路線の類型に応じて、「この場合は競争すべき」「この場合は協調すべき」という客観的な基準を設けることは困難ではないか。
- ・モードを越えた競争関係の存在も考慮すべきではないか。新幹線競合路線は、航空と新幹線との間で競争環境が作られていると言える。
- ・離島や過疎地等への路線において、路線維持が更に困難となる場合は、協調が行えるような仕組みを設けることを検討することは妥当。
- ・他の交通モードと競合する路線については、路線に対してどれだけの住民ニーズがあるのか、カーボンニュートラル等の観点も加味しつつ、自治体側のコミットも求めていくべき。伊丹路線は別途議論すべき。
- ・複数社が競合する非幹線路線、幹線路線については、国際線を有する大手会社と国内線専門会社との違いを考慮した対策を考える必要。

○資料 6 5 ページについて

- ・ダイヤ調整は、実施できれば観光客などにとって利便性が高まるが、各社が調整して実現させるハードルも高いのではないか。

○資料 6 6 ページについて

- ・独占禁止法との関係をクリアにできるのであれば、Dは生活必需路線や離島路線で実施するのは良い案。Cについては、マーケット状況や鉄道との競合等について考え方を整理できると良い。
- ・Dは、利用者の選択肢が維持できるということを資料 7 ページのように運賃競争面でも示せるのであれば、良い方法ではないか。消費者にとっても良い案。

<運賃について>

- ・セールは各社の判断により実施するものなので否定はできないが、各路線に対して旅客が支払ってもよいと考える金額を下回る水準で運賃が設定されている可能性があり、搭乗率の向上が目的となっているため、過当競争ではないか。
- ・「適正な価格競争ができているか」という観点は重要。セールについては、マーケティングを考慮せず、単なるプロモーション手段として実施すると良くない結果を招く。
- ・航空事業では安全が最優先。安全の確立のために値上げが必要という情報発信を行い、消費者理解を促すべき。

<インバウンドの地方誘客について>

- ・インバウンド旅客の国内線利用率が低いことが課題。地方誘客に向け、自治体との連携による需要創出を考える必要がある。
- ・羽田での乗継ぎによる効率的な地方送客を増やせると良い。