

## 第2回会議における主なご指摘事項と考え方

---

国土交通省 航空局  
令和7年12月



国土交通省

# 第2回会議における委員からの主なご指摘事項

## ■ 利用者利便の向上に資する航空会社の取組について

- 利用者利便の向上に資する航空会社の取組については、路線の類型も考慮した議論を行うべき。
- 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。
- 独占禁止法との関係をクリアにできるのであれば、D(4ページ参照)は生活必需路線や離島路線で実施するのは良い案。

## ■ 競争環境のあり方について

- 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。
- 「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。

## ■ 運賃に関する考え方について

- セールは各社の判断で実施されるものでありそれ自体を否定はできないが、旅客が支払ってもよいと考える金額を下回る水準の運賃が設定されている可能性があるのでないか。過当競争となっていないか。
- 「適正な価格競争ができているか」という観点は重要。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セールを実施すると、良くない結果を招く。

# 1. 利用者利便の向上に資する航空会社の取組について

# 路線の類型について

## ご指摘事項

- 利用者利便の向上に資する航空会社の取組については、路線の類型も考慮した議論を行うべき。
- 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。
- 独占禁止法との関係をクリアにできるのであれば、D(次ページ参照)は生活必需路線や離島路線で実施するのは良い案。

## 第2回会議における路線類型化の観点と例示

- 発着空港  
幹線、地方路線、離島路線
- 地域の生活・経済における必要性
- 他の交通手段による非代替性

(利用者の視点での路線の性格)

類型1. 住民の生活に必要な路線

類型2. 住民の経済活動において重要な路線

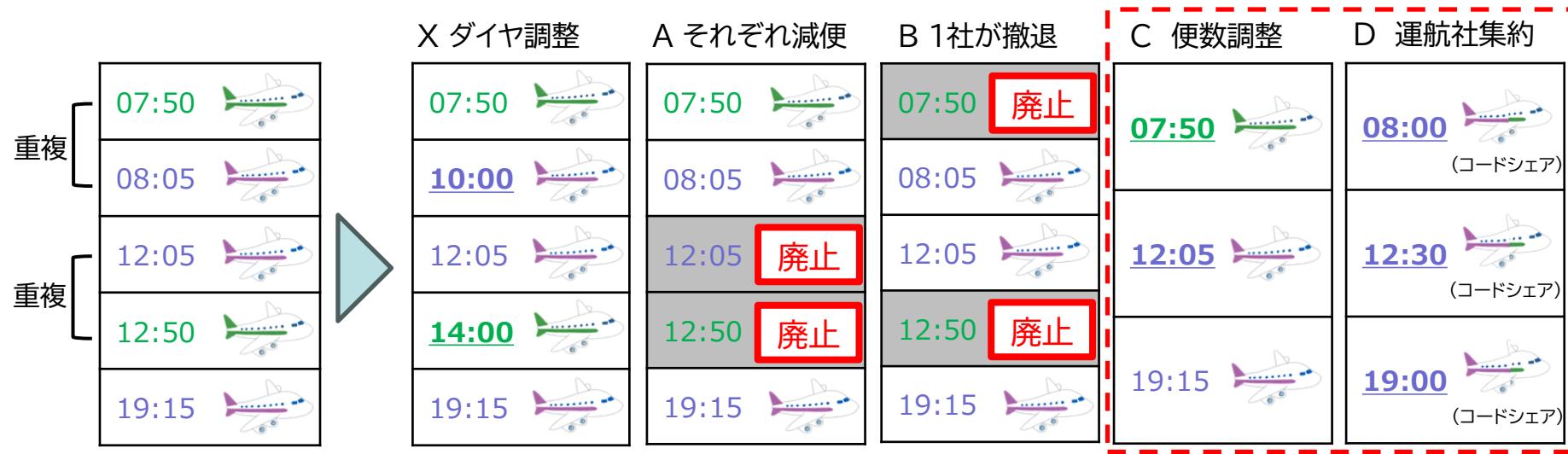
類型3. 多様な利用者/目的に利用される高需要路線

## 論 点

- 類型1. については、現行航空法の独占禁止法適用除外規定が活用できる余地あり。
- 類型3. については、各社の取組は競争法に抵触しない範囲で行われるべきと考えられる。
- 類型2. については、どのように考えるべきか。

# 類型1：住民の生活に必要な路線

- 第2回会議事務局資料における航空会社間の協調の類型のうち、便数調整や運航社集約を行う場合(ケースC・D)であっても、現行航空法の規定により、「航空輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれ」、「地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保」する目的で行う共同経営であれば、独占禁止法の適用除外を受けて実施できる余地がある。
- ここで言う「共同経営」とは、協調する各社間での運賃プール(運賃収入の集約・分配)を伴う必要はない。



## 【航空法】

(私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の適用除外)

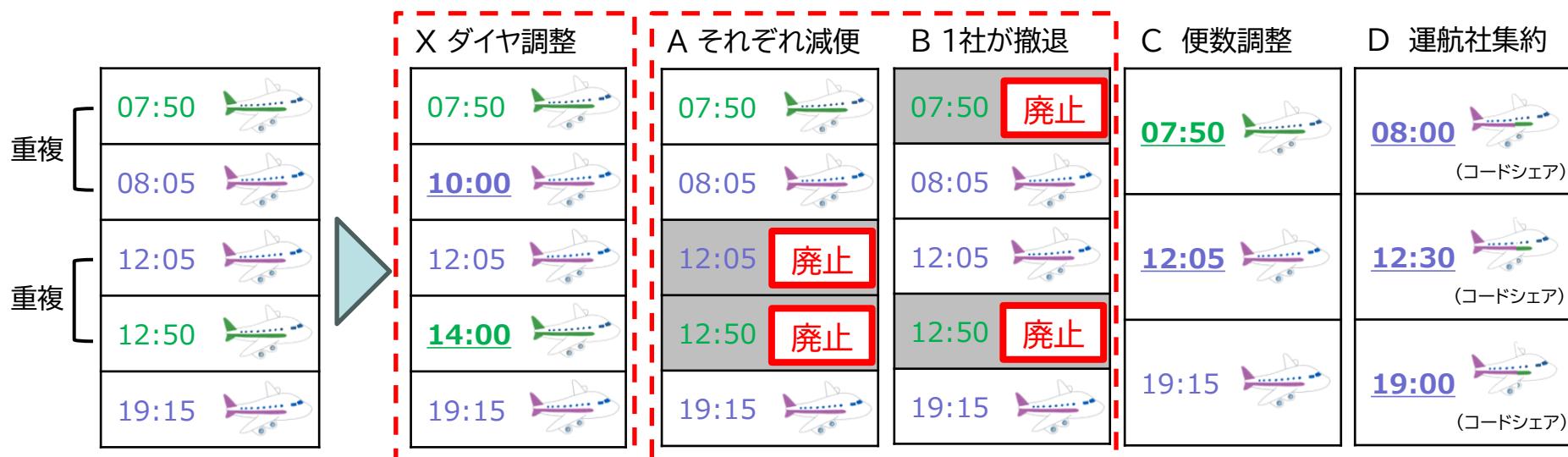
第110条 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の規定は、次条第一項の認可を受けて行う次に掲げる行為には、適用しない。(後略)

- 一 航空輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる本邦内の各地間の路線において**地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため**、当該路線において二以上の航空運送事業者が事業を經營している場合に本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う共同経営に関する協定の締結
- 二 (略)

## 論点

- 多様な目的で利用される高需要路線は、競争環境の下で市場において調整が図られることが前提であって、各社の取組は競争法に抵触しない範囲で行われるべきと考えられるが、どうか。

## ■ 競争法上問題がなく実施できると考えられるケース



## ■ 留意事項

- X、A、Bの独禁法との関係については、公正取引委員会発表資料を参照。

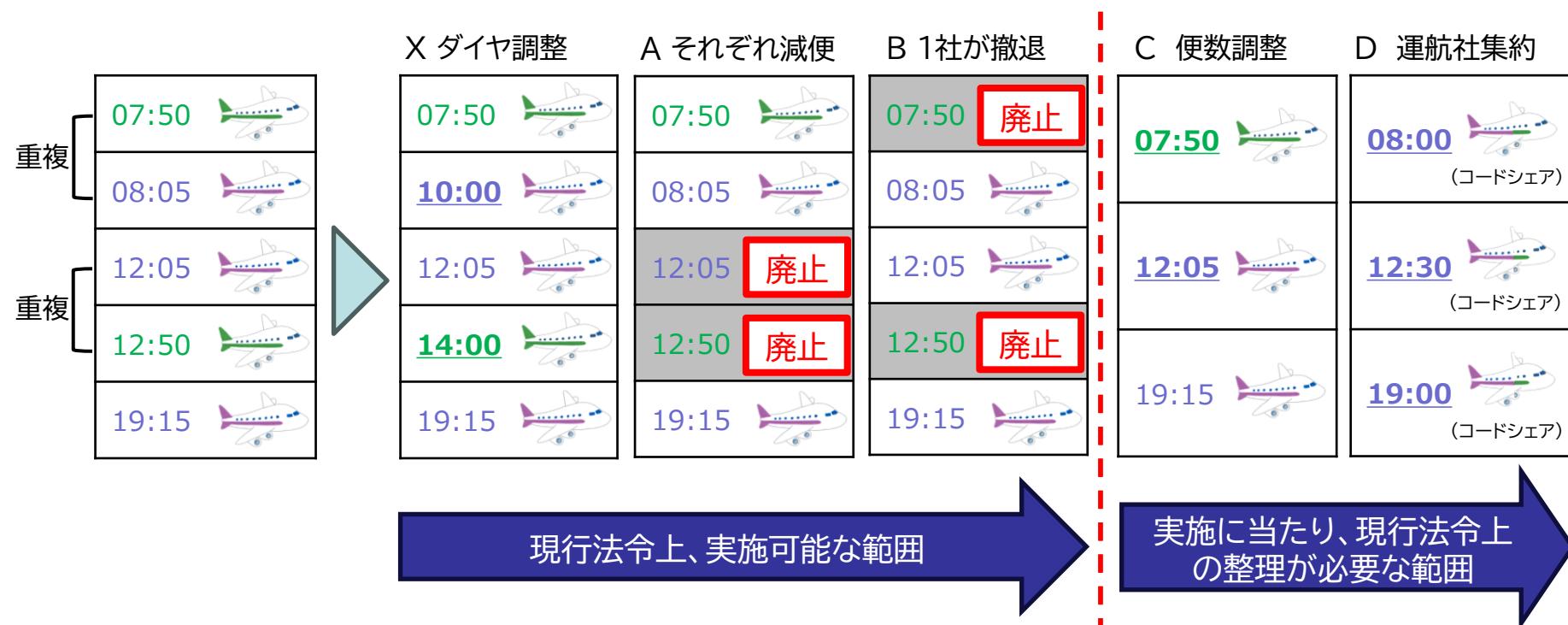
# 類型2：住民の経済活動において重要な路線

## 論 点

- 生活に必要不可欠とまでは言えないにせよ、需要の減少により事業継続が困難と見込まれるもの の地域の社会経済活動に重要な役割を果たしている路線※について、路線維持の観点からどこまで調整を許容すべきか。

※ 例えば、域内の経済的中心都市との往来に必要な路線や、歴史的経緯や企業立地等から地域間交流が盛んであり 経済的・文化的な結びつきの強い都市間の路線などが考えられる。

この場合、陸上交通でも往来可能ではあるものの、航空路があることによって支社・支店間や地域間の同日中の 往来が可能になっていることなど、経済活動の側面から航空路を評価することが考えられる。



## 2. 競争環境のあり方について

# 航空会社を巡る競争環境のあり方について

## ご指摘事項

- 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。
- 「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。

## ■これまでの航空政策

- 2000年の航空法改正の前後より新規参入が相次ぎ、航空利用者やネットワークは順調に拡大
- 複数社参入路線も増加し、運賃面も含めて利用者の選択肢は増大
- 新規参入社(特定既存航空会社)は地域性を持ちながら国内線ネットワークの重要な構成要素となっている

## ■航空会社を巡る状況

- コスト(整備費・機材費・人件費等)の上昇
- 為替の影響を受けやすい国内線の事業構造
- 機材不足、機材調達コストの上昇
- 世界の航空市場における航空会社の規模の拡大傾向、M&Aの進展
- ビジネスマodelの変容(マイレージ事業など非航空系収入の拡大)

## 論点

- 新規参入・競争促進の観点から羽田発着枠を優先配分してきたなか、その過程で、航空会社間の連携を含めた選択肢を狭めている状況はないか。国内線を巡る現下の厳しい環境の中で、ネットワークや利用者利便の維持の観点からも、経営面も含めた航空会社の選択の自由度を高めるべきではないか。

### 3. 運賃に関する考え方について

# 運賃に関する考え方について

## ご指摘事項

- セールは各社の判断で実施されるものでありそれ自体を否定はできないが、旅客が支払ってもよいと考える金額を下回る水準の運賃が設定されている可能性があるのではないか。過当競争となっていないか。
- 「適正な価格競争ができているか」という観点は重要。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セールを実施すると、良くない結果を招く。
- (参考:エアライン側の視点) コスト上昇に見合った健全な価格競争の仕組み作りが必要ではないか。

## ■ 2000年の航空法改正後の運賃制度の運用

- 運賃の設定は、原則航空会社の経営判断。  
ただし、国交大臣は変更命令を発出することが可能。
- 変更命令発出に際しての調査では、略奪的運賃か否かを確認するため、恒常的な運賃の設定額と変動費※を比較する仕組み。
- 現在行われているセール販売は、期間を限定した販売であること等から、略奪的運賃には該当しないと判断している。
- 各社の運賃設定動向をモニターし、ホームページでも開示している。

※ 変動費：当該路線において航空機を運航する際に必要となる経費として、通達で定められているもの

一般的な費用の内訳（イメージ）

航空燃油費	変動費
航空機燃料税	変動費
空港使用料	変動費
機内サービス費	変動費
空港業務委託費	変動費
代理店手数料	変動費
航空機材維持費	直接固定費
整備費	直接固定費
運航部門費	直接固定費
運航乗務員人件費	直接固定費
客室乗務員人件費	直接固定費
運送部門費	直接固定費
営業部門費	間接固定費
一般管理部門費	間接固定費

## 論点

- 適正な競争環境の確保の観点から、変更命令発出の対象となる略奪的運賃の調査について変動費を指標としていることをわかりやすく発信すべきではないか。
- また、現下の事業環境を踏まえ、通達で定義されている変動費の他に考慮すべき費目が無いか、今後検討するべきではないか。
- 公正な競争をモニタリングする観点で、利用者にとってよりわかりやすい情報公開の仕組みについて検討するべきではないか。

# 参考資料

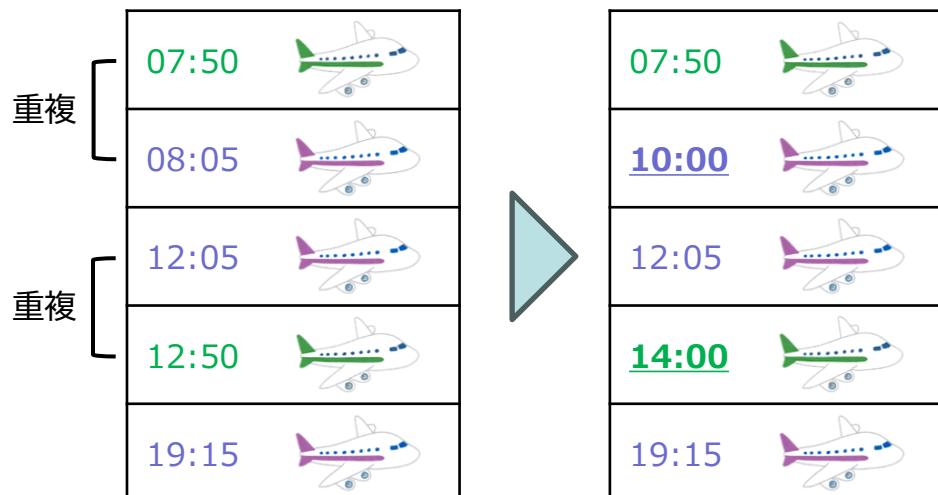
# 国内航空のあり方の方向性：論点①－1

## ご指摘事項

- これまで、地域航空の分野においては、地域航空サービスアライアンス協議会が協調の取組を進めてきたが、地域航空に限らず国内航空全体で今後はさらに踏み込んだ協調が必要ではないか。

- 航空会社による利用者利便の向上に資する取組について、関係法令との関係をどのように考えるべきか。

## 取組例イメージ：利用者利便の向上に資するダイヤの調整



### 【変更前】

- 同じ時間帯に異なる航空会社が重複して運航
- 利用者の時間帯の選択肢は3つ



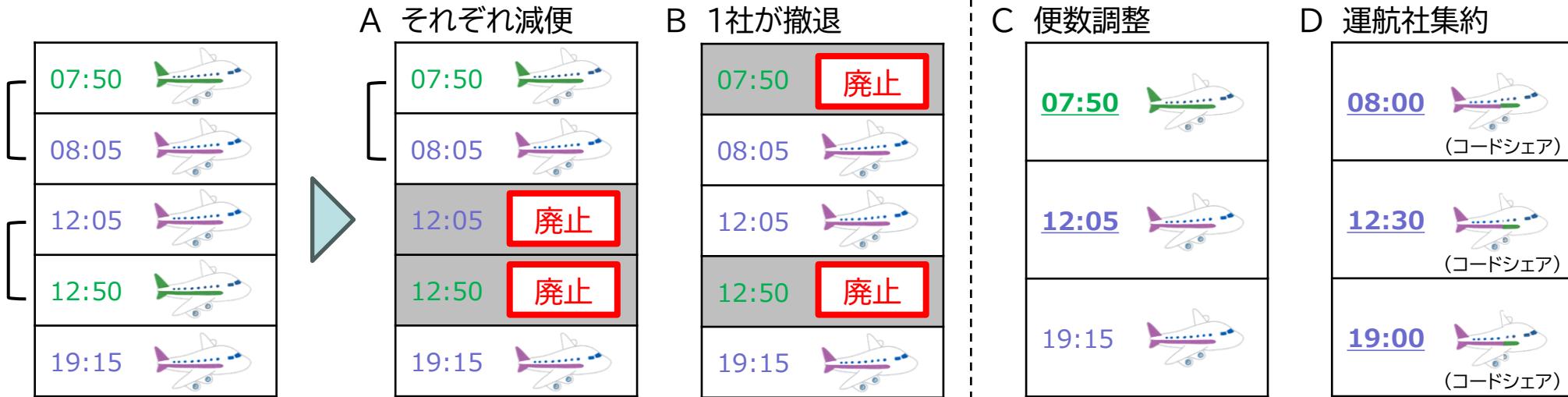
### 【変更後】

- ダイヤ調整を行い、等間隔化
- 利用者の選択肢が5に増え、利便性向上

# 国内航空のあり方の方向性：論点①－2

- また、航空会社による取組として利用者利便の向上に資すると考えられる次のようなケースについて、関係法令との関係をどのように考えるべきか。

◆ 需要が減退した路線における航空会社の対応イメージ

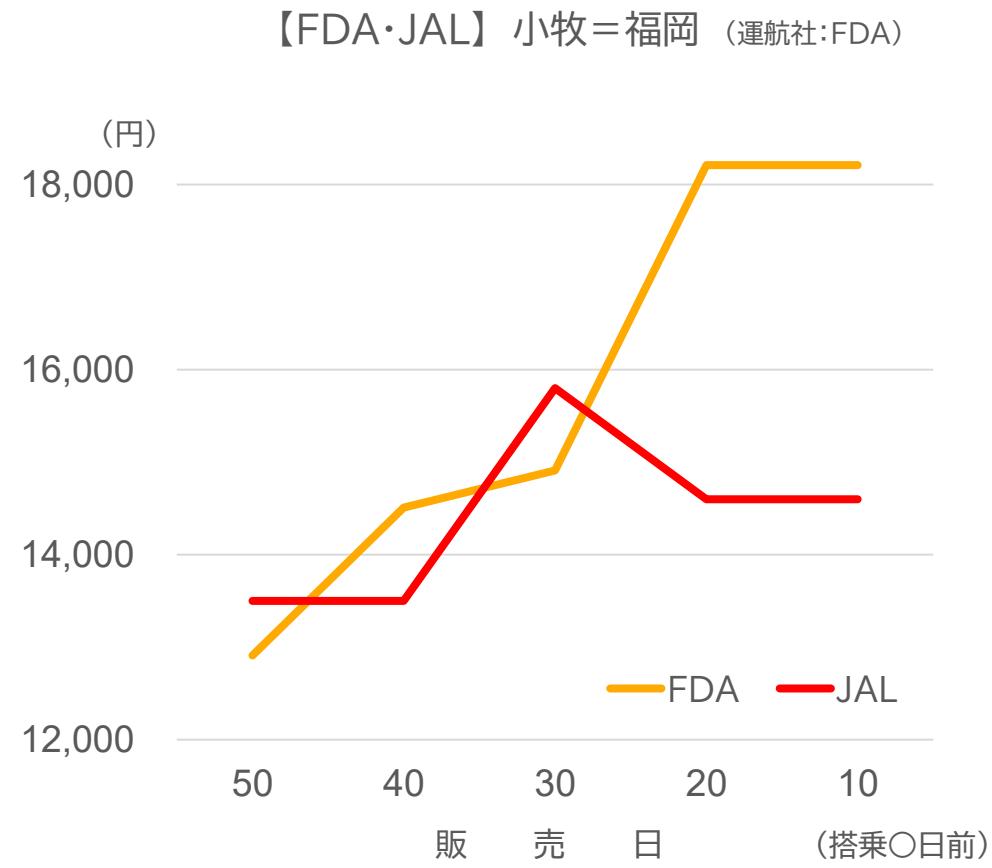
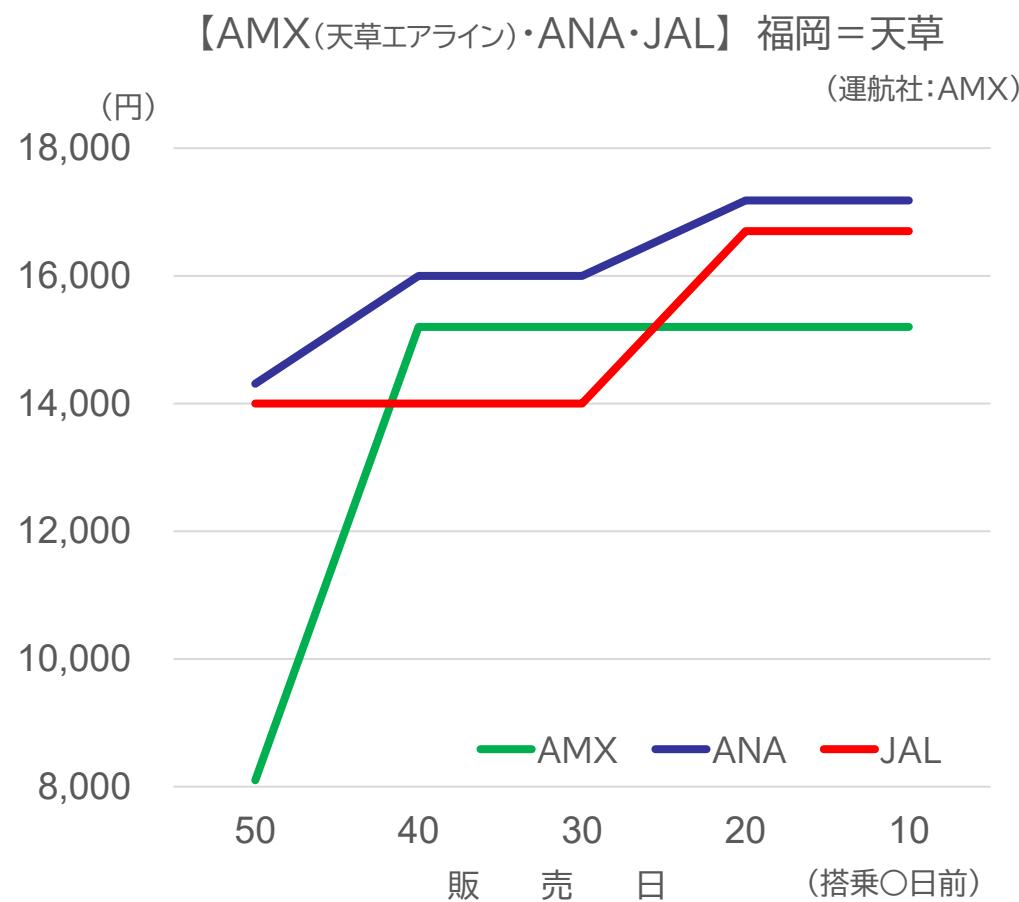


		A	B	C	D
利用者	時間帯の選択肢	減少	維持	維持	維持
	航空会社の選択肢	維持	減少	(時間帯によっては) 減少	維持
	ほか	・利用者利便の低下に伴うさらなる需要の減退のおそれ	・独占化による、運賃・サービス面での不利益のおそれ	・時間帯ごと、社ごとに存在する需要に適合しないおそれ	・元の供給者が1社化することによる運賃面での不利益のおそれ
航空会社		・運航費用の削減 ・維持する便について収支改善につながらない	・運航費用の削減(1社)	・運航費用の削減 ・高需要便をいすれが運航するか調整が必要 ・時間帯ごとの需要に見合った供給水準	・運航費用の削減(1社)

# コードシェア便における運賃設定の状況

- コードシェア便においては、各社がそれぞれ自社販売席の運賃を設定しているため、座席販売面での競争環境や利用者から見た選択肢は維持されている。

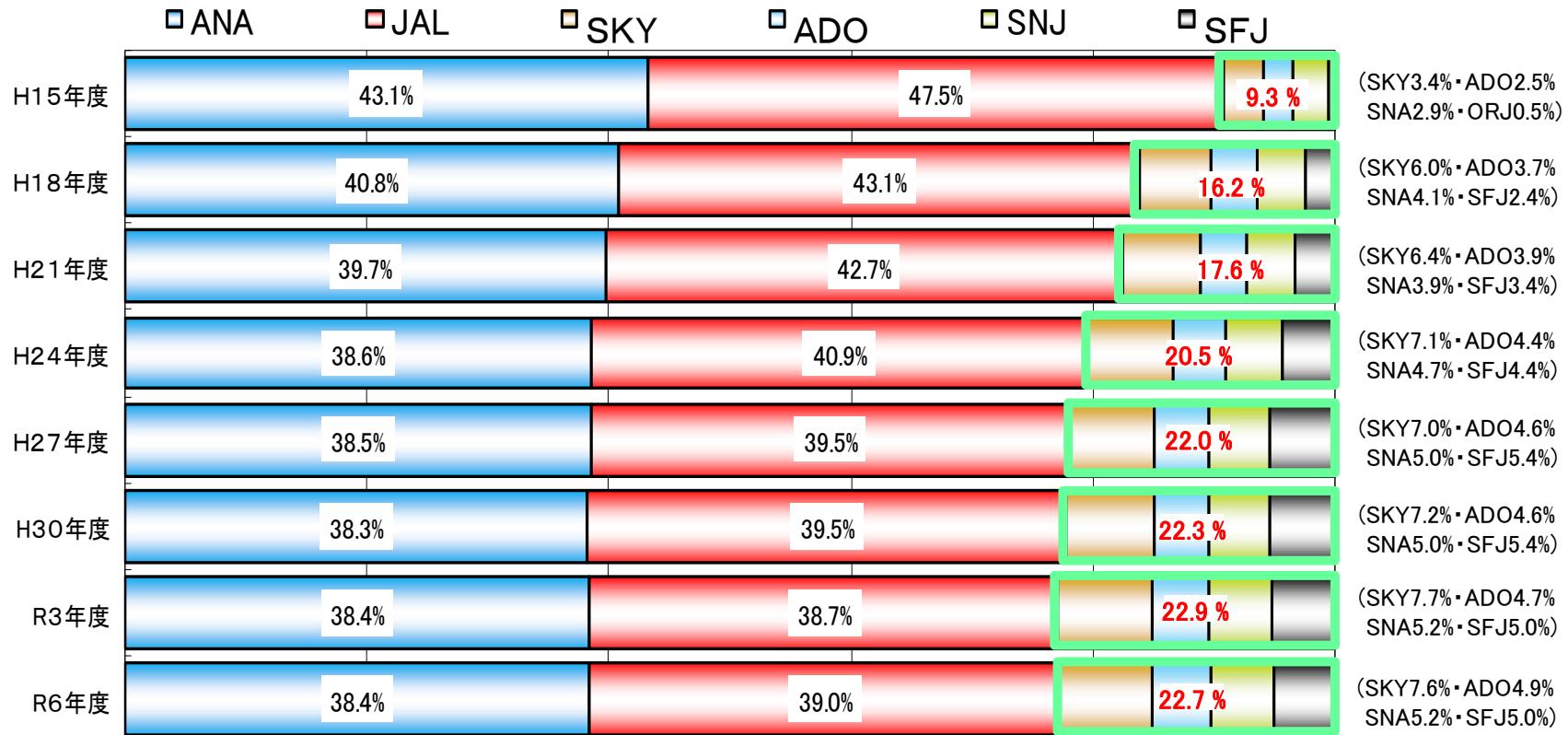
## <同一のコードシェア便における各社の運賃の状況>



(出典)いづれも航空会社からの聞き取りに基づき航空局作成。

# 羽田空港における各社の便数シェア推移

特定既存航空会社の便数シェアは、徐々に拡大してきている。



(注1) 各年度とも、11月ダイヤにおける旅客及び貨物便数のシェア。

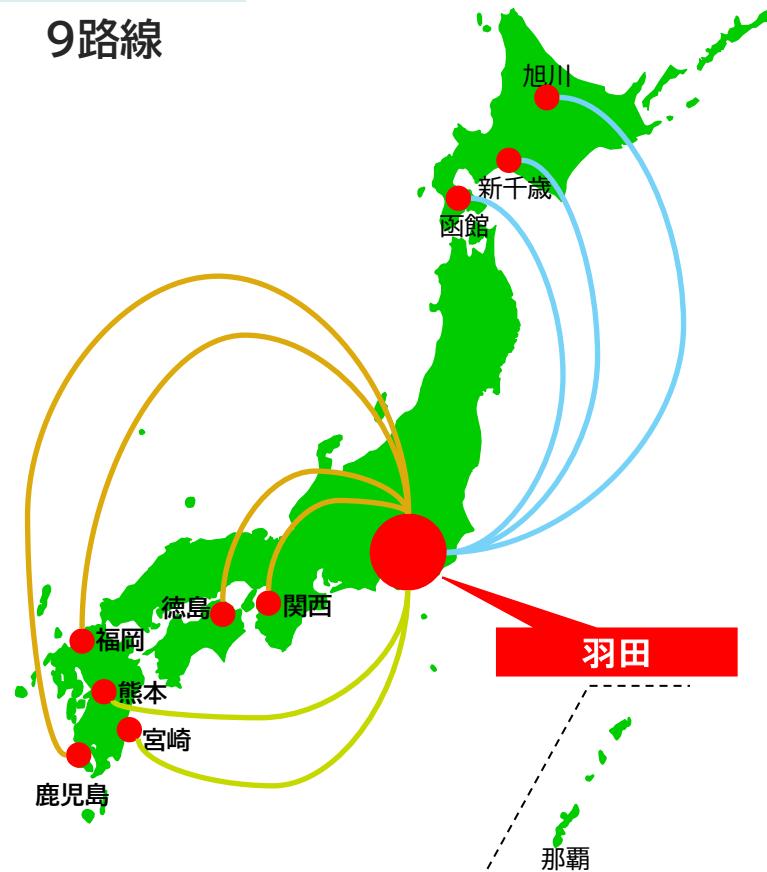
(注2) ANA・JALはグループの数字。

特定既存航空会社シェア

# 特定既存航空会社の羽田就航路線

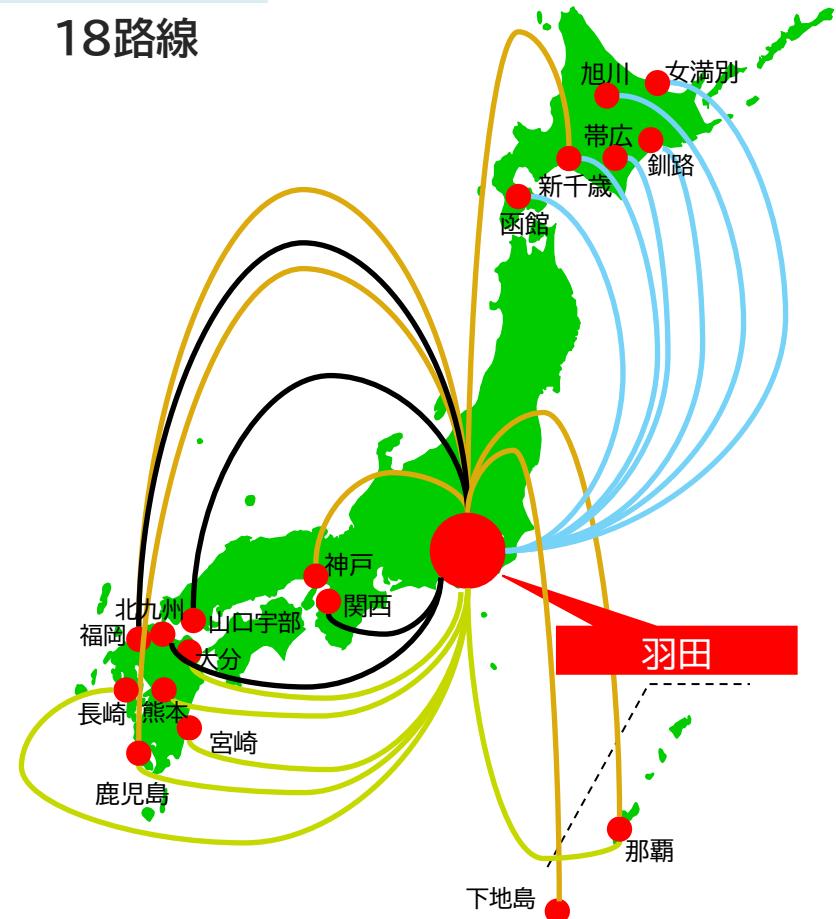
平成16年度

9路線



令和7年度

18路線



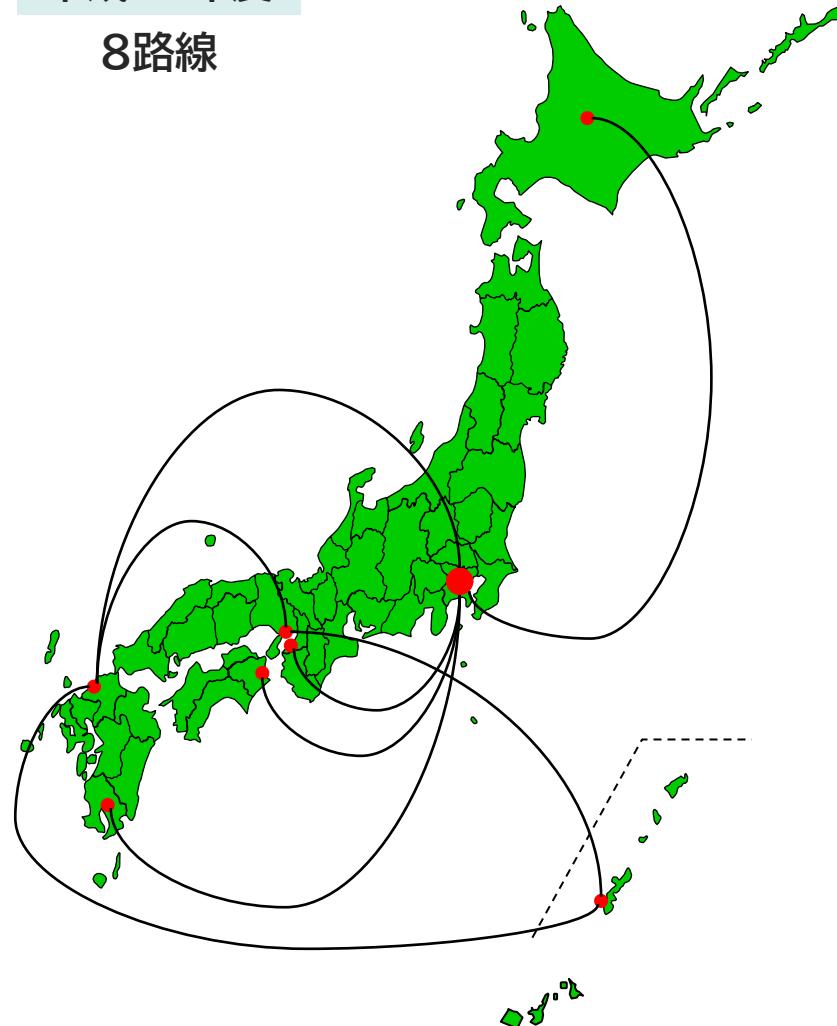
SKY ADO SNJ SFJ

SKY ADO SNJ SFJ

(備考)11月ダイヤより作成

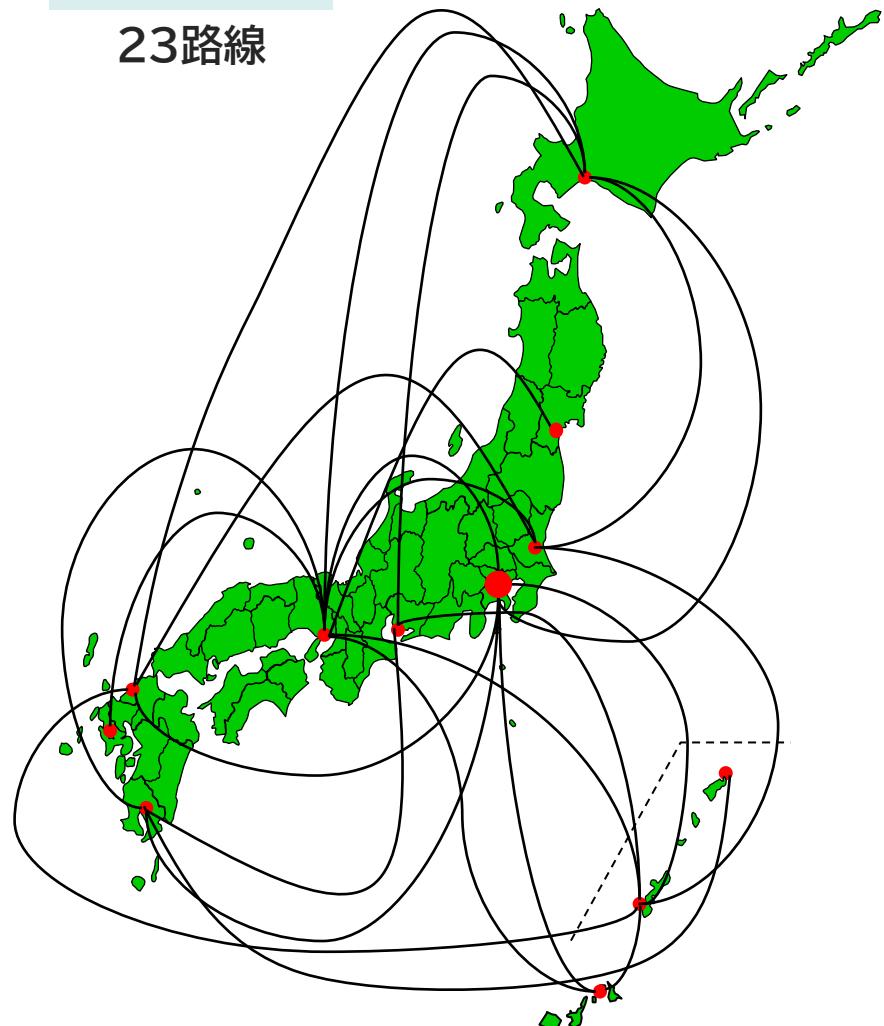
平成16年度

8路線



令和7年度

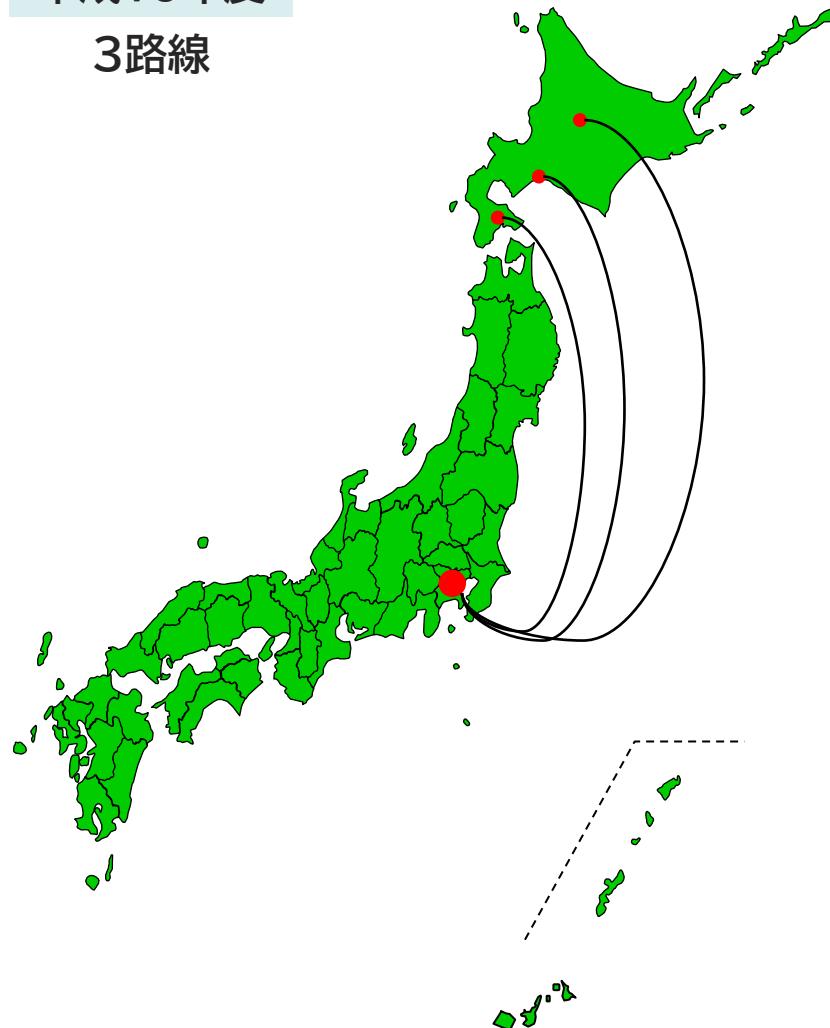
23路線



(備考)11月ダイヤより作成

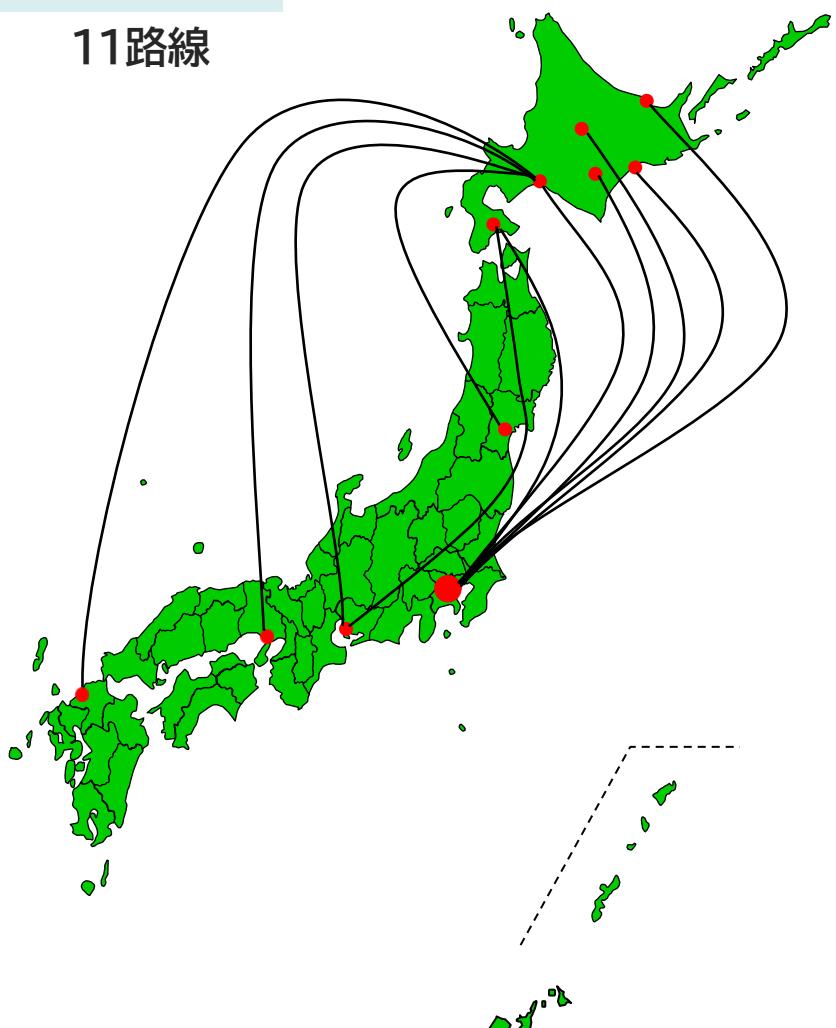
平成16年度

3路線



令和7年度

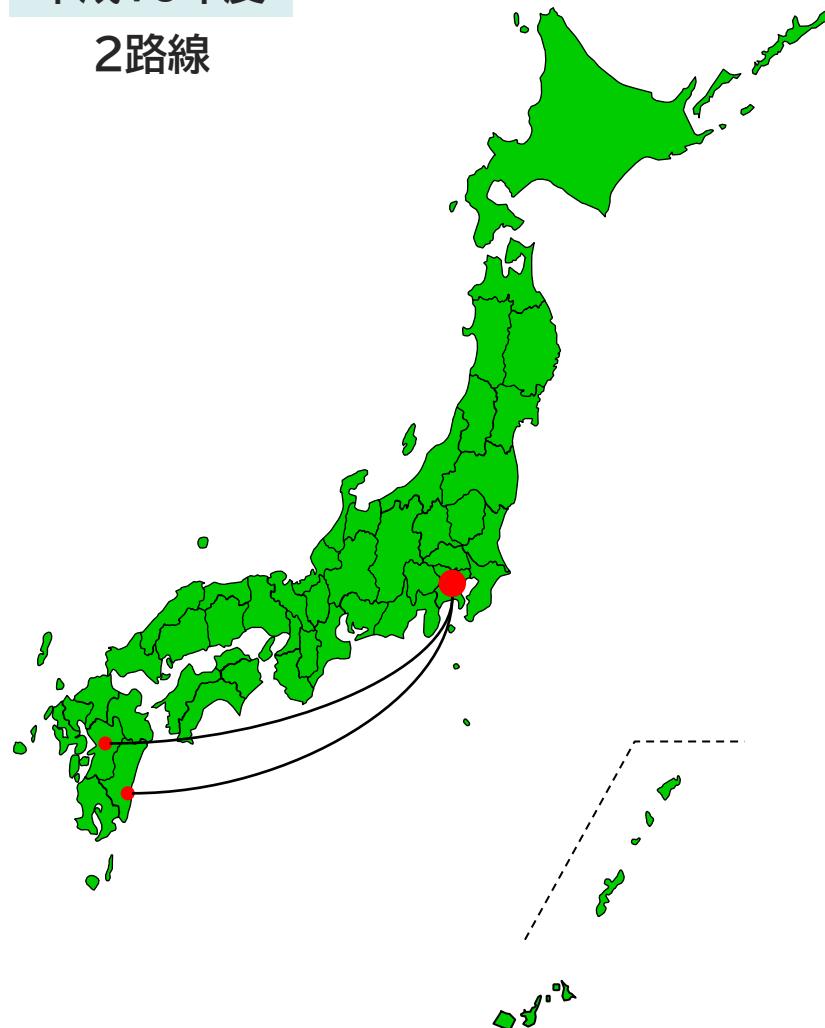
11路線



(備考)11月ダイヤより作成

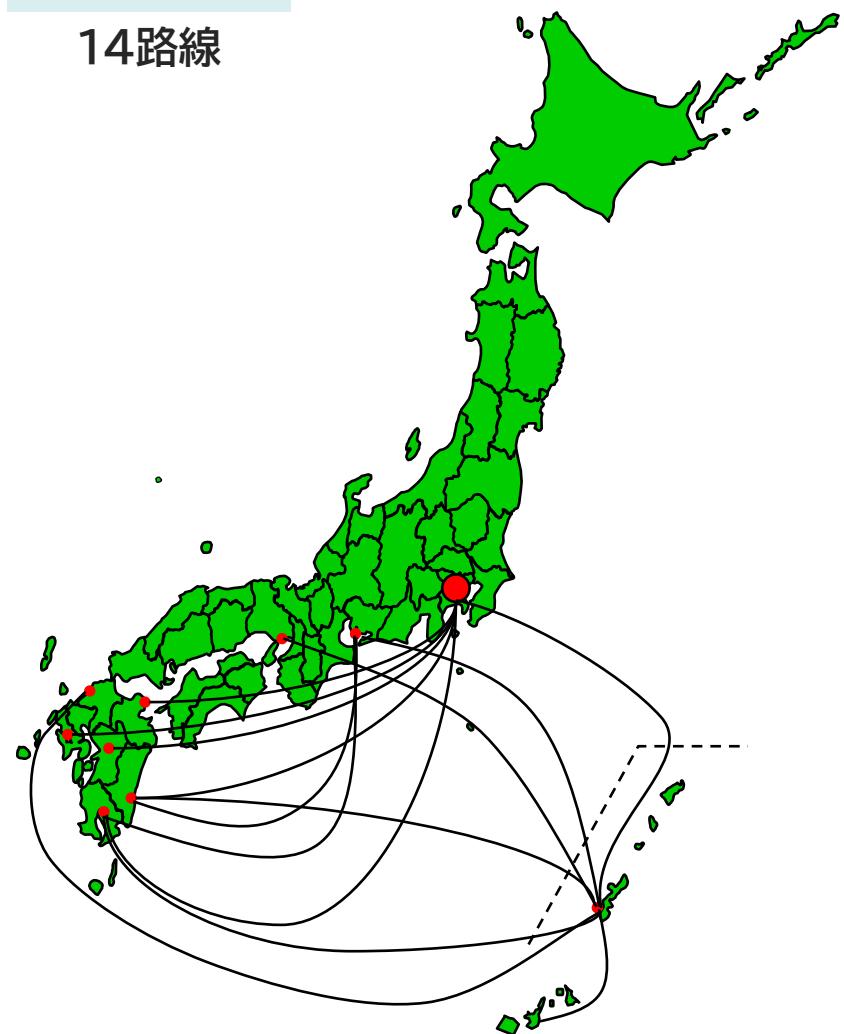
平成16年度

2路線



令和7年度

14路線

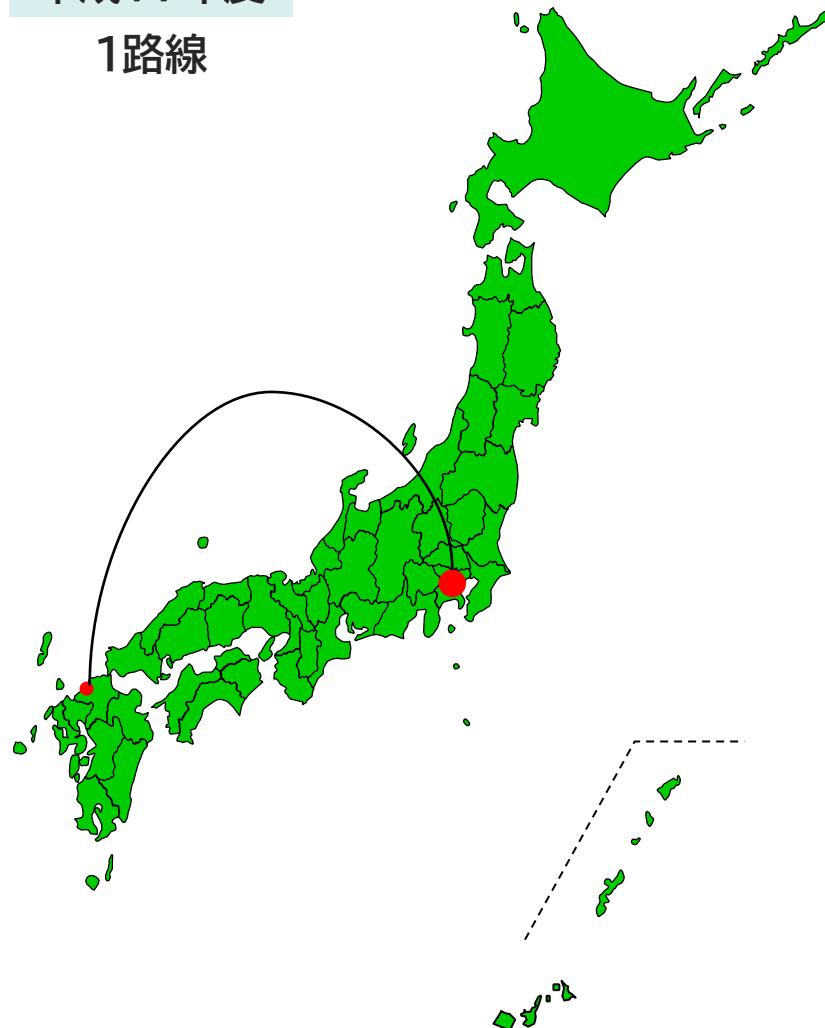


(備考)11月ダイヤより作成

## スターフライヤー (SFJ) 就航路線

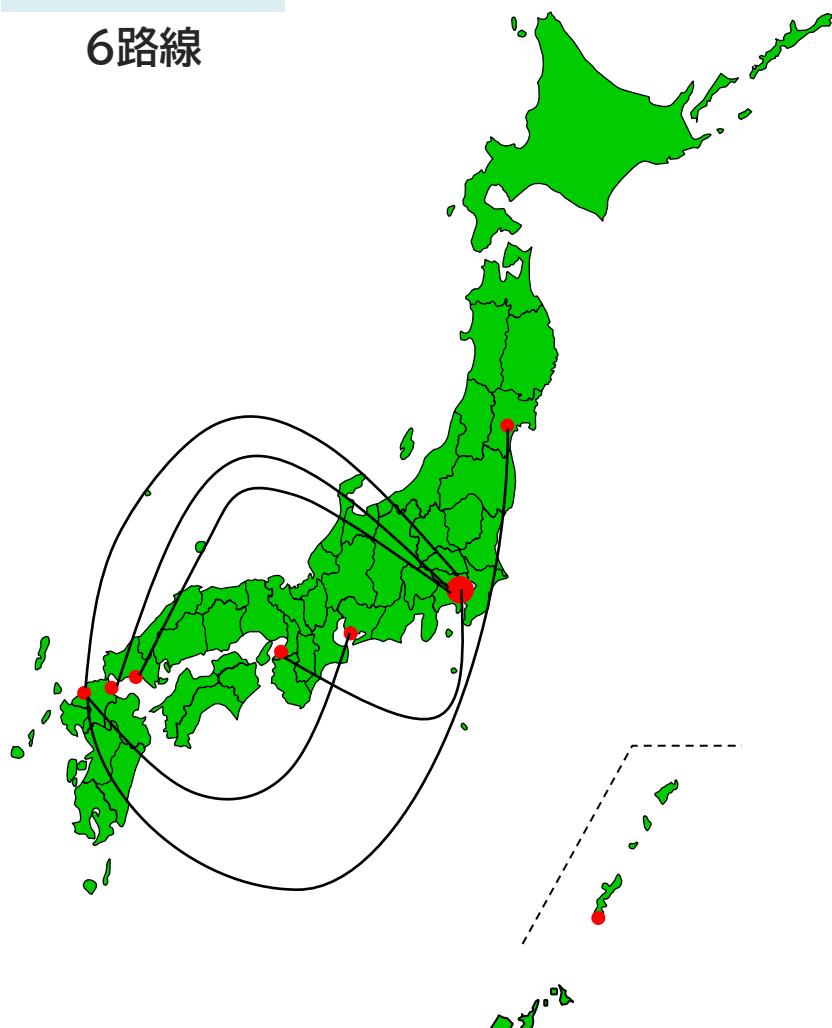
平成17年度

1路線



令和7年度

6路線



(備考)11月ダイヤより作成

航空会社	配分枠	(内訳)								新規参入枠 (暫定使用)	
		自由枠	地方枠	特定既存優遇枠		政策枠					
				特定既存地方枠	特定既存自由枠	際内乗継改善枠	地方路線利便性向上枠				
		329	36	23	65	4	5	3			
ANA	172.5 37.0%	151	17.5								
JAL	183.5 39.4%	168	12.5								
SKY	38 8.2%	3	2	8	24				発着枠コンテストの評価結果に応じて配分 新規参入を希望する航空会社がないため暫定使用		
ADO	23 4.9%	1	1	4	17						
SNJ	26 5.6%	2	1	7	15						
SFJ	23 4.9%	4	2	4	9		4				

# 特定既存航空会社の機材数の推移

- 令和元年の配分見直しまでに、特定既存航空会社はいずれも保有機材が12機以上となった。
- 令和2年以降、各社の機材数は減少・横ばいで推移している。

※各年度末日時点

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
SKY	B737	31	27	26	26	26	27	29	29	29	29	29	29
	A330	2											
	計	33	27	26	26	26	27	29	29	29	29	29	29
ADO	B767	4	4	4	4	4	5	6	4	4	4	4	4
	B737	10	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8	8
	計	14	13	13	13	13	14	14	12	12	12	12	12
SNJ	B737	13	11	12	12	12	13	14	14	14	14	14	14
SFJ	A320	11	10	9	10	10	12	13	13	11	11	11	11

(参考)

ANA	計	231	242	257	268	292	304	303	293	272	268	276	278
JAL	計	222	224	226	230	231	235	241	218	227	224	227	232

※ANAのR6は退役済み機材(売却待ち/リース返却)を含む  
(出典) 各社事業計画等

- これまで特定既存航空会社の事業規模はおおむね順調に推移していたものの、各社とも、新型コロナで大きく経営状況が悪化することとなった。

(単位:億円)

		H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
SKY	営業収入	720	755	828	882	903	340	471	846	1,040	1,088
	営業損益	15	67	71	72	22	▲ 316	▲ 166	34	46	18
	有利子負債	21	18	14	12	11	310	358	317	310	298
	自己資本比率	8.4%	18.4%	26.4%	35.3%	30.1%	12.2%	9.9%	22.2%	25.1%	26.1%
ADO	営業収入	473	490	474	448	455	174	273	415	515	532
	営業損益	19	19	25	30	22	▲ 129	▲ 47	26	34	33
	有利子負債	236	214	192	172	158	249	270	228	189	169
	自己資本比率	21.0%	26.2%	29.0%	27.6%	28.2%	5.3%	16.6%	25.1%	25.0%	28.1%
SNJ	営業収入	380	381	393	419	418	202	261	386	499	520
	営業損益	20	39	38	31	14	▲ 105	▲ 62	▲ 4	17	8
	有利子負債	40	42	65	52	56	187	217	219	233	321
	自己資本比率	26.3%	34.9%	37.1%	39.5%	37.4%	13.9%	14.7%	11.6%	15.2%	8.5%
SFJ	営業収入	344	348	380	399	404	182	211	322	400	429
	営業損益	20	30	28	12	0	▲ 112	▲ 64	▲ 13	0	12
	有利子負債	85	70	60	88	98	108	49	358	57	31
	自己資本比率	21.1%	28.6%	32.8%	30.4%	22.9%	19.1%	6.7%	8.1%	13.6%	17.4%

		R4	R5	R6
全日本空輸(ANA)	営業収入	17,074	20,559	22,618
	営業損益	1,200	2,079	1,966
	有利子負債	16,079	14,840	13,490
	自己資本比率	25.6%	29.3%	31.2%

		R4	R5	R6
日本航空(JAL)	営業収入	13,755	16,518	18,440
	営業損益	645	1,452	1,724
	有利子負債	9,255	8,872	8,960
	自己資本比率	32.4%	34.3%	34.9%

# リージョナルプラスウイングスの概要

- 新型コロナの影響により厳しい経営状況が続くAIRDOとソラシドエアが、コスト削減や增收を図るため、間接部門等を共通化する形で、共同持株会社の設立に関する基本合意書を締結。
- 2022年10月、共同持株会社を設立。
- 2024年10月から、両社がそれぞれ保有していた整備機能を共同持ち株会社へ集約。

設立日

2022年10月3日

協業施策

持株比率

議決権ベース(2025年3月末)

株主	議決権
DBJ	25.86%
宮崎交通	8.57%
米良電機産業	3.32%
ANAHD	15.32%
双日	5.64%
北洋銀行	2.47%
他	

リージョナルプラスウイングス

AIRDO

ソラシドエア

- AIRDOとソラシドエアの整備業務の集約による業務効率・生産性の向上、及び航空機部品の調達や重整備委託業務などの契約条件の見直し
- 運送や客室部門における知見共有、業務共通化による業務委託先や手配業者との契約条件見直し
- 共通システムにおける仕様統一、共同発注等による開発コスト削減



自助努力により数億円のコスト削減効果があったものの、事業費の増加分を補うには至っていない。

# 運賃の変更命令に関する規定

## 航空法第105条第2項

国土交通大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該本邦航空運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる。

第1号 特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取扱いをするものであるとき。

第2号 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがあるものであるとき。

第3号 他の航空運送事業者との間に、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるものであるとき

「不当な競争を引き起こすこととなるおそれがある」運賃について、変動費に関する通達上の記載は以下。

- 変動費とは、当該路線において航空機を運航することによって必要となる経費を指し、航空機を運航しない場合においても必要となる経費は含まないものとする。  
具体的には、当該路線において航空機を運航する際に必要となる航空燃油費、航空機燃料税、空港使用料、機内サービス費、空港業務委託費及び代理店手数料を指す。
- 届け出された運賃の適用条件が当該事業者以外の他の事業者の提供する運賃の適用条件と同等程度であるとともに、当該運賃の額が、他の事業者のものを下回り、かつ、当該事業者自身の当該路線における変動費に比べて低いこと。

(「運賃及び料金の変更命令に係る取扱要領」より一部加工して抜粋)