

資料3

国内航空のあり方に関する
有識者会議(第4回) /
羽田発着枠配分基準検討小委員会

第3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8年3月

■ 利用者利便の向上に資する航空会社の取組について

- ✓ 前回会議で取り上げた「類型2:住民の経済活動において重要な路線」について、航空法110条の共同経営を行い得る路線の判断基準をどのように考えるか。

■ 競争環境のあり方について

- ✓ ネットワーク維持の観点から、航空会社の選択の自由度を高めるため、特定既存航空会社に関する規制を見直すこととしてはどうか。

■ 運賃のモニタリングについて

- ✓ 事業環境・競争環境の変化に応じ、運賃に関するモニタリングを実施することとしたい。

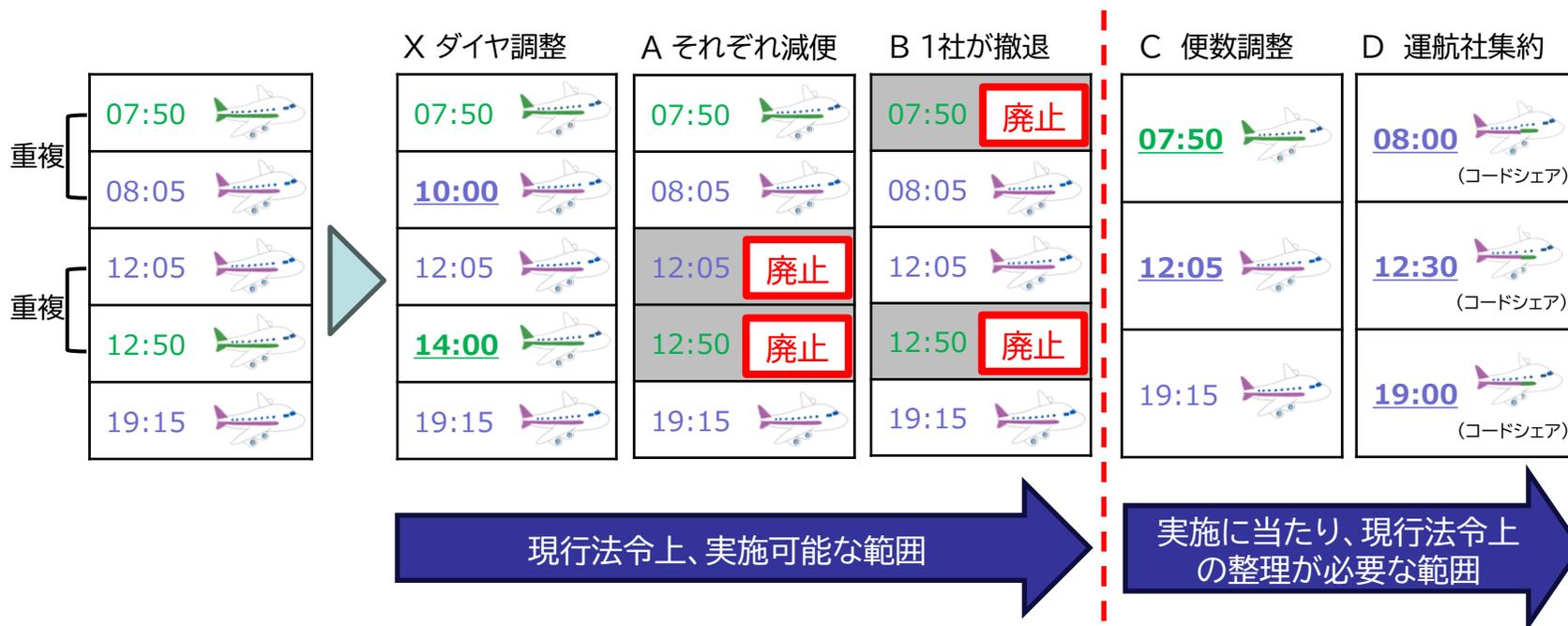
1. 利用者利便の向上に資する航空会社の 取組について

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。



類型2の対象路線に関する検討

○ 「住民の経済活動において重要な路線」(類型2)として航空法110条の共同経営を行い得る路線の判断基準については、以下のように考えてはどうか。

航空法(昭和27年法律第231号) (抄)

(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)

第一百条 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。
(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営んで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)

(協定の認可)

第一百一条 本邦航空運送事業者は、前条各号の協定を締結し、又はその内容を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の認可の申請に係る協定の内容が次の各号に適合すると認めるときでなければ、同項の認可をしてはならない。
 - 一 ~ 三 (略)
 - 四 協定の目的に照らして必要最小限度であること。

航空法における要件の検討状況

- いわゆる類型2(幹線以外の路線)であれば概念的には認めうるが、限定が必要。



- 事業の継続が困難 = 当該路線の収支が将来見通し含めて赤字であること。

- 必要最小限 = 航空路線があることにより2地点間の往来が同日中に可能であること。
- 「幹線」※は対象としない。

※ 新千歳、東京(羽田)、東京(成田)、大阪、関西、福岡、沖縄(那覇)の各空港を相互に結ぶ路線

ご指摘事項

- 地域が苦しい状況の中、消費者利益のために、航空の維持・活性化を考えるべき。
- 「経済活動において重要な路線」こそ、協調が許容される前提で選択肢を増やすべき。
- 人口減少下にある今となつては、航空法110条1号の「地域住民の生活に必要」という文言には、類型2の「経済活動において重要」という視点も自ずと含まれると考えられる。類型2も類型1と近接・類似していて、独禁法適用除外の対象と解釈することも考えられるのではないか。

○ 「住民の経済活動において重要な路線」(類型2)についても、利用者利便の維持・競争環境の維持の観点から、航空法110条の共同経営を行い得る対象路線と考えるべきではないか。

- 国が直接的な補助(運航費補助や機体購入費補助)を行う類型1の路線とは異なり、類型2の路線についても、引き続き競争による路線維持が図られるべき。
- 但し、類型3(幹線)とは異なり、路線収支が赤字であるなど競争を継続することにより路線維持そのものが難しくなる場合には、ダイヤや便数の調整を例外的に認めた上で、コードシェアの中での運賃面での競争等を行わせた方が利用者利便は維持できるのではないか。
- その際に①路線収支が赤字であることや、②代替交通手段の有無など、最低限度の範囲に限定すべきではないか。

2. 競争環境のあり方について

ご指摘事項

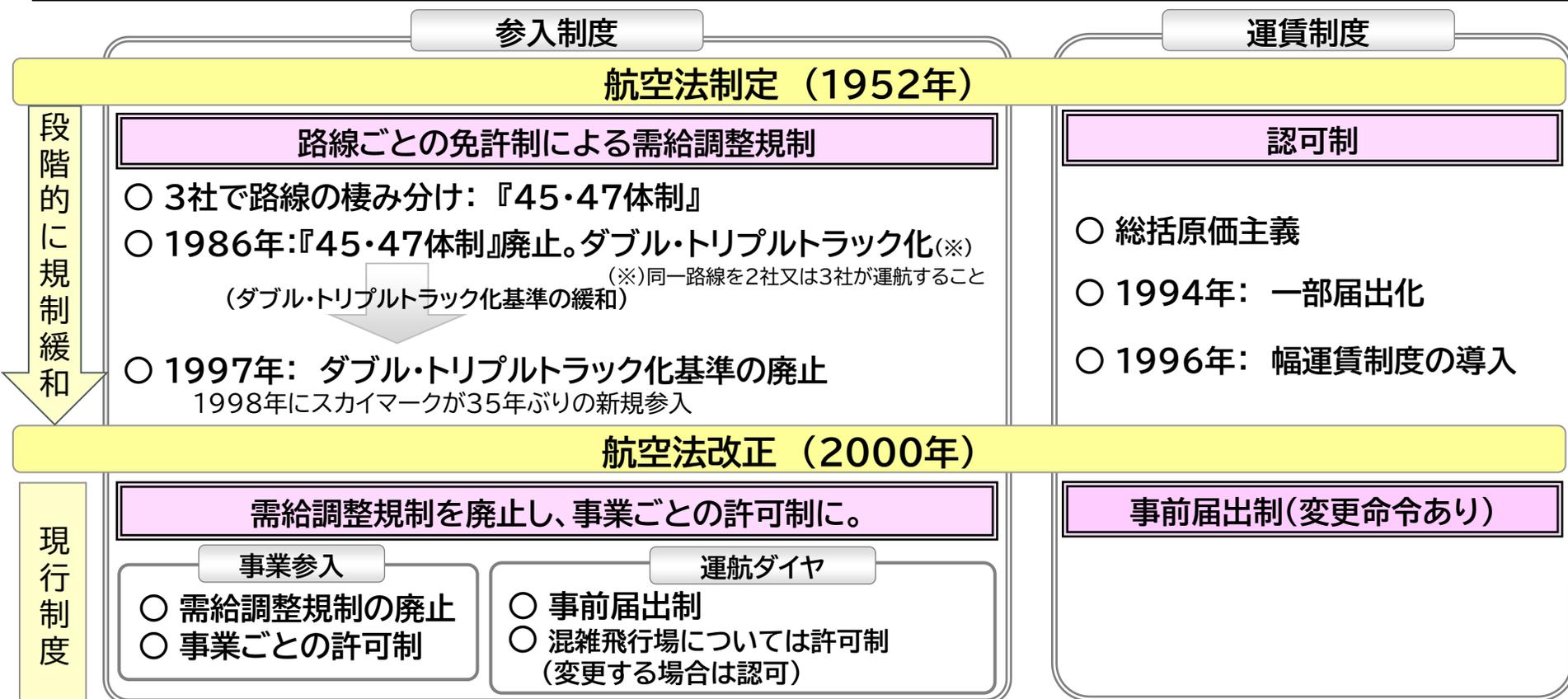
- 航空会社が合理的な経営判断を行えるよう後押しする仕組みを検討すべき。これまでの規制について見直すべき。
- 経営面を含めた選択の自由度は高めるべき。規制を設けた当時とは状況が異なるので、現状に即した規制の見直しを検討すべき。
- 既存制度の見直しは、航空ネットワークの縮小を避けるべき、という観点から考えていくべき。

○ ご指摘を踏まえ、航空ネットワーク維持の観点から規制の見直しについて検討する。
検討にあたって、以下の事項について整理。

- ① 航空政策の振り返り
- ② 特定既存航空会社をとりまく制度
- ③ 航空会社を巡る状況

① 航空政策の振り返り – 規制緩和と特定既存航空会社の参入 –

- 需給調整規制の段階的な緩和によって、1998年以降、特定既存航空会社が相次いで新規参入した。
- 2000年の航空法改正では、事業参入が事業ごとの許可制となる等、事業者間の競争促進の観点から、様々な制度改正が行われた。



特定既存航空会社の参入時期

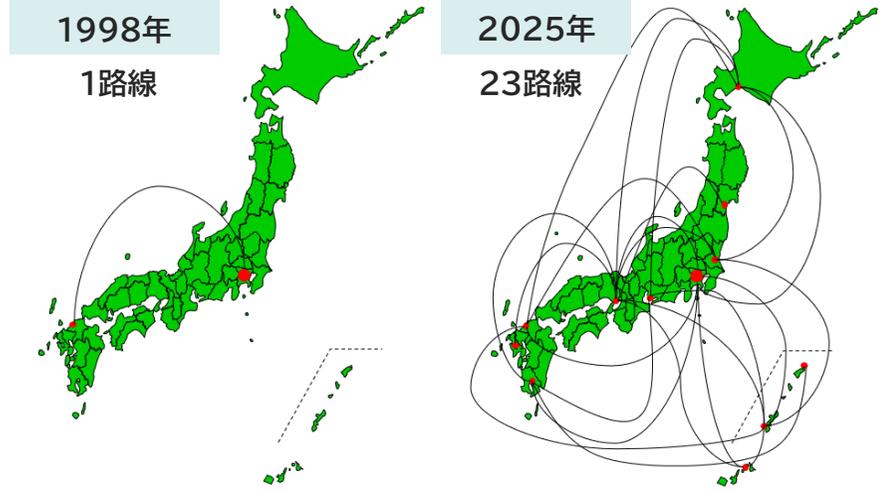


※当時はスカイネットアジア航空

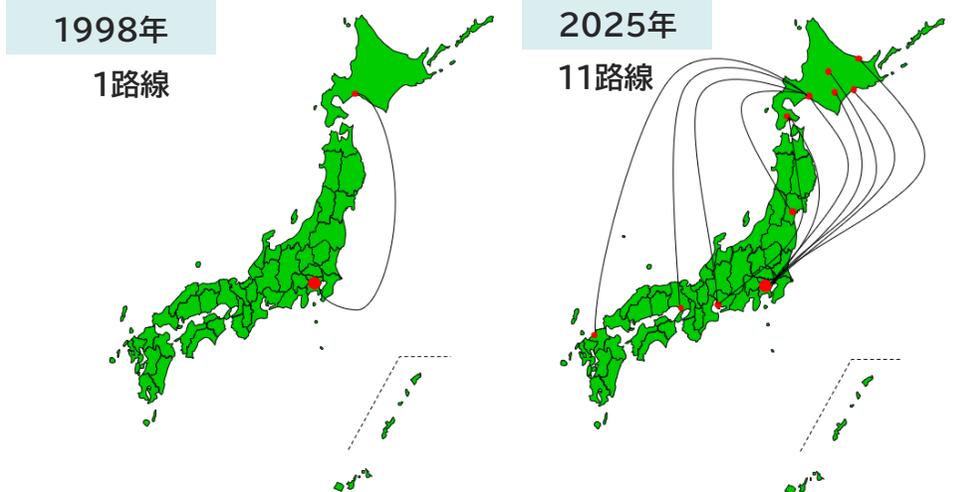
① 航空政策の振り返り – 特定既存航空会社のネットワーク

○ 特定既存航空会社は、事業開始以来、地域に根差したネットワークを形成・拡大し、現在の国内航空ネットワークにおける重要な構成要素となっている。

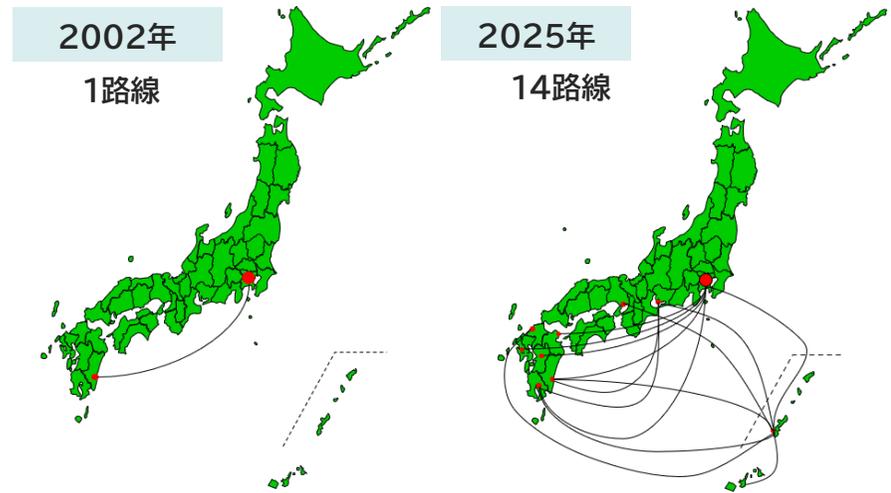
スカイマーク



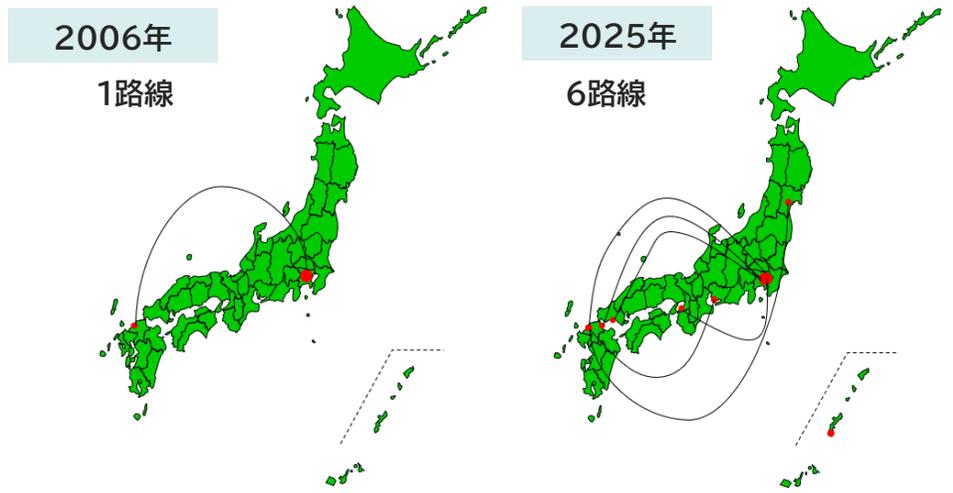
AIRDO



ソラシドエア



スターフライヤー



② 特定既存航空会社をとりまく制度 – 特定既存優遇枠 –

○ 羽田空港においては、競争の促進と多様な輸送網の形成の観点から、発着枠の配分を行っており、その過程で、特定既存航空会社に対して特定既存優遇枠の配分を行ってきた。

■ 優先配分の目的

- 航空会社の新規参入及びその育成を促すことによる競争の促進

■ 優先配分の状況

- 一定のスケールメリットが享受できると考えられた「保有機材数12機」に満たない航空会社に対して優先配分を実施（保有機材12機については、既に各社概ね達成）
- 1997年から2011年までに計88枠を配分しており、直近15年は優先配分を行っていない

2012年の羽田発着枠配分基準検討小委員会で、以下の理由から優先配分は行わず、各社共通の評価基準にて評価し、配分。

- 特定既存航空会社はいずれも経営基盤を確立した
- 大手航空会社も含めた各社間での自立的競争が行われるようになっている

配分年月	1997.7	2000.7	2002.4	2002.10	2003.7	2005.4	2005.12	2011.3	2013.3	2020.3
優先配分数	6	15	4	12	10	20	5	16	0 ※	0 ※
累計	6	21	25	37	47	67	72	88	88	88

② 特定既存航空会社をとりまく制度 – 出資規制とコードシェア規制

- 特定既存優遇枠配分の趣旨を踏まえ、特定既存航空会社の独立性を確保する観点から、大手航空会社による出資等や大手航空会社とのコードシェアに係る規制が設けられている。

■ 現状の規制

優先配分の趣旨を踏まえ、特定既存航空会社の独立性を確保する観点から、以下の規制が設けられた。

- 大手航空会社による特定既存航空会社への出資等に係る制限

「東京国際空港の国内線発着枠の利用について」（航空局長通達）

大手航空会社からの出資・役員等について、以下に該当する場合、特定既存優遇枠は全て回収する

- ・ 議決権の20%以上を実質的に保有
- ・ 全役員の4分の1を超えている



- 大手航空会社のコードシェアでの販売座席数制限

「新規参入航空会社及び特定既存航空会社による共同運送等について」（航空局長通達）

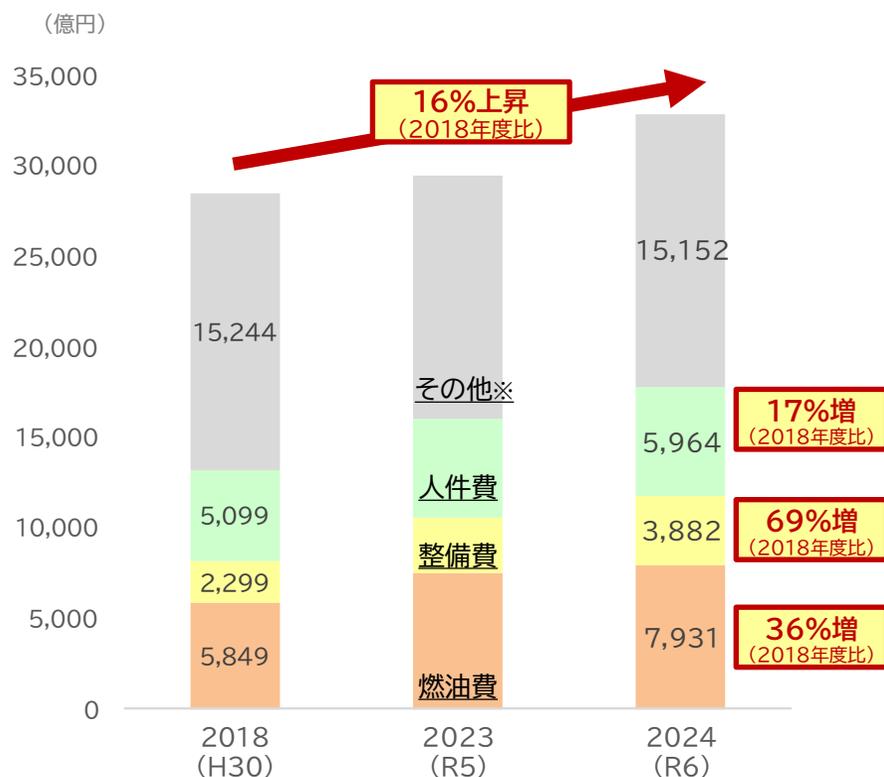
新規参入航空会社及び特定既存航空会社が運航する羽田空港発着便における大手航空会社の販売座席数を全座席提供数の2分の1以下に制限

③ 航空会社を巡る状況 – 本邦航空会社の営業費用の推移 –

○ 世界的な物価高や円安の影響による燃料費、整備費等の外貨建てコストの増大等を背景に、航空会社の営業費用は大幅に上昇。特に、国内専門の特定既存航空会社4社は影響が大きい。

大手2社の営業費用の増加

ANA, JAL (国際線を含む。)



※その他は機材・リース費、委託費等

特定既存航空会社4社の営業費用の増加

スカイマーク, AIRDO, ソラシドエア, スターフライヤー



(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。大手は国際線を含む。

③ 航空会社を巡る状況 – 海外の事例 –

- 海外においては、合併や経営統合等の航空会社間の経営面での連携の深化が行われており、燃料費、整備費等のコスト上昇に対して、一定の効果が期待されている。

(事例1)米国におけるリージョナル航空会社同士の合併

リパブリック航空とメサ航空の合併（2025年11月に完了）

- パイロットの需給の不安定化とコスト上昇を背景に、メサ航空の経営が圧迫。
- 合併により、エンブラエル機310機による1日1,300便[※]の運航体制を確立。
※【参考】ANA:1日355便 JAL:1日363便（2025冬ダイヤ期首時点の国内線便数）
- 共通部品の大量調達によるコスト削減、整備作業の効率化、運航の安定化を実現。

(事例2)欧州における大手航空会社による経営統合

エールフランス-KLMによるスカンジナビア航空の子会社化（2026年下期に完了予定）

- スカンジナビア航空は、長期的な財務悪化と累積債務の増加により、経営状態が深刻化。
- 経営統合によって、ネットワーク統合による収益性向上、機材購入の交渉力の強化、部品調達の共用化、整備・ITシステムの統合によるコストの削減等が見込まれる。

特定既存航空会社に係る制度のあり方について

これまでの制度のあり方

- 特定既存航空会社の育成による競争の促進を目的に、特定既存航空会社への特定既存優遇枠の優先配分を実施。また、特定既存航空会社の独立性を確保する観点から、出資規制を行ってきた。
⇒ 特定既存航空会社は、地域に根差したネットワークを拡大。

特定既存航空会社を取り巻く状況

- コスト上昇に対し、海外では経営判断として、経営面での連携の深化により対応している事例もあるが、日本では、出資規制により制度上取組が進めにくい状況。
- 優先配分終了から15年以上が経過し、「保有機材数12機」という当時の基準も概ね達成しており、特定既存優遇枠の配分については、その役割は終了。
- それにも関わらず出資規制を存置することは、航空会社の経営上の選択肢を狭めており、結果としてネットワークが毀損され、利用者利便が損なわれる恐れがある。



ネットワークの維持のためにも、航空会社の自由な経営判断の選択肢を広げ、事業環境の変化に適応した競争環境を維持していく必要があるのではないか。

論点

- ネットワーク維持の観点から、航空会社が自由な経営判断を行えるよう、特定既存優遇枠に関する、大手航空会社から特定既存航空会社への出資等に係る規制を廃止してはどうか。

出資規制を廃止する場合の今後の羽田発着枠の取扱い

- 仮に、出資規制廃止後に、大手航空会社が特定既存航空会社への出資の拡大等を行った場合、航空会社間の競争とネットワークを維持する観点から、例えば以下のような必要な措置を実施すべきではないか。

発着枠の回収・再配分の実施

- 大手航空会社による特定既存航空会社への出資比率が20%を超える場合等※においては、航空会社間の競争とネットワーク維持の観点から、一定の発着枠の回収再配分を行う。

※ ほか、大手航空会社の者が役員の4分の1を超える場合、大手航空会社と特定既存航空会社が合併する場合等

回収の考え方

- 発着枠の回収による、一部路線の減便等既存のネットワークへの影響のおそれを考慮すると、回収は必要最小限にすることが適当。なお、過去の回収の際、「ネットワークへの影響が最小限である範囲」は5~10%程度とされている。

 特定既存航空会社から、保有枠の10%を超えない範囲で回収を行うことが適当。

※ 3便以下の路線の発着枠は、多様なネットワークの確保を図る観点から、回収の対象外とする。

※ このほか合併等に伴う措置として発着枠の第三者使用等が生じる場合は、当該措置の期間中は航空局が当該発着枠を留保する。

再配分の考え方

- 再配分は、競争維持の観点から、出資比率拡大等に関わらない特定既存航空会社のみに対して行うこととする。

なお、出資規制の廃止に伴い、発着枠の区分としての特定既存優遇枠は廃止とする
(特定既存自由枠については自由枠、特定既存地方枠については地方枠として扱うこととする)。

3. 運賃のモニタリングについて

ご指摘事項

- (参考:エアライン側の視点)健全な価格競争の仕組み作りが必要ではないか。
- 費用と運賃の関係について、変動費として他に考慮すべき費目がないか、運賃種別が様々あることも考慮しつつ、範囲の経済性など各企業のおかれた異なる状況を踏まえて検討して欲しい。

○ 各社の運賃設定や販売行動を把握・分析するため、運賃のモニタリングを実施することとしたい。

調査の目的

- ネットワーク維持のための施策により競争環境の変化が見込まれる中、航空各社の運賃設定や販売行動が利用者利便や公正な競争を損なうものとなっていないか確認すること。
- 運賃変更命令の発出に際しての調査において考慮すべき費目について検討すること。

調査の内容イメージ

- 国内の対象路線を就航する航空会社が設定する各種運賃のモニタリングを実施。
- モニタリング実施期間：2026年6月1日～



調査の方法イメージ

- 75日前、60日前、30日前、7日前等の各時点における販売運賃を測定。
- 航空会社へのヒアリングを実施。
- 得られたデータを基に、以下の分析。
 - ✓ 取得可能な情報からの分析により、運賃の損益分岐点を算出。
 - ✓ 損益分岐点と実勢運賃の水準を比較し、各社の運賃設定と費用構造の関連性について分析。

参考資料

第3回会議にて示した区分

類型1. 住民の生活に必要な路線
(例) 離島路線

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
(例) 幹線

航空法における独占禁止法の適用除外規定

航空法(昭和27年法律第231号) (抄)

(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)

第一百条 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。ただし、不公正な取引方法を用いるとき、一定の取引分野における競争を実質的に制限することにより利用者の利益を不当に害することとなるとき、又は第百十一条の三第四項の規定による公示があつた後一月を経過したとき(同条第三項の請求に応じ、国土交通大臣が第百十一条の二の規定による処分をした場合を除く。)は、この限りでない。

- 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営んで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 本邦内の地点と本邦外の地点との間の路線又は本邦外の各地間の路線において公衆の利便を増進するため、本邦航空運送事業者が他の航空運送事業者と行う連絡運輸に関する契約、運賃協定その他の運輸に関する協定の締結

(協定の認可)

第百十一条 本邦航空運送事業者は、前条各号の協定を締結し、又はその内容を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の認可の申請に係る協定の内容が次の各号に適合すると認めるときでなければ、同項の認可をしてはならない。

- 一 利用者の利益を不当に害さないこと。
- 二 不当に差別的でないこと。
- 三 加入及び脱退を不当に制限しないこと。
- 四 協定の目的に照らして必要最小限度であること。

羽田国内線発着枠配分の内訳(2023年5月現在)

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 いないため 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

※各年度末日時点

		2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2020	2022	2024
SKY	計	7	10	12	22	26	26	27	29	29	29
ADO	計	4	5	9	10	13	12	14	12	12	12
SNJ	計	6	7	9	12	12	12	13	14	14	14
SFJ	計	—	4	4	6	9	10	12	11	11	11

(参考)

ANA	計	211	213	222	230	242	268	304	293	268	278
JAL	計	274	279	— (非公表)	216	224	230	235	218	224	232

※ANAの2024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

羽田空港の国内定期便に係る発着枠配分の経緯

○ 2011年以降、特定既存航空会社への優先配分は行われていない。

区分	2000.2 規制緩和		2002. 10 JJ統合		2005.2 混雑空港運航許可の更新		2010.2 混雑空港運航許可の更新		2015.2 混雑空港運航許可の更新		2020.2 混雑空港運航許可の更新	
	1997.7 新C滑走路 供用 +40便	2000.7 新B滑走路 供用 +57便	2002.4 中華航空 成田移転 +4便	2002.10 JJ統合に 伴う返還 +12便	2003.7 滑走路占有時間 の短縮 +10便	2005.4 回収・ 再配分	2005.12 管制運用の 見直し +10便	2007.11 高速離脱誘導路 の整備等 +6便	2010.10 2011.3 羽田再拡張 第1段階 +37便	2013.3 羽田再拡張 第2段階 +25便	2014.3 羽田政策 コンテスト	2020.3 回収・ 再配分
特定既存航空会社 (新規航空会社)	新規航空会社枠 6(+6)	新規航空会社枠 21(+15)	新規航空会社枠 25(+4)	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12(+12)	新規航空会社枠 25 競争促進枠 12 新規優遇枠 10(+10)	新規優遇枠 47 新規優遇枠 20(+20)	新規優遇枠 72(+5)	新規優遇枠 72	新規優遇枠 88(+16)	新規優遇枠 88 配分 14(+14) 地方枠 1	新規優遇枠 88 配分 14 地方枠 1	回収 △4 (SKY△1、ADO△1、 SNJ△1、SFJ△1) 再配分 5 (SKY+2、ADO+1、 SNJ+1、SFJ+1)
大手航空会社	配分済枠 276 配分 +28	配分 344(+40)	配分 344	回収 332(JAL△12)	配分 332	回収 △40 (ANA△18、JAL△22) 再配分 20 (ANA+9、JAL+11) 振替 8	配分 325(+5)	配分 325	配分 325 地方枠(※5) 19(+19) 計 344	配分 336(+11) 地方枠 19	配分 336 地方枠 19	回収 △15 (ANA△7、JAL△8) 再配分 11 (ANA+6、JAL+5) 三宅島・大島△2 (ANA△2)
政策枠	政策枠(※1) 6(+6)	政策枠 6 特定路線枠(※2) 2(+2)	政策枠 6 特定路線枠 2	政策枠 6 特定路線枠 2	政策枠 6 特定路線枠 2	政策枠 6 特定路線枠 2		際内乗継改善枠 (※3) 4(+4) 国内地方路線枠 (※4) 2(+2)	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 (※6) 1(+1)	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 1	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 1 羽田政策コン テスト枠(※7) 3	際内乗継改善枠 4 国内地方路線枠 2 新規路線開設枠 1 羽田政策コン テスト枠(※7) 5(+2)
新規参入枠												新規参入枠(※8) 3
発着枠計	計 316	計 373	計 377	計 377	計 387	計 387	計 397	計 403	計 440	計 465	計 465	計 465

※1: 1便路線(稚内等)及び新空港路線(佐賀、大館能代)へ配分。

※2: 新空港路線(能登、新紋別)へ配分。

※3: 羽田=関西限定の暫定使用であり、SFJが使用中。

※4: 航空ネットワークの更なる充実を図るべく、国内地方路線の運航のため暫定的に配分。

※5: 羽田再拡張(第1段階)の配分では、うち4便について、出発枠4枠をANA、到着枠4枠のうち1枠をANA、1枠をJAL、2枠をSFJに配分(1枠0.5便として計上)。

※6: 地域が主体となり、航空会社の協力を得て、小型機であれば成立する路線等の新規開設のための枠。

※7: 「羽田発着枠政策コンテスト」を通じて配分対象として選定された路線であり、当該路線に係る提案を地方公共団体等と共同提案した航空会社に対して使用を認める枠。2020.10に2枠を増枠。

※8: 新規参入会社が現れた場合に優先的に配分する枠を新設。

羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書(2012年11月)

3. 競争の促進に関する考え方及び評価の方向

(考え方)

- 従来、羽田空港については、航空会社の新規参入及び事業規模の拡大を促し、競争促進を図るため、大手航空会社以外の会社に対して優先的に発着枠の配分を行ってきた。その結果、現在羽田に就航しているスターフライヤー、AIRDO、スカイネットアジア航空[※]、スカイマークの4社(以下「既存新規会社」と言う。)に関しては、以下の点から競争の促進に寄与し、利用者利便の向上に貢献していると評価できる。
 - 既存新規会社が参入した路線においては、利用者にとって利用可能な航空会社が増加するとともに、運賃の低廉化・多様化、新たな需要の喚起につながっている。
 - 既存新規会社各社が競争力のある運賃設定を行い、シェアを伸ばすに従い、大手航空会社への牽制力も備えつつある。
 - 既存新規会社のユニットコスト水準は大手航空会社と比して遜色ない水準に達しており、ある程度効率的な生産体制が構築されつつある。
- こうした状況から、既存新規会社に関しては、いずれも経営基盤を確立し、我が国航空ネットワークにおいて重要な地位を占めつつあり、大手航空会社も含めた各社間での自立的競争が行われるようになっていると考えられる。

(評価の方向)

- 上記の考え方に従って、既存新規会社に関しては、今後、公平な環境の下での競争を促進するという観点から、大手航空会社同様、後述するような地方路線ネットワークの現況等各評価項目により評価を行い、発着枠の配分を行うべきである。
- ただし、これまでスケールメリット等の観点からの保護育成が必要とされてきた保有機材12機という基準に増枠の時点で達する計画が無い既存新規会社については、参入促進及び規模拡大を通じた事業者間の競争促進による利用者利便の向上という政策の継続性の観点からも一定の配慮が必要である。

※スカイネットアジア航空は、現在のソラシドエア

特定既存航空会社への出資等にかかる制限について①

「東京国際空港の国内線発着枠の利用について」(2010年3月23日付航空局長通達)

1. 定義

本通達における用語の定義は、次のとおりとする。

(1) (略)

(2)「既存航空会社」とは、羽田空港を使用して運航を行うことについて航空法第107条の3第1項の許可を受けている航空会社であって、新規参入航空会社に該当しないものをいう。

(3)「大手航空会社」とは、JALグループ及びANAグループに属する航空会社をいう。この場合において、既存航空会社、既存航空会社の子会社及び次のいずれかに該当する航空会社(①又は②と同等程度の関与があるとみなされる航空会社を含む。)は、同じ航空会社グループに属するものとして扱う。

①既存航空会社、既存航空会社の子会社及び既存航空会社の持株会社又はこれらの者のいずれかが議決権の20%以上を実質的に所有している会社

②既存航空会社、既存航空会社の子会社及び既存航空会社の持株会社の社員(他の会社に出向中の者を含む。)が全役員数の4分の1を超えている会社

(4)「特定既存航空会社」とは、既存航空会社のうち、大手航空会社に該当しないものをいう。

(5)「特定既存優遇枠」とは、特定既存航空会社に優先的に配分される発着枠をいう。

(6)「特定既存地方枠」とは、国内地方路線(大阪国際空港路線、新千歳空港路線、福岡空港路線及び那覇空港路線の4路線以外の路線をいう。以下同じ。)を運航する便に使用するための特定既存優遇枠をいう。

(7)「特定既存自由枠」とは、特定既存地方枠以外の特定既存優遇枠をいう。

(8)「地方枠」とは、国内地方路線を運航する便に使用するための発着枠をいう。

(9)・(10) 略

(11)「自由枠」とは、(5)～(10)に該当しない発着枠をいう。

「東京国際空港の国内線発着枠の利用について」(2010年3月23日付航空局長通達)

3. 特定既存優遇枠の配分等について

(1)～(4) 略

(5) 特定既存優遇枠は、競争促進を図る観点から特定既存航空会社に配分することとしたものであることに鑑み、特定既存優遇枠の配分を受けた特定既存航空会社が他の航空会社と合併した場合等においては、次のとおり取り扱う。

- ① 特定既存航空会社が、大手航空会社と合併し又は大手航空会社に対して国内定期航空運送事業の全部又は羽田空港路線に係る部分を譲渡する場合は、当該特定既存航空会社に配分された特定既存優遇枠は回収する。
- ② 特定既存航空会社が、他の特定既存航空会社と合併し又は他の特定既存航空会社に対して国内定期航空運送事業の全部若しくは羽田空港路線に係る部分を譲渡する場合であって、当該合併又は当該譲渡の結果、当該合併後に存続することとなる航空会社又は当該事業の譲渡を受けた航空会社の保有機材数が12機を超えることとなるときは、12機を超える部分に係る航空機の運航に必要となる特定既存優遇枠は回収する。
- ③ 特定既存航空会社が羽田空港を使用した国内定期航空運送事業から撤退する場合は、当該特定既存航空会社に配分された当該特定既存優遇枠は回収する。
- ④ 上記①、②又は③以外の場合であっても、特定既存優遇枠の配分後に、特定既存航空会社が1.(3)①又は②に該当することとなった場合など、上記①、②又は③と同程度の事例とみなされるときは、上記①、②又は③に準じて取り扱うものとする。

新規参入航空会社及び特定既存航空会社による共同運送等について(2005年9月16日航空局長通達)

「東京国際空港の国内線発着枠の利用について」(平成22年3月23日付け国空事第1138号)に定める新規参入航空会社及び特定既存航空会社(以下「新規参入航空会社等」という。)により行われる共同運送及び運航業務の管理の委受託については、以下のとおりとする。

1. 共同運送

- (1) 新規参入航空会社等が実運航者となり、自らに配分された東京国際空港国内線発着枠を使用して他の航空会社と共同運送を行う場合にあっては、1枠当たりの当該他の航空会社の販売座席数が当該枠を使用する便の全座席提供数の2分の1以下であり、かつ、(2)を満たすことを条件とする(地方枠のうち到着枠のみの配分を受けて運航する便を除く)。
- (2) その他の条件
新規参入航空会社等の運賃設定が共同運送を行う他の航空会社とは独立して行われることが確保されていること。
- (3) 提供座席数に対する販売座席数の比率については、枠ごとにIATAスケジュール期間(夏期・冬期)単位で算定することとし、各便を枠ごとに運航計画において特定することとする。