

資料1

国内航空のあり方に関する
有識者会議(第5回) /
羽田発着枠配分基準検討
小委員会(第2回)

第4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4月

1. リージョナル航空・地域航空の振興に向けた 取組について

リージョナル航空・地域航空の振興に向けた課題

- 地方都市間を結ぶ路線や離島路線は、地域住民の生活の足としての役割を持つことに加え、地域活性化やインバウンド地方誘客の観点からも国内航空ネットワークにおいて重要な役割を果たしている。
- 一方でリージョナル航空会社や離島航空会社についても、昨今の事業環境の構造的変化を受け、非常に厳しい状況にあり、ネットワークの維持に向けた取組が必要。

- ・ 日本では人口減少が進んでおり、地方においては特にその傾向が顕著。将来にわたっても人口減少の継続が見込まれる。
- ・ 人口減少局面において、地方都市間を結ぶ路線や離島路線を維持するための新たな需要創出先として、インバウンド需要の取込は重要な課題。

⇒インバウンドの地方誘客に向けた国の支援策・地域航空を活用した**インバウンド需要創出の取組**

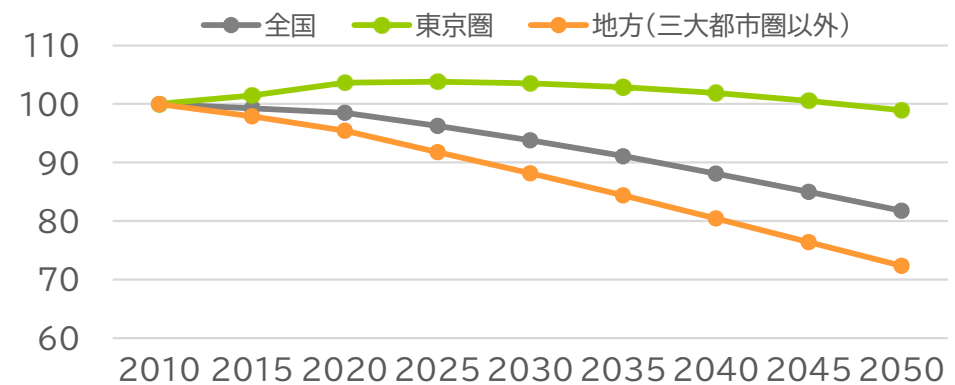
- ・ 需要が減少していく中で需給適合の観点から、リージョナル機の更なる活用を図ることも有効。

⇒**運航業務の管理の受委託の活用**

- ・ 地域住民の足としての役割を果たすためには、安定的な運航の確保が必要。

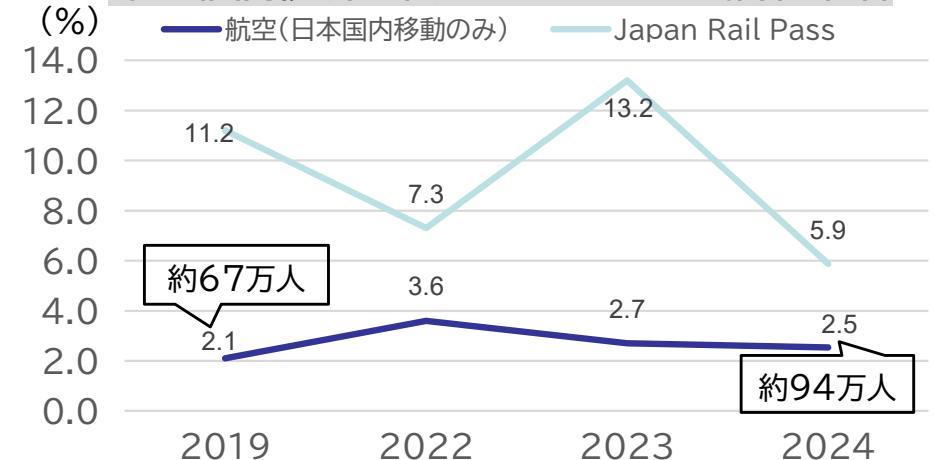
⇒**ATR機の運航品質の改善**

圏域別の人口推移(2010年=100)



(出典) 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(2023年推計)」より航空局作成

航空(国内移動)を利用したインバウンド旅客の割合



※ 第1回国内航空のあり方に関する有識者会議資料から再掲

ご指摘事項

- インバウンドの国内線への取込みに向け、踏み込んだ取組が必要。国としてもプロモーション等への支援をしてほしい。
- インバウンドの国内線利用率の低さが課題。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。

<国際観光旅客税の使途拡充>

○ 2025年度の対象 赤字は2026年度から追加となるもの

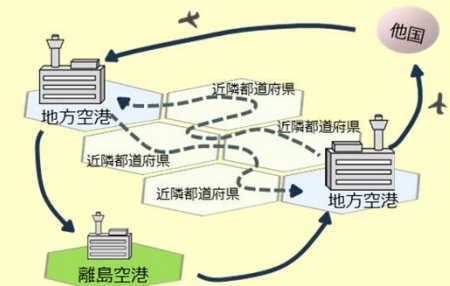
	空港ビル会社・空港会社	グラハン会社	航空会社
①搭乗関連手続の円滑化	○	— 国内線にも拡充	◎
②グラハン業務の業務効率化・ 職場環境改善・生産性向上	○	○ (一部) 国内線での使用要件をより緩和	○ (一部)
③空港ターミナルビルの機能強化 ④空港アクセスの改善 いずれも2026年度より開始	◎	—	—

○ 地域航空を活用したインバウンド需要創出 <国際観光旅客税>

地域航空会社の就航先におけるインバウンド等の新たな需要創出に向け、国による伴走支援を通じて、需要喚起につながる取組を支援。

○ 地方空港を活用した相互交流の促進事業 <一般財源・新規>

地方周遊の促進に向けて、複数の地方空港が航空会社等と連携して行う国際定期便の誘致やプロモーション等を支援



① 搭乗関連手続の円滑化

快適な旅行環境実現に向けて、顔認証技術を活用した本人確認システム、自動化機器等の導入により旅客の待ち時間短縮や手続きの非接触・非対面化を促進。



② グラハン業務の業務効率化・職場環境改善・生産性向上

安定的・持続的にインバウンドを受け入れるため、グラハン業務の業務効率化・職場環境改善・生産性向上を推進。



③ 空港ターミナルビルの機能強化

増加するインバウンドの受け入れや更なる地方誘客の促進に向けて、空港ターミナルの機能強化。(※)

(補助対象)

- ・チェックインカウンター周辺の拡張等
- ・コンコース等の拡張等
- ・保安検査場の拡張等
- ・待合施設の拡張等
- ・手荷物受取所の拡張等



チェックインカウンター周辺



搭乗待合室



手荷物受取所

④ 空港アクセスの改善

増加するインバウンドの受け入れや更なる地方誘客の促進に向けて、空港アクセスの機能改善。(※)

(補助対象)

- ・空港駅、二次交通への動線の明確化等
- ・空港駅、二次交通のための待合施設
- ・空港駅、二次交通のための乗降場



空港駅改札周辺



バス待合施設



バス乗降場

- 地域航空の就航地点には豊富な観光資源があるにも関わらず、地域航空会社はインバウンド誘客に関する知見やマーケティング等の取組余力がないことから、インバウンド誘客の具体的なアクションが行いにくい。
- このため航空局では地域航空会社と連携の上、令和7年度にインバウンドの需要喚起につなげるための実践的なトライアルを実施。

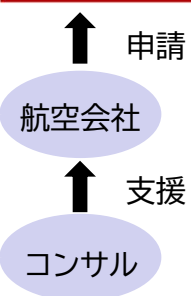
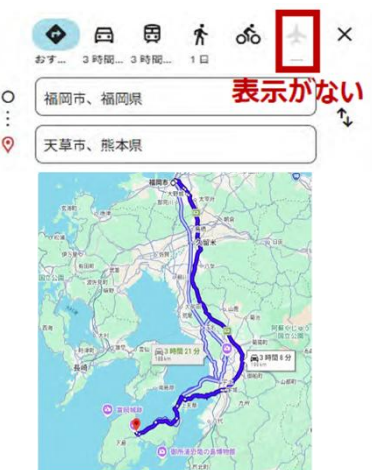
B to C マーケティング

課題

旅マエ/旅ナカで重要な経路検索や航空券予約などのメタサーチに表示されない(又はされにくい)。

対応

航空会社が申請を円滑に行えるよう、Google社への問い合わせ・申請内容の翻訳等、航空会社とGoogle社との協議を支援。



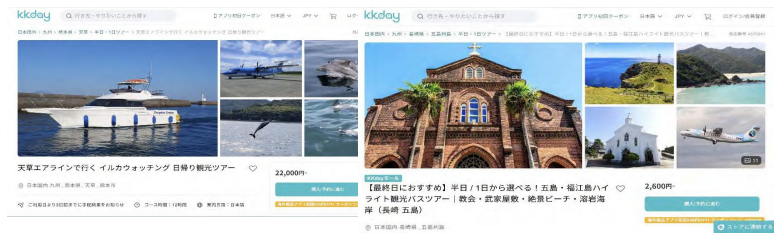
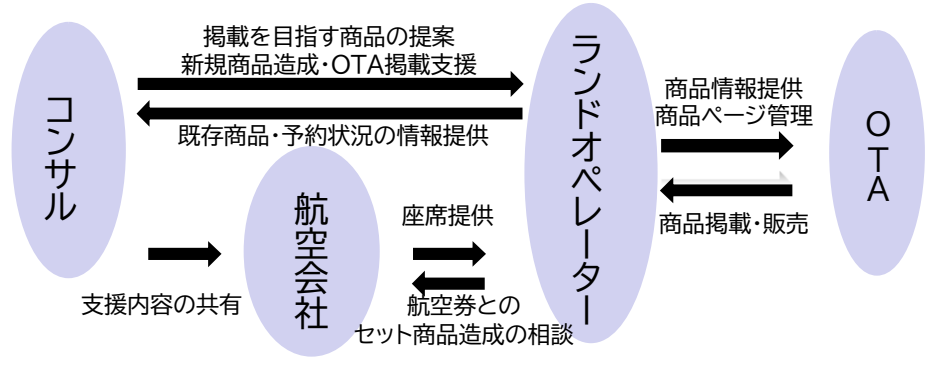
天草エアラインがGoogle社との契約締結に至り、今後表示予定

(出典: Google Maps)

B to B マーケティング

規模の小さな航空会社では、海外の旅行会社やOTAへのマーケティング余力・ノウハウに乏しい。

現地ランドオペレーターと連携し、着地型商品のOTA掲載と、新規商品の造成の支援を実施。



運航業務の管理の受委託の活用に向けた検討について

ご指摘事項

- ▶ 運航業務の管理の受委託はネットワーク維持のために重要であり、経営の選択肢拡大にもつながる。航空会社が活用できるように、前向きに検討を進めていただきたい。

運航業務の管理の受委託とは

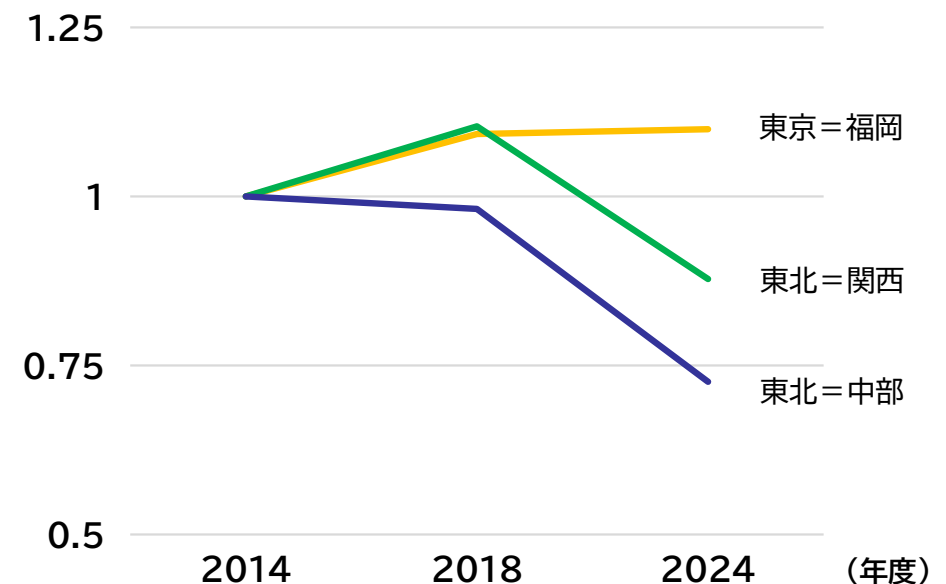
航空会社Xが、航空会社Yに対して、Y社の機材と乗員を用いた運航の実施を委託すること。



運航業務の管理の受委託の有効性

- 近年、地方間移動の需要は減少傾向にあり、需給の変化への適切な対応が求められる。
- ・ 一方で、各社保有する機材の種類や数には限りがあり、個社での機材変更による需給適合は難しい。
- ・ しかしながら、大きさの異なる機材を保有する航空会社間で機材の相互利活用を行うことが円滑化されれば、需給適合を進めることが可能。
- ・ こうしたことを制度的に可能とする「運航業務の管理の受委託」は、ネットワークを維持するうえで効果的な手段となりうる。

地域間の輸送人数の推移 (2014年度を1とした場合)



(出典) 旅客地域流動調査より航空局作成
 ※ 鉄道・旅客船・自動車・航空等による移動者数

運航業務の管理の受委託の形態と具体例

① グループ企業間での運航業務の管理の受委託

事例) 委託者:ANA → 受託者:エアージャパン

便名	運航	機材	乗員	整備
ANA	エアージャパン			ANA

※ 機材は、ANAとエアージャパンの共通事業機

② 同グループ以外の企業との運航業務の管理の受委託

【要件】委託者と受託者の整備業務委託先が同一であること

事例) 委託者:JAL → 受託者:スプリング・ジャパン

便名	運航	機材	乗員	整備
JAL	スプリング・ジャパン			JALEC

※ JALとスプリング・ジャパンはどちらもJALECに整備業務を委託

※ 機材は、JALとスプリング・ジャパンの共通事業機

③ 同グループ以外の企業からのウェットリース (運航業務と整備業務の管理の一括での受委託)

→ 許可事例無し

便名	運航	機材	乗員	整備
X社	Y社			

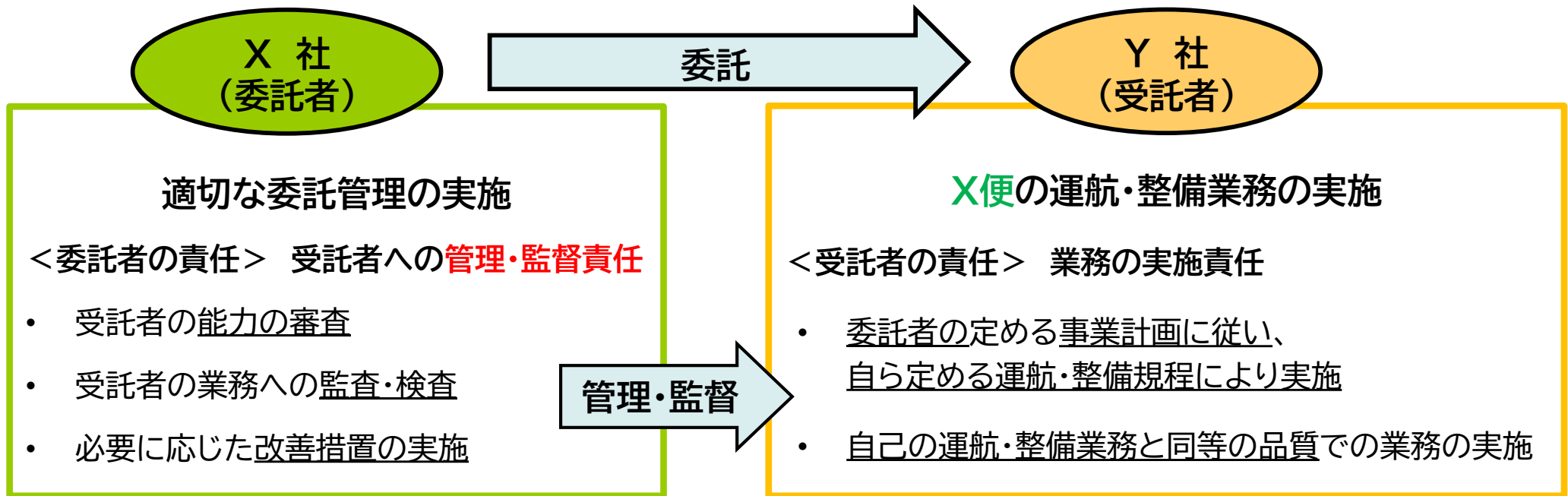
例) 委託者:X社 → 受託者:Y社(非X社グループ)

- ①、②と異なり、委託者の通常の運航便と異なる社が整備を実施※することとなる。
- このような場合において、委託者と受託者の運航や整備に関する規程や業務体制の差違をどのように考えるか、許可・審査にあたっての考え方を確認したい、との声がある。

※ ①で整備を実施するANA/②で整備を実施するJALECは、それぞれ①の委託者ANA/②の委託者JALの通常の運航便の整備も実施しているが、③の場合、委託者Xの整備を実施していないY社が実施することとなる。

○ 「③ 同グループ以外の企業からのウェットリース」の実施スキームについて、考え方を明確化。

実施スキーム



⇒ 必ずしも、委託者と同一の運航・整備規程や業務体制を求めるものではない

- 航空会社の選択肢を増やす観点からも、実際の活用に向いて、活用を希望する航空会社(委託者と受託者の双方)と相談しながら、実務上の課題がないか検討を行う。

ATR機の運航品質の改善に向けた検討状況について

ご指摘事項

- ATR機の就航率向上に向けては国としても支援していただきたい。

ATR機の概要

- 小型ターボプロップ機で、ジェット機よりも高燃費かつ、短い滑走路で離着陸が可能
- 主に国内の短距離路線で使用され、本邦でも地域路線航空会社の路線を中心に活躍

	ATR42-600	ATR72-600	【参考】B737-800
客席数	48席	70席	約170席
全長	22.7m	27.2m	39.5m
燃費 (km/ℓ)	0.69km/ℓ	0.62km/ℓ	0.16km/ℓ
離陸 / 着陸滑走路長	1,107m/966m	1,315m/915m	1960m/1650m
機材写真			

(出典)「数字でみる航空 2025」と航空会社への聞き取りに基づき航空局作成

ATR機を使用する本邦の航空会社

日本エアコミューター (JAC)

<使用機材>

ATR42-600型 9機
ATR72-600型 2機

<就航路線>

鹿児島=奄美、沖永良部、屋久島、種子島、与論、喜界、徳之島
奄美=喜界、与論、徳之島
屋久島=福岡、大阪
隠岐=出雲 等

北海道エアシステム (HAC)

<使用機材>

ATR42-600型 4機

<就航路線>

丘珠=利尻、釧路、中標津、三沢、函館、秋田、女満別、奥尻
函館=奥尻 等

オリエンタルエアブリッジ (ORC)

<使用機材>

ATR42-600型 2機
※ DHC-8-Q400型 3機使用

<就航路線>

長崎=壱岐、福江、対馬
福岡=対馬、福江、宮崎、小松、中部
中部=宮崎、秋田

天草エアライン (AMX)

<使用機材>

ATR42-600型 1機

<就航路線>

天草=熊本、福岡
熊本=大阪

トキエア (TOK)

<使用機材>

ATR42-600型 1機

<就航路線>

新潟=丘珠、中部、神戸

ATR機の運航品質の改善に向けた検討状況について

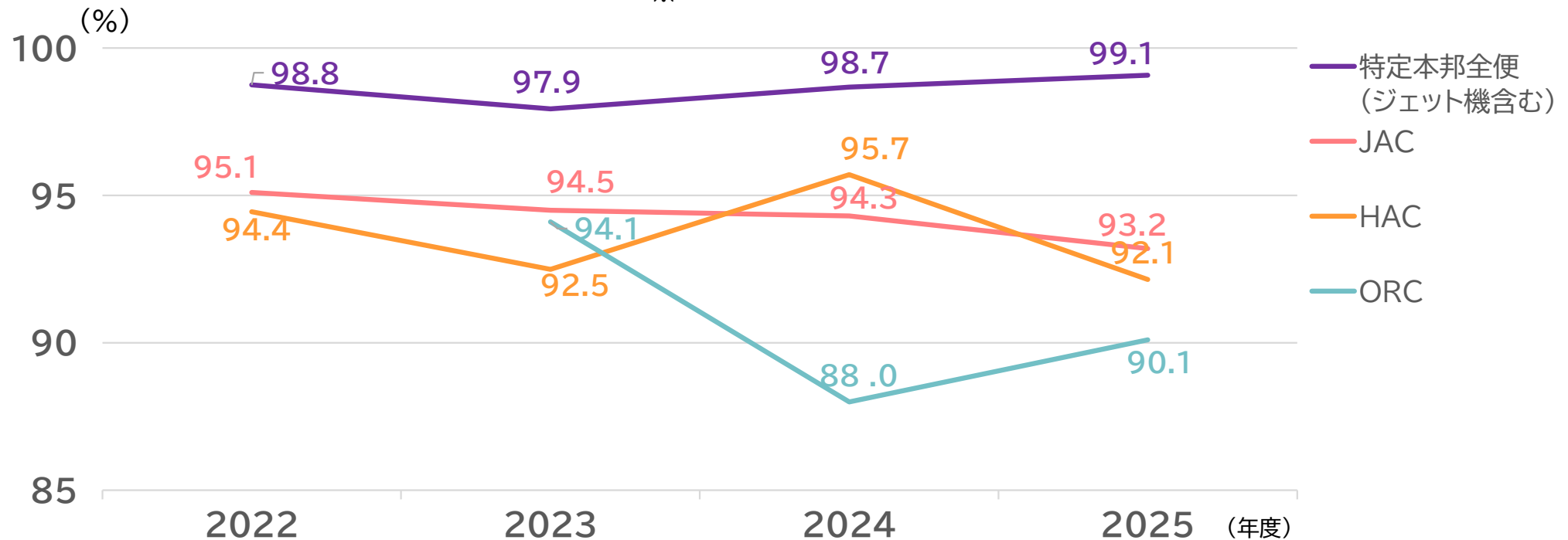
ご指摘事項

- ATR機の就航率向上に向けては国としても支援していただきたい。

現状

- ATR機は、主に離島航空路において使用されており、地域住民の生活の足として重要な役割を果たしている。
- 一方で、特定本邦航空会社の全便と比較して、就航率が低い傾向にあり、安定的な運航の確保に課題が生じている。

就航率※の推移



(出典) 航空会社への聞き取りに基づき航空局作成
 ※ 特定本邦の2025年の数値は9月までの実績
 ※ ORCの集計期間はATR運航開始後の2023年7月1日～

※ 就航率 = (計画便数 - 欠航便数) / 計画便数

課題

機材・メーカーの課題

- ・ フランス時間でのサポート体制(24時間対応でない)
⇒ 早朝便の不具合対応が同日夜間となり、日中の便が欠航に

<例>

フランス時間	日本時間	状況
02:00	10:00	不具合発生
現地サポート対応時間外		↓
10:00	18:00	不具合対応開始
15:00	21:00	問題解消

} 欠航

- ・ 部品の修理・納入遅れ(世界的な部品枯渇も影響)
- ・ 大型機に比べ、マニュアルの記載が不十分
⇒ 不具合への対処方法を都度メーカーに確認

運航者の課題

- ・ 明らかに安全性に関わらない不具合(客室内の部品等)でも、整備規程に取扱いを定めていない場合は、都度メーカーに対応方針を確認せざるを得ない状況
⇒ 確認完了まで運航ができず、欠航が発生
- ・ 整備士が常駐していない離島空港等で不具合が発生した場合、当該空港まで整備士を派遣する必要
⇒ 整備作業の開始までに時間がかかるため、すぐに運航を再開できず、欠航が発生



対応方針

- ・ 航空局と航空会社で、定期的な検討の場を設け、機材の不具合やその対処方法を共有
- ・ 機材メーカーや設計・製造当局への申入れ[※]等も見据えつつ、部品供給地点の追加設置等、必要な対応を検討

※ 2007年のボンバルディア機における航空事故発生時は、カナダ航空局への申入れを実施

- ・ 運航の安全に関わらない不具合について、都度メーカーに確認をしなくて済むよう、あらかじめ整備規程に取扱いを規定
- ・ 整備士が直接離島空港に行かなくとも、リモートで修理・整備業務を実施できるように、法令の適用関係を整理

2. 競争環境のあり方について

ご指摘事項

- 出資規制の廃止後に会社間の統合が進み、仮に大手2社体制となった場合には、競争自体が起きなくなってしまう。それでは公正で健全な競争が阻害され、適切でない。
 - 歪んだ市場構造となることは避けるべき。健全な競争の確保のため、航空会社間で極端な体力差が生じないように発着枠を適切に配分することが大事。そのために、発着枠の回収・再配分の考え方は、固定化せず柔軟に考えるべき。
-
- 出資規制の廃止は、「ネットワーク維持」の観点から、対応方針として前回会議にて示したもののだが、航空政策のもう一つの軸である「競争の促進」の観点にも、常に留意する必要がある。
 - 国内航空のあり方として競争環境の維持が前提であることに変わりはなく、航空会社間での協調・協業が行き過ぎたものとなることは望ましくない。
 - このため、出資規制の廃止後、経営統合等によって競争性が過度に阻害されるような状況（例えば、特定既存航空会社4社すべてが大手航空会社の傘下となるなど）が仮に生じる場合には、競争環境の維持の観点から、発着枠の回収・再配分の考え方の再検討など、何らかの対応策を行う必要があると考えている。
 - 次回の混雑空港の使用の許可更新は2029年であるが、それまでの間も、競争環境の状況（競争性が過度に阻害されるような状況が生じていないか、上記再検討など対応策を行う必要がないか）については定期的に確認する必要がある。

3. 航空輸送サービス等に関する論点について

航空輸送サービス等に関する論点について

- 国内航空の維持に向けて、航空会社は安定的に需要を獲得していく必要があり、そのためには航空が利用者から積極的に選ばれる交通手段となることが重要。
- 航空が「選ばれる」交通手段となるためには、優れた航空輸送サービスを実現し、利用者の利便性と信頼性を確保する必要がある。
- また、路線維持によって利用者利便を確保するためには、需要の変化にも適切に対応する必要がある。

課題

利用者にとってわかりやすく、かつ納得して航空券を購入できるような運賃設定が必要

コロナ前と比較して定時性が悪化傾向にあり、改善に向けた取組が必要

航空路線の維持のためには、路線収支の改善が重要であり、より細かな需要変動への対応も必要



取組

利用者利便や公正な競争環境の確保に向けた対応

国や航空会社、業界による定時性確保に向けた取組の実施

曜日毎の需要波動に合わせたダイヤ設定の検討

ご指摘事項

- 現在の届出制では、実際の販売価格を把握できていない点が課題。
- モニタリングの目的として、「利用者利便」と「公正な競争」の双方の観点が入っていることが重要。しっかりモニタリングしてほしい。

課題

- 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、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、実勢運賃でモニタリングする手段の構築が必要。
- 略奪的運賃の判断基準について、変動費のみから、現下の事業環境を踏まえ考慮すべき費用を勘案したものにする必要。

運賃モニタリング調査

- 各社の運賃設定や販売行動について、主な運賃種別による実勢運賃の推移や路線収支等を分析して下記把握が可能となる手段を構築
 - 不当な運賃の引き下げによる公正な競争を阻害するおそれ
 - 業界全体における運賃水準の過度な低廉化を招くおそれ
 - 費用の適切な転嫁が阻害されているおそれ

等



対応

- 各社の運賃設定や販売行動の監視を実勢運賃で実施。⇒ 利用者利便や公正な競争を阻害するものであったと認められる場合には、運賃設定意図等をヒアリングした上で、必要な対応を行う。
- 定期的に航空局ホームページ上で、特定路線における実勢運賃の動向を公表。
- 略奪的運賃の判断基準の見直し。

定時性向上に向けた取組

- これまで実施してきたダイヤ改善や予備機材の確保の取組を、遅延の実態に応じて更に改善。
- 1月から実施している管制の見直しの取組によって出発待機は減少しており、今後も取組を継続。
- さらなる取組として、空港における旅客搭乗の円滑化等を進める。

ダイヤの改善（航空会社の取組）

- ・ 運航実績に応じて、飛行所要時間を延ばす等、適正なダイヤを設定
- ・ 遅延が発生しやすい便を中心に、便特性に応じた余裕を持った折り返し時間[※]を設定
[※] 着陸した航空機が再び出発するまでの時間
- ・ 遅延発生時に代替機として投入することで玉突き遅延を回避できるよう、予備機材を確保

【ダイヤ改善イメージ】

◆ 2025年夏ダイヤ（3月末～）



◆ 2026年夏ダイヤ（3月末～）



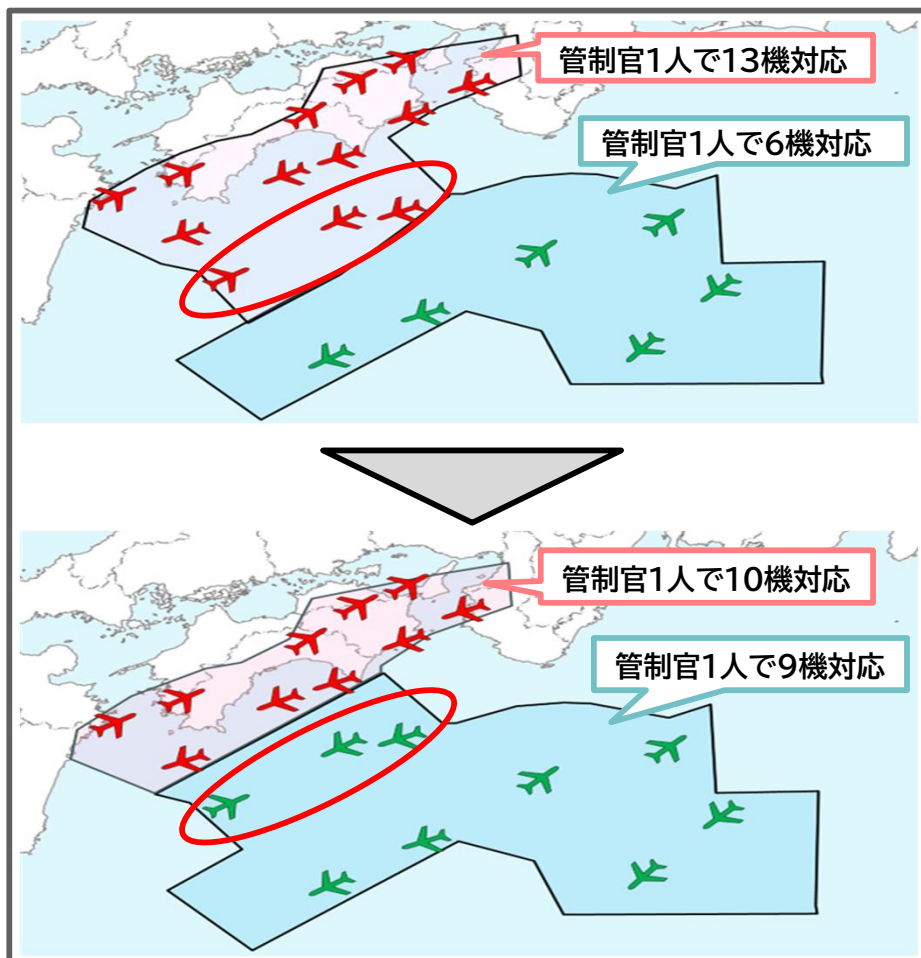
定時性向上に向けた取組

管制の見直し (国の取組)

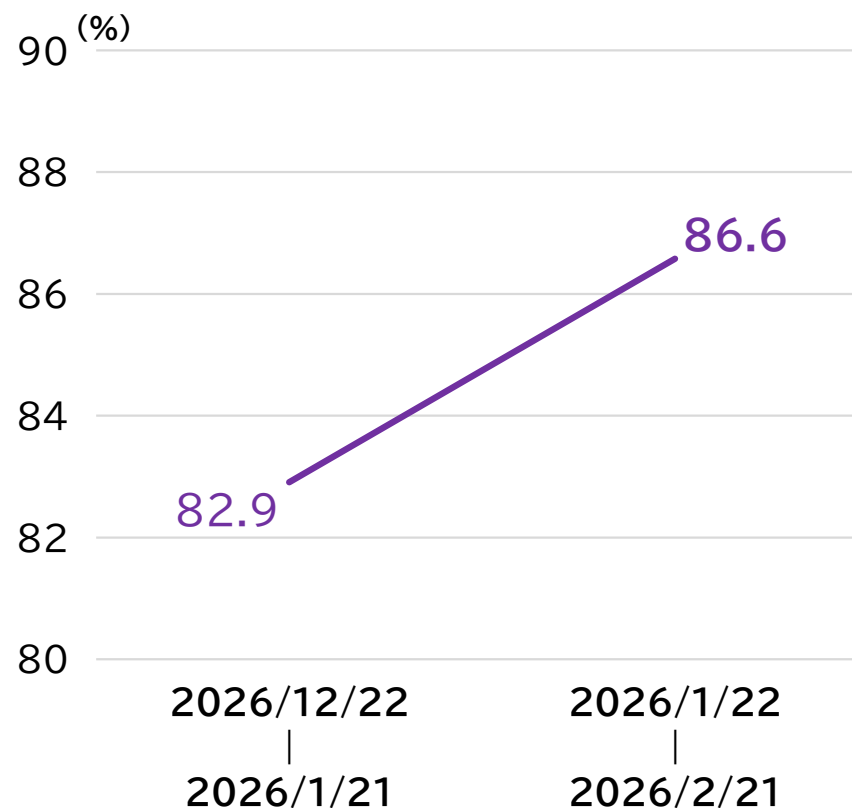
- 特定の管制空域の混雑に伴う出発待機を低減させるため、状況に応じて管制官の担当範囲を変更し、管制官1人当たりの取扱い機数を平準化 (2026年1月22日より実施)

➡ 当該空域の混雑による遅延分数が、1000便当たり140分から2分に減少 (取組前後の1ヶ月を比較)

【実施イメージ】



<参考> 当該空域を通過するある路線における定時出発率



(出典) 当該路線に就航する航空会社への聞き取りに基づき航空局作成

定時性向上に向けた取組

旅客搭乗の円滑化（業界全体での取組）

- 旅客の搭乗手続きの遅れや過剰な機内持込手荷物の搭載に起因する遅延を抑制するため、以下の取組を実施（航空局より要請文書を発出）
 - 搭乗締切時刻の厳格化（各社順次取組を開始）
 - 持込手荷物の個数・大きさ制限の厳格化（4月1日より実施）



※過剰な持込手荷物の搭載も遅延要因の一つとなっている。

機内持込手荷物に関するガイドライン※の主なポイント

※ 3月25日に定期航空協会が発表

○ 持込み個数について

身の回り品1個 + 手荷物1個の合計2個まで

○ 身の回り品のサイズについて

ハンドバック等の身の回り品は、前の座席の下に収納できる大きさの範囲内

○ その他お客様にご留意いただきたいこと

持込手荷物は、自分で上の棚に収納できるサイズ・重さの範囲内

機内持ち込み手荷物 ルールのご案内

Carry-on Baggage Allowance

機内に持ち込める個数は **身の回り品1個** と **手荷物1個** の

合計2個まで

You may bring up to 2 items into the cabin

身の回り品

前の座席の下に入る大きさ

1個

※ハンドバック・ショルダーバック等
1 Personal item
(e.g. purse or small handbag)
Must fit under the seat in front of you

+

手荷物

お土産も1個の扱い

1個

1 Carry-on bag
Including items purchased
at the airport

注意!
機内の収納スペースには限りがあり、適切に収納できないと判断される手荷物については、貨物室へお預かりさせていただく場合がございます
Baggage that cannot be safely stowed may need to be checked and transported in the cargo hold

飛行機の大きさで、持ち込める手荷物のサイズが異なります

You may bring up to 2 items into the cabin

100m以上

100m未満

- ① 事前にご搭乗になる航空会社の「機種」と「サイズ規定」をご確認ください
Check your airline's aircraft type and carry-on size limits in advance
- ② 100席未満の機種へ乗り継ぎがある場合はご注意ください
Check if your itinerary includes a smaller aircraft (under 100 seats)

■ 機内の収納スペースには限りがあり、適切に収納できないと判断される手荷物については、貨物室へお預かりさせていただく場合がございます
Baggage that cannot be safely stowed may need to be checked and transported in the cargo hold

■ お客様ご自身で上の棚に収納できるサイズ・重さの手荷物をお持ちください
手荷物の落下により、ご本人や周囲の方が怪我をするケースが発生しています
You must be able to lift and stow your baggage into the overhead compartment by yourself
Falling bags can cause injuries to you and other passengers

みなさまの安全と定時出発のため
手荷物のお預けにご協力をお願いいたします

Thank you for your cooperation in ensuring safe and on-time departures

(参考) 空港内での掲示

曜日運航等の積極的な活用の検討について

- 需給適合の観点から、国内線での曜日運航の実施や、期間減便についてどのように考えるべきか。


<曜日運航>

- 曜日別の需要波動に合わせたダイヤ設定を行うことは、需給適合を図るうえで有効な手段と考える。

日	月	火	水	木	金	土
		×	×			
運航日		運休日				

<期間減便>

- 特定の空港では発着枠の未使用期間が1ヶ月以上連続して生じる場合、その間他の航空会社が暫定的に当該枠を使用できることとなっている。
- このルールが存在から、航空会社は1ヶ月以上の連続した未使用期間を生じさせないようなダイヤ設定を行っており、実質的に自由なダイヤ設定を行いきにくい状況にある。
- その結果、特に短距離の不採算路線においては、未使用期間が1ヶ月以上は連続しない範囲で運休がなされるなど、不規則なダイヤ設定がされるケースも存在。
- 空港の発着枠の有効活用の観点にも留意しながら、当該ルールにおける「未使用期間」の範囲を一定程度緩和することによって、航空会社のダイヤ設定における選択肢を増やすことができ、需給適合を図るうえで有効な手段であると考えられる。

~ 1/20	1/21 ~ 3/10	3/11 ~
	×	