

国内航空のあり方に関する有識者会議 報告書 概要

国内航空の現状

2000年の規制緩和による自由化

- ・路線免許制の廃止
 - ・運賃の自由化
 - ・新規参入社への発着枠の優先配分
- ⇒ 中堅社のネットワークの拡大、運賃種別の多様化、サービスの向上

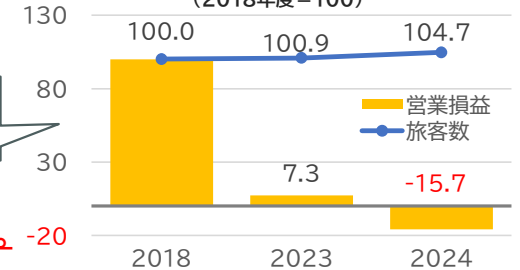
利用者利便の向上、国内航空産業の発展

新型コロナを境とした事業環境の構造的変化

- ・不可逆的なコスト上昇(燃油費、整備費、人件費等)
- ・円安による外貨建コスト増
- ・高単価のビジネス需要の減少

新型コロナ以降、旅客数は回復したものの、2024年度には国内線の収支は実質的に赤字

主要6社の国内線事業における営業損益の状況 (2018年度=100)



航空政策の方向性

：航空会社間の競争を原則としつつ、国内航空ネットワークの維持のための方策を講じ、利用者利便を確保。

具体的な方策

大手社

中堅社

リージョナル航空会社

地域航空会社

路線協調の円滑化

<課題>

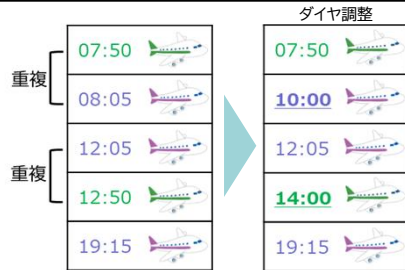
- 複数の航空会社のダイヤが重複。

<対応策>

⇒ 一定の要件の下で独占禁止法上問題なく、路線のダイヤ調整が可能。

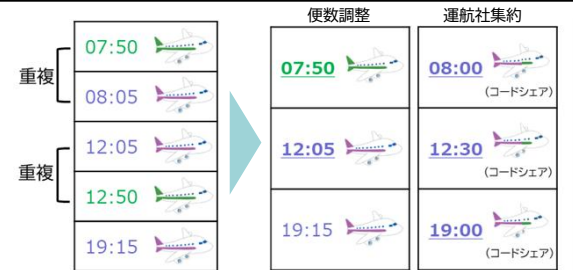
<効果>

利用者利便(時間帯の選択肢など)の向上。



- 需要が減少している路線では、自由な競争のみでは事業継続が困難になるおそれ。
- ⇒ 離島路線など「地域住民の生活に必要」な路線は、航空法の認可を得て、独占禁止法の適用除外が可能。

航空会社間でのダイヤと供給量(便数など)の調整により、ネットワークの維持と利用者利便の確保。



航空会社間の協業の円滑化

- 大手社から中堅社への出資規制により、各社の経営上の選択肢が狭められている。
- ⇒ 事業環境の変化に応じ、各社の経営の自由度を高めるため、当該出資規制を廃止。
- ⇒ 合併等があれば、競争とネットワーク維持の観点から、一部の発着枠の回収再配分を実施。
- ➡ ネットワークへの影響を最小限に、経営改善に向けた連携深化も可能に。

リージョナル機活用による需給適合

- 需要減で他社の小型機活用ニーズが増えつつある。
- ⇒ 「運航業務の管理の受委託」制度の活用。
- ➡ 航空会社間での機材の融通の円滑化を通じ、需要に応じたサイズ適合化が可能に。

運航品質の改善

- 離島などの地域航空を担うATR機の運航品質に課題。
- ⇒ 技術面支援含め、官民連携で取り組む。(メーカーへの申入れも見据え対応の検討、リモート整備も可能とする整理 など)
- ➡ 就航率改善を図り、地域住民の足を確保。

透明性の確保

- 協調・協業等が進展する中でも利用者利便や公正な競争を確保する観点から、適切な運賃水準の監視と分かりやすい情報公開が必要。
- ⇒ 実勢運賃のモニタリングを実施。あわせて、低廉運賃の監督基準や情報公開のあり方も見直し。
- ➡ 利用者が運賃の動きを分かりやすく把握することを可能に。また、コストに見合った健全・公正な価格競争の確保。

需要獲得・サービス向上に向けた取組

- 国内航空のインバウンド利用の低迷 ⇒ 国際観光旅客税の補助事業の対象拡充、地域航空会社への伴走支援 ➡ インバウンド需要の取込みによるネットワーク維持
- 人口減少下での需給適合が必要 ⇒ リージョナル機等の有効活用、需要に合わせた曜日運航・期間減便の実施 ➡ 様々な選択肢を通じ、需給適合の実現
- 遅延の増加 ⇒ 航空会社・空港・管制等様々な主体が連携して取組を実施 ➡ 定時性の確保により、利便性と信頼性の向上

地域航空会社へのインバウンド誘客支援事例

- ・ 経路検索表示(天草エアラインとGoogle社との契約支援によるGoogle Map表示等)
- ・ 離島航空を活用した旅行商品の造成支援

今後の検討課題：① 今般の議論の継続的なフォローアップ ② 鉄道等他モードとの役割分担に関する検討 ③ 地域航空の今後の維持のあり方に関する検討

国民生活を支える重要な交通手段である国内航空ネットワークを今後も安定的に維持し、利用者利便を確保するため、航空会社をはじめとする関係者が速やかに上記施策を実行することが重要。