

国内航空のあり方に関する有識者会議 報告書 参考資料集

令和8年5月29日
国土交通省 航空局

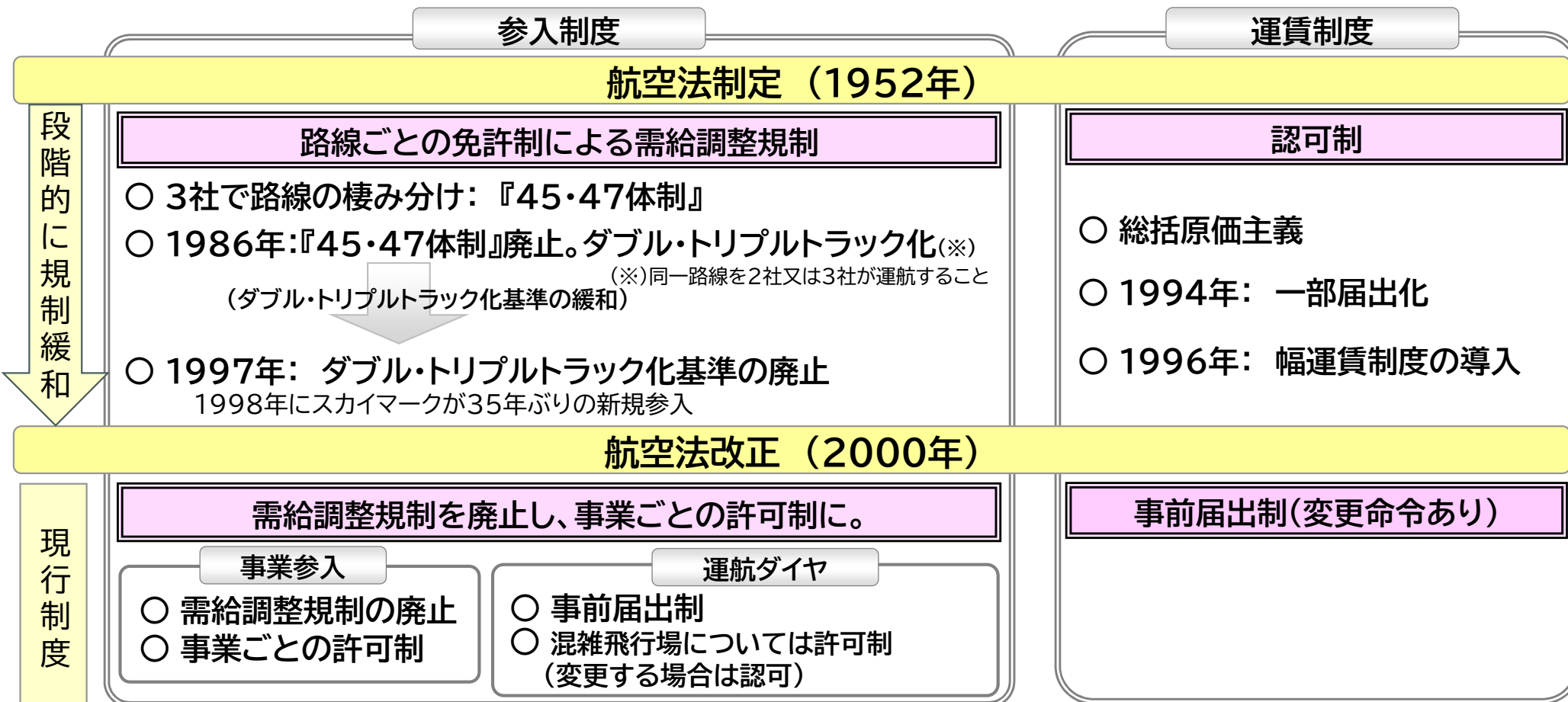
1. 国内航空を巡る現状認識	2頁
2. ネットワーク維持のための方策	9頁
3. 航空会社間の協業に関する方策	15頁
4. 航空運賃を巡る諸論点	23頁
5. さらなる需要獲得やサービス向上に向けた方策	27頁
(参考)関連法令等	36頁

※ 各頁におけるタイトル名の項目番号は、報告書の項目番号と一致

1. 国内航空を巡る現状認識

1. (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^{※1}の参入時期

1998年9月 スカイマーク
1998年12月 AIRDO
2002年8月 ソラシドエア^{※2}
2006年3月 スターフライヤー

※1 各社、羽田発着枠が6便以上となり、特定既存航空会社となった時期は以下のとおり
 ・スカイマーク、AIRDO 2000年7月～
 ・ソラシドエア 2002年9月～
 ・スターフライヤー 2006年3月～

※2 当時はスカイネットアジア航空

1. (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

1998年
1路線



2025年
23路線



AIRDO

1998年
1路線



2025年
11路線

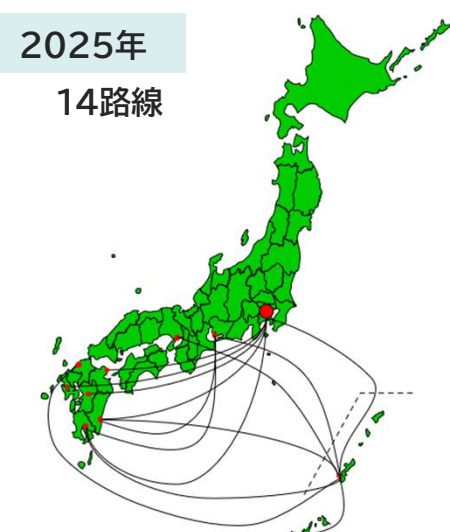


ソラシドエア

2002年
1路線



2025年
14路線

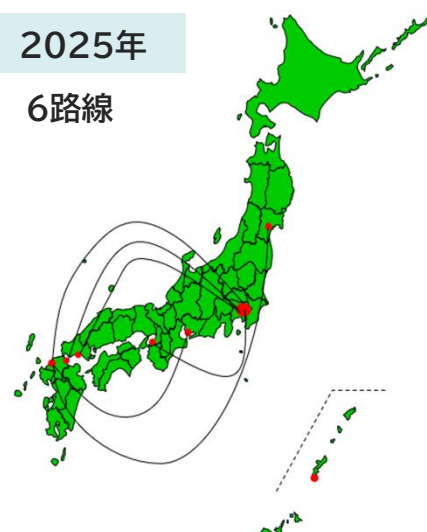


スターフライヤー

2006年
1路線

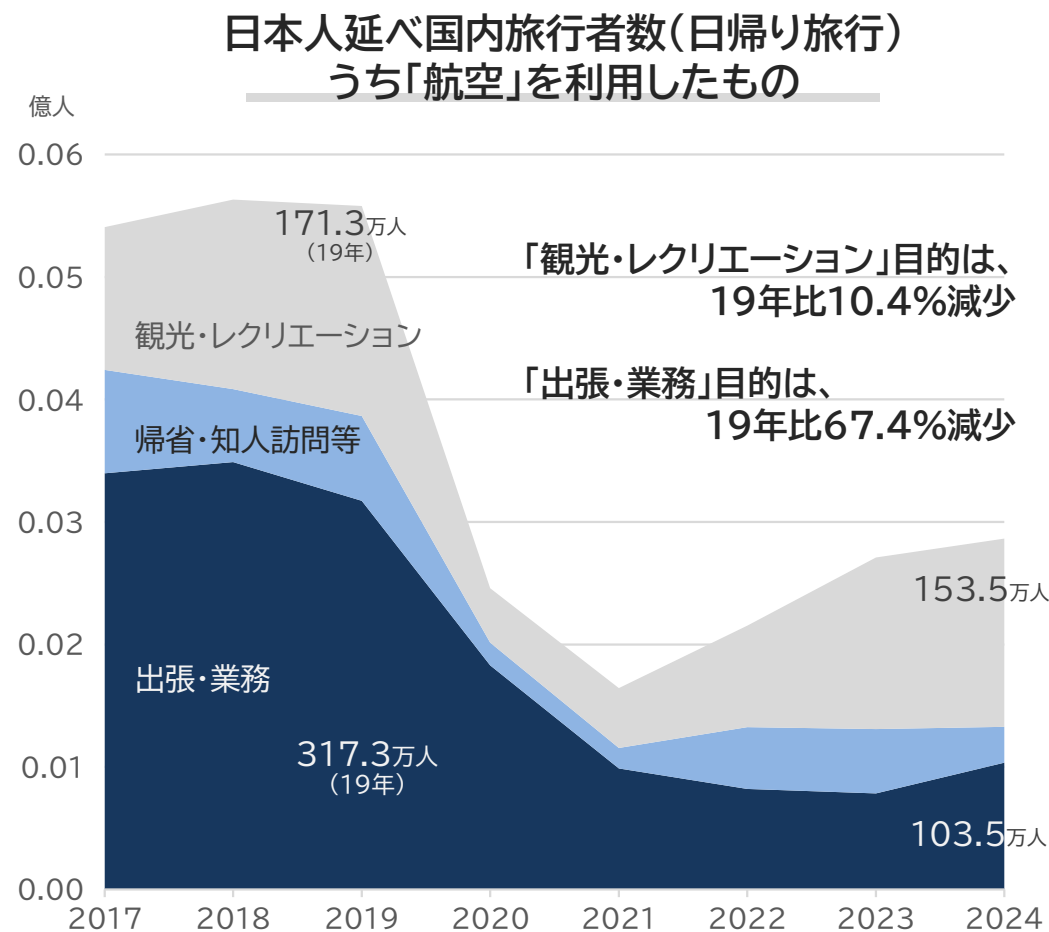
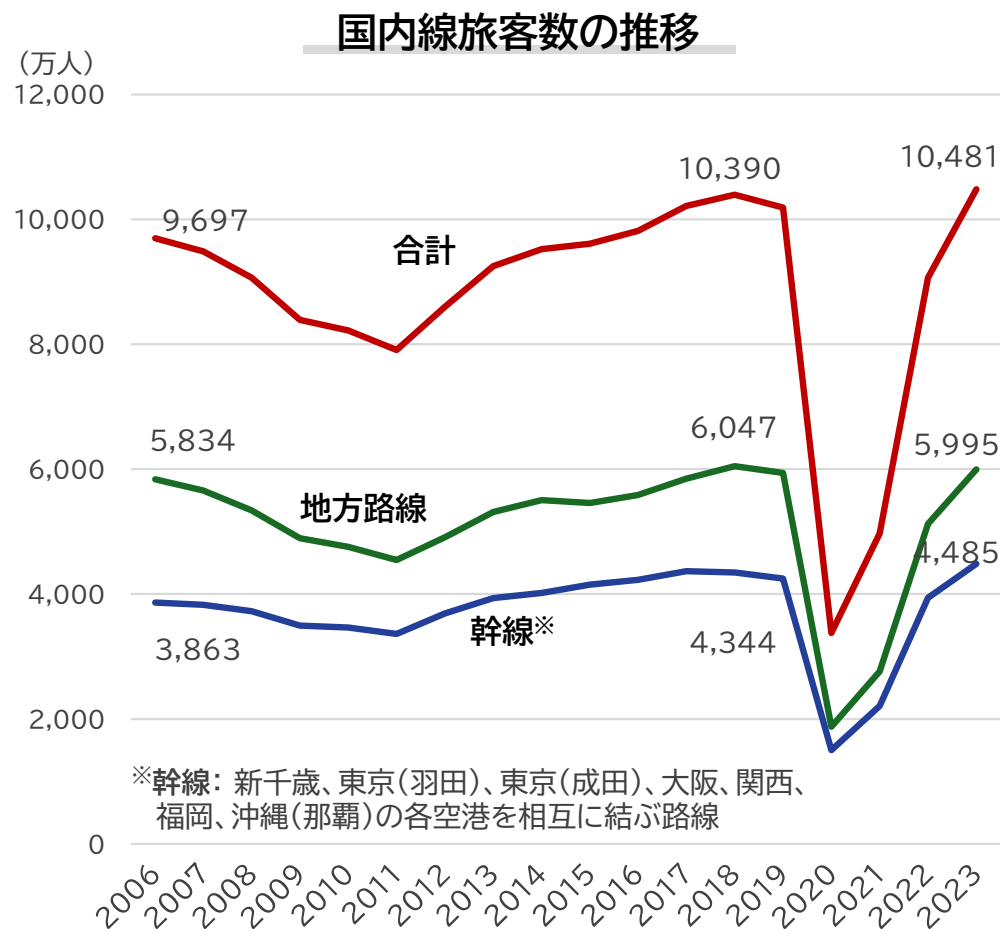


2025年
6路線



1. (2)国内線旅客需要の動向

- 2023年度の国内線の旅客数は、コロナ禍前と同水準にまで回復(2018年度比で100.9%)。
- 他方で、コロナ禍を契機に需要構造が変化し、比較的高単価の出張・業務(ビジネス)目的の旅客が減少したまま、依然としてコロナ禍前の水準まで回復していない。



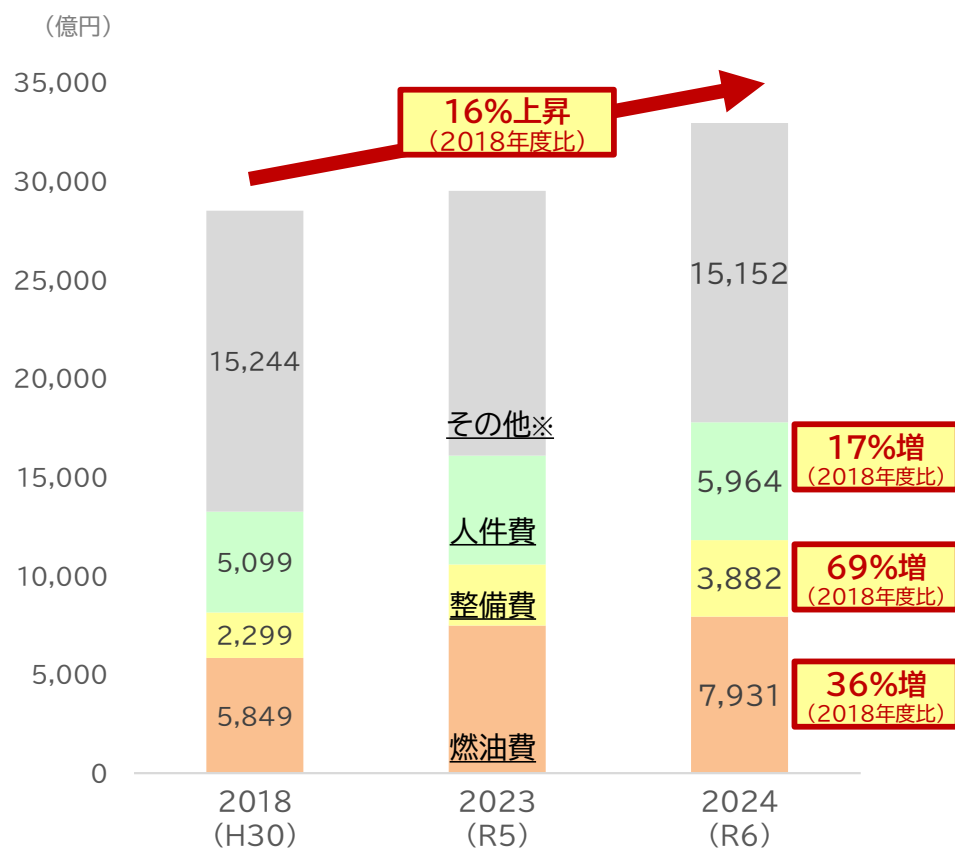
(出典) 左は「航空輸送統計年報」、右は観光庁「旅行・観光消費動向調査」

1. (2) 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、国内線事業の費用は大幅に上昇。

大手航空会社の営業費用の増加

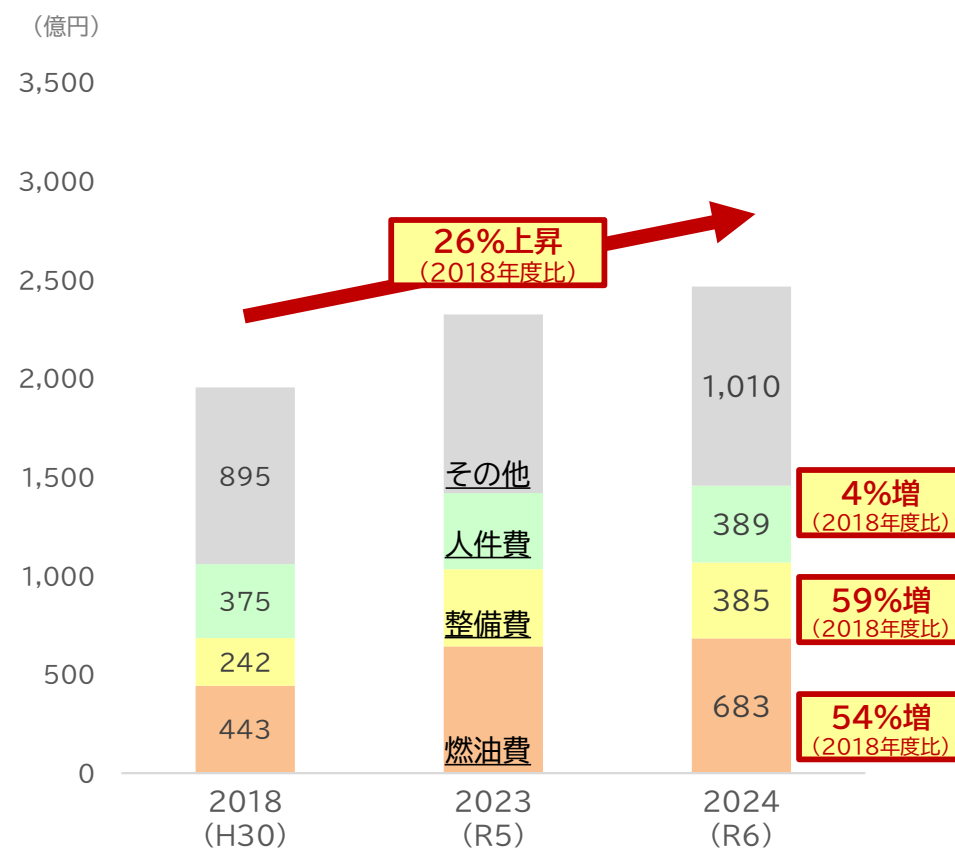
ANA, JAL (国際線を含む)



※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



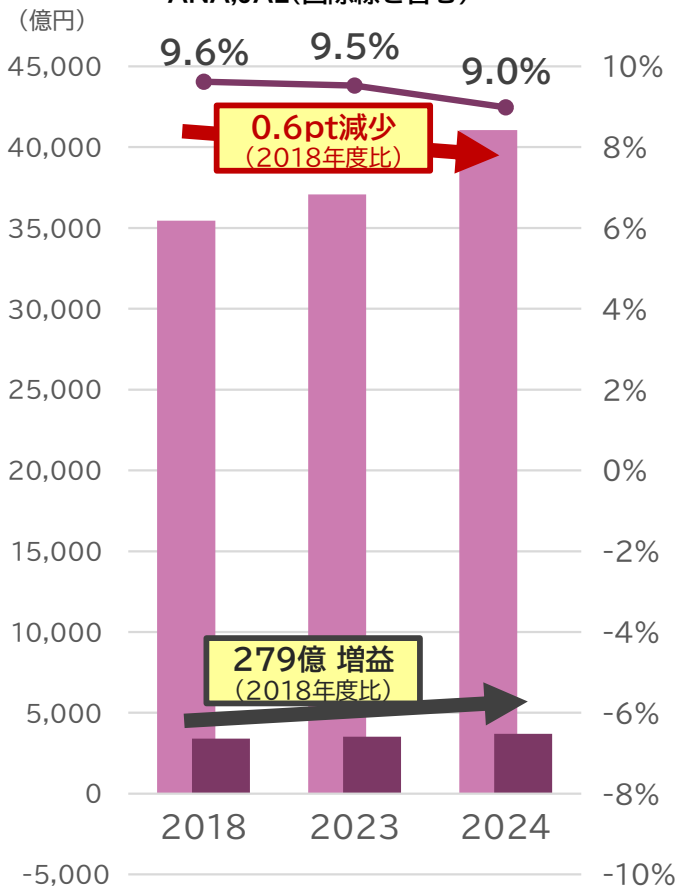
(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。大手は国際線を含む。

1. (2) 本邦航空会社の経営状況

- 主要6社では、依然として、営業利益率がコロナ前の水準まで回復していない。特に、主に国内専門の特定既存航空4社では、営業利益率はコロナ禍前の半分程度にとどまっている状況。
- 主要6社以外の国内定期航空運送事業者も、コロナ禍後は、特に厳しい状況にある。

大手航空会社

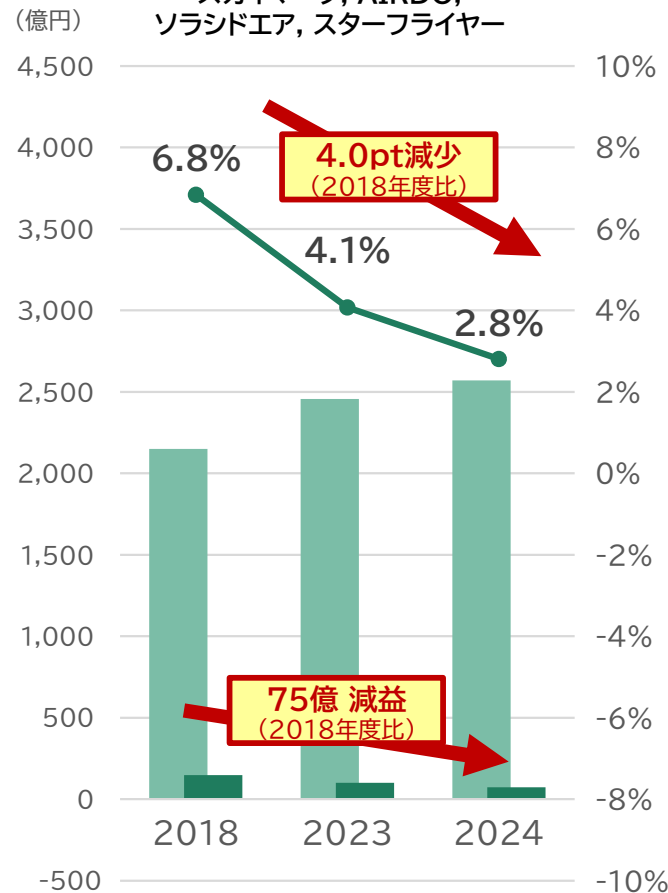
ANA, JAL (国際線を含む)



売上高 営業損益/EBIT 営業利益率

特定既存航空会社

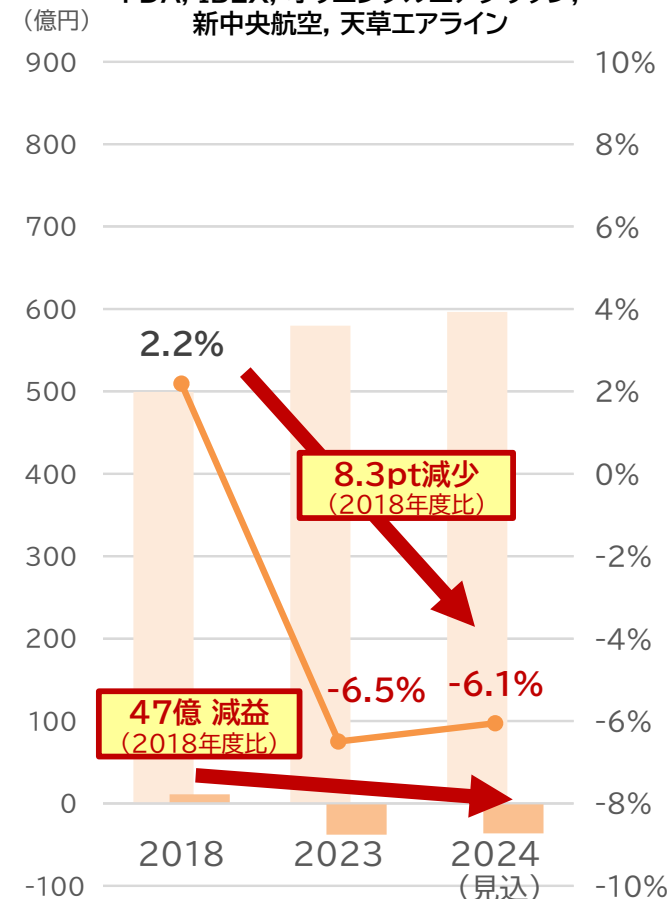
スカイマーク, AIRDO, ソラシドエア, スターフライヤー



売上高 営業損益 営業利益率

その他の航空会社

FDA, IBEX, オリエンタルエアブリッジ, 新中央航空, 天草エアライン



売上高 営業損益 営業利益率

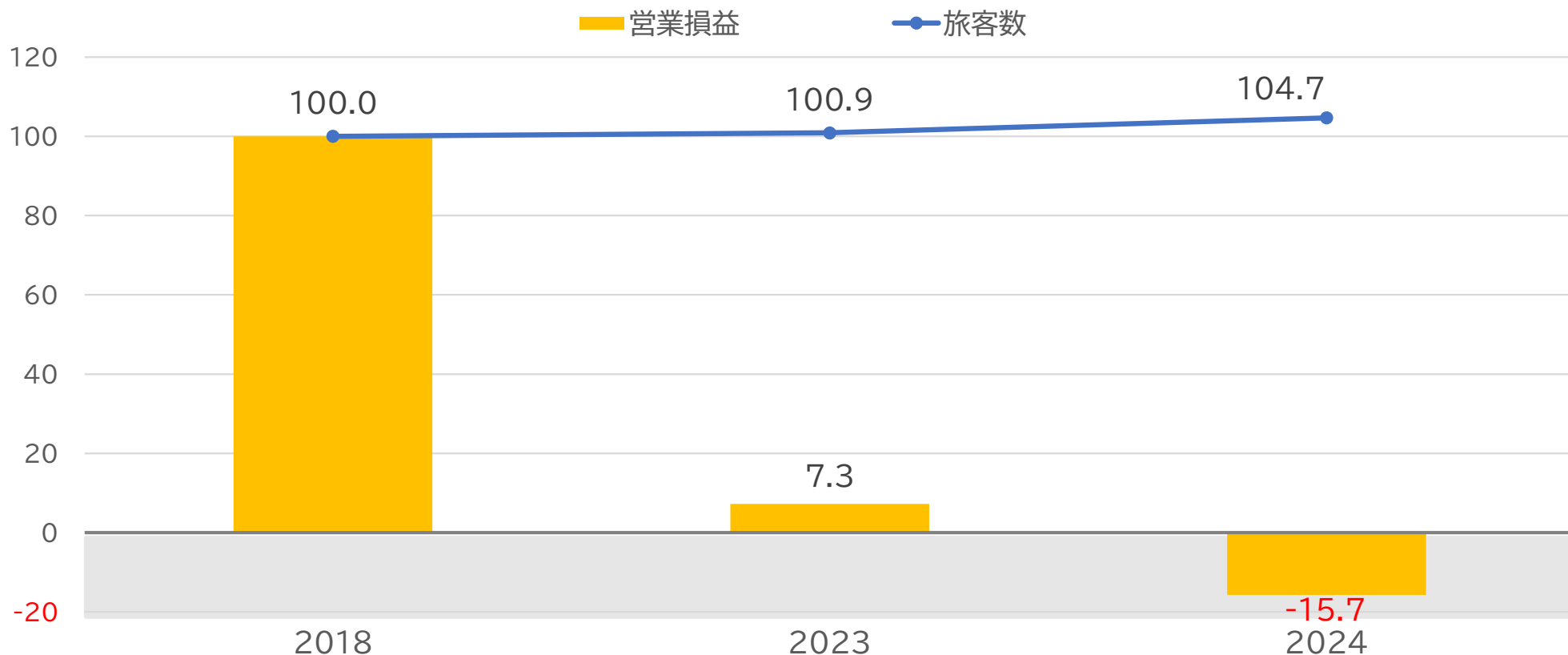
(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成

1. (2)国内線事業の収支の状況

○ 本邦主要6社の国内線事業に関しては、旅客数はコロナ禍前と同水準まで回復しているものの、公租公課の軽減効果※を除いた実質的な営業損益では赤字に転落。特に、主に国内専門の航空会社は厳しい経営状況となっている。

※ 空港使用料の減免、航空機燃料税の軽減、航空機燃料の激変緩和事業

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)



(出典) 旅客数:航空輸送統計年報

営業損益:主要航空会社6社(ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ)からの聞き取りに基づき航空局試算。

注:2023年度及び2024年度の営業損益について、公的支援がなされなかったものとして推計。

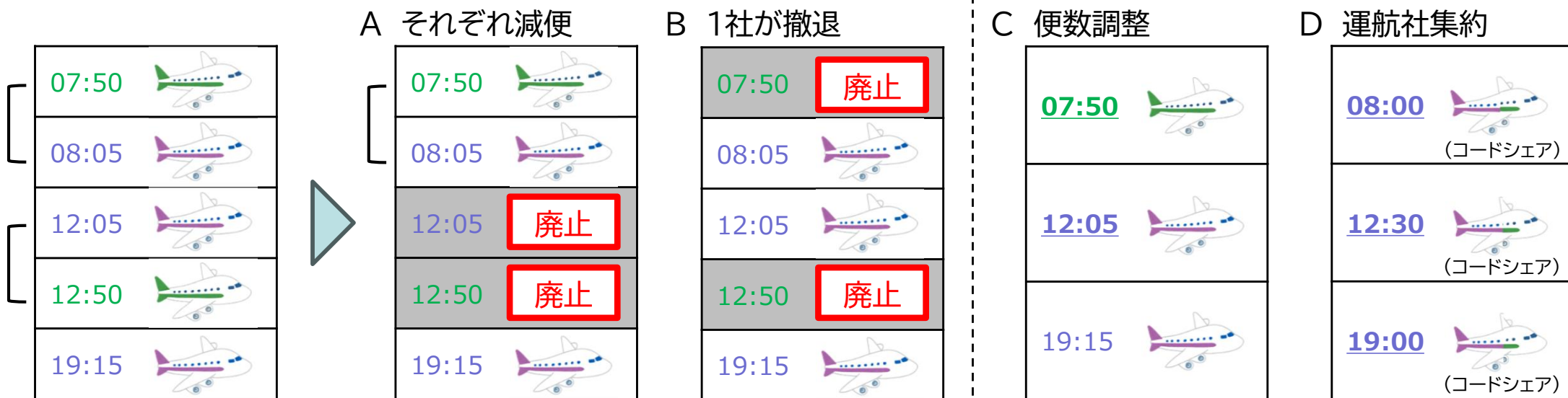
2. ネットワーク維持のための方策

2. (1)(2) 航空会社間の路線協調

◆ 需要が減退した路線における航空会社の対応イメージ

独占禁止法に抵触せずに実施可能

実施には独占禁止法の適用除外が必要



		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 ・高需要便をいず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)

2.(2) 路線類型に応じた協調の考え方

(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 (離島路線など)

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
(幹線)

航空法110条1号(独禁法の適用除外)
の対象となり得る路線

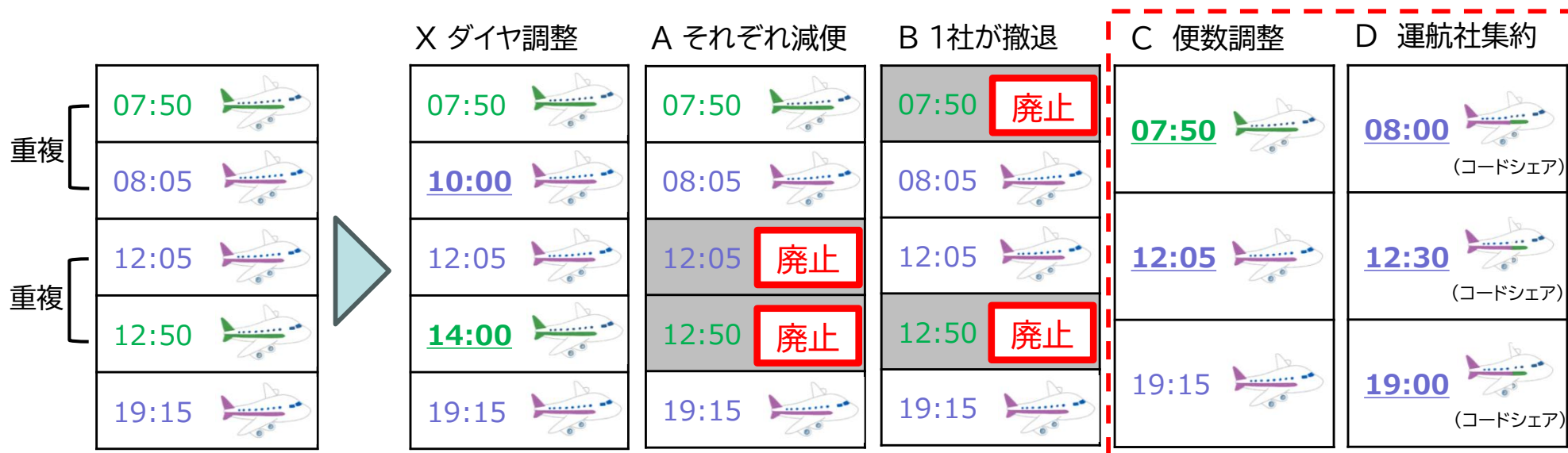
航空法110条1号の対象にはならない路線

- 国内航空のあり方としては、基本的には、これまで同様に、各航空会社間の競争により最適な供給規模が実現され、利用者利便が追求されることが原則。
- 一方で、路線の維持・活性化や利用者利便向上の観点から、一定の協調がより有効となるケースも存在。
- 離島路線などの**類型1**については、生活に必要不可欠な路線であることから、航空法110条1号の活用が可能。
- **類型2**については、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、引き続き競争による路線維持が図られるべき。
ただし、類型3とは異なり、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ることも考えられる。
- その際には、必要最低限の範囲に限定すべき。
- **類型3**については、各社の取組は独占禁止法に抵触しない範囲で行われるべき。

2.(2)類型1：住民の生活に必要な路線

方針

- 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)

2.(2)類型2：住民の経済活動において重要な路線

方針

- 「住民の経済活動において重要な路線」(類型2)についても、独占禁止法の適用除外を定める航空法110条の共同経営を行い得る。その際、対象として認められる路線の判断基準については、以下のように考える。

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 ～ 三 (略)
 - 四 **協定の目的に照らして必要最小限度**であること。

- 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。

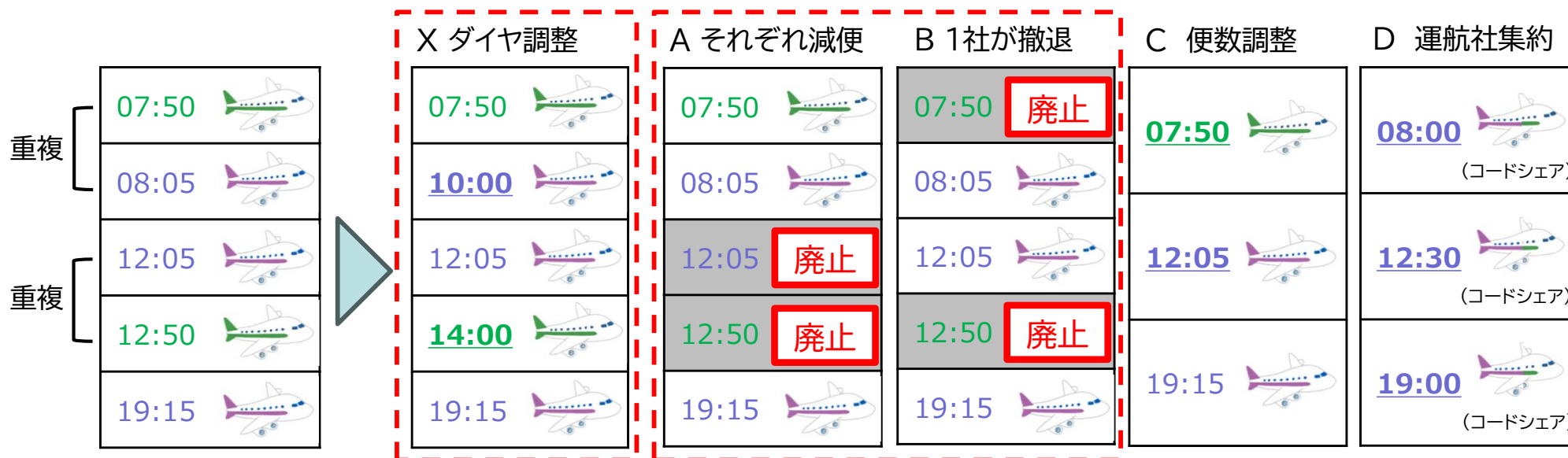
※ 新千歳、東京(羽田)、東京(成田)、大阪、関西、福岡、沖縄(那覇)の各空港を相互に結ぶ路線

2.(2)類型3：多様な利用者/目的に利用される高需要路線

方針

- 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、各社の取組は独占禁止法に抵触しない範囲で行われるべき。

■ 競争法上問題がなく実施できると考えられるケース



■ X実施時の留意事項（公正取引委員会資料より引用）

- ✓ 航空会社間でのダイヤ調整は、次の①～④のいずれも満たすものであれば、原則として**独占禁止法上問題と**ならない。

- ① 運賃・運航便数等に関する制限を伴わない協定※であること
- ② 全体として競争手段制限し需要者の利益を不当に害さないものであること
- ③ 当該協定が特定の事業者に対して不当に差別的でないこと
- ④ 事業者の協定の遵守を強制するものとなっていないこと

※ 上記「協定」は「共同運航」と同義として用いられている。

(つまり形式上「協定」を締結する必要は必ずしもなく、航空会社間での合意に基づき、協働して行われる行為一般のことをいう。)

3. 航空会社間の協業に関する方策

3.(1)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

※2013.3は計14枠、2020.3は計5枠の一般枠の配分を実施 16

3.(1)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.(1)出資等に関する規制の廃止

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。

方針

- 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する。

3.(1)出資規制を廃止する場合の今後の羽田発着枠の取扱い

方針

- 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る。

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. (1) 廃止後の状況に応じた再検討の必要性

視 点

- 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。
-
- 出資規制の廃止は、「ネットワーク維持」の観点から、対応方針として示したものだが、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。

方 針

- 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。
- 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.(2) 運航業務の管理の受委託のあり方

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

- 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。

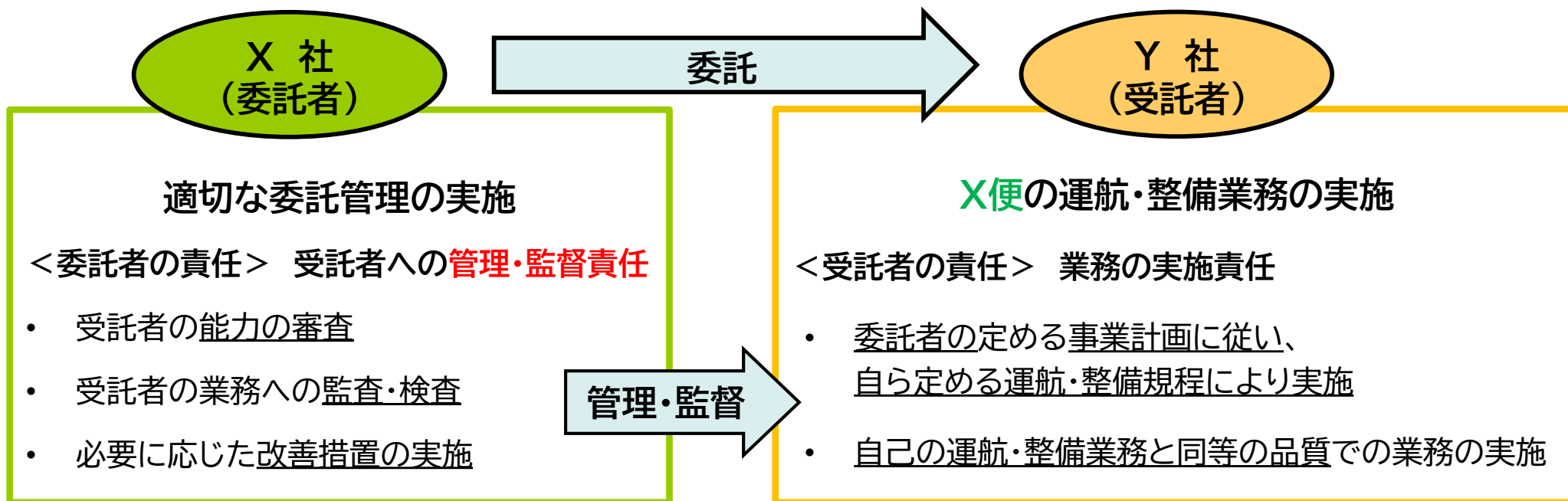
便名	運航	機材	乗員	整備
X社	Y社			

例) 委託者: X社 → 受託者: Y社(非X社グループ)

3.(2) 運航業務の管理の受委託のあり方

○ 「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(※)の通り、考え方を明確化。

実施スキーム



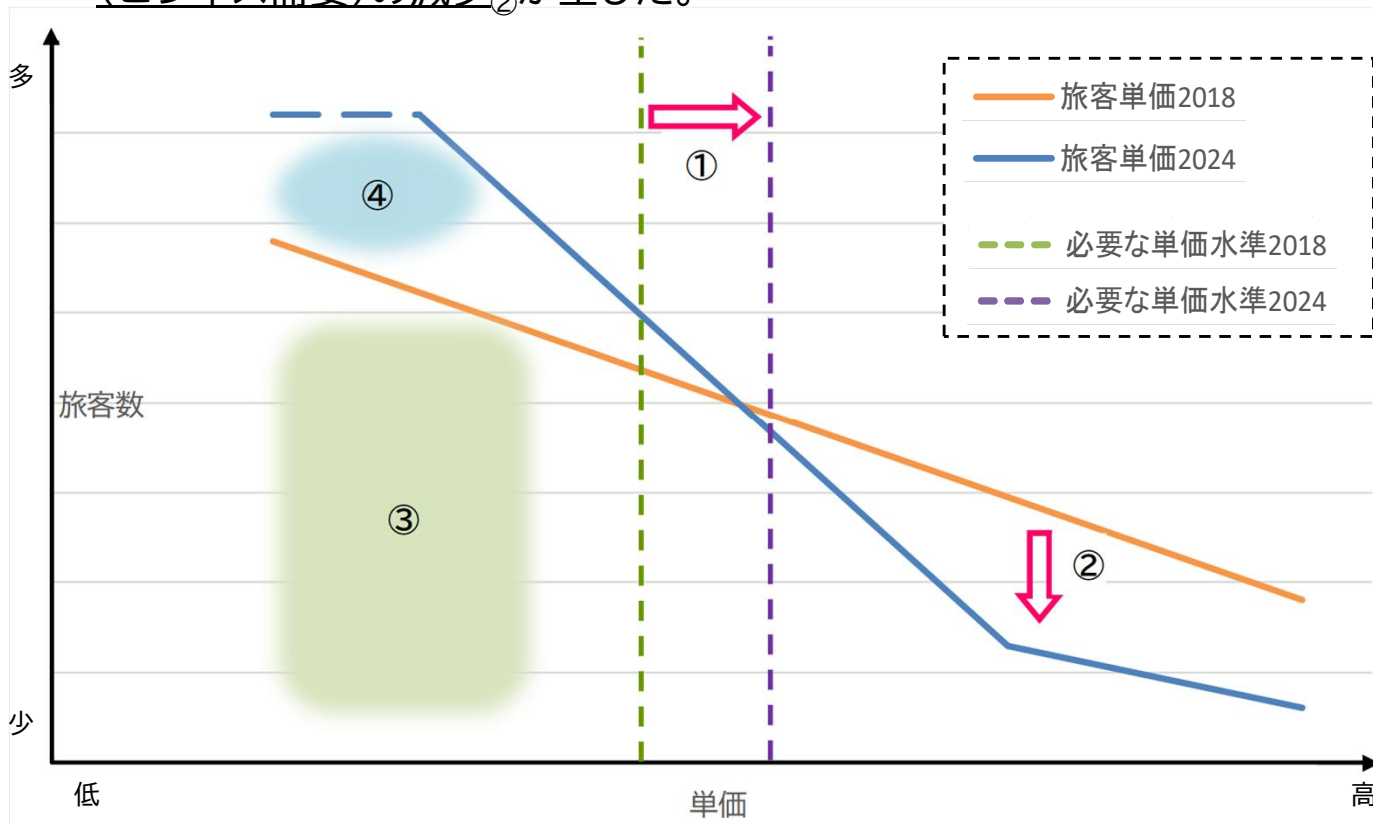
⇒ 受託者との運航・整備規程や業務体制について、必ずしも、委託者のそれと同一のものを求めるものではない(※)

- 航空会社の選択肢を増やす観点からも、実際の活用にむけて、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。

4. 航空運賃を巡る諸論点

4. 国内航空市場の現状分析

- 国内航空市場では、営業費用の大幅増加による必要な単価水準の上昇①や需要構造の変化による高単価の旅客(ビジネス需要)の減少②が生じた。



- 低価格帯は、元より、時間帯や曜日による需要波動を踏まえ低需要便において主に販売③されているものであるが、コロナを経て、セール商品としても販売④されるようになった。
- これは、需要構造の変化による高単価旅客の減少等を受け、全体の収入の増加のため、空席を埋めることを意図して行われているもの。
- このセール販売によって確保している旅客は、各社において概ね旅客数の5~10%程度存在。

視点

- 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。

4. (1) 運賃水準の監視のあり方

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。
- 固定費に含まれる一部の整備費や人件費は運航に連動して発生しているものもあり、変動費見合いで考えていく必要があるのではないか。

■ 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

方 針

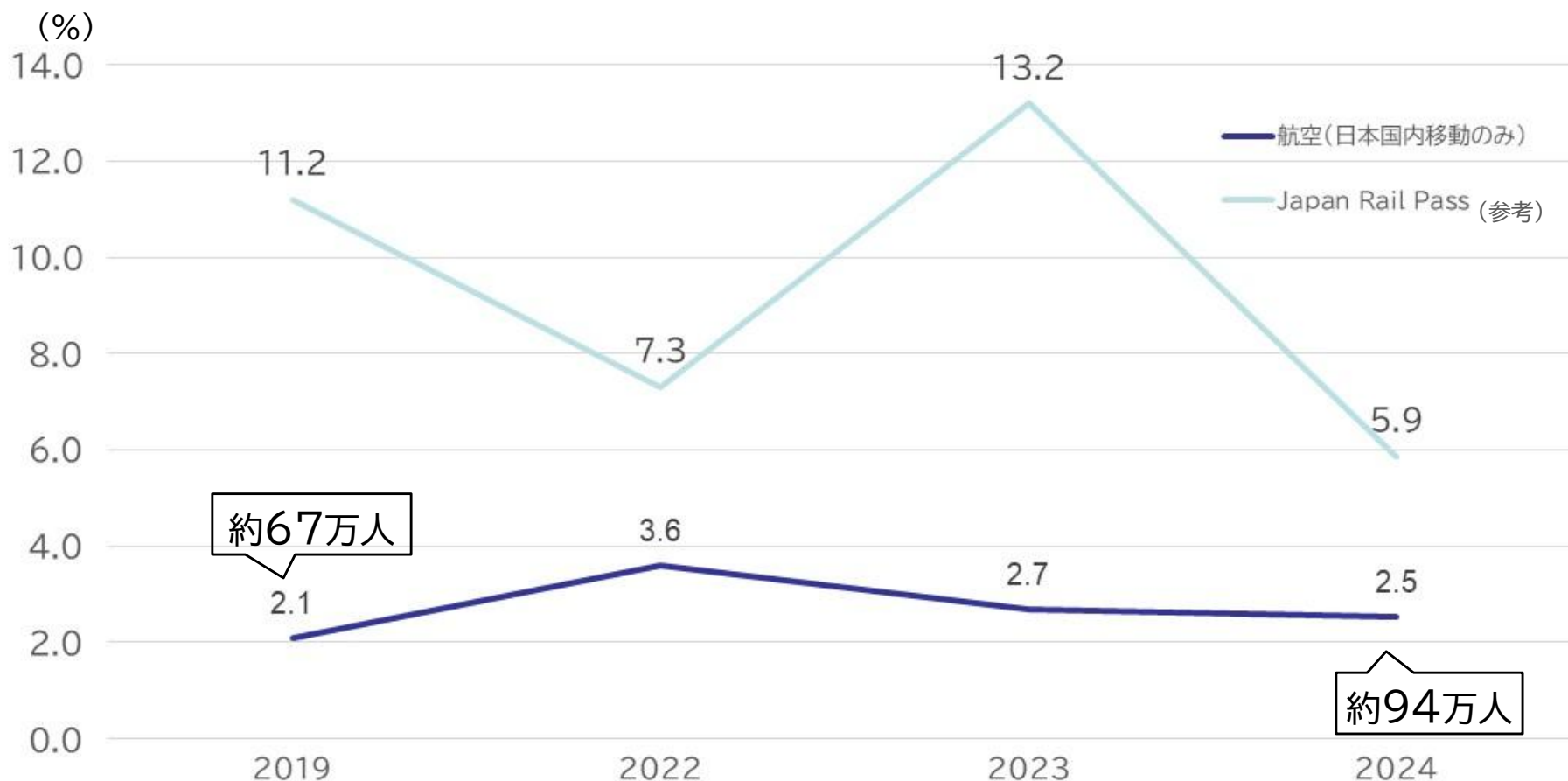
- 現下の事業環境を踏まえ、通達で定義されている変動費の他に考慮すべき費目が無いか、検討する。

5. さらなる需要獲得やサービス向上に向けた方策

5. (1)インバウンド旅客の国内線利用状況

- インバウンド旅客のうち、日本滞在中に「航空(国内移動)」を利用したのは、概ね2~4%程度。
- 国内線旅客数のうち、インバウンド旅客の占める割合は数%にとどまると推計される。

航空(国内移動)を利用したインバウンド旅客の割合



(注)人数=割合×訪日外客数 で算出

(出典)『観光庁「インバウンド消費動向調査」個票データ』

5. (1)インバウンド旅客の積極的な取込み

視点

- 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。

<国際観光旅客税を活用した補助事業の拡充>

○ 2025年度の対象 赤字は2026年度から追加となるもの

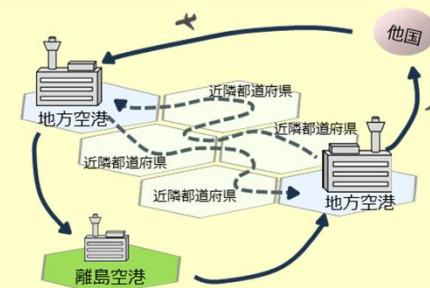
	空港ビル会社・空港会社	グラハン会社	航空会社
①搭乗関連手続の円滑化	○	— 国内線にも拡充	◎
②グラハン業務の業務効率化・ 職場環境改善・生産性向上	○	○ (一部) 国内線での使用要件をより緩和	○ (一部)
③空港ターミナルビルの機能強化 ④空港アクセスの改善 いずれも2026年度より開始	◎	—	—

○ 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



5.(1)国際観光旅客税を活用した補助事業

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さら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さら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

5. (1)インバウンド旅客の取込みに向けた地域航空会社への伴走支援

- 地域航空の就航地点には豊富な観光資源があるにもかかわらず、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。

Google Flightsでの表示 | 台北=天草

検索条件と一致するフライトはありません
日付または目的地を変更してみてください

表示がない
海外からの乗継表示はない

(出典:Google Flights)

申請
航空会社

支援
コンサル

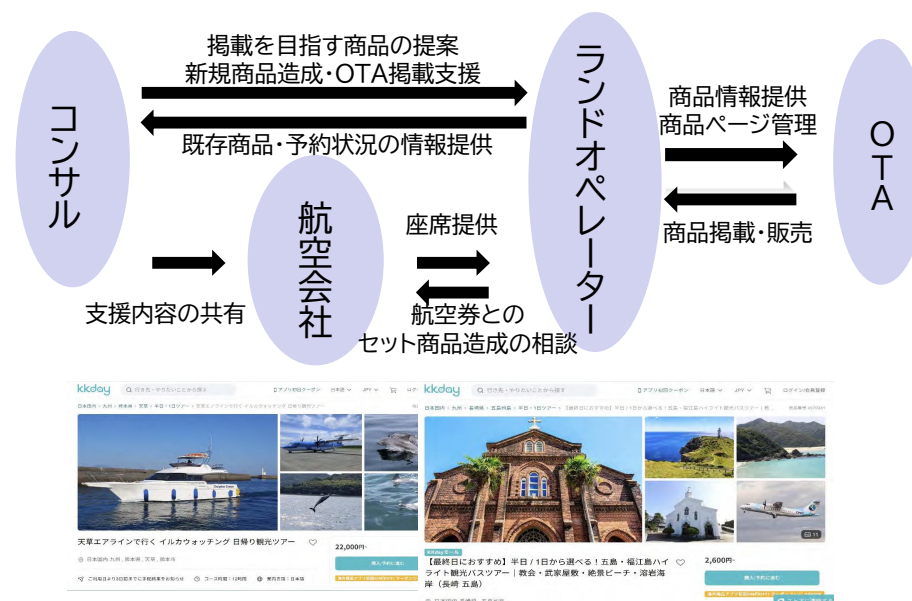
天草エアラインがGoogle社との契約締結に至り、今後表示予定

(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。



5. (2) 需給適合に向けた曜日運航等の活用

方針

- 需給適合の観点から、国内線での曜日運航の実施や、期間減便の活用を検討する。



<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。

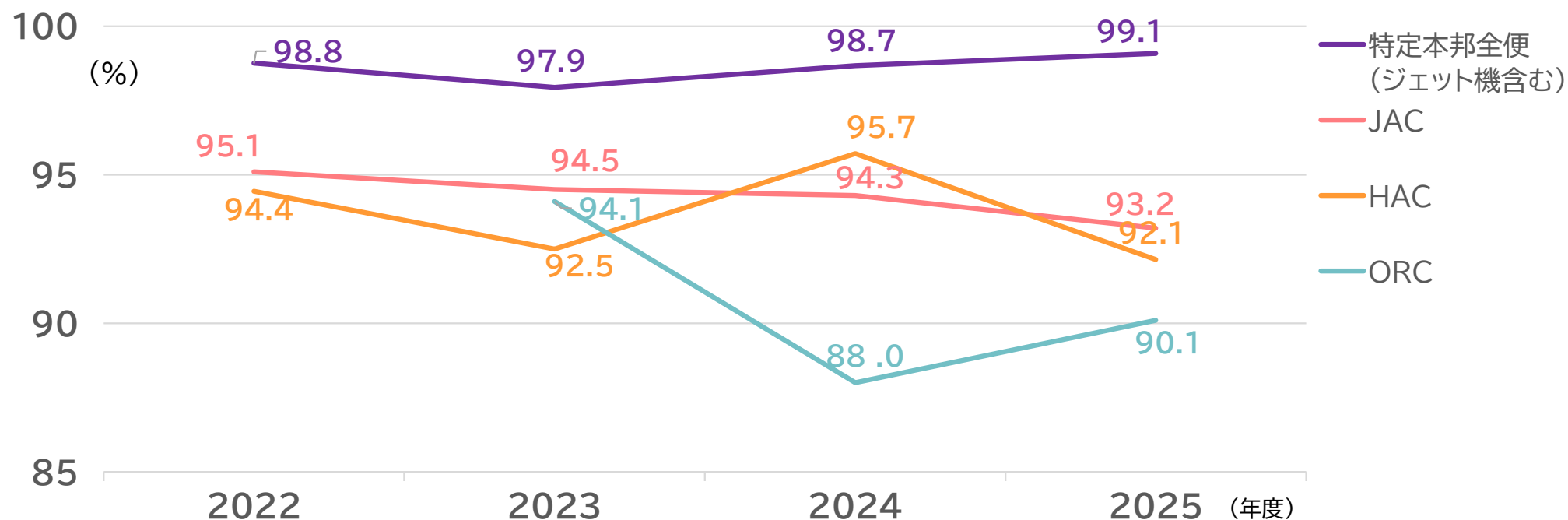
~ 1/20	1/21 ~ 3/10	3/11 ~
	×	

5. (3) 地域航空を担う運航機材の品質改善

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

5. (3) 地域航空を担う運航機材の品質改善

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



- 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、法令の適用関係を整理

5.(6)定時性の向上に向けた取組

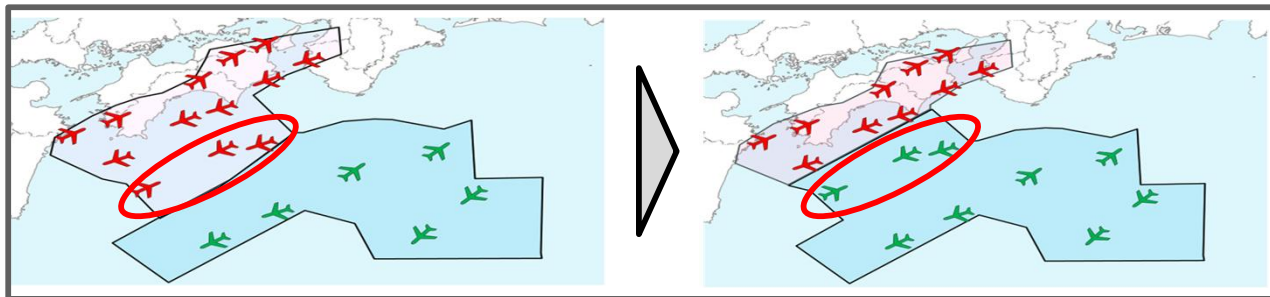
方針

- 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実績に応じて更に改善。
- 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。

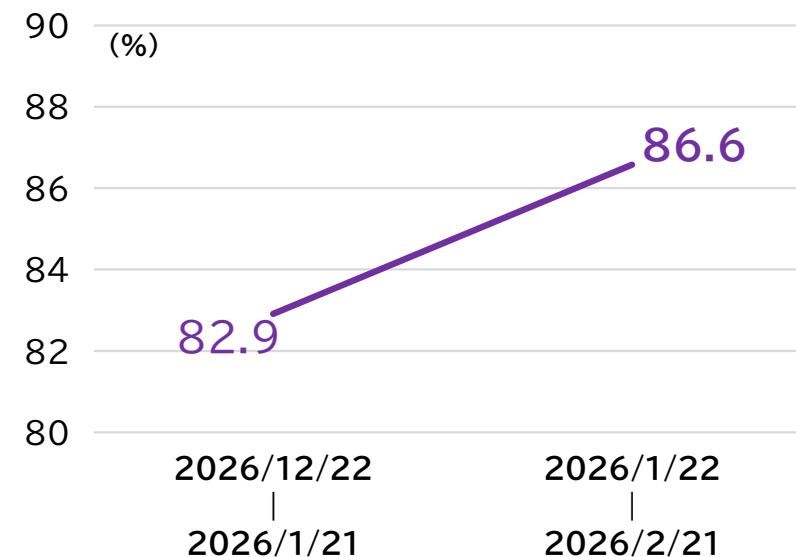
管制の見直し

- ・ 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、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）



<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

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。

(参考)関連法令等

- | | |
|--------------------------------|---------|
| I.航空法における独占禁止法の適用除外規定 | 2.(2)関連 |
| II.特定既存航空会社への出資等にかかる制限について | 3.(1)関連 |
| III.羽田空港発着路線におけるコードシェアの販売座席数制限 | 3.(1)関連 |
| IV.運賃の変更命令に関する規定 | 4.(1)関連 |

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。

「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。

IV. 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)