国内航空事業の現状と課題

令和７年８月４日

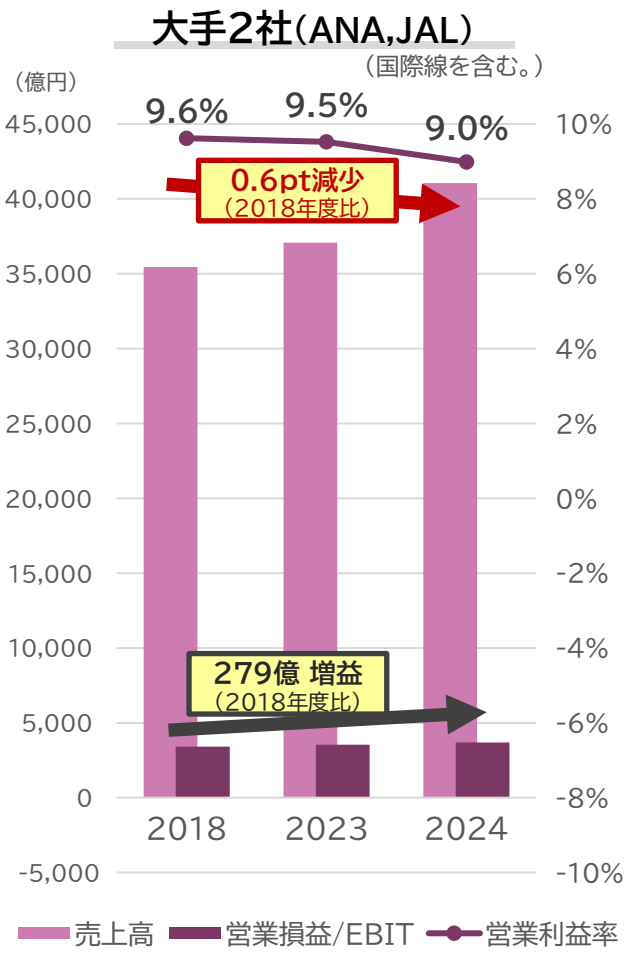
国土交通省　航空局　航空ネットワーク部
航空事業課長　庄司　郁

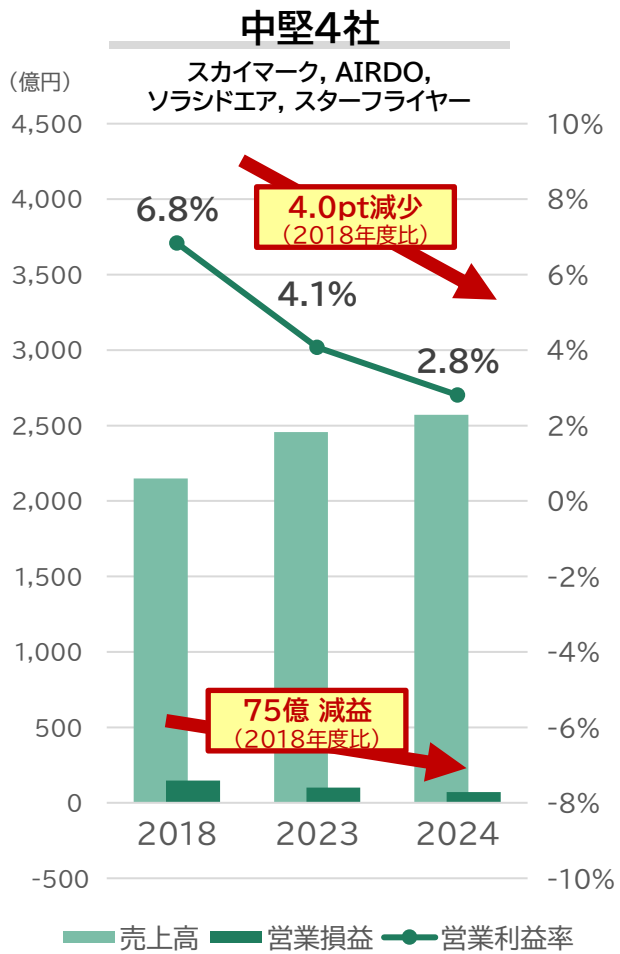
国内航空の現状

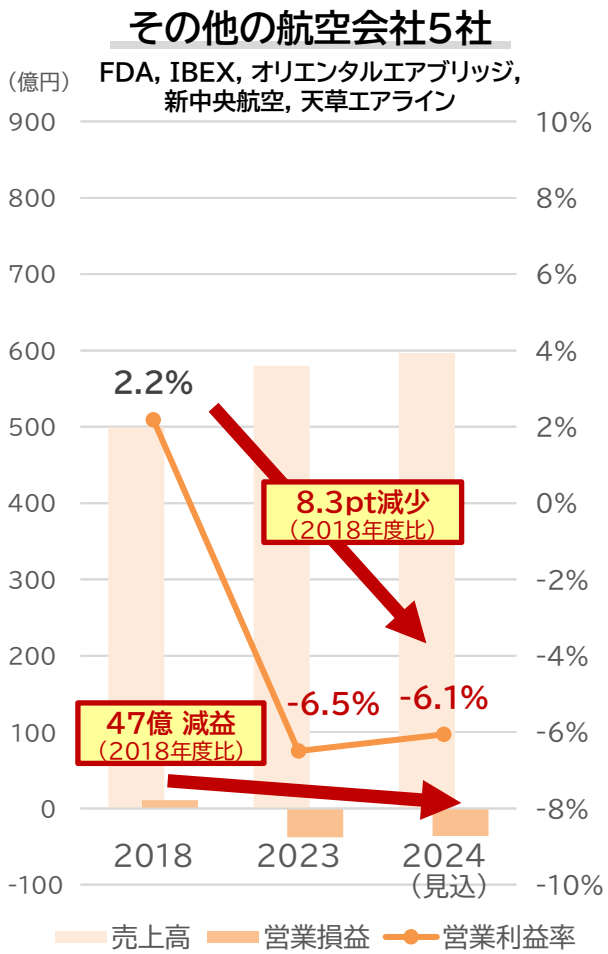
本邦航空会社の経営状況

国土交通省

○ 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、主に国内専業の中堅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。







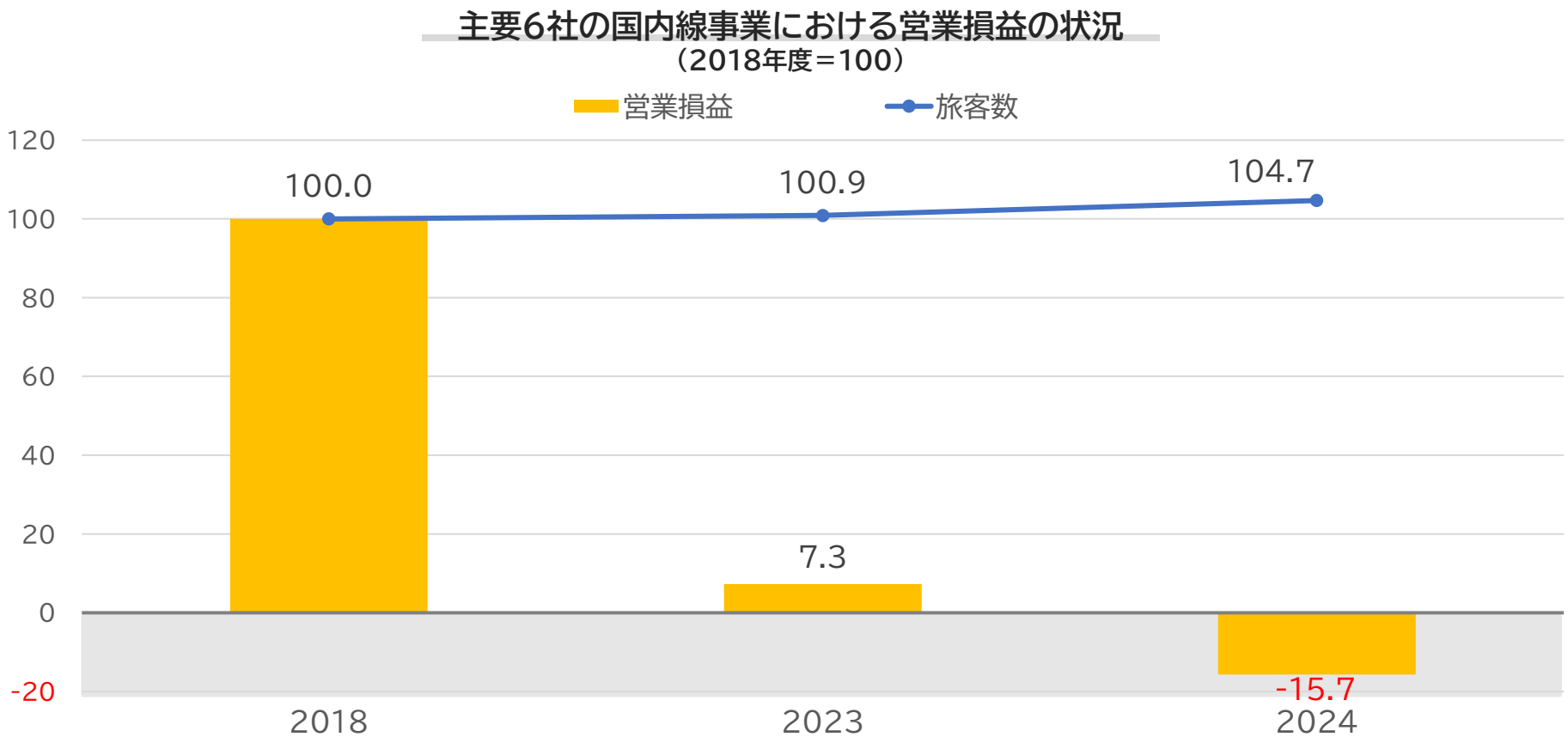
(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成

国内線事業の収支の状況

国土交通省

○ 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、主に国内専業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

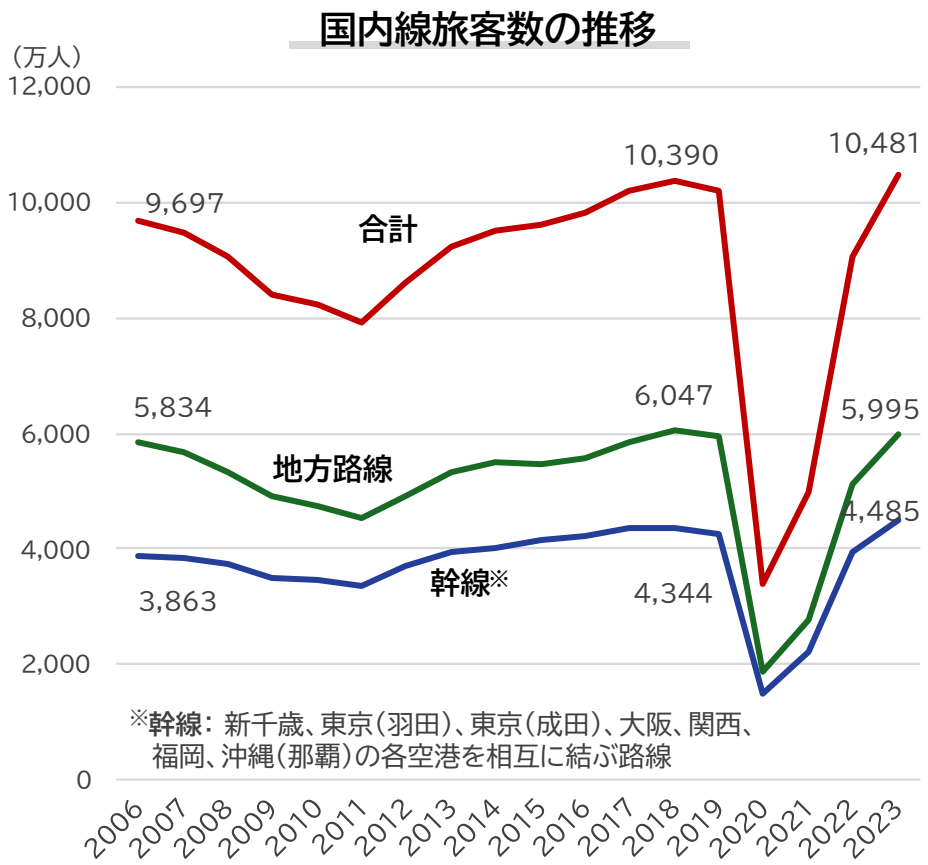


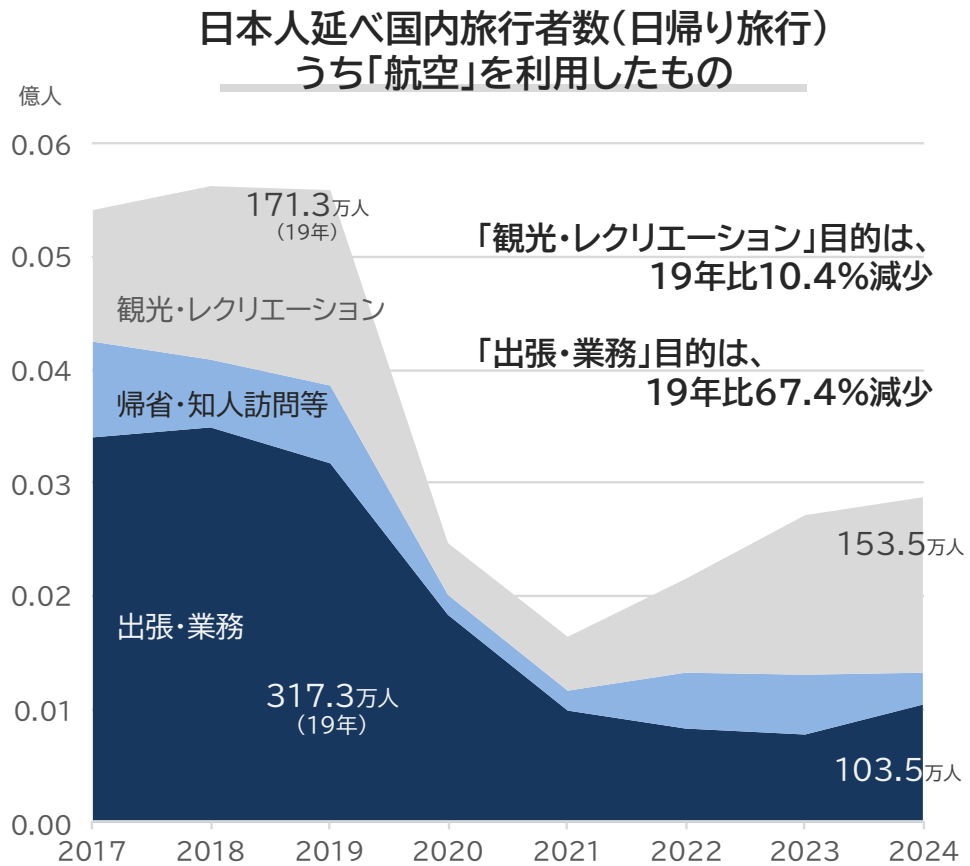
（出典） 旅客数：航空輸送統計年報（2024年度は、一部航空局推計を含む。）
営業損益：主要航空会社6社（ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ）からの聞き取りに基づき航空局試算。
注：2023年度及び2024年度の営業損益について、公的支援がなされなかったものとして推計。

国内線旅客需要の動向

国土交通省

○ 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」

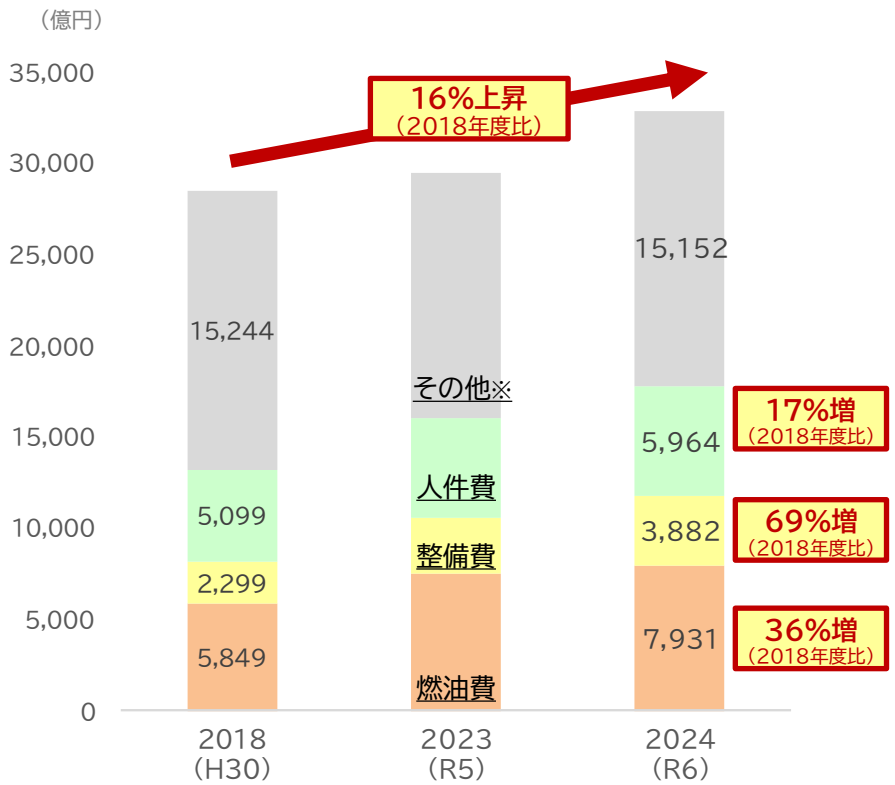
本邦航空会社の営業費用の推移

国土交通省

○ 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

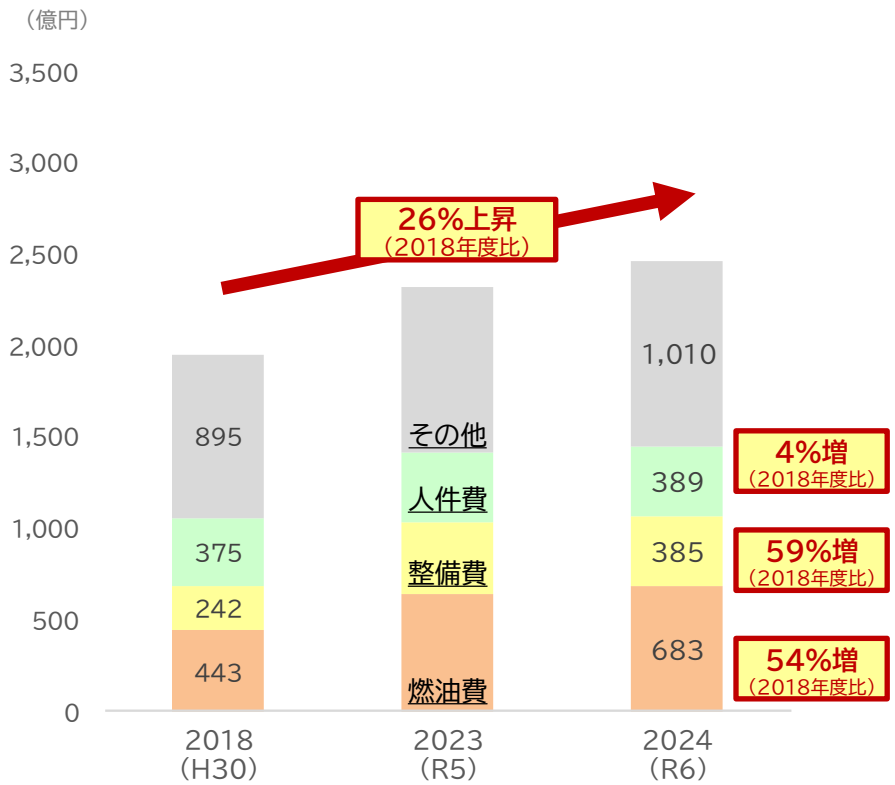
ANA, JAL（国際線を含む。）



※その他は機材・リース費、委託費等

中堅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。

提供座席キロ当たり営業費用と営業収入の推移

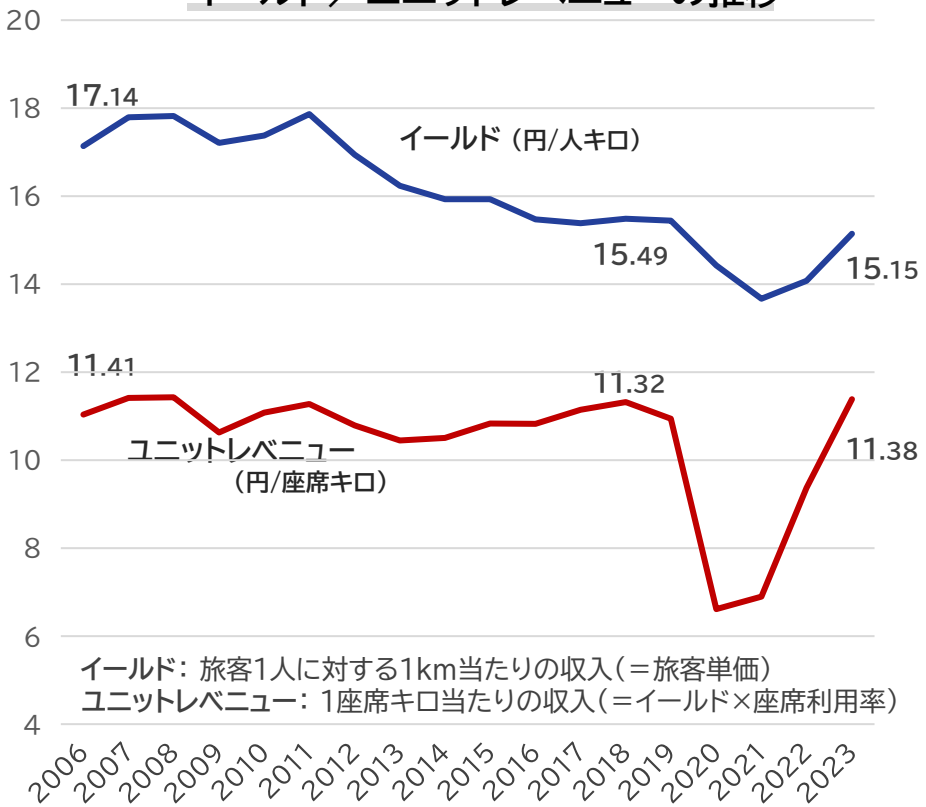
国土交通省

○ 単位あたりの収入※1が横ばいであるのに対し、単位あたりの費用※2は増加していると見られ、収支環境は厳しい状況。

※1)イールド(旅客キロあたり収入)/ユニットレベニュー(提供座席キロ当たり収入)

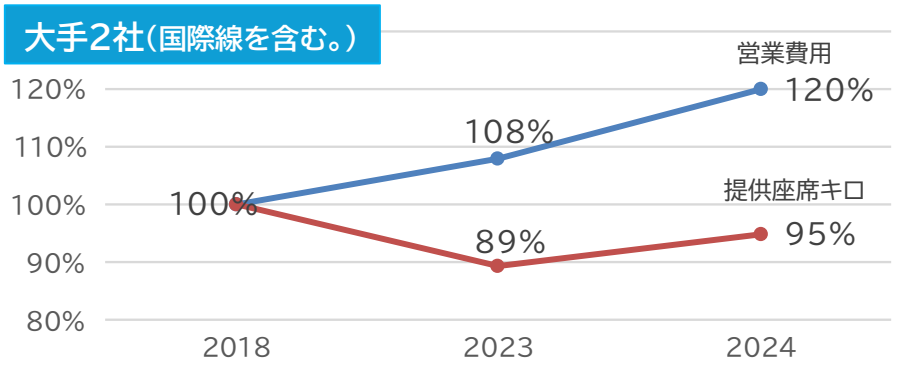
※2)営業費用の伸びが提供座席キロの伸びを大きく上回っており、提供座席キロあたりの費用は上昇していると考えられる。

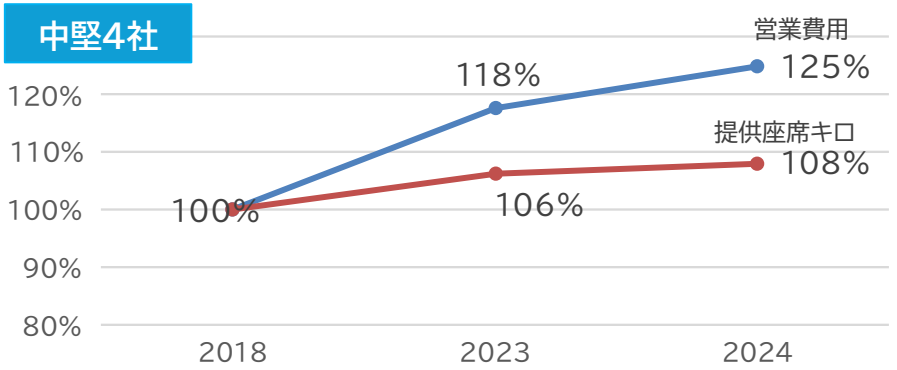
イールド／ユニットレベニューの推移



イールド：旅客1人に対する1km当たりの収入(＝旅客単価)
ユニットレベニュー：1座席キロ当たりの収入(＝イールド×座席利用率)

営業費用／提供座席キロ(ASK)の推移



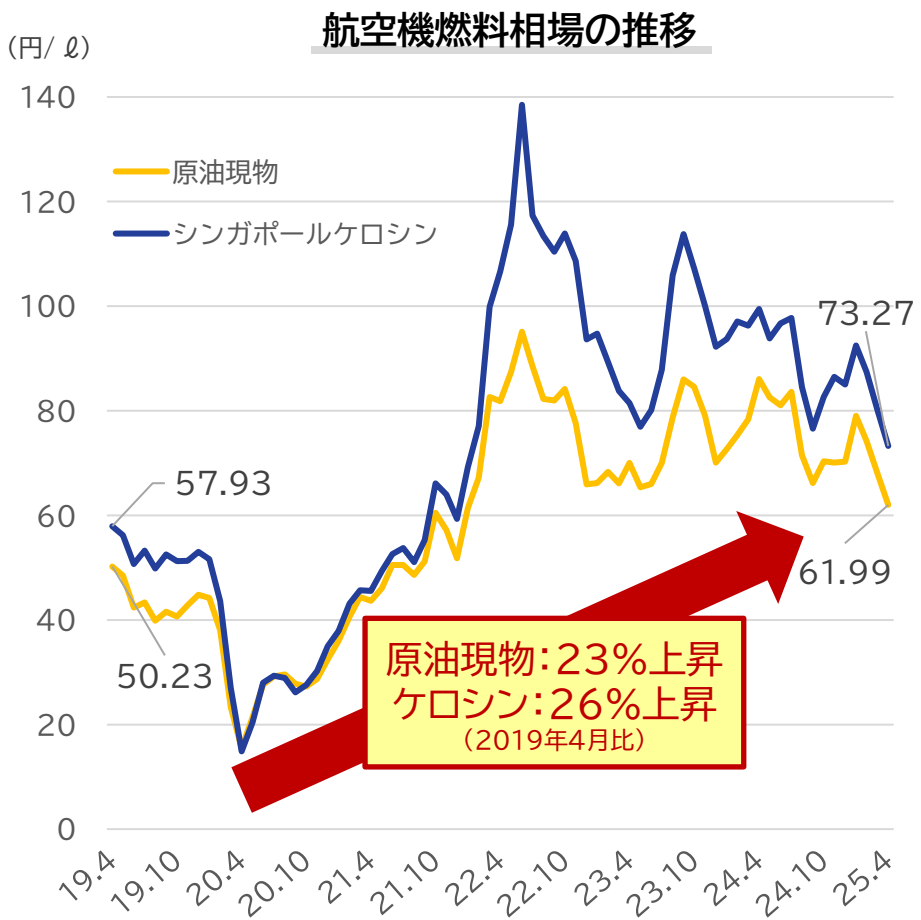


(出典) 左は「航空輸送統計年報」「航空輸送サービスに係る情報公開」から航空局作成。右は決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。大手は国際線を含む。

為替相場・航空機燃料相場の推移

国土交通省

○ 為替影響、世界的な燃料需要増、産油地域での治安悪化等により、航空機燃料の価格は大幅に上昇。
○ 航空機整備の一部は海外に外注を行っていること、航空機部品の多くは海外から購入していること等により、円安の進行は整備費等の増大に直結している。



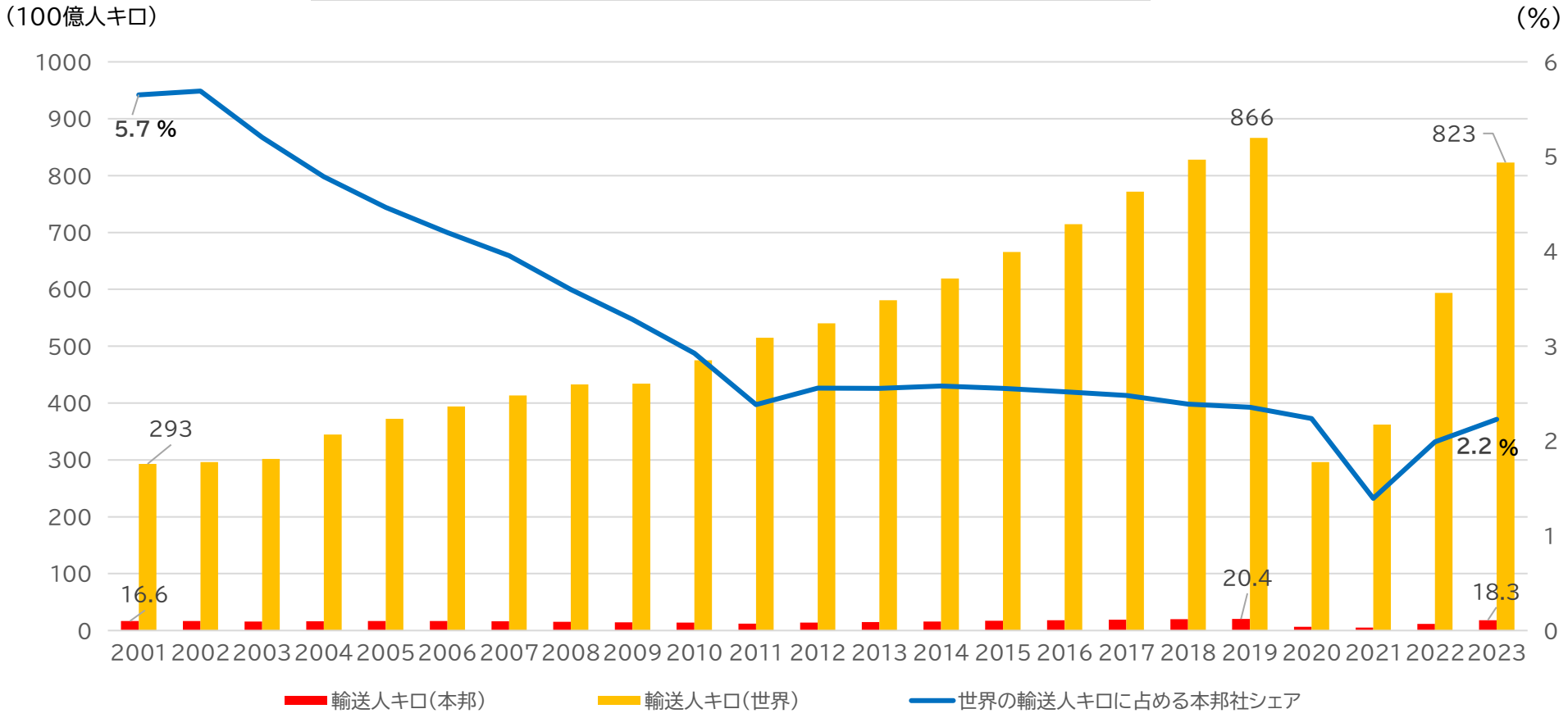
（出典）いずれも航空局作成

我が国と世界の輸送量の長期推移

国土交通省

○ 世界の航空市場においては、経済成長や人口増加に伴い、旅客輸送量が大幅に増加している。
○ 全世界の輸送人キロについては2001年から2019年にかけて約3倍となっているが、本邦航空会社の増加は1．2倍程度に留まっており、日本の航空市場は相対的に縮小（5.7%→2.2%）している。

世界／本邦エアライン業界の輸送人キロの推移



（出典）航空輸送統計年報、ICAO Annual Report of the councilに基づき航空局作成

世界の主要な航空会社の輸送実績

国土交通省

○「世界の主要な航空会社の輸送実績」において、我が国大手航空会社の順位が大幅に低下しており、日本の航空市場の相対的な縮小が見られる。

【1990年】

	航空会社	国	輸送量
1	アエロフロート・ロシア航空	ロシア	242
2	アメリカン航空	米国	123
3	ユナイテッド航空	米国	122
4	デルタ航空	米国	94
5	ブリティッシュ・エアウェイズ	英国	66
6	コンチネンタル航空	米国	63
7	USエアウェイズ	米国	57
8	トランス・ワールド航空	米国	55
9	日本航空	日本	55
10	パンアメリカン航空	米国	49
	⋮		
13	全日本空輸	日本	40

【2022年】

	航空会社	国	輸送量
1	アメリカン航空	米国	308
2	ユナイテッド航空	米国	306
3	デルタ航空	米国	292
4	サウスウエスト航空	米国	199
5	エミレーツ航空	UAE	199
6	ライアンエアー	アイルランド	185
7	ターキッシュエアラインズ	トルコ	155
8	カタール航空	カタール	154
9	エールフランス航空	フランス	123
10	ルフトハンザドイツ航空	ドイツ	107
	⋮		
29	全日本空輸	日本	44
	⋮		
34	日本航空	日本	37

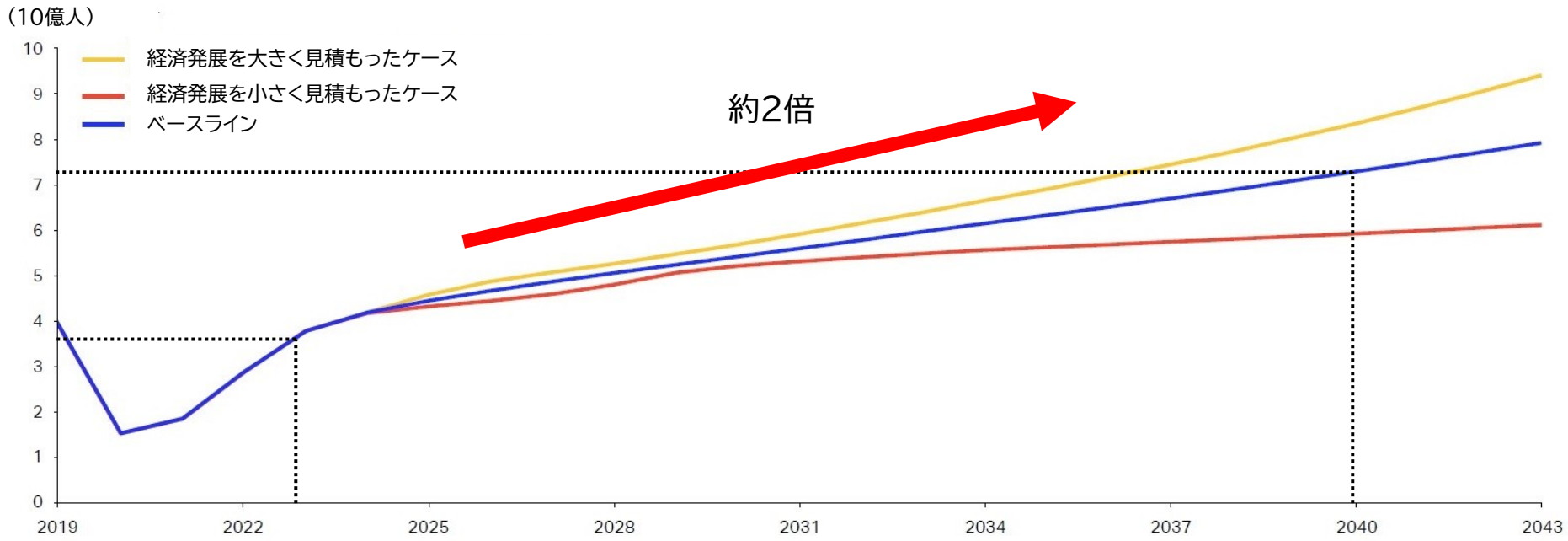
(出典)IATA, World Air Transport Statistics 1990 / 2023

世界の航空旅客需要の長期予測

国土交通省

○ 世界的には航空需要は成長しつづけ、2040年には全世界の旅客需要は現在の約2倍になるとの予測もあり、今後も航空機・航空機部品や航空機整備に対する需要の高い状況が続くものと考えられる。
○ こうした需要拡大や物価高騰、供給の制約等の影響により、機材費・整備費の上昇傾向は長期化するおそれがある。

全世界における旅客需要の予測（IATA）

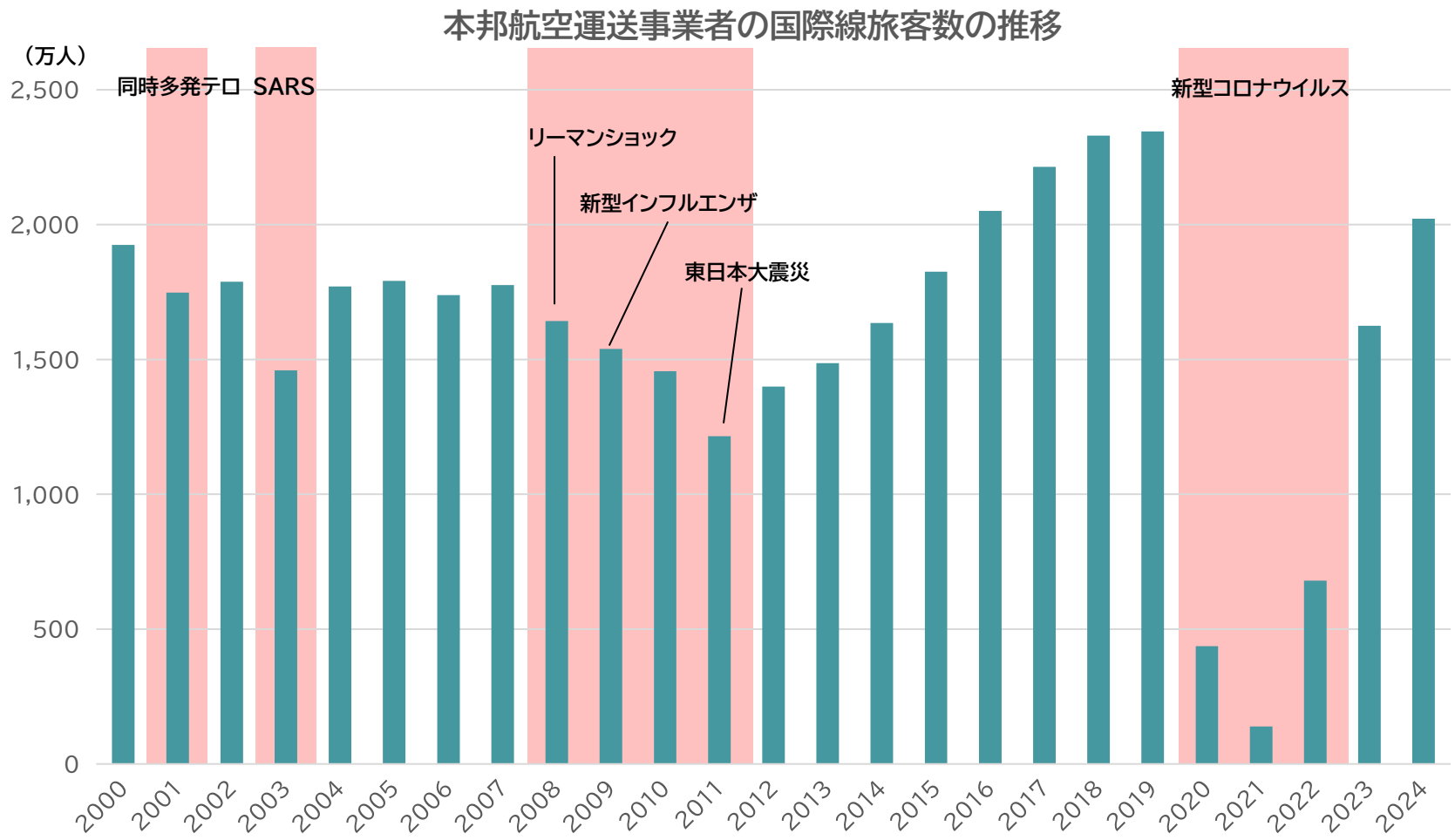


（出典）IATA Air Passenger Forecast（2024. 8）に基づき航空局作成

国際線事業におけるイベントリスク

国土交通省

○ 国際線事業は、一定の頻度で発生する感染症や自然災害、金融危機等により、旅客数の減少等大きな影響を受けており、イベントリスクが高い。
○ そのため、国内航空ネットワークの維持にあたっては、国際線事業の収入に依存することなく、国内線事業において安定した収益を確保することが重要。

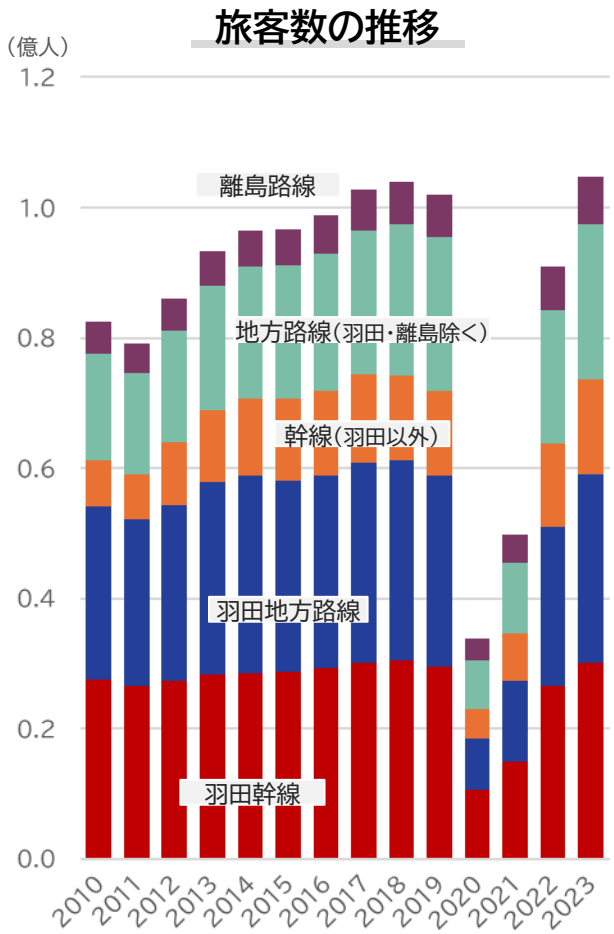


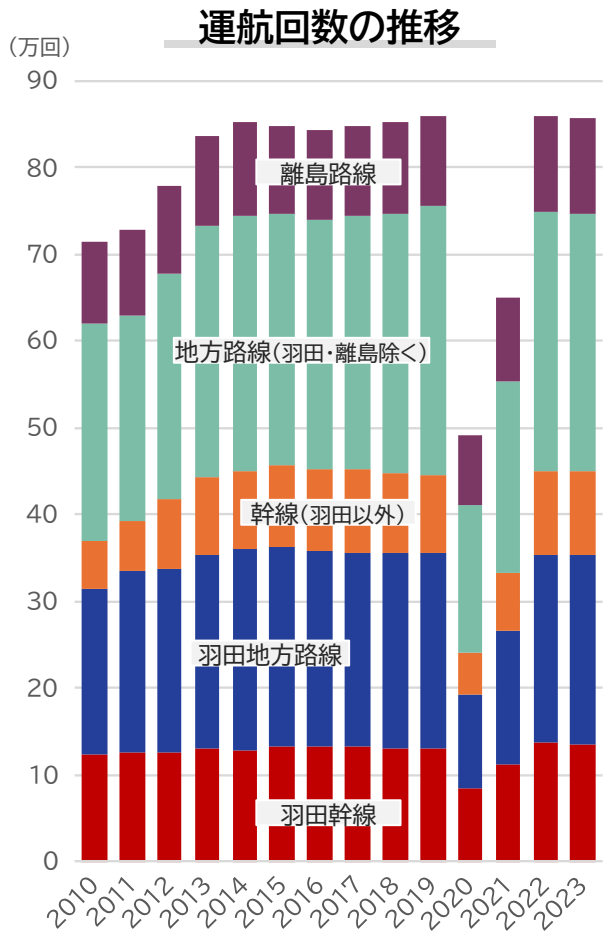
（出典）航空輸送統計年報に基づき航空局作成

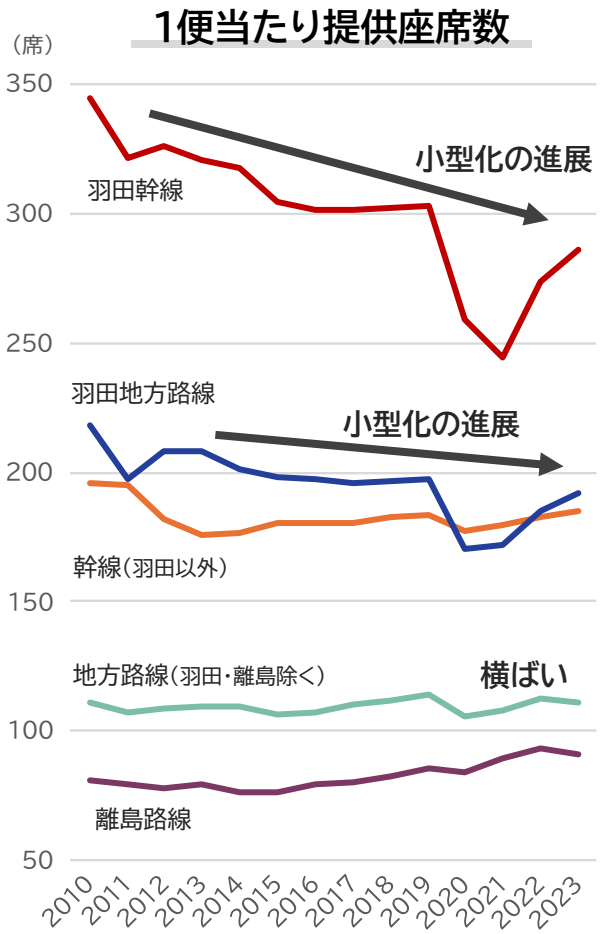
国内線における需給適合の状況

国土交通省

○ 2013年以降は、コロナ期を除き、運航回数に大きな変化はないが、1便当たり座席数は減少の傾向。







備考）上記において、「幹線」とは、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をいい、「地方路線」とは、幹線以外の路線をいう。なお、「羽田地方幹線」の数値に離島路線の数値は含まずに集計している。

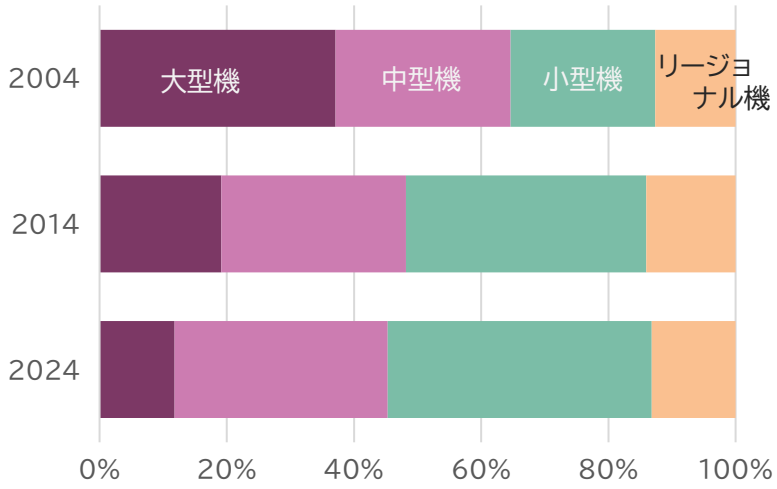
（出典）「航空輸送統計年報」から航空局作成

機材小型化の動き

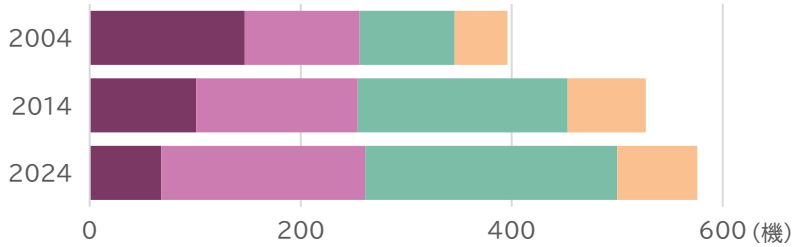
国土交通省

○ 大手2社においては、国内線事業における需給適合を進めるべく、機材小型化を進めている。
○ 他方で、単一機材／小型機の運用を特徴とする大手以外の航空会社においては、機材小型化により需給適合を進めることは容易ではない。

大手2社の機材構成比の推移



(参考)大手2社の機材数の推移



現在の中堅4社の機材構成

スカイマーク	【小型機】B737(177席)	29機
AIRDO	【中型機】B767(286～289席) 【小型機】B737(144席)	4機 8機
ソラシドエア	【小型機】B737(174席)	14機
スターフライヤー	【小型機】A320(150～162席)	11機

(いずれも2024年3月末時点)

大型機:B777、A350等
中型機:B787、B767等
小型機:B737、A321、A320等

(出典) いずれも各社IR資料に基づき航空局作成

空港業務（グラハン・保安検査）に関する現状

国土交通省

- 訪日外国人旅行者の日本への入国は、**基本的には空路（令和5年：98%）**であるところ、**航空機の運航に不可欠な空港業務**（グラハン・保安検査）は、厳しい労働環境等により、**コロナ前から人手不足が懸念**されていた。
- その後、コロナによって航空需要が激減したことで、**「脆弱な業界」というイメージが定着**。また、以前から懸念されていた、厳しい労働環境等の根本的課題は解決していないこともあり、**若者等から敬遠されて、離職者の増加、採用競争力の低下という課題に直面**している。
- **地方空港等においても国際線を円滑に復便、増便していくため**には、これまで以上に**人材確保・育成や職場環境の改善、生産性向上を推進すること**が必要。

人手不足の現状

【グランドハンドリング作業員】

・コロナの影響で、一時は作業員数が**約１～２割減少したが、足元ではコロナ禍前の水準まで回復している**。
・地方部のランプ部門と旅客部門の人員はいずれもコロナ禍前を超えたが、都市部の旅客部門の人員はコロナ禍前比で約１割減少となっている。

【保安検査員】

・コロナの影響で、一時は検査員数が**約２割減少していたが、足元では９割程度まで回復**している。

【参考】グランドハンドリング業務の例

ランプ

（航空機を駐機場に誘導）

（フロア清掃）

旅客ターミナル

（手荷物の預り等）

（受託手荷物の仕分け作業）

空港給油

（航空機への燃料給油）

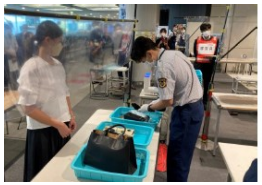
（貯蔵タンクの定期点検）

貨物ターミナル

（航空機までの貨物の搬送）

（貨物室への積み降ろし）

【参考】保安検査業務の例



（手荷物検査）

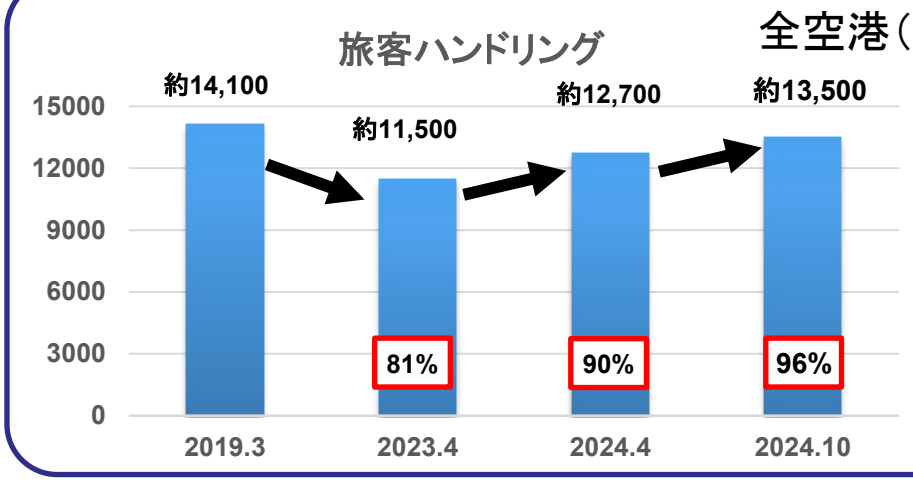
（金属探知機による検査）

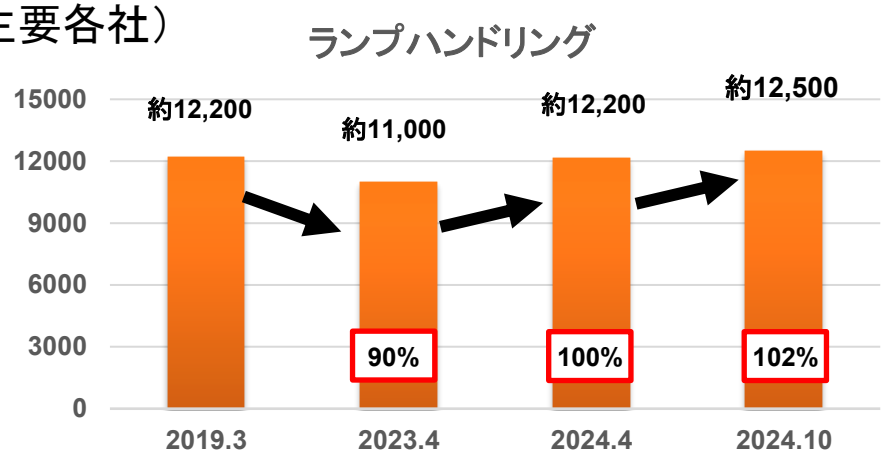
グランドハンドリングの体制（主要各社の従業員数）

国土交通省

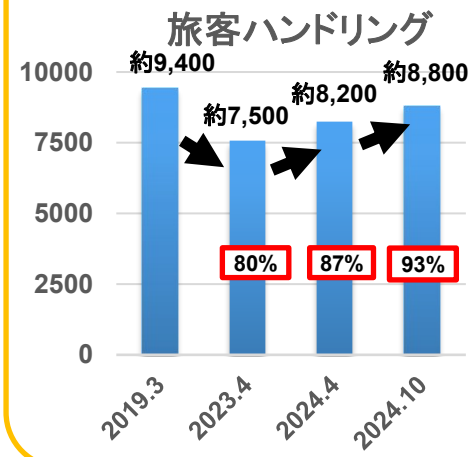
○ 職員数については、ランプ部門はコロナ前の水準に回復し、旅客部門も近い水準まで回復してきている。
○ 他方、職員構成として、採用後3年未満の職員が約4割となっており、引き続き育成と定着が課題となっている。

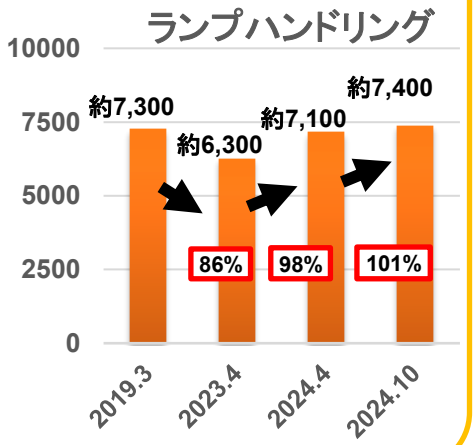
全空港（主要各社）



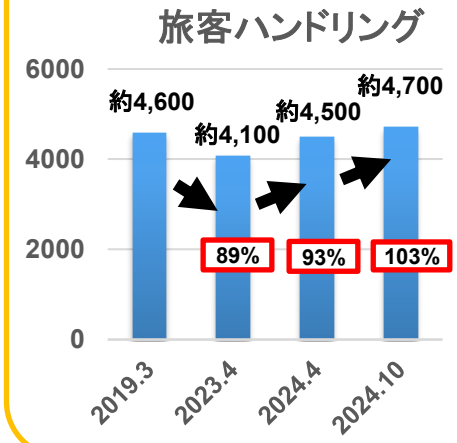


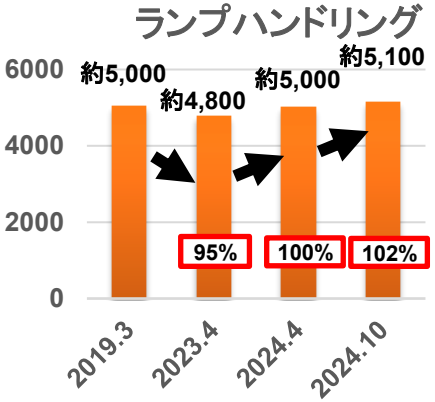
都市部（成田・羽田・中部・関西）





地方部（都市部以外）





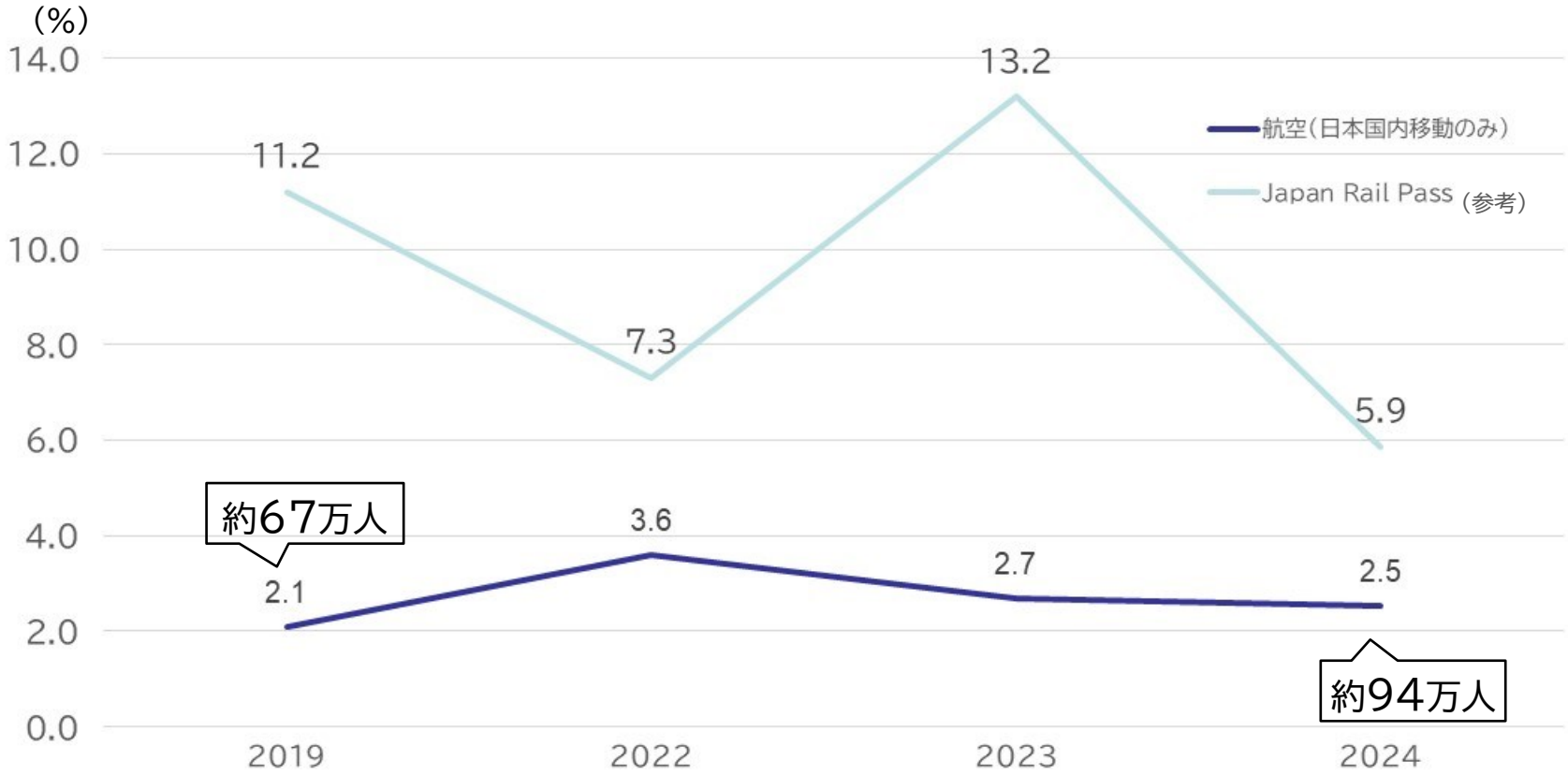
□ 内はコロナ前（2019.3）比　※空港給油業・ケータリング業は除く。

インバウンド旅客の国内線利用状況

国土交通省

○ 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

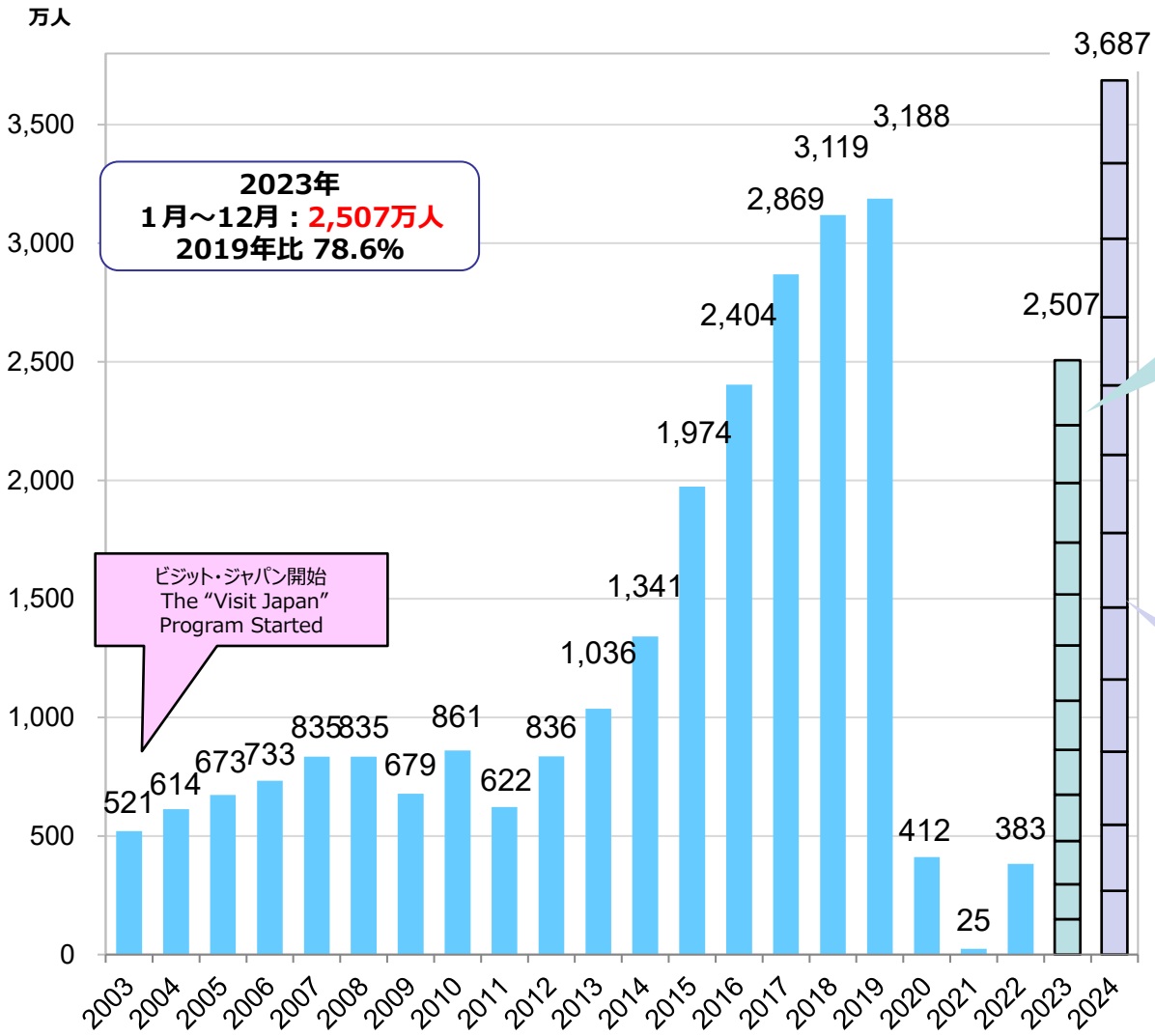


（注）人数＝割合×訪日外客数　で算出

（出典）『観光庁「インバウンド消費動向調査」個票データ』

訪日外国人旅行者数の推移（インバウンドの状況）

国土交通省



2023年 (Jan.~Dec.)		2019年比
12月:	273.4 万人	108.2%
11月:	244.1 万人	100.0%
10月:	251.7 万人	100.8%
9月:	218.4 万人	96.1%
8月:	215.7 万人	85.6%
7月:	232.1 万人	77.6%
6月:	207.3 万人	72.0%
5月:	189.9 万人	68.5%
4月:	194.9 万人	66.6%
3月:	181.8 万人	65.9%
2月:	147.5 万人	56.7%
1月:	149.7 万人	55.7%

2024年 (Jan.~Nov.)		2019年比
12月:	349.0 万人	138.1%
11月:	318.7 万人	130.5%
10月:	331.2 万人	132.7%
9月:	287.2 万人	126.4%
8月:	293.3 万人	116.4%
7月:	329.3 万人	110.1%
6月:	314.1 万人	109.0%
5月:	304.0 万人	109.6%
4月:	304.3 万人	104.0%
3月:	308.1 万人	111.6%
2月:	278.8 万人	107.1%
1月:	268.8 万人	100.0%

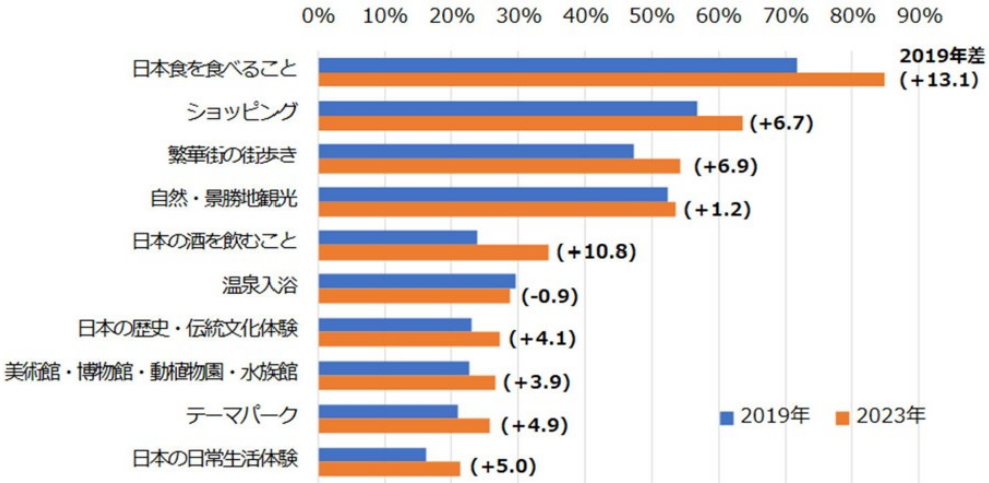
※ 2023年以前の値は確定値、2024年1月～10月の値は暫定値、2024年11月および12月の値は推計値
出典：日本政府観光局（ＪＮＴＯ）公表資料

地方エリアにおけるインバウンド需要

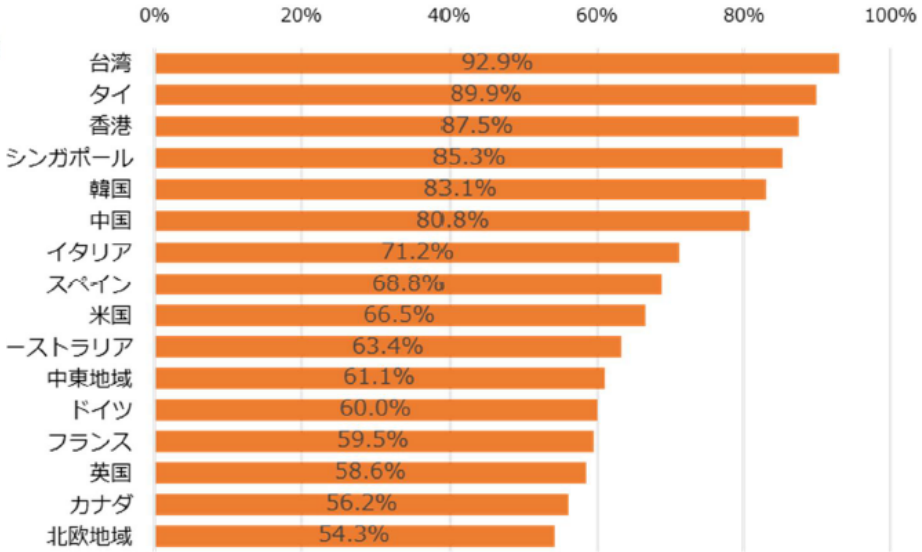
国土交通省

- **2030年までにインバウンド旅行者数6,000万人**の目標が掲げられており、目標達成に向けた様々な施策が実施される。
- 2023年度において、インバウンド旅行者の多くは都市圏（東京、大阪、千葉、京都）への訪問に集中しているものの、**地方エリアへの訪問希望は高い。**
- また、訪日前に期待していたこととして、日本食、自然・景勝地、温泉、歴史・伝統文化があげられている。
- 様々な媒体を通じて、**インバウンド旅行者に対して地元の観光資源をアピールすることが必要。**

【訪日外国人旅行者が訪日前に期待していたこと】



【地方エリアへの訪問希望率】



（出典：令和6年版　観光白書）

■旅行計画時に利用した情報収集元（米国市場）

旅行情報源	外国旅行者	訪日客
航空会社	55.0%	55.9%
OTA	31.7%	34.5%
友人知人の勧め	22.4%	29.0%
旅行会社	14.1%	10.8%
ツアーオペレーターなど	7.9%	3.7%
法人旅行手配部門	7.2%	10.7%
ツアーガイド	7.0%	3.7%
政府観光局・自治体など	3.8%	4.2%
その他	5.7%	5.8%

出典：米国商務省国際貿易局（2019 年）

注：航空機利用者のみ。陸路による出国者を除く。複数回答があるため、合計は 100%にならない。

JNTO「訪日インバウンド市場別情報」（米国市場）
https://www.jnto.go.jp/statistics/market-info/usa02.pdf

国内航空のあり方に関する有識者会議

国土交通省

概要

○ 我が国国内航空ネットワークは、コロナ禍を契機とした需要構造の変化や、ドル高円安の影響により燃料費、整備費等の外貨建てコストの増大等の影響により、コスト増に見合った収入確保が構造的に困難な状況。このまま何も対応しなければ、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が維持されず、利用者の利便が阻害されるおそれ。

○ こうした状況を踏まえれば、国内線事業の構造改革を図り、我が国航空産業の持続的成長を図ることが不可欠。このため、「国内航空のあり方に関する有識者会議」を立ち上げ、国内線事業のあり方について検討を行う。

構成員

有識者委員	竹内　健蔵	東京女子大学現代教養学部経済経営学科教授＜座長＞
	安藤　和代	千葉商科大学サービス創造学部教授
	大橋　　弘	東京大学大学院経済学研究科教授
	加藤　一誠	慶應義塾大学商学部教授
	花岡　伸也	東京科学大学環境・社会理工学院融合理工学系教授
	樋口　容子	（公社）日本消費生活アドバイザー･コンサルタント･相談員協会 副会長
	矢ケ崎紀子	東京女子大学現代教養学部経済経営学科教授
オブザーバー	全日本空輸、日本航空、スカイマーク、ＡＩＲＤＯ、ソラシドエア、スターフライヤー、定期航空協会、全国地域航空システム推進協議会、リージョナル航空・地方空港振興協議会、地域航空サービスアライアンス協議会、航空連合	
会議事務局	国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 航空事業課	

スケジュール

2025年５月30日　第１回「国内航空のあり方に関する有識者会議」　―検討事項の洗い出し

⬇ 第１回にて示された検討事項について議論

2026年５月ごろ　最終回「国内航空のあり方に関する有識者会議」とりまとめ（予定）

航空会社における取組

航空会社における協業・協調の取組事例

国土交通省

○ 本邦航空会社間においても、例えば、次のような協業・協調の取組が進められている。

【天草エアライン】【オリエンタルエアブリッジ】【日本エアコミューター】【ANA】【JAL】（2023年10月25日～）

○ 5社による「地域航空サービスアライアンス協議会（EAS Alliance）」の設立。

天草エアラインが運航する便に、ANA及びJALがコードシェア便を設定
オリエンタルエアブリッジが運航する便に、ANA及びJALがコードシェア便を設定
日本エアコミューターがJALと共同運航する便に、ANAがコードシェア便を設定

【ANA】【JAL】　（2024年4月～）

○ グラハンに関する共同の取組。

ANA、JALにおいては、地方空港のグラハン事業者の効率的な人員体制を整える取組の一環として、昨年、国土交通省より公表した「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、両社が同一グラハン事業者に委託するランプハンドリング作業について、必要となる各社ごとの一部の作業資格を相互承認する仕組みを2024年4月より開始。

【AIRDO】【ソラシドエア】

○ AIRDOとソラシドエアの共同持株会社（リージョナルプラスウイングス（RPW））を発足。

AIRDOとソラシドエアは、2022年10月に共同持株会社（リージョナルプラスウイングス）を設立し、2024年10月からは、両社がそれぞれ保有していた整備機能を共同持株会社へと集約した。

【フジドリームエアラインズ（FDA）】【JAL】　（2023年1月27日～）

○ FDA×JAL コードシェア路線拡大。FDA就航路線すべてにJALコードシェア便を設定。

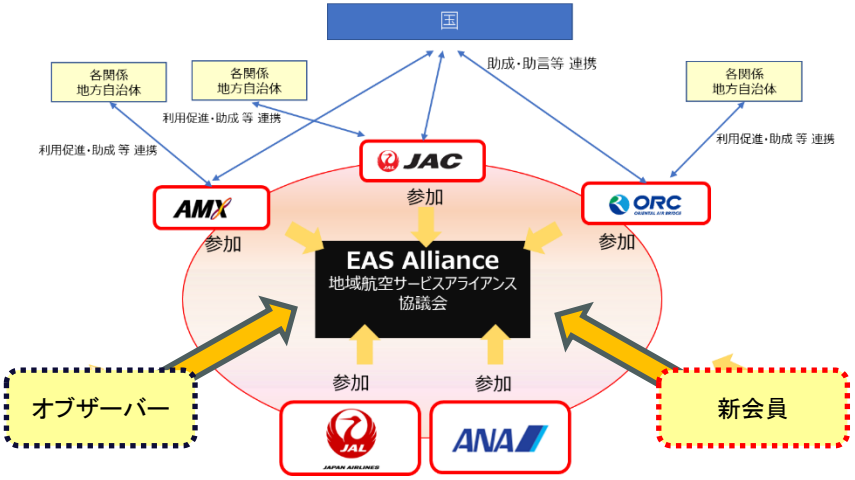
地域航空サービスアライアンス協議会（EAS Alliance）

国土交通省

EAS Allianceの概要

名　　称	地域航空サービスアライアンス協議会
設　立　日	令和5年10月25日
設 立 期 間	令和10年3月31日まで
設 立 目 的	会員が協働して協業の促進・深化を図り、離島や生活路線等の地域航空サービスを持続する
会　　員	・天草エアライン（AMX） ・オリエンタルエアブリッジ（ORC） ・日本エアコミューター（JAC） ・全日本空輸（ANA） ・日本航空（JAL） ＜その他協業可能な新会員（航空会社）加入可＞

【 EAS Alliance の構成 】



主な活動事項

同一機種（ATR機）運航の利点を生かした協業拡大

- シミュレータ、予備部品等の共同利用
- 乗員･整備士･ハンドリング要員等の応援体制の構築
- 技術的ノウハウの共有、情報交換の促進
- 空港ハンドリング分野での協業
- 欠航回避のための安定的な機材運用の検討
- 機体重整備における協力

系列を超えたコードシェアによる販売力強化を継続

- 地域航空3社が大手2社の販売網を活用

関係航空会社による新たな共同プロモーション促進

地域航空3社が運航する同一機種航空機（ATR機）

天草エアライン

オリエンタルエアブリッジ

日本エアコミューター

系列を超えたコードシェアの例（熊本空港時刻表）

航空会社	便名
AMX	202
JAL	3873
ANA	4312

系列を超えたコードシェア便

航空会社	便名
AMX	202
JAL	3873

既存コードシェア便

ANA・JALによるグラハンに関する共同の取組

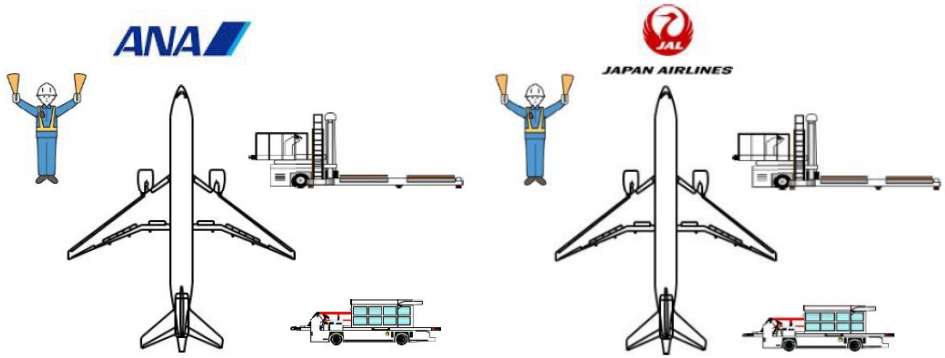
国土交通省

○ ANA、JALにおいては、地方空港のグラハン事業者の効率的な人員体制を整える取組の一環として、昨年、国土交通省より公表した「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、両社が同一グラハン事業者に委託するランプハンドリング作業について、必要となる各社ごとの一部の作業資格を相互承認する仕組みを2024年4月より開始。

【作業資格の相互承認スキームイメージ】

◆現状
同じ作業内容でも、ANA資格、JAL資格の訓練が必要であり、両者の作業に従事できる資格者の養成には時間がかかっており、訓練時間の確保などが課題に挙げられています。

◆今後
ANA・JALどちらかの作業資格取得に向けた訓練を実施することで、どちらの作業資格も取得することができるため、訓練期間をこれまでよりも大幅に短縮出来るようになります。



(例)ANAの作業資格を取得する期間＝１年

(例)JALの作業資格を取得する期間＝１年

ANA・JALの作業資格を取得する期間＝２年間

（例）ANA・JALいずれかの作業資格を取得する期間＝１年間

1年間でANA・JAL両方の作業資格を取得することが可能に

【対象資格(7資格)】※写真下記載が資格名称

①トーイングトラクター

②ベルトローダー

③旅客搭乗橋

④安全監視・駐機

⑤航空機誘導

⑥プッシュバック／⑦トーイング

【対象空港】■委託先グランドハンドリング事業者が同じ空港（一次委託先）
利尻、根室中標津、函館、秋田、仙台、新潟、岡山、徳島、高知、鹿児島

（出典）全日本空輸㈱・日本航空㈱の共同プレスリリースより（R5.11.24付およびR6.4.2付）

AIRDO・ソラシドエアによる整備機能の集約

＋ 国土交通省

○ AIRDOとソラシドエアは、2022年10月に共同持株会社（リージョナルプラスウイングス）を設立し、本年10月からは、両社がそれぞれ保有していた**整備機能を共同持株会社へと集約**した。

リージョナルプラスウイングスの会社概要

設　立：2022年10月3日

代表者：代表取締役会長　鈴木 貴博
（AIRDO社長）
代表取締役社長　髙橋 宏輔
（ソラシドエア社長）

事業内容：株式会社AIRDO、株式会社ソラシドエア両社の株式を所有することにより、経営管理およびこれに附帯する業務を行うこと、ならびに両社の事業に附帯又は関連する一切の事業を営む

AIRDO・ソラシドエアの整備機能の集約

【Regional Plus News】

Regional Plus

RPW 広報第 24-003
2024 年 10 月 1 日

整備業務の管理の受託について
～ AIRDO・ソラシドエアの整備機能を集約 ～

株式会社リージョナルプラスウイングス（本社：東京都大田区　代表取締役社長：髙橋　宏輔）は、2024 年 9 月 26 日（木）付けで、国土交通大臣より航空法第20条の規定に基づく「認定事業場」の認可を受け、本日 10 月 1 日（火）より、グループ会社である株式会社AIRDO（本社：北海道札幌市　代表取締役社長：鈴木　貴博）および株式会社ソラシドエア（本社：宮崎県宮崎市　代表取締役社長：髙橋　宏輔）の整備業務の管理を受託※します。

※ AIRDO とソラシドエア（以下、両社）は、整備作業の他、その品質管理、技術管理、生産管理などの管理業務までを一括して当社へ委託し、当社は両社に代わって整備プログラムや整備の基準を整備マニュアルとして自ら定め整備作業を実施します。委託元の両社は、当社が行う整備作業・整備管理を包括的に委託管理（整備監理）することを通じて、航空運送事業者としての責務を果たします。

■目的

今回の当社における整備業務の開始によって、これまで AIRDO とソラシドエアが各社で保有していた整備機能を当社に集約することにより、経営資源の効率化による経営基盤の強化はもとより、各社の知見や技術の集約により整備品質の更なる向上を図り、両社のお客様へ「安全」、「定時性」、「快適性」などの一層の付加価値が提供できることとなります。

■当社の整備業務によってグループとして目指す効果

① 両社の知見や技術の集約による安全・品質保証体制の維持・向上
② 両社にとって合理的な整備体制の構築に向けた、機能集約による効率化
③ 生産性向上によるコストの低減
④ エアライングループにおける整備系人財の育成推進

国際航空における協業・協調の取組事例

国土交通省

○ 国際航空においては、本邦航空会社と外国航空会社との共同事業が進展している。（航空法に基づき独占禁止法の適用除外の認可を得ている。）

航空法に基づく独占禁止法適用除外（ATI）制度

航空法第 110 条により、**共同事業**の実施等を内容とする**提携深化協定**（共同運賃の設定など、事業者間の提携を深めるための協定）であって、国土交通大臣の認可を受けたものは、独占禁止法の適用除外を受けることとされている。

主な「共同事業」の内容

ネットワーク
- 同一路線ダイヤの平準化
- 乗り継ぎ便（接続時間）の最適化

運賃
- 共同運賃の設定
- 協定対象事業者のどの運航便を選択しても割引運賃が適用

サービス
- FFPの共通化
- 空港施設の共同利用（ラウンジ、カウンター等）
- 法人顧客窓口の一元化

独占禁止法適用除外（ATI）の認可を受けた事例

	北米路線	欧州路線	アジア路線	
ANA	UNITED ユナイテッド航空（H23.4～）	Lufthansa / SWISS / Austrian ルフトハンザ・ドイツ航空等（H24.4～）	SINGAPORE AIRLINES シンガポール航空（R7.9～）	
JAPAN AIRLINES	American アメリカン航空（H23.4～）	BRITISH AIRWAYS / IBERIA / FINNAIR ブリティッシュ・エアウェイズ等（H24.10～）	malaysia airlines マレーシア航空（R2.7～）	Garuda Indonesia ガルーダ・インドネシア航空（R7.4～）

政策・支援

羽田発着枠（政策コンテスト枠）について

国土交通省

概要

- 令和2年冬ダイヤ（2020/10/29）より、羽田の国内線発着枠のうち６路線について、政策コンテスト枠として配分。
- 政策コンテスト枠は、地域が航空会社とのパートナーシップを通じて実施する地方航空ネットワークの維持・充実のための提案内容を評価して、特別に１枠づつ配分したもの。
- 令和5年3月に開催した「羽田発着枠コンテストの評価等に関する懇談会」において、有識者による中間評価を実施し、６路線について、発着枠の期間を令和7年（2025年）3月29日まで継続することとした。
- 令和6年12月に開催した「羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」において、有識者による評価を実施し、６路線について、４年間（令和11年3月24日まで）を前提として、発着枠の期間を継続することとした。
- なお、令和11年3月までの間、毎年、各路線における取組の進捗状況のモニタリングを行う。

配分対象路線

羽田＝鳥取（ANA4便→５便）

○実施主体：
鳥取県、ANA

○事業内容例:
・ANAとの共同キャンペーン
「ANA鳥取多美」を通じて、女子旅をターゲットにした情報発信を展開　等

羽田＝山形（JAL１便→２便）

○実施主体：
山形県、山形空港利用拡大推進協議会、JAL

○事業内容例:
・**「山形空港サポーターズクラブ」**によるビジネス客の囲い込み　等

羽田＝三沢（JAL3便→4便）

○実施主体：
青森県、三沢空港振興会、JAL

○事業内容例:
・青森・三沢両空港のファンクラブ**「A-Wing」**会員の空港ラウンジ無料化　等

羽田＝石見（ANA1便→２便）

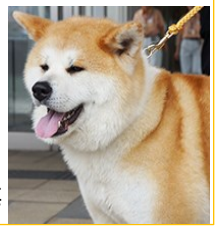
○実施主体：
島根県、萩・石見空港利用拡大促進協議会、ANA

○事業内容例:
・元乃隅稲成神社などの絶景をめぐる**萩・石見空港発周遊バスの運行**　等

羽田＝大館能代（ANA2便→3便）

○実施主体：
秋田県、大館能代空港利用促進協議会、ANA

○事業内容例:
・**「秋田犬」**や教育分野など多様な資源を生かした交流機会の拡大　等



羽田＝下地島（SKY 0便→1便）

○実施主体：
宮古島市、沖縄県、下地島エアポートマネジメント(株)、SKY

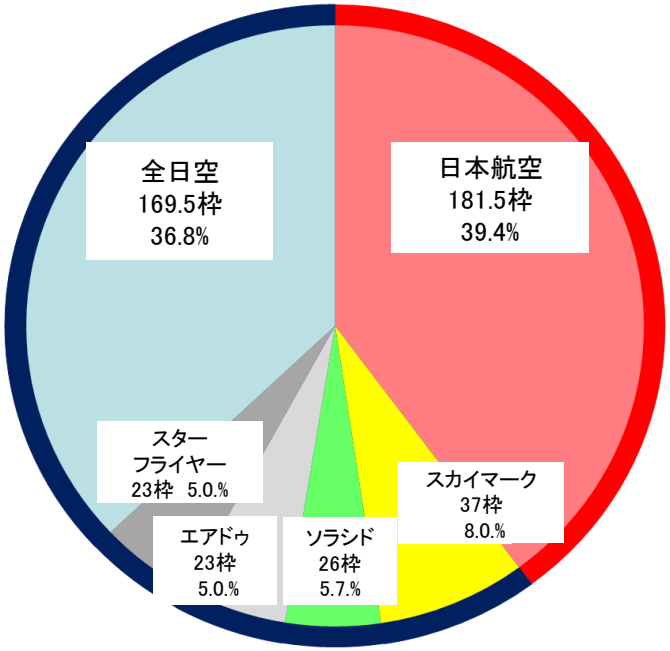
○事業内容例:
・**離島観光プロモーション**の強化　等

羽田発着枠政策コンテスト枠の評価結果ついて

国土交通省

- 羽田の国内線発着枠は、合計465枠を2020年夏ダイヤ（2020/3/29～）から配分。
- そのうち、６路線について、政策コンテスト枠として配分。
- 政策コンテスト枠は、地域が航空会社とのパートナーシップを通じて実施する地方航空ネットワークの維持・充実のための提案内容を評価して、特別に１枠づつ配分したもの。

羽田空港国内線発着枠
（2020年夏ダイヤ～（2020/3/29～））



＜政策コンテスト枠（6路線）＞

対象路線空港	配分後便数	実施主体
鳥取空港	5	鳥取県、ANA
石見空港	2	島根県・萩石見空港利用促進協議会、ANA
山形空港	2	山形県・山形空港利用促進協議会、JAL
大館能代空港	3	秋田県・大館能代空港利用促進協議会、ANA
三沢空港	4	青森県、三沢市、JAL
下地島空港	1	沖縄県、宮古島市、下地島エアポートマネージメント、SKY

- **配分期間（2020夏ダイヤ～2024冬ダイヤ）の評価において、各路線の取組を有識者懇談会において評価いただいた結果、何れの対象路線についてもその取組に一定の効果があると認められたことから、令和11年3月24日までを前提として、発着枠の期間を継続。**
- **令和11年3月までの間、毎年、各路線における取組の進捗状況のモニタリングを実施。**

政策コンテスト路線における参考となる取組の視点

国土交通省

【関係人口の拡大促進】

○週１副社長プロジェクトとして、首都圏の高度スキル人材を副業・兼業人材として県内に誘致

○県内企業の持続的な発展に加えて、週1副社長の定期的な往来による<u>航空需要の創出</u>に貢献

【他部局の施策との連携】

○県内への移住希望者等に対して航空運賃を助成

○<u>他部局</u>が実施する移住定住支援策<u>との連携</u>により、航空需要の創出

【新たな取組への積極的な参画】

○若年層向け運賃助成、JAL MaaS、JALWellness＆Travelへ先行して参画

○先行して航空会社と連携した取組に参画することで、同様の取組が他路線へも拡大

【集客力のある宿泊施設と連携したプロモーション】

○<u>地元宿泊施設、航空会社と連携</u>し、旅行商品を造成、SNSや Web上での広報活動を支援

○各種プロモーションを絡めた販売により、ダイナミックパッケージ商品の販売実績が増加

＜令和7年度＞航空ネットワーク維持等のための空港使用料・航空機燃料税の軽減

国土交通省

○ 航空ネットワークは、公共交通として社会経済活動を支える、ポストコロナの成長戦略の実現に必要不可欠な「空のインフラシステム」。

○ コロナから航空旅客需要が回復しつつある一方で、地方路線の収支が厳しい状況となっていることも踏まえ、**航空ネットワークの維持**と**航空需要の回復・拡大に向けた機材投資**を支援するため、令和7年度の航空機燃料税について110億円程度の軽減措置を実施。

（1）令和7年度の空港使用料・航空機燃料税の軽減

航空機燃料税　約110億円の軽減

（参考）令和6年度の空港使用料拡充措置

着陸料

機材重量	従来	現行
0～20 t	30%	50%
20～50 t	20%	40%
50～100 t	0%	30%

航援料

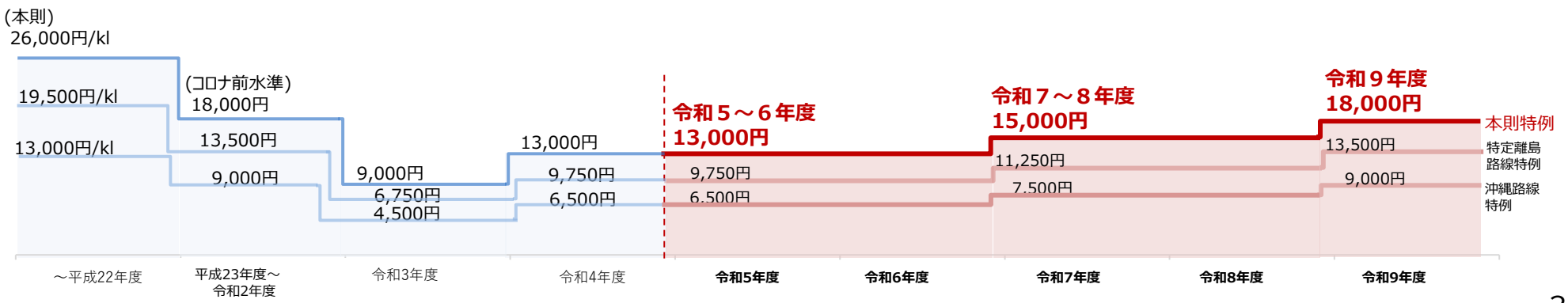
機材重量	従来	現行
15～20 t	50%	50%
20～100 t	0%	20%

（参考：令和3年度～令和6年度の軽減措置）

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
合計1,200億円規模	**合計700億円規模**	**合計500億円規模**	**合計290億円規模**
空港使用料　約900億円	空港使用料　約510億円	空港使用料　約310億円	空港使用料　約100億円
航空機燃料税　約300億円	航空機燃料税　約190億円	航空機燃料税　約190億円	航空機燃料税　約190億円

※いずれも国内線の有償旅客便
※航燃税は、いずれもコロナ前18,000円/klからの軽減額

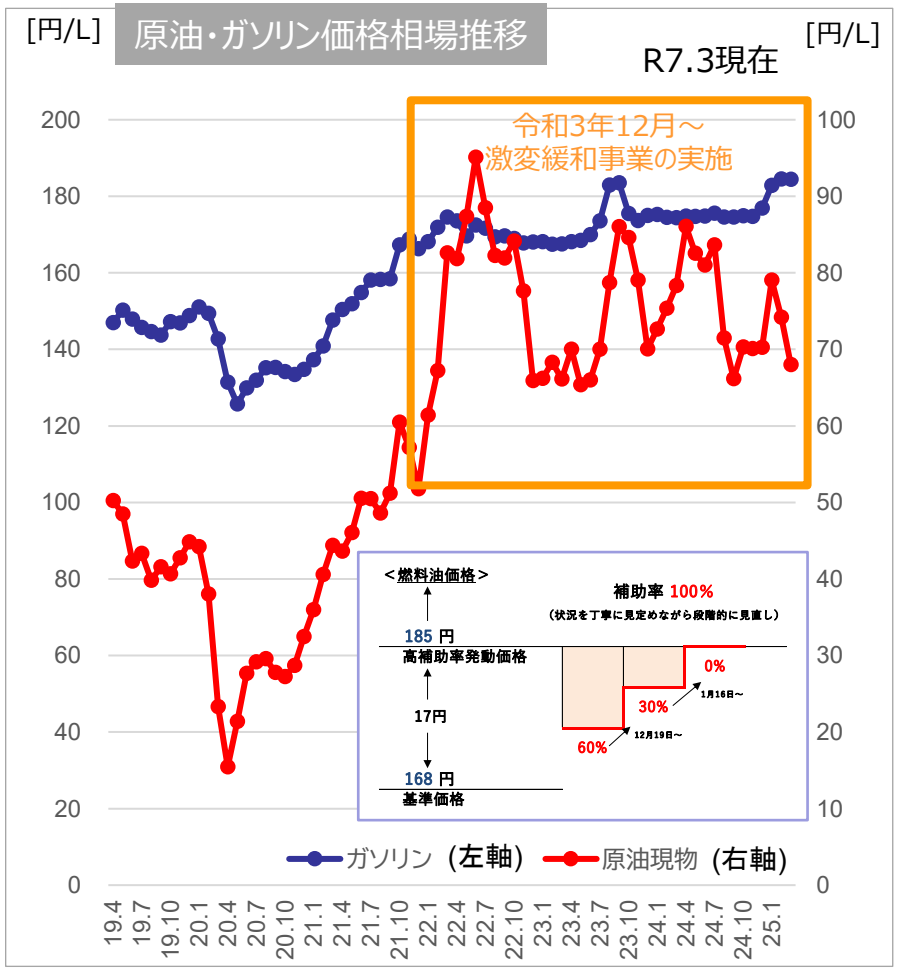
（2）令和7年度以降の航空機燃料税の軽減



航空機燃料に係る原油価格高騰への対応

国土交通省

○ 原油価格の更なる高騰が、コロナ下からの経済回復の重荷になる事態を防ぐため、時限的・緊急避難的な燃料油価格の激変緩和対策事業を令和3年12月より実施
○ 航空機燃料を激変緩和対策事業の対象油種に追加（令和4年4月26日「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」）
○ 12月から出口に向けて段階的に対応（令和6年11月22日：新たな総合経済対策）



令和4年4月26日
「原油価格・物価高騰等総合緊急対策」
航空機燃料を対象油種に追加

燃料油価格激変緩和対策事業

○対象期間

出口に向けて段階的に対応

○対象油種

ガソリン、軽油、灯油、重油、航空機燃料

○補助スキーム

国 → 補助（基金造成） → 民間団体等 → 支給 → 石油元売事業者等

※ 航空機燃料への補助単価は、他油種の補助単価の40%

他モードにおける取組

他の輸送モードにおける協業・協調の取組事例①

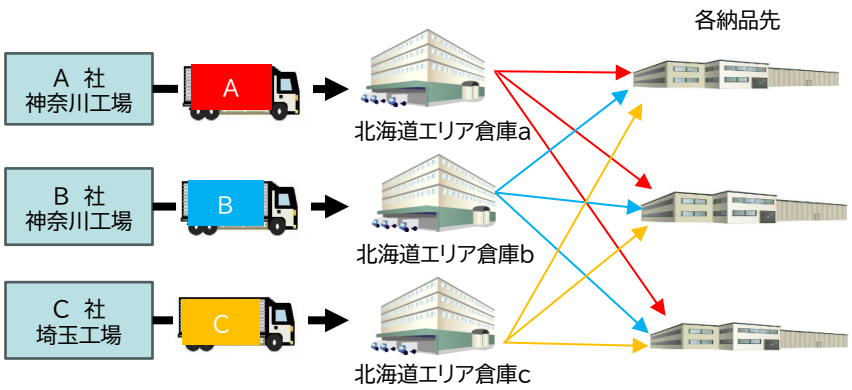
国土交通省

○ トラック輸送の分野では、独占禁止法に抵触しないことを確認した上で、企業の垣根を越えて、輸配送や保管の共同化等の効率化の取組が進められている。

トラック輸送における効率化の取組み

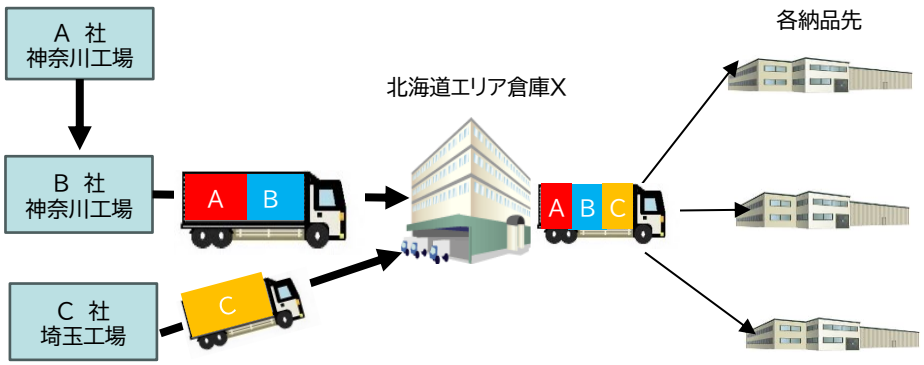
見直し前

同一エリアへの配送にもかかわらず、荷主がそれぞれ物流拠点を設置し、納品先まで個別に配送



見直し後

荷主間で協働し、物流拠点を1か所に集約した上で、1台のトラックに複数荷主の貨物を混載して輸送することにより、非効率を解消



他の輸送モードにおける協業・協調の取組事例②

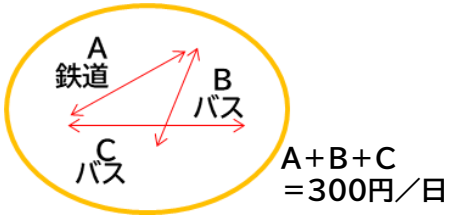
国土交通省

○ 乗合バス等の地域交通分野においては、独占禁止法特例法(令和2年11月施行)により、将来にわたって地域における基盤的サービスを維持するための、事業者の合併や共同経営の円滑な実施が可能となった。

地域バス事業における共同経営の対象行為

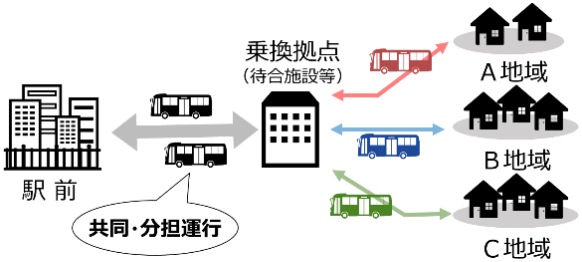
共同経営の認可により、①～③の行為について、**乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議**して行うこと等が**可能**

①運賃・料金の設定
定額制乗り放題、通し運賃など



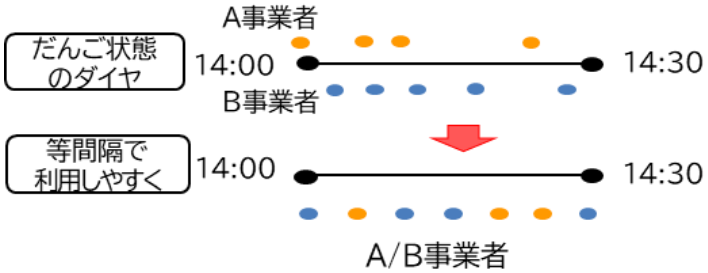
【 定額制乗り放題のイメージ 】

②路線等の共同・分担運行
「ハブ＆スポーク型」のネットワーク再編、ループバスなど



【「ハブ＆スポーク型」のイメージ 】

③運行回数・運行時刻の設定
等間隔運行、パターンダイヤなど



【 等間隔運行のイメージ 】

上記を実施する場合においては、運賃プールの導入による収入分配を行うことも可能。

海外におけるモードを超えた協業・協調の取組事例

国土交通省

○ 欧州においては、利便性や効率性を向上させる観点から、航空と高速鉄道とがモードの垣根を越えて協業・協調している例がある。

＜航空会社と鉄道のコードシェア＞

・欧州では、航空会社が鉄道事業者とコードシェアを行う動きが活発化
・ドイツ、フランス、オーストリア等で取り組みが進む
　　例）ルフトハンザ航空とドイツ鉄道、エールフランス航空とフランス国鉄、エミレーツ航空とフランス国鉄　等
・航空券と鉄道切符が1つとなり、乗り継ぎの利便性が向上、遅延や欠航発生時における乗継保証等も実施

出典：ルフトハンザ エクスプレス 鉄道 | Lufthansa

出典：エミレーツ航空HP

＜短距離航空路線と高速鉄道の役割分担＞

・仏政府は2023年5月に公布された政府令に基づき、CO2排出削減を目的として、列車を利用すれば2時間半以内で到達可能な都市間について、短距離航空便の運航を禁止すると発表
・パリ（オルリー空港）と、ナント、リヨン、ボルドーを結ぶ路線が廃止（長距離の乗り継ぎ便を除く）

航空会社の概要（参考）

航空会社の概要①

国土交通省

（2025夏ダイヤ当初計画時点）

会 社 名	ANAホールディングス ㈱ （スターアライアンス）	日本航空 ㈱ （ワンワールド）	日本貨物航空 ㈱ （貨物専用事業者）
主要株主	・日本マスタートラスト信託銀行（信託口） 14.6% ・日本カストディ銀行（信託口） 3.3% ・名古屋鉄道 1.6% 他	・日本マスタートラスト信託銀行（信託口） 17.7% ・日本カストディ銀行（信託口） 6.2% ・京セラ 1.7% 他	・日本郵船 100.0% ※2025.7.1以降はANAHDの100%子会社となる見込
保有機材	大型機 33機 中型機 109機 小型機 76機 リージョナル機 24機 合計242機 （R7.5月時点）	大型機 36機 中型機 72機 小型機 62機 リージョナル機 52機 合計222機 （R7.5月時点）	ボーイング747型機 8機 （R7.5月時点）
従業員数	連結：41,225人（R6.3月時点） 個別：260人（R6.3月時点）	連結：38,433人（R7.3月時点） 個別：14,431人（R7.3月時点）	個別：941人（R6.4月時点）
免 許 日	（国内） 昭和28年10月15日 （国際） 昭和61年 1月31日	（国内） 昭和27年10月20日 （国際） 昭和28年 8月14日	（国際） 昭和58年 8月13日
運航路線	（国内） 110路線 （国際） 61路線 （2025夏ダイヤ当初計画時点） ※貨物専用路線を含む	（国内） 113路線 （国際） 58路線 （2025夏ダイヤ当初計画時点） ※貨物専用路線を含む	（国際） 11路線 （2025夏ダイヤ当初計画時点）
グループ企業	全日本空輸：12,854人（R6.3月時点） エアージャパン：1,299人（R7.4月時点） ANAウイングス：2,131人（R7.4月時点） ピーチ・アビエーション(※)：2,045人（R7.4月時点）	ジェイエア：807人（R7.4月時点） 日本エアコミューター（JAC）：464人（R6.4月時点） 日本トランスオーシャン航空（JTA）：942人（R6.3月時点） 琉球エアコミューター（RAC）：162人（R6.3月時点） 北海道エアシステム（HAC）：102人（R7.4月時点） ジェットスター・ジャパン(※)：1,035人（R6.1月時点） ZIPAIR Tokyo（※）：821人（R7.4月時点） スプリング・ジャパン（※）：521人（R6.4月時点）	日本貨物航空㈱は日本郵船㈱の100%子会社。 ※2025.7.1以降はANAHDの100%子会社となる見込

（※）印の航空会社はLCC（低コスト航空会社）で、上記の保有機材、運航路線には含まれない

航空会社の概要②

国土交通省

（2025夏ダイヤ当初計画時点）

会 社 名	スカイマーク㈱	㈱AIRDO	㈱ソラシドエア	㈱スターフライヤー
主要株主	・鈴与スカイ・パートナーズ　13.3% ・ANAホールディングス　13.2%　他	・株式会社リージョナルプラスウイングス　100% ＜株式会社リージョナルプラスウイングスの主要株主＞ 日本政策投資銀行　25.87%　ANAHD　15.31% 宮崎交通　8.57%　双日　5.64% 米良電機産業　3.32%　北洋銀行　2.47%　他		・ANA ホールディングス　14.7% ・ジャパネットホールディングス　14.3% ・TOTO　4.0%　他
使用機材	ボーイング737型機(177席)　29機	ボーイング767型機(286～289席)　4機 ボーイング737型機(144席)　8機	ボーイング737型機(174席)　14機	エアバスA320型機(150席)　11機
従業員数	2,661人（R7.3月時点）	1,129人（R7.4月時点）	1,126人（R6.10月時点）	741人(R7.3月時点）
運航路線	羽田＝新千歳、神戸、福岡、鹿児島、那覇、下地島 新千歳＝茨城、中部、神戸、福岡 神戸＝仙台、茨城、長崎、鹿児島、下地島 福岡＝茨城、那覇、下地島 鹿児島＝中部、奄美 那覇＝中部、神戸、茨城、下地島 【国内　計24路線】	羽田＝新千歳、旭川、女満別、釧路、帯広、函館 新千歳＝仙台、神戸、中部、福岡 函館＝中部 【国内　計11路線】	羽田＝宮崎、熊本、長崎、大分、鹿児島、那覇 中部＝宮崎、鹿児島 那覇＝福岡、宮崎、鹿児島、神戸、中部、新石垣 【国内　計14路線】	羽田＝北九州、関西、福岡、山口宇部 福岡＝中部 【国内 計5路線】
事業形態の特徴	全国展開型のビジネスモデルを追求。 	「北海道の翼」として北海道を拠点とするネットワークを構築 	宮崎に本社を置き「九州・沖縄の翼」として運航 	福岡（北九州）に本社を置き福岡を中心とするネットワークを構築

航空会社の概要③

国土交通省

（2025年夏ダイヤ当初計画時点）

会 社 名	Peach Aviation㈱	ジェットスター・ジャパン㈱	スプリング・ジャパン㈱	㈱ZIPAIR Tokyo	㈱エアージャパン
拠点空港	関西、那覇、仙台、新千歳、成田、中部	成田、関西、中部	成田	成田	成田
使用機材	エアバスA320(180席) 32機 エアバスA321(218席) 3機	エアバスA320(180席) 19機 エアバスA321(232席) 3機	ボーイング737(189席) 6機 エアバスA321 3機	ボーイング787(290席) 8機	ボーイング787(240～429席) 78機 ※全て全日本空輸㈱との共通事業機 ※AirJapanのデザインの機体は2機
従業員数	2,045人（R7.4月時点）	1,035人（R6.1月時点）	521人（R6.4月時点）	821人（R7.4月時点）	1,299名（R7.4月時点）
運航路線	**（国内線）** 関西＝女満別、釧路、新千歳、仙台、成田、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、奄美、那覇、新石垣 成田＝新千歳、福岡、奄美、那覇、新石垣 福岡＝新千歳、那覇、新石垣 仙台＝新千歳 中部＝新千歳、仙台、那覇 那覇＝新千歳 計25路線 **（国際線）** 関西＝上海、香港、台北、高雄、仁川、金浦、バンコク、シンガポール 羽田＝上海、台北、仁川 成田＝台北 中部＝台北、金浦 那覇＝台北 計15 路線	**（国内線）** 成田＝新千歳、旭川、高松、松山、高知、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、成田、那覇 中部＝福岡、那覇 福岡＝新千歳 計18路線 **（国際線）** 成田＝台北、マニラ、上海 関西＝台北 計 4 路線	**（国内線）** 羽田＝新千歳、北九州 成田＝新千歳、広島、北九州、那覇 北九州＝新千歳 計 7 路線 ※貨物専用路線を含む **（国際線）** 成田＝天津、ハルビン、寧波、上海、大連、南京 計 6 路線	**（国際線）** 成田＝仁川、バンコク、マニラ、シンガポール、ホノルル、ロサンゼルス、サンノゼ、サンフランシスコ、バンクーバー、ヒューストン 計 10 路線	**（国際線）** 成田＝バンコク、仁川、シンガポール 計3路線

航空会社の概要④

国土交通省

（2025年夏ダイヤ当初計画時点）

会社名	日本トランスオーシャン航空㈱ JTA	㈱ジェイエア J-AIR	ANAウイングス(株) ANA	アイベックスエアラインズ㈱ IBEX	㈱フジドリームエアラインズ FDA FUJI DREAM AIRLINES
主要株主	日本航空株式会社　72.8% 他	日本航空株式会社　100%	ANAホールディングス 株式会社　100%	株式会社日本デジタル研究所 47.9% 前澤和夫　21.2% アールビバン株式会社　9.5% サザンインターナショナル 株式会社　7.3%　他	鈴与株式会社　100%
使用機材	B737-800(165席)　14機	E170(76席)/E190(95席) 32機	DHC-8-402（74席）　24機 B737-800（166,176席）　39機	ボンバルディアCL-600-2C10 型機(70席)　9機	エンブラエル式ERJ170- 100STD型機(76席)　3機 エンブラエル式ERJ170- 200STD型機(84席)　13機
運航路線	羽田＝宮古、石垣、小松、 岡山 中部＝那覇、宮古、石垣 関西＝那覇、宮古、石垣 那覇＝小松、岡山、福岡、 久米島、石垣、宮古 【国内　計16路線】	東京＝三沢、秋田、山形、 山口宇部、宮崎 大阪＝新千歳、女満別、函館、 青森、三沢、秋田、花 巻、山形、仙台、新潟、 松本、出雲、隠岐、松 山、大分、福岡、長崎、 熊本、宮崎、鹿児島、 種子島、奄美、徳之 島 福岡＝花巻、仙台、徳島、高知、 松山、宮崎、奄美 新千歳＝女満別、青森、花巻、 仙台 鹿児島＝奄美、徳之島 【国内　計41路線】	羽田＝稚内、オホーツク紋別、 根室中標津、秋田、 庄内、八丈島、中部、 関西、伊丹、神戸、能登、 富山、小松、鳥取、米子、 岡山、岩国、高松、 萩・石見、高知、佐賀、 福岡、大分、長崎、熊本 宮崎、鹿児島、那覇 新千歳＝稚内、女満別、根室 中標津、釧路、函館、 青森、秋田、仙台、 新潟、福島、成田、 静岡、小松、中部、 伊丹、関西、神戸、 広島 他37路線 【国内　計84路線】	大阪＝仙台、福島、新潟、 福岡、大分、鹿児島 福岡＝仙台、新潟、中部 新千歳＝仙台 仙台＝中部、広島 中部＝大分 【国内　計13路線】	静岡＝新千歳、札幌（丘珠）、 出雲、福岡、熊本、 鹿児島 松本＝福岡、新千歳、神戸 小牧＝札幌（丘珠）、青森、花巻、 山形、新潟、出雲、高知、 熊本、福岡、 神戸＝高知、青森、花巻 札幌（丘珠）＝松本 福岡＝新千歳、新潟 新千歳＝山形、新潟 中部＝高知、出雲 【国内　計28路線】

航空会社の概要⑤

国土交通省

会社名	日本エアコミューター㈱	オリエンタルエアブリッジ㈱	天草エアライン㈱
会社概要	・鹿児島県内の離島を中心に運航 ・JALの子会社	・長崎県内の離島を中心に運航 ・ANAと協力関係	・天草空港を中心に運航 ・JACと協力関係
拠点空港	鹿児島空港	長崎空港	天草空港
使用機材	ATR42-600(48席) 9機 ATR72-600(70席) 2機 	ATR42-600(48席) 2機 DHC-8-Q400(74席) 3機 	ATR42-600(48席) 1機
運航路線	鹿児島＝奄美、沖永良部、屋久島、種子島、与論、喜界、徳之島、福岡、松山 奄美＝喜界、徳之島 沖永良部＝徳之島 屋久島＝福岡、大阪 隠岐＝出雲　等 【21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 【10路線】	天草＝熊本、福岡 熊本＝大阪 【3路線】
大手航空会社による支援等	・JALが共同引受 ・ANAとのコードシェア実施（R4.10から一部路線）	・ANAとのコードシェア ・ANAとの機材の共有化（Q400のみ） ・JALとのコードシェア実施（R4.10から一部路線）	・JALとのコードシェア ・JACとの機材の共有化 ・ANAとのコードシェア実施（R4.10から一部路線）

航空会社の概要⑥

国土交通省

会社名	㈱北海道エアシステム	琉球エアーコミューター㈱	東邦航空㈱	新中央航空㈱	第一航空㈱	トキエア㈱
会社概要	・北海道内を中心に運航 ・JALの子会社	・沖縄県内の離島を中心に運航 ・JTAの子会社	・伊豆諸島内を運航 ・国内唯一のヘリコプターによる定期便運航事業者	・東京都内の離島を中心に運航	・沖縄県の離島間において航空運送事業を運営 ・八尾空港を拠点に航空機使用事業を運営	・新潟空港を拠点に運航
拠点空港	丘珠空港	那覇空港	東京ヘリポート等	調布空港	八尾空港	新潟空港
使用機材	ATR42-600(48席) 4機 	DHC-8-Q400CC(50席) 5機 	ｼｺﾙｽｷｰS-76C(9席) 2機 ﾚｵﾅﾙﾄﾞAW139(9席) 1機 	ドルニエ228-212 (19席) 5機 	DHC-6-400(19席) 2機 	ATR72-600(72席) 2機 ATR42-600(46席) 1機
運航路線	丘珠＝利尻、釧路、中標津、三沢、函館、秋田、女満別、奥尻 函館＝奥尻 【9路線】	那覇＝久米島、北大東、南大東、宮古、石垣、与那国、与論 宮古＝石垣、多良間 石垣＝与那国 【10路線】	大島＝利島、三宅島 三宅島＝御蔵島 御蔵島＝八丈島 八丈島＝青ヶ島 【5路線】	調布＝大島、新島、神津島、三宅島 【4路線】	那覇＝粟国 石垣＝多良間、波照間 ※いずれも不定期便 【3路線】	新潟＝丘珠(R6.1.31～)、仙台(R6.4.26～)、中部(R6.9.27～)、神戸(R7.3.30～) 【4路線】
大手航空会社による支援等	・JALが共同引受 ・JACとの機材の共有化	・販売はJALグループとして一体化	－	－	－	－