

## 論点の再整理（案）

### 1. 地域航空を取り巻く状況の厳しさ（現状認識）

- 地域航空は、医療の確保（離島への医師確保、地方ブロック都市での受診機会の確保等）をはじめ、地域の生活を支えるのに欠かすことができない交通手段となっており、路線の維持は極めて重要。
- 他方、地域における人口減少、高齢化、都市部への人口集中の深刻化を背景に、その経営環境は厳しくなる一方。
- このような状況下、地域航空会社は、大手航空会社の支援も受けつつ、様々な自助努力を重ねているものの、既に限界（コスト構造、収益力、人員不足、保有機材の少なさ）。補助金に頼らず機材更新を行うことはほぼ不可能な状況。
- 国や地域の財政状況が逼迫している中、地域航空会社の経営について公的な資金による補助金等に依存することにも限界。

※地域航空会社とは、主に30～70席程度の小型機により、離島その他の地方航空路線の運航に従事する会社をいう。

### 2. 地域航空を持続可能にするためには、競争ではなく、協業が必要不可欠なのではないか

- 地域航空路線のほとんどは競争不在のシングルトラック。
- 大手航空会社を地域航空の担い手とすることの非効率性（機材のミスマッチ等）。
- 協業は、スケールメリットを通じた費用低減・収益力向上（収入・需要拡大）策として有効かつ不可欠。
- また、協業は、災害時や故障時等の長期運休・減便等リスクの緩和・低減・回避にも有効かつ不可欠。

### 3. 持続可能という観点から、現在取り組まれている協業は十分か

- 現行の協業の取組には、コードシェアによる販売協力、整備業務の管理の受委託や機材更新時の各種支援、同種機材を保有する会社間での部品の融通等があるが、いずれも系列内の範囲（ANA系列内+ORC、JAL系列内+AMX）。
- 系列の壁を超えた横串の協業はほぼ皆無であり、これまで行われた系列外企業との協業は系列内と比して対症的（AMX機材更新前での九州域内の会社間の部品融通）。
- 路線も系列ごとの棲み分けが見られ、大手航空会社の送客効果が限定的。
- このように、既に様々取り組まれている個社単位や系列内での協業の取組だけでは限界。

4. 協業促進という方向性に対して、国の制度は整合しているか。また、地域航空会社の費用削減・収益向上・人員確保といった観点から改善できる余地があるか

- 共通事業機化、運航・整備業務の受委託、類似規程事業者等の協業促進に有効なツールは実効的、実用的なものになっているか。
- 航空機購入補助等、国の地域航空を支援する制度は、ナショナルミニマムの観点から離島路線の赤字補填を対象とした限定的なもの。
- 地域航空を支援する制度をはじめ、地域航空会社や地方自治体から要望があった事項について、協業の促進という観点や地域航空会社の費用削減等の観点から改善する余地があるか。

5. 地域航空を取り巻く状況の更なる厳しさ（将来認識）

- 今後も地域における人口減少、高齢化の深刻化が続く動向を見据え、医療等地域生活を支える重要な役割を担っている地域航空の維持に対する危機感は、関係する航空会社・地方自治体及び国において共有。
- 航空業界全体として将来的に操縦士・整備士の人材不足が懸念される中、経営環境も厳しく機材もターボプロップ機に限定される地域航空の人材不足について更に深刻な懸念。

6. 地域航空を取り巻く厳しい状況を打開・改善させるためには、現在の担い手のあり方を前提とした更なる協業だけではなく、大手航空会社の系列を超えてスケールメリットが大きく発揮できるような、さらに踏み込んだ抜本的な対策が必要ではないか

7. 持続可能な地域航空に向けた抜本的な対策という観点から、機材の共同化、運航や整備等の共同化等スケールメリットを大きく発揮し得る協業の効果を極大化するためには、個社・系列・地域という単位を超えて検討できるための仕組みが必要ではないか

このため、抜本的な対策として、機材の共通化や共同保有化、人員の融通、運航や整備等の共同化、更には、このような共同化で得られるスケールメリットを最大限にするための選択肢の一つとして、地域航空の担い手の統合や合併等といった組織のあり方についても併せて、あらゆる選択肢を検討していくことが必要ではないか

- スケールメリットの発揮には、機材の共通化・共同保有化、人員の融通、運航や整備等業務の共同化、大手両社との接続などが有効かつ不可欠。
- また機材の共通化・共同保有化は、少数の機材しかない地域航空会社が抱

える、災害時や故障時等における長期運休・減便等リスクの緩和・低減・回避にも有効かつ不可欠。

- 一方、これらの実現には個社間の調整が不可避であるが、(地元自治体の出資も受けている)各事業者では個社及び各地域のメリットを最優先に検討し、機材戦略や協業の範囲等を決定せざるを得ない状況。
- また長期的には、個社・系列・地域といった単位を前提とした協業の効果にも限界。
- したがって、個社・系列・地域という単位を超えて検討できるための仕組みがなければ、協業の前提となる機材の共通化・共同保有化等が困難となり、協業の効果が極大化しない。
- このため、持続可能な地域航空に向けた協業の効果の極大化のためには、機材の共通化・共同保有化、人員の融通、運航や整備等の業務の共同化といったものを個社及び各地域という単位を超えて検討を行う仕組み、例えば、現在の地域航空の担い手である各社の統合や合併等組織のあり方も選択肢の一つに加え、あらゆる選択肢を検討していくことが必要。

## 8. 地域航空の逼迫した状況と各協業の実現に向けた個別の課題を踏まえれば、具体的な抜本的対策については、短期的なものと長期的なものに分けて整理し、検討、実施すべきではないか

- 短期的なものとして、協業促進を中心に、各地域航空会社の収益拡大・費用軽減・人員確保等の観点から、航空会社、地域、国が取りかかることができるものは、可能な限り早期に実行に移していく。(別添参照)
- 長期的なものとして、スケールメリットの極大化の観点から有効と考えられる、機材の共通化や共同保有化、人員の融通、運航や整備等の共同化、更には、地域航空の担い手の統合や合併等といった組織のあり方についても選択肢の一つとして併せて、あらゆる選択肢について今後も当研究会において検討を継続し、結論を得次第、可能な限り速やかに実行に移していく(地域航空の逼迫した状況を踏まえスピード感をもって検討していくことが必要)。(別添参照)
- 一方、新たな担い手となった場合には、持続可能な地域航空という観点から、航空会社や地元自治体として、現行路線が維持されることが最優先ではあるが、規模拡大に伴い現行のように地域航空会社と地域が連携できるかといった懸念も存在。
- また、現行路線が維持されてきたのは各地域航空会社と地域等の努力の結果であることから、地元自治体には現在の地域航空会社に対する心情的な想いも存在。

○このため、地域航空の担い手のあり方については、各社の意向や地元自治体の意向も踏まえつつ検討することが必要。また持続可能という観点から、収益性の確保についても検討が必要。

以 上