

持続可能な地域航空のあり方に関する研究会（第1回）  
議事要旨

日 時：平成28年6月9日（木）10：00～11：25  
場 所：3号館11階特別会議室

1. 持続可能な地域航空のあり方に関する研究会の設置について

- 事務局より、資料1「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会の設置について」を説明。
- 竹内委員を座長として選出。

2. 地域航空の現状と課題等について

- 事務局より、資料2「地域航空の現状と課題について」と資料3「今後の地域航空のあり方に係る検討の方向性について」を説明。
- 各委員からの主なご意見は、以下のとおり。
  - ・ 近年、地方＝地方路線の旅客数が変わらないということだが、その具体的な中身、つまり離島による生活路線なのか、大都市から飛んでいく観光路線なのか、医療に必要な路線なのか知りたい。また季節による変動もあろうかと思うので、その点も含めて機体を回せばよいのではないか。
  - ・ 天草航空エアライン（以下、「AMX」という。）がDHC-8-100からATRに更新したことによる運航コストや燃費の違いがどの程度負担増になったのか。
  - ・ AMXと日本エアコミューターの協業の契機や、どうやって話がまとまっていったのか知りたい。
  - ・ 航空会社間での操縦士の賃金格差を知りたい。大手系列の航空会社と独立系でも違いがあると思う。差し支えない範囲で教えて欲しい。
  - ・ 需要も供給サイドも両方検討するとなると、地域のコミットが重要になる一方、地域の差もあると考えられる。そのため、長崎県や北海道にどのような補助制度があり、どのように使われているのか、地域の関与の差を知りたい。また、費用低減という観点からは、各航空会社の費用構造について確認したい。
  - ・ 今回は事業主体同士が協力していくということであるため、どのように協力していくのかを考える上で、経営の基礎データとして航空会社のコストは必要である。
  - ・ 地域航空会社の収支状況にもばらつきがあるだろう。現状で地域航空会社が

どれほど努力をしているのか知りたい。

- 今後の検討の方向性の中で、「需要拡大」や「費用低減」の両面から検討していくということで、それを考えるベースとして、今回取り上げられた代表的な会社でよいので、どのくらいのボリュームで推移しているのかを知りたい。生活路線として維持する重要性や交流人口を増やすという意味での需要拡大の方法を検討していく中で、そのような資料があれば示してほしい。需要と供給、キャパシティといったところを踏まえて検討していきたい。また、業績の良い会社と悪い会社が色々ある中でコスト削減を考えていくにあたり、各航空会社が協力してコストを削減しようという動きは、企業の業績等が相当厳しくならないとなかなか取っていきにくいところがあると思う。現状で各航空会社がどこまで努力しているか、これはヒアリングの中で状況を聞いていければと思う。
- ローカル鉄道に関する勉強をした際に、会社同士が自主的に技術者の貸し借りや一緒に研修をしている事例が東北にあり、全国に波及できないかという話があった。こうした事例を参考に、①コスト②技術③需要④災害緊急時対応の4つの切り口を考えてはどうか。特に③需要の面について、今回はどれだけしっかり協業できるのかということを中心に考える必要がある。地域鉄道事業者間には「送客し合う」という取り組みがある。航空事業者間で送客し合うとか、マーケティングや需要創造を専門に担当する部署を設置して、需要創造に向けた投資にチャレンジしていく良い機会になるのではないか。ここで自治体がどのようなポジションで関与していくのかということもあるが、「未来を見据えた協業」、「攻めの協業」を目指すべきではないか。
- 今後の検討対象としては、離島だけではなく、地域全てを含むと定義した方がいいのではないか。
- 大手航空会社の系列にとらわれず各航空会社が協力して…とあるが、これは「規模の経済」をなるべく取り込んでコストを下げるということと考えている。その一方で、「範囲の経済」を考えてもよいのではないか。資料にある大手の航空会社だけでなく、その他のプレーヤーを取り込むということで、例えば、LCCや外国航空会社、観光、陸上交通や地理的に近い空港等との連携の可能性があるのでないか。検討対象が拡大することは理解しているが、検討の視野に入れてもいいのではないか。全体として効率化できるようなこともあるかもしれない。
- 機材、機体、乗員を航空会社同士が協力していくということだが、航空法上異なる会社が持っている機体を運航することや、異なる会社で整備すること、異なる会社で養成された乗員で運航することについて法律的又は技術的な制約はないのか。
- 「補助金が入った機体はそこしか飛べない」といった補助の制約があるのか、「他の地域や路線を飛んだらどういうことになるのか」ということを教えて欲しい。

- ・ 生活路線であれば、医療をはじめとして地域には必須であり、自助努力だけでは無理だろうし、内部補填や補助金も必要だろう。一方、観光路線であれば運賃も高く、そもそもわざわざ行く価値があるのかという見方もある。仮に交通インフラを揃えても、行った先の価値が無ければ消費者も動かない。交通インフラの側面だけではなく、地域振興も併せた両側面から考えなければいけないのではないか。

### 3. 航空会社へのヒアリング事項について

- 事務局より、資料4「航空会社へのヒアリング事項について」を説明。
- 各委員からの主なご意見は、以下のとおり。
  - ・ 大手航空会社に、①競争という面もある一方、「公共交通機関としてどうあるべきか」という理念、②協業による実際の具体策の効果のイメージ、③乗員問題として、航空大学校を卒業した操縦士が最初に離島航空会社で飛んで、その後大手航空会社で飛んでもらうといった制約が可能なのか。この3点を聞きたい。
  - ・ 直近の機材更新をしのいだAMXと今後控えるオリエンタルエアブリッジ（以下、「ORC」という。）とでは時間軸が異なる。特にORCはどのようなことを考えているのか聞きたい。
  - ・ 連携をうまくやった具体例を小さくても芽でもいいので、数多く知りたい。
  - ・ 地域航空会社に、マーケティングや需要創造の取り組みや体制は誰がやっているのか、専門者はいるのか、どのような取り組みをしているのか聞きたい。
  - ・ 各航空会社へのヒアリングの時間について、時間枠によっては資料提出の方がいい場合もある。また、どのレベルの説明者が来るのか。全ての質問に対応できる者が必要ではないか。
  - ・ 地域航空会社における乗員の確保について、どう確保していこうと考えているのか聞いてみたい。
  - ・ 地域航空会社によって自治体の関与が違いうだろう。自治体からの要望に対応するためのコストはどの程度あるのか。AMXについて、ATRへの機材更新により、どのようにランニングコストが拡大しているのか。座席数が増えたことにより損益分岐点が変わってきているのか。
  - ・ 大手航空会社に、会社間の連携や協業により、かえってコストが増加してしまうものがあるか聞きたい。
  - ・ 地域航空会社について、「おらが鉄道」のような地元への愛着や愛情があると思うが、他の会社と連携することにより、地域航空会社内での地元への愛着や愛情、パッションが変わる可能性を危惧している。その点について聞きたいし、熱意や思い入れを聞きたい。

○ 座長によるまとめ

- ・ 本日出た意見について、事務局において整理を行い、航空会社へのヒアリング事項を次回までに反映していただきたい。

4. 今後の進め方

○ 事務局より、次回研究会について以下のとおり説明。

- ・ 航空会社へのヒアリング事項やヒアリング対象とする航空会社について、座長に了解の上で各委員に諮り、本研究会のものとしてまとめたい。
- ・ 本日の議論と次回の航空会社へのヒアリングを踏まえ、本研究会の取りまとめに向け、秋ごろを予定している第三回研究会において論点整理という流れで考えている。