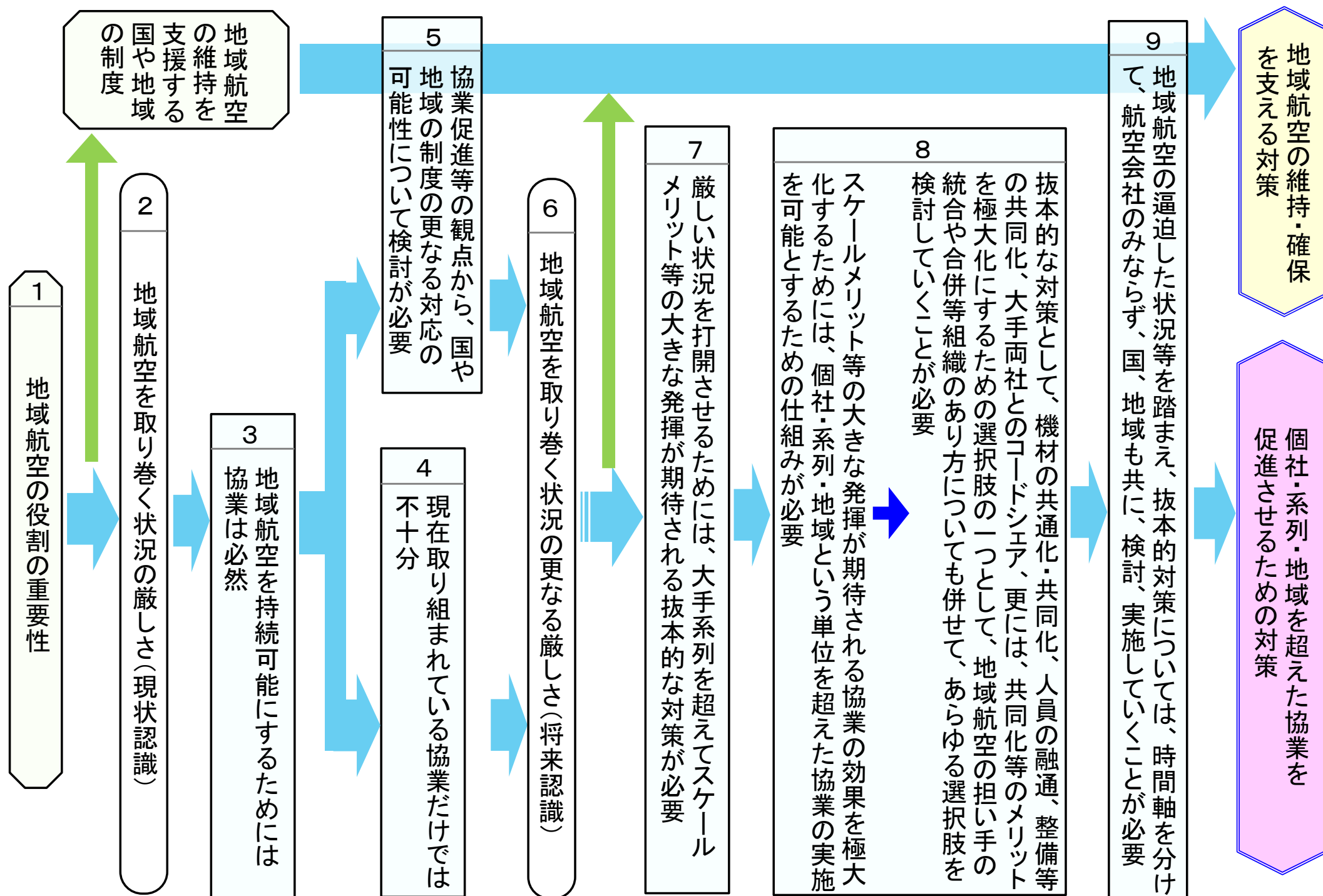




持続可能な地域航空のあり方に関する研究会 中間とりまとめ

1. 地域航空が担う役割の重要性と地域航空の維持を支援する国や地域の制度

航空は、我が国の経済産業活動や国民生活を支える基盤であり、広域の地域間交流を実現させることを通じて、我が国経済の持続的な成長の呼び水となるとともに、人口減少・高齢化が進行する地方部においては、地域経済の縮小が懸念される中、地方創生や観光立国に果たす役割は大きく、その維持・活性化が期待されている。

とりわけ、離島等人口希薄地域において、小規模な需要に対応して、民間事業者が多くの場合単独で路線を担っている、いわゆる地域航空については、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、地域の医療の確保をはじめ、地域間交流などと共に、地域の生活を支えるのに欠かすことのできない公共性の高い交通手段であることから、安全確保を大前提として、その路線を維持することは極めて重要となっている。

このため、国や地域は、運航経費や機体購入費等への補助等、これら地域航空路線の維持を支援する制度を設け、対策を講じてきている。

2. 地域航空を取り巻く状況の厳しさ（現状認識）

低迷が続いていた国内航空需要については、本邦LCCの運航開始等を契機に、大都市圏空港や幹線空港の路線を中心に大幅な回復傾向にあるが、離島路線を含む地方航空路線は依然低迷が続いている。

特に、いわゆる地域航空を担う地域航空会社^(注)は、零細な経営基盤であるため、地元自治体が出資して支えざるを得ない社も少なくない。また、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である。更に、保有機材も少ないため、スケールメリットが働かず、固定費の負担が大きくなるほか、機材故障等の際は長期の運休・減便に直結するリスクを常に抱えるなど、経営の安定や利用者利便の観点からも課題が多い。

このような環境の中、地域航空会社は、人件費等コストの削減をはじめとして様々な自助努力を重ねているものの、大手航空会社と比べ、高いコスト構造（少座席数・近距離運航に由来する高いユニットコスト（座席・距離あたりのコスト））、低い収益力、人員不足、保有機材の少なさ等に鑑みると、国や地域の補助金に依拠せざるを得ない状況下で安全運航の確保を大前提として考えた場合、個々の会社単独での努力による対応は既に限界にあると言っても過言ではない。

（注）地域航空会社とは、主に30～70席程度の小型機（ターボプロップ機）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。

3. 地域航空を持続可能にするための協業の必然性

前述のとおり、いわゆる地域航空の路線のほとんどは、運航会社が一社のみのシングルトラックである。これは、その路線の需要が本来的に小規模であることから、収益性を根拠とした航空会社間の競争が成立しないためである。

主に100席を超えるジェット機を使用する大手航空会社が、これらの路線の担い手となることには、需給両面においてミスマッチや非効率性が発生する問題が見受けられる。また、幹線を中心とした大規模需要路線の競争激化といった近年の環境変化を踏まえると、これまでのように小規模需要の地方航空路線の維持を大規模需要路線の収益を元にした内部補助に頼ることにも限界があるとも見られる。

更に、地域航空の路線は、距離が短く少座席数の機材で運航されるため、ユニットコストが相対的に高くなることに加え、その担い手である各地域航空会社は、保有機材の数が少なく、一括購入による割引を受けられないため、1機あたりの購入費が高く、また、乗員・整備士の養成、予備部品の配備、管理体制の構築等に要する費用の全体の費用に対する割合が相対的に高くなり、経営の大きな負担となっている。

同様に、現在、各地域航空会社の営業・販売促進体制は、コスト低減を極限まで進めた結果、非常に少人数とせざるを得ず、収入・需要拡大のための活動も限定的なものとなっている。

このような状況において、持続可能な地域航空を実現すべく、各地域航空会社単独では実現が困難な更なる費用低減及び収益性向上を可能とするためには、各社間での協業が唯一の方策であると言っても過言ではない。

加えて、経営基盤が弱い各地域航空会社は、保有機材や乗員等人員を必要最低限とせざるを得ないことから、災害時や、機材故障・乗員の急病等のトラブル発生時における長期の運休・減便等のリスクを常に抱えている。こうしたリスクを緩和・低減・回避するためにも、会社間の協業は有効であり、かつ地域航空の厳しい状況を踏まえれば不可避と考えられる。

このように、地域航空を持続可能にするためには、航空会社間において、競争という次元ではなく、協業を行うことが必然であると言える。

4. 現在取り組まれている協業の限界

現在取り組まれている航空会社間の協業には、コードシェアによる販売協力、機材の共通化・統一化の下での会社間の整備業務の受委託及び機材更新時の各種

支援、DHC8 シリーズ等同種機材を保有する会社間での部品の融通等の取組があるが、いずれも大手航空会社系列内にとどまったものである。

系列の壁を超えた他系列の航空会社との協業の取組は、未経験の領域が多くほとんど見受けられない。

これまで行われた系列の壁を超えた協業の例としては、DHC8 シリーズ機を保有する JAC、AMX、ORC、AKX^(注) 等の間での予備部品の融通（相互借用）の実績がある。しかし、AMX・JAC の ATR 機への更新や、多くの部品が融通可能であった DHC8-100～300 機が各社で随時退役する予定であるため、そのメリットが失われるなど、これ自体は系列内での他の協業例と比べて継続性がなく、対症療法的である。

また、地域航空の路線には、系列ごとの棲み分けが見られ、コードシェア等による大手航空会社の送客も系列内で閉じており、その効果も限定的である。

このように、個別の地域航空会社間あるいは地域航空会社と大手航空会社の間での協業は、既に様々取り組まれているものの、これらの取組を通じてもお、地域航空の厳しい状況が依然続いていることを踏まえると、これらの協業の取組だけでは効果が不十分であると見られ、限界があると認めざるを得ない。

(注) JAC（日本エアコミューター(株)）、AMX（天草エアライン(株)）、ORC（オリエンタルエアブリッジ(株)）、AKX（ANA ウィングス(株)）

5. 協業促進に対する国や地域の制度の整合性

現在、国の技術規制については、安全確保を大前提としつつ、系列を超えた航空会社間でも運航業務や整備業務の受委託といった協業が促進されるよう、協業する場合の要件を緩和してきている。しかし、一部業務の受委託については、同一の系列会社間での実施が要件とされている。また、例えば運航乗務員（パイロット）に係る業務の受委託については、要件は緩和されているものの、各社ごとに手順・役割分担が異なっていることやセニョリティ（年功序列）の問題等により実績がない。類似規程事業者^(注)に関する制度については、元々同一の系列会社間での移籍や出向を想定した制度であるため、系列を超えた会社間での類似規程事業者の指定が進んでいない状況が見受けられる。

また、航空機購入費補助等、現行の国の地域航空を支援する制度は、予算が限られる中、バス、航路等他の交通手段との関係も鑑み、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である。このため、購入費補助を受けた航空機を共通事業機^(注)化した場合、その共同使用は原則離島路線に限定される。

このように、航空会社間の協業促進に有効な、共通事業機化や運航・整備業務の受委託、類似規定事業者に関する制度等について、より実効的・実用的となる

余地が見受けられる状況を踏まえ、費用削減等地域航空の維持・確保を支えるという目的及び協業促進という方向性と照らして、国の技術規制や、地域航空の維持を支援する国や地域の制度について、改善等更なる対応の可能性について検討していくことが必要である。

(注) 類似規程事業者とは、航空法に基づき各社ごとに定める運航規程のうち、運航業務に関する基本方針や実施基準、乗員に対する訓練・審査の方法等が類似するとして指定された事業者をいう。これらの事業者間では、例えば機長の兼任や、出向・復帰時の機長認定審査手続きの一部省略が認められる。

(注) 共通事業機とは、「複数の航空会社の運送事業に使用する航空機」又は「複数の航空会社間で共通に使用することを認められた航空機」をいう。

6. 地域航空を取り巻く状況の更なる厳しさ（将来認識）

地域における人口減少、高齢化等、現在の地域航空を取り巻く状況の厳しさは、更に一層深刻になることが想定される。

これとは別に、地域航空会社が使用する機材については、これまでその主流であった SAAB340B 機（36 人乗り）や DHC8-100~200 機（39 人乗り）等が製造終了となり、新型機は世界的に見て、これより座席数が 10 席程度多い ATR42 機（48 人乗り）位しか見受けられない状況となっており、重量が重くなるなど、旧型機材と比べ大型化し運航コスト等が増大する問題を抱えている。

このような中、地域航空会社の保有する機材は、更新の時期を今後順次迎えることになるが、現状においてさえ、国や地域の補助金に頼らず更新を行うことがほぼ不可能なことに加え、製造メーカーの異なる機材に対応した整備体制や、乗員・整備士等の人員体制の構築も併せて行わなければならない、非常に厳しい状況になることが想定される。

また、国や地域の財政状況も年々厳しくなる中、こうした地域航空会社の今後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のみで対応することには限界があると想定される。

加えて、今後我が国の航空業界全体としてパイロット不足等が懸念される中、とりわけ地域航空会社においては、脆弱な経営基盤、知名度の低さ、機材がターボプロップ機に限定される等の事情から、乗員、整備士等の人材不足が更に深刻化することも懸念される。

このような状況下、医療等地域の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して、地元自治体、地域航空会社、大手航空会社及び国は、共通の危機感を持っている。

7. 地域航空を取り巻く厳しい状況を打開させるための抜本的な対策の必要性

上記 2. ～ 4. を踏まえれば、6. のように今後ますます厳しくなると見られ

る地域航空の逼迫した状況を打開、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、協業を更に一層深化させ、大手航空会社の系列を超えて、スケールメリット等を大きく発揮することが期待される、更に踏み込んだ抜本的な対策が必要である。

そして、抜本的な対策により、スケールメリット等を通じた費用低減・収益力向上効果を享受し経営改善を図り、安全確保を大前提として、安易に補助金等に頼らない持続可能な地域航空の実現を図っていくべきである。

8. 個社・系列・地域を超えた協業のメリットの発揮に向けて

持続可能な地域航空の実現に向け、個社・系列・地域を超えた協業によるメリットとしては、費用削減につながることを期待される機材の統一化・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、そして収入・需要拡大につながることを期待される大手航空会社と地域航空会社間での系列を超えた座席販路等の接続（販路拡大など）が考えられる。

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、定期整備中の運休・減便、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・回避にもつながることが期待される。

一方、これらの実現には個社間の調整が不可避であるものの、地元自治体の出資も受けている各地域航空会社では、個社及び各地域のメリットを最優先に検討せざるを得ないため、それらを踏まえて機材戦略や協業の範囲等を決定せざるを得ない状況にある。

さらに、4. に記したように、個社・大手航空会社系列・地域といった単位を前提とした協業の効果にも限界がある。

仮に、その前提となる機材の共通化・共同保有化等が困難となれば、スケールメリット等を大きく発揮することが期待される協業の効果が極大化しないと考えられることから、持続可能な地域航空の実現に向けて、機材や部品の共通化・共同保有化、乗員・整備士等人員の融通、運航や整備等業務の共同化といった施策について、個社・大手航空会社系列・地域という単位を超えた協業の実施を可能とするための仕組みが必要である。

このため、個社・大手航空会社系列・地域を超えた協業を促進させるための抜本的な対策として、費用削減につながることを期待される機材や部品の共通化や共同保有化、乗員・整備士等人員の融通、運航や整備等業務の共同化、収入・需要拡大につながることを期待される大手航空会社と地域航空会社の間での系列を超えた座席販路等の接続の他、更には、このような共同化等で得られることが

期待されるメリットを極大化するための個社・大手航空会社系列・地域という単位を超えた協業の実施を可能とするための仕組みについて、地域航空の担い手である地域航空会社の統合や合併等といった組織のあり方も選択肢の一つとして含め、あらゆる選択肢を検討していくことが必要である。

9. 抜本的な対策の検討・実施

持続可能な地域航空の実現に向けた抜本的な対策については、協業促進に直接は関係しない施策も含め地域航空の維持・確保のために必要と考えられる『地域航空の維持・確保』を支える対策と、上記3、7、8. で指摘のとおり、地域航空の厳しい状況を打開させるために必然とされる『個社・大手航空会社系列・地域を超えた協業』を促進させるための対策とに分類される。

更に、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、それぞれの対策については、『可能な限り早期に実行に移していくもの』と、『今後も検討を継続し、結論を得次第、可能な限り速やかに実行に移していくもの』と時間軸を分けて整理し、検討、実施すべきである。

前者として、協業を促進させるための施策を中心に、各地域航空会社の収入拡大・費用軽減・人員確保等の観点から、航空会社、国、地域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べきである。(別添参照)

後者として、個社・大手航空会社系列・地域を超えた協業のスケールメリット等の極大化の観点から有効と考えられる、費用削減につながるものが期待される機材の共通化や共同保有化、人員の融通、運航や整備等業務の共同化、収入・需要拡大につながるものが期待される大手航空会社と地域航空会社間での系列を超えたコードシェアの他、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必要がある。

また、こうした施策と併行して、航空会社のみならず、国、地域においても、これらを促進させるための具体的対策として、制度面での更なる対応等について検討し、結論を得次第、可能な限り速やかに実行に移していく必要がある。

そして、これらの具体的対策については、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である。(別添参照)

なお、新たな者によって地域航空が担われることとなる場合には、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にとって、現行路線が維持されることが最優先である中で、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する。また、これまで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特別な想いも存在する。更に、各社の企業風土や労働環境等の違いも存在する。

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建設的に検討を進めていくことが必要であるとともに、持続可能という観点から、その収益性の確保のため、需要拡大等に向け実効性のある施策を検討することが必要である。

最後に、本とりまとめの内容を実現していくためには、地域航空会社、大手航空会社、地域及び国の協力が不可欠であることから、当研究会として、これら地域航空に係る関係各位に対して、持続可能な地域航空の実現に向け、今後も継続的かつ建設的な協力を強く要請する。

以上



	可能な限り早期に実行に移していくもの	今後も検討を継続し、結論を得次第、可能な限り速やかに実行に移していくもの
地域航空の維持・確保を支える対策	○最大離陸重量15トン以上のATR機の航行援助施設利用料の低廉化 ○私立大学におけるパイロット養成促進に係る奨学金制度の拡充(地域航空を含む航空業界全体としてのパイロット確保を目的) 等	○外国当局認定事業者が安全性を証明した修理部品の検査省略(予備品証明を受けたものとみなす輸入装備品の拡大) ○FAA認可シミュレーターによる訓練の国内での追認 ○防衛省パイロットの民間活用の促進(民間用計器飛行証明取得に係る更なる支援等) ○航空会社と地域が一体となったパイロット(ターボプロップ機)確保・養成に係る検討(一定期間の地域航空への従事を条件とした学費等支援等) ○離島補助の拡充や離島路線以外の地域航空に対する公的支援に係る検討 等
個社・系列・地域を超えた協業を促進させるための対策	○機材の統一化・共通化(ATR機)を前提とする整備業務等の受委託(JAC・AMX間) ○機材の統一化・共通化を前提とした航空会社間における低廉な価格での乗員訓練用シミュレーターの共用化 ○系列を超えた会社間での運航・整備業務の受委託や類似規程事業者の指定に係る更なる対応(具体的要望が発生した時点で、安全性確保を前提に柔軟に対応) ○大手航空会社2社の連携による、両社マイルを活用した地域航空路線利用喚起型クーポンの開発等需要喚起に向けた取組 等	○機材の統一化・共通化 ○機材の共同保有化 ○人員(乗員、整備士等)の融通 ○運航、整備等業務の共同化 ○機材の共通化を前提とした各種マニュアルの統一化 ○大手航空会社と地域航空会社との系列を超えたコードシェア ○地域航空会社の統合や合併等、組織のあり方に係る検討 等