

# 国内線のあり方に関する有識者会議

## ヒアリング用資料

### ～“ローカル航空”の観点から～

※本資料での“ローカル航空”とは

客席数30～70席程度の小型機（ターボプロップ機）で離島その他地方航空路線を運航する会社、  
客席数100席以下かつ最大離陸重量50トン以下の航空機（小型ジェット機を含む）を使う  
定期旅客輸送のコミューター航空会社のこと

- 1.はじめに 「全地航とは」
- 2.ローカル航空を取り巻く状況
- 3.ローカル航空の必要性
- 4.まとめ「持続可能なローカル航空実現に向けて」

**全地航** 全国地域航空システム  
推進協議会



## 全国地域航空システム推進協議会とは

主に地方行政の立場から、小型航空機を使用した地域航空システムの推進を図ることを目的とし、会員の相互連携を基に地域航空に関わる調査研究、研修会の開催、国への要望活動などの幅広い事業・活動を行っています。

【設立】 昭和58年11月30日

【会員】 都道府県40 市町村17 贊助団体（地域航空事業者11社、他22団体）

【会長】 北海道知事 鈴木 直道

### 【活動内容】

- (1) 地域航空システムに関する調査研究、整備促進並びに広報活動
- (2) 地域空港の建設並びに整備の促進に関する事業
- (3) 既存空港の有効活用に関する事業
- (4) 関連団体との連絡交流に関する事業
- (5) 会員相互の連絡調整に関する事業
- (6) その他、本会の目的を達成するための必要な事業調査研究、  
国内・国外現地調査、研修会等の開催、国への要望、広報活動等

## 2.ローカル航空を取り巻く状況

### 構造上の課題

- ①運航におけるコスト負担が大きい
- ②機材選択の制約

## 2. 構造上の課題 ①運航におけるコスト負担が大きい

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

為替影響による整備費の増大（海外への整備外注費や部品購入費）、燃油費の高騰、人件費の増加（処遇改善等）等により、運航コストが増加傾向にある。

①収益構造の違い

②コスト上昇要因が直撃

③規模の経済が働きにくい

④地方路線の特性



ユニットコストが高くなり、

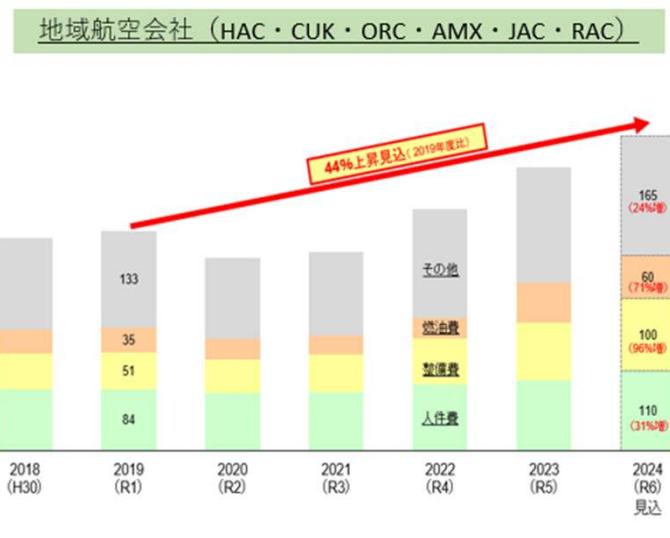
収益性が低下することで

運賃上昇、路線維持困難を

招き、地域の交通利便性にも影響

### 【運航コスト】

地域航空会社でも運航コストの上昇が見られ、  
その伸び率は大手航空会社を上回っている。



## 2. 構造上の課題 ②機材選択の制約

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

- 地域航空会社は機材の選択肢が限られ、現在、離島・地方路線ではATR42/72が主流。
- 機材数が少なく、機材故障などに伴う整備や部品供給の遅れが、運航の柔軟性・収益性に悪影響を及ぼしている。

- ①整備コストの増加
- ②代替機材の確保が困難
- ③運航効率の低下
- ④定時性・運航品質悪化
- ⑤欠航・遅延による収入減

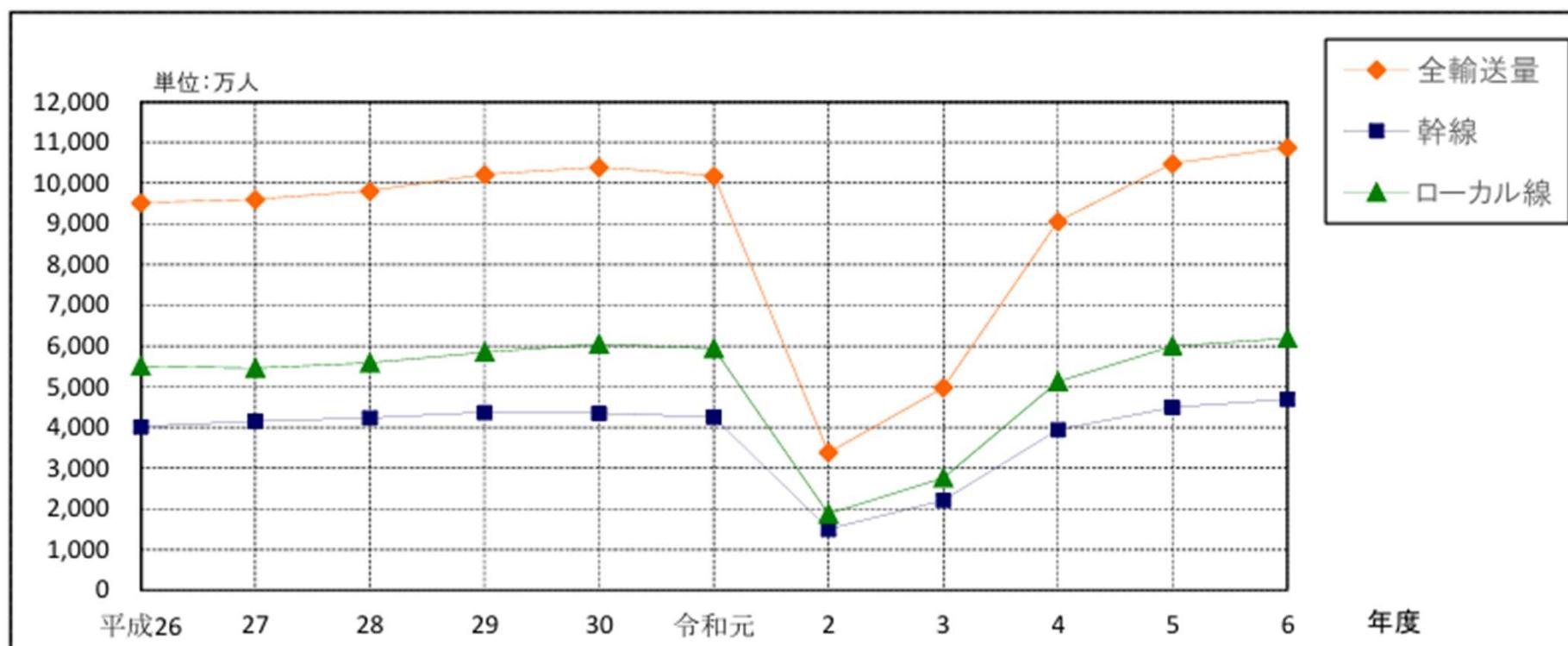
悪循環

運航の柔軟性・収益性に悪影響を及ぼしている



## <参考> 【旅客数】

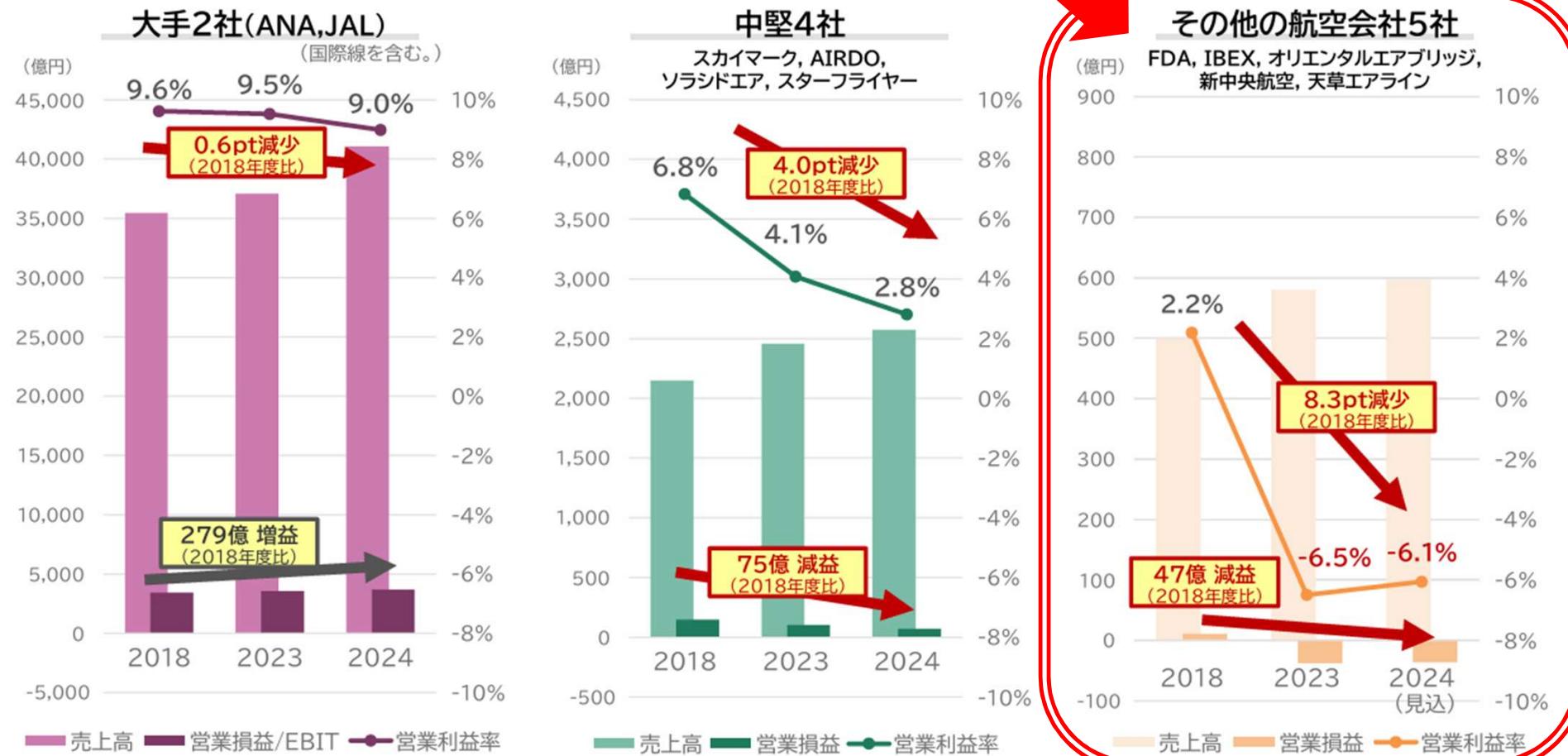
- コロナ禍によって減少した旅客数は、国内線ではコロナ禍前を上回る水準に回復しているが、**幹線に比べローカル路線の回復が鈍い。**  
※令和6年度とコロナ前の令和元年との旅客数比較 ・幹線：110.4% **ローカル路線：104.2%**
- 従来から、ローカル路線の運航を維持するためには、脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造、機材故障などによる欠航リスクの高さ、高収益路線の競争激化に伴う内部補助の限界など、さまざまな構造的な課題があるが、コロナ禍以降、資金繰りの悪化や人手不足、燃油費の高騰など一層厳しい状況に直面している。



# <参考> 【経営状況】

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

- 主要6社（大手2社+中堅4社）では、依然として営業利益率がコロナ禍前の水準まで回復していない。
- 主要6社以外のその他の航空会社5社においては営業利益率がマイナスに落ち込んでおり、  
主要6社以上に厳しく、事業継続が危ぶまれる状況にある。



(出典) R7 5月 国土交通省航空局「国内航空を巡る現状」資料より抜粋

### 3.ローカル航空の必要性

- ①生活路線としてのローカル航空
- ②地方路線と空港の防災拠点としての役割
- ③地域活性化や観光立国の実現

### 3. ①生活路線としてのローカル航空（離島・地域医療）

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

ローカル航空路線は、離島や地方の住民にとって不可欠な移動手段であり、また、医師や患者の移動を支えることで地域医療体制を維持しているなど公共性が高いことから、生活の質を守るために継続的な運航と支援が求められる。

#### 事例：北海道

#### 丘珠－中標津線を活用した「地域医療支援」

北海道の中で医師数が最も少ない根室振興局管内（根室市、別海町、中標津町、標津町、羅臼町）の抱える医師確保に関する課題を解決するため、航空会社と自治体が医療機関と連携して、地域医療への支援を進めている。



#### 自治体の声

- ①離島地域の人口減少や、燃油高騰・円安などで運航事業者を取り巻く環境が厳しさを増す中、  
より厳しい状況下にある離島航空路の維持対策が重要。 (鹿児島・長崎・東京)
- ②高齢者の移動手段なども含め、主に地方間路線を運航するリージョナル航空は  
生活基盤の一部でもあり地域活性化に果たす役割は大きい。 (静岡)
- ③離島に就航する機材（ATR機、ドルニエ機）については、部品費や整備費の  
コストが高く、また部品供給遅延も発生することから、整備・共同調達への  
支援が必要 (長崎・東京)
- ④路線維持・活性化にはエアラインと自治体の連携強化が不可欠。 (石川・鹿児島)



### 3. ②地方路線と空港の防災拠点としての役割

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

ローカル航空は災害時に物資や人員を迅速に輸送し、また、地方空港には物資があり、要員もいるため防災拠点としても機能する。航空と空港の維持は緊急対応に備え、地域の安全を支えるために不可欠である。

#### 事例：石川県

#### 能登半島地震時の羽田 - 能登線とのと里山空港

航空路線は交流人口の拡大に寄与。災害時に道路が被災すると、復旧には相当な時間を要する。能登半島地震では空港もダメージを受けたが、約1ヶ月後には、航空が人や物資の輸送路に。空港は地元住民の避難所ともなった。



#### 事例：岩手県

#### 東北地方太平洋沖地震時の羽田 - 花巻線と花巻空港

##### ①花巻空港SCU※



##### ②消防・防災ヘリ等の活動



##### ③自衛隊の活動



##### ④米軍等の活動



※東日本大震災の際に岩手県のいわて花巻空港に設置された「広域搬送拠点臨時医療施設（SCU：Staging Care Unit）」

### 3. ③地域活性化や観光立国の実現

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

地方航空路線は、地方へのアクセスを向上させ、観光振興や地域経済の活性化、雇用創出に貢献しているとともに、インバウンド需要の取り込みなどによって、観光立国の実現にも貢献している。

#### 事例：和歌山県 熊野白浜リゾート空港

#### 航空路線があつてこそできる「空港型地方創生」

羽田～南紀白浜路線は「空港型地方創生」をコンセプトとした地域活性化の源泉。

- ◆ 空港運営会社が旅行会社機能を持ち、観光プログラムの企画・運営を担うことで、観光業やサービス業の雇用を創出。
- ◆ ワークーション推進やIT企業誘致により、首都圏と空港周辺を従来する人の流れを創出、ビジネス目的の空港利用者の増加。

<ワークーションで「人」「知」「企業」を呼び込み>



### 3. ③地域活性化や観光立国の実現

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

#### 事例：北海道

インバウンド旅客者を全道へ  
訪日外国人向け旅行購入サイト  
「FLY Deep Hokkaido」を立ち上げ

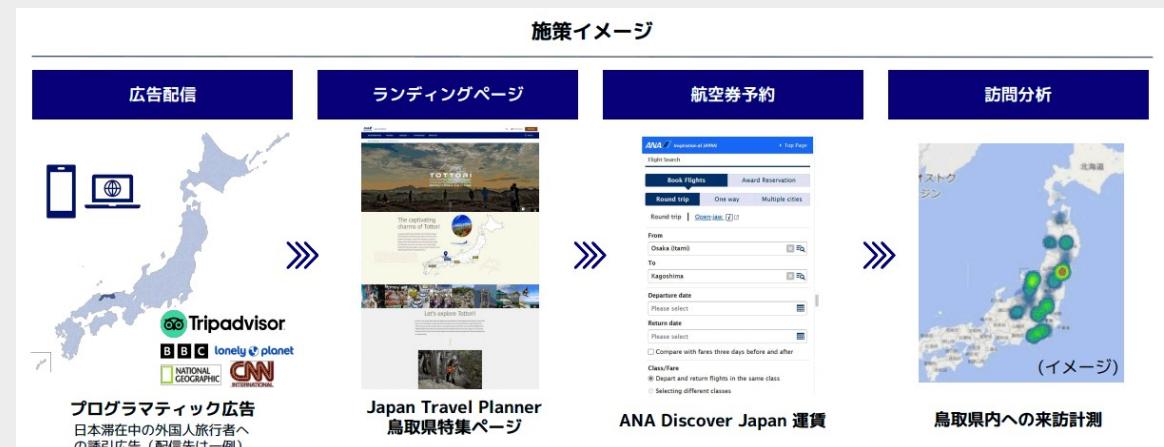


北海道エアシステム便を利用し北海道滞在のインバウンド旅行者向けに道内での旅ナ力旅行を提案。  
札幌丘珠空港から北海道内や北東北への日帰り・1泊旅行を出発前日まで予約可能。

#### 事例：鳥取県

長期滞在しているインバウンド  
旅行者向けに日本の情報発信

ANAと連携し、インバウンド旅行者に  
向けて日本の魅力や情報を発信する  
「Japan Travel Planner」サイトの  
鳥取県特集ページへ誘引するとともに、  
移動手段や移動時間も含めた旅程を自動  
で作成し誘致を図る取組。



### 3. ③地域活性化や観光立国の実現

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

#### 自治体の声

- ①訪日外国人は増加しているが、移動はJapan Rail Pass利用が中心で地方空港の乗継はまだ少ない。地方誘客と経済活性化には国際線と国内線の接続強化が不可欠であり、国・自治体・航空会社が連携し、乗継利便性向上とプロモーションが必要である。  
(石川県)
- ②離島や地方空港のPRには限界があり、国的情報発信支援や広域的なプロモーション強化が必要。大都市圏から地方へ周遊するインバウンド誘客の仕組みづくりが課題  
(長崎県)
- ③地方間路線は観光や地域產品流通を支える重要な交通手段であり、地域経済活性化に直結する。しかし需要規模が小さく、燃料費高騰や円安で採算確保が困難となり、減便や運休が懸念される。国の運航支援や補助制度の見直し、自治体と航空会社の協力による需要創出策が必要である。  
(静岡県・鹿児島県)
- ④同一路線で2社が近接したダイヤで運航する競合状態が路線収支悪化の一因となっている場合において、航空会社間もしくは第三者を介した調整により、ダイヤ調整その他の連携を行うことで利用者の利便性が維持向上され、収支改善へつながることが期待される。  
(石川県)

## 4. まとめ「持続可能なローカル航空実現に向けて」

全地航 全国地域航空システム  
推進協議会

国土の多様な発展と、人口減少や過疎化が進む地方の活力を維持・向上していくためには、ローカル航空のネットワークの拡充と、地方と地方、首都圏、海外などとの交流促進が必要であることから、空港が所在する地域の理解を得た上で、以下の点にご配慮いただきながら、航空政策を推進いただきたい。

- 国内線のみでの収益確保が難しいローカル航空会社に対する支援の充実
- 航空会社の自由で公平な路線設定に関する空港側の制限の緩和
- 利用者の利便性の確保に資する航空会社の協業(ダイヤ調整やコードシェアなど)

以上