

リージョナル航空の現状と課題について

2026年3月6日

リージョナル航空・地方空港振興協議会

1. リージョナル航空・地方空港振興協議会の概要

- 設立：2020年9月20日
 - 目的：リージョナル航空の認知度向上のための活動（セミナーの開催、共同イベント等）
リージョナル航空と地方空港に対する政策的支援の要望活動
 - 参加団体：
 - ・リージョナル航空4社
（アイベックスエアラインズ、ANAウイングス、ジェイエア、フジドリームエアラインズ）
 - ・空港ビル会社36社、グランドハンドリング会社10社、保安検査会社8社、バス会社7社
これらの会社の親会社 12社
 - ・地方公共団体 78団体
- 合計 155者

* 2024年6月25日付で「リージョナル航空協議会」から「リージョナル航空・地方空港振興協議会」へ名称変更

2. リージョナル航空の定義

リージョナル航空・地方空港振興協議会の設立にあたり、航空交通需要の少ない地方都市間を小型旅客機で結ぶ航空運送であることを明確にすると共に、離島における生活の維持発展を目的とする離島航空とも異なることを示すため、以下の通り定義した。

- 客席数50席以上100席以下のリージョナルジェット(又はこれに準ずる性能を持つターボプロップ機)により運航
- 東京(羽田)と地方都市間ではなく、地方都市間を直接結ぶ

3. リージョナル航空および地方空港の意義

(1) 地方創生実現への貢献

- ・地域活性化のためには、地域間の交流を促進し、各地域が独自の経済と文化を発展させることが必要。リージョナル航空と、その拠点となる地方空港は地域間交流の促進にとって不可欠。

(2) 高齢化社会に適合

- ・地方から地方に移動するにあたって、東京(羽田)での乗り換えは、高齢者等にとって大きな負担。また、空港ビルも広大なため、ビル内の移動も負荷が大きい。
- ・リージョナル航空は、東京(羽田)での乗り換えがなく、広大な空港ビル内を移動する必要もないため高齢化社会に適合。

(3) インバウンド需要を地方圏に波及させる重要な担い手

- ・今後インバウンドを更に拡大させるためには、地方への誘客がカギ(訪日外国人数:2025年4,270万人。2030年目標6,000万人)。
- ・東京(羽田)を経由することなく、地方から地方に移動できるリージョナル航空は訪日客にとってもニーズが大きい(例:信州と北海道でのスキー旅行を目的として、松本＝新千歳線を利用)。

4. リージョナル航空を通じた地域間交流の事例(1)

【名古屋(小牧)＝花巻線】《名古屋市と岩手県陸前高田市の交流》

- ・東日本大震災の復興支援のため名古屋市が実施した陸前高田市への「丸ごと支援」(職員派遣による行政事務だけでなく地域防災計画策定をはじめとする行政機能全般の支援)が契機となり、2014年10月、両市が友好都市協定を締結。両市の中学生同士の交流を含め、多くの分野で交流が継続。
- ・2021年3月23日には、東日本大震災10年の節目にあたり、陸前高田市から名古屋市に「奇跡の一本松」後継樹が友好の証・交流のシンボルとして贈呈され、東山動植物園に植樹された。



出典：名古屋市ホームページ

4. リージョナル航空を通じた地域間交流の事例(2)

【名古屋(小牧)＝出雲線】《愛知県大口町と島根県松江市の交流》

・島根県の松江城を築城した堀尾吉晴が愛知県大口町の出身であることから、名古屋(小牧)＝出雲線の就航(2015年3月)と松江城国宝指定(2015年7月)をきっかけに2015年8月、大口町と松江市が姉妹都市提携。

・大口町立中学の3年生が修学旅行で松江市を訪問。松江市の小学生と大口町の小学生が相互に訪問し合うなど、交流が拡大。

・松江城のお堀を巡っていた「堀川遊覧船」を松江市が大口町に寄贈。大口町民が町内の五条川で遊覧船を乗船体験。



出典：大口町ホームページ

祝 松江城国宝指定
大口町・松江市
姉妹都市提携

大口町民は
助成金を使って
お得に松江市へ!

指定の宿泊先であれば宿泊補助2,500円(1泊のみ)。
さらに指定施設のご利用に合わせて空港運賃補助(名古屋
小牧空港発着出雲空港便)2,500円が受けられます。
指定の宿泊先、助成金について詳しくは大口町HPをご覧ください。

意外と近い! 松江市

松江市

出雲線結ぶ航空

島根県

松江市

大口町

400年の時を越え
吉晴公が結んだ「ご縁」。

島根県松江市のシンボルとなっている松江城を築城し、城下町松江の礎を築いた松江開府の祖・堀尾吉晴公は大口町で生まれました。その吉晴公が築城した松江城が、平成27年7月8日に国宝に指定されたのを受け、大口町と松江市は、8月29日に姉妹都市となりました。

これを契機に、松江城国宝化に向けた署名活動や吉晴公銅像建立など、堀尾史蹟顕彰会や丹羽ライオンズクラブが育んできた交流の絆を更に発展させます。

島根県松江市は「縁結び」の地。吉晴公によってご縁が結ばれた松江市へ、ぜひ遊びに来てみませんか。

松江城大手前1階に建つ堀尾吉晴公像

出典：大口町ホームページ

4. リージョナル航空を通じた地域間交流の事例(3)

【静岡＝出雲線】《島根県松江市と静岡県焼津市 ～二つの小泉八雲記念館～》

- ・小泉八雲(ラフカディオハーン)が生活した松江には「小泉八雲記念館」があるが、八雲は毎年夏に焼津市に滞在していた時期があることから、同市にも「焼津小泉八雲記念館」がある。
- ・松江の小泉八雲記念館は、FDA静岡＝出雲線の就航(2018年3月)を機に、『八雲と焼津』と題した企画展を開催、静岡の焼津小泉八雲記念館でも同じく企画展が行われた。
- ・こうした取り組みを背景に、松江市と焼津市との間で人々の交流が活発化。

小泉八雲記念館



出典：しまね観光ナビ

小泉八雲



出典：焼津市ホームページ

焼津小泉八雲記念館



出典：焼津市ホームページ

4. リージョナル航空を通じた地域間交流の事例(4)

【稚内発着チャーター】《チャーター便を活用した全国からの誘客》

- ・全国28空港から稚内空港に年間約2万人

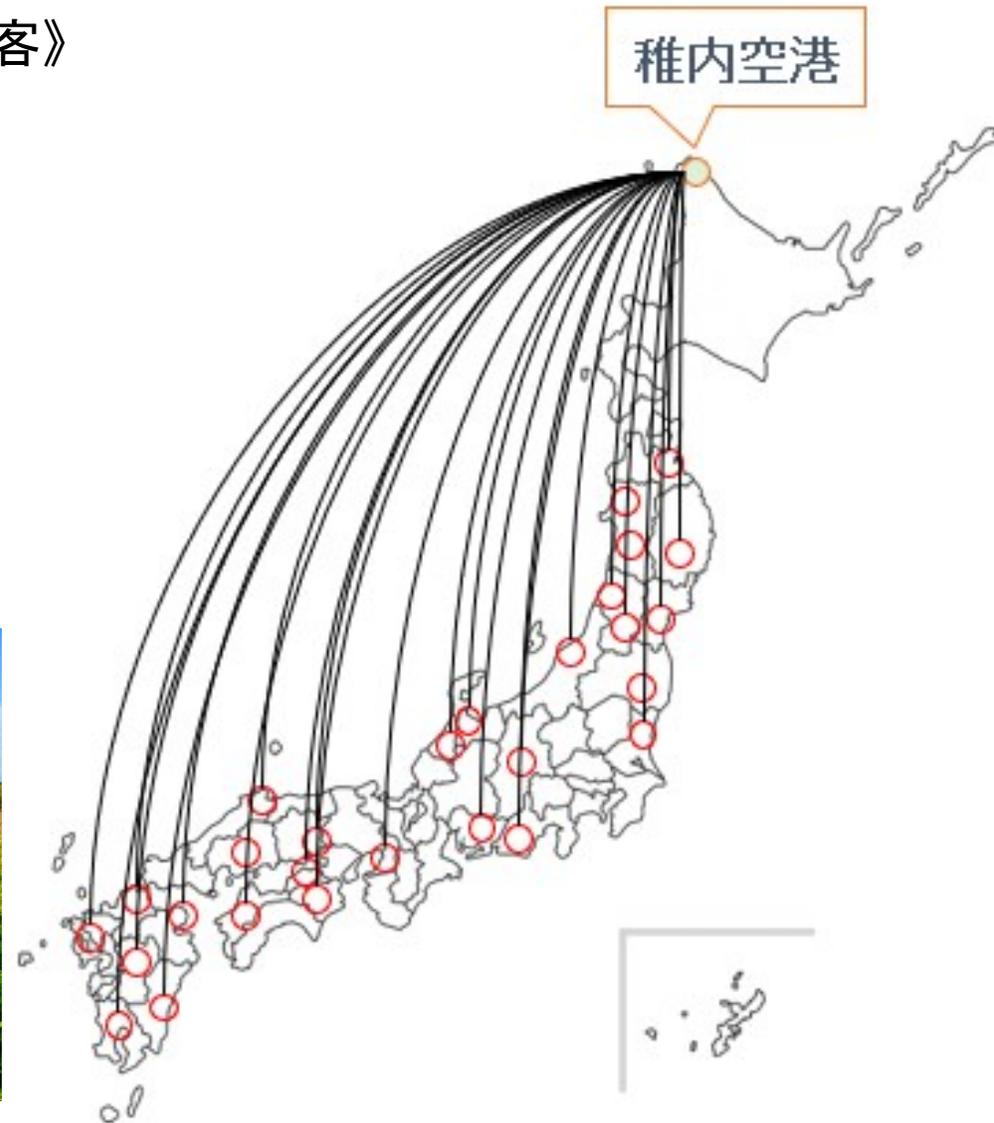
稚内



利尻・礼文



出典：稚内・利尻・礼文 観光WEBサイト



5. リージョナル航空・地方空港振興協議会の活動事例(1)

～リージョナル航空・地方空港に関するセミナーの開催～

開催日:2025年11月14日(金) (5回目)

主催:時事通信社

協賛:リージョナル航空・地方空港振興協議会

登壇者:航空局長、島根県知事、花巻市長、
稚内市長、広島国際空港(株)社長、
(株)阪急交通社社長、
(株)フジドリームエアラインズ取締役ほか

* 約400名が参加

時事通信社 JAMP 自治体実務セミナー 地方空港活性化2025

地方空港の活用と リージョナル航空の可能性を 考えるV

～地方と地方をつなぐネットワークの未来～
新たな成長戦略に向けた連携とは

訪日外国人旅行者数は2024年に過去最多の3,600万人に達し、インバウンドは順調に回復しています。ただ、ハブ空港の過密やグランドハンドリング人材不足、オーバーツーリズム、国内ビジネス客減少などの問題が顕在化してきました。一方、地方創生を進め、地域の新しい成長戦略を支えるアプローチとして、地方空港とリージョナル航空の積極的活用が目指されています。本セミナーは、こうした問題意識を基に、自治体や地方空港のトップの方々には空港を生かした地域連携方を提言いただきます。チャーターを起爆剤にした地方間ネットワークの育菜も展望します。関係する皆様にとって、実践的なヒントと行動のきっかけとなるよう願っています。

日時 2025年11月14日(金)
13:30～16:35 (13:00受付開始) / 16:50～名刺交換会

参加
無料

会場 会場参加 時事通信ホール(東京都中央区銀座5-15-8)
 オンライン参加 Zoom ウェビナー

事前
申し込み制

参加対象者 自治体関係者、議員、空港関連企業、大学関係者等々

募集人数 会場参加 先着100名[※]
 オンライン参加 上限なし

※会場参加(時事通信ホール)では、セミナー後に名刺交換会を予定しています。
※お申込みが100名を超えた場合は、オンライン参加のご案内をいたしますのでご了承ください。

	13:30～13:40	開会挨拶	リージョナル航空・地方空港振興協議会 会長 鈴木与平氏(10分)
	13:40～13:45	挨拶(ビデオメッセージ)	国土交通大臣 金子 恭之氏(5分)
【第一部】		講演	「航空業界における課題と今後の展望」
	13:45～14:05	基調講演	国土交通省 航空局長 宮澤 康一氏(20分)
【第二部】		講演	「新たな成長戦略へ向けて」
	14:05～14:30	特別講演①	島根県知事 丸山 運也氏(25分)
	14:30～14:55	特別講演②	花巻市長 上田 東一氏(25分)
	14:55～15:20	特別講演③	広島国際空港株式会社 代表取締役社長 中村 康浩氏(25分)
	15:20～15:35		～休憩～
【第三部】		パネルディスカッション	「チャーター便活用におけるリージョナルの未来」(60分)
プログラム		稚内市長	工藤 広 氏
		株式会社阪急交通社	代表取締役社長 酒井 淳 氏
		株式会社フジドリームエアラインズ	取締役 山田 潤 氏
		株式会社MK総合研究所(北九州市参与)	幕 亮 二氏(モデレーター)
【第四部】		名刺交換会	
	16:50～17:50	ご来賓挨拶	リージョナル航空・地方空港活性化議員連盟 会長 山口 俊一氏

※公開の都合や急事情により講演順、基調講演、特別講演などが変更または講演自体が中止になる場合がございます。あらかじめご了承ください。

お問い合わせ・
お申込・詳細

TEL 052-231-4649 FAX 052-231-4769 E-mail jp-nagoya-seminar@grp.jiji.co.jp

セミナーURL [web](https://www.jamp.jiji.com/sympo/2025/20/) https://www.jamp.jiji.com/sympo/2025/20/

[LGWAN](https://www.jamp.jiji.asp.lgwan.jp/sympo/2025/20/) https://www.jamp.jiji.asp.lgwan.jp/sympo/2025/20/

【主催】株式会社時事通信社 【協賛】リージョナル航空・地方空港振興協議会 【後援】国土交通省、全国知事会、全国市長会、全国町村会

5. リージョナル航空・地方空港振興協議会の活動事例(2)

～リージョナル航空の認知度向上を図るイベント開催～

開催日: 2025年10月18日(土) (2回目)

開催地: 大阪国際(伊丹)空港内

主催: リージョナル航空・地方空港振興協議会

内容: <物販>



<航空教室>



<制服体験>



<抽選会>



リージョナル航空・地方空港振興協議会イベント

第2回 地域を結ぶ エアラインフェスタ

2025年
日時 **10/18 土**
10:00~16:00

会場 大阪国際(伊丹)空港
北ターミナル2階
JALグローバルカウンター横

シールを集めて
ガラポン抽選会

お子様
制服体験

航空教室
●フライト体験
●機内ドリンク無料試飲
●4社合同クイズ大会
など

オリジナル
グッズ販売

みなさまのご参加を
お待ちしております!

4社分のシールを集めて抽選会に
参加しよう!(なくなり次第終了)

6. リージョナル航空の課題(1)

(1) 国内エアライン共通の課題

- ・高単価のビジネス需要の減退
- ・ドル高円安による燃料費・整備費等のドル建てコストの増加

(2) リージョナル航空特有の課題

① 座席あたりコストが高い

地方都市間は需要規模が小さいため、小型機(座席数100席以下)を運航しているが、座席数と運航コストが単純に比例するわけではないことから、1座席当たりのコストは高くなる。

座席キロあたりの営業費用比較(2024年度)

	営業費用 (億円)	座席キロ (百万席・キロ)	座席キロあたり 営業費用(円)
FDA(E170/E175を運航)	301	1,814	16.6
X社(B737を運航)	1,071	10,467	10.2

E170/175はB737よりも座席キロあたりの営業費用が6割以上高い

6. リージョナル航空の課題(2)

② 空港運営等に関する固定費負担が大きい。

地方都市間は需要規模が小さいため、中堅航空会社と比べても1路線あたりの便数が少ないことから、空港運営等に関する固定費負担が大きい。

【リージョナル航空会社4社】

会社名	路線数	往復数	1路線あたりの平均往復数
フジドリームエアラインズ	27	45	1.7
アイベックスエアランズ	14	28	2.0
ジェイエア	40	113	2.8
ANAウイングス(*)	21	46	2.2
合計	102	232	2.3

(*)DHC-8-400単独運航路線のみ

【中堅航空会社4社】

会社名	路線数	往復数	1路線あたりの平均往復数
AIRDO	11	32	2.9
ソラシドエア	14	40	2.9
スターフライヤー	5	32	6.4
スカイマーク	24	80	3.3
合計	54	184	3.4

出典：2025年夏ダイヤについて各社ホームページの情報等より算出

6. リージョナル航空の課題(3)

(3) 収支状況(2024年度)

主要6社は公的支援がなければ赤字とされているが、リージョナル航空会社の収支状況はより厳しい。

(4) 財政状態(2025年3月末)

大手・中堅会社と比べて、リージョナル航空会社の業績回復のスピードは遅く、4社のうち2社は依然として債務超過状態。親会社からの財政支援が無ければ市場から退場せざるを得ない状況。

【リージョナル航空会社4社】

単位:百万円

年度	純資産(4社平均)
2022	▲ 3,245
2023	▲ 1,461
2024	▲ 838

【中堅航空会社4社】

単位:百万円

年度	純資産(4社平均)
2022	10,275
2023	12,787
2024	11,946

7. ご検討のお願い(1)

(1) 航空会社の分類における「リージョナル航空」というカテゴリーの定立

- ・現在の航空行政上の分類では、「座席数100席超で、かつ最大離陸重量50トン超」の大型機を運航するエアラインを「**特定本邦航空運送事業者**」と呼び、これに該当しない小型機を運航するエアラインを「**特定本邦航空運送事業者以外**」と呼ぶという二分類法が採用されている(15ページご参照)。
- ・これに従うと、地方都市間を小型ジェット機等で結ぶリージョナル航空と、プロペラ機中心の離島航空が「**特定本邦以外**」という同じカテゴリーに一括りにされることになる。
- ・こうした分類がなされている一方で、公租公課(例えば航空機燃料税)については「**特定本邦**」と同じ扱いがなされ、重い負担となっている(17ページご参照)。
- ・また、この分類方法は、リージョナル航空の存在自体が十分認識されない一因になっているとも考えられる。
- ・以上の理由から、大手でも離島航空でもない、リージョナル航空という第三のカテゴリーの定立をお願いしたい(16ページご参照)。

【参考1】現在のエアラインの分類(二分法)

100席超かつ50t超 (特定本邦)	大手グループ	JALグループ(JAL、JTA) ANAグループ(ANA、ANAウイングス)
	新規航空会社	スカイマーク、AIRDO ソラシドエア、スターフライヤー
	LCC	ピーチ、ジェットスター スプリングジャパン
100席以下又は50t以下 (特定本邦以外)	コミューター航空	新中央航空、北海道エアシステム、天草エアライン オリエンタルエアブリッジ、琉球エアーコミューター、 日本エアコミューター、アイベックスエアラインズ、 ANAウイングス、ジェイエア、フジドリームエアラインズ

※ANAウイングスは100席以下の機材も運航しているので、その部分を取り出せば、コミューター航空に分類されることになる。

【参考2】 当協議会の考えるエアラインの分類(三分類法)

100席超	大手グループ	JALグループ(JAL、JTA) ANAグループ(ANA、ANAウイングス)
	新規航空会社	スカイマーク、AIRDO ソラシドエア、スターフライヤー
	LCC	ピーチ、ジェットスター スプリングジャパン
50席以上100席以下	リージョナル航空 (地方都市間)	アイベックスエアラインズ、ANAウイングス ジェイエア、フジドリームエアラインズ
50席未満	コンピューター航空 (主に離島路線)	新中央航空、北海道エアシステム 天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ 琉球エア-コンピューター、日本エアコンピューター

※ANAウイングスは50席以上100席以下の機材も運航しているので、その部分を取り出せば、リージョナル航空に分類されることになる。

7. ご検討のお願い(2)

(2) 航空機燃料税について離島路線並みの水準への引き下げ

- ・下表のとおり、航空機燃料税は、一般路線、離島路線、沖縄路線の3つに区分されており、地方都市間路線は大都市間路線等と同じ一般路線に区分されている。
- ・地方都市間路線は地域同士の交流促進を通じて地方創生に貢献するが、需要規模が小さく構造的に利益が出にくいという課題を抱えており、航空機燃料税の負担が重くのしかかっている。
- ・離島路線が島民の生活の足を確保するものであるのに対して、地方都市間路線は、全国の地域関係者共通の課題である地方創生に寄与し、我が国全体の活性化に関わることから、政策的意義の点で、離島路線に匹敵するあるいはそれ以上の重要性をもつと考えられるため、離島路線並みの水準への引き下げをお願いしたい。

	【航空機燃料税の軽減措置】			
	(1klあたり)			
	2011～ 2020年度	2021年度	2022～ 2024年度	2025～ 2026年度
一般路線	18,000円	9,000円	13,000円	15,000円
離島路線	13,500円	6,750円	9,750円	11,250円
沖縄路線	9,000円	4,500円	6,500円	7,500円

7. ご検討のお願い(3)

(3) 航行援助施設利用料の軽減措置(2024年度実施)の復活

- ・下表のとおり、リージョナル航空の機材を対象に含む20トン超100トン以下の機材に関して令和6年度(2024年度)に20%の軽減措置を実施していただいたが、令和7年度(2025年度)に同措置がなくなった。
- ・リージョナル航空を取り巻く事業環境は依然として大変厳しいことから、軽減措置を復活していただくようお願いしたい。

【航行援助施設利用料の軽減措置】

最大離陸重量	2023年度	2024年度	2025年度
15トン超 20トン以下	50%軽減	50%軽減	50%軽減
20トン超 100トン以下	軽減なし	20%軽減	軽減なし

7. ご検討のお願い(4)

(4) 国際観光旅客税財源の航空業界への活用拡大

- ・我が国が観光立国として更に発展するためには、訪日外国人客を地方に誘致することが必要であり、リージョナル航空は、訪日外国人客の地方誘客の担い手となる。
- ・国際観光旅客税財源を、リージョナル航空のコスト軽減や地方空港のインフラ整備等にも活用できるようにしていただきたい。
 - (例) ・航空会社の販売促進費用
 - ・グランドハンドリング業務に必要な車両・機器類の保有費用、外国エアラインからの業務受託に伴う教育・訓練費用
 - ・保安検査機器の購入・賃借費用

7. ご検討のお願い(5)ー1

(5) 運航業務の管理の受委託の許可に関わる要件の緩和

- ① 運航業務の管理の受委託とは
 - ・ 航空会社(委託者)が他の航空会社(受託者)に対し、受託者が機材や乗員等を保有して運航するという条件で、運航の委託をすること。
 - ・ 運航便は委託者の名前で運航される。
- ② メリット(大手航空会社が委託者、リージョナル航空会社が受託者と想定)
 - ア 受託者(リージョナル航空会社)
 - ・ 委託者(大手)より固定的な受託収入を得ることで、需要変動に左右されない安定的な収入を得ることができる。
 - ・ 受託拡大により規模を拡大することで間接費等の固定費が薄まり、効率的な運営が可能となる。
 - イ 委託者(大手航空会社)
 - ・ 自社の中大型機で運航する場合に比べ、安価に委託できる可能性がある。
 - ・ 運航委託により捻出される生産資源(機材、乗員)を、より高収益な路線に転用できる。

7. ご検討のお願い(5)ー2

(5) 運航業務の管理の受委託の許可に関わる要件の緩和(続)

③ 現行制度の問題

ア 我が国の現行の考え方

- 乗客に対しては、実際に運航する受託者だけでなく、委託者も安全運航責任を負うとされている。
- このため、受委託の許可を得るにあたっては、委託者が受託者の運航を厳格に管理することができるよう両社間で安全管理規程、運航規程、訓練規程等の内容や運用について厳密なすり合わせを行うことが要求されている。

イ 米国の制度

- 乗客に対しては、運航証明(Air Operator's Certificate)を保有して実際に運航を行う航空会社だけが安全運航責任を負う制度となっている
- 例えば、スカイウエスト航空がユナイテッド航空から委託を受けて運航する場合、スカイウエスト航空だけが全旅客に対して安全運航責任を負い、ユナイテッド航空はスカイウエスト航空から輸送力を買うという商事協定(Capacity Purchase Agreement)を結んでいるに過ぎないと位置づけられている。

ウ ご検討のお願い

- 本邦各社は航空局より、安全運航面での確認も含めて航空運送事業許可を受けている。従って、受委託にあっても、米国と同様に、受託者たる航空会社が旅客に対する全責任を負うとすることに支障はないと考えられる。
- これを踏まえ、許可要件の緩和など、管理の受委託の制度活用に向けて具体的な考え方のご相談をさせていただきます。

7. ご検討のお願い(6)

(6)独占禁止法適用除外を認める範囲の拡大

- ・リージョナル路線はコロナ前から収益性が低く、引き続き厳しい事業環境が継続。大幅な費用増により、利益確保に必要な搭乗率・単価がコロナ前から大幅に上がり、多くの路線が赤字に陥っている。
- ・特に複数社が運航している路線は、ビジネス需要縮小により需給バランスが整っていない状況。需要喚起が必要だが、単価が上がらず収益悪化。今後の人口減少に伴い需要と供給のギャップが拡大すると、より厳しい環境になることが見込まれる。
- ・このため、現状のままでは、中長期的には航空輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線が多く存在。
- ・国内航空ネットワークを持続可能なかたちで維持していくには、離島路線のみならずリージョナル路線においても独占禁止法適用除外を認める範囲を拡大していただきたい(具体的には「便数調整」及び「運航社集約」)。

7. ご検討のお願い(7)

(7)本邦他社による運航乗務員の引き抜きに対する抑制

- ・リージョナル航空会社が高い費用をかけて懸命に運航乗務員を養成しても、大型機ないし国際線を運航する会社が高待遇で引き抜いていく動きが顕著。
- ・こうした動きが常態化すると、リージョナル航空会社は実質的に大型機ないし国際線の乗員養成機関のようになってしまうおそれがあり、企業の存立基盤が脅かされると共に、地方航空ネットワークの維持が困難となり、地方創生等への貢献にも重大な支障を生じる。
- ・引き抜きの動きが目立つ本邦他社に対しては、「リージョナル航空・地方空港振興協議会」として抑制の申し入れを行うことを検討しているが、航空当局におかれても本邦他社による運航乗務員の引き抜きに対する何らかの抑制施策をご検討いただきたい。