

<巻頭言>

我が国における地域航空会社の役割の重要性と持続可能な地域航空の枠組みの造成

株式会社 ANA 総合研究所主席研究員兼地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合 (EAS LLP) 事務局次長 小田切 義 憲

離島の航空路線は、地域医療を支え、行政サービスの利用を可能にし、日常の買い物の足となる、様々な意味で住民の生命線である。しかし利用者が限られているためその経営基盤はどこも極めて脆弱で、自治体等の支援に事実上依存しているところが少なくない。航空会社は装置産業の最たるもので、規模が小さくなるほど経営の効率は低下する。逆に言えば、そのような何社かを「まとめる」ことによって経営を安定化させられないか。筆者が関わっている、九州の離島路線を運航する航空会社3社を対象にした新しい試みは、そのような発想がベースにある。

離島航空路線に対する公的支援とは、国や地方自治体からの補助金、助成金に加え、いわゆる公租公課の軽減がある。具体的には着陸料や航空援助施設利用料、航空機燃油税および固定資産税の軽減と、航空機購入費や運航費の補助等である。公的支援の政策目標は、ナショナルミニマムの確保や、観光をはじめとする産業振興である。

一方で課題については、限られた利用者（人口）がさらに減少を続けている、機材数が少なく路線の多様化の余地がない、また同じ理由で機材故障時の運航維持が難しく、欠航・遅延が長期化しやすいことが運航の安定に関する信頼性を下げている、あるいはそもそも（航空会社の常であるが）整備体制の構築・維持に多大なコストを要するといったものがある。また近年のLCCの伸張等によりパイロットや整備士等の確保の条件が厳しくなり、これもコストを押し上げる原因となっている。

このようななか国土交通省は、将来にわたって継続的に存続しうる地域航空のあり方を模索するべく、2016年から「持続可能な地域航空のあり方に関する研究会」を開催し関係者間で議論を重ねた。その結果「持続可能な地域航空に向けた抜本的対策としては、地域航空を担う組織のあり方自体を見直すことが必要であり、その形態としては、一社化（合併）または持株会社の設立による経営統合の形態を模索していくべき。」との最終答申が2018年に示された。

この答申を具現化するため2019年度には実務者検討会議を開催し、この年の10月に全日空、日本航空の大手二社、そして地域航空会社からは天草エアライン（熊本県）、オリエンタルエアブリッジ（長崎県）、日本エアコミューター（鹿児島県）の計5社が参画して「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合（EAS LLP）」が設立された。これは「一社化（合併）または持株会社の設立による経営統合の形態を模索していくべき」という答申の求めるところとはやや形を異にするものではあるが、3年という実証期間のなかで、大手二社のスケールメリットを最大限活用し、系列を超えた旅行商品の展開を加速して収益性改善を図るとともに協業化に向け課題を整理し、運航や整備に係る規定類の統合、部品や資材の共有化、業務の委託化等による人員の合理的活用等を図っている。3年の実証後1年をかけて評価を行い、その先の一社化等に向け、最終的な解決策を立案する予定である。

とはいえ、世界は今コロナ禍の厳しい環境下にあり、航空の需要回復の時期を現時点で見通すことは困難である。世界の航空会社で構成されるIATA（国際航空運送協会）は、国際線旅客数が2019年のレベルに回復するまで最低4年はかかるであろうと予測しており、交流人口増の主要因であった訪日外国人旅客も当分元に戻らないと考えざるを得ない。これは離島航空サービスにとっても大変厳しいチャレンジであるが、一方で国内のお客様が近隣地域に旅行する「マイクロツーリズム」や、観光地で休暇を取りながらリモートワークをする「ワーケーション」といった新しい潮流は、多くの人に離島の良さを改めて認識いただくことにつながり得るものであり、EAS LLPではそうした機会を創出することにも新たに取り組んでいるところである。