

イカロス出版と 航空雑誌の45年

イカロス出版株式会社

エアライン編集部長

月刊エアライン編集長

山田 亮



おかげさまで、45年間にわたりお届けしてきた『月刊エアライン』。紙の雑誌のほか電子版、あるいはANAのeライブラリや、NTTドコモのdマガジンにも配信しております。

画像左は2026年4月号「さらに成熟の領域へ! ANA 787 フリート」、右は2026年6月号「日本航空 この春、この夏、JALで飛ぼう」の表紙。

1980年、7名の社員による創業

よもや、栄えある第311回日本航空協会講演会の壇上に自分が立つことなど考えたこともありませんでしたから、このうえない緊張感とともに内幸町の駅を降りた2025年11月28日。早いものであの日から半年が過ぎ、さらに僭越なことに、『航空と文化』への執筆機会まで頂戴することと

なりました*。

思えば今回このようなお話をいただいた大きなきっかけが、小誌『エアライン』の創刊45周年、それと同時にイカロス出版としても創業45周年を迎えたことであったと承知しています。昨年の

* 日本航空協会第311回講演会

「イカロス出版と航空雑誌の45年」

<https://www.aero.or.jp/culture/lecture/14194/>



講演会から3か月ほど遡る2025年8月には、夏休みのお子さん向けに旅客機や空を支える仕事について親しみを持ってもらう趣旨で、日本航空協会主催のイベント「夏休み小学生向け航空宇宙教室」もお手伝いをさせていただき、そうしたことも、今回の光栄な機会をいただくご縁へとつながったと考えております。

さて、私どもイカロス出版株式会社は、1980年7月に東京・飯田橋（新宿区下宮比町）で創業しました。もともと月刊『翼』という航空総合誌の編集部には籍していた7名の社員が飛び出して、旅客機あるいは航空会社に特化した雑誌を作ろうということで設立したのが小社だったのです。

こうして、現代で言えばベンチャー企業といった雰囲気の中で、志を同じくする若き社員たちが集って意気揚々、新しい月刊誌『エアライン』を立ち上げたわけですが、『翼』の時代から培ってきた専門誌編集者としての業務に加えて、あらたに会社経営の舵取りもすることになったわけですから、資金繰りなどの面も含めて、当初はさまざまな苦労があったことを、創業当時を知る大先輩から聞いております。

また、それまで創業メンバーたちが在籍していた『翼』のほか、『航空ファン』や『航空情報』といった先行する航空雑誌が、どれも旅客機から軍用機、さらには航空スポーツの領域まで全般的に扱う“総合誌”のコンセプトを採用するなか、我々が『エアライン』はその名の通り旅客機とエアライン分野（+旅行業界）に特化する編集方針を採りました。初代の『エアライン』編集長を務めた伊地知 猛 氏の回想によると、それは限られた誌面スペースのなかで、取り扱う対象が広い総合誌ゆえの“浅く広く”ならざるを得ない誌面構成を嫌っての編集方針でしたが、一方で、読者層が限定されることへの懸念も、当初は大きかったとのことでした。

ただし、結果的にこの方針が功を奏したことで、ライバル誌との特性の違いが明確化できたほか、取材対象も絞られて“深く広く”見ていく誌面構成が可能になりました。そのことが、新しい読者を創出して支持を得ることにもつながったと



ちなみにこの表紙は、イカロス出版の創業メンバーらがかつて所属していた航空総合誌『翼』の1973年4月号。懐かしい方もいらっしゃるのではないのでしょうか？

いう点は大きな成功体験として、その後のイカロス出版の事業展開において意味を持つことになります（詳しくは後述）。

さて、創刊号である1980年11月号の誌面を見ていくと、現在とは企画の性質がやや異なる点も興味深いところです。媒体のサブタイトルは、「空と旅のスペシャリスト・マガジン」。また特集タイトルは「職場としての日本航空大研究（就職シーズン到来!! 人気ナンバーワン）」、さらにページをめくっていくと「航空と旅行業界のリッチになるための就職情報」なるページまで。つまり、後年の小誌にあるようなファンや航空利用者に向けた誌面という要素は変わらず存在しつつも、就職情報の企画の側面が非常に強いという特徴がありました。このことは、創刊メンバーたちが新しい航空雑誌を立ち上げるにあたり、その企画テーマをエアライン分野に絞った理由とも無関

月刊
エアライン

空と旅のスペシャリスト・マガジン

Airline

創刊号

580 YEN

●旅の楽しさを倍増させる
旅客機利用術おしえます。

●結婚と乗務は両立するか
アメリカン・スチュワーデス生活と意見

●今秋の航空と旅行業界の
リッチになるための就職情報

●就職シーズン到来!! 人気ナンバーワン

職場としての日本航空大研究

東京／ホノルル・クルー大追跡!

●異色対談

斉藤茂太VS スカンジナビア航空SW

●日本人でも外国でクルーになれる!

〔手記〕アラビアの空に賭けたパイロット青年

●ブチ・エアラインの旅新発見!

東京↔新島“空ひとり占め”の旅

●エアライン用品大プレゼント

11

1980 NOVEMBER No. 1

記念すべき『月刊エアライン』創刊号となった1980年1月号の表紙。



創刊号 JAL 特集の巻頭はクローズアップ・ドキュメント「日航ジャンボを飛ばすのは、このスペシャリスト集団だ!!」。

係ではありません。つまり、購読と広告出稿の双方において、そこに大きなビジネスチャンスを見出していたのでしょう。

巻末には「私の受験日記」という、航空業界のさまざまな職業を目指す読者たちの手記も投稿形式で掲載。当時の担当編集者が記したリード文には、「これは合格体験記ではありません。めでたく合格するか、残念ながら落ちてしまうか分からない、期待と不安を胸にゴールに向かって走っている人たちの日記なのです」とあります。ある人はパイロットに、ある人は（当時の呼称で言う）スチュワーデスに、またある人は航空管制官にと夢見る世界は十人十色ですが、SNS など個人の声を吐露するツールのない時代、『エアライン』という雑誌メディアに、同じ夢へと挑む人たちの心の拠り所としての役割があったことが窺えます。

一方、巻頭の取材レポートは日本発着国際線の王道ともいえる JAL の成田＝ホノルル線密着で

すが、これも空の旅の擬似体験という要素だけではなく、晴れて JAL のクルーとして就職が叶った後の読者自身を投影するような、そんな性質を持つ企画であったと言えます。ちなみに運航機材はもちろんジャンボジェット、ボーイング 747-200 (JA 8106)。ホノルル到着後には現地ステイ中のクルーの皆さんの夕食シーンまで取材していて、果たしてお邪魔ではなかっただろうかと心配になりますが、こうした誌面の随所に当時ならではの大きさも感じるところです。

なお、このような搭乗取材レポートは現在の『エアライン』誌面でも「フライトレポート」の呼び名で人気企画となっており、このホノルル線の取材を皮切りに 45 年間、世界各地のフライトに同乗して、空の旅の魅力をお伝えしてきました。ちなみに ANA におけるフライトレポートの初路線は、当時の国内最長路線である仙台＝那覇線「THE LONGEST NON-STOP FLIGHT (1981 年



本文で触れた「私の受験日記」。創刊号では航空管制官志望の高梨さん、スチュワーデス志望の瀬谷さん、航空大学校志望の大塚さんが投稿していますが、リード文には「本名だとも書きにくいのではないかと」ということで、仮名にしました。合格の暁には本名と写真を公開するつもりです」とあります。

1月号)」で、運航機材はモヒカン塗装のボーイング737-200 (JA8452) でした。

もう一方のJAS、当時のTDAにおける初フライトレポートはというと、なんと営業便ではなく、ちょうど導入開始というタイミングにあったエアバスA300B2の同社向け1号機 (JA8464) フェリーフライト「果てしない雲海を越えて 虹のエアバスは東へ (1981年2月号)」。フランス・トゥールーズから羽田空港への空輸時に同乗が叶った、貴重な密着ドキュメントだったのです。

私自身も『エアライン』をきっかけとして

ここで少しだけ、私の個人的な思い出話へと脱線するのですが、どうかお付き合いください。

イカロス出版の創業、そして『エアライン』が創刊した1980年という、偶然ながら私自身が



こちらはANAのフライトレポートを初めて掲載した1981年1月号「THE LONGEST NON-STOP FLIGHT」。小誌黎明期における表紙写真の多くは機体そのものよりも、このようにクルーの方とともに撮影するケースが多かったようです。このあたりにも、職業的要素の強かった当時の誌面の性質が現れています。ぜひ「航空図書館」にてお手に取って、ご覧になってみてください。

生まれた年と重なります。幼少期から自動車をはじめとする乗り物全般が好きであったことから、飛行機に乗る機会があれば興味関心は強かったものの、趣味として旅客機と接するきっかけは高校時代、1996年に友人から薦められて買うようになった、まさしく小誌『エアライン』との出会いでした（そうした親近感から、社会人になり編集者の道を目指した2004年にも『エアライン』誌面にあった求人募集を見て、ごく自然とイカロス出版の門を叩いたのです）。

私が『エアライン』を熱心に読み耽っていた90年代の後半という、ボーイング777が今をときめく最新鋭機という時代で、グラスコクピット機の先進的なインターフェイスを『エアライン』で目にして、憧れを募らせていました。そのうち誌面で見ているだけでは満足できなくなり、「ぜひ乗りたい」ということでファミレスのアルバイト代を原資に、前出の友人とともにスカイメイト運賃を活用しながら乗りたい旅客機に乗る、というような趣味活動を楽しんでいました。

その皮切りのフライトはANAの777で羽田から宮崎へ、次はJALの777で鹿児島から羽田へ（JASのレインボーセブンには乗り損ねたのですが……）。さらに国際線を中心に活躍していたJALのMD-11には成田発の福岡行きで、生まれて初めてのエアバス機体験はANAのA320で開港間もない関西国際空港から羽田へ……等々。当時はクルーの方をお願いすると、もちろん時間が許せばではありますがコクピットの見学も受け入れてくださっていた時代ですので、それぞれの機種で憧れていたグラスコクピットの煌めきを間近で見ることができ、とても感激したことを記憶しています。こうした新鋭機以外にも、まだまだ元気に活躍していた国産旅客機YS-11にはJACの福岡＝鹿児島線で初搭乗するなど、いま思い返してみても、ずいぶんエンジョイしていたものです。

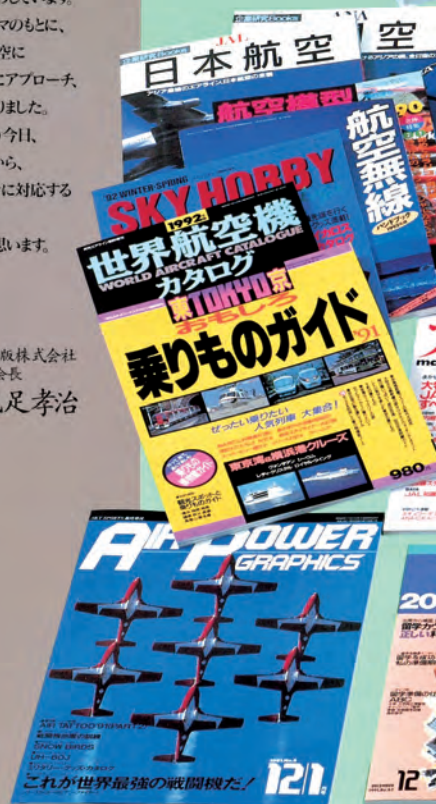
—— 閑話休題 ——

グローバルなコミュニケーションに トータルに貢献する 21世紀の情報企業をめざして。

イカロスのシンボルは
ギリシャ神話に登場する伝説上の飛翔神です。
このマークは空飛ぶ夢の追求とともに、
限らないチャレンジ精神を表わしています。
当社は、創立以来このテーマのもとに、
地球時代を支える航空に
ハードソフト両面から総合的にアプローチ、
出版活動を展開してまいりました。
21世紀を迎えようという今日、
さらにあらゆる方向から、
グローバル・コミュニケーションに対応する
情報企業として、
活動を広げてゆきたいと思ひます。



イカロス出版株式会社
取締役会長
帆足孝治



ソフトウェア・スクールの授業風景

イカロス出版のあゆみ

●1980 東京都新宿区下宮比町2-28-828号を本社所在地として設立。月刊誌『エアライン』、同『エアロスペース・ジャパン』を創刊。資本金400万円。

競合する“航空総合誌”とは異なる イカロス流の専門誌を

こうして1980年に船出を果たしたイカロス出版と、私たち月刊『エアライン』の歴史ですが、前記した通り、従来の航空専門誌の定石であった“総合誌”の作り方ではなくテーマ特化型の誌面構成を採る編集方針は、さらなる業容の拡大へと展開していく契機にもなりました。



『スチュワーデスマガジン』から発展した『エアステージ (2026年7月号)』、同じく『航空旅行ハンドブック』から発展した『航空旅行 (2026 SPRING)』、『エアパワー・グラフィックス』から発展した『Jウイング (2026年7月号)』。いずれの媒体も多くのお客さまにご愛顧いただいています。

1985年には「空」をワークベースとする女性専門誌」として『スチュワーデスマガジン』を創刊。創業以来、『エアライン』のカバー範囲としていた客室乗務員の就職要素を独立させる形で、新しい月刊誌を立ち上げたのです。創刊時のキャッチフレーズに「女性」と謳っているあたりはいかにも当時らしい前時代的な感を覚えますが、2000年1月号からは『エアステージ』へと媒体名を変え、そのテーマも「空の就職情報誌」として性別を問わず、さらに客室乗務員だけでなくグランドスタッフまでカバーする編集方針へと移行して、現在までそのコンセプトを継承しています。

また、『エアライン』よりもさらに“空の旅”の要素に特化した媒体として『航空旅行ハンドブック』を創刊します。1980年代前半から国際線版と国内線版を分けて、『エアライン』の別冊という位置付けで発行を続けてきましたが、2012年以降は『航空旅行』のブランドで、ラグジュアリーな上級クラスのキャビンやサービス面の最新トレンド、それらの体験レポートをより強化する編集方針で媒体としての独立性を高め、現在は年2回のペースで刊行しています。



よくご質問を受けるのが、「イカロス出版という社名の由来」。ギリシャ神話に登場する伝説上の人物の名から、空を飛ぶ夢の追求と限りないチャレンジ精神への思いが込められています。

さらに、航空機を愛好する読者の皆さまの趣向としては、こうした民間航空の分野と双壁を成す大きな存在として軍用機の分野があるわけですが、これについてもイカロス出版では1990年代の前半から『エアパワー・グラフィックス』という別冊を定期的に刊行しながら、月刊誌としての創刊機会を探っていきます。こうして1998年に誕生したのが月刊誌『Jウイング』で、「ミリタリー機ってカッコいい!」をテーマに、主には自衛隊機を中心とした誌面構成で読者の皆さまの支持をいただけてきました。

ちなみに、私自身のイカロス出版入社後の配属はこの『Jウイング』編集部で、ここで新人から



JALとGMO、グラハン作業を担うヒューマノイドロボット開発に着手。ルール作りも

GMO JAL JALグランドサービス JGS グランドハンドリング ロボット



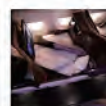
4回目を迎えたJAL折り紙ヒコーキ大会。国内外、2歳から72歳まで177名が集結
JAL 折り紙ヒコーキ 空育



JALとJR北海道、「HOKKAIDO LOVE! ひとめぐり号」今年も運行
JAL
JALふるさとアンバサダー
JR北海道



ANAとJALがJR西日本と連携協定を締結。航空と鉄道がタッグを組んで西日本の社…
ANA JAL JR東日本 提携
鉄道



デルタ航空、A350-1000の新客室仕様を発表 次世代デルタ・ワン スイートを導入へ
A350 A350-1000
デルタ・ワン
デルタ・ワン スイート
デルタ航空

2024年2月よりスタートした新たな挑戦が『AIRLINE Web』。月刊誌の『エアライン』ではカバーできない速報性にも対応できる新たな情報発信手段を手にしたことで、月刊誌とWeb 双方が補完し合うハイブリッドなメディアへと舵を切りました。

5年間の編集者経験を経たのち、2010年1月号より『エアライン』編集部へと異動した経緯がありました。

このように、祖業である『エアライン』を皮切りに多様な航空媒体を創刊しながら事業を拡大していったイカロス出版ですが、このほかにも「航空ビジネス・マンの情報源」を謳い『エアライン』誕生の直後に創刊した業界誌『Aerospace Japan』、航空スポーツの分野では『スカイスports (1983年創刊)』『パラグライダー・ワールド (1991年創刊 ※後に『パラワールド』へと改称)』など、惜しくも休刊してしまった媒体まで含めると、非常に多岐にわたる展開で、航空の世界を伝え、その魅力を誌面のなかで活写してきたのがイカロス出版45年間のあゆみでした。

Webへの挑戦と、このさきの月刊誌のあり方

やがて出版領域も航空分野を飛び出し、出版社としてさらなる事業拡大を図っていくなかで、1990年には神楽坂、2004年には防衛省にほど近い市谷本村町へと、同じ新宿区内で移転を重ねながら業務スペースを拡張。2021年7月には(株)インプレスホールディングスの完全子会社となったことで、社屋も親会社と同じ千代田区神田神保町へと移転し現在に至ります。

ご存知の方もいらっしゃるかもしれませんが、インプレスホールディングスはIT(インプレス)、音楽(リットーミュージック)、デザイン(エムディエヌコーポレーション)、山岳・自然(山と溪谷社)など、さまざまな分野の企業で構成される

メディア・グループで、イカロス出版は航空・旅行・鉄道・ミリタリーといった、創業以来、培ってきた得意分野を活かしたコンテンツ事業を展開する役割を担っています。

このような会社運営面の変化は、従来からの各媒体のあり方にも影響をもたらしました。小誌『エアライン』で言えば、2024年2月に立ち上げたWeb媒体『AIRLINE Web』の創刊が象徴的な事例です*。民間航空をテーマにしたWeb媒体としては、すでにいくつかの先行媒体がありましたが、『エアライン』の誌面方針はそのままに、“月刊”という刊行ペースにとらわれない、あるいは紙媒体特有の誌面の制約にもとらわれないメディアとして、月刊誌とWeb双方が補完し合うハイブリッドな両輪体制を構築したいという思いが、創刊のきっかけでした。

例えば、深掘りの特集や記録性の面では月刊誌の『エアライン』で、速報性がモノを言うテーマは『AIRLINE Web』でという棲み分けが挙げられるでしょうか。月刊誌では誌面スペースの都合で載せることができない、“だけど、読者の皆さんにどうしても伝えたい”という記事をWebのコンテンツとしてカバーすることも、これにより可能となったのです。その実現にあたっては、インプレスホールディングスの傘下に入ったことで、それまでのイカロス出版では持ち得なかったグループ内の人的リソースやノウハウを活用できたことが、大きな原動力となったことは間違いありません。

そうしたWebとの併存時代において、月刊誌としての『エアライン』はどうあるべきか。

月に1回という刊行ペースから考えて、ニュース性を切り口とするメディアとしては存在意義を発揮することが難しい昨今。まず第一に取材誌面、あるいは考察的な誌面を問わず、専門誌の編集部ならではの切り口と、多彩なフォトグラファーや執筆陣により、もっと奥深くまで読者の皆さまの好奇心や探究心を刺激する“特集主義”

を強化していくこと。次に『エアライン』というメディア自体が情報収集の手段を越えて、明確な“エンターテインメント性”を持つこと。さらには、そのための“編集力”に日々磨きをかけていくこと。こうした、編集者としての研鑽と試行錯誤を重ねながら、並行して、出版業界を取り巻く環境や読者ニーズが変わりゆくなかで時代に応じた進化を遂げるための、さまざまな取り組みも行なっています。

2021年11月号からは、従来の紙の雑誌に加えて電子書籍としてもお求めいただけるよう、ペーパーレス化のニーズに応えました。もちろん、印刷のクオリティにおいてもこだわってきた『エアライン』ですので、“紙の雑誌で写真を楽しみたい”というお声は依然として大変根強いものの、書店の減少という社会的な時勢の影響もあり、電子書籍でお求めいただくお客さまは確実に増えている印象です。それと同時に、今まで『エアライン』をお読みいただいていた潜在的なお客さまにリーチする取り組みも行っており、2022年にはANA搭乗者向けのeライブラリに、2024年にはNTTドコモが運営するdマガジンでも配信をスタートさせました。

創刊時の魂を忘れない 若々しいメディアであり続けたい

このような変化の時を生きる現在の私たちですが、これにより『エアライン』というメディア自体の本質までもが変化しているかという、決してそうではありません。前記した取り組みは、より魅力的な誌面づくりに励み、同時に読者の皆さまにお届けする手段を多様化しただけであって、編集部員それぞれが持つ旅客機への愛情や空の旅への憧憬、日々の運航を安全・確実に支えるプロフェッショナルな仕事へのリスペクトの気持ちは、1980年に創刊したあの当時と、ただひとつも変わることはないのです。

現在、『エアライン』の編集部は私を含めて計5名で日々の取材や編集業務を行っており、うち2名は30歳前後の若く、そして誌面づくりへの意欲あふれる編集者です（もちろん、私たち中年編集者も負けてはいられません）。“編集長”と

*『AIRLINE Web』 <https://airline.ikaros.jp/>





普段の仕事のなかでは、編集部と読者の皆さまが直接お会いできる機会は多くありません。だからこそ、リアルなイベントを通じての交流機会を大切にしています。写真は2026年2月28日、パシフィコ横浜で開催した「CP+2026 航空写真家トークイベント」でのひとコマ。

いう立場から言えば、専門誌編集者としての部員5名それぞれの目線を通じて、読者の皆さまにとって価値ある誌面をお届けすることはもちろん、『エアライン』創刊当初のような、作り手の情熱と興奮、旅客機とそこで活躍する人たちへの憧れがほとぼしるメディアでありたい。さらには、編集者としてのハートにチャレンジの灯を絶やすことのない、良い意味での“未完成さ”(=のびしろ)を残した若々しいメディアであり続けたい。創刊メンバーたちが、希望に満ちた思いとともに作った『エアライン』黎明期の誌面を見返すたびに、そんな思いがいたします。

皆さまご承知の通り、出版業界の全体的な趨勢としては若年層の活字離れ、雑誌離れが顕著であろう現代において、小誌『エアライン』はベテラン読者の皆さまとともに多くの若い皆さまにもお読みいただいていることは、大変恵まれたことだと思っております。この読者層の広さはすなわち、誌面コンテンツの多様性にも直結します。かつの自分自身のように、これからも若い方々が航空の世界に憧れを抱き、さらには将来その最前

線で活躍したいと思えるきっかけとなれたら、作り手として、これほど嬉しいことはありません。

これに関連して、『エアライン』をいつも応援してくださっている読者の皆さまとのコミュニケーションの機会も積極的に設けるべく、近年さまざまな取り組みを行なってきました。

2018年12月には成田空港に隣接する旅客機撮影の名所・さくらの山にある「フライトショップ・チャーリーズ」にて、2023年9月には羽田空港第1ターミナル5階にあるフライトシミュレーター・ショップ「LUXURY FLIGHT」にて読者参加型の企画を行ない、多くの皆さまにお越しいただきました。

また2024年からは、毎年2～3月にパシフィコ横浜で開催される世界最大級のカメラ・写真映像のワールドプレミアショーである「CP+」にメディアパートナーとして参加し、会場に『エアライン』のブースを設けているほか、人気のフォトグラファーを招いたトークイベントなどを開催することで、読者の皆さまとの貴重な交流の場となっています。

