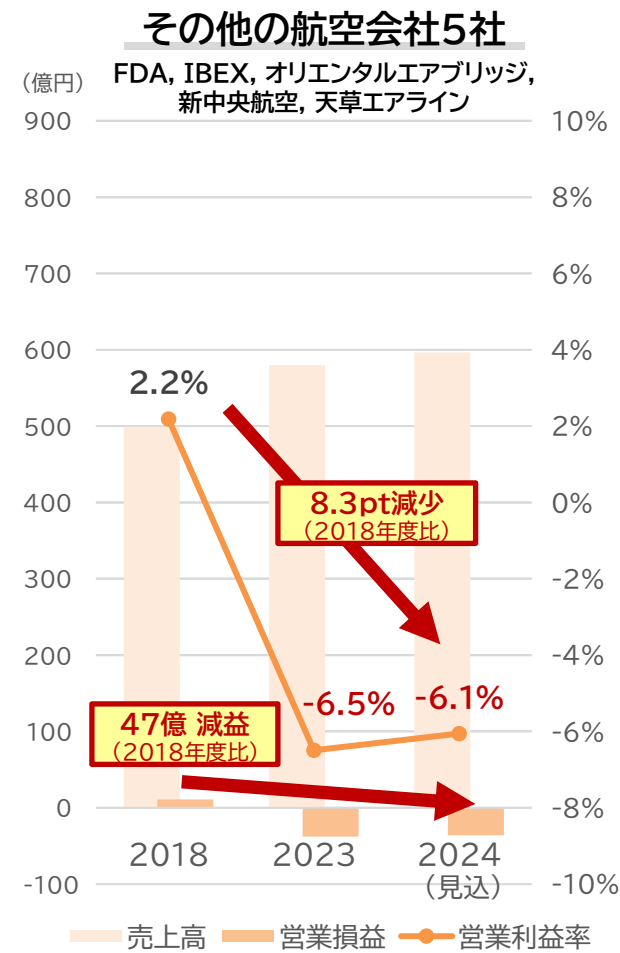
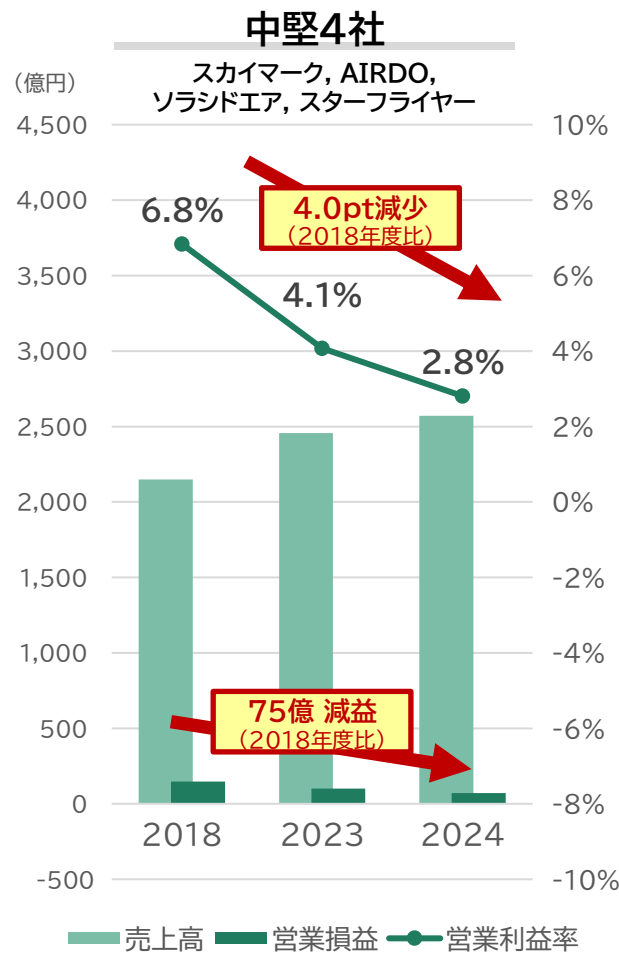
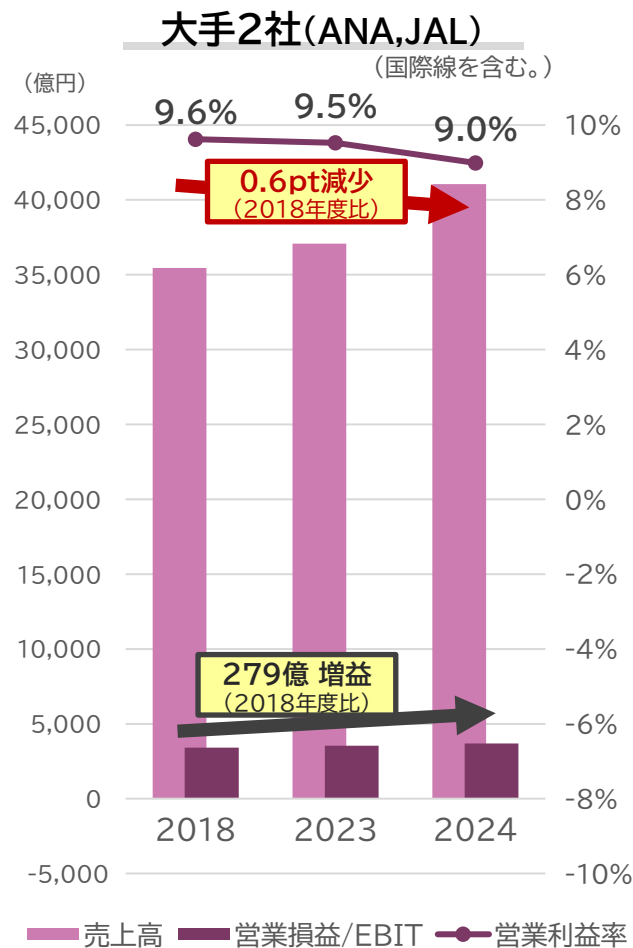


国内航空を巡る現状

国土交通省 航空局
令和7年5月

本邦航空会社の経営状況

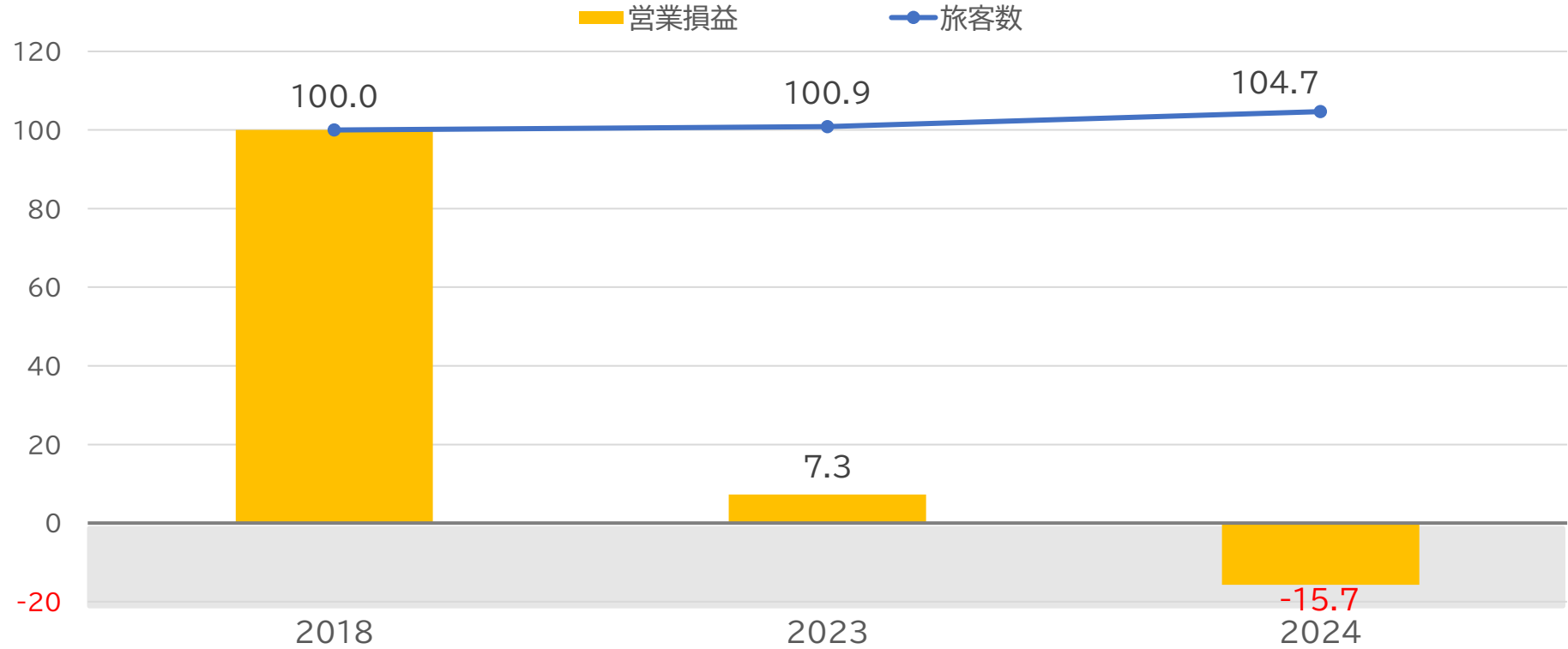
- 主要6社では、依然として、営業利益率がコロナ前の水準まで回復していない。特に、主に国内専門の中堅4社では、営業利益率はコロナ禍前の半分程度にとどまっている状況。
- 主要6社以外の国内定期航空運送事業者も、コロナ禍後は、特に厳しい状況にある。



○ 本邦主要6社の国内線事業に関しては、旅客数はコロナ禍前と同水準まで回復しているものの、公租公課の軽減効果※を除いた実質的な営業損益では赤字に転落。特に、主に国内専門の航空会社は厳しい経営状況となっている。

※ 空港使用料の減免、航空機燃料税の軽減、航空機燃料の激変緩和事業

主要6社の国内線事業における営業損益の状況
(2018年度=100)

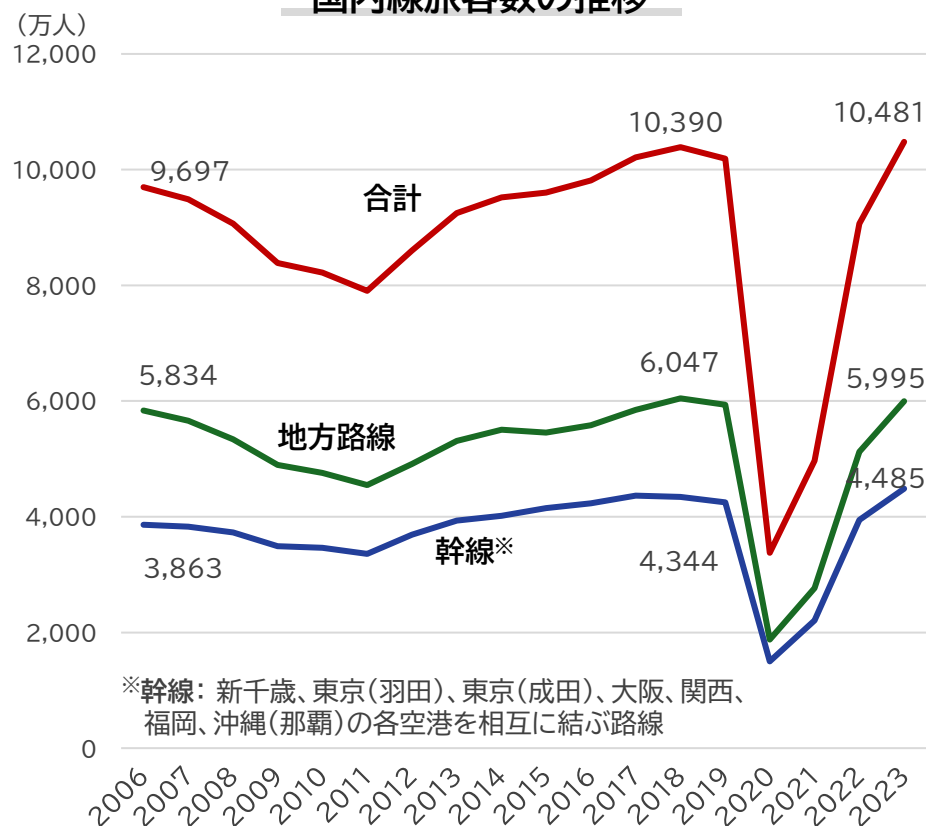


(出典) 旅客数: 航空輸送統計年報(2024年度は、一部航空局推計を含む。)
営業損益: 主要航空会社6社(ANA、JAL、SKY、ADO、SNJ、SFJ)からの聞き取りに基づき航空局試算。
注: 2023年度及び2024年度の営業損益について、公的支援がなされなかったものとして推計。

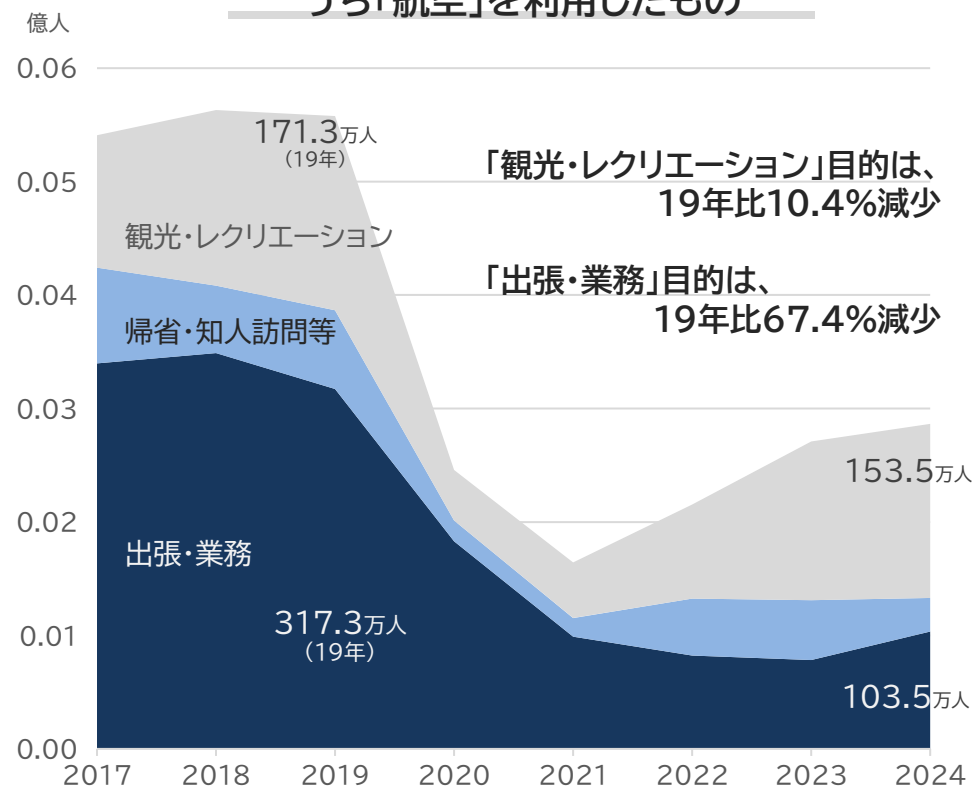
国内線旅客需要の動向

- 2023年度の国内線の旅客数は、コロナ禍前と同水準にまで回復(2018年度比で100.9%)。
- 他方で、コロナ禍を契機に需要構造が変化し、比較的高単価の出張・業務(ビジネス)目的の旅客が減少したまま、依然としてコロナ禍前の水準まで回復していない。

国内線旅客数の推移



日本人延べ国内旅行者数(日帰り旅行) うち「航空」を利用したもの



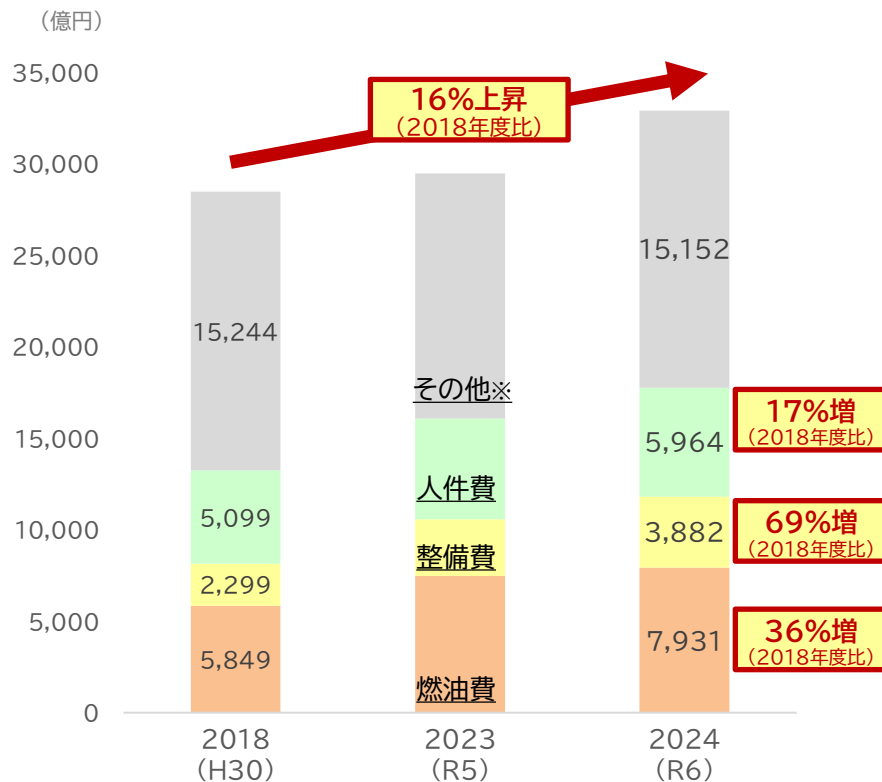
(出典) 左は「航空輸送統計年報」、右は観光庁「旅行・観光消費動向調査」

本邦航空会社の営業費用の推移

○ 世界的な物価高や円安の影響による燃料費、整備費等の外貨建てコストの増大等を背景に、国内線事業の費用は大幅に上昇。

大手2社の営業費用の増加

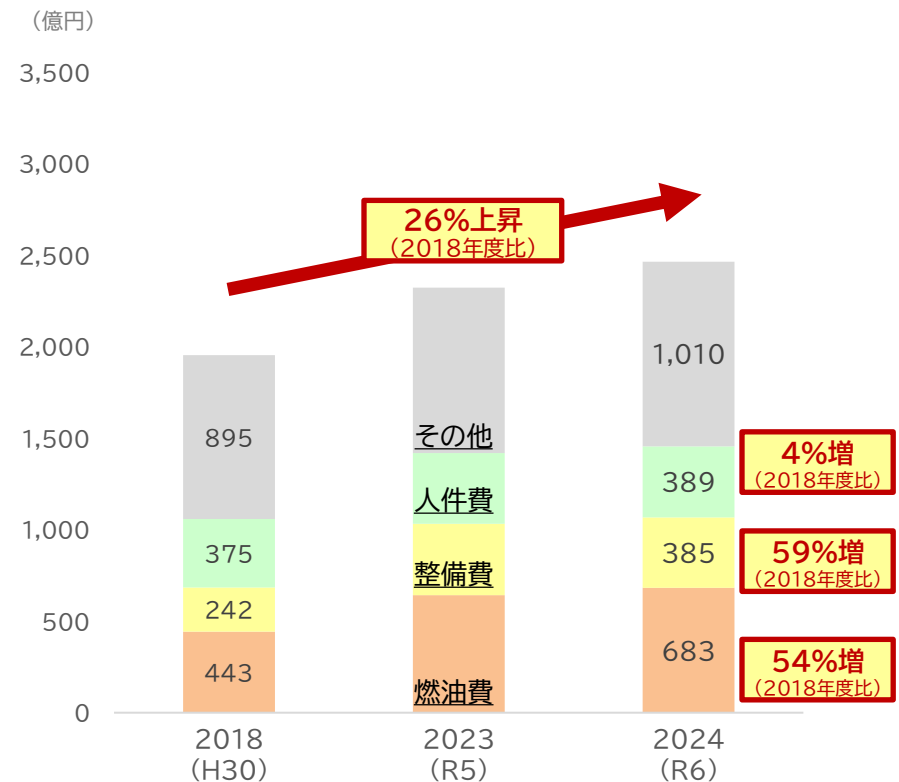
ANA, JAL (国際線を含む。)



※その後は機材・リース費、委託費等

中堅4社の営業費用の増加

スカイマーク, AIRDO, ソラシドエア, スターフライヤー



(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。大手は国際線を含む。

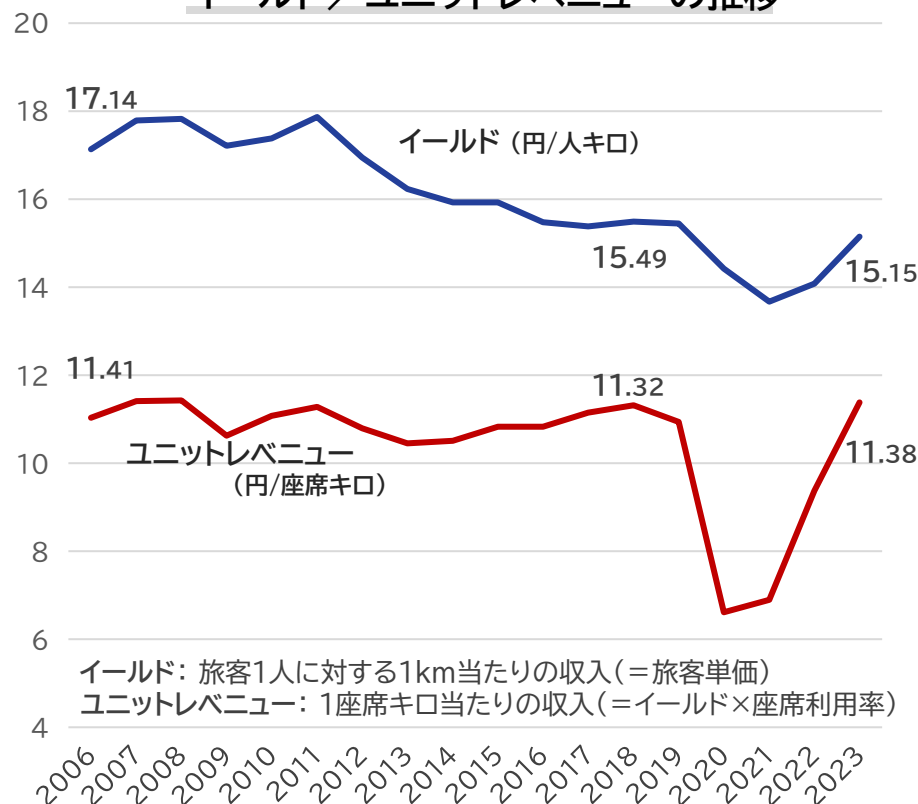
提供座席キロ当たり営業費用と営業収入の推移

○ 単位あたりの収入※1が横ばいであるのに対し、単位あたりの費用※2は増加していると見られ、収支環境は厳しい状況。

※1) イールド(旅客キロあたり収入)/ユニットレベニュー(提供座席キロあたり収入)

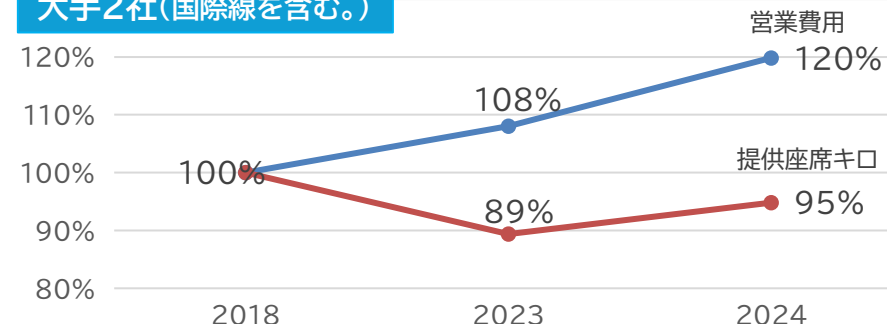
※2) 営業費用の伸びが提供座席キロの伸びを大きく上回っており、提供座席キロあたりの費用は上昇していると考えられる。

イールド／ユニットレベニューの推移

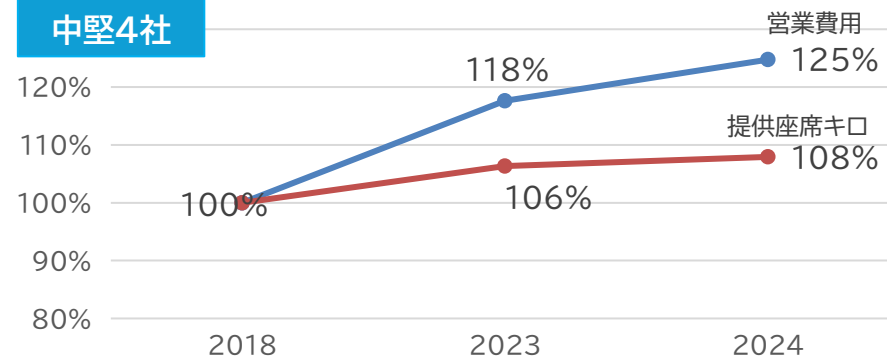


営業費用／提供座席キロ(ASK)の推移

大手2社(国際線を含む。)



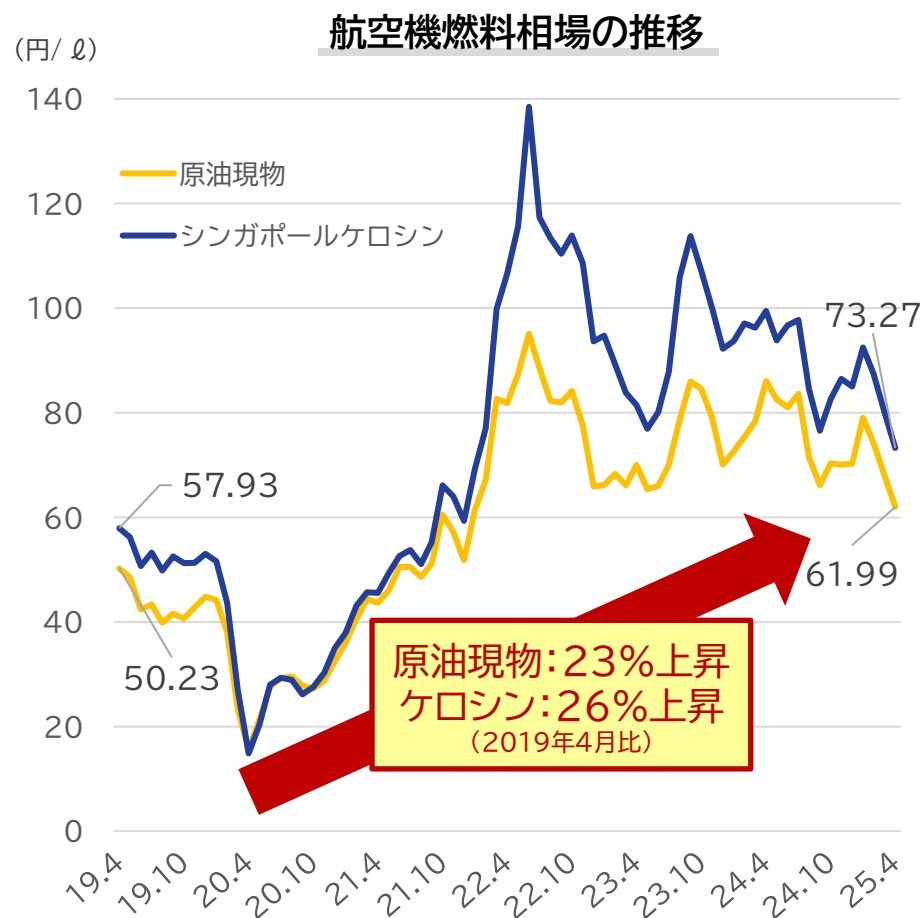
中堅4社



(出典) 左は「航空輸送統計年報」「航空輸送サービスに係る情報公開」から航空局作成。右は決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。大手は国際線を含む。

為替相場・航空機燃料相場の推移

- 為替影響、世界的な燃料需要増、産油地域での治安悪化等により、航空機燃料の価格は大幅に上昇。
- 航空機整備の一部は海外に外注を行っていること、航空機部品の多くは海外から購入していること等により、円安の進行は整備費等の増大に直結している。

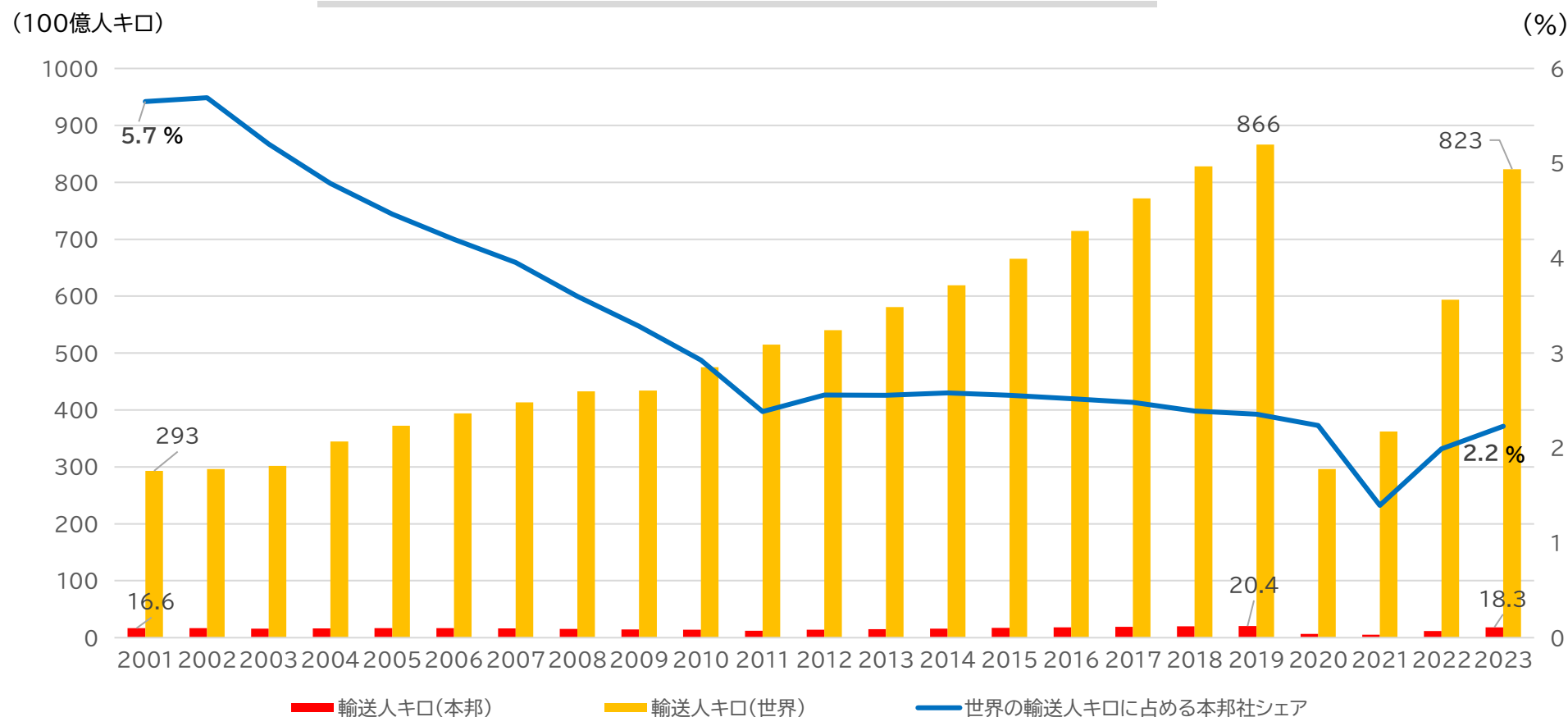


(出典) いずれも航空局作成

我が国と世界の輸送量の長期推移

- 世界の航空市場においては、経済成長や人口増加に伴い、旅客輸送量が大幅に増加している。
- 全世界の輸送人キロについては2001年から2019年にかけて約3倍となっているが、本邦航空会社の増加は1.2倍程度に留まっており、日本の航空市場は相対的に縮小(5.7%→2.2%)している。

世界／本邦エアライン業界の輸送人キロの推移



○「世界の主要な航空会社の輸送実績」において、我が国大手航空会社の順位が大幅に低下しており、日本の航空市場の相対的な縮小が見られる。

【1990年】

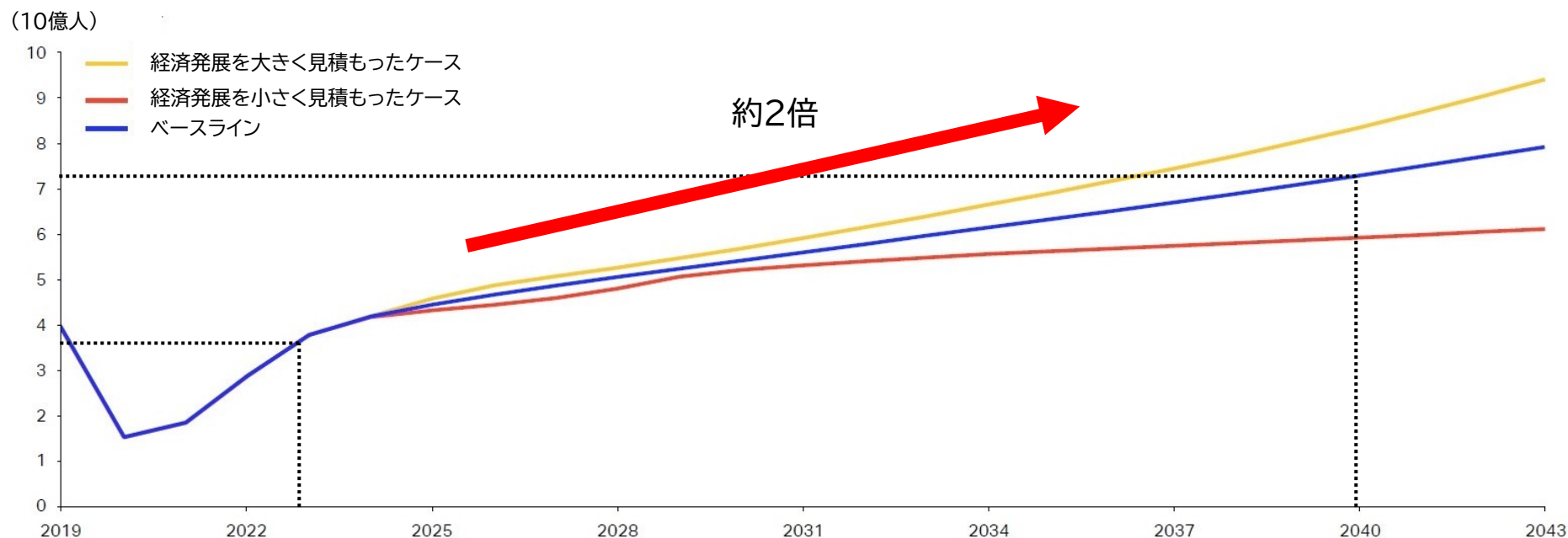
航空会社	国	輸送量
1 アエロフロート・ロシア航空	ロシア	242
2 アメリカン航空	米国	123
3 ユナイテッド航空	米国	122
4 デルタ航空	米国	94
5 ブリティッシュ・エアウェイズ	英国	66
6 コンチネンタル航空	米国	63
7 USエアウェイズ	米国	57
8 トランス・ワールド航空	米国	55
9 日本航空	日本	55
10 パンアメリカン航空	米国	49
⋮		
13 全日本空輸	日本	40

【2022年】

航空会社	国	輸送量
1 アメリカン航空	米国	308
2 ユナイテッド航空	米国	306
3 デルタ航空	米国	292
4 サウスウエスト航空	米国	199
5 エミレーツ航空	UAE	199
6 ライアンエアー	アイルランド	185
7 ターキッシュエアラインズ	トルコ	155
8 カタール航空	カタール	154
9 エールフランス航空	フランス	123
10 ルフトハンザドイツ航空	ドイツ	107
⋮		
29 全日本空輸	日本	44
⋮		
34 日本航空	日本	37

- 世界的には航空需要は成長しつづけ、2040年には全世界の旅客需要は現在の約2倍になるとの予測もあり、今後も航空機・航空機部品や航空機整備に対する需要の高い状況が続くものと考えられる。
- こうした需要拡大や物価高騰、供給の制約等の影響により、機材費・整備費の上昇傾向は長期化するおそれがある。

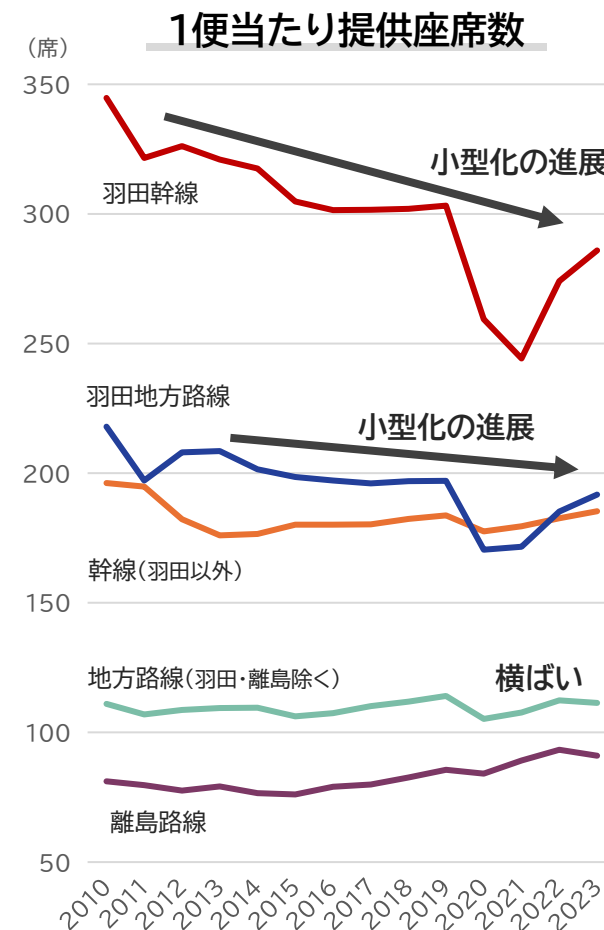
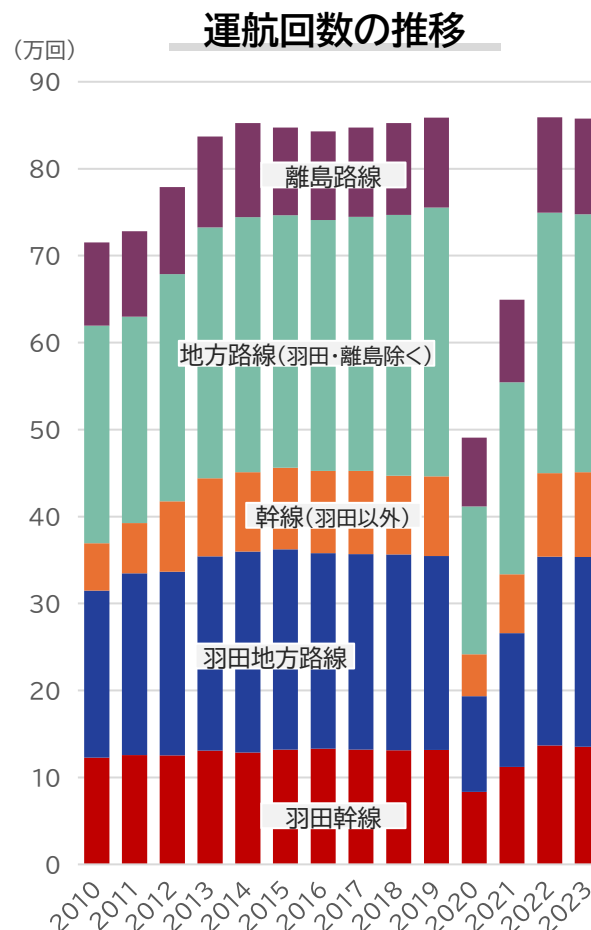
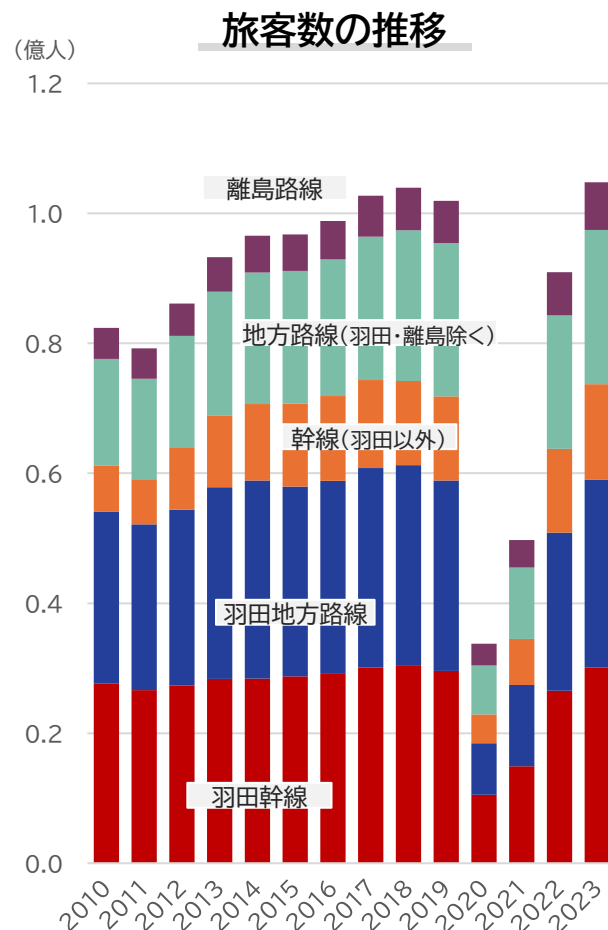
全世界における旅客需要の予測(IATA)



(出典) IATA Air Passenger Forecast(2024. 8)に基づき航空局作成

国内線における需給適合の状況

○ 2013年以降は、コロナ期を除き、運航回数に大きな変化はないが、1便当たり座席数は減少の傾向。



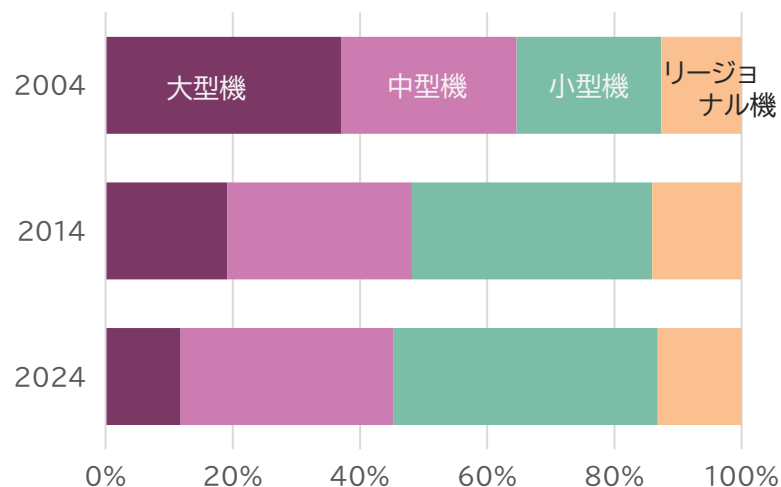
備考) 上記において、「幹線」とは、新千歳、東京(羽田)、東京(成田)、大阪、関西、福岡、沖縄(那覇)の各空港を相互に結ぶ路線をいい、「地方路線」とは、幹線以外の路線をいう。なお、「羽田地方幹線」の数値に離島路線の数値は含まずに集計している。

(出典)「航空輸送統計年報」から航空局作成

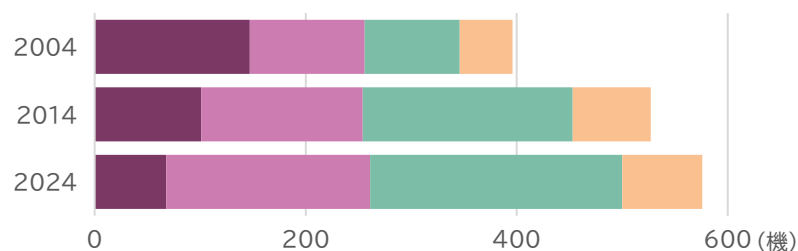
機材小型化の動き

- 大手2社においては、国内線事業における需給適合を進めるべく、機材小型化を進めている。
- 他方で、単一機材／小型機の運用を特徴とする大手以外の航空会社においては、機材小型化により需給適合を進めることは容易ではない。

大手2社の機材構成比の推移



(参考) 大手2社の機材数の推移



現在の中堅4社の機材構成

スカイマーク	【小型機】B737(177席)	29機
AIRDO	【中型機】B767(286～289席) 【小型機】B737(144席)	4機 8機
ソラシドエア	【小型機】B737(174席)	14機
スターフライヤー	【小型機】A320(150～162席)	11機

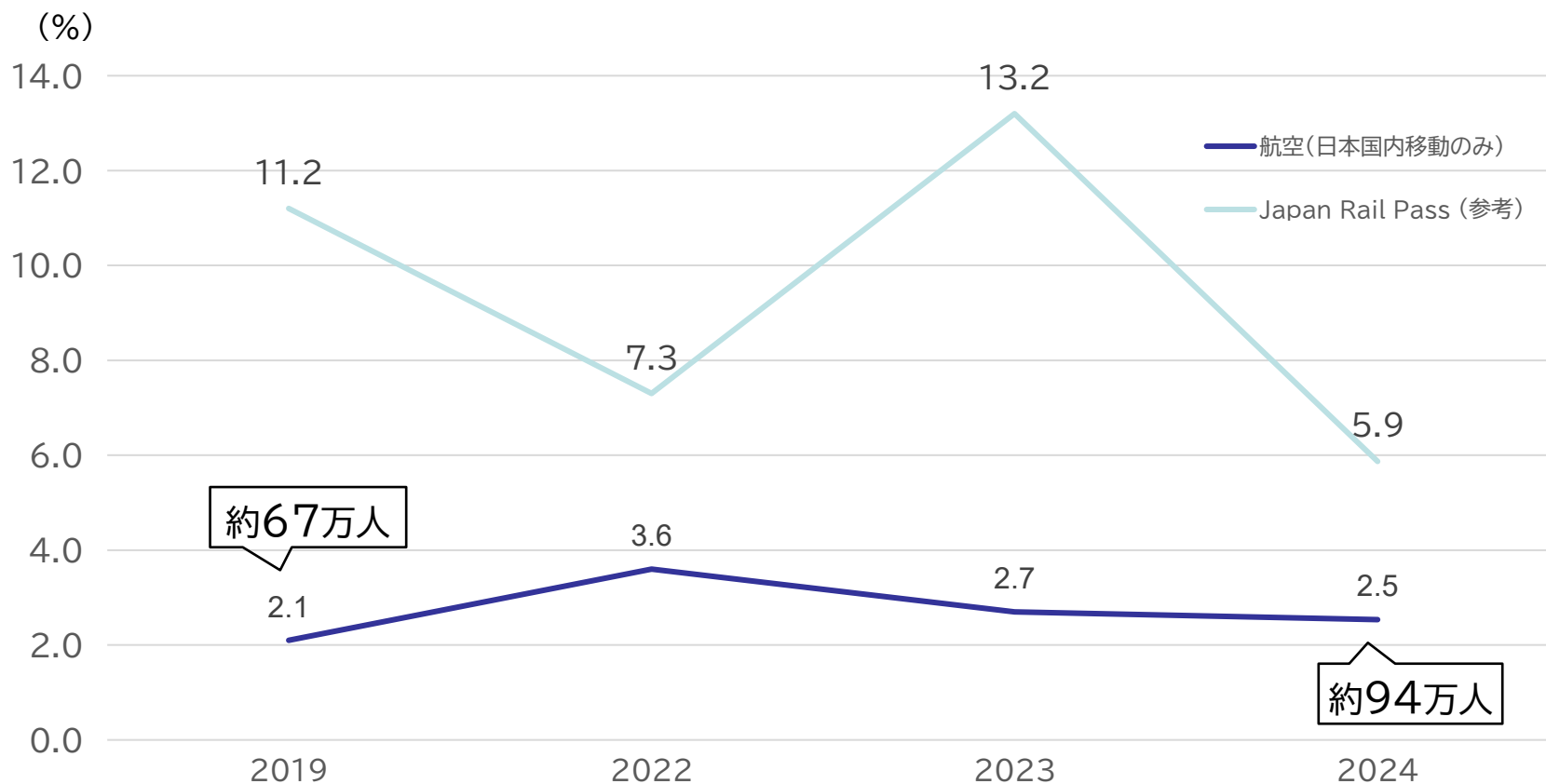
(いずれも2024年3月末時点)

大型機: B777、A350等
 中型機: B787、B767等
 小型機: B737、A321、A320等

(出典) いずれも各社IR資料に基づき航空局作成

- インバウンド旅客のうち、日本滞在中に「航空(国内移動)」を利用したのは、概ね2～4%程度。
- 国内線旅客数のうち、インバウンド旅客の占める割合は数%にとどまると推計される。

航空(国内移動)を利用したインバウンド旅客の割合



(注)人数=割合×訪日外客数 で算出

(出典)『観光庁「インバウンド消費動向調査」個票データ』

○ 本邦航空会社間においても、例えば、次のような協業・協調の取組が進められている。

【天草エアライン】【オリエンタルエアブリッジ】【日本エアコミューター】【ANA】【JAL】（2023年10月25日～）

○ 5社による「地域航空サービスアライアンス協議会(EAS Alliance)」の設立。

天草エアラインが運航する便に、ANA及びJALがコードシェア便を設定

オリエンタルエアブリッジが運航する便に、ANA及びJALがコードシェア便を設定

日本エアコミューターがJALと共同運航する便に、ANAがコードシェア便を設定

【ANA】【JAL】（2024年4月～）

○ グラハンに関する共同の取組。

ANA、JALにおいては、地方空港のグラハン事業者の効率的な人員体制を整える取組の一環として、昨年、国土交通省より公表した「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」を踏まえ、両社が同一グラハン事業者に委託するランプハンドリング作業について、必要となる各社ごとの一部の作業資格を相互承認する仕組みを2024年4月より開始。

【AIRDO】【ソラシドエア】

○ AIRDOとソラシドエアの共同持株会社(リージョナルプラスウイングス(RPW))を発足。

AIRDOとソラシドエアは、2022年10月に共同持株会社(リージョナルプラスウイングス)を設立し、2024年10月からは、両社がそれぞれ保有していた整備機能を共同持株会社へと集約した。

【フジドリームエアラインズ(FDA)】【JAL】（2023年1月27日～）

○ FDA×JAL コードシェア路線拡大。FDA就航路線すべてにJALコードシェア便を設定。

国際航空における協業・協調の取組事例

- 国際航空においては、本邦航空会社と外国航空会社との共同事業が進展している。(航空法に基づき独占禁止法の適用除外の認可を得ている。)

航空法に基づく独占禁止法適用除外(ATI)制度

航空法第 110 条により、共同事業の実施等を内容とする提携深化協定(共同運賃の設定など、事業者間の提携を深めるための協定)であって、国土交通大臣の認可を受けたものは、独占禁止法の適用除外を受けることとされている。

主な「共同事業」の内容

ネットワーク

- ・同一路線ダイヤの平準化
- ・乗り継ぎ便(接続時間)の最適化

運賃

- ・共同運賃の設定
- ・協定対象事業者のどの運航便を選択しても割引運賃が適用

サービス

- ・FFPの共通化
- ・空港施設の共同利用(ラウンジ、カウンター等)
- ・法人顧客窓口の一元化

独占禁止法適用除外(ATI)の認可を受けた事例

北米路線



ユナイテッド航空(H23.4～)



アメリカン航空(H23.4～)

欧州路線



Lufthansa



Austrian

ルフトハンザ・ドイツ航空等(H24.4～)



FINNAIR

ブリティッシュ・エアウェイズ等(H24.10～)

アジア路線



シンガポール航空(R7.9～)



マレーシア航空
(R2.7～)



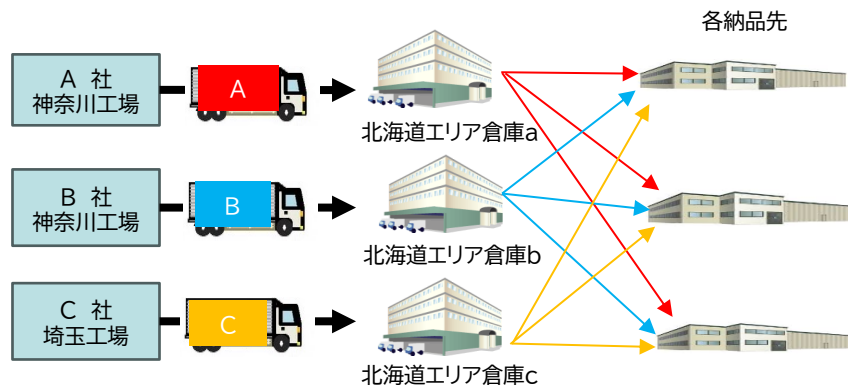
ガルーダ・インドネシア航空
(R7.4～)

- トラック輸送の分野では、独占禁止法に抵触しないことを確認した上で、企業の垣根を越えて、輸配送や保管の共同化等の効率化の取組が進められている。

トラック輸送における効率化の取組み

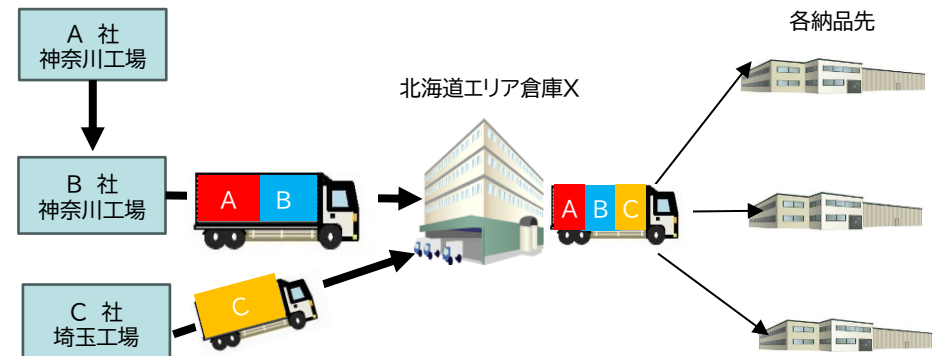
見直し前

同一エリアへの配送にもかかわらず、荷主がそれぞれ物流拠点を設置し、納品先まで個別に配送



見直し後

荷主間で協働し、物流拠点を1か所に集約した上で、1台のトラックに複数荷主の貨物を混載して輸送することにより、非効率を解消



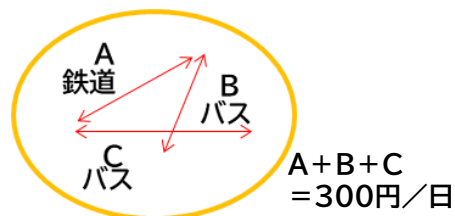
- 乗合バス等の地域交通分野においては、独占禁止法特例法(令和2年11月施行)により、将来にわたって地域における基盤的サービスを維持するための、事業者の合併や共同経営の円滑な実施が可能となった。

地域バス事業における共同経営の対象行為

共同経営の認可により、①～③の行為について、乗合バス事業者が他の交通事業者と直接協議して行うこと等が可能

①運賃・料金の設定

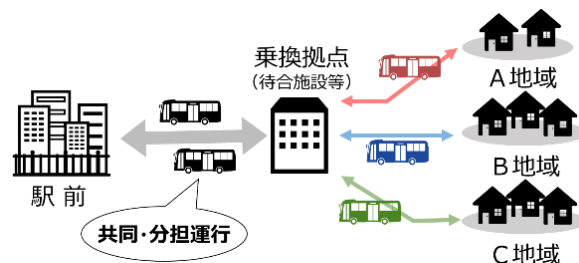
定額制乗り放題、通し運賃など



【定額制乗り放題のイメージ】

②路線等の共同・分担運行

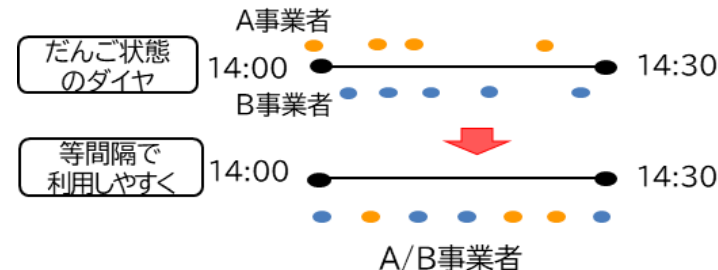
「ハブ＆スポーク型」のネットワーク再編、
ループバスなど



【「ハブ＆スポーク型」のイメージ】

③運行回数・運行時刻の設定

等間隔運行、パターンダイヤなど



【等間隔運行のイメージ】

上記を実施する場合においては、運賃プールの導入による収入分配を行うことも可能。

- 欧州においては、利便性や効率性を向上させる観点から、航空と高速鉄道とがモードの垣根を越えて協業・協調している例がある。

< 航空会社と鉄道のコードシェア >

- ・欧州では、航空会社が鉄道事業者とコードシェアを行う動きが活発化
- ・ドイツ、フランス、オーストリア等で取り組みが進む

例) ルフトハンザ航空とドイツ鉄道、エールフランス航空とフランス国鉄、エミレーツ航空とフランス国鉄 等

- ・航空券と鉄道切符が1つとなり、乗り継ぎの利便性が向上、遅延や欠航発生時における乗継保証等も実施



ホーム > 空港へのアクセス > ルフトハンザ エクスプレス 鉄道

ルフトハンザ エクスプレス 鉄道 - 列車とフライトとのスムーズな乗り継ぎ

アジア、北米、それともカリブ諸国？ どのような目的地であれ、ルフトハンザ エクスプレス 鉄道なら、お住まいの街のすぐ近くから駅を知られます。ドイツ鉄道（DB）とルフトハンザの提携により、28の鉄道駅からフランクフルト空港までの列車アクセスが可能です。そこから世界中の夢の旅行先までお出かけいただけます。

Nahtlos Reisen.



出典: ルフトハンザ エクスプレス 鉄道 | Lufthansa



Emirates

エミレーツ就航都市 エミレーツの提携会社 検索

フライト検索

フランス国鉄（SNCF）とのコードシェア提携

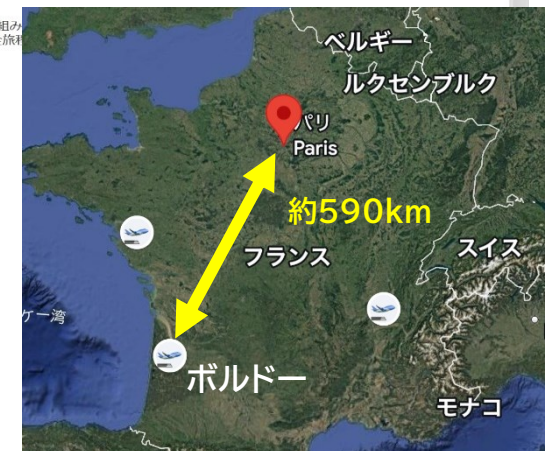
フライトと鉄道のチケットを組み合わせる

エミレーツはフランス国鉄SNCFと提携し、1枚のチケットによるフライトと鉄道を組み合わせ、パートナーのSNCFの鉄道で空港まで移動していただけます。エミレーツで全旅程を飛ばします。

出典: エミレーツ航空HP

< 短距離航空路線と高速鉄道の役割分担 >

- ・仏政府は2023年5月に公布された政府令に基づき、CO2排出削減を目的として、列車を利用すれば2時間半以内で到達可能な都市間について、短距離航空便の運航を禁止すると発表
- ・パリ(オルリー空港)と、ナント、リヨン、ボルドーを結ぶ路線が廃止(長距離の乗り継ぎ便を除く)



参考資料

19

航空会社の概要②

会 社 名	スカイマーク(株) 	(株)AIRDO 	(株)ソラシドエア 	(株)スターフライヤー 
主要株主	・鈴与スカイ・パートナーズ 13.3% ・ANAホールディングス 13.2% 他	・株式会社リージョナルプラスウイングス 100% <株式会社リージョナルプラスウイングスの主要株主> 日本政策投資銀行 25.87% ANAHD 15.31% 宮崎交通 8.57% 双日 5.64% 米良電機産業 3.32% 北洋銀行 2.47% 他		・ANA ホールディングス 14.7% ・ジャパネットホールディングス 14.3% ・TOTO 4.0% 他
使用機材	ボーイング737型機(177席) 29機	ボーイング767型機 (286~289席) 4機 ボーイング737型機 (144席) 8機	ボーイング737型機(174席) 14機	エアバスA320型機(150席) 11機
従業員数	2,661人(R7.3月時点)	1,129人(R7.4月時点)	1,126人(R6.10月時点)	741人(R7.3月時点)
運航路線	羽田＝新千歳、神戸、福岡、 鹿児島、那覇、下地島 新千歳＝茨城、中部、神戸、福岡 神戸＝仙台、茨城、長崎、 鹿児島、下地島 福岡＝茨城、那覇、下地島 鹿児島＝中部、奄美 那覇＝中部、神戸、茨城、下地島 【国内 計24路線】	羽田＝新千歳、旭川、女満別、 釧路、帯広、函館 新千歳＝仙台、神戸、中部、福岡 函館＝中部 【国内 計11路線】	羽田＝宮崎、熊本、長崎、 大分、鹿児島、那覇 中部＝宮崎、鹿児島 那覇＝福岡、宮崎、鹿児島、神 戸、中部、新石垣 【国内 計14路線】	羽田＝北九州、関西、福岡、 山口宇部 福岡＝中部 【国内 計5路線】
事業形態 の 特 徴	全国展開型のビジネスモデルを 追求。 	「北海道の翼」として北海道を拠点とす るネットワークを構築 	宮崎に本社を置き「九州・沖縄の 翼」として運航 	福岡(北九州)に本社を置き福岡 を中心とするネットワークを構築 

(2025年夏ダイヤ当初計画時点)

会 社 名	Peach Aviation(株)	ジェットスター・ジャパン(株)	スプリング・ジャパン(株)	(株)ZIPAIR Tokyo	(株)エアー・ジャパン
拠点空港	関西、那覇、仙台、新千歳、成田、中部	成田、関西、中部	成田	成田	成田
使用機材	エアバスA320(180席) 32機 エアバスA321(218席) 3機	エアバスA320(180席) 19機 エアバスA321(232席) 3機	ボーイング737(189席) 6機 エアバスA321 3機	ボーイング787(290席) 8機	ボーイング787(240～429席) 78機 ※全て全日本空輸(株)との共通事業機 ※AirJapanのデザインの機体は2機
従業員数	2,045人(R7.4月時点)	1,035人(R6.1月時点)	521人(R6.4月時点)	821人(R7.4月時点)	1,299名(R7.4月時点)
運航路線	(国内線) 関西＝女満別、釧路、新千歳、仙台、成田、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、奄美、那覇、新石垣 成田＝新千歳、福岡、奄美、那覇、新石垣 福岡＝新千歳、那覇、新石垣 仙台＝新千歳 中部＝新千歳、仙台、那覇 那覇＝新千歳 計25路線 (国際線) 関西＝上海、香港、台北、高雄、仁川、金浦、バンコク、シンガポール 羽田＝上海、台北、仁川 成田＝台北 中部＝台北、金浦 那覇＝台北 計15路線	(国内線) 成田＝新千歳、旭川、高松、松山、高知、福岡、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、成田、那覇 中部＝福岡、那覇 福岡＝新千歳 計18路線 (国際線) 成田＝台北、マニラ、上海 関西＝台北 計4路線	(国内線) 羽田＝新千歳、北九州 成田＝新千歳、広島、北九州、那覇 北九州＝新千歳 計7路線 ※貨物専用路線を含む (国際線) 成田＝天津、ハルビン、寧波、上海、大連、南京 計6路線	(国際線) 成田＝仁川、バンコク、マニラ、シンガポール、 ホノルル、ロサンゼルス、サンノゼ、サンフランシスコ、バンクーバー、ヒューストン 計10路線	(国際線) 成田＝バンコク、仁川、シンガポール 計3路線

(2025年夏ダイヤ当初計画時点)

会社名	日本トランスオーシャン航空(株) 	(株)ジェイエア 	ANAウイングス(株) 	アイベックスエアラインズ(株) 	(株)フジドリームエアラインズ 
主要株主	日本航空株式会社 72.8% 他	日本航空株式会社 100%	ANAホールディングス株式会社 100%	株式会社日本デジタル研究所 47.9% 前澤和夫 21.2% アールビバン株式会社 9.5% サザンインターナショナル株式会社 7.3% 他	鈴与株式会社 100%
使用機材	B737-800(165席) 14機	E170(76席)/E190(95席) 32機	DHC-8-402(74席) 24機 B737-800(166,176席) 39機	ボンバルディアCL-600-2C10型機(70席) 9機	エンブラエル式ERJ170-100STD型機(76席) 3機 エンブラエル式ERJ170-200STD型機(84席) 13機
運航路線	羽田＝宮古、石垣、小松、岡山 中部＝那覇、宮古、石垣 関西＝那覇、宮古、石垣 那覇＝小松、岡山、福岡、久米島、石垣、宮古 【国内 計16路線】	東京＝三沢、秋田、山形、山口宇部、宮崎 大阪＝新千歳、女満別、函館、青森、三沢、秋田、花巻、山形、仙台、新潟、松本、出雲、隠岐、松山、大分、福岡、長崎、熊本、宮崎、鹿児島、種子島、奄美、徳之島 福岡＝花巻、仙台、徳島、高知、松山、宮崎、奄美 新千歳＝女満別、青森、花巻、仙台 鹿児島＝奄美、徳之島 【国内 計41路線】	羽田＝稚内、オホーツク紋別、根室中標津、秋田、庄内、八丈島、中部、関西、伊丹、神戸、能登、富山、小松、鳥取、米子、岡山、岩国、高松、萩・石見、高知、佐賀、福岡、大分、長崎、熊本、宮崎、鹿児島、那覇 新千歳＝稚内、女満別、根室中標津、釧路、函館、青森、秋田、仙台、新潟、福島、成田、静岡、小松、中部、伊丹、関西、神戸、広島 他37路線 【国内 計84路線】	大阪＝仙台、福島、新潟、福岡、大分、鹿児島 福岡＝仙台、新潟、中部 新千歳＝仙台 仙台＝中部、広島 中部＝大分 【国内 計13路線】	静岡＝新千歳、札幌(丘珠)、出雲、福岡、熊本、鹿児島 松本＝福岡、新千歳、神戸 小牧＝札幌(丘珠)、青森、花巻、山形、新潟、出雲、高知、熊本、福岡、神戸＝高知、青森、花巻 札幌(丘珠)＝松本 福岡＝新千歳、新潟 新千歳＝山形、新潟 中部＝高知、出雲 【国内 計28路線】

航空会社の概要⑤

会社名	日本エアコミューター(株)	オリエンタルエアブリッジ(株)	天草エアライン(株)
会社概要	・鹿児島県内の離島を中心に運航 ・JALの子会社	・長崎県内の離島を中心に運航 ・ANAと協力関係	・天草空港を中心に運航 ・JACと協力関係
拠点空港	鹿児島空港	長崎空港	天草空港
使用機材	ATR42-600(48席) 9機 ATR72-600(70席) 2機 	ATR42-600(48席) 2機 DHC-8-Q400(74席) 3機 	ATR42-600(48席) 1機 
運航路線	鹿児島 = 奄美、沖永良部、屋久島、種子島、 与論、喜界、 徳之島、福岡、松山 奄美 = 喜界、徳之島 沖永良部 = 徳之島 屋久島 = 福岡、大阪 隠岐 = 出雲 等 【21路線】	長崎 = 壱岐、福江、対馬 福岡 = 対馬、福江、宮崎、小松 中部 中部 = 宮崎、秋田 【10路線】	天草 = 熊本、福岡 熊本 = 大阪 【3路線】
大手航空会社による支援等	・JALが共同引受 ・ANAとのコードシェア実施（R4.10から一部路線）	・ANAとのコードシェア ・ANAとの機材の共有化（Q400のみ） ・JALとのコードシェア実施（R4.10から一部路線）	・JALとのコードシェア ・JACとの機材の共有化 ・ANAとのコードシェア実施（R4.10から一部路線）

24