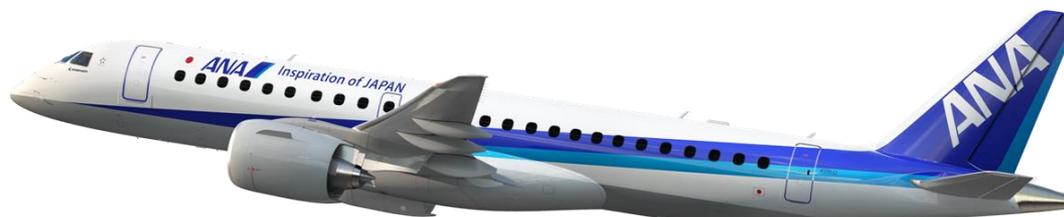


資料2

国内航空のあり方に関する
有識者会議(第1回)

「国内航空のあり方に関する有識者会議」

国内線の窮状と課題



エンブラエル E190-E2型機

2025年5月30日
全日本空輸株式会社

目次

1. 国内線を取り巻く事業環境	P.3
2. コロナ禍を経た国内線需要構造・コスト構造の変化	P.4
3. 国内線の収入構造（単価と搭乗率）	P.5
4. 国内線事業における収益性低下	P.6
5. 国内線ネットワーク維持のための機材発注	P.7-8
6. 営業利益推移と投資額	P.9
7. 【ご参考】 国際線の売上高と旅客数の推移	P.10
8. 収支改善に向けた取り組み	P.11
9. 【ご参考】 JAL・ANA 協調施策の推進（グラハン・旅客）	P.12
10. まとめ	P.13

1. 国内線を取り巻く事業環境

- 国内の事業環境は、コロナ禍を経て大きく変化しております。
- 今後、日本の総人口は減少し国内線総需要が縮小していく中、地上交通の整備による航空分担率の低下・コロナ禍を経た需要構造の変化、不可逆的な費用増加等を踏まえると、国内線の収益性は低下の一途をたどっていくことが予測されます。

日本の総人口は減少傾向
特に、地方路線において需要減少が顕著

リニア開通・新幹線延伸等による
航空分担率の低下

コロナ禍を経た需要構造の変化
(テレワークの定着によるビジネス需要の減少)

燃油費・整備費・航空機材費・人件費・委託費
あらゆる費用の不可逆的な増加

**国内線の収益性が低下し、
国内航空ネットワークの安定的な維持が困難に**

航空は、国民の皆様の生活・我が国経済の発展を支えるインフラと認識しており、

公共交通機関

生活路線

地方路線

としての使命を果たし、

日本経済の発展

インバウンド
需要獲得

地域経済
活性化

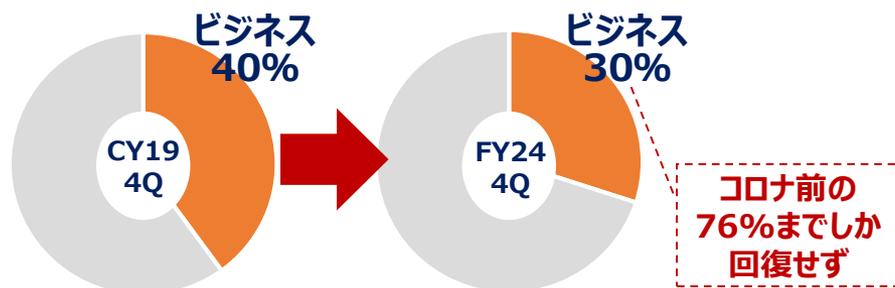
貨物輸送

に貢献し続けるため、国内航空ネットワークを維持していくための構造改革が必要です

2. コロナ禍を経た国内線需要構造・コスト構造の変化

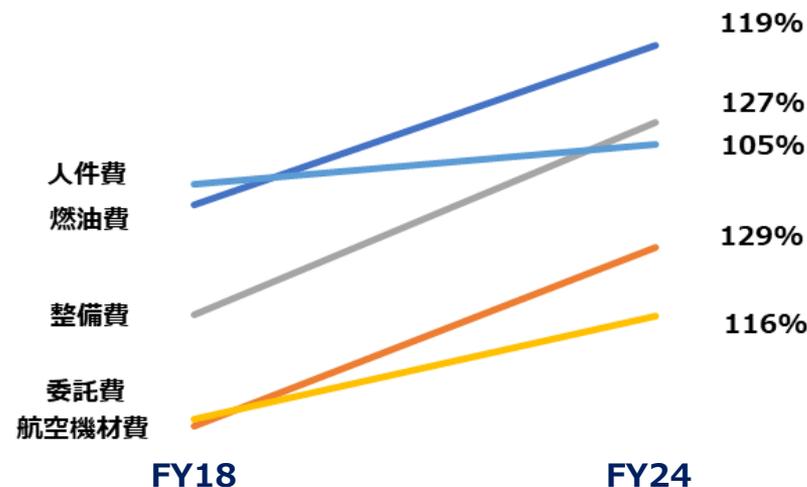
- テレワークの定着により比較的高単価のビジネス需要は減少し、コロナ前水準への回復は見込めない状況です。客体構造は大きく変化し、収入の支えであるビジネス需要の構成比は低下しております。
- あらゆる費用は不可逆的に増加し、航空機価格はプライスエスカレーションの影響もあり上昇。賃上げや委託費の引き上げ等により人件費・委託費も増加しております。

【客体構造の変化】



ビジネス需要の構成比はコロナ前と比べて1割低下

【主要営業費用の推移】



整備費・燃油費・航空機材費は、国内線事業においても外貨建てであり、円安局面では更にコストが膨らむ

【平均単価の推移】

2021年以降、ビジネス系運賃を値上げ（毎年5%前後）しているものの、客体構造の変化により、国内線平均単価はほぼ横ばい

	2009年度	2014年度	2019年度	2024年度
平均単価	15,816円	15,818円	15,844円	15,980円

3. 国内線の収入構造（単価と搭乗率）

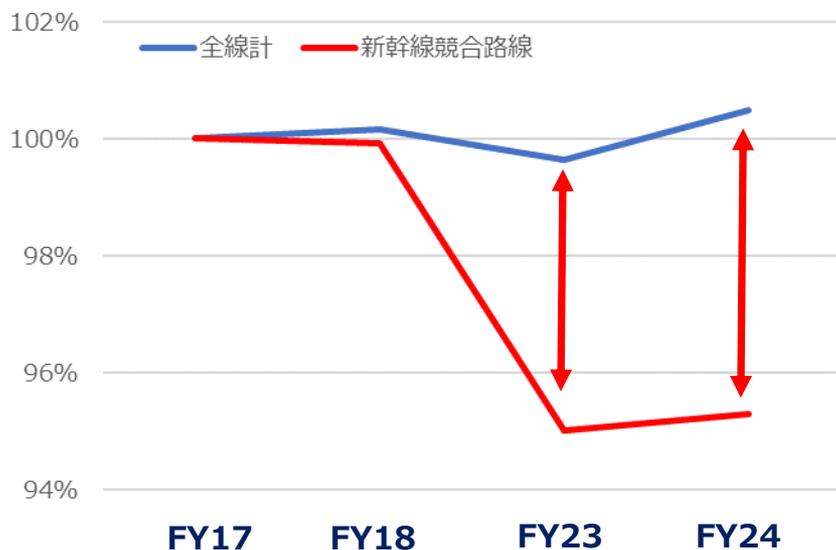
- 費用が不可逆的に増加していく中で、航空運賃における価格転嫁が不可避と考えております。
- しかしながら、運賃値上げが難しい国内線の構造要因が存在します。
- 地上交通との競合路線は単価が上がらず、需要の低い日付・便において訴求力のある価格で販売する戦略を取らざるを得ず、国内線マーケットは供給過多の状態です。

【価格転嫁が難しい構造要因】

地上交通との競合

【新幹線競合路線 単価推移】

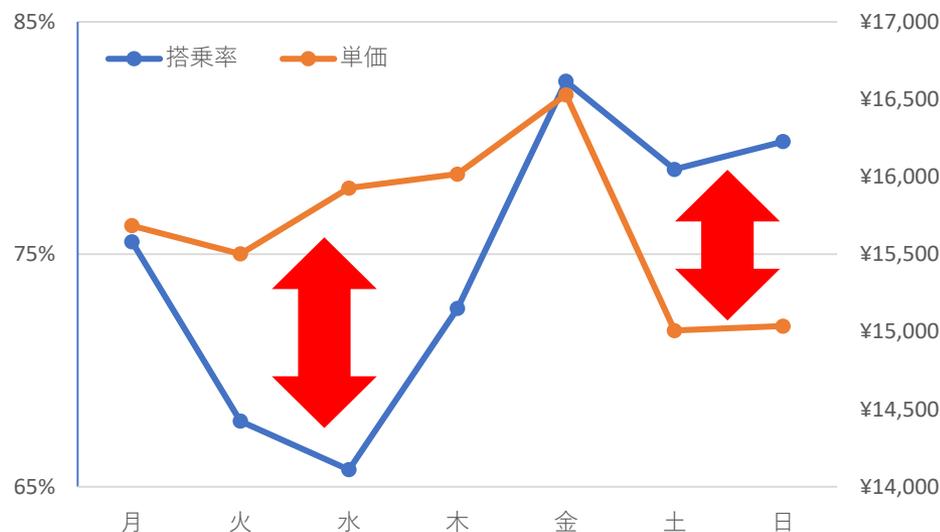
(新幹線4時間以内の競合路線 FY17を100%とした場合)



新幹線競合路線の単価は大幅に下落

時期・曜日・時間帯による需要波動

【搭乗率・平均単価の曜日波動】



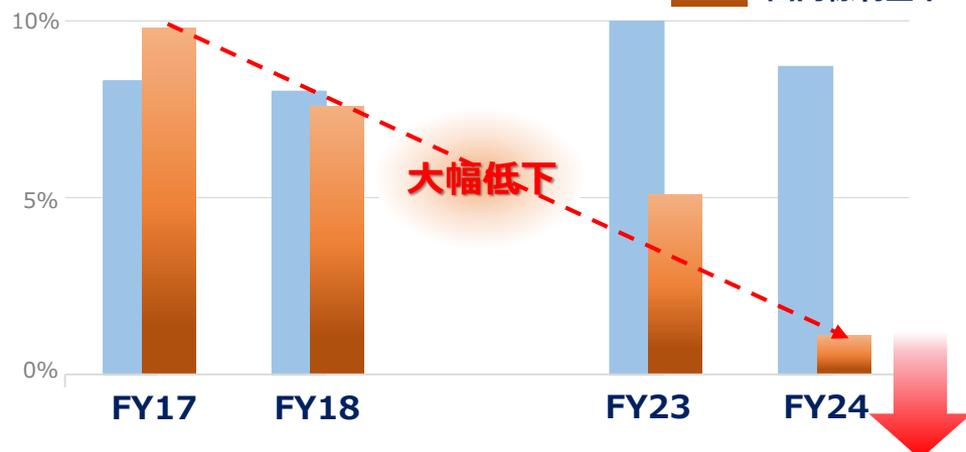
平日／週末で搭乗率のギャップが大きい
週末は訴求力のある価格で販売し需要を創出しているが
平日は需要を創出できず搭乗率は低位

4. 国内線事業における収益性低下

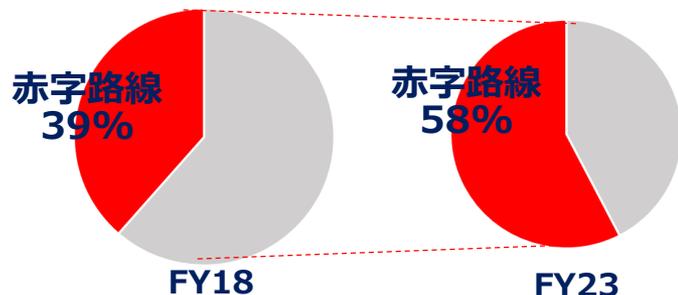
- 以前は収益の柱であった国内線事業は、需要構造の変化や不可逆的なコスト増により、利益率が大幅に低下しております。
- コロナ禍から措置いただいている政府支援（公租公課減免・燃油補助）なかりせば、実質赤字という状況です。

【国内線 利益率】

■ 全体利益率
■ 国内線利益率



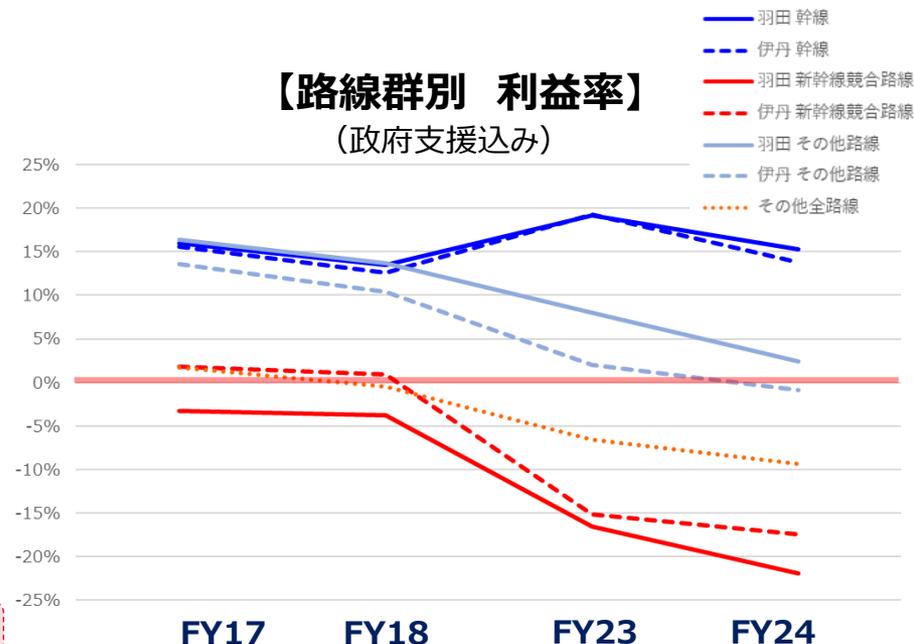
【国内線 赤字路線割合】



赤字路線の割合が半数超え

【路線群別 利益率】

(政府支援込み)

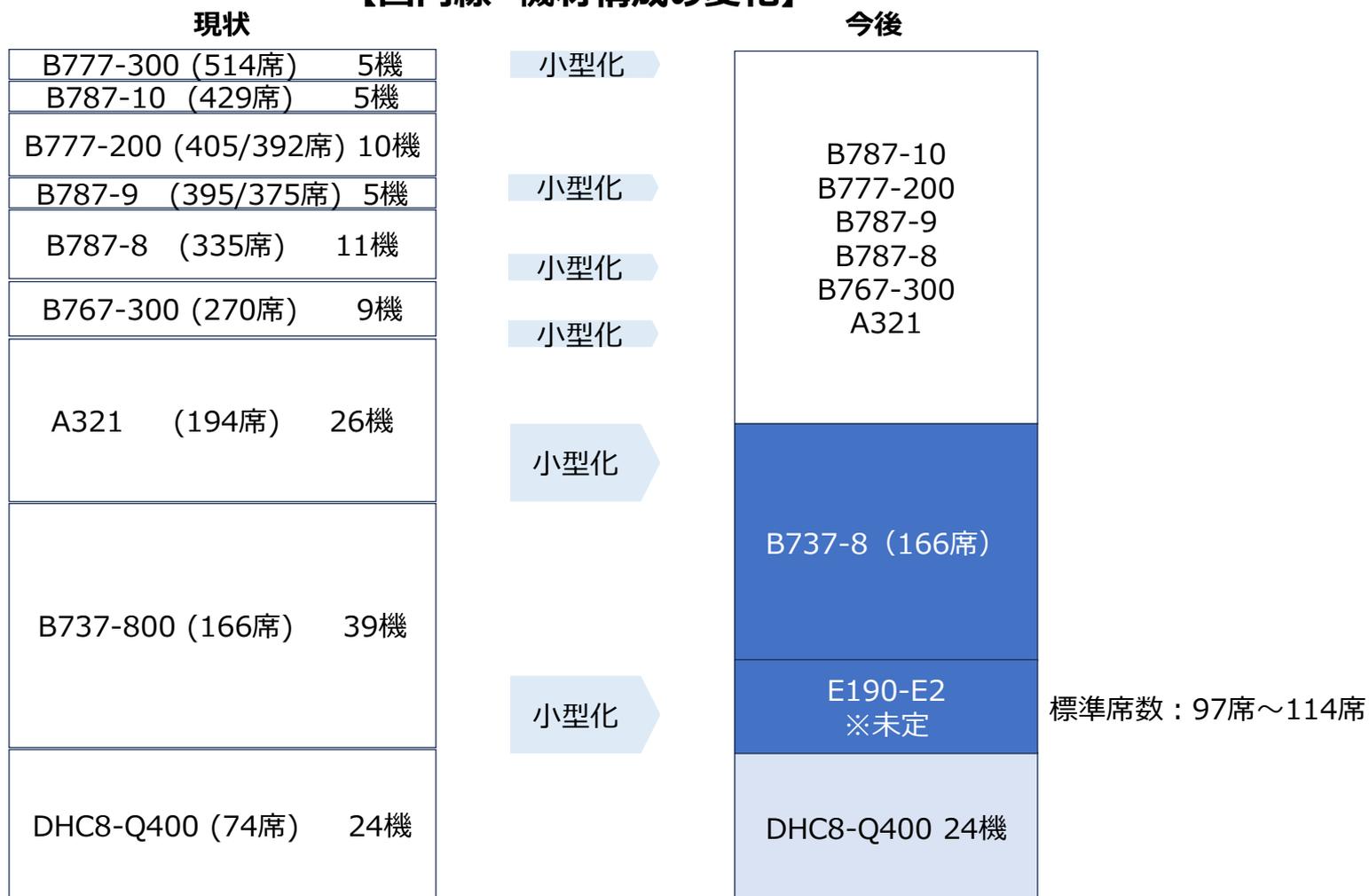


羽田～幹線（札幌・福岡・沖縄）の利益率も低下
幹線の利益で地方路線を維持していた内部補填構造は
限界を迎えている

5. 国内線ネットワーク維持のための機材発注①

- 今後の国内マーケット環境に柔軟に対応するべく、100席クラス新小型ジェット（エンブラエル E190-E2）20機をはじめとした国内線需給適合のための機材を合計46機を発注いたしました。
- 縮小傾向にある国内線需要に対し、小型化を推進することにより国内航空ネットワークを維持するために不可欠な機材です。

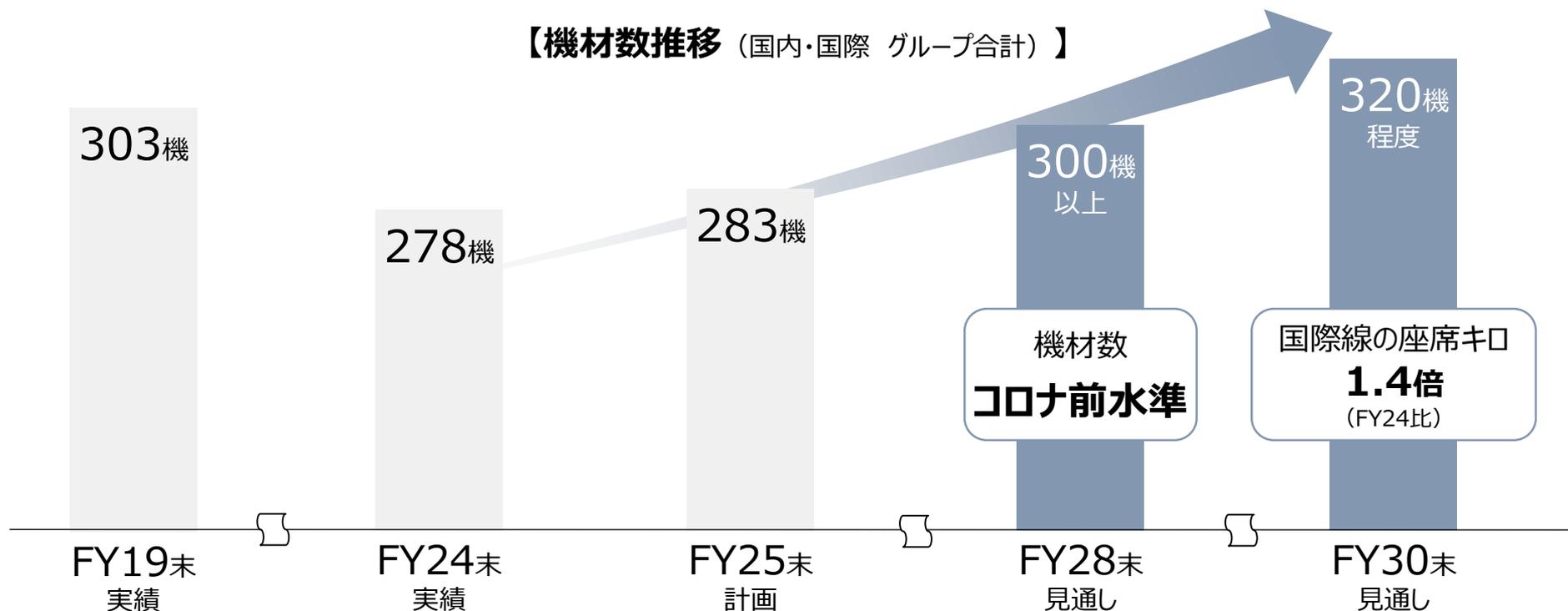
【国内線 機材構成の変化】



5. 国内線ネットワーク維持のための機材発注②

- コロナ禍を乗り越えるために、**大型機を中心に大幅に削減（2020年度35機退役）**しましたが、前ページの国内線需給適合機材46機を含む合計77機を発注いたしました（2025年2月）。
- 2030年訪日6,000万人・インバウンド消費15兆円の政府目標を達成し、日本各地への送客に貢献するには**年間約300機の航空機を維持・更新していく必要があります**。
- **国際線は外国航空会社との競争も激化しており、世界の拡大ペースに遅れると本邦社の地位が低下し、国際競争力も劣後**となってしまいます。

【機材数推移（国内・国際 グループ合計）】



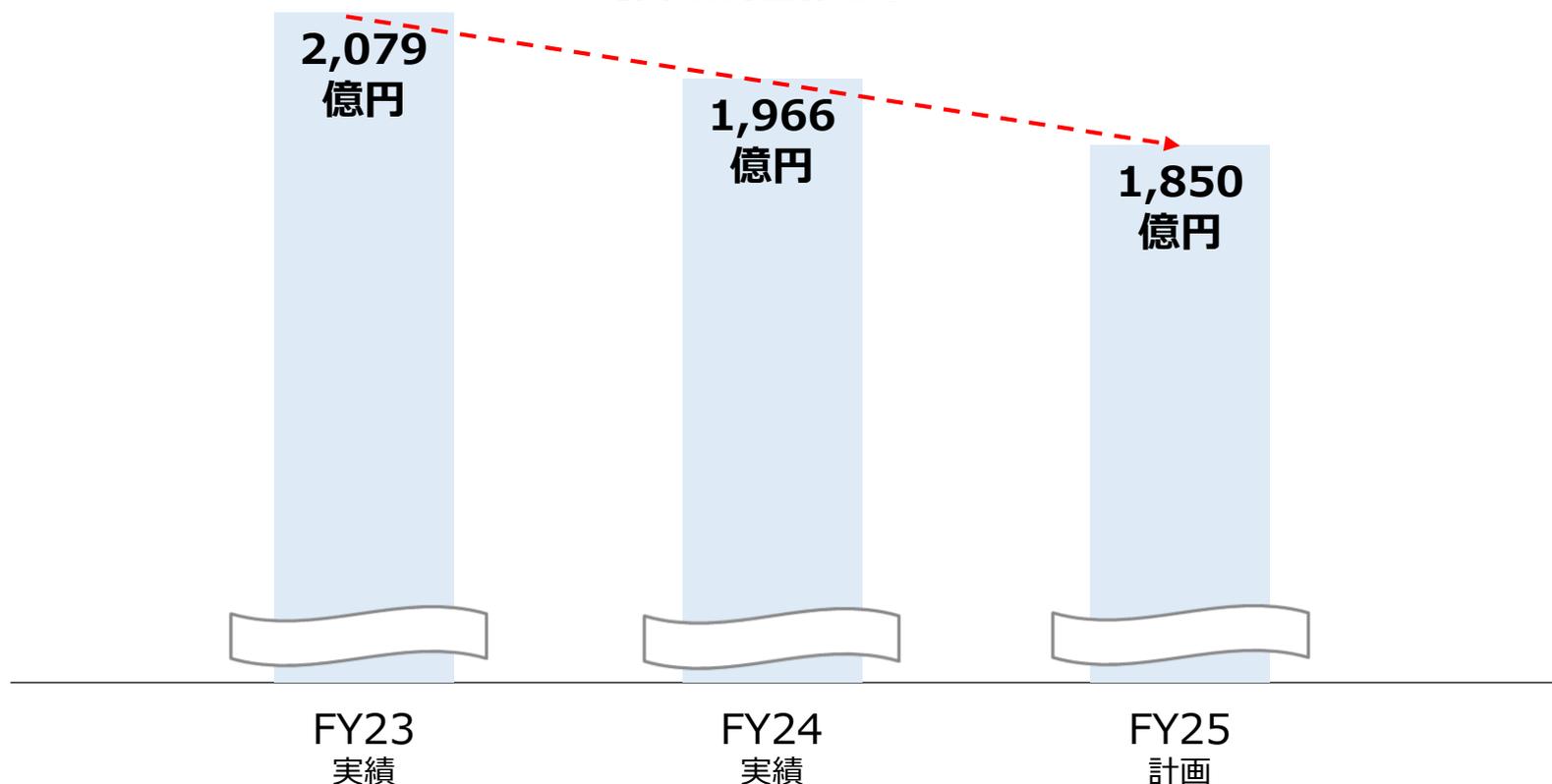
＜参考＞ 機材維持・更新にかかる試算

1機あたり約200億円（カタログ価格）×300機÷機齢20年
 = **1年間あたり3,000億円の利益を創出しないとネットワーク維持は困難**

6. 営業利益推移と投資額

- 国内線の収益性低下の影響もあり、営業利益は右肩下がりの見通しとなっております。
- そのような環境下、前ページの航空機維持・更新のための投資に加え、航空機エンジン・部品、システム投資等、年間数千億円規模（参考：コロナ前年間約3,500億円）が必要です。

【営業利益推移】



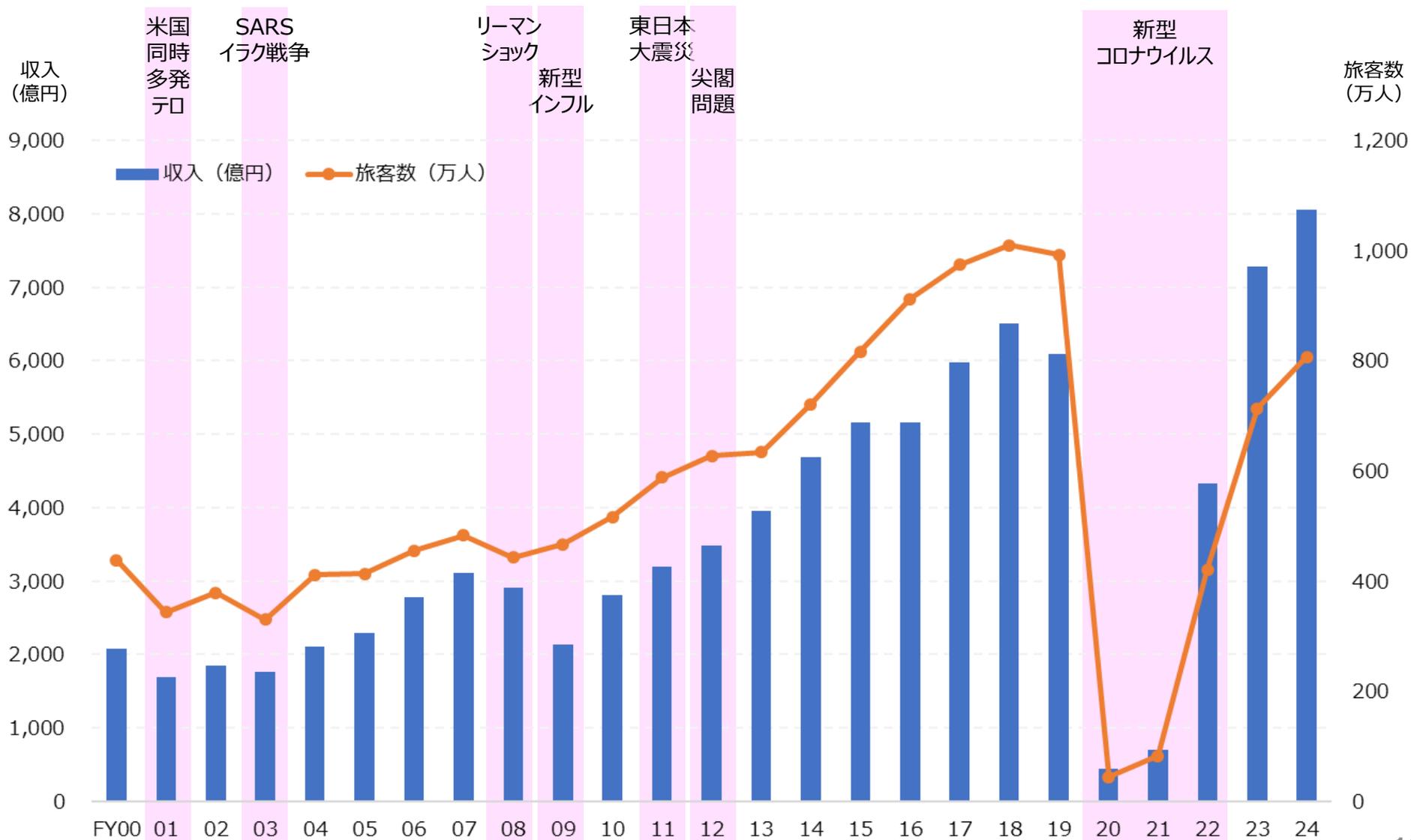
設備投資額
(実績)

2,404億円

2,559億円

7.【ご参考】 国際線の売上高と旅客数の推移

- 国際線事業は、感染症の流行・自然災害・地政学的リスク・世界経済の減退等、**約5年に1度のペースでリスクイベントが発生し、大きな影響を受けます。**



8. 収支改善に向けた取り組み

- 収支改善に向けて、収入拡大・需要創出・空港業務におけるDX推進等、取り組みを進めております。
- コロナ禍で断行したコスト構造改革（固定費▲2,500億円）をはじめとした費用削減、政府方針に即した賃上げ・委託費の適切な引き上げも実施し、人的資本への投資も強化しております。

運賃

- ビジネス系 運賃の値上げ

需要

- 訪日旅客の取り込み施策展開
 - ー国内線乗継
 - ー訪日向け割引運賃
 - ー訪日向けWebサイト
- 閑散期・閑散便におけるセール展開

空港業務

- 外航受託の受け入れ
- グラハン業務・貨物業務における自動化・機械化による省力・省人化
- JAL・ANA 協調施策の推進
 - ー国内線空港のチェックインシステム機器 共同利用
 - ーグラハン・旅客の協調施策推進

9.【ご参考】 JAL・ANA 協調施策の推進（グラハン・旅客）

- JAL・ANAは、国土交通省「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会社に委託するランプハンドリングについて、作業資格を相互承認する仕組みを開始しました。
- さらに、岡山空港をパイロットケースとして、旅客業務も含めた協調施策の検討を進めております。



『すべて一緒』を究極の姿とした

『人手に頼らない空港運営』・『マルチ業務を担える人財育成』を目指して、

岡山空港をパイロット空港として課題抽出・協調施策検討を行い、

将来的に他空港へも施策を展開

- a. 航空は、国民の皆様の生活・我が国経済の発展を支えるインフラと認識
- b. 国内の事業環境・需要構造は、コロナ禍を経て大きく変化
- c. 国内線事業の収益性は低下し、政府支援（公租公課減免・燃油補助）なかりせば、実質赤字
- d. 日本の人口減少による総需要の縮小や地上交通（新幹線）の発展を踏まえれば、国内線事業はビジネスの転換期を迎えている
- e. 国内線ネットワーク維持に向けた構造改革は待った無しの状況
- f. 公共交通機関としての使命を果たすべく、官民一体となって国内航空の維持に向けて知恵を絞る必要性が高まっており、業界を挙げて取り組んでいく所存