

国内線の窮状と課題 庄内線の現状

2026年6月8日
全日本空輸株式会社

目次

1. 国内線需要の推移・回復状況	P.3
2. 国内線を取り巻く事業環境	P.4
3. コロナ禍を経た国内線需要構造・コスト構造の変化	P.5
4. 国内線の収入構造（単価と搭乗率）	P.6
5. 国内線事業における収益性低下	P.7
6. 収支改善に向けた取り組み①②	P.8～9
7. 国内線ネットワーク維持のための機材発注	P.10
8. 国内線収益性改善の視点	P.11
9. 羽田＝庄内線の収益性改善の視点	P.12
10.まとめ	P.13

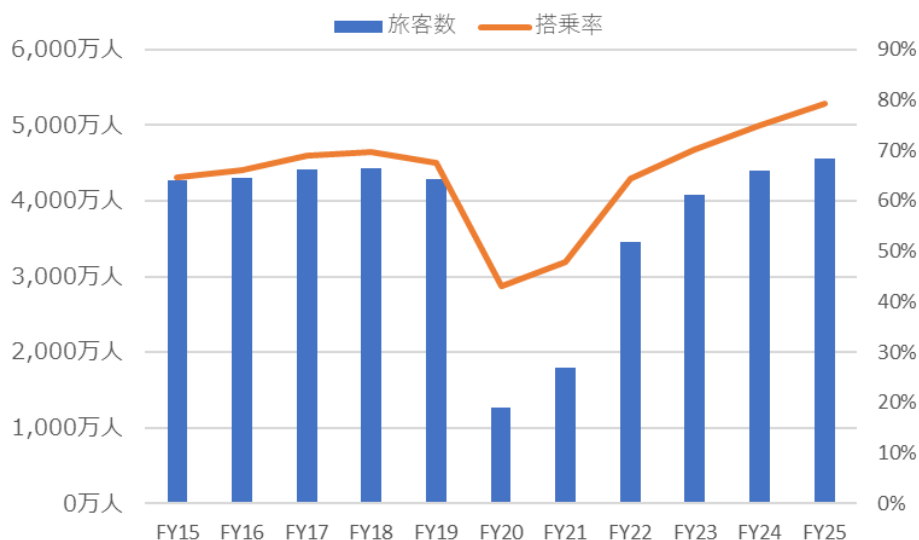
※ 項2～6①は、昨年5/30に開催された『国内航空のあり方に関する有識者会議』での弊社説明資料からの再掲となっております。

1.国内線需要の推移・回復状況

- 国内線旅客数は、コロナ禍での激減局面を脱し、足元ではコロナ禍前の水準に回復しております。
- また搭乗率については、国内線全体としてはコロナ禍前を上回る水準となっております。
- しかしながらその内実として、国内線全般の収益性悪化が顕著な状況となっております。

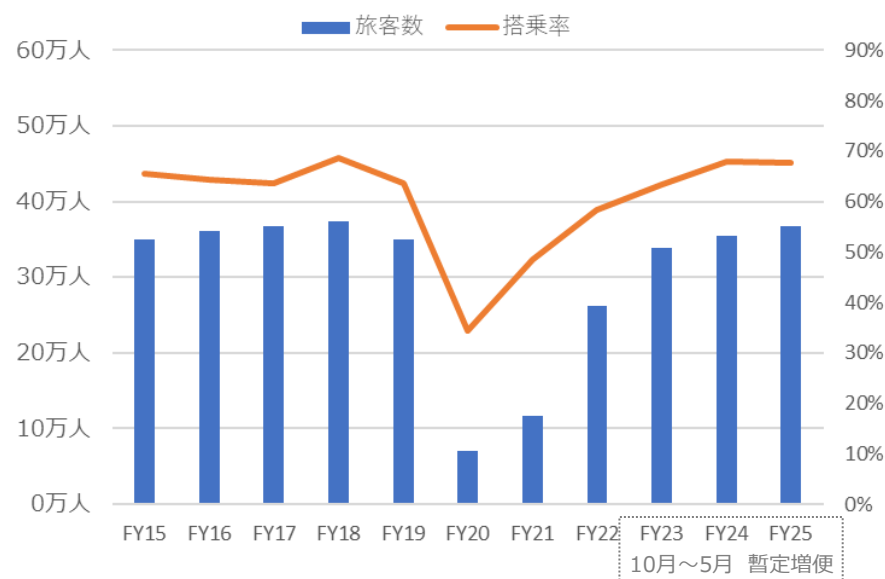
【弊社国内線 旅客数・搭乗率の推移】

(国内線全体)



旅客数はコロナ禍前水準に回復し、
搭乗率も顕著に向上しているが、
収益性は顕著に悪化している状況

(羽田 = 庄内線)



旅客数はコロナ禍前水準に回復しているものの、
搭乗率は低位に留まっており、
収益性は他路線以上に悪化している状況

2. 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**

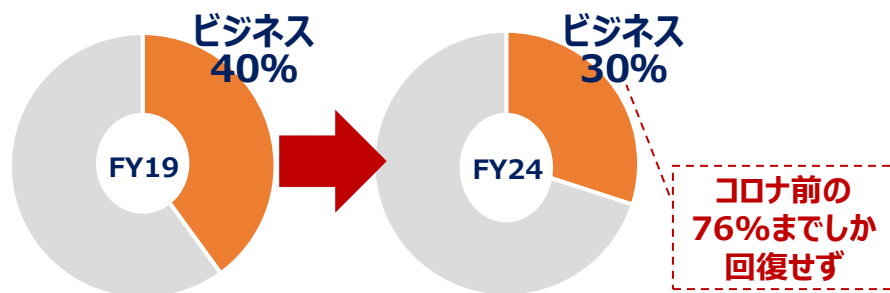
貨物輸送

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

3. コロナ禍を経た国内線需要構造・コスト構造の変化

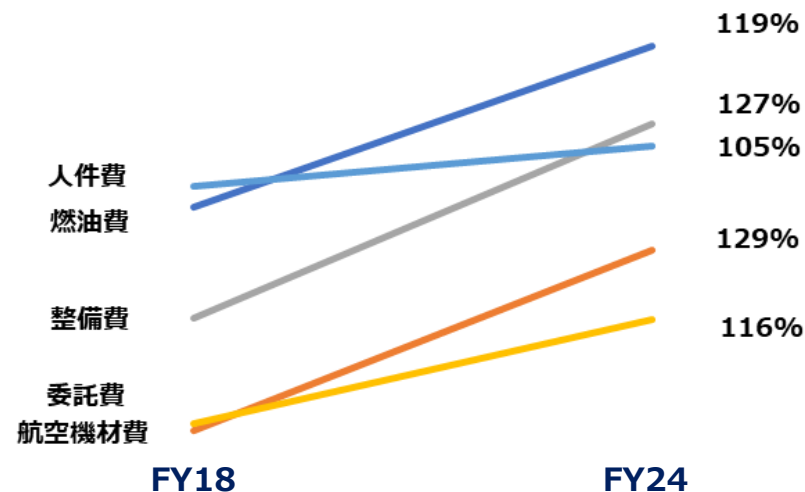
- テレワークの定着により比較的高単価のビジネス需要は減少し、コロナ前水準への回復は見込めない状況です。客体構造は大きく変化し、収入の支えであるビジネス需要の構成比は低下しております。
- あらゆる費用は不可逆的に増加し、航空機価格はプライスエスカレーションの影響もあり上昇。賃上げや委託費の引き上げ等により人件費・委託費も増加しております。

【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

4. 国内線の収入構造（単価と搭乗率）

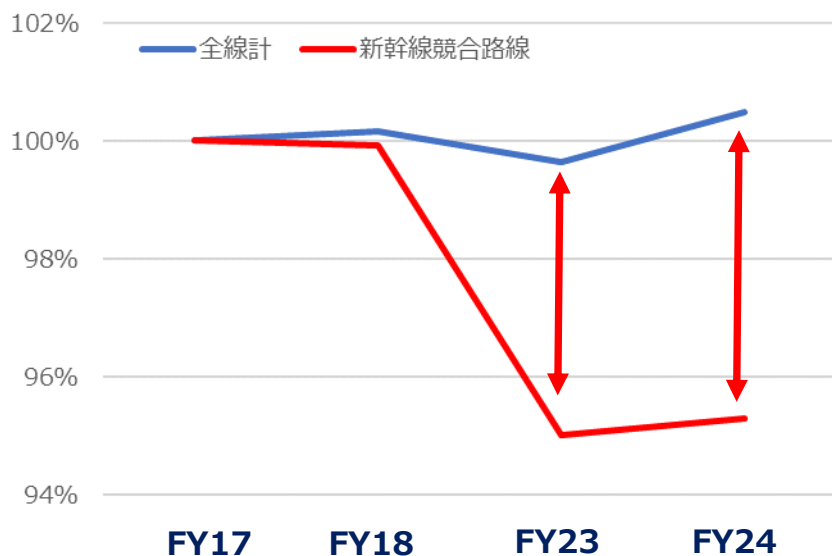
- 費用が不可逆的に増加していく中で、航空運賃における価格転嫁が不可避と考えております。
- しかしながら、運賃値上げが難しい国内線の構造要因が存在します。
- 地上交通との競合路線では単価が下落し、全線的にも供給過多の状態にあり、需要の低い日付・便においては訴求力のある価格で販売する戦略を取らざるを得ない現状です。

【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】

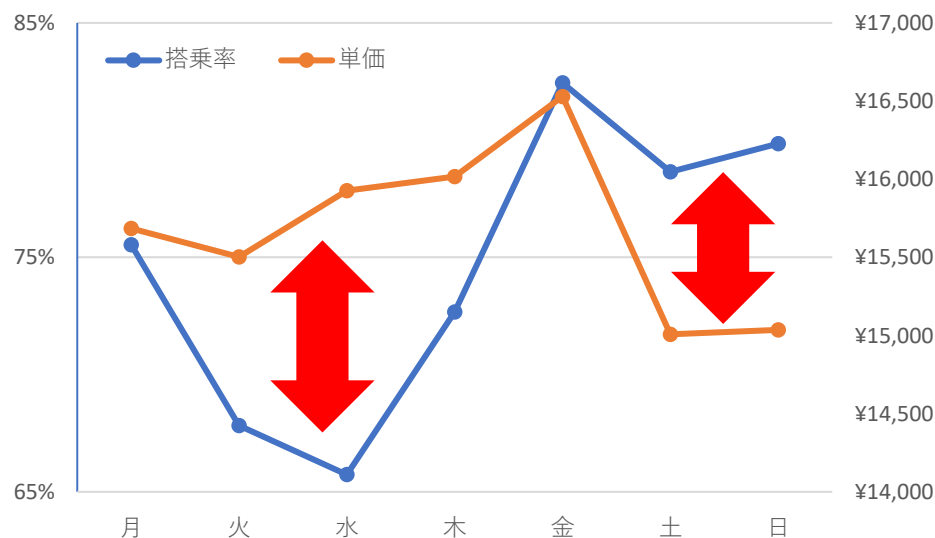
(新幹線4時間以内の競合路線 FY17を100%とした場合)



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】



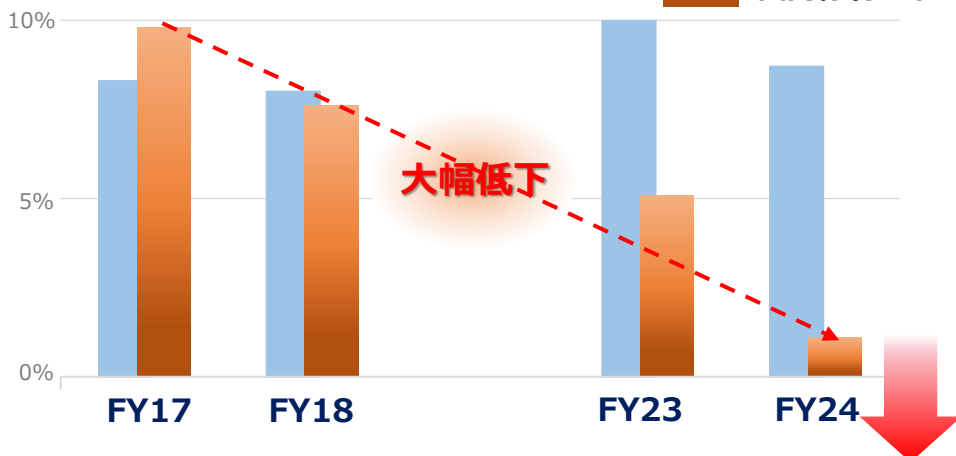
平日／週末で搭乗率のギャップが大きい
週末は訴求力のある価格で販売し需要を創出しているが
平日は需要を創出できず搭乗率は低位

5. 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】

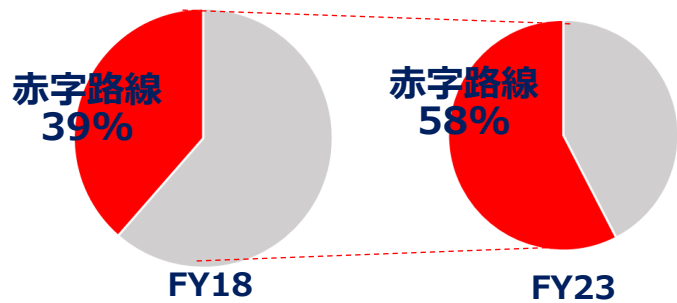
全体利益率
国内線利益率



大幅低下

政府支援
なかりせば
赤字

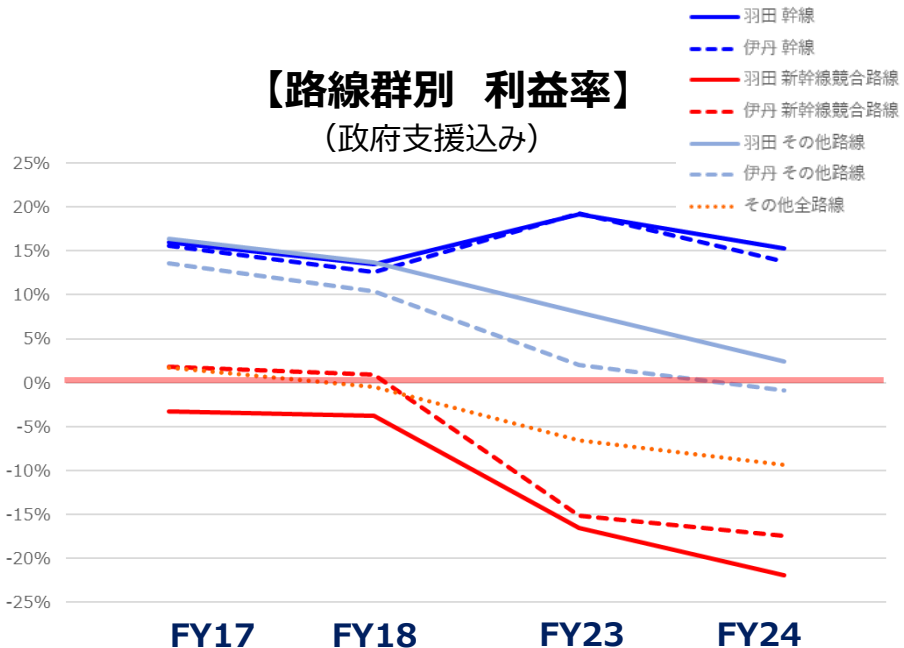
【国内線 赤字路線割合】



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)



従来より厳しい状況にあった新幹線競合路線、羽田・伊丹以外の路線は構造的な赤字状態に

幹線の利益率は維持しているものの、その他の羽田・伊丹路線も厳しい水準となっており、内部補填構造は限界を迎えている

6. 収支改善に向けた取り組み①

- 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

6. 収支改善に向けた取り組み②

- 需要創出については、関係する皆さまのご協力をいただきながら、就航地それぞれでの取り組みを実施しております。
- 庄内地域においては、『ANA SHONAI BLUE Ambassador』を始め、弊社としても重点的に取り組んでおります。



ANA Japan Travel Planner

In Search of Tohoku's Japan Sea Scenery

Yamagata Shonai and Akita: Enjoy nature at Mount Haguro and Mount Chokai

A refreshing road trip to enjoy the beautiful Japan Sea and the Shonai regions, packed with nature and culture

Yamagata Shonai and Akita possess a unique culture, shaped by the sea and the mountains. The spiritual culture found in the Three Mountains of Dewa, surrounded by nature, is familiar to many people in Japan. From Yunohama Onsen to the Sankyo Soko Rice Storehouses, on this road trip you can experience for yourself the nature and deep-rooted culture of this region.

1 Three Mountains of Dewa (Dewa Sanzan)

Mount Haguro, Mount Gassan, and Mount Yudono are known collectively as the Three Mountains of Dewa, and are visited by many people in a sacred place of the Shugendo religion. It is said that a pair of these three mountains is a "recharging trip". You can also find the highest number of "Sakushinbutsu" in Japan. These are a kind of Buddhist mummy, formed from ascetic monks who, in order to become Buddhas, entered ancient sauna chambers in the ground while still alive and were mummified.

2 Kamo Aquarium

This aquarium possesses the highest number of pufferfish species of any aquarium in the world, and you can enjoy the sight of over 40 species of pufferfish floating in the water. The highlight is a giant circular water tank, five meters in diameter and containing 40 tonnes of water, in which 10,000 mouse pufferfish float around.

私たちは「ANA SHONAI BLUE Ambassador」です。

2022.01.21 SNS Instagram Twitter プロフィール ANA SHONAI BLUE Ambassador radio 情報発信



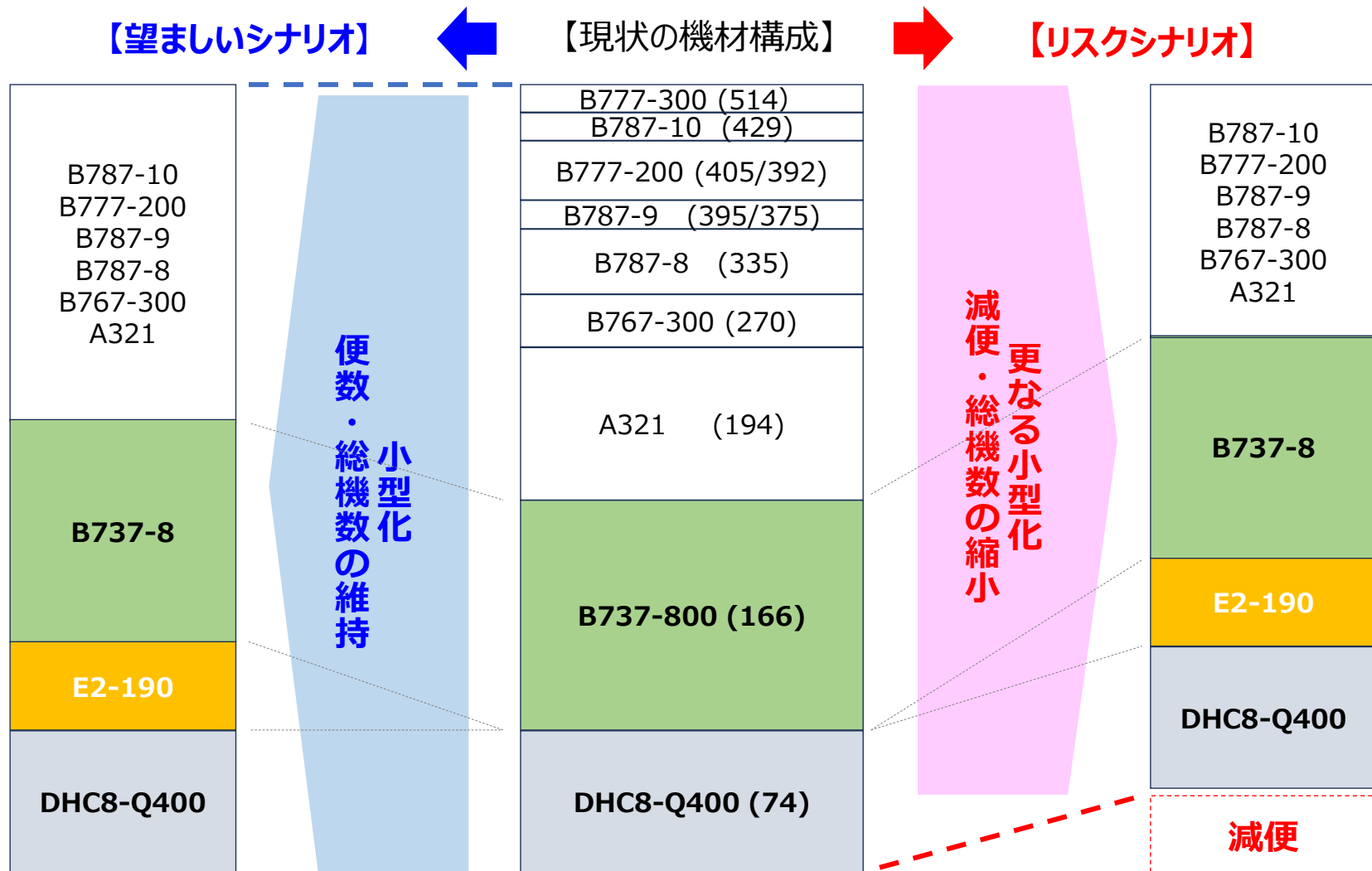
山形県庄内に移住して、ANAの客室乗務員として乗務を続けながら、庄内地域で活動を行っている「ANA SHONAI BLUE Ambassador」です。

公募で手を挙げた5名で、2021年秋から活動を開始し、日々、慣れない生活に苦闘しながらも、初めて体験する庄内に日々、心を動かしながら、暮らしています。

このサイトでは、庄内に住んでいるからこそ感じる庄内の魅力を発信していきます。庄内地区の自然や歴史文化、さらには食や特産品まで、様々な庄内のオモシロイものを発見してお伝えしていきます。

7. 国内線ネットワーク維持のための機材発注

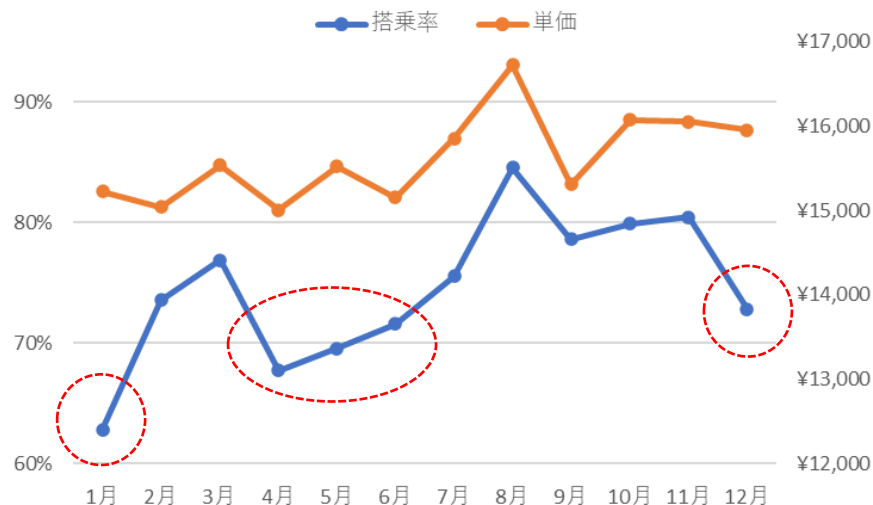
- 今後の国内マーケット環境に柔軟に対応するべく、100席クラス新小型ジェット20機をはじめとした国内線需給適合のための小型機材を合計46機発注いたしました。
- 一方、大型・中型機材の機数規模については、今後の便数規模とあわせて検討・決定していくこととなります。



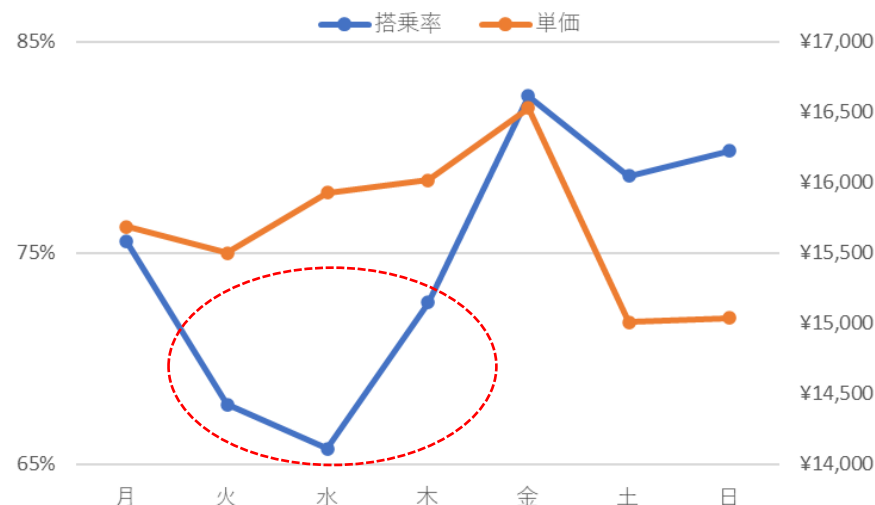
8. 国内線収益性改善の視点

- あらゆるコストが不可逆的・大幅に増加している中では、**収益性を回復出来るレベルでの費用抑制は難しい状況**にあります。
- 運賃水準での需要喚起にも限界のある低需要な時期・曜日・時間帯において、**より多くのお客様にご利用いただくことが最も効果的**です。

【搭乗率・平均単価の月波動】



【搭乗率・平均単価の曜日波動】



従前は、需要波動のピークに合わせた
便数・運航機材とすることが収益性を最大化

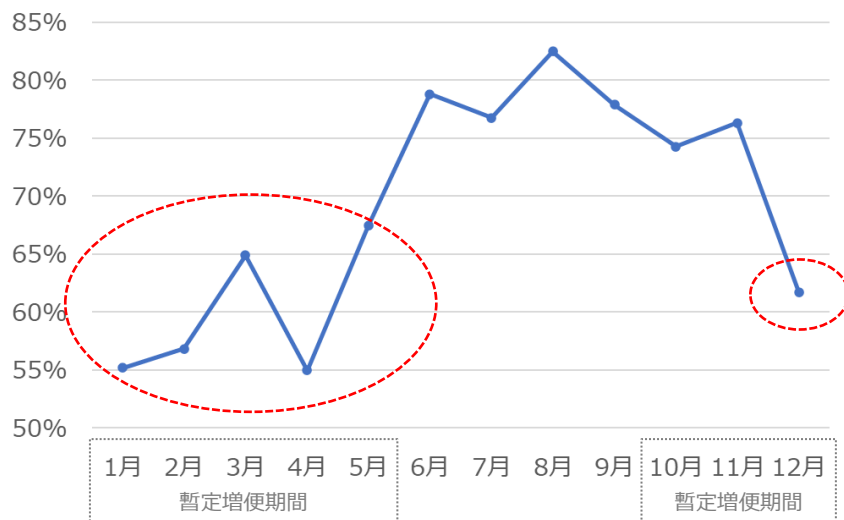


全般的なコスト増大により赤字構造に
需要波動のボトムの改善なくば、現状の便数・運航機材の維持が困難

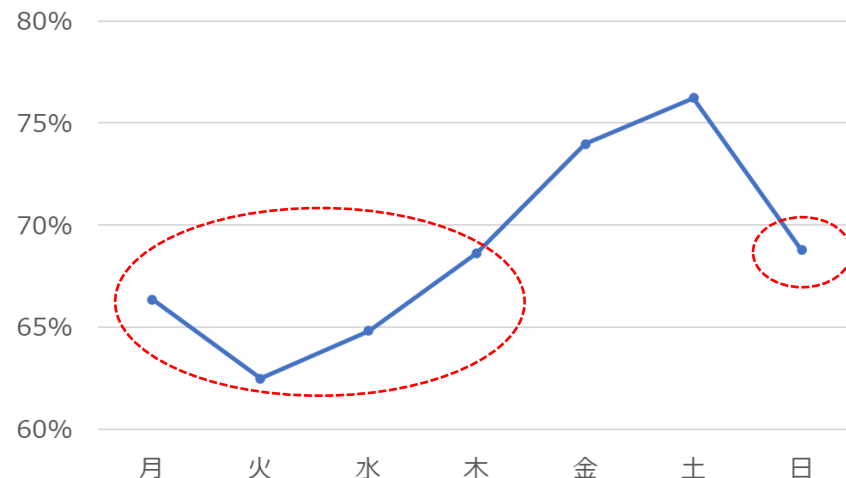
9. 羽田＝庄内線の収益性改善の視点

- 羽田＝庄内線についても、**収益性が悪化している構造・状況は、他の国内線全般と同様**です。
- P.6でご説明した『**時期・曜日・時間帯による需要波動**』が羽田＝庄内線にも存在しており、**低収益な時期・曜日・時間帯での改善が収益性向上に不可欠**です。
- 既存需要が逡減していく中では、羽田発着国際線からの乗り継ぎを活用したインバウンド取り込みなど、**新たなターゲット・取り組みが必要**です。
- **運航コストの増加は、収益性の更なる悪化に直結**します。
 空港機能強化の検討に際しては、投資対効果の見極めがこれまで以上に重要と思量します。

【時期による需要波動】



【曜日による需要波動】



- 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. 羽田＝庄内線においては、とりわけ低収益な時期・曜日・時間帯での改善が収益性向上に不可欠

引き続き弊社事業へのご理解・ご支援を賜りたく、よろしくお願いいたします。