

航空連政策セミナー  
航空各社の経営分析

1. 外航各社
2. JAL/ANA
3. 内航各社

航空連 政策委員 中川明

2026.02.07

# 1. 外航各社

## 航空会社2026年の展望(aviationweek.0108)

IATAは全航空会社の平均搭乗率は過去最高84%になると予想

- 業界全体の純利益は410億ドル、売上高は1兆ドル強
  - **利益率**は、いつも同じ状況で約**3.9%**と非常に低い水準にとどまる
- 最大の利益率が**中東**で生み出される
  - 平均15%というマージンがエミレーツ、カタールらの中東
- 現在、世界中で運航している約**2万8000機**のうち、エンジン、サプライチェーンなどの問題で約**4000機**が地上待機状態
- **米国LCC**について
  - スピリットの存続は大きな疑問符が
  - **デルタとユナイテッドは米収益の90%**
    - 収益を牽引しているのは2つの航空会社で、他社は苦戦か、追い上げている状況
    - 好調な米国のビッグ3と苦戦を強いられている**中堅・小規模、LCC**との格差が広がる
- **シンガポール航空**は良い例  
パンデミック、一夜にして全てを失いましたが、驚くほど順応した
- **発展途上市場が成長を牽引する可能性**
  - 人々は旅行が好きです。観光は大きな産業です。
  - アフリカやラテンアメリカでは収入が増えているため、航空旅行の需要が高まっている

(考察)単位:百万ドル

2025Q4収入	国内線(前年比)	国際線(前年比)	営業収入	国際線割合	旅客収入割合
アメリカン	9191(+1.5%)	3466(+3.5%)	13999	24.7%	90.4%
ユナイテッド	8301(+1.5%)	5626(+9.5%)	15397	36.5%	90.5%
デルタ	9210(-)	3705(+2.6%)	16003	26.5%	80.7%

## アメリカン航空「流通戦略の失敗」(simpleflying.23JAN2025)

- 経営を立て直し中  
アメリカン航空は、**予約を直販に移行しようとした失敗**を受け、間接販売における法人客との関係および販売代理店契約の見直しを続けています。「法人のお客様にサービスを提供するすべての代理店パートナーと新たな契約を締結し、最も収益性の高いレジャーのお客様にサービスを提供するレジャー代理店とも新たな契約を締結しました」と述べました。  
この**戦略転換**は、アメリカン航空が2022年10月にアマデウス、セイバー、トラベルポートと、**新流通(NDC:New Distribution Capability)**を通じて顧客に直接航空券を販売する契約を締結した直後の2023年に行われました。  
しかし、この転換はうまくいかず、結果として、前最高商務責任者(CCO)ヴァス・ラジャ氏は2024年6月に退社しました。
- 進捗状況  
アメリカン航空の最高戦略責任者(CSO)スティーブ・ジョンソン氏は、**2025年末までに販売・流通収入を回復できる**可能性が高いと述べた。
- 成果を生む  
CSOジョンソン氏は、間接販売収益の回復は直線的なプロセスではないと述べ、このプロセスは「謝罪ツアー」と呼ばれることもあると指摘した。各関係者との連絡と交渉は骨の折れる作業だったと付け加えた。
- **競合他社を業績を大きく下回った**  
アメリカン航空は、2024年第4四半期と通期の純売上高をそれぞれ137億ドルと542億ドルで終えた。これは同社にとって過去最高額であったが、純利益は8億4,600万ドルで、主要な競合他社であるデルタとユナイテッドの業績を大きく下回った。

参考:NDCは、従来の**GDS**(Global Distribution System)から、IATA(国際航空運送協会)が策定した航空券流通データの新しい標準規格です。

# 米系各社

## 【デルタ航空】 DAL

### 【2024/2025「1-12月期」運送実績】

DAL	4Q2024	4Q2025	FY2024	FY2025
Passenger load factor旅客搭乗率	84%	82%	85%	84%
Passenger mile yield(cents)イールド	21.22	21.58	20.68	20.74
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	72035	72946(+1.3%)	288394	298045(+3%)
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	60387	59861(-1%)	246145	249578(+1%)

### 【2024/2025決算対比】 (1-12月)

《デルタ航空》(単位:百万ドル)	4Q2024	4Q2025	FY2024	FY2025
営業収入合計Total Operating Revenues	15559	16003(+3%)	61643	63364(+3%)
(旅客) Passenger	12815	12916(+1%)	50894	51768(+2%)
営業経費合計Total Operating Expenses	13842	14536(+5%)	55648	57542(+3%)
(燃料等) Fuel and related taxes	2409	2380	10566	9819
(地方路線委託費) Regional carrier expense	598	640	2328	2553
(利益分配) Profit sharing	425	134	1389	1337
営業利益Operating Income	1717	1467(-250)	5995	5822(-173)
(営業外費用) Non-operating expense, net	-516	46	-1337	363
純利益Net income	843	1219(+376)	3457	5005(+1548)

#### 〈DL 2025「1-12月期」決算の特徴〉

- ・前年比、供給増よりも利用増が少ない = **利用率の低下**
- ・営業利益はダウンしたが、純利益はアップした = **営業外(投資)の改善**
- 注: **営業外損益**は投資損益など

#### 注: ユニットレベニューとイールド

- ・イールド (Yield): 旅客1人1マイル当たり収入単価 = 収入 ÷ 旅客マイル
- ・ユニットレベニュー: 座席マイル当たり収入単価 (収入 ÷ 座席マイル)

《会社HP引用260113》

(決算のハイライト)

デルタ航空の創業100周年

税引前利益50億ドル、

13億ドルの利益分配

(2025年10-12期 非GAAP財務実績)

- ・営業収益146億ドル
- ・営業利益15億ドル、営業利益率10.1%
- ・税引前利益13億ドル、税引前利益率9.0%
- (2025年度通期 非GAAP財務実績)
- ・営業収益 583億ドル
- ・営業利益 58億ドル、営業利益率 10.0%
- ・税引前利益 50億ドル、税引前利益率 8.5%
- ・投下資本利益率 12.0%

《地域別》	(百万ドル)4Q25	収入(前年比)	前年比ユニットレベニュー	前年比イールド	前年比供給率
国内線		9210(-)	-	+2%	+1%
大西洋		2048(+4%)	-	+2%	+4%
ラテンアメリカ		933(-5%)	-2%	-	-3%
太平洋		724(+10%)	+4%	-1%	+5%

# 【ユナイテッド航空】UAL

## 【2025「1-12月期」運送実績】

UAL	4Q2024	4Q25(前年比)	FY2024	2025(前年比)
Passengers (thousands)乗客数	44344	45679(3.0%)	173603	181053(4.3%)
Available seat-miles(百万)有効座マイル	78298	83365(6.5%)	311185	330284(6.1%)
Revenue passenger-miles(百万)有償旅マイル	64463	68246(5.9%)	258503	271619(5.1%)

## 【2024/2025年度決算対比】(1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	4Q2024	4Q25(前年比)	FY2024	2025(前年比)
営業収入合計Total Operating Revenues	14695	15397(4.8%)	57063	59070(3.5%)
(旅客) Passenger	13275	13926	51829	53438
営業経費合計Total Operating Expenses	13192	14011(6.2%)	51967	54356(4.6%)
(燃料等) Aircraft Fuel	2676	2923(9.2%)	11756	11396(-3.1%)
(特別課金)special charges	68	-8	112	259
(その他の支出)other operating expenses	2390	2560(7.1%)	9053	9919(9.6%)
営業利益Operating Income(loss)	1503	1386(-7.8%)	5096	4713(-7.5%)
運航外損益 nonoperating income(expense)	-196	-61	-928	-408
純利益Net Income	985	1044(+6.0%)	3149	3353(+6.5%)

### 〈UA 2025「1-12月期」決算の特徴〉

- ・供給量増加を下まわる利用実績で、**営業利益は前年比マイナス**となった。
- ・運航外損益の改善で、**純利益は前年比プラス**となった。

《地域別》	(百万ドル)4Q25	収入(前年比)	前年比ユニットレベニュー	前年比イールド	前年比供給率
国内線		8301(+2.0%)	-1.9%	-0.5%	+4.0%
大西洋		2683(+14.2%)	+0.9%	+1.1%	+13.1%
ラテンアメリカ		1317(0.5%)	-7.6%	+8.7%	+8.7%
太平洋		1626(+10.1%)	+4.2%	+5.7%	+5.7%

## ユナイテッド2025年 (aerotime.aero.0121)

「過去最高収入を記録」

- ・**堅調な需要:プレミアムクラスおよびビジネスクラス**
- 2025年(10-12月)第4四半期の売上高が154億ドル
- 四半期ベースでは**同社史上最高額**
- ・**ロイヤルティ収入「マイレージプラス及び提携クレジットカード」**
- ロイヤルティ収入は、四半期で10%増加し、通年では9%増加
- ・**ベーシックエコノミーも成長、四半期で7%増し、通年で5%増**
- ・**通期営業収益2025年「3.5%増591億ドル」同社史上最高**
- ・今後の見通し
- 今年、**ナローボディ100機以上とB787約20機の受領計画**

### 会社HP引用(260121)要約

#### ◆第4四半期の業績

- ・座席供給量は2024年第4四半期比で6.5%増加
- ・総営業収益154億ドル、2024年第4四半期比で4.8%増加
- ・税引前利益は13億ドル、税引前利益率は8.6%
- ・政府閉鎖の影響、第4四半期の税引前利益に2億5,000万ドル
- ・純利益は10億ドル

#### ◆通期業績

- ・税引前利益43億ドル、利益率7.3%、調整後46億ドル
- ・**純利益は34億ドル**、調整後純利益は35億ドル。
- ・2025年**通期で6億4,000万ドルの自社株買い**

# 【アメリカン航空】AAL

## 【2024/2025「1-12月期」運送実績】

AAL「1-12月期」運送実績	4Q2024	4Q2025(%)	FY2024	FY2025(%)
Passenger enplanements(thousands)搭乗旅客数	55806	55321(-0.9)	226405	223540(-1.3)
Available seat-miles(millions)有効座マイル	71503	74472(4.2)	292948	299411(2.2)
Revenue passenger-miles(millions)有償旅マイル	60676	61596(1.5)	248795	250294(0.6)

## 【2024/2025決算対比】(1-12月)

《アメリカン航空》(単位:百万ドル)	4Q2024	4Q2025	FY2024	FY2025
営業収入合計Total Operating Revenues	13660	13999(2.5%)	54211	54633(0.8%)
(旅客) Passenger	12402	12657	49586	49643
営業経費合計Total Operating Expenses	12526	13548(8.2%)	51597	53166(3.0%)
(燃料等) Aircraft Fuel	2502	2701(8.0%)	11418	10718(-6.1%)
営業損益Operating Income	1134	451(-60.2%)	2614	1467(-43.9%)
運航以外損益 total non-operating expense, net	-339	-310	-1460	-1277
純損益Net income	590	99(-83.2%)	846	111(-86.8%)

### 〈AA 2025「1-12月期」決算の特徴〉

- ・前年比、**旅客数**が年度および第4四半期とも**マイナス**だった。  
→年度の**国内線実績**は、**売上高**および**イールド**とも**前年比マイナス**となっている。
- ・**収入増を上回る費用増**で、営業利益および純利益とも大幅に減少している。

### 【2024/2025「1-12月期」内際旅客収入】

注:国内はカナダ、プエルトリコ、米領バージン諸島を含む

AAL「1-12月期」実績	4Q2024	4Q2025(%)	FY2024	FY2025(%)
Domestic	9051	9191(1.5)	35336	35201(-0.4)
国内線イールド(セント)	21.97	22.12(0.7)	21.25	21.11(-0.7)
Total International	3351	3466(3.5)	14250	14442(1.4)

### ★会社HP引用(260127)

アメリカン航空2025年第4四半期および通期の業績を発表

・第4四半期の**売上高**は**過去最高**の140億ドル、通期の売上高は過去最高の546億ドル

政府閉鎖の影響により、第4四半期の売上高は約3億2,500万ドル減少しました

・GAAPベースの**純利益**は第4四半期9,900万ドル、および通期1億1,100万ドルでした

特別項目を除くと純利益は、第4四半期1億600万ドルおよび通期2億3,700万ドルでした

・2025年には総負債を21億ドル削減(見通し)

ガイダンスには、**冬の嵐「ファーン」**の影響に関する当社の現在の見積もりが含まれています。当社は、嵐による欠航の影響により、2026年第1四半期に以下の影響があると見積もっています。

・キャパシティが1.5ポイント減少しました。

・売上は1億5,000万ドルから2億ドルのマイナス影響がありました。2026年にはフリーキャッシュフローが20億ドル以上になると予想

(収益ポテンシャルの実現)

アメリカン航空は、**政府閉鎖による3億2,500万ドルのマイナス影響**にもかかわらず、第4四半期の売上高は過去最高の140億ドルを達成しました。

国際線事業体では、旅客ユニットレベニューの前年比パフォーマンスは、第3四半期と比較して改善しました。

**政府閉鎖**の影響の大部分は**国内線事業**におよび、旅客ユニットレベニューは前年比2.5%減少しました。

政府閉鎖によるマイナス影響を除けば、国内線旅客ユニットレベニューの前年比パフォーマンスはプラスだったでしょう。

**プレミアム**は引き続き好調で、第4四半期のプレミアムユニットレベニューの前年同期比パフォーマンスは、メインキャビンを上回りました。

第4四半期後半の予約は予想を下回りましたが、1月には予約が大幅に増加しました。

2026年の最初の3週間の全体の収益は、前年比で2桁増加しました。プレミアムキャビンと法人向けの好調な業績により、これら予約状況

に基づき、国内線事業および路線全体の**2026年第1四半期**の単位収益が堅調に推移し、**総収益は7.0%~10.0%増加**と予想しています。

## 【フェデックス】 FDX

(2025年6-8月期) 会社ホームページ引用

第1四半期の連結営業利益は、米国内の荷物売上高の堅調さと継続的な構造的コスト削減を反映し改善した。業績は、主に前年度の納税申告書の審査に起因する1,600万ドルの非経常的な法人税費用によってマイナスの影響を受けました。

(エクスプレス部門)

フェデラル・エクスプレス部門の営業成績は、米国内および国際優先荷物のイールド向上、変革イニシアチブによる継続的なコスト削減、米国内荷物の取扱量増加により、当四半期に改善しました。

これらの要因は、賃金および輸送費の上昇、変化する世界貿易環境による国際輸出荷物需要への影響、および米国郵政公社との契約満了により、部分的に相殺されました。

(フレイト部門)

フェデックス・フレイト部門の営業成績は、売上高の減少、賃金の上昇および専任のLTL営業担当者の追加採用により、当四半期に減少しました。

### 【2024/2025年間「5月期」(2024/6-2025/5)

単位:百万ドル	2025(前年比)	2024	2023
Consolidated revenue連結売上高	87926(-1%)	87693	90155
Express segment	75304	74663	75884
Freight segment	8892	9429	10084
Other & eliminations	3730	3601	4187
Total Operating Expenses総支出	82709(+1%)	82134	85243
Salaries and employee benefits人件費	31232	30961	31019
Fuel燃料	3775	4710	5909
Business optimization costs事業最適化費用	756	582	309
Consolidated operating income連結営業利益	5217(-6%)	5559	4912
Express segment	4885	4819	4193
Freight segment	1489	19821	1936
Corporate, other, and eliminations	-1157	-1081	-1217
Net Income純利益	4092	4331	3972

## 欧州系各社

- ・各社とも好調だが、1-9月に比べ**7-9月実績が見劣りする**。
- ・今後の**見通し**は変わらず、**好調を維持**としている。

### 【ルフトハンザ】LH

【2024/2025「1-9月期」運送実績】

Lufthansa Group	2024/1-9	2025/1-9	2024/7-9	2025/7-9
Passengers carried(千人)乗客数	100609	103091(+2%)	40311	41701(+3%)
Available seat-kilometres(百万)有効座席キロ	247152	256640(+4%)	93336	96366(+3%)
Revenue seat-kilometres(百万)有償座席キロ	206094	213312(+4%)	81362	84349(+4%)
Passenger load factor 利用率	83.4	83.1	87.2	87.5

### 【2024/2025決算対比】(1-9月)

LUFTHANSA Group(単位:百万ユーロ)	2024/1-9	2025/1-9	2024/7-9	2025/7-9
Total revenue <b>総収入</b>	28137	29648(+5%)	10738	11199(+4%)
Of which traffic revenue <b>うち航空運送収入</b>	23578	24361(+3%)	9246	9352(+1%)
Operating expenses <b>営業費用</b>	29140	30467(+5%)	10160	10504(+3%)
Net profit(loss) <b>純損益</b>	830	1093(+32%)	1095	966(-12%)
EBIT(支払金利前税引前利益)	1249	1463	1461	1343
Adjusted EBITDA(減価償却前営業利益)	2915	3270	1937	1926

### 〈LH 2025「1-9月期」決算の特徴〉

- ・供給増+3%から4%、需要増4%で第3四半期**(1-9月)**は**利益増**となった。
- ・グループでは、**スイス航空とMRO(整備)**の利益が突出している。

2025/1-9	Lufthansa	SWISS	Austrian	Brussels	Eurowings	LOGISTICS	MRO
Operating income <b>収入</b>	13368	5107	1996	1313	2436	2532	6311
Operating expenses <b>費用</b>	13244	4627	1921	1291	2396	2372	5887
EBIT <b>支払金利前税引前利益</b>	131	487	74	22	61	182	446

### ★ルフトハンザ「第3四半期営業益が予想超え」

北大西洋低迷(ロイター.251030)

・2025年**見通し**を据え置き

ルフトハンザが発表した第3四半期決算は、**営業利益**が**北大西洋市場の低迷で前年比1%減**の13億3000万ユーロ(15億5000万ドル)となったものの、市場予想の13億2000万ユーロをわずかに上回った。

第4四半期の**見通し**は**堅調**で、需要は改善する見込みとしている。**トランプ大統領**が2024年の選挙で勝利して以来、**欧州から北米への旅客が減少**。ルフトハンザは以前、第3四半期には特に大西洋横断市場での需要が軟化する可能性があるとして警告していた。今回の決算資料では、同四半期の需要軟化は「**一時的な後退**」だと述べている。

アナリストによると、同社は好調なラテンアメリカ市場とプレミアム予約で需要を補うことができた。

また、営業利益が昨年の16億ユーロを大幅に上回るとする2025年業績**見通し**を据え置いた。

## 【エールフランス-KLM】AF-KLM

### 【2024/2025「1-9月期」運送実績】

AF/KLMグループ	2025/7-9	2025/1-9
Passagers (千人)旅客数	20913(+2.0%)	57902(+2.9%)
Capacity(ASKm)有効座席キ口	75962	212383
Traffic(RPKm)有償座席キ口	67445	185712
Load factor (%)	88.8%(-0.4p)	87.4(-0.2p)

### 【2024/2025決算対比】(1-9月)

Income Statement会計報告(百万ユーロ)	2024/7-9	2025/7-9	2024/1-9	2025/1-9
Revenues 総収入	8979	9213(+3%)	23582	24822(+5%)
Total operating expenses 総経費	7799	8010(+3%)	22378	23211(+4%)
Aircraft fuel 航空機燃料	1878	1664	5363	4856
Carbon emission 炭素排出	66	111	191	262
EBITDA	1896	(%)	3241	(%)
Income from current operations 営業利益	1190	1200(+1%)	1111	1597(+44%)
Other financial income and expenses 他の収支	14	-65	-198	332
Income taxes 税金	300	302	181	478
Net income for the period 純利益	824	768(-7%)	510	1168(+129%)

### 〈AF-KLM 2025「1-9月期」決算の特徴〉

- ・1-9月の増収+5%、コスト増+4%、営業利益+44%、純利益+129%
- ・前年比の営業利益はAFが+67から+428百万ユーロ、KLMが-54から-26百万ユーロ、スキポール空港の運航制限と使用料が影響している。

### 《AF vs KLM》

営業利益2025年(前年比)	AF group	KLM group
7-9月期(百万ユーロ)	799(+67)	341(-54)
1-9月期(百万ユーロ)	1106(+428)	339(-26)

### ★会社ホームページ引用(251106)

- ・グループ売上高は、旅客ネットワーク、トランサヴィア、整備事業の牽引により、前年比2.6%増92億ユーロとなりました。
- 一方、グループ輸送力は5.1%増加し、ヘッジ後の燃料価格は8.9%下落しました。航空券連帯税(TSBA)とスキポール空港料が単位収益に大きな影響を与えています。
- ・営業利益は、オリンピックの影響を受けた前年同期と比較して2,300万ユーロ増加12億300万ユーロとなりました。
- ・機材更新が加速し、前年比8ポイント増加、次世代航空機シェアは32%です。(2025年度の見通しを再確認)
- ・座席供給量は2024年比4-5%増加します。

## 【IAG】BA親会社

### 【2024/2025「1-9月期」運送実績】

IAGグループ	2024/1-9	2025/1-9	2024/7-9	2025/7-9
Passenger numbers(千人)乗客数	92975	92389(-0.6%)	34745	34587(-0.5%)
Available seat-kilometres(百万)有効座席キロ	258933	265587(+2.6%)	93280	95537(+2.4%)
Revenue pax-kilometres(百万)有償人キロ	224696	227748(+1.4%)	83834	84674(+1.0%)

### 【2024/2025決算対比】(1-9月)

《IAG》(単位:百万ユーロ)	2024/1-9	2025/1-9	2024/7-9	2025/7-9
Total Revenue営業収入	24053	25234(4.9%)	9329	9328(0)
Passenger revenue旅客収入	21313	22034	8270	8263
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	20731	21303(2.8%)	7316	7275(-0.6%)
Fuel, oil & emission costs燃料および光熱費	5868	5397	2054	1874
OPERATING PROFIT営業利益	3322	3931	2013	2053
PROFIT AFTER TAX for the period税引後利益	2250	2703(+20.1%)	1435	1402(-2.3%)

#### <IAG 2025「1-9月期」決算の特徴>

- ・1-9月の前年比、収入+4.9%、支出+2.8%、税引後利益+20.1%
- ・British AirwaysとIberiaが牽引している。

2025/1-9	Aer Lingus	British Airways	Iberia	Level	Vueling
RPK有償旅キロ(百万)	21410(+6.5)	112720(0.2%)	57637(1.6%)	5786(1.5%)	30195(1.8%)
営業利益(百万ユーロ)	250(+102)	1637(+252)	1074(+258)		367(-22)

### ★会社ホームページ引用(251106)

#### 「ハイライト」

#### 第3四半期の好調な収益実績:

- ・旅客収入は、為替変動の影響を除いたベースで1億7,700万ユーロ増加し、第3四半期としては過去最高を記録しました。
  - ・総売上高93億2,800万ユーロ、2024年第3四半期の93億2,900万ユーロから減少しました。
  - ・効果的なコスト管理: 燃料以外の単位コストは、当四半期に0.2%増加し予想通りでした。
  - ・営業利益は20億5,300万ユーロで、2024年第3四半期(20億1,300万ユーロ)から2.0%増加しました。
  - ・第3四半期の営業利益率は22.0%、0.4ポイント上昇しました。
  - ・2025年9月30日まで過去12ヶ月間の営業利益率15.2%でした。
  - ・配当はほぼ完了し、2025年2月に発表した10億ユーロの自社株買いに加え、2025年度決算において、株主への余剰現金の更なる還元を発表する予定です。
- 「見通し」
- ・通期見通しに変更はありません。
  - ・第4四半期の売上高は好調に推移
  - ・引き続き堅調な収益と利益率の向上、利益率の向上、そして株主還元を達成できる見込み
  - ・旅行需要は依然として堅調で、当社は優位な立場にあります。

# アジア中東系各社

## 【キャセイ】CX

### 【2024/2025「1-6月期」運送実績】

Cathay Group(1-6月)	2024	2025
Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数	10660(+36.4)	13627(+27.8%)
Load factor 利用率	82.4(-4.8)	84.8(+2.4)
Available seat-kilometres(million)有効座席キロASK	52881(+42.7)	66792(+26.3%)
Revenue Passenger Kilometers (million)有償旅客キロRPK	43583(+34.9)	56651(+30.0%)

### 【2024/2025決算対比】(1-6月)

Group (HK\$ million) 注:1 HK\$ 19.9円(2025.11.13)	2024	2025
Total revenue 売上高	49604(13.8)	54309(+9.5%)
Passenger services 旅客	33004(19.7)	37212(+12.7%)
Cargo services 貨物	12610(1.4)	12761(+1.2%)
other services and recoveries その他	3990(10.9)	4336(+8.7%)
Operating expenses 営業費用	43697(18.2)	48383(+10.7%)
Fuel, net of hedging gains 燃油費	14160(33.1)	14654(+3.5%)
Operating profit 営業利益	4391(-10.2)	4776(+8.8%)
Profit(loss) 損益	3613(-15.3)	3651(+1.1%)

### 〈CX 2025「1-6月期」決算の特徴〉

- ・実績は2年連続で前年比プラスが大きい(特に欧州、東南アジア+オセアニア)
- ・収入増4705(9.5%)より支出増4686(10.7%)が大きい

### (方面別収益)

	2025/1-6	前年差	前年比(%)
Chinese Mainland, Hong Kong & Taiwan	30078	843	+2.9
Japan and Korea	2151	132	+6.5
Americas	7934	748	+11.1
Europe	4852	960	+24.7
Southeast Asia & oceania	7024	1484	+26.8
South Asia, Middle East and Africa	2270	538	+31.0

### ★キャセイ・パシフィックCX(250806)

注:キャセイは半期毎の決算報告

キャセイ「1~6月期」売上高10%増(daily-cargo.0807)

・貨物2%増にとどまる

キャセイ・グループの2025年1~6月期(上期)連結決算は売上高が前年比9.5%増の543億香港ドル(約1兆203億円)純利益は1.1%増の36億5000万HKD。

売上高のうち、キャセイカーゴによる貨物事業は2.2%増の111億HKD。輸送実績増、燃料価格の下落はプラス要因だったが、燃油量の増加で一部相殺され、売上高は微増にとどまった。

## 【シンガポール航空】SQ

【2024/2025「4-9月期」運送実績】

2024-25/2025-26「4-9月期」運送実績 SIA	2024-25	2025-26
Passengers carried(thousands)乗客数	12827	13670(6.2%)
Revenue Passenger-kilometres(millioms) 有償人キロ	58835	61247
Available seat-kilometres(millioms) 有効座キロ	68625	70608
load factor (%) 利用率	85.7	86.7
2024-25/2025-26「4-9月期」運送実績 LCC(Scoot)	2024-25	2025-26
Passengers carried(thousands)乗客数	6356	7103(11.8%)
Revenue Passenger-kilometres(millioms) 有償人キロ	16445	17508
Available seat-kilometres(millioms) 有効座キロ	18552	19143
2024-25/2025-26「4-9月期」運送実績 SIA(Cargo)	2024-25	2025-26
Cargo & Mail carried(million Kg)	553	578(4.5%)
Cargo Load(milliom tonne-km)	3046	3083
Gross Capacity(milliom tonne-km)	5306	5454

【2024-25/2025-26上半期決算対比】(会計年度4月～翌3月末)

Group決算 \$ million (4-9月)SGD=118.91円(2025.11.13)	2024-25	2025-26
Total revenue総収入	9497	9675(1.9%)
Total expenditure総支出	8702	8872(2.0%)
Fuel costs燃油費	2730	2547
Operating profit営業利益	796	803(+7)
Net Profit当期利益	742	239(-503)

〈SQ 2025「4-9月期」決算の特徴〉

- ・営業利益増、当期損益の前年比マイナスはエア・インディア損失分担等としている。
- ・輸送実績はグループ、LCCスクート、カーゴとも順調だった。

### ★会社発表 (251113)

- ・堅調な旅客需要と燃料価格の低下により、営業利益8億300万シンガポールドルを達成。インフレ圧力による燃料以外の単位コストの上昇を緩和。
- ・エア・インディアの損失分担と利息収入の減少が純利益を圧迫。
- ・グループの売上高は前年比1億7,800万Sドル(1.9%)増の96億7,500万Sドルとなり、上半期としては過去最高を記録しました。
- ・旅行需要は引き続き堅調で、シンガポール航空とスクートは2,080万人の旅客を輸送し、前年比8.0%増となりました。
- ・グループの旅客搭乗率(LF)は、輸送量増加率4.6%が座席供給増3.0%を上回ったため、1.3ポイント上昇し87.7%となりました。
- ・旅客単価は、競争激化の影響で低下(-2.9%)し旅客キロ当たり9.9セントとなりました。

# 【タイ国際】TG

【2024/2025「1-9月期」運送実績】

- ・中央破産裁判所は2025年6月16日、タイ国際航空に対し再生計画の終了命令を出しました。
- ・2025年7月23日、タイ証券取引所(SET)は当社証券の取引再開(再上場)を承認しました。

「1-9月期」運送実績	2024/1-9	2025/1-9
Passengers carried(million)乗客数	11.62	12.19(+4.9%)
Revenue Passenger-kilometres(million) 有償人キロ	36973	41870(+13.2%)
Available seat-kilometres(million) 有効座キロ	47778	52954(+10.8%)

## 【2024/2025決算対比】(1-9月)

Unit : 百万Baht(1バーツ=4.21円2023.11.14)	2024/1-9	2025/1-9
Total operating revenue総営業収入	136478	136508
Add Gain from debt restructuring債務再編による利益	3510	-
Total revenue総収入	146624(+22%)	146040(-0.3%)
Total expenditure総支出	117232(+26%)	109513(-6.6%)
Fuel costs燃油費	40218	35486
Impairment loss of aircraft & Spare part(reversal)機材・部品(戻入)	4069	8671
Loss from impairment of assets資産の減損による損失	4069	867
Loss from measurement derivativesデリバティブ損失	-	935
Other expenses	8421	6905
PROFIT FROM OPERATING ACTIVITIES営業利益	29392	36526(+24.3%)
Finance costs財務コスト	14232	10010
(Reversal)loss on impairment in accordance with TFRS 9(戻入)減損	-19	138
Share of profit from investments in associates関連会社利益配分	-54	-24
PROFIT BEFORE INCOME TAX INCOME 税引前利益	15233(-469)	26402(+73.3%)
INCOME TAX INCOME (EXPENSE) 所得税収入(費用)	-11	-7
Profit(Loss) for the period当期利益	15221(-1120)	26394(+73.4%)

注1:TFRS 9(THAI Financial Reporting Standard No.9)新しい減損モデル

注2:減損(reversal)戻入:減損処理後、減損原因解消として減損処理を修正すること

### <TG 2025「1-9月期」決算の特徴>

- ・前年比、旅客数+4.9%、供給増(ASK)+10.8%、利用増(RPK)+13.2%。
- ・前年比、収入減-0.3%、費用減-6.6%、よって営業利益増+24.3%、当期利益増+73.4%
- ・再建に伴う会計処理が残っている

### ★会社ホームページ引用

- ・2025年9月30日現在、当社の主要株主は、発行済株式総数38.9%を保有する財務省です。
- ・当社の主要事業は、航空事業および運輸に直接関連する事業部門の運営です。
- ・現在、当社は世界27カ国62都市への路線網を有しており、うち8都市は国内(バンコクを除く)でした。
- ・2025年4月28日に再生計画の終了を申し立て後、中央破産裁判所は2025年6月16日、タイ国際航空に対し再生計画の終了命令を出しました。
- ・再生計画の4つの条件がすべて満たされたことを受け、以下の条件が満たされました。
  - 資本再編を支援するための当社株式資本の増額登録
  - 債務不履行事由の発生なく再生計画が実施されること
  - 航空機リース費用控除後EBITDAが12ヶ月間(2024年4月1日から2025年3月31日まで)で約403億800万バーツとなり、資本再編の結果として当社の個別財務諸表における株主資本がプラスとなる目標である200億バーツを大幅に上回った
  - 2025年4月18日に開催する臨時株主総会で新取締役会の選任が承認された
- ・その後、2025年7月23日、タイ証券取引所(SET)は当社証券の上場廃止候補リストからの削除と、2025年8月4日以降SET(the Stock Exchange of Thailand)における当社証券の取引再開(再上場)を承認した。

## 【エミレーツ】EK

【2024/2025「4-9月期」】

(グループ)注:ディルハム=41.7円(251108)

- ・売上高:前年比4%増754億ディルハム(206億米ドル)でした。
- ・税引前利益:前年比17%増122億ディルハム(33億米ドル)で、**過去最高の半期業績**を達成した。

	2025/9	Change
Revenue売上高	754億ディルハム(206億米ドル)	+4%
Profit利益	122億ディルハム(33億米ドル)	%

### (エミレーツ航空)

- ・売上高:前年比6%増656億ディルハム(179億米ドル)で、過去最高の半期業績を達成した。これは、全体の旅行需要と、プレミアムキャビンご好評を反映しています。
- ・税引前利益:税引前利益は前年比17%増114億ディルハム(31億米ドル)

	2025/9	Change
Revenue売上高	656億ディルハム(179億米ドル)	%
Profit利益	114億ディルハム(31億米ドル)	+17%

### (dnata)

- ・売上高:過去最高の半期売上高117億ディルハム(32億米ドル)13%増となりました。
- ・税引前利益:8億4,300万ディルハム(2億3,000万米ドル)、前年比17%増となりました。

### ★エミレーツ半期(会社HP.251106)

- ・エミレーツ・グループは、2025年度上半期の税引前利益が122億ディルハム(33億米ドル)となり**半期決算期間として過去最高の利益を4年連続で達成**を発表しました。
- ・法人税控除後**グループ税引後利益は106億ディルハム(29億米ドル)となり、前年比13%増**となりました。
- ・2025-26年度上半期グループ売上高は754億ディルハム(206億米ドル)で前年同期708億ディルハム(193億米ドル)から4%増加しました。
- ・グループは宣言した60億ディルハム(16億米ドル)のうち、残り20億ディルハム(5億4,500万米ドル)を株主配当として支払いました。
- ・エミレーツ・グループ**従業員数**は2025年3月31日時点と比較して3%増加、9月30日時点で**124,927人**となりました。

### (エミレーツ航空)

- ・2025年から2026年にかけて、ダナン、シエムリアップ、深セン、杭州への新規路線を開設しました。
- ・9月30日時点で**旅客・貨物ネットワークは81の国と地域の153空港**に広がっています。
- ・エミレーツ航空は、アンタナナリボ、ヨハネスブルグ、マスカット、ローマ、リヤド、台北への週28便の定期便を増便し、ネットワークの接続性を強化しました。
- ・接続オプション提供のため、2025年から2026年にかけて、3つの航空会社と契約を締結しました。  
(コードシェアおよびインターライン提携航空会社)  
エア・セーシェル、コンドル航空、オーリニー
- ・4月1日から9月30日にかけて、**5機の新型A350を受領**し、ビジネスクラスとプレミアムエコノミーの座席数を増やしました。
- ・50億米ドル規模の改修プログラムにより、**23機(A380型6機、777型17機)の内装が刷新**されました。

## 2. JAL/ANA

### ◆第3四半期ANAHD「売上高」過去最高1兆877億円(航空新聞.0202)

<https://www.jwing.net/news/104595>

・営業利益は過去2番目「旅客・貨物」需要取り込み

ANA ホールディングス2026年3月期「第3四半期決算」、売上高が第3四半期として過去最高の1兆877億円、前年比1746億円増加。

営業利益は過去2番目、前年比95億円増1807億円、純利益は52億円増1392億円だった。

売上高「旅客・貨物とも着実に需要を取り込んだ」。営業利益「上期は減益、第3四半期は95億円増益」「第3四半期3か月間は、約200億円増益で過去最高となった」

主力の航空事業の売上高1兆7076億円(前年比1559億円増)、営業利益1738億円(24億円増)だった。

国際線旅客の売上高10.3%増2329億円。訪日客を中心に旅客獲得策が奏功、旅客数は前年比15%増、ユニットレベニューも前年実績を4%上回った。

国内線旅客の売上高4.5%増1971億円。秋のレジャー需要や年末年始の強化し、旅客数は前年3%増、加えて運賃値上げも進め単価は前年比2%上昇した。

AirJapan売上高10.1%増40億円、シンガポール線と仁川線の増便、旅客数9%増などが寄与した。

国際貨物の売上高5.5%減514億円だった。アジア発北米向けの3国間貨物を強化し取扱貨物重量が2%増。一方、中国発eコマース需要が減少し、単価は7%下落した。

日本貨物航空(NCA)の売上高498億円、堅調なアジア欧米間の需要を確保した。

・中国線「早期予約積上げ」旅客数は前年比大幅増

・第4四半期は「早期」予約減も「間際」予約増加傾向

日中関係の悪化により需要の冷え込みが懸念された中国線、ANAグループは、むしろ旅客数が増加している。

「中国政府による中国民に対する日本への渡航自粛呼びかけを受け、12月にかけて(日中間の)市場全体の訪日需要は大幅減少」「中国のエアラインが地方空港路線を減便し旅客数が減少しているが、一方で

日本発の需要にそれほど大きな変化はみられない」

「グループとして第3四半期は、早期に予約を積み上げる販売施策が奏功、旅客数は前年から大きく増加」「第4四半期の早期予約は減少だが、一方で搭乗日に近づいてからの予約が増える傾向が顕著」

### ◆日航4-12月「純利益25%増」(日経.0203)

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUB281BM0Y6A120C2000000/>

・中国線影響でも他路線でカバー

JALが2月3日に発表した2025年4-12月期の連結決算(国際会計基準)は純利益が前年比25%増の1137億円だった。事前の市場予想平均(QUICKコンセンサス1042億円)を上回った。

東南アジアからのインバウンド(訪日客)や単価が高い北米向けのビジネス客が好調だった。

中国線は日中関係の悪化の影響もあったが他路線で補った。

売上高にあたる売上収益は9%増の1兆5137億円だった。

### ◆JAL「第3四半期決算」売上前年比9.2%増(航空新聞.0205)

<https://www.jwing.net/news/74774>

・再上場後、過去最高益

「高水準の国際線単価、国内も想定以上で推移」

日航(JAL)は2026年3月期第3四半期(2025年4月1日-12月31日)の業績を発表した。売上収益は前年比9.2%増1兆5137億円となり、第3四半期累計で再上場後の最高収益を達成した。営業利益は1791億円(前年比+24.2%)、純利益は1137億円(前年比+24.9%)を記録し、いずれも過去最高益を更新した。特に、国際線旅客の好調が売上の牽引役となり、JALグループの成長を支えた。

第3四半期の業績は、航空事業および非航空事業の両面で前年を上回る結果となった。

・通期業績予想は据え置き

売上収益の増加は、LCC事業や貨物事業の伸びを含め、全体にわたって広がった。日中関係悪化による中国路線の落ち込みがあったものの、通期業績予想は据え置き、「しっかり年度目標は達成したい」(JAL副社長)とした。

航空事業では、国際線が好調で、インバウンド需要の伸びや日本発ビジネス需要が収益を牽引した。国際線旅客数は前年比8.2%増601万人、旅客収入は9.1%増5657億円となった。

国内旅客数も7.4%増2887万人、旅客収入は7.4%増4654億円となった。

貨物事業では、アジア-北米間の需要増加に伴い、国際線での収入が19.3%増1126億円、国内線も新規顧客の獲得により、前年比7.5%増231億円を達成した。

一方、LCC事業は売上収益が12%増865億円と伸びたものの、営業利益は10.5%減の76億円となった。

ZIPAIRはインバウンド需要の一時的鈍化で旅客数が微減したが、旅客収入は9.6%増566億円を確保。旅客数は1.4%増103万人になった。

SPRING JAPANは、不安定なマーケットながら、北京・浦東など大都市を中心とした堅調な需要を取り込み、旅客収入が25.3%増172億円、旅客数が11.2%増82万人となった。

非航空事業では、マイル・金融・コマース事業の売上収益が前年比10.4%1668億円、営業利益は11.2%増338億円と順調に利益を伸ばした。

その他事業では、グランドハンドリングの受託増加により、売上収益が3.5%増1920億円、営業利益は62.2%増119億円となった。

・今後は中国線機材の小型化など視野

——日中関係悪化による影響はどの程度出ているか。

「グループ全体、スプリングジャパンとも数字のうえでは好調だったが、やはり影響は出ている。スプリングジャパンだと月3億円、JALだと月10億円程度影響がでている。ただ、グループ全体の中国線の収入は8%程度で、そこが2割程度減少しているという状況なので、他の路線で今のところカバーできている。今後の対策としては、需要動向を見極めつつ、機材の小型化などできることをやっていく」

——国内線事業の業績が伸びたことに対する分析は。

「旅客数の増加もそうだが、イールドアップの成果が出た。ただ、燃油激変緩和の補助を受けたうえで黒字という状況は変わらない。今後、機材の更新が必要になってくるなかで、しっかりと利益を出せる体制を作っていく」

2026年3月期「第3四半期(2025/4-2025/12)」

JAL会社説明資料

- ・好調な国際旅客需要と需要喚起による国内旅客取り込み、**対前年増収**
- ・EBITは計画を上回り、過去最高益
- ・第3四半期の売上収益・EBITは対前年を上回り、再上場後の過去最高
- ・第3四半期EBITマージンは13.1%

FSC

国際旅客の好調な伸びと貨物専用機がけん引し対前年で増収増益

国際旅客

- ・上期に続き、好調なインバウンドと緩やかに回復する日本発ビジネス需要を取り込み旅客数は堅調
- ・特に第3四半期は単価が好調、増収
- ・期末に向け単価・旅客は**堅調に推移**

国内旅客

- ・上期に続き**旅客は好調**に推移
- ・第3四半期は、高い有償座席利用率、レバニューマネジメントが奏功、単価向上、**対前年で増収**達成
- ・期末に向け単価・旅客は**堅調に推移**

貨物

- ・国際貨物は、**貨物専用機の拡充**で増収、バンコク定期便化やシカゴ向け大型機の増便で、**アジア北米間の需要**獲得。北米発医薬品の需要を獲得し増収に貢献
- ・国内貨物は、モーダルシフト促進に向け説明会やセミナーを実施

LCC

- ・ZIPAIR、需要に柔軟に対応し、期末に向け**堅調に推移**する見通し
- ・SPRING JAPAN、北京・上海の需要を取り込み、**堅調に成長**

マイル/金融・コマース、その他

- ・マイル発行数が順調に伸長
- ・グランドハンドリング受託が**堅調**

第3四半期 (億円)	JAL		ANA	
	2024Q3	2025Q3	2024Q3	2025Q3
国際座キロ(千万席キロ)	3744(+5.3%)	3994(6.7%)	430.5(+9.0%)	462.1(7.4%)
国際旅キロ(千万人キロ)	3099(+10.2%)	3416(10.2%)	3379(+9.6%)	3790(12.2%)
国際旅客数(千人)	5557(+12.2%)	6012(8.2%)	5946(+12.0%)	6644(11.7%)
国際利用率(%)	82.8	85.5	78.5	82.0
国際線単価(円)	93334(-2.0%)	94094(0.8%)	101116(-2.6%)	96183(-4.9%)
国際線イールド	16.7(-0.2%)	16.6(-1.0%)	17.8(-0.5%)	16.9(-5.2%)
国際旅客収入FSC	5188(+10.0%)	5657(9.0%)	6012(+9.0%)	6390(6.3%)
国内座キロ(千万席キロ)	2649(-0.3%)	2640(-0.3%)	3542(+1.3%)	3514(-0.8%)
国内旅キロ(千万人キロ)	2055(+1.7%)	2208(7.5%)	2662(+8.1%)	2775(4.3%)
国内旅客数(万人)	2689(+0.9%)	2887(7.4%)	3332(+7.2%)	3454(3.7%)
国内利用率(%)	77.6	83.6	75.1	79.0
国内線単価(円)	16130(+1.7%)	16118(-0.1%)	16053(+0.5%)	16328(+1.7%)
国内線イールド	21.1(+1.0%)	21.1(-0.2%)	20.1(-0.3%)	20.3(+1.1%)
国内旅客収入FSC	4339(+2.7%)	4655(7.3%)	5349(+7.7%)	5640(5.4%)
LCC収入	773(+234)	865	ピーチ1031 Air Japan 79	1009 90
貨物郵便	1251	1437(14.9%)	1665	1609(-3.4%) NCA 932
営業収入	13859+1366	15137(9.2%)	17027+1592	18773(10.2%)
営業費用	12537+1241	13589(8.4%)	15316+1982	16966(10.8%)
燃油費	2844+182	2974+130	3098+196	3492+393
EBIT/営業利益	1442(+11.9%)	1791(24.2%)	1711(-18.5%)	1807(5.6%)
税引前/経常利益	1363(+10.0%)	1703(25.0%)	1815(-12.3%)	1826(+0.6%)
純損益	910(+6.0%)	1137(24.9%)	1340(-10.0%)	1392(3.9%)
自己資本率	34.4%	40.3%(+5.9P)	31.8%	37.7%(+5.9P)

注1: ANAHDのNCA貨物売上は2025/7から組み入れ

注2: 第3四半期ANA純有利子負債-416億円(有利子負債1兆1882億円-手元流動性資金1兆2299億円)

→ANA調整後自己資本率37.7%:劣後ローン、社債型種類株式の資本性認定分を考慮

注3: JAL(自己資本率)はハイブリッド・ファイナンス及び永久劣後債を加味した格付評価上の数値

→ハイブリッド・ファイナンスは、劣後債、優先株など、株式と債券の中間的性質を持ち、格付け機関から**資本認定**される

→永久劣後債は、会社が存在する限りは利息が払われ続ける

(JALは償還期限の定めがなく発行から5年後と10年後に償還可能な永久劣後債2本1789億円を2025.04.10発行)1500億円3.218%+289億円4.124%

(ANA純有利子負債)

億円	2019/3	2020/3	2021/3	2022/3	2023/3	2024/3	2025/3	2025/12
有利子負債	7886	8428	16554	17501	16079	14840	13490	11882
純有利子負債	4949	6042	6897	7991	4241	2262	1326	-416

ANA会社説明資料

決算のポイント

- 売上高
  - ・堅調な旅客需要やNCA連結化で、**大幅増収**
  - ・中国政府による渡航自粛の影響は限定的

2. 営業費用

- ・燃油費、外部委託費などが前年から増加

3. 営業利益

- ・**過去2番目の高水準の利益**を計上

営業利益の水準

- ・第3四半期の進捗率は通期計画の9割に到達、補正後の実質的な**営業利益も前年から増益**に
- ・国際・国内旅客の増収などにより、**第3四半期の営業利益は計画80億円を上回る**
- ・国際、国内とも**堅調な旅客需要**、売上拡大

バランスシート

利益蓄積と社債型種類株式発行、**自己資本増加**

(両グループ見通し)

JAL		2025年度(2026/3)	ANA		
据置260203	当初250502	(2024実績)	260130据置	251030上方修正	当初250426
	19770(18440)	売上高(億円)		24800	23700(22618)
	2000(1724)	EBIT/営業利益		2000	1850(1966)
		税前利益/経常利益		1940	1750(2000)
	1150(1070)	当期利益		1450	1220(1530)
	3670(3282)	EBITDA		3660	3400(3452)
	7150(6963)	(国際旅客収入)		8300	8340(8055)
	5830(5715)	(国内旅客収入)		7310	7250(7039)
	1890(1630)	(貨物郵便収入)		2160	2190(2179)
	1250(888)	(LCC)Peach		1370	1495(1393)
		AirJapan		140	135(117)
		NCA		1355	-
	2900(3052)	(他の売り上げ)		1865	1990(1803)
	18080(16934)	営業費用		20515	19550(18596)
	4050(3800)	(燃油費)		4670	4350(4131)

(過去の利益比較)

	JAL							ANA						
	(25Q2)	(25/3)	(24Q2)	(24/3)	(23Q2)	(23/3)	(22Q2)	(25Q2)	(25/3)	(24Q2)	(24/3)	(23Q2)	(23/3)	(22Q2)
営業損益	1064	1686	859	1409	883	650	-41	976	1966	1083	2079	1297	1200	314
EBIT/経常損益	1097	1724	856	1452	912	645	2	951	2000	1123	2076	1273	1118	302
法人税				433	269	185	(1)				465	331	242	101
純損益	676	1070	498	955	616	344	-21	760	1530	807	1570	932	894	195

## 【2025年度4-9月期決算】第2四半期(上期決算)

### 【JAL決算の特徴】

- ・日航「純利益676億円4-9月期」**自社株買い**200億円(traicy.1030)  
→**売上「再上場後」過去最高**
- 中期経営計画目標「**総還元性向**(配当+自社株買い)50%程度」実現へ

### 【ANA決算の特徴】

- ・日本貨物航空(NCA)の**完全子会社化**
- 今期業績への影響額(2025年度2Q~4Q)売上高+1,355億円、営業利益+80億円
- ・**第3ブランドAirJapan中止**へ(リゾートANA便の**AirJapan**運航は**継続**)  
(誤算ANAのエアージャパン「売上100億円超えでも2年で運航休止」Business Insider.1031)
- ウクライナ戦争長期化で**戦略転換**
- 機材確保に不透明感**「**利益率高いANA国際線を優先**へ」
- 「エアージャパン休止は**戦略ミス**ではない」ANA広報

### 【JALとANAの「上期」決算対比】(2025年4-9月期)

(前年比)	JAL(4-9月)		ANA(4-9月)	
(億円)	2024Q2	2025 Q2	2024上期	2025上期
営業収入	9018	9839(+9.1%)	10995	11904(+8.3%)
営業費用	8243	8908(+8.1%)	9912	10927(+10.2%)
営業利益	859	1064(+23.8%)	1083	976(-9.9%)
EBIT/経常利益	856	1097(+28.0%)	1123	951(-15.3%)
財務費用/特別損益	101	88	2	102
純利益	498	676(+35.6%)	807	760(-5.8%)
EBITDA(EBIT+減償)	1625	1919(+294)	1818	(%)

《営業費用の内訳》

JAL		上期(4-9月)	ANA	
2024	2025	(前年比)	2024	2025
1923(+223)	1938(+14)	燃油費/燃油費・燃料税	2061(+184)	2233(+171)
425(+73)	472(+46)	施設使用料/空港使用料	534(+116)	599(+64)
606(-9)	727(+120)	機材費/航空機材賃借費	743(-1)	819(+75)
768(+17)	822(+53)	減価償却費	705(+28)	777(+72)
703(+101)	819(+116)	整備費/整備部品・外注費	1030(+252)	1135(+105)
1752(+175)	1920(+168)	人件費	1111(+121)	1211(+99)
151(+27)	155(+3)	販売手数料/販売費	301(+32)	301(0)
		外部委託費	1395(+182)	1594(+198)
1232(+101)	1309(+77)	その他	1033(+149)	1195(+162)
8243(+876)	8908(+665)	合計	8917(+1063)	9867(+949)

注: 人件費や整備費は両グループで定義が異なり比較せず、前年比のみ注目

## 【上期決算その実力対比】

### 《財政状態》

JAL			ANA	
2024上期	2025上期		2024上期	2025上期
10730	13337	流動資産	16414	17327
16876	17208	非流動/固定資産	13412	20153
9357	10334	(航空機)	9824	10681
1553	1101	(建設仮勘定)	1919	2488
2178	1616	(繰延税金資産)	2641	1663
27607	30545	総資産	34967	37484
8021	9149	流動負債	9680	13365
1123		(1年以内)	697	2771
10029	8904	非流動/固定負債	14675	12270
		純資産	10611	11849
9163		自己資本	10511	11759
33.2%	★39.5	自己資本率	30.1%	☆31.4
9319	8867	有利子負債	13822	14043
	9496	現金・同等物	6783	6891

注: ANA純有利子負債1910億円(2025/3=1326億円)=有利子負債-手元流動性(1兆2132億円)

☆ANA劣後ローンの資本性認定分を考慮の自己資本率36.7%

★JALハイブリッド・ファイナンスと永久劣後債を加味の自己資本率39.4%

参考: 永久劣後債とは、償還期限がなく会社が存在する限り利息が払われ続けるもの

《キャッシュ・フロー》

JAL			ANA	
2024上期	2025上期		2024上期	2025上期
763		(四半期純損益)	810	
1839	1583	営業CF	1604	1790
-1606		(固定資産取得支出)		
		(有価証券取得支出)		
-1543	-813	投資CF	-3537	-2802
69		(短期借入金純増)		
-		(長期借入/返済)		
795		(社債発行)		
		(社債償還)	700	
103	1235	財務CF	1309	737
7506		現金等期末残高	6783	
		減価償却費	734	811
1665		投資(固定資産)	927	1238
296		フリーCF	839	692
1625	1919	EBITDA(営利+減償)	1818	1788
9.5		EBITDAマージン%	16.5	15.0

- ・EBITDA = 税引前利益 + 減価償却費
- ・EBITDAマージン = EBITDA ÷ 営業収入

## 【内際の収入構造を比較】

(JAL)

	国際線FSC		国内線FSC		LCC(2025Q2)	
	2024Q2	2025Q2	2024Q2	2025Q2	ZIP	SPRING
旅客収入(億円)	3405	3677(+8.0%)	2804	3021(+7.7%)	382(+9.0%)	124(+21.7%)
旅客数(千人)	3621	3986(+10.1%)	17283	19125(+10.6%)	680(-0.9%)	577(+7.4%)
座キロ(百万)	24729	26379(+6.7%)	17654	17635(-0.1%)	5644(+17.0%)	1072(+21.8%)
旅キロ(百万)	20282	22562(+11.2%)	13221	14623(+10.6%)	4157(+6.0%)	956(+33.3%)
利用率LF(%)	82.0	85.5(+3.5P)	74.9	82.9(+8.0P)	73.7(-7.7P)	89.2(+7.7P)
イールド	16.8	16.3(-2.9%)	21.2	20.7(-2.6%)	9.2(+2.8%)	13.0(-8.7%)
ユニットレベニュー	13.8	13.9(+1.2%)	15.9	17.1(+7.8%)	6.8(-6.9%)	11.6(-0.2%)
単価(円/人)	94030	92241(-1.9%)	16224	15798(-2.6%)	56753(+10.0%)	21496(+13.3%)

JAL国内線「これまで上げきれなかったイールドの改善にトライ」(航空新聞.251031)

・イールドYield=収入÷旅客キロ(旅客1人1キロ当たり単価)

・ユニットレベニュー(座キロ当たり単価)=収入÷座席キロ=イールド×利用率

(JAL貨物)

	2024Q2	2025Q2
国際貨物収入(億円)	605	707
国際貨物重量(千トン)	255	293
国内貨物収入(億円)	135	148
国内貨物重量(千トン)	147	157

## (ANA)

### ◇国際旅客の動向

- ・第1四半期:アジア・中国-北米間の他社直行便が増加  
→ 三国間需要の獲得に苦戦し、ユニットレベニューが低下傾向に
- ・第2四半期:8月9月はL/Fが改善、但しイールドは1Qと比べて低下  
→ U/Rは月を追う毎に改善傾向

ANA	国際線		国内線	
	2024上期	2025上期	2024上期	2025上期
旅客収入(億円)	3901	4061(+4.1%)	3462	3668(+6.0%)
旅客数(千人)	3898	4298(+10.2%)	21676	22566(+4.1%)
座キロ(百万)	28271	30550(+8.1%)	23385	23446(+0.3%)
旅キロ(百万)	22032	24536(+11.4%)	17347	18119(+4.4%)
利用率LF(%)	77.9	80.3	74.2	77.3
イールド	17.7	16.6(-6.5%)	20.0	20.2(+1.4%)
ユニットレベニュー	13.8	13.3(-3.7%)	14.8	15.6(+5.7%)
単価(円/人)	100069	97786(-5.6%)	15970	16255(+1.8%)

・AirJapan「イールドが届かなかった」(航空新聞.1031)

## (ANA貨物)

	国際線2025上期(2024)		NCA
	ベリー+フレイター	フレイターのみ	7-9月のみ
貨物収入(億円)	869(887)	318(332)	350
輸送量(千トン)	363(348)	135(137)	107
有効トンキロ(百万)	3270(3164)	854(847)	1039
有償トンキロ(百万)	1863(1770)	569(553)	658
重量利用率LF(%)	57.0(56.0)	66.6(65.4)	63.4
イールド	46.6(50.1)	56.0(60.0)	53.1
ユニットレベニュー	26.6(28.1)	37.3(39.2)	33.7
単価(円/kg)	239(255)	234(243)	327

- ・ユニットレベニュー(円) = 貨物収入 / 有効貨物トンキロ
- ・イールド(円) = 貨物収入 / 有償貨物トンキロ
- ・重量単価 = 貨物収入 / 貨物輸送重量

### 3. 内航各社

		旅客数 (前年比)	提供座席数 (前年比)	利用率 (前年比)
ANA	国際線	275,689 11.1%↑	308,765 6.8%↑	89.3% 3.5pt↑
	国内線	1,501,038 1.3%↑	1,734,512 2.6%↓	86.5% 3.4pt↑
JAL	国際線	222,923 0.4%↓	260,672 1.5%↑	85.5% 1.7pt↓
	国内線	1,099,465 0.4%↓	1,273,662 1.7%↓	86.3% 1.2pt↑
SKY	国際線	0 —	0 —	0% —
	国内線	244,645 6.8%↑	280,545 2.9%↑	87.2% 3.1pt↑
SFJ	国際線	0 —	0 —	0% —
	国内線	52,696 12.3%↑	58,391 0.8%↓	90.2% 10.5pt↑
ADO		73,163 3.6%↓	78,453 7.8%↓	93.3% 4.1pt↑
SNJ		74,573 2.2%↑	90,914 7.7%↑	82.0% 4.4pt↓

		旅客数 (前年比)	提供座席数 (前年比)	利用率 (前年比)
APJ	国際線	99,948 28.9%↑	111,638 24.1%↑	89.5% 3.3pt↑
	国内線	198,655 0.4%↑	219,044 1.0%↓	90.7% 1.2pt↑
JJP	国際線	25,604 18.6%↑	28,160 13.8%↑	90.9% 3.6pt↑
	国内線	159,895 2.4%↑	174,568 1.3%↓	91.6% 3.3pt↑
SJO	国際線	24,711 2.3%↑	29,294 1.8%↑	84.4% 0.4pt↑
	国内線	4,032 47.5%↓	4,536 45.5%↓	88.9% 3.4pt↓
TZP		46,341 16.3%↑	50,460 20.8%↑	91.8% 3.6pt↓
AJX		23,491 53.5%↑	25,596 43.6%↑	91.8% 5.9pt↑
FDA		62,056 3.8%↑	70,864 1.9%↑	87.6% 1.6pt↑
12社 合計	国際線	718,707 10.5%↑	814,585 8.8%↑	88.2% 1.4pt↑
	国内線	3,470,218 1.1%↑	3,985,489 1.7%↓	87.1% 2.4pt↑

年末年始(aviationwire.260105)

<https://www.aviationwire.jp/archives/335871>

国内の航空12社は、年末年始の利用実績を発表した。国際線は**ハワイが好調**で、**ANA**は旅客数が年末年始の過去最多を記録した。

**JAL**はハワイのほか、北米や欧州など**長距離路線が好調**だった。一方で政府間の関係が悪化している**中国本土**は、**ANA**と**JAL**の旅客数で明暗が分かれた。

国内線は**提供座席**がFSC(フルサービスキャリア)とLCCともに**前年割れ**が目立った一方、**旅客数は増加**したところが多かった。対象期間は12月26日から1月4日までの10日間。

## 日本トランスオーシャン航空JTAの経営分析

★JTA「**3期連続の黒字**」2026年3月期の中間決算(沖縄タイムス.251031)

<https://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/1703357>

・売上高は**過去最高270億円**

日本トランスオーシャン航空(JTA)が発表した2026年3月期の中間決算は、純利益が前年比43・4%増17億円で**3期連続の黒字**となった。

売上高は6・9%増270億円で過去最高。旺盛な観光需要に応じた増便のほか、**台風の影響が少なかった**ことで好調に推移した。

営業利益は39・7%増23億円となり、年度計画で目標にした31億円を達成できる見通しだ。

◆**JTA** 2026年3月期(第59期)中間期業績について(会社HP引用.2511030)

<https://jta-okinawa.com/pressrelease/25049/>

今上期は、**費用面**において、物価高騰や人件費の増加により、**前年を上回る**状況が続きました。

一方、国内旅行などの旺盛な需要に対応した増便や販促施策に加え、例年に比べ台風の影響が小さかったことから、売上収益が前年を上回りました。

《2025年度**中間期**(2025/4-9)》

(億円)	2025/4-9	2024/4-9
売上収益	270(+6.9%)	253
営業費用	247(+4.6%)	236
営業損益	23(+39.7%)	16
経常損益	24(+40.7%)	17
純損益	17(+43.4%)	12

## エア・ドゥADOの経営分析

### ◆エア・ドゥ決算9月中間「円安で増収減益」(毎日.251130)

<https://mainichi.jp/articles/20251130/dtl/k01/020/031000c>

AIRDO(エア・ドゥ)が発表した2025年9月中間決算(単体)は、営業収入が前年比1.3%増の282億円、最終(当期)利益が同34.8%減の19億円で、**増収減益**となった。旅客需要は堅調だったものの、**円安や物価上昇の影響**を受けた。

### ★2026年3月期「中間決算」(250401~250930)の業績(会社HP引用)

<https://www.airdo.jp/corporate/release/2025/release-10377.html>

国内航空業界においては、**価格競争が激しさを増して**おり、低価格運賃に下支えされて旅客需要は堅調に推移しているものの、長引く円安や物価上昇の影響等によって、当社を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあります。

増収を図った結果、旅客数・営業収入とも過去最高を更新しました。

一方で、**営業費用が増収を上回るペースで大幅に増加**したことから、減益となりました。

結果、営業収入はコードシェアによる座席販売分を含め、282億1400万円(前年比1.3%増)となりました。事業費は239億6400万円(7.0%増)、販売費及び一般管理費は20億4100万円(7.9%減)、これらの合計として営業費用は260億0500万円(5.6%増)となりました。

また、営業利益は22億0800万円(31.4%減)、経常利益は21億0200万円(32.7%減)、中間純利益は19億5600万円(34.8%減)となりました。

### (経営成績)

(百万円)	2024年9月期	2025年9月期
営業収入	27838(+1.2%)	28214(+1.3%)
営業費用	24619(+7.1%)	26005(+5.6%)
営業損益	3218(-28.6%)	2208(-31.4%)
経常損益	3124(-28.4%)	2102(-32.7%)
純損益	3000(-31.2%)	1956(-34.8%)

### 《2026年3月期の見通し》(2025/4-2026/3)》

(百万円)	当初25/5予想	修正予想(増減)
営業収入	55600	54200(-1400)
営業損益	1600	1100(-500)
経常損益	1500	900(-600)

## ソラシドエアSNAの経営分析

### ◆ソラシドエア黒字転換「4～9月」航空需要回復(日経.1128)

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOJC286700Y5A121C2000000/>

ソラシドエアが発表した2025年4～9月期の単独決算は、純利益が600万円(前年同期は6400万円の赤字)と黒字に転換した。4～9月期に最終黒字になったのは2期ぶり。営業収入は前年比6%増の269億円と過去最高を更新した。

需要回復で有償旅客数は8%増の120万人、搭乗率は0.8ポイント上昇の74.1%と、ともに過去最高だった。原油価格が低位安定して推移したことで、費用増加幅を抑えられた。営業利益も2億円の黒字(前年同期は1億9500万円の赤字)となった。

・通期「利益見通し据え置き」

26年3月期は運賃単価が下がることを見込み、営業収入の予想を16億円下方修正した。

1ドル150円を想定、為替の動向が見通せないとして営業利益、経常利益の見通しは据え置いた。

・共同持ち株会社「リージョナルプラスウイングス」売上高前年比4%増

AIRDOとソラシドエアの共同持ち株会社、リージョナルプラスウイングスが発表した25年4～9月期の連結決算は、売上高が前年比4%増の551億円、純利益は38%減の16億円だった。

### ◆2026年3月期「中間決算」250401～250930(会社HP引用)

<https://www.solaseedair.jp/corporate/pdf/press20251128.pdf>

運航面においては、台風起因による欠航が減少したこと等により就航率は99.2%(前年98.2%)と改善しましたが、定時出発率は天候起因による遅れや空港・空域の混雑に伴う遅延等の増加により83.5%(前年89.3%)となりました。

結果、旅客数・営業収入ともに中間会計期間において過去最高を更新しました。

費用面では、政府補助の縮小や賃金・物価上昇等の影響による費用の増加はありましたが、原油価格が低位安定して推移したことにより、全体の費用増加幅は抑えられました。

#### (経営成績)

(百万円)	2024年9月期	2025年9月期
営業収入	25419(+5.9%)	26935(+5.9%)
営業費用	25614(+10.9%)	24390(+4.8%)
営業損益	-195	209
経常損益	-182	6(+188)
純損益	-64	6(+70)

#### 《2026年3月期の見通し》(2025/4-2026/3)》

(百万円)	当初予想	修正予想(増減)
営業収入	56600	55000(-1600)
営業損益	900	900(0)
経常損益	400	400(0)

## Regional Plusの経営分析(ADO+SNA)

### ★2026年3月期「中間決算」(20250401～20250930)の業績(会社HP引用)

<https://www.regionalplus.co.jp/newsrelease/pdf/7d487ca81f045d8ad1e5672a88da9e672372e53e.pdf>

国内航空業界においては、需要構造の変化による航空会社間の**価格競争が一層激化**し、低価格の運賃により旅客需要は堅調に推移しているものの、運賃単価の向上が難しい事業環境が続いています。

一方、事業費用は継続する物価上昇の影響等により引き続き大幅な増加傾向にあり、当社グループを取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いています。

結果、当連結中間決算における営業収入は551億4500万円(前年比3.5%増)となりました。

一方、事業費は484億2000万円(5.7%増)、販売費及び一般管理費は46億5200万円(1.8%減)となりました。

また、営業利益は20億7200万円(23.7%減)、経常利益は17億2900万円(34.2%減)、親会社株主に帰属する中間純利益は16億5200万円(38.0%減)となりました。

#### (経営成績)

(百万円)	2025年9月期	2024年9月期
営業収入	55145(+1888)	53256
営業費用	53073(+2535)	50537
営業損益	2072(-646)	2718
経常損益	1729(-901)	2630
純損益	1652(-1013)	2665

#### 《2026年3月期の見通し(2025/4-2026/3)》

(百万円)	当初25/5予想	修正予想(増減)
営業収入	112200	109200(-3000)
営業損益	1900	1400(-500)
経常損益	1200	700(-500)

## スカイマークSKYの経営分析

◆スカイマーク4月-9月期(会社HP.251113)

2026年3月期 第2四半期(中間期)

<https://contents.xj-storage.jp/xcontents/AS92008a/7e7ad144/ebf1/4fa6/b196/9893c95b444c/140120251111596139.pdf>

- ・事業収益:548億8300万円(+0.7%)前年実績544億8800万円
- ・営業利益:12億1300万円(-47.8%)前年実績23億2400万円
- ・**経常利益:49億1000万円(+)**前年実績**-9億8400万円**
- ・純利益:4億7500万円(+)**前年実績-5億9000万円**

### (概況)

有償旅客数3,955,248名(前年比4.7%減)

→旅客単価が前年同期を上回ったことで、**事業収益は中間期過去最高**を記録

営業費用:円安や世界的なインフレによる物価高騰、政府補助縮小等により増加傾向

→結果として**営業利益は前年比で減少**

**営業外損益:融資手数料(費用)7億0900万円**を計上し、**経常利益4億9100万円**(前年比412.2%増)に、**中間純利益4億7500万円**(前年同期5億9000万円の純損失)に

### (通期見通し)

- ・事業収益:1110億円
- ・営業利益:16億円
- ・経常利益:10億円
- ・純利益:1億円

## スターフライヤーSFJの経営分析

### ◆スターフライヤー2025年4～9月期(会社HP引用.251031)

<https://ssl4.eir-parts.net/doc/9206/tdnet/2704826/00.pdf>

- ・自社提供座席キロ: 8億0400万(前年比0.8%増)
- ・有償旅客数: 80万7千人(前年比2.2%増)
- ・利用率: 80.2%(前年比0.8ポイント増)
- ・運送事業収入214億1100万円(前年比3.0%増)、附帯事業収入3900万円(前年比48.7%減)
- ・営業費用: 215億5800万円(前年比4.8%増)
- 人件費等に加え、円安で外貨建て定期整備費用の引当金繰入額が増加
- ・営業損失と経常損失の差異: 営業外費用の為替差損2億13百万円が主たる要因
- ファイナンス・リース航空機の外貨建て債務が円安に推移したことによるもの

### (営業成績)

百万円	2024/4-9	2025/4-9(前年実績)
売上高	20873(+9.8%)	21451(20873)
営業損益	312	-107(312)
経常損益	641	-370(641)
当期損益	664	-100(664)

### ◆スターフライヤー「通期2025年度」業績予想を下方修正(traicy.260201)

<https://www.traicy.com/posts/20260201362204/>

#### ・2026/3期(2025年度)

売上高は概ね想定通りとなるものの、想定為替レートである1米ドル145円と比べて大幅な円安で推移しており、燃料費や航空機リース料などの費用が増加した。また、一部の航空機リース契約をファイナンス・リースとして会計処理したことに伴い、為替差損も発生した。

百万円	250430	260201(当初比)
売上高	45410(+5.8%)	44650(-760)
営業損益	2150(+74.7%)	900(-1250)
経常損益	2140(+10.7%)	300(-1840)
当期損益	1760(-8.5%)	300(-1460)

### スターフライヤー新中期経営戦略(traicy.260202)

<https://www.traicy.com/posts/20260202362182/>

#### ・「2028年度」国際線売上150億円

スターフライヤーは、次期中期経営戦略の概要を明らかにした。国内線の収益性を維持しながら、東アジアへの国際線の展開を通じて収入や利益の向上を目指す。外貨の獲得により、市況変動への耐性を向上させる。九州はアジアに近く、北九州空港は24時間運用が可能で、福岡空港は発着枠が増加する可能性があることから、東アジアをターゲットに就航先を検討する。2030年度以降は東南アジアへの路線拡大も目指す。これにより、売上高を2028年度に600億円とし、うち150億円を国際線とする。

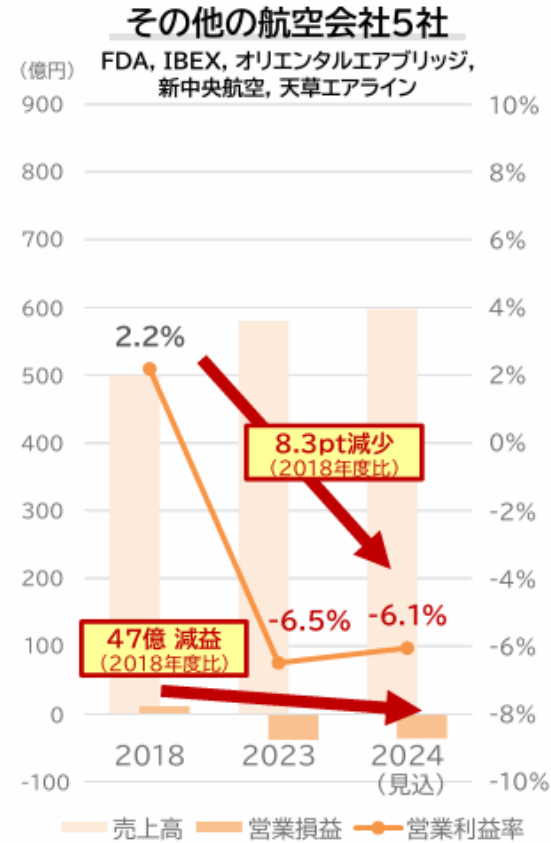
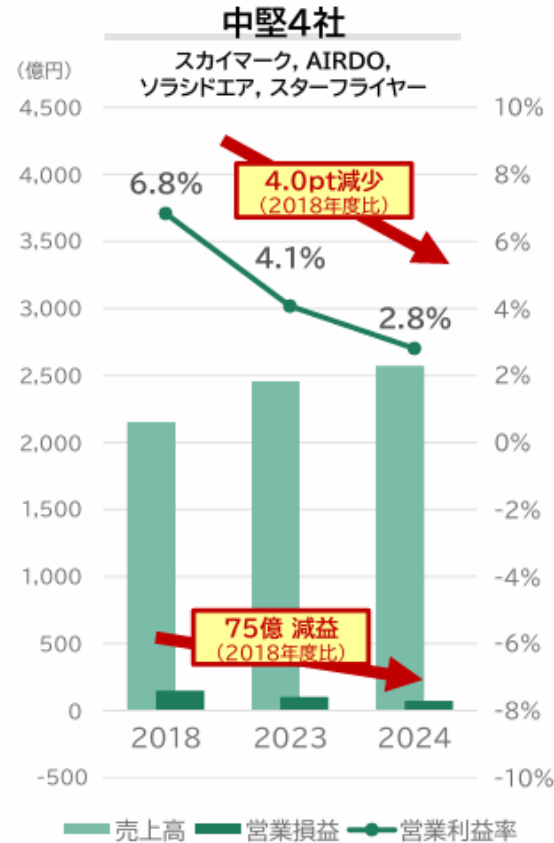
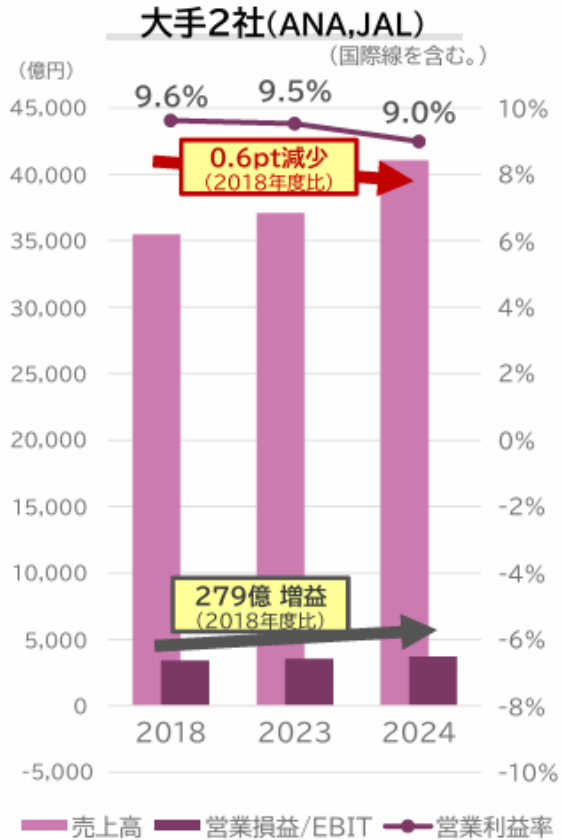
営業利益は2028年度40-50億円、2035年度には80-100億円を見込む。純資産を2028年度には100億円、2035年度には200億円に積み上げ、自己資本比率を2035年度に25-30%、ROEを8-19%以上に引き上げる。

注: ROE (Return On Equity) 自己資本利益率=当期純利益÷自己資本

# 国内航空のあり方に関する有識者会議

[https://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_tk4\\_000020.html](https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk4_000020.html)

国土交通省: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、主に国内専業の中堅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。

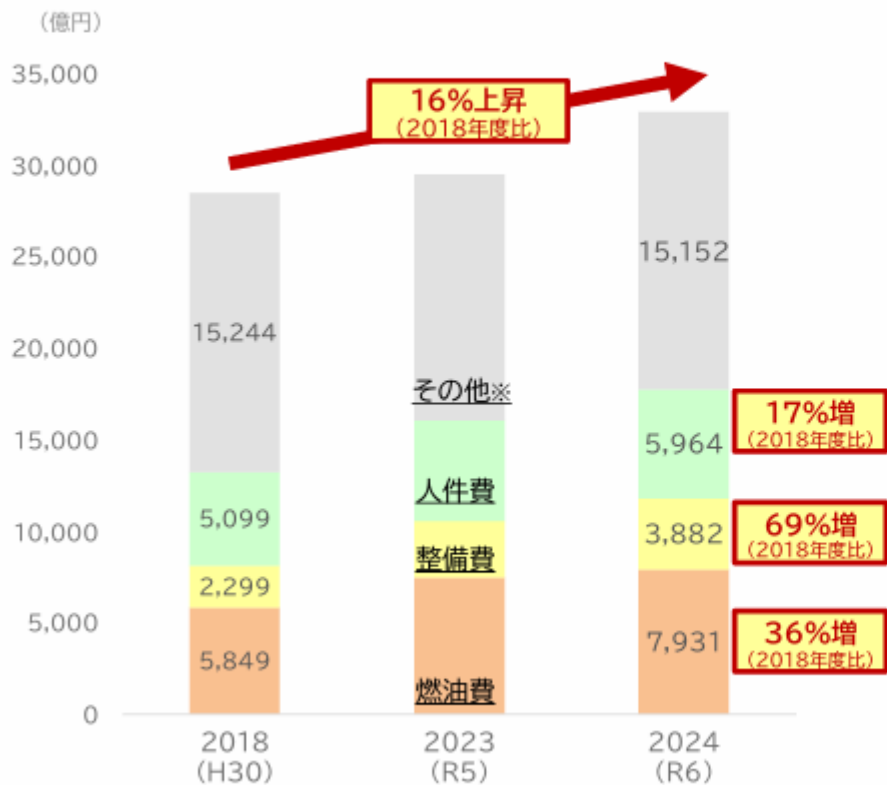


(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成

国交省: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

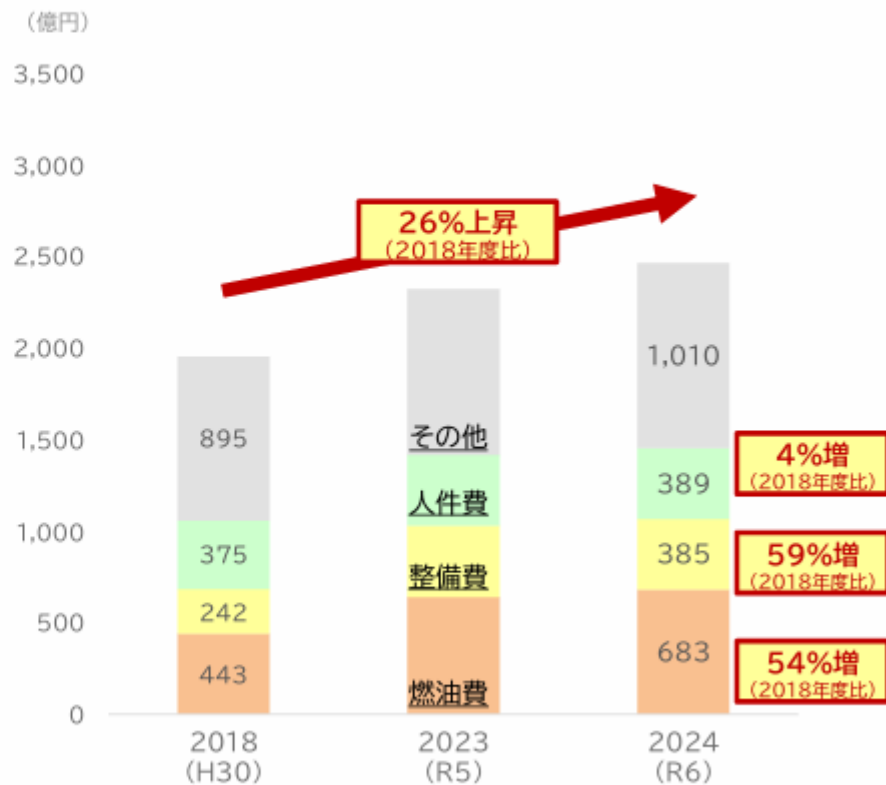
ANA, JAL (国際線を含む。)



※その他は機材・リース費、委託費等

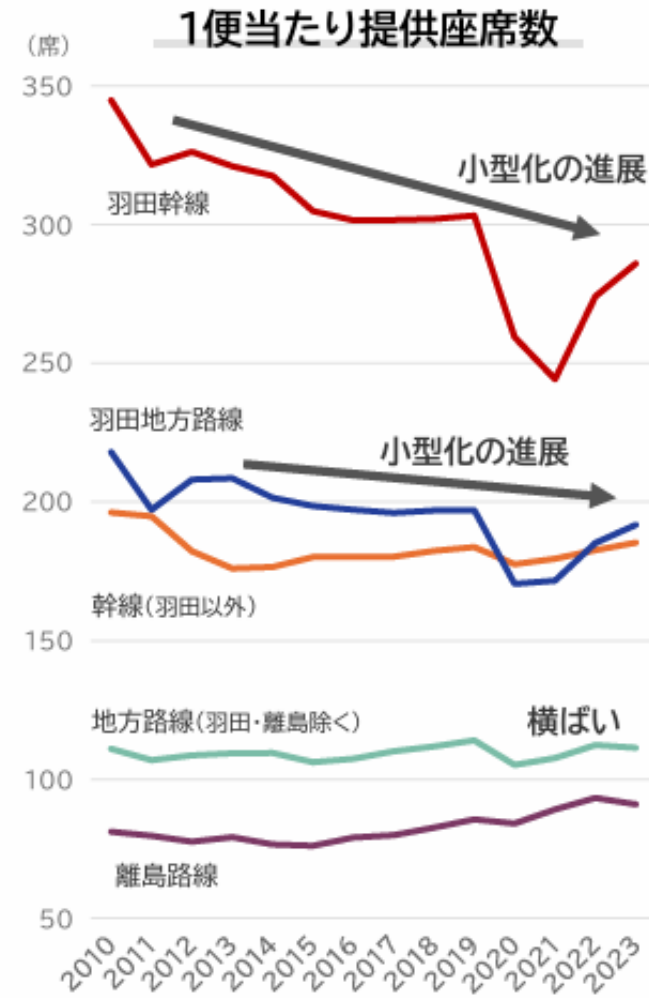
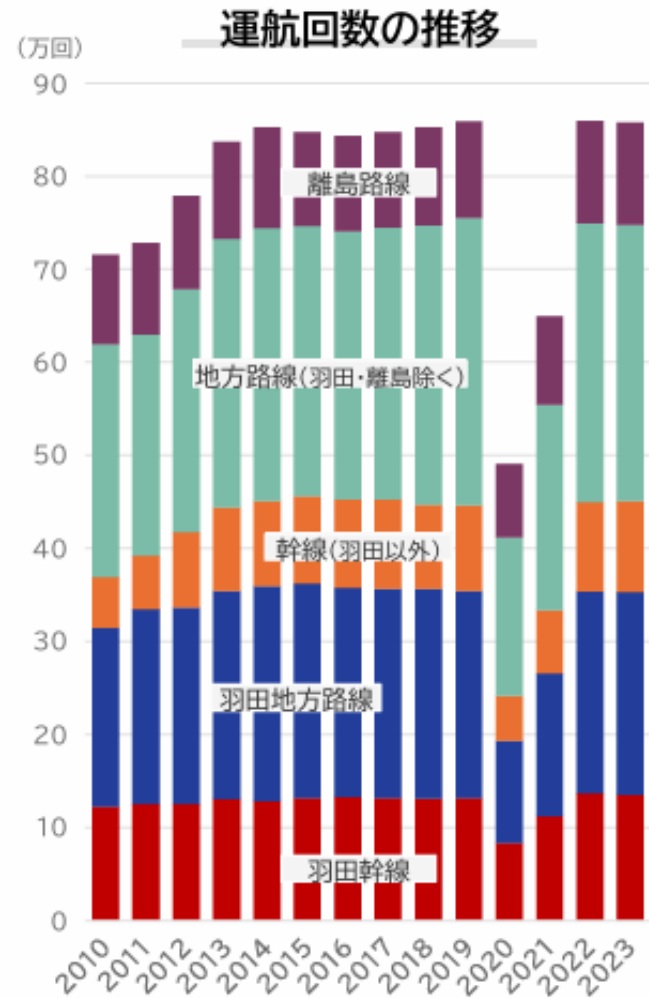
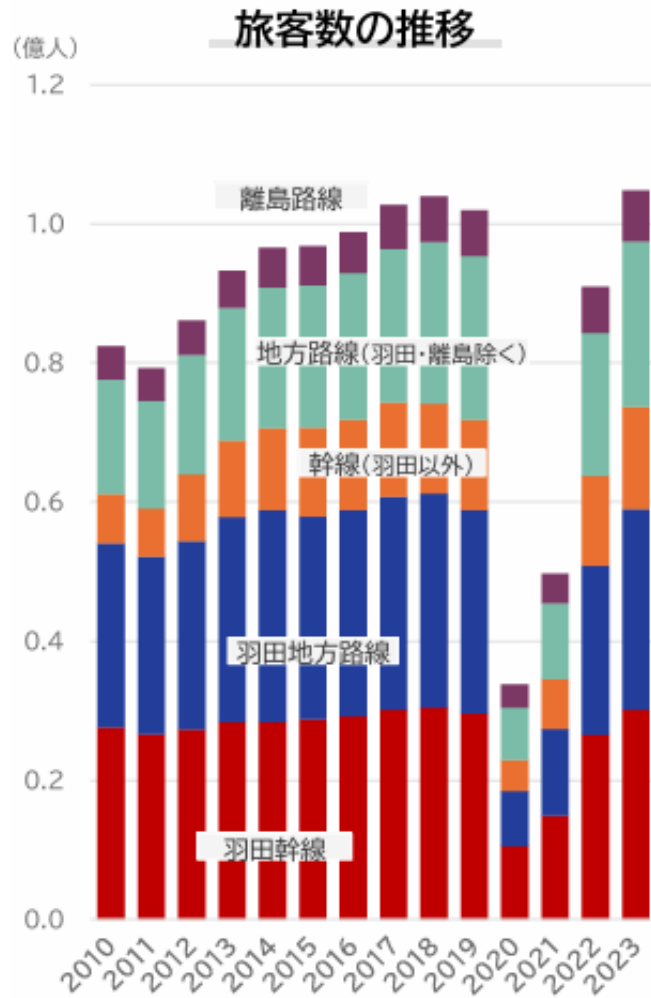
### 中堅4社の営業費用の増加

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。

国交省: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便あ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

# 国内線の窮状と課題(ANA)250530

<https://www.mlit.go.jp/koku/content/001913692.pdf>

## 【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**

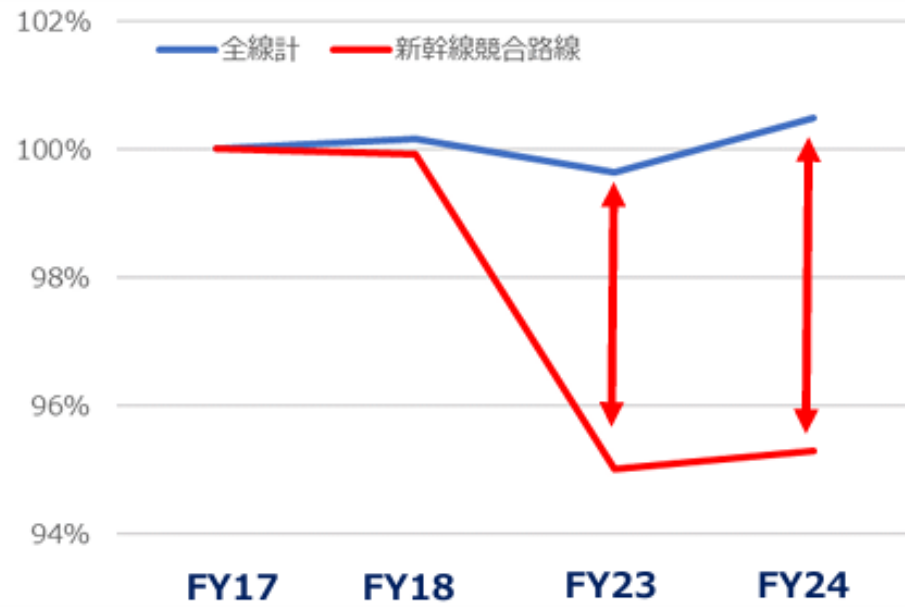
	2009年度	2014年度	2019年度	2024年度
平均単価	15,816円	15,818円	15,844円	15,980円

## 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**



## 国内線の現状について(JAL)250530

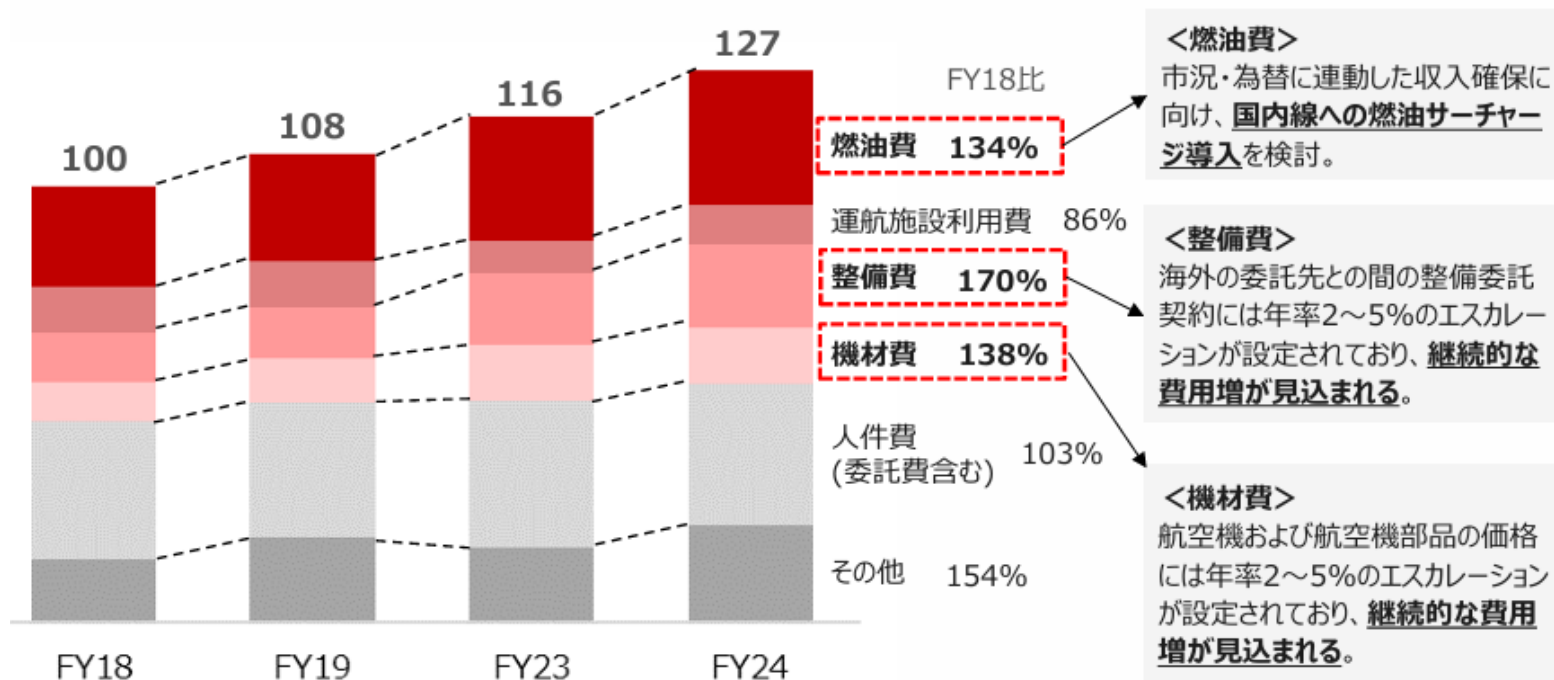
### JALグループ国内線の利益比較 (2018年度 vs 2024年度)

- ・コロナ前には国内線事業がJALグループ全体の営業利益の約4割を占めていた。
- ・現状は、費用増に見合う収入増が実現できておらず公的支援がなければ実質利益なし。

### 国内線の費用推移

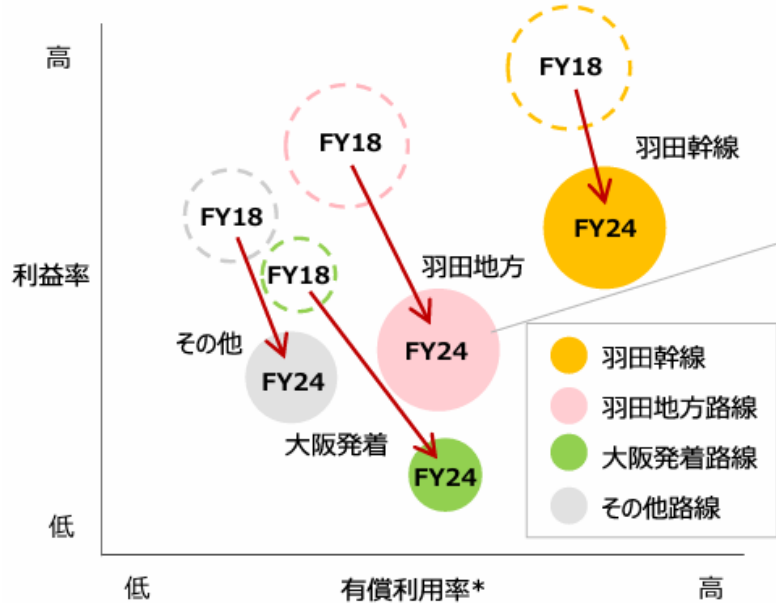
- ・円安と海外の物価上昇により、燃油費、整備費、機材費等の外貨建て費用が大きく増加。
- ・海外の物価上昇は今後も継続することから、構造的・継続的な費用増が見込まれる。

### JALグループ国内線の費用比較 (2018年度を100としたときの指数)



## JAL路線カテゴリ別の事業性推移

- ・羽田発着地方路線は、**新幹線競合路線**を中心に収益性が低下。
  - ・大阪発着路線はコロナ前から低収益。**需要喚起**等で搭乗率はコロナ前を上回るが、費用増分をカバーできず**赤字幅が広がる**。
  - ・離島を含む**リージョナル**路線はコロナ前から収益性が低く、引き続き厳しい事業環境が継続。
- ⇒大幅な費用増により、利益確保に必要な搭乗率・単価がコロナ前から大幅に上がり、**多くの路線が赤字**に陥る。

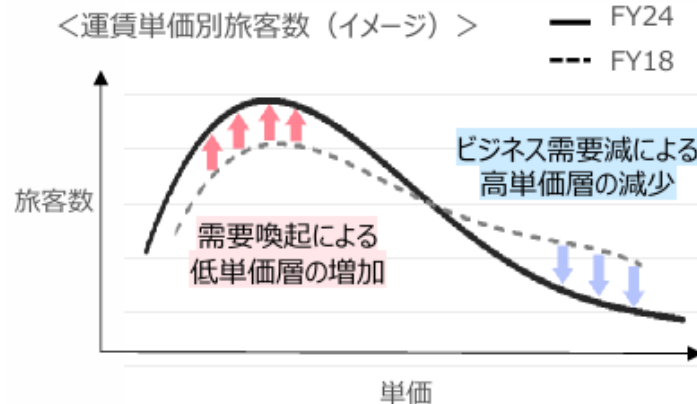


### 羽田発着地方路線の課題

- ・新幹線競合路線は新幹線運賃への対抗が必要。
  - ・季節・曜日・時間帯による**需要波動**や、**首都圏発**と**地方発**の**需要偏差**がある中で、供給規模は一定。
- ⇒単価が上がらず、**恒常的に赤字状態**が続く。

### 総需要減退が引き起こす課題

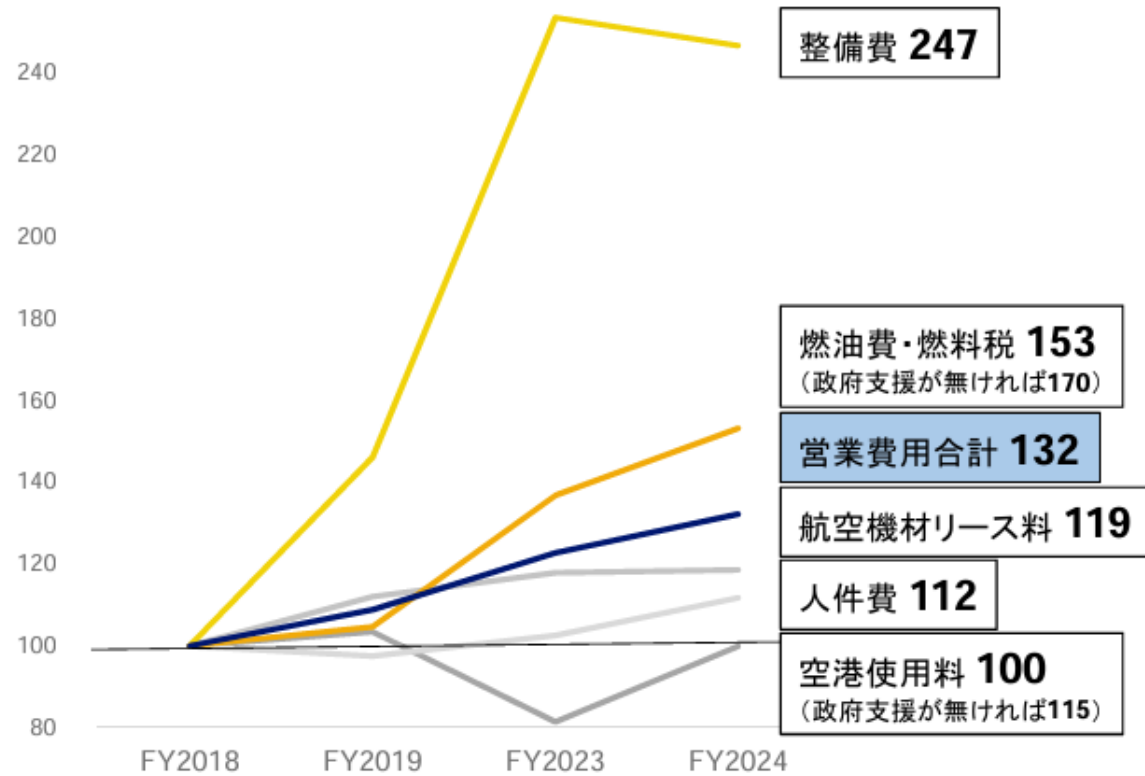
- ・ビジネス需要が減少したことで競争が激化
  - ・各社**タイムセール**などの需要喚起を行った結果、**低価格帯**の旅客構成比が増加
- ⇒搭乗率は上がっているが、**収益性は悪化**



直面するコスト構造危機(営業費用推移)

- ・円安・原油高・海外の高インフレ等により費用は高騰を続け、**管理可能費の抑制では対応が難しい**外部環境
- ・人材流動性の高まりにより航空業界につなぎとめるための人的投資の強化や、脱炭素対応等で保有機の全機更新投資が必要であり、今後も費用増加傾向が続く見通し

FY2018を100とする

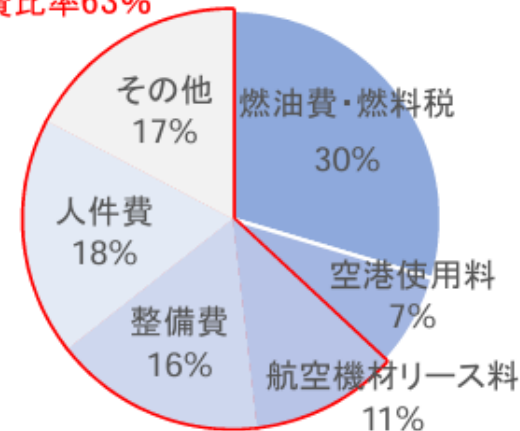


ドバイ原油はFY2018比で15.6%増加  
 為替レートはFY2018比で26.4%増加

	FY2018	FY2024	FY2018比 増減率
ドバイ原油価格 (ヘッジ後) (US\$/バレル)	64.8	74.9	+15.6%
外貨取引の 為替レート (ヘッジ後)(円/US\$)	110.7	139.9	+26.4%

コストの構造(FY2024)

固定費比率63%



〈参考〉

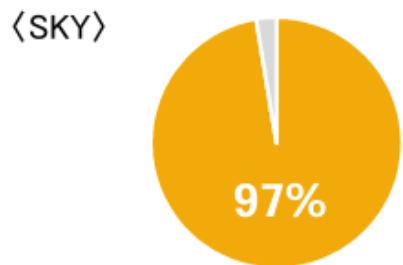
航空機材定価：FY2018比でUS\$ベースでは31%増、円ベースでは65%増

※一部、飛行回数/時間に連動する変動費を含む

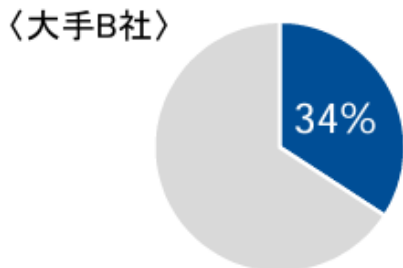
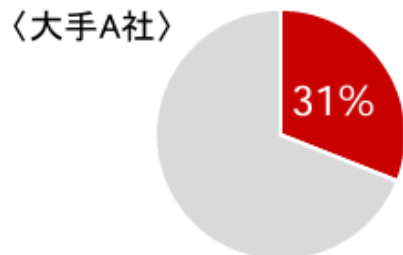
## SKY:大手2社とは異なる事業構造

- 収入の**ほぼ全てを国内旅客収入**が占めており、コロナ禍以降、**利益率は大幅に低下**。
- 大手のように国際線や貨物事業で全体の利益を確保できる事業構造ではない
- このままではコロナ禍以降の苦境から脱却できず、**有利子負債が長期的に重く**のしかかり、成長投資余力がない

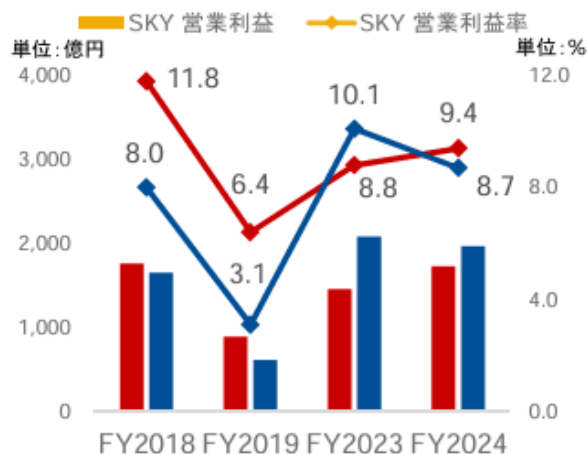
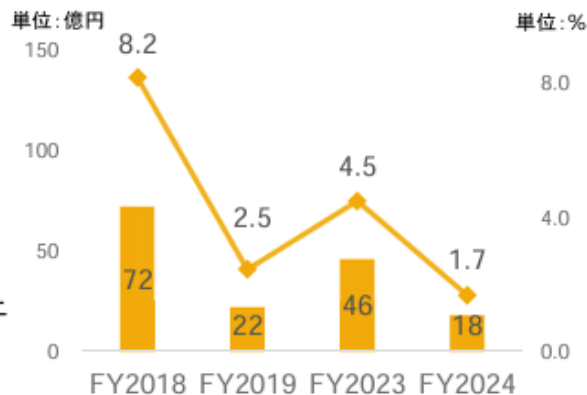
航空各社の国内旅客収入の割合 (FY2024)



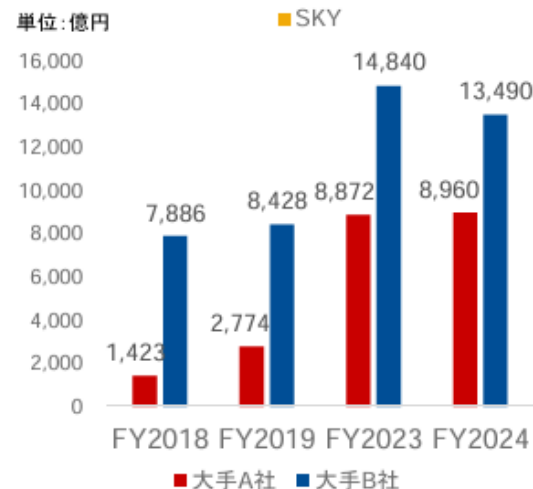
※国際定期便は2019年11月に参入もコロナ禍により休止



営業利益・営業利益率の推移



有利子負債の推移



注:  
 1. 大手A社および大手B社の各数値は、各社の決算説明会資料およびHPの財務・業績・ハイライトより引用  
 2. 大手A社の営業利益および営業利益率は、FY2019以降はEBIT、EBITマージンの数値を引用

「国内航空の今後のあり方は？」**実質赤字の国内線**(航空新聞社.251002要旨)

・中堅航空会社からヒアリング「**存亡の危機**」とも

国内線で思うように稼ぐことができず、訪日旅客需要が好調な国際線事業などでカバー、あるいは成長するという本邦エアラインの構図が、すっかり出来上がってしまった。

多数の国際線ネットワークを有する**大手キャリアは国内線の穴を埋める**ことができようが、**国際線を持たない中堅航空会社は厳しい**。

売上高で過去最高を更新する会社が続出した一方で、コストの急上昇によって利益は急落。**政府の補助金がなければ、実質赤字**という状況さえ生まれている。

10月1日、航空局は「国内航空のあり方に関する有識者会議」の2回目の会合を開催した。

・航空局長

需要構造やコクト構造が変化、いかに利用者利便を向上、我が国の航空産業、重要な転換点に

利便性の高い航空輸送サービスを提供し続けるため、積極的な議論を

・航空局「**国内線は供給過多ではない**」

第一回で「供給過多か定量的に議論すべき」指摘

→低需要便でタイムセールなど空席を埋める企図、**概ね旅客数5-10%で増加傾向**＝供給過多とは異なる

・基本「競争環境で事業展開」前提

第一回で「国内線ネットワークあるべき姿を議論」「**協調・協業は一足飛びでは**」コメント

＝生産量が変わらない場合、**ダイヤ調整しても競争の制限にならない可能性**

(需要減退路線)

・「各社減便、1社撤退」は**現行法**で

・「便数調整、コードシェア(事業者集約)」生産調整は「**競争法の整理が必要に**」

◆**スカイマーク**「中堅航空会社は存亡の危機」(航空新聞社.251003)

「存亡の危機」と自ら表現するほど、事態は切迫しているとして、国内航空の危機を訴えた。

スカイマークはコロナ前、2018年度の営業利益が72億円だった。しかし2024年度には営業利益18億円にまで急落。

2024年度は**政府支援**(空港使用料減免、航空燃税減免、燃料油激変緩和措置)が**無ければ実質27億円の営業赤字**、約100億円もの営業損益の悪化という状況だった。

(要旨)**大手と比較にならないほど深刻**

「円安・原油高と努力だけでは対応できない」「政府支援が無ければ2年連続で赤字」

「**大手による大規模かつ継続的なセール**は、短期的な顧客メリットの裏側で、航空の未来を奪っている」

「国内旅行全体の消費が伸びる中で、航空券単価だけが取り残される」「利益なき繁忙という異常事態に陥っている」

「改善されなければ最終的に負の影響を受けるのは航空事業者だ」「**協業や協調は、公正な競争を阻害するものであってはならない**」

「こうした取り組みを進めるには投資が必要で、政府の環境整備・支援が不可欠だ」