

航空業界トピックスセミナー  
@神戸市(2025.11.6)

ミニフォーラム

# 「周辺環境の変化と空港の役割」

---

加 藤 一 誠  
(慶應義塾大学商学部)

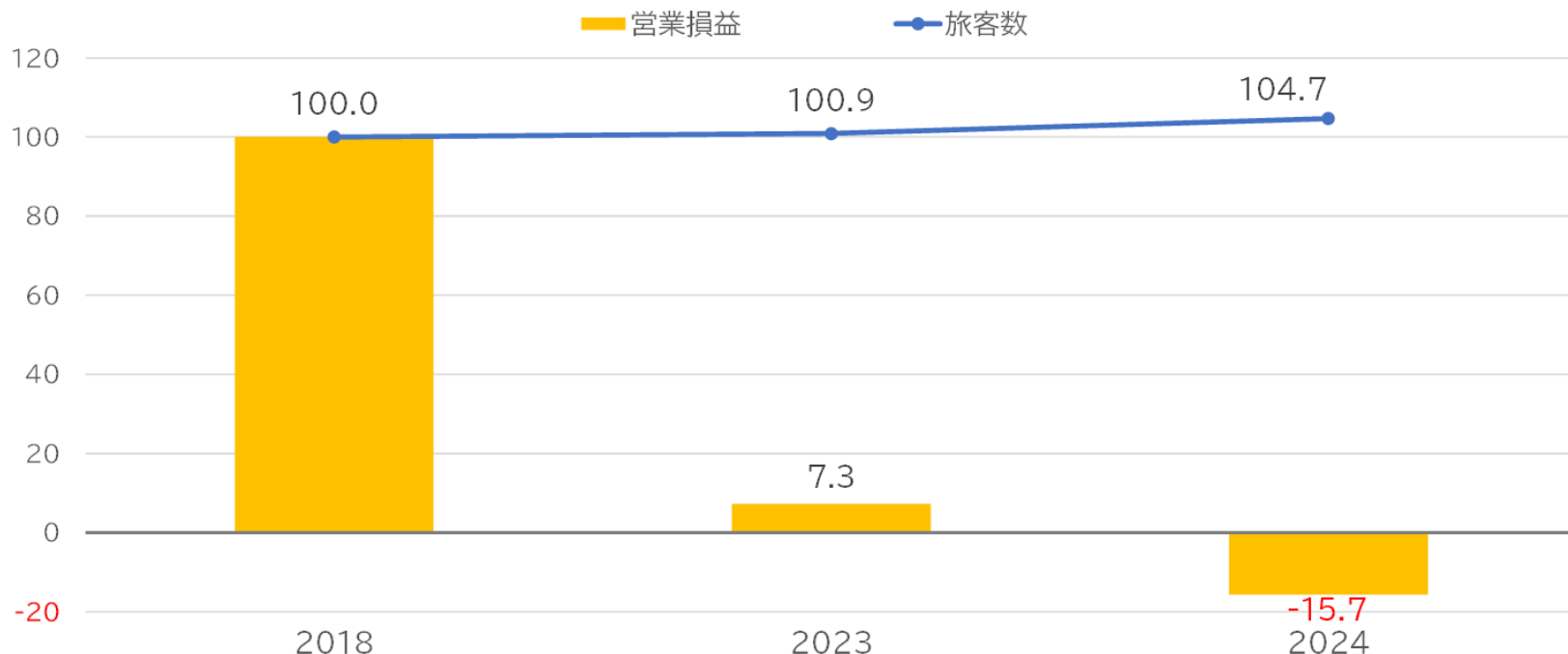
## 関西の光と影

1. 国内線の厳しい現状
2. 絶好調なインバウンドとオーバーツーリズム

# 国内線事業の収支の状況

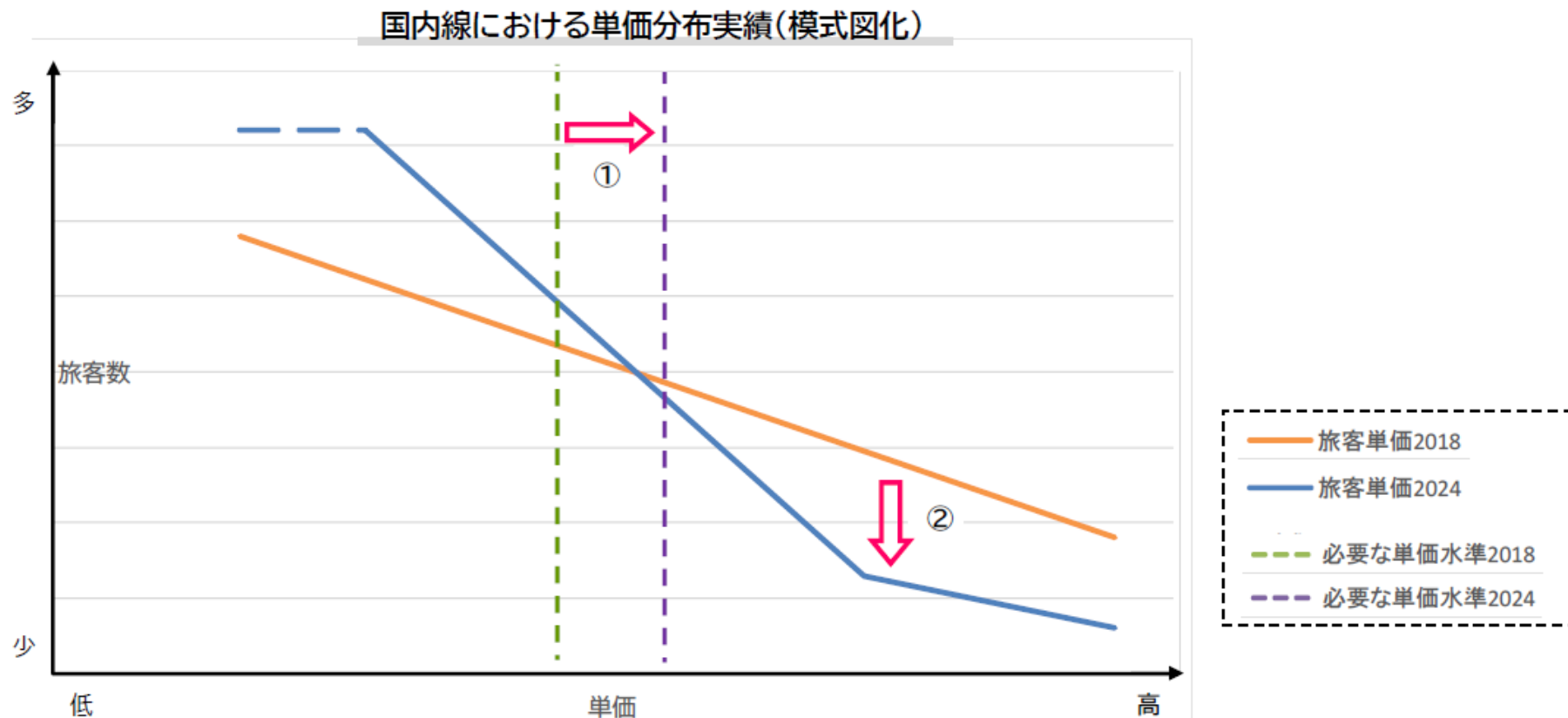
○ 本邦主要6社の国内線事業に関しては、旅客数はコロナ禍前と同水準まで回復しているものの、公租公課の軽減効果※を除いた実質的な営業損益では赤字に転落。特に、主に国内専門の航空会社は厳しい経営状況となっている。

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。

# 国内航空市場の現状（航空局による）（1/2）



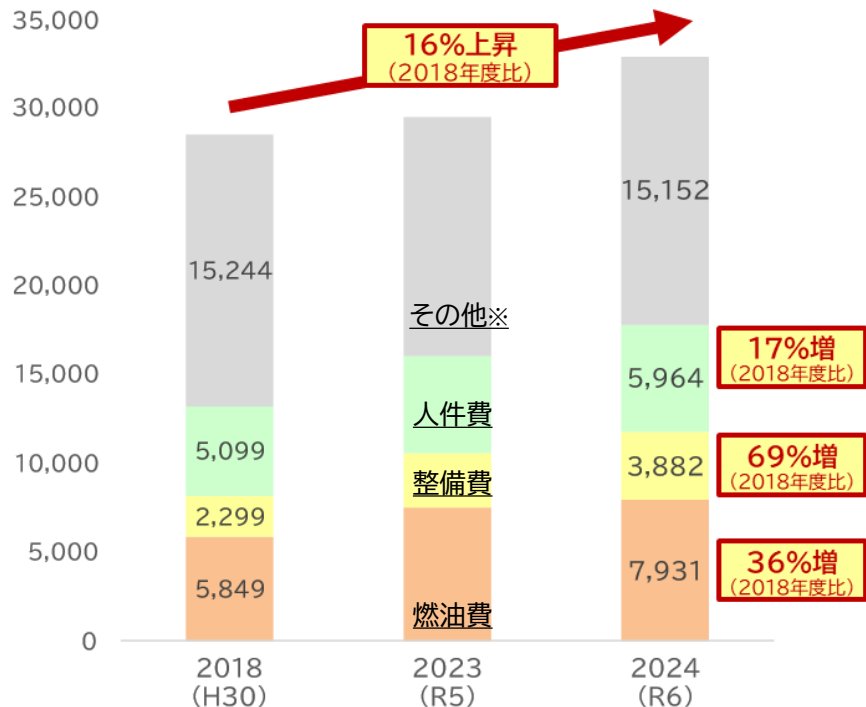
- ① 営業費用の大幅増加による必要な単価水準の上昇
- ② （コロナ禍の）需要構造の変化による高単価の旅客（ビジネス需要）の減少

# 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

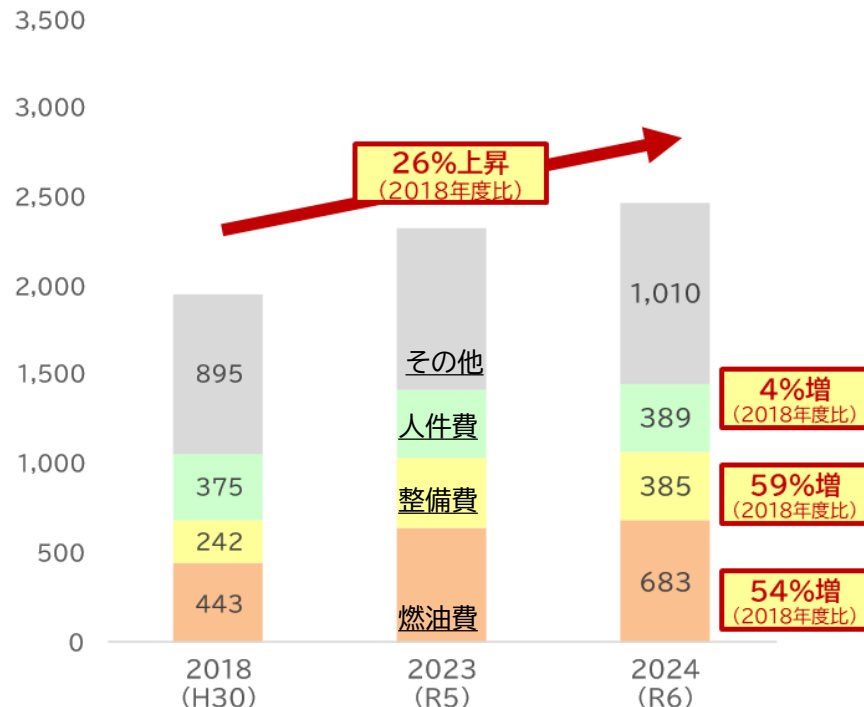
ANA, JAL (国際線を含む。)



※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

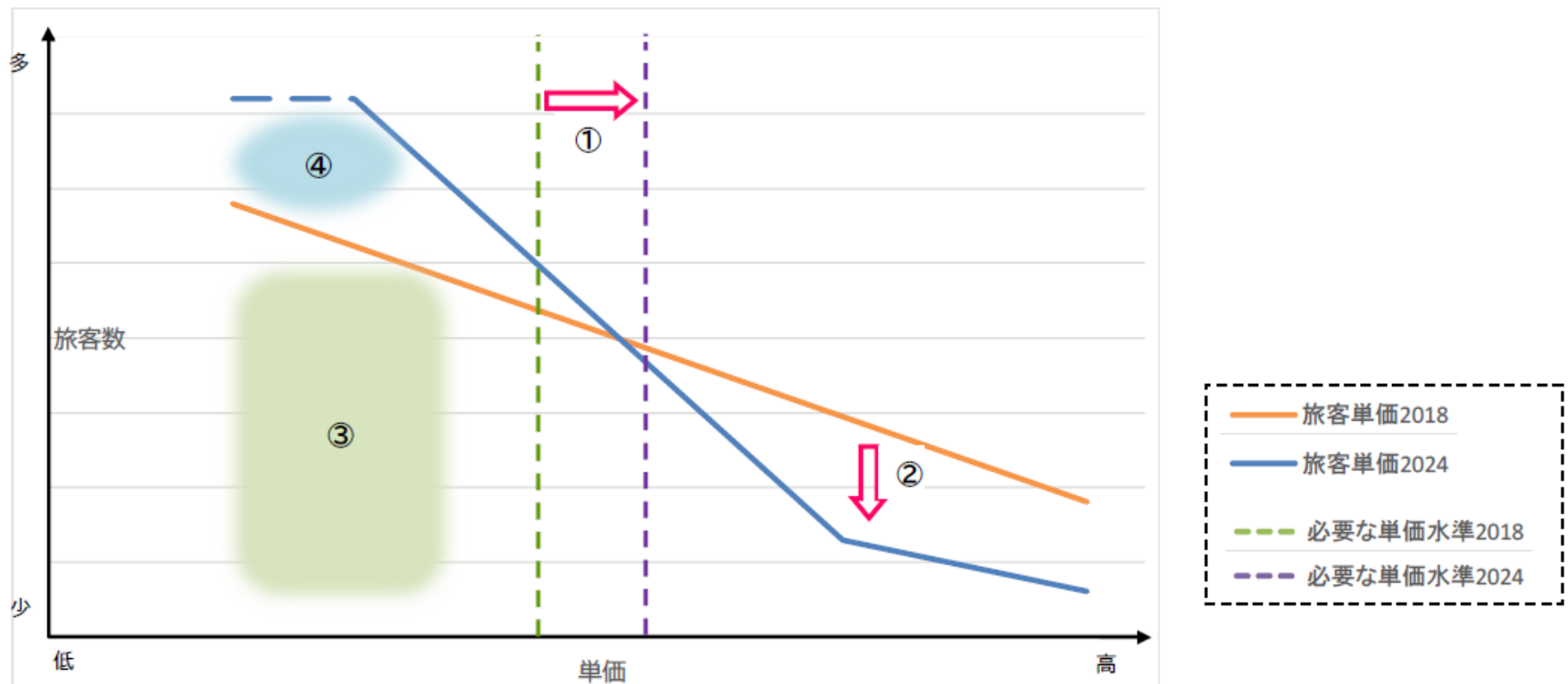
スカイマーク, AIRDO, ソラシドエア, スターフライヤー



注) 大手には国際線を含む

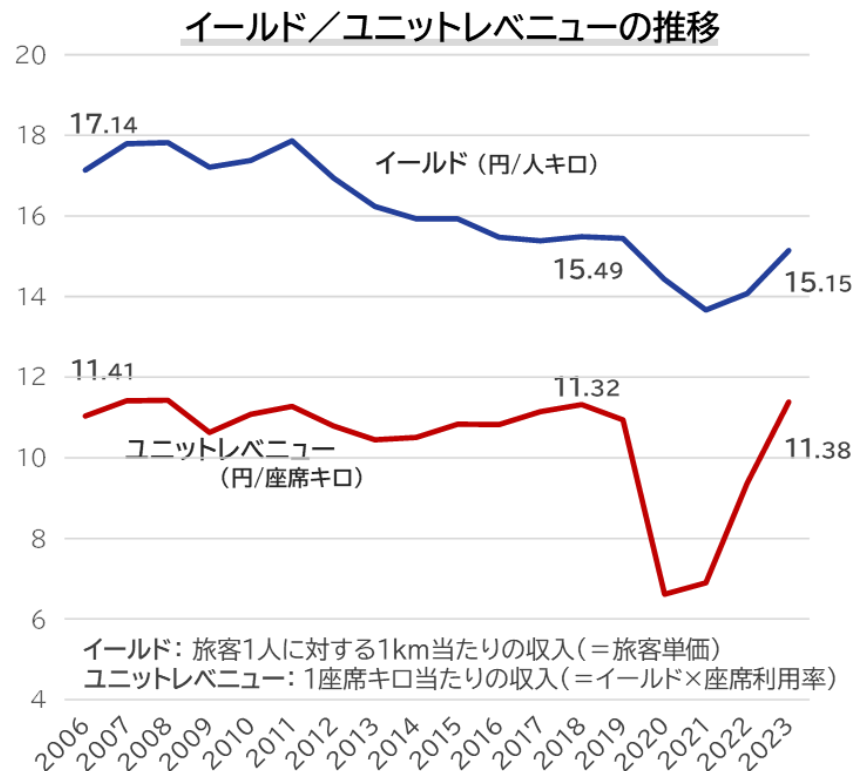
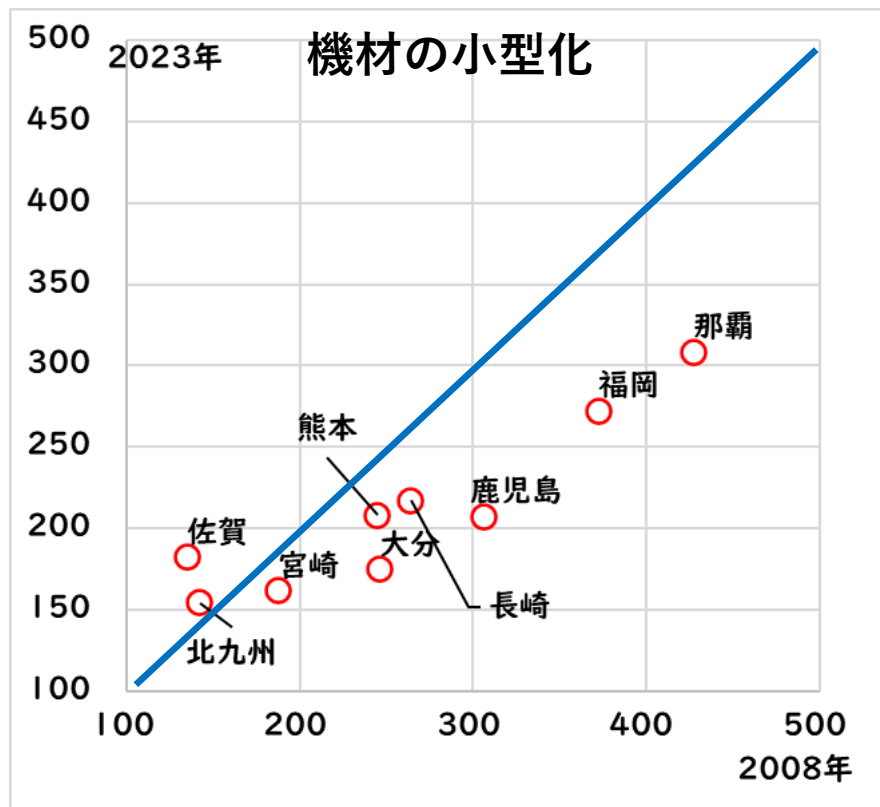
出所) 国土交通省航空局が決算資料やヒアリングをもとに作成

# 国内航空市場の現状（航空局による）（2/2）



- ③ 時間帯や曜日による需要波動⇒低需要便において主に販売されていた
- ④ コロナを経て、セール商品としても販売＝空席を埋めることを意図  
(各社において概ね旅客数の5～10%程度)

# 航空機材の小型化と搭乗率の上昇



(左) 航空会社は機材を小型化し、輸送力を減らしてもコストを節約

(右) 2つの折れ線の差は縮小＝搭乗率は上がっている

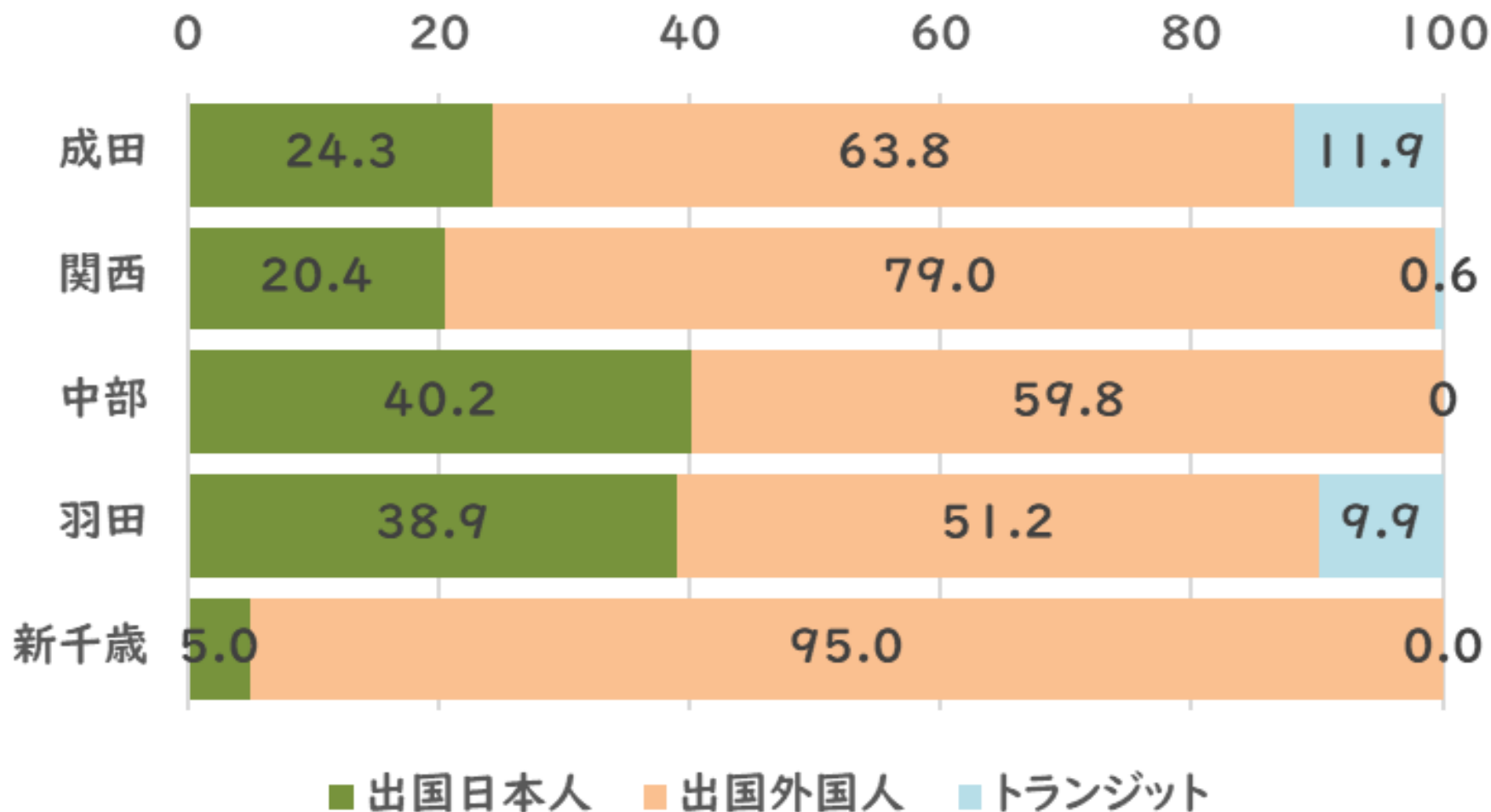
⇒ 小型化して搭乗率を上げながら、収入が費用の上昇に追いつかないという現実  
＝ 旅客数を増やすだけでは収支の改善が難しい＝ 構造問題

(出所) 左は「航空輸送統計年報」より作成、右は「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。

## 関西の光と影

1. 国内線の厳しい現状
2. 絶好調なインバウンドとオーバーツーリズム

# 国際線トランジット比率は落ち着いたが、外国人が圧倒的

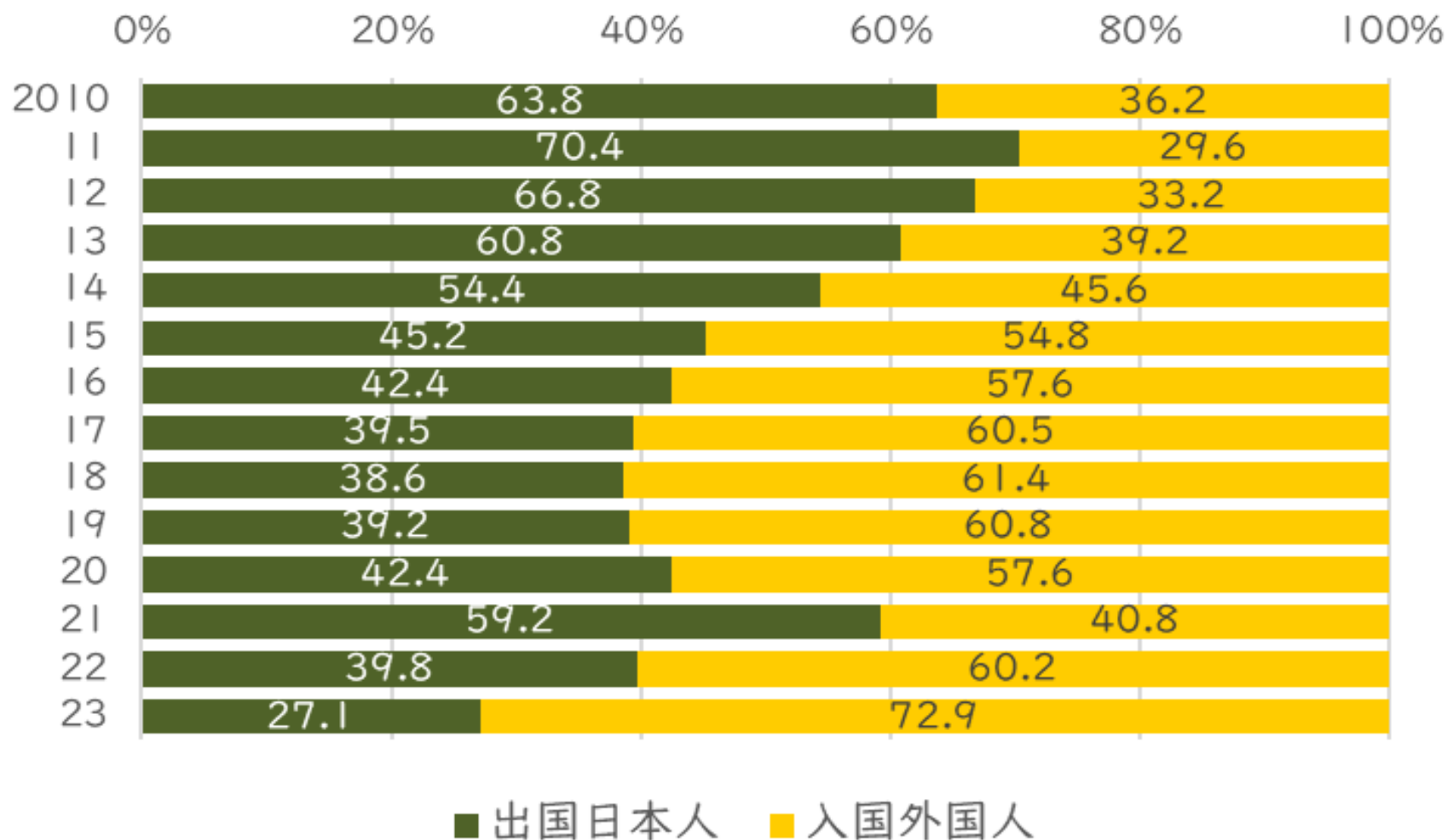


注1) 調査サンプルが全数

注2) トランジットは出発側のみ

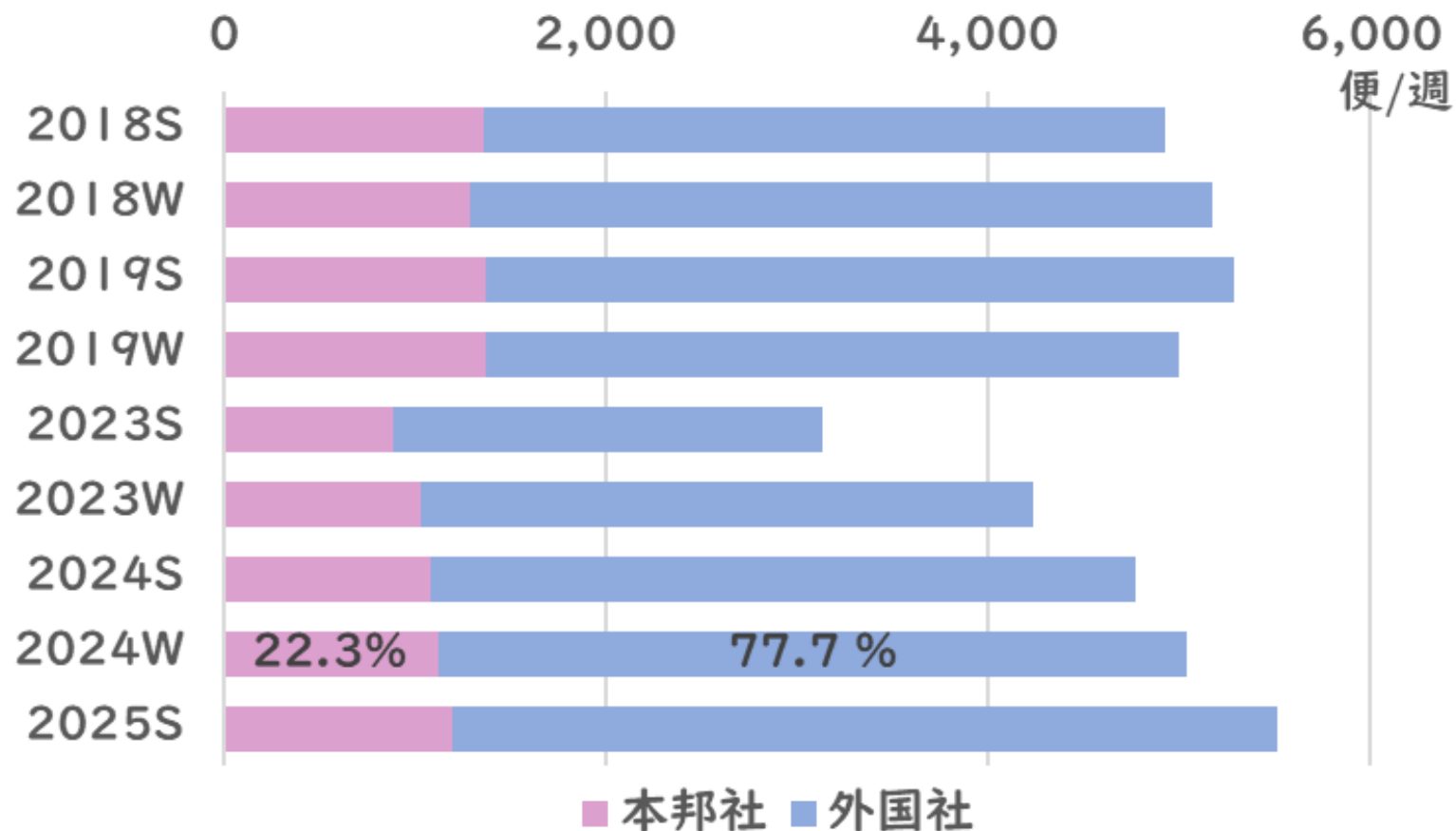
出所) 航空局『国際航空旅客動態調査(令和5年度)』のトランジット集計

# 出国日本人・入国外国人比率（全国集計）



コロナ前から外国人は多かった。これが円安による一時的な効果か、定着する  
のか？

# 航空会社の分担



インバウンド旅客の4分の3は外国航空会社が運ぶ  
そもそも、本邦航空会社の国際線の事業規模はこのままなのか？

# 観光地・バルセロナから学ぶこと



- ← サクラダ・ファミリアは、課金と厳格な予約制
- ↓ クルーズには「地元金に金を落とすような工夫」



# 【ご参考】バルセロナのオーバーツーリズム対策

## 課金と需要調整

- 1) 徹底した予約制（時間単位の入場管理）
- 2) 課金（ネット予約時前に徴収）
- 3) 市議会と港湾オーソリティが負の側面を共有  
「クルーズターミナルを集約（公共ターミナルを閉鎖して1つに、民間運営ターミナルを4つ）  
「滞在期間を長くする施策を奨励」＝クルーズの発着をバルセロナ港に
- 4) 路線バスの観光集中路線をアプリから削除し、住民サービスの維持
- 5) 観光税の増徴

**ご清聴ありがとうございました**