

国内航空の現状・課題と今後について

(令和8年度『航空業界を取り巻くトピックスセミナー』)

日本航空（株） 国内路線事業部 川瀬雄大
2026.11.5



JAPAN AIRLINES

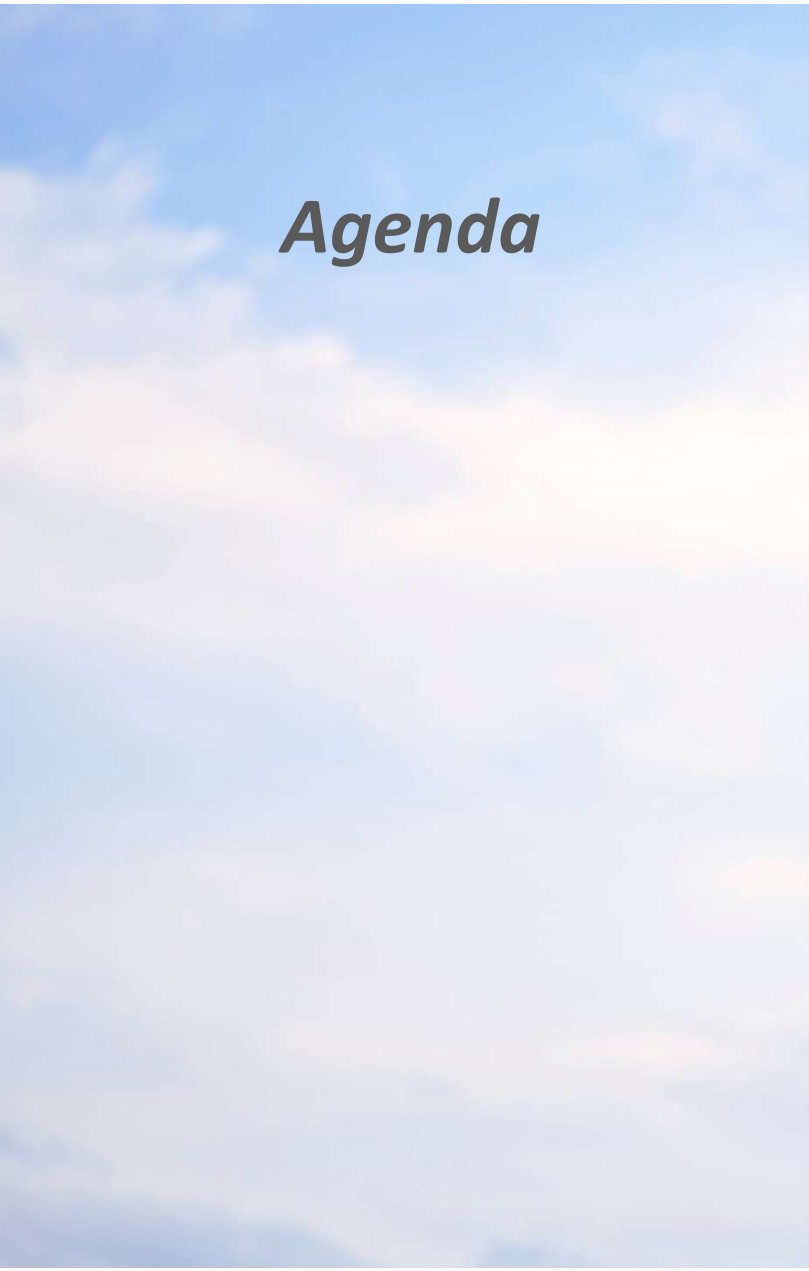


Agenda

～はじめに～

国内航空の実状 ～課題と解決に向けて～

～まとめ～



Agenda

～はじめに～

国内航空の実状 ～課題と解決に向けて～

～まとめ～

JALグループ国内線の事業概要

140路線/900便を運航しており、10万人/日を超えるお客さまにご利用いただいています

JALグループ国内線 就航地点



就航地点数・路線数 (2025年3月末時点)

就航地点数	64 地点
-------	-------

路線数	140 路線
-----	--------

1日あたりの実績 (2025年度)

便数	約 900 便
----	---------

旅客数 (無償込み)	約 10.5 万人
---------------	-----------

旅客収入	約 17 億円
------	---------

お客さま 1人あたり収入	約 15,700 円
-----------------	------------

国内線を運航するグループ航空会社

社名

運航規模 (FY25)

使用機材 (FY25)



日本航空
(JL)
[拠点]東京(羽田)

旅客収入	旅客数
4,528億円	2,741万人

機材	A350	788	767	738
座席数	391席 369席	291席	261席 252席	165席 144席



ジェイエア
(XM)
[拠点]大阪(伊丹)

旅客収入	旅客数
882億円	578万人

機材	E90	E70
座席数	95席	76席



日本トランス
オーシャン航空 (NU)
[拠点]沖縄(那覇)

旅客収入	旅客数
464億円	366万人

機材	738
座席数	165席



日本エアコミューター
(JC)
[拠点]鹿児島

旅客収入	旅客数
116億円	88万人

機材	AT7	AT4
座席数	70席	48席



琉球エアコミューター
(RC)
[拠点]沖縄(那覇)

旅客収入	旅客数
44億円	50万人

機材	DH4
座席数	50席

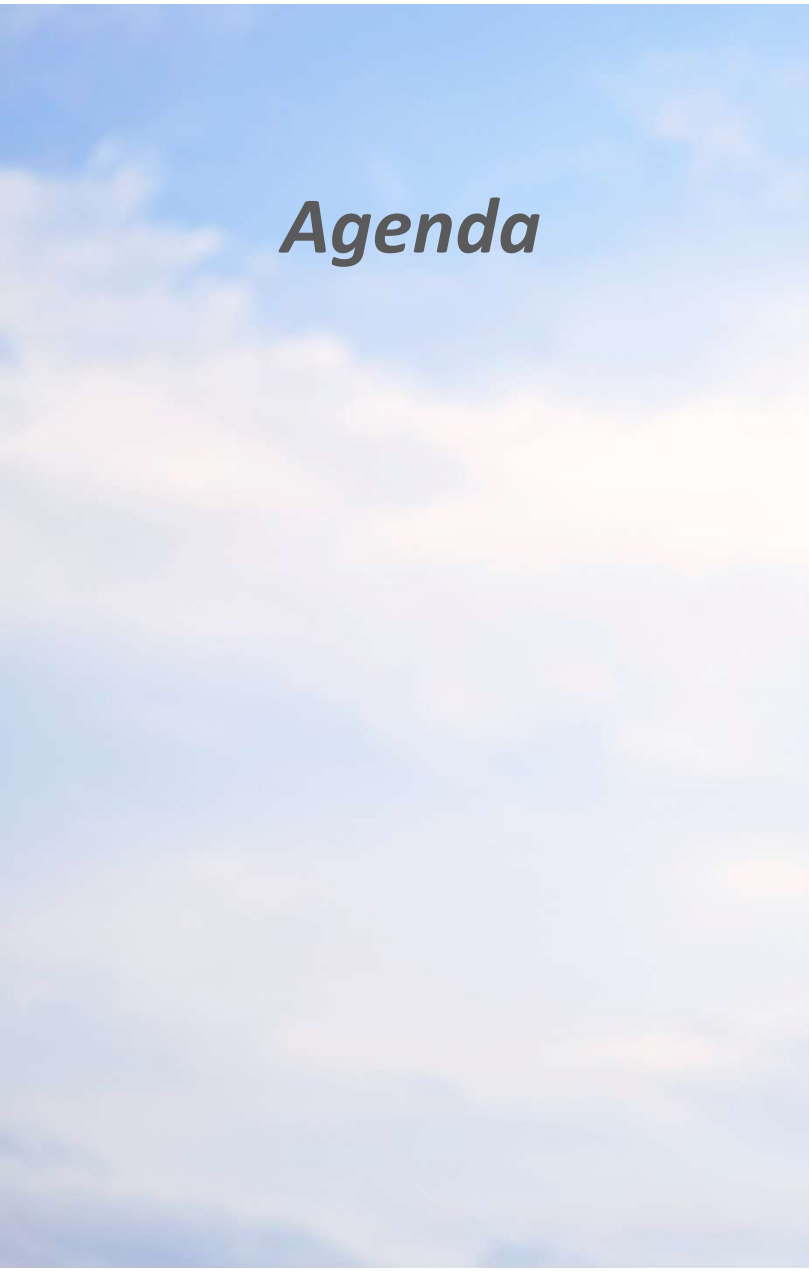


北海道エアシステム
(HC)
[拠点]札幌(丘珠)

旅客収入	旅客数
57億円	43万人

機材	AT4
座席数	48席





Agenda

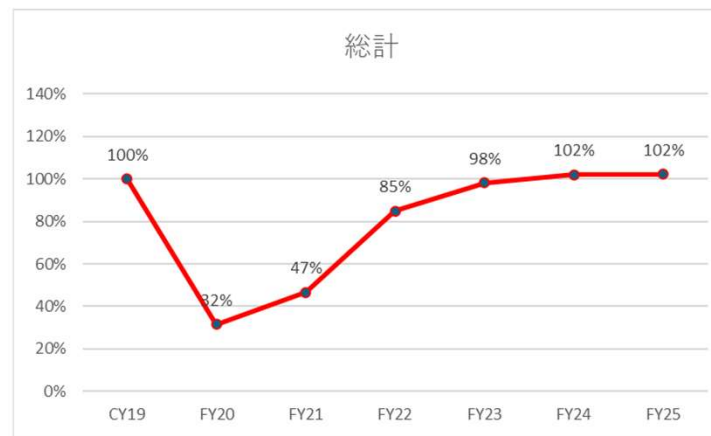
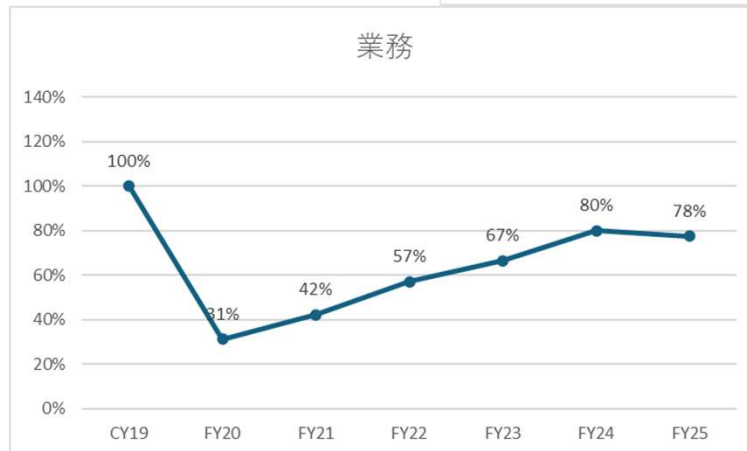
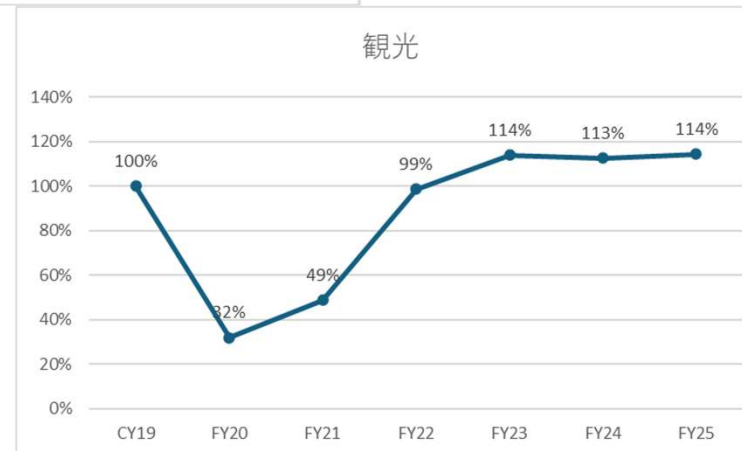
～はじめに～

国内航空の実状 ～課題と解決に向けて～

～まとめ～

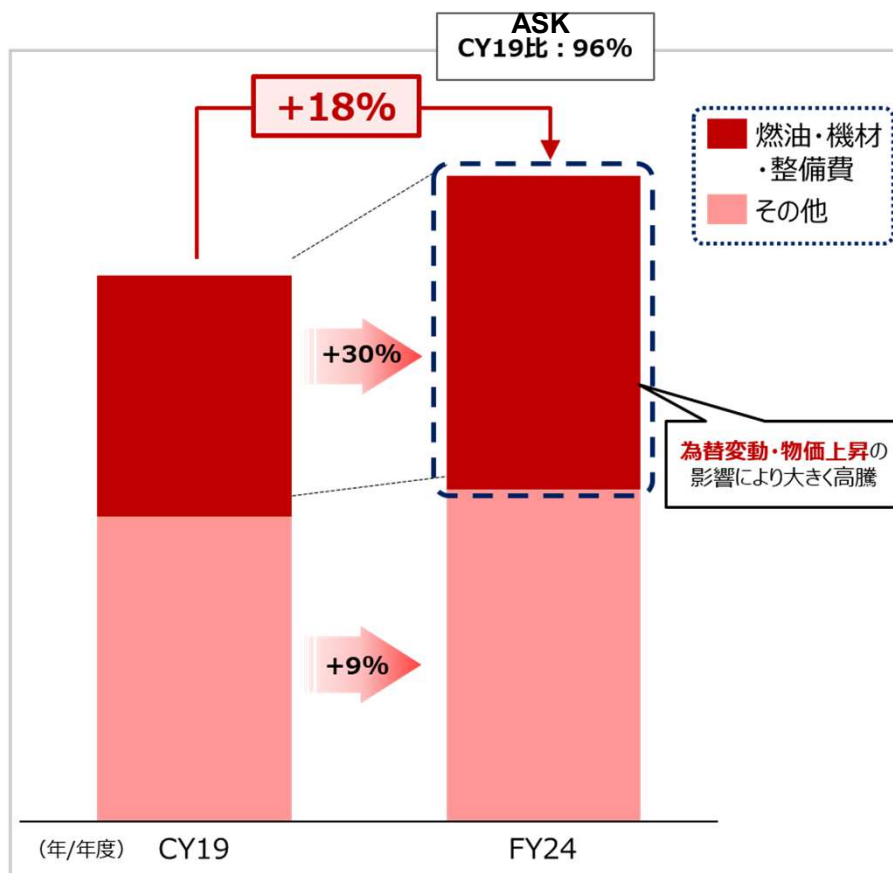
国内線需要推移

- ✓ 国内線総需要はコロナ禍前を回復。しかしながら業務需要は80%で頭打ち
- ✓ 観光客体を中心に需要喚起策により、なんとか高搭乗率を維持している状況
- ✓ 単価の上げ幅が限定的であり、コスト増をカバーできずに利益が低減



費用推移 – コロナ前との費用比較

- ✓ 円安と海外の物価上昇等により、特に燃油費、整備費、機材費等の外貨建て費用が大きく増加
- ✓ 海外を中心に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



<燃油費>

市況悪化と為替影響により大きく増加。
燃油費に連動した収入確保に向け、
国内線への燃油サーチャージ導入を検討

<整備費>

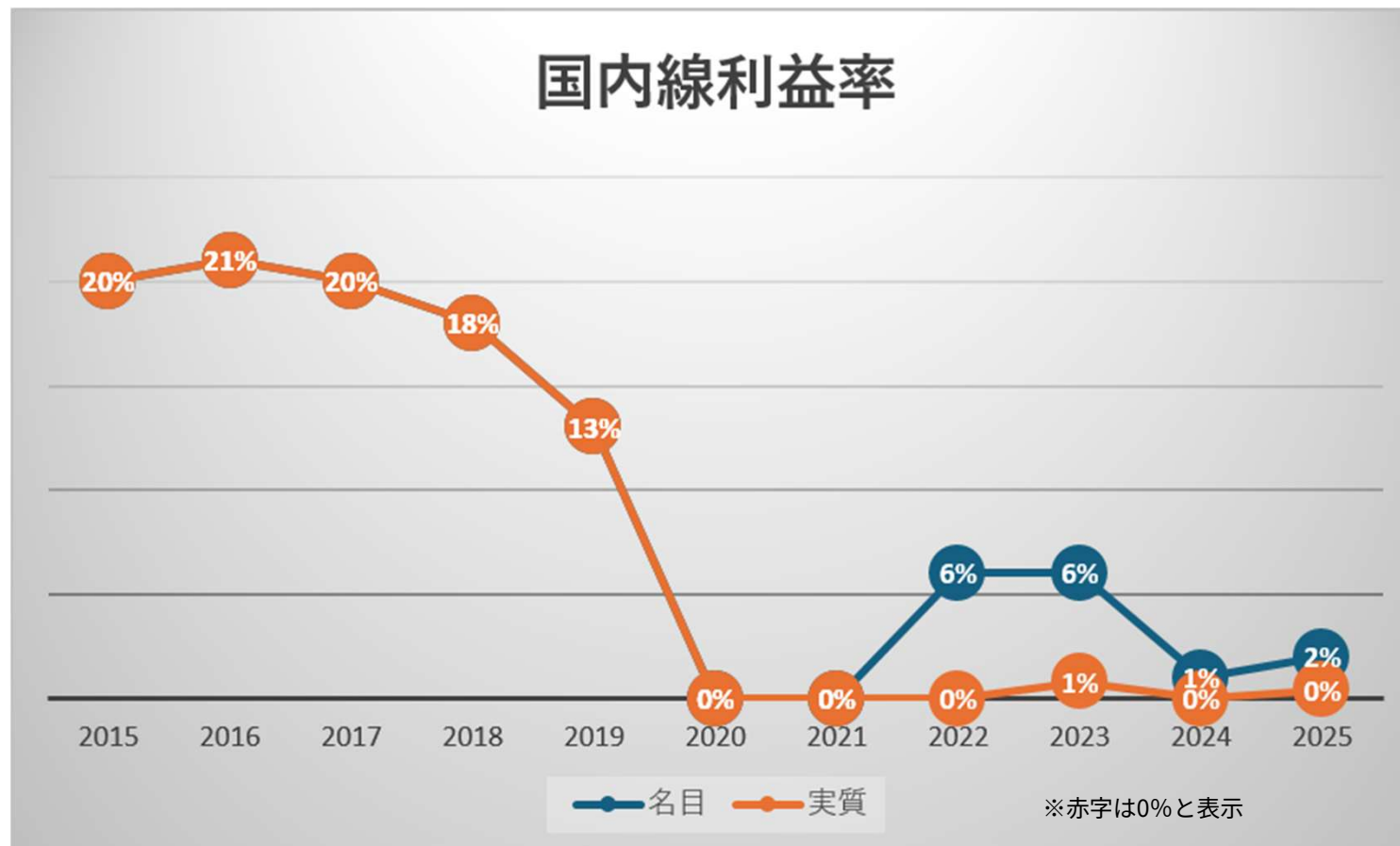
海外の委託先との間の整備委託契約には
年率2～5%のエスカレーションが設定されて
おり、継続的な費用増が見込まれる

<機材費>

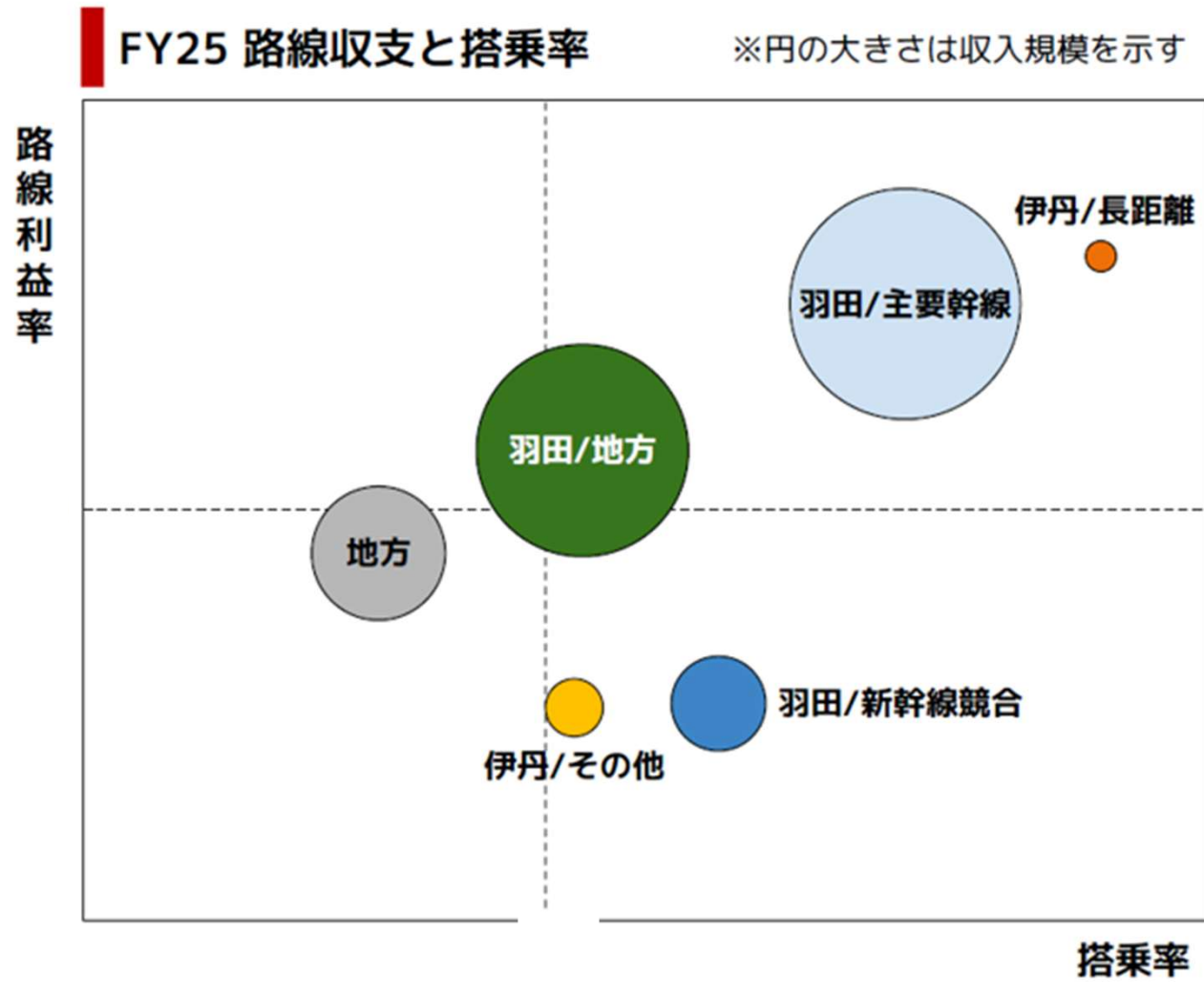
航空機および航空機部品の価格には
年率2～5%のエスカレーションが設定されて
おり、継続的な費用増が見込まれる

国内線利益率推移

- ✓ コロナ禍前は全社を牽引する高い利益率であったが、費用増、業務需要減退により大きく低下
- ✓ コロナ禍以降は各種支援がなければ、ほぼ利益がゼロに近い状態が続く



路線カテゴリ別収支



新幹線競合路線 ～今後の課題～

[新幹線競合路線（鉄道で4時間以内）]

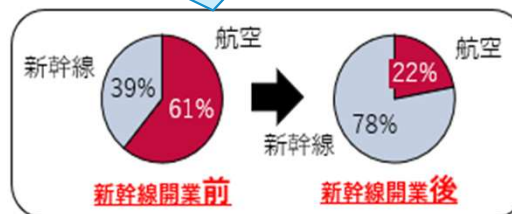
①羽田発着路線

青森/三沢/秋田/山形/小松/中部/
伊丹/岡山/広島

②伊丹発着路線

福岡/熊本

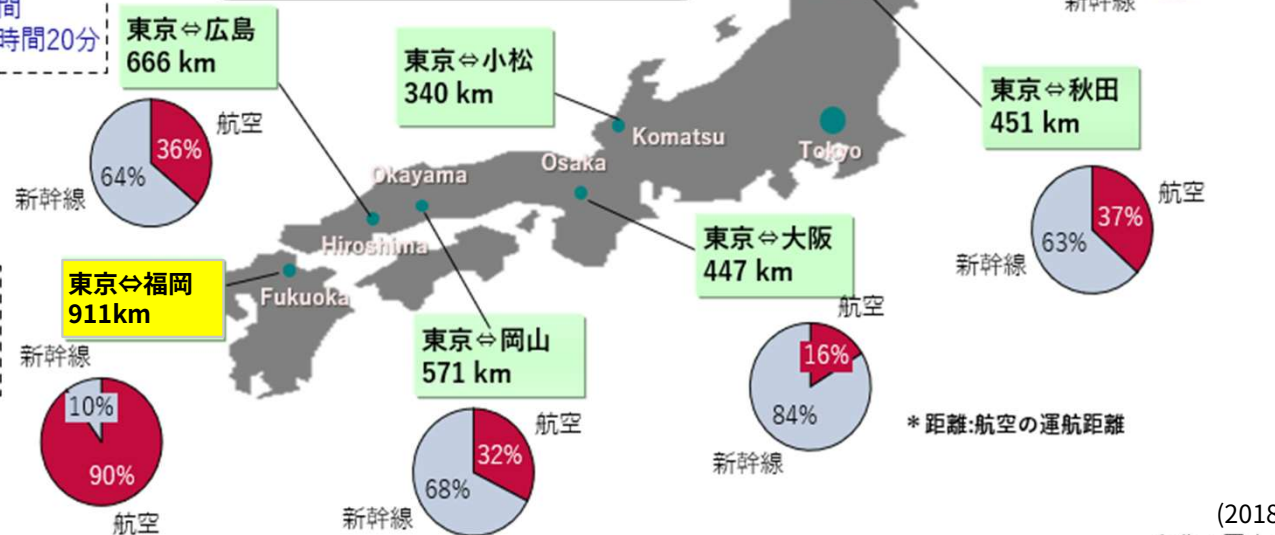
(*)石川県⇄首都圏間の総流動は、
FY13 310万人→FY24 481万人へ



■東京駅⇄広島駅
JR：4時間
航空：3時間20分

■東京駅⇄博多駅
JR：5時間
航空：3時間30分

■東京駅⇄青森駅
JR：3.5時間
航空：3時間



* 距離:航空の運航距離

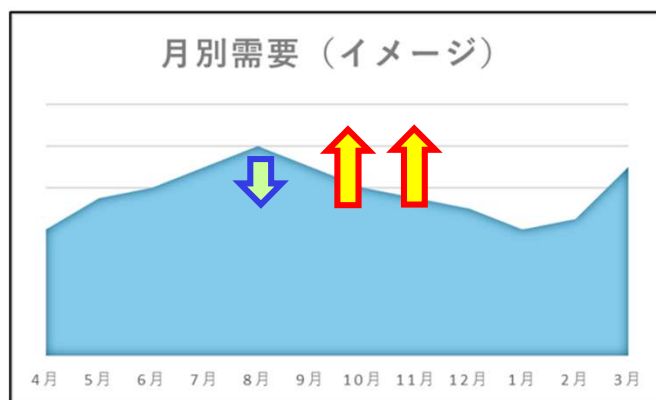
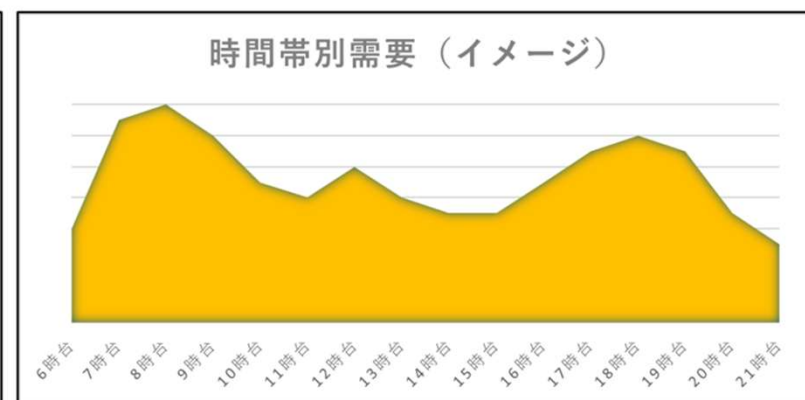
(*) 2026.8.11 中日新聞WEBサイトより
<https://www.chunichi.co.jp/article/1294878>

(参考) 需要偏差と供給について

航空業界には需要、供給それぞれにおいて以下のような特性がある

【需要】路線、シーズン、曜日、時間帯によって需要の大きさが異なる

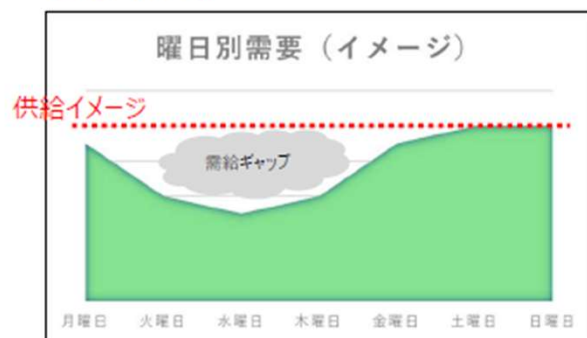
【供給】保有する航空機の数（＝供給）には限りがあり、急激な需要の変化に対し、供給を迅速かつ柔軟に変更することが難しい



(参考) 需要偏差と供給について

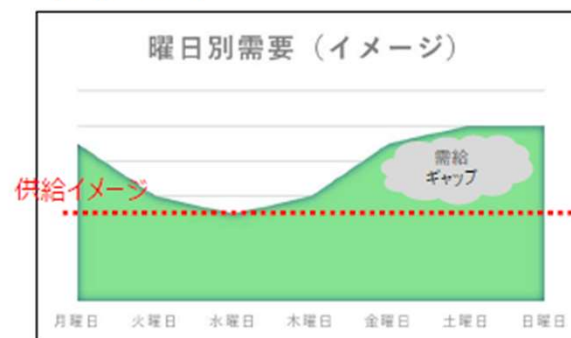
供給を多く設定 → 全ての需要に応えられるが、閑散期の利用率 (Load Factor:L/F) が低下 (収支が悪化)
供給を少なく設定 → 安定した高L/Fで収支は安定するが、高需要期に全ての需要に応えられない

【供給 (大)】



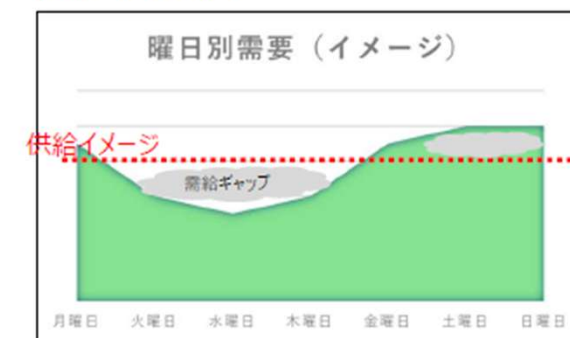
- ・高需要期の需要に応えられる
- ・閑散期はL/Fが低下し、収支が悪化 (セール運賃などで需要喚起してL/Fを上げる = 単価は下がる)

【供給 (小)】



- ・安定した高L/F
- ・多くの需要に応えられない

【供給 (バランス)】



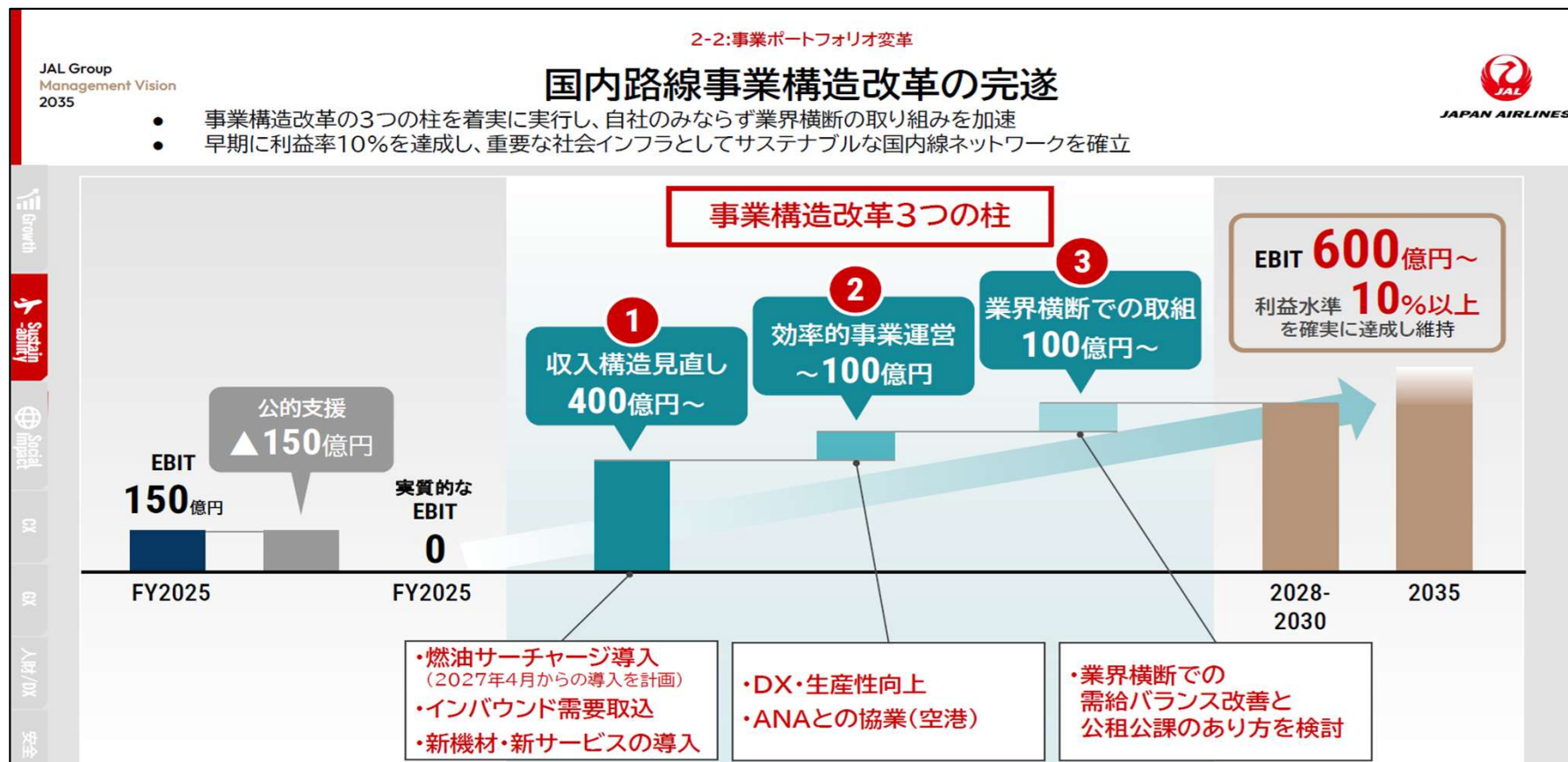
- ・できるだけ多くの需要に応えるものの、収支も考慮して供給を設定
- ・需給ギャップはあるものの、大きな乖離は起きにくい

【機種選定のポイント】

- ✓ 機材は選定から納機まで数年かかる。さらに20年近く使用するため、将来の需給の読みが大切
- ✓ 大型機 (供給が大きい) ほど、運航コストも高い。需要減の局面では利益がより出にくくなる
→ 大型機で収入・シェア最大化を目指すか、小型機で他社にお客様が流れても高利益率を確保するか (重要な戦略)

課題解決に向けたロードマップ

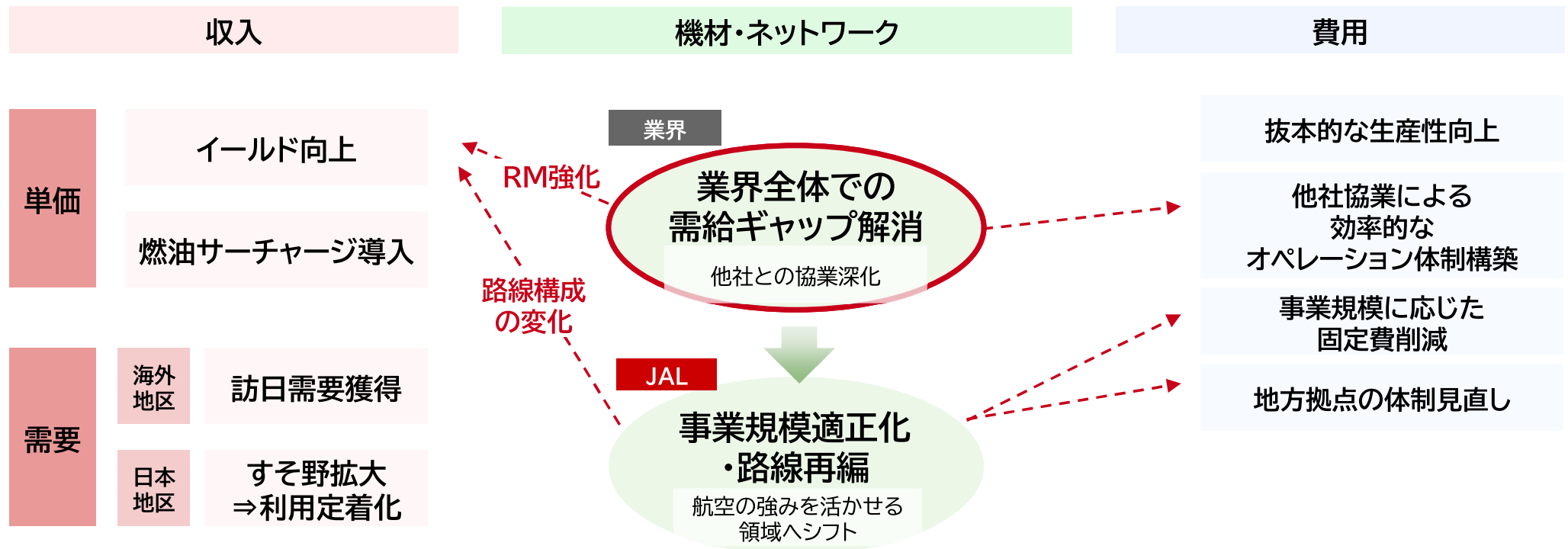
“国内路線事業構造改革”を掲げ、利益率10%相当を安定的に維持できる構造を目指す



『JALグループ経営ビジョン2035 (2026.3.2)』より

構造改革の骨子（事業構造をどのように変えていくか）

- ✓ 構造改革を推進するため、「収入」「機材・ネットワーク」「費用」に分けて項目ごとに細かい目標とロードマップを策定
- ✓ 特に需要と供給のギャップ解消は、収入増、費用減（効率的な運営）にも効果が及ぶ
- ✓ 自社だけではなく、業界全体で取り組んでいきたい



(参考) 機材更新による自社供給調整

✓ 需給ギャップ解消の自助努力の一環として、小型機・RJ機を購入・更新



JAPAN AIRLINES

JAL GROUP NEWS

カテゴリ: 機材・ダイヤ

2025年3月19日
第24129号

JAL、ボーイング737-8型機17機追加導入を決定

～今後の導入機材が90機規模となり、成長に向けた機材を確保～

JALは、ザ・ボーイング・カンパニー（以下、「ボーイング」）の737-8型機について、17機を追加導入することを決定しました。

ボーイング737-8型機は、現在国内線を中心に運航中の小型機、ボーイング737-800型機の更新機材として、2023年3月に確定21機を発注しております（※1）が、このたび、17機を追加導入することにより、ボーイング737-8型機を合計38機導入することとなります。

国内線では、今回追加導入を決定したボーイング737-8型機に加え、ボーイング767型機の更新機材として導入を決定済みのエアバスA321neo型機11機を羽田発着路線を中心に投入予定です。需給に適合した機材更新を行うことで、より収益性を高めてまいります。

（※1）2023年3月23日リリース [JAL、ボーイング737-8型機21機の購入契約を締結](#)



JAPAN AIRLINES

JAL GROUP NEWS

カテゴリ: 機材・ダイヤ

2026年10月14日
第26058号

JAL、エンブラエルE190-E2型機の導入を決定

JALは、大阪国際空港（伊丹）を拠点に、日本各地を細やかにつなぐ株式会社ジェイエア（以下「J-AIR」）が運航するリージョナル機エンブラエルE170/E190型機の後継機として、エンブラエルE190-E2型機の導入を決定しました。26機（確定発注16機、オプション10機）を発注し、2029年度からの導入を予定しています。



JAPAN AIRLINES

JAL GROUP NEWS

カテゴリ: 機材・ダイヤ

2024年7月23日
第24038号

JAL、エアバスA350-900型機およびA321neo型機の購入契約を締結

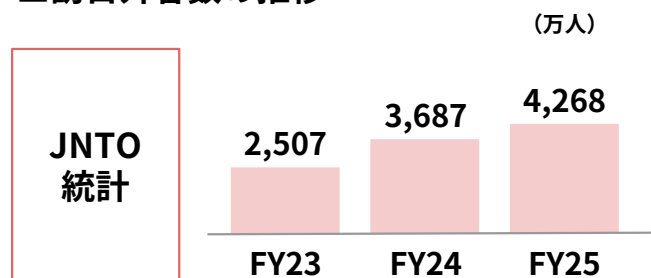
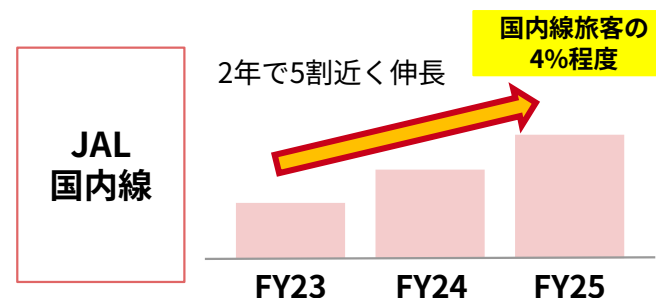
JALは、[2024年3月21日に導入を発表](#)しておりましたが、このたびエアバス社（以下「エアバス」）のエアバスA350-900型機20機の追加購入契約およびエアバスA321neo型機11機の新規購入契約を締結しました。

現在国内線で運航しているエアバスA350-900型機を2027年度から新たに国際線に導入し、国際ネットワークの拡充と成長を実現していきます。また、JALとして初めての導入となるエアバスA321neo型機は、国内線で運航しているボーイング767型機の更新機材として、2028年から国内線への導入を開始し、羽田発着路線を中心に投入予定です。

インバウンド旅客の地方誘客

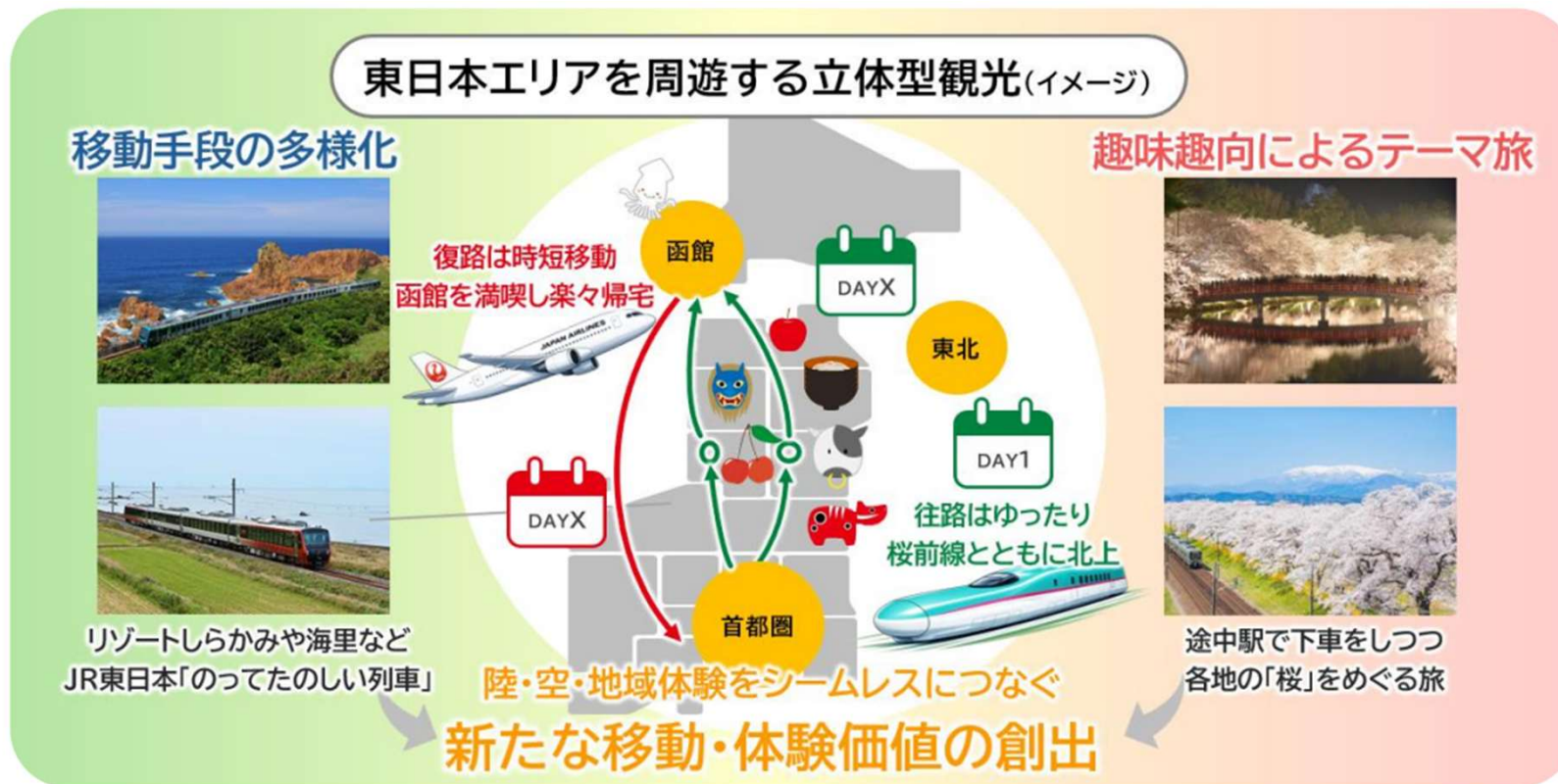
注力する背景	日本国内の人口減少を踏まえ、インバウンドの地方誘客を促進することで、国内線総需要の維持を図る	
現状の課題	1	ゴールデンルート（東京/京阪神）や札幌・那覇など主要なエリアに需要が集中している
	2	自社の国際線の搭乗率が高く、自社便からの乗り継ぎ旅客の積み上げが困難
取り組みの方向性	1	主要なエリア以外の魅力を伝え、地方を目的地とした旅客を増加させること
	2	外航利用者や直前で計画を立てる旅客に対して、国内線単体の運賃を販促すること

■訪日外客数の推移



インバウンド旅客の地方誘客 ～業界を超えた協業（立体型観光の推進）～

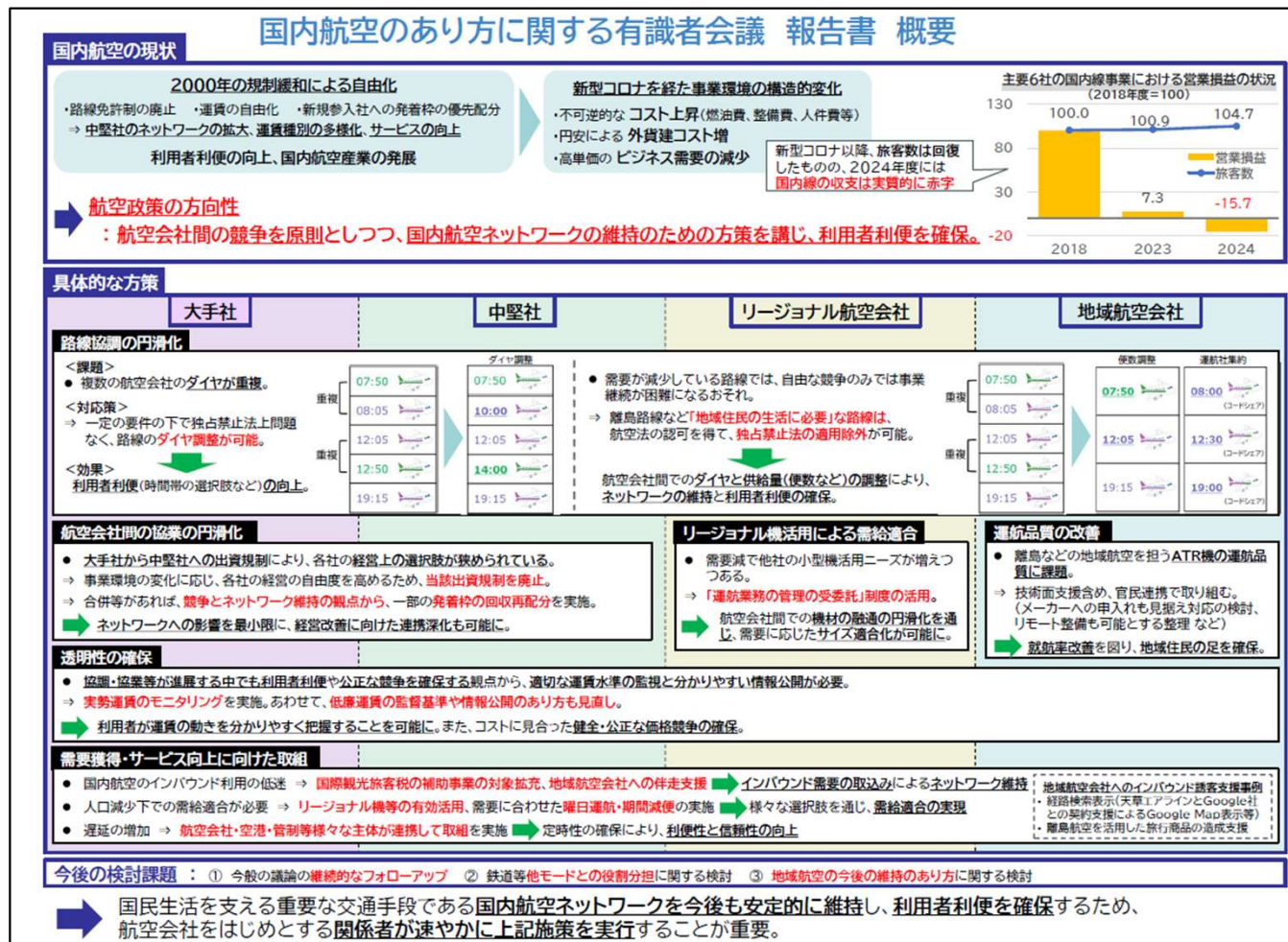
- ✓ インバウンド旅客、特に欧米豪のお客様は、一回のご旅行当たりの滞在日数が長く、複数都市を周遊されるケースが多い
- ✓ いわゆる「リピーター」は、他の旅行者（観光客）が行かない新たな体験、発見を求める傾向
- ✓ 業界を超えた連携で、インバウンドの地方誘客を強化したい



※三社共同リリース『JR東日本・JAL の地域未来創生戦略に JTB が連携し東日本エリアの立体型観光を推進(2026.3.31)』より

『国内航空のあり方に関する有識者会議』が示す協業の形

- ✓ 本年5月、業界内協業のあり方に関する指針が示された
- ✓ これからこの仕組みを活かして、サステナブルな国内路線事業運営のために協業深化するフェーズに移行



業界内協業：ダイヤ調整（羽田＝岡山）

- ✓ W26ダイヤより調整を実施する路線は、JAL/ANAで便数、機材、時間帯がほぼ同一のもので運航しており、かつ両社とも空港・グラハンの委託先が同一である羽田＝岡山線での実施（2026.8.18両社で発表）

■W25 初日(2025/10/25ダイヤ)

	便名	東京	岡山		便名	岡山	東京
①	ANA 651	7:45	9:05	⑤	ANA 652	7:05	8:20
	JAL 231	8:05	9:30		JAL 232	7:15	8:25
②	ANA 653	10:05	11:25	⑥	ANA 654	9:50	11:05
	JAL 233	10:35	12:00		JAL 234	10:15	11:25
	ANA 655	11:55	13:15		JAL 236	12:40	13:50
	JAL 237	14:30	15:55		ANA 656	14:00	15:15
③	JAL 239	17:30	18:55	⑦	ANA 658	17:30	18:50
	ANA 657	17:40	19:00		JAL 240	17:50	19:00
④	JAL 241	19:55	21:20	⑧	JAL 242	19:40	20:50
	ANA 659	20:15	21:35		ANA 660	19:45	21:00

■W26 変更ダイヤ

	便名	東京	岡山			便名	岡山	東京	
①	ANA 651	7:25	8:45	▲20分	⑤	ANA 652	7:05	8:20	
	JAL 231	8:25	9:45	+20分		JAL 232	7:15	8:25	
②	ANA 653	10:00	11:20	▲5分	⑥	ANA 654	9:30	10:45	▲20分
	JAL 233	10:40	12:00	+5分		JAL 234	10:35	11:45	+20分
	ANA 655	12:05	13:25			JAL 236	12:45	13:55	
	JAL 237	14:35	15:55			ANA 656	14:05	15:20	
③	JAL 239	17:00	18:20	▲30分	⑦	ANA 658	17:50	19:10	+20分
	ANA 657	18:00	19:20	+20分		JAL 240	17:15	18:30	▲30分
④	JAL 241	19:55	21:20		⑧	JAL 242	19:00	20:10	▲40分
	ANA 659	20:15	21:35			ANA 660	20:00	21:15	+15分

30分差以内の便を輻輳と定義すると、現行8箇所輻輳

6箇所の輻輳を回避し、2便の輻輳まで解消

有識者会議における今後の検討課題

- ✓ 『国内航空のあり方に関する有識者会議』では航空業界内での協業などに関して一定の指針が出された
- ✓ 一方で他交通モードとの役割分担、地域航空・路線維持については継続して議論が必要とされている
- ✓ 航空業界内での協業深化と同時に、広く我が国の交通網のありかたを考え、航空の特性を活かす事業運営を目指したい

6. 今後の検討課題

(1) 本有識者会議における議論のフォローアップの必要性

今般のとりまとめを踏まえた施策が実施されていく過程では、運賃水準や航空会社間の競争環境等について、利用者利便確保の観点からその経過を評価していく必要がある。

このため、次回の混雑空港使用許可更新までの間、本有識者会議の枠組みを活用して前述の論点に関し定期的にフォローアップを行うことが必要だと考えられる。

(2) 他モードとの役割分担に関するさらなる検討

国内線の収支が厳しい路線の類型として新幹線との競合路線が挙げられていることは5. (5)で述べたとおりであるが、最近では、航空会社と鉄道会社との包括協定が結ばれ、モードを跨いだ連携施策として両モードのシステム連携によるシームレスな予約の実現や将来的な相互コードシェアの実施も検討の対象となっている例があり、こうした取組の進展によるモードを超えた連携が期待される。

また国においては、今後の我が国の幹線交通体系のあり方を含めた包括的な議論が進められることが期待される。

(3) 地域航空維持の今後のあり方

離島等の地域航空は地域住民の生活の足となっており、その維持の重要性は極めて高い。他方で離島航空路を担う地域航空会社はその規模が極めて小さいことも多く、昨今の事業環境の厳しい変化のなかで、今後の中長期的な維持が危惧される。

こうした状況を踏まえ、地域航空の維持に向けては、これまでの議論を踏まえつつ、昨今の事業環境の変化も考慮した更なる議論が必要であり、本有識者会議の後も、今後のあり方について不断に検討されることが望ましい。

※『国内航空のあり方に関する有識者会議報告書(2026.5.29)』より抜粋



Agenda

～はじめに～

国内航空の実状 ～課題と解決に向けて～

～まとめ～

まとめ

- ✈️ コロナ禍を経て、コスト増・需要減によって国内線の収支が悪化
- ✈️ 厳しい環境は個社ではなく、航空業界全体の課題として世の中に認識されつつある
- ✈️ 路線便数の再編、機材更新、インバウンド取り込み、効率化などの“自助”努力で収支改善を図る
- ✈️ 競争維持を前提に、特に社会インフラとして不可欠な路線維持のためには“公助”“共助”も必要
- ✈️ これまで競合してきた同業他社とも、協業を深化させる時代に
- ✈️ 航空業界のみならず、広く我が国における交通行政全体を見渡し、交通モードごとの特性を活かした変革・協業を進めてまいりたい

『JALグループ経営ビジョン2035』より

JAL Group
Management Vision
2035

1: JAL Vision 2035

思い描く未来の社会



心はずむつながりが社会全体に広がるサステナブルでウェルビーイングな未来

社会課題

環境問題や人口減少に加え、
人と人との関係性の希薄化や
相互理解不足が進行

個人の幸福に影響を与える
社会課題が顕在化

地球環境の
劣化

人口減少・
地域の衰退

途上にある
共生社会の
実現

孤独・孤立

Sustainable Well-being Future

地域や国、世代を超えた
人と人との心はずむつながりが、
社会全体に広がる

社会・人々の ウェルビーイング

社会

人々がつながり助け合うことで余
裕が生まれ、地域固有の文化や経
済が尊重される平和な社会

人々

一人一人が社会とつながり、多様
な価値観が尊重され自立的に人
生を選択できる。その充足感が心
身の健康を育み、利他の心をもっ
て他者と分かち合える

環境・社会の サステナビリティ

環境

地域や世代を超えて多くの人々
が環境問題を自分事として捉え、
自然と調和した豊かな暮らしを次
世代へつないでいく

社会インフラ

あらゆる地域や国を結ぶ交通
ネットワーク/次世代モビリティ
が、重要な社会インフラとしてグ
ローバルな人やモノのつながりを
支えている

『JALグループ経営ビジョン2035』より

JAL Group
Management Vision
2035

1:JAL Vision 2035

JAL Vision 2035



JALグループの強みを生かした価値を提供し、サステナブルでウェルビーイングな未来を目指す

OUR VALUE

安全・安心な 未来の空

航空ネットワークと次世代モビリティで世界中の人やモノの自由な往来を支え続ける。テクノロジーで進化する安全・安心と環境負荷軽減により、持続可能な未来の空の実現をリードする

お客さまの心に響く 出会いと体験

移動中や旅先、日常生活のあらゆる場面でリアルならではの五感をくすぐる体験やスマートなサービスを通じて心に響く感動をお届けし、お客さまの新たな一歩を後押しする

関係・つながりの 創造

人やモノの移動を通じて、地域や国、世代を超えた関係・つながりを創造。多様なパートナーと共創し、社会と人を幸せにする関係・つながりを社会全体に広げていく

Sustainable
Well-being
Future

安全を支え、最高のサービスを生み出す
プロフェッショナリズム

新たな価値を創る
変革・挑戦文化

OUR DNA

JALフィロソフィ



Thank You

Soaring Together

ご清聴、ありがとうございました