

国内各社の経営分析

2025年2月8日

航空連 政策セミナー

《国交省「航空輸送サービスに係る情報公開」》

【旅客収入**2023年度**(2023/4-2024/3)】

注：コードシェア便は自社販売分のみ

	旅客収入 (百万円)	単価 (千円)	ユニット単価 (円/人キロ)
JTA	39589	15.3	16.9(2022Q1=16.5)
SKY	101394	12.8	12.0(2022Q1=11.1)
ADO	35092	14.4	15.1(2022Q1=14.0)
SNA	31885	14.8	13.2(2022Q1=10.3)
SFA	24449	15.9	16.6(2022Q1=16.1)
APJ	66062	9.2	8.2(2022Q1=5.9)
JJP	47033	9.2	8.8(2022Q1=6.2)
SPJ	4788	7.9	9.7(2022Q1=8.8)

【旅客収入**2023年度**通期】

注：アイベックスIBXにはANAコードシェア収入は反映されず

	旅客収入 (百万円)	単価 (千円)	ユニット単価 (円/人キロ)
FDA	21102	15.1	20.6(2020年19.4)
IBX	3995	16.8	19.8(2020年13.9)
ORC	998	9.3	41.1(2020年37.4)
AMX	495	10.4	32.2(2020年31.4)
RAC	4172	8.3	35.3(2020年31.8)
Toki	56	10.0	14.4

APJ=ピーチ・アビエーション

FDA=フジドリームエアラインズ

ORC=オリエンタルエアブリッジ

AMX=天草エアライン

RAC=琉球エアーコミューター

◆ **離島路線維持**で系列越えコードシェア (aviationwire. 221030)

・九州でスタート

九州の地域航空会社3社と全日空 (ANA) 、日航 (JAL) の**5社が出資**する「**地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合 (EAS LLP)**」は冬ダイヤ初日の10月30日、大手2社の系列を超えたコードシェア (共同運航) を始めた。

経営環境が厳しい離島路線を抱える天草エアライン (AHX) とオリエンタルエアブリッジ (ORC) 、日本エアコミューター (JAC) の九州3社が存続出来るよう、5社で新たな旅行需要の開拓を目指す。

EAS LLPは、九州3社と大手2社の5社で構成され、**2019年10月25日**設立。

◆ **リージョナルプラスウイングス**

当社は、**2022年10月3日**付で設立されました。

★エア・ドゥとソラシド「持株会社に整備集約」 (aviationwire. 241001)

エア・ドゥ (ADO) とソラシドエア (SNJ) の共同持株会社「リージョナルプラスウイングス」は、両社の整備業務を一括受託したと発表した。

★リージョナルプラスウイングスの経営分析

(**2024年3月期**の連結経営成績)

(百万円)	2024年3月期	2023年3月期
営業収入	101495	59548
営業費用	97356	61051
営業損益	4139	-1503
経常損益	3675	-1425
純損益	4143	1742

ソラシドエアSNAの経営分析

(百万円)	2024年9月期	2023年9月期
営業収入	25419 (+5.9%)	23985
営業費用	25614 (+10.9%)	23084
営業損益	-195	+900
経常損益	-182	+927
純損益	-64	+1001

(百万円)	2024年3月期	2023年3月期
営業収入	49942 (+29.0%)	38697
営業費用	48172 (+23.0%)	39162
営業損益	1769	-465
経常損益	1519	-306
純損益	1553 (+869)	684

(百万円)	2024年3月期	2023年3月期
総資産	51676	43390
純資産	7891	5063
自己資本率	15.2%	11.6%

エア・ドウADOの経営分析

(百万円)	2024年9月期	2023年9月期
営業収入	27838 (+1.2%)	27505
営業費用	24619 (+7.1%)	22996
営業損益	3218 (-28.6%)	4509
経常損益	3124 (-28.4%)	4365
純損益	3000 (-31.2%)	4361

(百万円)	2024年3月期	2023年3月期
営業収入	51556 (+24.2%)	41509
営業費用	48082 (+23.6%)	38893
営業損益	3473 (+32.8%)	2616
経常損益	3241 (+36.0%)	2383
純損益	3416 (-19.1%)	4222

(百万円)	2024年3月期	2023年3月期
総資産	48785	41349
純資産	12182	10359
自己資本率	25.0%	25.1%

日本トランスオーシャン航空JTAの経営分析

◆上期JTA純利益12億円(traicy.1111)

・2025年3月期の中間決算

売上高253億円、営業利益16億円、経常利益17億円、純利益12億円となった。

旅客収入が6月を除き前年実績を上回り、訪日需要回復に伴う運航整備受託が増加、日航との共同引受便の旅客増が後押しした。一方、旅客単価は維持できず、円安に伴う費用増により、期首の見通しを下回った。

旅客数は想定を越えており、今後も継続するとみている。

	2023/4-9	2024/4-9
有償旅客(千人)	1488	1670
有償旅客キロ(千人キロ)	1164708	1312200
有効座席キロ(千席キロ)	1739200	1812490
利用率%	66.9	72.4
貨物・郵便(トン)	12559	11319

(億円)	2023/4-9	2024/4-9	前年比%
売上収益	226	253	111.9
営業費用	214	236	110.1
営業損益	11	16	146.1
経常損益	10	17	165.1
純損益	7	12	166.5

スカイマークSKYの経営分析

◆スカイマーク9月期「純損失」5億9000万円(traicy.241111)
 旅客数は過去最高を記録したものの、燃料価格の上昇などにより営業利益は前年同期比減少した。
 円高による外貨建て資産の評価損として、22億5,200万円の為替差損を計上した。

《業績予想2024年度(2024/4-2025/3)》241111据え置き

百万円	2025/3予想	2024/3実績(前年比)
事業収益	112200(+7.8%)	104075(+22.9%)
営業損益	3500(-25.0%)	4668(+35.2%)
経常損益	3600(-51.8%)	7463(+101.0%)
当期損益	4200(+40.1%)	2997(-47.7%)

(事業収益)

百万円	2021/3	2022/3	2023/3	2024/3	2025/3
1Q				22156	23542
2Q			40568	52035	54488
3Q			62577	78210	
4Q	34064	47147	84661	104075	

スターフライヤーSFJの経営分析

◆「純利益20億2200万円」24年4～12月期(traicy.0203)
 ・整備引当金の取り崩しで通期業績予想を上方修正
 2024年4月～12月、純利益20億2,200万円、売上高320億5600万円、営業利益14億2200万円、経常利益21億1400万円、為替差益7億2,300万円。
 ・通期予想
 売上高424億4000万円、営業利益6億3000万円、経常利益28億2000万円、最終利益26億4000万円。

(営業成績) 24年4～12月期

百万円	2024/4-12	2023/4-12
売上高	32056(+8.3%)	29612
営業損益	1422	-254
経常損益	2114	306
当期損益	2022	118

(業績予想2024年度) 修正250131

百万円	250131予想	240430予想
売上高	42980	42690
営業損益	2130	1210
経常損益	2820	1720
当期損益	2640	1370

アイベックスIBXの経営分析

◆アイベックスエアラインズ第26期決算公告(240627官報)

	2023年度「2024/3期」(前年比)
純利益	4億2500万円(+53.43%)
総資産	190億2600万円(+16.13%)
純資産	17億4500万円

ジェットスター・ジャパンJJPの経営分析

★ジェットスター・ジャパン「5年ぶり通期黒字」純利益5億円(aviationwire.240924)

《2024年6月期(2023/7-2024/6)決算》240924発表

	2024年6月期(前年)
営業収入	707億7200万円(+40.0%) 過去最高
営業損益	-13億3000万円(-76億5100万円)
当期純利益	5億0700万円(増益)
搭乗率	86.4%(前年比+7.3)

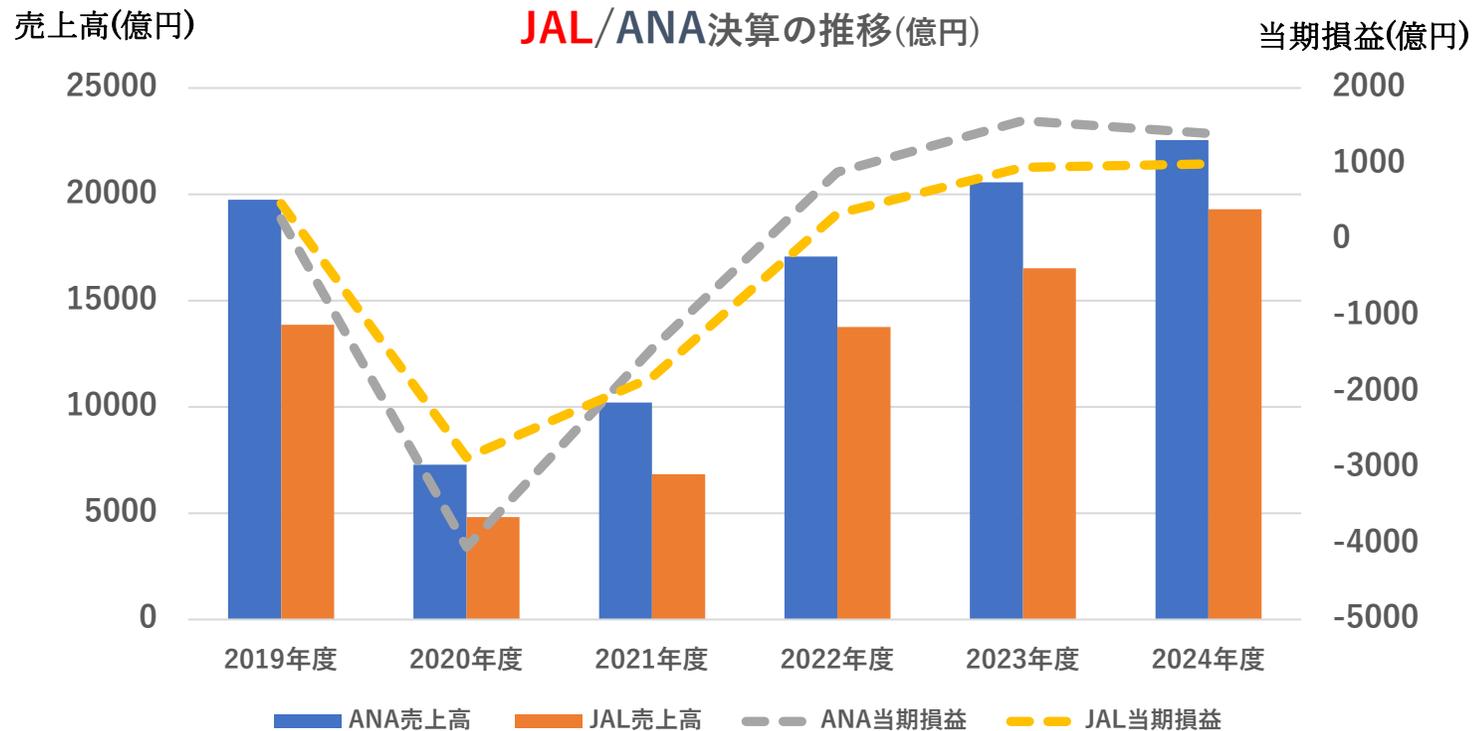
北海道エアシステムHACの状況

◆第27期決算公告(2024.03.31現在)2024.06.11発表

(貸借対照表)

流動資産	11億9472万円	流動負債	14億1602万円	資本金	4億9000万円
固定資産	76億5447万円	固定負債	62億2621万円	資本剰余金	5220万円
資産の合計	88億4919万円	純資産	12億0695万円	利益剰余金	6億6474万円

【経営分析】 JAL/ANA決算



(億円)	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
ANA売上高	19742	7286	10203	17074	20559	22550
JAL売上高	13859	4812	6827	13755	16518	19300
ANA当期損益	276	-4046	-1436	894	1570	1400
JAL当期損益	480	-2866	-1813	344	955	1000

【2024年度9月期決算】第2四半期（上期決算）

★大手2社「国際線好調で上期売上が共に過去最高に」（テレ朝. 1101）

今年4月から9月の決算は**国際線の好調**などから、ともに上期として**過去最高の売上**となりました。

ANAホールディングスの売上高は前年比968億円増え、上期として過去最高の1兆995億円となりました。

堅調なインバウンド需要に加えて**日本発の需要も回復**したことで、国際線旅客数は前年比12.3%増加しています。

一方、**円安による整備費の上昇**や**人件費の高騰**などコストが増加し、営業利益は前年比213億円少ない1083億円でした。

JALグループも**日本発ビジネス需要回復**など売上収益は9018億円と2012年に再上場して以降、最高でした。

JALも**燃油費などのコスト上昇**が響き、儲けを示すEBITは前年比55億円少ない856億円でした。

【JAL決算の特徴】

- ・前年比、増収809億円+9.5%、費用増877億円+11.9%、**純利益がマイナス118億円-19.1%**となった。
- ・運航規模(座キロ)は、国際線が+7.8%、国内線はマイナス0.6%だった。
- ・**国際線のイールドは+0.5%**、単価はマイナス1.5%だった。

【ANA決算の特徴】

- ・前年比、増収968億円+9.7%、費用増1183億円+13.5%、**純利益がマイナス125億円-13.3%**となった。
- ・運航規模(座キロ)は、国際線+9.1%、国内線+0.2%だった。
- ・**国際線のイールドは+0.4%**、単価は+01%だった。

(PWエンジン報道メモ)

◆全日空PWエンジン「対象**全33機1~2月**」**非稼働最大25機**に(ウイングデイリー. 231101)

◆エンジン点検で非稼働A320は**2024年8月以降解消** (aviationwire. 241101)

【JALとANAの「上期」決算対比】(2024年4-9月期)

(億円)	JAL(4-9月)		ANA(4-9月)	
	2024Q2	2023Q2	2024上期	2023上期
営業収入	9018(+9.9%)	8209	10995(+9.7%)	10027
営業費用	8243(+11.9%)	7366	9912(+13.5%)	8729
営業損益	859(-2.8%)	883	1083(-16.5%)	1297
EBIT/経常損益	856(-6.1%)	912	1123(-11.7%)	1273
財務費用/特別損失	101	78	-	4
純損益	498(-19.1%)	616	807(-13.3%)	932
EBITDA(EBIT+減償)	1625(+%)	1646	1818(-9.1%)	2001

(過去の利益比較)

	JL(24/3)	JL(23Q2)	JL(23/3)	JL(22Q2)	NH(24/3)	NH(23Q2)	NH(23/3)	NH(22Q2)
営業損益	1409	883	650	-41	2079	1297	1200	314
EBIT/経常損益	1452	912	645	2	2076	1273	1118	302
法人税	433	269	185	(1)	465	331	242	101
純損益	955	616	344	-21	1570	932	894	195

(繰延税金資産)

繰延税金資産とは、**税法上と会計上の減価償却の年度上限が異なる**ため、決算上は**前払い状態**の税金が、その後の会計上の決算書では戻されるので、**予め資産として計上**するものです。航空会社は高額の**航空機を購入**するので当たり前のように必ずあります。(機材がオペレーティング・リースならありません)

(累積損失)

累積損失は、**赤字額を以降10年間の黒字と相殺**して、**法人税の半分が減額**されます。予め将来減額される減額を**資産として計上**するのが、もう一つの繰延税金資産で、決算上は**機材投資と累積損失の合算**となります。

(評価性引当金)

評価性引当金とは、赤字を出してから10年以内の**黒字の見込みが不十分**で、期限内に**相殺しきれない金額をマイナス資産**として表示するものです。よって、将来の黒字予測の**見直しがあれば、増減**します。もし、黒字の見通しが下がれば戻ってくる税額が下がるので、繰延税金資産が減額、評価性引当金が上積みされ、その年の損益にはマイナスとなります。(赤字なら、赤字幅が増える)

(税効果会計) 有価証券報告書

JAL (p. 83-160) 6/19	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
税前損益	881億円	△4040億円	△2466億円	524億円	1393億円
法人税費用	361億円	△1162億円	△652億円	185億円	433億円
当期純損益	520億円	△2878億円	△1813億円	338億円	959億円
繰越欠損金	120億円	1279億円	2104億円	2024億円	1712億円
評価性引当金	84億円	211億円	301億円	320億円	347億円
繰延税金資産(純額)	843億円	1745億円	2292億円	2260億円	1896億円

ANA (p. 89-126) 6/28	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
税前損益	515億円	△5453億円	△1753億円	1143億円	2048億円
法人税等合計	255億円	△1376億円	△331億円	242億円	465億円
当期純損益	276億円	△4046億円	△1436億円	894億円	1570億円
(税務上)繰越欠損金	41億円	1456億円	2208億円	1801億円	1287億円
評価性引当金	142億円	343億円	649億円	552億円	395億円
繰延税金資産(純額)	997億円	2193億円	2719億円	2630億円	2128億円

注：ANA 「税務上」繰越欠損金=法定実効税率(30.62%)を乗じた額

《営業費用の内訳》

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

JAL		上期(4-9月)	ANA	
2024	2023	(前年比)	2024	2023
1923(+223)	1700	燃油費/燃油費・燃料税	2061(+184)	1877
425(+73)	352	施設使用料/空港使用料	534(+116)	418
606(-9)	615	機材費/航空機材賃借費	743(-1)	744
768(+17)	751	減価償却費	705(+28)	677
703(+101)	602	整備費/整備部品・外注費	1030(+252)	778
1752(+175)	1577	人件費	1111(+121)	990
151(+27)	124	販売手数料/販売費	301(+32)	269
		外部委託費	1395(+182)	1213
1232(+101)	1131	その他	1033(+149)	884
8243(+876)	7366	合計	8917(+1063)	7853

《財政状態》

注：ANA純有利子負債1713億円(2024/3=2262億円)=有利子負債-手元流動性

★JALハイブリッド・ファイナンス加味の自己資本率は39.5%

JAL			ANA	
2024上期	2023上期		2024上期	2023上期
10730	10575	流動資産	16414	17640
16876	10586	固定資産	13412	12627
9357	8263	(航空機)	9824	8941
1553	1495	(建設仮勘定)	1919	1949
2178	2460	(繰延税金資産)	2641	2124
27607	26628	総資産	34967	35498
8021	7207	流動負債	9680	10343
1123	1195	(1年以内)	697	803
10029	10175	固定負債	14675	15089
		純資産	10611	
9163	8857	自己資本	10511	9990
★33.2%	33.3%	自己資本率	30.1%	28.1%
9319	9211	有利子負債	13822	15562
	7435	現金・同等物	6783	10724

《キャッシュ・フロー》

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

JAL			ANA	
2024上期	2023上期		2024上期	2023上期
763	890	(四半期純損益)	810	1268
1839	2134	営業CF	1604	2546
-1606	-851	(固定資産取得支出)		
		(有価証券取得支出)		
-1543	-824	投資CF	-3537	-2380
69	72	(短期借入金純増)		-80
-	30	(長期借入/返済)		-427
795	198	(社債発行)		
		(社債償還)	700	-
103	-344	財務CF	-1309	-614
7506	7435	現金等期末残高	6783	10724
	751	減価償却費	734	704
1665	853	投資(固定資産)		
296	1309	フリーCF	839	1876
1625	1646	EBITDA(営利+減償)	1818	2001
9.5	11.1	EBITDAマージン%	16.5	20.0

【内際の収入構造を比較】
(JAL)

	国際線FSC		国内線FSC		LCC (2024Q2)	
	2024Q2	2023Q2	2024Q2	2023Q2	ZIP	SPRING
旅客収入(億円)	3406(+8.3%)	3144	2805(+1.9%)	2751	351	101
旅客数(千人)	3621(+9.9%)	3294	17283(-1.4%)	17526	680	537
座キロ(百万)	24729(+4.2%)	23738	17654(+0.1%)	17640	4822	880
旅キロ(百万)	20282(+7.8%)	18817	13221(-0.6%)	13302	3922	717
利用率LF(%)	82.0	79.3	74.9	75.4	81.3	81.5
イーロード	16.8(+0.5%)	16.7	21.2(+2.6%)	20.7	9.0	14.2
ユニットレベニュー	13.8(+4.0%)	13.2	15.9(+1.9%)	15.6	7.3	11.6
単価(円/人)	94030(-1.5%)	95443	16224(+3.4%)	15696	51598	18969

(JAL貨物)

	2024Q2	2023Q2
国際貨物収入(億円)	605	506
国際貨物重量(千トン)	255	212
国内貨物収入(億円)	135	97
国内貨物重量(千トン)	147	140

ANA	国際線		国内線	
	2024上期	2023上期	2024上期	2023上期
旅客収入(億円)	3901(+8.8%)	3586	3462(+7.2%)	3229
旅客数(千人)	3898(+12.3%)	3471	21676(+6.3%)	20395
座キロ(百万)	28271(+9.1%)	25902	23385(+0.2%)	23338
旅キロ(百万)	22032(+8.4%)	20328	17347(+7.1%)	16202
利用率LF(%)	77.9	78.5	74.2	69.4
イールド	17.7(+0.4%)	17.6	20.0(+0.1%)	19.9
ユニットレベニュー	13.8(-0.3%)	13.8	14.8(+7.0%)	13.8
単価(円/人)	100069(-3.1%)	103310	15970(+0.9%)	15834

(LCCピーチ)	2024上期	2023上期	24上期 エアジャパン
旅客収入(億円)	712(+5.8%)	673	42
旅客数(千人)	4641	4681	169
座キロ(百万)	6234	6033	1059
旅キロ(百万)	5380	5202	585
利用率LF(%)	86.3	86.2	55.3
イールド	13.2	12.9	7.2
ユニットレベニュー	11.4	11.2	4.0
単価(円/人)	15358	14384	24847

(ANA貨物)	国際線2024上期(2023)	
	ベリー +フレイター	フレイターのみ
貨物収入(億円)	887(748)	332(292)
輸送量(千トン)	348(344)	137(144)
有効トンキロ(百万)	3164(3159)	847(889)
有償トンキロ(百万)	1770(1734)	553(568)
重量利用率LF(%)	56.0(54.9)	65.4(64.0)
イールド	50.1(43.1)	60.0(51.4)
ユニットレベニュー	28.1(23.7)	39.2(32.9)
単価(円/kg)	255(217)	243(202)

- 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

【夏季分析】

(2024年四半期比較)

(億円)	2024年JAL			2024年ANA		
	4-6月	7-9月	4-9月	4-6月	7-9月	4-9月
営業収入	4240	4778	9018(+808)	5167	5828	10995(+968)
EBIT/営業損益	196	660	856(-55)	303	780	1083(-213)
純損益	139	359	498(-117)	247	560	807(-124)

(旅客収入2024年JAL/ANA比較)

(億円)	2024年JAL			2024年ANA		
	4-6月	7-9月	4-9月	4-6月	7-9月	4-9月
FSC国際線旅客収入	1661	1745	3406	1895	2005	3901
FSC国内線旅客収入	1247	1557	2805	1516	1945	3462
LCC旅客収入	247	288	535	325	429	755

(両グループ見通し)

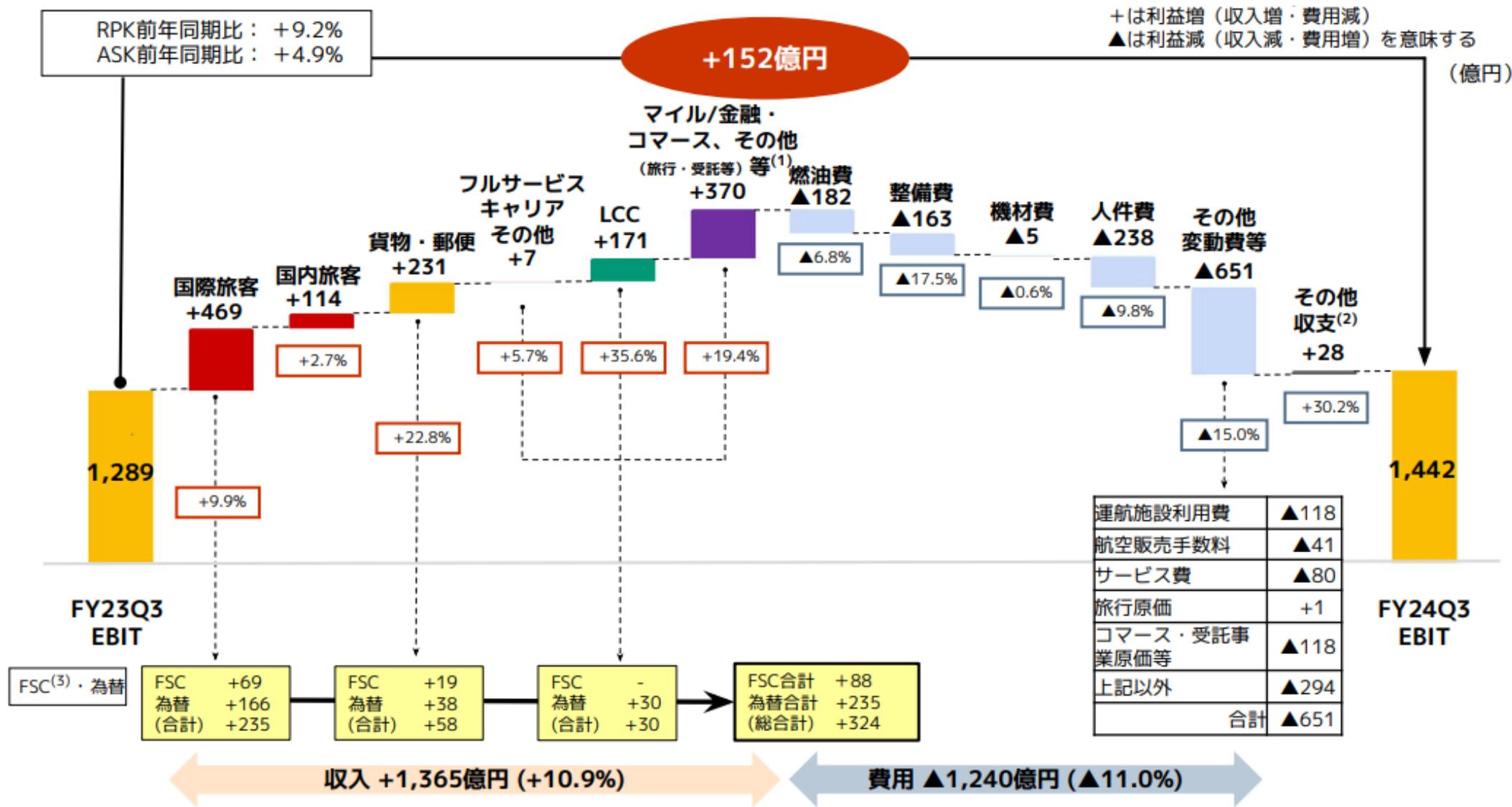
JAL		2024年度(2025/3)	ANA		
据置250204(24/3比)	据置241101		250203(24/23比)	241031	240426(24/23比)
(+16.8%)	19300(+2781)	売上高(億円)	22550(+650)	22200	21900(+1340)
	1700(+247)	EBIT/営業損益	1800(+100)	1700	1700(-379)
(+17.1%)	1700(+307)	税前利益/経常損益	1900(+300)	1700	1600(-476)
(+4.7%)	1000(+44)	当期損益	1400(+300)	1200	1100(-470)
		EBITDA			3190(-312)
	7100(+876)	(国際旅客収入)		7800	7540(+258)
	5980(+471)	(国内旅客収入)		6820	6690(+240)
	1670(+336)	(貨物郵便収入)		2290	2190(+332)
	1150(+396)	(LCC)		1520	1500(+105)
	2900(+642)	(他の売り上げ)			
	17750(+2327)	営業費用		18440	18020(+1404)
	4350(+782)	(燃油費)		4230	4280(+366)

注：ANAはエンジン補償金獲得で経常/当期損益を100億円、上方修正241031

2025年3月期「第3四半期(2024/4-2024/12)」

第3四半期 (億円)	JAL		ANA	
	2024Q3	2023Q3	2024Q3	2023Q3
国際座キロ(千万席キロ)	3744(+5.3%)	3557(+31.5%)	430.5(+9.0%)	3951(+59.3%)
国際旅キロ(千万人キロ)	3099(+10.2%)	2812(+47.0%)	3379(+9.6%)	3084(+71.4%)
国際旅客数(千人)	5557(+12.2%)	4954(+67.9%)	5946(+12.0%)	5310(+88.5%)
国際利用率(%)	82.8	79.1	78.5	78.1
国際線単価(円)	93334(-2.0%)	95218	101116(-2.6%)	103864
国際線イールド	16.7(-0.2%)	16.8	17.8(-0.5%)	17.9
国際旅客収入FSC	5188(+10.0%)	4717(+64.3%)	6012(+9.0%)	5515(+89.9%)
国内座キロ(千万席キロ)	2649(-0.3%)	2656(+0%)	3542(+1.3%)	3496(+11.1%)
国内旅キロ(千万人キロ)	2055(+1.7%)	2020(+17.8%)	2662(+8.1%)	2462(+25.1%)
国内旅客数(万人)	2689(+0.9%)	2664(+19.2%)	3332(+7.2%)	3109(+25.0%)
国内利用率(%)	77.6	76.1	75.1	70.2
国内線単価(円)	16130(+1.7%)	15855	16053(+0.5%)	15972
国内線イールド	21.1(+1.0%)	20.9	20.1(-0.3%)	20.2
国内旅客収入FSC	4339(+2.7%)	4225(+25.9%)	5349(+7.7%)	4965(+26.6%)
LCC収入	773(+234)	539(+)	1110	1010(+390)
貨物郵便	1251	1019(-815)	1607	1363(-1384)
営業収入	13859+1366	12493+2438	17027+1592	15435+2849
営業費用	12537+1241	11296+1395	15316+1982	13334+1737
燃油費	2844+182	2662+246	3098+196	2902+306
EBIT/営業利益	1442(+11.9%)	1289+942	1711(-18.5%)	2101+1111
税引前/経常利益	1363(+10.0%)	1239+993	1815(-12.3%)	2071+1147
純損益	910(+6.0%)	858+695	1340(-10.0%)	1489+663
自己資本率	34.4%(40.7%)	33.4%(40.1%)	31.8%	29.1%

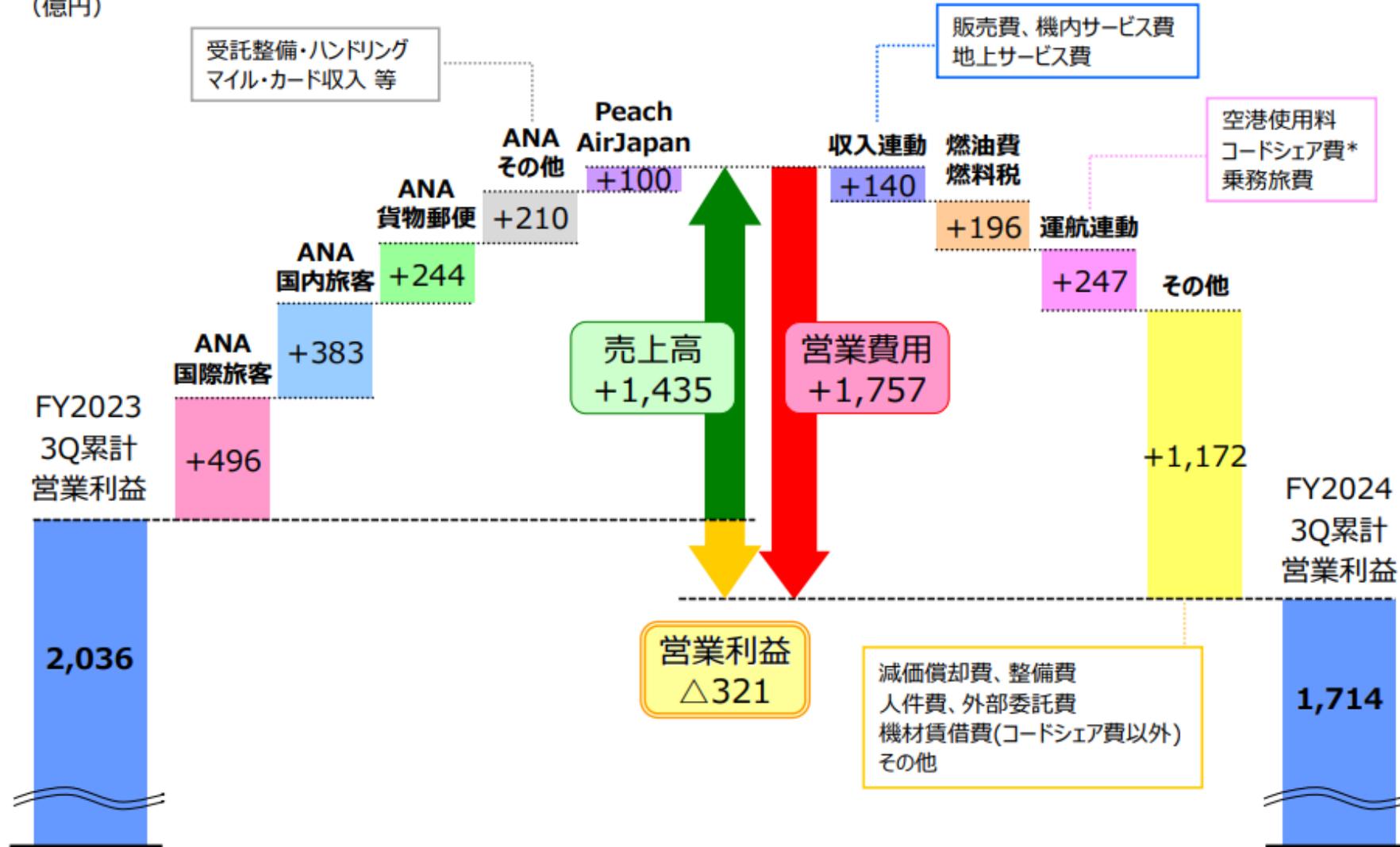
日航EBIT増減 (第3四半期)



(1) マイル/金融・コマーシ、その他 (旅行・受託等) 等=マイル提携・コマーシ・旅行・受託事業収入等
 (2) その他収支=航空機材売却益・その他の収入・持分法投資損益・投資収支 (3) FSC=Fuel Surcharge

営業利益ANA増減(第3四半期)

(億円)



25夏期JAL国際線

路線	便名	24冬期	25夏期	備考
成田-シカゴ	56/55	0	7	5/31開設
関空-ロサンゼルス	60/69	5	5-7	増便
成田-サンディエゴ	66/65	4	7	増便
羽田-ヘルシンキ	47/48	3	5	増便
成田-ジャカルタ	729/720	6	4	減便
成田-ベンガルール	753/754	5	7	増便
成田-メルボルン	773/774	6	3	減便
関空-ホノルル	792/791	5	5-7	増便
中部-ホノルル	794/793	4	4-7	増便
成田-ホノルル	8786/8785	0	7	7/1-7/31増便 (季節運航)

25夏期JAL国内線

【増便】 増便分については2025年1月22日販売開始予定

路線	便数(往復/日)		期間	備考
	2024年度冬期(※1)	2025年度夏期		
大阪(伊丹)=札幌(新千歳)	4	5	6月1日～10月25日	期間増便
大阪(伊丹)=三沢	1	2	3月30日～	
名古屋(中部)=沖縄(那覇)	4	5	7月18日～8月31日	期間増便
福岡=沖縄(那覇)	6	7	8月8日～14日	期間増便
沖縄(那覇)=与那国	1.5	2	3月30日～	
鹿児島=奄美大島	7	8	8月1日～4日、9日～18日、 23日、24日	期間増便
鹿児島=徳之島	4	5	8月9日～18日	期間増便
宮古=石垣	2	3	3月30日のみ	

【運休・減便】

路線	便数(往復/日)		期間	備考
	2024年度冬期(※1)	2025年度夏期		
大阪(伊丹)=青森	4	3	3月30日～	
大阪(伊丹)=鹿児島	8	7	6月1日～10月25日	期間減便
名古屋(中部)=宮古	1	0	4月25日～	季節運航便の運休
名古屋(中部)=石垣	1	0	4月25日～	季節運航便の運休
福岡=札幌(新千歳)	3	2	3月30日～	
沖縄(那覇)=宮古	9	8	7月1日～7月17日、 9月1日～10月25日	期間減便
沖縄(那覇)=石垣	7.5	7	3月30日～	
新潟=札幌(新千歳)	2	0	3月30日～	運休
鹿児島=屋久島	5	4	4月11日～18日	
鹿児島=奄美大島	7	6	4月11日～18日、24日、 6月1日～6日	
鹿児島=徳之島	4	3	4月11日、13日、14日、18日 6月1日、2日、5日	
鹿児島=沖永良部	3	2	4月12日、15日～17日、23日 6月3日、4日、6日	
石垣=与那国	3.5	3	3月31日～	3月30日のみ 2往復/日

「2025年度ANAグループ輸送計画」

ANAグループ「ANA・Peach・AirJapan」の3ブランド

- ・ **国際線**では、ANA・Peach・AirJapan**合計**で**前年比108%の便数**を計画

2024年度からのANA欧州新規3路線（羽田=ミラノ・ストックホルム・イスタンブール線）の通年運航

- ・ **国内線**では、ANA・Peach**合計**で**前年比101%の便数**を計画

（国際線）

・ ANAでは、2024年度中の羽田=パリ・ミュンヘン毎日運航、羽田=ウィーン再開、羽田=ミラノ・ストックホルム・イスタンブール線が新規就航

2025年度には**成田=パース**が**通年運航**となるなど、年度合計で前年度比105%の便数を計画

・ Peachは引き続き国内5空港（関西・成田・羽田・中部・那覇）から合計13路線を運航し、訪日需要を取り込みます。また、今後**新たなアジア路線**の開設も検討します。

・ **AirJapan** は、引き続き成田空港から3路線を運航し、旺盛な訪日需要を取り込みます。

2025年度中に**新たな機材**を受領し、**アジアを中心とした国際線の更なる路線拡大**に備えます。

（国内線）

・ 運航**便数**は、ANA・Peach **合計**で**前年並み（2024年度比101%）**を計画

・ 定時性維持・向上のため、**予備機の安定的な確保**・機材配置や運航スケジュールの工夫によりイレギュラー時の対応力を強化してまいります。

（貨物）

・ 貨物専用機は需要に応じて**収益性の高い夜間帯への運航便の設定**など柔軟に対応します。

貨物専用機と、拡大する旅客機（ベリー）の貨物スペースを合わせて最適なネットワークを構築し、**コンビネーションキャリア**の強みを最大限発揮していきます。

「JAL機材導入情報」

◆日航737MAX半年遅れ26年度受領(aviationwire.0204)

- ・ZIPAIRの787受領はずれ込み

2026年度に導入予定の737-8(737MAX8)は受領が遅れるものの、当初の計画通り2026年度内に受領する見通し。ZIPAIR向け2機発注済み787-8は、計画していた2025年度受領が延期となり、2026年度上期受領を見込む。

◆日航767フレイター3機目「受領・投入」(daily-cargo.0117)

B767-300BCF型機は、1/14には成田発大連に投入された。

「ANA機材導入情報」

◆サプライチェーン危機の中「ANA予備機」安定供給確保(flightglobal.0121)

ANAは、サプライチェーンの課題に対処するため、予備機の「安定供給」の確保に取り組んでいる。

これは、新しい737 Maxと777-9の納入の遅れに直面している主要航空会社ANAに言及しているようだ。

同時に、ANAはA320neoファミリー機のプラット&ホイットニー製PW1100Gエンジンの問題にも取り組んでいる。