アメリカ航空産業の現状と今後の展望

ワシントン国際問題研究所

山下　庸介

Supported by THE NIPPON FOUNDATION

本日お話ししたい内容

■米国航空産業はパンデミックによる急激な需要減少を経験したのち、順調な回復を遂げている一方、需要の変化やコストの増加などの課題に直面。

こうした中、米国航空各社はこれらの課題にどのように対応しているのか。

■また、2026年に発生した大きな事象（米国・イスラエルによるイラン攻撃、スピリット航空の経営破綻等）は、コストの更なる増加や競争環境の変化を生じさせているが、米国航空市場にどのような変化が見られるのか。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

米国航空市場の概要(キャリアの種類)

ネットワークキャリア(NC)

アメリカン、デルタ、ユナイテッド

リージョナルキャリア

小型機を用いて小規模路線の運航を行う事業者。その多くはネットワークキャリアからの運航委託により事業を実施している。

※本発表では、旅客需要に関するデータについては、リージョナルキャリアの実績値はネットワークキャリアの実績値として一元的に計上している。

ローコストキャリア(LCC)

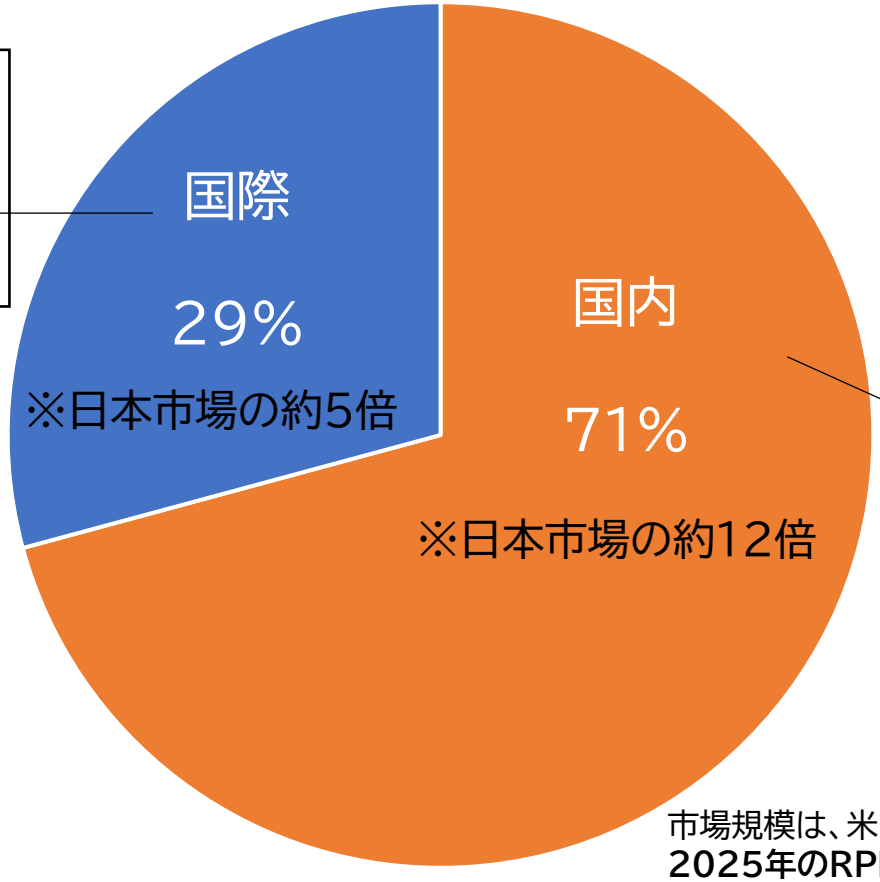
サウスウェスト、フロンティア、スピリット、アレジアント、ジェットブルー、サン・カントリー、アヴェロ、ブリーズ

※上記に分類されない航空会社としてハワイアン航空やアラスカ航空がある。
※過去のデータにはその当時に存在した航空会社によるものが含まれる。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

米国航空市場の概要(市場規模)

88% NC
8% LCC
1% リージョナルキャリア
3% その他



52% NC
32% LCC
8% リージョナルキャリア
8% その他

市場規模は、米国航空会社の
2025年のRPM(※)ベース
※ RPMはRevenue Passenger Milesの略であり、旅客に旅客それぞれの運送距離を掛けて足し合わせて算出した旅客需要を示す指標

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

米国航空市場の概要（2024年の状況：2025年9月発表概要）

（1）需要状況

■ 2024年の米国航空産業全体の需要は、堅調に伸びている。

■ 国際線では、2021年以降、太平洋路線の回復が顕著であるものの、パンデミック前の水準に達していない。

■ キャリア別では、LCCはNCと比べて、需要の伸びが鈍化。

（2）経営状況

■ 2024年のNCの営業損益は、国内・国際とも黒字。特に、国内線はパンデミック前を超える利益を計上。他方、LCCは、2019年以降、赤字と黒字を繰り返し、厳しい業績状況に直面。

（3）LCCの持続可能性に関する考察

■ LCC各社は、NCとの競争激化、需要変化への不十分な対応、人件費上昇等により、業績悪化に陥っている。しかし、一部のLCC（例：アレジアント・サンカントリー）は、多角的なビジネスモデルやニッチ市場戦略により収益性を高め、好調な業績を記録している

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

観測・分析の着眼点

1. 米国航空市場の需要・経営動向

（1）国際線、特に太平洋路線のトレンド・構造に変化はあるのか。

（2）昨年、パンデミック前の利益水準を超えた国内線は引き続き堅調に推移しているのか。

2. LCCの市場動向

異なる戦略・ビジネスモデルを採用するLCC間での業績の違いは継続しているのか。

3. 2026年の米国航空市場の変化

米国・イスラエルによるイラン攻撃やスピリット航空の事業停止は米国航空市場にどのような影響を及ぼしているのか

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

観測・分析の着眼点

1. 米国航空市場の需要・経営動向

(1)国際線、特に太平洋路線のトレンド・構造に変化はあるのか。

(2)昨年、パンデミック前の利益水準を超えた国内線は引き続き堅調に推移しているのか。

2. LCCの市場動向

異なる戦略・ビジネスモデルを採用するLCC間での業績の違いは継続しているのか。

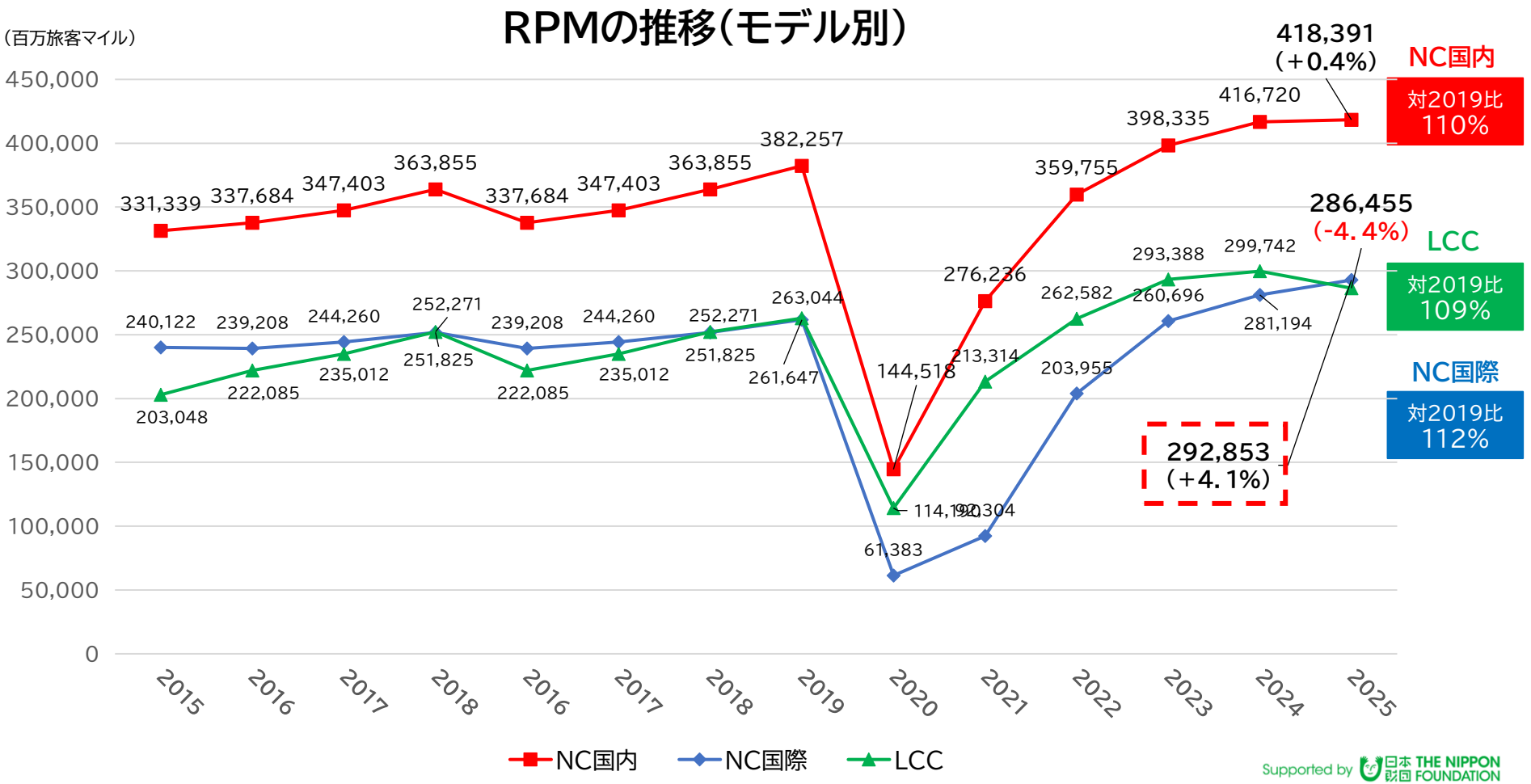
3. 2026年の米国航空市場の変化

米国・イスラエルによるイラン攻撃、スピリット航空の事業停止は米国航空市場にどのような影響を及ぼしているのか

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

需要状況(モデル別)

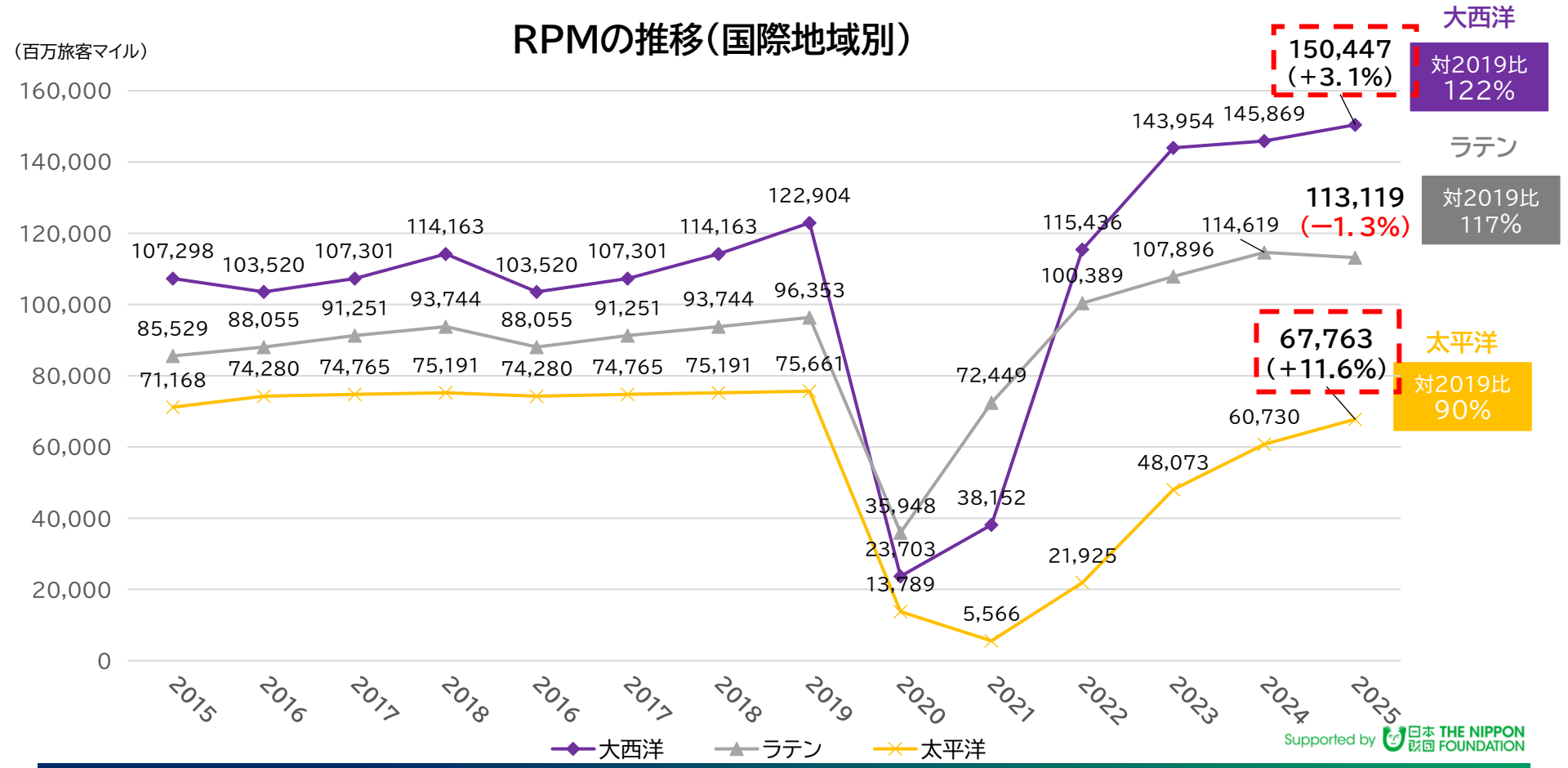
○ モデル別でみると、2025年は、LCCの需要が減少。NC国内線の需要の増加も鈍化。
○ 他方、NC国際線は引き続き堅調に増加。



Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

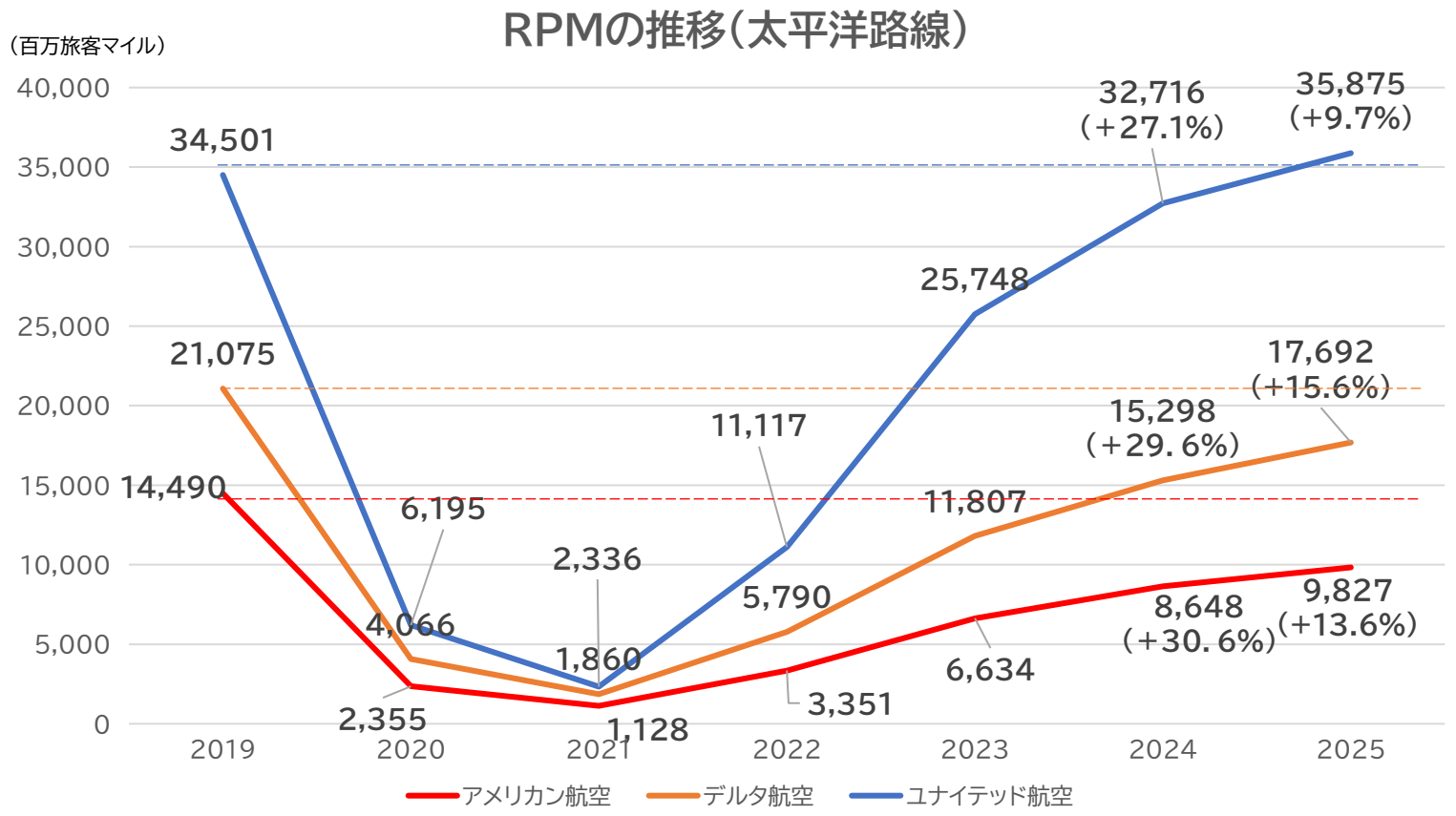
需要状況(国際市場)

○ 大西洋路線及び太平洋路線は、引き続き堅調な伸び。太平洋路線は、前年度比10%超増加し、パンデミック前の90%の水準まで回復。
○ 一方、パンデミック後、最も早く回復を見せたラテン路線は、微減に転じる。



需要状況(国際市場(太平洋路線))

○ 航空会社別に見ると、ユナイテッドはパンデミック前を超える水準の需要を確保。
○ デルタ・アメリカンは依然としてパンデミック前の水準は超えないものの、前年比10%を超える増加を記録。



ユナイテッド
対2019比 104%

デルタ
対2019比 84%

アメリカン
対2019比 68%

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

米国・太平洋路線各国間の直行便利用者数※の比較

※双方の国の訪問者に加え、トランジット利用者も含む

○ **中国・香港間**の直行便利用者数は**パンデミック前の5割に満たない水準**である一方、**他の主要国間**との旅客数は**パンデミック前の水準を超える**。

○ **韓国・台湾・フィリピン・シンガポール**は**パンデミック前の水準**を**大きく上回り**、太平洋路線の回復をけん引。他方、**中国・香港**も2025年は**前年比2割の増加**と回復傾向。

（単位：千人）

国・地域	2019年	2024年	2019年比	2025年	2019年比	（参考）米国⇔各国訪問者合計 2025年	2019年比
中国	8,545	2,127	25%	2,500	29%		
香港	3,629	2,105	58%	2,754	76%		
中国＋香港合計	12,174	4,232	35%	5,255	43%		
日本	10,809	9,514	88%	10,390	96%	5,274	96%
韓国	6,067	6,796	112%	6,833	113%	3,230	97%
台湾	3,033	3,862	127%	3,933	130%	1,142	103%
フィリピン	1,199	1,331	111%	1,317	110%	1,626	115%
シンガポール	764	1,185	155%	1,079	141%		
豪州	3,322	2,317	70%	2,339	70%	1,704	75%
ニュージーランド	1,136	1,099	97%	1,111	98%	618	89%
上記合計	26,331	26,105	99%	27,003	103%		

出所：USDOT Bureau of Transportation Statistics AFF - T100 Segment Summary By Country
International Trade Administration ADIS I-94、各国政府観光局等の情報を基に作成。一部の国はデータの欠損により最右欄未記載となっている。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

NCの太平洋路線戦略

○ NC各社は、米国からのアジア各都市への直行便を拡大するとともに、アジアのハブ拠点から、アジア各都市への接続性を強化。

○ 直行便では十分な需要を確保しにくいアジア路線の需要を含め幅広い需要の獲得等を狙う。

	ユナイテッド航空	デルタ航空
米国からの直行便拡大 ※2023-2026年の主な新規就航・増便路線	**■サンフランシスコ（SFO）** ・マニラ、クライストチャーチ、アデレード、札幌（本年12月、冬季のみ予定）【新規】 ・北京・上海、関西【復便】 ・仁川、台北、マニラ【増便】 **■ロサンゼルス（LAX）** ・オークランド、ブリスベン、羽田、香港、北京【新規】 ・上海、成田【復便】 ・香港【増便】 **■ニューアーク** ・羽田、仁川【新規】	**■ロサンゼルス** ・オークランド、ブリスベン・メルボルン、香港【新規】 ・シドニー【増便】・上海【復便】 **■ソルトレイク** ・仁川【新規】 **■シアトル** ・台北【新規】　・上海【増便】 **■デトロイト** ・上海【増便】 **■アトランタ** ・仁川【新規】
アジアの空港からアジア各都市への接続性の向上	**アジア拠点空港からの自社就航便の強化** **■成田** 2024年 セブ 2025年 ウランバートル、高雄、コロール **■香港** 2025年 バンコク、ホーチミン	**大韓航空とのJVによる接続** 韓国・仁川を中核ハブ空港に位置付け、仁川以遠を主に大韓航空就航便と接続

観測・分析の着眼点

1. 米国航空市場の需要・経営動向

（1）国際線、特に太平洋路線のトレンド・構造に変化はあるのか。

（2）昨年、**パンデミック前の利益水準を超えた国内線**は引き続き**堅調に推移**しているのか。

2. LCCの市場動向

異なる戦略・ビジネスモデルを採用するLCC間での業績の違いは継続しているのか。

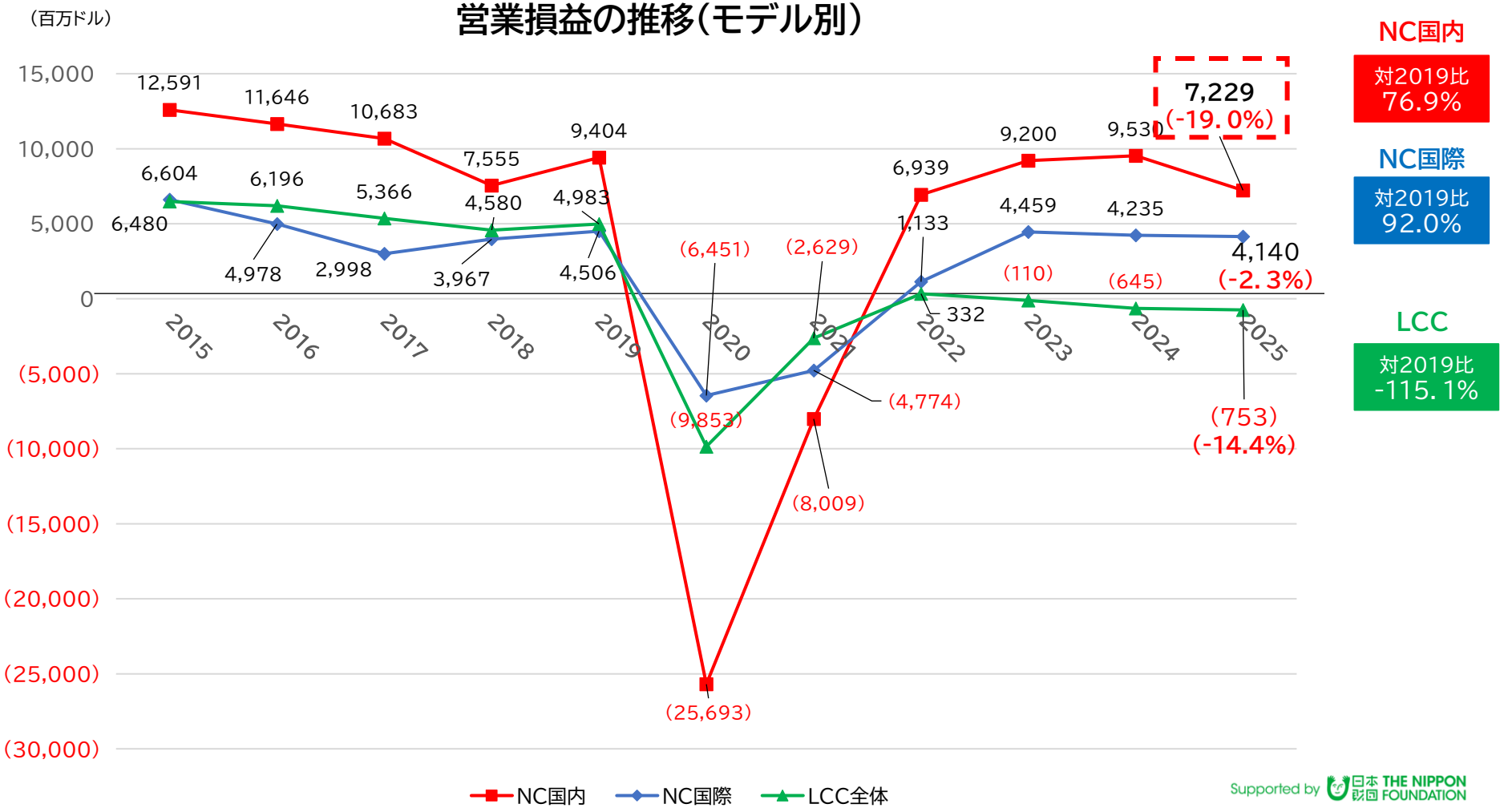
3. 2026年の米国航空市場の変化

米国・イスラエルによる**イラン攻撃、スピリット航空の事業停止**は**米国航空市場**にどのような**影響**を及ぼしているのか

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

経営状況(営業損益)

○ 営業損益は**いずれのモデルも減少**。
○ 2024年度にコロナ前を超える利益を計上した**NC国内**は、**再びコロナ前を下回る水準**



NC国内
対2019比 76.9%

NC国際
対2019比 92.0%

LCC
対2019比 -115.1%

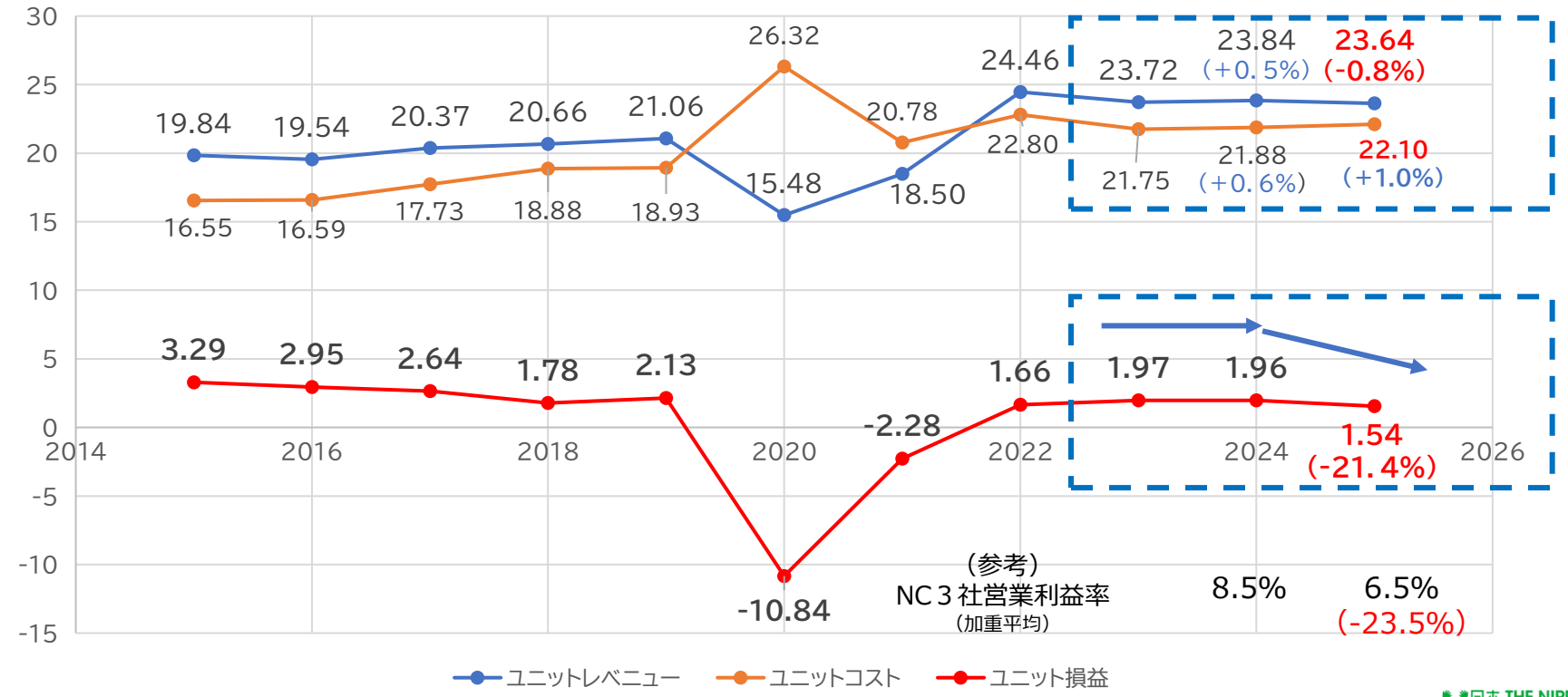
Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

経営状況(NC国内線:ユニット(提供座席マイルあたり)収入・費用・損益)

○ 2024年は、ユニット費用は増加する一方、ユニット収入もほぼ同水準で増加し、ユニット利益はほぼ横ばい。

○ 他方、2025年は、ユニット費用は引き続き増加する一方、ユニット収入は減少。これに伴い、ユニット利益は20%以上の減少。

NC国内線　ユニット(提供座席マイルあたり)収入・費用・損益の推移



※NC3社営業利益率は、米運輸省BTSForm 41 Schedule P-1.2　地域別の営業収益・営業費用を基に算出

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

経営状況（NC国内線：1座席あたり収入の減少の背景）

○ 2025年、NC国内線は、座席を追加供給する一方、需要は伸び悩み。結果、供給過剰を背景に運賃の低下圧力に直面。

○ 特にレジャー需要を含むエコノミー層の需要・収入の低下が大きく、収入減少の大きな要因。一方で、プレミアム層の需要は底堅く、同層の収入は増加。

■NC国内線　需要・供給の推移

	2024	2025
ASM（供給） ※対前年比 増加分	4.2%	3.1%
RPM（需要） ※対前年比 増加分	4.6%	0.4%
LF	0.86 （1.2%）	0.84 （▲2.3%）

■デルタ航空 旅客カテゴリー別収入

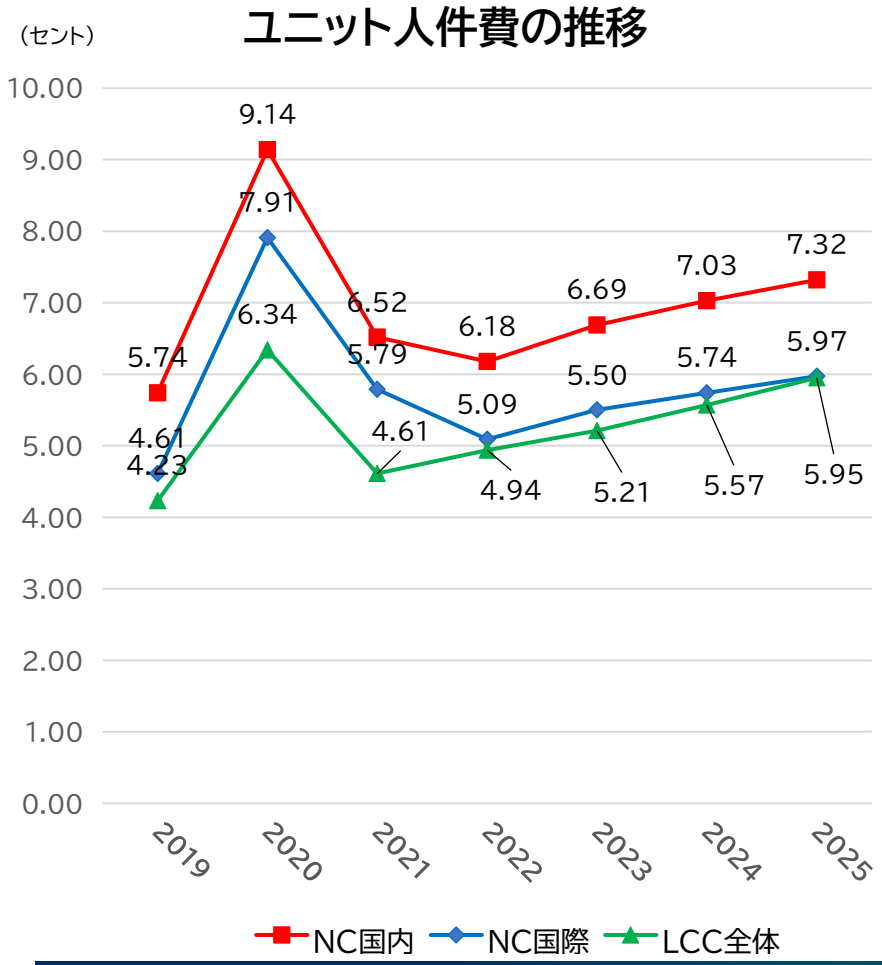
旅客収入 カテゴリー	2025年 前年比
Main Cabin	▲5%
Premium Products	+7%
Loyalty award travel	+10%

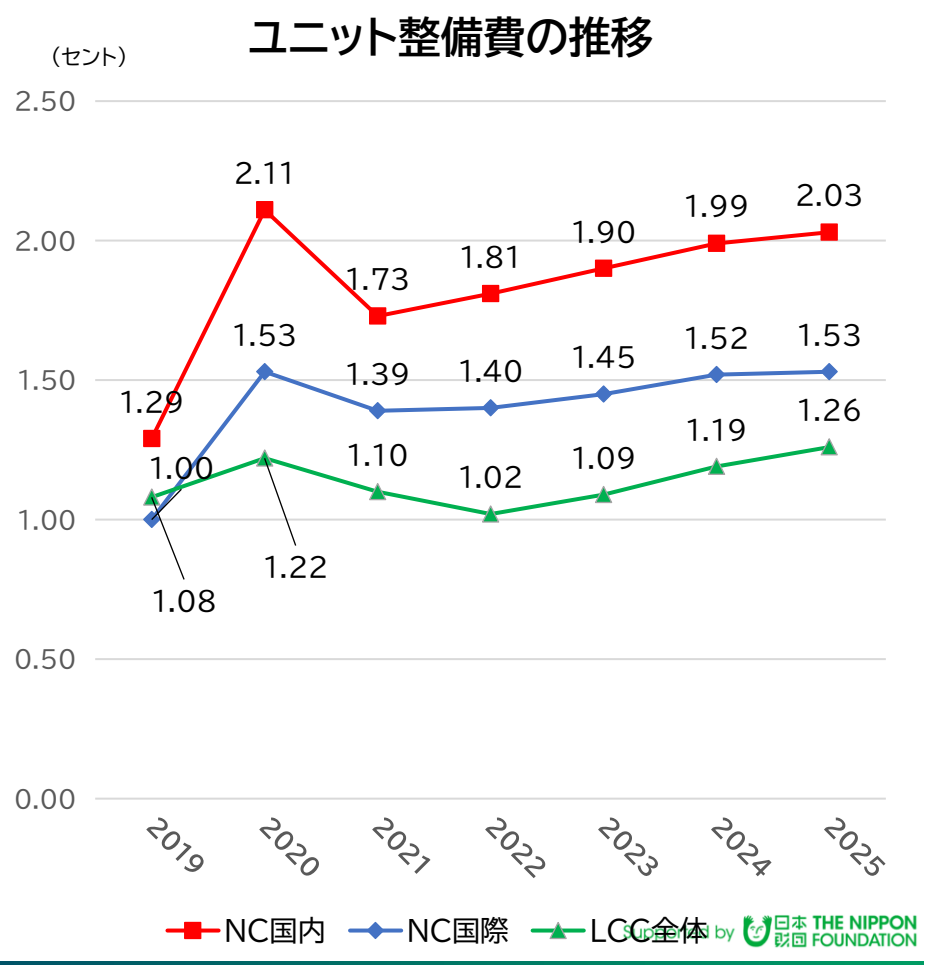
出所：デルタ航空決算資料

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

経営状況(営業費用(人件費・整備費))

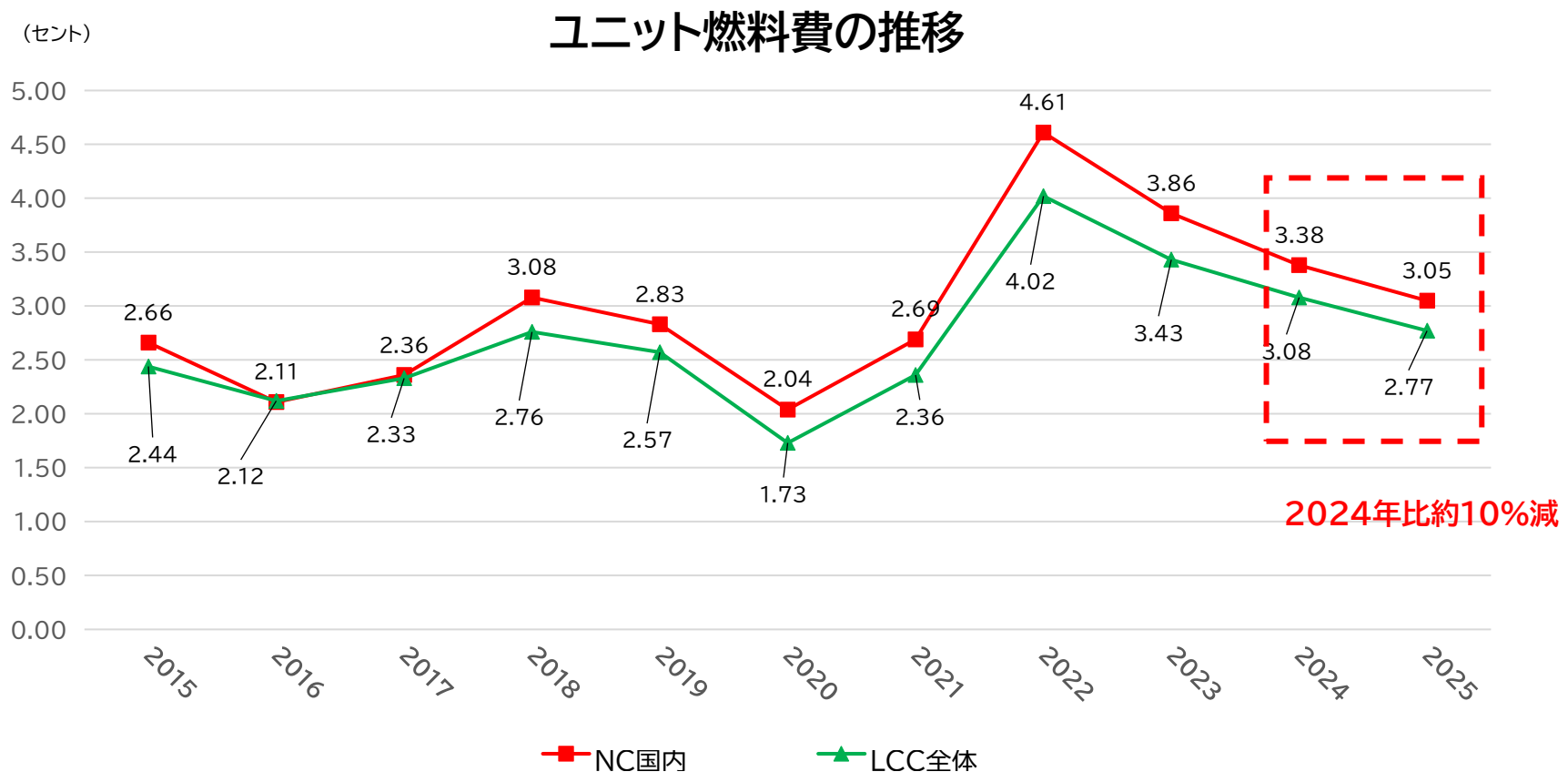
○ ユニット人件費は、NC国内・国際及びLCC全てで上昇
○ ユニット整備費は、NC国内・LCCで上昇する一方、NC国際はほぼ横ばい





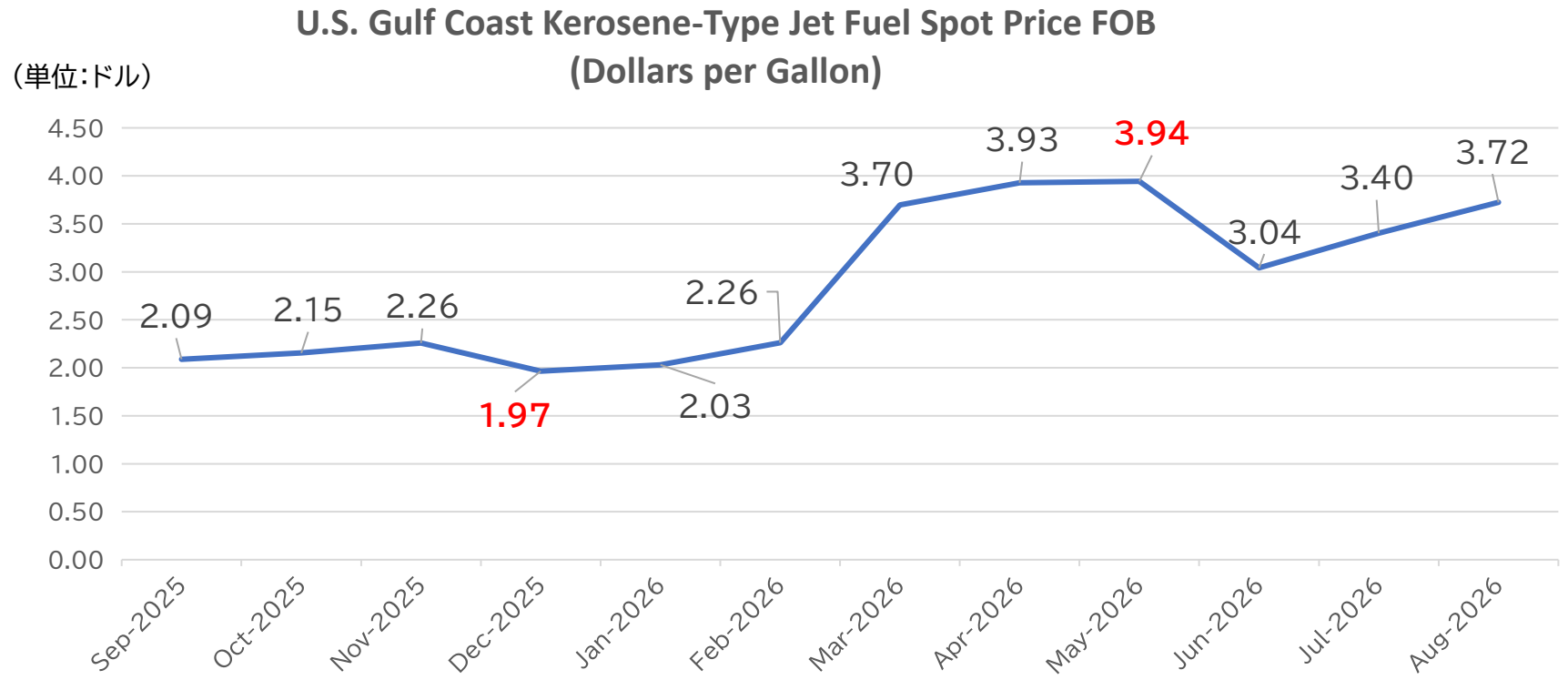
経営状況(営業費用(燃料費用))

○ 営業費用全体は増加する一方、燃油価格は3年連続減少。
○ 2025年は、2024年と比較して約10%減



（ご参考）ジェット燃料価格の推移（2025年9月ー2026年9月）

○ アメリカ・イスラエルによるイラン攻撃（2026年2月28日）の後、**ジェット燃料価格は上昇**
○ 米国メキシコ湾岸で取引されるジェット燃料のスポット価格を見ると、**2026年5月**には、**昨年の最安値の約2倍**に上昇。同年8月時点も約2倍に近い水準



出所: U.S. Energy Information Administration, “U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB,” accessed September 2026.

観測・分析の着眼点

1. 米国航空市場の需要・経営動向

（1）国際線、特に太平洋路線のトレンド・構造に変化はあるのか。

（2）昨年、パンデミック前の利益水準を超えた国内線は引き続き堅調に推移しているのか。

2. LCCの市場動向

異なる戦略・ビジネスモデルを採用するLCC間での業績の違いは継続しているのか。

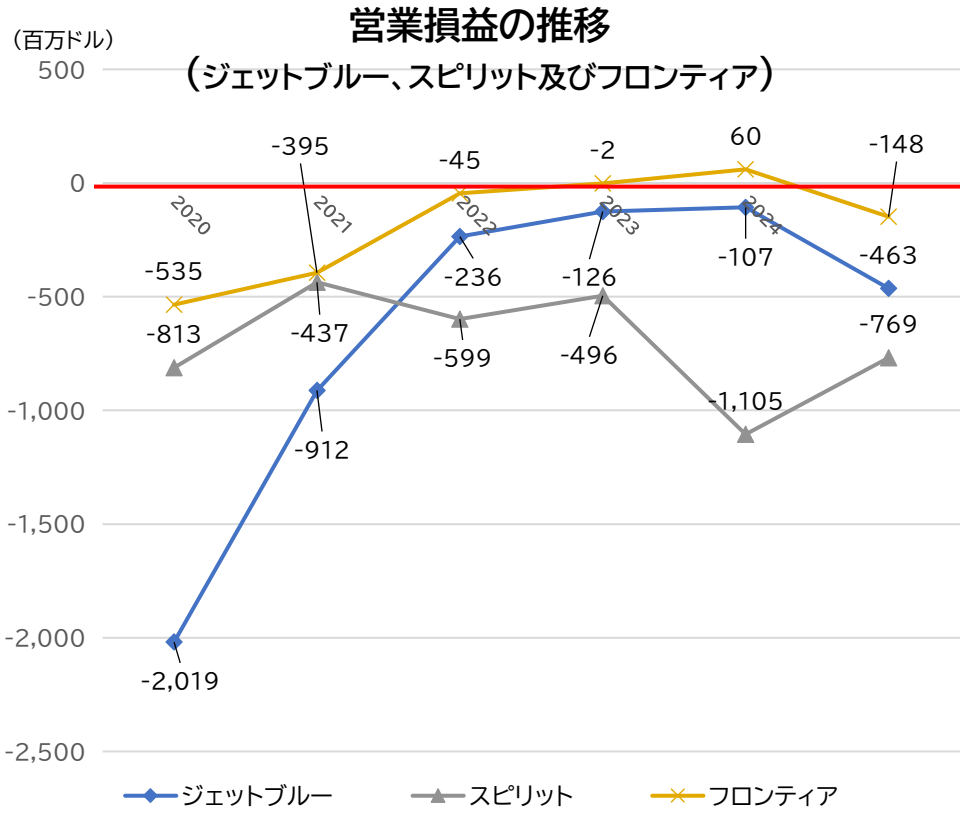
3. 2026年の米国航空市場の変化

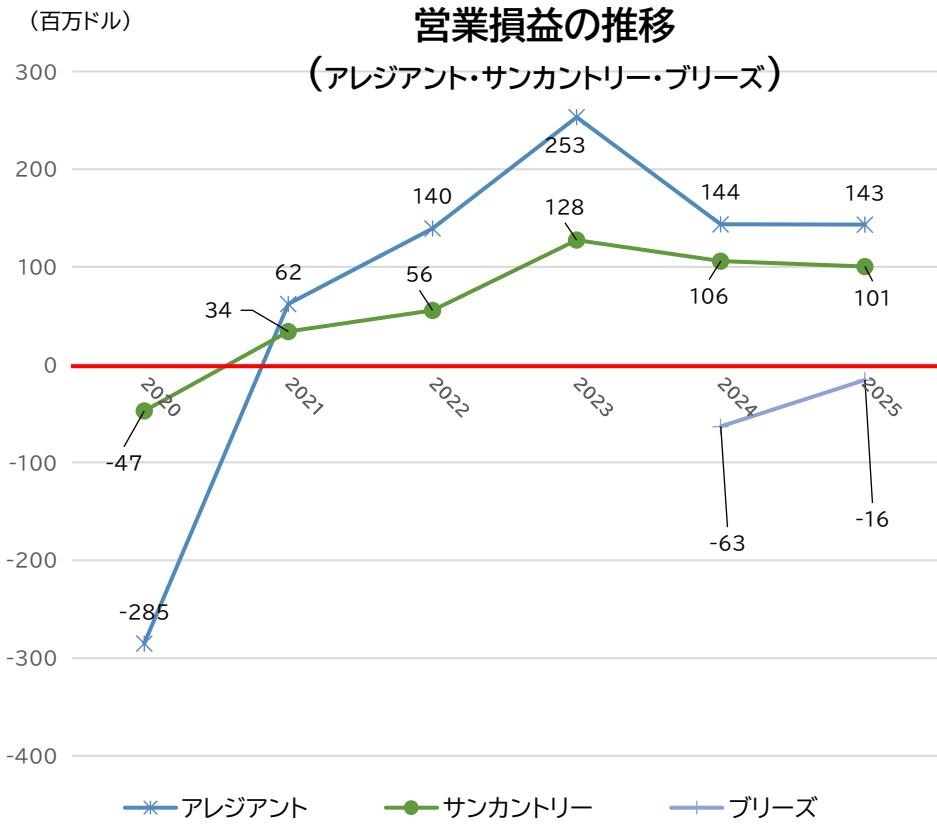
米国・イスラエルによるイラン攻撃、スピリット航空の事業停止は米国航空市場にどのような影響を及ぼしているのか

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

経営状況(営業損益(LCC各社))

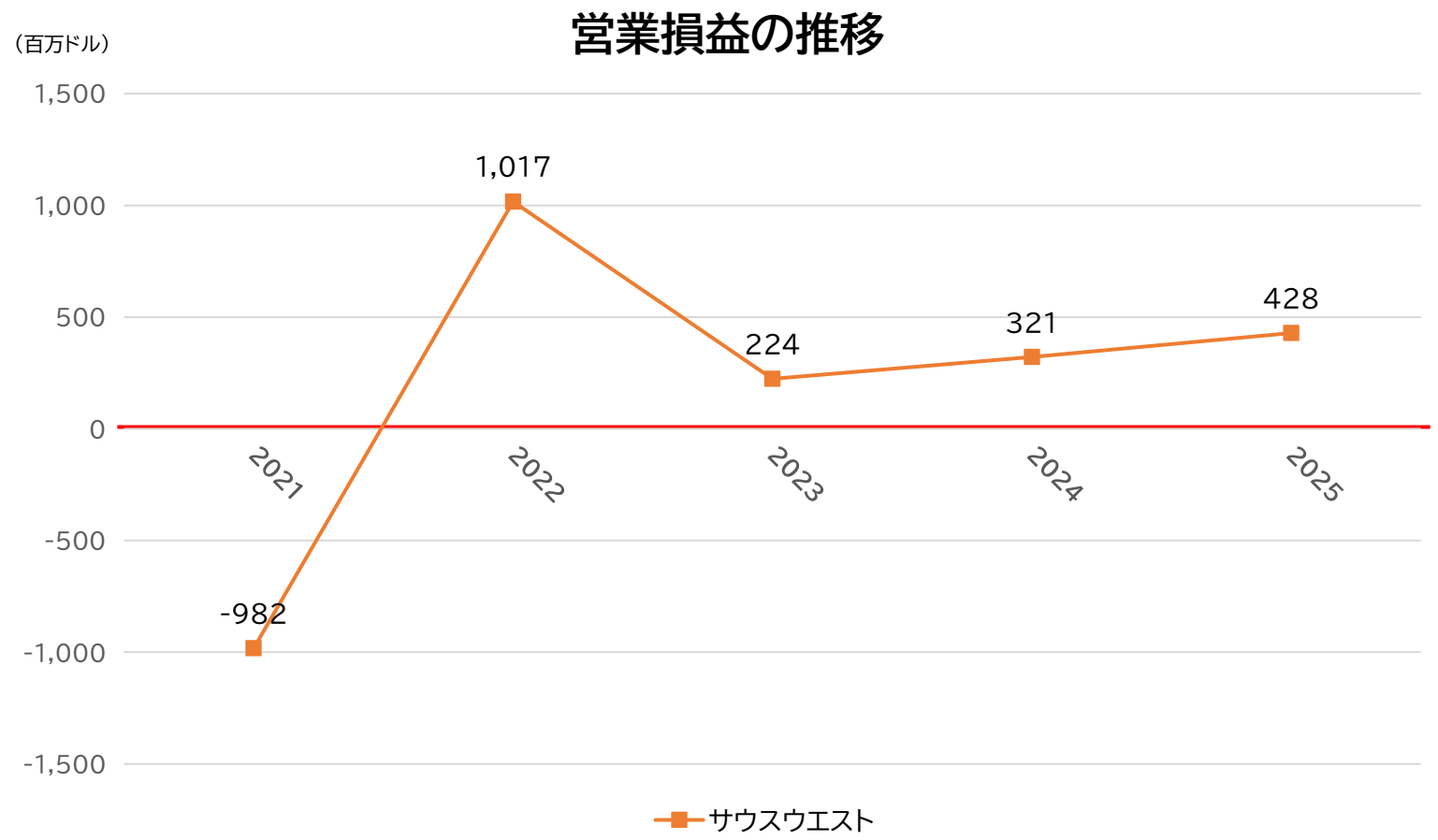
○ ジェットブルー、スピリットは赤字が続き、フロンティアは赤字に転落。
○ 他方、アレジアント及びサンカントリーは継続して黒字を計上。新興のブリーズは、引き続き赤字ではあるものの、損益は大幅に改善。





経営状況(営業損益(LCC))

○ サウスウエストも大幅増益を継続(前年比約40%増)



サンカントリー及びアレジアントの特徴(経営好調要因)
(2025年9月発表資料より)

アレジアント

- 1997年設立。2001年以降、LCCへと転換
- 拠点:ラスベガス空港(LAS)



ニッチ市場戦略
・大都市のハブ空港を避け、**中小都市・二次空港から人気レジャー地へ直行便**を運航
・**約7割が競合なく、価格競争を回避**

柔軟な運航
・需要の高い曜日・季節に運航を集中
・空港スタッフを時間契約で外部委託

地域連携
・地元スポーツチームやホテルと提携し需要を創出。地域と連携した運航環境整備も。

サンカントリー

- 1982年設立。2017年以降、LCCへと転換
- 拠点:ﾐﾈｱﾎﾟﾘｽ=ｾﾝﾄﾎﾟｰﾙ国際空港(MSP)



多角的なビジネスモデル
・**定期便70%、チャーター20%、貨物10%**(収益)
・貨物は**Amazonと長期契約**

柔軟な運航
・冬は南方、夏は東西へ集中
・閑散期は貨物・チャーター

地域密着
・運航94%がMSP発着
・大学や地元企業と連携

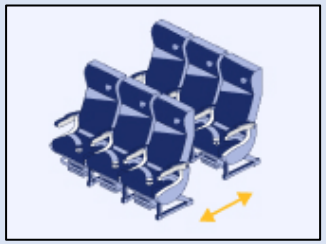
経営好調のLCCにおける取組

サウスウエスト

2024年9月に「Southwest. Even Better.」を発表

商品改善による収益向上
- ・指定座席制、ｴｸｽﾄﾗ・ﾚｯｸﾞﾙｰﾑ・ｼｰﾄ導入予定
- ・受託手荷物有料化・ﾍﾞｰｼｯｸｴｺﾉﾐｰ導入
- ・ﾛｲﾔﾙﾃｨ刷新：カード会員特典強化

エクストラ・レッグルーム・シートのイメージ



ネットワーク戦略
- ・乗継便の拡大（ﾊﾌﾞ・ｱﾝﾄﾞ・ｽﾎﾟｰｸ）、国際提携拡大
- ・深夜便（レッドアイ）導入

費用削減
- ・2027年までに累計5億ドル削減目標
- ・サウスウエストの歴史で初めて従業員を解雇（1,750人）

ブリーズ

- 2021年営業運航開始



ニッチ市場戦略
- ・直行便が存在せず、かつ、週数便であれば運航が成立する空港間の直行便を運航
- ・約9割が競合なく、価格競争を回避

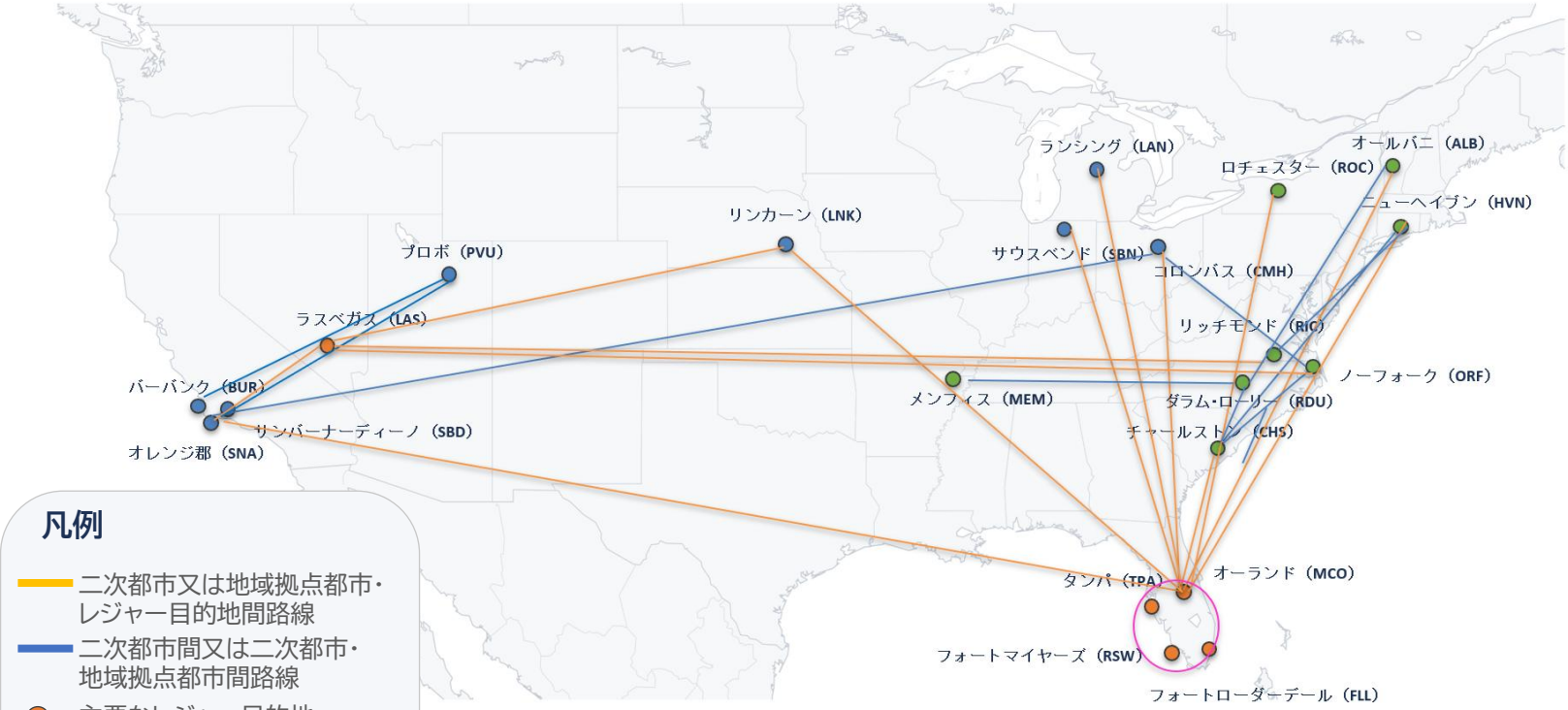
機材戦略
- ・小型ながら長距離航行も可能なA220を採用。
- ・機材を曜日ごとに別市場に振り向け、機材稼働率を向上

プレミアム需要の取り込み
- ・低運賃のみならず「Nicest」と呼ぶ上位座席を提供し、収入単価の向上

【参考】ブリーズの就航路線（一部）

ブリーズは、大手航空会社の**ハブを経由しなければ結ばれにくい都市間**を**週数便**で就航
・**二次都市又は地域拠点都市・レジャー目的地間**（フロリダ・ラスベガス）
・**二次都市間**又は**二次都市・地域拠点都市間**

※ブリーズが使用するA220-300 の座席規模：120～150席（参考：A320neo（スピリットの主要機）：150～190席）



凡例

- 二次都市又は地域拠点都市・レジャー目的地間路線
- 二次都市間又は二次都市・地域拠点都市間路線
- 主要なレジャー目的地
- 西海岸・中西部の二次都市
- 東海岸・南東部の地域拠点都市

※フロリダの各都市からは、それぞれ異なる都市に就航しているが、便宜上、オーランドからの就航便の一部のみを表している。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

LCCのユニット収入・費用の比較

○ LCC全体としては、ユニット収入・費用ともに増加。
○ しかしながら、各社個別に見ると、経営好調のLCCが収入を増加させている一方、経営不調のLCCは収入面・費用面ともに苦戦していることがわかる。

		経営不調			経営好調			
	LCC全体	ジェットブルー	フロンティア	スピリット	サウスウエスト	アレジアント	サンカントリー	ブリーズ
ユニット収入 下段は昨年比	13.66 (1.3%)	13.94 (-0.6%)	9.38 (-1.1%)	9.51 (2.6%) ※1	15.59 (0.6%)	12.13 (-7.4%) ※2	14.44 (6.4%)	13.69 (6.5%)
ユニット費用 下段は昨年比	13.86 (1.5%)	14.65 (3.2%)	9.75 (4.5%)	11.43 (0.7%)	15.35 (0.2%)	11.45 (-7.1%) ※2	13.15 (7.4%)	13.90 (-0.9%)

※1 スピリットのユニット収入の改善は、不採算路線の撤退により、残る路線の平均収益が改善したことによるもの
※2 アレジアントは、2025年に対前年比11%供給座席を増加させたことに伴い、1座席当たりの収入・費用がともに減少

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

観測・分析の着眼点

1. 米国航空市場の需要・経営動向

（1）堅調な回復を見せる国際線の需要増加のトレンド・構造に変化はあるのか。

（2）昨年、パンデミック前の利益水準を超えた国内線は引き続き堅調に推移しているのか。

2. LCCの市場動向

異なる戦略・ビジネスモデルを採用するLCC間での業績の違いは継続しているのか。

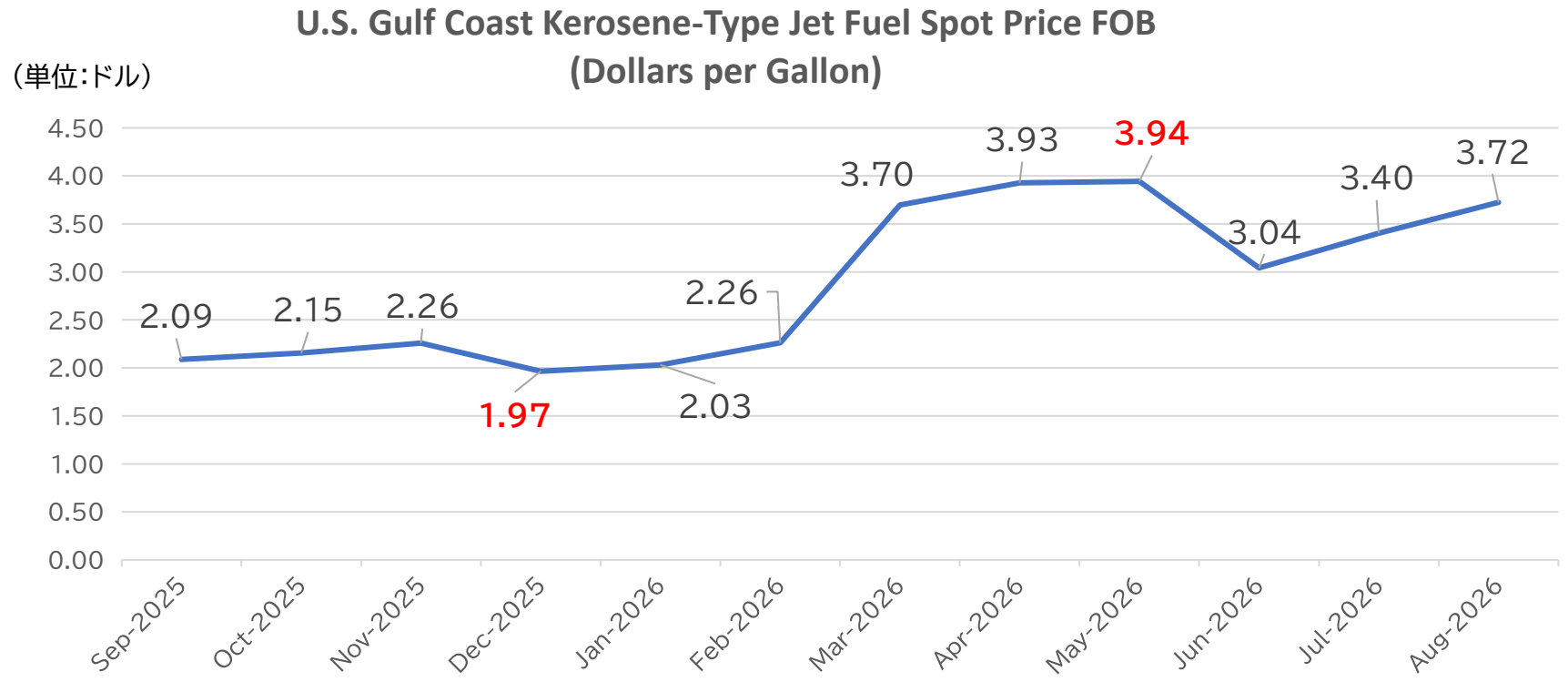
3. 2026年の米国航空市場の変化

米国・イスラエルによるイラン攻撃、スピリット航空の事業停止は米国航空市場にどのような影響を及ぼしているのか

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

イラン攻撃に伴うジェット燃料高騰の影響

○ アメリカ・イスラエルによるイラン攻撃（2026年2月28日）の後、**ジェット燃料価格は上昇**
○ 米国メキシコ湾岸で取引されるジェット燃料のスポット価格を見ると、**2026年5月**には、**昨年の最安値の約2倍**に上昇。同年8月時点も約2倍に近い水準



出所: U.S. Energy Information Administration, “U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB,” accessed September 2026.

米国航空各社2026年第2四半期決算

○ 米国航空各社では、燃料費は対前年同期比で約7割から9割増加。
○ 増加分の回収率は5割程度と言われており、営業収入は増加しているものの、費用の増加分がそれを上回り、サウスウエストを除いて大幅な減益。

航空会社	デルタ		ユナイテッド		アメリカン		サウスウエスト		ジェットブルー		フロンティア	
	（百万ドル）	前年同期比	（百万ドル）	前年同期比	（百万ドル）	前年同期比	（百万ドル）	前年同期比	（百万ドル）	前年同期比	（百万ドル）	前年同期比
営業費用	17,893	23%	16,576	19%	16,289	23%	8,147	16%	2,838	21%	1,376	38%
うち燃料費	4,109	67%	5,110	84%	4,881	83%	2,215	67%	911	81%	436	90%
うちその他費用	13,784	14%	11,466	3%	11,408	8%	5,932	4%	1,927	4%	940	21%
営業収入	19,757	19%	17,672	16%	16,735	16%	8,432	16%	2,697	15%	1,279	38%
営業利益	1,864	▲11%	1,096	▲17%	446	▲61%	285	27%	▲141	-	▲97	▲29%
燃料費増加に対する回収率	約60%		約50%		約50%				約50%			

※決算資料・決算時報道より

出所:各社決算資料より作成

スピリット航空の事業停止（2026年5月2日）

■米国LCC大手スピリット航空は、2026年5月2日に事業停止を発表
■同社は、過去2か年連続でChapter11（事業継続を前提とした債務再編の適用）を申請
■債務整理とあわせて不採算路線からの撤退など事業改善を図るものの、収益の改善に至らず、イラン攻撃に伴う燃料費高騰に直面し資金流動性が低下。
追加資金の確保も困難となり、事業停止を決定。

2024年11月　1回目のChapter11

【債務整理】・既存債権者からの3億ドルの融資及び3億5千万ドルの資本注入
・既存債務の一部の株式転換
【事業改善】・不採算路線からの撤退・収益性の高い市場への集中
・手荷物・座席指定を組み合わせた新たな商品の導入
・プレミアム・レジャー需要の獲得を目指したアップグレード商品の提供

2025年8月　2回目のChapter11

【債務整理】 既存債権者からの最大4億7,500万ドルの融資
航空機リース費用を含む債務の削減（約74億ドル→約21億ドル）

2026年5月　事業停止の発表

参照：運輸総合研究所 福原和弥 「スピリット航空の発展と破綻及び事業停止、その背景と影響 ― ULCCモデルの構造的課題と航空事業経営への示唆 ― ］
https://www.jttri.or.jp/jitti_20260528_fukuhara.pdf

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

スピリット航空の事業停止の背景

○スピリット航空は、低運賃かつ低費用、高稼働を前提としたビジネスモデルを採用。
○しかしながら、パンデミック後において以下の課題に直面。
・レジャー市場での低運賃帯の競争激化に伴う収入の伸び悩み
・人件費等の上昇に加え、エンジン問題を背景とした機材の稼働率低下による費用の増加
○結果、事業の前提が崩れ、収益性が大幅に低下。

ビジネスモデル	パンデミック後の環境変化	結果
①低運賃	NCによるベーシックエコノミー運賃の導入 （レジャー市場の低運賃帯の競争激化）	運賃低下に伴う収入の伸び悩み
	プレミアム需要の増加	プレミアム需要の取込に苦戦
②低費用	インフレによる人件費等の増加	ユニットコスト（提供座席マイルあたり費用） 2019年度比約44%増加
③高稼働	Pratt&WhitneyのGTFエンジン問題による機材稼働率の低下 ・同エンジンを搭載するA320neoを2016年頃から導入（全機材中約56%（2024年末））※ ・保有する機材のエンジンの多くが問題の製造期間（2015-2021年）と重複）	

※フロンティアもA320 neoに依存ししており、全機材に占める割合は約85%（2025年末）とスピリットよりも大きい一方、該当エンジン搭載機の導入は2022年から開始したことから、問題となる対象のエンジンは多くなく影響小。

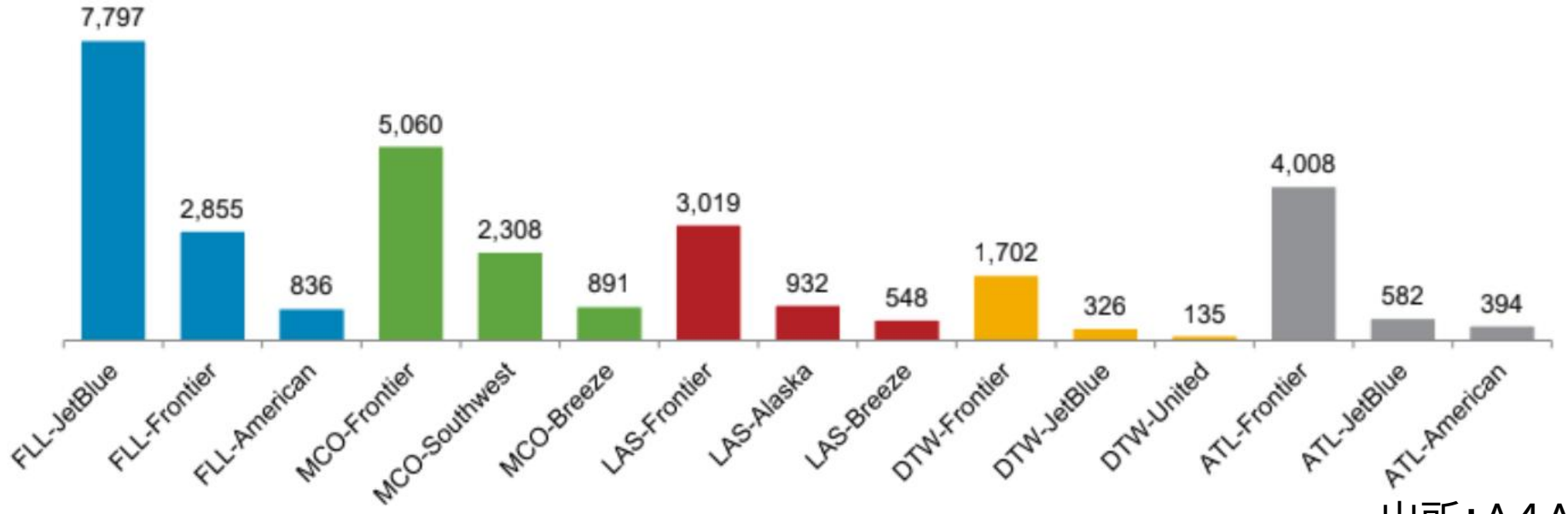
Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

スピリットの事業停止が米国航空市場に与える影響

○スピリット航空が撤退した主要空港・路線においては、他のLCCが供給座席を追加。
特にジェットブルー・フロンティアが積極的に供給を増加。

Frontier and JetBlue Moved Quickly to Add Seats at Spirit's Largest Locations
Substantial Competitive Additions in Fort Lauderdale, Orlando, Las Vegas, Detroit and Atlanta

Top-Growing Airlines by YOY Daily Scheduled Seats in July 2026 at Spirit's Largest Locations
Based on Spirit's Top Five Airports (by Scheduled Seats) in July 2025



Source: Cirium published schedules (July 24, 2026)

出所：A4A

スピリット航空事業停止に対する ジェットブルー・フロンティアの対応

ジェットブルー

【フォートローダデール(FLL)空港】
○スピリット航空の事業停止直後の2026年5月2日、FLLから11都市への新規就航を発表。

○ スピリット航空の撤退を「長年の中でも最も重要な戦略的機会」と位置付け、同社の発着枠を利用

○ 2026年第2四半期は、FLL路線の供給を対前年同期比40%増加させたにもかかわらず、ユニット収入も同比11%増加

【ラガーディア(LGA)空港】
○スピリット航空が保有していたLGAの22の発着枠をオークションで落札。(8/31FAA暫定承認)

フロンティア

○スピリットが就航していた路線において、2026年夏は対前年同期比約130万座席を追加供給。

○2026年第2四半期は、全体の供給を対前年同期比8%増加したにもかかわらず、ユニット収入も同比28%増加。

2026年第2四半期の経営状況（収入）

○ジェットブルー・フロンティアともに、2026年第二四半期は前年同期比大幅な増収
○座席供給増を上回る需要増を確保し、1座席あたり収入が大幅に改善。
○旺盛な旅行需要のほか、ジェットブルーはプレミアム需要の確保、ロイヤリティ収入の増加、フロンティアは価格管理や競合他社の供給抑制による需給環境改善等を要因に挙げる。

	ジェットブルー		フロンティア	
	2025Q2（対前年同期比）	2026Q2（対前年同期比）	2025Q2（対前年同期比）	2026Q2（対前年同期比）
営業収入	-3.0%	+14.5%	-4.5%	+38%
ASM（供給）	-1.5%	+3.2%	-2.2%	+8%
RPM（需要）	-4.0%	+4.1%	-0.6%	+9%
ユニット収入（提供座席マイルあたり収入）	-5.4%	+10.9%	-5.0%	+28%
好調要因（各社決算資料より）	・プレミアム需要・メインキャビン需要ともに収入が増加 ・ロイヤリティ収入増（前年比＋13%）		・Revenue Management※の徹底 ※安い運賃で座席を埋めることを抑制するなどの価格管理 ・需給環境の改善（競合他社の供給抑制）	

まとめ

1. NC国際線

○ 太平洋路線は、依然としてパンデミック前の水準であるものの堅調に成長。中国以外の主要国との直行便利用者は、パンデミック前の水準を上回る。

○ こうした中、NCは、米国からアジア各都市への直行便に加え、成田・仁川等のハブ機能を活用し、自社・提携航空会社とともにアジア各地への接続性を向上し、直行便では十分な需要を確保しにくいアジア路線の需要を含め幅広い需要の獲得等を狙う。

2. NC国内線

○ NC国内線は、これまで供給の増加に加え、コストの増加を補うだけの収入の増加を確保することにより増益を実現してきた一方、2025年は昨年比で大幅減益。

○ 背景には、人件費・整備費などの費用は引き続き増加する一方、エコノミー層の需要が低迷した結果、座席の追加供給に対して需要が伸び悩み、単位当たり収入が減少したことが挙げられる。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

まとめ

3. LCC

○ LCC各社の経営状況の二分化は継続。

○ LCCもNC国内同様、コスト増加に直面しているが、
好調な経営を維持しているLCCにおいては、
・ 商品改善（低運賃モデルからの脱却）（例：サウスウエスト）

・ 競合の少ない路線での低頻度運航など他社との競争回避や、プレミアム需要の取り込み（例：ブリーズ）

が成功し、収入の確保を通じた、収益の維持・増加を果たしている。

○ LCCの維持・継続のためには、支払い意思・能力のある層からの収入の拡大を図るとともに、NCを含む競合他社との競争が生じにくい需要の確保が重要と考えられる。

まとめ（2026年の米国航空市場の変化）

(1)米国・イスラエルによるイラン攻撃

○ イラン攻撃に伴うジェット燃料高騰により、過去3か年において費用の押し下げ要因であった燃料費は、2026年第2四半期では対前年同期比で約7割から9割増加。 結果、航空会社のほぼすべてが対前年同期比減益。

(2)スピリット航空の事業停止

○ スピリット航空の事業停止後、同社が就航していた主要な空港・路線には、ジェットブルー・フロンティアをはじめとする競合他社が供給を増加。
燃料費高騰の影響により利益は減少する一方、供給増を上回る需要増を確保し、営業収入は改善。

○ この背景には、2025年と異なり、プレミアム需要・レジャー需要ともに旺盛であることに加え、これまでに講じてきた商品改善や需給環境の改善がある。

○ 今後の航空市場においては、ジェット燃料価格の推移に加え、需要全体が引き続き堅調に推移するか、また、航空各社が当該需要を背景とした収入の増加を維持できるかを注視する必要。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION