

# 26年純利益半減へ、燃油高で貨物イールド反転

## ■IATA・世界航空業界見通し

国際航空運送協会（IATA）はこのほど、2026年の世界航空会社業績見通しを発表した。中東情勢の悪化に伴う運航混乱と燃油高を受け、世界の航空会社の純利益は230億ドル（約3兆7000億円）となり、25年推定の450億ドルからほぼ半減する見通し。純利益率は25年の4.2%から2.0%に低下する。営業利益（EBIT）は480億ドルで、25年の764億ドルから縮小し、営業利益率も7.2%から4.1%に下がる。IATAのウィリー・ウォルシュ事務総長は、航空各社が燃油高の一部を運賃・料金の引き上げや効率化で吸収しているものの、「前年水準の収益性を維持するには不十分」と指摘した。世界航空業界の主要指標は表の通り。

貨物関連では、26年の貨物需要は貨物トンキロ（CTK）ベースで前年比0.7%増にとどまる見通し。25年推定の3.4%増から伸びが大きく鈍化する。世界貿易量の伸びも25年の4.6%から26年は1.9%へ減速する見込みで、マクロ経済面からも貨物需要の拡大余地は限定的だ。一方、貨物売上高は25年推定の1510億

ドルから26年は1620億ドルへ7.2%増加する。実需の伸びが小幅にとどまるなか、燃油価格ショックに伴うコスト上昇分の回収が収入増の主因となる。貨物イールドは6.5%上昇する見通し。23年に31.7%低下、24年に4.9%低下、25年推定でも0.5%低下と3年連続で下落していたが、26年は上昇に転じる見通しだ。

地域別では、アジア太平洋が貨物需要の伸びをけん引する。IATAは26年の同地域CTKを前年比5.6%増と見込む一方、中東は15.2%減と予測。世界全体では0.7%増にとどまり、アジア太平洋などの増加分を中東の落ち込みが一部相殺する構図となる（図①参照）。

中東の混乱は貨物輸送の流れを変えつつある。IATAは、欧州ーアジア間などで中東ハブ経由の輸送が一部他地域へ移り、アジア系航空会社に貨物需要を取り込む機会が生じると分析する。ただ、欧州での低額貨物に対する通関要件強化など、eコマース（EC）貨物には下押し圧力も残る。中東地域では空域制限や運航混乱で有効供給量が減少し、トランジット貨物の他地域への流出が業績を圧迫する見通しだ。

IATAによる世界の航空業界の業績・需要見通し（2026年6月時点）

|                     | 2019年実績 | 2020年実績 | 2021年実績 | 2022年実績 | 2023年実績 | 2024年実績 | 2025年推定 | 2026年予測 |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 便数(100万便)           | 37.5    | 19.7    | 24.2    | 29.5    | 35.3    | 37.3    | 38.9    | 38.7    |
| 旅客需要成長率(RPK、前年比)    | 4.1%    | ▲65.8%  | 21.8%   | 64.9%   | 36.8%   | 10.6%   | 5.3%    | 2.1%    |
| 貨物需要成長率(CTK、前年比)    | ▲3.2%   | ▲9.9%   | 18.8%   | ▲8.1%   | ▲1.7%   | 11.4%   | 3.4%    | 0.7%    |
| 世界経済成長率(実質、前年比)     | 2.9%    | ▲2.7%   | 6.6%    | 3.8%    | 3.3%    | 3.4%    | 3.4%    | 2.5%    |
| 世界貿易量(前年比)          | 0.1%    | ▲5.4%   | 9.0%    | 2.3%    | ▲0.9%   | 2.7%    | 4.6%    | 1.9%    |
| 消費者物価指数(CPI、世界、前年比) | 3.6%    | 3.3%    | 4.7%    | 8.7%    | 6.7%    | 5.8%    | 4.1%    | 5.0%    |
| 売上高(10億ドル)          | 838     | 384     | 513     | 738     | 930     | 1,009   | 1,065   | 1,165   |
| 前年比増減率              | 3.2%    | ▲54.1%  | 33.4%   | 44.1%   | 26.0%   | 8.4%    | 5.6%    | 9.4%    |
| 旅客売上高(10億ドル)        | 607     | 189     | 242     | 437     | 669     | 726     | 768     | 839     |
| 貨物売上高(10億ドル)        | 101     | 140     | 210     | 206     | 139     | 147     | 151     | 162     |
| 貨物イールド(前年比)         | ▲8.2%   | 54.7%   | 25.9%   | 7.0%    | ▲31.7%  | ▲4.9%   | ▲0.5%   | 6.5%    |
| 費用(10億ドル)           | ▲795    | ▲495    | ▲556    | ▲727    | ▲864    | ▲938    | ▲989    | ▲1,117  |
| 前年比増減率              | 3.8%    | ▲37.7%  | 12.3%   | 30.8%   | 18.9%   | 8.6%    | 5.4%    | 13.0%   |
| 燃油費(10億ドル)          | ▲190    | ▲80     | ▲106    | ▲215    | ▲269    | ▲261    | ▲252    | ▲350    |
| 費用に占める比率            | 23.9%   | 16.1%   | 19.0%   | 29.6%   | 31.2%   | 27.8%   | 25.4%   | 31.4%   |
| 人件費(10億ドル)          | ▲180    | ▲141    | ▲150    | ▲178    | ▲215    | ▲242    | ▲260    | ▲271    |
| 費用に占める比率            | 22.6%   | 28.5%   | 27.0%   | 24.5%   | 24.9%   | 25.8%   | 26.3%   | 24.2%   |
| 原油価格(ブレント、ドル/バレル)   | 65      | 42      | 71      | 101     | 83      | 81      | 69      | 95      |
| ジェット燃料価格(ドル/バレル)    | 80      | 47      | 78      | 139     | 112     | 99      | 90      | 152     |
| 燃料消費量(10億ガロン)       | 96      | 52      | 62      | 76      | 92      | 99      | 104     | 104     |
| EBITDAR(10億ドル)      | 152.8   | ▲26.9   | 37.6    | 106.6   | 169.3   | 171.5   | 180.7   | 156.3   |
| EBITDARマージン         | 18.2%   | ▲7.0%   | 7.3%    | 14.4%   | 18.2%   | 17.0%   | 17.0%   | 13.4%   |
| EBIT(10億ドル)         | 43.1    | ▲110.9  | ▲43.5   | 11.3    | 66.1    | 70.7    | 76.4    | 48.0    |
| 営業利益率(EBITマージン)     | 5.1%    | ▲28.8%  | ▲8.5%   | 1.5%    | 7.1%    | 7.0%    | 7.2%    | 4.1%    |
| 純利益(10億ドル)          | 26.4    | ▲137.7  | ▲40.4   | ▲3.5    | 40.5    | 37.7    | 45.0    | 23.0    |
| 純利益率                | 3.1%    | ▲35.8%  | ▲7.9%   | ▲0.5%   | 4.3%    | 3.7%    | 4.2%    | 2.0%    |
| 投下資本利益率(ROIC)       | 5.8%    | ▲19.3%  | ▲8.0%   | 2.0%    | 6.9%    | 6.9%    | 6.6%    | 4.3%    |

出典：IATA Sustainability and Economics、Airfinance Global

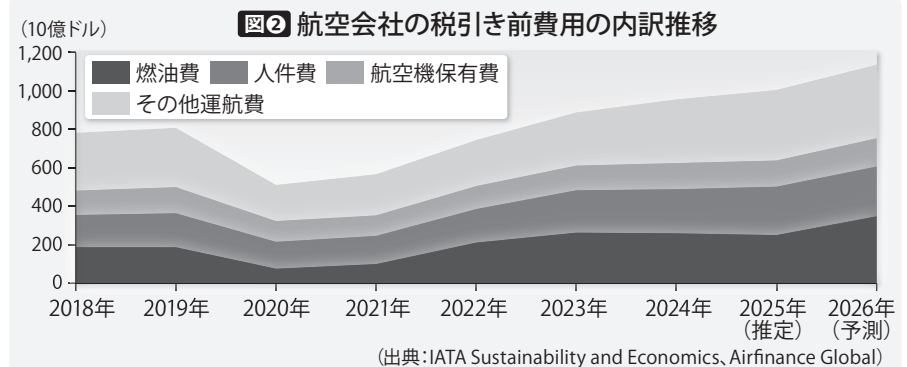
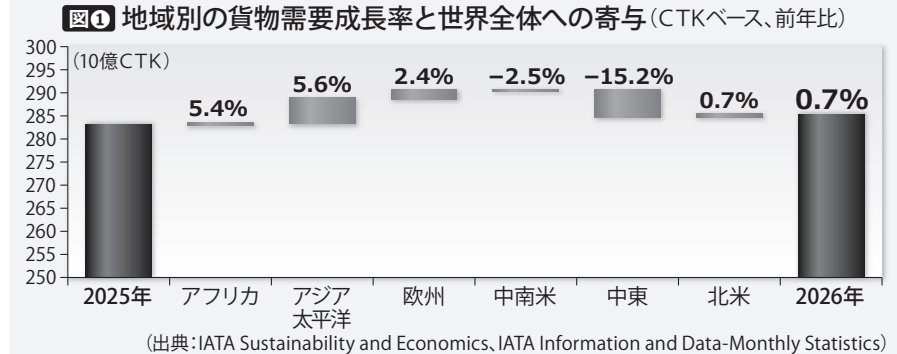
注：破産再建や大規模な非現金性の一時費用は除く。商業航空会社全体を対象とした。過去の実績値は今後改定される場合がある

## 燃油費負担が拡大

費用面では、燃油費の急増が最大の圧迫要因となる。26年の燃油費は3500億ドルと、25年推定の2520億ドルから約4割増加する見通し。ブレント原油価格は25年の1バレル当たり69ドルから26年は95ドル、ジェット燃料価格は90ドルから152ドルへ上昇する想定だ。燃料消費量は25年、26年とも1040億ガロンで横ばいだが、価格上昇だけで燃油費の構成比は25年の25.4%から26年は31.4%へ上昇する。図②に示す通り、26年は燃油費が再び費用全体を大きく押し上げる構図だ。

## 機材不足も重荷に

供給制約も収益を圧迫する。IATAによると、26年5月時点の航空機受注残は1万8100機に達し、現役機材の5割超に相当する。新造機納入の回復はなお不十分で、航空会社は既存機の使用延長や稼働率引き上げで対応している。ただ、機材更新の遅



れはリース料や整備費の上昇に加え、燃費改善の停滞を招く。ウォルシュ事務総長は、航空機・エンジン供給網の不全により、25年だけで少なくとも110億ドルのコストを航空会社が負担したと批判した。

26年の航空貨物市場は、需要の

伸びが小幅にとどまる一方、燃油高を背景に収入とイールドが押し上げられる展開となる。空域制限や供給制約によるルートやスペースの変動も続き、輸送コスト上昇への警戒が一段と強まりそうだ。