

ジェット燃料の価格高騰と不足が旅行の制約に？

2024年8月1日

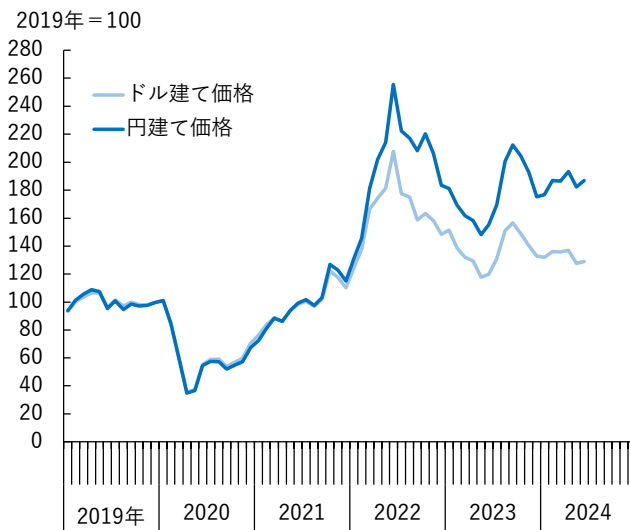
調査部 副主任研究員 白須 光樹

ジェット燃料（航空機燃料）の価格高騰が続いている

今、ジェット燃料（航空機燃料）で2つの問題が起きている。2つの問題が長期化すれば、先行きの日本国内の旅行需要や邦人の海外旅行需要の制約になる恐れがある。

問題の1つ目は価格高騰である。日系エアラインが参照しているジェット燃料（シンガポールケロシン）のドル建て価格は、ウクライナ危機直後の2022年半ばに比べれば大きく低下したものの、2024年6月もコロナ禍前の2019年の平均を約3割上回っている（図表1）。さらに、ここ2～3年の為替レートの急速な円安進行によって、日系エアラインが直面する燃料価格は、2019年平均比で約9割も高い水準にある。このため、日系エアラインが国際線の運賃に付加している燃油サーチャージも下がりづらくなっていると考えられる。また、国内線の航空運賃もこのところ高い水準で推移している（図表2）。この背景には、コロナ禍からの需要回復など様々な要因があると考えられ

図表1 ジェット燃料価格（シンガポールケロシン）
足元のジェット燃料価格はコロナ禍前比で高水準

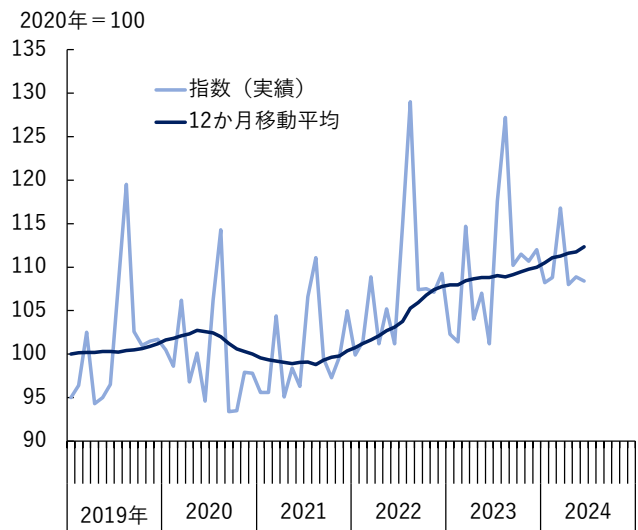


注1：各月の平均値を、2019年の月次平均値を100として指数化した。

注2：円建て価格はドル円レートの月次平均値をシンガポールケロシン価格の月次平均値に乗じて求めた。

出所：Bloombergより浜銀総研作成

図表2 航空運賃（消費者物価指数）
足元の航空運賃も高い水準での推移が続く



注：旅客数の多い代表的な15路線（国内線）の普通クラスの運賃が対象である。

出所：総務省「消費者物価指数」より浜銀総研作成

るものの、ジェット燃料の価格高騰もそのうちのひとつと推測される¹。このことは、邦人にとっての海外旅行や、飛行機に乗るような遠距離の国内旅行の旅費の高騰につながっていると考えられる。

ジェット燃料の供給不足も問題に

ジェット燃料の供給不足も国内の空港で問題になっている。この問題については、資源エネルギー庁と国土交通省の主導でタスクフォースが設置された²。タスクフォースの資料によると、燃料の供給不足の背景には、インバウンド需要の急速な回復や、空港で給油業務を担う人材の不足、ジェット燃料を運搬するタンカーの輸送体制の制約（船員の育成や確保なども課題の1つ）などがあると指摘されている³。最近では各種報道でも話題になっているが、この燃料不足の問題によって、外国エアラインの国内空港への新規就航に影響が出ているようである⁴。

ジェット燃料をめぐる2つの問題が、日本の観光産業の業況回復に水を差すか？

ジェット燃料の価格高騰と供給不足という2つの問題は、今後どのような展開が予想されるだろうか。

まず、価格高騰については、すぐには解消しないと予想される。ここ最近、為替レートの円安がやや修正された。先行きも国内外の金利差縮小によって、為替レートが一段と円高気味に推移すれば、円建てのジェット燃料価格の下押し要因となる。ただ、為替レートが、コロナ禍前の水準まで円高に戻ることは現段階では想定しにくい。加えて、中東情勢の緊迫化に代表されるように、地政学リスクの高まりはドル建ての燃料価格の押し上げ要因になると考えられる。これらを踏まえると、円建てのジェット燃料価格がコロナ禍前の水準まで低下することは見通しづらい。このことは、航空運賃の高止まりを招き、邦人が海外旅行や国内の遠距離旅行をする際の制約要因になってしまうことが予想される。

次に、ジェット燃料の供給不足であるが、これについては、2024年7月に前述のタスクフォースが「航空燃料供給不足に対する行動計画」を発表し、官民一体となって問題の解決に乗り出して

¹ 航空各社の決算資料等で確認できることだが、航空会社では一般的に、燃料価格（特に国内線向け）の変動リスクや為替レートの変動リスクに対するヘッジ取引を実施している。加えて、航空会社が国内線の運賃体系を国土交通省に届け出た後は、一定の期間、その運賃体系を運用する。従って、円建てのジェット燃料価格が上昇したからと言って、その上昇分が直ちに国内線の運賃に反映されるとは考えにくく、上昇幅も限定的になるとみられる（ただし、国際線は燃油サーチャージを設ける場合がある）。ただ、ウクライナ危機を受けて原油価格が急騰した2022年には、航空各社が国内線の運賃引き上げを決定したとの報道が相次いだ。図表2の消費者物価指数の航空運賃も、月次の季節的な変動を均してみる（例えば、図表2のような12か月移動平均や季節調整値でみる）と、2022年に水準を切り上げたことが分かる。この動きは、原油価格と同様、ジェット燃料価格が急騰したタイミングと概ね同時期である。ここ最近、航空運賃が高止まりしている背景には、ジェット燃料価格の高騰も一部影響していると推測される。

² 「航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース」が設置され、2024年6月18日に第1回が開催された。

³ 国土交通省HPに公表されている「航空燃料供給不足への対応に向けた官民タスクフォース」の複数の資料を参照（https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk5_000154.html）。

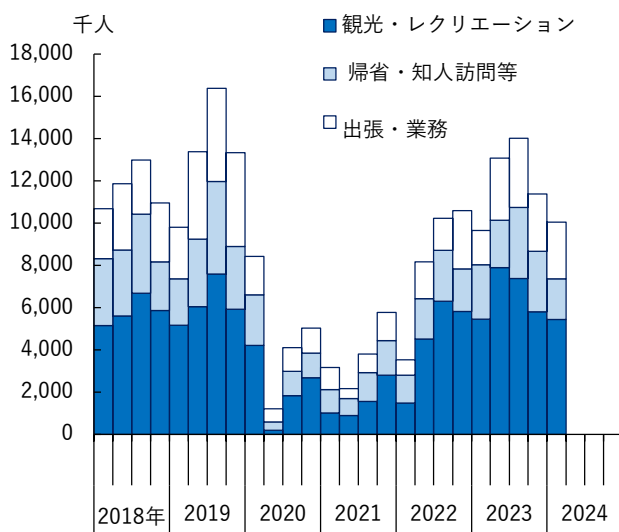
⁴ 脚注3に記載したサイトの一部資料にもそのような記述がある。

いる。しかし、日本のインバウンド需要の拡大傾向や、人手不足の傾向は今後も変わらないと予想され、この問題が長期化する可能性が残っていることには注意が必要である。万が一、国内空港でのジェット燃料の供給不足が長期化した場合には、インバウンド需要や邦人の海外旅行需要の制約になる恐れがある。

国内では、航空交通を利用した旅行のうち、観光・レクリエーションを目的とする「宿泊旅行」と「日帰り旅行」がともに、コロナ禍前の姿を取り戻しつつある（図表3、4の濃い青の棒グラフ）。また、2024年6月の訪日外客数が単月の数字で過去最高となるなど、インバウンド需要は好調である（2024年7月19日に日本政府観光局（JNTO）発表）。回復が遅れていた邦人の海外旅行需要も、5月の主要旅行業者の海外旅行の総取扱額をみると、前年比約1.5倍、コロナ禍前の2019年同月比約6割の水準まで戻している（2024年7月12日発表の観光庁「主要旅行業者の旅行取扱状況速報」）。ジェット燃料の問題が、このような日本の観光産業の良好な業況に水を差さないか、動向を注視する必要がある。

図表3 航空を利用した宿泊旅行の延べ旅行者数
（国内旅行・目的別）

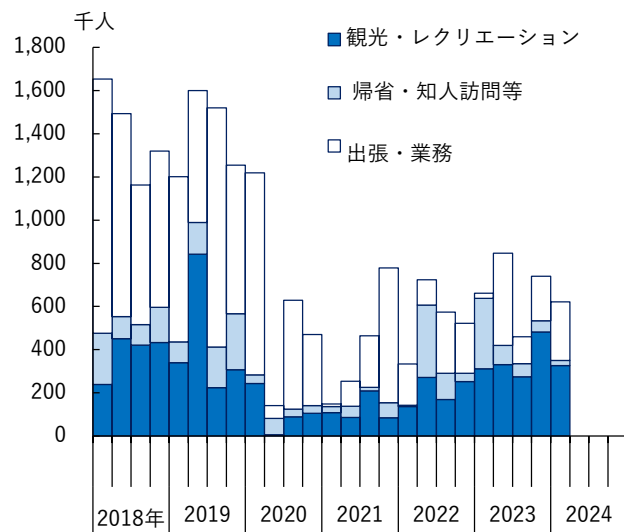
観光目的の旅行を中心に航空需要は回復



注：国内で利用した交通機関。
出所：観光庁「旅行・観光消費動向調査」

図表4 航空を利用した日帰り旅行の延べ旅行者数
（国内旅行・目的別）

航空交通を利用した日帰り観光も回復



注：国内で利用した交通機関。
出所：観光庁「旅行・観光消費動向調査」

執筆者紹介



白須 光樹（しらす みつき）

浜銀総合研究所 調査部 副主任研究員

（日本証券アナリスト協会認定アナリスト）

神奈川県経済や観光を担当、為替・金利の影響分析など。

神奈川県経済や日本経済の構造分析のほか、為替や金利動向が経済に与える影響などについても分析している。

浜銀総合研究所では、景気動向に関するレポートなどの発行情報をメールにてお知らせしています。ご関心のある方は、下記のサイトより、「レポート更新情報お知らせメール」（無料）にご登録ください。

【URL】 https://www.yokohama-ri.co.jp/html/inquiry/inquiry_repo.html?nno=5

本レポートの目的は情報提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載した内容は、レポート執筆時の情報に基づく浜銀総合研究所・調査部の見解であり、レポート発行後に予告なく変更することがあります。また、本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願いいたします。