

新型コロナウイルス感染症による 航空業界への影響およびその対応策

一般財団法人運輸総合研究所 客員研究員

全日本空輸株式会社 常勤顧問

藤村 修一

2020年8月26日

1. はじめに
2. IATAの動き
3. ICAOの動き
4. グローバルアライアンスの動き
5. 航空会社の動き
6. 各国政府の動き
7. おわりに

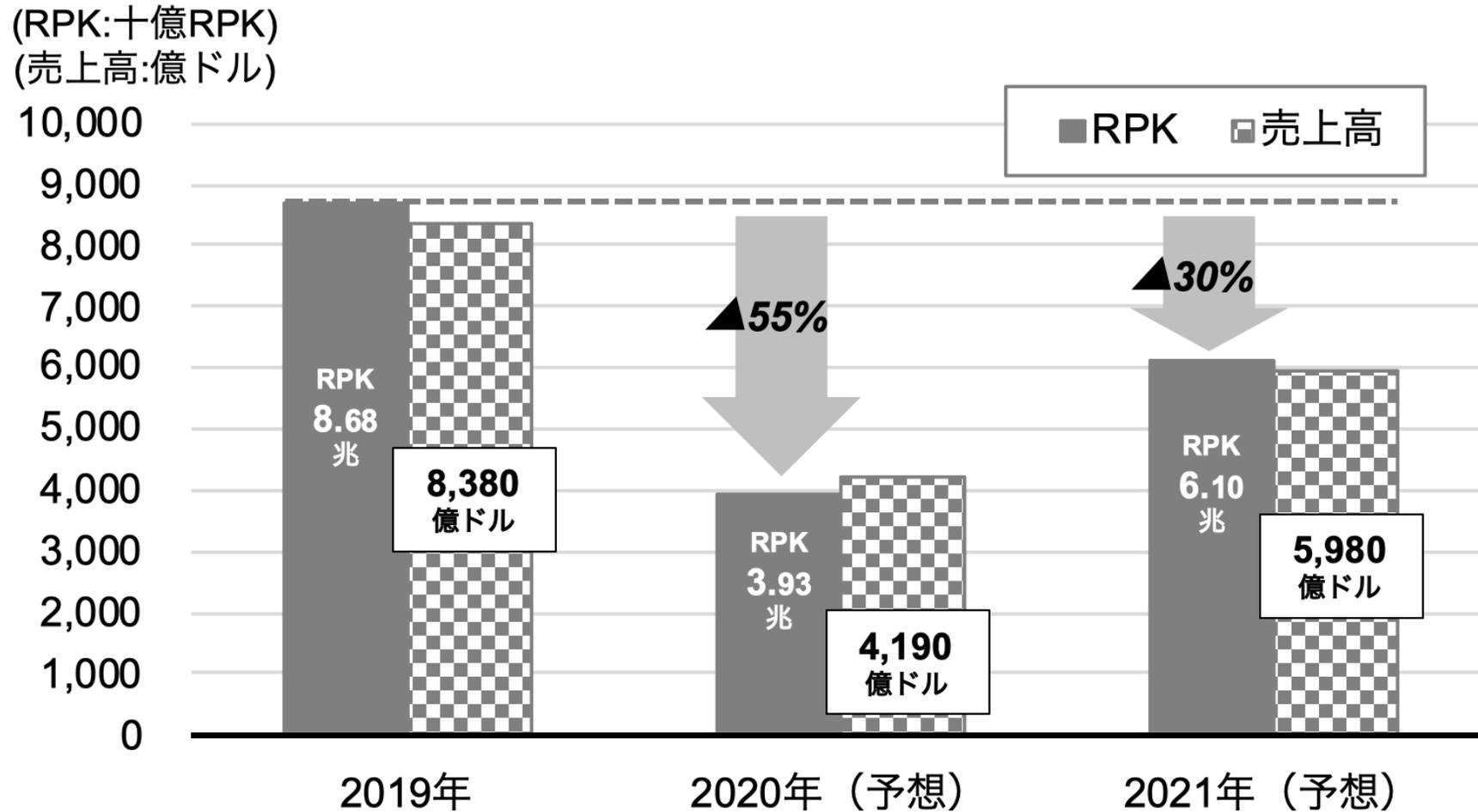
1. はじめに

1. はじめに

昨年末に中国武漢で発生した新型コロナウイルス感染症は、その後瞬く間に世界に拡大し、各国の国境閉鎖や移動制限、煩雑な検疫制度、また、利用者の感染に対する恐怖心などから、航空需要、とりわけ国際線需要、は著しく低迷し、世界の航空会社は大幅な減便を余儀なくされている。

本コロキウムでは、新型コロナウイルス感染症が航空業界に与える影響と、各国政府、空港会社、航空会社が採用している対応策を検証し、今後国際航空需要回復に向けて取るべき方策について議論いたしたい。

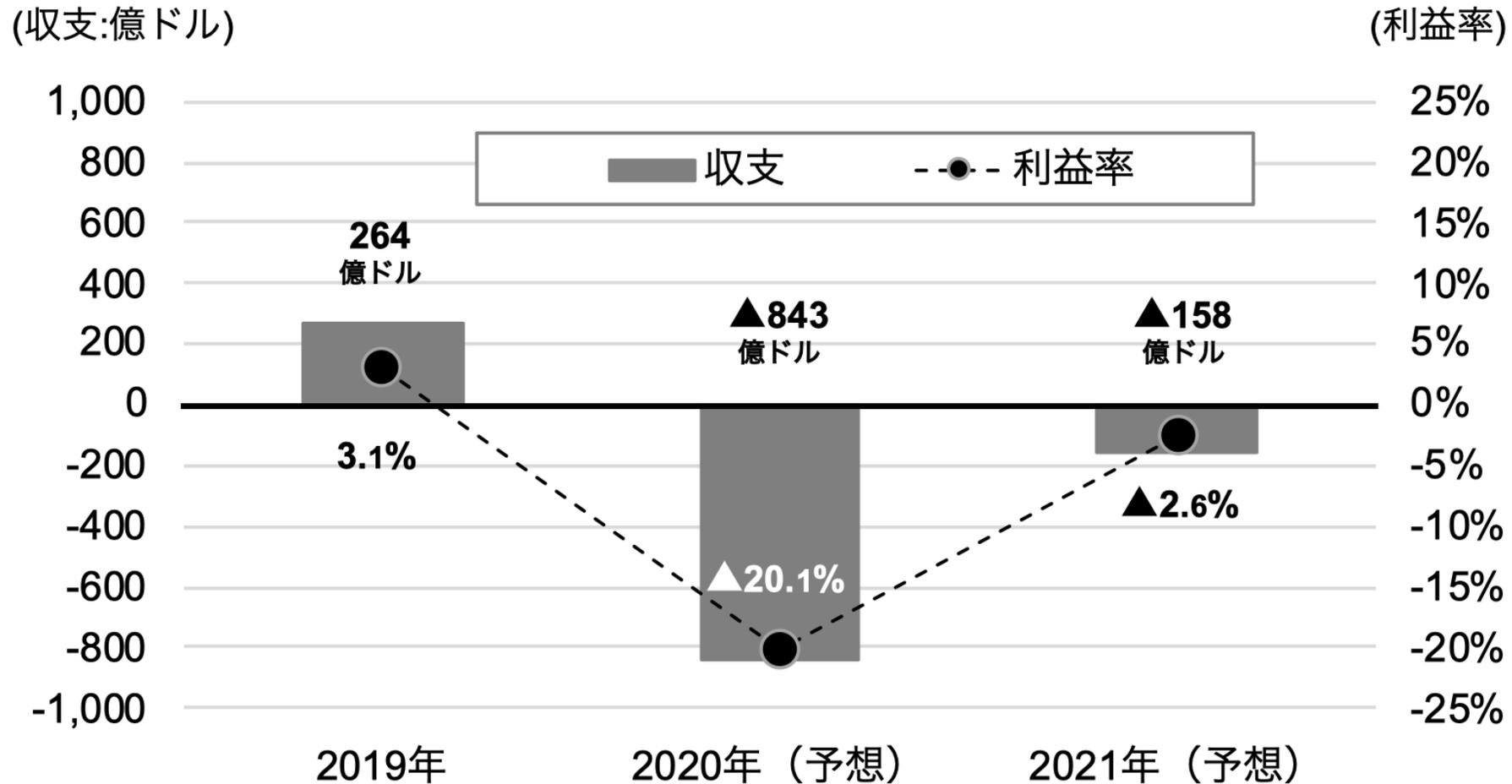
1. はじめに



出典: IATA (6月9日発表資料)

■ 図-1 RPK・売上高の推移

1. はじめに



出典: IATA (6月9日発表資料)

■ 図-2 収支・利益率の推移

2. IATAの動き

IATAの航空再開に関する5つの原則（2020年5月19日）

1. 常に安全とセキュリティを最優先し、旅客やクルーへの感染を防止する
2. 状況の変化に対し先端技術を駆使した柔軟な対応（国境閉鎖等を避ける）
3. 航空は経済回復の重要な推進力
4. 環境目標（CO2、プラスチック、食品ロス等）の達成に向けた取り組み
5. 各国政府が相互に承認したグローバル基準に従ってオペレーション

2. IATAの動き

航空を安全に再開するためのロードマップ（2020年5月20日）

1. 旅行前：

旅行者が旅行前に接触した人物のトレーシングをできる限り可能にする

2. 出発空港：

ターミナルの混雑防止、体温測定スクリーニング、ソーシャルディスタンス、マスク着用などを推奨

3. 機内：

空席の確保によるソーシャルディスタンスは不要

4. 到着空港：

人と人の接触を最小限に抑えるための入国・税関審査の簡素化や受託手荷物受取の時間短縮

その他（2020年6月16日）

14日間隔離ルールでは旅行需要を喚起できないことから、**出発の24時間前以降出発空港到着前までにPCR検査を受け陰性証明を提出するルールを提案**

3. ICAOの動き

3. ICAOの動き

航空の安全な再開に向けたガイドライン「Take-off」(2020年5月27日)

CART(下段参照)で策定を進めてきた「Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis」を発表

IATAも同ガイドラインの支持を表明、「地域・国ごとに互換性のないパッチワークを回避することが最も重要」と強調

CART(Council Aviation Recovery Task Force)とは

ICAOが、新型コロナウイルス感染症の危機からの航空の再開に向けて、2020年3月に設立したタスクフォース

国・航空業界に対して、新型コロナウイルス感染症に対処する際の優先事項・方針を策定することを目的

ICAO理事会、航空業界、WHO、UNWTO(国連世界観光機関)、各国航空当局で構成、ガイドライン策定には、IATA、ACI(国際空港評議会)、CANSO(民間航空交通管制業務機構)、ICCAIA(航空宇宙評議会)等も参加

3. ICAOの動き

「Take-off」：航空会社・空港会社に対する公衆衛生に関するガイドライン (2020年5月27日)

1. 公衆衛生に関する正確でタイムリーな情報公開
2. ソーシャル・ディスタンスの確保
3. フェイス・シールドやマスクの着用
4. 空港・機内のいたるところでの日常的な消毒・清掃
5. 検温、目視観察などによる旅客・従業員の健康確認
6. アプリなどを利用した旅客・従業員の接触者情報のトレース
7. 健康申告書の提出（紙よりもアプリ等電子的な方法が望ましい）
8. 精度が高く、結果が早く出るPCR検査の導入

4. グローバルアライアンスの動き

4. グローバルアライアンスの動き

oneworld・スカイチーム・スターアライアンス 2度の共同声明

3月16日

- 新型コロナウイルス感染症の世界的蔓延の中で、世界の航空業界が直面する前例のない課題解決に向けた行動をとるよう、各国政府と利害関係者に共同でメッセージを発信
- 各国政府に対するIATAの要請（2020夏期スケジュール期間中のU&Lルール適用除外）を支持すると同時に、空港運営会社なども含む業界全体への支援を呼びかけた

7月9日

- 「Dear Travelers」と題し、お客様向けに動画を配信
- エアライン各社の感染予防対策をまとめ、お客様の航空旅行に対する安心感を高めることを目的とする

5. 航空会社の動き

5. 航空会社の動き

各社のコスト削減・資金調達動向

需要動向に合わせて減便実施
(1月以降徐々に減便、4月前半に底打ち後国内線中心に徐々に増便)

賃金減額や無給休暇制度の導入、一部会社では解雇の検討

大型機を中心とした航空機の早期退役・新機材導入の延期

政府からの支援（後述）に加え、自力での資金調達実施
(特に米系航空会社は積極的な資金調達を実施)

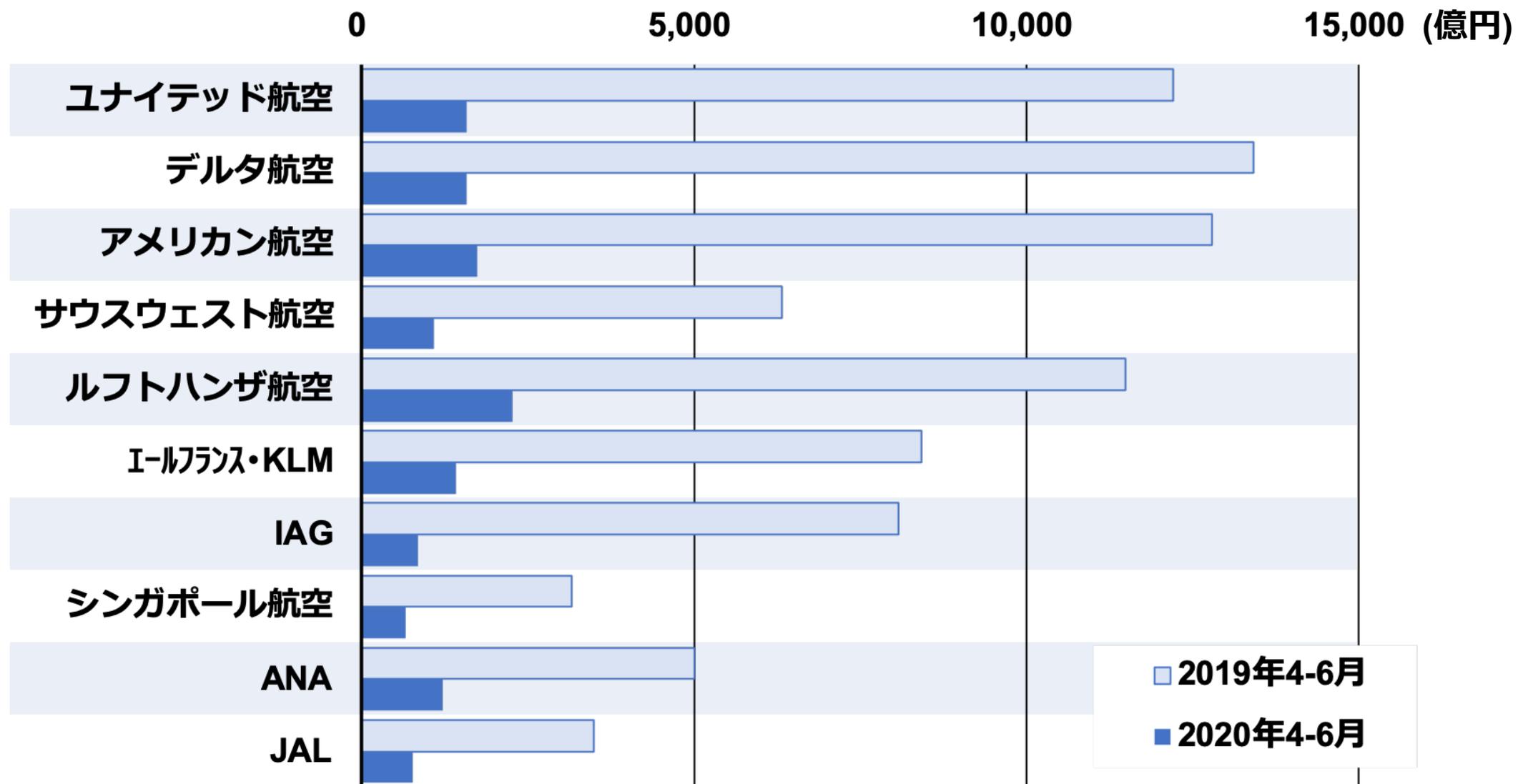
5. 航空会社の動き

破綻ケース

運航継続	4月21日	ヴァージン・オーストラリア (オーストラリア)
	5月10日	アビアンカ航空 (コロンビア) ※米連邦破産法11条申請
	5月19日	タイ国際航空 (タイ)
	5月26日	LATAM航空 (チリ) ※米連邦破産法11条申請
	6月30日	アエロメヒコ (メキシコ) ※米連邦破産法11条申請
	8月4日	ヴァージン・アトランティック (英国) ※米連邦破産法15条申請
清算	3月5日	フライビー (英国)
	6月26日	ノックスクート (タイ)

5. 航空会社の動き

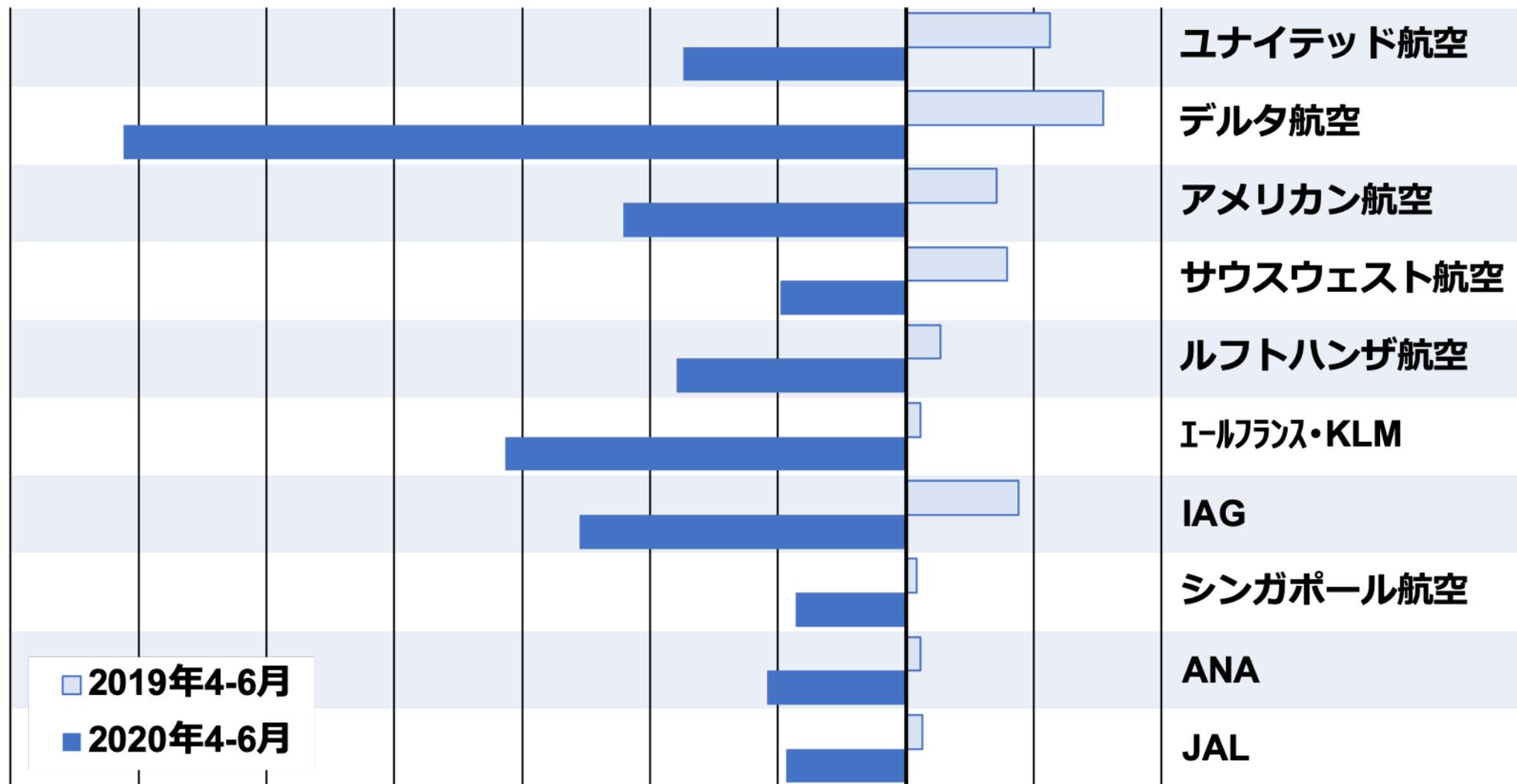
2020年4~6月期決算 売上高



5. 航空会社の動き

2020年4~6月期決算 最終損益

-7,000 -6,000 -5,000 -4,000 -3,000 -2,000 -1,000 0 1,000 2,000 (億円)



5. 航空会社の動き

2020年4~6月期決算

航空会社		売上高	前期比	最終損益
アメリカ	ユナイテッド航空	\$14億(約1,500億円)	▲87%	▲\$16億(約1,700億円)
	デルタ航空	\$14億(約1,500億円)	▲88%	▲\$57億(約6,100億円)
	アメリカン航空	\$16億(約1,700億円)	▲86%	▲\$20億(約2,100億円)
	サウスウェスト航空	\$10億(約1,100億円)	▲83%	▲\$9.2億(約980億円)
ヨーロッパ	ルフトハンザ航空	€19億(約2,300億円)	▲80%	▲€15億(約1,800億円)
	エールフランス・KLM	€12億(約1,400億円)	▲83%	▲€26億(約3,100億円)
	IAG	€7億(約840億円)	▲89%	▲€21億(約2,500億円)
アジア	シンガポール航空	SG\$8.5億(約650億円)	▲79%	▲SG\$11億(約850億円)
	ANA	1,216億円	▲76%	▲1,088億円
	JAL	763億円	▲78%	▲937億円

6. 各国政府の動き

6. 各国政府の動き

国・地域	航空会社	支援内容	主な条件・その他
米国	米系各社	250億USD(約2.7兆円)の雇用助成金 250億USDのローン	9月までの雇用維持 小規模国内路線の維持 財務省へのワラント発行
ドイツ	ルフトハンザ	90億EUR(約1.1兆円)の政府支援。内訳は、 3億EUR(20%)の株式取得 57億EUR資本注入(サイレント) 30億EUR政府保証債	フランクフルト・ミュンヘン両空港で各24回分の発着枠の割譲 敵対的買収等があった場合 25%まで転換し拒否権発動
フランス オランダ	エールフランス・KLM	フランス政府保証・融資で70億EUR(約8,400億円)、 オランダ政府保証・融資で34億EUR(約4,080億円)を 借り入れ	フランス政府はCO2排出削減に向け、2.5時間以内の鉄道代替手段がある国内路線について運休を求める見通し

6. 各国政府の動き

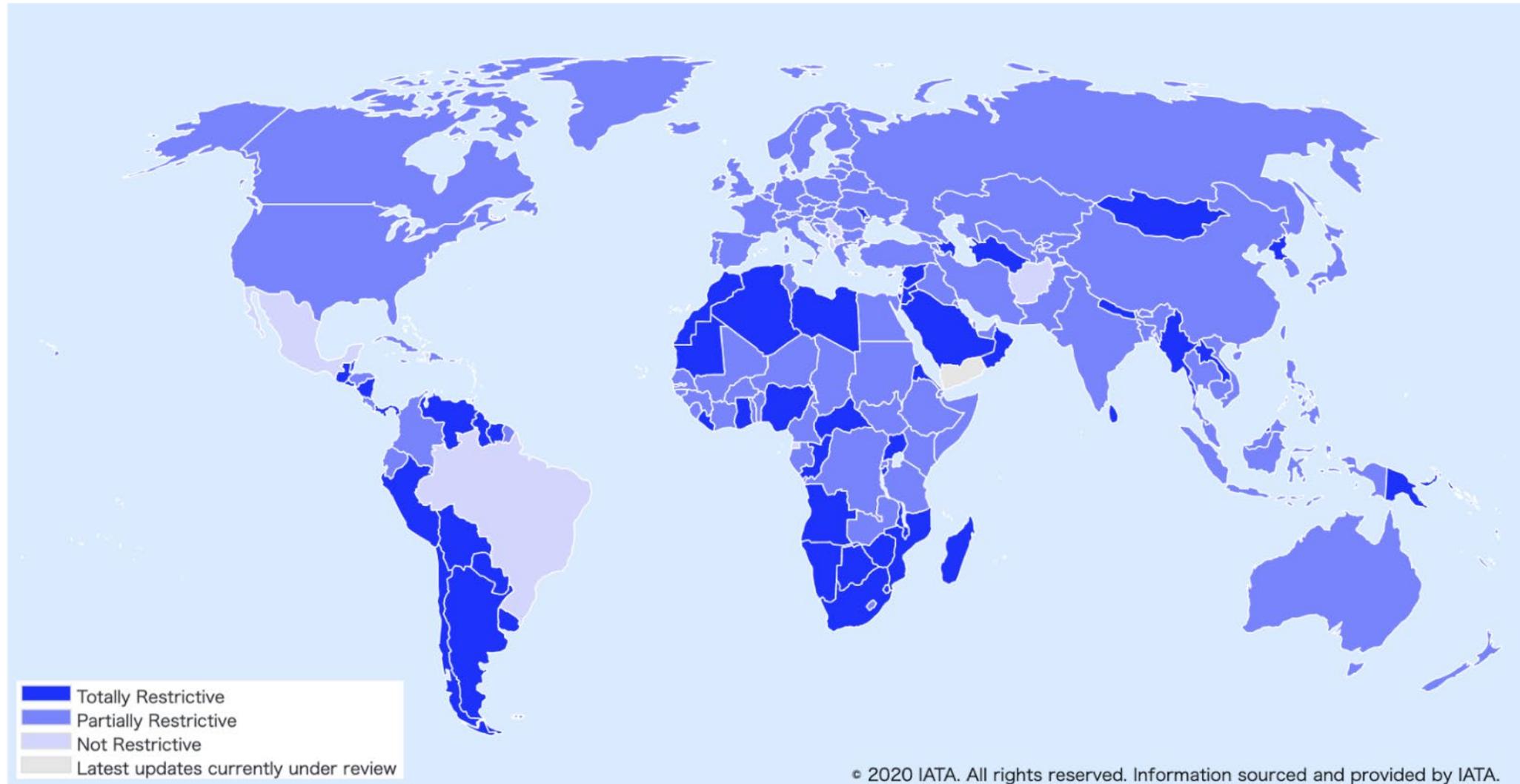
国・地域	航空会社	支援内容	主な条件・その他
イタリア	アリタリア航空	政府は完全国有化を実施、少なくとも30億EUR(約3,600億円)の資本注入	運航規模の縮小
韓国	大韓航空 アジアナ航空	合計2.9兆ウォン(約2,610億円)の政府系銀行による金融支援	
シンガポール	シンガポール航空	筆頭株主の政府系投資会社から最大150億SDG(約1.2兆円)の資金調達	
日本	全日本空輸 日本航空	政府系金融機関・主要取引銀行から調達	定航協とともに航空局に対し各種減免措置拡大、U/Lルール適用除外期間延長などを要望

6. 各国政府の動き

スロット対応 (U/Lルールの一時的停止)

2020年 サマー スケジュール	各国当局は今サマースケジュール期間のU/Lルール一時停止
2020~21年 ウィンター スケジュール	IATAは各国当局に対しU/Lルール非適用期間の 2021年3月までの延長要望  ACI Europe(欧州の空港の業界団体)は反発 ※ 航空会社による期間中の減便対応による 空港の余剰リソースコスト負担増大のため

6. 各国政府の動き



出典: IATAデータベース(8月24日現在)

■ 図-3 各国の入国制限措置

欧州における入国制限措置の緩和 — リスク・ベースト・アプローチの採用

英国

- 6月8日よりすべての渡航者に**14日間の自主隔離**を要請
 - この制限は雇用を破壊するものだととして、英国の航空会社3社は共同で裁判所に訴えた
- 夏休みの観光シーズンに向け、リスクの低いEU加盟の数力国については隔離を免除する「エアブリッジ」導入を交渉
- 7月10日以降、EU加盟校をはじめ、日本、韓国、台湾などアジアの国と地域を含む50以上の**低リスク国**からの入国者に対して、**自主隔離の義務を免除**することを発表
 - これを受け、英国の航空会社による訴訟は取り下げ
- 各国の感染状況により自主隔離義務免除国は随時追加・削除

欧州における入国制限措置の緩和 — リスク・ベสต์・アプローチの採用

EU

- 3月中旬から域外からの渡航を原則禁止
- 6月30日に、7月1日以降段階的に域外からの観光客や出張者を自主隔離せずに受け入れることのできる**低リスク国**のリストを公表
 - 日本、韓国を含む域外15カ国が対象、感染多い米国などは除外
- リストは感染状況をみながら2週間ごとに更新
- 勧告のためEU加盟国に対する強制力なし
- 域内移動も含め、国境管理の権限を持つ各加盟国が最終判断
- その後域外から観光客や出張者を受け入れる低リスク国のリストを更新、当初15カ国だったものの感染拡大を受け11カ国へ縮小
 - 日本は引き続き対象。米国含め、新規対象国はなし
 - ドイツはreciprocityの観点から日本からの入国は認めていない

6. 各国政府の動き

日本における出入国制限

日本

アウトバウンド

- 8月24日現在、146の国と地域に渡航中止勧告（外務省）

インバウンド

- 8月24日現在、146の国と地域が入国拒否の対象（法務省）
- 外交官、日本人帰国者などの入国者に対しては、全件PCR検査の実施と14日間の自主隔離（厚生労働省）

国際的な人の往来再開に向けた段階的措置（ビジネストラック、レジデントラック）

- 感染状況が落ち着いている国・地域を対象として協議・調整開始
- 8月24日現在、対象国・地域は、ベトナム、タイ、豪州、ニュージーランド、カンボジア、シンガポール、韓国、中国、香港、マカオ、ブルネイ、マレーシア、ミャンマー、モンゴル、ラオス、台湾

7. おわりに

7. おわりに

- 2020年の航空需要は2019年に比べ半分程度に落ち込む
- 2019年レベルの回復には4~5年かかるという説も
- 国際線需要の早期回復のためには、国際的に一貫性があり、利用者・CIQ・空港会社・航空会社に負担をかけない新たなルール作りが必要
 - リスク・ベースト・アプローチ、事前PCR検査の導入などにより新たな検疫体制を確立し、14日間の自主隔離を極力回避する
 - 空港、機内における感染拡大防止に向け、生体認証など最新テクノロジーの導入を積極的に推進し、非接触型のプロセスを確立する



利用者が「安心」して利用できる
「便利」で「快適」な空の旅を提供することこそ
需要回復への近道

7. おわりに

国内・相手国の感染状況が沈静化していることを前提に、出入国制限を緩和して旅行客、留学生等も対象に需要の拡大を図る。低リスク国からの入国者はPCR検査を省略して検疫の簡素化を図る。

東京⇒ロンドン⇒東京の例



7. おわりに

リスク・ベスト・アプローチの課題

- 低リスク国の定義：原則的に「自国の感染度 \geq 相手国の感染度」
定期的に見直しをかける
- PCR検査のコスト：国内での行政検査は無料（入国時の空港検査を含む）
国内での自由診療検査3～5万円＋証明書代0.5～1万円
フランクフルト空港での通常検査59EUR
イクスプレス検査139EUR
- PCR検査の時間：国内医療機関では2日程度
フランクフルト空港での通常検査は6～8時間、
イクスプレス検査は3時間以内

ご清聴ありがとうございました