

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION



アメリカ航空産業の現状と今後の展望 ／COVID-19と日米欧の航空業界

2021年3月4日

一般財団法人 運輸総合研究所

ワシントン国際問題研究所 中川哲宏 高木大介

第1部

アメリカ航空産業の 現状と今後の展望

1. アメリカ航空産業の現状①

「コロナ前まではどうだったか」⇒2019年までの状況

2. アメリカにおけるCOVID-19パンデミックとその対応

3. アメリカ航空産業の現状②

「コロナ発生後どうなったか」

⇒2020年第1～3四半期(1～9月)の状況

4. 今後の展望(視点)

※本資料で使用するグラフは、特に注記のない限り米国運輸省From41によるデータ（速報値を含む。）に基づき当研究所が作成したものである。

1. アメリカ航空産業の現状①

「コロナ前まではどうだったか」

⇒ 2019年までの状況

1. アメリカ航空産業の現状①

ネットワークキャリア

アメリカン、デルタ、ユナイテッド

LCC

サウスウェスト、ジェットブルー、
フロンティア、スピリット、アレジアント

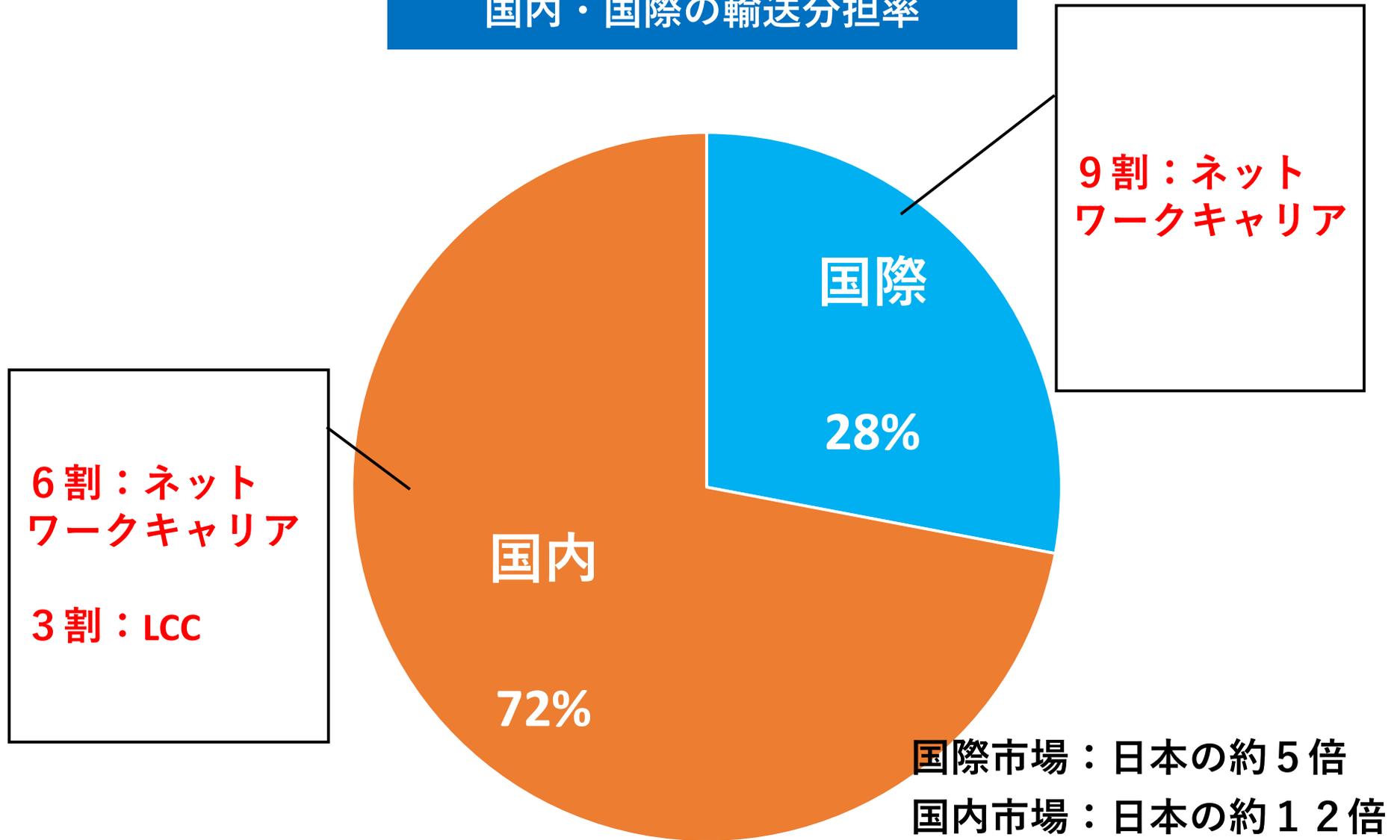
リージョナルキャリア

小型機を用いてネットワークキャリアのハブ空港と接続する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）

※2020年時点。過去のデータには当時存在した企業によるものが含まれる。 5

1. アメリカ航空産業の現状①

国内・国際の輸送分担率



2019年RPMベース

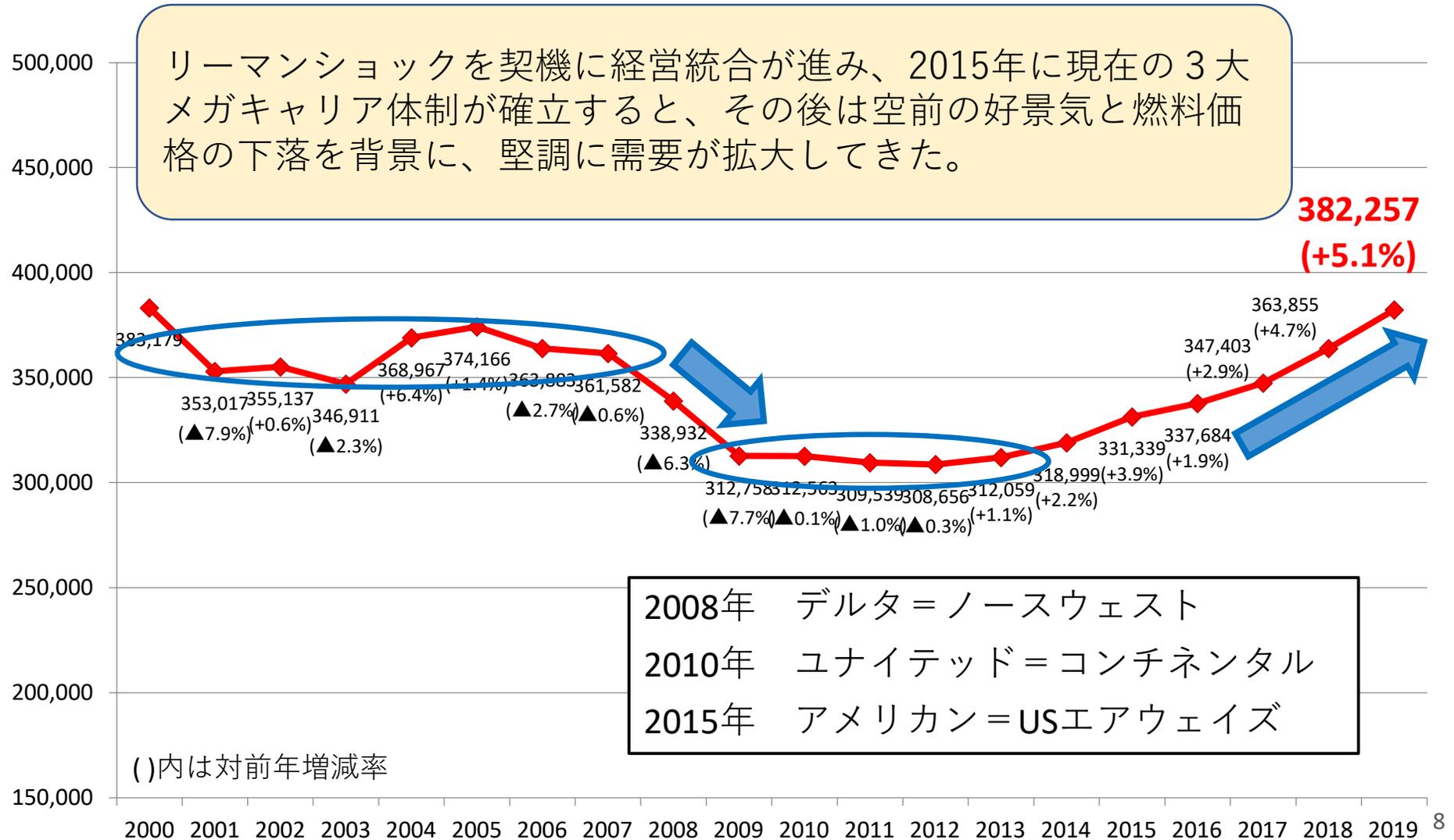
国内市場

1. アメリカ航空産業の現状①

国内市場－ネットワークキャリア

RPM (Revenue Passenger Mile, 百万旅客マイル)

リーマンショックを契機に経営統合が進み、2015年に現在の3大メガキャリア体制が確立すると、その後は空前の好景気と燃料価格の下落を背景に、堅調に需要が拡大してきた。

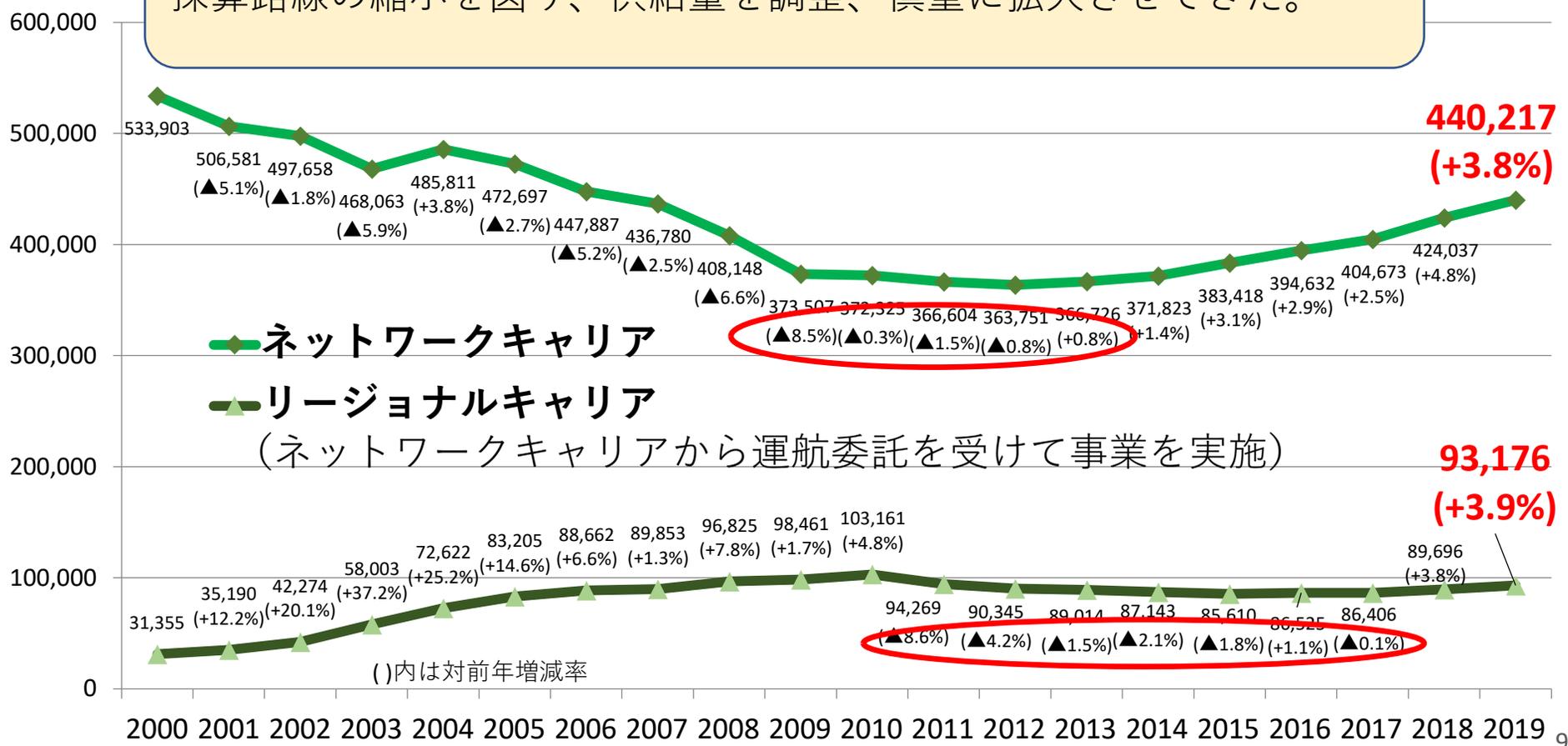


1. アメリカ航空産業の現状①

国内市場－ネットワークキャリア

ASM (Available Seat Mile, 百万座席マイル)

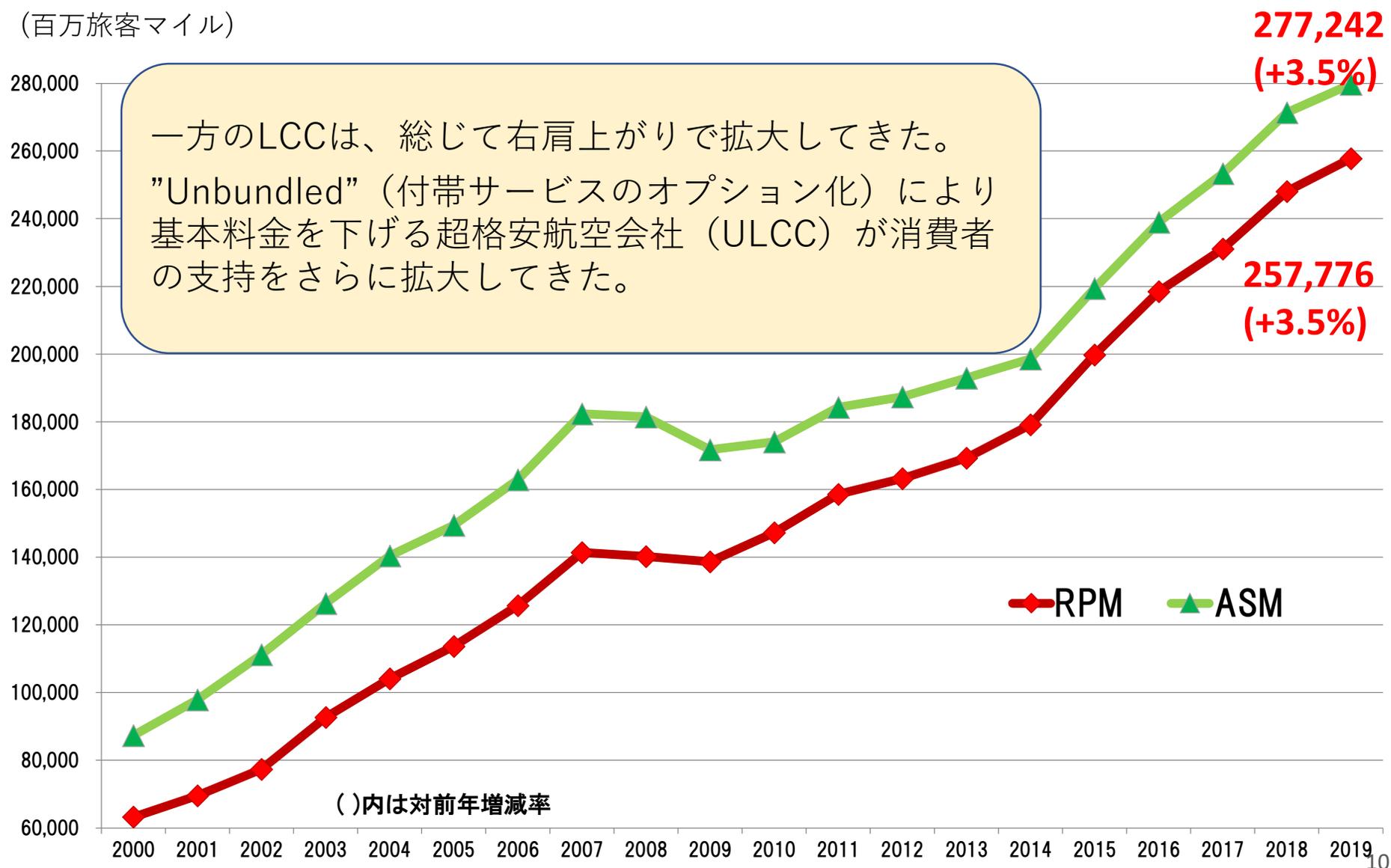
この間、提携するリージョナルキャリアを含め、機材の適正化や不採算路線の縮小を図り、供給量を調整、慎重に拡大させてきた。



1. アメリカ航空産業の現状①

国内市場－LCC

(百万旅客マイル)

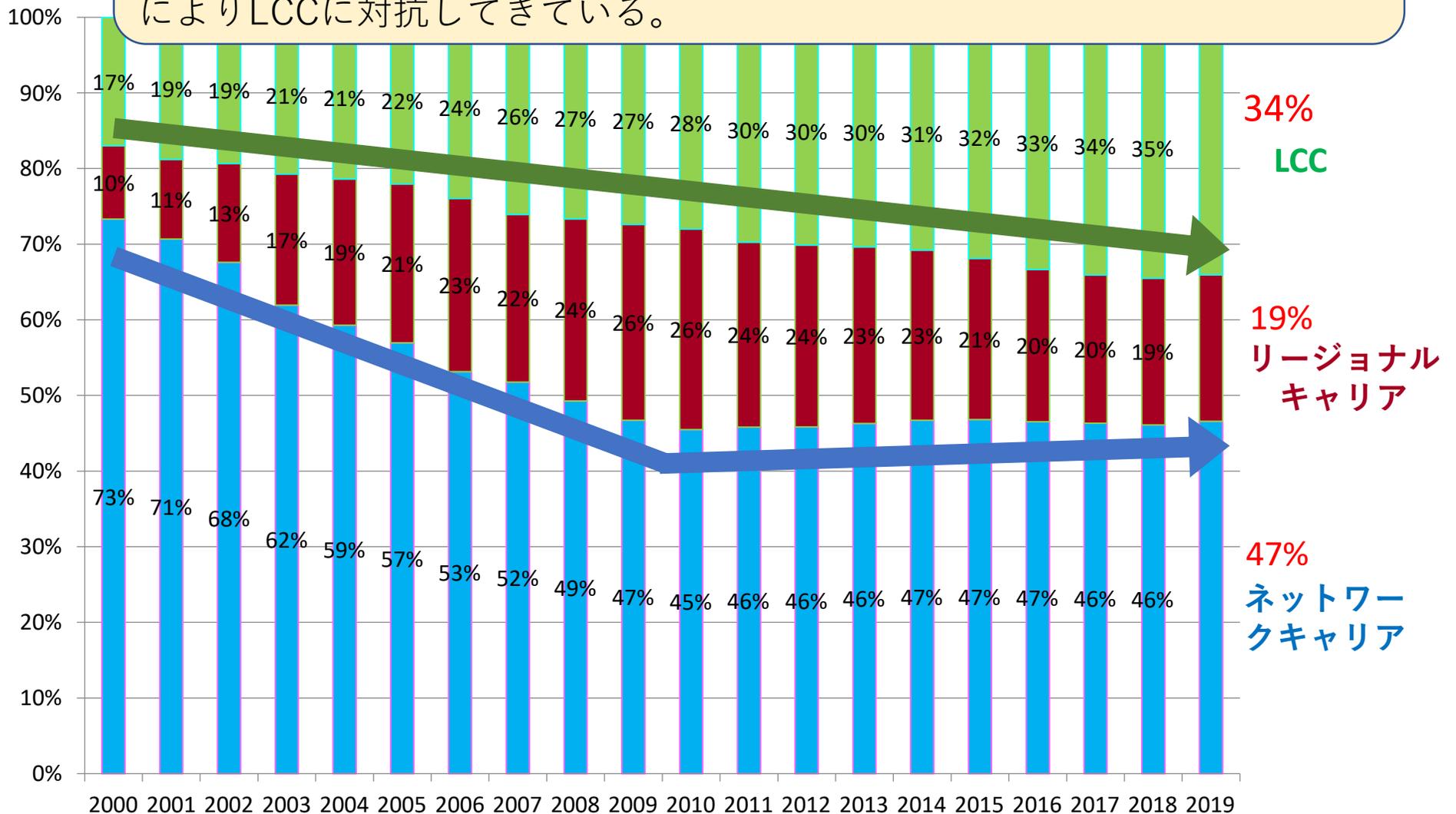


1. アメリカ航空産業の現状①

国内市場の業態別シェア

旅客数ベース

この結果、LCCは着実にシェアを拡大し、国内市場の1/3を占めるに至っている。これに対しネットワークキャリアは、付帯サービスを有料化したベーシックエコノミークラスやプレエコの導入など、運賃の多様化策によりLCCに対抗してきている。



1. アメリカ航空産業の現状①

■主な付帯サービス有料化の例

(出典)各社ウェブサイト(2019年11月時点)

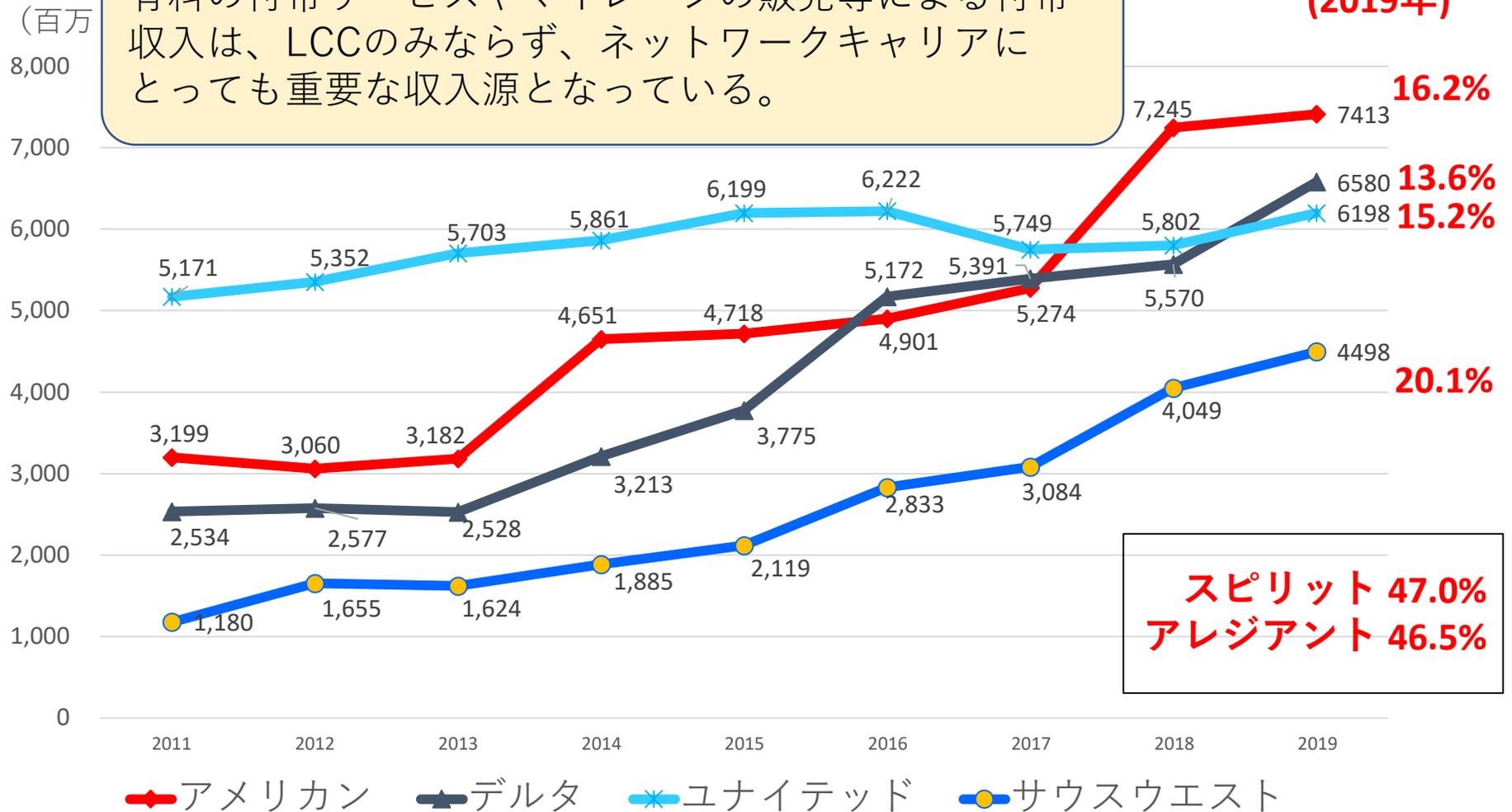
		アメリカン	ユナイテッド	デルタ	サウスウエスト
国内線 受託 手荷物 手数料	1個目	\$30	\$30	\$30	無料
	2個目	\$40	\$40	\$40	無料
	3個目	\$150	\$150	\$150	\$75
	4個目以降	\$200	\$200	\$200	\$75
	サイズ超過	\$200/個	\$200/個	\$200/個	\$75/個
	重量超過	\$100/個(～32kg) \$200/個(～45kg)	\$100/個(～32kg) \$200/個(～45kg)	\$100/個(～31.75kg) \$200/個(～45.36kg)	\$75/個
飲食物	飲料(酒類)	\$7～15.99	\$8～12	\$7～24.99	\$6～7
	食事、 スナック類	\$2～10	\$4～10	\$3.49～10.99	—
機内Wi-Fi		国内線:\$10～(\$49.55/月) 国際線:\$12/2h、 \$17/4h、\$19/フライト	\$1～12.5/h、\$3.99～ 29.95/フライト Gogo社提供のものである 場合は\$7/h、\$19/日、 \$49.95/月	\$16/日、\$49.95/月、 \$599.99/年 iMessage等でのテキスト 通信は無料	\$8/日

1. アメリカ航空産業の現状①

付帯収入の推移

有料の付帯サービスやマイレージの販売等による付帯収入は、LCCのみならず、ネットワークキャリアにとっても重要な収入源となっている。

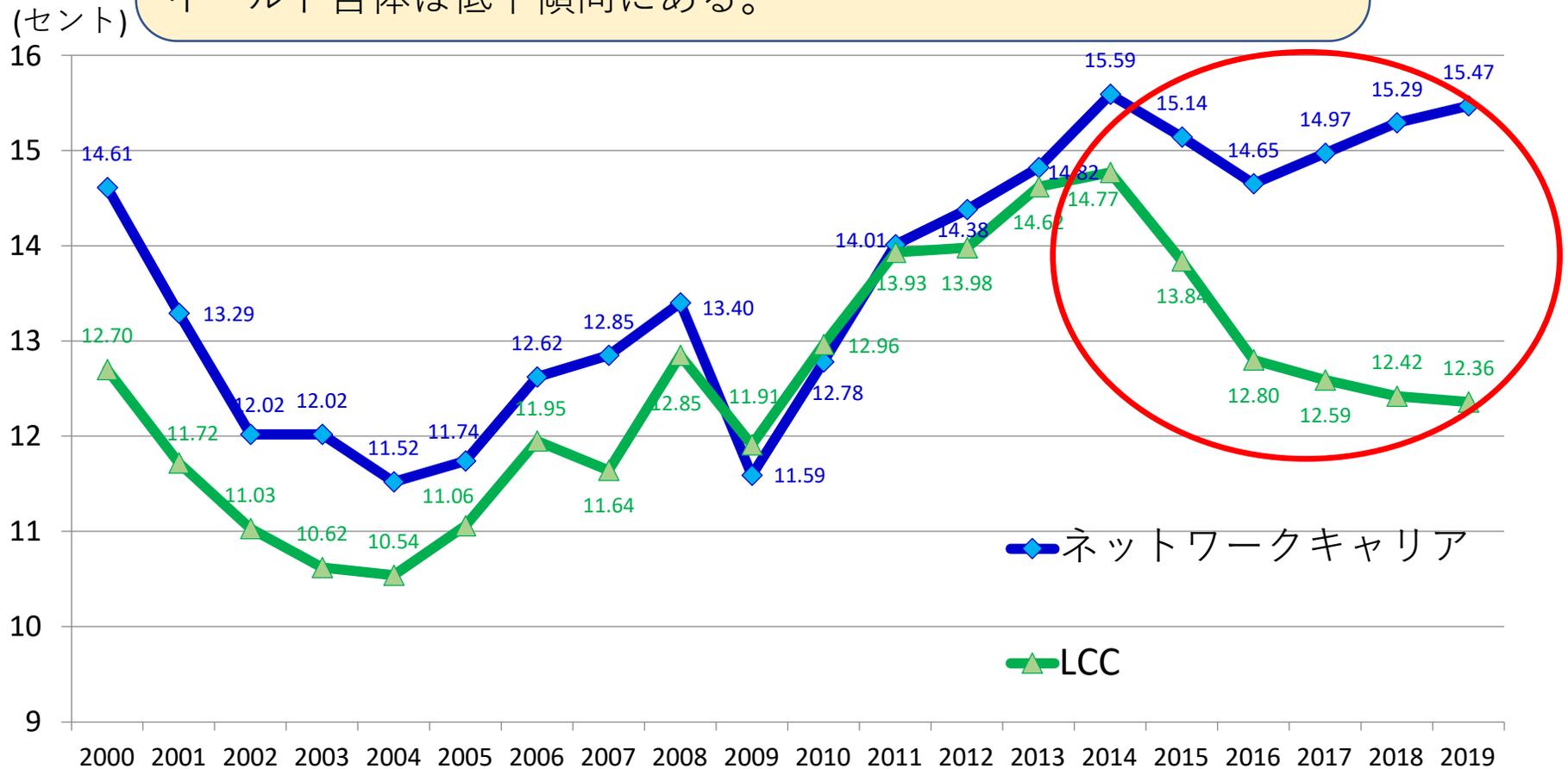
営業収入に
占める割合
(2019年)



1. アメリカ航空産業の現状①

イールドの推移

運賃多様化を進めながらも、ネットワークキャリアはイールド（単位あたり運賃収入）の維持・向上を実現している。一方のLCCは、付帯収入に大きく依存するULCCの台頭もあり、イールド自体は低下傾向にある。

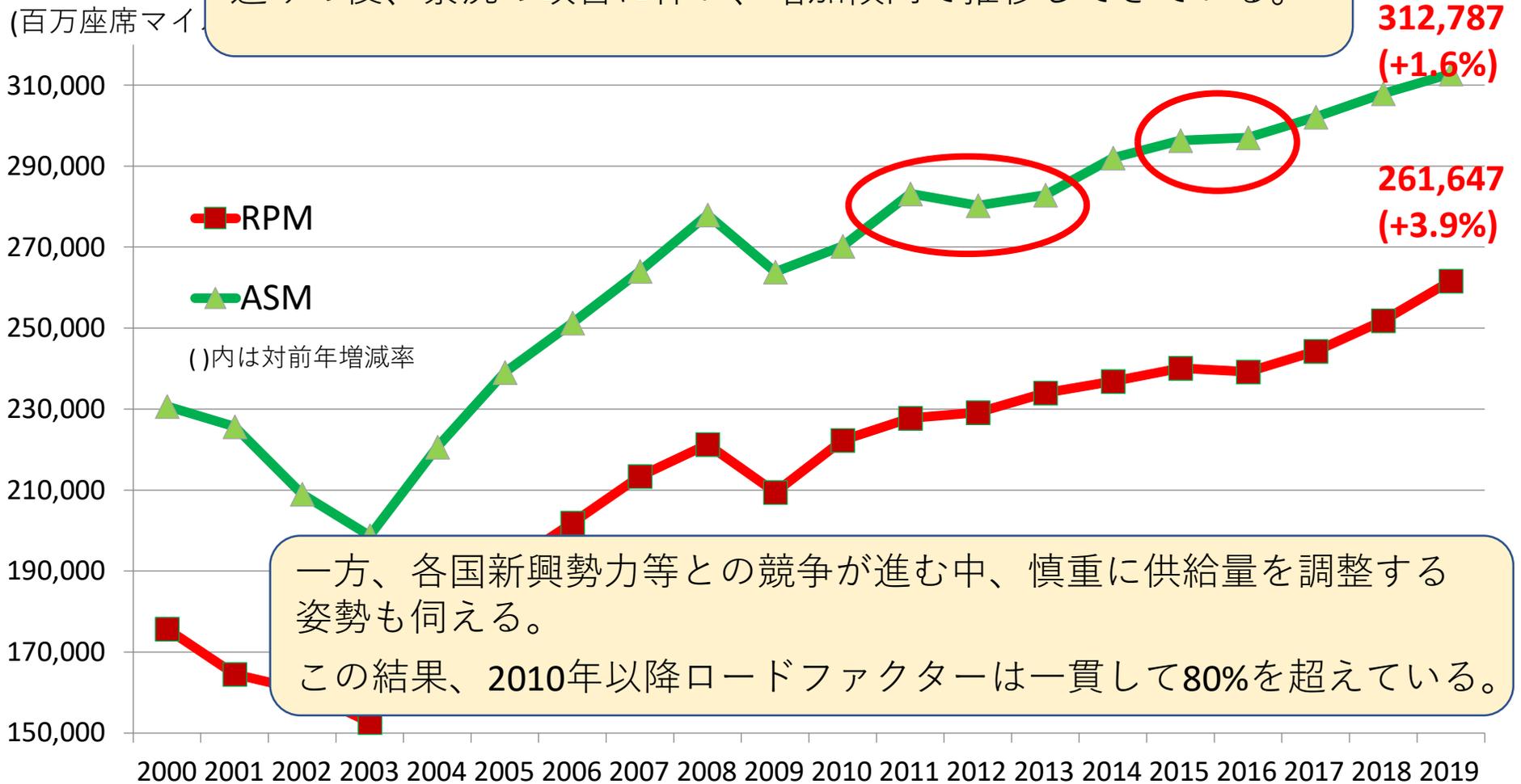


国際市場

1. アメリカ航空産業の現状①

国際市場－ネットワークキャリア

国際市場は、リーマンショックや新型インフルエンザによる落ち込みの後、景況の改善に伴い、増加傾向で推移してきている。

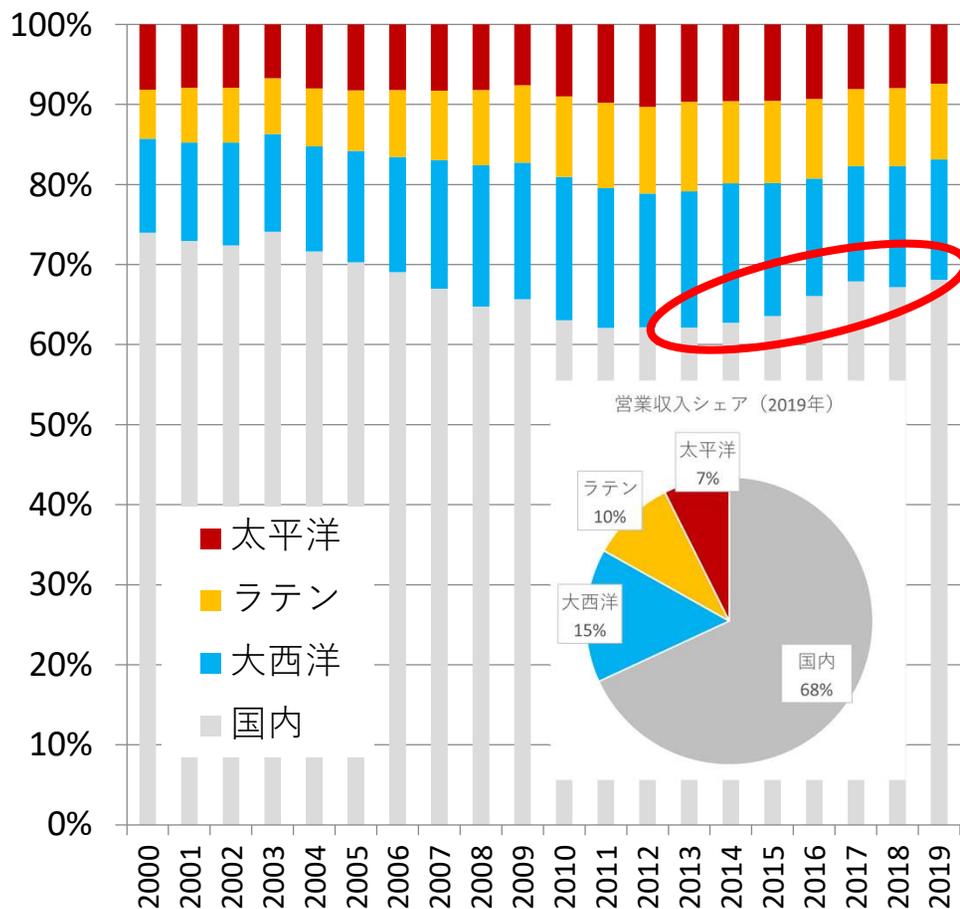


1. アメリカ航空産業の現状①

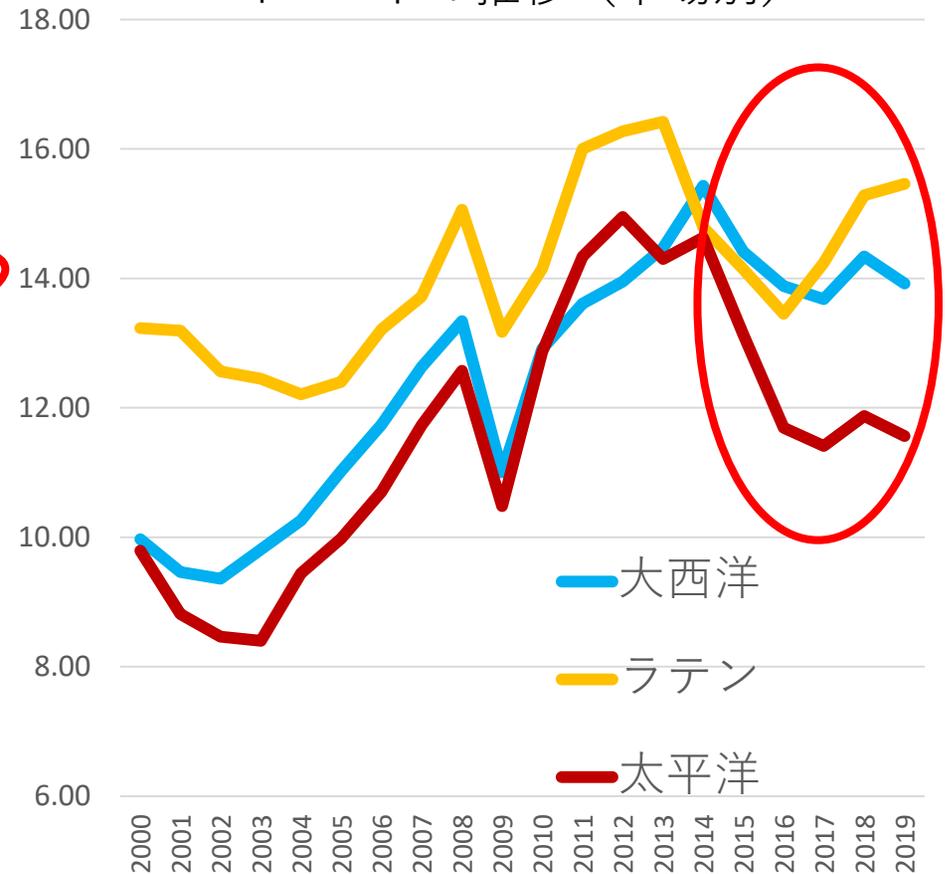
国際市場－ネットワークキャリア

ネットワークキャリアの営業収入の中で、近年、国際市場のシェアが落ちている。イーロドは、大西洋市場と太平洋市場で下落傾向にある。太平洋市場は特に顕著。

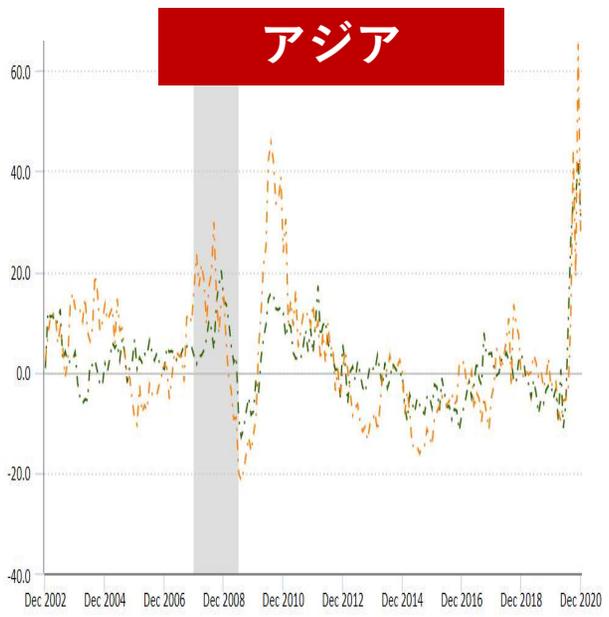
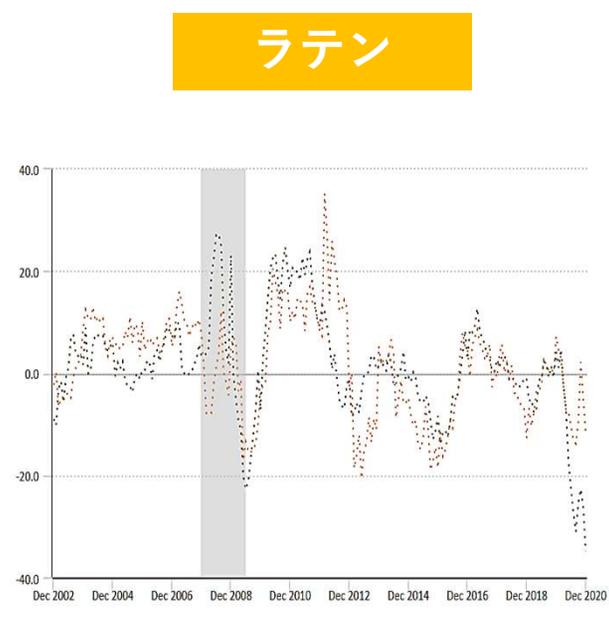
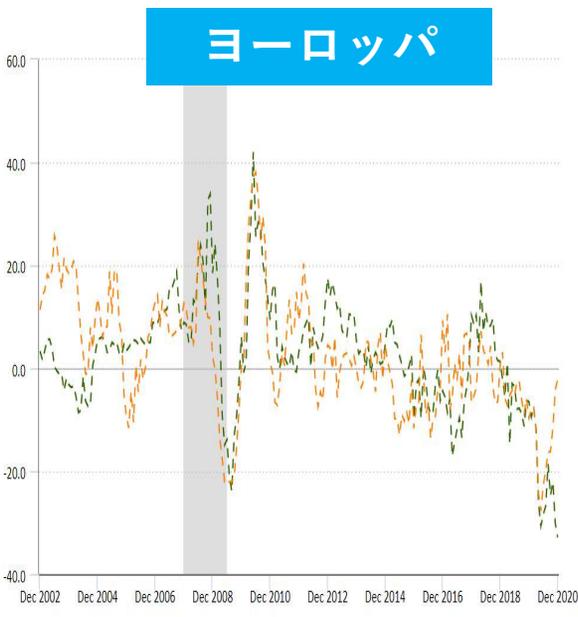
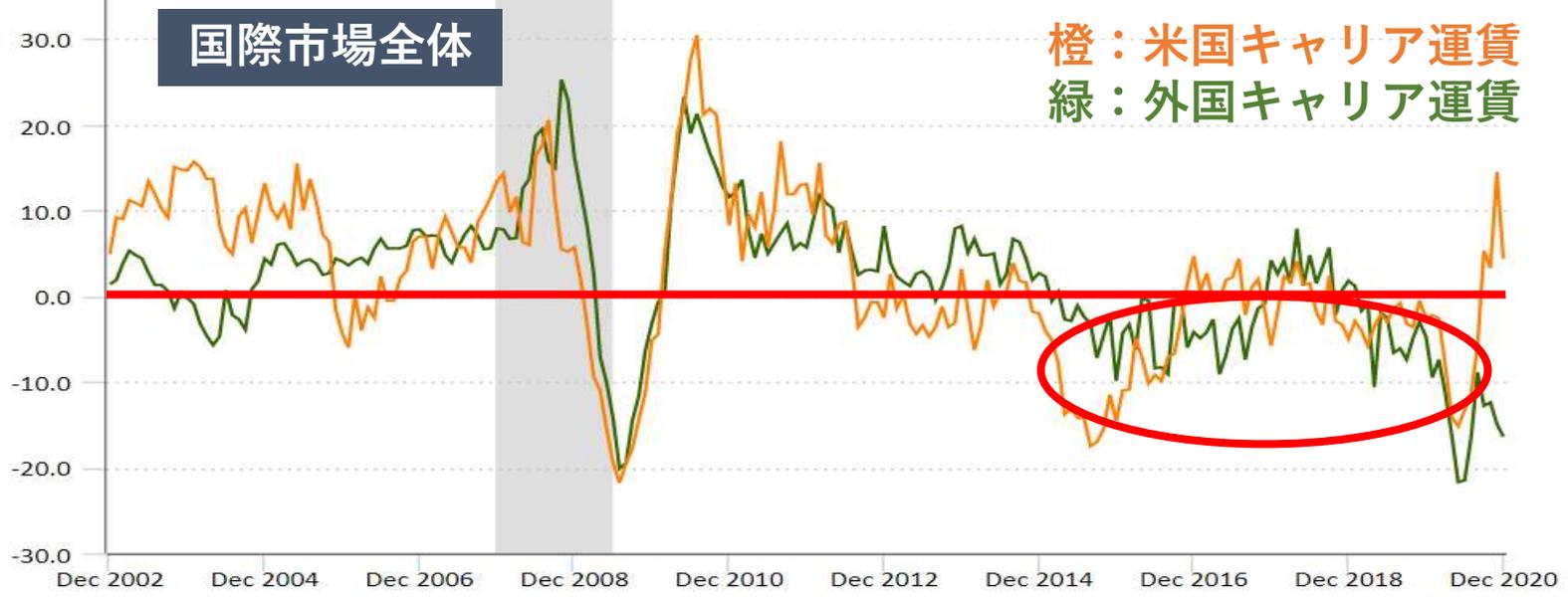
営業収入シェア（市場別）



イーロドの推移（市場別）



航空旅客運賃（消費者物価指数）の対前年増減率の推移



(出典) U.S. Bureau of Labor Statistics

2. アメリカにおける COVID-19パンデミックとその対応

2. アメリカにおけるCOVID-19パンデミックとその対応

2020年

1月20日 ワシントン州で初の感染者が確認される。

2月 2日 中国からの渡航制限

3月 6日 コロナ対策法①（Coronavirus Preparedness and Response Supplemental Appropriations Act）：ワクチン開発、衛生機関への支援【83億ドル】

3月11日 WTOがパンデミックを宣言

3月13日 国家非常事態宣言

3月18日 コロナ対策法②（Families First Coronavirus Response Act）：有給疾病休暇、休業者給与の税額控除【1,929億ドル】

3月後半～4月前半 各州でロックダウンが実施される

3月27日 **コロナ対策法③（CARES Act）：個人給付、中小企業支援、給与補助、交通機関支援等【2兆2,830億ドル】**

CARES Actにおける航空会社に対する支援策

①給与等補助（PSP: Payroll Support Program）

航空会社及びそれらの関連業者が、従業員の給与等の支払いを継続するために資金が付与されるもの。

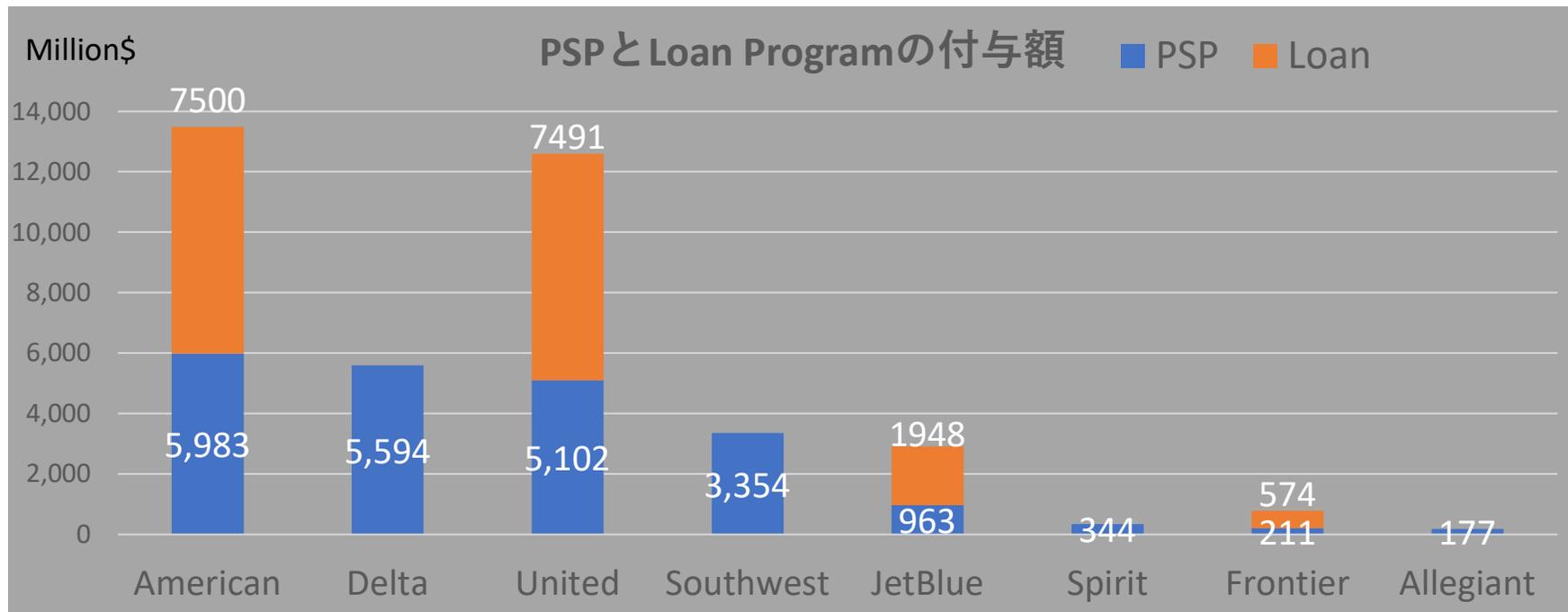
- 旅客航空会社250億ドル / 貨物航空会社40億ドル / 関連業者30億ドル
- 2020年4月1日から同年9月30日までの給与等支払いにあてる
- 2019年4月1日から同年9月30日までの期間に従業員に支払った報酬と同額の資金を付与
- 従業員の非自発的な解雇、賃金削減等の禁止
- 自社株買いや配当の禁止
- ワラント等金融商品の財務省への提供
- 合理的かつ可能な範囲での定期運航の維持 等

2. アメリカにおけるCOVID-19パンデミックとその対応

②損失補填融資（Loan Program）

旅客航空会社等に対し、新型コロナウイルス発生の結果として被った損害に相当する額の融資を提供するもの。

- ・ 旅客航空会社等250億ドル / 貨物航空会社40億ドル / 国家安全保障の維持に不可欠な企業（※ボーイング社）170億ドル
- ・ 補助（PSP）と同様の条件が課される。
- ・ 貸付期間は最大5年間。



（出典） US Department of Treasury, PSP as of 2/24/2021, Loan Program as of 1/21/2021

2. アメリカにおけるCOVID-19パンデミックとその対応

⇒その後、給与等補助（PSP）の終期である9/30を迎えるに当たり延長の必要性も叫ばれたが、コロナ対策の内容に関し与野党間で合意が得られず、そのまま徒過。

⇒航空各社で計37,000人の従業員が一時帰休等。その後も増加。

11月 3日 大統領選挙

11月 7日 バイデン候補勝利宣言

12月21日 コロナ対策法案第4弾が議会で可決（27日大統領署名）

コロナ対策法④（Emergency Coronavirus Relief Act）：個人向け給付、中小企業対策、失業給付、交通機関支援等【9,000億ドル】

- CARES Actによって措置された給与等補助（PSP）を継続するもの
- 2020年10月1日から2021年3月31日までの給与等支払いにあてる
- 支援を受ける航空会社は、10/1以降に解雇等した従業員に通知を送り、復帰するか否かを選択させる手続きを踏むこと等が義務付けられている

⇒その後、航空各社は2021年4/1以降の一時帰休等を通知。

3. アメリカ航空産業の現状②

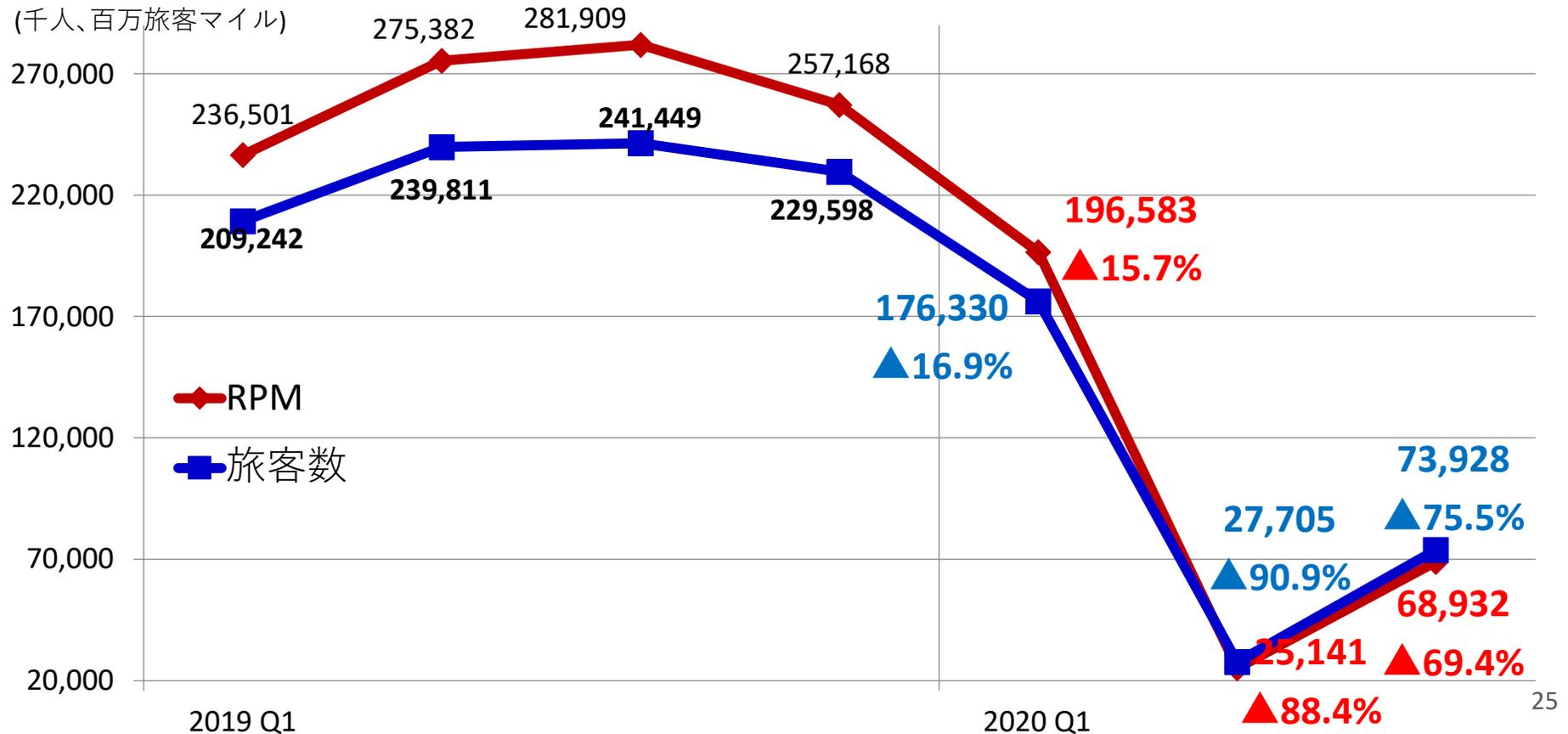
「コロナ発生後どうなったか」

⇒ 2020年第1～3四半期の状況

3. アメリカ航空産業の現状②

航空市場全体

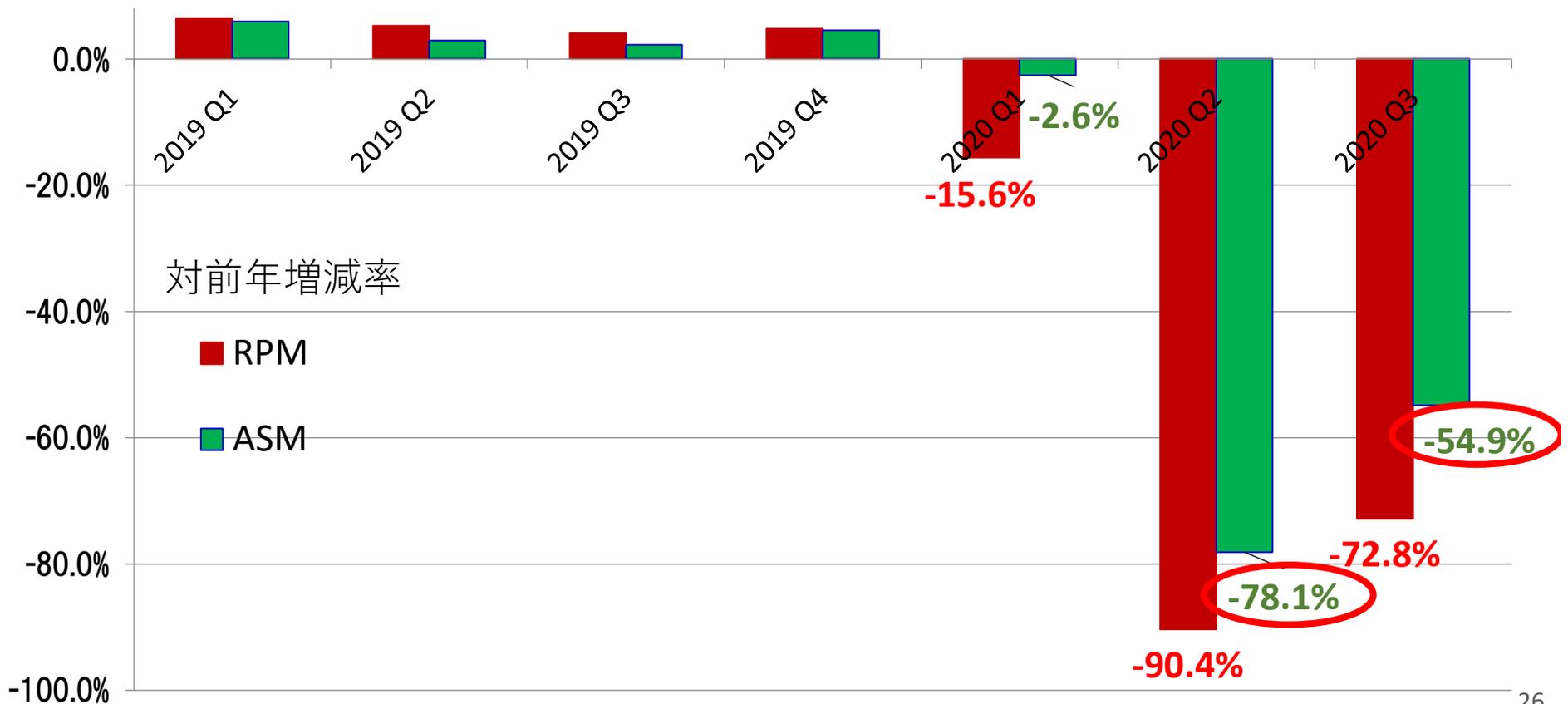
2020年第1～第3四半期における全体の傾向を見ると、国内での感染拡大が本格化し、移動規制が課せられた第2四半期(4～6月)で最も大きく需要が落ち込んだ。第3四半期(7～9月)には、いわゆる第一波が落ち着きを見せたことや、トランプ政権による経済再開重視の姿勢などもあり、国内の観光・帰省需要を中心に一定の回復が見られた。



3. アメリカ航空産業の現状②

国内市場－ネットワークキャリア

第1～第3四半期を通じ、次頁のLCCより供給量を大きく削減している点が特徴。保有機材をベースに供給量を調整し、「無理をしない」姿勢の表れと見られる。



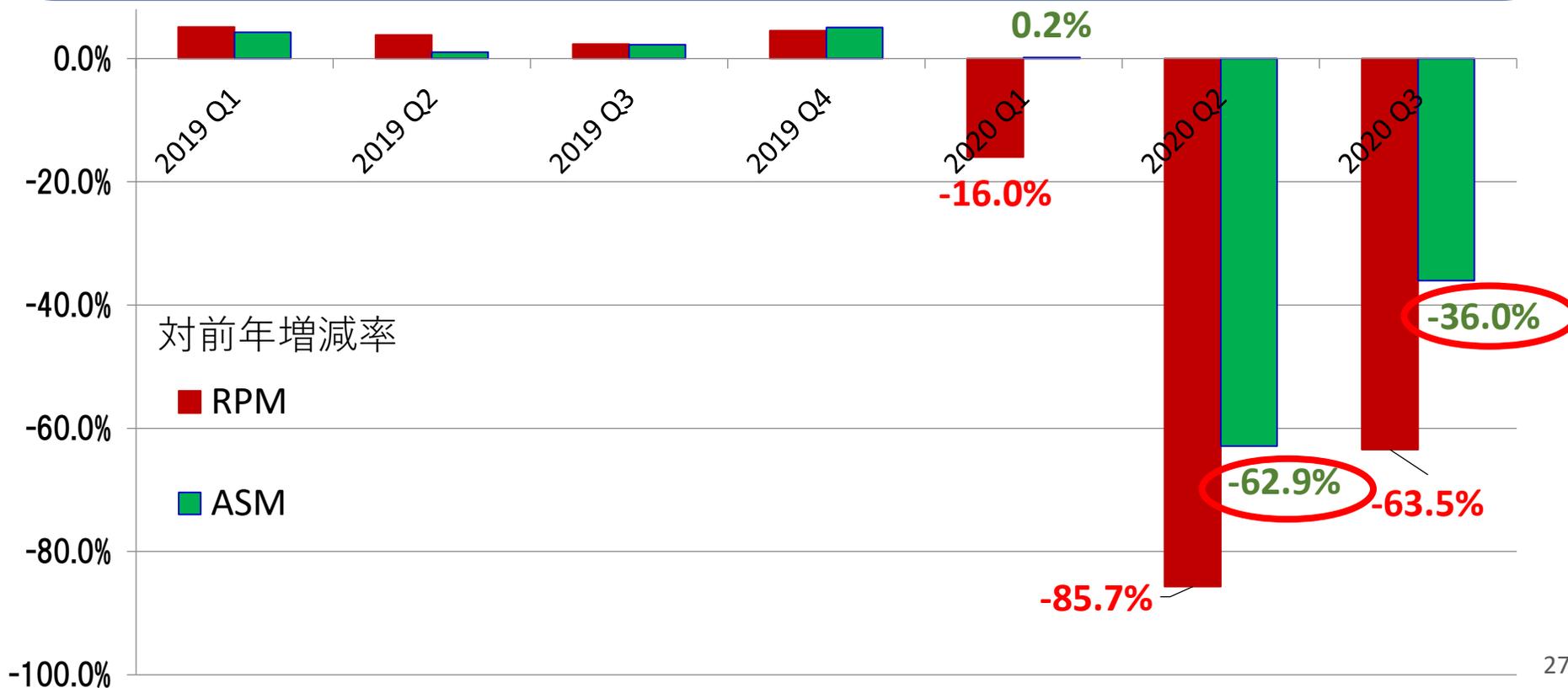
3. アメリカ航空産業の現状②

国内市場－LCC

ネットワークキャリアに比べて供給量を絞り込んでいない点が特徴。

使用機材の多くがリース機であること、機材小型化や路線便数縮減の余地が少ないことなどから、供給量を絞り込めなかったという事情もあるが、そもそもLCCは機材稼働率を極限まで高め収益性を確保するビジネスモデルであり、「無理をしてでも飛ばす」という姿勢の表れであると見る。

第3四半期に一定の需要回復は見られたものの、需給の乖離は大きかった。（営業損益は第2四半期より悪化。）

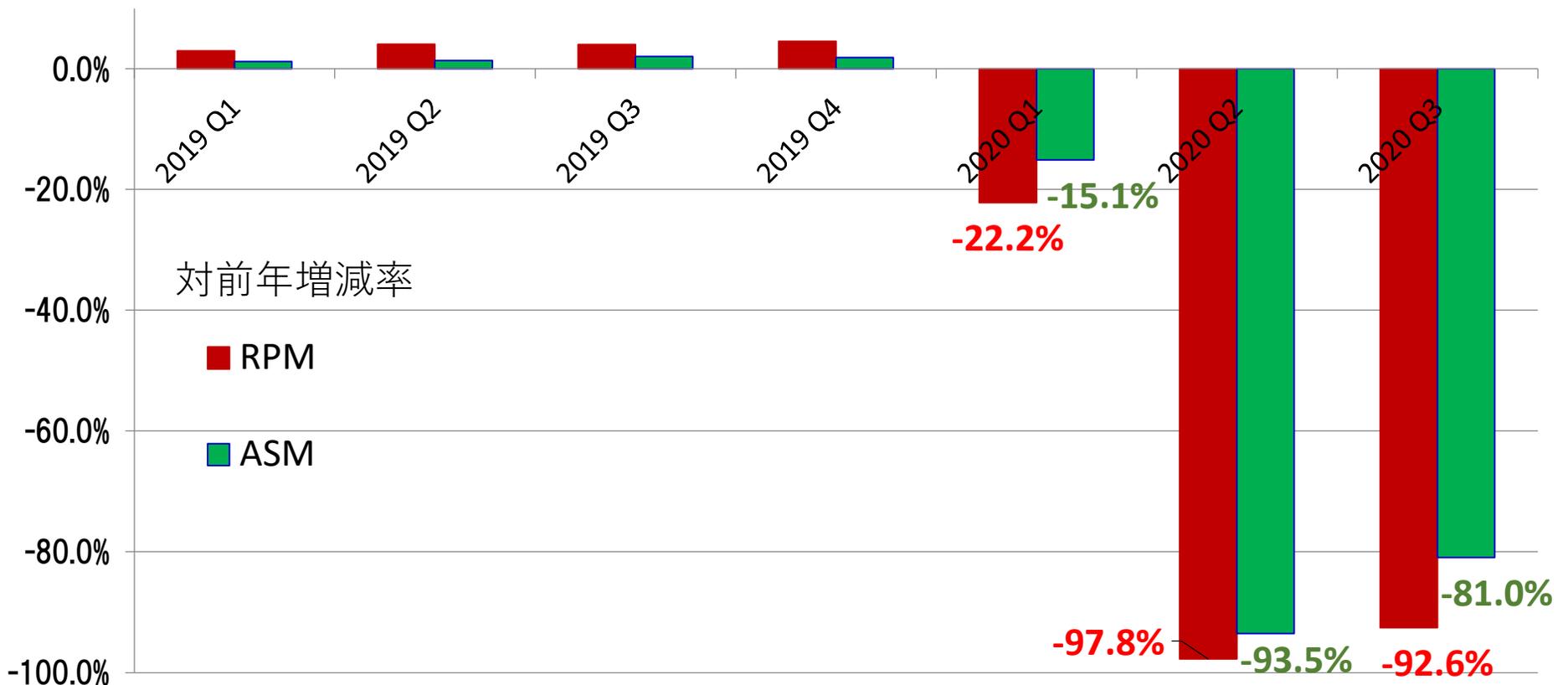


3. アメリカ航空産業の現状②

国際市場－ネットワークキャリア

国際市場は、各国の入国規制が続き、壊滅的な状況となった。

入国後の検疫・隔離が国際的な移動の妨げになっているとして、各社は、事前検疫方式の整備（出国前空港でのPCR検査、顧客への検査キットの事前配布、検疫情報管理のアプリ導入等）に取り組んでいる。



4. 今後の展望(視点)

4. 今後の展望(視点)

①国内市場の力強い回復

- 引き続き好況感を背景に、今後ワクチンが普及するにつれ、抑圧された旺盛な国内移動需要が顕在化していくことは確実と思われる。
- 州ごとの移動規制(レジャーマーケットは閉じにくく開きやすい)、「無理をしてでも飛ばす」LCCの存在などの要素も追い風に。
- ただし、タイミングについては業界関係者は非常に慎重に見ている。

②ネットワークキャリアによるビジネス需要減への対応

- コロナ後もビジネス需要は完全には元に戻らないと言われる。
- これによりネットワークキャリアは、
 - ・既存ビジネス顧客や高単価観光需要の囲い込み に加え、
 - ・観光需要からの収入拡大策(付帯サービス充実、プレエコ拡大)などの対応が迫られる可能性も示唆される。
- ただし、業界関係者は比較的冷静(楽観的)に見ている。

4. 今後の展望(視点)

③ 国際市場の供給量抑制と米国キャリアの優位性

- 欧州をはじめ、国管理下での経営再建を余儀なくされたキャリアも多い。当面、国際市場の供給量は抑制される見通し。
- イールドの向上、人件費の抑制等、先行する米国キャリアにとってさらなる追い風となる可能性。

④ 国際市場再開に向けた動き(事前検疫方式の確立)

- 入国後の検疫・隔離が国際的な移動の妨げになっているとして、事前検疫方式の確立に向けた動きが進んでおり、今後、ワクチン・パスポートへと発展していくことも予想される。(アメリカン、ユナイテッド、デルタ、IATA、EU等)
- 当面は、企業ごと、パートナーシップごと、地域ごとにそれぞれの仕組みを持つ“乱立状態”が続くことが見込まれる。
- これら「ワクチン・パスポート」が、今後の出入国や旅行先での移動のあり方を大きく変え得るものとなるのか、要注目。

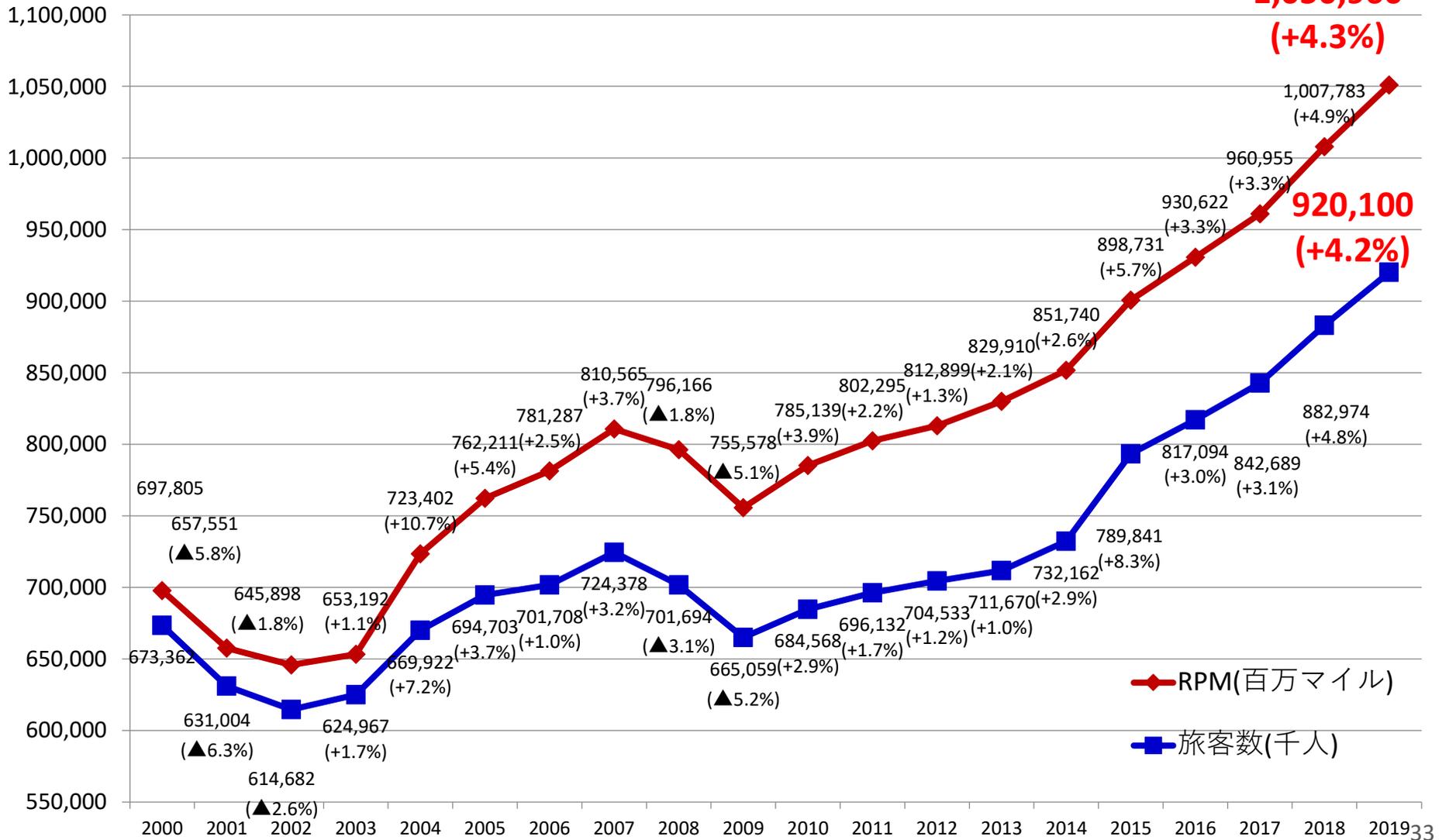
(参考)

(参考)

(参考) 需給動向

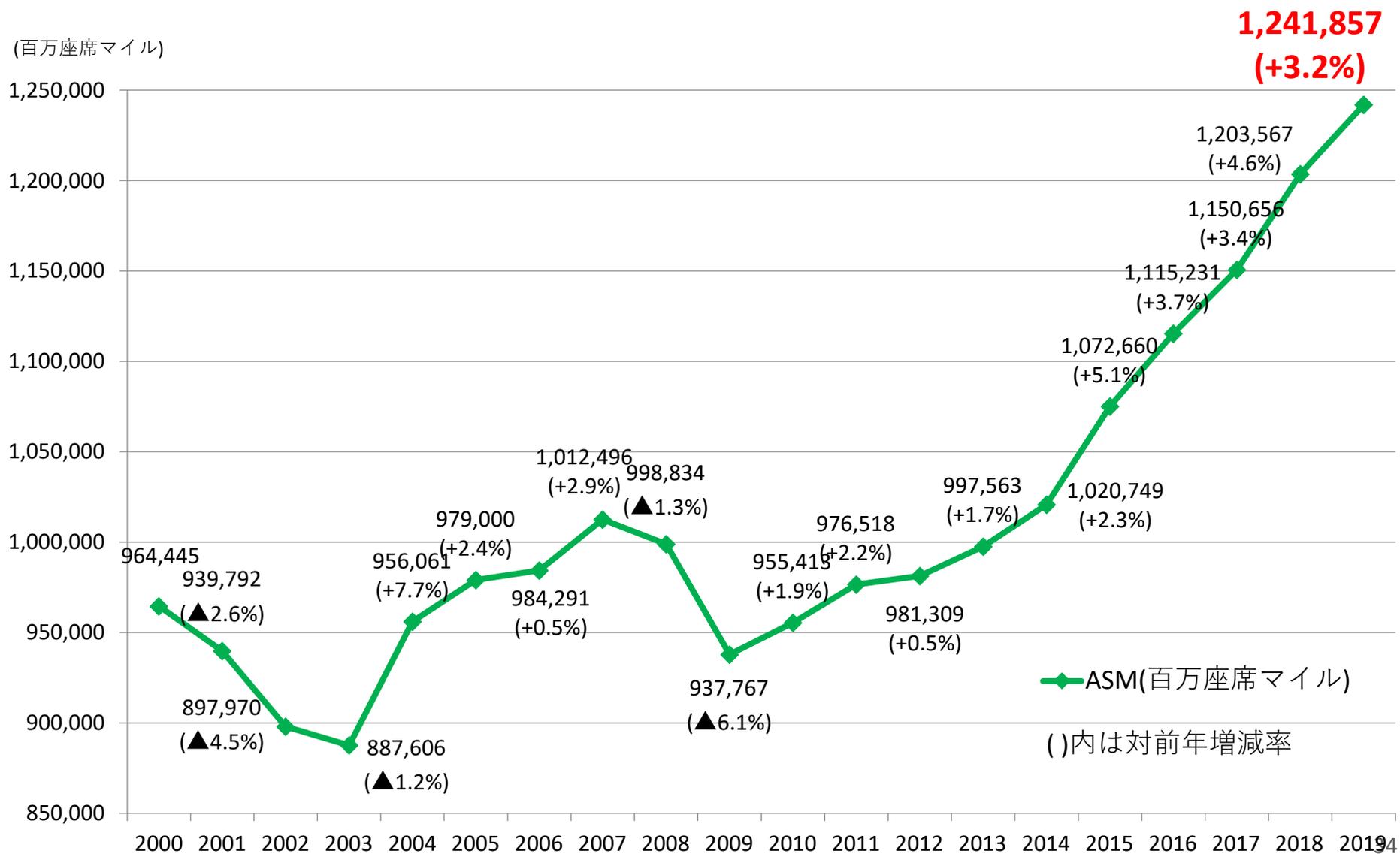
航空産業全体

(千人、百万旅客マイル)



(参考) 需給動向

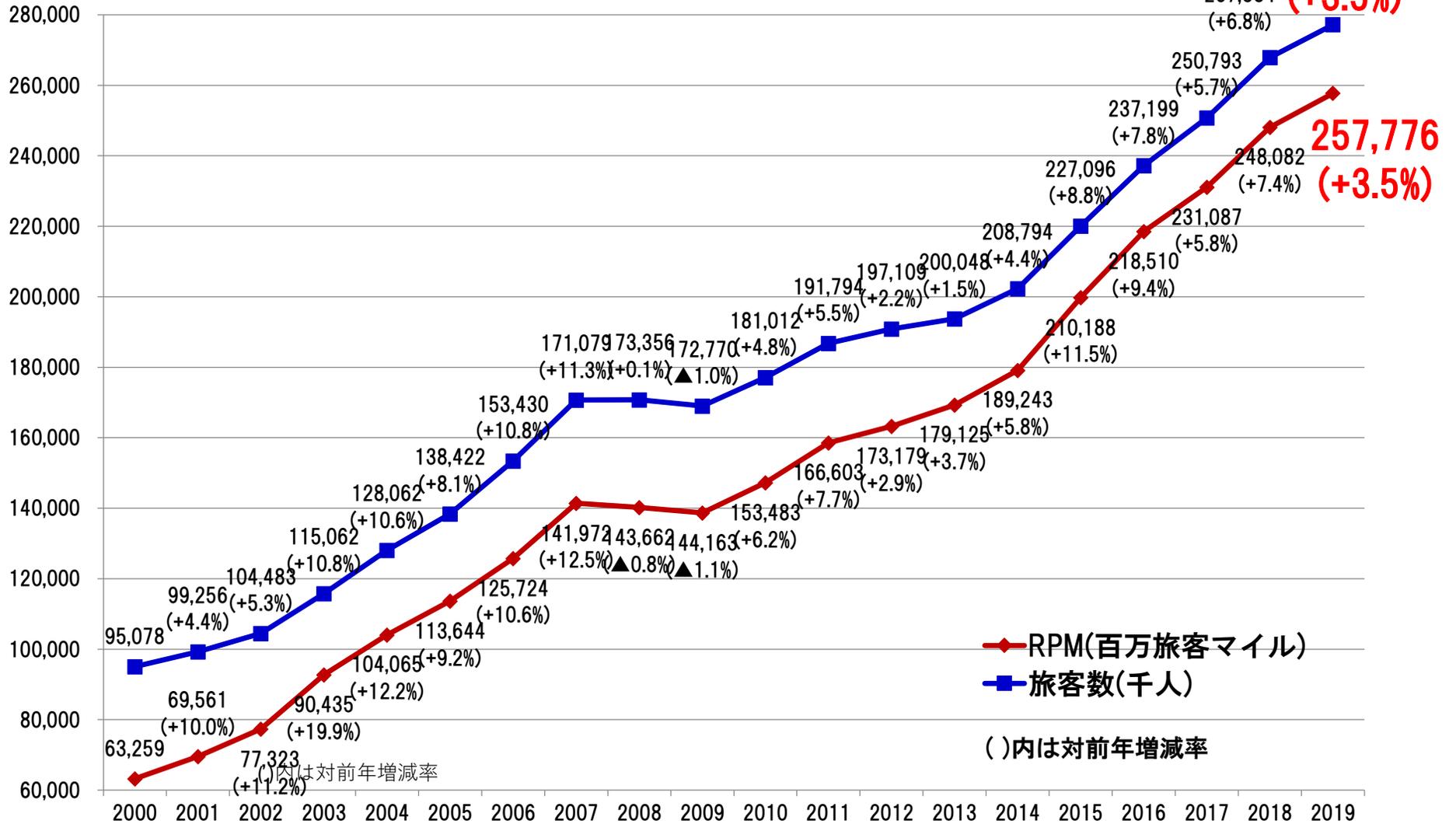
航空産業全体



(参考) 需給動向

LCC

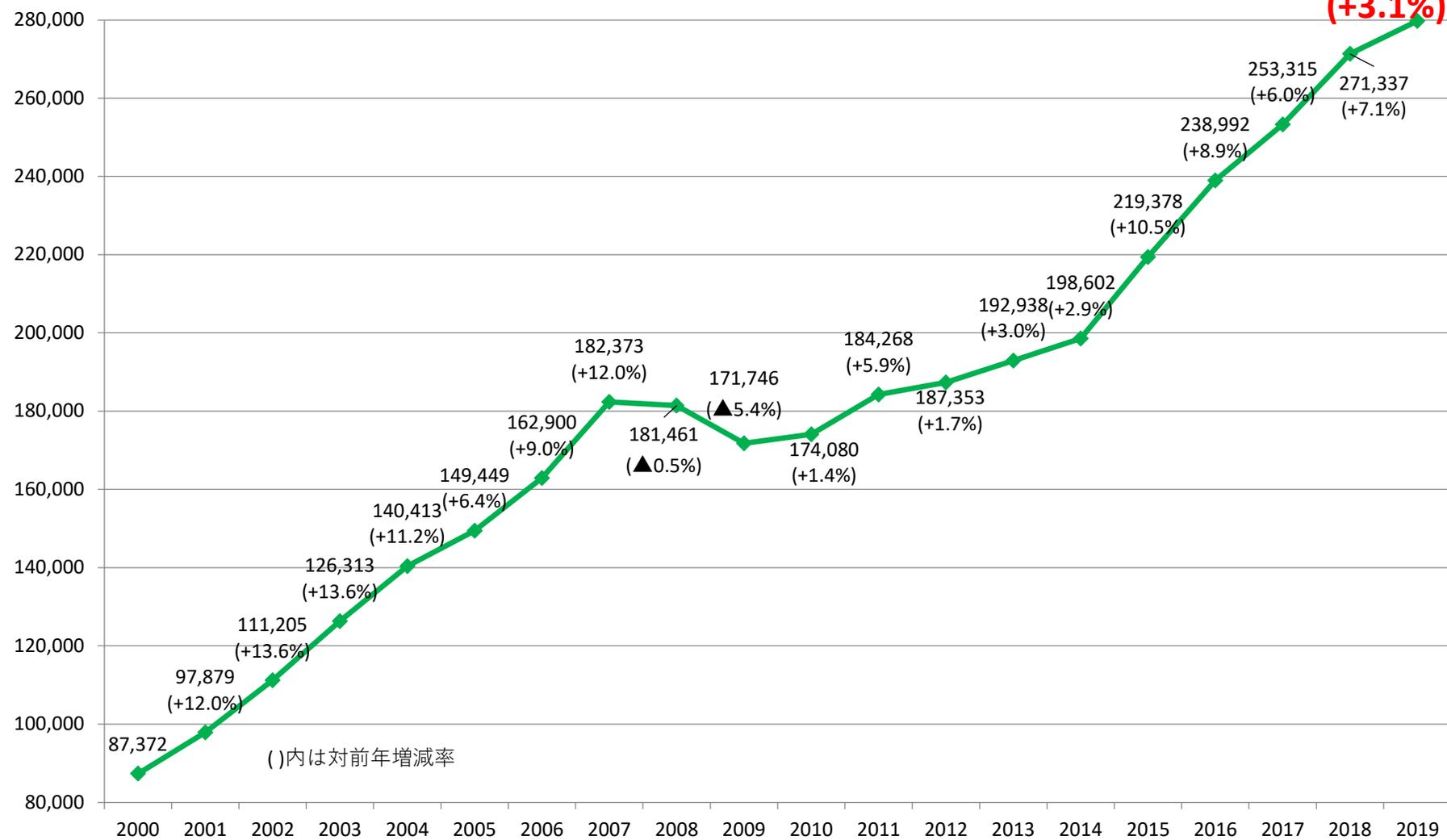
(千人、百万旅客マイル)



(参考) 需給動向

LCC

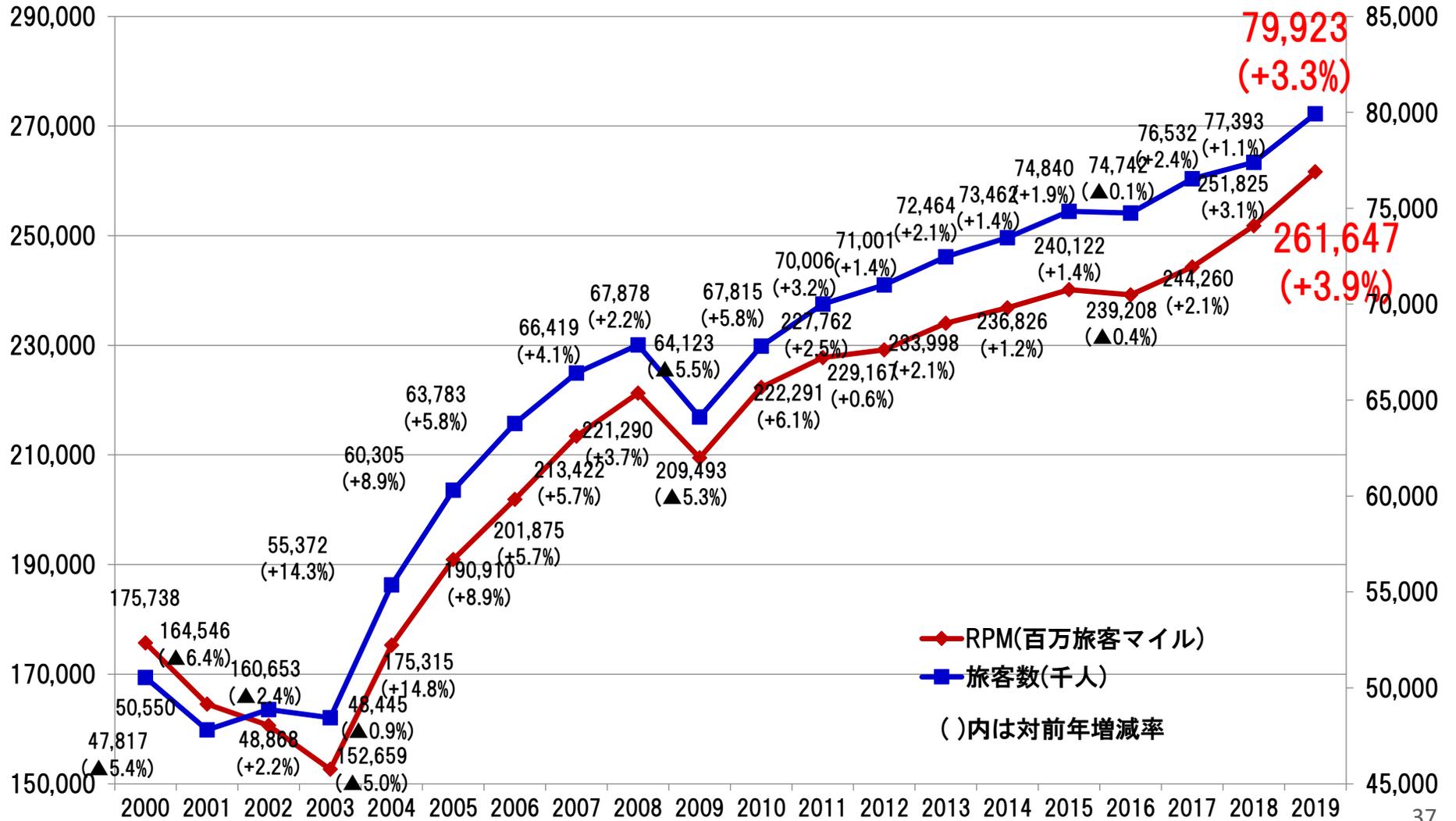
(百万座席マイル)



()内は対前年増減率

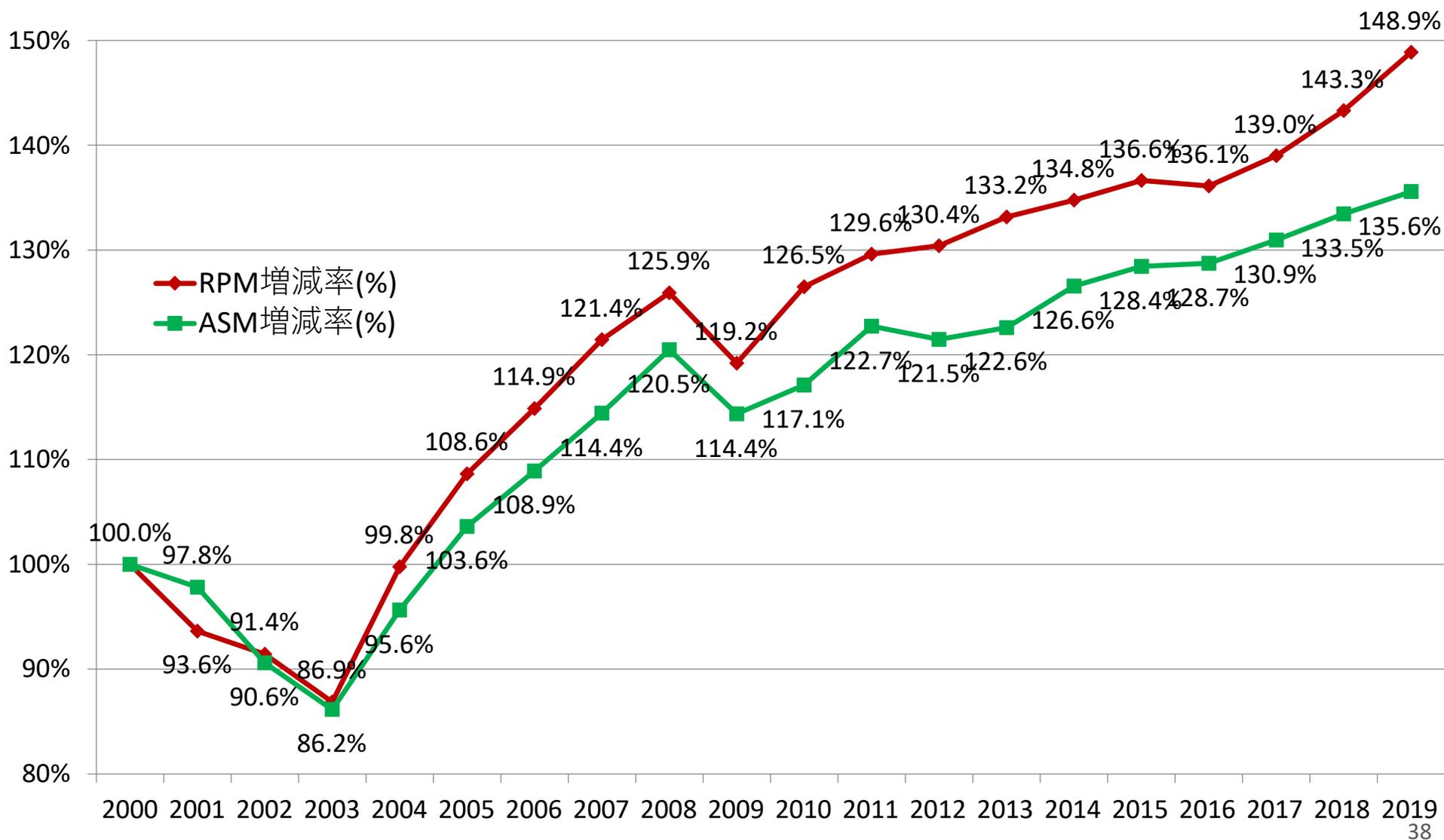
(参考) 需給動向

ネットワークキャリア (国際)

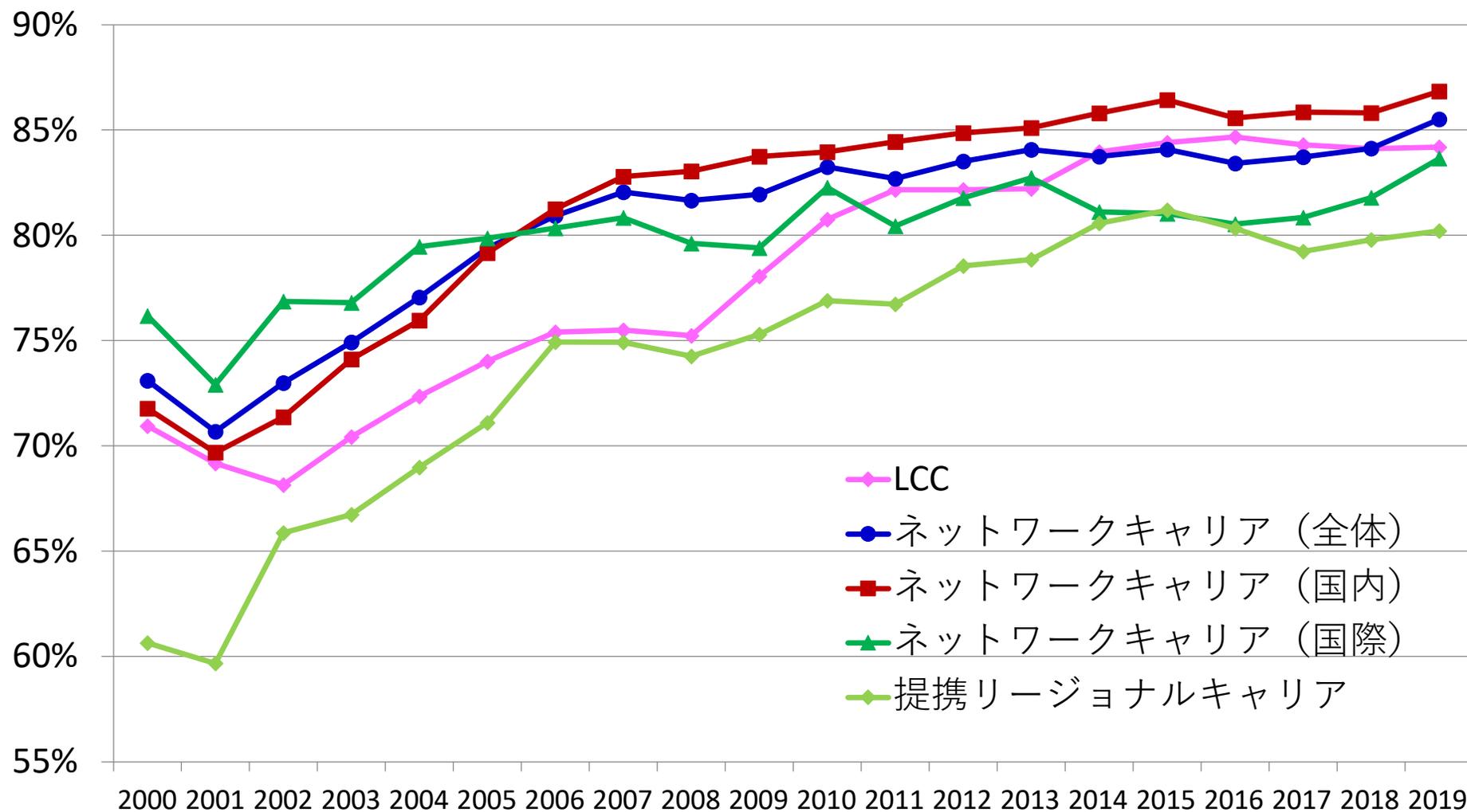


(参考) 需給動向

ネットワークキャリア (国際)

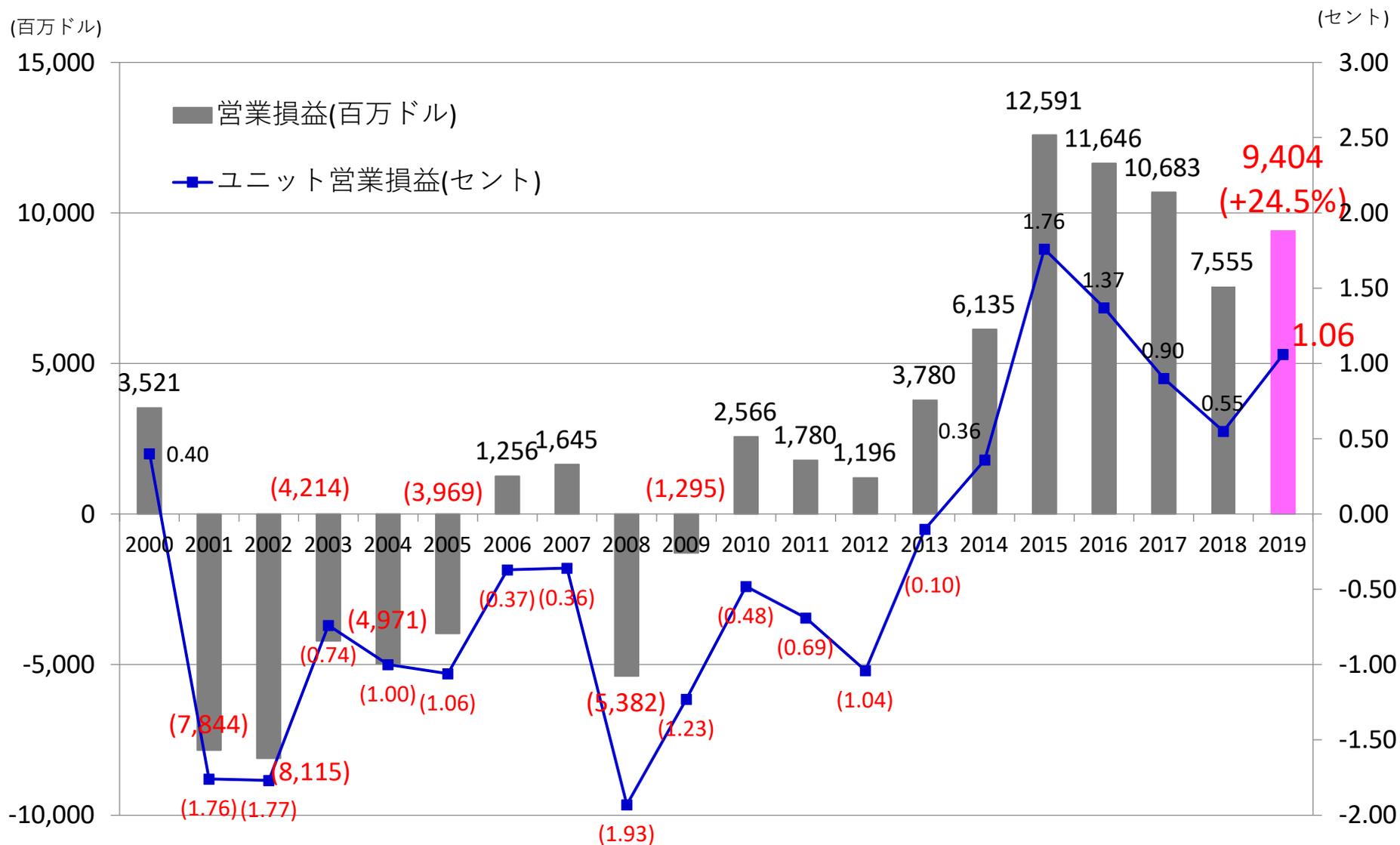


ロードファクター



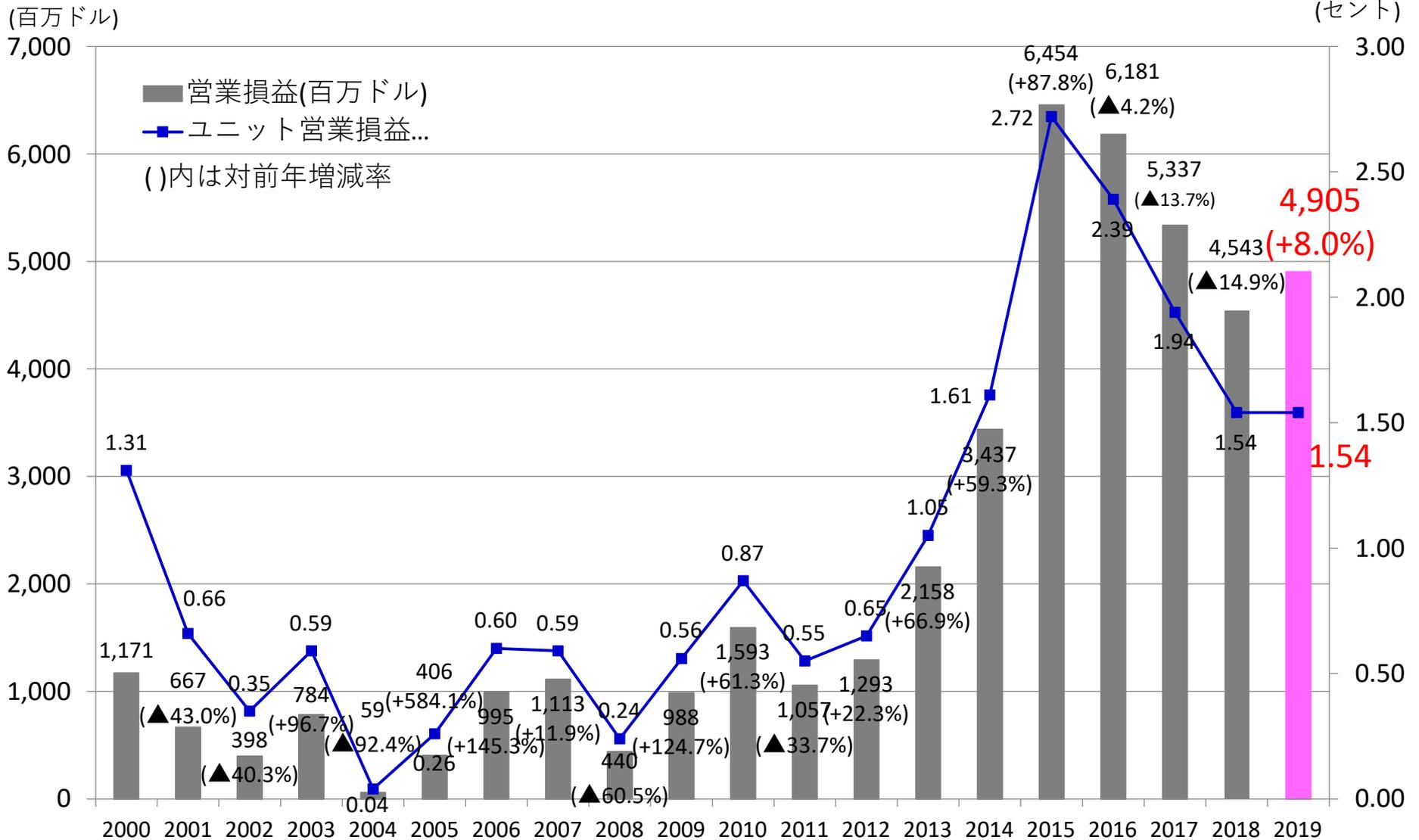
(参考) 営業損益

ネットワークキャリア (国内)



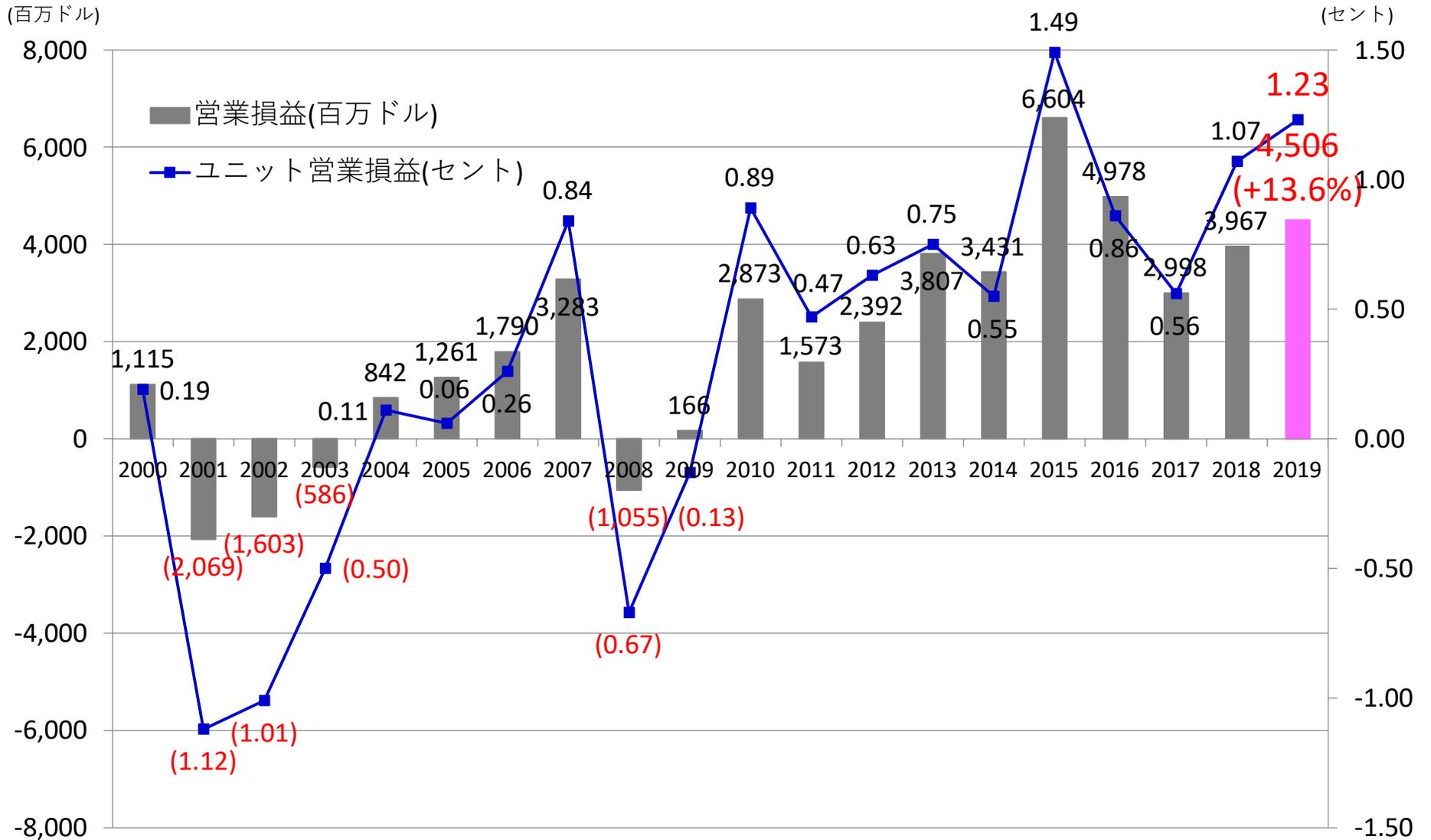
(参考) 営業損益

LCC



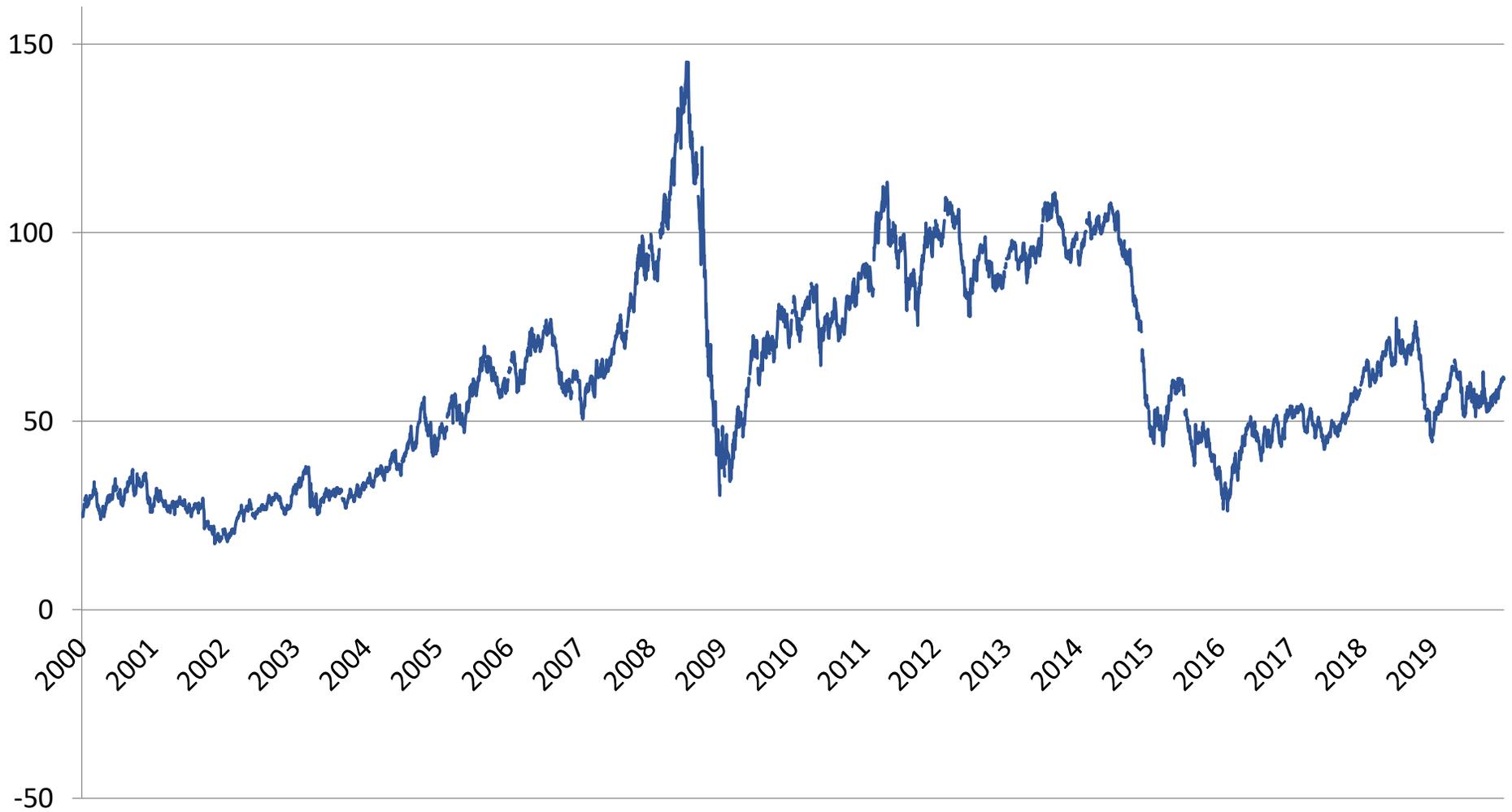
(参考) 営業損益

ネットワークキャリア (国際)



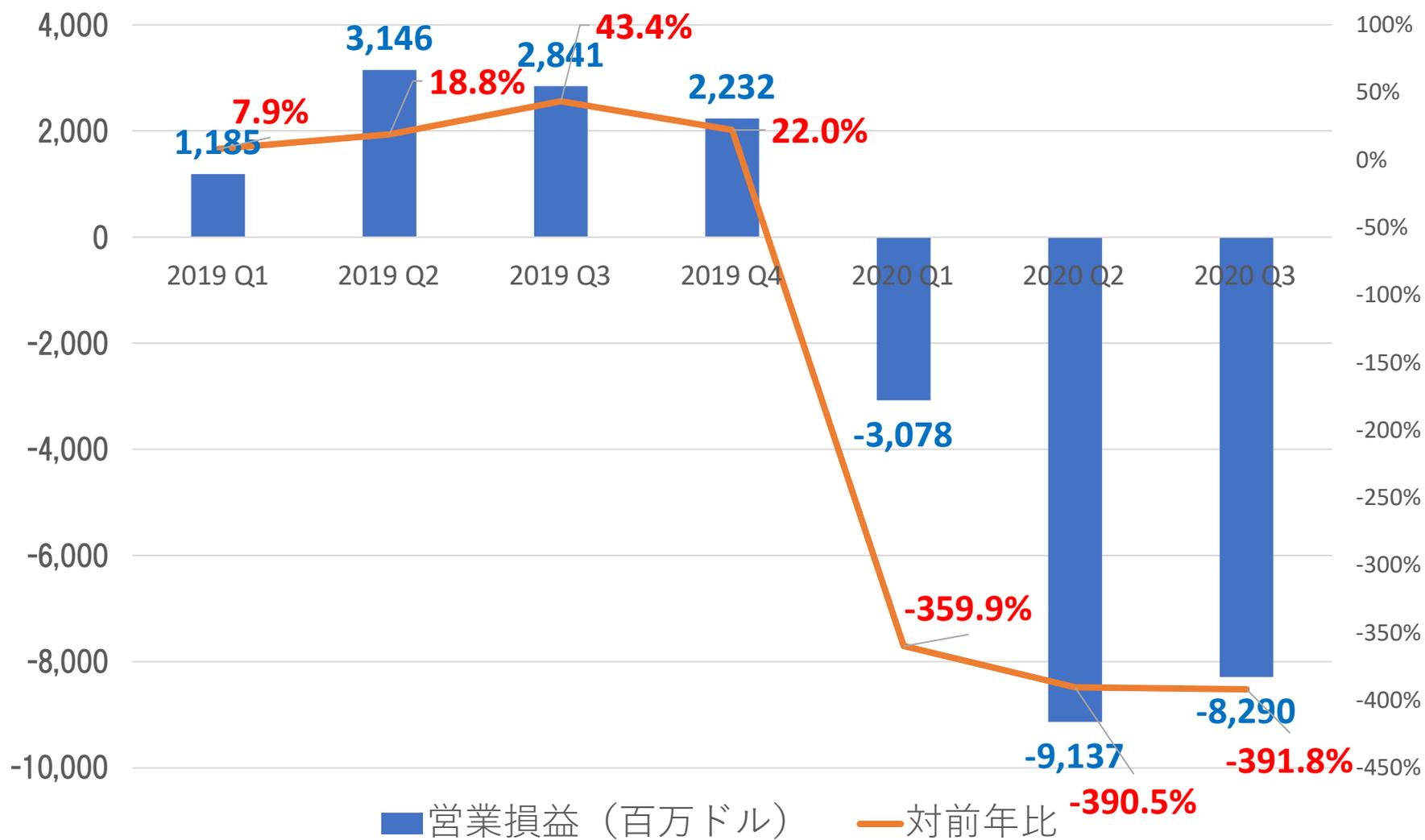
(参考) 営業損益

(Dollars/Barrel) Crude Oil Prices: West Texas Intermediate (WTI) - Cushing, Oklahoma



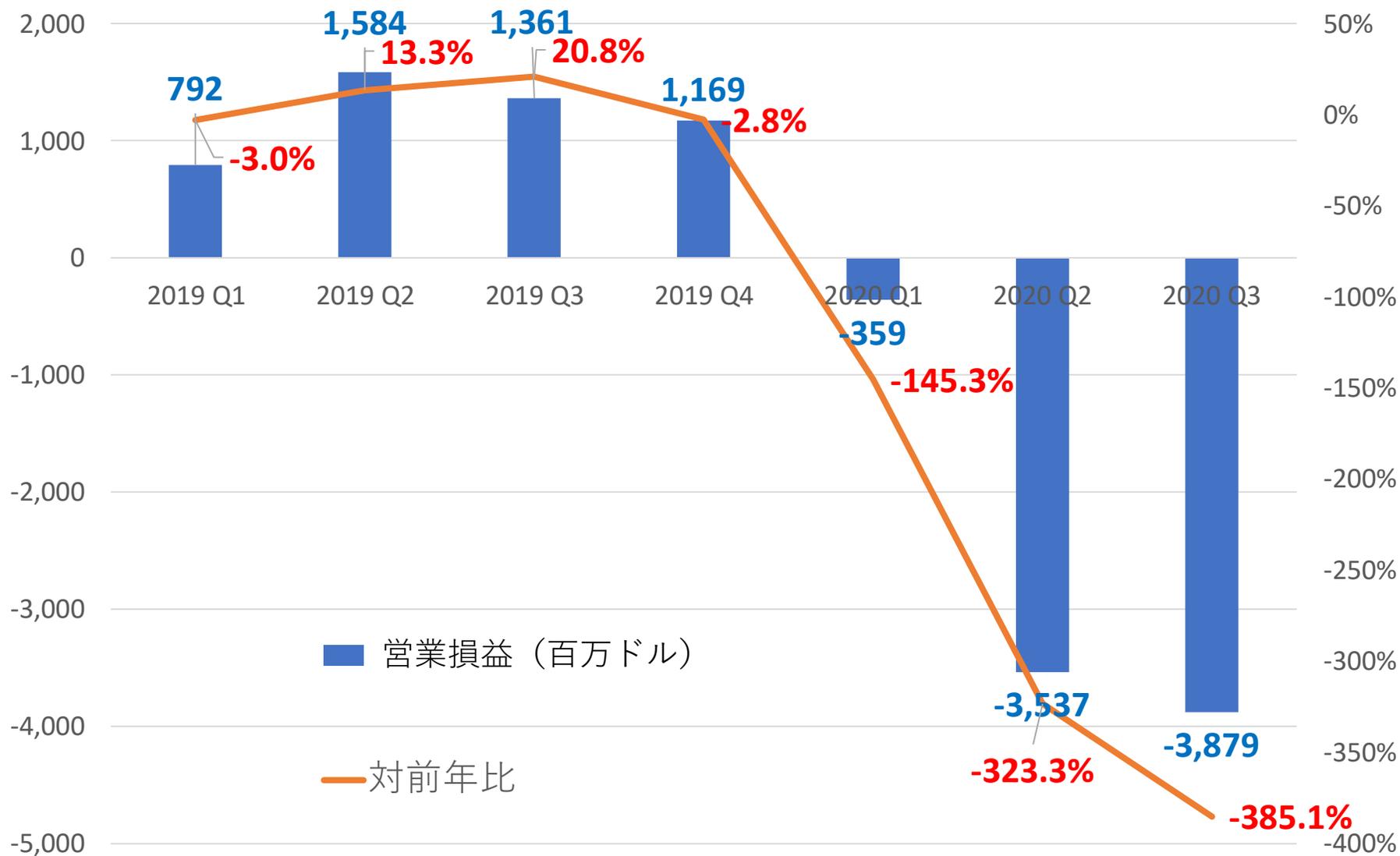
(参考) 営業損益

ネットワークキャリア (国内)



(参考) 営業損益

LCC



(参考) 営業損益

ネットワークキャリア (国際)

