

第2部

COVID-19と 日米欧の航空業界

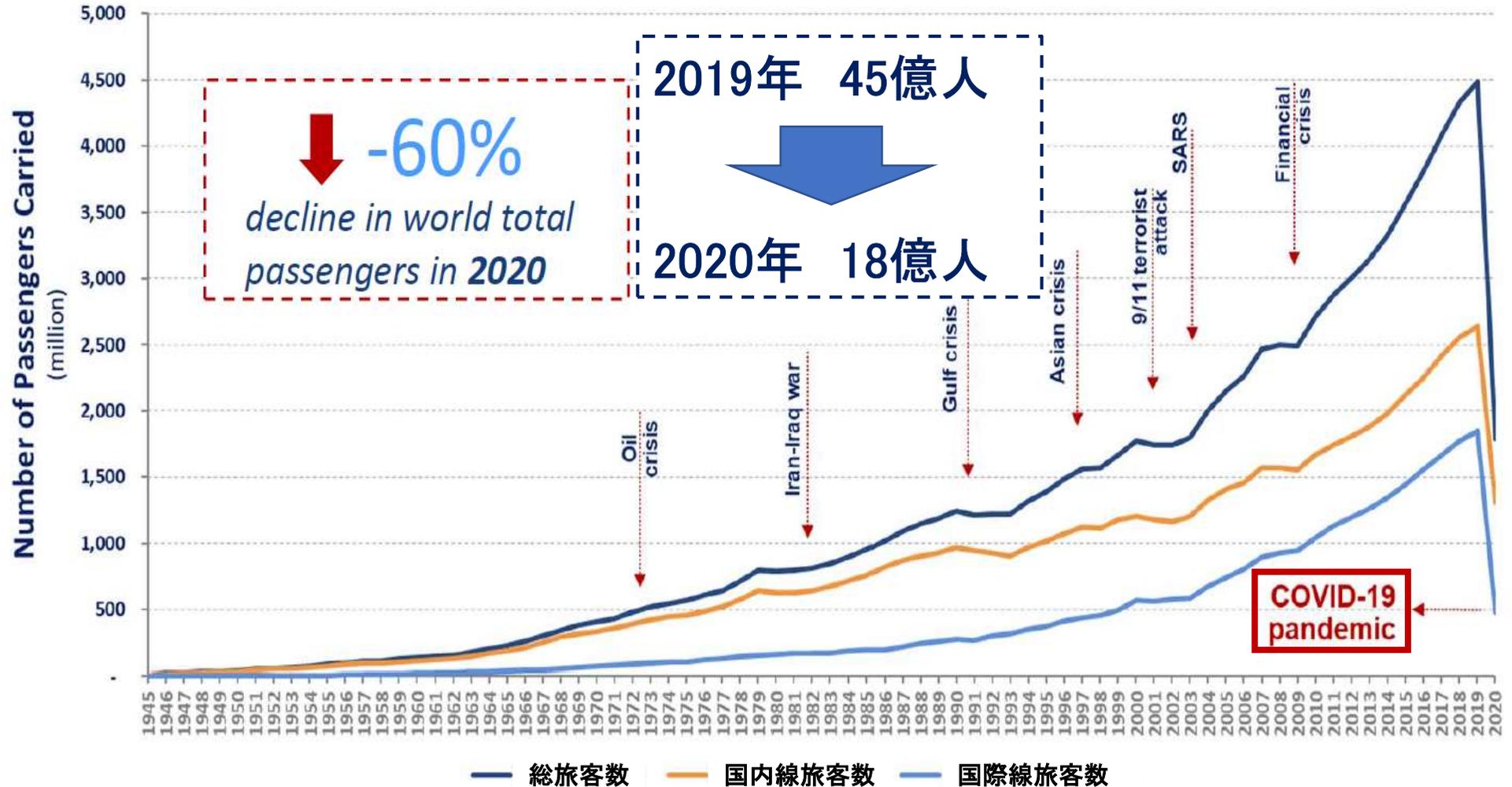
目次

1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況
2. 日米欧の政府による援助と対策
3. 新たな日常(ニューノーマル)に向けた動き
4. まとめ

1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(1) 世界全体の旅客航空輸送の状況及び推移

世界全体の輸送旅客数の推移(1945~2020)

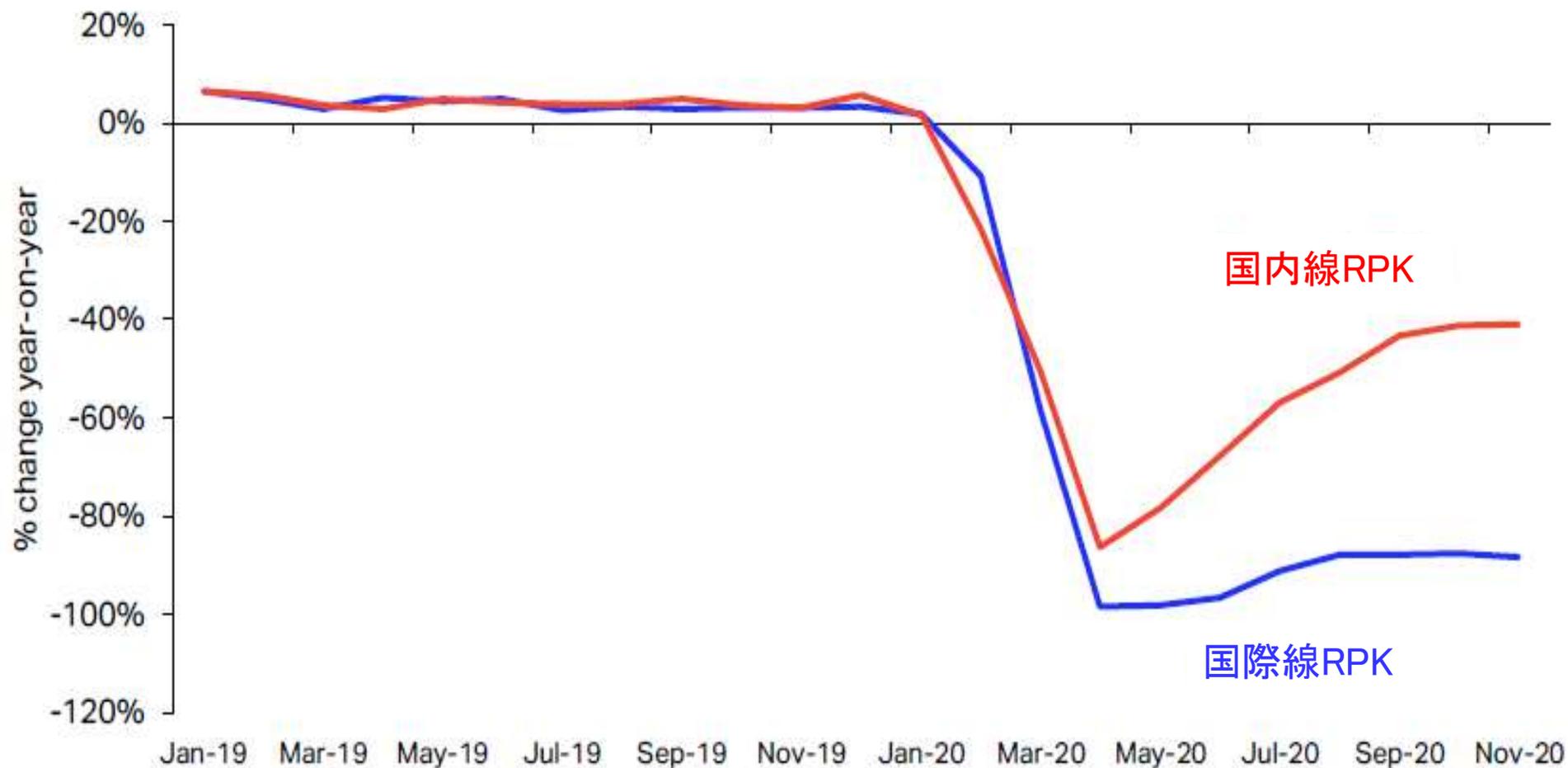


出典：ICAO Presentation

1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(1) 世界全体の旅客航空輸送の状況及び推移

世界全体の国内線RPK及び国際線RPKの成長率の推移



出典：IATA Presentation

※RPK＝有償旅客マイル。総旅客数に移動距離を掛け合わせた航空需要の指標

1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(1) 世界全体の旅客航空輸送の状況及び推移

世界全体の旅客ロードファクターの推移



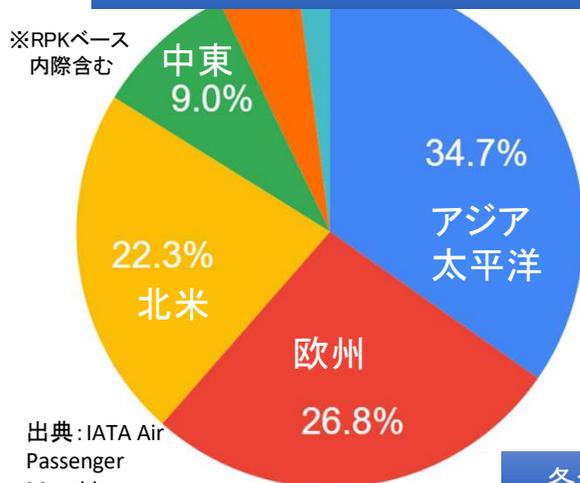
出典：ICAO Air Transport Monthly Monitor

1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(2) 主要航空会社における運用状況及び経営状況

日米欧の旅客航空市場について

旅客航空市場の地域別シェア(2019)

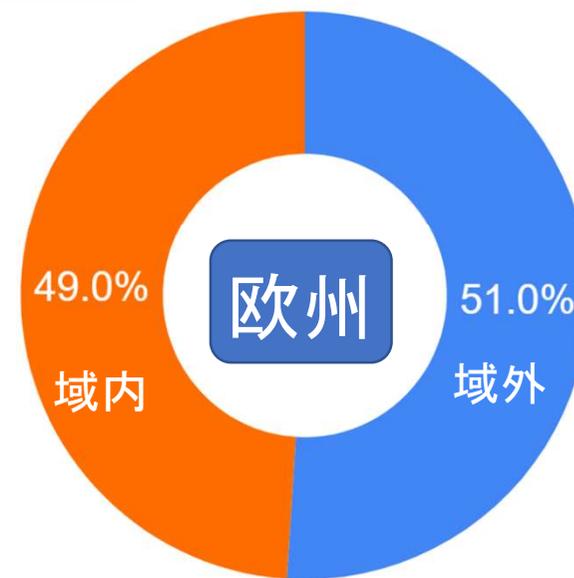
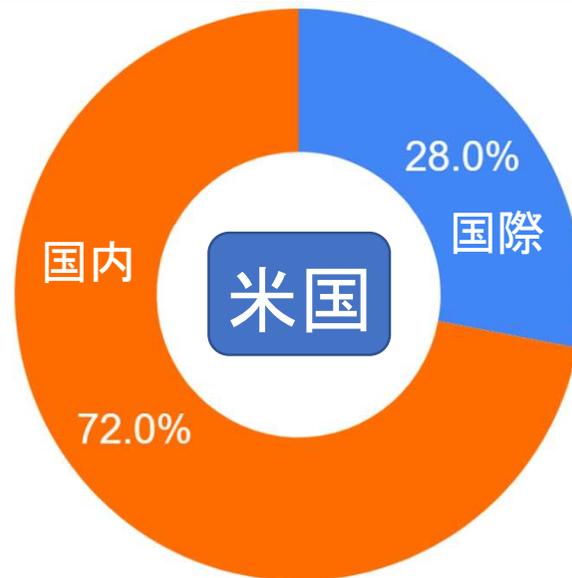
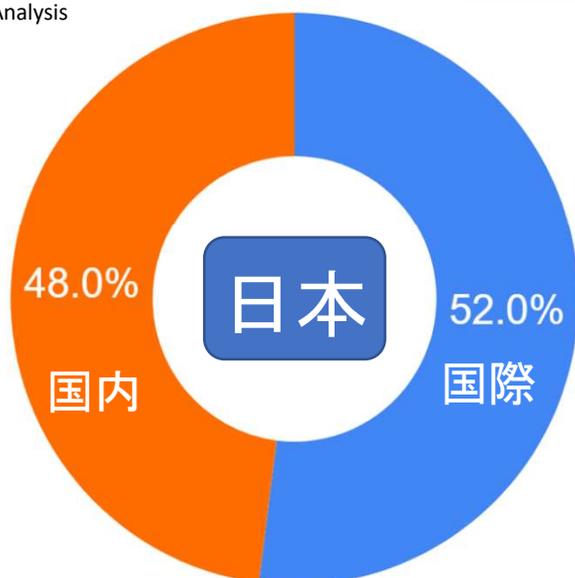


※RPKベース
内際含む

出典: IATA Air
Passenger
Monthly
Analysis

- ✓ 旅客需要の地域別シェアは、アジア太平洋市場が最大で、その後に欧州市場、北米市場が続く。
- ✓ 日本は国内市場と国際市場の割合が概ね半々程度。
- ✓ 米国は世界最大級の国内市場規模を誇る。国際市場は9割をネットワークキャリアが占める。
- ✓ 欧州は域内と域外の比率は半々程度だが、域内も越境移動が多く含まれる

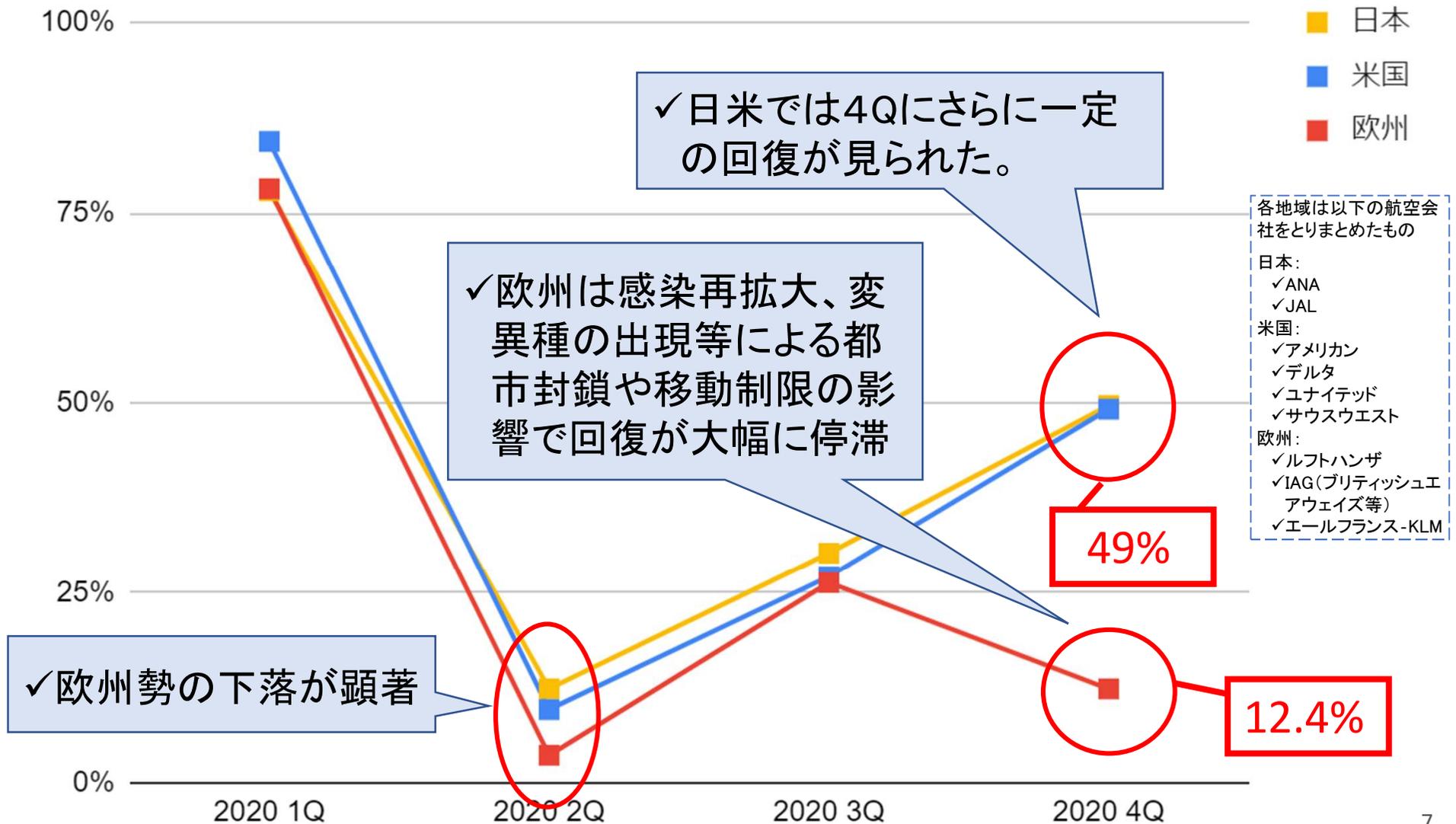
各地域の旅客航空市場の国際(域外)・国内(域内)別シェア(2019)



1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(2) 主要航空会社における運用状況及び経営状況

日米国内線及び欧州域内RPKの対前年同期比の推移



1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(2) 主要航空会社における運用状況及び経営状況

米国内空港国内線ターミナルの様子(フロリダ、2020年12月某日)



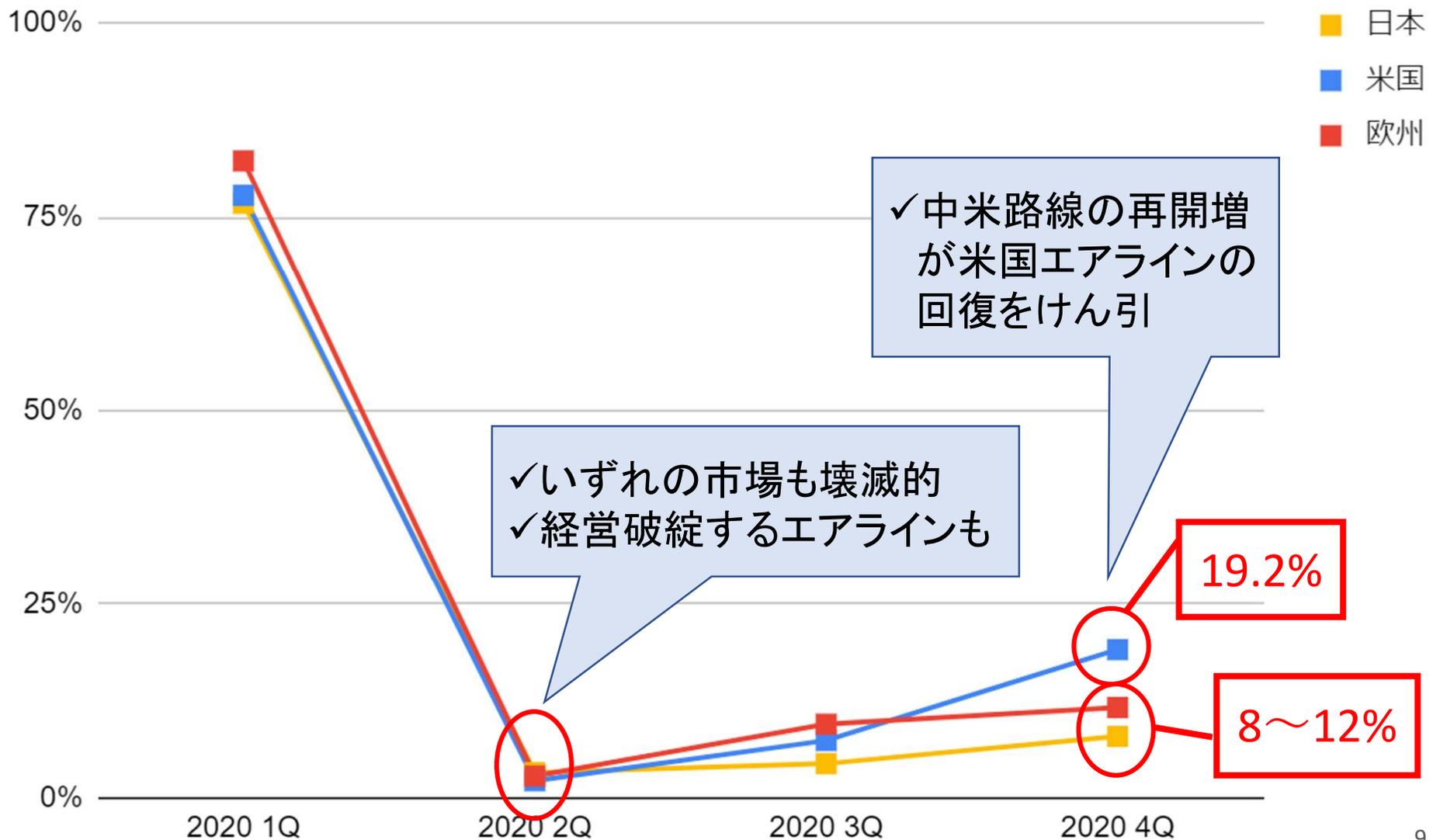
↑ 空港内シャトルバスの待機列

← 国内線ターミナルコンコース

1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(2) 主要航空会社における運用状況及び経営状況

国際線RPKの対前年同期比の推移

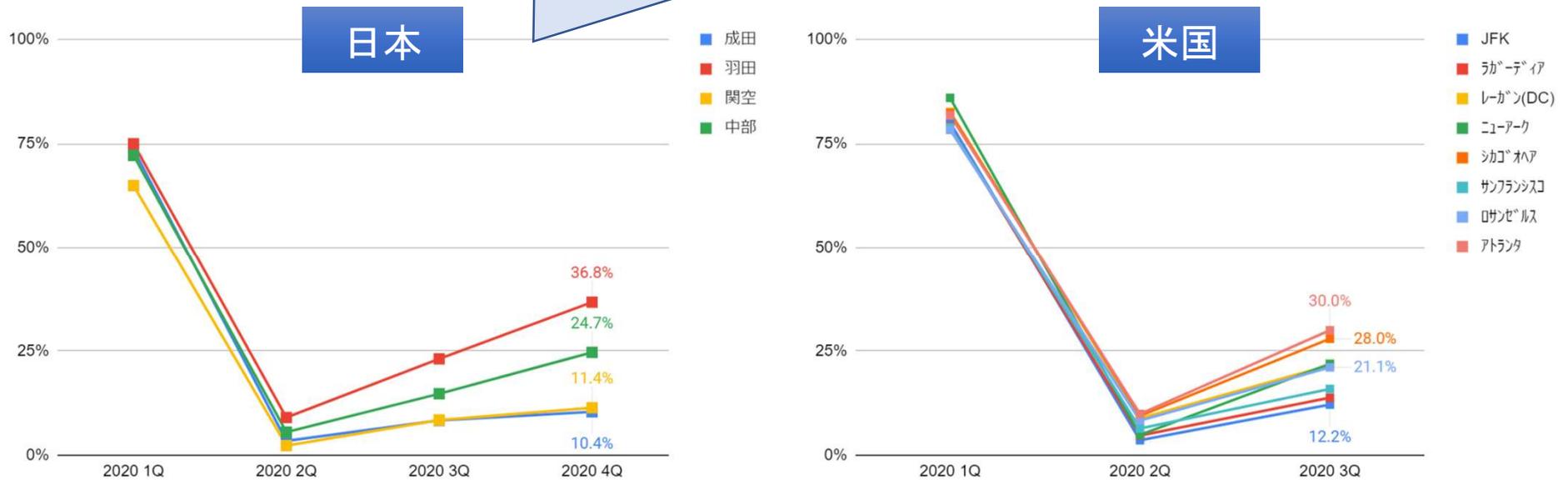


1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(3) 主要空港における運用状況及び経営状況

空港利用客数(内際計)の対前年同期比推移

- ✓羽田は3Q以降、国内線が回復をけん引
- ✓他空港は依然停滞

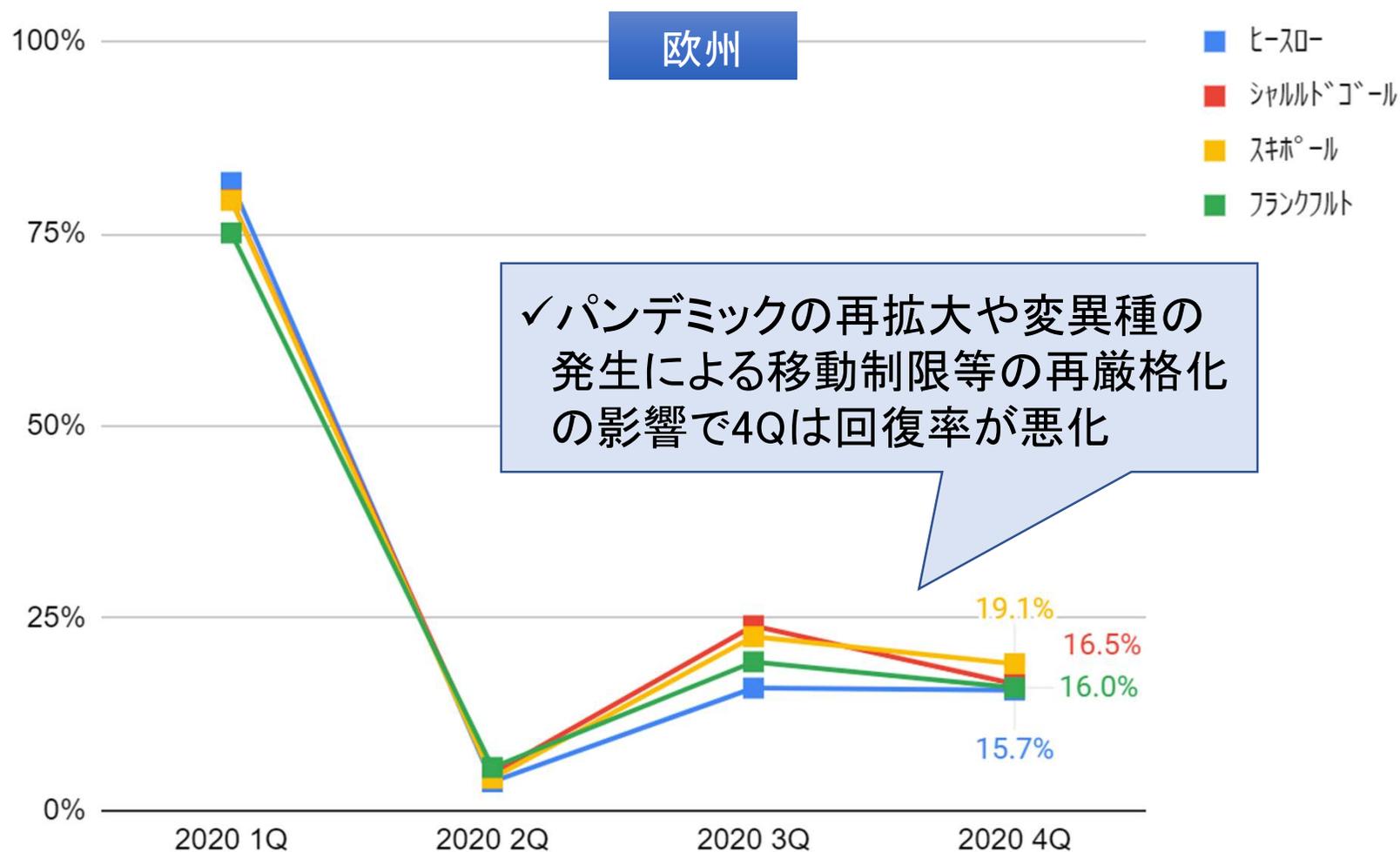


- ✓シカゴやロサンゼルス、アトランタなど、国内線乗継の大規模ハブとなっている空港ほど回復力が高い傾向

1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(3) 主要空港における運用状況及び経営状況

空港利用客数(内際計)の対前年同期比推移



1. 日米欧の主要航空会社及び主要空港の運用と経営の状況

(3) 主要空港における運用状況及び経営状況

日米欧の主要空港に関する直近の主なトピック・言説

- ✓ 成田国際空港(株)、2020年度中間決算において424億円の純損失を計上、損失の計上は民営化以降初めて
- ✓ 「今年4月からの1年間でさらに170億ドル(1兆8,000億円)が米国の空港から失われる」(国際空港評議会(ACI)北米支部)
- ✓ ドイツの空港、2020年～2021年に30億ユーロ(3,870億円)の損失計上見込み、45,000人の空港職員に失業リスク
- ✓ ロンドン・ヒースロー空港、2020年の純損失18億ポンド(2,680億円)
- ✓ 欧州の空港の2020年交通輸送実績、前年比70.4%減、1995年以来最低を記録
- ✓ 欧州の空港発着枠ルールの緩和措置を2021年夏季シーズンまで延長
- ✓ ロサンゼルス、ダラス、サンノゼ、グアム等の米国空港において着陸料等の減免措置を実施
- ✓ 「多くの空港が使用料や賃料などを減免し、また非航空収入も減少する中、安全維持や公衆衛生強化の要請からコスト削減も容易でなく、ロンドン・ヒースローやアムステルダム・スキポールをはじめとした大規模空港で空港整備計画の延期も起きている」(S&P Global)

米国政府による援助と対策

〇コロナウイルス支援・救済・経済安全保障法(CARES法)

航空会社に対する援助

※第1部にて解説

空港に対する援助

援助額：100億ドル

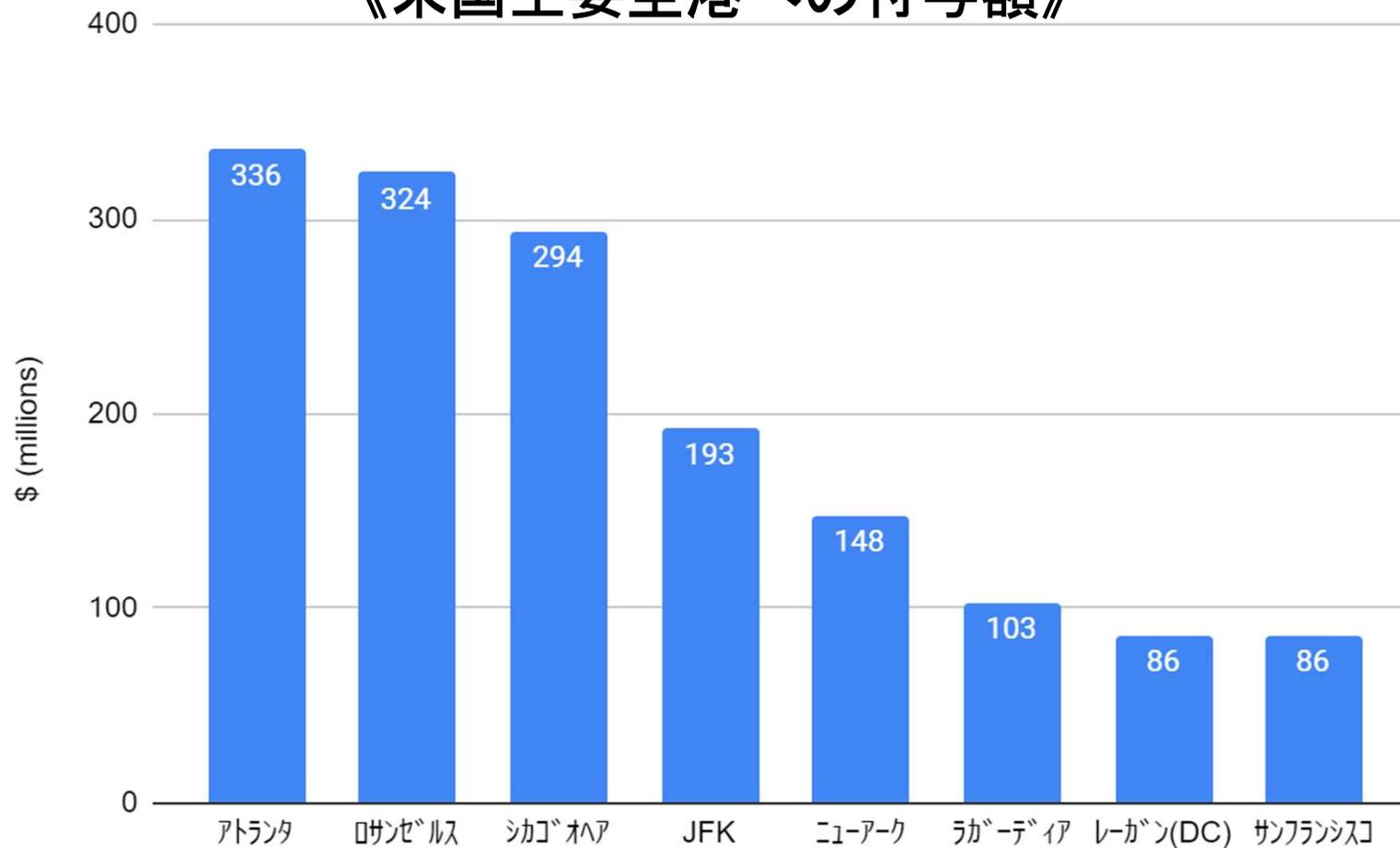
目的：安全運用の維持、取引事業者へのサービス提供継続及び経済支援、従業員の雇用確保、空港の信用格付け安定

- ✓ The Airport and Airway Trust Fundではなく、一般基金から充当
- ✓ 対象空港：米国国家空港総合整備計画(NPIAS)の対象となる空港
- ✓ 空港運営、競争促進、マーケティング、出資者への資金返済、ロビー活動、地域活動等に利用が可能
- ✓ 対象空港を4グループに分けそれぞれ公式を用いて按分した額を付与
- ✓ 2020年3月27日時点の雇用者数の90%以上の雇用確保義務(ハブ空港及び主要空港のみ)

2. 日米欧の政府による援助と対策

米国政府による援助と対策

《米国主要空港への付与額》



米国政府による援助と対策

○コロナウイルスに対する追加対策救済法

航空会社に対する援助

※第1部にて解説

空港に対する援助

援助額：20億ドル

- ✓ CARES法の時と同様に一般基金から充当
- ✓ 運用、清掃、消毒、用務、病原体の拡散防止対応及び債務支払いに係る費用補助(17.9億ドル)、主要空港における駐車場及び空港内施設の家賃減免などに係る費用補助(2億ドル)等
- ✓ 2020年3月27日時点の雇用者数の少なくとも90%を2021年2月15日まで要維持

米国政府による援助と対策

○Runway to Recovery (2020.7.2～ ※2020.12.21に改定)

3原則

- ①基本的事項である安全とセキュリティに焦点を合わせ続ける
- ②航空輸送システム内の公衆衛生を促進する
- ③航空を景気回復の推進力として認識する

航空輸送システムにおいて各主体(航空会社、空港運営事業者等)が行う様々な運用フェーズごとに個別具体的な公衆衛生対策 (Recommendation)とその論拠(Rationale)、参照元(Resources)を提示

○FlyHealthy.gov (2020.11.12～)

- ✓ 種々の最新情報を集約した旅客向けポータルサイト
- ✓ 旅行の計画時から空港滞在中、機内、目的地への到着時及び帰宅時といった、旅行に関する全てのプロセスにおいて、どのガイドラインを参照してどのように行動すればよいかを順を追って説明するもの

EU及び欧州各国政府による援助と対策

○Temporary Framework

- ✓ 法的根拠の大部分は既存のEU法
- ✓ 国家援助の規制制度の例外規定を活用(EU機能条約第107条第2~3項)
- ✓ 欧州委員会への通知を要するもの、要しないものを組み合わせて自国経済への援助を各加盟国が実施

ドイツ

1. ルフトハンザグループへの90億ユーロの国家援助

- ・復興金融公庫(KfW)からのシンジケートローン 30億ユーロ
- ・経済安定化基金(WSF)による資本参加、株式取得等 60億ユーロ

《援助条件》

- ・2026年までの返済
- ・配当と自社株買いの禁止
- ・財政難の関連企業への内部援助の禁止
- ・フランクフルト空港及びミュンヘン空港における発着枠の一部売却

2. 空港に対する損失補償、融資保証、税金等の減免による流動性確保

EU及び欧州各国政府による援助と対策

フランス

1. 航空会社による航空税の支払いを延期するスキームの立ち上げ
2. エールフランスへの70億ユーロの国家援助
 - ・複数銀行によるシンジケートローン 40億ユーロ(政府が最大90%保証)
 - ・仏政府による直接融資 30億ユーロ《援助条件(環境に対する取り組み)》
 - ・代替鉄道がある短距離路線における国内線の削減
 - ・2024年末までに仏本土のフライトの二酸化炭素排出量を50%削減
 - ・2030年までに1RPK当たりの二酸化炭素排出量を50%削減 等

英国

1. Covid Corporate Financing Facility(CCFF)によるブリティッシュエアウェイズ(6億ポンド)とeasyJet(3億ポンド)への融資
2. UK Export Finance(UKEF)による上記2社への銀行シンジケートローン(ブリティッシュエアウェイズは5年で20億ポンド、easyJetは5年で14億ポンド)の一部保証

2. 日米欧の政府による援助と対策

EU及び欧州各国政府による援助と対策

○COVID-19 Aviation Health Safety Protocol

(2020.5.21～ ※2020.6.30に改定)

欧州航空安全機関(EASA)が欧州疾病予防管理センター(ECDC)と共同で策定

新型コロナウイルスの封じ込め措置を解除していくための欧州ロードマップ

観光と運輸: 2020年以降の旅行の安全な再開と
欧州の観光の回復に向けた委員会ガイダンス

COVID-19 Aviation Health Safety Protocol

- ✓ 旅客及び労働従事者が健康上の安全を確保し新型コロナウイルス感染拡大のリスクを軽減するためにとるべき行動の態様を、その科学的根拠と共に旅客航空輸送の主要な場面ごとに設定

EU及び欧州各国政府による援助と対策

○Aviation Industry Charter for COVID-19

- ✓ COVID-19 Aviation Health Safety Protocolの実施を監視するプログラム
- ✓ 航空会社や空港運営事業者がこの憲章に署名することでプロトコルの有効性を監視
- ✓ Protocolの推奨事項の実施、各国当局間の調整、有効性や効率の改善のためのデータ収集及び当該データのEASA・ECDCへの提供等を誓約
- ✓ 航空会社、空港運営事業者合わせて100社以上が署名

日本政府による援助と対策

○コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ

目的: 航空ネットワークの維持、航空・空港関係企業の経営基盤強化

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策

- ✓ 令和2年度下期分の着陸料等の減免 【減免想定額: 約55億円】
- ✓ 令和3年度分の空港使用料・航空燃料税の更なる減免
【減免想定額: 約1,200億円】

2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

- ✓ 令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予 【猶予想定額: 約480億円】
- ✓ 危機対応融資等の活用による資金繰り支援 【航空会社計約5,000億円】
- ✓ 雇用調整助成金
- ✓ 産業雇用安定助成金(仮称) 等

3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置

- ✓ 混雑空港利用ルールの弾力運用(U/Lルールの適用免除)
- ✓ 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置

日本政府による援助と対策

○コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ

4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策

①収益性向上努力を支援するための施策

- ✓ 感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組
- ✓ 国際的な人の往来再開に向けた段階的措置
- ✓ 新たな航空需要獲得のための規制緩和等

②コスト削減努力を支援するための施策

- ✓ 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減
- ✓ 安全規制の集中的見直し

5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

- ✓ コンセッション空港・空港管理会社への貸付や支払い猶予等による支援
- ✓ 財政投融資を活用した、会社管理空港による空港インフラ整備

日本政府による援助と対策

○航空分野における新型コロナウイルス感染拡大防止ガイドライン

- ✓ 定期航空協会及び(一社)全国空港ビル事業者協会による共同策定
- ✓ 単に感染拡大を防止するだけでなく、最低限の事業継続も確保する必要があることを強調
- ✓ 航空会社や空港運営事業者が行うべき対策に従業員向けと利用者向けに区分し、各々の具体的な対策を実例なども示しながら提示

3. 新たな日常(ニューノーマル)に向けた動き

国際民間航空機関(ICAO)による対応、対策

ICAO理事会による新型コロナウイルス発生拡大に関する宣言(2020.3.9)

ICAO理事会航空回復タスクフォース(CART)設立

『Take-off』ガイドライン

公衆衛生リスクの軽減措置

Airport
Guidelines

Aircraft
Guidelines

Crew
Guidelines

Cargo
Guidelines

出典：
ICAO
Website

3. 新たな日常(ニューノーマル)に向けた動き

国際航空運送協会(IATA)による対応、対策

- 航空再開に関する5原則
- 航空を安全に再開するためのロードマップ
- 各国の旅行規制に関するインタラクティブマップ
- ワクチン及び医薬品のロジスティクス及び流通に関するガイダンス

○IATAトラベルパス

出典：IATA Website



3. 新たな日常(ニューノーマル)に向けた動き

国際空港評議会(ACI)による対応、対策

○新型コロナウイルスに関する新たな空港サービス品質(ASQ)項目

《新たに追加された質問項目》

- ・安全衛生対策の効率性
- ・安全衛生対策について知らせるサイネージや指示の明確性
- ・スタッフの配置

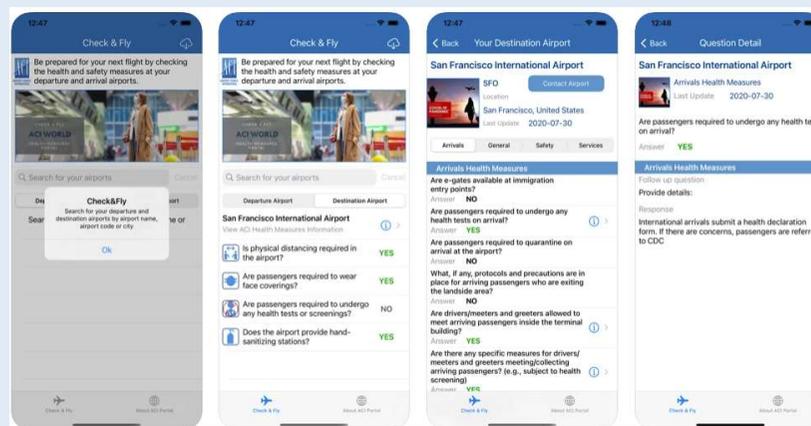
○空港公衆衛生認証プログラム

○航空業界の再始動と回復を支援するガイドライン

○ポストコロナウイルスの空港セキュリティの将来ビジョン

○年次総会において業界の回復を支援する決議を採択

○旅客向けの空港健康対策アプリ「Check & Fly」



出典：ACI Website

旅行や観光に対する意識の変化 -旅行は減っていく?-

○Tripadvisorによる国際調査(米英豪伊日新)(2021年1月)

- ✓ 2021年中に国外旅行を計画している…47%
- ✓ すでに国外旅行を予約している…11%
- ✓ 1泊以上の国内旅行を計画している…74%
- ✓ 新型コロナウイルスワクチンを接種できれば国外旅行に行く…77%

○Skyscannerによる調査(米国)(2021年1月)

- ✓ どこに旅行できてどこに旅行できないかに確信が持てない…51%

⇒国内外問わず「旅行」の需要は依然として旺盛

⇒入国規制に関する正確な情報と、それに対応した円滑な出入国プロセスの実現が重要となる

新たな基準、技術の導入

○検査やワクチン接種証明の標準化の動き

- ✓ ICAO CARTフェーズⅢ…技術作業部会、戦略作業部会の設立

○IATAトラベルパス

- ✓ 中東系航空会社(エミレーツ、エティハド、カタール)の協力の下、21年1Qより
トライアル開始

Cf. AA及びBAが「VeriFLY」アプリによる独自のトラベルヘルスパスポートの導入を推進

○生体認証技術の活用

- ✓ One ID
- ✓ Simplified Arrival Process

米国における生体認証技術を活用した出入国管理の仕組み
2021年1月末現在、53の空港、29の陸上国境検問、7の港湾に導入



出典：NAAプレスリリース

(1) 日米欧の航空・空港をめぐる状況

- ✓ 世界最大の国内市場を抱える米国や、国内需要喚起策が奏功した日本に比べ、域内路線＝国をまたぐ移動となる欧州は特に厳しい状況。空港経営についても同様。
 - ✓ 欧州ではすでに政府の管理・監視下に入った航空会社もあり、今後、国の意向に沿った経営が求められる。
- ⇒ フランスの例が顕著だが、これを機会として、欧州で航空分野におけるより一層の環境対策の強化が図られることも想定される。欧州の動向は日米にも波及し、今後、コロナからの回復を目指すに当たって、「環境に配慮した持続可能な回復」というテーマがより重視されていくことも考えられる。

(2) 日米欧の政府による援助と対策の状況

- ✓ 欧米のフラッグキャリアを中心とした航空会社に対しては、各国が運用の継続や雇用の維持のため大規模な財政支援を実施。
 - ✓ 空港は、需要減により発着便が減少し、それに発着枠ルールの緩和も相まって収益が著しく低下している一方で、着陸料等の減免などの支援措置も行っている。
- ⇒その結果、空港整備計画に延期などの支障が出ており、また安全性の維持や公衆衛生措置の強化に更なるコストがかかることから、経営の継続はもちろん安全な運用の維持のためにも更なる援助が必要。

(3) ニューノーマルに向けた動きと今後

- ✓ 国際機関や業界団体は、一刻も早く航空業界を回復させ、新たな日常の中での成長を加速させるためのリカバリープランや、公衆衛生の側面を強化した新たな仕組みづくりを進めている。
- ✓ しかしながら、例えば、コロナを踏まえた新たな出入国管理や検疫のあり方に関しては、現状では、各国や各社・各機関がそれぞれ独自の対応を進めている状況。

(3) ニューノーマルに向けた動きと今後

⇒ 今後、航空会社、空港会社、航空当局、CIQ当局等の関係者間の連携や国際協調の下、航空利用者の利益が最大化されるよう、出入国管理や検疫、及び航空にかかるプロセスに関して、それらの基準化・標準化の実現や、国や地域、組織または目的によって別個なシステムが互換性をもって相互に利用可能となるための取り組みを期待する。

ご清聴ありがとうございました