

第141回運輸政策コロキウム～ワシントンレポートIX～

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 に対するコメント

2021年3月4日
愛媛大学法文学部
福井秀樹

ご報告に対する全般的なコメント

- 未曾有の事態にある航空業界の現状をわかりやすく概観
- 現状を把握・整理するだけでも非常に困難
- 大変貴重な基礎資料



ご報告の要点

第1部 コロナ発生前の現状

- 国内

- ネットワークキャリア、LCCともに堅調
- LCCの国内市場シェア3割に
- 付帯サービスのオプション化は重要な収入源
- イールドはネットワークキャリアが維持傾向、LCCは低下傾向

- 国際

- ネットワークキャリア、イールド下落傾向（特に大西洋・太平洋市場）
- 営業収入に国際市場が占める割合減少

第1部 コロナウイルス・パンデミック対応

- 給与等補助
- 損失補填融資
- コロナ対策法④ (Emergency Coronavirus Relief Act)により、2021年3月31日まで継続

第1部 コロナ発生後の変化

- 全体
 - 2020年第2四半期に大きく需要減少
 - 同年第3四半期には一定の回復
- 国内市場
 - ネットワークキャリアはLCCより供給量を大きく削減
 - LCCは無理をしてでも飛ばす姿勢
- 国際市場
 - 壊滅的状况

第1部 今後の展望

- 国内需要が市場回復のカギ
- ビジネス需要はパンデミック以前に比べて減る
 - しかし業界関係者は冷静（楽観的）
- 国際市場では米国キャリアは相対的に優位
- 国際市場再開に向けた事前検疫方式確立への動き
 - 出入国管理、国際移動のあり方を変化させる可能性

第2部 日米欧 主要航空会社・空港の現状

- いずれも2020年第2四半期に大きく需要減少
- 欧州勢の下落が顕著
- 国内線が回復を牽引

第2部 日米欧 援助と対策

- 米国
 - 空港に対する援助 – 費用補助
 - 公衆衛生対策・情報の提示
- 欧州
 - 自国経済への援助を各加盟国が実施
 - 例：ルフトハンザグループへの90億ユーロの国家援助
 - COVID-19 Aviation Health Safety Protocolの提示
- 日本
 - 支援施策パッケージ – 費用補助等
 - 新型コロナウイルス感染拡大防止ガイドラインの提示

第2部 日米欧 新たな日常に向けた動き

- ICAO、IATA、ACIによる対応・対策
 - ガイドラインの確立、提示
 - それぞれ独自の新たな基準、技術を導入

第2部 まとめ

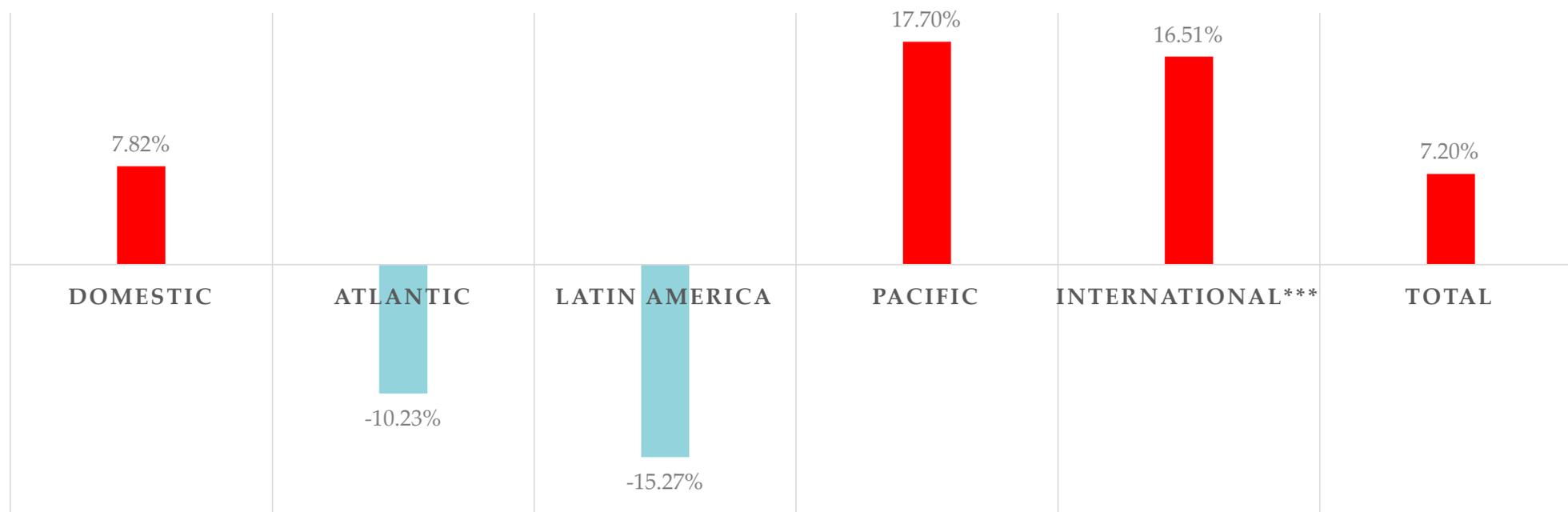
- 航空・空港をめぐる状況
 - 国内市場の規模が市場回復のカギ
 - 国際線依存度が高い空港は経営がより厳しい
- 政府援助と対策の状況
 - フラッグキャリアを中心に大規模な財政支援
 - 空港への支援は航空会社に対するそれに及ばない
- 新しい日常に受けた動き
 - 公衆衛生等に係る新たな仕組み作り
 - 各社、各機関が独自の取り組み
 - 国際的標準化が必要

若干の補足

- 貨物
 - その取扱量・営業収益は大きいわけではないが安定的
 - 日米ともに共通
 - 参照：補足資料1～5
- ビジネス需要の変化
 - 要因：テクノロジーと予算制約
 - 法人顧客の予約における価格への感度上昇
 - 利益率の高い顧客が減少
 - → ネットワークキャリアのレジャー客向けの運賃の値上げも
 - LCCにとっての好機か
 - 参照：補足資料6～7

補足資料1 米国：貨物輸送は概ね伸長傾向

CARGO REVENUE TONS ENPLANED
%CHG FROM JAN-NOV 2019 TO JAN-NOV 2020



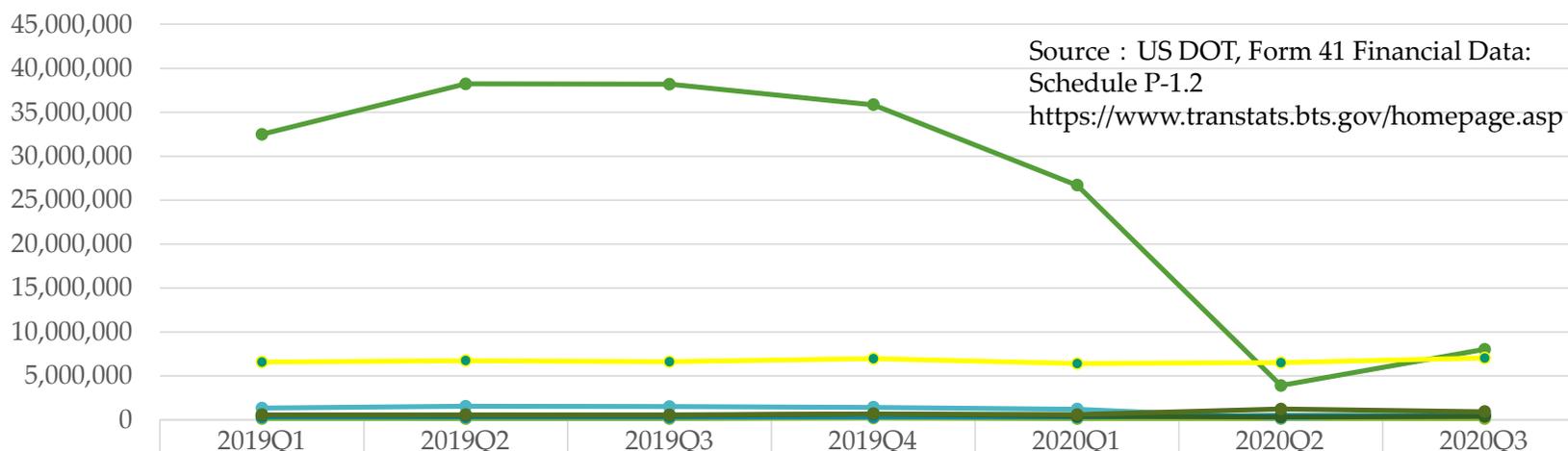
Source : US DOT, Air Cargo Summary Data (All U.S. Carriers) October 2002 - November 2020

補足資料2

米国：貨物の営業収益は大きくはないが安定

営業収入 2019年第1四半期－2020年第3四半期

営業収入

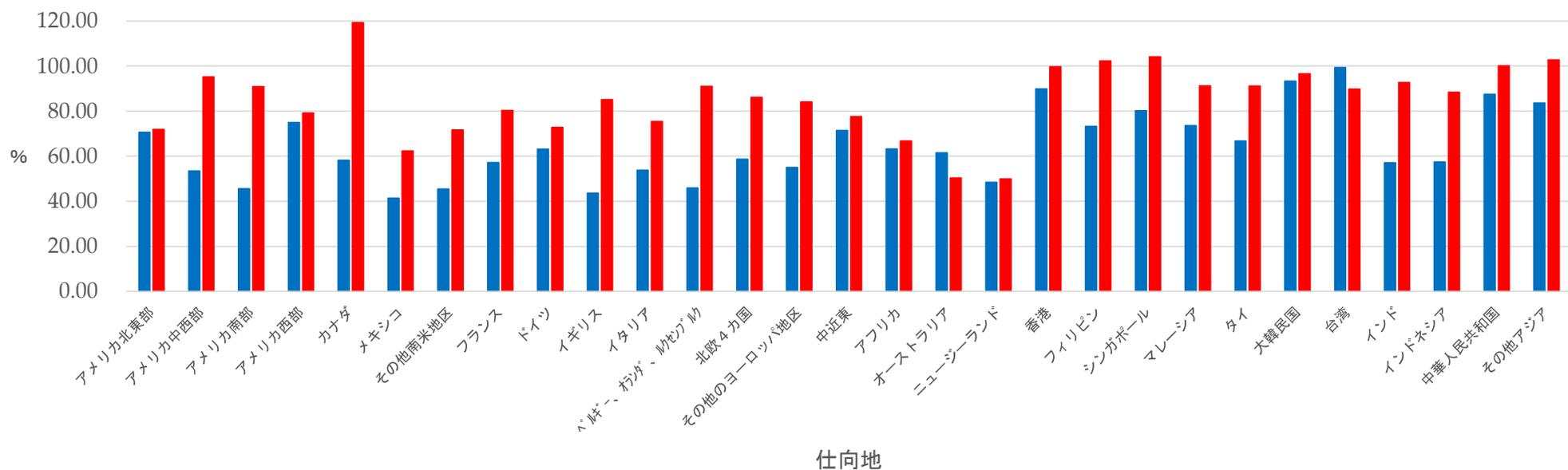


	2019Q1	2019Q2	2019Q3	2019Q4	2020Q1	2020Q2	2020Q3
● Transport Revenues - Scheduled Passenger (\$1000)	32,485,408	38,215,002	38,205,752	35,854,690	26,702,248	3,908,701	8,034,898
● Mail (\$1000)	151,486	134,231	157,710	211,199	155,745	143,067	158,397
● Property - Freight And Passenger Baggage (\$1000)	366,505	370,965	352,839	422,607	347,222	502,979	494,367
● Property - Freight (\$1000)	6,584,258	6,752,103	6,626,086	6,984,793	6,415,442	6,514,599	7,043,256
● Property - Passenger Baggage Fees (\$1000)	1,332,786	1,535,041	1,526,298	1,428,341	1,225,864	221,256	601,316
● Charter - Passenger And Property (\$1000)	310,386	320,568	326,744	366,151	332,613	507,622	485,246
● Charter - Passenger (\$1000)	545,033	521,747	514,830	678,577	428,335	316,969	398,626
● Charter - Property (\$1000)	584,690	589,305	573,143	690,372	612,893	1,236,346	941,944

補足資料3

日本：貨物輸出は回復傾向

混載貨物 国際輸出（重量:kg） 対前年比（%）
2020年上・下半期



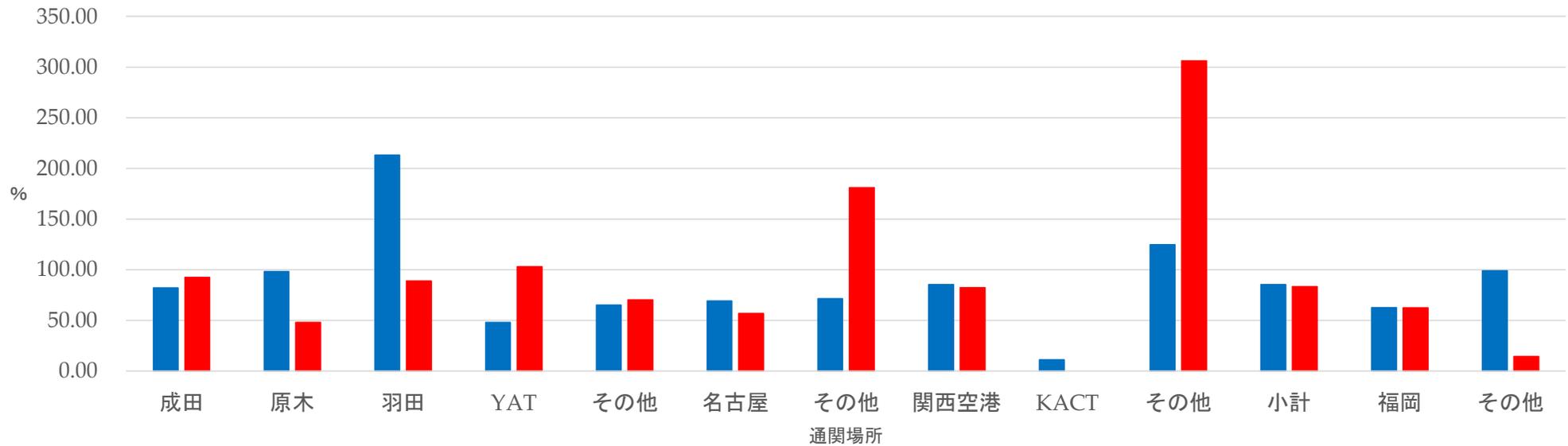
出典：航空貨物輸送協会 航空貨物取扱実績
http://www.jafa.or.jp/result/001_result.html

■ 2020年1月 - 2020年6月 ■ 2020年7月 - 2020年12月

補足資料4

日本：主要空港における貨物輸入は輸出ほどには伸びず？

貨物 国際輸入（重量:kg） 対前年比（%）
2020年上・下半期



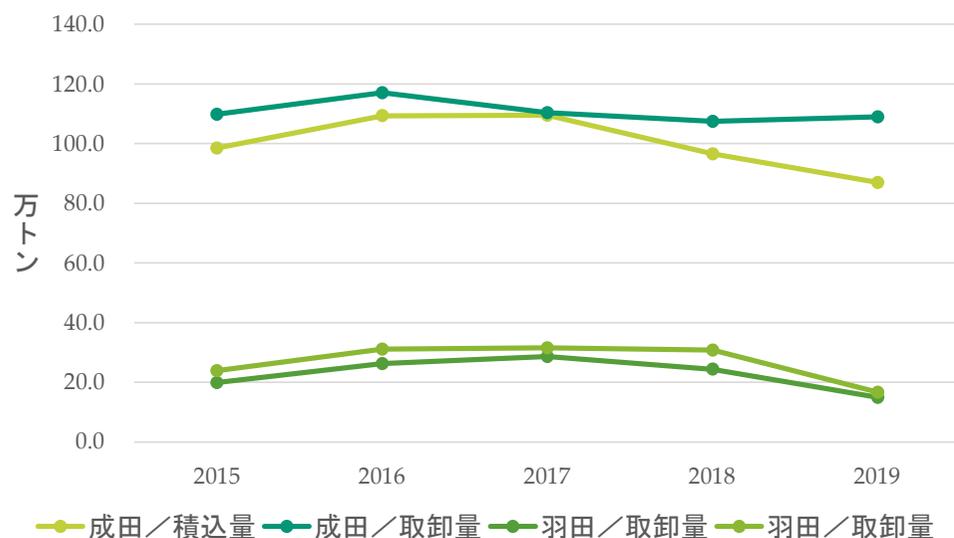
出典：航空貨物輸送協会 航空貨物取扱実績
http://www.jafa.or.jp/result/001_result.html

■ 2020年1月 - 2020年6月 ■ 2020年7月 - 2020年12月

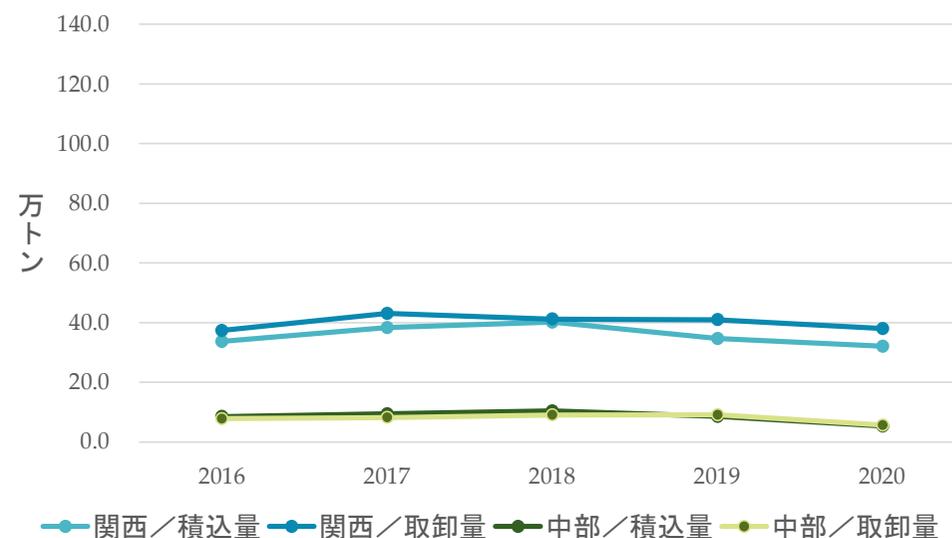
補足資料5

日本:主要空港の貨物取扱量は減少傾向だが、旅客数減少に比べると安定的

成田空港・羽田空港積卸トン量推移表
2016-2020年



関西空港・中部空港積卸トン量推移表
2016-2020年



東京税関 成田空港・羽田空港貨物取扱量

https://www.customs.go.jp/tokyo/narita_haneda-cargo/narita_haneda-cargo.htm

大阪税関 関西空港における貨物取扱量 (2020年分)

https://www.customs.go.jp/osaka/news/news_pdf/kanku_kamotsu_2020nen.pdf

名古屋税関 貨物取扱量 令和2年分

https://www.customs.go.jp/nagoya/kuukou_s/kamotsuryou/chubu_cargo02.pdf

補足資料6

ビジネス需要は元には戻らない？

- Scott McCartney, “The Covid Pandemic Could Cut Business Travel by 36% - Permanently,” Wall Street Journal, Dec. 1, 2020
 - 「筆者がデータをもとに航空業界のベテラン3人と行った分析に基づけば、コロナ後に出張の19%～36%が失われる可能性の高いことが分かった。」
- Jon Sindreu, “The World After Covid Could Shake Up Business Flights,” Wall Street Journal, Nov. 22, 2020
 - 「航空会社の経営陣はテレビ会議システムの利用増加で、市場の15%のシェアが恒久的に奪われる可能性があると考えている。」
 - 「英金融大手バークレイズが最近行った調査では、2019年に出張で飛行機を利用した米国人の半数以上が、新型コロナのパンデミック（世界的大流行）後はビジネス関係での利用が20%以上減少すると予想していることが分かった。その理由として最も回答が多かったのが「テクノロジー」、その次に多かったのが「予算的な制約」だった。」

補足資料7

ビジネス需要の変化 → LCCには好機？

- Scott McCartney, “What Travel Will Look Like After Coronavirus,” Wall Street Journal, July 29, 2020
 - 「レジャー旅行は大きく回復する」と予想される。
 - 他方「…ビジネス客からの大きな収入を当てにできず、事業計画を見直さざるを得なくなる。利益率の高い顧客が減る中で、安さを求める顧客の受け入れコストをカバーするため、レジャー客向けの運賃や宿泊費の値上げが予想される。」
- Jon Sindreu, “The World After Covid Could Shake Up Business Flights,” Wall Street Journal, Nov. 22, 2020
 - 「法人顧客の予約において価格への感度が上がっていることは、格安航空会社にとっての好機だ。サウスウエスト航空は既に、ユナイテッド航空とアメリカン航空の両社がハブ空港として主張しているシカゴ・オヘア国際空港で存在感を高めている。サウスウエスト航空は、ヒューストンでユナイテッド航空を、マイアミではアメリカン航空の存在を脅かしている。」



質問

第1部について (1)

- コロナ対策法④ (Emergency Coronavirus Relief Act)により、2021年3月31日まで支援継続

← 4月以降の見通しはいかがでしょうか？

- LCCは無理をしてでも飛ばす姿勢

← Zipairのように貨物で収益を補っているのでしょうか？ それとも、ネットワークキャリアから顧客を奪う好機と捉えているのでしょうか？

第1部について (2)

- ビジネス需要はパンデミック以前に比べて減ると見られているが、業界関係者は冷静（楽観的）

← なぜでしょうか？ 国際市場では米国キャリアが相対的に優位であることが一つの理由？

- 国際市場再開に向けた事前検疫方式確立への動き

← ワクチン・パスポート等をめぐる議論状況は？ 国内便搭乗前のPCRテストに関する議論状況は？

第2部について (1)

- 欧州勢の需要下落が顕著

← EU域内であっても国境をまたぐ移動が制限されたためでしょうか？

- 国家援助

← フラッグキャリア以外への援助の状況は？ ライアンエアーは国家援助は差別的であり不公平であると訴訟を行っているようですがこうしたLCC等は国家援助を受けていないのでしょうか？

第2部について (2)

- 国際線依存度が高い空港は経営がより厳しい

← どのような打開策があり得るのでしょうか？

- 空港への支援は航空会社に対するそれに及ばない

← さらなる支援としてどのような対策があり得るのでしょうか？

全体を通じての質問

- 現下の状況においては、航空会社・空港への支援施策が中心となるのはやむを得ないと思います。
- 同時に、ライアンエアーのように、国家援助は差別的であり不公平だと主張する航空会社も存在します。
- ルフトハンザに対する国家援助の付帯条件としての発着枠割譲に見られるように、援助と参入・競争促進策を組み合わせているケースも見られます（参照、資料1）。
- 参入・競争促進に向けた環境整備も重要ではないかと思います。
- 米国や我が国ではどのような動きが見られるのでしょうか？

(資料1) 国家援助付帯条件型の参入・競争促進策

- ルフトハンザの場合 (European Commission, 2020; Lufthansa, 2020)
 - 90億ユーロの国家援助 (60億ユーロの資本注入、30億ユーロの政府保証付き融資)
 - ルフトハンザはフランクフルト、ニュンヘンの各空港で**競合他社に最大24発着枠を譲渡**
 - **最初の1年半は新規競合他社のみ発着枠を利用可能**
 - 新規競合他社が利用しない場合、既存競合他社も利用可能に
 - **発着枠は入札により配分**
 - 応札できるのは、欧州競合他社のうちコロナウイルス・パンデミックを理由とする国家資本注入を受けていない会社
- 支援 + 参入・競争促進のためにこのような措置も一考の価値があるのではないか

European Commission (2020), "State aid: Commission approves €6 billion German measure to recapitalise Lufthansa" (June 25, 2020)
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_1179 (2021年2月20日閲覧)

Lufthansa (2020), "Agreement on Lufthansa's stabilization package" (May 30, 2020)

<https://www.lufthansagroup.com/en/newsroom/releases/finance/agreement-on-lufthansas-stabilization-package.html> (2021年2月20日閲覧)