

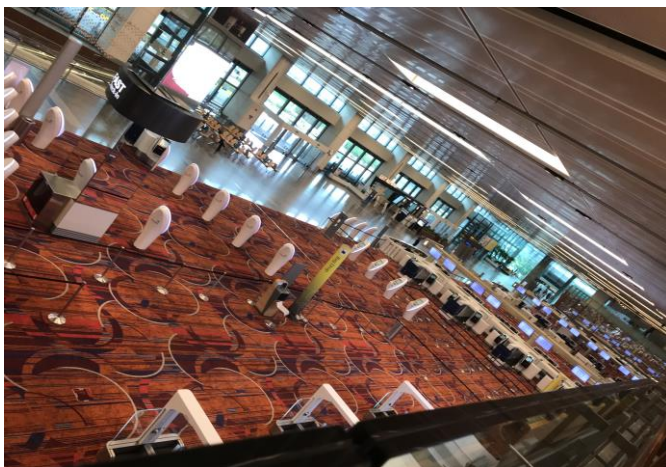
新型コロナウイルスで未曾有の苦境に襲われた航空業界

碓 知子 Crossborder Research Pte Ltd

都市封鎖、国境封鎖と、新型コロナウイルスの感染拡大を阻止するため、世界各国で未曾有の対策が取られる中、ほとんどの航空会社が運航の大幅削減を余儀なくされている。IATAによると、4月初旬には米国とアジアの国内便を除いてほとんどの便が運休となり、航空便数は今年1月1日に比べて8割減少。IATAが4月14日に発表した予測によると下半期には需要が戻るとしても、2020年通年のRPK(有償旅客キロ)は前年比48%減、旅客収益は3140億ドル減。3月5日時点でのIATAの旅客収益予測は1135億ドル減、3月24日では2520億ドル減だったので、いかに急速に状況が悪化していったかがわかる。

1. ASEANでも運航激減

東南アジアでは4月29日現在、一部の欧州の国や米国に比べれば感染者、死者は少ないが、都市封鎖や需要減で航空会社は運航休止や大幅減便の状態が続いている。中産階級の伸び、LCCの台頭で伸びてきた航空需要がストップ。各国とも空港は閑散としている。



閑散としたチャンギ空港チェックインロビー

(3月24日筆者撮影)

シンガポールでは2月1日から過去2週間以内に中国渡航歴のある外国人の入国を禁止。それ以前に湖北省滞在者の入国を禁止していた。これによりまずは中国便が大幅に減便。感染の広がりとともに入国禁止対象国を増やし、3月23日からは原則、外国人の入国が禁止された。海外から帰国するシンガポール人・永住権所持者や、本国に帰国する駐在員などもいることから、空港閉鎖や運航禁止措置は出していないものの、需要の大幅減少からシンガポール航空は147機の航空機のうち138機を運休としている。同社の格安航空子会社スクートは49機中47機を運休。ジェットスター・アジアは3月23日から全面運休、4月21日から一部運航再開したものの、便数は極めて限定的だ。

3月に入り欧米での感染爆発が発生し、ASEAN諸国でも欧州からの帰国者などによる感染が拡大すると、各国相次いで国境封鎖に踏み切った。イスラム教の大規模集団礼拝が感染クラスターを生んだマレーシアでは3月18日から、ベトナム、フィリピンでは3月22日から、タイでは3月26日から、外国人の入国が原則禁止となった。当初、広大な領土と人口、中国との経済的結びつきが強いにも関わらず、感染者が確認されていなかったインドネシアも、3月4日に最初の感染者が確認され、その後は増加の一途をたどった。4月1日から外国人の入国を禁止し、ジャカルタでは公共交通の運行縮小などを実施している。さらに4月23日からのラマダン(イスラム教の断食)と断食明け大祭(レバラン)中には多くの国民が帰郷するため、感染拡大の恐れがあるとして、4月24日から5月31までの移動制限を導入した。これにより、大規模社会制限の実行行政区などから出入域する陸上交通、鉄道交通、海上交通、航空交通の移動手段の運行・使用が禁止される。

ASEAN 主要国の新型コロナウイルス対策の移動制限

シンガポール	3月23日より外国人旅行者の入国を禁止 自国民、永住権所持者等の帰国等のため、空港閉鎖はなし
マレーシア	3月18日より外国人入国禁止 航空便の運休は航空会社に一任。 ただしマレー半島国内便は運航禁止
タイ	3月26日から非常事態宣言。外国人の入国を原則禁止 5月末まで国際線着陸禁止 国内線は禁止していないが、政府は県をまたがる移動を控えるよう要請
インドネシア	4月1日から外国人訪問者の入国禁止 4月24日から5月31日まで、一部を除き国内線の運航を停止。 国際線の運航は航空会社に一任
フィリピン	3月22日から外国人入国禁止 5月15日まで広域隔離措置 (ECQ) と指定された地域ではほぼ外出禁止状態 その他の地域も、緩い隔離措置を実施
ベトナム	3月22日から外国人入国禁止 国際線運休。国内線は4月23日より徐々に増便

注：4月29日現在。状況は頻繁に変化します。

(報道などより作成)

航空便の運航は、規制によって禁止されている国と航空会社の判断に任されている国とあるが、ASEAN 主要国 6 カ国で一律に外国人入国が原則禁止となっている中、需要は激減しており、航空会社も運航停止あるいは運航キャパを大幅に削減している。

ASEAN 主要航空会社の運航状況

国	航空会社	運航状況
シンガポール	シンガポール航空	147機のうち138機を運休。ASEAN、北アジア、欧米、豪州の主要都市には大幅減便で運航
シンガポール	スクート	49機のうち47機運休。ハースとHKに大幅減便で運航
シンガポール	ジェットスターアジア	3/23から全面運休。4月21日から一部運航再開
マレーシア	マレーシア航空	国際線は一部を除き運休。国内線はマレー半島内は運休
マレーシア	マレーシアX	国際線、国内線とも運休。一部の国内線を4月29日より再開予定
マレーシア	マレーシアX	5月31日まで運休
マレーシア	マレーシアE	3月18日より全面運休。4月27日より一部国内線再開
インドネシア	ガルーダ	国際線、一部航路運休、その他は大幅減便 国内線は5月末まで運輸省規則に基づき大規模な社会制限のレッドゾーンと制限地域で運航停止
インドネシア	インドネシア・マレーシア	5月17日まで運休
インドネシア	ライオンエア	国際線、全面運休、国内線一部5月3日再開。
フィリピン	フィリピン航空	全面運休
フィリピン	セブパシフィック	全面運休
フィリピン	フィリピン・マレーシア	5月15日まで全面運休
タイ	タイ航空	5月31日まで全面運休
タイ	バンコク・マレーシア	国内線4月30日まで全面運休、国際線全面運休（再開時期未定）
タイ	タイ・マレーシア	4月25日まで国際線運休（5月1日から当局許可あれば再開）、国内線は減便
タイ	タイ・マレーシアX	3月16日から3ヶ月運休
タイ	タイ・ライオンエア	運休中。当局からの許可があれば5月1日から国内線再開
ベトナム	ベトナム航空	国際線運休。国内線は4月23日より徐々に増便
ベトナム	ベトナム	国際線運休。国内線は4月23日より徐々に増便

注：4月29日現在。状況は頻繁に変化します。

(報道などより作成)

2. 航空各社の資金繰り悪化懸念

貨物輸送は認められているが、航空会社は旅客機も使って貨物輸送をしているため、旅客機の運休は貨物輸送キャパの

縮小も意味する。IATA は、旅客機の旅客スペースを使ったガイドラインを発行し、各国の民間航空局もそれを参考にしたガイドラインを出し、マスクや医療用品の輸送を行う航空会社も出てきているが、旅客収益がほぼゼロに近い中、財務の面からは焼け石に水。オーストラリアに本拠をおく航空業界コンサルティング会社の CAPA 航空は3月に、運航停止や搭乗客の大幅な減少で航空会社は手元資金が急速に枯渇しつつあると分析、各国・地域の政府と航空業界が連携した対応を取らない限り、多くの航空会社は5月末までに経営破綻に追い込まれると警鐘を鳴らした。既に4月29日現在、英国の Flybe、米国の Trans States Airlines、Compass Airlines、オーストラリアの Virgin Australia が破綻している。

ASEAN の航空会社で破綻はまだないが、財務状況が芳しくない航空会社は多い。元々、アジア太平洋のキャリアの EBIT は北米や欧州に比べて低い。IATA の 2019 年 12 月のデータによると 2018 年の商業エアラインの EBIT は北米は 9.1%、欧州は 6.2% でアジア太平洋は 4.7% だった。市場は伸びていても、格安航空会社との価格競争が熾烈で、コストが高いフルサービスキャリアの台所事情は苦しい。タイ航空の 2019 年の純利益（損失）は 120 億バーツの赤字と、3年連続の赤字となった。2014 年の MH370 墜落事故以来の再建途中のマレーシア航空も赤字が続き、新型コロナウイルスによる運休前から、救済には 210 億リンギの公的資金注入が必要だと報じられている。フィリピン航空も 2018 年に 37 億ペソの赤字を計上した。ガルーダ航空は 2019 年に 9160 万ドルの黒字になったが前年は 2 億 5990 万ドルの赤字だった。

格安航空各社はいずれも黒字をキープしているが、もともと運営を最大限スリム化している。新型コロナウイルスで落ち込んだ売り上げをコスト削減でカバーできる余地は少ないだろう。

3. 航空会社存続継続には緊急支援が必要

IATA は 3 月に、新型コロナウイルスの感染拡大で、欧州の航空会社が危機に瀕しているとして、各国政府に対して緊急支援を呼びかけていたが、4月24日の報道によるとアジアでも同様に政府の緊急支援の必要性を訴えた。航空会社の破綻が相次げば、アジア太平洋地域で 1120 万人の雇用が失われる可能性があるとして、マレーシア、インド、インドネシア、フィリピン、日本、韓国、スリランカ、タイなどは、航空会社に対する直接的な資金援助、融資、融資保証、社債発行支援、免税などを早急にも実施すべきだとしている。

航空会社も政府に迅速な支援を要求している。タイではバ

ンコクエアウェイズ、タイ航空、タイ・エアアジア、タイ・エアアジア X、タイ・ライオンエア、タイ・ベトジェットエア、タイ・スマイル、ノックスクート、ノックエアラインの8社が政府に、総額250億バートのソフトローン、及び62.5億バートの補助金を要請している。空港公社によると、9月までの旅客数は前年同期53%減となるとして、航空会社に料金の割引を提供している。一方、タイ航空は政府と直接資金援助についても交渉中だと報じられている。

4億9680万ドルの社債の償還を今年6月に迎えるガルーダ航空には、運休、減便に加えたルピア安の困難がのしかかる。国営企業省と債務リストラを交渉中だ。インドネシアでは2月に発表した景気刺激策に観光業界テコ入れ予算を盛り込んでいたが、各国で国境封鎖、外出制限となる中、イベントもプロモーションも意味をなさなくなってしまう。航空会社はプロモーションよりも、所得税、空港料、ナビゲーション料、ジェット燃料の6カ月支払い猶予や空港駐機料の免除などを求めている。また、観光刺激策の予算の一部を、賃金支援スキームに回すことを望んでいる。

また、フィリピン航空、セブパシフィック、エアアジアと子会社がメンバーとなっているフィリピンエアキャリア協会も、航空会社存続をかけた支援を求めている。税金を使うことになる補助金は求めず、運転資金の融資、緊急融資、長期貸付（債務リストラのため）、運航料、空港使用料や土地のリース料などの2020年12月までの免除が必要だという。

ベトナム航空は、既に予備費が底をつき、短期融資19.6兆ドン（8.36億ドル）の借り入れで、コストを賄っているが、債務返済の遅れで、金融機関からさらなる融資を受けることが難しくなるため、政府に12兆ドン（5.09億ドル）の資金援助を求めている。106基の機材のうち6基しか運航していない中、既に第1四半期だけで3.7兆ドン（1.58億ドル）の赤字を計上した。年間の赤字は26.3兆ドンと7倍に膨れ上がると予想されている。ベトナム空港公社では既に、エアラインサービス料の6カ月の減免を発表。具体的にはエアラインに対するサービス料（for aircraft navigation）を半額、自動バグゲージハンドリングなどのグランドハンドリングサービスを10%減免。運休中の航空会社はオフィス賃貸料無料、運航している場合も30%の減免を行う。

マレーシアでも航空会社は金融支援がなければ立ちいかなくなる。航空会社は、社員の自発的な無休休暇の取得を促したり、経営陣の給与削減や報酬の廃止を実施しているがそれだけでは足りない。2月27日にはマレーシア政府が200億リンギの経済刺激策を発表したが、政府も財源が限られており、公的資金注入の話は出ていない。

4. 航空ハブの死守が至上命題のシンガポール

ASEAN 諸国の中では最も明確な航空業界支援を打ち出しているのが、世界有数のチャンギ空港を要し、600万弱の人口に対して、2019年には1,900万人以上の来訪者のあった観光立国シンガポールだ。航空、観光産業のサバイバルはシンガポールのサバイバルでもある。シンガポールはこれまで3つの経済支援パッケージを発表しているが、その総額は595億Sドルで、建国以来最大の規模。そのうち3億5000万Sドルを投じて、航空、観光産業を支える。航空会社、航空グランドハンドラー、エアポートオペレーター、ホテル、旅行会社、観光アトラクション、クルーズライン、クルーズターミナルオペレーターで、具体的には従業員の給与（上限月額4600ドル）の75%^{註1)}を、9カ月に渡って政府が肩代わりする。また、航空会社、航空グランドハンドラー、貨物エージェンต์に対しては、離着陸料、駐機料、賃貸料のリベートなどを行う。

シンガポール航空については、公的資金による救済ではなく、新株発行と社債を発行する。既存の株主向けに53億シンガポールドルの新規株式発行と、10年間の強制転換社債による最大97億シンガポールドルで、計最大150億シンガポールドルを調達する。増資に応じない株主がいた場合、55%の株式を保有する政府系投資会社のテマセク・ホールディングズが売れ残り分を買い取るようになっていたが、4月30日のオンライン議決で99%を超える株主が承認した。

5. コロナ後の航空業界：まだ見通せず

欧米では一部、外出制限を緩和する動きが出てきている。ASEAN ではいち早く感染を抑えこんだベトナムで経済活動が復活している。しかし、有効な治療薬やワクチンが未開発の中、いつ、また感染が拡大するかわからない。徐々に運航を再開している航空会社も社会的距離の確保、マスクの着用、食事提供の見合わせなど、これまでとは異なるオペレーションを迫られる。現在はまだ旅客需要が低く、機材の5割以下で運航しているようだが、需要が戻っても、社会的距離の確保のためには6割程度の席しか座席は使えないことになる。100%近い搭乗率の効率的な運航で利益を上げ業績を伸ばしてきた格安航空のビジネスモデルは転換が求められることになるだろう。今までのような超格安チケットは過去のものになるかもしれない。また、レガシーキャリアも格安航空も、需要財務状況がもたなければ、業界再編が訪れるだろう。いずれにしても、感染が収束しなければ先が読めない状態が続きそうだ。

注

注1)観光業に大きく左右されるレストランなどの飲食業は50%、その他の企業は25%を政府が肩代わりする。雇用維持を目指した政策。対象は、シンガポール国民と永住権保持者の従業員で、企業が申請をする必要はなく、毎月、納付している強制積立年金を基に自動的に企業に還付される。