

【米国】

米国コロナウイルス支援・救済・経済安全保障法 (CARES 法) と米国航空会社の人員計画について

高木 大介 ワシントン国際問題研究所研究員

1. はじめに

新型コロナウイルスは、依然として各国の経済に深刻な影響を与えている。米国も例外ではなく、航空業界をはじめとして、一部の業界を除きほとんどの産業界が大きな打撃を受けたといつてよい。そのような状況を受け、連邦政府は、新型コロナウイルスにより損失を被った米国経済を支援、救済し、安定化する目的で、「米国コロナウイルス支援・救済・経済安全保障法（通称『CARES 法』。以下、『CARES 法』または『法』という。）」を制定した。米国の航空会社は、CARES 法による支援対象の大きな部分を占めている。具体的には、この法による支援は、航空会社の給与等の支払を支援する目的の制度と、企業活動の安定化を目指す目的の制度に分かれている。そしてこれらの制度のいずれも、被支援会社に雇用を維持することを支援の要件としているのである。本稿では、航空会社を対象としたこの2つの制度の概要を俯瞰するとともに、各社が本制度の利用と並行しながらどのような人員計画を行っているのか見ていくこととする。

2. CARES 法に基づく航空会社等の支援制度について

2.1 Payroll Support Program

2.1.1 制度の概要¹⁾

この制度は、法のディビジョン A、タイトル IV、サブタイトル B に規定されており、旅客航空会社、貨物航空会社及びそれらの請負業者が、従業員の賃金、給与及び福利厚生を支払いを継続するためのみに資金が付与されるものとなっている。法は、企業に付与する資金総額の上限を定めており、以下のとおりとなっている。

- ・旅客航空会社 250 億ドル
- ・貨物航空会社 40 億ドル
- ・請負業者 30 億ドル

対象となる企業は、申請が承認されれば、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が付与される。なお、付与されるべき資金の総額が上記の上限額を上回ってしまった場合は、各企業の承認額を割合として上限額が比例配分されることとなっている。

また、この制度を利用した資金の付与にはいくつかの条件が課せられている。最も重要な条件としては、労働力削減にかかる制限だろう。この制度を利用する企業は、本年 9 月 30 日まで、自社及びその子会社の従業員の非自発的な解雇または一時帰休 (involuntary layoffs or furloughs) の実施若しくは賃金と福利厚生削減を行ってはならないこととされている。その他にも、2021 年 9 月 30 日までの自社株買いや配当の禁止や、付与 (grant) といいつつも、資金を受領する企業が発行するワラント、売買取断権、優先株、債券、約束手形またはその他の金融商品の財務省への提供、そして航空会社に関しては、本年 3 月 1 日以前に当該航空会社が運航していた就航地のうち、運航を確保すべきと運輸長官が見なした中から合理的かつ実行可能な範囲で定期運航を維持することなどが条件として課されている。

2.1.2 航空会社に対する付与額

では実際に各社はどの程度の資金が付与されるのだろうか。主要旅客航空会社に対する付与額は以下の表のとおりとなっている。

表-1 (単位：ドル)

American	58 億
Delta	54 億
United	50 億
Southwest	33 億
Alaska + Horizon	9 億 9,200 万
JetBlue	9 億 3,600 万
SkyWest	4 億 3,800 万
Spirit	3 億 3,500 万
Hawaiian	2 億 9,300 万
Frontier	2 億 200 万
Allegiant	1 億 7,200 万

出典) 各社ウェブサイト

上記の各付与額のうち、約 30%の額に相当する金融商品を各社は財務省に提供することとなっている。

2.2 Loan Program

2.2.1 制度の概要²⁾

この制度は、法のディビジョン A、タイトル IV、サブタイトル A (Payroll Support Program は同じタイトル IV のサブタイトル B) に規定されており、財務省が、旅客または貨物航空会社をはじめとする対象企業に対し、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ためのものである。対象となる企業及び融資額の上限は以下のとおりとなっている。

- ・旅客航空会社、検査、修理、交換またはオーバーホールサービスを行うことが認定された適格企業及びチケットエージェント 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 170 億ドル

対象となる企業は申請の際、以下の情報を含む自社の様々な情報を申請書に盛り込むことが求められる。

- ・申請時の債務状況
- ・2020 年 3 月 24 日時点の被雇用者数と報酬総額
- ・親会社を含む過去 3 年間の連結財務諸表
- ・新型コロナウイルス発生の結果として申請者が被った、または被るであろう補償対象の損失の説明
- ・運用実績 (旅客航空会社の場合、有効座席マイル (ASM)、ASM 当たりの収益、2019 年の ASM 当たりのコスト及び 2019 年 10 月 1 日までに作成した 2020 年のコスト予測)
- ・融資金の使途を含む、2020 年の残りの期間の財務ニーズへの対処計画
- ・財務状況の改善計画

上記の情報を盛り込んだ上で融資を希望する企業は申請するわけだが、この制度も Payroll Support Program と同様に、融資を受けるにはいくつかの条件が課せられる。例示的だが、融資を受けてから 1 年間の自社株買い及び配当の禁止、本年 3 月 24 日時点の雇用レベルを同年 9 月 30 日まで実行可能な範囲で維持し、10%以上削減しないこと、米国においてまたは米国の法律に基づいて設立または組織され、米国を拠点とする従業員の過半数で重要な事業を行っていること、また、補償される損失は、事業の継続的な運営が危うくなる程度のものでなければならず、加えて Payroll Support Program と同様、本年 3 月 1 日までに申請者である航空会社が運航する就航地のうち、運輸長官が必要と見なした地点に定期航空運航を維持しなければならない、などの条件がある。

なお、融資の期間は 5 年以下となっており、融資を受けた企業は、財務省に対し、ワラントまたはシニア債を発行することとなる。

2.2.2 航空会社に対する融資額

この Loan Program に基づく各社への融資の状況はどのようになっているのだろうか。本稿の執筆時点で融資が決定した航空会社はまだないが、すでに申請を終えた、または申請を検討しているとされる企業の申請額は以下のとおりとなっている。

表一 2 (単位：ドル)

American	47億5,000万
Delta	46億
United	45億
Southwest	28億
Alaska + Horizon	11億
JetBlue	11億
Spirit	7億4,100万
SkyWest	5億
Hawaiian	3億6,400万
Allegiant	2億7,600万

出典) 各社ウェブサイト

3. 航空会社の人員計画について

前章で概説したとおり、どちらの制度においても支援を受ける企業は雇用レベルを維持するよう求められている。その一方で、航空需要の急激な落ち込みに伴い、コストの大きな割合を占める人件費を縮減すべく、各社が人員計画の練り直しを余儀なくされている。以下では、米国の大手航空会社3社をはじめとする直近の人員計画の状況を見ていくこととする。

3.1 アメリカン航空

アメリカン航空は、COVID-19に伴い自社のダウンサイジングを検討しており、そのため管理スタッフ及びサポートスタッフを約30%削減することを計画していると報じられた。また、さらに最前線の従業員を削減する必要性にも言及しており、管理スタッフ等の削減の後、客室乗務員やパイロットを含む従業員に目を向け、6月にも自発的な休暇や早期退職オプションを受けてもらうことを目指すと同社は語っている。³⁾

3.2 デルタ航空

デルタ航空は、パイロット組合との早期退職に関する議論を含め、従業員が自発的に同社を退職するよう奨励する新し

いプログラムを提供する予定とされている。自発的退職プログラムには、解雇手当金、完全な医療保険及び旅行給付が含まれる。退職は本年8月1日付から始めるとのことである。⁴⁾

3.3 ユナイテッド航空

ユナイテッド航空は5月初め、空港勤務職員や手荷物管理に携わる職員の約15,000人の労働時間を短縮させると発表した。これに対し連邦議会議員がCARES法の趣旨に反する施策だと激しく非難した⁵⁾。また、国際機械工・航空機工連合(IAM)は、ユナイテッド航空からの職員の労働時間短縮の発表を受けて、「鉄道労働法やCARES法に基づく合意に違反した大幅な給与と利益の削減の違法な実施」に対する差し止めを求めてユナイテッド航空に対して訴訟を提起した⁶⁾。これを受け同社は、労働時間の短縮を非自発的なものから任意の選択制へと変更することとなった⁷⁾。

3.4 その他

その他の大手航空会社においては、ジェットブルーが本年9月30日までに24日間の無給休暇を取得することを社員に強いているとして国際機械工・航空機工連合(IAM)からは是正を求められ、また連邦議会議員の代表団からも非難されることとなった。同社は当該休暇を、「任意のもの」と述べている。なお、IAMからはデルタ航空も労働時間の短縮を強いていると非難されている。⁸⁾

4. おわりに

米国の大手航空会社はいずれも、経営を継続させるために資金調達とコストの削減に血眼になっている。近年は米国経済が堅調に推移してきた影響で人件費が高騰し、航空会社の費用全体に占める人件費の割合も3割を超えるなど、コロナ禍以前から人件費の取り扱いが経営課題となっていたと思われる。そこへきて未曾有の経営危機がやってきたのだから、何とかして人件費を圧縮しようとする動きも無理からぬことと言えるかもしれない。しかしながら一方で、航空会社はその生業が故に米連邦政府の特別立法の庇護の下、本稿で著したとおり莫大な補助と融資を受けられるのである。CARES法が禁じているのはあくまで非自発的なものであり、自発的または任意の労働条件の変更は構わない、とするのはあまりにも使用者たる企業側に有利な方便ではないか。さらに言えば、CARES法による非自発的な労働条件変更の禁止でさえ、10月1日以降はまるで効力を持たなくなってしまうのであ

る。国内線市場については概ね世界のいずれの地域においても復調の兆しが見えてきている。一方で、空の旅の健康や安全に対する懸念を払拭できるような旅行プロセスを作り、徹底させることが需要の更なる回復には不可欠であることから、航空会社の施策と共に国際機関や各国の政策にも引き続き注視していくこととしたい。

参考文献

- 1) Guidelines and Application Procedures for Payroll Support to Air Carriers and Contractors under Division A, Title IV, Subtitle B of the Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act
<https://home.treasury.gov/system/files/136/Payroll-Support-Procedures-Form-FINAL.pdf>
- 2) Procedures and Minimum Requirements for Loans to Air Carriers and Eligible Businesses and National Security Businesses under Division A, Title IV, Subtitle A of the Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act
<https://home.treasury.gov/system/files/136/Procedures%20and%20Minimum%20Requirements%20for%20Loans.pdf>
- 3) <https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-american-airline-j-idUSKBN23409R>
- 4) <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-05-28/delta-offers-retirement-plans-with-recovery-likely-to-drag-on>
- 5) <https://www.hawley.senate.gov/senator-hawley-united-airlines-keep-your-promises-workers-or-give-cares-act-money-back>
- 6) <https://www.goiam.org/news/territories/transportation/united-reconsiders-furloughs/>
- 7) <https://www.msn.com/en-us/money/news/united-airlines-makes-some-worker-schedule-cuts-voluntary-after-outcry-lawsuit-from-union/ar-BB13GWeE>
- 8) <https://www.goiam.org/news/territories/transportation/machinists-union-opposes-delta-and-jetblue-taking-bailout-money-and-cutting-workers-pay/>