

【米国】

米国主要航空会社の4~6月の業績について

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（COVID-19）の猛威は欧米やアジアにおいて一旦は収まる気配を見せたものの、夏季シーズンの到来とともに日本や米国でも再び増加傾向を見せている。そのような先行きの見えない状況に置かれながら、世界中の航空会社が自らの企業活動と国内外の航空交通を途切れさせぬよう懸命に戦っている。しかしながら、世界各地で航空会社の経営破綻は続発しており、最近ではアメリカ大陸においても南米最大の航空会社グループであるLATAM航空グループや、メキシコのアエロメヒコ航空などが経営破綻に追い込まれている。その他の航空会社も、非常に厳しい戦いを強いられている。本稿では、とりわけ米国の大手三大航空会社に焦点を当て、4~6月（米国における2020年第2四半期）の業績を俯瞰することで米国航空業界におけるCOVID-19の影響を窺い知ることとこととする。

2. 米国大手三大航空会社の2020年第2四半期決算概要

米国の大手三大航空会社であるアメリカン航空、デルタ航空、ユナイテッド航空の2020年第2四半期の決算概要は下の表のとおりとなっている。

営業収入は各社軒並み前年同期から90%近く減少している。後述する各社のコスト削減策が奏功したのか営業費用が大きく減少しているが、営業収入の減少はそれを大きく上回っている。その結果、三社の純損失の合計は94億ドル（約1兆円）に上ることは日本のメディアでも大きく取り上げられた¹。以下では、各社の決算概要、COVID-19への対応及びキャッシュフローの維持・強化策がそれぞれどのようなかを見ていく。

	American	Delta	United
総営業収入	1,622 (-86.4%)	1,468 (-88%)	1,475 (-87.1%)
旅客	1,108 (-89.9%)	678 (-94%)	681 (-93.5%)
貨物	130 (-41%)	108 (-42%)	402 (+36.3%)
総営業費用	4,108 (-62%)	6,283 (-40%)	3,112 (-68.7%)
人件費	2,538 (-20.7%)	2,086 (-24%)	2,170 (-29%)
燃料費	217 (-89.1%)	372 (-84%)	240 (-89.9%)
営業利益	-2,486	-4,815	-1,637
税引前利益	-2,659	-7,014	-2,003
純利益	-2,067	-5,717	-1,627
ASM 当たり総収入	9.50 (-42.6%)	13.85 (-21%)	16.46 (+5.7%)
旅客イールド	15.32 (-12.8%)	18.73 (+4%)	22.93 (+37.8%)

出典) 各社ウェブサイト

※単位は、百万ドル。ただし、「ASM 当たり総収入」及び「旅客イールド」の単位のみセント。

※括弧内は、前年同期からの増減率。

2.1 アメリカン航空²

2.1.1 第2四半期決算について

アメリカン航空の第2四半期のGAAP（米国会計基準において一般に認められた会計原則）による税引前損失は27億ドルだった。特別項目（CARES法に基づく人件費支援プログラム（PSP）による援助金等）を除いた第2四半期の調整済み税引前損失は43億ドルだった。純損失は21億ドル、1株当たり4.82ドルのマイナスだった。純特別項目を除いた調整済み純損失は34億ドルであり、1株当たりは7.82ドルのマイナスとなった。利用可能な流動性については、約102億ドルで第2四半期を終了した。CARES法に基づく担保付融資や、その他の取引を合わせた第2四半期の流動性残高は約162億ドルとなっている。

2.1.2 COVID-19への対応について

アメリカン航空は、チームメンバー、顧客及び関係するコミュニティのケアは同社の今の環境を生き抜く最優先事項だとし、以下のとおり対応を行ってきた。

- ・旅行中の全顧客及び勤務中の従業員に対するフェイスカバー着用の義務化
- ・従業員の体温検査の実施及び顧客に対する旅行前の無症状を証明する依頼の開始
- ・感染症予防分野の社内リーダーと社外専門家で構成されるトラベルヘルスアドバイザーパネルの設置及び健康や清掃に関するアドバイスの聞き取り
- ・航空機及びラウンジの清掃及び消毒方法について、GBAC STAR認定（国際的な公衆衛生用品の業界団体であるISSA（国際サニタリーサプライ協会）の内部組織であるGBAC（グローバルバイオリスクアドバイザーカウンスル）が認める公衆衛生に関する認証）についてのGBACとの協力の開始
- ・各機内の7日ごとの静電スプレーの使用など、運用全体の清掃と消毒手順の強化

また、顧客向けには特別措置として、7月31日までに予約した航空券の変更手数料の無料や、搭乗便が満席だった場合の旅客への通知と空いているフライトへの無料変更などのサービスを提供した。さらに、デロイトと協力してニューヨークのマウントシナイ病院の救急隊員に40,000着を超える医療ガウンを届けたり、ハイアットホテルズコーポレーションと提携し、NYCヘルス+ホスピタルズ/エルムハースト病院の数千人の従業員に無料で客室を提供するなどの活動も行

った。

2.1.3 キャッシュフローの維持・強化について

アメリカン航空は、保有航空機材の整理、人員計画の調整、路線の見直し等により、コストを削減し、現金を維持するための対策を以下のとおり講じた。

- ・E190型機20機、B757型機34機、B767型機17機、A330-300型機9機からなる4種類の航空機の退役及びA330-200型機とB737型機の一部の一時保管プログラムへの配置
- ・任意休職と早期退職プログラムの導入。アメリカン航空は秋以降、2万人以上の余剰従業員の発生を見込んでおり、合計で41,000人を超える従業員がすでに早期退職や就業時間の短縮または部分有給休暇を選択した。
- ・CARES法に準拠し、役員を含む管理及びサポートスタッフチーム約5,100人分、およそ30%を削減
- ・2021年の国際線スケジュールの変更の発表。2021年の夏の長距離国際線供給量が2019年と比較して25%減少すると予測しており、19の国際路線を終了する予定。
- ・新規の地上サービス機器の購入の取りやめ、重要でない設備投資やITプロジェクトの一時停止等による、2020年の非航空機資本支出7億ドル、2021年の同支出3億ドルの削減

また、運営費や設備投資の削減に加え、流動性を強化するために以下のとおりの措置を講じてきた。

- ・2021年3月に満期を迎える2020年3月に締結した長期借入金の信用供与枠の借り換え
- ・CARES法に基づく47億5,000万ドルの担保付融資について米国財務省と合意
- ・ゴールドマンサックスとの知的財産及びその他の資産によって担保される2つの上級担保付債券取引の形での12億ドルの資金調達を発表
- ・1日の現金消費を4月の1億ドル近くから6月には約3,000万ドルに引き下げた。第2四半期の現金消費は、当初予測の1日当たり7,000万ドルに対して1日当たり約5,500万ドルだった。

2.2 デルタ航空³

2.2.1 第2四半期決算について

デルタ航空のGAAPによる税引き前損失は70億ドルであ

り、航空機材関連の再編費用、特定の株式投資に関連する評価損及び当四半期に認識された CARES 法助成金の利益等を除いた調整済み税引き前損失は 39 億ドルだった。総営業費用は、前年度から 41 億ドル減少した。調整済み総営業費用は、前年同期と比較して 55 億ドル (53%) 減少した。これは、低調な供給量と収益に関連する費用と事業全体の強力なコスト管理が影響した。当第 2 四半期末の流動性は 157 億ドルだった。

2.2.2 COVID-19 への対応について

デルタ航空も、COVID-19 のパンデミックの中、顧客と従業員の安全を最優先課題と捉え、以下のとおりのアクションをとっている。

- ・航空機の消毒用静電スプレーや各フライト前の接触部分の消毒など、全てのフライトへの新清掃手順の採用
- ・従業員と顧客のマスク着用の義務化、ロードファクターを 60% に抑え中央の座席をブロック、及び搭乗と降機のプロセスの変更
- ・全てのチェックインカウンター、デルタスカイクラブ、ゲートカウンターにおけるプレキシガラスシールドの設置及びチェックインロビー、デルタスカイクラブ、ゲートエリア、搭乗橋におけるソーシャルディスタンス・マーカーの追加
- ・清掃基準の更なる強化のためのグローバルクリーンネス組織の立ち上げ
- ・メイヨー・クリニック及びクエスト・ダイアグノスティックスと協力した従業員への COVID-19 検査の提供
- ・2022 年 9 月までの旅行クレジットの有効期限の延長を含めた旅行に対する柔軟性の顧客への提供。なお、デルタは 2020 年に 22 億ドル以上の現金払い戻しを提供した。

2.2.3 キャッシュフローの維持・強化について

デルタ航空は、3 月上旬以降、CARES 法の PSP に基づいて受け取った無担保融資を含み、平均金利 5.5% で 150 億ドル近くの資金を調達した。また、リボルビング与信枠に基づく 13 億ドルの借入の満期の 2021 年から 2022 年への延長や、供給量の縮減、燃料費の削減、及び作業スケジュールの削減、従業員の任意休職、航空機の駐機、施設の統合、裁量的支出の排除などの積極的なコスト管理を行った。さらに CARES 法の PSP を通じて、2020 年 7 月までに分割払いで 54 億ドルの無償資金と無担保融資を取得した。CARES 法については、PSP の他に担保付き融資プログラムに基づき、46

億ドルの意向趣意書を米国財務省に提出した。その他、更なるコスト削減策として以下の施策を実施した。

- ・MD-88 型機、MD-90 型機、B777 型機、B737-700 型機の全機材と B767-300ER 型機、A320 型機の一部機材の退役による機材簡素化の加速
- ・需要の減少を利用した、ロサンゼルス、ニューヨーク・ラガーディア、ソルトレイクシティでの空港建設プロジェクトを加速することによる、プロジェクトのスケジュール短縮と総コストの削減
- ・従業員の積極的な管理と運用規模の変更を目的とした、任意離職及び早期退職プログラムの開始

2.3 ユナイテッド航空⁴

2.3.1 第 2 四半期決算について

ユナイテッド航空の GAAP による純損失は 16 億ドル、調整済み純損失は 26 億ドルだった。総営業収益は、前年比で 87.1% 減少し、供給量も前年比で 87.8% 減少した。現時点の同社の総流動性は約 152 億ドルであり、第 3 四半期末の流動性が 180 億ドルを超えると予想している。第 2 四半期の現金消費は、1 日平均 4,000 万ドルで、これには 300 万ドルの元本支払および退職金が含まれている。同社は現在、第 3 四半期の 1 日当たり平均現金消費が約 2,500 万ドルになると予測している。これには、600 万ドルの元本返済と退職金が含まれている。

2.3.2 COVID-19 への対応について

ユナイテッド航空は、「ユナイテッドクリーンプラス」を発表し、健康と安全を顧客体験全体の最前線に置くという取り組みを強化し、以下の施策を実施した。

- ・Clorox 社とクリーブランドクリニックの専門家との提携
- ・全ての客室乗務員及び旅客へのフェイスカバー着用の義務付け
- ・米国の航空会社の中で初めて顧客がマスク要件に従うことを拒否することを禁止するポリシーを施行
- ・搭乗前の全旅客への健康自己評価完了依頼
- ・全機内の静電スプレーの実施
- ・215 以上の空港のキオスクへのタッチレスチェックイン機能の拡大
- ・全従業員への COVID-19 検査の実施及び米国内の全空港での作業開始前の体温検査の徹底
- ・タッチポイント削減のため、個別包装されたスナックパッ

グ（水、菓子、手拭き等）の旅客への提供

また、70%以上座席が埋まっていた場合の無料プラン変更や7月31日までに購入した航空券の変更手数料無料などの特別措置をとっているほか、COVID-19 救援組織を支援するためのマイレージプラス会員からのマイレージの寄付、自社ラウンジやケータリングキッチンからの地元のフードバンクや慈善団体への食料の寄付、未使用のランプユニフォームをリサイクルしたフェイスマスクの使用などの寄付やボランティア活動も行っている。

2.3.3 キャッシュフローの維持・強化について

ユナイテッド航空も上記の2社と同じく、流動性を高め、現金消費を削減することにより COVID-19 パンデミックの影響を緩和するための行動をとっている。パンデミックの発生以降、同社は債券の発行、株式の発行、CARES 法の PSP による助成金及び融資などを通じて総額161億ドルを調達している。そしてそれと並行して、以下の資金調達策やコスト削減策を実施している。

- ・7月2日現在、マイレージプラス・ホールディングスに対して38億ドルの債券と30億ドルのタームローンの形で68億ドルの資金を調達
- ・BOC アビエーション・リミテッドの子会社と、セール・リースバック取引を通じて、現在ユナイテッドとボーイングの間で購入契約を締結しているボーイング787-9 およびボーイング737 MAX9 の航空機6機のローン契約を締結
- ・有担保ローンによる2億5000万ドルの調達
- ・国際貨物だけの戦略的ミッションを遂行し、旅客需要の低い航空機の能力を最適化することにより、貨物収入を36.3%増加
- ・総運用コストを2019年第2四半期と比較して69%削減。
- ・任意離職パッケージを充実させ、6,000人以上の社員が参加を選択

3. おわりに

各社とも生き残りのために創意工夫を凝らし、「会社の歴史上最も困難な四半期」と各社の経営トップが口を揃えるこの第2四半期から続く難局を乗り切ろうとしている。7月に入り、例年ならレジャー需要が見込める時期に違いないが、感染拡大の第二波の気配が漂い始めたことで需要の回復も微増に留まっており、暗いトンネルがまだ続くことを予感させる。さらに米国においては、CARES 法の PSP による雇用維持要件が9月30日で終了することから、10月以降にも各社が大規模な人員整理を敢行するのではないかとの懸念がある。米連邦議会の超党派グループ⁵や米国旅行協会⁶など、PSP による支援の期間延長を求める声も出始めている。第3四半期も劇的な需要回復は見込まれていないことから、各社が頭を悩ませる時期はまだまだ続くだろう。次期四半期の決算発表も大いに注目されるところである。

参考文献

- 1) <https://www.nikkei.com/article/DGKKZO61910350U0A720C2EA4000/>
- 2) <http://news.aa.com/news/news-details/2020/American-Airlines-Takes-Strategic-Action-in-Second-Quarter-to-Prioritize-Safety-Flexibility-and-Efficiency-in-Response-to-COVID-19-CORP-FI-07/default.aspx>
- 3) <https://news.delta.com/delta-air-lines-announces-june-quarter-financial-results-and-update-covid-19-response-actions>
- 4) <https://hub.united.com/2020-07-21-united-airlines-took-industry-leading-steps-to-manage-historic-impact-of-covid-19-in-q2-2646447006.html>
- 5) <https://www.rollcall.com/2020/07/16/bipartisan-letter-urges-extension-of-airline-payroll-support/>
- 6) <https://www.ustravel.org/press/travel-industry-outlines-relief-needs-reopenings-falter>