航空をめぐる情勢と今後の運動について

航空連事務局長津惠 正三

1.世界の航空の状況(若干の補足)

- (1)各社の収支状況(直近の報道から)
- (2)コロナ破綻した航空会社

2.日本の航空の状況

- (1)各社の決算と財務状況
- (2)各社のコスト削減策(構造改革)
- (3)各社が打ち出した今後の見通しや戦略

3.今後の運動について

1.世界の航空の状況(若干の補足)

(1)-1 各社の収支状況(直近の報道から) 米航空大手3社の20年通期決算(純損益)

| | 20年 | 19年 |
|----------|-----------------|-------|
| デルタ航空 | ▲ 12,385 | 4,767 |
| ユナイテッド航空 | 1 7 ,069 | 3,009 |
| アメリカン航空 | A 8,885 | 1,686 |

(注)単位百万ドル。▲は赤字。1月28、29日付け各紙の報道をもとに作成。

(1)-2各社の収支状況(直近の報道から)

中国大手三社の2020年の決算見通し

中国国際航空 135億-155億元(約2200億-2530億円)の純損

中国南方航空 70億700万元-108億6100万元(約1140億-1770億円)の純損

中国東方航空 98億元-125億元(約1600億-2040億円)の純損

出所:2月1日付け「Record China」の報道をもとに作成

(2)-1 コロナ破綻した航空会社

| 地域 | 航空会社名 | 適用法など | 申請•決定日 |
|-----------|---------------------------------------|----------|----------|
| ال | トランス・ステイツ航空 | 全便運航停止 | 20年4月1日 |
| 北米 | レイバンアラスカ航空 | 米国破産法11章 | 20年4月5日 |
| 不 | コンパス航空 | 全便運航停止 | 20年4月7日 |
| | アビアンカ | 米国破産法11章 | 20年5月10日 |
| 史 | LATAM航空 (チリ、ペルー、コロンビア、エクアドル、米国の関連が対象) | 米国破産法11章 | 20年5月26日 |
| 中南米 | LATAM・アルゼンチン航空 | 無期限運航停止 | 20年6月17日 |
| | LATAMブラジル航空 | 米国破産法11章 | 20年7月9日 |
| | アエロメヒコ航空 | 米国破産法11章 | 20年6月30日 |

出所:各紙の報道をもとに作成

(2)-2 コロナ破綻した航空会社

| 地域 | 航空会社名 | 適用法など | 申請·決定日 |
|----|--------------------|----------------------------------|-----------|
| | エア・イタリー | 会社清算を決議 | 20年2月11日 |
| | アリタリア | 自主再建断念 - 国有化 | 20年4月23日 |
| | フライビー | 破産申請 | 20年3月5日 |
| | ヴァージン・アトランティック | 米国破産法15章 | 20年8月4日 |
| | ジャーマンウイングス | ルフトハンザの方針で事業終了 | 20年4月8日 |
| | LEVELヨーロッパ | 破産手続申立 | 20年6月8日 |
| 欧 | LEVELフランス | 会社清算を決定 | 20年7月8日 |
| | | スウェーデン、デンマークの法人が破産申請 | 20年4月20日 |
| 州 | ノルウェージャン エアー | ノルウェーの法人も破産保護(米破産法11章 に相当)を申請 | 20年11月18日 |
| | ジェット・タイム | 破産申請(チャーター会社として再建めざす) | 20年7月21日 |
| | モンテネグロ航空 | 会社清算 | 20年12月? |
| | アトラスグローバル | 破産法の適用申請 | 20年2月14日 |
| | サンエクスプレス ジャーマニー | 会社清算 | 20年6月23日 |

出所:各紙の報道をもとに作成

(2)-3 コロナ破綻した航空会社

| 地域 | 航空会社名 | 適用法など | 申請∙決定日 |
|----------|----------------|-----------------------------|----------------------|
| リア | モーリシャス航空 | 自主管理下に | 20年4月24日 |
| カー | 南アフリカ航空 | 会社清算•新会社設立 | 20年5月4日 |
| | 海航集団 | 海南省政府の公的管理下にある 債権者団が破産申請 | 20年2月29日 21年1月29日 |
| ア | タイ国際航空 | 破產法(会社更生)申請 | 20年5月19日 |
| アジア | ノックスクート | 会社清算を決議 | 20年7月14日 |
| a | ノックエアラインズ | 破產法(会社更生)申請 | 20年7月30日 |
| セマ | キャセイドラゴン航空 | キャセイの方針で事業終了 | 20年10月21日 |
| オセアニア | バージン・オーストラリア | 任意管理手続きの適用申請 | 20年4月20日 |
| , v | タイガーエア・オーストラリア | 豪バージンの再建策で事業終了 | 20年8月5日 |
| | エアアジア・ジャパン | 自己破産申請 | 20年11月17日 |

出所:各紙の報道をもとに作成

2. 日本の航空の状況

(1)各社の決算と財務状況

①中間決算と流動性など

航空各社の20年度上半期決算

| | 売上高 | 営業損益 | 経常損益 | 純損益 | 通期営業利益見通 |
|-----|-------|----------------|------------------|----------------|-----------------------|
| ANA | 2,918 | ▲ 2,809 | ▲ 2,686 | ▲ 1,884 | ▲ 5,050 |
| JAL | 2,001 | ▲ 2,193 | ※ ▲ 2,239 | ▲ 1,627 | ※ ▲3,800~3,300 |
| JTA | 78 | ▲62 | ▲62 | ▲ 43 | 「見通せない」 |
| SNJ | 81.4 | ▲ 67.8 | ▲ 64.4 | ▲ 54.6 | 見通し開示なし |
| ADO | 78.1 | ▲ 70.7 | ▲ 71.6 | ▲ 67.6 | 「見通せない」 |
| SFJ | 78.5 | ▲ 63.4 | ▲ 64.4 | ▲ 64.1 | 「見通せない」 |
| ピーチ | 84 | | | | |

注:各社の決算短信等をもとに作成、単位は億円 ※JALの数値は、営業利益から法人所得税、利息、その他財務収益・費用を除いたEBIT(投資・財 務・法人所得税前利益)である。

各社の第3四半期決算(億円)

| | 売上高 | 営業損益 | 経常損益 | 純損益 |
|-------------------|--------|-----------------|----------------------------|-----------------|
| ANA | 5,276 | ▲ 3,624 | ▲ 3,507 | ▲ 3,095 |
| JAL | 3,5654 | ▲ 2,8954 | × 1 ▲ 2,9415 | ▲ 2,1275 |
| SFJ _{×2} | 138 | ▲ 77 | ▲ 775 | ▲ 75 |

出所:各社の決算短信をもとに作成

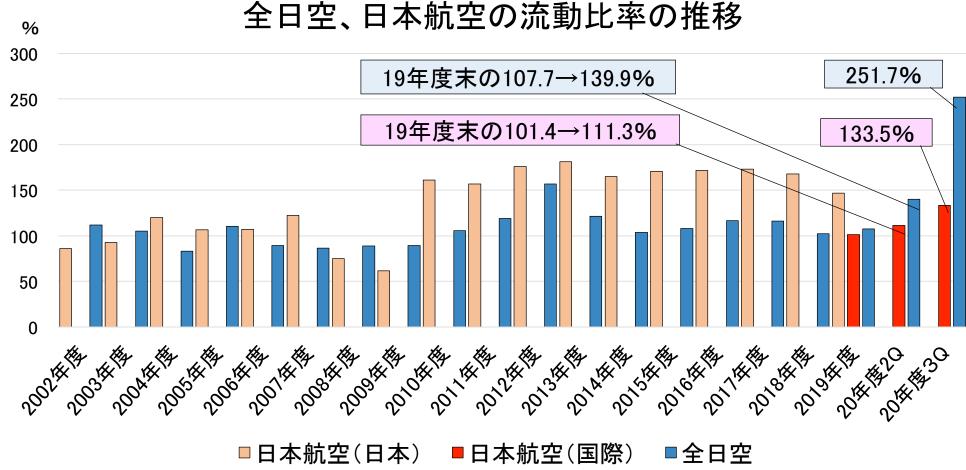
※1:JALの経常利益欄に記載の数値はEBITである。

※2:SFJは、第3Q決算時点で自己資本比率は0.4%まで落ち込んでいる。 今後、第3者割当増資を行う(12/25取締役会決定)との報道がされている。

各社の4~12月の旅客輸送実績

| | | 旅客数 (人) | 旅客キロ (千人キロ) | 座席キロ (千座キロ) | L/F (%) |
|-------|----|--------------------|-------------------|--------------------|------------|
| ANIA | 国際 | 320,846(4.1) | 2,140,297(5.3) | 9,809,527(18.6) | 21.8 |
| ANA | 国内 | 9,906,904(28.5) | 9,097,64(28.5) | 20,812,233(46.3) | 43.7 |
| | 国際 | 246,950(3.4) | 1,493,364(4.1) | 7,295,478(17.6) | 20.5 |
| JAL | 国内 | 9,720,433(33.3) | 7,427,622(33.7) | 15,488,533(56.1) | 48.0 |
| | 国際 | | | | |
| SFJ:X | 国内 | ※ 352(26.8) | ×329(24.7) | ※ 769(43.2) | 42.9 |

[※]各社の決算短信をもとに作成。SFJの旅客数は×千人、旅客キロ・座席キロは×百万人(又は座)キロ。なお()内の数値は対前値同期比(%)



出所:有価証券報告書、決算短信より作成。ただしJALの09~11年度は決算未公開のため、JALニュース等をもとに作成

日本航空は20年度より国際会計基準を適用しています。(日本)、(国際)は会計基準を示します。以下各グラフとも同じ。

全日空、日本航空の有利子負債の推移



■日本航空 ■全日空 注:日本航空の19年度以降は国際会計基準による 出所:有価証券報告書、決算短信より作成。ただしJALの09~11年度は決算未公開のため、JALニュース等をもとに作成

キャッシュバーンと資金の余命

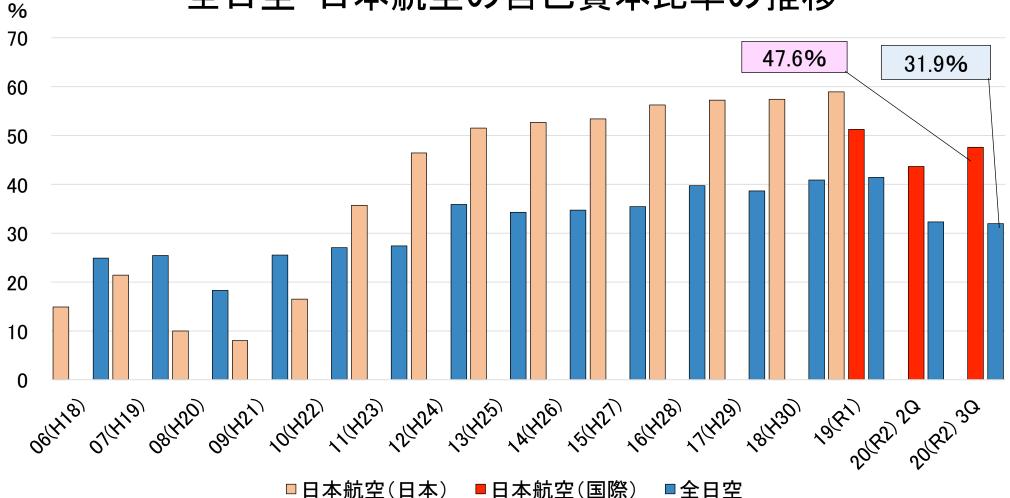
週間ダイヤモンドの試算(21年1月23日号より)

| 航空会社名 | 月間キャッシュ バーン(億円) | 現預金 (億円) | 維持可能期間 |
|----------|--------------------|-------------|--------|
| シンガポール航空 | 969 | 5452 | 6ヵ月 |
| ルフトハンザ | 846 | 5223 | 6ヵ月 |
| AF-KLM | 743 | 7322 | 10ヵ月 |
| ライアン エアー | 270 | 5572 | 21ヵ月 |
| アメリカン | 996 | 9279 | 9ヵ月 |
| ユナイテッド | 495 | 14540 | 29ヵ月 |
| デルタ | 702 | 22915 | 33ヵ月 |
| サウスウエスト | 899 | 15367 | 17ヵ月 |
| エア カナダ | 426 | 6211 | 15ヵ月 |
| 全日空 | 428 | 4522 | 11ヵ月 |
| 日本航空 | 283 | 3467 | 12ヵ月 |

^{*} 算出の対象期間は20年4~9月。現預金は短期投資金を含む。QUICK・ファクトセット、各社資料のデータを基にダイヤモンド編集部作成。なお日本航空は中間決算時、キャッシュバーンは月額150~200億円との試算を公表している。

②経営の安全性や健全性を示す指標は

全日空・日本航空の自己資本比率の推移



□日本航空(日本) ■日本航空(国際) ■全日空

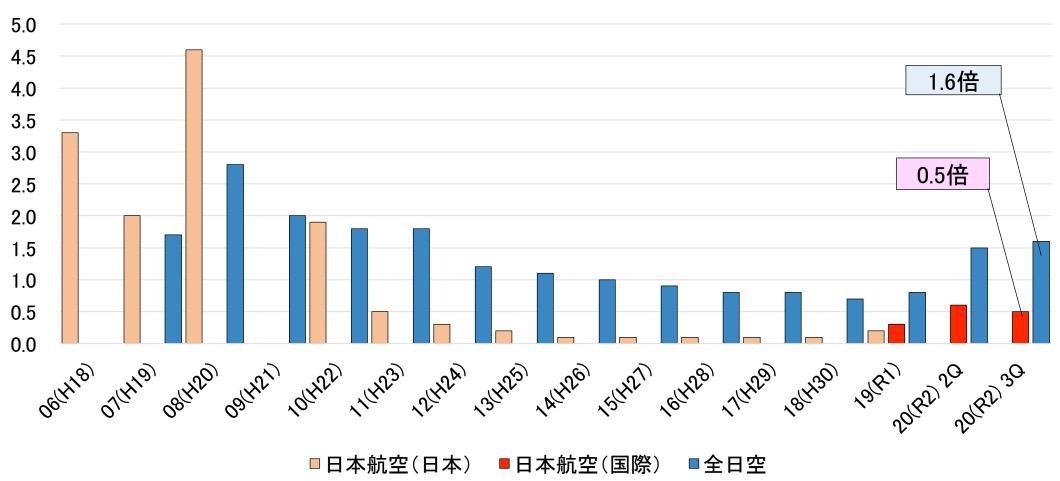
出所:有価証券報告書、決算短信より作成。ただしJALの09~11年度は決算未公開のため、JALニュース等をもとに作成

主な航空会社の財務状況

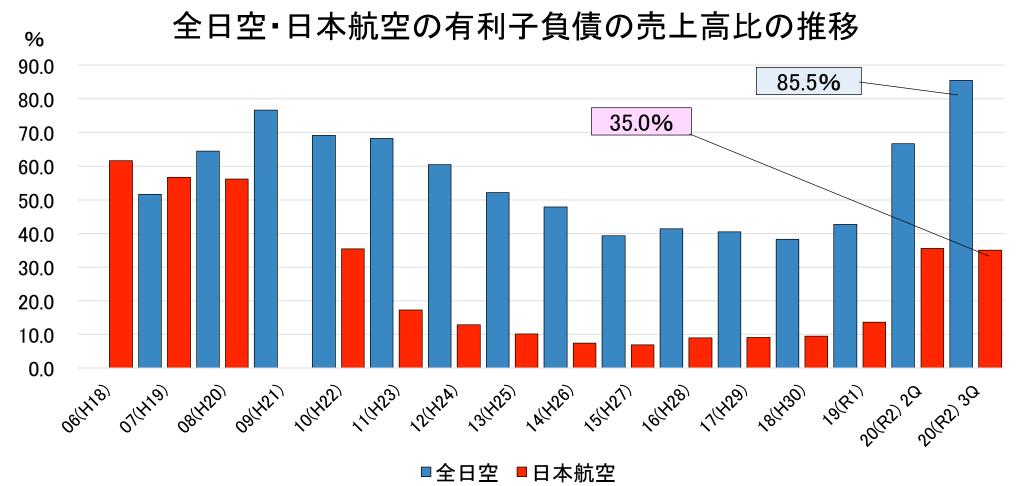
| 会社名 | 最終損益(億円) (4~9月期決算) | 自己資本比率 (%) | 格付け |
|-------------|-----------------------|---------------|------------|
| 日本航空 | ▲1,612 | 43.6 | A - |
| 全日空HD | ▲1,884 | 32.3 | A- |
| デルタ航空 | ▲ 11,545 | 4.2 | Baa3 |
| エールフランス・KLM | ▲ 5,305 | 債務超過 | |
| アメリカン航空 | ▲ 4,646 | 債務超過 | B2 |
| ルフトハンザ | ▲ 4,291 | 8.6 | Ba2 |
| シンガポール航空 | ▲ 2,695 | 42.2 | |
| 大韓航空 | ▲ 210 | 11.9 | Aa2 |

(注)▲は赤字。自己資本比率は9月末時点、一部海外企業は総資産に対する純資産の割合。QUICK・ファクトセット調べ。—はなし。2020/11/20付け日本経済新聞報道をもとに作成

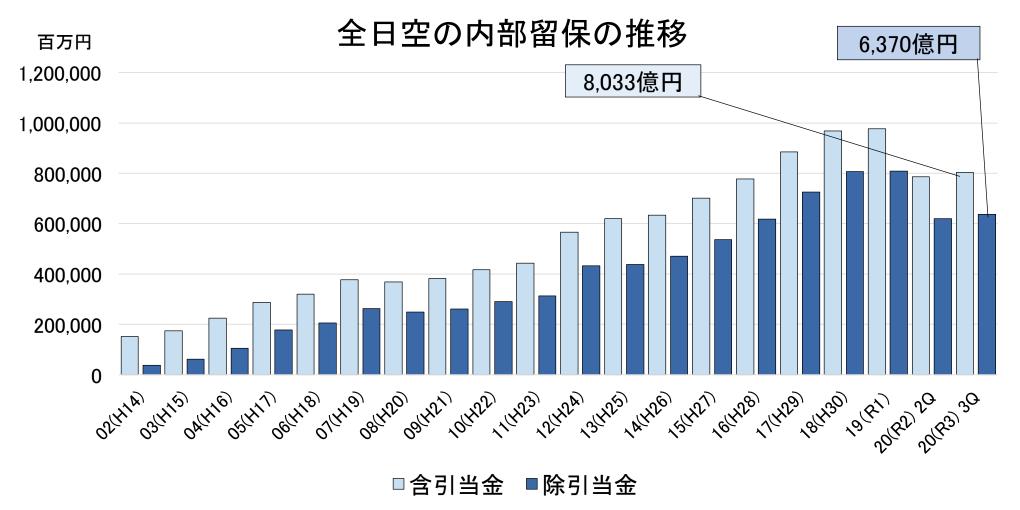
全日空・日本航空のDEレシオの推移



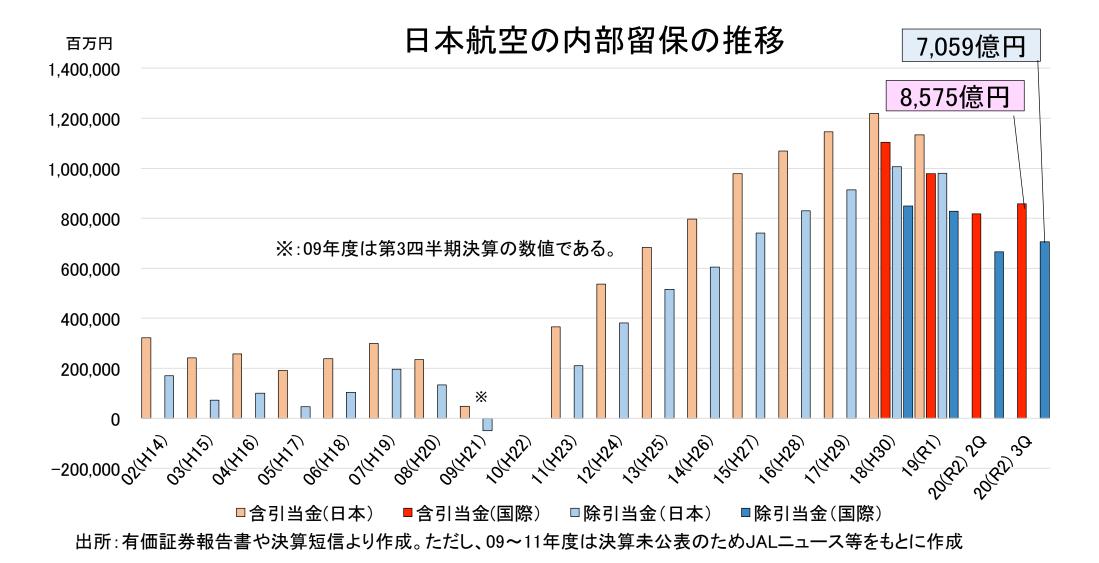
出所:有価証券報告書、決算短信より作成。ただしJALの09~11年度は、決算未公開のため、JALニュース等をもとに作成



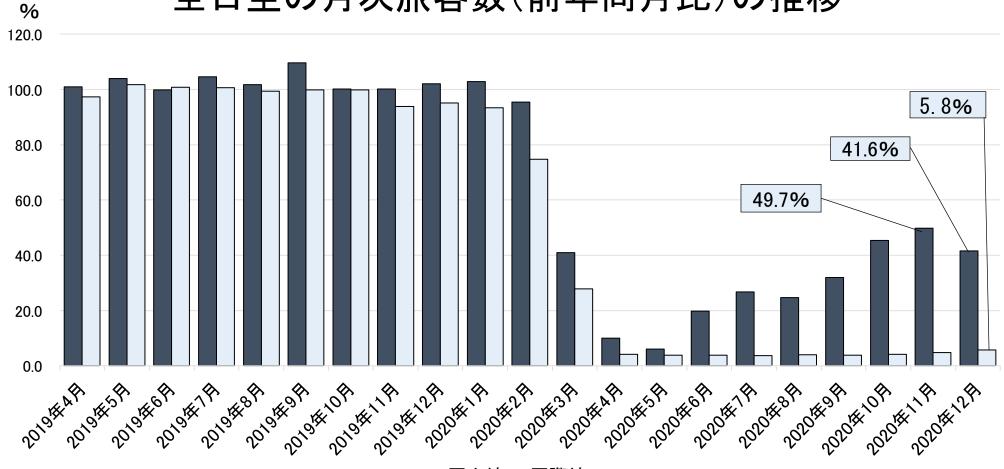
出所:有価証券報告書、決算短信より作成。ただしJALの09~11年度は、決算未公開のため、JALニュース等をもとに作成



出所:有価証券報告書及び決算短信より作成。



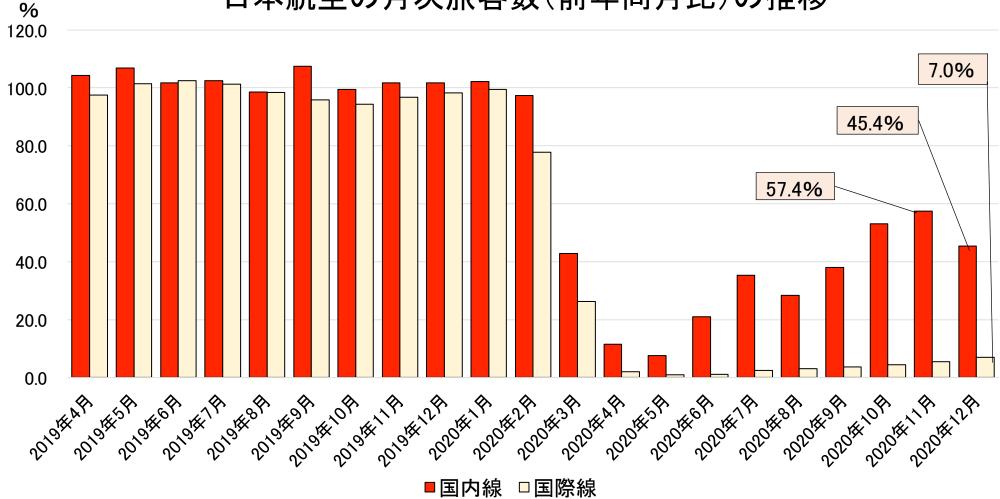
全日空の月次旅客数(前年同月比)の推移



■国内線 □国際線

出所:2019年度及び2020年度月次輸送実績をもとに作成

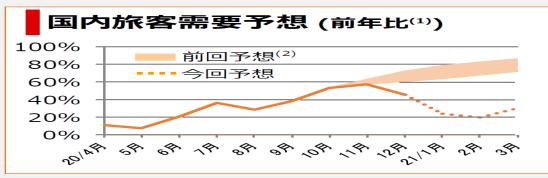
日本航空の月次旅客数(前年同月比)の推移

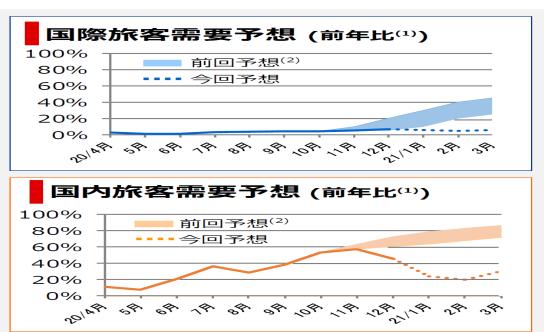


出所:JALグループマンスリーレポートをもとに作成

中間決算時の見通しを下回って推移しいる







出所:日本航空のQ3決算説明資料より

③状況の変化を機敏にとらえ 経営分析を積み重ねることが重要

- ●以上見てきた指標等は、あくまでも2020年の12月末時点のもの
- ●事業の運営は日々の変化の中で営われている
- ●20年度下期は、感染症の第3波と1月からの緊急事態宣言等の 状況変化があり、想定を下回る利用状況が続いている
- ●引き続き各社の戦略や財務の分析など、経営分析を積み重ねていくことが重要

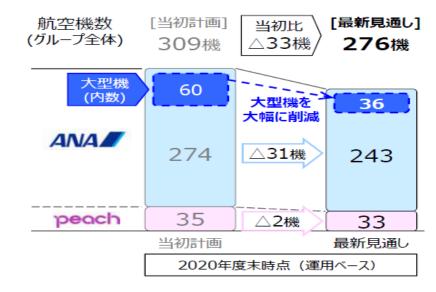
(2)各社のコスト削減策(構造改革)

全日空 合計2500億円のコスト削減

コストマネジメント

1. 保有機材数の圧縮





出所:全日空の2Q決算説明資料より

2. 賃金と雇用に関する施策の展開

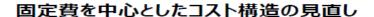
- 1) グループ全役職員の賃金・一時金の削減
- 2) 希望退職者の募集
- 3) 休業・休職制度の拡充
- 4) 新卒採用の中止(2021年度: 当初比△2,500名)

3. オペレーションに関する固定費の削減

- 1) 派遣外国人乗員の契約解除 (ファーロウ)
- 2) 外注業務の内製化 [整備・空港]
- 3) 整備体制の連携強化 [ANA・Peach・その他]

4. その他

- 1) 調達機能の一元管理 (調達・物流コストの削減)
- 2) オフィススペースの削減・返却など



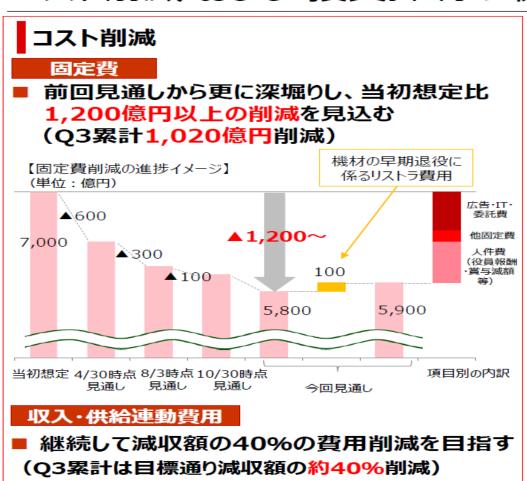
費用削減効果 (2021年度 見通し)

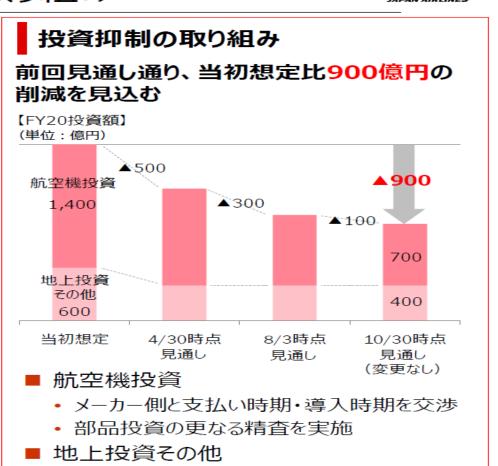
合計 約△2,500億円

日本航空 1200億円のコスト削減と900億円の投資抑制

コスト削減 および 投資抑制の取り組み







実施要否、実施時期の更なる精査を実施

出所:日本航空の3Q決算説明資料より

航空産業で実施されているコスト削減をめざした人件費関連施策の実施状況(主なもの) その①

| 削減施策 | 実施会社名 |
|------------|--|
| 解雇・雇止め | アメリカン、中国南方(客乗)、大韓航空(客乗)、キャセイ(非正規は一部を除き多くが雇止め)、フィリピン(客乗) |
| 定年後再雇用拒否 | 英国航空(交渉で解決)、フィンランド航空 |
| 希望退職の募集 | 全日空・関連、春秋航空、TFK、デルタ、アメリカン、ルフトハンザ、エアフランス・KL、スカンジナビア、フィリピン、キャセイ、タイ国際、カンタス |
| 新規採用の凍結 | 内航各社が実施しているが、パイロット要員の採用は継続 |
| 出向 | 全日空·関連、日航·関連、JASCO |
| 休業 出版 名 | ほぼ全社が実施しており、加盟組合で未実施は日本航空・関連、マレーシア、貨物対応で繁忙のフェデラル、使用事業の朝日航空、新中央航空、ヘリ業界の中日本、朝日航洋 |

出所:各労組の報告等をもとに、航空連にて作成

航空産業で実施されているコスト削減をめざした人件費関連施策の実施状況(主なもの) その②

| 削減施策 | 実施会社名 |
|---------------------------|---|
| 無給休暇・無給休職の募集(休業と併用、希望者のみ) | 全日空、ユナイテッド、フィンエアー、英国航空、キャセイ、 マレーシア、大韓航空、フィリピン、シンガポール |
| 一時金の遅配 | ルフトハンザ、エアフランス、フィリピン、エアインド (航空各社とも切り下げ又はゼロの回答となっている) |
| 賃金の切り下げ・改悪 | 全日空、ルフトハンザ(賃カツ+昇給4ヵ月延期)、エアインド (提案中で未実施)、フィンエアー、パキスタン航空 |
| 余剰人員活用の業務受託 | JAL(化粧品販売など) |
| その他 | 日本航空:期限を切った客室乗務員の地上職への配転 ユナイテッド:客室乗務員の成田ベース閉鎖 キャセイ:沖縄事務所閉鎖・転勤 |

出所:各労組の報告等をもとに、航空連にて作成

全日空に見る主な人件費施策 ①

| 休業 | ★期間:20年4月1日~21年3月31日 ★規模:全社員対象とし一人最大100日 ★休業手当:不就労時間の賃金をカットし、同額を休業手当とする。生活関連手当(住宅・家族・世帯調整・別居手当など)は制度の対象としない |
|---------------------|---|
| 賃金の5% カット | ★カットされる賃金:本給A及びB、職務手当、チャレンジ給など ★期間:21年1月から 当分の間 ★割増賃金(深夜、残業など)減額した賃金を基礎とする |
| 社会保険料 の負担 | 厚生年金:現行の労使負担比率7:3を5:5に改定する 健康保険:現行の労使負担比率62:38を5:5に改定する |
| 福利・厚生 | カフェテリアプラン(共済会による福利厚生制度)の付与ポイントの減 |
| 希望退職 | ★対象:地上職は40歳以上、客乗職は30歳以上 ★募集期間:10月14日~12月18日 ★退職予定日:は21年3月31日 ★退職金:本給A、Bに係数をかけた加算金を支払う |
| 特別転身支援 (対象の 拡大等) | ★対象35~49歳に到達した正社員 ★期間は5年間 ★復職:本制度適用期間中のもは4年目以降 ★再雇用:本制度の終了・および転職で退職した人は、本制度適用開始から9年目まで再雇用に応募可(あくまで応募。必ず復職できるとは限らない) |

出所:会社提案文書等をもとに、航空連にて取りまとめ

全日空に見る主な人件費施策 ②

| サバティカ ル休暇 | 事由は問わない ★1ヵ 選択 ★補助金:1ヵ月休 集期間:20年10月14日~ | 合休職制度を統合し、新たにサバティカル補助金を設定 ★適用 月休業は1~5ヵ月連続取得可、1年休職は1年、1.5年、2年から 業は社会保険料相当額、1年以上の休職はさらに20万円 ★募 ~12月18日(今回は、他の人事措置もあり人員配置を検討する) ★適用開始21年4月以降 |
|---------------------------|---|--|
| 兼業 | 他社に雇用されて働く兼業を認める。会社が定めた兼業の範囲があり、副業先で本格的な就労をするには退職が必要。 | |
| グ ル ー 外 への出向 | 会社は公募中心に実施するとの認識を示す。また、フォロー体制も検討するとしている。全日空労組は前向きにチャレンジできる環境整備に取り組むとしている。 | |
| 短時間·短 日勤務 | 20年4月に、地上職に対して時限的に募集した「事由を問わない短時間・短日勤務制度」 を恒久的制度として実施する | |
| 客 乗 乗 務 員 の 時 限 的措置 | 短日就労選択制度 | 21年4月1日より短日就労選択制度の拡大をする |
| | 新たな働き方 | 21年4月1日より就労日を減じ、特定業務に焦点を当てた新た な働き方の選択肢について、別途提示する |
| 緊急融資 | 住宅ローン返済 | 上限100万円でかつローン残高以内(無利子) |
| | 使途制限なし | 上限50万円(無利子) |

出所:会社提案文書等をもとに、航空連にて取りまとめ

(3)各社が打ち出した今後の見通しや戦略

ウィズコロナ・ポストコロナを見据えた戦略など

政府の政策=成長戦略・観光立国は引き続き推進

(赤羽国土交通大臣の会見での発言から)

- ●「航空は、離島を含め各地を結ぶ重要な公共交通機関であり」「今後、我が国の経済 回復の実現を図る上で、必要不可欠な基盤インフラである」「縮小を余儀なくされている 航空ネットワークをしっかり回復させることは極めて重要である」
- ●コロナ後を見据えて、2030年までにインバウンド「6000万人達成の目標は堅持」し、全国的な観光インフラ整備の強化、魅力ある観光地の整備等、観光の振興を通じた地域の活性化を進める」とし、航空産業にはその一翼を担うよう求めている
- ●21年度予算では首都圏空港の機能強化やオリンピックの開催も見込んで観光立国を 推進するため予算が盛り込まれている

需要の回復等の見通しをどう見ているか

(全日空や日本航空の捉え方や今後の戦略)

- ●国内線は回復が早いが国際線の回復には時間を要する
- ●ビジネス需要はWeb会議の浸透やテレワークなどによるワークスタイルの変更等があり、回復しても完全には戻らない
- ●レジャーや友人・知人・親族の訪問を目的とした旅行(VFR)」は今後も堅調であり早期に回復する。ワーケーション、住居の分散等により潜在的な成長力はある
- ●顧客を獲得するために、ニーズの変化に対応し、環境、衛生・清潔・ 非接触、セルフ・シンプル、パーソナル等を追求したサービスを推進 し、安全・安心の向上を図る

全日空

エアライン・ビジネスの変革

- ●アフターコロナの顧客ニーズに適合した環境にやさしい商品とサービスを提供。「セルフ化」の推進、省人化・効率化で生産性を向上など
- ●ピーチとの連携強化、ワーケーションの促進、SNSの活用など非航空事業の展開
- ●第3ブランド(エアージャパンを母体)の新LCCを立ち上げ、中距離東南アジア、豪州路線など

グループ事業のビジネスの変革

●エアライン事業、旅行事業、日常的な購買を中核にプラットフォーム・ビジネスを立ち上げ非航空収益の拡大を図る

航空事業の一時的縮小でコロナを切り抜ける

- ●国際線は羽田から、国内線は高需要路線を中心にネットワークを維持。小型化で生産量を適 正化。
- ●大型機を中心に前倒しで退役させる等、当初の309機体制を276機体制に

日本航空

- ①収益性を向上し、悪化した財務体質の再構築
- ②安全・安心などの新たな価値観に対応した清潔性や非接触型サービスを推進
- ③需要動向の変化を踏まえた事業戦略の見直し
 - ●観光需要を取り込むためのLCCの活用と連携の強化
 - ●地方と連携したインバウンドの呼び込みやワーケーションなど新たな需要の 取り込み
 - ●航空需要への依存度が低く収益性の高い事業への進出など
 - ●13機のB777-200退役、リースのB737-800を5機返還
- ④CO2排出規制をはじめとした環境問題への対応

両社とも成長戦略は捨てていない

両社とも積極的に設備投資を推進している

- ●機材については、大型機を中心に退役の前倒し等で微調整はしているが、 当初計画を基本的に踏襲して機材の更新等を進めている
- ●ニューノーマルに対応し、非接触型サービスを推進するための自動チェックイン機や手荷物の自動預け機等を導入し「スマート空港」を推進。省力化・自動化を図る設備投資も積極的に進めていいる。

成長戦略に欠かせないパイロットについては、要員の採用や養成を引き続き進めている

3.今後の運動について

過ちを繰り返すことは許されない

リーマンショック・日航の経営破綻当時、大合理化が航空界で進 められた。航空全体で採用の凍結・抑制、一時金の切り下げや賃 金体系の改悪、勤務改悪など、航空産業で働く労働者に大きな負 担を強いる諸政策が断行された。その結果、辞める人が後を絶た ず、産業全体が人員不足となり、パイロット不足から欠航せざるを 得ない航空会社も現れた。また、外航のハンドリングを請け負う体 制ができず新規乗り入れが見送られる事態も起きた。

コロナ禍であっても、こうした過ちの繰り返しを許さない運動を

- ●企業の収支に目を奪われず、コロナ後の日本経済再生や政府の 責務と政策なども含めて、広く情勢をとらえる
- ●航空は重要な公共交通機関であり必要不可欠な基盤インフラであり、それを支えるのが私たち航空労働者である
- ●安全第1を貫く運動 安全基盤を維持強化するために、雇用と労働条件を守る 賃金では目減りが激しい職種の救済や底上げが重要
- ●労働者の雇用や生活守ることは、企業の社会的責任であり、今 それが問われている

ご清聴

ありがとうございました

21春闘頑張りましょう