

コロナ禍の世界と日本の現状

世界と日本の航空産業の現状

【目次】

1. COVID-19 と新型コロナウイルス感染症(COVID-19)のパンデミック(世界的流行)

- (1) 新型コロナ COVID-19)とは 01 ページ
- (2) コロナ禍で浮き彫りになったもの 01 ページ
- (3) 世界経済と航空産業に与えた影響 02 ページ

2. 国際組織(ICAO・IATA・AIC・ITF・IFALPA・IAM・ITUC)の 航空産業回復への取り組み

- (1) ITF/IATA 共同声明 04 ページ
- (2) ITF/IFALPA 共同声明 04 ページ
- (3) 世界空港評議会(AIC)声明 04 ページ
- (4) ICAO CART (理事会航空回復特別チーム) 05 ページ
- (5) ICAO 電子ブリテン
「COVID19 パンデミック中の航空従事者及び旅客のサポート原則」の添付ファイル
ピアサポート：実際の安全文化に寄与する 05 ページ
- (6) ILO (国際労働機関)
COVID—19 パンデミック期間中に安全・健康で仕事に戻るために 06 ページ
安全な仕事復帰のための効果的な政策ガイダンスの策定
- (7) 米国議会へ航空産業を守る取り組みに力を注いだ IAM の取り組み 06 ページ
- (8) COVID-19 に対する国際対応に関する声明 07 ページ
＝ 国際労働総連合・ITUC 書記長および ITUC 五大加盟組織(米・英・独・日・露)＝

3. 世界と日本の航空

- (1) コロナ禍での 2020 年の世界と日本の航空輸送実績 09 ページ
 - ① 2020 年世界の航空輸送＝ICAO の報告から＝
提供座席 51%・旅客数 60%の減少、旅客収入約 40 兆円減少
 - ② 日本の航空輸送実績 国内線・国際線の需要動向
2019 年と 2020 年 1 月から 10 月実績 10 月の国内線は 50% 国際線は 4%
- (2) 日本と海外の航空各社の収支状況 14 ページ
 - ① IATA 2020 年 2 月時点の水準回復は 24 年に
各国政府はさらなる支援を呼びかける
 - ② 世界の航空各社はコロナ禍の状況下で大幅な減収と減損が続く
 - ③ 米国大手航空会社は第 3 四半期も大幅な赤字に
 - ③ 欧州の英国航空、エールフランス KLM、ルフトハンザ・グループでも減損
 - ④ アジアの航空会社も厳しい状況に
- (3) フラッグ キャリアも含め多くの航空会社がコロナ破綻
感染状況によってはさらに増える可能性も 17 ページ
 - ① 北米＝地域航空会社が破綻

② 中南米＝LATAM など大手のフラッグ キャリアが	
③ 欧州＝アリタリアは国有化、大手傘下を含めて LCC の破綻が	
④ アフリカ＝南アフリカ航空は会社更生法による経営再建を断念	
⑤ アジア＝タイ国際航空は会社更生に、海航集団は公的管理に、LCC も	
⑥ オセアニア＝豪州 2 位のヴァージン・オーストラリアが破綻	
(4) 各国政府の航空産業維持を図る施策について	21 ページ
① 施策の柱と財政措置	
② 3 つ報告と施策の概要	
③ 日本の航空産業を維持する「支援パッケージ」の一層の拡充を求めよう	
(5) 航空各社の財務基盤等について	25 ページ
① 各社の中間決算の状況	
② 借入金等で流動性を高めた結果、有利子負債は大きく膨張	
③ 経営の安全性や健全性を示す指標は	
(6) 各社のコスト削減＝構造改革	33 ページ
① 資金流出を抑えこむコスト削減に乗り出す各社	
② 各社が実行に移した人件費関連施策	
(7) 各社の今後の見通しや戦略等	36 ページ
① 政府の政策＝成長戦略・観光立国は引き続き推進	
② 需要・回復等の見通しをどう見ているか（各社の捉え方）	
③ 新たな経営戦略は	
④ 成長戦略は捨てていない＝ウィズコロナ・ポストコロナに対応して、	
(8) 今後何を柱に運動を進めるか	39 ページ

4. 航空労働者からの提言

コロナ禍をくぐり抜け、航空産業が維持発展するために	41 ページ
(1) 航空産業はこれからも必要不可欠な産業である	41 ページ
(2) 労働者の雇用と生活を守り、スキルを維持して産業の力を維持しなければならない	41 ページ
(3) 自国でまかなえる体制を構築せよ	41 ページ
(4) 各国の政府は協調してその役割を果たすべき	42 ページ

最近の報道及び本邦航空各社の 2020 年第 3 四半期決算を踏まえた若干の補強・補足

(1) 各国航空各社の収支状況	43 ページ
① 米国大手 3 社	
② 中国大手 3 社の決算見通し	
(2) 日本の航空各社の状況	43 ページ
① 第 3 四半期決算と輸送実績について	
② 大手 2 社の流動比率当座比率について	
③ 有利子負債の推移について	
④ 自己資本比率・DE レシオについて	
⑤ 有利子負債の売り上高比（事業規模との関係）	
⑥ 内部留保について	
(3) 20 年度の通期見通しについて	48 ページ

【参考資料】

国際組織(ICAO・IATA・AIC・ITF・IFALPA・IAM・ITUC)の

航空産業回復への取り組み 50 ページ

運輸総合研究所研究報告会・2020年冬(20年12月2日)

新型コロナウイルス感染症による航空業界への影響とその対応策 藤村修一

. 58 ページ

コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(改定)

(1) (改定 支援パッケージ) プレスリリース 20年12月21日 76 ページ

(2) 「改定 支援パッケージ・概要」 77 ページ

(3) 「改定 支援パッケージ・全文」 78 ページ

ITF 民間航空部会 航空産業への政府支援策に関する分析 89 ページ

1. 新型コロナウイルス感染症(COVID-19)のパンデミック(世界的流行)

216 カ国、1 億人超が感染、222 万人超が死亡(21 年 2 月 1 日現在)

人の移動が停止し、産業活動が停滞

感染者が最も多いのはアメリカで 2618 万 6781 人、

次いでインドが 1075 万 7610 人、ブラジルが 920 万 473 人、イギリスが 371 万 7176 人、
ロシア 380 万 8348 人、フランスが 318 万 6354 人です。

亡くなった人が最も多いのもアメリカで 44 万 1324 人、

次いでブラジルが 22 万 4504 人、インドが 15 万 4392 人、メキシコが 15 万 8536 人、
イタリアが 8 万 8516 人となっています。

(1) ウイル感染症と COVID-19 とは

2020 年はコロナ禍で世界中が大きな混乱に陥った年でした。そして現在では第 3 波により感染者が急増し、「緊急事態宣言」が発出される事態となっています。

当該セミナーが開催されている段階で判明している新型コロナウイルスの特徴を挙げると以下の点が挙げられます。

- ・ 症状が「無症状」から「後遺症が残る疾患」、最悪のケースとして「死亡」に至ることこともあり幅が広い
- ・ 高齢者や基礎疾患を抱えている人が感染すると重篤化しやすい
- ・ 感染して症状が現れる前の無症状の状態ですら既に感染力を持っている
- ・ 変異の過程でその感染力が変化する

(2) コロナ禍で浮き彫りになったもの

人類はこれまでもコレラ、ペスト、スペイン風邪、エボラ出血熱、HIV などと様々な感染症に襲われてきました。今回の「コロナ禍」の特徴を挙げると以下の様になります。

- ・ 昔のような地域限定の風土病とは異なり、人が高速かつ大量に移動する社会の中で過去に見られないほどのスピードで地球規模に感染が伝播していくなど「グローバリゼーション」の影響の大きさを認識することになった
- ・ 感染防止のため、人の移動を抑制する措置が採られたことにより、世界経済が大きな打撃を受けている。
- ・ 余裕を余剰あるいは無駄なコストと捉え、保健所や病院、あるいは医療関係者を削減していった結果、医療現場が逼迫、あるいは一部崩壊するなど「新自由主義経済」が人類社会に大きな災厄をもたらすことが明らかとなった
- ・ 医療機関の 7 割が民間で、感染症に対処できる公立の病院が 2 割程度に留まり、医療サービスが十分に機能していない状態の中で、病院の減収、医療従事者の不足を、感染者数が落ち着きを見せていた 2020 年夏以降に抜本的改善と補償が図られないまま 2021 年冬に入り「医療崩壊」を招いてしまった
- ・ Covid-19 の知見が各国で共有され、革新的技術が地球規模で導入されることで、これまでの常識を大幅に上回るスピードで検査手法が進歩し、ワクチンの開発が進められている

「医療」だけでなく、世界各地で入国制限など国の門戸を閉ざし、人の移動を抑制する措置が執られた結果、「運輸」、「観光」、「飲食」などの業界が窮地に陥っています。概ねどの国も影響を受けていますが、感染症対策の内容は国によって異なっている部分もあり、経済成長の推移に差が生じている点に注目する必要があります。

中国、韓国、ベトナム、ニュージーランドなど感染対策で検査、追跡、保護・隔離を徹底した国では、経済成長率の下落は小さくなっています。

一方、日本はセミナー開催時点で第3波に襲われ、感染力がより強くなった変異種の存在も確認されるなど、昨年春に続く2回目の「緊急事態宣言」が発出される事態に陥っており、終息の見通しは全くありません。

この間大幅な経済力の落ち込みは止められず、8万人を超える労働者の解雇・失業が発生し、若い女性など社会的に保護されてない層の自殺が急増するなど、もはや労働者が「自助」、「共助」では乗り越えられない社会情勢となっています。

こうしたことから、感染症対策の優劣が、その国の経済と国民の暮らしに大きな影響を与えています。

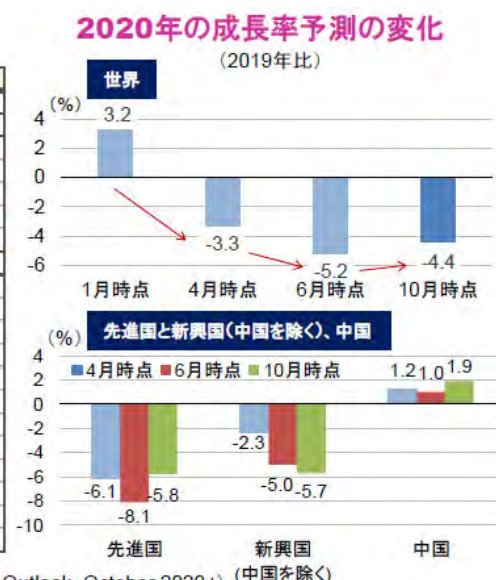
(3) 世界経済と航空産業に与えた影響

① IMF 発表実質 GDP、19 年 2.8%成長から 20 年マイナス 4.5%に急落

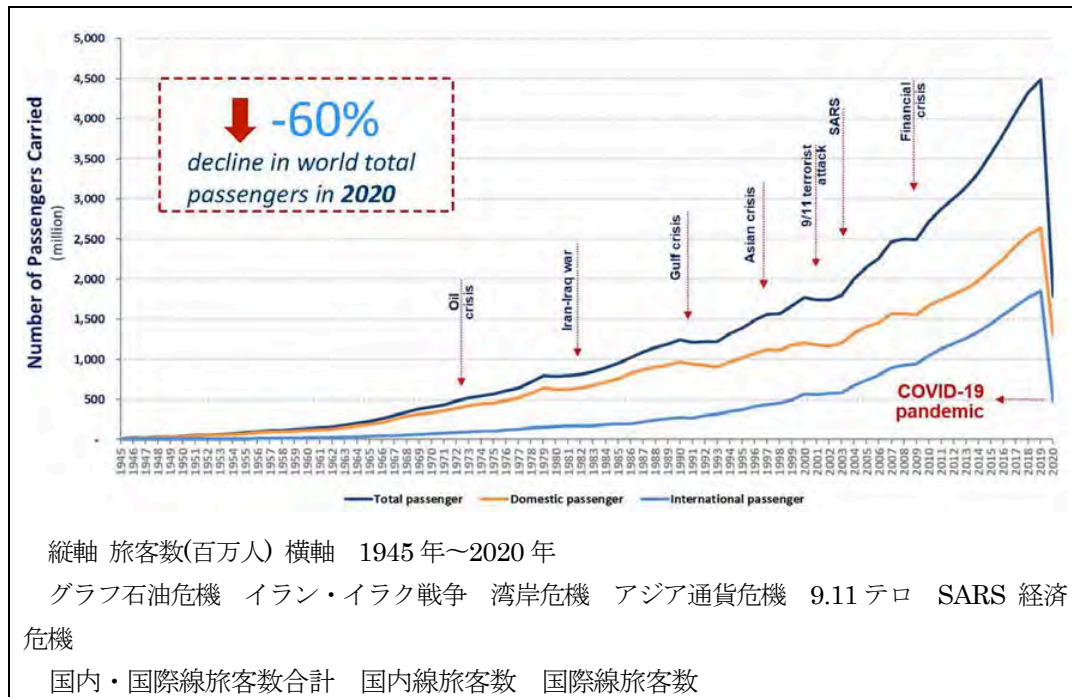
	2018年	19年	20年予測	21年予測		
世界	3.5%	2.8%	▲ 4.4%	0.8	5.2%	-0.2
先進国	2.2%	1.7%	▲ 5.8%	2.3	3.9%	-0.9
米国	3.0%	2.2%	▲ 4.3%	3.7	3.1%	-1.4
ユーロ圏	1.8%	1.3%	▲ 8.3%	1.9	5.2%	-0.8
ドイツ	1.3%	0.6%	▲ 6.0%	1.8	4.2%	-1.2
日本	0.3%	0.7%	▲ 5.3%	0.5	2.3%	-0.1
英国	1.3%	1.5%	▲ 9.8%	0.4	5.9%	-0.4
新興国	4.5%	3.7%	▲ 3.3%	-0.2	6.0%	0.2
アジア	6.3%	5.5%	▲ 1.7%	-0.9	8.0%	0.6
中国	6.7%	6.1%	1.9%	0.9	8.2%	0.0
インド*	6.1%	4.2%	▲ 10.3%	-5.8	8.8%	2.8
ASEAN5カ国**	5.3%	4.9%	▲ 3.4%	-1.4	6.2%	0.0
中・東欧	3.3%	2.1%	▲ 4.6%	1.2	3.9%	-0.3
ロシア	2.5%	1.3%	▲ 4.1%	2.5	2.8%	-1.3
中南米ほか	1.1%	0.0%	▲ 8.1%	1.3	3.6%	-0.1
ブラジル	1.3%	1.1%	▲ 5.8%	3.3	2.8%	-0.8
メキシコ	2.2%	▲ 0.3%	▲ 9.0%	1.5	3.5%	0.2
中東・北アフリカ	1.2%	0.8%	▲ 5.0%	0.7	3.2%	-0.5
サハラ以南のアフリカ	3.3%	3.2%	▲ 3.0%	0.2	3.1%	-0.3
南アフリカ	0.8%	0.2%	▲ 8.0%	0.0	3.0%	-0.5

*年度ベース(上記各年の4月から翌年3月まで)

**インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム (出所:IMF「World Economic Outlook, October 2020」)(中国を除く)



② パンデミックで各国政府の移動禁止措置で航空便運航禁止により需要が「蒸発」
世界の旅客交通の進化 1945- 2020 年に世界の総乗客数が 60%減少



ICAO「新規コロナウイルス（COVID-19）の民間航空への影響：経済的影響分析」21年1月14日から

③ 6,500 万人に影響 航空分野の直接雇用 1,020 万人、観光等に関わる 5,500 万人に影響
ILO セクターブリーフ(COVID-19 と民間航空から)
航空セクターによって支えられている仕事：グローバルな概略

直接雇用					航空に支えられている雇用
空港経営者	他の空港関係	航空会社	民間航空宇宙産業	航空管制	6,550 万人*
525,000 人	560 万人	270 万人	120 万人	233,000 人	
5%	55%	27%	11%	2%	

* 直接的 1,020 万人、間接的 1,000 万人、誘発的 780 万人、観光による雇用促進 3,670 万人

出典：航空運輸行動グループ（2018 年）

航空セクターによって支えられている仕事（雇用）：主要国の状況

国名	直接的雇用 (人)	航空セクターに支え られている雇用 (人)	国名	直接的雇用 (人)	航空セクターに支え られている雇用 (人)
アルゼンチン	71,000	329,000	メキシコ	278,000	1,400,000
ブラジル	167,000	839,000	オランダ	85,000	306,000
カナダ	241,000	633,000	フィリピン	45,000	1,200,000
中国	1,400,000	6,000,000	ロシア	290,000	1,000,000
エチオピア	19,000	1,100,000	タイ	172,000	4,300,000
フランス	273,000	1,100,000	UAE	180,000	777,000
ドイツ	315,000	1,100,000	英国	353,000	1,600,000
日本	301,000	1,400,000	米国	2,200,000	6,500,000
インドネシア	115,000	4,200,000			

出典：IATA（2019 年）、航空運輸の重要性：IATA 経済報告

2. 国際組織(ICAO・IATA・AIC・ITF・IFALPA・IAM・ITUC)の

航空産業回復への取り組み

(1) ITF/IATA 共同声明

- ・ 新型コロナウイルス感染者をケアする医療従事者の保護を優先すること
- ・ 乗客と乗務員の安全を確保するための効果的な対策を政府間および航空業界と緊密に調整すること
- ・ 航空労働者の労働条件の持続可能性を維持するために、航空会社に経済面および規制面の緊急支援を行うこと
- ・ 規制の柔軟な運用や渡航制限を予測可能かつ効率的な方法で解除することを通じて、航空業界の再稼働を支援すること

「(中略)業界と労働者は力を合わせている。政府も我々と一体となり、航空業界と市民生活にとって不可欠のサプライチェーンを維持するために協力することを要請する)

(2) ITF/IFALPA 共同声明

航空労働者にワクチンの優先接種を

ITF と国際定期航空操縦士協会 (IFALPA) は新型コロナウイルス感染症のワクチン開発の進展を歓迎する。今後、世界中でワクチンが承認、配付されていく中で、航空労働者はそのサプライチェーンにおいて重要な役割を果たすことになる。ワクチン戦略がうまくいくかどうかは、健康で十分に休息のとれた、訓練を受けた乗員・乗務員等の航空労働者にかかっている。

ITF と IFALPA は、ワクチン接種に関して、医療従事者や高齢者および基礎疾患のある人の次に航空労働者を優先させることを求める。

ワクチン接種は、乗員・乗務員に一定の保護を与えるだけではない。今後は入国の際に予防接種証明書の提示が求められることが予想される。航空労働者が適時・適切に接種できれば、グローバルサプライチェーンの重要な一部を担う貨物機や旅客機の運航継続を確保させることができるだろう。特に、安全、保安、乗客対応の役割を担う労働者にとって、ワクチン接種は重要だ。

(3) 世界空港評議会 (ACI) 声明

世界空港評議会 (ACI) は去る 12 月 17 日に、各国政府に対して、医療従事者や高齢者・基礎疾患のある人々が新型コロナワクチンを接種後、空港で働く人々も優先的にワクチンを接種するよう呼びかけた。

ACI は空港職員は、旅行者と日常的に接触する最前線にあるとし、優先的にワクチン接種の対象とすることは、旅客とスタッフの健康と安全にも繋がるとコメント。さらに、空港スタッフに対して優先的にワクチンを接種することで、旅行者の増加を促進することだけではなく、ワクチン配布を含む必要不可欠な物資を送り届けることで、新型コロナウイルスパンデミックからの社会的・経済的復興を支援する上で、重要な役割を果たすとの見方を示した。

(4) ICAO CART（理事会航空回復特別チーム）

テイクオフ：Covid-19 公衆衛生危機の期間中の航空旅行のためのガイダンス

- フィジカル ディスタンシング
- フェイスガード&マスクの使用
- 全てのエリアの清掃及び消毒
- 健康スクリーニング（検査）
- 旅客及び従業員の接触情報の収集
- 空港、航空機、クルー、貨物それぞれの感染対策の徹底
- 労働者の「心の健康」を政府/専門家/企業が支える仕組み

(5) ICAO 電子ブリテン 2020/55「COVID19 パンデミック中の航空従事者及び

旅客のサポート原則」の添付ファイル B（2020 年 11 月 10 日）

ピアサポート：実質的な安全文化に寄与する

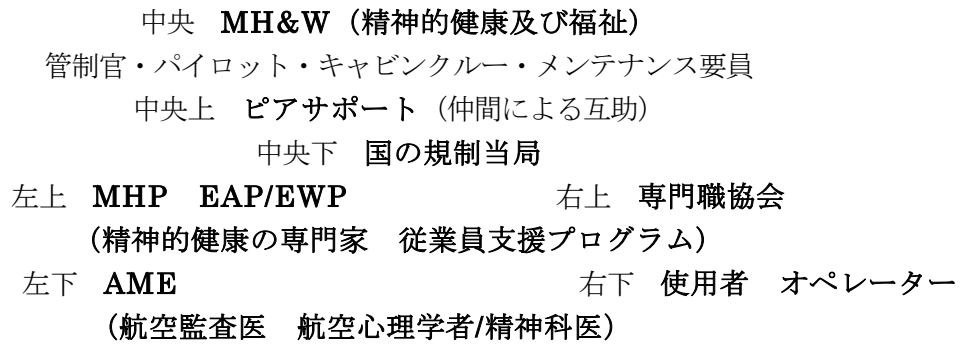
世界保健機関（WHO）は「健康」を完全な肉体的、精神的、及び社会的福祉であり、単に病気または慢性病が存在しないことではないと定義している。精神的な健康はさらに福祉の一状態で、そこでは個人が自身の能力を自覚して通常の生活のストレスに耐え、生産性と実りのある仕事ができ、また自身のコミュニティに貢献できることとして定義されている。

図表 1：個人の福利及び公共の安全の向上を通じた実質的な安全文化を創造する

注：MH&W：精神的健康及び福祉；MHP：精神的健康のプロ；EAP：従業員支援プログラム；EWP：従業員福祉プログラム；AME：航空監査医



個人の安全と公共の安全のバランスがとれている状態



このジグソーパズルの中央は、航空産業内で安全が最も重視される環境で働く人々の「精神的健康と福祉」である。産業の安全目標及びその関係者と公共のニーズをサポートするために航空産業内で働いている人々の社会心理的な安全を向上させることが必須である。

(6) ILO (国際労働機関)

COVID—19 パンデミック期間中に安全・健康で仕事に戻るために

安全な仕事復帰のための効果的な政策ガイダンスの策定

- ・ 国内OSH 体制構成要素とCOVID-19 との闘いへ役割
- ・ 法律及び規定、団体協約及びOSH (労働安全衛生) に関する他の関連手段
- ・ 国内の三者 (政労使) によるOSH 組織
- ・ 点検体制を含めたコンプライアンス (順守) の仕組み
- ・ 経営、労働者、及び双方の代表者が協力していくための職場の取り決め
- ・ 情報及び助言、調査、訓練、及び健康モニタリングを含めたOSH のサービス
- ・ データ収集及び職業上の傷病
- ・ 雇用傷害保険スキーム

(7) 米国議会へ航空産業を守る取り組みに力を注いだ IAM の取り組み

IAM は「コロナウイルス 支援・救済・経済保障法・CARES 法」成立と、20 年 10 月 1 日失効後に再開を測る取り組みを、組合員から米国議会上院と下院の議員へ Web 署名と、ALPA、客乗組合、航空労組、共同した取り組みを行いました。また、CARES 法が 20 年 10 月 1 日失効後には ALPA、客乗組合、航空労組、経営者組織・A4A との共同の取り組みによりを実現させた。



October 7, 2020

The Honorable Nancy Pelosi
Speaker of the House
United States House of Representatives
Representatives H-232, The Capitol
Washington, DC 20515

The Honorable Mitch McConnell
Majority Leader
United States Senate
S-230, The Capitol
Washington, DC 20510

The Honorable Kevin McCarthy
Minority Leader
United States House of Representatives
H-204, The Capitol
Washington, DC 20515

The Honorable Chuck Schumer
Minority Leader
United States Senate
S-221, The Capitol
Washington, DC 20510

Dear Speaker Pelosi, Leader McConnell, Leader McCarthy and Leader Schumer:

We are disappointed that negotiations between Congress and the Administration over additional COVID-19 relief were suddenly suspended today.

As leaders representing airline labor unions, U.S. airlines, and trade associations representing the travel industry, we are frustrated that an agreement could not be reached to provide support to people suffering from the impact of the pandemic while also being relied upon to drive the economic recovery from this health crisis. Since early summer, we have called for a COVID relief package that would address the dire economic consequences facing the entire transportation sector. Airline workers are already experiencing the impact of inaction and simply cannot wait any longer for federal aid. Leadership in both chambers and both parties have indicated support for supporting our nation's aviation workforce.

There continues to be strong, broad, and bipartisan willingness to protect jobs and livelihoods in the airline industry by extending the successful Payroll Support Program (PSP), which was part of the CARES Act. Unfortunately, efforts to do so did not come to fruition before the program expired on

Sept. 30. As a result, several U.S. airlines had no choice but to move forward with tens of thousands of furloughs last week, and many more job losses are expected across the industry in the weeks ahead if the PSP is not extended.

Now, in the absence of an overall COVID-19 relief package, we urge you to advance standalone legislation to extend the PSP.

Both the Senate and the House have introduced bills that would protect airline jobs and air service through an extension of the PSP. Overwhelming majorities in both chambers support doing so. Notably, leadership in both chambers have already taken steps to advance the legislation. During circumstances as dire and significant as these, an idea that enjoys resounding support from majorities in both parties and in both houses of Congress should not fail. We call on leaders to resolve any procedural issues and proceed as quickly as possible to extend the PSP in time to preserve this extremely effective and efficient jobs and infrastructure program.

With tens of thousands of jobs on the line, not to mention air service to communities across the country, we simply will not rest until we pursue every available option to its fullest extent. Until then, we remain hopeful that you and your colleagues can work quickly and collaboratively to ensure airlines and the workers they employ are in a ready position to enable our nation's recovery from the pandemic.

We, as before, stand ready and willing to work with you to see this through.

Respectfully,

Air Line Pilots Association
Airlines for America
Allied Pilots Association
Association of Flight Attendants-CWA
Association of Professional Flight Attendants
International Association of Machinists and Aerospace Workers
International Brotherhood of Teamsters
National Air Carrier Association
Regional Airline Association
Southwest Airlines Pilots Association
Transport Workers Union
Transportation Trades Department, AFL-CIO

CC: Representative Peter DeFazio
Representative Sam Graves
Senator Roger Wicker
Senator Maria Cantwell

(8) COVID-19 に対する国際対応に関する声明

= 国際労働総連合・ITUC書記長およびITUC 五大加盟組織(米・英・独・日・露)=

2020 年 4 月に世界各国の労働組合中央組織で構成される ITUC の書記長と、5 大加盟組織が「COVID-19 に対する国際対応に関する」が出された。



COVID-19 に対する国際対応に関する声明
ITUC 書記長およびITUC 五大加盟組織

今は通常とは異なるときである。各国がCOVID-19パンデミックと闘っているため、世界の労働力 33 億人のうち5 人に4 人以上 (81%) が、現在職場の全面的または部分的な閉鎖の影響を受けている。

世界的なパンデミックによる医療や経済、社会的な影響に対して、政府及び社会的パートナーによる緊密な国際協調が必要である。このことによってのみ、こうした危機に効果的に対処し、我々が経験する最悪の景気後退を乗り越えることができる。

労働組合の指導者として、また労働者の代表として
＜略＞
グローバリゼーションの失敗が露呈した一今こそ人々を第一に

<略>

どんな政府も単独でパンデミックに対応することはできない

<略>

この危機の中にあっても私たちは前を向いて行動しなければならない

経済的な負担を強いられているのは労働者であり、未来を築くのは労働者である。この危機の中で政府や企業が労働組合と協力しているところでは、好ましい結果がすでに明らかになっている。この歴史的な教訓は、すべての人に健康と共通の繁栄を提供できる強靱性と能力を備えるべき将来の世界経済の基礎を築くものでなければならない。パンデミック、気候変動、貧困、その他の未知の課題など、収束する危機を乗り越えることができるのは、国際社会と世界経済である。

女性と男性が真に平等で、差別がもはや許されず、労働が安全かつ衛生的で、働くことに関するルールが権利と公正な賃金に基づいた未来。

女性と男性が真に平等であり、差別がもはや許されず、安全で衛生的な職場であり、権利と正当な賃金に基づいた就業規則があるような未来。そして、社会的保護がすべての人のためのものであること。

これらは、平和と共存のために不可欠な基盤である。

健康は基本的人権である。健康は、他の権利と共存するだけでなく、他の権利に依存している。公衆衛生、労働力、経済活動の再生への大規模な投資が不可欠であり、権利が尊重されている場合にのみ、そこからの利益がもたらされる。

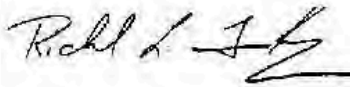
最後に、復興と再建、強靱性のための国際的な三者構成委員会の設置を求める。

私たちが協力すれば人類はいかなることもなし得るのである。

Sharan Burrow
ITUC General Secretary



Richard Trumka
AFL-CIO President



Reiner Hoffmann
DGB President



Mikhail V. Shmakov
FNPR President



Rikio Kozu
JTUC-RENGO President



Frances O'Grady
TUC General Secretary



3. 世界と日本の航空

(1) コロナ禍での 2020 年の世界、日本の航空輸送実績

- ① 2020 年世界の航空輸送＝ICAO の報告から＝
提供座席 51%・旅客数 60%の減少、旅客収入約 40 兆円減少

2020 年の世界の航空輸送実績について、21 年 1 月 15 日に ICAO が発表しました最新の推定では、次のように指摘しています。

最新の推定では、ベースライン（当初に計画された通常のビジネス）と比較して COVID-19 が世界の定期旅客輸送に及ぼす可能性のある影響は次のようになります。

2020 年通年（1 月～12 月）

全体で航空会社が提供する座席の 51%の減少

全体で 28 億 5100 万人の乗客の減少

航空会社の総旅客営業収益の約 3,910 億米ドル（約 40 兆円）の潜在的損失

2021 年上半期（1 月～6 月）

航空会社が提供する座席の 40%から 47%の範囲の全体的な減少

全体で 11 億 2900 万人から 13 億 6000 万人の乗客の減少

航空会社の総旅客営業収益の約 1630 億から 1940 億米ドルの潜在的な損失

国際および国内の簡単な推定結果

当初の計画と比較した 2020 年の国際旅客輸送

－航空会社が提供する座席の 67%の全体的な減少

－全体で 14 億 4400 万人の乗客を減少

－航空会社の総営業収益の約 2,620 億米ドルの潜在的な損失

当初の計画と比較した 2020 年の国内旅客輸送

－航空会社が提供する座席の全体的な 40%の減少

－全体で 14 億 700 万人の乗客を減少

－航空会社の総営業収益の約 1,280 億米ドルの潜在的な損失

2020 年の国際線・国内線の推定結果 21 年の 1Q 2Q 推定

Compared to Baseline	提供座席 (%)			旅客数 (億人)			旅客収入 (億米ドル)		
	合計	国際線	国内線	合計	国際線	国内線	合計	国際線	国内線
1Q 2020	-18%	-20%	-17%	-280	-108	-172	-35	-20	-15
2Q 2020	-79%	-92%	-69%	-1,025	-478	-546	-135	-85	-50
3Q 2020	-56%	-75%	-42%	-865	-468	-397	-122	-85	-36
4Q 2020	-49%	-75%	-31%	-681	-389	-292	-99	-72	-27
2020 年合計	-51%	-67%	-40%	-2,851	-1,444	-1,407	-391	-262	-128
1Q 2021	-48% to - 50%	-72% to - 75%	-32% to - 33%	-634 to -673	-357 to - 372	-277 to - 301	-92 to - 97	-66 to - 69	-26 to -28

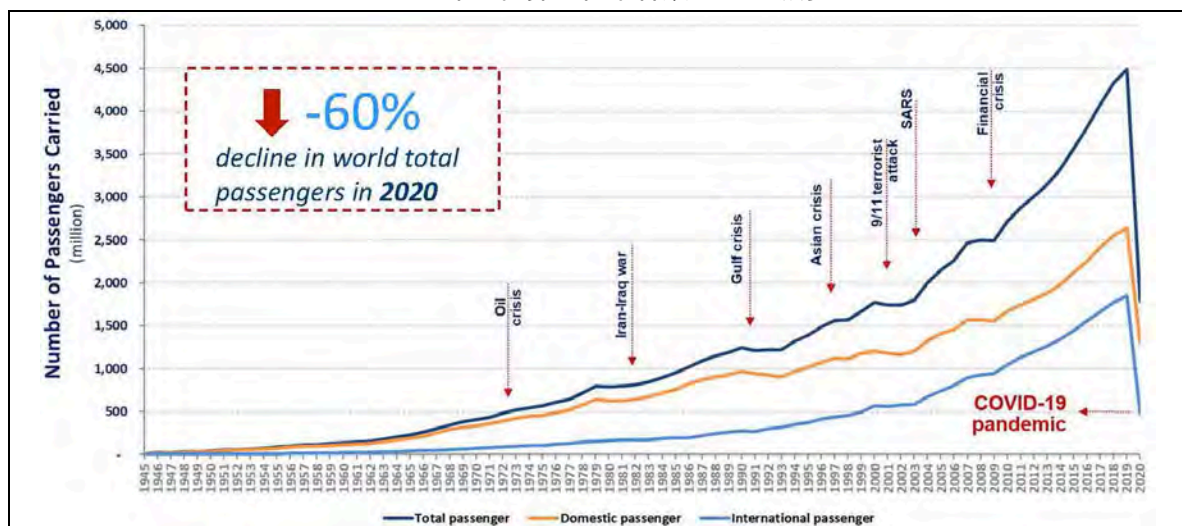
2Q 2021	-32% to -44%	-49% to -66%	-20% to -28%	-495 to -687	-307 to -401	-188 to -286	-71 to -98	-54 to -71	-17 to -27
---------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	------------	------------	------------

新型コロナウイルスのパンデミックによる 2020 年の概況について ICAO のレポートに主な国際的な組織の分析を紹介しています。

2020 年の航空、観光、貿易、経済に対する COVID-19 の世界的な影響 国際機関の分析の概要[Google 翻訳]

国際民間航空機関 ICAO	航空旅客数：ICAO によれば 2020 年の航空旅客数（国際および国内の両方）は全体として 2019 年と比較して 60%の減少
国際空港協議会 ACI	空港：ACI によると通常のビジネスと比較して、2020 年の有償旅客輸送の約 64.2%、65%以上の 1,118 億米ドル以上の空港収入の推定損失
国際航空運送協会 IATA	航空会社：IATA によると 2019 年に比較して、2020 年の有償旅客キロメートル（国際および国内の両方の RPK）の 66.3%が減少
国連世界観光機関 UNWTO	観光：UNWTO によれば 2019 年に発生した 1.5 兆米ドルと比較して、2020 年には 9,100 億米ドルから 1 兆 1,700 億米ドルへ海外旅行収入が減少し、世界中の目的地の 100%に旅行制限があります。
世界貿易機関 WTO	貿易：WTO によれば 2020 年の世界の商品貿易量は 2019 年と比較して 9.2%減少
国際通貨基金 世界銀行 IMF・WB	世界経済：2020 年には世界 GDP が-4.3%から-4.4%縮小すると予測されており、2008 年から 2009 年の金融危機（IMF と世界銀行による）の時よりも遥かに悪化しています。

世界の旅客交通の推移 1945- 2020 2020 年に世界の総乗客数が 60%減少



縦軸 旅客数(百万人) 横軸 1945 年～2020 年

グラフ → 石油危機 イラン・イラク戦争 湾岸危機 アジア通貨危機 9.11 テロ
SARS 経済危機

国内・国際線旅客数合計 国内線旅客数 国際線旅客数

ICAO 「新規コロナウイルス (COVID-19) の民間航空への影響：経済的影響分析」 21 年 1 月 14 日から

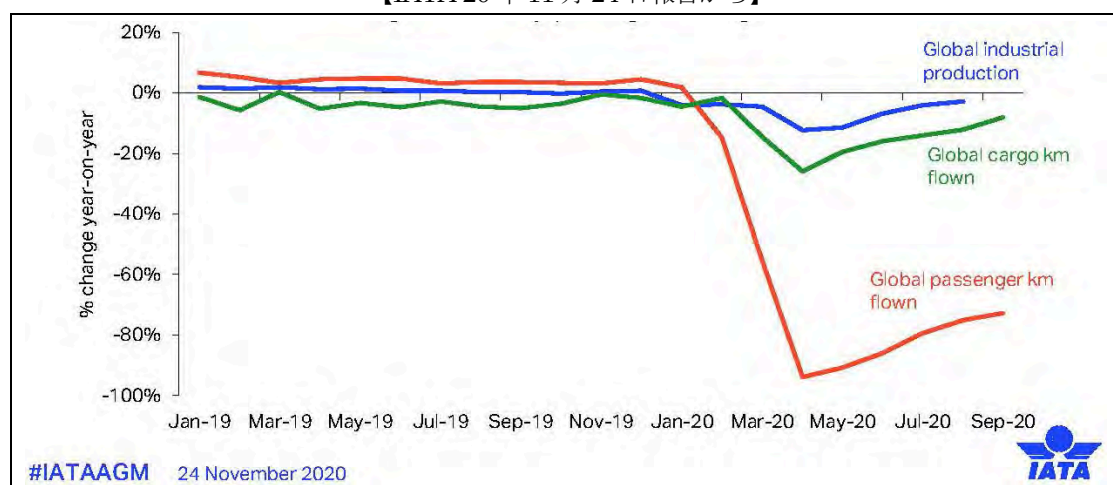
IATA 貨物輸送伸長する 貨物収入 19 年の 12%から 20 年は 36%に

2020 年 11 月 24 日開催された、IATA の年次総会にてジュニアック CEO は「貨物は旅客事業よりも好調だ。しかしながら旅客収入の減少分を補うには至らなかった」とコメントしています。

また、今後の貨物輸送の見通しにつて、「2019 年時点では、航空会社の全体収入の 12%を貨物収入が占めていたが、今年は貨物収入が 36%に上昇する」指摘しています。

航空旅行の回復は失速(グラフ・下)しているが、世界経済はしっかりと成長している(グラフ・上)
世界経済は航空貨物増(グラフ・中)やしているが、航空旅行は世界経済の中で

【IATA 20 年 11 月 24 日報告から】



② 日本の航空輸送実績 国内線・国際線の需要動向

2019 年と 2020 年 1 月から 10 月実績 10 月の国内線は 50% 国際線は 4%

国土交通省は 20 年 12 月 28 日に、10 月の国内線と国際線の旅客と貨物輸送実績を発表しました。

旅客輸送では、対前年比、国内線は約 50%、国際線は 4%と人の移動制限が大きく影響を受けています。一方、貨物輸送では国際線前年対比でほぼ同水準で堅調を維持しています。

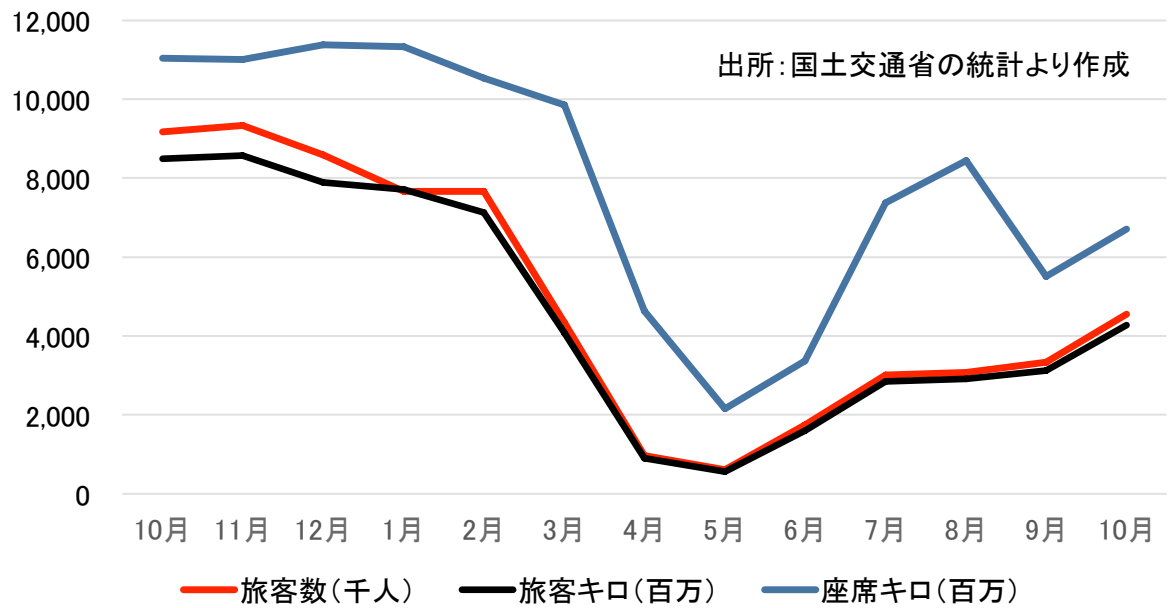
1. 国内定期航空

- (1) 旅客輸送は、人ベースで、対前年同月比 50.4%減、人キロベースでは、対前年同月比 49.6%減。座席利用率は、63.9%。
- (2) 貨物輸送は、トンベースで、対前年同月比 39.3%減(37.4%減)、トンキロベースでは、対前年同月比 38.8%減 (36.7%減)。重量利用率は、47.6%。

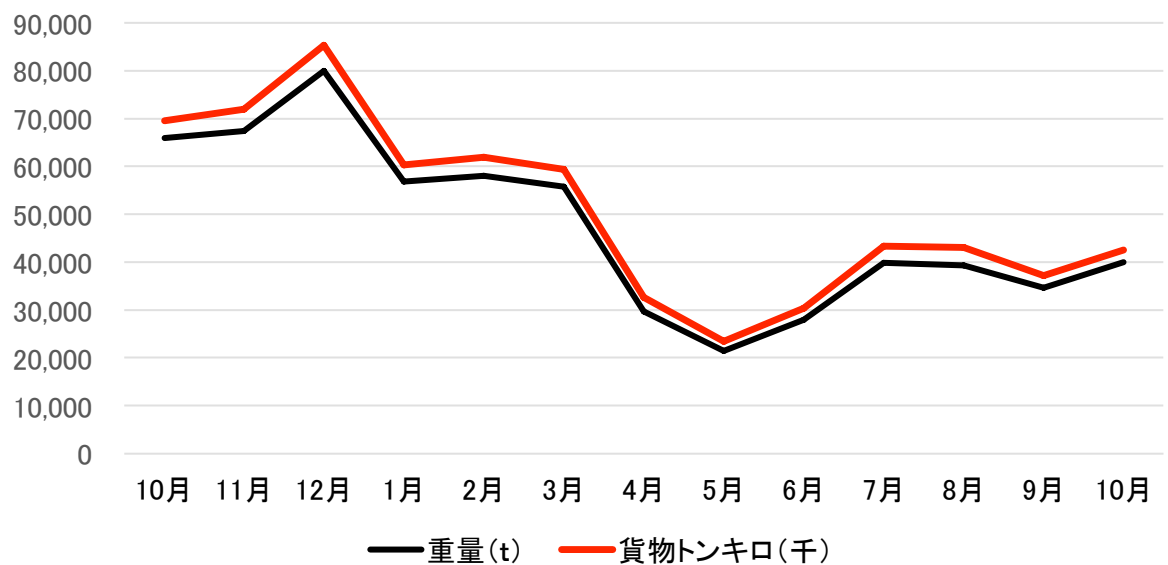
2. 国際航空

- (1) 旅客輸送は、人ベースで、対前年同月比 96.6%減、人キロベース、対前年同月比 95.0%減。座席利用率は、17.7%。
- (2) 貨物輸送は、トンベースで、対前年同月比 1.3%減(3.6%減)、トンキロベースでは、対前年同月比 0.2%増 (1.3%減)。重量利用率は、57.3%。

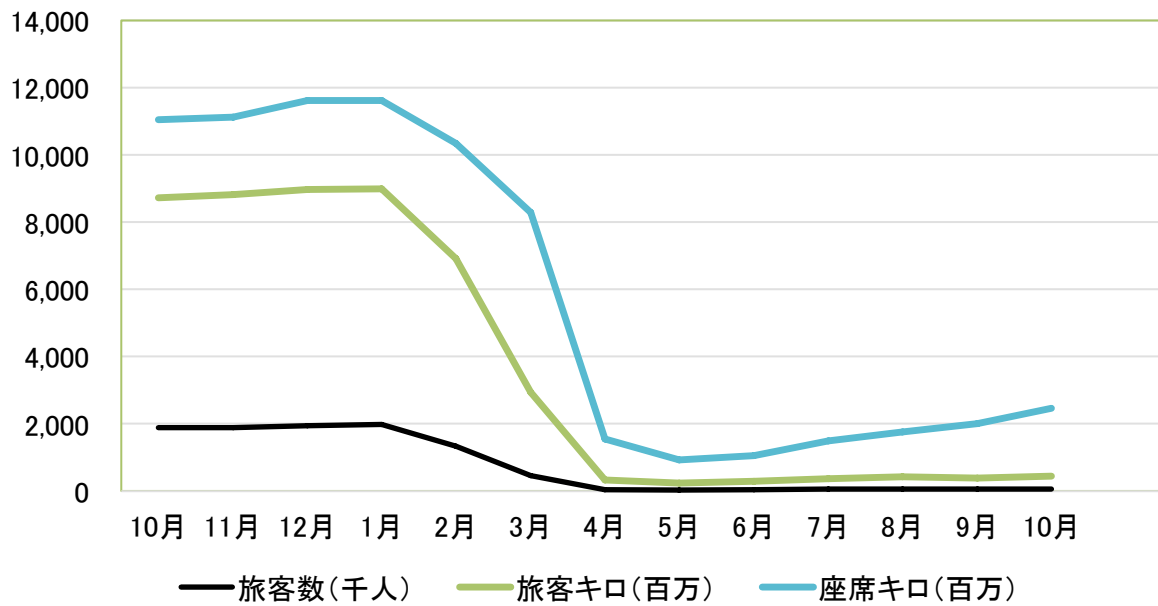
国内線 月次旅客輸送実績の推移 (19年10月～20年10月)



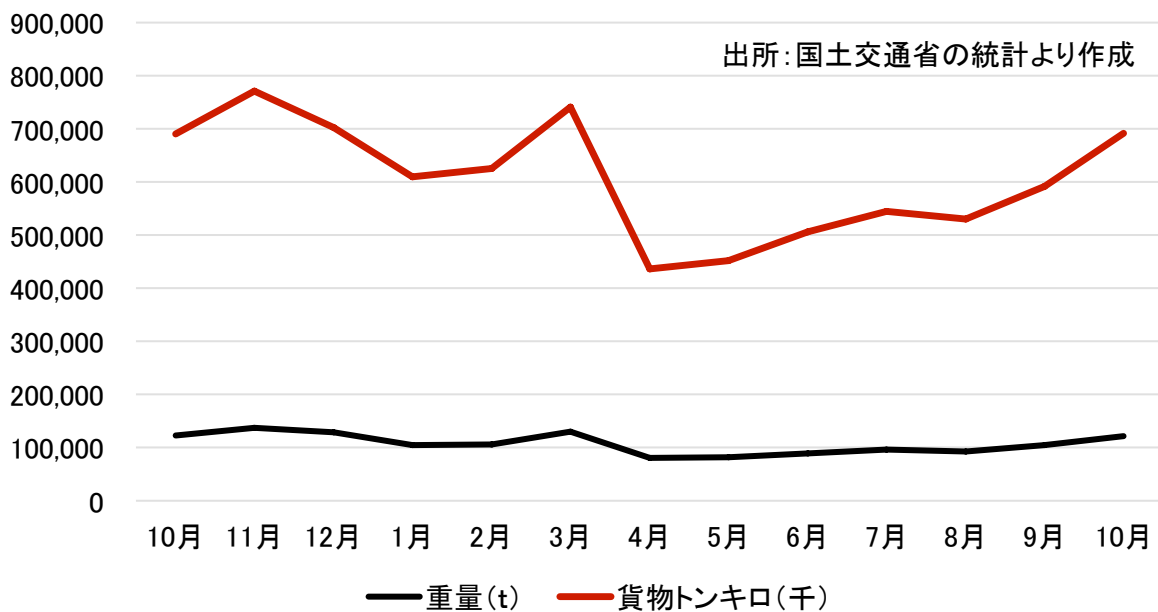
国内線 月次貨物取扱量の推移 (19年10月～20年10月)



国際線 月次旅客輸送実績の推移
(19年10月～20年10月)



国際線月次貨物輸送実績
(19年10月～20年10月)



グラフからコロナ禍の影響が伺うことができます。

(2) 日本と海外の航空各社の収支状況

① IATA 2020 年 2 月時点の水準回復は 24 年に 各国政府はさらなる支援を呼びかける

世界の航空各社は、新型コロナ感染の状況の中で業績が急激に悪化しています。

20 年 11 月 24 日に開催された IATA の年次総会で 20 年の業績と回復の見通しについての見解をウングデーリー 20 年 11 月 25 日号は以下のように報じています。

「2021 年の航空業界の業績予想について、387 億ドル（約 4 兆円）の損失を見込むとした。今年 6 月に発表された 2021 年の業績予想よりも、損失額が 158 億ドル拡大する予測だ。また、今年の業績予想についても 1185 億ドル（約 12 兆 3800 億円）の損失をみ込むとし、6 月時点の予想に比べて 843 億ドル損失幅が拡大する」との予測をした。

IATA は 2021 年の旅客数について、28 億人と予想。今年の旅客数予想と比較して 10 億人増える計算だが、それでも 2019 年実績と比較すれば、実に 17 億人下回る予想だ。旅客あたりのイールドについてもほぼ横ばいで推移すると予想しており、平均搭乗率は 72.7%に改善する見通し。

IATA はこうした予想結果を踏まえ、「2021 年は 2020 年と比較して業績は改善するものの、回復までの道のりは長く、困難なものになると予想している」としており、旅客数が 2019 年の水準に戻るのは早ければ 2024 年までと予想しているものの、「いくつかの重要な課題には、緊急の注意が必要だ」として警鐘を鳴らした。

また、IATA は各種新型コロナ検査やワクチンの普及に伴い、2021 年半ばまでに何らかの国境開放が行われると仮定。その結果、全体収益は 4590 億ドルと、2020 年に比べると 1310 億ドル改善すると予想した。

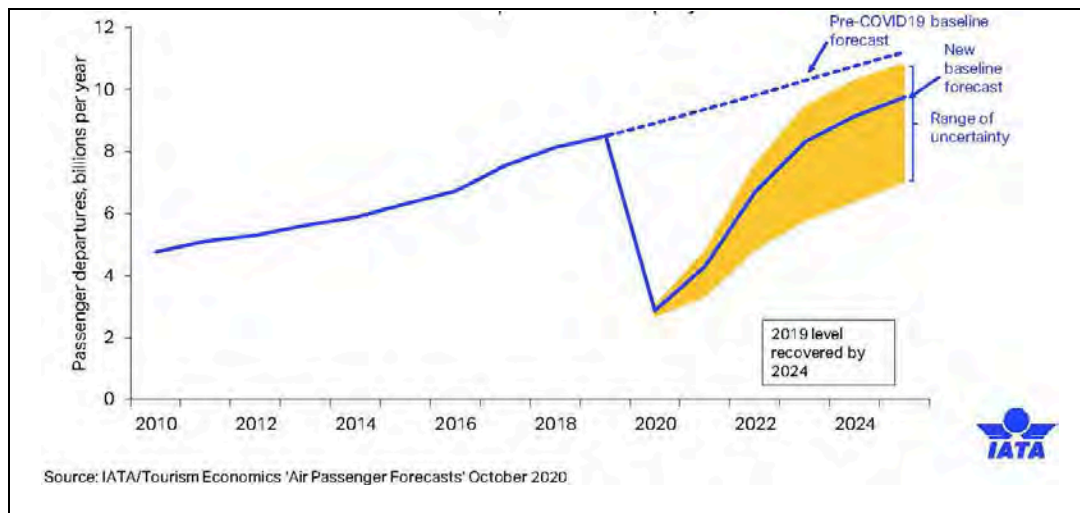
IATA の予測では来年上半期中は毎月平均 68 億ドルものキャッシュが流出するとし、2021 年第 4 四半期（9-12 月）にキャッシュプラスへと転じるまでの間、巨額のキャッシュ流出が続くとの見方を示した。

こうした状況がしばらく続くことから、ジュニアック CEO は「危機は誰もが予想していた以上に長く続いているため、さらなる支援が必要とされている。すでに 6510 億ドルに膨れ上がった巨額の負債を増やさない形で提供されなければならない」ことを強調。巨額の負債を抱えた航空会社に更なる負債を増やすことのないかたちで、各国政府が業界を支援することを呼びかけた。

ワクチンのニュースはポジティブですが、回復にはまだ時間がかかります

ワクチンの実施に関する問題と経済的損害の影響

【IATA 20 年 11 月 24 日報告から】



グラフ 上から COVID19 以前のベースライン予測

新しいベースライン予測

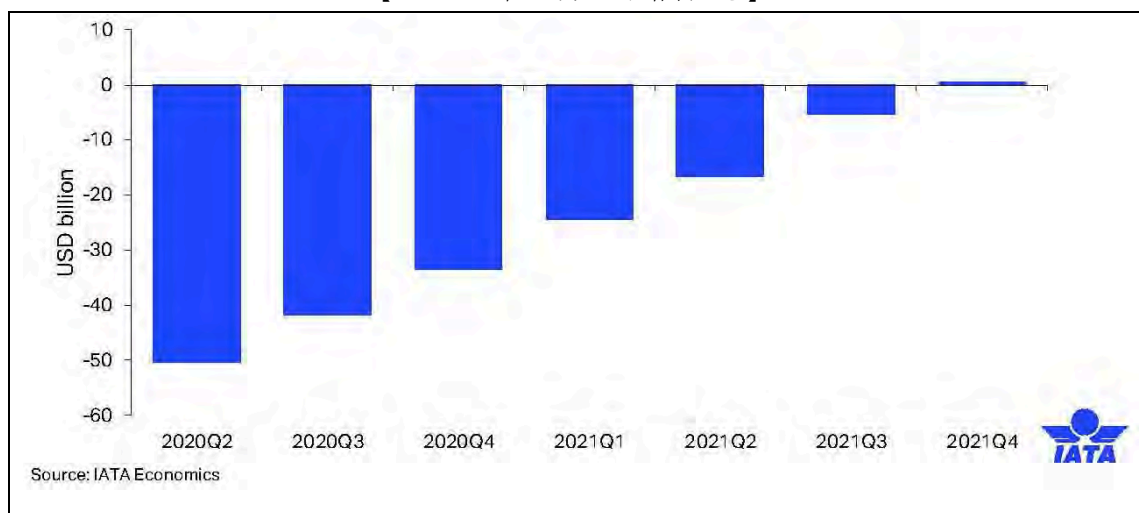
不確実性の範囲

□ 内 2019 年のレベルは 2024 年に回復

航空業界は 2021 年後半に現金をプラスに転じる可能性があります

2021 年下半期にワクチンが収益を押し上げる可能性があります、前半は困難です

【IATA 20 年 11 月 24 日報告から】



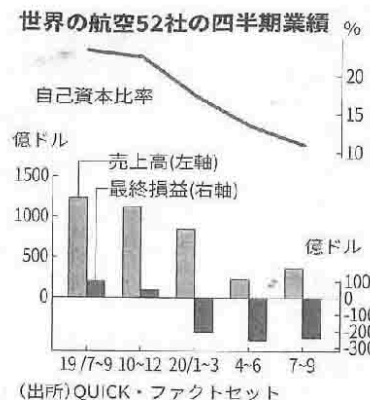
② 世界の航空各社はコロナ禍の状況下で大幅な減収と減損が続く

2020 年 11 月の時点で、航空会社の厳しい経営状況の中で、1 社あたりの自己資本比率は 11% と 1 年前から半減し、アメリカン航空やエアフランス・KLM など 12 社が債務超過となっています。

航空各社はこうした状況の中で、運休・減便、機材売却、人件費削減(レイオフ・賃金カット など)など大胆なリストラ行われています。また、タイ国際航空や LATAM 航空、豪ヴァージン航空、エアアジアジャパンなどで経営破綻、フィリピン航空の法的整理検討や、事業終了(運航停止)を打ち出す LCC も発生しています。

航空大手の最終損益と自己資本比率			
社名	4~6月期	7~9月期	自己資本比率(%)
大韓航空(韓国)	151億円	▲359億円	12
JAL	▲937	▲675	44
ANAHD	▲1088	▲796	32
シンガポール航空(シンガポール)	▲867	▲1810	42
仏蘭エールフランスKLM	▲3214	▲2048	債務超過
独ルフトハンザ	▲1837	▲2420	9
米アメリカン航空	▲2146	▲2491	債務超過
米デルタ航空	▲5936	▲5585	4

(注) ▲は赤字、自己資本比率は9月末時点、一部海外勢の自己資本比率は総資産に対する純資産の割合



20年11月20日 日経新聞

③ 米国大手航空会社は第3四半期も大幅な赤字に

米航空大手3社の2020年4~6月期決算は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う旅行需要の急減を受け、いずれも2四半期連続で純損益が赤字となり、デルタ航空・ユナイテッド航空・アメリカン航空3社の純損益の赤字が計94億1100万ドル(約1兆100億円)となりました。

米国では新規感染者数が増加している中で、需要の回復が遅れ、業績不振が長引くことが懸念されています。各社は感染拡大を受けて、夏場の運航計画の見直しを迫られており、デルタ航空は8月の増便を1000便から500便に半減。アメリカン航空やユナイテッド航空は、7~9月の輸送能力を前年同期比60~65%減と計画しています。また、こうした航空各社への政府支援が9月で切れることで、各社はコスト削減(デルタ航空17,000人希望退職、ユナイテッド航空36,000人、アメリカン航空2,500人削減)を行うとしています。

	第2四半期(4月~6月)決算		第3四半期(7月~9月)決算	
	売上高	損益	売上高	損益
デルタ航空	14億6800万ドル	▲57億1700万ドル	30億6200万ドル	▲54億ドル
ユナイテッド航空	14億7500万ドル	▲16億2700万ドル		▲18億ドル
アメリカン航空	16億2200万ドル	▲20億6700万ドル		▲24億ドル

③ 欧州の英国航空、エールフランス KLM、ルフトハンザ・グループでも減損

欧州のブリティッシュ・エアウェイズ(BA)、エールフランス KLM、ルフトハンザ・グループの各社の第三四半期は、米国航空三社同様に減損となっており、政府からの支援を受ける中で人員削減(希望退職など)コスト削減を行っています。

④ アジアの航空会社も厳しい状況に

アジアの航空各社でもタイ国際航空の経営破綻をはじめシンガポール航空、キャセイ航空などで減収減損となっており、各社では賃金カット、希望退職や解雇などが行われています。韓国ではアシアナ航空の再建策として大韓航空との合併を国策として行うとしています。

(3)フラッグ キャリアも含め多くの航空会社がコロナ破綻

感染状況によってはさらに増える可能性も

日本においてマスコミ各社が報じたコロナ破綻した航空会社は、親会社の事業再編により事業終了などとなった会社も含めて以下の通りです。

タイ国際航空、LATAM 航空、アビアンカ航空、エアロメヒコなど、その国を代表するナショナル フラッグ キャリアや歴史のある大手航空会社も含まれています。

最近の報道では、「フィリピン航空が会社更生法の適用を検討」といった報道や韓国の LCC の苦境を伝える報道も繰り返されており、今後の感染動向によってはさらに増えかねない状況です。また、経営破綻という報道はされていませんが、大韓航空によるアジアナ航空を救済する買収など、業界再編の動きが出ているところもあります。航空各社のおかれた状況を見る上で、こうした業界再編やグループ企業の再編の動きにも目を向ける必要があります。

以下に、コロナ破綻等を報じた記事の要約を紹介します。

① 北米＝地域航空会社が破綻

- トランス・ステイツ・ホールディングスが所有するトランス・ステイツ航空は、20年末までにユナイテッド航空の地域航空会社であるエクスプレスジェット航空と業務統合する計画だった。しかし、コロナウイルスの影響のため、20 年 4 月 1 日にすべての運航を停止することとなった。
- トランス・ステイツ・ホールディングスが所有するコンパス航空も 20 年 4 月 7 日に運航を停止する。同社はアメリカンイーグルとして運航してきた。これによりトランス・ステイツ・ホールディングス傘下の航空会社はゴージェット・エアラインズ 1 社となった。
- 20 年 4 月 5 日、アンカレッジに本拠を置くレイバンアラスカ航空 (Ravn Alaska 旧エアアラスカ航空) は、連邦破産法第11条の適用を申請し、全ての事業を一時的に停止し、全てのスタッフを解雇。

② 中南米＝LATAM など大手のフラッグ キャリアが

- アエロメヒコ航空は、20 年 6 月 30 日、米連邦破産法 11 条の適用を申請し、事実上経営破綻した。同社は、破産法 11 条を活用して財政状態を強化し、新たな資金を調達することで流動性を高め、持続可能なプラットフォームを構築したいとしている。
- アビアンカ・ホールディングスは 20 年 5 月 10 日、日本の民事再生法にあたる米連邦破産法 11 条の適用を、ニューヨークの連邦破産裁判所に申請した。
- LATAM (ラタム) 航空 (チリのフラッグキャリア) グループは 20 年 5 月 26 日、同社とチリ、ペルー、コロンビア、エクアドル、米国の関連会社が、米国で連邦破産法11条の適用を申請したと発表した。

20 年 7 月 9 日、同様に LATAM ブラジル航空も米連邦破産法 11 条の適用を申し立てた。

また、LATAM アルゼンチン航空については、20 年 6 月 17 日、全ての運航を無期限停止とすることを決めた。同社が運航する国際線は、LATAM グループの航空会社が運航する。

③ 欧州＝アリタリアは国有化、大手傘下を含めて LCC の破綻が

- ノルウェーの LCC ノルウェー・エアシャトル (ノルウェー・ジャン・エアー) は 20 年 4 月 20 日、スウェーデンとデンマークにある操縦士や客室乗務員の管理などを手掛ける傘下の 4 法人の破産を申請した。スウェーデン・デンマーク政府に救済を求めたが不調に終わり、事業継続を断念した (影響を受けるのは、パイロット 1,571 人と客室乗務員 3,134 人。ノルウェーとフランス、イタリアに拠点を置くパイロット約 700 人、客室乗務員約 1,300 人は影響を受けない)。

ノルウェー・エアシャトルはノルウェー政府の休業者支援策で踏みとどまっていたが、20 年 11 月 19 日、アイルランドの裁判所に破産保護 (破産保護は、アメリカのチャプター 11 に相当) を申請し経営破綻した。

- デンマークのジェット・タイム (Jet Time A/S) は 20 年 7 月 21 日、破産申請の手続きを開始した。新生「ジェット・タイム」(Jetttime A/S) に社名を変更し、旧社が保有する機材と発着枠などを引き継ぎ、北欧市場を中心にチャーター

航空会社として再生を目指す。

- 英地域航空会社のフライビーは 20 年 3 月 5 日、破産申請し、管財人の傘下に入り、経営破綻した。顧客に対しては、全便を運航停止にすると通告した。
- ヴァージン・アトランティック航空は 20 年 8 月 4 日、米国で連邦破産法 15 条の適用を申請した。連邦破産法 15 条は、米国以外の企業の、米国内における資産を保護する(差し押さえや債権者による処分の禁止など)。ヴァージン・アトランティック航空は、英国法に基づく再建計画を米国の裁判所に認めてもらうために申請したと説明している。
- 20 年 4 月 8 日、ルフトハンザグループは、新型コロナウイルスによる航空需要の減退により、グループ内の LCC、ジャーマンウイングスの事業を打ち切ると発表した。
- LEVEL ヨーロッパ(ウィーンやアムステルダムを拠点に、IAG 傘下の LCC である LEVEL のブランドで運航する航空会社)は、20 年 6 月 18 日に破産手続きを申し立てると発表した。すでに 3 月時点で運航を停止している。予約客に代替便を手配することはできないとしている。
- IAG は 20 年 7 月 8 日、傘下の LEVEL フランスの清算を決定した。同社は 06 年、フランス籍の長距離 LCC L'Avion として誕生。09 年にブリティッシュ・エアウェイズが買収。18 年から LEVEL ブランドで運航していた。これにより LEVEL ブランドは、スペイン籍の LEVEL のみとなった。
- エア・イタリアは、20 年 2 月 11 日に開催した株主総会にて、会社清算を決議した。2 月 11 日から 25 日のフライトは他社が代替運航し、それ以降は全額返金で対応する。
- イタリアのパトウアネッリ産業相は 20 年 4 月 23 日、アリタリアが 6 月に完全国有化されると発表した。アリタリア航空は 5 月 2 日、イタリア製府に「特別管理(extraordinary administration)」を申請すると発表した。自主再建を断念し、事実上経営破綻した。
- トルコの LCC 大手アトラスグローバル(旧アトラスジェット)は 20 年 2 月 14 日、資金繰り難を理由に裁判所に破産法の適用を申請し、事実上倒産した。
- 20 年 12 月 25 日、モンテネグロのムラデン・ボジャニッチ資本投資大臣は、新型コロナウイルスの影響で財務が悪化しているモンテネグロ航空に「法的支援は出来ない」とし、「会社清算の予定である」と明らかにした。21 年 1 月 4 日、シーニュースは、「政府は、モンテネグロ航空に代わる新たなフラッグキャリア、トゥーモンテネグロ(資本金 3,000 万€、内政府が 400 万€出資)を設立した」と報じた。これに伴い、国営モンテネグロ航空は清算となる。
- トルコのサンエクスプレスは 20 年 6 月 23 日、子会社であるサンエクスプレス・ジャーマニーを清算すると発表した。サンエクスプレスは、トルコのターキッシュ・エアラインズとルフトハンザドイツ航空の共同事業。

④ アフリカ＝南アフリカ航空は会社更生法による経営再建を断念

- 20 年 4 月 24 日、モーリシャス航空は、自主管理下に置くを発表した。同社は任意管理手続きに移行し事実上の経営破綻となる。(自主管理:破綻した会社の取締役が外部の管理者を任命し、会社の清算を防止または遅延できるかどうかを調査した上で、清算すべきかどうかを取締役と債権者に勧告する)
- 20 年 5 月 4 日、南アフリカ政府は、南アフリカ航空を清算し新会社を設立することを決定したと発表。19 年 12 月、政府は、会社更生法を適用し経営再建をすることを目指していたが、新型コロナウイルスの影響がとどめを刺し、止む無く断念した。

⑤ アジア＝タイ国際航空は会社更生に、海航集団は公的管理に、LCC も

- 20 年 2 月 29 日、海航集団は、海南省政府が経営に参画(公的管理下)したと発表した(政府介入では、過去最大規模)。関連事業の売却等を行い、再建をめざす方針であったが、21 年 1 月 29 日、期限内に債務を返済できなかったため債権者団が海南省の裁判所に破産と再建を求めて破産申請を行った。傘下には海南航空、上海の貨物航空会社である金鵬航空(15 年より旅客便も運航)、香港航空などがある。
- キャセイ・パシフィック航空は 20 年 10 月 21 日、キャセイ・ドラゴン航空部門を閉鎖すると発表した。新型コロナウイルスのパンデミックに伴う事業再編の一環。ドラゴン航空は 21 日に営業を終了する。事業再編計画は

同社の取締役会で承認されている。

- イースター航空は 21 年 1 月 14 日、ソウルの回生裁判所に更生手続を申請した。裁判所は 15 日、更生手続の開始前に債権者が資産の仮差し押さえや売却ができないよう、保全処分と包括的禁止命令を出す方針を発表した。裁判所は「イースター航空のノウハウを活用できる合併や買収等の方法を探す」としている。
- タイ国際航空は 20 年 5 月 19 日、同社が申請した破産法に基づきタイ中央破産裁判所に提出した会社更生手続について、タイ政府が承認したと発表した（現在タイ国際航空は、裁判所の破産法の適用決定を受け、更生計画を策定中。計画は 3 月初めに出される予定）。
- タイの LCC ノックスクートは 20 年 6 月 26 日、取締役会で会社清算を決定した。清算は 7 月 14 日の定時株主総会で決議された。ノックスクートは、シンガポールの LCC スクートと、タイを拠点とする LCC ノックエアが 49% ずつ出資した共同事業。
- タイの LCC ノックエアラインズは 20 年 7 月 30 日、タイ中央破産裁判所に破産法に基づく会社更生手続を申請した。タイを拠点とする航空会社の破綻は 3 社目。同社はバンコクを拠点に国内や中国、日本の広島など約 30 都市に路線を持つ。
- エアアジア・ジャパンは 20 年 10 月 5 日、事業継続を断念する方針を決め、国土交通省に全路線を 12 月 5 日で廃止ことを届け出た（廃止まで運休を継続）。また、11 月 17 日には東京地裁に自己破産を申請。同日地裁は、保全管理命令及び破産手続開始を決定した。

⑥ オセアニア＝豪州 2 位のヴァージン・オーストラリアが破綻

- ヴァージン・オーストラリアの取締役会は、20 年 4 月 20 日、破産状態にあると判断し、日本の民事再生法に当たる任意管理手続の適用申請を行うと決定。21 日、任意管理手続に入った。
- ヴァージン・オーストラリアは、20 年 8 月 5 日に出した再建計画の中で、傘下の LCC タイガーエア・オーストラリアの廃業を決めた。予約済み旅客に対しては、23 年 6 月 30 日まで利用できるヴァージン・オーストラリアの同額の旅行クレジットを提供する。

「コロナ破綻」した航空会社のまとめ

地域	航空会社名	適用法など	申請・決定日
北米	トランス・ステイツ航空	全便運航停止	20 年 4 月 1 日
	レイバンアラスカ	米国破産法 11 章	20 年 4 月 5 日
	コンパス航空	全便運航停止	20 年 4 月 7 日
中南米	アビアンカ	米国破産法 11 章	20 年 5 月 10 日
	LATAM 航空（チリ、ペルー、コロンビア、エクアドル、米国の関連が対照）	米国破産法 11 章	20 年 5 月 26 日
	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
欧州	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
	LEVEL フランス	会社清算を決定	20 年 7 月 8 日
	ノルウェー・ジャン・エアー	スウェーデン、デンマークの法人が破産申請 ノルウェーの法人が破産保護（米破産法 11 章に相当）を申請	20 年 4 月 20 日 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
リ カ	モーリシャス航空	自主管理下に	20 年 4 月 24 日
	南アフリカ航空	会社清算・新会社設立	20 年 5 月 4 日
ア ジ ア オ セ ア ニ ア	海航集団	海南省政府の公的管理下に 債権者団による破産申請	20 年 2 月 29 日 21 年 1 月 29 日
	タイ国際航空	破産法(会社更生)申請	20 年 5 月 19 日
	ノックスークト	会社清算を決議	20 年 7 月 14 日
	ノックエアラインズ	破産法(会社更生)申請	20 年 7 月 30 日
	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
	豪バージン	任意管理手続きを適用申請	20 年 4 月 20 日
	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

注: 本表はマスコミ各社の報道をもとに航空連が取りまとめたものである。表の「適用法など」欄で記載している「破産」、「会社更生」等の用語は、報道された用語をそのまま使用している。日本の法律に照らし合わせて用いた用語とは言い切れない面があることから注意が必要。

(4) 各国政府の航空産業維持を図る施策について

① 施策の柱と財政措置

新型コロナウイルスのパンデミックにより、各国の入国制限と国内の移動制限によって 20 年の航空需要は 19 年対比で 60%が蒸発し、各国の航空産業は大きな経済的な打撃を受けています。

国土交通省は、20 年 10 月 28 日に「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」に続いて「改定」を 20 年 12 月 23 日に発表しました。

各国政府は重要なインフラである航空産業の経済的な影響に対し維持するための財政措置を講じる施策を行っています。

①運輸総合研究所・JTTIR 研究会報告(20 年 12 月 2 日)と国際問題研究所リポート(20 年 7 月)

②国際航空運送協会・IATA の年次総会報告(20 年 11 月 24 日)

③国際運輸労連・ITF の調査(20 年 11 月)、

④国土交通省・「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(改定)」(20 年 12 月 23 日)

上記の 3 つの報告と施策から「施策の柱」と「財政措置」がどのような内容と財政規模なのかを整理しました。

私たちは、各国政府の航空産業を維持するための施策を検証し、日本政府への日本の航空産業を維持する施策の強化を求めているかなければなりません。

施策の柱
①航空会社への貸金補填や租税の減免
②航空会社と関連への融資
③航空会社への資本参加・国有化
施策の財政規模
ITF の調査、23 カ国、総額 1,250 億米ドル(12 兆 750 億円・1 \$ 103 円)
国別の財政規模上位 5 カ国
米国 610 億米ドル・6.2 兆円、
シンガポール 147 億米ドル・1.5 兆円、
ドイツ 113 億米ドル・1.1 兆円、
フランス 83 億米ドル・8,579 億円、
フィンランド 83 億米ドル・8,579 億円

② 3 つ報告と施策の概要

その 1 運輸総合研究所 「政府の一層の対応強化」を提起

運輸総合研究所研究報告会・2020 年冬(20 年 12 月 2 日)にて、運輸総合研究所客員研究員・藤本修一全日空常勤顧問から「新型コロナウイルス 感染症による航空業界への影響とその対応策」と題する講演を行いました。講演で「各国政府の動き」として 8 カ国、米国、ドイツ、フランス・オランダ、イタリア、韓国、シンガポール、日本の施策を解説し、「パンデミックで各国政府の航空便運航禁止により需要が「蒸発」した。「需要」の蒸発は政府の責任で航空会社は不可抗力と指摘し、政府の一層な支援」の必要性を強調しました。

【講演の資料全文は 58 ページ～75 ページを参照】

各国政府の動き

国・地域	航空会社	支援内容	主な条件・その他
米国	米系各社	250 億 USD (約 2.7 兆円) の雇用助成	9 月までの雇用維持 小規模国内路線の維持
		250 億 USD のローン	財務省へのワラント発行
ドイツ	ルフトハンザ	90 億 EUR (約 1.1 兆円) の政府支援	フランクフルト・ミュンヘン両空港で 各 24 回分の発着枠の割譲
		内訳は、①57 億 EUR 資本注入(サイレント) ②30 億 EUR 政府保証債③3 億 EUR (20%) の 株式取得	③敵対的買収等があった場合 25%まで 転換し拒否権発動
フランス	エールフランス・KLM	フランス政府保証・融資で 70 億 EUR (約 8,400 億円)	フランス政府は CO2 排出削減に向け、 2.5 時間以内の鉄道代替手段がある国 内路線について運休を求める見通し
オランダ		オランダ政府保証・融資で 34 億 EUR (約 4,080 億円) を借り入れ	
イタリア	アリタリア	政府は完全国有化を実施、少なくとも 30 億 EUR (約 3600 億円) の資本を注入	運航規模の縮小
韓国	大韓航空 アジアナ航空	合計 2.9 兆ウォン(2,610 億円)の政府系銀 行から金融支援	
シンガポール	シンガポール航空	筆頭株主の政府系投資会社から最大 150 億 SDG (1.2 兆円) の資金調達	
日本	全日空 日本航空	国管理国内線空港使用料 7 ヶ月管弦楽(9 ～ 2 月△45%・約 55 億円)	(政府に対して更なる減免措置拡大な どを要請中)

運輸総合研究所研究報告会 2020 年冬 20 年 12 月 2 日から

運輸総合研究所「ワシントン国際問題研究所レポート・20 年 6 月

「コロナウイルス 支援・救済・経済保障」法・CARES 法による二つの柱による航空会社への支援

その 1 : Payroll Support Program(賃金補填)

旅客航空会社 総額 250 億ドル(2 兆 5,750 億円)

American 58 億ドル(5,974 億円) Delta 54 億ドル(5,562 億円)

United 50 億ドル(5,150 億円)

その 2 : Loan Program(融資)

旅客航空会社 総額 250 億ドル(2 兆 5,750 億円)

American 47 億 5,000 万ドル(4,892 億円) Delta 46 億ドル(4,738 億円)

United 45 億ドル(4,635 億円)

その 2 IATA の 2020 年年度総会報告で援助の規模・内容を分析

各国政府からの 1,730 億米ドル(17 兆 8,190 億円)の援助

返済する援助 950 億米ドル(9 兆 7,850 億円)

ローン 820 億米ドル(8 兆 4,460 億円)

納税猶予 120 億米ドル(1 兆 2360 億円)

(法人税 100 億米ドル 航空券税 30 億米ドル 燃料税 10 億米ドル)

返済不可の援助 780 億米ドル(8 兆 340 億円)
 貸金補助 460 億米ドル(4 兆 7380 億円)
 現金注入・エクイティ融資 230 億米ドル(2 兆 3,690 億円)
 航空券税・免除 70 億米ドル(7,210 億円)
 法人税・免除 20 億米ドル(2,060 億円)

その3 国土交通省

「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ（改定）」

10 月に続き、12 月に改定を発表

【主な支援施策】

20 年度下期国管理空港の着陸料の減免 約 55 億円
 21 年度空港使用料・航空機燃料税の減免 約 1200 億円
 20 年度下期の着陸料等の支払い猶予 480 億円
 21 年度繰越欠損金の控除上限の特例 航空会社・5000 億円
 雇用調整助成金・産業雇用安定助成金(仮称) 約 480 億円申請済み・12 月時点
 空港会社への財政投融资 949 億円
 空港会社への無利子貸付等 234 億円

【パッケージのプレスリリース、概要と本文全文は 76 ページ～88 ページを参照】

その4 ITF の調査・航空業界への政府支援策に関する分析

23 カ国、総額 1,250 億米ドル(12 兆 750 億円 1 \$ 103 円)以上

- ①総財政援助の約 50% (601 億米ドル・6 兆 1,903 億円) は、主に政府ローン
- ②株式転換社債の購入 シンガポール、イタリア、香港、ドイツ、フィンエアー
- ③貸金補填 米国(約 320 億米ドル・3 兆 1,106 億円)、シンガポール(約 2 億 9600 万米ドル・304 億円)、オランダ、ロシア、香港、イスラエル

【航空業界への政府支援策に関する分析：分析全文は 89 ページ～93 ページを参照】

23 カ国・政府支援額 ITF 調査から

国	USD	千円	国	USD	千円
Nigeria	10,300,000	106.1	Switzerland	2,142,000,000	22,062.60
Denmark	151,000,000	1,555.30	UK	2,772,000,000	28,551.60
Israel	187,500,000	1,931.20	South Korea	2,848,000,000	29,334.40
Russia	310,000,000	3,193.00	Netherlands	4,046,000,000	41,859.20
Colombia	370,000,000	3,811.00	Italy	4,141,200,000	42,654.30
Austria	499,800,000	5,147.90	Hong Kong	5,070,000,000	52,221.00
Sweden	501,000,000	5,160.30	Finland	8,330,000,000	85,799.00
Norway	549,000,000	5,654.70	France	8,330,000,000	85,799.00
New Zealand	612,000,000	6,303.60	Germany	11,364,500,000	117,054.30
Spain	1,201,900,000	12,379.50	Singapore	14,753,380,000	152,067.10
Portugal	1,428,000,000	14,708.40	USA	61,000,000,000	628,300.00
Australia	1,508,180,000	15,534.20	Grand Tota	125,058,350,000	1,288,101.00

③ 日本の航空産業を維持する「支援パッケージ」の一層の拡充を求めよう

米国、ドイツ、シンガポール、日本の20年10月23日時点の航空産業維持施策の概要は以下の通りです。他の3カ国と対比すると見劣りする施策と言えます。

20年10月23日時点の各国の航空インフラ維持の財政規模

米国	総額6兆2,830億円 貸金補填 約2.7兆円 会社への融資 約2.7兆円
独	総額1兆1,639億円 ルフトハンザへの融資・債務保証 出資
シンガポール	総額1兆5,141億円 株式転換社債の購入
日本	国管理空港国内線着陸料の減免 55億円

国土交通省は20年10月の「支援パッケージ」を補強する「支援パッケージ(改定)」を出しました。前文には10月に無い踏み込んだ姿勢が示されています。

【前文・抜粋】

新型コロナウイルスの影響により、過去に例を見ない規模での航空需要の大幅な減少が長期化し、約24万人の雇用を支える航空・空港関連企業は、2018年度の売上高約5兆円から今年度は約6～7割程度の減収が見込まれるなど、極めて厳しい経営状況が続いております。

航空ネットワークは、公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、インバウンドなどポストコロナの成長戦略の実現にも不可欠なインフラです。この航空ネットワークを維持・確保するとともに、これを担う産業を、その雇用を守りつつ支援するため、……

「支援パッケージ(改定)」補強された財政措置 20年12月21日

日本	空港使用料・航空機燃料税の減免 1200億円 繰越欠損金の控除上限の特例 約5000億円 (航空会社からの申請された雇用調整金の総額 490億円 10月時点)
-----------	---

前述した、各国の航空インフラ維持施策からみると、10月の「支援パッケージ」では国管理空港国内線着陸料減免55億円から、12月の「支援パッケージ(改定)」では、空港使用料・航空機燃料税の減免1200億円と拡充されました。

米国ではIAMをはじめとする航空労働団体と、航空業界団体A4Aなど航空産業の維持の声をまとめて議会への取り組みを強め、9月に失効したCARES法を12月に復活を果たし3月まで貸金補填を実現させました。

日本においても海外の航空産業維持施策をも参考にして、さらなる「支援パッケージ」の拡充を求めていこうではありませんか。

(5) 各社の財務基盤等について

本項では 20 年度上半期の決算上半期決算をもとに各社の財務基盤の状況を見ていきます。ただし公表された決算の詳細との関係で全日空と日本航空の 2 社を中心としたものとなります。

① 各社の中間決算の状況

航空各社の 20 年度上期決算

	売上高	営業損益	経常損益	純損益	通期営業利益見通
ANA	2918	▲2809	▲2686	▲1884	▲5050
JAL	2001	▲2193	※▲2239	▲1627	※▲3800～3300
JTA	78	▲62	▲62	▲43	見通せず
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	見通せず [※]
SFJ	78.5	▲63.4	▲64.4	▲64.1	見通せず [※]
ピーチ	84				

注: 各社の決算表を基に作成、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。

需要の激減、大幅な減便が続く中、航空各社の上期決算は、営業損益で全日空が▲2,809 億円、日本航空が EBIT で▲2,193 億円となるなど、極めて厳しい収支状況となりました。

通期見通しも厳しく、全日空は売り上げ 7,400 億円 (前年は 1 兆 2,342 億円)、営業損益は 5,050 億円の赤字を、日本航空は売り上げ 5,300 億円～6,000 億円、EBIT (財務・法人所得税前利益) は 3,800 億円～3,300

億円の赤字を予想しています。

大幅な損失が見込まれる中、航空各社は資金流出を抑えるとともに、流動性を確保するために金融機関からの融資や増資などで資金調達を進めており、各社の有利子負債は中間決算時点でも大きく膨らみ、今後の事業運営に影響を及ぼすことが予想されます。

5 月の緊急事態宣言解除以降、国内線の復便が進み、Go To トラベルなども始まったことから、一旦は 90% 代まで復便がされ、旅客数の回復も見られましたが、新型コロナウイルスの第 3 波の勢いが止まっておらず、年が明けた 1 月 7 日には再度緊急事態宣言が出され、その期間中は 50% 前後の減便と、再び大幅な減便が実施されています。また、国際線は依然として壊滅的状況が続いています。需要の回復は感染状況の動向やワクチン接種の普及にかかっている状況です。

② 借入金等で流動性を高めた結果、有利子負債は大きく膨張

◆有利子負債と借入金の状況

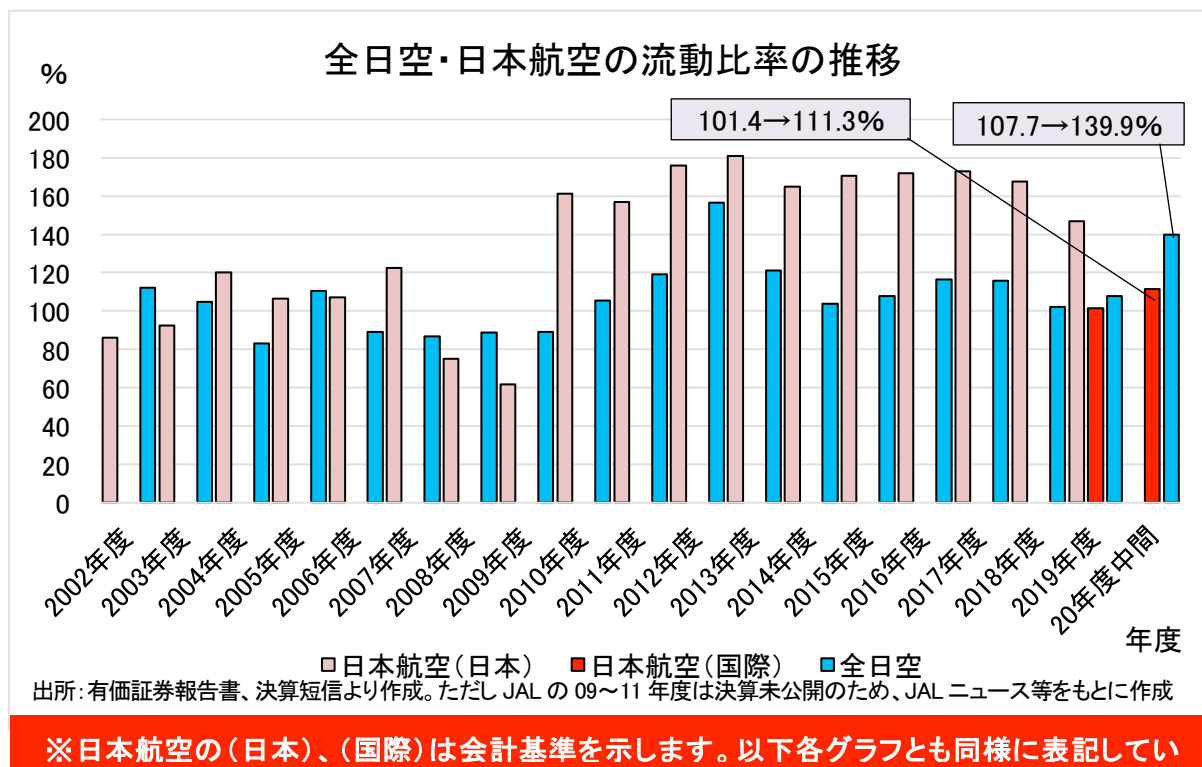
現在のような大幅な赤字が続く下では、資金の流出は避けられません。だからこそ航空各社は手元資金確保に向けて動き、流動性を確保してきました。

金融機関からの融資などで資金調達を進めた結果、20 年 9 月末現在の流動比率は、20 年 3 月時点と対比して、全日空が 107.7% から 139.9% に、日本航空が 101.4% から 111.3% へと高まりました (以上グラフを参照。なお、日本航空は 20 年度より国際会計基準を適用しており、日本の基準で計算すればさらに高まる)。しかし、当然ながら資金調達により返済が必要な有利子負債は大きく膨らみ、全日空が 20 年 3 月末の時点から 4,726 億円増の 1 兆 3,155 億円となり、07 年度以降では最大の有利子負債を抱えることとなりました。また、同様に日本航空は 2,237 億円増の 5,011 億円へと増加していますが、再建計画の中で銀行の債権放棄など大幅な軽減措置が取られた 11 年度とほぼ同額の水準にとどまっています。このように膨らんだ有利子負債を抱えることとなったことから、後のより厳しい事業運営を強いられることとなります。

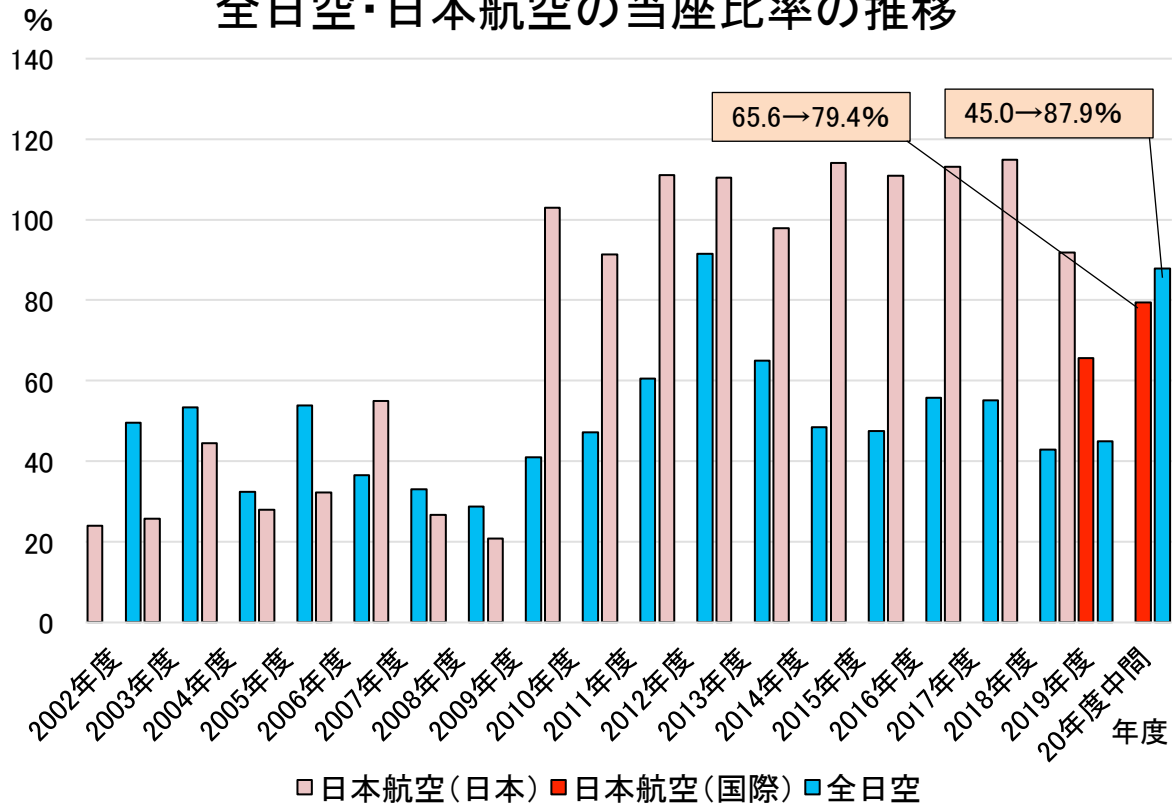
※流動比率とは、流動資産を流動負債で割ったもので、会社の短期的な安全性を判断するための指標といえます。流動資産とは、1 年以内に現金化される資産をいい、流動負債は 1 年以内に支払いが必要な負債です。安定的な資金繰りをする上で、流動負債の額を超える流動資産を持つのがよいということになります。

※当座比率は、流動比率より短期の安全性をシビアに判断する指標といえます。流動資産の中でも換金性

の高い当座資産を流動負債で割って算出します。当座資産は、「現預金」のほか、「売掛債権」（売掛金や受取手形）「有価証券」など、すぐに換金可能な資産です。売上債権には不良債権や決済期日等の問題がありますので、よりシビアに見る必要があるときは注意が必要です。なお、グラフで示した当座比率は、当座資産として「現預金」と「有価証券」の合計額を用いて算出しており、よりシビアな数値となっています。なお日本航空の国際会計基準による数値は、「現預金」のみを当座資産として算出しています。

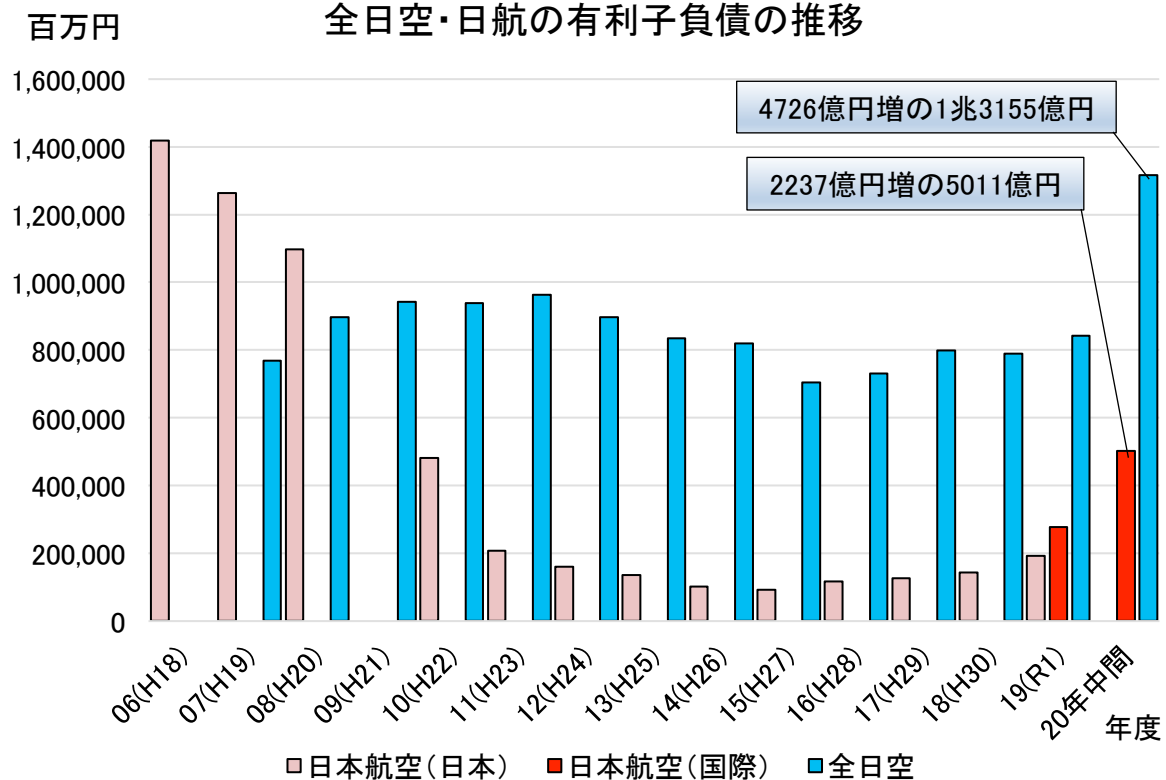


全日空・日本航空の当座比率の推移



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

全日空・日航の有利子負債の推移



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

◆キャッシュバーンと資金の余命

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(2021年1月23日付け「週刊ダイヤモンド」より)。

資金繰りを見る上で、流動性とともに、必然的に生じる資金流出(キャッシュバーン＝キャッシュ燃焼額)を見て置くことも必要です。日本航空は中間決算の中でキャッシュバーンが150～200億円/月(営業キャッシュフロー＋財務キャッシュフローの内有利子負債返済額)が見込まれると、試算結果を示していますが、全日空については示していません。

最近報道されたものでは、1月23日付けの「週刊ダイヤモンド」が、20年4～9月決算をもとに独自にキャッシュバーンを算出し、20年9月時点の手元資金でどのくらいの期間維持できるかその余命を試算した(表参

照)とし、「全日空、日航とも、今後約1年程度の手元資金を確保している」と、その結果を示しています。

◆中間決算以降の状況

中間決算(20年9月)以降の資金調達では、全日空は1億2,631万株を発行して最大3,321億円、日航は9,130,400株を発行し最大約1,826億円公募増資で調達すること、全日空はさらに劣後ローンで4,000億の調達もしています。また、新たな資金調達が必要となった場合で金融機関と協議し、全日空は融資枠を1兆3,000億円に拡大、日本航空は5,000億円の拡大をしており、新たな融資を受けることも可能な状況を作っています。このように、各社が「当面の資金調達は十分できている」と説明している通り、全日空も日航も、当面する要資金については十分確保できる体制を築いています。

また、海外に目を転じると、新機材導入に際し「セール・アンド・リースバック契約」を締結し流動性をたかめる動きも目立ってきています。セール・アンド・リースバックはリース債務の増加となりますが、機材更新を進めつつ手元資金は確保しておく一つの方策となります。

③ 経営の安全性や健全性を示す指標は

前項で見た通り、当面の資金確保はしましたが、他方で有利子負債は膨らみ、結果、財務体質の悪化が進行しています。有利子負債の増大で、航空各社の「健全性」「安全性」といわれる財務指標はどのように変化したかを以下に見ます。

◆自己資本比率=低下するも30%以上を維持

自己資本とは、返済の必要がない資本のことで、自己資本比率は、負債および純資産の合計額(総資本)に占める純資産の割合—(純資産/総資本)×100—で、会社の安全性・健全性を評価する上で最も基本的な指標といわれています。高ければ高いほど財務的には安定していることを示し、一般的には、50%以上あればかなり良好な状態で、少なくとも30%程度は確保しておくといわれています。

全日空と日本航空の自己資本比率の推移はグラフで示した通りで、両社とも自己資本比率が低下をしています。20年9月時点の全日空は32.3%と、13年度末の34.3%とほぼ同等の数値であり、日本航空の43.6%は13年度末と並ぶ数値です。両社とも20年の9月末時点においても、それなりに高い健全性を維持しているとみることができます。

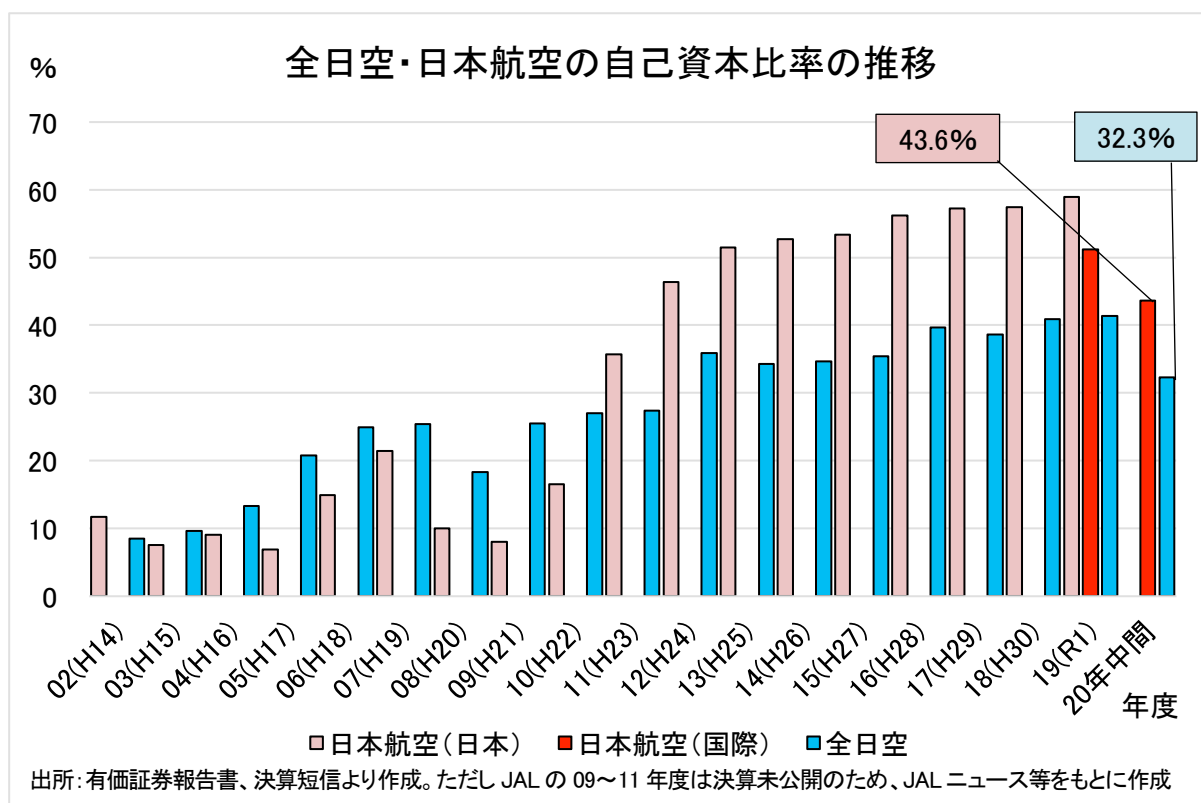
11月20日付日経新聞は、「世界の上場航空会社52社の2020年7～9月期の最終損益は245億7,800万ドル(約2兆5,500億円)の赤字(前年同期は95億ドルの黒字)となった。新型コロナウイルスによる渡

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

航制限の影響で収益規模の大きい国際線が低迷。人件費の圧縮など合理化が追いついていない。1 社当たり平均自己資本比率は 11%と 1 年前から半減し債務超過の企業は 12 社ある。」とのべて別表を記載しています。

この報道から窺える通り、全日空も日本航空も、世界と比して極めて高い健全性を有しているといえます。

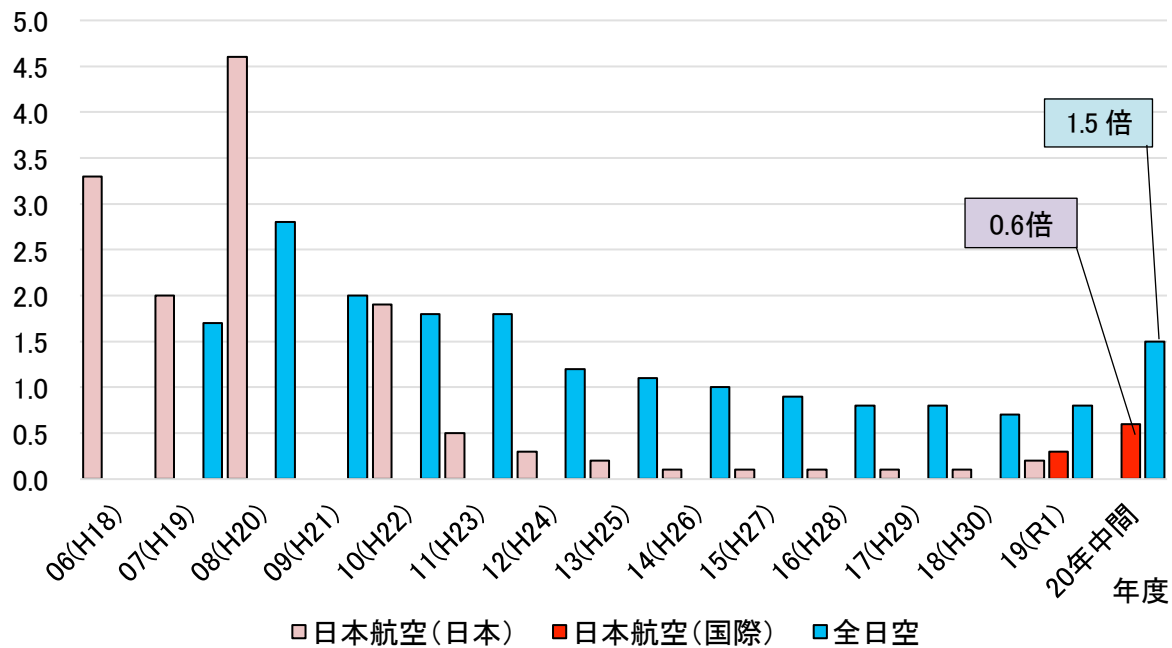


◆DE レシオ(負債資本倍率)は

DE レシオは、「負債資本倍率」とも呼ばれており、企業財務の健全性(安全性)を見る指標の一つです。企業の資金源泉のうち、負債(Debt)が株主資本(Equity)の何倍に当たるかを示すもので、有利子負債÷自己資本で算出します。DE レシオは長期の支払い能力を表す指標として用いられており、「負債は自己資本でまかなうことが望ましい」という考え方によるもので、一般的には 1 倍が目安などといわれています。しかし、業種によって大きく異なることや企業戦略によっても変動することから、同業種での比較や時々の情勢や事業戦略等と合わせて経年変化をよく見る必要があります。DE レシオは、数値が低いほど財務内容が安定していることを示します。

全日空及び日本航空の DE レシオの推移は次のグラフで示した通りです。

全日空・日本航空のDEレシオの推移

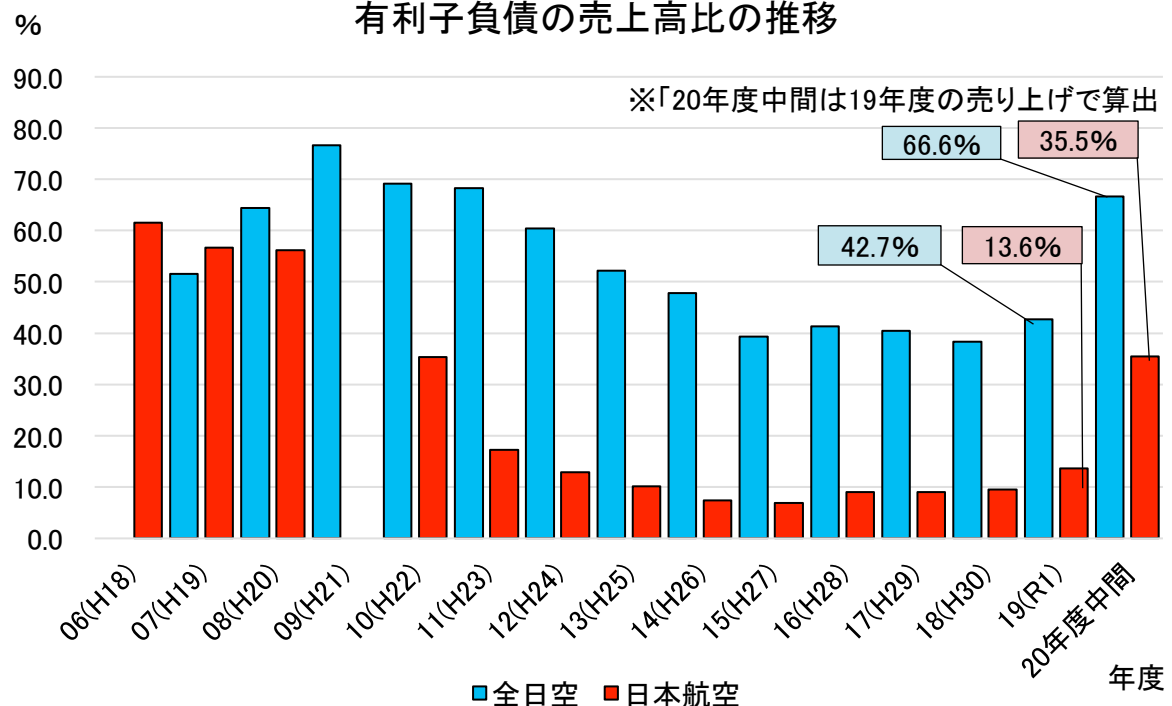


出所: 有価証券報告書、決算短信より作成。ただし JAL の 09～11 年度は決算未公開のため、JAL ニュース等をもとに作成

全日空の DE レシオは 19 年末と対比し 0.8 倍から 1.5 倍になっていますが、グラフの通り、12 年 3 月末以前よりも高い健全性を維持しています。また日本航空も同様に 19 年度末の 0.3 倍から 0.6 倍となりましたが、破綻以降、事業拡大は当時の中期計画の範囲内にとどめるとした「8.10 ペーパー」があったこと、また事業拡張も、借入金に頼らず極力自己資本で賄う方針で事業を進めてきたこともあり、0.6 倍という数値は極めて高い健全性を維持していると言える数値です。

◆有利子負債と事業規模の関係

有利子負債の売上高比の推移



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

有利

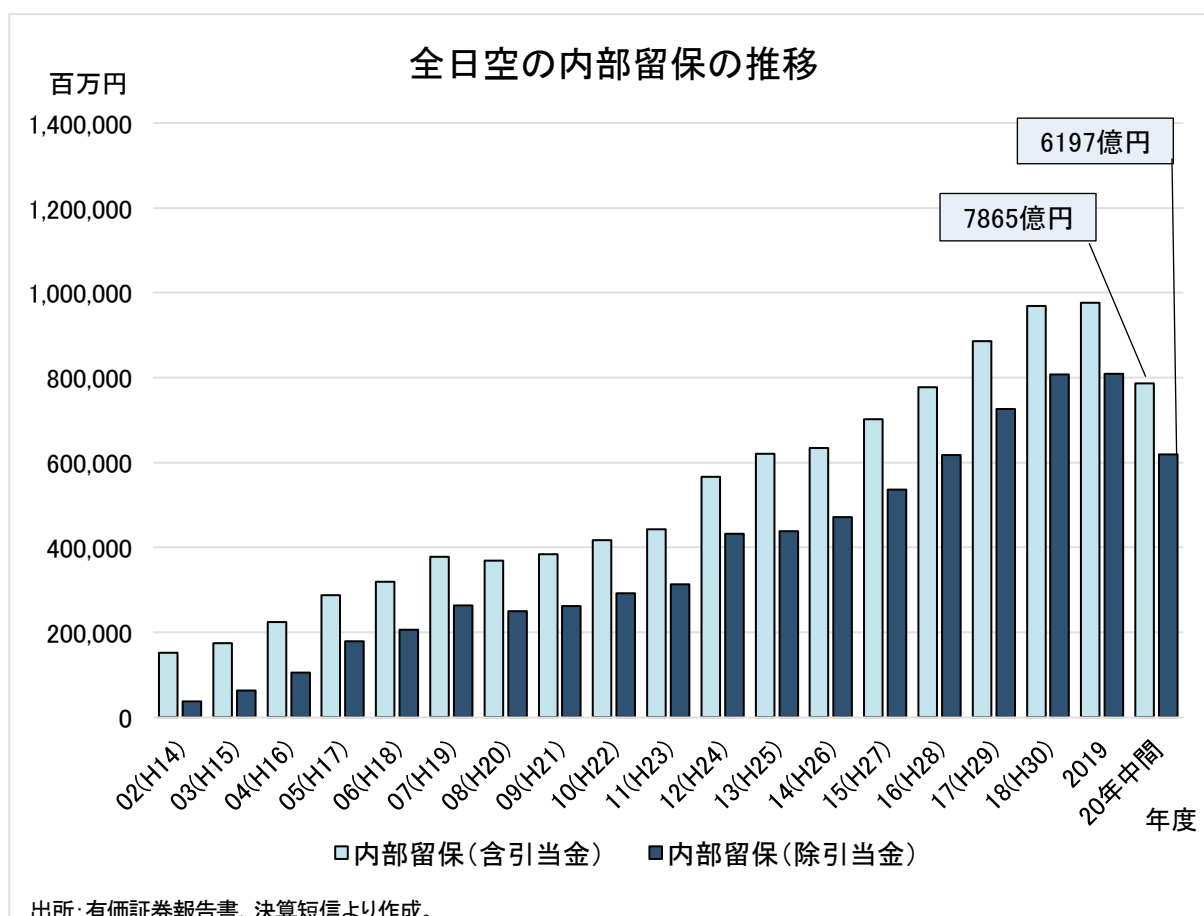
子負債と事業規模との関係を見る指標として、事業規模を示す一つの数値である年商(総売上高)を取り上げ、有利子負債の比率を算出してみました。結果は、グラフ「有利子負債の売上高比の推移」に示した通りです。ただし、2020年度中間決算時の数値は、コロナ禍という特異な状況下にあることから、「前年度(19年度)と同じ売り上げに回復した場合」を想定し、19年度の売り上げの何%に当たる有利子負債を有しているかを算出したものとなっています。

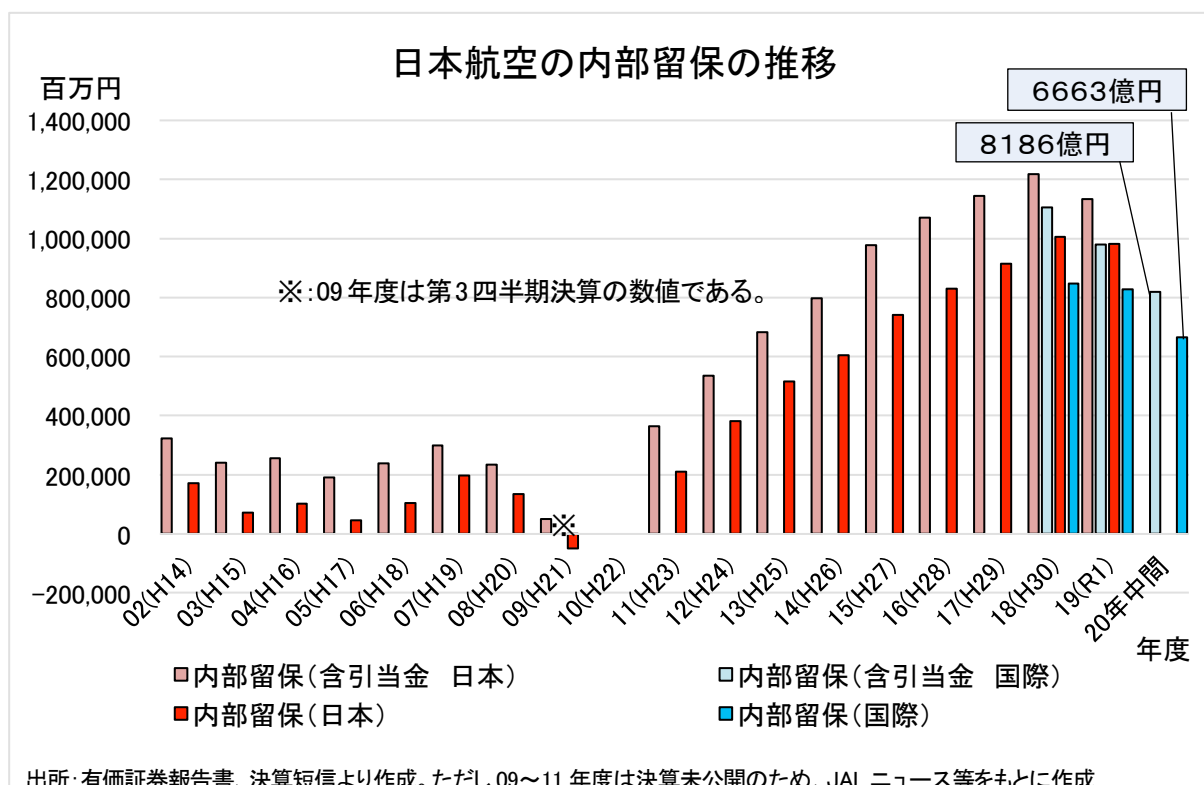
19年度並みに売り上げが回復すれば、20年9月時点での有利子負債は、全日空が年商の66.6%と2011年度末と同水準であり、日本航空は35.5%と、債権放棄で身軽となった再建初年度の10年度末と同等の数値となっています。あくまでも「19年度並みに回復」を想定した数値として参考程度に見てください。

◆内部留保は

全日空、日本航空ともこの10年間好業績を続け、2019年度末では、引当金を算入した数値で見れば1兆円に迫る規模まで内部留保を積み増してきました。20年度中間決算では、コロナ禍による需要激減に見舞われ大幅な赤字決算となったことから、主に利益剰余金が減少し、全日空が6,197億円(引当金を加えれば7,865億円)に、日本航空が6,663億円(引当金を加えれば8,186億円)に低下していますが、それでも巨額の内部留保を有していると言えます。

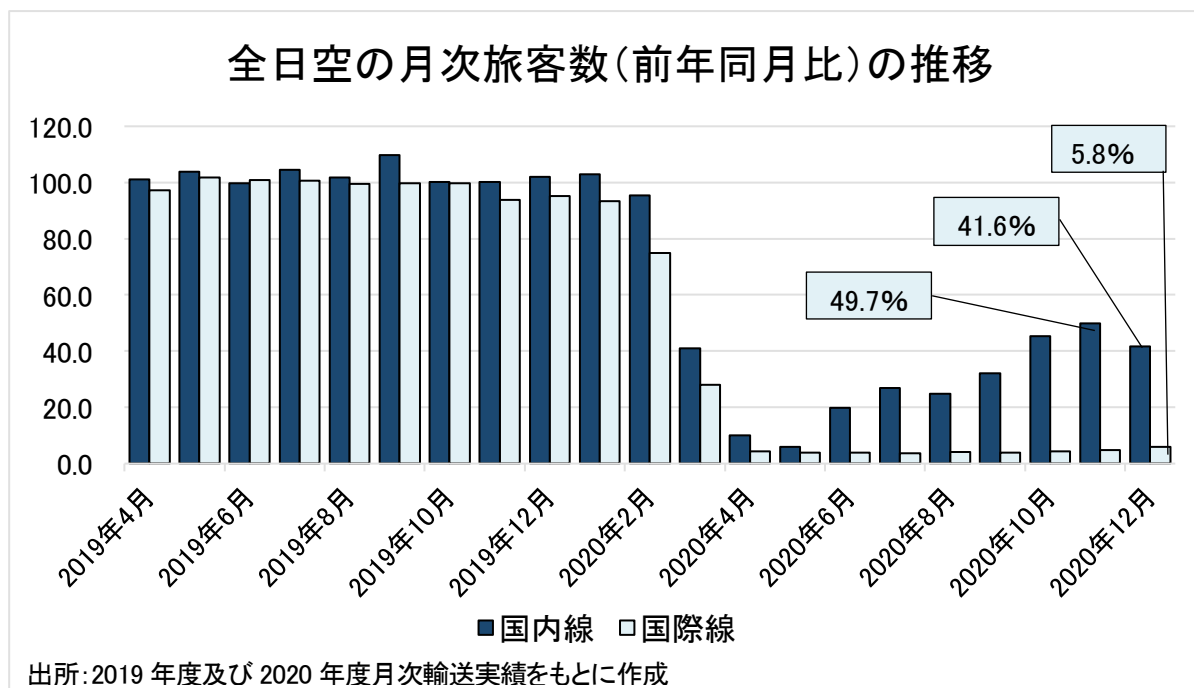
経営危機となると債務超過が取り沙汰されます。債務超過とは債務者の負債総額が自己資本を上回ること、つまり、資産をすべて売却しても、負債を返済しきれない状態であることを言いますが、中間決算時点で、両社とも自己資本比率は30%以上で、純資産は全日空が8,902億円、日本航空は8,703億円、そのうち、前述の内部留保があることを見れば、債務超過を危惧する必要はまったくないと言えます。





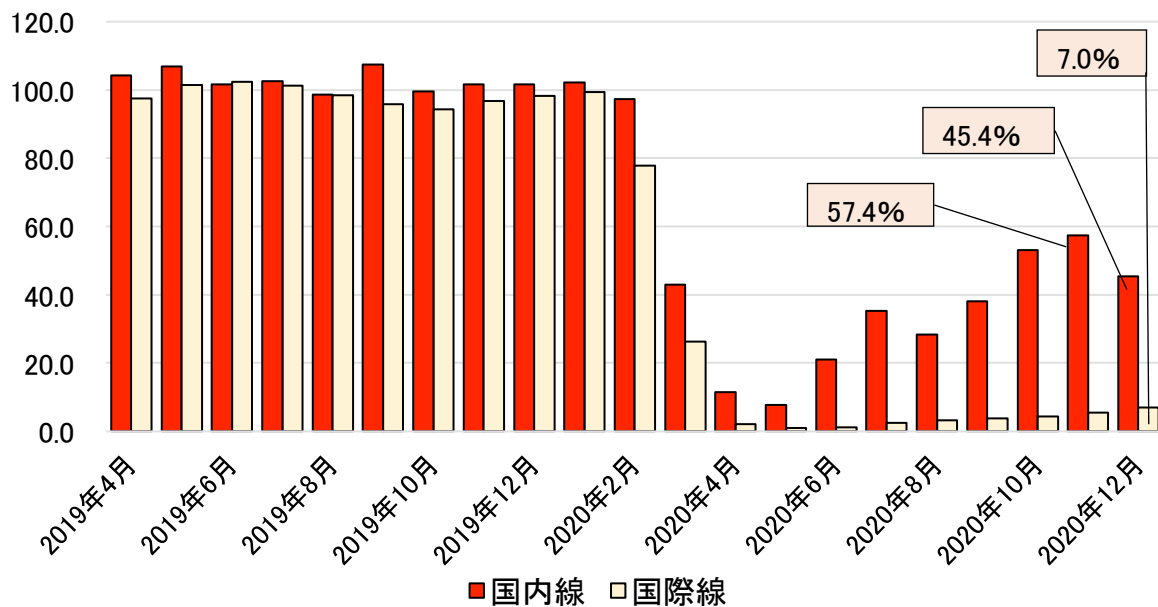
④ 状況の変化を機敏にとらえ、経営分析を積み重ねることが重要

以上様々な指標を見てきましたが、これらの指標はあくまでも20年の9月時点の数値に基づくものです。いうまでもなく事業の運営は日々の変化の中で営われています。そして20年下期も需要激減の中で事業が進めら



れています(グラフ月別旅客数の対前年比同月比の推移を参照)。20年度の下期については、両社が中間決算で示した見通しに照らして、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ます。また21年については回復はするものの厳しい状況が続くことは、先にIATA等の見通し等で見었습니다。したがって、下期の中でも、財務体質の悪化が進むことは避けられない状況にあり、引き続き各社が進める戦略や財務分析など、経営分析を積み重ねていくことが重要です。

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

(6) 各社のコスト削減＝構造改革

① 資金流出を抑えこむコスト削減に乗り出す各社

需要激減・収支が悪化する中、財務体質の悪化を食い止め、その健全性を確保するため、各社はこぞって人件費を中心に据えたコスト削減策(または構造改革)を進めています。人件費削減に加え、共通して各社が進めている主な施策としては、運休・減便による運航諸経費の削減、需要回復が厳しい中、主に大型機材の退役を繰り上げて事業規模を縮小し機材保有コストを削減する、不急の投資の先延ばしや支払い時期の先延ばしによる投資資金の抑制などがあり、コロナ禍といわれる中で航空会社のコマーシャルがTVから消えたように宣伝諸経費も抑制しています。

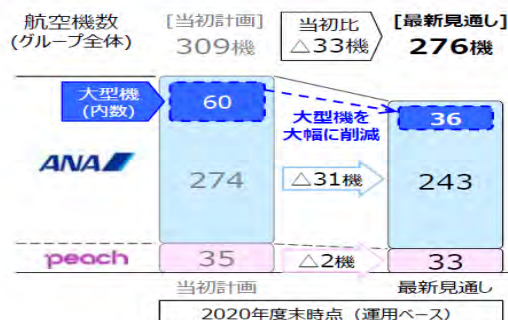
両社が決算とともに示した主なコスト削減策は以下の通りです。

<全日空>

コストマネジメント

1. 保有機材数の圧縮

	当初計画	今回修正	当初比
ANA	導入 +16 → 退役 △7 → 計 +9 →	+13 △35 △22	△31
peach	計 +2 →	±0	△2



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

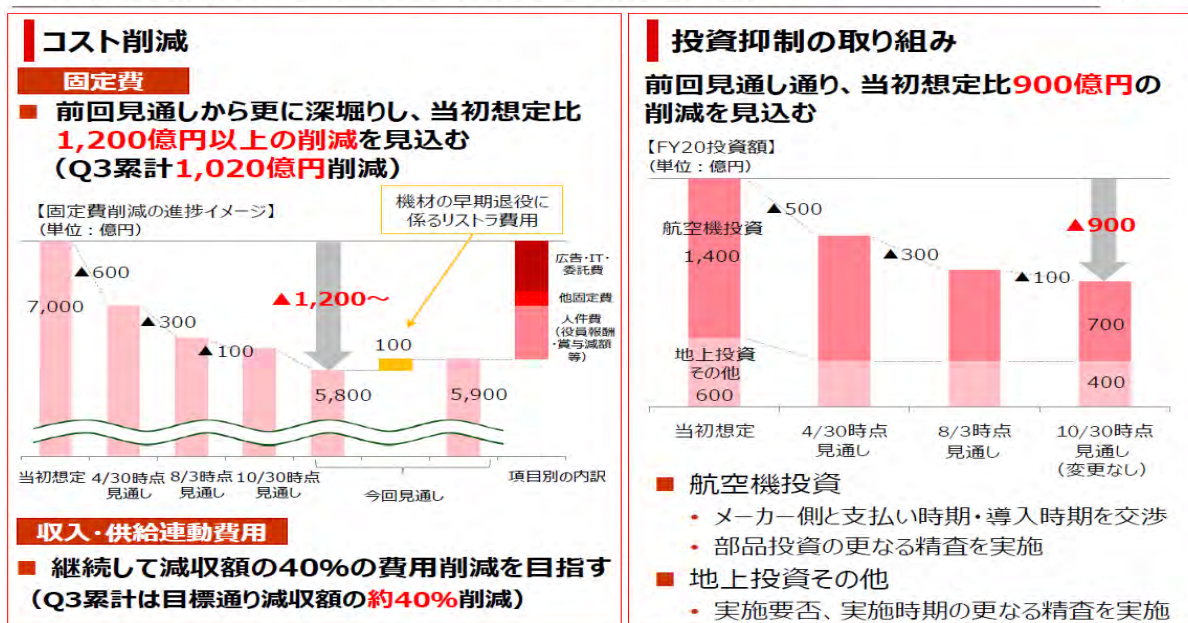
- 1) 調達機能の一元管理(調達・物流コストの削減)
- 2) オフィススペースの削減・返却など

固定費を中心としたコスト構造の見直し

費用削減効果 (2021年度 見通し)	合計 約△2,500億円
------------------------	--------------

出所: 全日空の2Q決算説明資料より

コスト削減 および 投資抑制の取り組み



出所：日本航空の3Q 決算説明資料より

② 各社が実行に移した人件費関連施策

各社が進めるコスト削減策の中心に人件費関連施策におかれていますと前述しました。現在、航空産業内で実施されている主な人件費施策を見ると、表「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」の通りとなります。全日空も日本航空も「雇用は維持する」とはしていますが、航空産業全体を見れば、解雇や雇い止め、賃金カットに一時金の削減等々、かつて経験したことがないほど、労働者に犠牲を強いる施策がすでに実施されています。

こうした施策の中で、私たちの賃金は低下しており、減便・運休により乗務機会が減少している乗務員については、大幅な減収を強いられています。加えて客室乗務員においては、外航では雇い止めや解雇、定年後の再雇用の拒否、内航においては地上職への配転、他産業への出向等々が実施されており、まさに、雇用の調整弁として客室乗務員が活用されていると言っても過言ではありません。

全社一丸となってコロナ危機に立ち向かうべき時に、客室乗務員など一部の職種に大きな負担を強いる方策、特定の人を犠牲にする解雇や雇い止めを看過することはできません。

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)

削減施策	実施会社名
解雇・雇止め	アメリカン航空、中国南方航空(客乗)、大韓航空(客乗)、キャセイ航空(一部を除く多くの非正規労働者が雇止め)、フィリピン航空(客乗)
定年後再雇用拒否(※1)	英国航空、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、デルタ航空、アメリカン航空、ルフトハンザ、エアフランス・KLM、スカンジナビア航空、フィリピン航空、キャセイ航空、タイ国際航空、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	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エクスプレス、朝日航空、新中央航空、ヘリ業界の中日本航空、朝日航洋

無給休暇・無給休職の募集 (休業と併用、希望者のみ)	全日空、ユナイテッド航空、フィンエアー、英国航空、キャセイ航空、マレーシア航空、大韓航空、フィリピン航空、シンガポール航空
一時金の遅配	ルフトハンザ、エアフランス、フィリピン航空、エアインド (航空業界のほぼ全社が切り下げまたはゼロの回答)
賃金の切り下げ改悪	全日空、ルフトハンザ(賃カツ+昇給 4 ヶ月延期)、エアインド(※2)、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 ユナイテッド航空:客室乗務員の成田ベース閉鎖 キャセイ航空:沖縄事務所閉鎖・転勤
※1:英国航空は交渉の結果拒否された客乗の方は地上職として再雇用された。フィンエアーは交渉中 ※2:提案がされているが、実施はされていない	

注:各労組の報告等をもとに、航空連にて作成。

◆全日空に見る人件費施策

全日空が 20 年 10 月 27 日に、労組に提案した人件費施策の内容は以下の通りです。

4 月より実施していた休業に加え、賃金カットや社会保険料の負担比率の変更、グループ外への出向等々であり、年収ベースでみると賃金が約 30%低下するなど、労働者に大きな負担を求めるものとなっています。

全日空に見る主な人件費施策

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 40 歳以上、客乗職 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のは 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)
サバティカル休暇	★現行の無給休業と無給休職制度を統合し、新たにサバティカル補助金を設定する ★適用事由は問わない ★1 ヶ月休業は 1～5 ヶ月連続取得可、1 年休職は 1 年、1.5 年、2 年から選択 ★補助金:1 ヶ月休業は社会保険料相当額、1 年以上の休職はさらに 20 万円 ★募集期間:20 年 10 月 14 日～12 月 18 日(他の人事措置もあり人員配置を検討する必要があることから設定) ★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、本格的な就労をするには退職が必要。
グループ外への出向	会社は公募中心に実施するとの認識を示し、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)

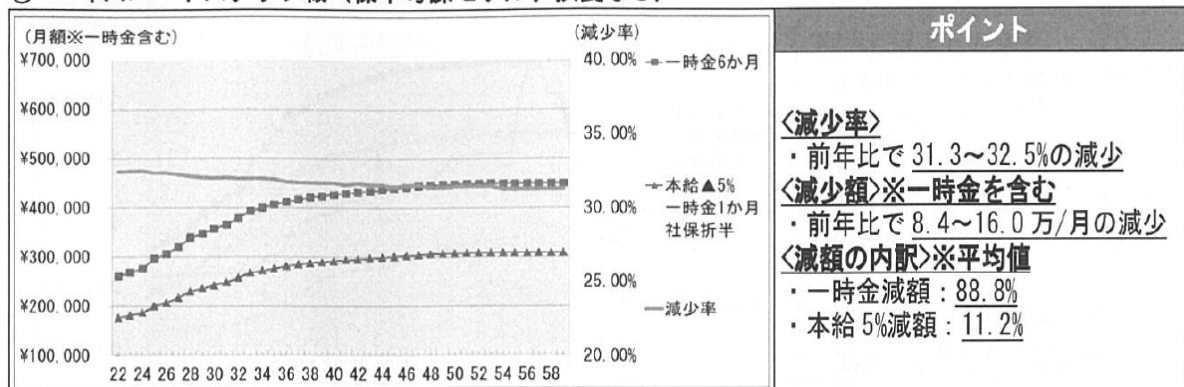
※合計し150万円借りることも可能。返済は最低月額1万円とし21年1月賃金より返済開始。なお、利息相当額が月例賃金として課税される場合がある。

出所:会社提案文書等をもとに、航空連にて取りまとめ。

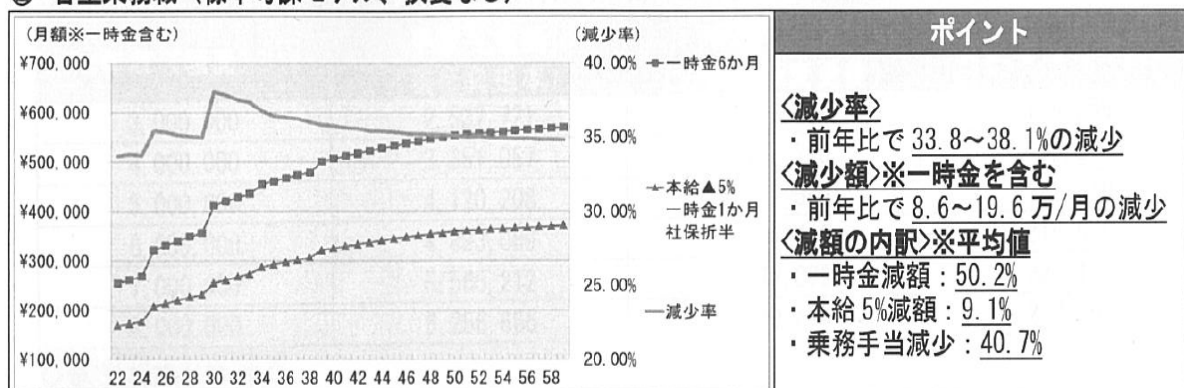
全日空の人件費関連施策の影響 (全日空労組発行のニュースより抜粋)

(1) 年収は約30%ダウン

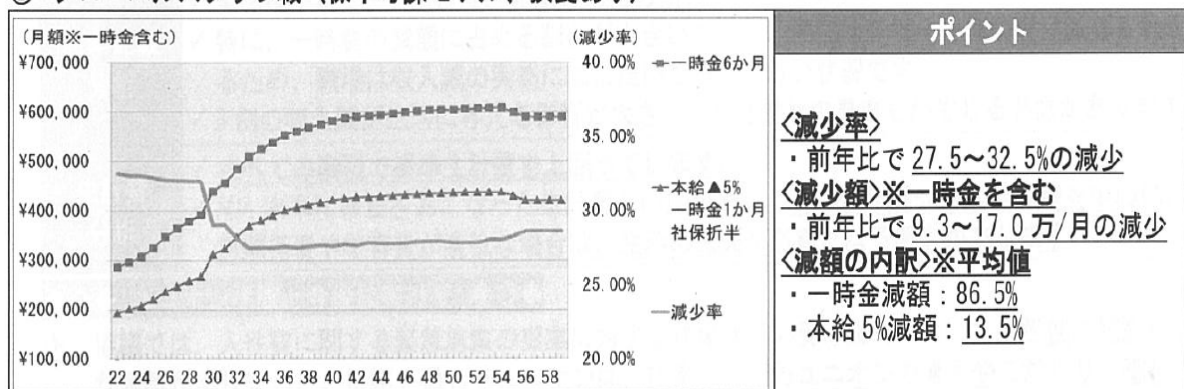
① エキスパートスタッフ職 (標準考課モデル、扶養なし)



② 客室乗務職 (標準考課モデル、扶養なし)



③ グローバルスタッフ職 (標準考課モデル、扶養あり)



(2) 社会保険料負担比率変更が及ぼす年収への影響

年収（額面）	手取り金額 （現行負担率）	手取り金額 （労使折半変更後）	負担増額（年間）
3,000,000	2,537,721	2,421,336	116,386
4,000,000	3,351,057	3,195,210	155,848
5,000,000	4,120,208	3,937,589	182,619
6,000,000	4,883,089	4,668,410	214,679
7,000,000	5,565,212	5,342,079	223,133
8,000,000	6,256,666	6,019,474	237,193

ANA、JALのグループ外出向先や業務受託先

	ANA	JAL
自治体、公務系	秋田県、富山県、石川県、三重県、徳島県、佐賀県、鳥取県、大分県、京都府京丹後市、兵庫県伊丹市、鹿児島県霧島市、沖縄県浦添市、島根県の萩・石見空港利用拡大促進協議会	厚生労働省支援業務、鹿児島県、徳島県、秋田県、静岡県浜松市、兵庫県伊丹市、鹿児島県霧島市
企業	ノジマ、成城石井、KDDI、パソナグループ、あいおいニッセイ同和損保	ノジマ、KDDI、ヤマトホールディングス、パソナグループ、テレコムメディア、アンズコーポレーション（ロート製薬関連会社）

注：マスコミ等の報道で判明しているものを記載。契約が終了したかそれとも現在も続いているかは未確認。表記載以外では、新年に神社と契約を結び巫女の業務を請け負ったとの報道もされている。また、地域貢献やボランティアと称して保育園、幼稚園、農園や食堂等も報道された。

(7) 各社の今後の見通しや戦略等

① 政府の政策＝成長戦略・観光立国は引き続き推進

政府はコロナ禍の中で航空各社が厳しい状況におちいる中、政策融資の設定、着陸料や駐機料などの公租公課の減額措置などを実施してきました。こうした支援策を打ち出すにあたって赤羽国土交通大臣は記者会見で、「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と回復させることは極めて重要である」と述べています。またコロナ後を見据えて、2030年までにインバウンド「6,000万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ます。そして、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の予算が盛り込まれています。

先の大臣発言にみられるように、厳しい状況下であっても「必要不可欠な基盤インフラ」として航空輸送サービスを提供することが産業の役割であると同時に、コロナ禍で冷え込んだ日本経済を復興する上で航空産業の果たすべき役割は大きいものがあります。航空各社が事業計画を打ち出すに当たっては、こうした役割を安全に推進するためには、財務体質などの側面だけでなく、人員体制や職場体制を含めた経営基盤・安全基盤の強化する視点が不可欠といえます。

② 需要・回復等の見通しをどう見ているか(各社の捉え方)

現時点で全日空も日本航空も、コロナ禍で見通しは困難として中期事業計画を打ち出していません。早くて春の発表となる見通です。こうした状況を踏まえ、20 年度中間決算発表に際して、日本航空は「ニューノーマルにおける当社の将来像と課題への取り組み」を、全日空は「ANA グループ新しいビジネスモデルへの変革」を発表し、今後の方向性を示しています

その中で、今後の需要等の見通しや事業戦略を進める視点として、共通して以下の点を取り上げています。

- 国内線は回復が早い国際線の回復には時間を要すること
- 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こと
- 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こと
- 顧客を獲得するには、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、パーソナルといった視点を追求したサービスを推進し、安全・安心の向上を図ること
- 当面の危機を乗りきるため、先に見たコスト削減と合わせ、大型機を中心に前倒しで退役し、一時的に事業規模を縮小し、ポストコロナの成長戦略に備えること

等を上げていることです。

③ 新たな経営戦略は

大枠ではあるものの、中期計画に先立ち各社が打ち出した具体的な戦略の要点は以下に述べる通りです。まとめ方や表現に違いはありますが、コスト削減を推進し、収益性や財務基盤を改善・再構築すること、需要減に対応し機材退役を前倒し一時的に事業模は縮小すること。観光やVFRなどの需要の取り込みを図るためのLCCの活用や連携の強化、ニューノーマルに対応した非接触型のサービスなどの展開、地域・地方と連携した地域活性化ビジネスの推進、航空需要に依存しない収益性の高い事業への進出強化などが、共通して打ち出されています。

◆全日空グループ

コロナがもたらす人々の行動変容により、航空需要の「量」と「質」の変化が予想されることから、ANAグループの事業モデルを変革し、感染症の再来にも耐えうる強靱なグループに生まれ変わるとしています。

<エアライン・ビジネスの変革>

新たに第3ブランドの新LCCを立ち上げるのが特徴であり、それぞれ次のような戦略を打ち出しています。

- 全日空:アフターコロナの顧客ニーズに適合した人や環境にやさしい商品とサービスを提供することや「セルフ化」の推進、省人化・効率化による生産性の向上などを進め、継続的な利益を生み出す成長モデルを実現する。
- ピーチ:ビジネスやファミリーなど新たな顧客層への拡大、全日空のマイルとピーチポイントとの交換など全日空との連携強化、地域・自治体と連携したワーケーションの促進、SNS の活用など非航空事業の展開、中距離国際線や全日空と協業による貨物事業への参入。
- 第3ブランドの立ち上げ:エアージャパンを母体に新LCCを立ち上げ、中距離東南アジア、豪州路線を中心に、需要増が見込まれるレジャー需要を獲得する。機材はB787を活用。

＜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とし、4兆円の決済額を持つANAカードを中核に、航空にとどまらない価値を創出するとしている。そしてANA XとANA セールの旅行事業を統合し、プラットフォーム会社とする、ANA セールスは航空事業のセールと地域と連携した商品を開発し、プラットフォームに展開する地域創生事業会社へと進化させる。

＜航空事業の一時的縮小でコロナを切り抜ける＞

ネットワークでは需要動向を踏まえ、国際線は羽田から回復を図る、国内線は高需要路線を中心にネットワークを維持し、小型化で生産量の適正化を図ること、ピーチについては、国際線は需要動向に応じて再開、国内線についてはANAと路線分担を進めながら、成田、関西路線の拡大、中部空港への進出を図るとしています。

機材計画では退役機を当初計画から大型機を中心に31機増やして前倒退役させることに加え、A380及びB777の受領をそれぞれ1機延期することで、当初の309機体制を276機体制にするとしています。

また、調達部門の一元化、オフィスの縮減・集約・返却の実施、Pan Am事業の売却と清算、グループの連携による整備部門の生産性の向上。整備やハンドリング業務の内製化、グループ内における人員配置の見直し・変更等を進め、先に述べた人件費関連施策も含めて2120年度で1,500億円、2021年度で2,500億円の費用削減効果を上げるとしています。

◆日本航空グループ

日本航空は、全日空よりさらに大枠で「取り組むべき経営課題」を以下のように示しています。

- ①収益性を向上し、悪化した財務体質の再構築を図る
 - ②ニューノーマルがもたらす安全・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する
 - ③比較的回復の早い観光の一方、ビジネス客は従来水準まで回復が見込めないなど、需要動向の変化を踏まえた事業戦略を見直すとして、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を上げ、事業構造を見直すとしている
 - ③ CO2 排出規制をはじめとした環境問題への対応
- 以上の4点を掲げています。

さらにニューノーマルに対応した事業構造の見直しでは、コロナ禍による一時的な需要縮小に対応して大型機を中心に経年機の退役を促進するとし、B777-200全13機の退役と、リースしている5機のB737-800を返還するとしています。また、成長とリスク耐性の強化に向けた取り組みでは、成長するマーケットに対応し、LCC事業を強化し、観光、VFR、需要の取り組みを図ることとZIPエアの拡大やジェットスター・ジャパン、春秋航空・ジャパンとの連携強化、カード事業の強化、そして地域活性化ビジネス強化に向け地域事業本部を立ち上げるとしています。

④ 成長戦略は捨てていない＝ウィズコロナ・ポストコロナに対応して、

前項で事業戦略の要点を見てきましたが、私たちが押さえておくべきポイントとして、一時的な事業の縮小等はするものの、航空各社ともウィズ コロナ、ポスト コロナを見据え、基本的に成長戦略を貫き、「抑制する」とはいうものの、積極的に設備投資を推進していることです。機材計画については、微調整はされていますが、当初計画を基本的に踏襲して新機材を導入して更新等を進めています。また、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、スマート空港を推進する設備投資も積極的に進めています、そして成長戦略に欠かせないパイロットの育成についても、他の職種では採用中止措置が取られていますが、パイロット要員の採用や養成を進めています。

また、政府も先に見た通り、インバウンド6,000万人の目標を掲げ、観光政策の推進や空港機能の強化等を推進する構えです。

成長戦略を推進するには、それを支える運航の現場に十分な体制がなければ、航空産業に不可欠な安全・安心が損なわれることになります。だからこそ、必要な人材を維持・確保し、安全を支えるために必要な技量と体制を維持す

ることが求められます。

2008 年のリーマンショックを契機に日本航空が経営破綻し、破綻した日航はもとより、景気の低迷や日航の経営破綻を活用した大合理化が、当時の航空界で進められました。日航では整理解雇をも含む人員削減がされ、航空界全体でも採用の凍結・抑制、一時金の切り下げや賃金体系の見直しという賃金の切り下げと成果主義賃金や出来高払いの賃金の導入など、航空産業で働く労働者に大きな負担を強いる諸政策が強行されました。その結果、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事態におちいった航空会社も出ました。また、相次ぐ労働条件の切り下げで、航空産業の採用競争力は低下し、グランドハンドリングなどの職場では、退職者が後を絶たないばかりか、募集しても人が集まらない状況を生み出しました。コロナ禍とは言え、こうした過ちを繰り返す事態は許されません。航空労働者の雇用と労働条件を守る労働組合の運動は、国民生活に不可欠な安全安心の交通運輸＝インフラ基盤を維持・確保する運動であり、コロナ禍から抜け出し、日本経済を回復軌道に乗せる闘いであるという運動の意義を改めて確認すること。

各社の経営状況が厳しいだけに、個々の会社の経営状況に目が向きがちですが、国民生活や日本経済をどうするのか、そのために政府はどのような政策を推進すべきかといった問題にも目を向けて情勢をとらえ、闘いの展望を切り開くことが重要ようです。

こうした認識を航空全体に広げ、航空労働者は社会に不可欠な交通基盤を支えるエッセンシャルワーカーであるということを自覚して、雇用と労働条件を守る闘いを進めることが大事です。

(8) 今後何を柱に運動を進めるか

新型コロナウイルス感染症のパンデミックが世界の航空や日本の航空にもたらした影響や航空経営の現状等の分析を、それぞれの項にわたってみてきました。

また、昨年 12 月 19 日に開催した拡大幹事会では 20 年末闘争の総括と 21 春闘方針を論議し、それぞれ決定をし、春闘の取り組みが始まっています。

20 年末闘争の総括では、コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、雇用と労働条件の確保を柱に闘い、大きな不足点を残しつつも賃金一時金の切り下げを食い止め、雇用を維持させる運動で、闘った成果を確認しました。そして総括の中では、航空産業が社会に不可欠な基盤インフラとしてその役割の重要性が浮き彫りとなったこと、また航空に働く労働者はこのインフラを支えるエッセンシャルワーカーであること等が、改めて確認されました。コロナ禍という状況の中で、この社会的インフラを維持することは企業に努力だけでは限界があり、インフラの維持については政府にも大きな責任があり、それを可能にする政策の推進する責務があることも確認しました。こうした分析と指摘は、前項までの分析で改めて浮き彫りになったと思います。

21 春闘方針では、年末闘争の総括を踏まえ、引き続き雇用と労働条件を守ることを柱に、コロナ禍の中で賃金が大きく減少している組合員の生活を維持するための賃金の底上げや制度改善など、取り組むべき要求や課題も提示し、方針として確認されています。

総括や方針、前項までの分析を踏まえ、雇用や労働条件を守る闘いで、またインフラ基盤として安全・安心の航空輸送を提供し、利用者・国民が安心して利用できる航空産業を築くための運動を強化していきましょう。

4. 航空労働者からの提言

「コロナ禍」をくぐり抜け、航空産業が維持発展するために

(1) 航空産業はこれからも必要不可欠な産業である

人の移動が大きく制約を受けている現状であっても、ワクチンを始め、様々な物資を運ぶ航空輸送は、今後も必要であることは間違いありません。

(2) 労働者の雇用と生活を守り、

スキルを維持して産業の力を維持しなければならない

産業を守るためには労働者を守らなければなりません。労働者を支える4つの観点を体の部位に例えて紹介します。

「体」を守る

感染症対策を徹底し、感染しない・させない環境を作り、万が一感染しても入院治療などの保護・隔離が十分に行われること

「懐」を守る

航空労働者の雇用と生活を守るため、経済的補償を行うこと

「腕」を守る

航空労働者のスキルを維持向上させるための取り組みを継続させること

「心」を守る

精神的健康が伴ってこそ真の健康であり、これを実現するために政府、専門家、航空経営とこれを仲介するピアサポートが航空労働者を支える体制を構築すること

(3) 自国でまかなえる体制を構築せよ

労働者：2011年3月11日に発生した「東日本大震災」では放射能汚染の拡散が懸念される中で在日外国人に対し各国政府が緊急帰国を勧告した結果、日本から多くの外国人労働者が消失する事態となりました。基幹部分に日頃から日本人労働者を十分に確保していく必要があることを認識する事態となりました。

整備体制：コスト削減を追求するあまり、整備体制を海外に依存すれば、日本人整備士の技量維持向上が望めず、結果として安定した整備体制を失う恐れがあります。

物資全般：コロナ禍が顕著に表れた2020年の春先ではマスク、消毒薬、防護服といった医薬

品、医療必需品が枯渇する事態となりました。かつて SARS や MARS といった感染症で物資不足を経験した台湾では自国で、マスクなど必需品をまかなえる体制を構築して国民に安心を与え、更には海外に輸出して経済活動につなげています。我が国も台湾など感染症対策の進んだ国に学び、「自国でまかなえる」生産供給体制を構築すべきです。

(4) 各国の政府は協調してその役割を果たすべき

世界の政労使の三者は、「少なくとも 2021 年いっぱいまで政府による財政支援が必要であり、一刻も早く各国が協調して、出発前の PCR 検査の拡充を図り、隔離措置を無くして国際線を復活させるなどにより、人々の移動の自由を確保するための『共通のシステム』を作ることを求める」点で完全に意見が一致しています。

後述の〈提言の背景説明資料〉に見られるように、政労使を代表する国際機関等から様々な感染対策や救済措置をはじめとする政策の柱が提言されています。私たちはこうした世界の知見や国際情勢を引き続き取り込みながら、日本政府に対して、人の移動を、確信を持って再開させるためのスキームを各国と連携して確立することを求める取り組みを進めることが死活的に求められています。そして苦境にあえぐ国民と産業を支えるため、政府に今こそ「公助」の役割を果たすよう、これまで以上に力強く働きかける必要があります。

最近の報道及び本邦航空各社の

2020 年第 3 四半期決算を踏まえた若干の補強・補足

(1) 各国航空各社の収支状況

最近報道された、各社の収支状況は以下の通りです。

① 米国大手3社

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	▲7,069	3,009
アメリカン航空	▲8,885	1,686

(注)単位百万ドル。▲は赤字。1月28、29日付けの各紙の報道をもとに作成

「米航空大手3社の2020年通期決算が28日、出そろった。純損益の合計は約280億ドル(2兆9,000億円)の赤字。新型コロナウイルス感染拡大による各国の入国制限や外出規制で、主力の旅客収入が激減したのが打撃となった」と報じられている(1月28、29日付けの各紙の報道による)

②中国大手3社の決算見通し

2月1日付けレコードチャイナは、「中国のニュース・情報サイト「搜狐」は29日付で、中国の三大航空会社である中国国際航空、中国南方航空、中国東方航空が新型コロナウイルス感染症の流行などで、2020年に巨大な赤字を計上する見通しと紹介する記事を掲載した。純損失は3社合計で300億元(約4890億円)を超すという」と報じています。

中国大手3社の2020年の決算見通し

中国国際航空	135億-155億元(約2,200億-2,530億円)の純損
中国南方航空	70億700万元-108億6,100万元(約1,140億-1,770億円)の純損
中国東方航空	98億元-125億元(約1,600億-2,040億円)の純損

出所:2021年2月1日付け「レコードチャイナ」の報道をもとに作成

(2) 日本の航空各社の状況

① 第3四半期決算と輸送実績について

1月末から2月初めにかけて、全日空、スターフライヤー、日本航空の各社が発表した第3四半期決算、および旅客輸送実績は以下の通りです。中間決算時よりさらに赤字が膨らみ全日空は3,624億円、日本航空は2,127億円の純損失、スターフライヤーは77億円の営業赤字となっています。

※:以下決算分析で用いている図表は、各社の有価証券報告書や決算短信等をもとに、航空連にて作成したものである。

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	3,565	▲2,895	※1▲2,941	▲2,127
SFJ※2	138.83	▲77.34	▲77.34	▲75.07

※1:JALの経常利益欄記載の数値はEBIT(利息及び税金控除前利益)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

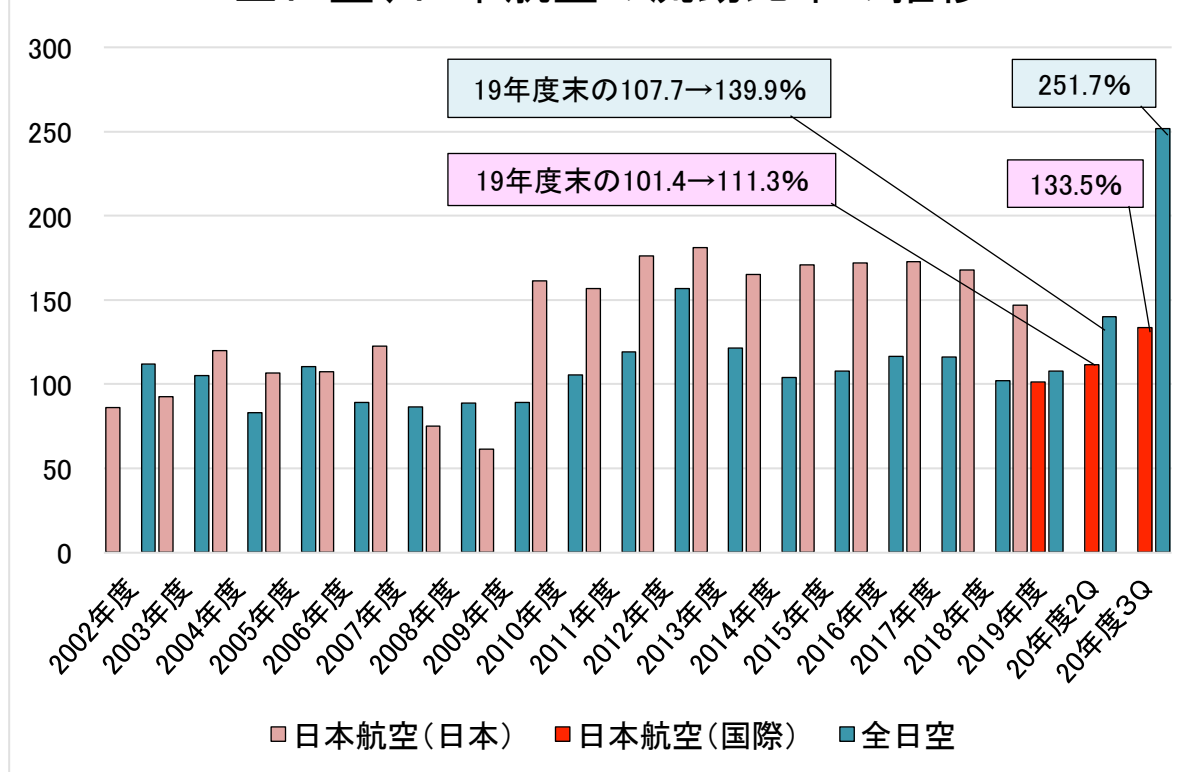
		旅客数 (人)	旅客キロ (千人キロ)	座席キロ (千座キロ)	L/F (%)
ANA	国際	320,846 (4.1)	2,140,297 (5.3)	9,809,527 (18.6)	21.8
	国内	9,906,904(28.5)	9,097,645 (28.5)	20,812,233(46.3)	43.7
JAL	国際	246,950(3.4)	1,493,364(4.1)	7,295,478(17.6)	20.5
	国内	9,720,433(33.3)	7,427,622(33.7)	15,488,533(56.1)	48.0
SFJ※	国際	—	—	—	—
	国内	※352(26.8)	※329(24.7)	※769(43.2)	42.9

※SFJ の旅客数は×千人、旅客キロ・座席キロは×百万人(または座)キロである。また国際線は全便運休。なお()内の数値は対前値同期比(%)

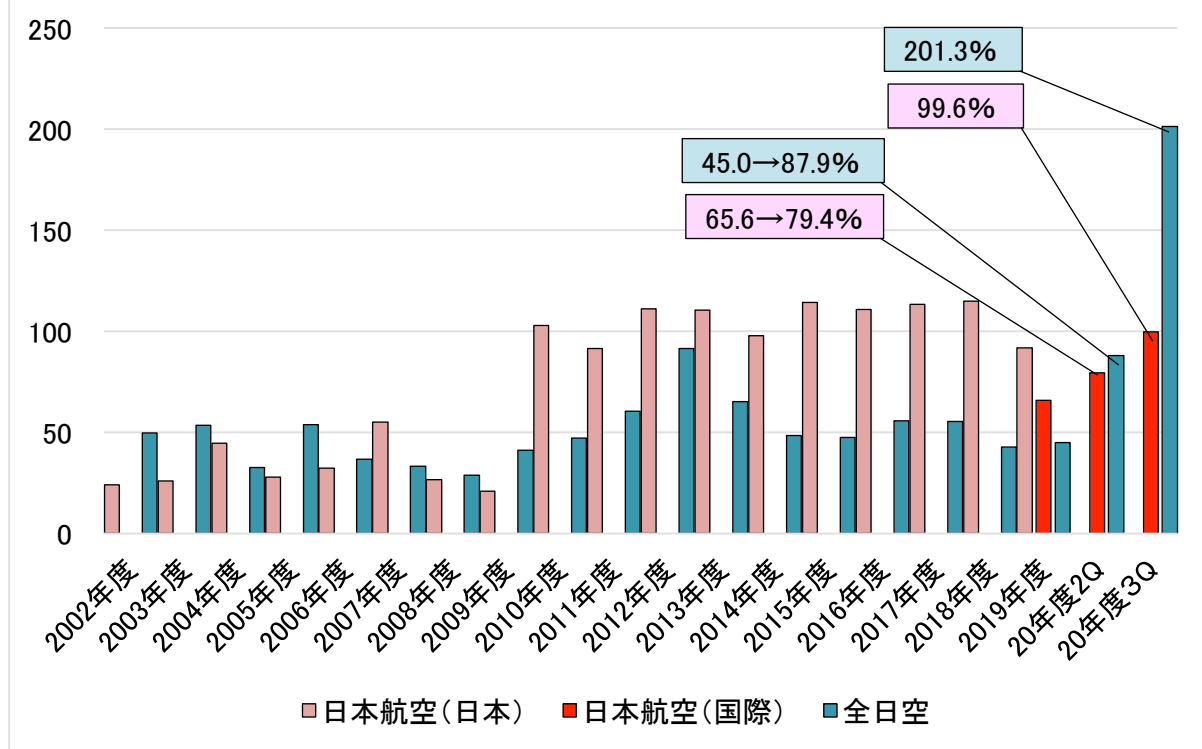
② 大手2社の流動比率当座比率について

中間決算以降、全日空、日本航空とも増資を実施し、さらに全日空は劣後ローンで資金調達を進め、両社とも中間決算時点よりさらに流動性を高めている。流動比率を見ると全日空は2020年3月末の107.7%から2020年12月末には251.7%へと飛躍的に高まった、同様に日本航空は101.4%から133.5%へと高めている。また、当座比率も同様に全日空は45.0%から201.3%に、日本航空は65.6%から99.6%に高めている。

全日空、日本航空の流動比率の推移

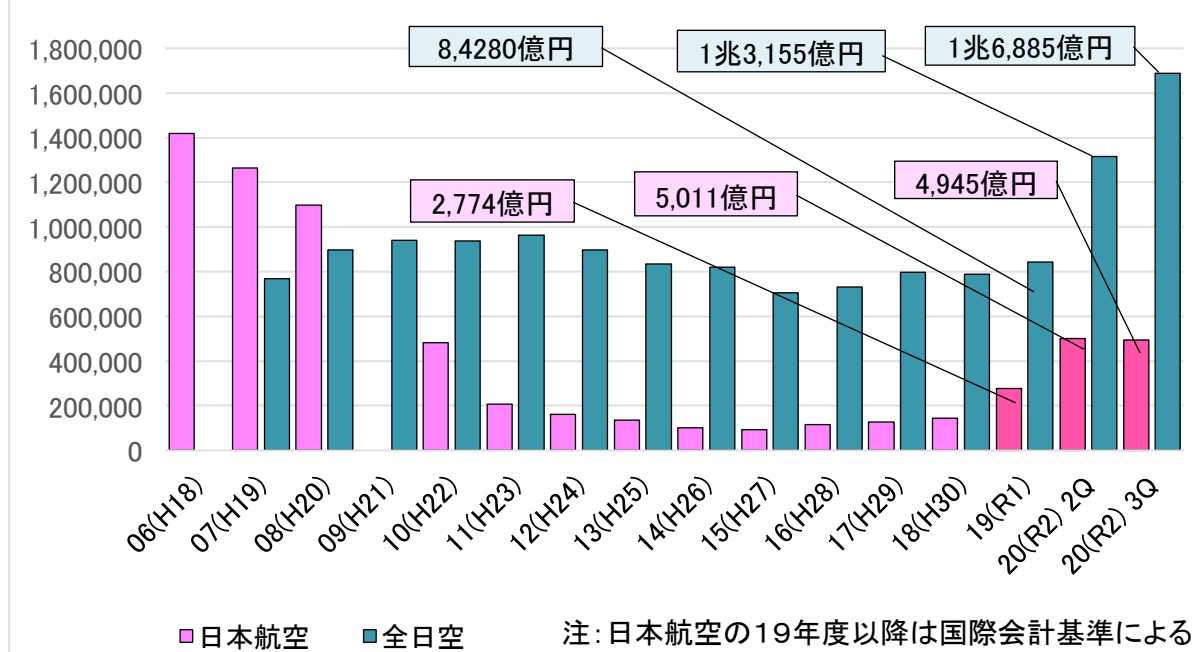


全日空、日本航空の当座比率の推移



③有利子負債の推移について

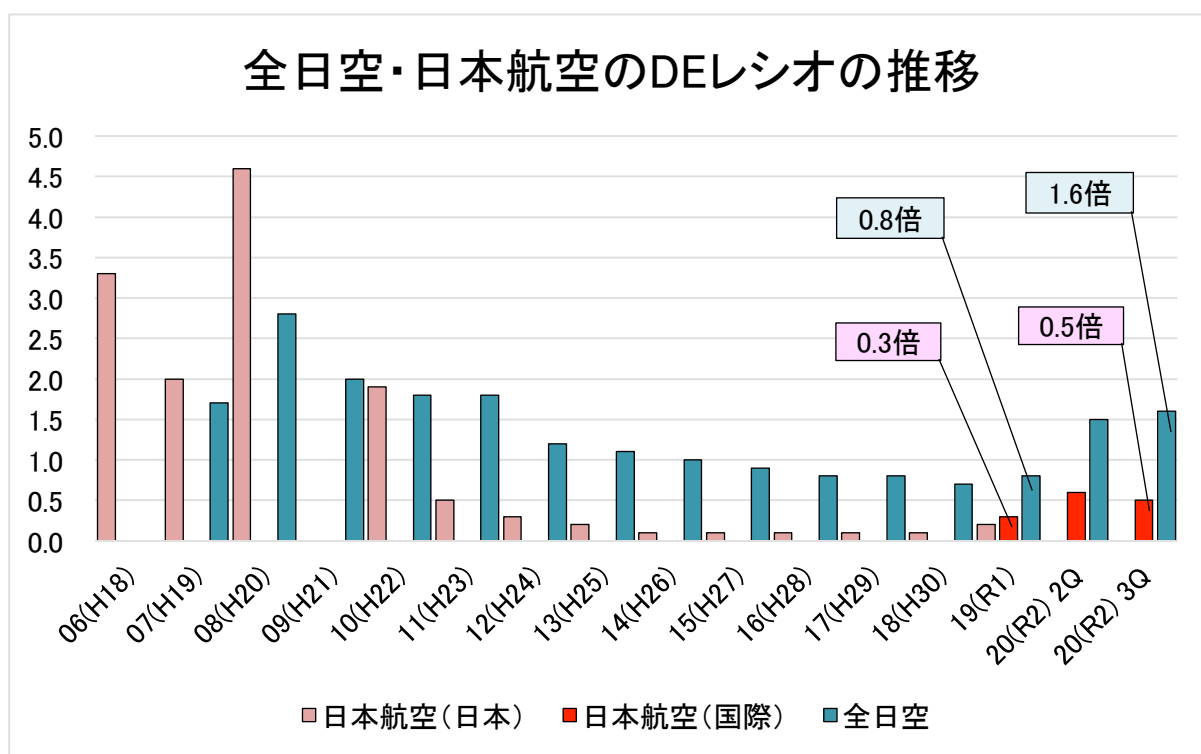
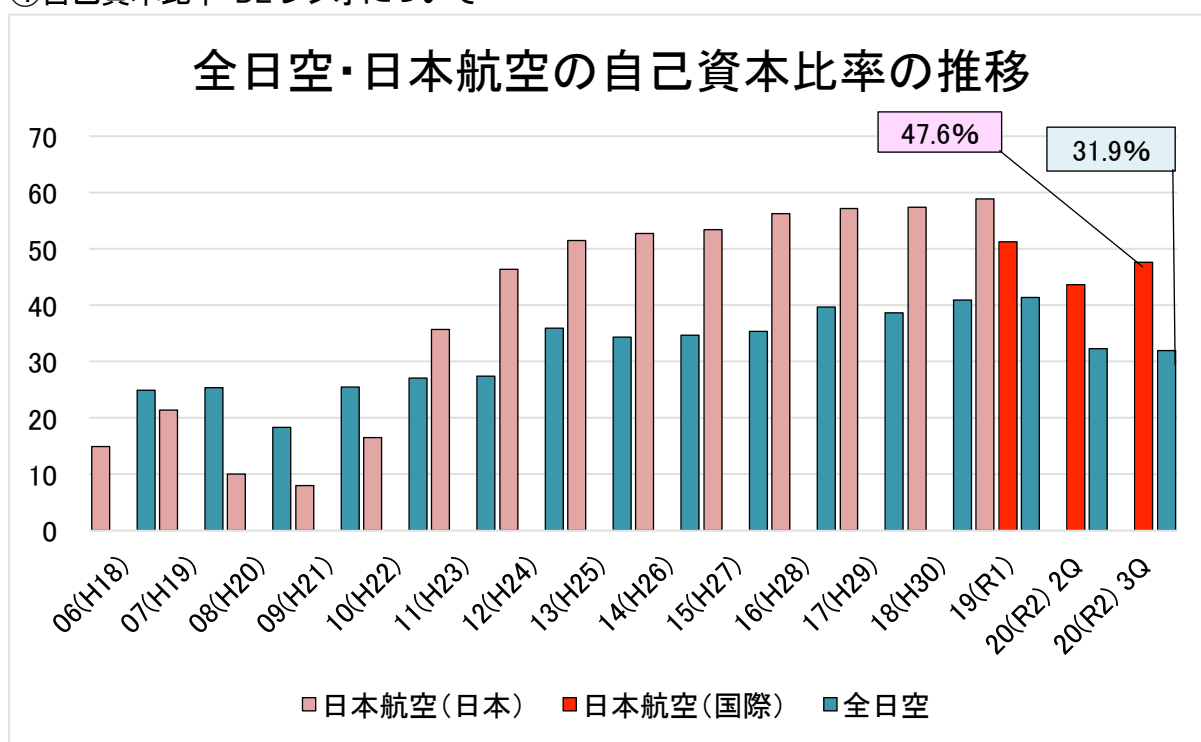
全日空、日本航空の有利子負債の推移



資金調達を進めた結果、全日空の有利子負債は2019年度末の8,428億円が20年9月末に1兆3,155億円に、20年12月末では1兆6,885億円(19年度末比で倍増となる8,457億円の増)となっている。

また日本航空については同様に19年度末の2,774億円が9月末に5,011億円に、そして12月末では4,945億円へと変化している。中間決算時より有利子負債が減少したのは増資で得た資金の一部を借入金の返済に回したことによるものと思われる。

④自己資本比率・DE レシオについて

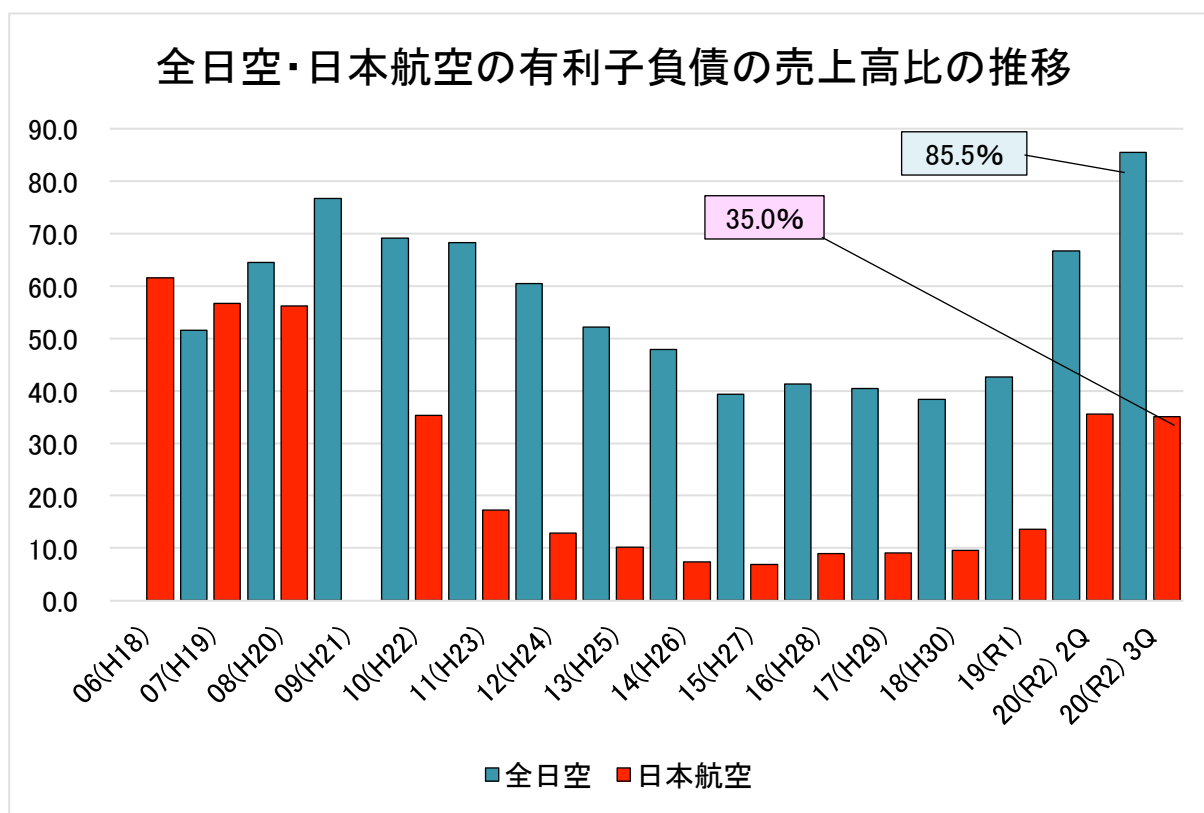


両社の自己資本比率と DE レシオについては、赤字決算に伴う利益剰余金の減少があるものの増資による自己資本の強化が図られたことから、12 月末においても、中間決算時点での数値をほぼ維持している。

自己資本比率は両社とも 30%以上を確保、DE レシオについては全日空が 19 年末と対比し 0.6 倍から 1.6 倍になっていますが、グラフの通り、12 年 3 月末以前よりも高い健全性を維持している。また日本航空も同様に 19 年度末の 0.3 倍から 0.6 倍となりましたが、1 倍を下回っており、高い健全性を有しているといえます。

⑤有利子負債の売上高比(事業規模との関係)

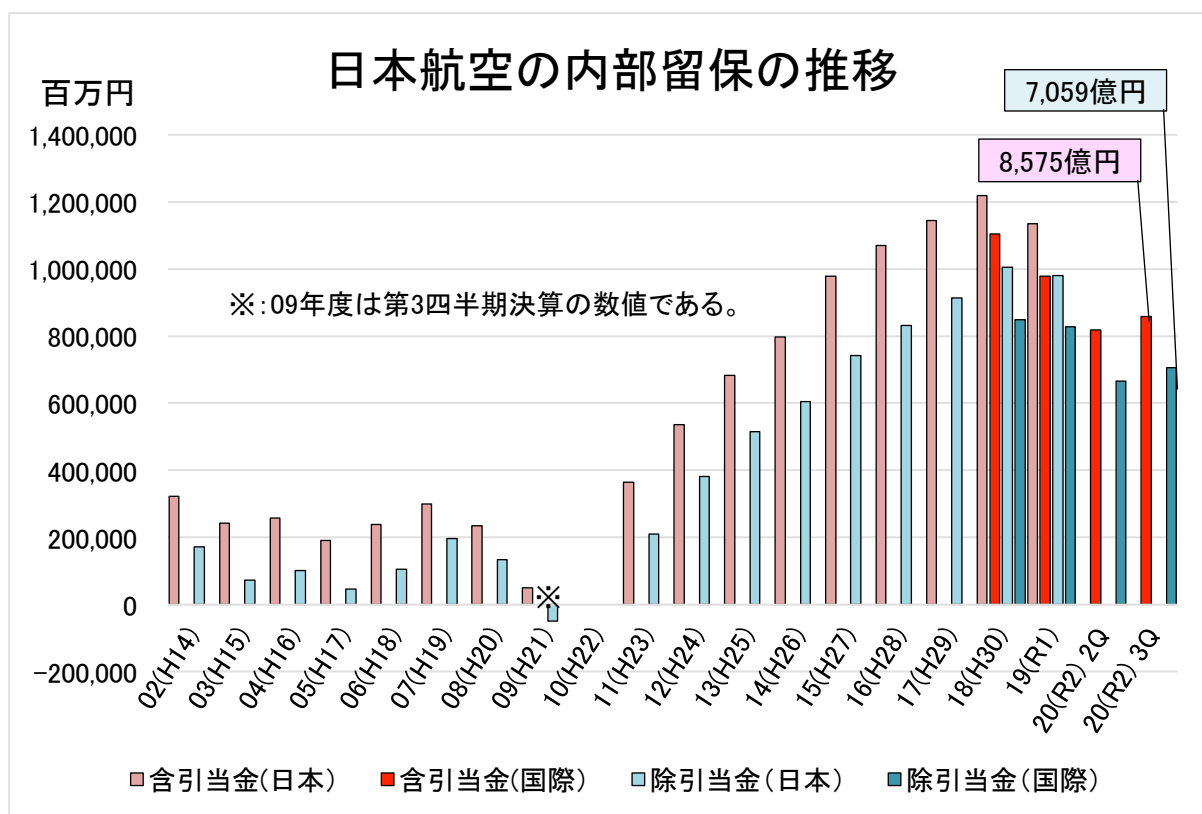
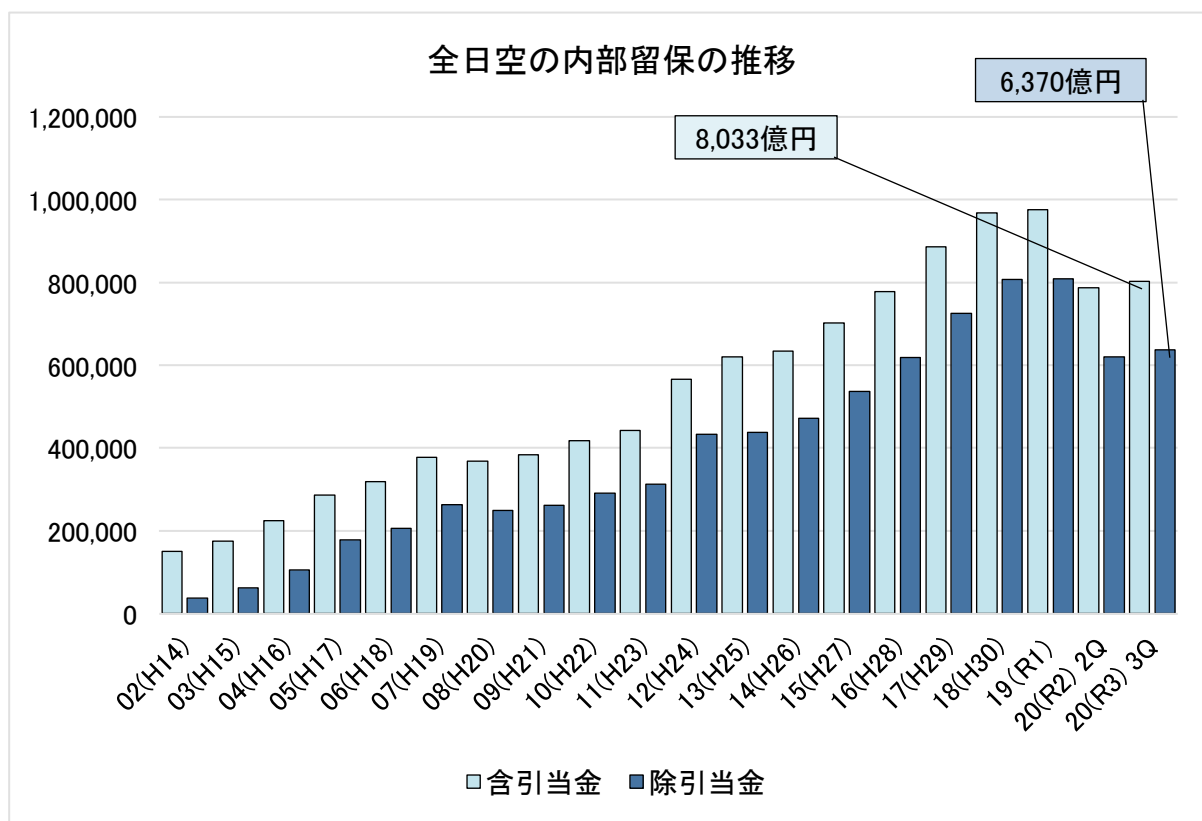
2019 年度並みに売上高が回復した場合を想定すると、20 年 12 月末現在の有利子負債は、全日空が年商の 85.5%、日本航空が 35.5%となる。あくまでも売上高が 19 年度並みに回復した場合を想定した数値であり参考に見ていただきたい(グラフの 20 年度 2Q の数値も 19 年度並みに回復した場合を想定した数値)。



⑥内部留保について

20 年 12 月末現在の全日空の内部留保は、6,370 億円(引当金を含めると 8,033 億円)となっている。内訳をみると、利益剰余金は赤字決算となったことから 19 年度末の 5,508 億円から 2401 億円に減少、一方資本剰余金は、増資に伴い 2,584 億円から 3,969 億円に増加し、合計では中間決算時点とほぼ同額、19 年度末時点对比では 1,722 億の円減少となっている。

日本航空については、2020 年 12 月末時点で 7,059 億円(引当金を含めると 8,575 億円)となっている。内訳をみると全日空と同様に、利益剰余金は赤字決算となったことから 19 年度末の 6,454 億円から 4,324 億円に減少、一方資本剰余金は、増資に伴い 1,824 億円から 2,735 億円に増加し、合計では中間決算時 6,663 億円からは 396 億増、19 年度末対比では 1,218 億円の減少となっている。



(3) 20年度の通期見通しについて

第3四半期決算を踏まえた通期見通しについて、全日空は見直しをしていないが、日本航空は以下の見通しを示している(決算説明資料より抜粋)。第3四半期は中間決算時の予想を下回る旅客需要で推移したことがうかがえるとともに、国内線の回復は3月以降、国際線は回復の時期が見通せない状況にあると日航がみていることを示してい

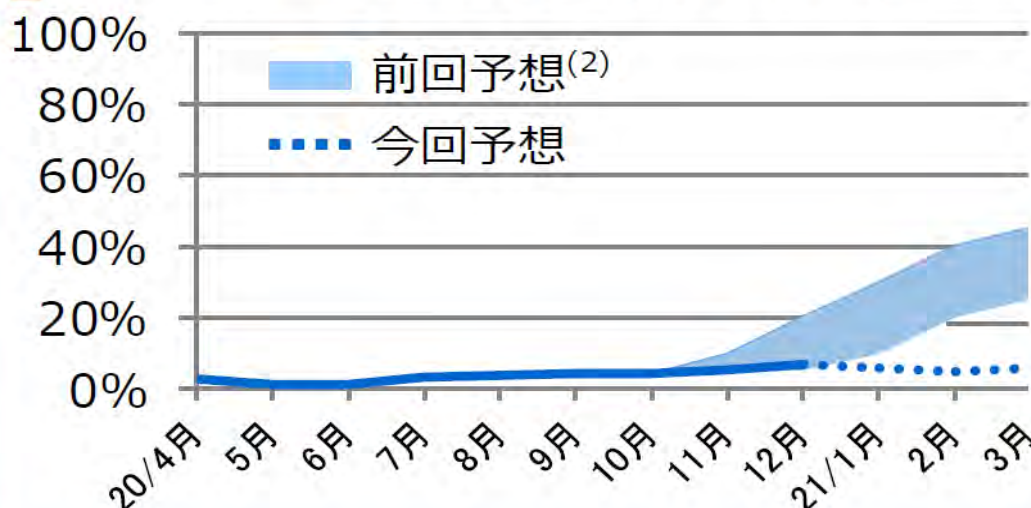
る。

2021年3月期通期業績予想

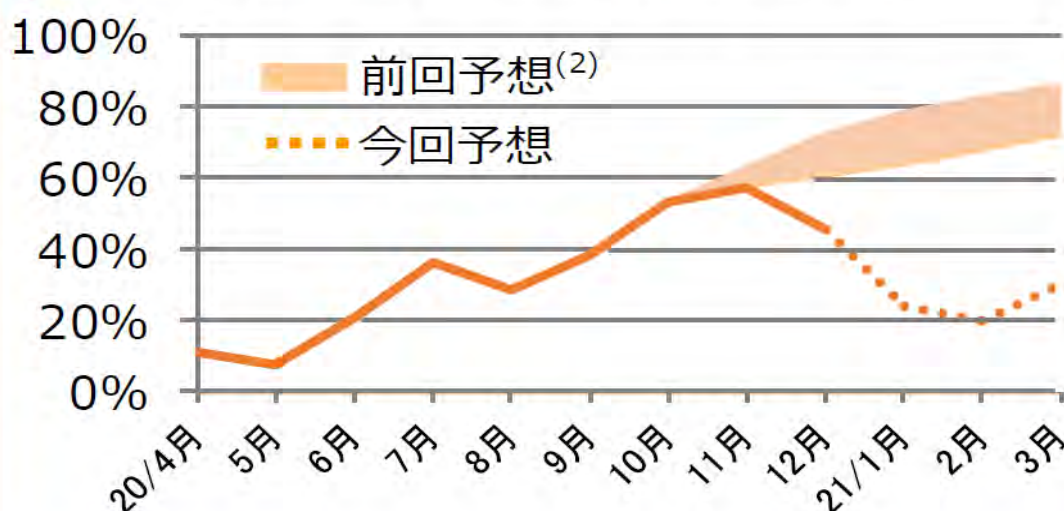


- ✓ 現時点の今期末までの予約状況に基づき、需要想定を見直し
- ✓ 2021年3月期通期EBIT▲4,200億円、純損失▲3,000億円と予想
- ✓ 手元流動性の確保と財務体質の更なる悪化の防止を最優先とし、2021年3月期期末配当予想は無配

国際旅客需要予想 (前年比⁽¹⁾)



国内旅客需要予想 (前年比⁽¹⁾)



(1) 1～3月の国際旅客・国内旅客需要予想前年比における2019年度実績は、FY19Q3決算発表時に開示した業績予想値の前提となる需要予想値(2020年1月31日発表)

(2) 前回予想は2020年10月30日公表値

出所: 日本航空の決算説明資料より

【参考資料】

国際組織(ICA0、IATA、AIC、ITF、IFALPA、IAM、ITUC)の 航空産業回復を目指す取り組み

1. ITF/IATA 共同声明

- ・ 新型コロナウイルス感染者をケアする医療従事者の保護を優先すること
 - ・ 乗客と乗務員の安全を確保するための効果的な対策を政府間および航空業界と緊密に調整すること
 - ・ 航空労働者の労働条件の持続可能性を維持するために、航空会社に経済面および規制面の緊急支援を行うこと
 - ・ 規制の柔軟な運用や渡航制限を予測可能かつ効率的な方法で解除することを通じて、航空業界の再稼働を支援すること
- 「(中略)業界と労働者は力を合わせている。政府も我々と一体となり、航空業界と市民生活にとって不可欠のサプライチェーンを維持するために協力することを要請する)

2. ITF/IFALPA 共同声明

(1) 航空労働者にワクチンの優先接種を

ITF と国際定期航空操縦士協会 (IFALPA) は新型コロナウイルス感染症のワクチン開発の進展を歓迎する。今後、世界中でワクチンが承認、配付されていく中で、航空労働者はそのサプライチェーンにおいて重要な役割を果たすことになる。ワクチン戦略がうまくいくかどうかは、健康で十分に休息のとれた、訓練を受けた乗員・乗務員等の航空労働者にかかっている。

ITF と IFALPA は、ワクチン接種に関して、医療従事者や高齢者および基礎疾患のある人の次に航空労働者を優先させることを求める。

ワクチン接種は、乗員・乗務員に一定の保護を与えるだけではない。今後は入国の際に予防接種証明書の提示が求められることが予想される。航空労働者が適時・適切に接種できれば、グローバルサプライチェーンの重要な一部を担う貨物機や旅客機の運航継続を確保させることができるだろう。特に、安全、保安、乗客対応の役割を担う労働者にとって、ワクチン接種は重要だ。

(2) 航空労働者の感染事例

その1<英から帰国の機長と家族「新型コロナ変異種」感染>

厚生労働省は2020年12月26日、英国から帰国後に新型コロナウイルス感染が判明した30代男性パイロットから、コロナの変異種が確認されたと発表した。英国で感染拡大しているのと同様の変異種で、家族の20代女性からも確認された。空港検疫以外での変異種確認は初めてで、厚生省や国立感染症研究所がウイルスの構造などを調べている。男性は機長であり、検疫が不要だった。変異種への感染は、国内では空港検疫で10歳未満～60代の男女5人が確認されており、男性機長と家族の女性は6、7人目となる。女性は英国の滞在歴はなく、男性から感染したとみられ、厚生省は変異種が人から人に移った初のケースとみている。厚生省や関係者によると、変異種への感染が確認された男性機長と家族の女性は東京都在住で、いずれも都内の医療機関に入院している。

その2 <台湾「貨物便同乗パイロット感染3人」うち日本人1人>

台湾中央感染症指揮センターは2020年12月20日、新型コロナウイルスの新規感染者が3人見つかったと発表した。うち2人は、すでに感染が確認された国内航空会社のパイロットの同僚で、同じ貨物便に搭乗していた。同センターは航空機内で起きた集団感染との見解を示している。

同センターが接触者を調べたところ、12日の米国行きの貨物便に共に乗務していたニュージーランド人パイロットと日本人パイロットの感染が新たに発覚した。ニュージーランド人パイロットは機内でせきをしていたが、マスクを着用していなかったという。

(参考：これを受けて当該台湾エアラインの対応)

2020年12月21日付で業連が発行されました。内容的に従来なかったものが新たに規定されたというものではありませんが、従来に増して規定を順守し常時マスクを着用すること、さらに以下の内容が強調されました。

- ・ 食べるとき、飲むときに一人だけが短時間マスクを外す
- ・ 操縦席内のような狭い空間で飲食するのは一名に限る

また、自宅に65歳以上の者が同居、6歳以下の子供が同居、持病を持ったものが同居、バスルームが独立していない場合、帰着後の検疫期間を会社の寮の部屋で過ごすように申請することも併せて書かれています。

ただしこの条件は新しいものではなく、台湾における在宅検疫ができる条件としての共通ルールで、例えば台湾に自宅のある方が台湾に戻った時も、この条件を満たさない場合は検疫施設として認められたホテル等で14日間の隔離に入ることになっています。

2. 世界空港評議会（ACI）声明

世界空港評議会（ACI）は去る12月17日に、各国政府に対して、医療従事者や高齢者・基礎疾患のある人々が新型コロナワクチンを接種後、空港で働く人々も優先的にワクチンを接種するよう呼びかけた。

ACIは空港職員は、旅行者と日常的に接触する最前線にあるとし、優先的にワクチン接種の対象とすることは、旅客とスタッフの健康と安全にも繋がるとコメント。さらに、空港スタッフに対して優先的にワクチンを接種することで、旅行者の増加を促進することだけではなく、ワクチン配布を含む必要不可欠な物資を送り届けることで、新型コロナウイルスパンデミックからの社会的・経済的復興を支援する上で、重要な役割を果たすとの見方を示した。

3. ICAO CART（理事会航空回復特別チーム）

テイクオフ：Covid-19 公衆衛生危機の期間中の航空旅行のためのガイダンス

(1) 公衆衛生リスク緩和対策

これらの公衆衛生リスク緩和対策は二つのセクションに分かれている。最初のセクションは一般的に適用されるリスク緩和策であり、航空の旅客及び貨物輸送における全ての局面に適用する内容である。二番目のセクションはこの付録に添付されているモジュールについての説明で、航空運輸の様々な側面に特化したものである。

これらの対策の実施に当たっては、適用される法律、規定、要件、基準、及び関連する自治体、

国、及び国際機関によって発令されているガイダンスに従うよう注意を払うべきである。

これらのガイドラインの如何なる部分も、これらの要件に優先または否定することを意図したものではない。

(2) 一般的に適用されるリスク緩和策

- ・ 一般への啓蒙： 国及び関係者は一致協力して正確な情報を迅速に広めるようにしなければならない。情報は、旅客の旅行体験全般にわたって、できるだけ明快、平易、そして一貫性がなければならない。
- ・ フィジカル・ディスタンシング： 人々は実行できる範囲で、世界保健機関（WHO）または適用される国の衛生ガイドラインと一致したソーシャルディスタンシングを維持できるようにすべきである。このディスタンシングをとることができない場合は（例えば航空機のキャビン）、適切なリスクベースの方法をとるべきである。
- ・ 顔面のカバーリング（覆い）及びマスク： 顔面のカバーリングは、適用される公衆衛生ガイドラインに従って着用すべきである。カバーリングのタイプ（非医療用または医療用）はリスクのレベル及びマスク入手（供給）の安定性に基づいて選択するが、マスクを使用することによる潜在的なリスク及びデメリットを考慮する必要、がある。医療用マスクの使用は、医療従事者及COVID-19 の感染が疑われる症状のある人による個人用防護器具（PPE）として優先されなければならない。全ての場合において、着用の時期、着脱・交換・廃棄の方法、そして（PPEを）取り外した後の手洗いなどはベストプラクティスを踏襲すべきである。
- ・ 日常的公衆衛生： 人との接触があり、感染する潜在性がある全てのエリアは公衆衛生当局による指示の通り業務上のリスク評価に基づく頻度で清掃及び消毒すべきである。
- ・ 健康スクリーニング（審査）： 国は関連衛生当局のプロトコル（指示）に従って健康スクリーニングが実施されるようにしなければならない。スクリーニングにはフライト前後の自己申告、体温測定、及び医療従事者による目視観察が含まれる。このようなスクリーニングは潜在的にリスクの高い人を特定して、仕事またはフライト開始前に追加検査が求められる。このような情報及び知見があることによりリスクベースのアプローチを活用すると共に、旅行する人々の信頼を高めることに貢献できる。このスクリーニングは入国及び/または出国に際して行うこともある。

COVID-19 を暗示する兆候及び症状のある、またはCOVID-19 への暴露を示唆するような人が居た場合、空港の専用問診スペースまたは現場から離れた所の医療施設での医療従事者による健康アセスメントを含めた適切なフォローアップが必要になる。
- ・ 接触トレース： 旅客及び従業員の接触情報の収集法は、公衆衛生当局による接触トレースをサポートするために、ウェブのアプリも含めて研究しなければならない。アップデートな接触情報は健康自己申告一部として求められ、また旅客と政府との間の相互関係は政府のポータルサイトを通じて直接的に行われるべきだ。これは関連するデータプライバシー保護規則に従う必要がある。
- ・ 健康申告：それが実現可能で正当化される場合、関連衛生当局の勧告に従って全ての旅客に対してCOVID-19 用健康申告フォームが使用される。空港到着に先立った自己申告も奨励される。

紙製のフォームを避けるために電子的ツールが推奨される。

- ・ 検査：発表時点においては、簡易検査は信頼性が低く実地的でないため、旅行の前提条件とはならない。従って、国は当面の間は簡易検査を要請しない。出発に先立ち全ての旅客に簡易検査を行うことは、より一層リアルタイムで、迅速、そして信頼性のある検査が利用できるまでは現実的ではないだろう。

(3) 特定モジュールに適用するリスク緩和対策

A. 空港

空港モジュールには次のようなエレメント（対象物/場所/エリア）に対応した特定のガイダンスを含んでいる：空港ターミナルビルディングの清掃、消毒、及び衛生状態、フィジカル・ディスタンス、スタッフの保護、アクセス、チェックインエリア、保安検査場、エアサイドエリア（立ち入り制限区域）、ゲート（設置）、旅客輸送、降機、手荷物引き取り及び到着エリア。

B. 航空機

航空機モジュールには搭乗プロセス、シートアサインプロセス、手荷物、機内での相互影響、環境制御システム、食事及び飲物のサービス、トイレの使用、クルーの保護、病気の旅客またはクルーの管理、及びコックピット・キャビン・貨物室の清掃及び除菌に対応した特定のガイダンスを含んでいる。

C. クルー

安全で持続可能な国際航空旅行を促進するため、クルーの取り扱いは承認された公衆衛生基準に従って密接に連携した国際的なアプローチにより非常に重要な運輸労働者にかかる負担を軽減することが必須である。現在これらに含まれるのは他の旅客に適用されるスクリーニング（審査）、隔離要請、及び出入国規制である。添付されているクルーモジュールにはCOVID-19 ケースが疑われるまたは陽性のクルーの接触に対応する特定ガイダンス、乗務の出頭報告、クルーの滞在時全体のベストプラクティス、滞在中にCOVID-19 症状を体験した

クルー、及びクルーの便乗（デッドヘッド）が含まれている。

(参考)

“カナダでは2020年7月30日よりコロナ禍での入国手続きの迅速化のために、Arrive CAN というアプリで事前に検疫関係の申告を行なうことになりました。乗務員の場合もこのアプリでの申告を求められます。
乗務員として入国する際は14日間の在宅検疫を免除されるが、ここに書かれていることに従うように念押しされて、入国手続き終了時に手交されたものです。”

(CART: Passengers and Crew – Generalより抜粋)

乗客とクルーにとって安全で衛生的な環境のために考慮すべき事

- ・ 搭乗・降機の際、乗客が出来るだけ他人と接触しない方法で行う
- ・ 適度な座席間隔を取る
- ・ 最小限の手荷물에 制限し、機内に新聞雑誌をおかない。免税品の販売も一時停止する
- ・ 飲み物や食べ物のサービスを制限あるいは中断する
- ・ 共有を避けるため、毛布や枕の私用を制限する

- ・ トイレはクルー用と乗客用に分ける。流す際は便座のフタを閉じてから行うよう案内する
- ・ 感染を広げないために座席に応じて私用するトイレの場所を指定する
- ・ セーフティーデモに用いる道具の共有を行わない。クルーのサービスエリアを限定する。ビニールカーテンやパネルなどの追加的使用を検討する
- ・ 機内の消毒等については製造元と相談して行う

D. 貨物

貨物フライトのクルーには旅客フライトのクルーと同じ安全衛生への配慮が適用され、この文書のクルーのセクションにまとめられている。航空貨物の委託は旅行する一般の人々との接触はないが、貨物の受領及び手渡しの過程では非空港関係者との相互影響（交流、ふれあいの機会）がある。「貨物モジュール」はフィジカル・ディスタンシング、個人の衛生管理、移送地点からランプ及び搭載・取ろしへの保護バリア、及びその他の軽減手順を含めた航空の公衆衛生に対応している。

(4) ICAO 電子ブリテン 2020/55「COVID19 パンデミック中の航空従事者及び旅客のサポート原則」の添付ファイル B（2020 年 11 月 10 日）

ピアサポート：実践的な安全文化に寄与する

世界保健機関（WHO）は「健康」を完全な肉体的、精神的、及び社会的福祉であり、単に病気または慢性病が存在しないことではないと定義している。精神的な健康はさらに福祉の一状態で、そこでは個人が自身の能力を自覚して通常の生活のストレスに耐え、生産性と実りのある仕事ができ、また自身のコミュニティに貢献できることとして定義されている。

図表 1：個人の福利及び公共の安全の向上を通じた実践的な安全文化を創造する

注：MH&W：精神的健康及び福祉；MHP：精神的健康のプロ；EAP：従業員支援プログラム；EWP：従業員福祉プログラム；AME：航空監査医



個人の安全と公共の安全のバランスがとれている状態

中央 **MH&W** (精神的健康及び福祉)

管制官・パイロット・キャビンクルー・メンテナンス要員

中央上 **ピアサポート** (仲間による互助)

中央下 **国の規制当局**

左上 **MHP EAP/EWP**

右上 **専門職協会**

(精神的健康の専門家 従業員支援プログラム)

左下 **AME**

右下 **使用者 オペレーター**

(航空監査医 航空心理学者/精神科医)

このジグソーパズルの中央は、航空産業内で安全が最も重視される環境で働く人々の「精神的健康と福祉」である。産業の安全目標及びその関係者と公共のニーズをサポートするために航空産業内で働いている人々の社会心理的な安全を向上させることが必須である。

航空は高いリスク、高い信頼性、安全最重視の産業である。健康に障害があれば（航空の）システム及び公共の安全にとってリスクとなる。ICAO 付属書 19—安全管理に規定されているように安全管理システム（SMS）はハザードの識別及びそれらのハザードの潜在的結果に伴ったリスクの軽減をサポートすることを意図したものである。SMS の有効性は実質的な安全文化と環境によって決まるもので、それが航空産業内で働く全ての人々健康とパフォーマンスを支えている。

オペレーション上の安全性を維持向上させるには、航空労働者の健康と福祉を管理する多面的で協調性のあるアプローチを強化する必要がある。ジグソーパズルの中の関係者によって提供されるサービスは組織化の行き届いたシステムを形成する上で協調できるものである。このシステムは健康と福祉をサポートし、個人のキャリア及び組織の安全実績にマイナスの影響を及ぼす健康問題を防止することができる。

正式な「ピアサポートプログラム」は感情的に安全で、一方的な判断をしない環境—そこでは内密の情報が共有される—を提供する。ピア達は良く訓練され、スキルを持った同僚達であり、信頼するに足る、共通の専門的な資格及び経験を共有している。彼らは同じような状況に遭遇するだろうが、通常は同一または同様な業務上の背景の中で仕事をしていて彼/彼女の同僚の状況に関わることが可能になる。

ピアのボランティアの中核的役割は積極的に話を聞く、サポートを申し出る、そして問題が彼らの訓練及び経験の範囲外にある場合は、関係する適切な専門家に問い合わせることである。ピアのチームは相応の資格を持った精神的健康の専門家によって訓練され、監督されることが望ましい。

安全が最も重視される人のピアサポートは世界で共通したコンセプトになりつつあり、様々な組織及び産業で開発が進んでいる。特に COVID19 パンデミック中はそうだが、将来には一般的にピアサポートは安全重視の活動に携わるすべての航空従事者にとって有益なものとなるだろう。

4. ILO（国際労働機関）

COVID—19 パンデミック期間中に安全・健康で仕事に戻るために

安全な仕事復帰のための効果的な政策ガイダンスの策定

- ・ 国内OSH 体制構成要素とCOVID-19 との闘いへ役割
- ・ 法律及び規定、団体協約及びOSH（労働安全衛生）に関する他の関連手段
- ・ 国内の三者（政労使）によるOSH 組織
- ・ 点検体制を含めたコンプライアンス（順守）の仕組み
- ・ 経営、労働者、及び双方の代表者が協力していくための職場の取り決め
- ・ 情報及び助言、調査、訓練、及び健康モニタリングを含めたOSH のサービス
- ・ データ収集及び職業上の傷病
- ・ 雇用傷害保険スキーム

5. 米国議会へ航空産業を守る取り組みに力を注いだ IAM の取り組み

IAM は「コロナウイルス 支援・救済・経済保障法・CARES 法」成立と、20 年 10 月 1 日失効後に再開を測る取り組みを、組合員から米国議会上院と下院の議員へ Web 署名と、ALPA、客乗組合、航空労組、共同した取り組みを行いました。また、CARES 法が 20 年 10 月 1 日失効後には ALPA、客乗組合、航空労組、経営者組織・A4A との共同の取り組みによりを実現させた。

【20 年 10 月 1 日付 航空労働組織と航空経営組織の共同した議会への要請書】

 October 7, 2020 The Honorable Nancy Pelosi Speaker of the House United States House of Representatives Representatives H-232, The Capitol Washington, DC 20515 The Honorable Mitch McConnell Majority Leader United States Senate S-230, The Capitol Washington, DC 20510 The Honorable Kevin McCarthy Minority Leader United States House of Representatives H-204, The Capitol Washington, DC 20515 The Honorable Chuck Schumer Minority Leader United States Senate S-221, The Capitol Washington, DC 20510 Dear Speaker Pelosi, Leader McConnell, Leader McCarthy and Leader Schumer: We are disappointed that negotiations between Congress and the Administration over additional COVID-19 relief were suddenly suspended today. As leaders representing airline labor unions, U.S. airlines, and trade associations representing the travel industry, we are frustrated that an agreement could not be reached to provide support to people suffering from the impact of the pandemic while also being relied upon to drive the economic recovery from this health crisis. Since early summer, we have called for a COVID relief package that would address the dire economic consequences facing the entire transportation sector. Airline workers are already experiencing the impact of inaction and simply cannot wait any longer for federal aid. Leadership in both chambers and both parties have indicated support for supporting our nation's aviation workforce. There continues to be strong, broad, and bipartisan willingness to protect jobs and livelihoods in the airline industry by extending the successful Payroll Support Program (PSP), which was part of the CARES Act. Unfortunately, efforts to do so did not come to fruition before the program expired on	Sept. 30. As a result, several U.S. airlines had no choice but to move forward with tens of thousands of furloughs last week, and many more job losses are expected across the industry in the weeks ahead if the PSP is not extended. Now, in the absence of an overall COVID-19 relief package, we urge you to advance standalone legislation to extend the PSP. Both the Senate and the House have introduced bills that would protect airline jobs and air service through an extension of the PSP. Overwhelming majorities in both chambers support doing so. Notably, leadership in both chambers have already taken steps to advance the legislation. During circumstances as dire and significant as these, an idea that enjoys resounding support from majorities in both parties and in both houses of Congress should not fail. We call on leaders to resolve any procedural issues and proceed as quickly as possible to extend the PSP in time to preserve this extremely effective and efficient jobs and infrastructure program. With tens of thousands of jobs on the line, not to mention air service to communities across the country, we simply will not rest until we pursue every available option to its fullest extent. Until then, we remain hopeful that you and your colleagues can work quickly and collaboratively to ensure airlines and the workers they employ are in a ready position to enable our nation's recovery from the pandemic. We, as before, stand ready and willing to work with you to see this through. Respectfully, Air Line Pilots Association Airlines for America Allied Pilots Association Association of Flight Attendants-CWA Association of Professional Flight Attendants International Association of Machinists and Aerospace Workers International Brotherhood of Teamsters National Air Carrier Association Regional Airline Association Southwest Airlines Pilots Association Transport Workers Union Transportation Trades Department, AFL-CIO CC: Representative Peter DeFazio Representative Sam Graves Senator Roger Wicker Senator Maria Cantwell
---	--

6. COVID-19 に対する国際対応に関する声明

＝ 国際労働総連合・ITUC書記長およびITUC 五大加盟組織(米・英・独・日・露)＝

2020 年 4 月に世界各国の労働組合中央組織で構成される ITUC の書記長と、5 大加盟組織が「COVID-19 に対する国際対応に関する」声明が出された。



COVID-19 に対する国際対応に関する声明

ITUC 書記長およびITUC 五大加盟組織

今は通常とは異なるときである。各国がCOVID-19パンデミックと闘っているため、世界の労働力33 億人のうち5 人に4 人以上（81%）が、現在職場の全面的または部分的な閉鎖の影響を受けている。

世界的なパンデミックによる医療や経済、社会的な影響に対して、政府及び社会的パートナーによる緊密な国際協調が必要である。このことによってのみ、こうした危機に効果的に対処し、我々が経験する最悪の景気後退を乗り越えることができる。

労働組合の指導者として、また労働者の代表として

<略>

グローバリゼーションの失敗が露呈した—今こそ人々を第一に

<略>

どんな政府も単独でパンデミックに対応することはできない

<略>

この危機の中にあっても私たちは前を向いて行動しなければならない

経済的な負担を強いられているのは労働者であり、未来を築くのは労働者である。この危機の中で政府や企業が労働組合と協力しているところでは、好ましい結果がすでに明らかになっている。この歴史的な教訓は、すべての人に健康と共通の繁栄を提供できる強靱性と能力を備えるべき将来の世界経済の基礎を築くものでなければならない。パンデミック、気候変動、貧困、その他の未知の課題など、収束する危機を乗り越えることができるのは、国際社会と世界経済である。

女性と男性が真に平等で、差別がもはや許されず、労働が安全かつ衛生的で、働くことに関するルールが権利と公正な賃金に基づいた未来。

女性と男性が真に平等であり、差別がもはや許されず、安全で衛生的な職場であり、権利と正当な賃金に基づいた就業規則があるような未来。そして、社会的保護がすべての人のためのものであること。

これらは、平和と共存のために不可欠な基盤である。

健康は基本的人権である。健康は、他の権利と共存するだけでなく、他の権利に依存している。公衆衛生、労働力、経済活動の再生への大規模な投資が不可欠であり、権利が尊重されている場合にのみ、そこからの利益がもたらされる。

最後に、復興と再建、強靱性のための国際的な三者構成委員会の設置を求める。

私たちが協力すれば人類はいかなることもなし得るのである。

Sheran Burrow
ITUC General Secretary

Richard Trumka
AFL-CIO President

Reiner Hoffmann
DGB President

Mikhail V. Shmakov
FNPR President

Rikio Kozu
JTUC-RENGO President

Frances O'Grady
TUC General Secretary

運輸総合研究所 研究報告会 2020年冬 (第48回)

収録日：2020年12月2日（水）

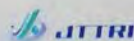


一般財団法人 運輸総合研究所

運輸総合研究所 研究報告会 2020年冬（第48回）

収録日：2020年12月2日（水）

【開会挨拶】 運輸総合研究所会長 宿利 正史		35秒～
【所長挨拶】 運輸総合研究所所長 山内 弘隆		9分12秒～
【報 告】		
1) 新型コロナウイルス感染症による航空業界への影響とその対応策	客員研究員 全日本空輸（株）常勤顧問 藤村 修一	21分28秒～
2) グローバルロジスティクスおよびサプライチェーンの レジリエンス強化に関する研究 ーCOVID-19が日本企業に与える影響からの展望ー	研究員 マハルジャン ラジャリ	49分09秒～
3) 働き方改革等の進展による女性就業者の増加が 鉄道需要に及ぼす影響の分析	研究員 根本 早季	1時間18分 57秒～
4) 海運活用によるトラックドライバーの働き方改革と輸送力の確保 ー複合一貫輸送の労働生産性評価と輸送力・労働環境の改善効果ー	後援調査設計（株）取締役、 敬愛大学/みなと総合研究財団 客員研究員、元主任研究員 加藤 博敏	1時間48分 12秒～
5) 海運における温室効果ガス削減施策の評価 ー船舶の生存時間解析とフレックシングからー	客員研究員 東京都市大学環境学部准教授 岡田 啓	2時間17分 40秒～
【当面の予定】		2時間49分 54秒～



Japan Transport and Transport Research Institute

司会 齋藤 悠 主任研究員

新型コロナウイルス感染症による航空業界 への影響とその対応策

藤村 修一

運輸総合研究所 客員研究員
全日本空輸（株）常勤顧問



Japan Transport and Tourism Research Institute

目次

1. はじめに
2. IATAの動き
3. ICAOの動き
4. グローバルアライアンスの動き
5. 航空会社の動き
6. 各国政府の動き
7. おわりに

1. はじめに

(C) Mr. SHUICHI Fujimura, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

3

1. はじめに

昨年末に中国武漢で発生した新型コロナウイルス感染症は、
その後瞬く間に世界に拡大し、
各国の**国境閉鎖や移動制限、煩雑な検疫制度、**
また、利用者の**感染に対する恐怖心**などから、
航空需要、とりわけ**国際線需要、は著しく低迷し、**
世界の航空会社は大幅な減便を余儀なくされている。

本報告では、新型コロナウイルス感染症の航空業界に与える影響と、
各国政府、空港会社、航空会社が採用している対応策を検証し、
今後国際航空需要回復に向けて取るべき方策について議論いたしたい。

4

1. はじめに

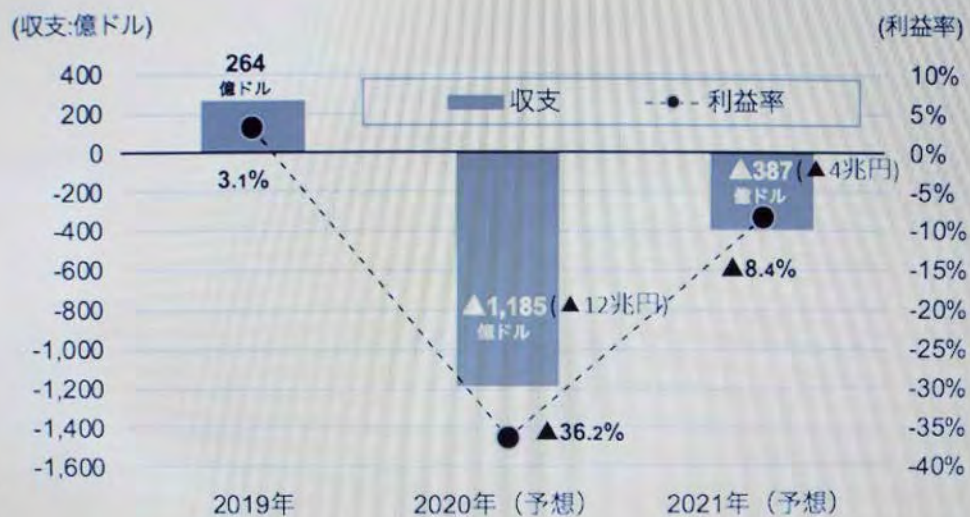


出典: IATA (11月24日発表資料)

■図-1 RPK・売上高の推移

5

1. はじめに



出典: IATA (11月24日発表資料)

■図-2 収支・利益率の推移

6

2. IATAの動き

© Mr. SHOUJI Fujimori, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

7

2. IATAの動き

航空を安全に再開するためのロードマップ^①（2020年5月20日）

1. 旅行前：
旅行者の**接触者履歴**をできる限り把握できるようにする
2. 出発空港：
ターミナルの混雑防止、**体温測定スクリーニング**、**ソーシャルディスタンシング**、**マスク着用**などを推奨
3. 機内：
空席の確保による**ソーシャルディスタンシングは不要**
4. 到着空港：
人と人の接触を最小限に抑えるための**入国・税関審査の簡素化**や受託手荷物受取の時間短縮

その他（2020年6月16日）

14日間隔離ルールでは旅行需要を喚起できないことから、**出発前検査で陰性を確認し、到着時に陰性証明を提出するルール**を提案

8

2. IATAの動き

2020年9月22日発表

- 国際航空の再開のために、14日間の自主隔離に代えてすべての旅客に出発前の検査を実施し到着後の検査を不要とする
- ICAOのCART（後述）とも連携
- 検査は素早く正確で、安価で簡易なものを推奨

2020年10月7日発表

- IATA・ACI（国際空港評議会）は共同で14日間の自主隔離の代替となる検査手法の確立を世界的に調和・一貫した形で導入するようICA Oに要請

9

3. ICAOの動き

3. ICAOの動き

CART(Council Aviation Recovery Task Force)とは

設立経緯：ICAOが、新型コロナウイルス感染症の危機からの航空の再開に向けて、**2020年3月**に設立した**タスクフォース**

目的：国・航空業界に対して、**新型コロナウイルス感染症に対処するための方針を策定**すること

メンバー：ICAO理事会、航空業界、WHO、UNWTO（国連世界観光機関）、各国航空当局で構成、ガイドライン策定には、IATA、ACI(国際空港評議会)、CANSO(民間航空交通管制業務機構)、ICCAIA(航空宇宙評議会)等も参加

11

3. ICAOの動き

「Take-off」：航空会社・空港会社に対する公衆衛生に関するガイドライン（2020年5月27日）

1. 公衆衛生に関する正確でタイムリーな**情報公開**
2. **ソーシャル・ディスタンス**の確保
3. フェイス・シールドや**マスクの着用**
4. 空港・機内のいたるところでの日常的な**消毒・清掃**
5. 検温、目視観察などによる旅客・従業員の**健康確認**
6. アプリなどを利用した旅客・従業員の**接触者履歴の把握**
7. 旅客**健康申告書**の提出（紙よりもアプリ等電子的な方法が望ましい）
8. 精度が高く、結果が早く出る**検査**の導入

12

3. ICAOの動き

2020年11月10日発表

- ICAOは、10月7日のIATAの要請を受け、6月に発表した航空再開に向けたガイドライン「**Take-off**」の改訂版（第2版）の概要を発表
 - 最も注目すべき内容は、
COVID-19 Testing: 各国の検査・検疫に関するガイダンスの設定
- 詳細は、11月23日に「Testing and Cross-border Risk Management Measures Manual」として発表(次頁)

13

3. ICAOの動き

2020年11月23日発表（ICAOの推奨する入国に関する制限措置の例）

国・地域における新型コロナウイルス感染に関するリスクの判定

		検査陽性率	
		5%以下	5%超
10万人あたり 新規感染者数	25人以下	Green	Orange
	25人超	Orange	Red
ただし、週間検査実績10万人あたり250件未満		Gray	

リスクに応じた入国時の対応ーリスク・ベスト・アプローチ

出発国リスク判定	到着国での対応・行動制限
Green	行動制限なし
Orange	行動制限なし、滞在先の申告・検査
Red	行動制限の可能性あり、検査
Gray	

The International Civil Aviation Organization [2020]. "Testing and Cross-border Risk Management Measures Manual (Doc 10152)"
https://www.icao.int/covid/cari/Documents/Doc10152_Testing%20and%20Cross-border%20Risk%20Management%20Measures%20Manual%20%28Unedited%20Version%29.PDF, 2020/12/01

14

4. グローバルアライアンスの動き

13

(C) Mr. SHIBUCHI Fumura, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

4. グローバルアライアンスの動き

oneworld・スカイチーム・スターアライアンス 3度の共同声明

- | | |
|--------|--|
| 3月16日 | • 各国政府に対し、IATAの要請（ <u>2020夏期スケジュール期間中のU&Lルール適用停止</u> ）の支持、空港運営会社なども含む航空業界全体への支援を呼びかけた |
| 7月9日 | • 「 <u>Dear Travelers</u> 」と題し、お客様向けに動画を配信
• エアライン各社の <u>感染予防対策</u> をまとめ、お客様の航空旅行に対する <u>安心感</u> を高めることを目的とする |
| 11月10日 | • ICAOのCARTによるガイドライン「 <u>Take-off</u> 」第2版を全面的に支持する共同声明
• 検査における <u>ICAOガイダンスの活用</u> や <u>デジタルの陰性証明導入</u> を各国政府に対し働きかけ |

16

5. 航空会社の動き

© Mr. SHUICHI Furuya, Japan Travelers and Tourism Research Institute, 2020

15

5. 航空会社の動き

各社のコスト削減・資金調達動向

供給量削減：需要動向に合わせ減便実施

機材数圧縮：大型機を中心とした航空機の早期退役・新機材導入延期

人件費削減：賃金減額や無給休暇制度の導入、一部会社では解雇の検討

流動性確保：政府からの支援（後述）の要望、自力での資金調達

18

5. 航空会社の動き

破綻ケース

運航継続	4月21日	ヴァージン・オーストラリア (オーストラリア)
	5月10日	アビアンカ航空 (コロンビア) ※米連邦破産法11条申請
	5月19日	タイ国際航空 (タイ)
	5月26日	LATAM航空 (チリ) ※米連邦破産法11条申請
	6月30日	アエロメヒコ (メキシコ) ※米連邦破産法11条申請
	8月4日	ヴァージン・アトランティック (英国) ※米連邦破産法15条申請
清算	3月5日	フライビー (英国)
	6月26日	ノックスコート (タイ)

(C) Mr. SHUICHI Fujimura, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

17

5. 航空会社の動き

2020年7~9月期決算 売上高



20

5. 航空会社の動き

2020年7~9月期決算 最終損益

-7,000 -6,000 -5,000 -4,000 -3,000 -2,000 -1,000 0 1,000 2,000 (億円)



21

6. 各国政府の動き

21

6. 各国政府の動き

国・地域	航空会社	支援内容	主な条件・その他
米国	米系各社	250億USD(約2.7兆円)の雇用助成金 250億USDのローン	9月までの雇用維持 小規模国内路線の維持 財務省へのワラント発行
ドイツ	ルフトハンザ	90億EUR(約1.1兆円)の政府支援。内訳は、 3億EUR(20%)の株式取得 57億EUR資本注入(サレント) 30億EUR政府保証債	フランクフルト・ミュンヘン両空港で各24回分の発着枠の割譲 敵対的買収等があった場合25%まで転換し拒否権発動
フランス オランダ	エールフランス・KLM	フランス政府保証・融資で70億EUR(約8,400億円)、 オランダ政府保証・融資で34億EUR(約4,080億円)を借り入れ	フランス政府はCO2排出削減に向け、2.5時間以内の鉄道代替手段がある国内路線について運休を求める見通し

(C) Mr. SHIBUCHI Fujimura, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

22

6. 各国政府の動き

国・地域	航空会社	支援内容	主な条件・その他
イタリア	アリタリア航空	政府は 完全国有化 を実施、 少なくとも30億EUR(約3,600億円)の 資本注入	運航規模の縮小
韓国	大韓航空 アジアナ航空	合計2.9兆ウォン(約2,610億円)の政府系銀行による 金融支援	
シンガポール	シンガポール航空	筆頭株主の 政府系投資会社 から最大150億SDG(約1.2兆円)の資金調達	
日本	全日本空輸 日本航空	国管理空港国内線空港使用料7か月間減額(9-2月 ▲45%・約55億円)	(政府に対しさらなる減免措置拡大などを要望中)

24

6. 各国政府の動き

各国政府支援の目的

目的	米国	ドイツ	フランス	オランダ	イタリア	韓国	シンガポール	日本
社会インフラの維持	○	○	○	○	○	○	○	○
国家の生命線							○	
雇用維持	○							○
有事の輸送力確保	○							
敵対的買収の阻止		○			○			
環境問題への取組			○	○				

25

6. 各国政府の動き

混雑空港におけるU/Lルールの適用停止

2020年
サマー
スケジュール

各国当局はサマースケジュール期間のU/Lルール適用停止

2020~21年
ウィンター
スケジュール

各国当局はウィンタースケジュールのU/Lルールの適用停止

26

6. 各国政府の動き

欧州における入国制限措置の緩和 — リスク・ベースト・アプローチの採用

- 英国**
- 6月8日よりすべての渡航者に**14日間の自主隔離**を要請
 - この制限は雇用を破壊するものだと、英国の航空会社3社は共同で裁判所に訴えた
 - 夏休みの観光シーズンに向け、リスクの低いEU加盟の数力国については隔離を免除する「エアブリッジ」導入を交渉
 - 7月10日以降、EU加盟国をはじめ、日本、韓国、台湾などアジアの国と地域を含む50以上の**低リスク国**からの入国者に対して、**自主隔離の義務を免除**することを発表
 - これを受け、英国の航空会社による訴訟は取り下げ
 - 各国の感染状況により自主隔離義務免除国は随時追加・削除

26

(C) Mr. SHUICHI Fujimura, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

6. 各国政府の動き

欧州における入国制限措置の緩和 — リスク・ベースト・アプローチの採用

- EU**
- 3月中旬から域外からの渡航を原則禁止
 - 6月30日に、7月1日以降段階的に域外からの観光客や出張者を自主隔離せずに受け入れることのできる**低リスク国**のリストを公表
 - 日本、韓国を含む域外15カ国が対象、感染多い米国などは除外
 - リストは感染状況をみながら2週間ごとに更新
 - 勧告のためEU加盟国に対する強制力なし
 - 域内移動も含め、国境管理の権限を持つ各加盟国が最終判断
 - その後域外から観光客や出張者を受け入れる低リスク国のリストを更新、当初15カ国だったものの感染拡大を受け11カ国へ縮小
 - 日本は引き続き対象。米国含め、新規対象国はなし
 - ドイツはreciprocityの観点から日本からの入国は認めていない

27

(C) Mr. SHUICHI Fujimura, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

6. 各国政府の動き

日本における出入国制限

出入国制限 (11月20日現在)

- ・ 【出国】 152の国と地域に渡航中止勧告 (外務省)
- ・ 【入国】 152の国と地域が入国拒否の対象 (法務省)

検疫措置

- ・ 日本入国者に対しては、一部を除き到着時検査の実施と
14日間の自主隔離 (厚生労働省)

日本 国際的な人の往来再開に向けた段階的措置 (ビジネストラック、レジデントラック)

- ・ 感染状況が落ち着いている国・地域を対象として協議・調整開始
- ・ 11月20日現在、対象国・地域は、
 - ビジネストラック：シンガポール、韓国、ベトナム
 - レジデントラック：タイ、ベトナム、マレーシア、カンボジア、ラオス、ミャンマー、台湾、シンガポール、ブルネイ、韓国
- ・ 10月1日からビジネス以外の在留資格も対象に原則として全ての国・地域からの新規入国も許可 (条件あり・入国者数は限定的)

19

6. 各国政府の動き

カナダ政府の支援によるトロント国際空港における調査

- ・ 主幹： McMaster HealthLabs(NPO医療研究法人)
- ・ 協力者： エアカナダ、トロント空港公団
- ・ 期間： 2020年9月3日～11月14日、11月17日中間発表(最終発表は1月)
- ・ 対象： トロント国際空港に到着する国際線旅客のボランティア
- ・ 内容： 到着時検査、7日目検査、14日目検査、のべ20,000回検査
- ・ 結果： 対象旅客8,644人のうち8,555人(99%)が陰性、89人(1%)が陽性
陽性者のうち61人(68.5%)が到着時検査で陽性と判明
陽性者のうち23人(25.8%)が7日目検査で初めて陽性と判明
陽性者のうち5人(5.6%)が14日目検査で初めて陽性と判明

McMaster HealthLabs [2020], "Canadian International COVID-19 Surveillance Border Study",
<https://www.mcmasterhealthlabs.ca/pdf/MHL%20Border%20Study%20Background.pdf>, 2020/11/22

30

7. おわりに

29

(C) Mr. SHIBUCHI Fumura, Japan Transport and Tourism Research Institute, 2020

7. おわりに

- コロナ以前に比べ現在の国際線需要はわずか数パーセント
- 各国主要航空会社の経営者の多くが、国際線の需要回復には4~5年かかるとみている

今後数年間の航空業界のあるべき姿：

縮小した需要に合わせて小さく生まれ変わることが求められる

- 社会インフラとしての航空（とりわけ代替手段のない国際線）は経済の原動力
- 新型コロナ感染症は航空業界にとって不可抗力

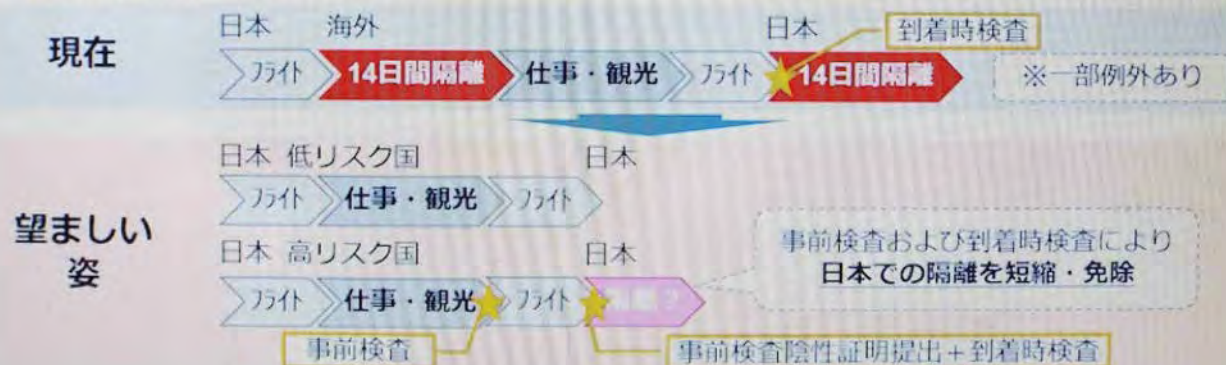
世界各国は大規模な航空会社支援策を実施
日本においてもさらなる政府支援が必要不可欠

32

7. おわりに

- ・ 感染防止・経済活性化の両立のためには、新たな検疫措置により、**入国制限・渡航制限・14日間自主検疫措置の緩和・廃止が必要**
- ・ リスク・ベースト・アプローチや飛行前検査など、新たな国境管理・検疫体制の有効性を検証し、**世界的に調和のとれた制度の導入が**求められている

検疫措置緩和の例



33

7. おわりに

- ・ **生体認証などの先端技術の導入**により、
 - **非接触・非対面プロセス実現**
 - 飛行前検査陰性証明・ワクチン接種証明の**生体情報**への紐づけによる**証明確認の簡素化**・証明書偽造の防止を可能とする



Withコロナの時代においても、
利用者にとって「安全」かつ「簡単」「便利」な空の旅が提供でき
早期の需要回復を実現することが可能となる

34

令和2年12月21日
航空局**コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(改定)**

本年10月28日に取りまとめた『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ』について、新たな追加支援策を盛り込み、本日、改定しました。

新型コロナウイルスの影響により、過去に例を見ない規模での航空需要の大幅な減少が長期化し、約24万人の雇用を支える航空・空港関連企業は、2018年度の売上高約5兆円から今年度は約6～7割程度の減収が見込まれるなど、極めて厳しい経営状況が続いております。

航空ネットワークは、公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、インバウンドなどポストコロナの成長戦略の実現にも不可欠なインフラです。この航空ネットワークを維持・確保するとともに、これを担う産業を、その雇用を守りつつ支援するため、本年10月28日に『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ』を取りまとめていたところです。

本日、令和3年度予算案が閣議決定されたこと等を踏まえ、同パッケージに新たな追加支援策を盛り込んで改定しましたので、お知らせいたします。

【主な新規支援施策】**■航空ネットワーク維持・確保のための施策**

○空港使用料・航空機燃料税の更なる減免(令和3年度)

■空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

○コンセッション空港・会社管理空港(成田)の空港施設の整備に対する無利子貸付

○コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予(北海道・福岡)

○財政投融資を活用した、会社管理空港(関西・中部)による空港インフラ整備

等

【添付資料】

支援施策パッケージ(概要)、支援施策パッケージ(本文)、参考資料

<お問い合わせ先>**○支援施策パッケージ全般的事項、航空会社支援関係**

航空局 航空ネットワーク部 航空事業課 川端、林

電話 03-5253-8111(内線 48502、48512)

03-5253-8706(直通)

○空港会社その他空港関連企業の支援関係

航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課 藏、渡延

電話 03-5253-8111(内線 49102、49624)

03-5253-8715(直通)

コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ(概要)



国土交通省

R2.12.21改定時の新規・延長等の項目

- 新型コロナの影響により、**航空需要は過去に例を見ない規模で大幅な減少**が続いており、**航空・空港関連企業は極めて厳しい経営状況**。
- 国内外の交流や国民生活、経済活動を支える**航空ネットワークを維持**するとともに、**航空・空港関連企業の経営基盤強化**を図るため、企業におけるコスト削減等の収支改善の取組を前提としつつ、金融機関の取組も合わせて、**国と関係者が連携して強力に支援**。

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策

■ 旅客需要の減少を踏まえた着陸料等の減免

- ・令和2年度下期（令和2年8月～令和3年2月）分の国内線の着陸料・停留料について、旅客需要の減少を踏まえて、一律45%軽減。【減免想定額：約55億円】

■ 空港使用料・航空機燃料税の更なる減免（令和3年度）

- ・令和3年度分の国内線の着陸料・停留料・航行援助施設利用料について合計で約90%軽減、航空機燃料税について税率を従来の軽減措置から更に1/2に軽減。
【減免想定額：約1,200億円】

2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

- 令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予 【猶予想定額：約480億円】
- 危機対応融資等の活用による資金繰り支援 【航空会社計約5,000億円】
- 国税・地方税等の支払い猶予
- 繰越欠損金の控除上限の特例
- 雇用調整助成金 【申請済額：約490億円（12月判明時点）】
- 産業雇用安定助成金（仮称）

3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置

- 混雑空港利用ルールの弾力運用（U/Lルールの適用免除）
・2020年冬期ダイヤ全期間、コロナ影響による欠航はカウント除外
- 乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置

5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

【空港会社関係】

- コンセッション空港・会社管理空港（成田）の空港施設の整備に対する無利子貸付
・空港施設の整備費用に対し無利子貸付を実施 【コンセッション空港：31億円】 【成田：50億円】

■ コンセッション空港における運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡）

- ・令和2年度・3年度分を2年猶予（必要に応じ最大3年延長（通算5年猶予）） 【北海道：26億円 / 年】
【福岡：153億円 / 年】

■ 財政投融資を活用した、会社管理空港（関西・中部）による空港インフラ整備

- ・ターミナル改修事業等 【関西：財政融資 728億円】 【中部：政府保証 221億円】 77
（事業費ベース） （事業費ベース）

4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策

1) 収益性向上努力を支援するための施策

■ 感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組

- G o T o トラベル事業の延長と適切な運用
- 感染拡大予防ガイドラインの普及
- 感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 【10億円】
- 地域航空における感染防止対策等 【305億円の内数】

■ 国際的な人の往来再開に向けた段階的措置

- 段階的な出入国規制の緩和
- 入国時の検査能力の確保

■ 新たな航空需要獲得のための規制緩和等

- 旅客機の客室内での貨物運送実施
- 遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援

2) コスト削減努力を支援するための施策

- 飛行経路の短縮等による消費燃料の削減
- 安全規制の集中的見直し

- ・乗員・運航・整備等に係る安全規制について、航空業界からの規制緩和・運用弾力化に関する要望に集中的に対応（すでに約20件措置済み）
－ 航空会社内で実施可能な機長認定の範囲の拡大 等

■ コンセッション空港における空港運営事業期間の延長

- ・1年延長（更なる延長は会社からの申し入れを踏まえ協議）

■ コンセッション空港における契約上の履行義務の緩和

【その他空港関連企業関係】

■ 国有財産使用料の支払い猶予【約180億円】

■ 空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請

■ グランドハンドリングの生産性の向上

- ・資機材の共有化等に向け、支援策を含め検討

コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ

令和 2 年 10 月 28 日

令和 2 年 12 月 21 日改定

国 土 交 通 省

I. 支援施策パッケージの背景・目的

(1) 航空・空港関連企業の経営環境

- 航空会社は、かつてない苦境に立たされている。航空需要は、世界規模での新型コロナウイルス感染拡大による移動抑制や水際対策などの影響を大きく受け、緊急事態宣言下の 5 月には、国内線・国際線ともに対前年比 90%超の減少という壊滅的な状況となった。その後、国内需要は緊急事態宣言の全面解除以降緩やかに回復していたが、7 月下旬以降、全国的な感染再拡大等により需要の伸びが当初想定を下回り、書き入れ時のお盆期間の旅客数も対前年比で 3 割、国際線にあつてはいまだに 1 割にも満たない状況が続いているなど、その影響は長期化しており、過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続いている。
- こうした極めて厳しい経営環境の中で、航空会社は、人件費削減を含めて、コスト削減などの経営効率化について検討・取組を進めているが、航空会社は固定費の割合が高く、急激な変動に対する生産調整を行いにくい収支構造であることから、引き続き極めて厳しい経営状況にある。
- また、航空ネットワークの基盤を支える空港会社や、空港ビル、地上支援（グランドハンドリング）、空港内給油、保安検査、空港内での各種機能の提供を行うテナントなど、日々の航空輸送を支えるその他空港関連企業においても、現下の航空需要の大幅な減少を受け、航空会社と同様、極めて厳しい経営状況にある。

(2) 航空・空港関連企業支援の必要性

- コロナ時代においても、世界規模になっている人々の経済活動や消費行動は、感染防止策をとりつつ継続すると考えられる中で、航空ネットワークは、公共交通として国民の社会経済活動を支えるとともに、訪日旅行者 2030 年 6,000 万人の政府目標の達成など、ポストコロナの成長戦略の実現に不可欠な「空のインフラ」であり、その維持・確保が必要不可欠である。加えて、来年には、延期となった東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も予定されており、そのための輸送力の確保も必須である。
- 我が国の航空市場においては、平成 12 年の規制緩和以降、新規参入が促進され、近年の LCC の台頭を含め、多様な航空会社による自由な競争促進を通じて、サービスの向上・多様化や、運賃・料金の低廉化が進み、利用者利便の向上が図られてきた。

- いずれ新型コロナウイルスの感染状況が終息へ向かい、引き続き、我が国航空会社が活発な競争を行いつつ、航空ネットワークの維持・発展に重要な役割を果たしていくためには、航空会社が経営基盤の強化を図れるよう、企業におけるコスト削減等の自らの収支改善等の取組を前提としつつ、金融機関の取組も合わせて、国と関係者が連携して強力に支援していく必要がある。
- 加えて、航空ネットワークの基盤を支える空港会社その他空港関連企業においても、航空会社と両輪となって存続していけるよう、必要な支援を確実に措置していく必要がある。
- これら約 24 万人（※1）の雇用を支える航空・空港関連企業は、2018 年度の売上高約 5 兆円（※2）から今年度は約 6 ～ 7 割程度の減収が見込まれるなど、極めて厳しい経営状況が続いている。航空ネットワークを維持・確保するとともに、これを担う産業を、その雇用を守りつつ支援することが必要不可欠である。
- （※1）航空会社＋空港会社＋空港ビル会社＋空港内事業者 （※2）航空会社＋主要 11 空港会社

（３）今回の支援施策パッケージの構成等

- こうした状況を踏まえ、国土交通省は、我が国航空・空港関連企業の収支改善等の取組を支援することにより、航空・空港関連企業の経営基盤を強化するとともに、国民の移動の基礎的インフラである航空ネットワークを適切に維持するため、以下により構成される『コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ』をとりまとめた。
- 本パッケージでは、既存の支援策に加え、航空会社等の収益性向上・コスト削減を支援する施策や、空港会社その他空港関連企業への支援策をとりまとめている。

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策
2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策
3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置
4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策
 - 1) 収益性向上努力を支援するための施策
 - 2) コスト削減努力を支援するための施策
5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の維持・強化を支援するための施策

（規制・運用の見直し）

- 航空分野では、安全確保の観点から航空機・乗員・運航・整備等について、国際的な整合性もとりつつ種々の安全規制が課されているが、技術の進展等も踏まえて、随時、規制や運用の見直しが行われてきた。こうした中で、今般のコロナ禍に端を発する航空・空港関連企業を取り巻く状況を踏まえ、短期的には各社の事業継続を支え、さらに、中長期的にはポストコロナを見据え、今後見込まれる航空需要の回復に対応した事業展開を支援するための規制のあり方が求められている。

- このため、業界から規制緩和や運用弾力化に関する要望等を受け付け、諸外国の状況や近年の技術・情勢の変化等を踏まえ、安全性の維持・向上が図られることを大前提としつつ、可能なものについて集中的に規制や運用の見直しを行うこととする。
- (※本パッケージにおいて、規制緩和関連の施策には『**規**』を付している。)

Ⅱ．支援施策パッケージの内容

1. 航空ネットワーク維持・確保のための施策

■旅客需要の減少を踏まえた着陸料等の減免（令和2年度下期）

- 過去に例を見ない規模で航空需要の大幅な減少が続いている状況に鑑み、経済活動や国民生活を支える航空ネットワークの維持を図るため、国管理空港の着陸料について、旅客需要が減少した場合に航空会社の着陸料支払いの負担が軽減されるよう、令和3年3月より、主に航空機の重量に応じて徴収する体系から旅客数に応じて徴収する体系に見直す。
- この考え方にに基づき、令和2年度下期（令和2年8月～令和3年2月）分の国内線の着陸料及び停留料について、旅客需要の減少を踏まえた引下げを行うこととし、国内線全路線を対象に、過去最大規模となる一律45%の軽減を実施する。

■空港使用料・航空機燃料税の更なる減免（令和3年度）**新規**

令和3年度当初予算・税制改正

- 航空ネットワークを維持するとともに、ポストコロナを見据えた成長戦略の実現に向け、今後の機材投資等を支援する必要があることから、総額1,200億円規模の空港使用料・航空機燃料税の減免を実施する。
- 具体的には、空港使用料について、国内線に係る着陸料、停留料、航行援助施設利用料を合計で約9割軽減し、航空機燃料税について、従来の軽減措置から更に1/2（本則18,000円/kl→9,000円/kl）に軽減する。

2. 資金需要への対応、雇用維持のための施策

■令和2年度下期の着陸料等の支払い猶予

- 令和2年度下期分の着陸料、停留料、航行援助施設利用料等の支払いを猶予する。

■金融上の措置

- 政府においては、航空会社の資金繰りや資本強化を支援するため、日本政策投資銀行の危機対応融資等の活用や資本金の供給等の支援策を準備する。
- 引き続き、航空会社の資金需要に対応した適切な金融上の措置が講じられるよう、関係金融機関に対する検討要請等を行う。

■国税・地方税等の支払い猶予

- 令和2年2月1日から令和3年2月1日の間に納付期限が到来する国税（消費税、法人税等）、地方税（事業税、法人住民税等）、社会保険料等の納付猶予の措置を実施する。

■繰越欠損金の控除上限の特例 **令和3年度税制改正** **新規**

○カーボン・ニュートラル、DX、事業再構築・再編に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金に限り、繰越欠損金の控除上限（現行 50%）を、最長 5 年間、投資額の範囲で最大 100%まで引き上げる。

■雇用調整助成金による支援 **令和2年度3次補正予算** **延長**

○助成率の拡充や一人当たり支給上限額の引上げ等の特例措置により、航空業界における雇用の維持を支援する。（※緊急対応期間は、令和2年4月1日から令和3年2月28日まで（延長））

■産業雇用安定助成金（仮称）による支援 **令和2年度3次補正予算** **新規**

○出向元及び出向先双方の企業に対する新たな助成制度を創設することで、雇用の維持を支援する。

3. 航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置

■混雑空港利用ルールの弾力運用（U/Lルールの適用免除）

○2020年夏期ダイヤと同様、2020年冬期ダイヤ全期間において、新型コロナウイルス感染拡大の影響を理由として欠航した便については、U/L（Use it or Lose it）ルールの適用上、欠航便のカウントから除外して取り扱うこととする。2021年夏期ダイヤについても、諸外国の動向等も踏まえ、運用を検討していく。

■乗務機会の減少等を踏まえた乗務資格維持に係る緩和措置 **規**

○必要な要件を満たせず操縦士が乗務不可となる事態を避けるため、航空身体検査の有効期間の伸長、乗務にあたって操縦士に求められる最近の飛行経験における代替措置の設定、機長に求められる審査の要件の一時的緩和など、乗務資格維持のための特別措置を講じた。

4. コロナ時代における航空・空港関連企業の持続可能な事業構造への転換を支援するための施策

1) 収益性向上努力を支援するための施策

①感染拡大防止と航空需要回復の両立に向けた取組

■G・O・T・Oトラベル事業の延長と適切な運用 **令和2年度3次補正予算** **延長**

○G・O・T・Oトラベル事業について、事業者と旅行者の双方において感染拡大防止策を徹底しつつ、感染状況を踏まえて適切に運用しながら、本事業を延長することで、国内旅行需要の本格的回復に結び付ける。その際、例えば中小事業者や被災地など、観光需要の回復が遅れている事業者・地域へ配慮するとともに、平日への旅行需要

の分散化策を講じていく。また、制度を段階的に見直しながら延長し、来年6月末までとすることを基本想定としつつ、感染状況を踏まえ、柔軟に対応する。

■感染拡大予防ガイドラインの普及

○今年5月に、航空会社・空港ビル会社の各業界団体が自主的な取り組みとして『航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン』を策定した。機内・空港でのマスク着用の要請、消毒などの感染拡大防止対策を講じるとともに、機内の空気が3分で全て入れ替わる仕組みを周知するなど、安全・安心な利用環境の確保に努める。

■感染リスク最小化のための空港受入環境高度化支援 **新規**

令和2年度3次補正予算・令和3年度当初予算

○感染拡大防止と今後の航空旅客の回復・増大の両立を図ることを目的として、空港ビル内の感染リスク最小化のため、待合スペース等の密集防止、空調・換気設備の機能向上、衛生設備の非接触化、検温・殺菌関連機器の導入等について、空ビル会社等が実施する施設整備の経費の一部補助（補助率1/2）を行う。

■地域航空における感染防止対策等 **令和2年度3次補正予算 拡充**

○離島航空路線を運航する地域航空会社に対し、機内の衛生対策等や、ポスト・コロナ時代を見据えたデジタル投資、安心・安全の確保、収益の回復・増加等のための新たな取組に対して重点的に支援し、地域航空の活性化・継続を図る。

②国際的な人の往来再開に向けた段階的措置

国際的な人の往来再開に向けて、国内外の感染状況や国内空港の検疫体制の拡充の状況等を踏まえ、関係省庁と連携して、水際対策を徹底しつつ段階的に出入国規制を緩和していく。

■段階的な出入国規制の緩和

○レジデンストラックやビジネストラックの対象国・地域の拡大など、防疫措置を確保しつつ、ビジネス目的等の国際的な人の往来の活性化を段階的に進める。

■入国時の検査能力の確保

○11月までに、成田・羽田・関西の3空港に加え、中部・福岡・新千歳を加えた6空港で1日2万人の検査能力を確保したところ。引き続き、国際的な人の往来の活性化を段階的に進める。

③新たな航空需要獲得のための規制緩和等

■旅客機の客室内での貨物運送実施 **規**

○新型コロナウイルスの影響による貨物需要の増大に対応するため、航空機の客室

内に貨物を搭載する方法や緊急時の対応手順等をあらかじめ航空局が確認することにより、旅客機の客室内での貨物運送を例外的に認可する。

■遊覧飛行等における柔軟な飛行経路の設定支援等 **規**

○欠航している国際線機材を活用した遊覧飛行など新たな需要獲得に向けた航空会社の取組を促進する。具体的には、公示された経路によらない自由度の高い飛行経路の設定や民間訓練試験空域における遊覧飛行の実施、「初日の出フライト」に伴う航空保安業務の提供時間の臨時延長を可能とするなど柔軟な対応を実施する（17社、計121件の遊覧飛行の要望に対応）。

④スケールメリット創出による経営環境改善

■持続可能な地域航空の実現に向けた協業の促進

○脆弱な経営基盤、少数機材運営による高コスト構造等の様々な課題を抱えている地域航空会社について、系列の枠を超えて、乗員の円滑な融通や整備業務の共同化等の新たな協業を促進することにより、スケールメリットを創出し、経営環境の改善を図る。

2) コスト削減努力を支援するための施策

■飛行経路の短縮等による消費燃料の削減

（減便による交通量の減少を踏まえた対応策）

- 飛行中の経路短縮など運航の経済性を高める管制運用を実施するなど、今後も交通量を踏まえた柔軟な運用を継続する。
- 交通量の減少状況及び航空会社からの具体的な要望を踏まえつつ、国内航空路に係る飛行計画経路の短縮を図る。これまでに、全ての本邦航空会社にヒアリングを実施し、調整が整った12路線について短縮経路を設定した。

（航空路・洋上における対応策）

- 令和2年11月5日から段階的に開始した航空路空域の抜本的再編を着実に進め、国内高高度を一体的に管轄することで、より直線的な飛行経路を設定する。
- 洋上空域において、経路設定の柔軟運用や新たな管制方式の導入等により運航の効率化を実現する。
 - ・令和3年3月から、洋上空域の経路・高度制限を一部緩和し、運航者自身による、運航機材や気象予報等を考慮したより自由度の高い経路設定を可能とする。
 - ・令和3年4月に上昇・降下時において管制間隔を短縮する新たな管制方式を導入し、より経済性の高い高度での運航を実現する。

（空港周辺における対応策）

- 令和3年3月までに、国内4空港に新規にRNAVによる経路を設定し、飛行経路の短縮を図る（12月3日、函館空港に導入済み）。令和3年度以降も、運航機材の対応状況や航空会社の要望も踏まえ、継続して導入する。

■航空需要の回復・拡大に迅速に対応するための安全規制の集中的見直し **規**

諸外国の状況や近年の技術・情勢の変化等を踏まえ、安全性の維持・向上が図られることを大前提としつつ、航空会社とも連携して規制・運用の見直しに向けた検討を開始しており、下記の項目をはじめとして対応の方向性について結論を得た。今後、この方向性に沿って具体的な検討を行い、今年度末を目途として対応状況についてとりまとめを行う。なお、対応可能なものについてはそれを待たず、順次、法令・通達等の規制の見直しを行うこととしており、既に一部の項目については見直しを実施した。

<対応の方向性>

(乗員についての規制・運用の見直し)

- より迅速な機長認定審査を可能にする観点から、エアライン機に乗り組む機長に求められる認定について、国の審査官に代わって社内で審査を実施可能とする機長認定範囲の拡大を行った。
- 即戦力となる外国人操縦士の活用が図れるよう、外国人操縦士が我が国の技能証明を取得するにあたって必要となる試験や手続の合理化を行う。
- 操縦士技能証明（ライセンス）取得のために必要とされる飛行経歴について、高度化等が進むシミュレータの更なる活用を可能とする。
- 技能証明を取得するための学科試験について、より柔軟な受験機会の提供を可能とする。

(整備分野における規制・運用の見直し)

- 航空会社が新たに整備基地の開設や機種追加を行う場合について、検査等の手続の明確化や手続の柔軟化を図る。
- 航空会社がメーカー等から部品等を受領する際に実施することが求められる検査について、最新技術を活用したリモートでの実施など効果的な手法の導入を図る。

(その他手続の電子化)

- 手続に要する航空会社の負担を軽減する観点から、技能証明の申請手続や運航規程・教育規程等の認可書類やその申請手続について可能なものから電子化を行う。

5. 航空ネットワークの基盤を支える空港関連企業の経営基盤の維持・強化を支援するための施策

1) 共通

■国税・地方税等の支払い猶予（P.4 再掲）

- 令和2年2月1日から令和3年2月1日の間に納付期限が到来する国税（消費税、法人税等）、地方税（事業税、法人住民税等）、社会保険料等の納付猶予の措置を実施する。

■繰越欠損金の控除上限の特例（P. 5 再掲） **令和3年度税制改正** **新規**

○カーボン・ニュートラル、DX、事業再構築・再編に向けた投資を行う企業に対し、コロナ禍で生じた欠損金に限り、繰越欠損金の控除上限（現行 50%）を、最長 5 年間、投資額の範囲で最大 100%まで引き上げる。

■雇用調整助成金による支援（P. 5 再掲） **令和2年度3次補正予算** **延長**

○助成率の拡充や一人当たり支給上限額の引き上げ等の特例措置により、空港関連企業における雇用の維持を支援する。（※緊急対応期間は、令和2年4月1日から令和3年2月28日まで（延長））

■産業雇用安定助成金（仮称）による支援（P. 5 再掲） **令和2年度3次補正予算** **新規**

○出向元及び出向先双方の企業に対する新たな助成制度を創設することで、雇用の維持を支援する。

2) 空港会社関係

①コンセッション空港関係

■空港施設の整備に対する無利子貸付 **令和3年度当初予算** **新規**

○空港運営会社が実施する、滑走路の改修、灯火の更新等の空港施設の整備費用に対し、無利子貸付を行う。

■運営権対価分割金等の年度越え猶予（北海道・福岡） **新規**

○令和2・3年度に支払期限が到来する運営権対価分割金等について、当面の措置として、支払いをそれぞれ2年猶予する。今後の航空需要の回復状況、経営改善や資金繰り確保に向けた取組みの進捗等を踏まえ、必要に応じて、それぞれ猶予を最大3年延長（通算5年）する。

■空港運営事業期間の延長 **拡充**

○空港運営会社からの申し入れに応じ、今年度の措置として、空港運営事業期間を1年延長する。今後の航空需要の回復状況等及び空港運営会社からの申し入れを踏まえ、更なる期間の延長について協議する。

■契約上の履行義務の緩和（施設整備の後ろ倒し等）

○契約上の義務となっている空港活性化投資の後ろ倒し等を柔軟に認めることにより、空港運営会社における当面の資金繰りの支援を実施する。

②会社管理空港関係

【関西空港関係】

■防災機能強化施設の早期買い取り

○関西エアポート(株)が平成 30 年台風 21 号による被害を踏まえ実施している防災機能強化事業において整備された防災機能強化施設（地上化電源施設、護岸等）を、新関西国際空港(株)が迅速に買い取ることで、関西エアポート(株)の資金繰りを支援し、安定的な空港運営を確保する。

■第 1 ターミナル改修事業の実施 **令和 2 年度 3 次補正予算 財政投融资 新規**

○2025 年大阪・関西万博に向け、関西エアポート(株)が実施する、関西国際空港第 1 ターミナル（T 1）改修事業について、事業費の一部を負担する新関西国際空港(株)に対して、財政投融资を活用し、空港機能強化の取組を推進する。

【中部空港関係】

■令和 2 年度政府保証債の前倒し発行

○中部国際空港(株)において、令和 2 年度政府保証債の発行時期を、当初計画では令和 3 年 3 月としていたころ、令和 2 年 6 月に前倒しし、経営基盤を強化。

■第 1 ターミナル改修事業等 **令和 3 年度当初予算 財政投融资 新規**

○令和 3 年度財政投融资により、中部国際空港(株)において第 1 ターミナルの改修事業等を実施。

【成田空港関係】

■令和元年度決算に基づく配当金の免除 **新規**

○成田国際空港(株)の令和元年度決算に基づく配当金の無配を認める。

■滑走路新設等に対する無利子貸付 **令和 3 年度当初予算 新規**

○成田国際空港(株)が実施する、滑走路新設等の空港施設の整備費用に対し、無利子貸付を行う。

3) その他空港関連企業関係

■国有財産使用料の支払い猶予

- 令和 2 年度分の航空局所管の国有財産使用料について、支払い期限を令和 3 年 1 月まで猶予する。
- また、令和 2 年 2 月 1 日から令和 3 年 1 月 31 日までの間に支払い期限が到来する国有財産使用料については、前年同時期に比べて売上が 20%以上減少しているなど一定の条件を満たす場合、支払い期限から 1 年間猶予（航空局所管のものについては令和 4 年 1 月まで）することを可能とする。

■その他空港関連企業における体制の維持に向けた支援

- グランドハンドリング会社や保安検査会社に対し、空港における PCR 検査に係る業務の紹介をはじめ、一時的な労働力移転に向けた情報提供を行う。

■空港会社等に対するその他空港関連企業の支援の要請

- 空港会社等に対して、その他空港関連企業が支払う賃料の猶予を要請する。
- 空港会社等において賃料を減免した場合、その損害の額を税務上の損金として算入できることを明確化する。

■軽油引取税の免税措置の延長 令和3年度税制改正 新規

- 空港内でグランドハンドリングの用に供する車両に係る軽油引取税の課税免除の特例措置について、適用期限を3年間延長する。

■グランドハンドリングの生産性の向上 新規

- グランドハンドリングについて、資機材の共通化・共有化に向け、空港会社等によるグランドハンドリングの資機材の共有化等を推進するため、支援策を含めた検討を行う。

航空産業への政府支援策に関する分析

この調査では、23カ国¹の航空業界を対象とした1,250億米ドル以上の財政支援が確認された。主に以下の観点から分析を行う。

- 支援策の対象
- 支援策の構成
- 支援策における労働者保護
- 支援策における持続可能性要件

本調査では、提供される支援に金銭が含まれ、航空産業を対象とした財政支援策を扱う。一般的な経済支援や賃金補填制度は考慮されていない。そのため、本調査で確認された支援は、世界的に見て偏在している。主にヨーロッパに集中しており、アフリカ、ラテンアメリカ、およびアジア太平洋のほとんどが実質的に欠けている。

主な所見

調査した国の75%以上が、航空会社に支援を提供していた。財政支援に航空関連事業者を含めた国はほとんどなかった。

23カ国中19カ国が債務メカニズムを通じて財政支援を提供した。

財政支援プログラムに労働者保護を明示的に含めた国は30%未満であった。

支援策の対象

航空会社、特にレガシーキャリアがこれら財政支援策の主な受益者であった。

本調査で扱った国の75%以上が、航空会社を支援策の対象としていた。もちろん、これら航空会社の中には、MROやケータリングなど多様な航空サービスを含むものもある。しかし、空の旅をサポートするサービス（グラウンドハンドリング、ケータリング、空港管理など）を提供する独立またはサードパーティの企業は、これらの支援策から除外されている。米国、香港、シンガポール、スイスは注目すべき例外であった。

スイスの政府支援策には、フラッグキャリアだけでなく、スイスポートやSRTechnicsなどの事業者も含まれていた。米国では、航空業界への支援策は、旅客および貨物の航空会社、空港請負業者、修理業者、チケット代理店を対象としていた。

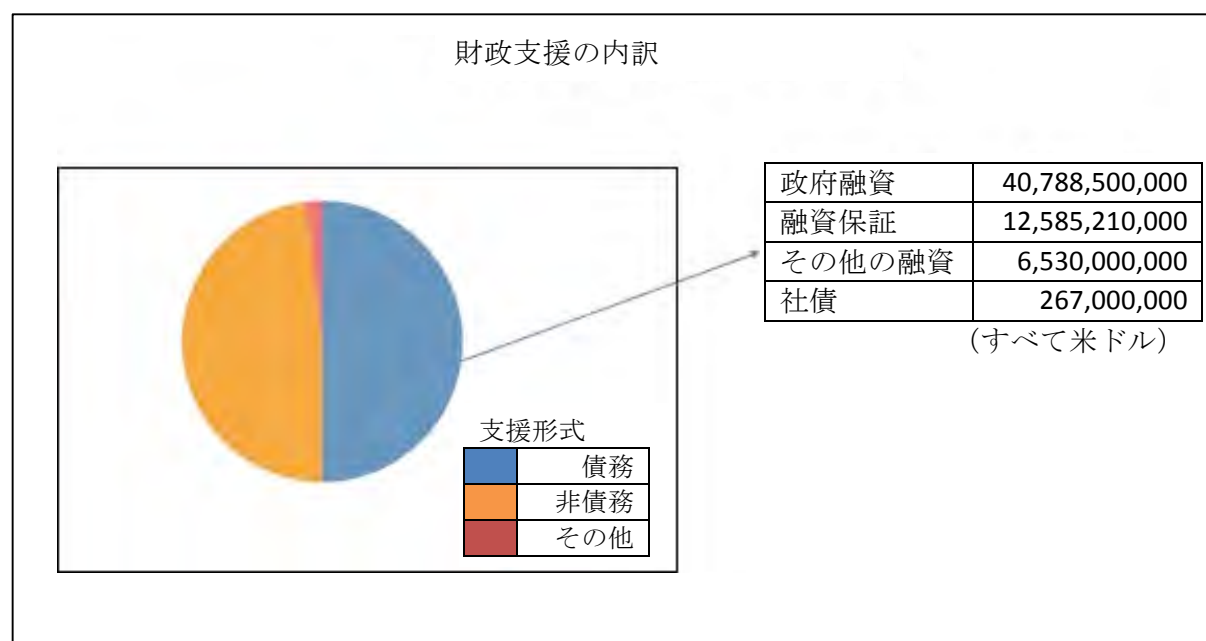
対象23か国のうち少なくとも17か国では、メインラインの航空会社（多くの場合フラッグキャリア）が政府支援策の主な受益者だった。格安航空会社が政府の支援を受ける場合、それはサービス提供の見返りとして（オーストラリアなど）であったり、または業界全体に提供される支援総額に対して少ない割合であった（スペインなど）。英国では、航空会社は競争料率で政府融資を申請することができ、少なくとも3つの格安航空会社がこれを利用した。

¹別紙1参照

支援策の構成

航空業界への財政支援の主要な提供手段は債務を通じてであった。圧倒的多数の国（19か国）が、債務メカニズムを通じて何らかの形の財政支援を提供した。その内13か国では、財政支援は債務メカニズムを通じてのみ提供されていた。

分析対象の財政支援全体の内、約50%（601億米ドル）が債務を通じて提供された。債務による資金供給の約473億米ドル（78.7%）は、ローン、主に政府融資によるものだが、ドイツのKfW（ドイツ復興金融公庫）やシンガポールのDBS銀行などの国営銀行によるものもあった。別のケースでは、国が民間資本の発行するローンの保証人となる債務保証の形をとっていた。



多くの場合、これらの措置の構造は懸念の材料となる。米国では、航空業界が支援を受ける根拠となるCARES法に債務免除の条項はない。フランスでは、債務免除期間は6年である。オランダでは、融資の返済期限は5年である。現時点でIATAは、2024年までに航空業界が2019年の水準に戻るとは考えていない。こうした中、上記のような債務メカニズムの状況は、将来、業界におけるさらなる金融危機の可能性を高める。

シンガポール、イタリア、香港、ドイツ、フィンランドの5か国では、航空業界への財政支援には株式/転換社債の購入が含まれていた。これらのほとんどの場合、政府の意図は短期的なサイレント・シェアホルダー（モノ言わぬ株主）になることである。それらすべてのケースにおいて、これはシンガポール航空、アリタリア航空、キャセイパシフィック航空、ルフトハンザ航空、フィンエアーなどのレガシー/フラッグキャリアで行われていた。ドイツはルフトハンザの20%の株式を取得しており、買収が試みられた場合は25%に引き上げることができる。

また財政支援は、国家インフラに対して独占的に使用する構造になっている。スイス、オーストリア、スペインなどでは、財政支援は親会社へ逆流することができず、当該国の領土内の航空インフラをサポートするためにのみ使用されなければならない。オーストリアでは、オーストリア政府は親会社のルフトハンザグループにも傘下のオーストリア航空への財政支援を要求した。また、この地域の他のルフトハンザグループのハブに比例して成長するオーストリアのハブへの親会社からのコミットメントも要求した。

スイスでは、政府は他の航空会社や関連企業に支援を提供しつつも、英国の親会社の子会社を支援することを期待して、イージージェットへの支援を拒否した。

オランダ、米国、香港、ドイツ、ニュージーランドなどにおける**株主配当や役員報酬の制限**：米国では、融資期間が12か月を超えてから、自社株買戻しや配当が検討できる。オランダでは、融資が返済されるまでボーナスの支払いが制限されている。

持続可能性イニシアチブはあまり普及していないが、オランダ、オーストリア、フランスの支援策の一部となる可能性がある。オーストリアでの持続可能性に関する要件は最も広範囲に及んでおり、航空券の最低価格、特定の超短距離フライトへの課税、鉄道インフラへの投資の増加、鉄道での移動コストへの助成金などがある。オランダでは、KLM支援策の条件に夜間便の割引が含まれている。ただし、これらの要件に関する施行と説明責任は不明瞭に思われる。

航空業界全体の流動性を維持するため、政府は他にも、地代の軽減、税金の猶予、使用料の延期、チケット払い戻しへの支援を行った。これらの措置は、本調査の対象外の国でも実施されている。

香港では、航空産業に流動性を与えるため、政府機関が50万枚の航空券を購入した。航空・観光業界の回復を支援する手段として、航空が回復した後に配布することを目的としている。また政府機関はグランドハンドリング会社から機器を購入し、地上サービスの事業者に流動性を与える方法として、一定期間、無料で使用できるようにした。オーストラリアでは、政府がサービスの維持と引き換えに補助金を提供している。

支援策における労働者保護

調査対象国の70%以上では、支援策に明示的な労働者保護が含まれていなかった。米国、シンガポール、オランダ、ロシア、香港、イスラエルは例外であり、明示的な労働者保護が含まれていた。もちろん、多くの国では現在、賃金補填や一時帰休の制度がある。しかし、世界で70以上の賃金助成制度の終了が差し迫っており、2024年まで業界が回復する可能性が低い航空労働者にとって大きな脅威となっている。

財政支援における労働者保護は、大きく3つのカテゴリーに分類できる：

給与支援－これは通常、労働者の賃金を維持するための使用者への補助金の形が取られた。米国では、給与支援として約320億米ドルが航空業界全体に分配された。シンガポールでは、同じ目的で約2億9,600万米ドルが割り当てられたが、労働者には通常の賃金の最大額の割合が支払われた。米国ではこれにより一定期間、労働者の雇用が維持されたが、現在では支援期間が終了し、それにより大規模な一時解雇が発生した。

技能再教育－香港とシンガポールが主な例であり、航空労働者の再教育と一時的な再配置のために財政支援が割り当てられている。香港では、現場の空港スタッフを再訓練するために約5,000万香港ドルが割り当てられている。シンガポールでは、航空労働者は病院など他の部門でのサービスへ再配置が行われている。

団体交渉の組み込み－オランダとイスラエルは、財政支援を受けるための前提条件として団体交渉が組み込まれた2つの主要な例である。イスラエルでは、財政支援の前提条件として、大幅なコスト削減策に対する労働組合の承認が必要であった。オランダでは、融資や信用保証を含むKLMへの財政支援において、使用者と組合はコスト削減策や従業員拠出について合意する必要があった。

結論

長期にわたる世界的な航空の危機により、航空業界はより大きな財政的および長期的な支援を必要とするだろう。これまでの業界への財政支援は、少数の国に限定されてきた。今回の分析は、現在の支援策の懸念事項を特定し、また既存のベストプラクティスを明らかにした。

ただし、今回、さまざまな国の支援メカニズムで確立された優れた実践があり、今後の航空業界への支援の際、検討に値するだろう。

米国の支援策は、分析対象国の中で最も航空業界全体を広くカバーしていた。スイスとシンガポールも良い例であった。

オランダでは支援策の条件の一部として団体交渉が組み込まれており、これは航空業界を去らなければならない者と残る者の両方の労働者のために労働組合が長期的な支援を求めて交渉する機会を提供している。

ほとんどの国で、支援は航空業界全体に適切に分配されていない。債務メカニズムによる短期的な性質の支援には問題があり、長引くコロナ禍の性質を認識できず、それ自体が業界の更なる危機を引き起こす可能性がある。

この長引く危機の性質により、業界が回復する前に世界中で何百万もの雇用が失われることを回避すべく、労働者保護を支援策に盛り込むことが求められる。また、回復後は持続可能性の観点から業界が存続できるよう、業界への投資を検討する必要がある。

これまでの支援策は、航空業界と航空サプライチェーンの後背地全体を構成する企業や労働者が直面している深刻な衝撃や危機に対して、対処はおろか認識すらしていない。雇用、回復、事業者の長期的な危機を考慮せず、レガシーキャリアの存続のみに焦点を当てた支援は不十分である。

この文脈においてITFは、各国で航空業界への支援の程度と範囲を決定するための三者構成による国の航空復興機関の設置を求めている。国の航空復興機関は、業界全体（航空会社、航空ケータリング、MRO、グランドハンドリング、空港オペレーター、航空交通管制）の労働組合と使用者、および政府機関で構成し、また長期的な回復と持続可能な産業を促進すべく、コロナ禍による負担やコストをより均等に分担するような効果的かつ長期的な対応ができるようにすべきである。

別紙1: 分析対象国一覧

国	財政支援額（米ドル）
オーストラリア	1,508,180,000
オーストリア	499,800,000
コロンビア	370,000,000
デンマーク	151,000,000
フィンランド	1,262,590,000
フランス	8,330,000,000
ドイツ	11,364,500,000
香港	5,070,000,000
イスラエル	187,500,000
イタリア	4,141,200,000
オランダ	4,046,000,000
ニュージーランド	612,000,000
ナイジェリア	10,300,000
ノルウェー	549,000,000
ポルトガル	1,428,000,000
ロシア	310,000,000
シンガポール	14,753,380,000
韓国	2,848,000,000
スペイン	1,201,900,000
スウェーデン	501,000,000
スイス	2,142,000,000
英国	2,772,000,000
米国	61,000,000,000
総計	125,058,350,000