

航空連 第41回航空政策セミナー「資料」

2022年2月5日 13:00～18:00 オンライン (Zoom ウェビナー)

- 資料① 新型コロナ感染の拡大と航空産業の状況 1～6
- 資料② 新型コロナ感染の拡大と航空産業の状況 (資料) 7～69
- 資料③ 経営分析 (外航) 70～113
- 資料④ 経営分析 (内航) 114～126
- 資料⑤ コロナ禍のもとでの航空安全への取り組み 127～144
- 資料⑥ 航空機の整備士の真相 (スライド) 145～169
- 資料⑦ 航空機の整備士の真相 (説明) 170～201
- 資料⑧ 客乗の任務とライセンス制 (スライド) 202～215
- 資料⑨ 客乗の任務とライセンス制 (解説) 216～220
- 資料⑩ コロナ禍2年とグランドハンドリング 221～228
- 資料⑪ 民間航空の軍事利用と憲法との関わり 229～232

新型コロナウイルス感染の拡大と航空産業の状況

航空連事務局長 津恵 正三

1. 感染拡大の状況、ワクチンの接種状況

新たな変異株オミクロン株の感染が世界各国で広がり、【P4】通り、今日本でも爆発的ともいえる感染拡大が続いています。

オミクロン株は感染力は強いが、重症化リスクは従来の変異株と比して低いと言われてはいますが、感染者の増大する中で、【P5】の通り入院や療養中の人増加し、重傷者についても、デルタ株の時より少ないとはいえ増加傾向を続けています。

ワクチンは感染防止や重症化リスクを抑える上で有効であり、政府はその効果を上げるため 3 回目の接種前倒して進めています。【P6】通りなかなか進まず、2月2日時点で4%代にとどまっています

2. 感染拡大の影響

蔓延防止策を適用する都道府県が広がる下で、様々な影響が表れています。

感染拡大で運行本数を削減した鉄道やバスの事例、窓口を縮小・閉鎖した郵便局事例などが報道されました。

労働者については、雇止めや解雇、コロナ倒産などによる失業、賃金の低下、さらにはテレワーク等広がり等、雇用や収入、働き方にも影響が広がっています。

影響という点では、コロナ病床の拡大・病床使用率の高まりの中で、【P8】緊急搬送困難件数も最高を更新している状況など、医療費の削減・病床数の削減等政府の政策の矛盾が表れ、今また医療現場のひっ迫が続いています。また【P9】の通り、休園する保育園も増えています。

細かく見れば、まだまだありますが、経済も国民生活においても大きな影響が続いています。

3. 感染拡大の航空への影響(決算報告等から)

次に航空にどのような影響を及ぼしたかを見ていきます

(1) 輸送実績

① IATA の統計から

資料【P11】は IATA の輸送統計から、2020 年 11 月の国際線有償旅客キロの実績をグラフにしたものです。国際線は大きく落ち込んだままであり、日本も含まれるアジア太平洋地区他は他の地域と比較しても大きく落ち込んでいます。

【P12】は国内線の有償旅客キロです。ロシアが 2019 年度比でプラスに転じていますが、他の国は 19 年度下回っています。一時、中国が国内線でプラスに転じましたが、冬季オリンピックに対応しての措置かもしれませんが、コロナゼロ政策の下で厳しい規制が続き、12 月 1 月と大きく落ち込んでいるとの報道がされています。

日本も世界の平均を上回る落ち込みであり、国際的に比較しても厳しい状況にあります。

②本邦航空会社の輸送実績＝国交省月例経済報告から

次に日本の航空会社による輸送実績を、国交省の月例経済報告のデータから見てみます

【P13】の通り、国際線旅客は現在においても壊滅的な需要状況が続いています

国内線については、【P14】の通り、感染が収まり回復の兆しがが見えたかと思うと、再び感染が広がるといった状況を繰り返しており、回復軌道に乗った状況とはとても言えません。この間で業績が良かったのが20年、21年の11月の実績ですが、それでも19年度対比で50～60%程度の旅客数にとどまっているのが現状です。

【P15】は国際線貨物ですが、2020年4月を底に輸送実績を伸ばしており、2020年の途中から19年度実績を上回っており好調な状況が続いています

【P16】国内線の貨物については、旅客ほど落ち込んではいませんが、19年度を下回る状況が続いています。

(2)航空各社の売上高及び収支状況

次に航空各社の収支状況等見てみます

①営業収入は落ち込み大きな赤字に

当然のことですが先に見た輸送実績の状況がそのまま各社の収支状況にあらわれています。

【P18】は各社の売上高と当期利益をまとめた表です。20年度決算で売り上げは大きく落ち込み、各社とも大幅な赤字決算となりました。21年度に入り、各社とも赤字幅は縮小する傾向が表れてきていますが、引き続き大幅な赤字が続いている状況にあります。

各社の営業収入の内訳ですが、傾向はどれも同じですので、全日空を例に見てみます。

【P19】は営業収入で大きなウエイトを占める旅客収入です。内際ともに20年度は大きく落ち込み、21年度については20年度を上回る状況が出ていますが、落ち込みは続いています。

【P20】は貨物です、国際貨物の売り上げは輸送実績が伸びたことに加え単価も上昇したことから大きく伸びており、収支改善に大きく寄与していることが見て取れます。

②赤字により削られる利益剰余金

利益剰余金は事業活動で上げた利益を積み上げてきた、いわゆる内部留保です。

赤字決算により、蓄えてきた利益剰余金が赤字によって食われていく状況となりました。

利益剰余金については会社別にみていきます。

【P21】ANA＝2021年度半期決算時点で、利益剰余金▲683億円と累積で赤字となっています

【P22】JAL＝日本航空は大きく減ったとはいえ、半期決算時点で2479億円もあります。

【P23】SKY＝2020年度決算で▲0.8億円と赤字に。

【P24】AIRDO＝2021年度半期で▲21億円に落ち込みました。

【P25】SNA＝2021年度半期決算で4億円へと大きく減少しています。

【P26】SFJ＝20年度決算時点で▲43億円、21年度中間決算では▲32億円となっています。

以上のようにANA、SKY、AIRDO、SFJは今まで蓄えてきた利益剰余金を赤字が食いつぶすという状況になっています。

(3)借入金や内部留保等

巨額の赤字を計上する中、各社は手元資金を確保し流動性を高めるために借入金を増やしました。次に有利子負債の推移を見てみます。

①有利子負債の状況

借入金が増加し、各社とも有利子負債は大きく増加しました急増した

【P28】ANA＝19年度末は8428億円でしたが2021年9月末時点では16368億円に

【P28】JAL＝同様に日本航空は1917億円から7012億円に

【P29】SKY＝19年度末で有利子負債はリース債務で11億円でしたが、20年には借入をしたことから310億へと急増しました。

【P30】AIRDO＝は2021年9月時点で277億円に

【P31】SNA＝同様に179億円となっています

【P32】SFJ＝については、有利子負債が減少していますが、これは赤字が大きく経営を圧迫し、借入金での対応が取れず、この後述べる資本の増強で資金調達をし、借入金を削減する対応がとられたことによります。

②資本増強による資金の確保

各社とも増資等による資金確保しました。次に資本金・資本準備金の推移を社別に見ます。

【P33】ANA＝時価発行増資を行い資本金を増やすとともに増資剰余金も増加しました

【P34】JAL＝全日空同様に増資を行い資本金、資本準備金の増強を図りました

【P35】SKY＝額面上資本の増強は行っていませんが、資本金を1億円に減資し、減資した分の89億円を資本準備金で計上しています

【P36】AIRDO＝SNAとともに増資の後1億円に減資、資本剰余金を積み増しました。

【P37】SNA＝増資の後1億円に減資

【P38】SFJ＝第3者割当て優先株を発行し、資本準備金を増強しています。

1億円への減資についてですが、1億円以下に減資すると中小企業という扱いをとり、税制面で優遇措置を得られることから、それを目的に減資したとみることができるのではないかと思います。

コロナ禍の中で資本金1億円以下に減資する企業が増えており、主な事例を見ると毎日新聞や旅行大手のJTBなどがあります。また北海道の7空港を管理運営する北海道エアポートも今年3月に1億円に減資する予定という報道がされています。

③内部留保

既に内部留保の主要な項目である利益剰余金や資本剰余金については個別にみてきました。各社別の解説は省略しますが、利益剰余金を取り崩され、資本の増強で資本剰余金の増額が実施されましたが、各社の内部留保は20年度21年度と減少を続けています。

【P39】ANA

【P40】JAL

【P41】SKY

【P42】AIRDO

【P43】SNA

【P44】SFJ

(4)安全性・健全性＝自己資本比率、DE レシオ

①自己資本比率

赤字決算を受け、当然のことながら自己資本比率は低下しました。それでも、【P46】の通り全日空は 26.0%、【P47】日本航空は 39.3%であり、国際比較でみても高い自己資本比率を有しており、厳しい中でも健全性を維持しています。

【P48】特徴的な例として SFJ の自己資本比率の推移を載せましたが、2020 年の 12 月の第3Q 決算を見ると、大幅な赤字が大きく影響し、自己資本比率は 0.4%まで低下し、債務超過直前まで追い込まれていた状況を見て取れます。

②DE レシオ

DE レシオは有利子負債の総額を純資産で割った数値です。純資産の何倍の有利子負債を抱えているかを見る指標であり、経営の健全性を見る一つの指標です。

【P49】借入金が増えたことから、全日空は 2 倍に、日本航空は 0.8 倍と数値は悪化していますが、今日の状況に照らして、高い健全性を維持しており、とりわけ JAL の 0.8 倍は極めて良好な健全性を示しています。

4. コスト削減で人員や人件費、賃金は

●各社が実施したコスト削減策はセミナーで報告しました。人件費にかかわっては、希望退職の募集、休業の実施、グループ外への出向、減便等に伴う乗務手当やシフト関連手当の減少等々様々な合理化が航空産業の中で進められました。

各社の決算ではコストマネージメントを強めて削減に取り組んだ旨、述べていますが、ここでは、抑制や先延ばしするといった設備投資の状況と人件費関係についてみていきます。

①設備投資

抑制するとした設備投資ですが、当初の計画に照らして確かに抑制等をしました。しかし各社とも、コロナ後を見据えて機材投資は一部見直しをしているものの積極的に進めましたし、また自動化等を進めるスマート空港にかかわる投資等も積極的に進められました。

【P51】は建設仮勘定(設備投資にかかわる先払い資金)の推移ですが、全日空、日航もそれなりの投資が続いており、全日空は増加傾向にあることが見て取れます。

保有機材数の推移です。大型機の退役を早める等の措置をしていますが、【P52】全日空 B3クラスの機体が増強され、総数はさほど減少していませんし、【P53】日本航空は機材構成を見てもほぼ前年並みというのが 20 年度期末の状況です。

②人員について

有価証券報告書・安全報告書のデータをもとに 20 年度末までの従業員数の推移をグラフ化しました。【P55】グループの従業員数は、各社とも採用を凍結したこと、全日空では希望退職の募集があったことなどから 20 年度については伸び率の低下から見て取れます。

【P56】の全日空を見ると、客室乗務員や整備で減少していることがわかります。一方【P57】の日本航空を見ると、乗員も整備も、客室乗務員も増えています。

職場の人員配置はどうか等については、現場実態を出し合うとともに、コロナ後も見据えて現状でよいのかなど、職場の実態を掘り下げることが重要です。とりわけグラハンの職場では、退職者が続き資格者も減少しており、会社によってはコロナ禍の中でも採用を実施されました。安全運航を維持するうえで十分な体制確保する視点をもって、今から人員の問題には取り組むことが重要です。

③人件費について

各社の決算報告書では、運航にかかわる経費を事業費として一括計して記載しており、その細目がかめられない状況がありますが、各社の様々な報告書をもとにわかる範囲で把握できた人件費をグラフ化しました

【P58】は全日空の「航空運送事業」の人件費ですが、2018 年度の 2073 億円から 2020 年度は 1637 億円へと 21%低下しています。

日本航空グループの人件費は【P59】の通りであり、2018 年対比で 16%低下しています。

① 社員の賃金

【P60】は全日空 HD の従業員の平均年収です。有価証券報告書では「提出会社の状況」の中で持ち株会社の平均賃金が掲載されていたので、これをグラフ化しました。2018 年対比でみると 2020 年の年収は▲31%と大きく低下していることがわかります。

【P61】は JAL グループの平均年収ですが、2018 年度対比でみると、地上職が▲19%、客室乗務員が▲32%、パイロットが▲16%、グループ社員の平均▲20%、本体従業員の平均は▲18%となっており、出来高払いの乗務手当の影響を受けている客室乗務員の年収の低下が著しいことが特徴であり、全日空でも同様な状況が出ているのではないかと推察されます。

5.今後の見通しと、私たちの運動

●IATA はコロナ前に回復するのは 2024 年以降と見ています。また国際線より、国内旅客の回復が早いともみています。

●日本の航空需要については、決算報告では第 6 波の最中であり明確な見通しを打ち出していませんが、ワクチン接種が進んでいること等から、従来のような移動制限は緩和され、22年度は需要の回復に向けて踏み出す状況になると思います。いわば我慢から、今度は売り上げを伸ばし収益を拡大していくモードに切り替わっていくものと思います。

●したがって今後の運動の中では

コロナ感染が収まっていない状況を踏まえ、感染対策を引き続き徹底すること

その一環として、3 回目のワクチン接種加速。PCR 検査等の実施

- 国際線での入国時の検疫等スムーズな出入国手続きへの対策(日本は遅れている)
- 復便、増便に対応し安全運航を確保する体制の確立
人員体制、出向者の復帰、安全運航に必要な技確保するための対策等
- 増収・高収益を目指した新たな合理化を許さないか構え築くこと
- スマート空港など進む自動化に対し問題点をたやすこと

等の取り組みに加え

- この間一時金・賃金の切り下げなどで低下した労働者の賃金の確保
機材やスマート空港への投資と同様に、安全運航を支える人への投資を

新型コロナウイルス感染の拡大と 航空産業の状況

航空労組連絡会

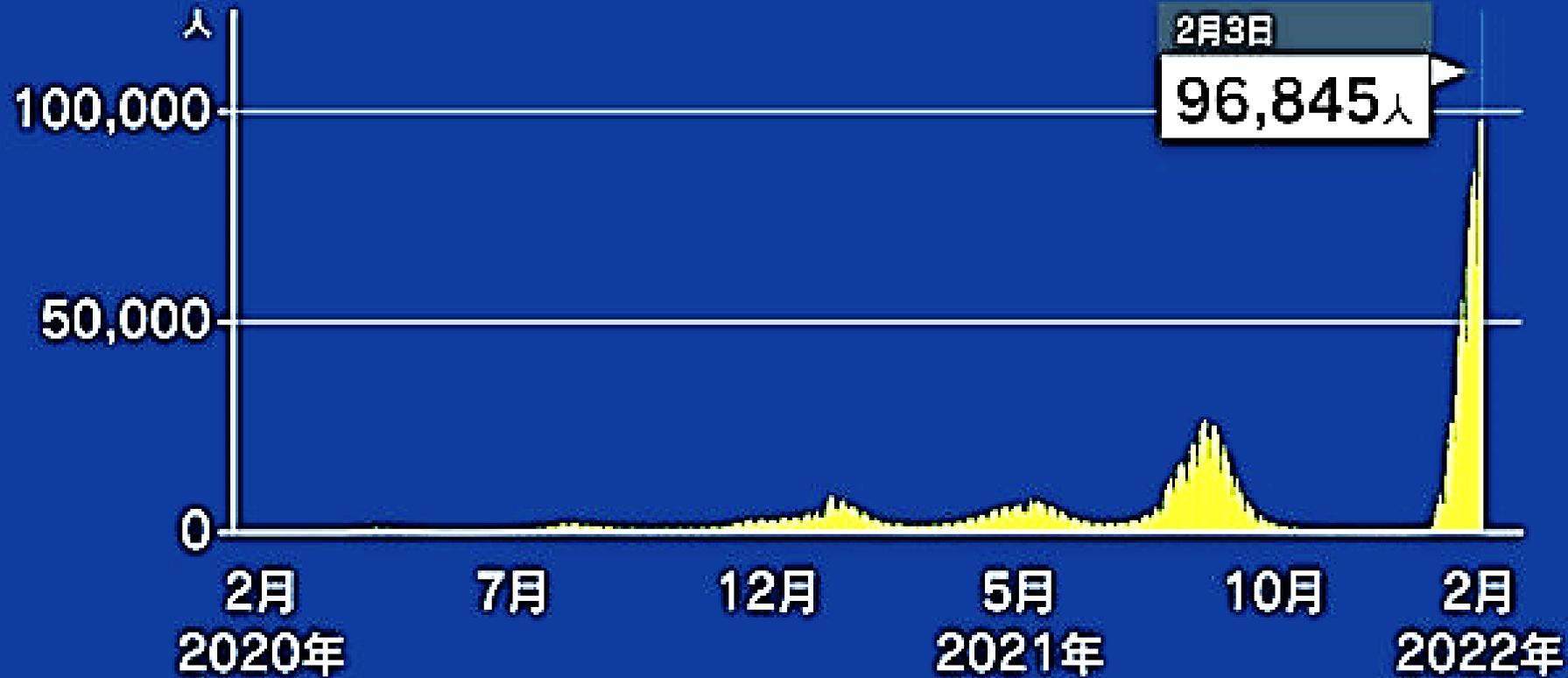
事務局長 津恵 正三

主な内容

1. 感染拡大の状況、ワクチンの接種状況
2. 感染拡大の影響
3. 感染拡大の航空への影響(決算報告等から)
 - 輸送実績
 - 収支状況等
 - 有利子負債や内部留保等
 - 経営の安全性・健全性
4. コスト削減で人員や人件費、賃金は
 - 設備投資
 - 人員や賃金は
5. 今後の見通しと、私たちの運動

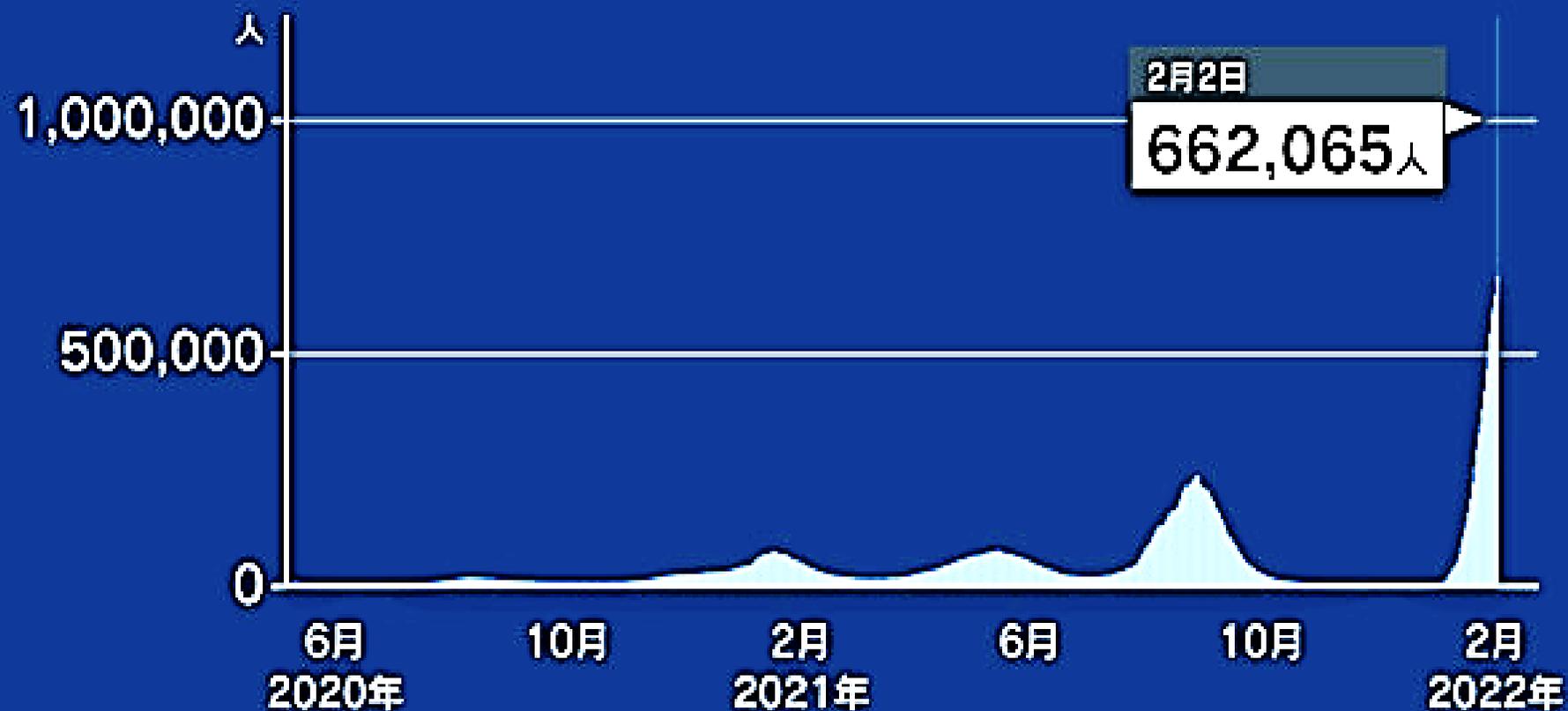
1. 感染拡大の状況、ワクチンの接種状況

国内の感染者数（1日ごと）



NHKまとめ 2月3日23:59時点
クルーズ船を除く・ただし帰宅後の感染確認は含む

入院中や療養中など



※検査・チャーター機・クルーズ船除く 厚生労働省オープンデータより 2月2日までの情報を表示

日本国内ワクチン接種 全人口に占める割合^{NHK}

1回目 (101,361,954人) 80.0%

2回目 (99,837,916人) 78.8%

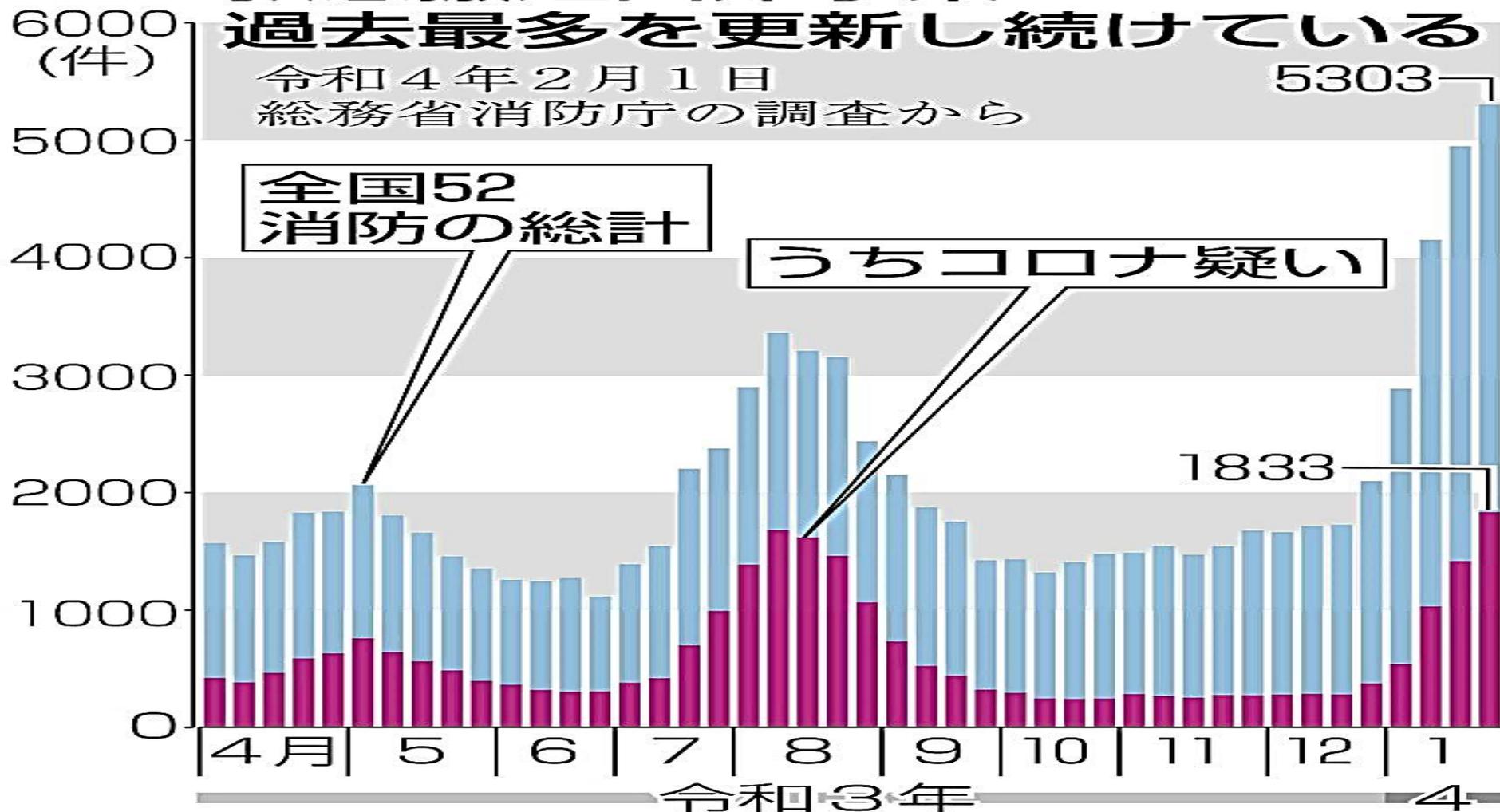
3回目 (5,551,258人) 4.4%

首相官邸の情報をもとに表示 2月3日公表

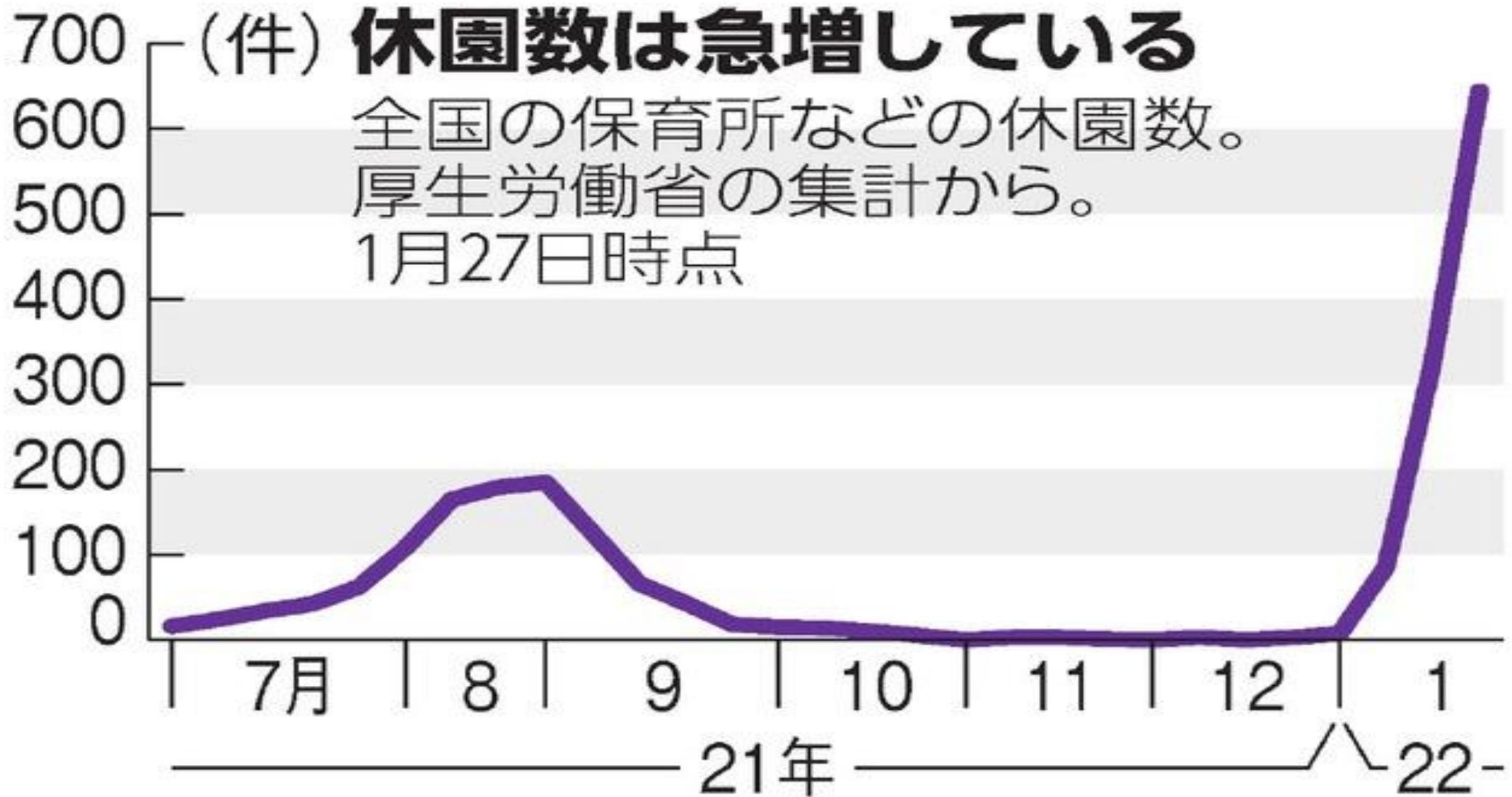
2. 感染拡大の影響

救急搬送困難事案は 過去最多を更新し続けている

令和4年2月1日
総務省消防庁の調査から



産経新聞2022/02/02



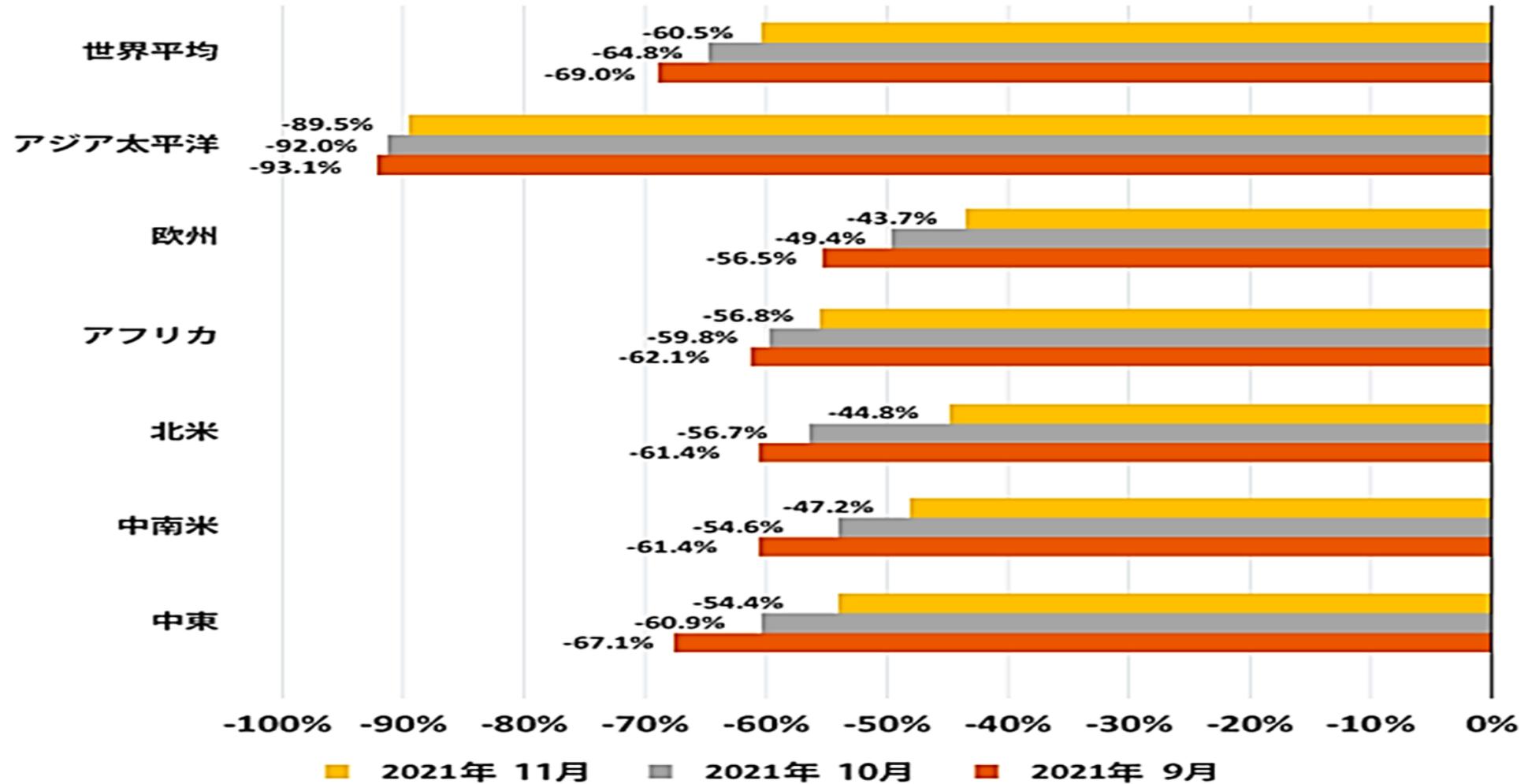
20220131朝日新聞

3. 感染拡大の航空への影響(決算報告等から)

(1) 輸送実績の推移



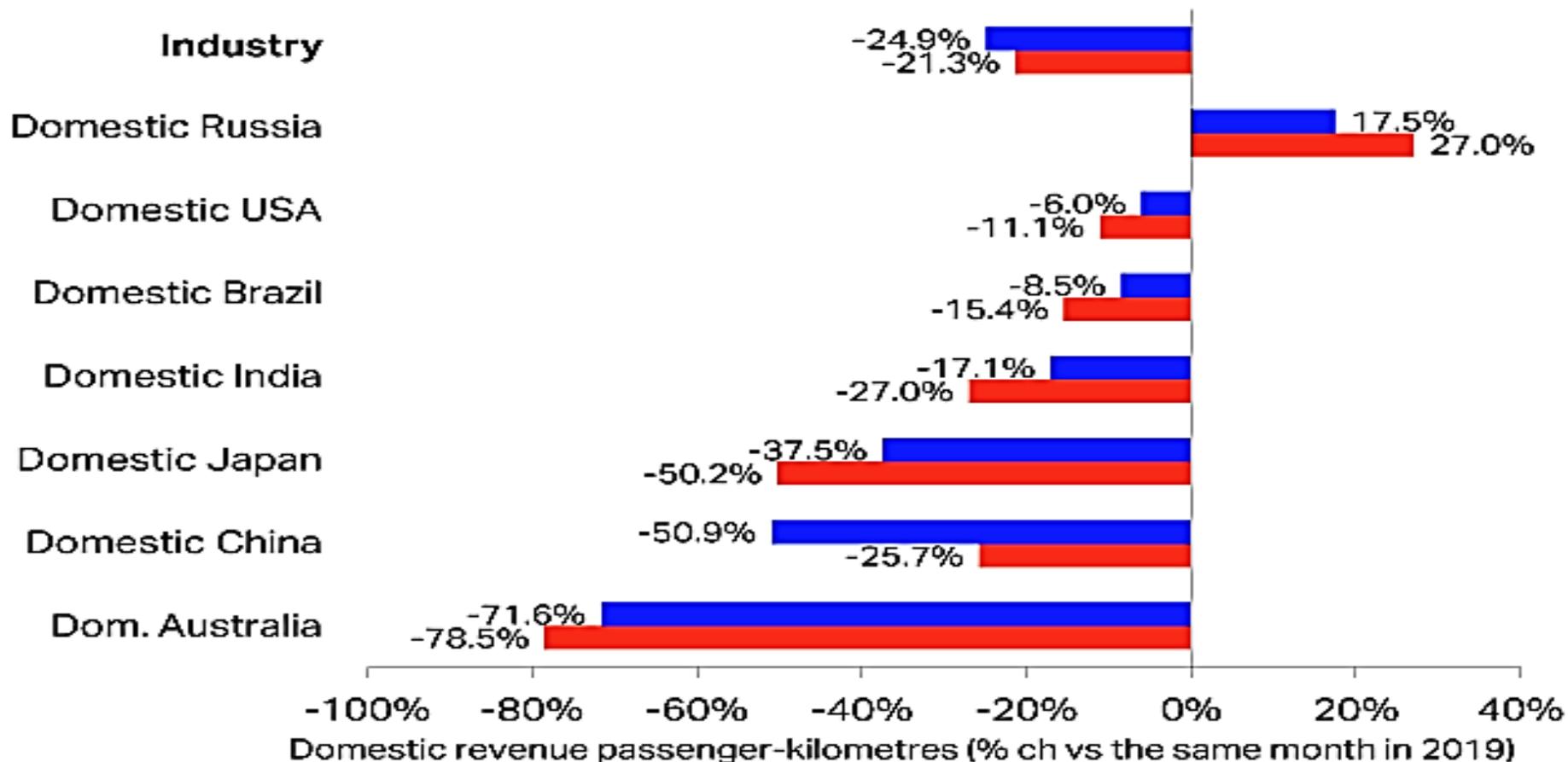
国際線の RPK 伸び率 (2019 年同月比)



出典：IATA * RPK=有償旅客による飛行総距離

国内線RPKの伸び率(19年対比)

■ Nov 2021 ■ Oct 2021

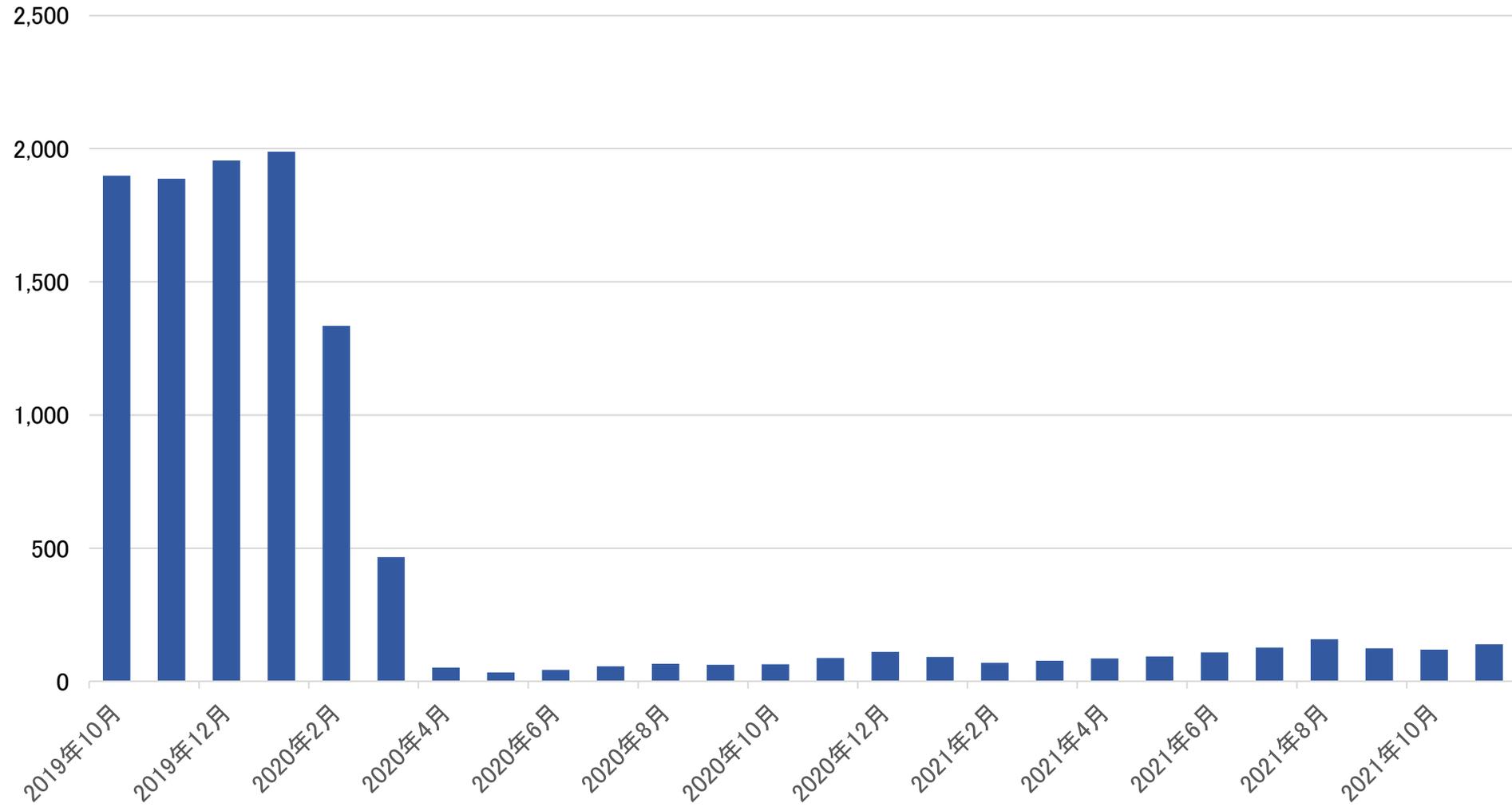


Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

IATAの21年11月旅客輸送実績から

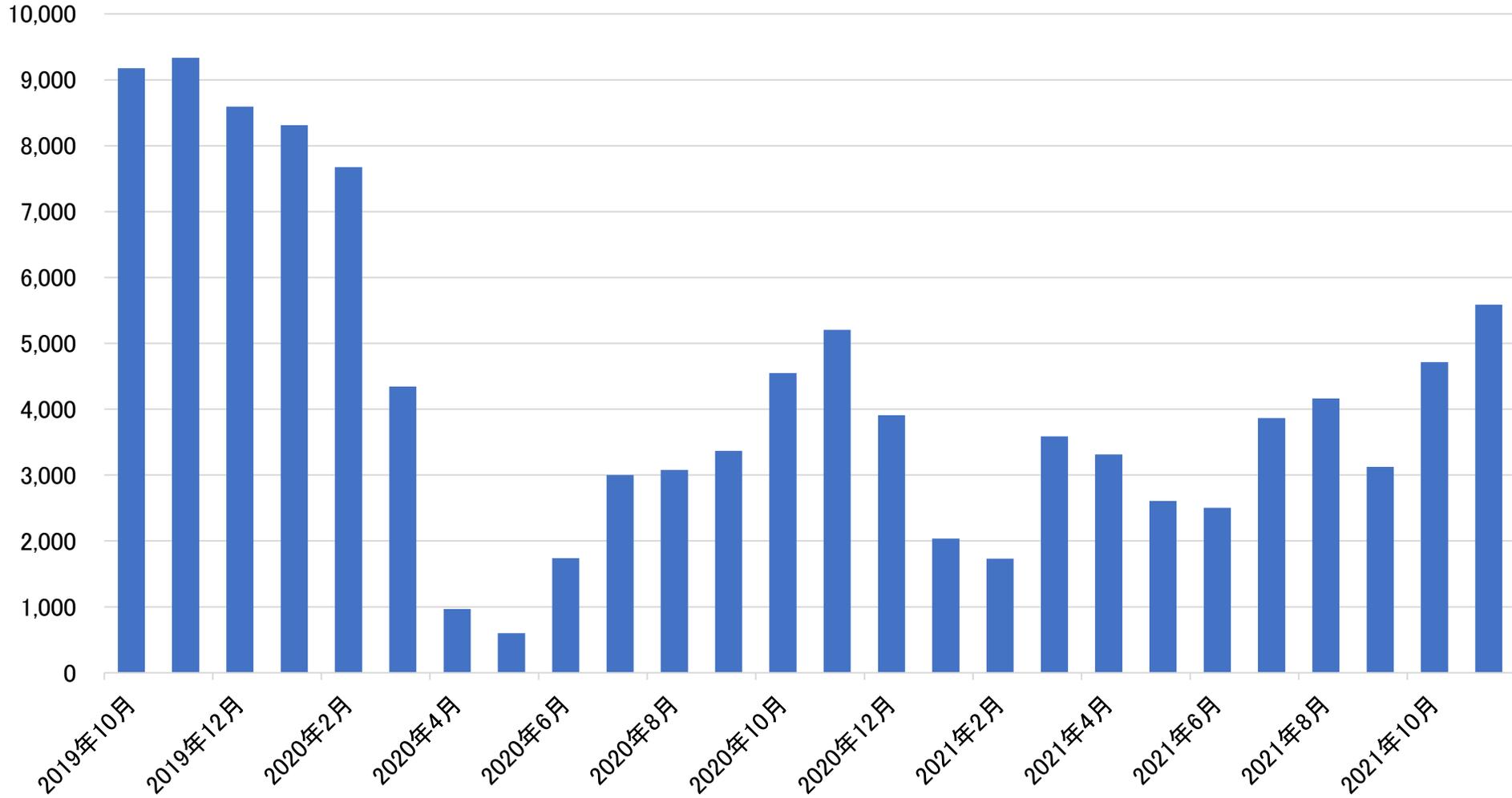
本邦航空会社による国際線旅客月次輸送実績の推移(千人)

(交通省月例経済報告1月号より作成)



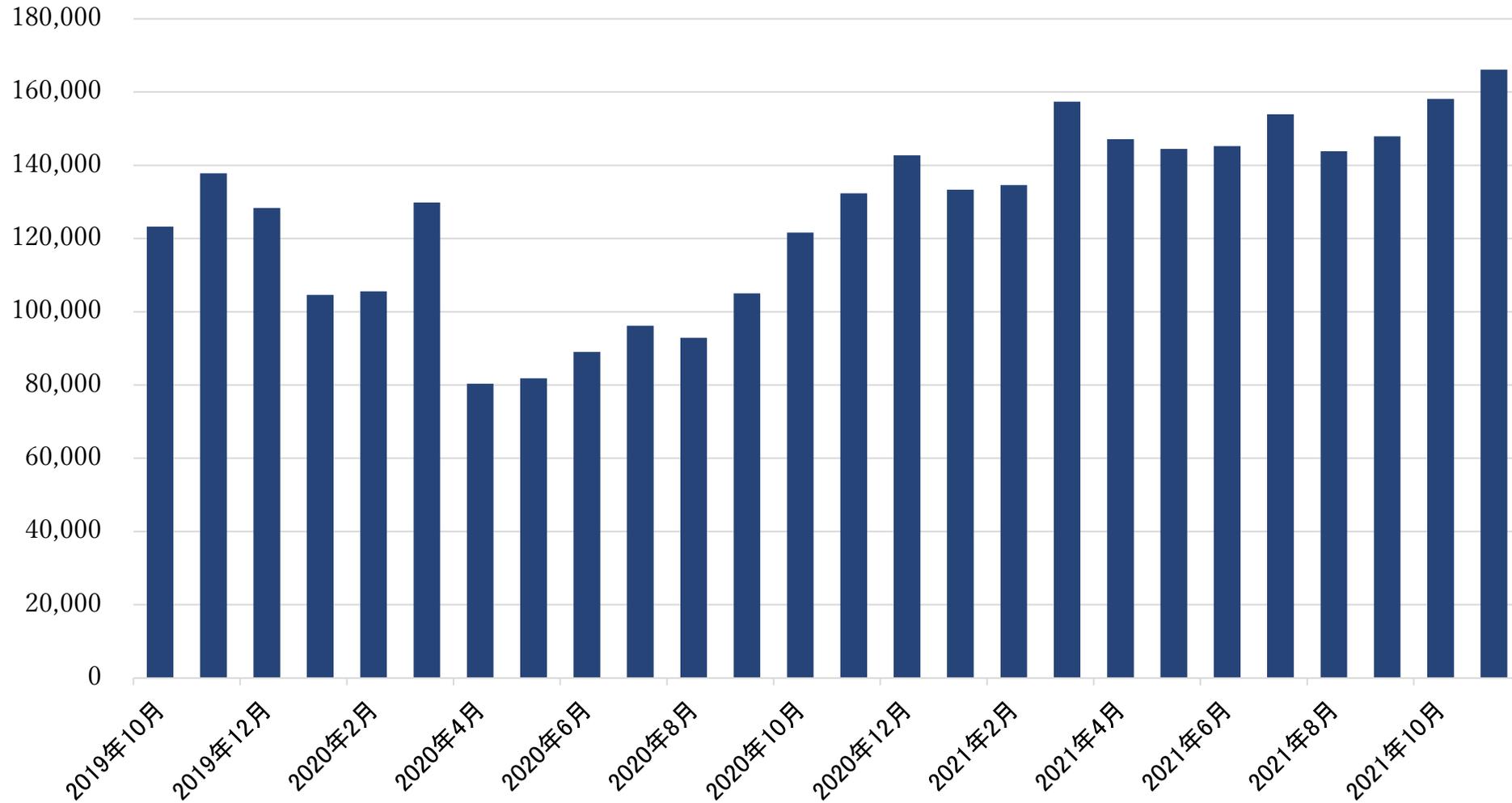
本邦航空会社による国内線旅客月次輸送実績の推移(千人)

(国土交通省月例経済報告1月号より作成)



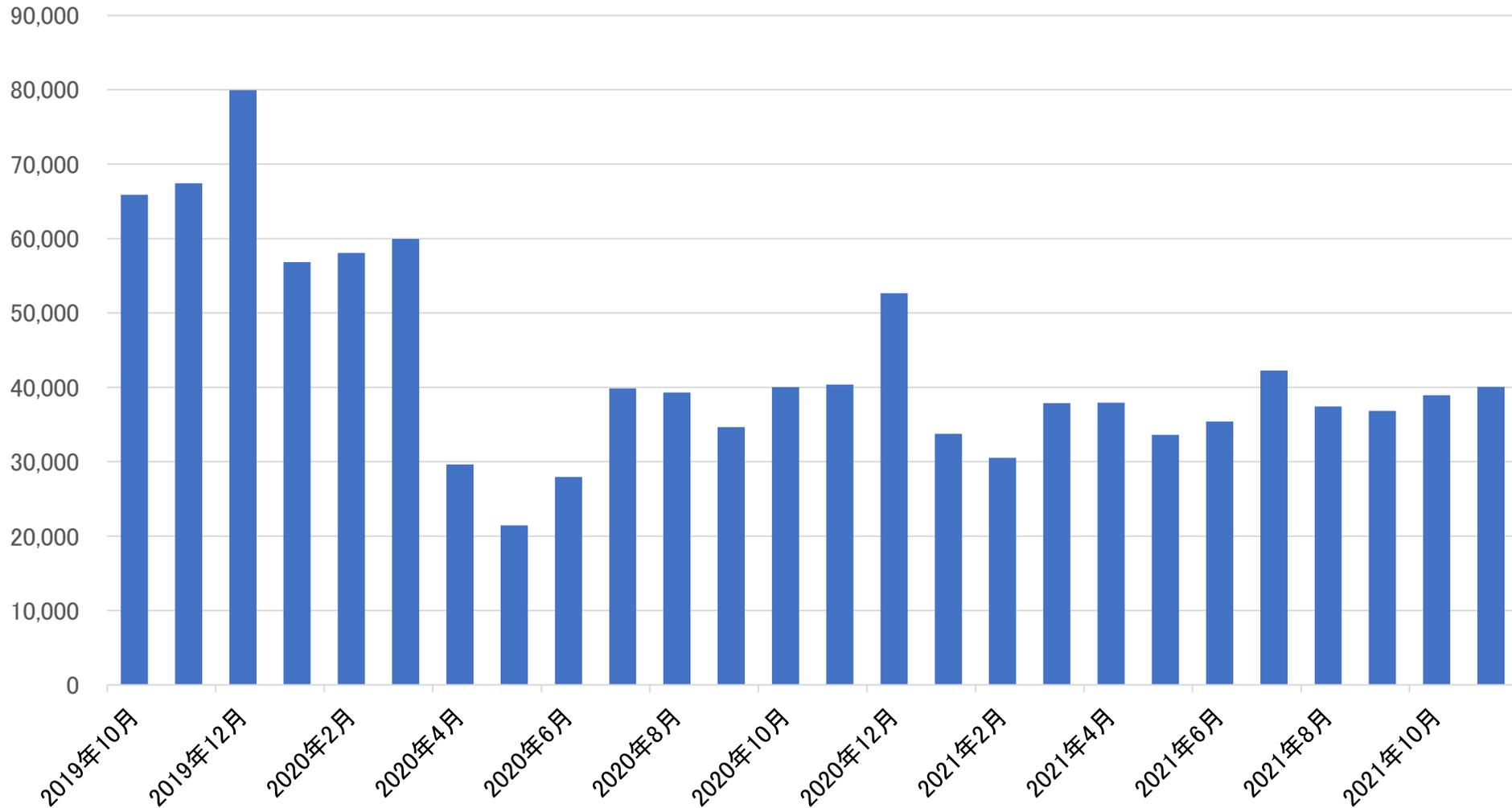
本邦航空会社による国際線貨物月次輸送実績の推移(t)

(国土交通省月例経済報告1月号より作成)



本邦航空会社による国内線貨物月次輸送実績の推移(t)

(国土交通省月例経済報告1月号より作成)



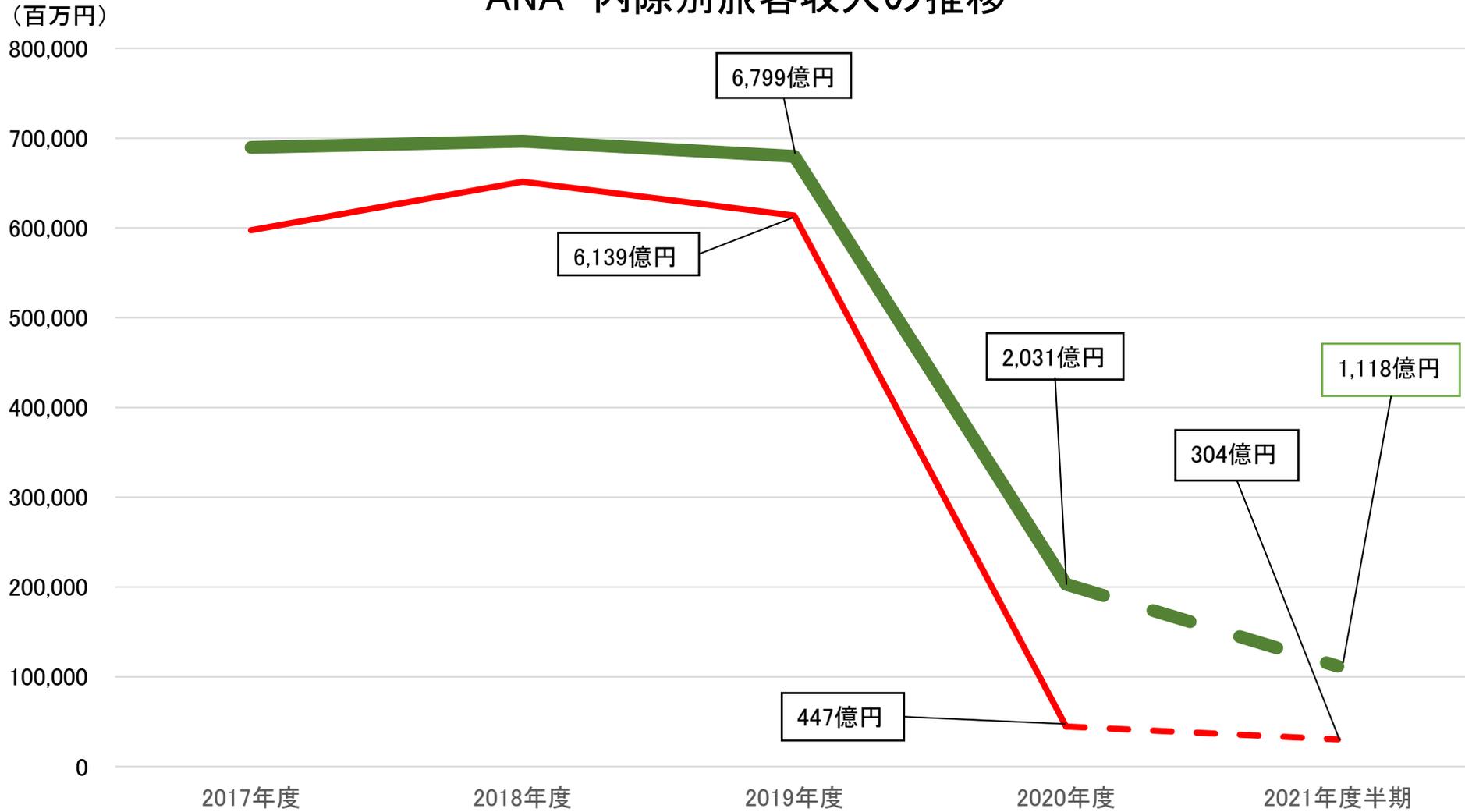
3. 感染拡大の航空への影響(決算報告等から)

(2) 航空各社の収支の状況

航空各社の売上高・純損益

	19年度決算		20年度決算		21年度半期決算		参考 20年度半期決算	
	売上高	純損益	売上高	純損益	売上高	純損益	売上高	純損益
ANA	19,742	276	7,286	-4,046	4,311	-988	2,918	-1,884
JAL	14,112	534	4,812	-2,878	2,906	-1,049	1,947	-1,612
SKY	903	-12	340	-163				
AIRDO	455	4	174	-121	115	-19	78	-67
SNA	418	9	202	-76	115	-17	81	-54
SFJ	404	-4	182	-100	91	-26	78	-64

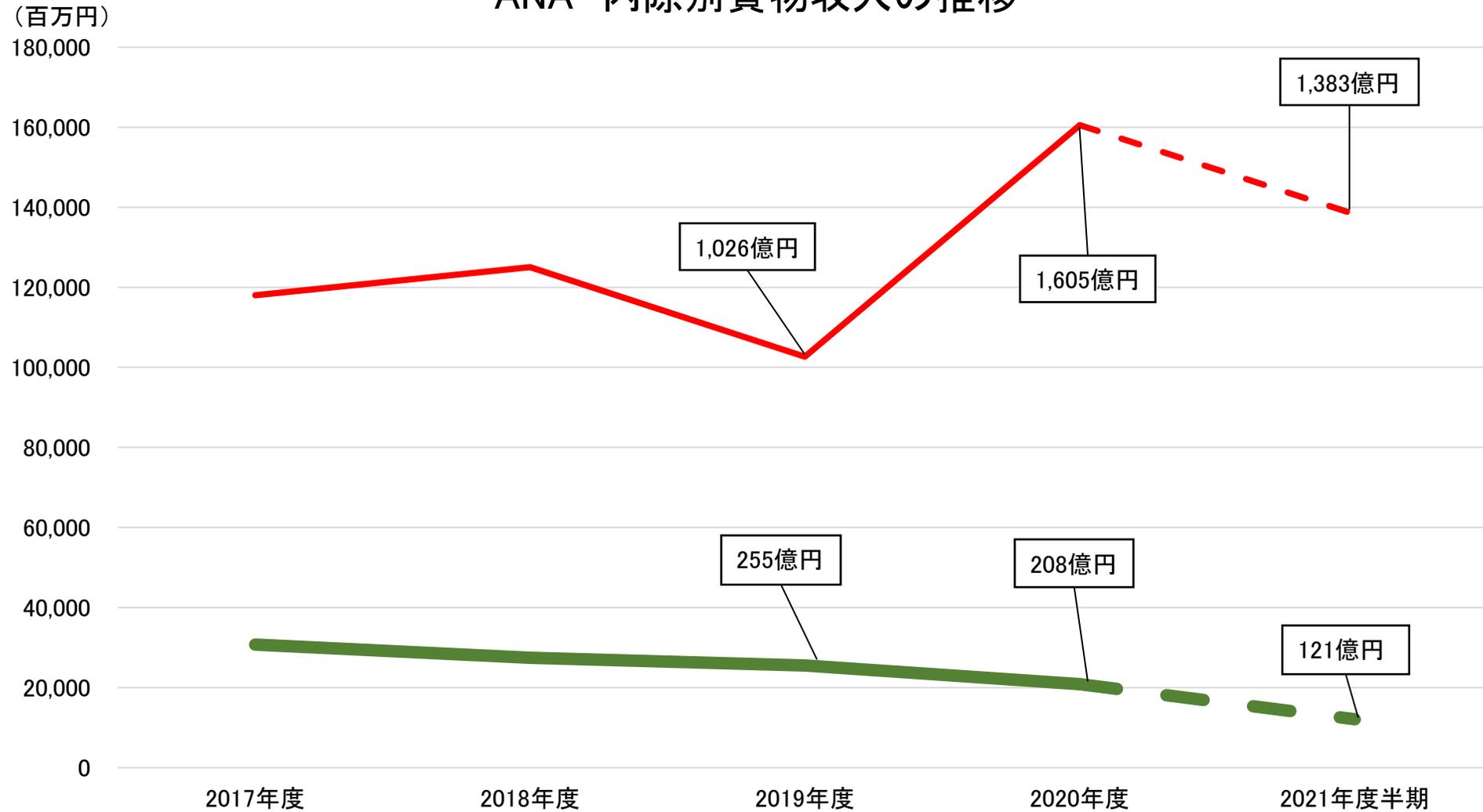
ANA 内際別旅客収入の推移



出所: 有価証券報告書、決算短信をもとに作成

— 国内 — 国際

ANA 内際別貨物収入の推移

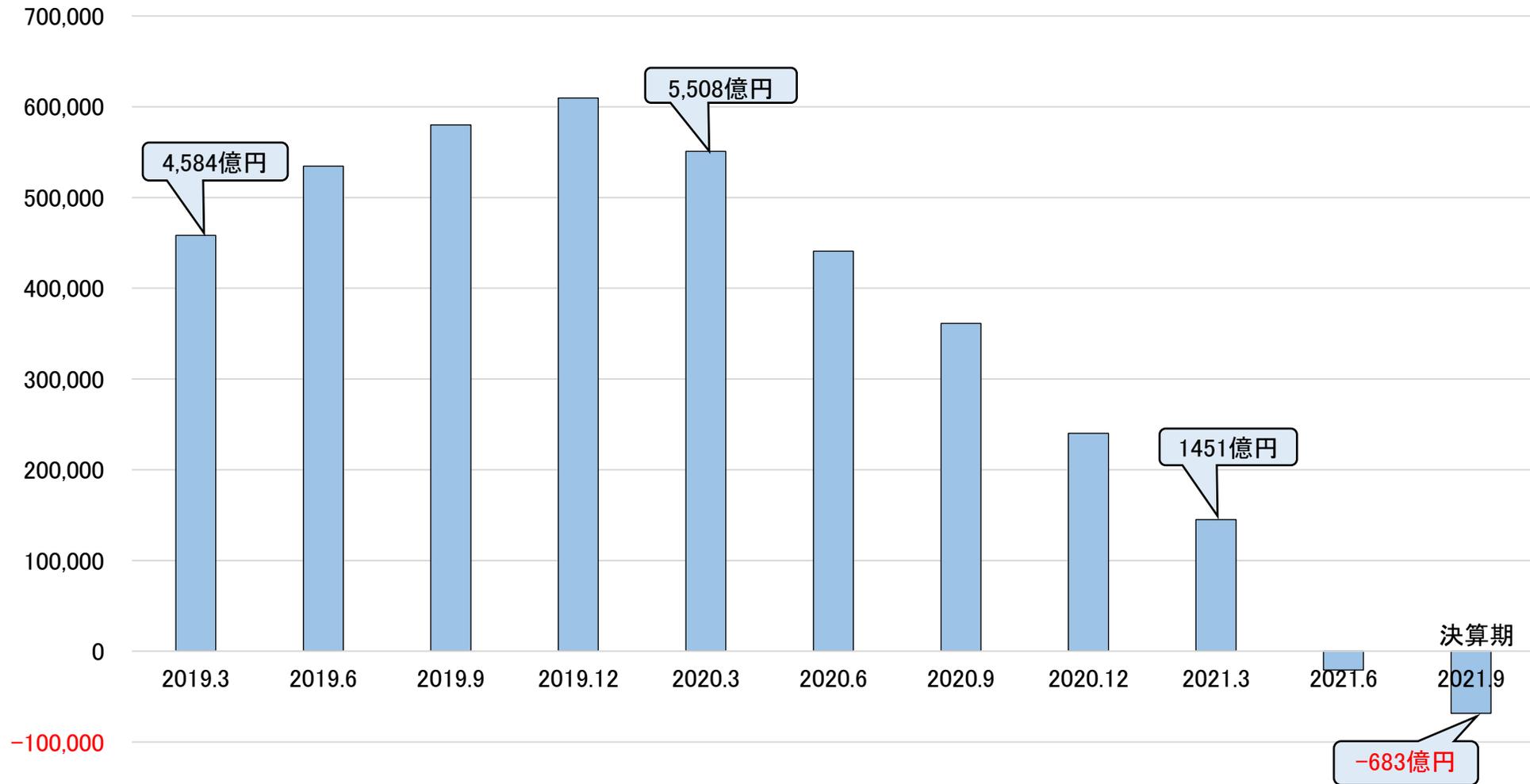


出所: 有価証券報告書、決算短信をもとに作成

— D貨物 — I貨物

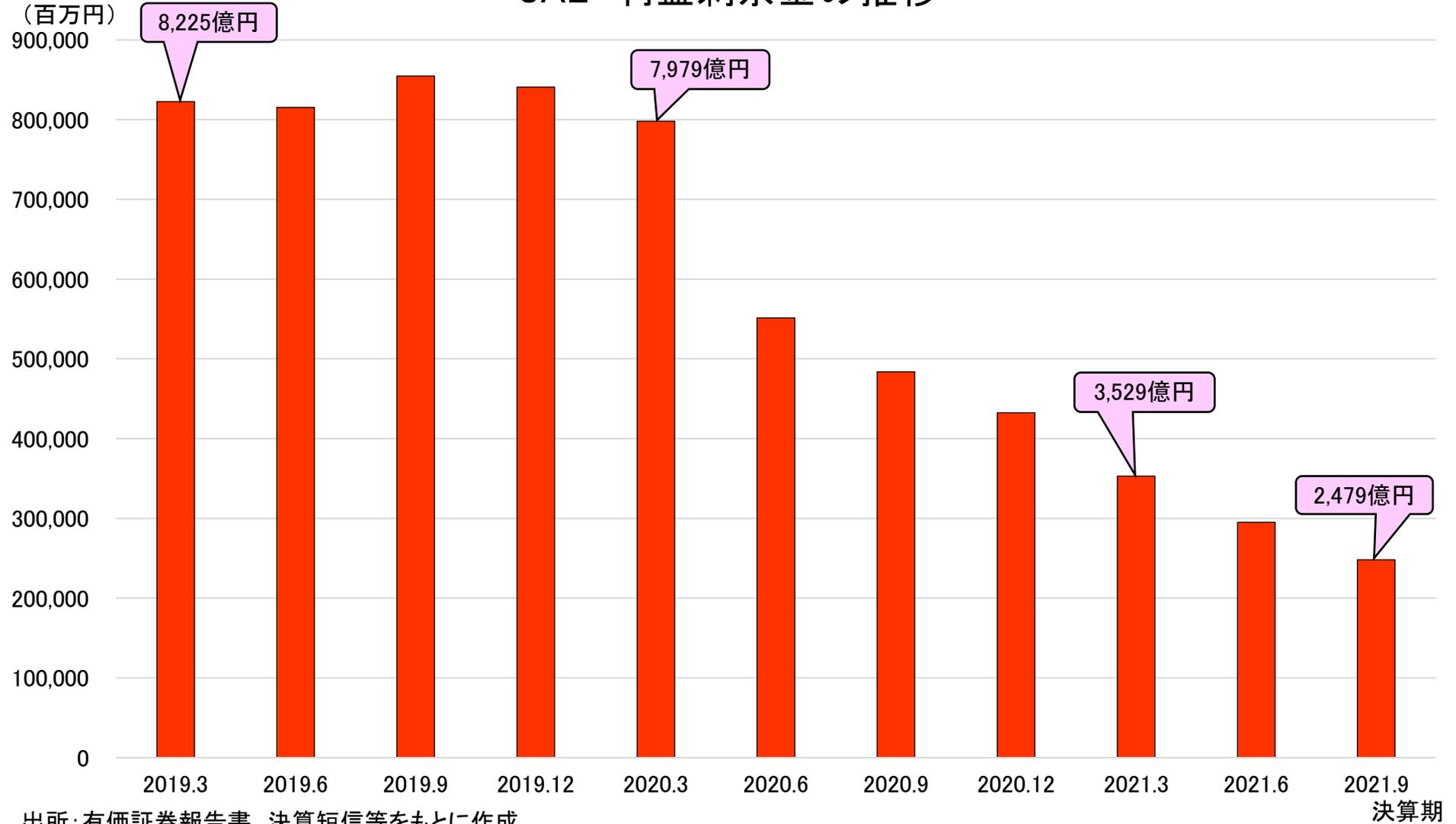
(百万円)

ANA 利益剰余金の推移

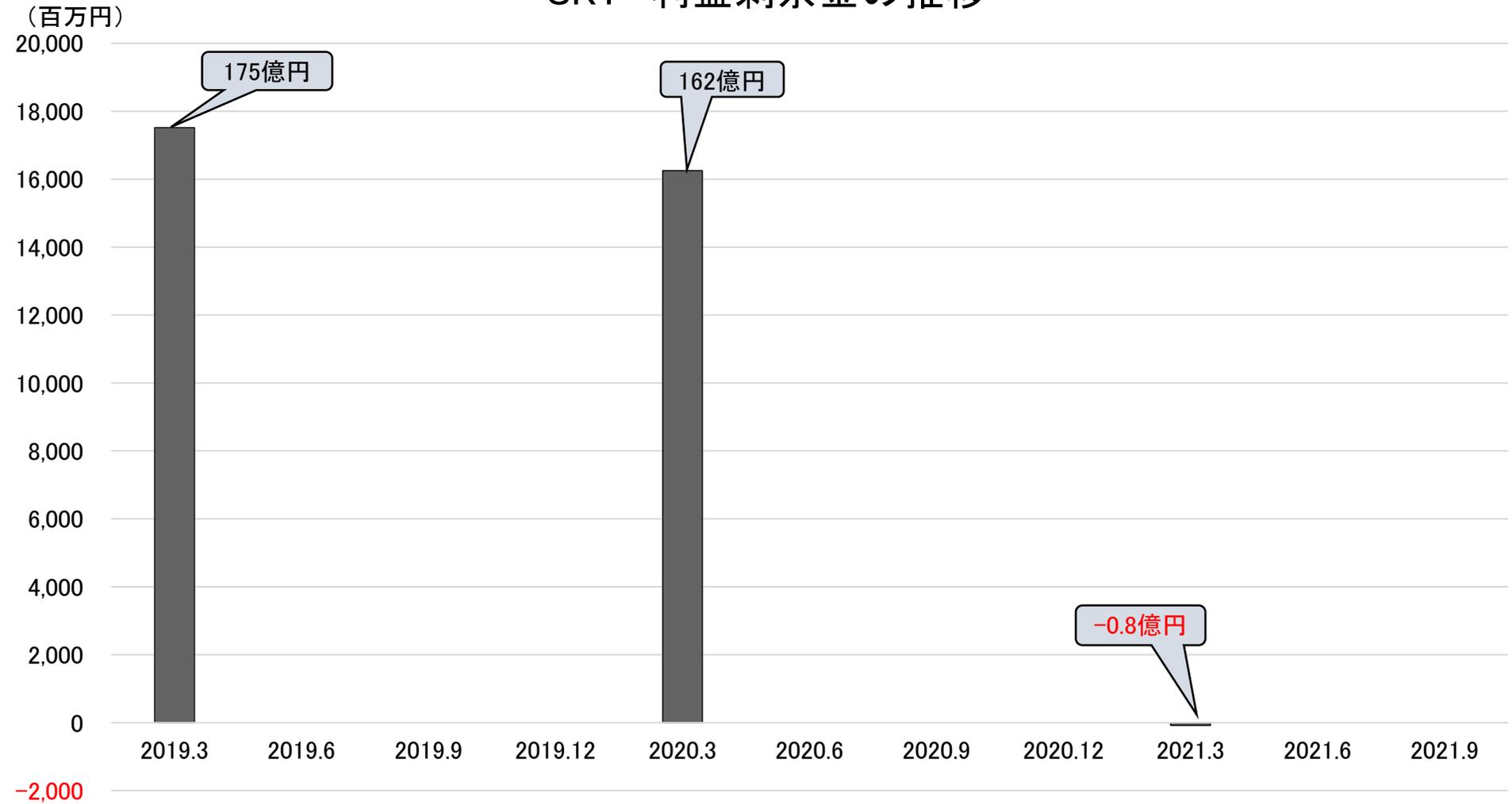


出所: 有価証券報告書をもとに作成

JAL 利益剰余金の推移



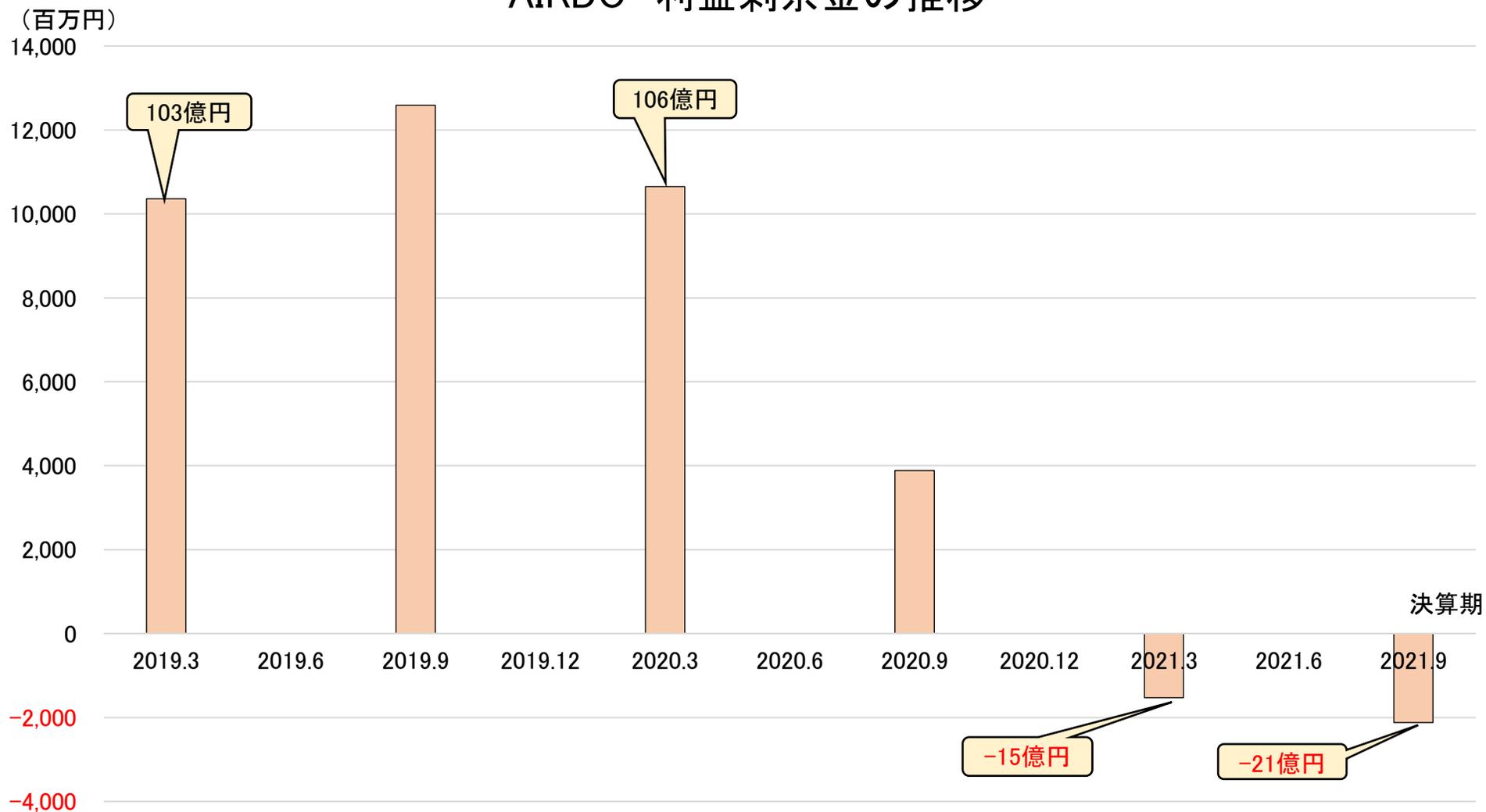
SKY 利益剰余金の推移



出所: 決算公告等をもとに作成

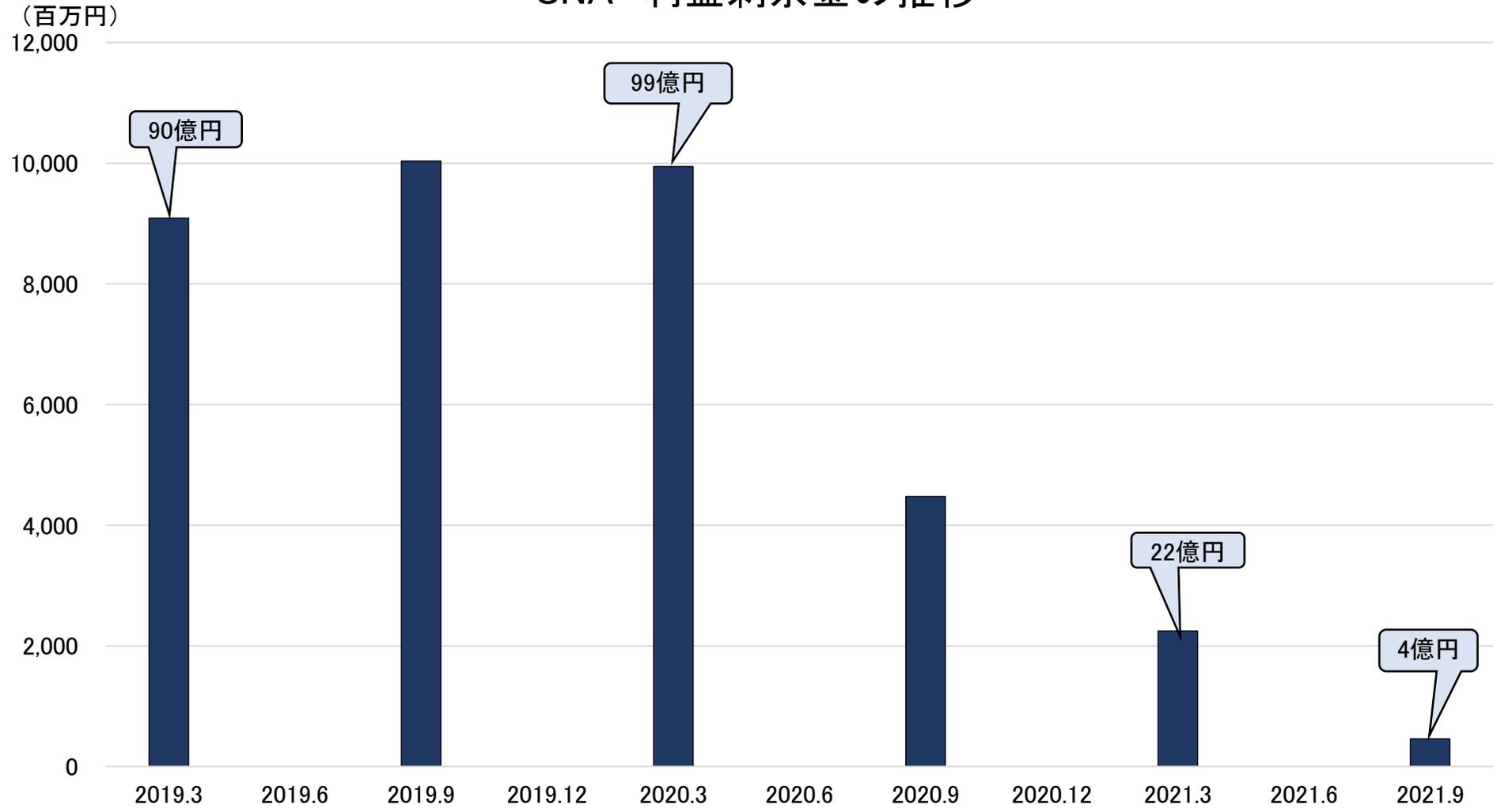
決算期

AIRDO 利益剰余金の推移



出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成

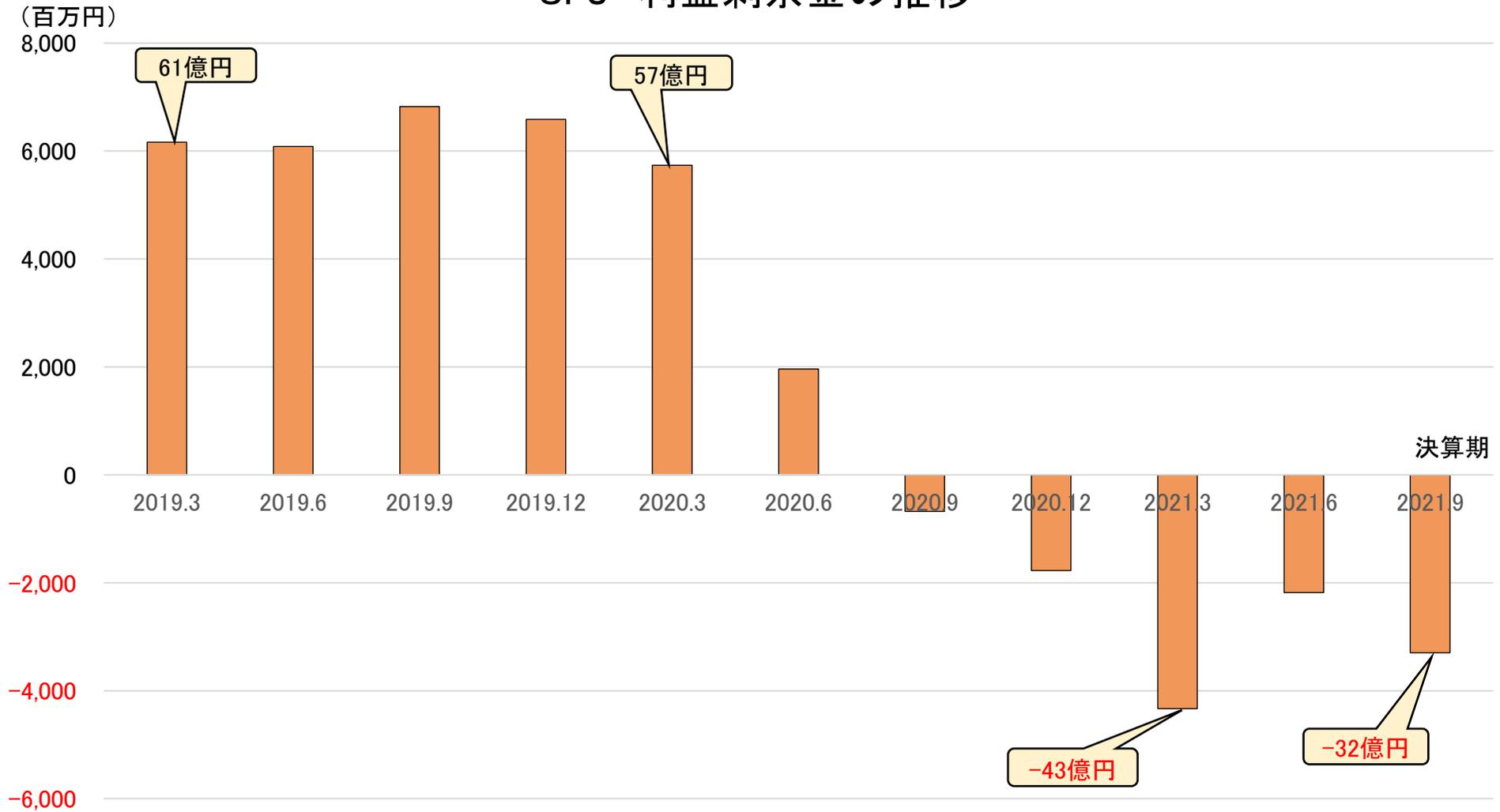
SNA 利益剰余金の推移



出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成

決算期

SFJ 利益剰余金の推移

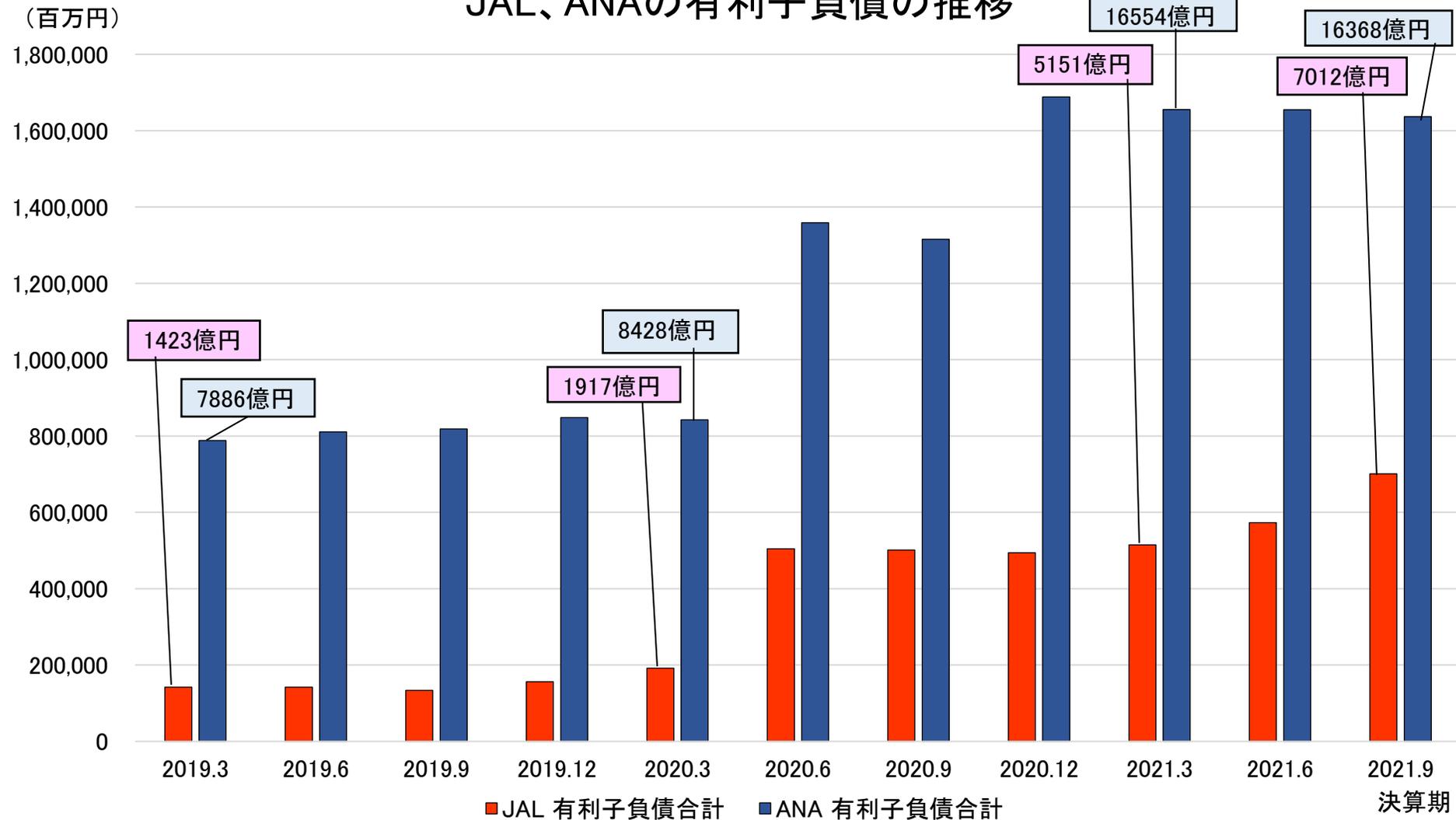


出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成

3. 感染拡大の航空への影響（決算報告等から）

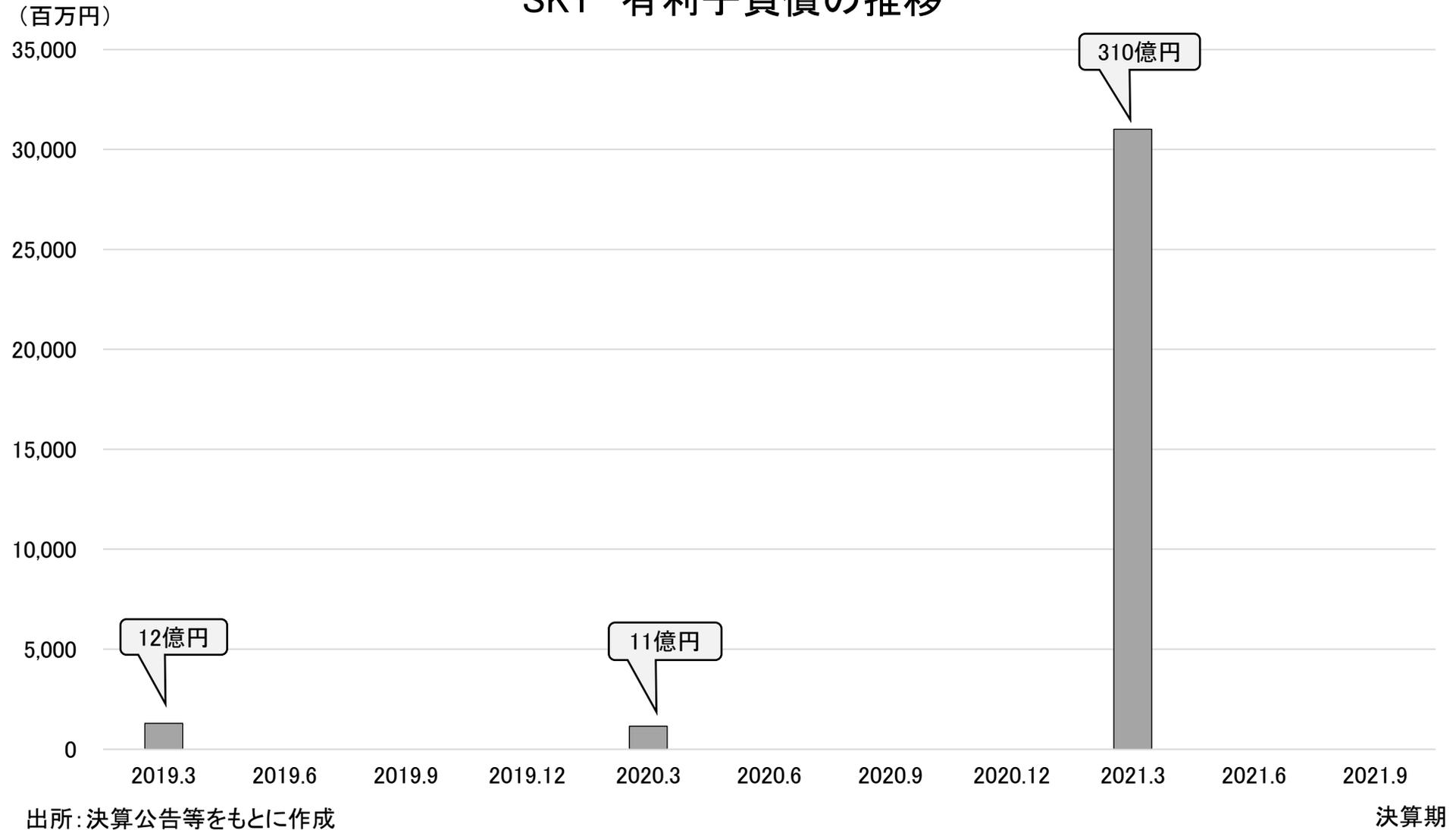
(3) 有利子負債や内部留保等の状況

JAL、ANAの有利子負債の推移

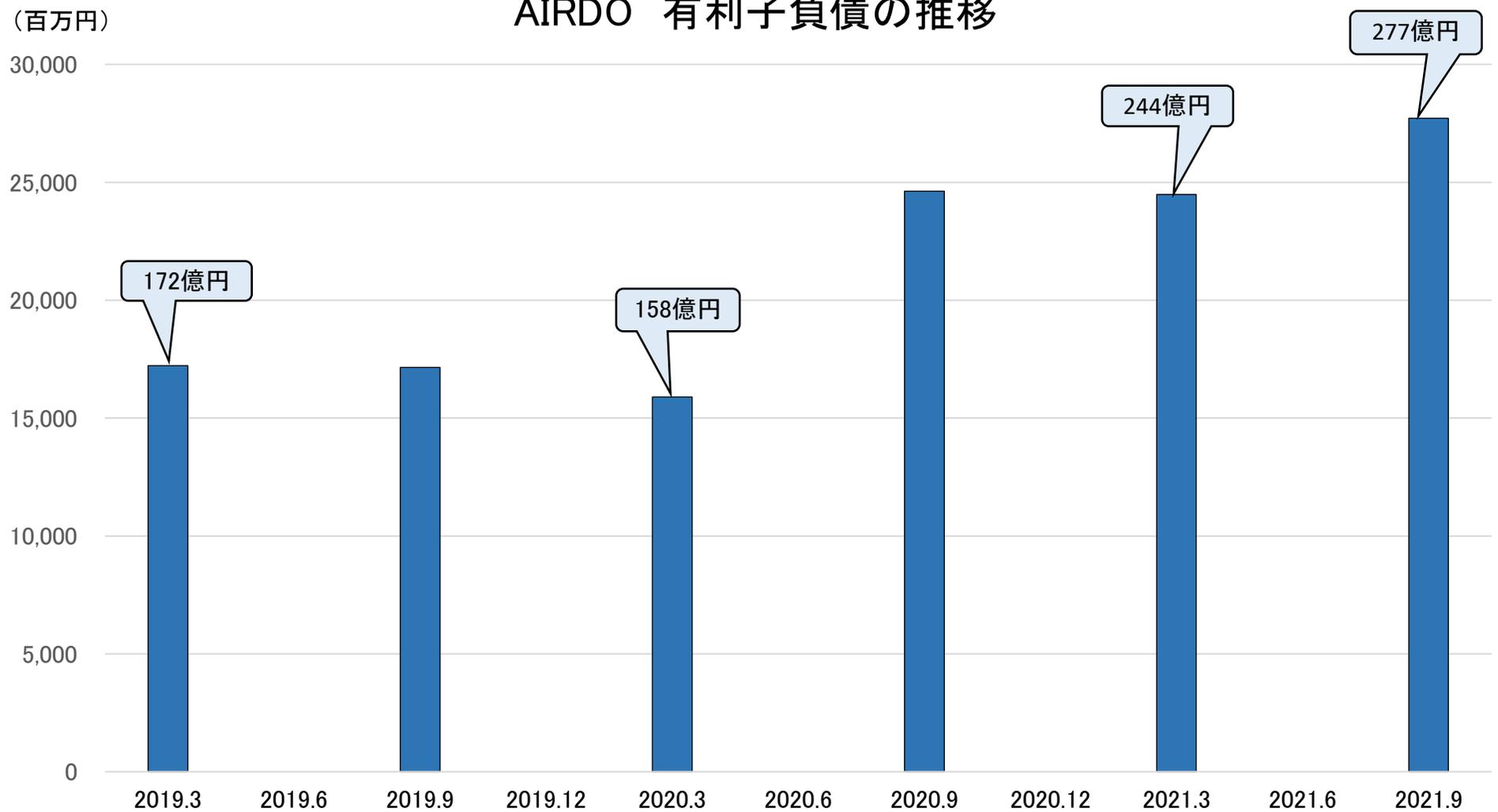


出所：各社の有価証券報告書及び決算短信をもとに作
※

SKY 有利子負債の推移



AIRDO 有利子負債の推移

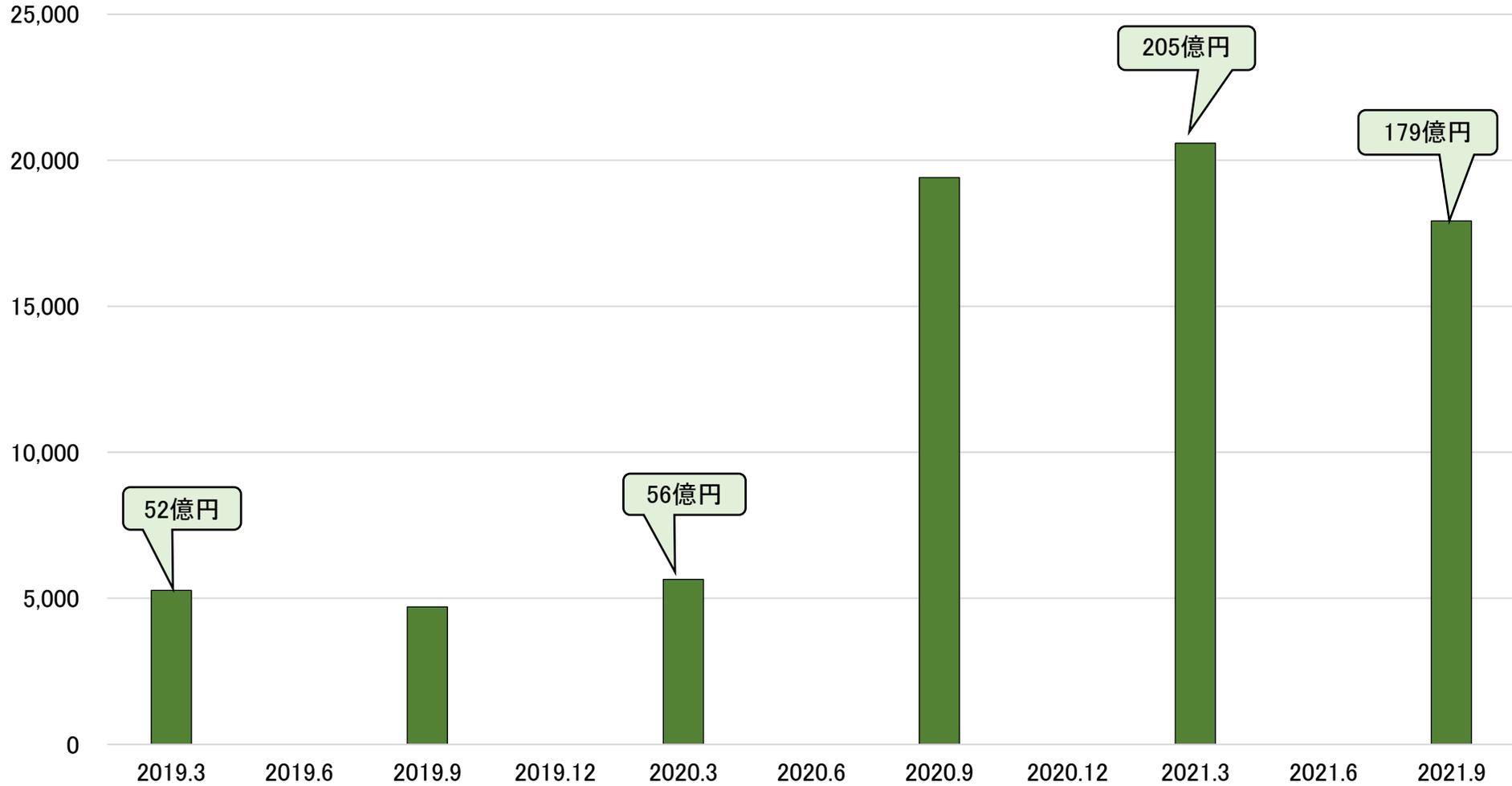


出所: 決算短信等をもとに作成

決算期

SNA 有利子負債の推移

(百万円)

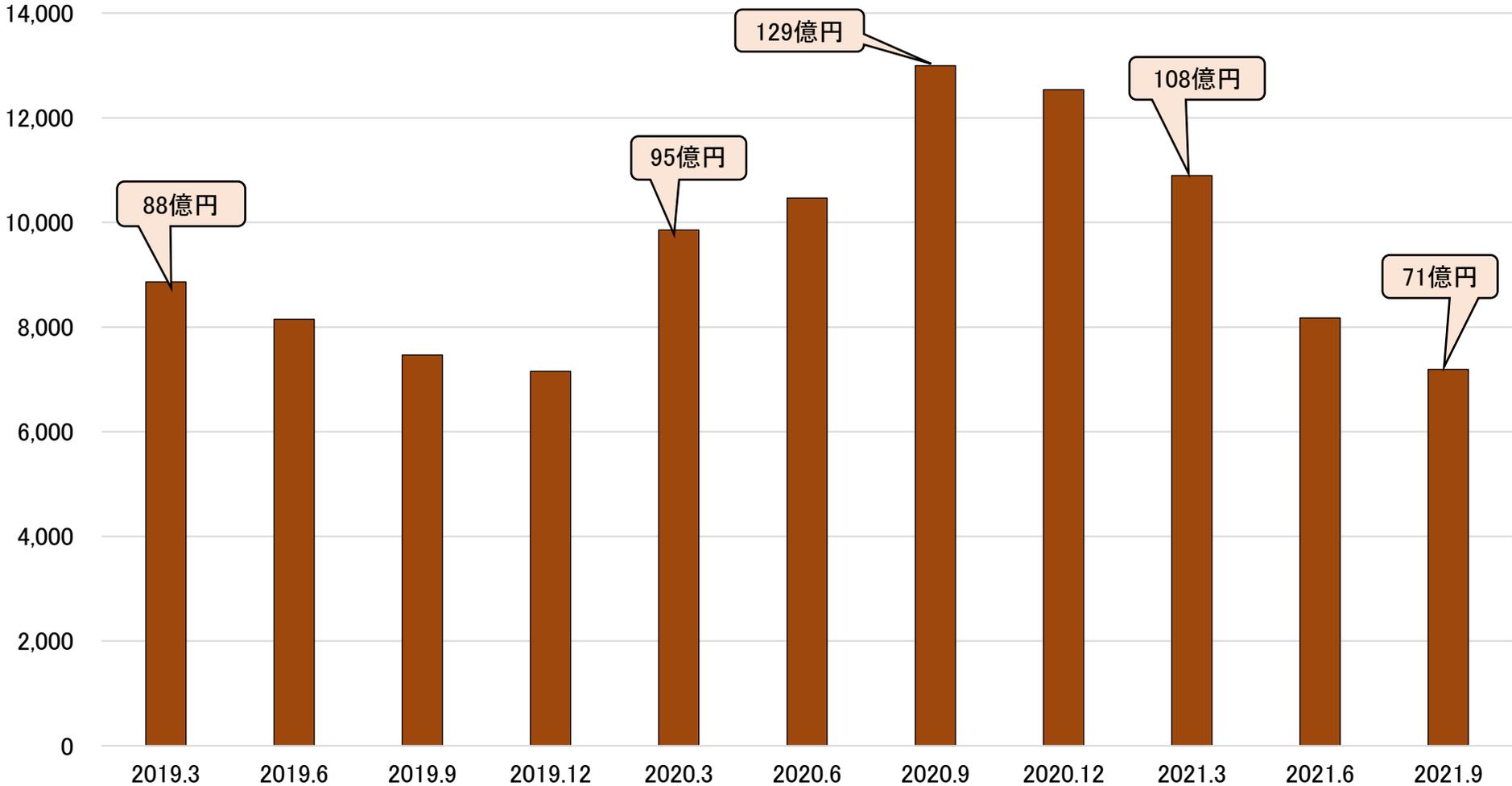


出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成

決算期

SFJ 有利子負債の推移

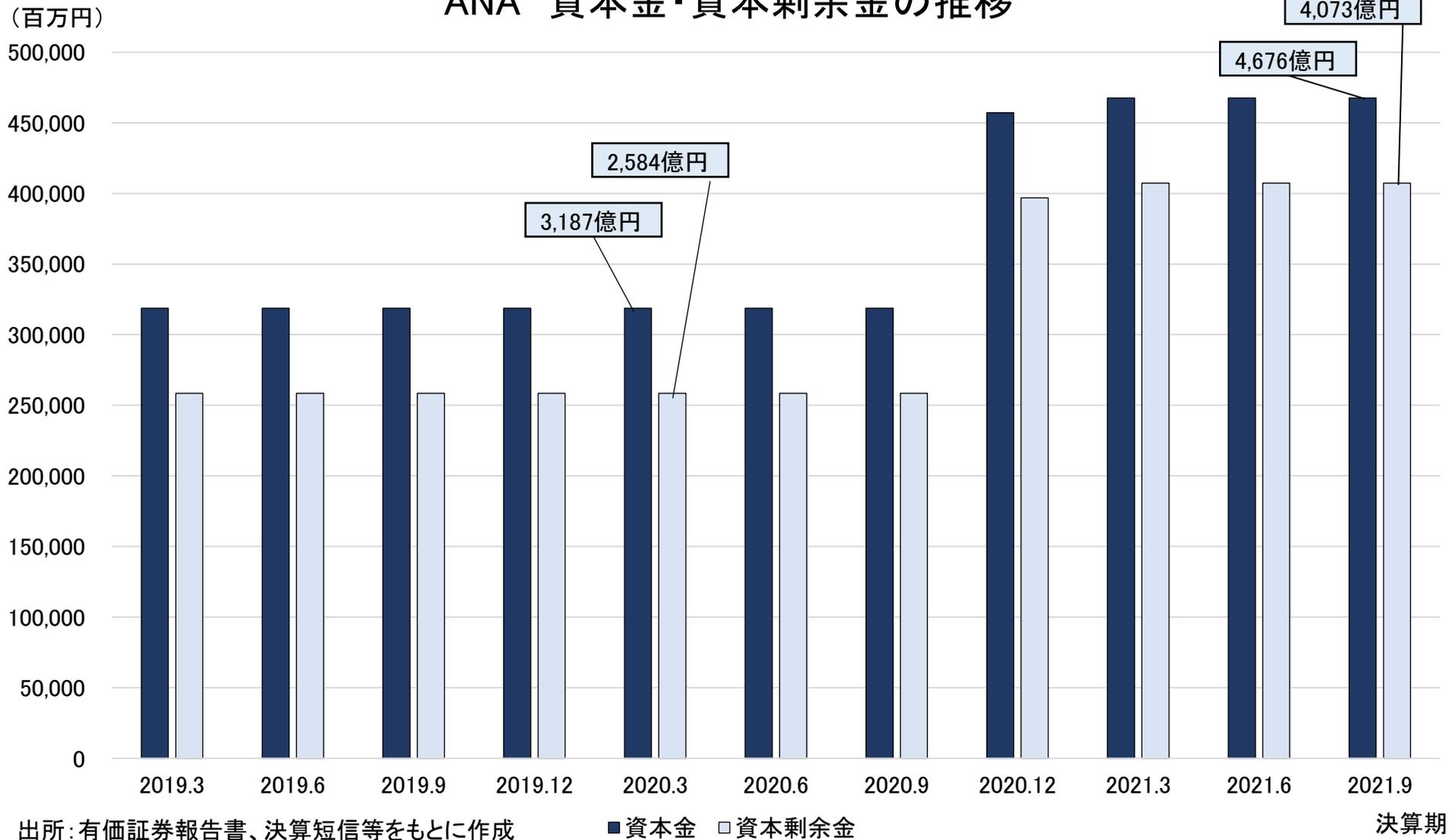
(百万円)



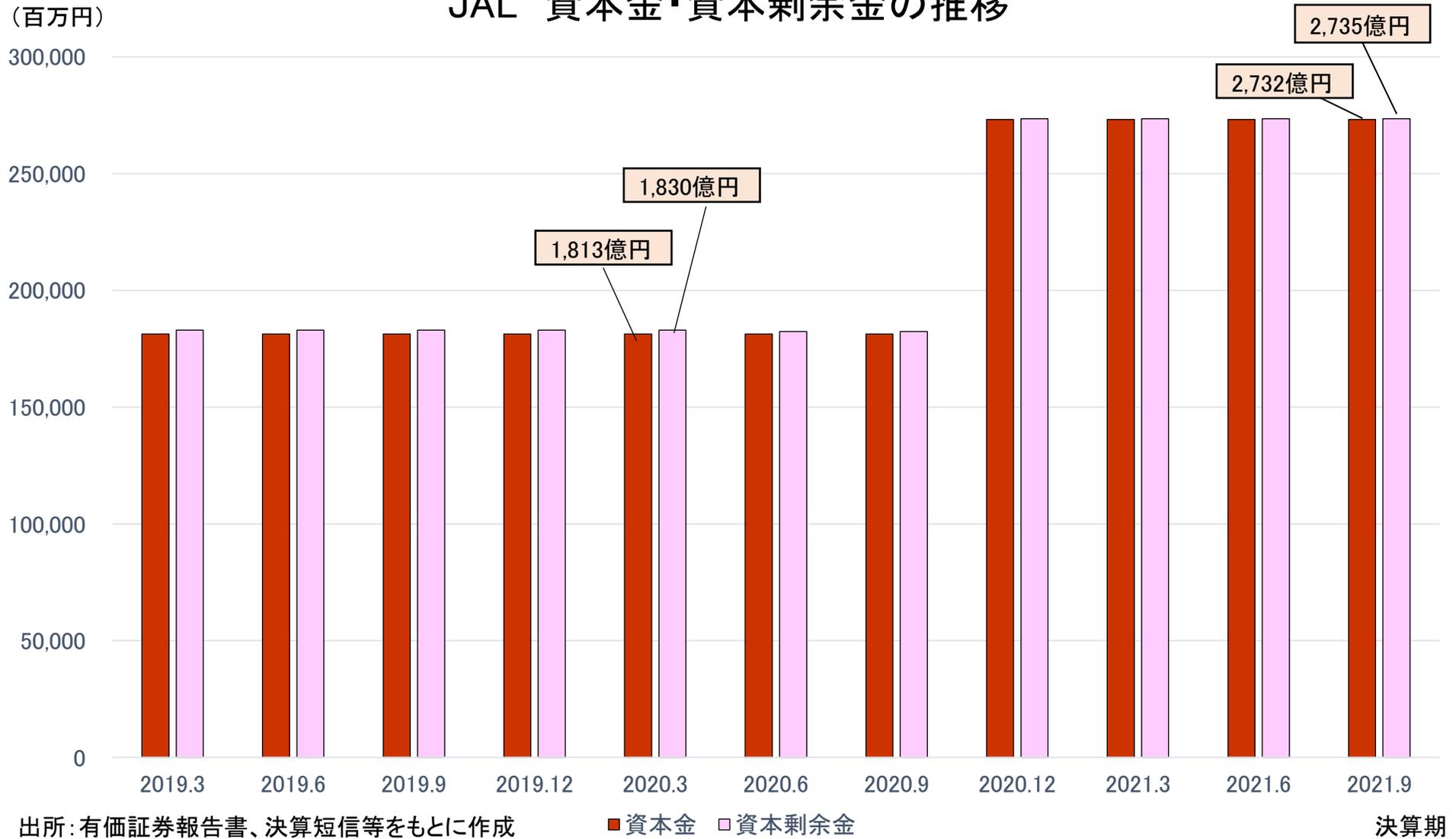
出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成

決算期

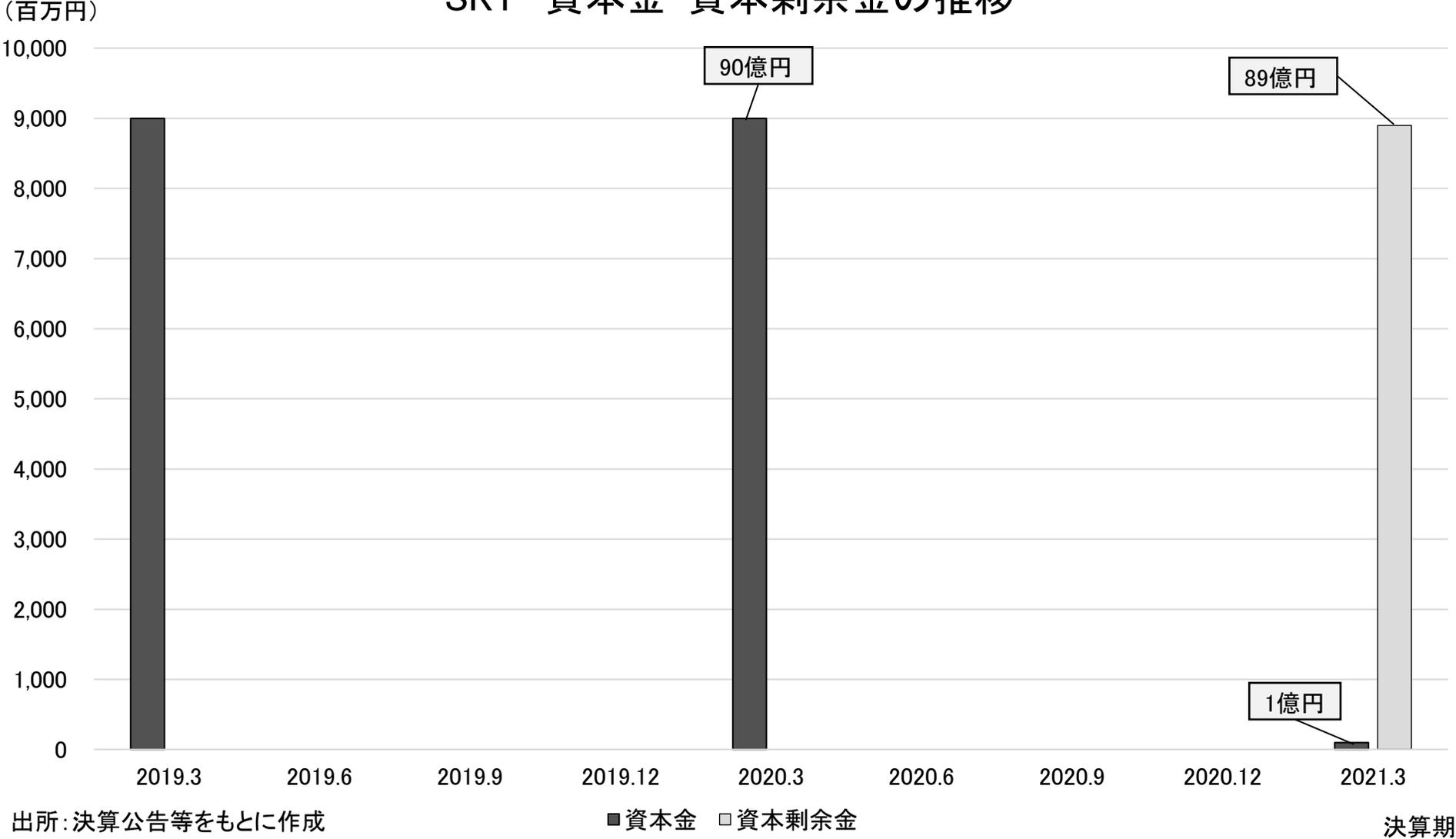
ANA 資本金・資本剰余金の推移



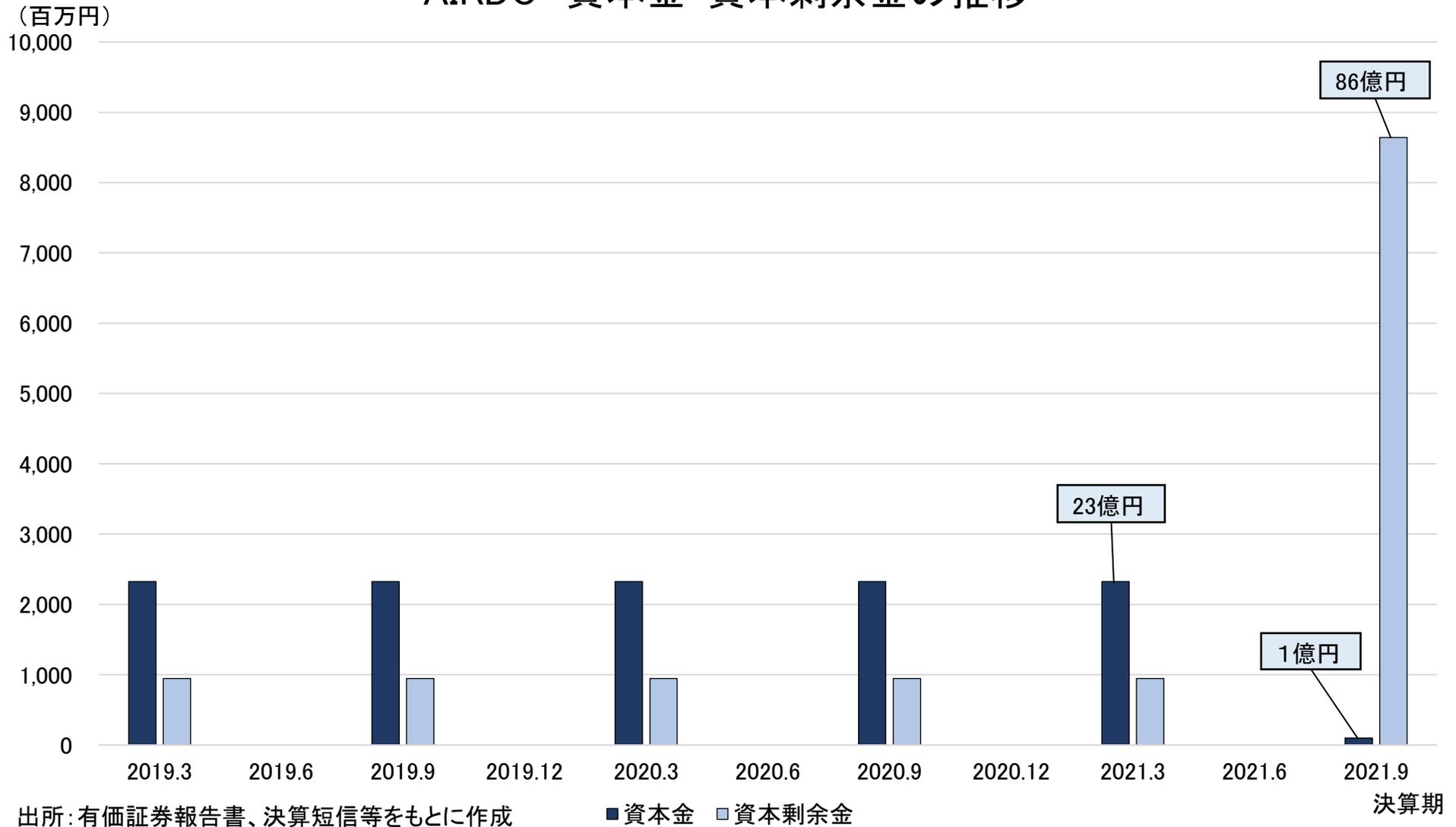
JAL 資本金・資本剰余金の推移



SKY 資本金・資本剰余金の推移



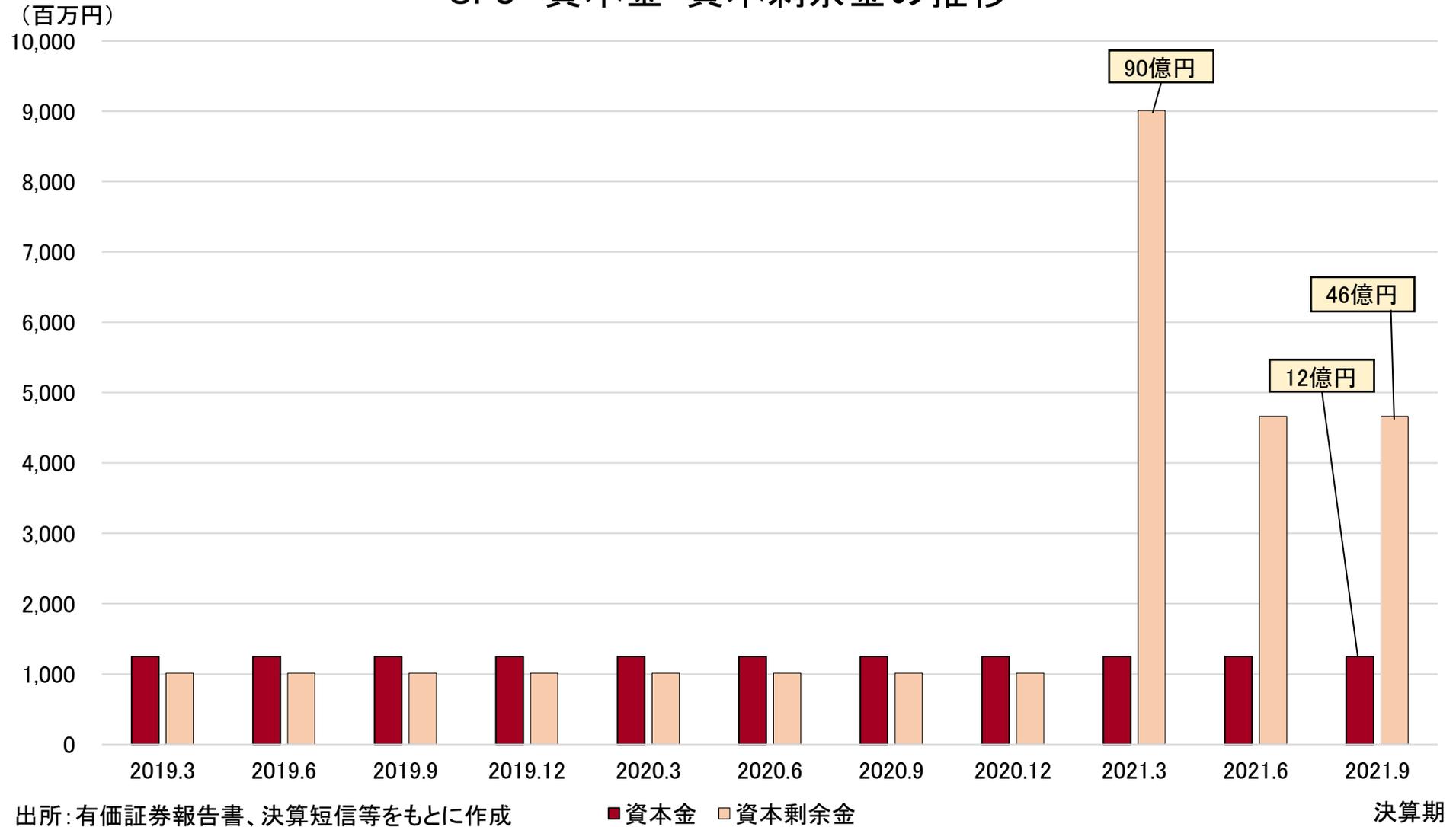
AIRDO 資本金・資本剰余金の推移



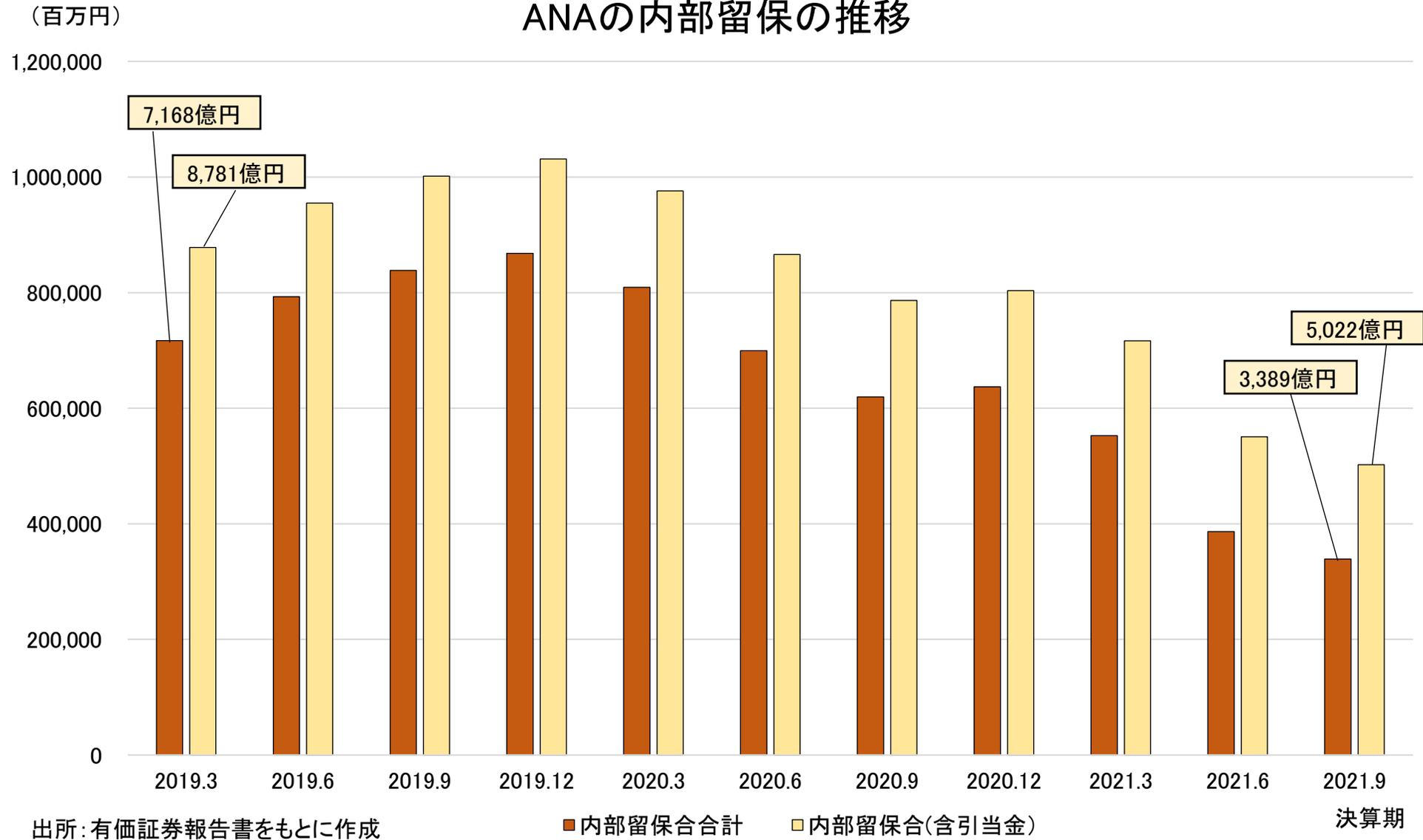
SNA 資本金・資本剰余金の推移



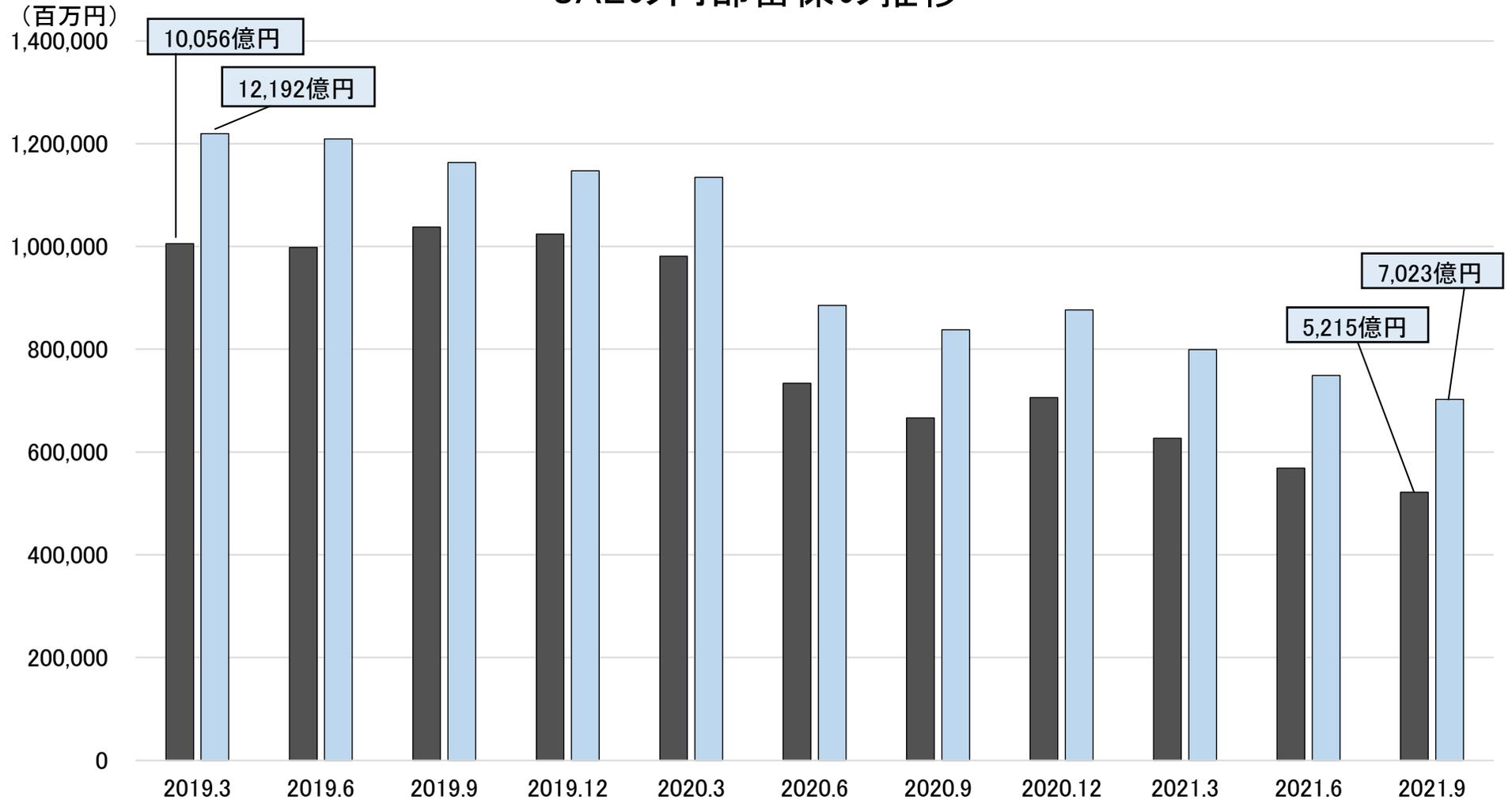
SFJ 資本金・資本剰余金の推移



ANAの内部留保の推移



JALの内部留保の推移

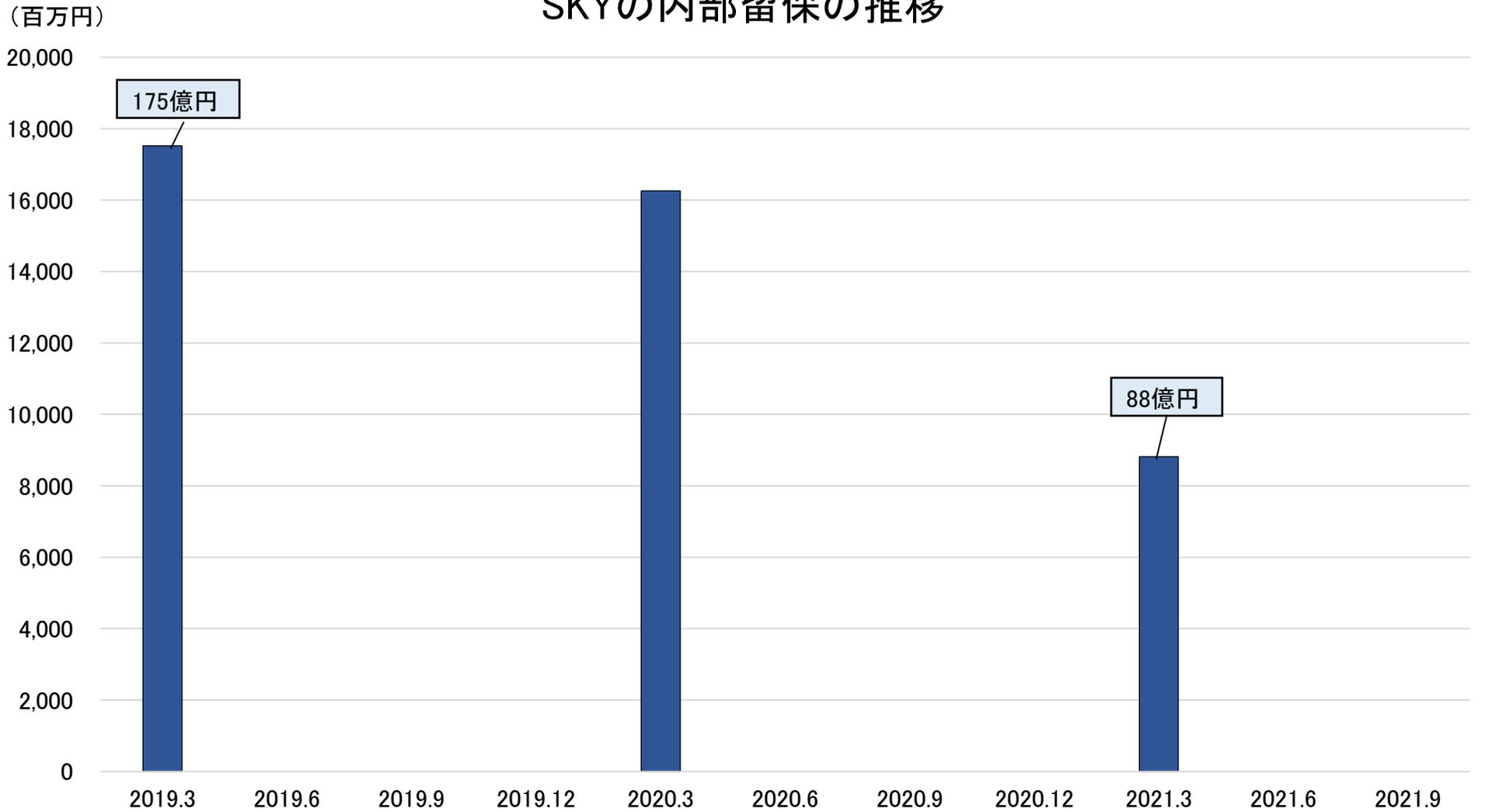


出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成

■ 内部留保 □ 内部留保(含引当金)

決算期

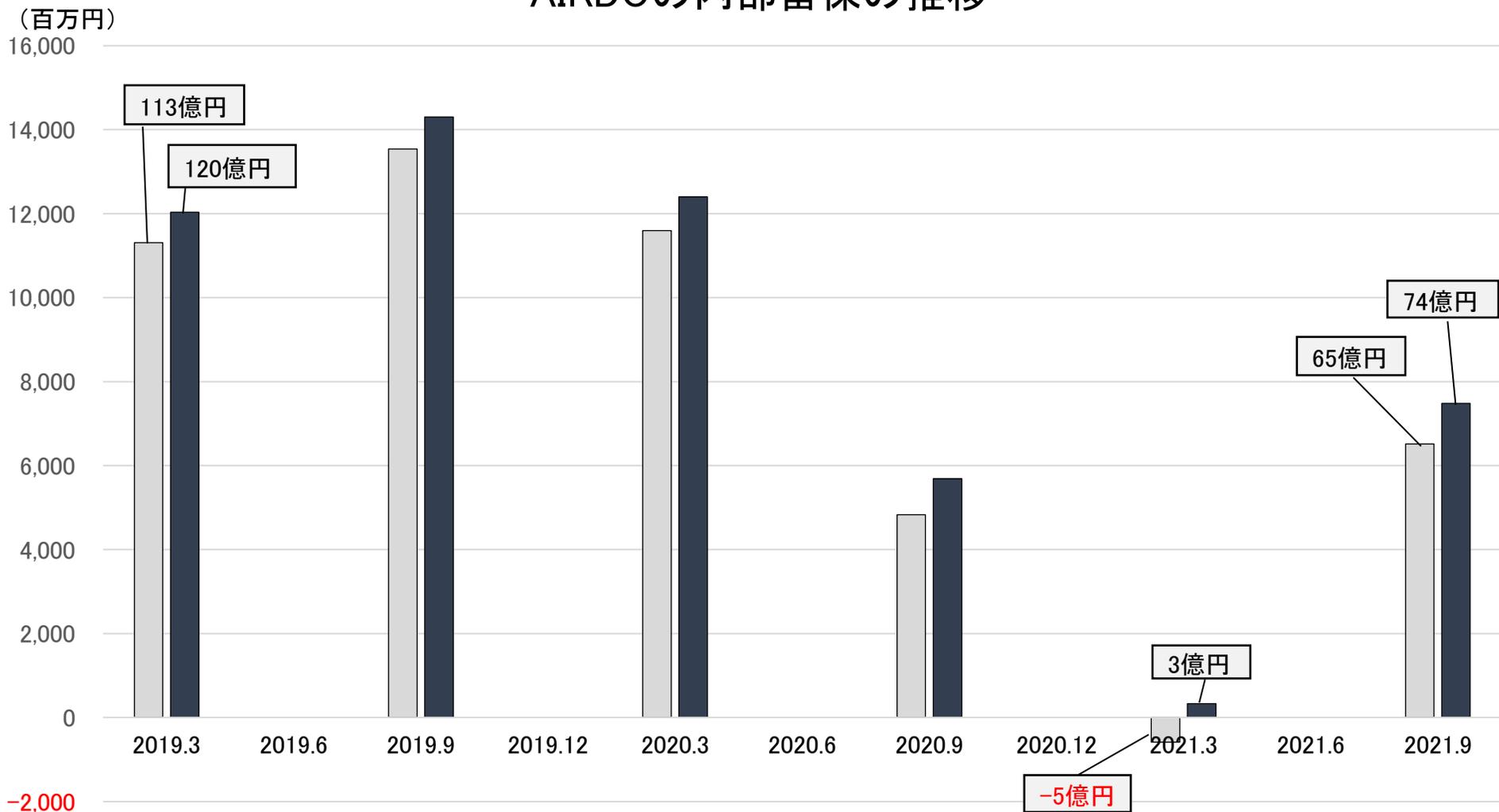
SKYの内部留保の推移



出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成 注: SKYには内部留保に算入すべき引当金等は見当たらない

決算期

AIRDOの内部留保の推移

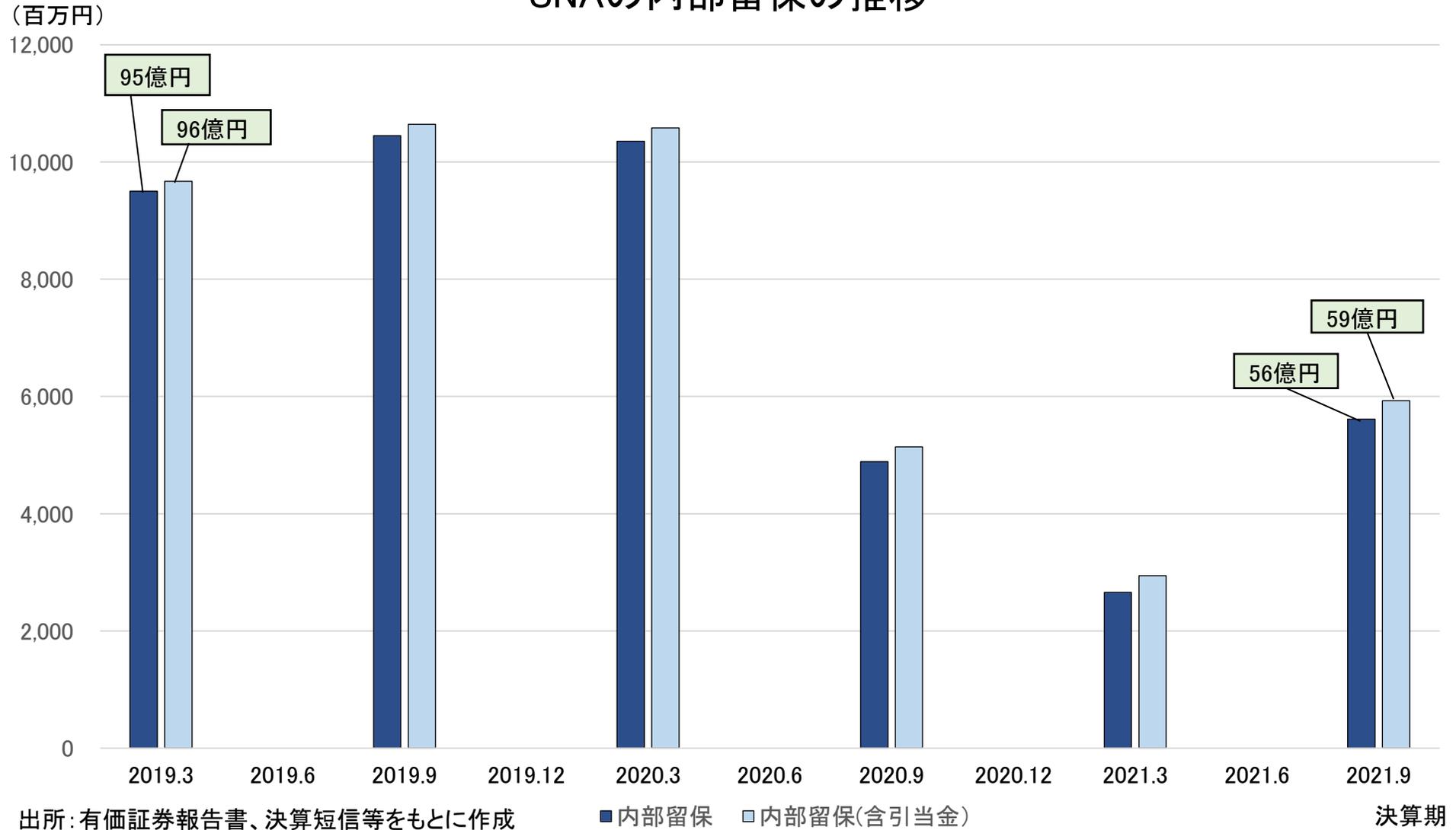


出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成

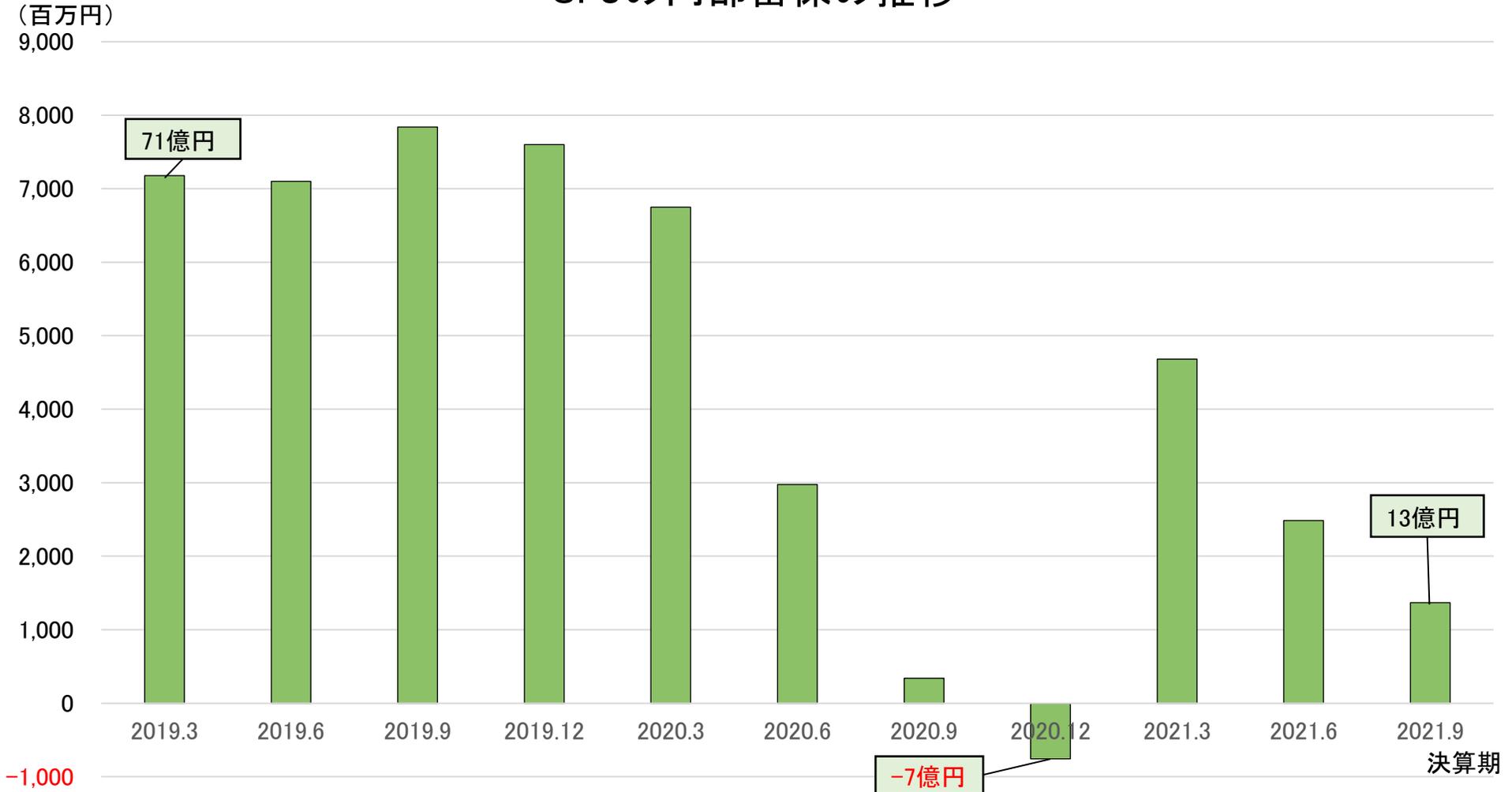
□ 内部留保 ■ 内部留保(含引当金)

決算期

SNAの内部留保の推移



SFJの内部留保の推移

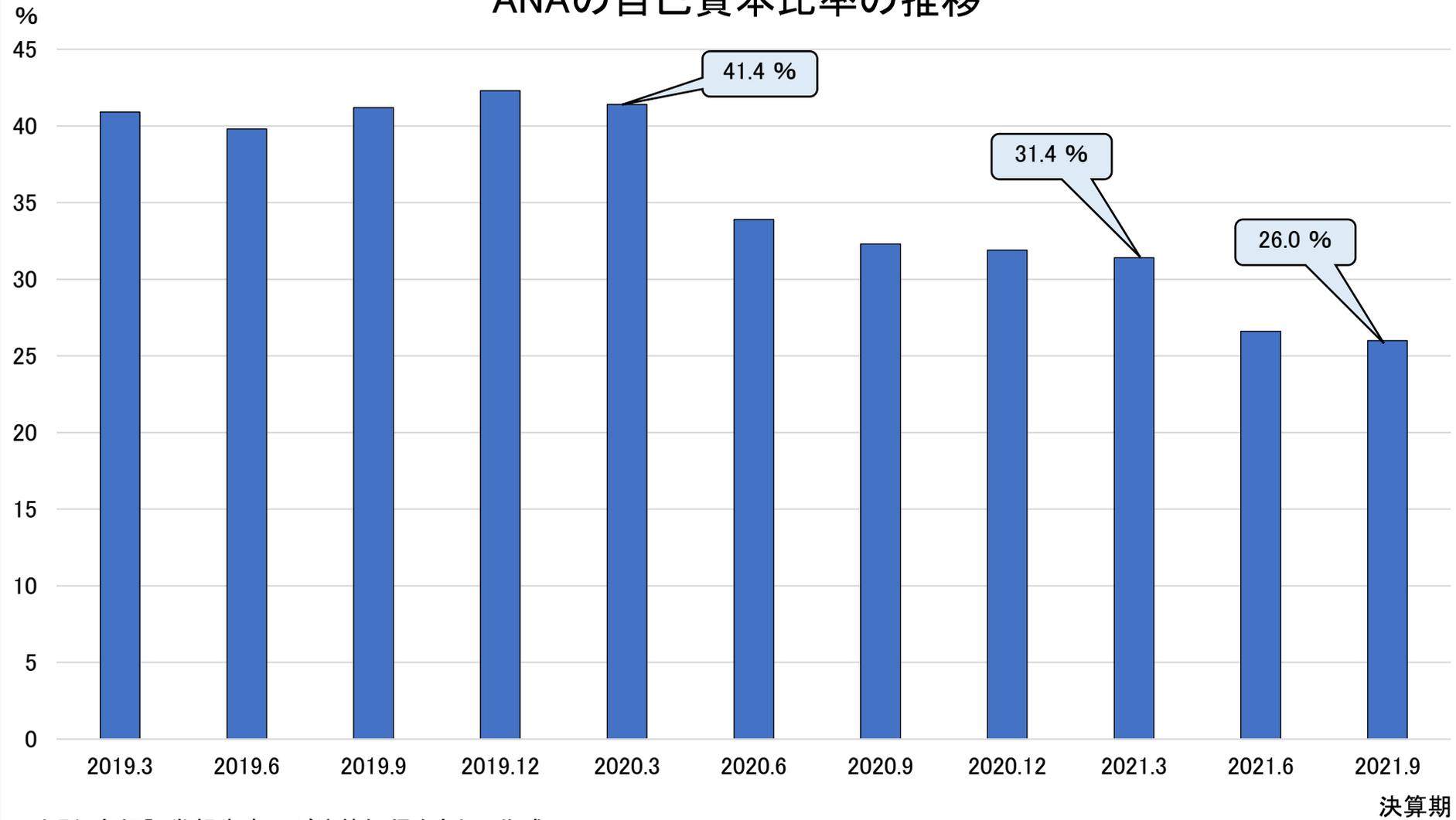


出所: 有価証券報告書、決算短信等をもとに作成 注: SFJには内部留保に算入すべき引当金等は見当たらない

3. 感染拡大の航空への影響（決算報告等から）

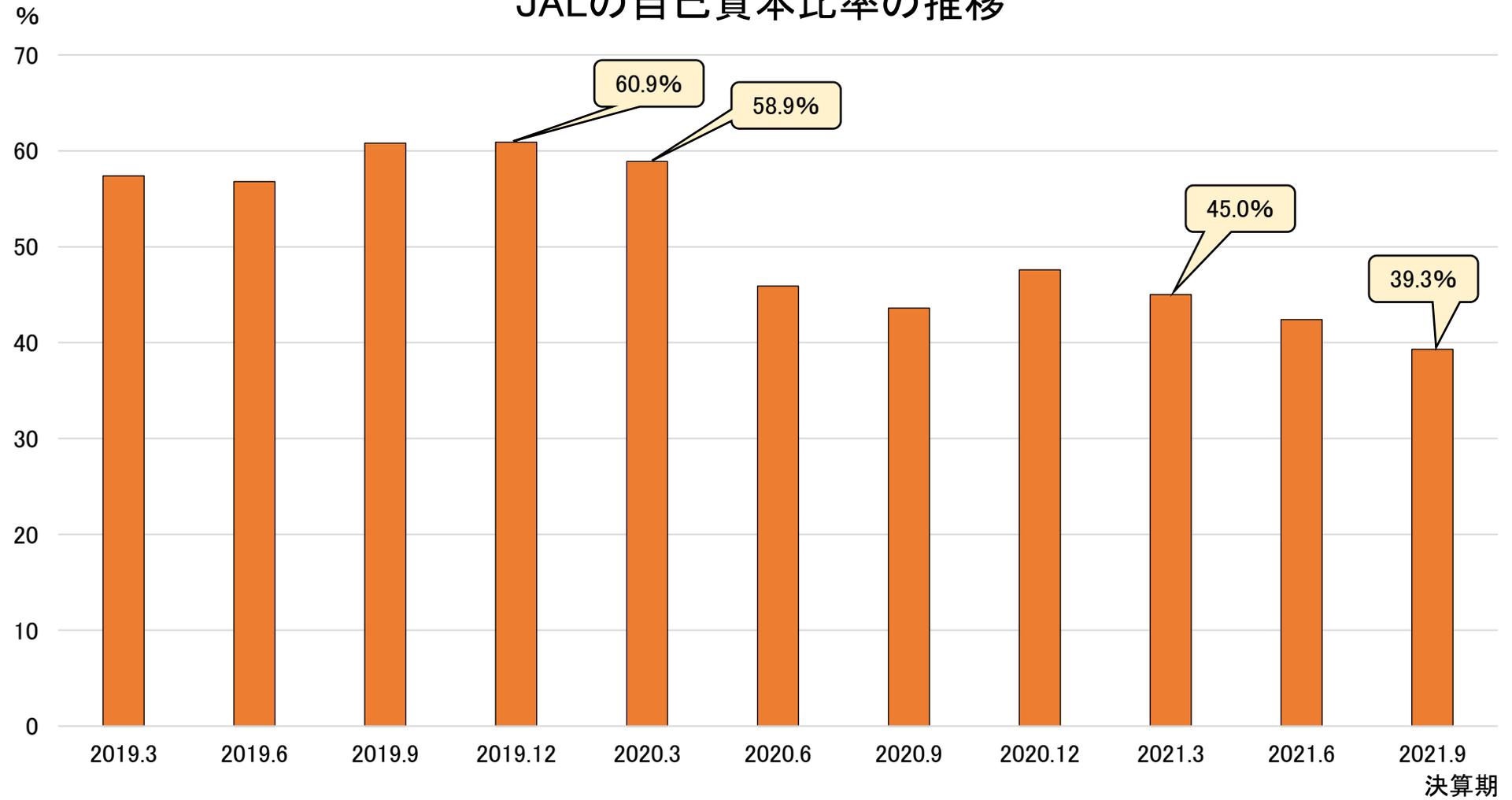
（4）経営の安全性・健全性

ANAの自己資本比率の推移



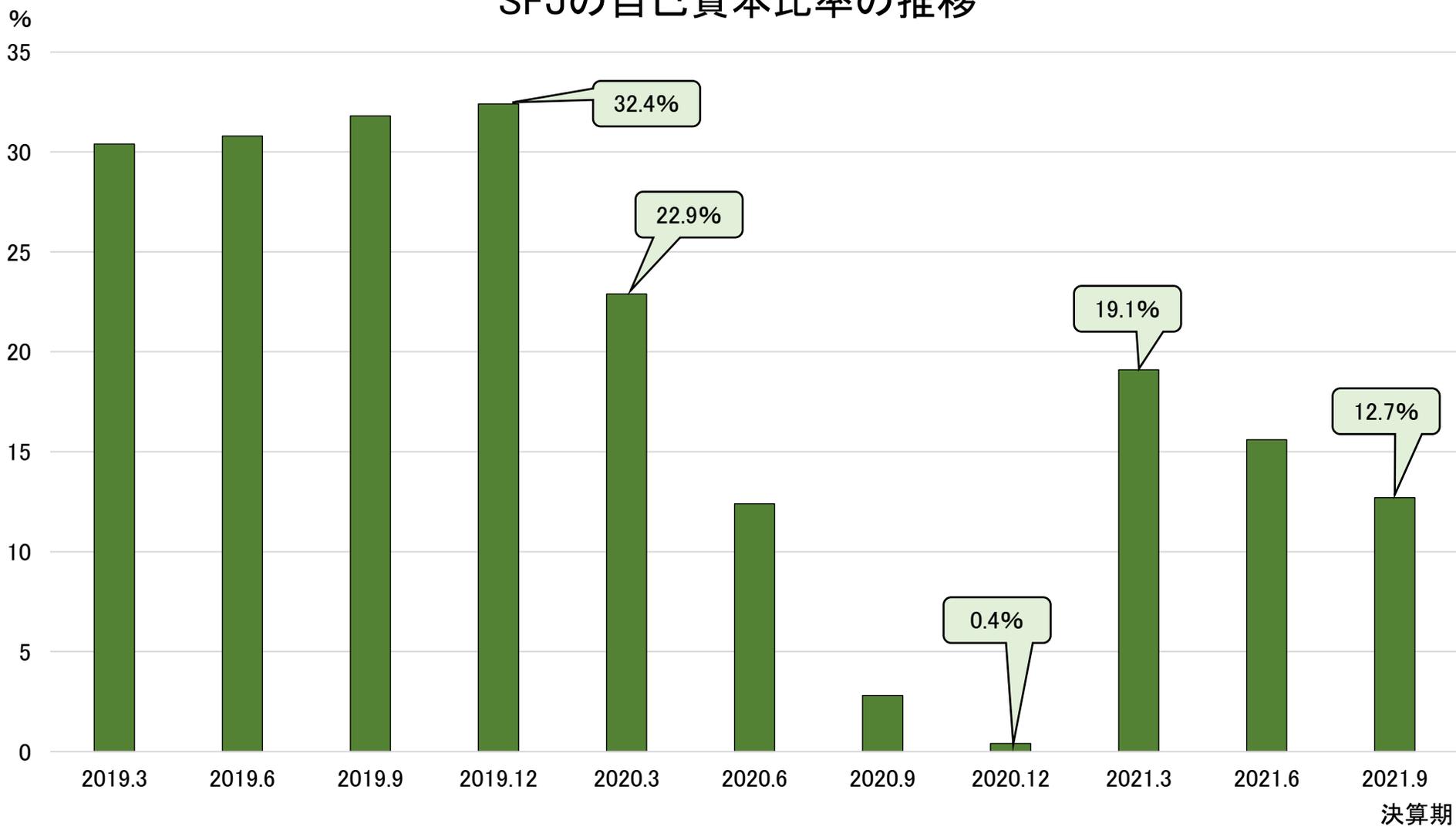
出所: 有価証券報告書及び決算短信をもとに作成

JALの自己資本比率の推移



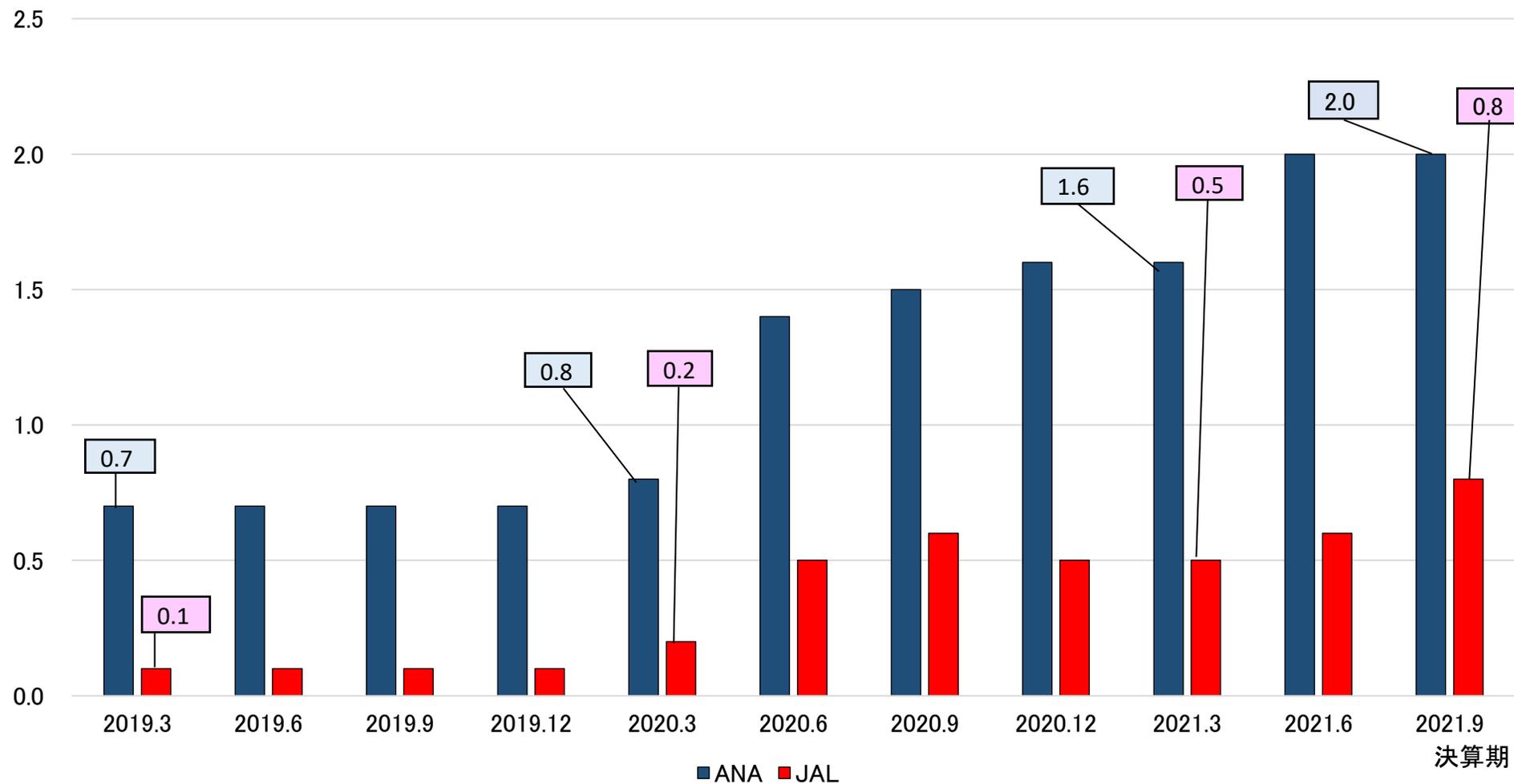
出所: 有価証券報告書及び決算短信をもとに作成

SFJの自己資本比率の推移



出所: 有価証券報告書及び決算短信をもとに作成

ANA、JALのDELレシオの推移



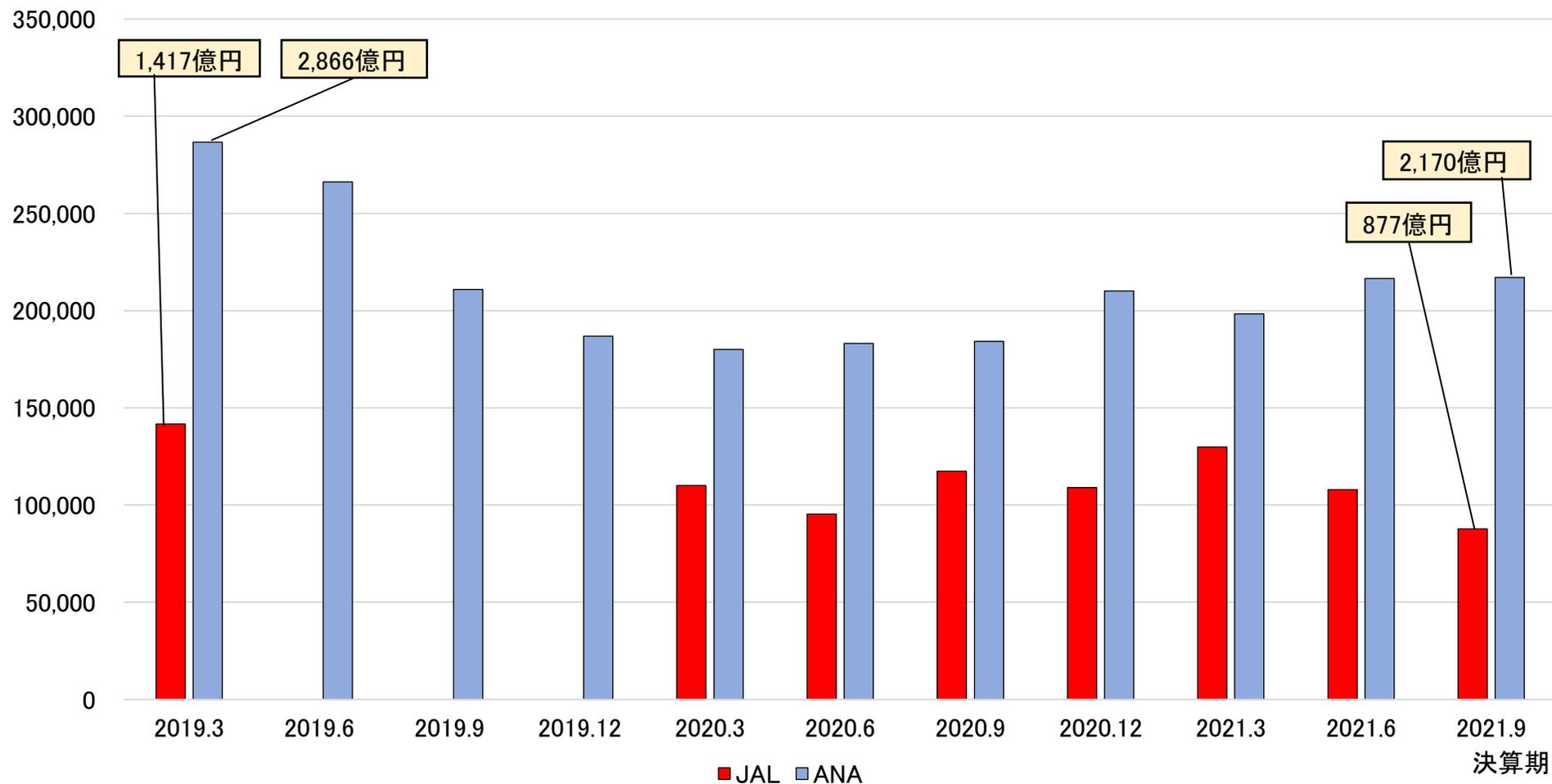
出所:各社の有価証券報告書及び決算短信をもとに作成

4. コスト削減で人員や賃金は

(1) 設備投資など

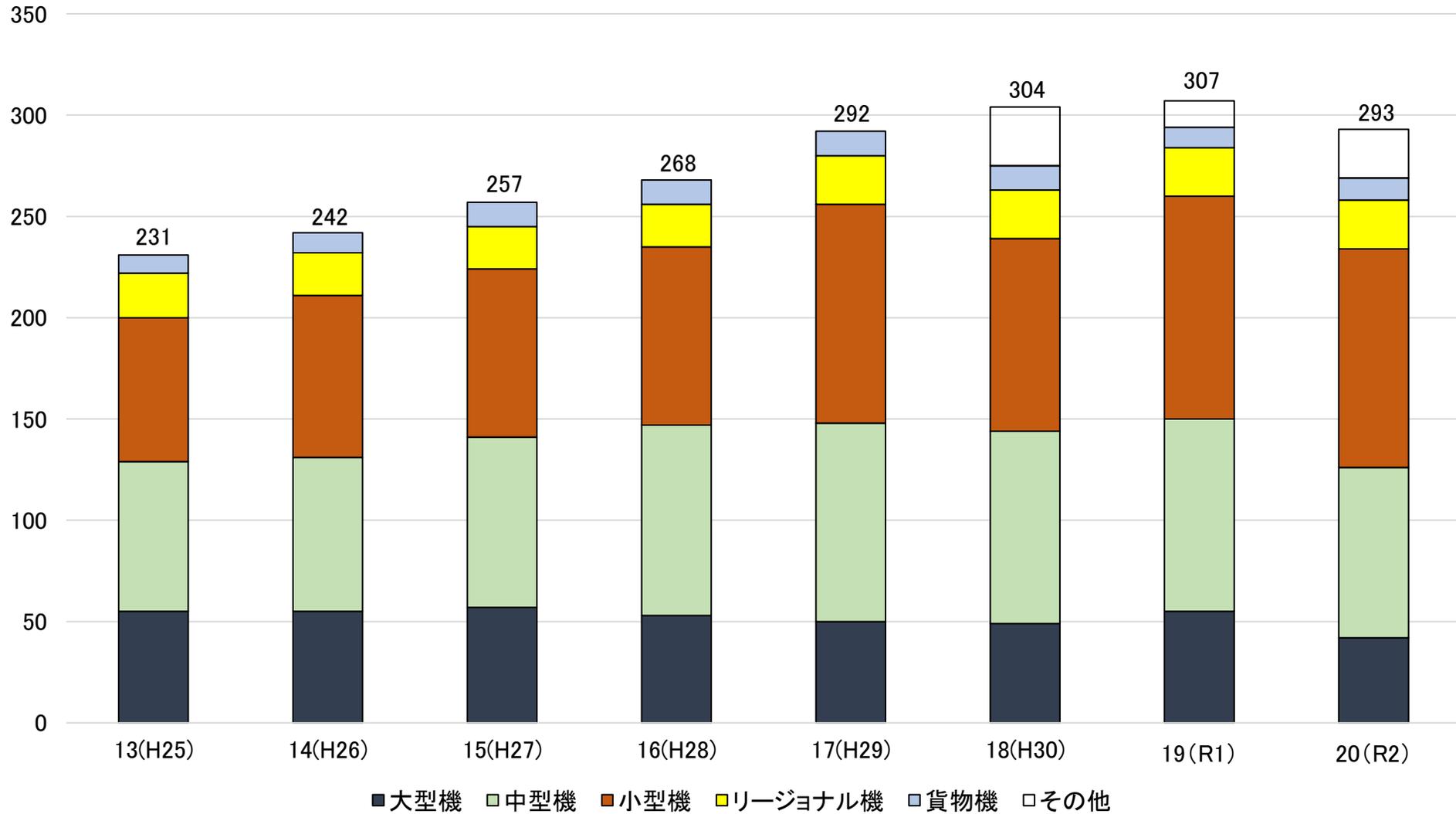
(百万円)

ANA、JALの建設仮勘定の推移

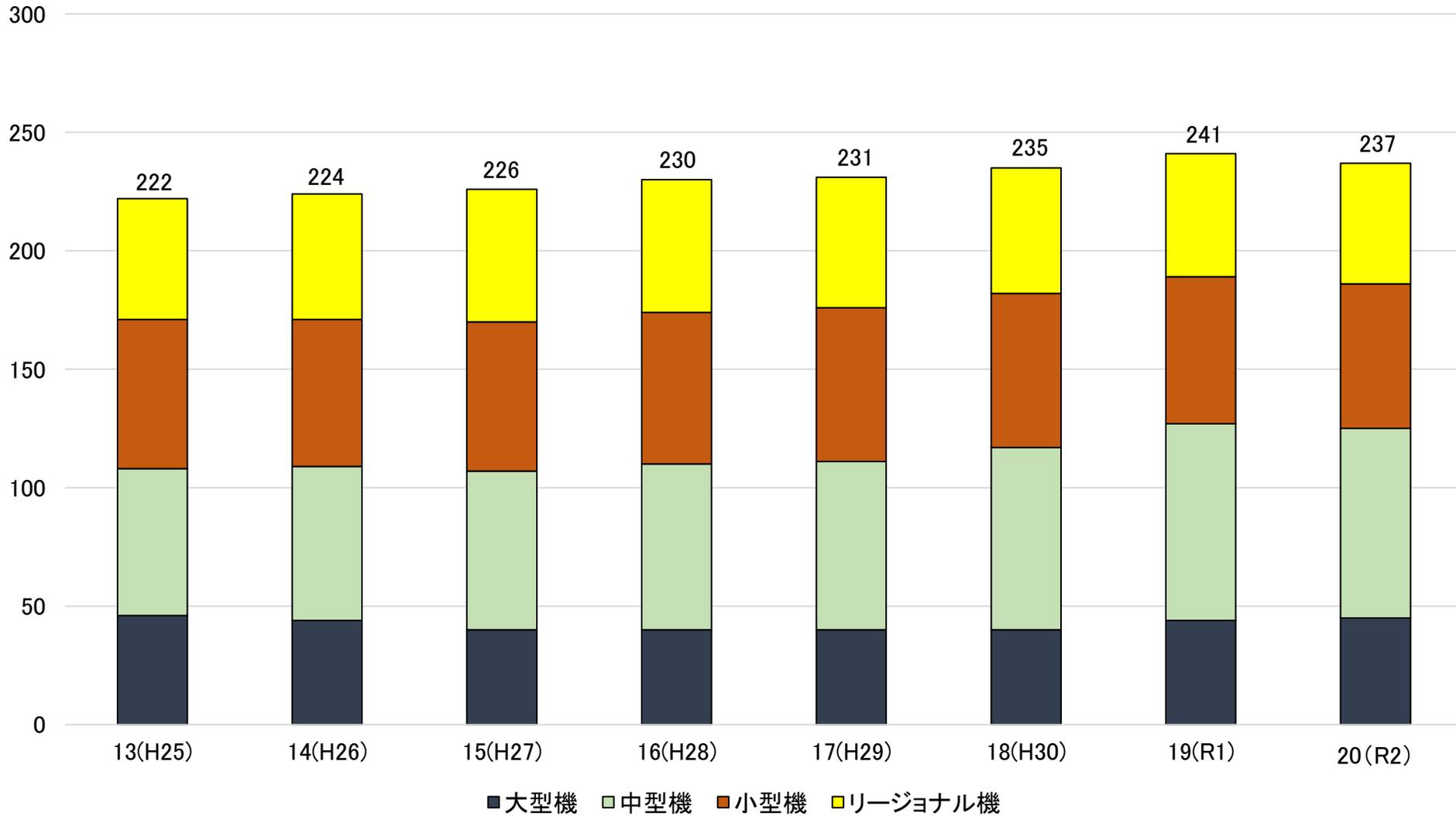


出所: 有価証券報告書、決算短信より作成。 注: JALの2019.6~2019.12については大科目で記載しているため金額が不明

ANA 保有機材の推移(含むリース機)



JAL 保有機の推移(含むリース機)

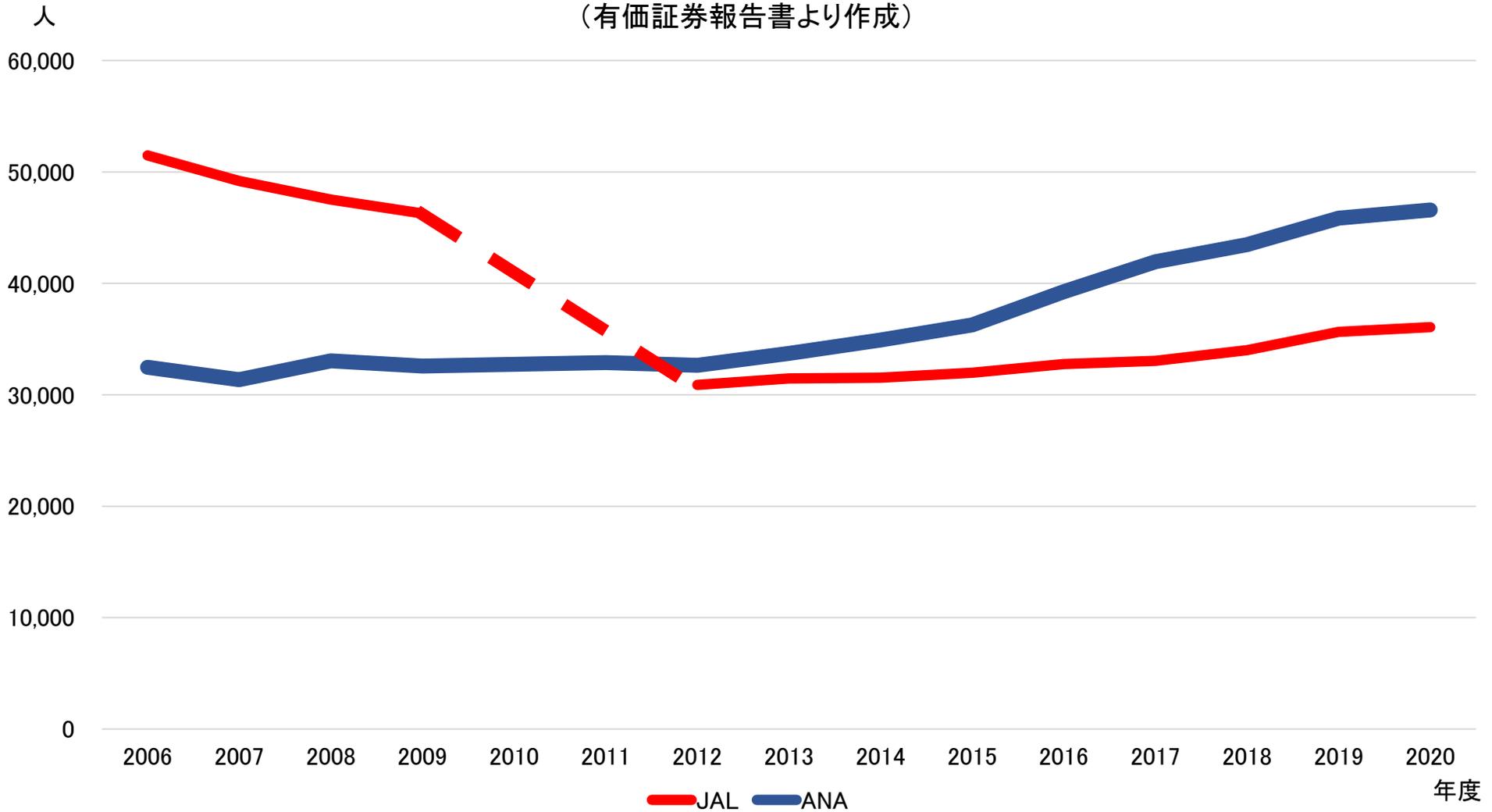


4. コスト削減で人員や賃金は

(2) 人員や賃金は

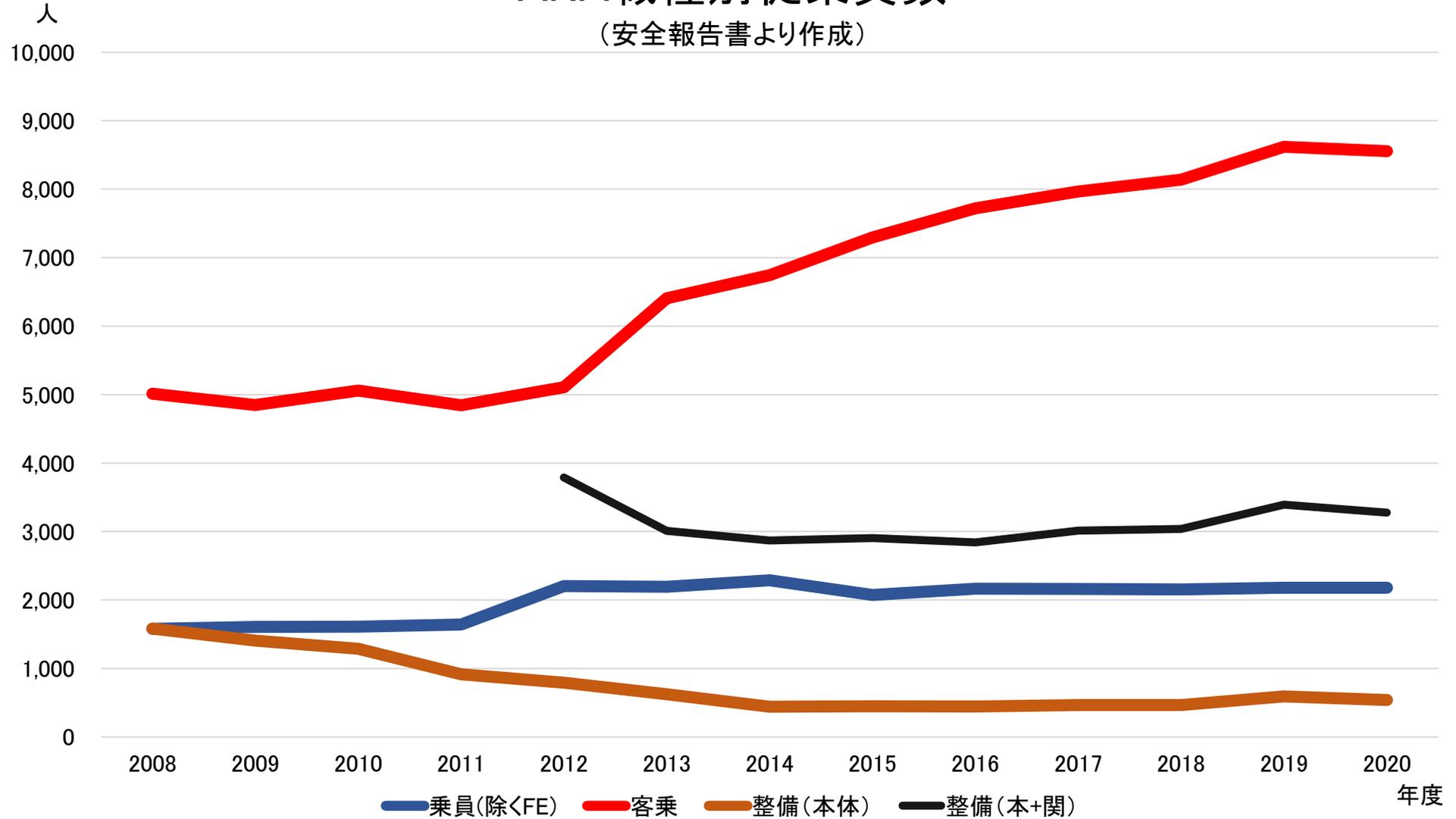
ANA・JALのグループ従業員数

(有価証券報告書より作成)



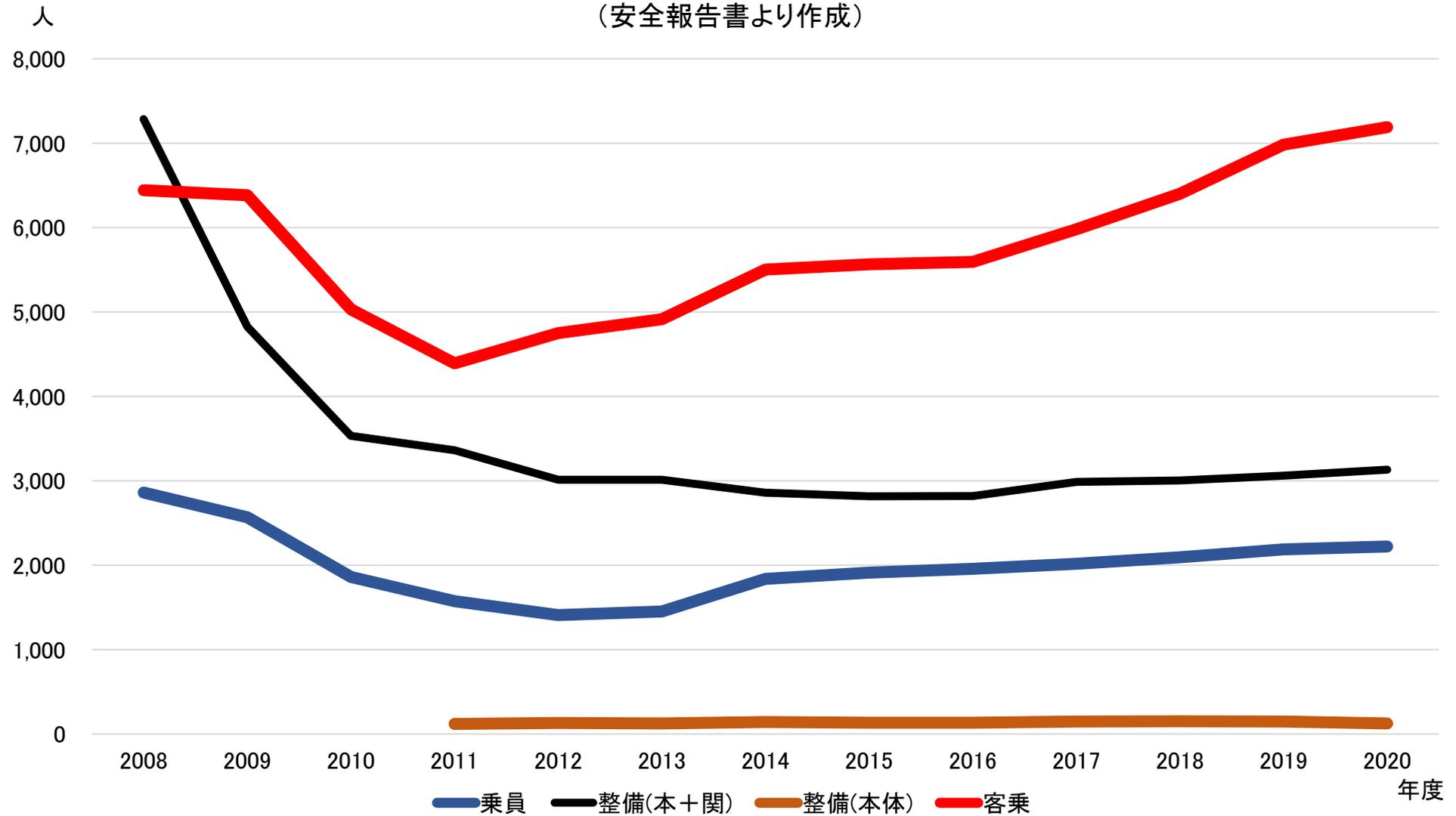
ANA職種別従業員数

(安全報告書より作成)



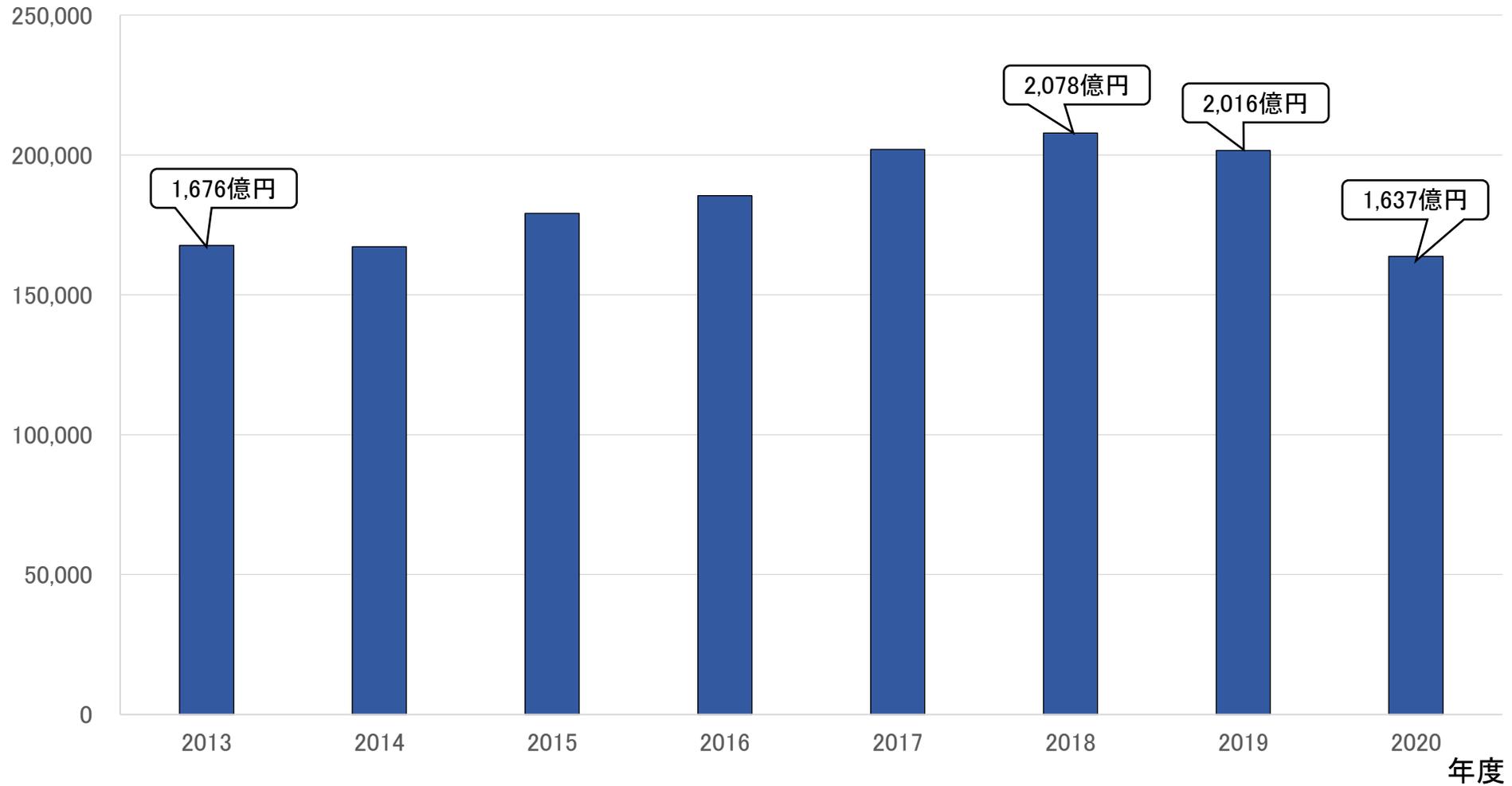
JAL職種別従業員数

(安全報告書より作成)



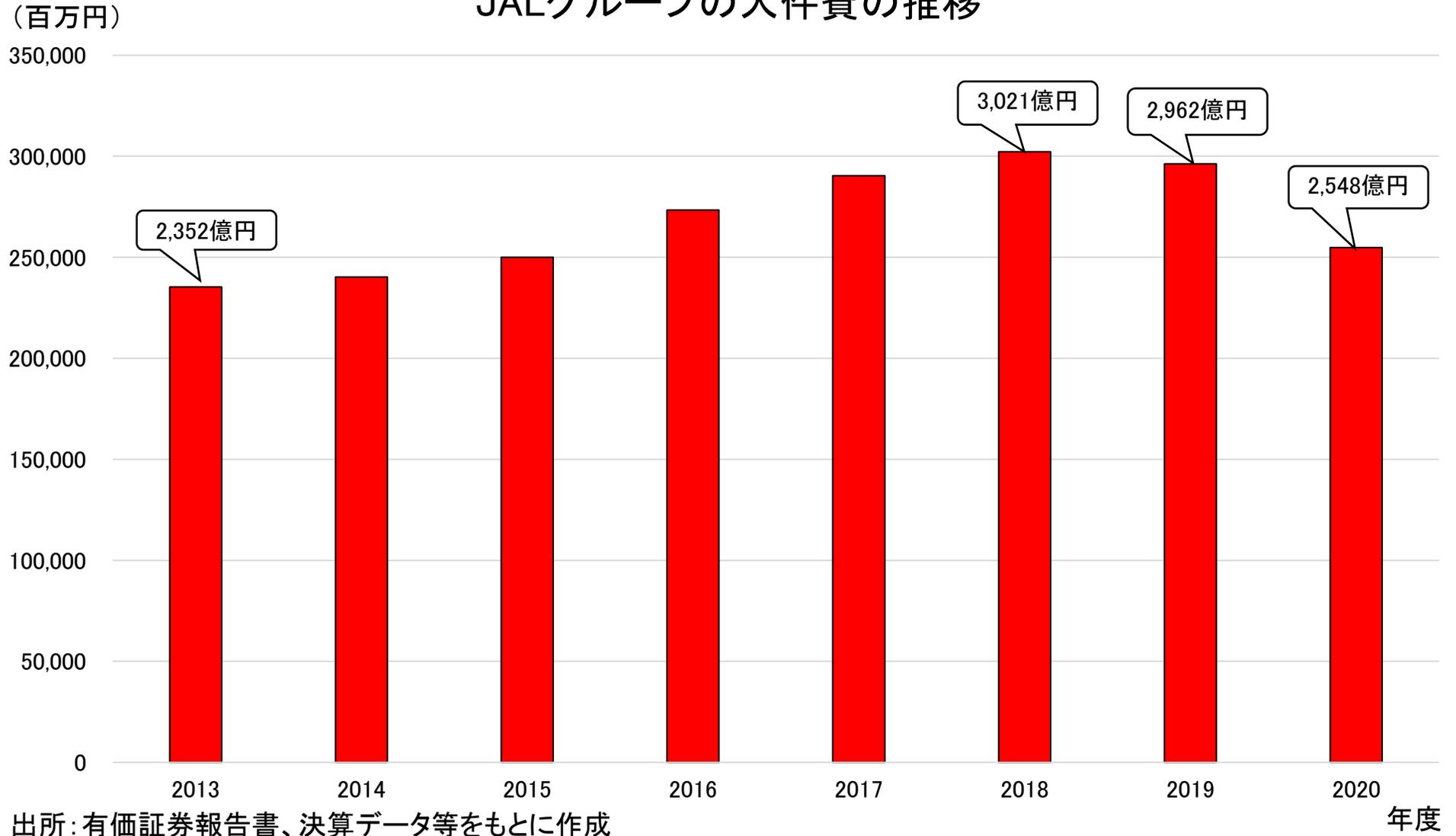
(百万円)

ANAグループ 航空運送事業(除く関連事業)の人件費の推移



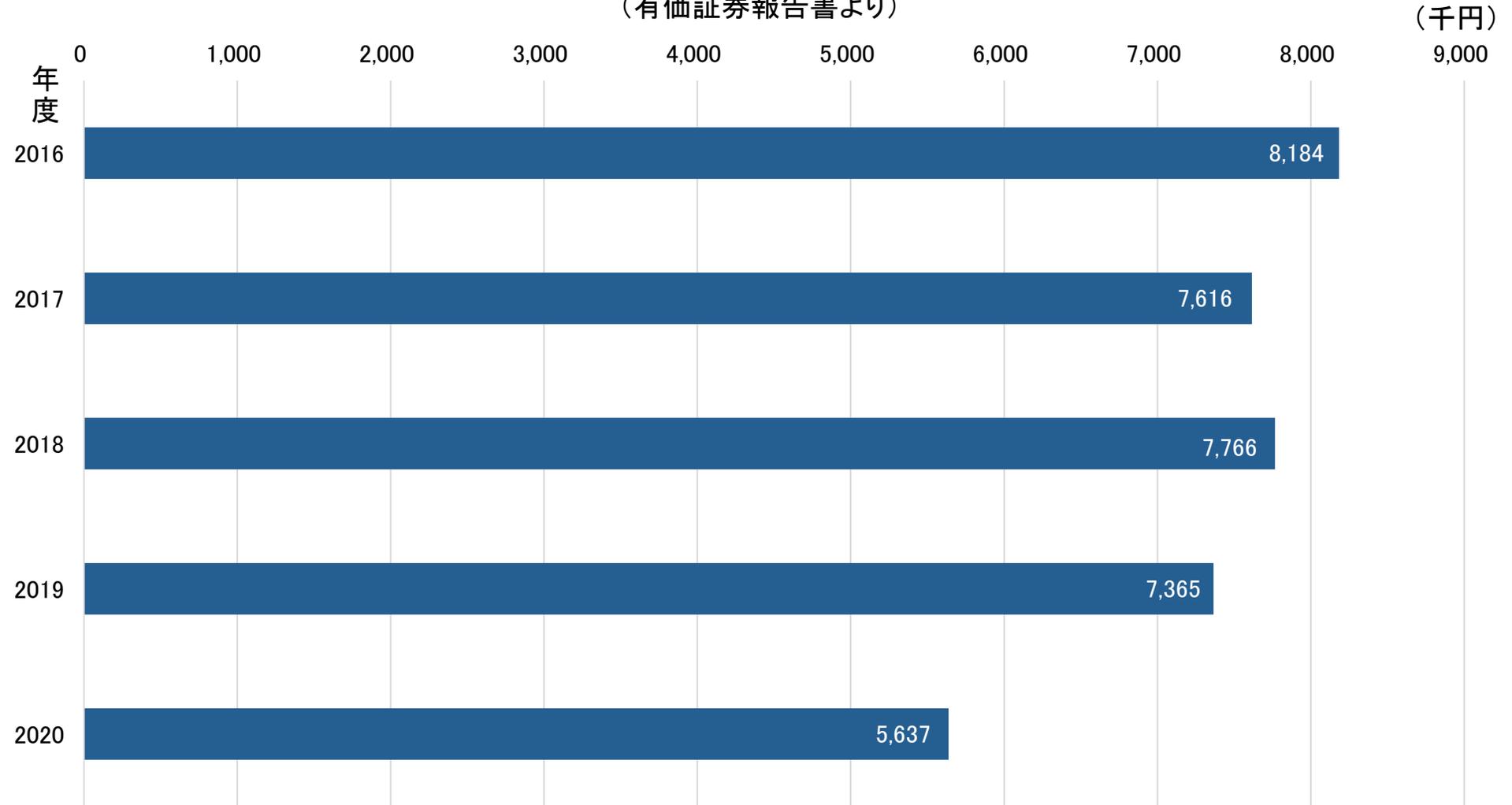
出所: 統合報告書、有価証券報告書等をもとに作成

JALグループの人件費の推移



ANAHDの平均年収の推移

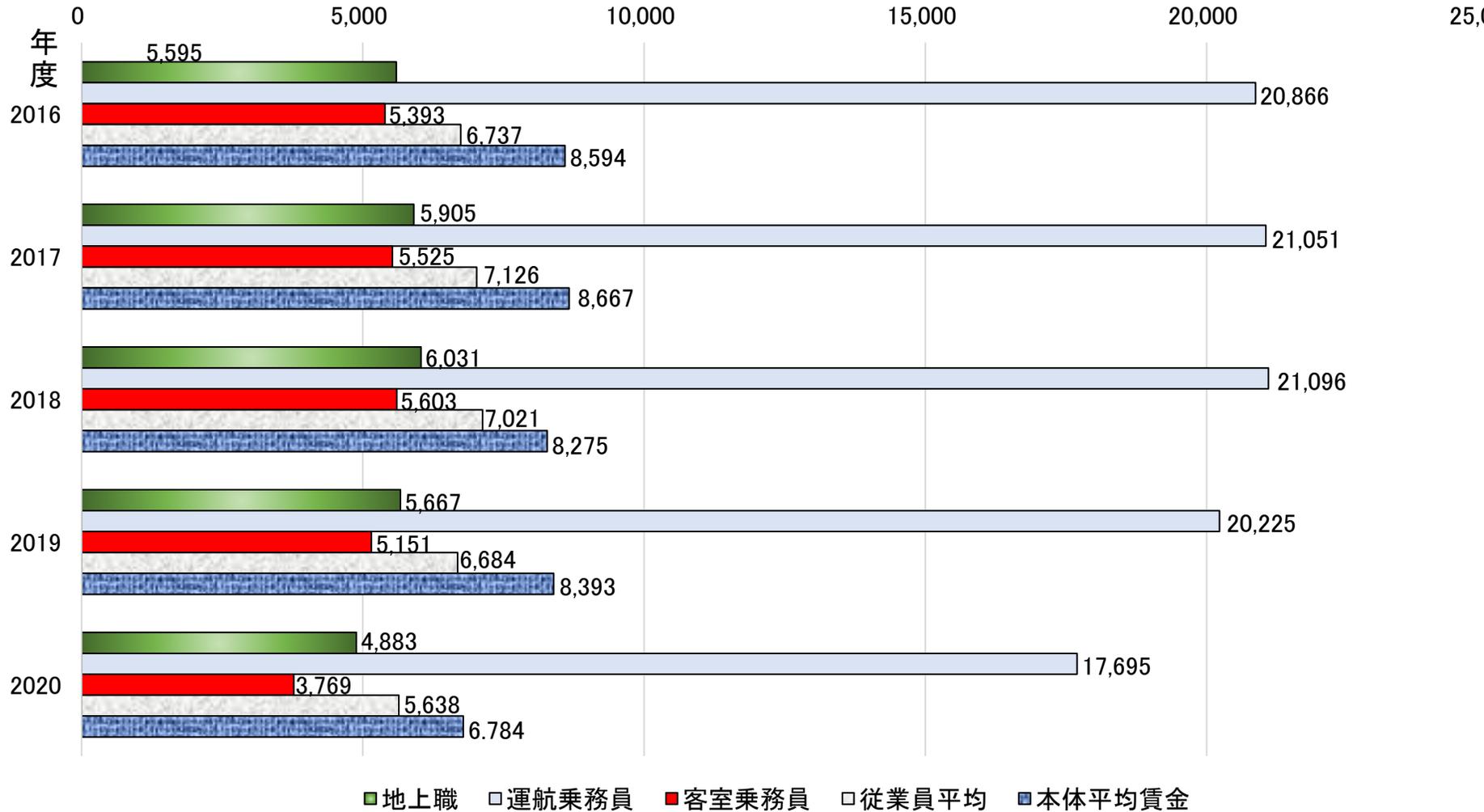
(有価証券報告書より)



JALグループ 職種別平均年収の推移

(有価証券報告書より)

(千円)
25,000



5. 今後の見通しと私たちの運動

(1) IATA等の見通し

(2) 22年度は増・収増益に踏み出す年度に

5. 今後の見通しと私たちの運動

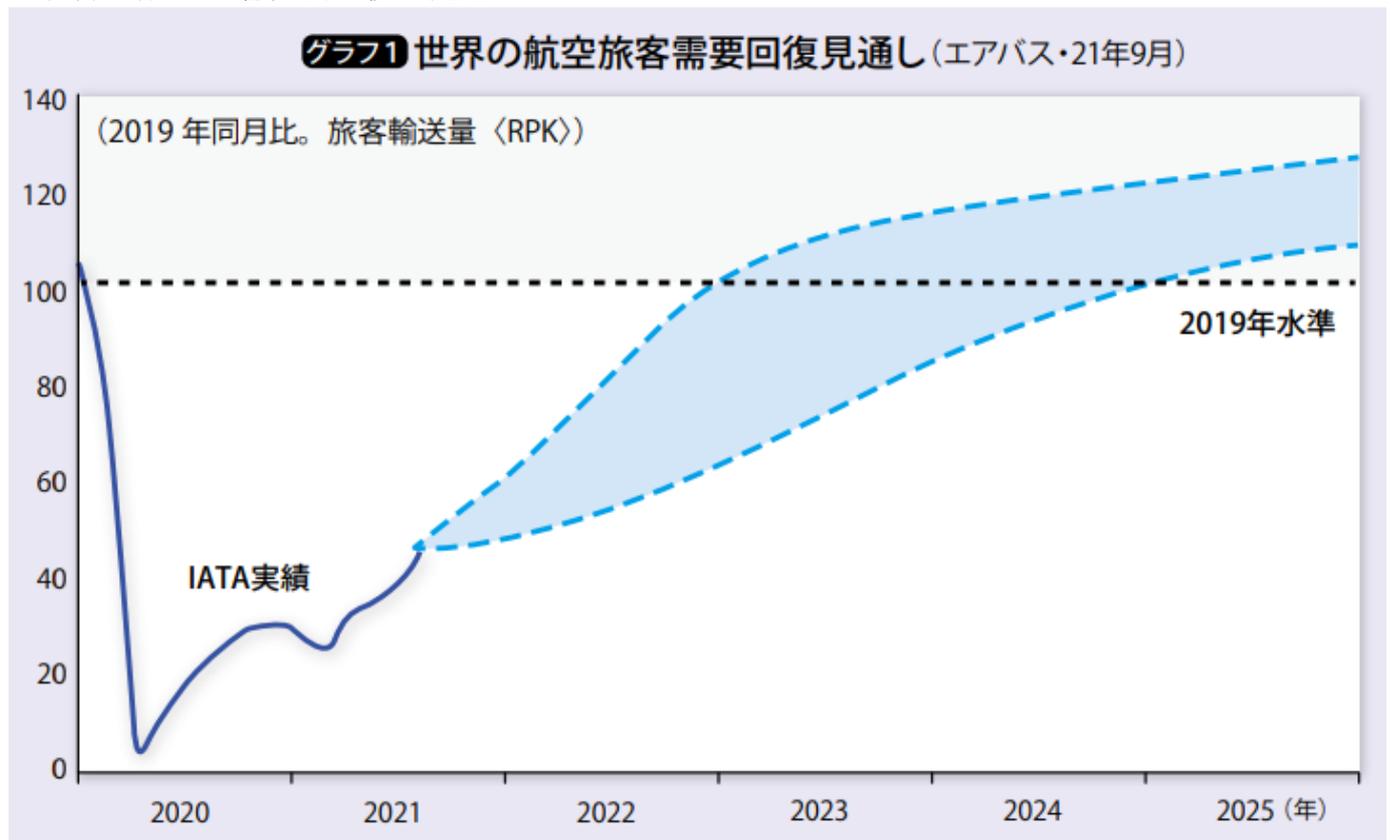
(3) 運動で重視すべき点

- 続いているコロナ感染への対応
 - ・ 感染防止対策の徹底と継続
 - ・ ワクチン接種の推進とPCR検査
 - ・ スムースな出入国の体制
- 復便・増便に対応し、安全を確保する職場体制の確立
 - ・ 人員の確保と技量の向上等
- 増収増益を目指した新たな「合理化」を許さない構え
- 自動化などの新たな課題への対応
- 安心して安全運航を支えるための労働条件の確保

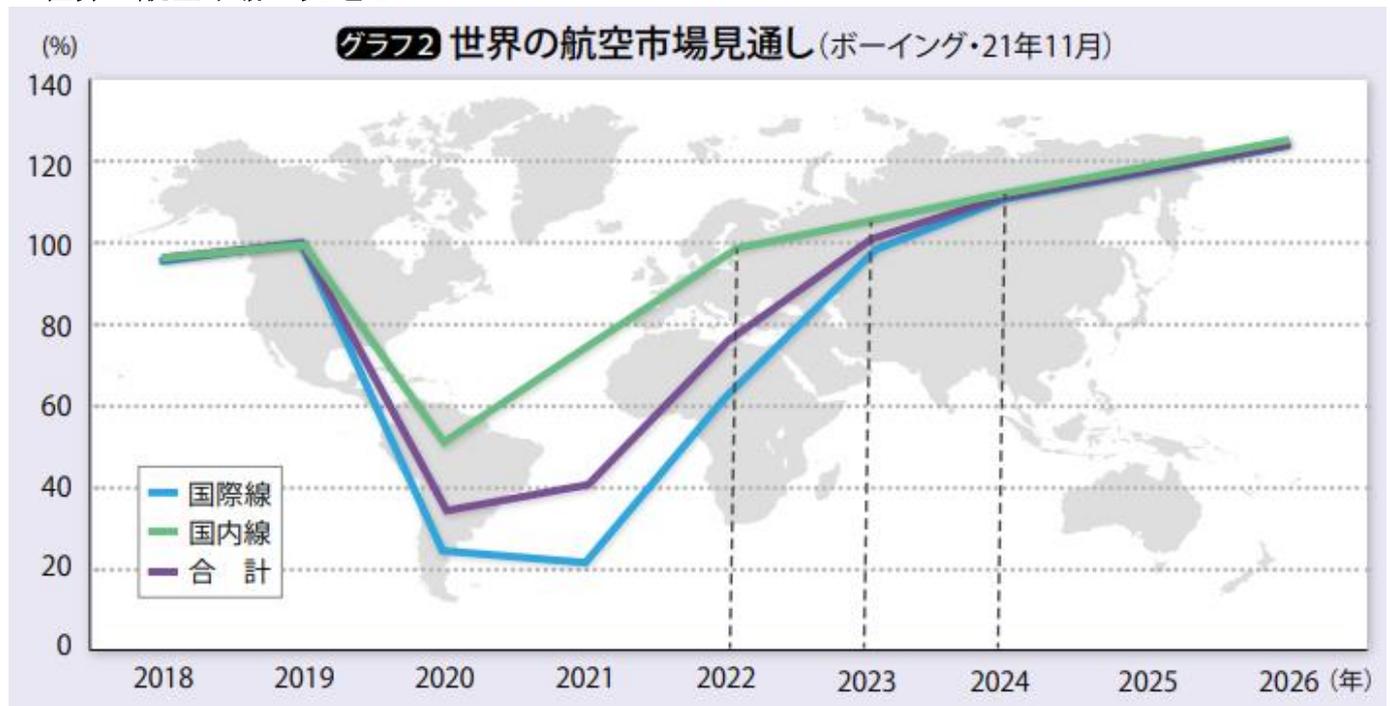
政策セミナー「外航経営分析」

★新型コロナ禍3年目の道筋 (デイリーカーゴ, 220105)

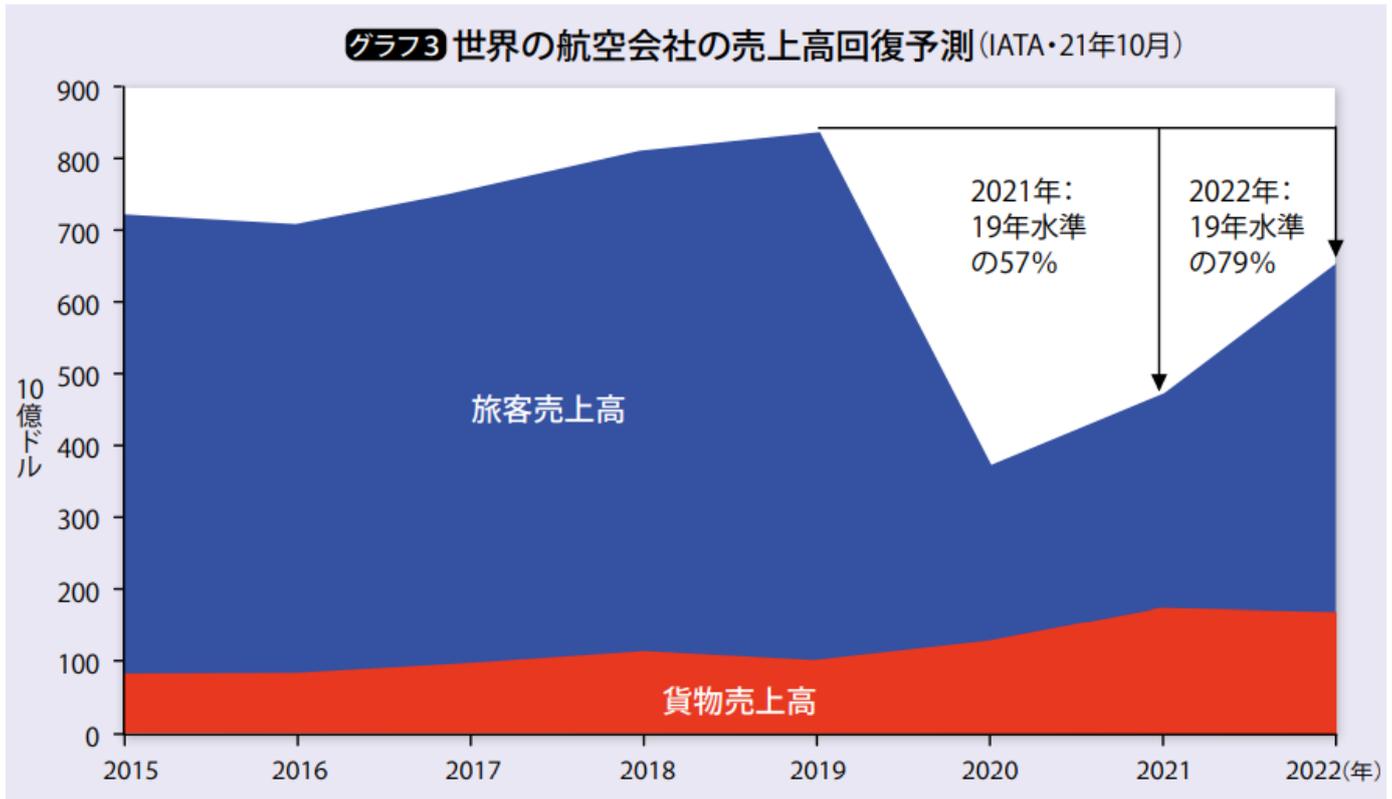
・世界の航空旅客需要回復の見通し



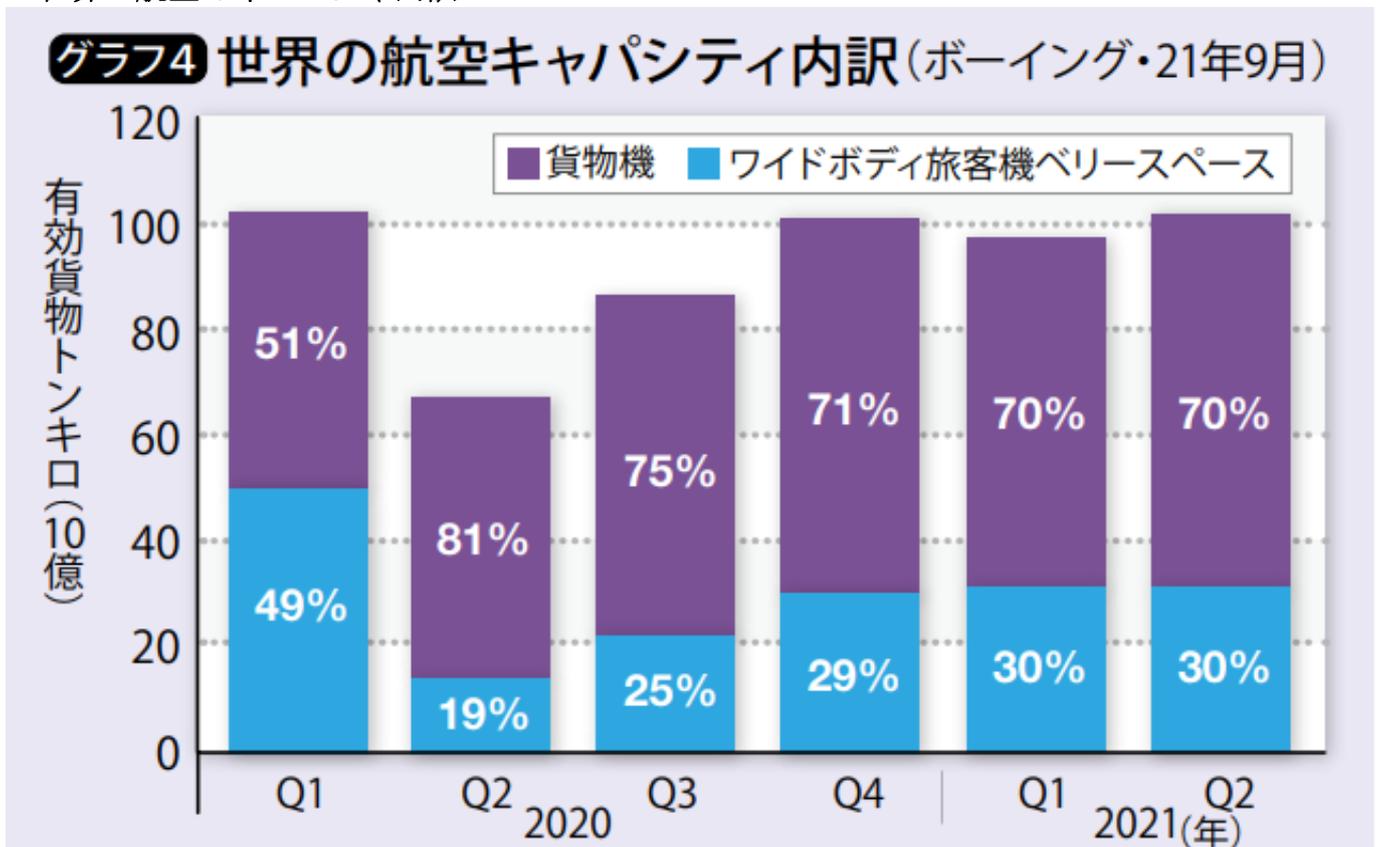
・世界の航空市場の見通し



・世界の航空会社の売上高回復予測



・世界の航空キャパシティ内訳



★シリウム社「来年末までに旅客輸送力 2021年比47%増」予想 (ウイングデイリー・211222)

・国内線旅客はコロナ前水準、国際線は2/3まで回復と予想

様々な航空データを分析しているシリウムは、2022年の旅客輸送能力(運航便座席数)について、2021年比ベースで47%増加すると予測したことを明らかにした。

さらに、世界の国内線交通量(旅客数ベース)は、旅客需要が堅調に回復するとして「2022年末までにパンデミック前の水準に回復する」と予想。

一方、国際線の交通量についても「2019年の水準の3分の2に達すると思われる」との見通しを示した。

シリウムは、今年の旅客輸送能力は2006年水準に留まる見通しにあるとしながらも、一方で来年末には2015年水準まで回復するだろうとしている。

新型コロナウイルス感染症によるパンデミックの発生で、2020年の旅客輸送力は、瞬く間に航空業界の15年分の成長を奪い去った。パンデミックは収束に向かうどころか結果として越年し、今なお航空業界は苦境に喘いでいる。年明け早々には3年目のコロナ禍へと世界は突入する見通しだが、とくに「オミクロン株」の出現によって、世界的に感染が急拡大しており、各国政府は水際対策を再び強化している。

そうしたなかシリウムのジェレミー・ボーウェン最高経営責任者(CEO)は「過去1年は増減する新規感染者、新たな変異株(最新のものではオミクロン株)、各国ごとのワクチン・プログラムの違いが課題となり、厳しい状況が続いた」とコメント。

その上で、ワクチン接種が進化した一部の国・地域で出入国規制が緩和され、感染拡大防止と経済を両立させるウィズ・コロナの社会生活へと舵を切っていることを踏まえ、「国際的な移動の経路が再開され始めたことで、回復の兆しが見えてきている」との認識を示した。

ただ、一方で「シリウムは新たな変異株の動向を継続的に注視している」ともしており、オミクロン株に警戒感を示した。

また、シリウムの予測では、2022年末までに世界の航空会社で稼働する旅客機の数は2万700機にまで回復すると予想。

この稼働機数は、パンデミック前の2019年末と比べて、数百機少ない程度に過ぎないと指摘した。

★国際線需要「米欧で7割回復」渡航条件緩和(日経.211115)

・アジアは3割届かず

米国や欧州で国際線需要の回復が鮮明になっている。

米欧を目的地とする国際線の提供座席数は12月に新型コロナウイルスの影響がなかった2019年の7割の水準まで戻る見通しだ。

一方でアジア行き路線の提供座席数は3割に届かず、明暗が分かれている。

世界全体の提供座席予定数は今年春ごろから持ち直し傾向にある。

英航空情報会社のOAGによると、21年10月には19年比50%の水準に達し、12月には60%近くに達する。

ただ、目的地別にみると回復には濃淡があり、米欧とアジアの格差が鮮明だ。

米国をはじめとした北米や欧州向けなどの路線では12月に19年の7~8割の水準にまで戻るが、アジアは23%と戻りの鈍さが際立つ。

需要をけん引するのは米国路線だ。米国を目的地とする国際線の提供座席数は12月には19年の8割まで回復する見通しだ。

米運輸保安局(TSA)がまとめる日次の空港通過人数は、直近で19年比15~20%減で推移している。コロナの感染再拡大で一時需要は落ち込んでいたが、旅客はコロナ前水準に戻りつつある。

個人の旅行需要は完全に19年の水準まで戻った。

一方、日本を目的地とした12月の国際線提供座席予定数は19年の2割程度にとどまり、全日空(ANA)と日航(JAL)の直近の国際線旅客数もそれぞれ約1割の水準だ。

中国やタイなどのアジア諸国を目的地とした12月の国際線提供座席数も19年の1~2割程度と出遅れている。航空需要の回復には片方の国が渡航制限を緩和するだけでは不十分で、もう片方の国も帰国後の隔離措置を緩和する必要がある。

ユナイテッド航空は個人と比べて回復の遅れている法人需要について、「23年にかけてアジアを除いて完全に回復するだろう」と期待を寄せる。

《国際線座席提供数2019年比%》グラフ読み取り

(2020/4)

米10% : 英10% : 仏10% : 日10% : タイ6% : 中国5%

(2020/8)

米20% : 英40% : 仏42% : 日10% : タイ7% : 中国6%

(2020/12)

米43% : 英25% : 仏30% : 日15% : タイ8% : 中国7%

(2021/4)

米43% : 英10% : 仏20% : 日15% : タイ9% : 中国8%

(2021/8)

米58% : 英43% : 仏60% : 日12% : タイ8% : 中国7%

(2021/12) 見込み

米80% : 英70% : 仏80% : 日23% : タイ19% : 中国12%

★旅客需要 2021年コロナ前 58.4%減 IATA 発表 (ウイングデイリー. 220126)

・前年比回復進むも依然コロナ前比で半数割れ

国際航空運送協会 (IATA) は、2021年暦年 (21年1~12月) 期間中における世界の航空旅客輸送実績を発表した。それによると、コロナ前の2019年実績と比較して、旅客需要を表す RPK は 58.4%減少したことが明らかになった。

2020年の RPK は 2019年と比較して 65.8%減少していたことから、一定程度、需要が回復したかたちだ。

なお、座席供給量を表す ASK は 48.8%減少。その結果、搭乗率は 15.4ポイント悪化した 67.2%に留まった。

また、国際線の RPK は 2019年比 75.5%減少した。ASK に関しては 65.3%縮小しており、搭乗率は 24ポイント悪化した 58.0%となった。

一方、国内線 RPK は 28.2%減少。ASK も 19.2%減少しており搭乗率は 9.3ポイント悪化して 74.3%となった。

《2021年の国際線実績※19年比》

- ・アフリカ=RPK: -62.8%、ASK: -55.1%、PLF: 59.5% (-12.3ポ)
- ・アジア太平洋地域=RPK: **-66.9%**、ASK: -56.7%、PLF: 62.6% (-19.2ポ)
- ・欧州=RPK: -61.3%、ASK: -51.9%、PLF: 68.6% (-16.6ポ)
- ・ラテンアメリカ=RPK: -47.4%、ASK: -43.9%、PLF: 77.3% (-5.2ポ)
- ・中東=RPK: -69.9%、ASK: -55.5%、PLF: 51.5% (-24.8ポ)
- ・北米=RPK: -39%、ASK: -29.9%、PLF: 73.8% (-11ポ)

《2021年の国内線実績※19年比》

- ・豪州=RPK: -62.4%、ASK: -50.4%、PLF: 61.2% (-19.6ポ)
- ・ブラジル=RPK: -27.2%、ASK: -25.1%、PLF: 80.4% (-2.3ポ)
- ・中国=RPK: -24.4%、ASK: -8.9%、PLF: 70.2% (-14.4ポ)
- ・インド=RPK: -41.8%、ASK: -28.8%、PLF: 71.4% (-15.9ポ)
- ・日本=RPK: -57.9%、ASK: -38.3%、PLF: 50.4% (-23.4ポ)
- ・ロシア=RPK: +24.2%、ASK: +19.4%、PLF: 86.5% (+3.4ポ)
- ・米国=RPK: -23.8%、ASK: -16.7%、PLF: 78% (-7.3ポ)

《2020年12月の国際線実績※19年比》

- ・アフリカ=RPK: -60.5%、ASK: -54.9%、PLF: 63.3% (-8.9ポ)
- ・アジア太平洋地域=RPK: **-87.5%**、ASK: -79.7%、PLF: 50.4% (-31.4ポ)
- ・欧州=RPK: -41.5%、ASK: -33.3%、PLF: 73.4% (-10.3ポ)
- ・ラテンアメリカ=RPK: -40.4%、ASK: -40.0%、PLF: 81.3% (-0.6ポ)
- ・中東=RPK: -51.2%、ASK: -42.8%、PLF: 66% (-11.4ポ)
- ・北米=RPK: -41.7%、ASK: -31.6%、PLF: 72.2% (-12.5ポ)

《2020年12月の国内線実績※19年比》

- ・豪州=RPK: -60.4%、ASK: -36.3%、PLF: 51.5% (-31.4ポ)
- ・ブラジル=RPK: -3.8%、ASK: -1.8%、PLF: 82.3% (-1.7ポ)
- ・中国=RPK: -39.6%、ASK: -22.1%、PLF: 63.4% (-18.4ポ)
- ・インド=RPK: -12.8%、ASK: -3.6%、PLF: 79.8% (-8.4ポ)
- ・日本=RPK: **-25.9%**、ASK: -14.8%、PLF: 60.7% (-9.1ポ)
- ・ロシア=RPK: 23.2%、ASK: 9.4%、PLF: 87.6% (9.9ポ)
- ・米国=RPK: -13.1%、ASK: -9.0%、PLF: 82% (-3.9ポ)

【米系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★米航空3社10~12月期「再び赤字転落」(日経. 220121)

・旅客「春には持ち直す」

米航空大手の回復が足踏みしている。

出そろったアメリカン航空など米航空大手3社の2021年10~12月期の決算は、最終損益が計19億8500万ドル(約2300億円)の赤字となった。

新型コロナウイルスの変異株「オミクロン」の感染拡大が旅客需要に水を差したほか、燃料費高騰が収益を圧迫した。

各社は22年春には再び回復軌道に乗ると見込むが、足元での人手不足が影を落とす。

合計の最終赤字は3四半期ぶりだ。

前年同期(計48億ドルの赤字)より赤字幅は縮小したが、アメリカン、ユナイテッド航空、デルタ航空3社そろって赤字に転落した。

20日発表のアメリカンの最終損益は9億3100万ドルの赤字(前年同期は21億7800万ドルの赤字)だった。

3社合計の売上高はコロナ前だった19年10~12月比で19%減の270億ドルだった。

四半期の売上高はコロナ禍に入った20年1~3月以来で最大だ。「休暇需要のピーク時にオミクロンが急速に広がった」(デルタのエド・バステアン最高経営責任者=CEO)ことが回復を遅らせたが、それまでの米国内線の復調が国際線の低迷を補った。

21年通期での最終損益は3社合計で36億ドルの赤字だった。赤字は2期連続。

リーマン危機時を上回る赤字額を出した20年(283億ドルの赤字)と比べれば大幅に縮小した。

「春には需要が持ち直し、**22年通期では一定の利益**を出せるだろう」(デルタのバステアン氏)。**ユナイテッドも2022年4~6月期以降は黒字を見込む。**

米国ではオミクロンの感染がピーク超えの兆しも見せており、**各社は2022年の需要を強気にみる。**

アメリカンのロバート・イソム社長は「予約は急速に持ち直している。特に**米国内線や(中南米など)短距離国際線の観光需要はほぼ100%回復**した」と手応えを示す。

回復軌道の重荷となるのが、燃料費の高騰と人手不足だ。

アメリカンでは21年10~12月期、前年同期と比べ1ガロン当たりの燃料費が2.36ドルと86%上昇した。ユナイテッドやデルタも上昇しており「短期的には収益の重荷になる」(アメリカン幹部)。

・**時給を5割増やします**

ある大手では最近、**客室乗務員**向けにこんな案内が目立つようになった。時給を上乗せして人が足りない便の募集をかけているという。

JPモルガン航空アナリストは「オミクロンは、コロナが初めて操業に負担をかけた事例だ」と指摘する。

従業員が感染して欠勤するなどして、12月下旬の休暇シーズンで各社は数千便の欠航を余儀なくされた。

労働市場が逼迫するなか、パイロットが足りず地方路線の便数を減らす動きも出てきている。

アメリカンの21年末時点の従業員は12万3400人と前年から2割増えた。22年はさらに1万8000人採用する計画を明らかにし、人手確保を急ぐ。

《アメリカン航空》AAL

★アメリカン「**完全回復の見込み2023年以降に延期**」(flightglobal.220121)

アメリカン航空は、パンデミックの悪化から完全に回復すると予想される時期を、2023年以降に延期しました。同航空はこれまで、今年中に事業が完全に回復すると予想していました。

しかし、新しい**Covid-19亜種とボーイング787の納入の遅れ**により、再評価を余儀なくされている。

「2023年に向けて、それは間違いなく可能です」と、アメリカン最高財務責任者デレク・カー氏は、コビット2019年以前の基準まで回復する見込みであることについて述べている。

もし(2023年に)そこに到達しないとしても、非常に近いところまで行くだらう。

ビジネス旅行の需要は引き続き遅れており、特にアメリカンの最大手企業アカウントからの予約は遅れていると述べた。

ボーイング社による新型機787の納入が遅れているため、2022年のフライトを削減することを余儀なくされている。

同航空は2022年に20億ドルの損失を出した。

1月と2月は赤字が続くが、**3月には黒字に転じる見込み。**

★アメリカン2021年12月期決算

アメリカン「政府42億ドル援助でも**2021年20億ドル損失**」(flightglobal.220120)

・**第4四半期9億3100万ドル赤字**

アメリカン航空は2021年、**米政府から42億ドルの援助**を受けたにもかかわらず20億ドルの損失を出し、2022年初頭の収益は引き続き2019年の数字に大きく遅れると予測している。

アメリカン航空の2021年の業績の締めくくりは、テキサス州フォートワースを拠点とする航空会社が1月20日に発表した、第4四半期の9億3100万ドルの赤字だった。

この決算は、航空需要が2020年の谷から顕著に回復したものの、パンデミック前の水準を大幅に下回る1年間を反映している。

アメリカン航空の2021年の**営業収益は前年比72%増の299億ドル**、営業費用は前年比11%増の309億ドルに急増しました。

2021年にアメリカンが記録したキャパシティは、2020年から50%増の2150億(ASM)利用可能座席マイル。これは、パンデミック前の2019年のキャパシティからまだ4分の1減少しています。

アメリカンの2021年第4四半期の9億3100万ドルの損失は、2020年同期の22億ドルの損失から改善された。

アメリカンは第4四半期の営業収益が94億ドルで、2020年の2倍以上となった。

2021年第4四半期の営業費用は1年で56%急増し、102億ドル。

アメリカンは昨年、パンデミック関連の政府支援として42億ドルを受け取った。

2022年第1四半期、アメリカンは**2019年第1四半期の収入より20~22%減**、**キャパシティは8~10%減**になると予想している。

1月と2月は赤字で、3月に黒字に転換すると予想していると、最高財務責任者のデレク・カー氏は言う。

★アメリカン 10-12月「貨物売上2割増」(デイリーカーゴ. 220125)

アメリカン航空の2021年10~12月期の貨物事業売上高は前年同期比19.6%増の3億4100万ドル(約388億円)となった。貨物輸送量は11.7%増の4億8500万トンマイル、単価(トンマイルあたり)は7.1%増の70.28セントだった。

10~12月期の全体の売上高は約2.3倍の94億2700万ドル。貨物事業以外の売上高は、旅客事業が約2.6倍の83億8200万ドル、その他事業が27.7%増の7億400万ドル。営業損益は7億8000万ドルの赤字(前年同期は25億1500万ドルの赤字)、純損益は9億3100万ドルの赤字(同21億7800万ドルの赤字)。

21年1~12月期の全体の売上高は72.4%増の298億8200万ドル。事業別の売上高は、旅客事業が79.5%増の260億6300万ドル、貨物事業が70.8%増の13億1400万ドル、その他事業が22.2%増の25億500万ドル。営業損益は10億5900万ドルの赤字(前年は104億2100万ドルの赤字)、純損益は19億9300万ドルの赤字(同88億8500万ドルの赤字)だった。

《会社ホームページ引用》【DeepL 翻訳】

・第4四半期の売上高は94億ドルで、2019年の同時期に対して17%減少し、利用可能なシートマイル(ASM)の合計が2019年の同時期に比べて13%減少しました。

・第4四半期の純損失は9億3,100万ドル。ネット特殊項目除外の第4四半期の純損失は9億2,100万ドルでした。

・20億ドルの通期純損失。ネット特殊項目除外の通期純損失は54億ドルでした。

・2021年には、他のどの米国の航空会社よりも多い1億6,500万人以上の乗客を安全に輸送しました。

・第4四半期は、会社史上最高の年末流動性である158億ドルの利用可能な流動性で終了しました。

(注)

2021年に44億ドルの税引き前純額特別項目を計上した。メインラインの営業特別項目には、主に42億ドルの給与支援プログラム(PSP)資金援助が含まれており、自発的な早期退職プログラムを選択した特定のチームメンバーに関連する1億6,800万ドルの給与と医療費の一部を相殺しました。

地域営業の特別項目には、主に5億3,900万ドルのPSP資金援助が含まれており、2021年第4四半期に10%の資格を持つ地域航空会社の適格なキャプテンに支払われた現金保持ボーナスを提供する地域パイロット保持プログラムに関連する6,100万ドルの請求によって相殺されました。

【2021/2020/2019「1-12月期」運送実績】

AAL「1-12月期」運送実績	2019	2020	2021
Passenger enplanements(thousands) 搭乗旅客数	215182	95324	165682
Available seat-miles(millions) 有効座席マイル	285088	143167	214535
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	241252	91825	161538

【2021/2020/2019年間決算対比】(1-12月)

《アメリカン航空》(単位:百万ドル)	2019	2020	2021
営業収入合計 Total Operating Revenues	45768	17337	29882
(旅客) Passenger	42010	14518	26063
(貨物) Cargo	863	769	1314
(その他の収入) other revenues	2895	2050	2505
営業経費合計 Total Operating Expenses	42703	27758	30941
(燃料等) Aircraft Fuel	7526	3402	6792
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	12609	11229	11817
(整備等) Maintenance, materials and repairs	2380	1583	1979
(販売手数料等) selling expense	1602	666	1098
(運航委託燃油費) Regional expenses fuel	1869		
(運航委託その他) Regional expenses other	5296	2637	2888
(減価償却) Depreciation and amortization	1982	2040	2019
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	2055	2004	2619
(機材リース) Aircraft rentals	1326	1341	1425
(特別課金) Special item, net	635	-657	-4006
(その他の支出) Other operating expenses	5087	3186	3994
営業損益 Operating Income	3065	-10421	-1059
運航以外損益 total non-operating expense, net	-809	-1032	-1489
(利子所得) Interest income	127	41	18

(支払利息) Interest expense, net	-1095	-1227	-1800
(その他) other incom, net	159	154	293
税引前損益 Income before income taxes	2256	-11453	-2548
(所得税) Income tax provision	570	-2568	-555
純損益 Net income	1686	-8885	-1993

〈AA 2021「1-12月期」決算の特徴〉

- ・大幅に前年度比で改善だが、最終赤字となっている。
- ・政府 42 億ドル援助でも赤字と報道されている。

★アメリカン航空「政府支援により第3四半期は黒字化」(flightglobal.211022)

- ・ビジネストラベルは依然 50%減

アメリカン航空は、米国政府のパンデミック関連の援助のおかげで 2021 年の第 3 四半期も黒字を維持し、幹部は 2022 年にはビジネス旅行が回復すると予測しています。

第 3 四半期に 1 億 6900 万ドルの利益を上げましたが、これは米国政府によるパンデミック関連の給与補助 9 億 9200 万ドルを含んだ場合です。

これらの資金とその他の特別項目を除いた場合、6 億 4100 万ドルの損失を計上したことになります。

「これは、2020 年初頭にパンデミックが始まって以来、四半期ごとの最小の損失です」と述べています。

2020 年の第 3 四半期に 24 億ドルの損失を出し、パンデミック前の 2019 年の同時期には 4 億 2500 万ドルの利益を得ていました。

第 3 四半期の売上高が 90 億ドルとなり、2020 年の比較可能な数字の約 3 倍となりました。

第 3 四半期の営業費用は、前年同期比 39%増の 84 億ドルを計上しました。

国内レジャー旅行事業が第 4 四半期に 2019 年の水準を上回ると予想しています。

しかし、国内ビジネス旅行部門は、2019 年の基準の約半分にとどまっていると言います。

国内観光旅行は、7 月には Covid 以前の 64%まで急上昇しており、この急上昇によりアメリカン航空は 7 月に黒字化し、アメリカン航空の長期的な回復の兆しがあると考えていると述べています。

7 月のビジネストラベル収入の急増は、ビジネストラベルが戻りたがっていることを示しています。

同社の「最大手企業のお客様は、2021 年からの移行に伴い、より本格的にオフィスや旅行に戻ってくるでしょう」とのこと。

2022 年末までにビジネス収入が月次ベースで 2019 年の水準に完全に回復すると引き続き予想しています。

2021 年第 4 四半期の収益が 2019 年第 4 四半期の収益よりも約 20%減少し、キャパシティ（利用可能座席マイル数）は 2019 年の数字よりも 11~13%減少すると予想しています。

【2021/2020/2019 決算対比】(1-9 月) 注：1 米ドル 111.9 円(2021.10.08)

《アメリカン航空》(単位：百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	20455	13309	34455
Passenger	17682	11328	31663
Cargo	973	484	647
営業経費合計 Total Operating Expenses	20734	21215	32119
(燃料等) Aircraft Fuel	4596	2703	5710
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	8611	8592	9509
Regional expenses:	2148	2161	5582
Maintenance, materials and repairs	1383	1253	1745
Selling expenses	745	540	1194
Special items, net	-3986	-657	487
Other	2784	2567	3859
Depreciation and amortization	2784	1557	1469
営業損益 Operating Income	-279	-7906	2336
税引前損益 Income before income taxes	-1357	-8644	1685
(所得税) Income tax provision	-296	-1937	413
純損益 Net income	-1061	-6707	+1272

注：リージョナル(地域航空)の費用に関する定義が一部変更され、昨年度実績が異なっている

〈AAL 2021 年度(1-9 月)決算の特徴〉

- ・依然として 9 カ月決算は赤字だが、直近 3 カ月決算は黒字化した
- ・政府支援、早期退職、減損費用など事業以外の収支が反映されている

【2020/2019「1-9 月期」運送実績】

AAL「1-9 月期」運送実績(mainline)	2021	2020	2019
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	153431	109948	187848

Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	112555	70523	161184
Passenger load factor (percent)	73.4	64.1	85.8

【2021/2020/2019 決算対比】(7-9月)

《アメリカン航空》(単位:百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	8969	3173	11911
営業経費合計 Total Operating Expenses	8374	6044	11103
営業損益 Operating Income	595	-2871	808
税引前損益 Income before income taxes	206	-3095	557
(所得税) Income tax provision	37	-696	132
純損益 Net income	169	-2399	425

(特記事項) 決算および資産

・2021年第3四半期の営業特別項目(純額)には、主に給与支援プログラム(PSP)による支援金9億9,200万ドルが含まれています。また、2021年3月期第3四半期から9ヶ月間の主要な営業特別項目(純額)には主にPSPによる資金援助42億ドルが含まれていますがCOVID-19パンデミックによる事業縮小の結果、自主的な早期退職プログラムを選択した一部の社員に関連する給与および医療費1億6800万ドルで一部相殺されています。

・主に当社の希望退職制度に関連する給与・医療費の現金支払額は、2021年第3四半期および9ヶ月間で、それぞれ約1億9000万ドルおよび4億8000万ドルでした。

・機材の減損費用は、主にCOVID-19パンデミックによる航空旅客数の激減に伴い、一部の航空機を計画よりも早く退役させたことによるものです。2020年に退役した主力航空機には、当社のエアバスA330-200、ボーイング757、ボーイング767、エアバスA330-300、エンブラエル190の全機材が含まれます。2020年第3四半期の機体減損費用には、現金支出を伴わないエアバスA330-200型機および予備部品の評価損7億900万ドルと、主にリース返却などの費用として現金支出3,300万ドルが含まれています。2020年9月期の航空機の減損費用には、現金支出を伴わない幹線用航空機および予備部品の評価損14億ドルと、主に使用権資産の減損およびリース返却費用のための現金支出1億200万ドルが含まれています。

・2021年第3四半期の地域別営業特別項目(純額)には、主に1億2,800万ドルのPSPによる資金援助が含まれていますが、地域別パイロット保持プログラムに関連する6,100万ドルの費用で一部相殺されています。

・2020年第3四半期の地域別営業特別項目(純額)には、主に2億2,800万ドルのPSPによる資金援助が含まれています。2020年9ヶ月間の地域別営業特別項目(純額)には、PSPによる資金援助4億4,400万ドルが含まれていますが、COVID-19パンデミックによる航空旅客数の激減に伴い退役したエンブラエル140型機およびボンバルディアCRJ200型機に関連する地域用航空機およびスペアパーツの評価損1億1,700万ドル(現金支出を伴わない)で一部相殺されています。

《ユナイテッド航空》UAL

★ユナイテッド航空 2022年「2019年比で供給減」見込む(デイリーカーゴ.220121)

ユナイテッド航空は2022年1~3月期の供給が2019年同期と比べて16~18%減の水準になりそうだ、と発表した。総事業売上高は20~25%減を見込んでいる。通年の供給も19年の水準を下回る見通し。

21年10~12月期決算に合わせて22年見通しを公表した。現在はオミクロン株の影響を受けていることが懸念材料である一方、春から夏、それ以降の回復に期待を寄せていると説明した。

さらに最新技術への投資、プロセス改良、革新的な事業戦略の履行を通じて、これまで以上に顧客対応力を高め、効率的な運営を展開するための準備に取り組んでいることを報告した。

★ユナイテッド地域航空「乗員不足で更に路線削減の見込み」(flightglobal.220121)

ユナイテッド航空は、リージョナル航空機の深刻なパイロット不足のため、今後数ヶ月のうちに二次都市への路線をさらに削減する可能性が高い。

最高商務責任者は、これまでに20都市で減便を行い、今後さらに路線の縮小が進むと述べた。

「我々はこれらの地域社会への影響を知っており、前もって警告している」と彼は言う。

しかし、メインライン機ではなく、リージョナル機でパイロット不足に直面しており、その不足は2022年の残りを含め、しばらく続くと予想しています。

ユナイテッド航空は「当面の間、十分に活用できない航空機を多く抱えている」という。

経営陣は、この問題は「予期せぬものではない」とし、「今後1-2年は続くだろう」と語っている。

コロナウイルスの大流行により、航空会社はコスト削減、従業員の削減、航空機の長期保管を行い、2020年にパイロットの退職を加速させました。

業界アナリストは、スカイウエスト航空、コムユートエア、エア・ウィスコンシンなど、大手の地方路線を運航する地域航空会社が、パンデミック後の新たなパイロット不足で最も苦しむことになることと警告している。地域航空会社は通常、給与が低く、パイロットはより小型の航空機を操縦する。

その結果、これらの航空会社はパイロットを引きつけるために最大3万ドルの契約ボーナスを出し、さらにパイロットを引き留めるためのボーナスを出すようになった。

昨年の夏、アメリカン航空、スピリット航空、サウスウエスト航空は、予測不可能な天候に加え、乗務員の人員配置の問題により、ネットワーク全体に支障をきたした。
年末年始には、急速に拡大したオミクロン種のCOVID-19が全米の乗務員を襲い、航空会社は再びスケジュールの調整やフライトのキャンセルなどを余儀なくされた。

★ユナイテッド 2021年12月期決算

ユナイテッド航空「第4四半期」赤字6億4600万ドル(flightglobal.220120)

【DeepL 翻訳】

・通年2021年20億ドル損失

ユナイテッド航空は2021年第4四半期、オミクロンの変種「COVID-19」が航空旅行に影響を与え、予想される航空会社の回復が遅れたため、**6億4600万ドルの損失**を出した。

2021年通年では、20億ドルの損失を出したとユナイテッドは1月19日に発表している。

2020年の71億ドルの損失、2019年の30億ドルの利益と比較すると、その差は歴然としている。

現在、**2022年通年のキャパシティがパンデミック前の2019年を下回ると予想**しており、2022年のキャパシティを2019年の水準から5%増加させるという以前の予想を覆している。

2021年第4四半期の赤字6億4600万ドルは、2020年同3カ月間の19億ドルの赤字、2019年第4四半期の6億4100万ドルの黒字と比較すると、その差は歴然としている。

最終四半期の売上高は82億ドルだった。これは、2020年の同じ3カ月間に計上した34億ドルの2倍以上ですが、2019年第4四半期に計上した109億ドルを25%下回っています。

2021年通年では、売上高は合計246億ドルで、2019年から43%減少した。

「オミクロンは目先の需要に影響を与えているが、我々は春については楽観的であり、夏以降については興奮している」と航空会社の最高責任者スコット・カービー氏は言う。

私たちは、**今四半期にプラット&ホイットニー製エンジンPW4000搭載の777型機を運航に戻し始め**、今年の需要とともに立ち上がるように、航空会社全体を通常の稼働率に戻すことを楽しみにしています。

同航空は2022年初頭のスケジュールを減らしたが、**52機**のプラット&ホイットニー搭載のボーイング777を現役に戻すことで、「軽快に容量を増強する」という。それらの航空機は、2021年のほとんどを休止していた。

2021年2月20日に1機がブレードアウトエンジンの故障に見舞われた後、引き返した。

この機体は、デンバー国際空港を離陸してわずか数分後に右のPW4000エンジンを失い、いくつかの地域に破片が降り注ぎました。

2枚のファンブレードが金属疲労で割れ、エンジンの吸気口とカウリングがパワープラント(エンジン)から分離したのです。

負傷者はいなかった。このようなPW4000のインシデントは、3年足らずの間に3件目であった。

オミクロンを考慮しても、ユナイテッドは2022年について楽観的な見方を続けている。

「目先の変動はあっても、**春以降の予約は好調を維持**しており、オミクロンの急上昇が航空会社の目標に対する自信を変えていないのはそのためだ」と同社は付け加えている。

ユナイテッドは、2022年第1四半期のキャパシティが、パンデミック前の2019年第1四半期に比べて16~18%減少すると予想している。営業収入は2年前の同四半期に比べて20~25%減になると予想している。

ユナイテッドは1月20日のウェブキャストで、四半期業績と2022年の見通しに関する詳細情報を明らかにする予定です。

★ユナイテッド航空 2021年10-12月期「**貨物売上3割増**」(デイリーカーゴ.220121)

ユナイテッド航空の2021年10~12月期の貨物事業売上高は前年同期比29.8%増の7億2700万ドル(約832億円)だった。19年比は約2.3倍と大幅な伸びとなった。

全体の売上高は前年比約2.4倍の81億9200万ドル。貨物事業以外の売上高は、旅客事業が約2.9倍の68億7800万ドル、その他事業が32.8%増の5億8700万ドル。旅客事業の売上高のうち、国内線が76.6%増の49億7100万ドルと伸びが顕著だった。

営業損益は4億800万ドルの赤字(前年同期は21億3500万ドルの赤字)、純損益は6億4600万ドルの赤字(同18億9700万ドルの赤字)。

1~12月期の全体の売上高は60.4%増の246億3400万ドル。内訳は、旅客事業が71.1%増の201億9700万ドル、貨物事業が42.5%増の23億4900万ドル、その他事業が9.8%増の20億8800万ドル。貨物事業の売上高の19年比は99.2%増。営業損益は10億2200万ドルの赤字(前年は63億5900万ドルの赤字)、純損益は19億6400万ドルの赤字(同70億6900万ドルの赤字)だった。

《**会社ホームページ引用**》【DeepL 自動翻訳】

ユナイテッド航空は、需要が戻るにつれて、**プラット&ホイットニー製PW4000エンジンを搭載した52機**のボーイング777を再就航することで、機敏に容量を増強し、利用率を向上させると予想しています。

・ユナイテッド航空スコット・カービー最高経営責任者(CEO)

オミクロンは短期的な需要に影響を与えているが、我々は春について楽観的であり、夏以降に興奮している。プラット&ホイットニー搭載 777 は、今年需要と共に増加するにつれて、**今四半期にサービスを提供し**、完全な航空会社を通常の利用に戻すことを楽しみにしています。革新的なテクノロジーに投資し、プロセスの改善に注力し、**ユナイテッドネクスト戦略**を導入することで、これまで以上に効率的で、お客様にこれまで以上に優れたサービスを提供する航空リーダーとして登場する準備が整いました。

(第4四半期および通期決算)

- ・2021年第4四半期の生産能力は、2019年第4四半期と比較して23%減少しました。
- ・2021年第4四半期の純損失は6億ドル、2021年通期の純損失は20億ドル、
- ・2021年第4四半期の総営業収益は82億ドルで、2019年第4四半期と比較して25%減少しました。
- ・2021年第4四半期の利用可能シートマイル当たりの総収益(TRASM)は、2019年第4四半期と比較して3%減少しました。
- ・2021年第4四半期のシートマイル(CASM)あたりのコストは11%増加し、第2019四半期と比較して13%増加しました。
- ・報告された2021年第4四半期は利用可能な320億ドルの流動性で終了します。

(今後)

- ・2022年第1四半期の容量は、2019年第1四半期に対して16%から18%減少すると予想しています。
- ・2022年第1四半期の総営業収益は、2019年第1四半期に対して20%から25%減少すると予想しています。
- ・現在、**2022年通年の容量は2019年に比べて減少**すると予想しています。
- ・2022年の調整後設備投資額は約42億ドルに加え、2021年には約17億ドルの資本支出が、主に2022年まで遅れた特定の航空機納入のタイミングによる資本支出を延期し、合計59億ドルになると予想しています。

(2021年ハイライト)

- ・**270機**の新しいボーイングとエアバスの**航空機の購入**を発表しました。航空会社の歴史の中で最大の発注で過去10年間でキャリアによる最大の発注です。
- ・5年ぶりにジョンFケネディ空港に戻り、現在はロサンゼルスとサンフランシスコという航空会社の西海岸のハブ空港への直行便を運航しています。
- ・**アフガニスタン**の救援活動の一環として、**94便**で**15,000人**の乗客の避難を支援しました。

(ネットワーク)

- ・ジョンFケネディ空港を含む14の新しい目的地を立ち上げ、5つの新しい国際目的地を立ち上げました。
- ・ユナイテッドの歴史的な大西洋拡張の一環として、2022年3月に開始予定のニューアーク空港とロンドン・ヒースロー空港間の毎日7便を含む、ヒースロー空港と米国のいくつかの都市間の毎日22便が発表されました。ユナイテッド航空は、国内のトップ7ビジネスセンターとヒースロー空港の間で直行便を提供する唯一の米国のキャリアになります。

【2021/2020/2019「1-12月期」運送実績】

UAL	2019	2020	2021
Passengers (thousands) 乗客数	162443	57761	104082
Available seat-miles (millions) 有効座席マイル	284999	122804	178684
Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	239360	73883	128684

【2021/2020/2019 年度決算対比】(1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位：百万ドル)	2019	2020	2021
営業収入合計 Total Operating Revenues	43259	15355	24634
(旅客) Passenger	39625	11805	20197
(貨物) Cargo	1179	1648	2349
(その他) other	2455	1902	2088
営業経費合計 Total Operating Expenses	38958	21714	25656
(燃料等) Aircraft Fuel	8953	3153	5755
(人件費等) Salaries and related costs	12071	9522	9566
(整備等) Maintenance and outside repairs	1794	858	1316
(運航委託費) Regional capacity purchase	2849	2039	2147
(販売経費) Distribution expenses	1651	459	677
(減価償却) Depreciation and amortization	2288	2488	2485
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	2543	2127	2416
(機材リース) Aircraft rent	288	198	228
(特別課金) special charges	246	-2616	-3367
(その他の支出) other operating expenses	6275	3486	4433

営業利益 Operating Income	4301	-6359	-1022
運航外損益 Total nonoperating income (expense)	-387	-2463	-1535
税引前損益 Income (loss) before income taxes	3914	-8822	-2557
(税) Income tax expense	905	-1753	-593
純利益 Net Income	3009	-7069	-1964

〈UA 2021「1-12月期」決算の特徴〉

- ・前年比、大幅改善だが最終赤字である。
- ・52機あるPW4000エンジン搭載B777型機の運航復帰が待ち遠しい。

★**ユナイテッド第3四半期(7-9月)4億7300万ドル純利益計上** (flightglobal. 211020)

ユナイテッド航空は、第3四半期において、わずかながら利益を計上しました。

9月30日に終了した3カ月間で4億7300万ドルの利益を得たと発表していますが、パンデミックに悩まされた2020年の同四半期では18億ドルの損失を計上しています。

2019年、同航空会社は10億ドル強の四半期純利益を計上しました。

2021年第3四半期の売上高は、前年同期の25億ドルから78億ドルに増加しました。それでも、2019年に航空会社が稼いだ114億ドルと比べると32%も低い。

旅客収入は2019年第3四半期に比べ36%減少しましたが、貨物は引き続き好調で、2年前の同四半期に比べて84%の増収となりました。

2021年第3四半期に、2019年の同四半期に比べて28%少ない容量のフライトを行った。

その数は、現在の四半期、そして最終四半期には23%減になると予想されているという。

2022年の国際線のキャパシティを2019年比で10%増加させる一方で、国内線のキャパシティは世界的なパンデミックが発生した前年とほぼ同レベルに維持する計画です。

全体としては、主に国際線の成長により、2019年に比べて5%の容量増加となります。

2022年夏、ヨーロッパ、ラテンアメリカ、インド、アフリカ、中東への記録的な水準のフライトが期待されていますが、これは2022年にユナイテッド航空のプラット&ホイットニー製エンジンを搭載したボーイング777型機が機材に復帰することで可能になります。

2月にデンバーで発生したPW4400エンジンの故障により、24機の777-200型が運航停止となりました。

(決算書引用)

《ユナイテッド航空1-9月期(9カ月)決算の3年間比較》単位：百万ドル

- ・営業収入：2021年16442：2020年11943：2019年32371
- ・営業損益：2021年-614：2020年-4224：2019年+3440
- ・純損益：2021年-1318：2020年-5172：2019年+2368

《ユナイテッド航空7-9月期(3カ月)決算の3年間比較》単位：百万ドル

- ・営業収入：2021年7750：2020年2489：2019年11380
- ・営業損益：2021年+1037：2020年-1615：2019年+1473
- ・純損益：2021年+473：2020年-1841：2019年+1024

【2021/2020/2019 決算対比】(1-9月) 注：1ドル111.9円(2021.10.08)

《ユナイテッド航空》(単位：百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	16442	11943	32371
(旅客) Pax	13319	9395	29692
(貨物) Cargo	1622	1088	863
(その他) other	1501	1460	1816
営業経費合計 Total Operating Expenses	17056	16167	28931
(燃料等) Aircraft Fuel	3793	2474	6704
(人件費等) Salaries and related costs	6987	7354	8993
営業損益 Operating Income/loss	-614	-4224	3440
税引前損益 Income before income taxes	-1712	-6449	3070
(所得税) Income tax expense	-394	-1277	702
純損益 (Net Income/loss)	-1318	-5172	2368

〈UAL 2021年度(1-9月)決算の特徴〉

- ・依然として9カ月決算は赤字だが、直近3カ月決算は黒字化した
- ・政府支援など、事業運営以外の収支が含まれている。

【2021/2020/2019「1-9月期」運送実績】

UAL	2021	2020	2019
Passengers (thousands) 乗客数	70728	42911	122137
Available seat-miles (millions) 有効座席マイル	86793	56812	180727

Revenue passenger-miles (millions) 有償旅客マイル	123869	92113	213961
【2021/2020/2019 決算対比】 7-9 月			
《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	2021	2020	2019
営業収入合計 Total Operating Revenues	7750	2489	11380
営業経費合計 Total Operating Expenses	6713	4104	9907
営業損益 Operating Income/loss	1037	-1615	1473
税引前損益 Income before income taxes	603	-2332	1349
(所得税) Income tax expense	130	-491	325
純損益 (Net Income/loss)	473	-1841	1024

《デルタ航空》 DAL

★デルタ 2021 年 12 月期決算

◆デルタ 通期 2021 年 2 億 8 千万ドル黒字 (ウイングデイリー. 220117)

・営業収益 298 億ドル、今年は 2Q 以降の回復見込む

デルタ航空が発表した 2021 年通期 (21 年 1~12 月) 決算は営業収益が 298 億 9900 万ドル、営業利益が 18 億 8600 万ドル、純利益は 2 億 8000 万ドルとなった。

新型コロナウイルス感染拡大前の 2019 年決算との比較では営業収益が 36%減、営業利益が 72%減、純利益は 94%減となった。

今年後半から米国国内線の **レジャー需要が堅調**に推移したほか、**法人需要も改善傾向**にあることから、21 年 **第 4 四半期において国内線は 2019 年第 4 四半期の 78%レベルまで回復**した。

また、2021 年 **第 4 四半期の旅客収益についても 2019 年同期比で 50%まで回復**。

第 3 四半期に続き 8 ポイント増加した。そうしたことなどにより、業績は改善基調にあるとした。

エド・バスティアン最高経営責任者は「21 年はデルタ航空にとって特別な年となった。ブランド力の向上により大きな回復軌道に乗せることができたため、**米国の航空会社で唯一下半期に黒字化を達成**することができた」と振り返った。

2022 年 1~3 月期の輸送容量は 19 年同四半期の 83-85%程度となる見通し。

さらに収益は 19 年の 72~76%の回復を見込む。

オミクロン株の流行により、**1 月 2 月は損失が予想されるが、3 月は再び収益を確保できる見込み**であるとしている。

最高経営責任者は「オミクロン株の急速な拡大によって旅行業界全体に混乱は生じたが、デルタ航空の運航は安定し、休暇シーズン前の状況に戻っている。オミクロン株によって需要の回復が 60 日程度遅れることが予想されているが、すでにピークアウトの傾向が見られるため、春と夏の旅行シーズンには一般消費者やビジネスユーザーによるリベンジ需要が拡大することを確信している」という見通しを示した。

◆デルタ航空 2021 年「**貨物売上**」5 割増 (デイリーカーゴ. 220119)

デルタ航空の 2021 年 10~12 月期の貨物売上高は前年同期比 49.0%増の 3 億 400 万ドル(約 348 億円)だった。19 年同期比も 62.6%増と大幅に伸びた。

全体の売上高は前年同期比約 2.4 倍の 94 億 7000 万ドル。

旅客事業が約 2.7 倍の 72 億 4100 万ドル、その他事業が 79.7%増の 19 億 2500 万ドル。

営業損益は 2 億 6300 万ドルの黒字(前年同期は 8 億 5800 万ドルの赤字)、純損益は 4 億 800 万ドルの赤字(同 7 億 5500 万ドルの赤字)。

21 年 1 月~12 月期の売上高は、前年比 74.9%増の 298 億 9900 万ドルだった。

売上高の内訳は、旅客事業が 74.8%増の 225 億 1900 万ドル、貨物事業が 69.7%増の 10 億 3200 万ドル、その他事業が 76.1%増の 63 億 4800 万ドル。

営業損益は 18 億 8600 万ドルの黒字(前年は 124 億 6900 万ドルの赤字)、純損益は 2 億 8000 万ドルの黒字(同 123 億 8500 万ドルの赤字)。通年で黒字転換した。

《会社ホームページ引用》

デルタ航空の最高経営責任者、エド・バスティアン (Ed Bastian) は次のように述べています。

2021 年は、デルタ航空にとって特別な年となりました。ブランド力の向上により大きな回復軌道に乗せることができたため、米国の航空会社で唯一、下半期に黒字化を達成しました。

こうした成功はデルタ航空の従業員のおかげであり、今朝特対象となる従業員に対する特別なプロフィットシェアリング(利益分配)を発表しました。

オミクロン株の急速な拡大によってスタッフの配置にも大きな影響が出ており、旅行業界全体に混乱が生じましたが、デルタ航空の運航は先週から安定し、休暇シーズン前の状況に戻っています。

オミクロン株によって需要の回復が 60 日程度遅れることが予想されていますが、すでにピークアウトの傾向

が見られるため、春と夏の旅行シーズンには一般消費者やビジネスユーザーによるリベンジ需要が拡大することを確信しています。

(2021年第4四半期10月～12月期の業績概要)

- 調整済み税引前利益の1億7000万ドルには、主として持分法による損失、評価替えによる投資額調整、特別なプロフィットシェアリングの支払いによる5億6400万ドル分は含まれていません。
- 精油所の売上を除く調整済み営業収益は84億ドルでした。2019年第4四半期に比べて輸送容量は79%、収益は74%まで回復しました。
- 営業経費合計は2019年第4四半期に比べて8億3300万減少しました。サードパーティへの精油所売上分を調整した経費合計は、2019年第4四半期と比べて19億ドル(19%)減少しました。
- 当四半期中のアメリカン・エクスプレスからの収益は12億ドルで、2019年第4四半期と比べて11%増加しました。
- 第4四半期末時点でのデルタ航空の流動性は142億ドルでした。

(2021年通期の業績)

- 調整済み税引前損失34億ドルにはPSP (Payroll Support Programs) 関連の38億ドルは含まれておらず、一部は持分法損失、負債償却費用、特別なプロフィットシェアリングの支払いによって相殺されています。
- 2021年下期中の税引前利益は11億ドルでした。PSPを除いた評価替え調整額、持分法損失、負債償却費用を計上した2021年下半期中の調整済み税引前利益は3億8600万ドルでした。
- サードパーティへの精油所の売上を除く2021年通年の調整済み営業収益は267億ドルでした。2019年通年に比べて輸送容量は71%、収益は57%まで回復しました。
- 営業経費合計にはPSP関連の補助金45億ドルが含まれていますが、2019年に比べると124億ドル減少しています。PSP関連の補助金とサードパーティへの精油所の売上に伴う費用分を調整した営業経費合計は、2019年に比べて109億ドル(27%)減少しました。
- 2021年通年のアメリカン・エクスプレスの売上は40億ドルで、2019年通年と比べて98%まで回復しました。
- 業務再開に向けて29億ドルの投資を行い、70億ドルの返済金圧縮を行いました。これには年金保護法(Pension Protection Act)に基づく年金資金の完全な確保も含まれています。
- 2021年末時点におけるデルタ航空の負債とファイナンスリースの債務合計は269億ドルで、調整済みの純負債額は206億ドルでした。

【2021/2020/2019「1-12月期」運送実績】

DAL	2019	2020	2021
Passenger load factor 旅客搭乗率	86%	55%	69%
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	275379	134339	194474
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	237680	73412	134692

【2021/2020/2019年間決算対比】(1-12月)

《デルタ航空》(単位：百万ドル)	2019	2020	2021
営業収入合計 Total Operating Revenues	47007	17095	29899
(旅客) Passenger	42277	12883	22519
(貨物) Cargo	753	608	1032
(その他) other	3977	3604	6348
営業経費合計 Total Operating Expenses	40389	29564	28013
(燃料等) Fuel and related taxes	8519	3176	5633
(人件費等) Salaries and related costs	11601	8754	9728
(地方路線委託費) Regional carrier expense	2158	2479	1736
(整備等) Maintenance and outside repairs	1751	822	1401
(販売経費) Commissions and other selling expenses	2211	582	953
(委託サービス) Contracted services	2942	1778	2420
(減価償却) Depreciation and amortization	2581		1998
(着陸料/賃料) Landing fees and other rents	2176	1518	2019
(旅客サービス) pax service	1312	523	756
(利益分配) Profit sharing	1643	-	108
(機材リース) Aircraft rent	423	399	430
(政府補助金) Government grant recognition	-	-3946	-4512
(その他) other	1827	1163	1405
営業利益 Operating Income	6618	-12469	1886
(支払利息) interest expense, net	-301	-929	-1279
税引前利益 Income before income taxes	6198	-15587	398
(税) income tax(provision)benefit	-1431	+3202	-118

純利益 Net income	4767	-12385	280
----------------	------	--------	-----

〈DL 2021「1-12月期」決算の特徴〉

- ・大手3社で唯一、通期の黒字転換を果たしたが、第4四半期は赤字。
- ・黒字と言っても政府補助金45億ドルが加味されている

★**デルタ** Covid-19 後初の利益を記録「**燃料価格の高騰**」警告 (flightglobal. 221014)

デルタ航空は、Covid-19 危機の発生以来、初の四半期利益を記録したと発表しました。

一方で、燃料価格の高騰をめぐる目先の懸念を警告しています。

国内線とラテンアメリカ市場が引き続き回復を牽引しており、大西洋横断路線は第3四半期に最も改善しました。

国内線の収入は2019年の同時期に達成されたものの72%、国際線全体の収入は2019年の水準の42%で、ラテンアメリカは84%、大西洋横断は第2四半期から20ポイント上昇し、危機以前の水準の35%となりました。

「最も回復した事業体では、プレミアムキャビンがメインキャビンを上回った」とし、「オフィスへの復帰が遅れたにもかかわらず、法人需要は安定していた」としています。

貨物収入は好調なイーロドを背景に改善を続け、2019年同期比39%増の2億6,200万ドルに達しました。

全体として、第3四半期の調整済み税引前利益は2億1,600万ドルを記録したとしており、これには政府の給与支援プログラムに関連する13億ドルの純利益が含まれていません。

調整後の営業収益は83億ドルで、2019年の同四半期に達成したものの66%でした。

第3四半期には、2019年の生産能力の71%を稼働させ、今年最後の3ヵ月間には80%に達する見込みです。

第2四半期と比較すると、収率は4%上昇し、利用率は約11ポイント高い80%となりました。

【2021/2020/2019 決算対比】(1-9月) 注: 1ドル111.9円(2021.10.08)

《デルタ航空》(単位:百万ドル) except per share data	2021	2020	2019
営業収入合計 Total operating Revenues	20429	13122	35568
(旅客) Pax	15278	10185	32032
(貨物) Cargo	728	403	567
(その他) other	4423	2534	2969
営業経費合計 Total Operating Expenses	18806	24733	30349
(燃料等) Fuel expense	4056	2453	6508
(人件費等) Salaries and related costs	7096	6814	8275
(リストラ費用) Restructuring charges	-3	7798	-
営業利益 Operating Income	1623	-11611	5219
税引前利益 Income before taxes	793	-14479	4800
(所得税) income tax provision	-105	2849	-1131
純利益 Net income	688	-11630	3669

〈DAL 2021 年度 1-9 月期決算の特徴〉

・9ヵ月決算でも黒字化し、7-9月期の純利益は2019年14億9500万ドル、2021年12億1200万ドルで、7-9月期の営業収入も2019年12億5600万ドル、2021年9億1154万ドルとなった。

・前年度のリストラ費用77億9800万ドルが、マイナス300万ドルと激減している。

注: 例として前年度6月期のリストラ費用25億ドルには、主に777、MD-90、737-700、767-300ER、A320の一部退役による減損に関連と注記しています。

【2021/2020/2019「1-9月期」運送実績】

DAL	2021	2020	2019
Available seat-miles(millions) 有効座席マイル	142730	97771	209911
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	94290	58229	181652

《クラス別収入》

単位:百万ドル	Three Months		Nine Months	
	2021	2019	2021	2019
Main cabin	3742(-38%)	6021	7939(-52%)	16680
Business cabin and premium	2495(-38%)	4008	5128(-55%)	11306

収入 7-9 月 (2019 年対比) 単位: 百万ドル

Domestic	5759(-28%)
Atlantic	730(-65%)
Latin America	564(-16%)
Pacific	138(-80%)
Total Passenger	7191(-37%)

Cargo Revenue	262(+39%)
Total Revenue	9154(-27%)

【EU系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

《ルフトハンザ》LH

★ルフトハンザ国家補助金の返済完了 (flightglobal.211112)

Lufthansa Group は、Covid-19 危機の際に受けた政府支援の最後の部分を返済し、ドイツ政府が同事業の残りの株式を売却する道が開かれました。

ドイツ政府の救済策の一環として用意された 90 億ユーロのうち、合計 **38 億ユーロ (43 億ドル)** を引き出したとしています。

最後のピースは、ドイツ連邦共和国の経済安定化基金 WSF の(議決権のない)サイレント・パーティシペーション II からルフトハンザが受け取った 10 億ユーロで、これは 11 月 12 日時点で全額返済され、未使用の資金はキャンセルされています。

この返済目標は、ルフトハンザが 10 月初旬に実施した **21.4 億ユーロの増資**の原動力となったもので、これによりグループの資本基盤も強化されるとしています。

2021 年 10 月にサイレント・パーティシペーション I を返済しましたが、その際、15 億ユーロを「わずかに」引き出しただけで、未使用の資金は終了しました。2021 年 2 月には、10 億ユーロの国家融資を返済しましたが、これも予定より早く終了しました。

ドイツ政府は、2023 年 10 月までにルフトハンザグループの株式 (株式資本の約 14% に相当) を売却することになりました。

WSF は、2020 年 6 月にルフトハンザの株式 20% を取得しました。

この支援策には、ルフトハンザへの 57 億ユーロの潜在的匿名出資金 (potential silent contribution) と、20% の株式取得による 3 億ユーロが含まれています。また、ドイツ政府はさらに 30 億ユーロの融資保証を行いました。

WSF は、今年 8 月にすでに保有株式の約 4 分の 1 を売却することを発表していました。

ルフトハンザグループは 2021 年第 3 四半期にパンデミック以来はじめてプラスの調整営業利益を記録した。

★ルフトハンザ「資本市場で更なる流動性確保」 (aviator.aero.211109)

- ・ 2021 年に 15 億ユーロの第 3 回社債を発行
- ・ Lufthansa Group は有利な市場環境を活用
- ・ 2 年および 5.5 年の満期で発行しプロファイルを補完

ルフトハンザ ドイツ航空 (Deutsche Lufthansa AG) は、総額 15 億ユーロの社債の発行に成功しました。

この社債は、10 万ユーロの額面で、期間が 2 年と 5 年半の 2 つのトランシェ (区分) で発行されました。

2023 年 11 月 16 日までの期間を持つトランシェの発行額は 6 億ユーロで、金利は年 1.625% です。

2027 年 5 月 16 日までの期間のトランシェの発行額は 9 億ユーロで、利率は 2.875% です。

調達された長期資金は、流動性のさらなる強化と既存の債務の借り換えに使用されます。

今回の調達は、昨年末から実施した資本市場での取引の成功例の一つであり、ドイツ政府の安定化措置の完済にさらに貢献するものです。"

★「9 月期」決算発表 (HP.1103)

グループ航空会社は前四半期と比較して約 **2 倍の輸送能力を確保**しました。

ルフトハンザ **カーゴも第 3 四半期に記録的な業績**を達成しました。

構造改革費用が影響を与えたものの、**危機発生以来、2021 年第 3 四半期に初めて営業利益**を計上。特に米国からの旅行者に市場が開かれ、新規予約は**危機前水準の約 80%**に達しています。

- ・ 第 3 四半期の好調な輸送量の推移

グループ全体では 7-9 月に **1,960 万人の旅客**を輸送し、2019 年第 3 四半期の**危機前水準の 46%**に相当。リストラ費用を含めた調整後 EBIT は 17 百万ユーロ (前年同期: -1.3 億ユーロ) に達しました。

Lufthansa Technik における **4 億 4,300 万ユーロの繰延税金**の支払いがあったものの、調整後フリーキャッシュフローは 2021 年第 3 四半期には 1,300 万ユーロとなりました。

- ・ 1-9 月期の主要数値

2021 年 1 月から 9 月までのグループ収益は約 110 億ユーロ (前年: 110 億ユーロ) となりました。

調整後 EBIT は、**5 億 2,000 万ユーロの構造改革費用**を除くと 16 億ユーロに改善 (前年度: 40 億ユーロ)。

- ・ 企業の永続的な変革に向けた大きな進展

計画的なトランスフォーメーション・プログラムを継続、年約 25 億ユーロのコスト削減を実施。これは、2024 年までの計画、年間 35 億ユーロ削減額の 70% 以上に相当。

ドイツで実施したボランティア・プログラムは、当初予想を大幅に上回りました。全体として、3,000 人以

上の従業員が Group を自主的に離れることを選択しました。

自主的プログラム、社会的計画を通じ、ドイツだけでも 2021 年までに計 4,000 人の従業員が退職し、さらに 3,000 人と合意に達しています。

ルフトハンザでは CA 対象の別のボランティア・プログラムが開始され、2022 年 3 月末まで実施される。9 月末時点で、約 107,000 人が当グループで雇用され、今後も 10 万人以上の長期雇用を目標としています。

・今後の見通し

需要が前向きに推移すると見込み、新規予約はすでに 2019 年の水準の約 80%に達しています。

プレミアムクラスは特に需要があり、全ての旅行クラスにおいて、業務渡航の割合が大幅に増加。

11 月 8 日、ヨーロッパからの旅行者に国の開放、予約は前週に比べ 51%増、大西洋便の新規予約も、2019 年の約 80%の水準に戻って、特に大都市で多くなっています。

有効座キロ (ASK) : 2021 年通年のキャパシティを危機前の 40%と見込んでいます。

2022 年の第 1 四半期は、2019 年の水準の約 65%の容量を目標とし、夏季および下期には約 80%まで増加すると見込んでいます。2022 年通年では、2019 年比で 70%以上の容量を見込んでいます。

【LH 2021/2020/2019 「1-9 月期」 運送実績】

Lufthansa Group	2021/1-9	2020	2021/7-9	2020
Passengers carried(thousands) 乗客数	29664	32157	19623	8681
Available seat-kilometres(millions) 有効座席キロ	94073	90936	49883	22333
Revenue seat-kilometres(millions) 有償座席キロ	55967	61345	34341	11833

【2021/2020/2019 「1-9 月期」 決算対比】 注：1 ユーロ 129.2 円(2021.10.08)

LUFTHANSA Group (単位：百万ユーロ)	2021/1-9	2020	2021/7-9	2020
Total revenue 総収入	10978	10995	5207	2660
Of which traffic revenue うち航空運送収入	7550	7404	3913	1763
Total operating expenses 営業費用	14234	18013		
Staff costs スタッフコスト	4652	5034		
Depreciation 減価償却	1736	3574		
Fuel 燃油費	1444	1610		
Profit before income tax 税前営業利益	-2318	-6912		
Net profit(loss) 純損益	-1877	-5584	-72	-1967
EBIT(支払金利前税引前利益)	-2123	-5857	-9	-2389
Adjusted EBITDA (減価償却前営業利益)	-394	-2227		

《資産》

Lufthansa Group 1-9 月期	2021/1-9	2020	2021/7-9	2020
Total Assets 総資産	41903	39010		
Operating cash flow 営業キャッシュフロー	460	-1598	442	-1961
Capital expenditures (gross) 設備投資 (総額)	967	1023	355	126
Adjusted free cash flow 調整後フリーキャッシュフロー	-594	-2579	13	-2069
Adjusted EBIT-margin(%) 調整後 EBIT マージン (%)	-18.9	-37.8	0.3	-47.4
Employees as of 30.06. 6/30 現在の従業員	106684	124534		

《LH 2021 「1-9 月期」 決算の特徴》

- ・1-9 月期の総収入は前年同期並だが、7-9 月期はほぼ倍増した。
- ・各損益は、1-9 月期は大幅な改善、7-9 月期はほぼ赤字を解消した。

《IAG/BA》

★事業拡大「IAG カーゴ」500 人採用 (デイリーカーゴ. 211208)

<https://www.daily-cargo.com/news/aviation/2021/12/143764/>

インターナショナル・エアラインズ・グループ (IAG) 貨物部門の IAG カーゴは、今後 1 年で新たに 500 人を採用すると発表した。

同部門による新規採用数として過去最大となる。新型コロナウイルス禍で増加し続ける需要に応えるべく、陣容を拡大し、貨物事業を強化する。

オペレーション、収益・在庫管理、データ・分析、プロジェクトなど、ビジネス全般で採用活動を行う。

IAG カーゴのビジネスは伸び続けている。

2020 年 1~12 月期の売上高は前期比 16.9%増の 13 億 600 万ユーロ (約 1671 億円、IAG 連結決算の貨物売上高)。

21 年 1~9 月期は前年同期比 28.0%増の 11 億 7400 万ユーロ (約 1502 億円、同) だった。

21 年には、多くの新規顧客を獲得した。

特にワクチンなどの温度変化に敏感な貨物向け「コンスタントクライメイト」、生鮮食品向け「コンスタントフレッシュ」、緊急物資輸送向け「クリティカル」といった、特定のサービスに特化した専門製品の需要が高

まっているという。

今回の採用活動について、IAG カーゴのデビッド・シェパード・マネージング・ダイレクターは以下の通りと述べている。

今回の採用活動では、様々な新しい職務を含め、幅広く採用を行う予定だ。

一人ひとりがアイデアを出し、多様なキャリアパスを持ち、自律的に働き、チームのサポートを受けながら自分の可能性を追求する機会を提供している。

社内昇進を重視しており、IAG グループの一員として、上に行くだけでなく、グループの他の部門にも移動できる。

★スペインの航空会社は好調「IAG 第3 四半期に変曲点」 (flightglobal.211106)

IAG は、第3 四半期に4 億5,200 万ユーロ (5 億2,300 万ドル) の営業損失を計上しましたが、スペインの航空会社である Iberia と Vueling は共に赤字から脱却しました。

格安航空会社である Vueling は第3 四半期に収支均衡を達成し、Iberia は2021 年9 月30 日までの3 ヶ月間に、構造改革費用前で2,100 万ユーロの小幅な利益を計上しました。

しかし、ブリティッシュ・エアウェイズは3 億8,600 万ユーロ、エアリングスは8,000 万ユーロの損失を計上しました。

構造改革費用前の営業損失4 億5,200 万ユーロは、IAG の前年同期の損失額19 億2,000 万ユーロに比べて大幅に改善しています。

第3 四半期は、現金を燃やすのをやめ、現金を生み出すようになりました。

第4 四半期も改善が続き、EBITDA が改善して大幅な黒字になることを期待しています。

ASK(有効座キロ)でのグループのキャパシティは、第3 四半期では2019 年の水準の43%でした。

IAG は、第4 四半期にはこれを60%まで増加させたいと考えています。

牽引するのはイベリア航空とブエリング航空で、危機前キャパシティの75%程度を飛行することになります。

BA とエアリングスは、それぞれ2019 年の水準の55%と40%を運航する予定です。

9 ヶ月間の段階で、IAG の営業損失は24 億9,000 万ユーロとなっており、昨年の9 ヶ月間では約60 億ユーロでした。

第4 四半期も赤字と予想していますが、第3 四半期ほどではなく、EBITDA は黒字になると見込んでいます。

IAG は、通年で約30 億ユーロの営業損失を計上する見込みで、2022 年には黒字化を見込んでいます。

《IAG：2021 年第3 四半期：航空会社部門別利益・収益》

・BA：営業利益-3 億8,600 万ユーロ：営業収益10 億9,300 万ユーロ

・イベリア：営業利益2100 ユーロ：営業収益8 億4500 万ユーロ

・ブエリング：営業利益0 ユーロ：営業収益4 億6600 ユーロ

・エアリングス：営業利益-8,000 万ユーロ：営業収益1 億3,100 万ユーロ

・IAG 合計：営業利益-4 億5200 万ユーロ：営業収益27 億900 万ユーロ

出典 IAG：構造改革費用前の営業利益、グループ合計はその他の部門を含む

★9 月期 IAG の業績に関するハイライト(会社 HP.1105)

- 第3 四半期の営業損失4 億5,200 万ユーロ (2020 年再修正後-719 億2,300 万ユーロ)

例外的項目前の営業損失485 百万ユーロ (2020 修正後-1,305 百万ユーロ)

- 9 ヶ月間の報告された営業損失24 億8,700 万ユーロ (2020 年再修正後-59 億7,500 万ユーロ) および例外的項目前の営業損失2,665 百万ユーロ (2020 年再修正後-3,220 百万ユーロ)

- 9 ヶ月間における燃料費および為替ヘッジ会計中止に伴う税引前の例外的な貸方1 億7,800 万ユーロと燃料・為替ヘッジ会計中止と一部の機材資産減損の戻し入れによる税引前特別利益1 億7800 万ユーロ (2020 年燃料費および為替ヘッジ会計中止と機材資産減損に伴う27 億5,500 万ユーロの税引前特別費用)

- 9 ヶ月間の税引後および特別項目の損失26 億2,200 万ユーロ (2020 年再計算後-55 億7,600 万ユーロ) および例外的項目前の税引後損失27 億7,500 万ユーロ (2020 年再修正後-31 億8,500 万ユーロ)

【IAG 2021/2020/2019 「1-9 月期」運送実績】

IAG グループ	2019	2020	2021
Passenger numbers (thousands) 乗客数	90448	26977	23555
Available seat-kilometres (million) 有効座席キロ	255749	91394	74123
Revenue pax-kilometres (million) 有償人キロ	216607	62445	44464

【2021/2020/2019 「1-9 月期」決算対比】 (IAG グループ決算=BA イベリア航空)

《IAG》(単位：百万ユーロ)	2019	2020	2021
Total Revenue 営業収入	19292	6565	4921
Passenger revenue 旅客収入	17078	4888	3140
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	16772	12460	7408

Employee costs 従業員コスト	3713	2867	2099
Depreciation, amortization and impairment 減価償却	1554	2335	1384
Fuel, oil and emission costs 燃料および光熱費	4569	3282	1049
Engineering and other aircraft costs 整備および機材コスト	1587	1135	702
Landing fees and en route charges 着陸料および航行援助費	1699	737	598
Handling, catering and others ハンドリング・ケイタリング等	2236	1080	788
Selling costs 販売経費	813	340	280
Currency differences 為替	19	87	-32
Property, IT and other costs 固定資産、IT その他コスト	582	597	
OPERATING PROFIT 営業利益	2520	-5955	-2487
PROFIT AFTER TAX for the period 税引後利益	1814	-5567	-2622

<IAG 2021「1-9月期」決算の特徴>

- ・9カ月の前年度比較は収入源だがコスト大幅減で、赤字も減少となった。
- ・7-9月期では、前年度比での事業拡大で、損益は改善しているが未だ赤字である。

《エールフランス KLM》 AirFrance-KLM

★エールフランス-KLM「国家貸付金」返済の第一歩 (flightglobal.211213)

エールフランス-KLMは、COVID危機の際に確保した40億ユーロ(45億ドル)のフランス国有銀行ローンを5億ユーロ償還し、返済の第一歩を踏み出しました。

また、スカイチームの航空会社グループは、同ローンの返済スケジュールを変更し、当初2023年5月に予定されていた1回の償還から、2025年5月までに3回の返済に変更しました。

これにより、2023年5月に8億ユーロを償還し、その後2024年5月と2025年5月にそれぞれ13億5千万ユーロを返済します。

エールフランス-KLMは、5億ユーロの返済を決定した理由として、世界的な輸送量の回復の初期兆候と資本市場へのアクセスの改善を挙げています。

今回の部分的な償還は、PGE(フランスの公的融資)の償却プロファイルと合わせて、エールフランス-KLMグループの債務プロファイルおよびバランスシートの再構築の道筋を示す新たなマイルストーンとなります。

エールフランス-KLMは、資本増強の可能性についてはまだ協議中であると付け加えた。

「これらの措置には、市場の状況に応じて、株式または準株式の発行などの手段が含まれる可能性がある」としている。

★エールフランス KLM「7~9月期」赤字大幅縮小 (デイリーカーゴ.1101)

- ・純損失1.9億ユーロ

エールフランス KLM (AFKL) グループの2021年7~9月期(第3四半期)連結決算は、売上高が前年同期比80.9%増の45億6700万ユーロ(約6028億円)と大幅に改善した。EBITDAが7億9600万ユーロの利益(前年同期は4億4200万ユーロの損失)、**営業損益は7200万ユーロの利益**(同16億3500万ユーロの損失)でいずれも黒字転換した。

純損益は1億9100万ユーロの損失(同16億6500万ユーロの損失)と大幅に縮小した。

旅客ネットワーク事業の売上高は、122.5%増の29億5600万ユーロ。リージョナル路線でのレジャー利用が見られたほか、国際線ではカナダなど旅行規制の緩和があった。また、好調な貨物需要も旅客便事業にプラスとなった。

貨物売上高は23.4%増の8億3500万ユーロ。トンキロベースの供給量は20.3%増の30億5200万、輸送量は8.9%増の18億8900万。重量ベースの輸送量は12.5%増の24万7000トン。同期時点の貨物輸送力は、いまだ19年同期水準を20%程度下回っている。

- ・1~9月期

1~9月期決算は、売上高が前年同期比8.6%増の94億7700万ユーロ、EBITDAが7800万ユーロの損失(前年同期は12億8200万ユーロの損失)、営業損益は27億2600万ユーロの損失(同48億3500万ユーロの損失)、純損益は31億6400万ユーロの損失(同60億8200万ユーロの損失)。

第4四半期の旅客ネットワーク(有効座席キロベース)アクティビティは、2019年水準の70~75%に回復する見通し。

2021年第4四半期の業績見通しについては「EBITDAはプラス。通期では若干のプラスにとどまるだろう」(AFKL)としている。

【AF/KLM 2021/2020/2019「1-9月期」運送実績】

AF/KLM グループ	2021	2020	2019
Passagers (thousands) 旅客数	28787	28124	79593

Traffic RPK(m) 輸送量	63382	66861	222798
Capacity ASK(m) 輸送力	122535	103268	251116

【AF/KLM 2021/2020/2019年9月期決算対比】

Income Statement 会計報告(百万ユーロ)	2021	2020	2019
Revenues 総収入	9477	8725	20732
Total cost 総経費	9983	10674	19526
Aircraft fuel 航空機燃料	-1811	-1886	-4118
Chartering costs 航空機賃貸料	-232	-181	-407
Landing fees and en route charges 公租公課	-835	-743	-1471
Catering ケイタリング	-250	-236	-617
Handling and other cost ハンドリング	-710	-646	-1294
Aircraft maintenance costs 整備費	-1181	-1243	-1920
Commercial and distribution costs 販売経費	-255	-291	-783
Other external costs 他の外部費用	-839	-937	-1292
Salaries and related costs 人件費	-3809	-4224	-6031
taxes 税金	-255	-242	-119
Other income and expenses 他の収支	467	468	742
EBITDA	-78	-1282	3263
Amortization, depreciation and provisions 減価償却費	1722	-2132	-2217
Income from operating operations 営業利益	-1800	-3414	1046
Net income of the period 当期純利益	-3161	-6078	137

〈AF-KLM 2021「1-9月期」決算の特徴〉

- ・輸送実績および収入とも、1-9月期は前年より改善、7-9月期はほぼ倍増している。
- ・7-9月期は、営業損益で黒字、純損益で赤字となった。

《Average number of employees》

	2021/1-9	2020/1-9
Flight deck crew	8195	8665
Cabin crew	20075	22221
Ground staff	46145	51236
Temporary employees	806	1062
Total	75221	83184

《AF vs KLM》

2021年1-6月期(前年比)	AF group	KLM group
Revenue(m) 収入	2987(-16.4%)	2137(-24.8%)
EBITDA	-792(-158)	-78(+122)
Operating result(m) 営業損益	-1406(+188)	-522(+246)
Operating margin(%) 営業利益率	-47.1%(-2.5)	-24.4%(+2.6)

注：EBITDA 利払い前・税引き前・減価償却前利益

【中国・東南アジア系エアライン】・・・・・・・・・・・・・・・・

★アジア系航空貨物12月 (デイリーカーゴ.220125)

- ・台湾系好調続く、キャセイ隔離開始

アジア系航空会社の2021年12月実績(表参照)をみると、前年同月比での貨物輸送量は中国南方航空(CSN)を除き、大幅に増加した。台湾系の好調が続いている一方、キャセイパシフィック航空(CPA)は12月28日から香港到着後の貨物便乗務員の強制隔離が始まり、長距離貨物便の運航停止が発生した。11月実績との比較ではチャイナエアライン(CAL)とエバー航空(EVA)がプラスだが、シンガポール航空(SIA)は前年同月並みにとどまり、CPA、中国国際航空(CCA)および中国南方航空(CSN)はマイナスだった。

香港では貨物便乗務員の隔離は免除されていたが、12月28日から香港到着後3日間の強制隔離期間が設けられ、22年1月1日からは7日に拡大した。到着後7日目のPCR検査で陰性証明が求められる。CPAはこれを受け、12月30日から1月6日にかけて、長距離路線の貨物便および旅客機貨物便をすべて運航停止した。1月の貨物輸送能力はコロナ前と比べ20減。CPAのオーガスタス・タン最高経営責任者(CEO)はこれらの影響について、「予備的評価では、2月以降、単月の営業キャッシュバーンは10~15億香港ドル(146~219億円、1香港ドル=14.6円換算)と見ている」と説明。状況改善まで最大限の努力を行うとし、「乗務員のリソースを増やすことで、貨物便の運航能力を現在より約5%増加することが可能」とした。各社の輸送実績を21年11月実績比でみると、CALの有償貨物トンキロ(RFTK)は3.5%増、EVAの貨物輸送量は5.7%増、CPAの貨物輸送量は0.5%減、CCAの貨物郵便輸送量(国際のみ)は2.3%減、CSNの貨物郵便輸送量(同)は4.2%減、SIA

の貨物輸送量は0.2%増だった。

《アジア系航空会社の貨物12月》(前年比)

・**チャイナエアライン**

153億台湾ドル(約2倍) : 6億7100万RFTK(+7.7%) : 8億7100万AFTK(+4.5%) : LF77.0%(+2.3)

・**エバー航空**

109億台湾ドル(+86.2%) : 輸送量7万8855トン(+6.6%) : 4億7420万AFTK(+10.3%) : LF92.2%(-1.4)

・**キャセイ**

輸送量13万4691トン(+12.0%) : 8億3507万AFTK(+11.7%) : 9億9086万AFTK(+6.5%) : LF84.3%(+4.0)

・**中国国際**(国際のみ)貨物郵便

輸送量3万4010トン(+10.1%) : 2億8080万AFTK(+28.3%) : 6億9170万AFTK(+35.9%) : LF40.6%(-2.4)

・**中国南方**(国際のみ)貨物郵便

輸送量5万9450トン(-4.2%) : 5億7491万AFTK(-3.5%) : 8億5908万AFTK(-2.4%) : LF66.9%(-0.7)

・**シンガポール航空**

輸送量9万5800トン(+25.4%) : 5億6430万FTK(+35.8%) : 7億1620万AFTK(+53.0%) : LF78.8%(-9.9)

注 : RFTK 有償貨物トンキロ、AFTK 有効貨物トンキロ、FTK 貨物トンキロ

《キャセイパシフィック》CX

★キャセイ「極めて厳しい11月」旅客が再び減少 (flightglobal.211214)

キャセイパシフィック航空は11月、2ヶ月連続で利用者数が減少し、経営難に陥っている航空会社が引き続き「重大な課題」に直面していると報告しました。

キャセイは、コロナウイルスのオミクロン株の出現と、香港政府による検疫(隔離)強化の動きを、年末に向けた課題として挙げています。

最高顧客・商業責任者のロナルド・ラム氏は、オミクロンは「ホリデーシーズンの旅行感情に影響を与えた」とし、規制強化は航空会社が計画通りにフライトを運航する能力に影響を与えたと述べている。

2021年の通年で「かなりの」損失を出すと警告した航空会社は、年末のスケジュールを調整し、流行前のわずか12%の水準で運航することにした。

「我々は1月以降の旅客便のスケジュールを見直すにあたり、引き続き動向を注視しています」とLam氏は付け加えます。

11月の旅客数は7万人強で、前年比では約85%増でしたが、パンデミック前の2019年の同月と比べると97%以上急落しています。前月比では、キャセイは旅客数が7.9%減少した。

ラム氏は、同航空会社が11月に飛ばした旅客数は10月と比較して1日あたり約5%少なかったと付け加えています。

2020年の低ベースに対して、トラフィックは87%、キャパシティは30%増加しました。しかし、2019年と比較すると、RPK(有償旅客キロ)で測定したトラフィックは96%減少し、キャパシティは88%急落した。

ラム氏は、トラフィックの減少は、特に香港と中国本土から英国への旅行における学生の減速が続いているためと分析しています。

しかし、国境が開放された米国やオーストラリアへの便の需要が増加したため、一部相殺された。

貨物に関しては、キャセイの11月の貨物輸送量は13万5000tを超え、前年比16%近く増加したが、2019年に対しては24%減少している。

ラム氏は、12月まで旺盛な貨物需要が続くと予想しており、同航空は今月中、貨物機のスケジュールをフル稼働させています。

★キャセイ「キャッシュ・ブレイクイーブン」間近 (flightglobal.211117)

・通期「かなり」損失

キャセイパシフィック航空は、2021年の下半期の収益が「かなり改善された」にもかかわらず、通期では「かなりの損失」になると警告しています。

10月31日までの4ヶ月間、コスト管理の努力を続ける中で、「営業キャッシュの損益分岐点に近づいている」ことも明らかにしました。

10月の搭乗者数は7万6,000人強で、9月よりも42%減少しました。

それでも、同航空が旅行需要の崩壊で最も大きな打撃を受けた2020年10月の約2倍だった。

しかし、パンデミック前の2019年と比較すると、旅客数は97%の激減となっている。

交通量は、前年同月比で95%増加しましたが、パンデミック前の水準に対しては96%の減少となりました。

キャパシティは、前年同月比で約20%増加したが、2019年10月と比較すると90%近く減少した。

長距離路線はあまり好調ではありませんでしたが、短距離路線は好調を維持しており、特にフィリピン、インドネシア、ベトナムなどのアジア路線への需要は引き続き旺盛です。

貨物便については、10月の需要は引き続き増加しており、貨物便のキャパシティはパンデミック前の70%の水準

に達しています。

★**香港の検疫(隔離政策)がキャセイの旅客輸送に影響を与え続ける** (flightglobal.1019)

キャセイパシフィック航空は、香港の厳しい検疫(隔離)要件を、香港への旅客需要の低迷の主な理由として挙げています。

キャセイが発表した9月の交通量によると、乗り継ぎ客、特にアジア内や米国、英国への旅行客が需要の主要な原動力である一方で、香港へのフライトに対する需要は「非常に弱い」と指摘しています。

香港は、オーストラリアやシンガポールなどの国々が国境開放を優先してウイルス感染者を完全に排除するゼロ・COVID戦略を堅持している世界でも数少ない都市のひとつです。

9月のキャセイ航空の搭乗者数は13万2,000人近くで、前年同月比で2倍以上となりましたが、パンデミック前の5%にとどまりました。

キャパシティは前年比で40%増加しましたが、2019年9月と比較すると87%以上減少しました。

交通量は2020年と比較して2倍以上増加したが、パンデミック前の2019年に対しては92%減となった。

貨物と郵便物の輸送量が前年比20%増の約13万1,000tとなり、コロナウイルスのパンデミックが始まった2020年以降で最高となった。

貨物容量も前年比16%増となったという。需要増に対応するため、8月に比べ貨物専用の旅客便を20%増便した。

【2021/2020/2019「6月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair(1-6月)	2021	2020	2019
Revenue Passengers carried(thousands) 乗客数	157	4389	18261
Available seat-kilometres(million) 有効座席キロ	4167	27732	80814
Revenue Passenger Kilometers (million) 有償旅客キロ	788	18668	68078

〈CX 2021年6月期決算の特徴〉

- ・ 厳しい検疫(隔離)で、**運航規模は昨年度よりも更に悪化**している。
- ・ 赤字額は昨年度よりも改善しているが、**主にコスト削減効果**となっている。

【2021/2020/2019「6月期」決算対比】

注1: Share of profits from subsidiaries and associates グループ子会社からの利益

注2: Profit attributable to the shareholders 株主還元利益

Group (HK \$ million) 注: 1 HK \$ 14.45 円(2021.12.4)	2021/6	2020/6	2019/6
Total revenue 売上高	15854	27669	55547
Passenger services 旅客サービス	748	11056	37449
Cargo services 貨物サービス	12702	12692	11498
other services and recoveries その他	2404	3921	4600
Operating expenses 営業費用	20386	33939	51073
Staff 社員	5746	8623	10133
Inflight service and passenger expenses 機内旅客サービス	141	949	2682
Landing, parking and route expenses 着陸料、航行援助費用	2293	4242	8635
Fuel, net of hedging gains 燃油費	2312	7318	14807
Aircraft maintenance 整備費	1798	3673	4708
Aircraft depreciation and operating leases 減価償却/リース	5234	6163	5944
Other depreciation, amortization and operating leases 他	1198	1415	1392
Commissions 手数料	16	125	503
Others その他	1648	1431	2269
Airlines loss/profit before exceptional items 特別項前損益	-4545	-6943	+966
Taxation 税	377	863	-232
Airlines' loss/profit after taxation 税引後エアライン利益	-5031	-7361	+675
Share of profits from subsidiaries and associates	-2634	-2504	672
Profit attributable to the shareholders of Cathay Pacific	-7565	-9865	+1347

《シンガポール航空》

★**シンガポール航空グループ輸送量「パンデミック以来」最高** (flightglobal.220118)

- ・ 輸送力の見通しを維持

シンガポール航空と格安航空会社スクートは、コロナウイルス感染者の急増を受けてここ数ヶ月旅行規制が強化されていますが、**2月まで乗客定員を維持**する予定です。

これは、両社が**12月の旅客数で過去最高を記録**したことを受けたもので、シンガポール国境の再開に向けた取り組みが奏功した。

12月に発表された輸送実績では、**SIAとスクートの両社は、1月と2月にそれぞれパンデミック前の約47%と45%のキャパシティで運航**すると述べています。

これは、12月の乗客定員がパンデミック前の約45%であったことと比較すると、航空会社各社が発表したものである。

オミクロン変種による感染者の増加を受けて、シンガポールは、完全に予防接種を受けた旅行者が検疫(隔離なく入国できる**予防接種済み旅行車線(VTL)スキーム**の新規チケット販売を停止しました。

この停止措置は1月20日に解除され、同市は1月21日から入国者数を半減させました。

この月、SIAとスクートの両社は60万人近い旅客を輸送し、11月の2倍以上の数を記録しました。

2020年の同月と比較すると、パンデミック開始以来最高となるこの数字は、7倍に跳ね上がっています。

11月と比較すると、両航空会社はVTLスキームによる8都市を含む13都市をネットワークに追加したため、キャパシティは前月比20.5%増となりました。

SIAとスクートの12月の搭乗率は46.5%で、前年同月比で約33ポイント、11月比で17.4ポイントの上昇となりました。

★シンガポール航空「引き続き貨物が好調」(flightglobal.211112)

シンガポール航空SIAの9月30日までの6ヶ月間の貨物収入は、前年同期比51.2%増の約19億シンガポールドルとなり、グループ全体の収入の66.3%を占めました。

一方、旅客収入は7億5,300万シンガポールドルで全体の26.6%に過ぎず、エンジニアリング部門は1億9,900万シンガポールドルで7.1%を占めています。

SIAは、パンデミックの発生に伴い、貨物容量を着実に増やしてきました。

2020年6月30日に終了したFY2020/21の第1四半期の貨物容量は、パンデミック前の38.7%にとどまっています。

その後、3月30日までの四半期に若干の落ち込みがあったものの、貨物容量は着実に増加しています。

★シンガポール航空「半期の赤字縮小」(flightglobal.211111)

・トラベル・レーンと貨物需要増

シンガポール航空SIAグループは、半期の損失を縮小しました。

SIAとLCCスクートで構成される当グループは、9月30日までの6ヶ月間の決算において、6億1,900万シンガポールドル(4億5,700万米ドル)の営業損失を計上しました。

前年同期の営業損失が過去最高の18億6,000万シンガポールドルであった。

SIAグループは、貨物事業が好調で、輸送量が前年同期比50%増、輸送量が約62%増となったことも増収の要因としています。

その結果、貨物便による収入は前年同期比51%増の18億8,000万Sドルとなり、過去最高を記録しました。

コストは1.5%減の34億5,000万Sドルとなりましたが、燃料ヘッジの効果がなかったことによるものです。

SIAグループは8億3,700万Sドルの純損失を計上し、昨年の35億Sドルの純損失と比較して大幅に改善しました。

営業成績が改善したことに加え、多額の減損費用が発生しなかったことによるもの。

2020年には2億7,400万Sドルの営業損失を計上したのに対し、9月30日までの四半期には3億4,500万Sドルの営業損失を計上しました。

売上高は前年同期比18.3%増の15億3,000万Sドル、費用は20%近く増加し18億8,000万Sドルとなりました。

これは主に、燃料価格の上昇に加え、燃料の使用量が増加したことによるものだという。

2021/2020/2019「4-9月期」運送実績 SIA & SilkAir	2020-21	2021-22
Passengers carried(thousands) 乗客数	133	710
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	767.4	4208.2
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	4657.5	24177.5

2021/2020/2019「4-9月期」運送実績 LCC(Scoot)	2020-21	2021-22
Passengers carried(thousands) 乗客数	22	118
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	57.2	311.4
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	536.8	3670.0

2021/2020/2019「4-9月期」運送実績 SIA(Cargo)	2020-21	2021-22
Cargo & Mail carried(million Kg)	308.4	511.8
Cargo Load(milliom tonne-km)	1770.8	2861.9
Gross Capacity(milliom tonne-km)	2171.4	3245.3

【2021-2022/2020-2021/2019-2020 第2四半期決算対比】(会計年度4~翌3月末)

Group 決算 \$ million (4-9月)SGD=82.1円(2021.12.4)	2019-20	2020-21	2021-22

Total revenue 総収入	8325	1634.4	2826.9
Total expenditure 総支出	7912	3497.3	3446.3
Fuel costs 燃油費	2348.9	376.0	810.2
Fuel hedging ineffectiveness		563.6	-78.8
Staff costs 人件費	1516.4	577.0	663.7
Crew expenses 乗員コスト	87.2	4.9	18.6
Depreciation 減価償却	999.1	1090.9	955.7
Handling charges ハンドリング費	661.4	174.0	282.1
Inflight meals 機内食	284.6	3.4	20.6
Landing, parking and overflying charges 空港および航行援助	472.4	83.2	192.0
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	440.1	233.0	211.6
Rentals on leased aircraft 機材賃貸とリース	67.2	3.6	4.1
Other operating costs その他コスト	460.4	238.0	335.4
Operating 営業利益	413	-1862.9	-619.4
Net Profit 当期利益	206	-3467.0	-836.8

《2021-22 上半期》(前年比)

- ・旅客収入 26.6% : 752.9 百万 S ドル(+597.6 百万 S ドル)
- ・貨物収入 66.3% : 1874.9 百万 S ドル(+635.1 百万 S ドル)
- ・MRO 収入 7.1% : 199.1 百万 S ドル(-40.2 百万 S ドル)

Group Revenue (2019-20Q3=100)	2020-21Q4	2021-22Q1	2021-22Q2
Passenger	9.5%	8.7%	11.9%
Cargo & Mail	138.7%	167.6%	191.0%
Engineering & Others	15.3%	35.3%	34.4%

〈SQ 2021「4-9 月期」決算の特徴〉

- ・旅客数は前年比 5 倍程に増えたが、依然として赤字である。
- ・営業収入は 2019 年 d 比で未だ 1/3 程度である。
- ・純損失は前年比 1/4 程度になっている。

《タイ国際航空》TG

【2021/2020/2019「1-9 月期」対比】

「1-9 月期」運送実績	2019/1-9	2020/1-9	2021/1-9
Passengers carried(000) 乗客数	14310	3513	69
Revenue Passenger-kilometres(million) 有償人キロ	49387	13590	444
Available seat-kilometres(million) 有効座キロ	62842	20127	5708

【2021/2020/2019「1-9 月期」決算対比】

Unit : 百万 Baht (1 パーツ=3.33 円 2021.12.5)	2019	2020	2021
Total operating revenue 総営業収入	140532	44220	14990
Add Gain from debt restructuring 債務再編による利益			60730
Total revenue 総収入		44533	78566
Total expenditure 総支出	148022	78176	36481
Fuel costs 燃油費	41192	11794	2932
Staff costs 人件費	23734	15882	5550
Crew expenses 乗員コスト	4692	1437	367
Depreciation 減価償却	13020	21072	10808
Selling & advertising expense 販売広告費	7963	1749	499
flight service フライトサービス	15780	4913	1392
Impairment loss of aircraft & Spare part (reversal) 減損(戻入)	566	3948	-18440
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	15102	5766	4132
leased aircraft & spare parts 機材リースと予備部品	11139	117	704
Inventories and supplies expenses 棚卸資産および消耗品	6833	1931	245
Impairment loss in accordance TFRS 9 会計基準(reversal)		185	-115
Net foreign exchange loss 純為替差損	-	-6424	-11197
Profit(Loss) before tax 営業損益	-10956	-49086	+51593
Profit(Loss) for the period 当期損益	-11101	-49553	+51121

〈TG 2021「1-9 月期」決算の特徴〉

- ・供給量は2019年比1割以下、2020年比3割程度である。
- ・総収入が前年比1.7倍、総費用は約1/3になっている。
- ・債務再編による利益、減価償却費が前年比半減、減損戻入もあり、黒字化した。
(減損戻入とは、国際会計基準で認められている資産の再評価)

★タイ国際航空「黒字転換1~6月」債務整理や資産売却 (日経.210816)

経営再建中のタイ国際航空が発表した2021年1~6月期決算は、最終損益が111億バーツ(約365億円)の黒字(前年同期は280億バーツの赤字)に転換した。

債務の整理や保有資産の売却に伴う利益が出た。

営業損益は143億バーツの赤字(同183億バーツの赤字)で、厳しい経営環境が続いている。

2020年5月に経営破綻した同社は、今年6月にタイ中央破産裁判所から事業再生計画の認可を受けた。社債利息の減免を認められ、86億バーツの利益を計上した。

出資先の格安航空会社(LCC)や航空燃料会社の株式の売却益が21億バーツあった。

売上高は前年同期比75%減の102億バーツだった。

2020年は3月半ばまで通常運航をしていたが、2021年1~6月期は大幅な減便が続いたためだ。

6月末時点の現金および現金同等物は67億バーツとなり、20年末時点に比べて19億バーツ減少した。

事業継続には当面500億バーツが必要として、政府や民間金融機関と交渉しているが、資本増強策はまだ固まっていない。

【エミレーツ航空】.....

★エミレーツ機内改修105機 (ウイングデイリー.211203)

- ・プレエコクラス導入やビジネスクラス席を一新

エミレーツ航空(UAE)はワイドボディ機の機内設備改修計画を発表した。

105機の機材を対象に2022年末から18カ月間で改修を行う。

プレミアム・エコノミークラスの客室を用意するほか、ビジネスクラスのリニューアルを行う。

今回の機内設備改修はボーイング777型機53機とエアバスA380型機52機の計105機を対象に実施する。

777型機ではビジネスクラスのすぐ後ろに位置するエコノミークラス5列を撤去し、2-4-2の配列でプレミアム・エコノミー席を24席設置する。

また、A380型機についてはプレミアム・エコノミー席を56席設置する。

また、777型機については1-2-1配列の新たなビジネスクラスへのアップグレードを予定している。

★エミレーツ・グループ「4~9月期」EBITDA黒字化 (デイリーカーゴ.211117)

エミレーツ・グループの2021年上期(4~9月)連結決算は、売上高が前年同期比81%増の247億ディルハムAED(約7657億円)となった。

EBITDA段階では、前年同期の4300万AEDの赤字が、今期は56億AEDの黒字に転換。

純損益は前年同期の141億AEDの赤字が、今期は57億AEDの赤字に縮小した。

エミレーツ航空(UAE)の売上高は前年同期比86%増の217億AED。純損益は前年同期の126億AEDの赤字が、今期は58億AEDの赤字に縮小した。

子会社dnataの売上高は前年同期比55%増の37億AED、純損益は前年同期の15億の赤字が、今期は8500万AEDの黒字に転換した。

- ・優先的な再雇用を含む採用活動を開始

同グループの総従業員数は、21年9月末時点では7万3571人で、21年3月末比2%減。

UAEおよびdnataでは、今後数カ月で予定されている輸送量、事業拡大に伴い、過去に一時帰休や余剰人員となった元従業員の優先的な再雇用を含む、採用活動を開始している。

注:EBITDA(Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization)

利払い前・税引き前・減価償却前利益(金利と税および固定資産の償却費を差し引く前の利益)

★エミレーツ・グループ2021-2022年中間決算を発表 (2021.11.10)

「約1757億円の赤字」

・グループ:売上高は前年同期比81%増の247億ディルハム(67億米ドル)。昨年度の141億ディルハム(38億米ドル)の損失に比べ、本年度の半期損失は57億ディルハム(16億米ドル)。世界的な渡航規制緩和に伴い、すべての事業分野で業績が大幅に改善。

・エミレーツ:売上高は前年同期比86%増の217億ディルハム(59億米ドル)。前年同期の半期損失126億ディルハム(34億米ドル)に対し、本年度の半期損失は58億ディルハム(16億米ドル)。旅客需要増加および好調な貨物事業を中心に収益を支えた。

・dnata:売上高は55%増の37億ディルハム(10億米ドル)、昨年度の15億ディルハム(3億9,600万米ドル)の損失から8,500万ディルハム(2,300万米ドル)の利益へ好転。全世界のdnataビジネスユニットのオ

ペレーションが、新型コロナウイルスの影響から回復に向かう。

《2020-21年決算》(2020/4-2021/3)

エミレーツ	2020-21年	2019-20年	前年比
売上高	30927 百万 AED	91972 百万 AED	-66.4%
営業損益	-15021 百万 AED	6408 百万 AED	
純損益	-20279 百万 AED	1056 百万 AED	

dnata	2020-21年	2019-20年	前年比
売上高	5541 百万 AED	14760 百万 AED	-62.5%
営業損益	-1857 百万 AED	507 百万 AED	

エミレーツ	2020-21年	2019-20年
乗客数	6553 千人(-88.3%)	56162 千人
容量 ATKM	24782 百万(-57.7%)	58584 百万
有効座キロ ASKM	64062 百万(-82.6%)	367153 百万
利用率	44.3%	78.5%
貨物量(重量)	1873 千トン	2389 千トン
航空機	259	270
従業員	40801 人(-32.0%)	60033 人

★エミレーツ 2021年3月期「損失6622億円」旅客数88%減 (aviationwire.210616)

・エミレーツ航空単体では損失203億ディルハム(約6090億円)
 エミレーツ航空(UAE/EK)を中核とするエミレーツ・グループが6月15日に発表した2021年3月期通期決算を発表した。
 新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響により、グループは過去30年以上で初めて221億ディルハム(約6622億円)の損失を計上。エミレーツ航空単体では、203億ディルハムの損失(前期は11億ディルハムの利益)となった。
 売上高は、グループ全体で前期比66%減の356億ディルハム、エミレーツ航空は66%減の309億ディルハムとなった。グランドハンドリングや旅行事業などを手掛けるグループ会社dnata(ディナータ)の売上高は62%減の55億ディルハム、損失は18億ディルハム(前期は6億1800万ディルハムの利益)となった。
 主要株主であるドバイ政府から113億ディルハムの出資を受けた一方、創業以来初めてすべての事業部門で人員削減を実施した。グループ全体の従業員数は、31%減の7万5145人になった。運航便数が大幅に減少したことから、総運航コストは46%減少した。
 エミレーツ航空の旅客数は88%減の660万人、提供座席数は83%減少し、ロードファクター(座席利用率)は34.2ポイント低下して44.3%だった。貨物輸送量は22%減の190万トンとなった。
 機材面では、総2階建ての超大型機エアバスA380型機を3機受領。一方で、ボーイング777-300ER型機を9機、A380を5機の計14機を退役させており、今年3月末時点の保有機材は259機で、平均機齢は7.3年となっている。
 また、旅客便の運休で旅客機の床下貨物スペース(ベリー)が不足していることから、777-300ERのエコノミークラス座席を取り払った簡易貨物機「ミニフレーター」を19機用意し、貨物容量を積み増した。
 3月末時点の現金資産は、利用者への払い戻しが85億ディルハム生じたことから、151億ディルハムとなった。
 6月16日現在、100ディルハムは約27ドル、約3000円となっている。

【外航トピックス】

- ★米サウスウエスト航空 2019年以來の四半期黒字(flightglobal.220128)
- ★大韓航空「貨物が貢献」2021年に過去最高の営業利益(flightglobal.220127)
- ★エアアジア上場廃止リスクの中、マレーシア新LCC発足へ(flightglobal.220117)
- ★中国「ビッグ3」国内線12月の輸送量が減少(flightglobal.0115)
- ★インドネシア政府「ガルーダ機の調達とリースに関する汚職調査」(flightglobal.220113)
- ★フィンエアー「米ダラス就航と名古屋再開を延期」スタッフ病気休暇(flightglobal.220113)
- ★統合「大韓航空とアジアナ」シェア100%路線スロット返却を(中央日報.220112)
- ★韓国LCCティーウェイ航空「長距離機の増機」検討(flightglobal.220111)
- ★中国航空部門2022年に黒字化「国内輸送量85%回復」視野に(flightglobal.0111)
- ★中国2023年からの国際航空の回復を視野に(flightglobal.220110)

- ★ルフトハンザ「関空と中部 6 月再開へ」 (aviationwire.220106)
- ★英イーゼージェット CEO「2022 年夏にもフルキャパシティ回復の見込み」 (flightglobal.220105)
- ★キャセイ隔離厳格化で長距離貨物便運休 (デイリーカーゴ.220106)
- ◆香港「米英などから乗り入れ禁止」コロナ対策厳しく (日経.0105)
- ◆キャセイ「香港発着旅客便など欠航も」乗務員の検疫強化 (ロイター.211231)
- ★大韓航空のアシアナ買収「韓国公取委」承認 (trvlwire.220105)
- ★フィリピン航空チャプター11 から脱却 (sky-budget.220104)
- ◆フィリピン航空「再建計画承認」運航能力 25%削減 (デイリーカーゴ.211228)
- ★米 TSA「パンデミック前 2019 年の同日を上回る保安検査人数」 (flightglobal.211224)
- ★ガルーダ 2022 年運航の国際線 5 路線のみ (trvlwire.211223)
- ★デルタ「再建中 3 社の株式再取得」パートナーに投資 (デイリーカーゴ.211221)
- ★アジア太平洋地域「大手航空会社」どの程度乗り越えているのか? (flightglobal.211221)
- ★アジア系航空会社「貨物輸送」11 月 (ウイングデイリー.211220)
- ★カタール航空と BA「共同事業拡大」 (traicy.211216)
- ★エールフランス KLM 契約「最大 160 機 A320neo と 8 機 A350 貨物機」 (flightglobal.211217)
- ★エアバス「カンタスから数十億ドル受注」ボーイング機に代わり (ブルームバーグ.211216)
- ★シンガポール航空トレント XWB-97 搭載 A350F 貨物機 7 機 (aviator.aero.211215)
- ★破産重整「海南航空グループ」新規出資者傘下で再建 (デイリーカーゴ.211209)
- ◆海南航空 HNA グループ債権者「リストラ計画」承認 (flightglobal.211025)
- ★米サウスウエスト第 4 四半期と 2022 年は黒字と予測 (flightglobal.211209)
- ★イタリア ITA 航空と労働組合が労働協約に合意 (flightglobal.211203)
- ★ベトナム航空「米本土直行便」就航(aviator.aero.211129)
- ★ガルーダ・インドネシア航空「継続企業として存続に重大な疑義の可能性」 (flightglobal.211129)
- ★アジア系航空会社 10 月「異例のピーク」貨物輸送量大幅増 (デイリーカーゴ.211124)
- ★エアアジア・グループ第 3 四半期「営業損失縮小」迅速な回復期待 (flightglobal.211123)
- ★アシアナ「営業利益縮小」為替差損で純損失に (flightglobal.211117)
- ★大韓航空「貨物の好調で営業利益が大幅増」 (flightglobal.211112)
- ★フィリピン航空「第 3 四半期の損失縮小」 (flightglobal.211115)
- ★中国ビッグ 3「10 月の交通量は微々たる回復」 (flightglobal.211117)
- ★中国ビッグスリー「第 3 四半期」赤字拡大 (flightglobal.211031)
- ★ターキッシュエアラインズ「7~9 月期」貨物売上 2.3 倍 9.6 億ドル (デイリーカーゴ.211109)
- ★セブパシフィック航空「第 3 四半期」損失を縮小 (flightglobal.211110)
- ★台湾 2 大航空会社「収益増加」黒字転換 (flightglobal.211108)

(2/15)

.....

★米サウスウエスト航空 2019 年以來の四半期黒字(flightglobal.220128)

・政府給与支援 30 億ドル

サウスウエスト航空は、2021 年の最後の 3 カ月間に低価格運賃の需要が上昇したため、2019 年以來初の四半期利益を獲得した。

ダラスを拠点とするディスカウント航空会社は昨年第 4 四半期に 6800 万ドルの利益を出し、2020 年同期の 9 億 800 万ドルの損失を一掃したとサウスウエストは 1 月 27 日に報告している。

2021 年通期では、9 億 7700 万ドルの利益を得た—米国政府からのパンデミック関連の給与支援 30 億ドル近くがあったからだ。

この支援がなければ、そしてその他の特別項目を考慮しても、サウスウエストは 13 億ドルの損失を出していただろう。

この決算報告は、サウスウエストの最高経営責任者ゲイリー・ケリー氏にとって 134 回目で最後のものであり、この航空業界のベテランは今後数週間のうちに引退する予定であった。

ケリー CEO は、サウスウエスト航空に 36 年間在籍し、うち約半分は CEO を務めており、次期 CEO のロバート・ジョーダン氏に手綱を渡す予定です。ケリー氏は、サウスウエスト社の会長として留まる。

同四半期の売上高は、前年同期比 2 倍以上の 50 億ドル。通年の売上は、2020 年の 90 億ドルから 159 億ドルになると報告している。

Covid-19 の大流行が始まる前の 2019 年第 4 四半期以來、特別項目を除いた四半期利益で、2021 年を好調に終えました。「レジャー旅行の需要は、特に休暇中に好調で、ビジネス収入は 2019 年の水準と比較して回復を続けています」とケリー氏は述べています。

次期 CEO のジョーダン氏は、航空会社が「2022 年の厳しいスタート」を切ったことを付け加えています。

2021年に大きく前進したものの、オミクロン変種により、以前期待していた2022年初頭の需要改善が遅れている。

Covid-19の症例が減少傾向にあることから、最悪の事態は脱したと思われ、2022年3月の現在の予約状況や収益動向は楽観的です。

感染力の強い変種と天候による遅延やキャンセルのため、サウスウエストは1月と2月に損失を出し、2022年3月に黒字化すると予想していると、ジョーダン氏は付け加えています。

今月初め、5,000人以上の従業員がウイルスに感染して欠勤しましたが、その後、その数は作業グループあたり約100~150人に減少しています。

「現在の計画に基づけば、第1四半期に黒字になる見込みはなくなったものの、今年の残りの3四半期、そして2022年通年では黒字になる見込みだ」とジョーダン氏は付け加えている。

第1四半期の収益は、2019年の同じ3カ月間と比べて10%から15%低く、ロードファクターは75~80%になると予想されます。

「2021年に経験したことは、非常に屈辱的なことです」とケリー氏は言います。

1年前なら、こんなところにいるなんて賭けられなかった。2年後にパンデミックはどうなっているのだろう？彼は、業界が「10年間はこれに対処することになるかもしれない」と推測している。

・機材

サウスウエストは2022年第1四半期を727機の航空機で終え、年末には814機まで増加する見込みです。利用可能座席マイル(ASM)で測定したキャパシティは、2019年の数値からまだ4%減少すると予測している。同社は2023年末までに「利用可能座席マイルを大幅に増やし」、路線網の大部分を回復させると見込んでいる。

ボーイングはサウスウエストに対し、第1四半期末までに737 Max 7を認証する意向を伝えたと、サウスウエストの最高業務責任者マイク・ヴァン・デ・ヴェン氏は言う。

しかし、このタイプがサウスウエストの航空機で飛行するのは来年になる可能性が高いという。

Cirium社フリートデータによると、同社はMaxのそのバージョンについて248機の発注を受けており、Southwestは737-700の後継機として使用する予定です。

「型式証明書を取得したら、その飛行機を運航証明書に載せるまで約7ヶ月を予定している」と彼は言う。我々は、そのオーダーブックに多くの柔軟性を持っている、ボーイングは非常に良いパートナーである、我々はこの時点で114機を受領することを期待しているが、我々は2023年初頭までマックス7を飛行させないかもしれない。

★大韓航空「貨物が貢献」2021年に過去最高の営業利益 (flightglobal.220127)

大韓航空は、好調な貨物事業を背景に、2021年の営業利益が前年比6倍の1兆5,000億ウォンに急増しました。

年間売上高は前年比18%増の8兆8000億ウォン、通期の純利益は6390億ウォンに振れたという。

また、12月31日までの第4四半期も好調で、営業利益は5倍の7040億ウォン、四半期収益は52%増の2兆8000億ウォンとなりました。しかし、第4四半期の純利益は44%減の4,040億ウォンとなりました。

大韓航空は、年間および四半期の営業利益がともに同社史上最高であったことに言及している。今回の決算は、貨物部門が好調な大韓航空の1年を締めくくるものです。

第4四半期には、2兆2000億ウォンの記録的な貨物収益があったとしています。

大韓航空は、「年末年始のピーク時の需要や、運航縮小に伴う旅客機の腹部スペースの制約により、運賃が顕著に上昇した」と述べている。

オミクロン変種による世界的なサプライチェーンの混乱と運航制限に積極的に対応し、顧客に信頼できるサービスを提供することができた。

また大韓航空は、旅客ビジネスにも活気を見せており、第4四半期の収益は、主にグアム、ハワイ、シンガポールなどの目的地への検疫不要旅行の延長により、14%増の3800億ウォンに達しました。

大韓航空は、Covid-19のオミクロン変種がサプライチェーンを圧迫し続ける可能性があり、「チャーター便や貨物専用旅客便の運航により市場の変化に積極的に対応していく」としています。

国境規制とCovid-19亜種の状況が旅客需要回復の主要な原動力となると予測している。

「今後も市場動向に対応した柔軟な路線運航を計画している」としている。

★エアアジア上場廃止リスクの中、マレーシア新LCC発足へ(flightglobal.0117)

マレーシアのThe Edge紙の報道によると、新しい格安航空会社がマレーシアの航空市場に参入する準備が整ったようである。

新航空会社の名称は「MYAirline」となる予定だという。

MYAirlineの旧社名は79 Eliteで、マレーシア航空委員会から航空サービスライセンス(ASL)の条件付き認可を受けている。同委員会のウェブサイトによると、ASLは12月31日に失効する。

独立系航空アナリストのBrendan Sobie氏は、LinkedInへの最近の投稿で、マレーシアの新しい航空会社が2022年の前半にリースしたエアバスA320で運航を開始すると述べています。

その後のマレーシアの証券会社CGSCIMBのリサーチノートには、すでに2機のA320がリースされていることが記されている。

The Edge紙によると、MYAirline社の取締役3名は、以前はマレーシアの航空部門の高官であったという。

MYAirline社は、超低価格航空会社(ULCC)モデルで運営されるようだ。

マレーシアのLCC設立のニュースは、マレーシア証券取引所が、マレーシアの主要航空会社であるエアアジア・グループを、経営難に陥った企業に分類されるPN17企業に分類することを決定したことを受けたものである。

この分類は、エアアジア・グループが財務を正常化できなければ、上場廃止になるリスクがあることを意味する。

アジア太平洋地域の多くの航空会社と同様、エアアジアは、コロナウイルス大流行の影響を抑えるために各国政府が課した渡航制限によって大きな打撃を受けている。

CGSCIMB社は、PN17の企業は12ヶ月以内に正規化計画を提出する必要があると指摘している。

その計画が承認されれば、さらに6ヶ月以内に実行に移される。その後、次の2四半期連続の純利益を示さなければならない。

また、機関投資家はPN17企業の株式保有を認められない可能性があり、個人投資家は「パニックになって株式を投棄する可能性がある」と付け加えている。

エアアジアの株式は0.60リンギ(0.14ドル)で取引されており、PN17のニュースが出た1月14日の0.79リンギから急落している。

パンデミック前の2020年1月上旬、同社の株価は1.69リンギだった。

★中国「ビッグ3」国内線12月の輸送量が減少 (flightglobal.0115)

- ・オミクロンが猛威を振るう

中国の3大航空会社は、オミクロン株コロナウイルスの国内感染が急速に拡大する中、12月の国内線輸送量が減少しましたが、通年の輸送量は2020年の低いベースに対してわずかに増加しました。

中国国際航空(エアチャイナ)、中国東方航空、中国南方航空からなる「ビッグ3」は、国内線旅客数が2020年の同期間に対して減少したと報告した。しかし、12月には11月よりも多くの旅客を運んだ。

- ・中国国際航空(エアチャイナ)

エアチャイナは同月に420万人の国内線旅客を運び、前年同期比で37%以上減少した。11月に対しては、39%の急増となった。

国内線の輸送量は前年比で38%減少し、輸送能力は34%近く減少しました。11月と比較すると、エアチャイナの国内線輸送量は40%増加し、キャパシティは32%増加しました。

- ・中国東方航空

一方、中国東方航空は12月に476万人の国内線旅客を輸送しました。これは前年比では32%減少しましたが、前月比では12%増加した。

2020年12月に対して、上海を拠点とする同航空会社の国内線トラフィックは32%減少し、キャパシティは21%減少した。

- ・中国南方航空

中国南方航空に関しては、610万人の国内線旅客を運び、前年比では38%減となったが、11月と比較すると24%近く増加した。

広州を拠点とする同航空会社は、輸送量が前年比で38%減少し、収容人数も32%減少したと発表した。前月比では中国南方航空は、輸送量が29%増加し、キャパシティも26%増加しました。

- ・通年では回復が緩やか

通年では、「ビッグ3」の国内線輸送量は微増となり、この分野での完全な回復にはほど遠いことが示された。エアチャイナの2021年の国内線旅客数は約6,800万人で、2020年に対してわずか3%の上昇となりました。通年の国内線輸送量は4.5%増加し、輸送能力は7.7%増加した。

中国東方航空は通年の旅客数が9%増の7850万人となり、国内線輸送量は11%近く増加し、輸送能力は16%上昇した。

中国南方航空の2021年の国内線旅客数は9,770万人で、2020年比で4%増となった。通年の国内線輸送量は5.8%増、収容人員は5.9%増と報告されている。

「ビッグ3」のうち、中国東方航空だけがオミクロンの変種の脅威について何らかの形で考察を示した。

スカイチームの航空会社は次のように述べています。

2021年12月、世界中で新型コロナウイルス病の追加確認例が増加し、いくつかの国や地域で報告されたオミクロン変種をきっかけに、中国に対する症例輸入防止の圧力は高まり続けています。

中国における Covid-19 の流行は、依然として局所的な発生と集団的な集まりが共存していることが特徴となっています。

中国は、他の国々が流行国として扱っているにもかかわらず、依然として感染ゼロ戦略を追求している世界でも数少ない主要経済国の1つである。

そのため、国境は依然として閉鎖されたままであり、再開されるのは2023年以降になりそうだ。

国内旅行も、ウイルスの蔓延を抑えるために行われた迅速な閉鎖によって混乱が生じた。

★インドネシア政府「ガルーダ機の調達とリースに関する汚職調査」 (flightglobal.220113)

インドネシア国営企業省は (SOEs)、ガルーダ・インドネシア航空の航空機調達とリースに関わる汚職の疑いについて調査を開始した。

同省は声明で、調査にはインドネシアの司法長官も関与すると述べている。

「ガルーダは現在再建段階にあるが、データは有効であり、航空機の調達過程で、リースには汚職の兆候があり、そのブランドは異なる」とエリック・トヒル SOE 大臣は言う。

トヒル氏はまた、特定の航空機の種類、ATR 72-600 を挙げました。

「私たちは、ガルーダがより説明責任を果たし、プロフェッショナルで透明な存在となるよう変革することに注力しています」と彼は言います。

非難している場合ではない、証拠に基づいて行動するのだ。

シリウム保有機データによると、ガルーダは6機のATRを運航しており、7機は保管されている。

13機すべてがノルディック・アビエーション・キャピタルによって管理されている。

ガルーダは過去に接待と関係があった。

2020年、元最高経営責任者のエミルシャ・サタル氏は、エアバス機とロールス・ロイス製エンジンに関連してキックバックを受け取ったとして8年の禁固刑に処された。

2019年には、エアバス A330-900 の納品便で物品を密輸し、アリ・アスカラ最高経営責任者が失脚した。この事件は、他の幹部のキャリアにも影響を与えた。

今回のニュースは、ガルーダが負債の削減と保有機材の再編を目的とした大規模なリストラを実施する中でもたらされた。

インドネシアのアンタラ通信は、長年にわたる不始末によってガルーダの負債が140兆インドネシアルピア (98億ドル) に膨らみ、470の債権者から最大138億ドルの請求があったとするトヒル氏の言葉を引用している。

トヒル氏は、この金額を見直し、どの債務を航空会社の再建プロセスの一部とするか、1月22日までに決定する予定であると付け加えた。

ガルーダは、債務負担を37億ドルに軽減するリストラを提案している。

一方、ガルーダ・インドネシア航空グループの株主であるチェアウル・タンジュン氏は、再建後、苦境にある同航空会社に追加の流動性を注入すると述べている。

タンジュン氏はガルーダの第2位の株主で、トランスエアウェイズ経由で28.3%の株式を保有している。

ガルーダの筆頭株主はインドネシア政府で、60.5%を保有している。

★フィンエアー「米ダラス就航と名古屋再開を延期」 スタッフ病気休暇 (flightglobal.220113)

・2月のフライト削減

フィンエアーは、社員およびパートナー企業の病気休暇の増加を受けて、2022年2月のフライトプログラムを削減し、その結果、ダラスへの運航開始と名古屋便の復帰が延期されます。

ワンワールド加盟の航空会社は1月12日、同月の運航計画を20%削減し、オミクロン株の蔓延によって生じた課題を踏まえ、「より柔軟なスケジュール」での運航を可能にすると発表した。

「スタッフの病気休暇は、フィンランドだけでなく、世界中のフィンエアーと空港に大きな影響を与えています」とフィンエアーの最高商務責任者 Ole Orver は述べています。

フィンエアーは、フライトのキャンセルを通じて、このような人材確保の課題に対応し、直前の変更を避け、お客様の期待をよりよく管理することを目指しています。

これにより、お客様はフライトスケジュールの変更に対応し、必要に応じて旅行プランを調整するための時間を確保することができます。

欠航の大半は、コペンハーゲン、オスロ、パリ、ローマ、ストックホルムなど、同社が1日に複数のフライトを運航している路線に影響するとのこと。

短距離路線の減便に加え、シンガポールと香港へのフライトはそれぞれ週2便と週3便に減便されるとのこと。

また、フィンエアーのダラス便の就航は2月から3月下旬に延期され、名古屋便の再開は2022年夏シーズンの不特定多数にシフトすることになる。

スタッフのスティック休暇は、感染力の強いオミクロン亜種が**多数の従業員に同時感染**するため、ここ数週間、特に米国の航空会社で問題になっている。

★統合「大韓航空とアジアナ」シェア 100%路線スロット返却を (中央日報. 220112)

「公正取引委員会が大韓航空とアジアナ航空に最近発送した企業結合審査報告書に注目が集まっている。審査報告書に含まれた内容により航空産業構造の調整だけでなく航空会社の路線変化が避けられないからだ。公取委は昨年末に大韓航空とアジアナ航空の企業結合に対し条件付きで承認する方針を固めた。航空業界関係者によると、1000ページに上る審査報告書には条件付き承認に対する具体的な検討内容が盛り込まれた。

大韓航空関係者は「審査報告書を検討している。検討が終わった後に公取委に意見書を伝達するだろう」と話した。

公取委はこれを土台に今月末に全員会議を開き大韓航空とアジアナ航空の企業結合を承認する予定だ。

公取委の審査報告書には両社のスロットと輸送権返却に対する内容が盛り込まれたという。

スロットは航空機が空港で離着陸したり移動するために割り当てられた時間を意味する。

輸送権は政府が一定の基準（運航回数、運航機種）により航空会社に配分する権利をいう。

公取委が問題としたのは両社の合併後にシェアが100%に達する路線だ。

就航地基準でニューヨーク、ロサンゼルス、シカゴ、シドニー、パリ、バルセロナなどだ。

公取委は市場競争が制限される問題を解消するためスロットの一部返却を提示した。

公取委は昨年条件付き承認を発表したが返却が必要な具体的なスロット数は明らかにしなかった。

審査報告書にはパリとバルセロナなど欧州の就航地に対するスロット返却要求が盛り込まれたという。

航空業界関係者は「ニューヨークなど北米路線は事実上完全競争市場なので輸送権は意味がないという判断が背景にある」と話した。

両社は困惑する表情だ。スロットと輸送権返却を要求した路線はドル箱路線だ。

・労組「路線返却にもなる人員調整には反対」

両社の労組は特に立場を出していないが、路線返却にもなる人員構造調整には反対の立場を明確にした。

・LCCはスロット・輸送権返却に期待

格安航空会社（LCC）は政府発のスロット・輸送権返却に期待を抱いている。

ティーウェイ航空が5日にエアバスの中大型航空機1機を来月導入すると明らかにしたのも同様の脈絡だ。

航空業界内部では政府の条件付き承認が外資系航空会社に利益をもたらさだろうという主張も出ている。

延世（ヨンセ）大学経営学部のイム・イル教授は「航空産業はグローバル競争が避けられない構造。韓国系航空会社が世界市場で競争できるよう道を開くことが国内市場の競争制限解消ほどに重要だ」と指摘した。

★韓国LCCティーウェイ航空「長距離機の増機」検討 (flightglobal. 220111)

韓国の格安航空会社 T'Way Air は、2月から導入する3機のエアバス A330-300に加え、さらなる長距離機の追加を検討しています。

同社によると、ロンドン、ロサンゼルス、ニューヨーク、パリ、スペインなどの大陸間路線に就航する「中・大型機」の追加を検討中とのこと。

当初、A330はキルギスタン、シンガポール、シドニー、ザグレブに就航する予定。

アジアナ航空と大韓航空の名前を出さずに、T'Wayは、韓国の2大航空会社の合併の前に、海外就航地のスロットを確保する機会の窓があることを示唆している。

LCCが長距離路線を運航することで、顧客の選択肢を広げることができると考えている。

ソウルの金浦国際空港を拠点とするT'Wayは、2021年6月にA330を増備すると発表している。

Cirium社のフリートデータによると、T-Wayはボーイング737-800を24機保有しており、3機は保管されている。また、3機の737 Max 8の発注も確定しています。

★中国航空部門2022年に黒字化「国内輸送量85%回復」視野に (flightglobal. 0111)

中国の航空部門は、コロナウイルスの大流行で2年近く赤字が続いたが、2022年には黒字に転換したいとしている。

中国民用航空局（CAAC）も2022年の作業計画会議で、航空部門の国内交通量をパンデミック前の85%程度まで回復させることを期待している。

2020年初頭のコロナウイルスパンデミック発生時に底を打った後、中国の国内交通は急速に回復し、流行前のレベルを超えることもありました。

しかし、デルタ株とオミクロン株のウイルスによる最新の感染の波が、中国の厳しい感染ゼロ戦略と相まって、民間航空部門の回復の勢いを弱めています。

国際的な国境は依然として厳しく閉鎖されており、国内の旅行制限は、現地でCovid-19の感染が確認されるとすぐに発動されます。

中国の3大航空会社である中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空も、パンデミックの発生以来、四半期ごとに連続して赤字が続いている。

CAACは2022年の見通しで、「Covid-19の変動が繰り返されない限り」、損失を取り戻して黒字化するよう「努力する」と述べている。

CAACは1月上旬に発表した5ヵ年開発計画の中で、2023年から国際線の輸送量を回復させるとともに、国内航空部門を拡大させるという目標を示している。

★中国2023年からの国際航空の回復を視野に (flightglobal.220110)

中国は、2023年から国際航空輸送を再開し、国内航空輸送市場も拡大する見通しだ。

これは、厳しく閉鎖された国際国境の再開時期について、中国の航空規制当局が最も明確に示したものである。

中国民用航空局 (CAAC) が発表した新しい5ヵ年開発計画では、2023年から2025年の期間を「成長期」と呼んでいます。

「国内市場の拡大、国際市場の回復、改革による影響の開放、再開のレベルアップ」がこの分野の主要な焦点となる。

この計画は2021年から2025年までをカバーしているが、CAACはそれを2つの区分に分けることを提案している。

2021年から2022年は「回復と統合の時期」、2023年から2025年は「成長期」としている。

中国の航空業界は、中国本土で最初に発見されたコロナウイルスのパンデミックによって深刻な打撃を受けた後、いち早く回復を遂げました。

しかし、中国は「ゼロ・コビッド」戦略、つまり何としても感染症を完全に撲滅することに固執しており、航空会社の回復の見込みを妨げている。

国際的な国境は固く閉ざされたままであり、国内ではコビッド19の感染が確認されるとすぐに渡航制限が課される。

中国の3大航空会社である中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空は、パンデミックの発生以来、四半期ごとに連続して赤字が続いている。

またCAACは、国内の空港数を増加させる計画も明らかにした。

5ヵ年計画では、2020年末の241カ所に対し、2025年末には270カ所の民間空港を整備する予定です。

また、空港の貨物機能を強化し、ドローン輸送部門を「総合的に発展させる」ことも期待している。

★ルフトハンザ「関空と中部6月再開へ」 (aviationwire.220106)

ルフトハンザ ドイツ航空 (DLH/LH) は、運休が続くミュンヘン発着の日本路線について、羽田線は3月、関西線は6月を予定している。同じく運休中のフランクフルトー中部線も6月の再開となる見込み。

3路線とも新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響で、運航再開時期の延期が続いている。ルフトハンザの日本路線は4路線で、フランクフルトー羽田線のみ運航している。

フランクフルトー羽田線は、エアバス A340-300 型機で週7往復 (1日1往復) 運航。運航スケジュールは羽田行き LH716 便がフランクフルトを午後5時25分に出発し、翌日午後1時5分に着く。フランクフルト行き LH717 便は午後3時5分に羽田を出発して、午後7時40分に到着する。

3月1日再開予定のミュンヘンー羽田線は、A350-900で週3往復を予定。冬ダイヤ最終日3月26日までの運航スケジュールは、羽田行き LH714 便がミュンヘンを午後3時45分に出発し、翌日午前10時55分に着く。ミュンヘン行き LH715 便は午後0時45分に羽田を出発して、午後4時50分に到着する。運航日はミュンヘン発が火曜と木曜、土曜、羽田発が水曜と金曜、日曜となる。

夏ダイヤ期間の6月再開予定のミュンヘンー関西線とフランクフルトー中部線は、運航スケジュールなどを発表していない。

グループではスイス インターナショナルエアラインズ (SWR/LX) のチューリッヒー成田線も運航中。オーストリア航空 (AUA/OS) のウィーンー成田線は冬季運休中となっている。

★英イーージェットCEO「2022年夏にもフルキャパシティ回復の見込み」 (flightglobal.220105)

イーージェットのCEOは、オミクロン株によって生じた不確実性にもかかわらず、2022年夏には低コスト航空会社がパンデミック前のキャパシティレベルに達すると依然として予想している。

1月4日付のThe Times紙に寄稿したJohan Lundgren氏は、「回復への道のりに段差」があることは認めながらも、航空業界は2022年に「立ち直る態勢にある」と述べている。

「我々は夏の計画に興奮しており、2019年のレベルのキャパシティとそれ以上に戻るはずだ」と述べています。

オミクロンの業界への影響に注目が集まっている一方で、高いワクチン接種率、Covid-19対策、柔軟な予約ポリシーに支えられ、「楽観的な理由がたくさんある」と言う。

こうした動きは、乗客が「より自信を持って旅行できるようになった」ことを意味すると、彼は主張する。Lundgren氏は、英政府が渡航制限を緩和することに「期待している」と付け加えた。現在、英国では入国者全員に対して出国前の検査を義務付けている。政府は1月5日に渡航制限の最新の見直しの結果を発表する予定だ。

★**キャセイ隔離厳格化で長距離貨物便運休** (デイリーカーゴ. 220106)

・欧州線を注視

キャセイパシフィック航空(CPA)は12月30日、長距離路線の貨物便および旅客機貨物便を1月6日まですべて運航停止すると発表した。香港政府が、香港をベースとする貨物便の乗務員に対する検疫要件を厳格化したため。対象路線は、太平洋横断線、欧州線、南西太平洋線、サウジアラビア・リヤド線およびアラブ首長国連邦(UAE)・ドバイ線。5日正午時点で6日以降の計画は発表されていない。今後の運航次第ではあるが、日系フォワードer(FWD)からは、欧州路線のスペース逼迫や運賃高騰の可能性があるという。アジア経済ニュースを配信するNNAによると、香港政府は強制検疫(隔離)の期間を3日間から7日間に延長したという。CPAは、「このような混乱が生じたことを深くお詫び申し上げます。顧客とともに、この混乱をできる限り軽減できるよう取り組む」とコメントしている。同社は12月28日、22年第1四半期(1~3月)のスケジュールについて長距離路線の貨物便および旅客機貨物便を縮小する予定と発表していた。

◆**香港「米英などから乗り入れ禁止」コロナ対策厳しく** (日経. 0105)

香港の林鄭月娥(キャリー・ラム)行政長官は、8日から米国や英国など8カ国から航空機の乗り入れを禁止すると発表した。

午後6時以降の外出も禁止し、テーマパークやバーも閉鎖する。新型コロナウイルスの対策を厳しくして、オミクロン株の拡大を防ぐ。

香港は市中感染がほぼ収束していたが、感染源不明の感染者が確認されたため警戒モードを高める。

航空機の乗り入れを14日間禁止するのは米英とオーストラリア、カナダ、フランス、インド、パキスタン、フィリピンの8カ国。

香港発着のクルーズツアーも中止する。

香港は中国本土との往来再開を優先して、コロナを完全に封じ込める「ゼロコロナ」政策を採る。

ただ、往来規制緩和のメドは立っていない。

◆**キャセイ「香港発着旅客便など欠航も」乗務員の検疫強化** (ロイター. 211231)

・長距離貨物便なども運航停止する方針

香港のキャセイ・パシフィック航空は12月30日、香港発着の旅客便および貨物便の欠航など、フライトスケジュールに大幅な変更が生じると発表した。

香港の保健当局が28日、乗務員に対する検疫を強化したことが理由という。

欠航する便数は明らかにしていない。

これとは別に、1月6日までの7日間、欧州やサウジアラビア、ドバイ発の長距離貨物便などの運航を停止する方針も発表した。

★**大韓航空のアシアナ買収「韓国公取委」承認** (trvlwire. 220105)

・条件「一部のスロット返却と、オープンスカイ以外の国際線を手放す」

韓国の公正取引委員会は12月29日に大韓航空によるアシアナ航空の買収について、スロットの返却などを条件に承認する方針を発表した。

条件として付けられたのはスロットの返却と運航に関わる権利の他社への再配分で、対象路線は2社合計のシェアで判断し、釜山-名古屋や仁川-ロサンゼルス、仁川-ニューヨークなどが含まれるという。

また、運航の権利については、オープンスカイが実現していない国への就航権を手放すことを求める。

公取委は最終決定を1月末から2月始めにかけ下す予定。

他国では、トルコ、ベトナム、台湾、マレーシアで買収が承認されているが、日本、米国、中国、EU、英国、豪州、シンガポールでは承認を待っているところという。

・グローバルリーダーへ

別の記事では、大韓航空会長兼CEOが社員向けに発信したメッセージを紹介。

買収の完了により大韓航空は「お客様と我が国が誇れるグローバルトップ10の航空会社に成長し、単に2つの航空会社の合併ではなく、2つの文化が一緒になってより強くなる」としたほか、韓国の航空業界の改革、「グローバルリーダー」化も実現できると呼びかけている。

注：2007年8月に日韓はオープンスカイ合意(二国間輸送の自由化)

但し、混雑空港はIATAのWSG(Worldwide Slot Guidelines)に基づき調整される

★**フィリピン航空チャプター11 から脱却** (sky-budget. 220104)

フィリピン航空は、日本の民事再生法に相当するチャプター11の手続きを経て経営再建を目指していますが、約4ヵ月で適用から脱却したことを発表しました。

これは経営再建に目途がたったことによるもので、策定した再建計画においては債権者全てが支持する内容となり、20億ドルの負債を減らすこと、ワイドボディとナローボディの保有機数25%削減することが予定されています。

また既存の大株主からの5億500万ドルの長期投資および債券などによる資金調達と、オプションで新たな投資家からの1億5000万ドルの資金調達することが可能となっています。

現在、国際線32都市、国内線29都市に就航しており、渡航制限が解除された際は増便を実施していくとしています。

また、新たに設立した貨物事業を拡大し、より多くの貨物収入により主要収入源へと成長させる予定です。今回の発表に伴い同社のGilbert F. Santa Maria社長は「これはフィリピン航空、すべてのパートナーや株主、そして航空会社の存続のために多くの犠牲を払って働いてくれた社員にとって祝福すべき瞬間です。今後も計り知れない困難が待ち受けていますが、会社を再度軌道に乗せ、戦略的成長に向けてより良い体制を整え、お客様に良いサービスを提供し続けられるよう取り組んでまいります」と述べています。

◆**フィリピン航空「再建計画承認」運航能力25%削減** (デイリーカーゴ. 211228)

フィリピン航空(PAL)は12月17日、米ニューヨーク南部地区米国連邦破産裁判所から、再建計画が認められたと発表した。

航空機の運航能力の25%を削減すること、主要株主から5億500万ドル(575億円)分の出資を、長期株式、債券などにより受けることなどが含まれている。

2021年末までに同計画が発効し、PALはチャプター11(米連邦破産法第11条)プロセスから脱却することになる見通しだ。

運航ネットワークについては、マニラ、セブ、ダバオのハブ空港から国際線32都市、国内線29都市へのフライトを継続するとしている。

また、渡航制限の緩和が進めばさらに復便や増便を進めていく方針を示している。

PALは21年9月3日、チャプター11に基づく会社更生手続きを申請していた。

チャプター11を完了するには今後、いくつかのプロセスを進める必要がある。

今回対象となるのはPALのみで、PALホールディングスおよびエア・フィリピン(PALエクスプレス)はチャプター11の適用外。

★**米TSA「パンデミック前2019年の同日を上回る保安検査人数」** (flightglobal. 211224)

米国運輸保安局(TSA)は、コロナウイルスのパンデミック前の比較可能な日より多くの乗客をスクリーニングした。

全米約450の空港のセキュリティに責任を持つこの政府機関は、12月22日に208万1297人がチェックポイントを通過したと発表した。

これは2020年の同日の約2倍で、2019年の同日に旅行した1,937,235人よりも7%多い数字です。

危機が始まって以来、コビト前の数字を上回る割合が最も高く、2021年の旅行者数が2年前の数字を上回るのは4回目だ。

他の日は、独立記念日連休のロングウィークエンドの始まりである7月1日と2日、そして北米の伝統的な夏休み旅行シーズンの終わりを告げる8月29日であった。

コロナウイルスが世界を引き裂いたため、米国の空港における1日の保安検査件数は2020年4月13日に87,534件と最低になり、2020年のほとんどの期間に旅客需要が激減した。

その後、全国で予防接種が展開されたため、国内旅行は世界的な健康危機以前と同様の水準に戻り、満席やオーバーブッキングの便が続出しています。

航空会社はこの数ヶ月、その需要に応えるため、乗務員や航空機を通常運航に戻すべく奔走してきました。

一方、国際線は、絶えず変化する旅行規則に関する制限や複雑さが長引いたため、依然として約15~20%減少しています。

しかし、米国の大手航空会社は、2022年の夏休みに向け、海外旅行の需要を取り込むべく、スケジュールを増強しています。

乗客数の増加にもかかわらず、感染力の強いオミクロン種のコビド19は、年末年始の旅行に対して潜在顧客を不安にさせている。

公衆衛生当局は、英国やヨーロッパの一部で現在起きているのと同様に、この亜種による感染が間もなく急増すると警告している。

★**ガルーダ2022年運航の国際線5路線のみ** (trvlwire. 211223)

・東京、香港、ソウル、シドニーと中国本土の1都市

経営再建中のガルーダ・インドネシア航空は2022年に運航する国際線を5路線のみとする計画だ。

残るのは東京、香港、ソウル、シドニーが決まっており、これに中国本土のどこか1都市が加わる。

ロンドンやアムステルダムなどの長距離線だけでなく、クアラルンプール、シンガポール、バンコクなどへの路線も撤退する。

まずは利益を見込める路線に機材を投じ、そこから少しずつ他路線の開設や増便に取り組んでいきたい考え。なお、ガルーダは最近、エミレーツ航空やシンガポール航空とのコードシェアを含む提携について合意している。

★デルタ「再建中3社の株式再取得」パートナーに投資 (デイリーカーゴ. 211221)

デルタ航空はこのほど、パートナー企業である、ヴァージンアトランティック航空 (VIR)、アエロメヒコ航空 (AMX)、ラタム航空 (LAN) への投資を継続、拡大すると発表した。

具体的には、VIR への49%出資を継続するほか、AMX、LAN については、それぞれの再建の手続きが完了した後、AMX 株の20%、LAN 株の10%取得を目指す。各プロセス完了時点での総投資額は約12億ドルに達する見通しだ。DAL は元々、AMX 株の49%、LAN 株の20%、VIR 株の49%を保有していた。しかし新型コロナウイルス禍の影響で、3社ともに連邦破産法第11条 (チャプター11) に基づく会社更生手続きに入ったことで、すべての株式が消滅していた。

DAL は、AMX、LAN、VIR の再建の手続きが完了した後、改めて AMX 株の20%、LAN 株の10%、VIR 株の49%を取得することを目指す。

今回の投資については「新型コロナウイルス禍以前に記録的な成長を遂げた航空会社のグローバル戦略を強化するもの」(DAL) としている。「コロナ禍を乗り越えるためにも、今、パートナーに投資することは、デルタ航空の長期的な戦略を支える正しい選択だ。国際線旅客需要の回復に伴い、成功し続けるためには、パートナーとのグローバルネットワークの接続性、関連性、幅広さは、不可欠だ」(同) という考えを強調している。

過去10年で欧州やアジア、南米と、世界の主要キャリアへの資本投入という形で提携関係を拡大してきた。AMX、LAN、VIR 以外では現在、エールフランス KLM (AFKL) 株の5.3%、中国東方航空 (CES) 株の2.8%、大韓航空 (KAL) の親会社、韓進 KAL 株の13.3%を保有している。

DAL は現時点で AFKL、CES、KAL への投資拡大は考えていないとしている。

★アジア太平洋地域「大手航空会社」どの程度乗り越えているのか? (flightglobal. 211221)

アジア太平洋地域の航空会社は、逆説的ではあるが、危機の発生以来、最も大きな打撃を受けながらも、最も収益性の高い航空会社の一つである。

アジア太平洋地域の航空会社ほど、国際旅客ビジネスがパンデミックの影響を受けている地域はありません。国際国境はほぼ閉ざされたままで、2021年の最終四半期によりやく再開され始めたところだからです。

しかし、国内市場が大きく、貨物事業が好調なことから、多くの航空会社が危機を脱しただけでなく、場合によっては黒字を維持することも可能になりました。

(キャセイパシフィック航空)

中国本土と歩調を合わせるために採用した香港の「ゼロ・コビット」戦略は、香港のフラッグキャリアであるキャセイパシフィック航空の回復の見込みに水を差している。

かつてはアジア太平洋の航空会社の中で侮れない存在だったが、赤字のキャセイパシフィック航空はかつての面影はない。

2020年後半には数千人を削減し、地域のサブブランドであるキャセイドラゴンを閉鎖し、航空機を削減した。さらに、地域のライバルとは異なり、キャセイは2019年に香港の政情不安による需要減退に悩まされてパンデミックに突入しました。

・機材

2021年10月現在、キャセイの航空機は236機で、うち68機は駐機している。

これは、中間地点で駐機していた89機からわずかに改善された。キャセイは、初のエアバス A321neo (現在は閉鎖されているキャセイドラゴン向け航空機) を含む、8機の航空機を新たに受領しました。

・今後の展望

12月初旬のアナリスト向け説明会で、キャセイは、多くの資金調達努力と厳しいコスト削減の結果、年末まで流動性は「高水準」を維持するとしています。

また、毎月のキャッシュバーンは年末に向けて減少し、収支均衡に近づくと予測しています。

しかし、この航空会社は、パンデミック前の全盛期にはまだほど遠いことを認めている。

2021年下半期は、上半期から「かなり改善」しているとはいえ、赤字になると予測しているのである。

これは、好調な貨物活動に助けられている面もある。

それでも、キャセイの旅客キャパシティは、オミクロン・バリエーションの影響もあり、依然として大きな打撃を受けています。

キャセイは、年末までパンデミック前の12%しか運航せず、地域の競合他社を大きく下回る見込みです。それ以降、同航空は2022年に関する予測を一切提示していない。

(シンガポール航空)

コロナウイルスの流行が始まった2020年に比べ、シンガポール航空SIAは、国境を開放するための国家の努力のおかげで、より良い状態にあることがわかります。

実際、シンガポールのワクチン付きトラベルレーン（ワクチン接種済みの旅行者は到着時に隔離を受ける必要がない）は、SIAの月間輸送量を増加させるのに役立っています。

11月には、10月よりも60%近く高い30万人以上の旅客を運びました。

貨物便は好調に推移していますが、2022年3月期第1四半期および第2四半期における損失を防ぐことはできませんでした。

・機材

SIAは、航空機の種類を減らして構成を簡素化しましたが、他の航空会社がエアバスA380を廃棄しても、この地域の数少ない航空会社の1社として、引き続き飛行を続けています。

また、シンガポール政府がボーイング737マックスの運航禁止を解除したことを受け、11月下旬にボーイング737マックスを運航に再導入しました。

737マックスは、かつてリージョナル部門であったシルクエアーで運航される予定であったが、その後メインライン業務に統合された。

現在、787-10、777-300ER、737 Max 8のほか、A380、A350を含む144機の航空機を保有しています。

また、SIAは12月15日にA350貨物機を7機発注し、2025年から世界で初めて運航する航空会社となる予定です。

A350は、既存のボーイング747貨物機を置き換えるもので、SIAにとって一つの時代の終わりを告げるものです。

・今後の展望

コロナウイルスのオミクロンの出現により、シンガポールの国境再開計画は中止されましたが、SIAは既存のVTLに対する需要が高まっていることにいち早く着目しています。

アメリカのヒューストン、オーストラリアのアデレード、パース、ブリスベンなど、すでにVTLスキームが適用されている国へのフライトをさらに展開する予定です。

同社は、年末の輸送能力はパンデミック前の約45%に達し、当初予想の43%を上回ると述べている。

(カンタス航空)

パンデミックの期間中、ほとんどの航空会社が「ゆっくり着実に」をモットーにしていたとしたら、カンタス航空はその流れに逆らった。

カンタスは、2021年の大半の期間、オーストラリアの国際線が閉鎖されていたにもかかわらず、国内旅行需要が好調な時期を迎えました。

しかし、デルタ株コロナウイルスがオーストラリアの海岸地域を襲い、残念ながらこの回復は打ち切られました。

旅行規制が実施され、国内線の利用はどん底に落ちました。

カンタスは、この時期をパンデミックの最悪の時期の1つと呼び、パンデミック前のわずか30%のキャパシティで運航しました。

オーストラリアが国際線を再開し、国内線の制限を緩和すると、カンタスは再び旅行需要の急速な回復を享受した。

12月16日、同社は2022年の第1四半期までに、国内線のキャパシティが再びパンデミック前のレベルを上回るとの見通しを示しました。

・機材

エアバスA380の12機すべてを含む128機中18機が駐機中であることがわかった。

しかし、カンタスは2階建て航空機の運航再開を前倒しし、最初の2機は来年4月からシドニー-ロサンゼルス線に導入される予定です。

カンタスは12月に、現在のナローボディ機の後継機としてA320neoファミリーとA220ジェット機を優先的に選択しました。

また、オーストラリア-英国間および米国東海岸を結ぶ超長距離路線「プロジェクト・サンライズ」で使用するA350の契約も固める予定です。

・今後の見通し

2021年12月までの6か月間を対象とする上半期の厳しい決算により、カンタスは11億豪ドル（7億8700万ドル）を超える根本的な損失を計上することが決定しました。

カンタスは、オミクロン株のニュースにより、特に国際線において「予約の勢いが著しく低下した」ことを認めながらも、予約状況は再び回復し始め、「現在の需要は維持されている」と述べています。同時に、ニュージーランド、日本、中国への就航を含む国際線再就航計画の一部を一時停止している。

(大韓航空)

スカイチーム航空会社である同社は、昨年営業黒字を達成した数少ない旅客航空会社の一つですが、これは好調な航空貨物事業によるものでした。

その好業績は続き、2021年9月までの3ヶ月間の営業利益は4,390億ウォン(3億7,200万米ドル)となり、過去5年間で最高の業績を達成しました。

これには、四半期ベースで過去最高の貨物収益が含まれています。

一方、2020年11月に発表したライバルであるアジアナ航空の買収計画については、引き続き現地での規制当局の承認を得るための作業を続けています。

・機材

エアバスA380の10機のうち1機を除くすべて、ボーイング747-8の7機、ボーイング777-200の12機など、大韓航空の保有機材の約4分の1が保管されていることが、Cirium保有機材データから判明しました。

8月、航空会社の最高経営責任者であるウォルター・チョーは本誌に対し、A380は5年以内に、747-8は10年以内に保有機材から退役する予定であると述べています。

大韓航空は9月末現在、貨物用に一時的に設定された旅客用ワイドボディを16機保有している。

・今後の展望

2022年もサプライチェーンと海運の課題が残る中、大韓航空は収益性を高めるため、強力な貨物部門に引き続き注力する予定です。

同時に、韓国の国際線への段階的な開放により、国際線旅客収入は増加し始めますが、主要な市場である中国は依然として閉鎖的なままです。

国内線では、ソウル-済州が好調ですが、この路線のキャパシティ・オーバーはイールドに悪影響を及ぼしています。

(中国南方航空)

中国南方航空は、中国国際航空、中国東方航空と同様、「ゼロ・Covid戦略」を掲げる中国において、パンデミックの進展に直接的に関係している。

危機的状況に陥って以来、国際線の利用が抑制される一方で、中国の航空会社は大きな国内市場の恩恵を受けてきた。

しかし、パンデミックを抑制するための努力の中で、これは最高から最低へと変化しています。

中国南方航空は、第2四半期に営業利益と純益を計上することができましたが、第3四半期にCovid患者が急増し、需要が急減した際には、大手3社の中で最も低い損失を計上しました。

・機材

Cirium航空機データでは、中国南方航空は600機強の航空機を運航しており、さらに37機が地上待機している。

この中には24機のボーイング737マックスが含まれており、最初の国々がこの機種種の運航再開を許可してから1年経った今も、中国では地上に置かれたままです。

しかし、中国の規制当局は、年明けにはボーイング737マックスの運航再開の認可が下りると見込んでいます。

・今後の展望

オミクロンの登場以前から、中国の航空会社は厳しい冬を迎えていた。

中国南方航空の輸送量は2020年11月に比べて43%減少した。これは、中国の航空会社全体の11月の輸送量が52%減少したことと対照的である。

中国南方航空をはじめとする中国の航空会社は、2022年の中国国内市場においてある程度の安心感を得られるだろう。

しかし、オミクロンと、たった1件のCovid-19が検出されただけで都市全体を閉鎖する北京政府の意思を合わせると、今後多くの減速(speed bump)が待ち受けているだろう。

さらに、北京は国境開放を急いでおらず、今年後半には中国共産党第20回全国代表大会が予定されている。この大会では習近平氏が終身国家主席に就任し、中国は国内の安定に重きを置くことになるため、Covidゼロ戦略をさらに強化することになりそうだ。

(エアアジア)

東南アジアを代表するローコストキャリアの2021年は、最悪の年だった。

海外旅行はほとんどなく、マレーシアの国内市場は移動規制令によって大幅に制限され、大打撃を受けました。

実際、グループ CEO トニー・フェルナンデス氏にとって 2021 年の主な焦点は航空ではなく、食事の配達など地上でのさまざまなサービスを提供するエアアジアの「スーパーアプリ」を含むグループのデジタルベンチャーだった。

それでも、マレーシア、インドネシア、タイなどの主要市場における航空事業の損失をデジタル事業が補うには程遠い状況だ。

9 月 30 日までの第 3 四半期、グループの航空事業の持株会社であるエアアジア・アビエーションの収益は、前年同期比 70% 減の 1 億 1800 万リンギ (2790 万ドル) に落ち込んだ。

減収にもかかわらず、コスト削減に注力した結果、エアアジア・アビエーションの EBITDA 損失は、前年同期の 4 億 5100 万リンギから 1 億 5000 万リンギに縮小した。

・機材

エアバス製ナローボディ機は、マレーシアのエアアジア社、タイのエアアジア社、インドネシアのエアアジア社で 77 機稼動中で、108 機が保管されていることが、Cirium フリートデータから判明した。

フェルナンデス氏が大きな役割を果たした 2010 年代の大発注を受け、エアアジアは 362 機のエアバス・ナローボディを確定発注している。

10 月には、エアアジア・グループは残りの A320neo の発注をすべて大型の A321neo に切り替え、将来的に A321neo のみで構成される機体へと移行させた。

その 3 カ月前の 7 月、常に楽観的なフェルナンデス氏は、この膨大なオーダーブックに関するエアバス社との話し合いはうまくいっており、長期的にはこれらの航空機をすべて手に入れることができると楽観的な見通しを述べている。

・今後の展望

東南アジアが再開される中、2021 年末にマレーシアが本格的に開国するため、エアアジアのノーフリル・モデルは国内で好調に推移すると思われる。

この地域が予防接種を受けた旅行者のために開放され続ける中、エアアジアはシンガポールやタイといった地域の主要都市にも就航しています。

それでも、多くの不確実性が残っています。

オミクロンの変種は、国内旅行と国際旅行の両方を一時停止させたり、あるいは後退させたりする可能性が十分にある。

すべては、東南アジアの慎重な政府がどう反応するかによるのだ。

さらに、エアアジア、特にタイのエアアジアは、かつて活況を呈していた中国の航空市場において重要なプレーヤーであった。

中国が再開するまでは (何年もかかるかもしれないが)、エアアジア・グループや他の地域航空会社のネットワークに穴が開くことになるだろう。

★アジア系航空会社「貨物輸送」11 月 (ウイングデイリー. 211220)

アジア系航空会社の 11 月実績をみると、貨物輸送量は中国国際航空 (CCA 国際のみ) を除き、大幅に増加した。

・エバー航空 EVA 「貨物売上高 100 億台湾ドル超

エバー航空 (EVA) の貨物売上高は 101 億台湾ドル (414 億円、1 台湾ドル=4.1 円換算) となり、確認可能な 2013 年以降の単月実績で初めて 100 億台湾ドルを超えた。

新型コロナウイルス感染拡大初期の昨年 1 月実績は 19 億 2368 万台湾ドル。

この 2 年弱で 5.3 倍に拡大し、11 月実績では売上高全体の 93.8% を占めた。

・キャセイ (CPA) 旅客機貨物便 1035 便を運航

キャセイパシフィック航空 (CPA) は旅客機貨物便の単月運航実績として最高の 1035 便を運航。

供給量はコロナ前の 19 年 11 月比で約 71% 水準としコロナ禍で最高とした。

・チャイナエアライン (CAL) 貨物売上高、毎月、過去最高を更新

チャイナエアライン (CAL) の貨物売上高は前年同月比 61.9% 増の 140 億台湾ドル。

今年 8 月実績で、確認可能な 16 年以降の単月実績として初めて 100 億台湾ドルを超え、毎月、過去最高を更新している。

・シンガポール航空 (SIA)

シンガポール航空 (SIA) のロードファクターは 1.6 ポイント下落し、83.9% だった。

東アジアを除き、各地域とも低下した。

・各社の輸送実績

各社の輸送実績を今年 10 月実績比でみると、CAL の有償貨物トンキロ (RFTK) は 7.6% 減、EVA の貨物輸送量は 1.9% 増、CPA の貨物輸送量は 1.2% 減、中国南方航空の貨物郵便輸送量 (国際のみ) は 18.4% 増、SIA の貨物輸送量は 1.7% 増。

中国国際航空 CCA は 10 月まで貨物実績のみを発表していたが 11 月実績から郵便を含めた。

各項目は貨物郵便輸送量、有償貨物郵便トンキロ、有効貨物郵便トンキロ、貨物郵便ロードファクターにそれぞれ変更した。

★**カタール航空と BA 「共同事業拡大」** (traicy.211216)

ブリティッシュ・エアウェイズとカタール航空は、共同事業を拡大する計画を発表した。

ブリティッシュ・エアウェイズが、新型コロナウイルスの感染拡大後初となる、ロンドン/ガトウィック〜ドーハ線の運航を開始したことを受けたもの。

これにより両社は、ロンドンとドーハ間を1日最大6往復運航する。

ロンドン/ガトウィック〜ドーハ線は、ビジネスクラス「クラブワールド」、プレミアムエコノミー「ワールドトラベラー・プラス」、エコノミークラス「ワールドトラベラー」を備えた、ボーイング 777-200ER 型機を使用する。

提携拡大により、ヨーロッパから中東、アジア、アフリカ、オーストラレーシア、ヨーロッパ域内のアクセスが向上する。

今後、それぞれのネットワークでより多くの都市へのアクセスを提供する。

2022 年前半にも、共同事業の拡大に関する当局からの認可を見込んでいる。

★**エールフランス KLM 契約「最大 160 機 A320neo と 8 機 A350 貨物機」** (flightglobal.211217)

・A350F を旅客機に転換する権利保持

エールフランス-KLM は、100 機の確定発注を含む最大 160 機のエアバス A320neo ファミリーを契約し、メーカーの新しい A350 貨物機を購入することを約束する 4 番目の顧客となりました。

KLM オランダ航空とトランサヴィア・オランダ航空の機材更新、およびトランサヴィア・フランス航空の機材更新と拡張のため、A320neo ファミリー100 機を契約し、さらに 60 機の購入権を得ました。

この発注は、A320neo と A321neo の混在をカバーするものです。納入は 2023 年後半に開始される予定です。またエールフランス-KLM は、4 機の A350F の購入に関する意向書に署名し、さらに 4 機の同型機の購入権を取得しました。

これらの航空機は、エールフランスの貨物輸送能力を増強するために使用される予定です。

ただし、エールフランスは A350F を旅客機に転換する権利を保持する。

同グループはすでに 12 機の A350 旅客機を運航しており、さらに 26 機を発注している。

エールフランス-KLM グループ CEO ベン・スミス氏は、「これらの拡張性のある発注は、グループの航空会社を業績向上への道筋に位置づけるとともに、脱炭素化の軌道を加速させるでしょう」と述べています。

これは、KLM オランダ航空、トランサヴィア航空、エールフランスにとって大きな一歩であり、それぞれのニーズに合わせて最高の航空機を使用することになります。”

スミス氏は、新型機の燃料効率と騒音効率を強調し、「2050 年までに CO2 の純排出量をゼロにするなど、我々の野心的な目標を達成するために重要な役割を果たすだろう」と述べています。

今回の契約は、カンタス航空が A220 および A320neo を 134 機購入することを約束したこと、シンガポール航空が A350 貨物機を 7 機、5 機のオプションとともに確定発注したことに続く、エアバス社の重要な航空機のコミットメントとなります。

★**エアバス「カンタスから数十億ドル受注」ボーイング機に代わり** (ブルームバーグ.211216)

・カンタス、A 3 2 0 ネオと A 2 2 0 を購入へー既存の機体老朽化で

・少なくとも 46 億ドルの公示価格で 40 機購入、さらに 94 機の購入権も

欧州の航空機メーカー、エアバスはオーストラリアのカンタス航空から数十億ドル規模の受注を獲得した。

米ボーイングと社長の狭胴機 7 3 7 MAX にとっては打撃となる。

カンタスは、国内線の主力機種として、老朽化したボーイング 7 3 7 型 75 機の代わりにエアバスの A 3 2 0 ネオを購入する計画だと発表。

さらに、エアバスの A 2 2 0 を購入し、地方路線を運航しているボーイング 7 1 7 型 20 機と入れ替えることも明らかにした。

エアバスは 15 日、シンガポール航空と貨物機の A 3 5 0 を巡る契約を締結。

老朽化したボーイング 7 3 7 の退役を発表する予定のエールフランス KLM との交渉が前進する可能性もある。

カンタスは値引き前で少なくとも 46 億ドルのカタログ記載価格で 40 機を購入すると約束。

10 年余りにわたり、さらに 94 機の購入権 (オプション) も持つ。合わせれば発注総額は豪航空史上で最大規模となると同社はみている。

★**シンガポール航空トレント XWB-97 搭載 A350F 貨物機 7 機** (aviator.aero.211215)

・基本合意書 LOI 調印

シンガポール航空は、ロールス・ロイス社の Trent XWB-97 エンジンを搭載したエアバス A350F 貨物機 7 機に対する Letter of Intent (基本合意書) に調印しました。

シンガポール航空による今回の選定は、2015 年の就航以来、顧客にかつてない信頼性を提供してきた Trent XWB を搭載した A350 ファミリーの実証済みの能力を改めて裏付けるものです。

さらに、シンガポール航空は、A350F 貨物機用の Trent XWB-97 について、15 年間のトータルケア保守契約を締結することを約束しています。

信頼性と同様に汎用性の高い Trent XWB は、短距離便でも長距離便でも同等の動力効率を発揮することをすでに示しており、多様なネットワークを持つ旅客機・貨物機市場にとって理想的なソリューションとなっています。

そして今、このエンジンは、人から貨物まで、旅客便だけでなく貨物専用便も動かして、最終目的地までその多用途性を示すことになるのです。

今後数年のうちに航空業界をネットゼロに移行させることに改めて注目が集まる中、Trent XWB は、第一世代の Trent エンジンに比べて 15% の効率向上により、シンガポール航空のサステナビリティ戦略をサポートし、現在世界で使用されている航空エンジンの中で最も効率的なエンジンとなりました。

ロールス・ロイス シビルエアロスペース社長のクリス・チョラートン氏は、次のように述べています。

シンガポール航空が、ロールス・ロイスの Trent XWB-97 エンジンを搭載したエアバス A350F 貨物機 7 機を取得する契約を締結したことを嬉しく思っています。

また、25 年以上にわたって築いてきたシンガポール航空との貴重なパートナーシップもさらに強化されます。

★破産重整「海南航空グループ」新規出資者傘下で再建 (デイリーカーゴ. 211209)

日本の会社更生手続きに当たる「破産重整」手続きを進める中国の航空大手、海南航空集団は、航空事業の経営権を同国の遼寧方大集団実業に正式に譲渡すると発表した。

方大集団は素材、鉄鋼、医薬、小売りの各事業を中核とするコングロマリット(複合企業)で、海南航空グループは今後、同社傘下で再建する。

10 月末に再建計画を公表し、方大集団が新規出資者となったことを明らかにしていた。報道によると、方大への譲渡金額は最大 380 億元 (約 6800 億円) 規模という。

◆海南航空 HNA グループ債権者「リストラ計画」承認 (flightglobal. 211025)

中国のコングロマリット(複合企業体)である海南航空 HNA グループが 10 月 23 日に発表した WeChat への投稿によると、HNA グループの債権者は同社の再建に関する 4 つの計画を承認することを決議した。

「HNA グループと関連企業の破産更生案件の更生計画(案)は、すべて投票で承認された」と同社は中国語の投稿で述べている。

海南航空は 9 月 28 日、自社および子会社 10 社の更生計画案を発表した。これは債権者に承認された計画の 1 つであり、他の 3 つの計画も承認されたと HNA は WeChat の投稿で述べている。

関係者が本誌に語ったところによると、HNA グループの再編には全部で 4 つのパートがあり、うち 2 つは航空会社にも関連している。

そのうちの 1 つは、一部の航空会社を含む 321 社が、「実質的な連結」として知られる法的概念によってグループ化され、再編の目的のために 1 つの会社として扱われたことに関するものである。

もう 1 つは HNA グループの空港事業に関するもので、最後の 1 つは特に航空に関連したものではありません。

中国の遼寧方大集団工業は、再編の一環として海南航空の戦略的投資家となる予定です。

一方、海南開発ホールディングスは、HNA グループの空港部門の戦略的投資家となる。

1 月末、HNA グループの債権者は、同社の破産と再建を申請した。

★米サウスウエスト第 4 四半期と 2022 年は黒字と予測 (flightglobal. 211209)

サウスウエスト航空は現在、第 4 四半期の業績が以前の予想よりも良くなると予想しており、期間中と 2022 年には利益を出すと予測しています。

サウスウエスト航空の最高財務責任者であるタミー・ロモ氏は、12 月 8 日に行われた投資家向けのプレゼンテーションで、「来年はしっかりと利益を上げることができると期待しています」と述べました。

また、最近のレジャー旅行の需要は「予想を上回っている」とも述べています。

ダラスを拠点とする航空会社は現在、第 4 四半期の営業収益が 2019 年の第 4 四半期に比べて 10~15% 減少すると予想しています。

以前、サウスウエスト社は第 4 四半期の営業収益が 2019 年期中に比べて 15~25% 減少すると予測していました。また、同航空会社は、第 4 四半期の予想燃料費を 10 セント下方修正し、1 ガロンあたり 2.15~2.25 ドルとしました。

ロモ氏は、「(サウスウエストの) 第 4 四半期の営業見通しが改善したことをお伝えできることを嬉しく思います」と述べ、今年相次いだデルタ株による感染の後、需要とイールドが回復したことを付け加えました。

また、12月8日、サウスウエストは、2022年に、の既存の3つの運賃に加えて、「新しい運賃商品」の販売を開始する意向を明らかにしました。既存の運賃には、「Wanna Get Away」割引運賃、「Anytime」運賃、「Business Select」運賃があります。

サウスウエスト航空のチーフ・コマーシャル・オフィサーであるアンドリュー・ワッターソン氏は、新運賃を「Wanna Get Away」チケットの「アップセル」および「エンハンスメント」と表現し、この変更により「既存の運賃商品間のギャップを埋めることができる」と述べています。

この新運賃と、サウスウエストブランドのクレジットカードを提供するチェース社との契約更新により、サウスウエスト航空の収益は2023年には10~15億ドル、2022年にはその半分になるだろう、と同社は述べています。

★イタリア ITA 航空と労働組合が労働協約に合意 (flightglobal.211203)

イタリアの国営航空会社である ITA エアウェイズは、労働組合との間で労働協約を締結しました。

この労働協約は、来年初頭からの従業員の増加を含む戦略的發展を支援するものです。

ITA は、航空輸送部門の回復に合わせて事業を拡大することを目指しており、ITA がエアバスの新型ジェット機による近代化に着手するのに合わせて、来年にはパイロット訓練のために少なくとも130のコマンドコースを新設するなど、乗務員の育成機会を提供します。

ITA は、この協定が企業の福利厚生にも配慮しており、すべての地上職員に健康支援を提供し、乗務員には追加の特典を用意しています。

これは、会社の事業計画の「柱」となるスタッフを評価したものであるとしています。

また、今回の契約では、全従業員を対象に、収益性と顧客満足度の組み合わせによって算出される給与の15%に相当する変動制の「成果ボーナス」を導入します。

また、ITA は2023年から賃金の「漸進的再編」を実施し、パイロットは3%、客室乗務員は1%の上昇を予定しています。

イタリアの主要4組合 (FILT-CGIL、FIT-CISL、Uiltrasporti、UGL TA) は、ITA が9月に必要な規制による保護を受けずに「一方的に」乗務員および地上スタッフの雇用を開始したと主張していますが、これはパンデミックによって政治的意思が低下し、雇用保護への対応と市場競争力のあるプロジェクトを迅速に開始することの間で妥協したためです。

全国労働協約の更新により、労使関係を正常な状態に戻さなければならないとしている。

組合によると、航空輸送協会 Assaereo と締結した議定書では、2022年6月までに人員が4,000人に増加すると予測しており、その他にも労働者に多くの利益を提供しています。

「これらの協定は、この会社の労働者がすでに多くの苦しみを味わっている状況下で、労働条件を改善するための最初の重要なステップである」と述べている。

組合は、この協定が新航空会社と労働者との関係の「転換点となるべき」であり、ITA の發展を可能にする「ツールを提供する」と主張しています。

「経営陣と株主は、産業計画を具体化し、改善することで、自らの役割を果たさなければならない」と述べています。

FIT-CISL サルヴァトーレ・ペレッチャ事務局長は、ITA と Assaereo 社の協定は過去との断絶を意味するとしながらも、「我々としては、今日締結された協定は出発点であり、到着点ではない」と述べている。

同氏によれば、組合はメンテナンス部門とグランドハンドリング部門の従業員を支援する方向に向かうという。

FILT-CGIL は、今回の合意は「重要」であり、52日間続いた「非常に厳しい紛争」における「労働者の抵抗と決意」の結果であるとしている。

ITA 社アルフレッド・アルタヴィラ社長は、今回の合意により、2023年第2四半期の損益分岐点を含む事業計画の収益性目標が確認されたことで、「競争力が確保される」と述べていますが、これはリザルト・ボーナス・イニシアチブに支えられたものです。

★ベトナム航空「米本土直行便」就航 (aviator.aero.211129)

・ホーチミン発サンフランシスコ行き初便

東南アジアで最も急速に成長している航空会社であるベトナム航空は、11月29日、米国への初の直行便の成功を発表し、ベトナムのフラッグキャリアの重要な發展のマイルストーンを果たしました。

ホーチミン発サンフランシスコ行き初便 (VN98 便) は、ベトナム航空の最新鋭機であるボーイング 787-9 ドリームライナーで運航されました。

この歴史的なフライトは、ベトナム航空がベトナムの航空界の重要な發展を意味し、ベトナム航空がアメリカへの定期的な商業直行便を運航する最初の航空会社となったことを意味します。

また、ベトナム航空がサンフランシスコに駐在員事務所を開設して以来、20年間にわたって両国間の直行便就航の基礎を築いてきたことも評価されました。

ベトナム航空の社長兼 CEO であるレー・ホン・ハーは次の通り述べています。
ベトナム航空は、同胞の帰国を歓迎するため、1年以上前に米国へのチャーター便を国内で初めて運航したことを誇りに思っています。
本日、米国への初の商用直行便が成功し、ベトナム航空にとって、またベトナムの航空業界にとって新たな節目となることを大変嬉しく思います。
アメリカの空港で初めてベトナムへの直行定期便が就航したことを大変光榮に思います。
今回の就航により、サンフランシスコ空港は米国のゲートウェイ空港としての地位を確立し、サンフランシスコ・ベイエリア全域へのシームレスなアクセスにより、ワールドクラスのサービスを提供できることを誇りに思っています。
サンフランシスコ空港のイバー・C・サテロ長官は、次の通り述べています。
ベトナム航空がサンフランシスコを米国での最初の目的地としてくれたことに感謝しており、この新しい運航が成功することを確信しています。
当初、ベトナム航空はホーチミンからサンフランシスコへ週 2 便を、ベトナム航空が保有する最新のワイドボディ機であるボーイング 787 とエアバス A350 で運航します。
COVID 19 の流行が収まった後には、週 7 便への増便を目指し、ロサンゼルスとハノイ、ホーチミンを結ぶ新路線の開設を計画しています。
この路線は、人々の膨大な需要を満たし、経済、文化の交流を促進し、両国の外交関係を強化します。
ベトナムと米国の二国間貿易額は、1995 年の 4 億 5,100 万米ドルから 2020 年には 908 億米ドルと約 200 倍に増加しています。
米国の厳格な航空セキュリティおよび法的規制に適合したこの路線の成功は、ベトナムの航空能力全般、特にベトナム航空にとって重要な評価となります。

★**ガルーダ・インドネシア航空「継続企業として存続に重大な疑義の可能性」** (flightglobal.211129)

・「9 カ月間の赤字拡大」流動性の圧力が続く
経営難に陥っているガルーダ・インドネシア航空は、コスト削減にもかかわらず赤字が拡大し、継続企業としての存続が危ぶまれています。
9 月 30 日までの 9 ヶ月間の営業損失は 13 億 5,000 万ドルで、前年同期の 10 億 5,000 万ドルに比べて悪化しました。
グループ収益は、前年同期比 17.5%減の 9 億 3,900 万ドルとなりました。
経費については、ガルーダは前年同期比 11.8%減の 19 億 8,000 万ドルとなりました。
9 ヶ月間の純損失も拡大し、2020 年の 11 億ドルに対して 17 億ドルとなりました。
また、現金および現金同等物の残高は、年初の 1 億 9900 万ドルに対して約 4000 万ドルと減少しました。
流動負債が資産を大幅に上回る 47 億ドル、資本不足は約 28 億ドルとなっています。
グループは、銀行、重要なベンダー、航空機の貸し手に対する金融債務を履行できていません。
「以上の状況から、当グループが継続企業として存続することに重大な疑義を生じさせる可能性のある重要な不確実性が存在することが判明しました」と付け加えています。

★**アジア系航空会社 10 月「異例のピーク」貨物輸送量大幅増** (デイリーカーゴ.211124)

アジア系航空会社の 10 月実績をみると、前年同月比で輸送量および供給量ともに大幅に増えた。需要は引き続き強く、ロードファクター (LF) は前年同月と同水準だった。

・**キャセイパシフィック航空 CPA**

キャセイ (CPA) は旅客機貨物便の単月運航実績として最高の 963 便を運航。供給量はコロナ前の 2019 年 10 月比で約 70%水準とした。

香港の好調が続いているほか、東南アジアでは消費財や工業部品の輸出が好調だった。

米州や欧州からの戻り便の需要も旺盛とした。

今年 7 月から 10 月までの 4 カ月間の営業キャッシュは収支均衡に近い状態を実現した。

・**チャイナエアライン CAL (中華航空)**

チャイナエアラインの貨物売上高は 68.2%増の 137 億台湾ドル (548 億円、1 台湾ドル 4 円換算) だった。

今年 8 月実績で、単月実績として初めて 100 億台湾ドルを超え、9 月は 117 億台湾ドル、10 月は 137 億台湾ドルと過去最高を更新し続けている。

・**シンガポール航空 SIA**

シンガポール航空のロードファクターは 1.7 ポイント上昇し、87.2%だった。また、東アジアおよび米州路線の LF がこの 1 年の単月実績で最高を記録した。

・今年 9 月比

各社の輸送実績を今年9月実績比で見ると、CALの有償貨物トンキロ(RFTK)は5.6%増、エバー航空の貨物輸送量は13.2%増、中国国際航空の貨物輸送量(国際のみ)は8.7%増、中国南方航空の貨物郵便輸送量(同)は24.4%増、シンガポール航空の貨物輸送量は2.2%増だった。

CPAは9月まで郵便と貨物合計として貨物郵便輸送量、有償貨物郵便トンキロ、貨物郵便ロードファクターを発表していたが、10月は貨物のみの実績を発表している。

《アジア系航空会社の10月の主要実績》(前年同月比)

(中華航空) チャイナエアライン

売上高：有償トンキロ RFTK：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

137億台湾ドル(+68.2%)：7億100万(+8.3%)：9億4700万(+8.7%)：74.1%(-0.2)

(エバー航空)

売上高：貨物輸送量：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

89億台湾ドル(+81.8%)：7万3200万トン(+5.9%)：4億3458万(+5.6%)：91.5%(-0.1)

(キャセイ)

貨物輸送量：有償貨物トンキロ：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

13万6949トン(+19.8%)：8億6523万(+21.0%)：11億7541万(+15.7%)：82.9%(+4.0)

(中国国際) 国際貨物のみ

貨物輸送量：有償トンキロ RFTK：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

3万1531トン(-1.4%)：2億7130万(+13.3%)：6億1480万(+12.1%)：44.1%(+0.5)

(中国南方) 国際貨物のみ

貨物郵便輸送量：有償貨物郵便トンキロ RFTK：有効貨物郵便トンキロ AFTK：貨物郵便積載率 LF

5万2440トン(+24.5%)：5億1396万(+22.2%)：7億5236万(+30.7%)：68.3%(+4.8)

(シンガポール航空)

貨物輸送量：貨物トンキロ FTK：有効トンキロ AFTK：積載率 LF

9万4000トン(+56.1%)：5億254.万(+58.1%)：6億2701万(+55.0%)：87.2%(+1.7)

★エアアジア・グループ第3四半期「営業損失縮小」迅速な回復期待 (flightglobal.211123)

エアアジア・グループは、売上高が急減、コスト管理が実を結び、第3四半期の赤字幅を縮小しました。9月30日までの3ヶ月間、エアアジア・グループの連結営業損失は8億9300万MYR(2億1300万米ドル)となり、昨年の10億2000万MYR(マレーシア・リンギット)の営業損失と比較して、大幅に改善しました。持ち株会社エアアジア・アビエーションは、売上高が前年同期比70%以上減の1億1,800万MYRとなりました。

マレーシア、インドネシア、タイの3カ国のエアアジアでは、交通量が大幅に減少し、前年同期比で95%もの減少となりました。

航空関連の営業費用は前年同期比で65%減少しました。

エアアジア・アビエーションのEBITDA損失は、2020年の4億5100万MYRから、今年は1億5000万MYRへと縮小しました。

★アジアナ「営業利益縮小」為替差損で純損失に (flightglobal.211117)

アジアナ航空は、大幅な為替差損とその他の一時的な費用により、第3四半期の営業利益を縮小し、純損失に陥りました。

9月30日までの3ヶ月間の決算において、3,860億ウオン(3億2,600万ドル)の純損失を計上しました。これに対し、前年同期の純利益は94億ウオンでした。

これは、前年同期が1,120億ウオンの為替差益を計上していたのに対し、2,080億ウオンの為替差損を計上したことによるものです。

営業損益は、前年同期比約60%減の63億ウオンの赤字となりました。

当四半期の売上高は、国際線旅客便および貨物便の増収により、32%増の1兆700億ウオンとなりました。

国際線の旅客収入は前年同期比6%増、国際線の貨物収入は同56%増となりました。国内線では、旅客収入が11%減、貨物収入が31%減となりました。

収入の増加を上回ったのは、コストが34%増加した1兆600億ウオンだったからです。

燃料費と維持費が最も大きく増加した一方で、家賃や空港関連費用の削減に成功しました。

2020年第3四半期に比べて2機少ない80機で当四半期を終えました。

★大韓航空「貨物の好調で営業利益が大幅増」 (flightglobal.211112)

貨物の好調により、大韓航空の2021年第3四半期の営業利益は4,390億ウオン(3億7,200万ドル)に達しました。

9月30日に終了した3ヵ月間の営業利益は、2020年の対応する四半期の営業利益76億ウオンから大きくジャンプしたことを示しています。

四半期営業利益が4000億ウオンの大台を超えたのは2016年第3四半期で、その時は4480億ウオンでした。第3四半期の売上高は前年同期比44%増の2兆2,000億ウオンとなり、純利益は前年同期の3,860億ウオンの純損失から1,340億ウオンの純利益に転換しました。

貨物収入は過去最高の1兆7,000億ウオンとなりました。

★フィリピン航空「第3四半期の損失縮小」 (flightglobal.211115)

- ・ 退役9機2021年

PALホールディングスは、第3四半期の税引前損失を78億ペソから50億ペソ(1億ドル)に縮小し、増収を達成しました。

フィリピン航空の親会社であるPALは、9月30日までの第3四半期の売上高が64.7%増の140億ペソとなり、旅客および貨物ともに前年同期比で好調に推移しました。

費用は前年同期比3.2%増の159億ペソで、純損失は79億ペソから50億ペソに縮小しました。

四半期ベースの純キャッシュアウトは、2020年第3四半期の17億ペソから75億ペソとなりました。

9月30日現在、現金および現金同等物は、前年同期の18億ペソに対し、44億ペソとなりました。

PALは、パンデミックによる巨額の損失を受けて、米連邦破産法第11条に基づく再建手続きを進めています。

★中国ビッグ3「10月の交通量は微々たる回復」 (flightglobal.211117)

10月は、中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の「ビッグ3」が9月に比べて乗客数を増加させましたが、コロナの影響で、輸送量の増加にブレーキがかかっています。

中国の国内線利用者数は、8月に最悪の感染状況となり、厳しい渡航制限が実施されたことで底を打ちました。その後、ゆっくりと回復してきましたが、感染者が続出し、感染ゼロ政策が回復の勢いを弱めています。

- ・ 中国国際

エアチャイナ(中国国際)の10月の国内線旅客数は640万人で、9月と比べて16%増加しましたが、2020年10月と比べて23%減少しました。

当月の交通量は前年同月比で23%減少し、定員数は16.1%減少しました。

前月比では、北京を拠点とする航空会社は、交通量が14%増加し、定員数は9.6%増加しました。

- ・ 中国東方

中国東方航空については、当月の国内線旅客数は700万人で、前年同月比22%減となりました。9月と比較すると、約16%の増加となりました。

当月の交通量は前年同月比で約23%減、定員は8.6%縮小した。

- ・ 中国南方

一方、中国南方航空の国内線旅客数は860万人で、2020年と比較して27%の減少となりました。前月比では6%増となりました。

2020年10月に対して、広州を拠点とする航空会社は、トラフィックが27%減少し、キャパシティは20%減少しました。9月との比較では、トラフィックは3.9%、キャパシティは2.4%と、わずかに増加しただけでした。

- ・ 第3四半期ビッグ3純損失拡大

ビッグ3は、感染症が急増する中で旅行需要が減少したため、第3四半期の純損失を拡大しました。

★中国ビッグスリー「第3四半期」赤字拡大 (flightglobal.211031)

- ・ 旅行需要が減少

中国の大手航空会社3社の第3四半期の純損失は、売上高の増加にもかかわらず拡大した。

「ビッグ3」はいずれも、夏の旅行シーズンのピークである9月30日までの3ヵ月間に旅行需要が減少したことを指摘しています。

3社の決算では、燃料費の高騰や為替レートの変動により、損失が拡大しました。

中国南方航空は、2020年第3四半期に小幅な純利益を計上しましたが、赤字に転落し、14億3,000万人民元(2億2,300万ドル)の純損失を発表しました。

中国東方航空は、前年同期の5億6,300万人民元の純損失に対し、29億5,000万人民元の純損失を計上し、中国国際航空は35億4,000万人民元の純損失に拡大しました。

- ・ 9ヵ月間の赤字幅縮小

中国東方航空および中国南方航空の9ヵ月間の業績は、コスト増を増収が上回り、赤字幅を縮小することができました。

- ・ 中国国際航空

中国国際航空だけは、147 億元（前年同期は 136 億元）の営業損失を計上し、赤字幅が拡大しました。売上高が前年同期比 18.6%増の 575 億元、コストが約 20%増の 736 億元となりました。9 ヶ月間の純損失は 103 億人民元で、2020 年の 101 億人民元をわずかに上回りました。

・中国東方航空

中国東方航空は、2020 年の 130 億元の営業損失に対し、116 億元の営業損失を計上しました。収入は前年同期比 24%増の 525 億元で、コストの 15%増の 679 億元を上回った。純損失は 82 億元（前年同期は 91 億元）でした。

・中国南方航空

中国南方航空も赤字幅を縮小し、2020 年の 112 億人民元に対し、70 億人民元の営業損失を計上しました。売上高は前年同期比 20%増の 785 億人民元、コストは 12.7%増の 884 億人民元となりました。純損失は 61 億元（前年同期は 75 億元）となりました。

★ターキッシュエアラインズ「7~9 月期」貨物売上 2.3 倍 9.6 億ドル（デイリーカーゴ. 211109）

ターキッシュエアラインズ（THY）の 2021 年 7~9 月期（第 3 四半期）決算は、売上高が前年同期比 14.9%減の 34 億 500 万ドル（3813 億円）だった。19 年比では約 15%減の水準。

貨物売上高が約 2.3 倍の 9 億 6900 万ドルに成長した一方、旅客は 32.0%減の 23 億 7200 万ドルとなった。

営業利益は 8.7%増の 6 億 9700 万ドル、純利益は 12.2%増の 7 億 3500 万ドルだった。

1~9 月の貨物輸送量は、重量ベースで前年同期比 25%増の 13 万 9800 トン。

1~9 月期では、売上高が前年同期比 25.8%減の 73 億 7700 万ドル。うち貨物は約 2.2 倍の 27 億 3400 万ドル。

営業利益は 60.9%減の 7 億 2100 万ドル、純利益は 62.4%減の 7 億 3400 万ドル。

★セブパシフィック航空「第 3 四半期」損失を縮小（flightglobal. 211110）

・収益 62%増加

セブパシフィック航空は、大幅な増収を背景に第 3 四半期の営業損失をわずかに削減しましたが、多額の為替差損により純損失が拡大しました。

9 月 30 日までの 3 か月間、航空会社は 62 億ペソ（1 億 2400 万ドル）の営業損失を計上しました。これは、2020 年の同時期に報告された 67 億ペソの損失と比較されます。

四半期の収益は前年比 62%近く増加して 32.5 億ペソになり、費用は 7.5%増加して 94 億ペソになりました。

当四半期に 82 億ペソの純損失を計上し、2020 年の 56 億ペソの純損失を拡大しました。

2020 年の 9 億 6,300 万ペソの利益と比較して、期間中に 17 億 8000 万ペソの重大な為替差損を報告しました。

9 月 30 日までの 9 か月間で、現金および現金同等物が 113 億ペソ近くで終了しました。これは、年初の 43 億ペソを大幅に上回っています。

★台湾 2 大航空会社「収益増加」黒字転換（flightglobal. 211108）

・7-9 月期「第 3 四半期」黒字化を達成

台湾の 2 大航空会社であるチャイナエアラインとエバー航空は、着実な増収により、第 3 四半期に黒字化を達成しました。

・チャイナエアライン

チャイナエアラインの 9 月 30 日までの 3 ヶ月間の営業利益は約 40 億台湾ドル（1 億 4300 万ドル：約 162 億円）で、前年同期の 3 億 5800 万台湾ドルの赤字から黒字に転換しました。

売上高が 29.5%増の 345 億台湾ドルとなり、コストが 13.8%増の 289 億台湾ドルとなりました。

帰属利益は 29 億台湾ドル（前年同期は 7 億 800 万台湾ドルの損失）となりました。

・エバー航空

エバー航空は、23 億台湾ドル（約 93 億円）の営業利益を計上しました。これに対し、2020 年には 13 億台湾ドルの損失を計上しました。

売上高は前年同期比 40%増の 258 億台湾ドル、費用は 21%増の 215 億台湾ドルとなりました。

約 15 億 NT ドルの帰属利益を開示し、2020 年の純損失 1.25 億 NT ドルを逆転させました。

・好調な貨物

いずれの航空会社も、最新の業績についてマネジメントノートや業績予想を発表していません。

これまでの四半期では、両航空会社ともに、好調な貨物のパフォーマンスが収益を押し上げる重要な要因であると指摘していました。

航空連 政策セミナー【内航経営分析】

【第3四半期】(2021/4-2021/12)・・・・・・・・・・・・・・・・

第3四半期 (億円)	JAL			ANA		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
国際座キロ(千万席キロ)	1683	729	4163	1496	981	5272
国際旅キロ(千万人キロ)	408	149	3675	374	214	4050
国際旅客数(千人)	594	246	7325	549	320	7733
国際旅客収入	484	188	4013	482	323	5080
国内座キロ(千万席キロ)	1788	1548	2760	2454	2081	4494
国内旅キロ(千万人キロ)	891	742	2022	1209	909	3194
国内旅客数(万人)	1198	972	2914	1320	990	3472
国内旅客収入	1744	1369	4279	2065	1563	5535
貨物郵便	1610	909	691	2564	1169	977
営業収入	4984	3565	11308	7380	5276	15821
営業費用	6879	6554	10107	8538	8900	14625
EBIT/営業利益	-1833	-2941	1146	-1158	-3624	1196
経常利益			1284	-1183	-3507	1225
純利益	-1283	-2127	748	-1028	-3095	864

・EBIT=財務・法人所得税前損益(税引前損益から利息等の財務収支を除いたもの)

《トピックス：契約負債》

・2020年度、JALは未使用マイルを契約負債として計上、自己資本率が約8%悪化、今期2277億円に

・ANAも2021年度から契約負債として計上し、今第3四半期では2459億円となっている

(ANA決算説明会220201)

- ・ANA国内旅客：2020年10-12月773億円→2021年10-12月946億円
- ・ピーチ：20年10-12月68億円→21年10-12月114億円(一部ANA路線をピーチに移管)
- ・ANA国際貨物：売上21年10-12月993億円(前年比2.0倍)：単価372円/kg(前年比1.5倍)
- ・ANA機材数：2021/3時点255機→2021/12時点244機(B777-300型10機リタイヤ)
- ・ピーチ機材数：2021/3時点38機→2021/12時点36機(順次neoに入れ替え)
- ・第3四半期コスト削減：合計4860億円(変動費2900億円+固定費1960億円)
- ・転換社債1500億円(事業構造改革500億円+償還・返済1000億円)2021年12月10日

《ANAグループLCC》

ピーチ	前2020/4-2020/12	当2021/4-2021/12
収入(億円)	153	245
旅客数(千人)	1583	2922
座キロ(千万席キロ)	376	555
旅キロ(千万人キロ)	182	333
利用率	48.4%	60.0%

《ANA貨物》

	前2020/4-2020/12	当2021/4-2021/12
国際貨物収入(億円)	1016	2377
国際貨物輸送重量(千トン)	429	743
国内貨物収入(億円)	153	187
国内貨物輸送重量(千トン)	162	189

★ANA第3四半期「10-12月」営業損益1億円の黒字(産経.0201)

・8四半期ぶり黒字、貨物など好調

・4-12月期は最終損益1028億円の赤字(前年同期3095億円の赤字)

ANAホールディングスが2月1日に発表した2021年4-12月期連結決算は、最終損益が1028億円の赤字(前年同期は3095億円の赤字)だった。

新型コロナウイルスによる緊急事態宣言が解除された昨年9月末以降の国内線の旅客需要回復に加え、航空貨物が好調だったことから赤字幅が前年同期の3分の1に縮小した。

売上高は前年同期比39.9%増の7380億円。

10~12月期の本業のもうけを示す営業損益は1億円の黒字で、8四半期ぶりに黒字化した。

営業損益の黒字転換は、4年1~3月期としていた予想より早い達成となった。

10~12月期は、ANAブランド全体で国内線の旅客数、収入ともに前年同期を上回った。

また、貨物は海運の逼迫が続く中、国際線で自動車部品や半導体、新型コロナワクチンなどの輸送需要を取

り込むなどし、収入が5四半期連続で過去最高を更新した。

ただ、今年に入って国内で急増する**オミクロン株**感染の影響により、**国内線予約は鈍化**しており、2月全体の国内線運航率はコロナ禍前の8割程度にとどまる。

国際線も厳しい状況が続いており、4年3月期の**通期最終損益の見通しは1千億円の赤字**とする従来予想を据え置いた。

◆ANA「2021年4-12月期」営業赤字1158億円 (aviationwire.0201)

・10-12月期は8四半期ぶり黒字

全日空(ANA/NH)を傘下に持つANAホールディングス(ANAHD)が2月1日に発表した2021年4-12月期(22年3月期第3四半期)連結決算(日本基準)は、本業のもうけを示す営業損益が1158億1700万円の赤字(同3624億800万円の赤字)だったものの、10-12月期単独では8四半期ぶりに黒字転換して1億円の営業黒字となった。

通期予想は据え置いた。

・21年4-12月期

4-12月期の売上高は前年同期比39.9%増の7380億4600万円、経常損益は1183億4000万円の赤字(同3507億5700万円の赤字)、純損益が1028億400万円の赤字(前年同期は3095億7500万円の赤字)となり、最終赤字幅は前年同期比で2067億円圧縮した。

ANAHDは四半期単位での黒字化は1-3月期(第4四半期単独)と予想していたが、緊急事態宣言が全面的に解除された10月以降の国内線旅客需要の伸びにより前倒しとなった。

グループ財務統括責任者を務めるANAHDの福澤専務は「**第3四半期は収支レベルで計画比約300億円の超過**達成になった」と説明した。

営業費用は4.1%減の8538億円。航空事業の営業費用のうち、燃油費・燃料税は1.8倍の1348億円、整備部品・外注費は26.0%減の597億円、**人件費は8.2%減**の1147億円だった。

「燃油費は若干上回ったが、ほかで抑制した」(福澤専務)と原油高の影響で費用が計画よりも膨らんだものの、コスト削減で抑えた。

営業外費用は4.1%増の347億2300万円で、このうち休止機材費は96億1200万円だった。

旅客収入は国際線が49.1%増の482億円、国内線は32.1%増の2065億円、**ピーチ・アビエーション(APJ/MM)**によるLCCが**59.8%増の245億円**。

貨物収入は国際線が**2.3倍の2377億円**、国内線が**22.5%増の187億円**だった。国際貨物は5四半期連続で過去最高の売上高を更新した。

・**雇調金197億100万円**、前年同期337億円から41.5%減

雇用調整助成金は197億100万円で、前年同期の337億円から41.5%減少した。

有利子負債残高は1兆7712億円で3月末から1157億円増加。自己資本比率は3月末から6.8ポイント低下し24.6%となった。

・22年3月期予想

今期(22年3月期)の通期業績予想は据え置いた。

売上高が前期(21年3月期)比45.5%増の1兆600億円、営業損益は1250億円の赤字、経常損益は1400億円の赤字、純損益は1000億円の赤字を見込む。

10-12月期の国内線旅客需要が旺盛だった反面、1-3月期はオミクロン株の影響が懸念される。

福澤専務は「第4四半期の**国内線旅客**はコロナ前の80%の需要を前提としていたが、足もとの毎日の旅客数で見えていくと**1月は80%の水準に到達するのは難しい**だろう。第4四半期は厳しめに見る必要がある」と業績予想を据え置いた背景を説明した。

一方で、3月の**春休み需要**については「**まだ期待を十分持っている**」と述べた。

また、FSC(フルサービス航空会社)のANAブランド、LCCのピーチに加えて「**第3ブランド**」として立ち上げるアジア・リゾート路線を担う**エアージャパン(AJX/NQ)**を母体とする**中距離国際線LCC**については、2022年度後半から2023年度前半をめどに就航させる**計画から変更はなかった**。

(JAL 決算説明会 220202)

- ・**EBITDA 黒字化**：第1四半期-392億円→第2半期-232億円→**第3四半期+118億円**
- ・**キャッシュバーン解消**：第1四半期100-150億円/月→第2半期140億円/月→**第3四半期ゼロ**
- ・**国内旅客需要(19年比)**：第1四半期29.2%→第2半期34.0%→**第3四半期59.9%**
- ・**国際旅客需要(19年比)**：第1四半期6.2%→第2半期8.1%→**第3四半期10.1%**

・EBITDA=EBIT+減価償却費

《JAL 貨物》

4-12月(10-12月)	2019年度	2020年度	2021年度
国際貨物収入(億円)	447(150)	666(280)	1333(525)
有償貨物トンキロ(百万)	1838(626)	1342(566)	2364(855)

★日航 4～12 月期「赤字 1283 億円に縮小」(共同. 0202)

・国内旅客回復

日航が 2 日に発表した 2021 年 4～12 月期連結決算は、純損益が 1283 億円の赤字だった。

昨秋に緊急事態宣言などが解除されて国内線のビジネスや観光の利用客が回復し、赤字額は前年同期の 2127 億円から縮小した。

売上高は 39.8%増の 4984 億円だった。

オミクロン株の拡大により予約動向は足元で鈍化しているが、22 年 3 月期の連結純損益が 1460 億円の赤字(前期は 2866 億円の赤字)になるとの予想は維持した。

ANA ホールディングスが 1 日に発表した 21 年 4～12 月期連結決算の純損益は 1028 億円の赤字(前年同期は 3095 億円の赤字)だった。

◆日航 10-12 月「純損失 233 億円」(bloomberg. 0202)

・国内旅客需要回復、市場予想上回る

日航が発表した第 3 四半期(10-12 月期)の純損益は 233 億円の赤字だった。

国内線を中心に旅客需要が回復し、市場予想の平均値より赤字幅は小さかった。

ブルームバーグが事前に集計したアナリスト 3 人の予想平均値は 376 億円の最終赤字だった。

JAL の発表資料によると、緊急事態宣言の解除で国内旅客需要は 10 月以降、力強く回復。

第 3 四半期でキャッシュバーン(現金の流出)は解消した。

・通期見通し据え置き、期末無配

今期(2022 年 3 月期)の業績見通しは据え置いたが、未定としていた今期の期末配当予想は無配とした。

【両トップ年頭の挨拶】

《ANA》

◆「夜明けは近い」ANAHD 社長(ウイングデイリー. 220105)

・賃金減額から来年度の復元へ検討開始

ANA ホールディングスの片野坂社長は 1 月 4 日、グループ年始式において、長引く新型コロナ禍に触れた一方で、「夜明けは近い」ことを強調した。

その上で、「航空需要は緩やかながらも回復に向かっている」との認識を示した。

「今後も一時的に感染の再拡大が起こるかもしれない。しかし、人々は動き出している。ビジネスで移動したがつている。旅行に行きたがつている。航空需要の回復をただただ待つのではなく、需要を創り出す」とし、需要回復に向けて更なる挑戦する姿勢を示すことに期待を示した。

さらに、「夜明けを近づけるのは社員の底力」であることを強調。

「来年度の黒字化予算策定に合わせて、賃金減額からの復元について検討を開始し、計画に織り込んでいく考え」にあることにも触れた。

片野坂社長は「社員の関心は雇用や賃金だけではない。働き甲斐、自らの成長、ライフプランなどもモチベーションを高める要素。今回思い切ったキャリア形成や人材育成に関するプランも示されており、エンゲージメントを高めていくためにも、若手社員、現場社員もどんどん意見を挙げて改革に参加してもらいたい」とコメント。

「ANA グループはどんな困難も全員の力で乗り越えてきた。夜明けを近づけるのも社員の力だ」と話し、更なる奮起を促した

・今年創業 70 周年、社員の努力に感謝

・通期赤字予想も第 4 四半期単独黒字化へ

ANA グループは今年、創業 70 周年を迎える。2 機のヘリコプターからスタートした ANA は、日本を代表する航空会社の一社として、アジア、そして世界に名を轟かせるまでに成長した。

片野坂社長は「70 周年を迎える 2022 年は寅年。虎のように勇猛果敢に困難に立ち向かい、世界の夜明けに向かって羽ばたいて行こう。Together!一緒に!」と話すなど、社員を鼓舞した。

その ANA グループは 2020 年年明けに始まった新型コロナ禍に苦しめられ続け、まもなく 3 年目を迎える。

片野坂社長は「世界中を襲った新型コロナウイルスにより、旅客需要の消失というかつて経験したことのない危機に見舞われ、今なお厳しい経営が続いている」ことに言及しつつ、「私たちは、事態発生後、あらゆる収支改善策に取り組み、一旦、小さな会社になってコロナのトンネルを抜ける、という方針の下、全社一丸となって取り組んできた」と振り返った。

その上で、「中でも私が最も感謝したいのは、ANA グループ社員の頑張り。このコロナを必ず乗り切るという決意のもと、生活面の厳しい我慢を続けながら、日々の業務に邁進して頂いていることに心より感謝申し上げる」とし、グループ社員の不断の努力に謝意を表明した。

ANA 当初、今年度中に黒字回復することを目指してきたが、度重なる感染拡大の波に襲われ、上期中の大半が緊急事態宣言下にあるなど、想定外の事態に見舞われた。

そのため通期業績予想を 1000 億円の赤字に下方修正している。

片野坂社長は「黒字達成を掲げて取り組んだことはコスト削減の力となって現れ、赤字幅を昨年度から4分の1まで縮めることができた。決して無駄なことではなかった」と話すなど、黒字回復は達成することが困難な状況にありながらも、一方で社員の協力の下で推進してきたコスト構造改革が、成果として実を結んでいるとした。

「新年を迎え、今年度も残り3か月。第4四半期単独での営業黒字化を目指しており、引き続き、全社を挙げて増収増益に取り組もう」と呼びかけるなど、更なる引き締めを図る方針をあらためて示した。

《JAL》

◆日航社長「世界を取り戻す持続可能な社会実現へ」(ウイングデイリー. 220105)

・省燃費優れた機材刷新を加速、官民連携でSAF開発

日本航空(JAL)の赤坂社長は2022年の新年あいさつで、コロナ禍では悪影響だけではなく、対面で会うことの大切さや移動の価値が改めて見直されたとして、「ヒト・モノが自由に行き交う、心はずむ世界を取り戻し、次世代に残していくためには、持続可能な社会を実現することが必要」との考えを示し、環境負荷の軽減に力を入れて取り組む考えを示した。

JALグループでは2050年までに、二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロエミッション」達成を目指しているところ。

赤坂社長は22年を「脱炭素元年」と位置付けて各種二酸化炭素排出削減策に取り組む考え。その施策の一つとして省燃費機材の導入促進を挙げて、積極的に航空機の刷新を推進する。

さらに環境負荷の低減に大きく貢献することが期待される持続可能な航空燃料(SAF)の導入については、「官民で連携し、新たな燃料の開発に取り組む」として、安定的な利用に向けた意欲を示した。

また赤坂社長は、JALが70周年を迎えた昨年をふり振り返り、コロナ禍により移動が大幅に制限された状況の中でも東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が成功したことに触れた。

JALは大会オフィシャルエアラインパートナーとして、大会関係者の安全・安心な移動を提供し「大会の成功に微力ながら貢献することができた」と述べた。

さらに新型コロナウイルスワクチンの迅速・安全な輸送にも取り組んだとし、公共交通機関としての使命を果たしたとした。

22年も不透明な状況が続くとしたが、旅客への安全・安心な空の旅を提供するため、様々な感染防止策を講じることで力を入れて取り組む考えを示した。

【2021 第2四半期(上期)決算】・・・・・・・・・・・・・・・・

《ANA 報道の要約》2021. 10. 29

全日空「一転2021年度(2022年3月期)最終赤字1000億円(日経. 1029)

・2022年3月期(2021年度)最終赤字1000億円(前期は4046億円の赤字)

35億円の最終黒字を見込んでいたが一転、最終赤字は2期連続。

・ANAブランド従業員2025年度末2020年度末比9000人減の約2万9000人とする目標

・2021年度の売上高は前期比46%増1兆600億円、営業赤字1250億円(前期赤字4647億円)を見込む。

・22年1-3月期(第4四半期)黒字転換を目指す

社長は「感染拡大に伴う移動制限で需要の本格的な回復が大きく後ろ倒しになった。全社を挙げてのコスト削減による収益の押し上げがあってもカバーしきれないと判断した」と話した。

・2021年9月期(上期)最終赤字988億円

4~9月期の売上高48%増の4311億円、最終赤字988億円(前年同期は1884億円の赤字)。

10月に緊急事態宣言が解除となり、旅行需要は回復の兆しも見える。

一方で国際線は世界的な感染拡大で需要回復が遅れる。

《JAL 報道の要約》2021. 11. 02

JAL最終赤字1460億円「2022年3月期」旅客需要が停滞(日経. 1102)

・2022年3月期の連結最終損益(国際会計基準)1460億円の赤字(前期は2866億円の赤字)

最終赤字は2期連続。国内線の需要は回復しつつあるが、国際線の回復が遅れる。

・2021年度の売上高は前期比59%増7660億円、もうけを示すEBIT(利払い税引き前損益)1980億円の赤字(前期は3983億円の赤字)を見込む。

・4-9月期の連結決算、売上高が49%増2906億円、最終損益1049億円の赤字(前期は1612億円の赤字)

【決算説明会資料/決算短信の比較】・・・・・・・・・・・・・・・・

JAL「2021 上期」決算 前年同期比 EBIT 増減(4-9 月期)億円

収入+958	国際旅客+206	国内旅客+202	貨物郵便+449	その他+100	
費用-234	燃油費-143	整備費-47	機材費-21	人件費+83	その他-108

【ANA「2021 上期」決算】航空事業前年同期比較(4-9 月期)億円

収入+1335	国際旅客+107	国内旅客+329	貨物郵便+925	その他-73	LCC+46
費用-305	燃油費+389	運航連動+69	収入連動-74	その他(コスト削減を含む)-689	

・前年比の収入 ANA+1335、JAL+958 と、費用 ANA-305、JAL-234 の差 448 億円、主な要因は貨物郵便収入【JAL と ANA の「上期」決算対比】(4-9 月期)

(前年比)	JAL(4-9月)			ANA(前年比)		
	2020 上期	2021 上期	(7-9月)	2020 上期	2021 上期	(7-9月)
(億円)						
営業収入	1947(-5541)	2906(+959)	1576	2918(-7641)	4311(+1392)	
営業費用	4194(-2520)	4429(+235)	2274	5727(-4043)	5471(-256)	
EBIT	-2239(-3069)	-1518(+721)	-691	-2809(-3598)	-1160(+1649)	-513
営業損益	-2193(-2996)	-1417(+776)				
営業外損益				122(+96)		
経常損益				-2686(-3501)	-1155(+1531)	
特別損益				7(-18)		
純損益	-1627(-2196)	-1064(+563)	-470	-1884(-2452)	-988(+896)	-476
親会社所有者	-1612(-2153)	-1049(+563)				
EBITDA	-1364(-2991)	-625(+739)		-1908(-3555)	-375(+1532)	-124

《営業費用の内訳》

JAL		上期(4-9月) (前年比)	ANA	
2020	2021		2020	2021
446	589(+143)	燃油費/燃油費・燃料税	413	802(+389)
178	162	施設使用料/空港使用料	187	193
669	690	機材費/航空機材賃借費	527	562
889	895(+6)	減価償却費	864	700(-163)
297	344(+47)	整備費/整備部品・外注費	601	395(-205)
1308	1225(-83)	人件費	828	761(-66)
8	28(+20)	販売手数料/販売費	194	119(-74)
		外部委託費	945	814(-130)
		その他	583	488(-95)
4194	4429(+235)	合計	5145	4840(-305)

注：人件費や整備費は両グループで定義が異なり比較せず、前年比のみ注目

【上期決算その実力対比】

《財政状態》

JAL			ANA	
2020 上期	2021 上期		2020 上期	2021 上期
4859	5502	流動資産	7197	10796
10644	10644	固定資産	15466	19984
8570	8920(+350)	(航空機)	11266	9944(-1322)
1174	877	(建設仮勘定)	1842	2170
1821	2739	(繰延税金資産)	1781	2800
19943	21542(+1599)	総資産	27446(+1844)	30800(+3354)
4364	4284	流動負債	5143	6652
509	662	(1年以内)	870	646
6537	8469	固定負債	13400	22745
19943	21542	純資産	8902	8054
8703(-1439)	8471	自己資本	8851(-1758)	7996
43.6%(-7.5)	39.3	自己資本率	32.3%(-9.2)	26.0%
5011(+2237)	7012	有利子負債	13155(+4726)	16368
		手元流動性資金	4522(+2135)	8208

注：ANA 自己資本=純資産-非支配株主持分

ANA 純有利子負債 8159 億円=有利子負債-手元流動性(注：2021/3 比+1261 億円)

ANA 手元流動性=現金及び預金+有価証券

(ANA 純有利子負債の推移)

	2019/3 末	2020/3 末	2020/6 末	2020/9 末	2021/9 末
有利子負債	7886 億円	8428 億円	1 兆 3589 億円	1 兆 3155 億円	1 兆 6368 億円

純有利子負債	4949 億円	6042 億円	7820 億円	8633 億円	8159 億円
--------	---------	---------	---------	---------	---------

・ANAの純有利子負債は474億円減少

《キャッシュフロー》

JAL			ANA	
2020 上期	2021 上期		2020 上期	2021 上期
-2282	-1544(+738)	(四半期純損失)	-2679	-1213(+1466)
		(雇用調整助成金)	-214	-140
-1499	-958(+541)	営業CF	-1909	-778(+1131)
-384	-988	(固定資産取得支出)	-684	-740
-61	-125	(有価証券取得支出)	-37	-13
+4		(有価証券償還/収入)	715	3642
-392	-1040	投資CF	372	2083
		(短期借入金純増)	999	
2303	1711	(長期借入/返済)	4356	-370
	298	(社債発行)		199
		(社債償還)	-200	
2068	1639	財務CF	4694	-191
3466	3729(+263)	現金等期末残高	4510	4817(+307)
874	893	減価償却費	901	784
-446	-1114	投資(固定資産)	-684	-804
-1892	-1999(-107)	フリーCF	-2552	-1258(+1294)
-1364	-625(+739)	EBITDA(営利+減償)	-1908	-375(+1533)
-41.1		EBITDA マージン%		

・EBITDA=税引前利益+減価償却費、EBITDA マージン=EBITDA÷営業収入

【内際の収入構造を比較】

JAL	国際線		国内線	
2021 上期	4-9 月	(7-9 月)	4-9 月	(7-9 月)
旅客収入(億円)	291(+207)	179	897(+203)	517
旅客数(千人)	353(+241)	204	6155(+1491)	3446
座キロ(百万)	10742(+7439)	5500	10694(+1756)	2722
旅キロ(百万)	2442(+1755)	1423	4582(+1027)	2570
利用率LF(%)	22.7(+1.9)	25.8	42.9(+3.1)	44.9
イールド	11.9(-1.4)	12.6	19.6(0)	20.1
ユニットレベニュー	2.7(-0.1)	3.2	8.4(+0.6)	9.0
単価(円/人)	82392(+551)	87775	14582(-406)	15001

注：JAL 国内線は大圏コースなのでANA比較のため「JAL 国内線=キロ÷0.85」

・イールドYield=収入÷旅客キロ(旅客1人1キロ当たり単価)

・ユニットレベニュー(座キロ当たり単価)=収入÷座席キロ=イールド×利用率

ANA	国際線		国内線	
2021 上期	4-9 月	(7-9 月)	4-9 月	(7-9 月)
旅客収入(億円)	304(+108)	174	1118(+329)	616
旅客数(千人)	327(+134)	196	7140(+2467)	3940
座キロ(百万)	9433(+4007)	4919	15159(+3370)	8179
旅キロ(百万)	2247(+936)	1355	6635(+2351)	3654
利用率LF(%)	23.8(-0.4)	27.6	43.8(+7.5)	44.7
イールド	13.5	12.9	16.9	16.9
ユニットレベニュー	3.2	3.5	7.4	7.5
単価(円/人)	92784	88791	15670	15656

(ピーチ)

2021 上期	4-9 月	(7-9 月)
旅客収入(億円)	130(84)	91
旅客数(千人)	1554(817)	1056
座キロ(百万)	3254(2090)	2013
旅キロ(百万)	1777(922)	1197
利用率LF(%)	54.6(44.1)	59.5
イールド	7.4(9.2)	7.6

ユニットレベニュー	4.0(4.0)	4.5
単価(円/人)	8422(10359)	8627

(貨物)

	国際線 4-9 月 (前年実績)		国内線
2021 上期	ベリー+フレイター	フレイターのみ	4-9 月
貨物収入(億円)	1383(508)	507(252)	121(86)
輸送量(千トン)	476(227)	204(133)	120(93)
有効トンキロ(百万)	3388(1559)	1156(774)	437(294)
有償トンキロ(百万)	2516(1047)	810(512)	136(103)
重量利用率 LF(%)	74.3(67.1)	70.1(66.2)	31.3(35.3)
イールド	55.0(48.5)	62.7(49.2)	88.4(83.1)
ユニットレベニュー	40.8(32.6)	43.9(32.6)	27.7(29.4)
単価(円/kg)	291(223)	248(188)	101(93)

- ・ユニットレベニュー(円) = 貨物収入 / 有効貨物トンキロ
- ・イールド(円) = 貨物収入 / 有償貨物トンキロ
- ・重量単価 = 貨物収入 / 貨物輸送重量

(航空事業/計画前提)

ANA	国際線		国内線	
前年比%	上期実績	下期計画(19比)	上期実績	下期計画(19比)
旅客数	+69.1	+178.9(-87.0)	+52.8	+82.6(-34.3)
座キロ	+73.8	+46.2(-61.3)	+28.6	+37.1(-28.8)
旅キロ	+71.3	+177.3(-83.8)	+54.9	+82.3(-34.9)
利用率 LF(%)	23.8	32.1	43.8	64.1
イールド	13.5	13.8	16.9	16.3
ユニットレベニュー	3.2	4.4	7.4	10.5
単価(円)	92784	89578	15670	14854

(JAL 通期収入予想)

JAL	国際旅客		国内旅客		貨物郵便	
2021 通期	前年実績	2021 通期	前年実績	2021 通期	前年実績	2021 通期
収入(億円)	279	930	1740	2970	1288	2010

(ANA 通期旅客収入予想)

(億円)	2019 実績	2020 実績	2021 当初予想	2021 修正予想
国際旅客	6139	447	2410	890
国内旅客	6799	2031	5400	3290
貨物郵便	1361	1868	2280	3070
LCC	819	220	790	470

【2021 通期見通し比較】

JAL	2021年度(2022/3)	ANA		
21.11.02	億円	21.04.30	21.10.29	2020年度実績
7660(+2847)	売上高	13800	10600	7286
-1980(+2003)	EBIT/営業損益	280	-1250	-4647
	経常損益	50	-1400	-4513
-1460(+1406)	当期損益	35	-1000	-4046
	EBITDA			

注: JAL と ANA の通期見通しは据え置き

《ANA 事業構造改革》

(人件費抑制)

- ・2020 年度末: グループ全体 46580 人: うち ANA ブランド約 38000 人
- ・2022 年度末: グループ全体 41500 人 (1 割減-5000 人)
- ・2020 年度末: ANA ブランド約 29000 人 (2 割減-9000 人)
- ◆生産性向上 2025 年度末までに ANA 従業員 9000 人減 (ウイングデイリー. 211101)
- ・グループ従業員数は来年度末までに 5000 人減

ANA ホールディングスは ANA ブランドの従業員数について、2020 年度末の約 3 万 8000 人から、2025 年度末には 2 割 (約 9000 人) 以上削減した約 2 万 9000 人とする方針を明らかにした。

グループ全体としても 20 年度末の 4 万 6580 人から、22 年度末には 1 割（5000 人）削減した約 4 万 1500 人を目指すとした。

従来通り、雇用を維持する一方で、退職などによる自然減などを軸に人員削減を進めていく方針を示した《日航 2 年間で 2500 人減》（産経. 211102）

日航は連結従業員数を 4 年度（2022 年度）末までに 2 年度（2020 年度）末比で 2500 人減らす方針を示した。収益体質の強化に向け、従業員を 2 年度末の約 3 万 6000 人から 2 年間で 3 万 3500 人に減らす計画も明らかにした。採用抑制や定年退職などで対応する。

【JAL/ANA（2020 年度）2021 年 3 月期 通期決算】（前年比）・・・・・・・・・・・・・・・・

- （ANA）
 - ・売上高は計画比-113億円だが、営業損益は+402億円、経常損益は+486億円と改善し、特に当期損益は+1053億円の改善となった。これは、繰延税金資産が前年比+1198億円と大きい。
 - ・有利子負債は前年比+8125億円と膨大だが、同時に手元流動性資金も前年比+7270億円を積み上げているので、実質的な純有利子負債は前年比+855億円と大きな赤字の割には意外だが、これは増資や機材のセール&リースバック等の効果である。
 - ・しかし、今後の決算にて過去にない大きな「借金」を、この環境の中で「返済」することには変わりはない。よって、株主総会で新株発行（倍増）の提案をして、資金調達の経営方針は妥当と言える。

- （JAL）
 - ・破綻/再生以来の（手元流動性資金を差し引いた）実質的な有利子負債1068億円を抱えたが、自己資本が9474億円あり全く問題ない。また、未使用融資枠が3000億円あり、現状のキャッシュ・バーンへの備えも十分である。
 - ・但し、表面上の有利子負債が5151億円あり、今後の利益で元利返済が必要となる。ここが、JAL破綻/再生時と異なるポイントとなる。（破綻/再生時は債務減免で無借金となり、保有機材の減損により以降の減価償却費が圧縮され、利益を生み出す原動力となった）
 - ・ANAに比べて手元流動性資金が少ないが、「これ以上は必要ない」との判断に基づくと思われる。

2020年度JAL	2019年度JAL	(単位：億円)	2020年度ANA	計画差	2019年度ANA
4812(-65.3%)	13859	売上高	7286(-12455)	-113	19742
8850	13088	営業費用	11934(-7199)		19134
-3983	888	EBIT/営業損益	-4647(-5255)	+402	608
-4040	881	税引前損益/経常損益	-4513(-5107)	+486	593
-2866	480	当期損益	-4046(-4322)	+1053	276
-2158	2512	EBITDA	-2884(-5249)	+355	2365
21072	19822	総資産	32078(+6477)		25601
8997	10091	純資産	10123(-565)		10688
9474	10142	自己資本	10072(-537)		10610
45.0	51.2	自己資本率	31.4%(-10.0)		41.4%
5151	2774	有利子負債	16554(+8125)		8428
4083(+未使用枠3000)	3791	手元流動性資金	9657(+7270)		2386
参考試算(1068)		純有利子負債	6897(+855)		6042

- ・EBITDA 減価償却前営業利益(earnings before interest, taxes, depreciation and amortization)
- ・手元流動性資金＝現金・預金+有価証券 ・純有利子負債＝有利子負債-手元流動性

【2022 年度路線計画の比較】・・・・・・・・・・・・・・・・

《ANA グループ》

◆全日空グループ 2022 年度「国内線座席数」コロナ前と同水準に (aviationwire. 220118)

全日空（ANA/NH）グループは、2022 年度の事業計画を策定したと発表した。国内線は回復が想定される旅客需要の獲得強化を図り、グループ LCC ピーチ・アビエーション（APJ/MM）とともにグループ全体で収益の最大化を目指す。

国際線は羽田発着の北米路線を成田に切り替え、アジア-北米間乗り継ぎ需要を強化する。ANA とピーチが事業計画を共同策定するのは初めて。

・国内線：国内線はピーチを含めたグループ全体で、座席供給量を新型コロナ前と同水準の 2020 年度期初計画並に戻す。また ANA は機材の大型化や国際線機材を活用し、需要獲得を狙う。減便する路線はあるものの、運休路線はない。

増便は 9 路線で、うち夏ダイヤ期初の 3 月 27 日から増便するのは 7 路線。現在は 1 日 8 往復の伊丹-松山線は 9 往復に、7 往復の福岡-那覇線は 7-8 往復に増便する。2 往復の中部-仙台線は 3 往復に、中部-那覇線は 2-4 往復運航となる。1 往復の仙台-札幌線は 3 往復に、中部-松山線は 2 往復に、中部-宮崎線は 2-3 往復に増便する。ゴールデンウィークに入る 4 月 29 日からは 2 路線を増便。現在 1 日 3 往復の中部-札幌線は夏ダイヤ最終日の 10 月 29 日まで 4-5 往復に、1 往復の関西-宮古線は繁忙期を中心に 2 往復へ増便する。

減便は 4 路線で、このうち夏ダイヤ期初の 3 月 27 日からは 2 路線が減便となる。現在 1 日 7 往復運航する那覇-

石垣線は6往復に、5往復の伊丹-那覇線は4-5往復に減便する。4月4日からは4往復ずつ運航する関空2路線を期間減便し、札幌線は6月30日まで2-4往復に、那覇線は5月31日まで3-4往復に減便する。

このほか、**ゴールデンウィークや夏休み**などの繁忙期を中心に、北海道や沖縄方面の路線を**期間運航**する。静岡-札幌や岡山-札幌、静岡-那覇など8路線で、いずれも1日1往復ずつ運航する。

・**国際線**：国際線は運休や開設延期となった12路線のうち、**開設延期**は羽田発着のサンノゼとストックホルム、ミラノ、イスタンブール、モスクワの5路線。**運休は7路線**で、成田発着のデュッセルドルフとウラジオストク、パース、チェンナイ、プノンペン、台北(桃園)のほか、関西-香港線も対象となる。

減便は2路線で、2020年度期初計画では週21往復(1日3往復)としていた羽田-バンコク線は7-14往復に、週14往復(1日2往復)の羽田-シンガポール線は2-7往復に、それぞれ減便する。

また当初計画では羽田発着を計画していたワシントンとヒューストン、シアトル、バンクーバーの北米4路線は、成田発着に変更。成田でのアジア-北米間**乗り継ぎ需要のほか貨物需要の獲得も狙い**、収入の最大化を図る。

・**貨物**：ANAグループの貨物事業会社ANAカーゴ(ANA Cargo)が運航する**貨物専用便は、臨時便を含め、成田を発着する14路線**を設定する。シカゴとロサンゼルスの2路線には大型貨物機のボーイング777Fを、バンコクとシンガポール、香港、台北、ソウル、北京、大連、青島、厦門、広州の10路線には中型貨物機の767Fを投入する。上海線は777Fと767Fで運航し、便や運航日により異なる。また現在は週2往復の成田-フランクフルト線を臨時便に切り替え、777Fを投入する。

このほか**チャーター便や臨時便、旅客機の床下貨物室による輸送(ベリー)**も設定し、増収を狙う。

表① 全日空が22年夏季(3月27日~10月29日)に運航する 国際貨物便<専用機・定期便>					表② 全日空が22年夏季(3月27日~10月29日)に 運休・減便する国際線旅客便				
路線	便名 (日本発/海外発)	週間便数(往復)		予定機材	路線	便名 (日本発/海外発)	週間便数(往復)		備考
		21年 冬季※1	22年 夏季				20年度 期初※	22年 夏季	
成田=シカゴ	NH8402/8401	6	6	B777F	羽田=サンノゼ	NH120/119	7	-	開設延期
成田=ロサンゼルス	NH8408/8407	-	2	B777F	成田=デュッセルドルフ	NH209/210	7	-	
成田=フランクフルト※2	NH8405/8406	2	-	B777F	羽田=ストックホルム	NH221/222	7	-	開設延期
成田=バンコク	NH8507/8510	7	7	B767F	羽田=ミラノ	NH207/208	7	-	開設延期
成田=シンガポール	NH8411/8412	6	5	B767F	羽田=イスタンブール	NH219/220	7	-	開設延期
成田=香港	NH8511/8512	6	6	B767F	羽田=モスクワ	NH213/214	7	-	開設延期
成田=台北	NH8513/8514	1	1	B767F	成田=ウラジオストク	NH883/884	3	-	
成田=ソウル	NH8441/8442	6	6	B767F	成田=パース	NH881/882	7	-	
成田=北京	NH8475/8476	6	4	B767F	成田=チェンナイ	NH825/826	3	-	
成田=大連	NH8527/8528	2	2	B767F	羽田=バンコク	NH849/848	7	0~7往復	
成田=上海	NH8501/8502	5	5	B767F	羽田=バンコク	NH877/878	7	-	
成田=青島	NH8431/8432	4	4	B777F	成田=バンコク	NH847/850	7	7往復	変更なし
成田=厦門	NH8433/8434	3	3	B767F	成田=プノンペン	NH817/818	7	-	
成田=広州	NH8517/8518	6	2	B767F	羽田=シンガポール	NH841/844	7	2~7往復	
	NH8403/8404	1	1	B767F	羽田=シンガポール	NH843/842	7	-	
	NH8433/8434	5	5	B767F	関西=香港	NH873/874	7	-	
	NH8427/8506	6	6	B767F	成田=台北・桃園	NH823/824	7	-	
	NH8427/8506	6	6	B767F					
	NH8515/8516	7	7	B767F					
	NH8489/8490	6	6	B767F					

※1:21年冬季は期初計画の便数で、実際の運航便数は異なる場合がある
 ※2:フランクフルト線は需要動向に応じて臨時便を設定する

※新型コロナウイルスの影響を受ける前に策定した2020年度期初計画

◆全日空 2022年度フレイター便「冬季並運航頻度維持」(デイリーカーゴ, 220119)

全日空は18日、2022年度の航空輸送事業計画を策定したと発表した。

夏季スケジュール(3月27日~10月29日)の国際・国内線の運航計画をまとめた。

国際貨物便(フレイター・定期便)は、B777F型機を運航するシカゴ線はじめ多くの路線で現行の冬季スケジュール並みの運航頻度を維持。今回発表の定期便に加え、臨時・チャーター便も設定して旺盛な貨物需要を取り込む。旅客機による貨物専用便の運航も継続するほか、羽田発着の国際線旅客便の一部を一時的に成田に移して旅客・貨物収入の最大化を図る。

下記は、3月27日以降にフレイターを定期運航する路線、週間の運航便数を、現行冬季スケジュールの季初計画値と比較して示している。

フレイター便は現在、定期便に加えて臨時便も多数運航中で、台北や香港、バンコク、シンガポール線などは下記よりもさらに多くの便が運航されると見られる。

各路線の運航頻度を見ると、フランクフルト線の2往復を運休してB777F型機をロサンゼルス線に振り替えるが、これは既に12月後半から現在も実施中。

ソウル線や上海線など一部路線で冬季よりも運航便数が減る路線が見られるが、臨時便で補ったり、機材を他路線へ振り向けると見られる。シカゴなど主要路線に冬季から大きな頻度変更は見られず、全体として冬期と同規模の運航頻度が見込まれる。

国際線旅客便は、20年3月の開設を予定していた羽田発着路線を中心に、現時点で下記の14路線の運休・減便を決めている。

主に羽田発着の新規路線やバンコク、シンガポールなどの東南アジア線、成田の比較的新しい路線が対象となる。

このほか、羽田発着のワシントン、ヒューストン、シアトル、バンクーバー線は成田発着に変更することで、旅客に加えて貨物需要も取り込んで1便あたりの収益を高める。

◆**ピーチ 2022 年度計画「国内増便 13 路線」 関空 6 路線追加** (aviationwire.220127)

ピーチ・アビエーション (APJ/MM) は、2022 年度の事業計画を策定したと発表した。

国内線は 13 路線を増便し、2 路線を減便する。

ANA グループとして策定し、18 日に発表した計画から新たに関西空港発着の 6 路線で増便が決まったほか、増便を発表した一部路線でもさらに増便する。

一方で 1 路線だった減便路線は 2 路線に増える。運休中の国際線はグループでの策定から変更はなく、年度内の一部再開を目指す。

国内線は関空発着の 6 路線で増便が決まった。女満別と釧路、仙台、長崎、宮崎、鹿児島島の 6 路線で、いずれも夏ダイヤ初日の 3 月 27 日から 6 月まで段階的に増便する。

6 路線のうち 7 月以降さらに増便するのは 3 路線で、現在は週 3 往復の関西-女満別線は、6 月末まで週 5-7 往復 (1 日 1 往復) へ増便。週 4 往復の関西-釧路線も、6 月末まで週 6-7 往復へ増便する。2 路線とも 7 月以降は 1 日 1 往復のデイリー運航となる。関西-宮崎線は現在の 1 日 1 往復を、3 月 27 日から 1-2 往復に増便。7 月以降は 1 日 2 往復にさらに増便する。

現在は 1 日 3 往復の関西-仙台と 2-3 往復の関西-鹿児島島の 2 路線は 3 月 27 日以降 3-4 往復に増便。7 月以降も同便数を維持する。1 日 1 往復の関西-長崎線は 3 月 27 日から 9 月末まで 1-2 往復に増便。10 月からは 1 往復に戻す。ANA グループの計画策定時から、さらに増便するのは成田-札幌と成田-福岡の 2 路線。現在は 1 日 6 往復の成田-札幌線は、6 月末まで 7-9 往復 (グループ計画時は 6-9 往復) に増便し、7 月以降は 9 往復 (同 8-9 往復) にさらに増便する。現在 1 日 4 往復の運航する成田-福岡線は、10 月以降の便数を変更。グループ計画時の 5 往復から 5-6 往復に変更する。3 月 27 日以降の便数は変更せず、6 月末までは 5-6 往復、7 月から 9 月までは 6 往復運航する。一方、増便を計画していた成田-那覇線は増便を取りやめ、現在の 1 日 4 往復を継続する。成田-関西や関西-那覇など 5 路線は、ANA グループの計画策定時から変更はない。

減便はグループ計画時から 1 路線増え、2 路線となった。成田-宮崎線が新たに加わり、現行の 1 日 2 往復を 1 往復に減らす。1 日 2 往復の中部-仙台線もグループ計画時通り、1 往復に減便する。

このほか、成田-那覇と関西-那覇の 2 路線で夜間・早朝便を設定。スケジュールなどは調整中で、今後発表する。国際線はグループ計画時から変更なし。中国本土と香港、台湾へ向かう中華圏 6 路線で年度内の再開を目指す。羽田発着は台北 (桃園) と上海 (浦東)、関空発着は台北と上海、香港で、成田-台北線も対象となる。

◆**ピーチ 2022 年度中に国際線再開を目指す** (ウイングデイリー.220119)

全日空 (ANA) とピーチ・アビエーションは、2022 年度グループ航空輸送事業計画を策定したことを発表した。新型コロナ影響から需要の回復が進んできた国内線については、ANA とピーチ・アビエーション合計でコロナ前水準となる 2020 年度期初計画並みの座席キロ (ASK) 供給量とすることを目指す。

一方、国際線は各国の出入国規制や需要動向を見極めながら月次毎に供給調整を行って段階的な回復を図る方針だ。ANA とピーチは、2022 年度航空輸送事業計画において、**初めて共同で事業計画を策定**とのことで、各路線や運航時間帯などの需要特性、両ブランドの特性などを追求した便設定とすることで、グループ収益の最大化を目指す。

ANA ブランドの国内線輸送事業計画では、伊丹-松山線など計 9 路線を増便する。

さらに、ゴールデンウィークや夏休み期間などを中心に 8 路線で期間運航する。

一方、伊丹-那覇、関西-新千歳、関西-那覇、そして那覇-石垣の 4 路線は減便することにした。ピーチ・アビエーションは拡大した機材および路線を最大限活用し、航空機の稼働率向上を図る。

成田-新千歳、成田-関西、成田-那覇など計 8 路線を増便する。

一方、中部-仙台線は 4 月~10 月まで減便する方針だ。

中部-仙台線は現行計画便数で 1 日 2 往復の設定となっているが、4 月~10 月にかけて 1 日 1 往復便へと減便する。また、新型コロナ禍で長期に亘って運休することを余儀なくされている国際線については、2022 年度中に羽田-台北/上海、成田-台北、関西-台北/上海/香港の各線の運航再開を目指す。

◆**ピーチ 2021 年 3 月期「最終赤字 295 億円」** (aviationwire.210629)

・赤字額は過去最大

ANA ホールディングス (ANAHD) 傘下のピーチ・アビエーション (APJ/MM) が 6 月 29 日に発表した 2021 年 3 月期通期決算は、純損益が 295 億 500 万円の赤字 (20 年 3 月期は 94 億 9200 万円の赤字) で、2019 年 3 月期から 3 期連続で最終赤字となった。赤字額は過去最大。

また、負債が資産を上回る債務超過となったが、すでに新型コロナ影響が長期化した場合に備えて資金調達を進めており、同社では「当面の資金繰りは問題ない」としている。

売上高は 69.2%減の 219 億 500 万円、営業損益が 359 億 3700 万円の赤字 (73 億 2500 万円の赤字)、経常損益が 345 億 9100 万円の赤字 (80 億 3400 万円の黒字)。事業費は 26.8%減の 531 億 7000 万円だった。

旅客数は 71.4%減の 208 万人で、L/F は 34.4 ポイント低下し 48.7%だった。

また、株主資本は 216 億 2200 万円の債務超過となった。ピーチは「ANAHD から借り入れており、今年度のコロナ影響が長期化した場合に備えて融資枠 (コミットメントライン) を設定したので、当面の資金繰りは問題ない」と説明した。

ピーチは 7 月 1 日に新路線の関西-女満別線を開設するが、関西発初便 MM121 便の予約は満席だという。「足元の予約状況は回復傾向にあり、7 月以降は多くの予約が入っている」として、今期の業績回復を目指す。

《JAL グループ》

◆日航グループ国内線 2022 年度基本計画 (ウイングデイリー. 220119)

日航 (JAL) は、グループ国内線の 2022 年度基本計画を発表した。

次年度はグループの目標である 2050 年までの CO2 排出実質ゼロの達成に向けて力を入れるとして、A350-900 の導入や、日本エアコミューター (JAC) による ATR42-600 の導入といった、省燃費性・低騒音性に優れた新しい機体の導入を着実に進め、環境負荷低減に貢献していく考えを示した。

路線については、伊丹路線に力を入れ、需要が旺盛な伊丹-鹿児島線と、繁忙期の伊丹-那覇線を増便する。

・RAC、宮古-石垣線など増便

琉球エアコミューター (RAC) の沖縄県内路線は、宮古-石垣線、那覇-与論・与那国線を増便する。

宮古-石垣線は 1 日 2 往復で運航しているが、7 月 15 日から月金土日曜に 4 往復で運航し、火・水・木曜に 3 往復で運航する。

那覇-与論線は 1 往復で運航しているところ、7 月 15 日から与論発便のみ 1 便増加する。

那覇-与那国線も同じく 1 往復で運航しているが、こちらも 7 月 15 日から那覇発便のみ 1 便増便する。

減便については、RAC が 1 往復運航する奄美-与論線は、7 月 15 日から JAC の運航に変更となる上、奄美発便のみ減便となる。また那覇-石垣線は 8 往復で運航するが、7 月 15 日から那覇発便のみ 1 便減とする。石垣-与那国線は 3 往復で運航するが、7 月 15 日から石垣発便のみ 1 便減とする。

・HAC、10 月から函館夜間駐機、丘珠-函館増便へ

北海道エアシステム (HAC) が運航する丘珠発着路線では、女満別線、利尻線などを増便する。

札幌中心部と道東エリアや離島の利便性を向上することで、ビジネスや観光での利用向上を図る。

さらに夏期ダイヤ期間中には、函館で夜間駐機を開始する。

今のところ 10 月 24 日から中期を開始する予定で、それにより運航ダイヤの改善と増便が図れるようになり、ネットワークの利便性を向上させる。

夜間駐機により増便を図るのは丘珠-函館線で 1 日 6 往復から 7 往復になり、丘珠発の JAL2757 と函館発の 2740 便が増便分となる。

2757 便が 19 時 20 分に丘珠を出発して 20 時に函館へ到着すると、翌日の午前 7 時 35 分に 2740 便として函館を出発して 8 時 15 分に丘珠へ到着する。

丘珠-女満別線は 3 月 27 日から週末に午前便を増便して、土曜以外 1 日 2 往復で運航する。

丘珠-利尻線は土・日・祝日の午前便を合計 74 日間増便して 2 往復で運航する。

丘珠-奥尻線は季節運航として 21 年度冬ダイヤ都道等の運航を継続する。

減便となるのは丘珠-釧路線で 1 日 3 往復+週 5 往復で運航しているが、3 月 27 日から 1 日 3 往復+週 4 往復とする。

丘珠-三沢線は 3 月 27 日から週 4 往復から金土日曜運航の 3 往復となるが 21 年冬ダイヤと同等の運航を維持する。

函館-奥尻線は 3 月 27 日~10 月 29 日に、1 日 1 往復から週 5 往復となるが、こちらも 21 年冬と同等の運航を維持する。

・JAC、鹿児島発着の屋久島・徳之島など増便

JAC 運航の増便については、鹿児島-屋久島線が 4 月 28 日~5 月 29 日、9 月 16・22 日、10 月 7 日の金土日曜の合計 16 日間増便して、1 日 6 往復運航する。

鹿児島-徳之島線は 3 月 27 日、4 月 28 日~5 月 8 日、7 月 1 日~10 月 10 日の合計 65 日間で 5 往復となる。

鹿児島-沖永良部線は 8 月 9・18 日に 1 往復増の 4 往復で運航する。

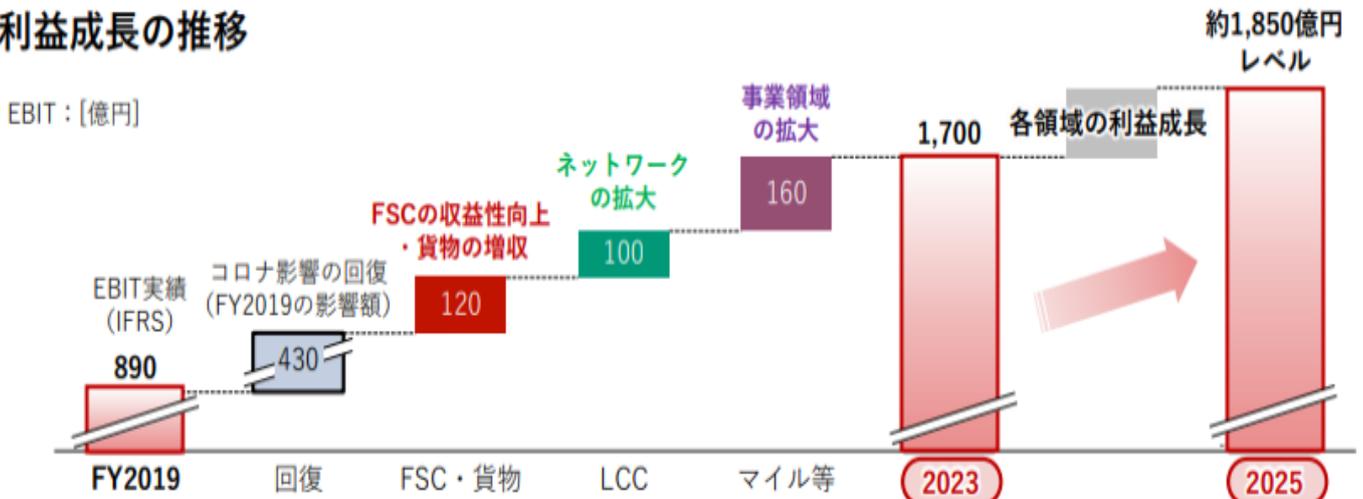
減便は、鹿児島-奄美線が 6 月 1 日から、1 往復減の 7 往復となる。鹿児島-屋久島線は 6 月 1~30 日の期間に 1 往復減の 4 往復となる。

奄美-喜界島線は 3 月 27 日から 1 往復減の 2 往復になる。

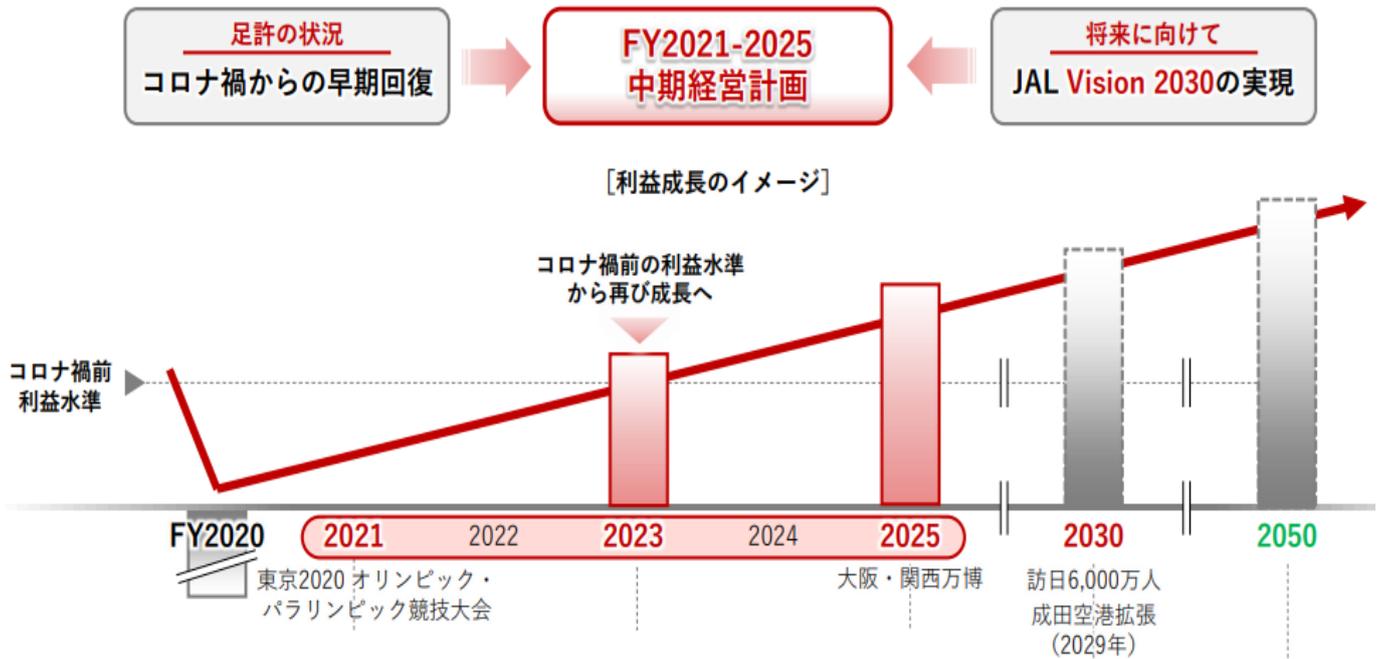
奄美-与論線は 7 月 15 日から与論発便のみ減便して、片道だけの運航となる。

《JAL 中期経営計画》 20210507

利益成長の推移



・中期経営計画のタイムライン



【中堅航空 LCC の経営状況】

◆エア・ドゥとソラシド「持株会社設立 2022 年 10 月経営統合」独立性維持 (aviationwire.210531)

《エア・ドゥ》

◆エア・ドゥ 2022 年上期「需要回復見込み」1 日 30 往復 60 便 (ウイングデイリー. 220119)

◆エア・ドゥ CA 採用開始 2022 年度入社 20 人 (aviationwire.211214)

◆エア・ドゥ 2021 年 4-9 月期「最終赤字 19 億 7800 万円」 (aviationwire.211129)

◆「AIRDO 純損失 122 億円」2020 年度決算 (ウイングデイリー. 210601)

・純資産 22 億円、自己資本比率 5.3%と窮地に

《ソラシド・エア》

◆ソラシド「2021 年 4-9 月期」最終赤字 17 億円 (aviationwire.211129)

◆ソラシド 2021 年 3 月期「14 期ぶり最終赤字」過去最大 76 億円 (aviationwire.210531)

《スターフライヤー》

◆スターフライヤー「4-9 月期」最終赤字 26 億 9800 万円 (aviationwire.211129)

◆スターフライヤー「決算 4~6 月期」経常損失 19 億円 (デイリーカーゴ.210803)

◆スターフライヤー最終赤字 100 億円 2021 年 3 月期 (デイリーカーゴ.210507)

《日本トランスオーシャン航空 JTA》

◆日本トランスオーシャン航空 JTA「2020 年度」純損失 60 億円 (ウイングデイリー. 210513)

・旅客収入 40%減の 150 億円に

《スプリング・ジャパン》

◆春秋航空日本「2021 年 3 月期」最終赤字 75 億円 (aviationwire.210705)

・株式転換で JAL 子会社化

《ジップエア TOKYO》

◆最終赤字 40 億円「ZIPAIR」2021 年 3 月期 (aviationwire.210714)

・売上 9 割超が貨物収入

《ジェットスター・ジャパン》

◆ジェットスター・ジャパン夏ダイヤ国内 17 路線運航 (aviationwire.220119)

◆ジェットスター・ジャパン純損失 206 億 3 千万円 2021 年 6 月期 (ウイングデイリー. 211004)

(2021 年 6 月期) 営業収入 159 億 1200 万円(前年比-66.8%)営業損失-196 億 9200 万円

《スカイマーク》

- ◆スカイマーク **2022年夏ダイヤ4路線増便** (aviationwire.220121)
- ◆スカイマーク **12月「旅客数52万8504人」** (ウイングデイリー.220112)
- ◆スカイマーク **黒字12月「コロナ禍後初」国内線回復** (共同.220104)
- ◆スカイマーク **「資本性劣後ローン」調達10億円** (traicy.211224)

注：資本性劣後ローン

倒産時に他の負債より返済順位が後回しになるため、金融機関からは自己資本とみなされる

- ◆スカイマーク **9月の増資後に再減資を検討** (日経.210818)
- ◆スカイマーク **資本増強40億円「政投銀やANAなど支援」** (日経.210728)
 - ・出資比率に応じて ANAHD が 3 億 3 千万円
- ◆スカイマーク **「繰延税金資産120億円」債務超過回避** (ウイングデイリー.210629)
 - ・純損失 163 億円
- ◆スカイマーク **2021年3月期2期連続「最終赤字163億円」** (aviationwire.210628)
 - ・減資：資本金 1 億円に

《日本貨物航空 (NCA)》

- ◆日本郵船 **「航空運送」通期経常益72%増570億円** (デイリーカーゴ.1104)
 - ・日本貨物航空 NCA の業績含め

《日本郵船「航空運送」実績と予想》(前年比%)

- ・売上高：上期 897 億円(+64.9%)：下期 803 億円(+18.3%)：通期 1700 億円(+38.9%)
- ・経常損益：上期 330 億円(+150.0%)：下期 240 億円(+20.0%)：通期 570 億円(+71.7%)
- ・輸送重量(千トン)：上期 250(+5.0%)：下期 233(-11.1%)：通期 483(-3.4%)
- ・輸送量(百万トンキロ)：上期 1425(+7.6%)：下期 1362(-5.8%)：通期 2787(+0.6%)
- ・供給量(百万トンキロ)：上期 1874(-9.4%)：下期 1822(-7.6%)：通期 3696(-8.5%)
- ・イールド指数：上期 144(+33)：下期 134(+23)：通期 139(+28)
- ・ジェット燃料(ドル/バレル)：上期 74(+105.6%)：下期 80(+45.5%)：通期 77(+67.4%)

注：イールド指数は 2009/4-6 を 100 として換算

コロナ禍のもとでの 航空安全への取り組み

=今、何が起きているのか
何をすべきか=



国際組織の動向と日本国内の課題

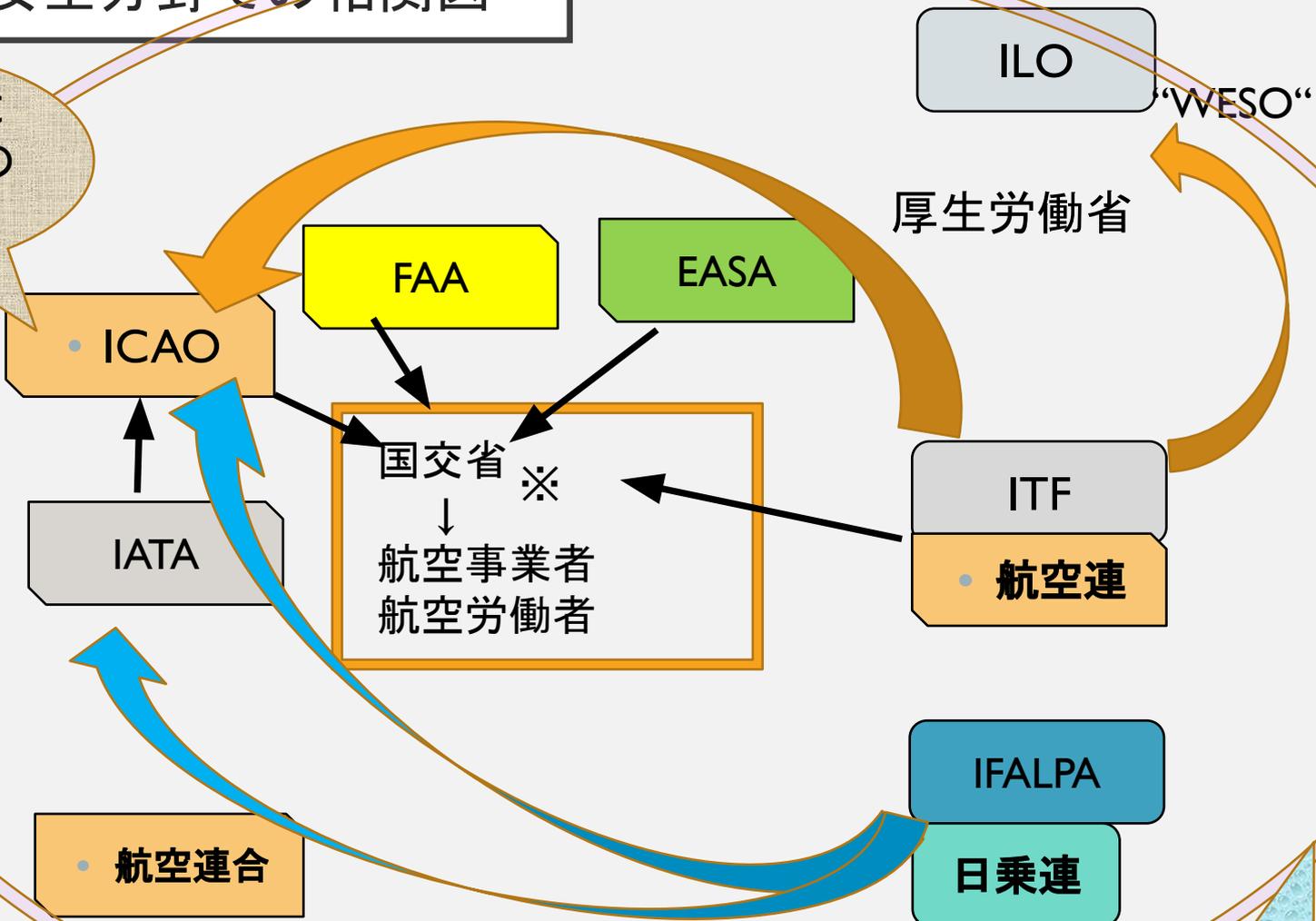
2022年2月 航空連政策委員(顧問) 奥平 隆

国際各機関の動向 航空の安全と労働安全衛生など

- ILO(国際労働機関) ……パンデミック発生直後から労働安全衛生に関して各職場で起きる影響に警鐘 SDGs ディーセントワーク
- ICAO(国際民間航空機構)……航空輸送に与える影響と、パンデミックからの回復への対策など。航空企業への救済策など
- EASA(EU安全局) ……欧州での航空輸送に与える影響への具体的対策と、パンデミックからの回復への対策など
- FAA(米国連邦航空局)……米国での航空輸送に与える影響への具体的対策と、パンデミックからの回復への対策など
- IATA 商業航空の危機に対しての
- ITF (国際運輸労連)……労働者の立場からの政策提言など
- IFALPA(国際定期航空操縦士協会)……定期航空パイロットの立場から

安全分野での相関図

ICAO HLCC
での14項目の
閣僚宣言



ILO

“WESO”

厚生労働省

FAA

EASA

ICAO

IATA

国交省 ※

航空事業者
航空労働者

ITF

航空連

IFALPA

日乗連

航空連合

ディーセントワー
クの原則

※

COVID 禍 のもとでの
航空労働者の労働環境
各部門 への監督・行政
指導など

パンデミック発生以来 起きている安全問題

● <航空の幅広い分野で安全が脅かされている>

* 長期間駐機後の航空機材に異常発生



* パイロットの乗務機会減少によるヒューマンエラー発生。
パンデミック後の運航再開の現場でも発生が続く

* 稼働急増の航空貨物分野の労働者の過労とヒューマンエラー。



パンデミック発生以来 起きている安全問題(続き)

* 「マスク拒否」迷惑旅客(UNRULY PASSENGER)

* 2022年に入り、運航再開後の乗務員感染拡大での運航維持が困難に DAL UALなど

* 空港内GH関係のトラブル・事故も深刻

* アイルランドの大学の航空労働者への調査では精神的ストレスから「自殺願望」を抱く数値が上昇と

• ETC. こうしたことに ICAO IT F IFALPAが
「声明」「見解」「対策指針」 (131)



ICAO IATAからの情報 「声明」や「SAFTY NEWS」

(現在のところ)大きなテーマは

- * 世界の航空輸送の確保.航空産業の維持
- * 航空輸送におけるCOVID19感染防止
- * 環境の大きな変化に伴う航空安全の確保
- * 現場労働者のメンタルヘルス問題



Safety Information Bulletin Airworthiness – Operations

SIB No.: 2020-14

Issued: 05 August 2020

Subject: Pitot-Static Issues After Storage due to the COVID-19 Pandemic

Ref. Publications:

EASA Guidance: [Return to service of aircraft from storage in relation to the COVID-19 pandemic.](#)

Applicability:

All aircraft that have been stored due to the COVID-19 pandemic, continuing airworthiness management organisations (CAMOs), maintenance organisations (MOs), and competent national airworthiness authorities (NAAs).

Description:

The aviation world has been heavily hit by the COVID-19 pandemic and an unprecedented number of aircraft has been grounded. This situation has caused severe financial pressure on air operators, as well as on their service providers. Gradually, the travel restrictions in and between countries are being lifted and operators are preparing to resume passenger flights. This requires first of all



● ITFとIFALPA の共同声明 2020年6月の時点

COVID-19 対策 □ ロックダウンを経て、世界中の国々が航空輸送再開にあたり航空規制当局や使用者が十分に対応できていない、

- * 安全・衛生およびセキュリティ上懸念
- * 航空機は、特異な仕事場であり、運航再開には追加 予防措置を考慮すべき

日本の現場で発生している 特徴的な問題

- 航空会社の経営を圧迫＝雇用・労働条件の危機
→労働条件などの切り下げが一時的でなくなっている
- 低労働条件に置かれたGHなどの職場での退職急増
- 出向・兼業など「コロナ対策」が新たな負担に(CAなど)

~~~~~

- 航空労働者への様々なストレスが限界に近づいている  
→労働条件低下・経済的危機感・雇用への不安、度重なる勤務変更、そして感染への不安など「ストレスの競合」



# 「これまでと異なる疲労」

## 疲労を進行させる要因について

- **疲労の定義** 日本疲労学会は、「**疲労とは過度の肉体的および精神的活動**、または疾病によって生じた独特の不快感と休養の願望を伴う**身体の活動能力の減退状態**である」<sup>1)</sup>と定義。2019/08/05
  - ⇨ コロナ禍で労働環境が激変＝「量と質」でこれまでに無い過度のストレス
  - ⇨ 要因のなかには「社会の中での孤立」「家庭環境の激変」なども
  - ⇨ ストレス緩和の「サポート(支援)」が無いか悪化
- こうした中で疲労が急速に拡大・進行  
→ ILOやICAOが警戒する状況が日本でも・・・



長引くコロナパンデミックの  
なか  
労働者へのストレスは新た  
な段階に

労働者保護・支援も不足  
肉体的疲労と精神的疲労の拡大



雇用不安

多忙な職場  
での過労

経済的な生活  
不安

SKILL(技量)の  
低下

ベテランのサポート減  
少

社会的支援の不足

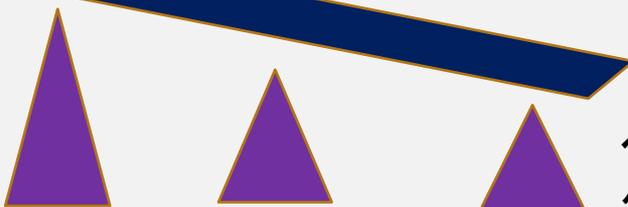
労働条件  
低下

人事評価・競争

ハラスメント

コロナ感染不安

度重なる勤務変更



# 航空各社の「安全報告」から見えてくる 問題

- 「危険要因(ハザード)」が適切に取り上げられているか？
- PDCAが機能しているのか？
- 現場から躊躇なく指摘や報告が挙げやすい「信頼関係」が成立しているか？  
~~~~~
- 評価制度や目標管理で
「他の労働者と協力」する力が低下。安心感が無い
- 現場労働者が参加しない「分析と対応決定」
- 結果として、トラブル発生後に、個人への注意喚起と周知徹底という「矮小化」で「PDCAが回らない」、トラブルを予知する情報が集まらない実態

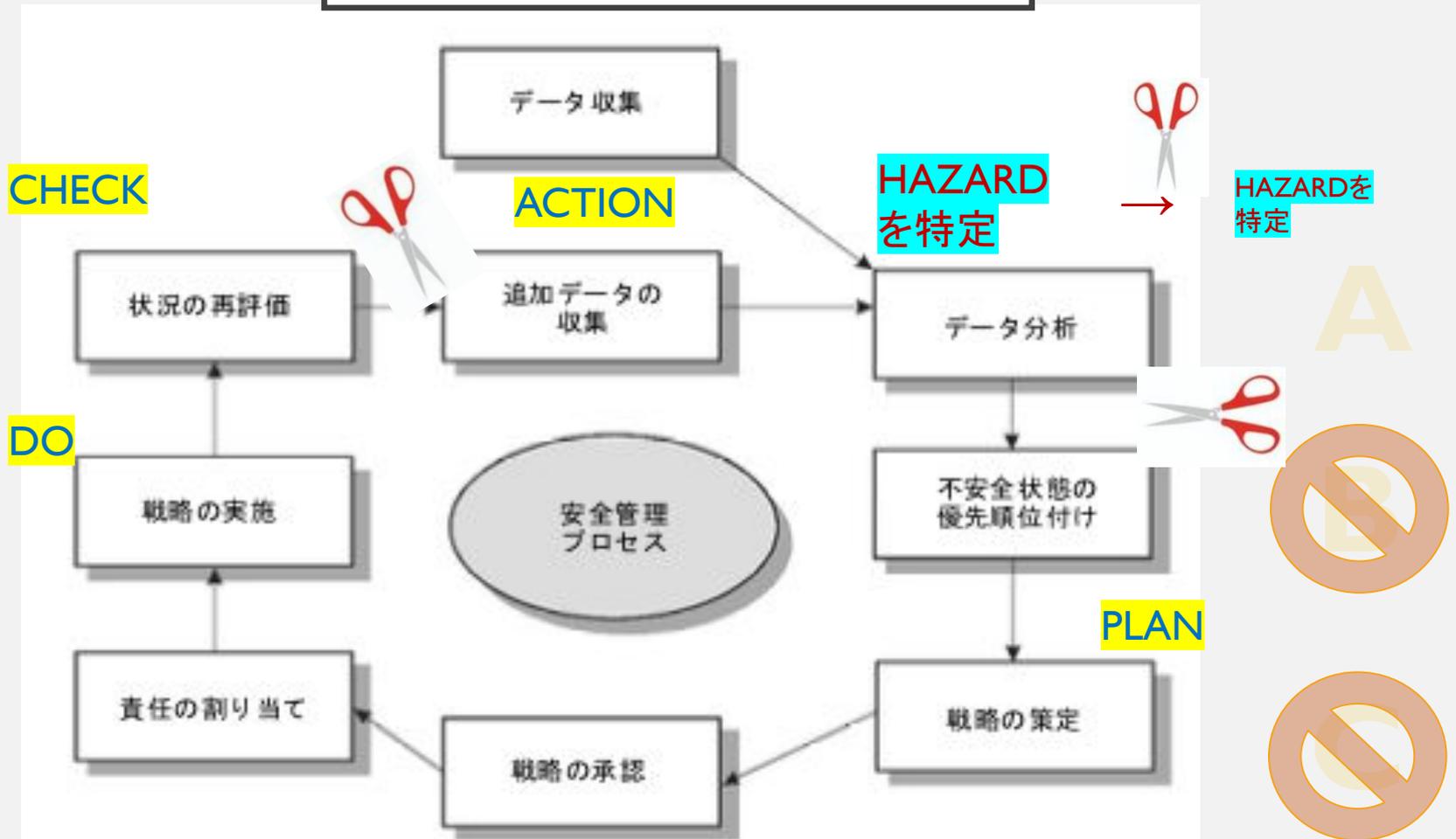


PDCAのイメージ図



安全管理プロセス図 ICAO SMM IST より

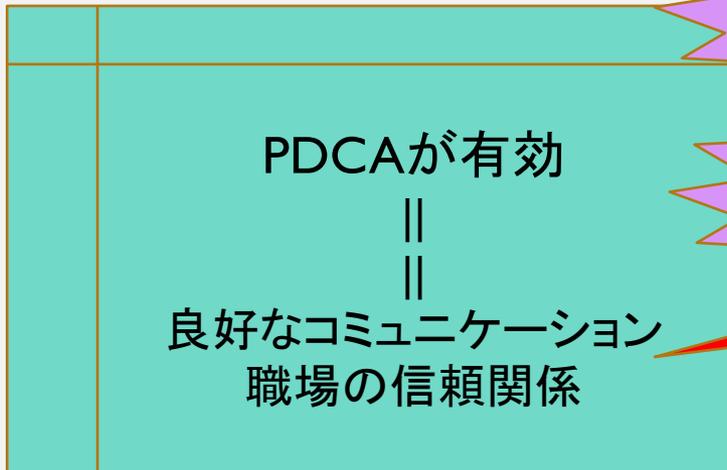
PDCAのイメージ図



対策の基本は「真の安全文化」
スローガンや個人責任追求ではない

=国際各機関=
コロナ禍でも安全管理
はSMSの手法が有効

労働者抑圧型経営からの脱却が
求められている！！



危険

危険

労働現場からの
報告

原因究明
再発防止計画
のPDCA

人事評価・競争

個人責任追求圧力

(140)



対策は合理的・科学的に行われているか 問われる中で共同研究着手へ

- 国際各機関が注目し日本においても対策が求められているメンタルヘルスに注目
- 科学的根拠をもって問題を明らかにし対策へ
- 会社の圧力から離れた大学との共同研究に着手
- 🖐️ 航空連は筑波大学と共同で「航空労働者の精神的ストレス」を調査・研究に着手。調査研究結果は「科学的知見」となる。



ICAOが提起している心の健康サポート



労働者の心の健康を支える仕組み

- 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**
**(精神的健康の専門家
/従業員支援プログラム)**
- 左下 **AME**
**(航空監査医航空心理学者
/精神科医)**
- 右上 **専門職協会**
- 右下 **使用者 オペレーター**

<まとめ>

- **コロナパンデミック継続の中、国際的には「運航再開へ向けての安全確保」が重要と**
- **日本ではパンデミックからの回復に「人間中心の対策」が求められている**
 - ★ 労働条件や雇用への問題解決だけでなく、技術者として求められる「(運航便数の変動の中)訓練機会の確保」「新人訓練」が重要。適切な対応が求められている。また、ベテラン層の退職はこうした状況で「ハザード(危険要因)」となる
 - ★ 労働者へのコロナ禍における様々な精神的ストレスは、安全への脅威になっており、特別な対応が求められている。
 - ★ SMS(安全管理)として「ハザードの競合」への対策に着手が必要＝状況は今まで通りではない(発想の転換が必要)
- **最後に一言:「労働者を道具としてでなく、人間として扱うこと」⇨企業の維持継続の為に必要**

お疲れ様でした。



航空労組連絡会第41回航空政策セミナー 2022年2月5日 整備連絡会

発表者 日本航空ユニオン 斎藤啓一

* 航空機の整備士の真相

1. 飛行機とはどんな乗り物か
2. 飛行機の整備とは
3. 現在の整備士の実態と労働環境
4. 航空整備士の育成は急務
 - ・今こそ、整備士の労働環境改善を



1. 飛行機とはどんな乗り物か

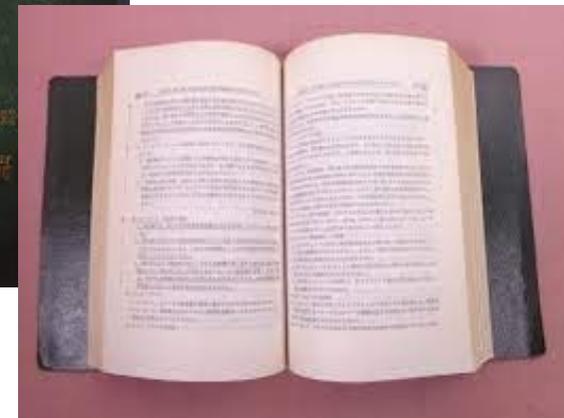
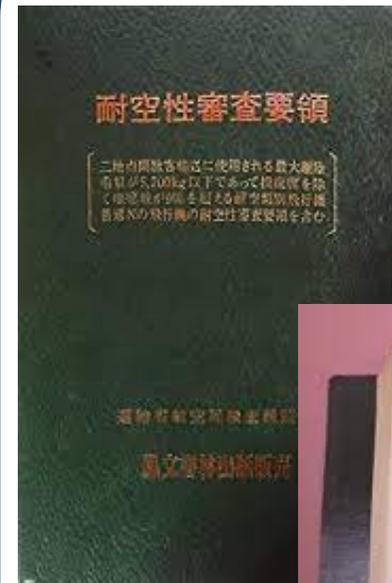
(1) ひとの生命と財産を載せて高速移動する乗り物

定められた性能を維持することが絶対的条件

さあ 飛び続けるぞ！



写真は耐空性審査要領

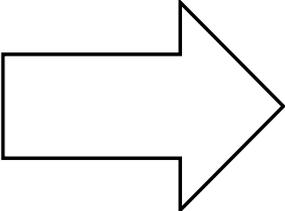


1. (2) 飛行中は上空で止まれない乗り物

- 
- 70度以上
 - 温度差

- 圧力差
- 地上の気圧の4分の1以下

- 三次元の空間を飛行



飛び始めたら最後まで飛行性能が維持される必要がある

1.(3) 人々が生活している上空も飛ぶ乗り物

機体の墜落や部品の落下は
許されません。



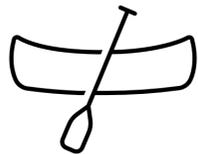
飛行機は、太平洋など洋上飛行や人里離れた山などの上空だけでなく、人口が密集しているところ、
人々が生活している上空も飛びます。

2. 飛行機の整備とは

(1) 飛行機の誕生と創世記 飛行機整備の歴史



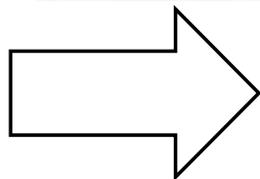
それ以前の長い歴史「鳥のはばたき」長い呪縛



19世紀初頭 揚力と推力 別々のアイデア



1903年 初飛行から100年余



創世期では、ライト兄弟など飛行機を飛ばす研究者はパイロットであり整備士でもありました

2. (2) 急速な発展と整備士の専門性

軍用機の整備体制 専門スキル細分化・分業化

民間航空でも 航空輸送拡大 同様な整備体制

現在は、整備の分業体制 次第に包括化・多能工化

人と飛行機が共に空を翔る時代到来し、進化する航空機技術とともに、航空機整備の専門性が育まれてきました

2. (3) 飛行機の運航における整備の役割は

定められた耐空性能を
維持し続ける

- ・新機として投入から退役するまで約20～25年摩耗や劣化を防ぎ「耐空性」を維持
- ・点検、保守、修理、改修を絶え間なく整備の各部門が行う

最後まで飛行性能が
維持できることを
飛行前に確認する

- ・多くのシステムが2重・3重だが、「上空で立ち止まらない」は想定超える困難なこと
- ・飛行前の正常機能確認は航空整備士の重要な仕事

品質・性能を保証する役割を整備士は直接にならう
お客様と乗務員の命を守ることにつながっている

2. (3) 飛行機の運航における整備の役割

ICAOと日本の航空法に厳格な定め

ICAO 国際民間航空機関	付属書 6 航空機の運航 パート1国際商業航空輸送－飛行機	第8章 航空機整備 8章1項 運航会社の整備責任
8.1.1 運航会社は、 耐空性のある状態に維持され、耐空性が引き続き有効 であること		
8.1.2 運航会社は、航空機登録国が認めた手順による整備確認を、 認可された整備組織 または同等の 体制の作業によってメンテナンス・リリース されない限り、飛行機を運航してはならない		
8.1.3 運航会社は、メンテナンスリリースに署名する人は付属書 1 に従って許可されたライセンスでなければならない		
8.1.4 運航会社は、マニュアルに従って適切に実行されることを保証するため個人または人のグループを雇用しなければならない		
8.1.5 運航会社は、飛行機が整備プログラムに従って行われることを確認しなければならない		

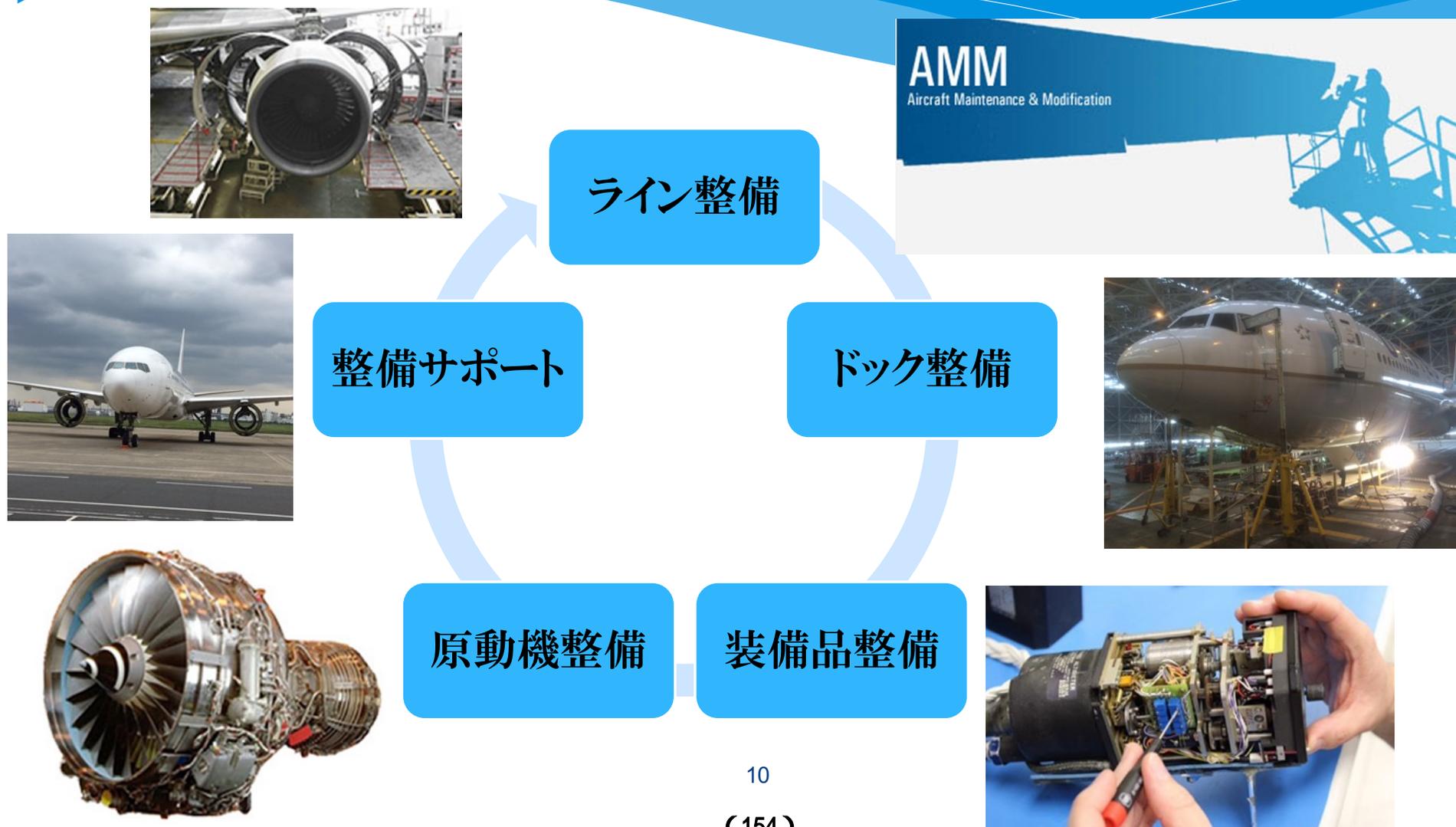
2. (4) 整備の検査部門が生産部門から独立することは重要な要件

航空整備士が役割を発揮する上で、経済事情に巻き込まれたり、整備生産に追われることなく検査部門が独立していることは、重要。

ICAO 国際民間航空機関	付属書 6 航空機の運航 パート1国際商業航空輸送－飛行機	第8章 航空機整備 第7項 認定整備組織 8章7項 認定整備組織
8.7.4 Maintenance procedures and assurance system 整備手順と保証システム		
8.7.4.1 整備組織は、国が認める手順を確立しなければならない。これにより、適切なメンテナンスが行われ、この章（8章 航空機整備）のすべてに関する要件に準拠していることが保証されます。		
8.7.4.2 整備組織は、手順の遵守と適切性を監視するための独立した品質保証システムを確立するか、すべての整備が適切に実行されていることを確認するための検査システムを提供することにより、8.7.4.1へのコンプライアンスを確保するものとします。		

3. 現在の整備士の実態と労働環境

(1) 民間航空における飛行機の整備体制はどのようなになっているのでしょうか



飛行機の整備体制はどのようになっているでしょうか

5つの部門(区分)の業務内容は

ライン整備

空港に航空機が到着してから出発するまでの間や、駐機中の航空機を対象に整備作業を行います。

ドック整備

飛行時間や着陸回数ごとに定められた定期点検を格納庫で行います。自動車と言えば、車検のような整備作業です。

装備品整備

航空機に搭載しているコンピューターやレーダー計器類、空圧・油圧機器類、機内エンターテインメント機器類などの整備作業を行います。

原動機整備

航空機の心臓部とも呼ばれるジェットエンジンのメンテナンスを行います。

整備サポート

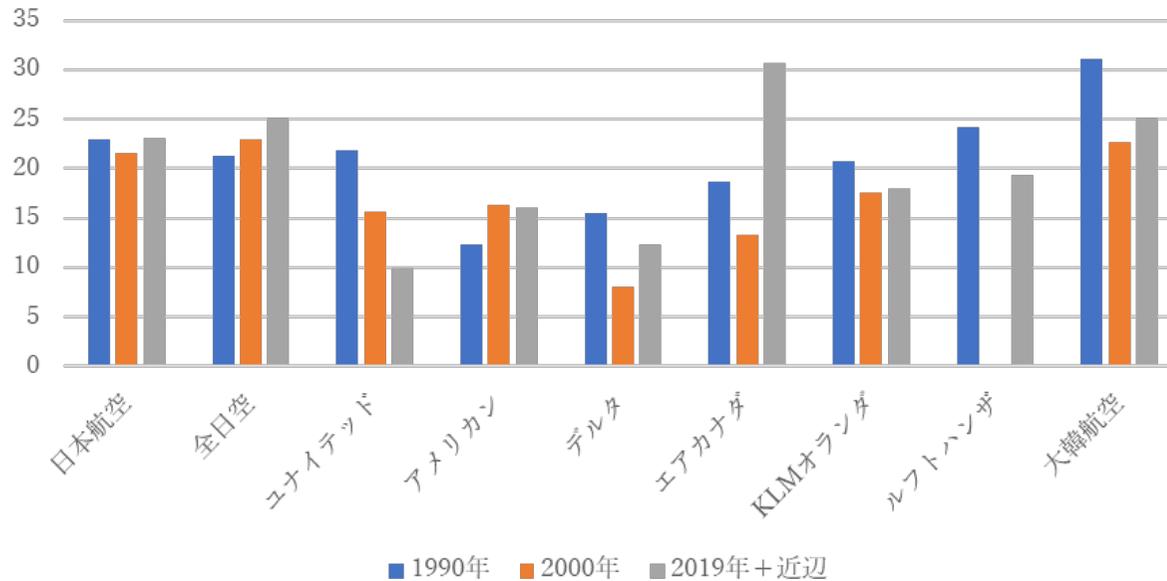
部品と工具を24時間体制で管理し、必要なものを国内外の空港にスピーディーに供給して整備作業をサポートします。

* ANA VISION 2014第65期第1四半期の報告(株主向け資料)より

3 (2) 航空会社の従業員数、その中の整備員数はどうなっているのでしょうか

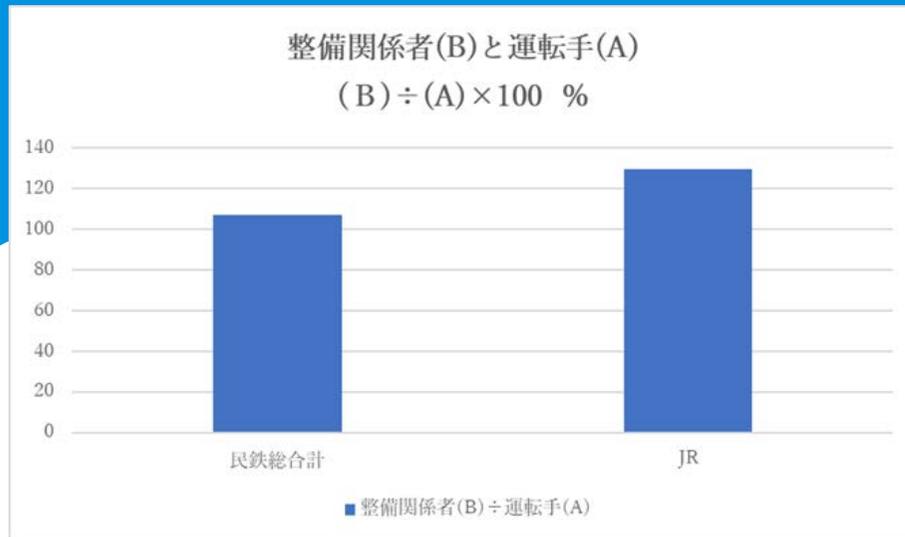
1) 世界の主な航空会社の状況は・・・整備士は従業員の2割前後いる

全従業員に占める整備員の割合 (%)



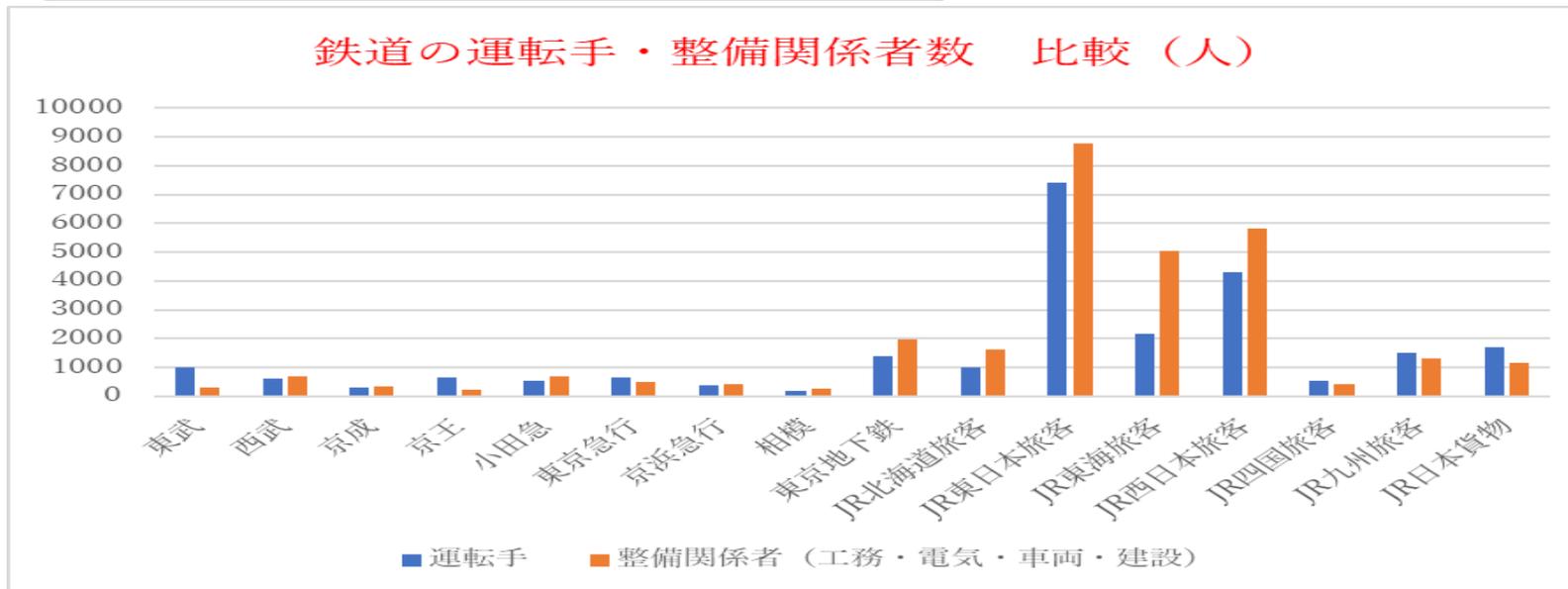
	整備員 ÷ 全従業員数 (%)		
	1990年	2000年	2019年+近辺
日本航空	4,851/21,213 (22.9)	3,822/17,709 (21.6)	4,511 ÷ 19,504 (23.1%)
全日空	3,547/16,664 (21.3)	3,225/14,088 (22.9)	5,194 ÷ 20,704 (25.1%)

3) 鉄道の場合どうか、運転士と整備関係者の関係をみると



JR7社の整備関係者は運転手の約130%
JR除く総合計(民鉄) * では7%ほど整備関係が多い

* 民鉄総合計 整備関係者18,191人 運転手16,994人



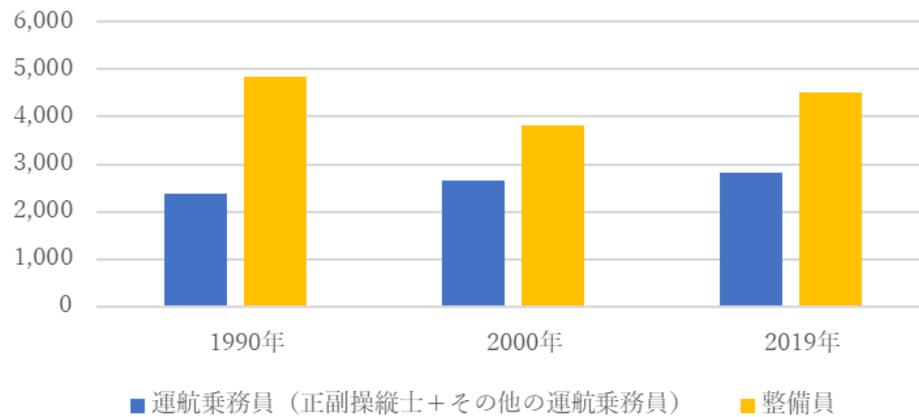
国交省HP鉄道統計年報H30年度より 大手鉄道の従業員 (職員：現業部門の一部を抜粋し作成)

* 東京急行は鉄道と軌道があったが、双方の合計数を掲載した

4) 航空の運航乗務員と整備員の割合はどうか

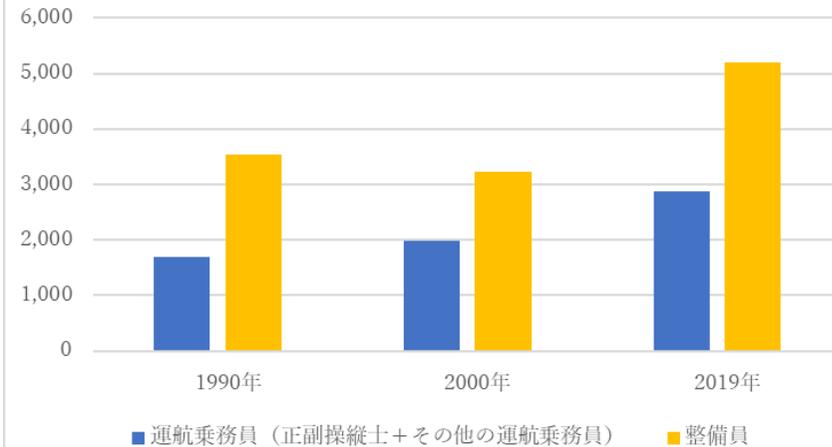
運航乗務員・整備員比較（各年末時の人数）

日本航空



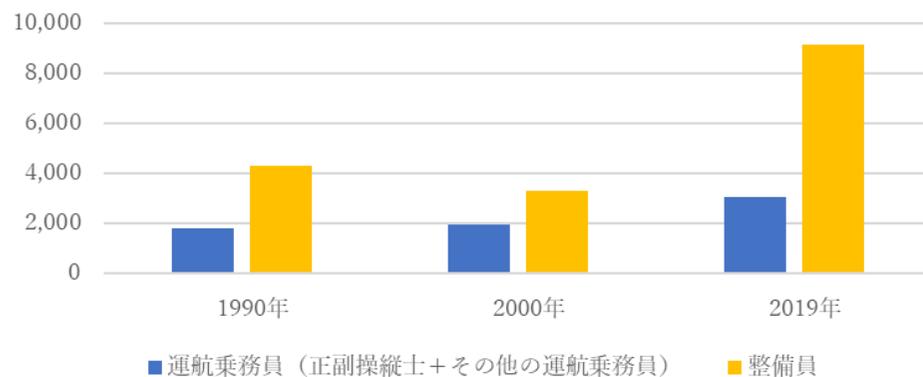
運航乗務員・整備員比較（各年末時の人数）

全日本空輸



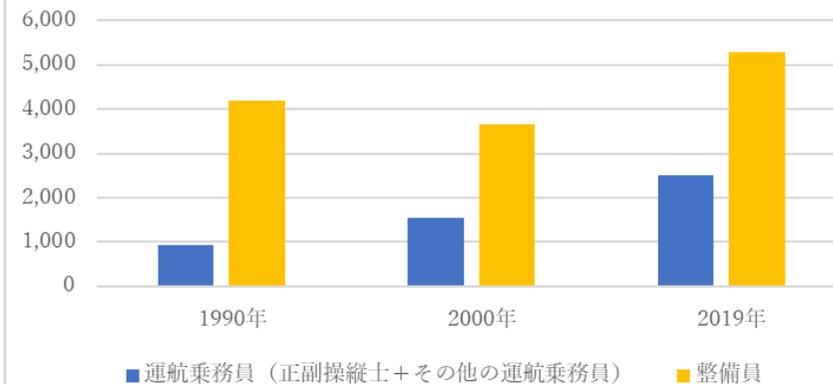
運航乗務員・整備員比較（各年末時の人数）

エアカナダ



運航乗務員・整備員比較（各年末時の人数）

大韓航空

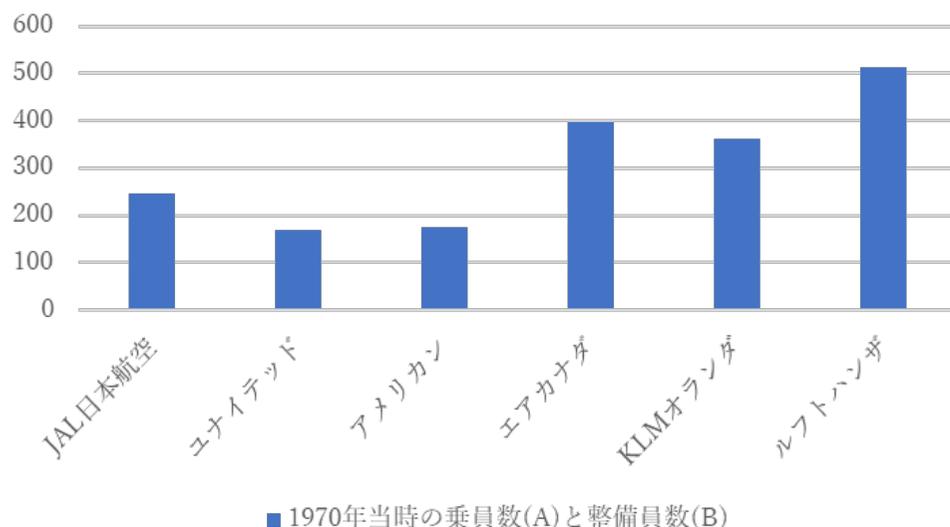


4) 航空の運航乗務員と整備の割合はどうか

これほど多くの整備員が、航空の安全を支えているという事実が、これまで伝わっていたでしょうか？

1970年当時の乗員数(A)と整備員数(B)

$(B) \div (A) \times 100 \%$



<1970年当時の状況

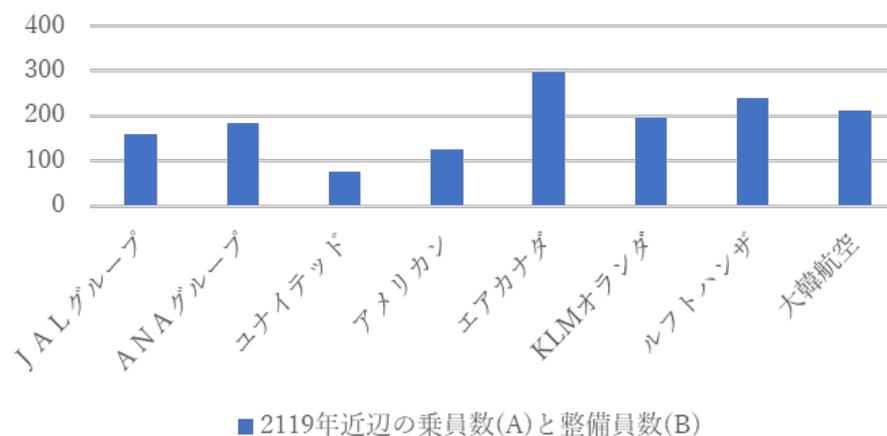
アメリカの2社の整備員は、乗員に対し、約1.7倍。
エアカナダやヨーロッパのオランダ航空・
ルフトハンザ航空では、整備員は乗員の3倍以上、
日本航空では、約2.5倍の整備員

最近の従業員数>

日本の航空2社整備員数は、乗員に対し1.6倍から1.8倍。
ユナイテッド航空は少ないですが、
その他の航空会社では、乗員比、25%から約3倍多い。

2019年近辺の乗員数(A)と整備員数(B)

$(B) \div (A) \times 100 \%$



3. (3) 整備士の労働環境

整備職の健康や生活、航空の安全への否定的影響をなくすことは大事

● 職場は空港の屋外スポットやハンガー内での作業、その多くが

季節ごとの天候(風雨、雷、厳しい暑さや寒さ)

騒音や排気ガスの影響を受け

照明の不十分な場所

ライン整備を中心に列記

高所や狭所、重量物を扱う作業も常

● 24時間を絶え間なく整備に当たれるようシフト勤務

人が寝ている間に仕事

生体リズムに反する深夜帯、早朝始まり、遅帰りなどを繰り返すシフト

長時間勤務が生まれ(具体例は後述)

● 便の定時出発のタイムプレッシャーからくる精神的緊張

● 新機種の整備士資格得るため、高齢になっても多くの時間を割いてずっと学習

【過重な業務の負荷要因】

労働時間

不規則な勤務

交替制勤務・深夜勤務

拘束時間の長い勤務

出張の多い業務

作業環境(温度・騒音・時差)

精神的緊張を伴う業務

左記、厚生労働省パンフの過重な負荷要因に、現在の航空整備士は(殆ど)すべて当てはまる

3. (4) コロナ禍における整備職場の特徴 航空整備士の職場 なにが起きているか・・

■ 運航の稼働は落ちていても、内製化・自社化等でむしろ
仕事量が増加

■ 作業増(特に重整備)に対し
人の移動・再編で対処しているが、作業品質に懸念

■ 経験の新人層の
比重増加で
整備作業、現場は苦勞

■ JALでは新人入らず高齢整備士の比重高まり、
ANAではコロナ対策でシニア整備士退職で技量低下の懸念

■ 意思疎通がうまくいっていない実態→ミス作業も引き
続き発生

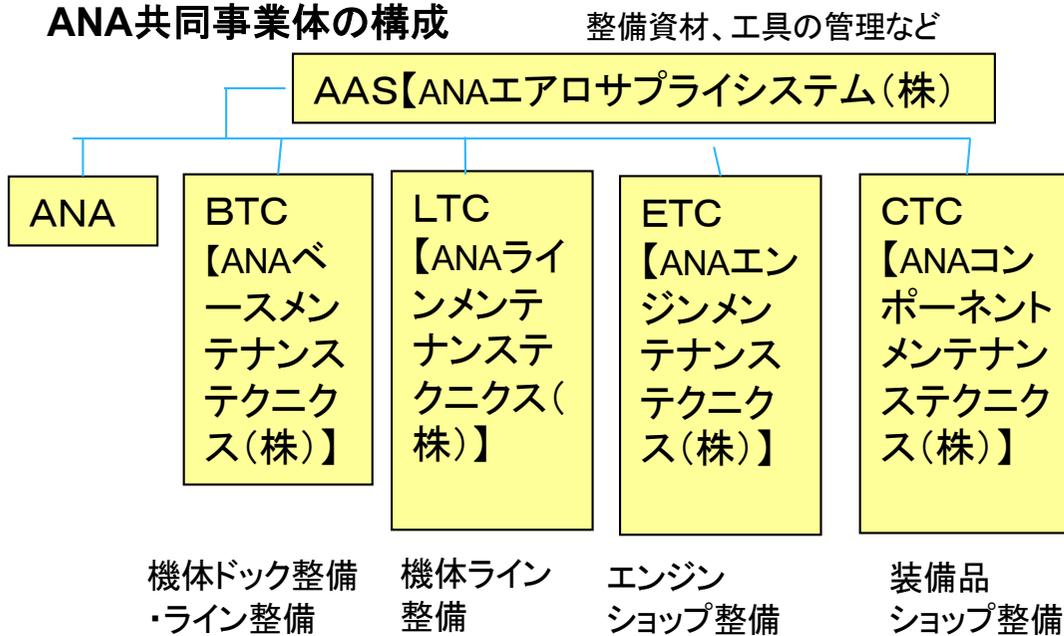
3. (5) 1) 基本は自社整備

世界的な航空自由化・規制緩和の流れの中で、自社運航・自社整備の基本が崩され、現在では主要航空会社が行っていた重整備は大部分が「海外MRO」及び「インハウスMRO(航空会社100%出資の整備子会社)」に置き換わっている。

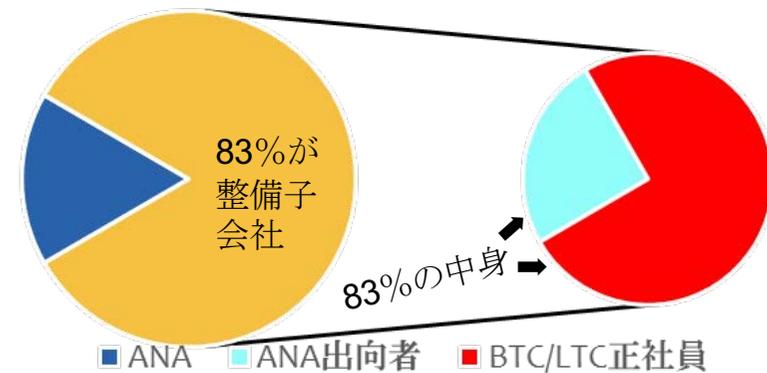
3. (5) 2) 子会社化の現状

- ・JALでは「整備の管理」を運航会社以外に移管することが可能になったことを受け、それまでの整備子会社を統合する形で、JALECを2009年10月1日に設立し、JALの整備をほぼ全面的に移管した。
- ・ANAには、同時期に共同事業体・JV(ジョイントベンチャー)方式(建設現場でよく見られる共同事業体方式)の認可をした。

ANA共同事業体の構成



ANAグループ機体整備部門の人員構成

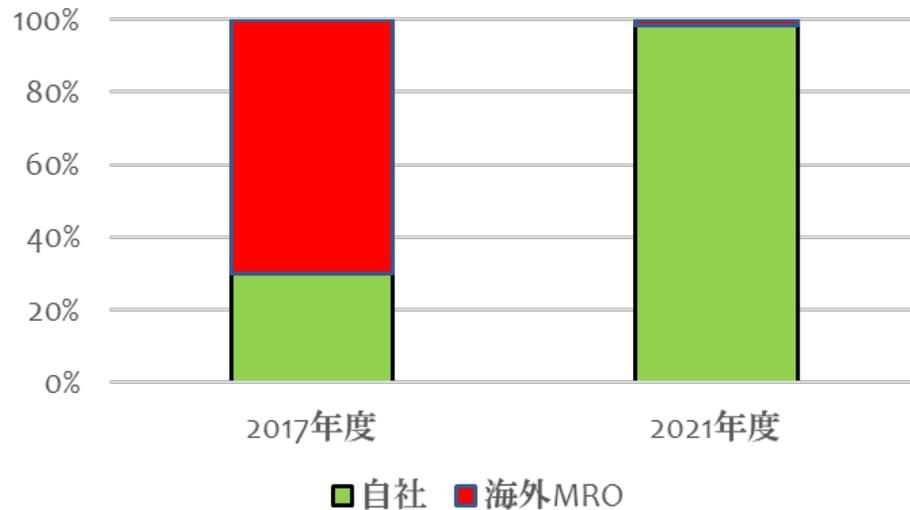


・ANAの具体的な運用例

例えば、機体整備部門での人員構成はANA490名、BTC950名、LTC1500名組織人数で83%が関連整備会社で、その83%の構成はANAの出向者は25%で、実に75%は関連会社の正社員。

3. (5) 3) 整備の海外整備会社(MRO)への委託(ANAの現状)

海外MRO委託状況



2017年度以降の数値を見ると70%(年度計画値)

コロナ禍、内製化が強まり、2021年度は1.7%(A380のC整備対応等)

コロナ禍、内製化にあたり、組織再編、整備スキル範囲の横断的活用が行われています。これに伴い、3H【変化(変更)・初めて・久しぶり】問題も懸念されています。手順・方法が変更された作業、初めて行う作業、久しぶりに行う作業により、整備作業における環境変化が生じ、これに起因する誤作業、怪我が発生しています。

また、増加した整備作業の保有工数を確保するために、計画整備作業の先送りや、オーバーフローしている作業をこなすための組込み残業を計画し対応している実態となっています。

新 F O 体制 (ERゼロ体制)

<ANAの新FO(フライトオペレーション)>

2016年から、全機種、整備による飛行間点検を廃止し、有資格整備士を配置しない運航体制に移行

会社は、飛行間で発見しなければならない不具合は、乗員の飛行前の機体外周点検と、HO/SW(同一人)の点検、監視で発見できるといいます。

専ら機体の点検に従事できる有資格整備士による点検を省くことは明らかに安全マージンの低下につながります。

機側の整備士がいない事によるコミュニケーション低下に起因する思わぬ不具合の見落としが懸念されます。

<JALのTS(トランジェットスタッフ)>

JALの国内線では、飛行前点検の設定がない飛行機において、飛行間での整備作業がない場合にトランジット スタッフが発着作業を実施しています。

今現在 JALの整備士が行っていますが、会社は将来的にはグラウンドハンドリング スタッフに委託を考えています。

3. (5) 4) 整備職場の勤務実態 その1

<表3-19>	JALEC(羽田ライン整備)	LTC(全日空の羽田ライン整備)
勤務の形態	Ⅲシフト(3交代勤務・夜勤あり)と Ⅱシフト(2交代勤務・夜勤なし)	D, N勤の2交代勤務 (2連続夜勤含む大多数)と 夜勤なしのわずかなグループ
勤務 パターン	Ⅲシフト(国内運航点検整備) 「E-S2-N-明け-休日-E-S2-N-明け-休日- D-S2-N-明け-休日-D-S2-N-明け-休日」 の20日パターン Ⅲシフト(国際運航点検整備) 「早番(E)—遅番(S2)—夜勤(N)—明け —休日」 の5日パターン Ⅱシフト 早番(E0/E1)—早番(E0/E1)— 遅番(S0/S1)—遅番(S0/S1)—休日—休 日の6日パターン	2交代勤務のみ D-N1-N2-明け-休-休 の6日パターン 5サイクルに1回は D1-D2-S1-S2-休-休 夜勤なしグループ D1-D2-S1-S2-休-休 の6日パターン
年間所定労 働時間	1813.47時間 (夜勤なしの職場は1913時間)	1972.5時間 (全日空本体は1946.7時間)
年間休日数	102日 (夜勤なしの職場125日)	121日(全日空本体ライン整備と同じ)

3. (5) 4) 整備職場の勤務実態 その2

<表3-21> JALECのシフト勤務の時間系項目

シフト	勤務	勤務時間帯	拘束時間	休憩時間	実働時間
Ⅲ シフト	E	6:00～15:50	9+50	1+00	8+50
	D	8:00～16:25	9+50	1+00	8+50
	S1	14:0～23:50	9+50	1+00	8+50
	S2	14:10～ 25:00	10+50	1+00	9+50
	N	21:30～ 07:25	9+55	1+00	8+55
Ⅱ シフト	E0	5:00～13:55	8+55	1+00	7+55
	E1	6:00～14:55	8+55	1+00	7+55
	S0	13:00～ 22:00	9+00	1+00	8+00
	S1	14:50～ 23:50	9+00	1+00	8+00

<表3-20> ANA-LTCのシフト勤務の時間系項目

勤務	勤務時間帯	拘束時間	休憩時間	実働時間
D	06:00～19:20	13+20	1+30	11+50
N1	18:05～07:55	13+50	1+30	12+20
N2	20:55～06:10	9+15	1+00	8+15
D1	05:00～14:05	9+05	1+00	8+05
D2	05:45～14:50	9+05	1+00	8+05
S1	16:35～25:20	8+45	1+00	7+45
S2	13:50～23:20	9+30	1+00	8+30



4. 航空整備士の育成は急務

(1) 整備士の育成、技能伝承が困難になっている要因

- ① 運航整備の一人ハンドリングによる整備経験・指導機会の減少
- ② 定例整備など重整備の作業量が増大で人員不足
- ③ ベテラン層の大量退職による指導機会の減少
- ④ 航空機整備に対する意欲の低下
(長時間勤務、シフト勤務による集中力不足)

今こそ、整備士の労働環境改善が必要です

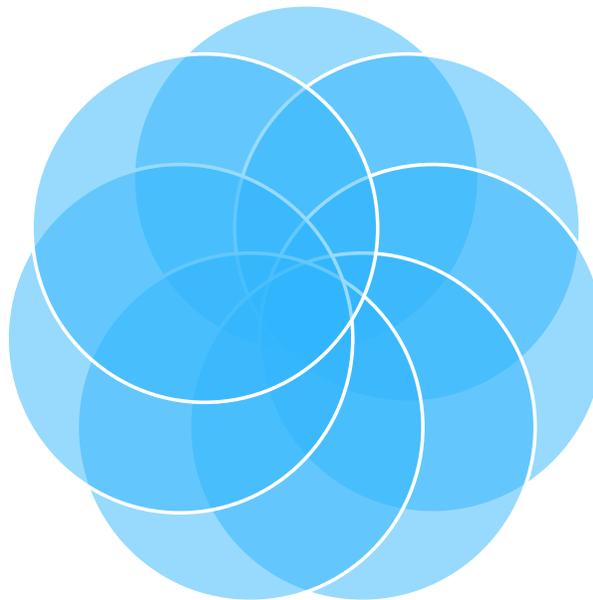
(2) 安心で健康に働ける勤務改善

① 労働時間の短縮・休日増を目指します。

⑦ テレワークや副業など新しい働きについて
ルール確立を目指します。

⑥ 勤務改善を実現するために、正社員での人員増を目指すと共に、
雇用延長・定年延長による
ベテラン層の確保を目指します。

⑤ 労働者に不利益をもたらす「合理化」や人員削減に反対し、安全と公共性を確保できる人員の
確保を目指します。



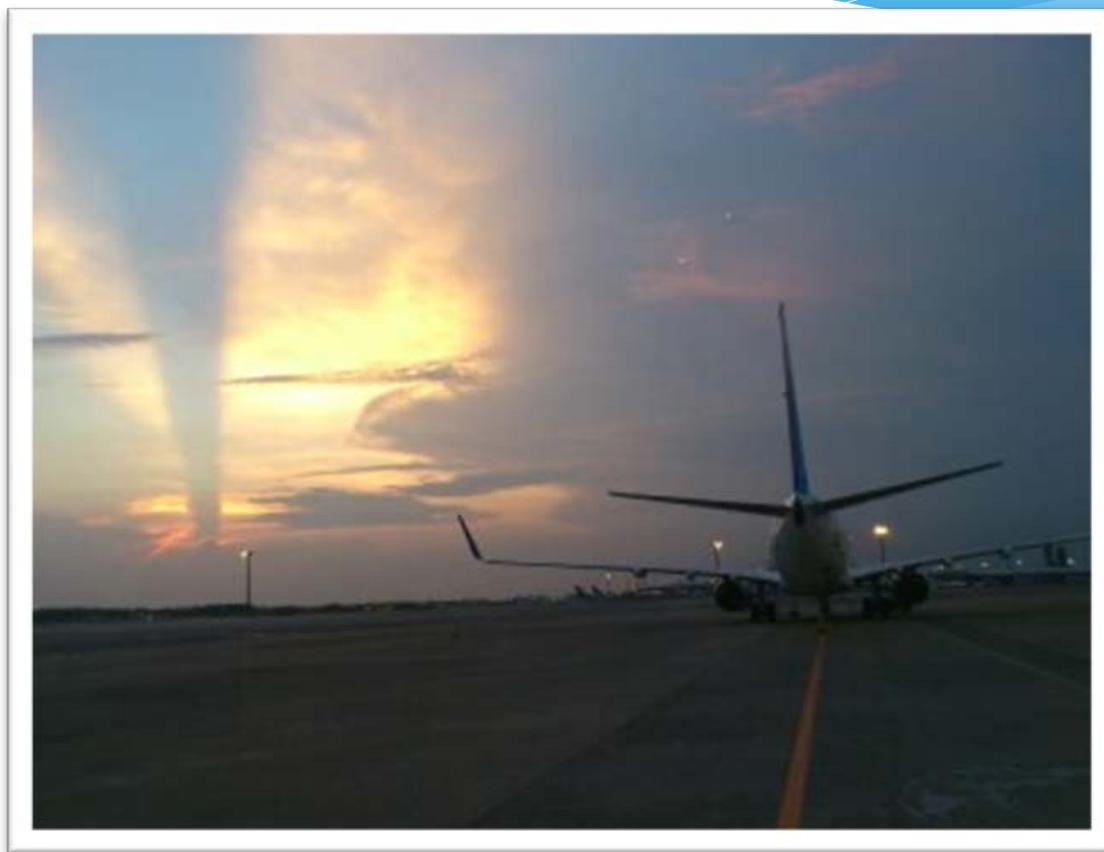
② 長時間労働の是正、深夜労働における時短・仮眠の取得（労働時間割増しカウント）、休憩時間の完全取得、年休の取得促進を目指します。

③ サービス残業、賃金不払いを無くすとともに、36協定を活用し残業時間制限を強化するなど、改善を目指します。

また、労働時間の管理を経営の責任で正確に行わせます。

④ 変形労働時間制の勤務変更については、本人の同意を基本とし、会社の自由にさせない
ルール作りを目指します。

ご清聴ありがとうございました



航空機の整備士の真相

< 目 次 >

1. 飛行機とはどんな乗り物か
 - (1) ひとの生命と財産を載せて高速移動する乗り物
 - (2) 飛行中は上空で止まらない乗り物
 - (3) 人々が生活している上空も飛ぶ乗り物
2. 飛行機の整備とは
 - (1) 飛行機の誕生と創世記 飛行機整備の歴史
 - (2) 急速な発展と整備士の専門性
 - (3) 飛行機の運航における整備の役割は
 - (4) 検査部門が整備生産に追われることなく独立していることは重要な要件
3. 現在の整備士の実態と労働環境
 - (1) 民間航空における飛行機の整備体制
 - (2) 航空会社の従業員数、その中での整備員数はどうなっているのでしょうか
 - 1) 世界の主な航空会社の状況は ①総従業員に占める整備員数 2割前後の数
 - 2) 航空会社の従業員数 参考資料として、
 - 3) 鉄道の場合かどうか、運転士と整備関係者の関係をみると
 - 4) 航空会社の運航乗務員に対する整備員数はどうか
 - (3) 整備士の労働環境、
 - (4) コロナ禍における整備職場の特徴
 - (5) 整備をめぐる課題
 - 1) 基本は自社整備
 - 2) 子会社化と海外MROへの整備委託の現状
 - 3) 重整備の海外MROへの委託 (ANAの現状)
 - 4) 新たな飛行間点検体制 (ERゼロ体制)
<ANAの新FO (フライトオペレーション)>
<JALのTS(トランジェットスタッフ)>
 - 5) 整備職場の勤務実態
4. 航空整備士の育成は急務・今こそ、整備士の労働環境改善を
 - (1) 整備士の育成、技能伝承が困難になっている要因
 - (2) 安心して健康に働ける勤務改善
< 巻末資料 航空会社の従業員数 表とグラフ >

はじめに：

今回は、セミナーに参加されている航空関係者を対象としたものでなく、一般の方に「飛行機の整備ってどんなもの」か、わかってもらうために作りました。

航空機の安全に寄与する整備士の役割とそこにある課題がすこしでも正確に伝われば幸いです。

1. 飛行機とはどんな乗り物か ④ 整備を考える視点から

(1) ひとの生命と財産を載せて高速移動する乗り物

民間航空機は、数百名の乗客と乗務員の生命、貨物（財産）を乗せ、他の交通機関に比べ、長い距離を短時間に高速で移動できる乗り物です。それだけに、お客様と乗務員の命を守るため定められた性能を維持することが絶対的条件として求められます。専門用語ですが、「耐空性」と言われるものです。それらは耐空性審査要領というものに厳格に定められています。

(2) 飛行中は上空で止まらない乗り物

飛行機は、温度差は70度以上、圧力差は地上の気圧の4分の1以下という環境で三次元の空間を飛行します。したがって、例えばエアコンシステムは私たちの通常生活とは異なり命をまもる装置です。また、大きな機体の中には複雑で高度な技術が積み込まれていますが、残念ながら、例えば自動車のようにエンジンが故障した時にコースから外れていったん止まり点検する事が飛行中はできない乗り物です。ですから、運航を始めたなら飛行性能が最後まで維持される必要があります。

(3) 人々が生活している上空も飛ぶ乗り物

飛行機は、太平洋など洋上飛行や人里離れた山などの上空だけでなく、人口が密集しているところ、人々が生活している上空も飛びます。ですから、機体の墜落や部品の落下は許されません。

2. 飛行機の整備とは

④ それを語るには飛行機の歴史と切り離すことはできない

(5) 飛行機の誕生と創世記 飛行機整備の歴史

飛行機による初飛行から100年余、乗客を乗せた飛行からおよそ100年が経りました。

それ以前の長い歴史の中では、「しなやかで複雑な鳥のはばたき運動」を視て人力を動力源として空中で自重を支えるという多くの試みがありましたが再現されることはありませんでした。

19世紀初頭、イギリスの研究者ケイリー卿が翼を広げて空を舞うカモメと、風を受けて昇る凧からヒントを得、凧を翼として利用した模型飛行機を製作しました。彼の揚力と推力を別々に作るアイデアが、「はばたき」の長い呪縛から人々を解放しました。飛行機誕生の瞬間です。

飛行機はそれ以来技術の進歩と不可分なものとなりました。

飛行機の創世期では、ライト兄弟など飛行機を飛ばす研究者はパイロットであり整備士でもありました。

☞ それを語るには航空の発展と切り離すことはできません。

(6) 急速な発展と整備士の専門性

やがて、人と飛行機が共に空を翔る時代が到来し、その姿と性能を変え、進化する航空機技術とともに、次第に航空機整備の専門性が育まれてきました。

軍用機の整備体制は短時間で一人前の整備士を必要とするため専門スキルの細分化・分業化がされ現在に至っています。また、それは民間航空でもそれらと相まって機体の大型化に伴う構造強化・客室と装備品の複雑化・電子システム化、ジェットエンジンの高効率化、更には航空輸送拡大の中で、同様な整備体制がつくられてきました。しかし、現在は、整備の分業体制は次第に包括化・多能工化しつつあります。

☞ そのような歴史を踏まえて、あらためて飛行機の整備とはなにかを問い直しました。

(7) 飛行機の運航における整備の役割は

飛行機の整備の仕事は実にたくさんありますが、それらはお客様と乗務員の命を守ることに繋がっています。それを専門的な別のことばで表現すれば、

① 定められた耐空性能を維持し続ける

飛行機は新機投入されてから退役するまで約 20～25 年と言われます。当然、摩耗や劣化が起こります。これを防ぎ、1 (1) で述べた「耐空性」を維持するためにさまざまな点検、保守、修理、改修を絶え間なく整備の各部門が行います。

② 最後まで飛行性能が維持できることを飛行前に確認する

飛行機のフライトコントロールやエンジンコントロールなど重要システムだけでなく、多くのシステムが最後まで飛行性能を維持するため 2 重・3 重になっています。それでも、1 (2) で述べたように「上空で立ち止まらない」ことは私たちの想定をはるかに超える困難がもたらされます。ゆえに、これらが飛行前に正常に機能しているか確認する事は航空整備士の大変重要な仕事です。

こうした品質・性能を保証する役割を整備士は直接担います。

☞ そのことは、国連の専門機関・国際民間航空機関(ICAO)が厳格に定めています。

大事な文章なので一部抜粋を紹介いたします。

日本の航空法の第 1 条に「国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠する」としています。

◎ ICAO 国際民間航空機関 (機関の説明は後述の「参考」を参照してください)

● Annex 6 Operation of Aircraft 付属書 6 航空機の運航

Part I International Commercial Air Transport — Airplanes パート 1 国際商業航空輸送 — 飛行機
CHAPTER 8. AEROPLANE MAINTENANCE 第 8 章 航空機整備

8.1 Operator's maintenance responsibilities 8 章 1 項 運航会社の整備責任

8.1.1 Operators shall ensure that, in accordance with procedures acceptable to the State of Registry:

運航会社は航空機登録国に受け入れられる手順に従って、次のことを確認する必要があります。

a) each airplane they operate is maintained in an airworthy condition.

彼らが運航する各飛行機は耐空性のある状態に維持されていること

b) the operational and emergency equipment necessary for an intended flight is serviceable; and

目的の飛行に必要な操作および緊急用の機器が使用可能であること

c) the certificate of airworthiness of each airplane they operate remains valid.

運航する各航空機の耐空証明は引き続き有効であること

8.1.2 An operator shall not operate an airplane unless it is maintained and released to service by an organization approved in accordance with 8.7, or under an equivalent system, either of which shall be acceptable to the State of Registry.

運航会社は、8 章 7 項により航空機登録国が認可した整備組織または同等の体制の作業によってメンテナンス・リリースされない限り、飛行機を運航してはなりません。

8.1.3 When the State of Registry accepts an equivalent system, the person signing the maintenance release shall be licensed in accordance with Annex 1.

航空機登録国が同等の整備体制を受け入れる場合、メンテナンスリリースに署名する人は付属書 1 に従って許可されたライセンサーでなければならない。

8.1.4 An operator shall employ a person or group of persons to ensure that all maintenance is carried out in accordance with the maintenance control manual.

運航会社は、すべてのメンテナンスが整備管理マニュアルに従って適切に実行されることを保証するため個人または人のグループを雇用しなければならない。

8.1.5 The operator shall ensure that the maintenance of its airplane is performed in accordance with the maintenance program.

航空会社は、飛行機の整備が整備プログラムに従って行われることを確認しなければならない。

以下は、上記 8.1.3 に記載の Annex 1 (付属書 1) の概略です。

● Annex 1 PERSONAL LICENSING 付属書 1 整備従事者に要求される資格

Chapter 4.2 Aircraft Maintenance 4 章 2 項 航空機整備

整備士制度 ICAO

ICAO Annex 1, Personal Licensing 4.2 Aircraft Maintenance	
4.2.1 Requirements ライセンス発行の要件	
4.2.1.1 Age 年齢	18 歳以上
4.2.1.2 Knowledge 知識	申請者は少なくとも以下の項目について、権限ならびに航空機整備ライセンス所有者の責任に見合った水準の知識を示さなくてはならない 航空法および耐空性要件 a) Certification や耐空性の継続、および航空機の整備組織・手順にかかわる耐空性要件を含む、航空機整備ライセンス所有者に関連した法規や規則 自然科学および航空機一般知識 b) 数学の基礎、計測の単位、航空機整備に必要な物理、化学の基本的な理論や原理 航空機エンジニアリング c) 原理や構造の機能を含む航空機構造部材の特性と用途、締結技術、発動機および関連システム、機械、作動油、電気・電子電源、航空機計器および表示システム、航空機コントロールシステム、航法および通信システム 航空機整備 d) 関連するメンテナンスマニュアルや該当する耐空性基準にしたがった、航空機の構造、コンポーネントおよびシステムのオーバーホール、修理、検査、交換、改修 あるいは不具合修復を含む航空機の耐空性の継続を確認するために必要な業務能力 e) 航空機の整備に関する能力
4.2.1.3 Experience 経験	申請者は、航空機あるいはコンポーネントの検査、サービシング、整備について以下の経験があること。 a) 航空機全体に対する権限をもつライセンスの発行 1) 4 年、あるいは 2) 認定された訓練コースを終了している場合は 2 年 b) 機体、発動機、機体システムあるいはコンポーネント、機体アビオニクスあるいはコンポーネント、に限定された権限をもつライセンス発行に対しては、a) 項に匹敵する能力レベルに達するに必要な期間 1) 2 年、あるいは 2) 認定された訓練コースを終了した申請者に実務経験を与える上で管轄官庁が必要と考える期間
4.2.1.4 Training 訓練	警告：申請者は権限に見合った訓練コースを終了していること。
4.2.1.5 Skill スキル	申請者は権限に見合う職務を果たすことのできる能力を示さなくてはならない。
4.2.2 Privilege 権限	
4.2.2.1	4.2.2.2 および 4.2.2.3 に規定された要件に従うことを条件として、航空機整備ライセンスの所有者の権限は、発動機、機械、計器、ならびに装備品の修理、改修あるいは取り付け後に、機体あるいは部品の耐空性があることを証明、そして検査、整備作業ならびに定例のサービシングに続いて整備確認のサイン（メンテナンスリリース）をすること
4.2.2.2	航空機整備ライセンスの権限の行使にあたり、 a) 以下に関してのみ行使すること。 1) ライセンスに記載された航空機、あるいは 2) ライセンスに記載された機体、発動機、航空機システムあるいはコンポーネント、あるいは 3) 航空機アビオニクスシステムあるいはコンポーネント b) ライセンス保有者は、保有者がメンテナンスリリースする特定の機体の整備あるいは耐空性にかかわる情報を、そして保有者が耐空性があると証明する機体、発動機、航空機システム、アビオニクスシステムについて、熟知していること。 c) 過去 24 か月以内に 6 か月以上、航空機やコンポーネントの検査、サービシングあるいは整備の経験があること。もしくは、ライセンス発行当局の満足いくようライセンス発行条項に適合すること。
4.2.2.3	締約国は、ライセンスにかかわる業務が複雑であることからライセンス保有者の権限の範囲を規定すること
4.2.2.3.1	警告：ライセンスの権限の範囲は、直接か締約国によって発行された文書を参照し、ライセンスに裏書きするか添付すること
4.2.2.4	認定事業場でライセンスのない者に権限の行使を認めるときは、行使者はライセンス発行要件 (4.2.1 項) を満たすこと

☞ もう一つ大事なことは

(8) 整備の検査部門が生産部門から独立することは重要な要件

航空整備士が役割を発揮する上で、検査部門が整備生産に追われることなく独立していることは大変重要です。

そのことも、ICAO 条約の付属書 6 航空機の運航に明記されています。

以下を参照ください。

ANNEX6 Operation of Aircraft 付属書 6 航空機の運航

CHAPTER8 AEROPLANE MAINTENANCE 第 8 章 航空機整備

● 8.7 Approved maintenance organization

8 章 7 項 認定整備組織

8.7.4 Maintenance procedures and assurance system

整備手順と保証システム

8.7.4.1 The maintenance organization shall establish procedures, acceptable to the State granting the approval, which ensure good maintenance practices and compliance with all relevant requirements of this chapter.

整備組織は、国が認める手順を確立しなければならない。これにより、適切な

メンテナンスが行われ、この章（8章 航空機整備）のすべてに関する要件に準拠していることが保証されます。

8.7.4.2 The maintenance organization shall ensure compliance with 8.7.4.1 by either establishing an independent quality assurance system to monitor compliance with and adequacy of the procedures, or by providing a system of inspection to ensure that all maintenance is properly performed.

整備組織は、手順の遵守と適切性を監視するための独立した品質保証システムを確立するか、すべての整備が適切に実行されていることを確認するための検査システムを提供することにより、8.7.4.1 へのコンプライアンスを確保するものとします。

<参考 日本国外務省ホームページより>

国際民間航空機関（ICAO）とは

国際民間航空が安全かつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて健全かつ経済的に運営されるように各国の協力を図ることを目的として、1944年に採択された国際民間航空条約（通称シカゴ条約）に基づき設置された国連専門機関です。この目的のために、ICAOは、国際航空運送業務やハイジャック対策をはじめとするテロ対策等のための条約の作成、国際航空運送の安全・保安等に関する国際標準・勧告方式やガイドラインの作成等を行っています。また、国際航空分野における気候変動対策を含む環境保護問題についても議論及び対策が進められています。

- [【参考】国際民間航空機関（ICAO）が作成する条約](#)

・国際民間航空機関（ICAO）が作成する国際標準と勧告方式

ICAOが作成する国際標準と勧告方式は、シカゴ条約の附属書としてまとめられています。附属書は全部で19あり、下記のように幅広い分野にわたります。

(1) 技能証明、(2) 航空規則、(3) 気象、(4) 航空図、(5) 計測単位、(6) 運航安全、(7) 登録、(8) 耐空性、(9) 空港での出入国、(10) 通信装置、(11) 交通管制の運用、(12) 遭難救助、(13) 事故調査、(14) 飛行場設計、(15) 航空情報収集・伝達の方法、(16) 環境保護、(17) 航空保安、(18) 危険物輸送、(19) 安全管理

加盟国数 2020年7月現在、[193か国 \(PDF\)](#)  

<参考 日本の航空法>

第1条 この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ること等により、航空の発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

3. 現在の整備士の実態と労働環境

(1) 民間航空における飛行機の整備体制

民間航空における飛行機の整備体制はどのようになっているのでしょうか

下図または、パワーポイント（以下 PP）をご覧ください。

- ・ ANA や JAL では、整備現業は 5 つの区分からなっています。
- ・ ANA 資料ではライン整備、ドック整備、装備品整備、原動機整備、整備サポートとしています。
- ・ 5 区分は JAL も同様です。各社整備本部には技術・管理部門もあります。

表 3-1 <航空機整備の区分と業務内容>

区 分	業務内容
ライン整備	空港に航空機が到着してから出発するまでの間や、駐機中の航空機を対象に整備作業を行います。
ドック整備	飛行時間や離着陸回数ごとに定められた定期点を格納庫で行います。自動車と言えば、車検のような整備作業です。
装備品整備	航空機に搭載しているコンピューターやレーダー計器類、空圧・油圧機器類、機内エンターテイメント機器類などの整備作業を行います。
原動機整備	航空機の心臓部とも呼ばれるジェットエンジンのメンテナンスを行います。
整備サポート	部品と工具を 24 時間体制で管理し、必要なものを国内外の空港にスピーディーに供給して整備作業をサポートします。

* ANA VISION 2014 第 65 期第 1 四半期の報告（株主向け資料）より

- ・ 各区分の整備作業の一部は早い時期から、グループ会社、下請け企業に委託されていました。例えばグラウンドハンドリング作業で行うマーチャリング（航空機の駐機等の誘導）は、かつては整備士が行っていました。

(2) 航空会社の従業員数、その中での整備員数はどうなっているのでしょうか

1) 世界の主な航空会社の状況は・・・整備士は従業員の 2 割前後いる

アメリカ、欧州、アジアなどのいくつかの航空会社従業員数を、航空統計要覧から拾ってみました。表とグラフを見てください。

<総従業員に占める整備員数は、2 割前後の数>

航空機の整備要員は前章で見た通り、安全確保に必要な膨大な作業量があるため、全従業員の概ね 2 割前後になっています。これは、他の交通機関の整備員数と比べ、総従業員に占める割合が多いのが特徴です。

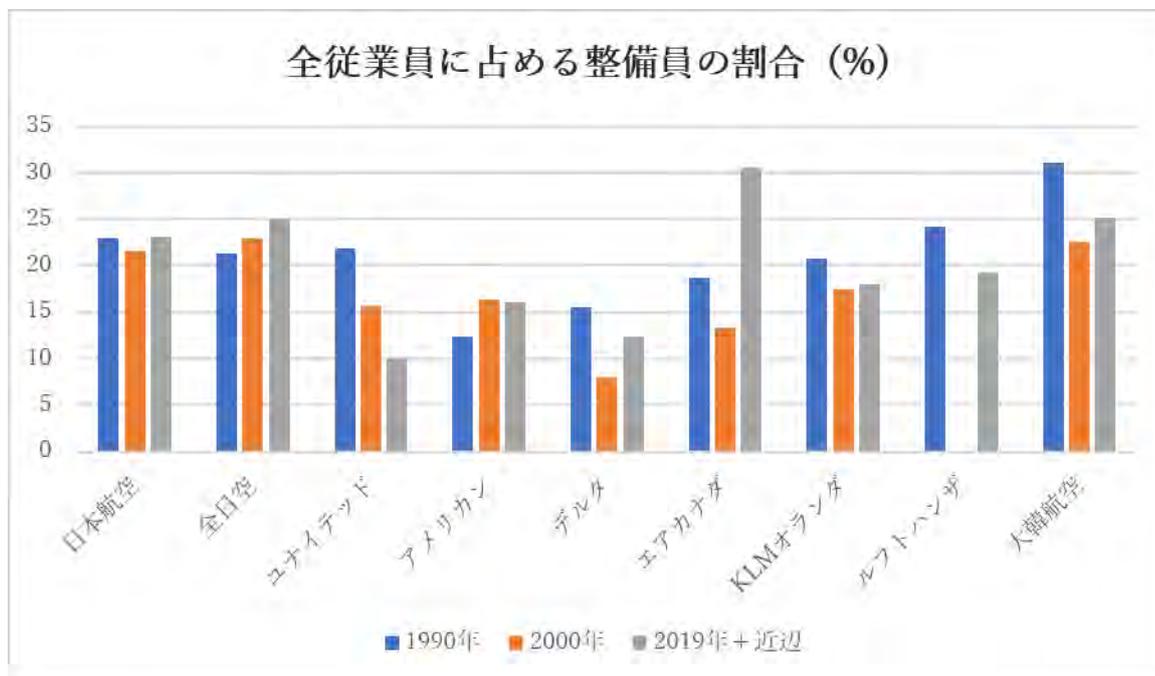


表 3-2 <全従業員に占める整備員の割合 (外国航空会社) >

	整備員/全従業員数 (%)		
	1990年	2000年	2019年
ユナイテッド	16,333/75,025 (21.8)	15,874/101,814(15.6)	9124/91, 526 (10.0)
アメリカン	10,560/85,680 (12.3)	15,139/92,665 (16.3)	17316/107, 391 (16.1)
デルタ	9,728/62,913 (15.5)	5,751/72,277 (8.0)	11, 010/89, 613 (12.3)
エアカナダ	4,302/23,062 (18.7)	3,324/25,029 (13.3)	9165/29, 931 (30.6)
KLM オランダ	5,502/26,434 (20.8)	4,812/27,523 (17.5)	4591/25, 512 (18.0)
ルフトハンザ	11,533/47,619 (24.2)	(整備員データなし)	26650/138, 353 (19.3)
大韓航空	4,191/13,470 (31.1)	3,662/16,195 (22.6)	5290/20, 965 (25.2)

出典：出典：航空統計要覧 日本航空協会発行

表 3-3 <全従業員に占める整備員の割合 (日本航空・全日空) >

	整備員÷全従業員数 (%)		
	1990年	2000年	2019年+近辺
日本航空	4,851/21,213 (22.9)	3,822/17709 (21.6)	4,511÷19,504 (23.1%)
全日空	3,547/16,664 (21.3)	3,225/14,088 (22.9)	5,194÷20,704 (25.1%)

出典：航空統計要覧 日本航空協会発行 (1990年、2000年)

2019年+近辺の欄は航空統計要覧、「数字で見る航空2021年」、両社の安全報告書、各社ホームページ（HP）などから作成。

日本航空：整備員 JAL 185 人は航空統計要覧 2019 年、JALEC 4,326 人は同社HPより、
全従業員数は、JAL 12,851 人、グループ運航会社計 2,327 人、JALEC 4,326 人の合計 19,504 人とした。

グループ運航会社内訳は JTA 809 人、J-AIR 676 人、JAC 394 人、HAC(20年1月1日現在) 83 人、ZIP AIR Tokyo 236 人、RAC 129 人

全日空：整備の数値はANA-JV（共同事業体）組織人員表 2020 年度による

ANA 1,613 人、グループ整備会社計 3,581 人の合計 5,194 人とした。

全従業員数は、ANA 14,766 人、グループ運航会社計 2,357 人（エアジャパン 674 人、ウイングス 1,683）、グループ整備会社計 3,581 人（BTC 979 人、LTC 1659 人、CTC 149 人、ETC 232 人、AAS 562 人）の合計 20,704 人とした。

2) 航空会社の従業員数 参考資料として、

「航空会社の従業員数」のグラフと表を巻末に掲載しました。航空統計要覧より作成しましたので、日本航空と全日空については、先ほど説明したグループ整備会社等の人数が反映されていません。近年、整備部門の子会社化などが推し進められているため運航会社の整備人員が見かけ上激減しています。その事例としてみてください。

3) 鉄道の場合はどうか、運転士と整備関係者の関係をみると

次に、鉄道における「運転士と整備関係者」と「航空機の乗務員と整備員」との関係を比較してみました。

表 3-1 3 <私鉄の現業職員数（上：関東の大手、下：JR7 社）>

会社名	運 輸					工務	電気	車両	建設
	駅職員	運転手	車掌	その他	小計				
関東の大手									
東武	0	994	792	264	2050	0	0	314	0
西武	1082	623	381	164	2250	179	224	299	0
京成	600	287	292	68	1247	84	110	150	0
京王	645	648	322	0	1451	53	124	161	0
小田急	1019	550	496	107	2172	180	234	265	0
東京急行	1046	660	438	205	2349	95	172	231	0
京浜急行	805	387	402	167	1761	130	153	223	0
相模	331	167	149	34	681	78	72	91	0
東京地下鉄	3291	1395	963	664	6313	391	588	1010	0
大手計	8819	5547	4235	1673	20274	1190	1677	2744	0

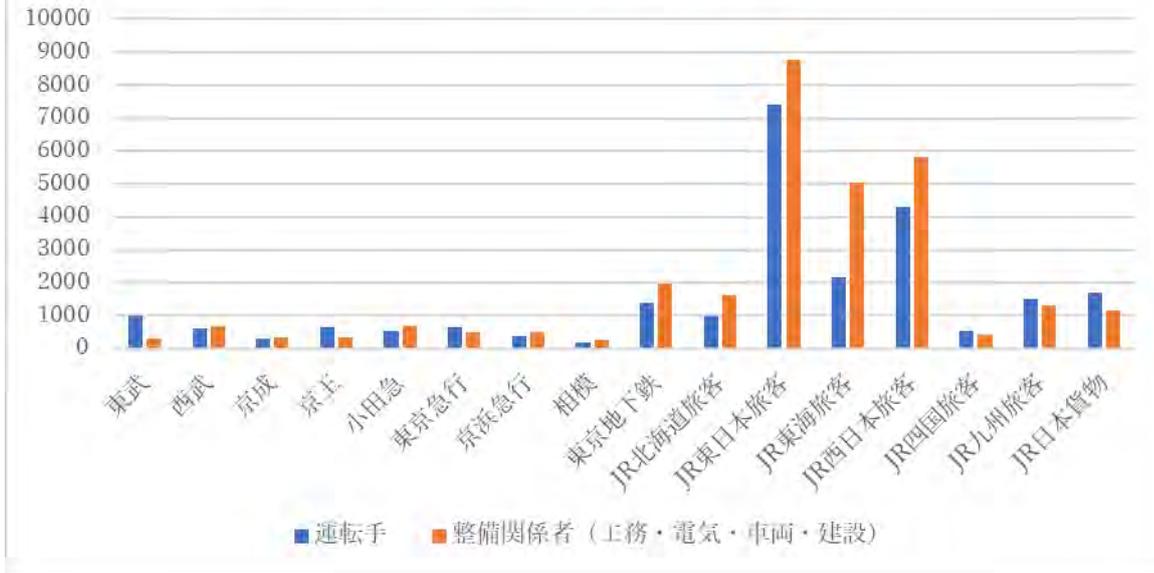
会社名	運 輸					工務	電気	車両	建設
	駅職員	運転手	車掌	その他	小計				
JR7 社									
北海道旅客	1148	996	389	776	3309	939	225	454	0
東日本旅客	9440	7396	5624	3452	25912	4044	2360	1878	491
東海旅客	3125	2173	1650	470	7418	1461	1420	2158	0
西日本旅客	4345	4288	3175	2200	14008	2017	1070	2433	287
四国旅客	356	543	204	79	1182	124	124	116	33
九州旅客	778	1507	754	163	3202	456	379	459	0
日本貨物	1020	1695	0	187	2902	160	92	907	0
JR 総計	20212	18598	11796	7327	57933	9201	5700	8405	811

出所：国土交通省ホームページ 鉄道統計年報（平成 30 年度）・職員及び年度給与額表より

* 関東の大手及び JR7 社の従業員は、各々本社部門を除く現業部門の職員の一部を抜粋し作成した。

* 東京急行は鉄道と軌道があったが、双方の合計数を掲載した。

鉄道の運転手・整備関係者数 比較 (人)



国土交通省のホームページで調べた鉄道の従業員数をみると、JR7社の整備関係者は運転手の約130%います、関東の大手私鉄の平均では101%と整備関係者と運転手はほぼ同じ人数でした。

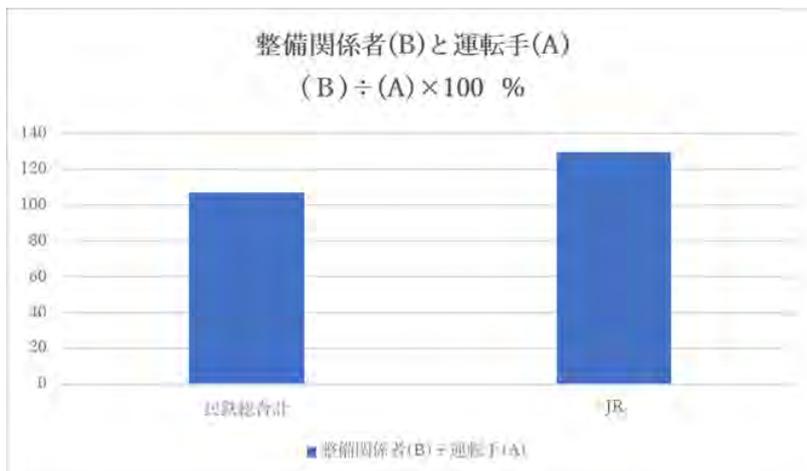
*1970年代の資料が入手できず、最近のデータのみです。鉄道でもかつては整備関係の人員はもう少し多く、次第に縮小されたようです。

乗務員（運転手）に比べ整備員は、現業の「車両」職員のみを整備としてとらえると少ないですが、運輸関係以外の工務・電気・車両・建設の合計を整備関係者と見た場合、運転手よりも多いです。

京成電鉄のような整備関係者が相当少ない鉄道会社は全国にもありますが、JR総合計では、運転手より3割ほど整備関係が多く、JR除く総合計（民鉄）*では7%ほど整備関係が多くなっています。

(*民鉄総合計 整備関係者 18,191人 ÷ 運転手 16,994人 = 1.070)

やはり、交通機関でその運行性能を維持しようとするなら、それなりに整備部門に手をかけなければならない事が分かりました。航空ではさらに手厚い整備体制が必要だと言えそうです。

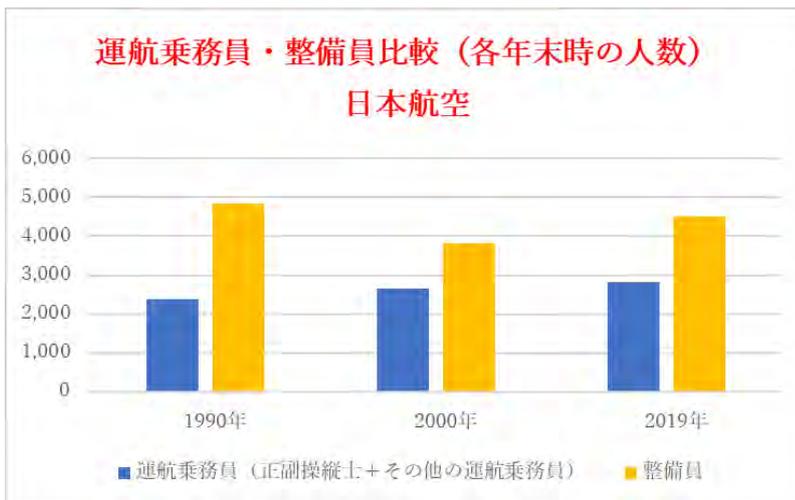


4) 航空会社の運航乗務員に対する整備員数かどうか

それでは、航空会社の運航乗務員に対する整備員数を見てみましょう。

表 3 - 1 4 <運航乗務員と整備員の比較（日本航空）>

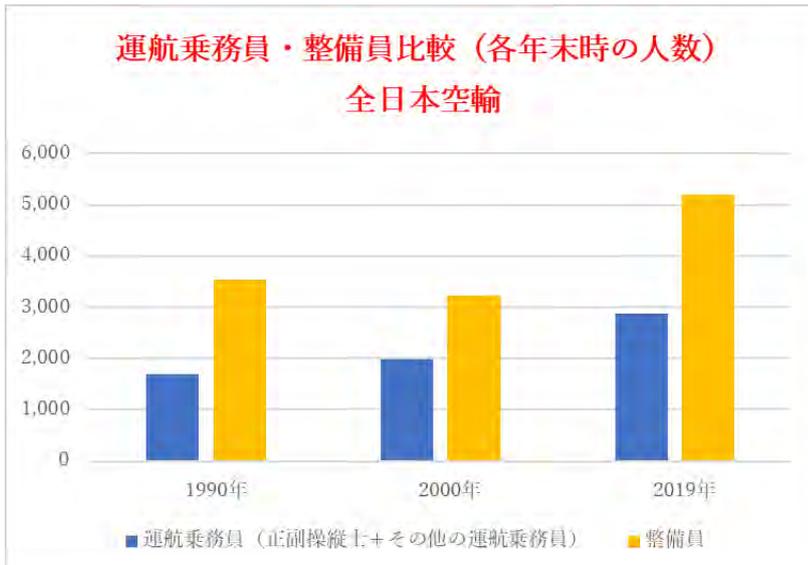
日本航空	1990年	2000年	2019年
正副操縦士	1,489	2,153	1,181
その他の運航乗務員	885	509	271
客室乗務員	6,114	6,569	6,938
整備員	4,851	3,822	185
営業関係職員	3,336	2,256	1,394
運送関係職員	3,256	1,905	1,196
その他	1,282	495	986
合計	21,213	17,709	12,851



出典：航空統計要覧 日本航空協会発行、2019年は前述の従業員数の説明参照

表 3 - 1 5 <運航乗務員と整備員の比較（全日空）>

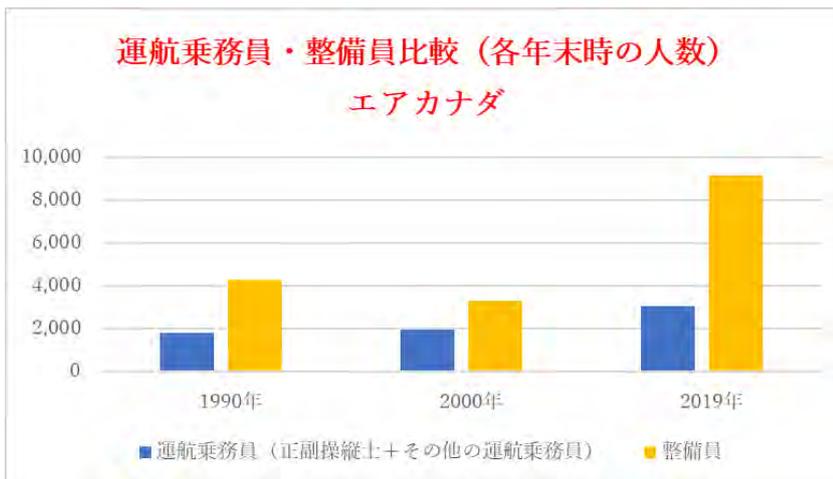
全日本空輸	1990年	2000年	2019年
正副操縦士	1,204	1,663	2,175
その他の運航乗務員	248	158	1
客室乗務員	3,088	4,991	7,306
整備員	3,547	3,225	1,606
営業関係職員	—	1,309	618
運送関係職員	—	849	822
その他	—	1,893	2,132
合計	16,664	14,088	14,660



出典：航空統計要覧 日本航空協会発行、2019年は前述の従業員数の説明参照

表3-16 <運航乗務員と整備員の比較（エアカナダ）>

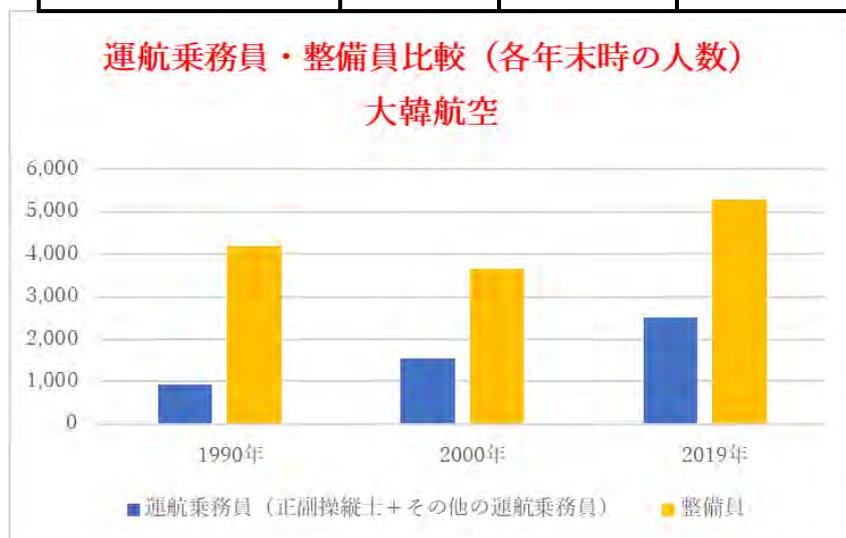
エアカナダ	1990年	2000年	2019年
正副操縦士	1,809	1,957	3,077
その他の運航乗務員	—	—	—
客室乗務員	3,762	4,909	7,132
整備員	4,302	3,324	9,165
営業関係職員	3,874	3,683	4,404
運送関係職員	7,775	4,985	261
その他	1,540	6,171	5,892
合計	23,062	25,029	29,931



出典：航空統計要覧 日本航空協会発行

表3-17 < 運航乗務員と整備員の比較（大韓航空） >

大韓航空	1990年	2000年	2019年
正副操縦士	729	1,465	2,502
その他の運航乗務員	191	88	—
客室乗務員	2,099	3,334	6,824
整備員	4,191	3,662	5,290
営業関係職員	1,305	1,415	1,806
運送関係職員	967	1,348	3,377
その他	3,988	4,883	1,166
合計	13,470	16,195	20,965



出典：航空統計要覧 日本航空協会発行

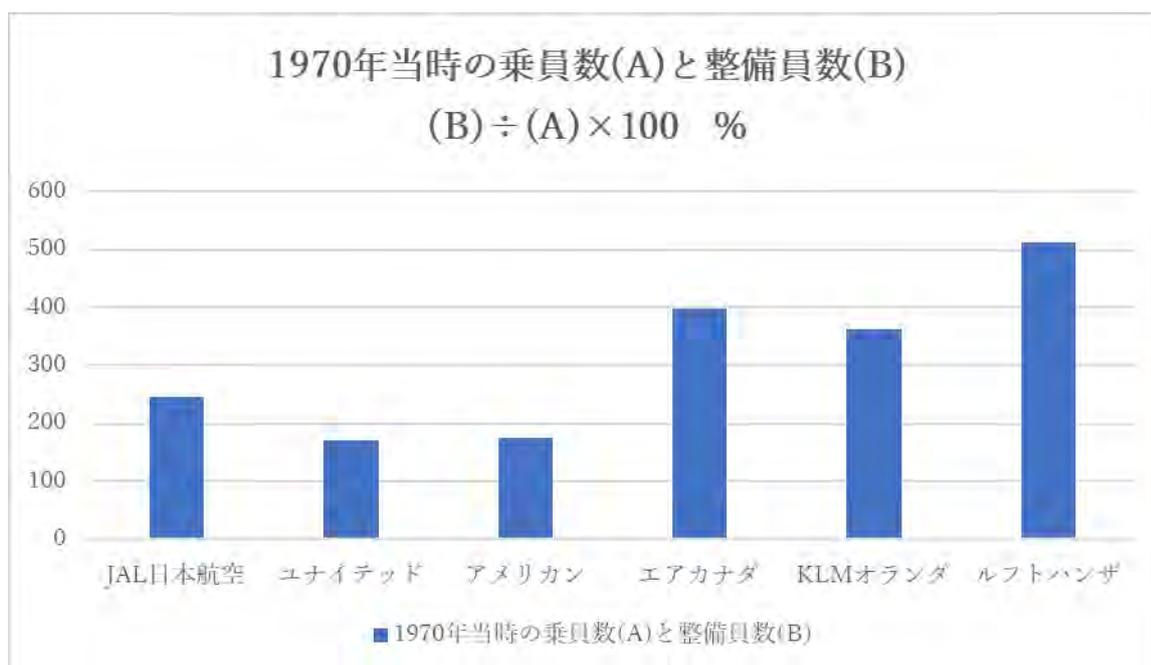
アメリカの大手航空会社では、日本の2社に比べ数倍の従業員がいます。他の地域の航空会社もJALやANAに比べ少し規模、従業員数が多いようですが、運航乗務員と整備の割合を比べてみました。

航空では、運航乗務員に対する整備員数は、鉄道の場合と比べ相当多くなっています。

近年、世界的に整備の外注化が進み、（技術に進歩に伴う整備作業の減少などもあり、）見かけ上整備員数が少なくなってきていますので、現在の整備員数はグループ会社などの整備員数を加味する必要があります。また、整備の外注化があまり進んでいなかった1970年の数字を見ると運航乗務員と整備員の状況がよく（ある程度）わかります。

<1970年当時の状況>

アメリカのユナイテッド航空では、正副操縦士+その他の運航乗務員の全乗員 6,152人に対し、整備員は10447人で乗員の169.8%でした。欧米や日本航空などの他社の状況は表をご覧ください。



航空会社	全乗員	整備員	比率（整備員/全乗員）
日本航空	1,348 人	3,308 人	245.4%
ユナイテッド航空	6,152 人	10,447 人	169.8%
アメリカン航空	3,823 人	6,666 人	174.4%
エアカナダ	1,197 人	4,765 人	398.1%
KLM オランダ航空	1,041 人	3,765 人	361.7%
ルフトハンザ航空	1,234 人	6,323 人	512.4%

アメリカの2社の整備員は、乗員に対し、約1.7倍いました。

エアカナダやヨーロッパのオランダ航空・ルフトハンザ航空では、整備員は乗員の3倍以上、同様に日本航空では、約2.5倍の整備員がいました。

当時の国際線を運航する航空会社では、整備の外注化を一定程度行っていました。多くが自社での整備員を配置していた関係で、乗員比では多くの整備士がいました。日本航空も発足当初は整備を別会社（日航整備）が担っていましたが、その後、日航整備を吸収合併し、70年には自社の整備体制が充実していました。

ANAは、統計要覧には70年のデータがありません。（時代の要請から）70年には伊藤忠航空整備に委託していた整備を自社化しましたが、71年には全日空整備（株）を発足させ、重整備の一部を外注する体制を築きました。

(日本の2社でもドック整備の一部が外注化されているか否かで、多少差が見られます。ANAでは、ドック整備の一部は全日空整備に外注、エンジン整備部門もJAL程の自社整備に至ってなく、エンジンショップはビルドアップと呼ばれていました。)

それでも、90年では乗員1,452人に対し、整備員は3,547人、乗員の244.3% (約2.5倍)の人員がいました。同様に90年の大韓航空では、乗員920人に対し、整備員4,191人と455.5%約4.5倍の整備員がいました。

<最近の従業員数>

2019年、及び最近の整備員の状況は、運航乗務員との比較で減少してきています。

航空機の整備品質・信頼性の向上を背景とした、点検の省略化の影響もありますが、世界のエアラインでも重整備をMRO会社に委託する傾向が強まり、運航会社における整備(自社整備)が縮小されてきました。



表3-18 <日本航空と全日空の2019年近辺の乗員数と整備員数>

2019年(近辺)	本体及びグループ運航会社の正副操縦士 + その他の乗員合計 (A)	整備員 (B)	B ÷ A (%)
日本航空グループ	2,821 (JAL 2,183, JTA135, J-AIR299, JAC91,	4,511 (JAL 185,	(159.9)

	HAC(20年1月1日現在) 28, ZIP AIR Tokyo 43, RAC 42)	JALEC 4,326)	
全日空グループ	2,833 (ANA 2,261, AJX=エアジャパン 31, AKX=ウイングス 591)	5,194 (ANA 1,613, TC979, LTC1659, CTC149, ETC232, AAS562)	(183.3)

出典：乗員数は、RAC 以外「数字で見る航空 2021」、RAC は 2019 年度安全報告書等から作成
 整備員数は、JAL は航空統計要覧、JALEC は同社ホームページ（2021 年 4 月 1 日現在の従業員数を用いた。ANA 及び ANA グループ会社の整備員数は 2020 年度の ANA-JV 組織人員等より作成。

日航では 2010 年に経営破綻した関係で、全職種で従業員数が減少しました。最近では、整備員数は、JAL のほとんどの整備員は JALEC に出向となっており、この数と JALEC の数を合計して、グループ全体の乗務職と比較しました。また、全日空も同様にグループ各社の運航乗務員・整備員を加味しました。

その結果は、最近の日本の航空 2 社では、整備員数は、運航乗務員との比較においてはその 1.6 倍から 1.8 倍程くらい多い状況となっています。但し、整備員として含めるべき定義も定まっていません（航空統計要覧等という整備従事者とはどの範囲か、整備系間接部門の人員を含むのかなど）。この場では、凡その数値としてとらえてください。

表 3-18 <外国航空会社 2119 年の乗員数と整備員数>

2019 年	正副操縦士+その他の乗員 (A)	整備員 (B)	比率 B/A %
ユナイテッド	12260	9124	74.4
アメリカン	13768	17316	125.8
エアカナダ	3077	9165	297.9
KLM オランダ	2323	4591	197.6
ルフトハンザ	11086	26650	240.4
大韓航空	2502	5290	211.4

世界のいくつかの航空会社でみると

MRO（整備会社）が世界の航空会社から整備業務を受注し、航空会社における整備作業量が減少している関係で、各航空会社の整備作業を担う整備員の正確な状況は把握できていません。

ユナイテッド航空では、乗員より整備員が少ないですが、その他の航空会社では、乗員比で従前より少なくなっていますが、25%から約3倍多い整備員がいます。

>一般の方々が整備士の仕事は大変と感じていても、これほど多くの整備員が、航空の安全を支えているという事実が、これまで伝わっていたでしょうか？ という問題意識から整備員数を見てみました。

3. (3) 整備士の労働環境、

これまで見てきたように、これだけ多くの整備職の抱える課題、その労働環境からもたらされる、健康や生活、航空の安全への否定的影響をなくしていくことが非常に大事になっています。

業界内ではよく知られていることですが、改めて整備士の労働環境を、ライン整備を中心に列記してみます。

ライン整備では、運航便の点検、整備を行います。24時間を絶え間なく整備に当たれるようシフト勤務になっています。

その職場は空港の屋外スポットやハンガー内での作業になりますが、その多くが、季節ごとの天候（風雨、雷、厳しい暑さや寒さ）、騒音や排気ガスの影響を受け、照明の不十分な場所、高所や狭所、重量物を扱う作業も常です。勤務は人が寝ている間に仕事をするなど、生体リズムに反する深夜帯、早朝始まり、遅帰りなどを繰り返すシフトと、長時間勤務が組まれています。（具体例は後述します）

また、ライン整備では、便の定時出発を確保する要請を受けるためタイムプレッシャーからくる精神的緊張も強いものがあります。また、記憶力の低下する高齢になっても新しい飛行機が導入される（新機種の実験整備士資格を得る）たびに、多くの時間を割いて学習しなければなりません。

下記は厚生労働省のパンフにある過重な負荷要因ですが、現在の航空整備士には殆どすべてが当てはまる状況になっています。

【過重な業務の負荷要因】

- 労働時間 ●不規則な勤務 ●交替制勤務・深夜勤務 ●拘束時間の長い勤務 ●出張の多い業務
- 作業環境（温度・騒音・時差） ●精神的緊張を伴う業務

3. (4) コロナ禍における整備職場の特徴

航空整備士の職場でなにが起きているか

次のようなことが特徴です。

- 運航の稼働は落ちていても整備作業量は内製化・自社化等でむしろ仕事量が増加
- 作業増（特に重整備）に対し人の移動・再編で対応しているが、作業品質に懸念
- 経験の浅い新人層の比重増加での整備作業で、現場は苦勞
- JAL では新人が入らず高齢整備士の比重が高まり、
ANA ではコロナ対策でシニア整備士の減少、整備全体として技量低下の懸念
- 意思疎通がうまくいってない実態→ミス作業も引き続き発生

3. (5) 整備をめぐる課題

1) 基本は自社整備（航空機整備・MRO についての航空労組の見解）

世界的な航空自由化・規制緩和の流れの中で、自社運航・自社整備の基本が崩され、現在では主要航

空会社が行っていた重整備は大部分が「海外MRO」及び「インハウスMRO」（航空会社100%出資の整備子会社）に置き換わっています。

このような状況について私たちは以下の見解を持っています。

ITF 民間航空部会 地上職委員会MRO 会議に対する航空機整備・MRO についての航空労組連絡会の見解（2016年11月8日）を紹介します。（一部抜粋）

日本の航空労働者が航空機整備(Maintenance, Repair and Overhaul 以下MROと呼ぶ)を考えると、自社運航・自社整備は重要な柱となっている。

日本では第2次世界大戦後の民間航空再開から、幾たびかの不幸な航空機事故を経験した。当時、航空会社は整備業務を別会社に委託していたが、事故を経て、自社運航・自社整備をとの機運・世論が高まった。また、航空の安全を求める社会的要請に応え、労働組合が安全問題に取り組む中で「自社運航・自社整備は安全運航にとって大事なもの」として航空労働者にとらえられてきた。

しかし、世界的な航空自由化・規制緩和の流れの中で、自社運航・自社整備の基本が崩され、現在では主要航空会社が行っていた重整備は大部分が「海外MRO」及び「インハウスMRO」（航空会社100%出資の整備子会社）に置き換わっている。

2) 子会社化と海外MROへの整備委託の現状

競争力の強化を目的に、整備コストの削減施策が行われてきました。

規制緩和の流れの中で、JALでは「整備の管理」を運航会社以外に移管することが可能になったことを受け、それまでの整備子会社を統合する形で、JALECを2009年10月1日に設立し、JALの整備をほぼ全面的に移管しました。一方ANAには、同時期に共同事業体・JV（ジョイントベンチャー）方式（建設現場でよく見られる共同事業体方式）の認可をしました。

ANAでは、労働条件の異なる関連整備会社（全日空の100%出資の整備子会社、主要整備設備は全日空の資産）を作り、整備の委託を進めることでコスト削減を図っています。この施策は2007年頃から本格化し、急速に拡大してきました。整備作業における具体的な運用は共同事業体・JV方式をとり、共同で整備作業を実施しています。

共同事業体の構成は、

- ・ANA
- ・BTC【機体ドック整備・ライン整備-----ANAベース メンテナンス テクニクス（株）】
- ・LTC【機体ライン整備-----ANAライン メンテナンス テクニクス（株）】
- ・ETC【エンジンショップ整備）-----ANAエンジン メンテナンス テクニクス（株）】
- ・CTC【装備品ショップ整備-----ANAコンポーネント メンテナンス テクニクス（株）】
- ・AAS【整備資材、工具の管理など-----ANAエアロサプライシステム（株）】

となっています。

例えば、機体整備部門での人員構成はどういう状況かと言えば、およそANAは490名、BTCは950名、LTCは1500名となっています。組織人数で言えば83%が関連整備会社で占めています。その83%の関連会社の中身の構成を見ると、ANAからの出向者は25%で、実に75%は関連会社のプロパーとなっています。

3) 重整備の海外整備会社（MRO）への委託（ANAの現状）

ANAの重整備（C整備、改修作業等）における海外MROへの委託状況は2017年度以降の数値を見ると70%（年度計画値）を超えています。最近ではコロナ禍の中で内製化が強まり、2021年度は1.7%（A380のC整備対応等）となっています。

内製化にあたり、組織再編、整備スキル範囲の横断的活用が行われています。これに伴い、3H【変化（変更）・初めて・久しぶり】問題も懸念されています。手順・方法が変更された作業、初めて行う作業、久しぶりに行う作業により、整備作業における環境変化が生じ、これに起因する誤作業、怪我が発生しています。

また、増加した整備作業の保有工数を確保するために、計画整備作業の先送りや、オーバーフローしている作業をこなすための組込み残業を計画し対応している実態となっています。

4) 新たな飛行間点検の体制（ERゼロ体制）

<ANAの新FO（フライトオペレーション）>

ANAは2016年から新FO（Flight Operation）を導入しています。全機種、整備による飛行間点検を廃止し、有資格整備士を配置しない運航体制に移行しました。それは「現在、ANAが保有する全ての機体は、メーカーマニュアルでは便間において整備士による外周点検は不要であり、不具合の無い機体に整備士は配置しない」というものです。

会社（全日空）は、飛行間で発見しなければならない不具合は、耐空性に影響のある不具合（Accidental Damage）であり、航空法で定められた乗員の飛行前の機体外周点検と、HO/SW（同一人）の点検、監視で発見できるとしています。

しかし、専ら機体の点検に従事できる有資格整備士による点検を省くことは明らかに安全マージンの低下につながります。また、機側の整備士がいない事によるコミュニケーション低下に起因する思わぬ不具合の見落としが懸念されます。余裕のない飛行間で自らのルーティンワークが輻輳するケースは日常的に発生する現状を考えるとお互いにバックアップできる体制の構築が求められています。

*HO/SW：Headset Operator（到着、出発時のコックピットとの通話、センドー業務を行うグラウンドハンドリング担当者）、Supplemental Worker（機体の着氷状況の監視や整備作業項目以外の点検をする人）

<JALのTS（トランジット スタッフ）>

関連して、JALのTS（トランジット スタッフ）についてみてみましょう

JALでは、飛行前点検の設定がない飛行機において、飛行間での整備作業がない場合にトランジット スタッフが発着作業を実施しています。現在はJALの整備士が行っていますが、将来的にはグラウンドハンドリング スタッフに委託を考えています。

主な業務は、インターフォンサービス、到着後の飛行機の機体外部の状況把握、燃料搭載の確認、機内外の清掃・ラバトリー及びウォーターサービス完了確認、不具合発生時の連絡、機長が実施する機体の出発態勢の確認補助などです。トランジット スタッフになるには、座学訓練および実技訓練が必要になります。

JALの国際線では、受託した外国カスタマー(外国航空会社)のアシスト整備において、グランドハンドリング スタッフにインターフォンサービスやアシスト整備作業の一部を委託しています。

これは、3rd Party's maintenanceの仕組みを利用し委託しており、外国認定マニュアルに基づき、または外国カスタマーの了解に基づき、JALの資格が認定され、JALの人員として作業を実施しています。

外国カスタマーによっては、インターフォンサービスはグランドハンドリング業務としてグランドハンドリング スタッフが行っている例もあります。

5) 整備職場の勤務実態

2020年政策セミナー資料より

日航・全日空 主な勤務項目の対比を以下に示します。

<表 3-19 >

	J A L E C (羽田ライン整備)	L T C (全日空の羽田ライン整備)
勤務の形態	Ⅲシフト (3 交代勤務・夜勤あり) と Ⅱシフト (2 交代勤務・夜勤なし)	D, N勤の 2 交代勤務 (2 連続夜勤含む) の大多数のグループと、 夜勤なしのわずかなグループ
勤務 パターン	Ⅲシフト (国内運航点検整備) 「E-S2-N-明け-休日-E-S2-N-明け-休日-D-S2-N-明け-休日-D-S2-N-明け-休日」の 20 日パターン Ⅲシフト (国際運航点検整備) 「早番(E)―遅番(S2)―夜勤(N)―明け―休日」の 5 日パターン Ⅱシフト 早番(E0/E1)―早番(E0/E1)―遅番 (S0/S1)―遅番(S0/S1)―休日―休日の 6 日パターン	2 交代勤務のみで D-N1-N2-明け-休-休の 6 日パターン (5 サイクルに 1 回は D1-D2-S1-S2-休-休) 夜勤なしグループ D1-D2-S1-S2-休-休の 6 日パターン
年間所定労働時間	1813.47 時間 (夜勤なしの職場は 1913 時間)	1972.5 時間 (全日空本体は 1952 時間)
年間休日数	102 日 (夜勤なしの職場 125 日)	121 日 (全日空本体ライン整備と同じ)

<表 3-20> ANA-LTCのシフト勤務の時間系項目

勤務	勤務時間帯	拘束時間	休憩時間	実働時間
D	06:00~19:20	13+20	1+30	11+50
N1	18:05~07:55	13+50	1+30	12+20
N2	20:55~06:10	9+15	1+00	8+15
D1	05:00~14:05	9+05	1+00	8+05
D2	05:45~14:50	9+05	1+00	8+05
S1	16:35~25:20	8+45	1+00	7+45
S2	13:50~23:20	9+30	1+00	8+30

LTCでは、

連続夜勤の1日目であるN1の勤務時間は18:05~07:55まで、拘束13時間50分、実働12時間20分、2日目のN2の勤務時間は20:55~06:10まで、拘束9時間15分、実働8時間15分、長時間かつ2連続夜勤です。しかも1日目終業から2日目始業までは13時間しかありません。また、D勤も早朝から拘束時間の長い勤務です。健康、安全を守るために勤務改善が必要です。

<表 3-21> JAL E Cのシフト勤務の時間系項目

シフト	勤務	勤務時間帯	拘束時間	休憩時間	実働時間
Ⅲ シ フ ト	E	6:00~15:50	9+50	1+00	8+50
	D	8:00~16:25	9+50	1+00	8+50
	S1	14:0~23:50	9+50	1+00	8+50
	S2	14:10~25:00	10+50	1+00	9+50
	N	21:30~07:25	9+55	1+00	8+55
Ⅱ シ フ ト	E0	5:00~13:55	8+55	1+00	7+55
	E1	6:00~14:55	8+55	1+00	7+55
	S0	13:00~22:00	9+00	1+00	8+00
	S1	14:50~23:50	9+00	1+00	8+00

4. 航空整備士の育成は急務

今こそ、整備士の労働環境改善を

(1) 整備士の育成、技能伝承が困難になっている要因

- ① 運航整備での一人ハンドリングによる整備経験・指導機会の減少(合理化,効率化)
- ② 定例整備等、重整備での作業量の増大(人員不足)
- ③ ベテラン層の大量退職(指導機会の減少)
- ④ 航空機整備に対する意欲の低下(長時間勤務、シフト勤務による集中力不足)

(2) 安心して健康に働ける勤務改善

(航空連運動方針より)

- ① 労働時間の短縮・休日増を目指します。
- ② 長時間労働の是正、深夜労働における時短・仮眠の取得（労働時間割増しカウント）、休憩時間の完全取得、年休の取得促進を目指します。
- ③ サービス残業、賃金不払いを無くすとともに、36 協定を活用し残業時間制限を強化するなど、改善を目指します。また、労働時間の管理を経営の責任で正確に行わせます。
- ④ 変形労働時間制の勤務変更については、本人の同意を基本とし、会社の自由にさせないルール作りを目指します。
- ⑤ 労働者に不利益をもたらす「合理化」や人員削減に反対し、安全と公共性を確保できる人員の確保を目指します。
- ⑥ 勤務改善を実現するために、正社員での人員増を目指すと共に、雇用延長・定年延長によるベテラン層の確保を目指します。
- ⑦ テレワークや副業など新しい働きについてルールの確立を目指します。

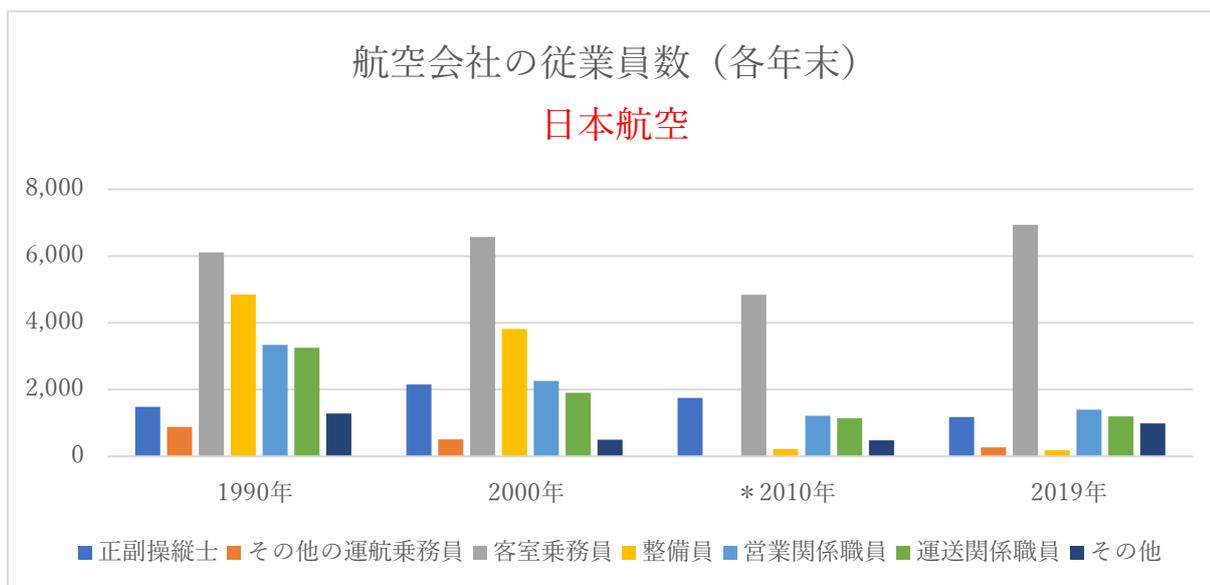
*1 ヶ月単位の変形労働時間制とは

就業規則で定めた場合、1 ヶ月の労働時間を平均して、1 週 40 時間を超えない場合は、特定された週で 40 時間、特定された日で 8 時間を超えて残業代を払わずに働かせることができる。ただし、変形労働時間制を活用する場合は、事前（前月末の勤務表）に 1 週間で 40 時間を超える週、1 日で 8 時間を超える日を特定しておくことが必要です。

特定した勤務を変更することは、「限定的かつ例外的」でなければなりません。

以上

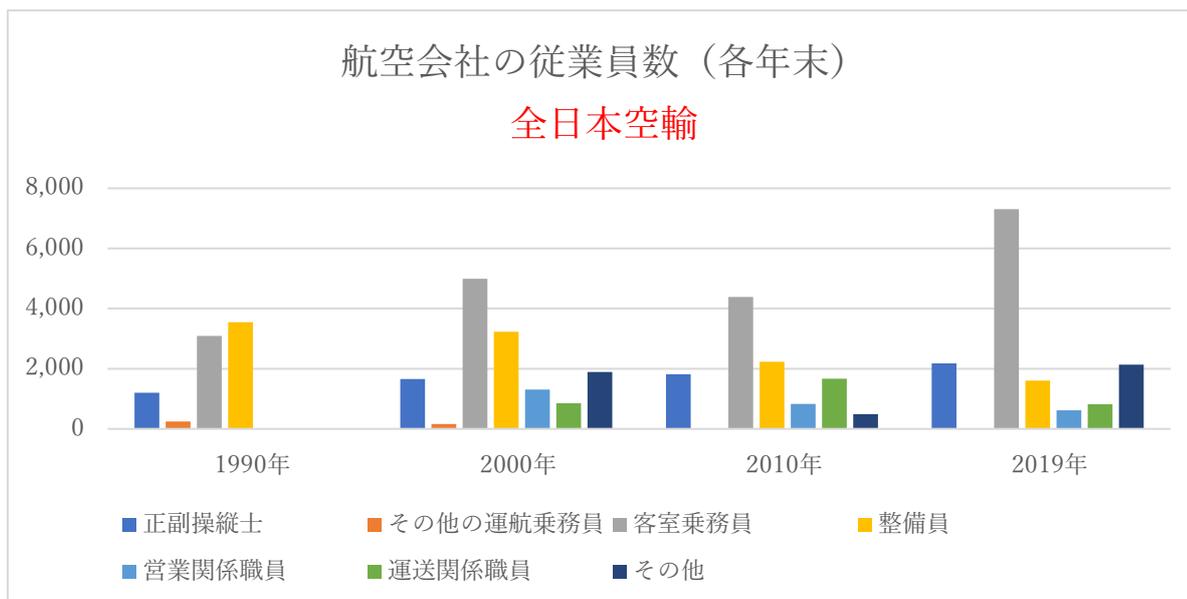
表3-4 <航空会社の従業員 日本航空（グラフ・表）>



日本航空	1970年	1990年	2000年	*2010年	2019年
正副操縦士	806	1,489	2,153	1,749	1,181
その他の運航乗務員	542	885	509	5	271
客室乗務員	1,898	6,114	6,569	4,843	6,938
整備員	3,308	4,851	3,822	221	185
営業関係職員	5,713	3,336	2,256	1,215	1,394
運送関係職員		3,256	1,905	1,137	1,196
その他	2,503	1,282	495	485	986
合計	14,770	21,213	17,709	9,655	12,851

出典：航空統計要覧 日本航空協会発行(IATA, World Air Transport Statistics のデータを編集)

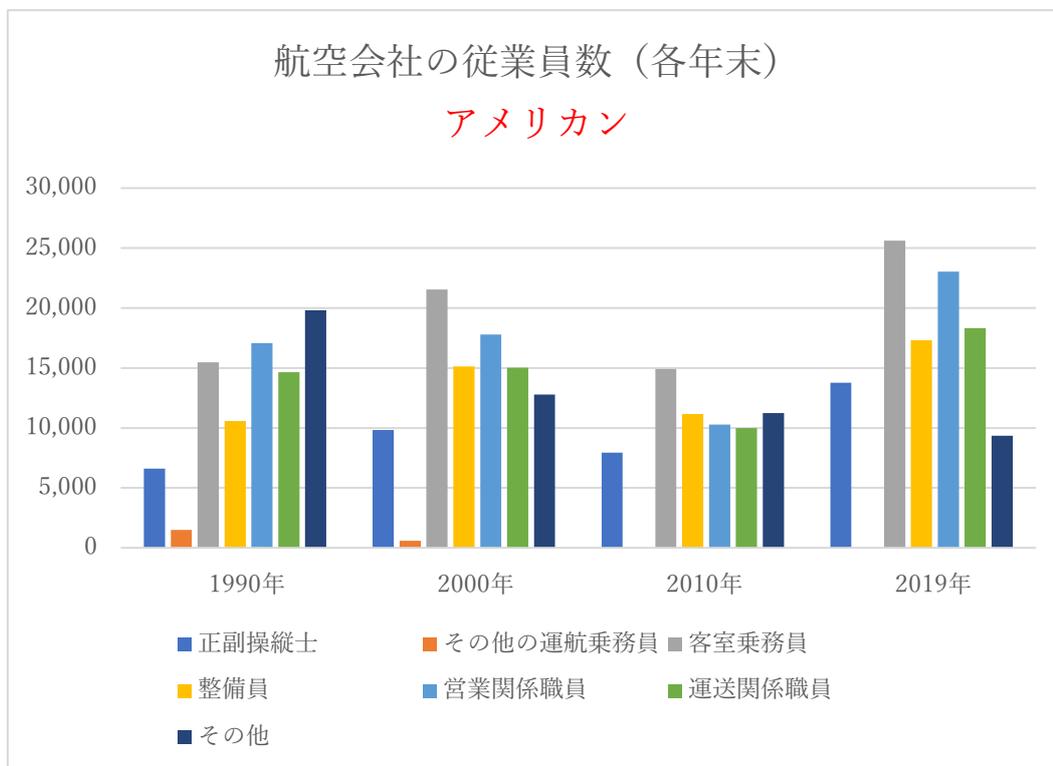
表3-5 <航空会社の従業員 全日空（グラフ・表）>



全日本空輸	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士		1,204	1,663	1,813	2,175
その他の運航乗務員		248	158	11	1
客室乗務員		3,088	4,991	4,390	7,306
整備員		3,547	3,225	2,232	1,606
営業関係職員		-	1,309	825	618
運送関係職員		-	849	1,671	822
その他		-	1,893	485	2,132
合計		16,664	14,088	12,929	14,660

出典は日本航空に同じ（全日空は70年のデータが記載されていない）

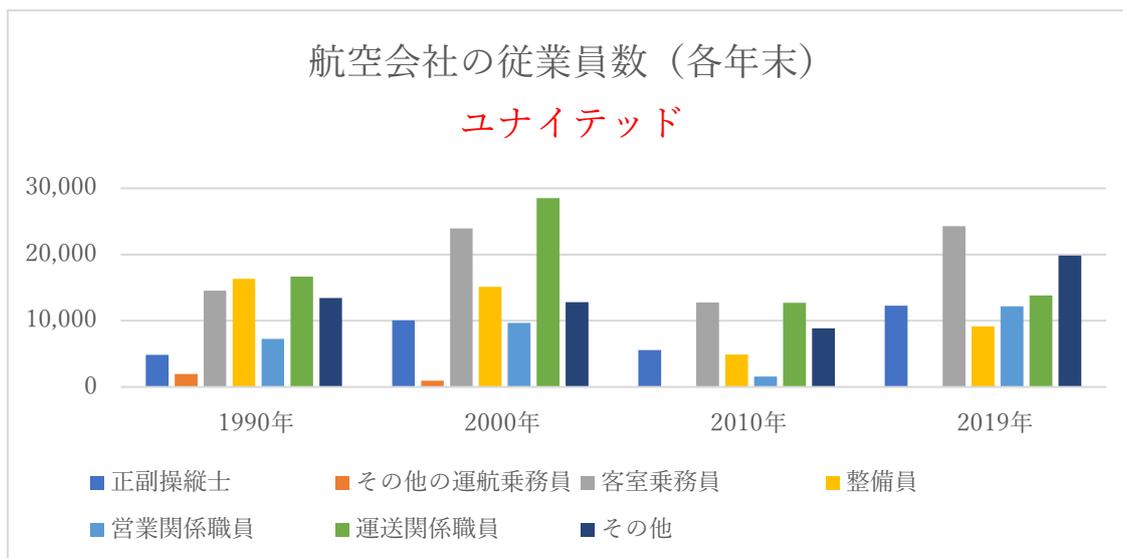
表3-6 <航空会社の従業員 アメリカン航空（グラフ・表）>



アメリカン	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士	3,288	6,605	9,816	7,925	13,768
その他の運航乗務員	535	1,501	592	0	-
客室乗務員	4,087	15,482	21,534	14,918	25,617
整備員	6,666	10,560	15,139	11,172	17,316
営業関係職員	5,622	17,060	17,783	10,272	23,033
運送関係職員		14,647	15,011	9,980	18,316
その他	15,721	19,825	12,790	11,240	9,341
合計	35,919	85,680	92,665	65,507	107,391

出典は日本航空に同じ

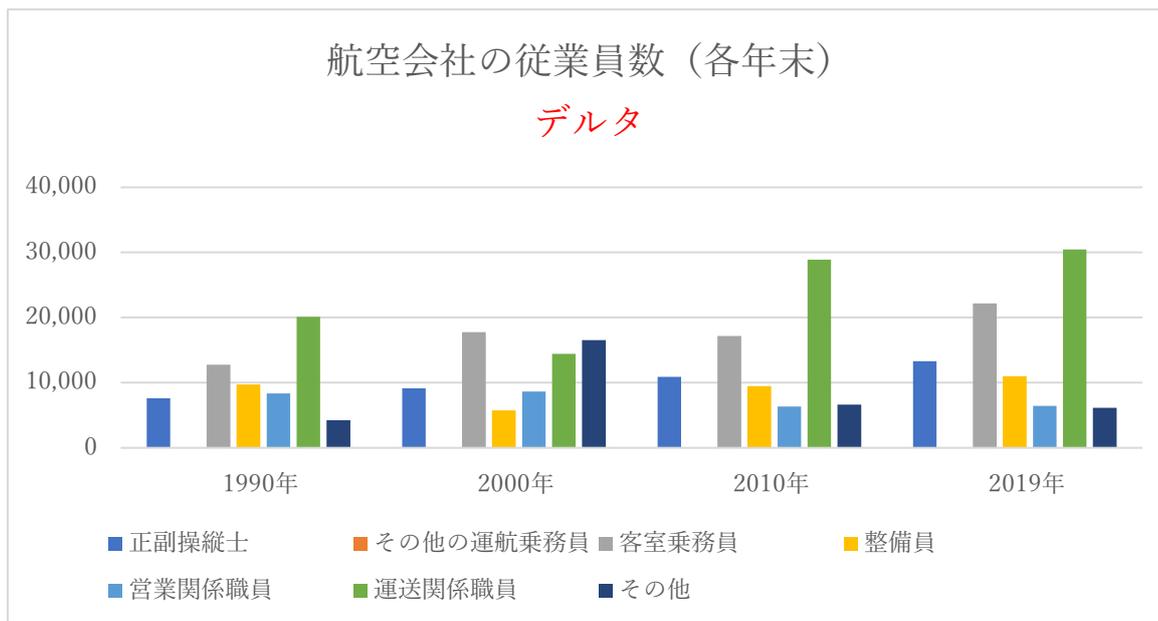
表3-7 <航空会社の従業員 ユナイテッド航空（グラフ・表）>



ユナイテッド	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士	4,034	4,858	10,044	5,554	12,260
その他の運航乗務員	2,118	1,942	944	0	—
客室乗務員	6,007	14,534	23,956	12,773	24,277
整備員	10,447	16,333	15,874	4,924	9,124
営業関係職員	13,746	7,266	9,684	1,579	12,199
運送関係職員		16,657	28,512	12,712	13,808
その他	15,327	13,435	12,800	8,831	19,858
合計	51,679	75,025	101,814	46,373	91,526

出典は日本航空に同じ

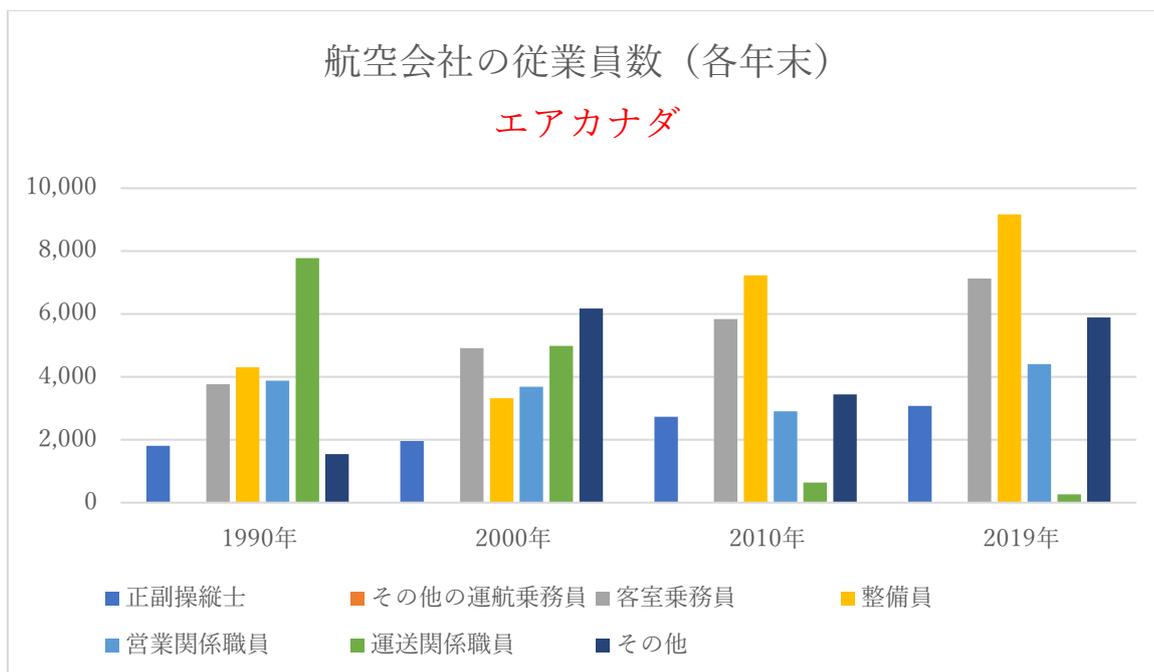
表3-8 <航空会社の従業員 デルタ航空（グラフ・表）>



デルタ	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士		7,595	9,123	10,918	13,328
その他の運航乗務員		-	-	3	-
客室乗務員		12,773	17,760	17,173	22,195
整備員		9,728	5,751	9,470	11,010
営業関係職員		8,352	8,662	6,367	6,460
運送関係職員		20,126	14,437	28,911	30,464
その他		4,229	16,544	6,642	6,156
合計		62,913	72,277	79,484	89,613

出典は日本航空に同じ（デルタ航空は70年のデータが記載されていない）

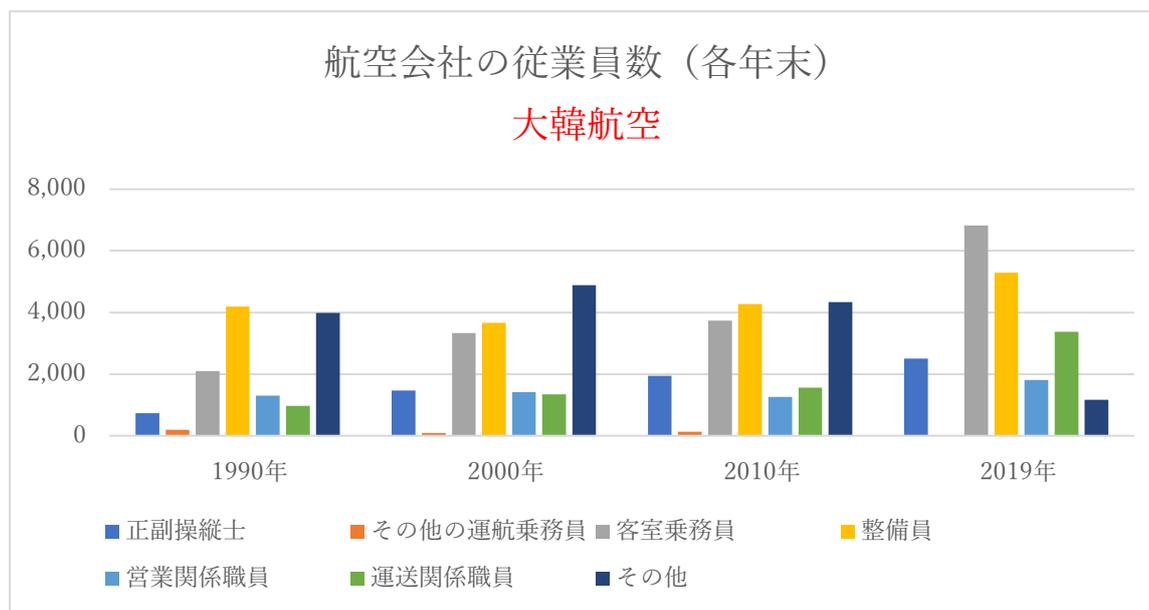
表3-9 <航空会社の従業員 エアカナダ (グラフ・表) >



エアカナダ	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士	1,115	1,809	1,957	2,726	3,077
その他の運航乗務員	82	-	-	0	-
客室乗務員	1,643	3,762	4,909	5,843	7,132
整備員	4,765	4,302	3,324	7,231	9,165
営業関係職員	6,200	3,874	3,683	2,903	4,404
運送関係職員		7,775	4,985	637	261
その他	3,642	1,540	6,171	3,445	5,892
合計	17,447	23,062	25,029	22,795	29,931

出典は日本航空に同じ

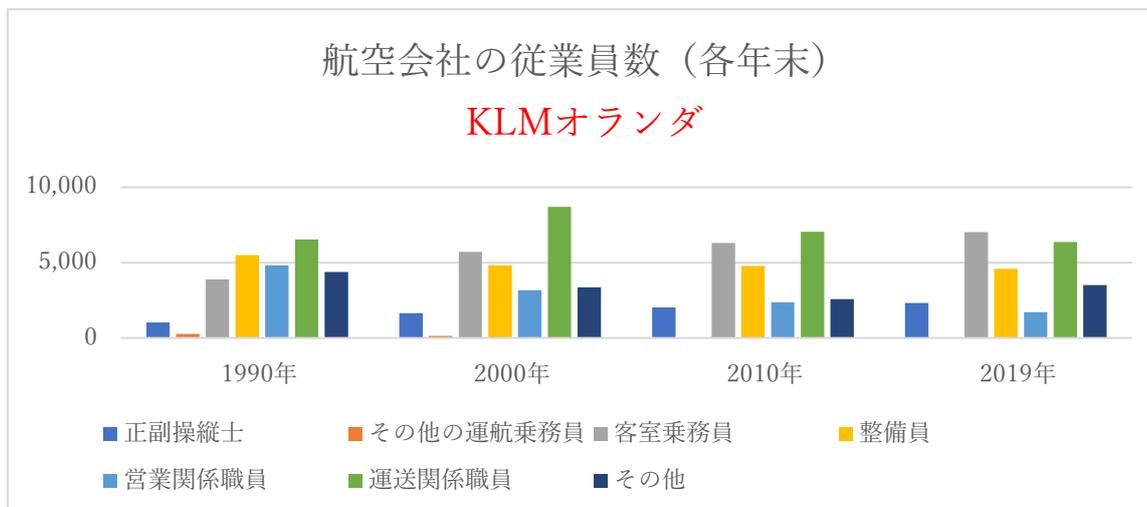
表3-10 <航空会社の従業員 大韓航空（グラフ・表）>



大韓航空	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士		729	1,465	1,946	2,502
その他の運航乗務員		191	88	131	-
客室乗務員		2,099	3,334	3,735	6,824
整備員		4,191	3,662	4,277	5,290
営業関係職員		1,305	1,415	1,259	1,806
運送関係職員		967	1,348	1,564	3,377
その他		3,988	4,883	4,340	1,166
合計		13,470	16,195	17,252	20,965

出典は日本航空に同じ（大韓航空は70年のデータが記載されていない）

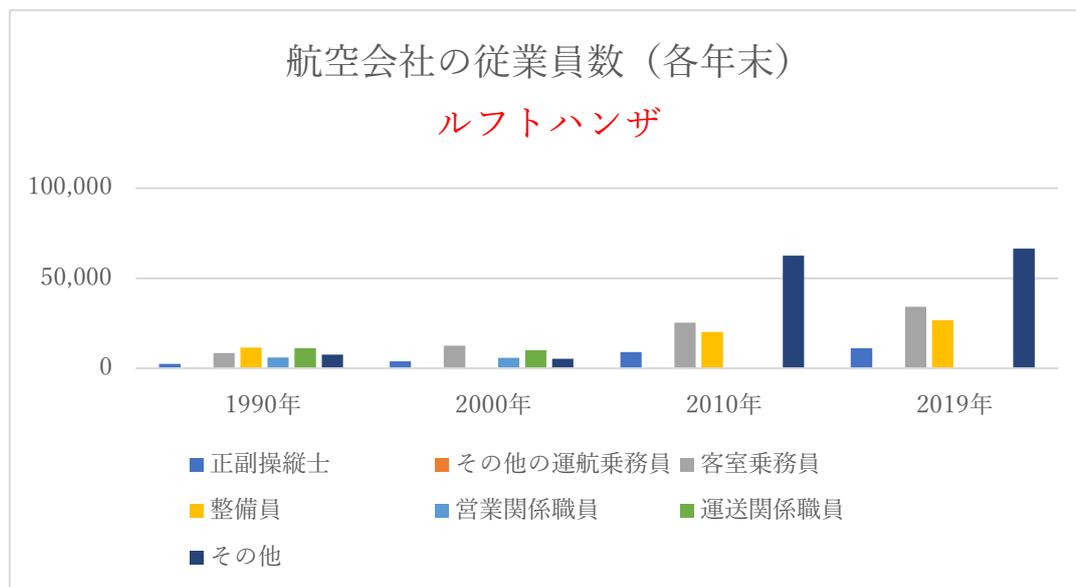
表3-11 <航空会社の従業員 KLM オランダ航空 (グラフ・表) >



KLM オランダ	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士	741	1,039	1,645	2,019	2,323
その他の運航乗務員	300	263	136	0	—
客室乗務員	1,124	3,894	5,702	6,303	7,013
整備員	3,765	5,502	4,812	4,774	4,591
営業関係職員	2,908	4,826	3,160	2,360	1,712
運送関係職員		6,539	8,703	7,037	6,361
その他	6,950	4,371	3,365	2,566	3,512
合計	15,788	26,434	27,523	25,059	25,512

出典は日本航空に同じ

表3-12 <航空会社の従業員 ルフトハンザ航空（グラフ・表）>



ルフトハンザ	1970年	1990年	2000年	2010年	2019年
正副操縦士	869	2,479	3,930	9,029	11,086
その他の運航乗務員	365	374	226	11	-
客室乗務員	1,694	8,401	12,611	25,279	34,195
整備員	6,323	11,533	-	20,159	26,650
営業関係職員	8,751	6,070	5,865	0	0
運送関係職員		11,210	10,092	0	-
その他	3,946	7,552	5,370	62,541	66,422
合計	21,948	47,619	38,094	117,019	138,353

出典は日本航空に同じ

「客室乗務員の任務と

ライセンス制について考える」

客室乗務員連絡会

客室乗務員の仕事とは？

保安要員

緊急時の誘導・脱出
ハイジャック対策
機内火災対応
機内減圧対応
急病人発生対応
→安全阻害行為（Unruly）措置

サービス要員

飲食物提供
免税品・機内販売
機内環境調整（照明・温度等）
エンターテインメントシステム使用援助・不具合対応
笑顔
丁寧な言葉かけ

コロナ禍で起きている機内トラブル

アメリカでは

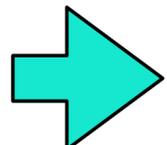
乗客の問題行動が5980件（2021年）
その内マスク関連事案は4290件
コロナ前は平均182件/年

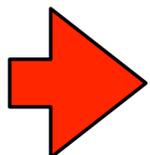
日本では

- ・ 2020年9月 ピーチアビエーション
釧路空港発 関西空港行きでマスク着用を拒否
新潟空港に緊急着陸
- ・ 2021年 ANA
沖縄発東京行き「コロナに感染し、病院から出てきたばかり、、、」
1時間足止め

航空法第七十三條の四

「安全阻害行為等の禁止」

法律は  「機長は・・・（中略）・・・抑止するための措置をとる」

実態は  「機長は・・・・・・・・・・操縦に専念」
「抑止するための措置実施者・・・・・・・・・・客室乗務員」

航空法第七十三條の二

「出発前の確認」

客室乗務員が確認する非常用機材例



非常扉

非常扉



消火器



AED



ELT

(危難の場合の措置)

第七十四条

機長は、旅客の危難が生じた場合、、、、旅客に対し、避難の方法、安全のための必要な事項を命令をすることができる（一部省略）



実態・・・・・・・・客室乗務員が衝撃防止姿勢の説明、救命胴衣着用方法、脱出口の指定、援助者選定等を実施

第七十五条

機長は、、、、旅客の救助、人又は物件に対する危難の防止に必要な手段を尽くさなければならない。（一部省略）



機長が操縦室から離れられない場合はどうする？

実態・・・・・・・・機長の責任のもと客室乗務員も必要な最善の手段を尽くす

9・11を機に

ITFが客室乗務員のライセンス化運動を展開

客乗連調べ

- ・ 海外では「**国（当局）**」が乗務資格を付与
- ・ 日本では「**航空会社**」が乗務資格を付与

国	乗務資格を交付する機関
アメリカ	国
カナダ	国
ドイツ	国
フランス	国
スイス	国
フィンランド	国
イギリス	国
オーストラリア	国
中国	国
アルゼンチン	国
アラブ首長国連邦	国
タイ	国
韓国	国
日本	会社

資格審査（運航規程審査要領細則；航空局）

客室乗務員は、（中略）、**1年ごとの定期訓練を終了し審査に合格しなければならない**よう定められていること。

法律を守れない会社が法律上の資格認定を？ 保安要員の社内資格の問題点は？

、、、1回目



、、、2回目



、、、都労委



未解決事件、、、



海外では、、、？

FAA、EASA、LAR・・・

客室乗務員は決められた訓練に合格していること、資格証明書、健康検査証明書を所持していないものは客室乗務員として活動してはならない

国が資格付与するメリットとは？

乗客が客室乗務員を保安要員として認識（ITF）

資格審査が均一・・・乗客の安心感につながる

そもそも航空法第一条（法律の目的）は・・・

「この法律は、（中略）、輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」

緊急事態が発生した時の実例

乗客はなぜ客室乗務員の指示に従わなかったのか？

左側前方ドアにL 1 客室乗務員、右側前方ドアにR 1 客室乗務員、左側後方ドアにL 2 客室乗務員及び右側後方ドアにR 2 客室乗務員がそれぞれ配置され、各担当ドアを開放した。重傷を負った乗客は、座席番号17Cに着座しており、非常脱出の際は、右側前方ドアから脱出した。

また、機内持込み手荷物を収納する座席頭上の共用収容棚は、その多くの扉が開放されており、手荷物が持ち出された状態であった。



写真A 非常脱出後の機内

JAL 3512便 2017年2月21日 新千歳空港

旅客は客室乗務員の指示に従わず、多くの乗客が手荷物を保持し、非常口付近で客室乗務員が取り上げ、操縦室ドア前に荷物が積み上げられる状況となった。運航乗務員による脱出の指揮・援助は行われなかった。

航空法第二十四条（航空従事者）に客室乗務員の記載なし。

では一体、何者？

総務省統計局「職業分類」



サービス職業従事者（飲食物給仕者）に分類

（食堂給仕従事者、喫茶店ウェイトレス、仲居、ドアボーイ、**航空機客室乗務員**、配膳人、客室係（旅館、ホテル）、、、、等）

航空局 局員



（個人的な意見だが）違和感を感じる

総務省 職員



一般原則（資格・免許、就業時間等）

客室乗務員の仕事（任務）とは、

- ①乗客搭乗前 非常機材確認、セキュリティー、、、
- ②搭乗中 不審者、不審な手荷物、体調不良者等C’K、マスク着用確認
Stopper・Latch・O/H Bin確認、Critical 11 min、異常音・臭い
- ③飛行中 乗客の体調C’K、シートベルト常時着用確認、火災対応、
可燃物除去（客室・化粧室）CCケア、減圧対応、異常音・臭い、
マスク着用確認、、、
- ④着陸前 Critical 11 min、異常音・臭い、、、
- ⑤着陸後 長時間による体調不良者等ケア、ソーシャルディスタンス確保
- ⑥乗客降機後 爆発物・危険物残置なしの確認、アルコールC’K

日常安全 機長の目となり鼻となり耳となり（代行業務）& 援助

緊急時 非常扉の開閉等は自分でジャッジ・最良の判断を下すことが極めて重要

航空法公布 昭和二十七年（1952年）

昭和27年



在りし日のもく星号

令和



飛行機は**大型化**

フライト時間は**長時間化**（冬期のJFK-NRT：15時間以上）

乗客は一般**大衆化**（SDGS・ユニバーサル）

航空の絶対安全を求めて・・・

ICAO安全定義

「航空安全とは、あらゆる不安全要素を日々調べ上げ、分析し、その排除に向け絶え間なく取り組まれている状態」

客室乗務員の存在目的

航空の安全・航空輸送の安全の確保

客室乗務員連絡会方針

「客室乗務員を航空従事者として航空法に明記させ（ライセンス制）、安心して保安任務を遂行できる労働条件を実現する」

P1.

今回は「客室乗務員の任務とライセンス制について考える」をテーマに報告、みなさんと一緒に考えたい。

P2.

ここで改めて客室乗務員の仕事を紹介する。客室乗務員の仕事には大きく分けて、①保安任務と②サービス要員としての業務がある。サービス業務には、食べ物、飲み物を提供したり、免税品などの販売がある。保安任務としては緊急脱出やハイジャック対策、機内火災や急減圧、また安全阻害行為への措置などがある。この安全阻害行為であるが、コロナ禍の中、世界中で激増しており大きな問題となっている。

P3.

アメリカでは2021年の一年で5980件も報告されている。その内マスク着用に関連したトラブルが4290件。コロナ前は年間平均182件とのこと。激増している事がわかる。しかしこれはアメリカだけの問題ではない。EASA（欧州連合航空安全局）もマスクが安全阻害行為のポイントだとしており、ロシア運輸省も取り締まりの法案を提出するなどして対応をとっている。日本でもマスク着用拒否でピーチが新潟空港に緊急着陸、ANAでは1時間DLYのケースが発生している。コロナ禍で増えるマスク着用に伴うトラブルだが、このような機内の秩序を乱す行為は「安全阻害行為」と言い、航空法で禁止されている。

P4.

航空法第73条の4がその措置について書かれている条文。これは「機長は安全阻害行為が発生した場合、、、安全確保のためその措置をとりなさい」と言う内容。しかし航行中はUnrulyが発生したからといって機長は操縦席を離れることはできない。従ってUnruly安全阻害行為が発生した場合は、機長の責任のもと、客室乗務員がその措置をとっているのが実態。

P5.

このように航空法には「機長は」と書かれているが、実態として客室乗務員が行っている業務は他にもある。

例えば航空法第73条の2「出発前の確認」。これは定められたとおりに準備できてない航空機は、飛行させてはならないという条文。操縦室内の計器やエンジン・翼などは運航乗務員が確認をするが、客室内に配備されている非常用器材については客室乗務員が確認する。例えば、こちらは787のEMGドア。黄色い部分が脱出用シュート、海上では救命ボートになる部分。これが正常に展開するかどうか、そのプレッシャーゲージの確認が必要。消火器。機内は湿度が20%まで低下する。ちなみに気象庁の乾燥注意報は湿度40%以下で発表される。機内はその半分と極度に乾燥しており、火災は脅威の一つ。消火器は必須品。急病人発生時に使用する医療関連キットも非常機材として確認が必要。これはその一つのAED。そのほかレサシテーションキット

(resuscitation kit 人口呼吸器などの入った蘇生を行う際に有用なキット)などの確認も必要。これらが機内に装備されるのも、急病人が発生しても航行中は救急車を呼ぶことができないため。

ELT (Emergency Locator Transmitter 遭難信号を発信し位置を知らせる無線機)。他にもフラッシュライト、パワーメガフォン、酸素ボトル、赤ちゃん用救命胴衣などなど、これら全て客室乗務員が確認を行う。

P6.

次に航空法(危難の場合の措置)について。74条、75条は、EMG、緊急事態発生時のことについて書かれている条文。フライトの最高責任者は機長。脱出指示は機長が出すが機長に不測の事態が発生した場合は、副操縦士に指揮権が継承される。運航乗務員が2人の場合、副操縦士にも不測の事態が生じた場合は、前任客室乗務員にその指揮権が降り、前任客室乗務員が機長への連絡を試みながら必要に応じ脱出の指示を出す。

また機長が生存、脱出の指示を出す場合でも、全てのドアの開閉の指示までは出さない。例えば777-300はドアが全部で10個ある。全てのドアに「このドア開けて」「このドア開けないで」などの指示を機長が出すわけではない。「90秒脱出」という90秒で全乗客を脱出させる必要があ

り一刻を争うため。そのためドア担当者の客室乗務員が、外に火災はないか、燃料漏れはないか、スライドを展開させる十分なスペースがあるか、着水の場合は水位を確認し、即座にドア開閉の可否を自ら判断する。また航行中の機長は操縦席から離れられない。衝撃防止姿勢の説明、着水に備えた救命胴衣の着用指示、脱出口の指定、援助者の選定なども行う必要があるが、これらすべてを客室乗務員が行う。

P7.

これまで話してきた通り、客室乗務員は機長の責任のもと、機長の代行業務を行い、時には自らが判断を下す。

2001年、同時多発テロではテロリストが操縦室を占拠し航空機をテロ行為の武器として使用するという史上最悪の事件が起こった。これをきっかけに、操縦室扉は改修され強固になった。以前にも増して操縦室の独立性が重要となった。よって客室乗務員の任務も一層重要になり、このテロ事件を機に多くの国で国による資格付与・ライセンス化となった。表を参照。先進国はほとんどが国による資格付与、中国、韓国、南米アルゼンチンも国・当局による資格付与。

日本も海外同様、乗務資格審査に合格しないと、次の日から乗務できない資格制度をとっている。航空局の運航規定審査要領細則には「1年毎に知識・技能を維持するための定期訓練を修了し審査に合格しなければならないよう定められていること」とある。日本も海外同様資格制度が既にとられている。しかし何が海外と違うかということ、乗務資格の付与者が航空会社と言うこと。海外では国による資格認定、日本では航空会社による資格認定、この違い。日本ではいわゆる社内資格に留まっている。ここが大きく違う。

P8.

日本では航空会社が資格を付与する伝えた。しかし大手航空会社のANA、JALとも事業改善命令を受けた。ANAは現在労基法違反を労基署に申告され、不当労働行為を東京都労働委員会に申し立てられている。JALでは不当解雇争議が未だ解決されていない状態だ。

国は業務改善命令を出した企業に、一方でセンサーである機長の代行業務も担う保安要員の資格の認定を与えている。法律を守れない会社が法律上の資格認定をしている実態に利用者である乗客はどう考えるだろうか。安全だと感じるだろうか。

P9.

客室乗務員にライセンス制を導入している海外では、例えばFAA（アメリカ連邦航空局）の規定では客室乗務員は決められた訓練に合格していること、そしてその資格証明書、健康検査証明書を所持していない者は客室乗務員として活動してはならないと明記されている。欧州ではEASA（欧州航空安全局）、ラテンアメリカ諸国でもLAR（ラテンアメリカ航空規定）によってFAAと同様の規定がされている。

日本では航空法にキャビンクルーのライセンスの規定がなく、社内資格となっている。このため、各航空会社によって資格審査が均一でない可能性について否定できない。諸外国のように国が乗務資格を付与することでこの問題が解決され、ひいては利用者の安心にもつながるのではないか。

ITF（国際運輸労連）の報告によると、ライセンス化された国の客室乗務員からは「乗客が客室乗務員を保安要員として認めていると感じる。保安業務を行う際のプラスになっている」とコメントしている。規制当局、航空会社、乗客がこのような認識を持てば、客室乗務員は事故や安全阻害行為への対応をスムーズに取ることができる。

そもそも航空法第一条は、航行の安全、また輸送の安全の確保など、安全がその第一義的な目的であるとしている。国・国交相は航空法の趣旨に基づき客室乗務員に国の責任において乗務資格を付与すべきではないか。

P10.

この写真は2017年2月に新千歳空港で起こったJAL 3512便の機内写真。この事故調査報告書には「多くの扉が解放されており、手荷物が持ち出された状態であった」と書かれている。また客室乗務員全員が「乗客が客室乗務員の指示に従わず手荷物を持ち出した」と証言している。ちな

みにだが、日本の客室乗務員は欧米と比べても女性の割合が異常に多く、その97%が女性であり、この時の客室乗務員も全員が女性だった。

また事故調査報告書には「客室乗務員が取り上げた荷物が操縦室ドア前に積み上げられ、運航乗務員による脱出の指揮、援助が行われなかった」ともある。客室乗務員の指示に従わなかった乗客による手荷物持ち出しにより、運航乗務員が脱出の指揮さえ取れなかった実際にあったケース。

ではなぜ多くの乗客が客室乗務員の指示に従わず、手荷物を持ち出したのか。様々な要因が考えられるが、まず国が客室乗務員をどう認識・分類しているか一緒に見ていく。

P.11

航空法第24条には「航空従事者」が記載されている。明記されているのは、技能証明書（ライセンス）を持つ運航乗務員と整備士であり、客室乗務員の記載はない。では客室乗務員は一体何者なのか。

総務省統計局が国勢調査に使用する「職業分類」ではサービス業従事者、飲食物給仕者に分類されている。国は客室乗務員を飲食物給仕者に分類している。誤解のないようお伝えするが、私たちは飲食物給仕者を卑下するつもりはない。機長の代行業務を行う保安要員が、なぜ飲食物給仕者に分類されているのか、これを問題視している。3512便の事例は、乗客も国同様客室乗務員を飲食物給仕者と認識したいのではないか。保安要員として見ていたのか疑問が残る事例と言えると思う。

飲食物給仕者に分類されている事について客乗連は航空局に確認した。航空局局員はその存在さえ知らなかった。また個人的な意見だがとの前置きで「違和感を感じる」と発言。総務省にも確認、総務省職員は職業分類の一般原則、資格や免許があればその資格に合う職業、二つの職業に跨る場合は就業時間の長いほうに分類、CAさんは保安業務も行うが、サービス業務の方が長いので飲食物給仕者に分類されると説明した。

航空局局員など客室乗務員の職責を知っている人は、誰でも違和感を感じるはず。逆に客室乗務員の職務について知らない利用客などは、総務省職員のような考えではないか。

客室乗務員の仕事の外から見たイメージと、実際の職責との間に大きな乖離があるという事が、航空局局員と総務省職員のコメントからもわかる。航空安全のためには乗客を含めその認識を改める必要があり、それらを作り出している様々な構造そのものを変える必要もある。安全のためには、実際の保安要員としての職責を国・利用者に認識してもらう事が重要。

加えて言えば、航空会社の人事評価項目の多くが、サービス要員としてのお客様視点を重視した評価になっている。サービス要員としての評価を気にすることで保安任務に支障が出るようなことがあれば、それは不安全要素の一つになると言える。

P12.

総務省職員の言うように、客室乗務員はサービス業務の方が就業時間は長いのか。再度客室乗務員の任務を細かく確認する。

客室乗務員の任務は乗客が搭乗する前から始まる。

冒頭説明したが①非常用機材の確認。爆発物・危険物がないかセキュリティーチェックを実施してからボーディングを開始。②乗客搭乗中も「いらっしやいませ」と笑顔で言いつつ、不審な乗客はいないか、不審な手荷物が搭載されないか注意深くウォッチ。また体調の悪そうな乗客にはお声がけし、お降りいただいたこともある。コロナ禍ではマスク着用の確認も実施しなければならない。異常な音・匂いなどのアンテナは常に張り、カートや収納棚などのストッパーの確認を実施。離陸中はCritical 11 Minutesに集中、これは航空機事故の多くが離陸時の3分および着陸時の8分間の計11分に集中してるという統計結果から、乗務員は安全の確保に集中すべき時とされている時間であり、客室乗務員は安全確保に備える。③離陸後、航行中は飲み物・食事の提供をするが、食事を残す乗客には「お口に合いませんか」の声かけで体調を確認、このように急病人の早期発見と対応に努める。航行中はシートベルト常時着用の確認、客室乗務員は化粧室の清掃もするが、その1番の目的は可燃物の除去。ジャーマンウイングスの事故を教訓に操縦室内常時2名化対応が導入され、航空局からは運航乗務員が化粧室などを使用する時は客室乗務員が入れ替わりに操縦室に入るよう指示が出されている。セキュリティー上詳細は言えないが、急減圧発生

時の客室乗務員の運航乗務員をサポートするマニュアルもある。航行中の異常な音を客室乗務員が発見、報告によりドアと機体に異物を発見したケースもある。④着陸前の **Critical 11 Minutes**。⑤着陸後も長時間のフライトによる体調不良旅客へのケア。コロナ禍では密を避ける為の段階的な降機・ソーシャルディスタンスの確保に努める。⑥乗客降機後も爆発物・危険物の残置はないか確認。機側でのアルコールチェック。

アルコールチェックをするのも保安任務を担っているためである。また客室乗務員には運航乗務員同様 2020 年度より **FRM** (疲労リスク管理) が導入された。これは客室乗務員の疲労が安全運航のハザードの一つとされ定められたものであり、客室乗務員が安全を担う責務を背負っているからこそ導入された。このように客室乗務員は日常的に機長の目となり鼻となり耳となり、客室安全の責任を担っている。安全マニュアルには「すべての想定し得る脱出のシナリオを網羅して一律の手順を設定する事は不可能。客室乗務員は個々の緊急事態の状況を見極め、最良の判断を下すことが極めて重要である」とある。客室乗務員は機長代行業務のみならず、自らも判断を下す。以上乗客からは見えづらいところであるが、客室乗務員の保安任務の一部だが紹介した。

P13.

これまで述べてきた通り、現航空法は実態にあっていない部分が多々ある。航空法を少し詳しく見てみる。現航空法は昭和 27 年、1952 年に公布された。昭和 27 年とはどんな年か調べた。日本航空もく星号事故があった年。写真参照。左の写真がありし日のもく星号。右が令和に飛ぶ飛行機、ANA の A380 のホヌ。この間ちょうど 70 年。

昭和 27 年はサンフランシスコ講和条約が締結された年であり、当時敗戦国の日本は航空禁止令のため全ての運航を禁じられていた。この機体にも日本航空と書かれているが、事業内容は営業部門のみ日本航空であり、運航、整備は全てアメリカ (ノースウエスト) に委託していた。そのためこのもく星号の運航乗務員はアメリカ人、整備もアメリカ人、客室乗務員だけが日本人という構成だった。現航空法が公布されたのはこのような時代。

もく星号 (マーチン 202) の座席数は死亡者は乗員乗客 37 名とあり、写真からも多くて 50 席そこそこであったと推測する。一方オール二階建てのホヌは 520 席と 10 倍。この 70 年で飛行機は大型化し、飛行時間は大幅に伸びた。昭和 27 年当時東京ホノルルのファーストクラスは 33 万 3,000 円。(当時のサラリーマンの月給 1 万円以下) 誰でも乗れる物ではなかった。現在東京ホノルルはホテル付きで 10 万円以下のものもあり、飛行機での旅行は一般大衆化。乗客も大衆化し、車椅子利用者、視覚や聴覚に困難を伴う乗客、子供の一人旅も容易にできるようになった。その分客室乗務員の保安任務は多様化し、ますます重要になった。国はドローンに対応するため法改定を行なっている。飛行機の大型化や客体の多様化によって、複雑になる客室乗務員の任務実態に合わせた法改定も必要と考える。

P14.

ICAO の安全定義には「航空安全とは、あらゆる不安全要素を日々調べ上げ、分析し、その排除に向け絶え間なくとり組まれている状態」とある。乗客が総務省のように「客室乗務員はサービス要員」と受け止めているのであれば、これは明かに不安全要素の一つである。

例えばライセンスを持つ保安要員からの「荷物を置いて」の指示と、飲食物給仕者からの指示と、乗客はどちらの指示に従うだろうか。3512 便の再発防止策には「手荷物を持たないなど乗客の認識を高める措置」について記されている。このように乗客の協力は航空安全において不可欠であり、まずその前提として安全の指示を出す客室乗務員を乗客が保安要員だと認識することが最も重要であり必要である。

渡辺は JAL に入社し 30 年以上経つが、その間安全阻害行為で警察要請を 3 回、意識混濁も含めた急病人発生で救急車要請を 4 回、離陸後の機内火災ケースも一度経験しており、この時は燃料投棄(放出)の上、成田空港へ引き返した。このようなケースに遭遇するたび、客室乗務員は保安要員とつくづく認識させられる。しかし日本において客室乗務員にはライセンスがない。国からは飲食物給仕者として分類されている。航空安全のためには、客室乗務員が保安要員であることの社会的認識の構築が絶対的に必要。Unruly 迷惑行為を行う乗客に接するときにも、国の認定したライセンスが法的裏付けとしてがあれば、客室乗務員はさらに自信を持って対応ができる。

乗客にとっても、どの航空会社に乗っても国が認定したライセンスが乗務しているという安心感にもつながる。

客室乗務員の存在意義、その存在目的は、航空の安全、航空輸送の安全の確保である。客室乗務員は今コロナ禍の中感染リスクを負いながらも、航空ネットワークを支えるエッセンシャルワーカーとしてその最前線で、ライセンスである機長の代行業務を含む保安任務を日々遂行している。しかしこれまで話してきたように客室乗務員を取り巻くさまざまな社会的構造や環境など、不十分と思われるところも多く残っている。客乗連は、「客室乗務員を航空従事者として航空法に明記させ、安心して保安任務を遂行できる労働条件を実現すること」が航空安全にとって非常に重要と考える。そして国・航空局、利用者にもこの方針を広く働きかけていきたい。

以上で客乗連からの報告を終わる。ご清聴に感謝。

2022年2月5日

航空連第41回航空政策セミナー

コロナ禍2年とグランドハンドリング

～ 激変する職場環境、激減した賃金

持続可能な労働条件目指して～

報告者：谷口 武

報告内容

1. 激変する働き方、不安つもの感染リスク
2. 大幅な運休・減便のなかで絶えない事故・トラブル
3. 低い賃金コロナで浮き彫り
4. 戻り始める需要 人員不足が業務を圧迫
5. 自動化・先端技術の推進と今後の課題
6. 回復に向け重要性増すグランドハンドリング
～ 求められる人材確保と持続可能な労働条件確立

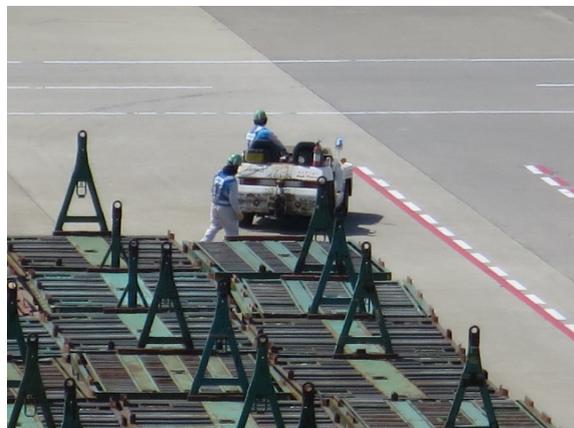
< グラハン会社 >

JAL グランドサービス (JGS)

ANA エアポートサービス (ANAAS)

ANA 大阪空港 (OSAAP)

日本空港サービス (JASCO)



1. 激変する働き方、不安つもの感染リスク

(1) 激変する働き方<希望退職・出向・一時帰休・在宅勤務・etc>

各社で打ち出される施策は国からの支援前提か

JGS

在宅勤務、出向、休業（契約社員対象）

- ・在宅勤務：20年4月/国際線担当者：月間10日
22年1月/同上：月間2日~8日
- ・休業：契約制社員対象（パートナ社員）
シフト減（勤務時間減）で賃金大幅ダウン
労組の取り組み 雇調金を活用しコロナ前水準を確保。
対象者=459名
- ・出向：20年9月~ヤマト運輸、農業支援、JCG、エアテック、JALEC

ANAAS

希望退職、出向、一時帰休（休業）短日・短時間勤務、転籍

- ・希望退職：（キャリアチャレンジ含む）21年3月末で約300名
パートナー会社HAS（国際線旅客業務担当）/約300名
- ・出向：21年4月/10社・52名 21年11月/22社・246名
主な出向先は派遣会社（ワクチン接種会場の応援）
- ・一時帰休：20年6月/1人年間100日 21年4月中止。
当初は月間10日 中止以降は教育訓練2日~5日/月
- ・転籍：貨物業務の全面移管に伴いANAカーゴ（ACX）へ転籍提案

OSAAP

希望退職、出向、退職、休業、中断勤務、転籍

- ・休業：20年4月~1カ月単位の休業（無給）募集
5月から時限的短日休業制度導入
- ・中断勤務：（例）午前6時~10時<中断>午後17時~22時
中断勤務+2空港（伊丹/神戸）一体運用へ。

JASCO

出向、休業、時短勤務

- ・時短勤務：6時間勤務/賃金75%
- ・出向：120名/20数社（ネスレ、コマツ、スーパーカスミ、酒造メーカー、ハーゲンダーツなど）

(2) 不安つづける感染リスク

- ・手狭な控室、勤務交代時の密集、不十分な換気対策
- ・施設や設備の非接触型への転換
JGS では控室や備品類の抗菌処理始まる
- ・求められる旅客と対面する職場、機内清掃の職場での感染防止策強化
マスク・ゴム手袋・防護服の着用など

2. 大幅な運休・減便のなかで絶えない事故・トラブル<羽田空港 2 社比較>

(1) 取扱便数と生産体制の変化

JGS (カッコ内は計画、便数 = 出発 + 到着)

	国内線/運航率	国際線/運航率	出面/教育/在宅/出向	出勤数
2020年 4月	284 便/73% (388 便)	28 便/23% (121 便)	701 名/42 名	743 名
2021年 4月	231 便/59% (390 便)	34 便/28% (121 便)	666 名/22 名/53 名/10 名	751 名
2021年 12月	388 便/99% (390 便)	34 便/28% (120 便)	700 名/12 名/25 名/4 名	741 名

出勤数 = 出面 + 教育 + 在宅 + 出向



ANAAS

2019 年度：1 日の取扱便数 (出発) / 国内線 226 便 / 国際線 50 便
2020 年度：1 日の取扱便数 (出発) / 国内線 140 便 / 国際線 10 便

(2) 事故・トラブル件数

大幅な運休・減便でもなくなる事故・トラブル

JGS (4月～12月)			
	事故災害 (人身・車両・物損)	イレギュラー (積残し・誤送・確認ミス)	合計
2021	8件	8件	16件
2020	12件	12件	24件
2019	30件	17件	47件

ANAAS (4月～11月)							
	CAT	CAT	保安	車両施設 損傷	人身	ULD 落下	合計
2021	2件	9件	3件	6件	1件	3件	24件
2020	2件	13件	3件	17件		0件	35件
2019	4件	19件	14件	32件	4件	5件	78件

3. 低い賃金コロナで浮き彫り

一時金減が収入を直撃、生活はひっ迫

賃金の減収は退職を誘発

(1) 年代別年収の推移

3年間の年収の推移			
	2019年	2020年	2021年
50代	790万円	600万円	540万円
50代	600万円	500万円	440万円
40代	590万円	460万円	430万円
30代	500万円	400万円	370万円
30代	400万円	330万円	310万円
30代		370万円	320万円
20代	400万円	330万円	300万円
20代	370万円	300万円	280万円

源泉徴収票を基に作成。金額は総収入額。

(2) 年間一時金の推移

年間一時金の推移			
	2019年度	2020年度	2021年度
JGS	4.6カ月	1.5カ月+25万円	0.45カ月+20万円
ANAAS	4.7カ月+6万円	2カ月	1カ月+10万円
OSAAP	5.3カ月	2カ月	1カ月+10万円
年間一時金 = 夏冬・期末・特別金・個社業績等の合算			

<補足>

ANAグループの空港運営会社の2020年度決算は、各社ともに当期純損益は大幅な黒字を計上。一時金の大幅引き下げに疑問の声。

ANAAS / 41億円、CTAAP / 10億円、NRTAS / 20億円、KIXAP / 17億円、OSAAP / 7億円、FUKAP / 7億円、OKAAP / 14億円

なぜ黒字か?・雇用調整助成金の受給、取扱便数が収支に影響しにくい契約内容になっている。

(3) アンケートが示す生活実態

JGS労組「21春闘アンケート」

生活実態:「かなり苦しい」86%

賣方の給料で毎月の家計:「赤字なし」21%に対し約8割は赤字

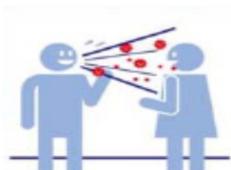
21年末アンケートより

Q. あなたの一時金の使途予定は? (複数選択可)

毎月の生活補填	79.8%
貯蓄	34.1%
ローン支払い	40.8%
子育て費用	25.1%
その他	90.0%

【その他】

- ・資格試験や通信教育等の取得の為に学習資金
- ・家財の購入(損耗交換)
- ・出産費用
- ・結婚式費用
- ・税金の滞納分
- ・引越費用
- ・仕送り
- ・旅行



4. 戻り始める需要 人員不足が業務を圧迫

減便なのに人員不足が・・・各社の人員事情

休日を在宅勤務に変更、目的は雇用調整助成金の受給？

JGS の状況

- ・ 21 年度上期退職者 65 名、会社予想を上回る
20 年度の退職者 87 名、過去 5 年間の年間退職者は 88 名
- ・ 部門別採算性（課単位での仮想ビジネス）の弊害、残業抑制など

国際線職場：月単位で出向と勤務を繰り返す。勤務月でも 2～8 日程度は在宅勤務。勤務日でも作業状況により 3 時間の教育実施（雇用調整助成金対象）。

国内線職場：計画便数に対し 9 割超の復便。ただし当日ベースで作業状況を勘案し教育実施（雇用調整助成金対象）。

搭降載部門：減便でも機側は人員まばら。

機内清掃部門：契約社員の採用中止により退職補充なし。不足分は国際線担当部門等からの応援対応。年度末に向け契約社員（外国人留学生）が大量退職。

ANAAS の状況

11 月の 4 連休初日の 20 日、旅客関係のトラブル相次ぎ全便出発遅延。経費削減のため一部器材は停止状態。復便に職場態勢追い付かず。

社員は減少

2020 年 7 月 / 3540 名 21 年 4 月 / 3164 名 22 年 1 月 / 3022 名

大量の出向者：520 名（うち社外出向 240 名）

貨物業務：ANA カーゴ（ACX）へ全面移管 貨物在籍者は全員出向。

その後転籍提案。さらに新たにグループ会社への転籍・出向募集。



5 . 自動化・先端技術の推進と今後の課題

空港での手続の簡素化や省力化を目指すスマートエアポート。

新たな問題も浮上・・・

- ・ 航空局：「2020年までに無人車両の導入に向けた環境整備」を推進。

脱炭素や人員不足対策が自動化を加速。

バス・コンテナ牽引車(TT)の自動運転 主要空港での実証実験が本格化。

2025年のレベル4(無人運転)に向けた環境整備。

手荷物のコンテナ積み込みロボット(ロボットアーム)

リモートコントロール式航空機牽引車(TLTV) ANAで運用開始

<新たな問題が・・・>

- ・ 手荷物自動預入機 リチウムイオンバッテリーや電子タバコなどの危険品の入った手荷物を受託。
- ・ インターネットによる自動チェックイン 旅客は直接保安検査場へ。ピギーバックなど大型手荷物の機内持ち込みが増加。スムーズな機内搭乗の妨げや収納棚から手荷物落下も。
- ・ コロナ禍により、自動化の動きは一時的に停滞感があったものの、今後予想される人員不足対策として、幅広い業務や他機種の車両の自動化が進むことが予想される。改めて自動化・省力化の問題点を洗い出し、運航の安全や負担軽減に向けた見直しや改善を提起していこう。



6. 回復に向け重要性増すグランドハンドリング

求められる人材確保と持続可能な労働条件確立

職場環境の見直し

感染防止のための3密（密閉・密集・密接）対策や非接触型機器など職場の衛生管理や感染対策を兼ね備えた施設等の整備

技量の維持・向上

まる2年にわたる作業機会の減少は、若年層を中心に技量や資格の維持・向上に影響を与えており、職場の安全に直結する問題。技量の維持・向上、資格取得訓練の拡充と強化。

人材確保

- ・ 航空需要の回復に向け人材確保は重要課題。
国際的にもグラハンの人材確保は重要課題と位置づけられている。
- ・ 国際空港評議会（ACI）は「グランドハンドリングの重要性が高まっている」
- ・ 国際航空運送協会（IATA）は、グランドハンドリング業界が直面している課題として、「労働力不足の克服、グローバルスタンダードの順守による安全性の確保、そしてデジタル化と近代化が、コロナからの再スタートを実現するには重要」との認識の一方で、「コロナ禍で多くの熟練した従業員が業界を去り、戻ってきていない」と指摘。
- ・ 国際運輸労連（ITF）のグランドスタッフ委員会（12/16～17）では、「ひどい労働条件では辞めたグラハン労働者は戻ってこない」との発言が相次ぐ。
- ・ ANAでは、今後の人員不足を見据えた再雇用制度の導入、グループ企業への転籍・出向募集。
- ・ グランドハンドリングの人材確保には、定着率向上につながる持続可能な賃金・労働条件見直しが急務。

以上

<< ご清聴ありがとうございました >>

民間航空の軍事利用と憲法改正について、民間航空の目線で考えたい。事実関係は以下の通りです。

《日本人の安心・安全を求める気質》

・日本旅行業協会 JATA 会長（トラベルビジョン 2016. 01. 07）

「日本人の安心・安全を求める気質を踏まえ、日本人がパリに沢山行けば「パリは安全」を表明できる、日本人の海外旅行のプレゼンスはそこにある」

つまり、有事の際、日本人は最初に海外旅行を止め、最後に帰ってくる、ということです。

【憲法が最後の砦】

現状の確認をしましょう。

- ①現に有事法制やガイドライン(日米防衛協力のための指針)が存在する
- ②既に国民保護法により(指定公共機関)民間航空の協力が義務付けられている
- ③元にある日米安保条約は両国の憲法の範囲となっている
- ④現在の憲法は戦争放棄である
- ⑤しかし、憲法が改正されたら最後の歯止めがなくなる
- ⑥シカゴ条約に違反すると、民間航空としての保護が無くなる

【現状認識の共有を】

◇安倍元首相「台湾有事の際に集団自衛権行使の可能性」(中央日報. 211214)

<https://news.yahoo.co.jp/articles/39cf13518ee12931679b13514e019cfb9d22bb19>

日本の安倍元首相が台湾有事を取り上げ、日本の集団自衛権行使の可能性について述べた。

日本メディアによると、安倍元首相は前日にBS日テレの「深層ニュース」に出演し、中国が台湾に対する軍事的圧力を強めていることをめぐり、仮に台湾有事が起きれば日本の平和と安全に重要な影響を与える「重要影響事態」に該当すると主張した。

特に安倍元首相は「(台湾有事で)米艦に攻撃があれば、『存立危機事態』で集団的自衛権の行使となる可能性がある」と明らかにした。

松野官房長官は定例会見で、安倍元首相の発言が政府見解と同じなのかに対する質問に「(集団自衛権行使は)実際に発生した事態の個別具体的な状況に即して客観的、合理的に判断されるもの。一概に答えるのは困難」と話した。これに先立ち安倍元首相は台湾の民間研究機関が主催した講演に参加し、「台湾有事は日本有事であり、日米同盟の有事でもある」として台湾に問題が発生する場合には日米共同で対応する立場を示唆した。

これを受け中国は垂秀夫駐中日本大使を外交部に呼んで抗議した。

◆安倍元首相に直撃！「台湾有事は日本有事」発言の真意は (FNN. 211208 抜粋)

<https://www.fnn.jp/articles/-/282106>

安倍晋三元首相 清和政策研究会(安倍派) 会長：

重要影響事態は、放置すれば我が国への直接の武力行使に至る恐れがあり、平和と安全に重要な影響を及ぼす事態。台湾は与那国島などから100kmほどしか離れておらず、そうなる可能性は高い。だから日本有事と表現しました。

◆「重要影響事態」と「存立危機事態」(時事. 210328)

<https://www.jiji.com/jc/article?k=2021032800241&g=tha>

・重要影響事態

安全保障関連法は、放置すれば、日本の平和と安全に重要な影響を与える状況を重要影響事態と定義。

米軍など他国の軍隊を後方支援できる。

地理的制限はなく、弾薬提供や戦闘作戦のため発進準備中の航空機への給油も可能。

・存立危機事態

存立危機事態は、密接な関係にある他国への武力攻撃が発生し、日本の存立が脅かされるなどの事態。

弾道ミサイル防衛中の米軍を攻撃する相手への、自衛隊による反撃などを念頭に置く。

集団的自衛権行使が可能になる3要件の一つで、武力行使には併せて「他に適当な手段がない」「必要最小限度の実力行使」の要件を満たす必要がある。

【安保法制と新ガイドラインで日本はどう変わるのか】2015.06.12 学習会

講師は元防衛官僚の柳澤協二さん、新安保11法案についての内容でした。

《ガイドラインがもたらす質的变化(中味)》

- (1)活動範囲：周辺から地球規模＝量的拡大
- (2)武器使用：自己保存から任務遂行＝質的拡大(自衛隊が軍隊に)
- (3)平時から米艦防護＝時間的拡大(専守防衛から戦闘参加へ)

- ・専守防衛の転換
- ・憲法との矛盾

《安保法制の論点》

① 平時の同盟協力(グレーゾーン)

- ・平時からの米艦防護(自衛隊法 95 条改訂)→本来は駐屯地を暴徒から守る目的の「武器使用」
- ・邦人の保護措置(自衛隊法 84 条改訂)→今までは輸送任務だった

② 準軍事の同盟協力「重要影響事態法」

- ・非戦闘地域から戦闘現場以外で実施、弾薬提供も可能
- ・「重要影響事態>存立危機事態」→いつでも後方支援は可能

③ 国際平和共同対処事態法(恒久新法)

- ・支援すべき軍事行動の拡大

④ 国際秩序維持・自衛隊が主役として参加

- ・新たな任務(多国籍軍としての占領軍に自衛隊が参加)

《アメリカの要請を断れるか》

- ・ガイドラインによる日米一体化
- 米艦護衛=運用の一体化
- 平時からの共同計画策定=政策判断の一体化
- 日米同盟強化が目的=断れば同盟崩壊
- 日本はアメリカの戦争に反対したことがない

【関連する諸事項】

《国際民間航空条約》(シカゴ条約)

前文：国際民間航空の将来の発達は、世界の各国及び各国民の間における友好と理解を創造し、且つ、維持することを大いに助長することができるが、国際民間航空の「濫用」は、一般的安全に対する脅威となることがあるので、また、各国及び各国民の間における摩擦を避け、且つ、世界平和の基礎である各国及び各国民の間における協力を促進することが望ましいので、よって、下名の政府は、国際民間航空が安全に且つ整然と発達するように、また、国際運送業務が機会均等主義に基づいて確立されて健全且つ経済的に運営されるように、一定の原則及び取極めについて合意し、その目的のためにこの条約を締結した。

第3条：軍、税関及び警察の業務に用いる航空機は、「国の航空機」とみなす。

第4条(民間航空の濫用)各締約国は、この条約と両立しない目的のために「民間航空機を使用しない」ことに同意する。

◆ANA チャーター便がシカゴ条約「適用外」だった

1997年6月23日と30日、全日空機が沖縄の嘉手納基地から横田基地まで米軍海兵隊を輸送した事件がありました。当初、会社側は「商業ベースによる通常のチャーター便」との説明をしていましたが、後に「武器・弾薬が輸送されることもあり得ることを承知していた」ことを明らかにしました。

後日、国会で政府見解として当該便は民間機の運航には当たらない「国の航空機」と初めて認めたケースとなった。

《航空法》(抜粋)

第1条：この法律は、国際民間航空条約の規定ならびに同条約の付属書として採択された標準方式および手続きに準拠して、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、航空の発達を図ることを目的とする。

◆国民保護法(指定公共機関の対象事業者)

・2003年に武力攻撃事態対処法、国民保護法が成立し、翌年9月には航空会社は「指定公共機関」に指定されました。また自衛隊法103条も改定され、政令で交通運輸産業は業務従事命令対象者に指定されました。

・2006年3月、航空各社から各組合に国民保護法に関する「指定公共機関」としての「業務計画」の説明が行われました。内容の主な点は、

- ①安全性が担保されること
- ②強制ではなく事業者が自主的に判断できること
- ③航空法等関連する法令の範囲内で遵法性が担保されること

の3点で、あくまでも現行法が適用され、業務命令や指示は就業規則に沿ったもので従来と何ら変わらないことが強調されました。

武力攻撃事態対処法に基づき11種類の公益機関が指定され、運送事業者には、日航グループ各社、全日空グループ各社などが含まれています。

◇指定公共機関及び指定地方公共機関の実施する国民の保護のための措置(要約)

武力攻撃事態等における**国民の保護**のための措置に関する法律(国民保護法)

第21条: **指定公共機関**は、国民保護の措置を**実施「しなければならない」**。

第22条: 国は国民保護の措置について、安全確保に配慮しなければならない。

・国民の保護に関する業務計画(JALの例)

https://www.jal.com/ja/protect/pdf/protect_op.pdf

弊社は、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律(平成16年法律第112号)第36条第1項の規定に基づき、弊社の「**国民保護措置の実施に関する業務計画**」を作成いたしました。

第1章 総則

計画の目的や航空法等関係法令遵守、国民保護措置の実施に関する自主的判断、安全の確保等、弊社が「**指定公共機関**」として国民保護のための措置を実施するに当たっての**基本方針**等について定めています(以下、省略)

【法律家の見解】

《憲法9条》

1. 日本国民は、正義と秩序を基調とする国際平和を誠実に希求し、**国権の発動たる戦争と、武力による威嚇又は武力の行使は、国際紛争を解決する手段としては、永久にこれを放棄する**。
2. 前項の目的を達成するため、陸海空軍その他の戦力は、これを保持しない。国の交戦権は、これを認めない。

◆現行憲法(政府見解)

憲法第9条は、国際紛争を解決する手段としての戦争等を禁じていますが、我が国が主権国として持つ固有の自衛権までも否定する趣旨のものではなく、**自衛のための必要最小限度の実力を行使**することは認められているところです。「憲法第9条」の下において許容されている**自衛権の発動**については、政府は従来から

①**我が国に対する急迫不正の侵害**があること。

②これを排除するために**他の適当な手段がない**こと。

③**必要最小限度の実力行使**にとどまるべきこと。

という3要件に該当する場合に限られると解しています。

◆日米安保条約(憲法規定と日本領域限定)

◇第5条(共同防衛)

①各締約国は、**日本国の施政の下にある領域**における、いずれか一方に対する武力攻撃が、自国の平和及び安全を危うくするものであることを認め、自国の「**憲法上の**」**規定及び手続に従って**共通の危険に対処するように行動することを宣言する。

《日弁連2019/2定期総会》

https://www.nichibenren.or.jp/library/ja/publication/booklet/data/kenpo_pmf.pdf

日本政府は2014年7月1日の閣議決定で「**存立危機事態**」という新たな概念を作って、存立危機事態における集団的自衛権の行使は許されるとし、さらに、2015年9月には国会において、平和安全法制整備法および国際平和支援法(**安保法制**)が採決されました。

自民党は2018年3月、憲法9条1項・2項は残しながら、新たに憲法9条の2という条文を設け、軍事的組織である「**自衛隊**」と、**その任務である「必要な自衛の措置」**を憲法に書き加えるという「**条文イメージ(たたき台素案)**」を公表しました。

自民党案では、「前条(9条)の規定」は「**必要な自衛の措置**」をとることを「**妨げず**」と定めており、内容は限定されていません。

そのため、憲法9条の**これまでの解釈にとらわれることなく「必要な自衛の措置」の解釈を展開することが可能**となります。

そうすると、これまで憲法9条が果たしてきた、海外での武力行使や集団的自衛権の行使を禁止するという機能が失われ、「存立危機事態」に限らず、**集団的自衛権の行使を認める道**を開き、広く海外での武力行使が容認される危惧が生じます。

《後法優越の原理》

種類を同じくする複数の制定法の間には「**後法優越の原理**」と、特別法優先の原理が存在する。後法優越の原理は「**後法は前法を破る**」ということであり、特別法の規定があるときには、その対象となっている事項に関しては、その特別法が優先的に適用される。

後法優越の原理では、同じことがらについて**後から別の規定を有する法律が制定された場合には前法(ぜんぼう)より後法(こうほう)が優先する**というもので、憲法9条2項の戦力不保持規定は実質上死文化することとなる。

【参考資料】

◆米「イラク戦の兵員・物資輸送」民間機の動員を決定（時事 2003. 02. 09）

・米国防総省は、ラムズフェルド国防長官が、民間航空会社の保有機材を有事の際に徴用する**民間予備航空隊（CRAF）**の動員を決めたと発表した。

・CRAFの動員決定は1990年8月の湾岸危機発生直後以来2度目となる。

注：民間予備航空隊(CRAF) Civil Reserve Air Fleet

・アメリカ合衆国の主要航空会社は、CRAFに組み入れられており、有事の際は人員・航空機材などは空輸兵力として軍の指揮により運航されることとなる。

・保有機の**旅客機は30%以上、貨物機は15%以上**をCRAFに登録しなければならない。

CRAFはアメリカ空軍の航空機動軍団が所管している。

・**IFALPA** (The International Federation of Air Line Pilots' Associations)

IFALPA（国際定期航空操縦士協会連合会）のIマニュアルでは民間パイロットの軍事動員について、「航空会社のパイロットの**非自発的な動員は、強く非難する**」としています。(POL-STAT) Policy Status=**IFALPA ポリシー**

・船員予備自衛官化「**事実上の徴用**」海員組合が反発（毎日. 20160129）

太平洋戦争では民間の船や船員の大部分が軍に徴用され、6万人以上の船員が亡くなった。「悲劇を繰り返してはならない」と訴えた。（注：死亡率43%、海軍17%）

・防衛省「**民間船員を予備自衛官化**」事実上の徴用か（Platnews. 20160131）

防衛省が、民間の船会社乗組員を有事の際に召集される予備自衛官として採用する制度の導入を進めている。

これに対し、貨物船の乗組員などで作る「全日本海員組合」が、「事実上、民間人の徴用につながる」として今年15日防衛省に反対を申し入れた。29日には記者会見を行い反対声明も発表。

*予備自衛官補採用要項

・受験資格：次の表の**国家免許資格等を有する者**
(海上予備自衛官補) 海技士(航海)、海技士(機関)

《自衛隊輸送機》

<https://www.mod.go.jp/asdf/equipment/yusouki/C-130H/index.html>

・米国製 C130 ハーキュリーズ

完全武装の空挺隊員 64 人(通常の搭載人員は 92 名)、航続距離 4,000km (5 トン搭載時)

航空自衛隊 **16 機**、海上自衛隊 **6 機**

・国産 C-1 輸送機

完全武装の空挺隊員 45 人(通常の搭載人員は 60 名)、航続距離 1,700km (2.6 トン搭載時)

現有 **9 機** (生産 31 機)

・国産 C-2 輸送機

通常の搭載人員は 110 名、航続距離 7,600km (20 トン搭載時)

現有 **11 機**

《第二次大戦》

・ヒトラー「**自由は戦いによって得られる**」(菊池謙治著：ヒトラーに学ぶ人の上に立つ本：大陸書房)

・スターリン「我々は**平和を擁護し平和の事業を守っている**」(高橋健一郎著：スターリニズムの言語のレトリック分析)

【組合の役割】

・航空会社や経営者は「**航空は平和産業**」としながらも、なかなか表立っては国の方針に逆らえません。

・こういう事態こそ、**労働組合の出番**です。

「**定航協**（定期航空協会）の周変事態法に対する考え方（1999. 05. 24）」—基本的な考え方—

・周辺事態法では、民間企業に対する協力依頼は強制力を伴わないとされているほか、協力依頼は、およそ不測の事態が起こり得ない状況においてのみなされると認識している。

・政府から協力依頼があった場合は、民間企業としてまず、最低限以下の事項等を確認する必要があると考える。

(1) 協力依頼の内容が**航空法の範囲内**であることなど、**法令等に準拠**したものであること

(2) 事業運営の大前提である**運航の安全性が確保**されること

(3) 協力を行うことによって関係国から敵性視されることのないよう、協力依頼の内容が**武力行使に当たらない**こと

・上記の事項等を確認しつつ、**公共事業としての役割を担う**個々の民間航空企業が、自由な意思の下で、個別ケース毎に依頼への対応を判断するべきと考える。

・**民間航空の安全の確保に、国は万全を期すように強く要望**する。

◇航空連は「**民間航空の軍事利用に反対**」です。