

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

①IATA 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

借入金が増激に増加し、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ずねること

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