

今後も難局が続く航空業界

<要旨>

新型コロナの感染拡大により、航空需要は一時コロナ前比9割減にまで落ち込んだ。米国等一部の国内線で回復の兆しはみられるものの、航空需要がコロナ前水準を回復するには数年を要すると予想されており、当面は厳しい事業環境が続くことになる。

斯様な中、航空会社の2020年度決算は前年比5割～8割の減収となり、殆どの会社が赤字に転落した。財務も大きく悪化したため、収益改善が急務な状況にある。収益改善にあたっては、乗客数増のために1便当たりの座席数を増やす、各種サービスを有料化するなど、フルサービスキャリアのLCC化が想定される。安さを売りにしてきたLCCは更なる格安を追い求めるか、格安だけではない売りをつくっていくことが求められよう。

収益改善を進めることでコロナ禍を乗り切ったとしても、航空業界は次なる課題として「環境対策への対応」を迫られる。CO₂削減策としては、①新技術の導入(機材更新)、②運航方式の改善、③代替燃料の活用、④排出権取引の活用などが想定されるが、当面は航空会社の投資負担増・コスト増が避けられないため、コロナ禍で財務の傷んだ航空会社にはいずれも厳しい施策となる。

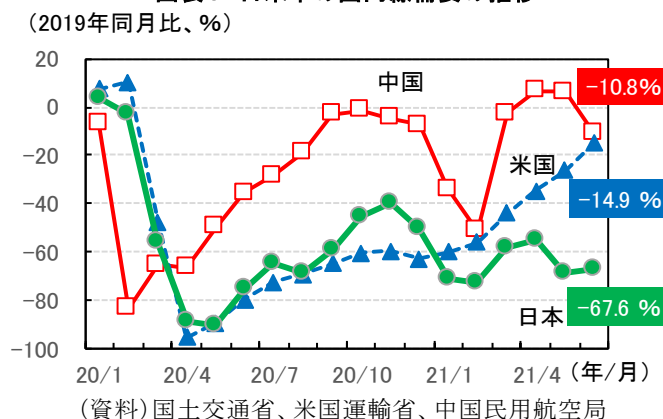
そもそも新興国を中心とした経済成長や経済のグローバル化等により、航空業界は今後も成長が期待できる業界である。今回の難局を乗り越え、with コロナの環境にいかに早く適応できるかに航空会社の生き残りがかかっている。

1. コロナ禍における航空業界の状況

昨年春、新型コロナの感染拡大に伴い、各国政府がロックダウンや移動制限を相次いで実施したことで、2020年4月の航空需要(国内線、国際線合算)は前年比9割減と大きく落ち込んだ。

その後、国内線については感染状況によって左右されながらも緩やかに回復し、さらにワクチン接種が進んだ中国や米国等で順次移動制限が緩和されたことで需要が回復し(図表1)、直近2021年6月の国内線需要は2019年同月比2割減程度までマイナス幅が縮小している。一方、国際線については各国政府による渡航禁止や入国後の隔離措置が継続されているため、直近2021年6月も同8割減と、低迷状態が続いている。

図表1 日米中の国内線需要の推移



コロナ禍における航空会社の動向についてみると、需要が急減した2020年上期にフラッグシップキャリアであるタイ国際航空(タイ)やアエロメヒコ航空(メキシコ)、さらに南米最大の航空会社であるLATAMなどが経営破綻に追い込まれた。他の航空会社においても航空券の払い戻し等で急激に資金が流出し、資金繰りへの懸念が拡大したが、政府支援や銀行借入等の資金調達によって資金繰り懸念はひとまず後退した。

国内線需要の回復によって米国の一部航空会社では2021年4-6月期に黒字化を果たすなど、業績回復の兆しも一部には見られるものの、多くの航空会社では赤字の状態が続いている。特に国際線の割合が高い航空会社や新型コロナの感染状況が厳しい国の航空会社は苦境に追い込まれている。

足下では感染力の高いデルタ株が流行しているほか、今後も変異株の出現が見込まれるなど、依然として新型コロナの感染収束は見通せない。業界団体である国際航空運送協会IATAは航空需要がコロナ前水準を回復する時期を2023年と予想しており、この予想に従えば、当面は厳しい事業環境が続くことになる。

2. 航空会社の収益改善策

コロナ禍による需要急減で、航空会社の2020年度決算は前年比5割～8割の減収となり、殆どの会社が赤字に転落した。また、資金繰り対応のための資金調達により有利子負債が大幅に増加したことで財務も大きく悪化しており、各社とも収益改善が急務な状況にある(図表2)。

図表2 コロナ禍における主要航空会社の業績・財務指標

(百万USD)

| | 国 | 売上 | | | 営業損益 | | 有利子負債 | | 自己資本比率 | |
|-----------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 2019年度 | 2020年度 | 減収率 | 2019年度 | 2020年度 | 2019年度 | 2020年度 | 2019年度 | 2020年度 |
| JAL | 日本 | 12,752 | 4,538 | -65.9% | 817 | -3,756 | 2,553 | 4,858 | 51.2% | 45.0% |
| ANA | 日本 | 18,347 | 6,589 | -63.1% | 565 | -4,202 | 7,833 | 14,968 | 41.4% | 31.4% |
| デルタ航空 | 米国 | 47,007 | 17,095 | -63.6% | 6,571 | -9,200 | 17,995 | 36,648 | 23.8% | 2.1% |
| ルフトハンザ航空 | ドイツ | 40,959 | 16,664 | -62.7% | 1,635 | -6,767 | 11,275 | 18,816 | 23.8% | 3.4% |
| シンガポール航空 | シンガポール | 11,236 | 2,837 | -76.1% | 103 | -1,865 | 8,378 | 11,156 | 27.6% | 42.3% |
| 中国南方航空 | 中国 | 22,163 | 14,178 | -40.0% | 1,443 | -1,363 | 26,606 | 30,609 | 20.8% | 21.3% |
| エミレーツ航空 | UAE(ドバイ) | 24,774 | 8,230 | -66.8% | 1,638 | -3,966 | 30,160 | 29,371 | 13.4% | 12.9% |
| サウスウエスト航空 | 米国 | 22,428 | 9,048 | -59.7% | 2,948 | -5,041 | 4,002 | 12,205 | 38.0% | 25.7% |
| ライオンエアー | アイルランド | 9,335 | 1,920 | -80.7% | 1,239 | -985 | 4,628 | 6,369 | 22.8% | 19.5% |

(注) 減収率は現地通貨ベースで計算。

(資料) 各社HP

以下、旅客事業とそれ以外に分けて、コロナ後の需要回復を見越して想定される収益改善策について確認、検証する。

(1) 旅客事業における収益改善策

① 乗客数増

乗客数を増やす方法として、第一に機体の大型化が考えられる。しかし、大型機は運航コストが高むうえ、今回のように需要が瞬間蒸発した場合、柔軟な対応が取りにくい。したがって今後はA380のような超大型機よりも、燃費のよい中小型機を多頻度運航させることが主流となろう。

そのうえで乗客数を増加させる方法としては、1便当たりの座席数を増やすことが考えられる。例えば、航空会社でよく使用されているB737-800の座席数は、フルサービスキャリア(FSC)のANAでは166席(うちプレミアムクラスが8席)であるのに対し、LCCの春秋航空の場合は189席と、両社で約1割の差がある。

LCCはすでに座席間隔が限界に近いほど狭くなっているため、1便当たりの座席数を増加させることは難しい一方、FSCにはまだ座席を増やす余地がある。FSCの売りである「ゆったりした座席」をどこまで犠牲にするかにもよるが、乗客数増加のためにFSCが1便あたり座席数を増加させることも想定される。

② 運賃単価の引き上げ

海外渡航需要は「ビジネス需要」、「観光需要」に大別できるが、そのうちビジネス需要の場合、購入が出発間近で、割高でもスケジュール変更可能なチケットを購入するケースが多い。またアップークラスの利用が多いこともあり、高い運賃水準を確保できる。しかし、コロナ禍でリモート会議が普及したこともあり、今後出張は真に必要なものに限定されるとみられる。運賃の高いビジネス需要客が減少することで、全体としての運賃単価は低下圧力が強まろう。

そのため、コロナ禍終息後は、より観光需要の取り込みに焦点を合わせる必要が出てくるが、観光目的の乗客は価格に敏感であるため、その取り込みを図ることで運賃単価の低下につながる恐れがある。

運賃単価を上げる方法として、第一に値上げが考えられるが、需要取り込みを図る必要もあるため単純な値上げは困難である。それゆえ、例えばキャンペーン価格の割引率を縮小する、キャンペーン頻度を減らす、といった方法で単価引き上げを図ることになるが、運賃の安さが売りのLCCにとっては顧客離れを招く可能性もある。

第二の方法として座席指定や預け荷物等のサービスを有料化することが考えられる。LCCでは一般的な手法であるが、既に一部のFSCも手荷物預入や座席指定を有料にしており、今後はさらにFSCによるサービス有料化が進む可能性がある。

収益改善の近道はコスト削減であるが、すでに各社とも多くのコスト削減策を講じており、更なる削減余地は乏しくなっている。そのため、今後はFSCを中心に上記に掲げるような収益改善策が実施されていくと考えられ、その結果、FSCのLCC化が進んでいくことが想定される。FSCとLCCの垣根がなくなっていくことで、安さを売りにしてきたLCCは競争力を維持することが難しくなる。そのため、LCCは「更なる格安」か「格安だけではない売り」をつくっていくことが求められる。

(2) 非旅客事業の拡大策

主要航空会社¹のうち、2020年度の減収率が相対的に小さい航空会社をみると、感染拡大を抑制できた中国(4社)と、ワクチン接種が進んだ米国(2社)の航空会社が多い(図表3)。また、そのほかとしては、ターキッシュエアラインズや大韓航空、キャセイパシフィックといった売上に占める航空貨物の割合が多い航空会社が名を連ねている。

図表3 主要航空会社32社のうち2020年度減収率の小さい航空会社

| 航空会社 | 国 | 減収率 | 主な特徴 |
|--------------|-----|--------|------------------------------------------------|
| 春秋航空 | 中国 | -36.7% | 中国のLCC。近距離路線が中心。 |
| ターキッシュエアラインズ | トルコ | -38.2% | トルコのフラッグシップキャリア。2020年度売上に占める航空貨物の割合40.4% |
| 大韓航空 | 韓国 | -38.6% | 韓国最大の航空会社。2020年度売上に占める航空貨物の割合55.9% |
| 中国南方航空 | 中国 | -40.0% | 中国3大航空会社の1社。広州をハブとし、3社中で最も国内線のウェイトが高い。 |
| アレジアント航空 | 米国 | -46.2% | 米国のLCC。ラスベガスを中心とし近距離路線が中心。 |
| 中国国際航空 | 中国 | -49.0% | 中国3大航空会社の1社。北京をハブとし、3社中で最も国際線のウェイトが高い。 |
| 中国東方航空 | 中国 | -51.5% | 中国3大航空会社の1社。上海をハブとする。 |
| スピリットエアラインズ | 米国 | -52.7% | 米国のLCC。基本運賃を安価にし、サービス有料化を徹底するウルトラLCC。近距離路線が中心。 |
| キャセイパシフィック | 香港 | -56.1% | 香港最大の航空会社。2020年度売上に占める航空貨物の割合59.4% |
| 32社平均 | - | -61.2% | |

(資料)各社HP

主要航空会社における貨物売上比率は1割に満たない程度が一般的であるが、2020年度に減収率の小さかったターキッシュエアラインズ、大韓航空、キャセイパシフィックの3社は地の利を活かし、貨物量の多いアジア～北米路線に貨物専用機を投入するなど、従来から貨物輸送に注力していた。そのため、3社の貨物売上比率は通常期でも1～2割を占めている(図表4)。

さらに、コロナ禍に見舞われた2020年度は、世界的に旅客機の運航が減少したことで、旅客機の荷室を活用した貨物輸送が減少を余儀なくされ、また、新型コロナで港湾荷役が滞るなどにより海上輸送が混乱したことで、一部の荷物が海上輸送から航空貨物にシフトしたことから、航空貨物の運賃が急騰する事態となった。こうした中で、キャセイパシフィックや大韓航空はさらに貨物輸送に注力した結果、2020年度は航空貨物の売上を拡大させ、旅客事業の落ち込みを一部カバーすることができた。

図表4 主要航空会社と貨物売上割合の高い航空会社の比較 (百万USD)

| 航空会社 | 国 | 貨物売上 | | 2020年度 増加率 |
|--------------|-----|------------------|------------------|---------------|
| | | 2019年度 | 2020年度 | |
| キャセイパシフィック | 香港 | 3,039 (22.3%) | 3,595 (59.4%) | 18.3% |
| 大韓航空 | 韓国 | 2,195 (20.7%) | 3,601 (55.9%) | 64.1% |
| ターキッシュエアラインズ | トルコ | 1,688 (12.8%) | 2,722 (40.4%) | 61.3% |
| JAL | 日本 | 1,018 (7.8%) | 1,116 (24.6%) | 9.6% |
| ANA | 日本 | 1,253 (6.9%) | 1,762 (25.6%) | 40.7% |
| デルタ航空 | 米国 | 753 (1.6%) | 608 (3.6%) | -19.3% |
| ルフトハンザ航空 | ドイツ | 3,105 (7.6%) | 3,431 (22.1%) | 10.5% |

(注)カッコ内の数字は売上全体に占める貨物売上の割合。

(資料)各社HP

¹ 欧州、米国、アジア、中東の主要なFSC、LCC32社。2020/12期、2021/3期決算企業を対象とした。

ただし、足下では他社でも旅客用の機体を貨物機に改造するなど、航空貨物の強化を打ち出し始めており、今後は航空会社間での競争が激化していくことが見込まれる。また、海上輸送が徐々に正常化しつつあることも踏まえると、高騰している航空貨物市況も早晚落ち着くことが見込まれるため、航空貨物への過度な依存はリスクを伴うこととなる。

航空貨物以外では、航空会社の代表的な付随事業として「旅行業」があげられるが、旅行業もコロナ禍で厳しい状況にある。そこで、各社はテロや戦争、流行病といったイベントに左右されない非航空事業への注力を打ち出している。その中には、機内食を販売するレストランや E コマース、金融等の事業への進出を打ち出すケースもあるが、他事業への参入であり、当然ながら競合先も多数存在する。そのため、非航空事業が収益の第二の柱にまで育成することができるのかについては今のところ未知数であり、収益の柱になるかどうかについては不確実性がある。

3. 中長期的な航空業界の課題

コロナ禍を乗り切ったとしても、航空業界には次なる課題として「環境対策への対応」が迫られる。環境・脱炭素への関心が急速に高まる中、航空需要の拡大から CO₂ 排出量を年々増加させ続けている航空業界には、特に厳しい目が向けられている。飛行機に乗ること自体を避ける「飛び恥」といった言葉も生まれている。

こうした厳しい声に対し、航空業界では 2020 年以降 CO₂ 排出量を増加させないなどの目標を掲げてきているが(図表5)、いくつかの航空会社ではさらに一步踏み込んで、独自に「2050 年の CO₂ の排出量を実質ゼロとする」という、より厳しい目標を表明しているが²、この実現は困難である。

図表5 航空業界の環境対策(CO₂ 対策)

| |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>京都議定書で定められた基本的方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国内線は各国のCO₂排出量に計上し、各国の責任において削減 ・ 国際線はICAO(国際民間航空機関)を通じて削減 <p>ICAOのCO₂削減目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2010年に決定された方針 <ul style="list-style-type: none"> ①2050年まで年平均2%の燃費効率改善 ②2020年以降CO₂排出を増加させない ・ 上記目標達成には、以下の方法を用いる <ul style="list-style-type: none"> ①新技術の導入、②運航方式の改善、③代替燃料の活用、④排出権取引の活用 ・ 2021年～26年は自発的に参加表明した国のみ 2027年以降は全ICAO加盟国の航空会社が参加 (小規模航空機、医療、人道等の活動を除く) |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

(資料)各種報道

² ANA、JAL、シンガポール航空、キャセイパシフィック、ユナイテッド航空、アメリカン航空、カンタス航空、インターナショナルエアラインズグループ(IAG)等が 2050 年までに CO₂ 排出量実質ゼロを表明している。

航空事業における具体的な CO₂削減策として、国際民間航空機関 ICAO は、①新技術の導入（機材更新）、②運航方式の改善、③代替燃料の活用、④排出権取引の活用、の大きく4点をあげている。

このうち、②運航方式の改善に関しては、以前より各社とも効率運航を進めてきているため、更なる改善余地は乏しいと考えられる。また、③代替燃料の活用に関しては、現時点では価格が高く、供給量も少ないこと、更にそもそも代替燃料は生産～流通段階まで勘案しても CO₂削減につながるのか、といった点が課題となっている。また、①のうち航空機の動力源を抜本的に変換する電気飛行機や水素飛行機については、開発初期段階であり、実用化は早くとも 2030 年代後半以降になると予想されている。

そのため、当面の CO₂削減策は①燃費効率の良い機材への更新、または、④排出権取引の活用が中心になる。ただし、これらはいずれも、航空会社の投資負担増・コスト増が避けられないため、コロナ禍で財務の傷んだ航空会社には厳しい施策となる。

各社にとって CO₂削減は重い課題となるが、特に LCC にとっては FSC 以上に厳しい対応になる。LCC は既に燃費の良い機材を使用しているケースが多いため、機材更新による CO₂削減効果は限定的とみられるからである。さらに、欧州では環境負荷の面から、短距離路線を廃止し鉄道へシフトする動きがある。こうした動きが他地域に拡大した場合、航空会社は路線網の見直しが避けられない。この点も、特に短距離路線が中心の LCC にとっては影響が大きいとみられる。

斯様な状況を踏まえると、航空各社は路線見直しなども検討すべき状況といえるが、各国の規制などから、航空会社は安易に路線新設・入替を行うことができないという航空業界固有の問題もある。そのため、今後はこれまで以上に路線網を意識した航空会社間の協力/連携を進めていく必要がある。

4. 終わりに

足下の航空業界は未曾有の危機に見舞われている。しかし、航空需要が回復するにはなお数年を要することが確実とみられており、しかもコロナ禍を乗り越えた後も環境対策によるコスト増が見込まれるなど、航空会社には当面厳しい状況が続くこととなる。

ただし、一旦新型コロナの感染が収束すれば、コロナ禍で旅行を抑制していた人々による旅行ブームが期待される。実際、隔離規制が緩和された欧州の航空予約状況は非常に好調との報道がある。環境対策に関しても、他社に先駆けて CO₂削減を進めることができれば、排出権取引等によるコスト増を回避し、さらに企業イメージの向上により乗客から選択されるケースも増えてこよう。

そもそも新興国を中心とした経済成長や経済のグローバル化等により、航空需要は今後も成長が期待できる業界である。今回の難局を乗り越え、with コロナの環境にいかに早く適応できるかに航空会社の生き残りがかかっている。

(調査部 ストラクチャードファイナンス調査チーム 永井 敦子:
Nagai_Atsumo@smtb.jp)

※ 調査月報に掲載している内容は作成時点で入手可能なデータに基づき経済・金融情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解を示すものではありません。