

航空関連産業の存続に向けた提言

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) が世界的に急速に拡大していき、航空業界においては、各国で入国制限等の水際対策が取られたことにより、旅客数が激減しました。国内においても緊急事態宣言が発出されるなど、移動や外出の自粛が求められ、航空需要は蒸発しました。

航空会社の経営悪化に対する国の経済的な支援

影響 COVID-19の感染防止対策として国内外での移動が制限されたことにより航空需要が急激に減退し、航空会社の経営状況が急速に悪化しています。海外においては、経営破綻に至る航空会社も生じており、産業全体で過去に経験したことのない未曾有の危機となっています。そのような中、各国政府は、公共性が高く、自国の国益に直結する航空産業に対して、積極的な経済支援策を講じています。日本においても、公租公課の支払い猶予措置や緊急融資等の緊急経済対策が講じられました。

国	航空会社支援策
日本	・空港使用料(着陸料や駐機料など)の支払い猶予 ・航空機燃料税をはじめとする国税・地方税の納付猶予 ・日本政策投資銀行からの危機対応融資 など
アメリカ	・航空業界に対し、従業員の雇用維持などを条件に総額320億ドル(約3.4兆円)の補助金 ・250億ドル(約2.7兆円)の融資枠の設定 など
フランス オランダ	・エールフランスKLM航空に対し、総額104億ユーロ(約1.2兆円)の政府保証付き貸付(フランス政府: 90億ユーロ、オランダ政府: 34億ユーロ)
ドイツ	・ルフトハンザ航空に対し、最大90億ユーロ(約1.1兆円)の支援
イタリア	・6月にアリタリア航空を完全国有化
韓国	・大韓航空やアジアナ航空などに対し、総額2.9兆ウォン(約2,600億円)の政府系銀行による金融支援
シンガポール	・シンガポール航空に対し、筆頭株主の政府系投資会社から最大150億シンガポールドル(約1.2兆円)の支援

破綻後の動向	日付	航空会社
運航継続	2020年 4月21日	ヴァージン・オーストラリア (オーストラリア)
	5月10日	アビアンカ航空 (コロンビア)
	5月19日	タイ国際航空 (タイ)
	5月26日	LATAM航空 (チリ)
	6月30日	アエロメヒコ (メキシコ)
	8月 4日	ヴァージン・アトランティック (イギリス)
清算	3月 5日	フライビー (イギリス)
	6月26日	ノックアウト (タイ)

提言 Part ①-1 公平な競争環境の整備

- 諸外国に劣後しない公租公課の減免措置を講じるべき。
- 国税の減免にあたっては、本邦航空会社の支援を最優先とすべく、実質的に本邦航空会社のみが負担をしている航空機燃料税を減免すべき。
- 需要回復までの期間が長期化することを見据え、十分な融資枠を確保すべき。

離島航空路線を含む地方路線を維持する仕組みづくり

影響 従来から路線収支に課題があった地方航空路線や、もともと旅客需要が小さく、国や自治体からの補助金なしでは路線の維持が困難な離島航空路線は、さらなる収支悪化が想定され、これまで以上に厳しい状況が続く見通しです。

提言 Part ①-5 離島・地方航空ネットワークの維持、運営

- 地方航空路線は、地方主体の需要喚起策をはじめ、国・自治体・事業者がより一体となって、持続可能な地方航空ネットワークの維持・運営に取り組むべき。
- 離島航空路線は、ナショナルミニマムの観点から、安定的に維持していく必要があり、運航費補助対象路線の拡大や路線収支の実経常損失額の全額を補助の対象とする仕組みを早期に構築すべき。

航空需要の急減に対する雇用維持のための支援

影響 航空関連産業は、ここ数年続いてきた訪日需要急増への対応や、国内外の人流、物流を支えるため、積極的に人材確保を進めてきましたが、業務量が著しく減少しています。労働集約型である航空関連産業において、雇用維持を大前提として手元資金を確保するためには、多くの事業者が一時帰休を導入せざるを得ません。そのような中、緊急経済対策として雇用調整助成金の特例措置が示され、1日当たりの支給上限額も拡充されました。

提言 Part ①-6 航空関連産業を支える人材の確保、育成、定着

- 公共交通としての路線維持をはじめ、収束後の反転攻勢のためにも、航空関連産業の基盤を支える雇用の維持を最優先すべき。
- 雇用調整助成金の特例適用期間は、今後の需要回復状況を見極めたうえで、期間を延長していくとともに、さらなる拡充を検討すべき。



利便性を維持した空港での「新たな生活様式」

影響 空港利用者のマスク着用や消毒の徹底、ソーシャルディスタンスの確保など、空港においても「新たな生活様式」への対応が求められています。国際民間航空機関 (ICAO) では、需要が急減した国際的な航空輸送の安全な再開に向けたガイドラインを発表しました。日本においても、業界団体が「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大防止ガイドライン」を作成し、各空港においては、ガイドラインに沿った感染予防策を徹底しています。

提言 Part ③-2 空港の安全性・利便性向上 (利用者の視点)

- 「新たな生活様式」に対応した、公衆衛生面での安全・安心な空港をつくるべき。
- ソーシャルディスタンスの確保による人の滞留や密集が生じないように、利便性を損ねることのない感染防止対策を講じるべき。

段階的な入国制限緩和に合わせた検疫体制の強化

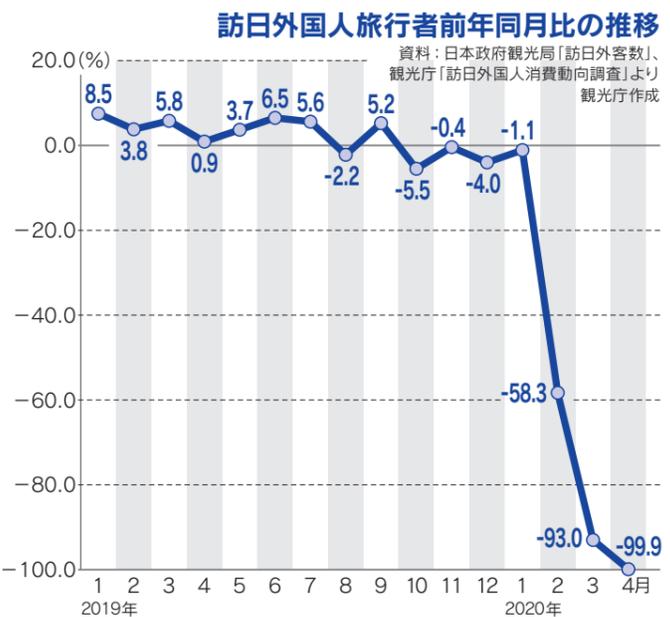
影響 空港ではPCR検査体制の構築をはじめとする検疫体制が強化され、各国で入国制限を課すなど、水際対策が強化されました。日本においては、経済的な結びつきや往来の必要性などから、相手国の感染収束状況を見ながら段階的に入国制限を緩和し始めていますが、水際対策としての空港での検疫体制強化が不可欠です。

提言 Part ③-3 空港の安全性・利便性向上 (働くものの視点)

- 入国制限の段階的な緩和に合わせてPCRセンターを増設していくなど、検疫体制を強化していくべき。
- 入国制限の緩和(または強化)に際しては、CIQ・空港管理者・航空事業者などの関係者の連携を図り、制限変更のタイミングや必要渡航書類の追加情報など、現場の混乱が生じないように前広な対応をすべき。

観光関連産業の雇用維持と観光需要の早期回復

影響 2019年の訪日外国人旅行者数は3,188万人と7年連続で過去最高を更新していた中、COVID-19の影響で、全方面からの訪日旅行者は激減しました。また、国内においても旅行のキャンセル、予約控えや外出自粛の影響を受け、観光需要は蒸発し、観光関連産業に深刻な影響を与えています。一方で、少子化などの構造的な課題を抱えている日本にとっては、観光産業を基幹産業へと成長させ、地方創生を実現していく重要性に変わりはなく、現在の危機を乗り越えた先に、観光先進国の実現を一層加速させていく必要があります。



提言 Part ④ 観光政策

- 観光産業の基盤維持のために、観光関連産業の雇用の維持や事業の継続に対する十分な支援を講じるべき。
- 観光需要の回復状況を見極めたうえで、Go To トラベルキャンペーンに次ぐ新たな需要喚起策を検討すべき。
- 将来の観光需要の回復を見据えた環境整備を一層強化すべき。