

2020年～2021年におけるCOVID-19の本邦航空会社への影響

| | |
|-----|---|
| 著者 | 白井 昭彦 |
| 雑誌名 | 神戸海星女子学院大学研究紀要 |
| 号 | 61 |
| ページ | 17-26 |
| 発行年 | 2023-02-01 |
| URL | http://id.nii.ac.jp/1541/00000224/ |



2020年～2021年におけるCOVID-19の本邦航空会社への影響

白井昭彦

1. 序論

本邦の旅客運送業で、経済産業省公表の2021年の第3次産業活動指数は鉄道旅客業76.2、道路旅客業71.4、水運旅客業56.3、航空旅客業31.1となり、航空旅客業は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響を一番受けることとなった。航空旅客業の中では、国際旅客業7.8、国内旅客業45.8と、国際旅客業が圧倒的な影響を受けることとなった。

本邦航空旅客数は2011年の東日本大震災以降伸び続け、2019年には国際線2345.5万人、国内線1億677万人となったが、2020年は国際線436.5万人と2019年比-1909.0万人

(-81.4%)、国内線4671.0万人と2019年比-6006.6万人(-56.3%)と大幅減少し、2021年は更に減少し、国際線は140.9万人と2020年比-295.6万人(-67.7%)、国内線は4392.3万人と2020年比-278.7万人(-6.0%)となった。

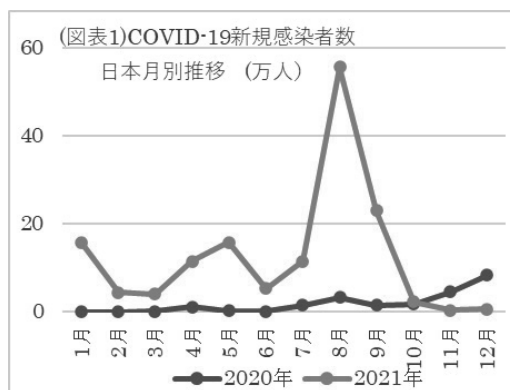
座席キロ(ASK)は2019年には国際線1334.2億座キロ、国内線1342.3億座キロとなったが、2020年は国際線475.6億座キロと2019年比-858.7億座キロ(-64.4%)、国内線852.1億座キロと2019年比-490.2億座キロ(-36.5%)と大幅減少し、2021年は、国際線は467.4億座キロと2020年比-8.2億座キロ(-1.7%)、国内線は824.4億座キロと2020年比-27.7億人キロ(-3.3%)となった。

旅客キロ(RPK)は2019年には国際線1050.7億人キロ、国内線990.1億人キロとなったが、2020年は国際線225.4億人キロと2019年比-825.3億人キロ(-78.5%)、国内線436.4億人キロと2019年比-553.7億人キロ(-55.9%)と大幅減少し、2021年は、国際線は101.2億人キロと2020年比-949.6億人キロ(-55.1%)、国

内線は411.9億人キロと2020年比-578.2億人キロ(-5.6%)となった。

2. 日本のコロナ推移

世界では、2020年1月4日の感染者確認以来、2020年12月末には世界の累計感染者数は8266万人にも及び、死亡者数も187万人となった。2021年12月末には世界の累計感染者数は2億8886万人、死者数も545万人に至った。日本では、2020年1月25日の感染者確認以来、2020年12月末には感染者数累計は23万人、死者数3,414人となり、2021年12月末には感染者数累計173万人、死者数18,393人となった。新規感染者数は、2020年は4月に1.2万人と1万人を超したが、5月・6月と1万人を下回り、7月に1.6万人と再度1万人を超し、8月が3.3万人、9月1.5万人、10月1.7万人、11月4.6万人と推移し、12月が最大の感染者数で8.4万人となった。2021年は1月に15.6万人と10万人を超え、2月3月と4万人台だったが、4月に再度10万人を超え、8月が最大の感染者数で55.6万人となった。最小の感染者数は11月で0.46万人だった。(図表1)



(出典:WHO より筆者作成)

3. 日本の水際対策

水際対策として、各国で入国規制が実施されたが、日本では、2020年2月1日から中国湖北省に滞在歴がある外国人の上陸拒否から入国規制が始まり、3月7日からは韓国、イランの一部地域、11日からは、イタリアの一部地域、サンマリノと拡大し、4月3日からは73の国・地域から上陸禁止、4月29日からは87、5月27日からは111、7月1日からは129、7月24日からは146、8月30日からは159と拡大していったが、11月1日からは152に減少した。2021年に入り、5月21日に159、8月26日には160と更に拡大し、12月1日は1日当たりの入国者数を3,500人に制限した。また12月2日には162の国と地域からの上陸禁止となった。

一定の条件を元に、短期商用・就労や後期滞在の往來を可能とするレジデンストラックが2020年7月29日にタイとベトナムから開始し11ヶ国と運用した。また、入国後14日間の待機期間中の行動制限が一部緩和されるビジネストラックは2020年9月18日にシンガポールから始まり4カ国と運用したが、両方ともに2021年1月14日に停止となった。

4. 日本の国内観光需要喚起策

政府は観光ビジョン実現プログラム2020の中で、強力な国内需要の喚起策として、国内観光の回復を図るため、「Go To トラベル」事業を7月22日に東京都を除外する形でスタートした。国内旅行の旅行代金の35%を割り引くとともに、15%分の旅行先で使える地域共通クーポンの配布を行なう。上限は1人1泊2万円(日帰りは1万円)で、利用回数無制限はという内容だった。10月1日には東京都も対象に追加され本格的にキャンペーンが展開されたが、11月に入り、都市部において感染者数が急増し、11月24日に札幌市と大阪市を除外する措置がとられ、その後、12月1日東京都、12月16日名古屋市、12月24日広島市でも除外の措置がとられることになった。

そして、COVID-19感染拡大により、2021年1月8日に政府が10都府県を対象に緊急事態宣言の延長を発表した。これに伴い3月7日まで全国一斉で事業が停止され、再開することはなかった。7月22日から12月28日までの利用実績は8781万人泊で5399億円の支援額となった。

5.航空会社支援策

国土交通省は、2020年10月28日に「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」を策定した。航空会社支援としては、①航空ネットワーク維持のため、2020年8月~2021年2月の国管理・共用空港において国内線着陸料・停留料の45%減免として約55億円が盛り込まれた。②資金需要への対応と雇用維持のための施策としては、日本政策投資銀行の危機対応融資の活用や着陸料・停留料や航空機燃料税・固定資産税などの税金の支払い猶予や、雇用調整助成金の拡充が盛り込まれた。③航空輸送の安定的かつ円滑な回復を図るための緊急措置としては、2020年夏期ダイヤと冬期ダイヤにおいてU/Lルールの適用免除を実施したり、乗務員資格維持に係る緩和措置が盛り込まれた。④持続可能な事業構造への転換を支援するための施策としては、Go To トラベルの推進による観光関連消費の喚起と安全で安心な旅のスタイルの普及・定着の実施や国際的な人の往來再開に向けた対応、旅客機の客室内での貨物運送実施認可、航空会社の遊覧飛行の飛行経路や手続きの柔軟化の実施、地域航空の路線維持のための地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合の設置、飛行経路の短縮などが盛り込まれた。

同パッケージは、2020年12月21日に改定された。改定されたパッケージでは、①航空ネットワーク維持としては、国内線着陸料、停留料及び航行援助施設利用料の9割減額として約900億円、航空機燃料税の50%軽減として約300億円が盛り込まれた。②資金需要への対応

と雇用維持のための施策としては、繰越欠損金の控除上限の特例として、控除上限の50%を最長5年間最大100%までの引き上げや、雇用調整助成金の解雇等を行わない場合の助成率の2分の1から4分の3への引き上げや出向に関する新たな助成制度として産業雇用安定助成金を創設を盛り込んだ。④持続可能な事業構造への転換を支援するための施策としては、Go To トラベルの延長や空港受入環境高度化支援を盛り込んだ。

また、2021年の通常国会(第204回国会)において「航空法」(昭和27年法律第231号)が改正され6月11日に公布された。世界的規模の感染症の流行等により航空運送事業に甚大な影響が発生し、航空ネットワークの確保に支障を来すおそれがあると認められる場合、利用者利便の確保等の観点から、国土交通大臣は航空運送事業基盤強化計画を策定する義務が明記された。これにより、本邦航空会社は、事業基盤強化計画を策定し、定期的の実施状況を報告することが義務付けられた。そして、6月22日に同法に基づき国土交通大臣の定める「航空運送事業基盤強化方針」を策定・公表し、改定されたパッケージを盛り込んだ。

6. 国際線

国際観光到着数は世界計では、2019年の14.7億人から2020年には4.1億人と-72.4%落ち込み、2021年には2020年比+5.4%の4.3億人とプラスに転じたが、2019年比では-70.9%の結果となった。アジア・太平洋では、2019年3.6億人から2020年は0.6億人と-83.6%落ち込み、2021年には2020年比-65.0%と更に落ち込み0.2億人となった。2019年比でも-94.3%の結果となった。世界での割合は2019年24.6%から2020年14.6%、2021年4.8%まで下がった。日本は2019年3190万人から2020年614万人と-87.1%となり、2021年は2020年比-95.0%と更に落ち込み、223万人となり、2019年比でも-99.4%の結果となった。世界での割合は2019

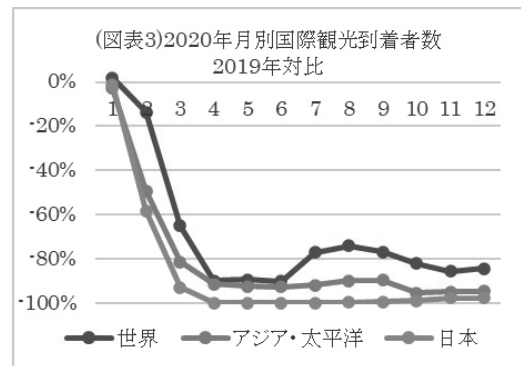
年2.17%から2020年1.02%となり、2021年には0.05%まで下がった。(図表2)

(図表2)国際観光到着者数

| 百万人 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|---------|-------|-------|-------|
| 全世界 | 1466 | 405 | 427 |
| アジア・太平洋 | 360 | 59 | 21 |
| 日本 | 31.9 | 4.1 | 0.2 |

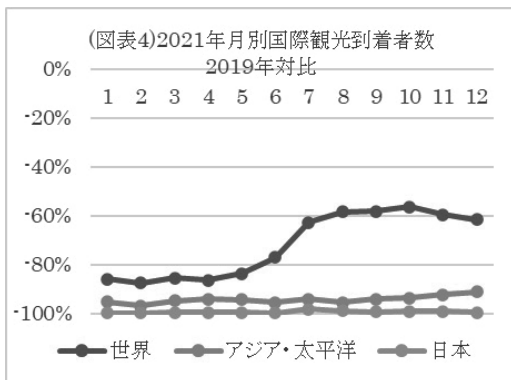
出典:UNWTO より筆者作成

2020年は全世界では6月が2019年の最大減少率の月で-90.4%となった。アジア・太平洋は4月から7月まで減少率が-90%を超え、8月9月と-90%を若干下回ったものの、10月が最大減少率の月で-95.4%となった。日本は3月から-90%を超え、4月から7月まで-99.9%と最大減少率となり12月まで-90%を超える結果となった。最大の減少月は7月で-298.7万人となった。(図表3)



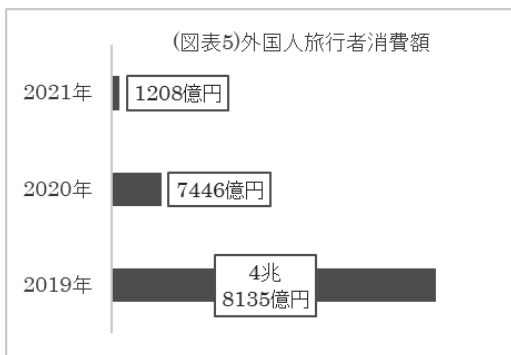
出典:UNWTO より筆者作成

2021年は2019年比で、世界では2月が最大減少率の月で-87.5%となった。7月から12月までは-70%台前半か-60%台後半で推移した。アジア・太平洋は1月から12月まで-90%台で、最大減少率の月は-96.9%だった。日本は7月の-98.3%以外はその他の全ての月で-99%台だった。最大減少月は7月で-294.0万人となった。(図表4)



出典:UNWTO より筆者作成

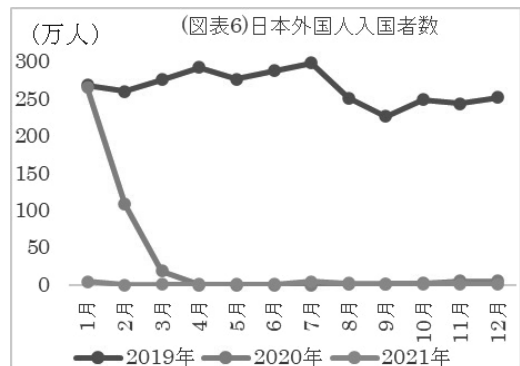
そのため、日本での外国人消費額も2019年4兆8135億円から2020年は-84.5%の7466億円となり、2021年は更に-83.8%の1208億円となった。2019年比で-97.5%となった。(図表5)



(出典：観光庁より筆者策作成)

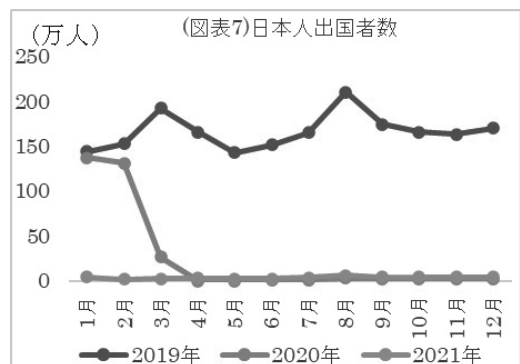
日本の外国人入国者数は2019年3188.2万人から2020年は-87.1%の411.6万人となった。2021年は更に-94.0%の24.6万人となった。2019年比では-99.2%となった。2020年は7月が最大減少月で-298.7万人となった。2021年は1月が最大減少月で-261.5万人となり、7月は最大増加月で+4.7万人となった。2020年は2019年比で、2月が-58.3%となり、3月から12月までは97%から99%で推移した。その中で4月から7月は-99.9%で推移した。2021年は4月から9月まで東京オリンピック・パラリンピック大会の影響により対2020年比でプラスに転じ、7月は+4.7万人と増加したものの、

2019年比では1月の-98%以降12月まで-99%で推移した。(図表6)



(出典：国交省より筆者作成)

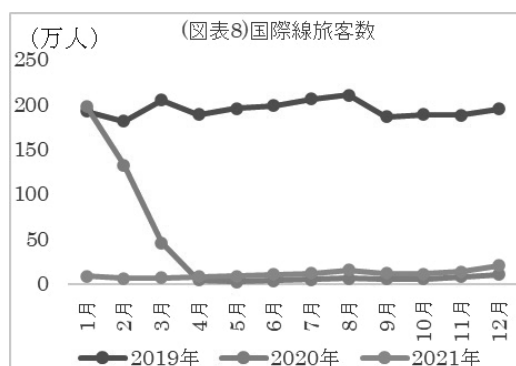
日本からの出国者数は2019年の2008.1万人から2020年は-84.2%の317.4万人となった。2021年は更に-83.9%の51.2万人と落ち込み、2019年比では-97.4%となった。2020年は2019年比で4月から12月まで-98%から-99%で推移した。8月が最大減少月で-207.2万人となった。2021年は2020年比で4月は+817.1%増加し、12月までプラスで推移したが、2019年比で-96%から-98%台で推移し、最大減少月は8月で204.4万人、最小減少月は1月で-140.3万人となった。(図表7)



(出典：国交省より筆者作成)

本邦航空会社国際線旅客数は、2019年は2345.5万人が、2020年は436.5万と-81.4%減

少した。2021年は更に-67.7%減少し、140.9万人となり、2019年比で-94.0%まで減少した。2020年で最大減少月は8月で-204.6万人だった。1月は+3.1%の増加だったが、2月に-26.8%、3月に-77.3%と減少傾向になり、4月から12月まで-90%の減少で推移した。2021年は1月が最大減少月で-189.7万人となり、4月から9月はプラスで推移し、8月が最大増加月で+9.3万人となった。2019年比は12月の-89.2%を除き、他の月は全て-90%台となった。(図表8)



(出典：国交省より筆者作成)

方面別の国際線旅客数は、2020年で最大減少率は中国で-88.8%、次いで韓国の-86.8%となった。最大減少は、その他アジアで-830万人となった。2021年は2020より更に減少し、2019年比で、韓国が-99.6%、次いで太平洋の-97.7%となった。最大減少はその他アジアで-975.4万人の減少となった。(図表9)

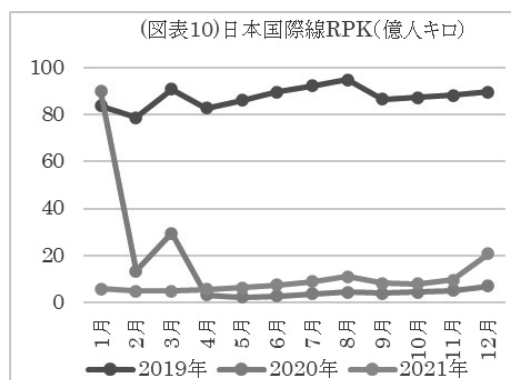
(図表9) 日本国際線方面別旅客数

| 万人 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|--------|--------|-------|-------|
| 中国 | 447.8 | 50.3 | 11.8 |
| 韓国 | 168.4 | 22.3 | 0.6 |
| その他アジア | 1030.3 | 200.3 | 54.9 |
| 米大陸 | 322.5 | 78.5 | 52.5 |
| 太平洋 | 167.9 | 35.4 | 3.8 |
| 欧州 | 168.3 | 36.4 | 14.9 |
| オセアニア | 40.4 | 13.3 | 2.2 |

(出典：国交省より筆者作成)

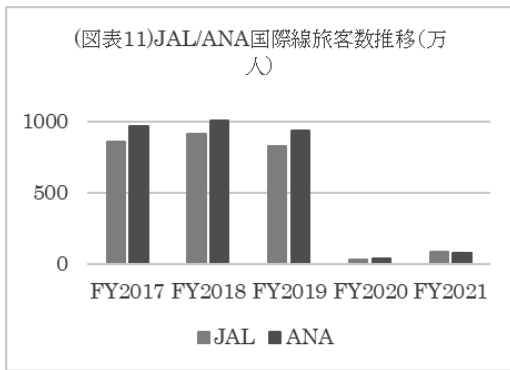
日本の国際線 RPK では、2019年 1050.7 億人キロから 2020年には-83.9%の 1,69.6 億人キロとなった。2021年は更に-40.3%の 101.2 億人キロとなり、2019年-90.4%の結果となった。2020年は2019年比で2月が-83.0%、3月が-67.6%と推移し、4月から12月まで-90%台となった。

2021年は2020年比で4月から12月はプラスで推移し、12月が最大増加月で+198.1%となり、最大減少月は-93.5%となった。最大減少率の月は3月で-94.6%、最小減少率の月は12月で76.8%となった。(図表10)



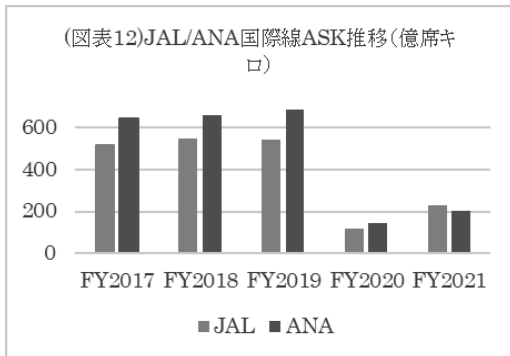
(出典：国交省より筆者作成)

JALとANAの年度(4月～3月)の国際線実績を比較してみると、旅客数は両社とも2018年度がピークで、JAL912.8万人、ANA1009.3万人だったが、2019年度はJAL-9.3%、ANA-6.7%と減少し、2020年度はJALが-95.7%の35.8万人、ANAが-95.5%の42.7万人となった。2021年度はJALは+149.6%の892.3万人、ANAは+93.2%の825.5万人と大幅に増加したが、2019年度比ではJALは-89.2%、ANAは-91.2%の結果となった。JALは2015年以来、6年ぶりにANAの旅客数を上回った。(図表11)



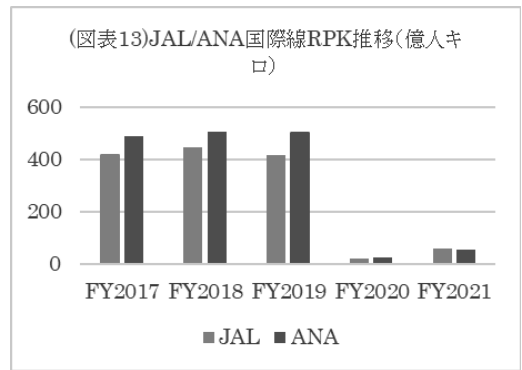
(出典：JAL・ANA より筆者作成)

国際線 ASK は JAL は 2018 年度がピークで 549.3 億席キロとなり、2019 年度は JAL が -1.1%の 543.2 億席、ANA はピークで 688.9 億席キロだったが、2020 年度は JAL-94.8% ANA-94.3%と大幅減少し、2021 年度は JAL が +91.1% ANA が+41.9%回復したものの、対 2019 年度比では JAL-58.1% ANA-70.2%の結果となった。(図表 12)



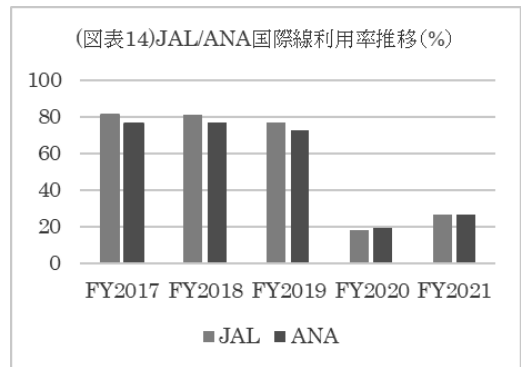
(出典：JAL・ANA より筆者作成)

国際線 RPK は 2018 年度が両社ともピークで、2019 年度は JAL が-6.2%の 420.1 億人キロ、ANA は-1.1%の 491.3 億人キロとなったが、2020 年度は JAL が-94.8%、ANA が-94.3%の減少となった。2021 年度は JAL が +174.4%ANA が+95.4%となったが、2019 年度比では JAL-85.6%、ANA-88.9%の結果となった。(図表 13)



(出典：JAL・ANA より筆者作成)

国際線利用率は、2019 年度 JAL77.1% ANA72.9%であったが 2020 年度は JAL が -58.7%減の 18.4% ANA が-53.3%減の 19.6%と利用率が大幅に下がった。2021 年度は JAL が +8.1 ANA+7.4 増加したものの、JAL26.5% ANA27.0%の利用率となった。(図表 14)

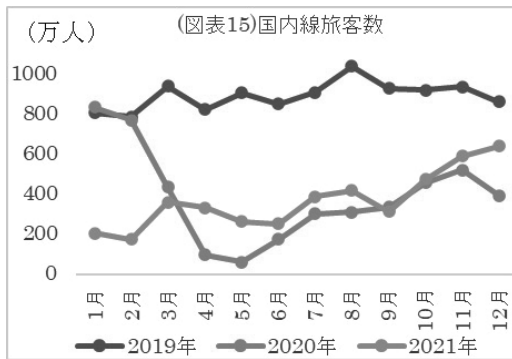


(出典：JAL・ANA より筆者作成)

7. 国内線

日本の国内線旅客数は、2019 年は 1 億 677.7 万人だったが、2020 年は 4671.1 万と-56.3%減少した。2021 年は更に-6.0%減少し、4392.3 万人となり、2019 年比で-58.9%まで減少した。2020 年で最大減少月は 5 月で-843.7 万人だった。1 月は+3.5%の増加だったが、2 月に-2.1%、3 月に-53.6%と減少傾向になり、4 に-88.2%、そして 5 月は-93.4%と最大減少率月となった。7 月 22 日に Go To キャンペーンが開始となり、8 月-70.3%、9 月-64.0%、10 月-50.4%、11 月

-44.3%、12月は-54.5%と推移した。2021年は1月が最大減少月で-627.5万人となり、12月が最大増加月で+247.9万人となった。4月から8月と10月から12月はプラスで推移し、5月が最大増加率の月で+334.4%となった。2019年比だと減少率は最大が2月の-77.9%となり、最小は11月の-25.7%となった。減少数は最大が5月の-643.0万人、最小が12月の-220.7万人となった。(図表15)



(出典：国交省より筆者作成)

幹線とローカル線の旅客数では、2019年は幹線4465.9万人、ローカル線6211.8万人と、41.8%:58.2%のシェアだったが、2020年幹線が-54.7%の2022.9万人、ローカル線が-57.3%の2651.1万人となり、シェアも43.3%:56.7%と、幹線が+1.5%増加した。2021年は幹線が-3.4%の1955.0万人、ローカル線が-8.1%の2437.3万人となり、シェアも44.5%:55.5%となり、幹線が更に+1.2%増加した。2019年比でも幹線が-56.2%で、ローカル線が-60.8%と、ローカル線の落ち込みが大きい結果となった。(図表16)

2020年で2019年比の最大減少月は、幹線が5月で-3417.0万人、ローカル線も5月で-5020.3万人となった。2021年で2020年比の最大減少月は、幹線が1月で-2659.8万人、ローカル線も1月で-3615.0万人となった。最大増加月は幹線が12月で+1167.1万人、ローカル線も12月で+1311.5万人だった。最大減少率は2020年は2019年比で、幹線が5月で-91.6%、ロー

カル線も5月で-94.6%となった。2021年は2020年比で、幹線が2月で-74.3%、ローカル線も2月で-79.8%となった。最大増加月は幹線が5月で267.4%、ローカル線も5月で-407.8%となった。2019年比では最大減少率は幹線が2月で-75.3%、ローカル線も2月で-79.9%となった。最小減少率は幹線が12月で-23.6%、ローカル線も12月で-27.2%となった。2020年は2019年比で幹線のシェアが下がった月は、1月~3月と11月だった。最大減少は2月の-0.8%、最大増加は5月の+11.0%だった。2021年は2020年比で幹線シェアが下がったのは5月~8月と10月となった。最大減少は5月の-8.1%、最大増加は2月の+5.9%だった。

(図表16) 国内線旅客数 (幹線・ローカル線)

| 万人 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|-------|---------|--------|--------|
| 幹線 | 4465.9 | 2022.9 | 1955.0 |
| ローカル線 | 6211.8 | 2651.1 | 2437.3 |
| 合計 | 10677.7 | 4671.1 | 4392.3 |

(出典：国交省より筆者作成)

国内線旅客数をFSC・LCC・Regionalで分けると、2019年度がFSCが8859.0万人、LCCが1068.5万人、Regionalが309.2万人と、シェアが86.5%:10.4%:3.0%だった。2020年度はFSCが2019年度比で-67.2%の2907.0万人、LCCが-66.4%の358.5万人、Regionalが-56.5%の134.6万人と、FSCが減少率が一番高く、シェアが85.5%:10.5%:4.0%だった。2021年度は、2020年度比でもFSCが+41.0%、LCCが+103.0%、Regionalが+47.3%となり、LCCが増加率が最大だった。2019年度比では、FSCが-53.7%、LCCが-31.9%、Regionalが-35.9%となり、FSCの戻りが一番遅い結果となった。(図表17)

国内線旅客数を航空会社毎に見てみると、2020年度は2019年度比で減少率が最大だったのはAIRDOで-71.6%となり、最小はJTAの-56.8%であった。2021年度は2020年度比で増

(図表 17)国内線旅客数 (航空会社種別)

| 万人 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|-----|--------|--------|--------|
| FSC | 8859.0 | 2907.0 | 4099.6 |
| LCC | 1068.5 | 358.5 | 728.0 |
| REG | 309.2 | 134.6 | 198.3 |

(出典：国交省より筆者作成)

加率が最大だったのは AIRDO で+100.5%、減少したのは唯一 JTA で-3.2%となった。2019年度比だと最大の減少率は ANA の-58.2%、最小はソラシドエアの-37.5%となった。(図表 18)

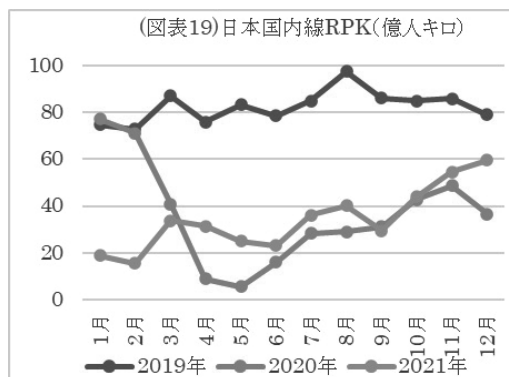
(図表 18)国内線旅客数 (航空会社)

| 万人 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|-----|---------|---------|---------|
| ANA | 4,303.4 | 1,270.9 | 1,799.3 |
| JAL | 2,970.2 | 1,044.0 | 1,465.3 |
| SKY | 756.9 | 296.3 | 416.8 |
| JTA | 291.8 | 126.1 | 122.0 |
| ADO | 203.8 | 58.0 | 116.2 |
| SNJ | 179.6 | 66.0 | 112.3 |
| SFJ | 153.4 | 45.8 | 67.7 |

(出典：国交省より筆者作成)

日本の国内線 RPK では、2019年 990.0 億人キロから 2020年には-55.9%の 436.3 億人キロとなった。2021年は更に-5.6%の 411.8 億人キロとなり、2019年比-58.4%の結果となった。2020年は2019年比で2月が-2.0%、3月が-53.0%、4月が-88.2%と推移し、5月が最大減少率で-93.4%となった。2021年は2020年比で4月から8月と11月・12月はプラスで推移し、5月が最大増加率で+352.7%となり、最大減少率は2月で-78.1%となった。2019年比では2月が最大減少率で-68.5%、最小減少率は12月の-24.5%となった。増減数は、2020年は2019年比で5月が最大減少の-77.7 億人キロとなった。2021年は2020年比で1月が最大減少の-58.3 億人キロ、最大増加は12月の+23.0 億人キロとなった。2019年比だと、最大減少は5

月で-58.2 億人キロ、最小が12月で-19.4 億人キロとなった。(図表 19)



(出典：国交省より筆者作成)

幹線とローカル線の RPK では、2019年は幹線 465.8 億人キロ、ローカル線 524.2 億人キロと、シェアが 47.0%:53.0%だったが、2020年幹線が-54.2%の 213.2 億人キロ、ローカル線が-57.4%の 223.2 億人キロとなり、シェアも 48.8% : 51.2%と幹線が+1.8%高くなった。2021年は幹線が-4.0%の 204.5 億人キロ、ローカル線が-7.1%の 207.3 億人キロとなり、シェアも 49.7%:50.3%と幹線が更に+0.9%と更に高くなった。2019年比でも幹線が-56.1%で、ローカル線が-60.5%とローカル線の落ち込みが大きい結果となった。(図表 20)

2020年で2019年比の最大減少月は、幹線が5月で-35.1 億人キロ、ローカル線も5月で-42.6 億人キロとなった。2021年で2020年比の最大減少月は、幹線が1月で-27.6 億人キロ、ローカル線は2月で-37.1 億人キロとなった。最大増加月は幹線が12月で+11.9 億人キロ、ローカル線は4月で+11.1 億人キロだった。最大減少率は2020年は2019年比で、幹線が5月で-91.2%、ローカル線も5月で-95.2%となった。2021年は2020年比で、幹線が2月で-74.7%、ローカル線も2月で-81.1%となった。最大増加率は幹線が5月で 270.9%、ローカル線も5月で 480.8%となった。2019年比では最大減少率は幹線が2月で-75.6%、ローカル線も2月で

-81.2%となった。最小減少率は幹線が12月で-22.8%、ローカル線も12月で-26.1%となった。2020年は2019年比で幹線のシェアが下がった月は、1月～2月と12月だった。最大減少は2月の-0.7%、最大増加は5月の+14.8%だった。2021年は2020年比で幹線シェアが下がったのは5月～8月と10月となった。最大減少は5月の-11.0%、最大増加は2月の+7.2%だった。

(図表 20) 国内線 RPK (幹線・ローカル線)

| 億人キロ | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|-------|-------|-------|-------|
| 幹線 | 465.8 | 213.2 | 204.5 |
| ローカル線 | 524.2 | 223.2 | 207.3 |
| 合計 | 990.0 | 436.3 | 411.8 |

(出典：国交省より筆者作成)

RPK を FSC・LCC・Regional で見ると、2019年度が FSC が 823.5 億人キロ、LCC が 108.6 億人キロ、Regional が 14.6 億人キロと、シェアは 88.1%：10.5%：1.5%だった。2020年度は FSC が 2019年比で-67.2%の 270.1 億人キロ、LCC が-63.1%の 40.1 億人キロ、Regional が-59.3%の 5.9 億人キロと、FSC が最大減少率で、シェアが 87.8%：10.8%：1.5%となった。2021年度は、2020年度比では FSC が+41.6%、LCC が+99.2%、Regional が+68.9%となり、LCC の増加率が最大となった。2019年度比では、FSC が-53.5%、LCC が-26.4%、Regional が-31.2%となり、FSC の回復が一番遅い結果となった。(図表 21)

(図表 21)国内線 RPK (航空会社種別)

| 億人キロ | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|------|--------|--------|--------|
| FSC | 823.5 | 270.1 | 382.6 |
| LCC | 108.6 | 40.1 | 79.9 |
| REG | 14.6 | 5.9 | 10.0 |

(出典：国交省より筆者作成)

国内線 RPK を航空会社毎に見てみると、2020年度は2019年度比で減少率が最大だった

のは AIRDO で-71.4%となり、最小は JTA の-57.4%であった。2021年度は2020年度比で増加率が最大だったのは AIRDO で+99.2%、減少したのは唯一 JTA で-7.1%となった。2019年度比だと最大は JTA の-60.4%、最小はソラシドエアの-32.4%となった。(図表 22)

(図表 22)国内線 RPK (航空会社)

| 億人キロ | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|------|--------|--------|--------|
| ANA | 395.3 | 115.8 | 163.9 |
| JAL | 268.5 | 95.2 | 134.2 |
| SKY | 79.0 | 30.6 | 43.4 |
| JTA | 28.0 | 11.9 | 11.1 |
| ADO | 19.1 | 5.5 | 10.9 |
| SNJ | 18.8 | 6.9 | 12.7 |
| SFJ | 14.7 | 4.3 | 6.5 |

(出典：国交省より筆者作成)

国内線旅客収入を FSC・LCC・Regional で見ると、2019年度が FSC が 1兆 3327.1 億円、LCC が 883.5 億円、Regional が 382.6 億円と、シェアが 91.3%：6.1%：2.6%となった。2020年度は FSC が 2019年比で-69.0%の 4132.6 億円、LCC が-70.9%の 257.1 億円、Regional が-58.5%の 158.8 億円と、LCC が最大減少率で、シェアが 90.9%：5.7%：3.5%となった。2021年度は、2020年度比でも FSC が+38.5%、LCC が+86.3%、Regional が+45.0%となり、LCC の増加率が最大だった。2019年度比では、FSC が-57.0%、LCC が-45.8%、Regional が-39.9%となり、FSC の回復が一番遅い結果となった。(図表 23)

(図表 23)国内線旅客収入 (航空会社種別)

| 億円 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|-----|---------|--------|--------|
| FSC | 13327.1 | 4132.6 | 5724.4 |
| LCC | 883.5 | 257.1 | 479.1 |
| REG | 382.6 | 158.8 | 230.1 |

(出典：国交省より筆者作成)

国内線旅客収入を航空会社毎に見てみると、2020年度は2019年度比で減少率が最大だったのはAIRDOで-73.4%となり、最小はJTAの-61.3%であった。2021年度は2020年度比で増加率が最大だったのはAIRDOで+88.3%、減少したのは唯一JTAで-1.6%となった。2019年度比だと最大はJTAの-61.9%、最小はソラシドエアの-46.6%となった。(図表24)

(図表24)国内線旅客収入(航空会社別)

| 億円 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|-----|---------|---------|---------|
| ANA | 6,689.1 | 1,999.5 | 2,753.1 |
| JAL | 4,583.8 | 1,432.2 | 1,982.6 |
| SKY | 870.1 | 318.0 | 456.2 |
| JTA | 381.1 | 147.5 | 145.1 |
| ADO | 298.8 | 79.5 | 149.7 |
| SNJ | 257.6 | 85.8 | 137.6 |
| SFJ | 246.8 | 70.1 | 100.1 |

(出典：国交省より筆者作成)

国内線イーロードをFSC・LCC・Regionalで見ると、2019年度がFSCが16.2円、LCCが8.1円、Regionalが26.2円だった。2020年度はFSCが2019年差で-0.89の15.3円、LCCが-1.72の6.4円、Regionalが+0.50の26.7円と、LCCが最大減少だった。2021年度は、2020年度比でもFSCが0.34、LCCが-0.41、Regionalが-3.70となり、Regionalの減少が最大となった。2019年度比では、FSCが-1.22、LCCが-2.14、Regionalが-3.20となり、Regionalの戻りが一番遅い結果となった。(図表25)

(図表25)国内線イーロード
(航空会社種別)

| 円 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|-----|--------|--------|--------|
| FSC | 16.2 | 15.3 | 15.0 |
| LCC | 8.1 | 6.4 | 6.0 |
| REG | 26.2 | 26.7 | 23.0 |

(出典：国交省より筆者作成)

国内線郵送キロ当り旅客収入を航空会社毎に見てみると、2020年度は2019年度差で減少が最大だったのはJALで-2.0円となり、増加したのは唯一ANAで+0.4円であった。2021年度は2020年度比で減少が最大だったのはソラシドエアで-1.6円、増加が最大だったのはJTAの+0.7円となった。2019年度比だと減少の最大はソラシドエアの-2.9円、最小はANAの-0.1円となった。(図表26)

(図表26)国内線イーロード

| 円 | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 |
|-----|--------|--------|--------|
| ANA | 16.9 | 17.3 | 16.8 |
| JAL | 17.1 | 15.1 | 14.8 |
| SKY | 11.0 | 10.4 | 10.5 |
| JTA | 13.6 | 12.4 | 13.1 |
| ADO | 15.6 | 14.5 | 13.7 |
| SNJ | 13.7 | 12.4 | 10.8 |
| SFJ | 16.8 | 16.3 | 15.5 |

(出典：国交省より筆者作成)

【参考文献】

経済産業省

(<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/sanzip/index.html>)

WHO (<https://covid19.who.int/>)

日本貿易振興機構 (<https://www.jetro.go.jp/>)

出入国管理庁(<https://www.moj.go.jp/isa/>)

UNWTO World Tourism Barometer

ICAO (<https://www.icao.int/>)

IATA (<https://www.iea.org/>)

IEA (<https://www.iea.org/>)

国土交通省 (<https://www.mlit.go.jp/>)

観光庁 (<https://www.mlit.go.jp/kankocho/>)

ANA(<https://www.ana.co.jp/group/investors/irdata/transrecord.html>)

JAL (<https://www.jal.com/ja/investor/>)