

# 要旨

## 新型コロナウイルス感染拡大による航空事業への影響 ～日系エアラインと外資系エアラインの比較～

新型コロナウイルスが航空業界にどのような影響を与え、各航空会社は感染症拡大による航空旅客需要の低下をどのようにカバーしようとしたのかを、日本を代表するフルサービスキャリア（以下「FSC」とする。）JAL・ANAのフラッグ・キャリア2社について考察し、さらにミドルコストキャリア（以下「MCC」とする。）、ローコストキャリア（以下「LCC」とする。）と呼ばれるその他日系エアラインや、外資系エアラインについてもその取り組みについて明らかにし、日系エアラインと外資系エアラインの差を明らかにする。

まず第1章では、JALの新型コロナウイルス感染拡大による事業への影響を明らかにし、経営を安定させるためどのような取り組みを開始したのかを明らかにする。具体的には、新型コロナウイルス流行以前の業績とコロナ禍の1年となった2020年の業績を比較、また各路線の就航状況を明らかにし、コロナ禍での経営方針や事業の変化を明らかにする。

第2章では、ANAの新型コロナウイルス感染拡大による事業への影響を明らかにし、経営を安定させるためどのような取り組みを開始したのかを明らかにする。具体的には、新型コロナウイルス流行以前の業績とコロナ禍の1年となった2020年の業績を比較、また各路線の就航状況を明らかにし、コロナ禍での経営方針や事業の変化を明らかにする。そして日本を代表するフラッグ・キャリア2社の比較としてJALとの違いを明らかにする。

第3章では、国内MCCからスターフライヤーを取り上げ、第1章や第2章同様新型コロナウイルス流行以前の業績と2020年の業績を比較、また各路線の就航状況を明らかにし、コロナ禍での経営方針や事業の変化を明らかにする。また、外資系エアライン3社を代表として取り上げ、同じく業績比較、日本への就航状況、コロナ禍での取り組みを明らかにする。

終章では、本論での調査結果を踏まえ、新型コロナウイルスが世界中で流行する中で、日系エアラインと外資系エアラインの経営転換の違いを述べる。現時点で以下のことが言えると考えられる。

- (1) 国内エアラインでもそれぞれに違いがある。
- (2) 各国の新型コロナウイルス対策方針によってエアラインの取り組みにも明らかな違いが現れる。

以上の2点を明らかなものとする。

新型コロナウイルスの流行が世界中で猛威をふるい始めた 2020 年 3 月をきっかけに、今回調査対象とした航空会社すべてにおいて著しい売り上げの低下が確認された。また、国内の航空会社の国内線旅客需要については国内の感染者数の増減に大きく左右され、日本国内において緊急事態宣言の発出の有無によって大きく利用者数の増減が確認できた。一方国際線旅客需要については、日本国内の感染状況によって利用者数の大きな変化はなく、執筆時の最新のデータにおいても利用者数の大幅な回復の傾向は確認することができない状況である。航空貨物事業について、国内貨物事業については新型コロナウイルスの流行による需要増は、今現在は確認されていないが、国際貨物事業については 2020 年度後半にかけて大きく需要が増加し、2021 年の本論で扱った最新のデータでは新型コロナウイルスの流行以前の需要を大きく上回っていることが確認され、これは日本の航空会社だけでなく今回取り上げた外資の航空会社でも同じ調査結果となり、旅客者数の大幅減少を航空貨物事業によってカバーしている形であることがわかる。

2021 年 11 月 17 日の執筆時現在、日本国内での新型コロナウイルスの感染状況については第 5 波が落ち着きをみせる中で、11 月に入り日本への入国制限の見直しが大きく注目され、北米や一部ヨーロッパの国々においては観光客の受け入れをすでに再開している国もある中で、アジアの国々は一部の国を除いて今現在も厳しい入国制限をとっている国が多くを占めている。

航空旅客需要が大きく回復するにはまだまだ時間が必要と言われているなかで、日本の今後の対応について、特に我々日本国民は最新の正しい情報を得ることが必要で、今後の航空旅客需要の回復や、本論文では扱わなかった観光業の回復についても今後の動向に注目していきたい。