

航空市場の短期的な市場見通しについて

スライド 番号	サマリー
3	<p>当該プレゼンテーションでは大きく2つのパートで構成されます。</p> <ul style="list-style-type: none">・航空市場の短期的な市場見通しについて・航空市場の長期的（2021-2040年）な市場見通しについて
4	<ul style="list-style-type: none">・今年の旅客数は既に2021年と比べ大きく上回って推移しています。・国際線は国内線と比べて回復の遅れが見られますが、各国の規制によるものが多く、特筆すべきものではありません。・2024年には市場は完全に回復すると見込んでいます。
5	<ul style="list-style-type: none">・国・地域のコロナ対策の違いにより、市場の回復速度にバラつきがあります。・赤線で示すとおり、欧州ならびに北米市場はほぼ完全に回復しています。一方中国はゼロコロナ政策により市場の回復速度は鈍化しています。・右図では、世界全体平均では約80%まで回復していることを示しています。
6	<p>旅客動静（パッセンジャートラフィック/ピンク色）</p> <ul style="list-style-type: none">・世界全体で約60%まで回復しています。 <p>航空機の動き、キャパシティ（アクティブフリート/紫色、キャパシティ/青色）</p> <ul style="list-style-type: none">・9割近い航空機が飛行を再開しており、駐機している残りの航空機はワイドボディが大宗を占めます。ナローボディ機の運航再開が先行していることも関係しています。 <p>フライト数（緑色）</p> <ul style="list-style-type: none">・フライトオペレーションは、コロナ禍以前の75-80%の水準に回復しています。
7	<ul style="list-style-type: none">・航空旅行需要の回復に向けた3つのポイント・旅客数: 旅行に対するニーズが急激に高まっており、需要拡大に貢献しています。燃油価格の高騰により、航空券代金が引き上げられることで需要が冷え込むリスクには注視が必要です。・航空会社: 潤沢な手元流動性により、航空機の新規発注を加速させています。一方、OEM（ボーイング・エアバス等）の供給体制が追い付いていないという事実があります。特に欧州・米国の需要に対して。・行政: 各国で強力な規制を強いてきましたが、少しずつ緩和されるようになりました。規制緩和によりフライト数が増加することは明白です。
8	<ul style="list-style-type: none">・アメリカ、ドイツ、中国、いずれも、Restrictions（規制）が高まると、Flight Operation（フライト数）が減少する逆相関する関係がはっきりと分かります。

航空市場の短期的な市場見通しについて

スライド
番号

サマリー

- 9 ・航空市場に対する長期的な見通しについては国際化、都市化、中間層の増加が続く以上、長期的な成長見通しは変わりはなく、安心出来ることだと思われれます。
- 10 ・経済成長は航空市場を成長させる主要な要因となります。世界のGDPは2020年以降反転し、再び成長軌道に回帰しています。
- 11 ・最近の燃油価格の高騰は、航空輸送の成長に比例しています。1972年まで遡ったこのグラフでは、経済成長と航空輸送量の伸びは相関性があるものの、燃油価格との相関は強くないことを示しています。
- 12 ・2022年を境に加速度的に市場は回復すると予想されます。
・2022年末の旅客輸送量はコロナ前と比べて、25-30%低い水準にとどまると予想されます。2019年の水準まで完全に回復するのは2023年、2024年になると思われれます。
- 13 ・国内市場（左図）、地域市場（中図）、国際線・長距離市場（右図）のそれぞれの市場の回復速度をイメージしています。
・国際線・長距離戦市場の回復の遅れは主に、各国の規制と長距離ワイドボディ路線に関連するコストとリスクの高さにあります。
- 14 ・航空市場は過去50年以上、一貫して年5%前後で成長してきました。
・当該グラフでも示しているとおり、911の同時多発テロ事件やサブプライムに端を発した金融危機の影響により、短期的にその成長トレンドが変化することがありましたが、コロナによる影響が最も深刻でした。しかし、航空市場に対する需要の拡大が根底にある限り、航空業界はコロナ禍から回復した後、これまでのように年5%で成長し続けると確信しています。

航空市場の長期的（2021-2040年）な市場見通しについて

スライド
番号

サマリー

- 16 ・ボーイング社では毎年航空旅客数の伸びと航空機の需要に関する20年間の予測を発表しています。コロナ禍においても長期予想においては、これまでの見通しと大きな変化はありません。
- 17 ・今後20年間、2021-2040年にかけて43,000機以上の航空機が生産されると予想しています。そのうち約33,000機が737 MAXを含むナローボディ機となることが予想されます。
・コロナ禍の影響により、2021-2030年の引渡しは減速するものの、後半10年の引渡し数の増加により、カバーされると見込んでいます。
- 18 ・新造機43,000台のうち、約54%が新規発注、約46%がリプレイスメントとなります。なお、ここから20年間に8割の航空機がリプレイスメントされると推定します。
- 19 ・航空機需要は中国、アジア、北米、欧州でのシェアがそれぞれ20%前後の割合になることが予想され、適度に地域分散しています。
- 20 ・コロナ禍において、消費者行動は大きく変化し、サプライチェーンの制約、船舶不足、ワイドボディのキャパシティ不足により、貨物市場に大きな変化をもたらした結果、貨物専用機（含む改造貨物機）の需要拡大が見込まれます。
・現在の予想では世界の貨物機数は、今後の20年間で70%増加し、2,600機以上が納機される予定です。そのうちの約半数は中国や米国などの主要市場における電子商取引需要に対応する737BCF等のナローボディ貨物機となることを予想しています。