

# 第160回運輸政策コロキウム ～ワシントン・レポートXX～ アメリカ航空産業の現状と今後の展望／ 米国空港における民間参画の取組と今後の展望



2024. 8. 20 (火) 10:00～12:00

運輸総合研究所2階会議室 及び オンライン配信 (Zoomウェビナー)

## 1. 開会挨拶



奥田 哲也

運輸総合研究所 専務理事  
ワシントン国際問題研究所長  
アセアン・インド地域事務所長

## 2. 研究報告 (第1部)



発表者

福原 和弥

ワシントン国際問題研究所 次長/主任研究員



コメンテーター

屋井 鉄雄

運輸総合研究所 所長

## 3. 研究報告 (第2部)



発表者

萩原 徹大

ワシントン国際問題研究所 研究員



コメンテーター

花岡 伸也

東京工業大学  
環境・社会理工学院融合理工学系 教授

## 4. ディスカッション (第2部)

コーディネーター

屋井 鉄雄

運輸総合研究所 所長

萩原 徹大

ワシントン国際問題研究所 研究員

花岡 伸也

東京工業大学  
環境・社会理工学院融合理工学系 教授

### 開催趣旨

世界中の航空市場が新型コロナウイルス感染症による影響から回復してきており、特にアメリカの航空市場は他国に先駆け、本格的な回復を遂げたところであります。このような中、アメリカ航空市場において直面している課題やこれへの対応など、今後のアメリカの対応を検討することは、日本が今後の戦略を取る際の一助になるものと考えます。本報告では、まず第1部で、ワシントン国際問題研究所が毎年定点観測的に実施しているアメリカ航空産業の需給状

況等に関する調査結果を基に、アメリカ航空市場の需給状況やエアラインの損益状況等について解説しました。これに加え、同国の最新トピックを紹介し、今後の展望を議論しました。次に、第2部で、米国空港における民間セクターの参画動向について、現状や連邦政府の関連プログラム等を整理した上で、実際のPPP事例や関係者の考え等を基に米国特有の事情や問題点を洗い出し、今後の米国空港市場への民間参画にかかる課題や見通しについて議論しました。

# コロキウムの概要

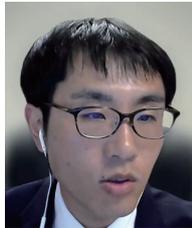
## ■ 研究報告 (第1部)

テーマ：アメリカの航空産業の現状と今後の展望

発表：福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長/主任研究員

### 1. 米国航空産業の需要状況

米国航空産業の需要状況としては、2023年の米国航空産業全体の需要（RPMや旅客数）は、パンデミック前の水準を上回った。キャリア分類別にみても、ネットワークキャリア及びLCCともに、国内・国際需要はパンデミック前の水準以上となっている。ネットワークキャリアに比べ、レジャー路線を多く有するLCCの需要回復が早い状況である。



需要の中身を見ると、パンデミックの影響によるリモートワーク等の普及により、法人向け需要がパンデミック前の水準に戻らず、頭打ちの状況が見られる。しかし、旺盛なレジャー向け需要がその分を補っている構図にある。レジャーにおけるプレミアム需要も増えている状況である。

国際線では、大西洋路線及びラテン路線については、パンデミック前の水準を上回っているが、太平洋路線については、パンデミック前の水準に達していない。特に2019年に米国間との搭乗者数が多かった日本や中国については、為替や運航便数制約等による影響が出ており、回復が遅れている。

### 2. 米国航空産業の経営状況

2023年のネットワークキャリアの営業損益は、国内・国際とも黒字を達成し、パンデミック前の水準に回復した。人件費や燃料費等の費用が増加していても、イールドを向上出来ていることが要因だと考えられる。

他方で、LCCは、国内では赤字と黒字を繰り返すなど、厳しい業績状況に直面している。人件費や燃料費等の費用の高騰に直面しているにもかかわらず、イールドを向上できていないことが要因だと

考えられる。ロードファクターが下落し、供給超過の傾向が出てきており、これが影響しているものと思われる。

### 3. 米国航空産業における最近の動き

米国では、航空管制の制約やパイロット不足等を背景に、フライト数が減少している。機材サイズを大型化し、供給量を確保しようとしているが、リージョナル路線の減少という影響が生じている。

ボーイング機の事故などを受け、航空機の納入が遅延しており、今後の供給能力確保に課題が見られる。

厳しい業績状況に直面するLCCは、幅広い層を取り込むための複数運賃オプションの導入やネットワークの再編などの取組を進行中である。

この間、航空会社間の提携・合併は阻止されており、現政権では、競争促進、航空消費者保護が重視されている。

### 4. 課題と今後の方向性

今後も、航空需要の成長を見込むためには、レジャー向けの需要のより一層の喚起及び法人向け需要の回復が課題である。

また、パンデミック前の水準に達していない太平洋路線については、中国航空会社の運行便数上限や日米の為替状況の改善度合いがカギになる。

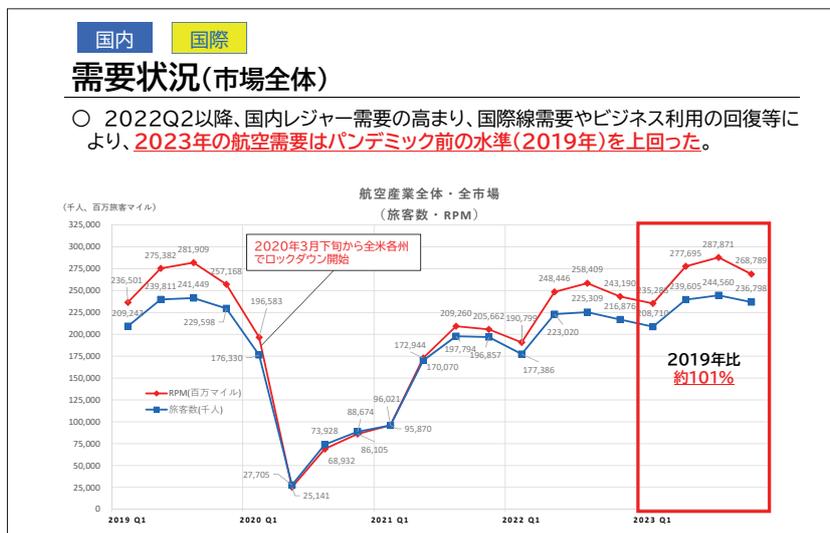
業績の回復に向けたLCCの取組により、ネットワークキャリアとの競争が激化する可能性がある。

パイロットや航空管制官の人員確保等には時間を要するため、ネットワークの集中の傾向は継続すると思われる、公共交通機関としては、ローカル路線のネットワーク維持が課題となる。

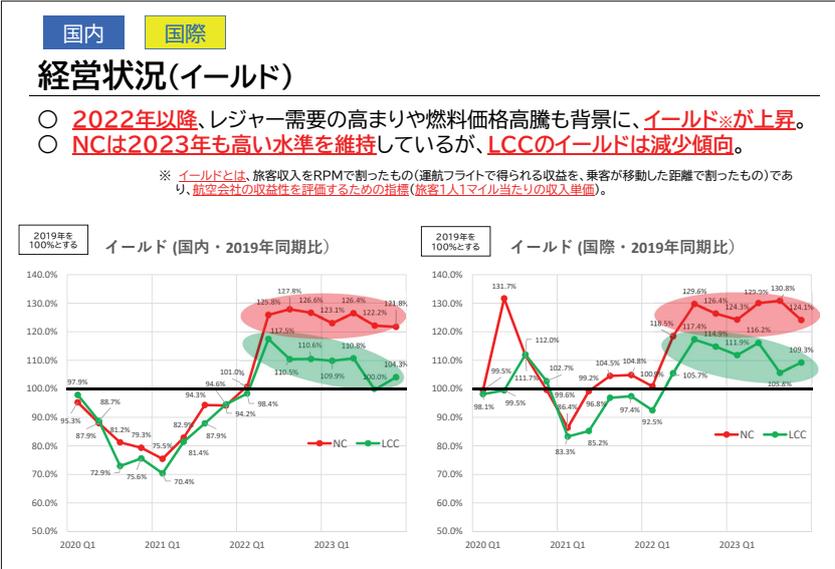
### ◇コメント

屋井 鉄雄 運輸総合研究所 所長

米国の航空産業の現状について要点をついて分かりやすい報告がなされた。改めてコロナ禍以降の米国航空業界の回復動向について概要が理解できた。また、パイロットや管制官不足の話もあったが、パイロ



米国の航空需要の状況



ネットワークキャリアとLCCのイールドの状況

トの供給の市場構造における大手航空会社とリージョナル航空会社との関係性についても今後注視していきたい。

◇コメンテーターおよびWEB視聴者からの質問と回答

**【屋井所長】**

コロナ禍でビジネス需要が減った中、Web会議やワーケーション等働き方も変化しており、従来型のビジネスかレジャーという切り分け方とは違う形態も評価していく必要があると考えている。そのあたりの米国の状況があれば教えてほしい。

**【福原次長】**

米国航空業界のA4A (Airlines for America) が実施したアンケート結果によれば、「リモートワーク等で仕事がフレキシブルになった結果、レジャーの割合が増えたか」という質問に対して、25%以上の方が「旅行を増やした」という回答があった。今後も米国の航空需要の内訳については引き続き注視していきたい。

**【屋井所長】 (WEB視聴者からのご質問)**

遅延やキャンセルに対するLCCのサービス低下を耳にするが、ネットワークや運航頻度の充実等、LCCとして今後対策を講じていく予定はあるか。

**【福原次長】**

例えば、LCCのフロンティア航空は、ネットワークを再編して往復便を増やすような対策を講じている。従来のように、複数拠点を跨いで運航する方式では、ある地域での遅延が他の地域でのフライトにも波及することがあったが、往復便では、航空機とクルーが特定の拠点に滞在するため、運航が簡素化され、遅延やトラブルの影響を限定的な範囲にとどめることができるようである。

第1部の報告内容の詳細は、本誌P.23~にレポートとして掲載していますので、あわせてご覧ください。

■研究報告 (第2部)

テーマ：米国空港における民間参画の取組と今後の展望  
 発表：萩原 徹大 ワシントン国際問題研究所 研究員

1. はじめに

世界では1980年代から空港民営化／コンセッション等が興隆し、近年でもブラジルの大型プロジェクト等、空港運営における民間参画は増加傾向にある中、北米、特に米国に目を向けると、空港運営における民間参画の割合が極端に少ない状況が続いている。



米国空港における近代化、機能向上の設備投資の資金として、短期的にはインフラ投資雇用法を含む連邦政府からの資金支援等に焦点が当てられているが、中長期的な資金確保の手段の一つとして、例えば民間セクターとのパートナーシップを強化していくことで、民間資本を活用しつつ、空港の近代化、機能強化を目指す動きが強まっていく可能性もあるのではないかという問題意識の下、以下の内容を目的として発表した。

1. 米国の空港運営における民間参画の現状及び取組
2. 米国の空港への民間参画が極端に少ない要因
3. 今後の米国における民間参画に向けた課題と展望

2. 世界の空港における民間参画の状況

世界の空港では、旅客数ベースで43%の空港で民間が空港運営に参画している。

世界の空港民間参画プロジェクトをリードしているのはグローバル空港オペレーターという複数空港を運営する企業体である。

コロナ禍からの回復後、コンセッション等のプロジェクトは活発化しており、世界的な関心は依然として高い。

3. 米国空港における民間参画の状況

米国では、州や地方政府が管理する空港が殆どで民間による運営は極めて限定的である。

連邦航空局の空港投資パートナーシッププログラム（AIPP）による民間活用制度が定められている。

AIPPを活用した包括的な空港民営化（長期リース）は、米領プエルトリコ・サンファン国際空港の事例のみだが、同空港は民間参画を通じて順調に経営を拡大した優良事例とみなされている。

他方、近年では、大規模空港を中心に民間資本を活用したDBFOM契約によるPPPプロジェクトが増加。また、中小規模の空港ではマネジメント契約による部分的な民間参画も進められており、今後の主流になると期待されている。

#### 4. 米国の空港への民間参画が極端に少ない要因

現状、AIPPプログラムの下では、様々な制約が要因となり空港全体の包括的な民営化は様子見状態となっている。

主な制約として、

- ▶ 航空会社や地元コミュニティ等のステークホルダーとの利害調整
- ▶ 収入債を主とした不平等な税制度
- ▶ 時間のかかる申請プロセス などがある。

これらの制約については、航空会社の同意（会社数／着陸重量の65%）の廃止、非課税債務である収入債等の税免除廃止、承認期間の短縮等のさらなる制度改革を求める声が多く上がっている。

他方、海外事例と比較した場合、以下の要因もある。

- ▶ PFCや施設使用料、連邦政府のAIPや地方政府からの補助金等の財源があること
- ▶ 一般に米国の空港は有能に運営され、効率化や能力向上には関心が薄いこと
- ▶ 空港は公共財であり、公共の利益のために運営されるべきという感覚があること など。

#### 5. 今後の米国における民間参画に向けた展望

短期的には、米国空港の包括的な民営化については、連邦政府のAIPPプログラムの制約を踏まえると、急速な進展は見られないと考えられる。

ただし、空港の潜在的な価値等が議論されていけば、財政不足の地方政府にとっての活路の一つとしてAIPPが拡大していく可能性もあり得る。

他方で、多くの空港で多額の設備投資の必要性が見込まれている

中、昨今の事例に見られるように、民間資本を活用した部分的なPPPプロジェクトがより一般化していくことで、民間参画の裾野が広がることが期待される。今後、近年のPPP事例等が試金石となり、空港を管理する州や地方政府において民間参画の是非が活発に議論され、最後のフロンティアと呼ばれる米国において多くの民間参画プロジェクトが興隆していくかどうか、引き続き注目していく。

#### ◇コメント

花岡 伸也 東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系 教授



#### 1. 空港民営化の目的と特徴

空港民営化の世界的な権威であるアン・グラハム教授によれば、空港民営化は以下の6点を目的とされている。

1. 効率性と実績の改善
2. 新しい投資資金の供給
3. 運営の質の改善と多角化の促進
4. サービスの質の改善
5. 公共部門の歳入増加
6. 公共部門の影響の縮小

2000年代の空港民営化の特徴として、当初の株式買収や所有権も含めた民間移転から所有権を持ちつつPPPによって政府関与を拡大していく手法が拡大傾向にあると言える。

また、オペレーター・投資家の多様化とグローバルオペレーターの海外展開が増加している。

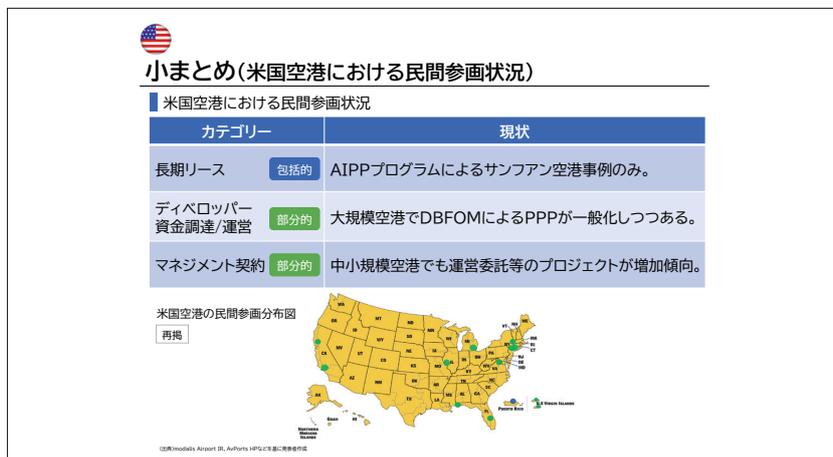
複数空港をグループ化した民営化も増えており、日本でも北海道の7空港事例でも見られる。

経済規制の妥当性の観点からも、規制緩和による競争促進をどう考えていくか議論が活発化している状況である。

#### 2. 日本の空港民営化

日本の空港民営化においては、「空港運営の民間委託」という呼び方に統一され、エアサイドとランドサイドを民間が一体経営する方式をとっている。

2023年時点で、国管理空港として6件のプロジェクトが民間によって既に運営されている。また、新潟、大分、小松空港でコン



米国空港における民間参画状況

セッション導入に向けた手続きが開始されており、日本でも空港の民間委託が広がっている。

## ■ディスカッション（第2部）

冒頭に花岡教授から萩原研究員への質問と、それに対する以下の回答が行われた。

**Q**：米国の空港運営には多様な財源がある。見込み収入と費用にギャップがあるとのことだが、今後も地方債やAIPでカバーできるのではないかと。

**A（萩原研究員）**：これまでも米国空港のインフラニーズに対しては、AIPやPFC等による収入だけでは賄いきれていなかったところ、パンデミックやインフレ・人手不足・資材高騰等により状況は悪化している。インフラ投資雇用法による政府の補助金もコロナ禍の損失額（400億ドル強）の半分程度しか補填できていない状況であり、地方債もすでに借入限度額に達している空港もあるとされている。また、AIPによる連邦政府の補助金はターミナルプロジェクトには充当できない制約があり、パンデミックによる旅客減少でPFC収入が激減した多くの空港でPFCを原資とする事業が先送りされている状況である。これらの状況から、米国空港の収益見通しは先行き不安定な状況と言える。

**Q**：そもそも民間参画のニーズがないのか、或いはAIPPに魅力がないのか、どちらがより本質的な問題と言えるか。

**A（萩原研究員）**：世界的に空港民営化には依然として高い関心があり、グローバル空港オペレーターの動向から見ても明らか。特に米国では、過去のAIPPプログラムや直近のヴァージン諸島のPPP事例からも高い民間ニーズが伺える。これらの理由から、様々な制約があるAIPPに魅力がないと言える。

**Q**：サンファン事例は、米国の海外領土のため地方債を発行するのが容易ではないのか、あるいはAIPの対象外となっている可能性はあるか。

**A（萩原研究員）**：まず、AIPは助成対象となっているが、地方債の発行が容易でないかどうかについては現時点で回答を持ち合わせていない。ただし、同案件におけるプエルトリコ政府の事前調査結果等から、長期リースによる民営化が最善と結論づけられた結果として2013年から民間が参画したものと考えている。

**Q**：大規模空港のPPPで、DBFOM（Design Build Finance Operate Maintain）が活用されている点は興味深い。数あるPPPスキームの中でDBFOMが選ばれている理由は何か。

**A（萩原研究員）**：地方政府等の公的機関の目線からすれば、公共インフラである空港を完全に民営化（長期リース）することなく、大規模プロジェクトに伴う財務・開発リスクを民間パートナーに移転すると同時に、民間のイノベーションと投資も取り入れることが可能な点が最大の理由ではないかと考えている。

続いて、コーディネーターである運輸総合研究所の屋井所長、花岡教授、萩原研究員の間でのディスカッションと、参加者からの質問への回答が行われた。概要は以下のとおり。

### 【屋井所長】

米国の空港民営化が行われていない状況はある一方、道路などの空港以外では民営化が一定程度進んでいる。空港に限らずという観点で言うと、米国の民営化についてどう考えているか。

### 【花岡教授】

道路等の他のインフラでいえば米国では民営化が進んでいる印象がある。一方で、空港で民営化が進んでいない点については、歴史的に地域が強く関与してきたものが残ってしまっているというのが理由としてあるかもしれない。その歴史的な部分が新しいものを生み出すときにやや足かせになっているのではないかと。アジアと中南米の空港は元々資金難からの民営化が多いが、欧州の場合は英国のサッチャー政権の流れが広がって割と政治的な背景が大きかったものとするが、米国はそうならなかったという状況だと見ている。

### 【屋井所長】（WEB視聴者からのご質問）

米国ではもともと民間に対する信頼が厚いと思うが、欧州と比べて空港民営化が進まない理由として、市や郡などの自治体が空港を管理している中で、その地方自治体が空港運営に民間を関与させたくないからではないだろうか。なぜ欧州と比べて米国の地方自治体が空港に関与したいのか、理由があるとすればどのようなものか。

### 【萩原研究員】

規模が小さい地方自治体においては、空港の収入がその自治体の収入の大きなウェイトを占める場合があると考えており、その収入源を民間事業者へ渡すこと、住民の理解も含めて民間参入に対する不安の方が勝ってしまうのではないかと考える。ただし、AIPPの過去事例からは、セカンダリー空港等の小規模空港が手を挙げている傾向が見られ、財政がひっ迫しているような自治体においては、民間資本に活路を求めるような傾向もあるとみており、コロナ禍以降で厳しい財政事情にあるような自治体からは今後ゆるやかにAIPPに手を挙げるような部分も出てくるものと考えている。

### 【屋井所長】

萩原研究員が言及した小規模空港では民間資本が求められているかもしれない一方で民間事業者から見ればよほどのスキームでないメリットがなくミスマッチがあると思う。一方で、米国の大空港は市が運営している場合が殆どで、社会インフラとして収益性だけでなく地域の財産を歴史的に作り上げてきたという思想・プライドを強く感じる場所である。米国空港の特殊性といえるこのあたりの重要性について引き続き研究してもらいたい。

### 【屋井所長】（WEB視聴者からのご質問）

米国空港の部分的な民営化が進んでいくことで、実質的に包括的な民営化とほぼ変わらない状態にもなり得るものと考えているが、部分的な民営化が進んでいった場合に、それが包括的な民営化に近いものになっていくか見解はあるか。

### 【萩原研究員】

部分的な民営化で紹介した中小規模の空港においては、マネジメント契約の中で空港経営も任せられるような案件もあり、実際に本発表で出てきたAvPorts社が関与している事例などにおいては、実質的に包括的な民営化とほぼ変わらない状況もあると考えている。

本開催概要は主催者の責任でまとめています。

当日の講演資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。  
<https://www.jttri.or.jp/events/2024/collo240820.html>

