

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION



➤ アメリカ航空産業の現状と今後の展望 ／米国の空港混雑問題とスロット調整方式

2020年1月30日

一般財団法人 運輸総合研究所

ワシントン国際問題研究所 坂本弘毅 高木大介

第1部

米国旅客航空企業の動向

目次

1. 旅客輸送の需給について

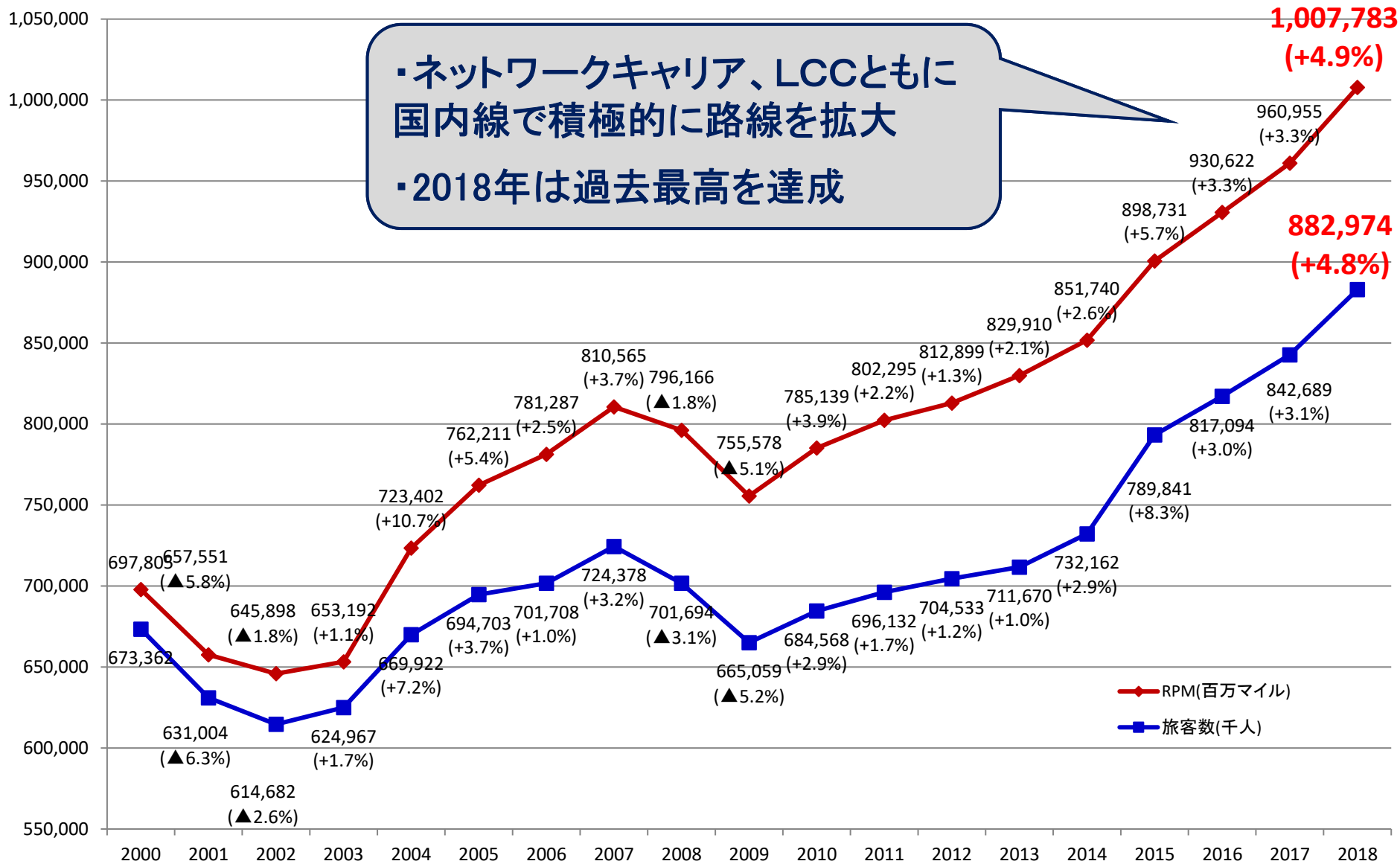
2. 航空企業の営業損益について

3. まとめ

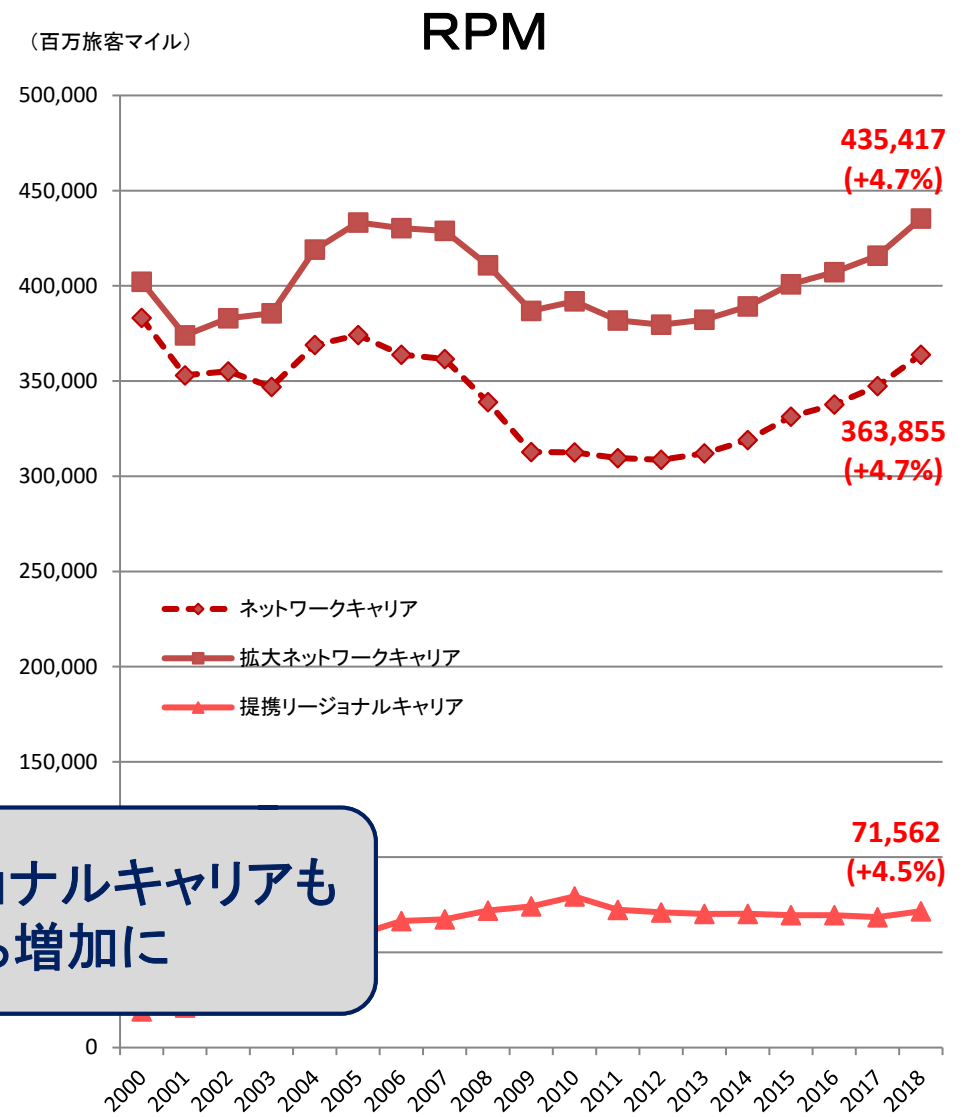
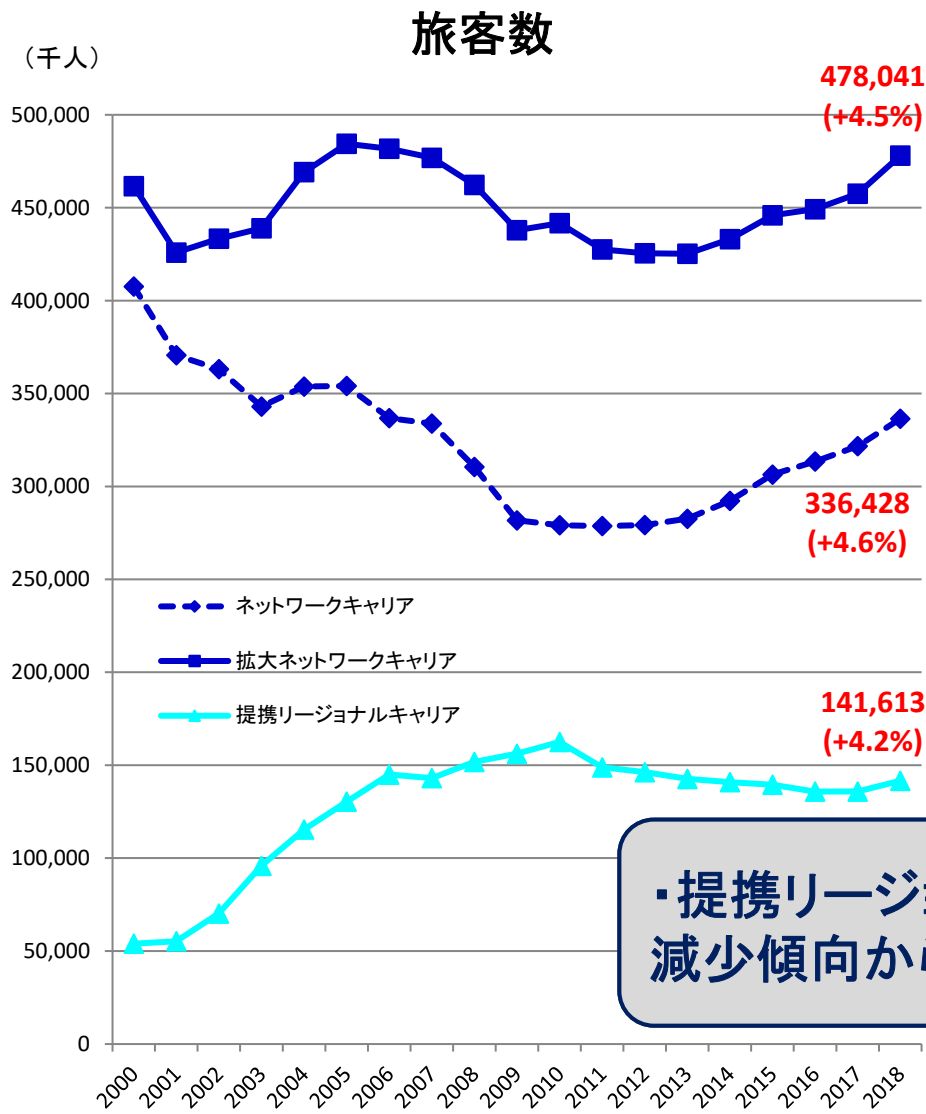
1. 旅客輸送の需給について

1-1 輸送需要 — 航空産業全体・全市場 —

(千人、百万旅客マイル)

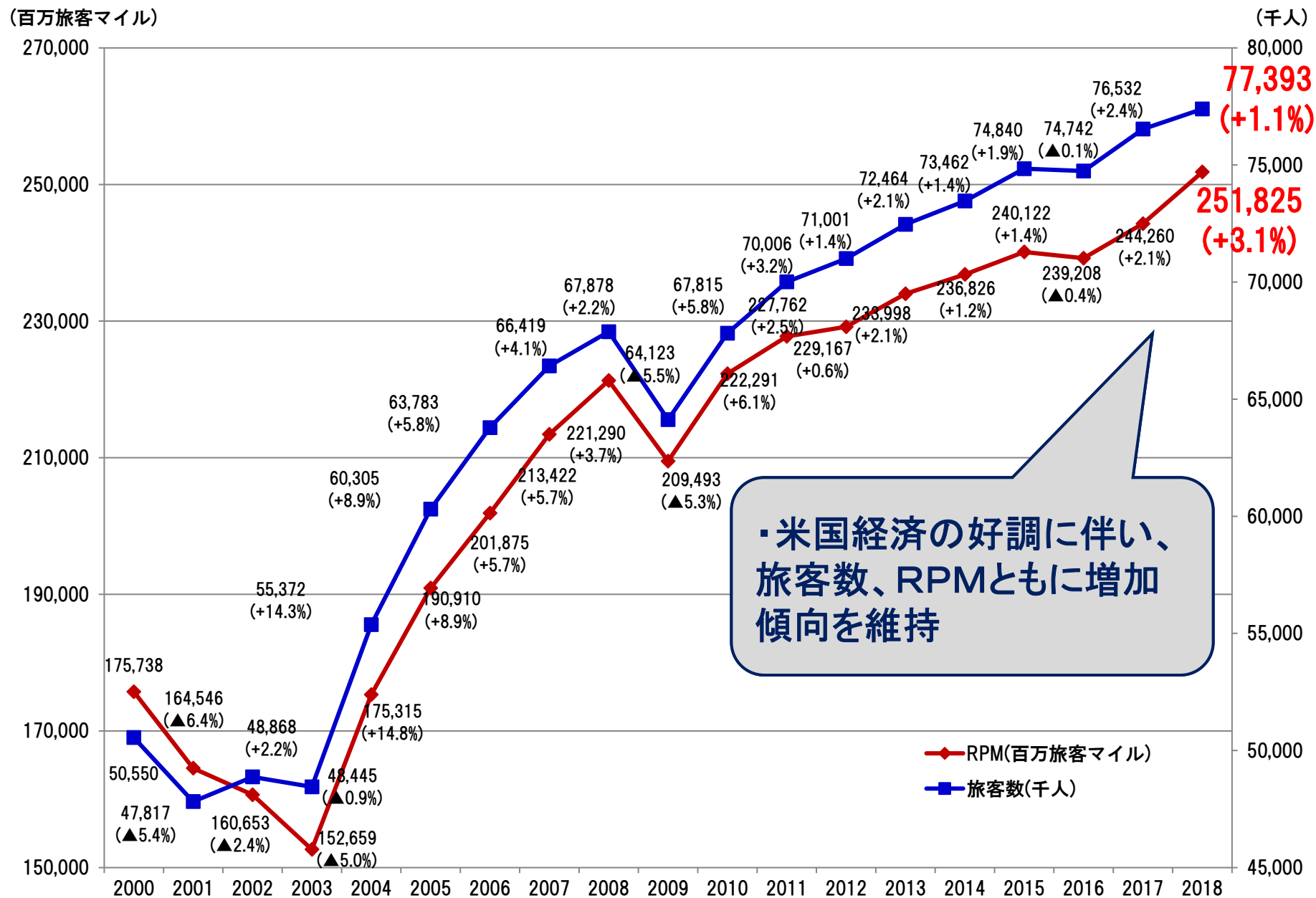


1-1 輸送需要 –ネットワークキャリア全体(国内市場)–

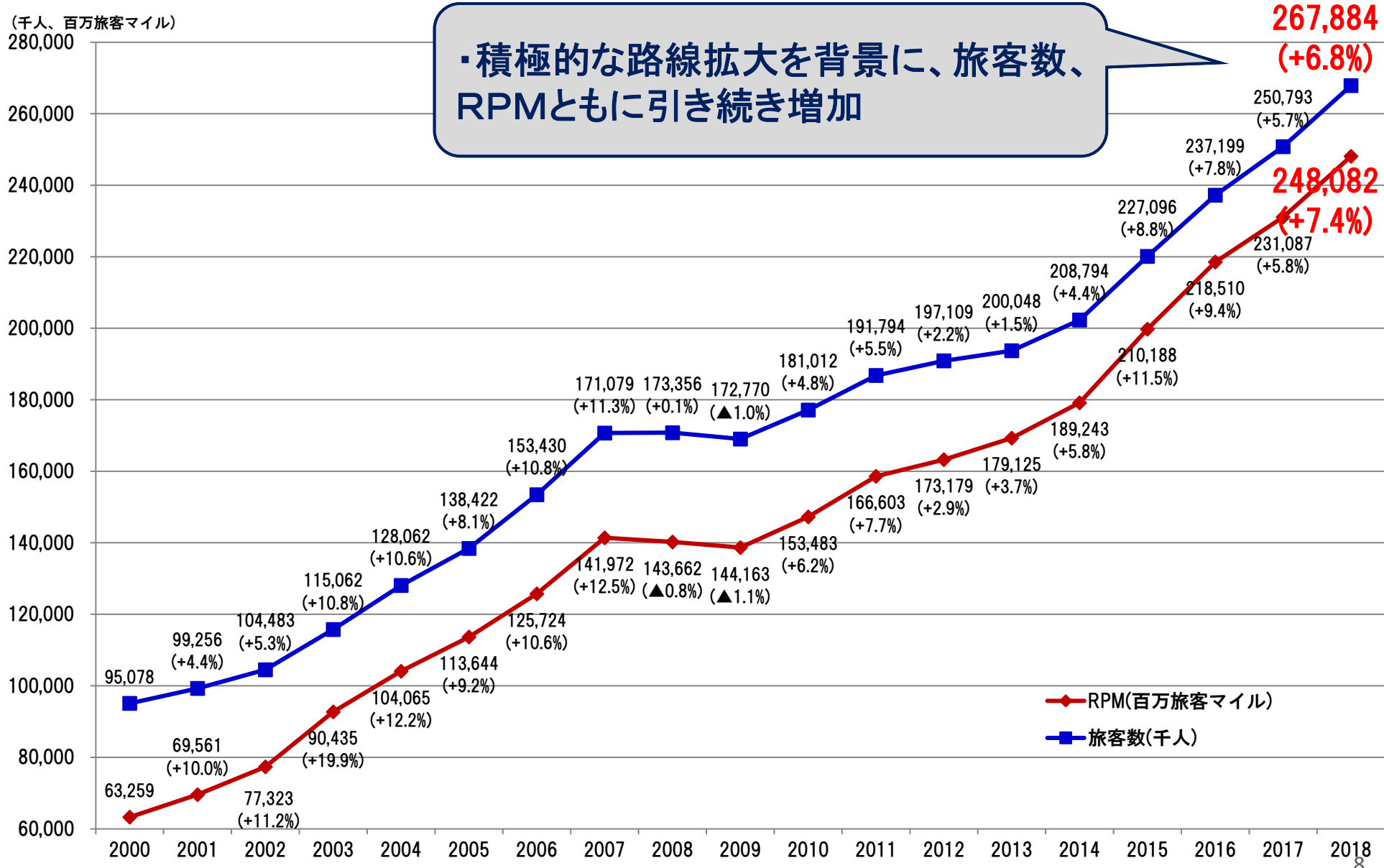


・提携リージョナルキャリアも減少傾向から増加に

1-1 輸送需要 —ネットワークキャリア全体(国際市場)—

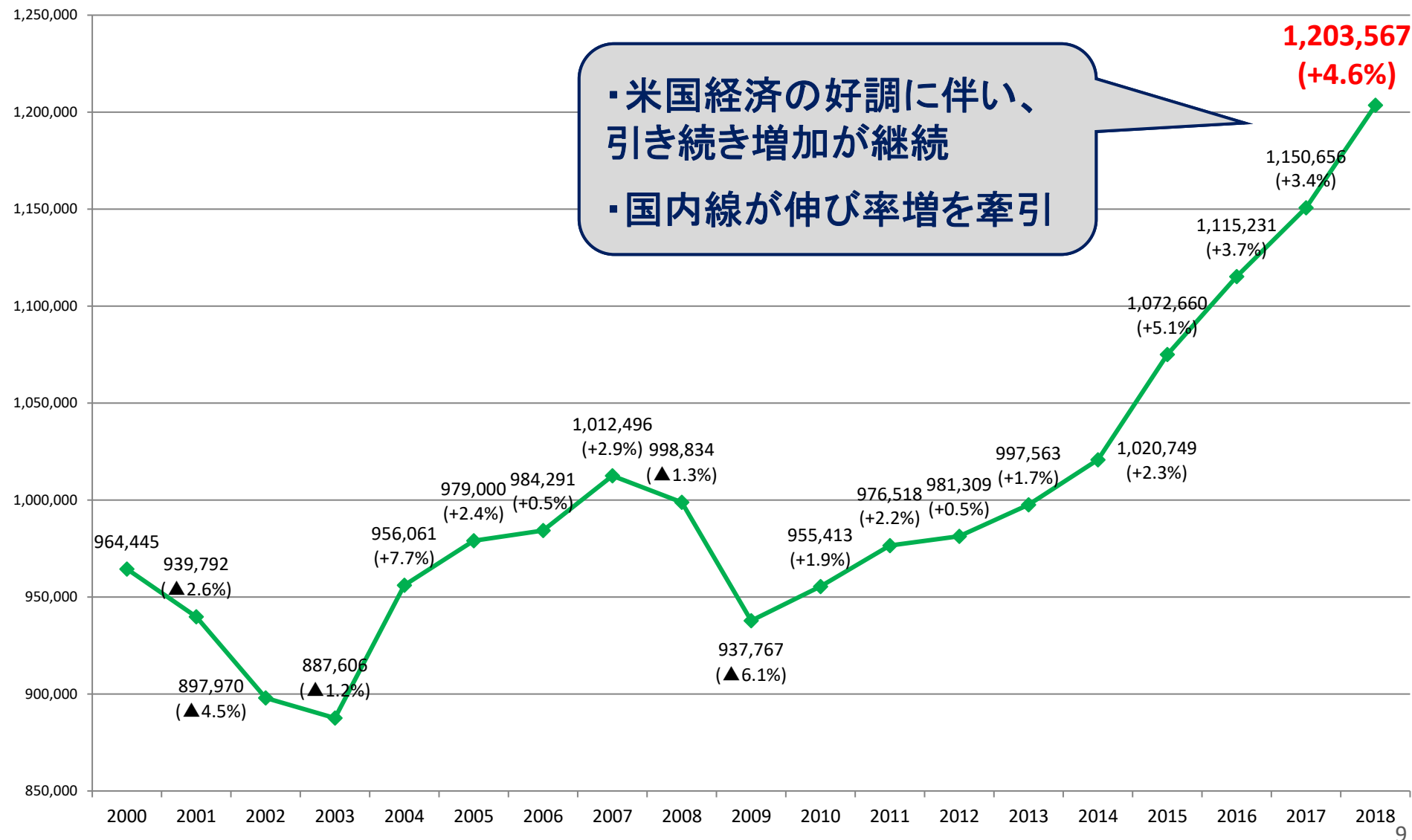


1-1 輸送需要 —LCC全体—



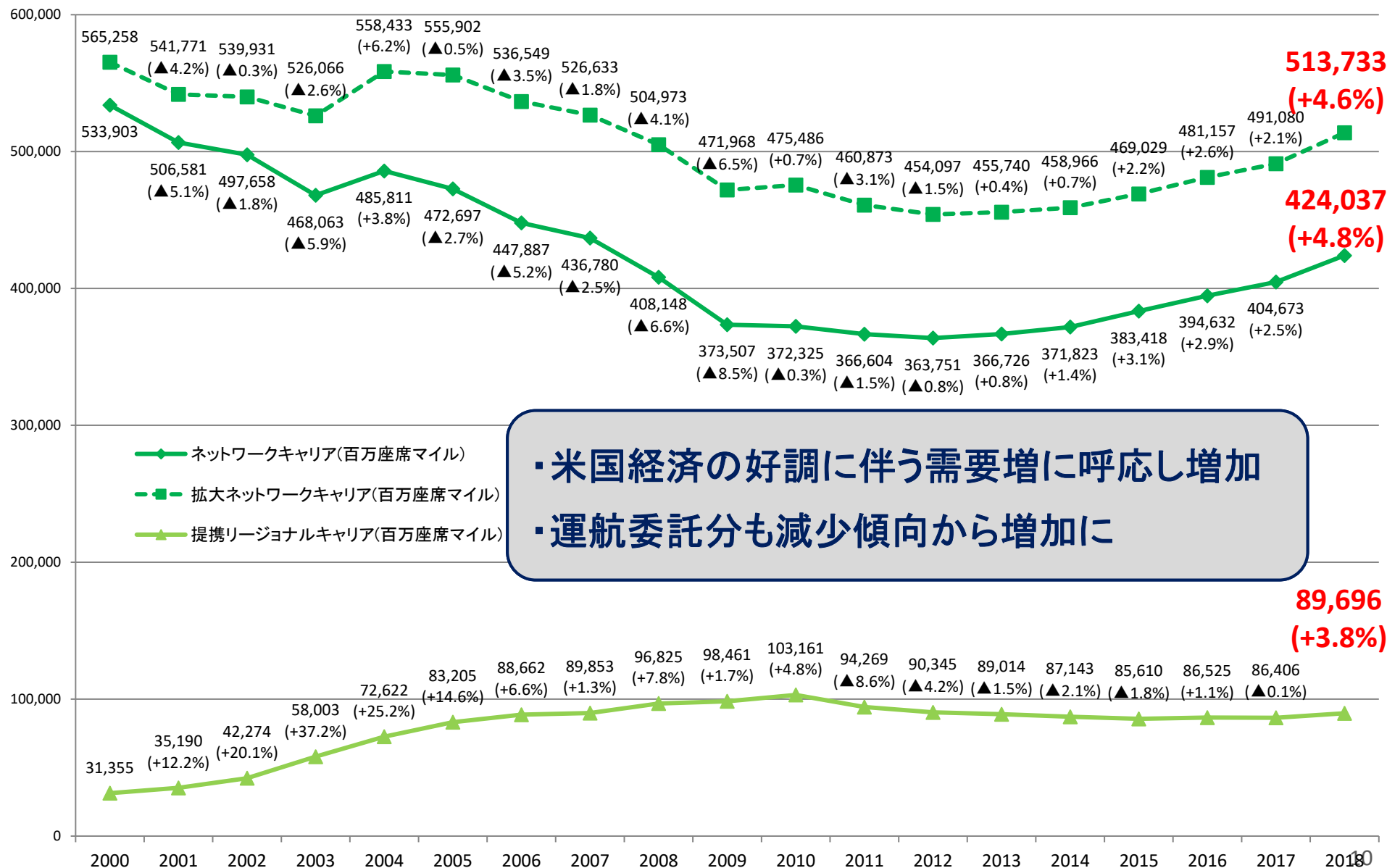
1-2 供給量 —航空産業全体・全市場—

(百万座席マイル)



1-2 供給量 —ネットワークキャリア全体(国内市場)—

(百万座席マイル)



- ・米国経済の好調に伴う需要増に呼応し増加
- ・運航委託分も減少傾向から増加に

1-2 供給量 —ネットワークキャリア全体(国際市場)—

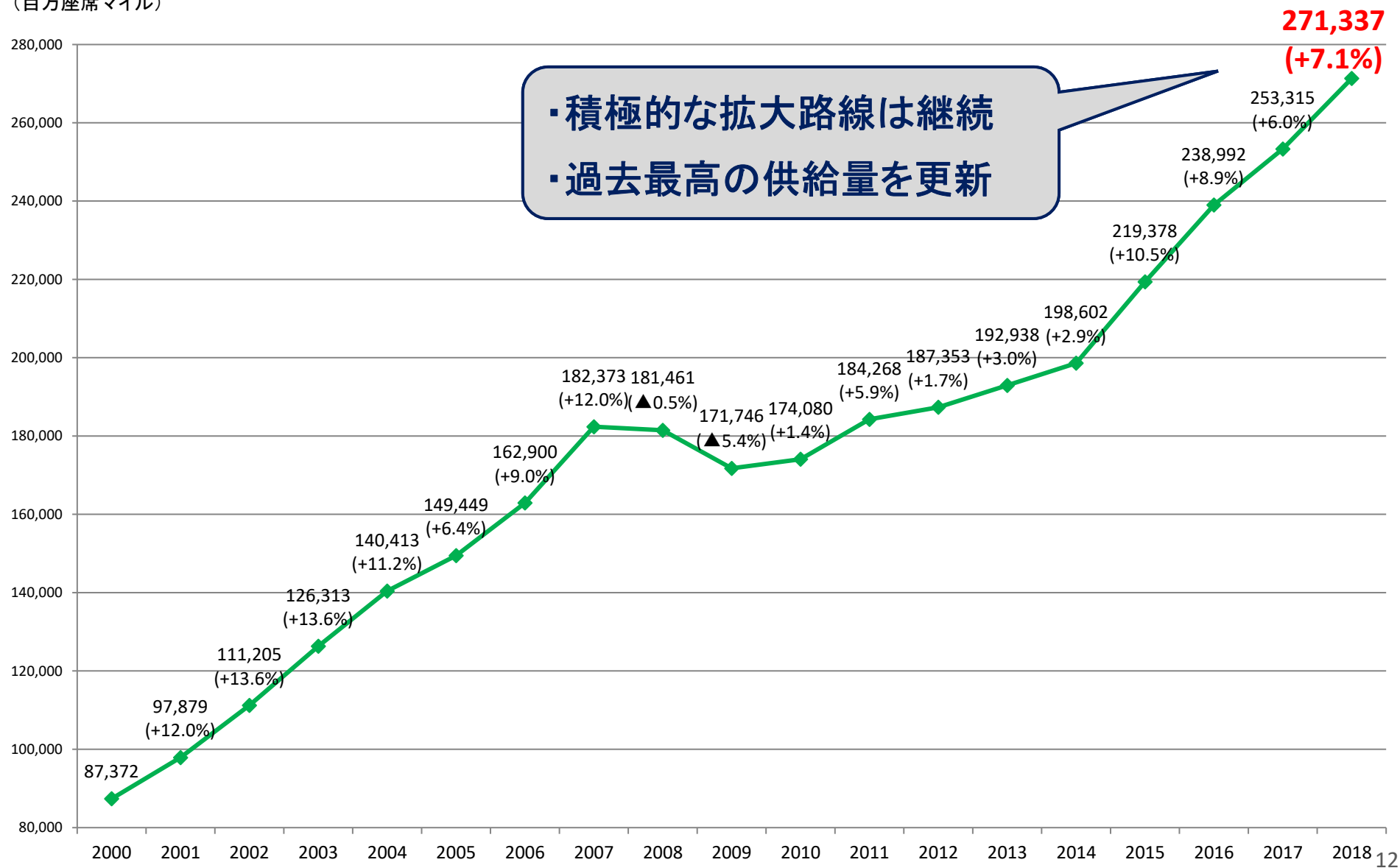
(百万座席マイル)



・国内市場やLCCに比べると
小幅ながら、増加傾向を維持

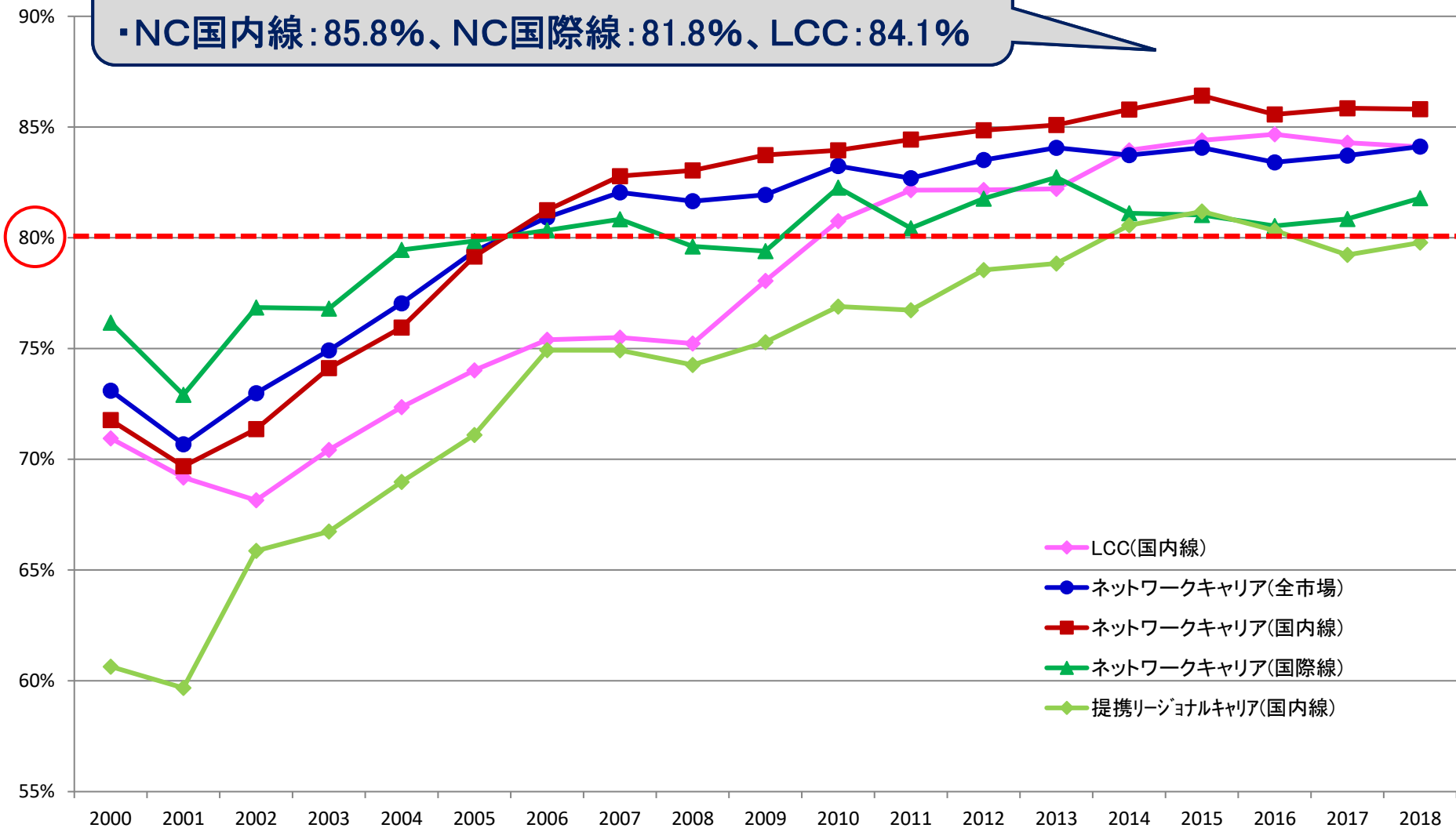
1-2 供給量 -LCC全体-

(百万座席マイル)



1-3 市場別ロードファクター

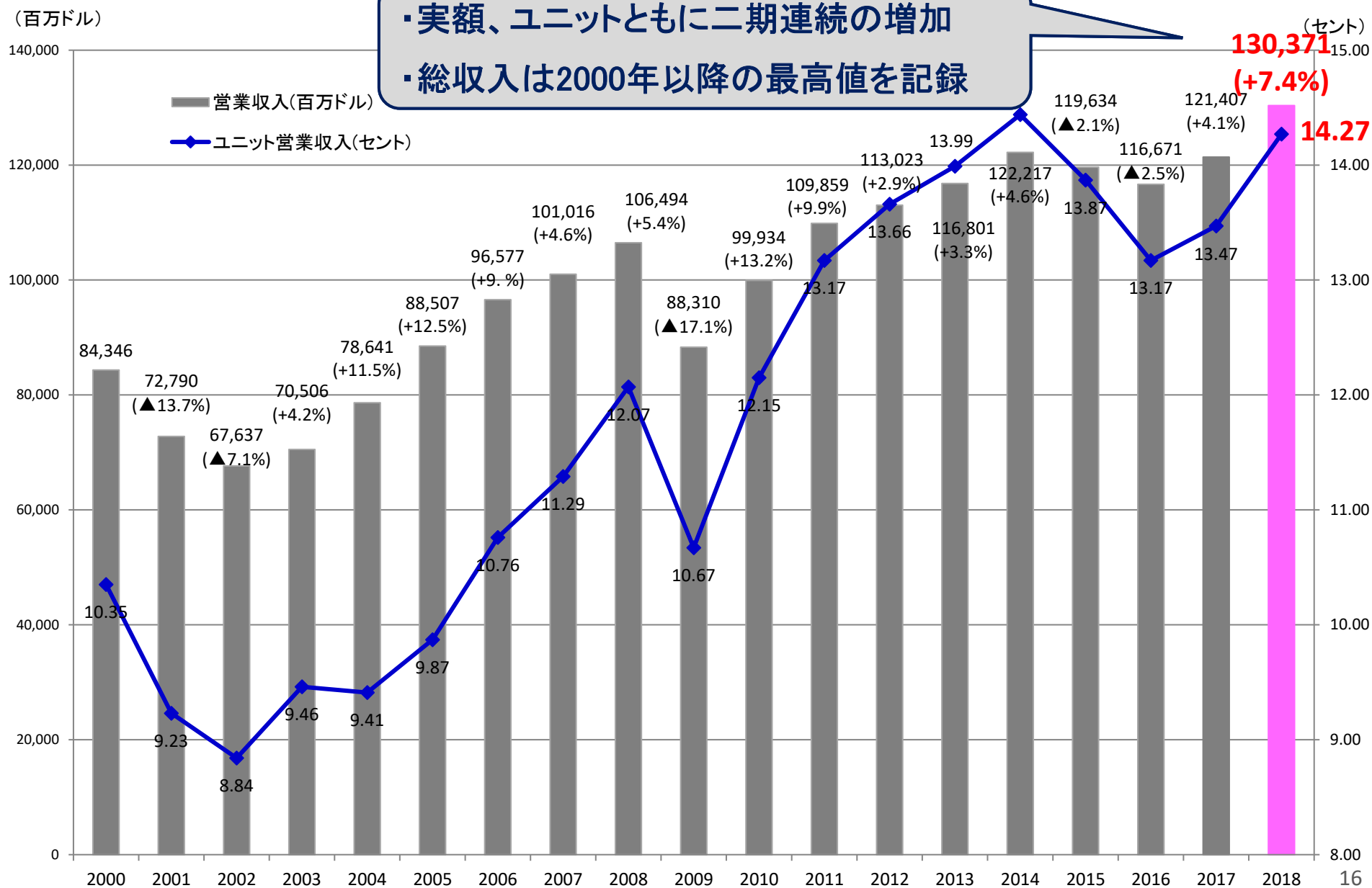
・ほとんどの市場で80%以上のLFを維持
 ・NC国内線: 85.8%、NC国際線: 81.8%、LCC: 84.1%



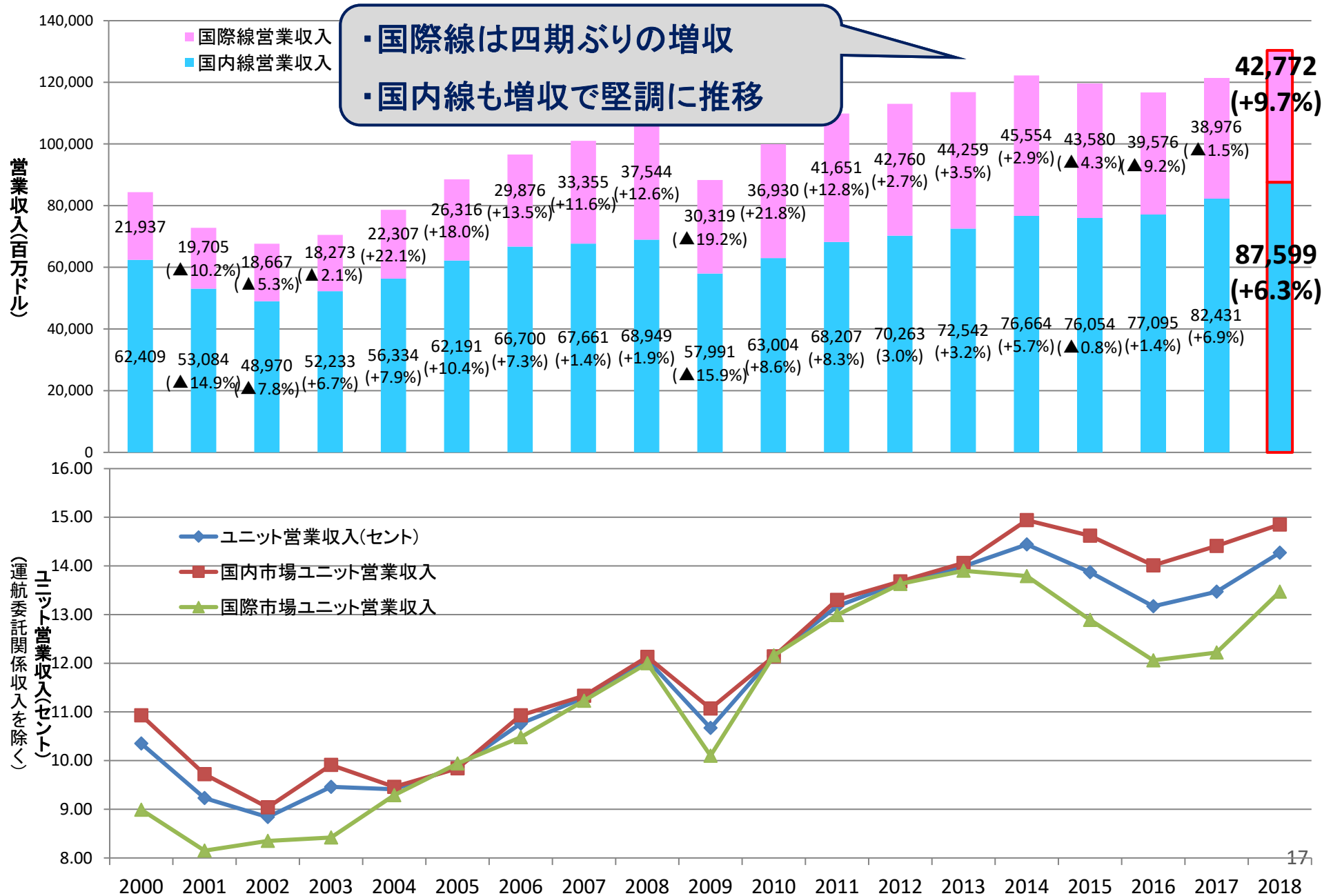
2. 航空企業の営業損益について

2-1 収入の推移と構造

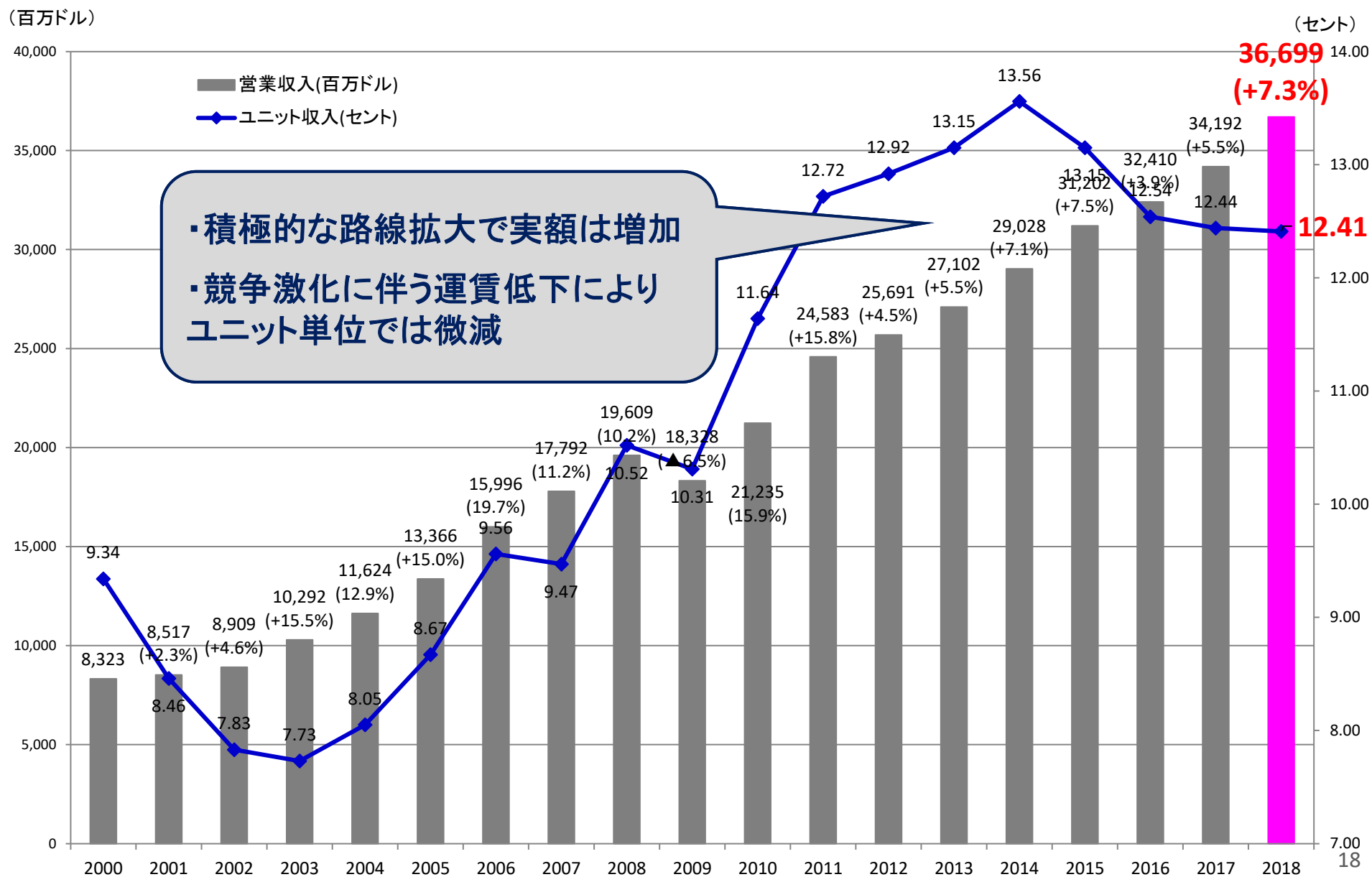
2-1 営業収入 —ネットワークキャリア全体①—



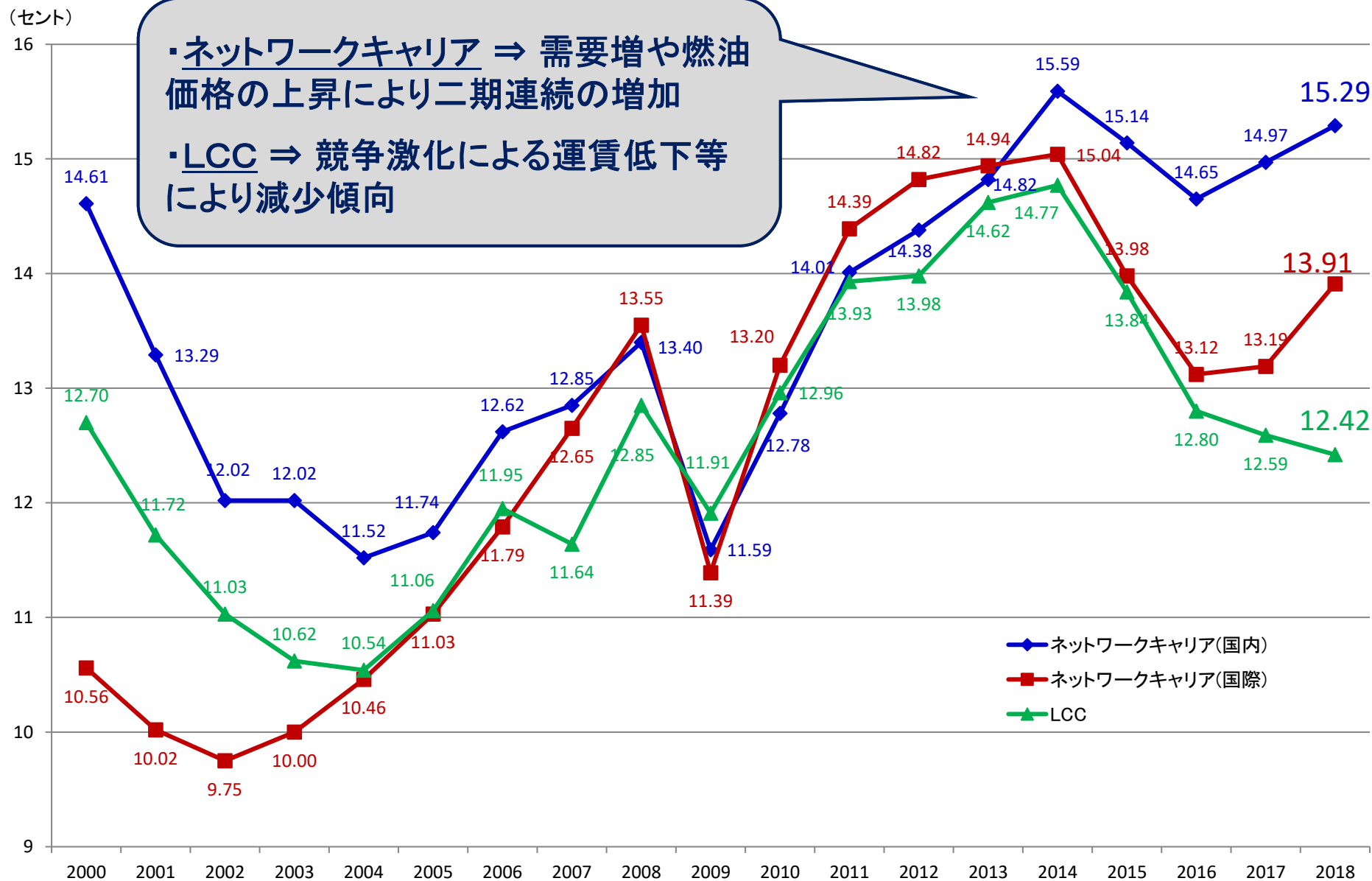
2-1 営業収入 —ネットワークキャリア全体②—



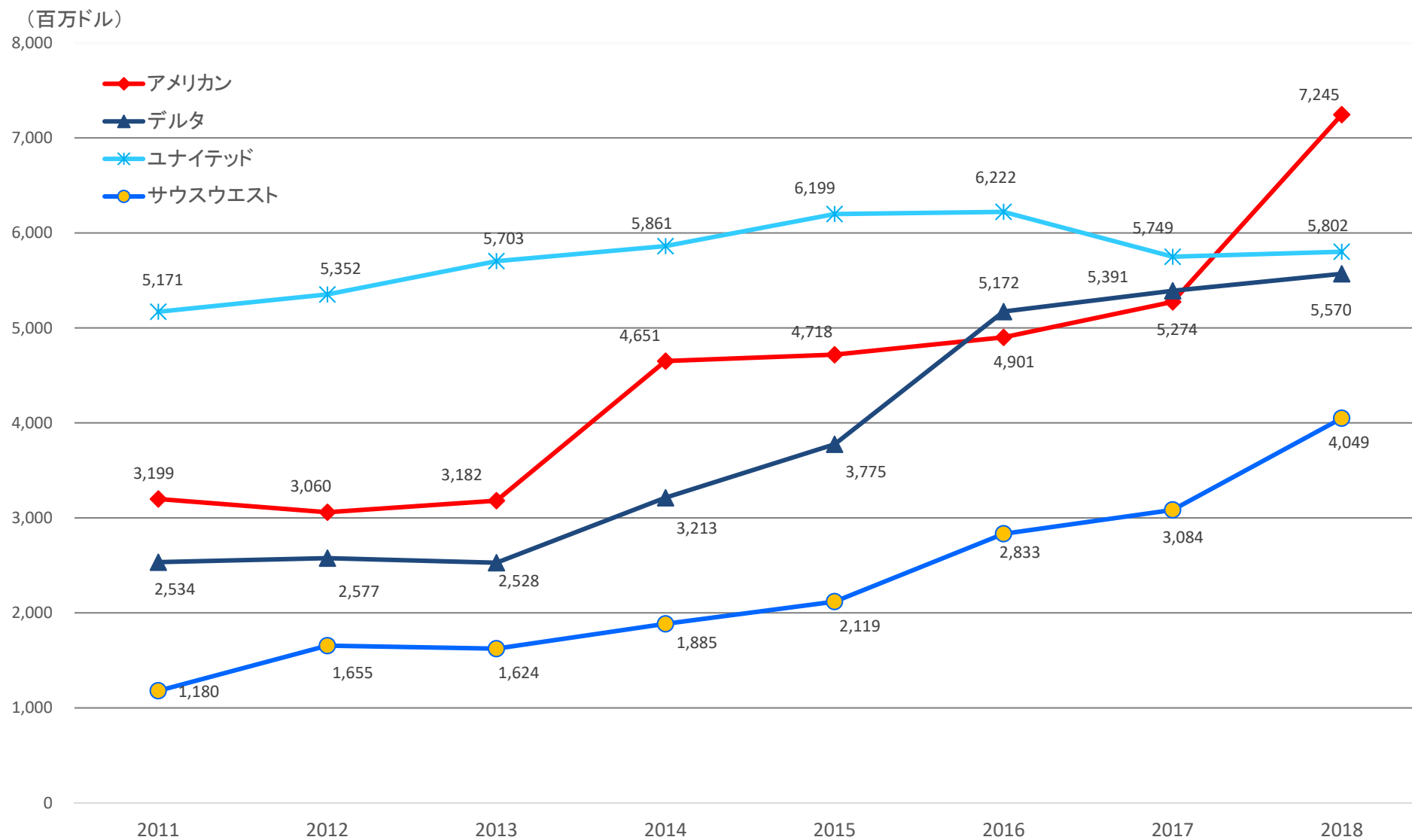
2-1 営業収入 -LCC全体-



2-1 イールド ―市場別―

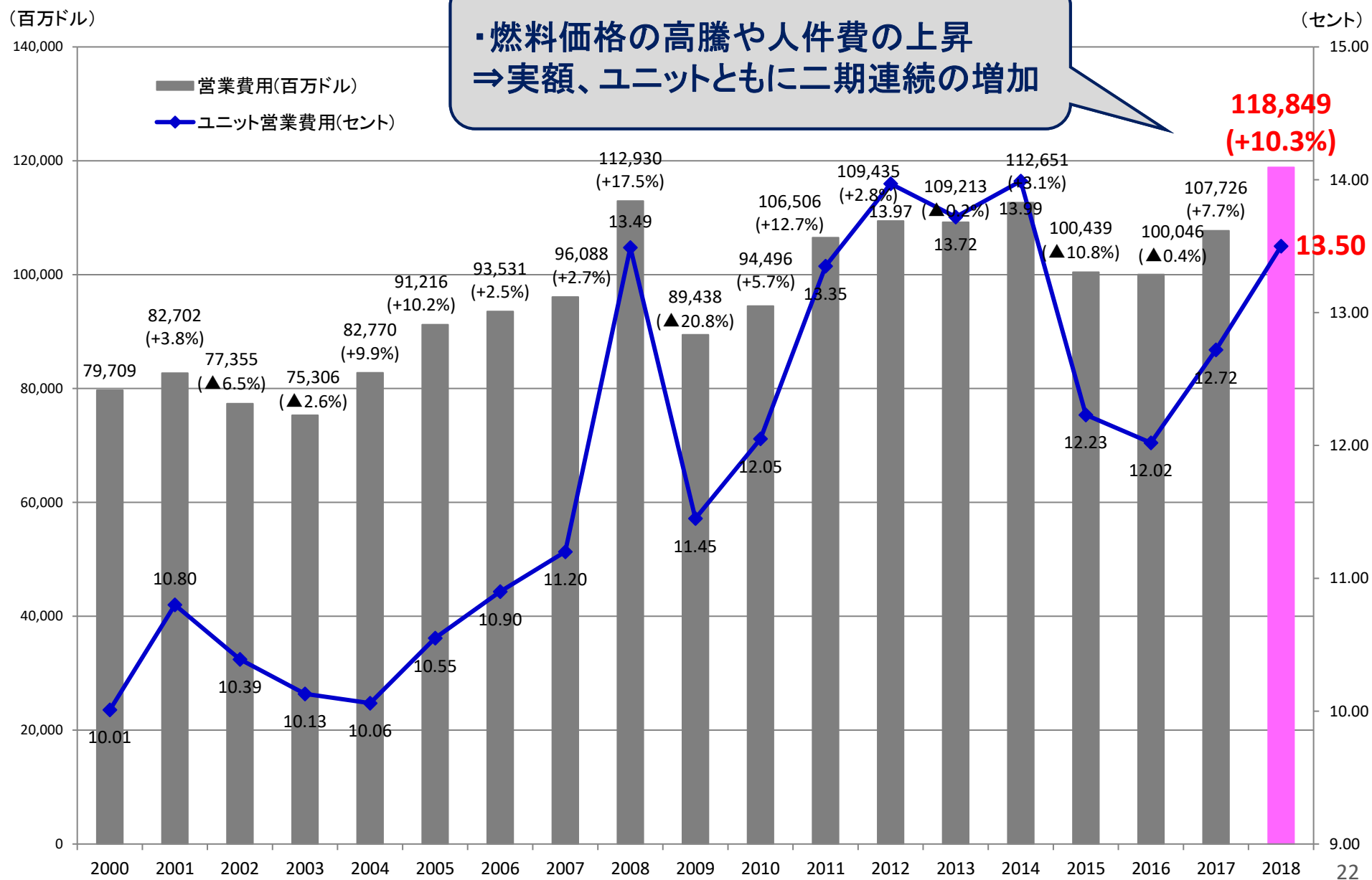


2-1 付帯収入の推移(ネットワークキャリア&サウスウエスト)

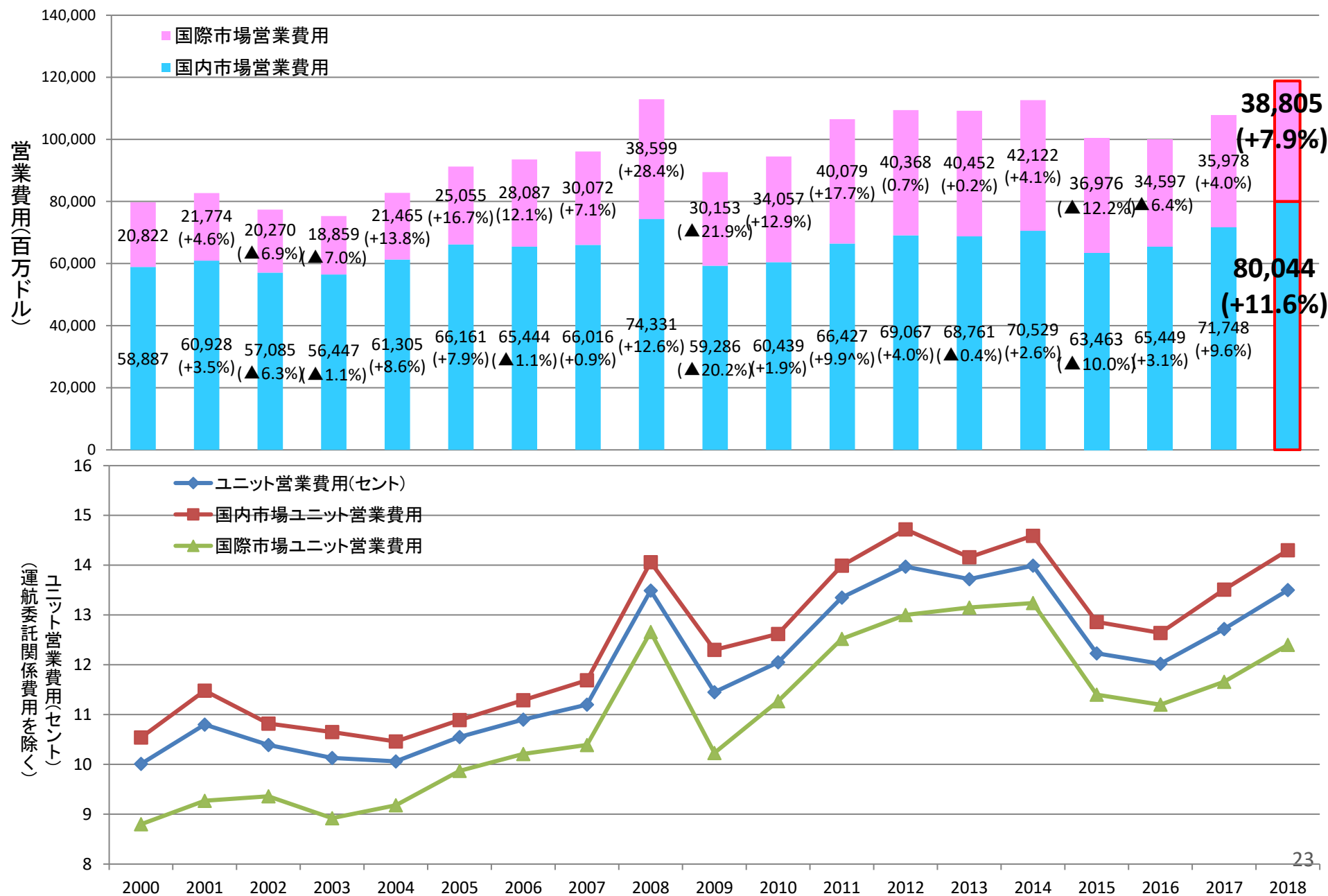


2-2 費用の推移と構造

2-2 営業費用 —ネットワークキャリア全体①—

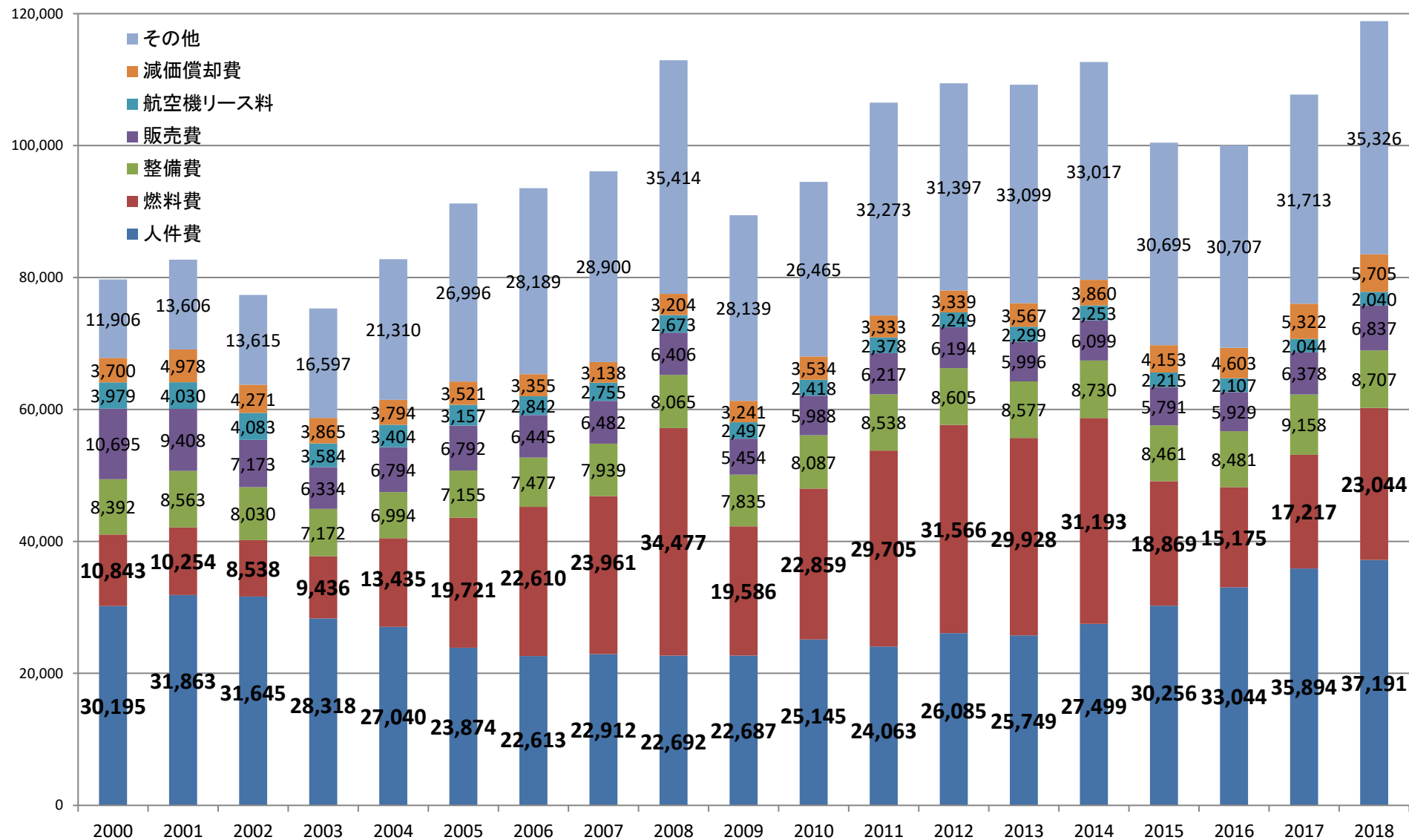


2-2 営業費用 —ネットワークキャリア全体②—

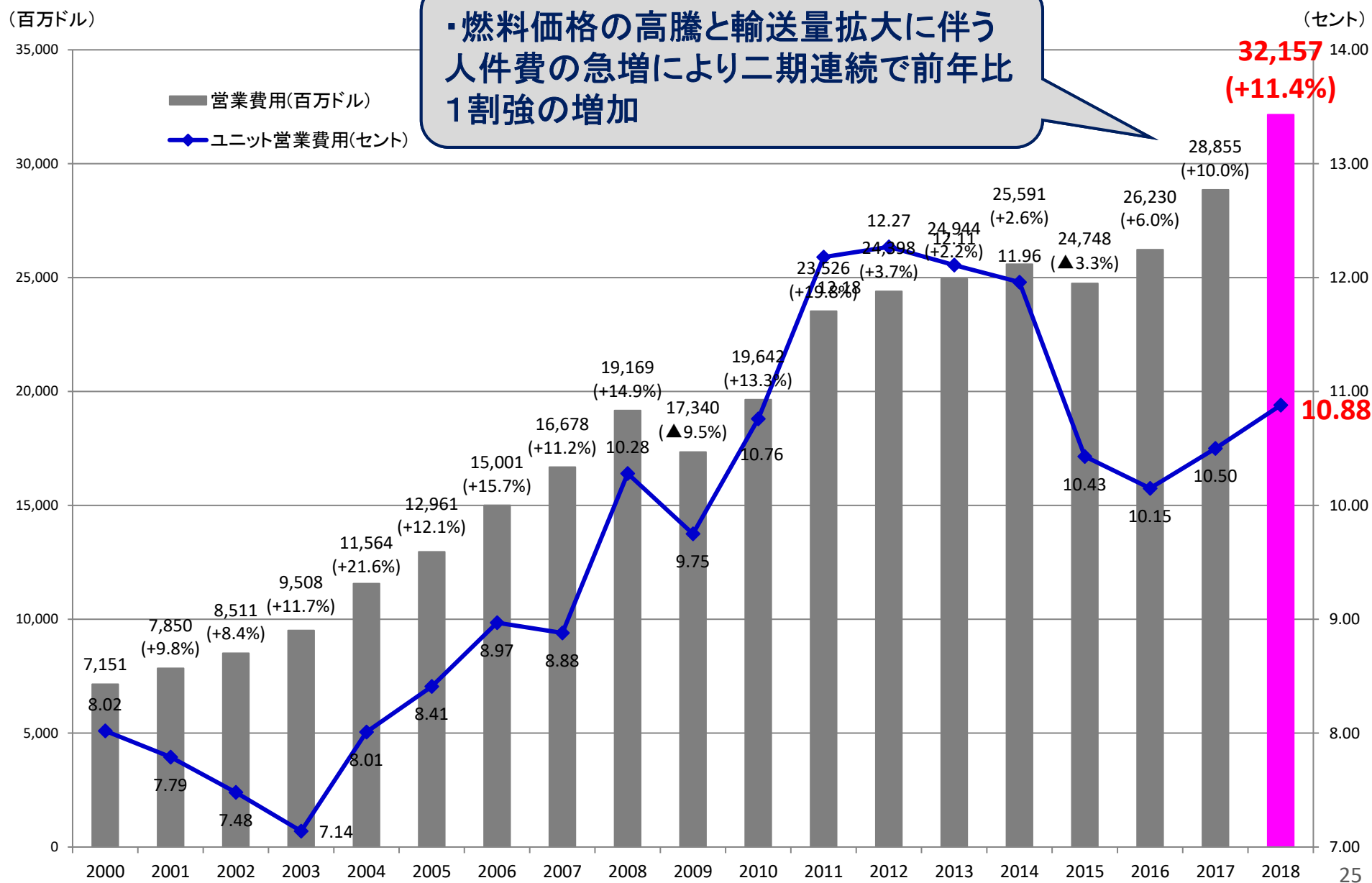


2-2 営業費用 —項目別実績額(ネットワークキャリア全体)—

(百万ドル)

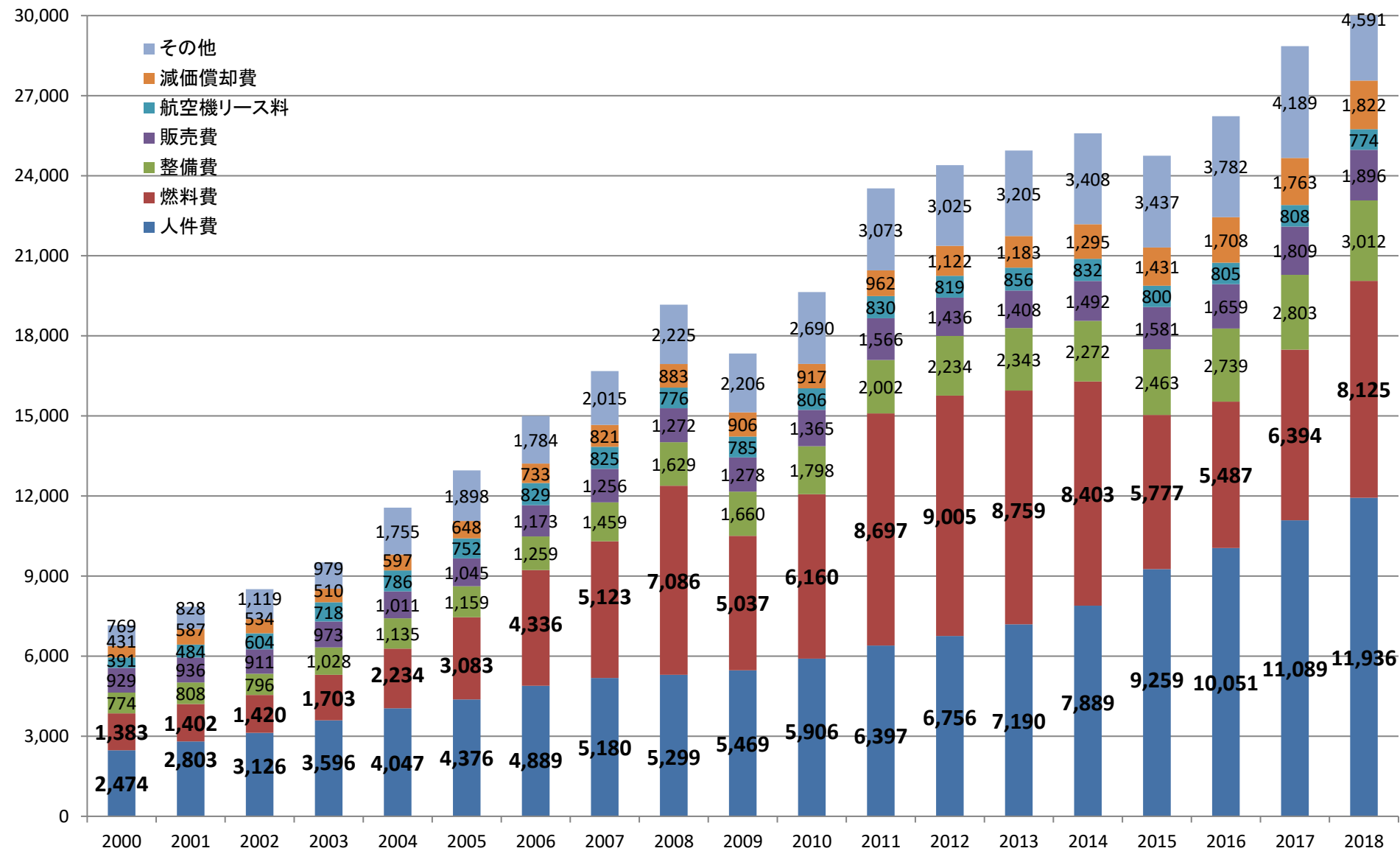


2-2 営業費用 -LCC全体-

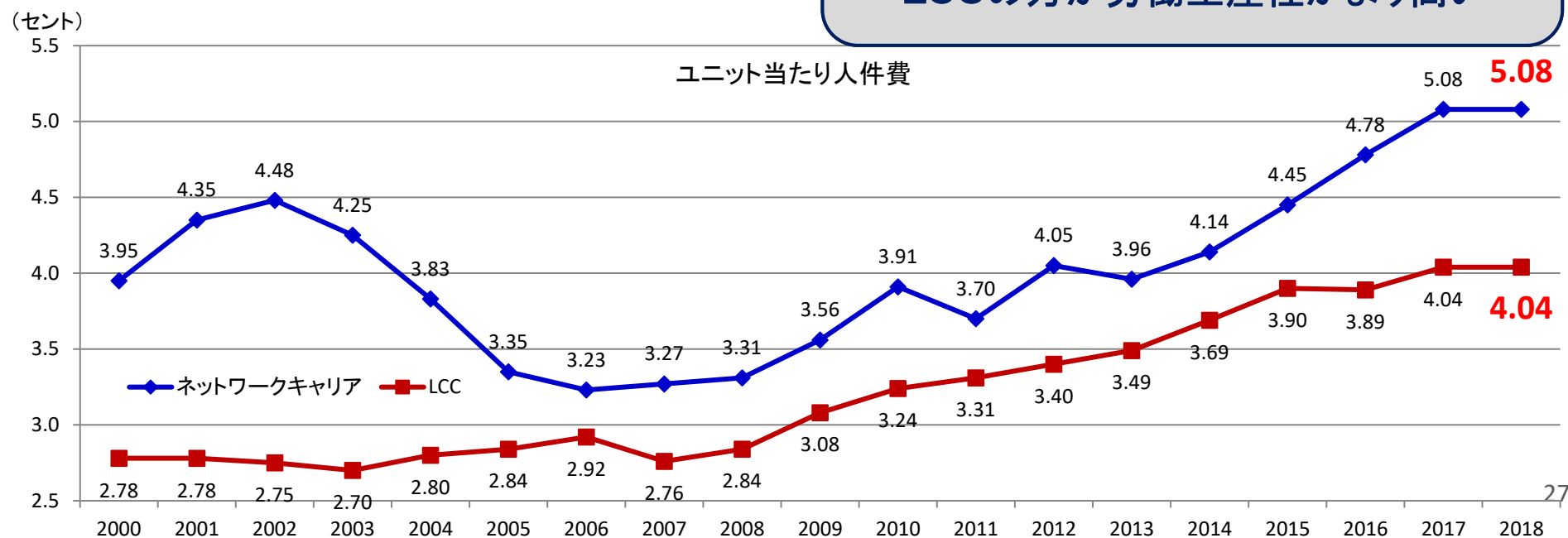
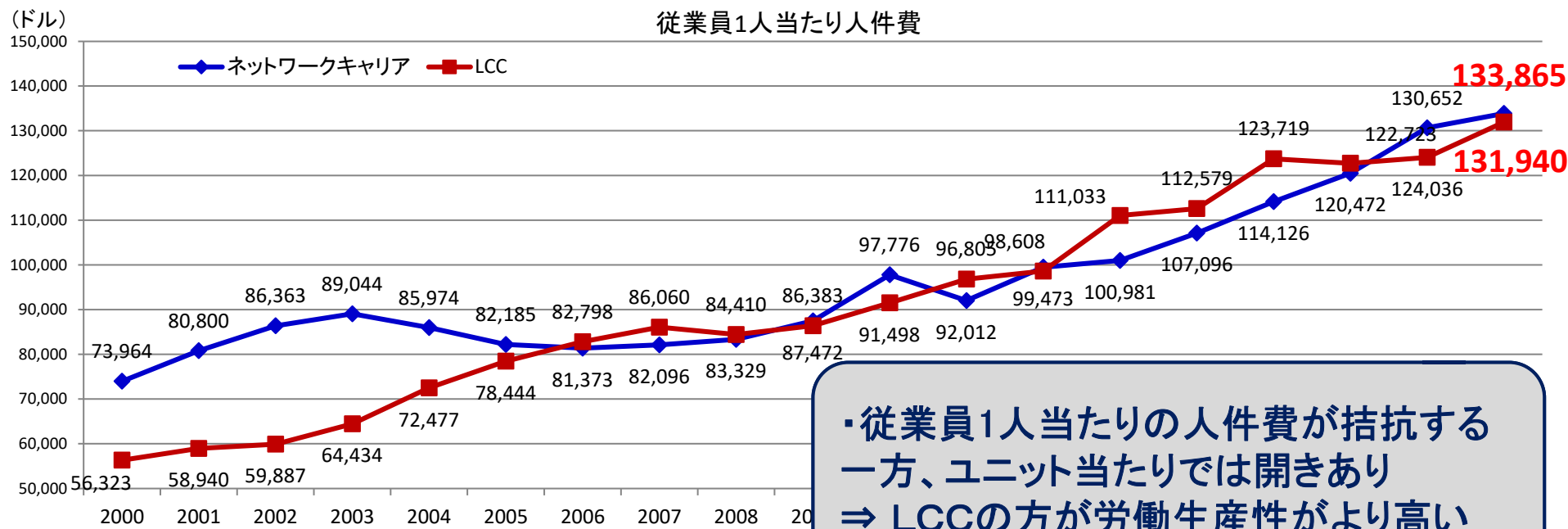


2-2 営業費用 —項目別実績額(LCC全体)—

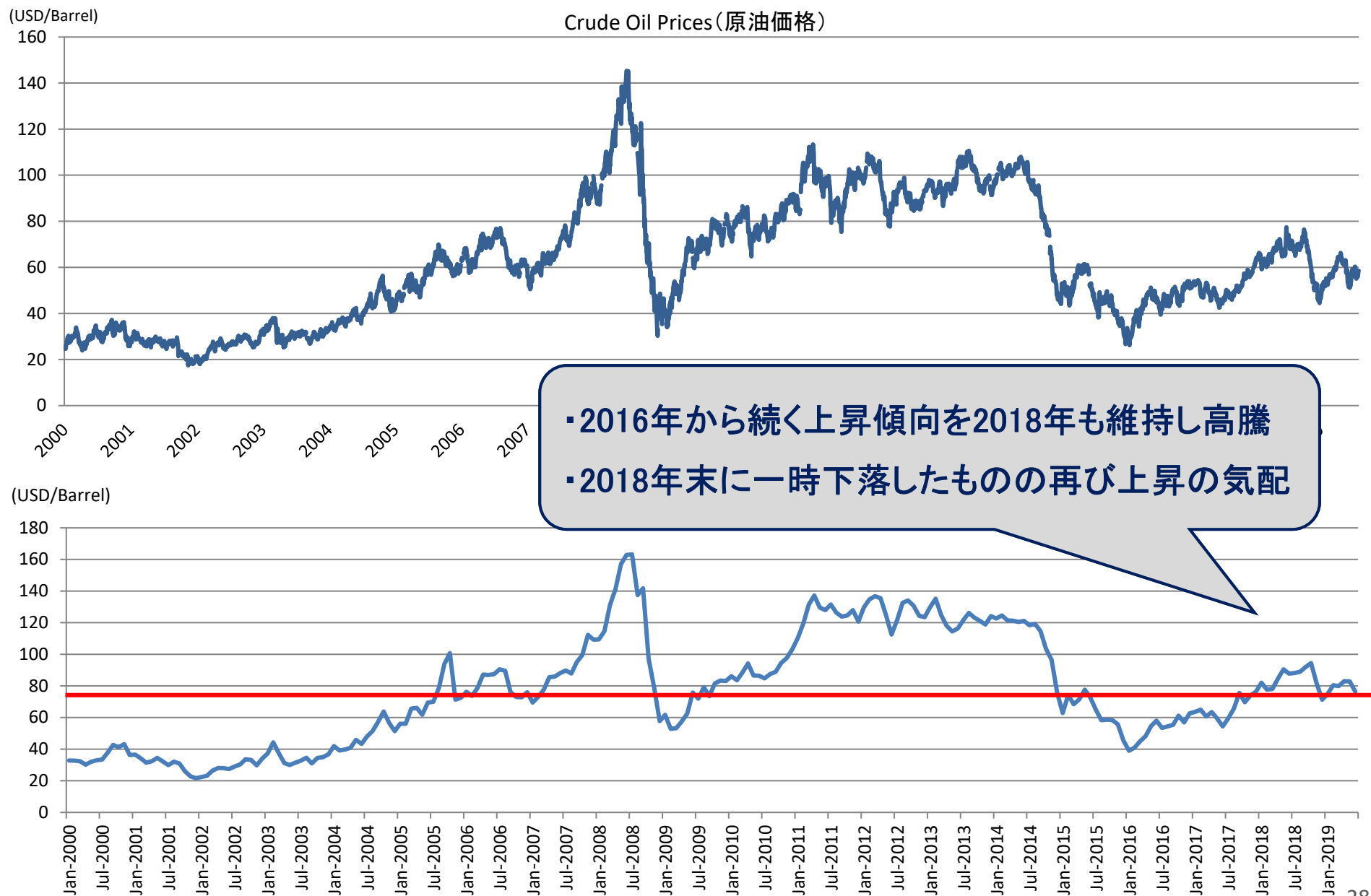
(百万ドル)



2-2 人件費 —従業員1人当たり・ユニット当たり—



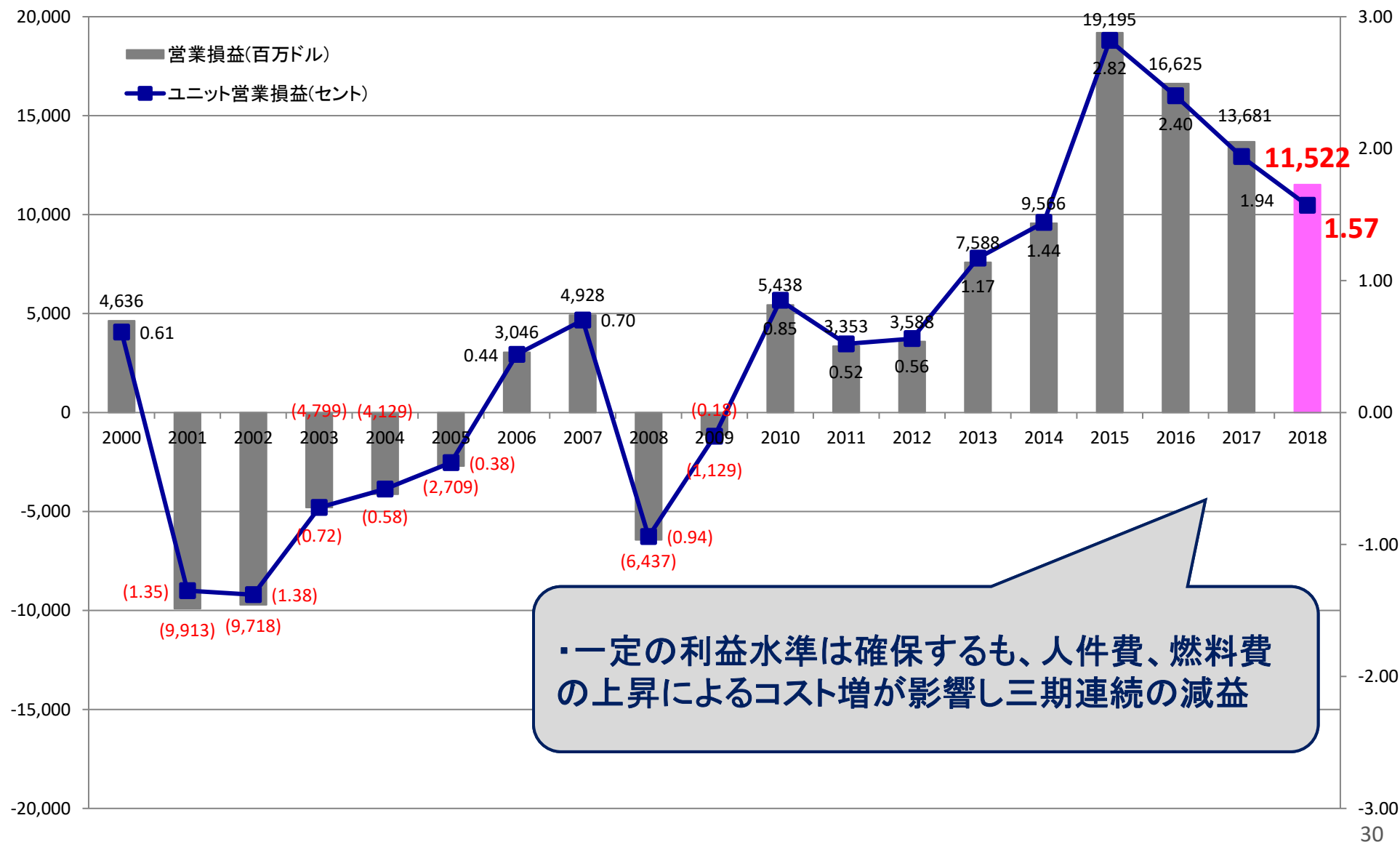
2-2 燃料費 —原油価格とジェット燃料価格の推移—



2-3 損益の推移と構造

2-3 営業損益 —ネットワークキャリア全体—

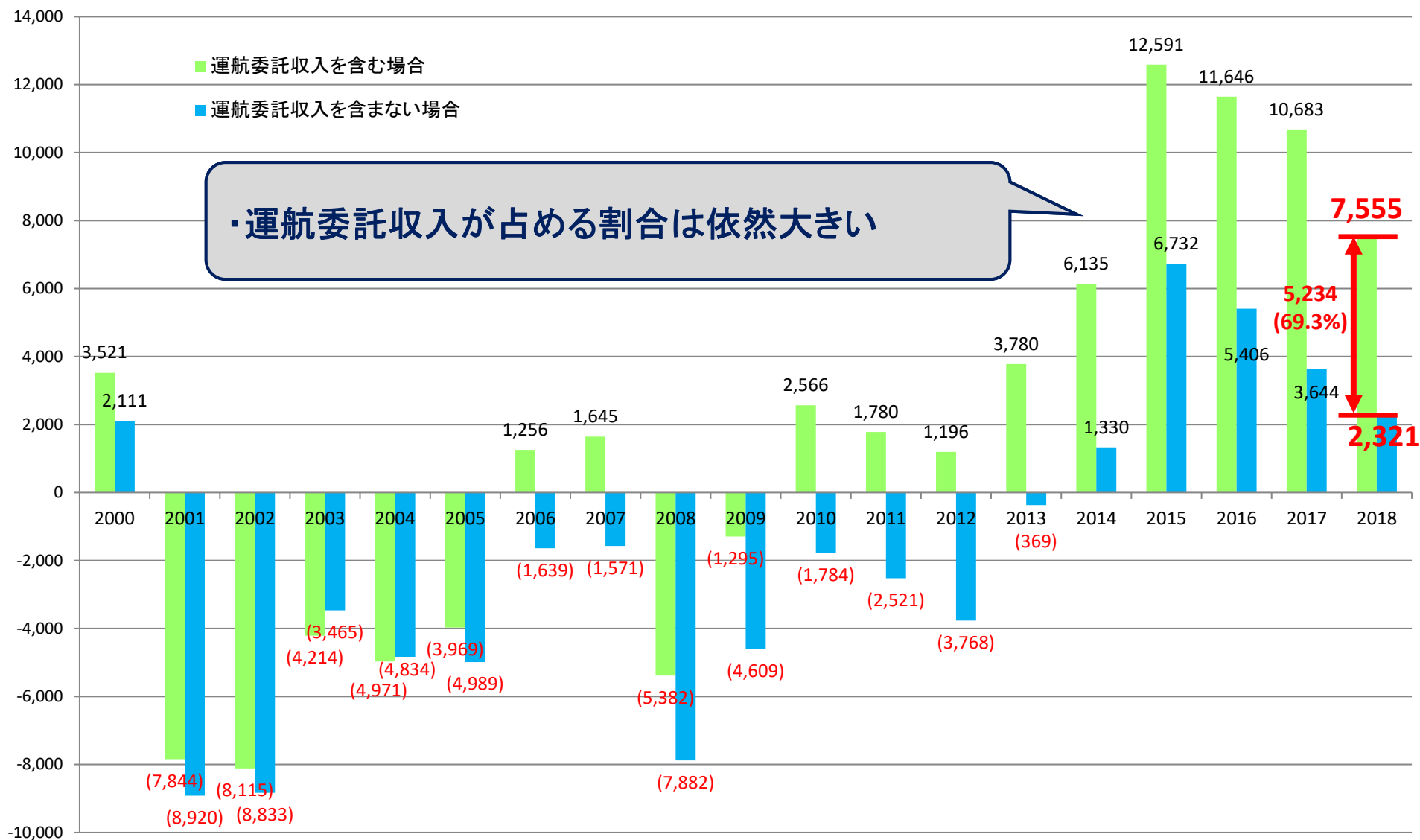
(百万ドル)



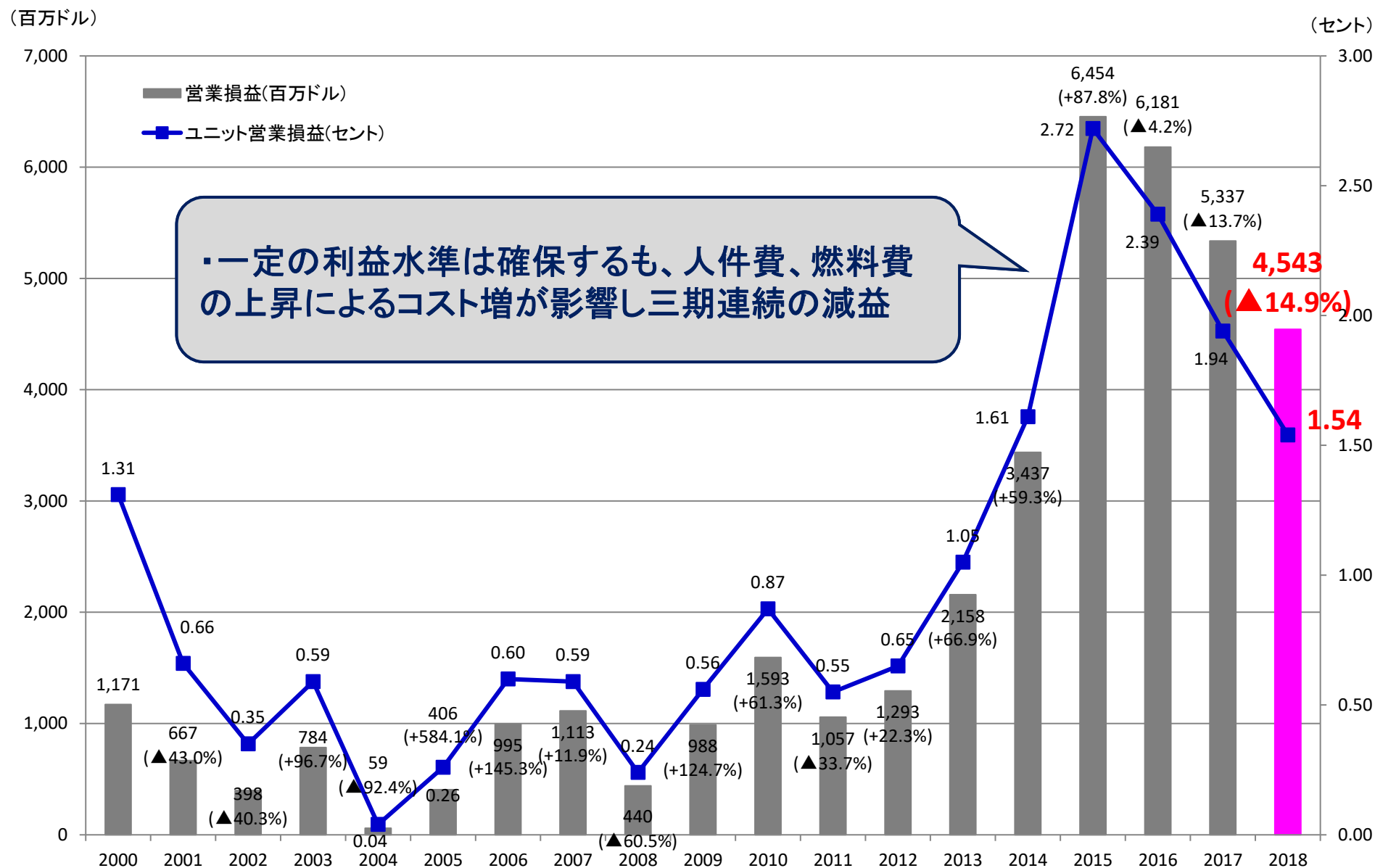
・一定の利益水準は確保するも、人件費、燃料費の上昇によるコスト増が影響し三期連続の減益

2-3 ネットワークキャリアによる運航委託

(百万ドル)



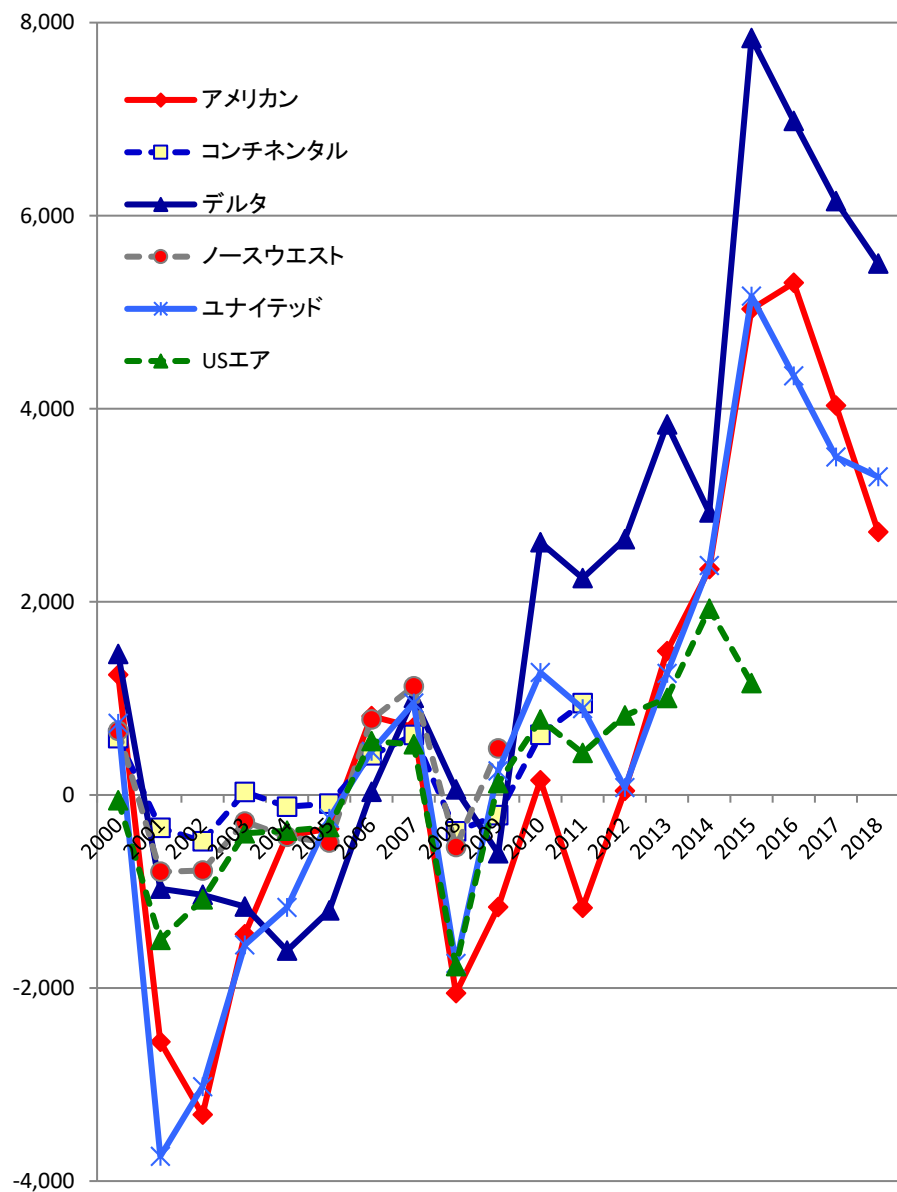
2-3 営業損益 —LCC全体—



2-3 営業損益 — 航空企業別 —

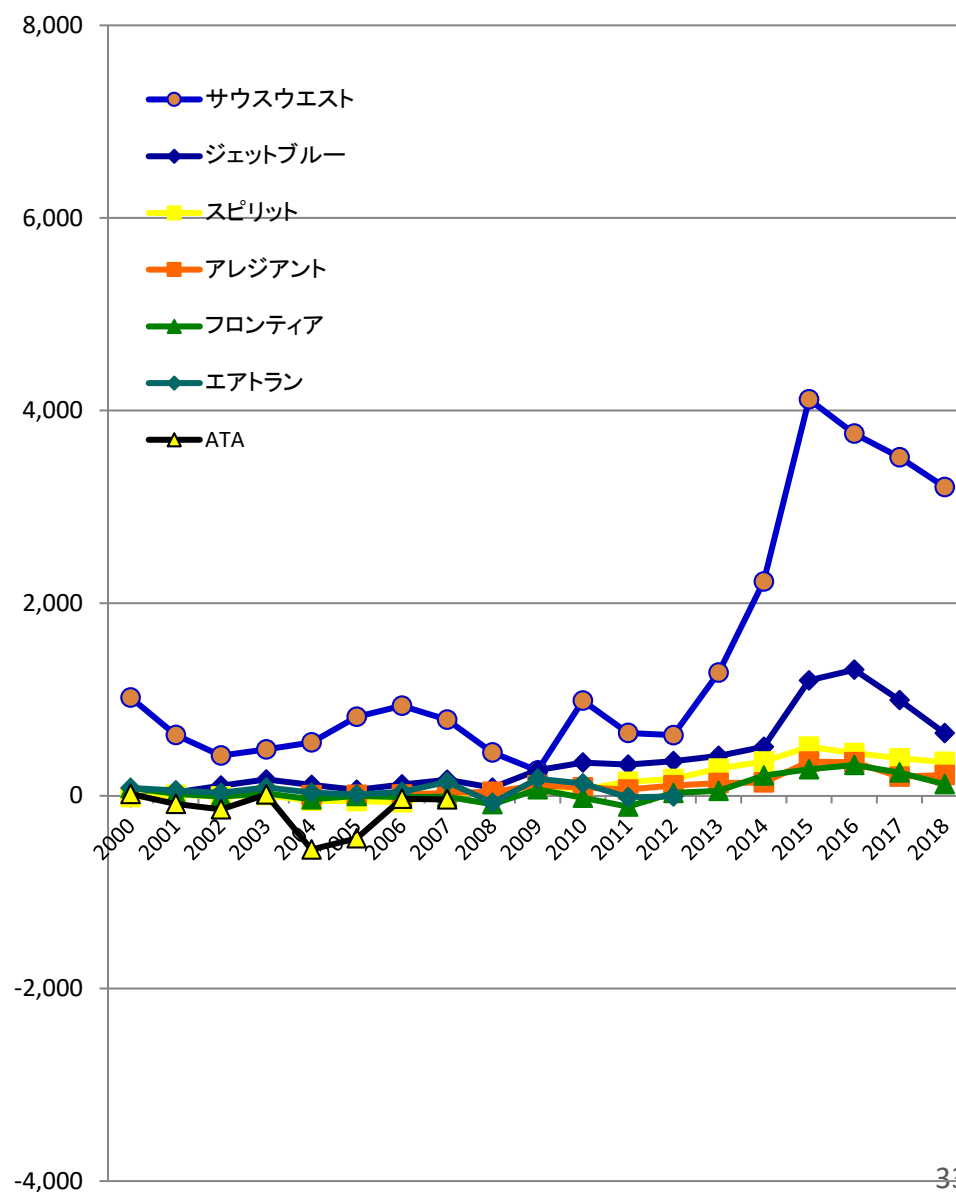
(百万ドル)

ネットワークキャリア



(百万ドル)

LCC



3. まとめ

3-1 動向のまとめと今後の展望

- ✓ 非常に好調な米国経済を背景として航空産業全体の輸送需要が順調に拡大し、史上最高の水準を記録、とりわけ国内線の需要増が加速
- ✓ 座席供給量も増加傾向が継続、特にLCCの増加率の高さが顕著
- ✓ ロードファクターも概ね80%以上を維持
- ✓ 営業利益はネットワークキャリア、LCCともに前年より減少
- ✓ 収入面では、ネットワークキャリアのイールドが上昇傾向を維持した一方、LCCのイールドは小幅ながらも低下が継続
- ✓ 費用面では、人件費、燃料費の上昇が続き、各社の営業利益を押し下げ

【注視すべきと思われるポイント】

⇒ コストコントロールを行いながらいかに需給バランスをとるか

⇒ 国際貿易摩擦の動向、JVの進展、超長距離航続機の発展等を踏まえた国際線の成長

3-2 参考：米国航空産業における最近の動き

✓ 航空企業間の共同事業(JV)

《Approved》

アメリカン・カンタス(2019年7月)

デルターエールフランスKLMーヴァージンアトランティック(2019年11月)

《Pending》

ハワイアンーJAL / デルターLATAM / デルターウエストジェット

✓ LCCのロングホール化

・サウスウエスト…米国西海岸ーハワイ(2019年3月～)

・ジェットブルー…米国東海岸ーイギリス・ロンドン(2021年夏～?)

✓ 超長距離・直行路線の開発

✓ ボーイング737MAXの運航停止問題

✓ 米国による対EU(エアバス機含む)関税措置

ご清聴ありがとうございました