

【第1部】

アメリカ航空産業の現状と 今後の展望2022

ワシントン国際問題研究所

中川 哲宏

世界の回復状況① (地域別、国内国際合計)

	2022年4月値の対2019年同月値増減率			
	需要量 (RPK)	供給量 (ASK)	座席利用率 (LF)	LF現在値
北米	-9.7%	-10.8%	-1.0%	85.8%
ラテンアメリカ	-15.9%	-14.6%	-1.2%	80.9%
ヨーロッパ	-24.5%	-19.2%	-5.7%	79.5%
中東	-34.4%	-26.0%	-9.2%	71.3%
アフリカ	-44.7%	-40.0%	-5.8%	68.0%
アジア太平洋	-68.1%	-61.0%	-15.0%	67.0%

(出典)IATA Monthly Statisticsを基に筆者作成

世界の回復状況②（国別、国内線）

	2022年4月値の対2019年同月値増減率			
	需要量 (RPK)	供給量 (ASK)	座席利用率 (LF)	LF現在値
アメリカ	-1.6%	-4.5%	2.6%	88.4%
ブラジル	-7.7%	-3.3%	-3.7%	78.1%
オーストラリア	-1.2%	-8.9%	-7.4%	73.3%
インド	-4.3%	-5.1%	-7.8%	79.8%
日本	-31.2%	-14.2%	-13.6%	55.4%
中国	-79.5%	-68.8%	-29.3%	55.8%

（出典）IATA Monthly Statisticsを基に筆者作成

第1部でお話したいこと

1. アメリカの航空市場は、どこまで回復しているのか
2. 回復の過程で、連邦政府や航空会社はどのような対応をとってきたのか
3. アメリカの航空産業をめぐる課題と今後の展望について
(特に、競争促進をめぐる議論について)

目次

1. パンデミック発生後の推移と現在の状況
2. パンデミック発生後の政府・企業の対応
3. 課題と今後の展望

※本資料で使用するグラフや図表は、他に注記のない限り、米国運輸省Form41により公表されている数値(速報値を含む。)に基づき筆者が作成したものである。

アメリカ航空市場の概要①

ネットワークキャリア(NWC)

アメリカン、デルタ、ユナイテッド

リージョナルキャリア

小型機を用いて小規模路線の運航を行う事業者。その多くはネットワークキャリアからの運航委託により事業を実施している。

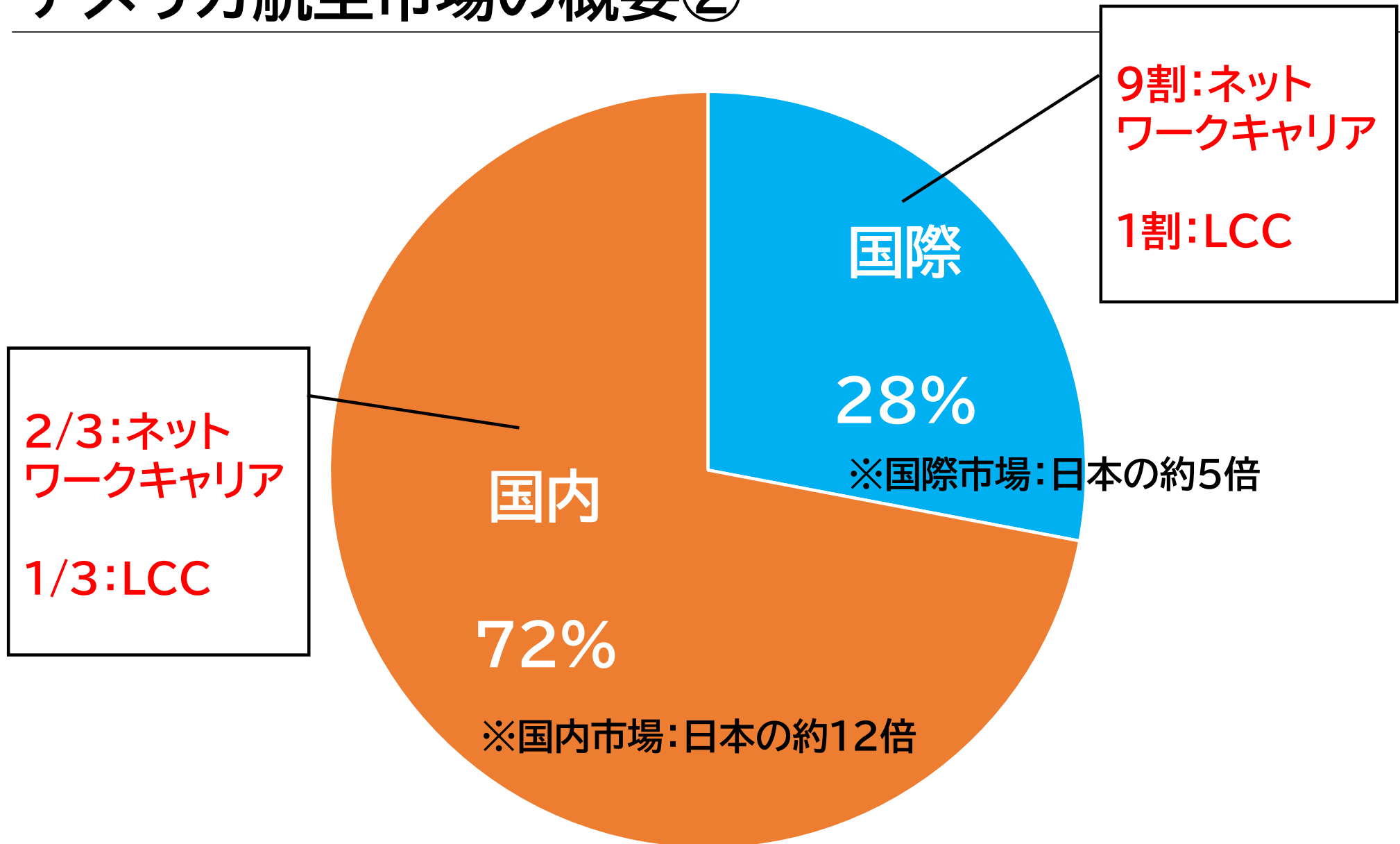
※本発表では、旅客需要に関するデータについては、リージョナルキャリアの実績値はネットワークキャリアの実績値として一元的に計上している。

ローコストキャリア(LCC)

サウスウェスト、フロンティア、スピリット、アレジアント、ジェットブルー

※上記に分類されない航空会社としてハワイアン航空やアラスカ航空がある。
※過去のデータにはその当時に存在した航空会社によるものが含まれる。

アメリカ航空市場の概要②

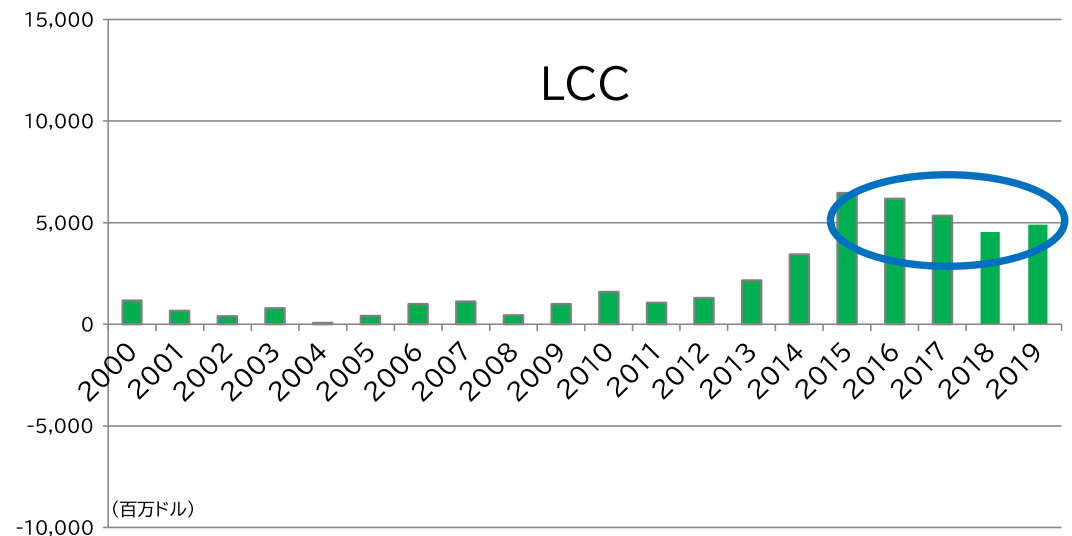
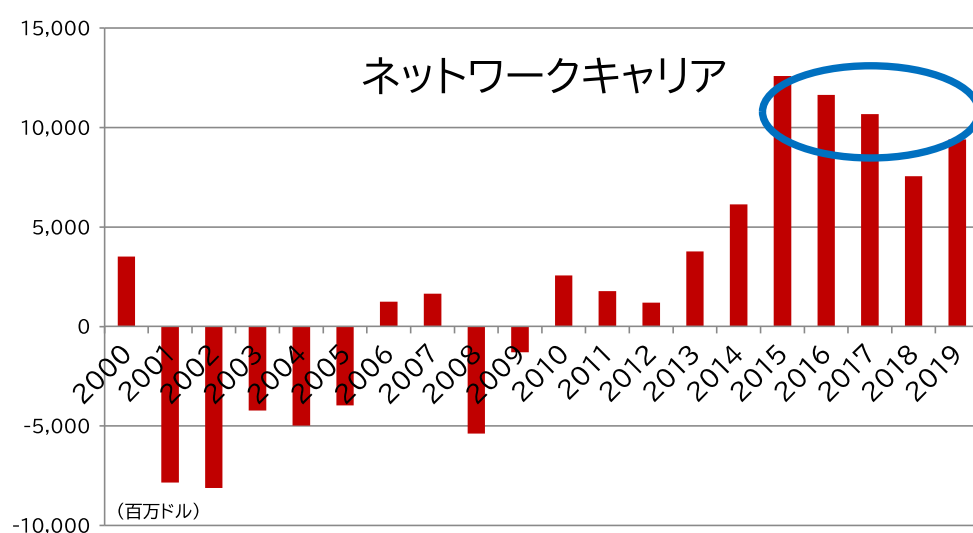


※2019年RPMベース

コロナ前までの状況

- リーマンショックを機に経営統合が進み、2015年に現在の**3大ネットワークキャリア体制**が確立。その後は、米国経済の好景気を背景に、**国内・国際ともに堅調に需要増を実現**してきた。
- LCC**は、簡素なサービスによる低価格戦略が消費者の支持を得、誕生以来一貫して**市場シェアを拡大**してきた。
- 燃油価格の下落も後押しとなり、**直近5年間ほどは、NWC・LCCともに空前の好決算を享受**していた。

営業損益の推移



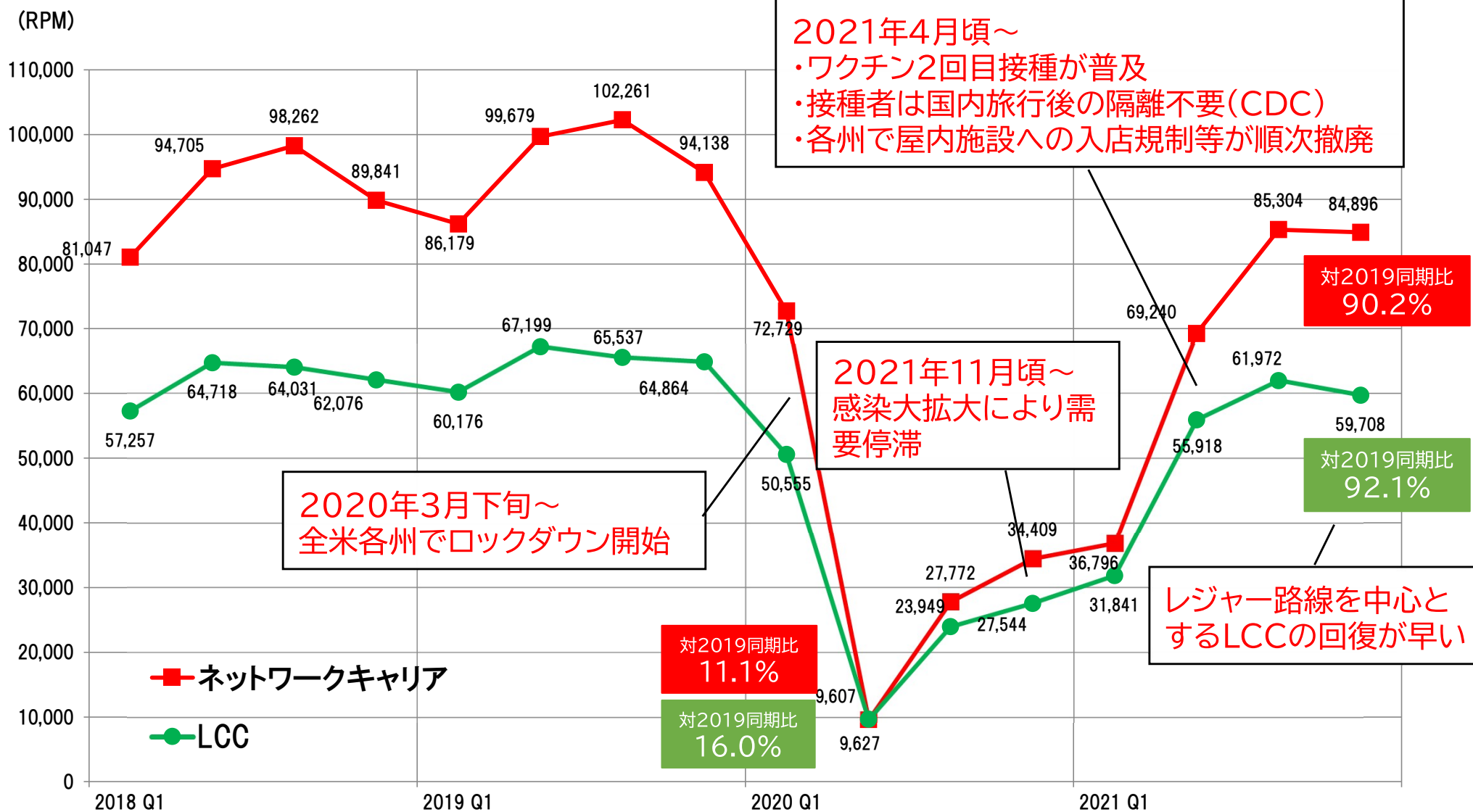
目次

1. パンデミック発生後の推移と現在の状況

2. パンデミック発生後の政府・企業の対応

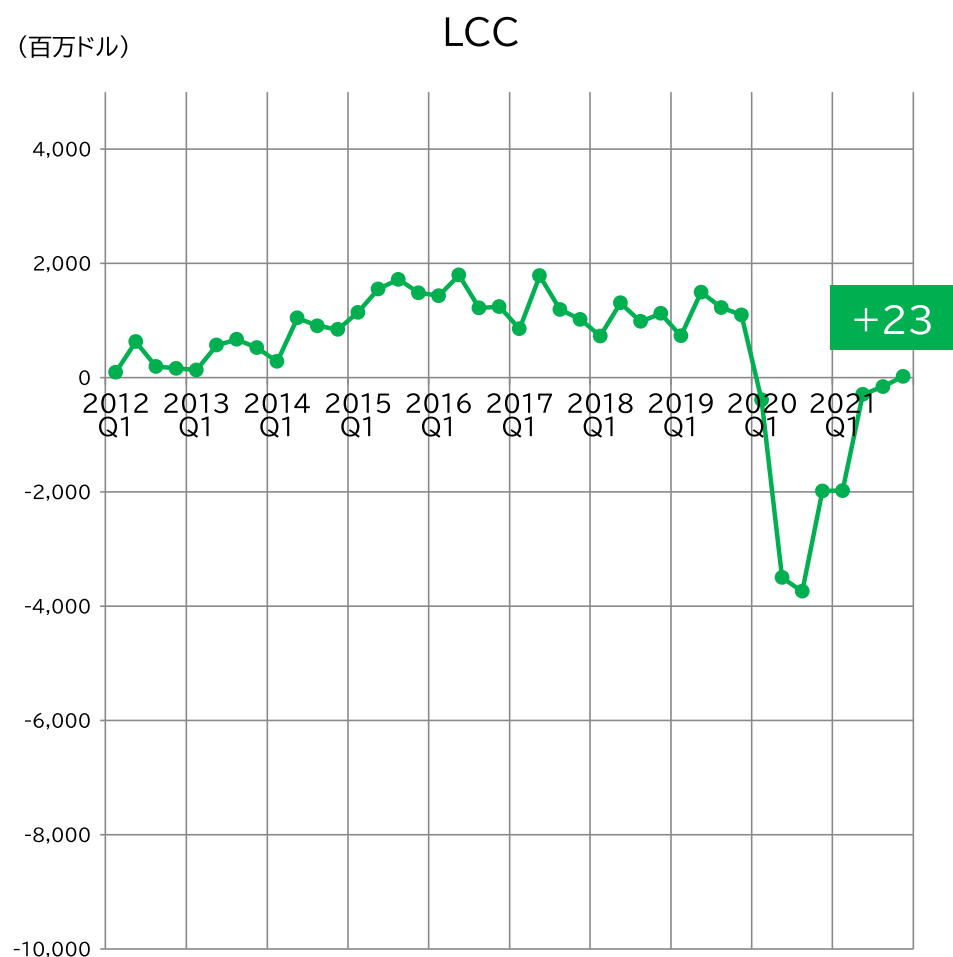
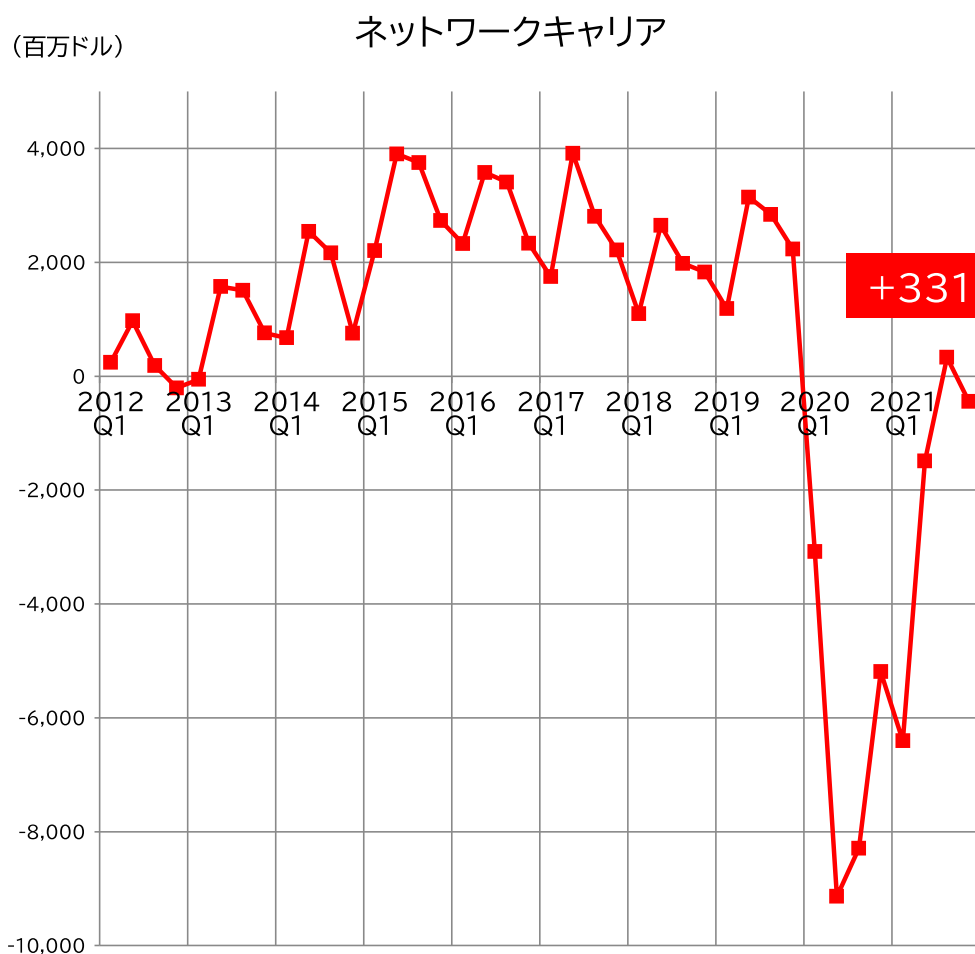
3. 課題と今後の展望

パンデミックによる影響と現在の状況①（需要推移）



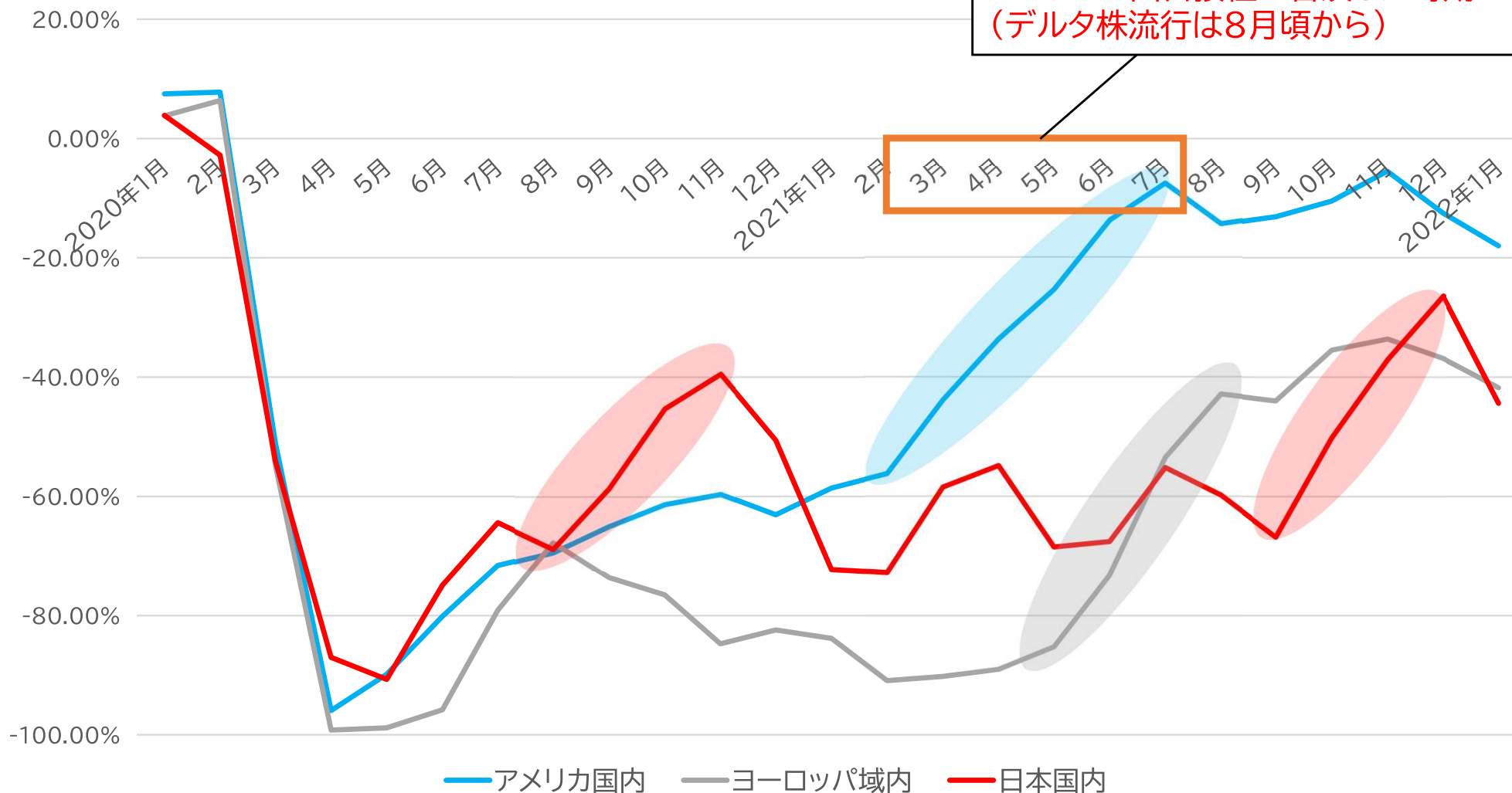
パンデミックによる影響と現在の状況②（営業損益）

- ネットワークキャリア・LCCともに2021年中に黒字化を達成。
- ただし、イールドやユニットコストなどの指標は2019年比で5～10%程度悪化しており、今後は回復した需要を業績の回復につなげられるかが課題。



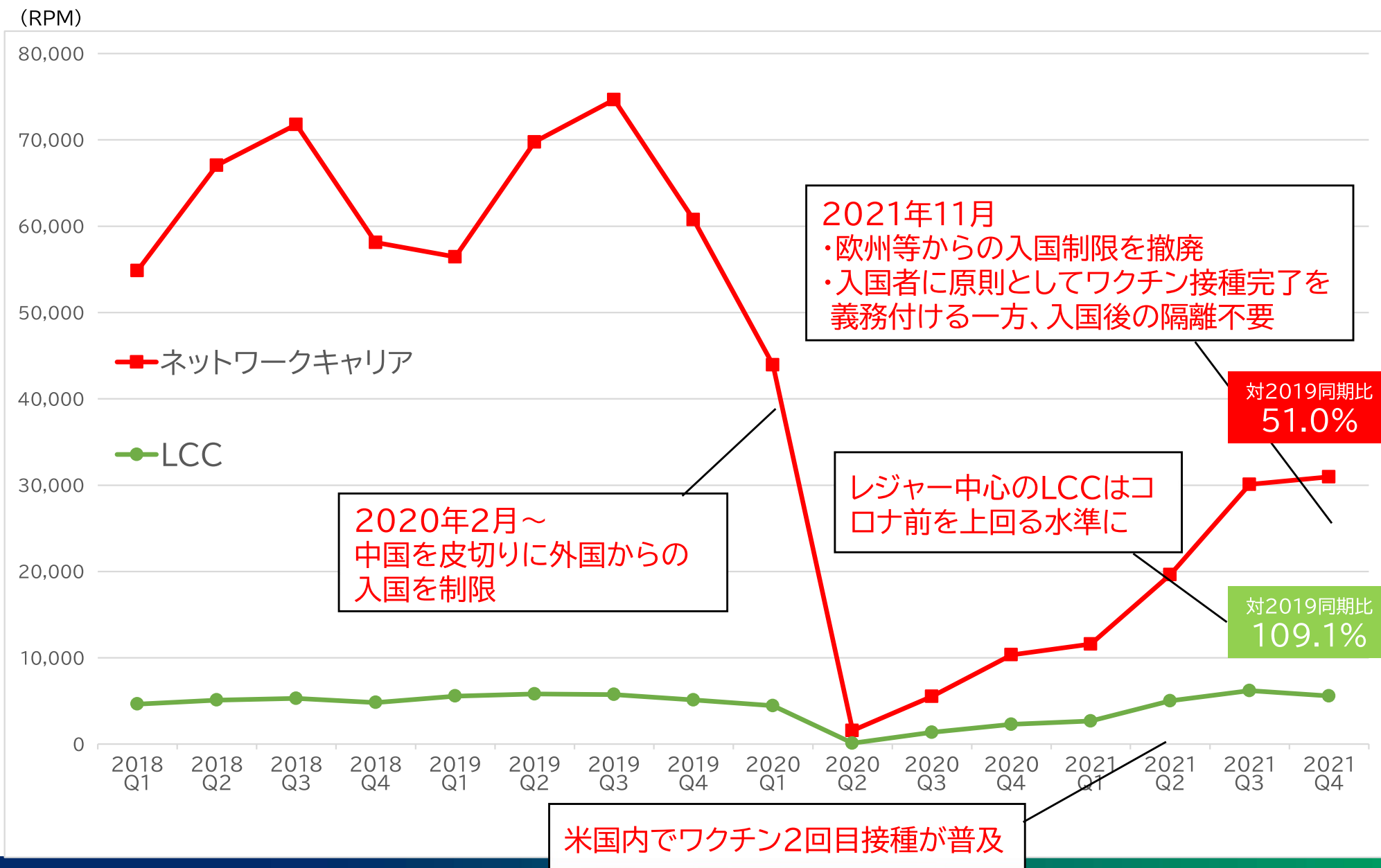
日本・欧州との比較

RPMの対2019年同月比



(出典)IATA Monthly Statisticsをもとに筆者作成

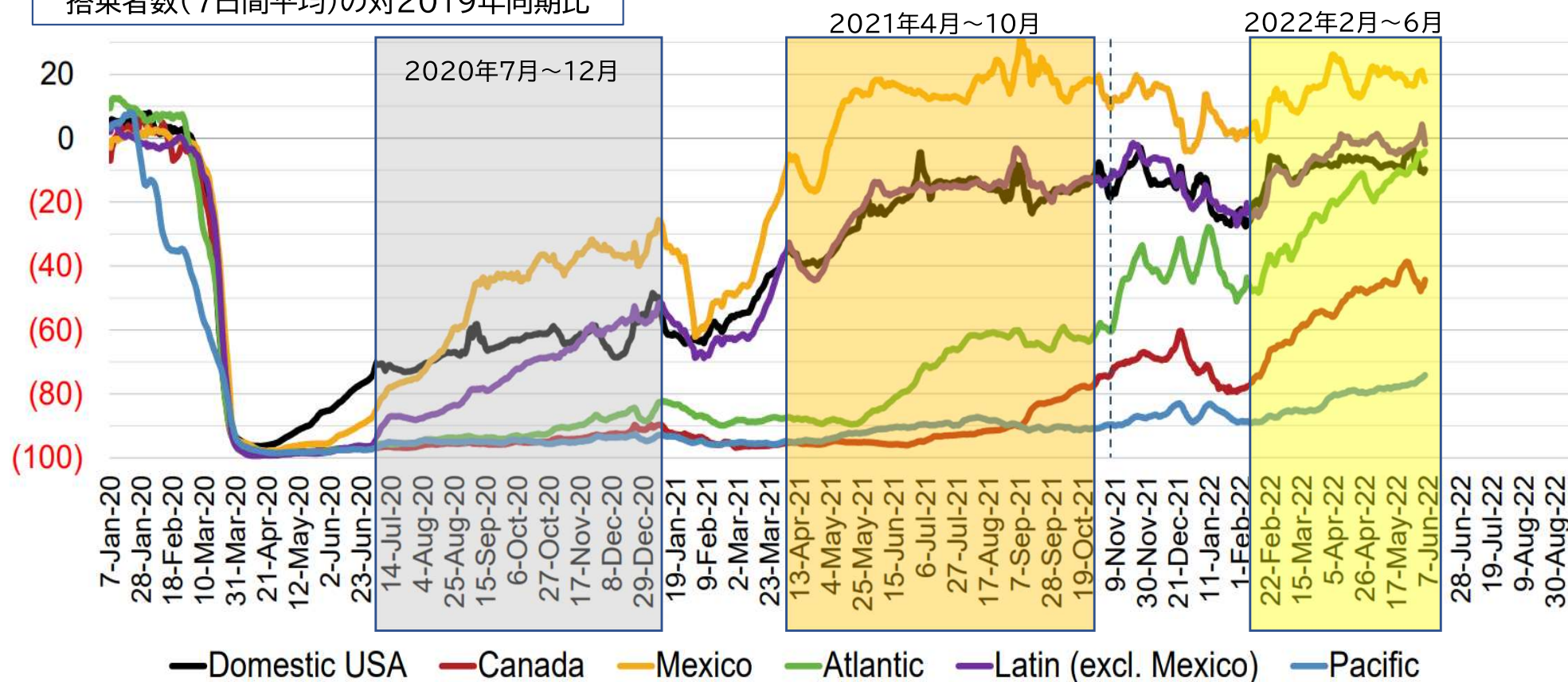
パンデミックによる影響と現在の状況③（需要推移）



路線方面別の需要推移

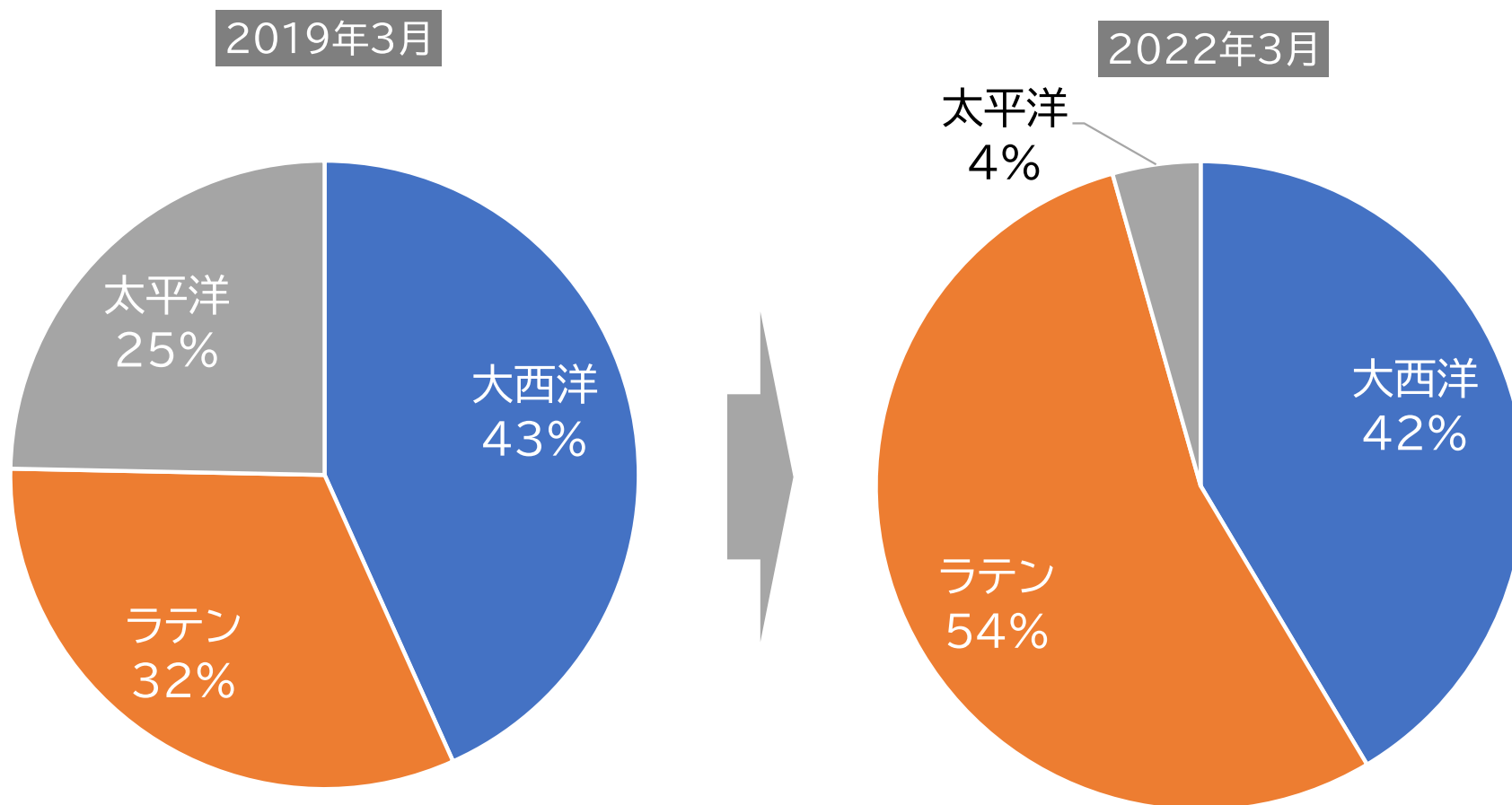
- パンデミック初年は**メキシコ・ラテン**が国際旅行需要の受け皿に。
- その後、米国でワクチン完了者が普及し始めた21年春頃から、これらに加え**大西洋**が回復傾向に。同年11月の入国規制緩和により米欧間の流動はさらに増加。
- オミクロン収束後の直近では、**太平洋を除き**各市場で大きく需要が増加している。

搭乗者数(7日間平均)の対2019年同期比



(出典)A4A公表資料をもとに筆者作成

米国目線による国際市場の状況

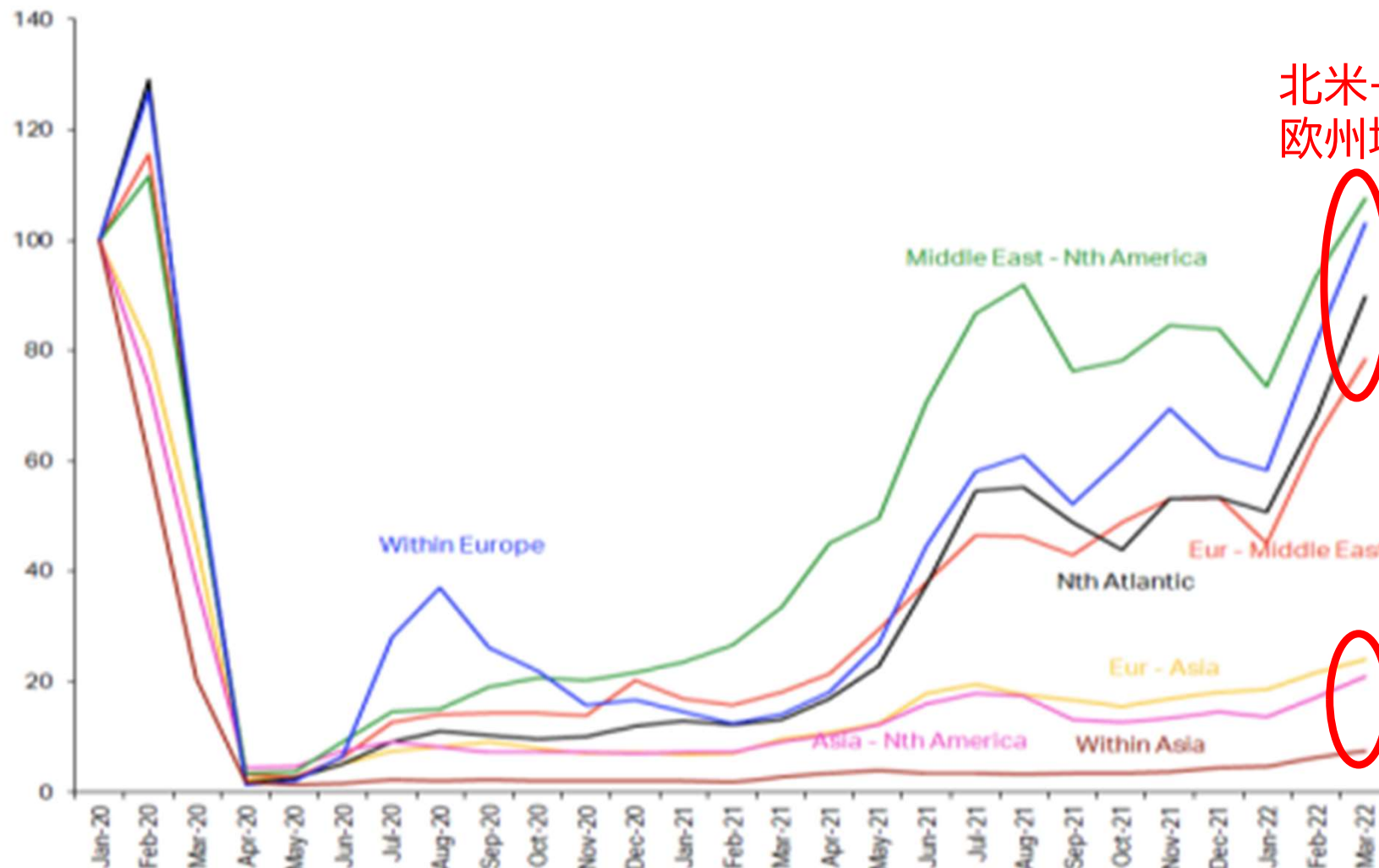


※RPMベース

※ここではカナダ及びメキシコは除いている。

世界目線による国際市場の状況

(旅客数ベース)



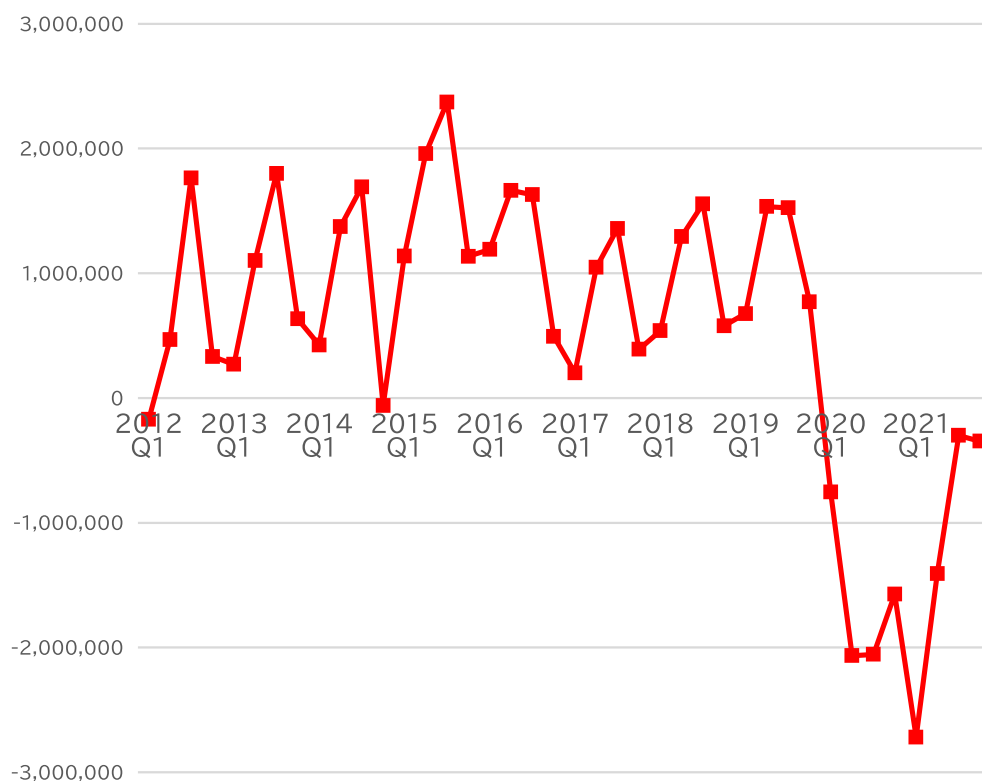
北米-欧州-中東間
欧州域内

アジア発着
アジア域内

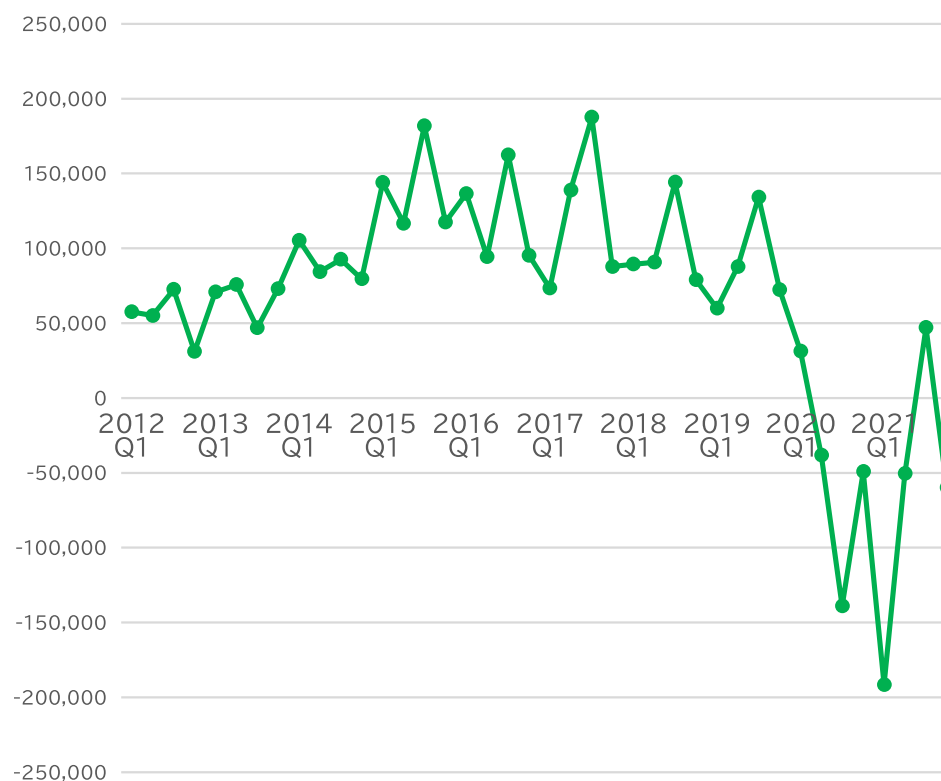
パンデミックによる影響と現在の状況④（営業損益）

- ・ LCCは2021年第3四半期に黒字回復。ネットワークキャリアも最終段階の様相。
- ・ 今後は、国内と同様、収入拡大や費用削減を通じ業績回復につなげることが課題。

ネットワークキャリア



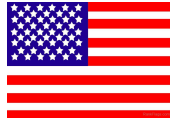
LCC



目次

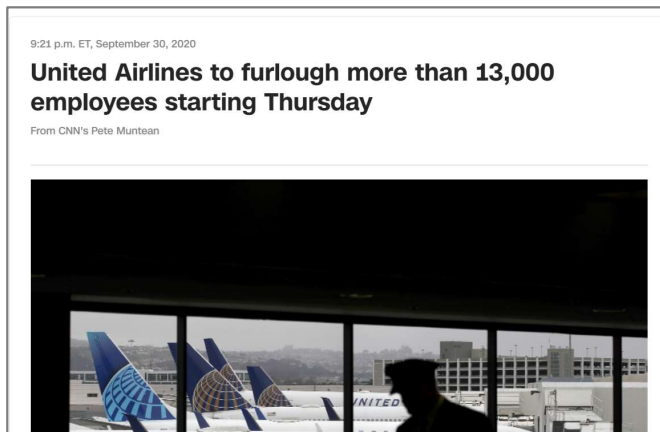
1. パンデミック発生後の推移と現在の状況
2. パンデミック発生後の政府・企業の対応
3. 課題と今後の展望

連邦政府によるコロナ対策法

- ❖ 2020年3月 CARES法(2.2兆ドル) 
 - ・コロナ禍という未曾有の事態に対応するため、超党派でスピーディに策定・可決された。
 - ・国民向け直接給付、失業給付上乗せ、中小企業向け支援など。
- ❖ 2020年12月 緊急コロナ支援法(0.9兆ドル) 
 - ・CARES法による各種支援策の期限が同年9月末に到来するも、大統領選挙・議会選挙を前に政治的駆け引きが加速し、協議が進まず。最終的には選挙後の12月に超党派で法案を策定し可決。
 - ・内容的にはCARES法の延長。
- ❖ 2021年3月 アメリカ救済計画法(1.9兆ドル) 
 - ・バイデン新大統領下での大型経済対策。上下院多数という選挙結果の勢いのままに、コロナ対策に限らずマイノリティ支援などの民主党的な政策を盛り込んだ。議会多数党たる民主党による単独可決。
 - ・交通分野の支援内容は概ねCARES法の延長。

航空会社に対する 「給与補助制度(PSP: Payroll Support Program)」

- ❖ 前述の3度のコロナ対策法により措置された航空会社に対する支援措置
- ❖ コロナ前に支払っていた**従業員給与に相当する額(全額)**を航空会社に補助するもの
- ❖ 通算**1.5年間分**(2020年4月～2021年9月)、**総額560億ドル(約7兆円)**
(参考)アメリカン航空の受給額:1.5年間で約1.5兆円
- ❖ 受給する航空会社には、「従業員の解雇禁止」「合理的かつ可能な範囲での定期運航の維持」「配当制限」「役員に対する特別報酬の停止」等の条件が課せられた



←2020年9月末にPSPが延長されずに期限を迎えた際、航空各社は数万人規模で従業員の一時帰休を実施

※このほか、コロナ対策法による航空会社向けの支援策として、コロナ禍により被った損害に相当する額を融資する損失補填融資制度(Loan Program)が設けられたが、ここでは説明を割愛する。

航空会社の対応

パンデミック発生直後

❖ 生産体制の縮小

- ・ 稼働機材数の削減(早期退役、リース解除、休眠等)
- ・ 人員体制の縮小 ※PSPは「自発的な離職」までは禁じていない。

❖ 貨物輸送へのシフト

❖ 政府への働きかけ(PSPなどの支援措置の実施)

❖ 「航空機内の感染可能性が低いこと」の立証・宣伝

需要停滞期(2020年後半～2021年初頃)

❖ レジャー路線へのシフト

❖ 変更手数料無料化の継続(顧客つなぎ止めと現金流出防止)

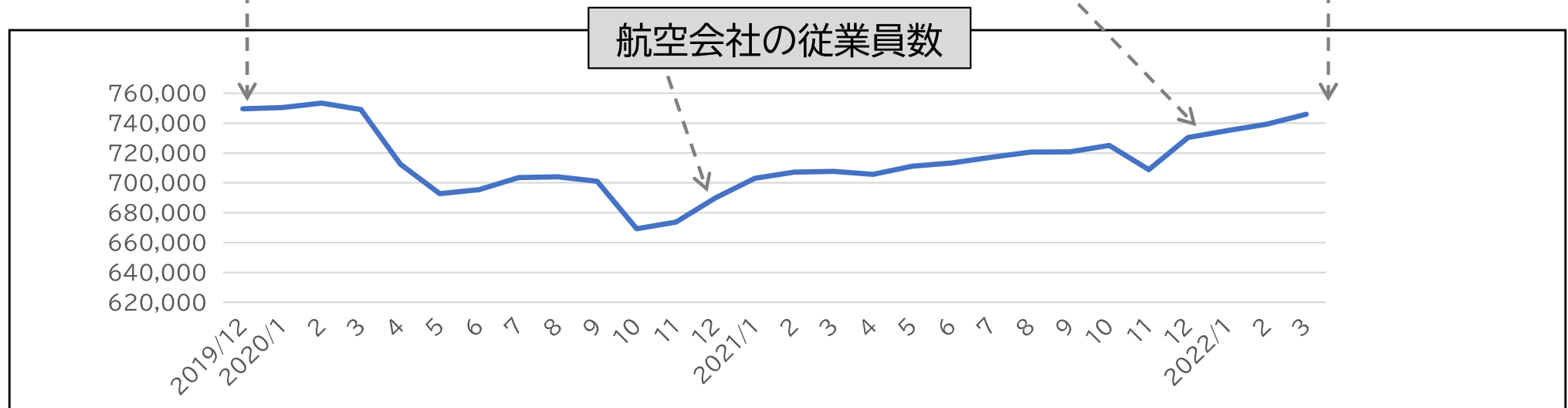
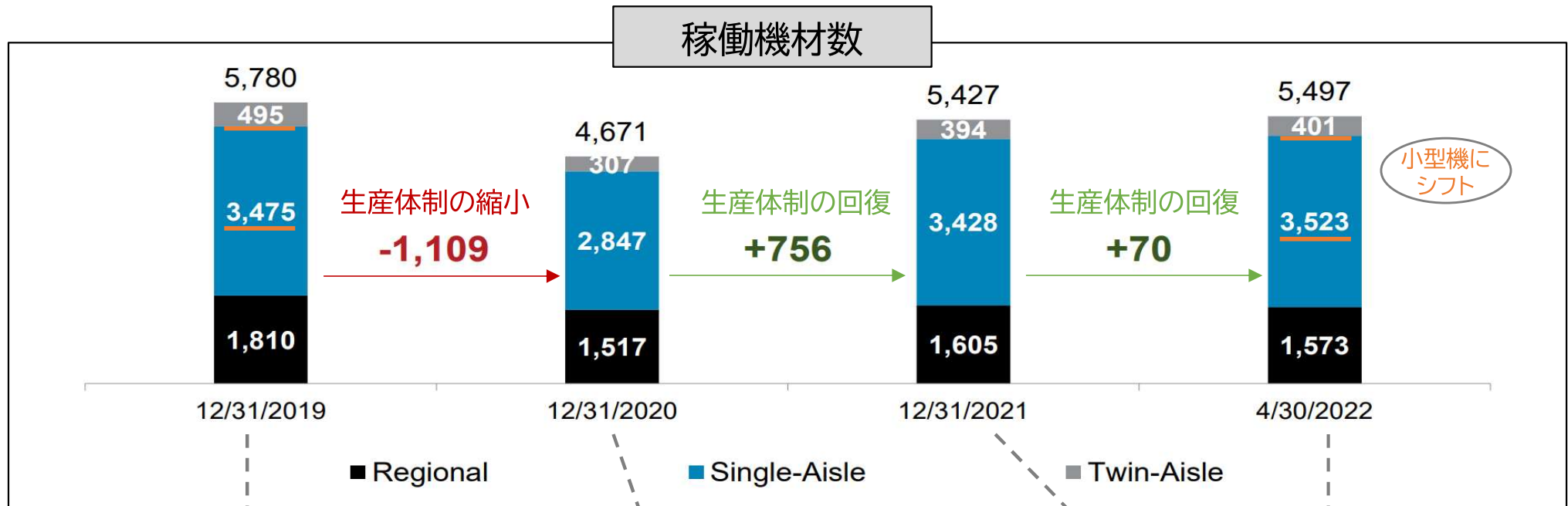
需要回復期(2021年春頃～)

❖ 生産体制の回復(大中型機から小型機へのシフト)

❖ レジャー路線の増便

❖ 政府への働きかけ(各種規制の撤廃)

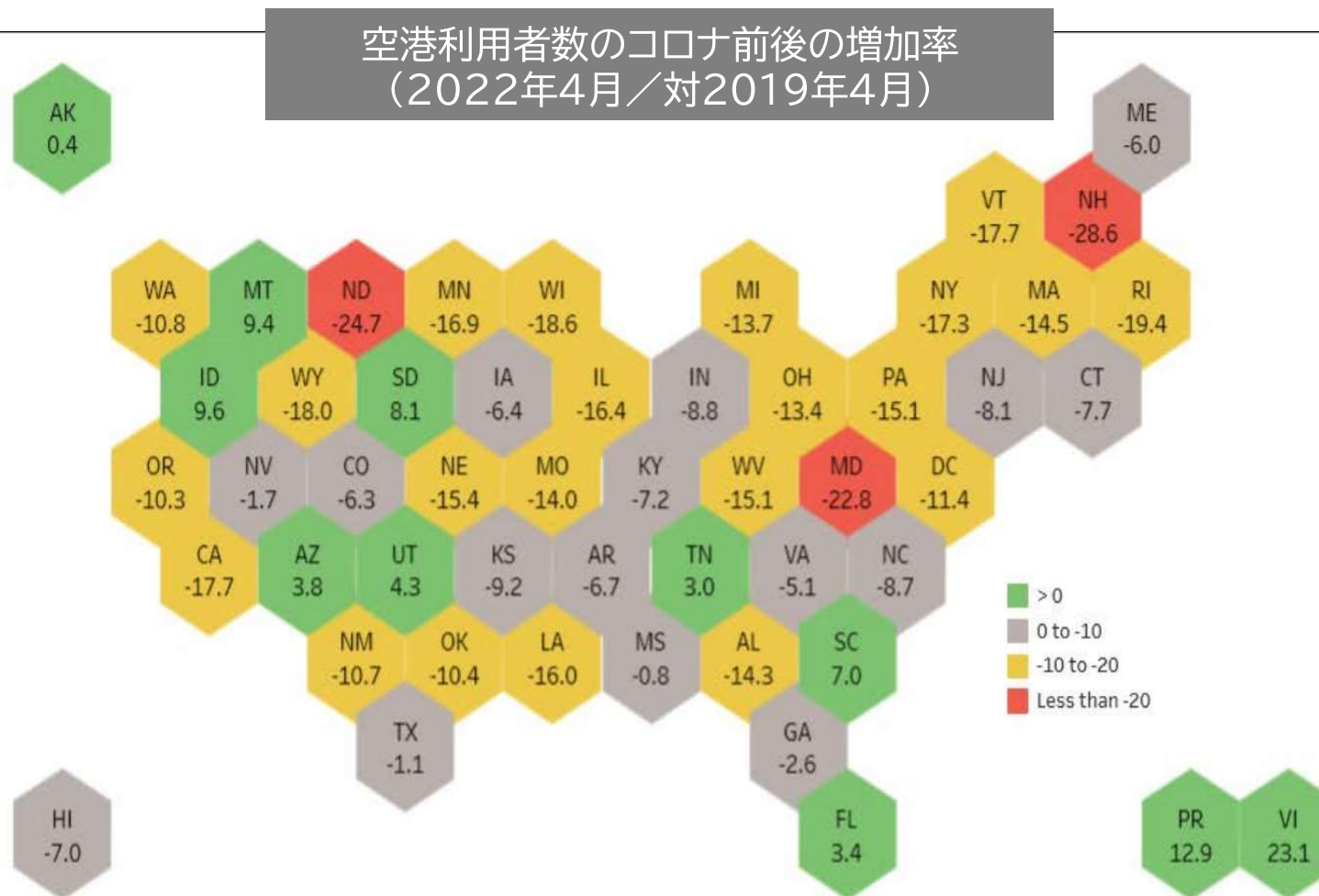
生産体制の縮小・回復



(上図出典)A4A公表資料(基データは航空系コンサルAnuvu社)

レジャー市場の増加①（国内）

- ・ フロリダ、アリゾナ、プエルトリコ、ヴァージン諸島等のレジャー観光地を抱える地域がコロナ前を上回っている。

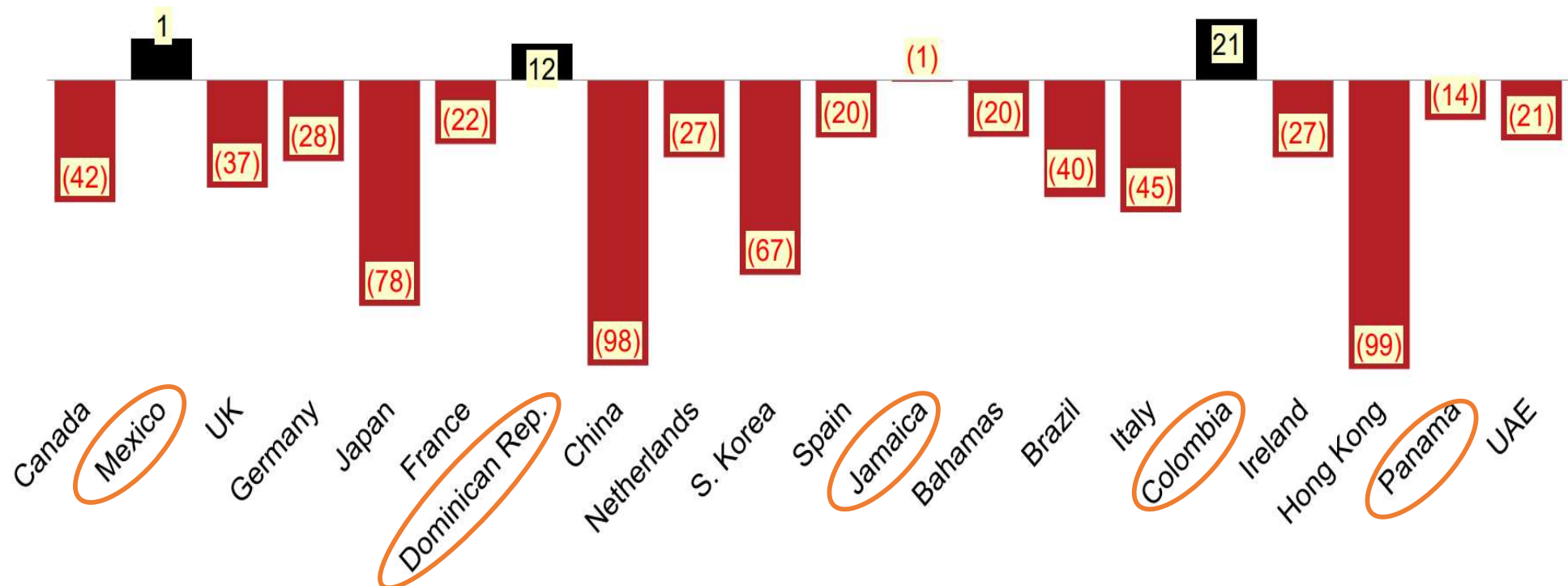


(出典)A4A公表資料(基データはTSA)

レジャー市場の増加②（国際）

- ・ メキシコ、ドミニカ、コロンビアなどのラテン諸国がコロナ前を上回っている。
- ・ 香港、中国、日本、韓国は依然としてコロナ前を大きく下回っている。

搭乗者数のコロナ前後の増加率
(2022年4月／対2019年4月)



※左から順に2019年に米国間の搭乗者数が多かったトップ20か国
(出典)A4A公表資料をもとに筆者作成(基データはUS Department of Commerce)

目次

1. パンデミック発生後の推移と現在の状況
2. パンデミック発生後の政府・企業の対応
3. 課題と今後の展望

課題と今後の展望

- 国内市場では、**需要回復は概ね達成しつつある**といえる。今後はこれを**業績回復につなげる**べく、コスト削減・収入拡大に注力するフェーズに入ったと見る。
- ただし、ネットワークキャリアにとっては、「**ビジネス需要の回復**」が、コロナ前への回復に向けた最後のピース。その見通しには楽観論・悲観論あるが、最大のポイントは、**テレワークの浸透**が出張需要にどこまでの影響を及ぼすのか。
- 国際市場では、概ね「**太平洋市場の再開**」を待つのみとなった。アジア太平洋といえば、「最大のポテンシャルを持つ地域」との名を馳せていたが、今や「最大のリスクを抱える地域」となってしまったか。これが将来に尾を引く話となるのか否か。
- LCCは、いわば「**レジャー特需**」により好調だが、これがいつまで続くのかは一つの焦点。緊急避難的に高コスト体質になっているのは否めず、LCCの真骨頂である「**低コスト**」への回帰が急務とも言われる。
- 経営面では、**燃油を含む物価・人件費の高騰**によるコスト増への対応が課題。当面はコロナ禍中に増加した有利子負債への償還に利益が充てられる見込み。
- フライト、地上、保安等、各所で人員不足が発生しており、**今夏の高需要期を凌げるか**が大きな懸念。
- また、政府は、コロナの教訓をいかした**円滑・安全な出入国管理の仕組みづくり**について取組を始めており、この動きにも要注目。

企業向け航空券販売額

- 依然としてコロナ前よりも**約30%少ない**水準。直近は**横ばい**で推移。
- 米国旅行協会によれば、「米国の出張需要は2024年にコロナ前を回復する」との予測。



※旅行代理店経由で企業に販売されたものに限られる。

(出典) A4A公表資料をもとに筆者作成(基データはAirlines Reporting Corporation(ARC))

課題と今後の展望

- 航空業界の競争促進をめぐる議論について

バイデン大統領による 「米国経済における競争促進のための大統領令」(2021年7月)

- 米国の様々な産業分野において、過去数十年にわたり企業統合が加速し、少数の大企業が市場を支配して競争が停滞した結果、物価の上昇と労働者賃金の低下、人材の流動性の低下を招くとともに、企業による投資やイノベーションが減少し、所得、富、人種の不平等を拡大させている。
- 大企業による寡占・独占を低減させ、競争を促進し、米国の消費者、労働者、農家、中小企業に利益をもたらすための具体的な方策を検討・実施することを、連邦政府の各行政機関に対して求める。

→ワシントン・ポスト紙は、「米国経済の様相を一変させる可能性のある、巨大企業と政権との新たな戦いの口火を切った」と報じた。



大統領令における航空分野の記述

【航空】

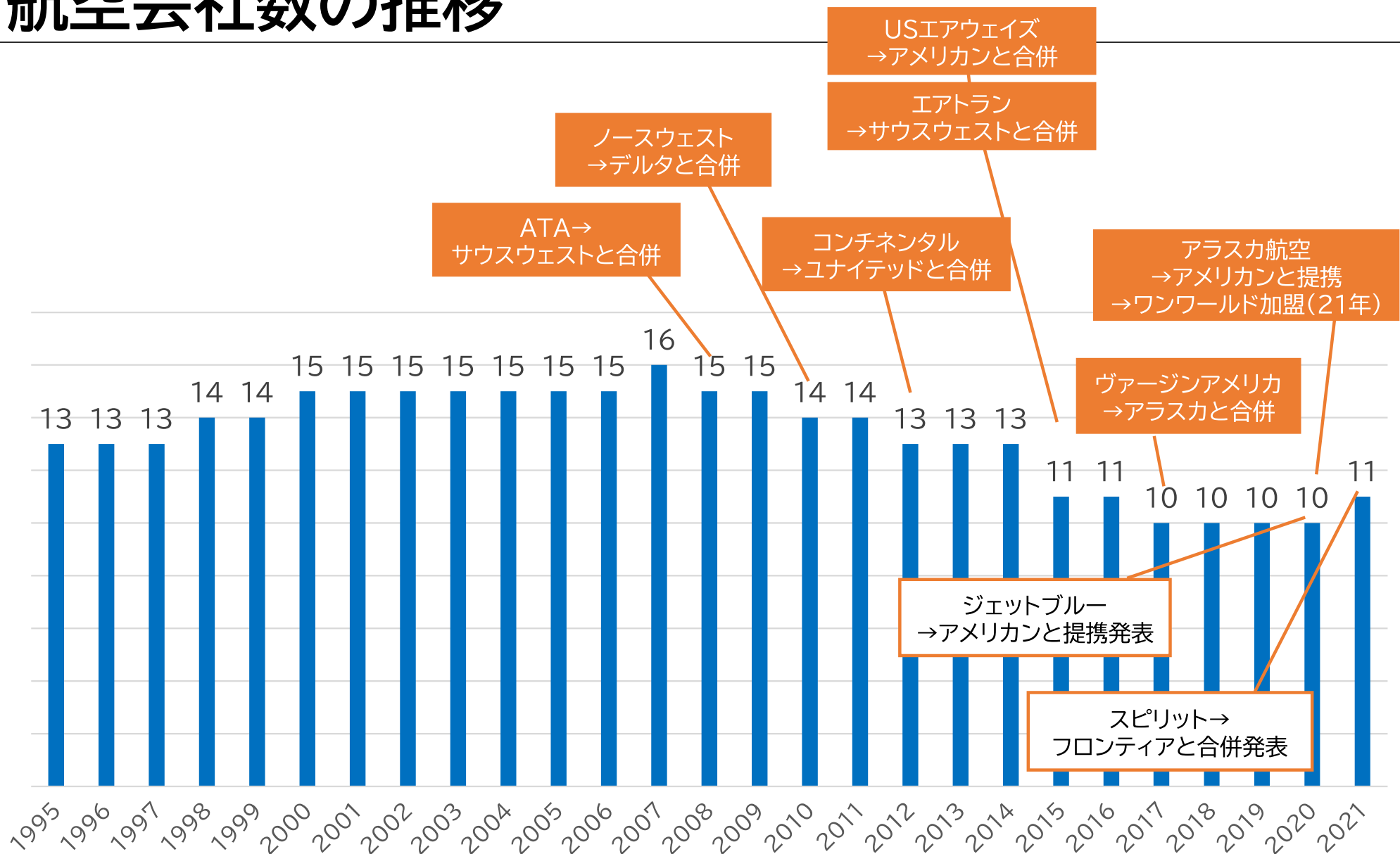
航空会社の上位4社が、国内市場の3分の2近くを支配している。競争の減少により、手荷物やキャンセル料などの料金が増加している。これらの料金は、まるで有意な競争圧力が存在しないことを証明するかのようになり、しばしば横並びで引き上げられており、また、航空券の購入時には消費者に知らされていないこともよくある。上位10社の航空会社は、2007年にわずか12億ドルだった附帯料金を、2018年には352億ドルも徴収している。

競争が不十分だと、良質なサービスを提供するインセンティブも低下する。例えば、運輸省は、航空会社が2019年に少なくとも230万個の預入手荷物の遅延があったと推定している。

本大統領令により、大統領は、運輸省に対し：

- ・手荷物が遅延した場合や、飛行機のWi-Fiや機内エンターテインメントシステムが故障した時など、サービスが実際に提供されなかった場合に、料金の払戻しを義務付ける明確なルールを検討するよう指示する。
- ・手荷物料金、変更料金、キャンセル料金を利用者に明確に開示することを義務付ける規則を検討するよう指示する。

航空会社数の推移



※ここでは、B737・A320以上の機材を用いて定期運航サービスを提供する航空会社を抽出した。

直近の事例

❖ 2020年7月、ニューヨーク・ボストン地域に拠点を置く**ジェットブルー航空**と、同地域における集客機能を強化したい**アメリカン航空**は、同地域発着路線に係る**コードシェア**や**マイレージプログラム連携**を内容とする「**Northeast Alliance(NEA)**」と称する業務提携を発表。

→NEAにより、国内外の路線開設・増便が促され、より多様な選択肢とシームレスな体験を消費者に提供できると説明し、実際に同地域発着の新規路線開設を発表した。



❖ 21年1月(トランプ政権最終週)、**連邦運輸省**は、**以下を条件にこの業務提携を承認**した。

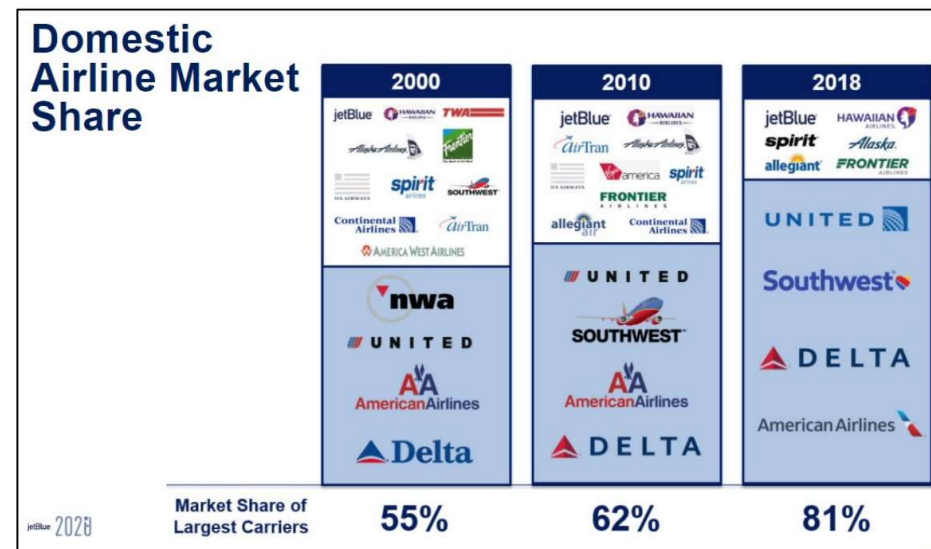
- ・ニューヨーク(JFK)とワシントンDC(DCA)における両社スロットの一部剥奪
- ・JFKにおけるジェットブルー運航便の維持
- ・(NEAの対象路線か否かに関わらず、)運賃に関する協議の禁止
- ・NEA対象路線以外の路線の運航計画に関する協議の禁止
- ・NEAの実施状況に関する定期的な報告 等

直近の事例

❖ 21年9月(バイデン政権下)、**連邦司法省**は、本業務提携が**反トラスト法違反**として**差し止めを提訴**。

→NEAは両社間の競争を阻害し、同地域に限らず運賃上昇とサービス低下を招くとの立論。現在なお係争中。

(→)司法省の訴状の中で国内航空市場の背景を説明するために使われた図。大手による寡占が進んでいることを示している。



FRONTIER AIRLINES **spirit** airlines

❖ 22年2月、**スーパーLCC**と呼ばれるフロンティア航空とスピリット航空が**合併を発表**。西部に拠点を置くフロンティアが東部に拠点を置くスピリッツを買収する形で、合併すれば**4大エアラインに次ぐ第5位の航空会社**に。

→ジェットブルーがスピリットの買収に名乗りを挙げ、現在進行中。