

第151回運輸政策コロキウム
ワシントンレポートXV

**「アメリカ航空産業の現状と今後の展望2022」
(中川次長発表)
に対するコメント**

**運輸総合研究所 所長
山内 弘隆**

中川次長の発表に対する質問1

(質問1)

コロナ前からLCCとネットワークキャリアとの間でサービスの差がなくなっているといわれているが、コロナ禍後はどうなるのか？。

特にネットワークキャリアについては、コロナによって企業自体の組織、経営戦略に変化が見られるのだろうか。

(質問の補足説明)

- パンデミック中を除けば、ネットワークキャリアとLCCの間の競争も寄与する形で、航空運賃の水準は過去10年余りの間低下を続けて来た。
- 両者の競争が激化しているとあるが、スーパーLCCが登場し、両者間の競争が活性化しているといえるなら別であるが、もしも、両者のサービスの差はなくなっているなら、(司法省反トラスト局が主張する通り)上位数社でカウントすると寡占が進んでいるということかどうか。
- また、利用者が支払う金額の中で、航空運賃そのものだけでなく、付帯料金が占める割合もコロナ禍前から重要になってきているが、コロナ後はどうか。

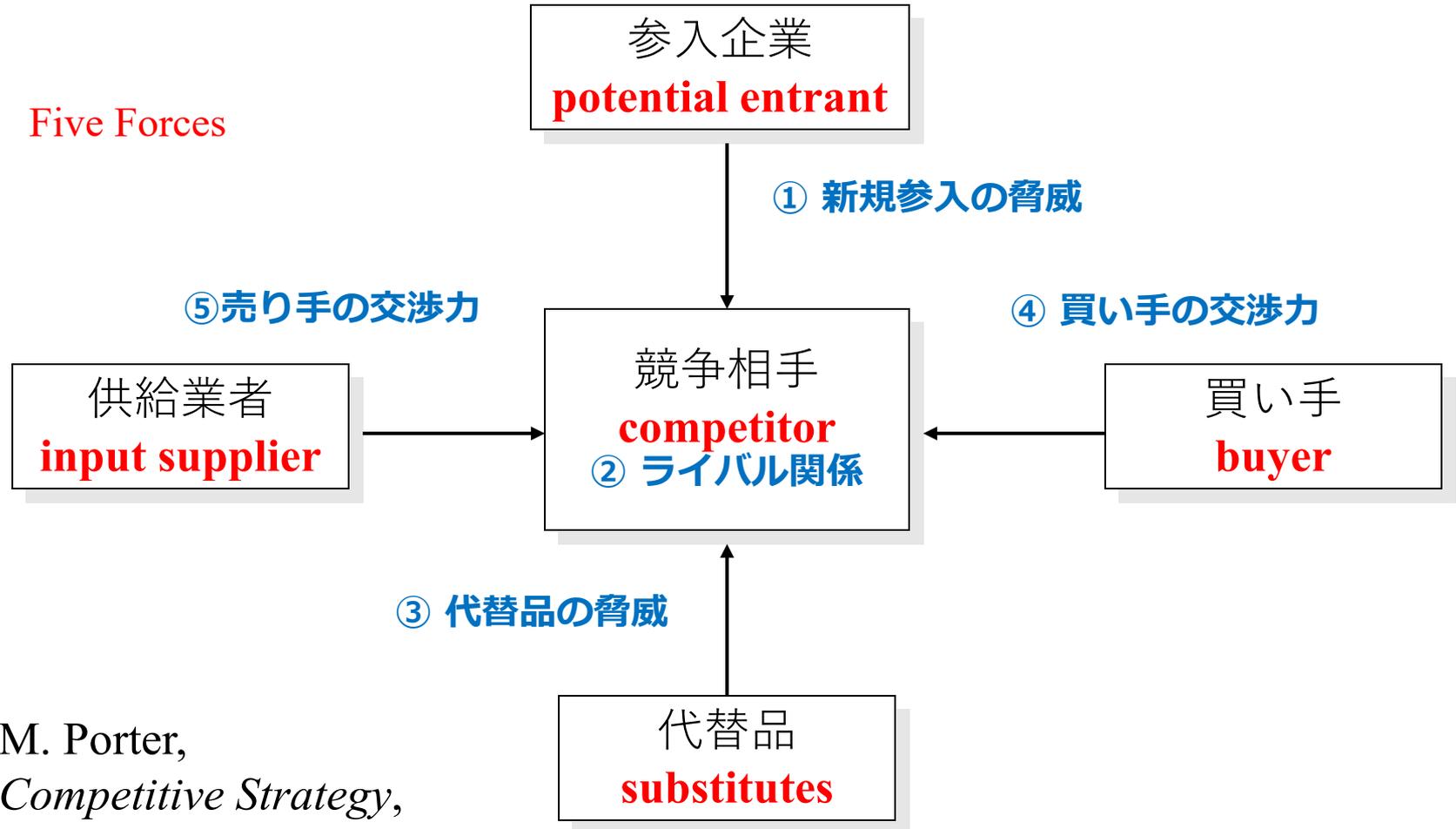
中川次長の発表に対する質問1

(質問の補足説明続き)

- 航空会社の経営を考えれば、現在は、コロナ禍による環境変化、競争相手の変化に応じて、企業のあり方を再考する機会ととらえられる。アメリカではどのような変化が生じようとしているのか。

→議論の整理のためにマイケル・ポーターの **“Five Forces”** を示す。

競争の5つの競争要因(M. Porter)



M. Porter,
Competitive Strategy,
Free Press, 1980

中川次長の発表に対する質問2

(質問2)

アメリカの航空市場に関する競争政策は、コロナ前とコロナ後で変わるのか。コロナによる業況不振を踏まえて多少の競争制限を容認する方向であるのかどうか。

(質問の補足説明)

- 海外ではアライアンスを超えた国際間の業務提携が出現しはじめている(マレーシア航空とシンガポール航空の例)。
- エアラインは、コロナ後は、需要の回復を注意深く考慮しつつ、慎重に供給量を復活させる必要がある状況におかれており、今後も、同様の業務提携は増えるかもしれない。
- 解釈にもよるが、米国の独禁法は域外にも適用される。米国の競争政策のスタンスは、海外に影響を与える可能性がある。このため、米国の競争政策の今後の動きに注視する必要があるのではないか。

中川次長の発表に対する質問3

(質問3)

航空の脱炭素化施策に関して米国においてはどのような議論がされ、取組みがされているか。(バイデン政権の施策、米国エアラインの動き)

(質問の補足説明)

- 日本でも欧州でも、ICAOの取組に従って、航空の脱炭素化を進めている。欧州はかねてから航空の脱炭素化の意識が高く、積極的に取組みを進め、それを戦略的に利用しようとする意図も見える。
- 日本も目標にむけて取組みを進めているが、米国もバイデン政権に移行後、政府、エアラインともに、様々な対応を進めている。米国の動きについて、紹介していただきたい。

中川次長の発表に対する質問3

(質問の補足説明続き)

- 2021年9月に発表された米国バイデン政権による「SAFグランドチャレンジ」では、2030年までに航空機の温暖化ガス排出量を20%削減することを目指すことが目標とされている。その実現のために、①ライフサイクルGHGを少なくとも50%削減するSAFに対する優遇税制の導入、②SAFプロジェクトと燃料生産者を支援する新たな資金調達機会を提供する(総額43億ドル)、③航空機の燃費を少なくとも30%改善する新技術の実証のための研究開発支援等の施策が提案されている。
- SAFグランドチャレンジでは、2030年までに少なくとも年30億ガロン(約1,140万kl)のSAFの供給、2050年までに約350億ガロン(同1.3億kl)と予想される航空燃料需要を100%満たすSAFの供給を目標としている。同チャレンジで特徴的なのは、達成のための行動計画について、エネルギー省、運輸省、農務省の間で基本合意(MOU:Memorandum of Understanding)が結ばれ、省庁横断的な体制が築かれている点である。