

【第1部】

アメリカ航空産業の現状と 今後の展望 (2023年の状況を中心に)

ワシントン国際問題研究所

福原 和弥

世界の回復状況①(地域別、国内国際合計)

- 2023年における世界の航空市場は、北米・ラテンアメリカはパンデミック前(2019年)を超える需要回復を達成、その他の地域はパンデミック前の状況までは回復していない。アジア太平洋地域については、需要回復が遅れている状況。

	2023年の対2019年増減率			
	需要量 (RPK)	供給量 (ASK)	座席利用率 (LF)	LF現在値
北米	2.40%	2.80%	-0.40%	84.40%
ラテンアメリカ	0.40%	-0.40%	0.70%	83.20%
ヨーロッパ	-4.80%	-3.90%	-0.80%	84.40%
中東	-1.90%	-6.60%	3.80%	80.00%
アフリカ	-6.60%	-7.90%	1.00%	72.80%
アジア太平洋	-14.00%	-12.30%	-1.60%	80.30%

(出典)IATA Air Passenger Market Analysisを基に筆者作成

世界の回復状況②(国別、国内線)

- 2023年における国別の国内航空市場では、米国やブラジルはもとより、中国やインドでは需要回復が見られる。日本、オーストラリアにおいては、コロナ前の水準まで回復していない。

	2023年の対2019年増減率			
	需要量 (RPK)	供給量 (ASK)	座席利用率 (LF)	LF現在値
アメリカ	3.30%	4.80%	-1.20%	84.00%
ブラジル	0.90%	3.40%	-2.00%	80.70%
オーストラリア	-4.20%	-3.90%	-0.20%	80.50%
インド	5.30%	5.60%	-0.30%	87.10%
日本	-3.20%	-5.10%	1.50%	75.20%
中国	7.10%	18.50%	-8.20%	76.40%

(出典)IATA Air Passenger Market Analysisを基に筆者作成

本日の発表でお話したいこと

1. 米国航空市場は、パンデミック前の水準に回復したのか。
2. 米国航空市場は、パンデミック前と比べてどのような質的な変化が生じているのか。
3. 米国航空産業における今後の課題や方向性は何か。

※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。

目次

1. 米国航空市場の概要
2. 需要状況
3. 経営状況
4. 最近の動き
5. まとめ

目次

1. 米国航空市場の概要

2. 需要状況

3. 経営状況

4. 最近の動き

5. まとめ

米国航空市場の概要(キャリアの種類)

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。

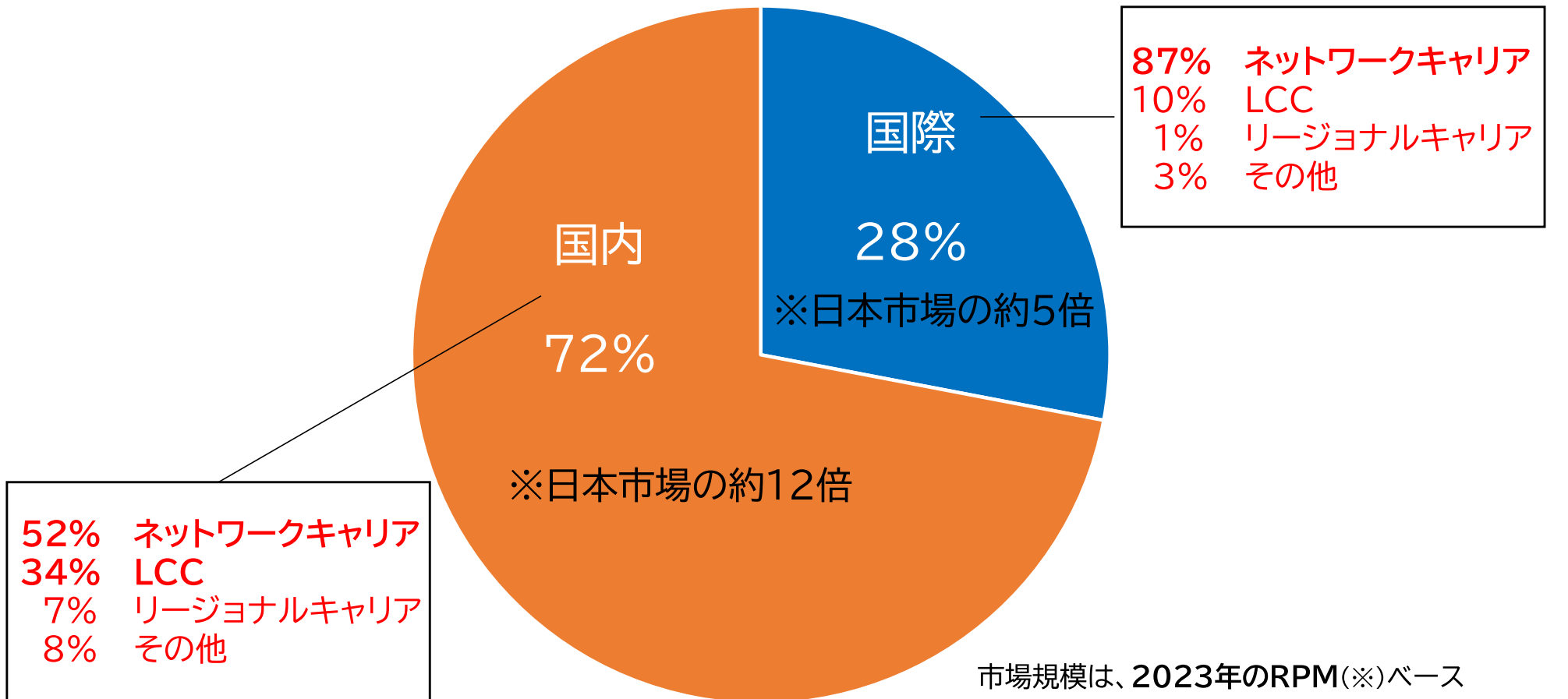
※本発表では、旅客需要に関するデータについては、リージョナルキャリアの実績値はネットワークキャリアの実績値として一元的に計上している。

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。

米国航空市場の概要(市場規模)



※ RPMはRevenue Passenger Milesの略であり、旅客に旅客それぞれの運送距離を掛けて足し合わせて算出した旅客需要を示す指標

米国航空市場の概要(2021年の状況:2022年6月発表概要)

国内

- 需要は、レジャー路線を中心とするLCCが早期に回復。
- 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課題。
- 業績は、ネットワークキャリア・LCCともに2021年中に黒字化達成。

国際

- 需要は、レジャー中心のLCCはパンデミック前を上回る水準。
- ネットワークキャリアは約半分程度の回復。太平洋市場の回復が課題。
- 業績は、LCCは2021Q3に黒字回復。ネットワークキャリアも黒字回復の最終段階。

航空会社の対応

- 生産体制の回復、レジャー路線の増便等を実施

当時の課題・懸念

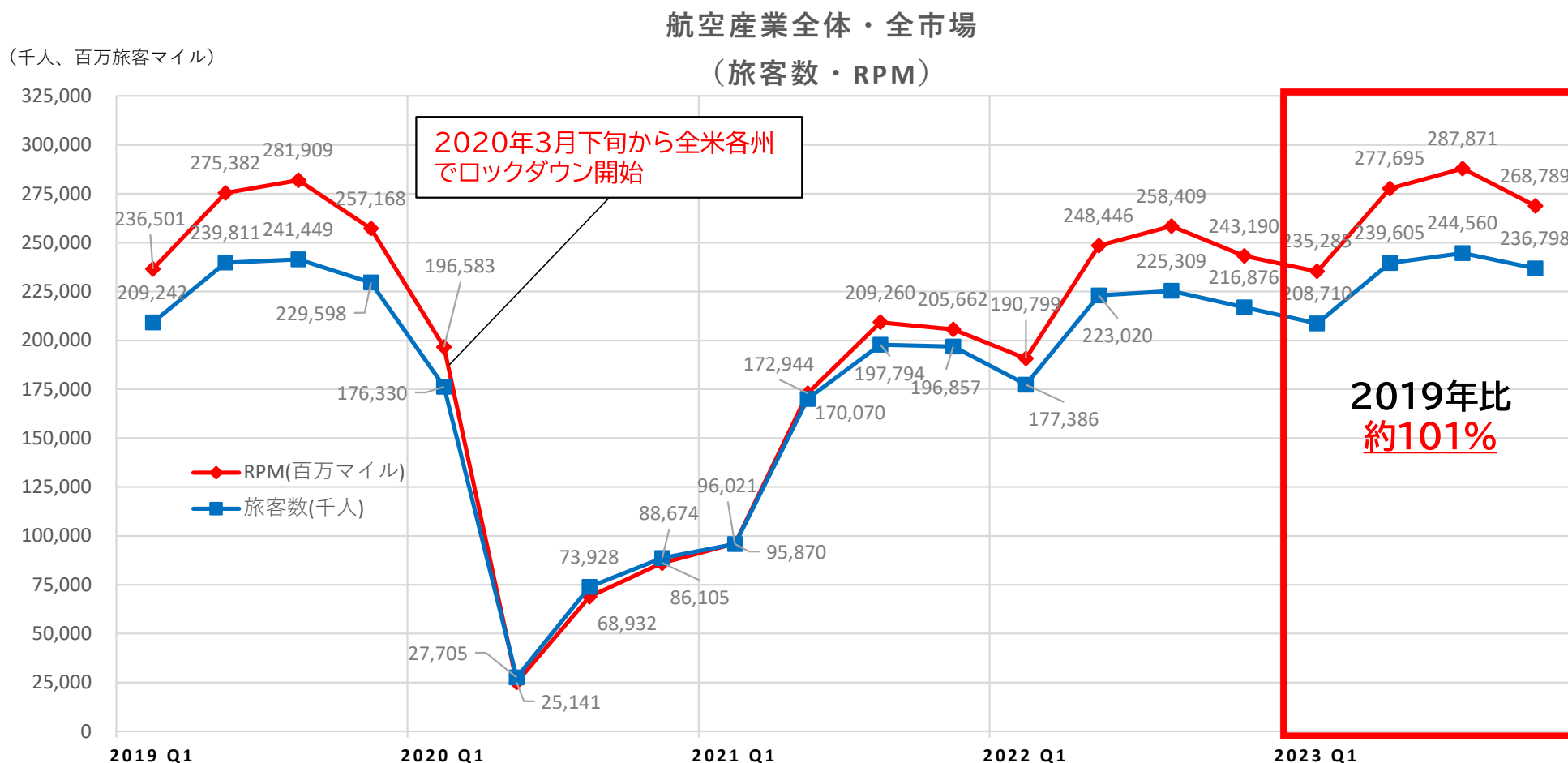
- レジャー特需がいつまで継続するか。ビジネス需要や太平洋市場はいつ戻るのか。
- 燃油を含む物価・人件費の高騰によるコスト増への対応。
- 人員不足への対応。

目次

1. 米国航空市場の概要
2. 需要状況
3. 経営状況
4. 最近の動き
5. まとめ

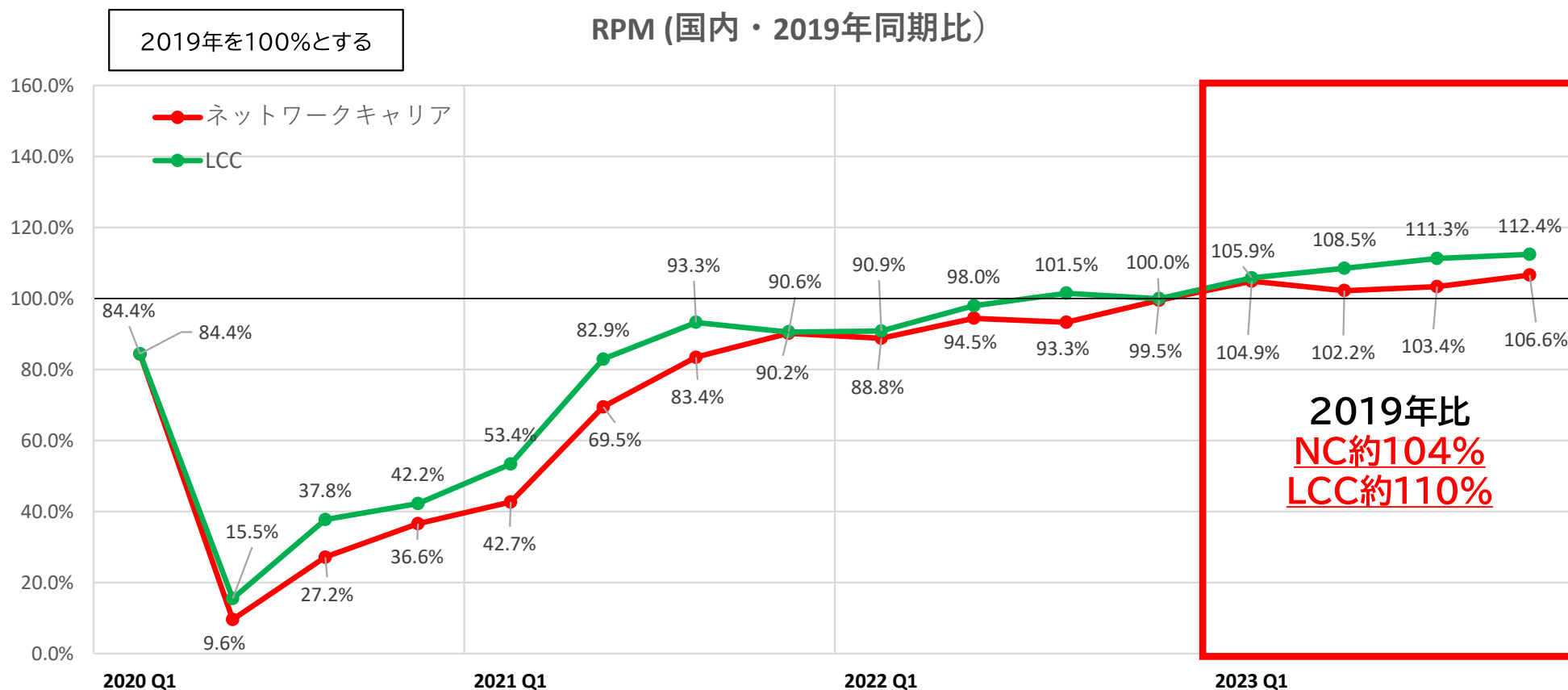
需要状況(市場全体)

- 2022Q2以降、国内レジャー需要の高まり、国際線需要やビジネス利用の回復等により、**2023年の航空需要はパンデミック前の水準(2019年)を上回った。**



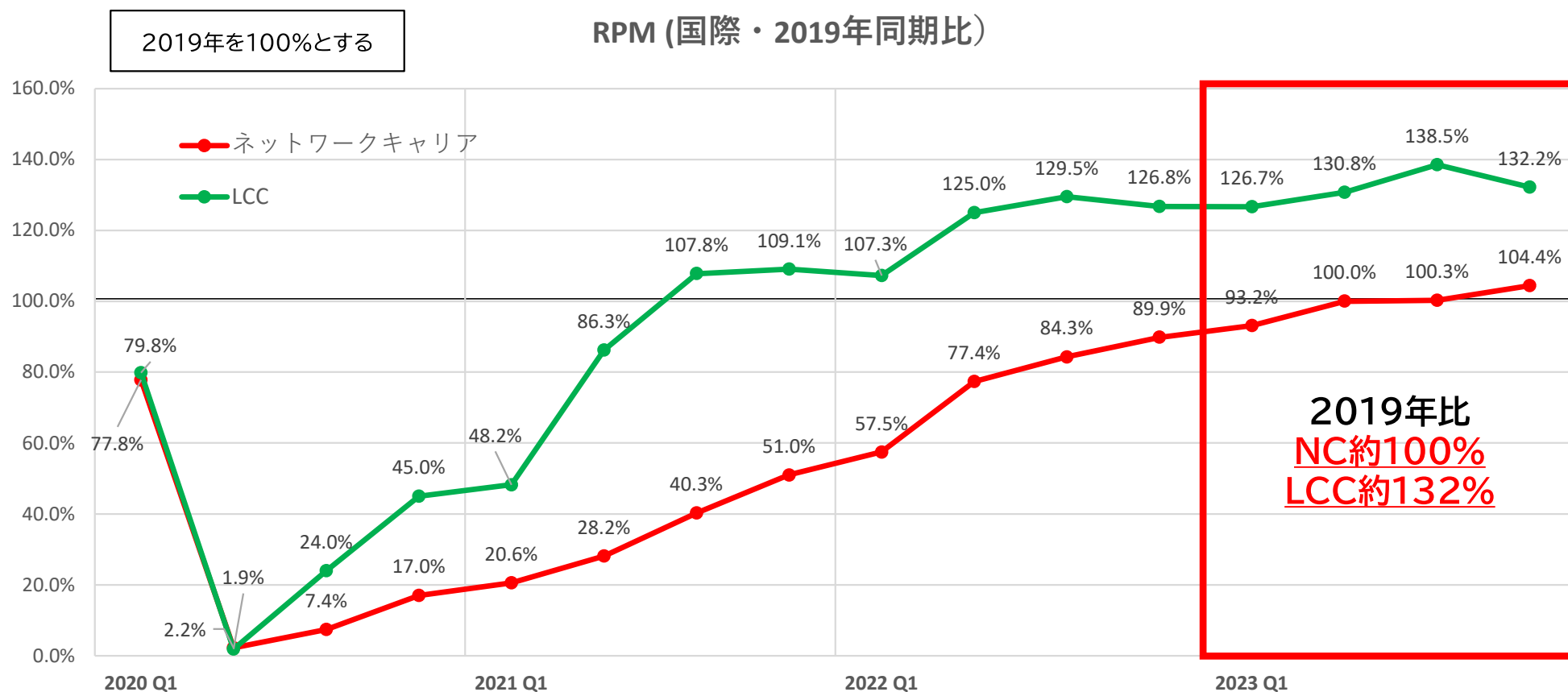
需要状況(国内市場)

- 2023年の国内航空需要は、ネットワークキャリア及びLCCともに、2019年の水準を上回る状況。
- LCCの方がネットワークキャリアに比べて、高い水準を維持している。



需要状況(国際市場)

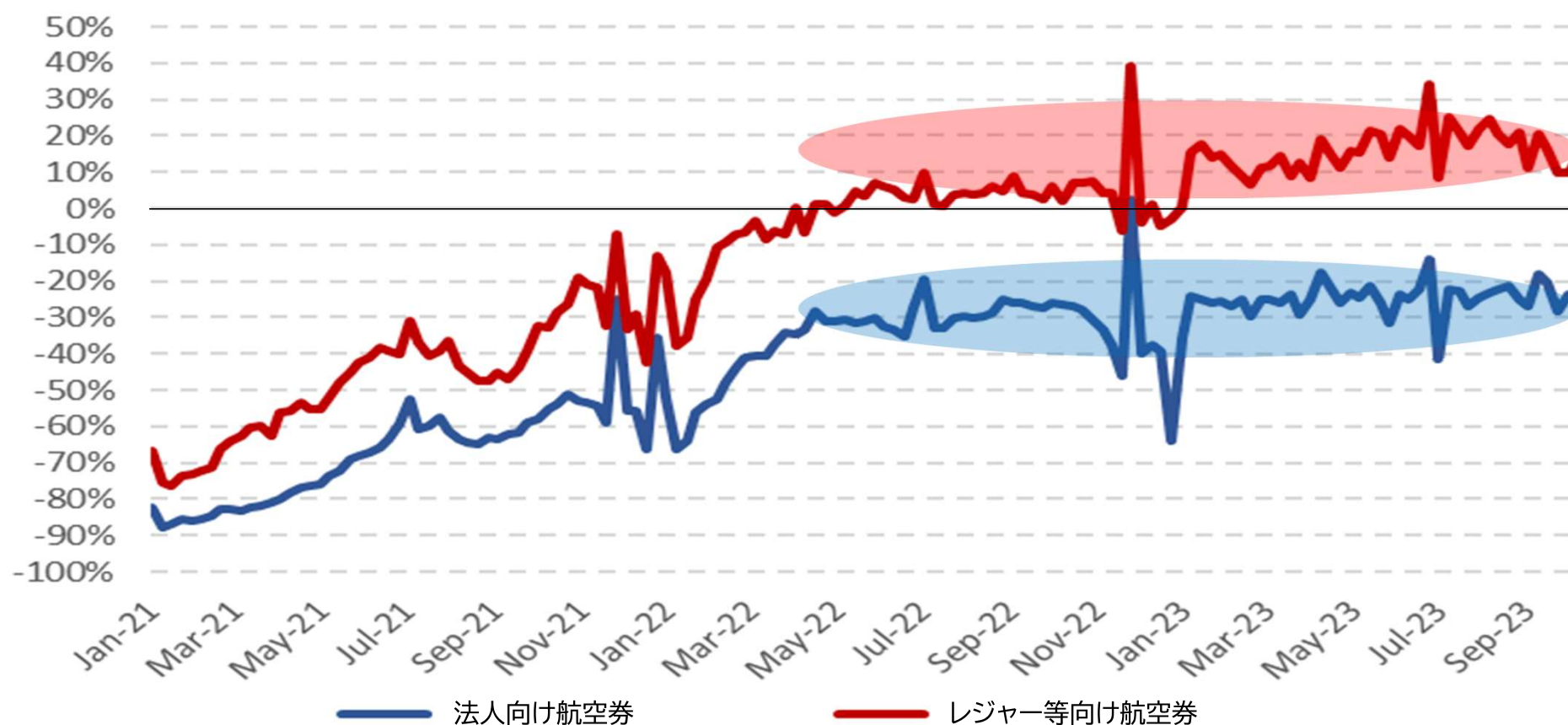
- ネットワークキャリアは2023年に入り、パンデミック前の水準に回復。
- LCCの方が回復が早く、2023年は2019年比で約130%の水準。



需要状況(法人向け、レジャー向け販売量)

- レジャー向けについては、2022年前半から2019年の水準を超える状況であり、2023年には120%程度の高い水準。
- 法人向けについては、2019年比80%程度の状況が継続している。

米国旅行代理店による7日間航空券販売量(米ドル、対2019年比)、2021~2023年



(出典)CAPA公表資料(基データはAirlines Reporting Corp)

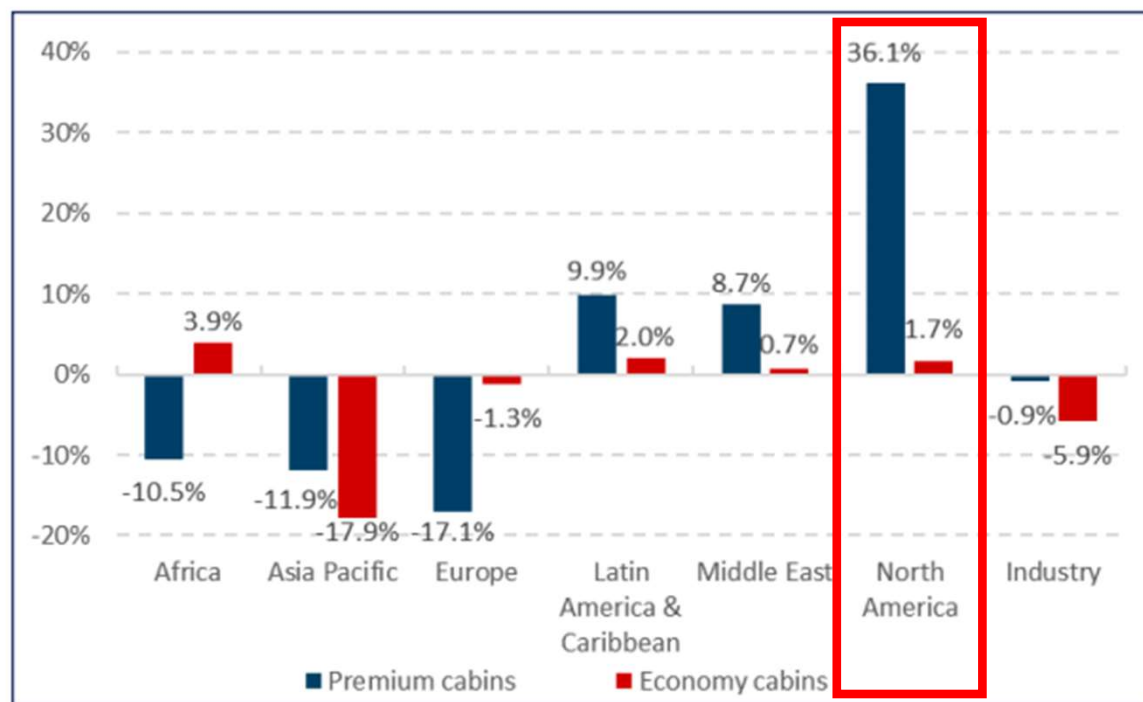
<https://centreforaviation.com/analysis/reports/global-business-travel-recovery-starts-to-slow-is-the-industry-reaching-a-ceiling-664724>

Supported by 日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

需要状況(プレミアム需要)

- パンデミックにより、ビジネス旅行が落ち込む中、航空会社はプレミアムキャビンの運賃を大幅に引き下げた。一部のレジャー旅行の人々がプレミアムキャビンへのアップグレードを選択しており、これが広範な「リベンジ旅行」トレンドの一部に。
- 北米の航空会社はプレミアム旅行の大幅な成長を経験しており、2023年Q4には、プレミアムキャビンのRPKはパンデミック前の水準を35%以上、上回っている。

2023年Q4のキャビン別のRPK(国際線・2019年同期比)



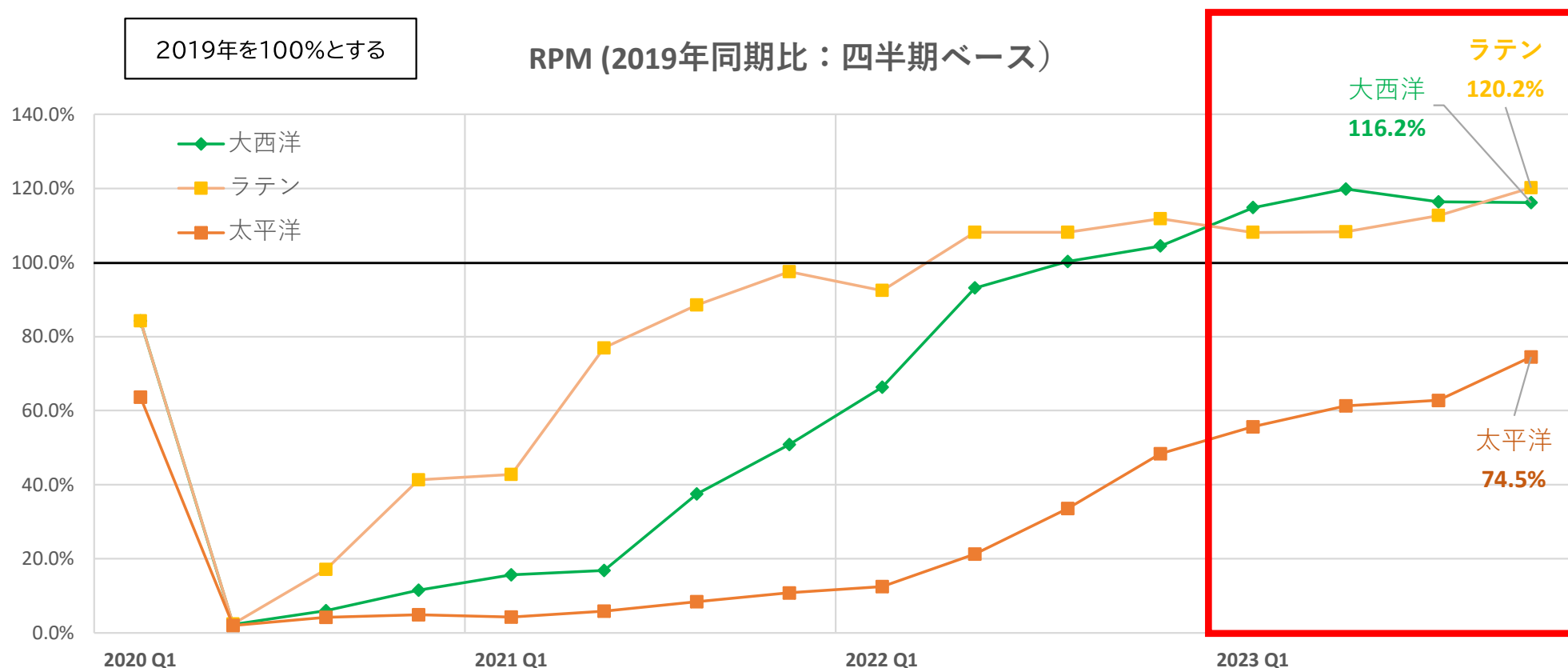
Source: IATA Sustainability and Economics, IATA Monthly Statistics

デルタ航空のCEOは、「ビジネス目的でのみプレミアムキャビンを利用していた旅行者が、レジャー旅行でもプレミアムキャビンを選ぶようになった。」とコメント

※ Premium cabins(プレミアムキャビン)とは所謂ファーストクラス、ビジネスクラスを指す。

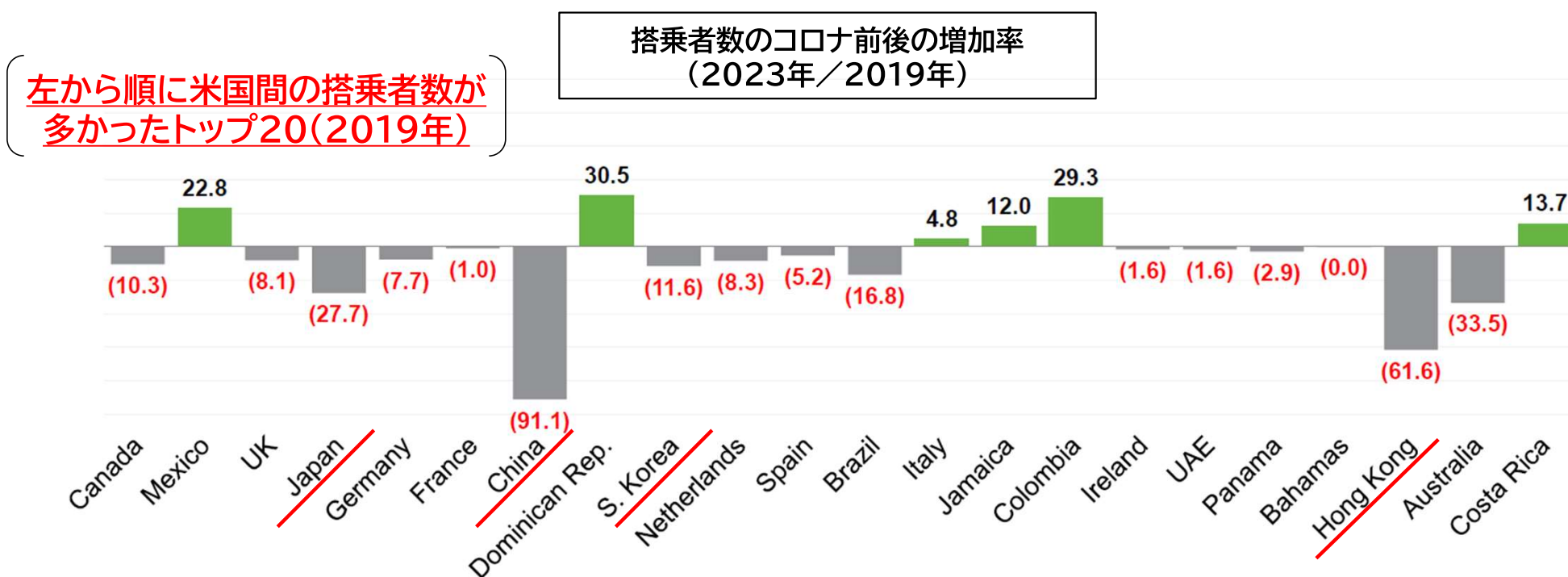
需要状況(海外エリア別)

- ラテン路線や大西洋路線の回復が早く、2022Q2・3にはコロナ前の水準を回復。
- 太平洋路線の数字(2023Q4)は、2019年同期比75%程度。ただし、直近1年間で20%以上回復している。



需要状況(国別)

- 太平洋路線のうち、2019年の米国間の搭乗者数の多かった日本、中国、韓国、香港の戻りが遅い。
- パンデミック後、米中間の航空便数が制限。米運輸省は中国航空会社の運航便数上限を週50便まで増やしたが、パンデミック前の150便以上に比べると少ない状況。



Source: DHS I-92 / APIS data compiled by U.S. Department of Commerce National Travel and Tourism Office

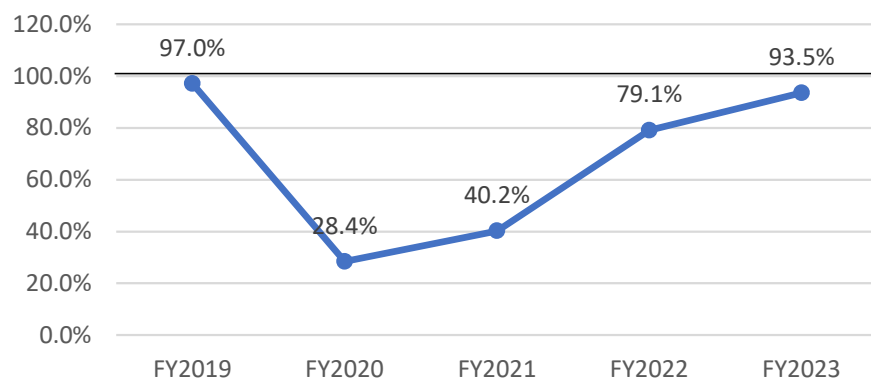
* Gateway-to-gateway passengers on U.S. and foreign scheduled and charter airlines and general aviation

【参考】需要状況(日本大手2社の需要)

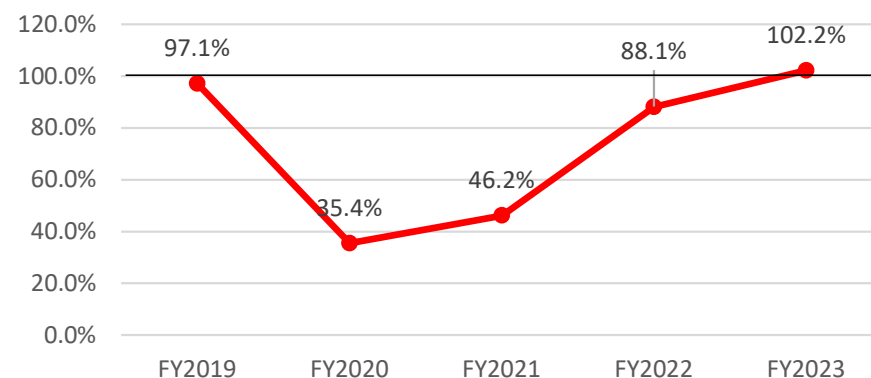
- 2023年度の日本では、国内線はパンデミック前の水準に概ね回復。国際線は2018年度比約8割程度。インバウンド需要を背景に、北米(約9割)、アジア・オセアニア(約8割)、欧州(約5割)、中国(約4割)の順で回復※。後段の()は2019年比、ANA・旅客キロベース

国内

ANA国内線 (旅客キロ・2018年度比)

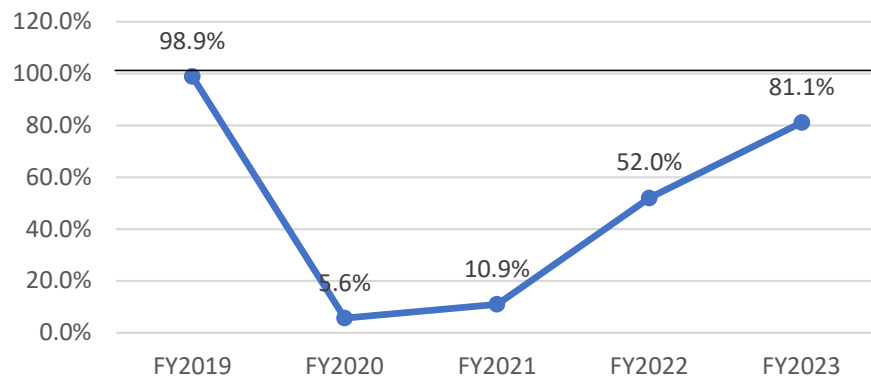
2018年度を
100%とする

JAL国内線 (旅客キロ・2018年度比)

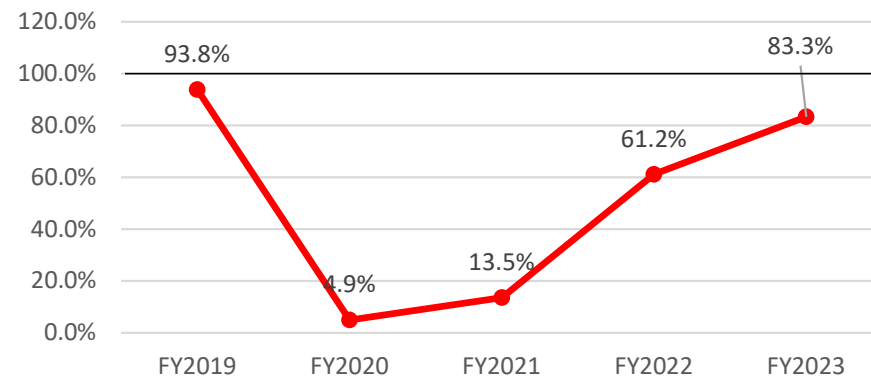


国際

ANA国際線 (旅客キロ・2018年度比)

2018年度を
100%とする

JAL国際線 (旅客キロ・2018年度比)



(出典)ANA・JAL公表資料

小まとめ(米国航空産業の需要状況)

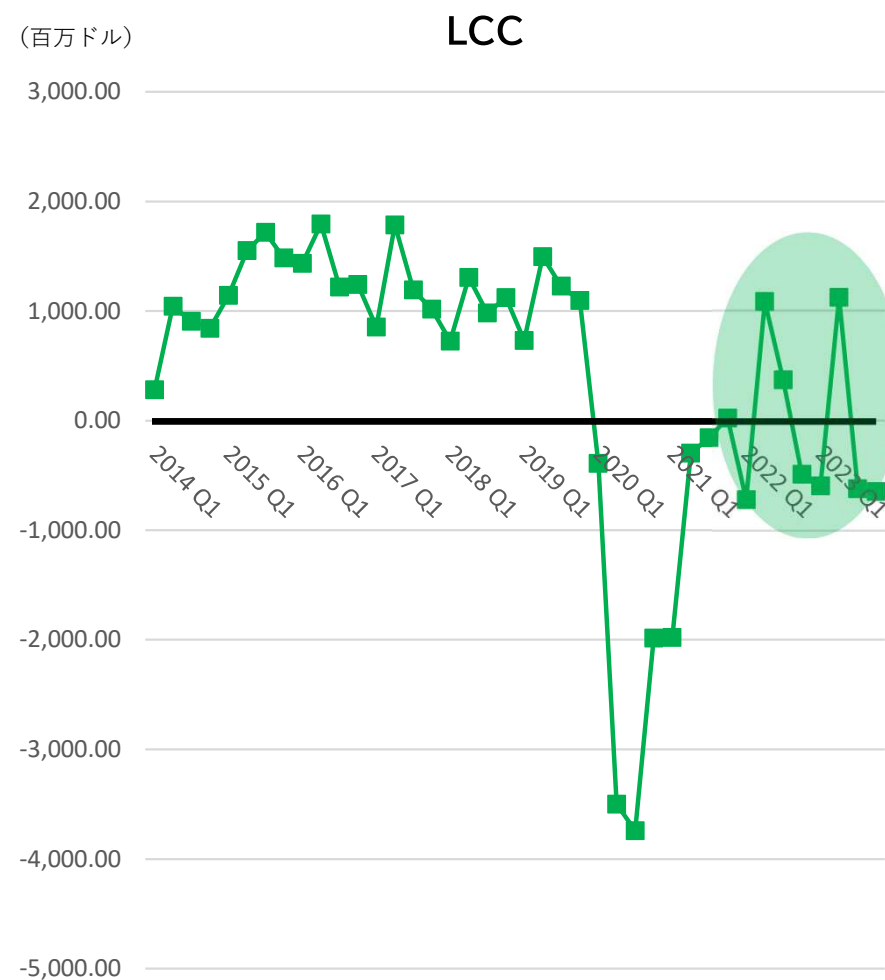
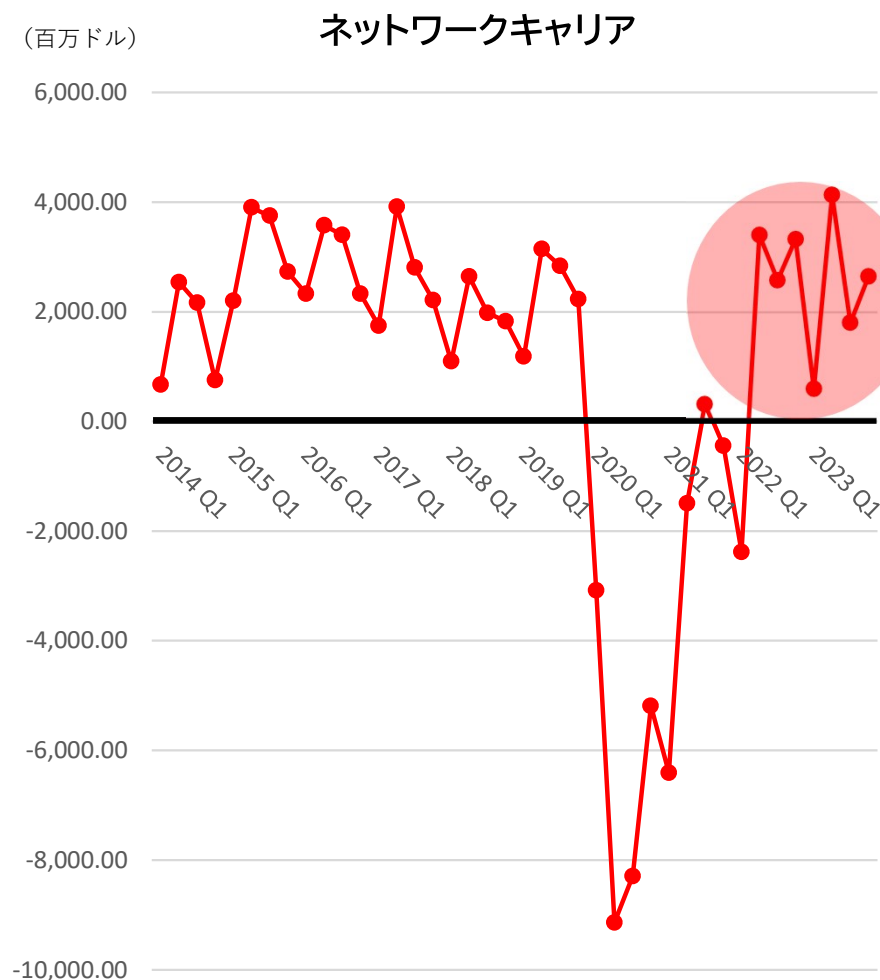
- 2023年の米国航空産業全体の需要は、パンデミック前の水準を上回った。ネットワークキャリア及びLCCの国内・国際需要も同様。ネットワークキャリアに比べて、レジャー路線を多く有するLCCの需要回復が早い。
- パンデミックの影響によるリモートワーク等の普及により、法人向け需要がパンデミック前の水準に戻らず、頭打ちの状況。しかし、旺盛なレジャー向け需要がその分を補っている構図。レジャーにおけるプレミアム需要も増えている模様。
- 国際線では、2021年以降、太平洋路線の回復が顕著であるものの、パンデミック前の水準に達していない。

目次

1. 米国航空市場の概要
2. 需要状況
3. 経営状況
4. 最近の動き
5. まとめ

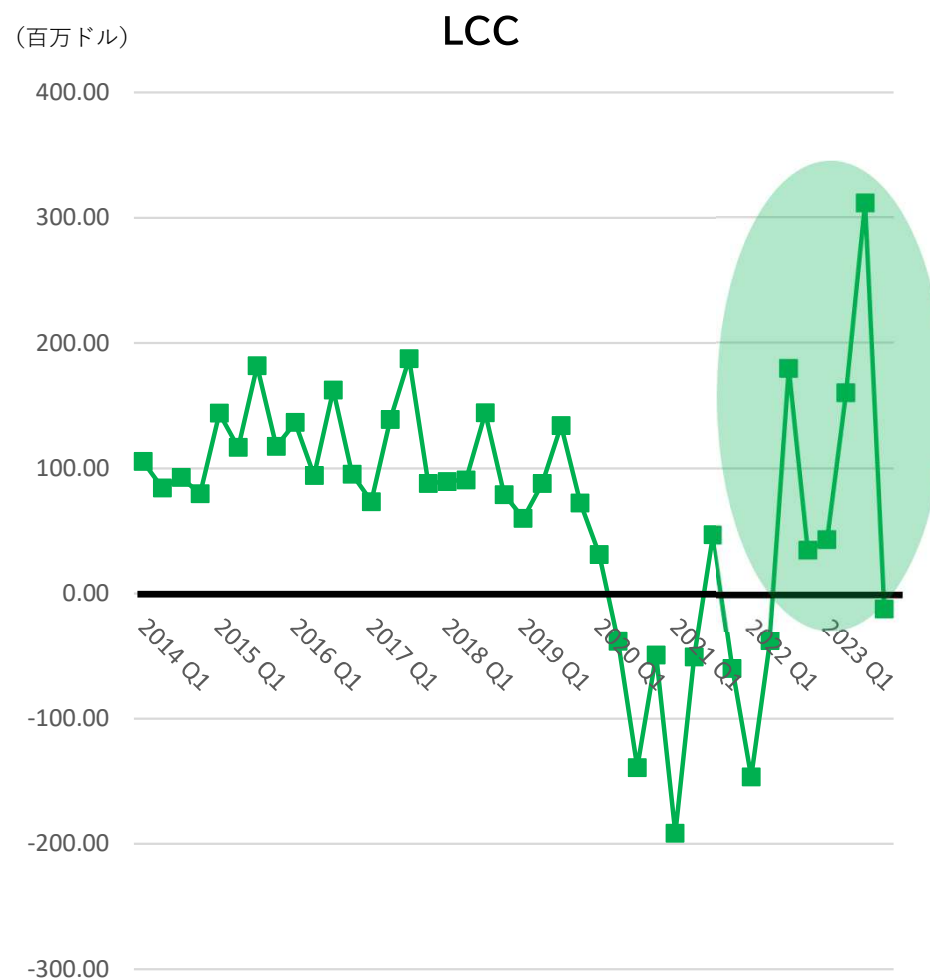
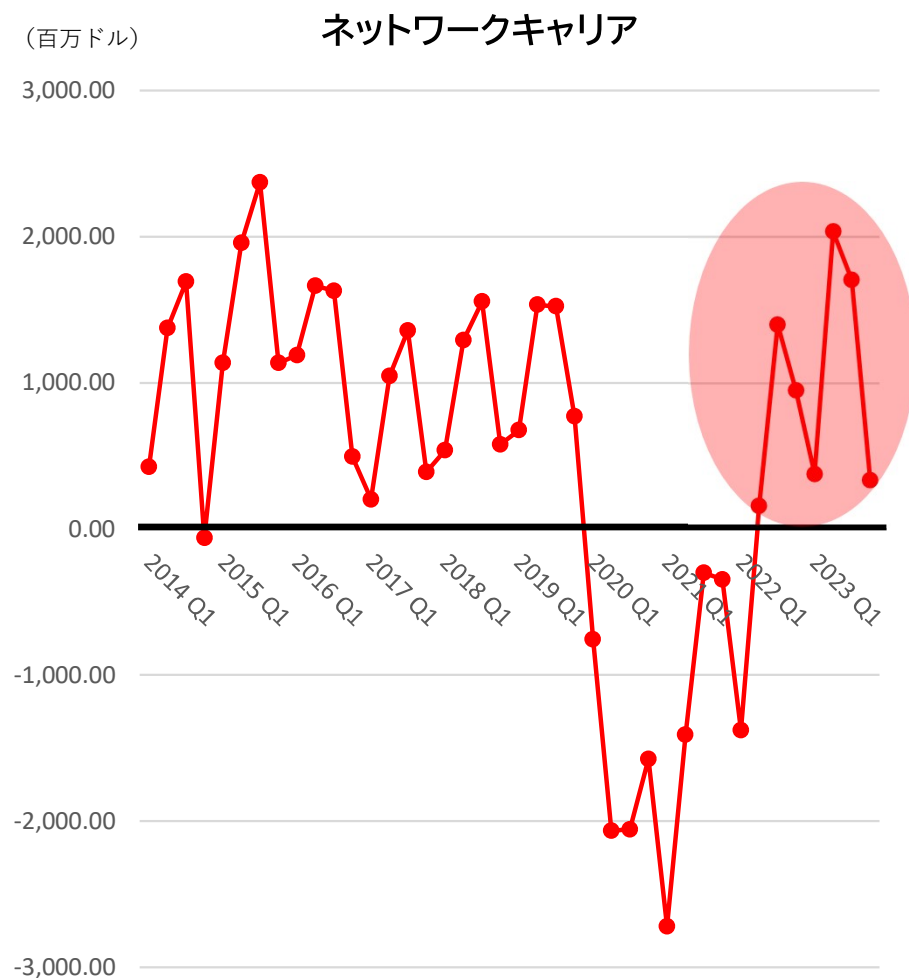
経営状況(国内営業損益)

- ネットワークキャリアは2022Q2以降、黒字を維持し、コロナ前の水準を回復。
- LCCは、赤字と黒字を繰り返しており、厳しい状況に直面。



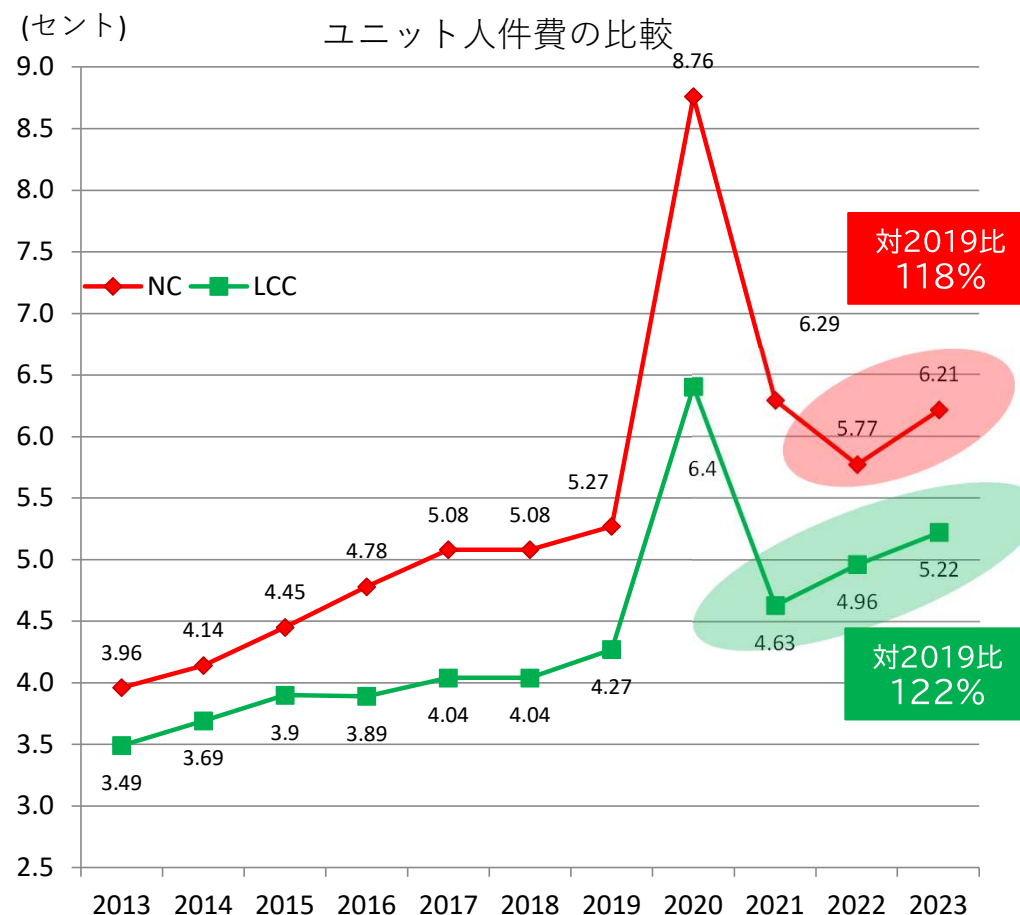
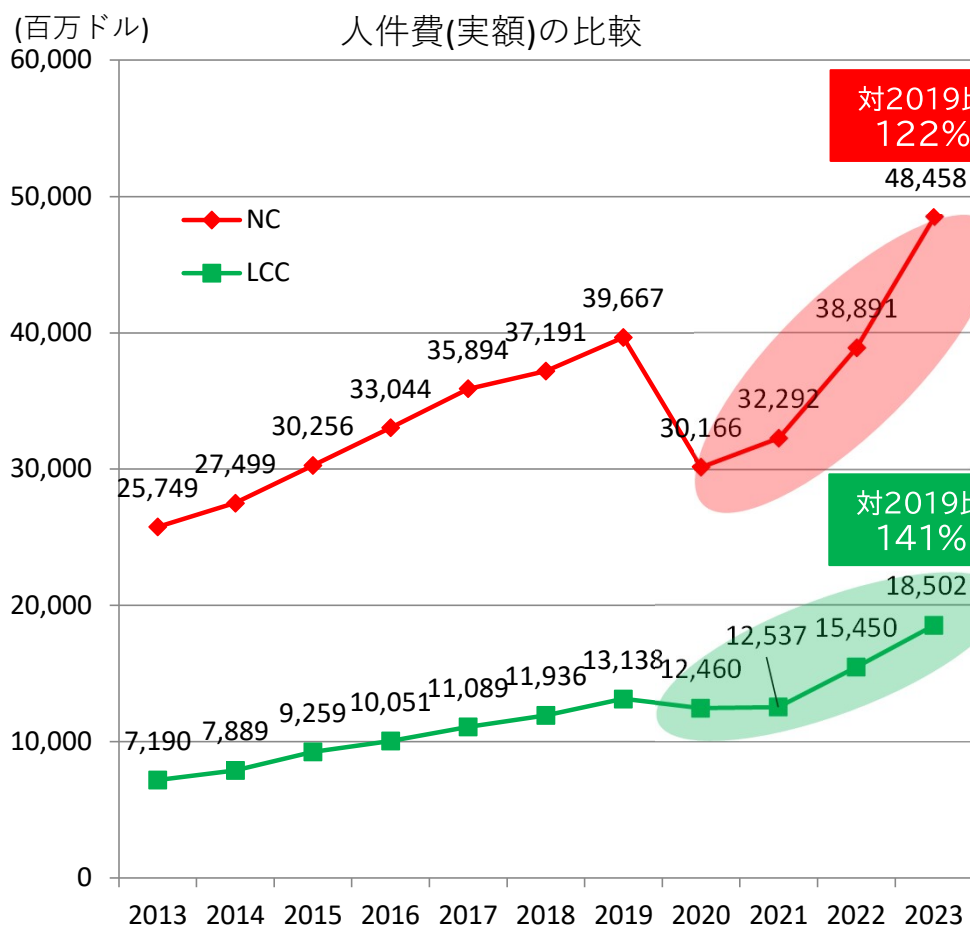
経営状況(国際営業損益)

○ ネットワークキャリア及びLCCは黒字傾向だが、LCCは2023Q4に赤字に転落。



経営状況(人件費)

- 人件費(実額)は2019年を大幅に超える水準。ユニット人件費※も上昇。
- 2019年比では、人件費(実額)及びユニット人件費とも、LCCの方が増加率が高く、LCCはより一層の人件費高騰に直面。

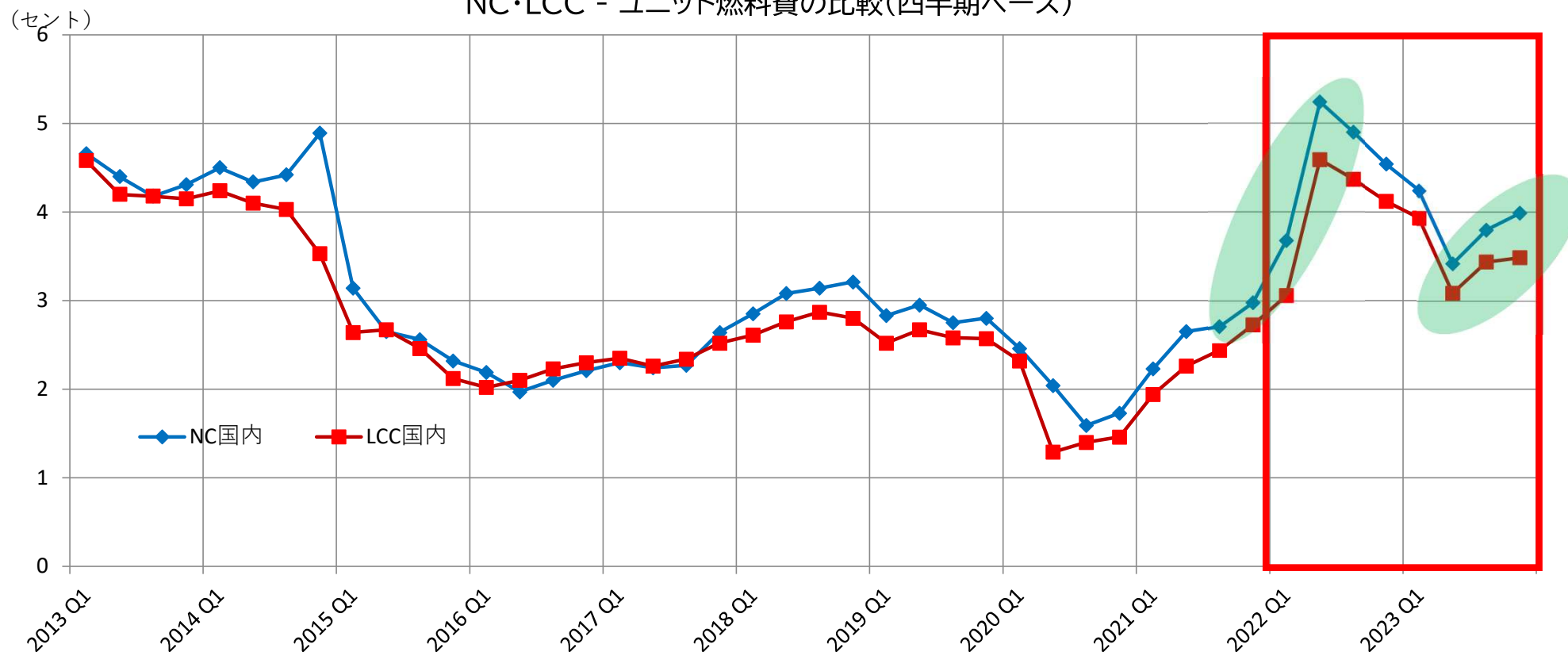


※ ユニット人件費とは、人件費をASM(旅客が利用可能であった座席数に運行距離を掛けて算出した航空会社の供給力を示す指標)で割ったもの。

経営状況(燃料費)

- ロシアによるウクライナ侵攻の影響を受け、原油価格が大幅に上昇した結果、ユニット燃料費は2022年に大幅上昇。(2022Q4は2019年同期比150%超。)
- 2022Q3以降は落ち着いてきたが、主要産油国による生産調整やイスラエル・ハマスの軍事衝突等の影響も加わり、2023Q3以降、再び上昇傾向。

NC・LCC - ユニット燃料費の比較(四半期ベース)



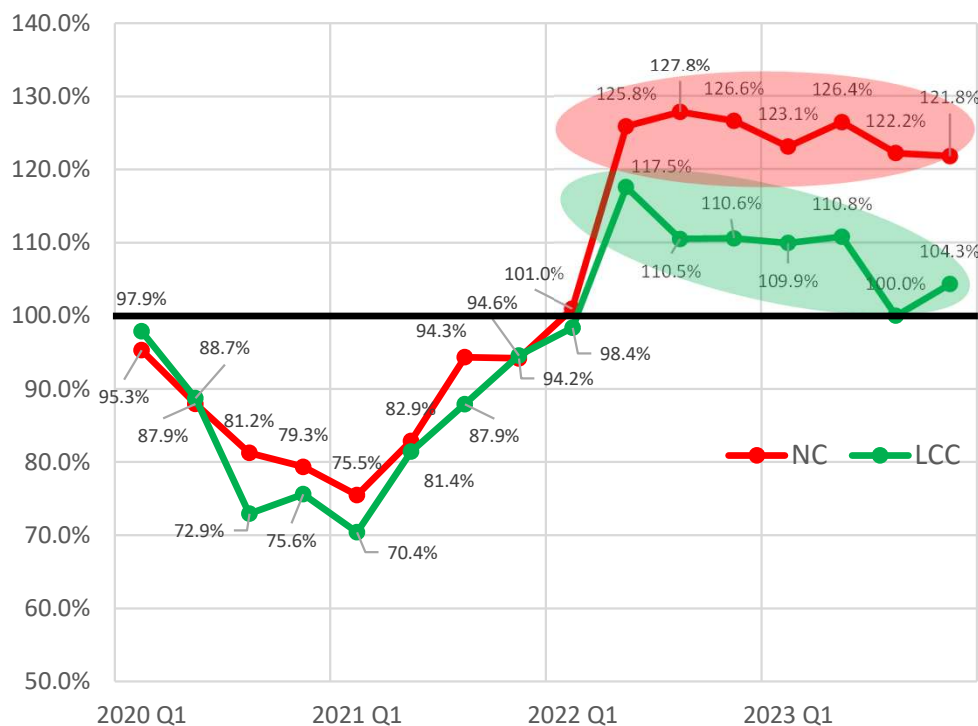
経営状況(イールド)

- 2022年以降、レジャー需要の高まりや燃料価格高騰も背景に、イールド※が上昇。
- NCは2023年も高い水準を維持しているが、LCCのイールドは減少傾向。

※ イールドとは、旅客収入をRPMで割ったもの(運航フライトで得られる収益を、乗客が移動した距離で割ったもの)であり、航空会社の収益性を評価するための指標(旅客1人1マイル当たりの収入単価)。

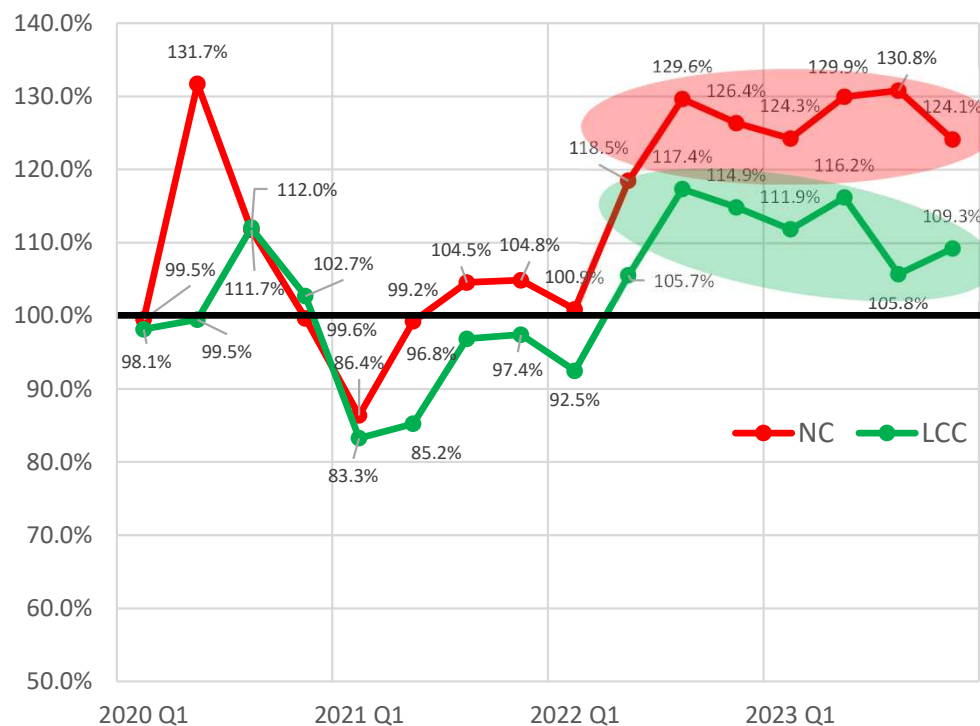
2019年を
100%とする

イールド (国内・2019年同期比)



2019年を
100%とする

イールド (国際・2019年同期比)



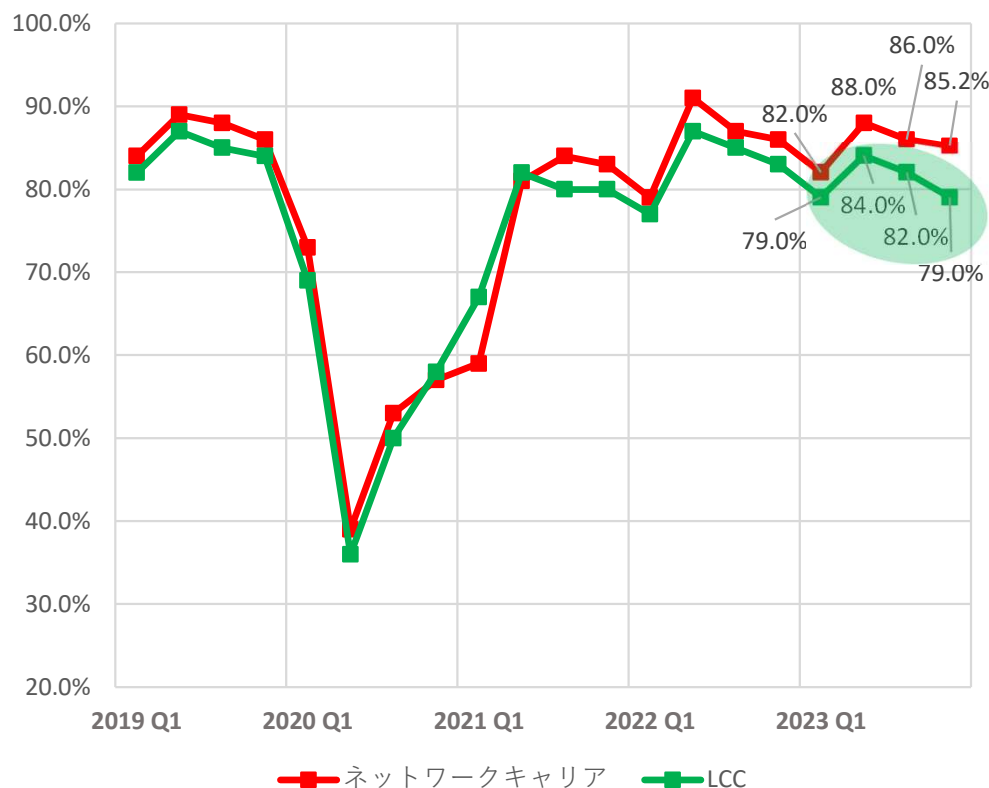
経営状況(ロードファクター)

- 2022Q2以降、NC及びLCCのロードファクター※は高い水準に。
- LCCについては、2023年の数字が若干下落しており、供給が需要の伸びを超えている状況がみられる。

※ ロードファクターとは、総座席数に占める有償旅客数の割合(有償座席利用率)。
座席の販売状況を計る指標として用いられる。

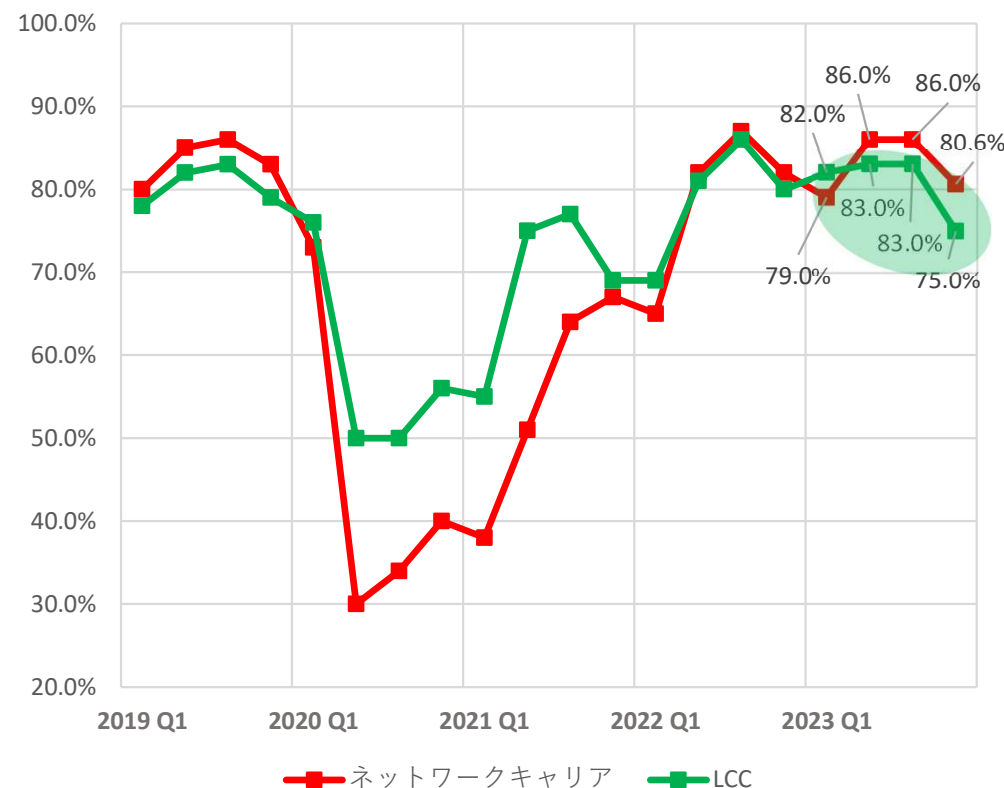
2019年を
100%とする

ロードファクター (国内)



2019年を
100%とする

ロードファクター (国際)



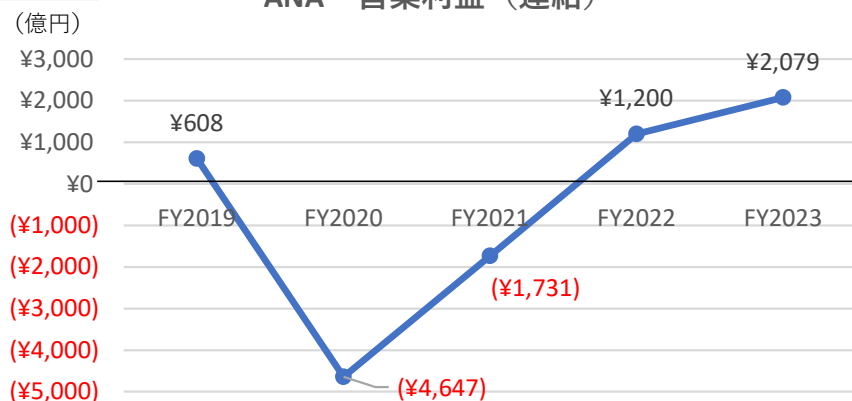
【参考】経営状況(日本大手2社の連結業績)

- 日本の大手2社は、**2022年度以降、営業利益及びEBIT※はプラス**へ。
(これらは、連結業績であるため、航空事業以外の業績も含むグループ全体の業績を示していることに留意。)

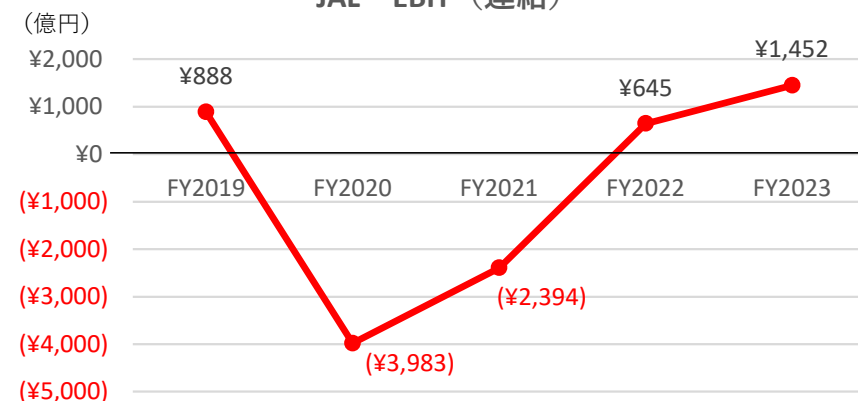
※ EBIT(Earning Before Interests and Taxes):財務・法人所得税前利益

日本

ANA・営業利益(連結)

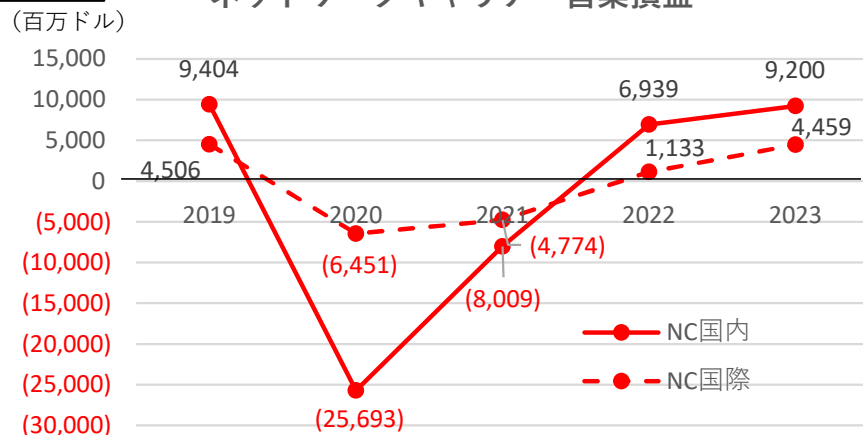


JAL・EBIT(連結)

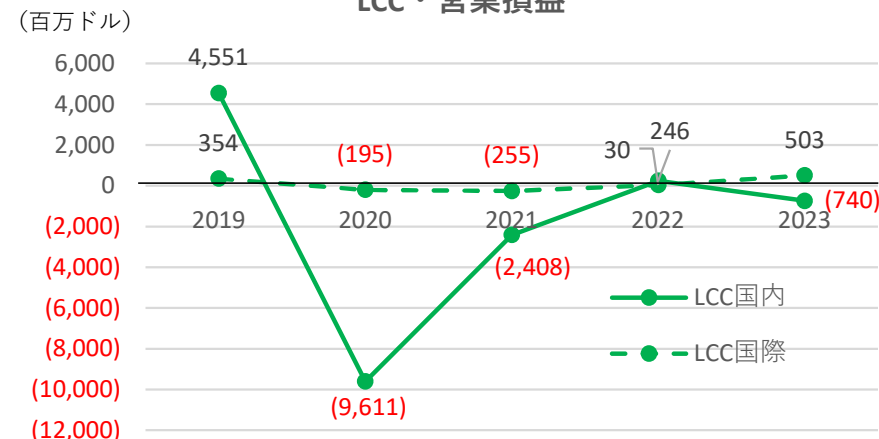


米国

ネットワークキャリア・営業損益



LCC・営業損益



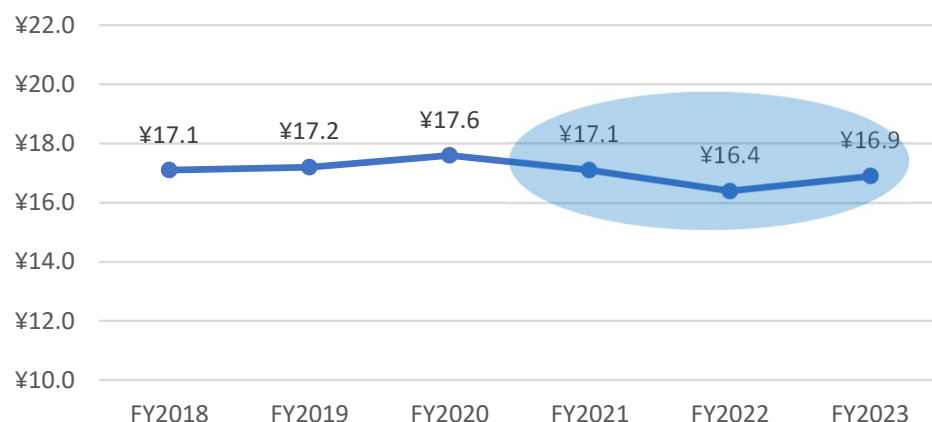
(出典)ANA・JAL公表資料

【参考】経営状況(日本大手2社のイールド)

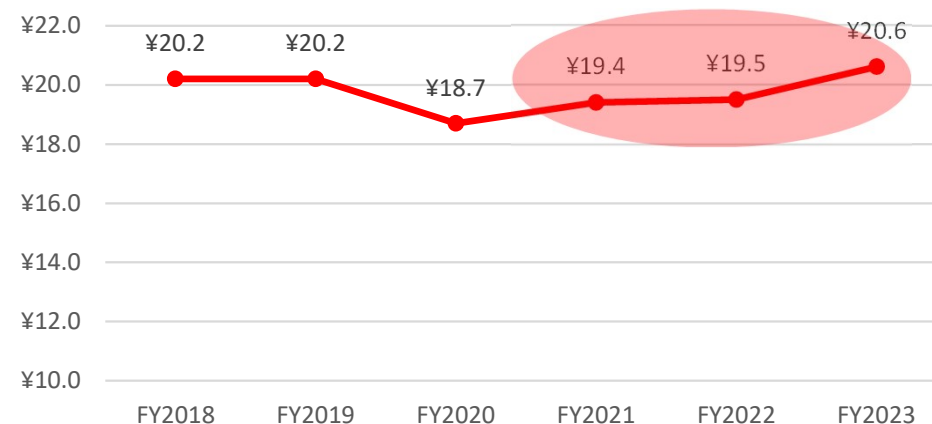
○ 日本の大手2社は、2019年以降、国際線のイールドは向上しているが、国内線のイールドは横ばい傾向。

国内

ANA国内線（イールド）

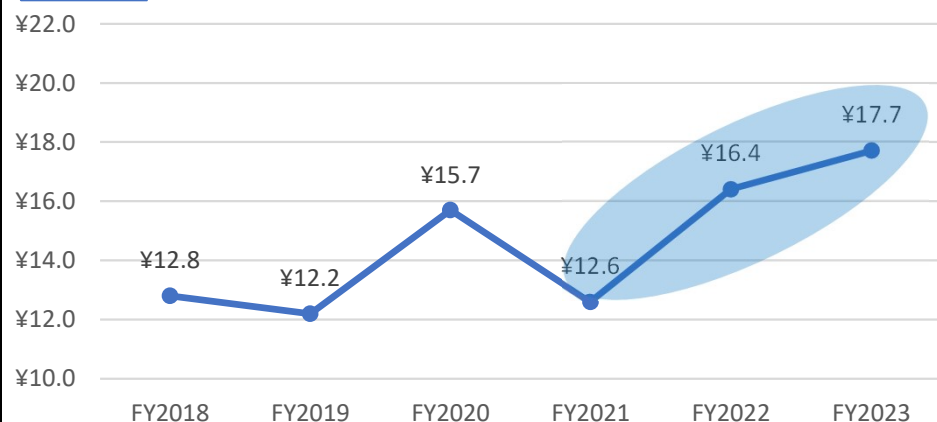


JAL国内線（イールド）

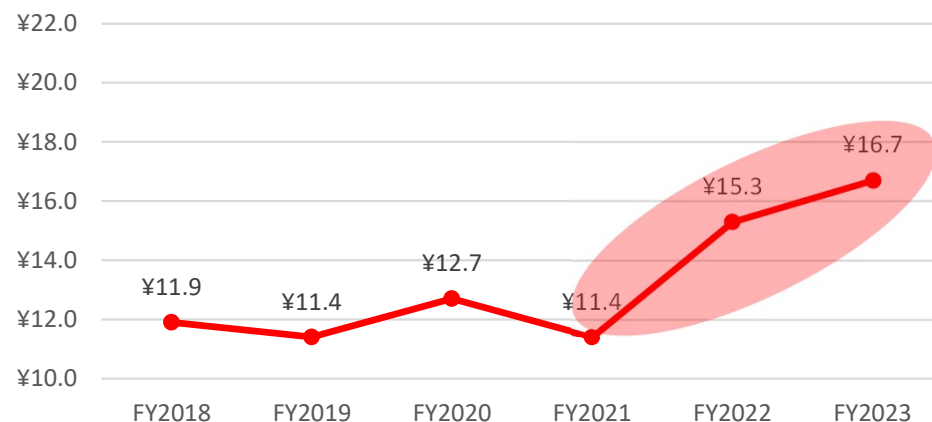


国際

ANA国際線（イールド）



JAL国際線（イールド）



(出典)ANA・JAL公表資料

小まとめ(米国航空産業の経営)

- 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。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か。
- 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。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か。ロードファクターが下落傾向にあり、供給超過の傾向が出てきているか。

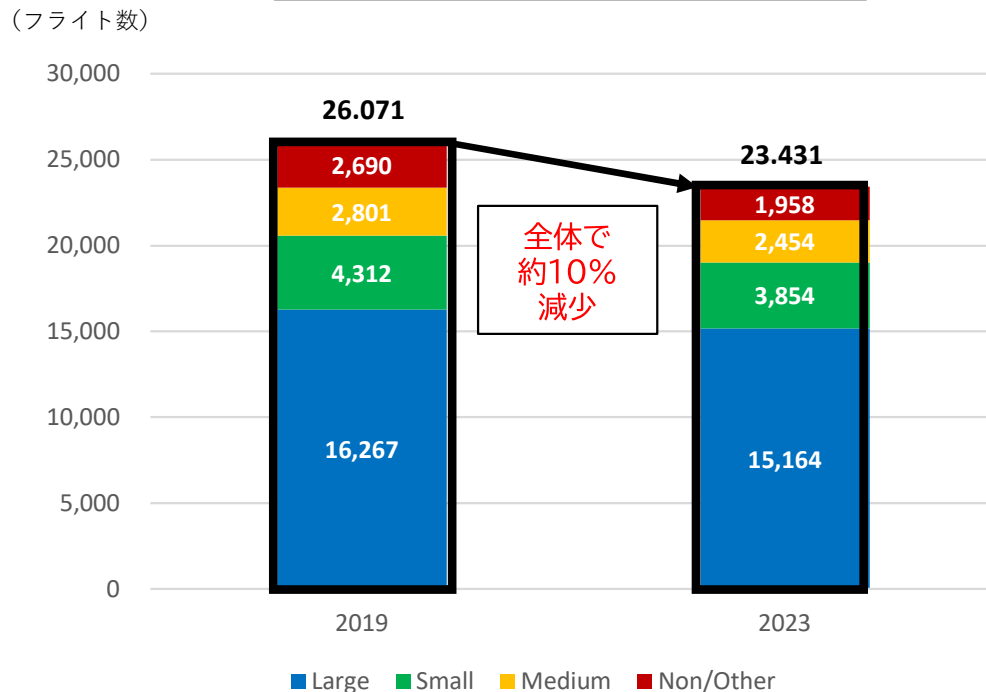
目次

1. 米国航空市場の概要
2. 需要状況
3. 経営状況
4. 最近の動き
5. まとめ

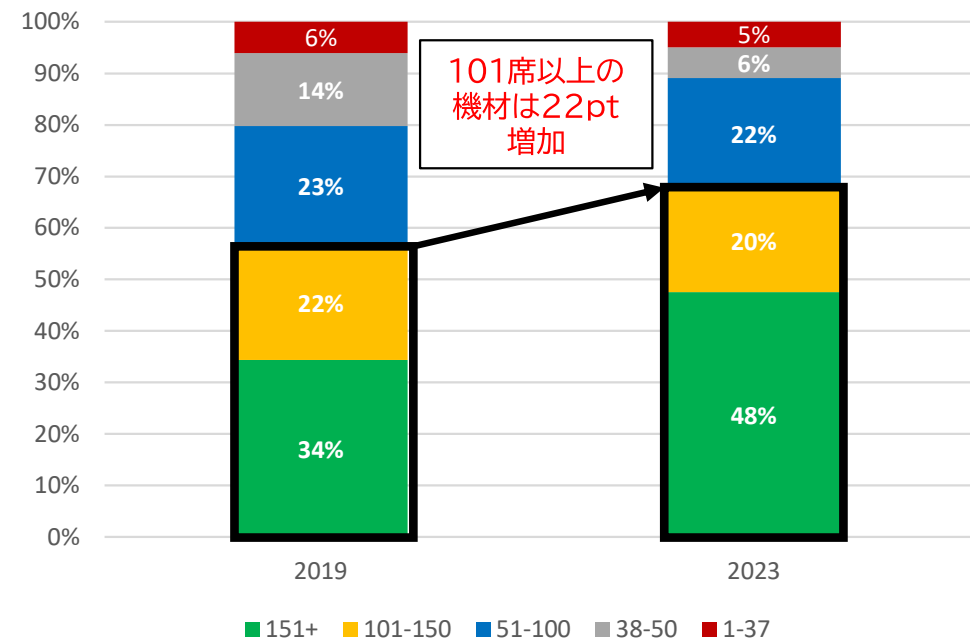
運航状況(フライト数と機材サイズの変化)

- 米国では、人件費等のコスト上昇や航空管制の制約、パイロット供給の逼迫等を背景に、**フライト数が減少**。
- 一方で、**機材サイズを大型化**し、供給量の確保に寄与。

米国空港における空港分類別の
平均日次フライト数



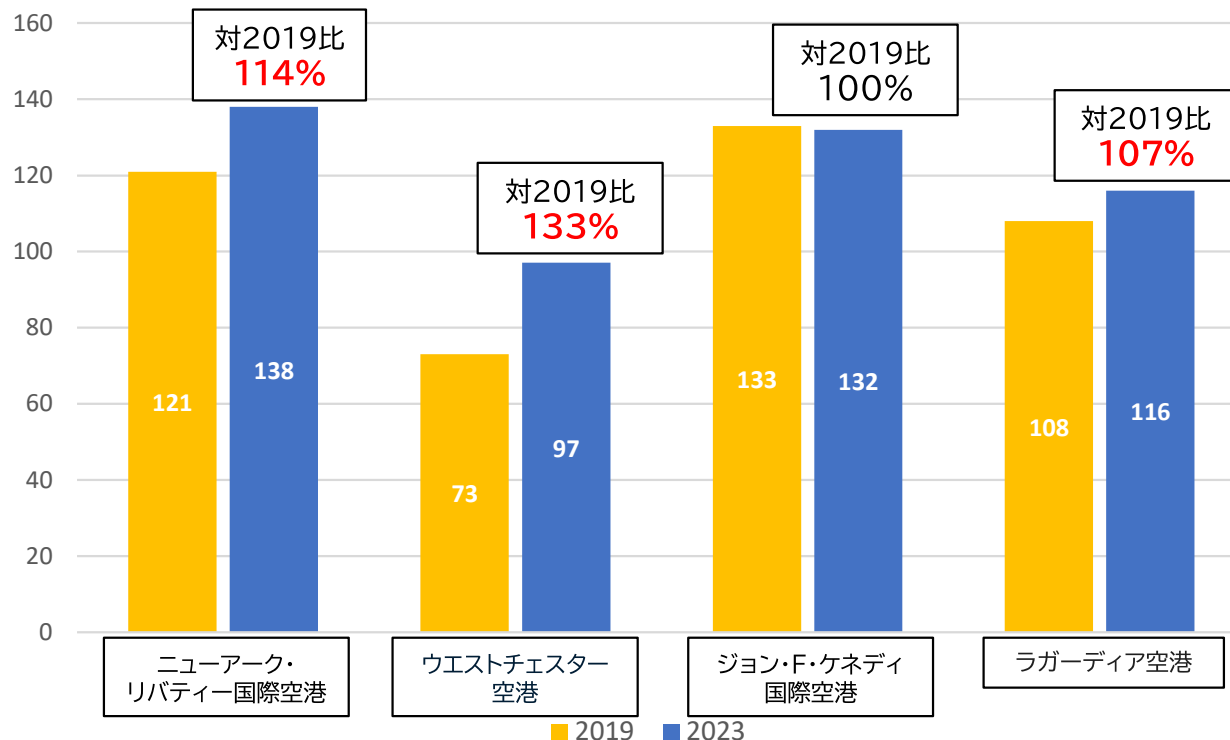
米国国内定期便における
機材サイズ別の出発割合



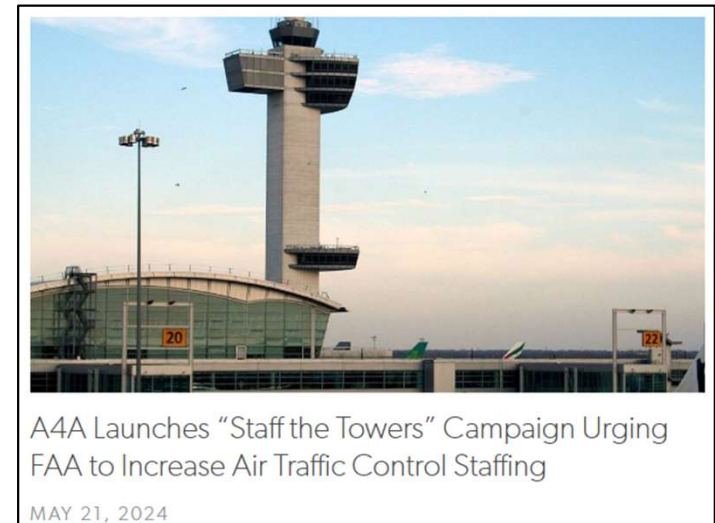
運航状況(航空管制の影響)

- 米国では、2023年時点で、**航空管制官が3000名不足**している状況。
- A4A(米国の主要航空事業者団体)によれば、**航空管制官の制約**により、2023年12月の**NYエリアのフライト数**は、同年3月時点のスケジュールと比べて**202便(全体の約11%)/日減少**。⇒ NYエリアの空港では、**機材の大型化**が進行。

NYエリアの空港における
米国国内線1フライトあたりの出発予定座席数



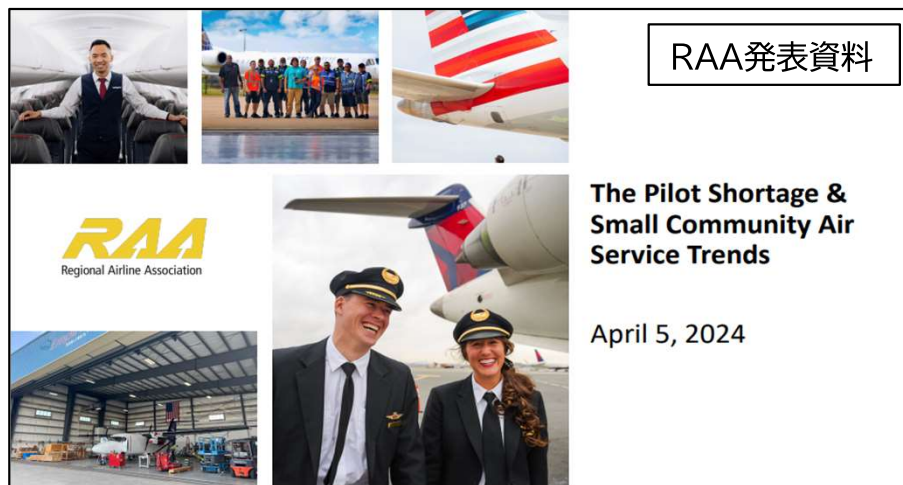
(出典)A4A公表資料(左のグラフの基データはCirium)



2024年5月、A4Aでは、FAAに航空管制官の増員を求める「Staff the Towers」キャンペーンを開始

運航状況(パイロット不足の影響、リージョナルキャリアの状況)

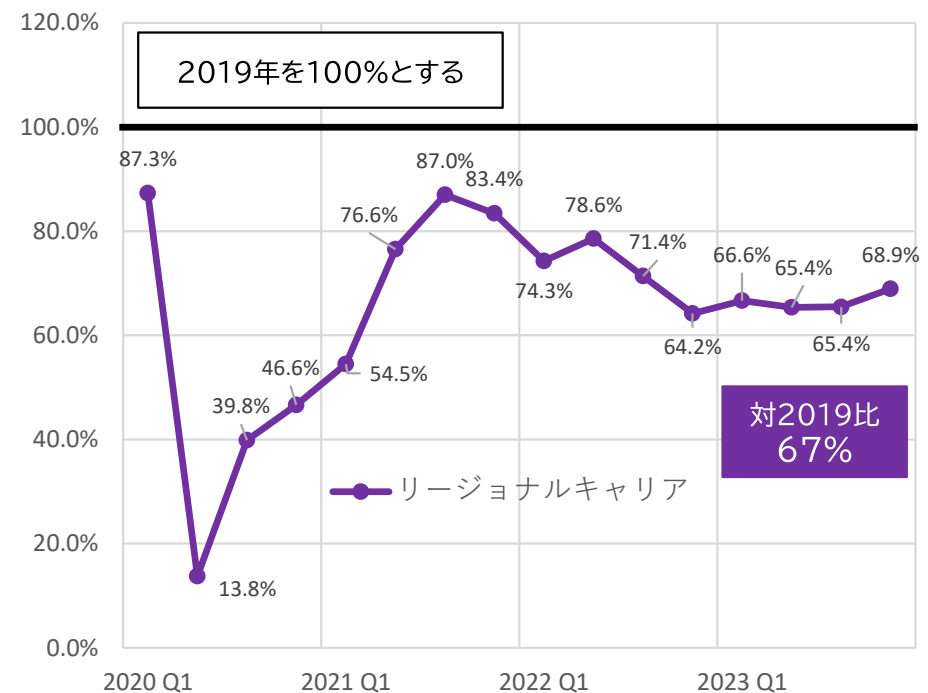
- RAA(米国のリージョナルキャリアの団体)は、2020年1月から2024年1月にかけて、**パイロットの不足**により、全空港での**発着数が10%減少**、主要航空会社(ネットワークキャリア及びLCC)は**121以上の国内市場から撤退**したと発表。
- **リージョナルキャリアの国内需要**も、これらを背景に**2019年比60%台に低迷**。



パイロット不足による深刻な全国的航空サービスの喪失
2024年1月と2020年1月を比較すると:

- 全空港での**発着便数が10%減少**
- 12空港(3%)が商業航空サービスを完全に失った
- 317空港(74%)で航空サービスの減少または喪失が発生
- サービスが減少した空港の平均的な減少率は25%
- 131空港(31%)で25%以上の便数が減少
- **航空会社は121以上の市場から撤退**
- 37空港(9%)が半分以上の便数を失った

RPM (リージョナルキャリア国内・2019年同期比)



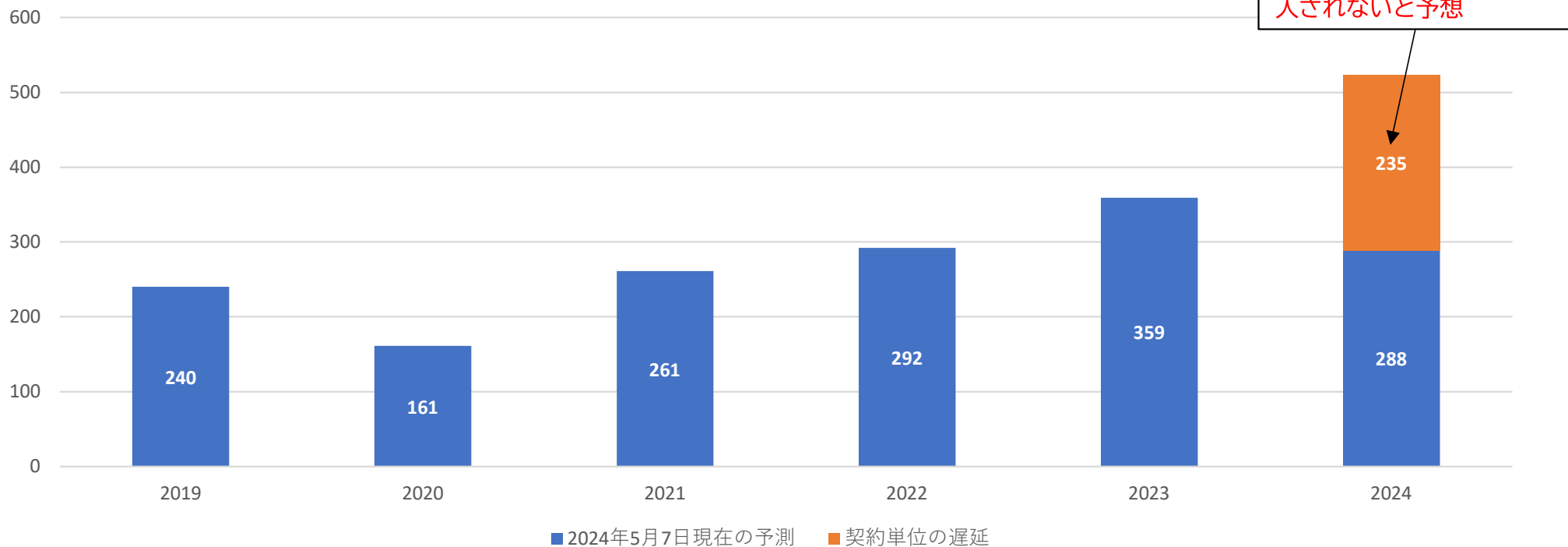
(出典) Regional Airline Association "The Pilot Shortage & Small Community Air Service Trends" より

Supported by 日本 THE NIPPON 財団 FOUNDATION

航空機納入見込み

- 2024年の航空機納入見込みは、生産・認証の遅れにより大幅に減少。
- 2024年1月のボーイング機の事故等を受け、同社において機体納入が遅延しているほか、エアバスも含め、サプライチェーンの影響等による生産の遅れも発生。
⇒ 今後の供給能力に影響

米国の11航空会社※における新航空機の納入実績・予測



(出典)A4A公表資料

※アラスカ、アレジアント、アメリカン、ブリーズ、デルタ、フロンティア、ハワイアン、ジェットブルー、サウスウエスト、スピリット、ユナイテッド

業績改善に向けた動き(LCCの主な対応①)

サウスウエスト航空

【LCCシェア※約48%】

- 座席指定とプレミアムシートの導入
※ これまでは、オープンシーティング(座席指定はなく、空いている座席から選択)を採用していた。
- レッドアイフライト(深夜フライト)の導入
(2024年7月25日発表)

サウスウエストのキャビンイメージ



(出典)各航空会社ホームページ

ジェットブルー航空

【LCCシェア約20%】

- 「ジェットフォワード」と呼ばれる新しい戦略フレームワークを発表(以下4つの主要施策)
 - 信頼性とケアのあるサービス
 - 東海岸のレジャーネットワークの強化
 - ニューヨーク、ニューイングランド、フロリダ、プエルトリコにおけるレジャー路線に焦点
 - ニューイングランドでの新路線や既存ネットワークの最適化を進める。
 - 顧客が価値を置く製品と特典
 - 製品オフリングとロイヤリティ特典を改善し、高品質でプレミアムな体験を提供
 - 確実な財務未来

(2024年7月30日発表)

※シェアは2023年のRPMベース(次ページも同じ。)

業績改善に向けた動き(LCCの主な対応②)

スピリット航空

【LCCシェア約16%】

- ネットワークの再編(不採算路線からの撤退)
- 新たな商品の導入
 - プレミアムシートを導入等し、サービスレベルの異なる4つの運賃オプションを提供
- 変更手数料等なし

スピリットのプレミアムシート(Big Front Seat)



(出典)各航空会社ホームページ

フロンティア航空

【LCCシェア約11%】

- 往復便の増加
- ネットワークの再編
 - 高額運賃のVFR(友人や家族訪問)市場に焦点を当てた成長
 - 過剰供給されているレジャー市場での露出を削減
- 新たな商品の導入
 - Biz Fare(ビジネス向けプラン)の導入
 - プレミアムシートの導入等し、サービスレベルの異なる4つの運賃オプションを提供
- 変更手数料等なし(Basic Fare除く)

フロンティアのBiz Fareのサービス内容

BIZFARE COMES WITH EVERYTHING YOU NEED

To make business travel easier and more affordable than ever, Frontier's new BizFare comes packed with all the business-friendly features for one low price. Enjoy benefits like:



保証された頭上の収納スペース



プレミアムシートの選択



優先搭乗

supported by 財団 FOUNDATION JN

業績改善に向けた動き(提携、合併の動き)

ジェットブルー航空とアメリカン航空の提携

⇒ 提携解消

- 2020年7月、ジェットブルー航空とアメリカン航空は、NY・ボストン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。
- 2021年9月、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**。
- 2023年5月、連邦地裁は、**国内線市場で大幅に競争を減らす**と結論付け、**米アメリカン航空とジェットブルー航空に事業提携解消を命じた**。

ジェットブルー航空によるスピリット航空の買収

⇒ 合併阻止

- 2022年2月、フロンティア航空とスピリット航空が合併を発表。(フロンティア航空が、現金と株式交換の組み合わせで29億ドルで買収すると発表。)
- 同年4月、ジェットブルー航空は、スピリット航空を36億ドルで買収する提案。
- 同年10月、スピリット航空は、株主総会承認を経て、ジェットブルー航空による買収を正式に受け入れ。
- 2023年3月、連邦司法省はジェットブルーによる買収を阻止するため、**反トラスト法違反として提訴**。
- 2024年1月、連邦地裁は、**合併を阻止する判決**。判事は、この買収により、**価格の高い航空会社に値下げ圧力をかけるスピリット的能力が失われる**と述べた。

【参考】航空消費者保護(バイデン政権の取組)

● 21年7月、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」

● 22年7月、連邦運輸省(DOT)は、航空会社に対し、可能な限り、追加料金なしで同伴成人の隣に子どもが座れるようなポリシーを持つよう促す通知を発表。

→23年3月、運輸長官は米国議会に対し法案制定を要請。

→24年8月、DOTは航空会社が家族に対して一緒に座るための手数料を課すことを禁止する新規則を提案

ダッシュボード(DOTサイトより)

Family Seating Dashboard										
Commitment for Fee-Free Family Seating										
Carrier										
	Alaska	Allegiant	American	Delta	Frontier	Hawaiian	JetBlue	Southwest	Spirit	United
Guarantees adjacent seats for child 13 or under and an accompanying adult at no additional cost for all fare types subject to limited conditions	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✗
Cancellation and Delay Dashboard										
Commitments for Controllable Cancellations										
Carrier										
	Alaska	Allegiant	American	Delta	Frontier	Hawaiian	JetBlue	Southwest	Spirit	United
Rebook passenger on same airline at no additional cost	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Rebook on partner airline or another airline with	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✗	✓

● 22年9月、DOTサイトにて、航空消費者保護に関するダッシュボードを立ち上げ。(右図)

● 24年4月、DOTは、航空会社の付帯サービス手数料の透明性向上に関する最終規則を発表。

➢ 航空会社等は、チェックイン手荷物、機内持ち込み手荷物、予約のキャンセルや変更に対する手数料を「事前」に消費者に知らせる必要。

● 24年4月、DOTは、チケット返金及び消費者保護に関する最終規則を発表。

➢ 航空会社等は、フライトキャンセル等した際に、消費者が代替手段を受け入れない場合、迅速な自動返金を提供する必要。提供出来なかった付帯サービスの手数料等を迅速に返金する必要。

小まとめ(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。機材サイズを大型化し、供給量を確保。
⇒ 航空ネットワーク(特にリージョナル路線)の減少が発生。
- ボーイング機の事故等を受け、機体納入が遅延。
⇒ 今後の供給能力確保に課題。
- LCCは、業績回復に向けて、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。
⇒ 今後、高いイールドを確保できるかが課題。
- 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。

目次

1. 米国航空市場の概要
2. 需要状況
3. 経営状況
4. 最近の動き
5. まとめ

まとめ

1. 米国航空市場は、パンデミック前の水準に回復したのか。

- 航空需要は、概ねパンデミック前の水準に回復。
- 航空会社の損益は、ネットワークキャリアがパンデミック前の水準に回復する一方で、LCCは同水準には届いていない。

2. 米国航空市場は、パンデミック前と比べてどのような質的な変化が生じているのか。

- 生活スタイルの変化等により、パンデミック前と比べ、ビジネス需要は低く、レジャー需要が高い。また、プレミアム需要は増加。
- 国際線では、太平洋路線の需要が、パンデミック前よりも低い状況。
- LCCは、供給過剰等により、パンデミック前に比べ、厳しい経営状況。
- 各種影響により、フライト数が減少する一方、機材は大型化。

まとめ

3. 米国航空産業における今後の課題や方向性は何か。

- 今後も、需要の成長を見込むためには、引き続き、レジャー向けの需要を喚起できるかが課題。法人向け需要の回復は伸び悩んでいるものの、一部調査※によれば、企業旅行支出が増えるとの結果もあり、今後の法人向け需要の回復も期待。
- 太平洋路線は、引き続き、回復傾向が見込まれるが、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。
- LCCは業績の回復に向け、幅広い層を取り込むための運賃オプションの導入・サービス改善を行っており、ネットワークキャリアとの競争が激化する可能性。
- 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、機材の大型化及びネットワークの集中は、継続傾向か。そうすると、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。