

アメリカ航空産業の現状と 今後の展望

－市場の最新動向とLCCサービスの持続可能性－

ワシントン国際問題研究所

福原 和弥

本日の発表の構成

1. 2024年の米国航空市場概況と分析

(1) 需要状況

(2) 経営状況

(3) トランプ政権の影響(航空需要への影響)

2. 米国LCCサービスの持続可能性に関する考察

3. 米国航空分野の最新動向

(1) DCA周辺での空中衝突事故

(2) 航空交通管制の改善

※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。

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(NC)

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。

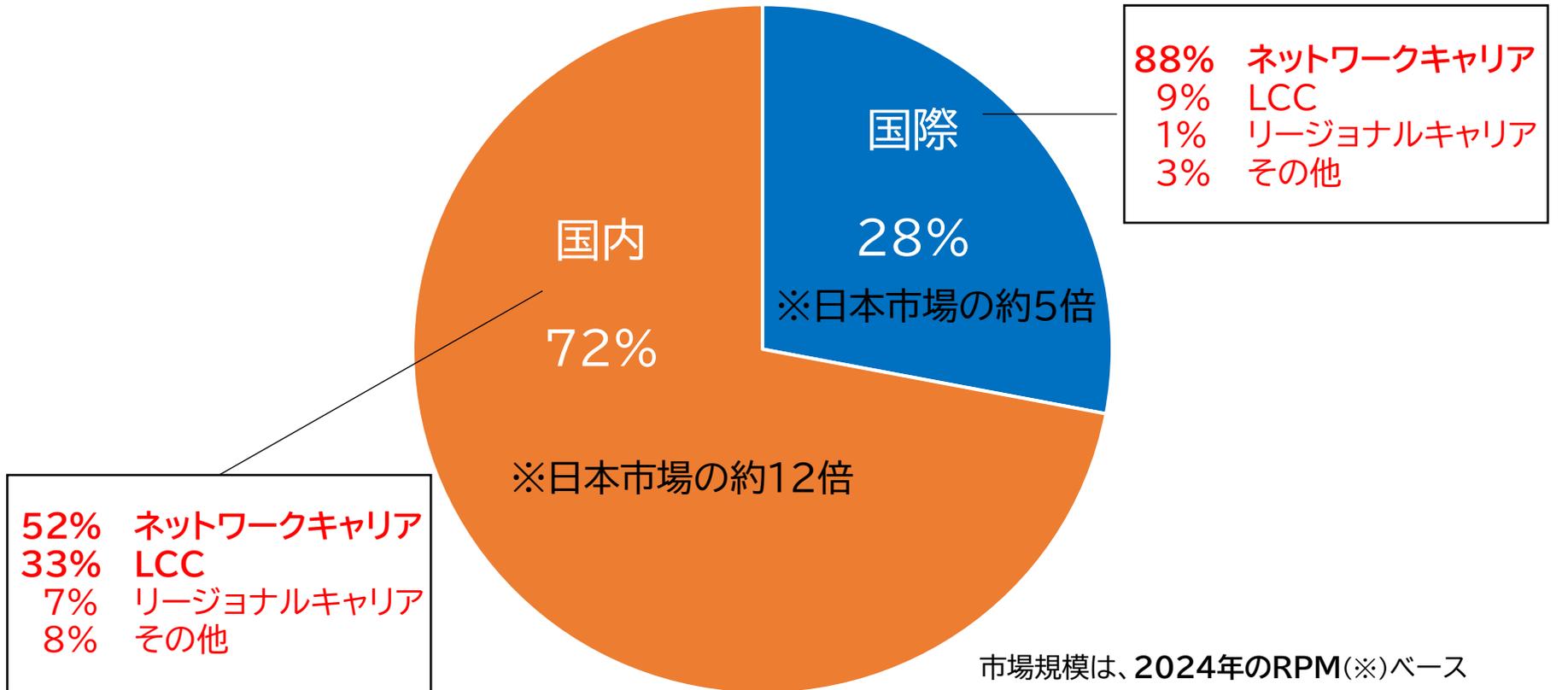
※本発表では、旅客需要に関するデータについては、リージョナルキャリアの実績値はネットワークキャリアの実績値として一元的に計上している。

ローコストキャリア(LCC)

サウスウエスト、フロンティア、スピリット、アレジアント、ジェットブルー、サン・カントリー、アヴェロ、ブリーズ

※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(2023年の状況:2024年8月発表概要)

■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、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、LCCは同水準には届いていない。

■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。

- 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、パンデミック前に比べて、太平洋路線の需要が低い。
- 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。

本日の発表の構成

1. 2024年の米国航空市場概況と分析

(1) 需要状況

(2) 経営状況

(3) トランプ政権の影響(航空需要への影響)

2. 米国LCCサービスの持続可能性に関する考察

3. 米国航空分野の最新動向

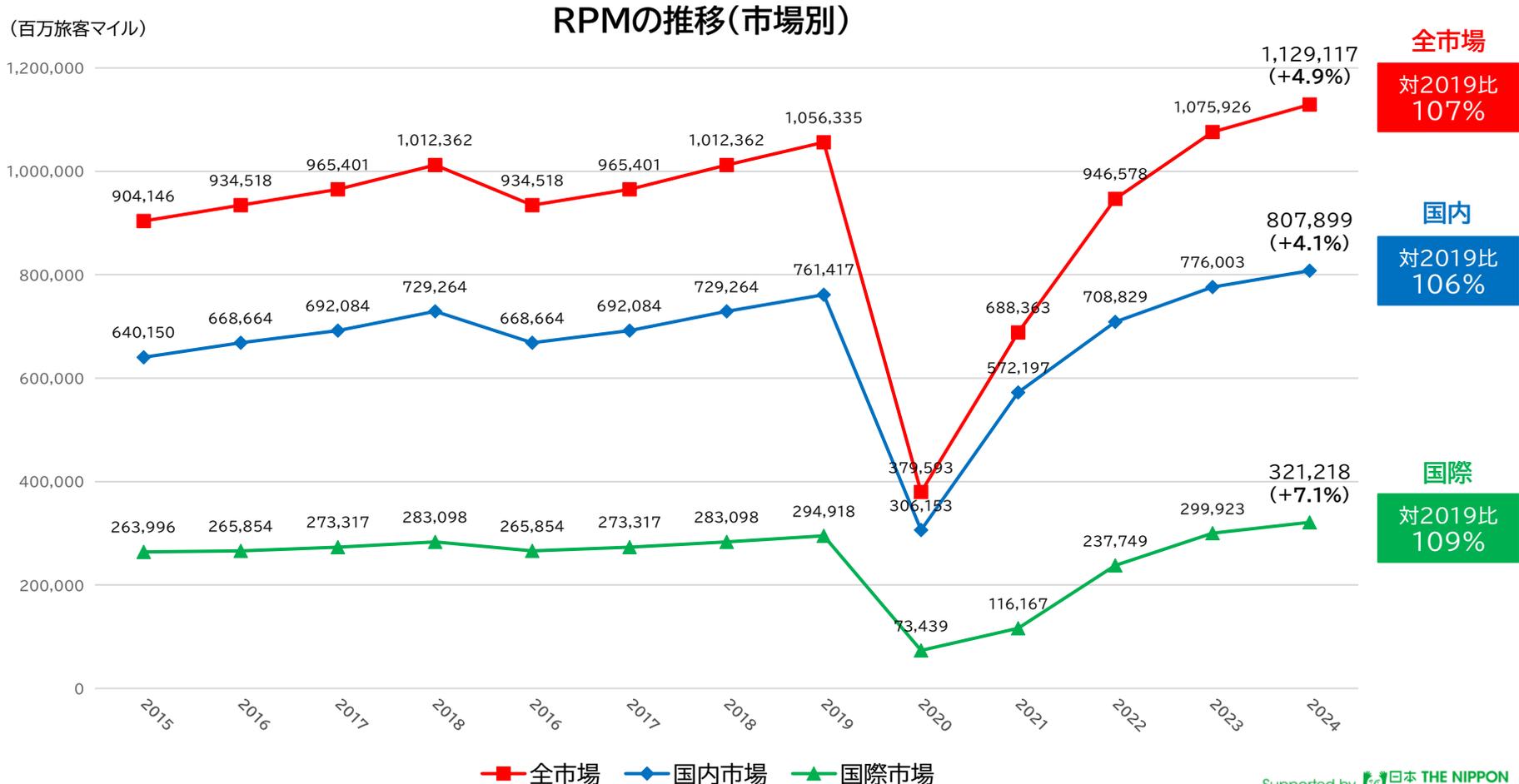
(1) DCA周辺での空中衝突事故

(2) 航空交通管制の改善

※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。

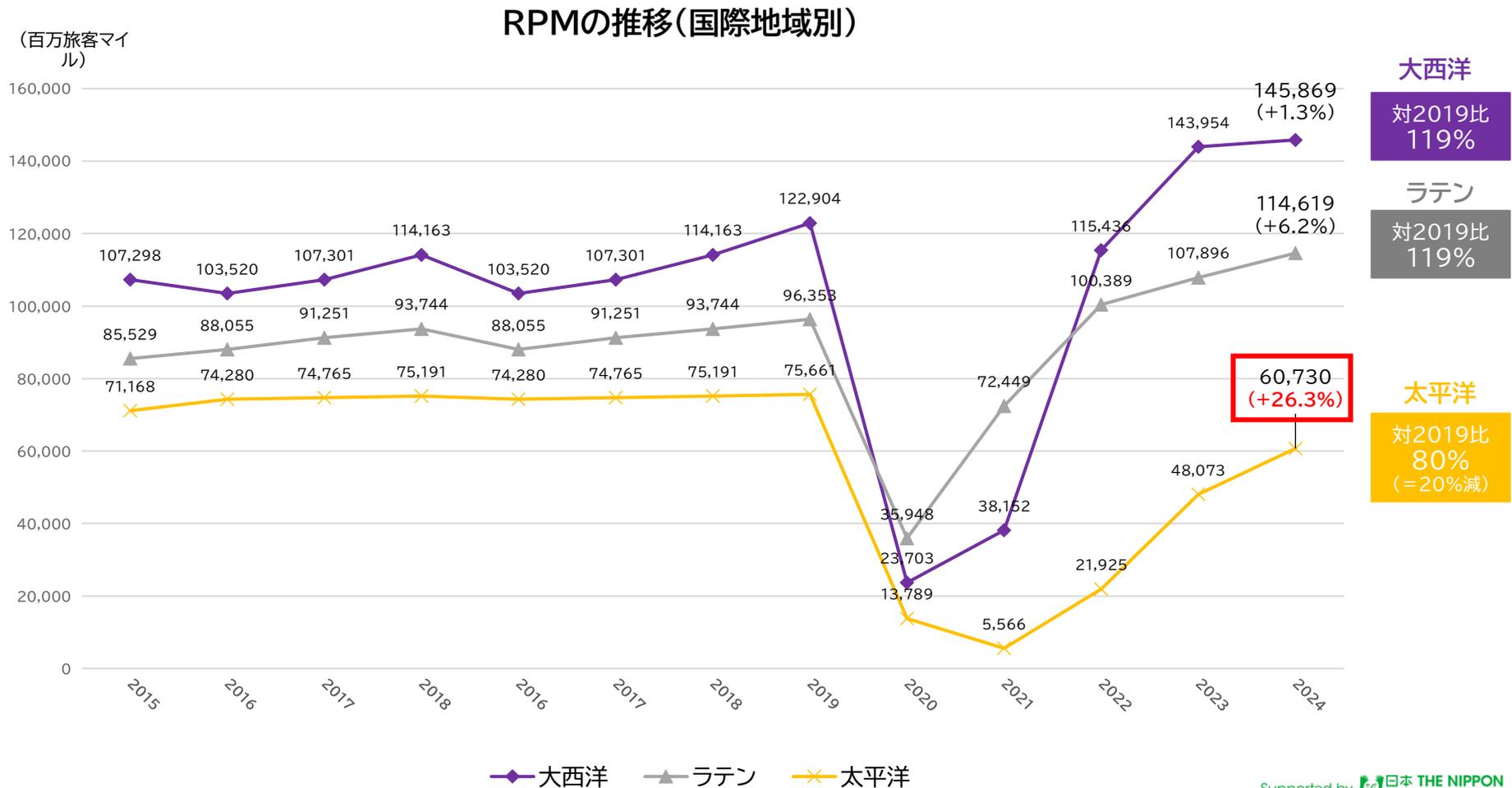
需要状況(市場別)

○ パンデミック前(2019年)の水準に昨年回復し、**2024年も需要の伸びは堅調。**



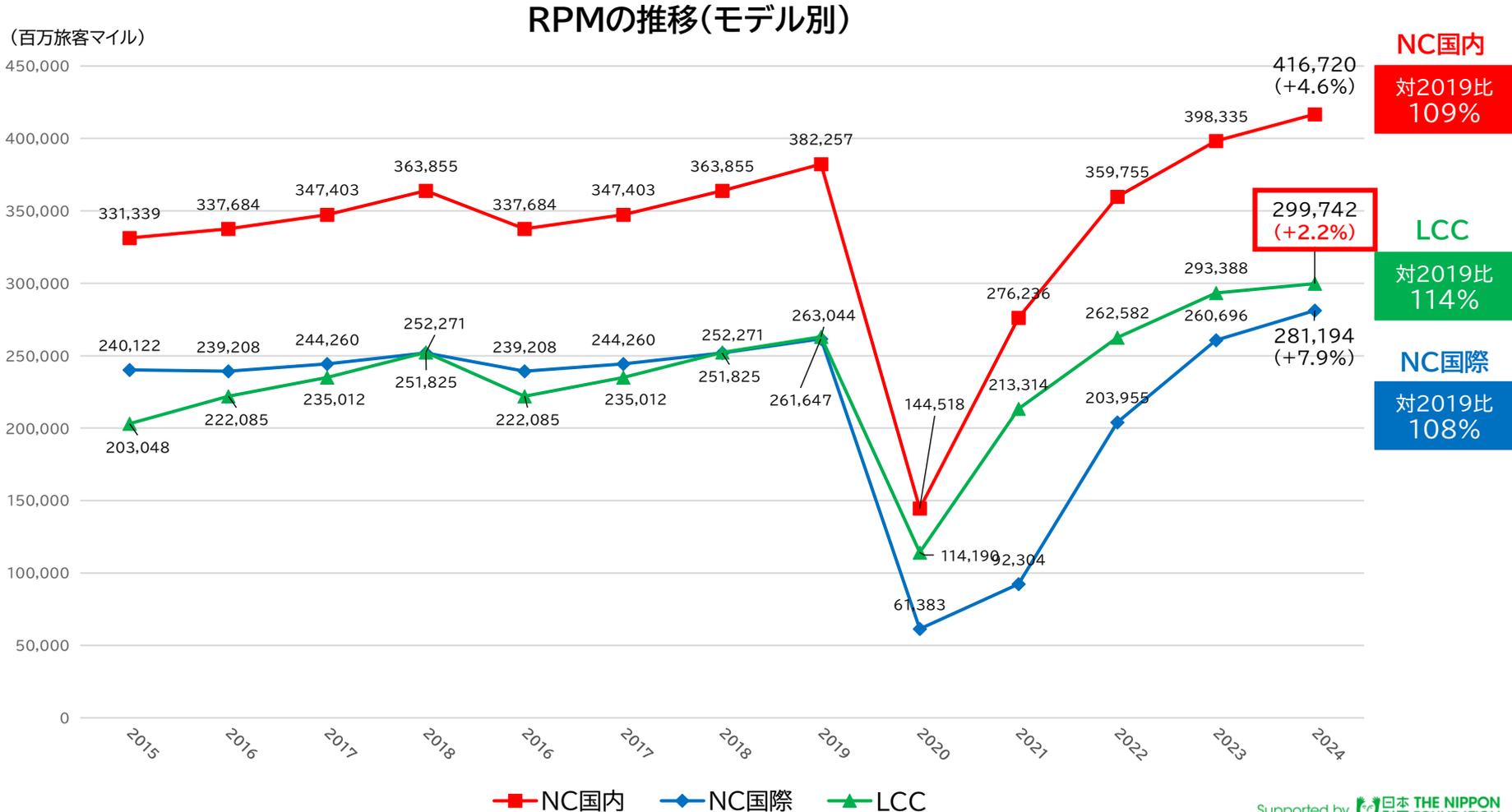
需要状況(国際市場)

○ **太平洋路線**は、パンデミックの水準に戻っていないが、**高い伸び**を示している。



需要状況(モデル別)

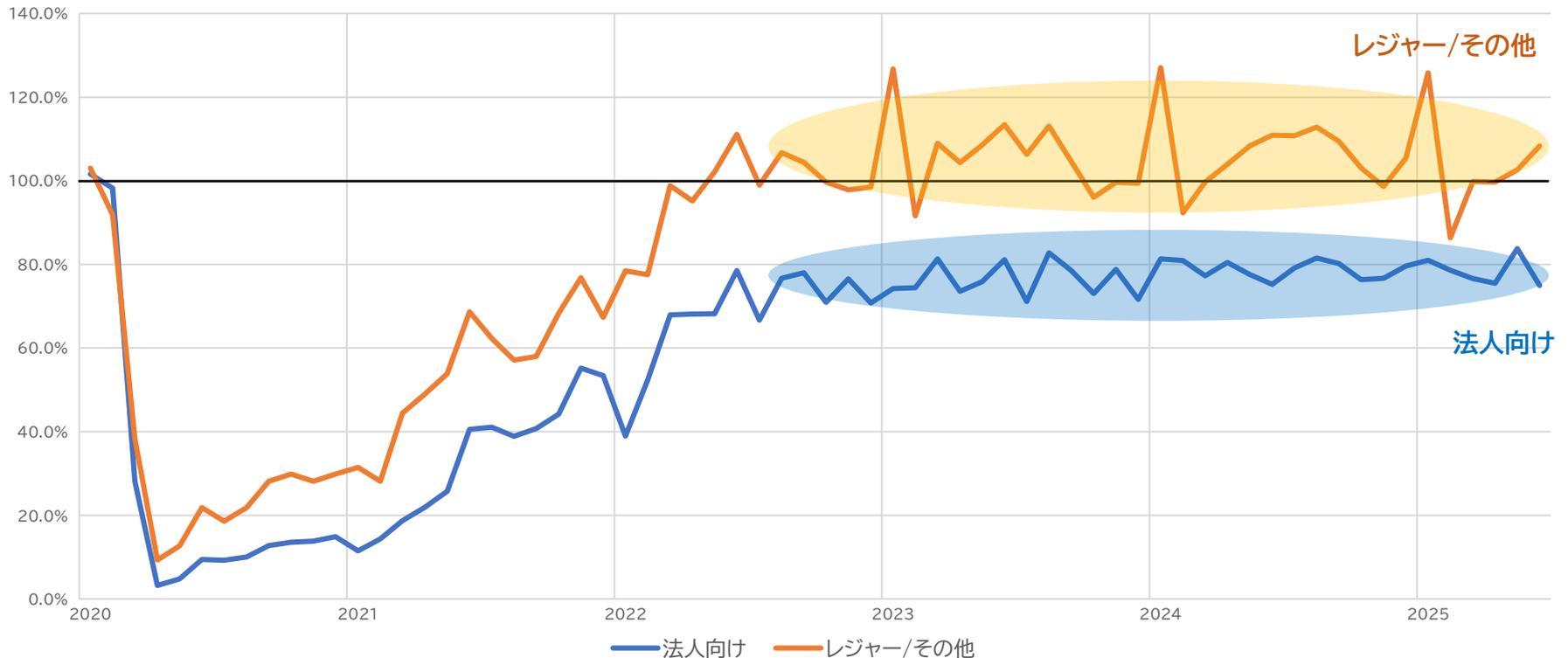
○ モデル別で見ると、2024年は、**LCCの需要の伸びが鈍化**。



需要状況(法人向け、レジャー向け販売量)

- **レジャー向けは2019年超**の状況であるが、**法人向けは同年比80%程度**の状況。
- なお、2025年に入り、レジャー向け及び法人向けともに、**前年比3%の減少傾向**であり、**レジャー向け需要も落ち着いている**模様。

米国旅行代理店による航空券販売量(2019年同月比)

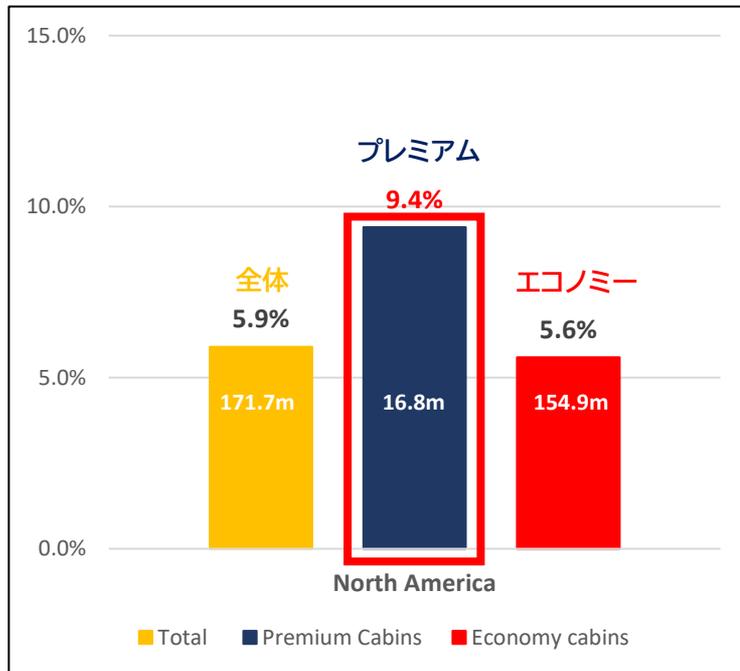


(出典)ARC公表データから筆者作成

需要状況(プレミアム需要)

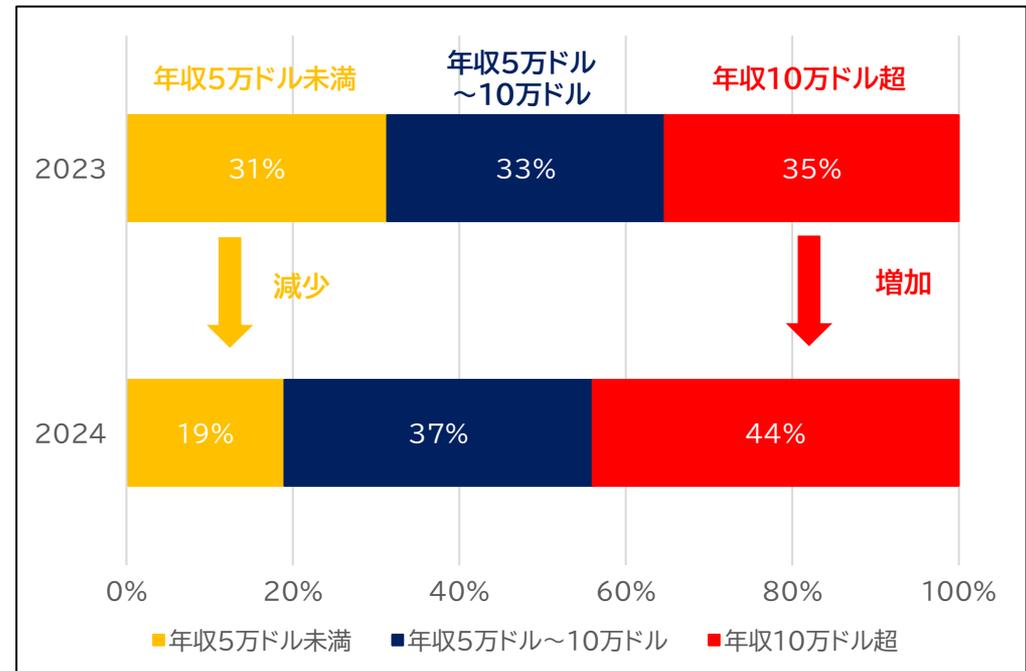
- 北米では、プレミアムキャビンの需要がエコノミーを上回る伸びを示している。
- 民間の調査では、2024年夏季旅行について、低所得層の米国人旅行者割合が減少し、高所得層の旅行者割合が増加すると解説。高所得者層が旅行市場を牽引。

2024年のキャビン別の旅客数
(国際線・前年増加割合)



(出典)IATA Press Release

米国人・所得別の旅行者構成比(2024年夏季旅行)



(出典)2024 Deloitte summer travel survey

本日の発表の構成

1. 2024年の米国航空市場概況と分析

(1) 需要状況

(2) 経営状況

(3) トランプ政権の影響(航空需要への影響)

2. 米国LCCサービスの持続可能性に関する考察

3. 米国航空分野の最新動向

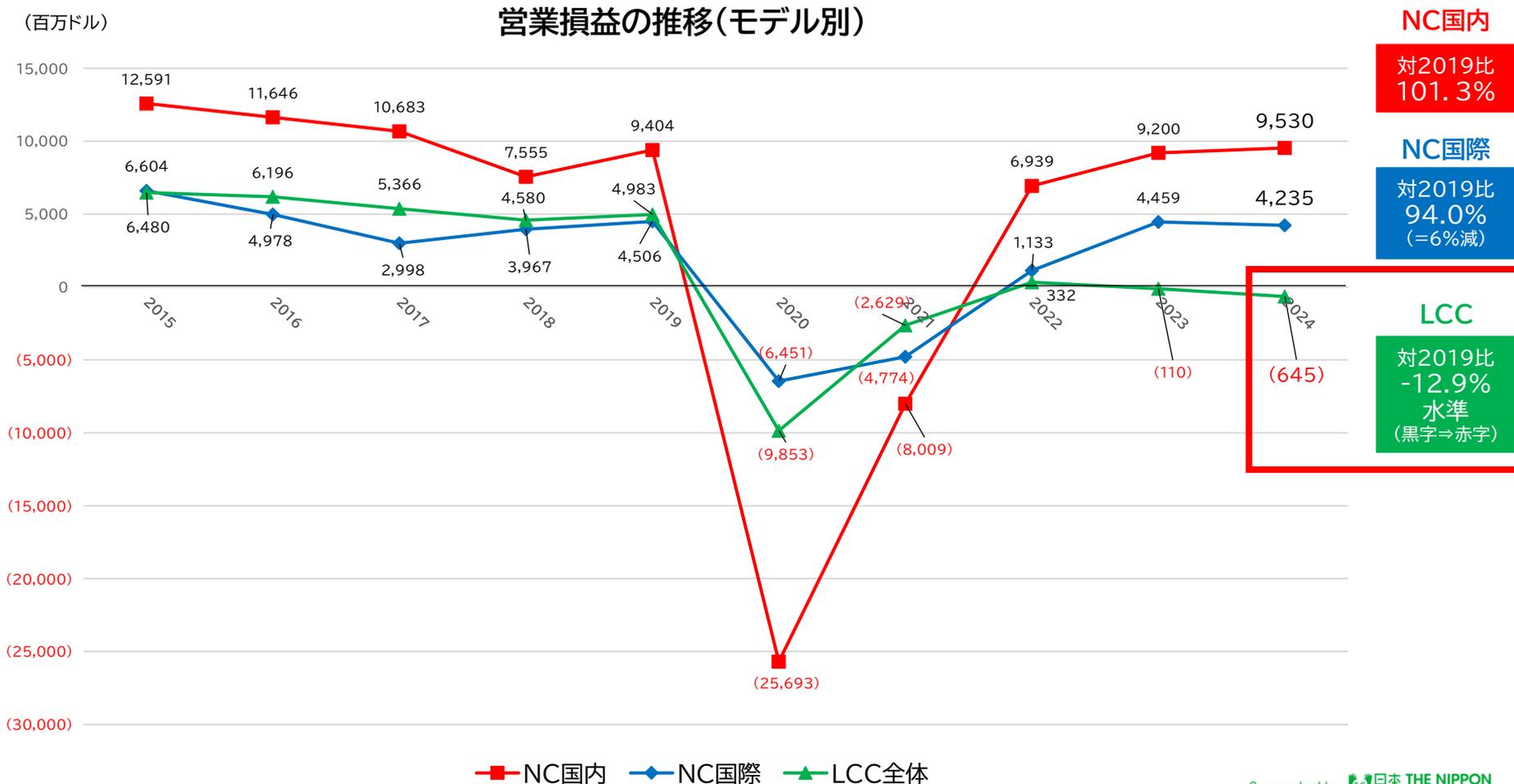
(1) DCA周辺での空中衝突事故

(2) 航空交通管制の改善

※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。

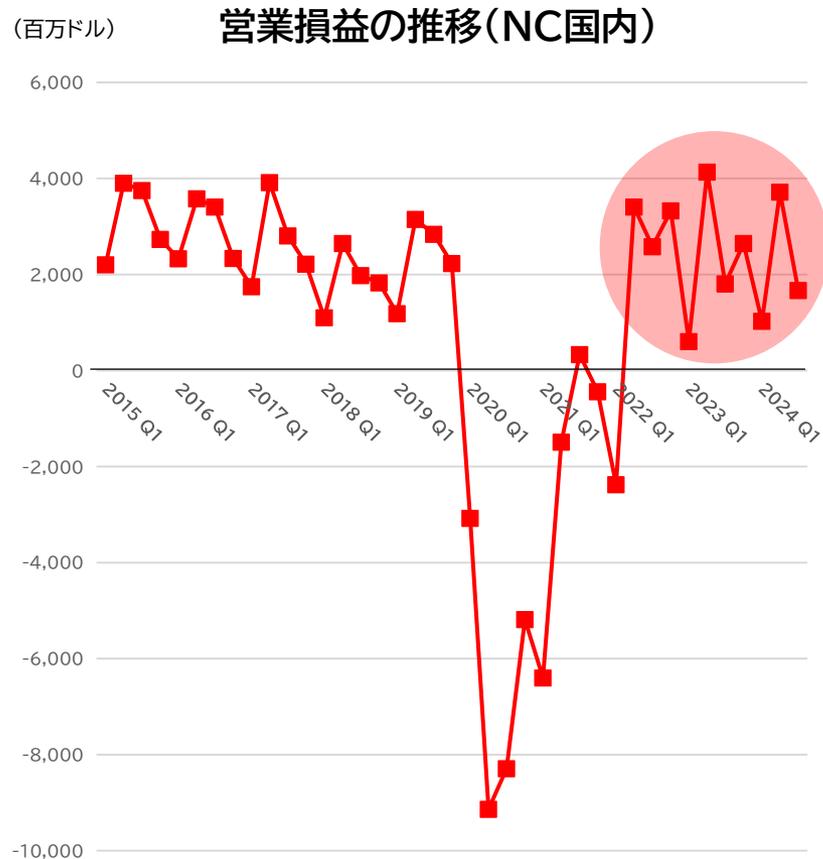
経営状況(営業損益)

○ 営業損益は、NCは2019年の水準に戻る中、**LCCは赤字であり、厳しい状況。**



経営状況(営業損益)

○ NC国内とLCC(9割が国内)の営業損益を比較すると、**NCは2022Q2以降黒字を継続している一方で、LCCは黒字と赤字を繰り返しており、厳しい状況が続く。**

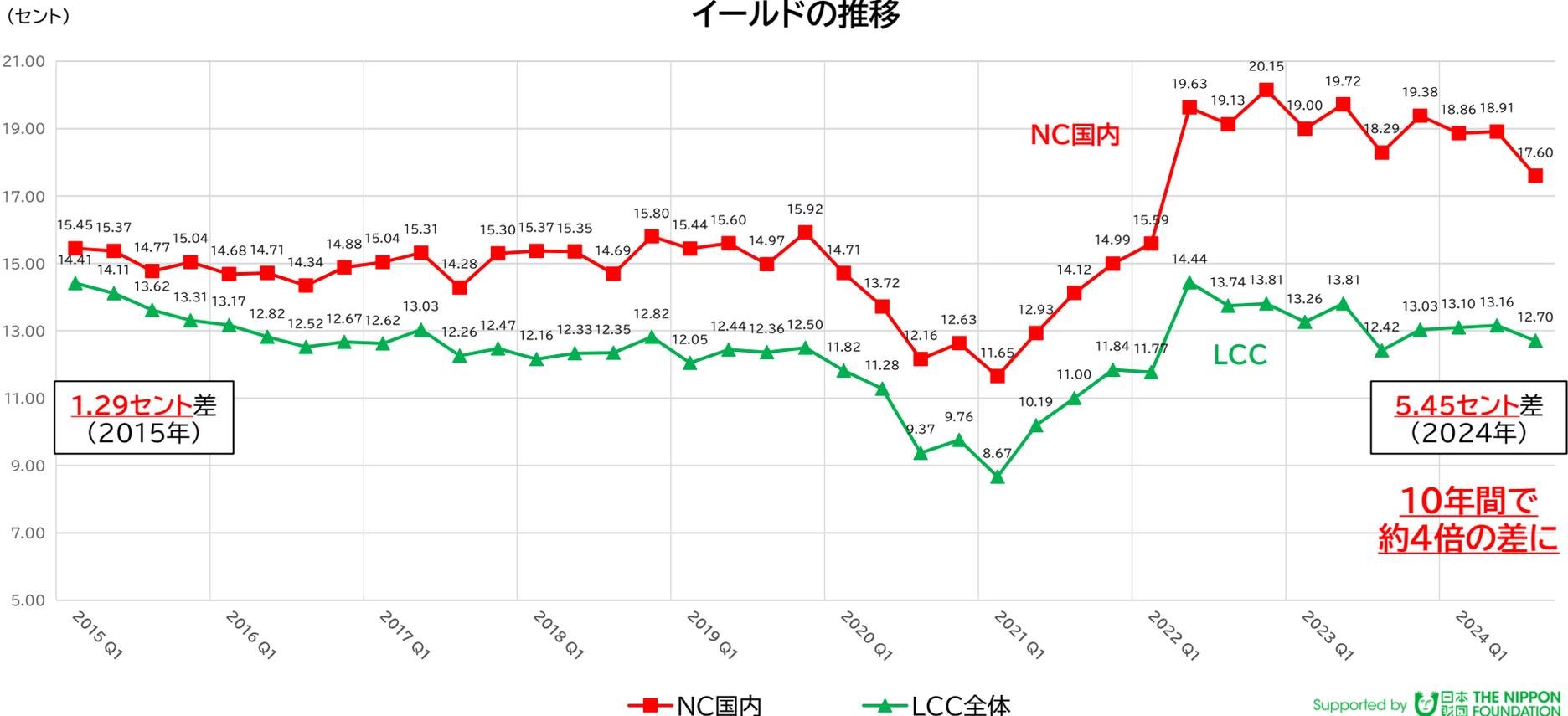


経営状況(イールド)

- 過去10年で、**NCとLCCのイールド※の差が拡大。**
- NCがイールドを引き上げる一方、**LCCはイールドを上げきれず、収益面で苦戦。**

※ **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)。**

イールドの推移



1.29セント差
(2015年)

5.45セント差
(2024年)

10年間で
約4倍の差に

経営状況(収入面での分析)

1. NCのレジャー市場進出による競争激化

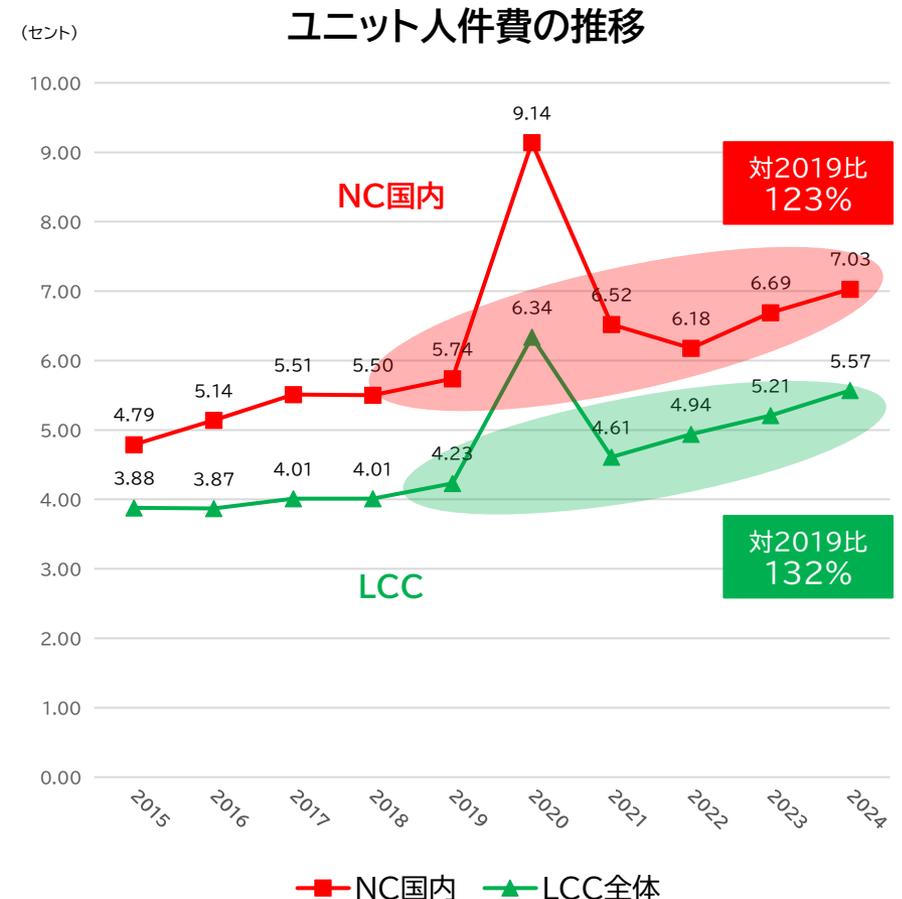
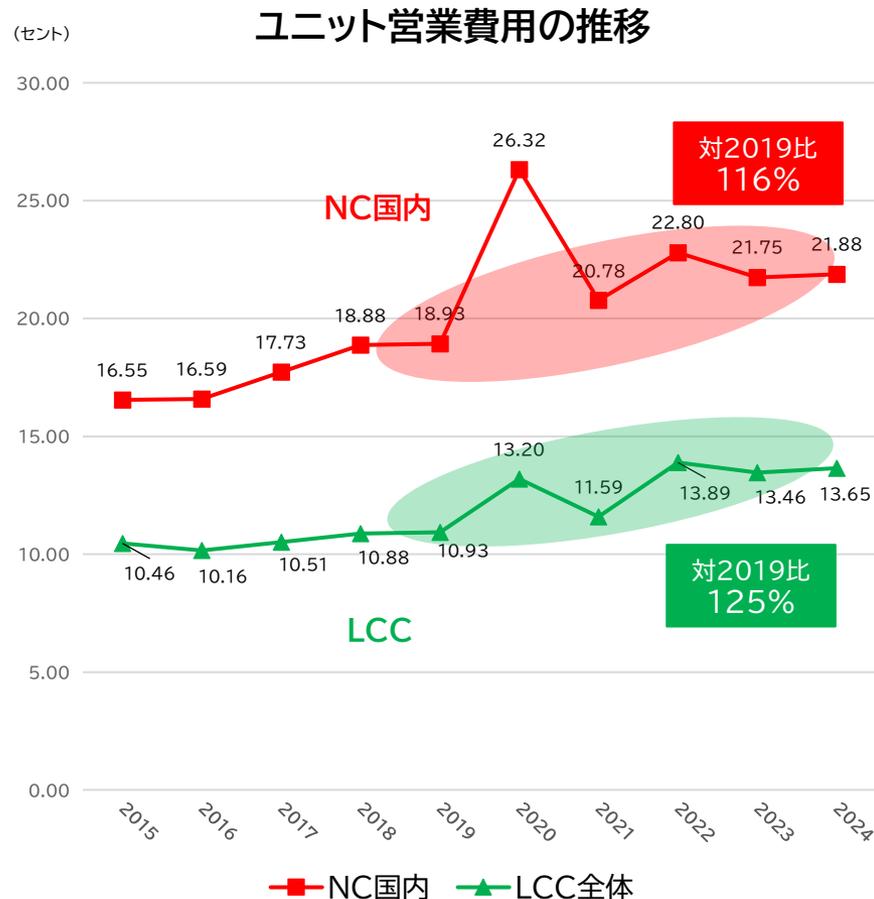
- パンデミック後、レジャー需要が先行して回復。これに対応する形で、**NCは、従来はLCCが強かったレジャー路線にも積極的に展開。**
- NCは、付帯サービスを有料化する「ベーシック・エコノミー」による低価格シートも供給。
- 結果、**価格競争が激化し、LCCはイールドを上昇するのが難しい**状況。

2. NCによるプレミアム商品とロイヤルティプログラムを通じた収益確保

- パンデミック後の**旅行回復は高所得者層中心**。NCは、**高収益のファースト・ビジネスクラスを通じて、伸長するプレミアム需要を確保し、イールドを向上。**(⇔中低所得層はインフレで旅行需要が減少し、**LCCの主力顧客層が縮小**。)
- NCは、提携クレジットカードによるマイレージ販売などのロイヤルティ収入を含む、運賃以外の収益源を多数確保。

経営状況(費用)

- 2019年以降、**LCCはNCよりもユニット営業費用**(営業費用/ASM)**の上昇率が大きい。**
- 特に、各エアラインが人件費の上昇に直面する中、**ユニット人件費**で比較しても、**LCCはNCよりも上昇率が大きい。**



経営状況(費用面での分析)

1. LCCの人件費上昇によるコスト構造の悪化

- パンデミック後の米国航空業界では、急速な需要回復に伴い、パイロットを中心とした労務費が上昇。
- 特に、LCCは従来、低賃金の経験の浅いパイロットを雇用することで人件費を抑えていたが、パンデミック中の大量引退等によるパイロット不足を背景に、限られたパイロットの採用をNCも含めて競うようになり、各社のパイロットの賃金は大幅に上昇。結果として、ユニット人件費の上昇率はNCよりも高い状況に。
- さらに、LCCは、営業費用全体における人件費の占める割合はNCに比べて高いため(LCC41%、NC34%)、(ユニット)営業費用の一層の上昇に直面。

本日の発表の構成

1. 2024年の米国航空市場概況と分析

(1) 需要状況

(2) 経営状況

(3) トランプ政権の影響(航空需要への影響)

2. 米国LCCサービスの持続可能性に関する考察

3. 米国航空分野の最新動向

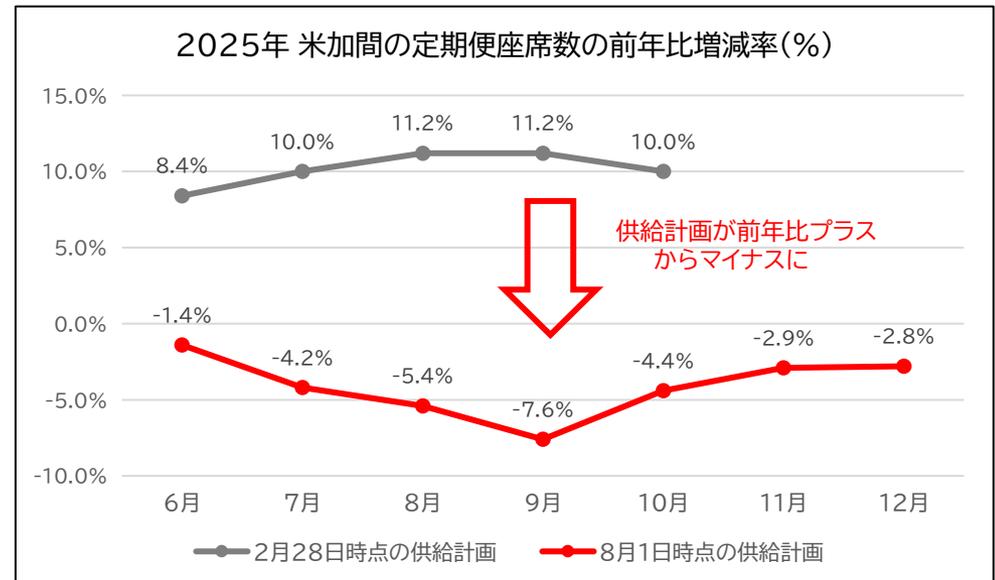
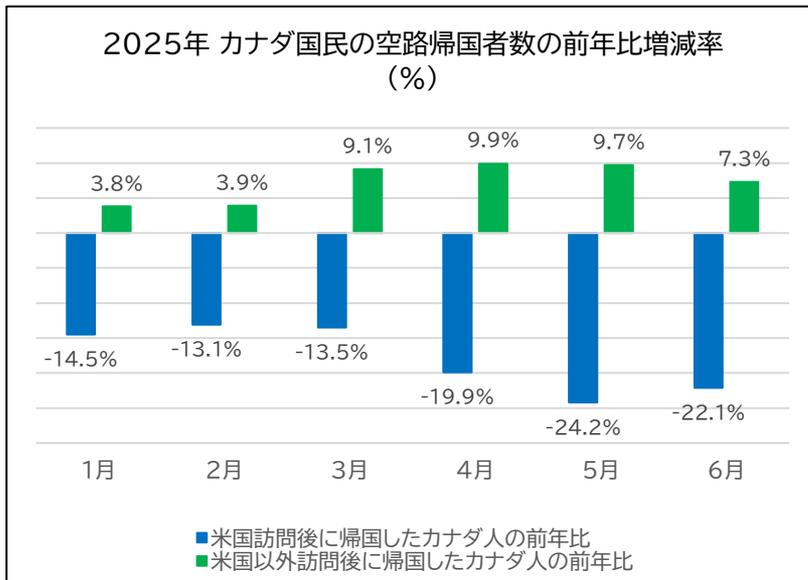
(1) DCA周辺での空中衝突事故

(2) 航空交通管制の改善

※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。

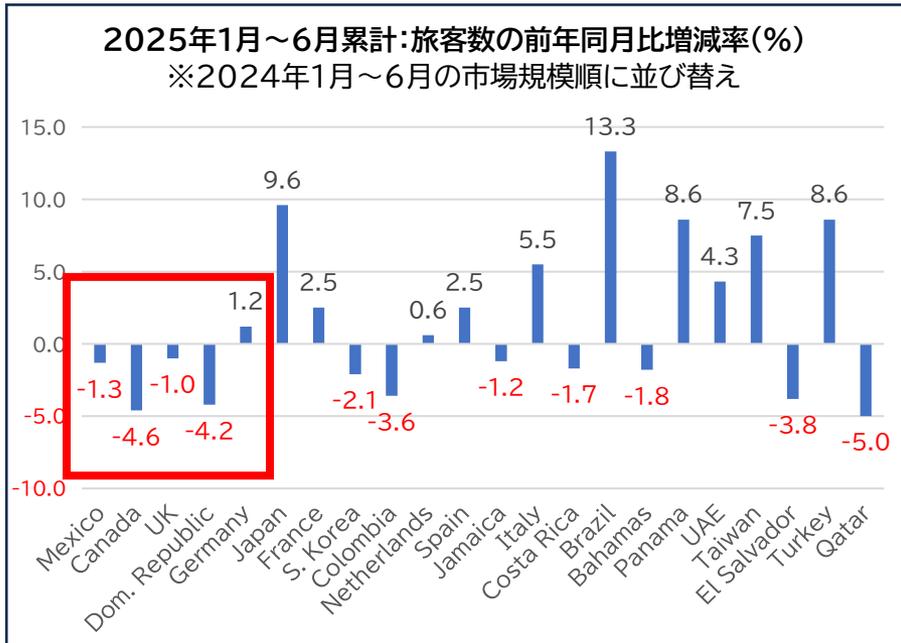
トランプ政権の影響(航空需要への影響①)

- 2024年 トランプ氏とカナダのトルドー首相(当時)との会談で、トランプ氏は**カナダが米国の51番目の州になれば関税もなくなる**と発言したと報道。⇒**カナダ世論は反発**。
- 2025年2月1日 トランプ大統領はカナダからの大半の輸入品に対して25%の関税を課す大統領令に署名(当初、2月4日開始予定であったが、3月4日に適用)。
⇒カナダのトルドー首相は、米国の輸入品に対して25%の関税を課す対抗措置を取るとともに、**カナダ国民に対し、夏休みは、(米国ではなく)、カナダを選ぼう**と呼びかけた。
- 2025年1月以降、**カナダ国民の米国航空需要は急減**。そして、**航空会社は米加間の航空便を大幅に削減**し、6月～12月の定期便座席供給は、前年同月比で減少に。

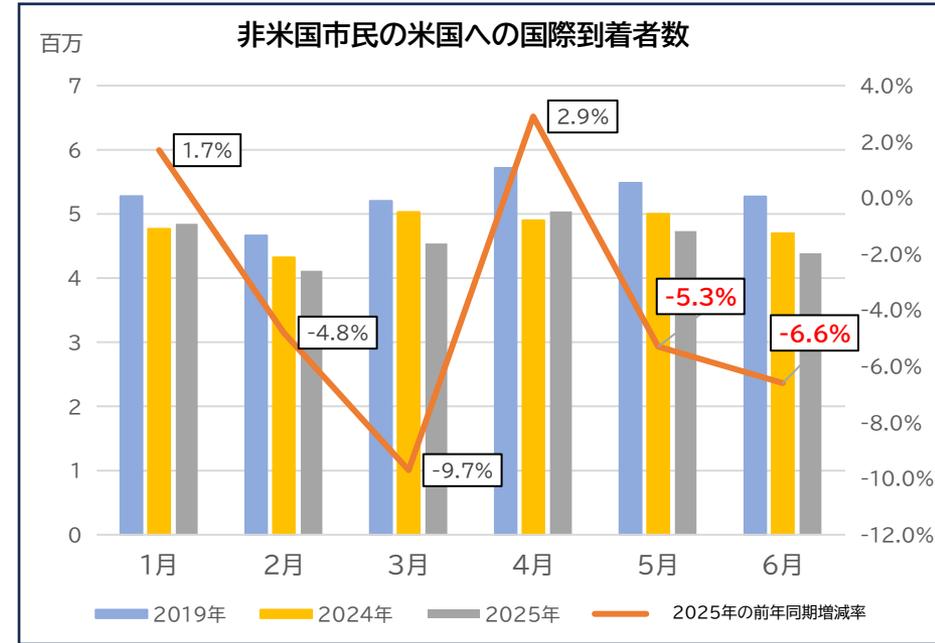


トランプ政権の影響(航空需要への影響②)

- 2025年1月～6月累計の国際旅客数について、**主要5市場のうち4市場で前年比マイナス**を記録。
- 非米国市民の米国への国際到着者数は、**5月、6月は前年比-5.3%、-6.6%**となっている。



(出典)A4A公表資料より



(出典)DOC・ITAデータより筆者作成

「世界的な貿易をめぐる**経済の不確実性により、成長はほぼ停滞**している。」(デルタCEO)
 「これは**米国政府への警鐘**である。世界最大の旅行・観光経済が、需要の不足ではなく、行動の失敗により間違った方向に向かっている。**米国政府は「閉鎖中」の看板を掲げている**」(世界旅行ツーリズム協議会CEO)
 「不確実性が広がる中、トランプ大統領の政策と発言が、国際的な旅行者の間で米国に対する否定的な感情を生み出している。」(Oxford Economics)

まとめ(米国航空市場概況と分析)

(1) 需要状況

- 2024年の米国航空産業全体の需要は、堅調に伸びている。
- 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。
- キャリア別では、LCCはNCと比べて、需要の伸びが鈍化。
- 法人向け需要がパンデミック前の水準に戻らない一方、レジャー向け需要は同水準に回復。引き続き、プレミアム需要は堅調。

まとめ(米国航空市場概況と分析)

(2)経営状況

- 2024年のNCの営業損益は、国内・国際とも黒字。他方、LCCは、2019年以降、赤字と黒字を繰り返し、厳しい業績状況に直面。
- 収益面では、NCはプレミアム需要の伸長等により、イールドを上昇させ、収益を確保。他方、LCCはレジャー路線におけるNCとの競争激化により、イールドの上昇ができていない状況。
- 費用面では、LCCは、パイロットなどの賃金の大幅な上昇により、(ユニット)営業費用の一層の増加に直面。

(3)トランプ政権の影響(航空需要への影響)

- トランプ政権の関税政策などが国際航空需要に影響。

本日の発表の構成

1. 2024年の米国航空市場概況と分析

(1) 需要状況

(2) 経営状況

(3) トランプ政権の影響(航空需要への影響)

2. 米国LCCサービスの持続可能性に関する考察

3. 米国航空分野の最新動向

(1) DCA周辺での空中衝突事故

(2) 航空交通管制の改善

※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。

はじめに(背景)

背景

- LCCは、航空サービスを安価に提供することで、多くの人々に空の移動の機会を提供してきた。誰もが航空を利用できる社会の実現において、その存在は不可欠である。
- しかし、パンデミック以降、米国LCCの経営状況が急速に悪化し、現時点において改善の傾向が見られていない。
- また、一部の関係者や記事においては、LCCモデルの存続を否定する厳しい評価の声がある。

はじめに(LCCを巡る記事)

BUSINESS TRAVELER

Travel news, reviews and intel for high-flyers

NEWS TRAVEL PROFILES TRIED & TESTED THE TV SHOW THE MAG

The Decline of Low-Cost Carriers: What's Behind It?



LCCの衰退: その背景にあるものは何か?

FORTUNE

HOME NEWS FORTUNE 500 TECH FINANCE LEADERS

TRAVEL & LEISURE: UNITED AIRLINES HOLDINGS

United's CEO proclaims the budget airline model is dead and argues they 'screw the customer'

ユナイテッド航空CEOは「格安航空モデルは終わった」と宣言し、「顧客を犠牲にしている」と批判

CAPA News Analysis Data Events About Welcome, Kazuya Fukuhara! myCAPA Search

Home > Analysis > Reports > US aviation: is the ULCC model extinct in the US?

CAPA Airline Leader Summit Leadership Register

12-Dec-2024 7:30 PM Display currencies as [original values]

US aviation: is the ULCC model extinct in the US?

Premium Featured Analysis

LIVE: Trump tariffs FBI officials ousted Intel stock tumbles United Airlines Chikungunya virus

ULCCモデルは米国で絶滅してしまったのか?

US budget airlines are struggling. Will pursuing premium passengers solve their problems?

米国の格安航空会社は苦境に立たされている

AIRLINES

From Leaders to Laggards: What Went Wrong With the Ultra Low-Cost Carriers?

Ashab Rizvi
August 2nd, 2024 at 7:43 AM EDT

リーダーから低迷へ: ULCCに何が起きたのか?

はじめに(問題意識、リサーチクエスチョン)

問題意識

一括りに「米国LCC」として議論されがちだが、各社の特徴や取り組みに着目することで、LCCが持続的に生き残っていく道筋が見えてくるのではないか。それは、日本への教訓にもなり得るはず。

リサーチクエスチョン

1. パンデミック以降、LCCの経営悪化要因は何か。また、好調なLCCがあればその理由は何か。
2. LCC各社は経営環境の変化にどう対応しているか。新たなビジネスモデルが構築される可能性はあるか。
3. LCCの持続可能性を支える制度・政策的支援策はどういうものか。

米国のLCCは果たして持続可能なのかを検討したい。

先行研究

1. LCC経営悪化要因と好調なLCCの要因(RQ1関連)

- レポートベースでは、LCCの経営悪化要因を指摘するものは多いが、**各社の状況を横断的・網羅的に分析したものはほとんどなく、個別事例に限られている**。そのため、同一レポート内で悪化要因と好調要因を併せて分析しているものは極めて少ない。
- 学術論文ベースでは、**パンデミック初期の状況を扱った研究が中心**であり、現状とは異なり、LCCの効率性や回復力の高さを指摘する内容が多い。

レポート

- 「**米国LCCの業績悪化要因は、人件費などのコスト上昇による競争力低下、低所得層の旅行支出減少と高所得層のプレミアム志向といった需要構造の変化、さらにNCがベーシック運賃を導入しつつロイヤルティや広範な路線網で顧客を奪ったことにある。**」(Rajesh Kumar Singh (Reuters), “Low-cost carriers hit hardest by US travel demand slump” (2025), Andrew Curley, Vik Krishnan他 (Mckinsey) “Are low-cost airlines losing altitude?” (2025) より)

学術論文

- (主にパンデミック発生初期のデータを分析した結果、)「**パンデミックという外部ショックに対し、LCCのビジネスモデルは、運用効率、ポイント・ツー・ポイント戦略、レジャー市場集中といった特性によって、NCよりも高い適応力・効率性・回復力を示した。**」((Kaffash & Khezrimotlagh (2023), Fontanet-Pérezら(2022), Reynolds-Feighan(2024)より)

先行研究

2. LCC各社の対応と新たなビジネスモデル(RQ2関連)

- LCC各社の対応については、プレミアムシート導入等による高付加価値戦略に関する分析は多く見られるものの、**商品開発、ネットワーク戦略、コスト削減を含めて各社を横断的に扱った分析はほとんど存在しない**。なお、学術論文については未だ十分に整備されていない。

レポート

- 「米国LCC各社は、市場の変化に対応し、生き残りをかけて高付加価値戦略へと大きく舵を切っている。これが単なる高運賃化に終わらず、顧客体験の向上とブランド確立につながり、持続可能な新たなビジネスモデルとして定着するかは、今後の経営努力と市場の反応にかかっている。」(Jon Sindreu(WSJ), “Budget Airlines Want to Go Premium. That’s Easier Said Than Done.” (2024), DAVID KOENIG(AP News) “US budget airlines are struggling. Will pursuing premium passengers solve their problems?” (2024) より)

3. 制度・政策的支援策(RQ3関連)

- 米国LCCの支援策については、各社や業界団体が個別に政策要望を示す事例はある。しかし、パンデミック後のLCC支援を「収入拡大」や「費用低減」の観点から体系的に整理し、その必要性を論じた**分析レポートはほとんど存在しない**。

目次(米国LCCサービスの持続可能性)

1. LCCの概要

2. パンデミック前までの米国LCCの状況

3. パンデミック以降の米国LCCの状況

リサーチクエスチョン1

4. 米国LCC各社の戦略的対応

リサーチクエスチョン2

5. 今後の展望と政策的含意

リサーチクエスチョン3

LCCモデルの主な特徴

○ IATAでは、LCCには、標準的なビジネスモデルがないとした上で、一般的に、一定程度、以下の特徴を含んでいるとしている。

① ポイント・ツー・ポイント
ト運航



② 短距離/セカンダリー
空港



③ レジャー重視



④ 単一クラス・限定的ロ
イヤルティ



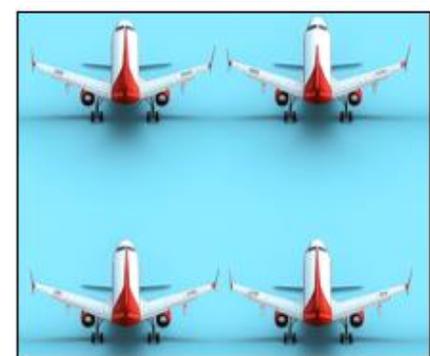
⑤ 有料サービス中心



⑥ 高稼働率・短いTAT
(ターンアラウンドタイム)



⑦ 少数機材型フリート



LCCの主な意義

1. 航空フライト価格の低下 (=幅広い層が利用可能)



- ▶ 「サウスウェスト航空の参入により、市場運賃が低下し、トラフィックが増加する。」(1993年米国運輸省(DOT)レポート)
- ▶ 「市場におけるLCCの存在は、平均運賃の低下につながる傾向がある。」(Brueckner et al. (2013)ほか)

2. ネットワーク拡大・サービス向上 (=利便性向上)



- ▶ 「セカンダリー空港を活用した新路線など、従来未接続だった地域間の接続が実現し、航空ネットワークが拡大。
- ▶ 「LCCの参入等による競争が、フライト数の増加、遅延や欠航の抑制といったサービス品質の改善をもたらす」(Gil & Kim (2017))

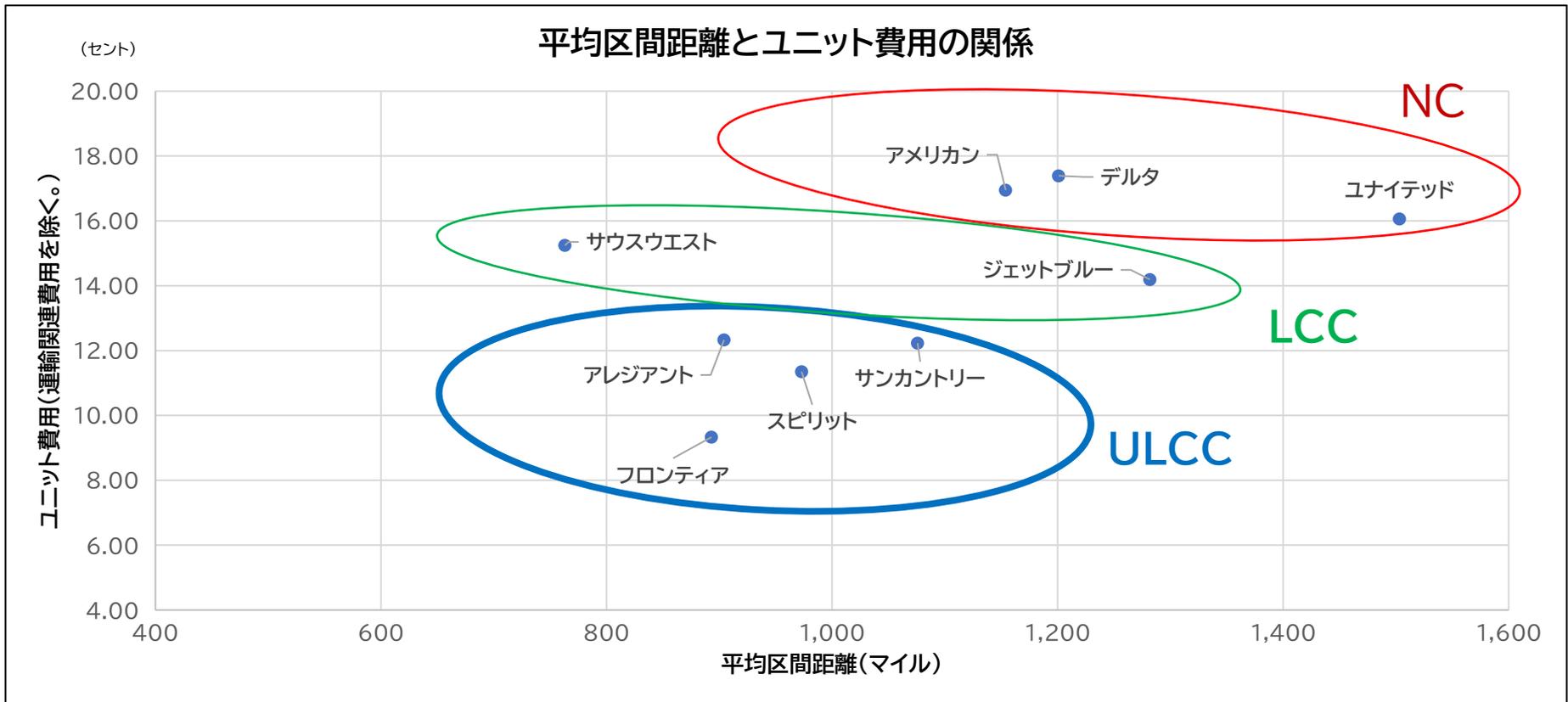
3. 雇用の創出 (=経済に好影響)



- ▶ 「LCCのネットワーク拡大や地域空港利用は、航空業界・観光業・地元経済への雇用波及効果をもたらす。

【参考】ULCCについて

- ULCC(Ultra LCC)は、LCCの中でも大幅に低いコスト・運賃で運航し、一般的に、多くのサービスをアンバンドル化(サービスを切り離して別料金化)して有料としている。
- 以下の通り、モデル分類が可能。



目次(米国LCCサービスの持続可能性)

1. LCCの概要

2. パンデミック前までの米国LCCの状況

3. パンデミック以降の米国LCCの状況

リサーチクエスチョン1

4. 米国LCC各社の戦略的対応

リサーチクエスチョン2

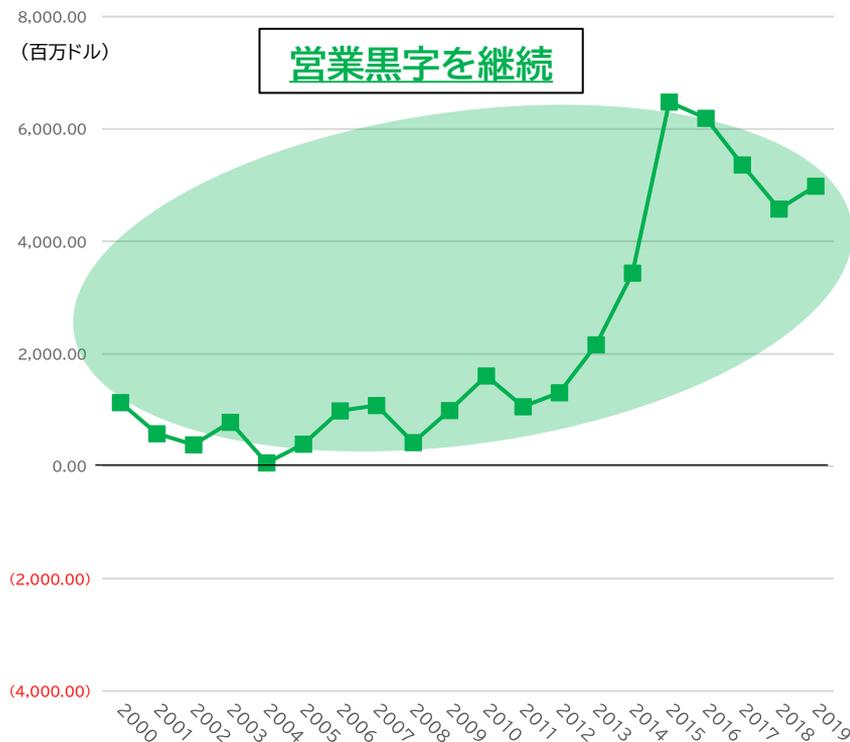
5. 今後の展望と政策的含意

リサーチクエスチョン3

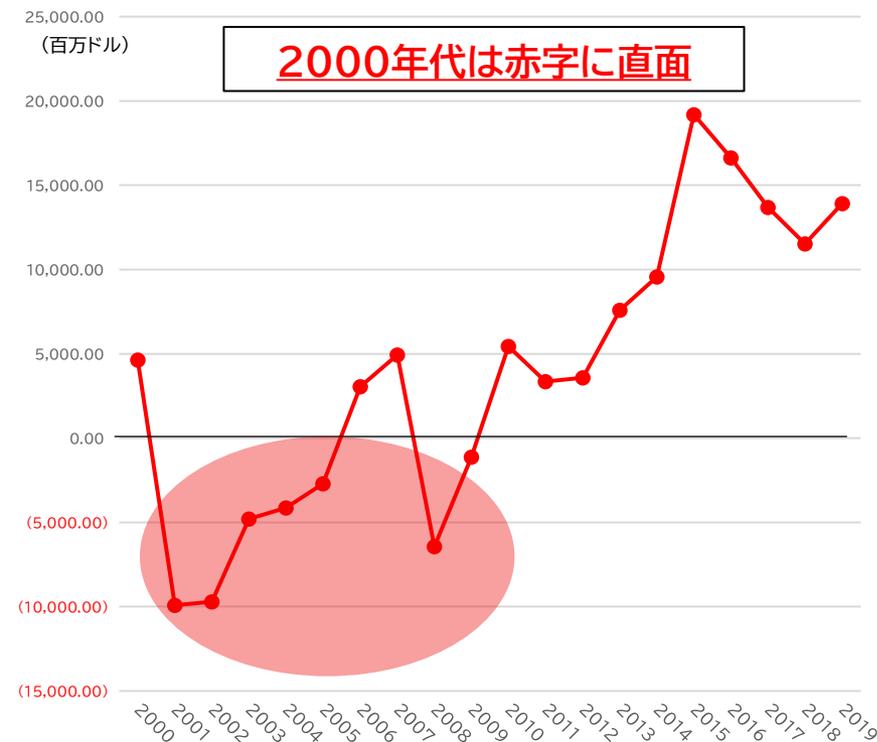
パンデミックまでのLCC状況(経営状況)

- LCCは2000~2019年のすべての年で黒字を維持し、好調だった。
- 一方、NCは2000年代に経営難に直面し、ユナイテッドとデルタ、さらに2011年にはアメリカンが破綻した。

LCC営業損益



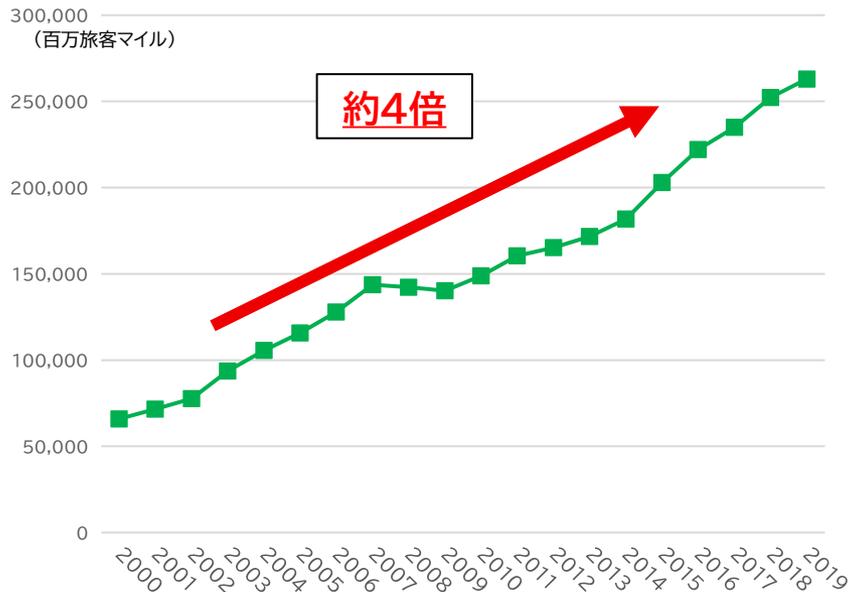
NC営業損益



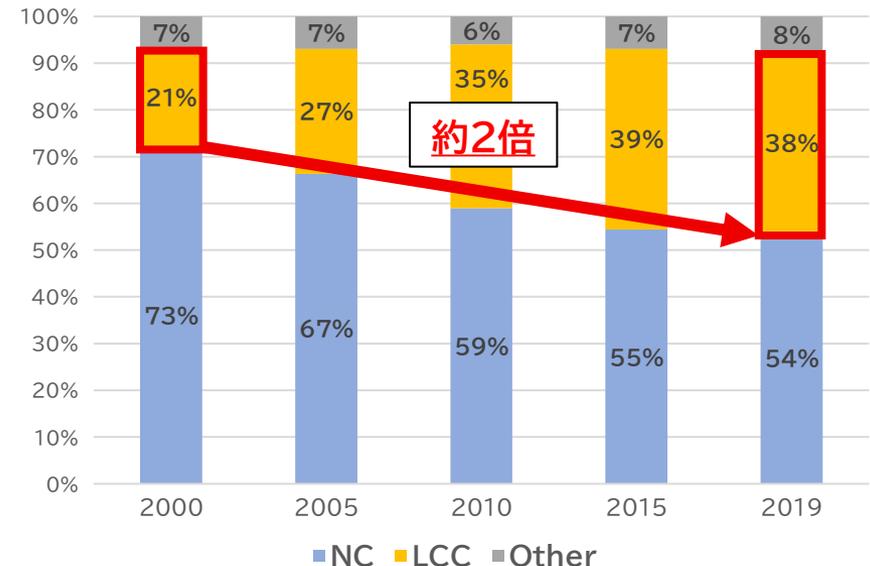
パンデミックまでのLCC状況(需要)

- LCCは、2019年までの**20年間にRPMは約4倍**に増加。
- LCCの国内O&D旅客の**市場シェアは20年間に約2倍**に増加。

LCC全市場RPM



航空会社のビジネスモデル別に見た 米国国内O&D旅客のシェア(%)



(出典)A4A公表資料(基データはDOT)

「2012年から19年にかけて、**LCCは投下資本利益率に関して、NCを概ね上回っていた**。その成功の主な要因は、その**全体的なコスト構造**にあった。」(McKinsey)

「ULCCは、割引運賃と必要最低限のサービスという新しいビジネスモデルで米国の航空業界に革命をもたらし、引き続き**大きな成功を享受**している。」(The Feedonia Group)

目次(米国LCCサービスの持続可能性)

1. LCCの概要

2. パンデミック前までの米国LCCの状況

3. パンデミック以降の米国LCCの状況

リサーチクエスチョン1

4. 米国LCC各社の戦略的対応

リサーチクエスチョン2

5. 今後の展望と政策的含意

リサーチクエスチョン3

LCC上位4社の状況(主要指標比較)

青字はNC国内
よりも劣る指標

2024年の主要指標における対2019年比(水準)

※LFのみ実績値

		()はRPMベースのLCCシェア	サウスウエスト (47.6%)	ジェットブルー (18.3%)	スピリット (14.6%)	フロンティア (10.2%)	NC国内
収入 関連	営業損益		11% (=89%減)	-13% (=113%減・赤字)	-221% (=321%減・赤字)	20% (=80%減)	101%
	イールド (旅客収入/RPM)		110%	107%	94% (=6%減)	137%	121%
	ユニット収入 (営業収入/ASM)		109%	111%	101%	106%	113%
費用 関連	ユニット費用 (営業費用/ASM)		124%	125%	143%	119%	116%
	ユニット人件費 (人件費/ASM)		131%	138%	154%	121%	125%
	LF(値)		80%	83%	82%	77%	86%

LCC上位4社の状況(主要指標比較)

〔青字はNC国内よりも劣る指標〕

2024年の主要指標における対2019年比(水準)

※LFのみ実績値

		()はRPMベースのLCCシェア	サウスウエスト (47.6%)	ジェットブルー (18.3%)	スピリット (14.6%)	フロンティア (10.2%)	NC国内
		LCCの営業損益は低調、一部は赤字					
営業損益			11% (=89%減)	-13% (=113%減・赤字)	-221% (=321%減・赤字)	20% (=80%減)	101%
収入 関連	イールド (旅客収入/RPM)		110%	101%	スピリットはChapter 11申請 (24年11月、25年8月)		121%
	ユニット収入 (営業収入/ASM)		109%	111%	101%	106%	113%
費用 関連	ユニット費用 (営業費用/ASM)		124%	125%	143%	119%	116%
	ユニット人件費 (人件費/ASM)		131%	138%	154%	121%	125%
LF(値)			80%	83%	82%	77%	86%

LCC上位4社の状況(主要指標比較)

〔青字はNC国内よりも劣る指標〕

2024年の主要指標における対2019年比(水準)

※LFのみ実績値

		()はRPMベースのLCCシェア	サウスウエスト (47.6%)	ジェットブルー (18.3%)	スピリット (14.6%)	フロンティア (10.2%)	NC国内	
		営業損益	11% (=	-13%	-221%	20%)%減	101%	
		多くはNC国内よりも劣る指標に(青字)						
収入 関連		イールド (旅客収入/RPM)	110%	107%	94% (=6%減)	137% LFが低下	121%	
		ユニット収入 (営業収入/ASM)	109%	111%	101%	106%	113%	
費用 関連		ユニット費用 (営業費用/ASM)	124%	125%	143%	119%	116%	
		ユニット人件費 (人件費/ASM)	131%	138%	154%	121%	125%	
		LF(値)	80%	83%	82%	77%	86%	

LCC上位4社の状況(主要指標比較)

青字はNC国内
よりも劣る指標

2024年の主要指標における対2019年比(水準)

※LFのみ実績値

		()はRPMベースのLCCシェア	サウスウエスト (47.6%)	ジェットブルー (18.3%)	スピリット (14.6%)	フロンティア (10.2%)	NC国内
収入 関連	営業損益		11% (=89%減)	-13% (=113%減・赤字)	-221% (=321%減・赤字)	20% (=80%減)	101%
	イールド (旅客収入/RPM)		110%	107%	94% (=6%減)	137%	121%
	ユニット収入 (営業収入/ASM)		100%	111%	101%	106%	113%
費用 関連	ユニット費用 (営業費用/ASM)		124%	125%	143%	119%	116%
	ユニット人件費 (人件費/ASM)		131%	138%	154%	121%	125%
	LF(値)		80%	83%	82%	77%	86%

多くはNC国内よりも劣る指標に(青字)

LCC上位4社の状況(主要指標比較)

青字はNC国内
よりも劣る指標

2024年の主要指標における対2019年比(水準)

※LFのみ実績値

		()はRPMベースのLCCシェア	サウスウエスト (47.6%)	ジェットブルー (18.3%)	スピリット (14.6%)	フロンティア (10.2%)	NC国内
収入 関連	営業損益		11% (=89%減)	-13% (=113%減・赤字)	-221% (=321%減・赤字)	20% (=80%減)	101%
	イールド (旅客収入/RPM)		110%	107%	94% (=6%減)	137%	121%
	ユニット収入 (営業収入/ASM)		109%	111%	101%	106%	113%
費用 関連	ユニット費用 (営業費用/ASM)		124%	125%	143%	119%	116%
	ユニット人件費 (人件費/ASM)		121%	129%	154%	121%	125%
			実績値・NC国内よりも劣る指標に(青字)				
LF(値)			80%	83%	82%	77%	86%

経営悪化要因(市場の主な変化に基づく共通要因)

レジャー需要の増加



ビジネス需要の減少もあり、NCはレジャー路線に積極的展開

プレミアム需要の伸長



プレミアム需要を取り込めていなかったLCCは厳しい状況。インフレによる中低所得層の需要減も影響

限られたパイロット等の採用競争



LCCはこれまで人件費を抑制していたが、賃金上昇に直面

LCCとNCの競争激化

LCCの需要変化への不十分な対応

LCCは大幅な賃金上昇を含むコスト上昇に直面

経営悪化要因(サウスウエスト)

主要因:「伝統モデルが成長の限界に直面」

従来モデル依存の限界



単一クラス、オープンシート、機材統一(B737)の従来モデルに固執し、需要変化に対応できず。
 これにより、ボーイング機材調達停滞も影響を受け、供給制約も

市場成熟による成長余地の制約



ハワイ、混雑空港へ進出した結果、低コスト・高頻度運航に支障

2022年大規模運航障害



約17000便のフライトキャンセル。
 10億ドル超の影響

経営悪化要因(ジェットブルー)

主要因:「成長戦略が頓挫」

競争激化と路線不振



主要市場(NY・FL)の競争激化、
欧州路線の不調

供給制約



P&Wエンジン不具合による
地上待機・点検の影響、
東海岸の管制制約の影響

戦略的提携の失敗



アメリカンとの提携(NEA)解消、
スピリットとの合併阻止

経営悪化要因(スピリット)

主要因: 「拡大の反動で財務が悪化」

資金力低下



積極的な路線拡大を進め、
財務余力が薄い中で、
コロナにおける需要減少が直撃。
収入減を吸収できず、財務悪化。

過剰供給による競争激化



ラスベガス等において供給過剰に
よる競争激化

運航モデル限界と 生存戦略の頓挫



低頻度便による効率・競争力低下、
P&Wエンジン不具合、
ジェットブルーとの合併阻止

経営悪化要因(フロンティア)

主要因: 「供給過多による採算性の悪化」

過剰供給による採算悪化



供給量を急増(ASM:2019年比142%)、ラスベガスで過当競争

低頻度運航モデルの限界



低頻度便中心による
効率・競争力低下

戦略的提携の失敗



スピリットとの合併交渉失敗

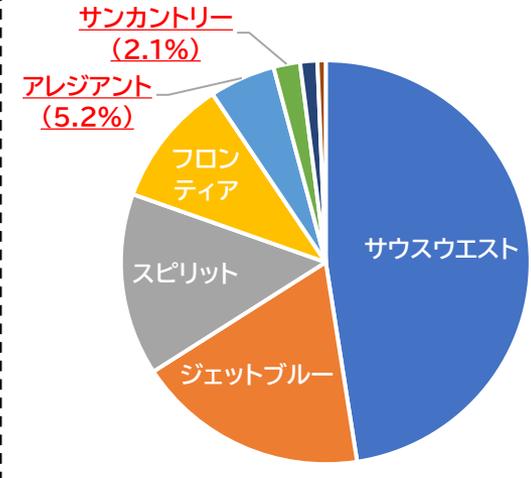
その他LCC(サンカントリー・アレジアント)の状況(主要指標比較)

青字はNC国内よりも悪い指標

2024年の主要指標における対2019年比(水準)

(参考)米国LCCシェアRPMベース

※LFのみ実績値



		()はRPMベースのLCCシェア	サンカントリー (2.1%)	アレジアント (5.2%)	NC国内
収入関連		営業損益	136%	43% (=57%減)	101%
		イールド (旅客収入/RPM)	93% (=7%減)	120%	121%
		ユニット収入 (営業収入/ASM)	129%	119%	113%
費用関連		ユニット費用 (営業費用/ASM)	130%	139%	116%
		ユニット人件費 (人件費/ASM)	191%	151%	125%
		LF(値)	79%	84%	86%

サンカントリー・アレジアント共に、NC国内に比べても、しっかり**収入拡大**を図れている。

サンカントリー及びアレジアントの特徴(経営好調要因)

サンカントリー

- 1982年設立。2017年以降、LCCへと転換
- 拠点: ミネアポリス=セントポール国際空港(MSP)



多角的なビジネスモデル

- 定期便70%、チャーター20%、貨物10%(収益)
- 貨物はAmazonと長期契約

柔軟な運航

- 冬は南方、夏は東西へ集中
- 閑散期は貨物・チャーター

地域密着

- 運航94%がMSP発着
- 大学や地元企業と連携

アレジアント

- 1997年設立。2001年以降、LCCへと転換
- 拠点: ラスベガス空港(LAS)



ニッチ市場戦略

- 大都市のハブ空港を避け、中小都市・二次空港から人気レジャー地へ直行便を運航
- 約7割が競合なく、価格競争を回避

柔軟な運航

- 需要の高い曜日・季節に運航を集中
- 空港スタッフを時間契約で外部委託

地域連携

- 地元スポーツチームやホテルと提携し需要を創出。地域と連携した運航環境整備も。

リサーチクエスチョン1に対する結果

リサーチクエスチョン

1. パンデミック以降、LCCの経営悪化要因は何か。また、好調なLCCがあればその理由は何か。

- パンデミック以降、LCC上位4社は、NCのレジャー市場参入による競争激化や需要変化への不十分な対応、コスト上昇等により、費用の増加に加え、収入を拡大できなかったことが業績悪化の主因となった。
- 一方で、サンカントリーは多角的なビジネスモデルで需要変動を平準化することにより、アレジアントは競合が参入しにくいニッチ市場戦略により、高い収益を維持している。
これらの事例は、NCとの直接的な競争に巻き込まれることなく、いかに独自のポジションを確立できるかが重要であることを示している。

目次(米国LCCサービスの持続可能性)

1. LCCの概要

2. パンデミック前までの米国LCCの状況

3. パンデミック以降の米国LCCの状況

リサーチクエスチョン1

4. 米国LCC各社の戦略的対応

リサーチクエスチョン2

5. 今後の展望と政策的含意

リサーチクエスチョン3

サウスウエスト及びジェットブルーの戦略

サウスウエスト

2024年9月に「Southwest. Even Better.」を発表

商品改革による収益向上

- ・指定座席制、エクストラ・レググルーム・シート導入予定
- ・受託手荷物有料化・バグ・バックエコノミ導入
- ・ロイヤルティ刷新:カード会員特典強化

エクストラ・レググルーム・シートのイメージ



ネットワーク戦略

- ・乗継便の拡大(ハブ・アンド・スポーク)、国際提携拡大
- ・深夜便(レッドアイ)導入

費用削減

- ・2027年までに累計5億ドル削減目標
- ・サウスウエストの歴史で初めて従業員を解雇 (1,750人)

ジェットブルー

2024年7月に「JetForward」を発表

商品強化と提携拡大

- ・国内ファーストクラスを導入予定
- ・JFK・ボストンにラウンジを開設予定
- ・ユナイテッド航空との「Blue Sky」提携を発表 (相互でマイル・ポイントを利用可能にし、ネットワークを補完)

Blue Skyのイメージ



ネットワーク戦略

- ・収益性の低い市場から撤退(LAXで出発便を約3分の1削減等)
- ・東海岸レジャーへの集中

費用削減

- ・データサイエンスを活用し、2027年までに1億7,500万ドルの恒常的コスト削減を目標
- ・設備投資の抑制

スピリット及びフロンティアの戦略

スピリット

2024年11月に「Project Bravo」を発表

商品改革による収益向上

- ・プレミアム商品導入:「ビッグ・フロントシート」
- ・バンドル型商品を導入:一部付帯料金を運賃に組み込み、顧客基盤を拡大
- ・共ブランドカードからの収益拡大を重視

ビッグ・フロントシートのイメージ



ネットワーク戦略

- ・不採算市場撤退
- ・信頼性向上のため、アウト・アンド・バック運航の拡大

費用削減

- ・2025年初頭から、主に人員削減により、年間8,000万ドルのコスト削減を目指す
- ・設備投資抑制

フロンティア

2024年5月に「The New Frontier」を発表

商品改革による収益向上

- ・ファーストクラスシートを導入予定
- ・4つの異なるオプション(バースィック、エコミー、プレミアム、ビジネス)から成るバンドル型商品を導入
- ・ロイヤルティプログラム強化

ファーストクラスシートのイメージ



ネットワーク戦略

- ・飽和市場(フロリダ・ラスベガス)から高運賃市場(シンシナティ、クリーブランド等)へのシフト
- ・信頼性向上のため、アウト・アンド・バック運航の拡大

費用削減

- ・エアバスA321XLRの導入を中止、投資を抑制
- ・利益率が再び二桁に回復するまで成長を抑制、供給を曜日単位で調整

LCC各社の対応(上位4社、モデルとの関係・2019年時点)

○ 以下は、**2019年時点**のモデルとの関係。黒字は、LCCモデルに合致する点。青字は、LCCモデルから離れる点。ジェットブルーを除き、**概ねLCCモデルに合致**している。

	サウスウエスト	ジェットブルー	スピリット	フロンティア
①ポイント・ツー・ポイント運航	一部該当	JFK・BOS中心ネットワーク	該当	該当
②短距離/セカンダリー空港	一部該当	JFK・BOSなど主要空港拠点	該当	該当
③レジャー重視	一部該当	一部該当	該当	該当
④単一クラス・限定的ロイヤルティ	一部該当	プレミアムクラス等あり	該当	該当
⑤有料サービス中心	飲食サービス等あり	飲食サービス等あり	該当	該当
⑥高稼働率・短いTAT(ターンアラウンドタイム)	該当	該当	該当	該当
⑦少数機材型フリート	該当	該当	該当	該当

LCC各社の対応(上位4社、モデルとの関係・現在)

○ 以下は、**現時点**のモデルとの関係。色塗りはコロナ後の戦略によりLCCモデルから離れた点。④の特徴において、**LCCモデルから離れる動き**。

	サウスウエスト	ジェットブルー	スピリット	フロンティア
①ポイント・ツー・ポイント運航	乗継便(ハブ・アンド・スポーク)の拡大	JFK・BOS中心ネットワーク	該当	該当
②短距離/セカンダリー空港	一部該当	JFK・BOSなど主要空港拠点	該当	該当
③レジャー重視	一部該当	一部該当	該当	該当
④単一クラス・限定的ロイヤルティ	エクストラ・レグ ルーム・シートの導入、ロイヤルティ刷新	国内ファーストクラス・ラウンジ導入、UA提携、ロイヤルティ強化	ビッグ フロントシート導入、ロイヤルティ強化	ファーストクラスシート導入、ロイヤルティ強化
⑤有料サービス中心	飲食サービス等あり	飲食サービス等あり	バンドル型商品提供	バンドル型商品提供
⑥高稼働率・短いTAT(ターンアラウンドタイム)	一部該当	一部該当	該当	該当
⑦少数機材型フリート	該当	該当	該当	該当

プレミアム商品に関する現地関係者の主なコメント

○ LCCはプレミアム商品の限界を踏まえ、自社ロイヤルティの高い顧客や一部行程に向けた限定的な提供など、戦略的運用が現実的であると認識している。



サウスウエスト
Vice President

- プレミアム商品は、自社を好む既存顧客の一部を維持・深化する手段としては有効である。
- ただし、価格で動く層は、「最安のプレミアム」にしか反応しない。プレミアムは、座席、柔軟なサービス、空港ラウンジ等を含むエコシステムであり、コストが高い。プレミアム商品を低価格で提供しなければいけない場合、利益を出すのはより難しくなる(その点を踏まえた対応が必要。)。

(サウスウエスト Vice President(収益管理担当)に対する発表者のインタビュー 2025年8月)



アレジアント
Vice President

- プレミアム層は人数としては少数であるが、一人当たりの利幅が大きい。ただし地理的に偏在しており、どこでも通用するわけではない。
- NCが持つ、ネットワーク、国際線、ラウンジへのアクセスなど、そのプレミアムエコシステムがないLCCは、NCレベルの再現は難しい。
- LCCとしては、その点を踏まえた、「限定的・選択的なプレミアム商品導入」が重要ではないか。

(アレジアント Vice President(政府渉外担当)に対する発表者のインタビュー 2025年7月)

リサーチクエスチョン2に対する結果

リサーチクエスチョン

2. LCC各社は経営環境の変化にどう対応しているか。新たなビジネスモデルが構築される可能性はあるか。

- LCC各社は、経営環境の変化を受け、主に以下の対応を実施。
 - 収益向上策として、プレミアムシートやバンドル製品の提供やロイヤルティプログラムの強化
 - ネットワーク改善として、不採算路線からの撤退・重点市場の強化、(一部エアラインは)乗継便の拡大(ポイント・ツー・ポイント運航の縮小)
 - 財務基盤の安定化として、コスト削減、業務効率化、成長抑制

リサーチクエスチョン2に対する結果

新たなビジネスモデル構築の可能性

- LCCによる、プレミアムクラスの導入やロイヤルティ強化、バンドル商品提供、ポイント・ツー・ポイント運航の縮小といった取組は、従来のLCCの特徴から離れるように見える。
- しかし、実際は、低コスト・低運賃というLCCの基本構造を維持しつつ、オプションとしての提供や補完的な取組にすぎない。
- すなわち、LCCは依然として低コストを基盤としながらも、コスト上昇に直面する中で収益性を高めるため、「低コスト・低運賃モデル」から「低コスト・顧客ニーズ対応型モデル」へと進化していると言えるのではないか。
- そして、強力なエコシステムを構築しているNCが存在する中で、LCCにとっては、独自のポジションを確立するためにも、差別化、ロイヤルティの強化、新たな需要層の開拓こそが、今後の成否を左右する鍵になると考える。

目次(米国LCCサービスの持続可能性)

1. LCCの概要

2. パンデミック前までの米国LCCの状況

3. パンデミック以降の米国LCCの状況

リサーチクエスチョン1

4. 米国LCC各社の戦略的対応

リサーチクエスチョン2

5. 今後の展望と政策的含意

リサーチクエスチョン3

これまでの議論に基づく政策的支援の整理

○LCCは、以下の通り、収入拡大・費用低減に資する政策的支援が必要。

課題・要因(RQ1・2関連)

政策的な支援の方向性

LCC経営 悪化要因 (RQ1)

- NCとの競争激化
- 需要変化への不十分な対応
- コスト(人件費)上昇
- 個別事例
 - 提携・合併の解消
 - 航空機材・管制制約

- NCとの**公平な競争環境**の整備
- **パイロット等人材確保**に向けた取組
- **連携等**承認の透明性確保
- 航空機供給制約や**航空管制制約の解消**に向けた取組

LCC 好事例 (RQ1)

- 柔軟なビジネスモデル
- 地域連携による需要創出等

- エアラインの**自由度の尊重**
- **地域一体となった支援**

LCC 戦略的対応 (RQ2)

- 商品強化・提携拡大
- ネットワーク戦略
- 財務基盤の安定化

- 公平な競争、透明性確保、自由度尊重(上述関連)
- **コスト低減**に資する取組

LCCの業界団体の発足

- 2025年6月3日、米国LCC5社(アレジアント、アベロ、フロンティア、スピリット、サンカントリー)により、LCCの業界団体である**バリュー航空会社協会(Association Of Value Airlines, AVA)**が発足。
- パンデミック後の急速に変化する航空業界において、AVAは議会、行政府、州政府に対し、業界を代表する独立した統一の声を届けることを目的とし、以下の主要優先分野に重点を置き、提言を実施。



規制改革

- **混乱や価格上昇を招く消費者ルールの撤廃**
- LCC業界に過度な負担にならないような税制改革

公正な競争

- **空港スロット・ゲートアクセスの公平な割り当て**
- **国際線へのアクセス拡大**

人材・訓練

- **パイロット訓練の近代化**
- **航空管制官の人員確保**
- 整備人材の育成

消費者重視

- **バランスの取れた消費者保護**
- 新しいサービスモデル等を導入する航空会社の自由を保護

環境に最も優しいセグメント

- 機材の近代化
- SAFの生産拡大と普及の促進
- 運航効率の向上

政策に関する現地関係者の主なコメント

○ 業界団体やLCC各社は、LCCの持続可能性を支える、政策的な支援や改善を求めている。



AVA

Executive Director

- 空港インフラへの公平なアクセスが最重要課題である。納税者資金で整備されたゲートやスロットは、大手だけでなくLCCにも公平に開放されるべきであり、利用制約の解消を早急に図る必要がある。
- LCCが利用する二次空港に対する投資も重要である。レーダーや気象観測システムなどのアップグレードが不可欠であり、持続的な運航と地域アクセスの確保のため改善が望まれる。

(AVA Executive Directorに対する発表者のインタビュー 2025年7月)



アレジアント

Vice President

- LCCのコストが低く抑えられるような取組と、空港のゲートやスロットへのアクセスを確保する政策的支援が必要である。
- DOTはメキシコシティ空港のスロット問題を理由にViva Aerobusとの合弁審査を中断しており、非ネットワークキャリアに国際市場参入の機会を与えていない。公平な競争環境の構築が求められる。

(アレジアント Vice President(政府渉外担当)に対する発表者のインタビュー 2025年7月)

リサーチクエスチョン3に対する結果

リサーチクエスチョン

3. LCCの持続可能性を支える制度・政策的支援策はどのようなものか。

- これまでの議論を踏まえれば、米国のLCCが持続可能性を確保するためには、独自のポジションニングの確立による収益性確保が重要であるが、収入拡大と費用低減の両立はその土台となるものであり、それに資する支援は重要である。
- LCCの業界団体や事業者は、空港のゲートやスロットの公正な配分、二次空港に対する投資の促進、国際線アクセス拡大・他社との連携の承認、LCCのコスト低減に資する措置などの幅広い分野について、政策的な支援を求めている。

リサーチクエスチョン3に対する結果

政策的含意

- これまでの議論も踏まえれば、公平な競争環境の整備に資する取組など、主に以下の政策的な対応が重要になるのではないか。
 - 収入拡大の環境整備
 - 空港のゲートやスロットの公平な配分
 - 二次空港への投資
 - LCCによる 国際線アクセス拡大・他社連携への承認等
 - 航空管制制約・航空機供給制約の解消に向けた取組
 - 地域一体となった需要拡大・運航環境整備等支援
 - 費用低減の環境整備
 - パイロット等人材確保に向けた取組
 - バランス取れた消費者保護ルールの設定

まとめ(米国LCCサービスの持続可能性)

- パンデミック以降、米国LCCの経営状況が急速に悪化しており、一部ではLCCモデルの存続を否定する評価も出ている。
- LCCは、航空フライト価格の低下、ネットワーク拡大・サービス向上、雇用の創出という観点からも、その存在は重要である。
- 今回、米国LCCの持続可能性に焦点を当て、経営悪化要因を特定するとともに、好調なLCCの特徴や改善に向けたLCCの取組、政策的支援等を調査した。



- LCC各社は、NCとの競争激化、需要変化への不十分な対応、人件費上昇等により、業績悪化に陥っている。しかし、一部のLCCは、多角的なビジネスモデルやニッチ市場戦略により収益性を高め、好調な業績を記録していることが分かった。

まとめ(米国LCCサービスの持続可能性)

- このような中、LCC各社は戦略を策定し、収益向上策、ネットワーク改善、財務基盤の安定化を実施している。特に、プレミアムクラス導入、ロイヤルティ強化など、従来のLCCモデルに縛られない取組を実施している。
- すなわち、LCCは、収益性を高めるため、「低コスト・低運賃モデル」から「低コスト・顧客ニーズ対応型モデル」へと進化を進めていると言える。
- 収益性向上は、LCCの持続可能性確保のためには不可欠であり、独自のポジションを確立するためにも、差別化、ロイヤルティ強化、新たな需要層開拓をいかに実現するかが「カギ」となる。
- また、公正な競争の確保などの収益拡大や、パイロット人材の確保などの費用低減の環境整備といった政策的な取組も重要になる。
- LCCの持続可能性確保のための取組が今後も更に展開され、誰もが航空を利用できる社会の実現に、LCCが引き続き寄与することを期待したい。

本日の発表の構成

1. 2024年の米国航空市場概況と分析

(1) 需要状況

(2) 経営状況

(3) トランプ政権の影響(航空需要への影響)

2. 米国LCCサービスの持続可能性に関する考察

3. 米国航空分野の最新動向

(1) DCA周辺での空中衝突事故

(2) 航空交通管制の改善

※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。

DCA周辺での空中衝突事故(概要)

■発生日時:

2025年1月29日午後8時48分頃(EST)

■場所:

ポトマック川上空
 (ワシントン・ナショナル空港(DCA)周辺)

■状況:

- PSA航空のMHI RJ AviationのCl-600-2C10型機(**PSA機**)が、**DCAの滑走路33への進入中**に、米陸軍がコールサインPAT25のもとで運航していたシコルスキーUH-60Lヘリコプター(**PAT25**)と**空中衝突**。(右図参照)
- **PSA機は、アメリカン航空5342便**として運航。ウィチタ(カンザス州)発DCA行であった。

■乗客等

- 民間機には乗客60人と乗員4人が搭乗。ヘリコプターには3人の兵士が搭乗。生存者はなし。



衝突事故発生エリア(NTSB(国家運輸安全委員会)報告書より)

DCA周辺での空中衝突事故(事故後の主な対応①)

■1月30日 ホワイトハウスによる「航空安全の即時評価」に関する指示

- **DEI政策が安全性を損なった**とし、過去4年間の採用・安全基準を見直し、必要な是正措置を講じるよう指示。

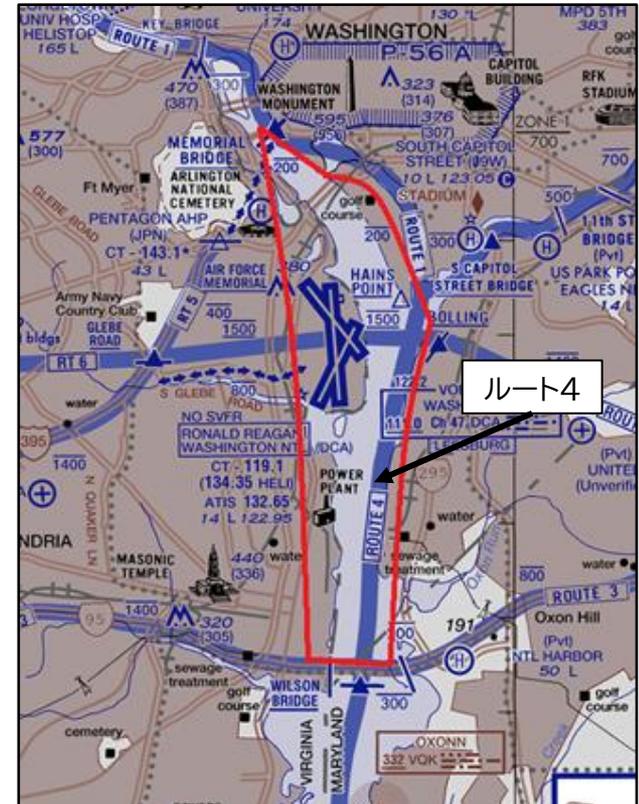
■1月31日 DCA周辺一部区域におけるヘリコプター飛行制限

- 同日より、FAAはDCA周辺とポトマック川沿いの空域で**△ヘリコプターの飛行を制限**。(右図赤線内)
- 救急医療、法執行、空域防衛等を除き、ヘリコプターの飛行は禁止。

■3月11日 NTSB予備報告書、緊急安全勧告報告書公表

- 予備報告書では、**PAT25は、最大許容高度200ftを超え約300ftでPSA機と衝突**、DCA周辺では**過去に多くのニアミスが発生**等を指摘。
- 緊急安全勧告報告書では、滑走路15/33を利用している際は、**ヘリコプターのルート4の運航を禁止**すること等を勧告。

⇒3月14日、FAAは、上記勧告を受けて、**ルート4の恒久的な閉鎖**など5項目の取組を実施する声明発表。

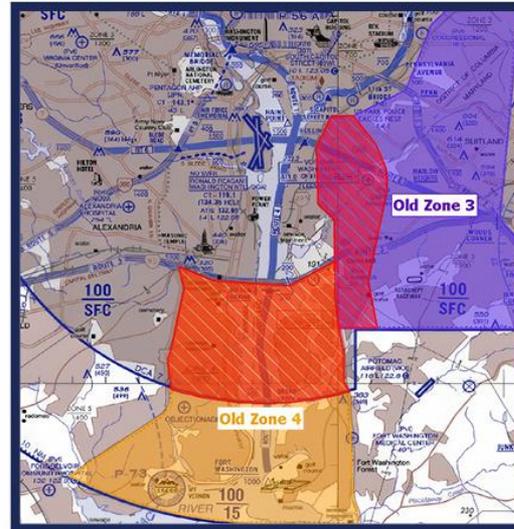


ヘリコプター飛行制限空域(連邦運輸省HPより)

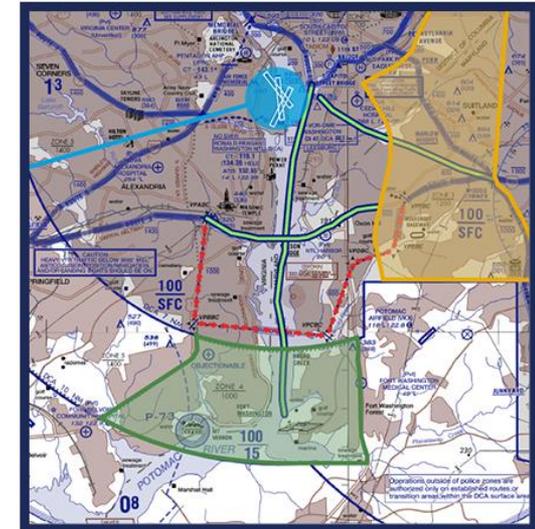
DCA周辺での空中衝突事故(事故後の主な対応②)

■6月12日 FAAによるDCA周辺ヘリコプター空域の改定

- DCA周辺のヘリコプター専用運航空域であるZone3及びZone 4は縮小され、ヘリコプターとDCA(右図水色)に離着陸する航空機との間に必要な安全間隔を確保。
- DCA周辺のヘリコプタールートも見直され、従来のルート(右図の緑線部分)は廃止。代わって、空港南側を飛行するヘリコプターのために、新たなルート(右図の赤点線)を設定。



以前



現在

(FAA・HPより)

■7月30日～8月1日 NTSB公聴会開催

【制度的な議論】

- DCA周辺を含む一部空域では、航空機の位置情報を地上や他機に発信するADS-B Outは義務付けられているが、その情報を受信して表示するADS-B Inは義務ではない。
- 本事故を受けて、ADS-B Outが義務付けられている空域を運航する航空機に対し、ADS-B Inの新規搭載と改修の両方を義務化する議論が進行中(議会における法案提出等)。

航空交通管制の改善(システムの刷新)

■2月6日 DCA周辺事故を受けたトランプ大統領発言

- **航空管制システムの最新化**を進め、コンピューター化されたシステムを構築する意向を表明。

■4月28日 ニューアーク・リバティ国際空港(EWR)でのレーダー・通信障害

- EWR発着機を誘導するフィデリティTRACON施設での通信・設備障害により、**レーダーと通信を一時的に喪失**。その後も断続的に発生。銅線回線を光ファイバーに置き換える措置等を実施。

■5月8日 最新鋭の航空交通管制システムを構築する計画を発表

- ダフィー運輸長官は、次世代型の航空管制システムを構築する包括的計画を発表。
- 安全性向上や遅延削減、将来需要への対応を目的とし、航空管制官の業務環境改善にも重点を置く。**通信・監視・自動化・施設の4分野にわたるインフラの抜本的強化**を図る。

- **全国約4,600か所で通信インフラを刷新**(光ファイバー・無線・衛星)、25,000台の無線機と475台の音声スイッチを配備
- 耐用年数超の**レーダー618基を更新**
- 滑走路安全対策としてSAI(Surface Awareness Initiative)導入空港を200か所に拡大
- **航空管制センター6か所を新設**、既存タワー・TRACONも更新
- すべての管制施設に共通ハード・ソフトを導入し統一化



5/8 発表時のDOTダフィー長官(DOT・Xより)

航空交通管制の改善(航空管制官の採用強化等)

米国では、**航空管制官が3500名程度不足**している状況。

■2月27日 航空管制官の採用を大幅に加速(スーパーチャージ)すると発表

- ダフィー運輸長官は、深刻な航空管制官不足への対応として、採用プロセスの迅速化と初任給の引き上げなどを含む**抜本的な採用強化策を発表**。

- **採用プロセスを8段階から5段階に短縮し、期間を約4か月削減。初任給は30%引き上げ**。ATSA(航空交通技能評価)で「Well Qualified」と評価された候補者を優先入学。
- 2025年2月27日～3月17日に全国募集を実施。

■5月1日 航空管制官の人員を増やすための新たな包括的計画を発表

- 2月に開始された取組(スーパーチャージ・プログラム)を拡充し、経験者の定着支援、報奨金制度、教育体制の強化を発表。

- **ベテラン管制官に基本給の20%を一括支給**。
- **卒業・訓練修了者に5,000ドル、人員不足施設配属で10,000ドル支給**
- 採用迅速化(ATSA高得点者優先、退役軍人の即時採用)
- 教官増員・学習センター新設、AT-CTI(大学訓練イニシアチブ)強化で即時配属経路も拡充



5/1 発表時のDOTダフィー長官(DOT・Xより)

⇒FAAアカデミーへの入学スピードが**最大4倍に短縮**されたと発表(7月11日)

航空交通管制の改善(予算上の措置)

■7月4日 One Big Beautiful Bill 成立

- 2025年7月4日、トランプ大統領は、大規模な減税及び歳出措置を柱とする「One Big Beautiful Bill (1つの大きく美しい法案)」に署名し、同法が成立。
- **航空交通管制システムの近代化として、125億ドル**が計上。

【ホワイトハウスHP掲載資料(右図)】

- 125億ドルを投じ、老朽化した航空管制システムを全面刷新
- 1960年代のレーダー・通信設備・管制センターを更新
- フロッピーディスクや銅線などの旧式技術を廃止、維持費月1億ドル超を削減
- トランプ大統領の公約に基づき、国家空域の刷新と航空の安全・効率性向上を図る大胆な改革
- TRACON・管制塔など平均築40年の施設を近代化し、安全性を向上
- 3,000人超の管制官不足に対応するため、採用・訓練・定着に投資
- 不要施設を統合し、業務効率と長期的コスト削減を実現



OBBBA航空管制近代化について
(ホワイトハウスHPより)

○プロジェクト完了には上記額より190億ドル多い、**315億ドルが必要**との報道あり。

まとめ(最新動向)

- DCA周辺での空中衝突事故後、FAAにおいて各種対策を講じるとともに、NTSBにおいて事故原因の究明を実施。
⇒ **ADS-B Inの義務付けという制度的議論**も進行。
- 同事故を受けて **航空交通管制の改善の取組が進行**。EWRでの度重なる障害もあり、同対応の必要性が高まり。
⇒ 航空管制システム最新化、航空管制官採用強化が進行中。現政権において優先度が高く、**OBBB法では、125億ドルが計上**。

ご清聴ありがとうございました