米国主要空港における
適切なゲート割り当てのあり方について

ワシントン国際問題研究所

中村　由季子

Supported by THE NIPPON FOUNDATION

目次

1. はじめに：なぜ空港のゲート割り当てなのか
2. 米国空港の特徴
3. 米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化
4. 米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直し
5. ゲートの配分見直しルール導入の効果・課題
6. まとめ

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

目次

1. はじめに：なぜ空港のゲート割り当てなのか
2. 米国空港の特徴
3. 米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化
4. 米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直し
5. ゲートの配分見直しルール導入の効果・課題
6. まとめ

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

世界の空港の旅客数ランキング（2025年）

順位	空港	旅客数（万人）	国
1	ハーツフィールド・ジャクソン・アトランタ（ATL）	10,630	米国
2	ドバイ（DXB）	9,519	UAE
3	東京国際（HND）	9,167	日本
4	ダラス・フォートワース（DFW）	8,566	米国
5	上海浦東（PVG）	8,499	中国
6	シカゴ・オヘア（ORD）	8,481	米国
7	ロンドン・ヒースロー（LHR）	8,448	英国
8	イスタンブール（IST）	8,443	トルコ
9	広州白雲（CAN）	8,358	中国
10	デンバー（DEN）	8,242	米国

（出所）Airports Council International（ACI）World, World’s Busiest Airports（2025）

- 旅客数ランキング上位10空港の内、4つが米国の空港
- **米国には、取扱旅客数の大きい空港が多数存在**

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

世界・米国における混雑空港

- 一方で、米国は、**スロット（滑走路容量）の観点**からは、**「混雑空港」（WASGのレベル3・2空港）が比較的少ない**
- 但し、**ゲート等の施設の使用**については、**空港と航空会社の間で個別の調整が必要**とされている

IATAのWorldwide Airport Slot Guidelines（WASG）の分類

- **レベル3： スロット調整空港**
- **レベル2： スケジュール調整空港**
- レベル1： 調整の必要なし

世界全体

レベル3： 216空港
（日本）羽田、成田、関西、福岡
（その他）ヒースロー、ドバイ、チャンギ　等

レベル2： 179空港
（日本）新千歳、中部
（その他）ドーハ、デリー、ブダペスト　等

2026夏スケジュール, IATA “Contact List for Level 2 and Level 3 Airports”（2026.9.2）

米国

レベル3： 3空港*
ジョン・F・ケネディ（JFK）
ラガーディア（LGA）
ロナルド・レーガン・ワシントン・ナショナル（DCA）

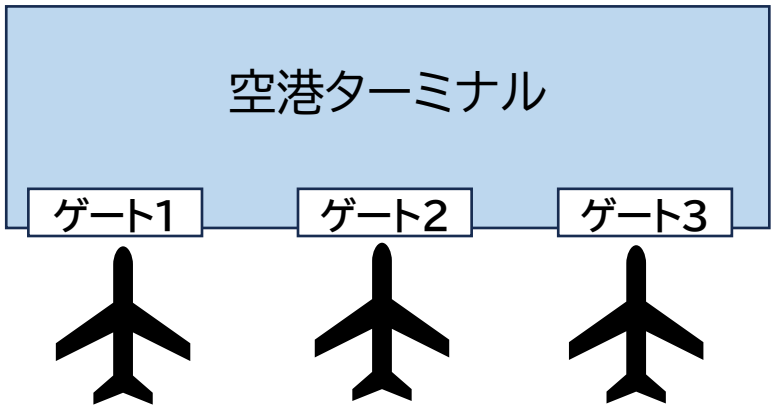
レベル2： 連邦航空局（FAA）指定4空港＋α
シカゴ・オヘア（ORD）
ロサンゼルス（LAX）
ニューアーク（EWR）
サンフランシスコ（SFO）
＋
オーランド（MCO）
サンディエゴ（SAN）
シアトル・タコマ（SEA）
ワシントン・ダレス（IAD）

*うち、IATAのスロット割り当てプロセスに概ね従うレベル3空港はJFKのみ。DCAとLGAのスロット割り当ては、過去の実績やその他FAAの定める規定等に基づき実施される。

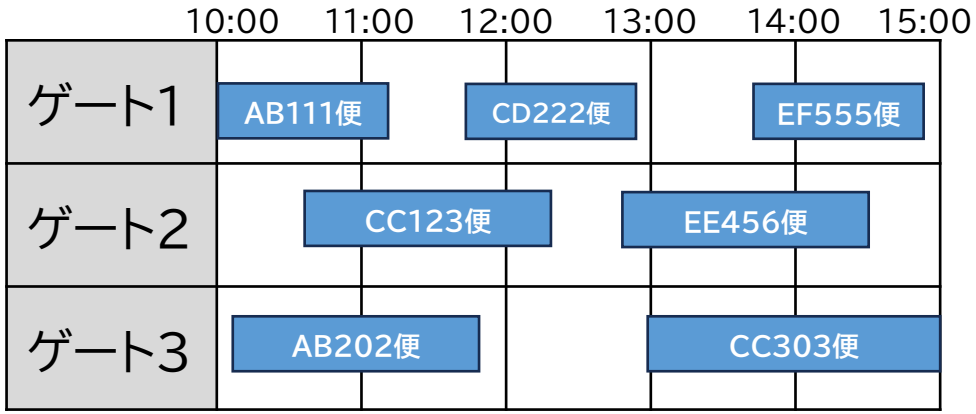
Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

「ゲートの割り当て」とは・・・

- 空港が、各航空会社や各便に対して、旅客の乗降に使用するゲート（搭乗口・駐機位置）を割り当てること
- 限られたゲートを、どの航空会社が、いつ、どの程度利用できるかを決める、空港運営上の重要な仕組み



■割当のイメージ



※本発表における「ゲート」の定義：
「ゲート」とは、旅客便の乗降に使用される航空機の駐機位置を指し、ターミナルに隣接した、ボーディングブリッジ（搭乗橋）付きなどのゲート（固定ゲート）や、ターミナルから離れた位置にある「遠隔（リモート）ゲート」等があるが、本発表では、主に、**旅客ターミナルに隣接して旅客の乗降に使用されるゲート**を対象とする。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

ゲートの重要性①
利用可能性が航空会社・航空市場に及ぼす影響

- **ゲートの確保は、運航開始の前提条件**。航空会社が新たに路線を運航し、または、拡大する際、**滑走路等の容量に空き**があったとしても、**希望する時間帯に利用可能なゲートがなければ運航はできない**。（スロット調整対象空港の少ない米国では、ゲートの利用可能性が就航に大きく影響）

- また、遠隔ゲートや早朝等の時間帯に利用できたとしても、**運航効率や利便性の低下**等により、**不利な競争条件の下での運航**を行わざるをえない可能性。

新規参入航空会社によるゲートアクセスに関する主張

- 2025年9月の議会公聴会で、航空業界の競争環境について、フロンティア航空とアレジアント航空が証言を行い、米国の各空港で、多くのゲートが数社の大手航空会社によって独占されており、他の航空会社のゲートへのアクセスが妨げられていると主張。

➡ スロット（滑走路容量）のみならず、**関連する空港の施設・インフラの利用可能性**が空港の利用可能性に直結し、**航空会社間・航空市場の競争環境に影響**

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

ゲートの重要性②
空港が設定するルールの航空市場への影響

- そうした中、米国では、**各空港**が、**航空会社間の競争を促す**観点から、**ゲート割り当ての見直しに関するルール**を**策定**。
- **当該ルールに基づき航空会社が行動**をした結果、当該空港における**航空会社間の競争が激化。**

シカゴ・オヘア空港（ORD）におけるゲートの再配分

- 2025年、空港による航空会社への割り当てゲートの見直しにより、同空港をハブとするユナイテッド航空とアメリカン航空の使用ゲート数が大きく変動（ユナイテッド+5、アメリカン-6 ）
- ゲートを維持・拡大するため、両社はそれぞれ、ORD発着便の大幅な増便を発表

➡ **空港が定めるゲートに関するルール**が、空港というインフラの維持管理の側面だけではなく、**航空市場の競争環境等にも影響**を及ぼし得る可能性

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

問題意識・リサーチクエスチョン

問題意識

- 前述のような背景も踏まえ、米国の空港におけるゲートの割り当てルールを分析し、その実態・課題を把握することは、日本において、今後、

  ①空港の限りあるインフラ・施設を最大限活用し、航空市場の成長を促す方策や、

  ②その中で空港運営主体が果たし得る役割

  を検討する際の一助にもなるのではないか。

リサーチクエスチョン

- 米国の空港では、なぜ特定の航空会社に対してゲートの独占的・優先的利用を認めてきたのか
- ゲートの割り当て方法に関する規制の導入後、空港はどのようなルールを選択したのか。また、そのルール選択に影響を及ぼした要因は何か。
- 当該ルールの変更により、米国の航空市場にどのような変化・課題が生じたのか。

Supported by THE NIPPON FOUNDATION

目次

1. はじめに：なぜ空港のゲート割り当てなのか

2. 米国空港の特徴

3. 米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化

4. 米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直し

5. ゲートの配分見直しルール導入の効果・課題

6. まとめ

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

米国の空港の種類と運営主体

空港の種類と数

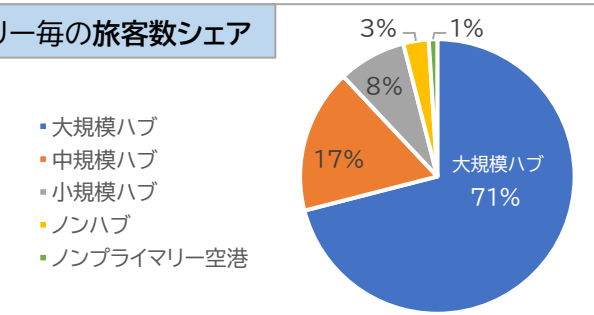
- 米国にある13,000超の「空港」のうち、「プライマリー空港*」が401か所
- うち、**各空港の搭乗者数**に基づき、以下の**4つのカテゴリー**に分類される

*年間1万人以上の搭乗旅客数を擁する定期航空便サービスを受ける公共空港

カテゴリー	全旅客搭乗者数に占める割合	数
大規模ハブ	1%以上	30
中規模ハブ	0.25%～1%未満	35
小規模ハブ	0.05%～0.25%未満	79
ノンハブ	0.05%未満	257
合計		401

(出所)FAA, Preliminary CY 2025 Passenger Boarding Data

カテゴリー毎の旅客数シェア



(出所)National Plan of Integrated Airports Systems (NPIAS) 2025-2029 (2023年の搭乗者数)

運営主体

- 米国の商用空港の大多数は、**公的機関により運営**されている

運営主体	割合(空港数)
市政府(City)	36%
公団(Airport Authority)	35%
郡政府(County)	12%
港湾局(Port Authority)	9%
州政府(State)	7%
民間(Private)	1%

(出所) Oliver Wyman資料(旅客数100万人以上の米国空港を対象)

運営主体の例:
- アトランタ空港:アトランタ市航空局
- ロサンゼルス国際空港:LAWA(ロサンゼルス市の部局)
- ジョン・F・ケネディ国際空港:ニューヨーク・ニュージャージー港湾局

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

米国空港のインフラプロジェクトの財源

年平均
（2013～2017年度）



AIP補助金 AIP:Airport Improvement Program	滑走路や誘導路の整備など、適格と認められたインフラプロジェクトに対して**連邦政府から交付される補助金**
旅客施設利用料（PFC）	旅客から徴収する手数料。空港の安全性や収容能力の向上、騒音対策等のプロジェクトに充当される（最大$4.50/人、**連邦航空局（FAA）の認可制**）
空港収入	航空系収入　：航空会社からの着陸料、テナントのリース料等 非航空系収入：駐車場、レンタカー、小売店や飲食の売上等

連邦当局がコントロールを及ぼし得る財源

各航空会社の就航便数、旅客数等に依存する財源

（出典）GAO, Airport Infrastructure（2020）を基に発表者作成

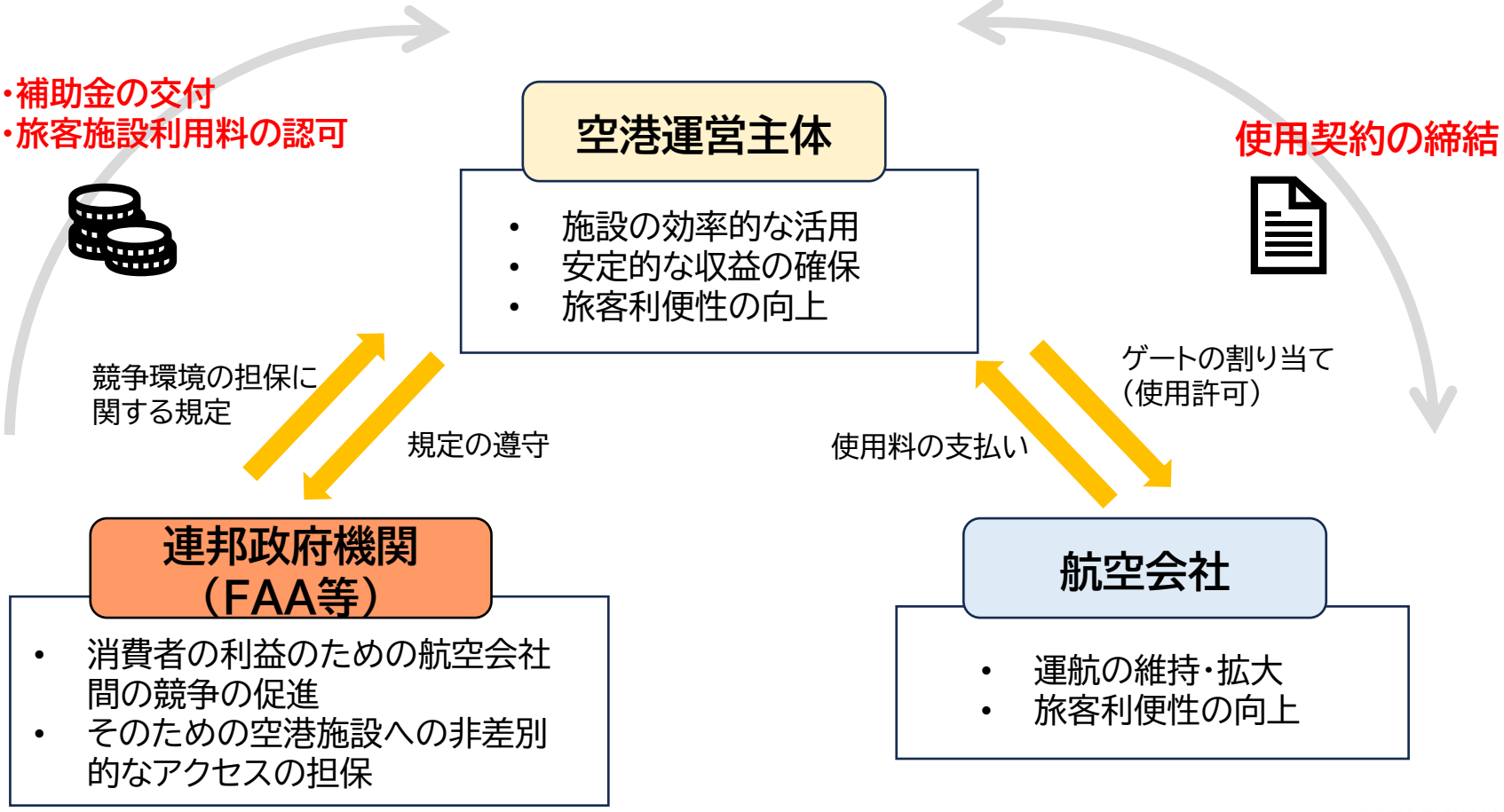
目次

1. はじめに：なぜ空港のゲート割り当てなのか
2. 米国空港の特徴
3. 米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化
4. 米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直し
5. ゲートの配分見直しルール導入の効果・課題
6. まとめ

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

ゲートの割り当てにおける空港運営主体・航空会社・連邦政府機関の関係（全体像）

- 空港のゲート割り当ては、**空港運営主体と航空会社との契約**に基づき実施。
- 他方、2000年頃から、**連邦政府機関**は、空港における航空会社間の競争促進を図る観点から、**補助金交付・施設利用料の認可権限**を通じ、空港運営主体の**ゲート割り当て方法に関与**。



米国空港におけるゲートの種類

- 空港のゲートの利用方法は、**空港・航空会社間の契約**により規定。特定の航空会社による独占的な利用の可否等に応じ、**「専用ゲート」、「優先使用ゲート」、「共用ゲート」**の3種類に分類。
- かつてにおいては、**航空会社の独占的なゲートの使用**が許可され、また、**空港運営主体の長期間の安定的な収入**が見込める**「専用ゲート」が多数を占めていた**（1992年時点：約63%）

米国空港のゲートの種類

種類	概要
専用ゲート	**特定の航空会社**に**独占的な使用が許可されている**ゲート
優先使用ゲート	**特定の航空会社**に**使用の優先権がある**が、未使用時等には、**他社の利用を空港側が求めることができる**
共用ゲート	**空港側が各時間帯のゲートの使用を完全に管理**し、複数社へ柔軟に割り当てるゲート

（出典：FAA/OST Task Force Study AIRPORT BUSINESS PRACTICES AND THEIR IMPACT ON AIRLINE COMPETITION）

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

（参考）日本の空港におけるゲート割当について

○　日本の空港においては、各空港の管理者（コンセッション空港においては運営権者。以下「管理者等」という。）がゲートを割当。

○　契約に基づく特定の航空会社に特定のゲートを長期間（複数年等）使用させる形態は採用しておらず、シーズン毎等のスケジュールをベースに、管理者等が施設の効率的な活用や航空会社からの希望等に応じて、比較的短い頻度で、利用するゲートを調整・決定し、各航空会社に通知。

	ゲートの割当主体	割当方法
東京国際空港（羽田）	国土交通省（東京航空局）	・航空局（航空管制運航情報官）が割当を実施。国内線の搭乗橋付きゲートについては、定期航空会社の発着便実績を踏まえて、「優先使用スポット」（1社が使用）と「共同使用スポット」（複数社が共同で使用）を割当
成田国際空港	成田国際空港株式会社	・成田国際空港が割当を実施。ただし一部のターミナルにおいては、「スポット割当調整者」（航空会社）が作成した割当案を、成田国際空港が承認
関西国際空港	関西エアポート株式会社（運営権者）	・関西エアポートが割当案を作成し、各航空会社に通知
大阪国際空港（伊丹）		・航空会社が作成した割当案を元に、関西エアポートが割当を実施

（出所）各管理者等へのヒアリングを基に、発表者で作成

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

米国におけるゲート割り当てに関する規制の導入の経緯

1990年代

- 特定の航空会社が専用ゲートを独占して使用することにより、他社のゲートへのアクセスが妨げられ、新規航空会社等の参入の障壁になるとの指摘

  ➡ 競争が十分に活発化せず、航空利用者の利益に影響を与える懸念

会計検査院、運輸研究委員会等

空港と主要航空会社との間の長期の専用ゲート使用契約等により、ゲートへのアクセスが制限されていることが、新規航空会社の参入の障壁となり得る

新規参入航空会社
既存航空会社
（議会公聴会等）

特に利用が集中する特定の空港において、重要な施設へのアクセスを得る際に、利用価値の低い時間帯以外では、ゲートを利用できない

Supported by THE NIPPON FOUNDATION

ゲート割り当てに関する規制の導入（2000年）

ウェンデル・H・フォード21世紀航空投資改革法（AIR-21）（2000年）

- 対象となる空港に対し、ゲートや関連施設の利用可能性、使用要件、割り当て方針、その他の関連情報を含む「**競争計画（Competition Plan）**」の提出を義務付け
- **競争計画の提出**を、当該空港に対する**AIP補助金の交付、PFCの認可の条件**（**遵守義務**）に設定

- **遵守義務を通して、対象空港に対し、競争計画の提出を義務付け**
- 対象空港は、同計画において、全ての航空会社へのアクセスを提供し、**競争を促進**し、ゲートや施設の配分における**不当な差別を防ぐ**ために合理的な努力を払っていることを示す必要

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

競争計画(Competition Plan)概要

- **目　的**　対象空港が、すべての航空会社へのアクセスを提供し、競争を促進し、ゲートや施設の配分における不当な差別を防ぐために合理的な努力を払っていることを確保すること

- **対象空港**　中規模または大規模ハブ空港に分類され、複数の航空会社が就航しており、**搭乗者数の50%以上を占める1社または2社の支配的航空会社が存在する**空港
  (2026年の対象空港のリストでは、中規模・大規模ハブ空港のうち、41空港が対象)

- **内　容**　対象空港は、下記を含む競争計画をFAAに提出(更新)し承認を得なければならない
  - ゲートの**種類別(専用/優先/共用)のゲート数**、現在の割り当て
  - 各ゲートの利用状況、**利用状況の監視方針**
  - **最低使用基準**、未利用・低利用ゲートを**空港が回収する仕組み**
  - 新規参入やサービス拡大を希望する航空会社へのゲート等の提供計画　等

- **更新版の提出の要件**
  - **初回のFAAによる承認日から**18か月以内＋その後更に18か月以内の**2回更新**
  - **上記の後**も、空港が、①航空会社からのゲートやその他施設への**アクセス要求を収容できなかった場合**や、②**新たな施設使用契約の締結**または**既存契約の大幅な改定**を行った場合に、更新版の提出・承認を受ける必要がある

（参考）シカゴ・オヘア空港 競争計画（2018年改訂）（抄）

項目	計画内容（一部）
ゲートの種類 （専用/優先/共用）	■専用ゲートの廃止 ・専用ゲートを廃止し、全てのゲートは、優先使用ゲート又は共用ゲートとする
新規参入やサービス拡大を希望する航空会社へのゲート等の提供計画	■優先使用ゲートの再配分 ・シカゴ市にゲートの使用権を毎年、再配分する権限を付与 ・優先使用ゲートは、航空会社の相対的な利用実績（各社の定期出発便数）に基づき割当
	■優先使用ゲートでの他社便の受け入れ 共用ゲートに空きがない場合、市は、利用可能な優先使用ゲートを保有する航空会社に対し、他の航空会社の便を受け入れさせることができる。
各ゲートの利用状況の監視方針	ゲートその他の施設の利用状況は、ターミナル施設諮問委員会※が定期的に確認する ※各航空会社の代表及びシカゴ市航空局で構成

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

（参考）競争計画導入からこれまでの制度の見直し等

- 2000年の制度の導入以降、これまで、制度自体の大きな変更は起こっていない

2000年

競争計画導入

2002～2005年

手続きの簡素化（提出（更新）頻度の見直し）

・2002～2004年　毎年　→　FAAの承認日から18か月ごと
・2005年～　当初計画及び2回の更新後は原則提出は不要。
（アクセス拒否の報告やゲート利用に係る重要な契約変更等があったときのみ提出が求められる）

2010・2014年

FAA事例集

各空港が競争計画に基づき実施した新規参入や既存航空会社の増便を受け入れるための取組を紹介

2021年

米国経済における競争の促進に関する大統領令

各産業を所管する省庁に対して競争政策の強化等について検討を指示

・運輸省は、司法省と協議し、航空市場の競争と新規参入者のアクセスを確保する方法を検討
・空港のゲートアクセス、競争計画の実施、空港の混雑管理、発着枠の管理などの改善策を検討

2024年

運輸省・司法省による航空分野の競争環境に関する意見募集

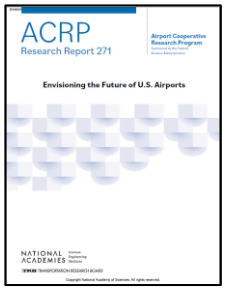
ゲートの利用条件（Gate Usage Requirement）も対象の一つ

→大統領令、DOT・司法省による意見募集以後、政策変更は確認できず

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

規制導入後のゲートの種類の変化

- 過去、米国の主要空港では、専用ゲートの割合が高かったが、現在、**専用ゲートを設置している空港**は**2空港**のみ。
- 多くの空港が「**優先使用ゲート**＋**共用ゲート**」のパターンを採用



“空港は、ゲートの利用効率を高めるため、特定ゲートの利用が保証される「**専用ゲートリース**」から、必要に応じて他の航空会社に割り当てられる「**優先使用ゲートリース**」へと移行した”

（空港共同研究プログラム Research Report 271, Envisioning the Future of U.S. Airports（2024））

大規模ハブ空港におけるゲートの種類の組み合わせ

専用ゲート	優先使用ゲート	共用ゲート	採用している空港
✓	✓	✓	IAH
✓	-	✓	EWR
-	✓	✓	ATL, AUS, BNA, BOS, BWI, CLT, DCA, DEN, DFW, DTW, FLL, HNL, IAD, LAS, LAX, MCO, MIA, MSP, ORD, PHL, PHX, SAN, SEA, SFO, SLC, TPA

（出所）各空港の競争計画、施設使用契約書、投資家向け説明資料等を基に発表者で作成（現状を確認できる十分な資料が入手できなかった2空港（JFK、LGA）を除く

規制導入後のゲートの種類の変化

- FAA作成レポート及び各空港公表資料を基に、1998年と2025年のゲートの構成を比較すると、各空港ともに専用ゲートから優先使用ゲートに移行している。

	シカゴ・オヘア（ORD）		アトランタ（ATL）		ロサンゼルス（LAX）	
	1998年	2025年	1998年	2025年	1998年	2025年
専用	149（85%）	-	125（73%）	-	12（8%）	-
優先使用	-	171（86%）	-	156（79%）	96（66%）	121（76%）
共用	26（15%）	28（14%）	46（27%）	41（21%）	38（26%）	38（24%）

（出所）1998年データ：FAA, “Airport Business Practices and Their Impact on Airline Competition”（1999）
2025年データ：シカゴ市航空局、アトランタ市航空局、Los Angeles World Airports（LAWA）

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

なぜ「優先使用ゲート」が多く採用されているのか？

優先使用ゲートの特徴	空港運営主体にとっての意義	
特定の航空会社に使用の優先権がある	• 当該空港を利用する主要航空会社にゲートを長期的に利用してもらうことによる安定的な航空・非航空収入の確保	両立
未使用時等には、他社が利用できる	• より多くの航空会社の新規就航やサービス拡大の受け入れ • 航空会社間の競争促進	
配分自体の見直しの仕組みがある		

優先使用ゲートの仕組みにより、空港は、安定収入の確保と、連邦政府が求める航空会社間の競争促進を両立させることが可能

米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化（小まとめ）

- 特定の航空会社によるゲートの独占使用が他社のゲートへのアクセスを妨げるとの指摘等から、連邦政府により、対象空港に対し、**「競争計画」の提出**が義務付けられ、**航空会社による競争を促進**し、**ゲート等の配分において不当な差別を防ぐための仕組み**を整備することが求められるようになった
- この結果、

①各空港においては、段階的に、**専用ゲートから優先使用/共用ゲートへの転換**が図られ、**特定の航空会社が独占して使用するゲート**の数は**減少。**

他方、**航空会社**が**長期にわたりゲートを利用**することが**安定的な航空・非航空収入の確保**につながることから、特定の航空会社が優先して使用できる**優先使用ゲートを多く採用**。

②空港の**安定収入の確保**と**航空会社間の競争促進**の**両立**を果たすため、**低利用・未利用ゲートの他社の利用や再配分を行う仕組みを導入**。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

目次

1. はじめに：なぜ空港のゲート割り当てなのか
2. 米国空港の特徴
3. 米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化
4. 米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直し
5. ゲートの配分見直しルール導入の効果・課題
6. まとめ

Supported by THE NIPPON FOUNDATION

米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直しルール

- 米国空港では、**優先使用ゲートの割合が多い**ことから、新規就航・増便を行おうとする**航空会社**にとって、**優先使用ゲートへのアクセス・配分の見直しの機会**は重要
- 現在、米国の大規模ハブ空港では、優先使用**ゲートの配分の見直しは、具体的にどのように行われているのか**

- 空港は、**事前に定めたルール**に従い、**ゲートの配分を変更できる権限**を保持
- **大規模ハブ空港（30空港）を対象**に、各空港の競争計画や施設使用契約にある優先使用ゲート割り当ての**ルールを整理・分析**したところ、大きく分けて、以下の**2タイプに分類**
  - **「定期的なゲート全体の割り当ての見直しの実施」**
  - **「最低使用基準に基づくゲート回収権限の設定」**

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

ゲート配分の見直しルールの分類

タイプ1 **定期的なゲート全体の割り当ての見直しの実施**

- 共用ゲートも含めた**ゲート全体の割り当て（数・場所）を定期的（年次等）に見直し**
- 優先使用ゲートの割り当ては、**特定の計算方法（各航空会社の便数シェア等）**に基づき実施

タイプ2 **最低使用基準に基づく回収権限の設定**

- **優先使用ゲートの最低使用基準（便数、座席数等）**を設定
- そのゲートを割り当てられた航空会社が基準を達成できなかった場合、**空港側が航空会社からゲートを回収する権限**を持つ

※回収するゲートは、航空会社からの希望や他のゲートとの隣接性・収容可能機材等の条件を考慮し、空港側が最終決定する。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

【参考】タイプ1の例
- シカゴ・オヘア国際空港（ORD）-

タイプ1　**定期的なゲート全体の配分見直しの実施**

- 共用ゲートと優先使用ゲートの数と場所について年次で見直しを行う（優先使用ゲートの見直しは、航空会社から要請があった場合に実施）
- まず、空港が必要な共用ゲートの枠を確保し、残りのゲートを優先使用ゲートとして、各航空会社の前年の出発便数実績の全体に占める割合に応じて配分する

2025年10月適用のゲート配分

航空会社	ゲート数
■優先使用ゲート	
ユナイテッド	95
アメリカン	59
デルタ	7
スピリット	4
サウスウエスト	3
アラスカ	1
ジェットブルー	1
エアカナダ	1
■共用ゲート	28

航空会社各社への割り当てゲートの位置図



出典：シカゴ市航空局（CDA）

【参考】タイプ2の例
- フォートローダーデール・ハリウッド国際空港（FLL）-

タイプ2　**最低使用基準に基づく回収権限の設定**

- 優先使用ゲートにおいて、航空会社が、直近12か月間の平均で以下の(1)(2)のいずれも満たさなかった場合には、空港が航空会社からゲートを回収することが可能
  - (1) 1ゲートあたり1日6回の出発便、かつ、600出発座席数
  - (2) 1ゲートあたり1日800出発座席数

2022年時点のゲート配分

航空会社	ゲート数
■優先使用ゲート	
ジェットブルー	14
サウスウエスト	10
スピリット	10
デルタ	7
アメリカン	4
ユナイテッド	4
アレジアント	2
エアカナダ	2
■共用ゲート	13

航空会社各社への割り当てゲートの位置図



出典：Broward County Government

各空港が採用するゲート配分の見直しルール

- ゲート配分の見直しルールのタイプごとに、米国の大規模ハブ空港※を分類すると、以下表のとおり。 ※ルールを確認できる十分な資料が入手できなかった空港、優先使用ゲートがない空港等3空港を除く
- 大規模ハブ空港の多くがタイプ2を採用しており、タイプ1は5空港にとどまる。

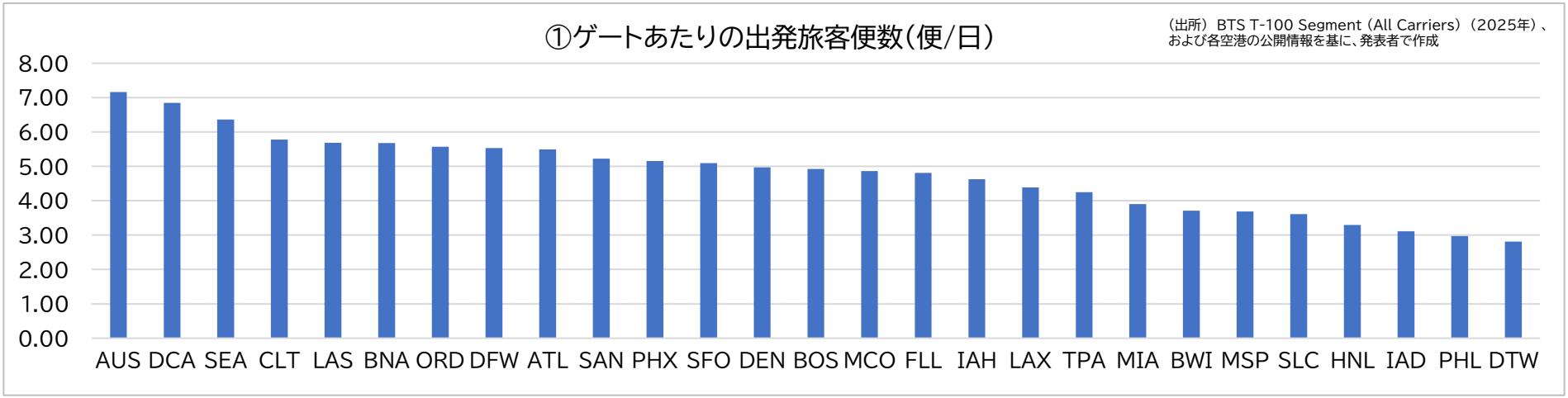
ゲート配分の見直しルールのタイプ	空港数・空港名
タイプ1 定期的なゲート全体の割り当ての見直しの実施	5 （ORD、SFO、IAD、SAN、DCA）
タイプ2 最低使用基準に基づく回収権限の設定	23 （ATL、DFW、DEN、LAX、MCO、LAS、MIA、CLT、SEA、PHX、IAH、BOS、MSP、DTW、PHL、SLC、SAN、BNA、BWI、TPA、AUS、HNL）

※SANは、タイプ1・タイプ2を併用

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

各空港のゲートの混雑度合いと採用ルール

米国の各大規模ハブ空港における
①ゲートあたりの出発便数（1日あたりの出発旅客便数÷空港全体のゲート数）と、
②各空港が採用しているルールタイプは、以下の通り



（出所）BTS T-100 Segment（All Carriers）（2025年）、および各空港の公開情報を基に、発表者で作成

②各空港が採用しているルールタイプ

（出所）各空港の競争計画、施設使用契約書、投資家向け報告資料等を基に、発表者で整理

空港	AUS	DCA	SEA	CLT	LAS	BNA	ORD	DFW	ATL	SAN	PHX	SFO	DEN	BOS	MCO	FLL	IAH	LAX	TPA	MIA	BWI	MSP	SLC	HNL	IAD	PHL	DTW
タイプ	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1&2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2
優先使用ゲートの見直し頻度・計算方法	-	・36か月ごと(※1) ・運航頻度や旅客数等の複数要素の総合判断	-	-	-	-	・年次 ・出発便数(実績) ・全体に占める割合	-	-	・年次 ・出発座席数(実績) ・750席ごとに1ゲート(※2)	-	・年次 ・出発座席数(スケジュール) ・全体に占める割合	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	・36か月ごと(※3) ・運航頻度や旅客数等の複数要素の総合判断	-	-
最低利用基準	8便且つ1000席	-	6ターン	5ターンor625席（※4）	5便且つ750席or900席（到着）	6ターンor900席	-	5.5便	600席	750席（※2）	5便	-	4便	空港全体の平均運航回数実績（一定基準下回った場合）	6ターン	6便且つ600席or800席	5便	シーズン毎に決定	5ターン	5便(※5)	定められたターン数（非公開）	7便	6ターン	6便	-	5ターンor625座席	4~6便（※4）

※1 スロットの追加、ペリメータールールの改定、航空会社の合併が発生した場合に臨時再配分を実施
※2 1ゲート目のみ625席
※3 航空会社の合併が発生した場合に臨時再配分を実施
※4 コンコースA-D。1ゲート目のみ4ターンor500席。コンコースEのみ、5ターンor350席
※5 国内・国際線兼用ゲートの場合、追加で「国際線到着便2便」の条件も必要
※6 1ゲートのみの場合4便、2~3ゲートは5便、4ゲート以上は6便(全ゲートの平均)

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

各配分ルールのタイプの特徴（空港のルール選択の観点から）

ルールのタイプ	①より就航状況に即した割当の実現	②優先使用ゲートを保有する航空会社の事業運営の安定性	③空港の制度運営負担
タイプ1 定期的なゲート全体の割り当ての見直しの実施	高 航空会社の就航状況に応じてゲート見直しが定期的に発生しうる	低 事業運営の安定性はやや低い	大 毎年の計算やゲート調整が必要となる可能性
タイプ2 最低使用基準に基づく回収権限の設定	低 基準を満たしていれば継続使用ができる ※未達の場合でも回収するか否かは空港側に裁量あり	高 事業運営は安定しやすい（但し囲い込みにもつながる可能性）	小 毎年の利用実績の確認が必要である一方、基準が達成される限りゲート調整は不要

- タイプ1は、より航空会社の就航状況に即した配分が可能な一方で、航空会社の事業運営の安定性の低下や、空港の制度運営負担にもつながる可能性
- このため、シェアの変動に応じたゲート配分の必要性などタイプ1を採用する積極的な理由がない限り、多くの空港では、ゲート配分や既存航空会社との関係の安定性を重視し、タイプ2を採用するのではないか

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

目次

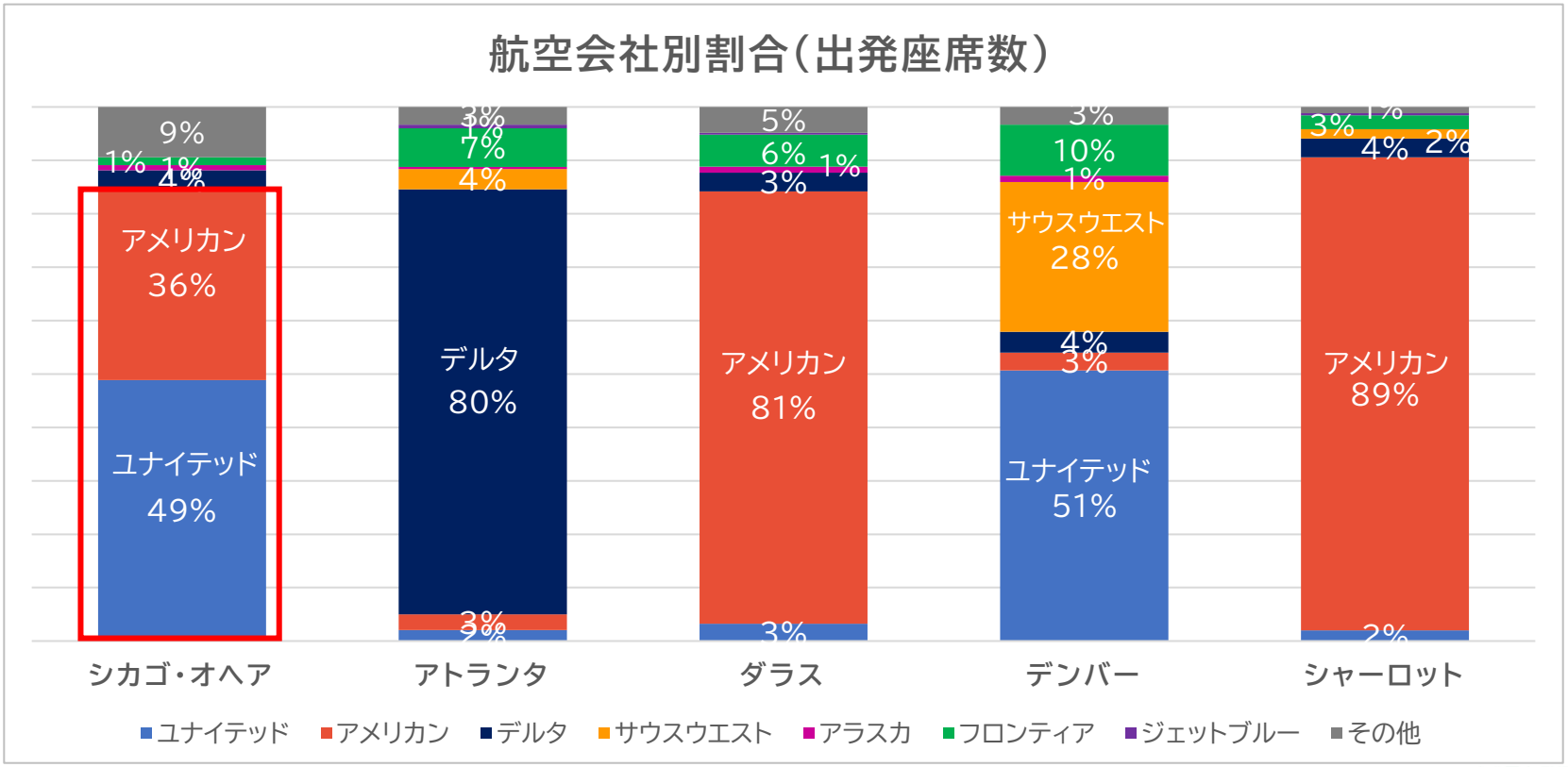
1. はじめに：なぜ空港のゲート割り当てなのか
2. 米国空港の特徴
3. 米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化
4. 米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直し
5. ゲートの配分見直しルール導入の効果・課題
6. まとめ

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

(1)ORDの事例
シカゴ・オヘア国際空港(ORD)の特徴

タイプ1

- 米国国内線の大規模ハブ＆スポーク機能を有する空港では、NCのうち1社が大きなシェアを有する傾向がある一方、ORDはユナイテッド及びアメリカンのNC2社が競合
- パンデミック後の回復期において、ユナイテッドが先行してORDでの回復・拡大を進めていたが、2024年頃からアメリカンもORDの再強化を進めている



(出所)OAG, 2026年9月21日の週の出発座席数

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

(1)ORDの事例
ゲートの配分見直し(2025年)

タイプ1

- ORDではゲート全体の再配分を年次で実施
  - ✓ 最初に、空港が、必要な共用ゲートの枠を確保
  - ✓ 残りを**優先使用ゲート**として、**各航空会社の前年の出発便数実績の割合**に応じて配分
- 2025年に、上記ルールに基づく**ゲートの再配分を実施した**結果、**優先使用ゲート**は、それまでの配分から**ユナイテッドが5ゲートを追加した一方、アメリカンは6ゲート減少**

■2025年の再配分の結果

	再配分前	再配分後	増減
ユナイテッド	90	95	+5
アメリカン	65	59	-6
デルタ	10	7	-3
その他航空会社	9	10	+1
共用ゲート	27	28	+1

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

(1)ORDの事例
ゲート確保のための増便計画とFAAによる調整

タイプ1

■再配分後の影響

- ゲートの再配分後、両社は、ゲート数維持のため、**ORD発着便の新規路線や増便を多数発表**

■2社の新規路線・増便発表（※路線数はいずれも発表当時の数字）　（出所）2社のニュースリリース資料より

	発表時期	新規路線	増便
ユナイテッド	2025.10 2025.12 2026.1	10路線 2路線 5路線	8路線 1路線 5路線
アメリカン	2025.12 2026.1	3路線 3路線	10路線

ユナイテッド航空 カービーCEOの発言（2026.1.21 同社の四半期決算発表時）
「彼ら（アメリカン航空）に我々の犠牲の上にゲートを一つでも奪わせるつもりはない。我々はシカゴのゲート数を維持するために必要な便数を増便するつもりだ。」（2026.1.21 ロイター記事より）

- 各社の便数の拡大により、2026夏に予定するORDの**スケジュール発着便数が大幅に増加**（ピーク時で前年比+400便/日）
- その結果、大幅な運航遅延の可能性が高まったため、**FAAが主導**し、ORDの2026夏の**スケジュールの削減を実施**（ピーク時の発着便数を3,080→2,708便/日に制限）

→ルールの下、各社がゲート維持のための行動をとった結果、計画が空港容量を超える事態に発展

（2）最低使用基準の設定によるゲート再配分の課題等

タイプ2

- **タイプ2（最低使用基準の設定）**を採用した空港では、基準を下回った場合でも空港全体に十分なゲート容量があることを理由に、ゲートの回収を行わなかった事例も存在。
- また、最低使用基準の運用に対しては、既存航空会社が基準を満たすための工夫を行うことでゲートを保持しているとして、業界団体等から批判的な意見が出されている。

■フィラデルフィア空港の事例

○フィラデルフィア空港では、最低使用基準を設定し、2024年時点で当該基準を下回る航空会社が存在

○しかしながら、既存航空会社、新規参入者及び増便希望者を収容できる十分なゲート容量があるため、ゲートは回収されず。

出所：Philadelphia International Airport ,UPDATE TO AIRLINE COMPETITION PLAN（2024）

■2026年GAO※報告書

※米国会計検査院



「（略）一部の航空会社が、例えば小型機を使用したり、（基準を満たす範囲で）運航便数を減らすなどして、優先使用権のあるゲートを「居座る（Squat）」ように使い続けている。ある業界団体の代表者によれば、こうした方法でも、空港と航空会社の使用・賃貸契約に定められた最低使用基準を満たし、ゲートを保持できる。しかし、その結果、空港がそのゲートを他の航空会社に共用ゲートとして提供することが難しくなる」

出典:GAO, AIRLINE COMPETITION Indicators Suggest Increased Competition in the Past Two Decades, but Lower-Cost Airlines Face Challenges

(3)空港のオペレーションを考慮したルールの見直し
シアトル・タコマ国際空港(SEA)

タイプ1
↓
タイプ2

- シアトル・タコマ空港は、2025年、ゲートの配分見直しルールを**タイプ1からタイプ2に変更**

※SEAの競争計画(2025年)より:
「年次再配分制度に代わり、港湾当局の建設に必要な柔軟性と航空会社の運航の一貫性とのバランスをとる『最低利用・回収』制度が導入された。」

- 大規模工事の進行に応じて必要なゲート変更を行う必要がある中、毎年の利用実績による再配分まで行う場合に、航空会社・空港のオペレーションに更なる負担が生じることから、ゲートの割当の継続性・安定性を確保しつつ、低利用のゲートの回収によるゲートの効率的な利用を図る。

→ **毎年の見直しによるオペレーションの負担を考慮し、タイプ2を採用**

変更前 (~2024年)	変更後(2025年~)
タイプ1 (出発座席数に基づく毎年の割当の見直し)	**タイプ2** (最低使用基準の設定)
【優先使用ゲートの配分基準】 **出発座席数**(過去6か月分の実績+今後3か月の予定)を基にゲート配分を算定 **【配分対象の航空会社】** 1日平均6ターンを満たす航空会社	• 2024年時点の優先使用ゲート(67)の割当をベース • **1ゲート当たり1日平均6ターン未満*の最低使用基準**を未達の場合、空港が裁量で回収可能。(*2月~10月の実績) • 回収したゲートは共用ゲートに転換

ed by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

各配分ルールのタイプの特徴（空港のルール選択の観点から）

※表は再掲

ルールのタイプ	①より就航状況に即した割当の実現	②優先使用ゲートを保有する航空会社の事業運営の安定性	③空港の制度運営負担
タイプ1 定期的なゲート全体の割り当ての見直しの実施	高 航空会社の就航状況に応じてゲート見直しが定期的に発生しうる	低 事業運営の安定性はやや低い	大 毎年の計算やゲート調整が必要となる可能性
タイプ2 最低使用基準に基づく回収権限の設定	低 基準を満たしていれば継続使用ができる ※未達の場合でも回収するか否かは空港側に裁量あり	高 事業運営は安定しやすい（但し囲い込みにもつながる可能性）	小 毎年の利用実績の確認が必要である一方、基準が達成される限りゲート調整は不要

- ORD等のタイプ1の空港は、航空会社の就航状況に応じたゲートの配分をより重視し、
- タイプ2の空港は、航空会社との関係の安定性や、制度運営負担をより重視していると考えられる
- また、SEAについては、大規模工事の進行も考慮し、航空会社の運航の一貫性や制度運営負担の低減を重視したため、タイプ1からタイプ2へ移行したと捉えられる

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

目次

1. はじめに：なぜ空港のゲート割り当てなのか
2. 米国空港の特徴
3. 米国のゲート割り当ての歴史的経緯と規制の導入・変化
4. 米国の大規模ハブ空港のゲート配分の見直し
5. ゲートの配分見直しルール導入の効果・課題
6. まとめ

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

まとめ

1. ゲート割当から見えてくる空港・航空会社間の関係

- 米国の空港運営においては、財源調達手法を背景に、空港収入の安定的な確保を図ることが極めて重要。このため、ゲートの割当に関しては、空港・航空会社間の長期契約に基づく独占使用を認めてきた。
- 連邦政府による規制導入後においても、その必要性は変わらないことから、航空会社に対して特定のゲートの使用を認める方式（優先使用ゲート）を多く採用し、空港・主要航空会社間の長期的な関係の維持を志向。

2. 優先使用ゲートの配分の見直しルールの在り方

- 新規就航・増便を希望する航空会社の競争環境を確保する観点からは、優先使用ゲートの配分見直しの機会を設けることが必要。
- しかしながら、定期的・機械的な配分の見直しは、空港・航空会社のオペレーションに負担を生じさせ、非効率な空港運営にもつながるおそれ。このため、ルール設定にあたっては、就航状況により即した配分の実現の観点に加え、空港・航空会社のオペレーションや運営の安定性の確保の観点を考慮することが重要。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

まとめ

3. 空港が定めるルールが航空市場に及ぼす影響

- シカゴ・オヘア空港では、就航便実績を基にしたゲートの配分見直しルールを定めた結果、NC2社がルールの下でゲート維持を図るため、空港容量を超える増便を計画する事態に至った。
- 空港が航空会社等に対して、限られた施設・資源の利用に関するルールを定める場合、当該ルールが航空会社の行動や航空会社間の競争環境に影響を及ぼし得ることから、空港及び規制当局がそうしたルールを導入しようとする場合には副次効果にも留意が必要。

Supported by 日本財団 THE NIPPON FOUNDATION

ご清聴ありがとうございました

Supported by THE NIPPON FOUNDATION