

# 米国航空輸送需要の動向について

高木 大介 ワシントン国際問題研究所研究員

## 1 はじめに

米国において2002年以降2007年まで堅調に増加していた航空輸送需要は、2008年夏期以降の景気低迷に伴って急速に冷え込み、同年当初からの原油価格急騰の影響を受け、航空企業は厳しい経営環境に直面することになった。2009年は前年から続く景気の低迷に加え、上半期に発生した新型インフルエンザの大流行の影響を受けて航空輸送需要は前年以上に落ち込みが拡大した。その後、2010年以降は米国経済の景気拡大基調に合わせ、航空輸送需要も増加に転じ、空前のレベルに達している。本稿では、旅客数やRPM<sup>注1)</sup>のデータを用いて、2000年以降の米国航空輸送需要の動向を俯瞰しつつ、2018年における最新の動向について分析を行う。<sup>注2)</sup>

## 2 米国旅客航空企業全体

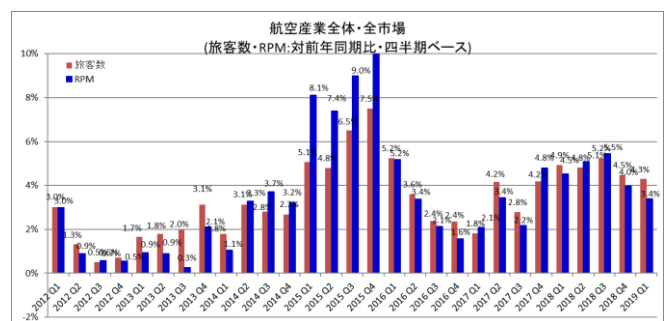
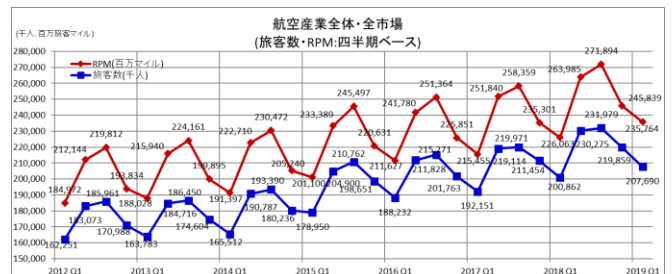
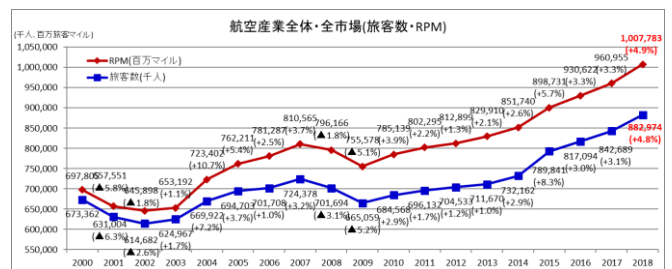
米国同時多発テロの発生等により低水準にあった2002年以降、旅客数は2007年までは年平均3.3%、RPMは年平均4.7%と順調に増加したが、旅客数、RPMともに2008年から2年連続で大幅に落ち込んだ。しかし、2010年以降は再び増加傾向にある。

2018年は、旅客数、RPMともに前年を上回るペースで増加している。米国経済が好調さを持続し、需要は2010年以降継続して拡大している。旅客数は対前年比+4.8%、RPMは同+4.9%となり、2000年以降の最高記録を更新した。

2000年以降、需要減少局面ではRPMの減少幅が旅客数の減少幅より小さく、需要増加局面ではRPMの増加幅が旅客数の増加幅より大きくなる傾向が見られた。これは、旅客1人あたりの平均運送距離の長距離化、つまり、短距離路線から長距離路線へ航空企業が運航形態をシフトしていることによるものであった。2010年代に入り、輸送距離の長距離化は限界を迎えており、このような傾向は顕著に表れなくなった。

四半期ベースでも、旅客数、RPMともに増加傾向が見て

取れる。2015年に旅客数、RPMともに大きく増加幅が拡大し、2016年には増加率の低下が見られたが、2017年に入り再び増加、2018年は5%前後の増加率で推移した。



## 3 米国航空産業の内際市場規模比較

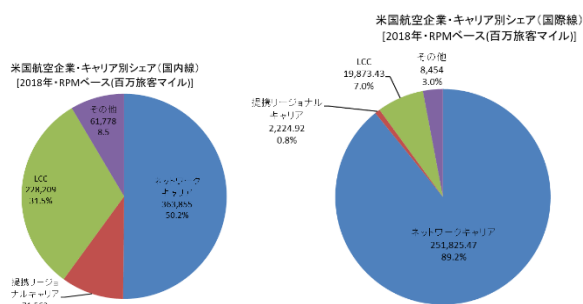
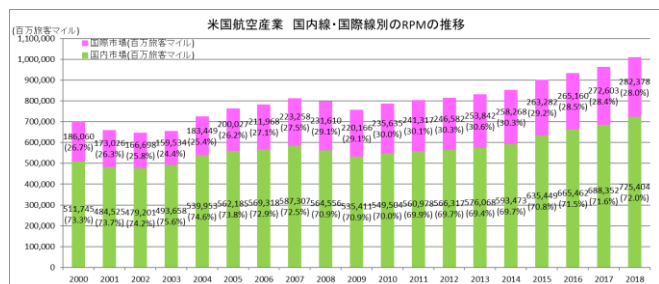
米国航空産業全体のRPMを国内市場・国際市場別にみると、国内市場と国際市場の市場規模はおおよそ7:3の割合となっている。

2015年以降は、米国経済の好調さを受けた国内線市場の拡大を反映し、国内線市場の占める割合が増加する傾向が続いている。

RPMベースでのキャリア別シェアでは、提携するリージ

ョナルキャリアへの委託分も含めるとネットワークキャリアが国内市場全体の約 2/3 を占め、ローコストキャリア（以下「LCC」という。）が約 30%となっている。

一方、国際市場ではネットワークキャリアが 9 割弱を占め LCC を圧倒しており、LCC のシェアは非常に小さいが、昨今、航空自由化が進められているラテンアメリカへの国際路線への参入を増やし、着実にシェアを伸ばしつつある。



以下ではネットワークキャリア、LCC に分けて需要動向を分析する。

## 4 ネットワークキャリア<sup>注3)</sup>

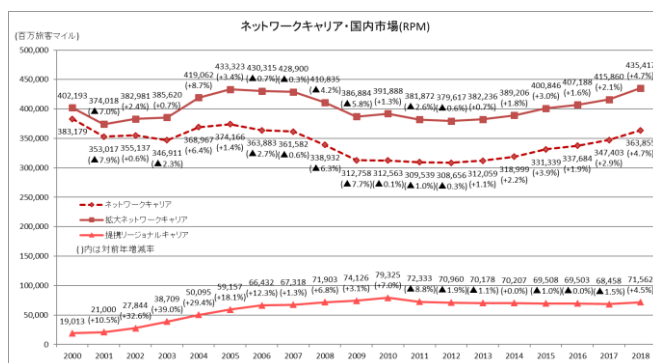
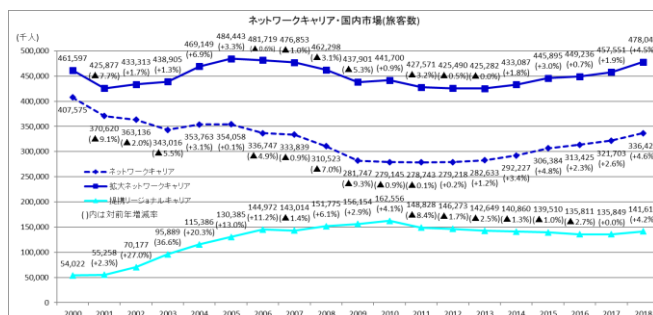
### 4.1 国内市場

2000 年以降のネットワークキャリア国内市場の旅客数の減少傾向は、一時持ち直しの傾向を見せながらも 2006 年から再び顕著となり、2008 年と 2009 年には世界的な経済危機や新型インフルエンザの影響で 2 年連続の大幅減少となった。特に 2009 年は、同時多発テロの影響を受けた 2001 年よりも下げ幅が大きかった。2012 年以降、委託から自社運航便への切り替えが進められる中で増加に転じ、現在に至るまで好調な米国経済にも支えられつつ、堅調に増加している。

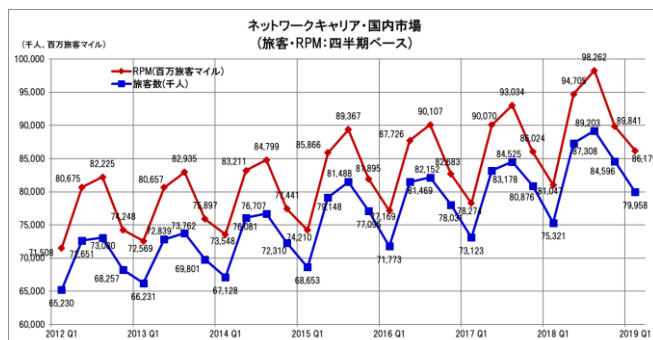
2000 年代前半、ネットワークキャリアは運航提携するリージョナルキャリア<sup>注4)</sup>（以下「提携リージョナルキャリア」という。）への運航委託<sup>注5)</sup>の拡大を進めてきた。2011 年以降、ネットワークキャリアが不採算路線の縮小を進めたことにより、提携リージョナルキャリアの旅客数は減少に転じていたが、2018 年は一転して年平均 4.2% の増加となった。

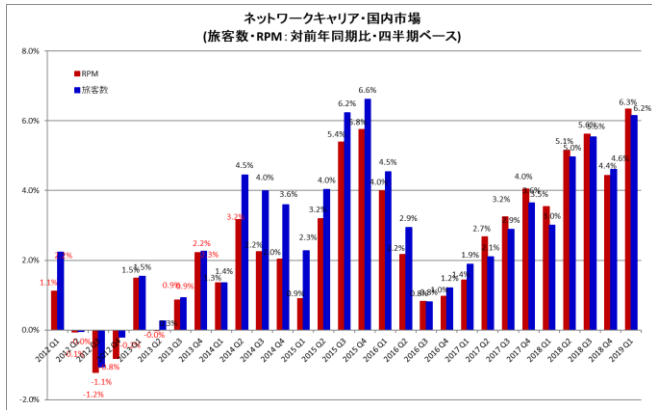
2014 年以降、好調な米国経済に支えられた需要の拡大に伴

い、全体の旅客数、RPM は拡大している。ネットワークキャリアの自社運航便を中心とした供給拡大の影響により、提携リージョナルキャリアへの委託は減少が続いていたが、2018 年はネットワークキャリアの供給拡大のみならず、提携リージョナルキャリアの旅客数、RPM も増加に転じた。米国経済の好調さが顕著に見て取れる（下図の「拡大ネットワークキャリア」とは、ネットワークキャリアに提携リージョナルキャリアを加えたものである）。



四半期ベースのネットワークキャリア・国内市場の旅客数と RPM は、2007 年第 4 四半期以降の大幅な減少傾向は 2010 年以降歯止めがなくなり、2013 年以降、一貫した増加傾向に転じた。2015 年にその増加傾向のピークを迎え、2016 年に増加幅が一旦縮小した後、2017 年以降は再び増加基調が強まってきた。

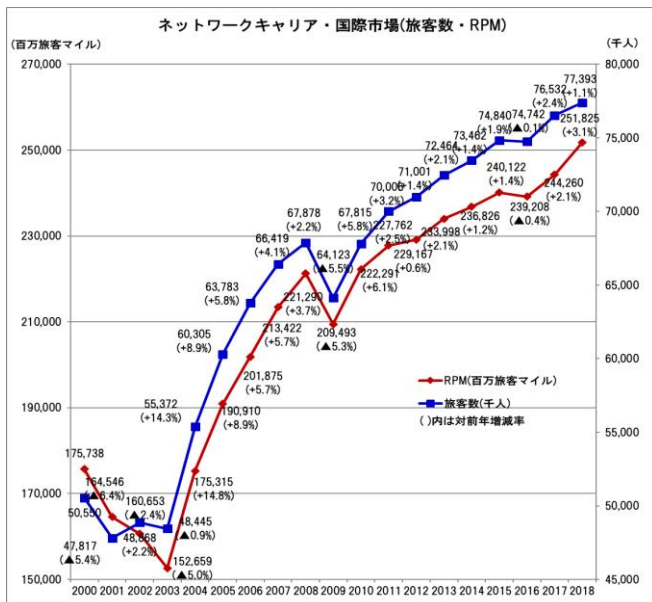




## 4.2 国際市場

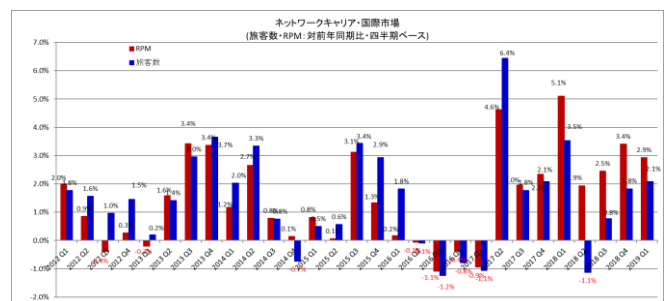
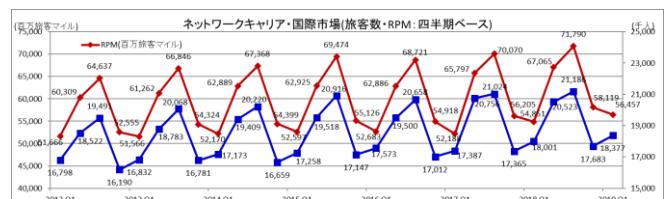
2003年以降、ネットワークキャリアの国際市場では旅客数、RPMともに高い伸びが続いていたが、2009年に世界的な景気低迷に加え、上半期に発生した新型インフルエンザの影響を受け、対前年比で5%以上落ち込んだ。2010年以降は景況の改善により、旅客数、RPMがともに増加し、2000年以降のピークである2008年を超える水準に回復した。2016年に一旦わずかに減少したものの、翌年には再び増加に転じ、2018年は旅客数、RPMのいずれも2000年以降の最高値を記録した。

国際市場では、2006年以降、旅客数・RPMともに減少傾向にあった国内市場とは対照的に、景気後退や新型インフルエンザの影響により大きく落ち込んだ2009年を除いて増加が続いていたが、太平洋路線を中心に運賃低下が止まらない中で、旺盛な国内線需要への対応を優先したことなどを受けて供給量の調整が行われた結果等により、2016年には減少した。一方、2017年には再び増加に転じ、2018年はとりわけRPMの増加率の伸びが顕著である。



四半期ベースでは、2010年第1四半期から増加を続けていた旅客数、RPMは、2011年第4四半期から2013年代1四半期にかけて原油価格の上昇と共に足踏み状態が続いた後、再度2014年第2四半期まで間に安定的に増加した。2014年第3四半期から2015年第2四半期にかけて、航空会社の合併に伴う輸送容量の見直しやエボラ出血熱により渡航を控える動き等を受け、一時的に伸び率が鈍化した。2015年第3四半期以降、好調な米国経済の影響や燃料価格の低下等により伸び率が再び大きくなった。2016年第2四半期以降、各社が航空運賃の低下に伴う供給量の調整局面に入ったこともあり、減少傾向であったが、2017年第2四半期からは再び高い率で増加している。

国内・国際市場の航空旅客需要の傾向を比較すると、国際市場は世界的な金融危機や新型インフルエンザに伴う需要減少から比較的早い段階で増加に転じたが、その後航空燃料の高騰といった外部環境の変化や、ノルウェイジャン・エアシャトルなどの長距離LCCやペルシャ湾岸航空会社、アジアの航空会社との競争の影響を受け、伸び率に波が見られる。一方の国内市場は2006年以降の需要の大幅な減少からの回復が少し遅れ、2012年まで停滞が続いていたが、2014年以降国際市場を大きく上回る伸び率で成長してきている。これは、好調な米国経済に支えられたものであると考えられる。



## 5 LCC注⑥

LCCの旅客数及びRPMは2000年以降増加を続け、2007年までは旅客数で年平均8.4%、RPMで年平均11.7%の伸びを示していた。

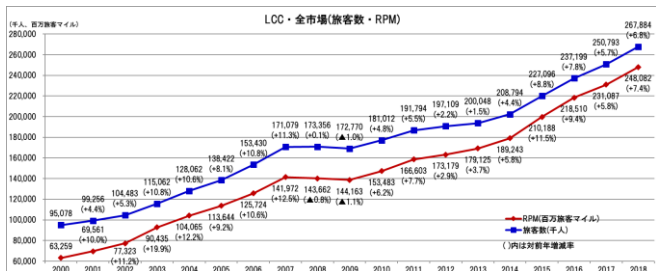
2008年は旅客数及びRPMとも前年比ほぼ横ばいで需要は停滞し、2009年は旅客数がわずかに減少した。2010年以降、旅客数、RPMともに増加に転じ、その傾向が継続して



いる。2015年には、燃料価格の低下を受けて各社で輸送容量拡大施策がとられたことや好調な米国経済の影響を受けて、その増加率が非常に大きくなり、2018年もその傾向が継続している。

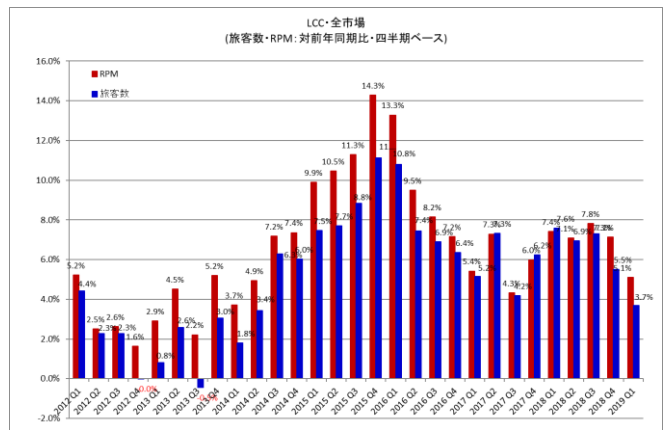
旅客数とRPMの増加率を比較すると、LCCの国内市場はRPMの伸びが旅客数のそれを上回る傾向が見られ、LCCにおける運航路線の長距離化傾向が見てとれる。

LCCの2009年における前年からの旅客数の減少幅は、ネットワークキャリアと比較して小さい。また、2010年以降は旅客数・RPMともに対前年比増加幅がネットワークキャリアに比べて高いことから、2008年・2009年の航空輸送需要減退の影響は相対的に小さく、需要の回復も早いことがわかる。これは、LCCがこれまで運航されていなかった路線、もしくは十分に供給されていなかった路線の開発を進め、新たな市場の需要を掘り起こし、市場を拡大していることによるものと考えられる。

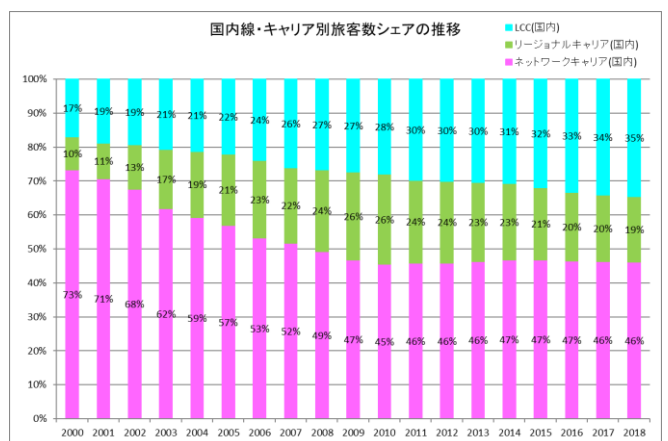


2008年第3四半期に減少に転じていたLCCの旅客数及びRPMは、2009年第3四半期以降、増加に転じ、現在もその傾向が継続している。

2012年から2013年にかけて、その増加率が停滞する四半期があったものの、2014年以降、増加率を拡大させ、2015年には2007年の経済危機前の水準である10%台にまで達し、2016年以降はその増加幅は縮小しているものの、増加傾向が継続している。



国内市場におけるLCCの旅客数シェアは2000年以降順調に増えてきたが、近年その増加率が若干停滞している。



## 6 おわりに

米国の航空市場は、2000年以降、米国同時多発テロの発生や新型インフルエンザの大流行といった事案、サブプライムローンに端を発した世界的な経済危機のような大きな景気変動に伴う航空需要の減退・低迷期を何度も経験してきた。また、需要面のみならず、費用面でも原油価格高騰に伴う燃料費の増大といった航空会社で管理することが困難な事態にも直面してきた。このような厳しい経営環境の下、米国航空業界では、ビジネスモデルの異なるネットワークキャリアとLCC、またビジネスモデルを同じくするキャリアの間で激しく競争が行われ、運賃の低廉化が進んでいる。このような状況の中、生き残りのために各航空会社においては、継続的な経営の効率化や費用低減策も講じられてきている。

航空需要は2008年の経済危機に伴う減退の後、2010年以降、景気拡大を受けて堅調に推移しており、これに加え、2014年から2015年にかけて原油価格の下落に伴う燃料費支出の大幅な低下により、ネットワークキャリア、LCCといったビジネスモデルを問わず、航空各社は史上空前の利益を計上し

た。しかしながら、2016年から原油価格が上昇を始め、燃料費支出が増大するとともに、各社で新たな労働契約が締結され、乗員をはじめとした従業員給与が大幅に引き上げられ、人件費も上昇し、これら支出増の影響が利益率を押し下げる形で表れ始めている。今後もしばらくの間は米国航空業界の成長は続くと思われるが、同時に燃料費や人件費と言った支出の増かも避けられない状況であることから、輸送需要のみならず、各航空会社の経営戦略や支出構造も具に観察しながら、より精緻な分析を進めていくこととしたい。

#### 注

- 注1) 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である。
- 注2) 本稿における米国航空事業者の運航、経営データについては、特に注記がない限り、米国運輸省Form41のデータ(速報値を含む)をMorten Beyer & Agnewが整理し、当研究所において作成したものである。
- 注3) アメリカン、コンチネンタル、デルタ、ノースウエスト、ユナイテッド、USエアウェイズの6社。デルタとノースウエストは2010年1月に経営統合を完了し、全ての便名をデルタに統一。コンチネンタルとユナイテッドは2010年10月に経営統合し、2012年3月に便名をユナイテッドに統一。アメリカンとUSエアウェイズは2013年12月に合併を完了し、2015年10月に全ての便をアメリカンに統一した

注4) リージョナルキャリアの法令上の定義はないが、一般的にネットワークキャリアとの連携により、小型機(リージョナルジェット機やターボプロップ機)を用いて、ネットワークキャリアのハブ空港と接続する小規模路線の運航を行うとともに、リージョナルジェット機を活用し新規市場開拓、大規模都市への運航頻度向上を図る航空事業者を指す。ここでは、20社(エア・ウィスコンシン、アメリカン・イーグル、アトランティック・サウスイースト、アトランティック・コースト、コムエア、エグゼクティブ、エクスプレス・ジェット、メサバ、ピナクル、スカイウエスト、トランス・ステイト、コンパス、ゴー・ジェット、リパブリック、メサ、シャトル・アメリカ、シャトルコア、PSA、コルガン、ピエドモント)を対象とした。

注5) リージョナルキャリアは、ネットワークキャリアとの「輸送力購入契約」に基づき、当該ネットワークキャリアのネットワーク運航の一部として輸送力を供給する。一般的に当該契約においては、ネットワークキャリアがダイヤ設定、運賃設定、予約、チケット販売等を自ら行い、契約に基づく費用をリージョナルキャリアに支払う内容となっている(その意味でリージョナルキャリアにとって「リスクフリー」となっている)。こうした提携関係は米国内市場及びラテン市場に見られる。

注6) 2015年より、サウスウエスト、ジェットブルー、フロンティア、スピリット、エアトラン、ヴァージンアメリカ、ATAの7社に、アレジアントが対象に加わっている(なお、ATAは2008年4月に破産、エアトランは2014年12月にサウスウエストに吸収合併)。ヴァージンアメリカがアラスカ航空グループに吸収合併され、統計データがアラスカ航空に統合されることとなったことから、2017年より同社のデータをLCCから除外している。現在、アレジアントを除く5社は国際線(ラテン路線)を運航しているが、統計上国内線と分離されていないデータが一部存在することから、特に注記がない限りこれを含めたデータにより分析を行っている。