

## 【米国】

## ACI-NA 2024 International Aviation Issues Seminar 参加報告

中村 由季子 ワシントン国際問題研究所研究員

## 1. はじめに

2024年12月5日に国際空港評議会北米支部（ACI-NA）が主催する「2024 International Aviation Issues Seminar<sup>1)</sup>」が米国ワシントンD.C.において開催された。ACI-NAは、米国とカナダで商業空港を所有、運営する管理機関等を会員とし、北米の300以上の空港と約400の航空関連企業を代表する、ACIの世界5地域の支部の中で最大の組織である<sup>2)</sup>。

当該セミナーでは、北米の空港運営者を含む、航空関連の企業や行政機関等の関係者が参加し、空港、航空に関する最新の動向等についての講演が行われた。講演では、米国国務省や税関・国境警備局などの政府機関の担当者や民間のシンクタンクのアナリストなど、官民の専門家による最新の動向や取り組みの紹介等が行われた。本稿では、各講演内容から、特に有益と思われた内容を抜粋し報告することとする。

## 2. Update from U. S. Customs and Border Protection Leadership (米国税関・国境警備局による最新の取り組み等について)

本講演では、米国税関・国境警備局（CBP）の Acting Executive Director を務める Ray Provencio 氏より、同局が抱える課題や空港の出入国管理における最新の取り組み等について紹介がなされた。Provencio 氏は、その経歴によると、入国許可・旅客プログラムを担当しており、革新的な技術やツール等を現場に導入することにより、米国への出入国における国家の安全保障の向上や手続きの合理化・円滑化を促進する国家レベルのプログラムの指揮・監督を行う立場にあるとのことであった。

CBP が抱える課題として、主に「人員不足」と「国家の安全確保と円滑な旅行体験の両立」が挙げられていた。前者の人員不足については、具体的には、2025年度中に必要な CBP 職員数が3万2,000人と計算されている一方で、現状では約

5,800人の職員が不足しており、局内の各部門や警備拠点への人員配置について課題を抱えているとのことであった。また、後者の国家の安全確保と円滑な旅行体験の両立については、CBP の最優先事項は国家の安全の確保である一方で、旅行者がスムーズに出入国の審査を通過できるよう取り組むことの重要性も認識しており、安全という使命と旅行者の快適な旅行体験のバランスを常に意識しているとのことであった。

そうした背景の下、CBP では、革新的な技術の導入が重要であると認識しており、特にバイオメトリック技術を用いた出入国管理の拡大に力を入れているとのことであった。具体的な取り組み実績として、2018年以降、CBP は6億3,200万人以上の旅行者のプロセスに顔認証技術を活用していることを挙げていた。CBP は、米国内のすべての国際空港の入国審査と一定数の空港の出国時の手続きにおいて顔認証技術を使用しており、これにより多数の不法滞在者や偽装者の特定に成功しているとの紹介があった。また、これらの空港で実績を積んだ技術を、海上路や陸路での手続きにも拡大していることにも言及されていた。

加えて、CBP では、米国への入国プロセスを迅速化するための仕組みであるモバイルパスポートコントロール（MPC）の利用を拡大させており、現在52の空港で利用可能であるとの紹介があった。MPC は、対象となる渡航者が事前に専用のアプリをスマートフォンやタブレットにダウンロードし、それを通して渡航や税関申告に関する情報を申請することにより、米国到着時の入国審査の待ち時間を短縮する仕組みである<sup>3)</sup>。CBP は、現行では米国市民や永住権保持者、ESTA による2回目以降の入国者等を対象としている MPC における対象者の範囲についても、今後拡大を考えていると述べた。

上記の取り組みに加えて、今後に繋がる新たな取り組みとして、入国者の移動している映像から、複数の人物の顔認証を同時に行うことができるシステムのテストも実施しているとの紹介もあった。

全体を通し、こうした技術の導入によるプロセス円滑化の

ためには、空港や航空会社を始めとした民間のパートナーとの連携が不可欠である旨を強調していた点が印象的であった。

### 3. The State of U.S. Bilateral Aviation Relationships (米国と各国との二国間航空関係の現状について)

続いて、米国国務省 (DOS) の航空交渉を担当する Director of Aviation Negotiations の Harry Sullivan 氏より、米国と各国との二国間航空協定に関する見解や取り組みについての講演が行われた。

本講演では、オープンスカイ政策<sup>4)</sup>を重視する米国の姿勢が改めて強調された。過去 30 年間、米国はオープンスカイ政策の推進に関して党派を超えた立場を維持し、世界各国と約 130 の協定を締結してきていることが紹介され、最近ではフィジーやアンゴラといった国々と新たに協定を結んだ他、更に数か国と協議中である旨の説明があった。また、既存の協定についても見直しを行っており、例えば、フィリピンとは航空協定の近代化を目的とした協定内容の改善に向けた協議を予定しているとのことであった。フィジーやフィリピン等とのこうした協議は、太平洋地域全体の接続性の向上に向けた取り組みの一環であるとの説明があった。また、カリブ海地域や中南米における航空サービスの促進にも重点的に取り組んでおり、最近ではドミニカ共和国との間で協定を締結したことにも言及されていた。

米国は引き続きグローバルなオープンスカイ政策を支持し、外国政府が米国の航空会社に公平な競争の場を提供することを確保していくとの説明があり、それらの考えの下、DOS は米国の航空会社が米国以外の空港の発着枠などのリソースに平等にアクセスできるよう、外国政府との継続的な協議を通して働きかけているとした。これらの説明の中で、日本の羽田空港に関しても触れ、米国航空会社にも平等な条件で発着枠を競い合う機会を与えるよう働きかけてきていると述べた。

オープンスカイ以外にも、国際的な視点からの課題認識に触れ、欧州の空港で提案されている騒音低減のための発着便数の制限を懸念しバランスの取れたアプローチを求めていることや、紛争地域における GNSS (Global Navigation Satellite System) の妨害行為等の増加が航空安全に対する重大な脅威となっていること、米国発着路線で中国系航空会社に優位性をもたらすような承認や規制に反対し続けていることなどについても言及があった。

最後に、地域経済の抱える課題や自国の航空会社を保護しようとする世界各国の政府機関の動きが、世界中のオープン

スカイの成功にとって脅威になり得るとの認識を示し、それら乗り越えるには空港や航空会社とのパートナーシップが重要であると述べた。

### 4. Congressional Update – A View from Capitol Hill (空港・航空分野に関する米国議会の動きについて)

本講演では、米国連邦議会の下院運輸委員会の議員である Rick Larsen 氏より、空港や航空分野の法規制に関する最近の状況について共有がなされた。

2024 年連邦航空局再授權法 (FAA Reauthorization Act of 2024<sup>5)</sup>) が 2024 年 5 月に成立したことにより、空港改善プログラム (Airport Improvement Program: AIP<sup>6)</sup>) の認可資金が年間 33 億 5000 万ドルから 40 億ドルに増加され、この資金増加により、米国の各空港は重要なプロジェクトへの更なる投資が可能となり、各空港の長期的な資本ニーズに対応できるようになるとのことであった。

また、同法では、旅客施設使用料 (PFC) を徴収している空港が返還しなければならない AIP 助成金の割合を 75% から 60% に引き下げることや、AIP の対象となるプロジェクトの種類を拡大し、空港が利用できる資金の増加を後押ししているとの説明があった。加えて、自主的な空港低排出プログラム (VALE)<sup>7)</sup> に参加する空港に対する資格要件を撤廃し、より多くの空港が大気汚染物質の低排出技術に投資しやすくするほか、自然災害等に対する空港のレジリエンスを向上させるためのプロジェクトへの専用資金に関する規定なども含まれているとの説明があった。

また、同法は航空分野の人材強化についても規定しているが、昨今不足が問題となっている航空管制官の雇用拡大や適切な人員配置モデルを採用することが FAA に義務付けられていることに触れ、2024 年 9 月時点で FAA からは 2024 年に新たに 1,800 人以上の航空管制官を雇用したとの発表があったが、引き続き同様の努力が求められるとの見解を示した。

加えて、安全面の強化の促進に関する規定では、滑走路への誤侵入を防止するため、すべての大規模または中規模のハブ空港に地表監視・探知技術の設置を拡大しており、空港でのニアミス事故の予防へ役立てようとしているとのことであった。

下院運輸委員会は 2024 年の FAA 再授權法の執行や同法が資金提供するプログラムの実施を今後も引き続き監督していくとし、資金の適時かつ十分な配分を実現するため、超党派の支援が重要であるとの発言で講演を締めくくった。

## 5. Macroeconomic Conditions and the State of Global Air Carriers (マクロ経済情勢と世界の航空会社の概況についての分析)

本講演では、世界の航空業界における概況と経済成長予測について、各地域の航空会社の財務諸表などのデータを基に国際航空業界の動向について分析した内容が、Bloomberg Intelligence のシニアアナリストである George Ferguson 氏より紹介された。各地域の概況については以下の通り。

### 5.1 経済成長予測 (GDP 成長率)

- 地域ごとの経済規模で加重平均した世界全体の GDP 成長率は、2024 年が 3.1%、2025 年が 2.6%、2026 年が 2.5%と予測され、経済成長の減速傾向が見込まれる。
- 一方で、2025 年、2026 年の世界的な ASM (座席有効マイル) の増加率は 5%台と、GDP 成長率よりも高い伸びが予想される。
- 国別の GDP 成長率では、米国やメキシコ、ブラジルは 2025 年は対前年で鈍化、EU やイギリスは伸びる予想。アジアでは、中国は成長率が縮小傾向、日本は 2024 年と比べて 2025 年には若干上向き予測。インドは 6%台の力強い経済成長が続くと見込まれる。

### 5.2 供給座席数の予測

- 米国: 座席数の対前年同期比での増加率(予測)は、2024 年第 4 四半期が+2.0%、2025 年第 1 四半期が+1.3%、同第 2 四半期が-0.3%と、供給数の減少傾向が予想される。但し一部の航空会社が全日程のスケジュールを発表していないため、今後供給数の変動の可能性がある。
- 欧州 (ロシアを除く): 2025 年第 2 四半期に向けて同増加率が+4.6%と、成長が予想される。
- 中南米: ナローボディ機の座席数は減少傾向にあり、ワイドボディ機に移行している。市場規模自体はさほど大きくはないものの、堅調な成長が見られる。
- アジア及び南太平洋地域: 世界的に見て、回復が遅れている最後の市場の一つであり、依然として対前年比で高い増加率を維持している。
- 全体として、市場は大型機へシフトしており、キャパシティ拡大が想定されている。但し、新型航空機の納入遅れは今後数年間続くと予想されており、キャパシティへ影響する可能性がある。

### 5.3 その他

- 米国航空会社の収益性については、2024 年の第 2 四半期時点では 2019 年の収益率を上回る航空会社はほとんどいない。運賃は上昇しているが、人件費の高騰や燃料等のコストの増加により収益率が上がっていない。フルサービスキャリアは、プレミアムシートを増やすなどにより収益の強化を図っている。
- 欧州の国別で見ると、ビジネス目的の渡航が多いイギリスやドイツなどは座席数が減少しており、レジャー需要が大きいイタリア、フランスなどは増加している。

## 6. Global Aviation Issues: A Worldwide Perspective (各国の視点から見る航空分野の課題について)

本講演では、在米のドイツ大使館、フランス大使館、EU 代表部、日本大使館の参事官クラスが登壇し、各国当局から見た空港、航空関係の政策や取り組みに関する紹介や意見交換を行うという趣旨の下、主催者側から予め例示された、持続可能な航空燃料 (SAF)、オープンスカイ政策、空港のアクセシビリティ等のテーマについて各登壇者から説明がなされた。

ドイツ大使館の航空交通担当者からは、持続可能な航空を実現するため、ドイツでは様々な取り組みを推進しており、例えば、騒音と CO2 排出量に応じた段階的な空港使用料の適用や、空港の広大な土地を利用した太陽光発電、それによるバスなどの EV 車両や地上発電装置への電力供給について言及があった。また、ドイツの航空業界が、ドイツ鉄道 (Deutsche Bahn) と緊密に連携し、フライトがキャンセルされた際に旅客にバウチャーを提供し代替手段として鉄道を利用できるようにしているとの紹介もあった。2030 年までに国内の各分野が共同で CO2 排出量の 2/3 を削減するという目標を見据え、これらの空港における取り組みは既に一定程度の成果を上げているとのことである。こうした取り組みは、単に環境に良いことをしたいという考えによるものだけではなく、空港敷地内で直接発電することでエネルギー供給の安定性を確保し、エネルギー消費を抑えてエネルギー効率を高めることや、自動車以外の方法による空港アクセスを確保することで渋滞などのストレスのないより良いカスタマー・エクスペリエンスを提供するためでもあるとの認識が示された。

また、オープンスカイについては、就航都市を自由に設定可能なことにより、フライトオプションの増加や経済効果など消費者や投資家にもメリットをもたらすという認識が示され、自国だけでなくすべての国の利益のためにオープンスカイを維持することは重要であると述べた。

続いて、フランス大使館の担当者からは、2024 年のパリオ

オリンピック開催中に直面した空港に関する課題や取り組みについての共有があった。例として、大会期間中のパリ上空の空域管理に伴う航行航空機や報道関係フライト等の審査の実施や、空港での荷物検査の対応（特にパラリンピック期間中の荷物の数や種類は通常とは異なることが挙げられた）については、常にセキュリティと効率性を確保し準備を行う必要があったと語った。また、軍と民間との協力体制をどのように構築するかも難しい課題であったが、両者のすべての運営を一元的に管理する組織に集約することにより非常に効率的に対応することができたとし、あらゆる利害関係者と明確なコミュニケーションを行うことが重要であったと述べた。

続いて、EU 代表部の担当者からは、持続可能な航空輸送の目標の達成に向けたアプローチに関する分析として、インセンティブと義務化のどちらのアプローチを取るべきかについては、これらはしばしば相互に排他的なアプローチとみなされるが、いずれか一方だけでは十分な結果を保証することはできず、その組み合わせが重要であると述べられた。また、持続可能性に関する目標を達成するためには、業界に対する規制と航空会社の経営の健全性のバランスが必要であり、EU ではそれらのバランスを意識し目標に沿った政策を策定しているとのことであった。

最後に、日本大使館の担当者からは、日本の訪日外国人客数の増加のための政策の推進に伴う首都圏における航空取扱容量の拡大に向けた取り組みについての紹介があり、特に成田空港の新滑走路の建設などの機能強化による将来的な取扱容量の拡大が見込まれる点が紹介された。また、成田空港の利便性に関し、東京都心からのアクセスについては、以前と比較し現在は多数の特急列車等で接続され、アクセス利便性が改善されている点も挙げられた。空港におけるアクセシビリティについては、東京オリンピック・パラリンピックに向けて羽田空港や成田空港などの日本の各空港において様々な準備が行われたことについて言及し、その一つとして羽田空港で導入された「自動運転車いす」は、その後も成田空港や関西空港等の国内空港や、更には 2024 年 4 月には米国のロサンゼルスとマイアミの空港でも導入されているとの紹介があった。SAF の促進については、サプライチェーンの確保やグローバルなステークホルダーとの関係構築が必要であるとの認識を示し、日本政府は航空法などの関係する法令により、航空会社や空港のインフラ整備などの持続可能性への対応を促進しているとの説明があった。また、米国およびシンガポール政府と共同で、ICAO において脱炭素のためのイニシアチブの提案も行っていることが紹介された。

## 7. おわりに

本セミナーでは、様々な立場の政府機関の関係者が多く登壇したことから、航空に関する政府の考え方や重視する政策、取り組み等を窺い知ることができる貴重な機会となった。CBP の講演においては、人員不足という昨今の業界内の各機関が共通して抱える課題に対する解決策の一つとして新技術の導入に積極的に取り組む姿勢が印象的であった。また、DOS の講演では、オープンスカイ政策の世界的な推進という米国の姿勢が改めて感じられたほか、各国の航空分野の当局者による講演では、サステナビリティなどの世界共通の課題に対する各国のアプローチ等を垣間見ることができた。

また、本セミナーは北米の空港運営者が多く集まる機会でもあり、各空港の担当者同士の意見交換やネットワークキングも活発に行われており、筆者の加わったテーブルにおいても、ニューヨークやカリフォルニアの空港の管理者や商務省の担当者などが同席し、会話を通して各空港や職務の特色を感じることができた。

米国においては、本年 1 月にトランプ政権へ移行したことに伴い、航空や空港に係る政策にも少なからず影響があると予想される。特に、環境政策、管制官の人員不足への対応、インフラ資金の配分など、様々な課題における変化が予想されるため、それらの動向や日本を含めた各国への影響について引き続き注視して参りたい。

### 参考文献

- 1) 2024 International Aviation Issues Seminar  
<https://airportscouncil.org/conference/2024-international-aviation-issues-seminar/>
- 2) ACI-NA  
<https://airportscouncil.org/about/>
- 3) Mobile Passport Control  
<https://www.cbp.gov/travel/us-citizens/mobile-passport-control>
- 4) Civil Air Transport Agreements  
<https://www.state.gov/civil-air-transport-agreements>
- 5) FAA Reauthorization Act of 2024  
<https://www.congress.gov/bill/118th-congress/house-bill/3935/text>
- 6) Airport Improvement Program  
<https://www.faa.gov/airports/aip>
- 7) Voluntary Airport Low Emission Program  
<https://www.faa.gov/airports/environmental/vale>