

【米国】

米国航空交通管理の近代化と航空ビジネス動向

—TRB2026 での議論より（その3）—

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長／主任研究員

1. はじめに

2026年1月11日（日）から15日（木）にかけて、米国ワシントンD.C.において、第105回Transportation Research Board (TRB) 年次大会が開催された。

トランプ政権下における交通政策の基本姿勢や優先分野について、先のレポート（「第二次トランプ政権の交通運輸政策の方針—TRB2026 での議論より（その1）—」）において整理し、また、2026年9月末に期限を迎える次期陸上交通再授權法を巡る動向については、次のレポート（「次期陸上交通再授權法の動向—TRB2026 での議論より（その2）—」）において整理したところである。

本報告ではこれに続き、航空分野を巡る政策動向やビジネス動向について、TRB 年次大会における関係セッションでの発言や議論を中心に整理・報告する。

2. 航空交通管理（ATM）近代化について

（1）セッションの概要

年次大会2日目（1月12日）午前に、「Air Traffic Management Modernization: Where Are We Now?（航空交通管理（ATM）近代化：現状と今後）」と題するセッションが開催された。本セッションでは、現政権が重点政策として掲げる ATM 近代化を巡り、政府監査機関、学術界、航空業界、連邦航空局（FAA）実務者の立場から、現状評価と今後の課題について議論が行われた。以下、各団体からの代表者の意見とセッションを通して得られたとりまとめの方向性について報告する。

（2）Kevin Walsh ディレクター（米政府監査院：GAO）

2023年のNOTAM障害を契機にFAAが実施した運用リスク評価に触れ、FAA自身が「持続不可能または潜在的に持続不可能」と分類したシステムが多数存在する現状を指摘した。GAOが2024年9月に公表した監査では、①リスク評価

結果が投資判断に十分反映されていないこと、②近代化の進捗が遅く、基準設定に長期間を要していること、③調達・監督プロセスに運用上のギャップがあることが問題視されたという。Walsh 氏は、巨大システムを一括で刷新する手法はリスクが高く、機能を段階的に導入しながら改善するアプローチが現実的であるとした上で、要求の肥大化を防ぐスコープ管理と、全体戦略と個別プロジェクトを整合させるガバナンスの重要性を強調した。2025年7月に成立した「One Big Beautiful Bill Act」(OBBA)に基づき確保された125億ドルの資金は重要な一步であるものの、近代化を完遂するには追加的な財源と継続的な管理体制が不可欠であるとの見解を示した。

（3）Jasenka Rakas 氏（カリフォルニア大学バークレー校）

全米航空システムの持続性・強靭性を「施設障害を起点とするネットワーク」として捉え直し、障害の連鎖や遅延影響をデータで可視化する研究を紹介した。単に「老朽化しているから更新する」という説明ではなく、障害頻度、復旧性、遅延コスト、施設年齢など複数の指標を統合し、投資優先順位を科学的に導くことが重要だと述べた。また、施設統合による効率化を進める際には、単一障害点のリスクが高まる可能性があるため、冗長性やバックアップ設計を同時に考慮すべきであり、近代化を効率性のみの議論に矮小化すべきではないと指摘した。

（4）Paul Rinaldi 氏（航空業界団体 Airlines for America）

ATM 近代化の最大の制約は技術ではなく、安定的かつ予測可能な資金であると強調した。政府閉鎖や予算の不安定さにより、FAAは近代化投資よりも日常運用の維持対応を優先せざるを得ず、結果として老朽化が深刻化してきたとの問題意識を示した。125億ドルは大きな前進ではあるが、長年の投資遅れを取り戻すには十分でない可能性もあると述べた。

また、人材面では、管制官の採用・訓練に長期間を要し、途中離脱も多い現状を踏まえ、シミュレーション活用や適性評価の改善を通じた訓練の近代化と生産性向上が必要だと論じた。将来的な施設・システム統合を見据え、エンルートとターミナルで分断されている自動化基盤を共通化することが重要との見解も示した。

(5) Rebecca Guy 臨時技術責任者 (FAA)

「安全性は確保されている一方、老朽設備の故障増加により効率が損なわれている」との現状認識を示した。125億ドルの資金は、レーダー、無線、音声スイッチ、通信ネットワークといったNASの基盤インフラを集中的に更新し、まず「健全な状態」に戻すことを目的としていると説明した。特に、通信分野ではベンダー側の設備更新・廃止が前倒しで進んでいることから対応を急ぐ必要があり、IP化（従来は専用回線・専用機器で行っていた音声やデータ通信を、IP (Internet Protocol) を用いた共通ネットワーク上で統合的に扱うこと）を進めることで将来的に柔軟な冗長性やレジリエンス設計が可能になると述べた。他方で、AAMを含む多様な利用者を受け入れつつ継続的に更新できる次世代ATMを実現するには、共通自動化プラットフォームなど「次の段階」への投資が不可欠であり、追加財源が必要であると明言した。また、巨大システムの一括導入から、最小限の機能を早期に現場投入し段階的に改良する文化への転換、人材育成における訓練加速策や新たな学習手法の導入にも取り組む姿勢を示した。

(6) セッションにおける議論の方向性

総じて本セッションでは、①OBBBAに基づく125億ドルはATM近代化の出発点として不可欠であるものの、②次世代に対応した共通基盤の構築には追加投資と厳格なプロジェクト統治が必要であり、③安全を支える人材確保・訓練改革、④政府閉鎖等に左右されない資金の安定性確保が、技術刷新と不可分であるとの認識が共有された。



写真1 “Air Traffic Management Modernization: Where Are We Now?”において、Guy 氏（左から1番目）、Rinaldi 氏（左から2番目）、Rakas 氏（左から3番目）、Walsh 氏（左から4番目）

3. 米国航空ビジネスモデルについて

(1) セッションの概要

年次大会4日目（1月14日）午後には、「U.S. Airline Business Models in 2026 and Beyond: Spotlight on Ultra-Low-Cost Carriers (2026年以降の米国航空ビジネスモデル: ULCCに焦点)」と題するセッションが開催された。本セッションでは、パンデミック後の米国航空市場を取り巻く構造変化を背景に、航空事業者、金融機関、航空コンサルタントの立場から、ULCC (Ultra Low Cost Carrier)を中心としたビジネスモデルの持続可能性と、今後の産業再編の方向性が議論された。以下、各団体からの代表者の意見とセッションを通して得られたとりまとめの方向性について報告する。

(2) John Kirby 氏 (Spirit 航空の元 VP)

過去の航空危機では、フルサービスキャリア (FSC: アメリカン航空、デルタ航空、ユナイテッド航空) が設備削減や撤退を進める一方、LCCが成長することで競争バランスが再調整されてきたと指摘した。しかし、今回のパンデミック後にはそのような「リセット」は機能しなかったと述べ、その主因として CARES Act (2020年に成立したコロナ対応法で、航空会社に対し雇用維持を条件に給与補助や資金支援を行った制度) による支援の在り方を挙げた。

同氏によれば、CARES Act は雇用維持という政策目的においては合理的であった一方、結果として FSC が持つ空港インフラにおける支配力や、巨額のロイヤルティ・クレジットカード収入といった構造的優位性を温存・強化する効果をもたらし、ULCCにとって相対的に不利な競争環境を生んだ。小規模航空会社の中には、支援要件を満たすために追加の借入を余儀なくされ、かえってコスト構造が悪化した例も

あったという。

こうした構造の結果として、JetBlueによるSpirit買収の失敗、Alaska航空によるHawaiian航空買収、さらなるM&Aの動きなど、現在の再編局面につながっているとの認識が示された。

(3) Brandon Oglenski 氏 (Barclays)

ウォール街の視点から航空業界の評価を説明した。航空株の株価収益率は概ね5~6倍にとどまり、S&P500と比べて大きなディスカウントが続いている。かつてはLCCが高収益モデルとして評価されていたが、現在ではその構図が逆転し、ULCCが最も厳しい立場に置かれていると述べた。

特にSpirit航空については、短期的な流動性が極めて逼迫しており、破綻や清算、あるいは大幅な再編の可能性が現実的であるとの厳しい見方を示した。Frontier航空やJetBlue航空についても、継続的な赤字や資金調達の必要性を抱えており、ULCCセクター全体で大規模な再編が進む可能性が高いと分析した。

Oglenski氏はさらに、米国大手航空会社が国際線で高収益を確保している点を強調した。パンデミック時に十分な支援を受けられなかった海外航空会社がワイドボディ機を削減した結果、米系大手は国際市場で相対的優位に立ち、国際線利益で国内線を下支えする構造を構築している。一方、ULCCはこの恩恵を受けにくい。

また、パイロット賃金や空港コストの上昇といったコストインフレは全社共通の課題であるが、規模と収益源の多様性を持つ大手ほど耐性が高く、低コストモデルにより大きな打撃を与えると指摘した。

(4) Courtney Miller 氏 (Visual Approach Analytics)

航空業界を30年規模の長期ビジネスサイクルの中で捉える必要性を強調した。2026年は特別な転換点ではなく、長期的な循環の一局面に過ぎないとし、パンデミックによる「需要がほぼ100%消失する」という極端な経験が、航空会社の計画やリスク認識を恒常に変えた点を指摘した。

同氏は、現在の業界では「最悪ケース」が常に意識されるようになり、それが設備投資やネットワーク計画の慎重化につながっていると述べた。また、人口動態の観点からは、ベーブーマー世代がプレミアム旅行需要を支えている一方、その後に続く世代は規模が小さく、需要構造の変化は避けられないとの見方を示した。

航空会社の再編については、Kirby氏が、Spirit航空は清算される可能性もあるが、スロットやゲートといった資産価

値を考えれば、価格次第では他社による取得もあり得ると述べた。Oglenski氏は、航空機の多くがリースである点から、大規模な救済買収には慎重な見方を示した。

航空会社の新規参入については、3者とも「不可能ではないが、成功は極めて難しい」との認識で一致した。労働コストの収斂、空港インフラ制約により、従来型の低コスト参入モデルは成立しにくくなっている。一方、Miller氏やKirby氏は、新規参入の形として、Breeze航空やAvelo航空に代表されるセカンダリー空港を活用したニッチ型航空モデルに加え、短距離区間を航空便ではなく地上交通で補完する航空・地上交通統合型モデルといった、複数の限定的な参入パターンはなお残されていると指摘した。

(5) セッションにおける議論の方向性

本セッションを通じて、2026年に向けた米国航空業界の中心テーマは「成長」ではなく、再編の進展、生き残りをかけた選別、収益性を重視した効率化であるとの認識が共有された。ULCCは特に厳しい局面に直面しているが、同時に、業界全体としては、プレミアム需要、国際線、ロイヤルティ・エコシステムを軸とした新たな収益構造への移行が進んでいる。今後数年は、米国航空産業の将来像を左右する重要な過渡期になると位置づけられた。



写真2 “U.S. Airline Business Models in 2026 and Beyond: Spotlight on Ultra-Low-Cost Carriers”において、Miller氏（左から1番目）、Oglenski氏（左から2番目）、Kirby氏（左から3番目）

4. おわりに

本セッションを通じて、第二次トランプ政権下における航空分野の政策的優先事項と、米国航空産業が直面する構造的課題を、具体的かつ多角的に把握することができた点は大きな成果であった。

とりわけ、ATM近代化については、OBBBAに基づく125億ドルの資金確保が重要な前進である一方で、老朽化した基

盤インフラを「健全な状態」に戻すための初期的措置にとどまり、次世代 ATM を実現するためには、追加的な財源確保と厳格なプロジェクト統治が不可欠であるとの認識が、政府、学術界、産業界の間で広く共有されていた。

また、巨大システムの一括刷新ではなく、段階的導入と継続的改善を前提とした近代化手法、人材確保・訓練改革、政府閉鎖等に左右されない安定的な資金確保の重要性が繰り返し強調されており、ATM近代化は単なる技術課題ではなく、制度設計と運営体制の問題として捉えられていることが明確となった。

航空ビジネスモデルを巡る議論では、2026 年以降の米国航空業界の中心テーマが「成長」ではなく、「再編」「選別」「効率化」であるとの認識が共有された。特に ULCC は、コスト上昇、競争環境の変化、資本市場からの評価低下といった複合的要因により、極めて厳しい局面に直面しており、今後数年にわたり業界再編が進展する可能性が高いとの見方が示された。一方で、FSC は、国際線やロイヤルティ・エコシステムを軸とした収益構造の多様化により、相対的な競争力を維持・強化している実態も浮き彫りとなった。

総じて、航空分野においては、ATM 近代化を通じた安全性・信頼性の確保と、航空産業の持続可能性を見据えた市場構造の再編が、今後の政策・産業双方における重要課題として位置づけられる。本大会で得られた知見は、米国航空政策の中長期的な方向性を考える上で示唆に富むものであり、今後の政策動向および産業再編の進展について、引き続き注視していく必要がある。