

【米国】

ACI-NA 2025 International Aviation Issues Seminar 参加報告

—米国の航空・空港分野の政策、経済動向等について—

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

国際空港評議会北米支部（ACI-NA¹⁾）が主催する「International Aviation Issues Seminar²⁾」は、年に一度開催され、主に北米の商業空港の管理者や航空関連企業等が集まり、航空・空港分野の最新動向等に関する講演や参加者同士のネットワーキングを行うイベントである。2025年は、米国ワシントンD.C.において12月11日に開催され、国務省や運輸省といった航空・空港行政を担当する政府関係者による講演や、全米商工会議所による米国経済動向の概説、航空会社による取り組みの紹介等が行われた。筆者は前回の2024年12月の同セミナーに続けて今回も参加し、北米の空港・航空業界における直近の変化や足元の情勢などについて、情報収集を行った。本稿では、各講演内容から、特に有用と思われた内容を抜粋し報告することとしたい。

2. Update from U.S. State Department (米国国務省による講演)

①講演者の概要

米国国務省(DOS)の運輸担当次官補代理を務めるMarco Sylvester氏が、同省が航空・空港分野において重視する政策等について講演した。同氏は、DOSにおいて、米国運輸省や米国商務省と連携し、米国と各国との間の国際航空運送協定の交渉と管理を担っており、オープンスカイ政策を推進する立場にある。

②DOSの政策における基本方針

まず同氏は、自身の焦点は、トランプ大統領とルビオ国務長官の「アメリカ・ファースト」政策を実行に移すことにより、国際航空政策において米国の利益、労働者、企業を優先し課題に取り組むと述べ、航空の成長と接続性を支援することが、DOSにおける自身の事務所の中核的使命であると説明した。また、トランプ大統領の指導下で米国の外交は決定的に転換したとし、現在のアプローチは「国益を最優先すべき」という明確な認識に基づいていると強調した上で、政策ごとに、「それは米国をより安全にするか」「より強くするか」「より繁栄させるか」という3つの基本的な問いに答えることが必要だという考えを示した。

③オープンスカイ政策

また、オープンスカイ政策については、数十年にわたり同政策が米国の国際航空戦略の礎となってきたとし、単なる外交的成果ではなく、商業的、戦略的に米国の利益を推進する強力な手段であると述べた。また、オープンスカイの原則に反する規制を課そうとする他国政府の動きがあることに危機感を示し、最近の事例として、メキシコ政府によるメキシコシティ空港におけるスロットの没収を挙げた。さらに、欧州での事例にも言及し、ダブリン、アムステルダム、ブリュッセル、リスボンの各空港で、騒音や環境問題を理由に発着回数等の制限が課されているとし、米国としては、EU規則や国際民間航空機関(IAAO)の定める国際基準に沿った、バラ

表-1 メキシコ及び欧州の空港における制限等（報道記事等から筆者が編集）

都市	空港	概要
メキシコシティ	ペニート・フアレス国際空港	メキシコ政府が2023年に米国貨物便の発着をメキシコシティ中心部に近いペニート・フアレス国際空港(MEX)から、フェリペ・アンヘルス国際空港(NLU)に移管したことに対する対抗措置として、米運輸省は2025年10月に、メキシコの航空会社が運航する米国とMEX、NLUを結ぶ13航空路線を承認しないと発表した。
ダブリン	ダブリン空港	第2ターミナル建設時の都市計画許可(2007年)に付された条件により、年間旅客数の上限が3,200万人に制限されている(ただし、裁判所による一時的な制限差し止めにより、2025年夏ダイヤでは上限以上の旅客の取扱いが認められた)。空港運営会社とアイルランド政府は恒久的な上限撤廃または引き上げを模索しているが、実現には至っていない。
アムステルダム	スキポール空港	周辺住民の騒音負荷低減を目的として、オランダ政府が2025年に発着回数を従来の年間50万回から47万8千回に制限する方針を発表。米国は、当該措置がIAAOの定める「Balanced Approach」に沿っているか監視していると警告している。
ブリュッセル	ブリュッセル空港	2009年の省令により、23時～翌6時の発着回数が年間16,000回(うち出発便は5,000回まで)に制限されている他、週末(金土日)の夜間にはほぼ全ての出発便が禁止されている。また、2024年5月にベルギーの保健機関が空港発着の夜間飛行の禁止を求める勧告を出し、ベルギー政府等の関係機関は、夜間運航規則の厳格化を含めた対策を検討している。
リスボン	リスボン空港	0時～6時の発着回数が週あたり最大91回に制限されている。2025年3月には、ポルトガル政府により、「1時～5時までの間の運航全面禁止」や「高騒音航空機の飛行制限時間の延長」等の実施が決定されたが、具体的な実施日や施行規則はまだ公表されていない。

ンスの取れたアプローチ (Balanced Approach³⁾) に基づき、全ての利害関係者と協力し、米国航空会社への公正な競争環境とアクセスを保護すると述べた。(各事例の概要については表-1を参照。) 加えて、気候変動対策や開発支援等に充てる資金の創出のためプレミアムクラスの航空券やプライベートジェットへの新課税を導入する動きがあることを挙げ、市場を歪め航空会社や企業を罰する措置には反対し続けるとしつつ、環境政策について、業界主導の実践的な解決策には引き続きオープンな姿勢で臨むと説明した。

④国際的イベントに伴う旅行者増への対応

一方で、航空分野における DOS の取り組みは競争と商業のみではなく、世界中に架け橋を築き、つながりの機会を創出することでもあるとも述べた。米国が、ワールド・ベースボール・クラシック、FIFA ワールドカップ、建国 250 周年記念行事などを控えていることに触れ、ビザの発給に関して、安全の確保だけでなく、旅行需要の増加に対応した施策についても紹介した。具体的には、ワールドカップや関連イベントのビザ申請処理に向け、450 名以上の領事職員を増員し、世界 80% 以上の国での待機時間の短縮や、申請者が 60 日以内に米国訪問ビザ面接を予約できるようにしたことなどを挙げた。また、ビザ発給以外にも、航空安全・保安対策として、カナダ・メキシコ当局と連携し、ワールドカップ開催前に包括的な無人航空機対策戦略を策定中であるとも説明した。これらのイベントの開催は、世界クラスのホスピタリティと安全・セキュリティを備えた米国的能力を世界の観客に向けて示す絶好の機会となると述べた。

3. Update from U.S Department of Transportation Leadership (米国運輸省による講演)

①講演者の概要

続いて、米国運輸省 (DOT) の筆頭次官補代理 (航空・国際担当) である Daniel Edwards 氏が登壇し、DOT の優先課題や取り組みに関し講演を行った。Edwards 氏は、連邦航空局 (FAA) 空港担当副長官も兼務しており、米国の航空・空港セクターの経済的健全性と国際競争力に影響を与える政策の策定、実施を担当している。

②米国の空港における今日的な課題

同氏は、重視する目標や空港で追及すべきと考える課題について、次世代の航空に対応した空港における現行規制の見直しと空港の技術的な専門人材の不足への対応を挙げた。前者については、空港プロジェクトにおける時間とコストの削減を妨げるような規制の改善や、次世代航空モビリティ (AAM) の導入に向けた空港の運用方法に関する戦略を例に

挙げた。後者の技術的な専門人材の不足への対応については、FAA の人員不足に関する認識を示し、新たな人材の採用に積極的に取り組むとした。

③オープンスカイ政策

オープンスカイ協定の締結数 (講演時点で 138) のみならず、その履行状況が重要であるとの認識を示した。前述の DOS・Sylvester 氏の説明内容とも共通するが、Edwards 氏も公平な競争環境を維持することの重要性を強調し、メキシコ政府による空港スロットに関する措置や、欧州のアムステルダム、ダブリン、ブリュッセルの各空港における各国政府の対応について批判し、当該問題について欧州委員会と協力していく旨を示した。

また、アジア地域にも触れ、中国については、米中間で旅客流動に不均衡が生じていると指摘するとともに、空域が重大な論点であるとし、飛行時間の面で航空会社間での平等な競争環境を確保することを望むと述べた。日本に関しては、羽田空港を他の日本の国際空港と同様のルールの下に置くためにはなお多くの課題が残されているとし、2026 年の DOT の優先課題リストの上位に位置づけられていると述べた。加えて、特筆する事項として、ICAO の理事会議長に日本の大沼俊之氏が選出されたことに関し歓迎の意を示し、大沼氏が日米の航空交渉にも長く関わってきた経験を有することにも触れた。

④ICAO への対応

2025 年 9 月の ICAO 総会においてダフィー運輸長官が示したメッセージとして、「ICAO は、安全、保安、効率という中核的な責任を果たさなければならず、その限られた資源を、基本的な任務以外の分野に拡大して使いすぎではならない」との考えを示し、ICAO には、民間航空の保護と同時に、新技術、ドローン、AAM、超音速輸送等の航空システムへの統合に向けて、国際社会の準備を促す必要があり、そのためには規制の調和と規律ある予算編成プロセスが必要だと述べた。



図-1 講演の様子 (DOT・Edwards 氏)

加えて、ダフィー長官の意向として、ICAO における米国政府によるリーダーシップの強化が求められていることを踏まえ、ICAO 本部のチームに DOT から 2 名の人員を追加することを約束したとも語った。米国が ICAO において主導的立場を維持するという考えを強調し、安全、安心、効率的で革新に備えたグローバル航空輸送システムの構築に取り組む必要性を訴えた。

4. State of the Economy and Economic Outlook (米国の経済状況と今後の見通し)

本講演では、全米商工会議所のチーフエコノミストである Curtis Dubay 氏より、現在の米国経済全体の状況と今後の見通しについてのプレゼンテーションが行われた。同氏は、経済状況の追跡、公共政策による経済成長への影響の分析等を行っており、同氏が運営を担当する全米商工会議所チーフエコノミスト委員会を通じて、全米商工会議所の経済政策の策定を支援し、ワシントン D.C. の政策立案者に分析を提供している。

経済状況に関する分析と見通し、及び米国経済に特に影響を与えていた要素に関する、同氏のプレゼンテーションの要点を以下の通り項目ごとに整理して記載する。

<2025 年の経済成長率>

- 2023・2024 年の米国は概ね 3% の経済成長率で非常に好調であったのに対し、2025 年は減速傾向にあるものの、それでも経済は概ね順調。（但し、政府機関閉鎖の影響で最新のデータが不足している点は考慮する必要がある）
- 2025 年の年間経済成長率は 2% 前後になると予想される一方、インフレ率はそれを上回る 3% 程度となる可能性がある。

<2026 年の経済予想>

- 2026 年についても、大きな変動要因がない限り、引き続き 2% 程度の経済成長率で推移すると予想される。
- 米国経済を支える非常に強固な基盤は「消費者支出」と「企業投資（特に AI 分野への投資）」。
- 消費者支出は、継続してインフレ率を上回っている。雇用が依然として豊富であることや、賃金上昇率がインフレ率を上回る 4% 前後で推移していることが支出継続を支えている（図-2）。
- 企業による AI 関連投資は、データセンター等の物理的なインフラ整備を必要とすることから、設置作業等で多くの雇用が創出され、経済成長率の下支えにも繋がって

いる。

- 2% を上回る経済成長率を達成するには、「AI による生産性向上」、「2025 年の税制改正等の影響による今後の投資資金の増加」、「関税の引き下げ」が必要と考えられる。逆に、AI への投資ブームの縮小とそれによる流入資金・雇用の減少や、新たな関税の追加などが起これば、成長が鈍化する可能性がある。

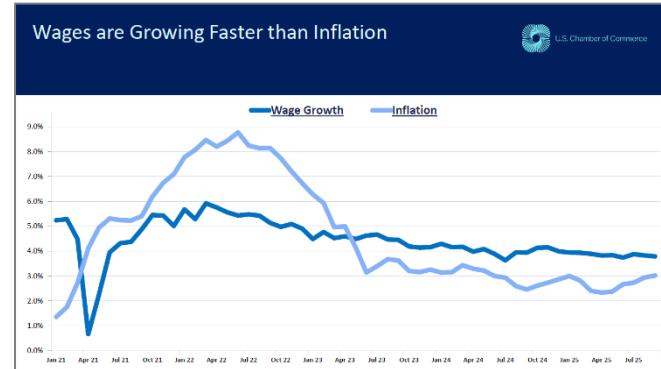


図-2 賃金上昇率とインフレ率 (Dubay 氏の投影資料より)

<労働力問題>

- 経済成長を牽引するために必要な労働力が不足しており、成長率の伸びを鈍化させている。
- 出生率の低下等の人口動態の変化により、労働市場の平均年齢が上昇し、人材不足が発生している。加えて、合法移民の減少や移民の国外退去の増加も、労働者数の減少を加速させている。
- 女性の労働参加率は史上最高水準であり、さらなる上昇の余地は乏しい。また、プライムエイジの男性労働力や移民の増加が解決策になり得るもの、現実的ではなく、今後も労働力不足が継続すると見込まれる。

<関税とインフレ>

- 関税の影響については、企業が関税上昇分を価格に転嫁せず、企業自身で吸収もしくは関税開始前の調達を増やしたため、予想された程の成長の鈍化はなかった。しかしながら、今後は影響がより現れてくるだろう。
- 関税の問題点は、輸入品のみでなく、国内品を含めた商品全体の価格上昇を引き起こすことにある（図-3）。価格の上昇は一定程度の水準を超えると高止まりするため、消費者の負担感は改善せず 2026 年の成長の鈍化要因になる。
- 関税自体はインフレ要因とは区別されるべきだが、物価を押し上げる効果をもたらすため、関税の影響がインフレ数値を押し上げ、インフレ率の分析を複雑化させ判断を難しくする。

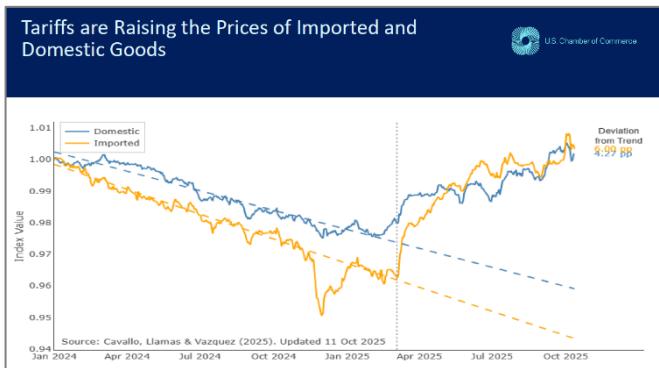


図-3 輸入品と国産品の価格推移（同）

5. 航空会社による講演

最後に、航空会社のゲストスピーカーより、各社の最新の動向や取り組み等に関する講演が行われた。そのうち、特に北米の航空会社であるフレア航空、アラスカ航空の講演の主要な内容を以下に紹介する。フレア航空は、従来の「超低コスト航空会社」モデルからの脱却や顧客体験の向上策に力を入れている点で、アラスカ航空は、ハワイアン航空との合併に伴い独自のブランディング戦略を進めている点において、それぞれ興味深い内容であった。

5-1. フレア航空

フレア航空 (Flair Airlines) は、カナダを拠点とした LCC であり、エドモントン、トロント、バンクーバー等から国内外の各都市に就航している（図-4）。本講演では、カスタマーエクスペリエンス担当 Director である Duncan Pattillo 氏より、同社の概要や顧客体験向上策等の取り組みについて説明がなされた。



図-4 フレア航空の就航路線。計 5 か国 25 都市に、一日約 100 便を運航 (Pattillo 氏の投影資料より)

フレア航空は、チャーター便の運航からスタートし、2017 年に定期航空会社に転換した後、超低コスト航空会社 (ULCC) 戦略を続けてきたが、2025 年に ULCC モデルから脱却し LCC へと移行したと説明した。また、旅客からの評価が極めて低かったことを受けて、顧客体験の改善に注力

するため「フレア・フォワード」プログラムを打ち出し、「経済的容易さ」「物理的容易さ」「感情的容易さ」の 3 点を柱に実現に取り組んでいると紹介した。取り組みの具体的な例として、搭乗ゲートに設置された手荷物サイズ計測器の使用条件の見直し等を挙げた。これは、予め機内持ち込み手荷物に係る料金を支払っている旅客に対しては、搭乗ゲートにおける計測器による手荷物サイズの確認を原則免除し、且つ優先搭乗を提供するもので、顧客との摩擦点を減らすことを目的としている。他にも、定時運航率の向上を図り、2024 年に定時運航保証制度を導入したことに触れた。この制度は、理由を問わず 60 分以上のフライト遅延が発生した場合には、60 ドル分の旅行クレジットが旅客に付与される制度で、他社との差別化を図っているとのことであった。

また、北米の航空会社として初めて「Fairlyne⁴⁾」と提携し、払い戻し不可航空券のリセールを可能とする仕組みを開始したことも紹介した。これにより、旅客はコストを抑えつつ旅程の見直しに対する柔軟性も確保できるとした。

5-2. アラスカ航空

アラスカ航空からは、国際担当 Manager の Joshua Rogers 氏が登壇した。アラスカ航空は米国第 5 位の航空会社であり、シアトル等の米国西海岸の都市とホノルル、アンカレッジ等をハブ空港としている。2024 年にハワイアン航空と合併し、2 つのブランドを維持しつつも、両ブランドのロイヤルティプログラムを統一したほか、2025 年 10 月には FAA より単一運航証明書 (SOC) を取得している。今後のさらなる統合のステップとして、2026 年 4 月頃に旅客サービスシステムの一元化、今後 2 年以内に各労働組合との共同労働協定の合意を目指しているとのことであった。

同社は近年、国際線のネットワーク開拓に積極的に取り組んでおり、特にシアトルを国際線ハブとして、2030 年までにシアトル発着の新規国際路線を少なくとも 12 路線開設することを計画している。2025 年には成田やソウル線を就航済みで、2026 年にはローマ、ロンドン、レイキャビク（アイスランド）への就航を発表済みである。また、機材戦略としては、シアトル発着便にはアラスカ航空のカラーリングの B787 を、ハワイ発着の長距離路線には A330 を中核機材として投入するとした。また、座席数・就航地数において、同社のシアトルハブは西海岸最大規模であることを強調し、100 以上の北米ネットワークに国際線が加わることで、接続性の面でも活性化が期待できると述べた（図-5）。

また、2 つのブランドを維持する上でのブランディング戦略については、アジア市場では、従来からハワイアン航空の

ブランド力が非常に強いことを踏まえ、ハワイアン航空のブランドの活用を通じてアラスカ航空のブランドを広める手法が成果を上げているとのことであった。一方、欧州市場では、「アラスカ航空=アンカレッジ路線を運航している航空会社」という先入観が強いことが課題だとし、営業チームを構築し、市場分析や同社のサービス内容等の広報に向けて取り組んでいると語った。

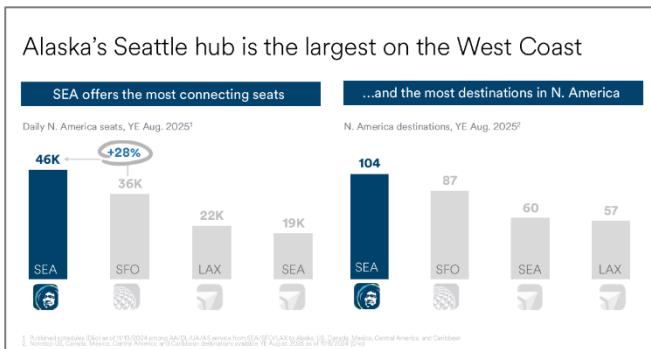


図-5 アラスカ航空のシアトル路線の座席数・就航都市数 (Rogers 氏の投影資料より)

6. おわりに

米国の航空旅客需要はパンデミック前の2019年の水準を越えており、順調な回復と成長を見せている一方で、トランプ政権による関税政策や物価の高騰等の経済状況の影響により、今後も安定的な需要の拡大が見込まれるかについては、やや不透明感が残る状況である。また、トランプ政権下において、航空・空港を含めた様々な分野で政策の重点のシフトが生じている。そのような中で、昨年に引き続き、同セミナーに参加した所感としては、連邦政府機関であるDOS、DOTの講演者からは、政権の方針に則った政策実行を徹底して行うという姿勢が感じられたことが印象的であった。2026年1月には、「米国の利益に反する」と判断された66の国際機関からの米国の脱退や資金拠出の停止を指示する大統領覚書⁵⁾が発表されたところであるが、本セミナーのDOT・Edwards氏の講演では、ICAOにおいては引き続き米国のリーダーシップの強化を求める政権のスタンスが感じられた一方で、安全や効率の追求等とは異なる政策にリソースを費やすことに「釘を刺す」政権の姿勢も強調されていた。また、米国の経済状況については、関税やインフレによる不確実性はあるものの、強い経済基盤は依然として健在であり、それが航空需要の成長の下支えにもなっていることが改めて感じられた。加えて、各航空会社の取り組みの講演では、北米の主要航空会社とは異なるユニークな戦略やポジショニングを垣間見ることができた。変化の大きい情勢ではあるが、引き続き米国の航空・空港分野の動向について注視していきたい。

参考文献

- 1) ACI-NA : 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360空港を運営する200以上の空港会員と、約400の航空関連企業で構成されている。
<https://airports council.org/education/sponsorship/>
- 2) 2025 International Aviation Issues Seminar
<https://airports council.org/conference/2025-international-aviation-issues-seminar/>
- 3) Balanced Approach: ICAOが推奨する航空機騒音対策で、複数の騒音対策を空港毎に最適なものとなるようバランス良く組み合わせて実施することを求めている。
https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/post_391.html
- 4) Fairlyne : 航空会社等の公式チャネル上で払い戻し不可チケットの再販売を可能にするプラットフォームを提供している。
<https://www.fairlyne.com/airlines/>
- 5) The White House, Withdrawing the United States from International Organizations, Conventions, and Treaties that Are Contrary to the Interests of the United States
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2026/01/withdrawing-the-united-states-from-international-organizations-conventions-and-treaties-that-are-contrary-to-the-interests-of-the-united-states/>