

トランプ政権における運輸政策について

坂本弘毅

SAKAMOTO, Hiroki

一般財団法人運輸総合研究所総合研究部ワシントン国際問題研究所次長

1—はじめに

1.1 トランプ政権の基本政策

2017年1月20日、ドナルド・J・トランプ氏が、第45代アメリカ合衆国大統領に就任し、「Make America Great Again」をスローガンに、アメリカ国民の安全や雇用を最優先課題とする「America First (米国第一主義)」を基本方針とする政策を展開している。

アメリカ軍の軍備増強やテロ対策の強化など国防・安全保障政策、メキシコ国境の壁建設など反移民政策、保護主義的な通商政策を展開するとともに、規制緩和・大型減税・インフラ投資を3本柱とするトランプノミクスを指向するなど、従来の政権とは異なるアプローチでの様々な政策を推進している。

トランプ大統領は、新政権発足直後の2017年1月23日、環太平洋経済連携協定 (TPP) からの離脱に関する大統領令に署名するとともに、1月27日には、中東と北アフリカの7カ国の国籍を持つ者に対する米国への渡航禁止令を発令した。

選挙公約の柱としていた「オバマケア (医療保険制度改革) の廃止」については、廃止法案を米国連邦議会に提出したが、民主党や一部の共和党議員の反対により、7月28日に否決された。また、トランプ政権については、政権発足から半年以上が経過しても、各省等の政治任用幹部に空席等が多く、政策の事務的な詰めを行う体制が不十分であること等から、政治的プロパガンダとしての政策を、実効的な政策に具体化できていないとの指摘がされてきた。

一方、選挙公約のもう1つの柱であった大型減税については、12月22日に、レーガン政権以来約30年ぶりとなる抜本的な税制改革を実現させた。連邦法人税率は従来の35%から21%に下がり、減税規模は10年間で約1.5兆ドルとなる見通しとなった。

2018年1月26日、トランプ大統領は、米国大統領としては18

年ぶりとなるダボス会議で演説を行い、米国経済の力強い成長をアピールするとともに、グローバル企業に対して米国への投資の増加を要請した。

1月30日には、米国連邦議会での一般教書演説を行い、史上最大規模の税制改革、規制の緩和・撤廃、最高値を更新し続けた株価、低水準の失業率など大統領就任1年目の実績を強調するとともに、戦後最大規模となる1.5兆ドルのインフラ計画を表明した。政権1年目における大型減税の実現という実績を踏まえ、政権2年目の経済政策の目玉に、インフラ計画を据えようとしていると考えられる。

1.2 トランプ政権の運輸政策

米国政府の運輸行政は、エレーン・チャオ運輸長官が指揮する運輸省 (DOT: Department of Transportation) ((連邦航空局 (FAA: Federal Aviation Administration), 連邦鉄道局 (FRA: Federal Railroad Administration), 連邦公共交通局 (FTA: Federal Transit Administration) 等)) に加え、国土安全保障省 (DHS: Department of Homeland Security) ((運輸保安局 (TSA: Transportation Security Administration), 税関・国境警備局 (CBP: Customs and Border Protection))), 国家運輸安全委員会 (NTSB: National Transportation Safety Board) 等が所管している。

トランプ政権下の運輸政策においては、同政権の基本方針に基づく各種施策が検討・実施されている。主要な政策としては、中東・北アフリカ諸国から米国への渡航禁止令の発令、大型電子機器の航空機内への持込禁止措置等が実施されるとともに、空港・港湾・鉄道など総額1.5兆ドル規模のインフラ計画等が検討されている。本稿では、トランプ政権の運輸政策について、その独自性の強いインフラ関連政策とエアライン関連政策について概観していきたい。

2—インフラ関連政策

2.1 インフラ計画の推進

トランプ大統領は、米国における雇用創出と経済成長を促進するため、老朽化したインフラの更新等を推進するインフラ計画を目玉政策の1つとしている。

2016年12月、トランプ大統領・政権移行チームが、インフラプロジェクト・リスト（合計50事業）を配布したとされ、これは全米知事協会からインフラを求めるためのサンプル・プロジェクトとして提示されたものと言われている。本リストには、運輸関係プロジェクトとして、以下が記載されている。

(1) 航空関係

「Next GEN」（航空管制の近代化プログラム）整備、カンザス空港、シアトル空港、セントルイス空港の更新

(2) 港湾関係

サバンナ港拡張、ニューアーク港コンテナターミナル拡張

(3) 鉄道関係

ワシントンDC・ユニオン駅及びシカゴ・ユニオン駅再開発、テキサス高速鉄道、コットンベルトライン鉄道、ニューヨーク2番街線延伸、メリーランド・パープルライン、デトロイト・M-1線、ボストン・グリーンライン延伸、シカゴ・レッドライン及びパープルライン更新¹⁾

2月8日、全米知事協会が、各州が優先的な推進を希望するインフラプロジェクト・リスト（合計428事業）をホワイトハウスに提出したとされている。

3月2日、第1回インフラ投資会議（主宰：コーン国家経済会議（NEC）委員長（当時））をホワイトハウスで開催し、関係15省庁の閣僚等が出席した。優先検討課題として、①経済活性化につながる新規インフラ事業の選定、②促進すべき既存インフラ事業の選定、③インフラ投資の障害となっている政策・規制等の廃止・改定、④資金確保の方策が示された。

トランプ政権は、6月5日～9日の週を「インフラ週間（Infrastructure week）」と位置付け、インフラ投資に係る政策発表や会議を集中的に開催した。6月7日、トランプ大統領は、視察先のオハイオ州シンシナティで演説を行い、インフラ計画「Infrastructure Initiative」を発表し、以下の政策の推進を表明した²⁾。

(1) 1兆ドルの投資（2,000億ドルの連邦予算）

①地域の優先インフラ（1,000億ドル）

②地方インフラ（250億ドル）

③革新的プロジェクト（150億ドル）

(2) インフラ整備の平均許認可期間の短縮（10年→2年）

(3) 職業訓練の強化（技術実習教育の充実）

6月8日には、ホワイトハウスに、州知事や市長を招待して「インフラ・サミット」を開催し、インフラ投資について意見交換を行った。

8月15日、トランプ大統領は、政府当局の権限を明確化・一本化し、インフラ整備の許認可期間を大幅に短縮する大統領令を発令し、現状で約10年を要する許認可期間の、2年以内への短縮を目指すことを表明した³⁾。ニューヨークのトランプタワーで記者会見を行い、インフラ整備の許認可期間の短縮について図を用いて力説したが、質疑応答でのマスコミの質問は、シャーロットビル衝突事件に係る発言問題等に集中するなど、インフラ政策を政権の実績としてアピールしようという目的は達成されなかった模様である。

2018年1月16日、ワシントンDCで、日米インフラフォーラムが開催された。基調講演において、石井国土交通大臣は、インフラメンテナンスの現状と課題、日本のPPPの経験について報告するとともに、交通インフラ分野における日米協力の重要性を訴えた。また、チャオ運輸長官は、米国におけるインフラ政策の現状と、インフラ分野における日米協力の重要性について講演を行った。この他、PPPパネルディスカッション及びインフラメンテナンスセミナーが行われ、両国の経験や最新の技術が共有された。さらに、石井国土交通大臣とチャオ運輸長官とのバイ会談においては、交通インフラ分野で協力をさらに進めていくことが確認されるとともに、日米協力の象徴的プロジェクトであるテキサス高速鉄道の実現のため連携して支援していくことが確認された⁴⁾。

2月12日、トランプ政権は新たなインフラ計画として「Legislative Outline for Rebuilding Infrastructure in America」を発表し、以下の政策の推進を表明した⁵⁾。

(1) 1.5兆ドルの投資（2,000億ドルの連邦予算）

①インフラ・インセンティブ（1,000億ドル）

・州・地方政府、民間部門に対する補助金

・対象：空港、港湾、旅客鉄道等

・連邦予算の上限：20%

②地方インフラ（500億ドル）

・地方へのインフラ投資のための補助金

・対象：公共交通、鉄道、空港、港湾等

・連邦予算の上限：計算式に基づき80%

③革新的プロジェクト（200億ドル）

・劇的にインフラを改善するプロジェクトへの補助金

・対象：運輸、エネルギー、商業宇宙等

・連邦予算の上限：80%

④インフラ融資（140億ドル）

・TIFIA融資（Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act. 高速道路と鉄道を対象とする融資）

の空港等への拡充

・RRIF融資 (Railroad Rehabilitation and Improvement Financing. 鉄道の更新等を対象とする融資) の短距離貨物鉄道等への拡充

(2) インフラ整備の平均許認可期間の短縮 (10年→2年. 環境規制の緩和, 手続きの簡素化等)

(3) 職業訓練の強化

①技術実習教育の充実 (短期プログラムの拡充)

②Pell Grant (学費補助金) の条件緩和

③大学との連携強化

④免許制度の改革

(4) 国有資産等の民営化等 (ワシントンDC近郊のレーガン・ナショナル空港やダレス空港等)

(5) インフラ改善への追加対策

①鉄道関係

・FAST Act (高速道路を対象) の鉄道への適用による出訴期間の短縮

・補助金制度における開発利益還元条件の条件化

・PPP等の活用における制約の除去

②空港関係

・非航空系施設に関するFAAの許認可・監督の簡素化

・民営化試験プログラムの制限の緩和 (「10空港以内 (うち大規模ハブ空港は1空港のみ)」に関する制限の撤廃, 「65%の航空会社の賛成」に関する制限の緩和)

・AIP (Airport Improvement Program) における工期短縮に対するインセンティブ支払いの導入

・AIP基金に関するFAA監督の支出後監査への変更による資金提供者への支払いの迅速化

・小規模ハブ空港のPFC (Passenger Facility Charges) 申請手続の簡素化

本計画における「10年間で官民総額1.5兆ドル」という規模は、2017年に表明した「1兆ドル」より増額となったが、連邦予算は2,000億ドルに留まっている。また、このための財源確保については、既存の非効率な予算の削減等により捻出するとされているが、必要額を確保できるのか不透明な状況と考えられる。さらに、トランプ大統領は、1993年に現行税額となって以来25年間引き上げが行われていないガソリン税の増税により、インフラ投資の財源を捻出する意向を持っているが、中間選挙を控えて増税に反対の議員が多いことが予想されるため、ガソリン増税法案の成立の見通しは厳しいと見られる。トランプ政権は、2018年夏頃のインフラ計画の立法化を目指しているが、どのように進展するのか注視していく必要がある。

2.2 航空管制の民営化

インフラ週間の初日であった2017年6月5日、トランプ大統領は、インフラ政策における目玉施策として、FAAが所管する航空管制業務の民営化を推進する方針を発表した。

航空管制の民営化については、2016年に、下院運輸インフラ整備委員会のビル・シュスター委員長 (共和党・ペンシルバニア州) が、航空管制業務の民営化法案を提出して同委員会は可決したが、航空管制システムに対する議会の監視を民間主体に移譲することに反対する他の下院委員長の反対のため、同法案を下院本会議に提出できなかったという経緯がある。

トランプ大統領は、大統領就任後の2月9日、ホワイトハウスで、米国航空会社の幹部等との朝食会を開催し、「時代遅れの航空管制システムの改善」を約束した。

トランプ大統領が6月に発表した、航空管制業務の民営化方針の内容は、以下の通りである。

・FAAが所管する航空管制業務を、新設する政府認可非営利法人に移管

・航空管制官など約3万人のFAA職員を連邦政府から分離

・FAAは同非営利法人に対する安全監督を実施

・同法人は航空会社から徴収する利用料により独立採算で運営

・航空管制に対する連邦政府支出の削減と、運航管理システムの効率化を実現

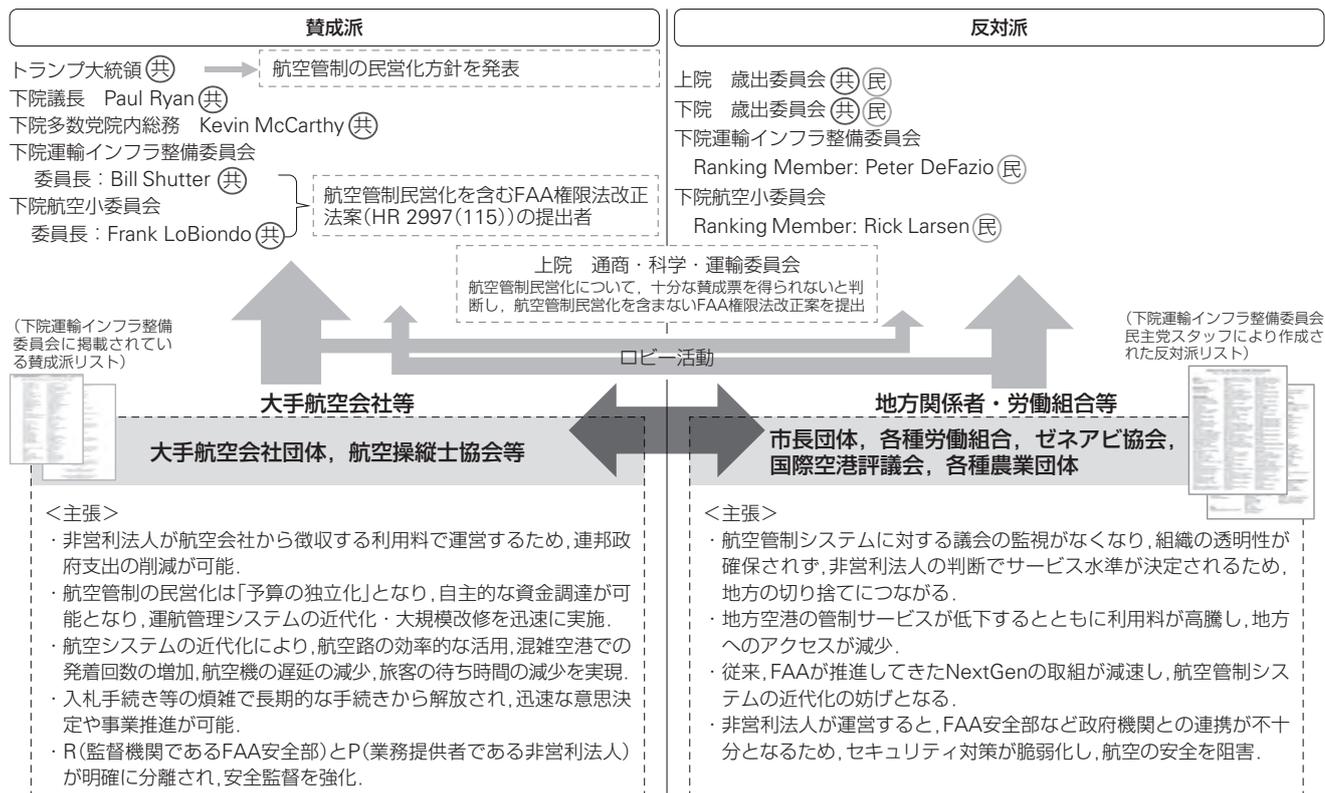
航空管制の民営化については、米国連邦議会において、連邦政府支出の削減と運航管理システムの近代化の実現等を主張する賛成派と、地方空港の管制サービスの低下や航空の安全性の阻害等を主張する反対派が対立してきた (図—1)。

FAAの権限及び政策を規定した時限立法であるFAA権限法について、下院の同法改正法案が航空管制民営化を含む一方、上院の法案は含んでおらず、米国連邦議会で議論が行われた。しかしながら、航空管制民営化の賛成派と反対派の間で合意に至らず、9月29日、従前のFAA権限法の効力を2018年3月31日まで延長する法案が可決され、結論が先送りされることとなった。その後、下院の同法改正法案から航空管制民営化が削除され、航空管制の民営化は、当面の間、断念される見通しとなった。

3— エアライン関連政策

3.1 中東等からの渡航禁止令

トランプ政権は、2017年1月27日、中東と北アフリカの7カ国 (イラン、イラク、リビア、ソマリア、スーダン、シリア、イエメン)



出典：下院運輸インフラ整備委員会 <https://transportation.house.gov/21st-century-airr-act/letters-of-support.htm>
 Peter DeFazio 議員 HP https://democrats-transportation.house.gov/sites/democrats.transportation.house.gov/files/wysiwyg_uploaded/Groups%20Opposing%20ATC%20Privatization%20_%20July%202019.pdf

■図一 航空管制民営化に関する対立の構図

の国籍を持つ者に対する米国への渡航禁止・大統領令（いわゆる「トラベル・バン」）を発令した⁶⁾。関係国の空港では、航空会社が対象国民の搭乗拒否を行うなど大混乱に陥るとともに、米国各地で抗議集会が起きた。IATA（国際航空運送協会）は「渡航禁止令は事前の調整または通知なしに発令され、航空会社と航空旅客の両方に混乱を引き起こしている。また、不明確な要請に従わせるとともに実施費用を負担させるものであり、違反による罰則を受ける恐れもあり、航空会社に追加的な負担を課すものである。」とする非難声明を発表した。ワシントン州が同渡航禁止令を違憲だとして提訴した結果、連邦地方裁判所が同大統領令の差止を命令し、連邦高等裁判所もこれを支持することとなった。

次に、トランプ政権は、3月6日、米国の同盟国のイラクを渡航禁止対象から除外し、イラン、リビア、ソマリア、スーダン、シリア、イエメンの国籍を持つ者に対する米国への渡航を90日間停止するとともに、難民受け入れを120日間禁止する第2次渡航禁止令を発令（米国内の人物・組織との「密接な関係（配偶者・子供・親）」等を証明できれば渡航禁止を適用除外）した⁷⁾。ハワイ州が第2次渡航禁止令を違憲だとして提訴した結果、連邦地方裁判所が同大統領令の差止を命令し、連邦高等

裁判所もこれを支持することとなった。これを受け、トランプ政権は連邦最高裁判所に上告し、6月26日、連邦最高裁判所は「2017年10月以降の最終判断」という条件付きで容認することとなった。6月29日、ハワイ州は、ハワイ連邦地方裁判所に、「密接な関係」の範囲を、「祖父母・叔父・叔母・従妹」まで拡大することを要望した。7月13日、ハワイ連邦地方裁判所は、ハワイ州を支持し、「密接な関係」の範囲の拡大を命令した。これを受け、トランプ政権は、連邦最高裁判所に上告を行った。7月19日、連邦最高裁判所は、難民部分を除いて、「密接な関係」の範囲の拡大を認める判断を下した。その後、連邦最高裁判所は、10月10日に、第2次渡航禁止令における「イラン、リビア、ソマリア、スーダン、シリア、イエメンの国籍を持つ者に対する米国への渡航の90日間停止」について、9月24日をもって失効したことを受け、上告を棄却した。

さらに、トランプ政権は、9月24日、渡航禁止対象に北朝鮮、ベネズエラ、チャドを加え、スーダンを除外する第3次渡航禁止措置を発表（北朝鮮はシリアと並び、全ての国民の入国を禁止する最も厳しい内容）し、これに対して、ハワイ州は違憲だとして提訴した⁸⁾。10月17日、ハワイ連邦地方裁判所が、第3次渡航禁止の差止を命令した（北朝鮮とベネズエラは原告の訴えに

含まれないため、命令の対象外)。12月4日、連邦最高裁判所は、上訴が行われる間の措置として、トランプ政権に完全施行を認める判断を下した。その後、「2018年4月に連邦最高裁判所が審理を実施し、6月に判断を下すのではないか」との報道がされている。

このように、中東等からの渡航禁止令については、トランプ政権と司法との間のいたちごっこの様相を呈しており、今後、どのような結論となるかが注目される。

3.2 大型電子機器の航空機内持込禁止

2017年3月21日、TSAは、中東と北アフリカの10空港（※1）から米国への直行便において、大型電子機器（※2）の航空機内への持込を禁止する措置（いわゆる「ラップトップ・バン」）を実施した⁹⁾。

※1:①クイーンアリア国際空港（ヨルダン）、②カイロ国際空港（エジプト）、③アタチュルク国際空港（トルコ）、④キング・アブドゥルアジズ国際空港（サウジアラビア）、⑤キング・ハーリド国際空港（サウジアラビア）、⑥クウェート国際空港（クウェート）、⑦ムハンマド5世国際空港（モロッコ）、⑧ハマド国際空港（カタール）、⑨ドバイ国際空港（アラブ首長国連邦）、⑩アブダビ国際空港（アラブ首長国連邦）

※2:①ノートパソコン、②タブレット端末、③電子書籍リーダー、④カメラ、⑤ポータブルDVDプレーヤー、⑥スマートフォンより大きいゲーム機器、⑦旅行用プリンター・スキャナー

4月5日には、大型電子機器の機内持込禁止措置の中東等以外への拡大の検討が表明されたが、EU諸国等が反発した。

6月28日、TSAは、全世界の米国路線を運航する航空会社105社、280空港に対し、7月19日までに大型電子機器に関する追加保安措置の実施を要請した。その後、同期限までに追加保安措置が実行されたとして、大型電子機器の機内持込禁止措置は解除された。

3.3 中東諸国とのオープンスカイ政策

米国3大ネットワークキャリア（アメリカン、デルタ、ユナイテッド

ド）等の「Partnership for Open and Fair Skies」は、「アラブ首長国連邦及びカタールが、自国航空会社（中東3社：エミレーツ・エティハド・カタール）に多額の補助金を拠出して公正な競争を妨げており、米国人の雇用を奪っている」として、中東諸国とのオープンスカイ協定の再考をトランプ政権に要望している。2017年2月1日、米国3大ネットワークキャリアは、ティラーソン国務長官（当時）に、アラブ首長国連邦及びカタールが、自国航空会社に多額の補助金を拠出して米国への航空路線網を拡充しており、公正な競争を妨げているとして、中東諸国とのオープンスカイ協定の再考を要望する文書を提出した¹⁰⁾。

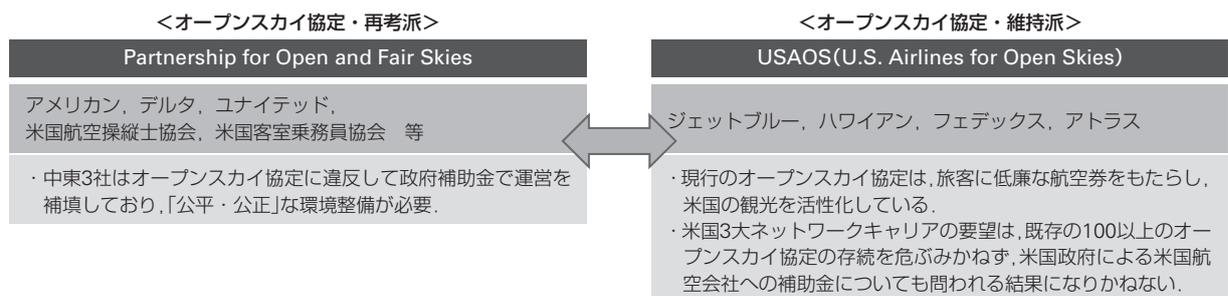
一方、ジェットブルー等のUSAOS (U.S. Airlines for Open Skies) は、「現行のオープンスカイ協定は、旅客に低廉な航空券をもたらし、米国の観光を活性化している」等として、中東諸国とのオープンスカイ協定の維持をトランプ政権に要望している。2月7日、USAOSは、ティラーソン国務長官（当時）及びチャオ運輸長官に、米国3大ネットワークキャリアの要望を却下し、中東諸国とのオープンスカイ協定の維持を要望する文書を提出した¹¹⁾(図—2)。

2月9日、トランプ大統領は、米国航空会社の幹部との朝食会で、政府の支援を受ける中東航空会社に対抗するための取組の推進を強調した。

3月16日、「Partnership for Open and Fair Skies」は、トランプ大統領に、エミレーツ航空のニューアーク—アテネ線の開設により失われる米国人の雇用を守るよう要望する文書を提出した¹²⁾。

6月22日、アメリカン航空は、カタール航空から10%の株式取得提案を受けたと発表した。トランプ政権の政策の影響によりカタール航空の米国路線への影響が懸念されたための提案と考えられる。その後、8月2日、カタール航空は、アメリカン航空の株式取得について、同社からの反対を受けて断念すること、及び、引き続き、米国等での他の出資計画を調査することを表明した。

2018年1月30日、米国国務省は、米国政府とカタール政府が、カタール航空の財務諸表の公開、企業間取引の透明化に



■図—2 オープンスカイ協定に関する対立の構図

ついて合意したと発表した¹³⁾。今後、これらの合意内容が実行に移され、米国3大ネットワークキャリア等が求めている公正な競争が確保されるのか注目される。また、米国政府とアラブ首長国連邦政府との間でも、同様の動きがあるとの報道がされており、注視していくことが必要である。

4—まとめ

官民で1.5兆ドル規模のインフラ計画は、トランプ政権の看板政策であるが、インフラ関連の許認可期間の短縮に係る大統領令は発令された一方、大型減税や国防費増額で財政赤字が急速に拡大する見通しとなる中、インフラ投資のための財源の確保には困難が伴うと考えられる。さらに、インフラ投資の相当分は州・地方政府が担うことから、連邦政府の意向だけでインフラ投資が実際に増加するのか、実際に民間の協力が得られるのかについては不確実と考えられる。

また、依然不安定な中東情勢、テロ事件の欧州等での頻発等を背景として、国防・安全保障の強化は、トランプ政権の最優先課題となっており、今後とも運輸分野のセキュリティ政策を拡充する方向にあると考えられ、日本においてもこれに適切に対応していくことが重要と考えられる。

さらに、トランプ政権の反移民政策や、中東等からの渡航禁止令等により、米国への入国者が減少し、旅行需要に悪影響が生じることが懸念される。米国商務省旅行・観光局が公表した、2017年1月～9月の外国人旅行者数（カナダとメキシコを除く）は、観光・商用合わせて前年同期比6.3%の減少となった。このような現象は、アメリカでは「トランプ・スランプ」と呼ばれている。地域別の訪米者数を見ても全地域で減少しており、特に、イスラム教徒が多い中東とアフリカでいずれも約30%の大幅減となっている¹⁴⁾。これらの国において、訪米者数の減少は、トランプ大統領が就任した2017年1月以降顕著になっている。トランプ大統領の排他的な政策・言動・態度が、旅行者や留学生等をアメリカから遠ざけているのが原因と考えられ、アメリカの運輸産業、観光産業等への経済的な悪影響が懸念される。

アメリカでは、本年11月に中間選挙、2年後には大統領選挙が控えている。トランプ大統領は、支持率の上昇に向けて、前回の選挙公約であったインフラ投資の増進や保護主義的な通商政策の一層の強化等に注力していくと考えられる。

トランプ政権全体の動きの中で、運輸分野の政策はどのように展開されていくのか。今後とも、空港・港湾・鉄道等の整

備・更新などインフラ関連政策、中東諸国等をターゲットとしたエアライン関連政策、運輸分野のセキュリティ政策等の進展とともに、米国への外国人旅行者数の動向等について注視していきたい。

参考文献

- 1) Priority List - Emergency and National Security Projects 121416, <https://www.documentcloud.org/documents/3409546-Emergency-NatSec50-Projects-121416-1-Reduced.html>
- 2) The White House, "President Trump's Plan to Rebuild America's Infrastructure", <https://www.whitehouse.gov/articles/president-trumps-plan-rebuild-americas-infrastructure/>, June 8, 2017.
- 3) GPO, "Executive Order 13807 of August 15, 2017 Establishing Discipline and Accountability in the Environmental Review and Permitting Process for Infrastructure Projects", Presidential Documents, *Federal Register*, Vol.82, No.163, August 24, 2017, <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2017-08-24/pdf/2017-18134.pdf>
- 4) 国土交通省, "石井国土交通大臣, 日米120団体の参加者にインフラメンテナンスの可能性を力説～米国ワシントンDCで日米インフラフォーラム開催～", 報道発表資料, http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo05_hh_000170.html, 平成30年1月19日.
- 5) The White House, *Legislative Outline for Rebuilding Infrastructure in America*, <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/02/INFRASTRUCTURE-211.pdf>
- 6) GPO, "Executive Order 13769 of January 27, 2017 Protecting the Nation From Foreign Terrorist Entry Into The United States", Presidential Documents, *Federal Register*, Vol.82, No.20, February 1, 2017, <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2017-02-01/pdf/2017-02281.pdf>
- 7) GPO, "Executive Order 13780 of March 6, 2017 Protecting the Nation From Foreign Terrorist Entry Into the United States", Presidential Documents, *Federal Register*, Vol.82, No.45, March 9, 2017, <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2017-03-09/pdf/2017-04837.pdf>
- 8) GPO, "Proclamation 9645 of September 24, 2017 Enhancing Vetting Capabilities and Processes for Detecting Attempted Entry Into the United States by Terrorists or Other Public-Safety Threats", Presidential Documents, *Federal Register*, Vol.82, No.186, September 27, 2017, <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2017-09-27/pdf/2017-20899.pdf>
- 9) U.S. Department of Homeland Security, "Fact Sheet: Aviation Security Enhancements for Select Last Point of Departure Airports with Commercial Flights to the United States", <https://www.dhs.gov/news/2017/03/21/fact-sheet-aviation-security-enhancements-select-last-point-departure-airports-01>, March 21, 2017.
- 10) Americans for Fair Skies, <https://fairskies.wpengine.com/wp-content/uploads/2017/02/Tillerson-Letter.pdf>
- 11) U.S. Airlines for Open Skies (USAOS), <http://openskiescoalition.com/wp-content/uploads/2017/02/USAOS-Letter-to-Tillerson.pdf>
<http://openskiescoalition.com/wp-content/uploads/2017/02/USAOS-Letter-to-Chao.pdf>
- 12) Open and Fair Skies, <http://www.openandfairskies.com/wp-content/uploads/2017/03/Letter.png>
- 13) U.S. Department of State, "Understandings With Qatar Seek Level Playing Field", <https://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2018/01/277757.htm>, January 30, 2018.
- 14) U.S. Department of Commerce, National Travel and Tourism Office, "I-94 Program: 2017 Monthly Arrivals Data", <http://tinnet.ita.doc.gov/view/m-2017-I-001/index.asp>