

第135回 運輸政策コロキウム (ワシントンレポートV)

アメリカ航空産業の現状と今後の展望／
米国の空港混雑問題とスロット調整方式

2020年1月30日 運輸総合研究所 大会議室

講師——坂本弘毅 ワシントン国際問題研究所主任研究員
高木大介 ワシントン国際問題研究所研究員コメンテーター——遠藤伸明 東京海洋大学海洋工学部
流通情報工学部門教授

■講演の概要

1——旅客輸送の需給について

ネットワークキャリア(アメリカン航空、デルタ航空及びユナイテッド航空の3社)とLCC(サウスウエスト、ジェットブルー、スピリット、フロンティア及びアレジアントの5社)を合わせた全市場の輸送需要の推移は、ネットワークキャリア、LCCともに国内線で積極的に路線を拡大したことが影響し、旅客数では前年比4.8%の増加、RPM(有償旅客マイル)では前年比4.9%の増加となっており、2018年は過去最高の需要を達成した。以前は国際線で利益を上げるという時期もあったが、近年は国内市場が非常に活況であることが影響していると言える。

その国内市場においては、ネットワークキャリアからの委託を受けて地方の小規模空港とハブ空港を結ぶ短距離路線を運航する小規模航空会社を指す提

携りリージョナルキャリアの運航を含めても、2018年は前年比5%弱の成長を示している。提携リージョナルキャリアについては、2010年以降、ネットワークキャリアによる不採算路線の縮小という方針が打ち出されたことから提携リージョナルキャリアの旅客数やRPM自体は減少傾向にあったところ、2018年は一転して旅客総数でも4.2%増、RPMでも4.5%増となったことから、いかに米国の国内市場の需要が大きかったかが窺える。

国際市場については、やはり米国経済の好調に伴い、旅客数、RPMともに増加傾向を維持している(旅客数は前年比1.1%増、RPMは前年比3.1%増)。国内市場に比べると増加率は若干少ないものの、依然として成長の曲線を描いている状況が見て取れる。

LCCも、ネットワークキャリア以上に路線を拡大したことを背景に旅客数、RPMともに増加を続けており(旅客数は前年比6.8%増、RPMは7.4%増)、過去最高の数字を達成している。LCCに関しては2010年頃以降、旅客数の増加に比してRPMの方がより増えており、拡大する路線が長距離化していることがわかる。

続く供給量について、ネットワークキャリアとLCCを合わせた全市場の推移はやはり経済の好調に起因して引き続き増加が継続しており(前年比4.6%増)、国内線が供給量の伸び率を牽引していると言える。

国内線の供給量は、需要とほぼ同じ推移を取っている。需要の増加に呼応して、提携リージョナルキャリアへの運航委託も合わせてかなり増加している。

国際市場も、ネットワークキャリアの国内市場及びLCCに比べると若干小幅ではあるが増加傾向を維持している。

LCCも需要の曲線と同じようにネットワークキャリア以上に高い増加率を示しており、過去最高の供給量を更新している。実際に米国において情報収集等を行っていても、LCCのネットワークまたは旅客数といったものが非常に増加、拡大しているといった状況を非常によく聞きした。

市場別のロードファクターを見てみても、ほとんどの市場において80%以上のロードファクターを維持している(ネットワークキャリア国内市場:85.5%、ネットワークキャリア国際市場:81.8%、LCC:84.1%)。

2——航空企業の損益について

まず収入の推移と構造について見ていくと、国内市場と国際市場を合わせたネットワークキャリア全体の営業収入については、航空業界の需給が非常に高いレベルで推移した結果、総収入額、ユニット当たりの収入額ともに2017年に続き二期連続で増加している。特に総収入額は2000年以降の最高値を記録した。またネットワークキャリア全体の営業収入を国際市場と国内市場に分ける



講師：高木大介

と、国際線については2017年まで3期連続で減収という状況であったが四期ぶりに増収に転じている。国内市場は基本的には増収が続いており、堅調に推移している。

LCC全体についても、積極的な路線拡大により収入は増加している。総収入額は前年比7.3%の増加となったが、他方、ユニット単位ではLCC間の競争、あるいはフルサービスエアライン（FSA）との競争が非常に激化していることから、その対応策として運賃を引き下げた結果、横ばいに近い微減といった状況となっている。

旅客1人における1マイル当たりの収入を表すイールドを見てみると、ネットワークキャリアは需要増や燃料価格の上昇等が影響し、2017年に続き増加となっている。なお米国においてはいわゆる燃油サーチャージを旅客収入に加えて財務諸表上に示すことから、近年の燃料価格の上昇がイールドにも反映されていると思われる。一方、LCCは競争激化による運賃の低下が影響し、減少傾向という結果になっている。

近年、航空会社のビジネスにおいて、預入手荷物の手数料や機内の飲食物の提供、予約変更手数料などの附帯収入によって収益を上げる傾向が強まっており、ネットワークキャリアでさえも航空運賃をなるべく低くしてこれらの附帯収入に当たるサービスを別途有料化するという戦略をとっている。直近の10年あたりを見ても、この附帯収入が非常に増えてきている。この中で、ネットワークキャリアにおいて附帯収入がその総収入に占める割合は概ね15%程度と言われているが、LCCは附帯収入の割合が非常に高く、概ね40%程度が収入に占める割合と言われている。

続いて費用の推移と構造を見てみると、航空会社が大きな影響を受ける費用項目として人件費と燃料費が挙げられる。2018年は、燃料価格が非常に高

騰してきているということ、そして人件費も経済の好調さを受けて非常に上がってきていることから、実額、ユニット単位ともに二期連続の増加となっている。国際市場と国内市場に分けて見ても、どちらの市場も増加傾向は市場全体と同様である。

LCCについても燃料価格の高騰や輸送量の拡大等の影響から費用が非常に増加しており、二期連続で1割強の増加となっている。LCCがネットワークキャリアと異なるのは、この20年弱で非常に規模が拡大したということであり、低価格を売りにしながらもそれだけ費用も増大しているということである。この点が、LCCが今後の企業経営の中でどのようにコントロールしていくかという1つの大きな課題になってくると思われる。

人件費について更に見てみると、2018年のネットワークキャリアにおける従業員1人当たりの人件費が13万3,865ドル、対してLCCが13万1,940ドルで、1人当たりで見るとほぼ同額といつてよいくらい拮抗している。一方、1ユニット当たりの人件費は両者に少し開きがあり、ネットワークキャリアの5.08セントに対してLCCは4.04セントで、LCCの方が同じ人件費を掛けた場合の労働生産性が高いと分析することができる。

燃料費については、世界経済の成長の不透明感やシェールガス、シェールオイルの生産拡大等が影響して燃料価格が大きく下落した2014から2015年頃から徐々にまた価格が上昇しており、2018年も航空会社の費用を押し上げることとなった。

最後に損益の推移と構造について見てみると、ネットワークキャリア全体の営業損益は2015年のピークを境にそれ以降徐々に下がってきている。2018年も一定の利益水準は確保できているものの、費用の増加が大きく響いて三期連続の減益という状況となっている。

ネットワークキャリアの損益において

提携リージョナルキャリアがどの程度の割合を占めているかという点、提携リージョナルキャリアも費用の増加に伴い収益が下がっているものの、割合としては7割近くが提携リージョナルキャリアの収益となっている。

LCCもネットワークキャリアと同様に2015年をピークに減益が続いている。2018年も前年比15%近くの減益となっている。それだけ人件費、燃料費などのコスト増がかなり影響していると言える。

3—まとめ

米国の経済は非常に好調であり、航空産業全体の輸送需要または供給は非常に高い水準であった。とりわけ国内線の需要増が加速している印象である。供給についてもLCCが路線の拡大を図っていることが増加率を押し上げていると見てとれた。同時にロードファクターも、路線を拡大したからといってロードファクターが下がることはなく、ほとんどの市場で80%以上という高い数値を維持している状況だった。

損益に関しては、営業利益はネットワークキャリア、LCCともに前年より減少した。収入面では、ネットワークキャリアのイールドは上昇傾向を維持した一方、LCCのイールドは小幅ながらも低下した。費用面では、人件費と燃料費の上昇が続いており、そのことが各社の営業利益を押し下げたとと言える。

そのような状況を受け、今後注視すべきポイントとしては、1つが人件費、燃料費の高騰を受けて、各航空会社がコストコントロールをいかに行うか、コストコントロールしつつも需給のバランスをどれだけとっていくかということが求められると思われる。今年は大統領選挙もあり、現大統領のトランプ大統領も景気をこれ以上失速させない、後退させないということを念頭に選挙対策をとってくることは容易に想像され、したがって直近で米国経済が急に失速するというこ

はなかなか考えにくいと思われる背景がある。そうなると人件費もまだ引き続き上昇していくと思われ、そのような状況の中で航空会社がいかにネットワークを拡大させていくのか、ネットワークキャリアとLCCのそれぞれがそれぞれをどのように捉えながら戦略を立てていくのがポイントと思われる。

もう一つは、営業利益が徐々に下がってきているという状況があるが、その内訳を国内線と国際線に分けてみると、実は国際線の部門では営業利益が若干の改善を見せており、2016年、2017年は減益だったが2018年は若干だが上昇に転じた。米中の貿易摩擦や中東の安全保障の問題などがあるが、そのような中で国際線をどれだけ成長させていけるか、国内線との両輪で利益を上げていくという状況がより求められてくるのではないかと思われる。

2018年及び2019年の米国航空産業においては、航空会社間の共同事業に関連した動きが活発だった。日本でいうところのいわゆる独占禁止法である米国の反トラスト法の適用除外を含めての共同事業を航空会社各社が米国運輸省(DOT)に申請していた。昨年は2件の共同事業が承認されており、1つが7月にアメリカンとカンタス航空の共同事業が承認され、続いて11月にはデルタとエールフランス-KLMとヴァージン・アトランティックの3社の共同事業が承認された。それらに続いて他にも数件の共同事業が申請されており、ハワイアン航空と日本航空、デルタと南米のLATAM航空グループ、そして同じくデルタとカナダ第2の航空会社であるウエストジェットとの共同事業が現在DOTで審議中となっている。

上記の共同事業は主にネットワークキャリアの動きだが、それに対してLCCの方では路線の長距離化が進んでいる。サウスウエストとジェットブルーの2社が長距離化を進めており、サウスウエ

ストは米国西海岸からハワイへの路線を昨年の3月から運航している。これにより従来ハワイ路線を運航していたハワイアン航空やアラスカ航空との競争が激化するという状況が生まれている。ジェットブルーは米国東海岸のボストンとニューヨークからイギリスのロンドンに国際線を就航させる準備を進めている。

また、近年では新規路線の開発の中で超長距離の直行路線が出てきている。例えば昨年10月にはカンタス航空がニューヨーク-シドニー間に直行便を飛ばすための実験飛行を行った。飛行時間が19時間16分、距離にして1万6,000km超の路線となる。現在もシンガポールのチャンギ空港とニューヨークのニューアーク・リバティ空港をおよそ18時間30分で結ぶ路線があるが、このように超長距離の路線が増えることによってまた新たな就航地が生まれ、米国のインバウンド・アウトバウンドもより増加し、多様になっていくと思われる。

米国航空産業においてはポジティブな話題が多かった一方で、ネガティブな話題もある。ボーイング社の737MAX型機の運航停止問題がいまだ続いており、昨年末にはCEOも交代する事態となっている。本件が影響し、ボーイング社も巨額の赤字を見込んでいたとの報道もあった。運航再開の時期については、今年の半ば当たりというのが現在の見込みだが、機材繰りの話だけではなく、例えばパイロットの教育に使用する専用のシミュレーターが非常に不足しているとの話も出ている。では737MAXの運航が再開されればさらに米国の航空産業が盛り上がるのかといえそうではないとの見方もあり、運航が再開されることによって逆に機材供給が過多になってしまい、需給バランスを崩しかねないとの見方をする専門家もいる。

また、ボーイング社のライバル企業であるエアバス社に関しては、米国政府が対EUの関税措置の中で、欧州産の航空

機に対して課す10%の関税が非常に大きく影響すると言われている。それについてエアバス社は、米国内にある自社工場での航空機製造を増産すると発表しており、米国内で製造されると関税がかからないという仕組みを逆手に取っている状況である。

■講演の概要

1——米国の混雑空港等の現状・スロット調整方式等の経緯

米国では、好調な経済情勢等を反映して航空需要が過去最高の水準に増大する中、主要空港では混雑と遅延が発生している。混雑空港等では空港容量の拡大に限界がある一方、世界的に航空輸送市場の規制緩和が進み、市場競争の活性化による消費者利便の向上が指向される中、スロットの効率的な活用を促進し、混雑空港の能力の最大活用を図る方策の推進が重要である。

IATAガイドラインでは、混雑度に応じて空港を3段階のレベルに分類している。レベル3空港が混雑空港で、非常に厳しい空港容量の制約があり、発着調整が必要な空港である。次に混雑しているのがレベル2空港で、一部のスケジュール調整で対応が可能な空港である。レベル1空港は混雑がない空港である。米国では、レベル3空港は、ニューヨークのジョン・F・ケネディ空港(JFK)、ラガーディア空港(LGA)、ワシントン



講師：坂本弘毅

DCのロナルド・レーガン・ワシントン・ナショナル空港(DCA)の3空港であり、米国連邦航空局(FAA)がスロット規制を課している。レベル2空港は、ニューアーク・リバティ空港(EWR)、シカゴ・オヘア空港(ORD)、サンフランシスコ空港(SFO)、ロサンゼルス空港(LAX)の4空港である。レベル1空港はその他の空港であり、今回の調査では、世界最大の航空旅客数を誇るハーツフィールド・ジャクソン・アトランタ空港(ATL)を調査対象とした。また、ロンドン・ヒースロー空港(LHR)も調査対象とした。

2018年の空港利用者数ランキングではATLが世界一であり、2015年に世界初の1億人超えの空港となった。また、4位にLAX、6位にORDが入った。羽田空港は5位であった。国際線利用者数ランキングでは、1位がドバイ空港、2位がLHR、3位が香港空港であり、また、17位が成田空港、19位がJFKであった。

定時運航率(OTP:On-Time Performance)ランキングでは、2018年のメガ空港(年間出発定期便座席数:3,000万座席以上)の中で1位が羽田空港で、85.62%であった。羽田空港は4年連続で定時運航率の世界一を獲得した。2位がATLで、デンバー空港、LAX、JFKも健闘した。成田空港は79.65%と、主要空港のカテゴリーの中で13位であった。2019年の最新データでは、モスクワのシェレメテボ空港が突然1位に浮上した。同空港は過去1年間で約15%の便数増加を遂げ、主要空港からメガ空港のカテゴリーに移った。羽田空港は2位だったが、86.60%に向上した。トップ20の中に、米国から8空港がランクインし、ATLは米国で最上位だった。成田空港は主要空港の中で11位、伊丹空港は大規模空港の中で3年連続の1位を獲得した。

米国のスロット調整方式の歴史を見ていく。1960年代に5空港(JFK、LGA、EWR、ORD、DCA)で運航遅延が深刻化したため、FAAが1968年より混雑ルー

ル(HDR)を制定し、当該5空港を混雑空港に指定した。その後、EWRについては空港処理能力に余裕が生じたため、1970年に適用除外となった。1978年に航空の規制緩和(路線参入、運賃設定等の経済的規制を自由化)が実施され、従来、航空事業者で構成するスロット・スケジュール委員会がスロット調整を行っていたが、スロットの需要増加に全会一致を原則とする同委員会が機能しなくなった。1981年から1983年の間に、航空管制官の大規模ストライキが起り、管制能力が大幅に低下したが、全米22空港で定期便数の削減などFAAがイニシアティブを発揮し、その後はFAAが混雑空港のスロット配分を采配する立場になった。1986年にBuy-Sellルールが導入され、混雑空港でスロットの売買等が可能となった。また、Use it or Lose itルール(U/Lルール:65%以上利用されていないスロットはFAAが回収)が導入され、1993年には利用率が80%に引き上げられた。

2000年のAIR21法という規制緩和等を更に推進するための法律の成立により、HDR廃止の方向に政策転換が行われ、ORDでは2002年7月までに、JFKとLGAでは2007年1月までにスロット規制が廃止されることとなった。しかし、これが失敗の結果となり、2007年のスロット上限値の撤廃により、JFKで発着回数が急増して運航遅延が激化し、これが全米航空網の運航遅延へと波及していった。米国政府は、強制回収を伴うスロットオークションの導入により事態を打開しようとした。しかし、航空会社等の反対と訴訟の結果、最終的には実現に至らず、結局、JFKで81回/時、LGAで71回/時、EWRで81回/時というスロット規制が復活した。

米国のスロット調整方式等の現状を見ていく。第1点は、ヒストリック・スロットであり、スロット保有航空会社は運航実績が80%以上の場合、ヒストリカル

プレファレンス(優先配分権)に基づき、翌期の同スロット枠の保有権利を有し、航空会社は安定的・継続的なダイヤ設定が可能となる。第2点は、U/Lルールであり、これは逆に運航実績が80%未満となると翌期の同スロット枠を失うものである。第3点は、DCAではスロットの交換・リース・売買が可能である。第4点は、ペリメータールールであり、都市内や都市近郊の空港における運航距離制限により、混雑空港の混雑を緩和するとともに、空港容量に余裕のある郊外の空港に路線設定を誘導するための制限である。第5点は、機材サイズによる使用制限である。第6点は、EAS(Essential Air Service)という生活路線の確保のための制約であり、ボルチモア・ワシントン空港やワシントン・ダレス空港等に路線が設定されている。

2—各空港における混雑とスロット調整方式の現状

米国内各空港等の混雑やスロット調整方式の現状を見ていく。

ATLには平行する5本の滑走路があり、最良の気象条件下では220回/時もの航空機の取扱いが可能である。ATLの空港容量は極めて大きく、定時運航率は、2015年以降、出発便・到着便ともに80%を超えて安定している。

JFKについて、4本の滑走路があり、最良の気象条件下では93回/時の航空機の取扱いが可能である。JFKでは2007年のHDR廃止後に出発便数が急増したが、その後はスロット規制が復活して基本的に出発便数は横這いの状況であるが、出発旅客数等は右肩上がりの増加である。多くの航空機が離着陸する朝や夕刻の時間帯が一番混雑しており、またヨーロッパ方面やアジア方面への国際夜行便が出発する20時頃にも混雑する。定時運航率は、2018年に出発便で約79%、到着便で約76%であり、混雑空港の中では健闘しているのではない

か、一方、平均遅延時間は、出発便で約76分、到着便で約84分であり、一部の便の数分の遅れがその後の全体的な遅延に大きな影響を与えてしまう状況が考えられる。JFKはニューヨークの中心部への近接性のために、新規参入航空会社にとって魅力的な空港であるが、スロットの獲得は一般的に困難と考えられ、現在スロット規制を課されていないEWR等の使用が容易と考えられる。JFKのスロットは交換やリースが可能であり、提携航空会社間のスロットの交換やリースが一般的であり、提携航空会社の参入のために使用されることがある。

LGAには、2本しか滑走路がなく、しかも2,000メートル級である。LGAではスロット規制が継続しており、出発便数は横這いの状況であるが、出発旅客数は増加傾向である。定時運航率は、出発便で約76%、到着便で約72%であり良くない状況である。平均遅延時間も約74分と長い状況である。1984年から、LGA発着の直行便について、1,500マイル（約2,400キロメートル）のペリメータールールが課されている。例外が2つあり、デンバー路線（1,609マイル）と土曜日の運航は可能である。同ルールにより、国際線は、現状でカナダ東部とカリブ海の7路線に限られている。LGAのスロットについて、大手航空会社の大規模取引、既存航空会社の合併等の際に、新規参入航空会社がスロットを獲得してきた経緯がある。例えば、2011年にデルタとUSエアウェイズ（現在はアメリカンに合併）の間で大規模なスロット取引が行われた際、FAAは、一定数のスロットを回収して競争入札にかけることを条件とし、この結果、ジェットブルーやウエストジェットはスロットを獲得した。また、2013年のアメリカンとUSエアウェイズの合併に際し、米国司法省（DOJ）は、両社の合併の条件として、DCAとLGAの一定数のスロットを返上させて競争入札にかけることとした。この結果、サウスウ

エスト等がスロットを取得した。

DCAでは、スロット規制が課されているため、出発便数は横這いという状況であるが、出発旅客数は約倍増しており、機材の大型化等が要因と考えられる。DCAの定時運航率は大体横這い、約80%で安定している。平均遅延時間は、長時間化の傾向にあり、出発便で約73分、到着便で約65分であった。DCAでもペリメータールールが課されており、1966年の導入当初は650マイルであったが、その後1,000マイルに拡大し、現状では1,250マイル（約2,000キロメートル）となっている。議会承認により同ルールの変更が可能であり、LAXなど西部の主要空港等への直行便の就航が例外的に認められている。同ルールにより、現状で、国際線は、カナダ東部とカリブ海の5路線に限られている。新規参入航空会社にとってはワシントン・ダレス空港等の利用が容易と考えられるが、既存航空会社の合併・買収等の際にスロットが動いてきた経緯がある。デルタとUSエアウェイズの大規模取引に加え、サウスウエストはエアトラン航空を買収したが、その内容にエアトラン航空のDCA保有スロットが含まれていた。2013年のアメリカンとUSエアウェイズの合併の際は、競争入札の結果、サウスウエスト、ジェットブルー、ヴァージン・アメリカがDCAのスロットを獲得した。

LHRは年間空港利用者数が約8,000万人と欧州最多の空港であるが、滑走路は2本である。国際線利用者数は世界第2位の約7,500万人で、欧州の玄関口としての地位を築いている。2019年6月に第3滑走路の新設を含む空港拡張計画が発表され、新滑走路の開業目標は2026年末とされている。LHRの出発便数は、ブリティッシュ・エアウェイズが半分以上のシェアを占めている。ヴァージン・アトランティック、エアリングス、ルフトハンザ等は約3%のシェアである。合計便数はほぼ横這いであり、これは合

計便数の上限値が年間48万便と設定され、上限値近くで約20年間推移してきたためと考えられる。LHRのスロット調整方式について、まず欧州連合（EU）のルールがあり、米国と同様に、ヒストリック・スロット及びU/Lルールが適用されている。一方、EUルールでは、スロット交換は認められているが、スロット売買については明確な規定がされていない。英国では、1990年代後半にスロット売買の適法性が判例上認められ、スロット売買が行われてきた。2000年代にブリティッシュ・エアウェイズがスロット購入を積極的に行い、その優位性が増大したと考えられる。スロット価格が高騰しているとの報道もある。LHRのスロット売買では、購入者は北米・アジア等の長距離路線に就航する航空会社等、売却者は低採算の国内線や短距離の欧州域内路線を運航する航空会社等という構図が多かったと考えられ、英国内の地方都市から首都ロンドンへのアクセスの減少等が生じたと考えられる。

日本でも、混雑空港でヒストリック・スロット及びU/Lルールが適用されている。羽田空港ではスロットの1対1の交換のみ可能、ただし昼間と深夜早朝時間帯をまたがる交換は不可である。他空港では、スロットの1対1での交換、コードシェア実施の場合は他の航空会社への貸与が可能等となっている。

3—スロット調整方式等の今後の展望

今後の展望として3点申し上げる。第1点は、世界的に航空需要が増大し、スロット規制を必要とする混雑空港の増加が見込まれる中、競争が激化する世界中の空港にとって、定時運航率が更に重要な業績指標となるのではないかと。定時運航率は、悪天候、機材繰り、機材故障、乗務員のストライキやパイロット不足等の要因に加え、就航航空会社の定時運航努力や、空港全体の遅延からの回復能力等が影響し、対応が複雑である。空

港関係者の連携・対応を強化し、定時運航率を改善させることが更に重要となるのではないかと。

第2点は、空港混雑問題の解消のためには、基本的に、空港施設能力、空域、管制能力等の空港処理能力の拡張が重要である。

第3点として、混雑空港の能力の最大活用方策として6点を提案する。1点目はペリメータールールの緩和・廃止であり、航空路線の長距離化、外国航空会社の新規参入等を促進すべきではないか。2点目はU/Lルールの厳格化であり、現状で「80%以上」というルールを、例えば「85%以上」や「90%以上」として、利用率の低いスロットを回収・再配分してはどうか。3点目はスロット管理費などスロット保有コストの設定であり、航空会社の自主的な経済的判断によるスロット解放を促進してはどうか。4点目は保有スロットのリース禁止など使用制限の設定である。5点目は強制回収を伴うスロット再配分であり、継続的な競争環境維持の観点から、既存航空会社のスロットを一定期間・一定割合毎に回収し、評価方式や競争入札等により再配分する制度に再チャレンジしてはどうか。6点目はATIの承認や再評価の際に、混雑空港等における既存航空会社のスロット返還や売却を条件とし、回収したスロットを再配分してはどうか。ATIに関し、3大アライアンスを中心とした国際連携が強化された一方、国際航空市場の寡占



コメント：遠藤伸明

化が進行し、運賃上昇や選択肢削減等の消費者へのマイナスの影響があるという主張もある。

■遠藤教授コメント

1——米国旅客航空企業の動向

最近の航空会社の戦略としてサービスのアラカルト化またはアンバウンドリングと呼ばれるものがある。元々LCCが始めたもので、付帯サービスを運賃から切り分け、更に内容を細分化して料金を設定し、利用者を選択していただく。そういった戦略を最近では米国のFSAも採用している。一般にはベーシックエコノミー運賃と呼ばれている。

学術的研究によれば、欧州とアメリカの間においてノルウェイジャン・エアシャトルが参入している路線でFSAがベーシックエコノミー運賃をマッチングさせる形で設定するという事も起こっているようだ。

2——米国の空港混雑問題とスロット調整方式

IATAレベル3に該当する空港について、欧州の中規模・大規模空港はほとんどがそれに該当し、次いで中国・台湾の主要都市の空港も大体が混雑空港である。

混雑が生じている理由のひとつに、最近のアライアンスやジョイントベンチャーの進展に伴い、空港のハブ化が航空会社の戦略のもとで強化されることが言えるのかもしれない。

欧州の主要空港を拠点とするアライアンスの2005年から2018年までの市場占有率の変化について、ヒースローはほとんど変わっておらず、ブリティッシュ・エアウェイズが50%、その他のワンワールドが10%という状況である。それに対して、スターアライアンスのハブであるフランクフルト、スカイチームのハブであるアムステルダムとシャルルドゴールでは、キーとなるアライアンスにおいて、市場

占有率が約10%伸びており、ハブ強化が伺える。

ハブ化の競争への影響として、特定の航空会社が高い市場占有率を持っている、スロットが不足しているあるいは航空会社と空港が密接な関係にある、このようなことに起因して、参入障壁が発生している、その結果、運賃は特にハブ空港間で高く、市場閉鎖と呼ばれる問題も一部の路線で起こっているという指摘もある。一方、ハブ経由便ではむしろ運賃が低下した、あるいはハブ間でも低下したという知見も出ておりなかなか判断が難しい状況である。

空港での混雑が発生し、これへの対応のため、スロットについて規制や公式・非公式のルールを各国が決めるところであるが、効率的なスロット利用と競争を促して、最終的には利用者増加につながったという評価もある。

一方、混雑空港のスロット規制・制度の問題点として、むしろ市場集中や独占力の強化が起こっているという指摘もある。また、適切なスロット水準の予想が困難、不透明・恣意的なスロット配分、既得権益化、スロット売買における排他的・差別的な行為等が挙げられている。日本では、愛媛大学の福井先生がこの分野の研究を盛んに行い、様々な知見を出している。

混雑・遅延の緩和の問題は非常に難しく、空港使用料、ゲートやセキュリティ、管制や航空会社の戦略など、密接に関係している。日本の遅延率は非常に低くて、一番良い成績をおさめているという話があったが、混雑・遅延の政策はパッケージとして非常にうまくいっていると言えそうだ。

■質疑応答

1——コメンテータとの質疑応答

Q FSA3社の中で、デルタの業績が抜きん出ているが、他の2社との違いは

何か。

A デルタと他の大手2社との差について、各社ごとのロードファクターを見るとデルタがアメリカン、ユナイテッドに比べてロードファクターが高い。デルタが86.1%に対してアメリカンが82.7%、ユナイテッドが83.7%で、この差が利益の差にも結びついているのではないかと。

Q LCCの座席供給数が増加している一方でイールドが低下しているという話だが、これはLCC及びULCC全体に当てはまることなのか、それともサウスウエストやジェットブルーとそれ以外のLCC、ULCCで異なるのか。

A サウスウエストやジェットブルーはイールドの低下が小幅なのに対し、スピリットやフロンティアといったULCCの方がイールドの低下が顕著である。サウスウエストに関してはLCCの中でもかなり大規模なネットワークを有しており、またサービスの面でも手荷物の預入手数料や予約変更手数料が航空運賃の中に含まれているなど、他のLCCと戦略が異なっている。ジェットブルーは、「Mint」と呼ばれるプレミアムサービスを長距離国内線に導入しており、そういったサービスがイールドの低下を食い止めていると言えるのではないかと。一方、ULCCは価格面しか競争優位がないため運賃を下げているかざるを得ない。

Q 競争が激化しLCCのイールドが下がっているという指摘だが、それはLCC間の競争なのか、それともFSAとLCCの競争なのか。また、LCCの路線面での戦略、例えばセカンダリー空港の利用や多頻度運航、機材の統一化など、何か変化があればご教示いただきたい。

A 例えばJFKは混雑空港だがジェットブルーが大きいシェアを有しており、必

ずしもセカンダリー空港ばかり選択するわけではなく、大規模空港や混雑空港でもネットワークキャリアと競争している。LGAにおいてもウエストジェットとデルタのジョイントベンチャーという計画に対してジェットブルーやスピリットから、ジョイントベンチャーを承認するならばスロットを配分せよとDOTに申し立てを行うなど、大規模空港においてもLCCとネットワークキャリアの競争が起きていると言える。

Q ATI承認の際のスロット返還の条件化に関し、航空会社の経営の自由度を尊重する一方、消費者への影響とのバランスをとりながら政策が展開されており、スロット不足のためATI審査を厳しくするのは難しい判断が求められるのではないかと。

A スロット回収の手段が限られているのが現状と考える中で、ATIの審査において各航空会社の様々な意見が提出されて議論する過程において、DOTが力を発揮できる有力なツールではないかと考えて提案した。

Q ペリメータールールの緩和・廃止について、高イールドかつ長距離路線に航空会社が路線を張ることにより、経由便や、EWRやJFKを利用せざるを得ないなど、利用者の効用が低下するのではないかと。

A 出発便毎の座席数のデータを見ると、DCAとLGAは約80人、JFKは約140人であり、DCAとLGAは滑走路長が約2,000メートルしかないこともあるが、小型機等の運航が多いと考えられる。デルタはペリメータールールの緩和等をNY・NJ港湾公社に要望していると聞いており、実現すれば西海岸の都市等に就航でき、恩恵が大きいと考える。同ルールの緩和により、長距離路線へのシフトが生じると考えるが、マンハッタンのビジネスマン等

にとって、一番近いLGAから西海岸等の主要都市に直行便で行けるのはメリットが大きいと考える。

Q ペリメータールールの廃止についてどの程度のシフトになるのか。あまり現行のネットワークを大きく崩すと、利用者にとってデメリットが発生する、そこまでは起きないのか。

A 西海岸への路線は幹線路線であり、非常に需要も多い。デルタや他の航空会社にとって有力なマーケットであり、そこを太くしたいというのは潜在的にあるし、それを望む利用者も多いのではないかと。

2——山内所長との質疑応答

Q スロットについて、米国では法律的にどのような位置付けなのか。

A スロットについて、「ライト（権利）」ではなく、「プリビレッジ（特権）」と整理されている。

Q ライトがあれば財産になるがそうでもなく、スロットを売買しているというのは非常に曖昧である。日本では、2000年の法改正前までは、航空法で免許制度だったため、免許を与えるとその空港のスロットを使って良いという仕組みで、反射的利益と言っていた。その後、自由化してどこへ飛んでも良いという形となり、航空法でスロットや混雑空港という概念を規定したが、財産的な扱いとはなっていないはずである。

米国でのエコノミックなスロット配分は、現状でどうなっているのか。また、結果的に良くなったというのが米国での評価なのか。

A 航空会社の合併や破綻等の際に、DOTやDOJが介入して、競争入札が実施されている。この結果、混雑空港で、サウスウエスト、ジェットブルー、スピリットなど新規参入航空会社等の

スロットが増加したという実績が出ている。

Q スロットが特定の航空会社に集中すると困るため、ATIや合併等とスロットを結びつけて回収するという方法ぐらいいかないのか。

A 米国ではスロットの強制回収に失敗した経緯があり、羽田の国内線の現状の制度と異なるところである。

3—聴講者との質疑応答

Q LCCのロングホール化に際し、機材繰りはどうなっているのか。従来と同一機材を用いるのか、他の新機材を用いているのか。

A サウスウエストは737MAXを主力機材として使用していこうとしていた矢先に運航停止となり、まさに機材繰りの問題で悪影響を受けている。ジェットブルーは中型機として高効率ながら長距離の航続飛行が可能なA320neoやA321XLRを用いての長距離路線の運航を計画しているようだ。

Q 米国においてはスロットの取引や交換は国内線と国際線の境界を超えてなされているのか。

A 国内線と国際線の境界を超えてなされていると現状で認識している。制約があるとすればペリメータールールであり、LGAとDCAでは国際線がカナダ東部とカリブ海方面にしかなく、同ルールが結果として国際線を制約する形になっていると考えられる。

Q 羽田空港のスロットをもっとフレキシブルにすべきと米国が要求していると聞いているが、そのような雰囲気なのか。

A 米国政府は、羽田空港のスロットの運用の自由度を高めることについて議論したいと主張していると認識している。

Q アメリカンの附帯収入が直近に急増しているが、何か新たなサービスを導入したのか。

A ネットワークキャリアならではのフ

リクエストフライヤープログラムからの収入がかなり増えていると聞いている。

Q 今回は旅客航空の動向だったが、貨物の動向について何か分かれればご教示いただきたい。

A 米国の航空会社によって構成されるロビー団体が発行する最新のレポートによれば、旅客の輸送量は非常に増えているのに対し、貨物は減少傾向にある。某航空会社の担当者に聞いたところでも、旅客部門は調子がいいが貨物部門は成長が鈍いという。世界情勢などの影響もあり厳しい状況ではないかと見受けられる。

※講演資料は運輸総合研究所ホームページで公開しております。
※叢書「アメリカ航空産業の現状と今後の展望～米国の空港混雑問題とスロット調整方式～」を運輸総合研究所ホームページで販売しております。

(とりまとめ：高木大介)