

COVID-19とバイデン大統領による今後の展開

Aviation in the United States:
How COVID-19 and President Biden will Affect the Landscape in 2021 and Beyond



ジョル・シルバースミス

弁護士
KMA ズッカーツ

Jol A. Silversmith
Member
KMA Zuckert LLC



バーバラ・マーリン

シニア・アソシエイト
KMA ズッカーツ

Barbara M. Marrin
Senior Associate
KMA Zuckert LLC

要旨

- ・米国の航空会社は渡航制限により経営に甚大な影響を受けた。
- ・米国政府は経済的支援と規制の柔軟な運用で航空会社の救済を図っている。
- ・バイデン政権下で航空会社のさらなる統合は困難である。

キーワード

救済措置、CARES法、規制

はじめに

米国の航空業界はCOVID-19のパンデミックとそれに伴う旅客需要の減少によって甚大な影響を被った。これは米国の航空業界にあって9.11同時多発テロ事件後の影響を上回る、過去最大級の危機であった。しかしながら2021年第2四半期が終わろうとする今、ワクチン接種が急速に進んだことで需要は回復の兆しを見せ、国内線に限っては2021年内に大きく回復することが見込まれている。

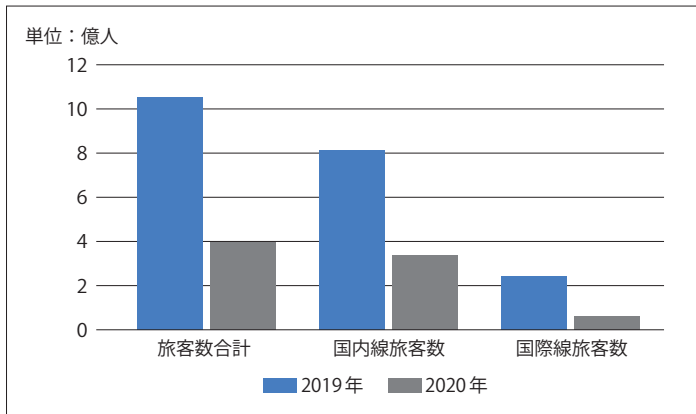
今後、米国で運航する内外の航空会社は、バイデン新政権と民主党が多数を占める連邦議会による、従前より厳しい規制・監督に直面すると思われる。2018年と19年に相次いだボーイング737MAX型機をめぐる連邦航空局（FAA）の対応には内外より懸念の声が上がった。その懸念を反映した形で今後の

規制・監督には、安全に関わる監査の強化はもちろんのこと、新政権で再び重視されることになった航空に関わる環境問題、消費者保護、障がい者への対応、競争法上の諸課題といった幅広い課題が含まれるだろうとみられている。

COVID-19パンデミック—米国政府による移動制限措置と航空会社支援策

2020年3月11日に世界保健機関（WHO）がCOVID-19のパンデミックを宣言し、米国は直ちに对应して3月13日に国家非常事態を宣言した。米国の航空業界は、その時点ですでに旅客数が10パーセントから30パーセント落ち込むという影響は受けていた²。その後、旅客数はさらに急激に落ち込み、3月末には、わずかになった³。旅客数はこの時期が底で、その後はゆるやかな増加傾向に転じた⁴。21年3月11日からは1日当たり100万人を超える旅客が空港の保安検査場を通過するようになり、同年6月に入ると200万人（対2019年同月比約80パーセント）を超える日が見られるようになった⁵。この章では米国の旅行需要に影響を与えた政府の施策と、米国の航空会社がこの危機を乗り越えるために政府が取った救済策を概説する。

図表1 米国の航空旅客輸送実績（2019年と2020年の比較）



出所：米国運輸統計局の資料を基に作成。

(1) 移動制限

① 米国疫病対策センターとトランプ政権の対応

米国疾病対策センター（CDC）はパンデミック対策を主管する連邦政府機関であり、自国民の保護を目的として、隔離命令をはじめとする人の移動に関わる命令を出す権限を持つ⁶。パンデミックの発生と同時にCDCは移動制限措置を講じ、さらにトランプ大統領（当時）の指示に対応してその措置を追加している。米国においては大統領が入国管理に関わる広範な権限を持ち、米国非居住外国人の入国制限を宣言できるからだ⁷。

トランプ大統領（当時）は、過去14日以内に中国、イラン、シェンゲン領域⁸、英国、アイルランド、ブラジルのいずれかに滞在していた非居住外国人の入国を制限した。2021年1月に就任したバイデン大統領は、その措置を追認した上で南アフリカを対象国に加えた。

しかし、実際にはこうした制限にもかかわらず、対象となった国々に滞在していた米国民、および米国民以外の永住者の帰国は認められていた。これを受けてCDCと米国国土安全保障省（DHS）は、特定の国々から到着した人の入国後の行動を追跡するための措置を講じた。

CDCは特に、中国から到着する旅客の連絡先情報を収集することを運送事業者に指示した。またCDCは運送事業者がすべての海外旅行者の連絡先情報を収集する手順を定めた暫定最終規定を発出した⁹。感染症の流行に当たり、個別の事象について検疫に関する指示を出す権限と、運送事業者に旅客情報の提出を求める権限をCDCはもともと持っているが、そうした権限を行使することには慎重であった。

一方で、運送事業者の業界は、費用の問題と実務面の難しさからその規定の導入に反対した。政府と運送事業者との交渉は数カ月にわたったが、トランプ政権は接触者追跡計画を実施できず、CDCも最終的にはその規定の導入を撤回した¹⁰。

② 2021年も続く入国規制

2021年に入りCDCは、海外からの到着旅客に対して、出発前検査での陰性結果証明書、もしくは回復証明書の提示を義務付ける規則を設けた¹¹。これは米国民や米国永住者を含むあらゆる海外からの到着旅客に適用されている。この規則は暫定的に21年12月31日を期限としているが、延長されるものとみられている。

米国では連邦政府だけでなく、各州政府や地域の自治体も移動制限や検疫に関する命令を発出することができる。感染拡大が著しかったカリフォルニア州やニューヨーク州などはCDCの規定よりも厳しい、健康状態申告書の提出や接触者追跡についての規則を定めている。こうした措置は軽減されてきているが、米国に到着する旅客が、その渡航を制約するさまざまな制限規則に直面する状況は、今なお続いている。

(2) 経済的支援

① コロナウイルス支援・救済・経済安全保障法による救済措置

連邦議会は米国の航空会社への救済措置を迅速に講じた。2020年3月に制定されたコロナウイルス支援・救済・経済安全保障法(CARES法)¹²が、航空会社と航空関連企業への経済面での初めての救済措置であった。具体的には、航空会社の従業員への20年9月30日までの給与支援が最初の支援策となった¹³。これにより旅客便を運航する航空会社に250億ドル(2兆7,212億円)¹⁴、貨物便を運航する航空会社に40億ドル(4,354億円)、航空関連の事業者に40億ドル(4,354億円)が支出された。また、米国財務省は合計で上限を250億ドル(2兆7,212億円)とする融資枠を、旅客便を運航する航空会社、FAAの認定整備場、旅行会社を対象に設定した。同様に貨物便を運航する航空会社を対象に40億ドル(4,354億円)の融資枠を設定した¹⁵。一方でCARES法は、役員報酬への補てんや自社株買いなどを制限し、従業員の雇用規模を維持することを、支援の条件として規定した¹⁶。その他にも、国内線の運航規模の維持に関するルールも米国運輸省によって定められた。この時、連邦議会は減便が及ぼす小規模な地域社会や周辺産業への影響を精査するよう米国運輸省に求めた。

② 追加コロナウイルス対策・救済法による支援

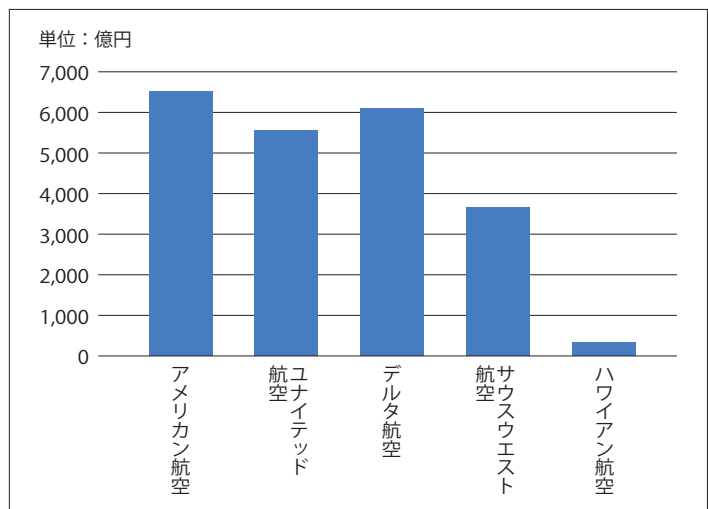
トランプ政権の末期に、連邦議会は追加コロナウイルス対策・救済法(Coronavirus Response and Relief Supplemental Appropriations Act of 2021)¹⁷を可決した。これに

は給与支援として旅客便を運航する航空会社に150億ドル(1兆6,327億円)、関連する事業者に10億ドル(1,088億円)を追加支出することが盛り込まれていた。この新たな支援策にもCARES法と同様な条件が付されている¹⁸。バイデン大統領に政権が移行した後、民主党が主導権を握った連邦議会は、米国の航空会社に対する3度目の給与支援策を採択した。米国救済計画(American Rescue Plan Act)¹⁹の一部として、米国の航空会社とそれに関連する事業者は、追加の各種支援策を合計で150億ドル(1兆6,327億円)まで申請できるようになった。この2021年9月30日までの施策にも、それまでのものと同様な条件が設けられている。

連邦議会は空港に対しても200億ドル(2兆1,770億円)を超える予算を割り当てた²⁰。これらの資金は、FAAによってすでに運用されている空港改善計画基金の仕組みにならって、適切に利用されるように配分された。

2021年6月の回復傾向が今後も続くとするれば、国による追加の支援はないものと思われる。米国の航空会社は、9.11同時多発テロ後に国の融資を受け

図表2 旅客便を運航する主な米国航空会社への給与支援合計額



注：1ドルを108.85円で換算。
出所：米国財務省資料を基に作成。

た時と同じように、今回受けた融資も速やかに返済するであろう。アメリカン航空は国から受けた5億5,000万ドル(598億円)の融資を、自ら市場で調達した資金を使ってすでに返済したと報告している²¹。その他の航空会社はFFP²²事業を担保に融資を受けることを計画していると伝えられる²³。

(3) 政府命令と指導

米国政府は経済支援策のほかにも、海外から乗り入れている航空会社をも対象に含むパンデミック期間中の支援策を講じた。

①発着枠規制の適用免除

パンデミック以前からFAAはニューヨークのジョン・F・ケネディ空港とラガーディア空港、そしてワシントンDCのロナルド・レーガン・ワシントン・ナショナル空港を混雑度の高い空港(レベル3空港)に位置付けている。そして、これら3空港の発着枠(スロット)を持つ航空会社には、発着枠の利用率が基準を下回った場合にその発着枠をFAAが回収するという発着枠規制を課している。パンデミックの初期に航空会社からこの発着枠規制の適用免除の請願を受けたFAAは、まず2020年5月31日までの免除を決め²⁴、その後、数回の免除期間の延長を経て、現在は21年10月30日までとしている²⁵。これらに次いで混雑度の高い空港(レベル2空港)のシカゴ・オヘア空港、ニューアーク・リバティ空港、ロサンゼルス空港、サンフランシスコ空港の4空港においては、航空会社に発着枠の既得権益を認める利用実績の基準を設ける際に、航空会社都合の欠航に対しては配慮するという方針を掲げた²⁶。

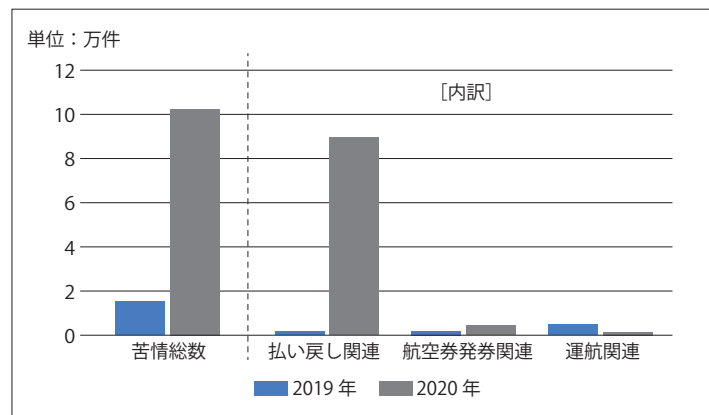
②安全に関わる規制の救済措置

FAAは乗務員の定期訓練等に関わる実施基準の一部適用除外規定の設定²⁷、薬物・アルコールの抜き打ち検査の年間受検頻度に関わる実施基準への裁量権の付与²⁸、航空身体検査証明の更新期間の延長²⁹など安全に関わる規制についても救済措置を導入している。その他、パンデミックの初期には米国運輸省が規制の適用除外を暫定的に設けて、米国の航空会社が旅客機の客室に貨物を搭載して輸送することに道を開いた³⁰。FAAはこれを受けて「運航者への安全警告」を發出して、貨物を客室で安全に輸送するために推奨する手順³¹を示した。

③補助金の交付条件の緩和

米国ではパンデミック以前から、採算の合わない地域航空路線を運航する航空会社に補助金を交付するエッセンシャルエアサービス(EAS)制度が運用されているが、米国運輸省はその制度に関わる規制も緩和した。この制度では運航を担う航空会社が、1日の運航便数や1週間の運航便数の基準を満たしていることが補助金の交付条件となっているが、その基準を満たさない航空会社を処分しないことを表明している³²。

図表3 航空会社に対する苦情の申し立て件数(2019年と2020年の比較)



出所：米国運輸省資料を基に作成。

④感染者の運送拒否

米国運輸省は、COVID-19への感染が疑われる旅客に対して航空会社が運送を拒否することについて、その法律的根拠を明確にした³³。通常、航空会社は他の旅客や乗務員に直接的な危害を与える感染症に罹患していることが疑われる旅客の運送を拒否することができるが、その場合、航空会社にはその感染症の感染力の強さと、これに罹患した場合の重篤性に基づいて判断することが求められる³⁴。今はこれらの評価を、出発前の検査結果において陰性であることという、CDCが示した要件に置き換えることができる³⁵。

⑤航空券の払い戻しの対応

航空会社に関わるもう一つの重要な出来事は、航空会社が欠航便の航空券の払い戻しに応じないことは、理由の如何を問わず、不公平で詐欺的な行為であり、連邦法で禁じられているとの立場を米国運輸省が明確にしたことだ³⁶。この立場は関連する連邦法の解釈を示したもので、前例が9.11同時多発テロの後³⁷と2011年³⁸にある。今回はCOVID-19の航空旅客需要への影響が甚大であることを考慮して、米国運輸省の定めた払い戻し方針を航空会社が順守することを前提にした上で、航空会社が航空券の払い戻しにすぐに応じないことを米国運輸省が許容する取り扱いが設けられた。この結果、消費者から米国運輸省に寄せられた航空券の払い戻しに関する苦情は、20年は年間で8万9,500件以上と急増した。今回の取り扱いにより、これらの苦情は受理されてないため非公式な統計値だが、19年には約1,500件であったことは対照的である³⁹。(図表3)

米国運輸省がこれら2020年に寄せられた苦情をどのように処理するかによっては、21年の航空会社の業績に大きな影響が出る。航空会社に対して厳しい指導・監督に転じる場合、すでに経済的な苦境に

立たされている航空会社に巨額な民事制裁金が科されることがありうる。米国運輸省はすでにこうした苦情申し立てを棄却することを決定している⁴⁰。ユナイテッド航空に対する2件のケースについて米国運輸省は、旅客が航空券を購入した時点ではまだ設けられていなかった制限的な取り扱いをユナイテッド航空が不適切に適用しようと試みたものと一旦は判断した。しかし、その後、ユナイテッド航空が本来のあるべき取り扱いをすると決めたため、米国運輸省がこれらのケースについて取り締まることはなかった⁴¹。訴訟となっている100件以上の申し立てと、相当な件数があると思われる非公式な申し立てが、共に米国運輸省での裁定待ちとなっている。

米国航空業界の展望

(1) 航空輸送の最近の動向と見通し

①国内線は2022年前半にはコロナ前の水準に回復

空の旅がパンデミック以前の水準に回復する時期を予測するのは難しい。2021年6月1日現在、少なくとも1回のワクチン接種を受けた人は米国では人口の50.8パーセントで、必要な接種を終えた人は40.9パーセントとなっている⁴²。この時点での航空旅客数は19年実績の70パーセント程度にすぎないが、ワクチン接種の普及は国内線の予約数を増加させる要因である。パンデミック期間中は大手航空会社の収入の大部分は国内線の売り上げであるが、その国内線の需要は21年の年末から22年の前半にかけて完全に回復するとの予測も出されている⁴³。

②国際線は低迷が続く

外国への渡航にはさまざまな制限が残るものとみられ、国際線の需要については低迷が続くと考えざるを得ない。また変異株の出現や他の国々におけるワクチンの接種ペースといった、航空会社も米国政府もコントロールできない要因にこの需要は左右さ

れる。バイデン政権は特定の国に最近滞在した非居住外国人については制限を解除していない⁴⁴。さらに、米国民を含むすべての入国者・帰国者に対して、米国に向かう航空便に搭乗する前のCOVID-19に関する検査で陰性であることを入国受け入れの必須条件としている⁴⁵。バイデン政権は航空機を含むすべての公共交通機関でマスクの着用を義務化した⁴⁶。実際にはその前からすべての航空会社がマスクの着用を旅客に要請していたが、連邦政府が義務化したことでマスクの着用は徹底され、違反者には罰金も科されるようになった⁴⁷。

③ 苦しい経営が続くボーイング社

パンデミックの影響を強く受けているのは航空会社のみではない。ボーイング社の2020年の営業損失はこのパンデミックとボーイング737MAX型機の運航禁止措置によって、同社の105年間の歴史の中で最悪となる120億ドル(1兆3,062億円)を超え、これは19年の損失額の実に6倍である⁴⁸。21年は財務状況も改善するとみられるが、多くの航空会社

が新造機の受領を先延ばしすることが予想される。さらに、今後の航空機開発計画については、同社とFAAによる安全性に関わる不祥事が原因で信頼性が揺らいでおり、その影響を受けるだろう⁴⁹。

(2) 航空会社の路線便数計画や経営統合への影響

① 影響を受ける路線便数計画

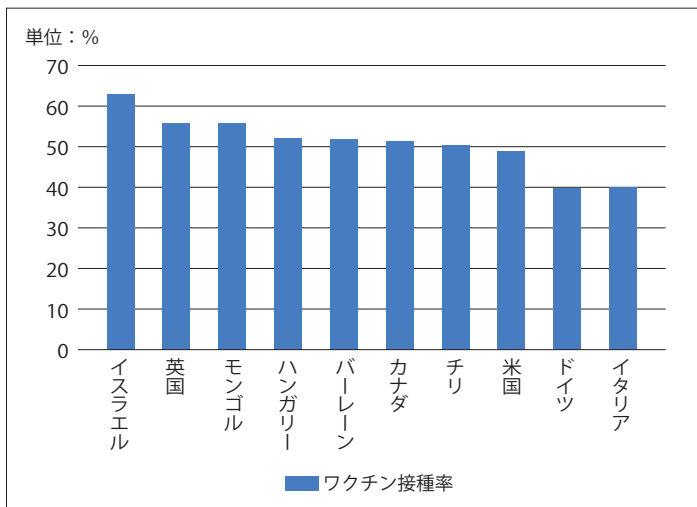
パンデミックは航空会社の路線便数計画にも影響を与える。米国政府は支援に当たって、支援を受ける事業者が最低限のサービスを提供し続けることを条件としているが、その運用には実は裁量の余地がある。そして、支援を受ける際に交わした誓約書の期限が2021年の後半に到来し、それ以降、航空会社は路線便数計画を自由に策定できるようになる。従って、たとえ全体的には需要の回復傾向が続くとしても、採算性の低い路線では、さらなる減便があり得る。21年の春には米国の航空会社はすでに、より早い需要の回復が見込まれるレジャー路線の運航規模を拡大しようとネットワークの再構築を進めている⁵⁰。一方のビジネス路線はこれまで、航空会社

社の利益の源泉としてその75パーセントを生むとされてきたが⁵¹、米国の経済界は業務渡航がパンデミック前の水準に回復するのは22年以降になるとみている。

② 可能性は低い大手航空会社の経営統合

米国の大手航空会社において、さらなる統合が進むことはないであろう。9.11同時多発テロ後の混乱で、幾つかの米国の航空会社は破産宣告に追い込まれた。その後の世界金融危機は航空会社にさらなる圧力をかけ、相次ぐ統合へと向かわせた。

図表4 人口に対するワクチン接種率（1回以上接種）



出所：“Coronavirus (COVID-19) Vaccinations” 2021年5月23日現在、Our World in Data (<https://ourworldindata.org/>) を基に作成。



シカゴ・オヘア空港でソーシャルディスタンスを取ってチェックインの順番を待つ旅行者 写真：ロイター/アフロ

ており、米国でのワクチン接種回数は今や他のどの国々よりも多く、人口に対する接種率では世界で8番目(図表4)である。これを人口が多い上位50カ国の中でみると、英国、カナダに次いで3番目である⁵⁴。このような各種施策は今後も継続するとみられている中で、バイデン政権は国内線の利用時には検査もワクチンパスポートも必要としない方針を示している⁵⁵。カリフォルニア州

2001年以前には、9社で米国の国内線旅客市場のおよそ80パーセントを占めていた⁵²。その後の統合によって同じシェアを4社で占めるようになった。デルタ航空は08年にノースウエスト航空を、アメリカン航空は13年にUSエアウェイズを、ユナイテッド航空は10年にコンチネンタル航空を、そしてサウスウエスト航空は11年にエアトランを、それぞれ買収した。過去こうした大きな統合があったが、これ以上の統合は競争法の問題を惹起すると思われる、独占禁止法を厳格に運用するとみられているバイデン政権にあって、さらなる統合の可能性は低い。

バイデン政権の政策

(1) COVID-19感染拡大の抑え込み対策

バイデン大統領はCOVID-19の感染拡大との闘いに、さまざまな策を講じている⁵³。人の移動に関わる制限の維持・拡大に加えて、国際線で到着する旅行者には渡航前の検査結果が陰性であることを求め、すべての公共交通機関利用時にはマスクの着用を義務化した。ワクチン接種も積極的に進め

やニューヨーク州などは、旅行者のワクチン接種歴を確認する取り組みを始めている。その他のフロリダ州やテキサス州などは、移動の制限を設けない方針を示している⁵⁶。

(2) 規制措置

パンデミックの影響への対応に加えて航空会社は、2021年以降はバイデン政権の下で、より厳重な規制環境に置かれることになる。トランプ大統領(当時)は大統領令によって、一つの規制を導入する際は既存の二つの規制を撤廃することを連邦政府機関に義務付け、これによって連邦政府の規制制定機関は大幅に縮小された⁵⁷。さらにトランプ大統領(当時)は規制対象の組織に対して、既存の規制の撤廃や修正についてコメントすることを認める大胆な規制改革方針を打ち出した⁵⁸。その結果、米国運輸省においては、新規に提案・採択された規制はほとんどなく、また既存の規制についても制限的に執行されることになった。

バイデン大統領は就任初日に、規制を制定する当

局の裁量権を制限していたトランプ前政権の大統領令をすべて取り消した⁵⁹。その代わりに、バイデン大統領とピート・ブティジェッジ運輸長官は、社会インフラ、環境問題、消費者保護、バリアフリー化に重点を置いた積極的な規制政策を打ち出すことを表明した⁶⁰。連邦議会も、航空に限らない社会インフラや環境の問題を取り上げるものとみられる。

活用されていなかった規則の復活も想定される。バイデン政権は米国運輸省における規制政策の優先事項を公表していない。障がいのある旅客が安心して航空機を利用できるようにするバリアフリー化と、連邦規則集に定められた航空会社の「カスタマーサービスプラン」の具体化は以前から存在しているテーマである。今後これらは当局の検討課題として再度取り上げられる可能性がある。ブティジェッジ長官の下、バイデン政権の米国運輸省によるインフラ支出に関して予想される動きは、直接的には航空機メーカーと空港会社を資するが、間接的に航空会社にもプラスに働くともみられる⁶¹。

おわりに

COVID-19パンデミックの影響下、米国の航空業界の見通しは依然として不確かなままである。ワクチン接種ペースの速さや航空旅客需要に回復の兆しがあるにもかかわらず、専門家は人の移動の拡大が感染拡大の第4波となる可能性に対して警戒を解いていない。それでも航空旅客需要の回復は期待されている。航空会社はその需要に応えるために、空港発着枠の権益維持に必要な条件から消費者保護までの、さまざまな規制・監督の基準を満たす必要がある。航空会社は、コロナ前には当たり前であった業務を、COVID-19対策と同時に遂行する「ニューノーマル」に備えることが大切である。

文末脚注

1. 米国の法律事務所。シカゴ、マイアミ、ニューヨーク、ワシントンに事業所を持ち、運輸業、製造業、保険業など幅広い分野でコンサルタント業務を提供している。 <https://www.kmazuckert.com/>
2. <https://www.airlines.org/dataset/impact-of-covid19-data-updates/>.
3. 同上
4. 同上
5. <https://www.tsa.gov/coronavirus/passenger-throughput/>.
6. 14 C.F.R. Part 71.
7. 8 U.S.C. § 1103.
8. 欧州各国間の、人と物の移動の自由に関する協定を批准した26カ国のこと。
9. Control of Communicable Diseases; Foreign Quarantine, Interim Final Rule, 85 Fed. Reg. 7874 (February 12, 2020).
10. Collection of Certain Data Regarding Passengers and Crew Arriving From Foreign Countries by Airlines; Rescission of Agency Order, 85 Fed. Reg. 60998 (September 29, 2020).
11. Requirement for Negative Pre-Departure COVID-19 Test Result or Documentation of Recovery From COVID-19 for all Airline or Other Aircraft Passengers Arriving Into the United States From Any Foreign Country, 86 Fed. Reg. 7387 (January 28, 2021).
12. Pub. Law. 116-136 (2020).
13. Pub. Law. 116-136, § 4112 (2020).
14. この記事では、1ドルを108.85円で換算した。
15. Pub. Law. 116-136, § 4003 (2020).
16. 同上
17. Pub. Law 116-260 (2020).
18. Pub. Law 116-260, § 401 et seq.
19. Pub. Law 117-2, § 7301.
20. Pub. Law 116-260, Division M; Pub. Law 117-2, § 7102.
21. <https://news.aa.com/news/news-details/2021/American-Airlines-Prepays-Secured-Loan-From-U.S.-Department-of-the-Treasury-Terminates-Loan-Agreement-CORP-FI-03/default.aspx>.
22. Frequent Flier Programの略称で、航空会社が顧客の利用状況に応じて無料航空券などを提供するサービスのこと。
23. <https://simpleflying.com/american-government-loan-paid-off/>.
24. Orders Limiting Operations at John F. Kennedy International Airport and New York LaGuardia Airport; High Density Traffic Airports Rule at Ronald Reagan Washington National Airport, 85 Fed. Reg. 15018 (March 16, 2020).
25. FAA Policy Statement: Limited, Conditional Extension of COVID-19 Related Relief at Chicago O'Hare International Airport, John F. Kennedy International Airport, Los Angeles International Airport, Newark Liberty International Airport, New York LaGuardia Airport, Ronald Reagan Washington National Airport, and San Francisco International Airport for the Summer 2021 Scheduling Season, Docket No. FAA-2020-0862 (January 13 2021).
26. 同上
27. Letter to John McGraw, Exemption No. 18509C in Docket No. FAA-2020-0291 (November 30, 2020) (available at https://www.faa.gov/coronavirus/regulatory_updates/#eacte).
28. Federal Aviation Administration Notice of Enforcement Discretion for Random Drug and Alcohol Testing (issued November 6, 2020).
29. Relief Granted by SFAR in Response to the COVID-19 Health Emergency Frequently Asked Questions and Answers (last updated November 19, 2020) (available at https://www.faa.gov/coronavirus/regulatory_updates/media/SFAR-COVID-FAQs.pdf).
30. Partial Grant of Exemption, Exemption no. 18584, docket no. FAA-2020-0492 (available at https://www.faa.gov/coronavirus/regulatory_updates/media/18584.pdf).
31. Safety Alert for Operators (SAFO), Transporting Cargo on Transport-Category Airplanes Configured to Carry Passengers (issued April 15,

2020) (available at https://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/safo/all_safos/media/2020/SAFO20008.pdf).

32. Notice Regarding Current Administration and Enforcement of the Essential Air Service Program (issued April 29, 2020) (available at <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2020-04/EAS%20Notice%204292020.pdf>).

33. Enforcement Notice Regarding Denying Boarding by Airlines of Individuals Suspected of Having Coronavirus (issued March 2, 2020) (available at <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2020-03/Enforcement%20Notice%20Coronavirus.pdf>).

34. 14 C.F.R. § 382.21 (b) (2).

35. 14 C.F.R. § 382.19 (c) (allowing carriers to deny transportation to a person with a disability whose carriage would be inimical to safety) and 14 C.F.R. § 382.21 (b) (1) (allowing carriers to rely on directives from the CDC in making determinations regarding the boarding of passengers with communicable diseases).

36. 49 U.S.C. § 41712; Enforcement Notice Regarding Refunds by Carriers Given the Unprecedented Impact of the COVID-19 Public Health Emergency on Air Travel (issued April 3, 2020) (available at <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2020-04/Enforcement%20Notice%20Final%20April%203%202020.pdf>).

37. Letter from Norman Strickman, Assistant Director of Aviation Consumer Protection to Major Airlines (Sept. 25, 2001) (available at https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/20010925_0.pdf).

38. Final Rule on Enhancing Airline Passenger Protections, 76 Fed. Reg. 23110-01, 23129 (April 25, 2011) (“We find it to be manifestly unfair for a carrier to fail to provide the transportation contracted for and then to refuse to provide a refund if the passenger finds the offered rerouting unacceptable (e.g., greatly delayed or otherwise inconvenient) and he or she no longer wishes to travel. … [T]he Department’s Aviation Enforcement Office has advised carriers that refusing to refund a non-refundable fare when a flight is canceled and the passenger wishes to cancel is a violation of 49 U.S.C. 41712 (unfair or deceptive practices) and would subject a carrier to enforcement action”).

39. Air Travel Consumer Report (February 2021) (available at https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2021-02/February_%202021%20ATCR.pdf).

40. このほか、旅客が裁判所に航空会社が運送約款に違反して払い戻しを拒否したとして提訴した事例もある。それらの多くは係属中となっている。

41. *Gutnicki v. United; Reiners v. United*, Order of Dismissal, Order 2021-1-6 (January 19, 2021).

42. <https://covid.cdc.gov/covid-data-tracker/#vaccinations>.

43. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2021-06-09-01/>.

44. 前掲9

45. 前掲13

46. Promoting COVID-19 Safety in Domestic and International Travel, Executive Order 13998 of January 21, 2021, 86 Fed. Reg. 7205 (January 26, 2021).

47. FAAは2021年にマスク着用を拒否する旅客に対する罰則案のプレスリリースを発行している。 https://www.faa.gov/news/press_releases/news_story.cfm?newsId=25860.

48. <https://www.cnn.com/2021/01/27/investing/boeing-record-loss/index.html>.

49. 米国運輸省首席検査官が、ボーイング737MAX型機の型式証明発行手続きの監督を妨げた当局の弱点を指摘する報告書を2021年に出した。 <https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/FAA%20Certification%20of%20737%20MAX%20Boeing%2011%20Final%20Report%5E2-23-2021.pdf>.

50. <https://thepointsguy.com/news/delta-leisure-route-changes/>.

51. <https://www.forbes.com/sites/adigaskell/2021/12/29/the-future-of-business-travel/?sh=3daf320b2e09>.

52. <https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/Aviation%20Industry%20Performance%5E9-24-12.pdf>.

53. 前掲13

54. <https://ourworldindata.org/covid-vaccinations>.

55. <https://www.forbes.com/sites/jemimamcevov/2021/04/04/40-of-adults-now-vaccinated-but-here-are-all-the-countries-doing-even-better/?sh=1d7cab9720f3>.

56. <https://www.sfchronicle.com/health/article/New-York-allows-them-Florida-bans-them-Will-16073145.php>.

57. Reducing Regulation and Controlling Regulatory Costs, Executive Order 13771 of January 30, 2017, 82 Fed. Reg. 9339 (February 3, 2017).

58. Enforcing the Regulatory Reform Agenda, Executive Order 13777 of February 24, 2017, 82 Fed. Reg. 12285 (March 1, 2017).

59. Executive Order on Revocation of Certain Executive Orders Concerning Federal Regulation, Executive Order 13992 of January 20, 2021, 86 Fed. Reg. 7049 (January 25, 2021).

60. <https://www.commerce.senate.gov/2021/1/ni>.

61. <https://www.wsj.com/articles/bidens-infrastructure-plan-tops-priorities-as-congress-returns-to-work-11618138801>.

注：この記事はANA総合研究所が翻訳・編集したものです。

Profile

ジョル・シルバースミス (Jol A. Silversmith)
 法律事務所KMA Zuckertワシントン事務所所属の弁護士。航空会社、航空関連事業者、業界団体、政府機関を対象にした米国政府（運輸省、FAAほか）の規制、二国間関係、空港関係の課題、訴訟、独占禁止法、知財、政府業務に関わるコンサルタント業務が専門。

Profile

バーバラ・マーリン (Barbara M. Marrin)
 法律事務所KMA Zuckertワシントン事務所のシニア・アソシエイト。航空分野の規制に関わる事項を担当する。前職は米国運輸省で航空分野における個人情報保護、消費者保護を担当する規制監督部門の上級弁護士。