

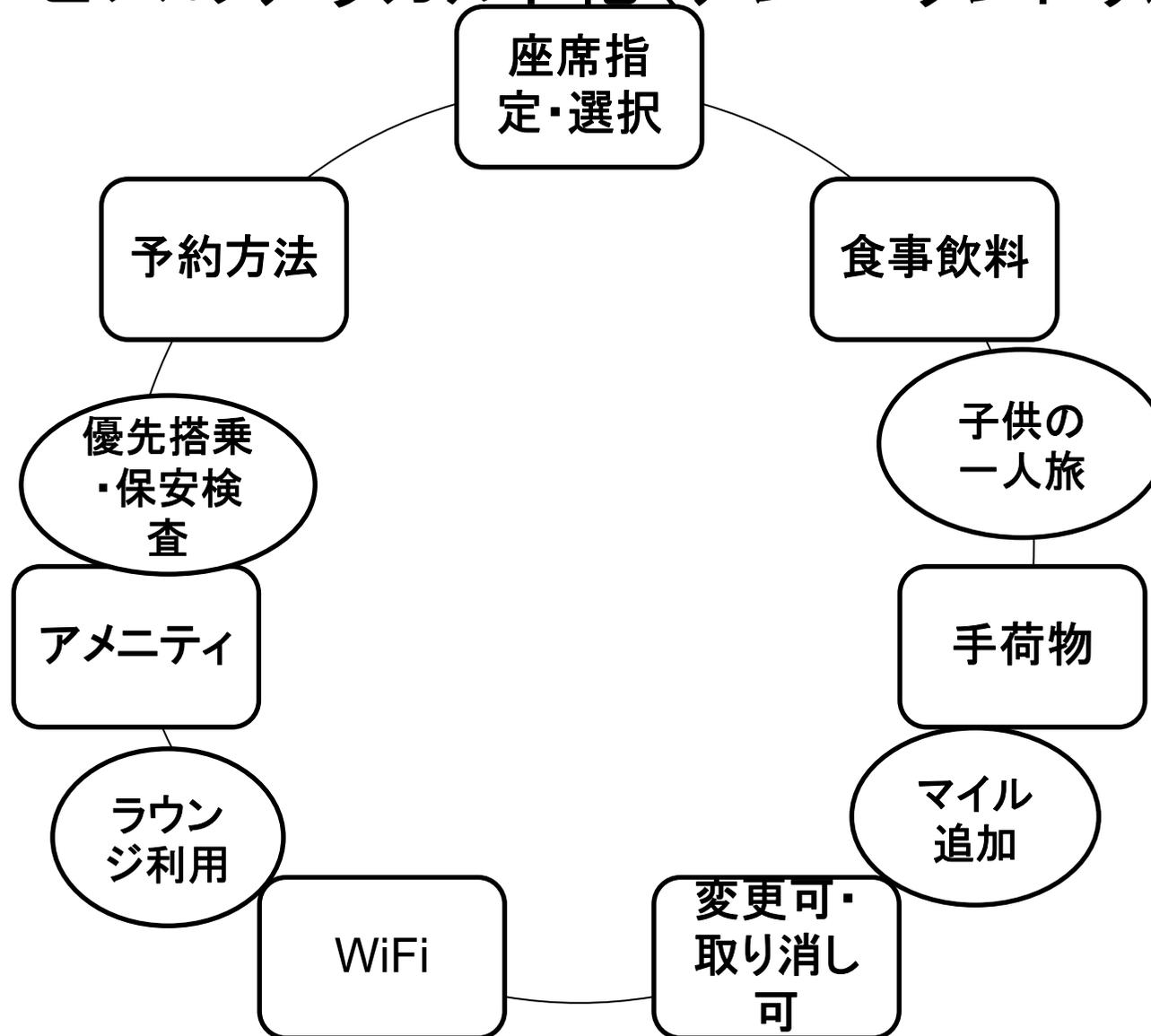
# 「アメリカ航空産業の現状と今後の 展望：米国の空港混雑問題とスロッ ト調整」へのコメント

遠藤伸明  
(東京海洋大学)

# 米国旅客航空企業の動向についてのご報告：貢献と要約

- 米国航空産業の事業構造・収益構造の包括的分析
- 国内線の需要増加速、国際線も回復継続
- 座席供給量の増加傾向が継続、特にLCC
- 営業利益はNC、LCCともに前年より減少
- イールドは、NCが上昇維持、LCCが小幅の低下継続
- 人件費、燃料費の上昇継続、営業利益低下

# 米国航空会社・欧州航空会社の戦略： サービスのアラカルト化（アンバウンドリング）



# 米国航空会社・欧州航空会社の戦略： ベーシックエコノミー運賃

最も安い運賃ただし変更不可などの条件

アップグレード不可、エリートマイル会員資格の対象外

手荷物の預け入れ不可

最後の搭乗グループ

事前の座席指定不可

ただし機内サービスは他のエコノミー運賃と同じ

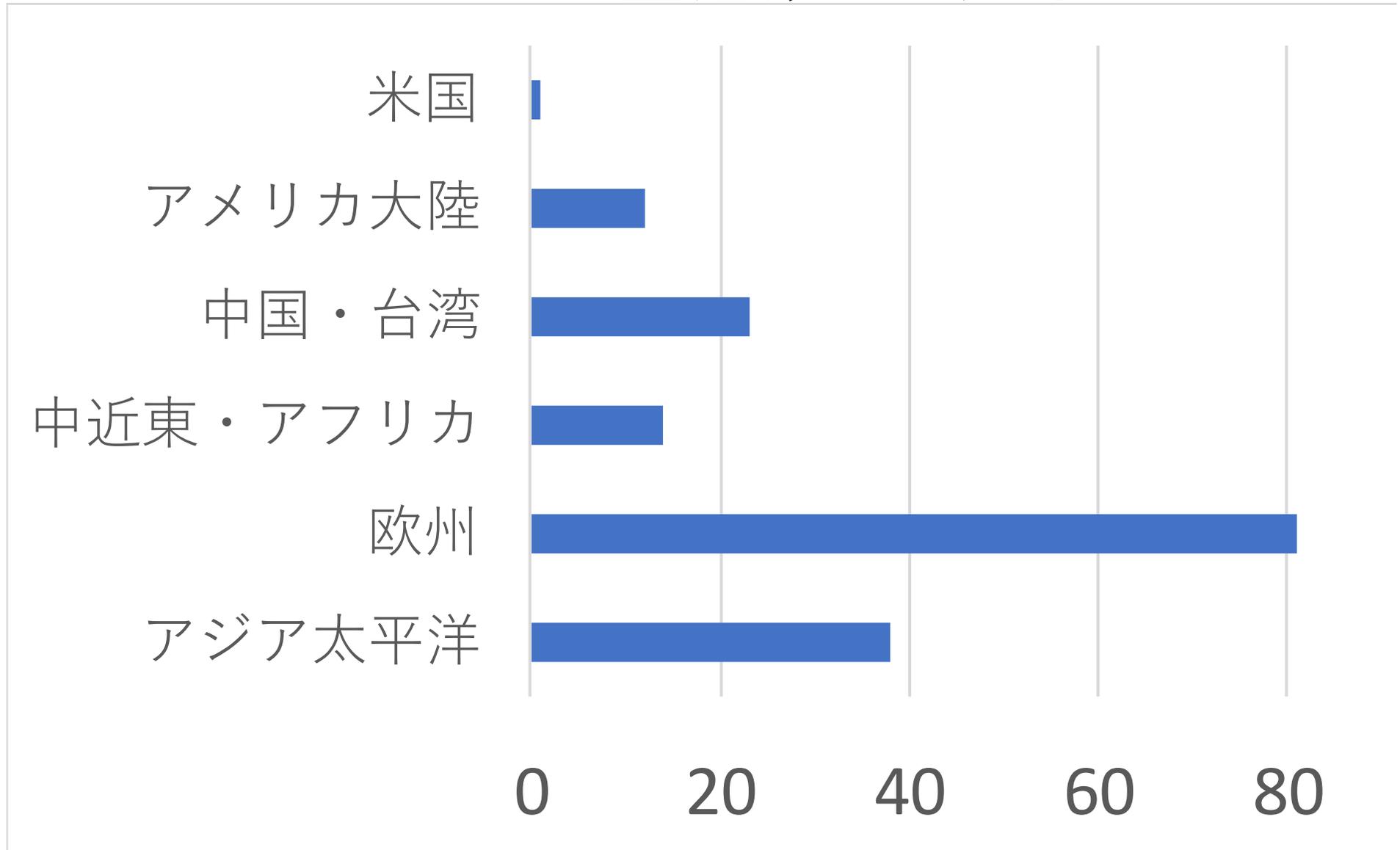
# コメント・質問

- デルタ航空と他の大手2社との差：背景としてネットワーク、運賃、機材繰り、労使関係
- LCCの座席増加率とイールド低下：サウスウエストとジェットブルーとその他のLCC(ULCC)の間での違い
- LCCでは競争激化によるイールドの低下：LCC間の競争、FSA・LCC間の競争
- LCCの路線戦略(セカンダリー空港、多頻度運航、高いマーケットシェア)の動向

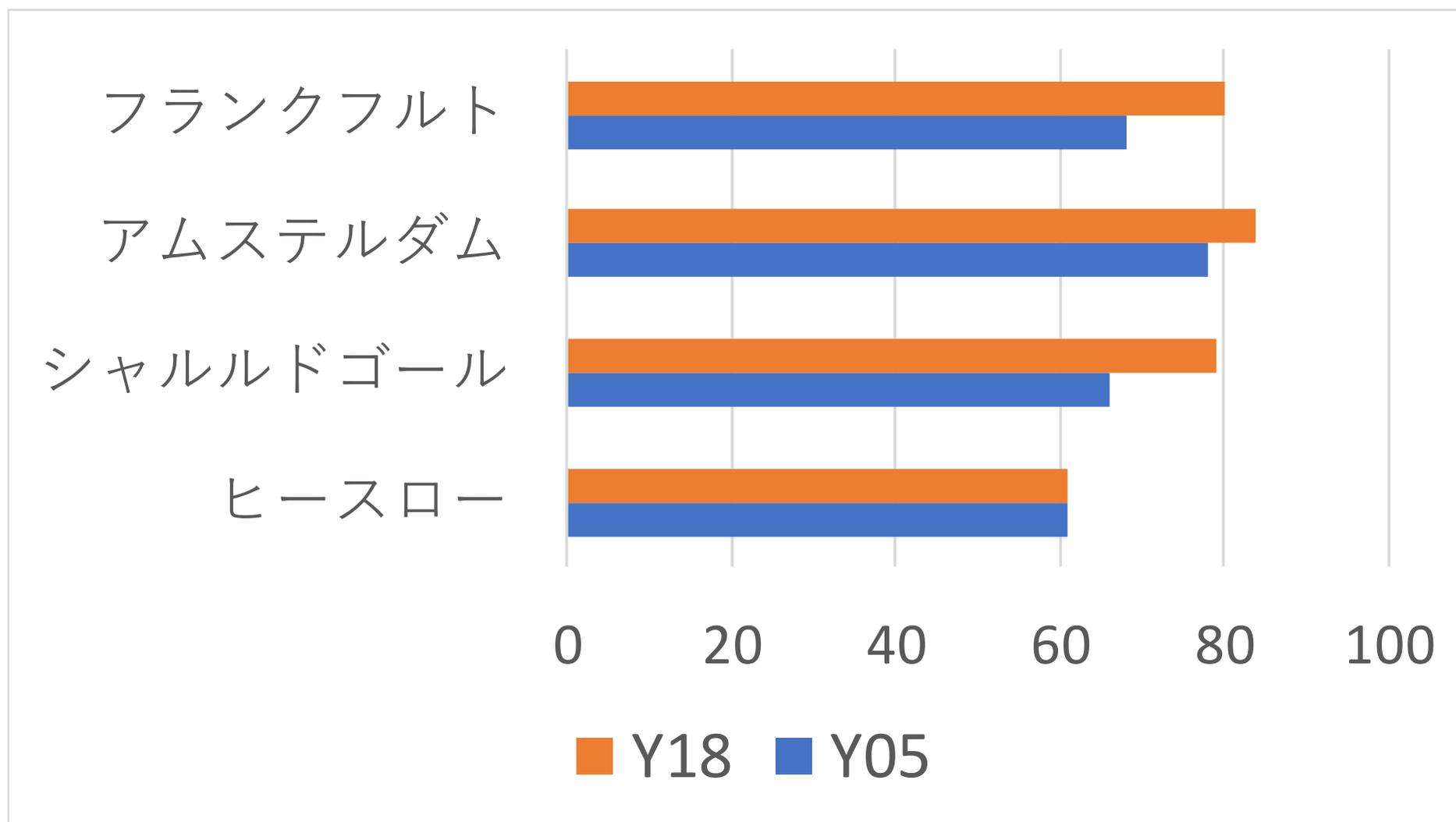
# 米国の空港混雑問題とスロット調整方式 についてのご報告：貢献と要約

- 米国におけるスロット規制・制度の経緯と内容についての詳細な考察と米国主要空港とヒースローの遅延・発着回数状況の包括的な分析
- 旅客数増加、一部で回数増加、定時運航率悪化
- 混雑空港の能力の活用策：政策的な示唆
  - 規制の維持、スロット流動化、新規企業の優先
  - ペリメータールールの緩和・廃止
  - Use it or Lose itルール(U/Lルール)の厳格化
  - スロット保有コストの設定
  - 評価方式や競争入札制等により再配分

# IATAワールドワイドスロットガイドライン レベル3の空港数：地域別



# EU主要空港の拠点(ハブ)をおくアライアンスの欧米間の市場占有率の変化: フランクフルト(スターアライアンス)、アムステルダムとシャルルドゴール(スカイチーム)、ヒースロー(ワンワールド)



# コメント・質問

- スロット管理費：運賃への影響と収入の使途
- ATI承認におけるスロット条件の厳格化：競争政策との整合性と航空会社の経営自由度への制約
- リースの禁止：航空会社の事業・財務内容の違いや事業モデルの多様化との整合性
- LGAとDCAのペリメータールールの緩和・廃止
  - 短距離の小型機・過剰な多頻度輸送の状況
  - 長距離高イールド路線へのシフトにともなう利用者の効用の低下
- 混雑・遅延緩和の他の分野・政策との関係：使用料、ゲート、セキュリティ、管制、航空会社の戦略など