第166回運輸政策コロキウム
～ワシントン・レポートＸＸⅢ～
（2026.9.29）

山下氏・中村氏の研究に対するコメント

加藤一誠
（慶應義塾大学商学部）

山下氏へのコメントと質問

1）サウスウエスト「LCCのビジネスモデル」を構築

➡やがて、ビジネスモデルは近似

➡ULCCは低運賃というLCCモデルの先祖返りであったが、FSCのベーシックエコノミー運賃でどどめ。

2）アメリカの航空産業を支えるもの

- ➢巨大な国内需要
- ➢航空会社間の競争
- ➢空港間競争
- ➢空港債による資金調達を通じた空港の経営の透明性
- ➢AATFを通じた空港への投資資金の供給（公的インフラ）

3）アメリカは『市場志向型』の解決策、政府の役割は公正な競争環境を整え、撤退の際もインフラや発着枠の再配分を通じて市場の自律的な回復力を担保することに限定

LCCが好調である欧州からみた差

アメリカ：FSCとLCCのビジネスモデルが近似し、消耗戦



ヨーロッパ

ライアンエアーは輸送量も伸ばし、営業利益率も相対的に高い

イージージェットもそれなりに。。

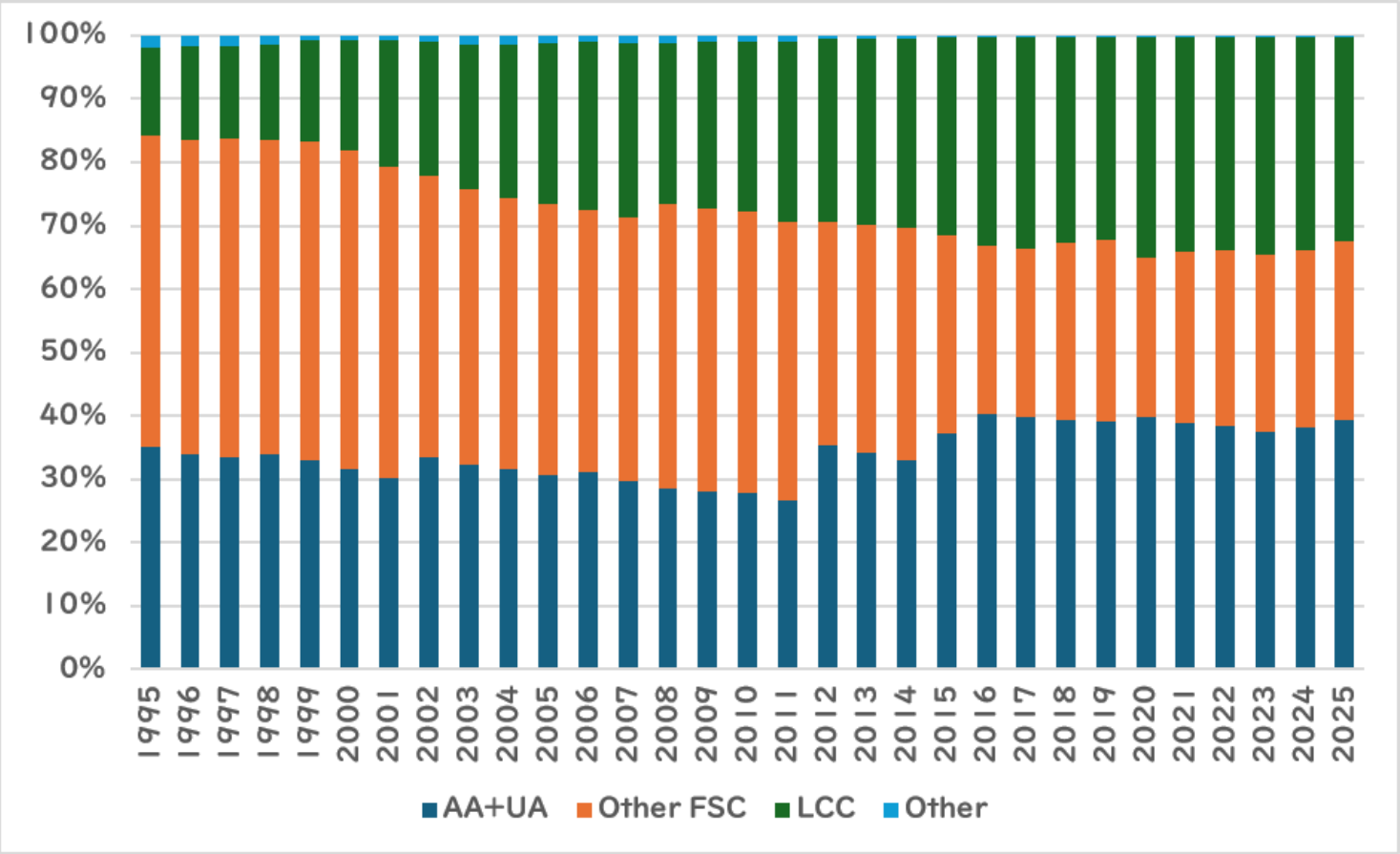
【理由】

➢FSCの拠点空港には就航せず、観光地の中小空港等に直行便

➢費用を運賃に転嫁しつつ、FSCとの運賃競争を避ける

出所）JALみらいラボ「米欧航空市場から見る LCC の生き残り戦略」関西空港調査会　航空空港研究会資料より

国内市場の市場シェア（全国集計、RPMベース）



質問1

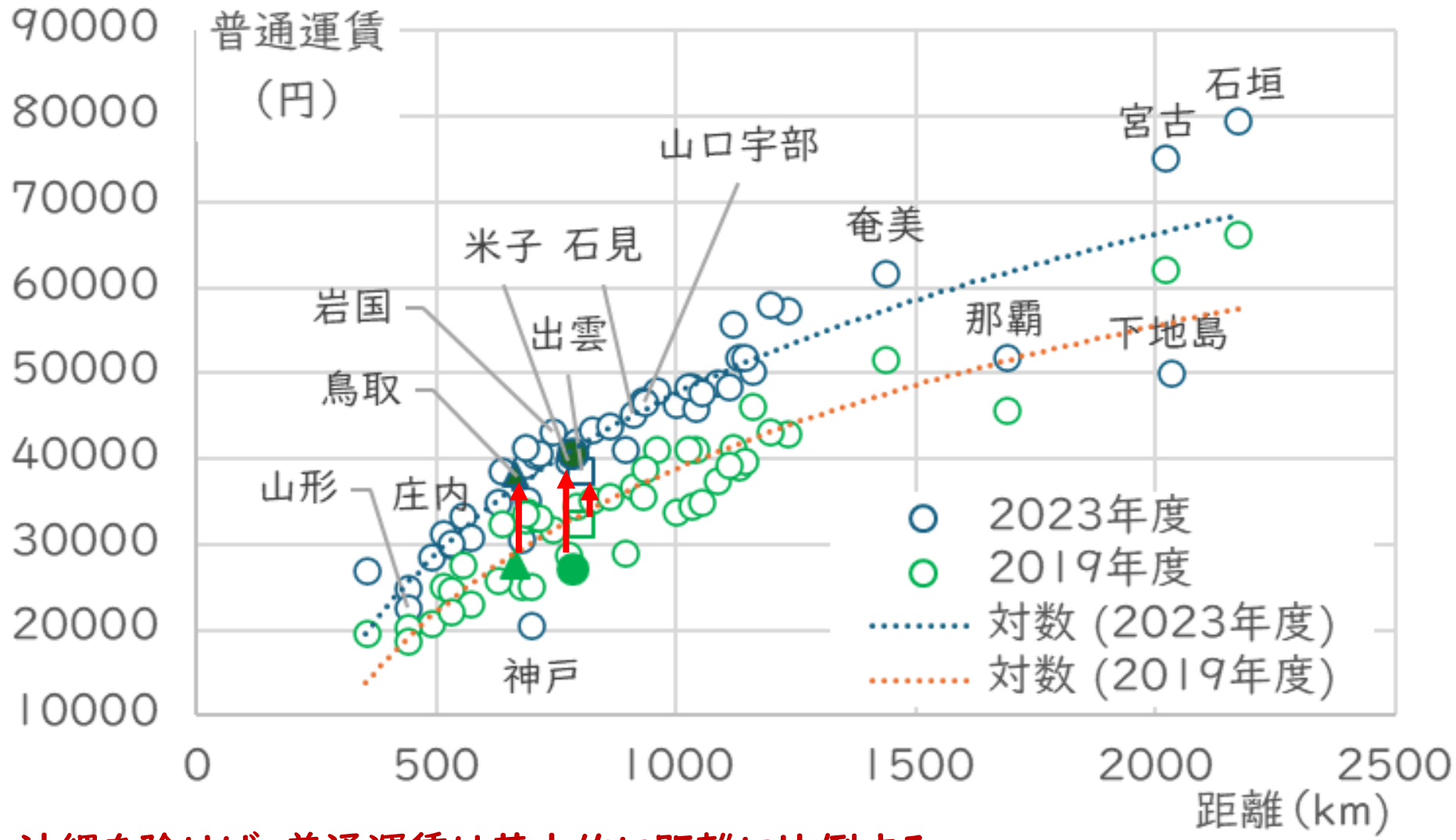
LCCの新規参入や既存LCCの路線再配分は今後も機能し続けるのでしょうか。それとも、構造変化によって、上位4社の寡占化が進む段階に来ているのでしょうか。

出所）USDOT,FAA、T-100をもとに慶應義塾大学商学研究科　許恵菁氏が作成した原図を修正

質問2（日本との関連で）

日本の国内線は苦境と言われます。次の図表のように普通運賃の比率は上がっているが、セールによって平均運賃はあまり変わらない。アメリカの航空会社の経営から学ぶところはありますか。

羽田線の普通運賃 before and after



沖縄を除けば、普通運賃は基本的に距離に比例する。
米子はその中間に位置するが、変化が大きかった。

出所）国土交通省航空局「航空旅客動態調査」より作成

羽田線の券種 before and after

路線	普通運賃＋往復割引(R5)	普通運賃＋往復割引(R1)
青森	59.2	32.5
三沢	55.6	38.6
下地島	55.4	—
庄内	55.1	50.2
出雲	55.0	38.1
南紀白浜	54.3	25.4
鳥取	53.6	39.3
関西	52.0	38.2
中部	51.2	35.3
中標津	51.2	29.6
秋田	50.7	39.1
女満別	50.1	32.3
米子	50.0	39.4
八丈島	49.6	44.8
帯広	49.6	29.4
福岡	49.5	39.0
神戸	49.1	35.6
佐賀	47.7	36.0

〇上位にはシングルトラックの路線が並ぶ
〇二〇一九年度の50%超えは庄内線のみ
〇実売価格が上がっているように見えるが、全体で見ると、両社とも運賃は上がっていないという財務資料。
〇定期的ともいえるセール価格が安すぎるためか？

出所）国土交通省航空局「航空旅客動態調査」より作成

中村氏へのコメント

1）スロットではなく、ゲート割り当てという視点はユニーク。アメリカでは一部の空港を除いてスロット規制がない。原則はFirst Come, First Served。

2）なぜ、こうした手法が採れるのか？

- ➢強大な供給力を持つ航空会社が複数存在
- ➢空港をプロが運営

中村氏への質問とディスカッション

1）結果的にこうした割り当て手法は就航希望の多い大空港のダイナミズムを生むように見える。FSCの路線形成、具体的には小規模空港の路線にどのような影響をもつのでしょうか？

2）結果的に、エアライン・ハブの機能強化を通じたH&Sの基盤強化と見えます。EASやSCASDAPのような小需要路線もハブからです。すると、中小空港では、LCC以外にはさらなるフィーダー化が進むのでしょうか？

3）他方、日本、とくに成田空港会社には示唆がある気がします。今後、新規航空会社の誘致も必要です。国際線に応用できるとすれば、成田のグローバルハブ戦略に寄与するのでは？

ご清聴ありがとうございました。