

図表で見るLCC(4~6月国内線実績より) - 2 -

1. 旅客収入単価(円)； 旅客単価(旅客収入÷旅客数)を前年同期と比較表示した。

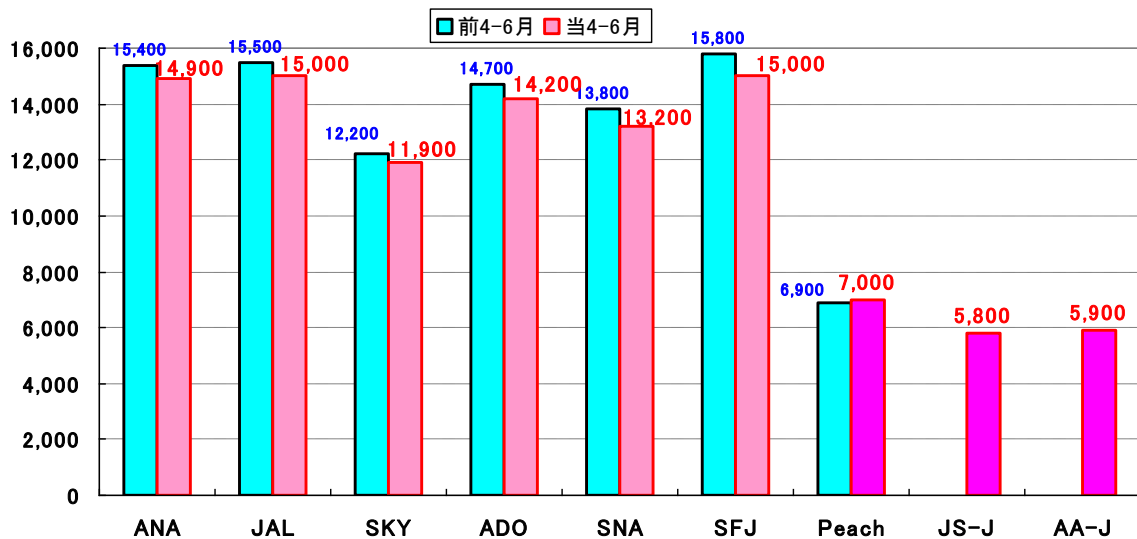
- ① LCC3社の収入単価は5,800円(JS-J)～7,000円(Peach)で、既存会社の半額程度であった。

Peachは僅かだが前年より上昇。

JS-JとAA-Jは、このレベルに付加収入が上乘せされても、採算性は勿論のこと、座席コストの回収すら難しい(満席でも赤字)のではないかと？

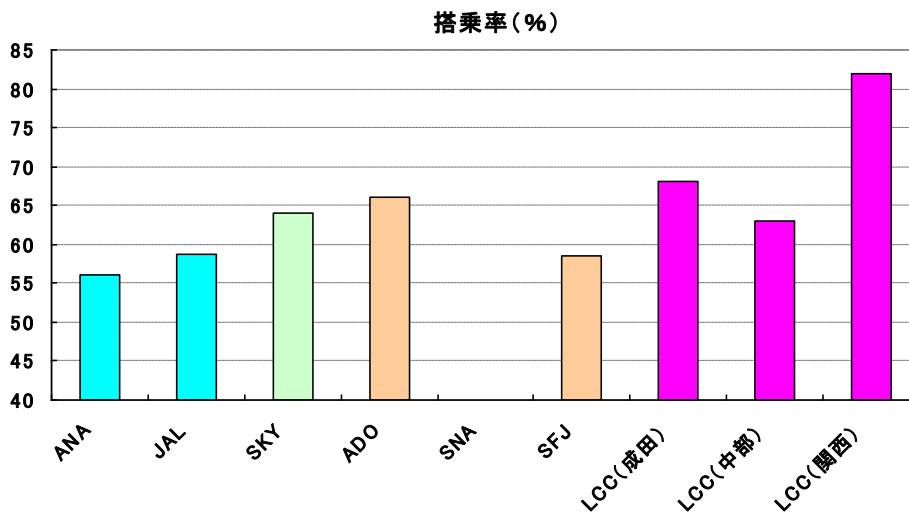
- ② 既存の6社の単価は、揃って前年より低下した。

中でもLCCと直接の競争がない中堅3社の低下幅が大きい。低運賃の波及か？

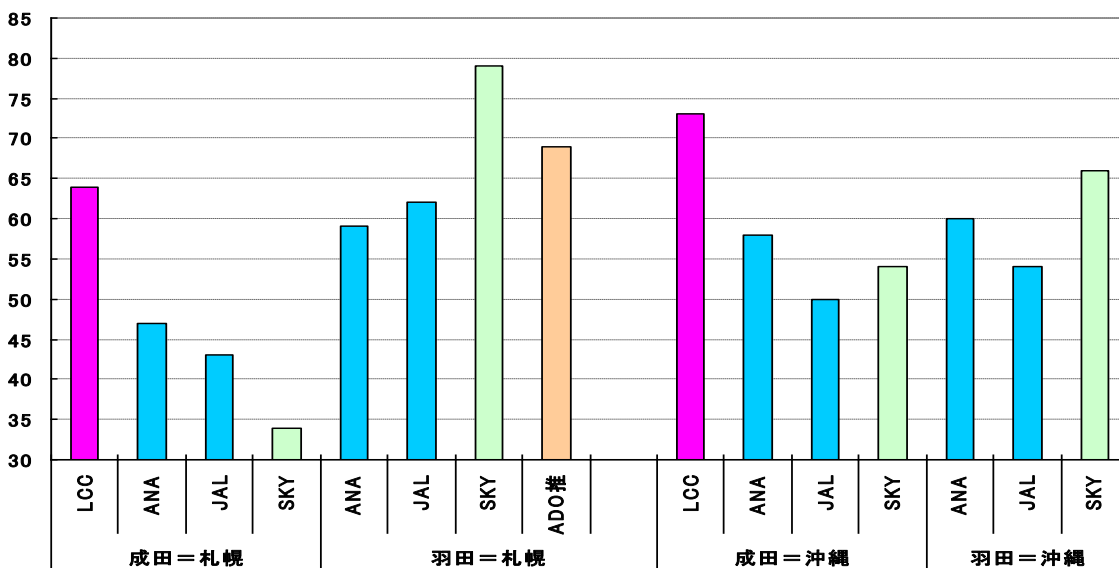


2. 搭乗率比較 ;

- ① LCC（関西路線）の搭乗率は82%と突出して高い。
LCC（成田路線）はLCCとしては低い68%ながら、既存会社よりは高い。
- ② SKYとADOは60%台半ば、ANA、JAL、SFJの3社は60%にも届いていない。

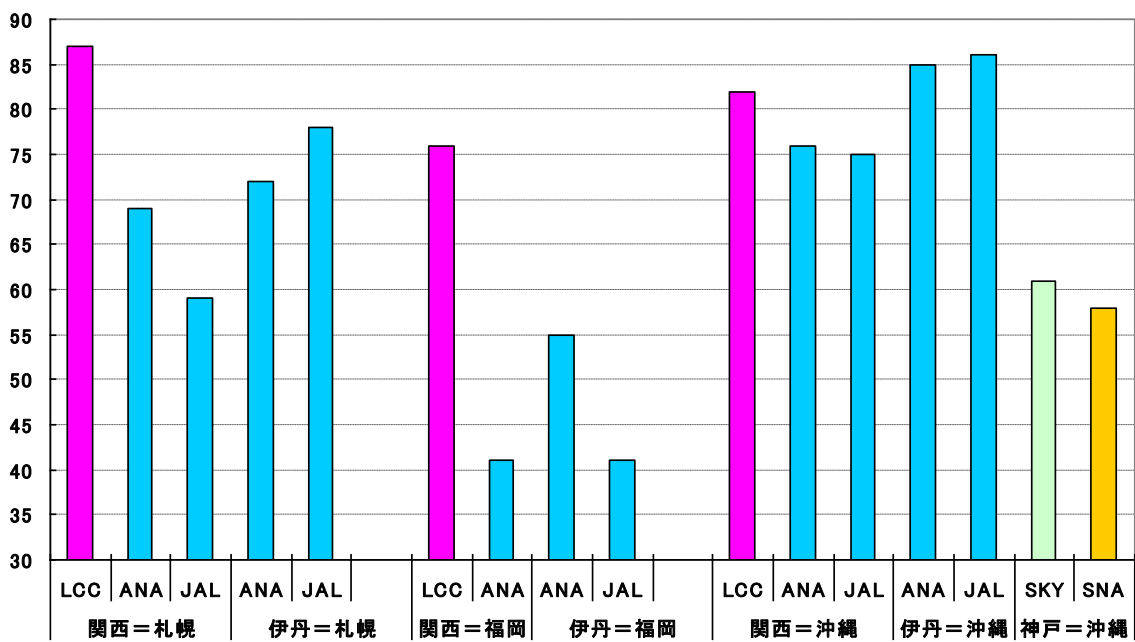


- ③ 成田＝札幌とそれに対応する羽田＝札幌線、
成田＝沖縄とそれに対応する羽田＝沖縄線の搭乗率比較
- ・ ANA、JAL の成田＝札幌は40%台と低く、SKYは更に低い30%台
 - ・ 羽田＝札幌線は、ANA、JALが約60%、SKYは80%に近い。
 - ・ 沖縄線では、LCCだけが70%を超えている。

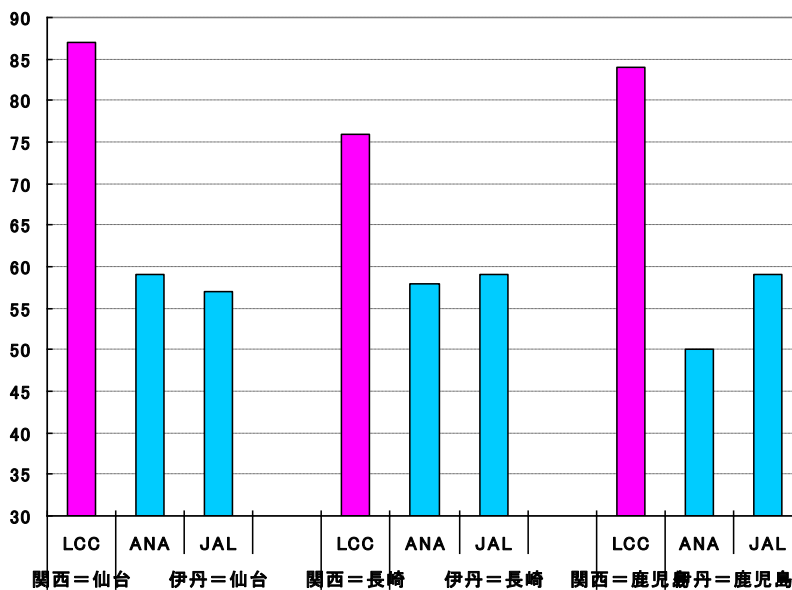


④ 関西 LCC の各路線と、それに対応する伊丹、神戸の各路線の搭乗率；

- ・ 札幌線では LCC が 87% と高く、ANA, JAL の関西=札幌は低め
- ・ 福岡線では LCC のみ 76% と高レベルながら、ANA、JAL は低い。
大手 2 社が新幹線と競合で歯が立たなかったこの路線で、LCC が健闘して主たる市場に仕上げようとしているのがうかがえる。
- ・ 沖縄線は LCC と大手 2 社が高搭乗率、神戸発着の SKY と SNA (ソラト) は低い。

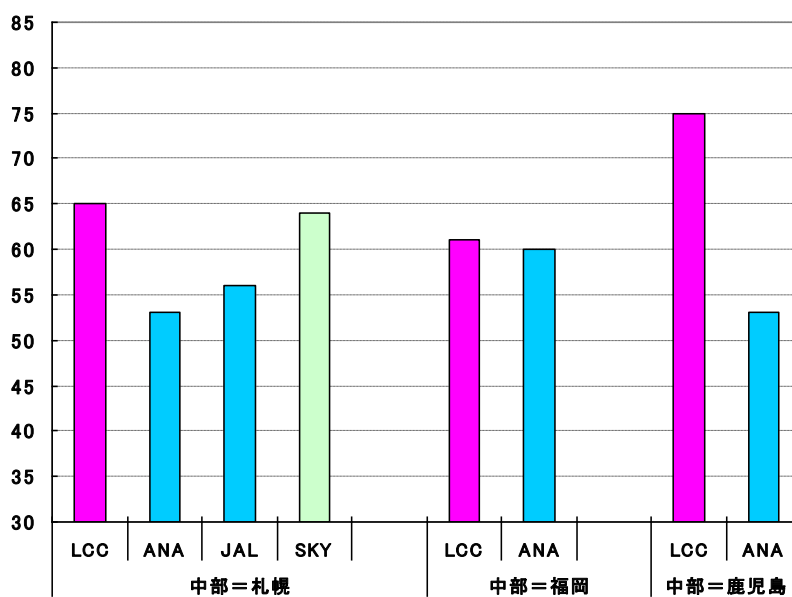


- ・ 仙台、長崎、鹿児島ともに LCC (Peach) が圧倒的に大手 2 社を凌いでいる。



⑤ 中部 LCC 各路線の搭乗率；

- ・ LCCはこの路線に参入したばかりで、搭乗率はまだ高くはないが、既存の会社レベル以上には健闘している。



以上