

日本のLCCは今どこまでできているか？

～年末年始の実績をもとにして～

国内各社の年末年始※の実績をもとに、「日本のLCC3社が今どこまでできているか？」について簡単にまとめてみた。

※ 12月21日～1月6日；計17日間

1. LCC3社の機材数と便数は？

- ① Peach； 6機で、毎日 国内線15往復便、国際線6往復便を運航
- ② AirAsia J； 3機で、毎日 国内線6往復便、国際線2往復便を運航
- ③ Jetstar J； 7機で、毎日 国内線のみ20便を運航。

2. LCCの供給シェアは？

(国内線)

年末年始の17日間に、LCC3社は249千席を供給、これは国内線座席の3.9%を占める。JetstarJが122千席でLCC席数の約半分を占め、Peachが91千席で37%、AirAsiaJは35千席で14%。

(国際線)

PeachとAirAsiaで49千席を供給、これは大手2社を100とすると、5.4%にあたる。

3. 前年に比べて供給シェアはどう変化した？

(国内線)

前年より446千席増加(+7.4%)したが、その55%はLCCによるもの。

ANAは+134千席、SKYは+64千席と増やしたが、JALは▲22千席と減、ADOなど3社は合計で+21千席。

過半を占めていたANAは僅かながら半数を割り込んで49.9%となり、JALは大きく低下して34.5%に、SKYは大幅な供給拡大でシェアを伸ばして7.0%になった。

(国際線)

ANAは席数を前年より10%増やして415千席、JALも小幅に伸ばして491千席、これによりANA対JALの割合は45:55から、46:54と両社の差が更に縮まった。

なおSFJ(スターフライヤー)は2社の合計対比では1.1%、LCC2社は5.4%。

4. 旅客数は？

(国内線)

前年より 502 千人(+12.9%)増加して 4,394 千人となったが、増加分の 200 千人(4 割)が LCC によるもの。ANA の伸びも 209 千人と大きく、LCC3 社の合計をも上回る。

JAL も供給減の中で旅客数を 82 千人(+5.8%)伸ばした。

SKY は大幅な供給増(+16.4%)にも拘らず旅客は伸び悩んだ。

ADO 等 3 社も、供給の伸びに見合う旅客増を得られず。

(国際線)

旅客数は 82 千人増加して 770 千人となったが、増加の約半分(39 千人)が LCC2 社によるもの、ANA、JAL ともに供給の増率を上回る率の伸びを示した。

5. 搭乗率は？

(国内線)

LCC は最も低い AirAsiaJ でも 77%、Jetstar はそれより高く、Peach は最も高い 83%。

大手 2 社は 60%台と低いレベルにあるが、両社とも前年より約 4 ポイント上昇。

反対に SKY は、大幅な供給増に需要が伴わず、83→73%と著しく低下。

ADO 等 3 社も 70%台は維持しているものの、軒並み前年を下回った。

(国際線)

ANA は旅客数がかかなり増えた(+7%)が、供給増(+10%)には届かず、搭乗率は若干低下して 77.1%となった。

一方 JAL は、旅客増(+4%)が供給(+3.2%)を上回って、高かった搭乗率が更に上昇して 82.4%となった。

SFJ は竹島問題の影響を大きく受けて搭乗率は 62%と振るわなかった。もともと機内座席数が 144~150 席と少ない(LCC3社は 180 席)ため、見た目以上に厳しかろう。

6. 総括すると？

- ① 当該路線・期間に限れば、LCC3 社は健闘、需要とシェアも一定程度獲得した。
- ② 特に Peach の健闘が目立っている。他方 3 社中では AirAsia が出遅れ気味。
- ③ 大手 2 社は、この数字で見ると、LCC のインパクトを受けておらず、むしろ逆に競争力は高まっている結果となっている。
海外の通例として、LCC が参入すると、需要を奪われる、運賃低下が波及するという 2 つの影響を受けるが、日本では今のところその兆候は伺えない。
- ④ 逆に SKY をはじめ、ADO 等 3 社(スカイネットアジア、スターフライヤー)が影響を受けた結果となっている。すなわち供給増にも拘らず旅客増は少なく、結果として搭乗率が軒並み低下した。

7. 将来を展望すると？

① LCC3 社の機材計画は略々以下のとおり。

Peach; 2015 年下期までに 17 機体制。

JetstarJ; 2014 年末までに 24 機体制。

AirAsiaJ; 中期的に 25~30 機とする。

単純合計すると現在の 4 倍以上となる。

もともと LCC に適した需要(4 時間以内)の多い市場であるため、可能性は大きい。

しかし特殊な日本の条件(ジャパココストやアクセス等の問題)もあり、これをどう克服するかであろう。

② LCC 各社の方向;

Peach; 空港成約が少なく、アジアにも近いということ、そして伊丹に対する関空のハンデは羽田に対する成田よりも小さいこと、そして既存大手との競合が多い関係で、低運賃による旅客移転効果も望めることから、将来の可能性は大きかろう。戦略も割合しっかりしてそうである。

JetstarJ; 国内で早急にネットワークを構築するという戦略がはっきりしている。課題は、成約の大きい成田で、どうやって収益性を確保していくかであろう。それが実現しないと、規模拡大とともにリスクも拡大することとなる。

AirAsiaJ; 収益性の確保を探りながらの規模拡張のためであろうが、2 社に比べて出遅れはいなめない。機材計画もまだはっきりしていない。浸透度も他の 2 社に比べると弱そうであり、今後の動向を注目したい。

なお今後は、国内の路線にまで踏み込んで、実績を分析したいと考えている。

【国内線】	座席数				座席シェア		旅客数				搭乗率	
	前年	当年	増減	増率	前年	当年	前年	当年	増減	増率	前年	当年
	千席	千席	千席	%	%	%	千人	千人	千人	%	%	%
ANA	3,075	3,210	134	4.4	51.4	49.9	1,928	2,137	209	10.8	62.7	66.6
JAL	2,239	2,217	-22	-1.0	37.4	34.5	1,418	1,500	82	5.8	63.3	67.7
SKY	387	451	64	16.4	6.5	7.0	322	329	7	2.3	83.1	73.0
ADO											81.6	76.5
SNA	286	307	21	7.2	4.8	4.8	224	228	3	1.4	74.6	72.6
SFJ											78.1	72.4
Peach		91						76				83.5
AirAsia		35	249			3.9		27	200			77.4
jetstar		122						96				78.7
合計	5,988	6,434	446	7.4	100	100	3,892	4,394	502	12.9	65.0	68.3

(機数) (1日当り便数)

	機	往復/日	
Peach	6	15	関空=札幌5、福岡3、長崎2、鹿児島3、沖縄2
AirAsia	3	6	成田=札幌3、福岡2、沖縄1
jetstar	7	20	成田=札幌3、福岡4、沖縄3、関西3、関西=札幌3、福岡2、沖縄2

【国際線】	座席数				ANA+JALを 100とした指数	旅客数				搭乗率	
	前年	当年	増減	増率		前年	当年	増減	増率	前年	当年
	千席	千席	千席	%		千人	千人	千人	%	%	%
ANA	377	415	38	10.0	100	299	320	21	7.0	79.1	77.1
JAL	476	491	15	3.2		389	405	16	4.1	81.7	82.4
SFJ		10	10		1.1		6	6			62.1
Peach		37	49		5.4		30	39			81.6
AirAsia		12					9				72.2
合計	853	965	112	13.1		688	770	82	11.9		

(1日当り便数)

	往復/日	
Peach	6	関空=ソウル2、香港1、台北2
AirAsia	2	成田=ソウル1、釜山1

(Y.A)

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。