

## 日本の LCC3 社の実績 (2013 年度) ～その2 国内線運航品質・収入単価～

### 1. LCC の運航品質は (国内線) ?

運航品質として、顧客の信頼性の観点から、ここでは欠航率と遅延率 (15 分超遅れの出発便の割合) をとりあげた。(いずれも国内線の実績)

#### (Peach) 欠航率が国内で最も低い 遅延率も LCC3 社の中では最も低い

欠航率が既存会社も含めて国内で最も低く、2013 年度は「0.55%」であった。

中でも機材理由 (故障や機材繰り) による欠航は極めて少なく、大半が天候理由によるものである。

基地の関空が混雑度が低く、24 時間オープンという利点もあろうが、「運航品質」を重視する同社の方針の表れともいえよう。

遅延率「16.9%」は低いとはいえないが、LCC の中では最も低い。

欠航率の低さからは、遅延に繋がるような大幅な遅れは少ないと推測される。

#### (Jetstar-Japan) 欠航率には成田の門限が影響か?

欠航率は 1.49%、うち 0.57% が機材理由によるもの。

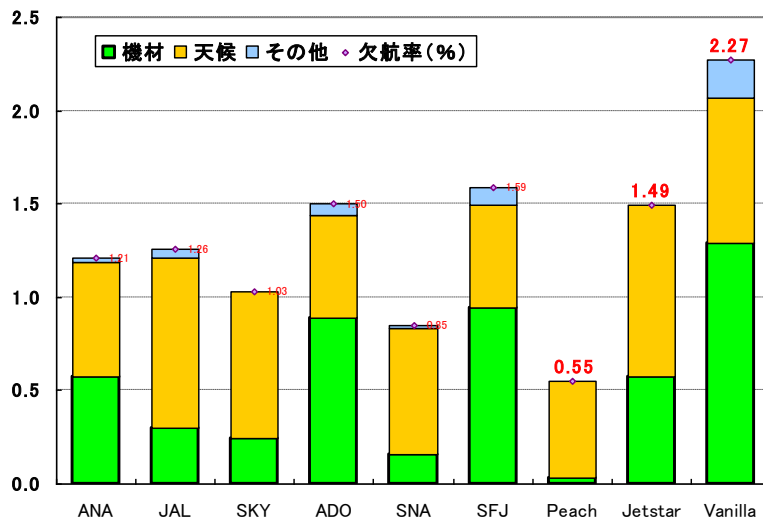
遅延率は「18.9%」(2013 年度) とかなり高く、うち 10.8% が機材理由による。成田の門限が影響 (夜間の遅延は欠航につながる) している可能性も大きいと考えられる。

#### (Vanilla) 欠航率、遅延率ともに国内で最も高い。

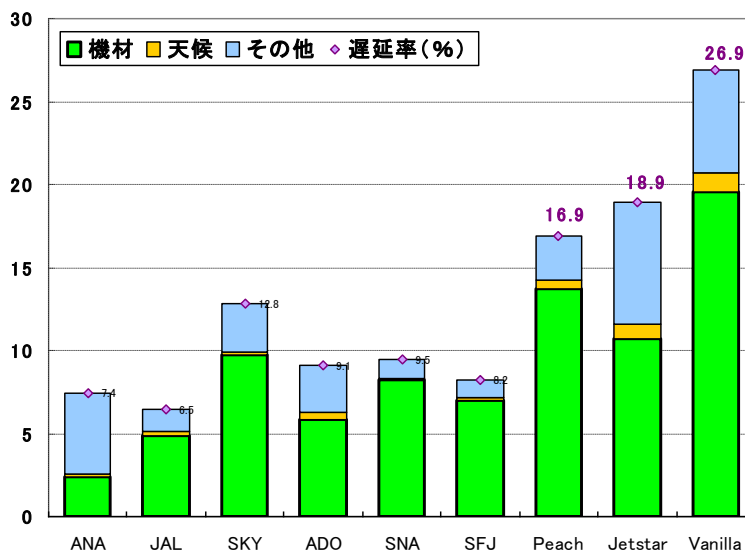
欠航率、遅延率とも国内では突出して高く、中でも機材理由が目立って多い。

搭乗率の低さも頷けるようなレベルと思われる。

《図表1》2013年度の欠航率（国内線）



《図表2》遅延率（国内線）



## 2. 国内線の収入単価は？

国内線の旅客収入単価（千旅客<sup>千</sup>当り；円）※を会社別に比べた。

（※）ここでは付加収入等を含まない運賃ベースでの金額

平均路線距離は各社とも 1,000km 前後であり、km 当りよりも具体的にイメージし易いことから、千旅客<sup>千</sup>当りで比較した。

### （LCC と既存会社）

- ・ LCC が 6,000 円台～8,000 円台なのに対し、既存会社はその倍近い。「既存会社の半額」をほぼが実現されたといえよう。

### （LCC）

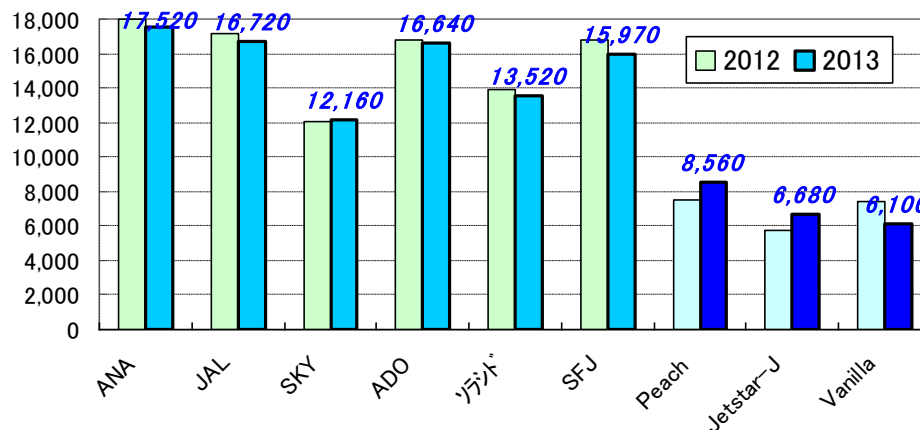
- ・ Peach と Jetstar-J が収入単価を上げた。初年度の「低すぎ」を調整したもの。
- ・ Vannila は高かった初年度（結果として低搭乗率）を逆に調整したものと考えられる。
- ・

### （既存会社）

- ・ 各社収入単価を下げた。LCC と直接競合していない中堅 3 社 (ADO、ライト、SFJ) も、間接的にその影響を受けて下がっている。
- ・ ひとり SKY のみ上昇している。

LCC と競合する路線や不振の地方路線で大幅な低単価を導入した埋め合わせを羽田発着主要路線で行ったためと考えられる。（羽田発着主要路線の搭乗率は低下）

《図表 3》旅客単価（国内線；円/千旅客<sup>\*</sup>当り）



次は LCC3 社が国内各路線にどれほど食い込んだか（シェア等）について記述します。

以上

