

北米の LCC3 社概観(1)

2018 年 7 月 28 日

一部訂正版

北米の LCC3 社(Southwest、JetBlue、WestJet)について概観した。

※ データは各社の 2017 年の Annual Report や CAPA データを中心に一部は他のネット情報によった。

(はじめに)

1971 年にテキサス州内航空会社として誕生した Southwest は、世界最大規模の LCC であるばかりでなく、旅客輸送量(旅客^{キロ})でも並み居る FSC を押さえて高位にある。

JetBlue、WestJet も LCC では夫々 4・6 位(総合でも 25・43 位)の規模である。

(旅客輸送量;旅客^{キロ}ランキング;2016 年;英調査機関による)

(総合順位)		(LCC順位)	
1~3	AA、DL、UA	5	1 Southwest
4	Emirates	7	2 Ryanair
5	Southwest	22	3 easyJet
6	中国南方	25	4 JetBlue
7	Ryanair		5 Jetairways
8~9	BA、LH	43	6 WestJet
10	Qatar	54	7 AirAsia
11	AF	55	8 LionAir
		59	9 Jetstar
21	ANA		
26	JAL		

1. Southwest の LCC 事業モデル

Southwest は、他の強大会社が 9.11 テロ、燃油高騰、その他のイベントリスクの影響で赤字に陥ったり破綻していく中で、1973 年以降 45 年間も黒字を続けている。

Southwest は LCC 事業を世界で初めて確立し、その後陸続と登場した LCC のモデルやガイドラインともなっている。

① LCC としての事業モデルを列挙すると;

- ・ 低コスト→超低運賃、定時運航率の高さ等使い勝手のよさを重視
(定時性、手荷物紛失の少なさ、苦情の少なさで常時トップクラス)
- ・ 小型の単一機種、短い折り返し時間(9.11 までは 10 分)→機材高稼働
- ・ Point to Point の運航形態(目的地への直行←→ハブ&スポーク)
- ・ 都市部に近く、便数頻度確保しやすく使用料の割安な第2空港の選択
- ・ チケットレスシステムの導入と自社販売重視 等々

② Southwest 独自性を列挙すると;

- ・ 「従業員第一、顧客第二主義」
従業員共同体と家族的なつながりを重視
- ・ カジュアル&フレンドリーな会社イメージ;「Love Airlines」、ユーモアセンス重視
- ・ 短距離路線に絞り込んだ路線展開(国際線に進出したのは 2015 年)
- ・ シェアより利益第一主義

2. JetBlue と WestJet の略歴や特性;

① JetBlue の略歴や特性

- ・ 2000 年にニューヨークの JFK とフロリダのフォートローダーデール空港間に就航後、米国東部路線(含国際線)や、東部空港をハブとする米国横断路線を中心に拡大。
- ・ ゆったり目の座席配置(Even More Space)
- ・ 機内装備(個人モニター等)の充実、無料スナック・ドリンク提供
- ・ リージョナル機(R190)との2機種体制

② WestJet の略歴や特性

- ・ 1996 年にカルガリー空港をハブとして B737 で就航
- ・ 2004 年米国路線を開始、2005 年にはハワイに就航
- ・ 2013 年 Q400(ターボプロップ)でリージョナル路線に就航
- ・ 2014 年大西洋横断路線に進出
- ・ 2015 年中型の B767-300ER を導入

3. 3社の機材構成(2017 年末)

① Southwest; 全 706 機、オプションあわせて 412 機を発注

- ・ B737 の New Generation 型ながら、短胴の「-700」が中心
- ・ 世界の LCC で一般的な「-800」に切り替えつつある
- ・ 今後は「MAX」型を導入していく

	(全長)	(席数)	保有	発注	
			17.12末	確定	オプション
	m	席	機	機	機
737-700	33.6	143	512	4	
737-800	39.5	175	181	26	
737MAX7	33.7			30	
737MAX8	39.5	175	13	197	155
			706	257	155

② JetBlue; 全 243 機、リージョナル機の E190 を A220-300 に入替えへ

- ・ エアバス A320 が主力機、これを 150 席仕様としている
- ・ 長めの路線に長胴の A321 を採用し、機内の居住性を高めている
- ・ 今後 A320、A321 の neo 型機を導入(95 機を確定発注)
- ・ 横4列のリージョナル機 E190 も並行して使用(注)
- ・

	(全長)	(席数)	保有	発注
			17.12末	確定
	m	席	機	機
A320	37.57	150	130	
A320neo				25
A321	44.51	200/159	53	10
A321neo				60
E190	36.24	100	60	24
			243	119

(注)至近の情報では、60 機の E190 を 2020~2022 の間に同数の A220-300※
に総入れ替えること、更に 2025 年以降の機材として、60 機がオプション発注さ
れることも明らかになった。(7 月 10 日 JetBlue Press Release)

※エアバス社がボンバルディア社の航空機部門を買収したことに伴い、
それまでの CS300 型機の名称が A220-300 と変更されたもの。

③ WeatJet; 全 168 機、中型機&ターボプロップ機を併用

- ・ B737NG である短胴の「-600、-700」と「-800」が主力機
- ・ 中型の B767→長距離路線用、Q400→リージョナル路線用を併用
- ・ 今後の主力機は B737「MAX」型(確定発注 51 機)
- ・ 中長距離用に今後「787-9」を導入(確定発注 10 機)
- ・

	(全長)	(席数)	保有 17.12末	発注 確定
	m	席	機	機
767-300	54.9	262	4	
787-9				10
737-600	31.2	113	13	
737-700	33.6	130	56	
737-800	39.5	168	48	
737MAX7	33.7			23
737MAX8	39.5	174	4	16
737MAX10	43.8			12
Q400		78	43	2
			168	63

4. 3社の路線構造概略(2018年6月CAPAデータ)

① Southwest; 短距離路線が中心

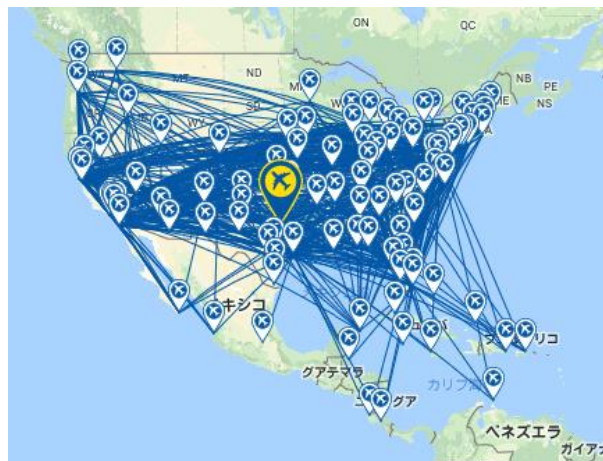
(1) 国内各地に主要ハブ空港; 第2空港も多い

ハブ空港 Top10

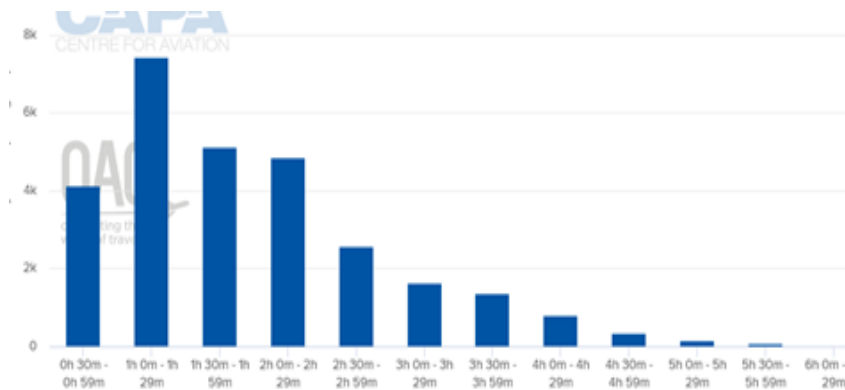
- ・ シカゴ (Midway)
- ・ ホルチモア ワシントン
- ・ ラスベガス
- ・ デンバー
- ・ ダラス (ラブフィールド)
- ・ フェニックス
- ・ ヒューストン (ホビー)
- ・ オーランド
- ・ ロサンゼルス
- ・ アトランタ



路線図→



(2) 飛行が 1:00~1:30 の路線が突出して多く、大半が 2:30 以内に集中している。



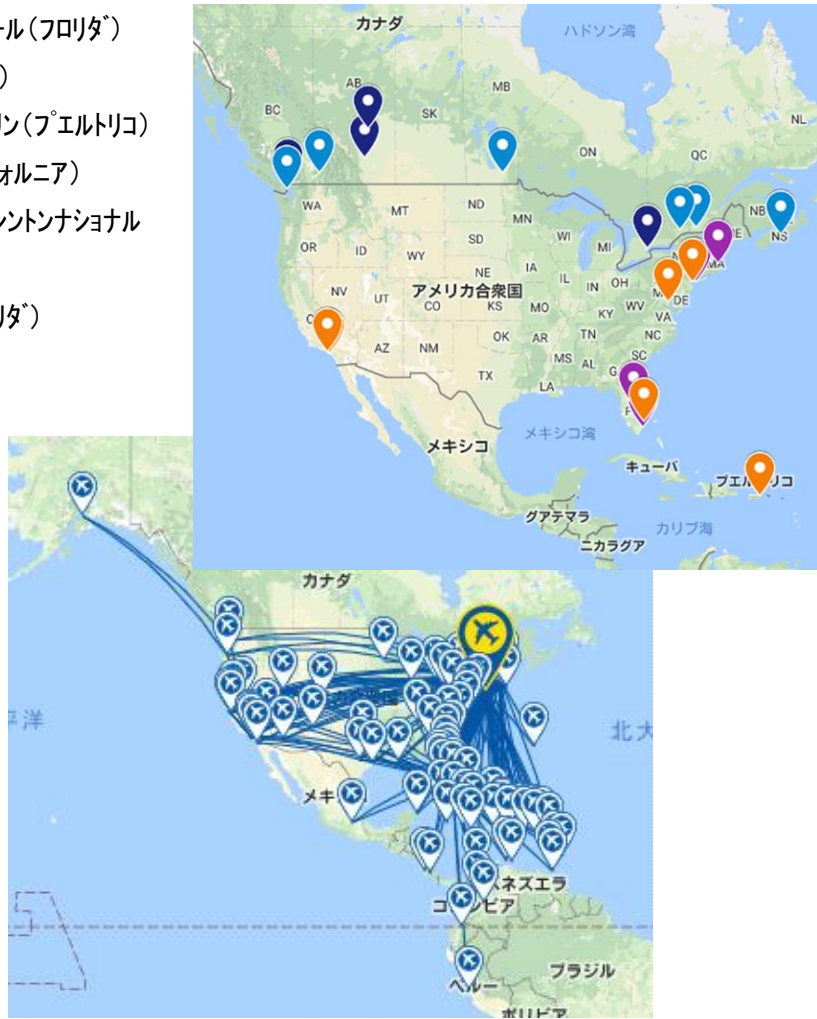
② JetBlue; 短距離路線が多いが、中距離路線も

(1) 主要ハブ空港は米国東部に多く、米国内横断路線やカリブ & 中米との路線が多い。

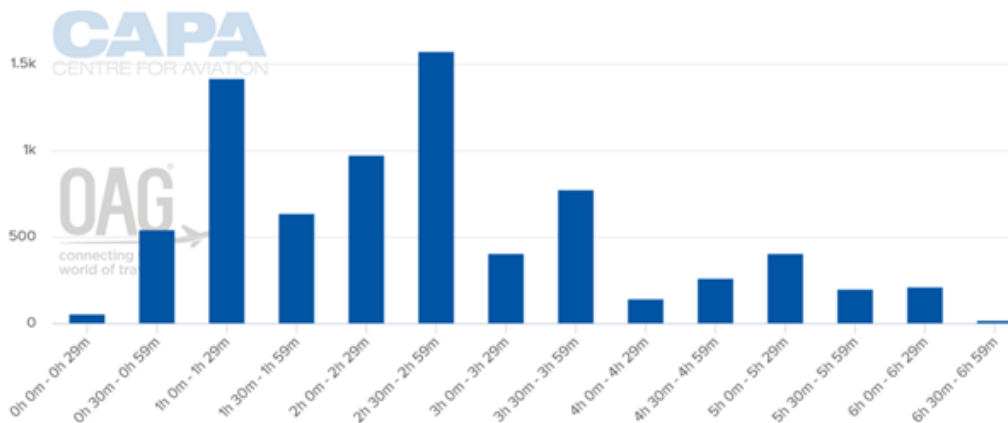
ハブ空港 Top10

- ・ JFK ・ボストン
- ・ フォートローダーデール(フロリダ)
- ・ オーランド(フロリダ)
- ・ ルイス・ムニョス・マリン(プエルトリコ)
- ・ ロングビーチ(カリフォルニア)
- ・ ロナルド・レーガンワシントンナショナル
- ・ ニューアーク
- ・ パームビーチ(フロリダ)
- ・ ロサンゼルス

(WestJet と JetBlue のハブ空港各 Top10)



(2) 飛行が 1:00~1:30 と 2:30~3:00 の路線が多く、距離的に散在している。



③ WestJet; 路線は短距離～中長距離の多岐にわたる

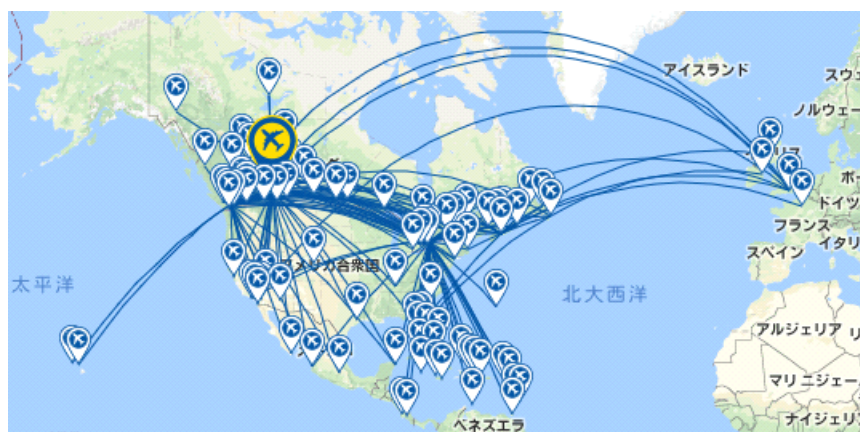
(1) 主要ハブ空港はカナダ内の東西にわたり分布している。

ハブ空港 Top4

- ・ カルガリー ・ トロント ・ バンクーバー ・ エドモントン

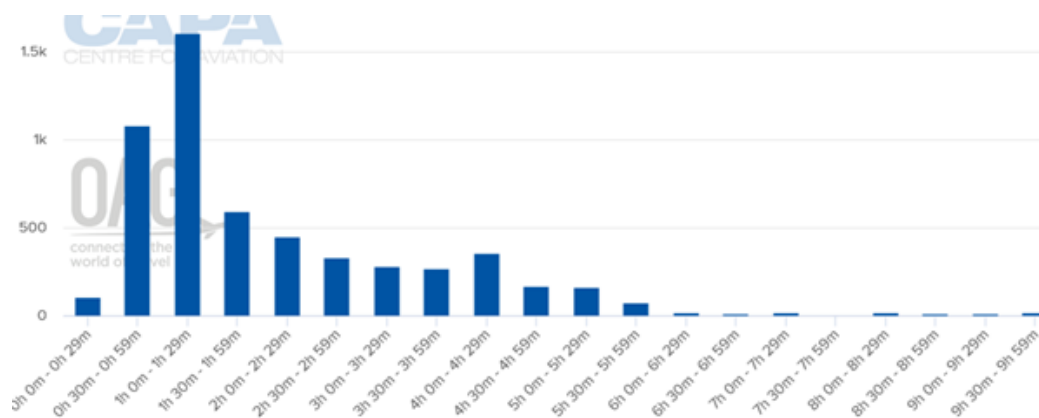
それに次ぐ 6 空港

- ・ ハリファックス ・ ウィニペグ ・ ケローナ ・ ピエールエリオットトルドー
- ・ オタワ ・ ビクトリア



(2) 飛行が 1:00～1:30 の路線が多いが、中長距離まで路線が幅広い。

大西洋線では 737MAX が使用されている。



以上