

指標の比較－2－

(世界の航空会社;コストの比較)

JAMR で行った世界の航空会社の収支比較分析の中から、コスト指標の一部を紹介します。

(注 1) 対象会社は、主要 LCC3 社、既存海外 3 社、国内 2 社

(注 2) 数値は 2011 年度のもの、各通貨は 2011 年平均レートで円換算

(\$ = 80 円)

(注 3) 費目は燃油費、空港使用料、機材費、整備費の 4 大費用、空港費、人件費、その他に分類

但し、空港使用料が「空港費」に含まれるケース(AirAsia、SW、MH(マレーシア))、
空港費が「その他費用」に含まれるケース(UA、ANA、SKY)がある。

① 座席当りコスト(1000 座席当り;円)

1) 座席コスト; AirAsia と Ryan の LCC2 社は各 3,300 円と著しく低いが、SouthWest は 6,200 円と既存の大手(FSA)並みの高さ。FSA の BA、UA、MH(マレーシア)は 6,000 円台。
日本で最安の SKY(スカイマーク)で 8,200 円、ANA は約 1 万円。

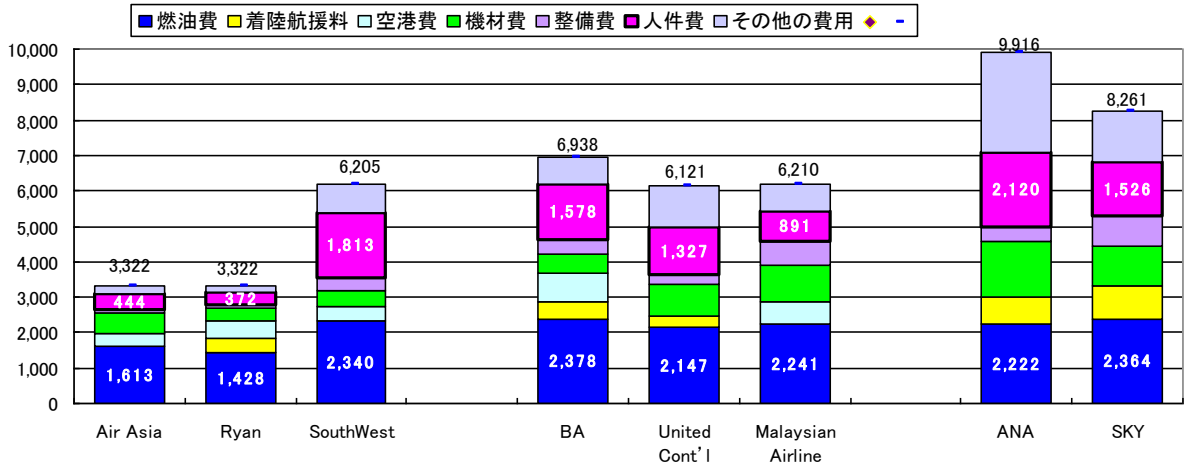
2) 費目別内訳

- ・ 燃油費; 全社とも最大の費用、AirAsia と Ryan を除きいずれも 2,000 円を超えている。両社の燃油費の安さは、燃費効率のよい新鋭機を揃え、席数密度が高いことによると考えられるが、ヘッジ効果も含まれている可能性がある。
SW の 2,300 円という高さは、比較的機材が古いことが一因と思われる。
席数密度が高く新鋭機の SKY が ANA より高いのは、国内線の燃料税によるものであろう。
- ・ 機材費; AirAsia と Ryan が低いが、まとめ買いによる調達価格の安さや席数密度が影響していると考えられる。SW も低いが、こちらは機齢の高さ(機体価格の安さや償却の進行)が影響していると考えられる。
- ・ 空港使用料; 日本の 2 社が高く、欧州の Ryan と BA がこれに続く、国情によるもの。
- ・ 整備費; 新鋭の A320 や B737-800 を揃えている AirAsia と Ryan が低い。
- ・ 人件費; 後述
- ・ その他の費用; 日本の 2 社が非常に高い。空港関連費用(除空港使用料)をはじめとした国内のコストが割高なためと考えられる。

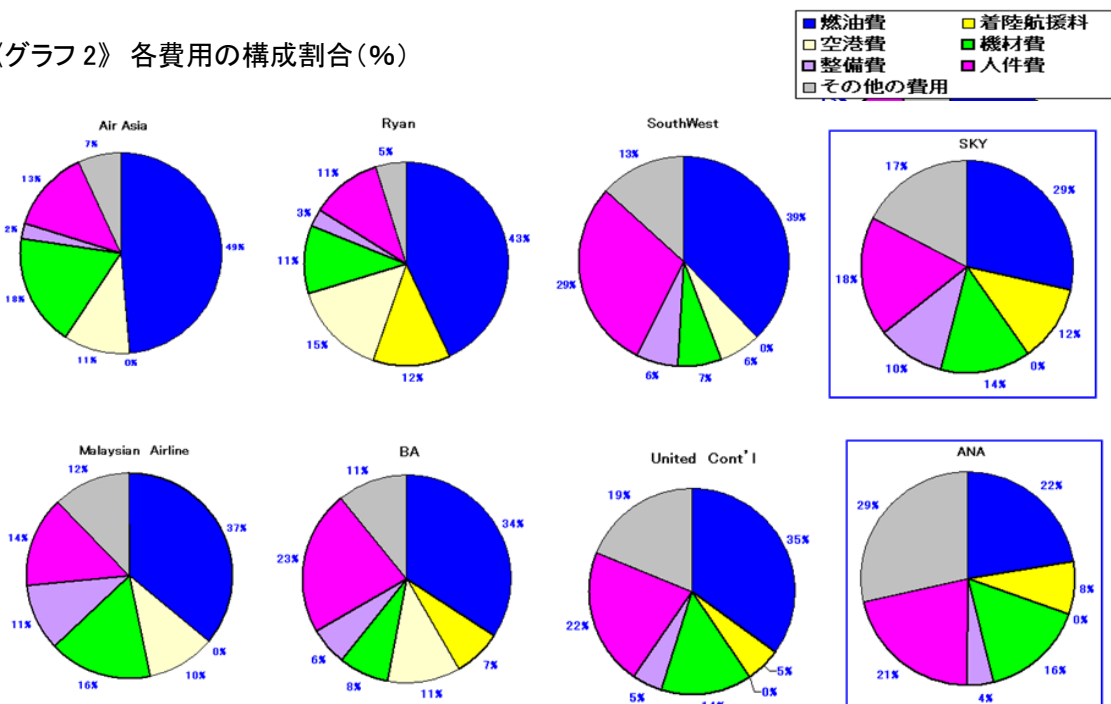
3) 各費用の構成割合

- ・ AirAsia と Ryan は燃油費割合が 4 割を超え、他の海外 4 社も 3 分の 1 を超える。日本の 2 社は、ほかの費用が割高な関係で 3 割を下回る。
- ・ これに機材費、空港使用料、整備費を加えた 4 大費用は、最低の ANA でも半分、多くの会社が 3 分の 2 以上を占めている。低コスト化はこの費用の引下げが大前提。
- ・ 人件費は、AirAsia、Ryan の LCC2 社と、MH が 10% 強だが、欧米の FSA と ANA は 20% 強、SW は 3 割近い、SKY は 18%。
- ・ その他の費用は、ANA が 29% と突出して高い → 空港の諸費用はじめ、国内のコストが割高なためと考えられる。AirAsia と Ryan は 10% 未満、その他海外会社及び SKY は 10% 台。

《グラフ 1》 1000 座席^キ。当りのコスト比較(円)



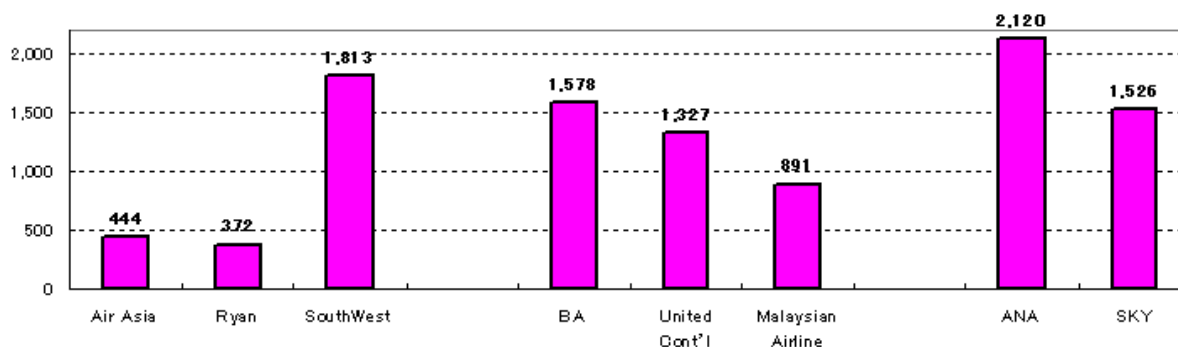
《グラフ 2》 各費用の構成割合(%)



② 人件費

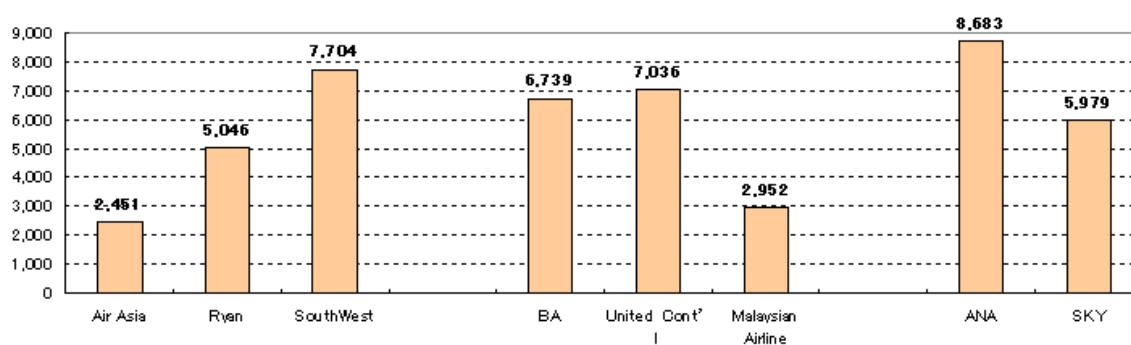
- 1) 1000 座席^キ当りの人件費； AirAsia と Ryan の LCC2 社は 500 円を下回る低さ。
 対照的に SW は 1,800 円と高く、従業員第一の社風が反映、これに欧米の BA、UA が続く。
 ANA が 2,120 円と最も高く、SKY も 1,500 円と結構高い。

《グラフ 3》 1000 座席^キ当りの人件費比較(円)



- 2) 1人当りの人件費； AirAsia と MH のアジア 2 社は 300 万円を下回る。
 Ryan は 500 万円、BA、UA の欧米 2 社は 700 万円前後だが、SW は 770 万円と高い。
 日本では SKY が 600 万円、ANA が 870 万円。
 AirAsia は MH よりも、Ryan は BA よりも低いが、1000 座席^キ当り人件費ほどの開きはない。
 人件費単価が座席コスト差の格差にそのまま繋がっているわけではない。

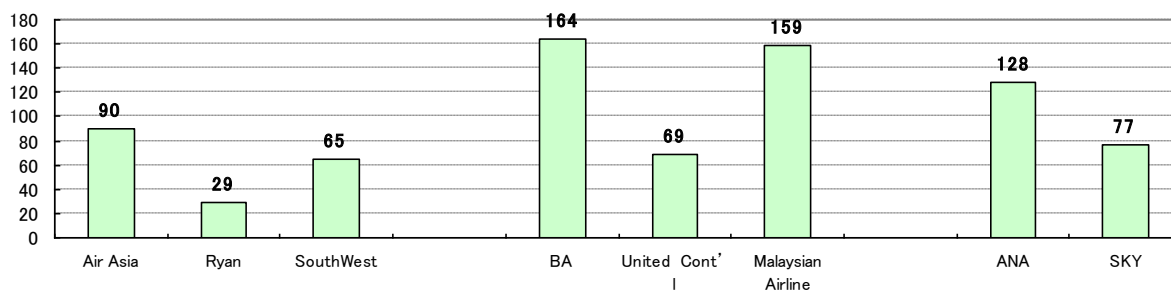
《グラフ 4》 従業員1人当り人件費の比較(千円)



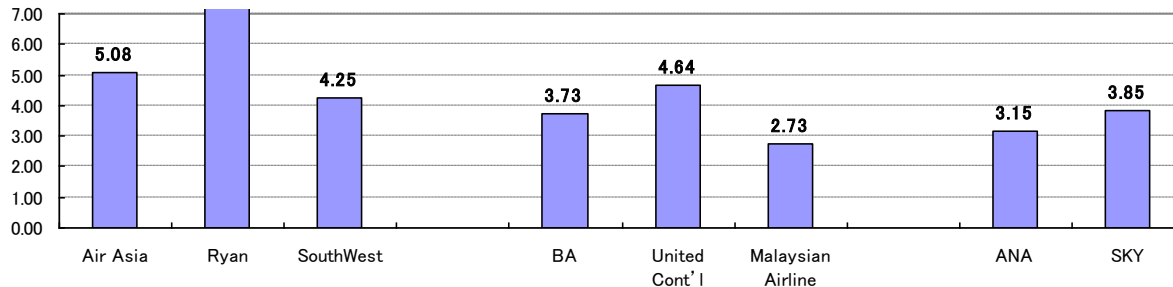
- 3) 1人当りの人件費； AirAsia と MH のアジア 2 社は 300 万円を下回る。
 Ryan は 500 万円、BA、UA の欧米 2 社は 700 万円前後だが、SW は 770 万円と高い。

- 4) 1人当りのASK; 1人が1年間に生産するASK(座席^千人)をみると、Ryanが13.57百万^千と突出して大きく、AirAsia(5.08百万^千、UA(4.64)、SW(4.25)が続く。そのあとにSKY、BAが3百万^千台で続き、MHは2.73百万^千と最も低い。座席当り人件費の低さには、サービスの単純化や高密度化で、従業員のASK生産性を高めていることが大きく関係していると言えよう。

《グラフ5》 航空機1機当りの従業員数(人)



《グラフ6》 従業員1人当りのASK(百万^千/人)



以上

(Y.A)