

指標の比較－1－ (世界の航空会社)

JAMR で行った世界の航空会社の収支比較分析の中から、一部の指標を紹介
します。

(注 1) 対象会社は、主要 LCC5 社を含む海外 17 社、国内 3 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)

① 売上高と営業利益率、旅客数

1) 売上高;

※1 LCC の売上高は総じてまだ低く、Southwest のみ 1 兆円を超えているが、その他は
5,000 億円に満たない。(AirAsia はタイ、インドネシア等のグループ会社を加えても推定
2,000 億円規模)

※2 企業統合で生き残りを図ってきた欧米 6 社は軒並み 2 兆円企業(ここでは単体数値
の BA も、イベリア航空等をあわせた IAG グループでは 1.7 兆円)。

※3 アジアの 6 社のうち大手 4 社は 1 兆円企業。

カンタス(QF)は LCC の Jetstar 分(約 3 割)を含む。

※4 日本の 2 社は 1 兆円企業、スカイマークは約 800 億円と規模は小さい。

2) 営業利益率;

※5 LCC の利益率は軒並み高く、特に AirAsia と Ryan が突出。

※6 既存の大手は欧米、アジアともに利益率は低く、赤字も散見。

※7 日本の 3 社はいずれも利益率は高い。

3) 旅客数(発着ベース)；

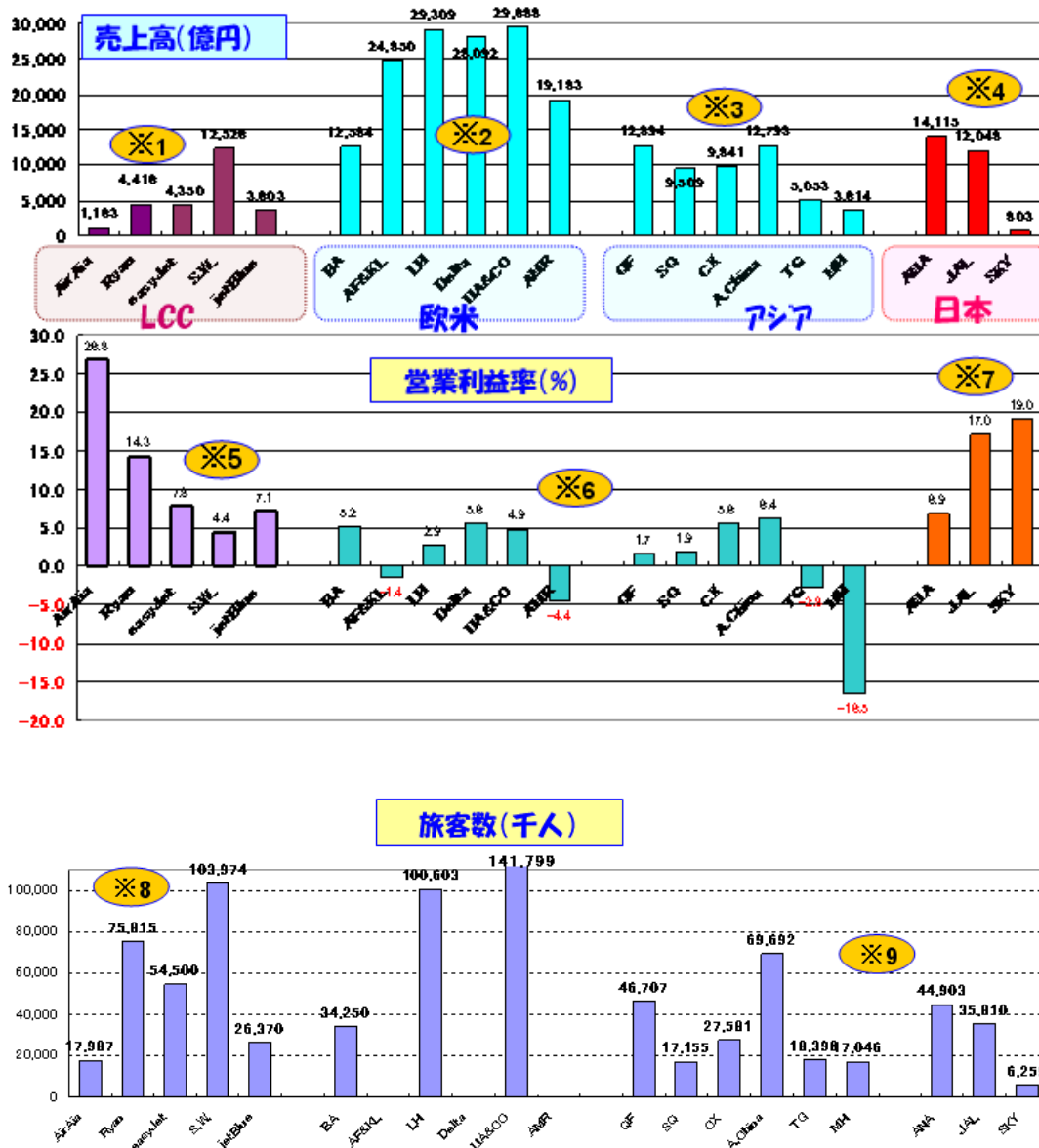
※8 LCC の旅客数が多い、短距離事業でのシェアが高いため。

※9 アジアや日本の会社は、大手 LCC を下回る旅客規模のところも多い。

なお欧米会社は連結ベースでの旅客数を発表していないケースが多い。

(旅客キロ、旅客マイルのみ発表)

① 売上高と営業利益率、旅客数



② 収入単価と座席コスト(1,000 旅客^キ当りの旅客収入)

(注 3) 収入単価や座席コストは km 当りで比較するのが一般的だが、イメージし易いようにここでは 1,000km 当りで表示した。因みに羽田＝福岡は 1,041km、羽田＝札幌は 894km、海外 LCC の平均的な路線距離は 1,000km 程度が多い。

(注 4) 赤系統棒グラフは収入単価(円)を、青・茶系統の棒グラフは座席コスト(円)を、緑のひし形ポイントは平均距離(km、右座標)を示す。

1) 収入単価;

AirAsia と Ryan は、付加収入を含めても 4,000 円台と低く、ほかの LCC3 社も 6,000～8,000 円。

欧米の既存 6 社は 8,000 円程度が多く、アジアの既存会社は 6,000 円程度が多い。

距離が伸びるに伴って距離当たりの座席コストや収入単価は低下する傾向がある(距離低減)ので、CX(キャセイ)や AQ(シンガポール)の 6,000 円台も安いとは言い切れない。

日本の 3 社の収入単価は著しく高く、JAL/ANA は 16,000 円超、SKY でも 12,000 円超と世界的に見ても突出している。

平均距離によって並べなおしたグラフは下段である。

日本の 3 社と LCC5 社は同じような平均距離にあるが、単価の高さでは際立っているのがわかる。

2) 座席コスト;

AirAsia と Ryan は 3,300 円と低く、ほかの LCC3 社も 5,000～6,000 円。

欧米の既存 6 社は 6,000 円程度が多く、アジア既存会社はばらつきがあるが 5,000～6,000 円程度(但し LCC より平均距離が長い)。

日本の 3 社は 8,000～10,000 円と非常に高い。

2) B/E;

AirAsia と Ryan は 60% 台後半～70% と低い が、他の LCC は 70% 台後半～80%。欧米やアジアの既存会社も 70% 台半ばが多い。

日本は SKY が 60% 台前半と低く、JAL、ANA は 50% 台と極端に低い。

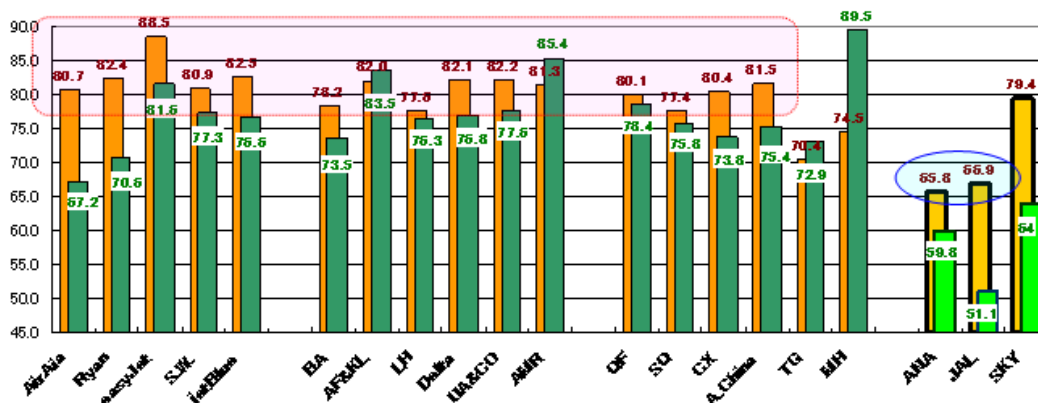
3) 日本の航空会社(特に大手 2 社)を、海外の会社と比較して、その特徴を述べると;

B/E が非常に低いのは、座席コストが際立って高いにもかかわらず、収入単価がさらに極端に高いことによる。

搭乗率が著しく低くても利益率が高いのは、B/E が極めて低いためである。

換言すれば、際立って高い座席コストのために利益を出し難い事業環境にあるが、低い搭乗率でも利益が得るような、高い収入単価(即ち低い搭乗率を前提として利益をあげ得るような単価)で切り抜けているといえよう。

③ 搭乗率とB/E (%)



以上

(Y.A)