

日本のLCC3社の実績(2013年度)

～その5 収益性の指標～

(注) PeachとVanillaは3月決算、Jetstar-Jは6月決算(旅客実績も同期間のもの)

収益性指標； **Peach**； 搭乗率、客単価のダブルアップで黒字化した
Vanilla； 高コスト、低搭乗率で大幅赤字が続く
Jetstar-J； 低収入単価、高コストで大幅赤字だった(2012年度)

(Peach) 搭乗率向上と、収入単価改善を同時達成して黒字化を達成した。
搭乗率は「84%」(年間総平均)と、国内会社では突出した高さ。
座席コストは上昇したが、旅客収入単価がそれより大幅に上昇して、
B/Eは「78%」に低下して搭乗率を下回った。
(旅客^キ当り収入) 8,490 → 9,610円 +1,120円(+13%)
(座席^キコスト) 7,090 → 7,980円 + 450円(+6%)

・ 1便当り収支(2013年度)

収入154万円に対し、費用144万円で、利益は10万円

Peachの運賃戦略は、「格安運賃」ではなく「お得感のある運賃」である。
前者との間を埋めるのは運航品質と、おもてなしの親しみやすさといえる。
この戦略が奏功し、事業基盤が安定したといえよう。

《図表 1》収益性指標の比較

		(3月決算)		差 率	(3月決算)		差 率	(6月決算)	
		Peach			Vanilla			Jetstar-J	
		2012	2013		2012	2013		2012	2013
営業収益	億円	144	306	(213)	35	66	(190)	128	
営業費用		153	286	(186)	69	123	(179)	219	
営業利益	億円	-10	20		-34	-57		-91	
座席数	万席	216	358	(165)	61	107	(176)	227	
旅客数	万人	170	300	(177)	39	72	(185)	164	
搭乗率	%	78	84	5	64	68	3	72	
旅客当り収入	円	8,480	10,200	1,720	8,840	9,100	260	7,830	
座席コスト	円	7,090	7,980	890	11,240	11,460	220	9,630	
B/E	%	84	78	-5	127	126	-1	123	
(平均距離)	km	992	1,051	(106)	1,167	1,239	(106)	1,099	
旅客 [*] 当り収入	円/千 [*]	8,490	9,610	1,120	7,650	7,120	-530	7,130	
座席 [*] コスト	円/千 [*]	7,150	7,600	450	9,630	9,250	-380	8,770	

(Vanilla) 搭乗率はやや向上したが、LCC としては依然低レベル。

座席コストはやや低下したとはいえ依然高く、費用が収入を大きく上回る。このため仮に満席にしても赤字という状態。

(搭乗率) 64 → 68 %

(旅客^{*}当り収入) 7,120 円 (座席^{*}コスト) 9,250 円

・ 1 便当り収支 (2013 年度)

収入 111 万円に対し、費用はその倍近い 206 万円で、赤字は▲96 万円

(Jetstar-J 2012 年度) 搭乗率は LCC としては不満な 72% だった。

収入単価が低く、座席コストは高い。このため大幅な赤字。

(搭乗率) 72 %

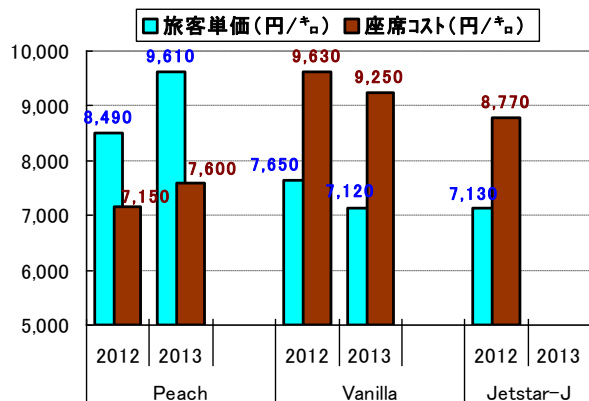
(旅客^{*}当り収入) 7,130 円、 (座席^{*}コスト) 8,770 円

・ 1 便当り収支 (2012 年度)

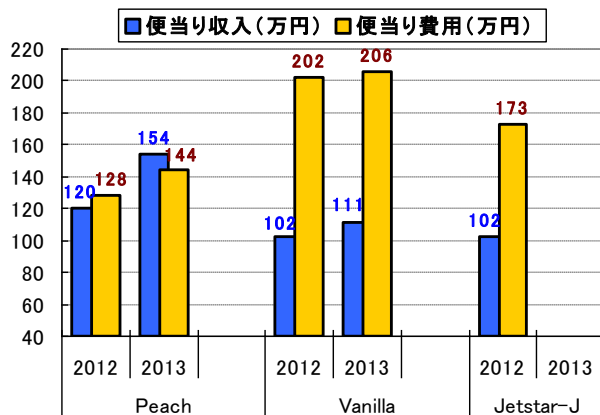
収入 102 万円に対し、費用は 173 万円で、赤字は▲72 万円

- ・ 2013 年度の展望； 搭乗率は向上し、収入単価も上昇しているため、便当り収入は増加する。問題は便当り費用がどうなったかである。

《図表 2》 旅客単価と座席コストの比較



《図表 3》 便当り収支の比較



5 回にわたる解説が、日本の LCC の現状理解に役立てたら幸いです。

以上