

CAPA 分析・特別号①

ピーチ・エビエーションの黒字
＝変わりゆく日本の市場でジェットスターとスカイマークの損失の影に隠れる

日本のピーチ・エビエーションは、開業以来 2 年で、初の利益を計上した。6.5%の営業利益率で、ピーチは、部分所有親会社の ANA の営業利益率 4.1%を凌いで居る。然し、ピーチの黒字は、部分所有者の JAL が、12.7%の利益率だったのに比べて、マイナス 36.8%と言う、ジェットスターの巨額の損失の影に隠れてしまった。因みに JAL グループには、利益率最高と最低のエアラインが、存在する事になる。ジェットスターの業績は、スカイマークの赤字より悪く、より小さなスターフライヤーよりも悪い。

ジェットスター・ジャパンは、大阪関西空港にも基地を立ち上げて、一時はピーチの半分だった機材の生産性を押し上げてから、回復に向かって居た。ピーチの機材稼働率は、段々落ちて来て居るが、一方で春秋航空日本の、ひどく稼働の低い状態は続いて居る。ジェットスター・ジャパンは 2014 年第 1 四半期に利益率を伸ばした、たった 2 社のうちの 1 社でもある。ジェットスターは、ペースを緩める一方で、ピーチは創立以来の定評通り、保守的だが堅実な成長を続けようとして居る。

ピーチは初の黒字を計上、ジェットスター・ジャパンは、3 年連続の赤字

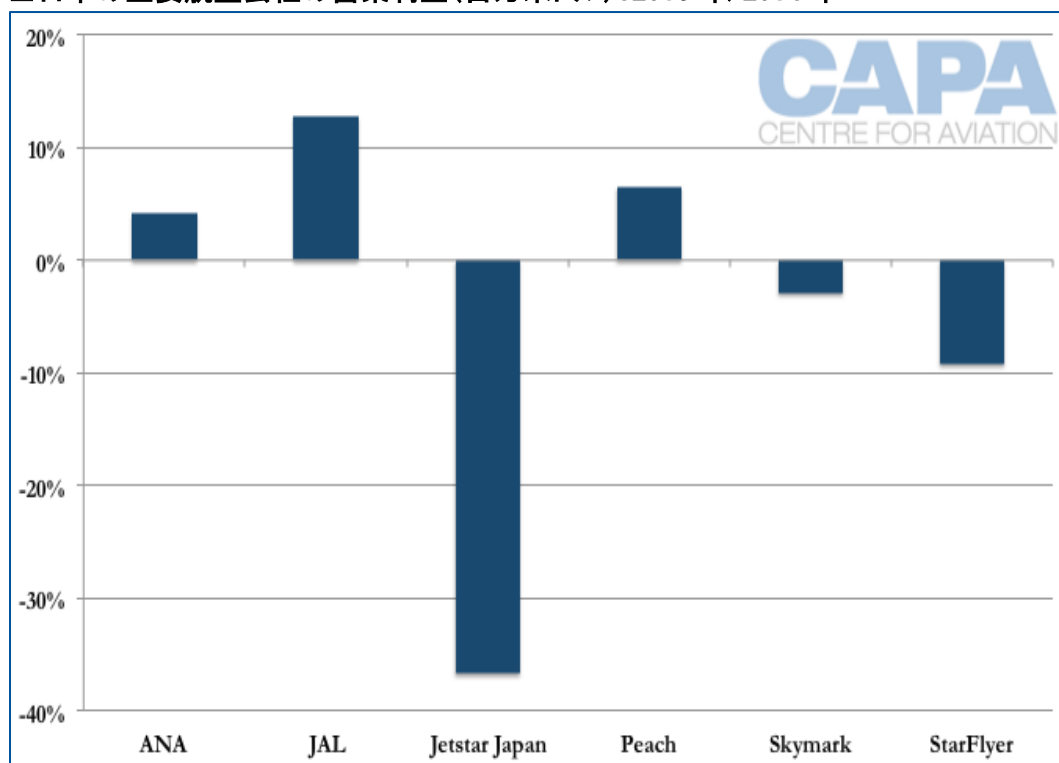
ピーチ・エビエーションは 2012 年 3 月に、同社が最初に飛んで、日本で始まった新しい LCC の波の一番手だった。ジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパン(のちにバニラエアになった)は、それぞれ 2012 年 7 月と 8 月にサービスを開始した。春秋航空日本は 2014 年 8 月に開業し、エアアジアは 2015 年に日本市場に再参入しようとして居る。ピーチとジェットスターは、業績を公表している。

ピーチは 2013 年度(2014 年 3 月 31 日までの 12 か月)に 20 億円(1,940 万ドル)の営業黒字を計上した。これは、ピーチにとって初の黒字で、2012 年度(開業初年度)の 9 億 6 千万円(960 万ドル)の損失に続くものだった。ピーチによれば、営業利益は、計画より 12.7%も高かったと言う。これは、収入が 31.2%伸びた結果だが、日本円の為替値下がりの影響で、コストが上がり、目減りしてしまった。ピーチの CEO 井上慎一は、2014 年 10 月、シンガポールで開かれた CAPA の最近の LCC 会議で、講演し、ピーチは、開業からたった 25 ヶ月で黒字を実現したこと、そして、コストの高い日本で、LCC が黒字を出すなど誰も予想しなかったのだと誇らしげに語った。

ジェットスター・ジャパンは、部分所有者であるカンタスグループの、2014 年 6 月末迄という会計年度に従って、業績を報告した。この期間、ジェットスター・ジャパンは、107 億 2 千万円(1 億 500 万ドル)の営業赤字を計上、これは、2013 年 6 月末までの年度の 90 億 5 千万円(9,100 万ドル)に比べ、18%の増加だった。2014 年度の収入は前年比 127%伸びた。純損失はより大きく 26%増加した。ジェットスター・ジャパンの 2014 年 6 月末現在の累積赤字は、225 億 8 千万円(2 億 3,200 万ドル)である。

日本の詳細な財務実績を公表して居る主要エアラインの中でも、ジェットスター・ジャパンは最大の損失を出して居る。ピーチの利益は当然ながら小さなものであるけれど、利益を上げると言うことでは、重量級の ANA、JAL に混じって、唯一のそれ以外のエアラインとして、稀有な存在である。スカイマーク、スターフライヤーとハイブリッドの航空会社は何れも損失を出している。スターフライヤーの営業利益率は、スカイマークより悪いが、スターフライヤーは、より小規模である。

■日本の主要航空会社の営業利益(百万米ドル):2013 年/2014 年



Source: CAPA - Centre for Aviation and company reports

注)ジェットスター・ジャパン以外の全社は、2014 年 3 月末日迄の一年。ジェットスター・ジャパンは、2014 年 6 月末日迄の一年。

ピーチ・エビエーションは、乗客一人当たり 7ドルの利益を上げ、ジェットスター・ジャパンは 32ドルを失った

ピーチの公表して居る、国内線輸送実績と、国際線輸送見積りを組合せると、同社は、乗客一人当たり約 6.60ドルを稼いで居る。これは、IATA の推定するアジア太平洋のエアラインの乗客一人当たり収益、2013 年には 2.01ドル、2014 年には 2.98ドルと言う数値を遥かに超えて居る。一方、ジェットスター・ジャパンは、乗客一人当たり 32.60ドルの損失となって居る。

ジェットスター・ジャパンは、その大きな損失の原因は一部、関西空港基地の展開が遅れた事にあるとして居る。これが、同社保有機材の低稼働を招いて居るのだ。また、今回の損失額は、2013 年 6 月末日迄の一年にジェットスター・ジャパンが失った乗客一人当たり 55.80ドルに比べれば、かなり低い額である。

<関連記事参照>

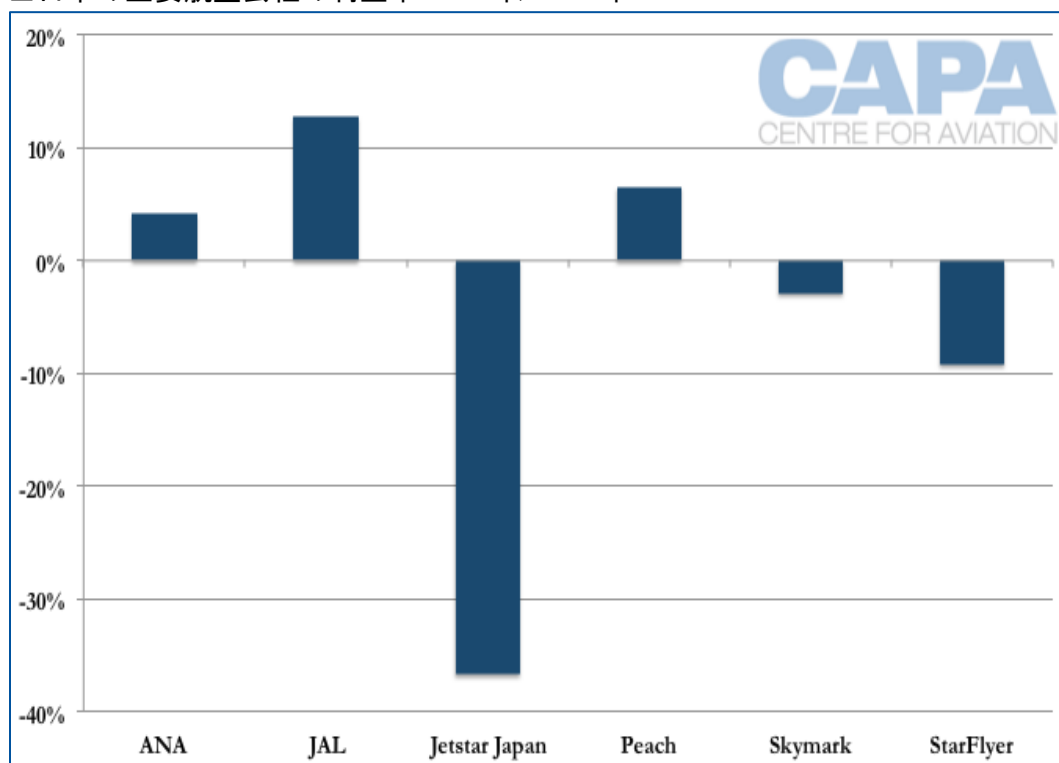
ジェットスター・ジャパン、重要な大阪、関西基地を開設＝日本の国内線旅客数が 8%伸びる中で

ピーチ・エビエーションは、ANA より高い利益率を示し、一方、JAL グループは日本で最高の利益率を記録

ピーチの利益は、ANA や JAL より可なり低いけれど、ピーチの規模そのものが、可なり小さいのだ。日本のエアラインの決算報告で営業利益率を見てみると、ピーチ(6.5%)は、部分所有者である、ANA(4.1%)より高い。

一方、JAL グループは、この国で最高と最低の利益率を記録して居る。即ち、JAL が 12.7%、そしてジェットスター・ジャパンがマイナス 36.8%の利益率なのだ。但し、これは 2013 年 6 月末迄の前年度のマイナス 70.7%の半分ではある。

■日本の主要航空会社の利益率:2013 年/2014 年



Source: CAPA - Centre for Aviation and company reports

注)ジェットスター・ジャパン以外の全社は、2014 年 3 月末日迄の一年。ジェットスター・ジャパンは、2014 年 6 月末日迄の一年。

ジェットスター・ジャパンは機材稼働率を上げる。春秋航空日本が懸念材料

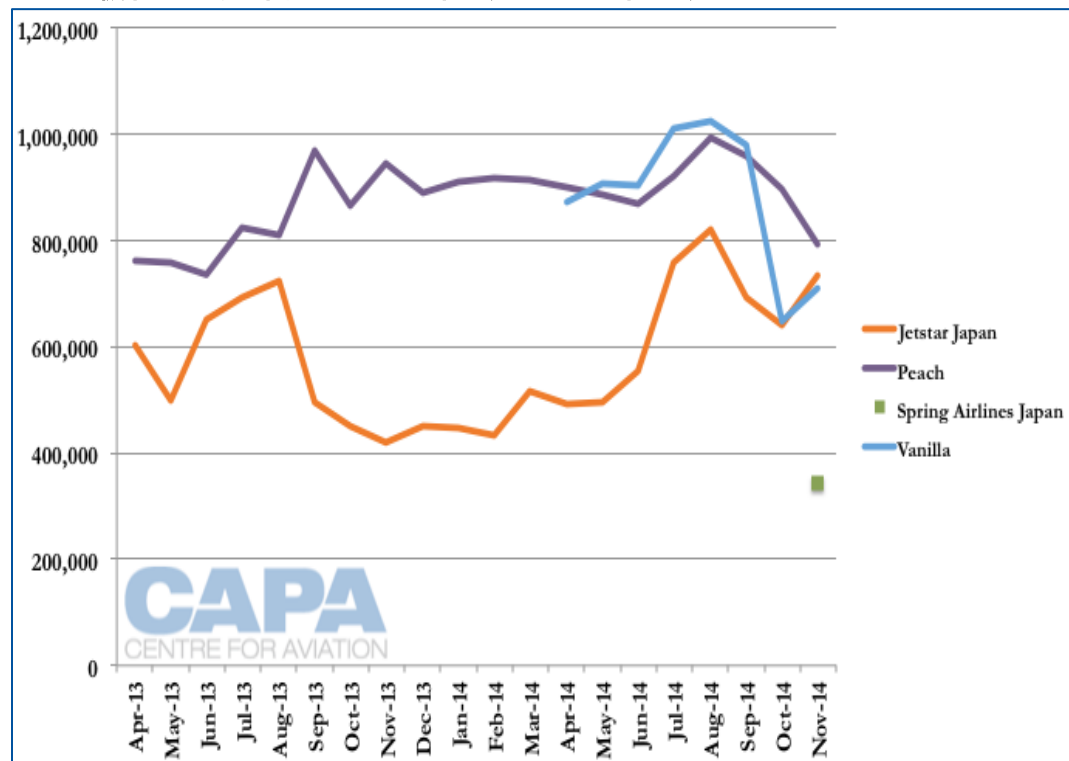
明らかにジェットスター・ジャパンのマイナス 30%を超える営業利益率を是正するのは容易な事ではない。ジェットスターは新たに開設した関西空港の基地を使って、2013 年 9 月に落ち込み、それ以来 2014 年 7 月までずっと低い俣だった機材の生産性を向上させようとして居る所だ。2013 年 12 月と 2014 年 1 月のジェットスター・ジャパンの 1 機当たりの日毎の ASK は、ピーチの半分である(両社とも使用機材は、180 席の A320 のみ)。

ピーチが基地とする関西空港に使用禁止時間帯が無い事が幸いし、夜間地上滞留機材を少なく出来るなど、この理由は幾つかある。然し、最大の問題はジェットスター・ジャパンが拡大を出来ないで居る

事だ。2014 年 8 月のピーチの機材は 20%も生産性が高い。2014 年 11 月には、ピーチがパイロットの不足に見舞われ、機材稼働率を押し下げたのだが、両社の稼働率は似た様な水準になって居る。

バナリアエアは成田空港を基地として居るけれど、ピーチと似た様な生産性を示して居ることから、成田空港だけが問題なのでは無い。春秋航空日本(春秋とバナリアのデータは不完全)は、ジェットスターが体験したものよりずっと低い機材稼働率を示して居る。春秋は 3 機の保有機材を使って、僅か 5 路線のごく短距離の路線を往復運航しているのだ。春秋航空はまた、2015 年に国際線への拡大を計画して居る。

■平均機材当たり日間 ASK:2013 年 4 月～2014 年 11 月



Source: CAPA - Centre for Aviation, CAPA Fleet Database and OAG

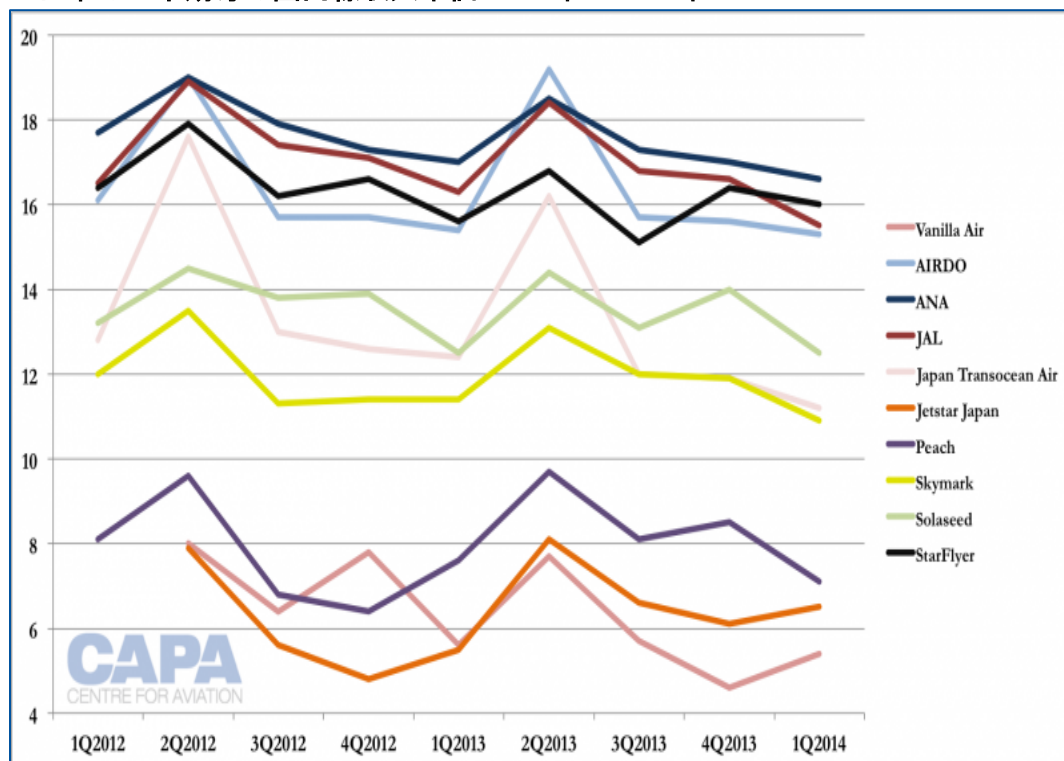
ジェットスター・ジャパン、収入単価の下落傾向に抵抗

日本では収入単価は下降線を辿って居るが、2014 年度第 1 四半期(2014 年 6 月末迄の 3 ヶ月＝入手可能な最新のデータ)に、ジェットスター・ジャパンとスターフライヤーだけが収入単価の上昇を経験して居る。スターフライヤーの収入単価は、2.6%上昇し、ジェットスター・ジャパンは、もっと大きく 18%も伸びた(この数字には、付帯収入は含まない)。バナリアは、3.5%の下落、ピーチは 6.5%下がって居る。

ジェットスターとピーチの収入単価の差は縮まりつつあるが、この理由としては、最近では、ピーチの下落の方が大きいからだと言える。ジェットスターの関西空港での存在感が拡大するに連れ、ピーチの収入単価には更なる圧力が加わるだろう。

ジェットスターは2014年6月期に搭乗率を7.9ポイント上げて、76.9%としたが、ピーチの83.7%(2014年3月期)より低い。上述の通り、ジェットスターの収入単価はピーチより低いと言うことは、同社は収入単価ではなく、搭乗率に力を入れて居る事を示している。

■日本の四半期毎の国内線収入単価:2012年～2014年



Source: CAPA – Centre for Aviation and MLIT

ジェットスター・ジャパンは緩やかに拡大を緩め、ピーチは保守的に拡大

ジェットスター・ジャパンは2014年7月、以前は開業3年の記念日である2015年7月迄に24機とする計画だった保有機数を、18機を上限とすると語った。然し、同社の保有機材は今現在では19機まで増えている。

ジェットスター・ジャパンは2014/2015年の冬に当初2013年に計画していた成田から国際線を就航させる検討をしているが、これはもはや間違い無く2015年にずれ込むだろう。一つの可能性としての香港線については、バニラエアが、大胆な挙に出て、ジェットスターの参入とともに大がかりな競争になるかも知れない。

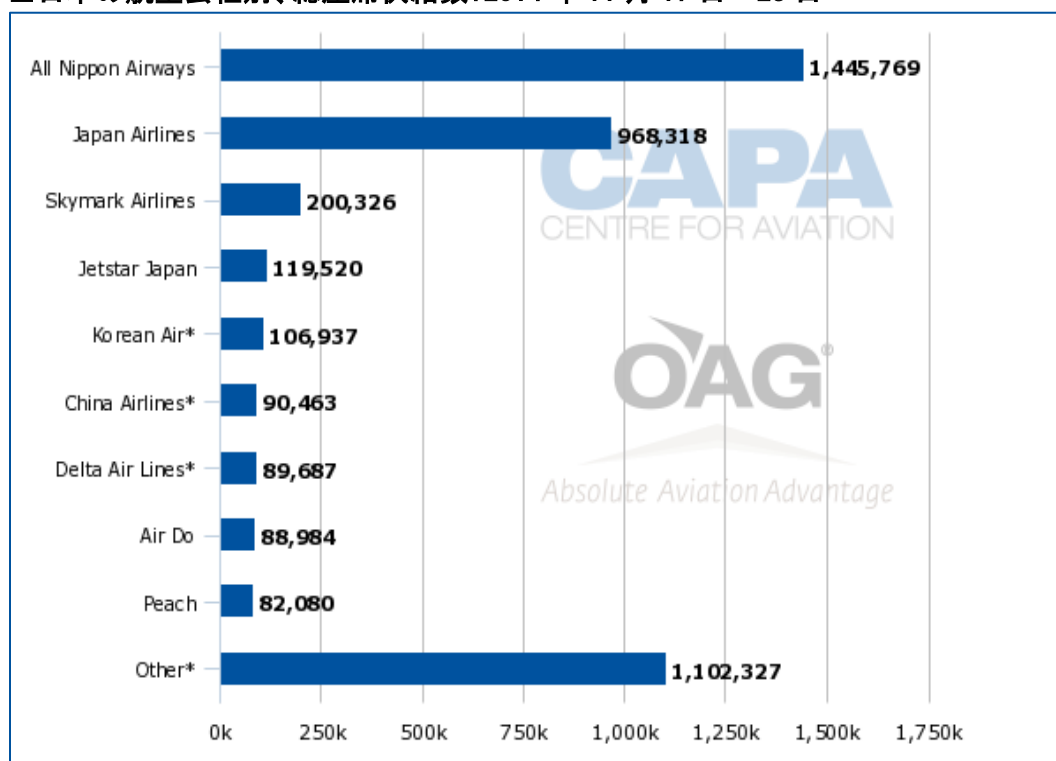
<関連記事参照>

バニラエアとANA、二枚看板戦略を採る＝東京－香港線で

ピーチは2014年11月に受領した14機目のA320が、同社の今年最後の1機となる。ピーチは暫定的なものとして、2015年に後3機を追加、2016年には20機となって終える計画である。もしピーチが2013年に達成した、累積搭乗客300万人を2018年には600万人に倍増すると公言した野心的な拡大計画を実現しようとするのであれば、今後の機材計画も少し早いペースで拡大する必要があるだろう。

収入の方は、複雑で、事業拡大により10%の増加を齎すだろうが、ピーチはパイロットの欠員から定期便を欠航させねばならなかった影響で、30億円(3千万ドル)の減収を見込んで居る。ANAは、この第1四半期は赤字となったけれど、ピーチは利益を上げ続けると見ている。

■日本の航空会社別、総座席供給数:2014年11月17日~23日



Source: CAPA - Centre for Aviation and OAG

ジェットスター・ジャパンは余りにも急速に成長し、結果として関西空港基地への展開を遅らせる事を余儀なくされ、高くついた整備作業手順での失敗を犯した後、ようやく落ち着きつつある。ジェットスター・ジャパンは、急速にANA、JAL、スカイマークに次ぐ日本で第4番目の規模の航空会社になっている。最大になるというのがジェットスターの野望であるが、ここまで来るのも、痛みを伴っている。

ピーチは引き続き保守的だが、より着実である。ジェットスターとピーチが関西空港で角突き合わせ、バニラが更に大きく国際線に参入し、春秋航空日本が大急ぎで機材稼働を上げ、エアアジアが再参入して来ると言う、流動的な時代が、更に激しい競争が行く手に待ち構えて居る。

前例の無いほど多くの出来事が起きつつあり、日本が経済停滞に入って行こうとする中で、今の勢いを保とうとするのは大きな挑戦である。安い運賃で需要を刺激しようと言うのは、正に経済の必要とす

るところかも知れない、然し、その中で事業を展開するには、日本には未だに困難な規制の環境があり、対処しなければならない束縛が続いているのだ。

以上

当分析は、CAPAが11月 18 日に発表した [Peach Aviation profits overshadowed by Jetstar Japan & Skymark losses in Japan's changing market](#) を、JAMRが和訳したものです。