

## 主要海外 LCC の収支比較

海外の主要 LCC 収支について、2013 年の実績（各社公表値）をもとに加工して比較した。

（注）Ryanair；2014.3 月期、easyJet；2013.9 月期、Jetstar（Qantas の一社）；2014.6 月期、ほかは 2013.12 月期決算の数値。

参考のために、適宜スラッシュ、Peach などの数値も表示した。

なお為替換算レートによっても数値が変動するので、ここでの数値は概略値とお考え下さい。

### 1. 事業規模と損益

（売上げと損益）Southwest は売上げ 1.8 兆円超、営業利益 1,300 億円と突出している。

easyJet、Ryanair、Jetblue が売上げ 5,000 億円超で続き、AirAsia は系列 5 社の合計で 3,800 億円規模。

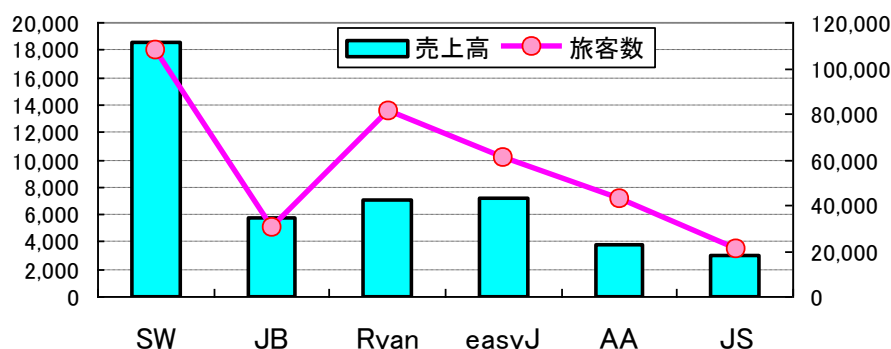
利益率は米国 2 社が 7% 台、欧州 2 社と AirAsia は 10% 超。

Jetstar は売上げ 3,000 億円超ながら▲110 億円の赤字。

（旅客数）Southwest の 1 億人に、Ryanair の 8 千万人、easyJet の 6 千万人が続く。

（AirAsia グループの内訳）マレーシア本社の利益率が高く、タイが約 10% で続くが、インドネシアは赤字。中長距離の AirAsia X は小幅ながら営業利益を計上

《図表 1》売上げ（億円）と旅客数（右目盛；千人）



《図表 2》事業規模と損益

		South west	Jetblue	Ryanair	easyJet	AirAsia G	Airasia (マレーシア)	AA (タイ)	AA インドネシア	AAX	Jetstar
(決算通貨)	USD	USD	EUR	GBP	4社計	RMP	YHB	IDR	RMP	AUD	
(換算;円)		105	105	140	170	33	3.3	9/1000	33	95	
営業収益	億円	18,584	5,713	7,051	7,239	3,773	1,712	775	524	761	3,061
営業利益	億円	1,342	449	922	845	412	337	75	-11	12	-110
(利益率)	(%)	7.2	7.9	13.1	11.7	10.9	19.7	9.7	-2.2	1.5	-3.6
純利益	億円	792	176	732	677	122	120	65	-34	-29	
便数	千便	1,313	282	525	420	289	152	70	57	10	
平均路線距離	km	1,131	1,754	1,268	1,091	1,262	1,144	1,026	1,195	5,002	
旅客数	千人	108,076	30,463	81,668	60,800	43,368	21,853	10,500	7,853	3,161	21,121

## 2. 収益性指標

(旅客収入単価と座席コスト) (注) 収入には、運賃のほか、付加収入も含む。

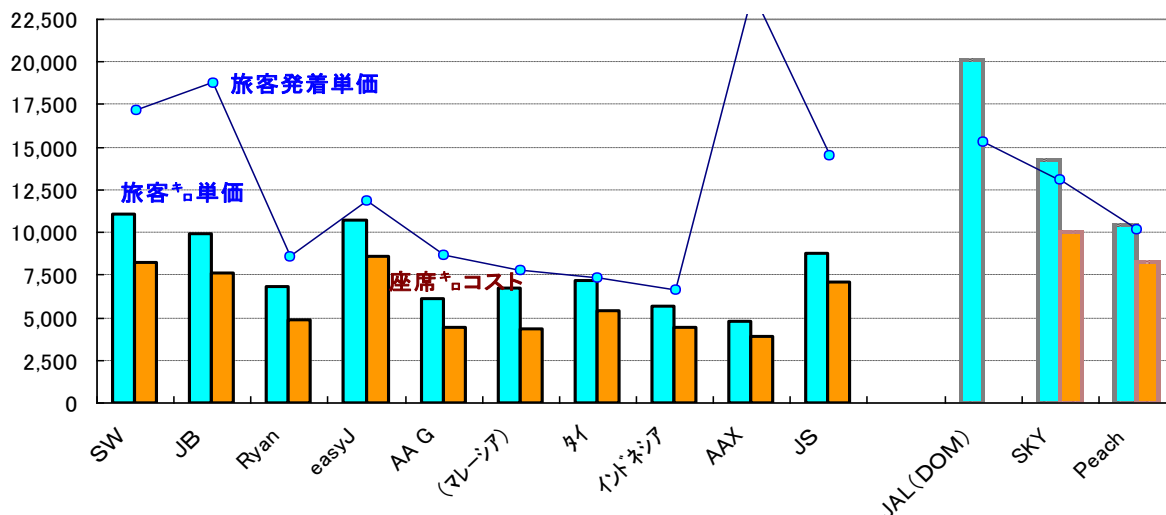
- ・ **旅客単価** (1,000 円当り) ; Southwest と easyJet が1万円を超え、Jetblue が続く。一方 Ryan と Air Asia は6,000 円台と低い。

〈参考〉 Peach も約1万円、SKY は14,000 円。JAL は2万円と高い。

(注) SKY と Peach の国内線データは運航距離が採用されているが、ここでは国際的に使われている大圏距離に概算調整して単価を算出した (距離が短くなるため、収入・費用ともに単価は上昇)。

- ・ **旅客発着単価** ; 運航距離の長い AAX や Jetblue、Jetstar が当然高くなっている。なお、Southwest の単価の高さは、乗継ぎ客が多い (スルーで1人分; 3割近い乗継があると推定される)、ことによると考えられる。
- ・ **座席コスト** (1,000 円当り) ; Southwest、Jetblue、easyJet、Jetsar、そして Peach が8,000 円前後。Ryan と AirAsia は5,000 円を下回る。日本の SKY は約10,000 円と突出して高い。

《図表3》旅客単価と座席コスト



### (搭乗率と B/E)

**搭乗率** ; 軒並み 80%を超えており、easyJet は90%超となっている。

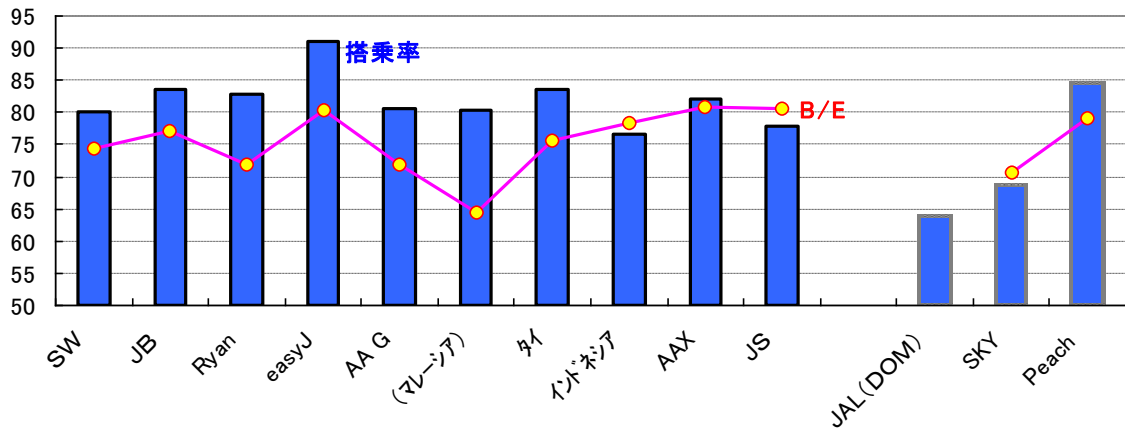
赤字のインドネシア AA と Jetstar も75%は超えている。

Peach は80%を超えているが、JAL と SKY は70%を下回っている。

**B/E** ; 70%台に集中している。

easyJet だけは 80% と高い。AA 本社（マレーシア）は低コストが効いて 65% と低い。  
 （一部の収入を費用の控除扱いしていることもある。）

《図表 4》 搭乗率（%）と B/E（%）



《図表 5》 収益性の指標

	South west	Jetblue	Ryanair	easyJet	AirAsia G	Airasia (マレーシア)	ㄹ AA	インドネシア AA	AAX	Jetstar
旅客 <sup>千</sup>	1,679	577	1,038	676	613	253	108	93	159	348
座席 <sup>千</sup>	2,098	689	1,254	742	760	316	130	121	193	447
搭乗率	80.1	83.7	82.7	91.0	80.7	80.2	83.6	76.6	82.1	77.9
旅客発着単価 (平均旅客距離)	17,195 (1,554)	18,754 (1,893)	8,634 (1,270)	11,906 (1,111)	8,700 (1,414)	7,836 (1,159)	7,381 (1,031)	6,672 (1,183)	24,086 (5,016)	14,492 (1,649)
旅客 <sup>千</sup> 単価	11,066	9,906	6,796	10,712	6,154	6,760	7,157	5,638	4,802	8,788
座席 <sup>千</sup> コスト	8,220	7,637	4,888	8,614	4,423	4,355	5,405	4,411	3,883	7,091
B/E	74.3	77.1	71.9	80.4	71.9	64.4	75.5	78.2	80.9	80.7

(1 便当りの収支) 1 便当りの収入は、130～170 万円が多く、利益は 10～20 万円が多い。

AAX は機材が大きく長距離路線のため便当り収入は 700 万円を超えている。

Jetblue も路線距離が比較的に長いので、また easyJet は収入単価と搭乗率がともに高いため便当り収入も多い。

AAX 以外の AirAsia 各社の収入は約 110 万円で、100 万円を下回るインドネシアは赤字。

なお日本の SKY の便当り収入は 154 万円である。

《図表 6》 機材と便当り収支

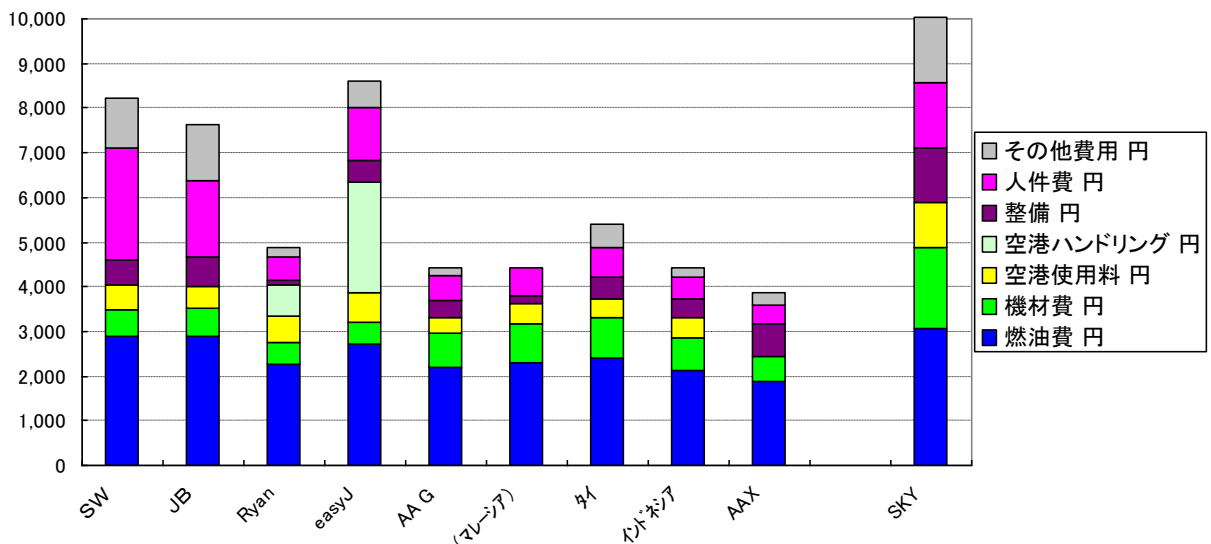
		South west	Jetblue	Ryanair	easyJet	AirAsia G	Airasia (マレーシア)	タイ AA	インドネシア AA	AAX
<b>(機数)</b>										
A330						16				16
A320系			134		217	137	72	35	30	
B737系		680		305						
E190			60							
<b>便数</b>	千便	<b>1,313</b>	<b>282</b>	<b>513</b>	<b>420</b>	<b>289</b>	152	70	57	10
平均路線距離	km	1,131	1,754	1,268	1,091	1,262	1,144	1,026	1,195	5,002
<b>(1便当り)</b>										
<b>収入</b>	千円/便	<b>1,416</b>	<b>2,025</b>	<b>1,344</b>	<b>1,722</b>	<b>1,304</b>	1,129	1,105	914	7,436
<b>費用</b>	千円/便	1,313	1,866	1,168	1,521	1,161	907	998	934	7,321
<b>利益</b>	千円/便	<b>102</b>	<b>159</b>	<b>176</b>	<b>201</b>	<b>143</b>	222	107	-20	115
旅客数	人	101	108	156	145	150	144	150	137	309
座席数	席	127	129	188	159	186	180	179	179	376

3. コストの内訳 (1000 座席キ。当り)

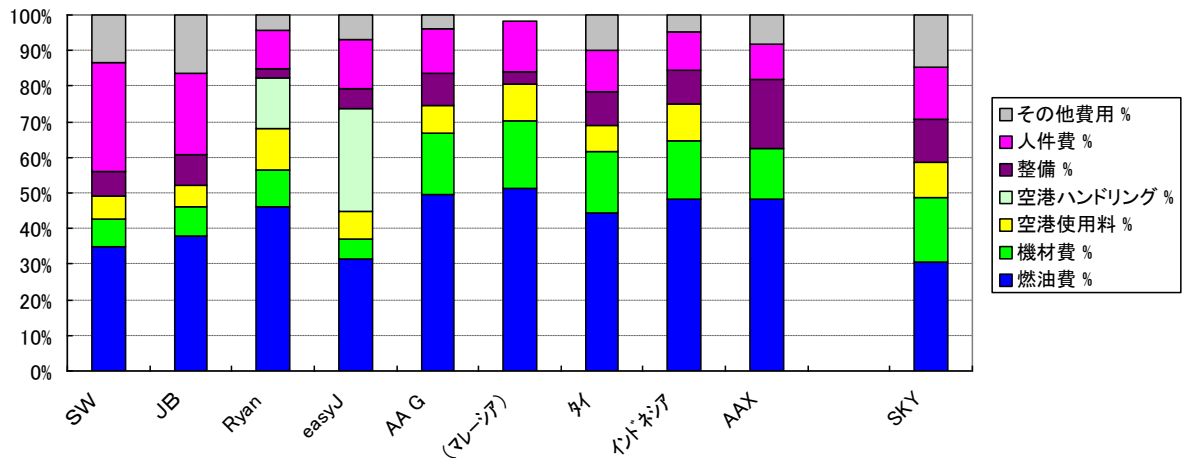
(座席キ。当りコスト)

- ・ Southwest、Jetblue、easyJet の 3 社のコストが高く、Ryanair と AirAsia グループ 各社は低い。
- ・ 費用の中では燃油費が突出して多く、各社 2,000 円以上となっている。Ryanair と AirAsia 各社では、燃油費の割合が約半分を占めている。
- ・ Southwest は人件費が燃油に匹敵するほど多い。
- ・ SKY はどの会社よりもコスト高で、特に日本の公租公課の影響で、燃油費（燃料税）と空港使用料が高い。機材費は新規導入大型機の影響（準備費用）と考えられる。

《図表 7》 座席コストの内訳 ; グラフ (単位 ; 円)



《図表 8》 座席コストにおける各費用の構成割合 (%)



(人件費単価) 給与のほか福利厚生関係費用を含む

- ・ Southwest は目立って高く、約 1,200 万円。
- ・ Jetblue と easyJet も 900 万円を超えている。
- ・ Ryan は約 700 万円とそれより安い。
- ・ AirAsia (本社) は 300 万円台。

《図表 9》 座席コストの内訳 (表)

	South west	Jetblue	Ryanair	easyJet	AirAsia G	Airasia (マレーシア)	タイ AA	インドネシア AA	AAX
燃油費	円 2,885	2,893	2,248	2,707	2,186	2,312	2,392	2,135	1,876
機材費	円 615	637	506	490	771	861	931	710	557
空港使用料	円 552	465	583	673	338	465	409	467	0
空港ハンドリング			689	2,469					
整備	円 541	658	130	486	408	168	498	414	739
人件費	円 2,520	1,729	518	1,184	550	634	632	483	401
その他費用	円 1,107	1,255	215	605	169	-84	544	202	311
費用合計	円 8,220	7,637	4,888	8,614	4,423	4,355	5,405	4,411	3,883
1人当り人件費	千円 11,793	9,423	7,218	9,826		3,288			

(注) AirAsia (マレーシア) のその他費用のマイナスは、一部収入 (グループ会社からのある種の収入) を費用の戻しとして処理していることによる。

以上