

春秋航空の2014年度業績概観

この度発表された春秋航空日本の2014年度業績(2014.1~12月)について、国交省の発表資料も加味して若干の分析を加えて概観した。

1. 事業概要

8月に3路線5便/日で運航を開始したが、10/26より減便、現在は3機の737-800型で、日に4往復便を運航している。

機材稼働は低く、1日1.3往復で、3時間程度となっている。

《図表1》事業概要(2014年末現在)

設立 就航	2012年9月 2014年8月1日	
機材	737-800	189席 3機
路線便数	成田=広島	2便/日
	成田=高松	1便/日
	成田=佐賀	1便/日
(10/25までは2便)		
機材稼働	1日当り	1.3往復 3.0時間

2. 2014年度決算

- ① 収入はわずか8.36億円(5か月間)と極めて少ない。

費用は直接費用(売上原価)だけで29.5億円、販管費を含めると57.25億円となり営業損失は▲48.89億円と巨額の赤字となっている。

就航準備費用や機材の低稼働を考慮しても、現状は深刻な赤字体質といえよう。

(試算)1か月当たりの「収入-直接費用」は▲4億円強との勘定になるので、もし

現状が続けば、毎月数億円規模の赤字が発生し続けることになる。

- ② 累損は66億円となった。

流動資産42.2億円と流動負債39.6億円は、費用の多く(例えばリース料)が未払いとなっている分だけ、現預金が手元に残っていることによると想像される。

	百万円		
売上高	836		
売上原価	2,950		
販管費	2,775		
営業損失	-4,889		
当期純損失	-4,918		
	百万円		百万円
流動資産	4,221	流動負債	3,963
固定資産	1,226	固定負債	291
(資産合計)	5,447	(負債合計)	4,254
		資本金+資本剰余金	7,800
		利益剰余金(累損)	-6,607
		(純資産)	1,193

3. 指標でみる収益性(推定)

- ① 1便当りの旅客状況; 189席に平均102人の旅客があり、搭乗率は54%。
LCCとしては非常に低いレベルにある。
- ② 1便当りの収支;
 - 1) 1便当りの収入はわずか61万円にしかない。
 <参考> 同型の機種を持つ国内4社の2013年度の便当り収入(概算)。
 Peach、スカイマーク、スターフライヤーは150～154万円(Peachのみ黒字)
 Jetstar-Japanは122万円(大幅赤字)
 - 2) 1便当りの費用は、直接費用(売上原価)だけでも215万円。
 <参考> Peachの便当り営業費用は144万円、他の3社は158～166万円。
 (いずれも推定)
- ③ 旅客収入単価; 運賃収入で4,880円、付加収入要素が1,120円、合計で6,000円。
 <参考> 2014年7～12月の1人当り運賃収入(国交省資料)
 Peach 7,890円、Jetstar-J 8,352円、バニラ 8,450円
 (注)Peachは運航距離が短いため発着旅客単価は低いが、距離あたりで見ると最も高水準にある。
- ④ 座席コスト; 機材低稼働と規模メリットを享受できる事業規模でないこともあって、直接費用だけで1万円を超えている。

(今後の展望) 規模メリットを得られるまでのネットワーク拡大、搭乗率の大幅改善、収入単価のアップ等、収益性を確保できる事業体制の確立までに距離がなお遠く、このままでは苦戦は避けられないのではないだろうか。

《図表3》 収益性指標(推定)

便当り	
座席数	189 千席
旅客数	102 千人
搭乗率	54 %
収入	61 万円
売上原価	215 万円
粗利益	-154 万円
営業利益	-357 万円
旅客当り	
運賃収入	4,880 円
付加収入	1,120 円
(合計)	6,000 円
座席当り	
直接費用(売上原価)	11,390 円
総原価	22,110 円

以上