

## JAMR レポート

(経営数値でみる LCC-2)

## サウスウエストとジェットブルー概観

2016年9月25日

米国の2大LCCであるSouthwestとJetblueについて、2015年度の経営数値をもとに概観した。

- ・1マイル⇒1.61kmで換算
- ・金額は1ドル⇒101円で換算。

## 1. 両社の事業態様

- ① Southwest: 全700機がB737型機、その中でもより小型機(短胴の旧型-300、-500、と新型-700)を多用している。平均路線距離は1,200km。  
毎日約1700往復便を運航し、売上高は2兆円。従業員は約5万人。
- ② Jetblue: 小型のA320シリーズとリージョナル機のE190を併用している。  
平均路線距離は約1,800kmであり、Southwestよりかなり長い。  
215機で毎日約430往復便を運航し、売上高は約6,500億円。  
従業員は約13,000人。

《図表1》事業規模比較(2015年度)

1mile⇒1.61km		Southwest	Jetblue
機数(期末)	機	704	215
便数	便	1,267,358	316,505
(1日当り往復便)		1,736	434
平均距離	km	1,208	1,758
従業員数(期中平均)	人	49,583	13,280

《図表2》機材比較(2015年度末)

	Southwest			Jetblue			
	客室席数	機齢	機数	客室席数	機齢	機数	
	席	年	機	席	年	機	
B737-300&500	122/137/143	22	129	A320	150	10	130
B737-700	143	11	471	A321	159/190	1	25
B737-800	175	2	104	E190	100	7	60
		12	704			8	215

## JAMR レポート

## 2. 収支概観

- ① Southwest: 2兆円の売上げで、利払後の利益は4,000億円と利益率は高い(20%)。費用のうち「人件費」が41%を占め、燃油の23%をはるかに上回る。
- ② Jetblue: 約6,500億円の売上げで、利払後の利益は1,100億円(利益率17%)。「人件費」(30%)が燃油費(26%)をやや上回っている。

《図表3》収支比較(2015年度)

1ドル=101円換算	Southwest		Jetblue	
	億円		億円	
<b>営業収益</b>	<b>20,018</b>		<b>6,480</b>	
(うち機材収入)	18,482		5,952	
<b>燃油費</b>	<b>3,652</b>	<b>23</b>	<b>1,361</b>	<b>26</b>
<b>機材費</b>	1,266		472	
<b>整備費</b>	1,015		495	
<b>空港使用料等</b>	1,178		345	
<b>人件費</b>	<b>6,447</b>	<b>41</b>	<b>1,555</b>	<b>30</b>
他の営業費用Net	2,304		1,023	
<b>(営業費用計)</b>	<b>15,861</b>	<b>100</b>	<b>5,252</b>	<b>100</b>
<b>営業利益</b>	<b>4,157</b>		<b>1,228</b>	
金融収支Net	-113		-128	
<b>利払後事業利益</b>	<b>4,044</b>		<b>1,100</b>	
<b>事業利益</b>	<b>3,514</b>		<b>1,108</b>	
<b>最終利益</b>	<b>2,203</b>		<b>684</b>	

## JAMR レポート

## 3. 収益性指標概観

(発着当りの指標)

- ① Southwest ; 乗継ぎ客がかなりあるようだ (推定2割)。

発着旅客単価 (乗継客は2人扱い) は12,800円であるが、乗継ぎ客を1人としてカウントすれば15,600円程度と推定される。発着席当りのコストは7,800円。

搭乗率を試算すると78%となり、後述の距離ベース (公表値) とかなり乖離がある。

- ② Jetblue ; 路線距離が長い関係で、旅客単価は17,000円と高く、座席コストも11,700円と高い。

(距離 ; 千km当りの指標)

- ③ Southwest ; 搭乗率は84%と高い。

旅客単価 (千km当り) は9,800円で、座席コストは6,400円。

B/E (採算率) は65%と低く (利益を出し易く)、搭乗率との差 (19ポイント) が利益に繋がっている。

- ④ Jetblue ; 搭乗率はSouthwestよりさらに高い85%。

旅客単価 (千km当り) は8,900円で、座席コストは6,100円。

B/E (採算率) は69%とSouthwestよりやや高い。

《図表4》収益性指標の比較 (2015年度)

1mile⇒1.61km		Southwest	Jetblue
座席数	千席	184,955	(41,441)
旅客数	千人	144,575	35,101
搭乗率(発着)	%	(78)	(85)
旅客単価/人	円	12,784	16,957
座席コスト/席	円	7,806	11,708
B/E(発着)	%	61	69
ASK	百万千円	226,207	79,305
RPK	百万千円	189,175	67,155
搭乗率(距離)	%	84	85
旅客単価/千km	円	9,770	8,863
座席コスト/千km	円	6,383	6,118
B/E(距離)	%	65	69

## 4. 財務状況比較（2015年度末）

- ① Southwest；総資産 2.15 兆円のうち航空機（含前払金）が6割の 1.3 兆円を占める。  
有利子負債は 3,200 億円（総資産の 15%）。  
9,500 億円の留保利益があるが、2,000 億円の自己株式を保有しており、純資産は 7,400 億円である。
- ② Jetblue；総資産 8,700 億円で、航空機がその 2/3 を占める。  
有利子負債は 1,900 億円（総資産の 21%）。  
1,700 億円の留保利益のうち、300 億円強が自己株式に充てられている。

《図表 5》貸借対照表比較（2015年度末）

《 Southwest 》			《 Jetblue 》		
	億円	%		億円	%
現預金	3,082		有利子負債	3,210	15
航空機材	11,784	55	他の負債	10,884	
機材前払金	1,100	5	(負債合計)	14,094	65
	0		資&資剰金	2,204	
他の資産	5,560		利益剰余金	9,503	44
	0		その他	-4,275	
資産合計	21,525	100	純資産合計	7,432	35
《 Jetblue 》			《 Jetblue 》		
	億円	%		億円	%
現預金	885		有利子負債	1,861	21
航空機材	5,561	64	他の負債	3,643	
機材前払金	173	2	(負債合計)	5,505	63
			資&資剰金	1,919	
他の資産	2,128		利益剰余金	1,696	19
			その他	-373	
資産合計	8,747	100	純資産合計	3,242	37

以上