

欧州で躍進中の第3のLCC、Norwegianについて

2017年2月26日

近年、欧州でノルウエーに本部を置くLCCのNorwegianが急激に伸びている。

その会社について、LCCのトップ2であるRyanairやeasyJet、そして同じような地域で競合しているSAS（スカンジナビア航空）と比較しながら概観した。

（注）数値は2016年度の各社公表資料による。但し会計期間の差がある。

運賃比較はネット販売会社（cheapoair.com）の数値による。

1. Norwegianの特徴；

先行LCCであるRyanairやeasyJetが単一の小型機（A320やB737型）によって、もっぱら欧州内の路線を事業領域にしているのに対し、Norwegianは小型機による欧州内運航から、新鋭中型機であるB787によって大西洋線等長距離路線に進出、その規模を急拡大している。

財務面では、急拡大は借入金（有利子負債）に依存しているため負債比率が高い。

2. Norwegianの運賃例

- ① 大西洋線では、既存のFSA（フルサービス会社）に比べて格段に安い運賃を提供している。下表はNorwegianが運航している主要2路線のほぼ1か月先の最安運賃について比較したものである。（\$→113円で換算）

	(Feb23時点での予約)		「cheapoair.comによる」	
	London - NewYork		London - Los Angeles	
	17.3.29搭乗		17.3.30搭乗	
	ドル	x113→円	ドル	x113→円
Norwegian	390.87	44,168	500.28	56,532
United Airlines	1480.26	167,269	1787.46	201,983
American Airlines	1587.46	179,383	2100.46	237,352
Lufthansa	1494.36	168,863	1801.55	203,575
British Airways	1629.29	184,110	2100.46	237,352

- ② 欧州内路線でも安めの運賃を提供しているものの、先行のLCCがあるため、割安感はずほどではなく、Ryanairに比べると高めとなっている。（同上で円換算）

JAMR レポート

Feb23予約 ⇒ Mar29搭乗

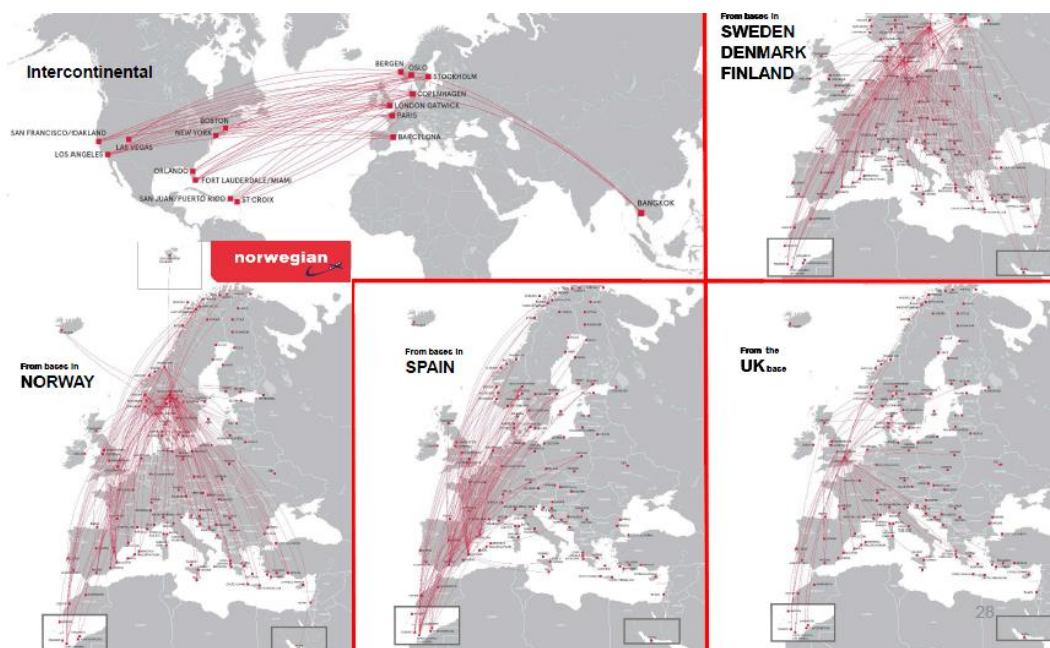
「cheapoair.comによる」

	OSL -STO	OSL -CPH	OSL -LON	STO -LON
	円	円	円	円
Norwegian	8,859	10,667	5,921	8,489
SAS	11,955	12,317	7,176	7,265
Ryan			4,657	4,861
easyJet				7,427
BA			11,345	10,563

《参考1》 Norwegian の就航路線

欧州域内線； OSL、STO、CPH のほか、ロンドン、スペインをベースに小型機(B737-800；186席)で運航。

大西洋線等； 欧州各ベースから米国等に B787(291or344席)で運航。



JAMR レポート

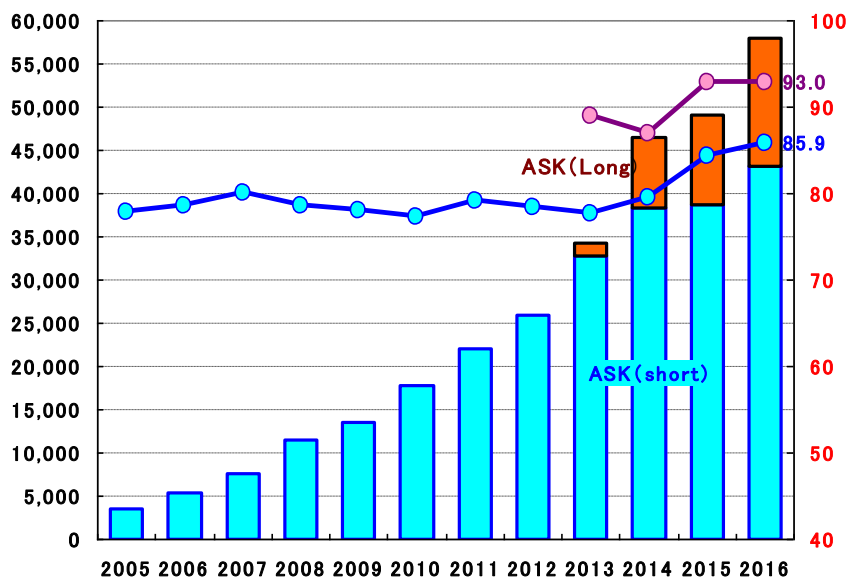
3. Norwegian の急躍進

① 下図は過去 12 年間の供給規模(座席^千)の推移を、欧州域内路線(小型機による)と、長距離路線(中型の B787 による)をみたものである。

最近3か年で長距離路線が急拡大しているのがわかる。

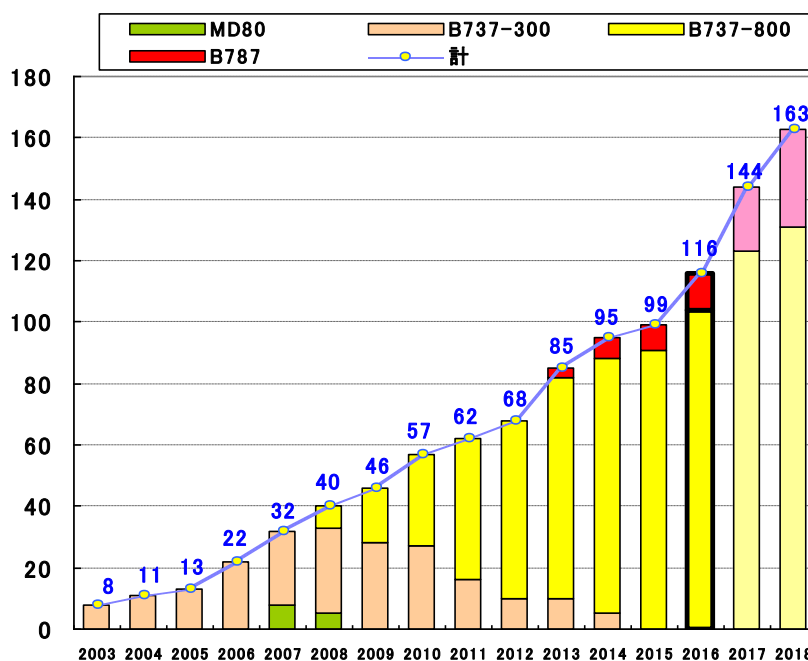
搭乗率は欧州域内線は 80%前後で、長距離路線は 90%レベルで推移している。

(棒グラフは座席^千、折線グラフは搭乗率;右目盛)



② 下図は過去 14 年間と、今後 2 年間(予定)の機材の推移をみたものである。

長距離路線の拡大を企図して、より活発に B787 が導入されることになっている。



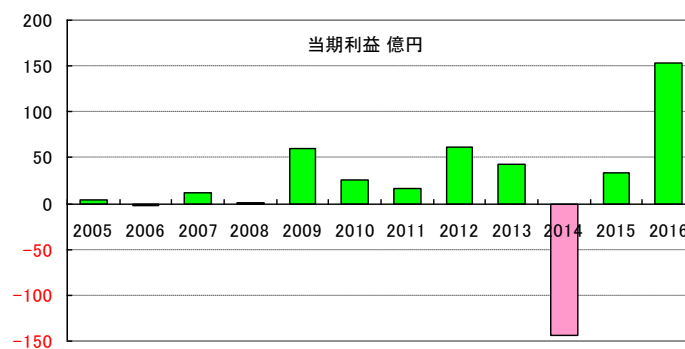
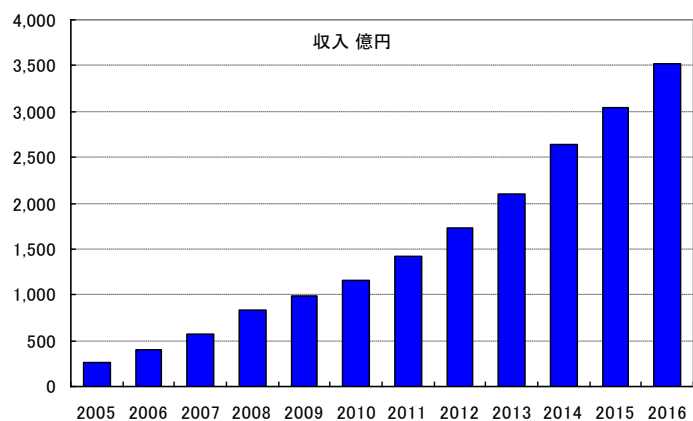
JAMR レポート

③ 下図は過去12年間の営業収益と当期純利益の推移をみたものである。

収益は一直線に伸びているが、利益はややばらつきも見られる。

2016年度の高利益は燃油単価下落の恩恵も受けている。

(NOK→13.5円で換算)



JAMR レポート

4. 他社との比較

- ① 下表は事業地域に重なりがあるSASや、主要LCC2社(Ryanair、easyJet)と経営数値を比較したものである。

SASとの比較では、規模は類似しているが、収入単価や座席コスト、高B/E&高搭乗率という点でLCCの特性がみえる。平均旅客距離は、長距離路線の影響でNorwegianが長い。

LCC2社との対比では、規模、利益率、搭乗率でいずれも下回っているが、6%という利益率は決して低いものではない。

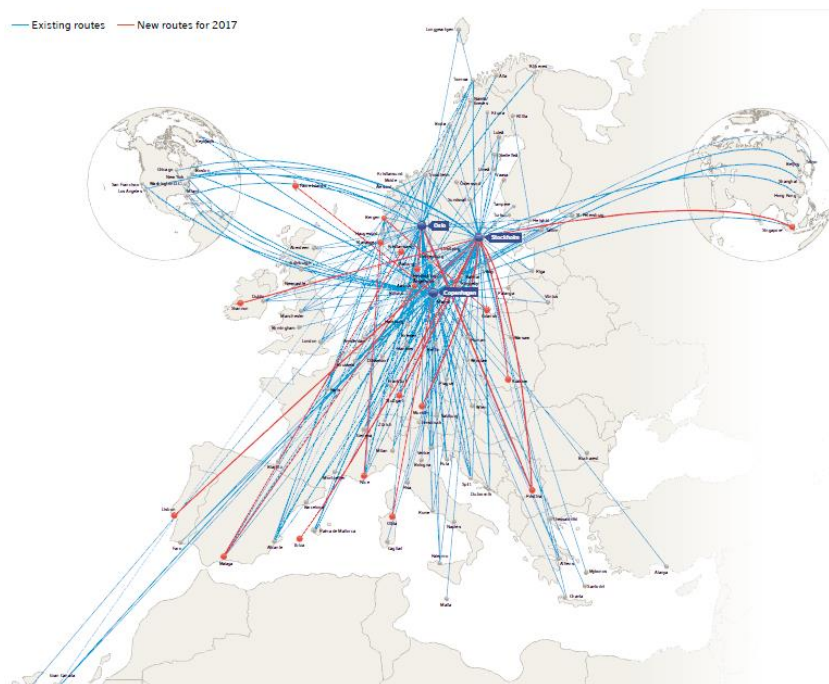
(決算期間)		~2016.3	~2016.9	~2016.12	~2016.10
		Ryan air	easyJet	Norwegian	SAS
(通貨換算)		€→119	£→141	NOK→13.5	SEK→12.6
旅客収入	億円	5,911	6,468	3,517	3,827
その他収入	億円	1,867	115		1,145
営業収益	億円	7,778	6,583	3,517	4,972
税前利益	億円	1,671	698	204	180
機数	機	341	257	116	156
中大型機				12	16
小型機		341	257	104	88
リージョナル機					32
旅客数	千人	106,431	73,100	29,301	29,449
平均距離	km	1,226	1,115	1,734	1,254
RPK	百万*	130,518	81,496	50,798	36,940
ASK		140,342	87,724	57,910	48,620
搭乗率	%	93.0	92.9	87.7	76.0
旅客^キ単価	円/千 ^キ	5,959	8,078	6,924	10,359
旅客^キコスト	円/千 ^キ	4,351	6,709	5,722	7,500
B/E	%	73.0	83.1	82.6	72.4
旅客発着単価	円	7,308	9,006	12,004	12,994
付加収入割合	%	24	2	18	
(2015年度実績)					

JAMR レポート

- ② 下表は Norwegian の財務状況を、SAS と比較しつつ見たものである。
航空機(含前払金)の資産規模が大きく、その原資としての借入金(有利子負債)が多いことがわかる。

	SAS	Norwegian
	SEK→12.6 億円	NOK→13.5 億円
現預金	1,055	314
航空機(含前払)	1,327	4,013
未収入金	473	468
他の資産	1,147	303
(資産合計)	4,001	5,098
借入金	1,245	3,169
前受金	670	630
他の負債	1,327	752
純資産	759	547

《参考2》 SAS の就航路線



5. Norwegian 及び長距離 LCC の展望

Norwegian の数値も踏まえて業界を俯瞰すると以下のことが言えよう。

- ① 欧米では、LCC への適合性が高い短距離路線が、LCC の飽和状態に近づいていることに加えて、コスト効率よく航続距離のより長い新鋭中大型機(B787)の登場により、今後 LCC は長距離路線へと事業領域が拡大する。これはこれまで垣根が高かった長距離路線にも LCC への道が広く開かれたということであり、低運賃をめぐって既存 FSA との競争は全面化することになる。最近米国では自由化に逆行する兆候も見受けられるが、大きな流れは止められず、アジアなど全世界に拡大していくであろう。

(注)これまで中長距離 LCC 向けの機材といえば、エアアジア X に見られるように専ら A330 であったが、最近はより航続距離の長い B787 が伸長してきている(例えばスクート)。

- ② その中で Norwegian は、堅実な欧州内 LCC としての基盤の上に、長距離 LCC としての先行優位性を目指している。反面その急激な拡大は財務的負担というリスクも伴う。今後、燃油高騰があった場合や、後発会社との競争激化をどう切り抜け、どう発展していくか注目していきたい。

以上 (Y.A)