

マルチブランド(FSAとLCC)の先駆
シンガポール航空グループを概観する(1/2)

2018年5月27日

1. シンガポール航空グループの4ブランド；

シンガポール航空はサービス形態でフルサービスとLCCに、運航距離区分で近距離と中長距離にと4つのブランドに分化させてきた。特に距離区分では、近距離は小型機(A320、B737)に、中長距離は中大型機(A380、B777など)に集約・統一している。但しLCCについては2016年に近距離事業のTigerairをScootに統合して、地上施設や人員などの効率化を図った。

※シンガポール航空のIR資料による

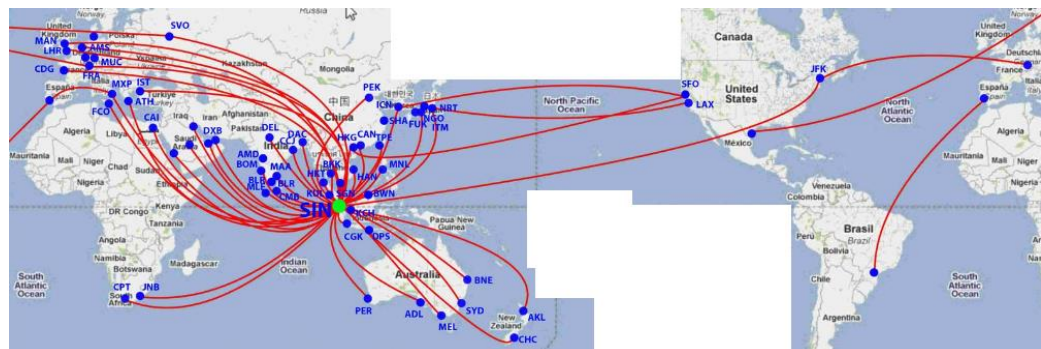
(2017年3月期Annual Report、2018年3月期Financial Report等)

《図1》シンガポール航空グループのマルチブランド

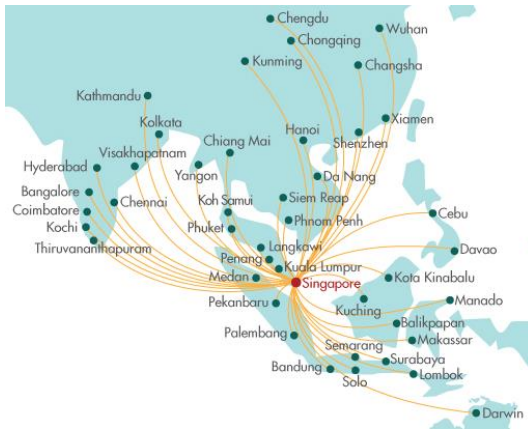
	近距離	中長距離
FSA (機材)	Silk Air A320/B737 	Singapore Airlines A380、A350、A330 B777、B787 
LCC (機材)	統合して「Scoot」に統一 (Tigerair) A320 	Scoot B787 

《図2》シンガポール航空グループの路線図(概略)

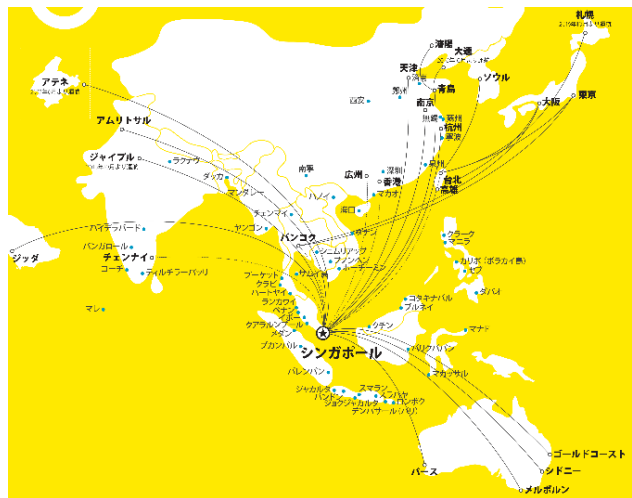
(シンガポール航空)



(Silk Air)



(Scoot) 旧 Tigerair を含む



2. 機材構成 (2017年3月末、および発注) ;

まず距離によって会社ごとに明確に区分している。

- ・ 近距離⇒小型機 (単通路の狭胴機)
- ・ 中長距離⇒中大型機 (複通路の広胴機)

そしてサービス形態によって客室仕様を区分している。

- ・ フルサービス⇒マルチクラスでゆとりある客室と座席
- ・ LCC⇒近距離 (旧 Tigerair) はEYのみの高密度 (すしづめ)、
中長距離はプレミアム座席を設置

《図3》シンガポール航空グループの機材構成 (2017.3末のものであることに留意)

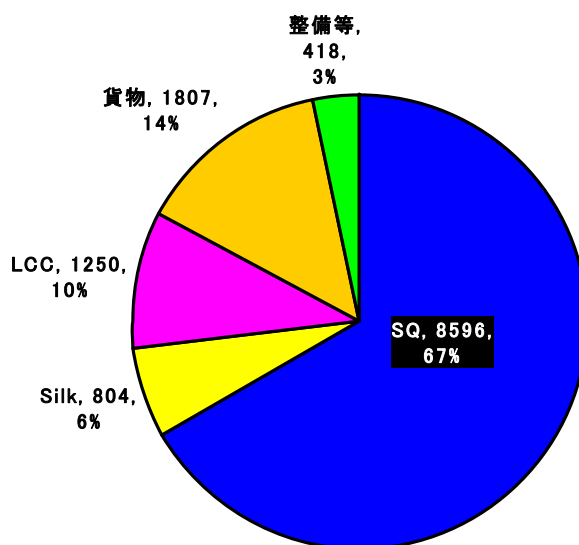
		2017 (3月末)	発注 (含option)
		機	機
SQ	A380	19	5
	B777	53	
	B787		30
	A350	11	56
	A330	23	
	(計)	106	91
Silk	A320/319	13	
	B737800	17	
	B737MAX		51
	(計)	30	51
LCC	A320/319	23	
	A320neo		50
	B787	12	8
	(計)	35	58
貨物	B747F	7	
グループ合計		178	200

3. 事業の構成 (2018年3月期) ;

① 収入構成 ; 総収入は1兆2,885億円 (SID=81.52円で換算)

- ・ シンガポール航空 (旅客) の収入が8,596億円で全体の2/3を占める。
- ・ 貨物、整備受託等の収入が計2,225億円で17%。
- ・ Silk Air は814億円で6%、LCCは1,250億円で10%。

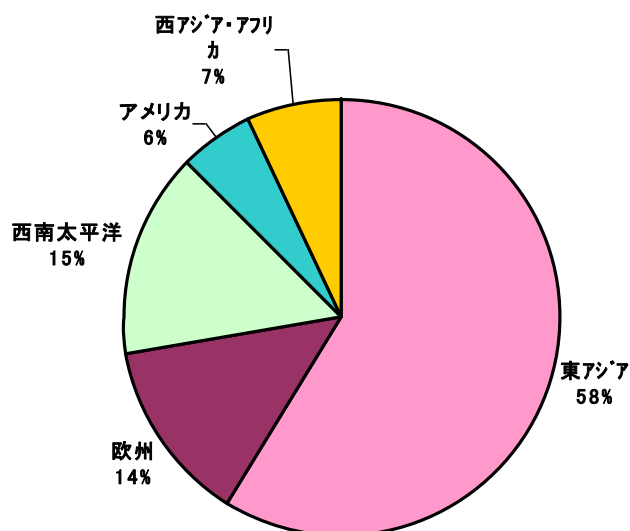
《図4》シンガポール航空グループの収入構成 (億円 ; %)



② 収入の販売地別割合 ;

シンガポール航空グループは、国外の売上に依存するところが多いと考えられるが、販売地別にみた構成は以下のとおりである。

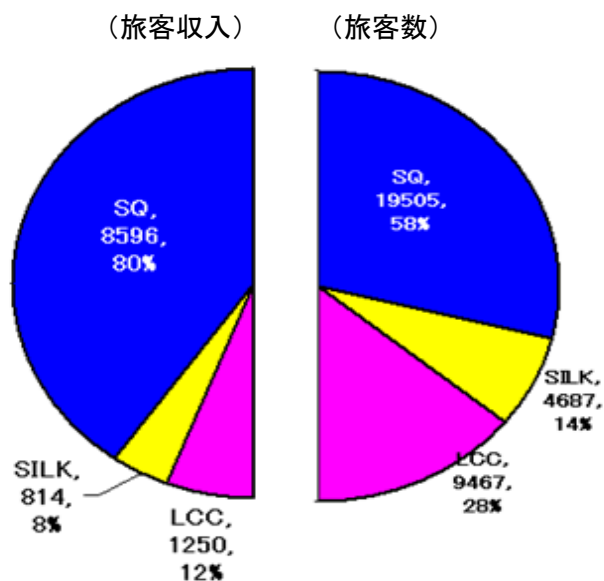
《図5》シンガポール航空グループ収入の販売地別構成 (%)



③ 旅客収入と旅客数の事業別構成割合

- ・シンガポール航空が 58%の旅客数（19.5 百万人）で 80%の旅客収入を稼ぐ。
- ・Silk Air が 14%の旅客数（4.7 百万人）で 8%の旅客収入を稼ぐ。
- ・LCC は 28%の旅客数（9.5 百万人）で 12%の旅客収入を稼ぐ。

《図 6》 シンガポール航空グループの旅客収入と旅客数の会社別構成



4. 日本への乗り入れ（2018年6月）；

日本への乗り入れは、SQ が週 70 往復、Scoot が週 41 往復である。

LCC である Scoot の機材は全て中長距離用の B787 であり、席数は 3 クラス制の 335 席である。（ビジネス 21 + プレミアム EY33 + EY281 ⇒ 335 席）

《図 6》 SQ と Scoot の日本乗り入れ状況（2018.6 月の週間便数；往復）

		SQ	Scoot
シンガポール	成田	14	14
	関西	14	10
	札幌		3
	羽田	21	
	中部	7	
	福岡	7	
	計	70	41
バンコク	成田		7
	関西		3
高雄	関西		4
ロサンゼルス	成田	7	
(計)		70	41

以上