

日本の LCC を概観する (1)

日本の LCC 各社と SKY について概観した。公表されている財務データや統計データが乏しいため、入手データを手がかりに加工も加えた概算値を多く含んでいる。

データは 2016 年度 (各社の決算期間にはズレもある) のものによっているが、2017 年度についても傾向は大きくは変わらず、この概観は有効と考えている。

(特に出所記載していない数値は、各社公表データとそれに当方で加工を加えたものです。)

(はじめに) 2つの事業モデル

下図は国内各社の国内線平均収入単価※1 (棒グラフ) と搭乗率※2 (折線; 右目盛り) を示したものであるが、2つの事業モデルに区分できよう。

※1 国内線収入^{千円}単価; 旅客千^人当りの旅客運賃収入 (国交省資料より算出、但し付加収入を含んでいないため、LCC については若干割り増しで考える必要があろう。)

※2 国内線搭乗率; 国内線旅客数 ÷ 座席数 × 100 (%)

① 高単価 × 低搭乗率モデル (大手 2 社と中堅 3 社がこの型)

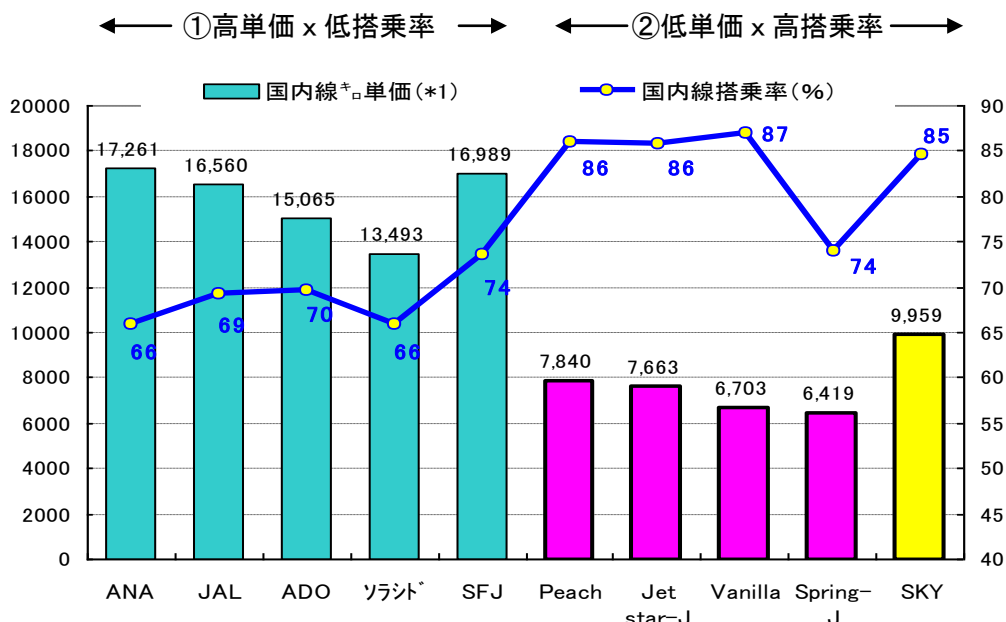
低い搭乗率を高め運賃でカバーするというパターン。

高い座席コストを少ない旅客数でカバーする ⇒ 高め運賃設定となる。

② 低単価 × 高搭乗率モデル (LCC と SKY がこの型)

低い運賃を高い搭乗率でカバーするというパターン。

低い座席コストを多い旅客数でカバーする ⇒ 低い運賃設定となる。

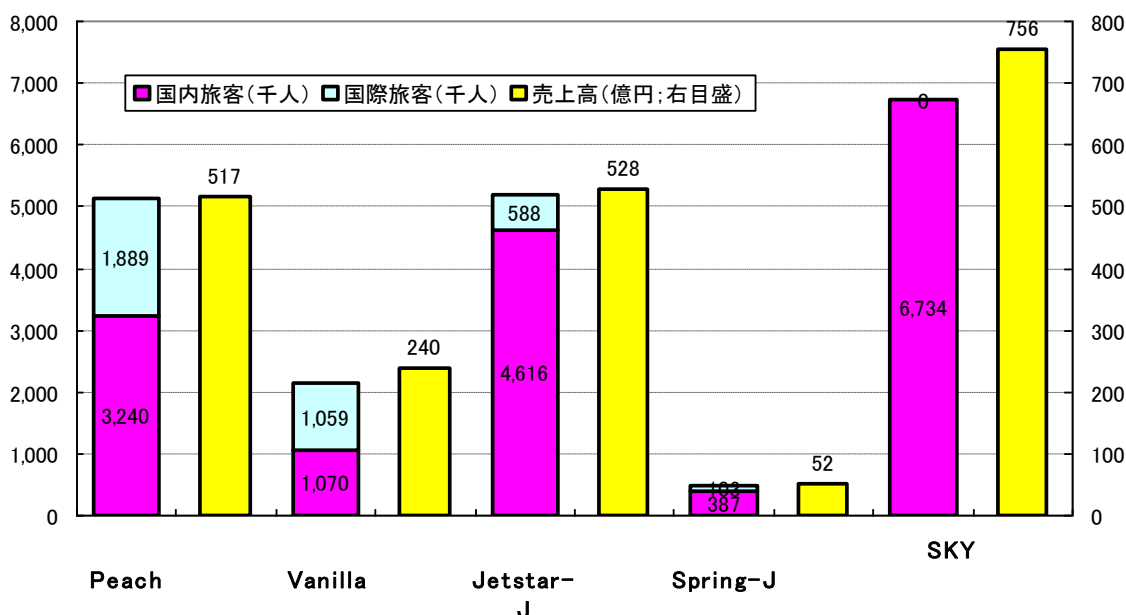


(注) LCC 各社にはこの単価に付加収入 (500~1000 円程度か) が上乗せとなる。

1. LCC 各社の規模；

下図は各社の 2016 年度（各社の決算期間は微妙に異なる）の旅客数（内際別；千人）と売上高（億円；右目盛り）を比較したものである。

- ① **売上高規模**； Jetstar-J と Peach が 500 億円台でほぼ拮抗し、Vanilla が続いている。Spring-J の規模は小さく、AirAsia-J の実績はこの時点ではない。
- ② **旅客規模**； 国内線旅客数は Jetstar-J が 462 万人と際立って多く、324 万人の Peach が続いている。Vnilla は 107 万人。
国際線旅客数は Peach の 189 万人に Vanilla が 107 万人で続く。
Jetstar-J は 59 万人と少ない。
国内線/国際線の旅客構成は、Jetstar-J が国内中心、Vanilla が国際の比重が大（路線の距離要素を加味すれば国際線比重が大）、Peach がバランス型といえよう。
Spring-J は国際線の中国路線に力を入れている。
- ③ **SKY**； もっぱら国内線を運航しているSKYは、売上高、旅客規模ともに、どのLCCをも上回っている。



2. LCC 各社の収益性；

下表は各社の 2016 年度（各社の決算期間は微妙に異なる）の収益性（億円）と財務状況（留保利益、累積損；億円）を比較したものである。

- ① 収益性；Peach は営業利益 63 億円（利益率 12%）と LCC の中では抜きん出ており、Jetstar - J はようやく黒字に転じたところ、Vanilla は前年に黒字化したが、当年は再び赤字となり、Spring-J は大幅な赤字が続いている。SKY の収益性も高い。
- ② 出資額と留保利益；Peach は 50 億円の留保利益を持つが、他の LCC3 社は大きな累積損を抱えている。
ネットワーク整備（規模拡大）を急いだ Jetstar-J の累積損は特に大きく、追加出資による資金投入でしのいできた。Vanilla の累積損も出資額の 3/4 に達し、Spring-J に至っては売上の 3 倍の累積損を抱えている。
- ③ SKY は破綻時の 1500 億円規模の巨額累積損を債務免除益と減資によって解消（2015 年度決算）し、いまでは留保利益をもっている。

	(参考)					
	Peach	Vanilla	Jetstar-J	Spring-J	AirAsia-J	SKY
(決算期)	(2017.3)	(2017.6)	(2017.3)	(2016.12)		(2017.3)
	億円	億円	億円	億円		億円
売上高	517	240	528	52		756
営業利益	63	-1	11	-38		67
(利益率；%)	12	-0	2	-73		9
資本金+資剰金	150	150	410	168		90
利益剰余金	50	-120	-296	-153		14

以上