

欧州の2大LCC

Ryanair と easyJet を概観する (2)

2018年6月16日

1. 戦略の違い；「絶対的安さ」追求の Ryanair、「相対的安さ」の easyJet

同じ欧州のLCCではあるが、両社の戦略には大きな差がある。

一口で言えば「絶対的安さ」を追求するか、「相対的安さ」かであろう。

(Ryanair)

「絶対的に安い」裸の運賃を提供する。

そのためにはコストを徹底的に切り詰める。

特徴的なのは、多少不便でも費用がかからず優遇措置も受けられる「**第2・第3の空港**」を好んで選んでいることである。

燃油等運航コストが割安な新鋭小型機のB737-800に統一して座席を高密度化し、少ない人員で対応するというのももちろんである。

そしてさまざまな付加料金を徴収して安い運賃を補うというもの。

ロンドンの主空港はStansted、第2としてGatwick。

飛行時間が1.5~2.5時間の路線・便を中心に、1~3時間に集中している。

(easyJet)

競合する既存会社に比べれば「相対的に」しかし大幅に安い運賃を提供する。

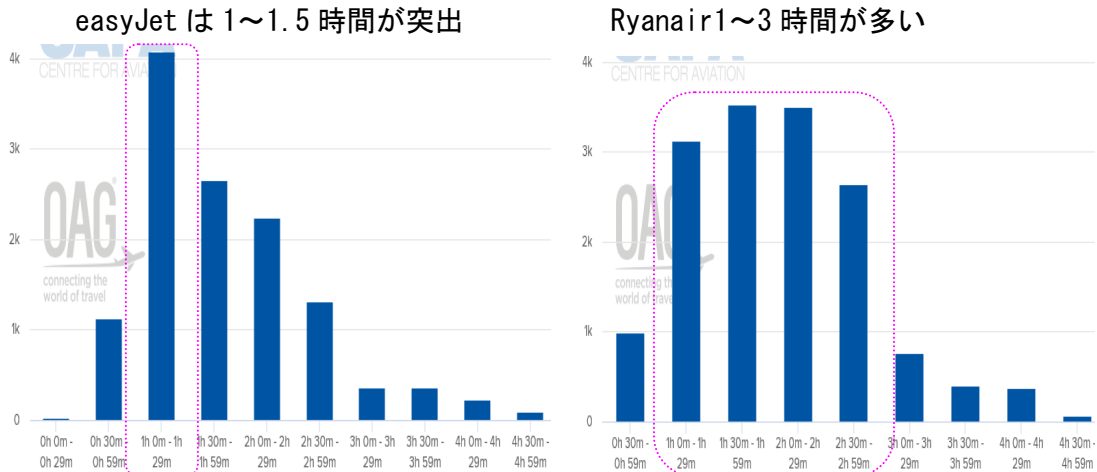
座席の高密度化と少ない人員での対応はRyanairと同じであるが、「**需要の多い基幹空港**」(空港コストは高い)を選び、そこに多くの便を張って運航頻度を確保する。いわば絞り込んだ展開であり、それによって効率を高めている。

座席コストや運賃は多少高くならざるを得ないが、競合既存会社よりは十分に安く、高い搭乗率を確保することで利益をあげるというもの。

ロンドンの主空港はGatwick、第2としてLuton。

飛行時間が1.0~1.5時間の路線・便が突出して多く、1.5~2.5時間が続く。

【飛行時間別便数分布】（6月CAPAデータ）



2. 使用機材；

easyJet はエアバス社製、Ryanair はボーイング社製の小型機を使用。
いずれも今後は次世代機である neo、MAX タイプに移行していく。

(easyJet) 当初からの主要機であった短胴の A319※（156 席）と、その後導入

した LCC の定番=A320（180 席）を使用している。

今後は neo 型（186 席）と長胴の A321（235 席）を導入していく。

※ easyJet は A319 型の世界最大 User であるが、当時破格の有利な価格で調達できたとされており、座席コストの低さに貢献しているものと考えられる。

(Ryanair) B737-800 を使用（別に 1 機の-700 型はチャーター用の特別仕様機）。

席数は 189 席と極度まで高密度仕様としている。

2020 年から MAX 型（197 席）を導入していく。

【保有と発注の機材内訳】

easyJet					Ryanair				
		保有	発注				保有	発注	
		2017.9	確定	オプション			2018.3	確定	オプション
機	席	機	席	機	機	席	機	席	機
A319	156	143			B737-700	60	1		
A320	180	134	15		B737-800	189	426	29	
A320neo	186	2	98	100	B737MAX	197		110	100
A321	235		30						
(計)		279	143	100	(計)		427	139	100

3. 事業特性を数字でみる；

両社の事業特性の違いを「数字」でながめてみた。

- ① 機数（期末）は Ryanair が easyJet より 37%多く、便数は 31%多い。
ただし 1 機当りの 1 日の便数は easyJet の方が多い。
⇒ これより easyJet の方が機材稼働が高いと読める。
両社の公表値でも、Ryanair の機材稼働 9.33hrs に対し easyJet が 10.9hrs とかなり高い。
しかし路線距離（飛行時間に関係）を勘案すると、それほどまでの乖離がないことになる。ただ、両社の公表値では過去から一貫してこの程度の稼働差があり、乖離の幅は別にしても easyJet の方が高稼働ということは言えるだろう。
- ② 路線距離は Ryanair がやや長い。CAPA データからも平均飛行時間が長いことがわかる。
⇒ easyJet は路線を近距離に集中しているのに対し、Ryanair は広いエリアに展開していることが伺える。
- ③ 就航している空港は Ryanair の方が easyJet より大幅に多い。
他方、1 空港当りの 1 日の発着便数は easyJet の方が多い。
(easyJet の 10.3 便に対し、Ryanair は 8.9 便)
⇒ easyJet の方が就航空港への便の集中度が高いことが伺える。
(CAPA データでも、便の集中化傾向がみられる。)
- ④ 1 機当りの従業員数は Ryanair の方が大幅に少ない。
easyJet は 1 機を 42 人で支えているのに対し、Ryanair は 34 人で支えている。
また 1 便当りの従業員数は easyJet 16.5 人に対し、Ryanair が 14.1 人と少ない。
視点を変えれば、従業員当りの便数は Ryanair の方が多い。
(easyJet の 44.4 便に対し、Ryanair は 51.9 人)
⇒ Ryanair の方が少ない従業員で対応していることがわかる。

(両社のデータから)

		easyJet (2017.9)	Ryanair (2017.3)	率
機数(期末)	機	279	383	137
機材稼働	hrs/日	10.9	9.33	86
便数	千便	517	675	131
1日当り	(往復/日)	708	925	
平均路線距離	km	1,105	1,239	112
空港	空港	138	207	150
従業員数	人	11,655	13,026	112

(指標化してみると)

		easyJet (2017.9)	Ryanair (2017.3)	率
1機当り				
従業員数	人/機	42	34	81
便数	便/日	5.1	4.8	95
空港当り				
便数	便/日	10.3	8.9	87
従業員数	人/空港	84	63	75
便当り				
従業員数	人/便	16.5	14.1	86
従業員当り				
便数	便/人	44.4	51.9	117

4. グループ内の航空事業；

(easyJet)

- ① easyJet Switzerland；ジュネーブを基地とする easyJet グループ内の LCC。

25 機（CAPA 情報）で、欧州内、北アフリカや中東への路線を運航。

- ② easyJet Europe；Brexit 後の欧州路線のために英国にある easyJet 本体から分離してウィーンを基地に設立した easyJet グループ内の航空会社で、2017 年 7 月に運航開始。機材は 106 機を引き当てている（CAPA 情報）。

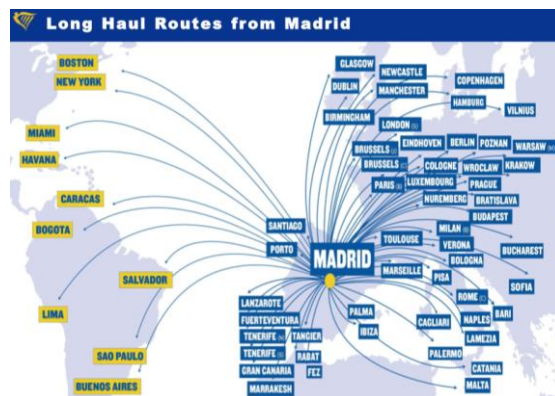
(Ryanair)

提携による長距離路線への進出；

長距離路線への展開は、数年前から検討されているが現実化していない。今は他社との提携で米州につながる路線への進出に意欲を見せている。

- ・ **Air Europa※との提携；** マドリッドを乗継ぎ点として、Ryanair 客を米州各地とつなげるというもので、2018 年 3 月にスタートした。実際は Ryanair のサイトでマドリッドからの Air Europa 便を予約できるという程度のもので、運賃も Ryanair のような安さではないようである。

※スペイン第 3 の航空会社
小型機と中大型機を
保有し、長距離は北米、
南米に運航している。
Skyteam に加盟。



- ・ **Aer Lingus※との提携；** これまで敵対関係（Ryanair が Aer Lingus の併合を企図）にあった同じ Ireland 籍の Aer Lingus と接続便契約で合意（2018 年 3 月）。ダブリンを中継点に、Aer Lingus の大西洋線と Ryanair の欧州便の相互接続を図るというもので、来夏頃にサービスを開始するというもの。

① ビジネスチャーター便；

B737 系では短胴型の B737-700 の 1 機をゆったりした機内の特別仕様（60 席）にして、主にビジネス用チャーター事業を営んでいる。

② Ryanair SUN；

ポーランドを基地に欧州各地に運航するチャーター会社を立ち上げ、ほどなく運航開始の様様。 B737-800 の 5 機体制を予定している。

以上