

中長距離路線への躍進著しい LCC
Norwegian Air Shuttle (NAS) を概観する (3)

2018 年 5 月 25 日

1. 2017 年の収益性悪化；

前年には最高益 (247 億円) を計上したが、2017 年は一転して最悪の赤字 (▲271 億円) に転落した。

供給規模拡大 (座席^千) +25%によって費用が+37%増加して 4468 億円になったのに対し、収入は+19%の 4197 億円に留まったためである。

旅客数は+13%ながら、長距離路線の拡大によって平均距離が伸びたことで、旅客^千はほぼ座席^千並みの+25%であり、搭乗率もほぼ前年並みの 87.5%であった。

しかしながら、旅客^千単価は▲4%低下、これに対して座席^千コストは+9%上昇して、採算ライン (B/E) は 93%まで悪化し、87%という高い搭乗率でもカバーできなかったのである。

座席^千コストの上昇は、主に燃油単価の上昇 (単位当たり消費量はむしろ若干改善) と機材費、整備費、そして運航乗員委託費の UP による。

(他方、距離延伸によって空港関係コストは^千当たりではわずかながら低下)

2. 2018 年の収益性動向；

2018 年第一四半期 (1~3 月) の実績をみると、前年同時期よりも赤字が膨らんでいる。

供給は+36%と大幅拡大を続け、これに対して収入・費用ともに+33%である。

つまり収益性構造は余り変わらず (改善せず)、規模拡大によって赤字も拡大したということである。

4 月に入って B787 のエンジンに検査が必要となり、運航への影響が懸念されるが、その影響額は今のところはっきりしていない。

また 4 月に NAS 株の 4.6%が IAG に所有されることとなり、運営委員会を設けて IAG からの申し入れに対応を始めた。

3 月に実施した増資も含めて、4 月までには 13 億^千 (176 億円) の資金を調達する。

第一四半期はもともと低需要期 (赤字期) であり、欧州近距離線の需要は旺盛である。

単位コストは大きく改善 (低下) しており、今後の収益性改善を期待。

2018 年の拡大規模 (座席^千) は前年比+40%を予定している。

《図 1》 2017 年の収益性悪化と 2018 年 Q1 の収益性

- ・ 2017 年は、供給拡大に旅客規模も伴って増えたものの、収入^キ単価の低下と座席^キコストの大幅上昇で収益性が大きく悪化。
- ・ 座席コストの上昇は、燃油単価上昇、機材費・整備費・Pilot コストの Up によって引き起こされた。
- ・ 2018 年 Q1 は、供給増に旅客増も伴ない、また収入単価低下は座席コスト低下で相殺されたが、もともと低い収益性が改善されたわけではなく、規模増がそのまま赤字額の増大につながった。

		2017年の収益性悪化				2018年の収益性動向			
		2016	2017	差	率	2017Q1	2018Q1	差	率
旅客収入	億円	2,861	3,352	491	117				
付加収入	億円	533	654	121	123				
他の収入	億円	126	191	65	152				
営業収入	億円	3,519	4,197	678	119	713	948	236	133
営業費用	億円	3,272	4,468	1,196	137	943	1,250	307	133
営業利益	億円	247	-271	-518		-231	-302	-71	
旅客数	百万人	29.3	33.2	3.9	113	6.65	7.48	0.8	112
ASK	百万 ^キ	57,910	72,341	14,431	125	14,649	19,995	5,346	136
RPK	百万 ^キ	50,798	63,320	12,522	125	12,368	16,887	4,519	137
搭乗率	%	87.7	87.5	-0.2		84.4	84.5		
旅客単価	円	12,010	12,640	630	105	10,716	12,677	1,960	118
平均距離	km	1,734	1,907	174	110	1,860	2,258	398	121
旅客^キ単価	円	6.93	6.63	-0.30	96	5.76	5.62	-0.15	97
座席^キコスト	円	5.65	6.18	0.53	109	6.44	6.25	-0.19	97
B/E	%	81.6	93.2	11.6		111.8	111.3	-0.4	

《図 2》2017 年の座席コスト（^千円当たり；円）の内訳

前年に比べて、燃油費、機材費、整備費、委託乗員費、その他費用がコスト上昇をもたらした。

		2016	2017	差	率
燃油費	円/ ^千 円	1.18	1.38	0.19	116
機材費	円/ ^千 円	1.25	1.31	0.06	114
減損(追加償却)	円/ ^千 円	0.00	0.12	0.12	
整備費	円/ ^千 円	0.44	0.51	0.07	116
空港使用料	円/ ^千 円	0.77	0.70	-0.07	91
ハンドリング費	円/ ^千 円	0.70	0.69	-0.01	99
人件費	円/ ^千 円	0.61	0.60	-0.01	98
委託乗員費	円/ ^千 円	0.32	0.40	0.08	124
他の費用	円/ ^千 円	0.37	0.47	0.09	125
営業費用	円/ ^千 円	5.65	6.18	0.53	109

以上