

【国内中堅・新興航空会社の業績 2011-2013】 帝国データバンク 2014.09.25

単位：百万円

会社名	2011 年度収入	2012 年度収入	当期純利益	2013 年度収入	前期比	当期純利益
JEX	1010 億 54	1175 億 30	132 億 44	1297 億 35	10.4%	101 億 11
SKY	802 億 55	859 億 43	37 億 78	859 億 75	0.04%	-18 億 45
AIRDO	431 億 72	452 億 36	6 億 40	494 億 98	9.4%	1 億 23
J-Air	360 億 00	380 億 00	32 億 27	390 億 00	2.6%	-6 億 62
JTA	394 億 92	397 億 72	21 億 32	389 億 45	-2.0%	17 億 15
SNA	292 億 26	306 億 55	11 億 01	349 億 37	14.0%	71
SFJ	225 億 80	251 億 66	2 億 87	330 億 24	31.2%	-30 億 40
Peach		143 億 87	-12 億 09	305 億 95	112.7%	10 億 46
JAC	273 億 42	263 億 94	26 億 43	267 億 22	1.2%	23 億 00
AJX	157 億 76	162 億 26	-77	190 億 56	17.4%	1 億 83
ANA WINGS	170 億 00	180 億 00	4 億 89	180 億 00	0.0%	-1 億 01
Jet Star Japan	非公開	128 億 19	-88 億 34	290 億 91		-111 億 01
IBEX	88 億 27	112 億 29	5 億 66	124 億 36	10.7%	1 億 30
バニラ(旧 AAJ)		34 億 67	-36 億 41	65 億 91		-60 億 05
RAC	30 億 07	35 億 18	2 億 91	39 億 52	12.3%	47
HAC	20 億 87	20 億 65	-2 億 96	25 億 00	21.1%	1 億 38
ORC	18 億 89	18 億 18	44	18 億 48	1.7%	1 億 37
天草エアライン	6 億 34	6 億 75	46	7 億 32	8.4%	12
FDA	83 億 89	111 億 13		127 億 10		

注1：ジェットスター・ジャパンの6月期決算を除き、他社は3月期決算

注2：ANA ウイングスは未公表につき推定値

注3：フジドリームエアラインズ FDA は、国交まとめ特定本邦航空運送事業者以外の事業者における航空輸送サービス（ウイングデイリーNews）から「旅客収入」を引用

スカイマークの経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★スカイマーク、ボーイング737に機体を統一 エアバスA330型機は運航停止（THE PAGE 2015/2/1）

民事再生法を申請したスカイマークは、昨年6月から運航を開始した中型機のエアバスA330-300型機を1月31日をもって運行停止にしました。今後はコスト削減のために使用機材を小型のボーイング737-800型機に統一します。

スカイマークのエアバスA330-300型機は全10機が米国の航空機リース会社のイントレピッド・アビエーションを通してリース契約で導入されており、現在6機が受領済みとなっています。座席数は271席で、同社の主力小型機のボーイング737-800型機の177席より94席増加しています。

大手2社との競争やLCCの参入ラッシュに対して、価格以外のサービス品質で競争するための戦略機材としての位置付けられたA330型機は、2014年6月14日よりドル箱路線の羽田～福岡線へと投入され、同年8月より羽田～札幌線にも導入されました。

しかし、ボーイング737-800型機の2倍とされる運航コストに対して想定したほど搭乗率は伸びず、さらに導入当初には想定されていなかった円安によるドル建てのリース費用も嵩み、経営を圧迫する要因となりました。また、エアバス機を初めて導入する場合はパイロットや整備員らの機種転換訓練コストもかかります。

★<スカイマーク>負債1000億円超 民事再生法適用申請へ（毎日新聞 1月28日）

経営不振が続く国内航空3位のスカイマークは28日、自力での経営再建を断念し、東京地裁に民事再生法の適用を申請する方針を固めた。同日夜、臨時取締役会を開き、申請を決議する。負債総額は欧州エアバスから求められている最大7億ドル（約820億円）の損害賠償などを加えると1000億円超になる見通し。当面の運航や燃油費などの支払いは通常通り継続する方針だ。

スカイマークは、国土交通省が1990年代以降に進めた規制緩和で全日空や日本航空に対抗する「第三極」として設立され、98年に羽田～福岡線を就航。02年に破綻したエア・ドゥなどの新規参入航空が次々と全日空の傘下入りする中、経営の独立を維持してきた。現在は収益性が高く「ドル箱」と呼ばれる羽田空港発着枠を36枠保有している。

★全日空、日航とともにスカイマーク支援受け入れ（読売新聞 2014年12月18日）

全日本空輸は17日、国内航空3位スカイマークから要請されている共同運航に同意する方針を固めた。

スカイマークは日本航空にも共同運航を要請し、実施する路線でも既に大筋合意している。全日空側には、激しい競争相手である日航とともにスカイマークとの共同運航を始めることには慎重な意見もあった。だが、国土交通省からの協力要請もあり、受け入れることにした。

業績が悪化しているスカイマークが、自社便の座席の一部の販売を、全日空、日航に便ごとにそれぞれ引き受けてもらう。今後、羽田空港発着便を中心に路線や便数を詰め、来年3月以降の夏ダイヤからの実施に向け、年明けの認可申請を目指す。

スカイマーク機に全日空と日航の便名が付く3社相乗り案も検討する。

★スカイマーク、監査法人が「重要な不確実性」(Aviation Wire 11月14日)

スカイマークの監査を担当する東陽監査法人は、2014年7-9月期の四半期レビュー報告書で、「重要な不確実性が認められる」との見解を示した。同報告書は、SKYが11月14日に関東財務局へ提出した四半期報告書とともに公表された。

四半期報告書によると、SKYはフルフライト・シミュレーター (FFS) 3台と作業用車両36台を合計18億円で売却。高額の固定資産をリース会社などに一旦売却し、リース契約を結ぶ「セール・アンド・リースバック」により、手元資金を確保するのが狙い。

売却したFFSは、ボーイング737-800型機用が2台とエアバスA330-300型機用が1台。譲渡価格は737用が2台で4億3100万円、A330用が7億9700万円で、このほかに空港で使用する地上支援作業用車両36台を5億7000万円で売却した。

今回のセール・アンド・リースバック契約は10月31日に締結し、11月1日からリースを開始している。SKYは10月30日、航空機の予備エンジンやFFSなど、高額固定資産のセール・アンド・リースバックを進める方針を明らかにしている。

大株主の上位3者に変動はなかった。西久保慎一社長が筆頭株主で持ち株比率30.56% (2791万3200株)、2位がエイチ・アイ・エス (HIS、9603) で6.49% (592万6100株)、3位はパチスロメーカーの山佐 (岡山県新見市) で4.56% (416万7400株)。HISは7月29日に33万2500株を手放し、現在の株数となった。SKYの9月30日時点の発行済み株式数は9134万200株。

東陽監査法人は、四半期レビュー報告書で「現金預金残高が減少傾向にあり、今後の資金繰りに十分な余裕を確保できなくなる可能性がある」と指摘。また、FFSと車両のセール・アンド・リースバック実施については、「当監査法人の結論に影響を及ぼすものではない」としている。

<SKY 決算報道>

★2014 中間決算、過去最大の純損失 57 億円超

◇通期純損失 136 億円予想、円安やLCC 競合など逆風 (ウイングデイリー20141031)

スカイマークは2015年3月期中間決算 (2014年4月1日から9月30日) の純損益が、過去最大の赤字となる57億4400万円を計上したことを発表した。同年前期は利益が42%超低下したものの、17億200万円の黒字を確保していた。通期業績予想の当期純損失は136億7600万円に達する見通しだ。通期予想では、売上高は2.7%増加する882億9500万円と予想するも、営業損失124億2800円、経常損失115億8200万円と予想している。

スカイマークが発表した中間決算によれば、売上高が0.7%減少した451億7200万円と前年割れ。営業損失43億8700万円 (前年同期: 営業利益20億3300万円)、経常損失39億8300万円 (前年同期: 経常利益33億6100万円) だった。

売上高はLCCなどとの競争環境が激化したことを受けて減少。上質シート『グリーン・シート』を装備したA330-300型機を計4機、羽田幹線路線に投入することで他社との競争力向上を狙うと共に、提供座席数を9.1%増加することで収益の向上を狙った。しかしながら、大手エアラインが座席を刷新するなどの施策で対抗、旅客数の増加が増席分に及ばなかった模様だ。この結果、旅客収入は1.4%減少し、総売上ベースで0.7%減となった。

事業費は前年同期と比べて14.6%増加した478億4800万円。とりわけA330-300型機導入に伴い機材費が26.8%増加。さらに、運航乗務員訓練費が206.9%増加したほか、整備部品費も40.8%膨らんだほか、燃料費も14.3%増えるなど、運航コストが大幅に増加した。

また、販管費及び一般管理費をみると、A330-300型機導入に伴う広告宣伝費が54.1%増えた。ただ、租税公課が39.3%減少したことなどにより、1.4%減少した17億1000万円となっている。

スカイマークにとって大きな誤算の一つは、急激な円安だ。1ドル100円後半台で推移し、一時的には1ドル110円に到達。ドル建てコストであるところの機材調達費、燃油費が大きく膨らむ結果となった。

加えて、従来から激しい競争を繰り広げる大手エアラインとの競合が一層激しくなったことはもちろん、LCCが急速に力を付けたことで、スカイマークはますます苦しい立場へと追い込まれている。

スカイマークは2010年11月、エアバスが開発した総2階建ての超大型機A380を導入することを表明。2011年2月18日付けでエアバスとの間でA380調達に向けた正式契約を結んだ。

スカイマークは日系キャリア初となるA380を導入して、成田-ニューヨーク線を皮切りとした国際定期便への進出を目指すなど、当時は強い上昇気流に乗っていた。しかしながら2012年、圧倒的な低運賃を打

ち出すLCCモデルが、遅ればせながらも日本に上陸。2012年3月に全日空(ANA)が資本出資するピーチ・アビエーションの運航がスタートすると、夏には全日空(ANA)、日本航空(JAL)と、海外のLCC大手2社がタッグを組んだLCC2社の運航がスタート。すると、一気に下降線をとりはじめた。

とりわけ厳しい状況となったのが、関西空港と成田空港だ。2013年3月31日で関空と新千歳、那覇を結ぶ路線から撤退。関西圏を中心に、しっかりと根ざしたピーチ・アビエーションの強風に追い出されるかたちでの関空撤退となった。

一方、成田空港は首都圏、とくに北関東エリアと千葉県の需要を取り込もうと国内線で運航を開始。当初の計画では、成田空港の国内線ネットワークを構築することで、将来のA380を使った国際線定期便進出の布石にしようと考えていた。しかしながら、その思惑も当てが外れることに。ジェットスター・ジャパンとエアアジア・ジャパン(現バンラ・エア)が運航を開始して、利用率が伸び悩んだ。路線の組み換えやキャンペーン運賃などの施策を講じたものの、A380キャンセル問題が浮上したこともあって、今年10月末、ついに全面撤退となった。

◇最大の懸念事項、A380キャンセル問題

◇依然として違約金減額を交渉中

最大の懸念はエアバスとのA380キャンセル問題だ。大手やLCCとの競合のなかで、数々の試行錯誤を繰り返しながらの経営となっていた矢先、エアバスとの間でA380キャンセル問題が発生、スカイマークの苦しい経営に追い打ちをかけた。

エアバスから約700億円とも言われる巨額の違約金が請求されるなど、スカイマークが事業を継続していくことができるのか、大いに疑問符が付くかたちとなったが、スカイマークは現在違約金の減額交渉を継続中だ。

また、これまでにエアバス側に前払金として払い込んだ253億5600万円についても、エアバスとの間で交渉を継続しているとのことで、問題の早期解決に努めていく、との見解を示している。

なお、業績への影響については、現時点では合理的に見積もることは困難との見方を示しており、当四半期の財務諸表には反映されていない。

【SKY決算状況】

《2014年度「業績予想」修正》2014.10.30

営業収入	営業利益	当期利益
882億円	-124億円	-136億円

・A330導入コスト、円安、原油高および競争激化による旅客収入の計画未達

《2014年度「見通し」》

営業収入	営業利益	当期利益
1044億円	3億円	3億円

《2013年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
859億円	884億円+8.9%	-25億円	-4億円	-18億円

《2012年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
859億円+7.1%	812億円	46億円-69.4%	80億円-48.6%	37億円-51%

・2013年度中にA330導入

《2011年度》2012.06.07決算短信

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
802億円+38.3%	649億円113.0%	152億円+36.5%	157億円+43.6%	77億円+21.8%

・B737-800は8機増26機、提供座席前年比+44.2%、旅客数前年比+39.7%(東日本大震災の影響は限定的)

《2010年度》2011.05.13

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
580億円+40%	468億円	111億円+256%	109億円+271%	63億円+140%

ソラシド航空SNAの経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★2014中間決算、増収もコスト増で営業利益57.6%減(ウイングデイリー20141128)

ソラシドエアのスカイネットアジア航空(SNA)は2015年3月期中間決算(2014年4月1日?9月30日)をまとめた。同社はブランド浸透による売上拡大を図り、営業収入が前年同期よりも0.3%増えた177億7700万円となったが、費用面で主に新型機材導入によるリース料が増加、さらに円安進行による航空機燃

料費の増加などにより、営業費用が4.4%増の172億8000万円となり、利益面では営業利益が57.6%減の4億9700万円、経常利益が54.1%減の5億9900万円、当期純利益が35.1%減の4億5700万円となった。

運航実績は、機材更新が進んだことで提供座席数が6%増の125万6174席になり、旅客数が0.4%減の80万2901人、有償座席利用率は4ポイント下がった64.1%となった。さらに利益面では、航空機リース料や燃料費など費用が増加、為替差益を中心とした営業外収益2億9500万円の一方で、リース返却負担費用1億3700万円を含む営業外費用1億9300万円を計上し、大幅な減益となった。営業利益率は3.9ポイント下がった2.7%、ユニットコストは1.6%減った8.53円だった。

財政状況は総資産が2014年3月期よりも9億300万円減の138億8800万円、総資産が3億4000万円減の38億300万円、1株当たりの純資産額が3676.9円減の1万7895.23円、自己資本比率が0.7ポイント下がった27.3%だった。

通期見通しとしては、営業収入が355億円、営業利益が10億円、当期純利益が10億円、1株当たりの純利益が4704.46円と予想した。

【SNA 決算分析】

《2014年度「見通し」》

営業収入	営業利益	当期利益
358億円	16億円	1億円

《2013年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
349億円+13.9%	333億円	15億6800万円-19.3%	13億5000万円-26.7%	7100万円-93.5%

・路線の新規/増便により営業収入増、事業拡大と航空機燃料費など増加

《2012年度》ユニットコスト8.95円

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
306億円+4.8%	287億円	19億円	18億円	11億円

《2011年度》ユニットコスト9.5円

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
292億円110.9%	285億円	6億円	6億円	5億円

《2010年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
263億円+8.5%	252億円	10億円	8億円	7億円

《2009年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
242億円+7.1%	238億円	3億円+168.9%	2億円+102.6%	2億円+160.7%

《2008年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
226億円+1.4%	225億円	1億円-61.9%	1億円+111.7%	9600万円-15.1%

アイベックス・・・・・・・・・・・・・・・・

★IBEX、10%超増収記録も経常利益49%減、純利益76.9%減に（ウイングデイリー20140625）

アイベックスエアラインズ（IBEX）は6月24日、2013年度決算（2013年4月1日～2014年3月31日）を発表した。事業収益は前年比10.7%増えた124億3600万円と増収となったものの、経常利益ベースでは為替差益及び受取保険金などの営業外収益が減少したことを受けて、49.3%減少した2億5700万円と、大幅な減益となった。営業利益は3.5%伸びて3億9000万円となったが、当期純利益は76.9%減少した1億3000万円まで縮小した。

同社は昨年2月、CRJ700NGを1機追加導入。これにより、既存のCRJ100/200型4機のうち、1機を予備機として活用。CRJ700NG導入で機材の大型化と就航便数の増便を図った。しかしながら、昨年9月から10月にかけて、台風が相次いで上陸。さらに、今年2月にはメイン基地である仙台空港が大雪の影響で閉鎖されるなど、自然現象に起因した欠航便が多数発生し、就航率が計画を下回った。

事業収入は10%を超える増収を記録したものの、事業費は保有機材の増加で減価償却費が増加したほか、運航便数の増加で変動費が増えて、前年同期と比べて11.2%増えた116億4400万円に膨らんだ。販売費及び一般管理費も6%増えた4億100万円だった。

《2013年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
124億円+10.7%	120億円	3億9000万円+3.5%	2億5700万円-49.3%	1億3000円-76.9%

・為替差益及び受取保険金などの営業外収益が減少

《2012年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
112億円+27.2%	108億円	3億円	5億円+171%	5億円+243%

《2011年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
88億円+5%	88億円	-5300万円	1億円	1億円

《2010年度》2011.06.23

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
84億円+23.3%	79億円	4億円	3億円	2億円

JTA・・・・・・・・・・・・・・・・

★2014A 中間決算、営業収益 5.3%減、競争激化で一部路線単価下落(ウイングデイリー20141107)

日本トランスオーシャン航空(JTA)が発表した2015年3月期中間決算(2014年4月1日~9月30日)では、離島直行便の増収や割引運賃の拡充効果があったものの、那覇-石垣線、宮古線の競争激化によって旅客単価が落ち込んで、営業収益は前年同期比 5.3%減少した 198億 3700万円となった。

損益面では、営業利益が 13.5%減の 24億 6900万円、経常利益は 11.3%減少した 25億 9200万円とそれぞれ減益。ただ、特別損失が前年同期に比べて減少したため、当期純利益は 6.9%増の 16億 8500万円となった。

営業収益のうち、旅客収入は 5.3%減少した 165億 4000万円。羽田-石垣線への 767-300型機の投入による増便や、羽田-石垣、宮古、久米島線といった離島直行便が好調だったほか、割引運賃の拡充効果などが奏功した。一方で、那覇-石垣線などで他社との競争環境が激化しており、旅客単価が減少した。

付帯事業収入は航空機整備受託が減少したため、5.8%減少した 17億 2000万円。貨物・郵便事業収入は羽田-石垣線、福岡-那覇線が好調だったものの県内路線が減収となったため 0.7%減の 13億円に留まった。

また、営業費用は為替が大きく円安に振れたことで燃油費が増加したものの、整備費の大幅な削減やコスト削減に全社的に取り組んだ結果、前年同期比 4%減少した 173億 6000万円に抑制することに成功した。

なお期間中の輸送実績は有償旅客数が前年同期比 0.4%減少した 137万 5439人、有償旅客キロは 2.2%増の 11億 5372万人キロ、有効座席キロが 0.2%減の 15億 8876万座席キロ、有償座席利用率が 1.7ポイント増えた 72.6%だった。貨物・郵便輸送量は 0.7%増とわずかながら増加した 1万 7032トンだった。

◇通期予想、利益面を上方修正

こうしたなか、JTAは通期業績見通しを修正した。競争環境の更なる激化が見込まれていることなどから、営業収益は当初予想から 7億円減の 384億円に下方修正した。

その一方で損益面では営業利益が 2億円増の 346億円、営業利益 2億円増加する 38億円、経常利益は 2億円増の 36億円に修正する。その結果、当期純利益は 1億円増加する 23億円になる見通しだ。

《2014年度「中間決算」》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
198億円-5.3%	174億円	24億 6900万円-13.5%	25億 9200万円-11.3%	16億 8500万円+6.9%

《2013年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
389億円-2.0%	358億円	31億 4300万円-28.5%	31億 7600万円-28.1%	17億 1500万円-19.6%

《2012年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
397億円+0.6%	353億円	43億円+117.6%	44億円+128.3%	21億円-8.9%

《2011年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
394億円-0.3%	374億円	20億円-43.5%	19億円-44.8%	23億円-17.4%

《2010年度》2011.05.31

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)

396 億円-7.1%	360 億円	35 億円+233%	35 億円+230%	28 億円
-------------	--------	------------	------------	-------

ADO

★2014 中間決算、リース料減やコスト抑制で利益増、旅客 3.7%減（ウイングデイリー20141202）

AIRDO（ADO）がまとめた 2015 年 3 月期中間決算（2014 年 4 月 1 日～9 月 30 日）によると、旅客数の伸び悩みや旅客単価の落ち込みなどが見られたものの、コードシェアの座席販売分も含めた売上高が前年同期より 0.3%増えた 261 億 700 万円となった。費用面でリース料の減少や整備の自社化推進によりコストを抑制したため、営業利益が 77.3%増えた 31 億 4300 万円、経常利益が 77.9%増えた 29 億 400 万円、中間純利益が 61%増えた 17 億 1100 万円の増収増益となった。

ADO は、2014 年度上半期に提供座席数を 5.7%増の 147 万 6000 席と供給量を増やし、2013 年 6 月の札幌-神戸線開設や、1 往復増便し通期化を図った札幌-仙台線では旅客数の増加が見られたものの、全体の旅客数では 3.7%減の 97 万 3000 人と前年同期を下回った。そのため座席利用率は 6.5 ポイント下がった 66.4%となった。また、収入の最大化に努めるため、競争力のある運賃を設定するなどにより、旅客単価の落ち込みにつながった。

事業費は 4.9%減の 213 億 8300 万円となった。これは運航便数の増加による直接運航経費などの増加や、円安影響による航空燃料費の増加があったものの、会計上の見積もり変更で航空機材整備引当金の取崩による 10 億 3900 万円増のほか、リース機材の自社保有化や退役によるリース料の減、整備の自社化推進によるコスト抑制効果などによって、事業費の減少につながった。さらに販売費および一般管理費は契約見直しによる販売手数料の減少などによって 10.8%減の 15 億 8000 万円となった。

2015 年 3 月期業績予想（2014 年 4 月 1 日～2015 年 3 月 31 日）は、売上高が前年よりも 1%増の 500 億円、営業利益が 27.7%増の 10 億円、経常利益が 92.4%増の 7 億円、当期純利益が 223.6%増の 4 億円と予想した。

ADO は今後、LCC の定着などによる航空会社間の競争激化や、円安基調の加速により航空燃料費や輸入諸費用の増加が懸念されることから、厳しい経営環境が続くと見ている。そのため、1. 経営基盤強化、2. マーケティング戦略の遂行、3. 新たな事業展開に向けた取組みの確実な遂行の 3 点を重点課題として取り組んでいく。

経営基盤強化については、ユニットコストを基準に経営管理を行い、費用の適正化・生産性向上・IT 推進の確実な実現を進めて収支改善を図る。また企業の安定と事業の持続のため、人財力強化と生産性の高い組織づくりを推進して、柔軟かつ強靱な組織運営体制の構築を進める。

マーケティング戦略は、中期経営計画の「基本的品質の維持・向上」「商品競争力・営業販売力の強化」「CS 向上・企業ブランドの確立」を確実に進めて、“選ばれるエアライン”へ成長して環境変化に強い企業体質の構築を推進する。新たな事業展開については、収益性向上を図るため、既存路線の路線便す再検討を実施して、事業規模の拡大に向けた新規路線展開の準備を進める。

《2014 年度 上期決算》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
261 億円+0.3%	229 億円	31 億 4300 万円+77.3%	29 億 0400 万円+77.9%	17 億 1100 万円+61.0%

《2013 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
494 億円+9.4%	486 億円	7 億 8300 万円-56.4%	3 億 6300 万円-79.9%	1 億 2300 万円-80.7%

・原油価格や円安基調が運航コストに大きな影響、LCC の台頭による競争環境の激化

《2012 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
452 億円+4.8%	434 億円	17 億円-49.2%	18 億円-49.7%	6 億円-70.5%

《2011 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
431 億円+13%	396 億円	35 億円	35 億円	21 億円

《2010 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
382 億円+9.3%	364 億円	17 億円	17 億円	10 億円

SFA

★2014 中間決算、純損失 1 億 6000 万円、大幅な損失縮小、合理化が奏功（ウイングデイリー20141104）

スターフライヤー（SFJ）が発表した2015年3月期中間決算（2014年4月1日～9月30日）によると、四半期純損益は1億8900万円の赤字と、前年同期の13億1800万円から大幅に損失を縮小することに成功した。売上高は7.1%増加した171億5600万円と増収。営業損失3億3000万円（前年同期：経常損失14億3600万円）で、経常損失は1億6000万円（前年同期：経常損失13億1300万円）と、営業および経常ベースにおける損失幅を縮小した。

スターフライヤーは2014年3月期通期の決算（2013年4月1日～2014年3月31日）で、最終損失25億5800万円もの損失を計上するなど、危機に直面。LCCとの競争や日本航空（JAL）の復活・攻勢などにより、スターフライヤーは追い込まれていった。

そこで経営の立て直しに向けて、路線ネットワークの再編や早期退職を進めるなど、経営の合理化を推進。その甲斐あって、同社の業績は目覚ましい回復途上にあると、通期業績予想では当期純利益5億4000万円の黒字を確保することが出来る見通しだ。

費用面については、全体輸送量の増加に伴って燃料費が増加。加えて為替が大きく円安に振れたことで機材費が増加したほか、減価償却費の増加などにより、事業費および販管費の合計額である営業費用は、0.1%増加した174億8600万円となった。

財政状態をみると、第2四半期末の資産合計は218億6500万円で、前事業年度末に比べて22億5800万円減少。これは主としてJA08MCのセールス・アンド・リースバックによるリース資産が30億7700万円増加したため。その他、流動資産が14億2700万円、その他固定資産が36億6700万円、それぞれ減少した。

一方、負債合計は201億3800万円で、前事業年度末に比べて20億6500万円減少した。主としてリース債務が25億7100万円増、営業未払金が11億3900万円増、そして定期整備引当金が5億2800万円増加したが、前受金が24億9200万円減、長期借入金金が25億3100万円減などとなった。

なお、路線再編を進めた結果、スターフライヤーは、国内定期便5路線30往復60便となっている。期間中の旅客数は前年同期比12%減少した70万9000人、座席利用率は0.3ポイント増えた63.5%だった。

《2014年度「見通し」》

営業収入(前年比)	営業利益	経常利益	当期利益
354億円+7.2%	2億円	5億5000万円	5億5000万円

《2013年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
330億円+31.2%	360億円	-30億円	-26億円	-30億円

・リース機材3機の返却整備費、円安に伴い燃費/機材費の増加、情報システム等の減損2億3400万円

《2012年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
251億円+11.5%	251億円	3100万円-97.3%	4700万円-95.1%	2億円-70.2%

《2011年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
225億円+24.2%	214億円	11億円-23.5%	9億円-11.1%	9億円+19.2%

《2010年度》2011.05.13

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
181億円+7.2%	166億円	15億円	11億円	8億円

HAC・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★HAC 4年ぶり黒字 9月中旬、ビジネス需要が寄与（北海道新聞2014.12.26）

北海道エアシステム（HAC）は25日、2014年9月中間決算を発表した。丘珠-釧路線などでビジネス需要を掘り起こしたことが寄与して、売上高に当たる事業収入は前年同期比13.7%増の13億5900万円と中間決算の集計を始めて以来、最高となった。本業のもうけを示す営業損益は前年同期の700万円の赤字から6100万円の黒字となり、4年ぶりに黒字転換した。

HACは10年分から中間決算をまとめている。親会社である日本航空との共同運航が好調だったことに加え、主力の丘珠-函館線を増便するなど顧客の困り込みを進めた結果、4～9月の旅客数は前年実績より1割多い約9万6千人となり、売り上げを押し上げた。

★2014年10月実績、旅客1.5%増、搭乗率2.2ポ減、丘珠-函館線は好調（ウイングデイリー20141113）

北海道エアシステム（HAC）がまとめた10月の旅客輸送実績によると、提供座席数が前年同月よりも5%増えた2万7216席になり、旅客数が1.5%増えた1万7710人で、搭乗率が2.2ポイント下がった65.1%に。座席数の増加に伴い、旅客数も伸びたが、需要が供給に追い付かず搭乗率は数を落とした。

運航 5 路線のうち比較的好調だったのは丘珠-函館線で、提供座席数が 37%増の 1 万 1736 席、旅客数が 32.6%増の 8359 人、搭乗率が 2.4 ポイント下がった 71.2%になった。搭乗率を上げた路線は丘珠-釧路線の 1.3 ポイント増 62%、函館-奥尻線の 2.3 ポイント増 45.5%だった。一方で丘珠-三沢線は搭乗率を 17.2 ポイント落とし、56.5%となった。

路線別の内訳は次のとおり。

- ▼丘珠-釧路＝提供座席：8136 席（4.2%減）、旅客：5045 人（2.2%減）、搭乗率：62.0%（1.3 ポ増）
- ▼丘珠-函館＝提供座席：11736 席（37.0%増）、旅客：8359 人（32.6%増）、搭乗率：71.2%（2.4 ポ減）
- ▼丘珠-三沢＝提供座席：2880 席（34.4%減）、旅客：1627 人（49.8%減）、搭乗率：56.5%（17.2 ポ減）
- ▼丘珠-利尻＝提供座席：2232 席（増減なし）、旅客：1664 人（6.5%減）、搭乗率：74.6%（5.1 ポ減）
- ▼函館-奥尻＝提供座席：2232 席（増減なし）、旅客：1015 人（5.2%増）、搭乗率：45.5%（2.3 ポ増）

★JAL 植木社長、高橋北海道知事に HAC 再子会社化報告

JAL が株式 51.2%保有、離島路線維持など約束（ウイングデイリー20141027）

日本航空（JAL）の植木義晴社長は 10 月 24 日、北海道の高橋はるみ知事を訪問し、23 日付で北海道エアシステム（HAC）を再子会社化したことを報告した。JAL は 2011 年 3 月の HAC の経営撤退後、HAC 株式の出資比率を第 2 位の 14.5%としていたが、このたび北海道などから株式を買い戻して 51.2%と、過半数を占めるに至った。JAL の HAC 経営撤退後は、北海道が筆頭株主となっていたが、JAL は経営撤退時に北海道などへ売却したときの同額で株式を買い戻した。HAC は 2013 年に債務超過に陥り、同年 9 月ごろから JAL では再子会社化が進められ、2013 年度末には債務超過を解消した。HAC は今月 22 日の取締役会で JAL への株式譲渡を承認、約 3 年半ぶりに JAL の一翼を担う。

植木社長は高橋知事に対し、HAC の株式売買など再子会社化に向けた協力体制に感謝の意を述べるとともに、HAC の安全運航を前提に道内の交通手段として離島路線を維持することなどを約束し、さらに業績を確保して民間企業としての責務を果たすことを説明した。高橋知事は HAC が安定した運航を継続するため、JAL による運営が望ましいとして再子会社化を歓迎し、一方で離島路線を止めないよう要求した。

HAC が運航する北海道は、今後函館まで新幹線が開通を予定し、人口の減少が著しいなど、地域航空にとって厳しい状況が想定される。植木社長は HAC の経営を安定化し、子会社ながらも部門別採算制による経営の独立化を進める方針。そのためにも JAL は過去に再建したノウハウを HAC へ伝えていく。植木社長は北海道内の厳しい環境について、重視する姿勢を示しながら、国内のみならず海外での観光需要の高さにも注目。JAL の持つ販売チャネルを活用していく姿勢を示しており、JAL では北海道の観光需要を HAC が担っていくことも期待される。

《2013 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
25 億円 70 万円	3486 万円	6451 万円	1 億 3842 万円

《2012 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
20 億円 6587 万円	-3 億 565 万円	-2 億 9634 万円	-2 億 9621 万円

・冬季欠航が相次いだ、道が損失補填

《2011 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
20 億円 8734 万円	-6 億 3347 万円	-5 億 6164 万円	-5 億 4779 万円

《2010 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
25 億円 635 万円	2 億 4248 万円	2 億 4118 万円	2 億 2189 万円

《2009 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
21 億円 4797 万円	億円	-5977 万円	-6084 万円

JAC

・詳細な決算は公表されていません。

《2013 年度》2014.03 期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
267.22 億円	251.63 億円	23.00 億円

《2012 年度》2013.03 期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
263.94 億円	250.29 億円	26.43 億円

《2011 年度》2012.03 期決算

営業収入	旅客収入
273.42 億円	260.27 億円

《2009 年度》2010.03 期決算

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
232.36 億円	-6.35 億円	-6.79 億円	-4.09 億円

《2008 年度》2009.03 期決算

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
247.59 億円	0.31 億円	-0.91 億円	-1.27 億円

【参考データ】

★7-9 月期特定本邦航空会社、イールド大手は前年並み（ウイングデイリー20141205）

航空局がこのほどまとめた特定本邦航空運送事業者 11 社の 7 月から 9 月までの航空輸送サービスの情報公開によれば、特定本邦航空運送事業者 11 社のイールドを示す輸送人キロあたり旅客収入は、大手 2 社が前年同期並みとなり、日本航空が 18.4 円、全日空が 18.5 円となった。新規に就航を開始した春秋航空日本は 4.6 円と最も低かった。

イールドは 11 社中 5 社が低下し、中堅航空会社ではスターフライヤー以外は減少傾向に。最も縮小したのはスカイマークで 0.8 円減の 12.3 円だった。LCC のピーチ・アビエーションは 0.3 円減の 9.4 円で、バニラ・エアは 0.8 円減の 7.2 円と、2 社は縮小したが、ジェットスター・ジャパンは 0.7 円増の 8.7 円だった。

単価を示す旅客人員あたりの旅客収入は、日本航空が 100 円減の 1 万 7300 円で、全日空では 600 円増の 1 万 6600 円となった。LCC では、春秋航空日本が 4400 円に。ピーチ・アビエーションが 600 円減、ジェットスター・ジャパンが 400 円増、バニラ・エアが 900 円増となった。

()内は前年同期	輸送人キロあたり旅客収入	輸送人員あたり旅客収入
日本航空	18.4 円 (18.4 円)	17300 円 (17400 円)
全日空	18.5 円 (18.5 円)	16600 円 (16000 円)
日本トランスオーシャン	15.9 円 (16.2 円)	15200 円 (14900 円)
スカイマーク	12.3 円 (13.1 円)	12500 円 (13800 円)
AIRDO	18.7 円 (19.2 円)	17400 円 (17800 円)
ソラシドエア	13.9 円 (14.4 円)	14700 円 (15200 円)
スターフライヤー	16.9 円 (16.8 円)	16400 円 (16400 円)
ピーチ・アビエーション	9.4 円 (9.7 円)	8800 円 (9400 円)
ジェットスター・ジャパン	8.7 円 (8.0 円)	9000 円 (8600 円)
バニラ・エア	7.2 円 (8.0 円)	9200 円 (8300 円)
春秋航空日本	4.6 円	4400 円

★ピーチ、15 年夏ダイヤ航空券を販売開始（トラベルビジョン 2014 年 12 月 9 日）

片道運賃は、通常運賃の「ハッピーピーチ」の場合(受託手荷物や事前座席指定などオプションは有料)

<国際線>

仁川線が 5280 円から 2 万 3980 円、釜山線が 4180 円から 2 万 1580 円、香港線が 8880 円から 4 万 1980 円、台北(桃園)線が 7080 円から 3 万 7780 円、高雄線が 6980 円から 3 万 2380 円。

<国内線>

新千歳線が 4890 円から 2 万 8290 円、成田線が 3390 円から 1 万 7190 円、松山線が 2490 円から 1 万 4690 円、長崎線が 3790 円から 1 万 8590 円、鹿児島線が 4590 円から 2 万 990 円、石垣線が 6590 円から 3 万 6990 円。