

◆離島路線維持で**系列越えコードシェア**(aviationwire.1030)

・九州でスタート

九州の地域航空会社3社と全日空(ANA/NH)、日航(JAL/JL)の5社が出資する「**地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合(EAS LLP)**」は冬ダイヤ初日の10月30日、大手2社の系列を超えたコードシェア(共同運航)を始めた。

経営環境が厳しい離島路線を抱える天草エアライン(AHX/MZ)とオリエンタルエアブリッジ(ORC/OC)、日本エアコミューター(JAC/JC)の九州3社が存続出来るよう、5社で新たな旅行需要の開拓を目指す。

EAS LLPは、九州3社と大手2社の5社で構成され、2019年10月25日設立。

(0.5/7)

《出典：国交省「航空輸送サービスに係る情報公開」》

【旅客収入**2022年度第1四半期**(2022/4-6)】

	旅客収入(百万円)		単価(千円)		ユニット単価(円)	
	2022/4-6	前年同期	2022/4-6	前年同期	2022/4-6	前年同期
JTA	5814	2932	13.8	11.4	16.5	12.2
SKY	15862	8614	11.7	10.3	11.1	10.0
ADO	5202	2017	13.2	12.4	14.0	13.1
SNA	4828	2374	11.6	11.8	10.3	10.4
SFA	3385	1673	15.2	14.4	16.1	15.3
APJ	11589	3129	6.8	6.3	5.9	5.4
JJP	6344	2926	6.6	6.0	6.2	5.5
SPJ	295	102	8.1	7.4	8.8	8.0

注：コードシェア便は自社販売分のみ

APJ=ピーチ・アビエーション

【旅客収入**2020/2019年度通期**】隔年発表

年度	旅客収入(百万円)		旅客単価(千円)		ユニット単価(円)		輸送人員(人)	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
FDA	9941	6713	14.1	15.4	19.4	21.3	706344	435415
IBX	2862	881	12.3	12.2	13.9	17.5	234286	61606
ORC	620	481	8.4	8.4	37.4	41.6	73891	56995
AMX	248	144	9.5	9.3	31.4	32.0	28061	15479
JAC	5472	4276	11.0	11.2	34.2	34.6	495426	381791
RAC	2798	2520	7.8	7.7	31.8	31.5	360594	328049

FDA=フジドリームエアラインズ、ORC=オリエンタルエアブリッジ、AMX=天草エアライン

JAC=日本エアコミューター、RAC=琉球エアコミューター

注：上記アイベックスIBXにはANAコードシェア収入は反映されていない

(1/1.5)

★**エア・ドゥとソラシド「共同持株会社」**設立(aviationwire.1003)

・経営の独立性強調

エア・ドゥ(ADO/HD)とソラシドエア(SNJ/6J)は10月3日、共同持株会社「**リージョナルプラスウイングス(RegionalPlus Wings)**」を設立した。

代表権のある会長にはエア・ドゥの草野社長が、社長にはソラシドの高橋社長が就任した。

エア・ドゥとソラシドは事業会社として持株会社の傘下に収まるが、**経営の独立性は維持**する。

エア・ドゥとソラシド**両社の筆頭株主は日本政策投資銀行(DBJ)**で、両氏は同行出身。

・路線再編する考えない

リージョナルプラスウイングス会長は、持株会社設立後の傘下2社について、「路線は個社で決定しているため、持株会社として再編する考えはない」と述べ、独立性の維持を強調。エア・ドゥとソラシドは2社とも羽田を拠点としていることから、首都圏の利用客を共同で開拓するなどの考えを示した。

社長は「地上係員の搭乗ゲートへの相互出向をすでに始めている」と現状を説明。

今後は整備やサービスなどを徐々に**協業することによりコスト削減につながる**、と語った。

・経営の独立性維持、ブランドも継続

リージョナルプラスウイングスの資本金は1億円。本社は両社が拠点とする羽田空港内に設置した。

運航に必要な航空運送事業許可(AOC)と事業免許はそのまま保持し、両社の**ブランドも継続**する。

本社機能の一部を集約するほか、地上係員など一部職種の共通化を進める。

また将来的には整備機能も持株会社へ集約する。

業務・規定の共通化や共同化・共同調達などによるスケールメリットで、コスト削減や生産性向上を図り、2026年度に両社で45億円以上の協業効果を目指す。

2026年度の営業収入は約1000億円、経常利益は約90億円を目標とする。

(0.5/2)

スカイマーク SKY の経営分析

◆東証「スカイマーク再上場」承認(ロイター.1110)

・上場日 12月14日

京証券取引所は、スカイマークの株式再上場を承認した。

東証グロース市場に12月14日の上場を予定する。

スカイマークは格安航空会社などとの競争激化などから経営が悪化し2015年に民事再生法の適用を申請。2019年10月に東証へ上場を申請したが、新型コロナウイルスの感染拡大を背景に20年4月に申請を取りやめた経緯がある。

◆スカイマーク回復顕著「通期純利益90億円超」予想(ウイングデイリー.1111)

・提供席数は約2割増、搭乗率73.9%予想

スカイマークは、2023年3月期**通期業績予想**を明らかにした。

最終利益は90億1300万円と、前年度の67億2900万円の損失計上から**一気に黒字転換する見通し**だ。

期間中の事業収益は対前年度比79.9%増加した848億800万円と大幅な増収を予想。

各段階の利益面は、営業利益31億4100万円(前年度:営業損失166億9400万円)、経常利益44億4600万円(経常損失150億7900万円)を見込む。

前提となる提供座席数は、冬ダイヤにおいて29機の機材で1日当たり150便の運航を行う通常運航とし、提供座席数は、前期比19.3%増の957万3000席を計画している。

第3四半期以降の需要がコロナ禍前**2019年度比で95%程度に回復する前提**で見積もり、搭乗率は前期比22.0ポイント増の73.9%を計画している。

第2四半期はオミクロン株によって新たな感染拡大が見られたが、従来のような大きな鈍化は見られず、8月における旅客収入はコロナ禍前**2020年3月期と比べ86.8%と需要の回復**が鮮明になった。

旅客単価は、前期比787円増の1万1739円で見込むとした。

貨物運送収入は2900万円(前期比33.5%増)、附帯事業収入25億2700万円(前期比:70.3%増)を見込む。

事業費の内訳は、燃料費・燃料税219億2400万円(前期比47.3%増)、人件費145億8100万円(前期比10.6%増)、航空機材費132億3300万円(前期比:0.5%増)、空港使用料50億4800万円(前期比106.4%増)。

燃料費はデリバティブ取引により一定割合のヘッジを行っており、バレル73.6ドルを前提としている。

この結果、2023年3月期の営業費用は816億6700万円(前期比27.9%増)を見込むとした。

・中間純利益は27億円

2023年3月期第2四半期累計決算によると、事業収益405億6800万円、経常利益40億9600万円、営業利益16億4300万円、四半期純利益27億400万円となった。

今年度は中間決算の段階で、昨年通期の事業収益の約86%を生み出した。

第1四半期は行動制限の影響を受けたものの、接種や感染対策の浸透により、回復の兆しが見え始めていた。

《業績予想2022年度(2022/4-2023/3)》発表2022年11月10日

	2023/3 予想	(2022/4-9 実績)	2022/3 実績
事業収益	848億0800万円	405億6800万円	471億4700万円
営業損益	31億4100万円	16億4300万円	△166億9400万円
経常損益	44億4600万円	40億9600万円	△150億7900万円
当期損益	90億1300万円	27億0400万円	△67億2900万円

(1/3)

日本トランスオーシャン航空 JTA の経営分析

◆日本トランスオーシャン航空 JTA 「3期連続の赤字」2023年3月期中間(沖縄タイムス.1102)

・前年同期よりも28億円圧縮7億円

日本トランスオーシャン航空(JTA)は、2023年3月期の**中間決算**を発表した。

純損失は7億円と3期連続の赤字となったものの、前年同期よりも28億円圧縮した。

旅客需要がゴールデンウィーク以降回復し、**売上高は2倍の159億円**だった。

一方で、燃油費の高騰や円安によりエンジン整備費がかさみ営業損失は9億円。経常損失は10億円だった。

売上高の8割を占める**旅客収入は2・2倍の129億円**。復便を進めコロナ前の運航率の98%の水準に戻した。提供座席数は35・2%増の192万8千席で**旅客数は2倍の102万5千人**だった。

貨物・郵便収入は県内線、県外線ともに増加し8・4%増の8億円だった。

営業費用は30・6%増の169億円。燃油費は高騰に対する国の補助金を受けたものの、円安までは補えなかった。円安はエンジン整備費にも影響し前期比より5億円増えた。

社長は「全国旅行支援のアピールや低需要期にタイムセールスを設定し、需要喚起に努め、通期では黒字転

換を図る」と述べた。

《2022年度中間期(2022/4-9)》2022.11.01

(億円)	2019/4-9	2021/4-9	2022/4-9
売上収益	230	77	159
営業費用	176	129	169
営業損益	54	△51	△9
経常損益	55	△50	△10
純損益	40	△35	△7

(輸送実績)

	2022/4-9	2019比(%)
有償旅客(千人)	1025	64.0
有償旅客キロ(千人キロ)	868922	62.9
有効座席キロ(千席キロ)	1583594	90.0
利用率	54.9%	△23.6
貨物・郵便(トン)	11564	75.1

(0.5/3.5)

ソラシドエア SNA の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

◆ソラシド中間期「純利益 5 億 6800 万円」確保 (ウイングデイリー. 1202)

(業績状況)

(上期)	2022年度(2022/4-9)	2021年度(2021/4-9)
営業収入	180億3200万円	115億5700万円
営業費用	193億0200万円	155億8500万円
営業損益	△12億7000万円	△40億2700万円
経常損益	△3億9800万円	△38億7700万円
純損益	5億6800万円	△17億3400万円

注1：営業外損益にデリバティブ評価益4億4900万円

注2：法人税・住民税・事業税が計700万円、法人税等調整額マイナス9億7300万円で最終黒字に
→税効果会計「法人税等調整額」：法人税等負担が期首と比較して減少する場合はマイナス表示される

(輸送運航実績)

(上期)	2022/4-9	2021/4-9
運航便数(便)	13639	12438
旅客数(人)	888376	427771
提供座席(席)	1609849	1423761
旅客キロ(千人キロ)	993296	483520
座席キロ(千席キロ)	1745323	1552939

注：コードシェア ANA 販売座席を除く

(財政状況)

	2022.09.30	2022.03.31
総資産(百万円)	48771	43608
純資産(百万円)	6168	6444
自己資本率	12.6%	14.7%

◆会社 HP 引用 2022. 05. 30

《2022年3月期決算(2021/4-2022/3)》

	2021年度(2022/3期)	2020年度(2021/3期)
事業収入	261億0200万円	202億5500万円
営業費用	323億3200万円	307億6400万円
営業損益	△62億3000万円	△105億0900万円
経常損益	△53億8600万円	△96億4900万円
純損益	△29億3900万円	△76億9400万円
総資産	436億0800万円	413億0200万円
純資産	64億4400万円	57億5100万円
自己資本率	14.7%	13.9%

(0.5/4)

エア・ドゥ ADO の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★2023年3月期「2022/4-9」 中間決算(会社HP. 20221201)
(経営成績)

(上期)	2021年度(2021/4-9)	2022年度(2022/4-9)
営業収入	115億9100万円	206億5500万円
営業費用	146億5800万円	186億2800万円
営業損益	△30億6700万円	20億2700万円
経常損益	△30億3300万円	18億704900万円
純損益	△19億7800万円	22億0400万円

(運航実績)

(上期)	2021/4-9	2022/4-9
運航便数(便)	8848	11319
旅客数(人)	443780	962076
提供座席(千席)	1115	1488
旅客キロ(千人キロ)	418713	913988
座席キロ(千席キロ)	1054620	1405581

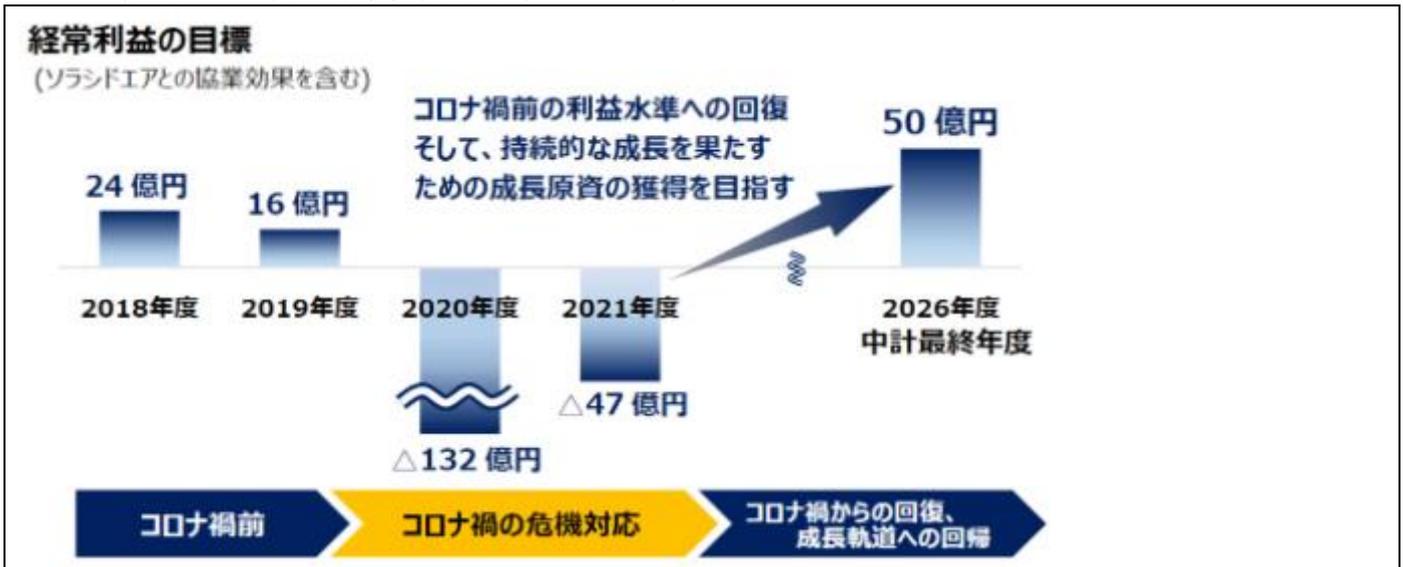
注：コードシェア ANA 販売座席を除く
(財政状態)

	2022.03.31	2022.09.30
総資産(百万円)	48850	45626
純資産(百万円)	8105	9114
自己資本率	16.6%	20.0%

《2022年3月期(2021/4-2022/3)》

	2020年度(2021/3期)	2021年度(2022/3期)
営業収入	174億1300万円	273億1300万円
営業費用	304億10200万円	320億4800万円
営業損益	△129億9600万円	△47億3500万円
経常損益	△131億9000万円	△46億9200万円
純損益	△121億8000万円	△26億6700万円
総資産	417億3900万円	488億5000万円
純資産	22億0500万円	81億0500万円
自己資本率	5.3%	16.6%

★2022年度～2026年度 中期経営計画 (2022.05.30)



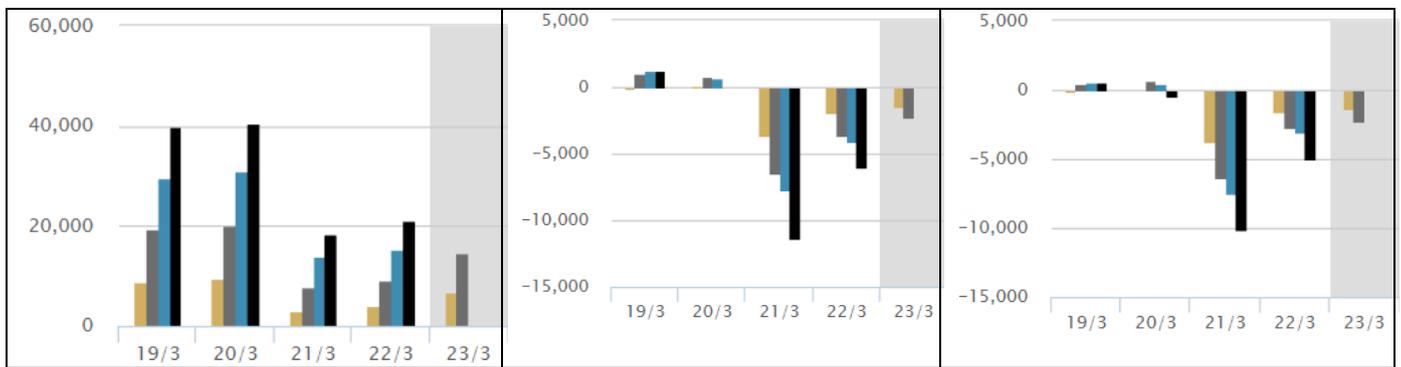
(0.5/4.5)

スターフライヤーSFJの経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

◆2023年3月期 第2四半期決算(2022/4-9)

会社HP引用「財務ハイライト」

売上高(百万円)	経常損益(百万円)	当期損益(百万円)
----------	-----------	-----------



(営業成績)

	2022/4-9	2021/4-9
売上高	147 億 4300 万円	91 億 4800 万円
営業損益	△27 億 3600 万円	△36 億 6100 万円
経常損益	△23 億 1800 万円	△36 億 3200 万円
当期損益	△22 億 7700 万円	△26 億 9800 万円

(財政状態)

	2022/9	2022/3
総資産	216 億 4800 万円	200 億 8900 万円
純資産益	4 億 7900 万円	13 億 5700 万円
自己資本	4 億 6600 万円	13 億 3600 万円
自己資本率	2.2%	6.7%

・半期財務諸表に関する注記事項

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記)

当第 2 四半期累計期間において、6 月 28 日および 9 月 15 日に新株予約権の行使により資本金および資本準備金がそれぞれ 499 百万円増加しております。この結果、当第 2 四半期会計期間末において、資本金が 1,892 百万円、資本剰余金が 5,305 百万円となっております。

(0.5/5)

アイベックス IBX の経営分析

◆2021 年度(2022/3 期)会社 HP 引用(抜粋)

- ・需要減退により年間 556 便の運休を余儀なくされました。
 - ・一方、全日空とのコードシェア縮小により余剰となった航空機を予備機として配置や季節運航ながらも当社が全席販売する自主運航として仙台=松山、福島=札幌に就航し、さらに仙台=広島の新便、松山=札幌の再開など、長引くコロナ禍の業績への影響を最小限にとどめるべく努めました。
 - ・当事業年度は昨年実績便を 3,044 便上回ったものの、事業収益は 147 億 99 百万円となり、前年同期比で 73 百万円 (0.5%) の微増にとどまりました。
- 事業費は 156 億 70 百万円となり、前年同期比で 7 億 83 百万円 (5.3%) 増加しました。
- ・営業損益は△14 億 20 百万円 (前年同期 △6 億 24 百万円)、経常損益は外貨建て資産の換算替え等による為替差益を 2 億 30 百万円計上し△12 億 19 百万円 (前年同期 △6 億 31 百万円、当期純損益はエンジン 2 基の売却収入 68 百万円を特別利益などにより△11 億 81 百万円 (前年同期 △3 億 56 百万円) となりました。

	2020 年度(2021/3 期)	2021 年度(2022/3 期)
事業収益	147 億 2617 万円	147 億 9981 万円
経常損益	△6 億 3170 万円	△12 億 1953 万円
純損益	△3 億 5635 万円	△11 億 8180 万円
総資産	217 億 4852 万円	175 億 9366 万円
純資産	21 億 9289 万円	11 億 2272 万円

(0.5/5.5)

ジェットスター・ジャパン JJP の経営分析

《2022 年 6 月期(2021/7-2022/6)決算》221011 発表

	2022 年 6 月期	2021 年 6 月期
営業収入	294 億 0100 万円 (前年比+84.7%)	159 億 1200 万円 (前年比-66.8%)
営業損失	△113 億 3300 万円	△196 億 9200 万円
当期純損失	△121 億 6300 万円	△206 億 3000 万円
有償搭乗者	339 万人 (前年比+85.4%)	182 万人 (前年比-57.8%)

搭乗率	75%	67.5%
-----	-----	-------

(0.5/6)

スプリング・ジャパン SPJ の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

◆会社 JAL ホームページ引用：スプリング・ジャパン 2021 年度
(損益計算書) 2021/4-2022/3

売上高	30 億 5643 万円
営業損失	△61 億 7593 万円
経常損失	△60 億 3445 万円
特別利益 (雇調金)	2 億 1670 万円
税引前純損失	△58 億 2302 万円
当期純損失	△58 億 2421 万円

(貸借対照表) 2022. 03. 31

流動資産 17 億 5425 万円	流動負債 69 億 5690 万円	資本金 1 億円
固定資産 23 億 1157 万円	固定負債 47 億 4123 万円	資本剰余金 8 億 5204 万円
資産の合計 40 億 9850 万円	純資産△75 億 9963 万円	利益剰余金△85 億 5168 万円

参考：2021 年 3 月末時点の債務超過額は 50 億 4795 万円 (引用 aviationwire 記事)

(0.5/6.5)

北海道エアシステム HAC の状況・・・・・・・・・・・・・・・・

◆第 25 期決算公告(2022. 03. 31 現在)2022. 06. 01 発表
(貸借対照表)

流動資産 11 億 0697 万円	流動負債 11 億 3159 万円	資本金 9 億 4767 万円
固定資産 54 億 9927 万円	固定負債 45 億 2698 万円	資本剰余金 5220 万円
資産の合計 66 億 0625 万円	純資産 9 億 4767 万円	利益剰余金 4 億 0546 万円

◆産業競争力強化法に基づく「事業適応計画」

《認定事業適応計画の概要》国交省 HP 引用

- ・成長発展事業適応＝繰越欠損金の控除上限の特例 (50%→100%、グループ通算納税でも利用可)
(事業の目標)
- ・計画終了年度である 2025 年度の EBITDA マージンが、基準年度である 2020 年度を 5%ポイント以上上回ることを目標とする。
(財務目標)
- ・2025 年度において、有利子負債がキャッシュフローの 10 倍以内になることを目標とする。

また、経常収支比率は 100%を上回ることを目標とする。

(事業適応の具体的内容)

- ・JAL ブランドの強みを活かしつつ、ローカルエアラインとして地域に根差した形での営業活動や地域貢献活動に取り組むことで、需要の拡大を目指す。
- ・新規に導入した機材が大型化されることにより 1機当たり 33%増加する供給量を最大限活用するとともに、機材の運航効率を高め、現行の 28 便/日を最大 30 便/日とし、増便を行う。
- ・ターボプロップ機である ATR 型機は、同サイズのジェット機と比較して、CO2 排出量が 40%少ない機材である。
- ・計画終了年度である 2025 年度における売上原価をその売上高で除した値を、基準年度における当該値より 5%以上低減することを目指す。

(0.5/7)