

ソラシドエア(SNA)の上期決算 & 収益性分析

先般発表された SNA(ソラシドエア)の上期決算について、国交省報道発表資料等も加味しながら、簡単に分析した。

1. 概観

羽田増枠を活用して基幹路線を増便(熊本、鹿児島、大分に各+1往復/日)、また熊本、長崎からの沖縄線を運休して、神戸=沖縄線を開設(ANAからの移管)した。

これにより便数は+13%、自社販売座席数は+18%増加した。

旅客数はそれを上回る+22%の伸びを示して搭乗率は向上したが、旅客単価の低下もあって、収入は+17%の伸びに留まった。

2. 収支概要(図表1参照)

営業収入が25億円(+17%)増加したが、営業費用も同程度増加したため、営業利益はほぼ前年並みの12億円であった。

これに為替評価益やリース解約損などを反映した税引前利益は7億円、法人税等調整後の当期純利益も7億円であった。

3. 1便当りの収支(図表2参照)

B737-400から新鋭のB737-800へと機材更新が進んで機内席数が増え、搭乗率も向上したことによって、1便当りの収入は前年に比べて156→161万円と+5万円増加した。

しかし燃油価格の上昇等で1便当りの費用も144→150万円と+6万円増加したため1便当りの営業利益は12→11万円と小幅ながら減少した。

4. 収益性を指標でみる(図表3参照)

旅客販売以外の収入を費用の控除項目とみなして、即ち営業利益は旅客販売から発生するとみなして、収益性を試算した。

旅客単価は15,000→14,300円と▲700円(▲5%)低下、一方座席コストはほぼ前年並みの8,700円であった。

これにより収支トントンとなる搭乗率(B/E)は3ポイント上昇して61.1%となった。

他方搭乗率は65.6→68.0%と+2.4ポイント上昇した。

この結果、搭乗率とB/Eの差が約1ポイント縮まり(収益性が低下)、僅かながら利益率が低下した。しかし規模増が効いて営業利益額は+39百万円と僅かながら増加。

<図表1> 収支表

		H24上期	H25上期	(差)	(率)
営業収入	百万円	15,181	17,720	2,539	117
(うち旅客販売)	百万円	9,877	11,518	1,641	117
営業費用	百万円	14,047	16,547	2,500	118
営業利益	百万円	1,134	1,173	39	
営業外収支	百万円	-263	135	398	為替評価益
経常利益	百万円	871	1,308	437	
特別損益	百万円	-4	-580	-576	リース解約損
税前利益	百万円	867	728	-139	
法人税等	百万円	-25	-24	1	
当期純利益		842	704	-138	

<図表2> 1便当りの収支表

		H24上期	H25上期	(差)	(率)
便数	便	9,738	11,015	1,277	113
(1日当り)	往復便	27	30	3	113
(1便当り収支)					
営業収入	千円	1,559	1,609	50	103
(うち旅客販売)	千円	1,014	1,046	31	103
(うちその他)	千円	545	563	18	103
営業費用	千円	1,442	1,502	60	104
営業利益	千円	116	106	-10	
(参考) 機材数(上期末)					
B737-800	174席		8		
B737-400	150席		5		

〈図表3〉 収益性指標

		H24上期	H25上期	(差)	(率)
旅客販売収入	百万円	9,877	11,518	1,641	117
旅客費用	百万円	8,743	10,345	1,602	118
旅客利益	百万円	1,134	1,173	39	
座席数	千席	1,005	1,186	180	118
旅客数	千人	659	806	147	122
平均席数	席	103.2	107.6	4.4	104
平均旅客数	人	67.7	73.2	5.5	108
搭乗率	%	65.6	68.0	2.4	
旅客単価	円	14,982	14,292	-690	95
座席コスト	円	8,696	8,726	30	100
B/E	%	58.0	61.1	3.0	

5. 路線別搭乗率(図表4参照)

- ・羽田発着の主要4路線(宮崎、熊本、長崎、鹿児島)の搭乗率が上昇した。
特に熊本と鹿児島は増便ともあいまったことで、収益性は向上したと考えられる。
一方大分線は、増便で旅客数は増えたと考えられるが、搭乗率が低下した。
成田発着LCC参入の影響もあるものと考えられる。
- ・宮崎、鹿児島＝沖縄線も搭乗率が低下した。
またANAから移管された神戸線は50%を下回る搭乗率であった。
- ・しかしながら主要4路線が貢献して、全体の搭乗率は65.6→68.0%と上昇した。
- ・成田発着のLCCは、新設の大分線のほか、鹿児島線も通期化で旅客数を伸ばした。

	〈鹿児島線〉	〈大分線〉
羽田発着総旅客数	110 → 115 万人	54 → 56 万人
成田発着LCC旅客数	1 → 5 万人	0 → 9 万人

6. 競合他社との搭乗率比較関係(図表5及び6参照)

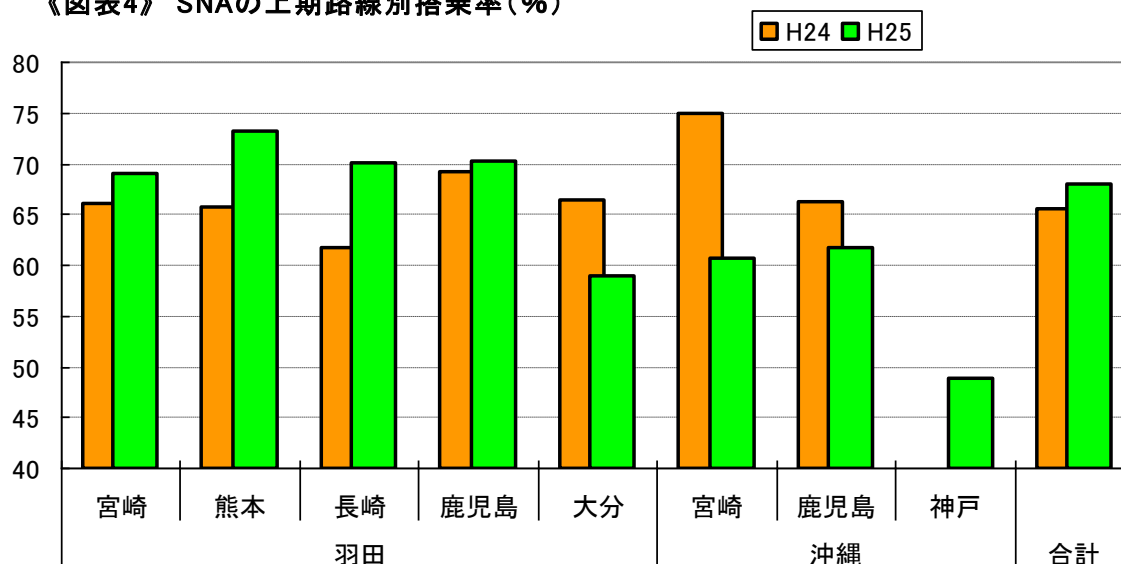
- 《九州路線》ANA、JALの搭乗率は総じて低く、特にANAは50%前後のレベルと低い。
一方SNAは大分線を除けば70%レベルと比較的に高め。ANA座席を含めた共同運航便全体でもそれとほぼ同レベルと推定される。
LCC(Jetstar-Japan)の搭乗率は、成田＝鹿児島線が70%程度、大分線が65%程度と推定される。

《沖縄路線》 沖縄＝宮崎、鹿児島線は、ANAとANA+SNA共同運航便だけが運航されているが、搭乗率は余り高くはない。特にANAは低いと推定される(コードシェアを含む)。新設の沖縄＝神戸線は、ANAが56%、SKYが62%に対してSNAは49%と低い。但しANA座席を合わせた共同運航便全体ではほぼSKY並み(ANA部分が高い)と推定される。

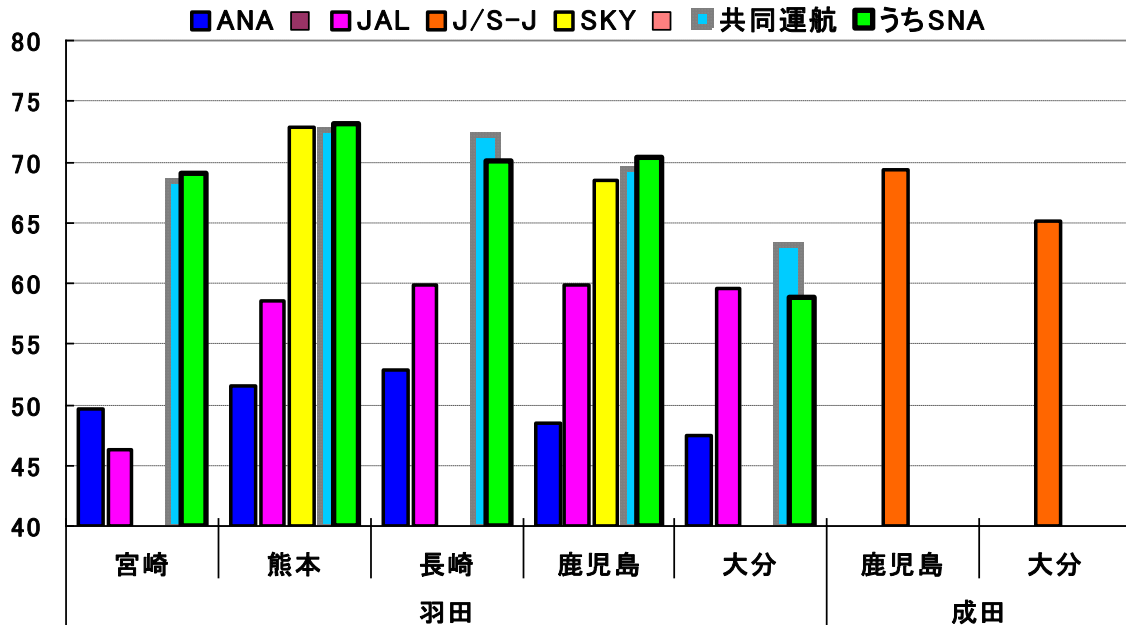
沖縄＝関西、伊丹線の搭乗率はLCCの80%(推定)も含めて全体的に高い。

神戸線が今後同等レベルまで成長するかどうか注目したい。

《図表4》 SNAの上期路線別搭乗率(%)

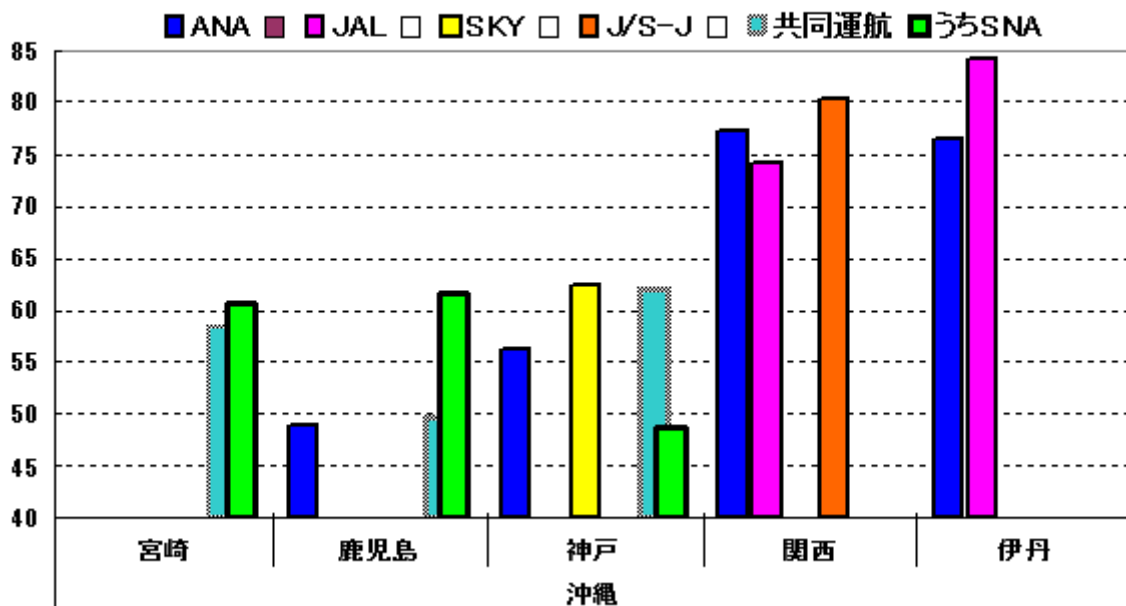


《図表5》 羽田＝九州各路線の搭乗率比較(%)



※ 共同運航(ANA+SNA)及び J/S-J の搭乗率は推定値である。

《図表6》 九州＝沖縄各路線の搭乗率比較(%)



※ 共同運航(ANA+SNA)及び J/S-J の搭乗率は推定値である。

以上 (Y.A)