

ADO の上期決算 & 収益性分析

先般発表された ADO 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

羽田増枠を活用した新規路線(釧路線 2 往復/日)や、札幌＝神戸線の開設、札幌＝新潟線の増便により便数は 15%増加した。

但し自社販売の座席数は+4%の増加に留まり、旅客数はほぼ前年並みに留まった。

旅客販売収入もほぼ前年並みに留まったが、その他の収入(ANA への座席販売収入等)が大幅に増えたことで、営業収入は+7%(+18 億円)増加した。

2. 収支概要(図表 1 参照)

営業収入が 18 億円(+7%)増加したのに対して、営業費用は 28 億円(+13%)とそれを上回って増加したため、営業利益は前年に比べて▲10 億円減少の「18 億円」となった。

当期純利益は 11 億円であった。(前年より▲7 億円減少)

通年でもこの収益性低下傾向は避けられず、かろうじて利益を確保できる程度ということになる。

3. 1 便当りの収支(図表 2 参照)

機材が平均的に小型化した(B737 路線の拡大)ことや、搭乗率の低下によって、1 便当りの収入は前年に比べて 214→200 万円と▲14 万円減少した。

これは旅客販売収入の大幅な減少を、その他収入(座席販売等)で補った結果である。

1 便当りの費用は、燃油費増等はあったものの、平均的に小型化したことで、前年より僅かながら減少した。

以上の結果、1 便当りの営業利益は 25→14 万円と▲11 万円減少した。

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。

旅客単価はほぼ前年なみの 16,200 円、一方座席コストは前年より 400 円上昇し 10,500 円。これにより収支トントンとなる搭乗率(B/E)は 2.4 ポイント上昇して 64.6%となった。

他方搭乗率は 75.3→72.4%と▲2.9 ポイント低下。

この結果、搭乗率と B/E の差が 5.3 ポイント縮まり(収益性が低下)、利益率が低下したものである。

〈図表1〉 収支表

		H24上期	H25上期	(差)	(率)	H24通年	通期予測
営業収入	百万円	24,223	26,024	1,801	107	45,236	49,500
(うち旅客販売)	百万円	16,315	16,414	99	101		
営業費用	百万円	21,390	24,251	2,861	113		
営業利益	百万円	2,833	1,773	-1,060		1,798	300
営業外収支	百万円	11	-141	-152			
経常利益	百万円	2,844	1,632	-1,212		1,806	100
特別損益	百万円	0	0	0			
税前利益	百万円	2,844	1,632	-1,212			
法人税等	百万円	-1,115	-569	546			
当期純利益	百万円	1,729	1,063	-666		640	60

〈図表2〉 1便当りの収支表

		H24上期	H25上期	(差)	(率)
便数	便	11,337	13,013	1,676	115
(1日当り)	往復便	31	36	5	115
(1便当り収支)					
営業収入	千円	2,137	2,000	-137	94
(うち旅客販売)	千円	1,439	1,261	-178	88
(うちその他)	千円	698	738	41	106
営業費用	千円	1,887	1,864	-23	99
営業利益	千円	250	136	-114	
(参考) 機材数(上期末)					
B767-300	270-289席		4		
B737-500	126席		6		
B737-700	144席		3		

〈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	16,315	16,414	99	101
旅客費用	百万円	13,482	14,641	1,159	109
旅客利益	百万円	2,833	1,773	-1,060	
座席数	千席	1,342	1,397	55	104
旅客数	千人	1,010	1,012	1	100
平均席数	席	118.4	107.4	-11.0	91
平均旅客数	人	89.1	77.7	-11.4	87
搭乗率	%	75.3	72.4	-2.9	
旅客単価	円	16,150	16,226	76	100
座席コスト	円	10,045	10,480	435	104
B/E	%	62.2	64.6	2.4	

5. 路線別搭乗率(図表4参照)

羽田発着の主要4路線(札幌、旭川、女満別、帯広)で搭乗率が低下した。

加えて札幌=仙台、新潟の2路線の搭乗率が大幅に落ち込んだ。

新規開設の羽田=釧路、札幌=神戸線は健闘しているものの、上述の影響が大きく、全体として搭乗率が落ち込んだもの。

6. 競合他社との関係(図表5及び6参照)

羽田=札幌線は、JALの供給増と搭乗率上昇の影響が大きい。SKYは若干旅客減となったが、規模縮小によって搭乗率はむしろ向上して83%という高いレベルを維持。なおLCCの成田=札幌線の影響も小さくないものと考えられる。

(LCC成田=札幌線実績←推定)

- ・ 前年旅客数 139千人(7~9月) ⇒ 400千人(上期)
- ・ 前年搭乗率 81% (7~9月) ⇒ 72%

羽田=旭川線は、SKYの参入とJALの搭乗率上昇が影響した。

札幌=仙台線は、JALの増便とSKYの参入が大きく影響した。この路線ではJAL、SKYともに搭乗率が低迷している。

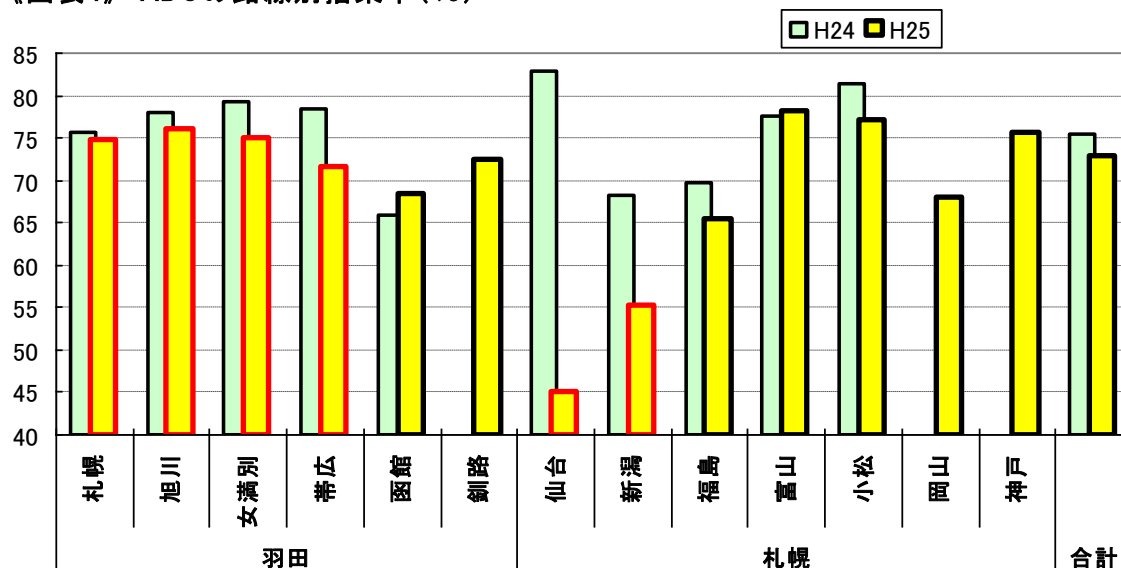
札幌=新潟線もJALの増便が影響した。

新設の羽田=釧路線、札幌=神戸線は、減便したANAからの旅客移転が伺える(ANAの旅客が、コードシェアのANAとADOに流れた模様)。

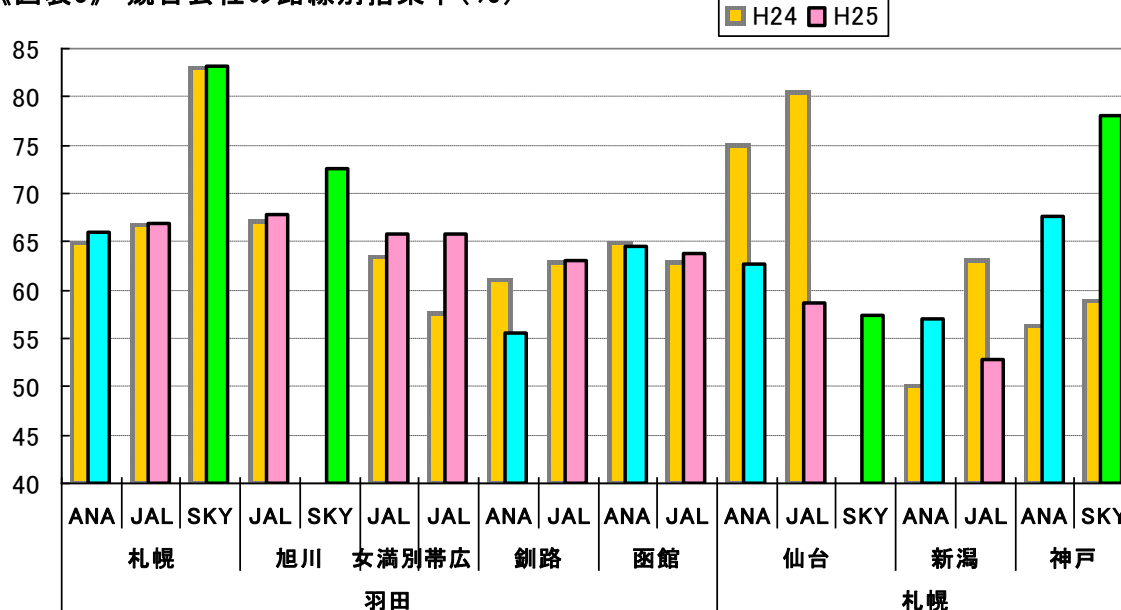
なお札幌＝神戸線の SKY は、供給を絞ったものの旅客は増加し、搭乗率は大幅に改善している。

ADO の搭乗率の低迷は、JAL や SKY との競争激化が影響したと判断できる。

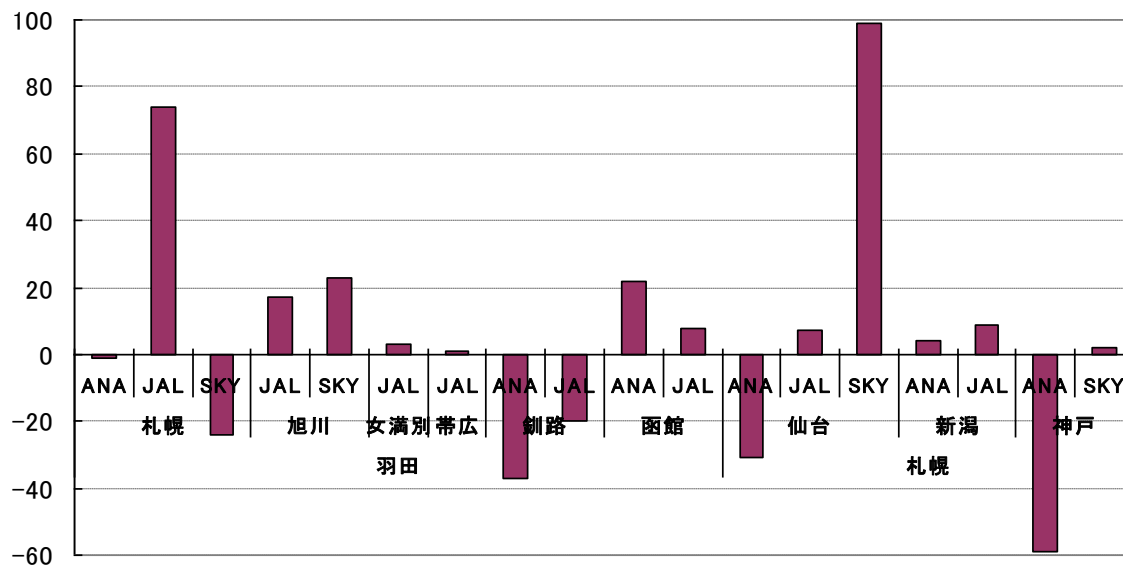
《図表4》 ADOの路線別搭乗率(%)



《図表5》 競合会社の路線別搭乗率(%)



《図表6》 競合会社の旅客数増減(千人)



以上