

## スカイマークの第1四半期決算をみる

スカイマーク(SKY)の第1四半期決算について、最近4年間の推移を分析したので、その一部を紹介します。  
(SKYの公表値をもとにJAMRにて加工分析)

### 1. 事業規模と収益性； 事業規模急拡大の一方で、収益性は低下。

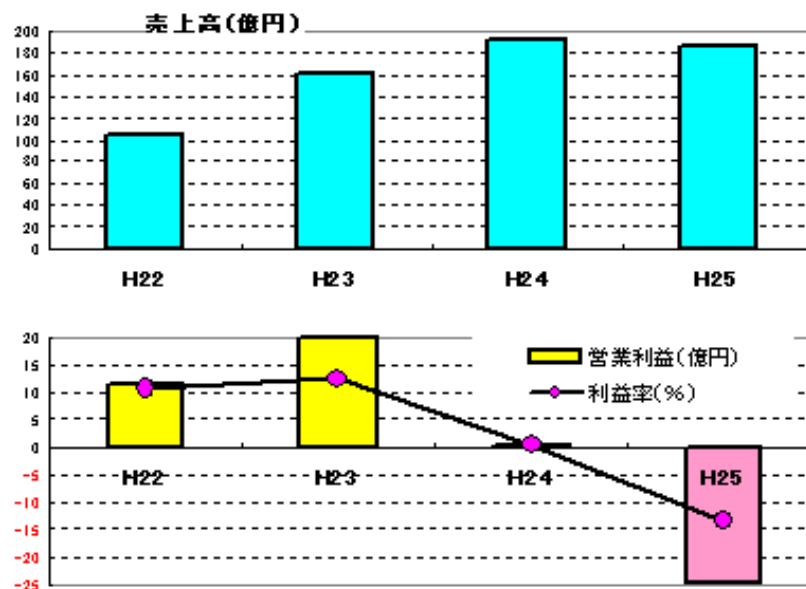
航空機数は12機 ⇒30機と2.5倍に、1日当り便数は34 ⇒75便に  
席数は109万席 ⇒240万席(2.2倍)に  
旅客数は89万人⇒153万人(1.7倍)に  
売上高は105億円 ⇒185億円(1.8倍)に  
営業利益は11億円 ⇒▲25億円に

通期では売上高951億円、営業利益58億円を見込む

《図表 1》 収支等の推移(百万円)

		H22	H23	H24	H25	H22との差		2013 予想
						差	率	
		百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	%	百万円
営業収益		10,479	16,125	19,155	18,478	7,999	176	95,100
営業費用		9,361	14,113	19,099	20,955	11,594	224	
営業利益		1,118	2,012	56	-2,477	-3,595		5,800
(利益率)	(%)	11	12	0	-13			
営業外収支(為替損等)		-154	-326	-952	1,274			
経常利益		964	1,686	-896	-1,203	-2,167		6,000
当期純利益		711	824	-1,050	-1,241	-1,952		3,300
航空機数(6月末)	機	12	19	27	30	18	250	
1日の便数	便	34	58	77	75	41	220	

《図表 2》 売上高と営業利益の推移(億円)



## 2. 路線構成； 急激に拡大した「4 大路線」(※1)以外の規模を調整。

(※1)羽田＝札幌、福岡、神戸、沖縄

H22； 高需要・高収益の4大路線中心の事業構造

4大路線の座席割合は約8割

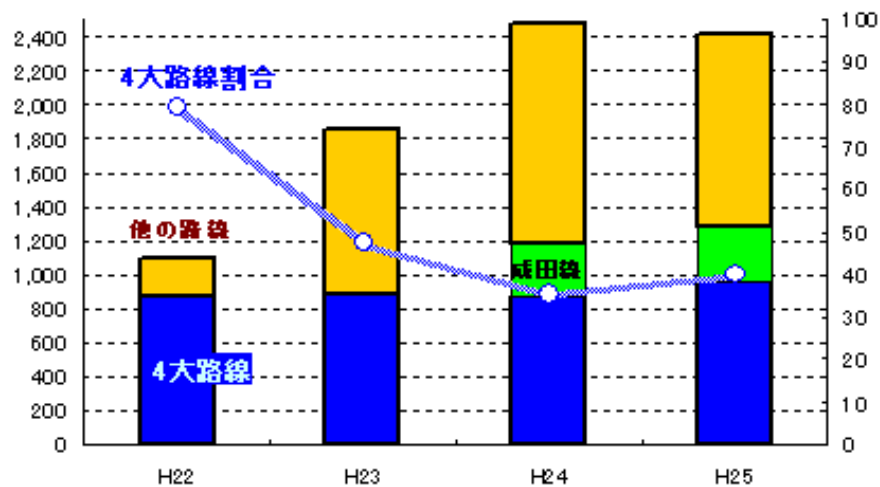
H23； ネットワーク・規模拡大に舵をきった

H24； LCC との競合となる成田路線に進出

4大路線の座席割合は35%まで低下(成田線13%、他の路線52%)

H25； 路線便数の見直しと、4大路線の規模増(羽田増枠活用)で、4大路線の割合は40%に回復。総座席数は前年より▲3%減

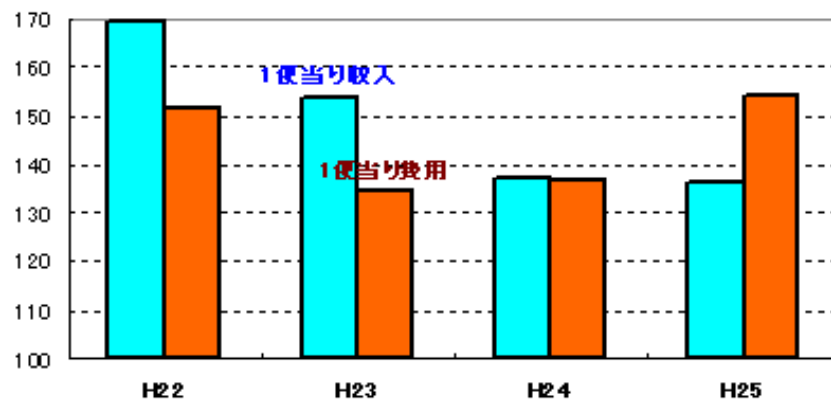
《図表3》 供給座席数(千席)と路線構成(%)の推移



### 3. 収益性； 1 便当りの収入は最低に、費用は最高に。

1 便当りの収入は、170 万円 (H22) ⇒ 136 万円 (H25) と大きく減少  
 大幅に圧縮されていた 1 便当りの費用は、135 万円 (H23) ⇒ 154 万円 (H25) と  
 大幅に増え、H22 のレベルをも上回った。  
 1 便当りの利益は、19 万円 (H23) ⇒ ▲18 万円 (H25) とほぼ損益逆転。

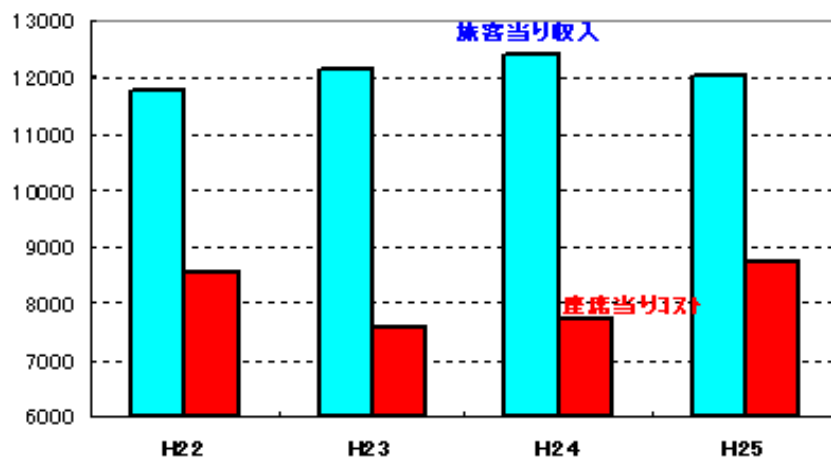
《図表 4》 1 便当りの収入と費用の推移 (万円)



4. 収入単価と座席コスト； 旅客単価は約 12,000 円で横ばい、7,000 円台に低下していた座席コストは再び 8,000 円台後半まで上昇。

- ・ 成田線進出等の規模拡大によっても旅客当りの平均収入単価(ここでは附帯収入等も含む)は余り変わらず、約 12,000 円で推移。  
この間成田線等に大幅な低運賃を導入していることから、全体として低運賃化が相対的に緩んだものと考えられる。
- ・ H23 には 7,600 円まで低下した座席コストは再び上昇、H25 は、H23 をも上回る 8,700 円となった。

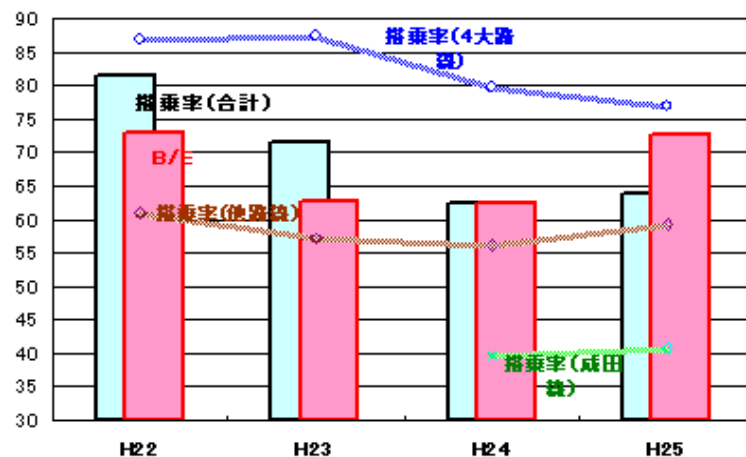
《図表 5》 旅客当りの収入と座席当り費用の推移(円)



5. 搭乗率とB/E(損益分岐利用率)；高かった搭乗率は急激に低下、  
62%台に低下していたB/Eは72%まで上昇(悪化)。

- ・ H22には80%を超えていた搭乗率は、H24には62%まで低下、  
H25には小幅改善して64%。
- ・ H23,H24には62%であったB/Eは72%にまで急上昇  
座席コストの上昇が主因。燃油価格上昇や円安要素もあるが、羽田国内線大型化や  
A380による長距離国際線に向けての体制準備費用もあると思われる。
- ・ 搭乗率を路線別にみると、
  - 4大路線；87%(H22) ⇒77%(H25)
  - 成田路線 40%(H25)
  - 他の路線 61%(H22) ⇒59%(H25)となっており、  
全体の搭乗率低下の要因としては、低搭乗率路線の構成割合増が大きく影響して  
いると考えられる。

《図表6》搭乗率とB/Eの推移(%)



以上 (Y.A)