

日本トランスオーシャン航空(JTA)の収益性推移を概観する

JALグループで沖縄をベースとするJTAは、2012年度決算で過去最高の営業利益を計上した。

JAL破綻前の2005年度から8カ年の推移を眺めると、JAL再生の縮図の一部がみえるようだ。公表されているデータはごく限られているが、それをもとに解釈すると、以下のとおりとなる。

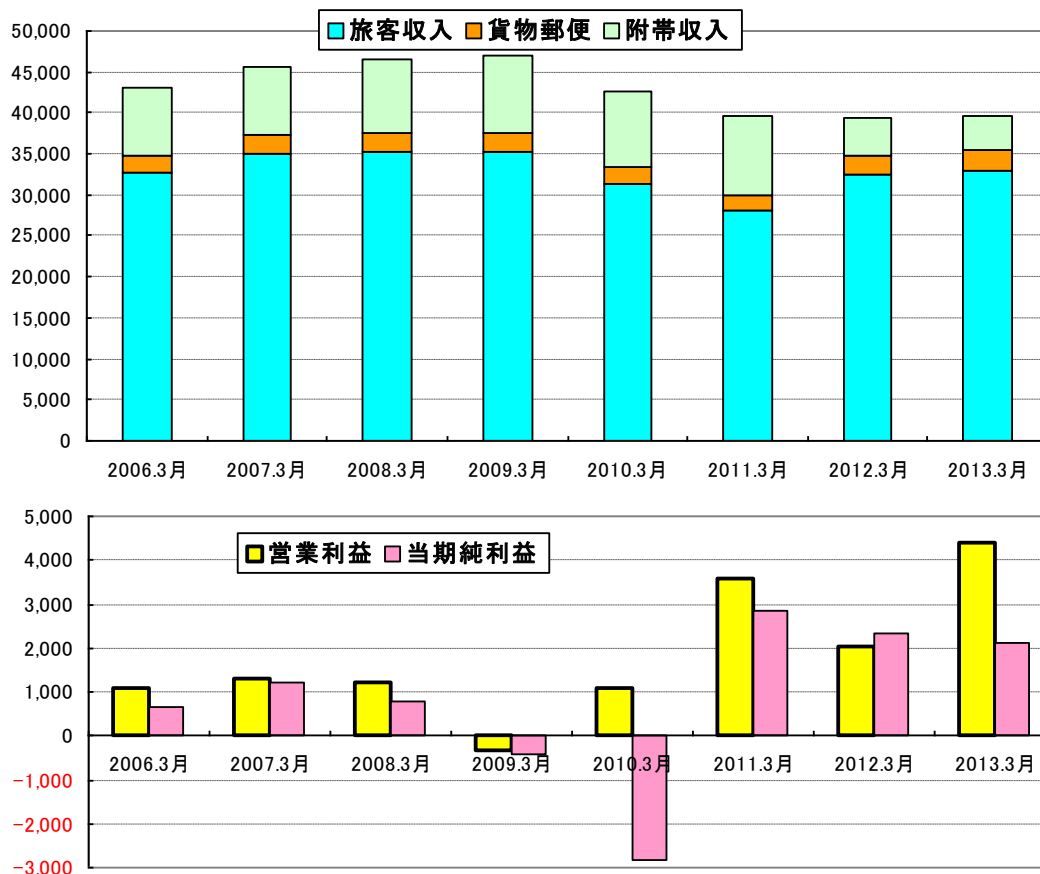
- ① 2005～2007年度； 利益は小さい(営業利益10億円規模)が、規模拡大で売上高を伸ばしてきた。JALから導入したB767型機(運航委託)による本土線拡張などである。座席コストが高いためB/Eは60%台半ばと高めであったが、それを上回る搭乗率で利益を確保してきた。大型機が多いJAL国内線に、小型のB737を貸し出す(運航は受託)ことで附带事業収入も稼いでいた。
- ② 2008～2009年度； リーマンショック～JAL破綻の影響で収益性は一挙に悪化して赤字転落。リストラによって事業規模を縮小するとともに、減損処理を行ってその後の機材費を圧縮、2009年度は営業利益を回復した。
- ③ 2010～2012年度； 事業規模圧縮(不採算路線の整理)とコスト圧縮で収益性を伸ばしている。収入単価は低下しているものの、座席コストの引き下げ巾が大きく、B/Eは50%台を実現、搭乗率も改善した。JALから徐々に本土線の移管を受け(福岡、中部、関空からの那覇線)、収益性を保ったまま収入増と利益増に繋げている。JALが国内線で新鋭の小型機(B737-800など)への切り替えを進めていることで、運航受託もなくなり、機材もB737-400だけにスリム化された。
- ④ 2013年度以降の展望； 本土＝沖縄線はLCCの草刈場となっていくであろう。今はB737-400で効率よく事業を営んでいるが、スカイマークの新鋭B737-800、LCC各社の新鋭A320と比べると燃料費をはじめ、座席あたりの運航コストは割高になる。今までのような収入単価を維持することは難しいであろうから、この2～3年が正念場となるのではないか。

新石垣空港の完成で沖縄エリアは活性化が期待されるが、LCCも就航する。
JTA社は2013年度は若干の減益を見込んでいる。

(注)図表はJTAの決算資料をもとにJAMRにて若干加工して作成。

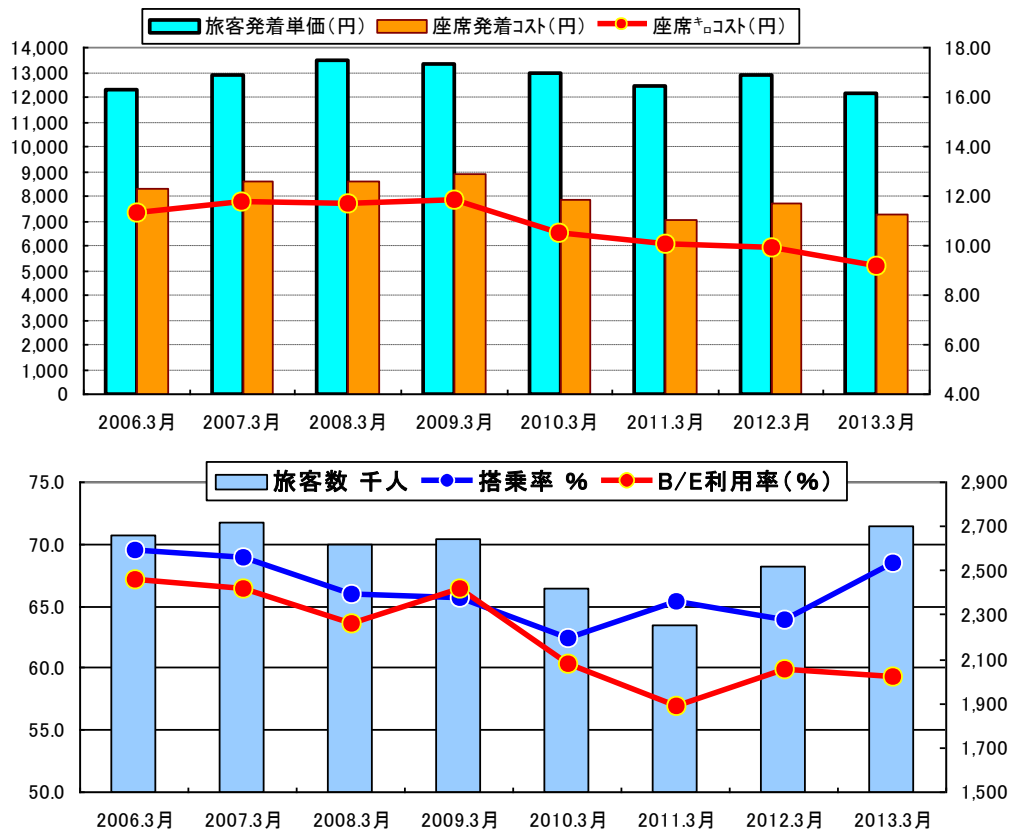
《図表1・2》 収入と利益の推移(億円)

- ・一旦圧縮された事業規模は、その後のJALからの路線移管等で拡大。
- ・ B767 運航受託の廃止等で附帯事業収入は減少。
- ・ 2008年度は赤字転落、2009年度は営業利益回復も、減損損失等で最終損益は赤字。
- ・ 2012年度の営業利益は過去最高の44億円。



《図表 3-4》 収入単価と座席コスト(円)、搭乗率と B/E(%)

- ・ 長距離路線が増える中で、発着収入単価は低下傾向(13,000 円台⇒12,000 円台)。
- ・ 8,000 円を越えていた座席コスト(発着)は、7,000 円台前半まで低下。
- ・ 11 円台だったキロ当たり座席コストは、9 円台前半になった。
- ・ 60%半ばにあった B/E は 50%台に低下(改善)した。
- ・ 搭乗率が上昇して、2012 年度は B/E との差が 9 ポイントまで拡大した(利益率上昇)。



《図表 5》 収支と収益性指標の推移

	2006.3月	2007.3月	2008.3月	2009.3月	2010.3月	2011.3月	2012.3月	2013.3月
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
旅客収入	32,740	35,070	35,360	35,300	31,410	28,000	32,430	32,890
貨物郵便	1,950	2,160	2,170	2,150	2,080	2,000	2,476	2,569
附帯収入	8,398	8,496	9,030	9,613	9,174	9,622	4,586	4,263
営業収入	43,088	45,726	46,560	47,063	42,664	39,622	39,492	39,722
営業費用	42,002	44,439	45,335	47,401	41,591	36,046	37,471	35,324
営業利益	1,086	1,287	1,225	-338	1,073	3,576	2,021	4,398
営業外収支	-70	-62	-33	-32	-10	-66	-85	23
経常利益	1,016	1,225	1,192	-370	1,063	3,510	1,936	4,421
特別損益&税	-340	-27	-420	-34	-3,882	-677	404	-2,289
当期純利益	676	1,198	772	-404	-2,819	2,833	2,340	2,132
旅客数 千人	2,663	2,718	2,619	2,645	2,417	2,256	2,519	2,702
座席数 (みなし)	3,832	3,946	3,973	4,023	3,873	3,454	3,940	3,941
搭乗率 %	69.5	68.9	65.9	65.7	62.4	65.3	63.9	68.5
B/E利用率 (%)	67.2	66.4	63.6	66.4	60.3	57.0	59.9	59.4
差	2.3	2.5	2.3	-0.6	2.1	8.3	4.0	9.2
旅客発着単価(円)	12,295	12,901	13,502	13,347	12,993	12,409	12,875	12,173
座席発着コスト(円)	8,260	8,562	8,592	8,859	7,832	7,071	7,717	7,229
座席*コスト(円)	11.35	11.78	11.70	11.85	10.50	10.07	9.90	9.19
平均旅客距離(キロ)	728	727	735	748	746	702	779	786

(注)座席数は旅客数と搭乗率(キロベース)から逆算したみなしの数である。

以上(Y.A)

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてを閲覧者ご自身でご判断くださいますよう、よろしくお願い申し上げます。

当資料は、この資料の作者が信頼できると判断した情報に基づいて作成されていますが、当研究所としての見解ではなく、また当研究所はその正当性を保証するものではありません。内容は予告なく変更することがありますので、予めご了承ください。また、当資料は著作物であり、著作権が保護されます。全文もしくは一部を転載される場合には出所を明記されるようお願いいたします。