

中堅 3 社の収支財務状況概観

2015 年 8 月 12 日

国内中堅 3 社（Air Do、ソラシドエア、スターフライヤー；SFJ）について、2014 年度の有価証券報告書や国交省報道発表資料をもとに、若干の試算を加え、財務状況を概観した。

なおリージョナル航空であるアイベックスエアライン（IBEX）についても可能な範囲で併記した。

1. 3 社の収支状況

- ① 中堅 3 社合わせての収入は 1,194 億円、うち ANA とのコードシェアで発生する座席販売収入はその 36%にあたる 428 億円であった。また営業利益は 36 億円であった。
- ② Air Do；中型機（B767）を保有し便数も多い関係で、収入が 491 億円と最も多く、また営業利益も 22 億円と高収益であった。
座席販売収入の割合は 40%と高いが、地方路線での座席販売割合が高いことによると考えられる。
- ③ ソラシドエア；収入が 356 億円、うち 35%が座席販売によるもので、営業利益は 11 億円であった。但し為替差益の影響で、当期純利益は 15 億円となった。
- ④ SFJ；収入が 347 億円、うち 31%が座席販売によるもので、営業利益は 2 億円。
- ⑤ IBEX(参考)；収入は 124 億円、その大半が座席販売収入と推測される。
営業利益は 4 億円。

《図表1》 収支状況

		Air Do	ソラシド	SFJ	3社計	(参考) IBEX
営業収益 (うち座席販売) (同率)	億円	491	356	347	1,194	124
	億円	198	123	107	428	(121?)
	%	40	35	31	36	
営業利益	億円	22	11	2	36	4
	当期純利益 億円	6	15	4	26	3

2. 3 社の規模と便当り収支試算

- ① 3 社の旅客数は合わせて 493 万人（国内線総旅客数の 5.3%）であった。
Air Do が 191 万人で最も多く、ソラシドが 160 万人、SFJ が 141 万人であった。
- ② 1 日当り便数は 3 社合わせて 96 往復便（年間平均）であった。
(Air Do は札幌発着の地方 4 路線から撤退したため、期末ベースでは少なくなっている。)

- ③ 収入と利益を1便（片道）当たりで見ると、3社平均の収入は約170万円であり、うち61万円が座席販売収入、109万円が自社販売収入となる。営業利益は5万円。Air Doの1便当り自社販売収入はSFJ並みの111万円であるが、座席販売収入が多いことで収入総額では186万円と最も高くなっている。
- ④ IBEX（参考）は、機材が小さい関係で、1便当り収入は65万円と少ない。

《図表2》 規模と便当り収支（試算）

		Air Do	ソラシド	SFJ	3社計	IBEX
（旅客数と便数規模）						
機数(期末)	機	12	12	9	33	9
平均便数	往復/日	36(33)	31	30	96	26
旅客数	千人	1,916	1,606	1,415	4,936	
（1便当りの収益性:片道便）						
便当り収入	千円	1,857	1,594	1,608	1,697	647
（うち自社販売）	千円	1,107	1,042	1,114	1,089	
（うち座席販売）	千円	749	551	493	608	
便当り利益	千円	84	48	11	50	23

3. 3社の収益性指標（試算）

（注）便数、飛行距離、旅客^千、座席^千等を加工して算出した試算値。

加工の仕方によって数値に差が発生するため、他のデータと食い違うこともある。

- ① 3社平均の1便当りの自社販売座席数は109席、旅客数は72人、搭乗率は66%であった。

平均収入単価は14,400円、座席コストは9,000円であった。

- ② SFJは機内座席数が少ない（ゆったり仕様）ため、座席当りのコストは高いが、旅客単価も高めとなっている。

ソラシドエアは、コスト効率の高い小型の新鋭機に統一され、座席コストは最も安くなっており、収入単価と搭乗率が低くても利益を稼いでいる。

Air Doはその中間に位置している。

《図表3》 収益性指標（試算）

		Air Do	ソラシド	SFJ	3社計
平均旅客数	人	73	72	69	72
平均座席数	席	111	113	102	109
搭乗率	%	66	64	68	66
旅客単価	円	14,381	14,067	14,792	14,398
座席コスト	円	8,780	8,523	9,897	8,999
B/E	%	61	61	67	63

4. 3社の財務状況

- ① Air Do ; これまで利益を積み上げてきた結果、利益剰余金と現預金が多い。
リース資産(債務との両建て)と整備引当金も多い(機体価格の高い中型機を含むこと、及び経年機が多いことによると思われる)。
- ② ソラシドエア ; 借入金と保証金が多く、整備引当金が少ない。これは新鋭機のリースによるものと考えられる。利益剰余金も 17 億円ある。なおリース資産は負債とのネット表示のため表面上の額は少ない。
- ③ SFJ ; 累損が残っている。
- ④ 3社の営業未収入金と営業未払金など ;
- 1) 営業未収入金 (※1) ; Air Do とソラシドは、殆ど全てが ANA に対するもの。
また SFJ も約 7 割が ANA に対するものである。
即ち営業収入金は、ANA 経由で入る流れになっていること、そして販売システムの ANA との結びつきが強いことが伺える。
- 2) 営業未払金 (※2) ; 3社ともにその 30~38%が ANA に対するものである。
ANA から燃油を購入していること、整備、地上業務、システムなど幅広く ANA に委託していることによる。即ち ANA との業務上の強い結びつきによってコストを抑制していることも伺える。
- 3) ANA の持ち株割合 ; 13.61% (Air Do) ~17.96% (SFJ) となっている。

《図表4》 財務状況

		Air Do	ソラシド	SFJ	IBEX
現預金・有証	億円	98	33	28	
営業未収入金	億円	11	18	20	※1
航空機	億円	41	40	8	
リース資産	億円	161	1	103	
保証金	億円	13	46	11	
その他	億円	42	26	45	
資産合計	億円	366	163	215	205
営業未払金	億円	31	29	27	※2
借入金	億円	8	47	26	
リース債務	億円	166	1	89	
整備引当金	億円	30	14	16	
その他	億円	32	24	38	
負債合計	億円	267	116	194	190
資本金・資本剰余金		33	28	23	42
利益剰余金	億円	73	17	-5	-28
評価・換算差額等	億円	-6	3	4	
純資産合計	億円	99	48	21	14

(参考)

ANAの持ち株割合	%	13.61	17.03	17.96
-----------	---	-------	-------	-------

以上

(Y. A)