

スカイマークの2015年度業績について

2016年8月19日

破綻のあと再建されたスカイマーク社の2015年度の業績について、同社が公表した資料をもとに収益性を分析してみました。

- (ポイント) ① 本来事業は黒字化； 15億円の営業利益を計上
 ② 損害賠償金のために最終損益は約400億円の赤字
 (債務免除~~後~~で約440億円の賠償を特損処理)
 ③ 羽田路線の好調(準LCCモデルへの回帰)が黒字化の原動力

1. 損益状況

- ・ 営業収益は720億円、営業利益は15億円。
- ・ 損害賠償金は440億円(139億円の債務免除を差引き後のネット額)

《図表1》損益計算書の骨子

		億円		
営業収益		720.7		
営業利益		15.3		
(営業外収支)		4.6		
経常利益		19.9	}	債務免除益 1,394.6 損害賠償金 1,833.7
(特別損益)		-429.7		
税前利益		-409.8		
法人税等		17.3		
純利益		-392.5		

2. 財務状況

- ・ 累損418億円を差引いた純資産額は36億円。
- ・ 長期預け金と敷金保証金で計253億円、整備引当金は242億円。
- ・ 手元資金は53億円；売上の約27日分にあたり、手元資金としてはまずまずの量か。

JAMR レポート

《図表2》貸借対照表の骨子

	億円		億円
現預金	53.2	未払い債務	42.0
営業未収入金	32.6	前受収入	64.4
有形固定資産	42.8	リース債務	21.4
敷金保証金	36.0	整備引当金	242.6
長期預け金	217.5	その他負債	19.4
その他資産	44.0	負債合計	389.8
		資本&資剰金	454.2
		利益剰余金	-418.0
資産合計	426.0	純資産合計	36.2

3. 収益性指標（試算）

- ・便数は44,731便 ⇒ 1日辺り平均61往復で、平均路線距離は約1,000km。
- ・うち約6割が羽田路線（便数で58%、旅客数で64%）
- ・搭乗率は76%と大手や中堅3社に比べるとかなり高い。
- ・羽田路線の搭乗率は84%と極めて高く、その他路線の65%をカバーしている。
- ・旅客単価は約12,000円。大手や中堅3社よりも大幅に低い。
- ・座席コストは約8,900円でB/Eは74%⇒搭乗率との差2ポイントが利益分。

《図表3》旅客に関わる収益性指標（試算）

営業収益	億円	720.7
営業利益	億円	15.3
便数	便	44,731
(平均距離)	(km)	(1,038)
座席数	千席	7,917
旅客数	千人	6,016
搭乗率	%	76.0
旅客単価	円	11,979
座席コスト	円	8,909
B/E	%	74.4

《図表4》路線別内訳（試算）

		羽田路線	その他路線
便数	便	25,815	18,916
(平均距離)	(km)	(1,038)	
座席数	千席	4,569	3,343
旅客数	千人	3,831	2,185
搭乗率	%	83.8	65.4
便数割合	%	58	42
旅客割合	%	64	36

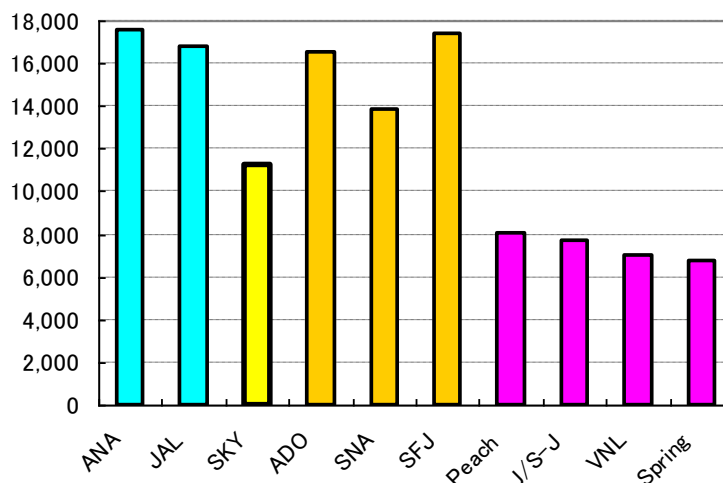
JAMR レポート

4. 国内他社との比較

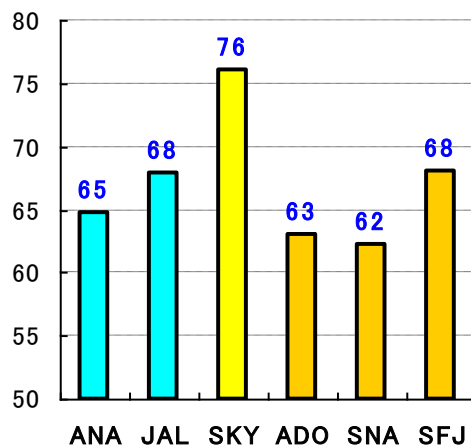
※ 旅客単価は国交省資料をもとにした千円当り（円）で、旅客運賃収入を旅客数で除したものの搭乗率は各社の公表資料による。いずれも国内線での数値である。

- ・ 旅客収入単価；SKYは、LCCには及ばないものの、大手や中堅3社に比べて大幅に低い。
- ・ 搭乗率；SKYは大手や中堅3社に比べて突出して高い（特に羽田路線）。
- ・ 羽田＝札幌、羽田＝福岡の搭乗率；競合他社に比べてSKYが際立って高い。
- ・ このことから、SKYは破たん前の事業モデル（羽田起点の準LCCモデル）に回帰したことが奏功して黒字化（営業損益）したものと考えられる。

《図表5》国内線の旅客単価比較（千円当り；円）

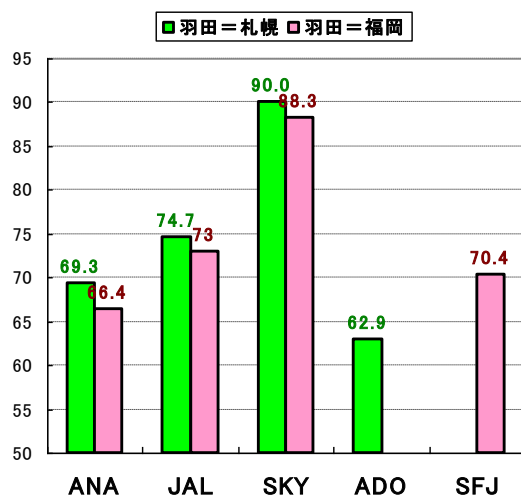


《図表6》国内線の搭乗率比較（%）



JAMR レポート

《図表 7》羽田＝札幌、羽田＝福岡の搭乗率比較 (%)



以上