

スカイマークの経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

【SKY 経過】（出展：ウイキペディア）

規制緩和による新規参入航空会社の第一号

大手旅行代理店のエイチ・アイ・エス社長らの出資により 1996 年 11 月に設立された。1998 年に羽田-福岡線で運航を開始。普通運賃を他航空会社の普通運賃の半額程度に抑え、平均搭乗率 80%以上を記録。

しかし、既存大手航空会社はスカイマーク便前後の自社便の割引運賃をスカイマークと同一水準へ値下げするという対抗策をとった。

結果、スカイマークは次第に搭乗率を下げ平均搭乗率が 60%を切ることが多くなり、苦しい赤字経営となったが、その後自社による副操縦士の教育プログラムや自社整備の拡大、航空運賃の見直しを図るなどし、一時的ではあるが黒字を出すまでになった。

その後も経営は低迷。2003 年ごろには累積赤字が 130 億円に達し、一時は東証マザーズの上場廃止の危機に瀕する。そこで、インターネットサービスプロバイダ ISP のゼロ株式会社会長・西久保慎一が増資を引き受け、2004 年に同社がスカイマークと合併し社長に就任した。

（ゼロ株式会社の ISP 事業は合併とほぼ同時期に GMO インターネットへ売却されている）

2005 年には運航トラブルが続発し、経営状態はさらに悪化したが、その後、最新鋭機ボーイング 737-800 への機材更新や、整備・運航・サービス体制の全社的かつ抜本的見直しなどにより業績は回復。2008 年 3 月期には黒字を確保し、以降、事業拡大へ進んでいる。

規制緩和による新規参入航空会社の中で唯一、全日本空輸(ANA グループ)および日本航空(JAL グループ)の大手 2 社の系列入り並びに高度な業務提携は行わず、独立性を保ち続けながら航空事業を継続している（ただし、JAL との共同運航便を実施したことはある）。

なお、スカイマークは、日本の定期航空会社（貨物専門航空会社含む）の中で、唯一定期航空協会や全日本航空事業連合会等の業界団体に加盟していない。

《SKY 資金計画》

★SKY、公募増資・第三者割当増資で最大 212 億円調達（2011. 05. 18 記事）

A380 機材・シミュレーター・神戸格納庫整備費用に

スカイマークは 5 月 17 日付で、公募増資及び第三者割当増資により、6 月に最大で 212 億 9000 万円の資金調達を行うと発表。A380 の機材調達のほか、A380 シミュレーター導入や神戸空港の格納庫といった設備投資に充当する。調達資金は 12 月末までに神戸空港支店の航空機格納庫への設備投資資金に 14 億 1400 万円を充て、16 億 2900 万円を 2013 年 12 月末までに A380 のフル・フライト・シミュレーター導入資金に充てる。なお、残額 182 億 4700 万円は、定期国際線の機材となる A380 購入資金の一部とする。

公募増資による増加株式数は 1730 万株。第三者割当増資では 270 万株の発行。公募増資及び第三者割当増資による発行済株式総数は、9081 万 3400 株となる。

スカイマークでは計 6 機（オプション 2 機を含む）の A380 導入費用について、1558 億 9800 万円（1 ドル＝83 円）を要するとしており、既に 22 億 346 万円を支払い済み。支払い期限が来るたびに増資資金を順次充当、以降は自己資金で賄う。同社は 2014 年 7 月～17 年 12 月にかけて A380 の導入を進める。

なお、公募増資及び第三者割当増資によって、エイチ・アイ・エスが主要株主から外れる。大株主順位で第 2 位のエイチ・アイ・エスの総株主の議決権数に対する割合は 10.01%。しかし、新株式発行によって、エイチ・アイ・エスの議決権数割合は 8.03%となる。

低運賃・路線拡大で業績好調 RASK10.49 円に上昇、CASK8.59 円に低下

平成 23 年 3 月期決算は、低運賃戦略と急速なネットワーク拡大により、業績は急伸。売上高は前年同期比 40%増の 580 億 2300 万円に達し、営業利益は 256.2%増、経常利益も 271%増となって、当期純利益は 140.8%増の 63 億 2500 万円と大幅な増収増益を記録した。

路線数は当該期中に、8 路線から 20 路線（経由便を含む：22 路線）に拡大。運航便数も 32 往復から 62 往復（経由便含む：65 往復）に増加した。

運航機材も 5 月 17 日現在で計 19 機（19 号機は 5 月 15 日に日本到着）まで機材を保有。平成 23 年 3 月期の実績における ASK は 54 億 5407 万 7 千座席キロ、RPK は 44 億 6699 万 8 千人キロとあっており、座席当たりの売上を示す RASK ベースでは前期の 9.98 円から 10.49 円に上昇。一方、1 座席当たりのコストを示す CASK は前期の 9.50 円から 8.59 円にまで低下することに成功した。

また、営業活動におけるキャッシュ・フローでは営業活動に得られた資金は 148 億 2500 万円となっており、前期の 53 億 4800 万円から大きく増加した。ただ、投資活動によるキャッシュ・フローは A380 取得に向けた前払い金、737-800 フル・フライト・シミュレーターの 2 機目を取得し、新路線拡大に伴う設備投資などにより、48 億 8100 万円のマイナスとなった。

さらに、財務活動によるキャッシュ・フローは配当金の支払いで 6 億 9000 万円のキャッシュ・アウトと、

ストック・オプション行使による2億8300万円のキャッシュ・インの結果、4億3500万円のマイナスだった。この結果、平成23年3月期末の現金及び現金同等物残高は、前期比89億800万円増加して164億1200万円となった。

737-800型、27号機までの導入計画が確定 いずれもBSI採用、27号機は来年5月導入へ

同社19号機目となる737-800型機を受領し路線投入する。年度内に25号機までを導入、いずれの機体もボーイング・スカイ・インテリアが採用される。

さらに、26号機を来年4月、27号機は来年5月に導入する。

デルタのマイルでスカイ便利用可能に 自社マイレージやアライアンス加盟は依然否定的

また、デルタとマイレージ・プログラムで提携すると発表。来る6月1日から、デルタ航空のスカイマイルの特典交換プログラムにおいて、利用者がマイルを使えば、スカイマークが運航する日本国内19路線の座席を利用することができる。スカイマークは自社マイレージ・プログラム設立については、「何も議論はしていない」と否定的な見方を示すとともに、デルタが加盟するスカイチームなど、アライアンス加盟についても「いまのところ特に何もない」との見解を示した。

〈A380導入に向けた支出予定計画〉

- ▼平成24年3月期=61億3200万円
- ▼平成25年3月期=43億9400万円
- ▼平成26年3月期=81億5200万円
- ▼平成27年3月期=457億4500万円
- ▼平成28年3月期=239億900万円
- ▼平成29年3月期=241億3400万円
- ▼平成30年3月期=419億4800万円

〈設備投資計画〉

- ▼本社=航空機予備部品：13億円（既支払済：9億1591万7000円）
着手：22年12月、完了：24年3月、調達方法：自己資金
- ▼東京空港支店他=空港施設・設備・器材：4億5666万7000円、
着手：23年4月、完了：24年2月、調達方法：自己資金
- ▼宮古空港所=空港施設・設備・器材：3億8551万5000円（既支払済：2555万1000円）、
着手：23年4月、完了：23年8月、調達方法：自己資金
- ▼成田空港支店=空港施設・設備・器材：5億2501万5000円（既支払済：5520万3000円）、
着手：22年4月、完了：23年9月、調達方法：自己資金
- ▼沖縄空港所=空港施設・設備・器材：2億2530万9000円、
着手：23年9月、完了：24年2月、調達方法：自己資金
- ▼仙台空港所=空港施設・設備・器材：1億6893万4000円、
着手：23年10月、完了：24年2月、調達方法：自己資金
- ▼本社=A380シミュレーター訓練施設：16億2957万円、
着手：23年5月、完了：25年3月調達方法：増資及び自己資金
- ▼神戸空港支店=航空機格納庫：14億1472万9000円、
着手：23年6月、完了：23年12月、調達方法：増資及び自己資金

《SKY中期計画》

★スカイマーク、A330調達機数を10機に増機（2012.06.13）

幹線安定運航とコスト低減で、15年末に10機体制

A330-300の調達機数を、これまで6機としていたが、10機まで拡大する方針を固めた。「A330はまずは国内線に投入する」考えを明らかにし、その後はA380と共に国際線にも投入する方針。A330は新造機のオペレーティング・リースで導入としており、10機をリース会社複数社から分けて調達する。初号機受領は2014年1-3月を計画。同年4月頃には運航を開始したい考えで、全10機体制が整うのは、2015年末頃となる予定。なお、ビジネスクラスとエコノミークラスの2クラス制とする方針。

A330をまず国内線に投入していく計画で、なかでも羽田を中心とした幹線への投入を予定している。そのため当初計画していた6機では「幹線の運航を維持していくことは難しく、安定的な運航を提供していくためには、10機は必要」と判断した。さらに「10機程度を保有しなければ、コストが下がらない」といった理由もあって、導入数増機を決定した。

本社を移転『新整備場』となったが、同時に新整備場に新しい格納庫を導入した。この格納庫は、本社社屋と共に格納庫もJALと賃貸契約を結んだ。スカイマークは新たに導入した格納庫にA330を入れることも視野に入れている。

A380購入資金100億円支払い済み 今年も60億円強支払い、14年秋国際線は「予定通り」

2012年通期で83億6100万円をエアバスに前払い金として支払っており、2011年3月期分とあわせると、既にエアバスに99億3800万円を支払った。A380による2014年秋の国際線就航は「予定通り進んでいる」

ことを明かしている。

発注済みの6機のA380を2014年7月から2016年12月にかけて導入を進める計画で、全6機の調達総額は1537億3900万円にのぼる。6機のうち最大3機は、スカイマークの資金繰りやキャッシュ・フロー等の状況をみて、オペレーティング・リース取引（リースバック）による導入も検討している。13年3月期で46億9000万円、14年3月期に68億2200万円、15年3月期に448億4500万円、16年3月期に236億2100万円、17年3月期で238億4300万円、そして18年3月期で414億4200万円を支払う計画だ。

「既に100億円近くエアバス預けている。現在の現金残高は約300億円あって年間70-80億円から100億円くらいは積み上がっていく。A380は段階的に導入していくし、ECA（ヨーロッパ・エクスポート・エージェンシー）から一部保証されて、ファイナンス・リースとする」と、A380導入に向けて着々と導入準備を進めている。

また、これまで急速に調達を進めてフリートを拡大してきた737-800型機の導入計画がストップしている。今のところ2013年11月に導入する予定の機体（JA73NY）が最後。その先の計画は明らかにされていない。2013年にJA737HとJA737Kがそれぞれ9月と10月にリースバックされて退役し、その代わりにJA73NXが11月に、JA73NYが12月に導入される。

その結果、737フリートは2013年度末時点で31機となる。スカイマークはA380、A330とエアバス機へと調達が傾いているだけに、小型機材の調達方針の行方が気になるところで、同社ではJA73NY以降の調達方針は内部では「決めている」としながらも、その中身は明らかにされていない。

RASKは低下傾向、来年3月には9.38円に コスト改革でCASK8.40円達成、来年3月に8.01円

『成田シャトル』と銘打って成田空港を拠点とした国内線ネットワークを構築。すでに成田-新千歳/旭川/神戸/福岡/那覇を開設。3月末には関空をベースに新千歳、那覇線にも着手した。その結果、今年3月末時点での座席キロ（ASK）は77億3400万2千座席キロと、前年比約42%増と急増。旅客キロ（RPK）も61億3866万7千人キロと、同37.4%増に拡大した。

路線ネットワークが拡大した一方で、1座席当たりの収入を表すRASK（旅客売上÷ASK）は昨年度比0.29円下がった10.20円と、低下傾向にある。2010年3月末時点では9.98円だったが、11年3月末に10.49円と増加していた。さらに、来年3月時点の予想ではRASKは9.38円にまで低下する見込みだ。

RASKが低下傾向にある理由について「平均価格帯を上げることで、搭乗率が下がった。従来は平均価格を下げて搭乗率を上げていたが、その戦略は間違っているのではないかと考え、戦略を見直した結果」と説明。基幹路線である羽田路線を値上げした結果、搭乗率は下がったとしている。

戦略の見直しは「フレキシブルに行う。フレキシビリティが我々の強みだ」としており、路線毎に柔軟な運賃戦略を展開していく方針。なお、同社の全路線平均価格帯は「1万3000円弱」となっている。

一方で、1座席当たりのコストを表すCASK（総コスト÷ASK）も低下傾向。10年3月末時点で9.50円あったCASKは、11年3月で8.59円、今年3月末には8.40円にまで縮小した。スカイマークでは、来年3月末時点では8.01円にまで抑えることができるとの見方を示している。

ただ、近く就航を開始する格安航空では6円台のCASKを目標とするなど、低コストをウリのひとつとするスカイマークでさえ、厳しい戦いを余儀なくされる時代が到来した。そうしたなか、スカイマークでは「CASKで8.0円を維持することができれば、どこかで勝っていくことができる」としており、7円台のCASKも視野に、更なるコスト構造改革を推し進めていく考え。

拡大するスカイマークのネットワーク 国際定期便に向けて国際チャーターも計画中

今後の就航予定路線は、季節定期便ではあるものの、7月1日～9月30日の夏期間中に成田-鹿児島、茨城-那覇、そして関西-旭川を運航。さらに、7月20日～8月30日には北九州-那覇線も運航することを決定済み。

また、国際定期便就航が2年後に迫っていることもあって、再び国際線のチャーターも計画していることを明かした。現在のところ、国際チャーターの就航路線は明らかにされていないが、かつてスカイマークは2010年8月にETOPSを取得したことから、グアムにチャーター便を運航するなど、国際定期便開設に向けた布石を打ってきているところ。

スカイマークのネットワークは26路線80往復/日に及んでおり、搭乗者数は昨年度608万9656人に達した。提供座席数は802万4388席、有償座席利用率は79.37%だった。来年3月末時点の搭乗者数は752万6000人、提供座席数は1017万3000席、平均座席利用率は75.65%を見込む。ASKは105億3200万座席、RPKは79億6600万人キロを予想している。

《SKY近況》

・2013第一四半期スカイマーク営業赤字24億円

円安で燃料費高騰、LCC参入で競争激化（SankeiBiz 2013/8/1）

が発表した2013年4～6月期決算は営業損益が24億円の赤字（前年同期は5600万円の黒字）に転落した。円安で燃料費が高騰したほか、格安航空会社（LCC）の相次ぐ参入で競争が激化したのが理由とみられる。売上高は前年同期比3.5%減の184億円、最終損益は12億円の赤字（同10億円の赤字）だった。

【SKY 決算状況】

《2012 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
859 億円+7.1%	812 億円	46 億円-69.4%	80 億円-48.6%	37 億円-51%

・増便で提供座席数+20.2%、しかし旅客数+7.9%、売上高+7.1%

・2013 年度中に A330 導入

★SKY2012 決算、営業利益 69.4%減の 46 億 7400 万円に（ウイングデイリー2013.05.10）

LCC 等と激しい競争、機材・路線拡充で費用増加

スカイマークは、2012 年度通期決算を発表した。売上高は前期比 7.1%増加した 859 億 4300 万円と増収を記録。しかし、利益面では営業利益が 69.4%減少した 46 億 7400 万円、経常利益が 48.6%減の 80 億 9100 万円となっており、当期純利益は 51%減少した 37 億 7800 万円と、大幅な減益となった。

2012 年度は 737-800 型機を 3 機追加して 29 機体制を構築。路線ネットワークの拡充を図りつつ、需給にあわせ運休に踏み切ったり、あるいは季節便を運航するなどの対応を図った。

格安航空 LCC 元年となった 2012 年は、スカイマークにとって手強いライバル 3 社（ピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパン、エアアジア・ジャパン）が就航を開始。復活を遂げて再上場を果たした日本航空 JAL や、国内で重厚な基盤を持つ全日空 ANA との競争が激しさを増した。

スカイマークは昨年、増便等によって提供座席数を前年比 20.2%増加させたが、旅客数は 7.9%増と、供給量の増加に比べて小幅な伸びに留まった。

旅客数増加にあわせて売上高は 7.1%増となったが、一方で事業費はフリート拡大等によって機材費が 33.8%増加。便数拡大によって燃料関連費用も 28.6%増えている、事業費は 25.7%増の 774 億 6300 万円にまで膨らんだ。加えて、積極的な広告展開に踏み切ったことで、宣伝費は 325.2%増えたほか、本社移転に伴う保守管理費の増加（275.3%増）などによって、販管費は 14.3%増えた 38 億 500 万円となった。

次期見通し 10.7%増収、経常利益 25.8%減 A330 で新たなフェーズ、国際線 A380 型 6 機で 1795 億

次期見通しについて、売上高は 10.7%増の 951 億円、営業利益は 24.1%増の 58 億円を予想。しかし、経常利益は 25.8%減少した 60 億円、当期純利益は 12.7%減の 33 億円と予測している。

次期期間中に 737-800 型機を 4 機追加導入して国内線路線網の拡充を図る。さらに、2 月～3 月にかけて A330-300 型機を 2 機導入する計画だ。A330-300 導入はもちろん初めてのことで、羽田空港発着の高収益路線に集中投入することで収益の拡大を図る見通しで、スカイマークはこれまでの 737-800 型のみ段階から、更なる成長に向けた新たな階段を昇ることになる。

国際線定期便事業に関しては、A380 がその役割を担う。スカイマークはエアバスとの間で計 6 機分の購入契約を交わしており、2014 年 8 月～2017 年 12 月にかけて段階的に導入する予定だ。計 6 機分の購入に関する予定投資総額は、1795 億 1800 万円に達する見通しで、1 機当たり約 299 億円を投じる計算だ。

今年度（2013 年度 3 月期）には A380 調達に関して 82 億 5700 万円を支出する。14 年度 3 月期は 530 億 4900 万円、15 年度 3 月期に 279 億 4200 万円、16 年度に 282 億 500 万円、そして 17 年度には 490 億 2300 万円の支出を計画している。

《2011 年度》2012.06.07 決算短信

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
802 億円+38.3%	649 億円 113.0%	152 億円+36.5%	157 億円+43.6%	77 億円+21.8%

・イラン情勢の緊迫を受けた原油価格の高騰、新規 LCC 参入で競争が激化

・B737-800 は 8 機増の 26 機に、提供座席前年比+44.2%、旅客数前年比+39.7%

（東日本大震災の影響は限定的）

《2010 年度》2011.05.13

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
580 億円+40%	468 億円	111 億円+256%	109 億円+271%	63 億円+140%

・旅客数前年比 36.3%増、資産は 168 億 7400 万円増加して 373 億 5700 万円に

★スカイマーク 2010 決算、経常利益 271%の大幅増 当期純利益 140%増の 63 億円

平成 23 年 3 月期決算が発表された。売上高はフリートの増強に伴って新路線を続々と展開したことで前年同期比 40%増の 580 億 2300 万円と大幅な増収を記録。旅客運送事業は新路線開設で全路線合計の旅客数が前年比 36.3%増となった。こうしたなか、営業利益は 256.2%増の 111 億 9500 万円、経常利益は 271%増を確保して 109 億 6800 万円となった。これにより、当期純利益は 140.8%増の 63 億 2500 万円と、大幅な増収となった。

当期において、羽田ー鹿児島/熊本に就航したほか、神戸ー茨城/新千歳/鹿児島/長崎線に展開。新千歳ー茨城線も開設した。さらに、中部空港の拠点化を進め、中部ー新千歳/茨城線に就航するなど、急速に路線を拡大して、機材稼働率を向上させている。

こうした路線ネットワークの拡大に加え、原油高騰の影響で、事業費は22.6%増の440億5100万円に膨らんだ。このうち、燃料関連が39.1%増となったが、販管費は15.9%増の27億7600万円に抑えることができたという。

また、財政状態については資産合計が168億7400万円増加して373億5700万円となった。スカイマークによると、現金及び預金の増加が89億800万円、有形固定資産の増加は39億4700万円、さらに737-800型導入に伴う長期預け金が15億6800万円増加したためだとしている。

一方、負債の合計は全事業年度末比で109億600万円増加して199億9700万円となった。これは未払い法人税等の増加で59億200万円、整備引当金が21億1600万円増加したほか、予約が増加したことで前受旅客収入金が12億4300万円、未払金の増加7億5400万円増加したことによるもの。

これにより、スカイマークの純資産は59億6700万円増加して、173億5900万円となった。

次期見通し、売上高800億円・経常利益140億円 成田・仙台拠点化など路線拡張、機材25機体制

次期見通しについてスカイマークは、売上高800億円、営業利益は141億円、経常利益140億円、そして当期純利益で77億円計上するとの見通しを示している。

6月には中部-那覇線に就航するほか、9月に那覇-宮古線へ就航。そして、10月末には成田-旭川線に就航することを機に、成田空港における拠点化を進める方針で、新千歳、那覇、福岡線に就航する。さらに、3月には仙台空港も東北の拠点として、ネットワークを拡げる計画だ。

なお機材については、5月から来年3月までで、あらたに737-800を7機導入する予定で、これにより25機体制が整う見通し。

ソラシド航空 SNA の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

【経過】（出展：ウィキペディア）

《新規参入》

スカイマークエアラインズ（現スカイマーク）、北海道国際航空（ADOエア・ドゥ）に続く、新規参入航空会社の一つで、2002年8月に東京-宮崎線に新規参入した。また、2009年2月からは、沖縄-鹿児島線、沖縄-長崎線を開設した。当初、宮崎-福岡線も東京線開設と同時に開設する予定だったが、採算性が良い東京線が優先されたため、福岡線開設は事実上見送られた。2003年8月より東京-熊本線にも就航した。

2004年11月には「NEXT SNA」と銘打って、サービスを一旦廃止し（のちに復活）、運賃を値下げしたものの、他の新規参入航空会社と同じく広告宣伝・提携販売が弱く、知名度が低いため乗客数が伸びず、機材等への投資も十分にできないため、機材に不具合が出ると運航便の欠航が多発し、元々の集客見込みの甘さもあり経営が改善されなかった。

《事業再生》

2004年6月より、産業再生機構の経営支援を受け、全日本空輸が第2位の大株主となり、同社と業務提携をすることで再建を目指すこととなった。

2005年8月より、東京-長崎線の運航を開始。東京発の九州路線に特化することで、九州地方における知名度の向上と、東京から九州地方へのビジネス、観光利用者への利便性向上を図り集客を狙っている。

2006年12月、産業再生機構と全日本空輸による事業再生に一定の目処が立ったことから、産業再生機構は保有する議決権割合の41.96パーセントに当たる株式を宮交ホールディングスが設立した宮交エアグランドサービス株式会社（宮交AGS）が行う株式公開買付け（TOB）へ応募することを決定した。

◆2007年1月 宮交AGSは正式なTOB内容を発表。

- ・公告日2007年1月9日、買付上限5万0100株（41.96パーセント）、買付価格3万5900円、買付期間2007年1月9日 - 2月5日、公開買付代理人 日興コーディアル証券。
- ・すべての株主がTOBに応募できるため、買付上限を超える株数の応募があった場合、応募株数で買付上限の5万0100株が按分される。産業再生機構以外の株主が応募した場合、産業再生機構保有分の株すべてが買付されない可能性がある。なお、SNA株式の一般公募額（持株会を含む）は5万円であるため、株主優待割引券を目的とする個人株主のほとんどは応募しないと思われた。

2007年1月18日 経営は大幅に改善しつつあるものの、2006年中間決算で約10億円の経常損失が発生しており、累積損失は約85億円まで増加していた。

対策として資本金の50パーセント減資（38億6870万円を19億3435万円へ）、資本準備金（210億0000万円）全額減少、日本政策投資銀行（DBJ）事業再生投資事業組合へ20億8220万円のA種優先株式発行による増資、優先株式増資分の全額減資を行い累積損失を大幅に減少させる案が株主総会で議決された。

（20070121）注：優先株式は、剰余金の配当や清算会社の剰余金の配当で普通株式より有利な取り扱い

2007年2月、宮交AGSはTOB結果を発表。産業再生機構以外の一般株主39名もTOBへ応募。応募株数は5万2432株となり、配分の結果、産業再生機構保有分全株の買付がされず2228株が返却された。

2007年3月、産業再生機構保有の残り2228株全てを航空事業に強みをもつ総合商社・双日が取得。さらなる経費削減策として、予備機となっていたJA737D号機を2007年12月に返却している。さらに、2007年9月を目処に現行の東京-長崎線、東京-熊本線をそれぞれ6往復/日から4往復/日へ減便し、東京-宮崎

線を6往復/日から7往復/日へ増便して、新たに東京-鹿児島線に3往復/日で新規参入することが発表された(全便ANAコードシェア)。4月からは同じくANAの事実上の傘下にあるADOと連帯運送を開始した。

しかし、ANAとコードシェア運航により、新興航空会社向け優先枠が設けられている羽田発着枠の半分が自動的にANAに付与される形になり、スカイマークなどから「実質的に全日空の傘下にあるスカイネットアジアに(他の新興航空会社と同様の数の)優先枠を与えることはおかしい」との批判を受けている。

2013年3月期決算では、純利益が過去最高(前年比約2倍)の11億100万円となり、6期連続の単年度黒字を計上し、事業開始以来積み上がってきた累損が解消した。新型機導入によるコスト削減効果と、搭乗者数・搭乗率の向上により営業利益が19億4500万円と前年比約3倍に達したことが利益増に寄与した。

注：新規会社のANAとの提携、あくまで企業間協力(ウイングデイリー090608)

ANAとの新規航空会社のコードシェア提携拡大によって、羽田スロット配分を大手2社と新規航空会社に分けて考えるのは不当だとし、大手とコードシェアを実施している新規航空会社は大手の一部と見るべきとする意見も挙げられている。これについて前田局長は「趣旨はよく理解するが、現在の実体をもって新規航空会社を大手の一部と見なす必要はないと、個人的には思っている」と感想を話した。国際線のコードシェアの場合、シェアする側がコードに旅客を流し込んでいくことでエージェント料が得られるなどの利点があり、一方の航空会社もパイプが太くなるというお互いの協力関係で成り立っている。国内線においても、趣は違うもののある意味では企業間の協力の延長という認識であるので「25%コードシェアの座席があるからといって、大手の一部ということにはならない」という考え方を示した。

《ソラシド記事》

★SNA2013 中間期、営業収入16.7%増の25億3900万円

旧型機退役前倒しで5億6000万円の特損計上(ウイングデイリー131203)

ソラシドエア(スカイネットアジア航空:SNA)が発表した中間決算(2013年4月1日~9月30日)によれば、営業収入は25億3900万円増収(16.7%増)の177億2000万円を記録した。利益面でも営業利益が3800万円(3.4%増)増えた11億7300万円、経常利益は4億3600万円増の13億800万円を確保した。当期純利益は1億3700万円減少した7億400万円だった。

営業面でソラシドエアは、羽田発着の2次増枠を活用して熊本、鹿児島、大分線において各1往復増便すると共に、6月1日から神戸-沖縄線を開設し、関西マーケット参入も実現した。

損益面ではドル建て費用や燃料費の増加等のマイナス要因があったものの、営業利益で増益を確保。加えて、外貨建て資産評価益等の営業外収益もあって経常ベースでも増益となった。

しかし、旧型機材の退役を前倒しリース解約損5億6000万円を特別損失として計上したため、中間純利益ベースでは1億3700万円の減益となる7億400万円だった。

【SNA 決算分析】

- ・老朽化したリース機材を新型機に入れ替えた数年前からの投資が今までにない利益を生み出している
- ・結果、過去最高益と累積損失の一扫を達成した

《2012年度》ユニットコスト8.95円

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
306億円+4.8%	287億円+0.5%	19億円+196.7%	18億円+183.3%	11億円+105.3%

- ・収入増+104.8%に比べ費用増+100.5%が抑えられ、過去最高水準の利益を残し累積損失解消を達成

《2011年度》ユニットコスト9.5円

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
292億円110.9%	285億円113.0%	6億円62.0%	6億円78.8%	5億円69.7%

- ・老朽化リース機の契約前返却により特別損失を計上し、営業費用が増加

《2010年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
263億円+8.5%	252億円	10億円+172%	8億円+204.8%	7億円+206.1%

- ・10機目の機材を導入、10月末より東京-大分線の新路線を開設

《2009年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
242億円+7.1%	238億円	3億円+168.9%	2億円+102.6%	2億円+160.7%

- ・2009年度中の沖縄2路線への新規就航

《2008年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
226億円+1.4%	225億円	1億円-61.9%	1億円+111.7%	9600万円-15.1%

- ・原油価格高騰、リース機材整備、事業拡大での人件費で費用増

★ソラシド 2012 年度決算、過去最高の純利 11 億円超に

◇ユニットコスト 8.95 円の達成、コスト減務める（ウイングデイリー2013.06.03）

ソラシドエア（SNA）がまとめた 2012 年度（2012 年 4 月 1 日～2013 年 3 月 31 日）決算によると、新型機材への移行が進んだことによりコスト節減などを進めたとして、営業収入は前年度よりも 4.8%増えた 306 億 5500 万円になり、営業利益が 196.7%増加の 19 億 4500 万円、経常利益が 183.3%増加の 18 億 4300 万円で、当期純利益については 105.3%上回った 11 億 100 万円で過去最高水準になった。

費用面では原油価格の高騰による航空燃料費増加などがあったものの、航空機材整備関連コストにおいて節減策などが功を奏したとして、事業原価・販売費・一般管理費など合計した営業費用については 1 億 3900 万円のコスト増に留めたとした 287 億 1000 万円だった。それにより営業費用の提供座席キロメートル当たりのユニットコストが 8.95 円と、初の 8 円台実現を達成することができた。これは新型機材導入による提供座席の増加と、燃費効率改善、整備コスト節減による取り組みによるものとしている。

実績については、先にも説明したとおり提供座席数は新型機導入により前年度比 8.5%増えた 202 万 2754 席で、搭乗者数が 15.7%増加の 136 万 4236 人に、搭乗率については 4.2 ポイント増えた 67.4%と、搭乗実績が改善されたことに加え、運航予定便数が 0.5%増えた 1 万 9712 便に対し、定期運航便数が 0.9%増加の 1 万 9504 便であり、欠航便数が 28.3%減少の 208 便、就航率が 0.4 ポイント増えた 98.9%、定時出発率が 0.2 ポイント減った 93.3%で、運航品質のが大きく改善されている。

また 2012 年度末において同社は利益剰余金 9 億 6100 万円を計上、累積損失解消実現を達成した。財務状態については、純資産が 2011 年度末比で 15 億 2300 万円増加となる 42 億 1900 万円で、自己資本比率が 11.4 ポイント増えた 39.2%と、着実な蓄積を図ったとしている。

アイベックス・・・・・・・・・・・・・・・・

《2012 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
112 億円+27.2%	108 億円	3 億円	5 億円+171%	5 億円+243%

・機材数+2 機の 9 機、外貨資産の評価替え、繰延税金資産計上

★アイベックス、2012 年度決算は大幅増収増益に（ウイングデイリー2013.06.21）

保有機材増やし運航効率向上、路便の増加へ

アイベックスエアラインズ（IBX）が発表した 2013 年 3 月期（2012 年 4 月 1 日～2013 年 3 月 31 日）決算によると、保有機数が前期より 2 機増えた 9 機体制となったことで運航路線が増加、事業収入は前期よりも 27.2%増えた 112 億 2900 万円となった。しかし同時に事業費が 22.7%増加の 104 億 7300 万円、販売費および一般管理費が 8.7%増加の 3 億 7800 万円になり、利益ベースとしては営業利益が 3 億 7700 万円（4 億 3000 万円増）になり、経常利益については外貨建資産の評価替えなどから 171.5%増えた 5 億 700 万円で、当期純利益としては繰延税金資産を計上したことにより 243.2%増加となった 5 億 6600 万円となった。

IBX では 2012 年度は CRJ700NG 型機を 7 月 1 日から路線へ投入し、福岡空港・宮崎空港線の 3 往復など新路線の開設、既存路線の再編などにより運航効率向上を図った。また 2 月には CRJ700NG の 5 機目を受領したことにより、保有する 4 機の CRJ100/200 のうち 1 機を予備機として運用することとなった。こうした取組みにより、IBX の運航路線は 1 路線増えた 13 路線となり、便数は 1 日 8 便増えた 1 日 54 便となった。

総資産については前期より 41 億 9668 万 3000 円増えた 196 億 302 万 2000 円で、純資産が 5 億 6622 万 5000 円増えた 10 億 2944 万 8000 円になった。

IBX では今後、体質強化として安全運航を徹しながら運航品質を高め、収益性のさらなる向上に努めるとしている。また保有機数が増加することへの備えとして、運航乗務員・整備士・運航管理者など有資格者を中心とした人材育成を積極的に行って、生産体制の強化を図る。

《2011 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
88 億円+5%	88 億円	-5300 万円	1 億円	1 億円

・営業赤字、しかし保険収入などで経常利益、当期利益はプラス

★IBX 2011 決算、震災影響も純利益 1 億 6500 万円計上（2012.06.22）

仙台から拠点移設、新機材で前年度より 1 路線 8 便増

アイベックスエアラインズ（IBX）が発表した平成 24 年 3 月期（2011 年 4 月 1 日～2012 年 3 月 31 日）決算によると、東日本大震災の影響で運休を余儀なくされた路線の早期再開に努め、新機材の導入などを行ったことで、12 年 3 月末には前年度より運航路線が増加したため、事業収入が前年度比 5%増加の 88 億 2700 万円となった。しかし保有機数の増加や大勢の再建などに支出がかさんだとして、大幅な運休によって変動費が減少したものの事業費は 11.3%増加の 85 億 3200 万円、販売費および一般管理費が 16.2%増加の 3 億 4800 万円に。そのため営業損失が 5300 万円（前年度 4 億 4000 万円の利益）となったが、保険金収入などによって経常利益が 1 億 6700 万円減少も 1 億 8700 万円となり、当期純利益としては 6900 万円の減

少となる1億6500万円を計上した。

アイベックスによると12年度は、震災の影響からの早期再開に向けて運航拠点を仙台空港から伊丹空港へ移設するなど、運航体制の再構築に取り組み、震災発生から6日でCRJ100およびCRJ200型機で一部運航を再開した。またCRJ700NG型機は予備部品が津波により流失し、早期運航再開のための条件整備に努めながら、11年7月には同型機3機目を新たに路線へ投入、中部一大分線を2往復、中部一仙台線を1往復運航。また7月25日には、仙台空港国内定期便の運航再開に合わせた運航基地機能の再建により、全便の運航を再開し、運航路線は前年度より1路線1日8便を増加した12路線46便となった。

今後については、体質強化のため安全運航に徹しながら運航品質を高めるとして、さらなる収益性向上に努めるとしている。また機数の増加や生産体制強化のため、運航乗務員、整備士などの有資格者の人材育成を積極的に行っていくとしている。

《2010年度》2011.06.23

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
84億円+23.3%	79億円	4億円	3億円	2億円

・仙台空港の被災で甚大な被害

★アイベックス2011通期利益2億3400万円に

仙台空港被害も早期運航再開し増収増益

アイベックスエアラインズは定時株主総会を開き2011年3月期決算を発表した。それによると事業収益は84億660万円と前期より15億9000万円増加、経常利益も1677万円増の3億5490万円、当期純利益も1億3779万円増の2億3489億円となり、増収増益となった。

事業概況については、2010年度は新規に受領したCRJ700NGの2号機を路線投入し、既存のCRJ100/200の稼働率の向上を図るなど新規路線の開設と増便に注力した。これにより同社の運航路線は11路線、運航便数は1日当たり38便となり、前期末に比べ2路線、8便/日増加した。また、運航全路線を全日空とのコードシェアとするなど、更に事業収入の安定化を図った。

しかし、東日本大震災により同社の運航拠点である仙台空港が壊滅的な被害を受け、従業員のおよそ7割が被災、CRJ700NGの予備部品の全てと地上支援器材の大半を失う甚大な被害を被った。このような中で同社は震災発生時から一旦は全便欠航を余儀なくされたものの、臨時運航事務所を大阪国際空港ビルに設けるなどにより運航体制の再建に努め、大阪国際空港(伊丹)ー福島空港線の4往復を3月17日から再開させた。その他の路線も早期の運航を再開させるべく運航体制の再構築に努めた。

業績については、事業収入は前年同期比23.3%増の84億600万円、事業費は同26.0%増の76億6600万円、販売費及び一般管理費は同5.1%減の2億9900万円となった。これにより営業利益は前年同期より2100万円増の4億4000万円、経常利益は同1600万円増の3億5400万円、当期純利益は1億3700万円増の2億3400万円となった。

今後の見通しについては、仙台空港復旧後は仙台空港を中心とする運航体制を速やかに取り戻すとしている。そして新たに受領するCRJ700NGの3号機を使用して中部国際空港に就航し、路線の拡大を図る。また、昨年9月から利用可能となったシミュレーターを活用して運航乗務員、整備士の育成にも努め、総合的な生産体制の強化を積極的に行うとしている。

JTA・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

《2012年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
397億円+0.6%	353億円	43億円+117.6%	44億円+128.3%	21億円-8.9%

・旅客数+7.3%、旅客収入+1.4%

★JTA 2012決算、営業利益117.6%増の44億円(ウイングデイリー2013.06.11)

旅客・貨物収入とも増加、費用抑制にも成功

日本トランスオーシャン航空(JTA)はこのほど、2013年3月期決算(2012年4月1日～2013年3月31日)をまとめた。営業収益は前年同期比0.6%増えた397億2200万円を記録。営業利益は117.6%増えた43億9800万円、経常利益も128.3%増の44億2100万円を計上した。当期純利益は8.9%減少した21億3200万円だった。

旅客需要は夏場の台風の影響を受けたものの、割引運賃を拡充するなどの販売施策をとったことで、前年同期比7.3%増えた270万人を記録。これにより、旅客収入が4.6億円増加(1.4%増)して、328億9000万円に達した。

一方、貨物・郵便事業は路線移管を受けた那覇ー関西線が全体を押し上げたものの、天候不良が影響して熱帯果実輸送が減少。こうしたことで、輸送重量は1.2%増加した3万3000トンとなって、収入は前期比9300万円増えた25億6900万円だった。

営業費用は、燃油費用が増加したが、コスト削減に取り組んで、費用を抑制。路線ネットワークの見直

しによる機材効率化などを推進し、前期比 21 億 4700 万円減の 353 億 2300 万円（5.7%減）に留めた。

通期業績予想、営業収益 0.4%増

また、2014 年 3 月期の通期業績見通しによれば、営業収益は 0.4%増えた 398 億 8900 万円を予想。営業費用は 1.4%増の 358 億 900 万円と、やや増加する見通し。これにより、営業利益は 7.2%減少した 40 億 8000 万円、経常利益は 12.4%減の 38 億 7400 万円になると予測していて、当期純利益は 0.3%減の 21 億 2700 万円を確保すると予想している。

JTA では、2013 年度は沖縄路線における競争が、更に激しくなる、との見解を示している。

- ▼旅客数=270 万 270 万人（7.3%増）
- ▼有償旅客キロ=21 億 2466 万 3 千人キロ（8.3%増）
- ▼有効座席キロ=30 億 9945 万 9 千座席キロ（1%増）
- ▼有償座席利用率=68.5%（4.6 ポイント増）
- ▼貨物・郵便合計重量=3 万 3166 トン（1.2%増）

《2011 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
394 億円-0.3%	374 億円	20 億円-43.5%	19 億円-44.8%	23 億円-17.4%

・ JAL 路線移管で事業規模が約 2 倍、東日本大震災と台風の影響

★JTA 2011 決算、営業収入 0.3%減、純利も 17.4%減に（2012.05.31）

旅客収入では 15.8%増も付帯事業収入 55%減

日本トランスオーシャン航空（JTA）は 2012 年 3 月期決算（2011 年 4 月 1 日～2012 年 3 月 31 日）をまとめた。当期は那覇－宮古線への新規参入他社との競争や、東日本大震災および台風など自然災害の影響による減収があったとして、営業収益が前期比 0.3%減少した 394 億 9200 万円となった。また燃油費の高騰や、10 年度の日本航空（JAL）からの本土線移管通年化による営業費用増などがあり、営業利益が 43.5%減少した 20 億 2100 万円に、経常利益が 44.8%減少の 19 億 3600 万円、当期純利益としては 17.4%減少となった 23 億 4000 万円、減収減益となった。

営業費用については、路線移管に伴って生産規模が約 2 倍となり、燃油費、運航施設利用費、地上サービス委託費、代理店手数料などが増加。しかし燃油費の高騰はあったものの、法改正に伴う航空機燃料税率の軽減があったほか、効率的な整備推進など全社を挙げた費用抑制が功を奏したとして、営業費用は 4%増加に留めた 374 億 7000 万円になった。

11 年度の輸送実績については、有償旅客数が 11.6%増加した 251 万 8819 人で、供給を示す有効座席キロが 26.6%増加の 30 億 7015 万 4 千席キロ、需要を示す有償旅客キロが 23.9%増加の 19 億 6252 万人キロで、有償座席利用率では 1.4 ポイント低下した 63.9%となった。貨物・郵便の合計重量については 18.4%増加の 3 万 2788 トンとなった。

収入全体では 0.3%の収入減となったが、旅客収入について見ると、JAL から移管された那覇－福岡・中部線通年化が増収に大きく寄与したとして 15.8%増加となる 324 億 3000 万円になった。貨物旅客収入では、同様に取扱い物量が増加したため 23.8%増加した 24 億 7600 万円となった。しかし運航受託便など付帯事業収入では、JAL からの受託便、およびそれに伴う航空機財管理の収入減となって 55%減少となる 42 億 8700 万円になった。

12 年度は沖縄マーケット競争激しく減収減益予想

関西線の増便、機材稼働率の向上図る

12 年度については、那覇－宮古線への他社参入に加えて、さらに新石垣空港の開港に合わせた他社による那覇－石垣線への参入、国内 LCC3 社の沖縄路線就航など、沖縄マーケットをめぐる競争がさらに厳しくなるとの想定から、2013 年 3 月期業績予想として営業収益が前期比 4.9%減少の 375 億 6600 万円、営業費用については 5.7%減少となる 353 億 2900 万円、営業利益が 10.7%増加の 22 億 3700 万円、経常利益が 9.2%増加の 21 億 1500 万円となり、当期純利益としては 51.4%減少の 11 億 3800 万円と予想した。

最終利益において大幅な減益を予想したのは、繰延税金資産を加味せずに計上したため。JTA では 12 年度は厳しい予想を出した。この対応については、整備の外注など見直しを図っていき、企業資質について見直しを進めていくとしている。また 7 月の繁忙期には福岡・名古屋線に加え、関西線の移管が開始となり、当面は JAL との共同運航となるものの路線規模の拡大を図っていく。機材について 11 年度には 2 機売却し、今年度もさらに 2 機売却を行って、12 年度 3 月までには 12 機体制を取って、稼働率の向上を図っていく構え。安全運航の堅持を前提に、沖縄らしさやヒューマンサービスを大切にサービス提供に努めて、競争環境が激化する中でも安定的に利益を出せる企業体質へ、変革を推し進めていくとしている。

《2010 年度》 2011.05.31

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
396 億円-7.1%	360 億円	35 億円+233%	35 億円+230%	28 億円

・ 事業縮小により減収増益

★JTA 2010 決算、売上高 7.1%減少も当期純利益 28 億円の
便数見直しなど減収増益、旅客収入は低下

日本トランスオーシャン航空は 2011 年 3 月期（2010 年 4 月 1 日～2011 年 3 月 31 日）決算をまとめた。収益性向上に向けた路線便数計画を見直したことで旅客収入や貨物・郵便収入が減少したことなどから、営業収益は前期比 7.1%減少の 396 億 2200 万円となった。その路線便数計画の見直しにより、営業費用の低減のほか、人件費抑制策や業務改善・費用削減に取り組んだことで、利益ベースでは営業利益が 233.3%増加した 35 億 7600 万円、経常利益が 230.2%増加した 35 億 1000 万円となり、当期純利益としては 28 億 3300 万円と前期の 28 億 1900 万円損失から大きく改善し、減収増益となった。

増益要因の 1 つになる営業費用の削減では、前期比 13.3%減少した 360 億 4400 万円と大きくカット。そのうち燃油費は燃油単価が上昇傾向にあったものの、路線便数計画見直しに伴った燃油使用量や諸経費の減少効果により燃油費 24.4%減少の 63 億 1000 万円となった。

2010 年度輸送実績を見ると、旅客数が 6.7%減少の 225 万 6354 人、有償旅客キロ（RPK）が 12.1%減少の 15 億 8434 万 6 千人キロ、有効座席キロ（ASK）が 16%減少の 24 億 2547 万 3 千座席キロ、有償座席利用率が 2.9 ポイント上昇した 65.3%、貨物・郵便合計重量が 6.8%減少の 2 万 7693 トンとなった。

旅客収入としては、路線便数計画見直しにより旅客数が低下、旅客需要減少により旅客収入は 10.8%減少した 280 億円になった。貨物・郵便収入は 3.9%減少した 20 億円になり、やはり路線再編の影響を受けたとする。そのほか付帯事業収益としては、JAL グループ航空機の整備受託が前年を下回ったが、上期には JAL 便の受託運航規模の拡大などにより 4.9%増加の 95 億 7000 万円となった。

2011 年度はかつてない厳しさ、減収減益を予測

JTA では 2011 年度、沖縄に基盤を置いた自主運航を主体に、事業運営を推進していくという。業績予想としては、営業収益が前期比 0.3%増加の 397 億 4800 万円、営業費用が 8.4%増加の 390 億 8600 万円、営業利益が 81.5%減少の 6 億 6300 万円、経常利益が 82.7%減少の 6 億 700 万円、当期純利益が 93.2%減少の 1 億 9200 万円としている。

東日本大震災の影響によって日本全体の経済活動停滞による沖縄観光需要への影響や、競合他社の沖縄県内路線への参入による競争激化により、収入面では厳しくなることが予想されるとする。また費用面でも 2010 年度来の燃油単価の上昇傾向が継続すると予想され、経営環境としてはかつてない厳しさになると想定している。

この環境下において JTA では、県外線の柱となる那覇－福岡線、那覇－中部線に一層力を入れつつ、コスト構造改革を実行しながら、いかなる環境変化にも耐える企業体質を構築して、安定的な利益確保を図るとしている。

ADO

★ADO 2013 中間決算、7%増収も経常益 42.6%減（ウイングデイリー1202）

AIRDO（ADO）の中間決算が発表された。それによると、売上高は前年同期比 7.4%増の 260 億 2400 万円と増収を確保したものの、営業利益は 37.4%減の 17 億 7300 万円、経常利益は 42.6%減の 16 億 3200 万円に縮小。中間純利益は 38.5%減の 10 億 6300 万円と、大幅な減益となった。

期間中の提供座席数は 4.1%増えた 139 万 6000 席。旅客数は 0.1%増とわずかながら増えた 101 万 1000 人となって、搭乗率は 2.6 ポイント減少した 72.9%だった。

営業収入は旅客数の伸び悩みがあったものの、市場動向にあわせた運賃施策を展開したことで、旅客単価を維持。さらに 3 月 31 日に釧路－羽田、札幌－岡山線、そして 6 月 21 日には札幌－神戸線を新規に開設した結果、コードシェア販売を含めて、7.4%の増収を記録した。

一方、事業費ではリース機材の自社保有化、退役によるリース料の減少等があったものの、保有機材数の増加と運航便数が増加したことで直接運航経費が増加したことや、円安の影響で燃料費が増加した。このため、事業費は 13.5%膨らんだ 224 億 7800 万円となった。

また、販管費は路線拡大と事業規模拡大によるシステム改修に伴う業務委託費の増加などにより、12.3%増えた 17 億 7200 万円となった。

通期予想、経常利益 94.5%減に

なお、通期の業績予想は売上高が 9.4%増えた 495 億円と予想するも、損益面では営業利益が 83.3%減少した 3 億円、経常利益も 94.5%減の 1 億円にまで縮小。当期純利益は 90.6%減の 6 億円と予想している。

《2012 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
452 億円+4.8%	434 億円	17 億円-49.2%	18 億円-49.7%	6 億円-70.5%

・単価下落、しかし提供座席数・旅客数は増加

★エアドゥ 2012 年度決算、4.8%増収も純利益 70.5%減（ウイングデイリー2013.06.04）

増便による燃油費増加などで費用膨らむ

エアドゥ (ADO) が明らかにした 2012 年度 (2012 年 4 月 1 日～2013 年 3 月) 決算によると、旅客単価が減少したものの、2012 年 3 月に 767-300 型機を 1 機、今年度下期に 737-700 型機 2 機導入したことから、提供座席数および旅客数が増えたことなどにより、売上高は前年度よりも 4.8% 上回った 452 億 3600 万円になった。しかし利益面では事業費や販売費などの増加によって、営業利益では 49.2% 減少した 17 億 9800 万円となったことから、経常利益が 49.7% 減少の 18 億 600 万円となり、当期純利益としては 70.5% 減った 6 億 4000 万円で増収減益になった。

2012 年度の輸送実績を見ると、旅客数が前年度より 5.9% 増えた 193 万 2717 人で、座席キロが 9% 増えた 24 億 575 万 9 千席キロ、旅客キロが 6% 増えた 17 億 6716 万 9 千人キロで、座席利用率が 2.1 ポイント下がった 73.5%、運航便数は 5% 増加の 2 万 2527 便だった。機材の導入による提供座席および旅客が増えたことに加え、札幌－仙台線を通期運航としたことで収入が増加、さらに航空機の自社保有化によるリース料の減少と利益増の要因は多く見られた。しかし、便数の増加による航空燃油費などの増加や、航空機減価償却費の増加のため、事業費は前年度と比べて 9.6% 増えた 400 億 3900 万円になり、販売費および一般管理費についても 2012 年 10 月の社名変更や新規路線就航に伴う広告宣伝費の増加によって 9.2% 増加の 33 億 9800 万円となり、営業費用が増大したことから利益減につながった。

2013 年度の業績予想については、売上高が 2012 年度と比べ 10.5% 増加の 500 億円、営業利益が 38.8% 減少の 11 億円、経常利益が 44.7% 減少の 10 億円、当期純利益が 6.4% 減少の 6 億円と予想した。ADO では円安によって、航空燃料費の負担や輸入諸費用が増加すると見ているほか、競合各社のコスト抑制策推進、LCC の台頭などにより今後、航空競争が一層厳しさを増してくることから、基本品質の維持・向上に努めつつ、サービス・運賃による差別化を図っていくとしている。また航空機材は、ADO で使用している 737-500 型機よりも燃費・整備費とも改善が進んだ 737-700 型機の導入を 2012 年度から開始、順次入れ替えを進めていく。さらに現有の 767-300 型機については将来的な路線・便数とともに後継機について検討を進めていくとして、2014 年度からの次期中期経営戦略の中で方向性を示す予定。なお、リースで使用していた 737-500 型機 1 機を期間満了により返却している。

《2011 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
431 億円+13%	396 億円	35 億円-2.1%	35 億円+6.1%	21 億円-0.1%

・単価が上昇、コードシェアで販売収入増加

★ADO 2011 決算、売上高 13% 増の 431 億 7200 万円 (ウイングデイリー 2012.05.29)

新路線開設とコードシェア収入増で増収

北海道国際航空 (ADO) が発表した 2012 年 3 月期決算によると、売上高は前年比 13% 増加して 431 億 7200 万円に達した。営業利益は 2.1% 減の 35 億 4100 万円、経常利益は 6.1% 増の 35 億 8800 万円、そして当期純利益は 0.1% 減少して 21 億 7100 万円となった。

東日本大震災の影響で需要が一時的に低迷したものの、他社との競争や需要に適合した機動的な運賃施策を行ったことで、旅客単価が上昇。さらに、3 月に帯広－東京線の開設と札幌－東京線の 1 往復増便などによって、旅客数の増加とコードシェアによる座席販売収入の増加もあって、売上高が伸びた。

事業費については、運航便数の増加による直接運航経費の増加や原油価格が高値で推移したことで、航空燃料が増加したが、航空燃料税の引き下げや円高進行によって 8.7% 増の 365 億 1700 万円となった。販売費及び一般管理費は、事業規模の拡大に伴う経費の増加などにより、10% 増加して 31 億 1200 万円となっている。

なお、当事業年度に実施した設備投資の総額は、37 億 9600 万円となっており、767-300 型を 1 機取得して 18 億 7300 万円。オペレーティング・リースで使用していた 737-500 型の取得で 18 億 2100 万円を投資した。

東日本大震災からの本格復興へ向けて景気回復の期待も高まっているとしながらも、欧州の財政不安、米国の経済危機の顕在化、そして電力の供給不足や原油価格の高止まり等の懸念材料が存在するとの見方を示している。さらに、格安航空 (LCC) が国内線に参入したことで、競争環境は激化するとの見方も示しており、「費用・収入面の双方から、当社の置かれる環境はより厳しさを増す」との考えを明かしている。

さらに競争力を強化すべく、今年 10 月には 737-700 型機を導入する計画で、同機を導入することをきっかけとして、整備部門を中心に自社業務範囲を拡大する予定だ。これにより、生産性を高めるほか、費用削減を狙う方針。さらに、羽田空港の発着枠再配分時の活用方法の検討・準備、新規路線展開を含めた新たな収入機会の創造に向けた検討を進めていく考え。

なお、次期業績見通しは、売上高が 6.6% 増の 460 億円、営業利益は 39.5% 減の 14 億円、経常利益も 61% 減って 14 億円を見込んでおり、当期純利益も 41.4% 減の 9 億円にまで減少する予想だ。

〔座席利用率〕

- ▼札幌－東京＝75.5% (4.7 ポ減)
- ▼旭川－東京＝82.8% (13.4 ポ増)
- ▼函館－東京＝76.6% (0.5 ポ減)

- ▼女満別－東京＝72.5% (2.9 ポ減)
- ▼帯広－東京＝70.5% (6.2 ポ増)
- ▼札幌－仙台＝76.5% (0.3 ポ増)
- ▼札幌－新潟＝66.9% (2.6 ポ減)
- ▼札幌－福島＝63.6% (7.9 ポ増)
- ▼札幌－富山＝72.0% (3.2 ポ減)
- ▼札幌－小松＝73.7% (1.6 ポ減)
- ▼札幌－山形＝40.7% (－)
- ▼全路線平均＝75.5% (1.3 ポ減)

〔輸送実績〕

- ▼旅客数＝182万4274人 (7.5%増)
- ▼座席キロ＝22億612万1千座席キロ (9.6%増)
- ▼旅客キロ＝16億6667万9千人キロ (7.8%増)
- ▼利用率＝75.5% (1.3 ポ減)
- ▼運航便数＝2万1462便 (10.5%増)

《2010年度》2011.05.27 決算短信

- ・LCCとの競争や原油価格により航空業界は厳しい
- ・10路線目の開設やB767リース機材1機を購入、提供座席は前年比+2.4%、旅客数+8.2%

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
382億円+9.3%	364億円	17億円+303%	17億円+239%	10億円+82.5%

SFA・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

☆国内4路線を値上げへ2月以降 毎日新聞 12月3日(火)

スターフライヤー(北九州市)は2月以降、燃料費高騰に伴い北九州、福岡－羽田など国内4路線の普通運賃を、平均5.7%値上げする。

北九州、福岡－羽田は、1月末までの運賃と比べて8.9%高い3万5500円。福岡－関西は8.6%高い1万5200円、羽田－関西は9.2%高い2万2600円。一方、羽田－関西を除く3路線の一部で、空席が多い場合に運賃を引き下げる空席連動型運賃制度を1日前予約などで導入する。

《2012年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
251億円+11.5%	251億円	3100万円-97.3%	4700万円-95.1%	2億円-70.2%

- ・増収減益、増便で費用増

★SFJ 2012 決算、売上 11.5%増も費用増で最終益 70.2%減 (ウイングデイリー2013.05.13)

円安で燃料費増加など、営業費用 251 億円に

スターフライヤー(SFJ)は平成25年3月期(2012年4月1日～2013年3月31日)決算をまとめた。売上高としては前年度より11.5%増えた251億6600万円となったが、営業利益では97.3%下がった3100万円になり、経常利益が95.1%減少した4700万円だったが、当期純利益が70.2%減少の2億8700万円と、増収ながら利益ベースで大きく減少となった。

収入面では初の国際定期便になる北九州－釜山線へ7月から就航するなど増便によって、旅客数としては前年度比24.25%増加した117万9000人、利用率が前年並みの65.8%になったことや、貨物事業では福岡－羽田線の運航が期初から記録されたことなどから輸送量が21.15%増加の1万7004トンになったほか、付帯事業の空港ハンドリング業務では羽田・福岡でデルタ航空などから定期便受託、大型貨物や旅客チャーターなど不定機敏受託といった増収要因により、売上高は前年度を上回った。しかし増便による航空機材費、人件費などの増加や、急激な円安に伴う航空燃料費、航空機材費などが増加したため、営業費用が17.45%増えた251億3400万円になるなど、利益面で前年度を大きく下回るかたちとなった。

国際線の就航や福岡線などの増便に向けて航空機の運航体制を9機へ増やしたことや、10月からのSFJトレーニングセンター稼働、さらに事業規模拡大に向けた事務所棟増設、格納庫建設に着手するなど、将来に向けた効率的な体制の構築に取り組んできた。

財務状態については、8号機の購入や、トレーニングセンターによるリース資産の増加、格納庫建設予定地による土地の増加などによって、有形固定資産が2011年度末に比べて53億8700万円増加、一方で投資への充当などにより現金および預金が15億5600万円減少し、そのほかに未収入金6億2400万円増、未収消費税6億4600万円増、差入保証金3億7100万円増となり、資産の合計については65億2500万円増えた170億7800万円になった。負債については短期借入金10億円、長期借入金が25億9000万円がそれぞれ増加し、トレーニングセンターなどリース債務が14億円増加したことから、負債合計は2011年度末より57億4200万円増加した122億5300万円となった。純資産については7億8300万円増の48億2500

万円になった。

キャッシュ・フロー（CF）については、14億9300万円減の19億7700万円になった。そのうちの営業CFは航空機などの購入により減価償却費が85.4%増えた5億3300万円となるなど、3億1600万円の支出となった。投資CFも航空機取得やソフトウェア取得などによって46億7900万円の支出になった。財務CFについては、長期借入金の返済による13億1900万円の支出などにより、34億8300万円の収入となった。

13年度は就航路線増加など収入36.7%増

2013年度決算の見通しについては、日本航空（JAL）が再生を果たし、LCCが本格参入するなど、競争環境は今後さらに激しくなることが見込まれるものの、3月に増便した福岡-羽田線の5往復、関空-羽田線の1往復が通年化し、下期に計画している新規路線就航などから営業収入としては2012年度実績と比べて36.7%増加となる344億円を見込んでいる。しかし進む円安により、次期為替レートを1ドル95円、1ユーロ125円、原油価格レート1バレル110ドルを前提として費用増を見込むほか、新規路線への先行費用、機体リース返却に伴う費用など、費用の増加を予想するものの、営業利益が498.8%増の1億9000万円、経常利益が796.6%増の4億3000万円、当期純利益が77.3%増の5億1000万円と予想している。

《2011年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
225億円+24.2%	214億円	11億円-23.5%	9億円-11.1%	9億円+19.2%

・旅客数+36.7%、福岡-羽田線の就航で費用増

★SFJ 2011決算、売上高24.2%拡大も営業利益23.5%減（ウイングデイリー2012.05.14）

原油高・機材調達で営業費用28.6%増、純利益は19.2%伸び

スターフライヤー（SFJ）がまとめた平成24年3月期決算によると、売上高は対前年比24.2%拡大して225億8000万円と、大幅な増収を記録した。ただ、営業利益は23.5%減の11億7600万円、経常利益も11.1%減の9億8600万円と大きく減少。原油価格の高騰や燃料費の増加、昨年7月に開設した福岡-羽田線による人件費、機材費の増加などにより営業費用が前年比28.6%増えて241億300万円となったこと、さらに円高による為替差損を営業外費用に計上したことが原因。また、当期純利益は19.2%伸びて9億6600万円となった。

東日本大震災の影響で既存路線の旅客数減少はあったものの、7月に福岡-羽田線に就航したことで、旅客数は前年度比36.7%増えて94万9000人を記録。利用率は5.6ポイント悪化して65.8%だった。貨物事業は福岡-羽田線でも貨物輸送を開始したことで、41.3%増の1万4040トンと大幅に増えた。

また、費用面ではコスト削減に取り組んだものの、前述の通り、原油価格の高騰による燃料費の増加や、福岡-羽田線就航に伴う機材調達費や人件費が増加。これにより、営業費用は28.6%増加して214億300万円にまで膨らんだ。

次期見通し、営業収入18.9%の増収

原油高と機材先行投資で大幅な減益見通し

次期見通しについて同社は、欧州経済の停滞や長引く円高の影響で、先行きに不透明感が増すことも考えられるとしつつも、昨年7月に運航を開始した福岡-羽田線1日5往復が通年化するほか、今年7月には北九州-釜山線の就航で営業収入は18.9%増えて268億4600万円に拡大するとの見通しを示している。

また、利益面については、原油価格の高騰や機材の先行調達によって、営業利益は36.3%減少した7億4900万円、経常利益も36.3%減少して6億2800万円、当期純利益も12.7%減の8億4300万円と、減益を見込む。

なお、次期見通しにおける為替レートは、1米ドル83円、1ユーロ105円、原油価格は1バレル120ドルを前提として試算した。

株式を2分割へ、投資家層の拡大狙う

取締役会で、株式の分割と定款の変更を決議した。5月31日最終の株主名簿に記載または記録された株主の所有普通株式1株を、2株に分割する。これにより分割前の発行済み株式総数143万2820株は、286万5640株となり、株式分割後の発行可能株式総数は1000万株となる。

株式分割に伴いスターフライヤーは同社の定款の一部を変更する方針で、6月1日付で発行可能株式総数を、現在の500万株から1000万株とする。

株式分割により、投資単位当たりの金額を引き下げることで、株式の流動性を高め、より投資しやすい環境を整えることで、投資家層の拡大を図りたい考え。

《2010年度》2011.05.13

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
181億円+7.2%	166億円	15億円	11億円	8億円

・為替差損を営業外費用に、定期整備引当金として過年度分2億8800万円を特別損失に計上

★SFJ 2010 決算、当期純利益 5 億円増の 8 億 1100 万円に

法人・個人需要増加で 7.2%増収の 181 億 8600 万円

スターフライヤー (SFJ) の 2011 年 3 月期決算が発表された。期末に東日本大震災の影響があったものの、全体的には法人需要の回復や個人消費持ち直しなどがプラスに影響して、旅客数が増加したほか、外国航空会社のハンドリング業務受託拡大を図るなど、事業を拡大。福岡-羽田線の就航に向けた先行投資で営業費用が前年同期比 1.5%増とやや膨らんだが、営業収入は 7.2%増の 181 億 8600 万円と増収となった。営業利益は 15 億 3600 万円 (前年同期比: 9 億 7500 万円増) を確保することに成功しており、経常利益は円高に伴う為替差損を営業外費用として計上したが、8 億 1500 万円増の 11 億 9000 万円を計上。当期純利益は定期整備引当金として過年度分 2 億 8800 万円を特別損失に計上したものの、前年同期比で 5 億 3300 万円増加して 8 億 1100 万円と、大幅な増益を記録している。

期中を通して、法人需要の回復や個人消費の回復傾向を受けて北九州-羽田線で前年度比 5000 人増の 64 万 3000 人、利用率は 0.4 ポイント増加して 70.7%を記録。同路線の旅客収入は 6.7%増と堅調に伸びた。一方、関空線についても、1.5%増収となったという。

貨物事業についても、多便数輸送に加えて、従来は稼働していなかった日・月曜日でも輸送を開始したことから、取扱貨物量は 70%増の 9929 トンと大きく増加。附帯事業は空港ハンドリング業務の受託拡大で、収入が 63%増と大幅な増収を記録している。

スターフライヤーは北九州-羽田線と関西-羽田線の国内定期便に加えて、国際チャーター便として北九州-ソウル、北九州-香港線に従来から展開。期中にはあらたに羽田-ソウル、関空-ソウル、北九州-釜山、関空-釜山にチャーター便を運航。平成 24 年に国内 3 番目の国際定期便に参入する準備を整えている。

さらに、北九州空港において、チェジュ航空と揚子江快運航空のハンドリング業務を担っているほか、2 月から羽田空港においてデルタ航空のハンドリング業務を担当するなど、事業の拡大を図っている。また、昨年 11 月には北九州空港内に本社を移転するなど、今後の将来的な事業拡大のための準備体制を構築した。

なお、同事業年度中に実施した設備投資についてスターフライヤーは、航空機部品及び航空機装備品に 3 億 9700 万円、本社ビル移転に 1 億 2600 万円、さらに整備作業用器材に 3600 万円を投資した。

HAC

★HAC11 月、搭乗率 16.4 ポ増と鰻上り

旅客数 19.3%増、搭乗率 70%の大台到達(ウイングデイリー1205)

北海道エアシステム (HAC) がこのほどまとめた 11 月の旅客輸送実績によれば、全路線合計の旅客数は前年同月比 19.3%増と大幅に伸びていて、搭乗率も 16.4 ポイント増えた 70.1%と、大幅に改善した。提供座席数は 8.6%減少した 1 万 4277 席だった。

搭乗率は各路線で大きく改善されているほか、夏から運航を再開した丘珠-三沢線の搭乗率は 74.1%と好調。丘珠-函館線も 78.3%の高い搭乗率を記録していて、同線の搭乗率は実に 22.5 ポイントもの改善がみられた。

もっとも搭乗率が低かった丘珠-奥尻線は搭乗率 45.2%に留まったものの、前年同月実績と比べると、4.7 ポイントの改善がみられた。

各路線の旅客輸送実績は、以下のとおり。

▼丘珠釧路=提供座席数: 5184 席 12.2%増、旅客数: 3430 人 12.2%増、搭乗率: 66.2%11.7 ポ増

▼丘珠函館=提供座席数: 6840 席 41.9%減、旅客数: 5356 人 18.4%減、搭乗率: 78.3%22.5 ポ増

▼丘珠三沢=提供座席数: 4104 席、旅客数: 3042 人、搭乗率: 74.1%

▼丘珠利尻=提供座席数: 2160 席 3.4%増、旅客数: 1506 人 20.1%増、搭乗率: 69.7%9.6 ポ増

▼函館奥尻=提供座席数: 2088 席 3.3%減、旅客数: 943 人 7.9%増、搭乗率: 45.2%4.7 ポ増

《2012 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
20 億円	23 億円	-2 億円	-2 億円	

・冬季欠航が相次いだ、道が損失補填

★HAC 経営検討委が計画見直し議論、苦境続く経営再建 (ウイングデイリー2013. 04. 10)

取締役会で正式に事業・路便計画策定へ

経営再建に取り組み中の北海道エアシステム (HAC) 。その HAC が苦境に追い込まれている。北海道の離島路線など、住民の生活や観光を支える同社の再建途上において、現行の再建計画と実績との間に大きな乖離が生じてきており、北海道の高橋はるみ知事も HAC の事業計画見直しの必要性を示唆していた。そこで北海道の「北海道エアシステム経営検討委員会」はこのほど、HAC 再建に向けた事業計画の再検討に踏み切った。このほど開催した同委員会は、事業計画の再検討案を議論、道としての意見を集約。再検討案では今冬季の実績を踏まえて就航率リスクを高め設定したほか、日本航空 (JAL) とのコードシェア効果

を織り込むなど対応。信頼低下による顧客離れの影響を踏まえ、全体的に厳しめのものとし、了承された。ただ、検討委員会は下ぶれリスクもあることを認識する必要があるとの見解を示しており、事業計画に基づき経営改善を図ることはもとより、債務超過の早期解消を図り、できる限り計画を上回る実績を上げることができるよう利用促進活動や需要動向を見極めた路線の検討など、経営努力を行っていく必要があることを指摘した。

北海道によると、4月9日現在、今後は道として早期にHAC側に意見を伝達したうえで、HAC取締役会があらためて運航計画や事業計画を取りまとめることになる。加えて、経営検討委員会は経営が安定するまでの間、これまで半年に一度開いていた経営状態の事情聴取を、当面の間2カ月毎に実施する方針を固めた。これにより、必要に応じて早めの対応をとることができるようにする考え。

昨年度のHAC業績は、営業収入は計画比1億3400万円少ない20億6000万円に留まった一方、営業費用は計画比1600万円膨らんで23億5400万円だった。営業損失は1億5000万円も損失幅が拡大して2億9500万円、経常損失も1億4900万円増加した2億8100万円にまで悪化するなど、計画を大きく下回った。

なお、再検討された資金計画をみても、今年4月以降、来年3月まで期末残高が不足する状態が続く。来年4月に一旦月末収支で黒字を確保するも、再び5月と6月の月末残高は不足する見通しだ。道の損失補償を前提とした金融機関からの融資枠を想定していることもあって、資金が不足する状況は見込まれないとはしているが、厳しい逆風が吹くなかでの再建が進められることに変わりはない。

路便計画、丘珠－函館/釧路で計画見直し

丘珠－三沢は1日1往復で7月から

見直し後の路線便数計画によると、今年度は4月に3号機が重整備に入るほか、11月には1号機も重整備に入る計画。丘珠－函館線は現行計画で6往復（土日は1往復減便、11月は5往復）としていたが、見直し後の計画では基本的に6往復（土日は1往復減便）は変わらないものの、4月及び11～3月にかけて5往復（土日は1往復減便）することとし、6月15日～8月は土日を減便しない。

また、丘珠－釧路線は現行計画下で3往復（土日は1往復減、重整備の4月と11月は2往復）となっているが、見直し後の計画では4往復（土日は3往復、重整備の4月と11月は2-3往復）に増便する。

丘珠－三沢線を7月から1往復で運航する計画。丘珠－三沢線は、昨年11月と12月にチャーター便を運航しているが、7月から運航を開始する。また、丘珠－利尻線と函館－奥尻線は、現行と同じくそれぞれ1日1往復で運航する。

2014年度の路線便数計画によれば、4月に2号機が重整備に入る。丘珠－函館線の計画は現行、6往復（土日は1往復減、4月は5往復）とする計画だったが、これを今年度再検討計画と同じく6往復（土日は1往復減便）は変わらないものの、4月及び11～3月にかけて5往復（土日は1往復減便）することとし、6月15日～8月は土日を減便しないことにする。

丘珠－釧路線も今年度の再検討計画と同じく、4往復（土日は3往復、重整備の4月と11月は2-3往復）に増便する。

今年度営業損失は3000万円に圧縮

14年度黒字転換、当初計画を800万円上方修正

この運航計画を元にした収支計画によれば、前述の通り昨年度は営業損失2億9500万円を計上するなど厳しい状況。今年度の計画では昨年度と比べて収支における損失幅は大きく改善する見通し。とはいえ、計画よりも損失幅が1700万円拡大した営業損失3000万円に下方修正。経常損失見通しは計画比1700万円損失が大きくなって3100万円となる見通し。

ただ、2014年度の計画では、営業損益で計画比800万円増えた3700万円、経常損益でも計画比800万円増の3600万円と黒字を確保と、当初の計画と比べて上方修正されたかたちとなった。

なお、今年度の運航便数は計画比266便増えた7836便と予想。利用率は計画比0.7ポイント増えた54.3%、旅客数は2786人増の15万3668人を見込む。2014年度は計画比329便増えた8089便を運航することに修正されていて、利用率は1ポイント改善した54.9%、旅客数は16万242人に達する予想だ。