

# 第34回 航空連政策セミナー

2015.04.22 Rev.5

2015年2月7日

- 外航の決算
- 本邦「中堅/新興」航空会社の決算  
(JAL/ANAは別途紹介)

# 外航9社「決算の特徴」

## ◇米系3社は好調

- ・UAは増収増益(約2倍)
- ・DLは大幅ヘッジ損
- ・AAは赤字から「V字」回復

## ◇EU系3グループ

- ・LHが減収増益
- ・IAG(BA)は増収増益
- ・AF/KLMは赤字継続で若干の改善

## ◇アジア系3社

- ・キャセイ増収増益
- ・シンガポール前年並
- ・タイ国際は減収減益

# UAL【2014/2013年度決算対比】(1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	2014年	2013年	前年比2014/2013
営業収入合計Total Operating Revenues	38901	38279	+1.6%(+622)
営業経費合計Total Operating Expenses	36528	37030	-1.4%(-502)
営業利益Operating Income	2373	1249	+90.0%(+1124)
運航外損益 Total nonoperating income(expense)	-1245	-710	
税引前損益Income(loss)before income taxes	1128	539	
純利益/損失Net Income(loss)	1132	571	+98.2%

## 〈2014年度(1-12月)決算の特徴〉

- ・収入が+622百万ドル、支出が-502百万ドル、そのまま営業利益+1124百万ドルになっている。
- ・地域航空リージョナルへの地方路線の運航委託を減らしたが、収入と費用が相殺されている。

## 【2014/2013「1-12月期」運送実績】

UAL	2014	2013	前年比
Passengers (thousands)乗客数	138029	139209	-0.8%
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	246021	245354	+0.3%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	205559	205167	+0.2%

## DAL【2014/2013年度決算対比】(1-12月)

《デルタ航空》(単位:百万ドル)except per share data	2014年	2013年	前年比2014/2013
営業収入合計Total Operating Revenues	40362	37773	+7.0%(+2589)
営業経費合計Total Operating Expenses	38156	34373	+11.0%(+3783)
営業利益Operating Income	2206	3400	-35.0%(-1194)
税引前利益Income before income taxes	1072	2527	-1455
純利益Net income	659	10540	-9881

### 〈2014年度(1-12月)決算の特徴〉

- ・収入は+2589百万ドル(+7.0%)だが、支出も+3783百万ドル(+11.0%)あり、営業利益は+2206百万ドル(-1194百万ドル-35.0%)となっている。
- ・コスト増で大きいのは燃油費+2271百万ドル。
- ・地域航空リージョナルへの地方路線の運航委託を減らし、減収(-142百万ドル)を上回る費用削減(-432百万ドル)となっている。
- ・営業外では負債償却損失(loss on extinguishment of debt)-268百万ドルが目立つ。
- ・★デルタ、燃料ヘッジで巨額損失(ウォールストリートジャーナル0121)
- ・デルタ航空が20日発表した2014年10-12月期(第4四半期)決算は赤字に転落した。
- ・デルタは10-12月期の燃料費が前年同期に比べ3億4200万ドル(約405億円)減少したが燃料価格の高騰に備えたヘッジ取引が裏目に出て、12億ドルの評価損を計上した。
- ・【2014/2013「1-12月期」運送実績】

DAL	2014	2013	前年比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	239676	232740	+3%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	202925	194988	+4%

# AAL【2014/2013年度決算対比】(1-12月)

・US Airwaysと合併し、前年比が大幅増、利益性に注目

《アメリカン航空》(単位:百万ドル)	2014年	2013年	前年比2014/2013
営業収入合計Total Operating Revenues	42650	26743	+15907
営業経費合計Total Operating Expenses	38401	25344	+13057
営業損益Operating Income(loss)	4249	1399	+2850
運航以外損益 total non-operating expense, net	-1037	-924	
更正項目前損益 Income(loss) before reorganization items, net	3212	475	
更正項目 Reorganization items, net		-2655	
税引前損益Income(loss)before income taxes	3212	-2180	
純損益Net income(loss)	2882	-1834	+4716

## 〈2014年度(1-12月)決算の特徴〉

- ・AALはUS Airwaysと合併したので前年比は分析は難しいが収入増+15907百万ドルに対し、費用増+13057百万ドルが、そのまま利益増+2850百万ドルとなっている。
- ・営業外損益では、前年-2655百万ドルあった更正項目(Reorganization items, net)がなくなっている。
- ・結果、純損益(Net income)は、前年比+4716百万ドルの2882百万ドルとなっている。

## 【2014/2013「1-12月期」運送実績】

AAL	2014	2013	前年比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	265657	259914	+2.2%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	217870	215541	+1.1%

# LH【2014/2013「1-12月期」決算】1ユーロ148円(2014.12.15)

LUFTHANSA Group(単位:百万ユーロ)	2014	2013	前年比
Total revenue 総収入	30011	30027	-0.1%(-16)
Of which traffic revenueうち航空運送収入	24388	24568	-0.7%(-180)
Total operating expenses 営業費用	31409	31377	+0.1%(+32)
Operating result 営業結果	954	699	+255
EBIT 利払い税引き前利益	459	892	-433
EBITDA 利払い税引き前減価償却前利益	1990	2670	-680
Net profit(loss) 損益	55	313	-258

## 〈2014年12月期決算の特徴〉

- 運送実績は前年比2%程度プラスであり、減収増益の結果となっている。
- 主なコスト削減は、燃油費-364百万ユーロと、減価償却-255百万ユーロである。

## •【2014/2013「1-12月期」運送実績】

Lufthansa Group	2014	2013	前年比
Passengers carried(thousands) 乗客数	105988	104593	+1.3%
Available seat-kilometres(millioms) 有効座席キロ	268105	262682	+2.1%
Revenue seat-kilometres(millioms) 有償座席キロ	214641	209652	+2.4%

# IAG【2014/2013「1-12月期」決算】(IAGグループ=BA+イベリア航空)

《IAG》単位:百万ユーロ	2014	2013	前年比
Total Revenue営業収入	20170	18675	+1495
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	18780	17905	+875
OPERATING PROFIT営業利益	1390	770	+620
PROFIT AFTER TAX for the year税引後利益	868	430	+438

## ・〈2014「1-12月期」決算の特徴〉

- 約9%、前年より運送実績を伸ばした分が営業収入+1495百万ユーロ増になっている。
- 支出では減価償却+190百万ユーロ増や、リース機材費+69百万ユーロ増に現れている。
- 結果、営業利益は前年比+620百万ユーロ増の、1390百万ユーロと好調であった。

IAGグループ	2014	2013	前年比
Available seat-kilometres(millioms)有効座席キロ	251931	230573	+9.3%
Revenue pax-kilometres(millioms)有償人キロ	202562	186304	+8.7%

## AF/KLM【2014/2013年12月期決算】

Compte de résultat実績の会計報告(百万ユーロ)	2014	2013	前年比
CHIFFRE D'AFFAIRES 取引総額	24912	25520	-2.4%(-608)
Charges externes 外部負担	-15791	-15997	-1.3%(-206)
RÉSULTAT D'EXPLOITATION 営業実績	-129	+130	-259
RÉSULTAT DES ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES 運用の結果	751	-227	+978
RÉSULTAT NET DES ENTREPRISES INTÉGRÉES 統合最終実績	-146	-1485	
RÉSULTAT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES 活動実績	-185	-1696	+1511
RÉSULTAT DE L'EXERCICE 営業実績	-189	-1818	
RÉSULTAT NET - PART DU GROUPE グループ最終実績	-198	-1827	+1629

### ・〈2014年12月期決算の特徴〉

- 営業収入が前年比-608百万ユーロ減で、営業費用は-206百万ユーロ減であった。
- 主なコスト削減は燃油費-268百万ユーロ減である。
- 航空以外の収支が改善され、結果、グループ決算は前年比+1629百万ユーロ増の-198百万ユーロの赤字となっている。

単位:百万	2014	2013	前年比
passagers transportés 輸送人数	77450	77328	+0.2%
Capacité(SKO) Le siège au kilomètre offert 座キロ	2707879	272416	-0.6%
Traffic(PKT) passenger kilometers of transport 旅キロ	229347	228313	+0.5%



# キャセイ CX【2014/2013「12月期」決算】注: 1 HK \$ 15円(2015.4.21)

Group (HK \$ million)	2014/12	2013/12	前年比
Turnover売上高	105991	100484	+5.5%(+5507)
Passenger services旅客サービス	75734	71826	
Cargo services貨物サービス	25400	23663	
Catering, recoveries and other servicesその他	4857	4995	
Operating expenses営業費用	101556	96724	+5.0%(+4832)
Operating profit(loss)営業損益	4435	3760	+675
Profit for the year当期利益	3450	2904	+546

## 〈2014年12月期決算の特徴〉

- 営業収入が前年比+5507 HK \$ million増、費用は+4832 HK \$ million増となっている。
- 運送量を拡大し、燃油費は前年比+2167 HK \$ million増となった。
- コスト増で目立つのは、機材原価償却およびリース費用で、前年比増となっている。

## •【2014/2013「1-12月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair	2014	2013	前年比
Revenue Passengers carried(thousands)乗客数	31570	29920	+5.5%
Available seat-kilometres(millioms)有効座席キロ	134711	127215	+5.9%
Available tonne-kilometres(millioms)有効トンキロ	28440	26259	+8.3%

## シンガポール SQ【14-15/13-14第3四半期(4-12月)決算】

Group決算(\$ million)	2014-15	2013-14	前年同期比
Revenue収入	11685	11616	+70
Total expenditure総支出	11368	11295	-72
Operating profit営業利益	317	319	
Profit for the period当期利益	364	381	

### 〈2014-2015第3四半期(4-12月)決算の特徴〉

- 収入増+70 \$ millionと、費用減-72 \$ millionが相殺されている。
- 減価償却費用は減っているが、機材リース費用と打ち消し合っている。

### •【2014/2013「4-12月期」運送実績】

	2014	2013	前年比2014/2013
Capacity(M seat km)百万座キロ	90910.1	91146.7	-0.25%
Passenger km(M)百万旅キロ	72065.3	72465.9	-0.55%
Passenger carried(000)千人	14283	14168	+0.81%

## タイ国際 TG【14/13「12月期」決算】

Unit : 百万Baht	2014	2013	前年比
Total operating revenues 営業収入	188367	206336	-8.7%
Total Revenues 総収入	191266	211605	-9.6%
Total Expenses 総経費	220627	220639	
Profit(loss)before tax 税前損益	-16738	-12929	-29.5%
Net Profit(loss) 当期損益	-15573	-12000	-29.6%

### 〈2014(12月期)決算の特徴〉

- 営業収入が-17969百万Baht減となり、当期損益は15573百万Bahtの赤字に悪化した。
- コスト削減が目立つのは人件費-1835百万Baht減で、費用増の特徴である機材財政損失57995百万Bahtが突出している。
- 前年の関連会社損失-836百万Bahtから、今年度は-77百万Baht利益に好転しているのも特徴的である

《2014運送実績「悪化」》	2014	2013	前年比
旅客数(百万人)	19.10	21.51	-11.2%
有効座キ口(百万ASK)	82969	85655	-3.1%
有償旅キ口(百万RPK)	57194	63479	-9.9%
利用率(Cabin Factor)%	58.9	74.1	-5.2%

# 中堅・新興航空会社の経営状況

- ・スカイマーク
- ・ **JTA** 日本トランスオーシャン航空
- ・ HAC 北海道エアシステム
- ・ **JAC** 日本エアーコミューター
- ・ ADO エアドウ
- ・ ソラシド航空SNA
- ・ SFJ スターフライヤー
- ・ アイベックス

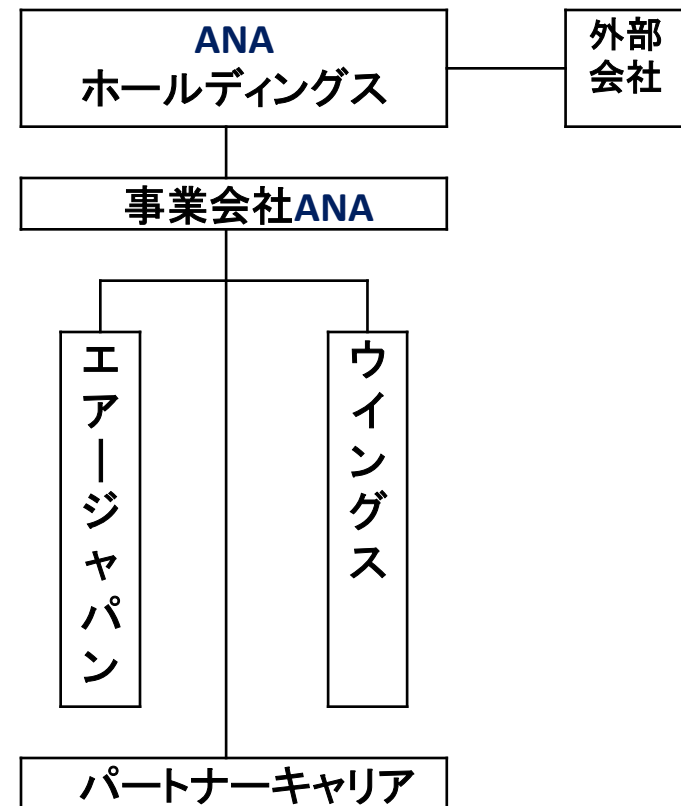
## 国内中堅・新興航空会社の業績2011-2013

(百万円)	2011年度収入	2012年度収入	当期純利益	2013年度収入	前期比	当期純利益
JEX	1010億54	1175億30	132億44	1297億35	10.4%	101億11
SKY	802億55	859億43	37億78	859億75	0.04%	-18億45
AIRDO	431億72	452億36	6億40	494億98	9.4%	1億23
J-Air	360億00	380億00	32億27	390億00	2.6%	-6億62
JTA	394億92	397億72	21億32	389億45	-2.0%	17億15
SNA	292億26	306億55	11億01	349億37	14.0%	71
SFJ	225億80	251億66	2億87	330億24	31.2%	-30億40
Peach		143億87	-12億09	305億95	112.7%	10億46
JAC	273億42	263億94	26億43	267億22	1.2%	23億00
AJX	157億76	162億26	-77	190億56	17.4%	1億83
ANA WINGS	170億00	180億00	4億89	180億00	0.0%	-1億01
Jet Star Japan	非公開	128億19	-88億34	290億91		-111億01
IBEX	88億27	112億29	5億66	124億36	10.7%	1億30
バニラ(旧AAJ)		34億67	-36億41	65億91		-60億05
RAC	30億07	35億18	2億91	39億52	12.3%	47
HAC	20億87	20億65	-2億96	25億00	21.1%	1億38
ORC	18億89	18億18	44	18億48	1.7%	1億37
天草エアライン	6億34	6億75	46	7億32	8.4%	12
FDA	83億89	111億13		127億10		

- ・ジェットスタージャパンの6月期決算を除き、他社は3月期決算
- ・ANAウイングスは未公表につき推定値
- ・フジドリームエアラインズFDAは、国交まとめ特定本邦航空運送事業者以外の事業者における航空輸送サービス(ウイングデイリーNews)から「旅客収入」を引用

# ANA 持ち株会社の支配構造

- ・本来、持株会社はグループ会社を横並びで競わせ利益を追求する。
- ・ANAホールディングスは、事業会社ANAとの間接支配構造になっている。
- ・これでは、持株会社にした意味がなく、グループ会社の貢献度も不透明



# スカイマークの経営分析

《2013年度》

営業収入	営業費用(前年比)	営業利益	経常利益	当期利益
859億円	884億円+8.9%	-25億円	-4億円	-18億円

・円安による燃料価格の高騰と他社との競争激化、旅客数が想定を下回って苦戦

《2014年度「見通し」》

営業収入	営業利益	当期利益
1044億円	3億円	3億円

《2014年度「業績予想」修正》2014.10.30

営業収入	営業利益	当期利益
882億円	-124億円	-136億円

・A330導入コスト、円安、原油高および競争激化による旅客収入の計画未達

★<スカイマーク>負債1000億円超 民事再生法適用申請へ(毎日新聞 1月28日)  
経営不振が続くスカイマークは、自力での経営再建を断念し、東京地裁に民事再生法の適用を申請。負債総額は欧州エアバスから求められている最大7億ドル(約820億円)の損害賠償などを加えると1000億円超になる見通し。

スカイマークは、規制緩和で「第三極」として設立され、98年に羽田ー福岡線を就航。02年に破綻したエア・ドゥなどの新規参入航空が次々と全日空の傘下入りする中、経営の独立を維持してきた。現在は「ドル箱」と呼ばれる羽田空港発着枠を36枠保有している。

# JTA 日本トランスオーシャン航空の経営分析

## 《2013年度》 (前年比)

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
389億円-2.0%	31億4300万円-28.5%	31億7600万円-28.1%	17億1500万円-19.6%

## 《2014年度「中間決算」》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
198億円-5.3%	24億6900万円-13.5%	25億9200万円-11.3%	16億8500万円+6.9%

★2014中間決算、営業収益5.3%減(ウイングデイリー-20141107)

・日本トランスオーシャン航空(JTA)が発表した2015年3月期中間決算(2014年4月1日～9月30日)では、離島直行便の増収や割引運賃の拡充効果があったものの、那覇-石垣線、宮古線の競争激化によって旅客単価が落ち込んで、営業収益は前年同期比5.3%減少した198億3700万円となった。

・損益面では、営業利益が13.5%減の24億6900万円、経常利益は11.3%減少した25億9200万円とそれぞれ減益。ただ、特別損失が前年同期に比べて減少したため、当期純利益は6.9%増の16億8500万円となった。

・旅客収入は5.3%減少した165億4000万円。羽田-石垣線への767-300型機の投入による増便や、羽田-石垣、宮古、久米島線といった離島直行便が好調だったほか、割引運賃の拡充効果などが奏功した。

・一方、那覇-石垣線などで他社との競争環境が激化しており、旅客単価が減少した。



# HAC 北海道エアシステムの経営分析

《2013年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
25億円70万円	3486万円	6451万円	1億3842万円

★JAL植木社長、高橋北海道知事にHAC再子会社化報告

JALが株式51.2%保有、離島路線維持など約束(ウイングデイリー20141027)

日本航空(JAL)の植木義晴社長は10月24日、北海道の高橋はるみ知事を訪問し、23日付で北海道エアシステム(HAC)を再子会社化したことを報告した。

JALは2011年3月のHACの経営撤退後、HAC株式の出資比率を第2位の14.5%としていたが、このたび北海道などから株式を買い戻して51.2%と、過半数を占めるに至った。JALのHAC経営撤退後は、北海道が筆頭株主となっていたが、JALは経営撤退時に北海道などへ売却したときの同額で株式を買い戻した。

HACは2013年に債務超過に陥り、同年9月ごろからJALでは再子会社化が進められ、2013年度末には債務超過を解消した。HACは今年22日の取締役会でJALへの株式譲渡を承認、約3年半ぶりにJALの一翼を担う。

# JAC 日本エアーコンピューターの経営分析

《2013年度》2014.03期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
267.22億円	251.63億円	23.00億円

・詳細な決算は公表されていません。

《2012年度》2013.03期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
263.94億円	250.29億円	26.43億円

《2011年度》2012.03期決算

営業収入	旅客収入
273.42億円	260.27億円

# ADO エアドウの経営分析

## 《2013年度》（前年比）

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
494億円+9.4%	7億8300万円-56.4%	3億6300万円-79.9%	1億2300万円-80.7%

・原油価格や円安基調が運航コストに大きな影響、LCCの台頭による競争環境の激化

## 《2014年度 上期決算》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
261億円	31億4300万円	29億0400万円	17億1100万円

★2014中間決算、旅客3.7%減（ウイングデイリー20141202）

・AIRDO（ADO）がまとめた2015年3月期中間決算（2014年4月1日～9月30日）によると、売上高が前年同期より0.3%増えた261億700万円となった。

・営業利益が77.3%増えた31億4300万円、経常利益が77.9%増えた29億400万円、中間純利益が61%増えた17億1100万円の増収増益となった。

・ADOは、2014年度上半期に提供座席数を5.7%増の147万6000席と供給量を増やし、全体の旅客数では3.7%減の97万3000人と前年同期を下回った。そのため座席利用率は6.5ポイント下がった66.4%となった。

# ソラシド航空SNAの経営分析

## 《2013年度》(前年比)

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
349億円+13.9%	15億6800万円-19.3%	13億5000万円-26.7%	7100万円-93.5%

・路線の新規/増便により営業収入増、事業拡大と航空機燃料費など増加

## 《2014年度「見通し」》

営業収入	営業利益	当期利益
358億円	16億円	1億円

★2014中間決算、増収もコスト増で営業利益57.6%減(ウイングデイリー20141128)

・ソラシドエアのスカイネットアジア航空(SNA)は2015年3月期中間決算(2014年4月1日-9月30日)をまとめた。

・同社はブランド浸透による売上拡大を図り、営業収入が前年同期よりも0.3%増えた177億7700万円となったが、費用面で主に新型機材導入によるリース料が増加、さらに円安進行による航空機燃料費の増加などにより、営業費用が4.4%増の172億8000万円となり、利益面では営業利益が57.6%減の4億9700万円、経常利益が54.1%減の5億9900万円、当期純利益が35.1%減の4億5700万円となった。

・機材更新が進んだことで提供座席数が6%増の125万6174席になり、旅客数が0.4%減の80万2901人、有償座席利用率は4ポイント下がった64.1%となった。

・航空機リース料や燃料費など費用が増加、為替差益を中心とした営業外収益の一方で、リース返却負担費用を含む営業外費用計上し、大幅な減益となった。

# SFJ スターフライヤーの経営分析

## 《2013年度》

営業収入(前年比)	営業利益	経常利益	当期利益
330億円+31.2%	-30億円	-26億円	-30億円

・リース機材3機の返却整備費、円安に伴い燃費/機材費の増加、情報システム等の減損2億3400万円

## 《2014年度「見通し」》

営業収入(前年比)	営業利益	経常利益	当期利益
354億円+7.2%	2億円	5億5000万円	5億5000万円

★2014中間決算、大幅な損失縮小、合理化が奏功(ウイングデイリー20141104)

- ・スターフライヤー(SFJ)が発表した2015年3月期中間決算によると、1億8900万円の赤字と、前年同期の13億1800万円から大幅に損失を縮小。売上高は7.1%増加した171億5600万円。営業損失3億3000万円(前年同期:損失14億3600万円)で、経常損失は1億6000万円(前年同期:損失13億1300万円)と、損失幅を縮小した。
- ・2014年3月期通期決算で、最終損失25億5800万円もの損失など、危機に直面。LCCとの競争やJAL復活・攻勢などにより、スターフライヤーは追い込まれていた。
- ・経営の立て直しに向けて、路線ネットワークの再編や早期退職を進めるなど、経営の合理化を推進、同社の業績は目覚ましい回復途上にあつて、通期業績予想では当期純利益5億4000万円の黒字を確保することが出来る見通し。

# アイベックスの経営分析

《2013年度》(前年比)

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
124億円+10.7%	3億9000万円+3.5%	2億5700万円-49.3%	1億3000円-76.9%

・為替差益及び受取保険金などの営業外収益が減少

★IBEX、増収も経常利益49%減、純利益76.9%減(ウイングデイリー20140625)

・アイベックスエアラインズ(IBEX)は、2013年度決算(2013年4月1日～2014年3月31日)を発表。事業収益は前年比10.7%増124億3600万円と増収となったものの、経常利益ベースでは為替差益及び受取保険金などの営業外収益減少を受け、49.3%減少2億5700万円と大幅な減益となった。営業利益は3.5%伸びて3億9000万円となったが、当期純利益は76.9%減少した1億3000万円まで縮小した。

・昨年2月、CRJ700NGを1機追加導入。これにより、既存のCRJ100/200型4機のうち、1機を予備機として活用。CRJ700NG導入で機材の大型化と就航便数の増便を図った。しかし、昨年、台風が相次ぎ、今年2月には仙台空港が大雪の影響で閉鎖など、自然現象に起因した欠航便が多数発生し、就航率が計画を下回った。

・事業収入は10%を超える増収を記録したものの、事業費は保有機材の増加で減価償却費が増加したほか、運航便数の増加で変動費が増えて、前年同期と比べて11.2%増えた116億4400万円に膨らんだ。

・販売費及び一般管理費も6%増えた4億100万円だった。

「イールド」 大手は前年並み 2014年7-9月期 (ウイングデیلیー20141205)

( )内は前年同期	輸送人キロあたり旅客収入	輸送人員あたり旅客収入
<b>日本航空</b>	18.4円(18.4円)	17300円(17400円)
<b>全日空</b>	18.5円(18.5円)	16600円(16000円)
<b>日本トランスオーシャン航空</b>	15.9円(16.2円)	15200円(14900円)
<b>スカイマーク</b>	12.3円(13.1円)	<b>12500円(13800円)</b>
<b>AIRDO</b>	18.7円(19.2円)	17400円(17800円)
<b>ソラシドエア</b>	13.9円(14.4円)	14700円(15200円)
<b>スターフライヤー</b>	16.9円(16.8円)	16400円(16400円)
<b>ピーチ・アビエーション</b>	9.4円(9.7円)	8800円(9400円)
<b>ジェットスター・ジャパン</b>	8.7円(8.0円)	9000円(8600円)
<b>バニラ・エア</b>	7.2円(8.0円)	<b>9200円(8300円)</b>
<b>春秋航空日本</b>	4.6円	4400円

「ピーチ」2015年夏ダイヤ航空券を販売開始(トラベルビジョン2014年12月9日)

片道運賃は、通常運賃の「ハッピーピーチ」の場合  
(受託手荷物や事前座席指定などオプションは有料)

<国際線>

仁川線が5280円から2万3980円、釜山線が4180円から2万1580円、  
香港線が8880円から4万1980円、台北(桃園)線が7080円から3万7780円、  
高雄線が6980円から3万2380円。

<国内線>

新千歳線が4890円から2万8290円、成田線が3390円から1万7190円、  
松山線が2490円から1万4690円、長崎線が3790円から1万8590円、  
鹿児島線が4590円から2万990円、石垣線が6590円から3万6990円。