

【国内中堅・新興航空会社の業績 2011-2014】

★特定事業者以外 9 社下期、旅客収入は 2.34%減

◇旅客単価 3.12%減もイールドは 1.68%増に（ウイングデイリー2015.06.17）

国土交通省がまとめた特定本邦航空運送事業者以外 9 社（NTH, FDA, CUK, THK, IBX, NGK, AMX, JAC, RAC）の 2014 年度「航空輸送サービス」による旅客収入データ

◇北海道エアシステム（NTH）は 14 年度の輸送人員当たりの旅客収入が 400 円増の 1 万 3600 円、輸送人キロ当たりの旅客収入が 1.8 円増の 51.4 円で、客単価、イールドともに増加。輸送人員が 1 万 705 人増の 18 万 1606 人、旅客収入が 2 億 2700 万円増の 24 億 7700 万円と、旅客の増加に伴い収入も伸ばした。

◇フジドリームエアラインズ（FDA）の 14 年度実績は、輸送人員当たりの旅客収入が 100 円減の 1 万 6000 円、輸送人キロ当たりの旅客収入が前年度並みの 20.9 円だった。輸送人員は 4 万 6904 人増の 83 万 6895 人、旅客収入が 6 億 5200 万円増の 133 億 6200 万円と、旅客増加に伴い収入を伸ばすかたちとなった。

◇日本エアコミューター（JAC）の輸送人員当たりの旅客収入は 500 円減の 1 万 3700 円、輸送人キロ当たりの旅客収入が 3 円増の 36.3 円で、単価を下げつつイールドを増やした。輸送人員は 12 万 9833 人減の 164 万 5821 人、旅客収入が 26 億 3200 万円減の 225 億 3100 万円となった。

▼旅客収入＝FDA:133 億 62 百万円（127 億 10 百万円）、新中央 CUK:11 億 25 百万円（8 億 10 百万円）、東邦 THK:1 億 42 百万円（1 億 36 百万円）、オリエンタルエアブリッジ NGK:17 億 34 百万円（16 億 99 百万円）、天草エアライン AMX:6 億 89 百万円（6 億 75 百万円）、RAC:31 億 68 百万円（29 億 35 百万円）

※（）内は前年度

《出典：帝国データバンク等》（単位：百万円）

社名/営業収入	2011	2012	2013	2014	2015
J-Air	360 億	380 億	390 億	400 億	
JAC	273 億	263 億	267 億	252 億	
RAC	30 億	35 億	39 億	31 億	
AJX	157 億	162 億	190 億		
ANA WINGS	170 億	180 億	180 億		
Peach		143 億	305 億	371 億	
バニラ(旧 AAJ)		34 億	65 億	51 億	
Jet Star Japan	非公開	128 億	290 億	326 億	420 億(営業赤字-79 億)
ORC	18 億	18 億	18 億	17 億	
天草エアライン	6 億	6 億	7 億	6 億	
FDA	83 億	111 億	127 億	133 億	

注 1：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

注 2：ANA ウイングスは未公表につき推定値

注 3：フジドリームエアラインズ FDA は、国交省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

スカイマークの経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★スカイマーク「2015 年 3 月期」、最終赤字 202 億円（Aviation Wire 2015 年 10 月 14 日）

スカイマークが 10 月 13 日に関東財務局に提出した有価証券報告書によると、2015 年 3 月期通期決算（単独）は純損益が 202 億 1800 万円の赤字（14 年 3 月期は 18 億 4500 万円の赤字）だった。

売上高は 809 億 4600 万円（5.8%減）、営業損益は 176 億 3500 万円の赤字（同 25 億 600 万円の赤字）、経常損益は 166 億 8500 万円の赤字（同 4 億 300 万円の赤字）だった。航空事業費は 950 億 1800 万円（10.5%増）となった。

売上高は約 6%減にとどまったものの、航空機材費が 2014 年 3 月期比で 28.6%増の 207 億 9200 万円となったことや、エアバス A330-300 型機導入によりパイロット訓練費が約 2 倍の 15 億 2400 万円に増加したこと、運休や欠航による非常旅客取扱費などの大幅増加に伴い、営業損益が赤字となった。

提供座席数（座キロ）は 2014 年 3 月期比で 0.8%減少したが、有償旅客数は 0.6%減の 654 万 986 人だった。今年 3 月末時点の機材数はボーイング 737-800 型機（1 クラス 177 席）が 27 機で全機がオペレーティング・リース導入、社員数は 2216 人（平均 34.3 歳、平均勤続 3.8 年）だった。

現預金については、2014 年 3 月期末の 70 億 6500 万円から 66.3%減少し 23 億 7900 万円となった。

また、今年 9 月 1 日付で東京地方裁判所から再生計画確定を受けたことに伴い、スカイマークは継続企業的前提（ゴーイングコンサーン）に関する注記は解消したと判断している。

《2014 年度》（2015 年 3 月期）

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業損益(前年比)	経常損益(前年比)	当期利益(前年比)
809 億円-5.8%	950 億円+10.5%	-176 億円	-166 億円	

- ・2014年度4-6月決算にて、監査法人から「事業継続に重要な疑義」との指摘
→営業収入予想は1044億円、営業利益は3億円の予想だった
- ・中間決算で、純損失-57億4400万円の赤字（前年同期は+17億円の黒字）
→通期予想を、営業収入883億円、営業損失-124億円、経常損失-116億円、純損失-137億円に下方修正
- ・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
→前年比で機材費207億円28.6%増、現預金は前年の70億円から23億円に減少

《2014年度「業績予想」修正》2014.10.30

営業収入	営業損益	当期損益
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

《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

《2013年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業損益(前年比)	経常損益(前年比)	当期損益(前年比)
859億円	884億円+8.9%	-25億円	-4億円	-18億円

《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%

- ・2013年度中にA330導入

《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)
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%

- ・B737-800は8機増26機、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》

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%

JTA・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★JTA中間決算「4-9月期」、四半期純利益96%増の33億円

◇営業利益90.7%増の47億円、旅客収入は7.3%増（ウイングデイリー2015.11.05）

日本トランスオーシャン航空（JTA）が発表した2016年3月期中間決算（4-9月）によると、四半期純利益は96%増の33億円だった。営業収益は10.1%増の218.4億円で、営業利益が前年同期比90.7%伸びた47億円を確保した。経常利益は86.2%増の48.2億円と、損益面で大幅な増収増益を記録した。営業収益のうち旅客収入は7.3%増えた177.5億円だった。夏季繁忙期の羽田-石垣線に767-300型機を投入した増便効果があったことのほか、新先得「ウルトラ先得」の導入などといった運賃施策、需要動向に応じたメリハリある運賃施策を展開したことなどが奏功し、旅客単価の適正化もあって増収となった。貨物・郵便事業の収入は4.2%低下した12.4億円だった。羽田発宮古、那覇発名古屋行き需要取り込み強化や石垣発関西行きゆうパック取り込みが奏功して輸送量は前年を上回ったものの、競争激化によって輸送単価が下落したことで減収となった。

また、付帯事業収入は22.7%伸びた21.1億円だった。小型機を中心に整備受託が増加したほか、外航機を中心にグランドハンドリング受託増が増収に繋がった。

営業費用は1.3%減少した171.3億円に留まったという。整備機材数の増加や為替の影響もあって整備費用が増加したほか、グランドハンドリング受託便数増加に伴う地上サービス費が増加。しかしながら、燃油単価の下落による航空燃油費の減少や保有機材数の減少、さらに予備部品の廃棄などに伴う減価償却費の減少によって前期比を下回った。

なお、JTAは通期業績見通しを上方修正した。営業収益は10億円増の411億円、営業利益は当初予想比18億円増えた72億円、経常利益は19億円増の70億円、当期純利益も12億円増の45億円をそれぞれ見込む。

《2015年度中間決算》（4-9月）

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
218億円	171億円	47億円	48億円	33億円

《2014年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
381億円-2.1%	336億円	44億円+42%	44億円+38%	26億円+55%

《2013年度》

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

389 億円-2.0%	358 億円	31 億円-28.5%	31 億円-28.1%	17 億円-19.6%
《2012 年度》				
営業収入(前年比)	営業費用	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%
《2011 年度》				
営業収入(前年比)	営業費用	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%
《2010 年度》				
営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益
396 億円-7.1%	360 億円	35 億円+233%	35 億円+230%	28 億円

ソラシド航空 SNA の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★ソラシド中間期「4-9 月期」、中間純利益は 6.6%増で過去最高

◇営業利益が前年比 107%増、ユニットコストは 7.89 円に（ウイングデイリー2015.11.30）

ソラシドエアが発表した 2016 年 3 月期中間決算によれば、中間純利益は 6.6%伸びた 9 億 4400 万円と、過去最高益を更新した。営業収入は 6.5%増加した 189 億 3700 万円と増収。利益面では本業の儲けを示す営業利益が、前年同期比 107.1%伸びた 15 億 2700 万円を達成。経常利益も 47.1%増えた 14 億 8200 万円だった。営業費用は 0.7%増えた 174 億 1000 万円となったものの、コスト最小化などが奏功して、ユニットコストは 7.89 円と、前年同期の 8.54 円から大幅に減少しており、力強さも垣間見える結果となった。運航面では昨年 10 月に新型機への機材更新が完了。運航品質が改善した一方、就航率は台風の影響もあって 98.3%と、前年同期の 98.9%を下回った。ただ、定時出発率は 91.1%と、前年の 89.0%から改善することに成功した。

提供座席数は 5.4%増えた 132 万 4312 席で、旅客数は 1.1%増加した 81 万 1984 名、有償座席利用率は 2.9ポイント改善した 61.2%だった。

下期においては、10 月に同社初の国際チャーターである宮崎-高雄線を 2 往復 4 便で運航。来る 12 月 1 日には、現社名の「スカイネットアジア航空株式会社」から、ブランド名を使った「株式会社ソラシドエア」に変更して、一層の認知度向上を図っていく。

《2015 年度中間決算》（4-9 月）

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
189 億円	174 億円	15 億 2700 万円	14 億 8200 万円	9 億 4400 万円

《2014 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益
356 億円+2.0%	345 億円	10 億 7600 万円-31%	15 億 9800 万円+18.3%	15 億 3600 万円

《2013 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
349 億円+13.9%	333 億円	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

《2012 年度》 ユニットコスト 8.95 円

営業収入(前年比)	営業費用	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	19 億円	18 億円	11 億円

《2011 年度》 ユニットコスト 9.5 円

営業収入(前年比)	営業費用	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	6 億円	6 億円	5 億円

《2010 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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	8 億円	7 億円

《2009 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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%

《2008 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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%

ADO・・・・・・・・・・・・・・・・

★ADO 中間期「4-9 月期」、経常利益 8.7%減の 26 億 5200 万円

◇北陸 4 線廃止で減収、費用面は整備自社化などで事業費減（ウイングデイリー2015.12.04）

AIRDO が発表した 2016 年 3 月期中間決算（4-9 月）によれば、営業収入は 5.9%減少した 245 億 7700 万円と減収となった。また、経常利益も 8.7%減の 26 億 5200 万円に留まったが、当期純利益では 11.4%伸びた 19 億 700 万円を計上した。ADO は需給適合を考慮して、札幌-福島、新潟、富山、小松の北陸 4 路線を一挙に廃止しており、提供座席数が減少したことなどが減収要因となった。

費用面では、原油価格の下落による航空燃料費の減少や、運航便数の減少ならびに整備の自社化推進によるコスト削減策などが奏功。結果、事業費は 6.6%減少した 199 億 7600 万円に抑制することに成功した。ただ、販売費及び一般管理費は 8.1%増えた 17 億 900 万円となり、この結果、営業利益は 8.0%減少した 28 億 9100 万円となった。

また、営業外収益として受取手数料 1000 万円、営業外費用として支払利息 2 億 7000 万円を計上したことなどにより、経常利益は 26 億 5200 万円となった。ユニット・コストベースでは期間中、10.26 円だった。前年同期は 10.07 円だったことから、0.19 円ユニット・コストが上昇した。

◇通期、純利益は 1 億 4000 万円減の 5 億円

◇1 月に最後の 737-700 型が退役へ

ADO の通期業績予想（15 年 4 月 1 日～16 年 3 月 31 日）によれば、営業収入は前年同期比 13 億 8700 万円減少した 477 億円と予想。営業利益も 7 億 2700 万円減の 15 億円、経常利益は 9 億 4500 万円減の 9 億円、当期純利益は 1 億 4000 万円減の 5 億円と予想している。

1 月には、最後の 737-500 型機を退役する計画で、全フリートを 737-700 型機へ更新を完了、1 機あたりの座席数増加と 1 座席当たりの燃料消費量を低減することができ、収支改善を図っていく。

《2015 年度 上期決算》（4-9 月）

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
245 億円	216 億円	28 億 9100 万円	26 億 5200 万円	19 億 0700 万円

《2014 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
490 億円-0.8%	468 億円	22 億 2700 万円+184%	18 億 4500 万円+407%	6 億 4000 万円+418%

《2013 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
494 億円+9.4%	486 億円	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

《2012 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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%

《2011 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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	35 億円	21 億円

《2010 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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	17 億円	10 億円

SFA

★スターフライヤー、15 年 4-12 月期純利益 17.8 億円、通期は上方修正 (Aviation Wire 160201)

スターフライヤーの 2015 年 4-12 月期決算は、純損益が 17 億 8400 万円の黒字（前年同期は 1 億 5500 万円の黒字）だった。通期見通しは、売上高を除き上方修正した。

売上高は前年同期比 0.2%減の 260 億 400 万円、営業損益は 14 億 3600 万円の黒字（前年同期は 1 億 9100 万円の赤字）、経常損益は 20 億 6100 万円の黒字（同 2 億 4200 万円の黒字）となった。

経常損益は、円安をヘッジするデリバティブ取引による為替差益 8 億 3700 万円を営業外収入に計上したことが押し上げ要因となった。営業費用は機材減や原油価格の下落による燃油費減少により、245 億 6800 万円（6.4%減）となった。

機材はエアバス A320 型機（1 クラス 150 席）を 9 機運航している。

旅客状況は、座席供給量を示す ASK（有効座席キロ）が全日本空輸（ANA/NH）とのコードシェア比率が高まったことにより、自社分は 10.8%減となる 13 億 9417 万 3000 席キロになった。旅客数は 8.6%減の 98 万 9032 人、ロードファクター（座席利用率）は 0.7 ポイント上昇して 67.6%だった。

2016 年 3 月期通期の見通しは上方修正。売上高は 345 億円（15 年 3 月期比 0.7%減）で据え置いたが、営業利益が 16 億 2000 万円（6.6 倍、前回予想より 6 億 5000 万円増）、経常利益が 23 億円（2.6 倍、同 6 億 2000 万円増）、純利益が 22 億 9000 万円（5.3 倍、同 8 億 7000 万円増）。原油価格の下落や円高進行により、燃油費や外貨建て費用が抑えられることから、大幅な増益を見込んでいる。

★SFJ 中間期「4-9 月期」、営業利益 7 億 2400 万円に黒字転換

◇原油安、機材費減などで営業費用が 5.5%減（ウイングデイリー2015.11.02）

スターフライヤーの 2016 年 3 月期中間期決算では、本業の儲けを示す営業利益が 7 億 2400 万円となった。前年同期には 3 億 3000 万円の損失を計上しており、黒字に回復した。売上高は 0.5%伸びた 172 億 4900 万円と、わずかながら増収。経常利益は 12 億 4600 万円（前年同期：経常損失 1 億 6000 万円）、四半期純利益は 11 億 800 万円（前年同期：四半期純損失 1 億 8900 万円）と、利益ベースで黒字転換に成功した。原油相場が下落傾向で推移したものの、為替相場が一時円安に進むなど一進一退だった。同社は経営合理化を進めており、今年度からは新中期経営戦略「"らしさ"の追求 2020」をスタートするなど、成長への基盤づくりに踏み切っている。

費用面では、旅行代理店に対する販売手数料が増加。加えて、円安進行による外貨建ての機材費、整備費などが増加したものの、機材数が減少したことで、機材費は減少するなど、営業費用は 5.5%減少した 165 億 2400 万円となった。為替差益として 6 億 7300 万円を計上。これは円安をヘッジするデリバティブ取引および期末時点における為替評価替えなどにより生じたもので、この金額は今後の為替相場の状況によって変動する。

◇通期業績予想を上方修正、営業戦略などが奏功

◇純利益は 6 億円増の 14 億 2000 万円

5 月 1 日に公表した 2016 年 3 月期通期業績予想を上方修正した。当期純利益は当初予想に比べて 6 億円（73.2%増）増える 14 億 2000 万円に達する見通し。売上高は 4 億円増（1.2%増）の 345 億円、営業利益は 5 億 9000 万円（155.3%増）の 9 億 7000 万円、経常利益は 5 億円増（42.4%増）の 16 億 8000 万円と、予想をそれぞれ修正した。路線の組替えのほか、新たに導入した運賃種別「そら旅」などが奏功して集客が順調だったと分析。さらに、レベニューマネジメントなどの営業強化に取り組んだことで、営業収入が堅調に推移した。

一方、費用面については、営業力強化で販売費が増加したものの、原油価格の下落が続いていることに加えて、円安の進行が一服していることから、燃料費や外貨建ての整備費が抑えられている。

《2015 年度中間決算》（4-9 月）

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
172 億円+0.5%	165 億円	7 億 2400 万円	12 億 4600 万円	11 億 0800 万円

《2014 年度》

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
347 億円	345 億円	2 億 4700 万円	9 億 0100 万円	4 億 3100 万円

《2013 年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業損益	経常損益	当期損益
330 億円+31.2%	360 億円	-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

《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%

《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%

《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)
181 億円+7.2%	166 億円	15 億円	11 億円	8 億円

アイベックス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★アイベックスエアラインズ株式会社に対する事業改善命令について（国交省 HP）

平成 27 年 10 月に東京航空局がアイベックスエアラインズに行った立入検査において、整備を適切に実施していないことを認識しながらも、必要な対応をとらず運航を優先した事案を繰り返していたことが明らかになりました。

この他にも整備記録の改変や東京航空局に対して虚偽の報告等を行い、整備ミスに対して必要な再発防止策を講じていないなど、適切な安全管理を行わず、輸送の安全を阻害する行為を繰り返している事実が認められたことから、東京航空局から同社に対して事業改善命令を行いましたのでお知らせいたします。

（事業改善命令において指示した内容）

○安全意識の再徹底及びコンプライアンス教育

全社員に対して安全意識の再徹底及び法令及び規程等の遵守に係る教育を行うこと。

○安全管理体制の抜本的見直し

安全に影響を及ぼす事象が発生した場合、適切な評価・分析をし、必要な再発防止策が講じられるよう安全管理体制を抜本的に見直すこと。

○整備体制の再構築

整備部門において、確実に整備業務を実施するために必要な知識・能力等を有する者を配置するなど整備体制を再構築すること。

★IBEX「2015年3月決算」、為替差益で経常益76%超増加

◇最終利益、前年度比103.2%伸び（ウイングデイリー2015.06.24）

アイベックスエアラインズ（IBEX）が発表した2015年3月期決算によれば、売上高は前年同期比1216万円減少した124億2434万円と減収となった。しかし、本業の儲けを示す営業利益では13.8%増の4億4400万円の利益を確保することに成功。経常利益は営業外収益として為替差益を計上して76.3%増の4億5386万円となった。当期純利益は103.2%増の2億6582万円だった。

アイベックスエアラインズは会社設立以来、運航してきた50席機の1号機（CRJ100型）を退役、70席のCRJ700NGを10号機として導入して、提供座席数を拡大して増収を図った。

機材の大型化に伴って減価償却費が増加したものの、航空機整備を中心に経費を削減し、事業費は9600万円圧縮した115億4700万円に抑えた。

《2014年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
124億円-0.1%	119億円	4億4400万円+13.8%	4億5386万円+76%	2億6582円+103%

《2013年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
124億円+10.7%	120億円	3億9000万円+3.5%	2億5740万円-49.3%	1億3080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

《2012年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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%

《2011年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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

《2010年度》

営業収入(前年比)	営業費用	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

HAC・・・・・・・・・・・・・・・・

《2014年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
26億8500万円+7.3%	1億1500万円+230%	1億2400万円+93%	1億3700万円-0.8%

《2013年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
25億円0070万円	3486万円	6451万円	1億3842万円

《2012年度》

営業収入	営業損益	経常損益	当期損益
20億円6587万円	-3億565万円	-2億9634万円	-2億9621万円

・冬季欠航が相次いだ、道が損失補填

《2011年度》

営業収入	営業損益	経常損益	当期損益
20億円8734万円	-6億3347万円	-5億6164万円	-5億4779万円

《2010年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
25億円635万円	2億4248万円	2億4118万円	2億2189万円

《2009年度》

営業収入	営業利益	経常損益	当期損益
21億円4797万円		-5977万円	-6084万円

★北海道エアシステム、日本エアコミューター「JA002C」を一部路線に投入（Fly Team 20151105）

北海道エアシステム（HAC）は、JALグループの日本エアコミューター（JAC）が保有する航空機を共通事業機として登録、この機材が11月4日から丘珠空港を拠点に一部路線で運航を開始している。

HAC の機体が定期整備を行なう 2015 年 11 月 4 日から 11 月 20 日までの期間、JAC の機体を借り運航する。

JAC

《2014 年度》

営業収入
252.02 億円

《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

《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

《2009 年度》 2010.03 期決算

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
232.36 億円	-6.35 億円	-6.79 億円	-4.09 億円

《2008 年度》 2009.03 期決算

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
247.59 億円	0.31 億円	-0.91 億円	-1.27 億円

【国内 LCC 各社の動向】

《ジェットスター・ジャパン》

★ジェットスター・ジャパン、15 年 6 月期は最終赤字 75 億円

◇JAL とカンタス追加出資 (Aviation Wire 2015 年 9 月 29 日)

ジェットスター・ジャパンが公表した 2015 年 6 月期通期決算は、純損失が 75 億 7100 万円（前期は 111 億 100 万円の損失）だった。売上高は前期比 44.3%増の 419 億 8100 万円と大幅に増加したが、運航コストも増えたことで事業費は 25.4%増の 451 億 400 万円に膨らんだ。営業損失は 79 億 4500 万円（前期は 107 億 2900 万円の損失）、経常損失は 75 億 2900 万円（同 112 億 8500 万円の損失）と損失を圧縮した。

2014 年 6 月から関西空港を第 2 ハブとして稼働させたことで、事業規模が拡大。機材のエアバス A320 型機（180 席）は 2 機増の 20 機となり、燃油費や空港使用料などが増加した。

国内線 5 路線と国際線は同社初となる関西－香港線など 2 路線を開設。路線数は国内 19 路線と国際 2 路線の計 21 路線になった。これにより、2014 年は 1 日最大 72 便だったが、2015 年は同 108 便に増えた。また、8 月 5 日には累計搭乗者数が 1000 万人を突破した。

ジェットスター・ジャパンには、豪カンタス・グループや日航などが出資。株主資本は、カンタス（議決権ベースの保有比率 33.3%）と JAL（同 33.3%）が増資に応じたことで、前期比 9.3 倍の 38 億 4300 万円に増加。両社は期中の 2014 年 11 月に 35 億円ずつ 70 億円、2015 年 6 月末に 20 億円ずつ 40 億円の計 110 億円の増資に応じた。これまで、2013 年 10 月に 110 億円の第三者割当増資を実施。今年 8 月末にも、カンタスと JAL が 50 億円ずつ計 100 億円の増資を引き受けている。

7 月に始まった今期 2016 年 6 月期は機材稼働率が計画通り推移しており、7-9 月期が黒字化する見通しであることから業績が改善し、2017 年 6 月期には純損益が黒字化する見込みだという。

★JAL 植木社長、JJP 赤字も回復に期待感、出資も協力

◇効率化進み 7-9 月は黒字「自信持てる業態に」（ウイングデイリー 2015.10.01）

日航の植木義晴社長は 2015 年 9 月 30 日の定例会見で、出資会社のジェットスター・ジャパンが 2015 年 6 月期決算（2014 年 7 月 1 日～2015 年 6 月 30 日）で最終 75 億 5200 万円の赤字を計上したことを受け、胸を張れる数字ではないと前置きした上で「前期と比較すると、赤字幅は 35 億円も減少した。決して先が見えないものではなくってきている」と述べ、業績回復に向けて期待感を示した。JJP は 2012 年の会社設立時から赤字が続き、出資会社の JAL とカンタスグループはその都度追加出資を行ってきた。植木社長は、今後の追加投資について特に予定はないとするものの「必要であればカンタスと一緒に増資を行っていく」と述べ、積極的に JJP へ協力していく考えを示した。

植木社長は JJP の赤字要因として、これまで機材の効率化が果たせていなかったことを説明した。特に一番の大きな要因となったのが、整備体制不足による関西空港の拠点化遅れで、すでに昨年 6 月には関空の拠点化を達成し、今年 2 月からは国際線として関西-香港線を週 3 往復で運航している。さらに 6 月からは成田-香港線の運航を 3 往復で開始しており、機材運用の効率化が進んでいるとした。JJP の昨年度、2014 年 7 月から今年 6 月までの平均ロードファクターは、国際・国内合わせて 76% となって、植木社長は「比

較的高いレベルまで上がっている」ことを説明した。また決算後の今年7月から9月の3ヵ月間は、黒字の目途が立っていると発言。業績としては、8月のL/Fは全体平均で80%後半の9割に近いレベルで推移しているとのこと。とりわけ国際線2路線のL/Fは95%前後で推移しているとして、JJPが回復に向かっていることを強調した。

JJPの業績の急成長を受けて、植木社長は「非常に自信を持てる業態に変わってきた。今後も新しい国際線の路線開設などにより、さらに機材の効率化を果たしてほしい」と、さらなる成長を促す。JJPでは、2017年6月期の黒字化達成を目標に打ち立てているが、今年7-9月に好業績を収めるなど2016年6月期にも黒字化達成も視野に入る。しかし植木社長は「急ぐことなく1歩1歩進んでほしい」と述べ、着実な成長を指示する考えを示した。

《ピーチ》

★ピーチ、2年連続で増収増益、営業利益42.7%増

◇2015年度は連続増収増益、累損解消目指す（ウイングデイリー2015.06.24）

ピーチ・アビエーション（APJ）が発表した2015年3月期決算は、売上高が前期比21.4%（65億4600万円）増の371億4100万円、営業利益が42.7%（8億5700万円）増の28億6500万円、経常利益が6.7%（1億1400万円）減の15億9600万円、当期純利益が2.1%（2100万円）増の10億6800万円で、最終ベースで2年連続の増収増益となった。経常利益は燃料費のヘッジによる損失で前年同期を下回ったものの、税効果会計を適用した結果、最終利益では前年度実績を上回った。なお、次期見通しについて、売上高ベースで25%程度増収を見込む。

井上慎一CEOは、昨年パイロット不足で発生した計画減便について謝辞を述べながらも、低運賃で利益を生み出す経営基盤の構築により実績を積み上げ、年間を通して高いレベルの搭乗率を確保できたと評価。2015年度は3年連続増収増益を目指し「累積損失の一掃にまい進する」と説明した。ピーチの2014年度有償旅客数は約363万人で、有償ベースの平均搭乗率が85.9%と高い水準となった。営業利益率は7.7%となった。

《バニラ》

★ANAHD、傘下のバニラが「2016年3月期」営業黒字化 格安航空が収益軌道に（日経150826）

ANAホールディングス傘下の格安航空会社LCCが収益軌道に乗ってきた。100%子会社、バニラ・エアは2016年3月期の営業損益が5億円程度の黒字（前期は37億円の赤字）見通しで、設立5年目で初めて黒字になる。ピーチ・アビエーションはすでに黒字化。ANAHDが出資する他の地方航空会社も含め、安定して稼ぐ体制が整いつつある。

LCCは少ない機材を効率的に使い、低価格運賃で着実に利益を出す事業モデル。バニラは設立当初は機材繰りがうまくいかず遅延や欠航が相次いだが、その後、機材を増やして運航トラブルを解消し利用者を伸ばしている。

バニラは成田空港を拠点に台北、香港、札幌、那覇、奄美などに就航する。運賃は大手の半分～3分の1程度だ。台湾線などで旺盛な訪日客需要を取り込み、今期の乗客数は前期比6割増の180万人を見込む。需要に応じて弾力的に運賃を変え、空席をつくらないようにして搭乗率も改善。前期は80%だが「今期は80%後半を目指す」（石井知祥社長）。乗客は20～30代が中心で、無料対話アプリのLINEを通じ低コストで認知度を高めている。

原油価格の下落も大きい。燃油費はコストの3割程度を占め、原油安は費用削減に直結する。

ANAHDが4割弱を出資する持ち分法適用会社、ピーチは15年3月期に2年連続の黒字となる28億円の営業利益を計上した。関西空港が拠点で高い搭乗率を誇る。

出資する他の主な航空会社では、スカイネットアジア航空の今期の営業利益は前期比49%増の16億円の見通し。東京-札幌便のAIRDOは同じく7億円（前期比69%減）の見通しだ。

また北九州が拠点のスターフライヤーも前期に営業黒字に転換。今期の営業利益は前期比54%増の3億8000万円になりそうだ。

ANAHDの今期の連結営業利益は前期比26%増の1150億円の見通し。LCCや地方航空会社の利益貢献度はまだ大きくないが、収益の足を引っ張る構図ではなくなった。今後はスポンサーとして支援するスカイマークの再建が焦点だ。

★バニラ好調で黒字化へ一歩（ウイングデイリー2015.07.30）

ANAグループ有するLCCのバニラエアは、予想を上回る好調で、ロードファクター（L/F）は平均83.8%に。国際線の台湾、香港線では現地からの利用者も多く、ブランドの浸透に加えて訪日旅客を取り込むことによって高いL/Fとなっている。バニラエア第1四半期の営業利益は、ほぼプラスマイナス0円で、当初の赤字予想から大きく改善した業績。第2四半期には最多客期を迎え利益面では黒字になる見込みで第3四半期以降はレベニューマネジメントやコスト構造の改善を進めて当初から目標としている通期での黒字化を目指す構えだ。