

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

第三極航空会社の再上場案件

羽田空港を拠点とする路線にて定期航空運送事業等を手掛ける。2022年10月時点で、北は北海道から南は沖縄県・宮古(下地島)まで、12空港・23路線・1日当たり150便の運航(2022年冬ダイヤ)をボーイング737-800型機にて行っている。

2015年の民事再生手続き以降、コスト削減に取り組むほか、運航品質などの見直しにより同社航空便利用者の評価も上がってきている。これらの取組が投資家の再評価にもつながるか注目したい。

公開規模は300~400億円となる見込み。なお、現時点で公開株の45%程度を海外販売する予定となっている。

■IPOスケジュールと類似企業バリュエーション

日程	
仮条件提示	11月28日
ブックビルディング期間	11月28日~12月2日
公開価格決定	12月5日
申込期間	12月6日~12月9日
払込日	12月13日
上場日	12月14日

類似会社3社			
JAL<9201>	26.0倍(連)	→	2,678円
ANAHD<9202>	34.0倍(連)	→	2,892円
SFJ<9206>	-倍(連)	→	-円

(PERは11月22日終値の会社側予想ベース)

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

決算期	事業収益	業績推移 (百万円・%)				
		伸び率	経常損益	伸び率	純損益	伸び率
2019/3	88,207	-	8,832	-	9,122	-
2020/3	90,360	2.4%	2,811	-68.2%	▲1,265	-
2021/3	34,064	-62.3%	▲29,602	-	▲16,342	-
2022/3	47,147	38.4%	▲15,079	-	▲6,729	-
2023/3 予	84,808	79.9%	4,446	-	9,013	-
2022/9 2Q	40,568	-	4,096	-	2,704	-
予想EPS/配当	単独：149.40円/0.00円 ※予想EPSは上場時発行済株式数で試算					

■業績コメント

2023年3月期の業績は、事業収益が前期比79.9%増の848.0億円、経常利益が44.4億円(前期は150.7億円の損失)と黒字転換の見通しとなっている。

今期に入り、新型コロナウイルス感染症については第7波による感染者の増加はあったが、これまでの感染拡大時とは異なり、緊急事態宣言やまん延防止等重点措置による行動制限が行われなかったことで、4-6月期こそ2021年3月期末までの行動制限の影響を受けたものの、7-9月期にかけては旅客需要の回復が進んだ。こうした状況を受けて、同社は着実に回復してきている需要をとりこぼさないよう7月以降は、2年5カ月ぶりとなる国内線全便運航を再開した。7月の搭乗率は73.2%と、前年同月比で22.2ポイント上昇し、8月の搭乗率は80.1%と前年同月比で31.2ポイント上昇した。お盆期間中(8月6-16日の11日間)における旅客数は前年同期比53.9%増の約25万人で、コロナ禍前の2019年度の同期間と比べて96.4%と高い搭乗率になり、回復する移動需要に対応して万全な供給体制を整えたことで、多くの顧客が搭乗した。さらに同社では、2022年冬ダイヤより、羽田=福岡線、札幌(新千歳)=福岡線をそれぞれ1日1往復増便し、冬休み期間に向けて移動需要の取り込みに努めるほか、好評のピカチュウジェットを使ったキャンペーン施策や特別セール等の増収施策を実施し、増収に努めて行く。

なお、通期計画に対する第2四半期末時点における進捗率は、事業収益405.6億円 で47.8%、経常利益40.9億円で92.1%となっている。

基本概要

所在地	東京都大田区羽田空港三丁目5番10号
代表者名 (生年月日)	代表取締役社長執行役員 洞 駿 (昭和22年11月1日生)
設立	平成8年11月12日
資本金	1億円 (令和4年11月10日現在)
従業員数	2365人 (令和4年9月30日現在)
発行済株式数 (上場時)	60,329,400株 (予定)
公開株式数	公募 13,043,400 株 売 出 14,746,000 株 (オーバーアロットメントによる売出4,168,400株)
想定公開規模	335.6億円~399.5億円 (O A 含む)
事業内容	定期航空運送事業等

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

事業収益構成比率（2022/3期 実績）

品目	金額		比率	
航空運送事業収入（旅客収入）	45,641	百万円	96.8	%
航空運送事業収入（貨物収入）	21	百万円	0.1	%
附帯事業収入	1,484	百万円	3.1	%
合計	47,147	百万円	100.0	%

幹事証券団（予定）

	証券会社名	引受株数	引受シェア
主幹事証券	大和証券(株)	未定	未定
主幹事証券	三菱UFJモルガン・スタンレー証券(株)	未定	未定
主幹事証券	BofA証券(株)	未定	未定
幹事証券	SMBC日興証券(株)	未定	未定
幹事証券	みずほ証券(株)	未定	未定
幹事証券	野村證券(株)	未定	未定
幹事証券	(株)SBI証券	未定	未定
幹事証券	松井証券(株)	未定	未定
幹事証券	マネックス証券(株)	未定	未定
幹事証券	楽天証券(株)	未定	未定
幹事証券	岡三証券(株)	未定	未定
幹事証券	東海東京証券(株)	未定	未定
幹事証券	丸三証券(株)	未定	未定
幹事証券	水戸証券(株)	未定	未定
幹事証券	あかつき証券(株)	未定	未定

その他情報

手取金の使途	(1)新機材導入関連投資、(2)借入金返済に充当する予定	
関係会社	-	
VC売却可能分(推定)	-社 -株（売出し・保有期間などの制限があるもの以外）	
直近有償第三者割当	年月日	2021年9月28日
	割当先	インテグラル2号SS投資事業有限責任組合、ANAホールディングス株式会社、UDSエアライン投資事業有限責任組合
	発行価格	875円

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

大株主上位5者とロックアップ

株主名	持株比率	ロックアップ
インテグラル2号投資事業有限責任組合	42.93%	180日間
UDSエアライン投資事業有限責任組合	33.40%	180日間
ANAホールディングス(株)	16.50%	180日間
Integral Fund II(A)L.P.	4.75%	180日間
インテグラル2号SS投資事業有限責任組合	2.42%	

■ 銘柄紹介

同社は、長らく大手数社の寡占により運賃が高止まり状態にあった航空業界に競争原理を起こすべく設立された航空会社である。同社は設立以来、安全運航を使命とし、社会に役立つ存在となるべく顧客に適正な運賃を提供することを理念としている。なお、同社は、航空事業の単一セグメントである。

同社は、1996年11月の設立後、定期航空運送事業に係る路線免許(当時)取得の活動を経て1998年9月19日、航空機1機(ボーイング767-300型機)により羽田=福岡線(3往復/日)に就航した。航空運送事業における規制緩和政策を受け、大手航空会社(当時3社)に対し半額運賃を武器に、適正な航空輸送サービスの提供を理念に新規航空会社として参入した。

同社の参入によって新たに航空運送事業での競争状態の創出に貢献し、効率的な航空機への転換、運航路線の拡充に努め、世界有数の市場規模を誇り、寡占的な構造を持つ日本の国内航空市場において、国内航空会社の第三極として航空運送事業での足場を固めた。

2015年には前経営体制の下で、経営破綻を経験したが、その後インテグラルを軸とした現在の新しい経営体制に移行し、ガバナンスの強化、機材の統一、運用コスト削減、路線の選別等の改革を実施し、また運航品質を改善し、現在では顧客から高い支持を得ている。

2022年冬ダイヤでは、北は北海道から南は沖縄県・宮古(下地島)まで、12空港・23路線・1日当たり150便の運航をボーイング737-800型機にて行っている。

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

ポイント1、同業他社と比較して早い業績回復

2021年3月期、22年3月期は新型コロナウイルスの感染拡大を受けて経常損益は100億円を越す赤字となっていたが、23年3月期は事業収益がコロナ前19年3月期の96%水準まで回復し経常損益は44.4億円の黒字が見込まれている。同業他社と比較して、業績回復のペースはかなり早い。背景には同社は国内線フライトの割合が高いこと、非ビジネス旅客が多いことがあげられる。感染拡大直前の同社国際線定期便は成田～サイパンの1路線で、22年11月現在、国際線は運航していない。一方大手航空会社では、コロナ前には国際線旅客収入は国内線旅客収入に匹敵する規模があった。

また同社については、伝統的にレジャーやVFR(知人・家族訪問)等の非ビジネスの旅客の割合が高く、非ビジネスの旅客需要は、ビジネスの旅客需要と比較すると、新型コロナウイルス感染拡大による需要減少から、より早期に需要回復が進んでいる。ビデオ会議等のコミュニケーション手段の浸透により、出張などでの航空機利用は、今後コロナ前の水準までは回復しない可能性もあるが、同社については、この影響は比較的小さいと思われる。

ピカチュウジェット



(同社資料より)

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

ポイント2、単一機材によるローコストオペレーション

同社は、保有・運用コストが比較的低廉な小型機(ボーイング737-800型機)のみの単一機材で運航している。これにより、整備士や部品が統一され、整備コストが抑制されるほか、パイロットに必要なライセンスも1種類となり、乗務員養成もシンプルとなるため、整備コスト以外のコストの抑制にも繋がっている。大手航空会社の場合、使用機材はボーイング777・787・767・737、エアバスA380・A350・A320など多様な機材を扱っている。このローコストオペレーションを背景に同社は、「リーズナブルな価格」「シンプル・わかりやすい商品」をコンセプトに、大手航空会社、LCC(格安航空会社)各社との運賃競争での価格優位性を確保し、継続的に利用者に対し、利用し易い価格帯を訴求し続けるを行っている。

B737-800/ボーイング737-800



(同社資料より)

シートコンセント



(同社資料より)

同社の使用機材では一部機材を除き、各座席下にコンセントを装備している

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

ポイント3、サービス品質向上を通じた高い顧客満足

2022年度の国内長距離交通部門における顧客満足度では以下の13企業・ブランド(同社、AIR DO、ANA、ジェットスター・ジャパン、JAL、スターフライヤー、ソラシドエア、Peach Aviation、九州新幹線、山陽新幹線、東海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線)の中で1位となった。低運賃に加え、一定重量までの手荷物無料受託、変更・取消に係る制限(手数料等)の緩和等を行い競合他社と比較し差別化を図っている。また無料でコーヒー、チョコレートの提供、大手航空会社と同様のゆったりとしたシートの提供を行っている。

座席



大手航空会社と同様のゆったりとしたシート

受託手荷物



合計20kgまでは無料で利用可能な手荷物預入サービス

機内サービス



「短い旅だからこそ、心のこもったサービスを」をコンセプトに、お客様に「ネスカフェ」と「キットカット」を無料で提供

*©Hakomon, ©F&B Foods/Onizumi Inc., ©CANE BREAK Inc. ボットルモンスター・ボクモン・Pikamon©任天堂・クリーンサーズ・ゲームフリークの登録商標です。

リーズナブルな運賃



「いまで得」や「たす得」など各種割引運賃を用意し、リーズナブルな空の旅を提供

サービス品質向上施策を通じた顧客満足度向上の実現

国内長距離交通部門における顧客満足順位⁽¹⁾



出所: サービス産業生産性協議会HP「Japanese Customer Satisfaction Index」

(同社資料より)

ポイント4、ユニークで差別化された就航地、路線網

羽田空港を拠点としつつ(コロナ前2018年度の旅客収入、旅客数及び運航便数における羽田空港国内路線の占める割合は、それぞれ、約64%、約57%及び約54%)、競合他社の発着便数が少ない空港や無い空港にも就航し、ユニークで差別化された路線網を有する。関西では大手航空会社が伊丹空港、LCCが関西空港を拠点としているが、同社は関西の拠点を神戸空港とし、同空港から全国8空港に航空機を飛ばしている。また茨城空港や下地島空港にも就航し、これらの空港では2022年11月現在、スカイマークは定期便を運航する唯一の航空会社となっている。

運航路線(2022年度冬ダイヤ、往復/日)

国内23路線/12空港⁽¹⁾



注:
1. 2022年10月時点

(同社資料より)

ポイント5、高い定時性・低い欠航率

運航路線及び運航時間の変更などの見直しを行い利便性の向上、定時性の確保、心に残る温かいサービスを提供し続けることにより顧客にとって価値のあるValue for Money(VFM)トップの航空会社であり続けられるよう取組んでいる。運航品質面では2021年度においても5年連続となる「定時運航率No1」を確保した。

高い定時性・低い欠航率を誇る高品質なサービス



(同社資料より)

今後の経営方針

現在運航中のボーイング737-800型機の後継機としてボーイング737MAXシリーズのボーイング737-8型機及びボーイング737-10型機を導入予定。具体的には、2022年11月、現在運航中のボーイング737-800型機の後継機として、ボーイング737-8型機を導入することを決定しリース会社と6機のリース契約を締結した。2025年度第1四半期より後継機の導入を開始し、現行機材を更新するとともに、更なる成長に向けて、保有機材数を拡大する予定。さらに、同社は、同月、ボーイング737-8型機及びボーイング737-10型機計6機(確定4機、オプション2機)の発注についてボーイング社と基本合意している。これらの機材は、2026年度より順次導入する計画。

ボーイング737-10型機は、ボーイング737-800型機よりも、座席数が多く、これらを収益性の高い羽田空港国内路線に導入することにより、更なる収益性の向上を図る。また、新型機の導入により、着陸料や燃料費等の更なるコスト削減も見込まれる。

ボーイング737-10型機は、ボーイング737MAXシリーズの中で最も胴体が長い機材で、座席数はメーカー標準の座席数で230席となる(現在の737-800は1クラス177席)。座席数が増加することで座席あたりの燃料消費量及び二酸化炭素排出量を約19%軽減できることが見込まれている。

また羽田空港、神戸空港、茨城空港及び福岡空港等の拠点において、発着枠の拡大を通じて運航便数を増加させ、有償旅客数の増加に繋げる方針。



737-10と737-8のイメージイラスト

(同社資料より)

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

免責事項(ディスクレーマー)

株式会社フィスコ(以下「フィスコ」という)は株価情報および指数情報の利用について東京証券取引所・大阪取引所・日本経済新聞社の承諾のもと提供しています。

本レポートは、あくまで情報提供を目的としたものであり、投資その他の行為および行動を勧誘するものではありません。

本レポートはフィスコが信頼できると判断した情報をもとにフィスコが作成・表示したものです。フィスコは本レポートの内容および当該情報の正確性、完全性、的確性、信頼性等について、いかなる保証をするものではありません。

本レポートに掲載されている発行体の有価証券、通貨、商品、有価証券その他の金融商品は、企業の活動内容、経済政策や世界情勢などの影響により、その価値を増大または減少することもあり、価値を失う場合があります。本レポートは将来のいかなる結果をお約束するものでもありません。お客様が本レポートおよび本レポートに記載の情報をいかなる目的で使用する場合においても、お客様の判断と責任において使用するものであり、使用の結果として、お客様になんらかの損害が発生した場合でも、フィスコは、理由のいかなるを問わず、いかなる責任も負いません。

本レポートに記載された内容は、本レポート作成時点におけるものであり、予告なく変更される場合があります。フィスコは本レポートを更新する義務を負いません。

本文およびデータ等の著作権を含む知的所有権はフィスコに帰属し、フィスコに無断で本レポートおよびその複製物を修正・加工、複製、送信、配布等することは強く禁じられています。

フィスコおよび関連会社ならびにそれらの取締役、役員、従業員は、本レポートに掲載されている金融商品または発行体の証券について、売買等の取引、保有を行っているまたは行う場合があります。

以上の点をご了承の上、ご利用ください。

■お問い合わせ■

〒107-0062 東京都港区南青山五丁目13番3号

株式会社フィスコ

電話: 03-5774-2443(情報配信部) メールアドレス: support@fisco.co.jp