

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

国内第3エアラインの再上場

国内線シェアは約10%

スカイマークは2022年10月現在、羽田空港を拠点とする路線にて定期航空運送事業等を、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。国内線のシェアは約10%で、ANA・JALに次ぐシェアを有する。

23年3月期業績について

23年3月期は事業収益848億円、営業利益31億円を計画している。新型コロナウイルスの感染拡大により22年3月期営業損益は166億円の赤字を計上したが、23年3月期に入ってから感染が収束傾向にあり、航空旅客が回復し23年3月期上期では営業損益は16億円の黒字を計上した。

なお経常利益は通期計画44億円に対し、上期実績が40億円となり高い進捗となっているが、これは外貨建資産及び負債に係る評価損益は一定のものを除き営業外損益(為替差損益)として計上しており、上期(9月)末の時点では為替が1ドル144円台まで円安が進行し、為替差益が24億円まで膨らんでいたことによる。為替差益は円安時の方が大きくなる傾向があり、現在は9月末よりも円高となっているため、今後の決算時には為替差益は縮小する可能性がある。



スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

レジャーやVFRの利用割合は約80%で、相対的に早い業績回復

通期の事業収益が848億円となれば、コロナ前19年3月期事業収益882億円の96%となり、この回復は大手航空会社と比べると早い。ANAホールディングスの23年3月期売上高予想は1.7兆円で19年3月期売上高2兆円比では85%、日本航空の23年3月期売上高予想は1.4兆円で、19年3月期売上高1.48兆円の94%である（日本航空は21年6月に春秋航空日本の株式を取得し子会社化、22年3月にJALUXを子会社化している）。

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12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、この割合が約80%を占める（大手航空会社は約60%程度と推定される）。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。



（子供に人気のピカチュウジェット）

中長期の業績見通し

今後2～3年で事業収益は950億円程度まで拡大の可能性

コロナ前の19年3月期には同社は27機の機材を運航し、事業収益は880億円であった。機材当たりの事業収益は32.6億円となる。現在機材数は29機体制となっている。1機材当たりで得られる収益が32.6億円とすると、29機では950億円となり、この水準が今後2～3年のうちに期待できる事業収益の目安として考えられる。

中長期的に事業収益1,100億円、営業利益率10%台を目指す

23年3月期業績予想事業収益848億円、営業利益31億円に対し、中長期的に事業収益1,100億円、営業利益率10%台を目指す。成長戦略の柱は①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ること、②ボーイング737MAXシリーズへの機材刷新および運航機材の増加、となる。

①発着枠拡大を通じた運航便数の増加

混雑空港である羽田空港や福岡空港で増便することは容易なことではなく、羽田空港の場合、運行本数を増やせるタイミングは発着枠の割り当てが増加したときとなる。羽田空港の発着枠は5年に1度見直される。前は2020年であり、今回は2025年である。前回見直し時には、国内線の総枠が減らされ、ANAやJALの国内線発着枠は純減となる中、スカイマークは競争促進の観点、またリーズナブルな運賃で高品質の運航サービスを提供していることが評価され、発着枠を増やすことに成功した。この時の発着枠見直しで、国内線発着枠が増加したのは、同社のみであった。2025年の発着枠見直し時にも、国内線の総枠が増えることが期待しづらいが、スカイマークについては、上記の理由で発着枠増加が期待される。

また福岡空港は滑走路が1本の空港としては、旅客数が国内最大で、コロナ前には発着回数が定時発着が可能な「処理容量」を上回り、増便は難しい状況にあった。これに対応するため福岡空港は現在第2滑走路増設の工事を進めており、2024年度の運用開始が予定されている。これらにより、福岡空港においてもこの時期以降スカイマークの発着枠も増加し、福岡空港発着の運航本数増加が期待される。

コロナ前にスカイマークは国際線について、成田～サイパンの1路線を運航していたが、当面は社内リソースが限られており、国内線特化で事業拡大を図る方針。

②ボーイング737MAXシリーズへの機材刷新および運航機材の増加

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。

これら運航便数の増加、ボーイング737MAXシリーズへの機材刷新および運航機材の増加が計画されている2025年度以降には、事業収益1,100億円が見えてこよう。

決算期	事業収益	業績推移 (百万円・%)		純損益	伸び率	
		伸び率	経常損益			
2019/3	88,207	—	8,832	9,122	—	
2020/3	90,360	2.4%	2,811	▲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				

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

搭乗日が接近するほど相対的な価格訴求力は強まる傾向

2015年の経営破綻後、新経営体制の下、サービスの品質向上に努め、現在では大手航空会社以上に顧客満足度が高い航空会社となっている。品質を向上させた上で、リーズナブルな運賃で航空旅客サービスを提供している。大手航空会社においても早期割引制度などを活用すればユーザーはリーズナブルな価格で搭乗することができるが、大手航空会社では搭乗日に接近すると、これらの割引制度によるディスカウント率は縮小するため、搭乗日が迫るほどスカイマークの運賃は比較的割安となり、ユーザーにとって価格訴求力のあるものとなっている。



宮古島癒し旅 / HEALING ISLANDS / キャンペーン!

羽田/神戸 - 宮古(下地島) **¥7,000**

那覇 - 宮古(下地島) **¥3,000**

【第1弾】11/8(火) 【第2弾】11/22(火) 各日11:00~販売開始!

※座席数制限あり。国内線旅客施設使用料別。

中部・福岡、茨城からの乗継運賃も期間限定値下げ!

空席照会・ご予約 確認・購入・変更

出発地 到着地

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。また無料でのコーヒー、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。

サービス品質向上施策を通じた顧客満足度向上の実現



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

スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

低運賃を実現する単一機材運用

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ことを行っている。

B737-800/ボーイング737-800



高い顧客満足度を実現する上で欠かせない高い定時性・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り組んでいる。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



スカイマーク

9204・100株

12月14日東証グロース上場

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、同社は関西の拠点は神戸空港とし、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12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

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