



スカイマーク株式会社
2023年3月期 決算補足説明資料
2023年5月15日



- 1. 2023年3月期 業績概要**
- 2. 2024年3月期 業績予想**
- 3. 2023年度～2027年度 中期経営目標**
- 4. Appendix**



1. 2023年3月期 業績概要

業績ハイライト

※2020年3月以降(FY2019)に新型コロナウイルス(以下、コロナ)の影響が発生しているため、本資料においてはFY2018をコロナ影響発生前のデータとしております。本資料内では次の定義に基づいて記載しております: FY:会計年度(4月1日から翌年の3月31日まで) Q1:4-6月期、Q2:7-9月期、Q3:10-12月期、Q4:1-3月期

1 コロナ影響から脱却し、3期ぶりに黒字化を達成

- 旅客需要は第4四半期もコロナ前水準を上回る順調な回復を見せ、足元でも好調に推移
- 営業利益は前年比+約200億円の大規模回復、業績予想に対して+9.9%で着地

2 継続した高品質サービスの提供を実現

- 定時運航率5年連続第1位(FY2017~FY2021) ※1
- FY2022において、JCSI(日本版顧客満足度指数)調査 顧客満足第1位 ※2
- 航空業界初の日本サービス大賞「国土交通大臣賞」受賞

3 中長期目標に対する基盤構築が順調に進捗

- 発着枠の増加に備え、ボーイング737MAXシリーズを調達(リース契約及び購入契約締結)
- 羽田空港発着枠政策コンテストにおいて、羽田-宮古(下地島)線の発着枠獲得
- 自己資本比率は22.2%(前年比+12.2pt)と、着実に資本基盤を強化

4 東京証券取引所 グロース市場に再上場

- 2022年12月14日に上場し、約142億円の資本増強

5 株主還元の開始

- 配当予想を修正し、一株当たり5円の分配を実施予定

注:

1. 国土交通省発表「航空輸送サービスに係る情報公開」の特定本邦航空運送事業者(FY2017~FY2019は全12社、FY2020は全11社、FY2021は全10社)に係る情報において、FY2017~FY2021の定時運航率(全体の便数に占める出発予定時刻以降15分以内に出発した便数の割合)

2. FY2022JCSI(日本版顧客満足度指数)調査 国内長距離交通業種 「顧客満足・知覚価値・ロイヤリティ」指標 No.1



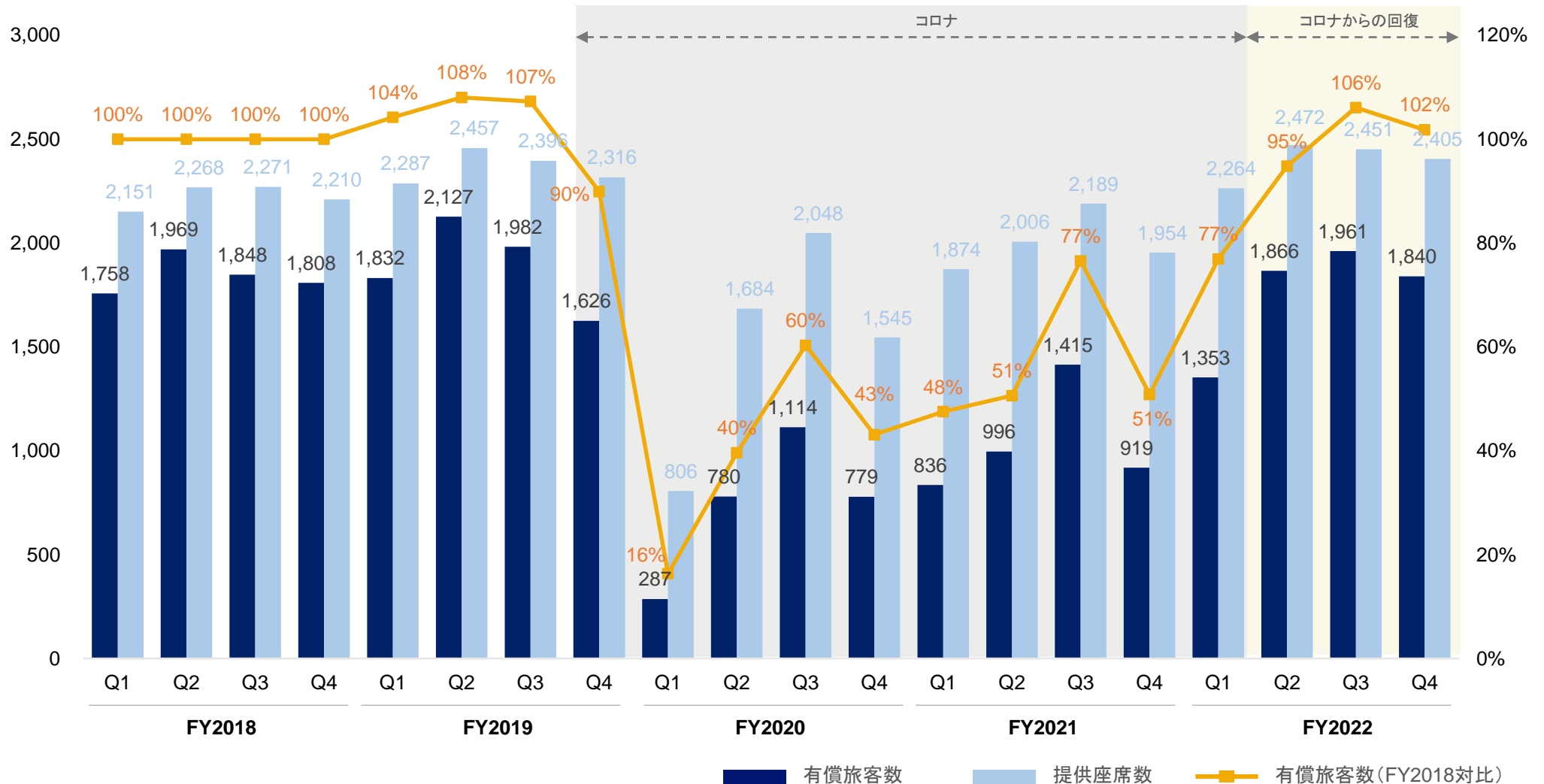
旅客需要の動向

2四半期連続でコロナ前以上の水準となり、コロナ影響前の平常時まで回復。今後の旅客需要は国内・海外双方からの旅客拡大により更に増加基調へ

旅客需要の動向

有償旅客数(千人)、提供座席数(千席)

有償旅客数(FY2018対比、%)



2023年3月期 業績概要

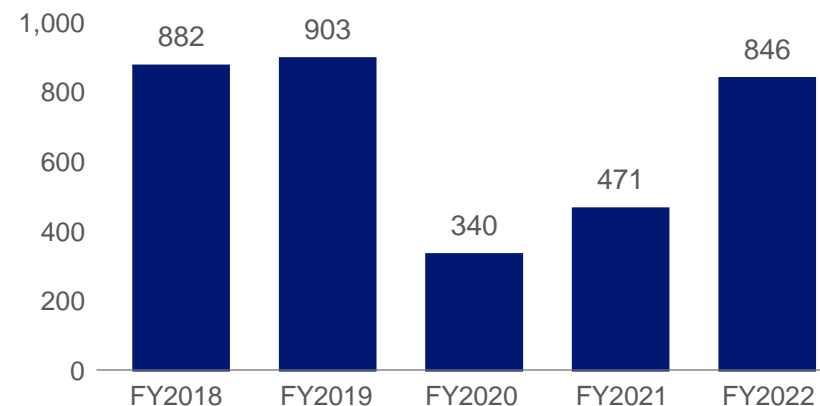
第1四半期はコロナ影響で苦戦も第2四半期以降は着実に回復し、営業利益は業績予想を上回る水準で着地

業績の概要

単位:百万円	FY2018	FY2021	FY2022	前年	FY2018比	FY2022	
				同期比	増減率	業績予想	業績予想増減率
事業収益	88,207	47,147	84,661	+79.6%	▲4.0%	84,808	▲0.2%
旅客収入	85,624	45,641	82,044	+79.8%	▲4.2%	-	-
その他収入	2,582	1,506	2,616	+73.7%	+1.3%	-	-
営業費用	81,002	63,841	81,207	+27.2%	+0.3%	-	-
事業費	74,200	59,202	75,718	+27.9%	+2.0%	-	-
販管費	6,801	4,639	5,488	+18.3%	▲19.3%	-	-
営業損益	7,205	▲16,694	3,453	-	▲52.1%	3,141	+9.9%
営業利益率 (%)	8.2	▲35.4	4.1	+39.5pt	▲4.1pt	3.7	+0.4pt
経常損益	8,832	▲15,079	3,713	-	▲58.0%	4,446	▲16.5%
税引前当期純損益	8,820	▲13,360	2,500	-	▲71.6%	-	-
当期純損益	9,122	▲6,729	5,726	-	▲37.2%	9,013	▲36.5%
1株当たり配当金 (円)	-	-	5.0	-	-	-	-

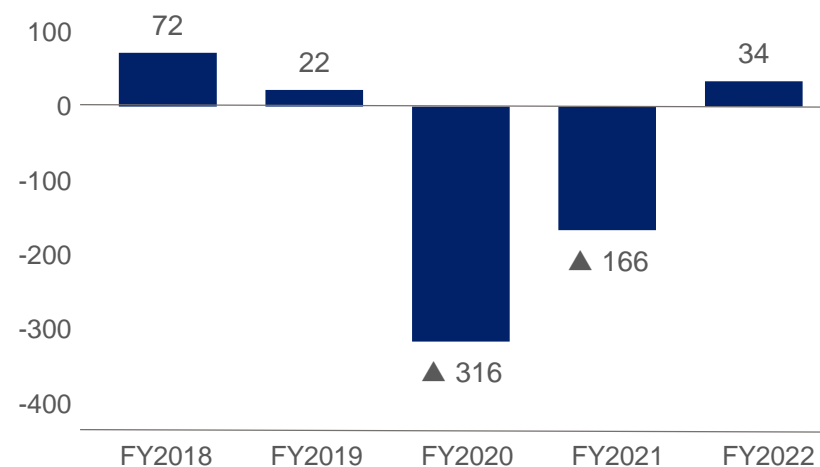
事業収益の推移

(億円)



営業損益の推移

(億円)



営業損益増減の要因

市況要因や旅客需要回復に伴うコスト増の一方、売上はイールド向上も含めて大きく回復し、黒字を達成

(単位: 億円)

▲166

FY2021

+201

34

FY2022

↑は利益増(収入増・費用減)
▲は利益減(収入減・費用増)

コロナからのイールド向上※2
需要回復等※1 +21.4

市況要因※3 ▲65.3

+353.6

燃料費・燃料税 ▲18.6

航空機材リース料 ▲0.7

整備費 ▲27.6

人件費 ▲19.4

その他※4 ▲41.6

※3 市況要因増減の内訳
ヘッジ後の為替レート及びドバイ原油価格の前年差に起因する費用変動額
▲46.4: 燃料費
▲9.1: 航空機材リース料
▲8.9: 整備費
増減なし: 人件費
▲0.8: その他

※4 その他費用増減の主な内訳
▲23.3: 空港使用料の増加
▲18.3: その他需要回復に伴う費用等
(手数料、賃借料、交通費等の増加)

注:

1. イールド向上以外の要因による売上高増加
2. イールド向上: (FY2022イールドーFY2021イールド) × FY2021RPK(旅客キロ)にて算出

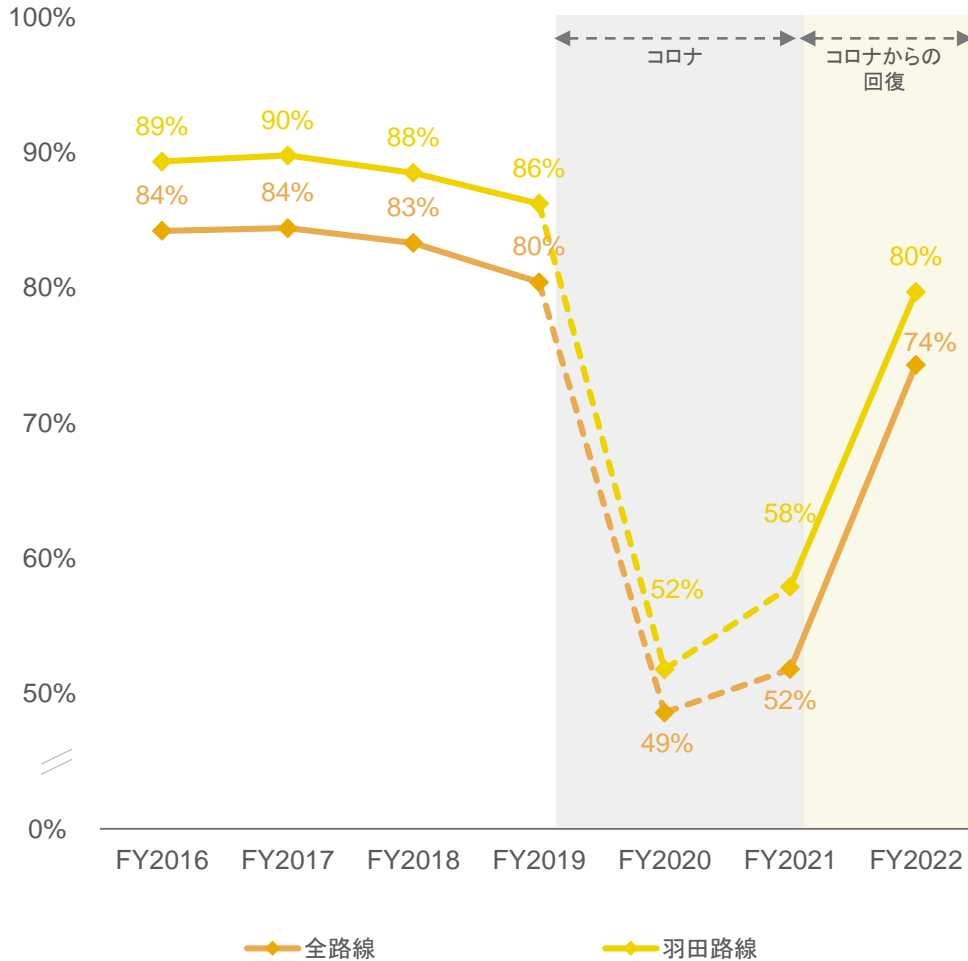


座席利用率・イールドの推移

座席利用率 ※¹は第1四半期はコロナ影響を受けたが大きく改善。イールド ※²は通年でコロナ前と同程度に回復

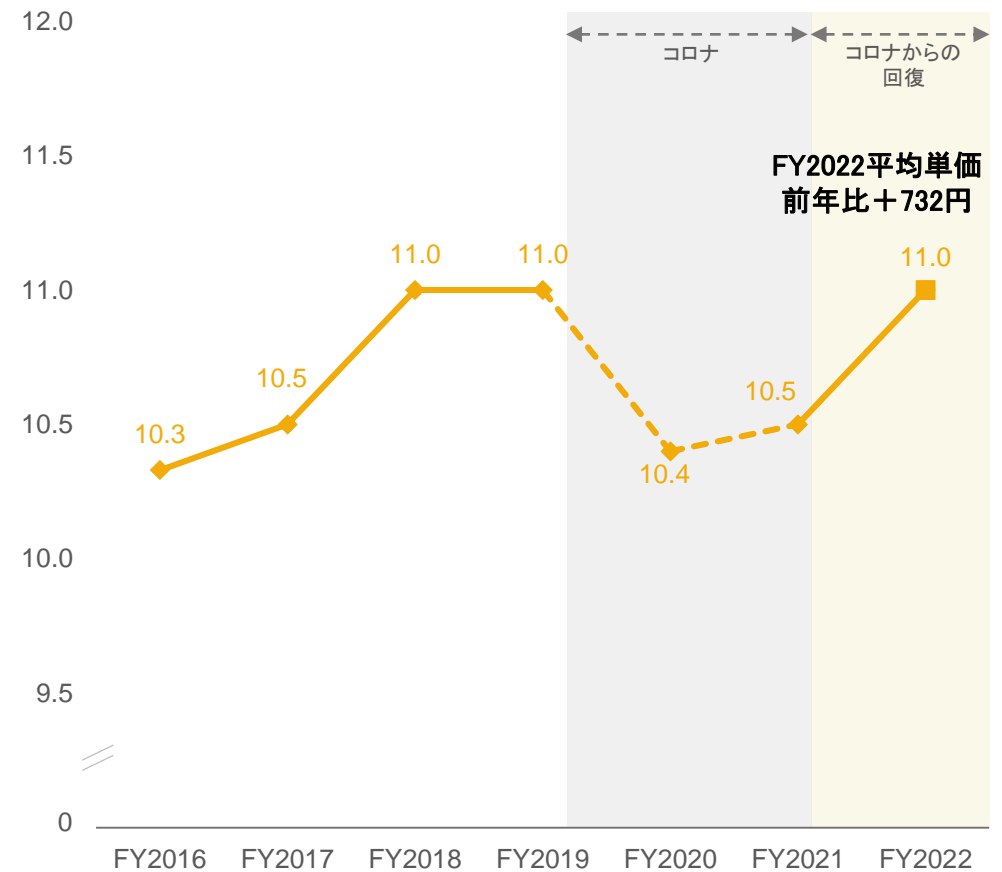
座席利用率の推移

FY2016以降(%)



イールドの推移

(単位:円)



注:
 1. 座席利用率: RPK(旅客キロ) ÷ ASK(座席キロ)
 2. イールド: 収入 ÷ 旅客キロ



2023年3月期 営業費用の内訳

運航便数の回復に伴い整備費・空港使用料等変動費が増加するも、継続したコスト削減施策により、市況要因を除く営業費用合計は抑制

単位:百万円	FY2021	FY2022	前年同期比			
			増減率	増減額	内 市況要因	内 その他
機材数 年平均(機)	29.0	29.0	-	-	-	-
座席キロ(ASK) (百万席 ^{キロ})	8,371	10,025	+19.7%	+1,653	-	-
燃料費・燃料税	14,883	21,392	+43.7%	+6,509	+4,642	+1,867
空港使用料	2,445	4,780	+95.5%	+2,334	-	-
航空機材 リース料	10,046	11,036	+9.8%	+989	+911	+77
整備費	7,385	11,053	+49.7%	+3,668	+898	+2,769
人件費(賞与除く)	15,245	15,600	+2.3%	+354	-	-
賞与	-	1,594	-	+1,594	-	-
減価償却費	2,812	2,413	▲14.2%	▲398	-	-
その他	11,022	13,335	+21.0%	+2,313	+84	+2,228
営業費用合計	63,841	81,207	+27.2%	+17,365	+6,537	+10,828
営業費用合計 (市況要因除く)	-	74,670	-	-	-	-
ドバイ原油価格 (ヘッジ後)(US\$/バレル)	59.6	68.5	+14.9%	+8.9	-	-
燃料費の為替レート (ヘッジ後)(円/US\$)	111.7	133.7	+19.7%	+22.0	-	-
外貨取引の為替レート (ヘッジ後)(円/US\$)	108.3	118.5	+9.4%	+10.2	-	-

前年(FY2021)との主な差異 (単位:百万円)

燃料費・燃料税増加要因	+6,509
・ 原油価格の高騰による影響	+2,594
・ 原油取引における為替レート(円安)による影響	+2,048
空港使用料増加要因	+2,334
・ 運航便数回復に伴う増加等	+2,334
整備費増加要因	+3,668
・ 運航便数回復に伴うフライト毎の整備引当金増加	+1,655
・ 整備コストにおける為替レート(円安)による影響	+898
その他	+2,313
・ 需要回復に伴う各種費用増(代理店手数料等)	+813



2023年3月期 財務状況

上場時の公募増資により約142億円を調達し、自己資本比率は+12.2ptと改善

単位: 百万円	FY2021末	FY2022末	前期末比 増減率
資産の部	93,559	107,837	+15.3%
現預金	9,282	22,519	+142.6%
航空機材	12,802	11,408	▲10.9%
長期預け金	30,781	31,102	+0.0%
繰延税金資産	16,795	22,897	+36.3%
その他	23,896	19,909	▲16.7%
負債の部	84,259	83,919	▲0.4%
短期借入金	32,000	30,000	▲6.3%
契約負債	6,664	12,165	+82.6%
長期借入金	3,000	1,000	▲66.7%
整備引当金	29,752	30,838	+3.6%
その他	9,842	8,914	▲9.4%
純資産の部	9,299	23,917	+157.2%
株主資本	4,184	24,179	+477.8%
資本金	100	100	-
資本剰余金	10,900	18,353	+68.4%
利益剰余金	▲6,815	5,726	-
繰延ヘッジ損益	5,114	▲262	-

単位: 百万円	FY2021末	FY2022末	前期末比 増減率
有利子負債 ^{※1}	35,872	31,725	▲11.6%
純有利子負債 ^{※2}	26,590	9,206	▲65.4%
自己資本比率(%)	9.9	22.2	+12.2pt
ネットD/Eレシオ ^{※3} (倍)	2.9	0.4	▲2.5x

単位: 百万円	FY2021	FY2022	前期末比 増減率
営業活動による キャッシュ・フロー	▲12,459	5,911	-
投資活動による キャッシュ・フロー	▲380	▲2,269	-
財務活動による キャッシュ・フロー	8,852	9,608	+8.5%

注:

1. 有利子負債: 短期借入金+長期借入金+リース債務(オンバランス・ファイナンスリース)

2. 純有利子負債: 有利子負債-現預金

3. ネットD/Eレシオ: 純有利子負債÷純資産





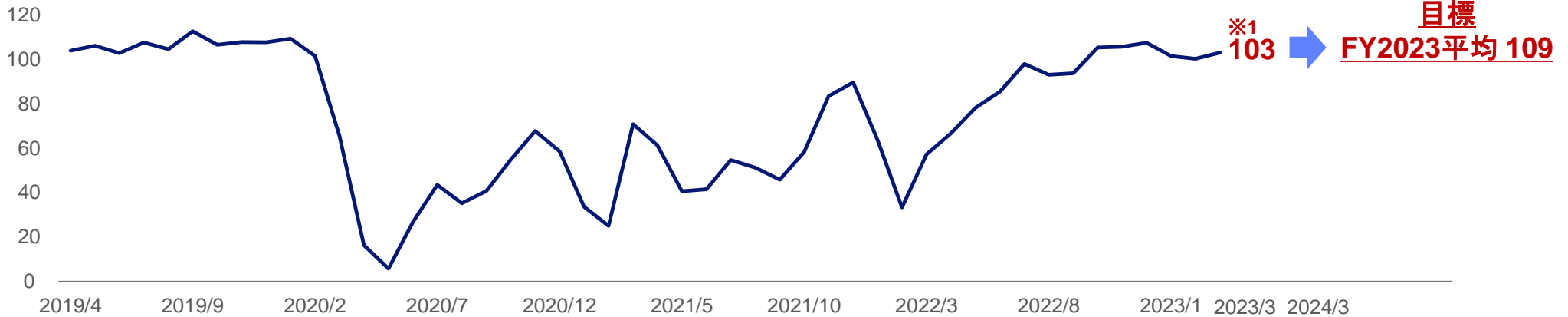
2. 2024年3月期 業績予想

2024年3月期業績予想の前提

足元はコロナ前の水準まで回復しており、今後は本格的なポストコロナにおける事業戦略を推進

旅客需要見通し

当社月次旅客数推移 (FY2018各月=100)



需要見通しの前提

コロナからの回復	足元ではコロナからの回復に伴い、コロナ前を上回る旅客需要を確認
政府対応	全国旅行支援策の継続、および2023年5月8日以降のコロナ「5類」移行を踏まえ、堅調な需要継続を予想
インバウンド	コロナのリスク見直しによって、陰性証明書が不要になる等、入国制限が緩和され、インバウンド旅客による国内線利用増加
海外旅行からのシフト	円安水準が続くと共に、海外におけるインフレの進行に伴い、海外旅行から国内旅行への需要シフトが継続



当社事業戦略

国内高需要路線(羽田路線等)を中心に
力強いトップライン成長の実現

注:
1. 2023年3月単月データ



2024年3月期業績予想

2024年3月期は市況要因等によりコストが増加するものの、ポストコロナの需要回復に伴い、増収増益を見込む

FY2023業績予想			
単位:百万円	FY2023	前年同期比	
		増減額	増減率
事業収益	102,300	+17,639	+20.8%
旅客収入	99,300	+17,256	+21.0%
営業費用	96,700	+15,493	+19.1%
営業利益	5,600	+2,147	+62.2%
営業利益率(%)	5.5%	-	+1.4pt
経常利益	5,600	+1,886	+50.8%
税引前当期純利益	5,600	+3,099	+123.9%
当期純利益	5,800	+74	+1.3%

FY2023主要KPI予想			
	FY2023	前年同期比	
		増減額	増減率
座席キロ(ASK) (百万席 ^{キロ})	10,214	+189	+1.9%
座席利用率(L/F)(%) 旅客 ^{キロ} /座席 ^{キロ}	83.4%	-	+9.1pt
イールド(円) 旅客収入/旅客 ^{キロ}	11.7	+0.7	+6.4%
ドバイ原油価格 (ヘッジ後)(US\$/バレル)	79.6	+11.1	+16.2%
外貨取引の為替レート (ヘッジ後)(円/US\$)	121.5	+3.0	+2.5%
配当性向 (調整後当期純利益ベース)※1	35%程度	-	-

注:
1. 税引前当期純利益×(1-実効税率34.59%)

前年(FY2022)との主な差異 (単位:百万円)

事業収益増加要因 **+17,639**

- ・ コロナからの需要回復に伴う旅客数正常化による増加
- ・ イールド向上による事業収益の増加

当期純利益変動要因 **+74**

- ・ 繰延税金資産計上額の変動に伴って法人税等調整額が減少し、当期純利益は前年同期比で微増
- ・ 特別損益の想定なし

その他補足事項

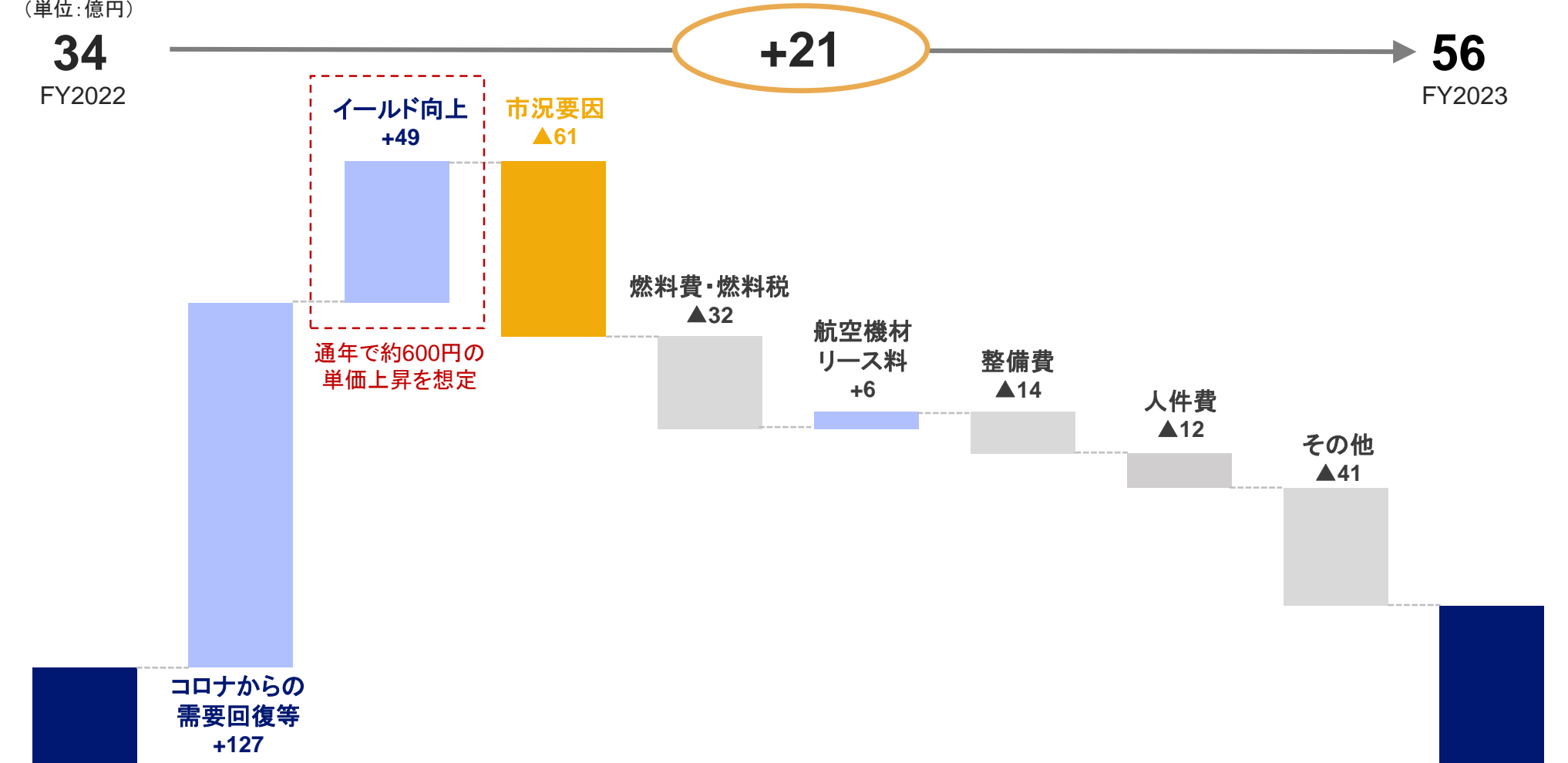
- ・ ASK、L/Fともにコロナからの需要回復に伴い、前年同期比で増加し、コロナ前の水準を上回る想定
- ・ イールドはレベニューマネジメントを通じて増加
- ・ ドバイ原油価格の水準・外貨取引の為替レートは、マクロ環境の変動を受け増加
- ・ 配当性向は調整後当期純利益※1に対して実施



営業利益増減の要因(2024年3月期業績予想)

コロナからの需要回復に伴う有償旅客数回復により増収を図ると共に、イールド向上により市況要因等のコスト増加を賄うことで増益を見込む

(単位:億円)



2024年3月期 費用の内訳

市況要因を主因として営業費用は増加

	FY2018	FY2019	FY2020	FY2021	FY2022	FY2023	前年同期比		
							増減	内 市況要因	内 その他
単位: 百万円									
機材数 年平均(機)	26.6	28.8	29.0	29.0	29.0	29.0	-	-	-
座席キ口(ASK) (百万席* ₀)	9,317	9,906	6,298	8,371	10,025	10,214	+189	-	-
燃料費・ 燃料税	20,706	21,676	11,468	14,883	21,392	29,000	+7,608	+4,380	+3,228
空港使用料	7,844	8,112	4,372	2,445	4,780	6,500	+1,720	-	+1,720
航空機材 リース料	10,120	11,335	11,378	10,046	11,036	11,600	+564	+1,180	▲616
整備費	7,060	10,314	9,344	7,385	11,053	13,000	+1,947	+480	+1,467
人件費 (賞与除く)	14,697	15,994	15,133	15,245	15,600	16,000	+400	-	+400
賞与	2,865	1,135	-	-	1,594	2,400	+806	-	+806
減価償却費	2,433	2,552	2,960	2,812	2,413	2,200	▲213	-	▲213
その他	15,273	17,022	11,081	11,022	13,335	16,000	+2,665	+70	+2,595
営業費用合計	81,002	88,144	65,740	63,841	81,207	96,700	+15,493	+6,110	+9,383
ドバイ原油価格 (ヘッジ後)(US\$/バレル)	64.8	61.1	55.8	59.6	68.5	79.6	+11.1	-	-
外貨取引の為替レート (ヘッジ後)(円/US\$)	110.7	110.3	106.5	108.3	118.5	121.5	+3.0	-	-

前年(FY2022)との主な差異

(単位: 百万円)

燃料費・燃料税増加要因 **+7,608**

- 市況要因 **+4,380**
 - 原油価格の上昇及び航空機ジェット燃料価格の高止まりによる増加
- コロナにおける一時措置の剥落影響等 **+3,228**

空港使用料増加要因 **+1,720**

- コロナにおける一時措置の剥落影響等

航空機材リース料増加要因 **+564**

- 為替による円換算での機材費増加 **+1,180**
- リース料の削減 **▲616**

整備費増加要因 **+1,947**

- エンジン整備タイミングの集中による特殊要因としての増加
- 物価高騰に伴う整備部品価格の上昇と為替要因による費用増加

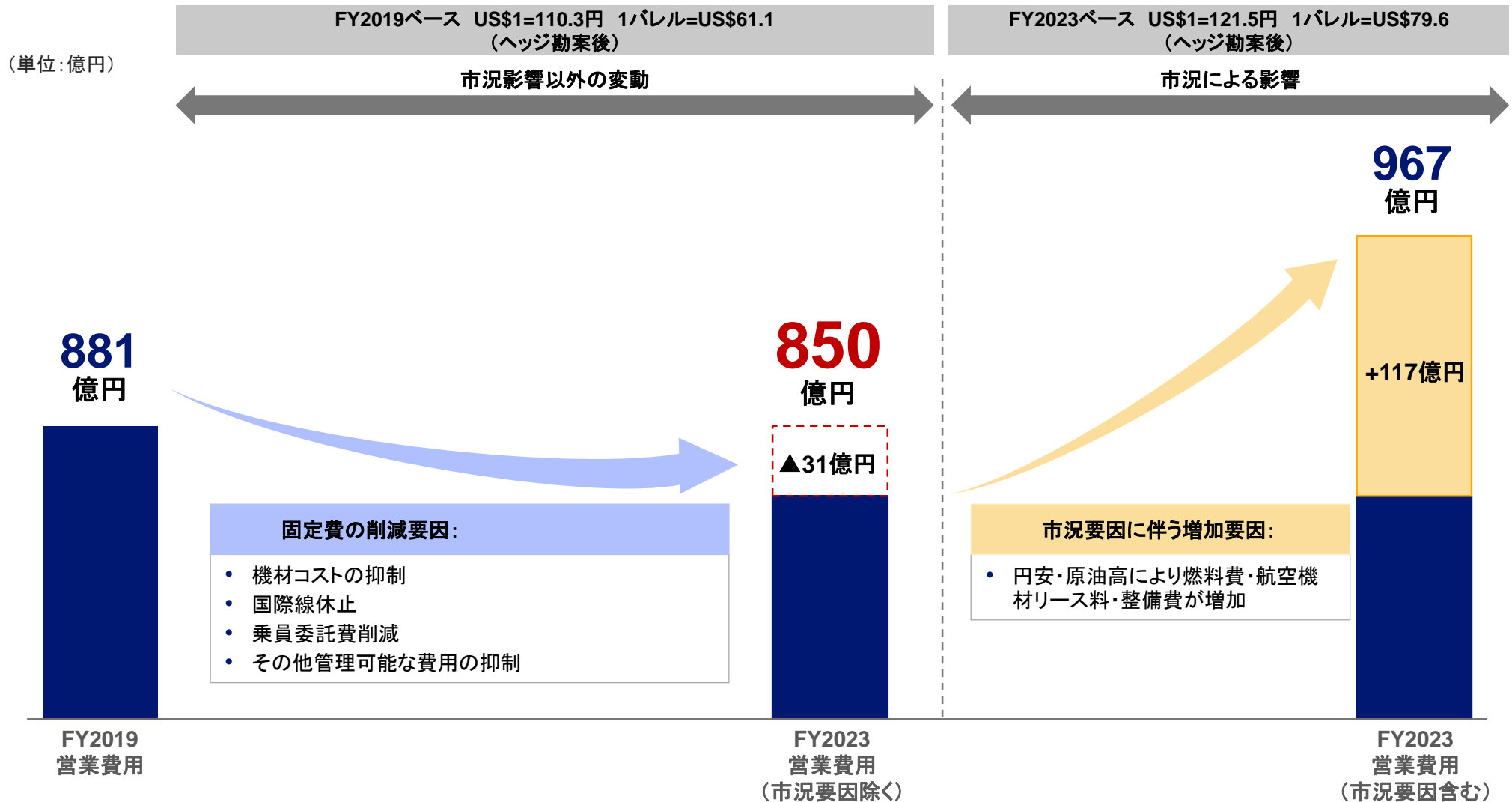
その他増加要因 **+2,665**

- 需要回復に伴う各種費用増等
(代理店手数料、業務委託費等)



営業費用の分析(2020年3月期対比)

2024年3月期は市況要因の影響を受けるものの、コロナにおいてコスト削減施策を執行してきたことにより、市況の影響なかりせば営業費用の抑制を継続



為替・燃油変動リスクへの対応

為替・燃油変動リスクに対するヘッジポリシー



為替・燃油前提 (FY2023) (未ヘッジ部分)



為替・燃油変動時の感応度

為替・燃油の市況要因 (未ヘッジ部分レート変動) によるFY2023の営業利益への影響 (億円)

燃料費 (US\$/バレル)	ドバイ原油	71	76	81	86
為替 (円/US\$)	140円	▲11	▲14	▲18	▲21
	135円	▲4	▲7	▲10	▲14
	130円	3	±0	▲3	▲7
	125円	10	7	4	1
	120円	17	14	11	8





3. 2023年度～2027年度 中期経営目標

中長期における環境認識

ポストコロナにおいて拡大が期待される本邦航空市場において、着実に企業価値の向上を目指す

		FY2022	FY2023以降
事業段階		コロナからの早期回復	ポストコロナでの更なる利益成長、企業価値向上
環境認識	ポジティブ	<ul style="list-style-type: none"> ワクチン接種の浸透に伴うコロナに対するリスク認識の緩和 全国旅行支援の開始等により観光・レジャー需要を中心とした国内線需要の早期回復 	<p>需要の回復</p> <ul style="list-style-type: none"> コロナの反動によるモノ消費からコト消費のシフト加速 円安による海外旅行から国内旅行への需要シフト 付加価値の高いサービスに対する値上げ許容度の変化 <p>インバウンドの回復</p> <ul style="list-style-type: none"> 訪日外国人増加に伴う、国内移動需要の増加・国内線の需給タイト化 国土交通省「観光立国推進基本計画」の閣議決定によるインバウンド回復計画の推進、大阪・関西万博など国際イベント開催や大阪IR開業など <p>当社発着枠の拡大余地</p> <ul style="list-style-type: none"> 羽田、神戸、福岡空港等における当社発着枠の拡大
	ネガティブ	<ul style="list-style-type: none"> コロナ感染状況による先行きの不確実性 ロシアのウクライナ侵攻等による物流混乱・原油価格高騰 	<p>事業運営コストの増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 原油価格の高止まり インフレーション・円安によるコスト上昇圧力



中期経営目標実現のためのポイント

当社ビジネスモデルの更なる磨き上げを追求

1.

安全・定時性・
顧客満足への追求

- 国内FSC比で身近な価格水準、安全で高い定時性・低い欠航率の維持
- DX推進によるマーケティング強化・顧客利便性向上

2.

国内高需要路線を
中心とした事業の拡大

- 羽田・神戸・福岡路線や茨城等の独自路線など当社が強みを有する路線の更なる強化

3.

ボーイング737MAX
シリーズ導入による実質的な
単一機材オペレーション継続

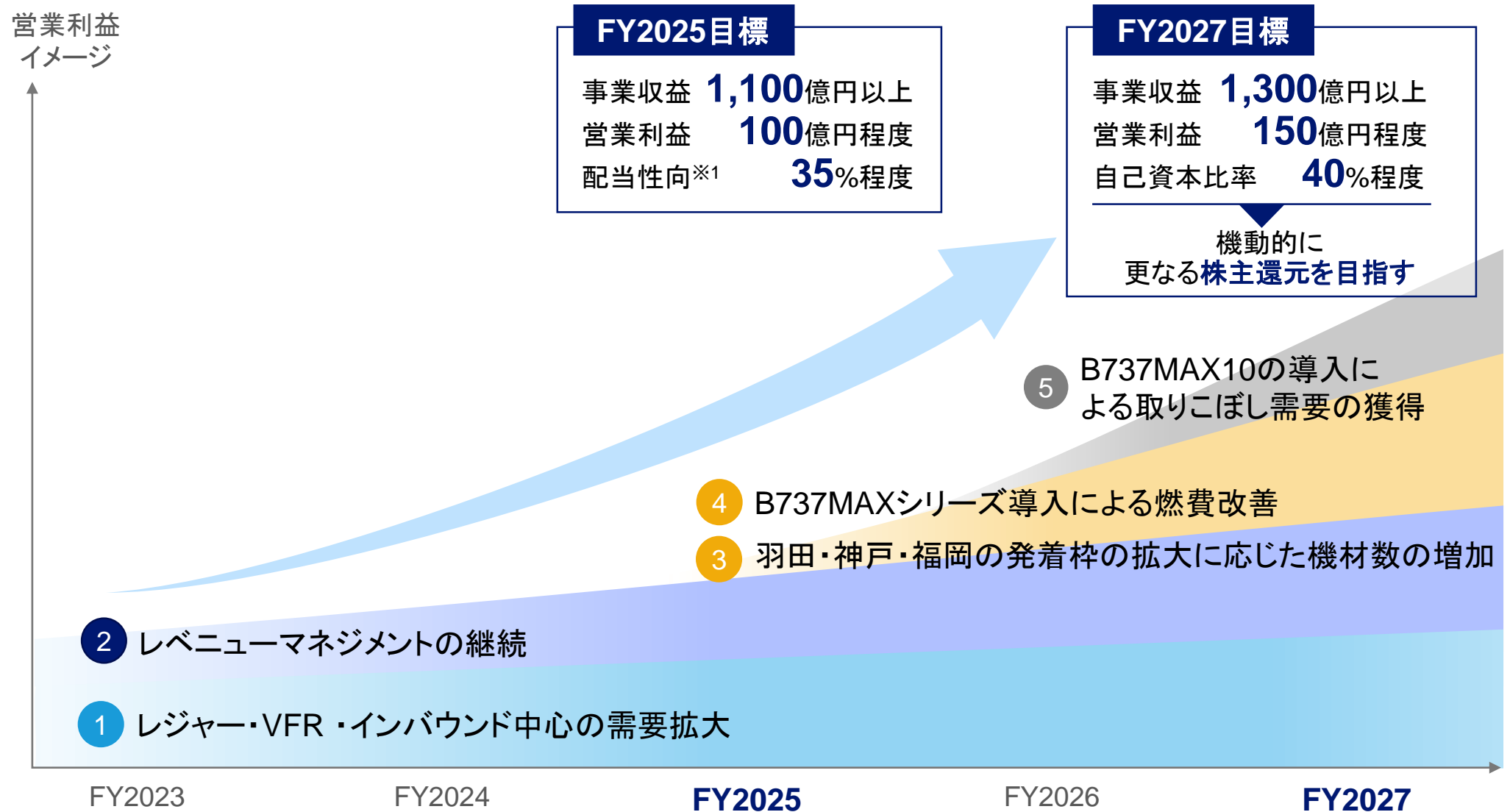
- B737MAX^{※1}シリーズの導入による燃費改善
- B737MAX10の高需要路線への投入による座席数増加に伴う更なる需要の取り込み

注：
1. ボーイング737MAXの略称



ポストコロナの利益成長を導く事業戦略

段階的に各種施策を導入し、中長期的な利益成長及び株主還元を目指す



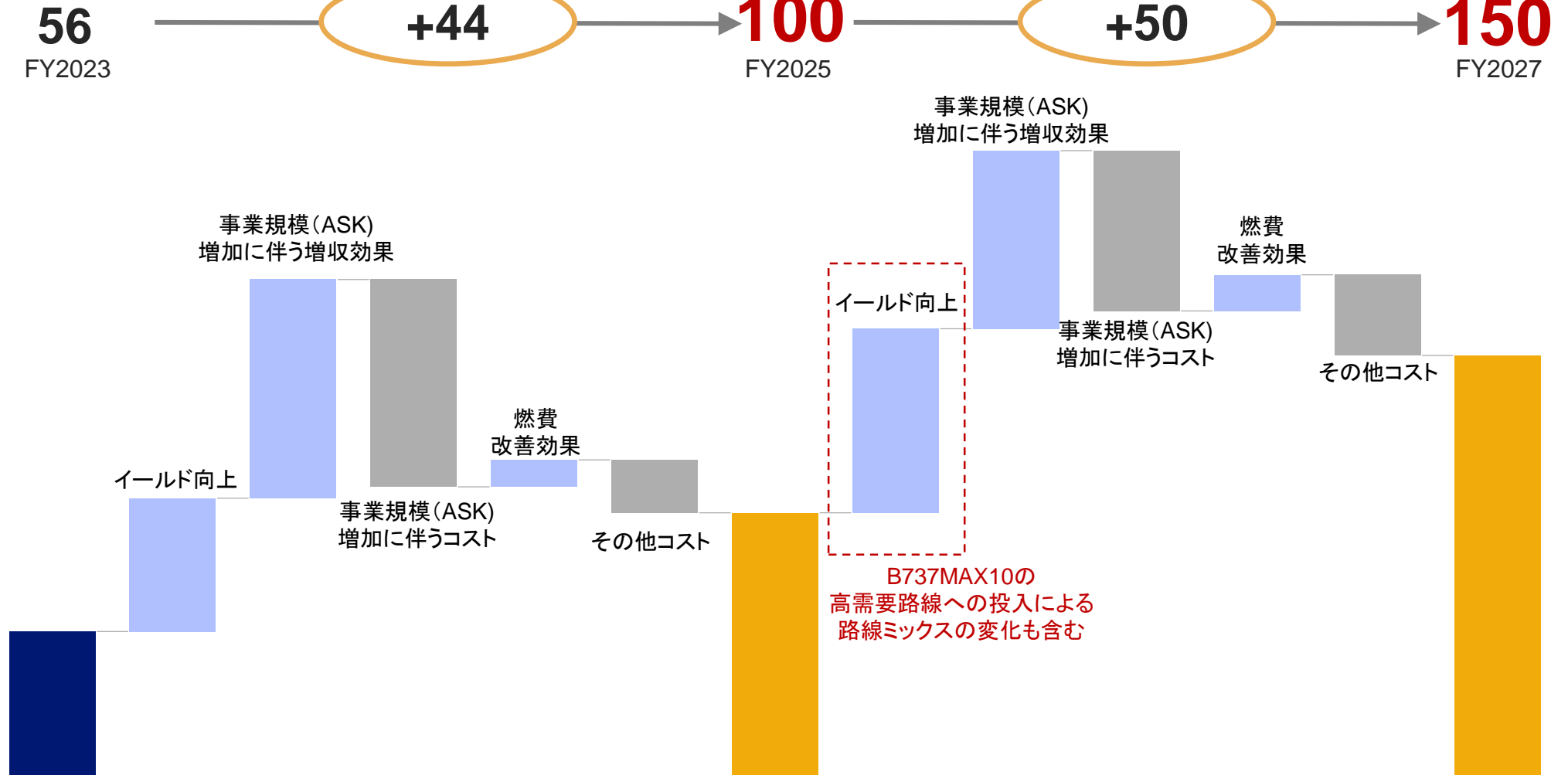
注：
1. 調整後当期純利益ベース。税引前当期純利益 × (1 - 実効税率34.59%)にて算出



経営目標(営業利益)達成に至る要因分解 ※1

レベニューマネジメントを通じたイールドの向上、及び新機材導入による事業規模の増加と燃費改善により営業利益目標の達成を目指す

(単位:億円)



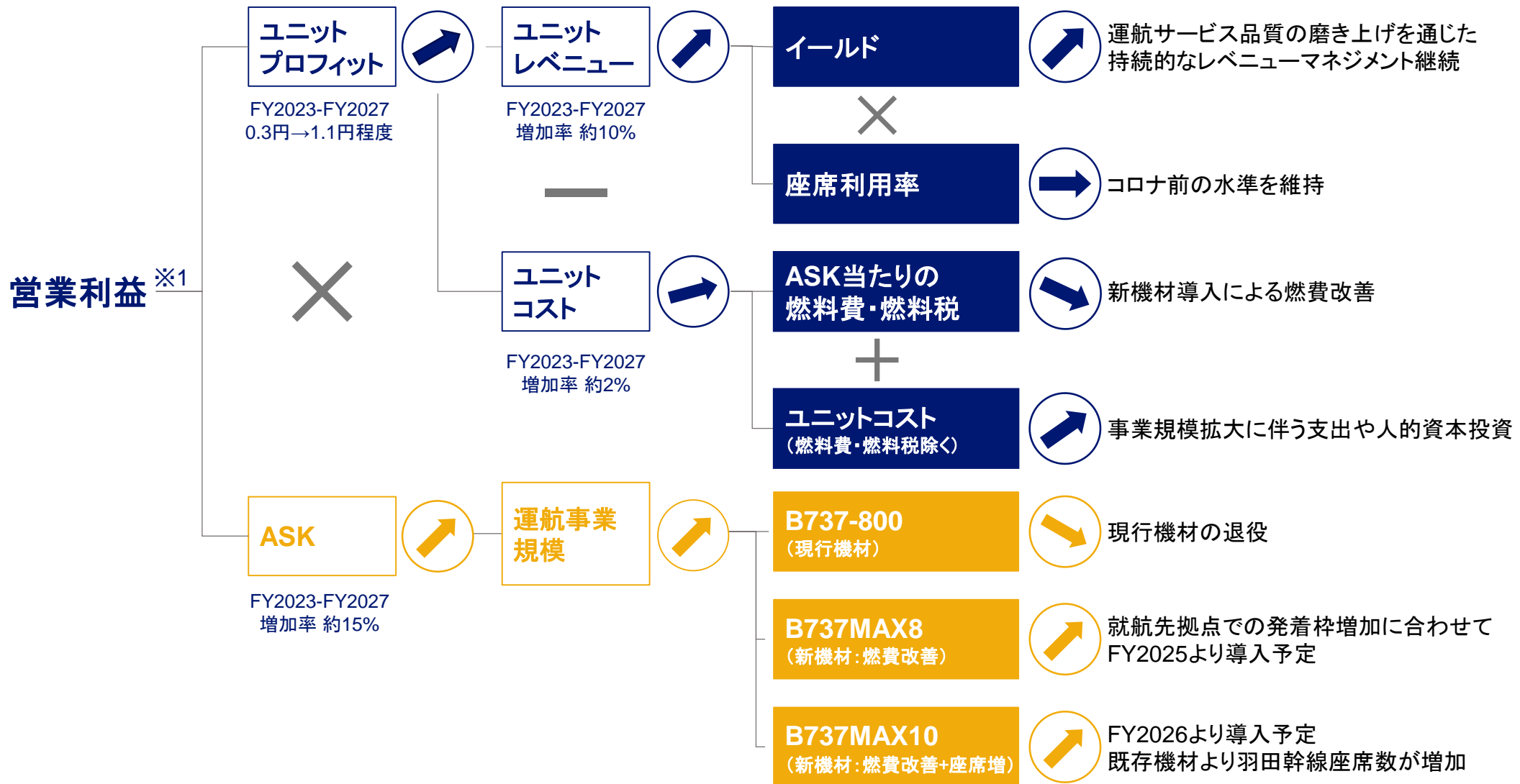
注: 1. FY2023からFY2027におけるスポットの為替と原油価格は横ばいを仮定している(為替130円/US\$1、ドバイ原油US\$76/バレル)



中期の利益成長を構成するKPI向上イメージ

各種施策により、ユニットプロフィットと事業規模の双方を拡大し、営業利益の成長を図る

主な要因

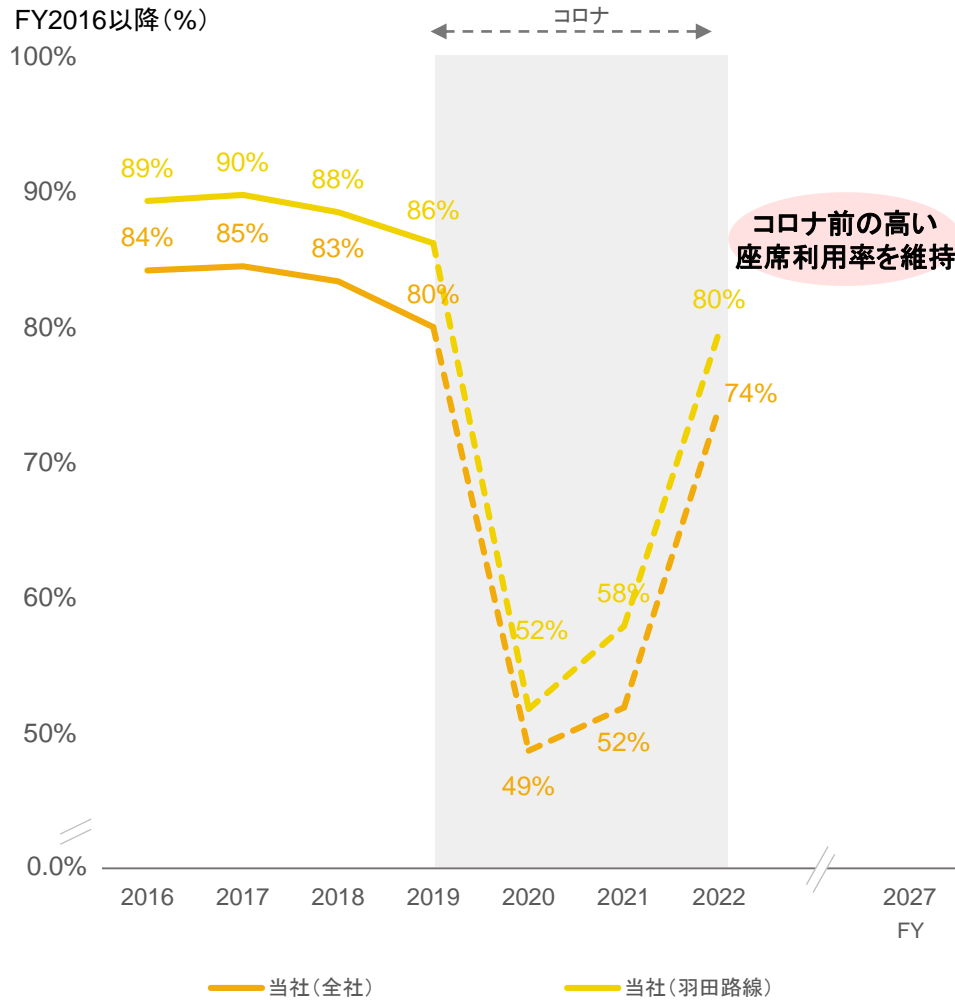


注: 1. 本来は営業利益=ユニットプロフィット×ASK+ 附帯収入となるが、上記では簡略化のため附帯収入を省略

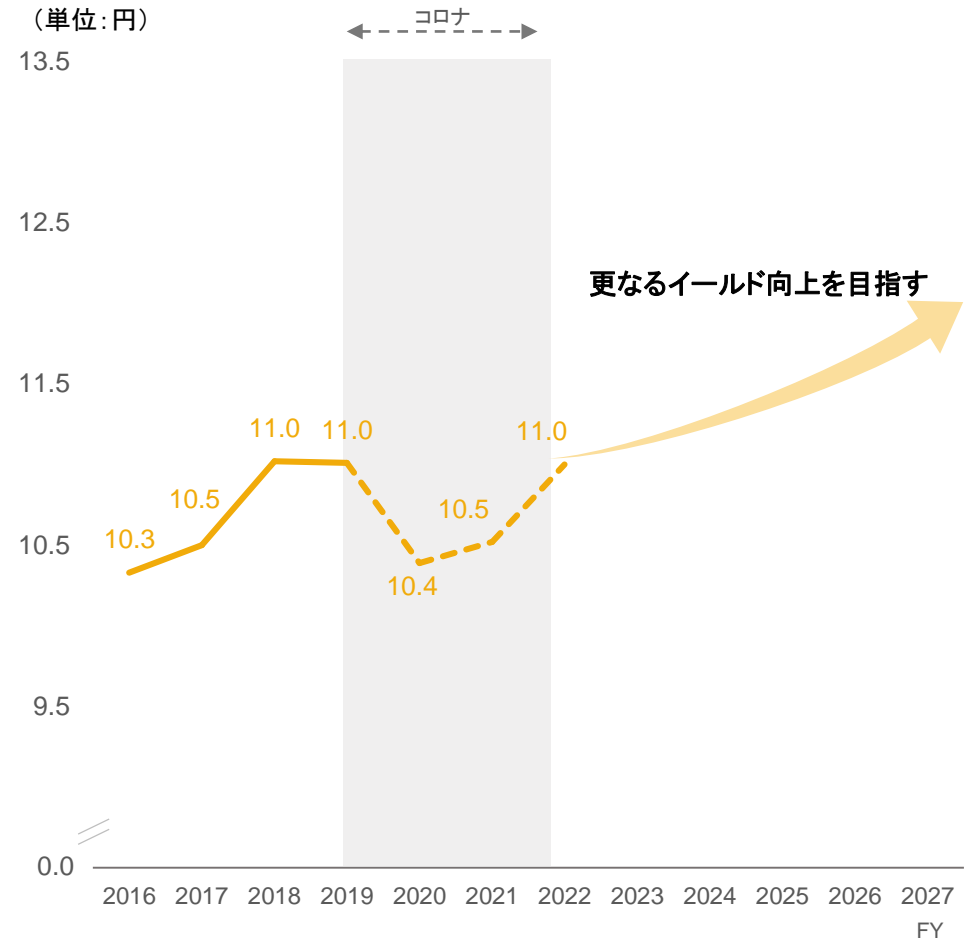


高い座席利用率の維持とイールドの向上に伴うユニットレベニュー増加

座席利用率推移 ※1



イールド推移 ※2



注:

1. 当社座席利用率: RPK/ASK
2. イールド=ユニットレベニュー(旅客収入÷ASK)÷座席利用率(RPK÷ASK)



新機材B737MAXシリーズの導入

B737MAXシリーズの導入により、収益の拡大及びコストの改善を実現できる見込み

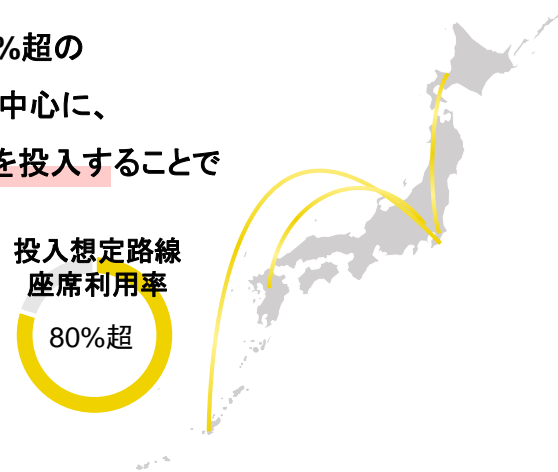
新機材の特徴	現行機材		新機材	
	B737-800	B737MAX8	B737MAX8	B737MAX10
座席数 (当社のB737-800対比)	177	177	177	210(19%増加)
B737-800対比 燃料消費量(試算)※1	-	約15%削減	約15%削減	約19%削減

新機材導入の状況		
機種	機数/現在の状況	受領時期
B737MAX8	6機/リース契約済	FY2025 Q1以降
	3機(確定2機、オプション1機) 購入契約締結済	FY2026
B737MAX10	3機(確定2機、オプション1機) 購入契約締結済	FY2026~2027

新機材の導入による効果

A) 収益機会の拡大

コロナ前の座席利用率が80%超の羽田—福岡等の羽田幹線を中心に、
座席数の多いB737MAX10を投入することで
取りこぼし需要を取り込む



B) コスト削減の追求

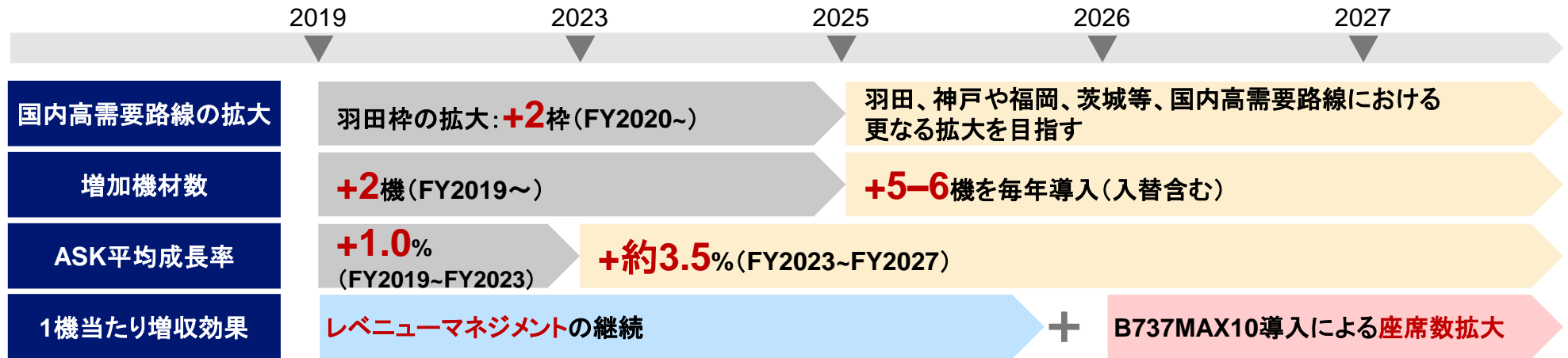
- 燃費効率の向上
- 部品共通化による整備費増の抑制
- パイロット、整備士トレーニングコストの上昇抑制
- 環境負荷の低減

注:
1. 1座席当たり燃料消費量。消費量は固定とし、座席増加による1席あたりの燃料消費量削減度を算出

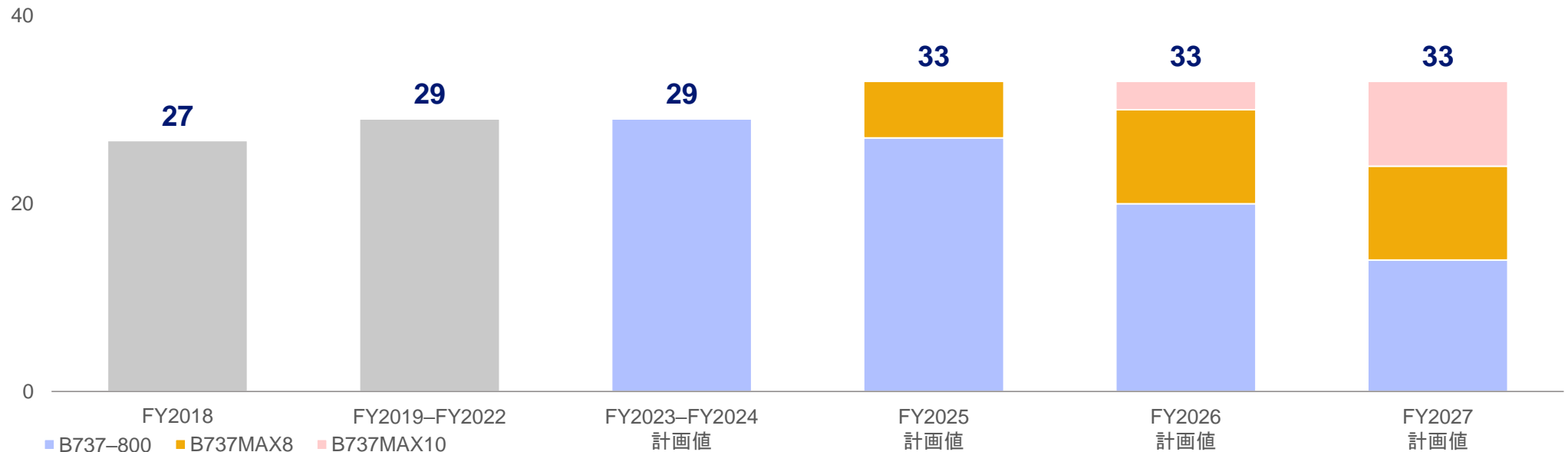


機材戦略

国内高需要路線の拡大に合わせて機材を増やすことで、1機あたり増収効果を維持・向上しつつ、事業規模拡大を図る



機 (年度末時点)



資本政策

各種収益向上施策により創出したキャッシュフローを元に財務基盤強化、更なる成長に向けた投資を実施
株主還元は配当性向35%を基準としつつ、2023年3月期末より配当を実施

内訳イメージ



注:

1. 税引前当期純利益 × (1 - 実効税率34.59%)

2. FY2022期末配当は上場時期に鑑み、配当性向35%に対し概ね半期分相当を実施





Appendix

用語集

本資料で使用される航空業界特有の用語の解説

定時運航率

全体の便数に占める、出発予定時刻以降15分以内に出発した便数の割合。

欠航率

運航予定便数に対する欠航便の割合。

ボーイング737-(B737-)

アメリカ合衆国の航空機メーカーであるボーイング社が製造するジェット旅客機のシリーズ。

FSC(Full Service Carrier)

乗継需要も含めた路線ネットワークを基に、広範囲の市場を事業対象とする航空会社であり、LCCと比較し従来型の旅客サービスを提供。座席クラスを複数提供し、機内食・飲料などをあらかじめ運賃に含めて提供するなどの特徴がある。対比としてLCCが使われる。

LCC(Low Cost Carrier)

単一機材、機内サービスの有料化、販売の簡素化などによる低コスト体制の下、低価格運賃かつサービスが簡素化された航空運送サービスを提供する航空会社。

RPK(Revenue Passenger-Kilometers)

旅客キロ。各有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計であり、次のように算出される。「有償旅客数×輸送距離(キロ)」。

ASK(Available Seat-Kilometers)

座席キロ。旅客輸送容量の単位であり、次のように算出される。「総座席数×輸送距離(キロ)」。

座席利用率(Load Factor=L/F)

総座席数に対し有償旅客の搭乗割合を示した数値で、座席の販売状況を計る指標。次のように算出される。「RPK(旅客キロ)÷ASK(座席キロ)」。

イールド(Yield)

旅客1人に対する1km当たりの収入単価であり、次のように算出される。「旅客収入÷旅客キロ」。

ユニットコスト(Unit Cost)

航空業界における単位当たりコストの指標。1座席・1輸送距離(キロ)当たりのコストとして次のように算出される。「営業費用÷座席キロ」。

ユニットレベニュー(Unit Revenue)

航空業界における単位当たり収入の指標。1座席・1輸送距離(キロ)当たりの収入として、次のように算出される。「旅客収入÷座席キロ=座席利用率×イールド」。

ユニットプロフィット(Unit Profit)

航空業界における単位当たり収益の指標。ユニットレベニューからユニットコストを差し引くことによって算出。

レベニューマネジメント(Revenue Management)

最適な時期・価格で最適座席数を販売する「イールドマネジメント」を行うことにより、搭乗旅客構成のベストミックスを達成して収入の最大化を実現するマネジメント手法のこと。



会社概要

羽田空港を拠点として、国内高収益路線に注力する航空会社

特長

1. 国内高収益路線に注力

- 羽田路線RPK※1構成比 57.4%(FY2018)
- 国内シェア第3位(FY2021)※2

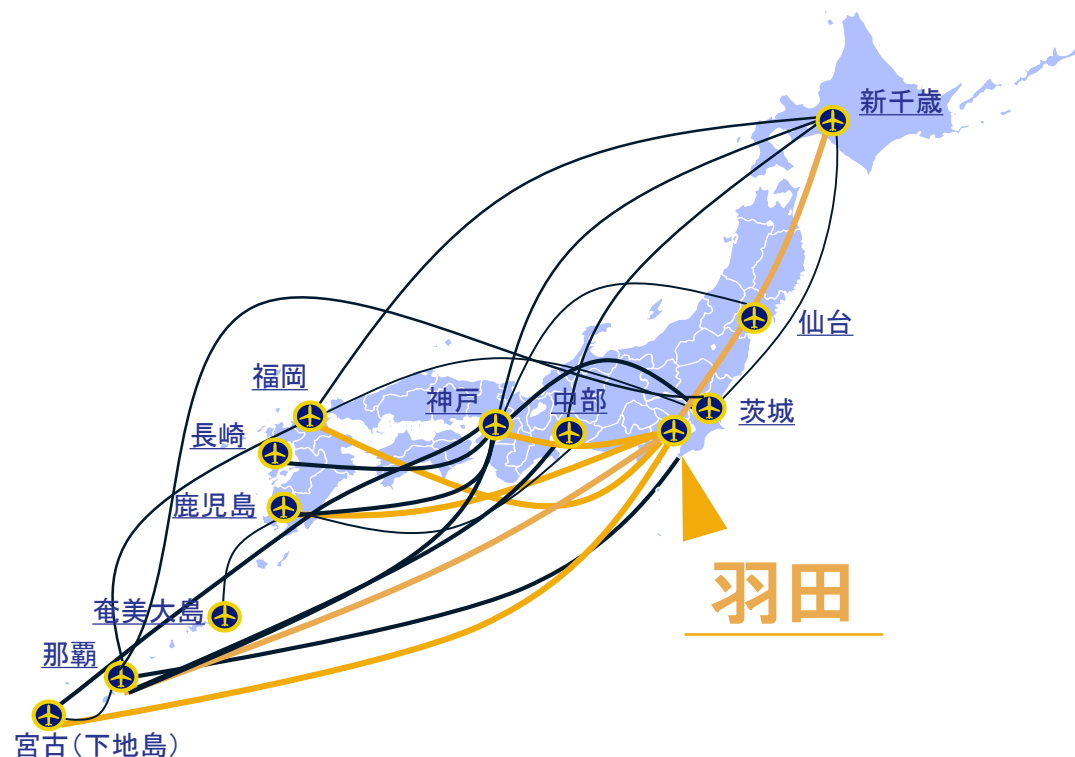
2. 高品質なサービスを身近な価格で提供

- 定時運航率本邦5年連続第1位(FY2017-2021)※3
- 顧客満足第1位(FY2022)※4

3. 単一機材オペレーション

- B737-800(177席) × 29機 (FY2022)

国内12空港・23路線に就航(2023年5月現在)



主要財務指標(FY2018/FY2022)

事業収益	882億円	／	846億円
営業利益	72億円	／	34億円
当期純利益	91億円	／	57億円
航空機数	27機	／	29機
有償旅客数	約738万人	／	約702万人

注:

1. RPK (revenue passenger kilometers)
2. 旅客収入ベース。国土交通省HP「航空輸送サービスに係る情報公開」。なお、データ集計はグループベースのシェアとなり、データにおいて日本航空は、日本航空、ジェイエア、日本エアコミューター、北海道エアシステム、日本トランスオーシャン航空(一部路線)の合計となり、全日本空輸は、全

日本空輸、ANAウイングスの合計となる

3. 国土交通省HP「航空輸送サービスに係る情報公開」
4. サービス産業生産性協議会HP「Japanese Customer Satisfaction Index 2022」、国内長距離交通部門



沿革

1996年	会社設立
1998年	定期航空運送事業免許を取得 羽田＝福岡線で初就航
2000年	5月 東京証券取引所マザーズ市場に上場
2009年	B737-800型機に機材を一本化
2011年	FY2014受領予定のエアバスA380型機6機の購入契約
2012年	エアバスA330型機10機のリース契約
2013年	11月 東京証券取引所 市場第一部に市場変更
2014年	羽田-福岡線でA330の運航開始
2015年	1月 民事再生法適用を東京地裁に申請、3月 上場廃止
	9月 共同スポンサー（インテグラル 50.1%・ANAホールディングス株式会社 16.5%・UDSエアライン投資事業有限責任組合 33.4%）による出資 及び 会社再建に向けた支援が開始し、新経営体制発足
2016年	3月 民事再生手続終結
2017年	国内線定時運航率初の年度1位（FY2017）を達成※1
2019年	11月 国際線定期便の初就航 成田＝サイパン（現在運航休止中）
2020年	3月 羽田空港国内線発着枠の増加（1枠増で合計37枠） コロナを受けて国際線定期便の運航停止、宮古（下地島）＝羽田・神戸・那覇路線就航（羽田路線は羽田発着枠政策コンテストによる1枠を活用し、合計38枠）
2021年	資本性劣後ローンにより30億円調達、増資（約20億円）と同時に同額の減資を実施
2022年	11月 現在運航中のB737-800型機の後継機として、B737MAXシリーズの導入を決定
	12月 東京証券取引所グロース市場に上場、上場時の公募により約142億円調達、増資と同時に同額の減資を実施

注：
1. 国土交通省HP「航空輸送サービスに係る情報公開」



運航路線(2023年夏ダイヤ、往復/日)

国内23路線/12都市 ※1(152便/日)



注:
1.2023年5月時点



業況推移(1)

	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020	FY2021	FY2022
機材数 年平均(機)	26.0	26.7	28.8	29.0	29.0	29.0
拠点数	9⇒10	10⇒11	11⇒13	13⇒12	12	12
路線数(経由便含まず)※1	17⇒18	18⇒20	20⇒21	21⇒23	23	23
運航便数/日※2	130~138	132~148	140~154	150~165	150~152	150~152
座席キロ(ASK) (百万席 ^千)	9,082	9,317	9,906	6,298	8,371	10,025
旅客キロ(RPK) (百万人 ^千)	7,670	7,766	7,968	3,063	4,339	7,450
提供座席数(千席)	8,540	8,903	9,500	6,085	8,024	9,593
有償旅客数 (千人)	7,223	7,385	7,595	2,962	4,167	7,022
座席利用率(%)※3 旅客 ^千 /座席 ^千	84.4%	83.3%	80.4%	48.6%	51.8%	74.3%
ユニットレベニュー(円) 旅客収入/座席 ^千	8.9	9.2	8.8	5.0	5.5	8.2
イーロード(円) 旅客収入/旅客 ^千	10.5	11.0	11.0	10.4	10.5	11.0
単価(円) 旅客収入/有償旅客数	11,146	11,594	11,528	10,710	10,951	11,683
ユニットコスト(燃料費・燃料税除く)(円) 営業費用/座席 ^千	6.4	6.5	6.7	8.6	5.8	6.0

注:
 1. 年度開始時点→年度末時点
 2. 計画便数ベース
 3. 座席利用率: RPK(旅客キロ)÷ASK(座席キロ)



業況推移(2) ※1

	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020	FY2021	FY2022
事業収益(億円)	828	882	903	340	471	846
営業損益(億円)	71	72	22	▲316	▲166	34
当期純損益(億円)	70	91	▲12	▲163	▲67	57
総資産(億円)	648	771	719	854	935	1,078
現預金(億円)	106	134	126	132	92	225
有利子負債 ※2 (億円)	14	12	11	310	358	317
純資産(億円)	171	272	216	104	92	239
自己資本比率(%)	26.4	35.3	30.1	12.2	9.9	22.2
未経過リース料 ※3 (億円)	496	475	445	362	338	620

注:

1. J-GAAP

2. 有利子負債: (短期借入金+長期借入金)+リース債務(オンバランス・ファイナンスリース)

FY2017: 0百万円+1,482百万円

FY2018: 0百万円+1,292百万円

FY2019: 0百万円+1,152百万円

FY2020: 30,000百万円+1,016百万円

FY2021: 35,000百万円+872百万円

FY2022: 31,000百万円+725百万円

3. J-GAAP上はオフバランス項目

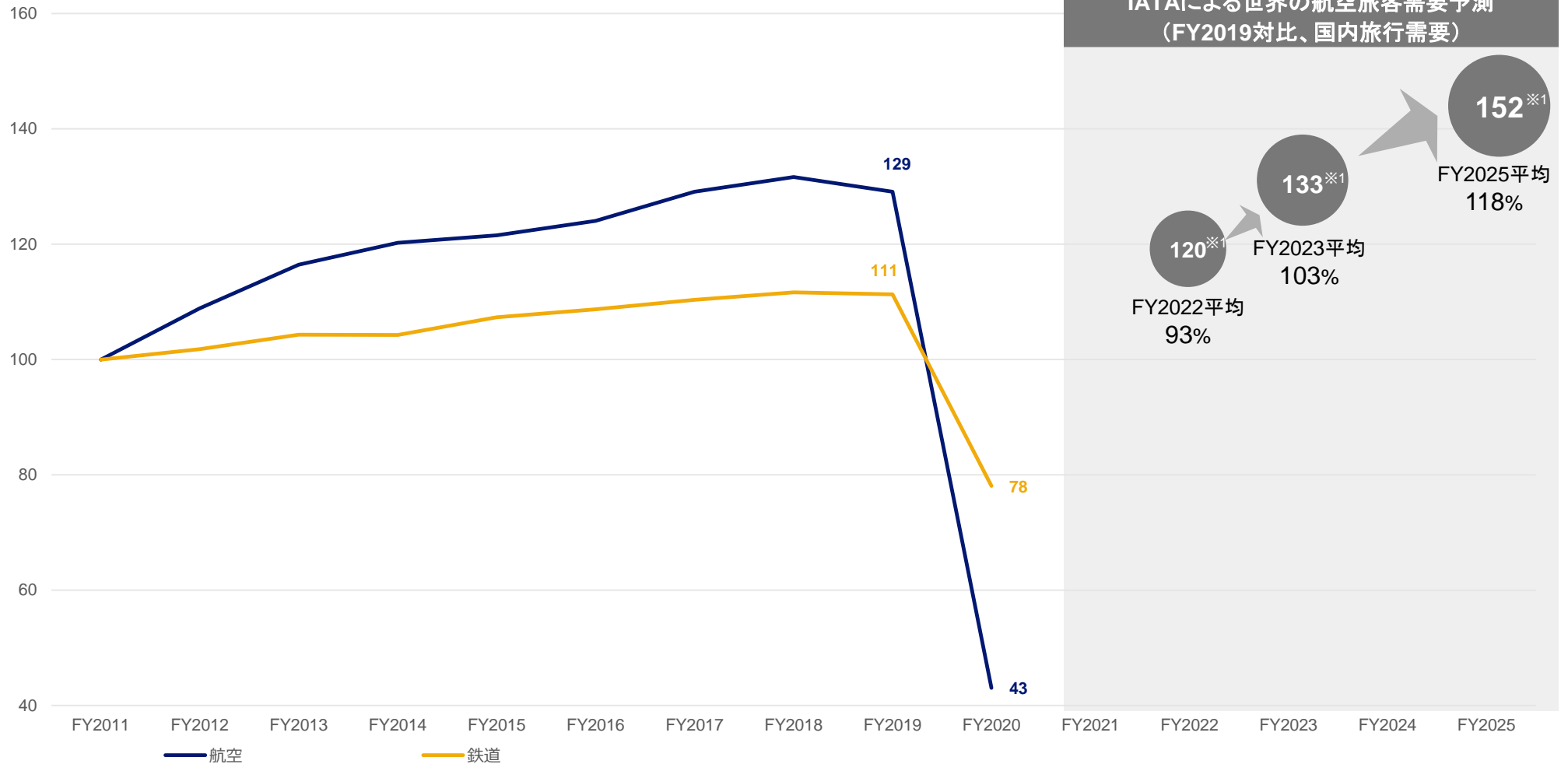


中期的な旅客需要の見通し

一般的に航空は鉄道対比でも伸長して推移しており、今後も成長が見込まれる

輸送モード別国内旅客輸送量推移

FY2011=100



出所: 国土交通省「令和3(2021)年度 交通の動向」、IATA(“Air Passenger Numbers to Recover in 2024”)における国内旅行需要を参照)

注:
1. IATAによるFY2019対比の数値を水準にFY2011対比の国土交通省公表国内航空旅客輸送量へも適用すると仮定した場合、FY2011対比で相対化



FSCともLCCとも異なる独自のポジショニング

本邦最大である羽田空港を拠点として、FSC、LCCとは異なる独自のポジショニング戦略を展開

当社の特長

		国内FSC	国内LCC
拠点空港 ※1	利用者最多空港 (羽田)	利用者最多空港(羽田) 第二空港(成田)	第二空港(成田)
ネットワーク (国内線の事業収益が 連結事業収益に 占める比率) ※2	国内 (100%)	国内+国際 (30~40%)	国内+一部国際
羽田国内 路線比率 ※3	54%	45~50%	0%
価格帯	FSCより安価	高	低
サービス ※4	基本サービス	フルサービス	LCC型サービス
機材種類	単一機材	多	単一機材

羽田空港と成田空港の比較



首都圏人口3,675万人 ※5
(日本全体の約3割)

羽田空港

東京駅より約15km

所要時間約40分 ※6

料金: 470円 ※6

国内旅行者数:
(コロナ前)
6,747万人 ※9

成田空港

東京駅より約57km

所要時間約60分 ※7

料金: 2,740円 ※7

国内旅行者数:
(コロナ前)
725万人 ※8

出所: 会社開示資料、Google、総務省、国土交通省「空港管理状況」

注:
 1. 利用者最多空港: 2019年末時点各都市ないし国内で旅客数が最も多い空港、第二空港: 同一都市ないし近隣に利用者最多空港を有する空港
 2. FY2018末時点
 3. FY2018の運航便数ベース
 4. LCC型サービス: シートピッチの幅が相対的に狭く、受託手荷物・機内飲料・座席指定等追加サービスが全て有料、基本サービス: シートピッチの幅が相対的に広く、無料の受託手荷物サービス、機内飲料サービスを提供、フルサービス: 基本サービスに加えてマイレージ、ラウンジサービスを提供
 5. 総務省「人口動態調査」(2020年1月1日時点)
 6. 東京駅よりJR線で品川駅へ向かい、京急本線エアポート急行にて羽田空港第1・第2ターミナル駅まで使用した場合。運賃は2023年5月1日時点におけるICカード運賃
 7. 京成特急スカイライナーを東京駅から成田空港駅まで使用した場合。運賃は2023年5月1日時点におけるICカード運賃
 8. 国土交通省「空港管理状況」(2018年)
 9. 国土交通省「空港管理状況」(2018年)



高品質なサービスを身近な価格で提供

FSCと同レベルの高品質なサービスを、より安く提供しているため、コスト増大局面での顧客への価格転嫁余地が大きい

FSCと同等のサービスを提供※1

FSCと同等の広さとサービスを備えた座席

座席



	SKY	国内FSC	国内LCC
シートピッチ※2	31インチ	31インチ	28インチ
座席電源	基本有り※3	基本有り※3	基本無し

無料で提供されるFSCと同等の機内サービス

機内サービス



	SKY	国内FSC	国内LCC
飲み物	コーヒー+ アップル ジュース 無料	無料	基本有料
食べ物	キットカット 無料	基本有料	基本有料

無料で利用可能な手荷物預入サービス

手荷物預かり



	SKY	国内FSC	国内LCC
重量	合計20kg まで無料	合計20kg まで無料	有料

注:
1. 国内FSCはエコノミークラスを参照
2. 各社国内線における主要なシートピッチ
3. 一部機材を除く

当社主要路線の運賃はFSCを下回る

本邦航空会社の運賃比較—最安運賃の一例（カッコ内の数値は当社対比割合）

	羽田→新千歳	羽田→福岡	羽田→那覇
SKY	¥9,140	¥12,980	¥9,910
国内FSC 平均	¥16,250 (+59%)	¥18,630 (+82%)	¥14,360 (+40%)

※2023年5月1日(月)時点での2023年5月30日(火)における各社公式航空券予約サイトでの大人運賃価格のうち、最も安い価格を参照



宮古(下地島)路線の開設による更なるネットワークの拡大

政策コンテストを通じて獲得した羽田ー宮古(下地島)の直行便の運航を通じて、羽田・新千歳・茨城・名古屋・神戸・福岡(夏季限定)・那覇と宮古(下地島)を結ぶネットワークを新たに構築

宮古(下地島)路線の導入効果

2020/10	2022/7	2023/3	2023/4
政策コンテストを通じて新たな羽田発着枠を利用 羽田ー下地島間のトライアル運航開始	羽田ー下地島間の累計乗客数が 10万人を突破	下地島路線の累計乗客数が 50万人を突破	トライアル期間の運航実績の評価により、 羽田発着枠を継続利用

1 宮古(下地島)と全国のネットワークを新たに構築



- コンテスト枠の暫定配分に併せて、神戸／那覇ー宮古(下地島)線を同時開設
- これら直行便と接続可能な札幌(新千歳)、茨城、名古屋(中部)、福岡の乗り継ぎ便を設定することで利用者を増大させ、広域にマーケットが拡大

2 各種取り組みによってコロナにも拘わらず高座席利用率を維持する路線へ

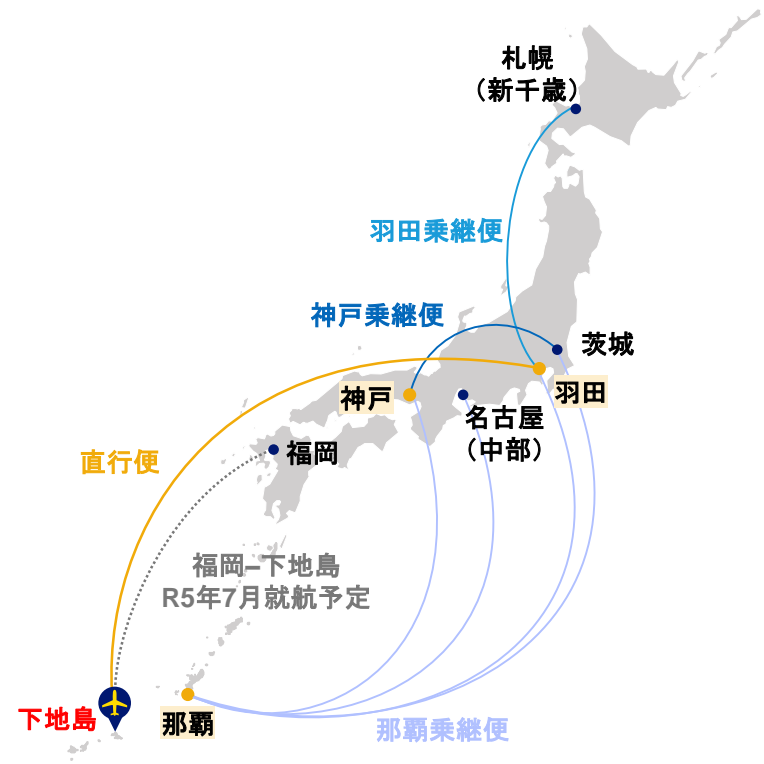


- コロナでの需要動向に併せた需要喚起キャンペーンの展開、閑散期の搭乗促進のためのピカチュウジェットの集中投入や“癒し旅”キャンペーンの展開
- ダイヤ・アクセス・周辺交通の改善によってコロナにおいても高い座席利用率を維持する路線に成長

3 羽田ー宮古(下地島)の流動創出による地元への貢献



- 羽田ー宮古(下地島)間の新たな流動創出により、宮古島の地域活性化・観光関連産業振興に貢献
- 当社就航に伴う需要、旅客層の多様化によって季節繁閑差平準化を促進
- 宮古島発首都圏向け貨物量容量拡大によって、マンゴー・ゴーヤ等特産品の販路拡大に成功



羽田ー下地島線開設を機に広がったネットワーク



当社ネットワークにおける成長ドライバー

当社は参入障壁の高い羽田路線に加え、後背人口が多く需要の大きな地方空港へ拠点を構築することによって市場全体を上回る成長を企図

	当社としての位置づけ	当社シェア※1	後背人口※2	成長余地(実績及び見込み)
① 羽田	参入障壁の高い主要拠点	3%	3,671万人	発着枠拡大 ・再配分の獲得等に伴い、発着枠を着実に拡大(2005年:21回/日→2020年:38回/日) ・2025年の再配分実施に伴う更なる発着枠拡大の可能性
② 神戸	羽田と関西を結ぶ重要拠点	64%	1,613万人	発着枠拡大 ・規制緩和で、発着枠が60→80回/日へ拡大(2019年) ・国内線120回/日への拡大を想定 国際化 ・今後規制緩和により、国際線就航の可能性
③ 茨城	後背人口の多い独占空港	100%	600万人	アクセス道路開通 ・茨城空港アクセス道路全通(2021年6月) ・車の利用が多い空港のため利用者拡大の可能性
④ 福岡	羽田との基幹路線を有する空港	9%	573万人	発着枠拡大 ・第二滑走路の供用開始(2025年3月)に伴う、発着枠拡大余地の可能性



出所: 総務省統計局及び独立行政法人統計センター、国勢調査(2020年)、空港管理状況調書(2018年)、住民基本台帳(2020年)、神戸市資料

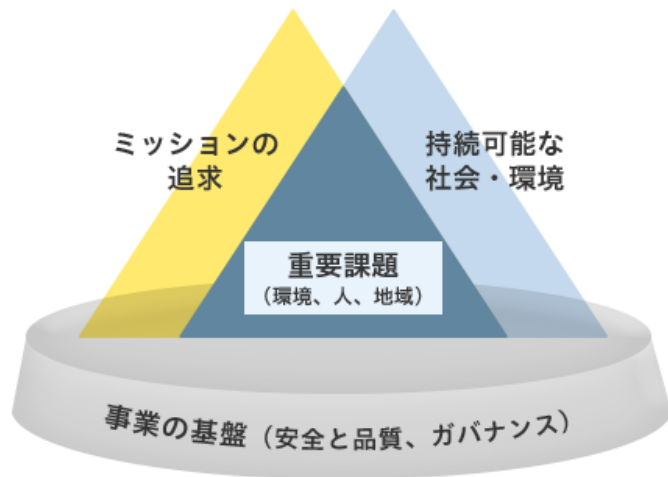
注:

- 2023年4月17日時点における出発便の当社シェア
- 後背人口は総務省が公表する住民基本台帳にて言及される2022年4月1日時点のデータを参照。羽田は、東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県の人口合計、神戸空港は兵庫県と大阪府の人口合計、茨城空港は茨城県と栃木県の人口合計、福岡空港は福岡県の人口を参照

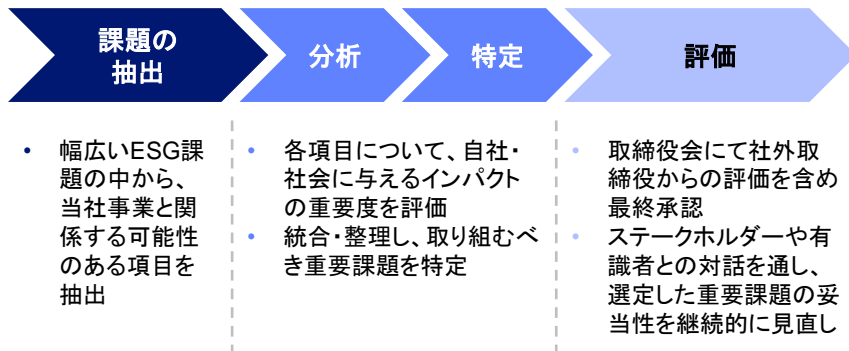


サステナビリティ基本方針と重要課題

「あらゆる人々に、安全で安心かつ高品質な航空サービスを、身近な価格で提供する」ことを通じて、社会の持続的な発展に貢献することを、サステナビリティ基本方針に定める



環境、人、地域を重要課題と定め、事業を通じた社会の発展への貢献と、社会・環境の持続可能性向上の両立を目指す



重要課題	重点テーマ	取り組みと目標	SDGsへの貢献	
環境	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動対策 代替燃料の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 省燃費機材への切り替え 	<ul style="list-style-type: none"> 7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY 12 つくる責任 つかう責任 13 気候変動に具体的な対策を 	
		<ul style="list-style-type: none"> 省燃費運航の促進 		<ul style="list-style-type: none"> 2030年航空燃料使用量の10%のSAFへの置き換え
		<ul style="list-style-type: none"> SAFの利用 		<ul style="list-style-type: none"> 2050年カーボンニュートラル
		<ul style="list-style-type: none"> 車両・施設からの排出削減 		<ul style="list-style-type: none"> カーボンオフセット
人	<ul style="list-style-type: none"> DE&I 推進 	<ul style="list-style-type: none"> お客様 <ul style="list-style-type: none"> 職員の接客能力の向上 施設等の環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> 5 ジェンダー平等を達成しよう 8 働きがいも経済成長も 	
		<ul style="list-style-type: none"> 社員 <ul style="list-style-type: none"> 働き方の多様化 働きがい向上 		
地域	<ul style="list-style-type: none"> 社員の活躍 地域共生 	<ul style="list-style-type: none"> 経済的な学びと成長機会の提供 	<ul style="list-style-type: none"> 10 人や国の不平等をなくそう 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 11 住み続けられるまちづくりを 	
		<ul style="list-style-type: none"> 人流・物流の拡大 地域との連携強化 		



免責事項

本資料には、スカイマーク株式会社(以下「当社」といいます)に関連する予想、見通し、目標、計画等の将来に関する記述が含まれています。これらは、当社が当該資料作成時点(又はそこに別途明記された時点)において入手した情報に基づく、当該時点における予測等を基礎として作成されています。これらの記述のためには、一定の前提・仮定を使用しています。これらの記述又は前提・仮定は当社経営陣の判断ないし主観的な予想を含むものであり、様々なリスク及び不確実性により、将来において不正確であることが判明し、あるいは将来において実現しないことがあります。したがって、当社の実際の業績、経営成績、財政状態等については、当社の予想と異なる結果となる可能性があります。かかるリスク及び不確実性には、日本その他の国・地域における経済社会状況、燃料費の高騰、日本円と米ドルその他外貨との為替レートの変動、テロ事件及び戦争、伝染病その他航空事業を取り巻く様々なリスクが含まれますが、これらに限定されるものではありません。

本資料に掲載されている将来情報に関する記述は、上記のとおり当該資料の作成時点(又はそこに別途明記された時点)のものであり、当社は、それらの情報を最新のものに随時更新するという義務も方針も有しておりません。本資料に掲載されている情報は、情報提供を目的としたものであり、いかなる有価証券、金融商品又は取引についての募集、投資の勧誘や売買の推奨を目的としたものではありません。本資料への当社に関する情報の掲載に当たっては万全を期しておりますが、監査を経ていない財務情報も含まれており、その内容の正確性、完全性、公正性及び確実性を保証するものではありません。従いまして、本資料利用の結果生じたいかなる損害についても、当社は一切責任を負うものではありません。

なお、本資料の著作権やその他本資料にかかる一切の権利は当社に属します。



SKY 

