



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

まず2023年3月期の決算について説明します。

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、羽田一宮古(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

Copyright © SkyMark Airlines Inc.



4

2023年3月期の業績ハイライトです。

まず1点目ですが、当期はコロナ影響から脱却し、3期ぶりに黒字化を達成しました。第1四半期はコロナ影響を受けたものの、第2四半期以降は全国旅行支援等の後押しもあり、着実に旅客需要を捉えられたことが要因です。

2点目について、お客様に快適な空の旅を提供するためにサービス品質を磨き上げてきた結果、定時運航率5年連続1位を達成したほか、顧客満足についても高い評価をいただきました。

更に、中長期目標の達成に向けて、羽田の政策コンテスト枠の獲得、ボーイング737MAXシリーズ導入に係る契約締結、資本基盤の拡充等の基盤構築が順調に進捗しました。

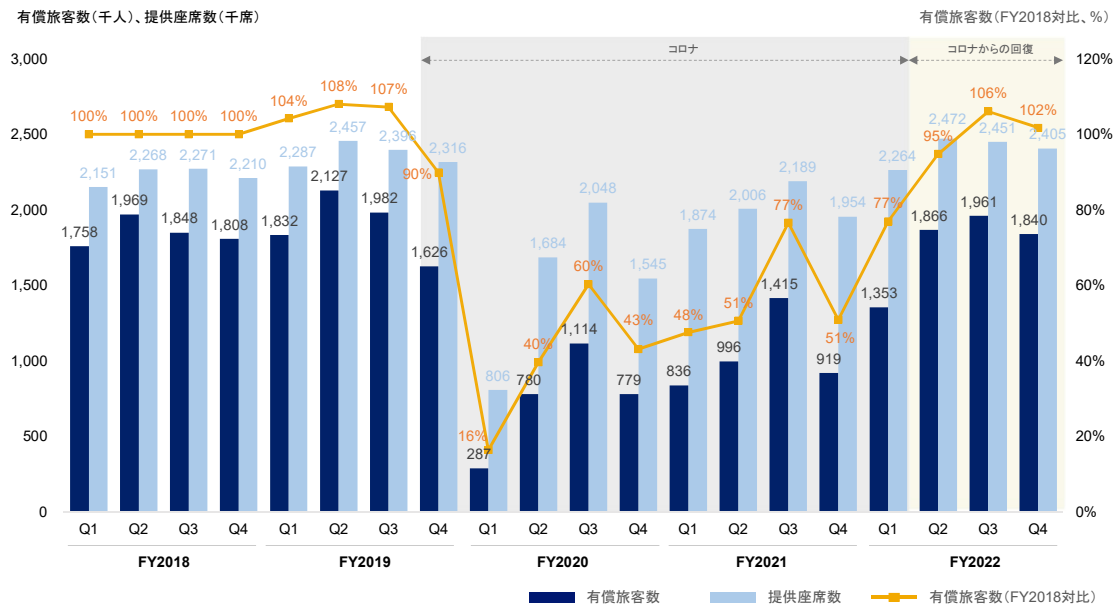
そのような中、2022年12月に東京証券取引所 グロース市場に再上場し、新たな成長ステージに立っています。

また、当社をご支援いただく株主の皆様へ利益還元を開始すべく、当期は一株あたり5円の配当を予定しております。

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



Copyright © Skymark Airlines Inc.



業績の前提となる当社有償旅客数の推移について説明します。

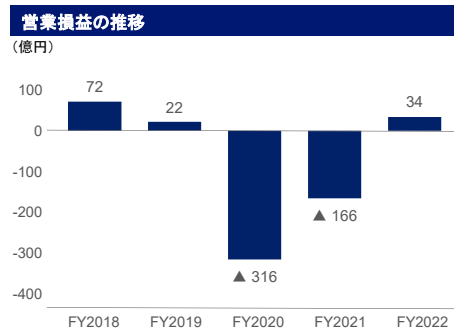
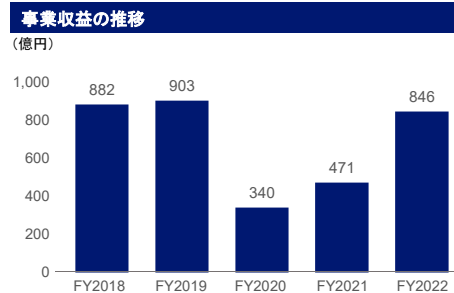
2022年度について、上期はコロナ影響により旅客数が回復しきっておりませんでした。夏以降のレジャー・VFR需要を着実に捕捉し、第3四半期にはコロナ前である2018年度を超える水準に回復しました。

第4四半期においても、有償旅客数が2018年度比で102%と、引き続き堅調に推移しております。

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						
	FY2018	FY2021	FY2022	前年	FY2018比	FY2022
				同期比	増減率	業績予想
単位:百万円				増減率	増減率	業績予想
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	-	-	- -



Copyright © SkyMark Airlines Inc.



当期の主要業績数値を説明します。コロナからの回復を受け、3期ぶりに営業黒字を達成しております。

期中で旅客需要が堅調に回復したことで、事業収益は846億円と、通期でほぼ業績予想通りとなりました。

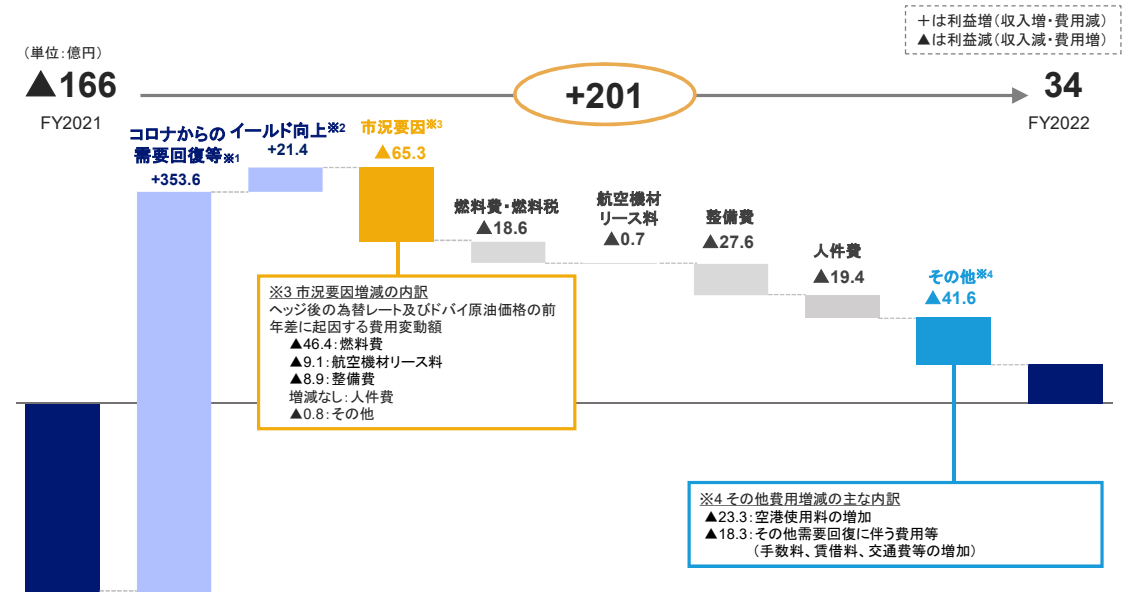
またコスト面では、円安・原油高など当社にとって厳しい市況環境が継続する中において、コスト削減努力を継続した結果、営業利益は34億円となり、業績予想を約10%上回る結果となっています。

経常利益は為替差益の計上等により37億円となりました。また、為替・原油価格の長期前提を見直したことなどを踏まえ、期末に繰延税金資産の見積もりを行った結果、法人税等調整額が変動し、当期純利益は業績予想を下回る57億円となりました。

また、株主の皆様への利益還元として、1株あたり5円の配当を実施する予定です。税引前当期純利益に実効税率を考慮した調整後当期純利益に対して配当性向35%程度を基準としておりますが、期中に上場したことを考慮し、当期については、概ねその半期分としております。

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



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-FY2021イールド) × FY2021RPK(旅客キロ)にて算出



こちらでは営業損益の増減を要因別に示しております。

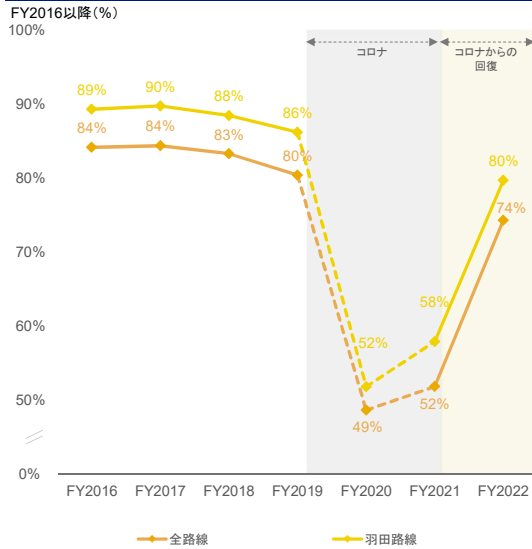
当期は、市況要因に加え、旅客需要回復に伴って事業規模を正常化させたことにより、コストが増加しました。

一方で、旅客需要の回復、コスト増を踏まえた継続的なイールド向上によって事業収益が大幅に回復し、結果として前年比で201億円の増益となっております。

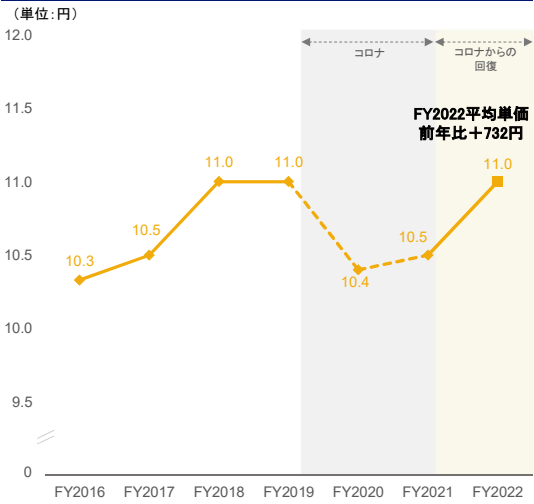
座席利用率・イールドの推移

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



イールドの推移



※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



座席利用率とイールドの推移です。

当期は、座席利用率が全社ベースで74%となりました。年度ベースではコロナ前の80%台半ばという水準には至っていませんが、足もとは力強い回復トレンドが継続しています。

また、イールドは11円、平均単価についても前年比732円増加の11,683円となりました。座席利用率が完全に回復していない中においても、需要回復を捉えレベニューマネジメントを徹底することで、堅調にコロナ前の水準に回復しております。

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		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・km)	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

Copyright © SkyMark Airlines Inc.



9

営業費用項目の詳細な内訳を示しております。

当期の営業費用は812億円と、前年比で173億円増加しております。その内、65億円が円安や原油高に伴う市況要因による費用増です。

また、当期は事業規模であるASKを前年比で約20%増加させることができたため、整備費や空港使用料など変動費を中心に増加しておりますが、継続したコスト削減の結果、市況要因を除く営業費用合計は供給量の伸びを下回り、引き続きコスト抑制に努めております。

なお、当社の主要なKPIや営業費用の内訳について、四半期別の実績値をIRサイトのデータブックにて開示しておりますのでご覧ください。

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-現金預金
3. ネットD/Eレシオ:純有利子負債÷純資産

Copyright © SkyMark Airlines Inc.



10

こちらでは、当社の足元の財務状況を示しております。

当社はこれまでご説明してきた業績の回復に加え、上場時に調達した資金によって、純有利子負債が92億円、自己資本比率が約22%と前年比で大幅に改善しております。



2. 2024年3月期 業績予想

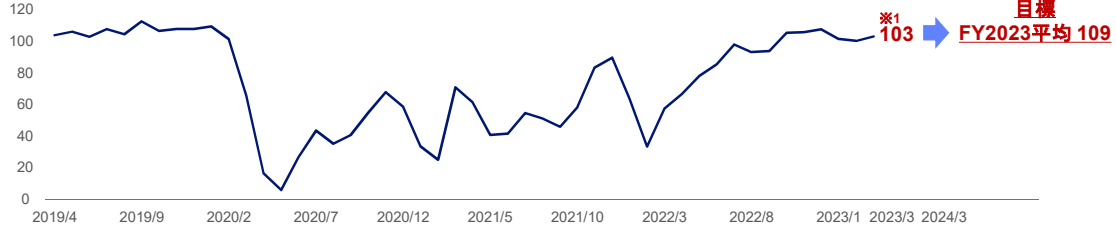
それでは2024年3月期の業績予想についてご説明いたします。

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

旅客需要見直し

当社月次旅客数推移 (FY2018各月=100)



需要見直しの前提

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

※1: 2023年3月単月データ
Copyright © SkyMark Airlines Inc.



まず旅客需要の前提です。

足元の旺盛な需要に鑑み、旅客数は2018年度比で9%程度上回る水準を見込んでおります。

進行期から本格的なポストコロナ期に入る背景として、左下に記載のとおり、コロナに対する政府スタンスの変化、訪日外国人の大幅な増加、円安や海外での物価上昇による海外旅行から国内旅行への需要シフトなどを考慮しております。

当社はこれら需要見直しを前提に、国内高需要路線でのトップライン成長を目指してまいります。

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 [※])	10,214	+189	+1.9%
座席利用率(L/F)(%) 旅客 [※] /座席 [※]	83.4%	-	+9.1pt
イールド [※] (円) 旅客収入/旅客 [※]	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%)

Copyright © Skymark Airlines Inc.

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



ここでは主要な業績予想数値及びKPIをまとめております。

2024年3月期は、事業収益1,023億円、営業利益56億円、当期純利益58億円を計画しております。

事業収益については、コロナからの需要回復に伴い座席利用率が正常化することに加え、コスト増に対応する形でイールド向上に取り組んでおり、前年比で176億円の増収を想定しております。

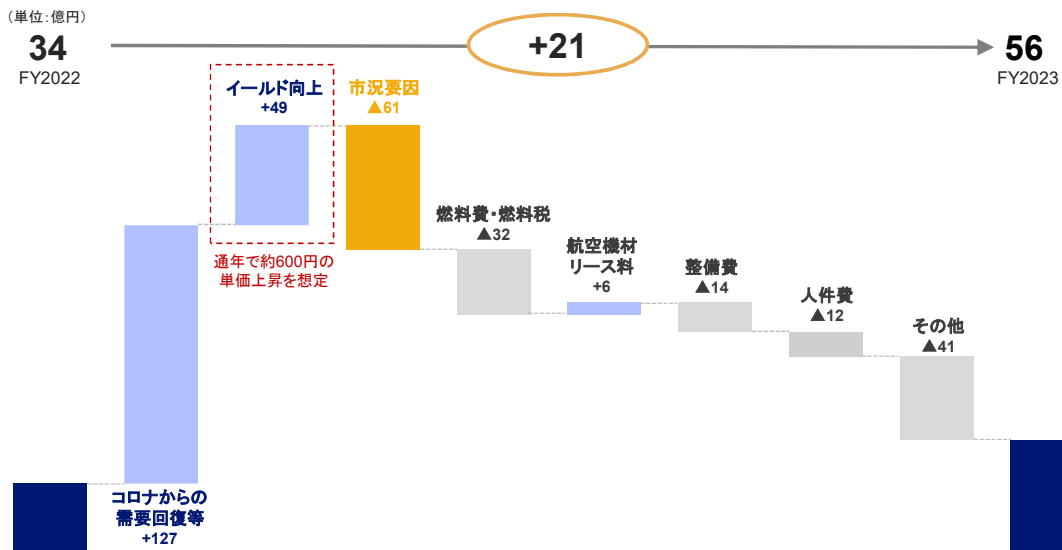
一方、営業費用については、市況変動等によって約155億円増加する想定です。結果として営業利益は56億円と前年比で21億円増となる想定です。

当期純利益は、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することにより、前年比で微増となる見込です。

また、2023年3月期に続き、株主の皆様への利益還元を継続するため、調整後当期純利益に対して配当性向35%程度を基準として配当を実施することを予定しております

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賅うことで増益を見込む



こちらでは、営業損益の増減を要因別に示しております。

コロナからの需要回復やイールド向上によって、市況要因等によるコスト増に対応し、利益を確保することを想定しております。

イールド向上については、足元の需要や経済状況に鑑み、通年で600円強の単価上昇を想定しております。

当社は、コストインフレが続く中でも、継続したコスト削減に努めます。その上で適正な単価を設定することで利益を確保し、お客様に安全かつ高品質なサービスを提供してまいります。

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

単位: 百万円	FY2018	FY2019	FY2020	FY2021	FY2022	FY2023	前年同期比		
							増減	内 市況要因	内 その他
機材数 年平均(機)	26.6	28.8	29.0	29.0	29.0	29.0	-	-	-
座席キロ(ASK) (百万席・km)	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 - 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	+4,380
・ 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)	



こちらでは詳細な費用内訳と主要な変動要因を示しております。

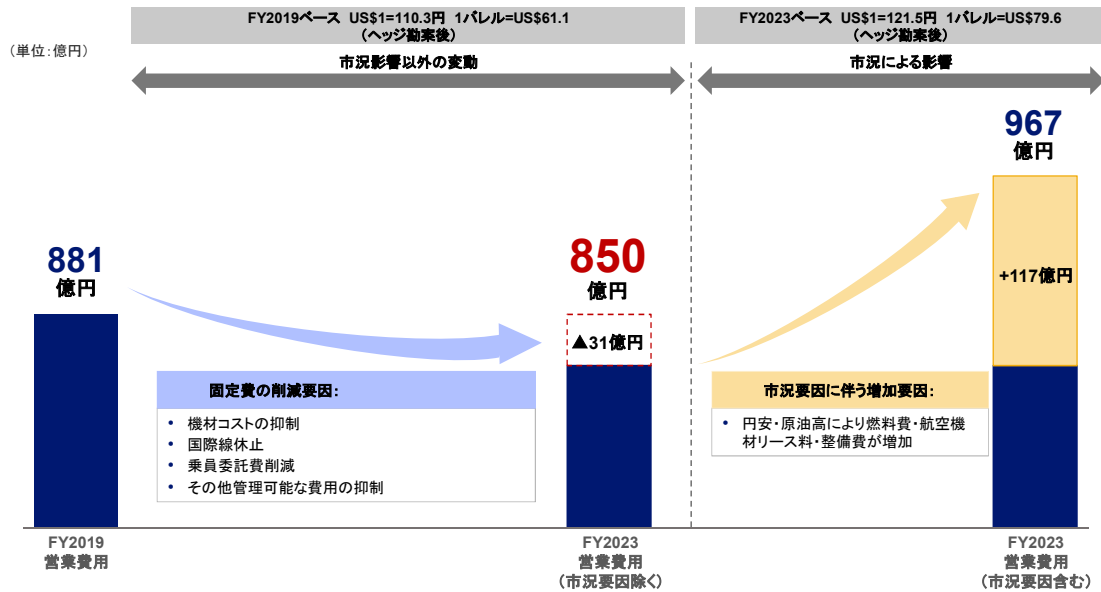
営業費用は967億円となり、前年比で約155億円増加していますが、その内、61億円が為替・燃油価格の変動に伴う市況要因となります。

また、燃料費や空港使用料についてはコロナ禍での一時措置の剥落によるコスト増が影響しております。整備費用については、エンジンの整備タイミングが集中することにより、一時的な費用増加が発生しております。

その他、需要回復に伴い旅客数が増えることで、代理店手数料等を始めとして一定のコスト増を見込んでおります。

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

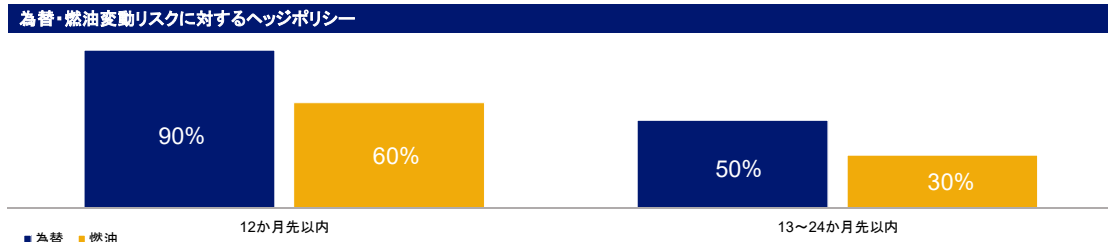


ここでは進行期の営業費用について、事業規模がほぼ同じ水準であるコロナ前の2019年度と比較しています。

スライド中央に示しております通り、仮に進行期が2019年度と同じ市況前提だとすると、コロナ禍における固定費削減などにより、約30億円のコスト抑制効果が継続できていることとなります。

今期は市況変動による不可避のコスト増加が見込まれますが、イールド向上でカバーしていくとともにコスト管理の徹底を継続してまいります。

為替・燃油変動リスクへの対応



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
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



こちらは為替・燃油の変動リスクへの対応を示しております。

当社は為替、燃油の変動を適切に分散するため、12か月先の想定使用量に対して、為替は90%、燃油は60%、13か月から24か月先の想定使用量に対してそれぞれ50%、30%をヘッジしております。

また、未ヘッジ部分については、足元の市況を勘案し、ドバイ原油を1バレル76ドル、為替を1ドル130円で見込んでおります。

結果として、為替・燃油前提に対する感応度は右下の図で示したような水準となります。



3. 2023年度～2027年度 中期経営目標

本ページからは当社の中期経営目標について説明いたします。

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



まず中期経営目標の前提となる環境認識をお伝えします。

2023年3月期までは、長期化するコロナからの早期回復を図っておりましたが、2024年3月期からはポストコロナでの成長を目指し、更なる企業価値向上を目指す段階と位置付けております。

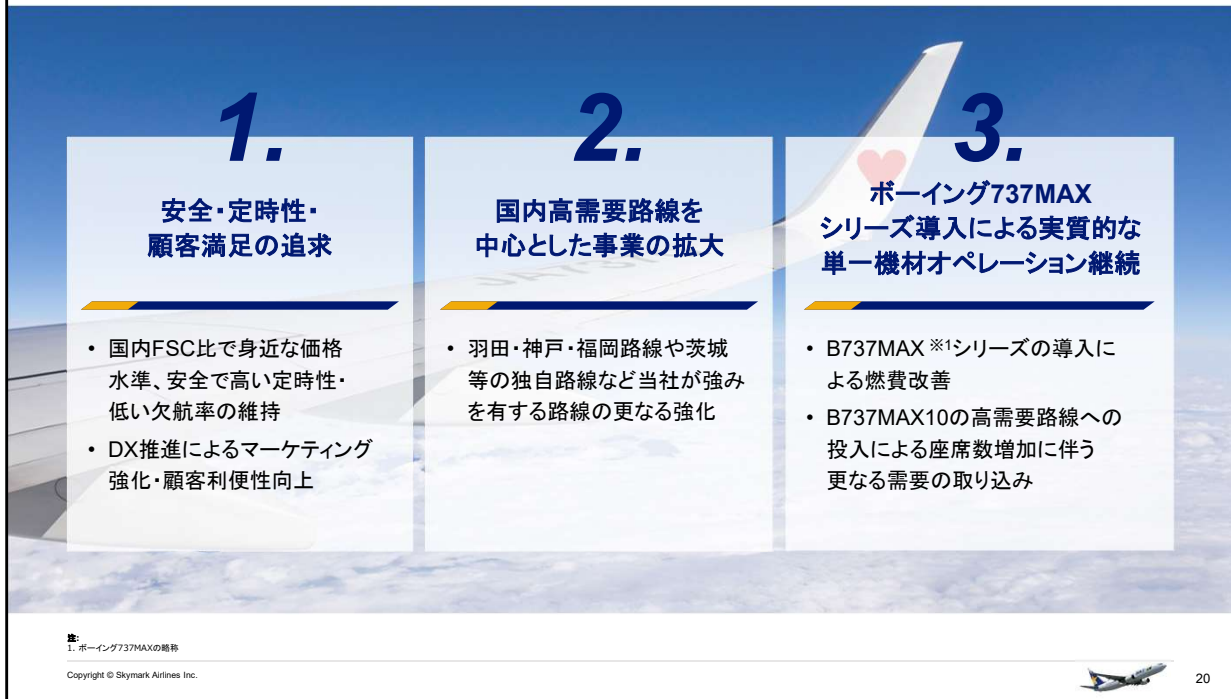
当社を取り巻く環境として、ポストコロナでのコト消費拡大による旅行需要の増加、円安継続に伴う国内旅行回帰・インバウンド旅客の拡大に加え、就航空港での発着枠拡大など、様々なポジティブ要因が見込まれております。

当社はこれらに対し適切な対策を取っていくことで、更なる事業成長を図ってまいります。

また、原油価格の高止まりやインフレ・円安によるコスト上昇圧力について、コスト削減を徹底しつつも適切なレベニューマネジメントを行うことで、安心・安全かつ高品質なサービスを提供するために適切な利潤を確保してまいります。

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

- 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
Copyright © SkyMark Airlines Inc.

本ページでは中期経営目標を実現するためのポイントを説明します。

1つ目は、安全・定時性・顧客満足の追求です。身近な価格で、安全や定時性を追求した高い運航品質を維持しつつ、DX推進によるマーケティング強化・顧客利便性の向上を図ってまいります。

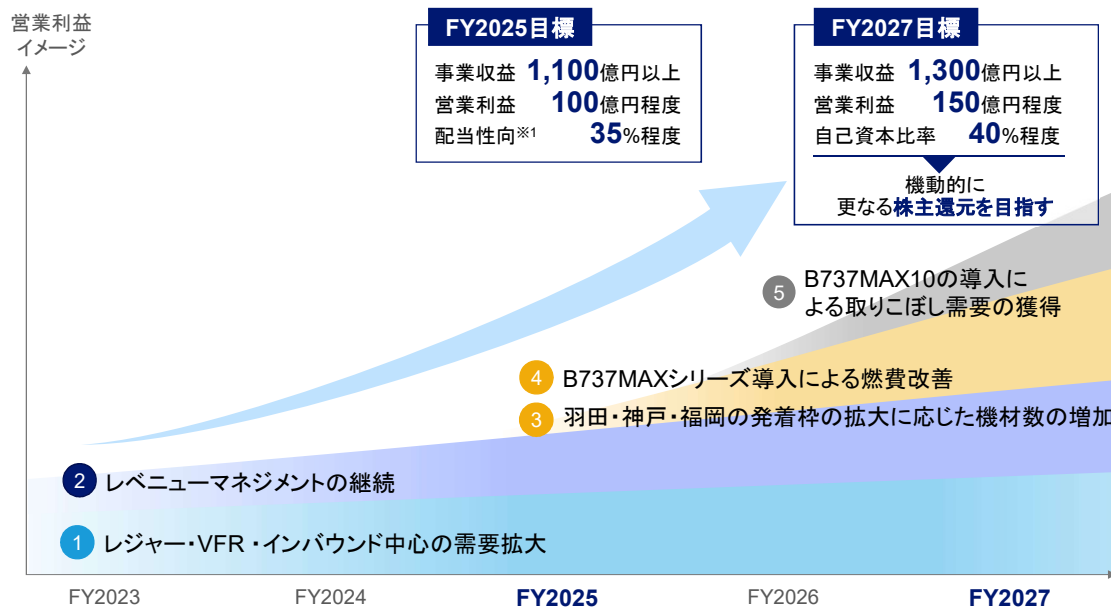
2つ目として、国内高需要路線を中心とした事業の拡大を目指します。羽田・神戸・福岡路線や茨城等の独自路線など、当社が強みを有する路線においてプレゼンスを更に強化してまいります。

そして3つ目として、ボーイング737MAXシリーズ導入により、実質的な単一機材オペレーションを継続してまいります。現行機の後継機となるB737MAXシリーズへ入れ替えることにより、入れ替えに係るコストを抑える一方で燃費効率を高めます。また、B737MAX10の導入により座席数を増加させることで羽田幹線を中心に更なる需要の取り込みを図ってまいります。

次のページから、当社の具体的数値目標と共に、各種施策についてご案内します。

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

Copyright © SkyMark Airlines Inc.



当社は上場時に掲げた中長期の目標を継続し、2025年度には事業収益1,100億円以上、営業利益約100億円、2027年度には事業収益1,300億円、営業利益約150億円を目指してまいります。

目標の達成に向けて足元で拡大するレジャー・VFR、インバウンド旅客需要を取り込みつつ、レベニューマネジメントを継続してまいります。

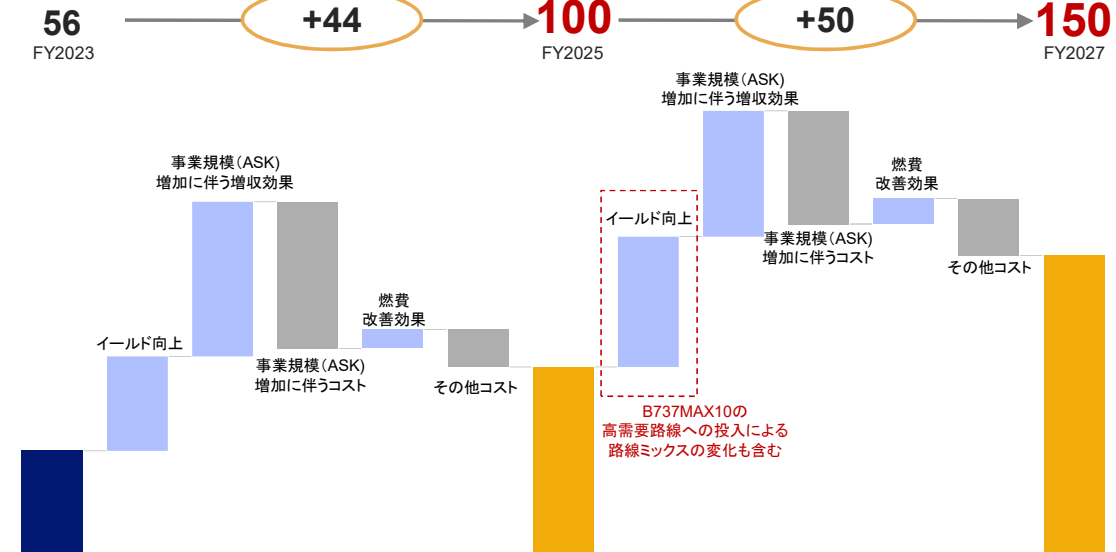
また、2025年度からは羽田など当社の主要就航先の発着枠拡大に併せて新機材を導入し、燃費の改善・座席数の拡大による取りこぼし需要の捕捉によって、更なる収益、利益の拡大を図ってまいります。

また、足元は配当性向35%程度を目安に株主還元を実施しますが、財務健全性目標の達成状況に応じ、更なる株主還元を機動的に検討してまいります。

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)



※1. FY2023からFY2027におけるスポットの為替と原油価格は換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)



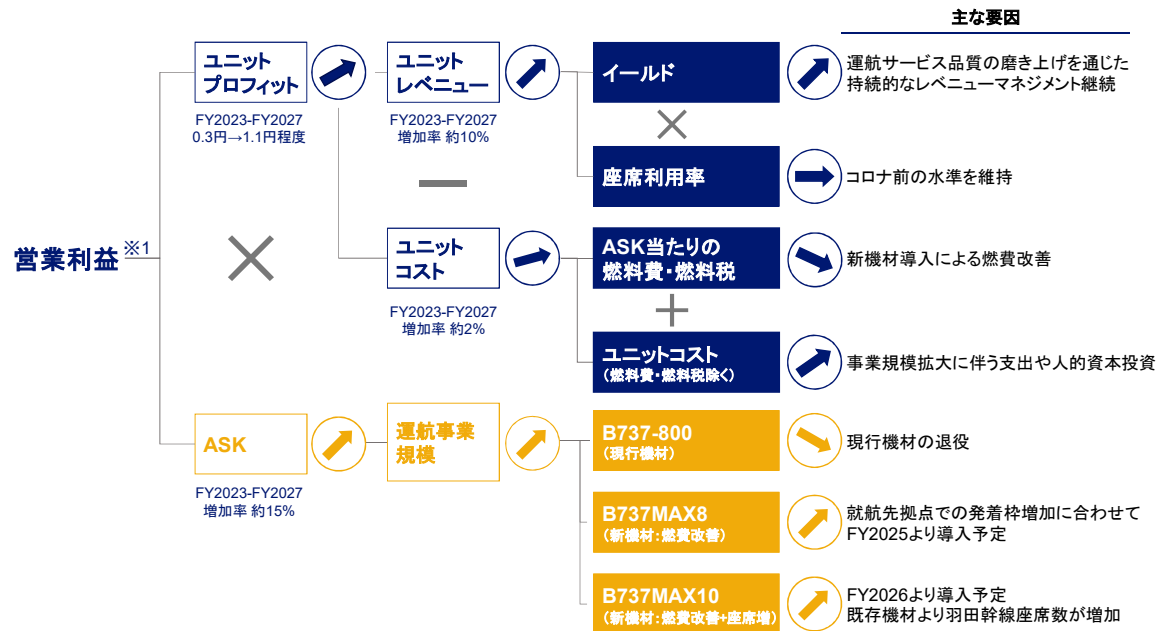
営業利益目標達成に至るイメージを示しております。

2025年度に向けては、足元のコスト上昇をカバーするイールドの向上に加え、新機材導入と羽田など発着枠追加取得による事業規模拡大及び燃費改善効果の寄与も踏まえて、営業利益100億円の達成を目指してまいります。

2026年度以降は足元の取組による各種施策を継続しつつ、座席数の多いボーイング737MAX10の羽田高収益路線への投入等によって営業利益150億円の達成を目指してまいります。

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



※1. 本来は営業利益=ユニットプロフィット x 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



こちらでは利益成長を構成するKPIが中期的にどのように向上するかを示しております。

営業利益の増加は、ユニットレベニューとユニットコストの差であるユニットプロフィットの向上と、輸送供給量であるASKの上昇に分けられます。

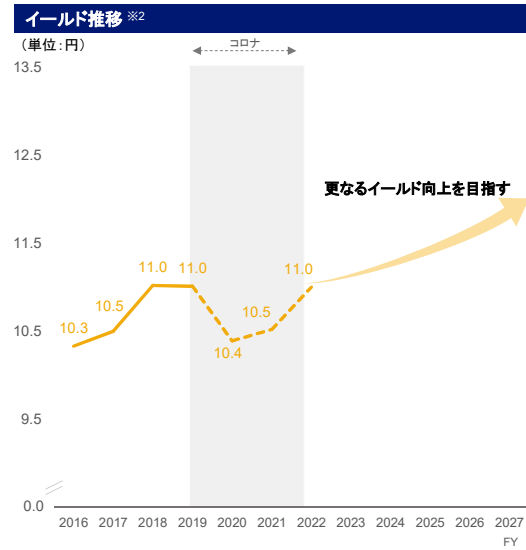
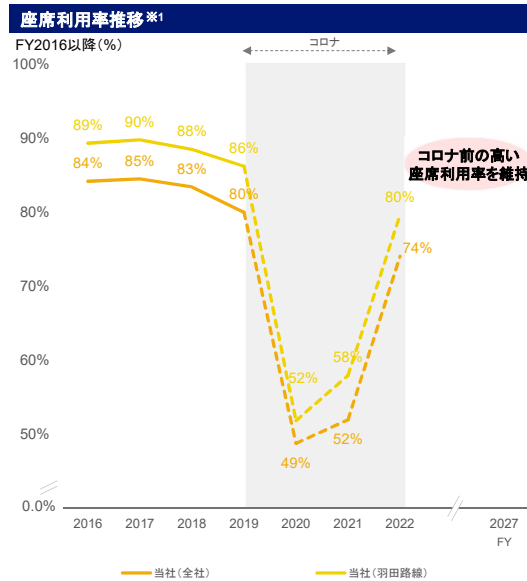
ユニットプロフィットは当社の収益性を示す指標となります。まずユニットレベニューについてはイールド向上により5年間で約10%の増加を図ります。5年間の市況前提は足もとの前提から横ばいでの推移を想定しておりますが、円安・原油高のさらなる進行がある場合には、追加的なイールド向上でカバーできるよう保守的なイールド前提としています。

ユニットコストは5年間で2%程度の増加を想定しています。新機材導入による燃費改善を図ると共に、規律をもった事業規模の拡大によりコスト増を抑制しますが、優秀な人材確保のため人的資本への投資も進めてまいります。

またASKについては、羽田枠追加取得に応じた新機材導入や羽田幹線の座席数増加により、5年間で約15%増加させてまいります。

次のページ以降で各KPIの成長ドライバーを説明します。

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



※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)



ユニットレベニューのドライバーとなる座席利用率とイールドの関係についてです。

座席利用率については、安全で定時に出発する高品質なサービスを更に磨き上げることで、コロナ前の高い水準を維持してまいります。

この高い座席利用率を背景に、レベニューマネジメントを通じて持続的なイールド向上を目指してまいります。

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				新機材導入の状況			
	現行機材		新機材		機種	機数/現在の状況	受領時期
	B737-800	B737MAX8	B737MAX8	B737MAX10			
座席数 (当社のB737-800対比)	177	177	210(19%増加)		B737MAX8	6機/リース契約済 3機(確定2機、オプション1機) 購入契約締結済	FY2025 Q1以降 FY2026
B737-800対比 燃料消費量(試算) ^{※1}	-	約15%削減	約19%削減		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

投入想定路線
座席利用率
80%超



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

※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座席あたりの燃料消費量削減率を算出



こちらでは、ASK増加のドライバーである新機材の導入について説明します。

当社は現行のB737-800機に代えて、同型の後継機であるB737MAX8およびMAX10の導入を予定しております。

ボーイング737MAX8では、座席数は変わらないものの、燃費効率が約15%向上します。またボーイング737MAX10では座席数も約20%増加し、更なる燃費効率が見込まれます。

当社は上場時に調達した資金も活用しながら、リースや購入契約の締結により当面の必要機材を確保しています。

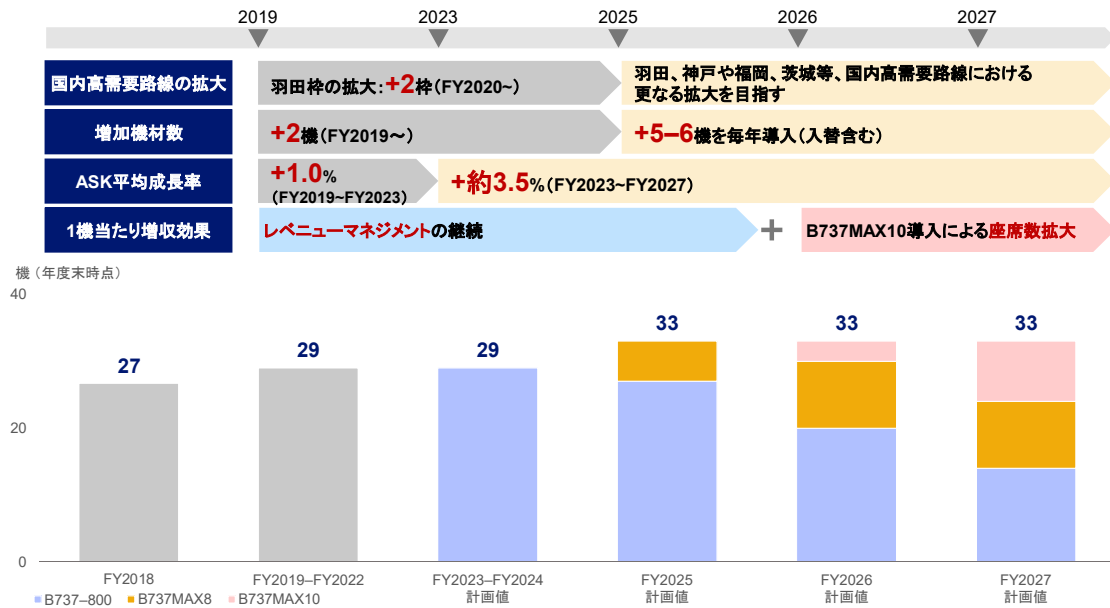
新機材の導入には収益およびコストの両面で様々なメリットを見込んでいます。

収入面では、座席数の多いB737MAX10を羽田幹線等の高需要路線へ投入し、取りこぼし需要の取り込みを図ります。

また、後継機である利点を活かして現行機からの整備費・トレーニングコストの上昇を抑制しながら、燃費効率の向上、環境負荷の低減により、収益の更なる向上を図ってまいります。

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



Copyright © SkyMark Airlines Inc.



続いて当社の機材計画について説明します。

当社は、単に機材数を拡大させるのではなく、収益性の高い就航先での発着枠獲得に併せて機材数を拡大することで、確度の高い収益成長を実現してまいります。

当社は2025年度から、羽田を始めとした就航先空港における発着枠を増加させ、運航規模を拡大してまいります。その拡大タイミングに合わせて737MAXシリーズを導入し、現行の29機から33機に機材を増加させることを想定しております。

更に座席数が多いB737MAX10の導入により、1機あたりの増収効果についても高めてまいります。その結果、ASKは2023年度から2027年度にかけて平均成長率で約3.5%増加する見込みです。

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%に対し概ね半額分相当を実施



最後に当社の資本政策について説明いたします。

当社はこれまでご説明してきたコロナからの需要回復の取り込み、イールド向上、新機材導入による増収効果により、今後5年間累計で500-600億円程度の営業キャッシュフローを確保することを見込んでおります。

一方で、着実に収益の向上が見込める新機材の導入や事業の根幹をなす安全維持投資、生産性・コスト競争力の強化を中心に5年累計で200億円程度を事業投資に充当する予定です。

残った部分については、自己資本比率40%を目標として有利子負債の返済や手元流動性を確保することで財務基盤を強化すると共に、株主還元に充当してまいります。

株主還元について、足元では配当性向35%程度を基準として考えつつも、財務健全性目標の達成状況に応じ、機動的に追加の株主還元を実施してまいります。

以上で、当社からのご説明を終了いたします。ご清聴いただき誠にありがとうございます。

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 

