

2022年11月10日

各 位

会 社 名 ス カ イ マ ー ク 株 式 会 社  
 代 表 者 名 代 表 取 締 役 社 長 執 行 役 員 洞 駿  
 (コード番号：9204 東証グロース)  
 問 合 せ 先 執 行 役 員 財 務 経 理 部 長 田 上 馨  
 TEL. 03-5708-8280

**2023年3月期の業績予想について**

2023年3月期(2022年4月1日から2023年3月31日)における当社の業績予想は、次のとおりであります。

【個別】

(単位：百万円、%)

項目	決算期	2023年3月期 (予想)		2023年3月期 第2四半期累計期間 (実績)		2022年3月期 (実績)	
		対事業 収益比率	対前期 増減率	対事業 収益比率	対事業 収益比率	対事業 収益比率	
事 業 収 益	84,808	100.0	79.9	40,568	100.0	47,147	100.0
営 業 利 益 又 は 営 業 損 失 (△)	3,141	3.7	—	1,643	4.1	△16,694	—
経 常 利 益 又 は 経 常 損 失 (△)	4,446	5.2	—	4,096	10.1	△15,079	—
当 期 ( 四 半 期 ) 純 利 益 又 は 純 損 失 (△)	9,013	10.6	—	2,704	6.7	△6,729	—
1株当たり当期 (四半期)純利益 又は純損失(△)	176円11銭		57円19銭		△145円78銭		
1株当たり配当金	0円00銭		0円00銭		0円00銭		

- (注) 1. 当社は連結財務諸表及び四半期連結財務諸表を作成しておりません。  
 2. 2022年3月期(実績)及び2023年3月期第2四半期累計期間(実績)の1株当たり当期(四半期)純利益又は純損失(△)は期中平均発行済株式数により算出しております。  
 3. 2023年3月(予想)の1株当たり当期(四半期)純利益又は純損失(△)は公募予定株式数(13,043,400株)を含めた予定期中平均発行済株式数により算出しております

## 【2023年3月期業績予想の前提条件】

(当社全体の見通し)

当社は、“経営理念”・“企業ミッション”・“長期ビジョン”・“お客様への約束”から構成される「新生スカイマーク方針」を基に、その実現及び継続に向け全社一丸となって取り組んでおります。具体的には以下の経営理念及び経営テーマを掲げております。

(経営理念)

- 一、安全運航を使命として、社会に役立ち評価される存在となります。
- 一、お客様の思いを真摯に受け止め、チャレンジ精神を忘れず、広くアンテナを張り、社会環境の変化に機敏に対応することで、良質かつ特色あるサービスを提供します。
- 一、お客様へのサービス提供者である社員を尊重し、社員が互いに協力しあい、誇りを持って働ける環境と企業風土を築きます。

(経営テーマ)

- ・安全・整備体制の強化
- ・お客様満足と運航品質の向上
- ・収益性・生産性の向上による利益体質の構築、新型コロナウイルス感染症拡大により傷ついた財務基盤の強化
- ・社員満足向上のための人事・組織・風土改革
- ・事業拡大・再成長に向けた基盤作り

2020年初頭より世界的な拡大を見せた新型コロナウイルス感染症は航空業界にも大きな影響を与えました。緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置が断続的に発令され旅客需要が大きく減少する中、当社では感染状況の見極めや予約動向の分析などにより運航便数の最適化に努め、需要の変動に合わせて機動的な供給調整を行うことで、変動費の抑制・適正化を行い、影響を最小限にとどめるよう努めました。

2023年3月期に入り、第1四半期は直前までの行動制限の影響を受けましたが、ワクチン接種の進行や感染対策の浸透により、旅客需要に回復の兆しが見え始めました。第2四半期においてはオミクロン株の感染拡大により国内過去最多となる感染者数を記録するなど新たな感染拡大が見られましたが、重症化率がこれまでの感染拡大時と比較して相対的に低かったことやこれまでの感染拡大時のような行動制限が求められなかったことから、需要の回復にこれまでのような大きな鈍化は見られず、通常年間で旅客収入が最大となる8月における旅客収入はコロナ禍前である2020年3月期と比べ86.8%と需要の回復が鮮明になりました。

サービス面についても、引き続き運航品質の向上に注力を続け、2022年3月期には、国土交通省が公表している「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に係る情報」において、5年連続となる定時運航率第1位を獲得したほか、2022年度の日本生産性本部の顧客満足調査（JCSI）においても第1位を獲得いたしました。経済産業省が創設した「おもてなし規格認証」制度においても航空業界初となる紺認証を取得しました。その他、新たな試みとして、株式会社ポケモンが企画する社会貢献活動「そらとぶピカチュウプロジェクト」に参画しております。このプロジェクトでは当社初となる全面塗装機「ピカチュウジェットBC」2機を全国の路線に就航させ、旅の喜びや移動の楽しさを発信することで、多くのお客様にご好評いただいております。

このような状況のもと、当第2四半期累計期間の事業収益は40,568百万円、営業利益は1,643百万円、経常利益は4,096百万円、四半期純利益は2,704百万円となりました。

また、当社の2023年3月期の業績は、当事業年度上半期における実績及び各市場動向の見込み（予約状況や航空燃料などの仕入れに係る相場状況）を基に以下の前提条件での見通しを反映して作成し、売上高84,808百万円（前期比79.9%増）、営業利益3,141百万円（2022年3月期△16,694百万円）、経常利益4,446百万円（2022年3月期△15,079百万円）、当期純利益9,013百万円（2022年3月期△6,729百万円）を見込んでおります。

なお、各収益、費用の前提条件は下記のとおりです。

(事業収益)

当社を取り巻く市場環境は、コロナ禍により一時的に旅客需要は落ち込んでいたものの、新規感染者数の落ち着き、全国的な行動制限の解除、ワクチン接種率の上昇等に伴い、ポストコロナの段階に入ってきているものと想定しております。ポストコロナにおいては、コロナ禍前同様VFR（知人・家族訪問）をはじめ、レジャー需要、中堅中小企業を中心としたビジネス需要等の需要が回復するものと考え、以下の記載はこれらを前提としております。

### 【航空事業収入】

航空事業収入については、提供座席数、搭乗率、旅客単価といったKPIに分解することができ、それぞれ以下の前提で計画しております。なお、いずれも路線別に計画しております。

#### （提供座席数）

ポストコロナの航空需要回復に伴い、コロナ禍に行っていた減便は当第2四半期以降は行わず、2022年冬ダイヤにおいては29機の機材で1日当たり150便の運航を行う通常運航とする想定であり、提供座席数は、前期比19.3%増の9,573千席を計画しております。

#### （搭乗率）

上記のとおり航空需要回復を想定し、第3四半期以降の旅客需要がコロナ禍前である2019年度比で95%程度に回復する前提で搭乗率を見積もった結果、搭乗率は、前期比22.0ポイント増の73.9%を計画しております。

なお、本資料における搭乗率の定義としては有償旅客キロを有効座席キロで除して算定しております。

#### （旅客単価）

航空需要回復を前提として、予約動向に応じて規律を持ったレベニューマネジメントを行うことで適正な運賃水準を維持し、また航空燃料など仕入価格の上昇分を適切に運賃に転嫁することで、旅客単価は、前期比787円増の11,739円で見込んでおります。

以上の結果、2023年3月期の航空事業収入は82,252百万円（前期比180.2%）を見込んでおります。

### 【貨物運送収入】

運航計画に基づいて、2023年3月期の貨物運送収入は29百万円（前期比133.5%）を見込んでおります。

### 【附帯事業収入】

基本的には航空事業収入に連動して増加する計画としており、2023年3月期の附帯事業収入は2,527百万円（前期比170.3%）を見込んでおります。

#### （事業費、販売費及び一般管理費、営業利益）

事業費の主な内訳として、燃料費・燃料税21,924百万円（前期比47.3%増）、人件費14,581百万円（前期比10.6%増）、航空機材費13,233百万円（前期比0.5%増）、空港使用料5,048百万円（前期比106.4%増）を計画しております。

燃料費は、運航計画から必要量を見積もり、算出しております。当社は航空燃料についてデリバティブ取引（商品スワップ取引）により一定割合のヘッジを行っております。業績計画においては当該ヘッジを考慮した後の原油価格73.6\$/BBLを前提として運航計画に基づき策定しております。それ以外の費用については、人件費は人員計画、空港使用料は運航計画を基に個別の変動要因を考慮して算出しております。

販売管理費及び一般管理費は人件費や事務所運営その他の経費等経常的に発生するもの、旅行代理店等に支払う手数料等旅客収入に連動するものがありますが、それぞれ過去実績及び将来計画を基に見積もりを行っております。

これらの結果、2023年3月期の営業費用は81,667百万円（前期比27.9%増）を、営業利益は3,141百万円（2022年3月期△16,694百万円）を見込んでおります。

#### （営業外損益、経常利益）

収益については航空券に係るキャンセル期間超過による違約金収入、営業外費用については銀行借入に係る支払利息やコミットメントラインフィーなど、每期恒常的に発生し、当期においてもその発生の可能性の高いものを想定し、過去実績及び将来計画を基に見積もりを行っております。2023年3月期の営業外費用は1,586百万円（前期比84.4%増）を見込み、営業外収益は2,891百万円（前期比16.8%増）を見込んでおります。以上の結果、2023年3月期の経常利益は4,446百万円（2022年3月期は経常損失15,079百万円）を見込んでおります。なお、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）として計上されております。

#### （特別損益、当期純利益）

特別損益に関しては、第2四半期累計期間にシステム関連の減損損失を1,212百万円計上しており、2023年3月期の計画においても反映をしております。

なお、直近の業績及び今後の業績見通しにより、将来にかけて課税所得の発生が見込まれることから繰延税金資産の回収可能性について慎重に検討を行いました。その結果、2023年3月期において企業会

計基準適用指針第 26 号「繰延税金資産の回収可能性に関する適用指針」における将来の合理的な見積可能期間内の課税所得見込み額に基づいて、当該見積可能期間の繰延税金資産は回収可能性があるものと判断し、法人税等調整額（益）5,786 百万円を計上する見込みです。

なお、かかる法人税等調整額の見込額は、当社の資本金の額が 2023 年 3 月末においても引き続き 1 億円となることを前提としています。本日現在において当社の資本金の額は 1 億円であり、法人税法上の中小法人等としての繰越欠損金控除限度額が適用されております。本日付で当社が公表した「募集株式発行及び株式売出しに関する取締役会決議のお知らせ」にて記載しておりますとおり、当社は日本国内及び海外市場における募集による新株式発行と同時に、資本金及び資本準備金の額の減少を行うことを予定しており、これにより、当社の資本金の額は引き続き 1 億円となり、2023 年 3 月末においても、引き続き、かかる税制措置の適用対象となる予定です。

以上の結果、2023 年 3 月期の当期純利益は 9,013 百万円（2022 年 3 月期△6,729 百万円）を見込んでおります。

**【業績予想に関するご留意事項】**

本資料に記載されている業績予想等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、実際の業績は、様々な要因によって異なる場合があります。

以 上

ご注意: この文書は当社の業績予想に関して一般に公表するための記者発表文であり、日本国内外を問わず一切の投資勧誘又はそれに類する行為のために作成されたものではありません。2022年11月10日の当社取締役会において決議された当社普通株式の募集及び売出しへの投資判断を行うに際しては、必ず当社が作成する「新株式発行並びに株式売出届出目論見書」(及び訂正事項分)をご覧ください。投資家ご自身の判断で行うようお願いいたします。「新株式発行並びに株式売出届出目論見書」(及び訂正事項分)は引受証券会社より入手することができます。

また、本記者発表文に記載されている当社の計画、見通し、予測、予想その他の将来情報については、本記者発表文の作成時点における当社の判断又は考えに過ぎず、実際の当社の経営成績、財政状態その他の結果は、国内外の経済状況の変化、市場環境の変化及び他社との競合、外国為替相場の変動等により、本記者発表文の内容又は本記者発表文から推測される内容と大きく異なることがあります。

本記者発表文は、米国における証券の募集又は販売を構成するものではありません。当社普通株式は1933年米国証券法に従って登録がなされたものでも、また今後登録がなされるものでもなく、1933年米国証券法に基づいて証券の登録を行うか又は登録の免除を受ける場合を除き、米国において証券の募集又は販売を行うことはできません。米国における証券の公募が行われる場合には、1933年米国証券法に基づいて作成される英文目論見書が用いられます。その場合には、英文目論見書は、当社又は売出人より入手することができます。同文書には当社及びその経営陣に関する詳細な情報並びに当社の財務諸表が記載されます。なお、本件においては米国における証券の登録を行うことを予定しておりません。