

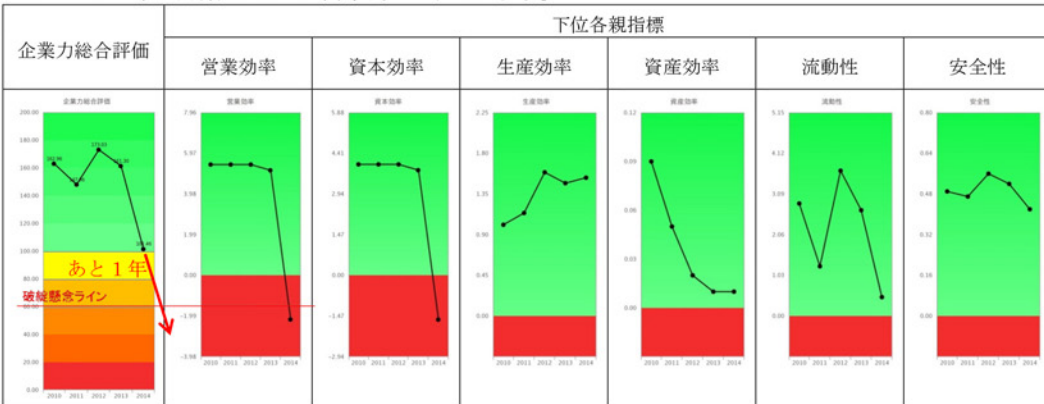


# 経営分析ニュース

第112号  
2015年3月20日発行  
毎月20日発行

今回は、スカイマーク株式会社を分析しました。LCC（格安航空会社）の先駆者の存在であったスカイマーク㈱は、2015年1月28日に民事再生法の適用を申請しました。エアバスA380を6機（1900億円）購入する予定でしたが2機に減らし、さらに納入時期を遅らせる要求をしたため、エアバス社から830億円の損害賠償を請求されたことも明らかになりました。

2010～2014年3月期までの5年間を見てみましょう。



企業力総合評価は、162 → 147 → 173 → 161 → 101と推移しています。

2014年3月期は悪化成り行き倍率1年です。前年と比較して60ポイント悪化し、破綻懸念領域の60.00まであと41ポイントしかありませんので、2014年と同じトレンドで悪化すると、あと1年で破綻懸念領域へ突入します。これを悪化成り行き倍率1年と表現しています。経営分析で「あと1年」の警告が出て、実際には「10か月後」の2015年1月に破綻しました。

企業力総合評価は、最も悪い2014年3月期でも青信号領域にはありません。営業効率（儲かるか）は2013年までは天井値で、2014年に急落。資本効率（株主評価）も同じです。生産効率（人の利用度）は青信号領域を改善トレンドでした。資産効率（資産の利用度）は青信号領域を悪化していました。流動性（短期資金繰り）は、青信号領域を乱高下して悪化トレンド。安全性（長期資金繰り）は青信号領域の高い位置で安定していました。借入金はありません。

企業力総合評価の点数、各親指標を見ると、それほど悪い会社とは思えません。生産効率、資産効率などの人・モノの動きはまずまずで、財務的にも問題なく、ただ儲かるかの指標が直近の2014年3月期に営業赤字だった、という状況の中で、即破綻という読みはなかなかできないのではないのでしょうか。

しかし、経営分析は、時間の流れの中で読まなければ見えないものがあるので、いつものように時系列で営業効率の下位指標を見ていきます。

|          | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2014/2010 |
|----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| 売上高合計    | 41,458,379 | 58,023,794 | 80,255,192 | 85,943,000 | 85,975,000 | 207.38%   |
| 売上総利益    | 5,539,853  | 13,972,408 | 18,613,161 | 8,480,000  | 841,000    |           |
| 売上高総利益率  | 13.36%     | 24.08%     | 23.19%     | 9.87%      | 0.98%      |           |
| 営業利益     | 3,143,325  | 11,195,598 | 15,283,649 | 4,675,000  | -2,507,000 |           |
| 売上高営業利益率 | 7.58%      | 19.29%     | 19.04%     | 5.44%      | -2.92%     |           |
| 経常利益     | 2,956,648  | 10,968,532 | 15,747,362 | 8,092,000  | -404,000   |           |
| 売上高経常利益率 | 7.13%      | 18.90%     | 19.62%     | 9.42%      | -0.47%     |           |
| 当期純利益    | 2,627,580  | 6,325,943  | 7,705,475  | 3,780,000  | -1,845,000 |           |
| 売上高当期利益率 | 6.34%      | 10.90%     | 9.60%      | 4.40%      | -2.15%     |           |

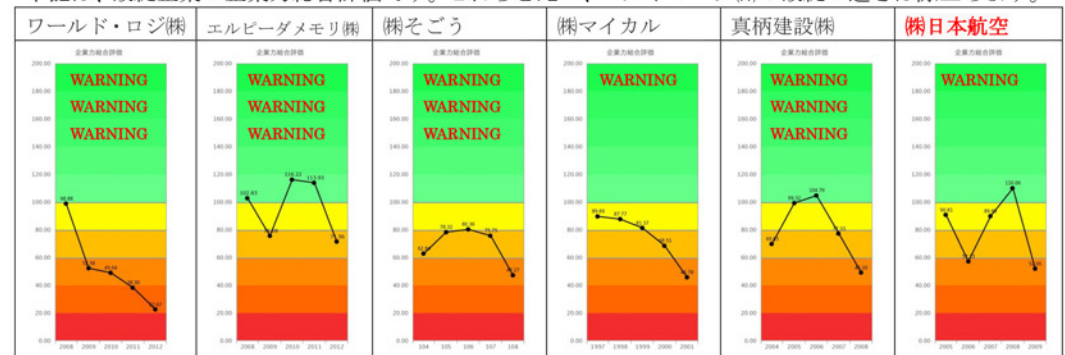
売上高は2010年から2014年にかけて2倍以上です。売上高総利益率10分の1以下に悪化しました。

貸借対照表に載っている航空機材簿価と、注記している航空機材のリース料（当期支払額）、将来の解約不能未経過リース料を下表にまとめています。航空機簿価の金額が少ないので航空機は自己所有ではないのでしょうか。その代わりに航空機材リース料や解約不能未経過リース料が多く、2010年から2014年までに3倍強に増えています。2014年3月時点で解約不能未経過リース料9,075億円（負債）を背負っています。

もともと借入金のないスカイマーク㈱は、割高なリース料を払うより自己資産として所有する判断をし、2011年に航空機6機を購入する契約を締結しました。しかしその後、他社との競争激化、燃料の高騰などで営業効率を急激に低下させてしまいました。

|                 | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | 2014       | 2014/2010 |
|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| 航空機材簿価          | 932,944    | 938,476    | 2,027,881  | 2,436,000  | 3,110,000  |           |
| 航空機材リース料(当期支払額) | 5,194,038  | 6,013,292  | 7,726,500  | 10,565,000 | 15,005,000 | 288.89%   |
| 解約不能未経過リース料     | 29,898,391 | 38,626,272 | 53,607,138 | 59,882,000 | 90,755,000 | 303.54%   |

下記は、破綻企業の企業力総合評価です。これらと比べ、スカイマーク㈱の破綻の速さは際立ちます。



## まとめ

スカイマーク㈱は破綻しました。でも今回の経営分析で見る限り、民事再生法適応の申請は早すぎたのでは？という気がします。

**編集後記** 旅行に行きたくなりました。Go! Go!

〒556-0005 大阪市浪速区日本橋4-9-21 SARUKIビル4F 猿木真紀子税理士事務所  
Tel. 06-6631-4570 Fax. 06-6631-7970 info@saruki-tax.jp http://www.saruki-tax.jp