

市場	東証 (2部)	業績 (百万円)	2010/3	2011/3	2011/9 (2Q)
上場承認日	2011/11/17	売上高	16,965	18,186	10,305
上場予定日	2011/12/21	営業利益	561	1,536	309
主幹事証券	大和証券 CM	経常利益	294	1,109	107
監査法人	有限責任あずさ監査法人	当期利益	278	811	94
URL	http://www.starflyer.jp/	総資産	4,696	7,515	6,590
証券コード	9206	純資産	1,731	2,574	3,051

● 事業内容 (特に記載しない限り、数値は2011/3期)

- ・同社は、北九州・福岡地区を拠点に、国内旅客運送事業を中心に事業を行っている。セグメントは単一ではあるが、事業は、①航空運送事業 (国内運送事業 (定期・不定期)、貨物運送事業)、②附帯事項 (空港ハンドリング業務の受託、海外航空会社航空券販売の総代理店等) の2つに分類される。ただし、売上高の97.9%にあたる177億円は、①の事業、それも国内定期便 (北九州-羽田線、関空-羽田線、福岡-羽田線) で計上している。
- ・同社は、既存の航空会社にはない、高いサービス・利便性を提供する「感動のある航空会社」を目指しており、全席への本革シートの配置、座席数を1割程度削減することによる広い前後間隔、電源コンセント・コートフック等のビジネスユーザーを意識した機内設備、定額での乗合タクシー送迎サービスなど、特徴的なサービスを提供している。
- ・一方、機材とエンジンを一種類 (A-320) に限定することで整備部品在庫や整備員等のコスト削減を、一機材あたりの飛行回数の増加により収益性の向上を、それぞれ目指している。また、定期便のうち、北九州-羽田線と関空-羽田線では全日空との共同運行を行っており、営業収入の安定化を図っている。そのため、売上高の27.0%にあたる49億円は、全日空機向けの売上となっている。
- ・輸送実績は、旅客数694千人、搭乗率71.4%。客単価は単純平均で25,000円。参考までに、同時期のスカイマーク機の実績は、旅客収入572億円、旅客数4,358千人、搭乗率81.9%、客単価13,100円。企業規模では劣るものの、客単価は2倍近くになっており、同社が目指す特色が出ていると言える。

● 財務諸表より (特に記載しない限り、数値は2011/3期)

- ・総資産は75億円。主に、現預金36億円、営業債権9億円、有形固定資産9億円、敷金7億円など。有形固定資産には、本社ビル (1億円) や福岡空港の設備 (2億円) のほか、航空機材として整備部品 (5億円) が含まれている。なお、航空機本体は全てリース契約となっており、2011/9(2Q)のリース料は、9.6億円である。また現在、2012/12以降完成予定のA-320を3機発注しており、既に10億円を前払いしている。ただし、最終的な機材料金は、エアバス社との契約により開示できないとのことで、今後の必要資金額については不明 (公表の価格表によれば、3機で211億円とのこと)。
- ・負債は49億円。主に営業債務8億円、未払金9億円、有利子負債22億円、定期整備引当金3億円など。なお、2011/9(2Q)には、先述のエアバスへの支払10億円が生じているためか、有利子負債は36億円にまで増大している。
- ・営業利益率は、3.3% (2010/3期) →8.4% (2011/3期) →3.0% (2011/9期(2Q)) と大きく変動している。売上原価に相当する航空事業費の内訳を見ると、燃料費及び燃料税が売上の25%前後を占めており、原油価格相場の上下が業績に大きな影響を及ぼしうるといことが見て取れる。そのほか、整備外注費 (売上の7.7%)、航空機賃借料 (同9.7%)、給与手当 (同7.3%)、空港使用料 (同10.7%) などが主なコストである。日本の空港は発着料金が高いとよく言われるが、売上の10%以上を負担しなければならないのは高すぎで、確かに日本の航空行政が企業競争力にマイナスの影響を与えているということが、よく分かる。
- ・そのほか、営業外にデリバティブ評価益1.2億円、為替差損5.2億円等が計上されている。
- ・繰越欠損金が、約40億円存在しており、当面は税金コストが低く抑えられる見込み。

● その他 (リスク情報、株式公開情報等より)

- ・調達予定額は4億円。調達資金は、その全額を航空機材の購入に充当予定 (2012/3期2億円、2013/3期2億円)。
- ・役員構成は、取締役9名 (うち代表2名、社外4名)、監査役3名 (全員が社外)。代表者は三井物産の出身者だが、常勤役員には全日空機、日本航空機、東亜国内航空機と国内大手航空会社出身者が在籍する。また、大株主であるからか、TOTO機出身の取締役が2名在籍している。
- ・同社の筆頭株主は、アメリカ国籍のファンドと推察される。これを含め、VCが議決権の29.4%を保有している。一方、役員陣はほとんど株式を保有しておらず (保有分は従業員時代に持株会に加入して購入していたもの)、大半が予約権としての保有になる。それでも議決権の2%弱しか保有していないことから、役員陣はほとんど議決権を握っていないことになる。逆に大株主には、TOTO機 (5.5%)、機安川電気 (3.9%) をはじめ法人株主が並んでおり、特に九州方面の主要企業が株主として名を連ねている。
- ・業界特性上、航空需要は夏期休暇、年末年始休暇、春期休暇に集中するとのこと。そのためか、営業利益の約7割は2Qと3Qに集中している。

※ご留意事項

本書は証券取引所のサイトにアップされた「上場申請のための有価証券報告書 (Iの部)」など、一般的に公表された情報を基に、新規上場予定企業の概要をお伝えすることを目的として作成しております。内容の一部作成者の私見が含まれることがありますが、投資行動への指図や投資勧誘を目的としたものではありません。また本書の作成誤り・事実認識等により利用者に経済的損害が生じた場合も、これを補填する義務は一切存在しませんので、予めご了承ください。