

ANA/JAL 第1四半期連結決算の比較

両社が公表した決算資料をもとに若干の分析を加えて簡単に比較した。

1. 収支概要; ANA;大幅増収、国際旅客収入でも JAL を抜いた! (羽田が貢献)

営業損益;ANA は転じて黒字に、JAL;減益ながら 186 億円の黒字維持。

(ANA) 営業収益は前期比+10%の増収、国際旅客収入(+197 億円、+22%)が寄与。

営業損益は黒字に転じた(航空運送事業ではなお▲11 億円の赤字)

経常損益では赤字だったが、退職給付会計制度の改定益(99 億円)があり、

当期純利益は 35 億円となった。

(JAL) 国内旅客の減収を国際旅客が補い、全体では増収となった。

国際旅客の収入規模は、国内旅客を上回った。

営業利益は減益ながら、なお 186 億円(利益率 6%)を計上、このうち航空運送事業の営業利益は 152 億円。

148 億円の当期純利益を計上。

(通期見通し)

ANA 売上げ 1.7 兆円で、営業利益 850 億円、当期利益 350 億円を見込む。

JAL 売上げ 1.35 兆円で、営業利益 1,400 億円、当期利益 1,150 億円を見込む。

《図表1》 連結損益計算書

	ANA				JAL				通年予想	
	2013Q1	2014Q1	差	率	2013Q1	2014Q1	差	率	ANA	JAL
国内旅客 億円	1,473	1,483	10	100.7	1,088	1,057	-31	97.2		
国際旅客 億円	895	1,092	197	122.0	990	1,072	83	108.4		
貨物郵便 億円	335	391	56	116.7	217	228	11	105.0		
その他	812	902	90	111.1	646	713	67	110.3		
営業収益 億円	3,515	3,868	353	110.0	2,941	3,071	130	104.4	17,000	13,500
営業費用 億円	3,572	3,865	293	108.2	2,720	2,885	164	106.0		
営業利益 億円	-56	3	60		221	186	-35		850	1,400
(うち航空運送事業)	-65	-11	54		184	152	-32			
営業外収支 億円	-57	-29	28		-24	-17	7			
経常利益 億円	-113	-25	88		197	169	-27		550	1,350
特別損益 億円	19	※ 100	81		12	6	-7			
税前利益 億円	-94	75	170		209	175	-34			
税金等 億円	28	-40	-68		-26	-27	-2			
当期純利益 億円	-66	35	101		183	148	-36		350	1,150

※ 当年:99億円の退職給付制度改定益あり

2. 旅客に関わる指標； 大きい搭乗率の差(高い JAL)

営業利益換算で国内線約 50 億円、国際線約 60 億円

(国内旅客) ANA は前年並みの座席規模で+3%旅客数を伸ばし、搭乗率は 59.2%、997 万人を 14,900 円で運んだ勘定になる。

JAL は▲4%減の座席規模で+2%旅客数を伸ばし、搭乗率は 62.4%。

751 万人を 14,100 円で運んだ勘定。

両社の収入規模差約 400 億円は、約 350 億円が旅客数から、50 億円が単価差から発生した勘定。

また両社の搭乗率の差(3.2 ポイント)は利益換算すれば約 50 億円。

(国際旅客) ANA は座席規模(座^キ)を+25%、旅客(旅客^キ)を+22%伸ばした。

搭乗率は前年を 2.1 ポイント下回る 69.0%。

平均旅客単価(キ^{単価})は 12.89 円。

JAL は+4%増の座席規模で、旅客を+5%伸ばし、搭乗率は前年を 0.6 ポイント上回る 73.3%。旅客単価は 12.47 円。

ANA は収入で JAL を追い抜いた。

搭乗率の差は大きく(4.3 ポイント)、営業利益換算すれば約 60 億円。

《図表2》 旅客に関わる指標

	ANA				JAL				
	2013Q1	2014Q1	差	率	2013Q1	2014Q1	差	率	
【国内旅客】									
旅客収入	億円	1,473	1,483	10	101	1,088	1,057	-31	97
旅客数	千人	9,690	9,971	280	103	7,360	7,515	155	102
旅客 ^キ *	百万 ^キ	8,496	8,789	293	103	5,531	5,655	124	102
座席 ^キ *	百万 ^キ	14,910	14,839	-71	100	9,445	9,068	-377	96
搭乗率	%	57.0	59.2	2.2	104	58.6	62.4	3.8	106
旅客単価	円/人	15,201	14,873	-327	98	14,783	14,071	-712	95
【国際旅客】									
旅客収入	億円	895	1,092	197	122	990	1,072	83	108
旅客数	千人	1,436	1,690	254	118	1,782	1,845	63	104
旅客 ^キ	百万 ^キ	6,964	8,472	1,508	122	8,181	8,596	416	105
座席 ^キ	百万 ^キ	9,806	12,274	2,468	125	11,260	11,728	468	104
搭乗率	%	71.0	69.0	-2.0	97	72.6	73.3	0.6	101
旅客 ^キ 単価	円/ ^キ	12.85	12.89	0.04	100	12.10	12.47	0.38	103

(注)国内線は両社の距離計算基準が異なるため、^キベースでは比較できない。

(ANA; 運航距離、JAL; 大圏距離)

3. 費用構造の比較； 差は「機材費」にあり、コードシェア(共同運航)が反映？

1) ANA の費用構造(費用に占める各費用の割合)； 過半は運航 4 費用

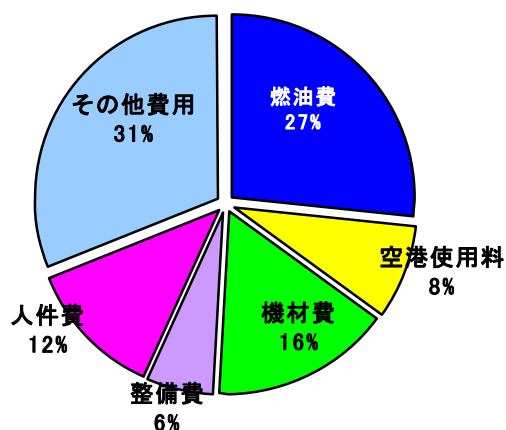
営業費用の過半は運航 4 費用(燃油費、空港使用料、機材費、整備費)が占めている。中でも燃油費の割合は高い。

(参考)費用構造を世界的に眺めると、運航4費用が約6割(その半分以上が燃油費)、人件費が約2割、その他が約2割という形が一般的である。

(ANA のその他費用には、10%強の委託費(主に労務費)が含まれている。)

なおサービスコストの少ない LCC の運航4費用は 7 割を超えるケースが多い。

《図表 3》 費用の構成割合(ANA 2014Q1)



2) 費用効率の比較(航空運送収入に対する各費用の比率)；

JAL の運航 4 費用の効率はよい。「機材費」に両社の差。

図表 4 は運送収入(旅客、貨物等)に対する主な費用項目の比率を示している。

(注)貨物専用便を含む各費用を、座席規模で除して算出するコストは、適切な比較とはいえないため、ここでは収入に対する割合で示したものである。

JAL 数値(グループ事業全体)は、概算で ANA の事業区分(航空運送事業)に調整した。また運送収入以外の収入は「人件費ほか」の費用から控除した。

(ANA) 運航4費用が収入の64.2%になり、人件費等を含めれば100.4%、即ち費用が収入より0.4%多い。(利益率▲0.4%)

(JAL) 運航4費用が収入の54.3%に留まり、人件費等を含めても93.5%。
(利益率が6.5%)

(運航4費用) 機材費の差が大きく中でも機材賃借料の差が大きい。

これは他社の座席を購入して自社席として販売するコードシェアが、ANAが大きいことによると考えられる。即ち、燃油費や空港使用料、乗員人件費などの項目が、機材賃借料という形で支払われるためである。特に国内線でANAは中堅3社(ADO、ソラシド、スターフライヤー)と羽田発のほぼ全便でコードシェアしていることが反映されていると考えられる。なおリース機の割合はほぼ同じ(2割強)であり、国際線のコードシェア便の規模も大差はない。

- ・ 燃油費の比率はJALが高いが、コードシェア便の賃借料には燃油費も含まれていることを考慮すると、差は殆どないと思われる。
- ・ 空港使用料、整備費はJALが低いが、これには2つの要素が絡んでいると考えられる。即ち、
 - (1) JALは搭乗率が高い ⇒ 収入の「コスト効率」が高いこと
 - (2) また機材のコスト効率の高さ(座席コスト効率の高いB737-800等の小型機割合の高さ)もあると考えられる。

《図表4》 航空運送収入に対する各費用の比率

	ANA	JAL	(差)
	%	%	ポイント
航空運送収入	100.0	100.0	
燃油費	30.3	31.2	-0.9
空港使用料	9.4	8.4	0.9
機材費	17.9	9.9	8.0
整備費	6.7	4.7	1.9
(運航4費用)	64.2	54.3	9.9
人件費ほか	36.2	39.2	-3.1
(非航空運送収入控除後)			
営業費用(航空)	100.4	93.5	6.9
営業利益	-0.4	6.5	

4. 国際旅客の路線別事業規模；長距離線と中国線でANAはJALを上回る

(両社の公表資料をもとに概算で算出したものである。)

(収入規模) ANAは大太平洋線、欧州線、中国線で大きくJALを上回っている。

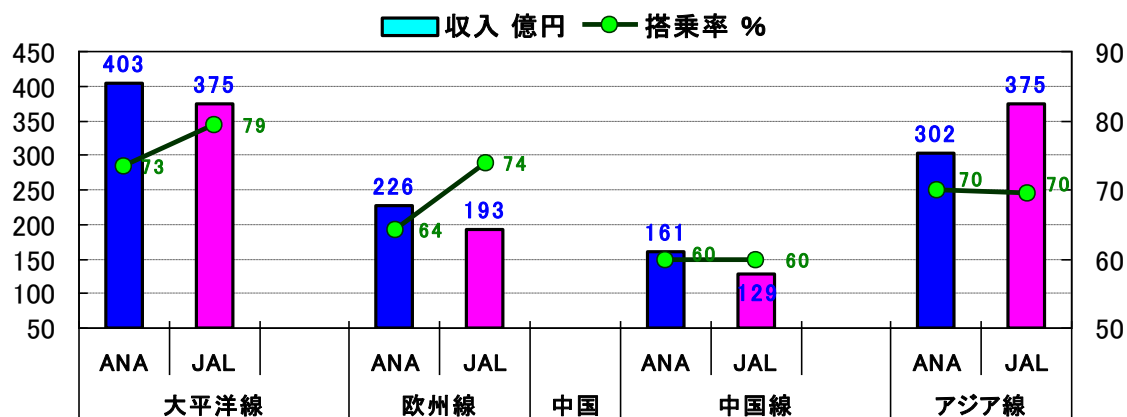
JALが上回っているのはアジア線のみ。

長距離線では、コードシェアの貢献度も大きいと考えられる。

(ANAはスターアライアンスグループと提携、JALはワンワールドグループのほか、個別に提携)

(搭乗率) JALは太平洋線、欧州線での搭乗率が、ANAを大きく上回っている。

《図表5》国際旅客；路線別比較(2014Q1)



5. 財務状況の比較；航空機と有利子負債に大きな差

両社の差を大づかみすると；

(資産) ANA は航空機で 6,000 億円以上多く、その他の資産(繰延税金資産等)でも 2,000 億円多い。

(負債) ANA は有利子負債が 8,000 億円多く、その他が 1,000 億円少ない。

(純資産) ANA は資本金と資本剰余金が 2,000 億円多いが、利益剰余金が 1,000 億円少ない。

なお、時価総額(8月1日)は、JAL が 1,000 億円強多い。

《図表 6》 貸借対照表比較(2014Q1)

	ANA	JAL	差(ANA -JAL)
	億円	億円	億円
現預金、有価証券	3,842	3,485	358
営業未収入金	1,444	1,434	11
航空機、建設仮勘定	10,276	4,503	5,773
他の有形固定資産	2,022	1,265	757
繰延税金資産	804		804
その他資産	3,588	2,737	851
資産合計	21,976	13,424	8,553
営業未払金	1,672	1,431	241
有利子負債	8,969	525	8,443
リース債務	289	692	-403
退職給付引当金	1,638	1,961	-323
その他負債	2,121	2,844	-723
負債合計	14,400	6,762	7,638
資本金・資本剰余金	6,008	3,644	2,364
利益剰余金	1,568	2,869	-1,301
その他	2	149	-148
純資産合計	7,577	6,662	915
(時価総額 8/01)	9,065	10,391	

以上