

2015年度第1四半期 ANA/JAL 決算比較

この度 ANA と JAL から公表された資料をもとに、両社の収益性などを比較してみた。

1. 損益の状況

① 両社ともに増収増益。

ANA は規模増（特に国際旅客）による増収が大きく、JAL との収入規模差は更に拡大した。

通年では、ANA は増収増益を見込み、JAL は小幅ながら減収減益を見込んでいる。

《図表 1》 益計算書の比較

		ANA				JAL				通年予想	
		2014Q1	2015Q1	差	率	2014Q1	2015Q1	差	率	ANA	JAL
国内旅客	億円	1,483	1,523	40	102.7	1,058	1,099	41	103.9		
国際旅客	億円	1,092	1,193	101	109.2	1,072	1,095	23	102.1		
貨物郵便	億円	391	387	-4	99.0	228	238	9	104.0		
その他		902	1,036	134	114.8	713	689	-24	96.7		
営業収益	億円	3,868	4,139	271	107.0	3,071	3,120	50	101.6	17,900	13,280
営業費用	億円	3,865	3,971	107	102.8	2,885	2,758	-127	95.6		
営業利益	億円	3	167	164		186	362	176		1,150	1,720
(率)	億円	0.1	4.0			6.1	11.6			6.4	13.0
営業外収支	億円	-29	-8	21		-17	30	47			
経常利益	億円	-25	159	185		169	392	223		900	1,690
特別損益	億円	101	※ 100	81		6	-1	-6			
税前利益	億円	75	159	84		175	392	217			
税金等	億円	-40	-76	-35		-27	-66	-38			
当期純利益	億円	35	84	49		148	326	178		520	1,440

② 営業利益増のほぼ全てが燃油費減の効果に帰結する勘定になる。

- ・ 収入（航空運送）に対する燃油費の割合が大幅に低下。

その影響額（試算）は、ANA 164 億円*、JAL 186 億円

*他社便のコードシェア（機材費）に含まれる燃油費もあるため、実質効果はこれより大きい。

《図表 2》 益計算書の比較

	ANA			億円相当	JAL			億円相当
	前期	当期	差		前期	当期	差	
営業収益	100	100		100	100			
燃油費	30.3	25.7	-4.6	164	31.2	24.6	-6.6	186
他の費用	70.1	69.4	-0.7		62.4	62.2	-0.2	
営業利益	-0.4	4.9	5.3		6.4	13.2	6.8	

③ ANA/JAL の規模差は更に拡大

- ・ ANA の収入規模は JAL の 1.33 倍。
- ・ 特に国内旅客の収入規模は JAL の 1.39 倍となった。
- ・ 国際旅客も JAL を抜いて、9%上回るようになった。
- ・ 貨物事業や付帯事業も多角化を図る ANA が大きい。

《図表 3》収入別比較

	ANA	JAL	(差) ANA/JAL	
	億円	億円	億円	倍
国内旅客	1,523	1,099	424	1.39
国際旅客	1,193	1,095	98	1.09
貨物郵便	387	238	149	1.63
その他	1,036	689	347	1.50
営業収益計	4,139	3,120	1,019	1.33
営業費用	3,971	2,758	1,213	
営業利益	167	362	-195	

2. 旅客収入の状況

① 国内旅客；旅客単価 Up で増収

両社、旅客数はほぼ前年並みながら、単価 UP で増収となった。

供給規模の縮小があったため、搭乗率は上昇した。

搭乗率は JAL の方が高いが、ANA の対前年上昇幅が大きく、両社接近してきた。

② 国際旅客；規模増を上回る旅客増で搭乗率大きく UP

旅客数では ANA は JAL を下回るが、長距離路線が多く、旅客^キ単価も高いことから収入規模は ANA が大きい。

搭乗率は JAL が大幅に上回っている。

《図表 4》旅客に関わる指標比較

		ANA				JAL			
		2013上	2014上	差	率	2013上	2014上	差	率
【国内旅客】									
旅客収入	億円	1,483	1,523	40	103	1,058	1,099	41	104
旅客数	千人	9,971	9,911	-60	99	7,515	7,539	24	100
旅客 ^キ *	百万 ^キ *	8,789	8,852	63	101	5,655	5,663	8	100
座席 ^キ *	百万 ^キ *	14,839	14,465	-374	97	9,068	8,974	-94	99
搭乗率	%	59.2	61.2	2.0		62.4	63.1	0.7	
旅客単価	円/人	14,873	15,367	493		14,075	14,578	503	
【国際旅客】									
旅客収入	億円	1,092	1,193	101	109	1,072	1,095	23	102
旅客数	千人	1,690	1,911	221	113	1,845	2,007	163	109
旅客 ^キ *	百万 ^キ *	8,472	9,194	722	109	8,596	9,358	762	109
座席 ^キ *	百万 ^キ *	12,274	12,602	328	103	11,728	12,008	280	102
搭乗率	%	69.0	73.0	3.9	106	73.3	77.9	4.6	106
平均距離			4,812				4,662		
旅客 ^キ 単価	円/ ^キ *	12.89	12.98	0.09	101	12.47	11.70	-0.77	94

③ 国際旅客の路線別比較；欧州線、中国線は ANA が圧倒

1) 路線別に収入（試算額）をみると、JAL に対して ANA は、

- ・ 欧州線と中国線で JAL を圧倒し、大太平洋線でも大きく上回っている。
- ・ JAL が上回っているのはアジア線のみ。

《図表 5》 国際旅客収入の路線別比較(試算値による)

	ANA		JAL		(差) ANA/JAL	
	億円	億円	億円	億円	億円	倍
大太平洋線	424	389	35		1.09	
欧州線	231	175	56		1.32	
中国線	205	131	74		1.56	
アジア線	333	400	-67		0.83	
収入計	1,193	1,095	98		1.09	

2) 路線別に搭乗率と旅客^{*}単価をみると、

- ・ 搭乗率は、JAL はどの路線でも ANA を上回っており、特に太平洋線と中国線では大幅に高い
- ・ 旅客^{*}単価をみると、両社ともに路線距離の短い中国線が約 20 円と高く、太平洋線とアジア線が低めである。
- ・ 旅客^{*}単価は、中国線を除き、ANA が JAL より高い。

《図表 6》 国際旅客の搭乗率と旅客^{*}単価の比較(試算値による)

	搭乗率		旅客 [*] 単価	
	ANA	JAL	ANA	JAL
	%	%	円	円
大太平洋線	73.3	79.7	11.5	10.1
欧州線	69.5	71.1	13.8	12.7
中国線	72.3	79.2	19.6	20.4
アジア線	74.9	78.7	11.9	11.4
全平均	73.0	77.9	13.0	11.7

3. コスト構造の比較

航空運送事業について、各費用の額や営業利益を、「運送収入を100とした指数」で比較した。

(注) 運航4費用； 燃油費、空港使用料、機材費、整備費

- ① 運航4費用と粗利益； JALは粗利益率が大幅に高い
- ・ 全ての費用でANAが高い数値となり、4費用合計ではJALの47.5に対して、ANAは59.6となっている。
 - ・ 収入から運航4費用を差し引いた粗利益は、「JAL 52.5」に対して「ANA 40.4」と大幅に差がある。
両社の営業利益率（ANA 4.9、JAL 13.2）の差にも、これが大きく影響していると考えられる。
- ② 費用項目別にみると、
- ・ 燃油費、空港使用料、整備費； JALは、機材の収益効率が高いと言えよう。即ち、比較的成本効率のよい小型の機材で、搭載効率（搭乗率など）も高いために、収入に対するコスト比率が低く保たれている（粗利益率が高い）と考えられる。
 - ・ 機材費； ANAは中堅3社などからコードシェアで座席を購入しているが、それには燃油費や人件費などの要素も含まれていることから、高い数値になっていると考えられる。
 - ・ 人件費； ANAは、労務コストのかなりの部分が、機材費やその他費用（委託費等）に分類されているため、人件費としての割合が低いと考えられる。

《図表7》コスト構造の比較（試算値による）

	ANA	JAL
	%	%
航空運送収入	100.0	100.0
	↓	↓
燃油費	25.7	24.6
空港使用料	9.1	8.4
機材費	17.3	9.7
整備費	7.5	4.7
(運航4費用)	59.6	47.5
(粗利益)	40.4	52.5
人件費	13.5	25.2
その他費用	22.0	14.1
航空事業利益	4.9	13.2

以上