

## ANA/JAL 2015 年度決算について

2016年5月1日

この度発表された ANA と JAL の連結決算を比較分析しました。  
(説明を簡素化するために概算化した数値を使っている箇所があります。)

## 1. ANA と JAL の収支 &amp; 財務規模比較

## ① 収支規模の ANA/JAL 比較; ANA の収入は JAL の 1.3 倍

1) JAL は 1.3 兆円の収入で約 2100 億円の営業利益(利益率 16%)。

ANA はその 1.3 倍の収入(1.8 兆円)で約 1300 億円の営業利益(利益率 8%)。

収入規模は全事業分野で JAL を上回る。

⇒国内旅客;1.37 倍、国際旅客;1.15 倍、貨物郵便;1.70 倍、

## 2) JAL は利益率では ANA の倍;その差の半分が搭乗率の差に起因

搭乗率が上昇しても費用は殆ど増えないため、そのまま収益性の差に繋がる。

⇒後述の参考 2 参照

JAL の搭乗率は ANA より約 4 ポイント高く、利益差のうち数百億円がそれに起因していると考えられる。

(JAL) 路線拡大等の制約(8.10 へパー)もあり、既存路線をコスト効率の良い小型機で運営する傾向が強く、これによって高搭乗率と高収益性を達成。

但し対 ANA で「シェア低下」は免れず、これが続けば中長期的にはマイナスの影響に繋がる可能性もある。

(ANA) 国際線を中心に急速に路線や事業拡大を進め、JAL より大型の機材でシェア拡大を図っている結果、搭乗率や利益率では JAL を下回っている。

事業基盤の拡大強化(⇒業界支配力)に力点を置き、中長期的視野に立つ結果ともいえる。

## 3) 経常利益と純利益との差は、ANA は約 ▲500 億円、JAL は約 ▲350 億円。

JAL の税負担が少ないことによる。

(図表 1) ANA/JAL 収支規模の比較

	ANA	JAL	差(ANA -JAL)	率(ANA ÷JAL)
	億円	億円	億円	%
国内旅客	6,856	5,013	1,844	137
国際旅客	5,157	4,488	669	115
貨物郵便	1,554	915	638	170
その他	4,345	2,951	1,394	147
営業収益	17,912	13,367	4,545	134
営業費用	16,547	11,275	5,273	147
営業利益	1,365	2,092	-727	
(率; %)	8	16	-8.0	
経常利益	1,307	2,092	-785	
当期純利益	782	1,745	-963	
	%	%	ポイント	%
搭乗率(国内線)	64.7	67.9	-3.2	95
(国際線)	74.3	78.8	-4.5	94

## ② 財務状態の ANA/JAL 比較； 有利子負債が少ない JAL

(ANA) 2.2兆円の総資本のうち、純資産は7900億円(36%)。

基盤拡大のために設備投資は大きく、有形固定資産(航空機等)は1.3兆円。

これを有利子負債6800億円、株主出資6000億円、留保利益2500億円で賄い、手元資金は2800億円。

(JAL)再建時の有利子負債圧縮と、その後の税軽減を受けての利益準備金の積み

上がりもあって、1.6兆円の総資本のうち、純資産は8700億円(55%)。

有形固定資産(航空機等)が7300億円あるが、有利子負債は700億円。

手元資金は4200億円。

(図表2) ANA/JAL 財務状態の比較

	ANA	JAL	差(ANA-JAL)
	億円	億円	億円
現預金、有価証券	2,777	4,203	-1,426
営業未収入金	1,394	1,281	113
航空機、建設仮勘定	11,174	6,775	4,399
他の有形固定資産	2,106	512	1,594
繰延税金資産	1,068		1,068
その他資産	3,769	3,018	751
<b>資産合計</b>	<b>22,288</b>	<b>15,789</b>	<b>6,499</b>
営業未払金	1,661	1,454	207
有利子負債	6,802	679	6,123
リース債務	237	237	0
退職給付引当金	1,634	2,363	-729
その他負債	4,242	2,588	1,654
<b>負債合計</b>	<b>14,339</b>	<b>7,084</b>	<b>7,255</b>
資本金・資本剰余金	6,016	3,644	2,372
利益剰余金	2,535	5,579	-3,044
その他	-602	-518	-84
<b>純資産合計</b>	<b>7,949</b>	<b>8,705</b>	<b>-756</b>

## 2. 前年との対比

### ② 収支の前年対比；増収増益のANA、減収増益のJAL

(ANA) 国際旅客とその他収入(傘下のLCC バニラエアを含む)の大幅増収が効いて営業収益は+777億円(+4.5%)の増収、一方営業費用は燃油費減(規模増=座席<sup>キ</sup>。+7%のもとで前年比▲614億円)が効いて+328億円の増加(+2.0%)に留まったため営業利益は前年比約1.5倍の1365億円を計上した。

税金等を控除したあとの純利益は前年比ほぼ倍増の782億円となった。

2016年度も当年度を上回る利益を見込んでいる。

(JAL) 国内旅客は+137億円(+2.8%)の増収であったが、国際旅客はじめその他の収入はいずれも減収となり、全体でも81億円の減収となった。

しかしながら燃油費減(▲544億円)が効いて営業費用の減少が大きかったことから増益となり、2092億円の営業利益を計上した。

税金等を控除したあとの純利益も増益となり、ANAの倍以上となる1745億円を計上した。

2016年度はほぼ当年度並みの利益を見込んでいる。

《図表3》 収支の前年対比

		ANA				JAL				通年予想	
		2014	2015	差	率	2014	2015	差	率	ANA	JAL
国内旅客	億円	6,834	6,856	23	100.3	4,876	5,013	137	102.8		
国際旅客	億円	4,683	5,157	474	110.1	4,549	4,488	-61	98.7		
貨物郵便	億円	1,670	1,554	-116	93.0	984	915	-68	93.1		
その他	億円	3,948	4,345	397	110.1	3,039	2,951	-89	97.1		
<b>営業収益</b>	億円	<b>17,135</b>	<b>17,912</b>	<b>777</b>	<b>104.5</b>	<b>13,447</b>	<b>13,367</b>	<b>-81</b>	<b>99.4</b>	<b>18,100</b>	<b>13,430</b>
営業費用	億円	16,219	16,547	328	102.0	11,650	11,275	-376	96.8		
<b>営業利益</b>	億円	<b>915</b>	<b>1,365</b>	<b>449</b>		<b>1,797</b>	<b>2,092</b>	<b>295</b>		<b>1,450</b>	<b>2,010</b>
(率)	億円	5.3	7.6			13.4	15.7			8.0	15.0
営業外収支	億円	-244	-57	187		-44	0	44			
<b>経常利益</b>	億円	<b>671</b>	<b>1,307</b>	<b>636</b>		<b>1,753</b>	<b>2,092</b>	<b>339</b>		<b>1,300</b>	<b>1,930</b>
特別損益	億円	109	3	-105		-54	-18	35			
<b>税前利益</b>	億円	<b>780</b>	<b>1,311</b>	<b>531</b>		<b>1,699</b>	<b>2,074</b>	<b>375</b>			
税金等	億円	-387	-529	-142		-209	-329	-121			
<b>当期純利益</b>	億円	<b>392</b>	<b>782</b>	<b>389</b>		<b>1,490</b>	<b>1,745</b>	<b>254</b>		<b>800</b>	<b>1,920</b>

## ②営業利益の増減要素試算；ともに搭乗率向上が大きく寄与

両社の営業利益について、前年レベルから当年度に至る増減要素を概算で試算した。

- ・両社ともに燃油費減の効果が大きかったが、それとの見合いで燃油サーチャージ減による国際旅客単価の低下があった。
- ・国際線、国内線ともに搭乗率UPが増益に大きく寄与した。
- ・人件費増や貨物郵便収入の減収など、利益減の要素もあった。
- ・国内線は、燃油費減・旅客単価向上・搭乗率UPと3条件が揃ったことで、収益性は大きく向上したものと推定される。

《図表4》 営業利益の増減要素(概算試算)

	ANA	JAL
	億円	億円
2014年度利益	900	1,800
(増減要素試算)		
燃油費減	700	550
旅客単価(国内線)	100	60
(国際線)	-180	-300
搭乗率UP(国内線)	70	130
(国際線)	160	180
人件費増	-120	-100
貨物郵便減収	-120	-70
その他要素	-160	-150
合計	450	300
2015年度利益	1,350	2,100

### 3. 旅客指標の変化

#### 【国内旅客】

(ANA) 北陸新幹線の影響で小松線と富山線で大幅な旅客減となったが、旅客発着単価が上昇して収入は僅かながら前年を上回った。

搭乗率も小幅向上して 64.7%となった

(JAL) 北陸新幹線の影響はあったものの、羽田路線を中心に旅客増となり、旅客単価の上昇もあって+137 億円の増収となった。

搭乗率は更に向上して 67.9%となり、ANA を 3.2 ポイント上回った。

#### 〈参考 1〉北陸新幹線の影響

羽田＝小松 (ANA) 876⇒494 千人 ▲382 千人(▲44%)

(JAL) 762⇒539 千人 ▲224 千人(▲29%)

羽田＝富山 (ANA) 781⇒459 千人 ▲322 千人(▲41%)

#### 【国際旅客】

(ANA) 大幅な供給増(+11%)を上回る旅客増(旅客<sup>千</sup>+14%)となった。

燃油安に伴う燃油サーチャージ減による旅客<sup>千</sup>単価の低下はあったものの、規模増効果で+474 億円(+10%)の増収となった。搭乗率も上昇して 74.3%となった。

(JAL) 小幅増の供給を上回って旅客が増加(旅客<sup>千</sup>+5%)したが、燃油サーチャージ等による単価減が大きく、僅かながら減収となった。

搭乗率は更に上昇して 78.8%となり、ANA を 4.5 ポイント上回った。

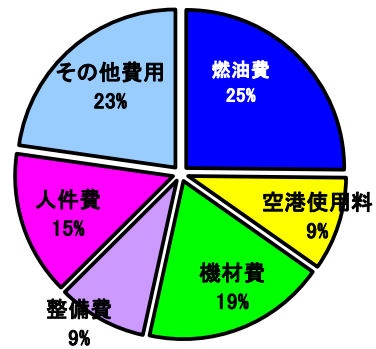
《図表 5》 旅客指標の変化

		ANA				JAL			
		2014	2015	差	率	2014	2015	差	率
<b>【国内旅客】</b>									
旅客収入	億円	6,834	6,856	23	100	4,876	5,013	137	103
旅客数	千人	43,203	42,665	-538	99	31,644	32,114	470	101
旅客 <sup>千</sup> *	百万 <sup>千</sup> *	38,582	38,471	-112	100	23,994	24,342	348	101
座席 <sup>千</sup> *	百万 <sup>千</sup> *	60,213	59,422	-791	99	36,306	35,869	-437	99
搭乗率	%	64.1	64.7	0.7		66.1	67.9	1.8	
旅客単価	円/人	15,818	16,070	253	102	15,407	15,609	202	101
<b>【国際旅客】</b>									
旅客収入	億円	4,683	5,157	474	110	4,549	4,488	-61	99
旅客数	千人	7,208	8,168	960	113	7,794	8,081	287	104
旅客 <sup>千</sup> *	百万 <sup>千</sup> *	35,639	40,635	4,996	114	36,110	38,069	1,960	105
座席 <sup>千</sup> *	百万 <sup>千</sup> *	49,487	54,711	5,223	111	47,697	48,327	630	101
搭乗率	%	72.0	74.3	2.3	103	75.7	78.8	3.1	104
平均距離			4,975				4,711		
旅客 <sup>千</sup> 単価	円/ <sup>千</sup> *	13.14	12.69	-0.45	97	12.60	11.79	-0.81	94

〈参考2〉費用の構成割合(ANA 航空運送事業をもとに算出)

燃油費・空港使用料・機材費・整備費の運航4費用は全体の約6割を占め、人件費やその他の費用は約4割である。

いずれも旅客の多寡による影響は余り受けないため、搭乗率が高ければ、その分収益性向上に繋がる。



以上