

## ANA/JAL 2018 年度上期の決算について

2018 年 11 月 4 日

この度発表された ANA と JAL の上期連結決算を簡単に比較・概観しました。

- ① 両社ともに増収(特に国際旅客)かつ若干の減益。減益には燃油単価の上昇が影響。  
ANA の収入は過去最高を更新。  
営業利益額は ANA が若干上回った。利益率では JAL より若干低いものの、収益力は両社ほぼ並んでいるといえるのではないか。
- ② 増収幅は JAL が ANA を上回ったが、これは近年になかったことである。  
特に旅客収入の増収額で JAL が ANA を上回ったことは注目に値しよう。  
JAL も成長の段階に入ったことがうかがえる。

	(ANA)	(JAL)
国内旅客収入	- 28 億円	+31 億円
国際旅客収入	+355	+399
LCC 収入	+ 41	
その他の収入	+162	+149
(営業収益計)	(+530 )	(+579 )

- ③ 国内旅客での ANA 減収は、小型化による供給席数減(中期計画どおり)の影響と  
思われ、搭乗率が大幅に上昇(68.2↗69.8%)していることから、収益性は向上している  
ものと考えられる。  
一方 JAL は幹線大型化(中期計画)で、高い搭乗率(72%)を維持しつつ旅客は増加。
- ④ 国際旅客では両社ともに供給を大きく伸ばした中で、それを上回る旅客増を得て、搭乗  
率は上昇した。今期は増収幅で JAL が ANA を上回っている。  
JAL は加えて旅客単価の上昇率も大きく、これが増収幅を大きくしている。  
JAL の説明によれば「旅客基幹システム」の効果が大きいとのことである。  
両社の資料から類推すると、どの路線も規模は増加しているが、欧州線とリゾート線では  
JAL の増収幅が大きく、米大陸線や中国線では ANA が大きいようである。

- ⑤ ANA の LCC 規模は堅調に拡大しているが、内訳は Peach が+9%の旅客<sup>キ</sup>増に対し、Vanilla のそれは▲6%。
- ⑥ 通期予想では、ANA が収入・利益ともにこれまでの数値を据え置いているが、JAL は収入のみ増額修正し、利益は据え置いている。  
予想利益額は両社ほぼ並んでいる。

《図表1》 連結損益計算書の概要比較

- ・ 収入規模で ANA は JAL の 1.38 倍
- ・ 営業利益は両社ほぼ 1000 億円で並ぶ(利益率は JAL がやや高め)  
最終利益(親会社帰属利益)も並ぶ
- ・ 国際旅客収入の規模拡大は急速で、ANA は国内旅客のそれに接近、JAL は逆転してわずかながら国内旅客を上回る
- ・ 国際旅客の増収幅は JAL が上回った
- ・ 燃油費が費用増に大きく影響(ANA の増加幅が大)
- ・ 通期の予想利益レベルは両社ほぼ横一線  
(JAL は収入予測額のみ+330 億円上方修正)

	ANA				JAL				通期予想	
	2017上	2018上	差	率	2017上	2018上	差	率	ANA	JAL
<b>国内旅客</b> 億円	3,551	3,523	-28	99	2,650	2,681	31	101		
<b>国際旅客</b> 億円	2,955	3,310	355	112	2,293	2,692	399	117		
貨物郵便 億円	741	824	83	111	430	497	67	116		
他の収入 億円	2,603	2,724	120	105	1,550	1,632	82	105		
<b>営業収益</b> 億円	<b>9,850</b>	<b>10,381</b>	<b>530</b>	<b>105</b>	<b>6,923</b>	<b>7,502</b>	<b>579</b>	<b>108</b>	20,400	14,880
うち燃油費 億円	1,458	1,715	257	118	1,019	1,253	234	123		
他の営業費用 億円	7,242	7,614	372	105	4,913	5,280	367	107		
<b>営業利益</b> 億円	<b>1,151</b>	<b>1,052</b>	<b>-99</b>		<b>991</b>	<b>968</b>	<b>-22</b>		1,650	1,670
(率) %	11.7	10.1			14.3	12.9			8.1	11.2
営業外収支 億円	-23	-23	1		-14	-25	-12			
<b>経常利益</b> 億円	<b>1,127</b>	<b>1,029</b>	<b>-98</b>		<b>977</b>	<b>943</b>	<b>-34</b>		1,580	1,560
<b>最終利益</b> 億円	<b>1,184</b>	<b>737</b>	<b>-446</b>		<b>780</b>	<b>734</b>	<b>-46</b>		1,020	1,100

## 《図表2》 旅客にかかわる指標の比較

(国内旅客) ・ANA の収入は JAL の 1.31 倍

- ・小幅ながら ANA 減収、JAL 増収
- ・ANA は供給減(座席<sup>キ</sup>▲2%)ながら旅客<sup>キ</sup>横ばいで搭乗率大幅 UP
- ・ANA は JAL より大型機の割合が高く、これの小型化で搭乗率と収益性の向上を目指している(中期計画)
- ・JAL は供給増に伴う旅客<sup>キ</sup>増を得て、72%という高い搭乗率を維持
- ・JAL-ANA の搭乗率には 2 ポイント以上の差がある

(国際旅客) ・ANA の収入は JAL の 1.23 倍だが、今期の増幅は JAL が上回る

- ・両社の規模拡大は急で、ANA は国内旅客収入の規模に近づき、JAL は逆転して国内旅客収入を上回る
- ・搭乗率は JAL が圧倒的に高い(ANA77、JAL82%)
- ・旅客単価は ANA が JAL より高いが、路線構成の差(ANA は高単価の中国線が多く、JAL は低単価のリゾート線が多い)もあり、詳しい理由はわからない
- ・ JAL は、対前年での旅客増と収入単価 UP に新たな「旅客基幹システム」が貢献していると説明している
- ・ 新と供給減(座席<sup>キ</sup>▲2%)ながら旅客<sup>キ</sup>横ばいで搭乗率大幅 UP
  - ・ANA は JAL より大型機の割合が高く、これの小型化で搭乗率と収益性の向上を目指している(中期計画)
  - ・JAL は供給増に伴う旅客<sup>キ</sup>増を得て、72%という高い搭乗率を維持
  - ・JAL-ANA の搭乗率には 2 ポイント以上の差がある

	ANA				JAL				
	2017上	2018上	差	率	2017上	2018上	差	率	
<b>【国内旅客】</b>				%				%	
旅客収入	億円	3,551	3,523	-28	99	2,650	2,681	31	101
旅客数	千人	22,500	22,340	-160	99	17,170	17,408	238	101
旅客 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	20,481	20,512	31	100	12,944	13,037	93	101
座席 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	30,052	29,373	-679	98	17,981	18,077	96	101
<b>搭乗率</b>	%	<b>68.2</b>	<b>69.8</b>	<b>1.7</b>		<b>72.0</b>	<b>72.1</b>	<b>0.1</b>	
旅客単価	円/人	15,782	15,770	-13	100	15,434	15,401	-33	100
<b>【国際旅客】</b>									
旅客収入	億円	2,955	3,310	355	112	2,293	2,692	399	117
旅客数	千人	4,762	5,173	411	109	4,210	4,605	395	109
旅客 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	24,157	25,788	1,632	107	20,767	22,578	1,811	109
座席 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	31,852	33,315	1,463	105	25,620	27,399	1,780	107
<b>搭乗率</b>	%	<b>75.8</b>	<b>77.4</b>	<b>1.6</b>	102	<b>81.1</b>	<b>82.4</b>	<b>1.3</b>	102
旅客単価	円/人	62,057	63,986	1,929	103	54,460	58,453	3,993	107
旅客 <sup>千</sup> 単価	円/ <sup>千</sup>	12.23	12.84	0.60	105	11.04	11.92	0.88	108
(平均距離)	KM	5,073	4,985	-88	98	4,932	4,903	-30	99
<b>【際内合計】</b>									
旅客収入	億円	6,506	6,833	327	105	4,943	5,373	430	109
旅客費用(※)	億円	5,355	5,781	426	108	3,952	4,405	452	111
<b>搭乗率</b>	%	<b>72.1</b>	<b>73.9</b>	<b>1.8</b>	102	<b>77.3</b>	<b>78.3</b>	<b>1.0</b>	101
<b>B/E(※)</b>	%	<b>59.4</b>	<b>62.5</b>	<b>3.1</b>	105	<b>61.8</b>	<b>64.2</b>	<b>2.4</b>	104

\* 距離計算が異なる(ANA; 運航距離、JAL; 大圏距離)

※ 営業利益は全て旅客事業から生まれているとみなした(旅客費用=旅客収入-営業)

《図表3》 ANA の LCC にかかわる指標

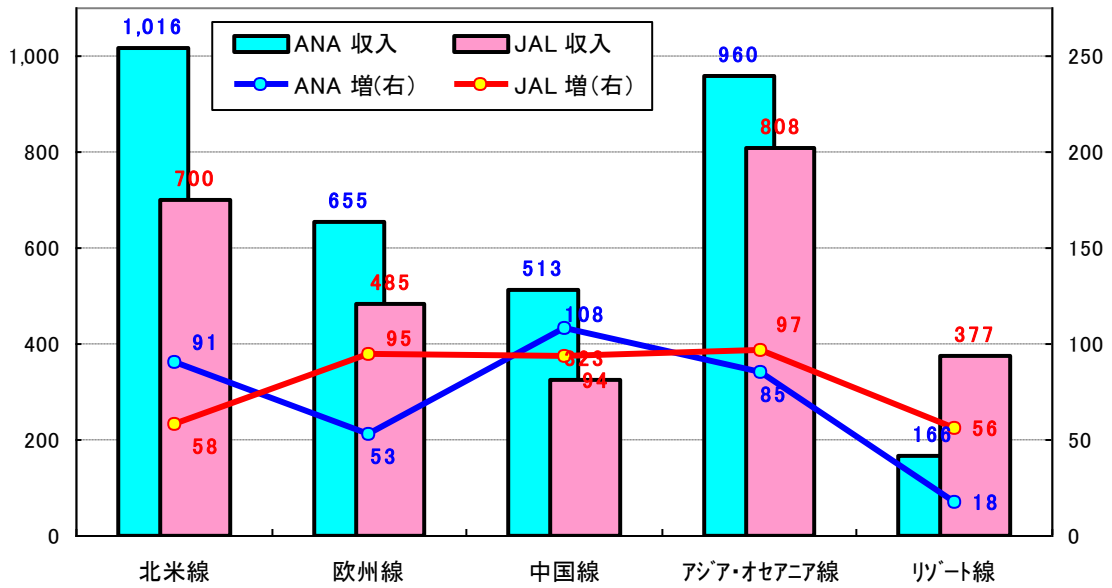
- ・ 収入は 500 億円弱、旅客数は 400 万人規模、搭乗率は 87%
- ・ Peach の規模は増え、Vanilla は若干減少

		ANA			
		2017上	2018上	差	率
<b>【LCC】</b>					%
旅客収入	億円	442	483	41	109
旅客数	千人	3,885	4,067	182	105
旅客 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	5,111	5,228	117	102
座席 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	5,842	6,000	158	103
<b>搭乗率</b>	%	<b>87.5</b>	<b>87.1</b>	<b>-0.4</b>	100
旅客単価	円/人	11,378	11,898	520	105
旅客 <sup>千</sup> 単価	円/ <sup>千</sup>	8.65	9.24	0.59	107
(平均距離)	KM	1,316	1,285	-30	98
Peach 旅客 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	2,923	3,179	256	109
Vanilla 旅 <sup>千</sup>	百万 <sup>千</sup>	2,187	2,048	-139	94

《図表4》 国際旅客収入の路線別推定値

- ・ リゾート線では JAL の規模が上回るが、その他ではどの路線でも ANA の規模が大きい(特に北米線と中国線)
- ・ ANA の北米線とアジア・オセアニア線収入は 1000 億円、JAL は 700~800 億円の規模  
ANA の中国線は JAL の約 1.6 倍、JAL のリゾート線は ANA の約 2.3 倍
- ・ 両社とも、どの路線でも対前年で増収となっているが、  
リゾート線と欧州線では JAL の増加幅が大きく、北米線では ANA が大きい

(数値は収入の路線別概算値; 億円)



以上