

ANA/JAL 2017 年度第 3 四半期(累計)決算について

2018年2月4日

この度発表された ANA と JAL の連結決算数値を簡単に比較した。

上期決算までの傾向が Q3 にも引き続きあらわれている。

ANA は事業規模で JAL を引き離し、営業利益でも逆転して JAL を上回った。

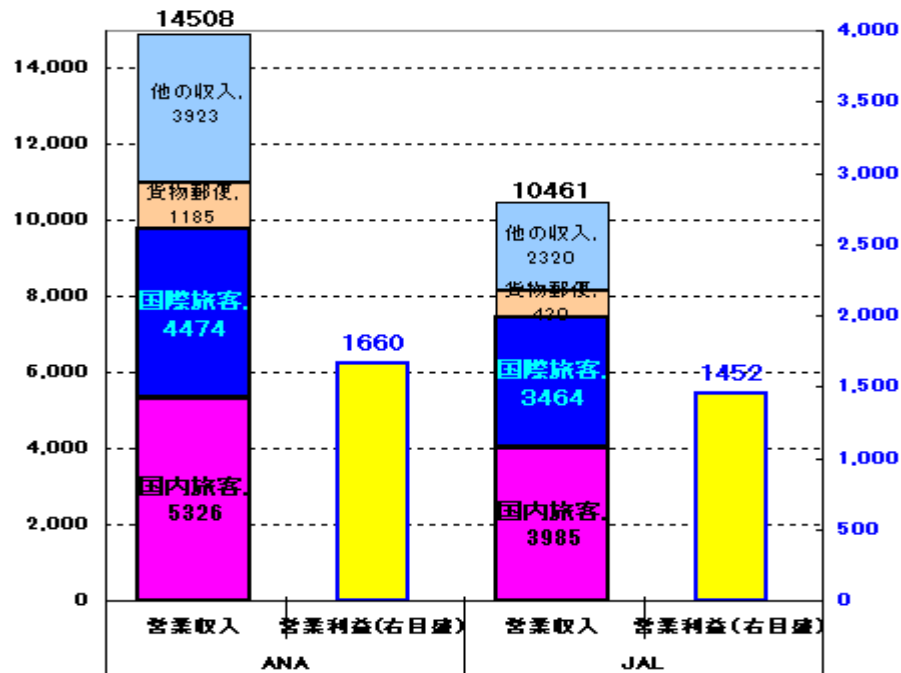
収益性向上余地は ANA が大きく、2社の規模差は今後も拡大すると予想される。

同時に発表された ANA の中期計画では、**傘下 LCC の方向性**が示されているが、自主性というより「**グループ枠組という制約下での伸長**」が一層明確化されたといえよう。

(簡易解説)

- ① 両社増収増益ながら、ANA の増幅が大きく(国際旅客や新たに連結対象となった Peach の増収効果等)、**収入規模は JAL の約 1.4 倍となり、従来下回っていた営業利益額でも JAL を追い抜いた。**
- ② Peach を子会社化した特別利益(他方では「のれん」資産が増加)の関係で、ANA の最終利益(親会社帰属)は 1,660 億円となった。
- ③ 両社とも通期見通しを据え置き、営業利益はともに約 1600 億円。
- ④ 旅客収入(除 LCC)は、国内線・国際線ともに、ANA は JAL の 1.3 倍規模。
- ⑤ **ANA の搭乗率(際内計)は 73%と JAL より低い**が、**B/E(略式)は 60%と低い。**
JAL の搭乗率は 77%と高いが、B/E も 62%と ANA より高い。
ANA は国内線の機材小型化で増収幅は小さかったものの、搭乗率は向上。
- ⑥ **今後 ANA の収益性向上余地は大きいと考えられる。**
- ⑦ JAL が優位なのは財務体質(有利子負債の少なさと留保利益の大きさ)であるが、留保利益については ANA が接近してきている。

《図表1》 収入と営業利益の比較 (単位; 億円、営業利益は右目盛り)



《図表2》 連結損益計算書の比較

ANA の収入規模は JAL の約 1.4 倍、上期の営業利益は JAL を抜いた。

	ANA				JAL				来期予想	
	2016Q3	2017Q3	差	率	2016Q3	2017Q3	差	率	ANA	JAL
国内旅客	5,201	5,326	125	102	3,808	3,985	177	105		
国際旅客	3,884	4,474	590	115	3,144	3,464	320	110		
貨物郵便	971	1,185	214	122	585	692	107	118		
その他	3,262	3,923	662	120	2,218	2,320	102	105		
営業収益	13,318	14,908	1,591	112	9,755	10,461	706	107	19,250	13,660
営業費用	12,016	13,249	1,233	110	8,382	9,008	626	107		
営業利益	1,302	1,660	357		1,373	1,452	79		1,600	1,660
(率)	9.8	11.1			14.1	13.9			8.3	12.2
営業外収支	-60	-21	39		-12	-30	-18			
経常利益	1,242	1,639	396		1,361	1,422	61		1,500	1,580
特別損益	20	439	419	←※	-17	-5	12			
税前利益	1,263	2,078	815		1,343	1,417	74			
税金等	-397	-548	-151		-261	-276	-15			
最終利益	866	1,530	664		1,083	1,141	58		1,320	1,210

JAMR レポート

《図表3》 旅客事業に関わる指標の比較

JAL の搭乗率は高いが、収益性の伸びしろは ANA より少ない。

ANA は今後搭乗率を上げれば、B/E が低いため伸びしろは大きい。

	ANA				JAL				ANA/JAL		
	2016Q3	2017Q3	差	率	2016Q3	2017Q3	差	率	差/倍	倍	
【国内旅客】											
旅客収入	億円	5,201	5,326	125	102	3,808	3,985	177	105	1,341	1.34
旅客数	千人	32,645	33,799	1,154	104	24,623	25,920	1,296	105	7,880	1.30
旅客 ^千 座席 ^千 *	百万 ^千	29,566	30,752	1,186	104	18,525	19,502	977	105		
座席 ^千 *	百万 ^千	44,959	44,481	-478	99	26,745	26,909	165	101		
搭乗率	%	65.8	69.1	3.4		69.3	72.5	3.2		-3.3	
旅客単価	円/人	15,932	15,758	-174	99	15,465	15,374	-91	99		
【国際旅客】											
旅客収入	億円	3,884	4,474	590	115	3,144	3,464	320	110	1,010	1.29
旅客数	千人	6,751	7,239	487	107	6,280	6,374	94	101	865	1.14
旅客 ^千 座席 ^千 *	百万 ^千	33,826	36,685	2,859	108	30,508	31,375	867	103		
座席 ^千 *	百万 ^千	44,751	48,195	3,444	108	38,204	38,815	612	102		
搭乗率	%	75.6	76.1	0.5	101	79.9	80.8	1.0	101	-4.7	
旅客単価	円/人	57,531	61,808	4,278	107	50,065	54,347	4,282	109		
旅客 ^千 単価	円/ ^千	11.48	12.20	0.71	106	10.31	11.04	0.74	107		
(平均距離)	KM	5,010	5,068	58	101	4,858	4,922	64	101		
【際内合計】											
旅客収入	億円	9,085	9,800	715	108	6,952	7,449	497	107		
旅客費用(※)	億円	7,783	8,140	358	105	5,579	5,997	418	107		
搭乗率	%	70.7	72.8	2.1	103	75.5	77.4	1.9	103	-4.6	
B/E(※)	%	60.5	60.4	-0.1	100	60.6	62.3	1.7	103	-1.9	

* 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-営業利益)

JAMR レポート

《図表4》 連結貸借対照表の比較

ANA は事業用資産（航空機等）の規模が大きく、その分有利子負債も大きい。

利益剰余金は JAL が大きいですが、差は急速に接近してきている。

	ANA		JAL	差(ANA -JAL)
	前期末	12月末	12月末	
	億円	億円	億円	億円
現預金、有価証券	3,188	3,697	3,869	-172
営業未収入金	1,559	1,484	1,415	69
航空機	10,077	10,504	7,321	3,183
他の有形固定資産	3,526	4,044	1,580	2,463
繰延税金資産	890	707		707
無形固定資産(含の)	890	1,521	972	548
その他資産	3,014	3,389	2,831	558
資産合計	23,144	25,346	17,988	7,357
営業未払金	1,792	2,034	1,675	359
有利子負債	7,080	7,976	967	7,009
リース債務	219	217	77	140
退職給付引当金	1,568	1,582	2,318	-736
発売未決済	1,506	1,555		
その他負債	1,956	1,755	2,178	-423
負債合計	13,902	14,901	7,138	7,763
資本金・資本剰余金	6,020	6,005	3,644	2,361
利益剰余金	3,348	4,668	7,100	-2,432
その他	-126	-229	106	-335
純資産合計	9,242	10,444	10,851	-408

(参考) ANA 傘下 LCC2 社の今後の方向性

「中期計画」をみると、特筆すべき方向性として、以下があげられる。

- ① 国内線の巨大市場である幹線への拡大から LCC を除外する。
(近距離巨大市場である国内幹線こそ LCC の実力発揮場所であるのだが)
- ② LCC の伸長市場を、国内ローカル線と国際線近距離、そして中距離に限る。
国内 LCC の優等生路線を走ってきた Peach は、今後この制約の影響を大きく受けることになると予想される。

以上