

航空連政策セミナー

「決算分析」

2017.02.04

第1部：外航の決算

第2部：新興・中堅・本邦LCC

第3部：JAL/ANA

第1部：外航の決算分析

★外航9社の特徴は以下の通り

◇**米系3社**：引き続き燃油費の削減が著しい。

UA：燃油費は大幅ダウン、前年度の戻し税が無くなった分、納税額が最終利益を大幅に下げた。

DL：燃油費は下がったが営業収入も下がり、営業利益-11%、純利益-3%となった。

AA：減収減益、特に前年の税還付から納税で大きく純利益が減った。

◇**EU系グループ**：

LH：航空輸送収入は前年比-4.2%だが、営業費用は-6.7%であり、純損益は+5.9%となった。

IAG(BA)：収入増は小さいが、税引き後利益が+20.1%となっている。

AF/KLM：営業実績は前年の赤字から黒字化したが、最終損益は大幅に改善したものの赤字だった。

◇**アジア系**：

キャセイ：エアライン部門は赤字だが、グループ子会社からの利益で最終的には黒字を確保した。

シンガポール：減収増益、SQ本体の輸送量が減り、グループ全体では伸びている。

タイ国際：前年比、収入は-2.6%に対し、支出も-14.6%となり、前年度の赤字から黒字化を達成した。

ユナイテッド航空UALの経営分析

《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	2016年	2015年	前年同期比
営業収入合計 Total Operating Revenues	36556	37864	-3.5%
(幹線旅客) Mainline Pax	25414	26333	
(地方路線) Regional Pax	6043	6452	
営業経費合計 Total Operating Expenses	32218	32698	-1.5%
(燃料等) Aircraft Fuel	5813	7522	-23%
(人件費等) Salaries and related costs	10275	9713	
営業利益 Operating Income	4338	5166	-16%
税引前損益 Income(loss)before income taxes	3819	4219	
(所得税)Income tax expense(benefit)	1556	-3121	-4677
純利益/損失 Net Income(loss)	2263	7340	

〈UAL 2016年度(1-12月)決算の特徴〉

・燃油費は大幅に下がったが前年度の戻し税が無くなった分、納税額が最終利益を大幅に下げた。

【2016/2015「1-12月期」運送実績】

UAL	2016	2015	前年同期比
Passengers (thousands)乗客数	143177	140369	+2.0%
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	253590	250003	+1.4%
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	210309	208611	+0.8%

デルタ航空DALの経営分析

《デルタ航空》(単位:百万ドル)	2016年	2015年	前年同期比
営業収入合計Total Operating Revenues	39639	40704	-3%
営業経費合計Total Operating Expenses	32687	32902	-1%
(燃料等) Fuel and related taxes	5133	6544	-22%
(人件費等) Salaries and related costs	10034	8776	
営業利益Operating Income	6952	7802	-11%
税引前利益Income before income taxes	6636	7157	-7%
(所得税) income tax(provision)benefit	-2263	-2631	
純利益Net income	4373	4526	-3%

〈DAL 2016年度(1-12月)決算の特徴〉

- ・燃油費は下がったが営業収入も下がり、営業利益-11%、純利益-3%となった。
- ・提供座席マイルも有償座席マイルも2%前後伸びている。

【2016/2015「1-12月期」運送実績】

DAL	2016	2015	前年同期比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	251867	246764	+2.1%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	213098	209625	+1.7%

アメリカン航空AMRの経営分析

【2016/2015年間決算対比】(1-12月)

《アメリカン航空》(単位:百万ドル)	2016年	2015年	前年同期比
営業収入合計Total Operating Revenues	40180	40990	-2.0%
営業経費合計Total Operating Expenses	34896	34786	+0.3%
(燃料等) Aircraft Fuel	5071	6226	-18.5%
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	10890	9524	+14.4%
営業損益Operating Income(loss)	5284	6204	-14.8%
税引前損益Income(loss)before income taxes	4299	4616	-6.9%
(所得税)Income tax provision(benefit)	1623	-2994	
純損益Net income(loss)	2676	7610	-64.8%

〈AAL 2016年度(1-12月)決算の特徴〉

・減収減益、特に前年の税還付から納税で大きく純利益が減った。

【2016/2015「1-12月期」運送実績】

AAL「1-12月期」運送実績	2016	2015	前年同期比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	273410	268736	+1.7%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	223477	223010	+0.2%

【ルフトハンザ】LH

〈LH 2016「1-9月期」決算の特徴〉

- ・航空輸送収入は前年比-4.2%だが、営業費用は-6.7%、**純損益は+5.9%**となった。
- ・実力、EBIT(支払金利前税引前利益)、EBITDA(減価償却前営業利益)とも大幅増。

【LH 2016/2015「1-9月期」運送実績】

Lufthansa Group	2016	2015	前年同期比
Passengers carried(thousands)乗客数	83946	83022	+1.1%
Available seat-kilometres(millioms)有効座席キロ	219130	210478	+4.1%
Revenue seat-kilometres(millioms) 有償座席キロ	173864	170831	+1.8%

【2016/2015「1-9月期」決算対比】注:1ユーロ121円(2016.12.09)

LUFTHANSA Group(単位:百万ユーロ)	2016	2015	前年同期比
Total revenue 総収入	23870	24304	-1.8%
Of which traffic revenueうち航空運送収入	18674	19486	-4.2
Total operating expenses営業費用	23269	24941	-6.7%
Staff costs スタッフコスト	5221	5902	
Depreciation減価償却	1283	1265	
Fuel 燃油費	3696	4494	-17.7%
Operating result営業結果	2242	1547	
Net profit(loss) 純損益	1851	1748	+5.9%
EBIT(支払金利前税引前利益)	2330	1663	+40.1%
EBITDA(減価償却前営業利益)	3634	2931	+24.0%

【IAG/BA】

〈IAG 2016「1-9月期」決算の特徴〉

- ・11%台の事業拡大に対し、利用実績も11%台となっている。
- ・収入増は小さいが、**税引き後利益が+20.1%**となっている。

【IAG 2016/2015「1-9月期」運送実績】

IAGグループ	2016	2015	前年同期比
Available seat-kilometres(millioims)有効座席キロ	226356	203381	+11.3%
Revenue pax-kilometres(millioims)有償人キロ	185726	166147	+11.8%

【2016/2015「1-9月期」決算対比】(IAGグループ決算=BA・イベリア航空)

《IAG》(単位:百万ユーロ)	2016	2015	前年同期比
Total Revenue 営業収入	17272	17119	+0.9%
Passenger 乗客数	77525	66202	+17.1%
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	15330	15352	+0.3%
Employee costs 従業員コスト	3667	3599	+1.6%
Depreciation, amortization and impairment 減価償却	971	937	
Aircraft operating lease costs 機材リース費用	537	481	
Fuel, oil and emission costs 燃料 および光熱費	3744	4629	-18.7%
Engineering and other aircraft costs 整備および機材コスト	1258	1089	
Landing fees and en route charges 着陸料・航行援助費	1663	1387	
Handling, catering and others ハンドリング・ケイタリング等	2011	1870	
Selling costs 販売経費	711	696	
Currency differences 為替	96	46	
Property, IT and other costs 固定資産、ITその他コスト	672	618	
OPERATING PROFIT 営業利益	1942	1767	+6.1%
PROFIT AFTER TAX for the period 税引後利益	1484	1180	+20.1%

【エールフランスKLM】AirFrance-KLM

〈AF-KLM 2016「1-6月期」決算の特徴〉

- ・旅客数は前年比+2.0%、総収入は-2.6%であった。
- ・営業実績は前年の赤字から黒字化、最終損益は大幅に改善したものの赤字。

【AF/KLM 2016/2015「1-6月期」運送実績】

AF/KLMグループ	2016	2015	前年同期比
Passagers transportés (milliers) 旅客数	38624	37853	+2.0%
Capacité totale (millions d'ESKO) 輸送力	134642	134054	+0.4%

【AF/KLM 2016/2015年6月期決算対比】

Compte de résultat 実績の会計報告(百万ユーロ)	2016	2015	前年比
CHIFFRE D 'AFFAIRES 取引総額	11820	12140	-2.6%
Charges externs 外部負担	-7019	-7875	
Carburant avions 航空機燃料	-2263	-3141	-28%
Affrètements aéronautiques 航空機賃貸料	-215	-217	
Redevances aéronautiques 航空使用料	-914	-941	
Achat d'assistance en escale 購入	-750	-741	
Achat et consommations d'entretien aéronautiques 維持消費購入	-1246	-1160	
Autres frais 他の経費	-953	-987	
Frais de personnel スタッフ経費	-3706	-3744	
Impôts et taxes 税金	-88	-82	
Amortissements, Depreciations et Provisions 償却低下条件	-776	-769	
Autres produits et charges 他の製品	515	595	
RÉSULTAT D 'EXPLOITATION 営業実績	+119	-154	+273
RÉSULTAT NET 最終実績	-109	-637	+528

【キャセイパシフィック】CX

〈CX 2016年6月期決算の特徴〉

- ・香港ドラゴンを含めたエアラインは赤字になった。
- ・グループ子会社からの利益で最終的には黒字を確保した。

【2016/2015「6月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair(1-6月)	2016	2015	前年同期比
Revenue Passengers carried(thousands)乗客数	17249	16800	+2.7
Available seat-kilometres(millioms)有効座席キロ	72647	69689	+4.2
Available tonne-kilometres(millioms) 有効トンキロ	14929	14598	+2.3

【2016/2015「6月期」決算対比】

注1: Share of profits from subsidiaries and associates **グループ子会社からの利益**

注2: Profit attributable to the shareholders **株主還元利益**

Group (HK \$ million) 注: 1 HK \$ 14.82円(2016.12.14)	2016/6	2015/6	前年同期比
Turnover売上高	45683	50388	-9.3%
Operating expenses営業費用	45019	48026	
Staff 社員	9867	9373	
Fuel, net of hedging gains 燃油費	13259	16619	-20.2%
Aircraft maintenance整備費	4170	3653	
Aircraft depreciation and operating leases	5065	5568	
Airlines'loss/profit before taxation 税前エアライン利益	-618	1323	
Airlines'loss/profit after taxation 税引後エアライン利益	-783	+955	
Share of profits from subsidiaries and associates	1136	1017	
Profit attributable to the shareholders of Cathay Pacific	353	1972	

〈SQ 2016「4-9月期」決算の特徴〉

- ・減収増益。(Silkair、Scoot、Tiger Airwaysの合計乗客数は前年比+8.9%)
- ・SQ本体の輸送量が減り、グループ全体では伸びている。

2016/2015「4-9月期」運送実績 SIA	2016-17	2015-16	前年同期比
Passengers carried(thousands)乗客数	4804	4976	-3.5%
Revenue Passenger-kilometres(millioims) 有償人キロ	24026	25176	-4.6%
Available seat-kilometres(millioims) 有効座キロ	29884	30081	-0.7%

2016/2015「4-9月期」運送実績 Group Airlines	2016-17	2015-16	前年同期比
Passengers carried(thousands)乗客数	7851	7774	+0.9%
Revenue Passenger-kilometres(millioims) 有償人キロ	31082	31214	-0.4%
Available seat-kilometres(millioims) 有効座キロ	38885	37558	+3.5%

【2016-2017/2015-2016第2四半期決算対比】(会計年度4～翌3月末)

Group決算 \$ million (4-9月)1 \$ =80.43円(2016.12.09)	2016-17	2015-16	前年比
Total revenue総収入	7304	7578	-3.6%
Total expenditure総支出	7002	7338	-4.6%
Fuel costs燃油費	1841	2464	-25.3%
Staff costs人件費	1296	1202	
Depreciation減価償却	780	782	
Landing, parking and overflying charges空港および航行援助	403	376	
Aircraft maintenance and overhaul costs機材整備費	423	372	
Rentals on leased aircraft機材賃貸とリース	447	427	
Profit before taxation営業利益	424	366	+15.8%
Profit for the period当期利益	377	320	+17.6%

【タイ国際航空】TG

〈TG 2016(1-9月期)決算の特徴〉

- ・前年比、収入は-2.6%に対し、支出も-14.6%、前年度の赤字から黒字化を達成した。
- ・昨年度のリース機材返却に伴う損失も、今年度はなかった。

2016/2015「7-9月期」運送実績	2016/1-9	2015/1-9	前年同期比
Passengers carried(million)乗客数	5.50	5.11	+7.6%
Revenue Passenger-kilometres(millioims) 有償人キロ	15604	15089	+3.4%
Available seat-kilometres(millioims) 有効座キロ	21244	20275	+4.7%

【2016/2015「1-9月期」決算対比】

Unit : 百万Baht (注 : 1Baht=3.21(20165.12.09))	2016	2015	前年比
Total revenues 総収入	135741	139408	-2.6%
Total Revenues from Sales or Revenues from Services 営業収入	133751	136412	
Total expenses 総経費	135397	158552	-14.6%
Fuel and oil 燃油費	33453	45777	
Employee benefit expenses 人件費	21734	22260	
Aircraft maintenance and overhaul costs	12112	9906	
Depreciation and amortisation expenses	13635	14395	
Impairment loss of aircraft	2288	12116	
Profit (loss) for the Period 営業損益	1504	-18099	+19603
Gain(loss) on foreign currency exchange 為替損益	34	1443	
Profit (Loss) attribute to owners of the parent 当期損益	1476	-18118	+19594

★「中国」主要三社1～9月の純利益、前年の年間水準を上回る(決算発表2016/11/21)
 中国国際航空(CA北京市)、南方航空(CZ広州市)、東方航空(MU上海市)中国航空主要3社の1～9月期の決算発表が出揃った。3社とも前年同期比で営業収入の伸び率は5%に届いていないものの、純利益は15～38%と大幅に伸びたため、3社を合わせた純利益は237.65億元(1元＝約18円)に達し、前の年の年間水準である181.69億元を大きく上回った。
純利益が大幅に拡大した最大の要因は人民元対米ドルの為替相場が安定し、為替損益が大幅に縮小した結果、財務費用はそれぞれ18.1%、33.4%、20.3%と低下したため。3社とも負債総額の60%はドル建て債務であり、去年は為替相場の乱高下により、3社合わせて158億元の為替損益を蒙った。

2016年1-9月	売上	営業利益	純利益
中国国際航空CA	854.48億元(+3.8%)	96.34億元(+21.15%)	72.27億元(+15.07%)
南方航空CZ	866.28億元(+1.52%)		64.2億元(+37.89%)
東方航空MU	754.08億元(+4.79%)		94.54億元(+36.78%)

【中東系3社の決算】

2015年度決算	売上	営業利益	純利益	旅客数
カタール航空	1兆0179億円(+3.8%)	883億円(2.8倍)	470億円(4.3倍)	2665万人
エティハド航空	9741億円(+19.4%)		140億円(+78%)	
エミレーツ・グループ	2兆6970億円(-3%)		2378億円(+50%)	5190万人

★カタール航空 **16年3月期** 初の決算開示、営業益2.8倍(日刊カーゴ160714)

カタール航空は11日、同社として**初めて決算を開示**した。

2016年3月期(15年4月～16年3月)連結決算は、売上高が前期比3.8%増の351億カタール・リアル(QR:1QR=29円換算で約1兆179億円)、営業利益が2.8倍の30億4700万QR(883億円)、純利益が4.3倍の16億2100万QR(470億円)。

★エティハド航空・**15年通期決算** 純利益8割増の1.3億ドル(日刊カーゴ160510)

エティハド航空(ETD)の**2015年通期**連結決算は、総売上高が前期比19.4%増の90億2000万ドル(約9741億円、1ドル=108円換算)、EBIT(利払い前、税引き前利益)が0.7%増の2億5900万ドル(279億円)、純利益が78.0%増の1億300万ドル(140億円)だった。コードシェアや航空他社への戦略的少数株式投資によるパートナーシップ戦略による増収とコスト削減効果があった。

★【2016年3月期】エミレーツ・グループ 純利益82億AED(日刊カーゴ160511)

エミレーツ・グループの**2016年3月期**(15年4月～16年3月)決算は、総売上高が前期比3%減の930億ディルハム(約2兆6970億円、1AED=29円換算)、純利益が50%増の82億AED(2378億円)だった。不利な為替状況や不透明な国際経済環境による需要の弱含みなどのマイナス要因で減収となったものの、利益段階では、エミレーツ航空(UAE)、ディナータ(旅客・貨物グランド・ハンドリング、ケータリング、旅行サービス部門)とも、好業績を収めた。

第2部：国内中堅・新興・本邦LCCの業績

- ★スカイマーク、最終赤字392億円 営業損益は黒字化、16年3月期
- ★JTA中間決算、営業利益が8.8%減の43億円
- ★ソラシド中間期、純利益は過去最高の11億9600万円
- ★エア・ドゥ、16年3月期の純利益31.0%増
- ★SFJ中間決算、営業利益80%増の20億円超に
- ★IBX、16年3月期は7.4%増収・91.2%減益
- ★HAC冬ダイヤからすべてJAL便名に予約システム統一
- ★JJP、16年6月期に初の黒字達成
- ★ピーチ15年度決算、累損解消
- ★バニラエアの16年4-6月期、営業赤字4億円
- ★春秋航空日本2017年に6機体制

スカイマークの経営分析

★スカイマーク、最終赤字392億円 営業損益は黒字化、16年3月期 (Aviation Wire 2016.06.30)

スカイマークの2016年3月期通期決算(非連結)は、純損益が392億5100万円の赤字(15年3月期は202億1800万円の赤字)となった。一方、営業損益と経常損益は黒字転換し、債務免除により再生が進んでいる。

《2018年度》目標

営業収入	営業損益
800億円	+70億円

《2015年度》(2016年3月期)

・特別利益「債務免除」1394億円、特別損失「損害賠償金」1816億円

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業損益	経常損益	当期損益
720億円-11.0%	705億円(-280億)	+15億円	+19億円	-392億円

《2014年度》(2015年3月期)

・機材費950億円 (前年比+10.5%)

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業損益	経常損益	当期損益
809億円-5.8%	985億円(+101億)	-176億円	-166億円	-202億円

日本トランスオーシャン航空JTAの経営分析

★JTA中間決算、営業利益が8.8%減の43億円(ウイングデイリー161106)

◇グラハン受委託体制変化で付帯収入大幅減など影響

日本トランスオーシャン航空(JTA)が発表した中間決算(2016年4月1日～9月30日)によれば、本業の儲けを示す営業利益は、前年同期比8.8%減少した42億9300万円となった。

《2016年度「通期見通し」》(4-3月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
397億円	327億円	69億円	70億円	49億円

《2016年度中間決算》(4-9月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
212億円-2.9%	170億円	42億円-8.8%	44億円-8.8%	30億円-6.8%

《2015年度》(2016年3月期)

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
414億円+8.8%	335億円	79億円+77.7%	79億円+79.5%	49億円+86%

ソラシド航空SNAの経営分析

★ソラシド中間期、純利益は過去最高の11億9600万円(ウイングデイリー161125)

◇営業利益は44%以上増加、ユニットコストは7.5円達成

ソラシドエアが発表した2017年度中間決算によれば、中間純利益は前年同期比26.7%増加した11億9600万円を確保。中間会計期間として、過去最高益を達成した。営業収入は0.3%減少した188億6400万円と、わずかながらの減収となったものの、利益面では本業の儲けを表す営業利益は44.4%増加した22億500万円と、前年同期に比べて大幅増。営業外収益1700万円と営業外費用5億1500万円を加減した経常利益は15.1%増の17億600万円となった。

《2016年度「見通し」》

営業収入	当期利益
377億円	10億円

《2016年度中間決算》(4-9月)

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
188億円-0.3%	166億円	22億+44.4%	17億+15.1%	11億+26.7%

《2015年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益
380億円+6.8%	360億円	20億+86.9%	16億+3.9%	9億-39.4

ADOエア・ドウの経営分析

★エア・ドウ、16年3月期の純利益31.0%増 (Aviation Wire 2016年5月31日)

◇17年度増収減益へ

エア・ドウ(ADO)の2016年3月期決算(非連結)は、純利益は前期(15年3月期)比31.0%増の8億3900万円だった。売上高は3.6%減の473億3400万円、営業利益は14.4%減の19億500万円、経常利益は27.4%減の13億4000万円と、2期連続で減収増益となった。

《2016年度「通期見通し」》(4-3月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
492億円+3.9%	327億円	12億円-37.0%	4億円-70.1%	2億円-76.2%

《2015年度》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
473億円-3.6%	454億円	19億-14.4%	13億-27.4%	8億+31.0%

スターフライヤーSFAの経営分析

★SFJ中間決算、営業利益80%増の20億円超に(ウイングデイリー161031)

◇売上高2.3%減も営業費用10.3%減少で利益底上げ

スターフライヤー(SFJ)が発表した2017年3月期中間決算(2016年4月1日～9月30日)によれば、本業の儲けを示す営業利益が20億2700万円と、前年同期比79.9%増と、大幅な増益を確保することに成功した。ちなみに、売上高は2.3%減の168億4400万円と減収。経常利益は52.4%増の18億9800万円、四半期純利益は21.7%増の13億4900万円となった。

《2016年度「通期見通し」》(4-3月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
333億円-3.3%	306億円	27億円	25億円	14億円

《2016年度中間決算》(4-9月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
168億円-2.3%	148億円	20億+79.9	18億+52.4%	13億+21.7%

《2015年度》

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
344億円-0.8%	324億円	20億	26億	25億

アイベックスIBXの経営分析

★IBX、16年3月期は7.4%増収・91.2%減益(ウイングデイリー160624)

◇CRJ200型2機・CRJ700NG型7機体制に、機材大型化進む

アイベックスエアラインズ(IBX)が6月23日に発表した2016年3月期決算は、事業収益が前期比7.4%増の133億3800万円、営業利益が9.8%減の4億100万円、経常利益が58.2%減の1億8900万円、純利益が91.2%減の2300万円だった。

《2015年度》

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
133億円	129億円	4億0100万円	1億8900万円	2300万円

HACの経営分析

★HAC冬ダイヤからすべてJAL便名に予約システム統一(トラベルビジョン16.07.28)
日本航空(JL)の子会社の北海道エアシステム(HAC)は、10月30日の冬ダイヤ開始をもって、全運航便をJL便名にするとともに、予約システムをJLのシステムに統一する。HACの予約センターも10月29日19時をもって営業を終了し、30日以降の予約はJLの予約センターまたは公式ウェブサイトを受け付ける。国土交通省の認可が条件。JLは2011年にHACの株式を売却して、経営から撤退。しかし14年10月にHAC株式の51.2%を保有し、再度子会社化していた。

《出典：国交省HP航空輸送サービスに係る情報公開》

旅客収入:百万円	2014	2015
HAC	2477	2109

《出典：国交省HP航空輸送サービスに係る情報公開》（旅客収入：百万円）

社名/営業収入	2014	2015
JAC	22531	21303
RAC	3168	3587
ORC	1734	1714
天草エアライン	689	561
FDA	13362	15187

【国内LCC各社の動向】

《出典：国交省HP航空輸送サービスに係る情報公開》(旅客収入：百万円)

社名/営業収入	2014	2015	2016第1四半期(前年)
Peach	17994	23030	5127(4703)
バニラ(旧AAJ)	5183	7820	1550(1351)
Jet Star Japan	32638	39188	7605(8005)
春秋航空日本	1226	2241	441 (459)

注1：ジェットスタージャパンの6月期決算を除き、他社は3月期決算

《ジェットスター・ジャパン》

ジェットスター・ジャパン 《2015-2016年》 (2016年6月期)

営業収入	営業損益	経常損益	当期損益
522億円	13億円	1億5300万円	6300万円

★JJP、16年6月期に初の黒字達成(ウイングデイリー0825)

◇原油安・増収と稼働率向上などが寄与

ジェットスター・ジャパン(JJP)の16年6月期最終損益が黒字転換した。同社が8月24日に発表した同期の決算によると、最終損益は6300万円の黒字(前の期は75億7100万円の赤字)となり、2012年の開業以来初の最終黒字を達成。

《ピーチ》

ピーチ 《2015年度》 (2016年3月期)

営業収入	営業損益	経常損益	当期損益
479億円	+61億円	+47億円	+27億円

★ピーチ15年度決算、累損解消し「次のステージ」へ(ウイングデイリー0615)

◇100億円増収で利益2倍、日本でLCCモデルが確立

ピーチ・アビエーション(APJ)は6月14日に開いた2015年度決算会見で、同社の営業収入が前年度比107億9700万円増の479億3900万円に達し、営業利益が33億1600万円増の61億8100万円、経常利益が31億6300万円増の47億5900万円、当期純利益が16億7600万円増の27億4400万円となって、3年連続で増収増益を達成し、計画通り累積損失を一掃したと明かした。

《バニラ》

バニラ《2015年度》(2016年3月期)

営業損益	経常損益	当期損益
+14億円	+13億円	+24億円

★バニラエアの16年4-6月期、営業赤字4億円 台北の競争激化、通期は黒字に
(Aviation Wire 0804)

ANAホールディングスが8月3日に発表した2016年4-6月期(第1四半期)の連結決算によると、傘下のLCCであるバニラエア(VNL/JW)の営業損益は4億円の赤字となった。成田－台北線の競争激化などによるもので、通期では経常損益、純損益ともに黒字化を目指す。

《春秋航空日本》

★春秋航空日本2017年に6機体制(Aviation Wire 2016年9月28日)

◇1月に4号機

春秋航空日本(スプリングジャパンSJO/IJ)のワン・ウェイ会長は、ボーイング737-800型機を2017年に倍増させ、6機体制にするとAviation Wireに語った。

春秋航空日本は2014年8月に運航開始。就航当初から3機の737-800で運航している。9月28日に成田－関西線を1日1往復で開設したことで、国内線は成田－広島線(1日2往復)、佐賀線(1日最大2往復)、札幌線(1日1往復)の4路線、国際線は2路線で成田－武漢線(週3往復)、重慶線(週4往復)を運航している。

路線網が拡大したことで、同社は機材を増機。ワン会長は「1月に4号機を導入する」と語り、2017年内に6機体制を構築する意向を示した。

第3部：JAL/ANA決算対比と分析

- ★ JAL優遇策と低コスト策の終焉
- ★ JAL/ANA真つ当な競争関係に
- ★ JAL/ANA決算説明会
- ★ どっちが正しい経営戦略
- ★ 人員不足は乗員だけではない
- ★ JALとANAの「上期」決算対比(4-9月期)
- ★ 営業利益増減要因比較
- ★ 上期決算その実力対比
- ★ 利益力の比較
- ★ 2016「上期」内際の収入構造を比較
- ★ ANA国際貨物事業
- ★ 本当の実力を分析
- ★ 2016通期見通し比較
- ★ 特徴的な報道
- ★ 2016年度第3四半期
- ★ 2017年度「国際線」計画

《JAL優遇策と低コスト策の終焉》

優遇策(税+財産評定)と低コスト策(減価償却と人件費など)の転換期

- ◆JALは機材投資と諸設備の更新費用が徐々に増えていく。(ここ数年は**先送り**だった)
→破綻/再建時の財産評定で機材資産が半減、以後の減価償却費用圧縮効果が通常化しつつある
- ◇**ANAの設備投資**は増え続け、JAL優遇策だけではない**真の利益「格差」**要因がある。

キャッシュフロー(億円)	2017.03	2016.03	2015.03	2014.03	2013.03
JAL減価償却		885(+27)	858(+31)	827(+17)	810
JAL設備投資		2106(+120)	1986(+341)	1645(+427)	1218
JAL投資キャッシュフロー	2430(+358)	2072(+100)	1972(+305)	1667(+377)	1290
ANA減価償却		1388(+75)	1313(-48)	1361(+68)	1293
ANA設備投資		2814(+67)	2747(+910)	1837(+210)	1627
ANA投資キャッシュフロー		744(-1363)	2107(+1458)	649(-2688)	3337

注1: 減価償却は、収支報告(営業費用)とキャッシュフロー計算書では数十億円異なる。

- ◆JALの低コスト体制も**費用の伸び率**が確実にANAを上回ってきた。(2013.中間決算比)
→ANAの費用増は、**生産量(座キロ)の伸び**に伴うが、JALは**再建時の「無理」の限界**を示す。

参考1: 2016/2013生産量の伸び率は、内際合計でJAL+2%、ANA+16%

参考2: JAL/ANA対比の生産量(座キロ)は、2013.09=89%から2016.09=78%に広がった

億円(13.9比)	2016.09	2015.09	2014.09	2013.09	
JAL整備費	276(+34%)	252(+22%)	215(+4%)	206	連結費用
JAL人件費	1357(+16%)	1228(+5%)	1174(+3%)	1170	
ANA整備費	514(+24%)	501(+21%)	418(+1%)	415	航空事業
ANA人件費	916(+10%)	871(+5%)	824(-1%)	833	

注2: 整備費と人件費は両グループで定義や範囲が異なり、**比較なら前年比**に意味がある。

《JAL機材発注》(2012.02.15)

「減価償却費の推移(A350投資)見込み」

- ・JALは長胴型787-9を20機、発注。内10機は787-8からのモデル変更、10機は新規発注、2015年度以降に導入予定。これより787-8:25機、787-9:20機の合計45機。(その他、オプション20機)
- ・2013年10月、A350の発注を公表した。(エアバスは日航へ50%以上の値引き報道)
- ・2015年度から787-9機材の導入、2016年度末時点で787が合計33機となる。

注3: JAL確定発注A350-900(18機)、A350-1000(13機)、オプション(仮発注)25機。

(億円)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	A350カタログ価格
A350				6機	5機	5機	5機	5機	5機	31機9500億
年度計				1583	1583	1583	1583	1583	1583	(A350確定発注)
ANA計	2466	3121	3211	3577	2499	2695	1566	1566	1188	(ANA全機種合計)

注4: ANAは発注済機材の2016-2024年の受領93機の総額で、約4割の値引きと報道されている。

《JAL有利子負債は確実に減少》(既に事実上の無借金経営)

	2017.03	2016.03	2015.03	2014.03	2013.03
JAL有利子負債	830	926	1005	1342	1601
JALオフバランス債務		969	1250	1455	2071
JAL繰越欠損金		1979	2477	3085	3476
JAL評価性引当金		2769	3168	3777	4399
ANA有利子負債		7038	8198	8347	8971
ANAオフバランス債務		690	963	1210	1368

《法人税の推移》 (JAL単体とグループ)

	2017.03	2016.03	2015.03	2014.03	2013.03
JALグループ法人税		263	159	-103	139
JAL単体法人税		116	-32	-223	-53
ANAグループ法人税		524	379	184	292

・大法人の控除限度「所得の80%」は15年度「所得の65%」、17年度以降「所得の50%」に変更され、同時に欠損金も繰越期間が9年から10年に延長された。

【JAL/ANA真っ当な競争関係に】

- ・結論: JALは次期中期経営計画で、特に首都圏発着枠拡大**2020年に向けた具体策**が必須。
- ・**現JAL経営陣**は、破綻/再建時の「利益率10%」「自己資本率50%」という目標以外を掲げられていない。
- ・既に、今2017年3月期(2016年度)「2016.09」中間決算にて、特に**羽田長距離国際線のANA優位性が顕著**。
- 特に、**日本人国際線顧客をターゲットのJAL**にとって、これは致命的。
- ・日本人はJALという強み、その一方で外貨収入比が低い＝為替変動に翻弄される
- 外貨収入比率(日本人相手)と為替対策(変動リスク)
- ・**ANAのバンク構造**(成田乗継時間帯)という発着時間帯でもJALはANAに遅れた。(スロットは既得権化する)
- 更に、スターアライアンスUAとワンワールドAAの成田便の利便性でも差が大きい。
- ・もし、稲盛会長が**スカイチーム乗り換え**を決断していたら事態は違っていた。
- JAL社員はワンワールドへの仲間意識が強かったが、東アジア地区でのワンワールド「AA,BA,キャセイ等」とスカイチーム「DL,AF,コリアン等」の**差は歴然**＝提携効果: デルタ174億円、アメリカン54億円(巨象の漂流biz講談社)

【JAL/ANA「2016中間」決算説明会】

〈JAL〉

- ・再建後、初めての**下方修正**であり、その「言い訳」が目立つ。
- もし、「8.10ペーパー」や2020年の首都圏発着枠拡大への**深謀遠慮(死んだふり)**なら凄いが・・・
- ・JALは「グループ企業価値が適正に評価されていない」理由として、将来成長と株主還元拡充が見通せない株主の声を意識し、「**自己株式の取得**」を明らかにした。
- 上限「1500万株、300億円」としているが、発行済株式は3億6270万4千株あり、時価総額1兆1486億円なので「株価上昇は不透明」。(2016.11.02現在1株3167円)
- ◇投資した場合のANAとの実質的な利回りを比較
- 2016年3月期の配当はJALが1株120円、ANAは5円。2017年3月期、ANAは6円配当を予告し、JALは公表してないが決算予想から1株111円程度の配当が予想される。
- ・両社の株主優待券の買取相場は、JALが1枚3800円、ANAは3500円。(2016.11.02現在)
- 仮にANA株を4000株買うと117万6千円で株主優待は年間8枚、JAL株なら約371株なので株主優待は年間3枚となり、それぞれ117万6千円を投資した利回り(配当+株優売却)はJALが4.47%、ANAは4.42%。
- ・従って、JAL株の評価(魅力)を上げるには、「**成長戦略**」が必要なのは明らか。
- (注:配当だけならJALの利回り3.5%、ANAは2.0%と予想される)
- 本決算説明会資料には「従来のROE自己資本利益率10%死守」に加え、「自己資本比率60%を目指す」しかなく、2017年度以降の**中期経営計画は「2017年2-3月頃発表予定」としている。**
- ・2017年3月で「8.10ペーパー」の効力が無くなる中、制約がないJALは一体**何を**目指すのだろうか？

〈ANA〉

・まず目立つのは、「羽田」国際線の効果。

→国内販売の国際線は、首都圏が昨年比109%だが、ほぼ成田は横ばいで、伸びたのは羽田。

→海外販売は、訪日客の前年比113%、全てが羽田、乗継(三国間流動)の前年比116%、ほぼ全てが成田。

・次に、惨憺たる状況なのが国際貨物。

→単価が昨年比38%ダウン、イールド(提供トンキロ)-39%、ユニットレベニュー(有償トンキロ)-35%。

→2016年度予算からの未達水準は、国内旅客-50億、国際旅客-70億、貨物郵便は-380億円。

〈JAL/ANA対比〉

・国際旅客収入の前年比ダウンは、単価要因としてANAが-270億円、JALが-194億円。一方、旅客数要因はANAが+265億円、JALは-31億円。

→つまり、ANAはサーチャージや為替損を旅客増でカバーし、そのままJALは前年比ダウンが出た。

・第1四半期(4-6月)と第2四半期(7-9月)を比較し、気になったのは繁忙期と閑散期の差。

→国内旅客の単価は、第2四半期JALが16612円、ANAは16787円で、上期(4-9月)JALが15708円、ANAは16146円。季節による単価差は、JALが904円、ANAは641円となる。

→つまり、JALは閑散期には「安売り」せざるを得ないのか、そうしているのか。恐らく、両グループとも単価下落に悩んでいるので、供給量に勝るANAの早割にJALも追従せざるを得ず、結果として高単価の旅客を取り逃がしているJALの実態が現れている。

・一方、国際線旅客の単価にも特徴がある。JALは日本人相手の弱点が顕著になってきた。

→国際旅客の単価は、第2四半期JALが52566円、ANAは57566円で、上期(4-9月)JALが50589円、ANAは57854円。季節による単価差は、JALが1977円、ANAはマイナス13円となる。

→つまり、ANAは外国人利用者が多く季節による価格変動が少ない。一方、日本人が中心のJALは繁忙期と閑散期の運賃に大きな差(約4%)が出ている。

・JALは国際線の老舗であり、それは無形資産だと言える。しかし、羽田の利便性には勝てない。

→やはり、JALはコスト削減のみ固執ではなく、利便性を高め競争力を向上させるべき。

(2015.02.07政セミ)どっちが正しい経営戦略？ ANA？

《全日空：初めて供給力で日航を上回った国際線》朝日デジタル2014.06.02

「全日空が4月、国際線の事業規模で初めて日本航空を上回った。3月末に拡大した羽田空港の国際線が全日空に大きく傾斜配分されたためだ」

《ANAHD社長：更に国際線の路線拡大を図る》週刊エコノミスト2014.09.23

- ・今春の羽田国際線拡大は**全般的に好調**だ。
- ・羽田は深夜早朝枠も有効時間帯は余裕なく、来年度は成田新路線を検討している。(イスタンブールもその一つ)
- ・我々が伸びたと言うより、**JAL**破綻に伴う輸送量変化が大きい。両社併せても国際線収入は韓国2社に届かない。仁川に比べ、成田/羽田の就航都市数は6割程度、成田発着は6割強が外航で、日本2社は国際線シェアを上げなければならない。
- ・LCC路線も活かしながら訪日外国人に地方都市に目を向けてもらう。地方都市活性化にも貢献できる。
- ・2016年度までの3カ年計画で国際線規模45%増を目指す。あくまで身の丈にあった拡大だ。2020年に向け首都圏容量は羽田/成田とも拡大されるだろう。当社もネットワークを拡大したい。
- ・2020年には今より国際線機材が30機増える。これで首都圏枠拡大の**機材は揃った。**アジアのハブ機能を日本が取り戻す使命を率先して実現したい。

ANAの野望

〈今後10年間で+140%を夢見る〉「**長期戦略**」2015年1月

- ・2014年3月に発注した70機は中長期的な成長と更新機材のため、2015年1月の追加発注15機は国内線「需給適合」と首都圏空港の再拡張への対応としています。
- ・2014年度末時点で**合計250機**(内LCCは20機)が、2020年には**合計305機**(内LCCは40機)とした上で、10年後には**連結営業収入2兆5千億円**の「野望」まで公表しています。
- ・2025年度には国際線収入8千億円、国内線収入6千億円を目指すとは、内際比では10年前が25%、現在が42%、10年後には57%と、2008年度の**JAL**の国際線収入比率53%をも上回る「**極めて**」**イベントリスクに弱い体質**を意味します。

(億円)	2005年度	2015年度(実績)	2025年度
国際線収入	2300	5000(5156)	8000
国内線収入	6900	6900(6856)	6000
貨物事業	900	2100(1552)	3500
LCC	0	300	2500
航空以外	3600	3500	5000
連結収入	13700	17800(17911)	25000
営業利益	888	1100(1364)	2000
営業利益率	6.5%	6.2%(7.6%)	8.0%

(2015.02.07政セミ)どっちが正しい経営戦略？ JAL?

《日航:国際線は供給過多と見ている》ブルームバーグ2014.06.02

「日本航空は羽田空港で新たな発着枠が配分されたことで、輸送能力の過剰供給が生じていると指摘し、こうした状況はさらに1年半続く可能性が高く、平均運賃や収益を圧迫するとの見解を示した」

《JAL社長:利益率10%は何としても確保したい》週刊エコノミスト2014.09.23

- ・経営破たん後、検討してきたサービスが出そろいつつある。
- ・国際線旅客輸送がANAに抜かれたが全く気にしていない。過去の失敗から規模を追う経営はしない。
- ・国際線はアジア太平洋中心に年5-6%伸びと言われ、当社は身の丈にあった成長(年率5%位)を目指す。
- ・何としても守りたい利益率10%、フルサービスキャリアで10%超は数少ない。
- ・今年度は一番苦しいが、乗り切れば来年度以降は少し楽になる。
- ・羽田の国際線枠が増える可能性があり、就航先や時間帯など工夫して外国人訪日客を取り込みたい。

人員不足は乗員だけではない

★羽田、増便へ前進 都心上空飛行で自治体と合意（日経2016.07.29）

- ・羽田空港の発着枠が2020年の東京五輪・パラリンピックの前に年3.9万回増える方向が固まった。都心上空の飛行ルート採用を関係自治体が了承した。
- ・羽田の年間発着枠は現行の約45万回から49万回に、国交省は国際線に割り振る。
- ・昼間時間帯の国際線は年6万回から9.9万回に増える。
- ・訪日外国人旅行客は15年1974万人、政府は20年までに4000万人の目標を掲げる。

【乗員必要数】(全日空乗組ACA労使交渉データ)

- ・中大型機1機当たり必要乗員数の概算=国内線10人、国際線15人(乗員総数の概算)
→乗員が増えると、訓練教官や管理控除など、便を回す以上の乗員が必要になる
- ・厳密には、1機当たり国内線11.5-12人、国際線12-13人(各便毎の実数)
→羽田国際線増枠11往復で会社側は乗員が100人必要だと説明した

◇年間1万回の発着枠=1日14往復

・2020年までに羽田1.3-3.9万回の増枠=1日18-53往復

→首都圏増枠7.9万回=1日108往復(羽田と成田の合計)

(これを本邦と外航が半分ずつ、JALとANAが半分ずつなら1社27往復)

・よって、ANAの必要乗員数は「27往復245人から4-5往復41人」

→傾斜配分がなければJALも同じ人数が必要になる

(距離により必要乗員数は異なり、羽田「増便」と成田「減便」も考えると流動的)

【JALとANAの「上期」決算対比】(4-9月期)

◆両グループ発表の決算から、出来るだけ同じ指標で比較

- ・ JAL上期の収入費用比(費用÷収入)は2013年度85.4%、2014年度86.4%、2015年度82.6%、2016年度85.8%、
- ・ ANA上期の収入費用比(費用÷収入)は2013年度94.5%、2014年度93.2%、2015年度90.4%、2016年度89.9%、
- ANAは徐々に利益体質が強化されている。(ANA利益率の改善傾向)
- ・ 上期営業収入の差は2013年度1238億円、2014年度1711億円、2015年度2233億円、2016年度2330億円、
- JALは徐々に、規模でANAに圧倒されてきている。(ANAの急激な国際線拡大と慎重なJALは好対照)
- ・ 報道で強調されているJAL航空事業の**人件費増+129億円**、一方ANAも**+45億円**。

(億円)	JAL(4-9月)			ANA(4-9月)			ANA-JAL		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2015	2016	2016-2015
営業収入	6837	6879	6519(-360)	8548	9112	8849(-262)	2233	2330	97
営業費用	5909	5679	5594(-84)	7968	8244	7954(-290)	2565	2360	-205
営業利益	928	1199	924(-275)	579	867	895(+27)	-332	-29	303
経常利益	916	1226	898(-328)	480	829	834(+4)	-397	-64	333
純利益	803	1033	714(-319)	357	539	574(+34)	-494	-140	354

《営業利益増減要因比較》(前年同期比)

JAL	2016上期(億円)	ANA
-34	国内旅客収入	-58
-225	国際旅客収入	-5
-98	貨物郵便収入	-180
-234	燃油費・燃料税	-318

- ◆ JALは国際旅客収入の落ち込みが大きい
- ◆ ANAは特に国際貨物収入の落ち込みが顕著

・両グループとも国内線旅客収入の落ち込みが続いているが、競合による単価落ち込みがJAL=42億円、ANA=55億円としている。

・ANA国際線は、繁忙期である第2四半期(7-9月)と閑散期の第1四半期(4-6月)との収入差が、2014年173億円、2015年210億円、2016年125億円と徐々に少なくなり、これが外国人需要による季節波動の縮小なら問題ないが、国際線需要の陰りなら、生産量の拡大を続けるANAにとって今後の懸念材料になる。

(国際線旅客収入のFSCの影響を、JALはマイナス209億円、ANAはマイナス195億円、為替は、JALマイナス68億円、ANAマイナス105億円としている)

【上期決算その実力対比】

- ・両グループとも、収入面ではFSCと為替のマイナス要因、費用面では燃油費ダウンがあるが、JALはANAよりも収入ダウンが大きく、費用ダウンも少ない。(人件費の影響はJAL+129億円、ANA+45億円)
- ・収入と費用の差は、JAL-276億円、ANA+28億円が、そのまま利益の差になっている。(これが、「8.10ペーパー」後を見据えたJALの利益圧縮方針なら凄いが・・・)

《2016上期》

JAL	2016上期	ANA
6519(-360)	売上高	8849(-262)
5594(-84)	営業費用	7954(-290)
924(-275)	営業利益	895(+27)
898(-328)	経常利益	834(+4)
714(-319)	当期利益	574(+34)
15810(+21)	総資産	22528(+240)
7898(+422)	純資産/自己資本	8183(+284)
56.0%(+2.6)	自己資本率	36.3%(+0.9)

《前年度比較》

JAL	2016上期	ANA
6519(-360)	売上高	8849(-262)
2131(-225)	国際旅客	2571(-5)
2533(-34)	国内旅客	3474(-1.7)
203(-86)	国際貨物	418(-165)
112(-6)	国内貨物	150(-4)
5594(-84)	営業費用	7954(-290)

注：燃油費ダウン(前年比)JAL=234億円、ANA=319億円

注：ANA自己資本=純資産-非支配株主持分

→JAL自己資本2017.03予想9720億(前年比+1290)

【利益力の比較】

・両グループの国際旅客単価の差は、2015上期8865円(13.9%)から、2016上期7265円(12.6%)に縮まった。

・ANAの国際線旅客事業規模は、(供給)「座キロ」前年比+11.9%、(需要)「旅キロ」前年比+11.6%、利用率75.7%(前年比-0.2ポイント)なので、路線拡大は「**上期実績では供給過剰とは言えない**」が、需要が減る下期を注視する必要がある。

参考：JALの国際線旅客事業規模は、(供給)「座キロ」前年比+0.8%、(需要)「旅キロ」前年比+0.1%、利用率80.0%(前年比-0.5ポイント)。

《2016上期》

JAL	2016上期	ANA
16130(+0.3%)	国内線旅客数(千人)	21520(-0.1%)
17884(-2.1%)	提供座キロ(百万)	30225(-0.3%)
12154(-0.4%)	利用旅キロ(百万)	19526(+0.5%)
68.0(1.1)	利用率(%)	64.6(+0.5)
15708(-264)	国内線単価(円)	16146(-245)
4213(-1.6%)	国際線旅客数(千人)	4479(+10.3%)
25500(+0.8%)	提供座キロ(百万)	29458(+11.9%)
20405(+0.1%)	利用旅キロ(百万)	22309(+11.6%)
80.0(-0.5)	利用率(%)	75.7(-0.2)
50589(-4466)-8.1%	国際線単価(円)	57854(-6066)-9.5%

【2016「上期」内際の収入構造を比較】

	JAL		ANA	
	国内線	国際線	国内線	国際線
旅客収入(億円)	2533	2131	3474	2571
旅客数(千人)	16130	4213(-1.6%)	21520	4479(+10.3)
座キロ(百万)	17884	25500(+0.8%)	30225	29458(+11.9)
旅キロ(百万)	12154	20405(+0.1%)	19526	22309(+11.6)
利用率LF(%)	68.0	80.0	64.6	75.7(-0.2)
イールド	20.8(17.7)	10.4	17.8	11.6
ユニットレベニュー	14.2(12.1)	8.4	11.5	8.8
単価(円/人)	15708	50589	16146	57854

- ・ANA国際旅客2桁増
- ・ANA国際線供給増2桁

注: JAL国内線は大圏コースなのでANA比較のため「JAL国内線=キロ÷0.85」()修正済み

・イールドYield=収入÷旅客キロ (旅客1人1キロ当たり単価)

・ユニットレベニュー(座キロ当たり単価)=収入÷座席キロ=イールド×利用率

【ANA国際貨物事業】(前年比)

・国際貨物の前年比売上高ダウンが-165億円と、国際旅客2前年比-5億、国内旅客前年比-58億、国内貨物前年比-4億と比べても、「お荷物」状態が強まっていると言える。

ベリ-込み	2016上期	フレイター
457(+15.4)	輸送重量(千トン)	188(+6.8)
3267(+10.5)	提供トンキロ(百万)	627(+0.4)
1999(+17.5)	有償トンキロ(百万)	364(+4.7)
61.2(+3.6)	利用率%	58.0(+2.4)
418(-28.3)-16.2	収入(億円)	133(-38.2)
12.8(-35.1)-24.1	ユニットレベニュー	21.2(-38.4)
20.9(-39.0)-28.6	イールド	36.5(-41.0)
92(-37.9)-27.4	単価(円/kg)	71(-42.1)

ANAフレイター(専用機)			国際貨物(億円)	
(円/kg)	単価	UR	ANA(F機)	JAL
2015年度	115	32.3	1133(409)	542
2014年度	121	37.3	1247(454)	603
2013年度	119	40.1	1047(387)	542
2012年度	113	38.3	865(326)	
2011年度	119	40.1	879(332)	
2010年度	113	42.1	860(328)	

注:()は「国際貨物販売手数料」込み

ユニットレベニュー=収入÷有効トンキロ

《16-20中期経営計画》(2016.01発表)

・2017年度決算までに「フレイター部門の営業黒字化」

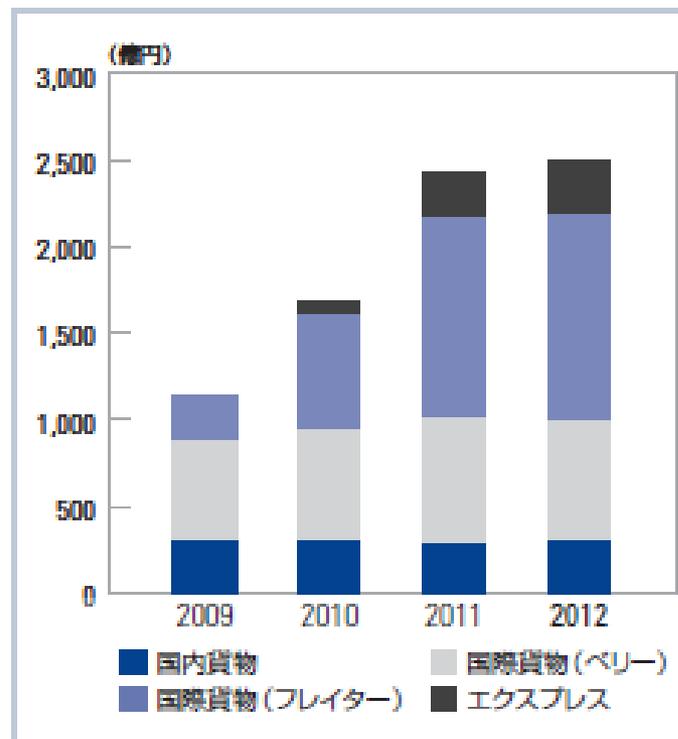
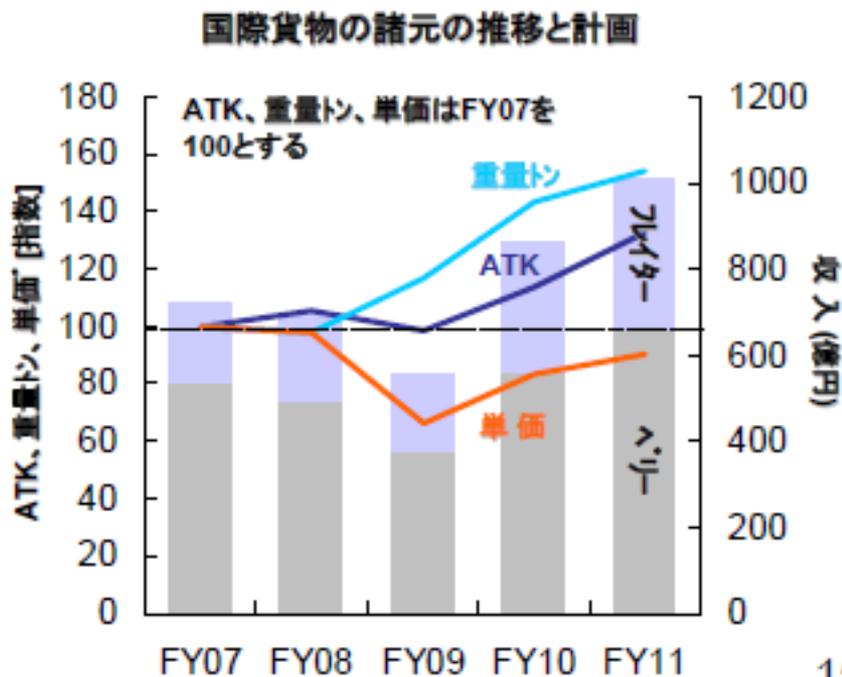
2015.01計画		2016.01計画
2100億円	2015年度	1595億円
	2016年度	1785億円
	2020年度	2300億円
3500億円	2025年度	

年度:億円	2014年	2015年
国内貨物	325	317
国際貨物	1247	1133
合計	1573	1450

大きく後退した全日空の国際貨物戦略

ANA貨物収入の推移			
(億円)	国内貨物+郵便	国際貨物+郵便	貨物収入合計
2016.03期(2015年度)	317+36	1133+66	1552(フレーター12機)
2015.03期(2014年度)	325+37	1247+58	1667(フレーター10機)
2014.03期(2013年度)	321+35	1047+51	1454(フレーター9機)
2013.03期(2012年度)	322+36	865+38	1261(フレーター9機)

航空貨物事業の収入計画



【本当の実力を分析】

・相変わらずANAの借金は多額で、特に有利子負債が前年同時期比+346億の7385億円(新規社債200億×2)とJALの約10倍。

2016上期(億円)	JAL	ANA	
営業利益	924	895	
経常利益	898	834	
機材(固定資産)	6377	9784	
減価償却	471	650	注: キャッシュフロー上 JAL=469、ANA=683
受取/支払利息	+25	-42	
法人税	141	259	
EBITDA	1395	1579	注: 第2四半期 JAL=940億、ANA=1097億
EBITDAマージン%	21.4	17.8	
有利子負債	740 (2016/3比-186)	7385 (2016/3比+346)	注: ANAは社債200億円2回発行
オフバランス負債	834	563	

- ・ EBITDA = 税引前利益+減価償却費、EBITDAマージン = EBITDA÷営業収入
- ・ 利益力を表すEBITDAはANAが上回るが、利益率のEBITDAマージンは未だJALが上回る。

【2016通期見通し比較】(2016.04発表時比)

- ・JALは、売上高、利益ともダウンだが、「主として、為替/燃油の市況前提を修正、加えて国際線旅客と単価、国内線の単価下落」を下方修正の理由としている。
- ・しかし、2017/3期の純利益予想1610億円は、依然として**ANAの800億円の倍**という好業績。
- ・一方、ANAは売上高の前年比ダウンはJALよりも約100億円少なく、JALが売上高から純利益まで全て前年比ダウンと比べても、「営業利益、経常利益、純利益」全てが前年同期を上回っている。

JAL	2016年度(2017/3)	ANA
12800(-630)	売上高	17400(-700)
1700(-310)	営業利益	1450 (-)
13.3%(-1.7)	営業利益率	8.3%(+0.3)
1630(-300)	経常利益	1300 (-)
1610(-310)	当期利益	800 (-)

- ・JALは利益を約300億円下方修正したが、それでも**純利益はANAの2倍以上**を見込んでいる。
- ・税効果会計(法人税の累積損との相殺)により約300億円を計上予定。
- ・営業キャッシュフロー2470億円から投資キャッシュフロー2230億円を差し引いたフリーキャッシュフロー240億円と、内部資金610億円を原資に、2016年6月の配当金435億円、有利子負債削減115億円に加え、自己株式取得に300億円を充てるとしている。
- ・ANAは、「営業利益、経常利益、純利益の当初予想とおりの理由として、円高による外貨建て収入の減少、燃油市況によるサーチャージ収入の減少で700億円、一方で円高による費用減やコストマネジメント推進」としている。
- ・ANAは収入減700億円と同額のコスト削減として、利益見通しを据え置いている。
- ・営業費用の燃油費以外が当初予想より480億円も下げられ、相当の**費用圧縮(先送り等)**が見える。(JALは燃油費以外が当初予想より230億円の圧縮)

【特徴的な報道】2016.10.31

★JALの今期、純利益8%減に下方修正 燃油費や円高響く(日経2016/10/31)

日本航空は31日、2017年3月期の連結純利益が前期比8%減の1610億円になる見通しだと発表した。従来予想は10%増の1920億円で一転、減益となる。熊本地震の影響により、九州で旅客需要が鈍ったほか、欧米路線などで利益率の高いビジネス客の利用が想定以上に減少した。円高進行や燃油サーチャージ収入が大幅に減ったことも響く。下期の想定為替レートは1ドル=106円と、前回発表時の通期予想(1ドル=123円)から、大幅に円高・ドル安方向に修正した。

同時に発表した16年4~9月期の連結決算は、純利益が前年同期比31%減の714億円にとどまった。燃油サーチャージ収入が246億円減ったほか、円高・ドル安など為替の影響で102億円の減収となったことが響いた。売上高は5%減の6519億円、営業利益は23%減の924億円だった。

★ANAHDの4~9月期、純利益6%増 羽田発の国際線好調(日経2016/10/31)

ANAホールディングスが31日発表した2016年4~9月期の連結決算は、純利益が前年同期比6%増の574億円だった。利便性の高い羽田空港の発着便を中心に国際線で、レジャーやビジネス客を幅広く取り込んだことが利益を押し上げた。

売上高は3%減の8849億円。原油安で燃油サーチャージ収入が落ち込んだことが響いた。営業利益は3%増の895億円だった。首都圏発着の海外路線が増え、利便性が高まったことで単価の高いビジネス客の増加につながった。

併せて17年3月期の連結売上高が前期比3%減の1兆7400億円にとどまりそうだと発表した。従来予想を700億円下回る。主要通貨に対する円高の影響や燃油サーチャージ収入の減少を織り込んだ。営業利益(6%増の1450億円)、経常利益(1%減の1300億円)、純利益(2%増の800億円)については、従来予想を据え置いた。コスト削減で減収分を吸収する計画だ。

2016年度(2016.04-12)第3四半期決算対比

◇JALは、。

→JALは通期見通し。

◇ANAの国際貨物収入は883億円と、前年比-208億円(-23.6%)だった。

→ANAは業績見通しを据え置いた。

第3四半期 (億円)	JAL			ANA		
	2016	2015	前年比	2016	2015	前年比
国際座キ口		3634		4475	4044	+10.7
国際旅キ口		2875		3382	3022	+11.9
国際旅客数		606		6751	6054	+11.5
国際旅客収入		3459		3884	3913	-0.7
国内座キ口		2716		4495	4520	-0.5
国内旅キ口		1846		2956	2933	+0.8
国内旅客数		2437		3264	3256	+0.3
国内旅客収入		3841		5201	5289	-1.7
営業収入		10234		13317	13690	-2.7
営業利益		1700		1302	1167	+11.5
経常利益		1704		1242	1121	+10.7
純利益		1436		865	733	+18.0

JAL/ANA対比 2017年度「国際線運送計画」

《JAL国際線》

〈増便〉

羽田-ニューヨーク	4/1-	週0便→週7便	B777-300ER
-----------	------	---------	------------

〈機材大型化および減便〉

成田-ニューヨーク	4/1-	週14便→週7便	B777-300ER
-----------	------	----------	------------

〈需要増に対応した増便〉

成田-モスクワ	3/26-6/30	週3便→週5便
	7/1-10/28	週5便→週7便
	10/29-	週7便→週4便
成田-ホノルル	4/1-	週21便→週28便
成田-ホノルル	4/26-9/14	週28便→週35便
	9/30-10/27	週28便→週29便
関西-ホノルル	4/1-	週14便→週7便
	4/1-	週14便→週7便
	4/1-	週14便→週7便

〈運休〉

羽田-ホノルル	4/1-	週7便→週0便
---------	------	---------

《ANA国際線》

- ・次回増枠2020年まで羽田国際線は「深夜早朝時間帯」のみ8枠残っている。
- 総枠数40、JAL=3枠、ピーチ=3枠、ANA=8枠、外航=18枠、残日=8枠

〈増便〉

羽田-ジャカルタ	8/1-	週7便→週14便
成田-成都	3/26-	週4便→週7便

注：昼間時間帯は6時～23時で深夜早朝時間帯が22時～7時と重なっているが、成田では6時台の出発と22時台の到着がなく、羽田国際線には「リレー時間帯」として6時台の出発と22時台の到着も認められる。

〈減便〉

羽田-香港	3/26-	週10-14便→週9便
-------	-------	-------------