

航空連政策セミナー

「決算分析」190125 REV.12

2019.02.02

第1部：外航の決算

第2部：新興・中堅・本邦LCCの決算

第3部：JAL/ANAの決算

第4部：大手エアラインと傘下のLCC

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

AAL：供給増に需要が追いつく、燃油費+31.4%、減税で純利益微増

UAL：供給増を上回る旅客増、燃油費+34.6%、減税で純利益微減

DAL：供給増に需要が追いつく、燃油費+33.5%、整備子会社株売却益

◇EU系グループ

LH：供給量を上回る利用増、燃油費+14%、純利益は前年比-6%

IAG：旅客増が供給増を上回る、人件費大幅減（年金制度移行）

AF-KLM：供給増を上回る需要、燃油費+5.7%、収入を上回るコスト増、減益

◇アジア系

CX：大幅に赤字を減らしたが、まだ最終赤字

SQ：燃油費+20.4%、黒字だが前年実績から大幅ダウン

TG：赤字幅は改善したが、まだ最終赤字

アメリカン航空AMRの経営分析

【2017/2018年間決算対比】(1-12月)

《アメリカン航空》(単位:百万ドル)	2017	2018	前年比
営業収入合計Total Operating Revenues	42622	44541	+4.5%
(旅客) Passenger	39131	40676	
営業経費合計Total Operating Expenses	38391	41885	+9.1%
(燃料等) Aircraft Fuel	6128	8053	+31.4%
	11954	12251	+
営業損益Operating Income	4231	2656	-1575
(所得税)Income tax provision	2113	472	-1641
純損益Net income	1282	1412	+130

〈AAL 2018年度(1-12月)決算の特徴〉

- 供給増に旅客増が追いついているが、燃油費が前年比+31.4%と高騰した。
- 増収を上回るコスト増だが、大きな減税で純損益は微増となっている。

【2017/2018「1-12月期」運送実績】

AAL「1-12月期」運送実績	2017	2018	前年比
Passenger enplanements(thousands)搭乗旅客数	199640	203745	+2.1%
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	276493	282054	+2.0%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	226346	231160	+2.1%

ユナイテッド航空UALの経営分析

【2017/2018年間決算対比】(1-12月)

《ユナイテッド航空》(単位:百万ドル)	2017	2018	前年同期比
営業収入合計Total Operating Revenues	37784	41303	+9.3%
営業経費合計Total Operating Expenses	34113	38011	+11.4%
(燃料等) Aircraft Fuel	6913	9307	+34.6
(人件費等) Salaries and related costs	10941	11458	+4.7
営業利益Operating Income	3671	3292	-10.3%
運航外損益 Total nonoperating income(expense)	-631	-634	
税引前損益Income(loss)before income taxes	3040	2658	-12.6
(税)Income tax expense	896	529	-367
純利益Net Income	2144	2129	-0.7%

〈UAL 2018年度(1-12月)決算の特徴〉

- ・供給増を上回る旅客増だが、燃油費が前年比+34.6%と高騰した。
- ・それでも、減税で純利益-は前年比-0.7%と微減となっている。

【2017/2018「1-12月期」運送実績】

UAL	2017	2018	前年同期比
Passengers (thousands)乗客数	148067	158330	+6.9
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	262386	275262	+4.9
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	216261	230155	+6.4

デルタ航空DALの経営分析

【2017/2018年間決算対比】(1-12月)

《デルタ航空》(単位:百万ドル)except per share data	2017	2018	前年同期比
営業収入合計Total Operating Revenues	41138	44438	+8.0%
営業経費合計Total Operating Expenses	35172	39174	+11.4%
(燃料等) Fuel and related taxes	6756	9020	+33.5%
(人件費等) Salaries and related costs	10058	10743	
営業利益Operating Income	5966	5264	-11.8%
税引前利益Income before income taxes	5500	5151	
(税) income tax(provision)benefit	-2295	-1216	-1079
純利益Net income	3205	3935	+22.8%

〈DAL 2018年度(1-12月)決算の特徴〉

- ・供給増に需要が追いついているが、燃油費が前年比+33.5%と高騰した。
- ・それでも、減税で純利益は前年比+22.8%と増益となっている。
- ・整備子会社株売却益1億ドル

【2017/2018「1-12月期」運送実績】

DAL	2017	2018	前年同期比
Passenger boarded(thousands)搭乗旅客数	186389	192465	+3.3%
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	254325	263365	+3.6%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	217712	225243	+3.5%

【ルフトハンザ】LH(2018/1-9)

〈LH 2018「1-9月期」決算の特徴〉

- ・供給量を上回る利用増、しかし燃油費が前年比+14%となった。
- ・営業利益は微減だが、純利益は前年比-6%となった。

【LH 2017/2018「1-9月期」運送実績】

Lufthansa Group	2017	2018	前年比
Passengers carried(thousands)乗客数	97891	108522	+11%
Available seat-kilometres(millioms)有効座席キロ	244842	264230	+8%
Revenue seat-kilometres(millioms)有償座席キロ	199176	216594	+9%

【2017/2018「1-9月期」決算対比】

LUFTHANSA Group(単位:百万ユーロ)	2017	2018	前年比
Total revenue 総収入	26761	26897	+1%
Of which traffic revenueうち航空運送収入	21360	21145	-1%
Total operating expenses営業費用	25984	25914	-0.3%
Staff costs スタッフコスト	6415	6528	
Fuel燃油費	3939	4475	+14%
Profit from operating activities営業結果	2295	2228	-67
Net profit(loss)純損益	1853	1742	-6.0%

【IAG/BA】

〈IAG 2018「1-9月期」決算の特徴〉

- ・旅客増が供給増を上回っている
- ・人件費大幅減、年金制度移行で確定給付債務8億7200万ユーロ減少

【IAG 2017/2018「1-9月期」運送実績】

IAGグループ	2017	2018	前年比
Passenger numbers(thousands)乗客数	80065	86241	+7.7%
Available seat-kilometres(million)有効座席キロ	231417	244343	+5.6%
Revenue pax-kilometres(million)有償人キロ	191741	205045	+6.9%

【2017/2018「1-9月期」決算対比】(IAGのグループ決算)

《IAG》(単位:百万ユーロ)	2017	2018	前年比
Total Revenue営業収入	17450	18346	+5.1%
Passenger revenue旅客収入	15507	16326	
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	15321	15187	-0.8%
Employee costs 従業員コスト	3833	2995	-21.8%
Fuel, oil and emission costs燃料および光熱費	3465	3934	+13.5%
OPERATING PROFIT営業利益	2129	3159	1.48倍
PROFIT AFTER TAX for the period税引後利益	1597	2514	1.57倍

- ・従業員コスト減=BA退職プラン(BARP) 閉鎖および新エアウェイズ年金制度(NAPS)移行

【エールフランスKLM】AirFrance-KLM

〈AF-KLM 2018「1-9月期」決算の特徴〉

- ・供給増を上回る需要増、燃油費は前年比+5.7%だった。
- ・収入増2.0%を上回るコスト増4.4%により、減益となった。

【AF/KLM 2017/2018「1-9月期」運送実績】

AF/KLMグループ	2018	2017	前年比
Passagers transport é s (milliers)旅客数	76985	75047	+2.6%
Pax kilometer transporte (m.PKT)輸送量	214764	208107	+3.2
Siege kilometer offert (m.SKO)輸送力	243246	237946	+2.2

【AF/KLM 2017/2018年9月期決算対比】

Compte de r é sultat実績の会計報告(百万ユーロ)	2018	2017	前年比
CHIFFRE D 'AFFAIRES 取引総額	19977	19589	+2.0%
Charges externs 外部負担	18685	17894	+4.4%
Carburant avions 航空機燃料	-3622	-3428	+5.7
Frais de personnel スタッフ経費	-5728	-5652	+1.3
Imp ô ts et taxes 税金	-127	-122	
R É SULTAT D 'EXPLOITATION 営業実績	1292	1695	-403
R É SULTAT NET 最終実績	629	1091	-462

《AF/KLM 2018年9月期決算対比》

Compte de r é sultat会計実績報告(百万ユーロ)	AF	KLM
CHIFFRE D 'AFFAIRES 取引総額	12058	8292
EBITDA	1695	1734
R É SULTAT D 'EXPLOITATION 営業実績	328	960

【キャセイパシフィック】CX(2018/6)

〈CX 2018年6月期決算の特徴〉

- ・供給増を上回る利用増、大幅増の売上高15.7%を下回るコスト増+8.2%。
- ・大幅に赤字を減らしたが、まだ最終赤字。

【2017/2018「6月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair(1-6月)	2018	2017	前年比
Revenue Passengers carried(thousands)乗客数	17485	17163	+1.9%
Available seat-kilometres(million)有効座席キロ	75770	73444	+3.2
Revenue Passenger Kilometers (million)有償旅客キロ	63810	62242	+2.5

【2017/2018「6月期」決算対比】

Group (HK \$ million) 注:1 HK \$ 14.5円(2018.11.27)	2018/6	2017/6	前年比
Turnover売上高	53078	45858	+15.7%
Passenger services旅客サービス	35452	32105	
Operating expenses営業費用	52381	48392	+8.2%
Staff社員	9935	9845	
Fuel, net of hedging gains燃油費	16046	14937	+7.4%
Airlines' loss/profit before taxation 税前エアライン利益	-743	-3755	+3012
Taxation 税	-161	160	
Airlines' loss/profit after taxation 税引後エアライン利益	-904	-2765	+1861
Profit attributable to the shareholders of Cathay Pacific	-263		+1788

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

【シンガポール航空SQ 2018「4-9月期」決算の特徴】

- ・供給増を上回る利用増、燃油費は前年比+20.4%と高騰した。
- ・結果、黒字だが前年実績から大幅にダウン。

【2018-19/2017-2018「9月期」運送実績】

2018/2017「4-9月期」運送実績 Group Airlines	2017-18	2018-19	前年比
Passengers carried(thousands)乗客数	16518	17838	+8.0
Revenue Passenger-kilometres(millioms) 有償人キロ	63921.7	69542.5	+8.8
Available seat-kilometres(millioms) 有効座キロ	78937.8	83162.9	+5.4

【2018-2019/2017-2018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 \$ =82.5円(2018.11.27)	2017-18	2018-19	前年比
Total revenue総収入	7712.1	7906.6	+2.5%
Total expenditure総支出	6950.4	7480.6	+7.6%
Fuel costs燃油費	1856.1	2235.5	+20.4%
Staff costs人件費	1328.0	1357.8	
Profit before taxation営業利益	763.8	288.5	
Profit for the period当期利益	649.7	214.7	-435

【タイ国際航空】TG

〈TG 2018(1-9月期)決算の特徴〉

- ・供給増に需要が追いついていない。
- ・増収とコスト削減で赤字幅は改善したが、まだ最終赤字。

【2017/2018「9月期」運送実績】

2018/2017「1-9月期」運送実績	2017/1-9	2018/1-9	前年比
Passengers carried(000)乗客数	14991	14868	-0.8
Revenue Passenger-kilometres(million) 有償人キロ	50997	51374	+0.7
Available seat-kilometres(million) 有効座キロ	63428	65486	+3.2%

【2017/2018「1-9月期」決算対比】

Unit : 百万Baht(注:1Baht=3.44円(2018.11.27))	2017	2018	前年比
Total revenue総収入	140339	149242	+6.3%
Total expenditure総支出	154797	144907	-6.4%
Fuel costs燃油費	37015	43576	+11.8%
Staff costs人件費	22850	22552	
Loss before tax営業損失	-4567	-5554	
Loss for the period当期損失	-3852	-4035	

第2部：国内中堅・新興・本邦LCCの業績

★スカイマーク★JTA★ソラシド★エア・ドゥ★SFJ★HAC★ JAC★ RAC★ ORC
★天草エアライン★ FDA

★ジェットスター・ジャパン★ピーチ★バニラエア★春秋航空日本

【羽田空港優先枠】

- ・機材数12機以下の新規(中堅)エアラインには優先的に発着枠が割り当てられてきた。
- ・コードシェア販売の割合は、1日6便以下1/2、以外は1/4に制限されている。
- ・資本割合20%以下、派遣役員は1/4を超えない制約もある。
- ・2017年度の有価証券報告書では
 - エアドゥ：ANAコードシェア収入165億円(34.8%)、株式割合13.61%
 - スタフラ：ANAコードシェア収入120億円(31.6%)、株式割合17.96%
 - ソラシド：ANAコードシェア収入122億円(31.1%)、株式割合17.03%
- ・IBEXは羽田路線ではないので、ANAコードシェア制限がない。

スカイマークの経営分析

《2017年度》(2018年3月期)

営業収入	営業費用	営業損益	経常損益	当期損益
828億円	700億円	71億円	77億円	70億円

《2016年度》(2017年3月期)

・違約金収入6億8千万円、石油石炭還付金1億7百万円=経常利益上乗せ

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
755億円(+35億)	688億円(-17億)	67億円	75億円	67億円

《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

日本トランスオーシャン航空JTAの経営分析

《2018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
212億円	163億円	48億円	49億円

《2017年度「通期決算」》(4-3月)

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
411億円	94億円	92億円	63億円

《2017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
215億円	161億円	54億円	56億円

《2016年度「通期」》(2017年3月期)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
403億円	326億円	76億円	76億円	53億円

ソラシド航空SNAの経営分析

《2018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
202億円	183億円	19億円	19億1000万円	12億4300万円

《2017年度「通期決算」》

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
393億円	355億円	38億	36億	24億

《2016年度「通期」》

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
381億円	341億円	39億	34億	23億

ADOエア・ドウの経営分析

《2017年度「通期決算」》(4-3月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
474億円	449億円	25億円	19億円	11億円

《2016年度「通期」》(4-3月)

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
491億円+3.8%	471億円	19億円	11億円	6億円

SFJスターフライヤーの経営分析

《2018年度中間決算》(4-9月)

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
195億円	9億円	9億円	4億円

《2017年度「通期決算」》(4-3月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
380億円	352億円	28億円	27億円	18億円

《2017年度中間決算》(4-9月)

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
189億円	19億円	19億円	11億円

《2016年度「通期」》(4-3月)

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
348億円+1.2%	億円	30億円	29億円	19億円

【HACの決算分析】

《決算公告》

(億円)	2018年3月期	2017年3月期	2016年3月期	2015年3月期
株主資本	12.0	7.4	3.2	1.6
資本金	4.9	4.9	4.9	4.9
資本剰余金	0.5	0.5	0.5	0.5
利益剰余金	6.6	1.9	-2.2	-3.8

旅客収入:百万円	2016	2015	2014
HAC	2628	2109	2477

《出典：国交省HP航空輸送サービスに係る情報公開》

【IBEXの決算分析】

旅客収入:百万円	2017	2016	2015
IBX	538	443	298

《2017年度》

- ・ 為替差損4700万円→経常利益
- ・ CRJ200退役に伴う予備部品特別損失3億8900万円→当期利益

営業収入(前年比)	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
170億円(+8.7%)	159億円	5億9900万円	4億7815万円	4580万円

【本邦LCCの決算分析】

社名/営業収入	2014	2015	2016	2017	2018/4-6
Jet Star Japan	32638	39188	36952	40288	8243
Peach	17994	23030	24049	21747	5073
バニラエア	5183	7820	8259	11415	2401
春秋航空日本	1226	2241	2760	3123	351
エアアジアジャパン					357

注：ジェットスタージャパン6月期、春秋航空日本12月期、他社は3月期決算

《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	2017
RAC	3168	3587	3813	3966
ORC	1734	1714	1714	2305
天草エアライン	689	561	842	775
FDA	13362	15187	17209	18248

第3部：JAL/ANA決算対比と分析

【JAL「上期」決算】(4-9月期)億円

収入増	国際客+398	国内客+31	貨物郵便+67	その他+81		
費用増	燃油費-233	整備費-8	機材費-28	人件費-85	基幹システム-80	他-166

【ANA「上期」決算】(4-9月期)億円

収入増+504	国際旅客+355	国内旅客-28	貨物郵便+82	その他+52	LCC+41
費用増+585	燃油費-257	生産連動-197	収入連動-87	その他-43	

【両グループ決算の推移】(億円)

	(億円)	2018.3	2017.3	2016.3	2015.3	2014.3	2013.3	2012.3
JAL	営業利益	1745	1703	2091	1796	1677	1952	2049
	経常利益	1631	1650	2092	1752	1576	1858	1976
	営業利益	1354	1641	1744	1490	1662	1716	1866
ANA	経常利益	1645	1455	1364	915	659	1038	970
	当期利益	1606	1403	1307	671	429	769	684
	当期利益	1438	988	781	392	188	431	281

追加資料《2018年度 第3四半期》4-12月

2018年度 第3四半期	JAL			ANA		
(億円)	2018	2017		2018	2017	前年比
国際座キロ(千万席キロ)		3881	+6.2%	4963	4819	+3.0%
国際旅キロ(千万人キロ)	3369	3137	+7.4%	3829	3668	+4.4%
国際旅客数(千人)	6872	6373	+7.8%	7642	7238	+5.6%
国際旅客収入	4034	3464	+16.5%	4966	4474	+11.0%
国内座キロ(千万席キロ)	2718	2690	+1.0%	4408	4448	-0.9%
国内旅キロ(千万人キロ)	1981	1950	+1.6%	3091	3075	+0.7%
国内旅客数(万人)	2643	2591	+2.0%	3375	3379	-0.1%
国内旅客収入	4047	3985	+2.5%	5348	5326	+0.4%
営業収入	11310	10460	+8.1%	15684	14908	+5.2%
営業利益	1455	1452	+0.2%	1566	1659	-5.6%
経常利益	1385	1421	-2.5%	1541	1638	-5.9%
純利益	1065	1141	-6.6%	1068	1529	-30.2%

注: ANAは前期、ピーチ連結化で特別損益+338億円、純利益の上乗せ。

追加資料《JAL/ANA第3四半期決算》2018年度4-12月（ANA20190129-JAL0131発表）

◇ANA：売上高1兆5684億円、第3四半期「過去最高」、**上方修正する可能性**が極めて高い。

→787エンジン問題での事業拡大「足踏み」の影響

◇JAL：売上8.1%増、営業益0.2%増、経常益2.5%減、純利益6.6%減。

→国際線、国内線とも、事業拡大を上回る旅客実績**「通期見通し」**上方修正

【2018年度.通期見通し比較】

JAL.10/31売上高の上方修正.1/31売上高を除き上方修正、ANAは全て据え置き

JAL			2018年度 (2019/3)	ANA(LCC含む)
4/28発表	10/31発表	1/31発表		4/27～1/29発表
14550	14880(+330)	14880(0)	売上高	20400
1670	1670(+0)	1750(+80)	営業利益	1650
11.5%	11.2%(-0.3)	11.7%	営業利益率	8.1%
1560	1560(+0)	1610(+50)	経常利益	1580
1100	1100(+0)	1380(+280)	当期利益	1020

JAL：燃油市況前提変更などで80億円の営業費用減の他、税効果会計の**繰延税金資産**追加計上など加味、利益を上方修正

【JALとANAの「上期」決算対比】(4-9月期)

・注：ANAは2017年度からピーチを連結子会社化（第1四半期）特別利益338億円を計上

	JAL(4-9月)		ANA(4-9月)		ANA-JAL	
(億円)	2018	2017	2018	2017	2018	2017
営業収入	7501(+578)	6923(+406)	10380(+530)	9850(+1000)	2879	2927
営業費用	6533(+601)	5932(+338)	9328(+628)	8699(+745)	2795	2767
営業利益	968(-22)	991(+67)	1052(-98)	1150(+255)	84	159
経常利益	942(-34)	977(+79)	1029(-98)	1127(+292)	87	150
純利益	733(-45)	780(+66)	737(-446)	1183(+609)	4	403
営業利益率	12.9%	14.3%	10.1%	11.7%		

＜JAL旅客基幹システム刷新＞

- ・ロードファクター向上(国際線+1.3)(国内線+0.1)
- ・イールド向上(国際線+2%.国内線+2%)=ユニットレベニュー向上(国際線+4%.国内線+2%)
- ・海外発ビジネス/プレエコ収入増:前年比1.52倍
- +通過需要の取り込み拡大:前年比1.38倍
- ・国内線予約予測精度向上(ビジネス運賃):前年比+3%

《ANA787エンジン問題》

7/6-10/27欠航15.8便/日(1.8%)

- ・国内旅客座キロ
上期:前年比+2.3%(当初計画比-1.5%)
下期:前年比+1.0%(当初計画比+1.0%)
- ・国際旅客座キロ
上期:前年比+4.6%(当初計画比-0.6%)
下期:前年比+0%(当初計画比-4%)

◆国際線旅客11月ANA微減(トラベルビジョン.190109)

- ・ANA旅客数が前年を下回るのは2014年8月以来
旅客数は0.8%減の80万6131人、ASKは1.1%減、RPKは0.3%減で、利用率は0.7ポイント増の77.5%となった。
- ・787エンジン問題でANA減便
B787型機のロールスロイス製エンジンの点検などの影響で、10月28日の冬ダイヤから、中部-上海(浦東)線や関空-香港を運休、成田-ロサンゼルスや関空-成都を減便したことが減少の要因という。

【2017年度(2018年3月期)決算】(2017/4-2018/3)

2016年度JAL	2017年度JAL	(単位:億円)	2017年度ANA	2016年度ANA
12889(-476)	13832(+94)	売上高	19717(+2065)	17652(-259)
11186(-88)	12086(+900)	営業費用	18072(+1875)	16197(-350)
1703(-388)	1745(+42)	営業利益	1645(+189)	1455(+91)
1650(-442)	1631(-18)	経常利益	1606(+202)	1403(+96)
1641(-102)	1354(-287)	当期利益	1438(+450)	988(+207)
2661(-316)	2854(+193)	EBITDA	3149(+290)	2858(+106)
17287(+1498)	18542(+1254)	総資産	25624(+2480)	23144(+856)
10033(+702)	10941(+908)	純資産	10005(+763)	9241(+1292)
56.2%(+2.8)	57.2%(+1.0)	自己資本率	38.6%(-1.1)	39.7%(+4.3)
1160(+234)	1257(+97)	有利子負債	7983(+685)	7298(+260)
764(-162)	674(-89)	オフバランス	205(-256)	461(-229)
957(+72)	1108(+150)	減価償却	1504(+100)	1403(+15)
2334(+228)	2119(-215)	設備投資	3164(+557)	2607()
94円(120円)	110円	配当金/株	注:60円	6円(5円)
332(435)	387	配当総額	200	210(174)
20.2%(24.9)	28.7%	配当性向	14.4%	21.3%(22.4)

ANAは2017年度ピーチを連結子会社化（第1四半期）特別利益338億円を計上

【両グループ2017年度(2018/03)決算分析】 2018. 04. 28

2017年度決算 (億円)	JAL			ANA		
	2016年度	2017年度		2016年度	2017年度	
経常利益	1650	1631		1403	1606	
法人税等調整額	-316	-34	マイナス減	-14	-106	マイナス増
法人税	-80	214	増税294	401	510	増税109
当期利益	1641	1354		988	1438	

両グループ純資産の推移（カッコ内はオンバランス債務+リース債務）

億円	2013度	2014度	2015度	2016年度	2017年度
JAL	7110	8007(1005+1250)	8705(926+969)	10033(1160+785)	10941
ANA	7512	8035(8198+2005)	7949(7038+690)	9241(7298+461)	10005

《JAL有利子負債は確実に減少》（事実上の無借金経営）有価証券報告書p. 93記載(6/23発表)

(億円)	2018. 03	2017. 03	2016. 03	2015. 03	2014. 03	2013. 03
JAL有利子負債	1257	1160	926	1005	1342	1601
JALオフバランス債務	674	764	969	1250	1455	2071
JAL繰越欠損金	1520(241)	1761(218)	1979(498)	2477(608)	3085(391)	3476
JAL評価性引当金	1740(236)	1976(792)	2769(399)	3168(609)	3777(622)	4399
ANA有利子負債	7983	7298	7038	8198	8347	8971
ANAオフバランス債務	205	461	690	963	1210	1368

【バランスシート貸借対照表の比較】

JAL (億円)		〈資産の部〉	ANA (億円)		
2016年度	2017年度	年度	2016年度	2017年度	
6713	7041	航空機	10077	10279	
1018	1239	建設仮勘定	1518	2023	・ 前年比JAL+221. ANA+505
61	60	繰延税金資産	527	656	
11024	11681	(固定資産合計)	16471	18108	

JAL (億円)		〈負債の部〉	ANA (億円)		
2016年度	2017年度	(流動負債合計)	2016年度	2017年度	
3646	3968	社債	5726	6480	
200	200	長期借入金	1250	1250	
658	806	リース債務	4696	4181	
53	43	退職給付負債	168	150	
2384	2300	(固定負債合計)	1567	1567	・ JALの方が処理が遅れてる
3607	3632		8175	9138	

JAL (億円)		純資産(資本)の部	ANA (億円)		
2016年度	2017年度	資本金	2016年度	2017年度	
1813	1813	資本剰余金	3187	3187	
1830	1830	利益剰余金	2822	2682	
6477	7311	自己株式	3348	4577	・ 差が縮小
-5	-105	(株主資本合計)	-37	-590	
10115	10849	繰延ヘッジ損益	9331	9857	
-6	63	退職給付調整累計額	-117	-34	・ ヘッジ損やや改善
-528	-474	(純資産合計)	-262	-212	
10033	10941		9241	10005	

【2018年度(2019/3期)予想】 注：2017年度はピーチ連結化で304億円の特別利益

JAL (億円)	2018年度	ANA (億円)	中期計画比
14550 (+5. 2%)	売上高	20400 (+3. 5%)	
1670 (-4. 3%)	営業利益	1650 (+0. 3%)	
1560 (-4. 4%)	経常利益	1580 (-1. 6%)	+30
1100 (-18. 8%)	当期純利益	1020 (-29. 0%)	+20

【JAL2018通期予想】(億円)

市況影響-130	燃油費-365	FSC+90	ヘッジ+145
その他増益+130	災害-50	増収+330	費用増-150

【ANA2018通期予想】(億円)

売上高+738	国内客+12	国際客+505	貨物郵便+99	その他-3	LCC+124
営業費用-706	燃料-113	燃料以外-593			

《ヘッジ対比》

〈JAL〉2018.04時点

JAL	2018年	2019年	2020年
燃料	40%	10%	5%
為替	40%	10%	5%

〈ANA〉2018.04時点

ANA	2018年	2019年	2020年	2021年	ヘッジの考え方
燃料	35%	20%	10%	5%	前年度までに国内線燃料消費分35%全てヘッジ
為替	25%	15%	5%	5%	前年度までに外貨収入不足分25%全てヘッジ

第4部：大手エアラインと傘下のLCC

☆大手エアラインのグループ内LCCの経営分析

→ANA,シンガポール,AF-KLM,IAG傘下のLCC

☆超長距離直行便の出現

→大西洋LCCノルウェジアン.analysis

★運輸総合研究所20181130航空セミナー

→「超長距離・直行便の拡充、米国航空会社のアジア路線・ハブ戦略」

☆ジェットスターとエアアジア

→日本を含め、既に多国籍企業となっている

【多国籍化とライアンエア乗員の教訓】

◇労働者の団結で反撃に成功したライアンエア乗員の教訓を

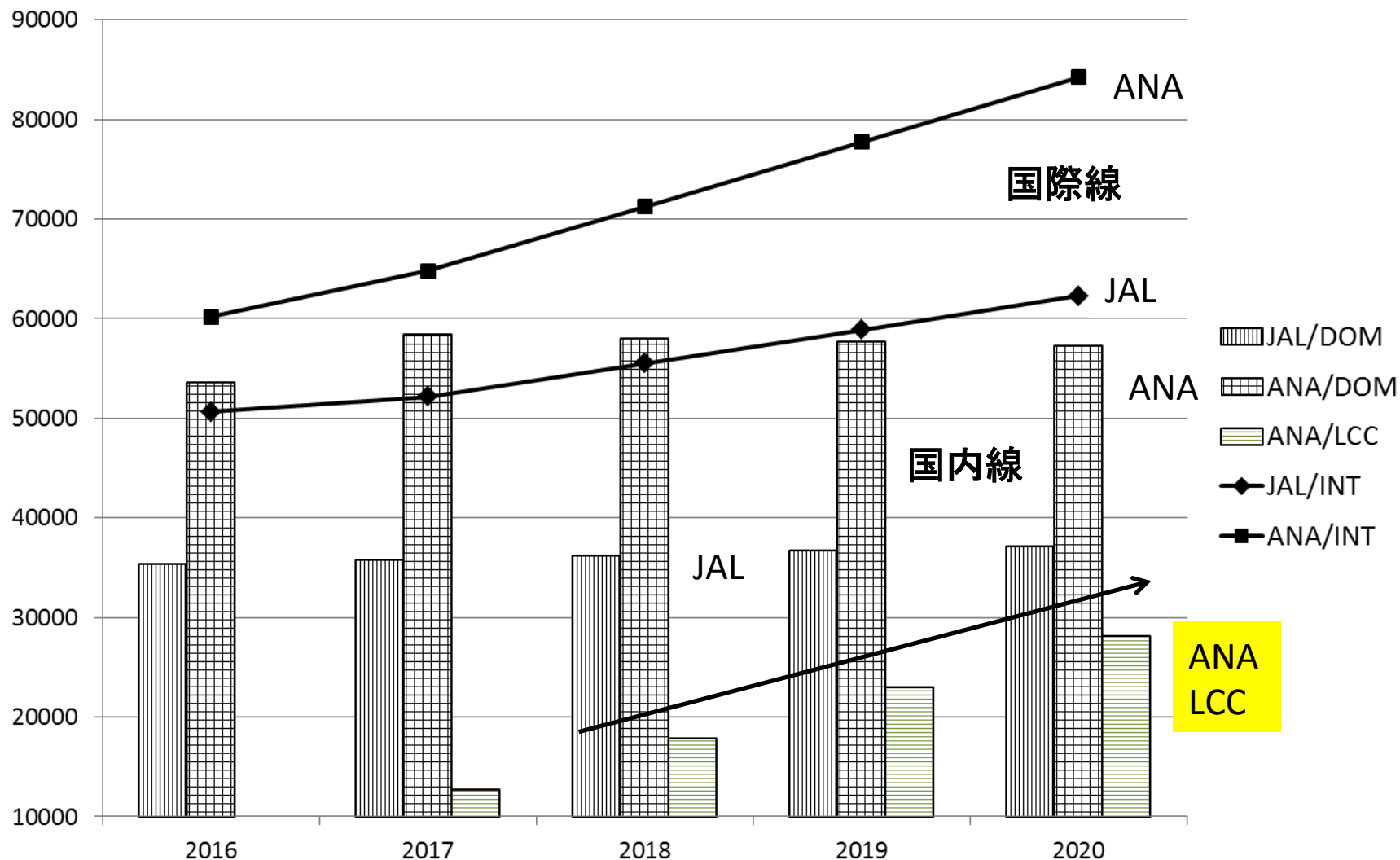
→欧州LCCライアンエアは、労組を認めず、乗員は派遣か請負事業

◇産別組織の協力で、多国籍組合連合を組織、ようやく会社に認めさせた

→会社は、組合結成を察知すると首謀乗員を転勤、事業所の移転や縮小

「内際」座キロ対比「ANA2016vsJAL2016計画」(単位:百万席キロ)

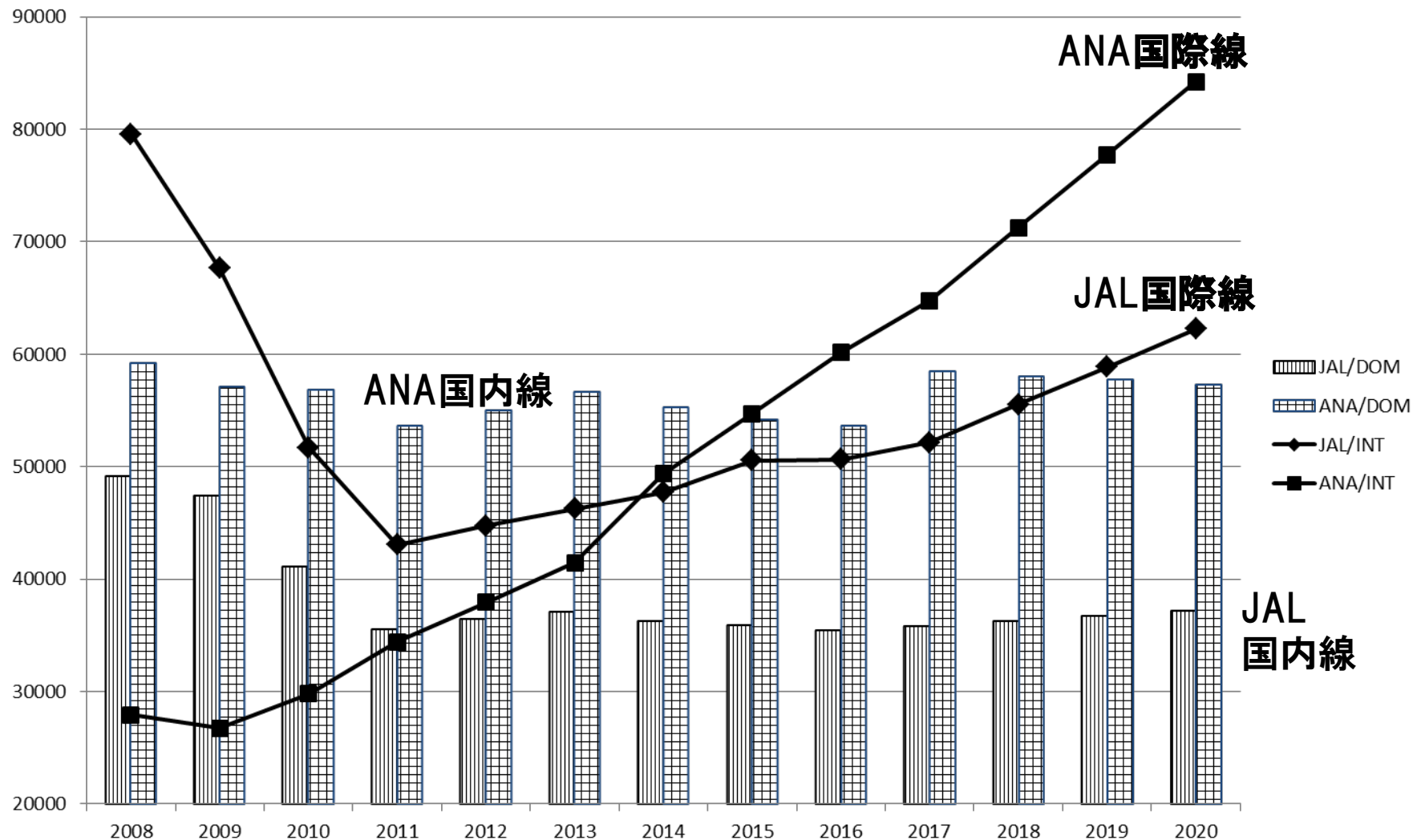
ANAグループ計画にLCCが加わった



出典: ANA170428中期経営計画、JAL170428中期経営計画から各年度を按分し作成

両グループ2008-2020対比「ANA2016vsJAL2016計画」(単位:百万席キロ)

注:ANAグループはLCC込み

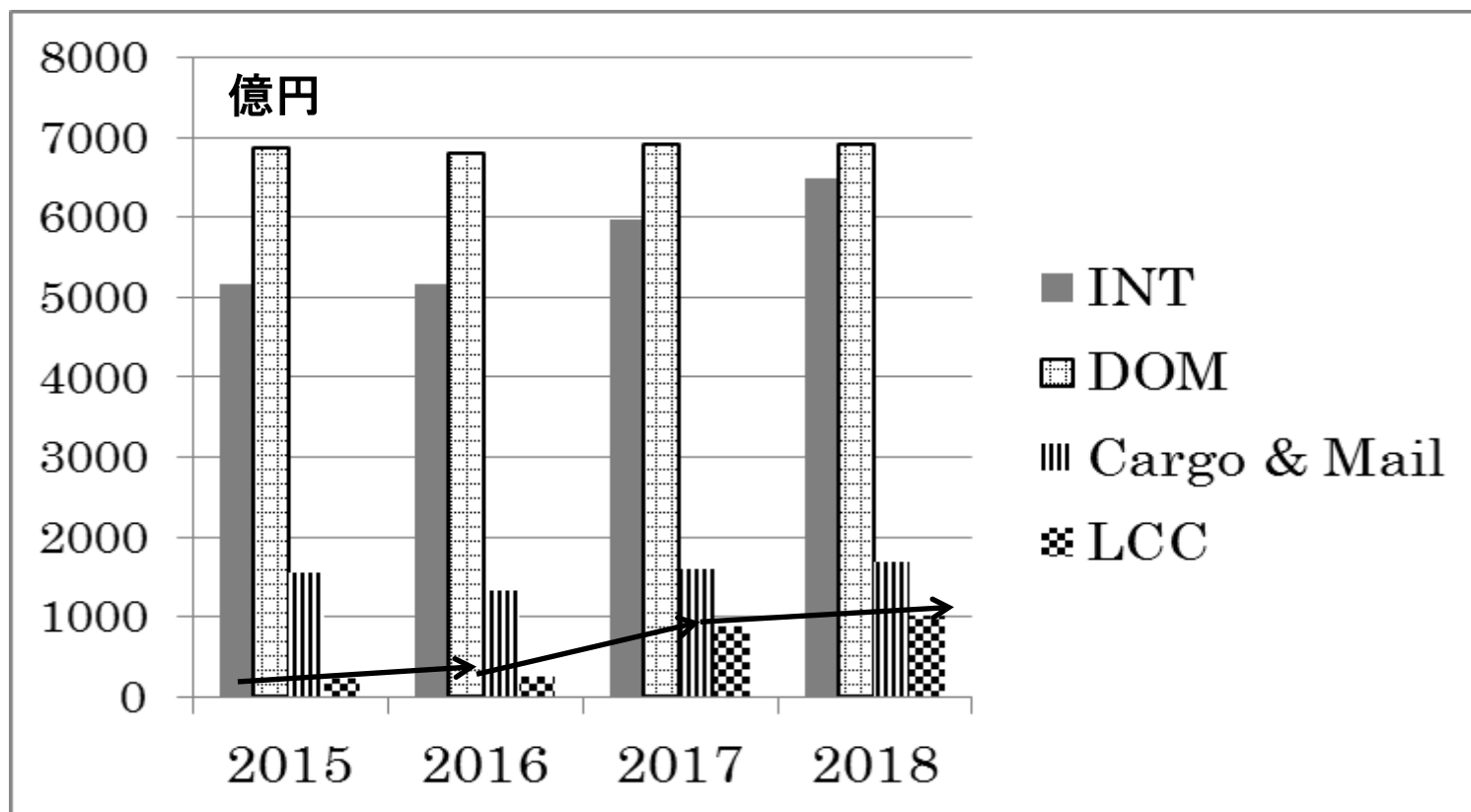


出典:輸送実績、ANA170428中期経営計画、JAL170428中期経営計画から作成

★ANAHD傘下LCCピーチは急激に拡大中

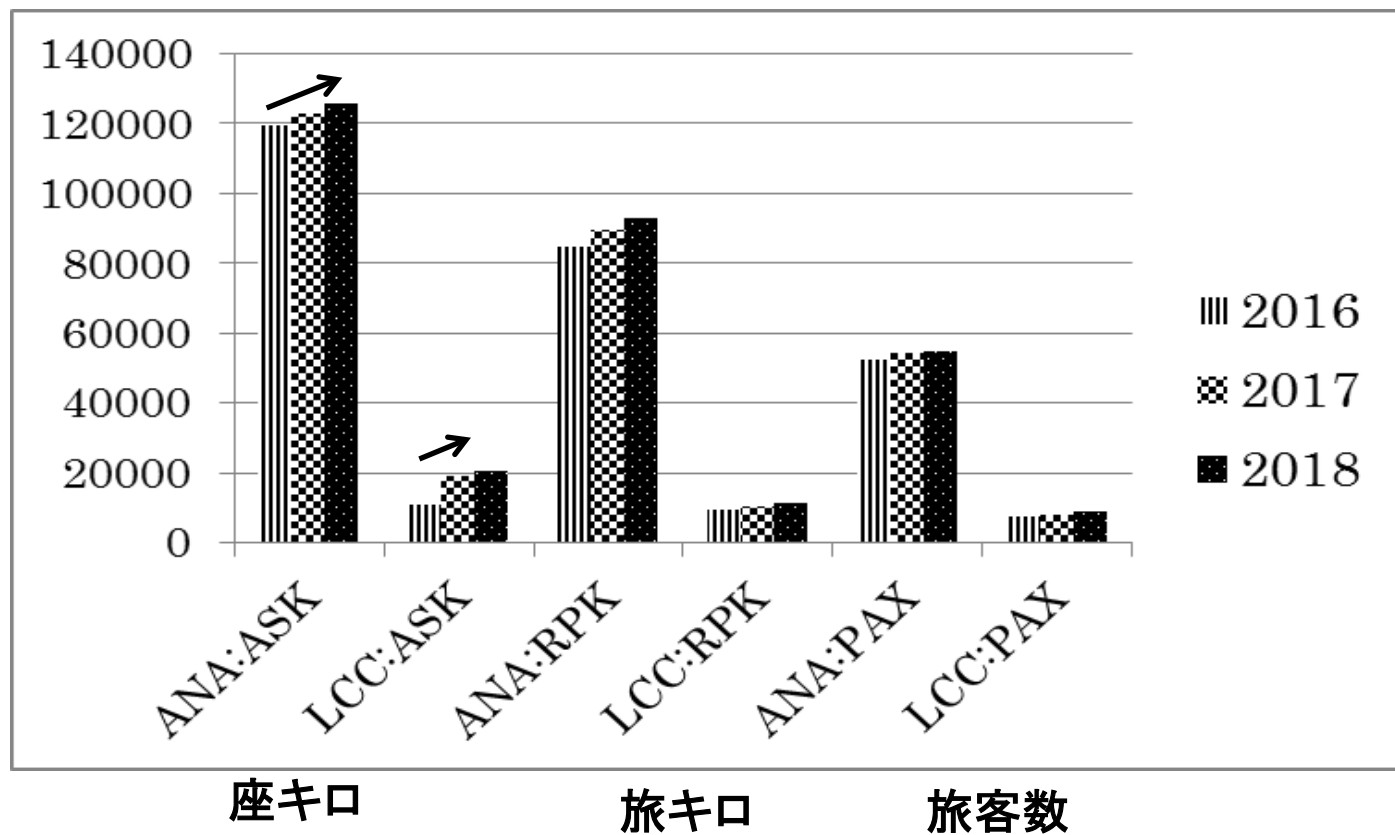
《ANAHD2017年度(2018/03)決算分析》

(億円)	2015年度実績	2016年度実績	2017年度実績	2018年度予想
国際旅客	5156	5167	5974	6480(+8.5%)
国内旅客	6856	6783	6897	6910(+0.2%)
貨物郵便	1553	1324	1580	1680(+6.3%)
LCC(2社)	218(除ピーチ)	239	875(含ピーチ)	1000(+14.3%)



百万キロ:千人		2016年度	2017年度	2018年度
ANA ブランド	座キロ	119228	122802	125652(+2.3%)
	旅キロ	84592	89403	92579(+3.5%)
	旅客数	52086	53890	54534(+11.9%)
LCC(2社)	座キロ	10939	19094	20564(+7.7%)
	旅キロ	9332	10211	11344(+11.1%)
	旅客数	7262	7797	8919(+14.4%)

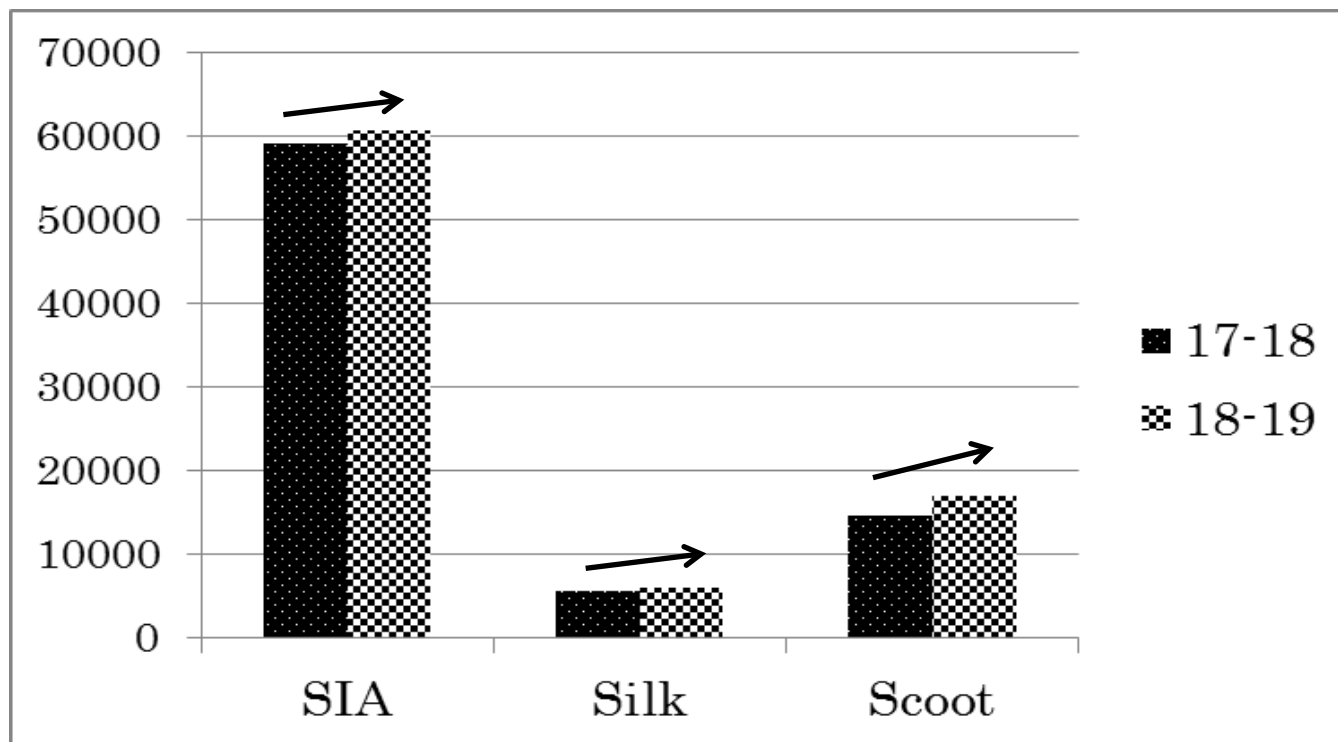
LCCの方が成長する



★シンガポール航空グループLCCの利益貢献度はまだ低い

上半期Group Operation profit 個社損益(注:1シンガポールドル=82.96円)2018.12.04					
百万Sドル	2018-19	2017-18	前年比	有効座キロ比率2017-18	(PAX利益貢献度)
SIA	+418	+689	-271	60519(72.8%)	96.2%
Silk Air	-3	+22	-25	5883(7.1%)	3.1%
Scoot	-10	+5	-15	16759(20.1%)	0.7%
SIAEC	+22	+39	-17	(SIAエンジニアリング・カンパニー)」	

★シンガポール本体よりも傘下LCCの事業拡大(座キロ)が大きく伸びる





《AF/KLM 2018「1-9月期」運送実績》(AF-KLM・トランサヴィア)

AF/KLMグループ	AF-KLM	Transavia	(構成比率)
Passagers transport é s (milliers)旅客数	64509	12476	16.2%
Pax kilometer transporte (m.PKT)輸送量	192570	22193	10.3%
Siege kilometer offert (m.SKO)輸送力	219214	24033	9.9%

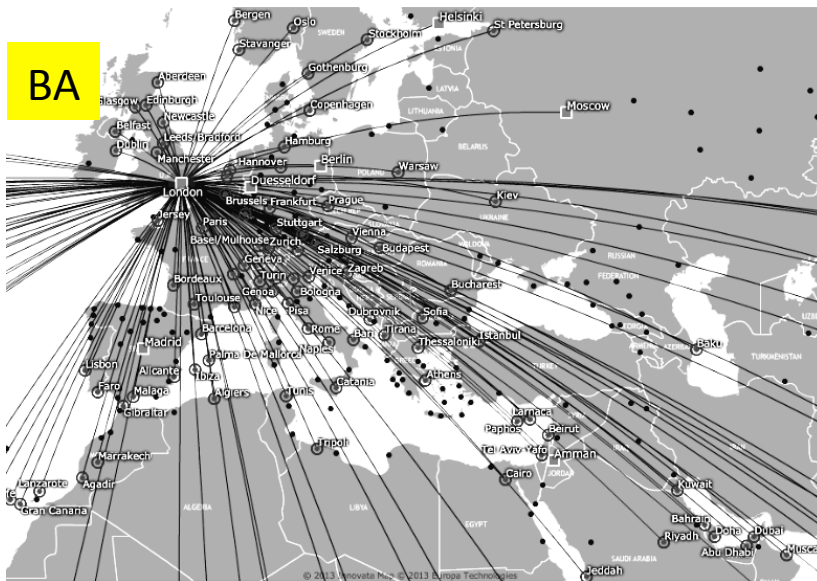
★ トランサヴィアの構成比は10%台



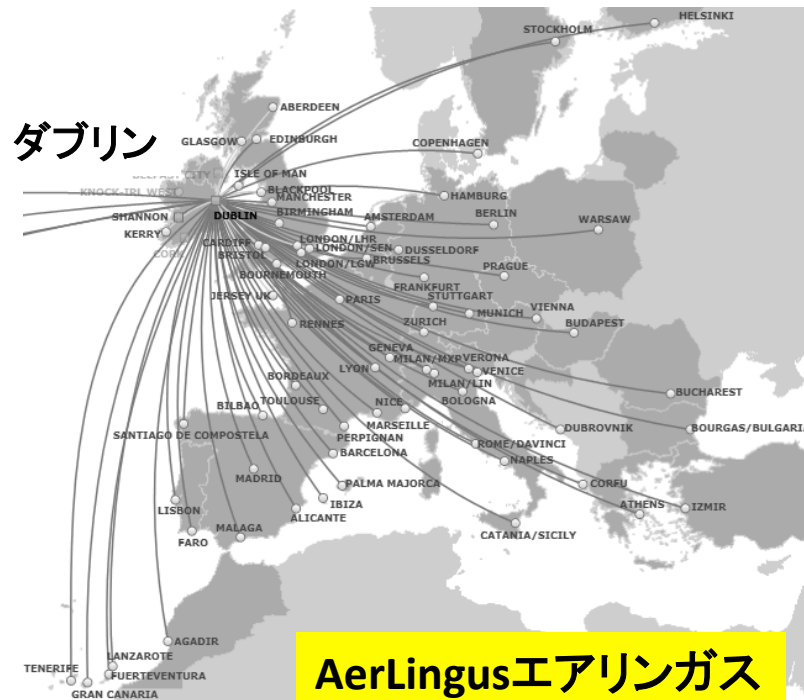
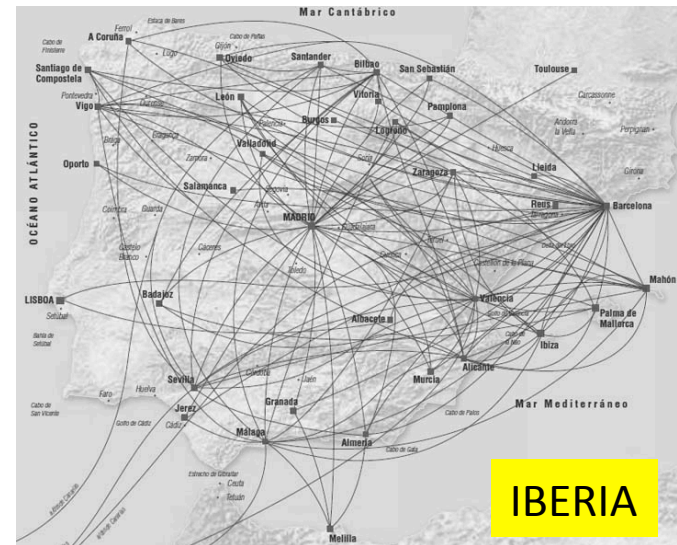
《IAG 2018/2017「1-9月期」運送実績》(BA・イベリア・エアリングス・ブエリング)

IAGグループ(構成比率%)	AerLingus	BA	Iberia	Vueling
Available seat-kilometres(m)有効座キロ	21943(9.0)	139196(57.2)	53265(21.9)	28772(11.8)
Revenue pax-kilometres(m)有償人キロ	18047(8.8)	115283(56.4)	45932(22.5)	24856(12.1)
Passenger Load factor(%)利用率	82.2	82.8	86.2	86.4

★IAG傘下のイベリアと、2社のLCCエアリングス・ブエリングの構成比が匹敵



マドリードとバルセロナ



「超長距離・直行便の拡充等を受けた米国航空会社のアジア路線・ハブ戦略」

【運輸総合研究所2018.11.30セミナー】

- ・日本、特に成田は「アジアの東端という地理的特性、航続距離の限界、日本が経済大国」から、米系エアラインは日本経由アジア便を多く設定していた。
- ・近年、中国・インドの経済発展、アジアの航空需要増、アジア大規模空港整備、長距離運航機を背景に、米国-アジア間の直行便が加速している。
- ・2025年には中国は米国を抜いて世界一の航空大国となる。

〈アジアへの直行便〉

- ・旧アンカレッジ経由のアジア欧米路線は、東アジアを除き、北極圏直行ルート開設が目立つ。(東南アジア中国-米東海岸、中東-北米)
- ・米国からアジアを目的地とする第1位は日本だが、中国が猛追し、インドも急増。
- ・米国-アジア間の輸送量は、2018年には中国に追い越され、日本は第2位となる。
- ・成田が減少が続くが第1位を維持し、仁川は横ばい、台北・香港・北京が伸びてる。
- ・一方、ドーハは伸びているが、ドバイ・アブダビは減少に転じた。
- ・米国から成田経由で中国に向かう旅客は2010年比2017年はマイナス63%と、直行便利用が増えている。
- ・米-中間輸送は中国3大航空が伸び、特に中国国際は第1位のUAに追いついた。
- ・デルタがハブを成田から仁川に移した結果、米国から韓国への旅客は増えている。
- ・米国からインドへの乗継ハブは中東が上位を占めている。

〈アジアの大規模空港整備〉

- ・北京は米国アトランタに次ぐ世界第2位の旅客数である。
- ・北京第2空港「大興空港」は滑走路7本が計画されている。
- ・ドバイは地形的に空港拡張が難しく、第2空港(滑走路5本)が建設される。

〈超長距離・直行便〉

- ・炭素繊維による軽量化、高効率エンジン、燃料増量など、超長距離機が開発。
- ・今後、16000kmのB777-8及び18000kmのA350-900ULR(Ultra-Long-range)活用。
- ・ボーイング系では15843kmのB777-200LR、14140kmのB787-9が現状の最長。
- ・エアバス系では、14800kmのA380、15000kmのA350-900がある。
- ・JALはB777-300ER後継機として、A350-1000を表明している。
- ・シンガポール航空のA350-900ULRが、シンガポール-ニューヨークに就航した。
- ・デルタは印度ムンバイ直行就航を表明している。
- ・カンタスは、ロンドン及びニューヨーク直行を検討している。

〈中東航空会社〉

- ・米国から中東への旅客、エミレーツが減少に転じ、カタールとエティハドも横ばい。
- ・トランプの渡航禁止、中東のオープンスカイ論争から、「フェアスカイ」になっている。

〈米国航空会社のアジア路線・ハブ戦略〉

- ・ユナイテッドは成田からの以遠権を使用しなくなった。
→サンフランシスコからアジア主要都市への直行便がアジア戦略である。
- ・アメリカンは、ダラスとロサンゼルスがアジアへのゲートウェイである。
- ・デルタは成田から仁川にハブを移し、中国系エアラインへの出資を行っている。
→2019年には印度ムンバイへ再就航する。

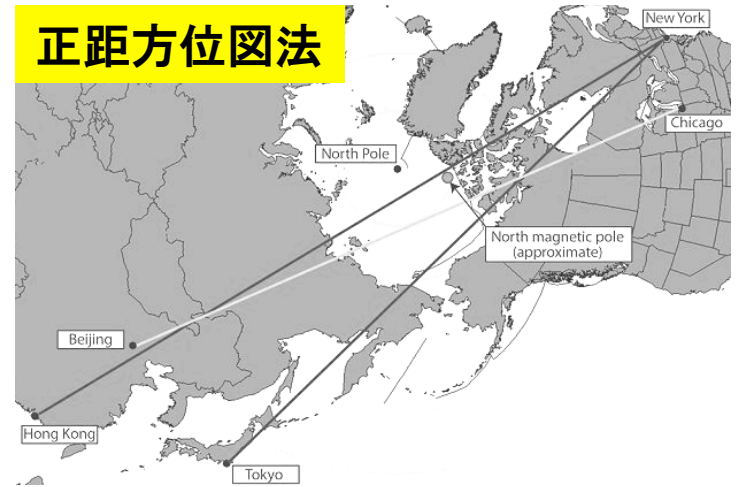
〈航空需要予測〉

- ・2025年には、中国・米国・インドが世界三大・航空大国となる。
- ・2037年の需要予測では、米日2.5%、米中2.8%、米韓4.2%、米印3.0%の成長だが、旅客数は米日が第1位を維持する。
- ・アジア域内では、特に日中6.3%の成長率が高い。
- ・日韓はマイナス0.2%、その他アジア各国間は成長率1-2%となっている。

メルカトル図法



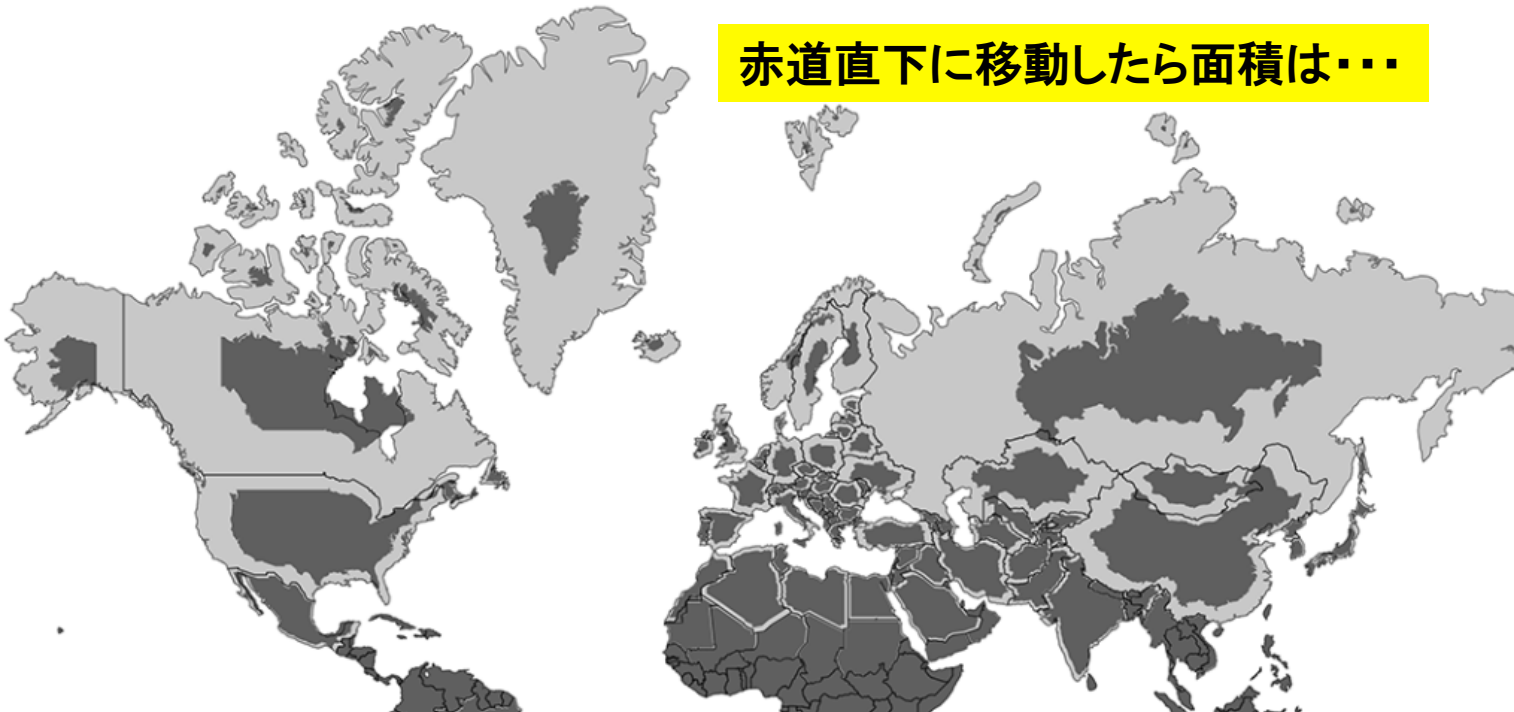
正距方位図法



中心からの距離と方位が正しい

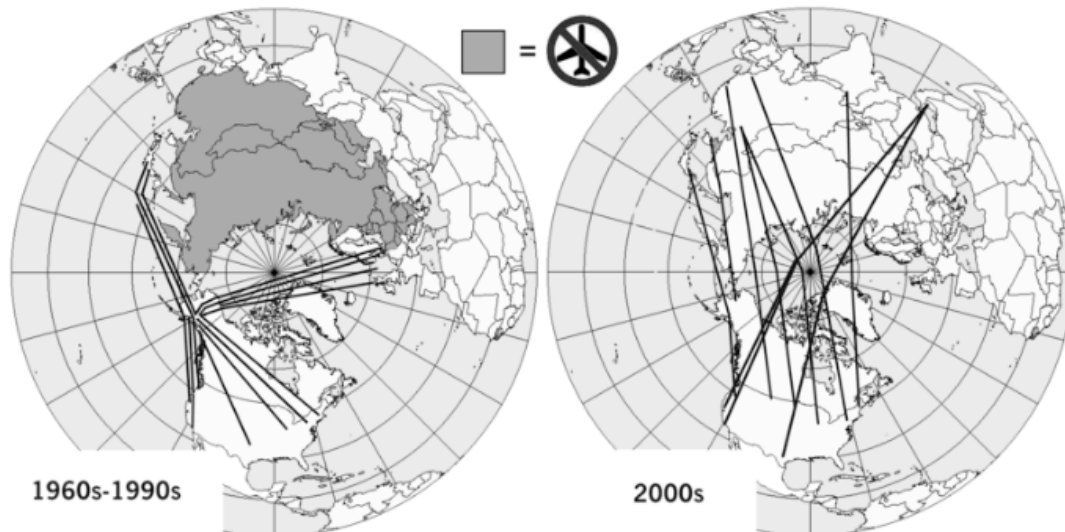
MERCATOR PROJECTION VS THE TRUE SIZE OF COUNTRIES

赤道直下に移動したら面積は・・・

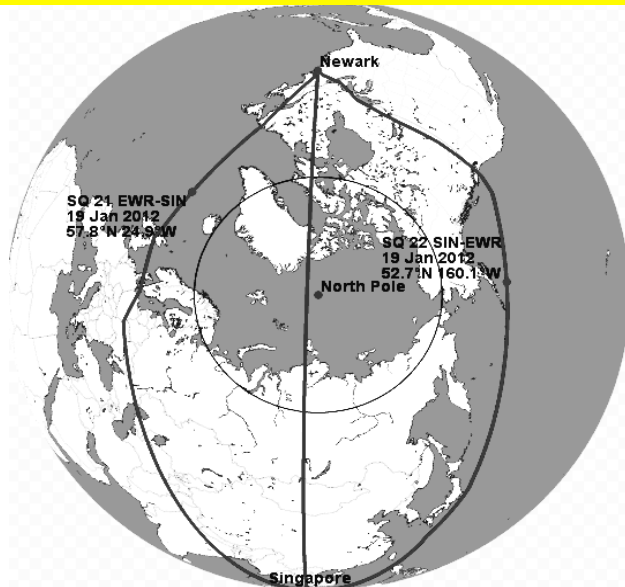


ロシア上空通過の制限から アンカレッジ経由

超長距離運航可能な新型機登場で 北極圏ルート



Featured Map for 21 January 2012: Singapore Airlines Eastbound To/From Newark

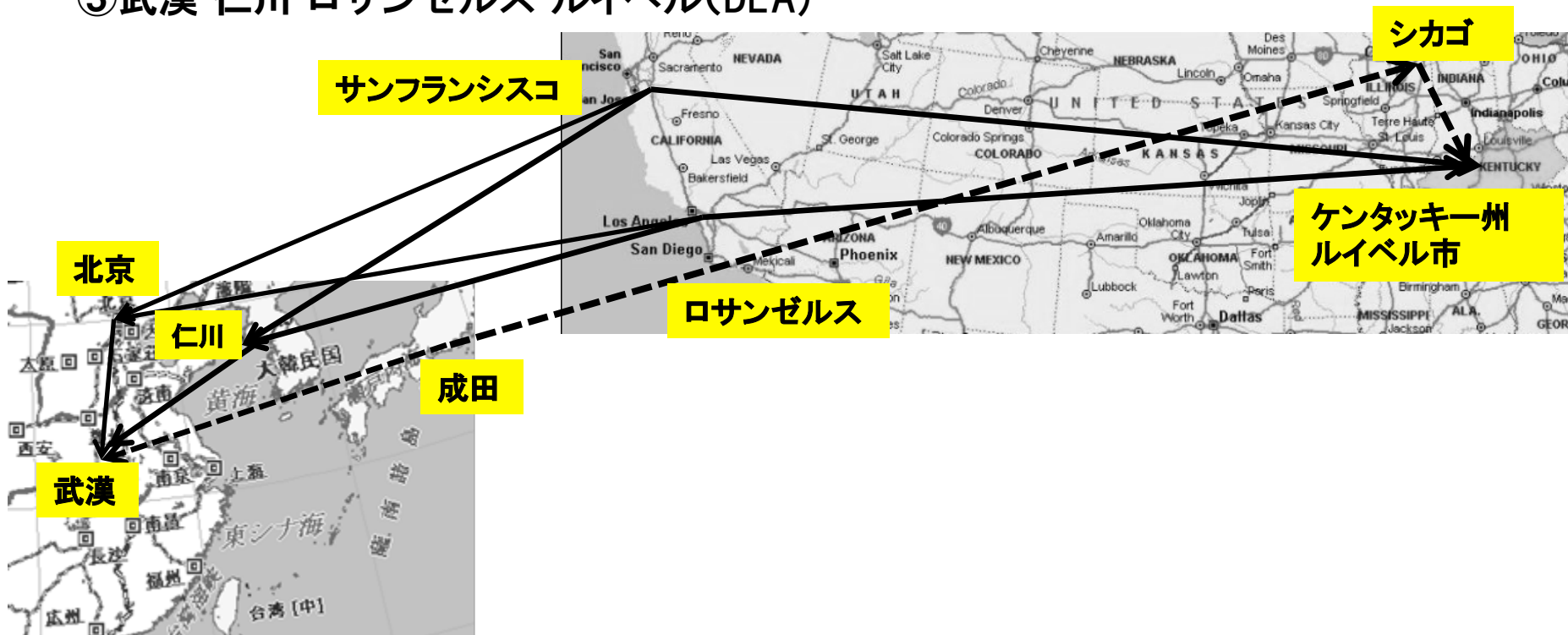


【米-中直行便の増加】

- ・ 再び、アライアンス内での競争も激化する
- ・ 直行便でも全ての都市を結べるわけではない
- ・ 経路地の後背都市の経済規模が大きく影響する

例えば、武漢から米国中部ルイベルに向かう場合、

- ① 武漢-北京-サンフランシスコ-ルイベル(UAL)
- ② 武漢-成田-シカゴ-ルイベル(ANA)
- ③ 武漢-仁川-ロサンゼルス-ルイベル(DLA)



【中長距離LCCノルウェジャン経営分析】

ノルウェジャン航空、マイアミとサンフランシスコ線で収益向上を目指す (flightglobal.28NOV18)

・米国大空港へ転換

長距離LCCであるノルウェジャン航空は、マイアミとサンフランシスコに飛行を開始、第1級空港にもサービスを提供して収益性改善を目指す。

オスロを拠点とするノルウェジャンは、2019年3月よりロンドン・ガトウィック空港からフロリダ州フォートローダーデールとオークランドの路線を、それぞれマイアミとサンフランシスコに転換する。

UAとヴァージンアトランティック航空はサンフランシスコからもロンドン・ヒースロー空港に運航している。

BAは、2019年6月まではガトウィックからでフロリダ州フォート・ローダーデールまで運航を続ける。

アメリカン航空とヴァージンアトランティック航空もマイアミとヒースロー間を運航する。

・始まりに過ぎない「第2段階の機会」

マイアミとサンフランシスコへのロンドン行きのフライトは始まりに過ぎません。

「第2段階で別ルート of 機会を探しているが、これらのエリアの両空港から運航する」とは述べている。

またノルウェジャンは、ロサンゼルスとマドリードとローマ間の運航頻度を上げます。

ノルウェジアン経営分析(1クローネ=13.21円)	2017	2015	2013	2011	2009
Operating revenue(NOK.m)営業収入	30948	22491	15580	10532	7309
EBITDA(NOK.m)	59	1481	1500	710	721
ASK(m)有効座キロ	72341	49028	34318	21958	13555
RPK(m)有償旅キロ	63320	42284	26881	17421	10602
Load factor(%)利用率	87.5	86.2	78.3	79.3	78.2
Pax(m)乗客数	33.1	25.8	20.7	15.7	10.8
Average length(km)平均路線距離	1607	1407	1168	1000	913

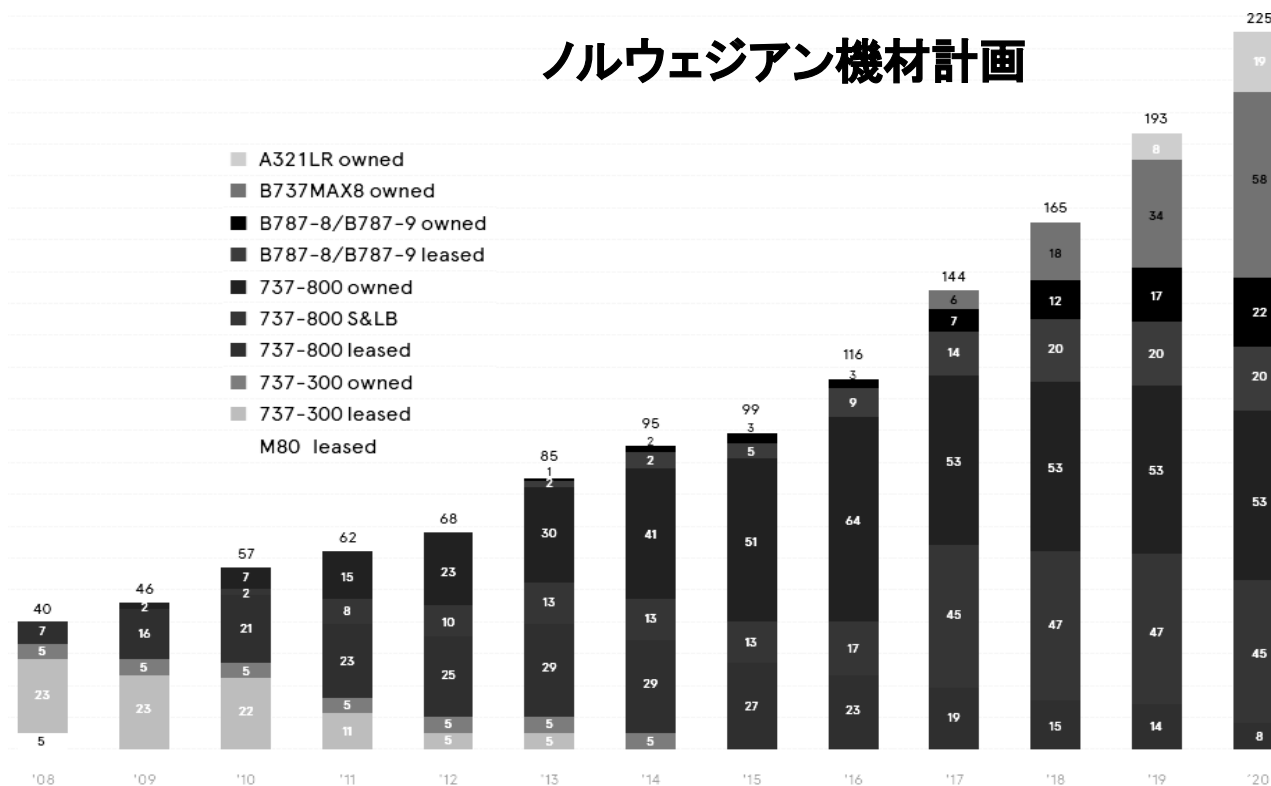
4.2倍

3.1倍

ノルウェジアン機材計画

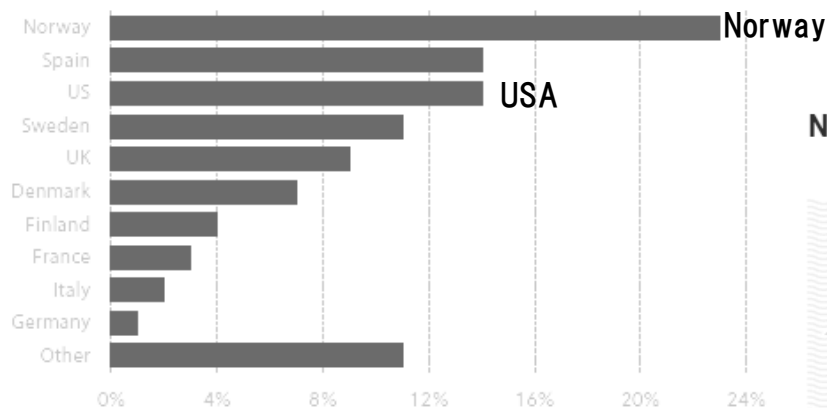
225機

2008年



2020年

REVENUE SHARE In per cent 収入割合

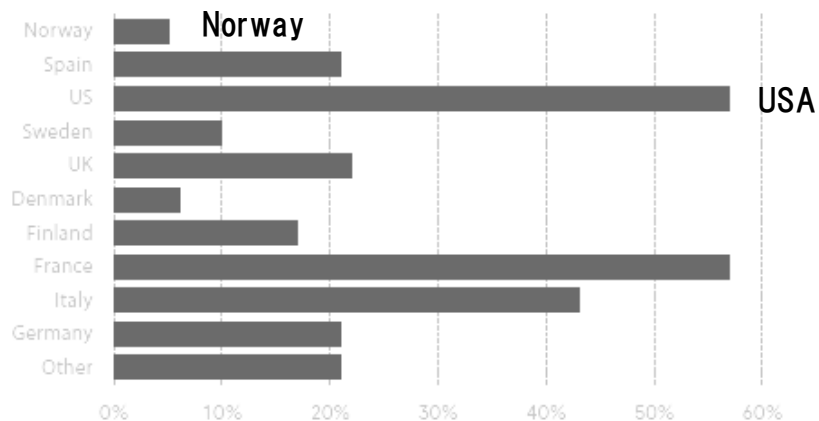


ノルウェジアンは多国籍企業

NUMBER OF EMPLOYEES



REVENUE GROWTH 2016-2017 In per cent 収入の伸び率



従業員数

- ・ ノルウェー2489人
- ・ スペイン2042人
- ・ 英国1895人
- ・ 米国757人

米系大手とノルウェジャン運賃の比較

2018.12.07検索「ロンドン→ニューヨーク」片道

注:Norwegian座席予約\$12-31ドル、預託荷物\$8-110ポンド

(直前)18.12.10	空港	時間帯	運賃	他の運賃
Norwegian	LGW-JFK	06:10-09:20	£314.9(45,380円)	364.9(52,580円Lowfare+)
Delta	LHR-JFK	10:30-13:50	£1,539(221,800円)	
American	LHR-JFK	08:25-11:30	191,000円	
(2カ月先)19.02.04				
Norwegian	LGW-JFK	06:10-09:20	£149.9(21,600円)	199.9(28,800円Lowfare+)
Delta	LHR-JFK	10:30-13:50	£1,541(222,000円)	905(130,400円AMS経由)
American	LHR-JFK	08:25-11:30	191,000円	226,900円(プレエコ)

LCCイーजीジェットのスタンダードとフレクシー運賃の例

ロンドン-パリ間の運賃例(2018. 04. 26検索)					
高値と安値	2018	直前予約 4/27金-4/29日 (週末)		3カ月前予約 7/10火-7/13金 (平日)	
スタンダード (ポンド)	往路	109.52-144.87	16,688-22,075円	30.74-33.77	4,684-5,145円
	復路	96.41-183.27	14,690-27,926円	35.81-56.01	5,456-8,534円
フレクシー (ポンド)	往路	170.99-208.99	26,055-31,845円	94.99-101.99	13,749-15,541円
	復路	178.04-212.04	27,129-32,310円	117.04-123.04	17,834-18,748円

フレクシー運賃:座席指定・優先搭乗・受託手荷物・予約変更、「保安検査・出入国」優先サービス込み

ジェットスター航空：カンタス航空の完全出資会社

ジェットスター・アジア：シンガポール拠点、株式49%をカンタスグループが保有

ジェットスター・パシフィック：ベトナム拠点、株式30%をカンタスグループが保有

ジェットスター・ジャパン：カンタス、日航、三菱商事、東京センチュリーが出資

【日航LCCとジェットスター・ジャパンA321LR】

・JALは何をしたいのか？

★ジェットスター・ジャパン「中距離参入」の必然と不安(東洋経済.181201)

「中距離国際線参入を本格的に検討します」

オーストラリアのLCC(格安航空会社)、ジェットスター航空のグループ会社であるジェットスター・ジャパンの片岡社長はそう強調した。11月27日、最大244席を備えた最新鋭のエアバス製小型機「A321LR」を2020年に3機導入すると初めて発表。まずは座席利用率が高い、既存の国内線や短距離国際線に投入する。

ジェットスター・ジャパンは2012年から運航を開始し、LCC初の関西国際空港-大分路線就航を実現するなど積極的に国内地方路線を開拓してきた

・狙いは中距離国際線への参入「片道7時間」

ジェットスター・ジャパンにとって新型エアバス機を投入する最大の狙いは国内路線の拡大ではなく、中距離国際線への参入だろう。国際線展開は今まで、台北や香港、遠くてもフィリピンのマニラといった、日本から片道4時間程度の短距離路線のみだった。今回検討する中距離国際線は、日本から片道7時間程度の路線だ。具体例として東南アジアを挙げる。

これまでLCC国際線は短距離が大前提だった。理由はLCCのビジネスモデルにある。なぜLCCが「ローコスト」か、機内サービスを簡略化しているからだ。加えて「単一機材」「短距離・多頻度」がカギとなる。

・JALの戦略ちぐはぐか？

「JAL子会社LCCと”共食い”起きないのか」

ピーチも先んじて、2020年度に新型エアバス機を2機導入すると発表している。

JALはジェットスター・ジャパンに33.3%出資、今年7月に中長距離LCCのティー・ビー・エルを作ったばかり。「JALの子会社と中距離国際線参入の”共食い”は起きないのか」戦略のちぐはぐさをいぶかる。

しかし、ジェットスター・ジャパンとTBLは市場が明確に異なる。新型エアバス機はあくまで小型機なのに対し、ティー・ビー・エルが採用するのはボーイング製の1万5000キロメートル近く飛行できる中型機だ。JALの社長が「TBLはアジアだけでなく、欧米に路線を伸ばす」と語るように、より長距離路線を視野に入れている。

すでに「中距離LCC競争」は始まり、エアアジア・グループは中長距離路線を担うエアアジアXを設立、シンガポール航空傘下のLCCスクートも昨年、関空・ホノルル路線に就航した。

・暗雲「中距離LCCビジネス」

中距離LCCビジネスには暗雲が立ち込め始め、中距離路線を展開してきたアジアのLCC各社が一部で路線撤退を余儀なくされている。2019年1月エアアジアXはバリ成田、6月スクートは関空ホノルルを運休する。スクートの親会社・シンガポール航空は「需要低迷のため」としている。

先行したアジア勢も、いまだ中距離LCCの「正解」を見出せていない。

・逆張り戦略「日本人の観光需要」

ジェットスター・ジャパンの社長は「運休するLCCとは使用機材が異なるため、コストモデルが違う」と話す。運休する2社は「ワイドボディ機」だが、ジェットスター・ジャパンA321LRは通路1本の機材。

「従来の同型機より燃費は15～20%削減」(エアバスジャパン社長)。

「LCCの戦略は訪日需要が鉄則」とされるが、ジェットスター・ジャパンは「日本人のレジャー路線を中心」と「逆張り路線」を行く。

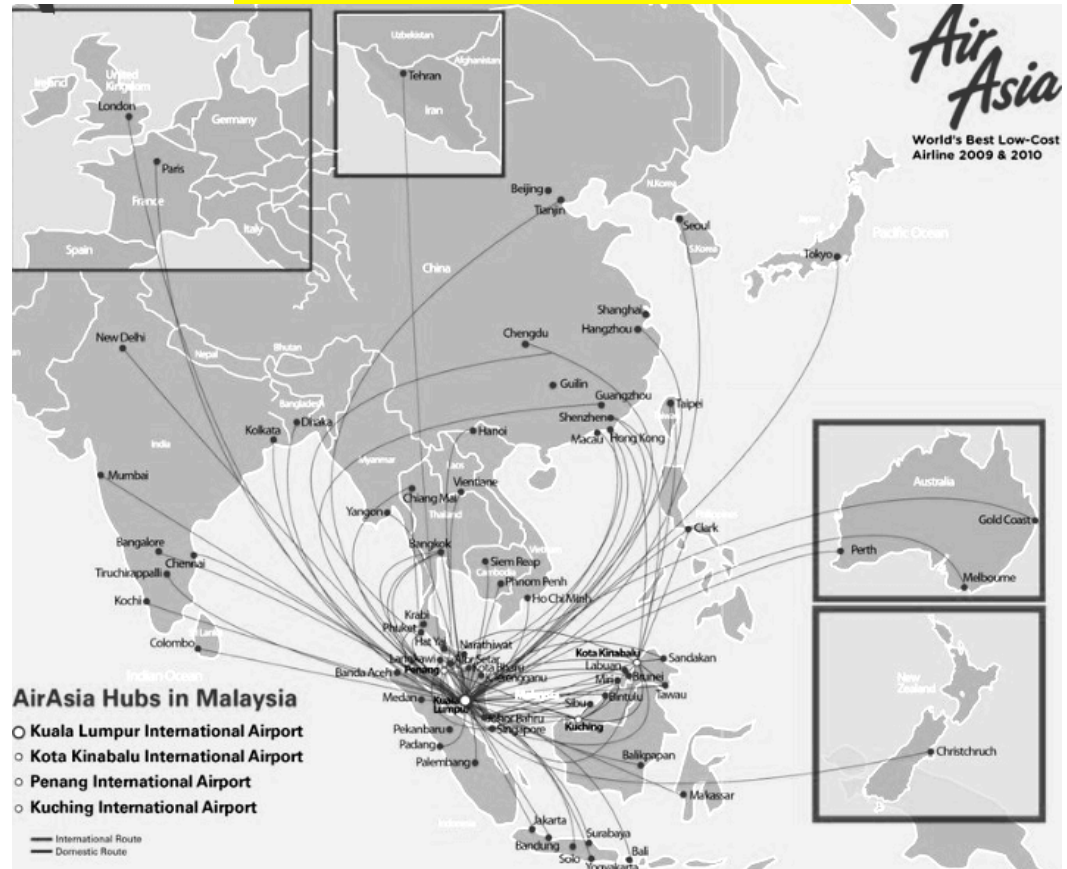
ジェットスターグループ国際線



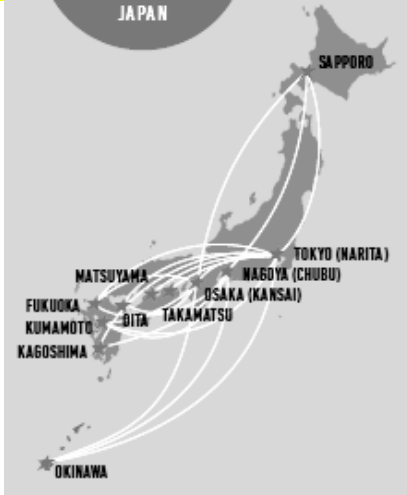
エアアジア・マレーシア:AK エアアジア・タイ:FD
 エアアジア・インドネシア:QZ エアアジア・フィリピン:Z2
 エアアジア・インドア:I5 エアアジア・ジャパン:DJ

エアアジアX・マレーシア:D7 エアアジアX・タイ:XJ
 エアアジアX・インドネシア:XT

エアアジア・グループ国際線



ジェットスター・ジャパン国内線



【複数ブランドの難しさ】

◆エールフランス「新ブランドJoon」終了(flightglobal.10JAN19)

・複数ブランドは市場に複雑さ「ブランド力を弱めた」エールフランスは、Joonブランド終了を発表した。「顧客、従業員、市場に、そして投資家には理解が難しかった」「複数ブランドは市場に複雑さを生み、エールフランスのブランド力を弱めた」旅行者を惹きつけるJOONブランドの運航は2017年12月に始まりパリ・シャルルドゴールからヨーロッパ路線を運航し、中距離および長距離に拡張された。

注:JOON機材、A320型7機、A321型4機、A340型4機

ブラジル、エジプト、ベルリン、ハンガリー、ムンバイ、ナポリ、オスロ、リスボン、ケープタウン、バルセロナ、イスタンブール等に就航

【最近の関連報道】

★ルフトハンザのデュッセルドルフ-ニューアーク線をLCCユーロウイングスが置き換え(flightglobal.25SEP18) ジョン・F・ケネディ空港に続きニューアーク空港も

★エアリングス、最初の大西洋横断A321LRルート特定(flightglobal.06DEC18)

2019年、最初のエアバスA321LR 型4機を導入、北大西洋線に。ミネアポリス-セントポール、モントリオール。ハートフォード線を引き継ぐ。A321neo最大4000nm、アメリカ北東、中西部まで飛行。

★ユナイテッド航空サンフランシスコ拡張、4つの新国際線(flightglobal.12DEC18)

アムステルダムへ毎日。オーストラリア・メルボルン週3便、ニューデリーへ毎日の季節便、トロントへ1日2便。ソウルへ週4便追加し毎週11便、季節運航から年間オークランドとタヒチの運航を増やす。この拡大は、シカゴ、デンバー、ヒューストンのハブ空港で国内線との接続に焦点を当てていますが、拡大を続けるUALの国際的な広がりを強調、他の米国の航空会社よりも大きい。

★デルタ、2019年に国際線を増強(flightglobal.14DEC18)

新年約3%の容量を拡大、2018年よりも国際線を重視。新路線とミネアポリス・セントポールからパートナー大韓航空のソウル仁川便を含め合併事業関係を拡大。シアトル-大阪便を復便、年後半にアトランタやJFKからムンバイ再就航。国際線のためワイドボディ機を強化。30機のA330-900を追加発注。

◆ジェットブルー、デルタ合併事業がヨーロッパ運航を妨げると懸念(flightglobal.04JAN19)

ジェットブルーは、ヨーロッパの運航と、エアバスA321LR購入を検討している。

デルタとパートナーは、米国規制当局に対し、単一合併事業に独禁法適用除外を認めるよう求めた。

◆エアアジア、インドと日本を見据えベトナム進出(flightglobal.02JAN19)

エアアジアジャパンは北アジアの各地への接続を開始する予定。

◆カタール航空が中国南方航空株5%のシェアを占める(flightglobal.02JAN19)

中東のカタール航空が中国南方航空の5%株式保有。

◆井上CEOに聞くピーチ/バニラ統合(aviationwire.181228)

海外空港はどのように見ているか。

CEO:海外も排除しない。これから増えるのはインバウンドで、アウトバウンドは限界があるからだ。

★ピーチ「ワイドボディー導入も検討」(aviationwire.181230)

・A321LRを投入する中距離国際線はどこなのか？

CEO:東南アジアと中国が候補に入っているが、中国はスロット(発着枠)が取れない。

・上級クラスは導入するのか、それとも従来の1クラスなのか？

CEO:検討中。可能性を探っているのはワイドボディー機。A321LRで中距離国際線にチャレンジ、ワイドボディーも検討したい。通路2本、乗り降りの時間が短くて済む。快適性もワイドボディーの方が高い。

・ワイドボディー機を導入するのはアジア路線なのか？

CEO:アジアだ。中産階級が急激に増えているのがアジアだからだ。日本に印象が良く、親日だ。

◆ANAHD、フィリピン航空に出資 100億円規模検討(日経.190123)

・出資比率10%前後:ANAホールディングスがフィリピン航空と資本提携を検討している。100億円規模を出資する計画。出資比率は10%前後になる。2014年から日本とフィリピンを共同運航など提携関係にある。コードシェアの拡大などを通じて連携を強める。ANAはシンガポール航空やタイ国際航空と提携、16年にはスカイチームのベトナム航空にも出資した。航空連合に加盟していないフィリピン航空を加え、東南アジア路線を強化する。

◆ベトナム航空と業務・資本提携に関する最終契約書を締結(ANAHP.160528)

・ANA、業務・資本提携の契約書を締結、ベトナム航空株式8.8%約117億円で取得

【多国籍企業との闘い方】

国際労働関係の適用範囲(労働政策研究・研修機構)

<https://www.jil.go.jp/hanrei/conts/01/03.html>

(1)国際的な労働関係(使用者・労働者の一方が外国籍、事業が外国など)においては、労働契約に日本法・外国法どちらが適用か、という準拠法の問題が生じる。

(2)労働契約問題は、「法の適用に関する通則法」に基づき、契約締結時に当事者が選択した地の法が適用される。

当事者による選択がなされない場合は、「当該法律行為と最も密接な関係がある地の法」が準拠法とされる。労働契約は、原則として労務を供給すべき地の法が「最も密接な関係がある地の法」と推定される。

(3)労基法、労安衛法、労災保険法、労組法など、強行法規は、日本国内において営まれる事業に対し、使用者・労働者の国籍を問わず、当事者の意思を問わず適用される。

ルフトハンザ・アクチェンゲゼルシャフト(株式会社)事件

(東京地判平9.10.11 労判726-70)

(1)事件のあらまし

被告側使用者は、ドイツに本社をおく航空会社である。原告側労働者は、東京ベースのCAとして勤務していた。

従来、東京ベース日本人CAに、ドイツと東京と生活費等の差額補填として付加手当があった。しかし、ドイツ給与所得の課税方法が変更、給与増を理由に付加手当廃止。判断の前提として、労働契約には日本法、ドイツ法のいずれが適用かが争われた。

(2)判決内容

・労働者側敗訴

労働契約準拠法は、明示合意がない場合でも、当事者自治の原則を定めた「法の適用に関する通則法」法例7条1項により、契約内容など具体的事情を総合的に暗黙意思を推定すべき。

労働契約は、ドイツで締結された労働協約と合意されている。

労働協約以外の個別労働条件は、フランクフルト客乗人事部と交渉してきた。

労務管理や指揮命令、乗務スケジュールもドイツ担当部署が行っている。

募集、面接、採用、労働契約はフランクフルトの担当者が行った。

以上の諸事実を総合すれば、各労働契約の準拠法はドイツ法との暗黙合意が成立していたと推定できる。

国際線CAの労務供給地は他国にまたがり特定地はないというべきで、ホームベースが日本のみでは、当事者間で準拠法を日本法とする合意成立とはいえない。

どう取り組むべきか

- ・航空連加盟の外航労働組合の経験
- ・スカイネットワークの取り組み
- ・JCU(ジャパンキャビンクルーユニオン)の取り組み
- ・JAL 争議団と、ITFなど国際活動の積み重ね
- ・航空連のIAM(全米機械工・航空宇宙労組)との連帯
- ・日乗連の国際定期航空操縦士協会連合会(IF ALPA)活動
(International Federation of AirLine Pilots' Associations)

支援から共闘へ

- ・取り巻く情勢の変化は明らか
- ・多国籍企業との闘いは全ての航空労働者の問題
- ・困難な相手、中国、東南アジア、中東
- ・団結して国際連帯も目指す