

【米系エアライン】

【アメリカン】AMR・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★アメリカン・エアラインズ・グループ<18年1~12月期決算> (日刊カーゴ.190125)

・営業減益も純利益 10%増

アメリカン・エアラインズ・グループ (AAG) の 2018 年 1~12 月期決算は、総売上高が前期比 4.5%増の 445 億 4100 万ドル (約 4 兆 8906 億円。1 ドル=109.8 円換算)、営業利益が 37.2%減の 26 億 5600 万ドル、純利益が 10.2%増の 14 億 1200 万ドルだった。航空燃油費の増加で営業段階では減益だったが、減税効果もあって純損益段階は増益となった。

10~12 月期の総売上高は前年同期比 3.1%増の 109 億 3800 万ドル、営業利益は 14.1%減の 5 億 4900 万ドル、純利益は 3 億 1900 万ドル (前年同期は 5 億 8300 万ドルの損失)。

19 年はネットワークの最大活用、商品性の再構築・向上などで 10 億ドルの増収を目指す。ダラス・フォートワースやシャーロットといった拠点空港から新たに 19 路線に就航する計画もあるなど、増収施策の効果を見込んでいる。

・貨物の売上高 重量、過去最高

AAG の 18 年の貨物事業は売上高、重量ベースで過去最高を記録した。18 年 1~12 月期の AAG の売上高の主な内訳は、旅客事業が前年同期比 3.9%増の 406 億 7600 万ドル、貨物事業が 13.8%増の 10 億 1300 万ドル。貨物輸送量は 4.3%増の 29 億 800 万トンマイルだった。トンマイル・ベースの貨物イールドは 9.1%増の 34.81 セント。

10~12 月期の売上高の主な内訳は、旅客事業が 2.9%増の 99 億 6200 万ドル、貨物事業が 3.0%増の 2 億 6400 万ドル。貨物輸送量は 5.6%減の 7 億 1000 万トンマイル。トンマイル・ベースの貨物イールドは 9.1%増の 37.25 セントだった。

【2018/2017 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	
(貨物) Cargo	890	1013	
(その他の収入) other revenues	2601	2852	
営業経費合計 Total Operating Expenses	38391	41885	+9.1%
(燃料等) Aircraft Fuel	6128	8053	+31.4%
(人件費等) Wages, Salaries and benefits	11954	12251	+
(整備等) Maintenance, materials and repairs	1959	2050	
(販売手数料等) selling expense	1477	1520	
(運航委託燃油費) Regional expenses fuel	1382	1843	+33.4
(運航委託その他) Regional expenses other	5164	5290	
(減価償却) Depreciation and amortization	1702	1839	
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	1806	1900	
(機材リース) Aircraft rentals	1197	1264	
(特別課金) Special item, net	712	787	
(その他の支出) Other operating expenses	4910	5088	
営業損益 Operating Income	4231	2656	-1575
運航以外損益 total non-operating expense, net	-836	-772	
(利子所得) Interest income	94	118	
(支払利息) Interest expense, net	-1053	-1056	
(その他) other income, net	123	166	
税引前損益 Income before income taxes	3395	1884	-1511
(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。

【2018/2017 「1-12 月期」運送実績】

AAL 「1-12 月期」運送実績	2017	2018	前年同期比
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%

★アメリカン航空 1～9 月期「営業益 41%減」売上高 5%増 336 億ドル（日刊カーゴ.181026）

・燃油高騰

アメリカン・エアラインズ・グループ（AAG）の 2018 年 1～9 月期連結決算は、総売上高が前年同期比 5.0%増の 336 億 300 万ドル（約 3 兆 7635 億円、1 ドル＝112 円換算）、営業利益が 41.3%減の 21 億 800 万ドル、純利益が 41.3%減の 10 億 9400 万ドルだった。

旅客、貨物ともに売上高を伸ばしたが、航空燃料および関連税、為替および減価償却などに係る費用増を吸収し切れずに減益となった。

7～9 月期の総売上高は 5.4%増の 115 億 5900 万ドル、営業利益は 48.4%減の 6 億 4900 万ドル、純利益は 48.4%減の 3 億 4100 万ドル。

ダグ・パーカー会長兼最高経営責任者（CEO）は「強い需要を背景に 8 四半期連続の増収を達成した。『フローレンス』などのハリケーンに見舞われるなど難しい事業環境にあったが、われわれはお客さまに対する際立ったサービスを提供した」と語った。一方で「残念ながら燃油高騰が費用の押し上げ要因となったこともあり減益決算となった」と説明した。

不採算路線の整理、新機材導入の繰り延べ措置、コスト管理徹底といった取り組みを継続することで、高コストに見舞われている事業環境への対応を加速。成長分野への適切、バランスのとれた機材配置、高収益事業分野の強化などを通じて、売上・利益のいずれでも成長を目指す方針を示した。

・貨物事業 18%増収

AAG の 18 年 1～9 月期の総売上高の内訳は、旅客が 4.3%増の 307 億 1400 万ドル、貨物が 18.1%増の 7 億 4800 万ドル。貨物輸送量は 8.0%増の 21 億 9900 万トンマイル。トンマイル当たりの貨物イールドは 9.4%増の 34.03 セントだった。

7～9 月期の総売上高の内訳は、旅客が 4.6%増の 105 億 6100 万ドル、貨物が 16.4%増の 2 億 6000 万ドル。貨物輸送量は 3.8%増の 7 億 4300 万トンマイル。トンマイル当たりの貨物イールドは 34.98 セント。1～9 月期、7～9 月期ともに、旅客に比べて貨物の売上高の伸び率が目立つ決算となった。

【2018/2017 決算対比】（1～9 月）

《アメリカン航空》（単位：百万ドル）	2017	2018	前年同期比
営業収入合計 Total Operating Revenues	32011	33603	+5.0%
営業経費合計 Total Operating Expenses	28419	31495	+10.8%
（燃料等）Aircraft Fuel	4481	6100	+36.1%
（人件費等）Wages, Salaries and benefits	8928	9240	
営業損益 Operating Income	3592	2108	-1484
税引前損益 Income before income taxes	2987	1498	
（所得税）Income tax provision	1122	404	
純損益 Net income	1865	1094	-41.3%

〈AAL 2018 年度（1～9 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+36.1%と高騰した。
- ・それでも、減税効果はあるが純利益は前年比-41.3%と大きくなっている。

【2018/2017 「1-9 月期」運送実績】

AAL「1-9 月期」運送実績(mainline)	2017	2018	前年同期比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	184665	188711	+2.2%
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	152400	156307	+2.6%

【ユナイテッド】UAL・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★ユナイテッド「2018 年 12 月期決算」純利益 1%減（日刊カーゴ.190123）

・燃油費など増

ユナイテッド・コンチネンタル・ホールディングス（以下、ユナイテッド）の 2018 年 1～12 月期決算は、売上高が前期比 9.3%増の 413 億 300 万ドル（約 4 兆 5268 億 900 万円、1 ドル＝109.6 円換算）だった。旅客、貨物ともに売上高を伸ばした。一方、航空燃油費などコスト増加の影響を受けて、営業利益は 10.3%減の 32 億 9200 万ドル、純利益は 0.7%減の 21 億 2900 万ドルにとどまった。オスカー・ムニョス最高経営責任者は「今回の業績は、戦略初年度の事業の成功を立証したもの」と説明した。

10～12 月期の売上高は前年同期比 11.0%増の 104 億 9100 万ドル、営業利益は 16.0%減の 6 億 5200 万ドル、純利益は 20.2%減の 4 億 6200 万ドルだった。

・貨物事業売上高 11%増、輸送量、第 4 四半期は微減

ユナイテッドの 18 年 1～12 月期の貨物事業の売上高は前期比 11.0%増の 12 億 3700 万ドルと 2 桁の伸びを示した。貨物輸送量は 3.3%増の 34 億 2462 万 5000 トンマイルだった。

10～12 月期の売上高は前年同期比 3.1%増の 3 億 3400 万ドル。輸送量は 0.9%減の 9 億 178 万トンマイル。10 月が 2.3%減、11 月が 0.9%減と 2 カ月連続で輸送量が前年同月を下回ったことが影響した。12 月は 0.4%増とほぼ微増の水準だった。

【2018/2017 年度決算対比】（1-12 月）注：1 ドル 113.6 円(2018.11.27)

《ユニテッド航空》（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%
（旅客）Passenger	34460	37706	
（貨物）Cargo	1174	1237	
（その他）other	2210	2360	
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
（整備等）Maintenance and outside repairs	1856	1767	
（運航委託費）Regional capacity purchase	2232	2601	
（販売経費）Distribution expenses	1435	1558	
（減価償却）Depreciation and amortization	2149	2240	
（着陸料/賃料）Landing fees and other rent	2240	2359	
（機材リース）Aircraft rent	621	433	
（特別課金）special charges	176	487	
（その他の支出）other operating expenses	5550	5801	
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	
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、減税で純損益は微減-0.7%となっている。

【2018/2017 「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

★ユニテッド航空＜1～9 月期＞営業減益も純利益 6%増（日刊カーゴ. 181017）

- ・7～9 月期は増収増益

ユニテッド・コンチネンタル・ホールディングス（以下、ユニテッド）の 2018 年 1～9 月期決算は、売上高が前年同期比 8.7%増の 308 億 1200 万ドル（3 兆 4509 億円、1 ドル＝112 円換算）、営業利益が 8.8%減の 26 億 4000 万ドル、純利益が 6.5%増の 16 億 6700 万ドルだった。

旅客、貨物ともに増収となるなど好調に推移したが、人件費および関連経費、燃油費増加が響いた。一方、法人税の減少もあって純損益段階では増益となった。

7～9 月期決算は、売上高が前年同期比 11.2%増の 110 億 300 万ドル、営業利益が 5.7%増の 12 億 300 万ドル、純利益が 29.6%増の 8 億 3600 万ドル。燃油費など営業費用はかさんだが、売上高増加で費用増を吸収したことで増収増益だった。

オスカー・ムニョス最高経営責任者（CEO）は「際立った業績を達成した第 3 四半期は、売上高の 2 桁増などが燃油費高騰を埋め合わせた。同期の事業展開は、われわれの勢いを物語っている」と談話を発表した。

- ・貨物売上高 14%増、貨物輸送量 5%増

ユニテッドの 1～9 月期の貨物売上高は前年同期比 14.3%増の 9 億 300 万ドルと大きく伸びた。貨物輸送量は 4.9%増の 25 億 2284 万 5000 トンマイル。

7～9 月期の貨物売上高は前年同期比 6.1%増の 2 億 9600 万ドル。貨物輸送量は 9 月にマイナス（前年同月比 1.2%減）を記録したこともあって 2.5%増の 8 億 5062 万 9000 トンマイルにとどまった。

【2018/2017 年度決算対比】（1-9 月）注：1 ドル 113.6 円(2018.11.27)

《ユニテッド航空》（単位：百万ドル）	2017	2018	前年同期比
営業収入合計 Total Operating Revenues	28333	30812	+8.7%
（旅客）Pax	25873	28150	+8.8
（貨物）Cargo	790	903	
（その他）other	1670	1759	
営業経費合計 Total Operating Expenses	25438	28172	+10.7
（燃料等）Aircraft Fuel	5038	6927	+37.5%
（人件費等）Salaries and related costs	8263	8534	+3.3
（整備等）Maintenance and outside repairs	1377	1333	

(運航委託費) Regional capacity purchase	1652	1963	
(販売経費) Distribution expenses	1081	1162	
(減価償却) Depreciation and amortization	1610	1662	
(着陸料/賃料) Landing fees and other rent	1670	1757	
(機材リース) Aircraft rent	476	355	
(特別課金) special charges	145	188	
(その他の支出) other operating expenses	4126	4293	
営業利益 Operating Income	2895	2640	-8.8%
運航外損益 Total nonoperating expense	-475	-538	
税引前損益 Income before income taxes	2420	2102	
(所得税) Income tax expense	855	435	
純利益 Net Income	1565	1667	+6.5

〈UAL 2018 年度(1-9 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+37.5%と高騰した。
- ・それでも、減税で純利益は前年比+6.5%となっている。

【2018/2017「1-9 月期」運送実績】

UAL	2017	2018	前年同期比
Passengers (thousands) 乗客数	81091	85348	+5.2%
Available seat-miles(millions) 有効座席マイル	176710	183678	+3.9
Revenue passenger-miles(millions) 有償旅客マイル	146252	154382	+5.6

【デルタ】DAL・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★デルタ航空〈18 年 1～12 月期〉純利益 23%増、減税効果も（日刊カーゴ.190117）

デルタ航空の 2018 年 1～12 月期決算は、旅客・貨物ともに堅調に推移し、売上高は前期比 8.0%増の 444 億 3800 万ドル（約 4 兆 8437 億 4200 万円、1 ドル＝109 円換算）だった。営業利益は 11.8%減の 52 億 6400 万ドル、純利益は 22.8%増の 39 億 3500 万ドル。航空燃料費および関連税が 3 割以上増えたことで営業減益となったが、減税効果が純利益を底上げした。

10～12 月期の売上高は前年同期比 5.0%増の 107 億 4200 万ドル、営業利益は 6.4%減の 10 億 9000 万ドル、純利益は約 3.4 倍の 10 億 1900 万ドルとなった。

年間を通じて、旅客のプレミアム・プロダクト・チケットが好調だったほか、貨物取扱量も堅調だった。

一方、10～12 月期は 1～9 月期と比較して、貨物を含む売上高の伸び率が縮小した。

19 年 1～3 月期の売上高の伸び率は 2%増と前年同期並みの水準を見込む。為替やイースターのタイミング、政府のシャットダウンの影響などを考慮した。

- ・貨物売上高は 16%増

デルタ航空の 2018 年 1～12 月の貨物売上高は前期比 16.3%増の 8 億 6500 万ドルと好調に推移した。ただ、10～12 月期は前年同期比 5.4%増の 2 億 1400 万ドルにとどまった。

1～12 月の貨物輸送量は前期比 0.9%増の 21 億 6854 万 1000 トンマイル。10～12 月は前年同期比 4.4%減の 5 億 1787 万 3000 トンマイルだった。

【2018/2017 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%
(旅客) Passenger	36947	39755	
(貨物) Cargo	744	865	
(その他) other	3447	3818	
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	
(地方路線委託費) Regional carrier expense	3466	3438	
(整備等) Maintenance and outside repairs	1591	1575	
(販売経費) Commissions and other selling expenses	1827	1941	
(委託サービス) Contracted services	2108	2175	
(減価償却) Depreciation and amortization	2222	2329	
(着陸料/賃料) Landing fees and other rents	1501	1662	
(旅客サービス) pax service	1123	1178	
(利益分配) Profit sharing	1065	1301	
(機材リース) Aircraft rent	351	394	
(その他) other	1609	1723	

営業利益 Operating Income	5966	5264	-11.8%
その他の経費 other expense, net	-466	-113	
(支払利息) interest expense, net	-396	-311	
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%と増収となっている。

【2018/2017「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%

★デルタ第3 四半期（7～9 月期）営業利益「前年比 8%増」118 億ドル（デルタ HP. 181011）

- ・2018 年第3 四半期の税引前利益 17 億ドル、純利益 13 億ドル、収益過去最高 120 億ドル、1 株当たり 1.91 ドル。
- ・調整済：2018 年第3 四半期の税引前利益 16 億ドル、純利益 12 億ドル、希釈後 1 株当たり 1.8 ドル。
- ・配当金と株式買戻しによって、累計 5 億 6,600 万ドルを株主還元。

デルタ航空は、2016 年 9 月を期末とする第3 四半期の業績を発表しました。

公正会計基準 GAAP(Generally Accepted Accounting Principles)および調整済を含む 2018 年第3 四半期の業績概要は次の通りです。

第3 四半期（7 月～9 月期）の調整済み税引前利益は 16 億ドル、調整済み 1 株当たり利益は事前に発表した予測範囲のうち最も高い 1.8 ドルでした。

収益増、税制改革による影響、株数が 4%減少したことにより、調整済み 1 株当たり利益は前年同期比で 16%増加しました。また、ハリケーンフローレンスによる影響としてマイナス 3 億ドルを計上しています。

「8%という堅調な収益増に加え、燃料費以外のユニットコストが横ばいだったため、当四半期中に 6 億 5,500 万ドル増加した燃料コストのうち 85%を相殺することができました。この成果の報奨として、追加で 3 億 9,500 万ドルを 2018 年のプロフィットシェアリング（社員利益分配）に充当することにしました。」

- ・収益環境「過去最高の四半期収益」

2018 年第3 四半期（7～9 月期）の調整済み営業利益は 118 億ドルで、前年比 8%（9 億 1,200 万ドル）増でした。

この結果は、デルタ航空にとって過去最高の四半期収益となりました。プレミアムクラスの航空券収益が 20%近く増加したことや、貨物、ロイヤルティプログラム、および保守、修理、オーバーホール（MRO）事業の収益が 2 桁増えたことなど、デルタ航空全体の業績アップによるものです。

精油所の売上を除く単位収益合計は、需要増とイールドの改善によって、本四半期中に 4.3%増加しました。外国為替による約 0.5 ポイント分の利益は、ハリケーンフローレンスによる影響で相殺されました。

「第4 四半期（10 月～12 月期）は、ユニットレベニュー（単位収益）合計が 3～5%増加し、通年では予測値で最も高い 8%の伸びを達成する見込みです。」

【2018/2017 年間決算対比】（1-9 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	30910	33696	+9.0%
(旅客) Pax	27925	30107	
(貨物) Cargo	542	651	
(その他) other	2443	2938	
営業経費合計 Total Operating Expenses	26105	29535	+13.1%
(燃料等) Fuel expense	4954	6693	+35.1%
(人件費等) Salaries and related costs	7525	8004	
(地方路線委託) Regional carrier expense	2589	2643	
(整備等) Maintenance and outside repairs	1214	1233	
(販売経費) Commissions and other selling expenses	1371	1473	
(委託サービス) Contracted services	1572	1646	
(副業と製油) Ancillary businesses and refinery	975	1396	
(減価償却) Depreciation and amortization	1639	1780	
(着陸料/賃料) Landing fees and other rents	1126	1201	
(旅客サービス) pax service	849	892	

(利益分配) Profit sharing	803	978	
(機材リース) Aircraft rent	258	291	
(その他) other	1593		
営業利益 Operating Income	4805	4161	-644
その他の経費 Total non-operating expense, net	-348	-397	
(支払利息) interest expense, net	-297	-274	
税引前利益 Income before taxes	4457	3764	-693
(所得税) income tax provision	-1550	-880	
純利益 Net income	2907	2884	-0.8%

〈DAL 2018 年度(1-9 月)決算の特徴〉

- ・供給増に需要が追いついていないが、燃油費が前年比+35.1%と高騰した。
- ・それでも、減税で純利益は前年比-0.8%と微減となっている。

【2018/2017「1-9 月期」運送実績】

DAL	2017	2018	前年同期比
Available seat-miles(millions)有効座席マイル	194265	200842	+3.4
Revenue passenger-miles(millions)有償旅客マイル	166533	172002	+3.3

【EU 系エアライン】

【ルフトハンザ】LH・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★【18 年 1～9 月期】ルフトハンザ・グループ（日刊カーゴ.181116）

- ・純利益 6%減の 17 億 4200 万ユーロ

ルフトハンザ・グループの 2018 年 1～9 月期の連結決算は、売上高が前年同期比 1%増の 269 億ユーロ（3 兆 4432 億円、1 ユーロ＝128 円換算）、調整後 EBITDA（利払い前・税引き前・減価償却前利益）が 3%減の 37 億 3000 万ユーロ（4774 億円）、調整後 EBIT（支払金利前税引前利益）が 8%減の 23 億 6200 万ユーロ（3023 億円）、EBIT が 3%減の 23 億 6100 万ユーロ（3022 億円）、純利益が 6%減の 17 億 4200 万ユーロ（2229 億円）となった。燃油など費用が増加して収益を圧迫した。

主要セグメントの業績は、ネットワークエアライン（ルフトハンザ・ドイツ航空、スイスインターナショナルエアラインズおよびオーストリア航空）の売上高が 3%減の 171 億ユーロ、調整後 EBIT が 1%増の 19 億 6000 万ユーロ、調整後 EBIT 利益率が 0.5 ポイント増の 11.5%。

物流事業の売上高は 12%増の 19 億 6000 万ユーロ、調整後 EBIT は 56%増の 1 億 5300 万ユーロ、調整後 EBIT 利益率は 2.2 ポイント増の 7.8%で、大きく向上した。運賃単価の改善で増収。イールドも向上して利益増となった。特に米国、アジア太平洋と長距離路線の荷動きが活況で増収した。

貨物輸送実績は、有効貨物トンキロが 5%増の 100 億 7300 万、有償貨物トンキロが 1%増の 66 億 2700 万、貨物ロードファクターが 2.8 ポイント減の 65.8%。

7～9 月期の連結決算は、売上高が前年同期比 2%増の 99 億 5900 万ユーロ、調整後 EBITDA が 6%減の 18 億 2400 万ユーロ、調整後 EBIT が 11%減の 13 億 5400 万ユーロ、EBIT が 4%減の 13 億 5100 万ユーロ、純利益が 10%減の 10 億 6500 万ユーロだった。

主要セグメントでは、ネットワークエアラインの売上高が 3%減の 64 億 2600 万ユーロ、調整後 EBIT が 15%減の 10 億 900 万ユーロ、調整後 EBIT 利益率が 2.3 ポイント減の 15.7%。物流事業の売上高は 11%増の 6 億 5900 万ユーロ、調整後 EBIT は 40%増の 2800 万ユーロ、調整後 EBIT 利益率は 0.8 ポイント増の 4.2%。

通期（18 年 1～12 月）業績は、燃油高騰が続く見通しであることを主因に前回予想よりも下振れする見通し。ただし、グループ全体の総売上高は「前期から大きく増加」、調整後 EBIT を「微減」と表現は変えていない。一方、物流事業では、売上高を「微増」から「前期以上」に、調整後 EBIT を「微減」から「おおよそ安定」と前向きな見通しに切り替えた。

〈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 2018/2017「1-9 月期」運送実績】

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

【2018/2017「1-9 月期」決算対比】注：1 ユーロ 128.4 円(2018.11.27)

LUFTHANSA Group（単位：百万ユーロ）	2017	2018	前年同期比
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	
Depreciation 減価償却	1276	1368	
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%
EBIT(支払金利前税引前利益)	2435	2361	
EBITDA(減価償却前営業利益)	3895	3737	

【IAG/BA】・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★ IAG<7～9月期>増収も為替差損で純利益微減（日刊カーゴ.181126）

インターナショナル・エアラインズ・グループ（IAG）の2018年7～9月期決算は、売上高が前年同期比8.5%増の71億4000万ユーロ（約9139億円、1ユーロ=128円換算）、営業利益が0.7%増の14億6000万ユーロ（1869億円）、純利益が0.1%減の11億3500万ユーロ（1453億円）。輸送事業で増収だったが、燃油価格高騰、主要通貨の為替差損の影響を受けて最終段階では僅かにマイナスとなった。セグメント別売上高は、旅客が8.0%増の63億8800万ユーロ、貨物が7.0%増の2億9000万ユーロ。貨物は輸送量が微減だったものの、アジア太平洋路線の需要の強さが牽引し、単価が向上して増収。貨物輸送量は重量ベースで0.5%減の17万2000トン、トンキロベースで1.0%減の14億1900万。トンキロ当たりの貨物収入は8.1%増の20.44セント。

1～9月期連結決算は、輸送事業が堅調で増収増益。売上高は前年同期比5.1%減の183億4600万ユーロ、営業利益は7.3%増の25億7500万ユーロ、純利益は9.1%増の19億7000万ユーロ。

通期では、特別損益項目控除前営業利益が、17年度の29億5000万ユーロから2億ユーロ増を見込む（為替変動の影響を除く）。

〈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
- ・人件費の大幅減は年金制度移行による確定給付債務8億7200万ユーロ（1120億円）の減少

【IAG 2018/2017「1-9月期」運送実績】

IAG グループ	2017	2018	前年同期比
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%

【2018/2017「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）	2017	2018	前年同期比
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%
Depreciation, amortization and impairment 減価償却	892	928	
Aircraft operating lease costs 機材リース費用	669	663	
Fuel, oil and emission costs 燃料および光熱費	3465	3934	+13.5%
Engineering and other aircraft costs 整備および機材コスト	1358	1285	
Landing fees and en route charges 着陸料および航行援助費	1652	1669	
Handling, catering and others ハンドリング・ケイタリング等	2044	2154	
Selling costs 販売経費	740	806	
Currency differences 為替	2	65	
Property, IT and other costs 固定資産、IT その他コスト	656	688	
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

注：従業員コスト大幅減=BA 退職プラン(BARP) 閉鎖および新エアウェイズ年金制度（NAPS）への移行

【エールフランス KLM】AirFrance-KLM・・・・・・・・・・・・・・・・

★【18年7～9月期】 エールフランス KLM 営業益7%減も最終益23%増（日刊カーゴ.181121）

エールフランス KLM (AFKL) の2018年7～9月期連結決算は、売上高が前年同期比4.0%増の75億4500万ユーロ（約9658億円、1ユーロ=128円換算）、EBITDA（利払い前・税引き前・減価償却前利益）が4.4%減の17億7100万ユーロ（2267億円）、営業利益が6.7%減の10億6500万ユーロ（1363億円）、純利益が22.6%増の7億8600万ユーロ（1006億円）だった。旅客、貨物ともに増収も、燃油高が著しく、営業段

階で減益に傾いた。

主要セグメント別に売上高を見ると、旅客ネットワークが4.7%増（いずれも為替変動影響を除く成長率）の58億6400万ユーロ、貨物が9.4%増の5億6700万ユーロ、格安航空会社（LCC）のトランサヴィア航空（本拠＝蘭アムステルダム・スキポール空港）が10.6%増の6億1500万ユーロ。

貨物では、特にアジア、北米の需要が強かったことで供給、輸送量ともに増加した。有効貨物トンキロ（ATK）は1.6%増の37億8700万、有償貨物トンキロ（RTK）は3.7%増の22億400万。貨物機、旅客機ベリールともにイールドが改善し、ATK当たりのユニット収入は6.7%増の12.97セントとなった。

1～9月期の連結決算は、売上高が前年同期比2.0%増の199億7700万ユーロ、EBITDAが9.3%減の34億4100万ユーロ、営業利益が23.8%減の12億9200万ユーロ、純利益が42.5%減の6億2700万ユーロ。通期では、燃油価格上昇の負担がさらに重くのしかかる見通し。18年通期の燃油費用は前期から5億ユーロ増、19年通期ではさらに9億ユーロ増加する予測。18年通期の旅客供給量増加率は2.0%～2.5%に引き下げた（前回発表時は2.5%～3.5%増）。

〈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 2018/2017「1-9月期」運送実績】

AF/KLM グループ	2018	2017	前年同期比
Passagers transportés (milliers) 旅客数	76985	75047	+2.6%
Pax kilometer transporté (m. PKT) 輸送量	214764	208107	+3.2
Siege kilometer offert (m. SKO) 輸送力	243246	237946	+2.2

【AF/KLM 2018/2017年9月期決算対比】

Compte de résultat 実績の会計報告(百万ユーロ)	2018	2017	前年同期比
CHIFFRE D'AFFAIRES 取引総額	19977	19589	+2.0%
Charges externes 外部負担	18685	17894	+4.4%
Carburant avions 航空機燃料	-3622	-3428	+5.7
Affrètements aéronautiques 航空機賃貸料	-434	-388	
Redevances aéronautiques 航空使用料	-1419	-1445	
Commissariat 政府関連	-586	-602	
Achat de prestations en escale 購入	-1481	-1313	
Achat et consommations d'entretien aéronautiques 航空維持消費購入	-1769	-1779	
Frais commerciaux et de distribution 営業費分配	-776	-700	
Autres frais 他の経費	-1223	-1057	
Frais de personnel スタッフ経費	-5728	-5652	+1.3
Impôts et taxes 税金	-127	-122	
Amortissements, Depreciations et Provisions 償却低下条件	-2149	-2098	
Autres produits et charges 他の製品	629	690	
RÉSULTAT D'EXPLOITATION 営業実績	1292	1695	-403
RÉSULTAT NET 最終実績	629	1091	-462

【中国・東南アジア系エアライン】

【キャセイパシフィック】CX・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★キャセイの18年中間期、赤字を大幅圧縮（アジア経済ニュース.180809）

香港の航空大手、キャセイパシフィック航空は8日、2018年6月中間期決算の純損益が2億6,300万HKドル（約37億2,800万円）の赤字だったと発表した。赤字額を前年同期の20億5,100万HKドルから大幅に圧縮した。旅客輸送と貨物輸送の収益率がともに改善した。

【2018/2017「6月期」運送実績】

Cathay Pacific and Dragonair(1-6月)	2018	2017	前年同期比
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

〈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%だった。
- ・大幅に赤字を減らしたが、まだ最終赤字となった。

【2018/2017「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 \$ 14.5 円(2018.11.27)	2018/6	2017/6	前年同期比
---	--------	--------	-------

Turnover 売上高	53078	45858	+15.7%
Passenger services 旅客サービス	35452	32105	
Cargo services 貨物サービス	12971	10515	
Catering, recoveries and other services ケイタリングその他	4655	3238	
Operating expenses 営業費用	52381	48392	+8.2%
Staff 社員	9935	9845	
Inflight service and passenger expenses 機内旅客サービス	2625	2412	
Landing, parking and route expenses 着陸料、航行援助費用	8648	7307	
Fuel, net of hedging gains 燃油費	16046	14937	+7.4%
Aircraft maintenance 整備費	4691	4461	
Aircraft depreciation and operating leases 減価償却/リース	6362	5581	
Other depreciation, amortization and operating leases 他	1424	1372	
Commissions 手数料	398	320	
Others その他	2252	2157	
Airlines' loss/profit before taxation 税引前エアライン利益	-743	-375	+3012
Taxation 税	-161	160	
Airlines' loss/profit after taxation 税引後エアライン利益	-904	-276	+1861
Share of profits from subsidiaries and associates	641	714	
Profit attributable to the shareholders of Cathay Pacific	-263	-205	+1788
		1	

【シンガポール航空】SQ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★シンガポール航空、第1四半期は59%減益（アジア経済ニュース.180730）

シンガポール航空（SIA）が26日発表した第1四半期（4～6月）の連結決算は、純利益が1億3,960万Sドル（約113億9,100万円）となり、前年同期から58.7%減少した。燃料コストの増大などが響いた。

売上高は0.5%減の38億4,450万Sドル。旅客部門が5.1%増、貨物部門が6.0%増と堅調だったが、航空機整備子会社SIAエンジニアリングが14.9%減と2桁のマイナスだった。

前年同期には、発注した航空機の納入遅延に関する補償金など、1億7,500万Sドルの臨時収入があった。今回はこうした収入がなく、原油高で燃料コストが1億5,400万Sドルも膨らんだことで、収益が悪化した。

営業利益は52.3%減の1億9,310万Sドル。本体のSIAは51.1%減の1億8,100万Sドルだった。短・中距離路線の子会社シルクエアは前年同期の800万Sドルから20万Sドルに急減。格安航空会社（LCC）のスクート・タイガーエアは300万Sドルから100万Sドル、SIAエンジニアリングは1,900万Sドルから1,000万Sドルにそれぞれ減少した。

〈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した。

2018/2017「4-9月期」運送実績 SIA	2017-18	2018-19	前年同期比
Passengers carried(thousands) 乗客数	9690	10249	+5.8
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	47754.8	50602.6	+6.0%
Available seat-kilometres(millions) 有効座キロ	59009.7	60519.6	+2.6%
2018/2017「4-9月期」運送実績 Group Airlines	2017-18	2018-19	前年同期比
Passengers carried(thousands) 乗客数	16518	17838	+8.0
Revenue Passenger-kilometres(millions) 有償人キロ	63921.7	69542.5	+8.8
Available seat-kilometres(millions) 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	前年同期比
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	
Crew expenses 乗員コスト	79.6	80.4	
Depreciation 減価償却	631.6	563.9	
Handling charges ハンドリング費	652.4	660.5	
Inflight meals 機内食	268.7	271.7	

Landing, parking and overflying charges 空港および航行援助	424.3	437.7	
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	452.3	477.8	
Rentals on leased aircraft 機材賃貸とリース	416.6	350.7	
Other operating costs その他コスト	410.4	439.5	
Profit before taxation 営業利益	763.8	288.5	
Profit for the period 当期利益	649.7	214.7	

【タイ国際航空】TG・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★1～3月はタイ航空が2桁減益（アジア経済ニュース.180518）

最大手タイ国際航空が2桁の減益となった。タイ航空は純利益が前年同期比13.9%減の27億1,700万バーツ、売上高は7.4%増の534億6,600万バーツで、増収減益だった。

2018/2017「1-9月期」運送実績	2017/1-9	2018/1-9	前年同期比
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%

【2018/2017「1-9月期」決算対比】

Unit：百万 Baht（注：1Baht=3.44円(2018.11.27)）	2017	2018	前年同期比
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	
Crew expenses 乗員コスト	4189	4232	
Depreciation 減価償却	12828	11928	
Selling & advertising expense 販売広告費	8274	8038	
flight service フライトサービス	16531	16623	
Impairment loss of aircraft 航空機減損	2608	2780	
Aircraft maintenance and overhaul costs 機材整備費	13659	15436	
leased aircraft& spare parts 機材リースと予備部品	8140	11010	
Other operating costs その他コスト	7239	7464	
Loss before tax 営業損失	-4567	-5554	
Loss for the period 当期損失	-3852	-4035	

〈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、まだ最終赤字である。

【特徴的な外航に関する記事】・・・・・・・・・・・・・・・・

★【4～9月期決算】エミレーツ・グループ（日刊カーゴ.181120）

- ・燃油高騰で最終益半減

エミレーツ・グループの2018年4～9月期（上期）連結決算は、売上高が前年同期比10%増の544億AEDディルハム（約1兆6864億円、1AED=31円換算）、最終利益が53%減の11億AED（341億円）となり、利益率は2.7ポイント減の2.0%に落ち込んだ。燃油価格の高騰や、特定市場における不利な為替変動の影響を主因に、中核を担うエミレーツ航空（UAE）の輸送事業の利益が大きく減少した。燃料費は42%増加し、オペレーション・コストは13%増加した。

また、インド、ブラジル、アンゴラ、イランなどの市場における通貨切り下げにより、約46億AEDが利益から償却されたという。事業会社別に業績を見ると、UAE単体では、売上高が10%増の489億AED、最終利益が86%減の226億AED、利益率が3.2ポイント減の0.5%。輸送実績は、旅客が3%増の3007万人。貨物は輸送量が1%減の130万9000トンだったが、イールドは11%のプラスとなった。UAEは上期にワイドボディ旅客機8機を受領。内訳はA380型3機、B777型5機。期末に向けては、さらに新造機5機を追加導入予定。同時に旧機材7機を退役した。来年3月末までにさらに4機を退役する計画。

一方で、ディナータ（旅客・貨物グランドハンドリング、ケータリングサービス、旅行部門サービス）は国際事業の成長が大きく、好業績を収めた。売上高は11%増の70億AED、最終利益は31%増の861億AED、利益率は1.9ポイント増の12.3%。同社は現在、世界35カ国に業務を拡大。上期には、国際事業が総売上高の68%以上を占めた。特に国際空港のオペレーション事業が堅調で、利益に大きく貢献した。同社による航空機の取扱機数は6%増の35万52機、貨物取扱量は2%増の150万トンとなった。

エミレーツ航空およびグループの会長兼最高経営責任者を務めるシェイク・アハメッド・ビン・サイード・アルマクトゥーム氏は「容赦ない利益の押し下げや、地域および世界中で直面している不確実な政治と経

済の状況などを含め、航空および旅行業界が直面するさまざまな課題に積極的に対応する。管理が可能な費用を厳しく取り締まり、新しい技術の導入と業務のプロセスによる効率化を今後も進めていく」などとコメント。しかし、下期に向けては「厳しい状況を迎えると思われるが、当グループの基盤は依然として強固だ」と自信を示した。

【国内中堅・新興航空会社・LCC の業績】

スカイマークの経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★スカイマーク、初フライトから 20 年 破綻越え独自色（日経.180919）

スカイマークは 19 日、羽田―福岡線で就航した初フライトから 20 年の節目を迎えた。超大型機で国際線を運航する計画に失敗し 2015 年に破綻。ANA ホールディングス (HD) などから出資を受けて再建を果たし、20 年までに再上場する計画だ。

現在のスカイマークが目指すのは、航空大手と LCC の間にある「第三極」。かつてサービスの簡素化で運賃を低減することなどに注力したものの今や価格では LCC、サービスでは航空大手が強みとしており、スカイマークは「中途半端」な存在になりかねない。

保有する機材数を 1 機種に絞り込み整備費用などを低減する一方、機材の稼働率を高めることに注力した。17 年度の売上高は前の期比 10%増の 828 億円、営業利益は同 6%増の 71 億円となり、18 年度までの 3 カ年の中期経営計画での業績目標を 1 年前倒しで達成。14 年度に 66.9%だった搭乗率も、17 年度には 84.4%まで改善した。

スカイマークが次に直面する経営課題が、2020 年に再上場することだ。佐山会長は「主幹事の選定を始めた」と明かす。

《2017 年度》(2018 年 3 月期)

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
828 億円	700 億円	71 億円	77 億円	70 億円

《2016 年度》(2017 年 3 月期)

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

・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

《2015 年度》(2016 年 3 月期)

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

・特別利益「債務免除」1394 億円、特別損失「損害賠償金」1816 億円

《2014 年度》(2015 年 3 月期)

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

・機材費 950 億円（前年比+10.5%）

《2014 年度「業績予想」修正》2014.10.30

営業収入	営業損益	当期損益
882 億円	-124 億円	-136 億円

・A330 導入コスト、円安、原油高および競争激化による旅客収入の計画未達

《2014 年度「見通し」》

営業収入	営業利益	当期利益
1044 億円	3 億円	3 億円

《2013 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業損益(前年比)	経常損益(前年比)	当期損益(前年比)
859 億円	884 億円+8.9%	-25 億円	-4 億円	-18 億円

《2012 年度》

営業収入(前年比)	営業費用(前年比)	営業利益(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
859 億円+7.1%	812 億円	46 億円-69.4%	80 億円-48.6%	37 億円-51%

・2013 年度中に A330 導入

JTA の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★JTA 中間決算、経常利益 12.7%減の 49 億円（ウイングデیلیー.181107）

・激戦の沖縄関連路線、自然災害が影響し減益

日本トランスオーシャン航空 (JTA) は 11 月 6 日、2019 年度中間決算（18 年 4 月 - 9 月期）を発表した。売上高は 212 億円（前年同期比 1.6%減少）で、営業利益は 48 億円（同 11.2%減）、経常利益は 49 億円（同 12.7%減）となった。

売上高の内訳を見てみると、旅客収入は 182 億円（同 1.8%減）となった。もともと競合他社の多い沖縄関連路線が JTA にとって主力なだけに、JTA では 737-800 型機への機材更新や需要に応じた臨時便の設定

のほか、各種需要喚起施策を展開して需要拡大に務めた。

しかしながら競合他社の路線拡充など、厳しい競争環境が続いたことに加え、頻発した台風とその影響による西日本豪雨と関西国際空港の閉鎖、また相次いだ地震等自然災害の影響で、旅客数は前年同期を下回る結果となり、全路線合計では提供座席数は 201 万 1 千席（同 2.3%増）、旅客数は 144 万人（同 3.6%減）となった。

また貨物・郵便収入は冬期の冷え込みによる熱帯果樹不作や 7 月以降相次ぐ台風襲来の影響で 11 億円（同 4.6%減）となったほか、付帯事業収入は日本航空（JAL）グループ内外での受託整備の減少もあって 7 億円（同 18.7%減）となっている。

一方、営業費用は 163 億円（同 1.6%増）となった。これは、機内 Wi-Fi・ラウンジ改修、旅客システム刷新等サービス品質を高めるための経費増となっている。なお新機材導入に伴う減価償却費増はあったが、整備費の大幅な減少と燃費効果が表れた結果として航空燃油費減少があったとのこと。

《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	当期利益
215 億円	161 億円	54 億円	56 億円	37 億円

《2016 年度「通期」》（4-3 月）

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

《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%

《2015 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
218 億円	171 億円	47 億円	48 億円	33 億円

《2014 年度》（2015 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)
381 億円-2.1%	336 億円	44 億円+42%	44 億円+38%	26 億円+55%

《2013 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)
389 億円-2.0%	358 億円	31 億円-28.5%	31 億円-28.1%	17 億円-19.6%

ソラシド航空 SNA の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★ソラシド中間期、営業利益 16.7%減の 19 億円に（ウイングデイリー. 181127）

・前年度比 3%増収も費用増加で利益縮小

ソラシドエアが発表した 2018 年度 3 月期中間決算によると、本業の儲けを示す営業利益は、前年同期比 16.7%減少した 19 億円に留まった。営業収入は 3%増加した 202 億 500 万円と増収となった一方、費用面が増加したことで利益が縮小。

営業外収益および営業外費用を加減した経常利益は 12.6%減少した 19 億 1000 万円となり、中間純利益は 24.4%減少した 12 億 4300 万円となった。

ソラシドエアによれば、原油価格の上昇や LCC を含む他社との競争の激化、度重なる台風の影響などにより、一層厳しい環境となったとのこと。こうした厳しい環境をくぐり抜けるべく、期中に営業力強化を目的に、営業体制を変更。さらに、6 月には長崎-台北（桃園）線、7 月に大分-台北（桃園）線、そして 9 月に熊本-台北（桃園）線の国際線チャーター便の運航を実施し、来る国際定期便就航への準備を着々と進めているところ。

今期は台風による欠航が相次いだことの影響で就航率は 97.6%（前年同期:98.7%）となり、定時出発率も羽田・那覇両空港の空港混雑の影響等を受け、85.5%（前年同期:88.6%）と、前年を下回る結果に。期間中の全路線の提供座席数は 133 万 299 席（前年同期比:3.2%減）、有償旅客数が 91 万 9815 人（同:1.3%減）、有償座席利用率 69.2%（前年同期:67.8%）となった。

・通期業績は上方修正

なお、通期業績予想は当初計画の営業収入 414 億円、営業利益 16 億円、当期純利益 10 億円を上方修正。営業収入 415 億円、営業利益 22 億円、当期純利益 15 億円へとそれぞれ修正した。

《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(前年比)	経常利益(前年比)	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(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
381 億円	341 億円	39 億	34 億	23 億

《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

《2015 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
189 億円	174 億円	15 億 2700 万円	14 億 8200 万円	9 億 4400 万円

《2014 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
356 億円+2.0%	345 億円	10 億 7600 万円-31%	15 億 9800 万円+18.3%	15 億 3600 万円

《2013 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)
349 億円+13.9%	333 億円	15 億 6800 万円-19.3%	13 億 5000 万円-26.7%	7100 万円-93.5%

・路線の新規/増便により営業収入増、事業拡大と航空機燃料費など増加

ADO の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・

★エア・ドゥ中間期、営業利益 18.4%減の 29 億円 (ウイングデイリー.181128)

・路線廃止や減便するも、座席利用率は 3.1 ポ増の 77%

AIRDO (エア・ドゥ) が発表した 2018 年度 3 月期中間決算によると、本業の儲けを示す営業利益は、前年同期比 18.4%減少した 29 億 5300 万円となった。営業収入は 8.5%減少した 236 億 6000 万円で、営業外収益および営業外費用を加減した経常利益は 21.4%減少した 25 億 6900 万円となり、中間純利益は 34.5%減少した 14 億 1800 万円となった。

エア・ドゥによれば、国内航空業界においては競合他社との競争激化や、原油価格も上昇基調の動きが見られることから一層動向に注視する必要があるとしている。このような状況下で今年は就航 20 周年記念となる年であり、中期経営戦略の最終年でもあることから、定時運航率向上キャンペーンや計画増便等を 140 便設定したほか、営業面でも精微な座席コントロールを行った。また 9 月 6 日の北海道胆振東部地震では、臨時便運航や救援物資の無償輸送等に取り組み、「元気です北海道」キャンペーンへの賛同しての特別割引運賃等の値下げを行う等「北海道の翼」として地域貢献活動に取り組んだ。

これらの結果、今期は就航率が 97.6% (前年同期:99%) となり、定時出発率は定時運航率向上キャンペーンが功を奏して 92.6% (前年同期:91.6%) と上昇。期間中の全路線の提供座席数は、新千歳-広島線、新千歳-岡山線の廃止、新千歳-仙台線、新千歳-小牧線の減便等が影響して 141 万 4000 席(前年同期比:8.5%減)、有償旅客数が 109 万 916 人 (同:4.6%減)、有償座席利用率 77% (前年同期:73.9%) となった。

・通期業績見通しは変更なし

なお通期業績予想は当初計画の営業収入 435 億円、営業利益 12 億円、当期純利益 30 億円から変更はない。

《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	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
491 億円	471 億円	19 億円	11 億円	6 億円

《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%
-------------	--------	------------	------------	-----------

《2015 年度 上期決算》(4-9 月)

営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
245 億円	216 億円	28 億 9100 万円	26 億 5200 万円	19 億 0700 万円

《2014 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)
490 億円-0.8%	468 億円	22 億 2700 万円+184%	18 億 4500 万円+407%	6 億 4000 万円+418%

《2013 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)
494 億円+9.4%	486 億円	7 億 8300 万円-56.4%	3 億 6300 万円-79.9%	1 億 2300 万円-80.7%

- ・原油価格や円安基調が運航コストに大きな影響、LCC の台頭による競争環境の激化

SFJ の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★スターフライヤー、国際線 3 年で黒字化計画 (aviationwire.181104)

- ・18 年 4-9 月期純利益 59.8%減

スターフライヤーの 2018 年 4-9 月期 (19 年 3 月期第 2 四半期) 非連結決算は、純利益が 59.8%減の 4 億 8100 万円で、2018 年 3 月期通期決算以来、1 四半期ぶりに黒字となった。2019 年 3 月期の通期見通しは据え置いた。1 月にリース満了予定だった通算 5 号機 (登録番号 JA05MC) は、リース期間を延長する。

- ・18 年 4-9 月期

4-9 月期の売上高は 2.9%増の 195 億 900 万円、営業利益が 50.0%減の 9 億 6400 万円、経常利益が 47.9%減の 9 億 9300 万円。燃油費増加や、10 月 28 日に就航した台北 2 路線による国際線再参入の初期費用など、営業費用が膨らんだことなどが減益要因となった。

営業費用は 8.9%増の 185 億 4500 万円。このうち燃油費および燃料税が 10.6%増の 40 億 4900 万円、整備費が 11.1%増の 29 億 9400 万円で、原油と為替により 5 億 6000 万円の費用増になった。

有償旅客数は 2.4%増の 79 万 4000 人、座席供給量を示す ASK (有効座席キロ) は 1.0%増の 10 億 1000 万席キロ、有償旅客を運んだ距離を示す RPK (有償旅客キロ) は 2.3%増の 7 億 6400 万人キロ、ロードファクター (座席利用率、L/F) は 1.0 ポイント上昇し 75.6%だった。

また、6 月に通算 15 号機となるエアバス A320 型機 (JA25MC) を受領。機材数は A320 (1 クラス 150 席) が 11 機となった。15 号機と次に導入する 16 号機はギャレー (厨房設備) にオープンを備えており、国際線で温かい機内食を提供できる。既存機も 2 機改修してオープンを装備し、国際線には 4 機投入できるようにする。

- ・19 年 3 月期見通し

2019 年 3 月期の通期見通しは、前回に続き 4 月 27 日の発表から据え置いた。売上高が今年 3 月期比 4.2%増の 397 億円、営業利益が 58.2%減の 12 億円、経常利益が 59.8%減の 11 億円、純利益が 46.8%減の 10 億円と、大幅な減益を見込む。

通期の前提為替レートは 1 ドル 110 円で、ドバイ原油は 1 バレル 71.89 米ドルを見込む。当初計画では、ドバイ原油は 1 バレル 63.00 米ドルだったが、原油価格高騰に伴い見直している。

また、2019 年 1 月にリース返却予定だった 5 号機は、リース期間を延長。これより、5 号機の機材費や整備費が 1 月以降も発生する。

冬ダイヤ初日の 10 月 28 日に就航した台北路線は、当初予定していた北九州と福岡、中部 (セントレア) の 3 路線のうち、福岡線は発着枠が獲得できず断念。2019 年 3 月期の業績への影響は、路線減により収入は減るものの、運航コストも減少するため、収支への影響は軽微としている。

スターフライヤーでは、台北路線は販売開始が遅れたものの予約が堅調であることから、国際線事業は 3 年目での黒字化を計画している。

《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	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
------	------	------	------	------

348 億円	318 億円	30 億円	29 億円	19 億円
《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
《2015 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
172 億円+0.5%	165 億円	7 億 2400 万円	12 億 4600 万円	11 億 0800 万円
《2014 年度》				
営業収入	営業費用	営業利益	経常利益	当期利益
347 億円	345 億円	2 億 4700 万円	9 億 0100 万円	4 億 3100 万円
《2013 年度》				
営業収入(前年比)	営業費用	営業損益	経常損益	当期損益
330 億円+31.2%	360 億円	-30 億円	-26 億円	-30 億円

・リース機材 3 機の返却整備費、円安に伴い燃費/機材費の増加、情報システム等の減損 2 億 3400 万円

【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。

アイベックスの経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

《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	2016	2017
IBX		298	443	538

注：ANA コードシェア収入を除く

《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(前年比)	経常利益(前年比)	当期利益(前年比)
170 億円(+8.7%)	159 億円	5 億 9900 万円	4 億 7815 万円	4580 万円

《2016 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)
156 億円	151 億円	4 億 8400 万円	5 億 400 万円	3 億 3900 万円

《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)
133 億円	129 億円	4 億 0100 万円	1 億 8900 万円	2300 万円

《2014 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)
124 億円-0.1%	119 億円	4 億 4400 万円+13.8%	4 億 5386 万円+76%	2 億 6582 円+103%

《2013 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)
124 億円+10.7%	120 億円	3 億 9000 万円+3.5%	2 億 5740 万円-49.3%	1 億 3080 円-76.9%

HAC の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

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

《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	2016
HAC	2477	2109	2628

《2014 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
26 億 8504 万円+7.3%	1 億 1518 万円+230%	1 億 2468 万円+93%	1 億 3721 万円-0.8%

《2013 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
25 億円 0698 万円	3486 万円	6451 万円	1 億 3842 万円

《2012 年度》

営業収入	営業損益	経常損益	当期損益
20 億円 6587 万円	-3 億 0565 万円	-2 億 9634 万円	-2 億 9621 万円

・冬季欠航が相次いだ、道が損失補填

《2011 年度》

営業収入	営業損益	経常損益	当期損益
20 億円 8734 万円	-6 億 3347 万円	-5 億 6164 万円	-5 億 4779 万円

《2010 年度》

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
25 億円 635 万円	2 億 4248 万円	2 億 4118 万円	2 億 2189 万円

《2009 年度》

営業収入	営業利益	経常損益	当期損益
21 億円 4797 万円		-5977 万円	-6084 万円

JAC の経営分析・・・・・・・・・・・・・・・・

★JAC の ATR72、鹿児島到着 (aviationwire.181108)

・日本初導入、12 月就航

日本エアコミューター (JAC) が 12 月から運航する仏 ATR のターボプロップ機 ATR72-600 型機の初号機 (登録番号 JA06JC) が 11 月 7 日、鹿児島空港へ到着した。日本の航空会社が ATR72 を導入するのは初めて。

・9 機発注済 ATR42-600 (48 席)、うち 1 機 ATR72-600 (70 席) に変更

JAC は 9 機発注済みの ATR42-600 (1 クラス 48 席) のうち、今年 6 月に 1 機を ATR72-600 (1 クラス 70 席) に変更すると発表。7 日に到着したのはこの機体で、10 月 26 日に仏トゥールーズで引き渡された。

日航グループで鹿児島空港を拠点とする JAC は、2015 年 6 月に ATR42-600 を発注。初号機 (JA01JC) は 2017 年 1 月に受領し、これまでに 5 機が引き渡された。JAC の特注仕様として、ストレッチャーを設置できるスペースを設けている。

・CA は 2 人乗務

ATR72-600 は ATR42-600 と比べて座席数が 22 席増えることから、観光やビジネス需要が見込める路線で、1 座席あたりの運航コストを下げるができる。両機種はタイプレーティング (機種別操縦資格) が共通で、スペアパーツも 90% は共有できるようになっている。客室乗務員は、50 席あたり 1 人が乗務するように定められていることから、2 人乗務となる。

・退役 Q400 (DHC-8-400) 11 月 30 日

・サーブ 340B も 2019 年度内の退役

JAC の機材は ATR72-600 が到着したことで、退役済みの機体も含めて 14 機となった。このうち、3 機あるボンバルディア Q400 (DHC-8-400) 型機 (1 クラス 74 席) は、11 月 30 日で全機が退役。5 機が残るサーブ 340B (同 36 席) も、2019 年度内の退役を予定しており、ATR 機 9 機に統一する。

ATR72-600 は当初、11 月 3 日に鹿児島へ到着予定だったが、ATR の工場があるトゥールーズを出発後、ギリシャで整備作業が生じたことから、4 日遅れで到着した。現地時間 10 月 30 日にトゥールーズを出発した同機は、ギリシャのイラクリオン、UAE (アラブ首長国連邦) のアブダビ、インドのナグプール、ミャンマーのマンダレー、ベトナムのダナン、台湾の高雄を経て、鹿児島には 7 日午後 4 時 10 分ごろ到着した。駐機場では、横断幕を手にした社員が出迎えた。

12 月 1 日からは、鹿児島ー屋久島線、沖永良部線、与論線の 3 路線で運航予定。初便は、1 日午前 7 時 25 分に鹿児島を出発予定の沖永良部行き JC3801 便となる見通し。

・天草エアライン ATR42-600 保有 1 機

ATR はエアバスと伊アレニア・アエルマッキの共同事業体として、1981 年に設立されたリージョナル機メーカー。国内の航空会社では当初、2013 年 12 月に自己破産した地域航空会社リンク (福岡市) が、日本

初の ATR 機として ATR72-600 を 3 機リース導入する予定だった。日本で初めて ATR 機を就航させたのは天草エアラインで、2016 年 2 月 20 日に運航開始。天草は ATR42-600 を 1 機しか保有していないことから、整備による運休を回避できるよう、JAC と機材を融通する協力体制を構築している。

《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：億円	2014	2015	2016	2017
JAC	225	213	178	134

《2015 年度》2016.06 官報

営業収入	旅客収入	当期利益
	213.03 億円	31.67 億円

《2014 年度》2015.06 官報

営業収入	旅客収入	当期利益
	225.31 億円	21.68 億円

《2013 年度》2014.03 期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
267.22 億円	251.63 億円	23.00 億円

《2012 年度》2013.03 期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
263.94 億円	250.29 億円	26.43 億円

《2011 年度》2012.03 期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
273.42 億円	260.27 億円	32.06 億円

《2010 年度》2011.03 期決算

営業収入	旅客収入	当期利益
	249.43 億円	22.50 億円

《2009 年度》2010.03 期決算

営業収入	営業利益	経常利益	当期利益
232.36 億円	-6.35 億円	-6.79 億円	-4.09 億円

【他の航空会社の旅客収入】

《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

【国内 LCC 各社の動向】・・・・・・・・・・・・・・・・

★ジェットスター・ジャパン、東南アジア路線検討（日刊カーゴ.181128）

- ・2020 年に A321LR 導入
- ・国際貨物「今後の検討事項」

ジェットスター・ジャパンが中距離国際線開設を計画している。従来の A320 型機と比べて航続距離、燃費性能、座席数の増加などを可能とする A321LR (Long Range) 型機 3 機を 2020 年に導入する。A321LR 型機を活用して、東南アジア路線を中心に新規路線展開する方針だ。ジェットスター・ジャパンは日本国内では貨物事業を手掛けているが、国際線での貨物事業については「可能性があれば検討する。今後の検討事項」としている。

27 日に都内で事業説明会を開催し、片岡優社長が事業概況・戦略を報告した。拠点空港に関して片岡社長は「現在の成田、中部、関西に次ぐ第 4 の拠点空港を検討している」と説明。機材面では、現行の A320 型機（24 機体制）を 19 年中に 25 機体制とする予定だ。さらに 20 年には A321LR 型機 3 機を導入する。「東京五輪・パラリンピックの前には導入したい」（片岡社長）としており、航続距離の長さを生かして東南アジア路線開設を目指している。

片岡社長は「A321LR 型機は日本を中心としてインドやオーストラリアが就航範囲に含まれる。想定できる就航地はこの範囲に入ってくるのではないかと説明した。国際線での貨物事業展開に関しては「A321LR 型機を導入すれば、現行機材より少しペイロードは上がる。可能性があれば考える。現時点では今後の検討事項」（田中正和人事本部長）とした。

今後、成田空港で夜間飛行規制緩和が計画されていることを受けて「いろいろな可能性を検討している」

(片岡社長) という。一方、人手不足といった課題への対応、グラウンドハンドリング体制の確保に関しては「定期的に新規採用を続けている。また短時間あるいはピーク時間帯を念頭に置いたスタッフ配置など適切な人材活用、態勢確保に努めている」とした。ウェブチェックインやモバイルチェックイン、旅客手荷物取り扱いをはじめとしたオートメーション化など、業務効率化にも努めていく。

国内線に関しては LCC 就航による需要掘り起こし効果がみられていることを強調した。「LCC だけでなくフルサービスキャリア (FSC) の旅客数も増えており、LCC と FSC のカニバリゼーションは見られていない」(片岡社長)。東北地方への就航も計画中。その例として成田一庄内路線開設を検討していることに言及した。観光とともにハイテク産業、研究施設の整備が進んでいることを踏まえ、ビジネス需要にも期待を寄せているという。

《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	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：官報》

★ジェットスター、2018 年 6 月期決算は増収増益 (トラベル watch. 180829)

ジェットスター・ジャパンは 8 月 29 日、都内で会見を開き、2018 年 6 月期決算 (2017 年 7 月 1 日～2018 年 6 月 30 日) を報告した。

営業収入は 570 億円 (対前年比 8%増)、営業利益は 11 億 3400 万円 (同 3%増)、経常利益は 1091 億円 (同 22%減)、純利益が 9 億 5300 万円 (同 91%増) で、3 期連続の増収増益となった。

要因としては、当期の有償旅客が過去最多の 536 万人 (同 3%増)、平均搭乗率が 87% (同 2pt 増) と好調なことが挙げられ、ASK (有効座席キロ：総座席数と輸送距離の積) は同 0.5%増、RPK (有償旅客キロ：有償旅客数と輸送距離の積) は同 3%増となった。

質疑応答では、ジェットスターの出資元でもある JAL (日本航空) が 100%子会社として設立を進めている LCC 新会社との関わりについて、「何か一緒にできることがあるだろうと検討している」が、具体的に公表できる段階ではないと回答した。また、国際線で他社 LCC とのパートナーシップを検討している件については「JAL の LCC のことではない」としたうえで、「ジェットスターが強くない部分」の強化が目的で、ジェットスター・ジャパン単独かジェットスターグループとして実施するのかなど、詳細はすべて「検討中」とした。

・ジェットスター・ジャパン

第 7 期決算公告 (2018 年 6 月期) 2017. 08. 29 官報

売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
570 億円	11 億円	10 億円	9 億円

第 6 期決算公告 (2017 年 6 月期) 2017. 09. 27 官報

資本金 205 億円 資本剰余金 205 億円 利益剰余金-295 億円

売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
528 億円	10 億円	14 億円	4 億円

第 5 期決算公告 (2016 年 6 月期) 2016. 09. 16 官報

資本金 205 億円 資本剰余金 205 億円 利益剰余金-300. 93 億円

売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
522 億円	13. 05 億円	1. 53 億円	0. 63 億円

★【3 月期決算】ピーチ・アビエーション営業益 8%減、経常益 5%増 (日刊カーゴ. 180627)

・有償旅客 1 万人減、純利益 24. 6%減 37 億円

格安航空会社 (LCC) のピーチ・アビエーションの 2018 年 3 月期決算は、売上高が前期比 5. 9%増の 547 億円、営業利益が 8. 1%減の 57 億円、経常利益が 5. 4%増の 56 億円、純利益が 24. 6%減の 37 億円だった。前期まで 4 期連続の増収増益だったが、今期は利益面が営業、最終段階で減益に転じた。営業利益率は前期比 1. 6 ポイント低下の 10. 6%、平均搭乗率 (有償ベース) は 1. 5 ポイント上昇の 86. 9%、有償旅客数は約 1 万人減の約 512 万人。

・ピーチ・アビエーション

第 8 期決算公告 (2018 年 3 月期) 2018. 官報

資本金 75 億円 資本剰余金 74 億円 利益剰余金 55 億円

売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
547 億円	57 億円	56 億円	37 億円

第 7 期決算公告（2017 年 3 月期）2017. 06. 28 官報
資本金 75 億円 資本剰余金 74 億円 利益剰余金 50 億円

売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
517 億円	63 億円	53 億円	49 億円

第 6 期決算公告（2016 年 3 月期）2016. 06. 29 官報
資本金 75. 15 億円 資本剰余金 74. 85 億円 利益剰余金 20. 40 億円

売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
479 億円	61. 81 億円	47. 59 億円	27. 44 億円

★バニラエア決算、約 12 億円の黒字 2018 年 3 月期(traicy. 180625)

バニラ・エアは第 7 期（2017 年 4 月 1 日から 2018 年 3 月 31 日）決算公告を、6 月 25 日付官報に掲載した。
純損益は 12 億 3200 万円の黒字だった。

売上高は 329 億 5000 万円、営業損益は 8 億 4600 万円の黒字、経常損益は 10 億 9500 万円の黒字となった。
売上原価は 291 億 7600 万円、販管費は 29 億 2700 万円だった。売上高は前期と比較して約 3 割強増加した。
利益剰余金は 107 億 9100 万円の赤字となった。前期の純損益は 7 億 1100 万円の赤字だった。

資産は 181 億 3000 万円で、うち流動資産は 158 億 3900 万円、固定資産は 22 億 9100 万円だった。

・バニラ・エア

第 7 期決算公告（2018 年 3 月期）2018. 06. 25 官報
資本金 75 億円 資本剰余金 75 億円 利益剰余金-107 億円

売上高	営業損益	経常損益	当期純損益
329 億円	37 億円	10 億円	12 億円

第 6 期決算公告（2017 年 3 月期）2017. 06. 22 官報
資本金 75 億円 資本剰余金 75 億円 利益剰余金-120 億円

売上高	営業損益	経常損益	当期純損益
239 億円	-6000 万円	-2 億円	-7 億円

第 5 期決算公告（2016 年 3 月期）2016. 06. 30 官報
資本金 75 億円 資本剰余金 75 億円 利益剰余金-113. 12 億円

売上高	営業利益	経常利益	当期純利益
217 億円	14. 99 億円	13. 85 億円	24. 35 億円

・春秋航空日本

第 6 期決算公告（2017 年 12 月期）2017. 06. 22 官報
資本金 114 億円 資本剰余金 54 億円 利益剰余金 -195 億円

売上高	営業損失	経常損失	当期純損失
91 億円	-42 億円	-42 億円	-42 億円

第 5 期決算公告（2016 年 12 月期）2017. 04. 25 官報
資本金 114 億円 資本剰余金 54 億円 利益剰余金 -152 億円

売上高	営業損失	経常損失	当期純損失
51 億円	-38 億円	-37 億円	-37 億円

第 4 期決算公告（2015 年 12 月期）2016. 04. 13 官報
資本金 106. 55 億円 資本剰余金 46. 55 億円 利益剰余金 -115. 07 億円

売上高	営業損失	経常損失	当期純損失
25. 21 億円	-48. 39 億円	-48. 78 億円	-49. 00 億円

航空連 政策セミナー【経営分析】JAL/ANA 決算 2019.01.13(Rev.6)

《JAL/ANA 中間決算》

【JAL「上期」決算】(4-9 月期) 億円

収入増	国際旅客+398	国内旅客+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	その他-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	清算連動-197	収入連動-87	その他-43	

- ・生産連動費：空港使用料、機材費、人件費、外部委託費
- ・収入連動費：販売手数料、広告宣伝費、機内/地上サービス費

【JAL と ANA の「上期」決算対比】(4-9 月期)

	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%		

- ・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

【上期決算その実力対比】

《2018 上期》当期利益は前年度ピーチ連結化効果が大きい、営業/経常利益の ANA 落ち込みが大きい

JAL	2018上期	ANA
7501(+578)	売上高	10380(+530)
6533(+601)	営業費用	9328(+628)
968(-22)	営業利益	1052(-98)
942(-34)	経常利益	1029(-98)
733(-45)	当期利益	737(-446)
19431	総資産	26266(+642)
11245(+642)	自己資本	10762(+875)
57.9%	自己資本率	41.0%(+2.4)

注：ANA自己資本=純資産-非支配株主持分

《2017 上期》注：2017 年 4 月 ANAHD ピーチ連結化

JAL	2017上期	ANA
6923(+406)	売上高	9850(+1000)
5932(+338)	営業費用	8699(+749)
991(+67)	営業利益	1150(+255)
977(+79)	経常利益	1127(+292)
780(+66)	当期利益	1183(+609)
17869	総資産	25829
10241(1391)	自己資本	10139(1956)
57.3%	自己資本率	39.3%

注：ANAHDピーチ連結化で270億円増

注：ANAHDピーチ連結化で239億円増

注：ANAHDピーチ連結化で31億円増

注：ANAHDの自己資本も1兆円を超えた

【利益力の比較】

《2018 上期》注：JAL の座キロ内際合計は ANA の 78.3%(ANA 国内線を JAL 同様の大圏コース 0.85 換算)

JAL	2018上期	ANA
17408(+1.4%)	国内線旅客数(千人)	22340(-0.7%)
18076(+0.5%)	提供座キロ(百万)	29372(-2.3%)
13037(+0.7%)	利用旅キロ(百万)	20511(+0.2%)
72.1(+0.1)	利用率(%)	69.8(+1.7)
15404(-0.1%)	国内線単価(円)	15772(-0.1%)
4605(+9.4%)	国際線旅客数(千人)	5172(+8.6%)
27399(+6.9%)	提供座キロ(百万)	33315(+4.6%)
22572(+8.7%)	利用旅キロ(百万)	25788(+6.8%)
82.4(+1.3)	利用率(%)	77.4(+1.6)
58459(+7.3%)	国際線単価(円)	64000(+3.1%)

・注：JALは国内線も大圏コース

・注：JALはANAの62-73%規模

・注：JALはANAの約77%規模

《2017 上期》注：JAL の座キロ内際合計は ANA の 78.3%(ANA 国内線を JAL 同様の大圏コース 0.85 換算)

JAL	2017上期	ANA
-----	--------	-----

・注：JALは国内線も大圏コース

17170(+6.4%)	国内線旅客数(千人)	22500(+4.6%)
17980(+0.5%)	提供座キロ(百万)	30052(-0.6%)
12943(+6.5%)	利用旅キロ(百万)	20481(+4.9%)
72.0(+4.0)	利用率(%)	68.2(+3.5)
15434(-274)	国内線単価(円)	15782(-364)
4210(-0.1%)	国際線旅客数(千人)	4762(+6.3%)
25619(+0.5%)	提供座キロ(百万)	31852(+8.1%)
20767(+1.8%)	利用旅キロ(百万)	24156(+8.3%)
81.1(+1.0)	利用率(%)	75.8(+0.1)
54460(+3871)+7.7%	国際線単価(円)	62057(+4203)+7.3%

・注：JALはANAの63-85%規模

・注：JALはANAの80%規模

【内際の収入構造を比較】

《2018 上期》JAL は内際乗継運賃を国際線割合アップ、()は変更前の数値

	JAL		ANA		
2018 上期	国内線	国際線	国内線	国際線	ANA LCC
旅客収入(億円)	2681	2692	3523	3310	483(+9.5%)
旅客数(千人)	17408	4605	22340	5172	4067(+4.7%)
座キロ(百万)	18076	27399	29372	33315	6000(+2.7%)
旅キロ(百万)	13037	22572	20511	25788	5228(+2.3%)
利用率 LF(%)	72.1	82.4	69.8	77.4	87.1(-0.3)
イールド	20.6(20.8)	11.9(11.8)	17.2	12.8	9.3(+7.0%)
ユニットレベニュー	14.8(15.0)	9.8(9.7)	12.0	9.9	8.1(+6.6%)
単価(円/人)	15403	58459	15772	64000	11909(+4.6%)

注：JAL 国内線は大圏コースで ANA 比較には「JAL 国内線=キロ÷0.85」の調整が必要

	JAL：()大圏コース修正後		ANA
2018 上期	国内線(内際後)	国内線(内際前)	国内線
イールド	20.6(17.5)	20.8(17.7)	17.2
ユニットレベニュー	14.8(12.6)	15.0(12.7)	12.0

《2017 上期》

	JAL		ANA	
2017 上期	国内線	国際線	国内線	国際線
旅客収入(億円)	2650	2293	3551	2955
旅客数(千人)	17170	4210	22500	4761
座キロ(百万)	17980	25619	30052	31852
旅キロ(百万)	12943	20766	20481	24156
利用率 LF(%)	72.0	81.1	68.2	75.8
イールド	20.5(17.4)	11.0	17.3	12.2
ユニットレベニュー	14.7(12.5)	9.0	11.8	9.3
単価(円/人)	15435	54471	15782	62057

注：ANA ブランド

注：ANA ブランド

注：ANA ブランド

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

【本当の実力を分析】

《2018 上期》

2018 上期(億円)	JAL	ANA
営業利益	968	1052
経常利益	942	1029
機材(固定資産)	7415	10296
減価償却	618(+102)	767(+27)
設備投資	1284(+200)	1695(-273)
受取/支払利息	+22	-19
法人税	172	286
EBITDA	1586(+79)	1819(-71)
EBITDA マージン%	21.2	17.5
有利子負債	1296 (17 年度末比+38)	7935 (17 年度末比-48)
オフバランス負債	688	36

・JAL の伸びは ANA より大きい

・ANA 大規模投資は減速

・JAL 利息は受取の方が大きい

・まだ JAL 法人税の優遇策が続く

・ANA 純有利子負債 4512 億円

《2017 上期》

2017 上期 (億円)	JAL	ANA
営業利益	991	1150
経常利益	977	1127
機材(固定資産)	7104	10312
減価償却	516	740(+57)
設備投資	1080(-198)	1968(+817)
受取/支払利息	+9	-38
法人税	158	369
EBITDA	1509	1891(+312)
EBITDA マージン%	21.8	19.2(+1.4)
有利子負債	1029 (16 年度末比-131)	8438 (16 年度末比+1139)
オフバランス負債	670	295

- ・事業規模の差 78.3%に比べ ANA 過大
- ・ANA 大規模投資が続く
- ・JAL 利息は受取の方が大きい
- ・JAL の法人税は優遇策効果が続く

- ・ANAHD 転換抑制型 CB 発行 1400 億円、うち自己株式 700 億円 4.9%取得
- ・ANA 純有利子負債 4101 億円

- ・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。

【費用構造の比較】

- ・ANA は事業拡大に伴う費用増、JAL は再建時の無茶な人件費圧縮と先送り費用が表面化している

億円 (13.9 比)	2018.09	2017.09	2016.09	2015.09	2014.09	2013.09	
JAL 整備費	367(+78%)	358(+74%)	276(+34%)	252(+22%)	215(+4%)	206	連結費用
JAL 人件費	1503(+28%)	1417(+21%)	1357(+16%)	1228(+5%)	1174(+3%)	1170	
JAL 座キロ	+7.4%	+3.0%	+2.5%	+2.9%	+0.3%	100%	2013/9 比
ANA 整備費	690(+66%)	654(+58%)	514(+24%)	501(+21%)	418(+1%)	415	航空事業
ANA 人件費	1034(+24%)	988(+19%)	916(+10%)	871(+5%)	824(-1%)	833	
ANA 座キロ	+22.2%	+20.6%	+16.3%	+10.7%	+7.9%	100%	2013/9 比

注1：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。

注2：2017 年から ANA ピーチ連結化（売上高も費用も増加）

<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%)

◆ANA と JAL、国際線旅客 11 月 2.0%増、ANA 微減（トラベルビジョン.190109）

- ・787 エンジン問題で ANA 減便

ANA と JAL の 2018 年 11 月の国際線の運航実績で、2 社の旅客数の合計は前年比 2.0%増の 156 万 389 人となった。座席供給量を表す有効座席キロ ASK は 1.6%増、旅客輸送量を表す有償座席キロ RPK は 2.2%増で、利用率は 0.5 ポイント増の 79.6%だった。

- ・ANA 旅客数が前年を下回るのは 2014 年 8 月以来
- このうち NH の旅客数は 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。旅客数が前年を下回るのは 2014 年 8 月以来のこと。
- NH によれば、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。
- JL の旅客数は 5.2%増の 75 万 4258 人で、ASK は 5.0%増、RPK は 5.2%増となり、利用率は 0.1 ポイント増の 82.2%だった。旅客数と ASK、RPK は NH が、利用率は JL がそれぞれ上回った。

《2018 年 11 月 国際線運航実績》（前年比）

- ・ANA：旅客数 806131 人(99.2%)旅キロ 4100 百万(99.7%)座キロ 5291 百万(98.9%)利用率 77.5%(+0.7)
- ・JAL：旅客数 754258 人(105.2%)旅キロ 3683 百万(105.2%)座キロ 4483 百万(105.0%)利用率 82.2%(+0.1)

【2018 通期見通し比較】 JAL は売上高のみ上方修正、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		4/27発表	11/2発表
14550	14880(+330)	売上高	20400	20400
1670	1670(+0)	営業利益	1650	1650
11.5%	11.2%(-0.3)	営業利益率	8.1%	8.1%
1560	1560(+0)	経常利益	1580	1580
1100	1100(+0)	当期利益	1020	1020

【JAL2018 通期予想】(億円)2018.04 時点

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)2018.04 時点

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			

《JAL/ANA 通期決算》

<2017年度決算(2018年3月期)>(前年比)

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)	ANAの収入増が著しい
11186(-88)	12086(+900)	営業費用	18072(+1875)	16197(-350)	ANAは約2倍の費用増
1703(-388)	1745(+42)	営業利益	1645(+189)	1455(+91)	両社とも増収増益
1650(-442)	1631(-18)	経常利益	1606(+202)	1403(+96)	
1641(-102)	1354(-287)	当期利益	1438(+450)	988(+207)	ANAはピーチ連結で304億円
2661(-316)	2854(+193)	EBITDA	3149(+290)	2858(+106)	2015. JAL2977. ANA2752
17287(+1498)	18542(+1254)	総資産	25624(+2480)	23144(+856)	
10033(+702)	10941(+908)	純資産	10005(+763)	9241(+1292)	ANAも1兆円超え
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)	ANAは更に負債増
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()	ANAは凄まじい投資続行
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)	配当原資の差が拡大
20.2%(24.9)	28.7%	配当性向	14.4%	21.3%(22.4)	JAL配当性向が非常に高い

注：ANAは株式単位を1/10に変更。ANA純有利子負債(有利子負債負債-流動試算)4110億円(+297)

EBITDA 減価償却前営業利益(earnings before interest, taxes, depreciation and amortization)

・JAL は破綻処理の財産評定で原価償却が下がったが新規機材増に従い急増中>

《JAL 四半期決算比較》(億円)

旅客収入(前年比)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
第1四半期	国内						
4-6月	国際	1082	1088(+6)	1057(+31)	1099(+42)	1094(-5)	1161(+67)
第2四半期	国内	1422	1429(+7)	1424(-5)	1469(+45)	1439(-30)	1489(+50)
7-9月	国際	1144	1233(+89)	1267(+34)	1262(-5)	1136(-126)	1238(+102)
第3四半期	国内	1230	1232(+2)	1249(+17)	1273(+24)	1275(-2)	1335(+60)
10-12月	国際	980	1091(+111)	1120(+29)	1103(-17)	1013(-90)	1171(+158)
第4四半期	国内	1118	1125(+7)	1145(+20)	1171(+26)	1178(-7)	1197(+19)
1-3月	国際	983	1062(+79)	1089(+27)	1028(-61)	1008(-20)	1165(+157)
通期決算	国内	4811	4852(+41)	4874(+22)	4875(+1)	5012(+137)	4986(-26)
4-3月	国際	3852	4066(+214)	4375(+309)	4548(+173)	4487(-61)	4152(-335)
							4629(+477)

《ANA 四半期決算比較》

旅客収入(前年比)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
第1四半期	国内	1345	1492(+147)	1473(-19)	1483(+10)	1523(+40)	1505(-18)
4-6月	国際	692	832(+140)	895(+63)	1092(+197)	1193(+101)	1233(+40)
第2四半期	国内	1933	1938(+5)	1970(+32)	1975(+5)	2009(+34)	1969(-40)
7-9月	国際	884	965(+81)	1070(+105)	1265(+195)	1403(+138)	1358(-45)
							1601(+207)

第3四半期 10-12月	国内	1694	1730(+117)	1739(+9)	1774(+35)	1757(-17)	1727(-30)	1775(+48)
	国際	843	852(+9)	1009(+157)	1184(+175)	1317(+133)	1293(-24)	1479(+186)
第4四半期 1-3月	国内	1543	1499(-44)	1569(+70)	1601(+32)	1567(-34)	1582(+15)	1571(-11)
	国際	781	834(+53)	979(+145)	1142(+163)	1243(+101)	1283(+40)	1500(+217)
通期決算 4-3月	国内	6515	6659(+144)	6751(+92)	6833(+82)	6856(+23)	6783(-73)	6897(+114)
	国際	3200	3483(+283)	3953(+470)	4683(+730)	5156(+473)	5167(+11)	5974(+807)

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

2017年度決算	JAL			ANA		
(億円)	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	

【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
74	55	繰延税金資産	361	276
6263	6860	(流動資産合計)	6667	7511
6713	7041	航空機	10077	10279
1018	1239	建設仮勘定	1518	2023
61	60	繰延税金資産	527	656
11024	11681	(固定資産合計)	16471	18108

・ 前年比JAL+221. ANA+505

JAL(億円)		〈負債の部〉	ANA(億円)	
2016年度	2017年度	年度	2016年度	2017年度
130	145	長期借入金1年内返済	932	847
0		社債1年内返済	200	100
57	23	リース債務	50	52
3646	3968	(流動負債合計)	5726	6480
200	200	社債	1250	1250
658	806	長期借入金	4696	4181
53	43	リース債務	168	150
2384	2300	退職給付負債	1567	1567
3607	3632	(固定負債合計)	8175	9138

・ 未だJALの方が処理が遅れてる

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

・ 差が縮小

・ ヘッジ損やや改善

◆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. 96 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

・ JAL の評価性引当金は膨大な繰越欠損金の法人税減免が赤字決算で償却できない事態に備えて積まれたが、

徐々に減少し、結果として利益「上積み」効果になっている。

・「JAL 優遇策」の約 5200 億円の債権放棄により、約 100 億円/年の利息差(支払/受取)は続いている。

【2018 年度(2019/3 期) 予想】

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

注：2017 年度はピーチ連結化で 304 億円の特別利益

【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

《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

〈目次〉

☆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

★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」

☆超長距離直行便の出現

→大西洋 LCC ノルウェジアン の分析

☆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

《はじめに》

【再びアライアンス内の競争に】

◇超長距離直行便と中国の航空大国化により、米系エアラインのアジア戦略が変わる。

◇米中直行便と首都圏ハブとの新たな競争が始まる。

→ユナイテッドは直行便 SFO-北京線で、ハブ空港 SFO で首都圏ハブ経由客を狙っている。

→アメリカンも、ダラスと LAX ハブ空港から同じアジア戦略となっている。

→デルタも、米国インド直行便を計画している。

◇中国、米国、インドは世界 3 大航空大国になる。

《LCC ノルウェジアン航空》

◇ノルウェジアンは LGW-JFK 等、大西洋路線で成功を収めつつあり、米国路線を拡大し続けている。

→現在、米国経済は絶好調で大手 3 社の大西洋路線も順調である。

→ロンドン-ニューヨーク直行便を検索すると、片道ノルウェジアンは 21600-45300 円、米大手は 191000-221800 円となっている。ノルウェジアンは預託手荷物込でも 52580 円、デルタはアムステルダム経由でも 130400 円だった。

◇ノルウェジアン従業員は、本国 2489 人、スペイン 2042 人、英国 1895 人、米国 757 人と多国籍企業である。

→ノルウェジアンは 2009 年比で、収入 4.2 倍、乗客 3.1 倍と急成長し、2020 年には保有機材 225 機になる。

◇大手エアラインは強敵となった LCC と、近距離だけでなく中長距離でも競争する時代に突入する。

【多国籍化とライアンエア乗員の教訓】

◇現状、既にジェットスター・グループは多国籍企業である。

→国をまたいだグループ内の競争状態と言える。

◇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身に着けるべきである。

→欧州 LCC ライアンエアは、長い間、労働組合を認めず、乗員は派遣か請負事業で社員ではなかった。

◇産別組織ユーロパイロット等の協力を得て、多国籍組合連合を組織し、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者の乗員を転勤させ、あるいは事業所の移転や縮小で妨害した。

【大手傘下 LCC の存在感】

◇ANAHD 傘下のピーチを含めた 2 社 LCC の事業規模(座キロ)の割合は、2016 年度 8.4%から 2018 年度 14.1%になる見込み。

→ANA 本体も国際線を拡大しているが、2 社 LCC の比重が高まる傾向が続くと思われる。

→それは、シンガポール航空やカンタスに顕著に表れている。

◇シンガポール航空グループの 2017-18 年度利益は、本体 96.1%、LCC シルクエア 3.1%、長距離 LCC スクーート 0.7%だった。

→しかし、2018-19 年度上期の事業規模(座キロ)の割合は、シルクエア 7.0%、スクーート 20.2%と徐々に増えてきている。

→「LCC は利益が出ない」と見えそうだが、全く異なる航空会社もある。

◇カンタス本体の機材 214 機に対し、傘下 LCC ジェットスター・グループは 93 機と比較的大きな規模である。

→2018 年 6 月期の決算での収入と利益の割合は

・カンタス国内線収入 35.0%、利益 43.0%

・カンタス国際線収入 40.3%、利益 22.3%

・ジェットスター・グループ収入 22.1%、利益 25.8%

と本体国際線よりも傘下 LCC の方が利益を上げている。

→カンタス経営が今後もジェットスター・グループを大きくするのは必至である。

《ANAHD2017 年度(2018/03)決算分析》

(億円)	2017 年度目標	2015 年度実績	2016 年度実績	2017 年度実績	2018 年度予想
国際旅客	5760	5156	5167	5974	6480

国内旅客	6870	6856	6783	6897	6910
貨物郵便	1460	1553	1324	1580	1680
LCC(2社)	960	218(除ピーチ)	239	875(含ピーチ)	1000

出典：ANAHD 決算短信

百万キロ：千人		2016 年度(構成比)	2017 年度	2018 年度(前年比)
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%)
バニラ	座キロ	4221	4981	
	旅キロ	3622	4260	
	旅客数	2129	2677	
ピーチ	座キロ	6718	6851	
	旅キロ	5710	5951	
	旅客数	5133	5120	
LCC(2社)	座キロ	10939(8.4%)	19094	20564(+7.7%) 構成比 14.1%
	旅キロ	9332	10211	11344(+11.1%)
	旅客数	7262	7797	8919(+14.4%)

出典：各社決算、ピーチ安全報告書から分析

《シンガポール航空 SQ》

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%
SilkAir	-3	+22	-25	5883(7.1%)	3.1%
Scoot	-10	+5	-15	16759(20.1%)	0.7%
SIAEC	+22	+39	-17		

注：SIAEC（SIA エンジニアリング・カンパニー）」

上半期 Group financial statistics			
(百万 S ドル)	2018-19	2017-18	前年比
Total revenue 総収入	7906	7712	+2.5%
Total expenditure 総支出	7480	6950	+7.6%
Operating profit 営業利益	426	761	-335
Profit before tax 税前利益	288	763	-475
Profit to owners 当期利益	196	631	-435

上半期 Group Operating statistics			
SIA(PAX)	2018-19	2017-18	前年比
Passengers carried(000) 乗客数	10249	9690	+5.7%
Revenue pax-km(m) 有償座キロ	50602	47754	+5.9%
Available seat-km(m) 有効座キロ	60519	59009	+2.5%
Load factor(%) 利用率	83.6	80.9	+2.7P

上半期 Group Operating statistics		
SIA(Cargo)	2018-19	2017-18
Cargo& mail carried(m-kg) 貨物郵便輸送量	650	641
Cargo load(m-ton-km) 有償トンキロ	3492	3575
Gross capacity(m-ton-km) 提供トンキロ	5591	5513
Cargo Load factor(%) 利用率	62.5	64.8

上半期 Group Operating statistics			
SilkAir	2018-19(構成比)	2017-18	前年比
Passengers carried(000) 乗客数	2429	2282	+6.4%
Revenue pax-km(m) 有償座キロ	4461	4038	+10.4%
Available seat-km(m) 有効座キロ	5883(7.0%)	5520	+6.5%
Load factor(%) 利用率	75.8	73.1	+2.7P

上半期 Group Operating statistics			
Scoot	2018-19(構成比)	2017-18	前年比
Passengers carried(000) 乗客数	5160	4546	+13.5%
Revenue pax-km(m) 有償座キロ	14478	12128	+19.3%

Available seat-km(m) 有効座キロ	16759 (20.2%)	14407	+16.3%
Load factor(%) 利用率	86.4	84.2	+2.2P

上半期 Group Operating statistics			
Group (PAX)	2018-19	2017-18	前年比
Passengers carried(000) 乗客数	17838	16518	+8.0%
Revenue pax-km(m) 有償座キロ	69542	63921	+8.8%
Available seat-km(m) 有効座キロ	83162	78937	+5.3%
Load factor(%) 利用率	83.6	81.0	+2.6P

《AF-KLM》

《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 transportés (milliers) 旅客数	64509	12476	16.2%
Pax kilometer transporté (m. PKT) 輸送量	192570	22193	10.3%
Siege kilometer offert (m. SKO) 輸送力	219214	24033	9.9%

《AF/KLM 2018/2017年9月期決算対比》

Compte de résultat 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
RÉSULTAT D'EXPLOITATION 営業実績	328	960

《IAG》

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

《【2018/2017「1-9月期」決算対比】

《IAG》(百万ユーロ) 1ユーロ=128.77円	2017	2018	前年同期比
Total Revenue 営業収入	17450	18346	+5.1%
Passenger revenue 旅客収入	15507	16326	+5.3%
TOTAL EXPENDITURE ON OPERATIONS 総支出	15321	15187	-0.8%
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

【運輸総合研究所 2018.11.30 セミナー】

「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」

- ・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)
- ・米国からアジアへの直行便が増加。
- ・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、インドも急増している。
- ・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。
- ・空港別では成田は減少が続くが第1位を維持し、仁川は横ばい、台北・香港・北京が伸びている。
- ・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、機体の空力特性など、超長距離機が開発された。特に、約 16000km の B777-8 及び 18000km の A350-900ULR(Ultra-Long-range) が今後活用される。
- ・現在、ボーイング系では 15843km の B777-200LR、14140km の B787-9 が現状の最長である。
- ・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は、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になっている。
- ・トランプ政権の渡航禁止、中東とのオープンスカイ論争から、「オープンからフェアに」 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おこなっている。
- 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、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。

〈今後の視点〉

- ・米国-アジア間における日本の地理的優位性は失われてきていると考えられる。
- ・近隣アジアとの競争に打ち勝つことが必要である。
- ・インチョン空港の乗継空港としての成長が鈍化、今後の真の競争相手は中国。
- ・直行便が増加、「パッシング現象」は日本だけの問題ではない。
- 後背都市圏の経済力から、乗継客への依存度が高い東アジア・中東で、「パッシング現象」が加速する。
- ・2025 年頃、中国・米国・インドが世界三大・航空大国に、米アジア間、アジア域内の航空輸送が更に増加。
- ・引き続き日米路線を重視
- ・特に日中路線は成長率が高く拡大促進が重要、日本とアジア各国間の路線発展が重要。

〈今後の方向性〉

①首都圏ハブ空港戦略の推進

成田空港：グローバルハブ 羽田空港：際内ハブ

②拠点空港・地方空港の機能強化

③直行便の拡充

- ・「北極圏ルート」長距離直行便を検討すべき。
- ・新型航空機を活用した超長距離直行便(12000km 級以上)を検討できないか。

④乗継需要の取り込み

⑤更なる航空自由化の推進・公正な競争の確保

⑥インバウンド施策との連携等

【長距離 LCC の実態】

《長距離 LCC ノルウェジアン経営分析》

★ノルウェジアン航空、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 であるノルウェジアン航空は、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アンは、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。

毎日、ロンドン-マイアミと週 4 回のロンドン-サンフランシスコに B787 を使用する。

「地域最大の空港に移転で、収益性の向上、貨物の改善、検索エンジンに注力し、顧客を獲得できます」と述べている。ノルウェジアンはロンドンからのフォートローダーデールへの週 3 回、過去夏にはオークランドへの週 6 回のサービスを提供していた。ノルウェジアンは、BA に続いて、オークランド便を止め、ロンドンからのサンフランシスコ便に専念した。これはワンワールド加盟の航空会社 BA が 10 月に行った動きです。

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飛行します。

・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。ノルウェジアンは、フォートローダーデールとオークランドの両方から、将来的には大規模な第 2 ルートに移転する予定です。

「第 2 段階で別ルートの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。
ノルウェジアンはロンドンに加え、バルセロナ、コペンハーゲン、グアダルペ、マドリード、マルティニーク、パリシャルルドゴール、オスロ、ローマ、フォートローダーデールからストックホルムでサービス提供。
来年はボストンへのサービスも拡大する予定です。2019 年 5 月 2 日からマドリッドへの毎週 3 回の新しい季節運航、2019 年 3 月 31 日からのローマへ 4 季節、週 1 回のサービスが追加されます。

どちらも 344 席の 787-9 機で運航されます。

アリタリアがボストンとローマ、そしてイベリアがボストンとマドリッド間を飛びます。

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

《LCC ノルウェジアン決算分析》

	2017	2016	前年比
Total operating revenues 総収入	30948	25950	+4998
Total operating expenses 総支出	32950	24130	+8820
Aviation fuel 燃油費	7339	5052	+2287
Aircraft leases 機材リース	3889	2841	+1048
Airport charges 空港費用	3760	3303	+457
Handling charges ハンドリング	3685	2995	+690
Technical maintenance 整備費	2706	1864	+842
Wages & salaries 人件費	2368	1910	+458
Operating profit 営業損益	-2002	+1820	-3822
Profit before tax 税前損益	-2562	+1508	-4070
Profit for the year 年間損益	-1793	+1134	-2927

	2017	2015	2013	2011	2009	17/09 比
Operating revenue 営業収入	30948	22491	15580	10532	7309	4.2 倍
EBITDA	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	3.1 倍
Average length(km)平均路線距離	1607	1407	1168	1000	913	

【日航 LCC とジェットスター・ジャパン A321LR】

《ジェットスターは多国籍企業》

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

《Qantas2018/2017「7-6 月期」輸送実績》

Qantas	2018/6	2017/6	前年比
Passengers carried (000) 旅客数	55273	53659	3.0%
Revenue passenger kilometer (RPK.m) 輸送量	126814	121178	4.7%
Available seat kilometers (ASK.m) 輸送力	152428	150323	1.4%

《Qantas2018/2017「7-6 月期」輸送実績》

Qantas 年度決算	2018/6	2017/6	前年比
Revenue & other income 収益と他の収入	17060	16057	6.2%
Net passenger revenue 運賃収入	14715	13857	6.2%
Total underlying expenditure 総支出	15274	14467	5.6%
Fuel 燃料	3232	3039	6.3%
Depreciation & amortization 減価償却	1528	1382	
Manpower & staff related 人件費	4300	4033	
Aircraft operating variable 運航変動費	3596	3436	
Statutory Profit before tax 税前法定利益	1391	1181	11.8%

Statutory Profit for the year 法定年度利益	980	853	14.9%
changes of cash flow hedges ヘッジ変動益	559	46	
Total comprehensive income 総包括利益	1465	1033	41.8%

《保有機材》

2018/6	A380	B747	A330	B787	B737	B717	A320	Q200-400	F100	合計
Qantas group	12	10	28	5	75	20	2	45	17	214
Jet star group				11			77	5		93

注：Qantas group (QantasLink & Network Aviation)

《収益と EBIT》 earnings before interest, taxes 利息/税前利益

Qantas	Revenue 収益 (構成比)		EBIT (構成比)	
2018/2017	2018/6	2017/6	2018/6	2017/6
Qantas group	17060	16057	1786	1590
Qantas Domestic	5973 (35.0%)	5632 (35.1%)	768 (43.0%)	645 (40.6%)
Qantas International	6892 (40.3%)	6413 (40.0%)	398 (22.3%)	374 (23.5%)
Jet star group	3767 (22.1%)	3600 (22.4%)	461 (25.8%)	417 (26.2%)

《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 ジェットスター航空グループ会社であるジェットスター・ジャパン社長はそう強調した。最大 244 席の最新鋭のエアバス「A321LR」を 2020 年に 3 機導入すると発表。まず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 年から運航開始、LCC 初の関空-大分線を実現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」

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 1 万 5000 キロメートル近く航行できる中型機だ。JAL 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」に行く。ただ、中距離 LCC が容易でないことも事実。世界各社が探し求める中距離 LCC ビジネスモデルを見つけ出す会社は、日本から現れるのだろうか。

◆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。Joon ブランドが「顧客に、従業員に、市場に、そして投資家には理解が難しかった」としている。「複数ブランドは市場に複雑さを生み出し、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 ブランド運航は 2017 年 12 月に始まった。最初はパリ・シャルルドゴール空港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。エールフランスは、3 つの客室乗務員組合との新たな契約の調印を確認し、Joon 統合計画を明らかにした。「SNPNC、UNAC、および UNSA-PNC

と協力して、私たちは客室乗務員の多くの懸念を解決しながら、同時にエールフランスと彼らの利益を一致させるよう努力してきました」と、親会社であるエールフランス KLM グループ最高責任者は述べています。

注：J00N 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

《エアアジアも多国籍企業》

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：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

【まとめ】

《最新の動向》

◆ルフトハンザ「デュッセルドルフ- ニューアーク」LCC ユーロウイングス置き換え (flightglobal. 25SEP18)
LCC ユーロウイングスは、親会社ルフトハンザに代わり、第 2 米路線としてニューアーク線を追加する。

・ジョン F ケネディに続きニューアークも

LCC 航空会社は、2018 年 12 月 1 日から、エアバス A330-300 でデュッセルドルフ-ニューアーク間を週 6 便のサービスを提供する予定です。結果、ルフトハンザはこのルートの就航を終了します。ユーロウイングスの新しいデュッセルドルフ-ニューアーク線は、4 月に運航を開始したデュッセルドルフ-ジョン・F・ケネディ線の週 5 便サービスを補完します。

・マイアミとラスベガスも

この冬、マイアミ州フォートマイヤーズにも就航、2019 年 7 月にはデュッセルドルフ-ラスベガスへ線を開始します。ユーロウイングスは、ルフトハンザとユナイテッド航空とコードシェア契約を結んでおり、ユナイテッド航空はニューアーク空港でハブを運営しています。

★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 4 機を導入、夏にエアバス A321LR 機を北大西洋線に配備する計画です。7 月からミネアポリス-セントポールに、8 月からはモントリオールに飛行する。7 月にはダブリンのハートフォード線を 757 から引き継ぐと付け加えた。A321neo は最大 4000nm、ダブリンからアメリカ北東および中西部地域まで飛行できる。

★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)

3 月からアムステルダムへ毎日、10 月からオーストラリア・メルボルンへ週 3 便、12 月からニューデリーへの毎日の季節便、3 月からトロントへ 1 日 2 便。4 月からソウルへ週 4 便追加し毎週 11 便、3 月には季節運航から年間を通じ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接続に焦点を当て、拡大を続ける UAL の国際的な広がりを強調、他の米国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である大韓航空のソウル仁川へのフライトを含め、2019 年に合弁事業関係を拡大する予定。4 月にはシアトル-大阪便を復便、2019 年後半にアトランタや JFK からムンバイに再就航。国際線の経済性と競争力のため、ワイドボディ機を強化。さらに 30 機の A330-900 を追加発注、合計 35 機の航空機を老朽化した B767-300ER と置き換え。2018 年初め、老朽化した B747-400 を退役、新しい A350-900 に置き換えた。

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

すでにジェットブルーは、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、単一合弁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。

◆「成田は中期的に拡大」井上 CEO に聞くピーチ/バニラ統合 (aviationwire. 181228)

夜間駐機が可能なピーチの拠点は関空と那覇、仙台、新千歳。統合後、成田はピーチ拠点になるのか。

CEO：可能性はある。

拠点という観点で、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：インドネシア、シンガポール、タイ、ベトナム、マレーシアといった東南アジアと中国が候補に入っている。しかし、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：検討中だ。ポイントはA321LRで利益を出すこと。その中で上級クラスの是非が問われる。次に可能性を探っているのは、ワイドボディ機だ。A321LRで中距離国際線にチャレンジし、ワイドボディでもいけるのであれば検討したい。ワイドボディ機は通路が2本あるので、乗り降り時間が短くて済む。快適性もワイドボディの方が高い。

ワイドボディ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。そして、日本に対する印象が良く親日だ。

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

・出資比率は 10%前後

ANA ホールディングスがフィリピン航空大手のフィリピン航空と資本提携を検討している。フィリピン航空を傘下に持つ PAL ホールディングスに 100 億円規模を出資する計画。出資比率は 10%前後になるとみられる。ANA とフィリピン航空は、2014 年から日本とフィリピンを結ぶ路線で共同運航するなど提携関係にある。資本提携することで関係を強化し、コードシェアの拡大などを通じて連携を強める方針だ。

ANA はスターアライアンス加盟の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狙いだ。

◆(参考)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）

～日本＝ベトナム、アジア＝北米間の航空利便向上に努めてまいります～

ANA グループは、基本合意に基づき、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しました。ベトナム航空株式の約 8.8%を総額 2 兆 4,310 億ドン（約 117 億円相当）で取得する予定です。

《多国籍企業との闘い》

◆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、「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されるかが争われた。

(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 争議団の、ITF など国際活動の積み重ね
 - ・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(IFALPA)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