

航空連 政策セミナー【内航経営分析】

【第3四半期】(2021/4-2021/12)・・・・・・・・・・・・・・・・

第3四半期 (億円)	JAL			ANA		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
国際座キロ(千万席キロ)	1683	729	4163	1496	981	5272
国際旅キロ(千万人キロ)	408	149	3675	374	214	4050
国際旅客数(千人)	594	246	7325	549	320	7733
国際旅客収入	484	188	4013	482	323	5080
国内座キロ(千万席キロ)	1788	1548	2760	2454	2081	4494
国内旅キロ(千万人キロ)	891	742	2022	1209	909	3194
国内旅客数(万人)	1198	972	2914	1320	990	3472
国内旅客収入	1744	1369	4279	2065	1563	5535
貨物郵便	1610	909	691	2564	1169	977
営業収入	4984	3565	11308	7380	5276	15821
営業費用	6879	6554	10107	8538	8900	14625
EBIT/営業利益	-1833	-2941	1146	-1158	-3624	1196
経常利益			1284	-1183	-3507	1225
純利益	-1283	-2127	748	-1028	-3095	864

・EBIT=財務・法人所得税前損益(税引前損益から利息等の財務収支を除いたもの)

《トピックス: 契約負債》

・2020年度、JALは未使用マイルを契約負債として計上、自己資本率が約8%悪化、今期2277億円に

・ANAも2021年度から契約負債として計上し、今第3四半期では2459億円となっている

(ANA 決算説明会 220201)

- ・ANA 国内旅客: 2020年10-12月773億円→2021年10-12月946億円
- ・ピーチ: 20年10-12月68億円→21年10-12月114億円(一部ANA路線をピーチに移管)
- ・ANA 国際貨物: 売上21年10-12月993億円(前年比2.0倍): 単価372円/kg(前年比1.5倍)
- ・ANA 機材数: 2021/3時点255機→2021/12時点244機(B777-300型10機リタイア)
- ・ピーチ機材数: 2021/3時点38機→2021/12時点36機(順次neoに入れ替え)
- ・第3四半期コスト削減: 合計4860億円(変動費2900億円+固定費1960億円)
- ・転換社債1500億円(事業構造改革500億円+償還・返済1000億円)2021年12月10日

《ANA グループ LCC》

ピーチ	前 2020/4-2020/12	当 2021/4-2021/12
収入(億円)	153	245
旅客数(千人)	1583	2922
座キロ(千万席キロ)	376	555
旅キロ(千万人キロ)	182	333
利用率	48.4%	60.0%

《ANA 貨物》

	前 2020/4-2020/12	当 2021/4-2021/12
国際貨物収入(億円)	1016	2377
国際貨物輸送重量(千トン)	429	743
国内貨物収入(億円)	153	187
国内貨物輸送重量(千トン)	162	189

★ANA 第3四半期「10-12月」営業損益1億円の黒字(産経. 0201)

・8四半期ぶり黒字、貨物など好調

・4-12月期は最終損益1028億円の赤字(前年同期3095億円の赤字)

ANAホールディングスが2月1日に発表した2021年4-12月期連結決算は、最終損益が1028億円の赤字(前年同期は3095億円の赤字)だった。

新型コロナウイルスによる緊急事態宣言が解除された昨年9月末以降の国内線の旅客需要回復に加え、航空貨物が好調だったことから赤字幅が前年同期の3分の1に縮小した。

売上高は前年同期比39.9%増の7380億円。

10~12月期の本業のもうけを示す営業損益は1億円の黒字で、8四半期ぶりに黒字化した。

営業損益の黒字転換は、4年1~3月期としていた予想より早い達成となった。

10~12月期は、ANAブランド全体で国内線の旅客数、収入ともに前年同期を上回った。

また、貨物は海運の逼迫が続く中、国際線で自動車部品や半導体、新型コロナワクチンなどの輸送需要を取

り込むなどし、収入が5四半期連続で過去最高を更新した。

ただ、今年に入って国内で急増する**オミクロン株**感染の影響により、**国内線予約は鈍化**しており、2月全体の国内線運航率はコロナ禍前の8割程度にとどまる。

**国際線も厳しい状況**が続いており、4年3月期の**通期最終損益の見通しは1千億円の赤字**とする従来予想を据え置いた。

◆ANA「2021年4-12月期」営業赤字1158億円 (aviationwire.0201)

・10-12月期は8四半期ぶり黒字

全日空(ANA/NH)を傘下に持つANAホールディングス(ANAHD)が2月1日に発表した2021年4-12月期(22年3月期第3四半期)連結決算(日本基準)は、本業のもうけを示す営業損益が1158億1700万円の赤字(同3624億800万円の赤字)だったものの、10-12月期単独では8四半期ぶりに黒字転換して1億円の営業黒字となった。

**通期予想は据え置いた。**

・21年4-12月期

4-12月期の売上高は前年同期比39.9%増の7380億4600万円、経常損益は1183億4000万円の赤字(同3507億5700万円の赤字)、純損益が1028億400万円の赤字(前年同期は3095億7500万円の赤字)となり、最終赤字幅は前年同期比で2067億円圧縮した。

ANAHDは四半期単位での黒字化は1-3月期(第4四半期単独)と予想していたが、緊急事態宣言が全面的に解除された10月以降の国内線旅客需要の伸びにより前倒しとなった。

グループ財務統括責任者を務めるANAHDの福澤専務は「**第3四半期は収支レベルで計画比約300億円の超過**達成になった」と説明した。

営業費用は4.1%減の8538億円。航空事業の営業費用のうち、燃油費・燃料税は1.8倍の1348億円、整備部品・外注費は26.0%減の597億円、**人件費は8.2%減**の1147億円だった。

「燃油費は若干上回ったが、ほかで抑制した」(福澤専務)と原油高の影響で費用が計画よりも膨らんだものの、コスト削減で抑えた。

営業外費用は4.1%増の347億2300万円で、このうち休止機材費は96億1200万円だった。

**旅客収入**は国際線が49.1%増の482億円、国内線は32.1%増の2065億円、**ピーチ・アビエーション(APJ/MM)**によるLCCが**59.8%増の245億円**。

**貨物収入**は国際線が**2.3倍の2377億円**、国内線が**22.5%増の187億円**だった。国際貨物は5四半期連続で過去最高の売上高を更新した。

・**雇調金197億100万円**、前年同期337億円から41.5%減

雇用調整助成金は197億100万円で、前年同期の337億円から41.5%減少した。

有利子負債残高は1兆7712億円で3月末から1157億円増加。自己資本比率は3月末から6.8ポイント低下し24.6%となった。

・22年3月期予想

今期(22年3月期)の通期業績予想は据え置いた。

売上高が前期(21年3月期)比45.5%増の1兆600億円、営業損益は1250億円の赤字、経常損益は1400億円の赤字、純損益は1000億円の赤字を見込む。

10-12月期の国内線旅客需要が旺盛だった反面、1-3月期はオミクロン株の影響が懸念される。

福澤専務は「第4四半期の**国内線旅客**はコロナ前の80%の需要を前提としていたが、足もとの毎日の旅客数で見えていくと**1月は80%の水準に到達するのは難しい**だろう。第4四半期は厳しめに見る必要がある」と業績予想を据え置いた背景を説明した。

一方で、3月の**春休み需要**については「**まだ期待を十分持っている**」と述べた。

また、FSC(フルサービス航空会社)のANAブランド、LCCのピーチに加えて「**第3ブランド**」として立ち上げるアジア・リゾート路線を担う**エアージャパン(AJX/NQ)**を母体とする**中距離国際線LCC**については、2022年度後半から2023年度前半をめどに就航させる**計画から変更はなかった**。

(JAL 決算説明会 220202)

- ・**EBITDA 黒字化**：第1四半期-392億円→第2半期-232億円→**第3四半期+118億円**
- ・**キャッシュバーン解消**：第1四半期100-150億円/月→第2半期140億円/月→**第3四半期ゼロ**
- ・**国内旅客需要(19年比)**：第1四半期29.2%→第2半期34.0%→**第3四半期59.9%**
- ・**国際旅客需要(19年比)**：第1四半期6.2%→第2半期8.1%→**第3四半期10.1%**

・EBITDA=EBIT+減価償却費

《JAL 貨物》

4-12月(10-12月)	2019年度	2020年度	2021年度
国際貨物収入(億円)	447(150)	666(280)	1333(525)
有償貨物トンキロ(百万)	1838(626)	1342(566)	2364(855)

## ★日航 4～12 月期「赤字 1283 億円に縮小」(共同. 0202)

- ・国内旅客回復

日航が 2 日に発表した 2021 年 4～12 月期連結決算は、純損益が 1283 億円の赤字だった。

昨秋に緊急事態宣言などが解除されて国内線のビジネスや観光の利用客が回復し、赤字額は**前年同期の 2127 億円から縮小**した。

売上高は 39.8%増の 4984 億円だった。

オミクロン株の拡大により予約動向は足元で鈍化しているが、22 年 3 月期の連結純損益が 1460 億円の赤字(前期は 2866 億円の赤字)になるとの**予想は維持**した。

ANA ホールディングスが 1 日に発表した 21 年 4～12 月期連結決算の純損益は 1028 億円の赤字(前年同期は 3095 億円の赤字)だった。

## ◆日航 10-12 月「純損失 233 億円」(bloomberg. 0202)

- ・国内旅客需要回復、市場予想上回る

日航が発表した第 3 四半期(10-12 月期)の純損益は**233 億円の赤字**だった。

国内線を中心に旅客需要が回復し、**市場予想の平均値より赤字幅は小さかった**。

ブルームバーグが事前に集計したアナリスト 3 人の予想平均値は 376 億円の最終赤字だった。

JAL の発表資料によると、緊急事態宣言の解除で国内旅客需要は 10 月以降、力強く回復。

**第 3 四半期でキャッシュバーン(現金の流出)は解消**した。

- ・通期見通し据え置き、期末無配

今期(2022 年 3 月期)の業績見通しは据え置いたが、未定としていた今期の**期末配当予想は無配**とした。

## 【両トップ年頭の挨拶】

### 《ANA》

## ◆「夜明けは近い」ANAHD 社長(ウイングデイリー. 220105)

- ・賃金減額から来年度の復元へ検討開始

ANA ホールディングスの片野坂社長は 1 月 4 日、グループ年始式において、長引く新型コロナ禍に触れた一方で、「**夜明けは近い**」ことを強調した。

その上で、「航空需要は緩やかながらも回復に向かいる」との認識を示した。

「**今後も一時的に感染の再拡大が起こるかもしれない**。しかし、人々は動き出している。ビジネスで移動したがつている。旅行に行きたがつている。航空需要の回復をただただ待つのではなく、**需要を創り出す**」とし、**需要回復に向けて更なる挑戦する姿勢を示す**ことに期待を示した。

さらに、「夜明けを近づけるのは**社員の底力**」であることを強調。

「**来年度の黒字化**予算策定に合わせて、**賃金減額からの復元について検討**を開始し、計画に織り込んでいく考え」にあることにも触れた。

片野坂社長は「社員の関心は雇用や賃金だけではない。働き甲斐、自らの成長、ライフプランなどもモチベーションを高める要素。今回思い切ったキャリア形成や人財育成に関するプランも示されており、エンゲージメントを高めていくためにも、若手社員、現場社員もどんどん意見を挙げて改革に参加してもらいたい」とコメント。

「ANA グループはどんな困難も全員の力で乗り越えてきた。夜明けを近づけるのも社員の力だ」と話し、更なる奮起を促した

- ・今年**創業 70 周年**、社員の努力に感謝

- ・通期赤字予想も第 4 四半期**単独黒字化**へ

ANA グループは今年、創業 70 周年を迎える。**2 機のヘリコプターからスタートした ANA**は、日本を代表する航空会社の一社として、アジア、そして世界に名を轟かせるまでに成長した。

片野坂社長は「70 周年を迎える 2022 年は寅年。虎のように勇猛果敢に困難に立ち向かい、世界の夜明けに向か**って羽ばたいて行こう。Together!一緒に!**」と話すなど、社員を鼓舞した。

その ANA グループは 2020 年年明けに始まった新型コロナ禍に苦しめられ続け、まもなく 3 年目を迎える。

片野坂社長は「世界中を襲った新型コロナウイルスにより、旅客需要の消失というかつて経験したことのない危機に見舞われ、今なお厳しい経営が続いている」ことに言及しつつ、「私たちは、事態発生後、あらゆる収支改善策に取り組み、一旦、小さな会社になってコロナのトンネルを抜ける、という方針の下、全社一丸となって取り組んできた」と振り返った。

その上で、「中でも私が最も感謝したいのは、ANA グループ社員の頑張り。このコロナを必ず乗り切るという決意のもと、生活面の厳しい我慢を続けながら、日々の業務に邁進して頂いていることに心より感謝申し上げる」とし、グループ社員の**不断の努力に謝意を表明**した。

ANA 当初、今年度中に黒字回復することを目指してきたが、度重なる感染拡大の波に襲われ、上期中の大半が緊急事態宣言下にあるなど、想定外の事態に見舞われた。

そのため**通期業績予想を 1000 億円の赤字に下方修正**している。

片野坂社長は「黒字達成を掲げて取り組んだことはコスト削減の力となって現れ、赤字幅を昨年度から4分の1まで縮めることができた。決して無駄なことではなかった」と話すなど、黒字回復は達成することが困難な状況にありながらも、一方で社員の協力の下で推進してきたコスト構造改革が、成果として実を結んでいるとした。

「新年を迎え、今年度も残り3か月。第4四半期単独での営業黒字化を目指しており、引き続き、全社を挙げて増収増益に取り組もう」と呼びかけるなど、更なる引き締めを図る方針をあらためて示した。

《JAL》

◆日航社長「世界を取り戻す持続可能な社会実現へ」(ウイングデイリー. 220105)

・省燃費優れた機材刷新を加速、官民連携でSAF開発

日本航空(JAL)の赤坂社長は2022年の新年あいさつで、コロナ禍では悪影響だけではなく、対面で会うことの大切さや移動の価値が改めて見直されたとして、「ヒト・モノが自由に行き交う、心はずむ世界を取り戻し、次世代に残していくためには、持続可能な社会を実現することが必要」との考えを示し、環境負荷の軽減に力を入れて取り組む考えを示した。

JALグループでは2050年までに、二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロエミッション」達成を目指しているところ。

赤坂社長は22年を「脱炭素元年」と位置付けて各種二酸化炭素排出削減策に取り組む考え。その施策の一つとして省燃費機材の導入促進を挙げて、積極的に航空機の刷新を推進する。

さらに環境負荷の低減に大きく貢献することが期待される持続可能な航空燃料(SAF)の導入については、「官民で連携し、新たな燃料の開発に取り組む」として、安定的な利用に向けた意欲を示した。

また赤坂社長は、JALが70周年を迎えた昨年をふり振り返り、コロナ禍により移動が大幅に制限された状況の中でも東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が成功したことに触れた。

JALは大会オフィシャルエアラインパートナーとして、大会関係者の安全・安心な移動を提供し「大会の成功に微力ながら貢献することができた」と述べた。

さらに新型コロナウイルスワクチンの迅速・安全な輸送にも取り組んだとし、公共交通機関としての使命を果たしたとした。

22年も不透明な状況が続くとしたが、旅客への安全・安心な空の旅を提供するため、様々な感染防止策を講じることで力を入れて取り組む考えを示した。

【2021 第2四半期(上期)決算】・・・・・・・・・・・・・・・・

《ANA 報道の要約》2021. 10. 29

全日空「一転2021年度(2022年3月期)最終赤字1000億円(日経. 1029)

・2022年3月期(2021年度)最終赤字1000億円(前期は4046億円の赤字)

35億円の最終黒字を見込んでいたが一転、最終赤字は2期連続。

・ANAブランド従業員2025年度末2020年度末比9000人減の約2万9000人とする目標

・2021年度の売上高は前期比46%増1兆600億円、営業赤字1250億円(前期赤字4647億円)を見込む。

・22年1-3月期(第4四半期)黒字転換を目指す

社長は「感染拡大に伴う移動制限で需要の本格的な回復が大きく後ろ倒しになった。全社を挙げてのコスト削減による収益の押し上げがあってもカバーしきれないと判断した」と話した。

・2021年9月期(上期)最終赤字988億円

4~9月期の売上高48%増の4311億円、最終赤字988億円(前年同期は1884億円の赤字)。

10月に緊急事態宣言が解除となり、旅行需要は回復の兆しも見える。

一方で国際線は世界的な感染拡大で需要回復が遅れる。

《JAL 報道の要約》2021. 11. 02

JAL最終赤字1460億円「2022年3月期」旅客需要が停滞(日経. 1102)

・2022年3月期の連結最終損益(国際会計基準)1460億円の赤字(前期は2866億円の赤字)

最終赤字は2期連続。国内線の需要は回復しつつあるが、国際線の回復が遅れる。

・2021年度の売上高は前期比59%増7660億円、もうけを示すEBIT(利払い税引き前損益)1980億円の赤字(前期は3983億円の赤字)を見込む。

・4-9月期の連結決算、売上高が49%増2906億円、最終損益1049億円の赤字(前期は1612億円の赤字)

【決算説明会資料/決算短信の比較】・・・・・・・・・・・・・・・・

JAL「2021 上期」決算 前年同期比 EBIT 増減(4-9 月期)億円

収入+958	国際旅客+206	国内旅客+202	貨物郵便+449	その他+100	
費用-234	燃油費-143	整備費-47	機材費-21	人件費+83	その他-108

【ANA「2021 上期」決算】航空事業前年同期比較(4-9 月期)億円

収入+1335	国際旅客+107	国内旅客+329	貨物郵便+925	その他-73	LCC+46
費用-305	燃油費+389	運航連動+69	収入連動-74	その他(コスト削減を含む)-689	

・前年比の収入 ANA+1335、JAL+958 と、費用 ANA-305、JAL-234 の差 448 億円、主な要因は貨物郵便収入【JAL と ANA の「上期」決算対比】(4-9 月期)

(前年比)	JAL(4-9月)			ANA(前年比)		
	2020 上期	2021 上期	(7-9月)	2020 上期	2021 上期	(7-9月)
(億円)						
営業収入	1947(-5541)	2906(+959)	1576	2918(-7641)	4311(+1392)	
営業費用	4194(-2520)	4429(+235)	2274	5727(-4043)	5471(-256)	
EBIT	-2239(-3069)	-1518(+721)	-691	-2809(-3598)	-1160(+1649)	-513
営業損益	-2193(-2996)	-1417(+776)				
営業外損益				122(+96)		
経常損益				-2686(-3501)	-1155(+1531)	
特別損益				7(-18)		
純損益	-1627(-2196)	-1064(+563)	-470	-1884(-2452)	-988(+896)	-476
親会社所有者	-1612(-2153)	-1049(+563)				
EBITDA	-1364(-2991)	-625(+739)		-1908(-3555)	-375(+1532)	-124

### 《営業費用の内訳》

JAL		上期(4-9月) (前年比)	ANA	
2020	2021		2020	2021
446	589(+143)	燃油費/燃油費・燃料税	413	802(+389)
178	162	施設使用料/空港使用料	187	193
669	690	機材費/航空機材賃借費	527	562
889	895(+6)	減価償却費	864	700(-163)
297	344(+47)	整備費/整備部品・外注費	601	395(-205)
1308	1225(-83)	人件費	828	761(-66)
8	28(+20)	販売手数料/販売費	194	119(-74)
		外部委託費	945	814(-130)
		その他	583	488(-95)
4194	4429(+235)	合計	5145	4840(-305)

注：人件費や整備費は両グループで定義が異なり比較せず、前年比のみ注目

### 【上期決算その実力対比】

#### 《財政状態》

JAL			ANA	
2020 上期	2021 上期		2020 上期	2021 上期
4859	5502	流動資産	7197	10796
10644	10644	固定資産	15466	19984
8570	8920(+350)	(航空機)	11266	9944(-1322)
1174	877	(建設仮勘定)	1842	2170
1821	2739	(繰延税金資産)	1781	2800
19943	21542(+1599)	総資産	27446(+1844)	30800(+3354)
4364	4284	流動負債	5143	6652
509	662	(1年以内)	870	646
6537	8469	固定負債	13400	22745
19943	21542	純資産	8902	8054
8703(-1439)	8471	自己資本	8851(-1758)	7996
43.6%(-7.5)	39.3	自己資本率	32.3%(-9.2)	26.0%
5011(+2237)	7012	有利子負債	13155(+4726)	16368
		手元流動性資金	4522(+2135)	8208

注：ANA 自己資本=純資産-非支配株主持分

ANA 純有利子負債 8159 億円=有利子負債-手元流動性(注：2021/3 比+1261 億円)

ANA 手元流動性=現金及び預金+有価証券

### (ANA 純有利子負債の推移)

	2019/3 末	2020/3 末	2020/6 末	2020/9 末	2021/9 末
有利子負債	7886 億円	8428 億円	1 兆 3589 億円	1 兆 3155 億円	1 兆 6368 億円

純有利子負債	4949 億円	6042 億円	7820 億円	8633 億円	8159 億円
--------	---------	---------	---------	---------	---------

・ANAの純有利子負債は474億円減少

《キャッシュフロー》

JAL			ANA	
2020 上期	2021 上期		2020 上期	2021 上期
-2282	-1544(+738)	(四半期純損失)	-2679	-1213(+1466)
		(雇用調整助成金)	-214	-140
-1499	-958(+541)	営業CF	-1909	-778(+1131)
-384	-988	(固定資産取得支出)	-684	-740
-61	-125	(有価証券取得支出)	-37	-13
+4		(有価証券償還/収入)	715	3642
-392	-1040	投資CF	372	2083
		(短期借入金純増)	999	
2303	1711	(長期借入/返済)	4356	-370
	298	(社債発行)		199
		(社債償還)	-200	
2068	1639	財務CF	4694	-191
3466	3729(+263)	現金等期末残高	4510	4817(+307)
874	893	減価償却費	901	784
-446	-1114	投資(固定資産)	-684	-804
-1892	-1999(-107)	フリーCF	-2552	-1258(+1294)
-1364	-625(+739)	EBITDA(営利+減償)	-1908	-375(+1533)
-41.1		EBITDA マージン%		

・EBITDA=税引前利益+減価償却費、EBITDA マージン=EBITDA÷営業収入

### 【内際の収入構造を比較】

JAL	国際線		国内線	
2021 上期	4-9 月	(7-9 月)	4-9 月	(7-9 月)
旅客収入(億円)	291(+207)	179	897(+203)	517
旅客数(千人)	353(+241)	204	6155(+1491)	3446
座キロ(百万)	10742(+7439)	5500	10694(+1756)	2722
旅キロ(百万)	2442(+1755)	1423	4582(+1027)	2570
利用率LF(%)	22.7(+1.9)	25.8	42.9(+3.1)	44.9
イールド	11.9(-1.4)	12.6	19.6(0)	20.1
ユニットレベニュー	2.7(-0.1)	3.2	8.4(+0.6)	9.0
単価(円/人)	82392(+551)	87775	14582(-406)	15001

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」

・イールドYield=収入÷旅客キロ(旅客1人1キロ当たり単価)

・ユニットレベニュー(座キロ当たり単価)=収入÷座席キロ=イールド×利用率

ANA	国際線		国内線	
2021 上期	4-9 月	(7-9 月)	4-9 月	(7-9 月)
旅客収入(億円)	304(+108)	174	1118(+329)	616
旅客数(千人)	327(+134)	196	7140(+2467)	3940
座キロ(百万)	9433(+4007)	4919	15159(+3370)	8179
旅キロ(百万)	2247(+936)	1355	6635(+2351)	3654
利用率LF(%)	23.8(-0.4)	27.6	43.8(+7.5)	44.7
イールド	13.5	12.9	16.9	16.9
ユニットレベニュー	3.2	3.5	7.4	7.5
単価(円/人)	92784	88791	15670	15656

(ピーチ)

2021 上期	4-9 月	(7-9 月)
旅客収入(億円)	130(84)	91
旅客数(千人)	1554(817)	1056
座キロ(百万)	3254(2090)	2013
旅キロ(百万)	1777(922)	1197
利用率LF(%)	54.6(44.1)	59.5
イールド	7.4(9.2)	7.6

ユニットレベニュー	4.0(4.0)	4.5
単価(円/人)	8422(10359)	8627

(貨物)

	国際線 4-9 月 (前年実績)		国内線
2021 上期	ベリー+フレイター	フレイターのみ	4-9 月
貨物収入(億円)	1383(508)	507(252)	121(86)
輸送量(千トン)	476(227)	204(133)	120(93)
有効トンキロ(百万)	3388(1559)	1156(774)	437(294)
有償トンキロ(百万)	2516(1047)	810(512)	136(103)
重量利用率 LF(%)	74.3(67.1)	70.1(66.2)	31.3(35.3)
イールド	55.0(48.5)	62.7(49.2)	88.4(83.1)
ユニットレベニュー	40.8(32.6)	43.9(32.6)	27.7(29.4)
単価(円/kg)	291(223)	248(188)	101(93)

- ・ユニットレベニュー(円) = 貨物収入 / 有効貨物トンキロ
- ・イールド(円) = 貨物収入 / 有償貨物トンキロ
- ・重量単価 = 貨物収入 / 貨物輸送重量

(航空事業/計画前提)

ANA	国際線		国内線	
前年比%	上期実績	下期計画(19比)	上期実績	下期計画(19比)
旅客数	+69.1	+178.9(-87.0)	+52.8	+82.6(-34.3)
座キロ	+73.8	+46.2(-61.3)	+28.6	+37.1(-28.8)
旅キロ	+71.3	+177.3(-83.8)	+54.9	+82.3(-34.9)
利用率 LF(%)	23.8	32.1	43.8	64.1
イールド	13.5	13.8	16.9	16.3
ユニットレベニュー	3.2	4.4	7.4	10.5
単価(円)	92784	89578	15670	14854

(JAL 通期収入予想)

JAL	国際旅客		国内旅客		貨物郵便	
2021 通期	前年実績	2021 通期	前年実績	2021 通期	前年実績	2021 通期
収入(億円)	279	930	1740	2970	1288	2010

(ANA 通期旅客収入予想)

(億円)	2019 実績	2020 実績	2021 当初予想	2021 修正予想
国際旅客	6139	447	2410	890
国内旅客	6799	2031	5400	3290
貨物郵便	1361	1868	2280	3070
LCC	819	220	790	470

【2021 通期見通し比較】

JAL	2021年度(2022/3)		ANA		
21.11.02	億円		21.04.30	21.10.29	2020年度実績
7660(+2847)	売上高		13800	10600	7286
-1980(+2003)	EBIT/営業損益		280	-1250	-4647
	経常損益		50	-1400	-4513
-1460(+1406)	当期損益		35	-1000	-4046
	EBITDA				

注: JAL と ANA の通期見通しは据え置き

《ANA 事業構造改革》

(人件費抑制)

- ・2020 年度末: グループ全体 46580 人: うち ANA ブランド約 38000 人
- ・2022 年度末: グループ全体 41500 人 (1 割減-5000 人)
- ・2020 年度末: ANA ブランド約 29000 人 (2 割減-9000 人)
- ◆生産性向上 2025 年度末までに ANA 従業員 9000 人減 (ウイングデイリー. 211101)
- ・グループ従業員数は来年度末までに 5000 人減

ANA ホールディングスは ANA ブランドの従業員数について、2020 年度末の約 3 万 8000 人から、2025 年度末には 2 割 (約 9000 人) 以上削減した約 2 万 9000 人とする方針を明らかにした。

グループ全体としても 20 年度末の 4 万 6580 人から、22 年度末には 1 割（5000 人）削減した約 4 万 1500 人を目指すとした。

従来通り、雇用を維持する一方で、退職などによる自然減などを軸に人員削減を進めていく方針を示した《日航 2 年間で 2500 人減》（産経. 211102）

日航は連結従業員数を 4 年度（2022 年度）末までに 2 年度（2020 年度）末比で 2500 人減らす方針を示した。収益体質の強化に向け、従業員を 2 年度末の約 3 万 6000 人から 2 年間で 3 万 3500 人に減らす計画も明らかにした。採用抑制や定年退職などで対応する。

【JAL/ANA（2020 年度）2021 年 3 月期 通期決算】（前年比）・・・・・・・・・・・・・・・・

（ANA）  
 ・売上高は計画比-113億円だが、営業損益は+402億円、経常損益は+486億円と改善し、特に当期損益は+1053億円の改善となった。これは、繰延税金資産が前年比+1198億円と大きい。

・有利子負債は前年比+8125億円と膨大だが、同時に手元流動性資金も前年比+7270億円を積み上げているので、実質的な純有利子負債は前年比+855億円と大きな赤字の割には意外だが、これは増資や機材のセール&リースバック等の効果である。

・しかし、今後の決算にて過去にない大きな「借金」を、この環境の中で「返済」することに変わりはない。よって、株主総会で新株発行（倍増）の提案をして、資金調達の経営方針は妥当と言える。

（JAL）  
 ・破綻/再生以来の（手元流動性資金を差し引いた）実質的な有利子負債1068億円を抱えたが、自己資本が9474億円あり全く問題ない。また、未使用融資枠が3000億円あり、現状のキャッシュ・バーンへの備えも十分である。

・但し、表面上の有利子負債が5151億円あり、今後の利益で元利返済が必要となる。ここが、JAL破綻/再生時と異なるポイントとなる。（破綻/再生時は債務減免で無借金となり、保有機材の減損により以降の減価償却費が圧縮され、利益を生み出す原動力となった）

・ANAに比べて手元流動性資金が少ないが、「これ以上は必要ない」との判断に基づくと思われる。

2020年度JAL	2019年度JAL	(単位：億円)	2020年度ANA	計画差	2019年度ANA
4812(-65.3%)	13859	売上高	7286(-12455)	-113	19742
8850	13088	営業費用	11934(-7199)		19134
-3983	888	EBIT/営業損益	-4647(-5255)	+402	608
-4040	881	税引前損益/経常損益	-4513(-5107)	+486	593
-2866	480	当期損益	-4046(-4322)	+1053	276
-2158	2512	EBITDA	-2884(-5249)	+355	2365
21072	19822	総資産	32078(+6477)		25601
8997	10091	純資産	10123(-565)		10688
9474	10142	自己資本	10072(-537)		10610
45.0	51.2	自己資本率	31.4%(-10.0)		41.4%
5151	2774	有利子負債	16554(+8125)		8428
4083(+未使用枠3000)	3791	手元流動性資金	9657(+7270)		2386
参考試算(1068)		純有利子負債	6897(+855)		6042

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

・手元流動性資金＝現金・預金+有価証券 ・純有利子負債＝有利子負債-手元流動性

【2022 年度路線計画の比較】・・・・・・・・・・・・・・・・

《ANA グループ》

◆全日空グループ 2022 年度「国内線座席数」コロナ前と同水準に (aviationwire. 220118)

全日空（ANA/NH）グループは、2022 年度の事業計画を策定したと発表した。

国内線は回復が想定される旅客需要の獲得強化を図り、グループ LCC ピーチ・アビエーション（APJ/MM）とともにグループ全体で収益の最大化を目指す。

国際線は羽田発着の北米路線を成田に切り替え、アジア-北米間乗り継ぎ需要を強化する。ANA とピーチが事業計画を共同策定するのは初めて。

・国内線：国内線はピーチを含めたグループ全体で、座席供給量を新型コロナ前と同水準の 2020 年度期初計画並に戻す。また ANA は機材の大型化や国際線機材を活用し、需要獲得を狙う。減便する路線はあるものの、運休路線はない。

増便は 9 路線で、うち夏ダイヤ期初の 3 月 27 日から増便するのは 7 路線。現在は 1 日 8 往復の伊丹-松山線は 9 往復に、7 往復の福岡-那覇線は 7-8 往復に増便する。2 往復の中部-仙台線は 3 往復に、中部-那覇線は 2-4 往復運航となる。1 往復の仙台-札幌線は 3 往復に、中部-松山線は 2 往復に、中部-宮崎線は 2-3 往復に増便する。ゴールデンウィークに入る 4 月 29 日からは 2 路線を増便。現在 1 日 3 往復の中部-札幌線は夏ダイヤ最終日の 10 月 29 日まで 4-5 往復に、1 往復の関西-宮古線は繁忙期を中心に 2 往復へ増便する。

減便は 4 路線で、このうち夏ダイヤ期初の 3 月 27 日からは 2 路線が減便となる。現在 1 日 7 往復運航する那覇-

石垣線は6往復に、5往復の伊丹-那覇線は4-5往復に減便する。4月4日からは4往復ずつ運航する関空2路線を期間減便し、札幌線は6月30日まで2-4往復に、那覇線は5月31日まで3-4往復に減便する。

このほか、**ゴールデンウィークや夏休み**などの繁忙期を中心に、北海道や沖縄方面の路線を**期間運航**する。静岡-札幌や岡山-札幌、静岡-那覇など8路線で、いずれも1日1往復ずつ運航する。

・**国際線**：国際線は運休や開設延期となった12路線のうち、**開設延期**は羽田発着のサンノゼとストックホルム、ミラノ、イスタンブール、モスクワの5路線。**運休は7路線**で、成田発着のデュッセルドルフとウラジオストク、パース、チェンナイ、プノンペン、台北(桃園)のほか、関西-香港線も対象となる。

**減便は2路線**で、2020年度期初計画では週21往復(1日3往復)としていた羽田-バンコク線は7-14往復に、週14往復(1日2往復)の羽田-シンガポール線は2-7往復に、それぞれ減便する。

また当初計画では羽田発着を計画していたワシントンとヒューストン、シアトル、バンクーバーの北米4路線は、成田発着に変更。成田でのアジア-北米間**乗り継ぎ需要のほか貨物需要の獲得も狙い**、収入の最大化を図る。

・**貨物**：ANAグループの貨物事業会社ANAカーゴ(ANA Cargo)が運航する**貨物専用便は、臨時便を含め、成田を発着する14路線**を設定する。シカゴとロサンゼルスの2路線には大型貨物機のボーイング777Fを、バンコクとシンガポール、香港、台北、ソウル、北京、大連、青島、厦門、広州の10路線には中型貨物機の767Fを投入する。上海線は777Fと767Fで運航し、便や運航日により異なる。また現在は週2往復の成田-フランクフルト線を臨時便に切り替え、777Fを投入する。

このほか**チャーター便や臨時便、旅客機の床下貨物室による輸送(ベリー)**も設定し、増収を狙う。

表① 全日空が22年夏季(3月27日~10月29日)に運航する 国際貨物便<専用機・定期便>					表② 全日空が22年夏季(3月27日~10月29日)に 運休・減便する国際線旅客便				
路線	便名 (日本発/海外発)	週間便数(往復)		予定機材	路線	便名 (日本発/海外発)	週間便数(往復)		備考
		21年 冬季※1	22年 夏季				20年度 期初※	22年 夏季	
成田=シカゴ	NH8402/8401	6	6	B777F	羽田=サンノゼ	NH120/119	7	—	開設延期
成田=ロサンゼルス	NH8408/8407	—	2	B777F	成田=デュッセルドルフ	NH209/210	7	—	
成田=フランクフルト※2	NH8405/8406	2	—	B777F	羽田=ストックホルム	NH221/222	7	—	開設延期
成田=バンコク	NH8507/8510	7	7	B767F	羽田=ミラノ	NH207/208	7	—	開設延期
成田=シンガポール	NH8411/8412	6	5	B767F	羽田=イスタンブール	NH219/220	7	—	開設延期
成田=香港	NH8511/8512	6	6	B767F	羽田=モスクワ	NH213/214	7	—	開設延期
成田=台北	NH8513/8514	1	1	B767F	成田=ウラジオストク	NH883/884	3	—	
成田=ソウル	NH8441/8442	6	6	B767F	成田=パース	NH881/882	7	—	
成田=北京	NH8475/8476	6	4	B767F	成田=チェンナイ	NH825/826	3	—	
成田=大連	NH8527/8528	2	2	B767F	羽田=バンコク	NH849/848	7	0~7往復	
成田=上海	NH8501/8502	5	5	B767F	羽田=バンコク	NH877/878	7	—	
成田=青島	NH8431/8432	4	4	B777F	成田=バンコク	NH847/850	7	7往復	変更なし
成田=厦門	NH8433/8434	3	3	B767F	成田=プノンペン	NH817/818	7	—	
成田=広州	NH8517/8518	6	2	B767F	羽田=シンガポール	NH841/844	7	2~7往復	
	NH8403/8404	1	1	B767F	関西=香港	NH873/874	7	—	
	NH8427/8506	6	6	B767F	成田=台北・桃園	NH823/824	7	—	
	NH8422/8506	6	6	B767F					
	NH8515/8516	7	7	B767F					
	NH8489/8490	6	6	B767F					

※1:21年冬季は期初計画の便数で、実際の運航便数は異なる場合がある  
 ※2:フランクフルト線は需要動向に応じて臨時便を設定する

※新型コロナウイルスの影響を受ける前に策定した2020年度期初計画

◆全日空 2022 年度フレイター便「冬季並運航頻度維持」(デイリーカーゴ, 220119)

全日空は18日、2022年度の航空輸送事業計画を策定したと発表した。

夏季スケジュール(3月27日~10月29日)の国際・国内線の運航計画をまとめた。

国際貨物便(フレイター・定期便)は、B777F型機を運航するシカゴ線はじめ多くの路線で現行の冬季スケジュール並みの運航頻度を維持。今回発表の定期便に加え、臨時・チャーター便も設定して旺盛な貨物需要を取り込む。旅客機による貨物専用便の運航も継続するほか、羽田発着の国際線旅客便の一部を一時的に成田に移して旅客・貨物収入の最大化を図る。

下記は、3月27日以降にフレイターを定期運航する路線、週間の運航便数を、現行冬季スケジュールの季初計画値と比較して示している。

フレイター便は現在、定期便に加えて臨時便も多数運航中で、台北や香港、バンコク、シンガポール線などは下記よりもさらに多くの便が運航されると見られる。

各路線の運航頻度を見ると、フランクフルト線の2往復を運休してB777F型機をロサンゼルス線に振り替えるが、これは既に12月後半から現在も実施中。

ソウル線や上海線など一部路線で冬季よりも運航便数が減る路線が見られるが、臨時便で補ったり、機材を他路線へ振り向けると見られる。シカゴなど主要路線に冬季から大きな頻度変更は見られず、全体として冬期と同規模の運航頻度が見込まれる。

国際線旅客便は、20年3月の開設を予定していた羽田発着路線を中心に、現時点で下記の14路線の運休・減便を決めている。

主に羽田発着の新規路線やバンコク、シンガポールなどの東南アジア線、成田の比較的新しい路線が対象となる。

このほか、羽田発着のワシントン、ヒューストン、シアトル、バンクーバー線は成田発着に変更することで、旅客に加えて貨物需要も取り込んで1便あたりの収益を高める。

◆**ピーチ 2022 年度計画「国内増便 13 路線」 関空 6 路線追加** (aviationwire.220127)

ピーチ・アビエーション (APJ/MM) は、2022 年度の事業計画を策定したと発表した。

国内線は 13 路線を増便し、2 路線を減便する。

ANA グループとして策定し、18 日に発表した計画から新たに関西空港発着の 6 路線で増便が決まったほか、増便を発表した一部路線でもさらに増便する。

一方で 1 路線だった減便路線は 2 路線に増える。運休中の国際線はグループでの策定から変更はなく、年度内の一部再開を目指す。

国内線は関空発着の 6 路線で増便が決まった。女満別と釧路、仙台、長崎、宮崎、鹿児島島の 6 路線で、いずれも夏ダイヤ初日の 3 月 27 日から 6 月まで段階的に増便する。

6 路線のうち 7 月以降さらに増便するのは 3 路線で、現在は週 3 往復の関西-女満別線は、6 月末まで週 5-7 往復 (1 日 1 往復) へ増便。週 4 往復の関西-釧路線も、6 月末まで週 6-7 往復へ増便する。2 路線とも 7 月以降は 1 日 1 往復のデイリー運航となる。関西-宮崎線は現在の 1 日 1 往復を、3 月 27 日から 1-2 往復に増便。7 月以降は 1 日 2 往復にさらに増便する。

現在は 1 日 3 往復の関西-仙台と 2-3 往復の関西-鹿児島島の 2 路線は 3 月 27 日以降 3-4 往復に増便。7 月以降も同便数を維持する。1 日 1 往復の関西-長崎線は 3 月 27 日から 9 月末まで 1-2 往復に増便。10 月からは 1 往復に戻す。ANA グループの計画策定時から、さらに増便するのは成田-札幌と成田-福岡の 2 路線。現在は 1 日 6 往復の成田-札幌線は、6 月末まで 7-9 往復 (グループ計画時は 6-9 往復) に増便し、7 月以降は 9 往復 (同 8-9 往復) にさらに増便する。現在 1 日 4 往復の運航する成田-福岡線は、10 月以降の便数を変更。グループ計画時の 5 往復から 5-6 往復に変更する。3 月 27 日以降の便数は変更せず、6 月末までは 5-6 往復、7 月から 9 月までは 6 往復運航する。一方、増便を計画していた成田-那覇線は増便を取りやめ、現在の 1 日 4 往復を継続する。成田-関西や関西-那覇など 5 路線は、ANA グループの計画策定時から変更はない。

減便はグループ計画時から 1 路線増え、2 路線となった。成田-宮崎線が新たに加わり、現行の 1 日 2 往復を 1 往復に減らす。1 日 2 往復の中部-仙台線もグループ計画時通り、1 往復に減便する。

このほか、成田-那覇と関西-那覇の 2 路線で夜間・早朝便を設定。スケジュールなどは調整中で、今後発表する。国際線はグループ計画時から変更なし。中国本土と香港、台湾へ向かう中華圏 6 路線で年度内の再開を目指す。羽田発着は台北 (桃園) と上海 (浦東)、関空発着は台北と上海、香港で、成田-台北線も対象となる。

◆**ピーチ 2022 年度中に国際線再開を目指す** (ウイングデイリー.220119)

全日空 (ANA) とピーチ・アビエーションは、2022 年度グループ航空輸送事業計画を策定したことを発表した。新型コロナ影響から需要の回復が進んできた国内線については、ANA とピーチ・アビエーション合計でコロナ前水準となる 2020 年度期初計画並みの座席キロ (ASK) 供給量とすることを目指す。

一方、国際線は各国の出入国規制や需要動向を見極めながら月次毎に供給調整を行って段階的な回復を図る方針だ。ANA とピーチは、2022 年度航空輸送事業計画において、**初めて共同で事業計画を策定**とのことで、各路線や運航時間帯などの需要特性、両ブランドの特性などを追求した便設定とすることで、グループ収益の最大化を目指す。

ANA ブランドの国内線輸送事業計画では、伊丹-松山線など計 9 路線を増便する。

さらに、ゴールデンウィークや夏休み期間などを中心に 8 路線で期間運航する。

一方、伊丹-那覇、関西-新千歳、関西-那覇、そして那覇-石垣の 4 路線は減便することにした。ピーチ・アビエーションは拡大した機材および路線を最大限活用し、航空機の稼働率向上を図る。

成田-新千歳、成田-関西、成田-那覇など計 8 路線を増便する。

一方、中部-仙台線は 4 月~10 月まで減便する方針だ。

中部-仙台線は現行計画便数で 1 日 2 往復の設定となっているが、4 月~10 月にかけて 1 日 1 往復便へと減便する。また、新型コロナ禍で長期に亘って運休することを余儀なくされている国際線については、2022 年度中に羽田-台北/上海、成田-台北、関西-台北/上海/香港の各線の運航再開を目指す。

◆**ピーチ 2021 年 3 月期「最終赤字 295 億円」** (aviationwire.210629)

・赤字額は過去最大

ANA ホールディングス (ANAHD) 傘下のピーチ・アビエーション (APJ/MM) が 6 月 29 日に発表した 2021 年 3 月期通期決算は、純損益が 295 億 500 万円の赤字 (20 年 3 月期は 94 億 9200 万円の赤字) で、2019 年 3 月期から 3 期連続で最終赤字となった。赤字額は過去最大。

また、負債が資産を上回る債務超過となったが、すでに新型コロナ影響が長期化した場合に備えて資金調達を進めており、同社では「当面の資金繰りは問題ない」としている。

売上高は 69.2%減の 219 億 500 万円、営業損益が 359 億 3700 万円の赤字 (73 億 2500 万円の赤字)、経常損益が 345 億 9100 万円の赤字 (80 億 3400 万円の黒字)。事業費は 26.8%減の 531 億 7000 万円だった。

旅客数は 71.4%減の 208 万人で、L/F は 34.4 ポイント低下し 48.7%だった。

また、株主資本は 216 億 2200 万円の債務超過となった。ピーチは「ANAHD から借り入れており、今年度のコロナ影響が長期化した場合に備えて融資枠 (コミットメントライン) を設定したので、当面の資金繰りは問題ない」と説明した。

ピーチは 7 月 1 日に新路線の関西-女満別線を開通するが、関西発初便 MM121 便の予約は満席だという。「足元の予約状況は回復傾向にあり、7 月以降は多くの予約が入っている」として、今期の業績回復を目指す。

## 《JAL グループ》

### ◆日航グループ国内線 2022 年度基本計画 (ウイングデイリー. 220119)

日航 (JAL) は、グループ国内線の 2022 年度基本計画を発表した。

次年度はグループの目標である 2050 年までの CO2 排出実質ゼロの達成に向けて力を入れるとして、A350-900 の導入や、日本エアコミューター (JAC) による ATR42-600 の導入といった、省燃費性・低騒音性に優れた新しい機体の導入を着実に進め、環境負荷低減に貢献していく考えを示した。

路線については、伊丹路線に力を入れ、需要が旺盛な伊丹-鹿児島線と、繁忙期の伊丹-那覇線を増便する。

#### ・RAC、宮古-石垣線など増便

琉球エアコミューター (RAC) の沖縄県内路線は、宮古-石垣線、那覇-与論・与那国線を増便する。

宮古-石垣線は 1 日 2 往復で運航しているが、7 月 15 日から月金土日曜に 4 往復で運航し、火・水・木曜に 3 往復で運航する。

那覇-与論線は 1 往復で運航しているところ、7 月 15 日から与論発便のみ 1 便増加する。

那覇-与那国線も同じく 1 往復で運航しているが、こちらも 7 月 15 日から那覇発便のみ 1 便増便する。

減便については、RAC が 1 往復運航する奄美-与論線は、7 月 15 日から JAC の運航に変更となる上、奄美発便のみ減便となる。また那覇-石垣線は 8 往復で運航するが、7 月 15 日から那覇発便のみ 1 便減とする。石垣-与那国線は 3 往復で運航するが、7 月 15 日から石垣発便のみ 1 便減とする。

#### ・HAC、10 月から函館夜間駐機、丘珠-函館増便へ

北海道エアシステム (HAC) が運航する丘珠発着路線では、女満別線、利尻線などを増便する。

札幌中心部と道東エリアや離島の利便性を向上することで、ビジネスや観光での利用向上を図る。

さらに夏期ダイヤ期間中には、函館で夜間駐機を開始する。

今のところ 10 月 24 日から中期を開始する予定で、それにより運航ダイヤの改善と増便が図れるようになり、ネットワークの利便性を向上させる。

夜間駐機により増便を図るのは丘珠-函館線で 1 日 6 往復から 7 往復になり、丘珠発の JAL2757 と函館発の 2740 便が増便分となる。

2757 便が 19 時 20 分に丘珠を出発して 20 時に函館へ到着すると、翌日の午前 7 時 35 分に 2740 便として函館を出発して 8 時 15 分に丘珠へ到着する。

丘珠-女満別線は 3 月 27 日から週末に午前便を増便して、土曜以外 1 日 2 往復で運航する。

丘珠-利尻線は土・日・祝日の午前便を合計 74 日間増便して 2 往復で運航する。

丘珠-奥尻線は季節運航として 21 年度冬ダイヤ都道等の運航を継続する。

減便となるのは丘珠-釧路線で 1 日 3 往復+週 5 往復で運航しているが、3 月 27 日から 1 日 3 往復+週 4 往復とする。

丘珠-三沢線は 3 月 27 日から週 4 往復から金土日曜運航の 3 往復となるが 21 年冬ダイヤと同等の運航を維持する。

函館-奥尻線は 3 月 27 日~10 月 29 日に、1 日 1 往復から週 5 往復となるが、こちらも 21 年冬と同等の運航を維持する。

#### ・JAC、鹿児島発着の屋久島・徳之島など増便

JAC 運航の増便については、鹿児島-屋久島線が 4 月 28 日~5 月 29 日、9 月 16・22 日、10 月 7 日の金土日曜の合計 16 日間増便して、1 日 6 往復運航する。

鹿児島-徳之島線は 3 月 27 日、4 月 28 日~5 月 8 日、7 月 1 日~10 月 10 日の合計 65 日間で 5 往復となる。

鹿児島-沖永良部線は 8 月 9・18 日に 1 往復増の 4 往復で運航する。

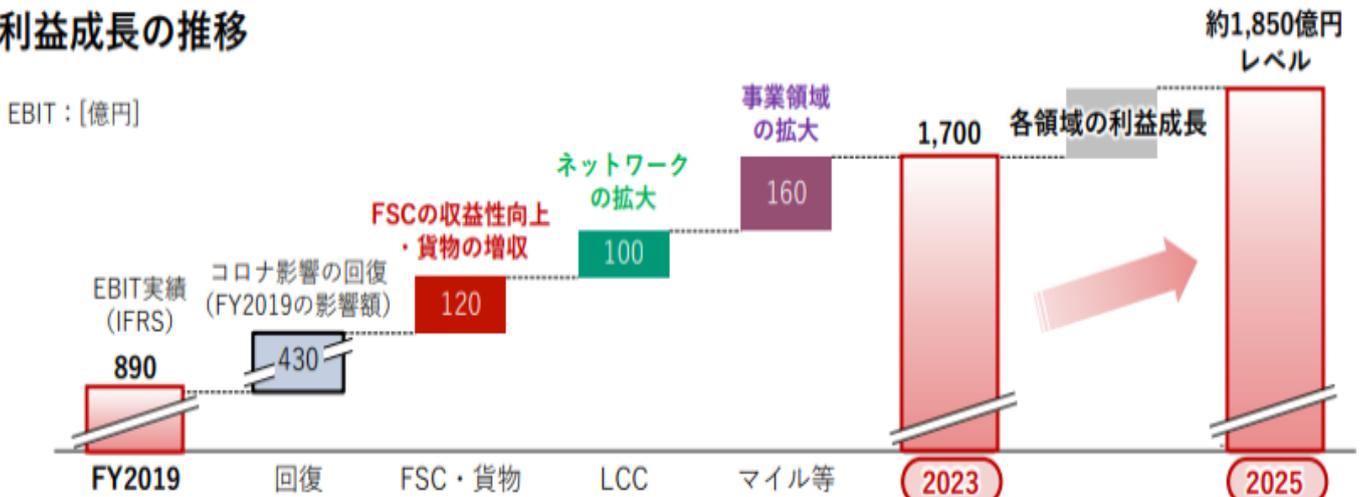
減便は、鹿児島-奄美線が 6 月 1 日から、1 往復減の 7 往復となる。鹿児島-屋久島線は 6 月 1~30 日の期間に 1 往復減の 4 往復となる。

奄美-喜界島線は 3 月 27 日から 1 往復減の 2 往復になる。

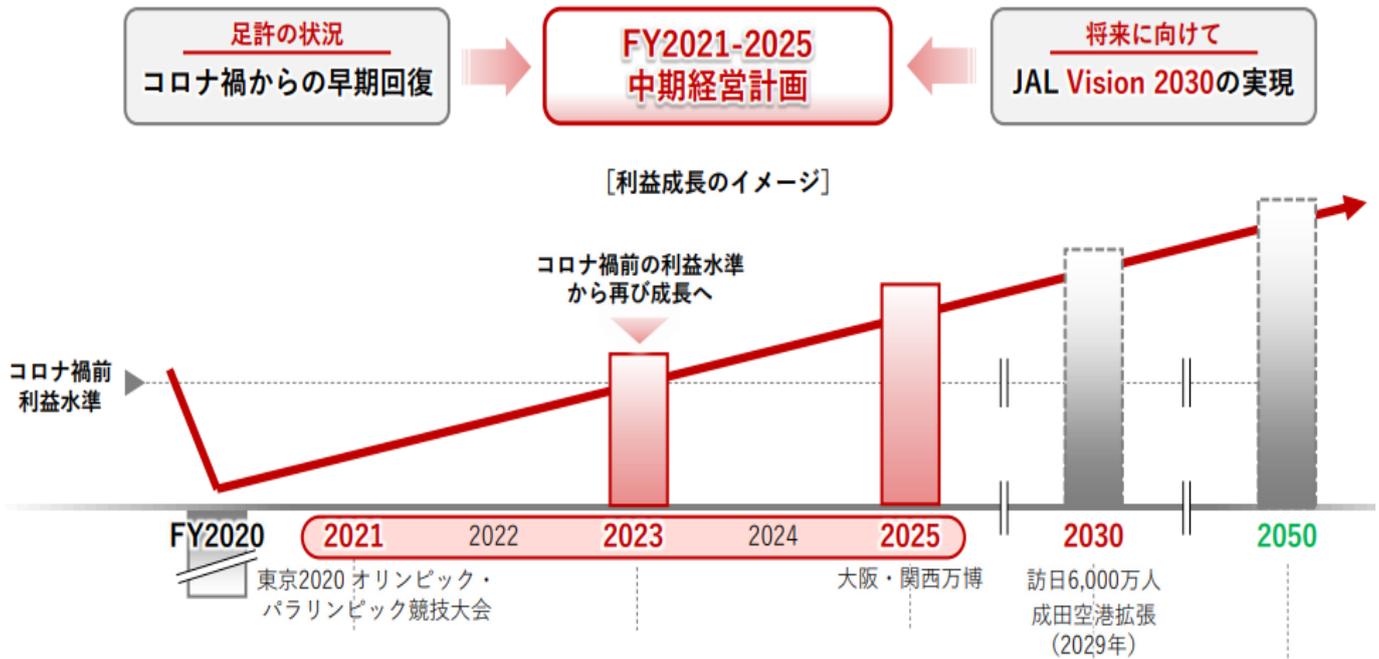
奄美-与論線は 7 月 15 日から与論発便のみ減便して、片道だけの運航となる。

### 《JAL 中期経営計画》 20210507

## 利益成長の推移



・中期経営計画のタイムライン



【中堅航空 LCC の経営状況】

◆エア・ドゥとソラシド「持株会社設立 2022 年 10 月経営統合」独立性維持 (aviationwire.210531)

《エア・ドゥ》

◆エア・ドゥ 2022 年上期「需要回復見込み」1 日 30 往復 60 便 (ウイングデイリー. 220119)

◆エア・ドゥ CA 採用開始 2022 年度入社 20 人 (aviationwire.211214)

◆エア・ドゥ 2021 年 4-9 月期「最終赤字 19 億 7800 万円」 (aviationwire.211129)

◆「AIRDO 純損失 122 億円」2020 年度決算 (ウイングデイリー. 210601)

・純資産 22 億円、自己資本比率 5.3%と窮地に

《ソラシド・エア》

◆ソラシド「2021 年 4-9 月期」最終赤字 17 億円 (aviationwire.211129)

◆ソラシド 2021 年 3 月期「14 期ぶり最終赤字」過去最大 76 億円 (aviationwire.210531)

《スターフライヤー》

◆スターフライヤー「4-9 月期」最終赤字 26 億 9800 万円 (aviationwire.211129)

◆スターフライヤー「決算 4~6 月期」経常損失 19 億円 (デイリーカーゴ.210803)

◆スターフライヤー最終赤字 100 億円 2021 年 3 月期 (デイリーカーゴ.210507)

《日本トランスオーシャン航空 JTA》

◆日本トランスオーシャン航空 JTA「2020 年度」純損失 60 億円 (ウイングデイリー. 210513)

・旅客収入 40%減の 150 億円に

《スプリング・ジャパン》

◆春秋航空日本「2021 年 3 月期」最終赤字 75 億円 (aviationwire.210705)

・株式転換で JAL 子会社化

《ジップエア TOKYO》

◆最終赤字 40 億円「ZIPAIR」2021 年 3 月期 (aviationwire.210714)

・売上 9 割超が貨物収入

《ジェットスター・ジャパン》

◆ジェットスター・ジャパン夏ダイヤ国内 17 路線運航 (aviationwire.220119)

◆ジェットスター・ジャパン純損失 206 億 3 千万円 2021 年 6 月期 (ウイングデイリー. 211004)

(2021 年 6 月期) 営業収入 159 億 1200 万円(前年比-66.8%)営業損失-196 億 9200 万円

### 《スカイマーク》

- ◆スカイマーク **2022年夏ダイヤ4路線増便** (aviationwire.220121)
- ◆スカイマーク **12月「旅客数52万8504人」** (ウイングデイリー.220112)
- ◆スカイマーク **黒字12月「コロナ禍後初」国内線回復** (共同.220104)
- ◆スカイマーク **「資本性劣後ローン」調達10億円** (traicy.211224)

注：資本性劣後ローン

倒産時に他の負債より返済順位が後回しになるため、金融機関からは自己資本とみなされる

- ◆スカイマーク **9月の増資後に再減資を検討** (日経.210818)
- ◆スカイマーク **資本増強40億円「政投銀やANAなど支援」** (日経.210728)
  - ・出資比率に応じてANAHDが3億3千万円
- ◆スカイマーク **「繰延税金資産120億円」債務超過回避** (ウイングデイリー.210629)
  - ・純損失163億円
- ◆スカイマーク **2021年3月期2期連続「最終赤字163億円」** (aviationwire.210628)
  - ・減資：資本金1億円に

### 《日本貨物航空(NCA)》

- ◆日本郵船 **「航空運送」通期経常益72%増570億円** (デイリーカーゴ.1104)
  - ・日本貨物航空NCAの業績含め

《日本郵船「航空運送」実績と予想》(前年比%)

- ・売上高：上期897億円(+64.9%)：下期803億円(+18.3%)：通期1700億円(+38.9%)
- ・経常損益：上期330億円(+150.0%)：下期240億円(+20.0%)：通期570億円(+71.7%)
- ・輸送重量(千トン)：上期250(+5.0%)：下期233(-11.1%)：通期483(-3.4%)
- ・輸送量(百万トンキロ)：上期1425(+7.6%)：下期1362(-5.8%)：通期2787(+0.6%)
- ・供給量(百万トンキロ)：上期1874(-9.4%)：下期1822(-7.6%)：通期3696(-8.5%)
- ・イールド指数：上期144(+33)：下期134(+23)：通期139(+28)
- ・ジェット燃料(ドル/バレル)：上期74(+105.6%)：下期80(+45.5%)：通期77(+67.4%)

注：イールド指数は2009/4-6を100として換算