

2024年3月期「第3四半期(2023/4-2023/12)」

第3四半期 (億円)	JAL		ANA	
	2022	2023	2022	2023
国際座キロ(千万席キロ)	2705	3557(+31.5%)	2408	3951(+59.3%)
国際旅キロ(千万人キロ)	1913	2812(+47.0%)	1799	3084(+71.4%)
国際旅客数(千人)	2950	4954(+67.9%)	2817	5310(+88.5%)
国際利用率(%)	76.7	79.1	72.5	78.1
国際線単価(円)			103063	103864
国際旅客収入 FSC	2871	4717(+64.3%)	2903	5515(+89.9%)
国内座キロ(千万席キロ)	2655	2656	3713	4124(+11.1%)
国内旅キロ(千万人キロ)	1714	2020	2314	28958(+25.1%)
国内旅客数(万人)	2235	2664	2487	3109(+25.0%)
国内利用率(%)	64.6	76.1	62.3	70.2
国内線単価(円)			15768	15972
国内旅客収入 FSC	3355	4224(+25.9%)	3921	4965(+26.6%)
LCC 収入	193	482(+289)	620	1010(+390)
貨物郵便	1834	1019	2747	1363(-1384)
営業収入	10055	12493+2438	12586	15435+2849
営業費用	9901	11296+1395	11596	13334+1737
燃油費	2416	2662+246	2596	2902+306
EBIT/営業利益	347	1289+942	989	2101+1111
経常利益			923	2071+1147
純損益	163	858+695	626	1489+663

・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)
注: JAL 全損 A350 型機 150 億円損失は保険補填の見込み、売り上げは予備機でカバー

《ANA グループ》

★需要回復 ANAHD「最高営業益 1900 億円」2023 年度(日経.0131)
<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC3184Q0R30C24A1000000/>

- ・従来予想から 500 億円上方修正し過去最高益
- 先行きは競争激化など影を落とす
- 国際線: 旅客数がコロナ前の 7 割水準、単価が高まり 19 年同期を上回った
- 国内線: 観光需要が好調、旅客数がコロナ前 9 割まで戻った
- 通期: 純利益は従来予想(11%減の 800 億円)から一転増益に
- ・収益環境は悪化の兆し
- 24 年 1~3 月期の営業損益は赤字(前年同期は黒字)に
- 整備費がかさみ、人手不足で人件費も重荷
- ・需要にも影が
- 国際線: 24 年 1~3 月にはコロナ前 80%とみていたが、足元では約 70%
- 中国線の回復が弱いことなど
- ・2025 年 3 月期の業績にも慎重な見方
- 航空会社への支援策、航空燃料補助が終わり、空港使用料の減免が縮小
- 今期と比べ約 250 億円利益を押し下げ

《ANA LCC》

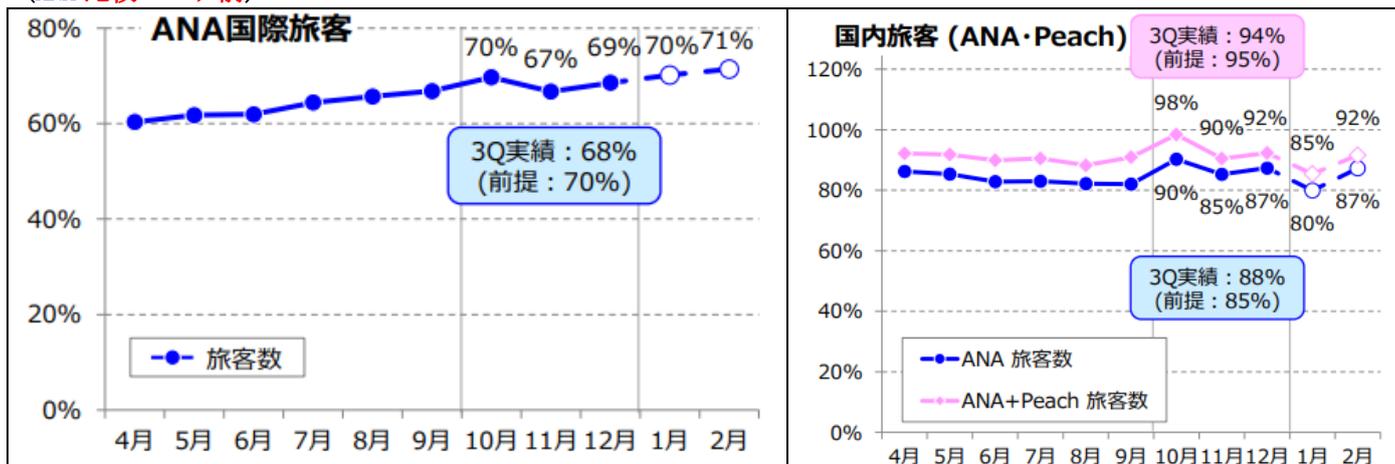
ピーチ	2022/4-12	2023/4-12
収入(億円)	620	1010(+62.9%)
旅客数(千人)	5613	7042(+25.5%)
座キロ(千万席キロ)	905	1015(+12.2%)
旅キロ(千万人キロ)	641	875(+36.6%)
利用率	70.9%	86.2%

《ANA 貨物》

	2022/4-12	2023/4-12
国際貨物イールド(円)	79.9	45.4
国際貨物収入(億円)	2561	1191(-53.5%)
国際貨物輸送重量(千トン)	622	517(-16.8%)

国内貨物イールド(円)	93.8	54.0
国内貨物収入(億円)	186	172(-7.6%)
国内貨物輸送重量(千トン)	194	193(-0.5%)

(ANA 比較コロナ前)



《JAL グループ》

★速報：日航 4-12 月期(3Q 累計)最終 5.3 倍増益・通期計画を超過(kabutan.0202)

<https://finance.yahoo.co.jp/news/detail/5f4ab2fa929455e3152efe6c453dabe87bd1cce4>

日航が 2 月 2 日に決算(国際会計基準=IFRS)を発表。

2024 年 3 月期第 3 四半期(累計)の税引前損益は 1239 億円であった。

24 年 3 月期第 3 四半期累計(4-12 月)の連結最終利益は前年同期比 5.3 倍の 858 億円に急拡大し、通期計画の 800 億円に対する進捗率が 107.3%とすでに上回り、さらに前年同期の 47.4%も超えた。

試算した 1-3 月期(4Q)の連結最終損益は 58.7 億円の赤字に転落する(前年同期は 181 億円の黒字)計算になる。

直近 3 ヶ月 10-12 月期(3Q)の連結最終利益は前年同期比 31.0%増の 242 億円に拡大したが、売上営業利益率は前年同期の 9.8%→8.8%に悪化した。

《ZIPAIR》

4-12 月	2023 第 3 四半期	2022 第 3 四半期
有償旅客(人)	830556	306107
有償旅キロ(千)	4576877	1518934
有効座キロ(千)	5838993	3303124
席利用率(%)	78.4	46.0

《スプリング・ジャパン》

4-12 月	2023 第 3 四半期	2022 第 3 四半期
有償旅客(人)	582056	340051
有償旅キロ(千)	604387	281766
有効座キロ(千)	886993	556187
席利用率(%)	68.1	50.7

《第 3 四半期(2023 年 4-12 月)》

(有利子負債)

- ・ JAL：2023 年 3 月末より 410 億円減少し 7725 億円
- ・ ANA：2023 年 3 月末より 779 億円減少し 1 兆 5299 億円

注：ANA 純有利子負債 2023/3=4241 億円→2023/12=2309 億円(-1932 億円)

(自己資本率)

- ・ JAL：2023 年 3 月末比 1.1 ポイント改善 33.4%(国際基準)
- ・ ANA：2023 年 3 月末比 3.5 ポイント改善 29.1%

【通期見通し】

(JAL 通期収支予想) 第 3 四半期発表時 2024.02.02 据置

(億円)	2022 年度	2023 年度(期首予想)	2023 年度(上期末予想)
売上収益	13755	16580	16840
国際旅客収入 FSC	4175	5570	6430
国内旅客収入 FSC	4511	5380	5460

貨物郵便収入 FSC	2247	1720	1330
LCC 収入	306	810	710
燃油費	3233	3870	3770
EBIT	645	1000	1300
純利益	344	550	800

(ANA 通期予想) 今回 2024/1 見直し**上方修正**

(億円)	2022 年度	2023 年度(期首予想)	2023 年度(今回予想)	注:純利益は 2022 年度に事業会社 ANA の 地方税に追加の繰延税金資産 を計上となった反映がある
売上高	17074	19700	20300	
営業利益	1200	1400	1900	
経常利益	1118	1150	1900	
純利益	894	800	1300	

注: P&W 製エンジン点検で減便「売上 80 億円減少」営業収支 400 億円影響

《両グループ第 4 四半期(1-3 月)見込み》 = 「通期見通し」 マイナス 「第 3 四半期実績」

(億円)	JAL	ANA
売上高	4347	4865
EBIT/営業利益	11	-201
純利益	-58	-189

★日航 2024 路線便数計画(日航 HP. 0129 抜粋)

(概要)

- ・国際線: 日本初の中東への直行便、羽田=ドーハ線に就航
- ・新型エアバス A350-1000、羽田=ダラス・フォートワース、ニューヨーク、ロンドンへ**順次投入**
- ・国内線: **好調な観光需要**、羽田=新千歳を**増便**、伊丹=新千歳を**期間増便**
- ・8 月: 羽田=石垣に JAL として初めて B787-8 型が就航

★日航 A350 **スタンバイ機**が 1 機ある(ウイングデイリー. 0118 抜粋)

JAL 社長は、大型機 1 機を失ったことはフリートとして痛手だとし、早急に追加したい考えを示した。「幸いにも A350 のスタンバイ機が 1 機ある」ため当面はスタンバイ機も含めた機材繰りで補っていく。

◇日航社長「**需要回復ほぼ予定通り**」(ウイングデイリー. 240118)

- ・国内の若者の旅行支援

JAL 赤坂社長は、コロナ禍からの旅客回復状況について、11 月単月の実績では**国内線**の旅客が 2019 年同月比 92%、**国際線**が 70.1%になり、2023 年第 3 四半期では、国内線が 94%、国際線が 71%と、**ほぼ計画通りに推移した**ことを説明した。

しかし 11 月の内訳では、**日本発と海外発に大きな乖離**があり、外国人旅客の方が活況で、外国発にかなり依存したかたちとなった。

そのため ZIPAIR など LCC を指して、**特に若年層の旅行**を応援していく考えを示した。

赤坂社長は、各国のアウトバウンド回復状況をみると、10 月までにタイの旅行者が 2019 年同期と比べて 103.7%まで回復しているとし、世界で海外旅行の機運が高まっているとした。

一方で**中国では 47.8%**で、**日本では 47%**と、**2 ヶ国が突出して低い水準**になっていることを示した。

しかし**10 月単月で見ると中国では 72%まで回復**した一方、**日本は 56%**にとどまり、特に日本のアウトバウンドが苦戦している状況だとした。

赤坂社長は「なかなか回復しないのは、**円安や物価高の影響**」だと分析しながら、特に日本では若者の旅行者が低い水準であることが問題だとした。

グループ LCC の ZIP では、**現在の主な旅客が外国人**であり、日本の若者にも LCC の活用を勧めたいとして、若者の旅行をできる限り応援していく考えを示した。

★ANA グループ輸送計画 2024 年度(aviationwire.0123)

- ・羽田-ミラノなど 3 路線就航へ
- ・欧州強化: 再開ウィーン 8 月

国際線は好調が継続している欧州路線を強化し、就航を延期していた羽田-ミラノ・ストックホルム・**イスタンブール**の 3 路線を下期中に開設する。

運休中の羽田-ウィーン線を 8 月に再開、運航中の羽田-**ミュンヘン・パリ**の 2 路線を増便する。

アジア路線も**順次増便・復便**する。

1 日 1 往復ずつの羽田-**北京・上海**(浦東)の 2 路線を、3 月 31 日から同 2 往復ずつに増便。

運休中の成田ー香港は4月16日に再開、週3往復運航する。

週5往復の羽田ークアラルンプールは9月1日から1日1往復に、1日1往復を含む週12往復の羽田ージャカルタは9月1日から1日2往復に、それぞれ増便する。

一方、運休は2路線。

週3往復ずつ運航中の成田ー北京と成田ー広州の2路線は3月31日以降、運休となる。

1日1往復を含む週10往復の成田ー上海を1日1往復に減便、週3往復の成田ーパースは一部のみ運航する。ANAグループのエアーアジア (AJX) が新ブランド「AirJapan」で就航する成田ーバンコクは、当初の週6往復を4月30日から1日1往復に増便する。

◇全日空「PWエンジン減便解消へ787-10導入加速」2024年度計画(aviationwire.0123)

・7月下旬以降ほぼ全便運航に

ANAグループ国内線はA320neoエンジン点検の影響が段階的に解消、7月下旬以降はほぼ全便運航となる。また400席超のボーイング787-10型機の国内線導入を加速し、羽田発着の幹線を中心に投入する。

・1月から3月まで減便は1日30便、段階的に解消

エンジン点検はA320neo全33機に搭載する米P&W製エンジン「PW1100G-JM」が対象で、1月から3月までに国内・国際合わせて22路線2412便、1日あたり約30便を減便。影響は段階的に解消する。

787-10は当初、2023年度に4機導入する計画だったが、受領が遅れている。

2023年度は数機導入し、2024年度から本格導入する。

◇ANAHD社長、今年は「躍動の年」に(ウイングデイリー.240105)

・AirJapan始動とNCA合流、成長軌道回帰を加速

ANAホールディングスの芝田社長は1月4日に挙行したANAグループの年始式において、昨年の兎年のテーマが「跳ねる」だったことを振り返りつつ、「今年は、この“跳ね”をバネにして、安全運航の堅持と、基本品質にこだわり、足元を固め、2025年以降の更なる成長に向けて挑戦する“躍動の年”にしたい」と語った。

社長は能登半島地震の発災と羽田空港における航空機衝突事故の発生で、被災者および犠牲者に哀悼の意を示しつつ、「昨年はコロナパンデミックの収束を契機とした社会・経済活動の正常化に伴い、移動を通じた人のつながり、物の流れを支える社会インフラとして、世界の航空業界は活力を取り戻すところとなり、ANAグループの業績も堅調に推移した」ことを振り返った。

また、今年2月にはANAグループの第3ブランドとなるAirJapanが成田ーバンコク線を皮切りに運航を開始するほか、日本貨物航空(NCA)がグループに合流することに触れ、「新たな成長に向けた挑戦が始まる」との見解を示し、「ANAグループ全体で、スピードをあげて成長軌道への回帰を図っていく」とした。

さらに、昨年ANAグループ経営ビジョンを掲げたことから、このビジョンの具現化のためには、「まず皆さん一人一人が生き生きと、伸び伸びと、喜びとやりがいを持って働き、そのワクワクがお客様の喜びにつながる好循環を作りあげることが大切」とコメント。

「やりがいにあふれ、魅力ある職場作りは、自ら良くしていきたいという皆さん一人一人の思いから始まる。それぞれの思いを声に出し、仲間と共に考え、一緒に行動に移して行こう」と呼びかけた。

★波乱の年末年始「国内線旅客数いずれも前年割れ」(ウイングデイリー.0110)

・国際線「便数回復進行」需要好調

・物価高騰などの影響も

◇ANA年末年始「地震・事故影響し国内旅客2.1%減88万人

・国際旅客36%増15万人、ハワイ強く前年度比2倍

◇JAL年末年始「国際旅客大幅増も国内前年割れ」

・震災で10便、羽田事故では225便運休で影響

◇SKY年末年始「旅客数1.8%減16万人」

・C滑走路閉鎖で2日間に43便欠航、約6900名に影響

◇ADO年末年始「5.1%減5万1553人」

・C滑走路閉鎖で29便欠航、約4400名に影響

◇ソラシド年末年始「旅客数20%減4万人に」

・羽田滑走路閉鎖で19便欠航、約2400名に影響

◇SFJ年末年始「旅客数」前年度比9%減3万2348人

・羽田C滑走路閉鎖で計33便欠航、約4000名に影響

◇ZIP年末年始「路線便数増で旅客数56.6%増」

◇ピーチ年末年始「増強の国際線旅客213.8%増」

◇JJP年末年始「国内減も国際旅客288.9%増」

◇スプリング・ジャパン「国内旅客44.2%増、国際820%増」

.....

【2023年度9月期決算】第2四半期（上期決算）

大手航空2社「中間決算」コロナ禍前を上回る（読売. 231031）

→国際線の旅客数は両社ともにコロナ禍前の7割程度、運賃が高止まり

【JAL 決算の特徴】

- ・2019年同期上回る国際線収益、旅客は7割弱
- ・国内旅客はコロナ前の9割、売上ほぼ同程度
- ・就航地拡大するZIP「LCC事業は黒字化」
- ・足元の回復で「連結予想を上方修正」
- ・燃油費は通期で期初より100億円減少
- ・予想「国際線単価は期初60%増と見たが今後13ポイント上昇」国内線通期で当初よりも14ポイント上昇
- ・下方修正「LCC事業では100億円減、マイル・ライフ・インフラ事業220億円減」

（JAL 報道メモ）

- ・日航2023年9月中間連結決算（国際会計基準）、売上収益32.7%増8209億円
- コロナ禍前の2019年同期（7489億円）を10%近く上回った
- ・最終利益616億円（前年同期21億円の赤字）と4期ぶりの黒字に転換
- 純利益はパンデミック前を14%上回った
- ・国際線旅客数はパンデミック前の約67%まで回復、国内線旅客数は約90%
- 国際線の旅客収入、2020年同期比、15.2%増
- LCC部門（ジップエアと合弁スプリング・ジャパン）売上高が前年比2倍以上に増加
- ・貨物郵便収入は前年同期比47.0%減の669億円だった。
- 通期予想、前年比40.8%減1330億円、期初予想（1720億円）から下方修正
- ・国際貨物事業の貨物収入は53.6%減の506億円
- 2019年度比では70.5%増と大きく伸びたまま
- ・グループ経費は前年比16%増7,370億円
- 2019年と比較、経費は10%近く増加
- ・通期の純利益、従来の550億円から800億円へ上方修正
- 売上高は当初予想の1兆6,600億円から1兆7,000億円に近づくと予想
- ・年間配当、従来予想比20円増の60円に

【ANA 決算の特徴】

- ・過去最高の上期「最大の要因は国際線の増収」イールドが高まり単価が向上：ANAHD社長
- ・固定費の割合、53%から50%に低下
- ・国内線旅客回復「コロナ前8割強から年度末には9割を超えコロナ前の水準に」
- ・国際線「コロナ前比7割弱から年度末に向け8割程度まで回復に」
- ・2~3カ月前の予約動向から、この下期は大きな波乱要素はない：ANAHD社長
- ・国際貨物、需要減退で収入6割減「需給バランス悪化し単価減」
- ・借入金返済「有利子負債517億円減少、財務キャッシュ・フロー支出614億円」

（ANA 報道メモ）

- ・ANAホールディングス2023年9月中間連結決算、営業利益が前年同期比4.1倍の1297億円
- 中間期としては最高だった
- ・最終利益は約4.8倍の932億円
- ・売上高26.8%増の1兆0027億円
- ・5期ぶり復配ANAHD
- ・上期の旅客収入、国際線で前年同期比約2.2倍、国内線で33%増
- ・国際線収入3,590億円、6ヶ月間の国際線旅客数は350万人と倍増
- ASK(有効座席キロ)76.1%増、RPK(有償旅客キロ)89.7%増
- ・搭乗率は5.7ポイント上昇し78.5%
- ・国内収入、前年比33%増3,229億円
- ASKが15.1%増、RPKが35.1%増、旅客数は34.6%増2,040万人
- 搭乗率も10.2%ポイント増の69.2%
- ・LCCピーチ・アビエーション、売上高65%増673億円、旅客数27.1%増470万人
- PeachのASKは11.3%増、RPKは37.7%増、ロードファクターも16.6ポイント増の86.4%
- ・ANA Cargo貨物輸送量19%減34万4000トン
- 国際貨物収入59.2%減742億円
- 重量単価が半値に落ち込み、
- ・ANAホールディングスの現金および現金同等物は1.1兆円、2022年9月30日から17%増加
- ・2023年3月期の通期予想は据え置いた

(PW エンジン報道メモ)

- ◆全日空PWエンジン「対象全33機1~2月」非稼働最大25機に(ウイングデイリー.1101)
 - ・高圧タービン・ディスクと高圧コンプレッサー・ディスク
 - 推力によって2800サイクル(高推力)、もしくは3800サイクル(低推力)の間隔で繰り返し検査
 - ・もともとディスク部品は1万サイクル以上の寿命
 - 5000サイクル(高推力)、もしくは7000サイクル(低推力)でフルライフのディスクに交換
- ◆全日空PWエンジン問題「2412便」欠航へ(aviationwire.231031)
 - ・1/10-3/30 減便率3.6%
 - ・1日あたり約30便を減便
 - 減便「国内20路線2267便、国際2路線145便」計22路線2412便
 - ・A320neoとA321neo全33機が点検対象
 - 内際A320neo型11機、国内線A321neo型22機
 - ・スターフライヤーやソラシドエア臨時便を134便(共同運航)運航してもらう
 - ・P&W製エンジン点検、減便で約80億円減収、関連費用など営業利益ベースで400億円の影響
 - 作業はエンジン1台当たり250-300日かかる見通し
 - ・エンジン点検で非稼働A320は来期2024年度にも及ぶ
 - 3月31日以降の運航便は1月末に公表予定の事業計画で発表

【JALとANAの「上期」決算対比】(2023年4-9月期)

	JAL(4-9月)			ANA(4-9月)	
	2109Q2	2022Q2	2023Q2	2022 上期	2023 上期
(億円)					
営業収入	7489	6185	8209	7907	10027
営業費用	6715	6374	7366	7592	8729
EBIT/営業損益	829	2	912	314	1297
経常損益				302	1273
純損益	541	-21	616	195	932
EBITDA(EBIT+減償)	-625	834	1646	1023	2001

《営業費用の内訳》

JAL			上期(4-9月)	ANA	
2019	2022	2023	(前年比)	2022	2023
1277	1548	1700	燃油費/燃油費・燃料税	1705	1877
435	241	352	施設使用料/空港使用料	268	418
635	679	615	機材費/航空機材賃借費	648	744
			減価償却費	679	677
391	477	602	整備費/整備部品・外注費	644	778
1511	1392	1577	人件費	925	990
95	93	124	販売手数料/販売費	227	269
			外部委託費	949	1213
1054	1030	1131	その他	678	884
6715	6374	7366	合計	6728	7853

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	
2022期末	2023上期		2022期末	2023上期
9228	10575	流動資産	15508	17640
10277	10586	固定資産	12713	12627
8392	8263	(航空機)	9043	8941
1024	1495	(建設仮勘定)	1869	1949
2786	2460	(繰延税金資産)	2633	2124
25206	26628	総資産	33667	35498
6695	7207	流動負債	8834	10343
		(1年以内)	846	803
9940	10175	固定負債	16129	15089
		純資産	8703	
8162	8857	自己資本	8624	9990
32.4%	33.3%	自己資本率	25.6%	28.1%

9255	9211	有利子負債	16079	15562
6392	7435	現金・同等物	9164	10724

注：ANA 自己資本=純資産-非支配株主持分

★ANA 純有利子負債 2424 億円 (2021/9=8159 億円)=有利子負債-手元流動性

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	2020/9 末	2021/9 末	2022/9 末	2023/9 末
有利子負債	7886 億円	1 兆 3155 億円	1 兆 6368 億円	1 兆 6399 億円	1 兆 5562 億円
純有利子負債	4949 億円	8633 億円	8159 億円	6428 億円	2424 億円

《キャッシュ・フロー》

JAL			ANA	
2022 期末	2023 上期		2022 上期	2023 上期
-29	890	(四半期純損益)	302	1268
1202	2134	営業 CF	1909	2546
-567	-851	(固定資産取得支出)	-16	-5
		(有価証券取得支出)	-	4
-525	-824	投資 CF	-526	-2380
102	72	(短期借入金純増)	-80	-80
23	30	(長期借入/返済)	-317	-427
-	198	(社債発行)		
		(社債償還)	-700	-
-266	-344	財務 CF	-1120	-614
5429	7435	現金等期末残高	9164	10724
832	751	減価償却費	747	704
		投資(固定資産)		
677	1309	フリーCF		
		EBITDA(営利+減償)	1023	2001
		EBITDA マージン%	12.9	20.0

・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 FSC			国内線 FSC			LCC (2023Q2)	
	219Q2	2022Q2	2023Q2	2019Q2	2022Q2	2023Q2	ZIP	SPRING
旅客収入(億円)	2729	1632	3144	2858	2086	2750	249	66
旅客数(千人)	4946	1742	3294	19409	13717	17526	541	390
座キロ(百万)	27835	16402	23738	18387	17455	17640	3765	553
旅キロ(百万)	24716	11574	18817	14703	10554	13302	2990	400
利用率 LF (%)	88.8	70.6	79.3	80.0	60.5	75.4	79.4	72.2
イールド	11.0	14.1	16.7	19.4	19.8	20.7	8.4	16.6
ユニットレベニュー	9.8	10.0		15.5	12.0	15.6	6.6	12.0
単価(円/人)	55175	93708	95443	14725	15212	15696	46105	16965

(JAL貨物)

	2019Q2	2022Q2	2023Q2
国際貨物収入(億円)	297	1090	506
国際貨物重量(千トン)	200	235	212
国内貨物収入(億円)	103	97	97
国内貨物重量(千トン)	165	133	140

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)

ANA	国際線		国内線	
	2022 上期	2023 上期	2022 上期	2023 上期
旅客収入(億円)	1614	3586	2428	3229

旅客数(千人)	1660	3471	15150	20395
座キロ(百万)	14710	25902	23913	27517
旅キロ(百万)	10713	20328	14092	19035
利用率 LF (%)	72.8	78.5	58.9	69.2
イールド	15.1	17.6	17.2	17.0
ユニットレベニュー	11.0	13.8	10.2	11.7
単価(円/人)	97227	103310	16028	15834

(LCC ビーチ)

2022 上期	2022 上期	2023 上期
旅客収入(億円)	408	673
旅客数(千人)	3684	4681
座キロ(百万)	6031	6712
旅キロ(百万)	4208	5796
利用率 LF (%)	69.8	86.4
イールド	9.7	11.6
ユニットレベニュー	6.8	10.0
単価(円/人)	11076	14384

(ANA 貨物)

	国際線 2022 上期		国際線 2023 上期	
	ベリー+フレイター	フレイターのみ	ベリー+フレイター	フレイターのみ
貨物収入(億円)	1835	776	748	292
輸送量(千トン)	424	197	344	144
有効トンキロ(百万)	3331	1225	3159	889
有償トンキロ(百万)	2202	795	1734	568
重量利用率 LF (%)	66.1	64.9	54.9	64.0
イールド	83.3	97.5	43.1	51.4
ユニットレベニュー	55.1	63.3	23.7	32.9
単価(円/kg)	432	393	217	202

- ・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

【夏季分析】

(四半期比較)

(億円)	2023 年 JAL			2023 年 ANA		
	4-6 月	7-9 月	4-9 月	4-6 月	7-9 月	4-9 月
営業収入	3814	4395	8209	4610	5417	10027
EBIT/営業損益	313	599	912	437	860	1297
純損益	230	386	616	306	626	932

(旅客収入 2023 年 JAL/ANA 比較)

(億円)	JAL			ANA		
	4-6 月	7-9 月	4-9 月	4-6 月	7-9 月	4-9 月
FSC 国際線旅客収入	1475	1669	3144	1673	1913	3586
FSC 国内線旅客収入	1220	1530	2750	1425	1804	3229
LCC 旅客収入	133	183	316	277	396	673

★リージョナルプラスウイングス「4-9 月期」純利益 48 億円(aviationwire.1205)

- ・エア・ドゥとソラシドの共同持株会社

2023 年 4-9 月期連結決算

純利益：48 億 4100 万円

営業収入：514 億 8900 万円

営業利益：46 億 9600 万円

経常利益：45 億 8500 万円

営業利益率：9.1%

営業費用：467 億 9200 万円

自己資本比率：9 月末時点：のは 3 月末から 2.7 ポイント上昇、25.1%

- ・通期見直し上方修正

2024 年 3 月期の業績見直しは、前回 5 月 29 日発表から上方修正

営業収入：46 億円上方修正し 1000 億円
営業利益：25 億円（4 億円上方修正）
経常利益：22 億円（5 億円上方修正）

★ソラシドエア中間決算「最終利益 76.2%増 10 億円」（読売. 1202）

・2023 年 9 月中間決算（単独）

最終利益：前年同期比 76.2%増の 10 億円

営業収入：33.0%増の 239 億円（中間期の最高を更新）

営業利益：9 億円（前年同期は 12 億円の赤字=中間期では 4 年ぶり黒字）

◇ソラシド夏ダイヤ運航計画は冬ダイヤと同じに（ウイングデイリー. 0124）

ソラシドエアは、冬ダイヤから路線・便数の変更はなく、計 14 路線を 1 日 80 往復する。

★エアドゥ「4-9 月期」最終黒字 43 億 6100 万円（traicy. 1201）

・2024 年 3 月期の中間決算を発表した。

純損益：43 億 6,100 万円の黒字だった。

営業収入：275 億 500 万円（前年比 68 億 4,900 万円増）

営業費用：229 億 9,600 万円（43 億 6,700 万円増）

営業利益：45 億 900 万円（24 億 8,200 万円増）

経常利益：43 億 6,500 万円（24 億 9,400 万円増）

・通期の業績見通しを上方修正

営業収入 509 億円（当初予想 477 億円）

営業利益 27 億円（19 億円）

経常利益 25 億円（15 億円）

◇エアドゥ 2024 上期計画 288 席 767-300 通期運航に（ウイングデイリー. 0124）

・全 4 機の改修完了、提供座席数が拡大へ

AIRDO は、2024 年度上期運航計画（夏ダイヤ：3/31~10/26）を発表した。

288 席への増席改修が完了した 767-300 型 2 機を通期で路線投入する。

夏ダイヤ期間中の路線便数は、計 11 路線、1 日 32 往復 64 便を計画している。

また、羽田-新千歳線においては、夜間時間帯の 43 便/44 便の通期運航を継続。

1 日 12 往復 24 便として、その一部の便の機材を大型化する。

羽田-函館線においても一部期間において機材の大型化する計画にある。

今夏ダイヤには 767-300 型 4 機、737-700 型が 8 機の計 12 機体制で運航する。

★スカイマーク上期「収益が過去最高 520 億円」（aviationwire. 1113）

・2023 年 4-9 月期（24 年 3 月期第 2 四半期）

純利益：22.7%増 33 億 1800 万円

事業収益：520 億 3500 万円（前年同期比 28.3%増）

営業利益：31 億 8000 万円（同 93.5%増）

経常利益：59 億 7800 万円（同 46.0%増）

営業費用：25.5%増の 488 億 5400 万円

→有償旅客が前年同期比 23.4%増の 397 万 2804 人で過去最高

為替差益：28 億 4900 万円

9 月末の有利子負債：前期末比 0.2%減の 316 億 7700 万円

純有利子負債：52.2%減の 43 億 9800 万円

自己資本比率：4.4 ポイント上昇して 26.6%

・通期見通しは据え置き

純利益 58 億円（23 年 3 月期比 1.3%増）

事業収益：2023 年 3 月期比 20.8%増の 1023 億円

営業利益：62.2%増の 56 億円

経常利益：50.8%増の 56 億円

◇スカイマーク「夏ダイヤ」増便 6 路線（ウイングデイリー. 0125）

・鹿児島-新千歳・茨城に乗継便設定

夏ダイヤでは、冬ダイヤに比べて羽田-新千歳、神戸-新千歳線などを 1 日 1 往復増便、6 路線を増便し、1 日 77~78 往復 154~156 便体制で運航する。

また、鹿児島ー新千歳・茨城間において、あらたに神戸乗継を設定。
今夏ダイヤにおいても福岡ー下地島（宮古）線の直行便の運航を継続する。

★スターフライヤー「中間決算」4年連続で赤字(読売. 1101)

・2023年9月中間決算（単独）

最終利益：12億円の赤字=4年連続で赤字（前年同期は22億円の赤字）

→円安に伴うリース費用、部品購入費や整備費用の増加、原油高も

売上高：前年同期比28・9%増の190億円

→旅客数は4割以上増加

・2024年3月期の業績予想は、

売上高：前期比17・3%増の378億円

最終利益：12億円（前期は7300万円）と2期連続の黒字を予想

◇スターフライヤー夏ダイヤ国内線5路線「最大32往復」継続(aviationwire. 0124)

現在の冬ダイヤ（3月30日まで）と同様、1日あたり5路線最大32往復を運航する。

5路線のうち羽田ー北九州線は1日最大11往復、羽田ー福岡線は1日8往復、羽田ー関西線は4往復、羽田ー山口宇部線は3往復、中部ー福岡線は6往復を継続する。

参考：日本貨物航空(NCA) 経営分析 2023. 08. 17

【2022年度NCA貸借対照表(2023年3月31日)の分析】

純資産がマイナス約129億円、累積損失が資本金を上回っている。

しかし、航空機985億円など資産が1338億円ある。

流動とは1年以内、固定とは1年以上を意味するので、流動負債が約607億円あり、特に短期借入金253億円は1年以内の返済または借り換えが必要となる。

一方、流動資産が241億円で、短期借入金253億円よりも少ないのが問題だが、手元資金が不足でも、親会社が面倒を見る構図と言える。（よって、利払いに伴う借入金を増やさない経営判断）

繰延税金資産25億円(前年度20億円)は将来の法人税減免の見込み額なので、利益が出ない年は取り崩し(赤字要素)になる。将来の見込み利益に応じた金額なので、大儲けは続かない判断と解釈できる。

【2021年度NCA貸借対照表(2022年3月31日)との比較】

純資産がマイナス約596億円で、2022年度(2023年3月期)のマイナス約129億円は大幅に改善している。

利益剰余金がマイナス704億円からマイナス222億円と、1年間で482億円の改善(純利益)となった。

流動負債1078億円は、2022年度(2023年3月期)は607億円と471億円の改善で、短期借入金782億円が2022年度(2023年3月期)は253億円と大きく改善している。

(参考) 日本郵船「航空運送 23年4~6月期」経常益98%減4億円(daily-cargo. 230804)

<https://www.daily-cargo.com/news/aviation/2023/08/155838/>

・単価が大幅に急落「売上高40.8%減370億円」

日本郵船が発表した、2023年4~6月期決算によると、日本貨物航空(NCA)の業績が含まれる航空運送事業は売上高が前年同期比40.8%減の370億円、経常利益が98.4%減の4億円だった。

日本発着の航空貨物需要の低下に加え、国際旅客便の回復による供給増で需給が緩和。

輸送重量は若干の減少にとどまったものの単価急落で大幅な減収減益を余儀なくされた。