2015 年 11 月 2 日

JAMR レポート

2015 年度上半期　ANA／JAL 決算比較（その 1）

この度 ANA と JAL から公表された資料をもとに、両社の収益性などを比較してみた。
（計算過程の関係で、各数値の末尾が公表値と一致しない箇所がある。）

1．　損益の概況

①　両社ともに燃油費減と搭乗率上昇の効果が大きく、増収増益となった。

ANA；国際旅客が規模拡大と搭乗率上昇で大幅増収、また傘下 LCC（ﾊﾞﾆﾗｴｱ）の収入（「その他収入」に分類されている）、他社の受託や商社事業の拡大も大きく、営業収益は 9112 億円（JAL の 1.32 倍）となった。
営業利益も大幅に増えて 868 億円（利益率 9.5%）となった。
また当期純利益は 540 億円であった。

JAL；ほぼ前年並みの供給規模で旅客収入は増加したが、旅行流通事業の収入が減少（原価も減少）した。
営業利益は 1200 億円、当期純利益は 1034 億円となった。

②　JAL は通年予想を上方修正。

JAL は旅客増収と燃油費減を反映させて、通年予想を上方修正した。
営業収益 13,470 億円、営業利益 2,040 億円（前回予想比＋320 億円）、
当期純利益 1,720 億円。
ANA は通年予想を据え置いた。
営業収益 17,900 億円、営業利益 1,150 億円、当期純利益 520 億円。

《図表 1》　益計算書の比較

		ANA				JAL				通年予想	
		2014上	2015上	差	率	2014上	2015上	差	率	ANA	JAL
国内旅客	億円	3,458	3,532	74	102.1	2,482	2,568	86	103.5		
国際旅客	億円	2,357	2,596	239	110.1	2,339	2,357	17	100.7		
貨物郵便	億円	803	789	−14	98.3	475	473	−2	99.6		
その他		1,930	2,195	265	113.7	1,541	1,481	−60	96.1		
営業収益	億円	8,548	9,112	564	106.6	6,838	6,879	42	100.6	17,900	13,470
営業費用	億円	7,969	8,244	276	103.5	5,909	5,680	−230	96.1		
営業利益	億円	579	868	288		929	1,200	271		1,150	2,040
（うち航空運送事業）		518	811	293		826	1,094	268			
営業外収支	億円	−99	−38	61		−12	27	38			
経常利益	億円	481	830	349		917	1,226	310		900	2,020
特別損益	億円	103	1	−102		2	10	8			
税前利益	億円	584	830	247		918	1,236	318			
税金等	億円	−226	−291	−65		−115	−202	−87			
当期純利益	億円	358	540	182		803	1,034	231		520	1,720

※ 前年；99億円の退職給付制度改定益あり

Copyright: 2015 Japan Aviation Management Research Co.,Ltd

２． ANA／JAL の収益性の差はどこから？

ANA の営業利益は 868 億円（利益率 9.5%）、JAL のそれは 1,200 億円（同 17.4%）。
その差約 8 ﾎﾟｲﾝﾄはどこからきているのだろうか？
両社の基幹事業である航空運送事業のコスト構造から試算してみた。

（注）「航空運送収入」は、旅客＆貨物郵便収入の額を指す（付帯事業収入は含まない）
「運航 4 費用」は、航空機の運航に必要な燃油費・空港使用料・機材費・整備費の額を指す。ANA の機材費には、コードシェア費用（運航 4 費用相当分のほか、乗員費用や管理費等の固定費要素も含まれる）も含まれている。
「航空運送収入」から「運航 4 費用」を差し引いたものを「粗利益」とした。
「固定費」は、その他の費用（人件費など）から付帯事業収入を減算した額を指す。

① 両社の利益差は「粗利益」から発生している。

各費用項目と利益を、「航空運送収入」を 100 とした指数で表すと；
JAL は運航 4 費用の比率が ANA より低く、このため粗利益の割合が高い。
これには JAL の搭乗率が高い（＝分母である収入が大きくなる）ことも関係する。

粗利益率　（ANA）44.1%　（JAL）56.1%

収入に対する固定費（付帯事業収入控除後）の指数は、規模の大きい ANA の方が低く、営業利益率は粗利益率より差が小さい。

営業利益率（ANA）11.7%　（JAL）20.3%

② 営業利益の差（約 8 ﾎﾟｲﾝﾄ）を内訳換算すると、

JAL は搭乗率が高い（＝分母にあたる収入が大きい）⇒　4 ﾎﾟｲﾝﾄ相当
JAL は運航 4 費用の割合が低い　⇒　7 ﾎﾟｲﾝﾄ相当
JAL は固定費（付帯収入控除後）の割合が高い　⇒　▲3 ﾎﾟｲﾝﾄ相当

ということになる。

即ち JAL の高収益性は、「運航費用効率の高い機材で、高搭乗率を達成していること」からもたらされているということになる。

その運航費用効率の高さは、新鋭小型機（小型化）によるところも大きいと考えられる。

中大型機の割合が高い ANA は、運航コスト効率や搭乗率の低さは呑み込んだ上で、市場シェアの拡大（＝市場支配力の強化）という戦略に立っていると考えられる。

なお ANA の固定費比率が低いのは、付帯事業の収入でそれをカバーしていることにもよると考えられる。

Copyright: 2015 Japan Aviation Management Research Co.,Ltd

《図表 2》 航空運送事業の費用構造の比較（試算）

	ANA	JAL	ANA	JAL	（差）
	億円	億円	%	%	ANA−JAL
航空運送収入	6,917	5,398	100.0	100.0	
			↓	↓	ﾎﾟｲﾝﾄ
燃油費	1,680	1,225	24.3	22.7	1.6
空港使用料	585	415	8.5	7.7	0.8
機材費	1,100	476	15.9	8.8	7.1
整備費	501	252	7.2	4.7	2.5
（運航4費用）	3,866	2,368	55.9	43.9	12.0
粗利益	3,051	3,030	44.1	56.1	−12.0
固定費	2,239	1,936	32.4	35.8	−3.4
（非航空運送収入控除後）					
営業利益	812	1,094	11.7	20.3	−8.6

以上

Copyright: 2015 Japan Aviation Management Research Co.,Ltd