

両グループ決算分析 2016.02.07 Rev.5

《JALとANAの決算対比》2015年度 第3四半期(2015.04-12) 2016.01.29発表

◇JALは、大幅な訪日旅客数増や燃料コスト減などにより利益増としています。

→JALは中間決算で上方修正した通期見通しを今般は据え置きました。

◇ANAは、事業規模拡大や訪日需要の取り込みで収入増、利益増としています。

→ANAは中間決算では業績見通しを据え置きましたが、今般は上方修正しています。

第3四半期	JAL			ANA		
(億円)	2014	2015	前年比	2014	2015	前年比
国際座キロ	3594	3634	+1.1	3721	4044	+8.7
国際旅キロ	2710	2875	+6.1	2682	3022	+12.7
国際旅客数	580	606	+4.5	5361	6054	+12.9
国際旅客収入	3459	3459	0.0	3541	3913	+10.5
国内座キロ	2745	2716	-1.1	4563	4520	-0.9
国内旅キロ	1824	1846	+1.2	2926	2933	+0.2
国内旅客数	2405	2437	+1.3	3288	3256	-1.0
国内旅客収入	3730	3841	+3.0	5232	5289	+1.1
営業収入	10223	10234	+0.1	12972	13690	+5.5
営業利益	1382	1700	+23.0	892	1167	+30.8
経常利益	1374	1704	+24.0	745	1121	+50.5
純利益	1196	1436	+20.1	523	733	+40.0

////////////////////////////////////

【JALとANAの「上期」決算対比】(4-9月期)

	JAL(4-9月)			ANA(4-9月)			JAL vs ANA		
(億円)	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2014	2015	2015/2014
営業収入	6593	6837	6879(+42)	7831	8548	9112(+564)	1711	2233	522
営業費用	5634	5909	5679(+275)	7398	7968	8244(+276)	2059	2565	506
営業利益	958	928	1199(+271)	433	579	867(+288)	-349	-332	+17
経常利益	901	916	1226(+310)	318	480	829(+349)	-436	-397	+39
純利益	819	803	1033(+230)	200	357	539(+182)	-446	-494	-48

・JAL上期の収入と費用の比較(費用÷収入)は2013年度85.4%、2014年度86.4%、2015年度82.6%

・ANA上期の収入と費用の比較(費用÷収入)は2013年度94.5%、2014年度93.2%、2015年度90.4%

・上期営業収入の差は2013年度1238億円、2014年度1711億円、2015年度2233億円と522億円も拡大

→2015年度上期のANA営業収入は、前年比+564億円と凄まじい。(JALは+42億円)

《JAL 四半期決算比較》

	億円(前年比)	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
第1四半期	国内線旅客収入		1082	1088(+6)	1057(+31)	1099(+42)
4-6月	国際線旅客収入		959	989(+30)	1072(+83)	1094(+22)
第2四半期	国内線旅客収入		1422	1429(+7)	1424(-5)	1469(+45)
7-9月	国際線旅客収入		1144	1233(+89)	1267(+34)	1262(-5)
第3四半期	国内線旅客収入		1230	1232(+2)	1249(+17)	1273(+24)
10-12月	国際線旅客収入		980	1091(+111)	1120(+29)	1103(-17)
第4四半期	国内線旅客収入		1118	1125(+7)	1145(+20)	
1-3月	国際線旅客収入		983	1062(+79)	1089(+27)	
通期決算	国内線旅客収入	4811	4852(+41)	4874(+22)	4875(+1)	
4-3月	国際線旅客収入	3852	4066(+214)	4375(+309)	4548(+173)	

《ANA 四半期決算比較》

	億円(前年比)	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
第1四半期	国内線旅客	1435	1345(-90)	1492(+147)	1473(-19)	1483(+10)	1523(+40)
4-6月	国際線旅客	641	692(+51)	832(+140)	895(+63)	1092(+197)	1193(+101)
第2四半期	国内線旅客	1890	1933(+43)	1938(+5)	1970(+32)	1975(+5)	2009(+34)
7-9月	国際線旅客	776	884(+108)	965(+81)	1070(+105)	1265(+195)	1403(+138)
第3四半期	国内線旅客	1705	1694(-11)	1730(+117)	1739(+9)	1774(+35)	1757(-17)

10-12月	国際線旅客	733	843(+110)	852(+9)	1009(+157)	1184(+175)	1317(+133)
第4四半期	国内線旅客	1496	1543(+47)	1499(-44)	1569(+70)	1601(+32)	
1-3月	国際線旅客	656	781(+125)	834(+53)	979(+145)	1142(+163)	
通期決算	国内線旅客	6526	6515(-11)	6659(+144)	6751(+92)	6833(+82)	
4-3月	国際線旅客	2806	3200(+394)	3483(+283)	3953(+470)	4683(+730)	

《2015 四半期決算JAL/ANA比較》

- ・2015年度第1四半期(4-6月)決算と第2四半期(7-9月)決算では見えないが、第2四半期(7-9月)実績では→JALの夏季国際線収入が「前年割れ(-6億円)」している。
- 第2四半期と第1四半期の差、即ち「繁忙期の大儲け」はJALが2014年度697億円から2015年度639億円に下がり、ANAは812億円から836億円に上がったのは、供給力の差が現れていると言える。
- 「繁忙期の大儲け」の差は、2014年度上期115億円から2015年度上期197億円に拡大した。
- 羽田昼間国際線枠の2014/3傾斜配分による前年対比への影響は2015年上期から考慮せず比較すると、ANAの国際線収入が伸び続けていることが分かる。(2014年度+392億円、2015年度+239億円)
- 2015年上期のJAL国内線は2568億円と前年比+87億円で、ANAは前年比+74億円となっており、北陸新幹線の影響度の差と思われる。(JALは羽田-小松線のみ、ANAは小松、富山、能登)

	第1四半期(4-6月)	第2四半期(7-9月)	上期(4-9月)	第2四半期-第1四半期
JAL 営業収入	3120	3759	6879	639
ANA 営業収入	4138	4974	9112	836
JAL 国際線収入	1094(+2.1%)	1262(-0.5%)	2356(+0.7%)	168
ANA 国際線収入	1193(+101)	1403(+138)	2596(+239)	210
JAL 国内線収入	1099(+4.0%)	1469(+3.2%)	2568(+3.5%)	370
ANA 国内線収入	1523(+39)	2009(+35)	3532(+74)	486
営業収入の比較	1018	1215	2233	197 (ANA > JAL)

《2014 四半期決算JAL/ANA比較》

	第1四半期(4-6月)	第2四半期(7-9月)	上期(4-9月)	第2四半期-第1四半期
JAL 営業収入	3070	3767	6837	697
ANA 営業収入	3868	4680	8548	812
JAL 国際線収入	1071	1268(+2.8%)	2339(+5.3%)	197
ANA 国際線収入	1092	1265(+194)	2357(+392)	173
JAL 国内線収入	1057	1424(-0.3%)	2481(-1.4%)	367
ANA 国内線収入	1484	1974(+5)	3458(+15)	490
営業収入の比較	798	913	1711	115 (ANA > JAL)

【2015 上期決算その実力対比】

- ・JALの収入の伸びは僅か41億円だった。
- ・JALだけでなく、ANAの利益増も凄まじい。
- ・JALの総資産は、新導入機により伸びが顕著。
- ・JAL破綻/再生後、初めて純資産がANAを追い抜いた。
- ・JALは更に自己資本率が上がった。

JAL	2015上期	ANA
6879(+0.6%)	売上高	9112(+6.6%)
1199(+29.2%)	営業利益	867(+49.8%)
1226(+33.7%)	経常利益	829(+72.6%)
1033(+28.7%)	当期利益	539(+50.9%)
15112(+2.5%)	総資産	23198(+0.7%)
8557(+6.8%)	純資産	8216(+2.2%)
55.0% (52.7%)	自己資本率	35.2%(34.7%)

<前年度比較>

- ・ANAは費用増の2倍以上の収入増となっている。
- ・羽田増枠1年後もANAの国際旅客収入の伸びが継続している。
- ・JAL国内旅客収入の伸びがANAを上回った。(北陸線の影響度)
- ・ANA貨物は前年割れ「国内155(-6)、国際583(-14)」
- ・営業費用の「増減」差が、そのまま利益の差になっている。

JAL	2015上期	ANA
6879(+41)	売上高	9112(+564)
2356(+17)	国際旅客	2596(+239)
2568(+86)	国内旅客	3532(+74)
407(-3)	内際貨物	738(-20)
5679(-230)	営業費用	8244(+275)

<利益力の比較>

JAL	2015上期	ANA
16082955(+8.1%)	国内線旅客数(人)	21551174(-0.6%)
18267169(-1.2%)	提供座キロ(千席キロ)	30307342(-1.1%)
12205957(+0.5%)	利用旅キロ(千人キロ)	19433018(+0.7%)
66.8(65.6)	利用率(%)	64.1(63.0)
15967	国内線単価(円)	16388
4093290(+5.0%)	国際線旅客数	4062846(+13.1%)
24239596(+1.0%)	提供座キロ	26333732(+6.5%)
19309634(+6.1%)	利用旅キロ	19984546(+10.9%)
79.7(75.8)	利用率	75.9(72.9)
57573	国際線単価(円)	63896

- ・国内旅客単価はANAが421円高い。
- ・ANA国際旅客数は供給増よりも伸びた。
- ・JAL国際線利用率が8割に迫った。
- ・国際旅客単価もANAが6323円高い。

【2015「上期」内際の収入構造を比較】

	JAL		ANA	
	国内線	国際線	国内線	国際線
収入(億円)	2568	2356	3532	2596
旅客数	16082	4093	21551	4062
座キロ	18267	24239	26333	30307
旅キロ	12205	19309	19433	19984
利用率LF(%)	66.8	79.7	64.1	75.9
イールド	21.0	12.2	18.2(21.4)	13.0
ユニットレベニュー	14.0	9.72	13.4(15.8)	8.57
単価(円/人)	15967	57573	16388	63896

《本当の実力を分析》

- ・EBITDA=税引前利益+減価償却費+支払利息

	JAL	ANA
営業利益	1199億円	867億円
経常利益	1226億円	829億円
機材(固定資産)	5207億円	9267億円
減価償却	434億円	671億円
受取/支払利息	+9億円	-42億円
法人税	166億円	288億円

- ・固定資産である機材は、減価償却の年度毎費用となる。
- ・JALは借金の支払い利息より、配当金や受取利息の方が多。
- ・JAL法人税は繰延欠損金と2015年度65%が相殺される。
- ・JALはANAを営業利益で332億円、当期利益で494億円も上回っているが、差は徐々に縮まりつつあり、EBITDAの差は110億円。(経常利益+減価償却費+利息)
- 減価償却費の違いは、JALの財産評定(破綻当時)と、ANAの大規模投資が原因。
- 支払利息の違いは、JALの債務免除(5215億円)と、ANAの膨大な借金による。
- ・更に、JALの法人税減免が規模は縮小されたが続いており、それも当期利益の差を拡大している。

////////////////////////////////////

【JAL と ANA の「四半期」決算対比】

・目立つのは、ANA の第 1 四半期と第 4 四半期の営業利益が少ない点です。一方、JAL は閑散期と繁忙期の営業利益の差が小さいのが特徴です。即ち、繁忙期に大儲けか、年間を通して費用を抑制するかの違いです。

《JAL 四半期決算比較》

億円(前年比)		2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
第1四半期 4-6月	営業収入		2549	2867	2941	3070	3120
	営業利益		171	314	220	186	362
第2四半期 7-9月	営業収入		3449	3475	3652	3767	3759
	営業利益		890	807	738	742	837
第3四半期 10-12月	営業収入		3093	3078	3306	3386	3355
	営業利益		555	460	416	454	501
第4四半期 1-3月	営業収入		2957	2960	3194	3224	
	営業利益		433	371	293	414	
通期決算 4-3月	営業収入		12048	12388	13093	13447	
	営業利益		2049	1952	1667	1796	

《ANA 四半期決算比較》

億円(前年比)		2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
第1四半期 4-6月	営業収入	3068	3050	3431	3515	3868	4138
	営業利益	29	-81	110	-56	3	167
第2四半期 7-9月	営業収入	3773	3998	4101	4316	4680	4974
	営業利益	539	582	643	489	576	700
第3四半期 10-12月	営業収入	3550	3650	3789	4062	4424	4578
	営業利益	209	410	322	257	313	300
第4四半期 1-3月	営業収入	3185	3417	3514	3808	4162	
	営業利益	-99	59	-37	-31	23	
通期決算 4-3月	営業収入	13576	14115	14835	15701	17134	
	営業利益	678	970	1038	659	915	

【営業費用の推移から分析】

- ・現在、内際合計の供給量(座キロ)の差は、JAL が ANA の約 80%なのですが、最近の四半期毎の営業費用の比率は 7 割を切っています。
- ・これは、ANA の急激な国際線の増加による費用増と、一方で原油値下がりにより営業費用に占める燃油費の割合が減り、他の人件費等の比率が高まっているからだと言えるでしょう。
- ・即ち、JAL は典型的な LCC 体質に変貌を遂げたと言えるのです。

《ANA 四半期毎の営業費用》

億円	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
第1四半期	3039	3131	3321	3571	3865	3971
第2四半期	3234	3416	3458	3827	4104	4274
第3四半期	3341	3240	3467	3805	4111	4278
第4四半期	3284	3358	3551	3839	4139	

《JAL 四半期毎の営業費用》

億円	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
第1四半期		2378	2553	2721	2884	2758
第2四半期		2559	2668	2914	3025	2922
第3四半期		2538	2578	2890	2932	2854
第4四半期		2524	2589	2898	2810	

《両社の営業費用比較(JAL/ANA)》

%(JAL/ANA)	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
第1四半期		75.9	76.9	76.2	74.6	69.5
第2四半期		74.9	77.2	76.1	73.7	68.4
第3四半期		78.3	74.4	76.0	71.3	66.7
第4四半期		75.2	72.9	75.5	67.9	

【JAL と ANA の「通期」見通し】

- ・2015 年度(2017 年 3 月期)通期の決算見通しは、JAL 上方修正、ANA 据え置き、と明暗が分かれました。

・両社の決算見通しと上期実績から下期の営業利益を比べると、一昨年度は483億円、昨年度は532億円、そして今年度見通しでは558億円の差なので、ANAの据え置きは「おかしいとは言えない」でしょう。

・フランスでのテロ発生以前の報道ですが、「ANAは増資を伺っている」「中国路線での競争激化を見極めている」と見られているようです。

◆JAL 通期見通し上方修正

2016年3月期	4/30 予想	今回予想	前年実績	前年比
売上高	1兆3280億円	1兆3470億円	1兆3093億円	377億円
営業利益	1720億円	2040億円	1667億円	373億円
経常利益	1690億円	2020億円	1576億円	444億円
当期純利益	1440億円	1720億円	1662億円	58億円

◆ANA 業績好調も中国経済懸念、見通し予想修正せず

2016年3月期	予想	据え置き	前年実績	前年比
売上高	1兆7900億円		1兆7134億円	765億円
営業利益	1150億円		915億円	234億円
経常利益	900億円		671億円	228億円
当期純利益	520億円		392億円	127億円

////////////////////////////////////

【JAL/ANA 第2四半期決算資料対比】ORG 2015.11.30

《収支》注：EBITDA＝営業利益＋減価償却費

ANA	上期	前年比	(率)	7-9月	前年比
営業収入	9112	+564	+6.6		
航空収入	7880	+458	+6.2		
営業利益	867	+288	+49.8	700	+124
(航空)	811	+293	+56.5		
営業利益率	9.5	+2.7			
EBITDA	1538	+311	+25.3	1044	

JAL	上期	(率)	前年比
営業収入	6879	+0.6	+41
航空収入	5202	+1.8	+9
営業利益	1199	+29.2	
(航空)	1094	+32.4	
営業利益率	17.4	+2.7	
EBITDA	1633	+278	

《資産》

ANA	上期	前年比
総資産	23198	+174
自己資本	8166	+183
自己資本率	35.2	+0.5
有利子負債	7805	-393
オフバランス	799	
設備投資	1272	-218

JAL	上期	前年比
総資産	15112	+378
自己資本	8311	+546
自己資本率	55.0	+2.3
有利子負債	833	-172
オフバランス	1108	-142
設備投資	973	+201

注：ANA オフバランス負債963億円(2015.03)

注：ANA 純有利子負債 **4072 前年比-899**＝有利子負債-流動資産(現金+有価証券)

《収支詳細》

ANA	上期	前年比	7-9月	前年比
国内旅客	3532	+74	2009	+34
国際旅客	2596	+239	1403	+138
貨物郵便	789	-14	402	-9
燃油費	1680	-191	881	-92
減価償却	638	+17		
(航)人件費	871	+46		

JAL	上期	前年比	7-9月	前年比
国内旅客	2568	+86(3.5)	1493	+3.1
国際旅客	2356	+17(0.7)	1261	-0.4
燃油費	1225	-289	626	-152
減価償却	354	+23		
(総)人件費	1228	+54		
整備費	252	+37		
ユニットコスト	9.1	+0.4		

注：JAL 燃油費内訳＝市況-592、為替損 **168**、ヘッジ損 **135** 為替要因-156＝収入+110、費用-266

注：ANA 貨物収支要因＝需要減-75、FSC 減収-40、為替益+55

注：キャッシュフロー上の減価償却＝ANA 671(+22)、JAL 434(+7)

《営業成績》

国内線	ANA 上期	前年比	7-9月	前年比
ユニットレベニュー (大圏コース修正値)	11.7 (13.7)	+3.3	12.7	+1.5
イールド (大圏コース修正値)	18.2 (21.4)	+1.4	19.0	+1.0
単価	16393	+2.7	17261	+2.3

JAL 上期	前年比	7-9月	前年比
14.1	+4.7	15.8	+4.6
21.0	+2.9	22.5	+2.2
15967	+2.6	17193	+1.9

注：(7-9月)国内線 ANA 収支要因=競合他社-10(-5)、運賃政策+50(+15)、需要増+50(+30)

注：国内線 JAL 収入要因=レベニューマネイジ+64、需要+22

国際線	ANA 上期	前年比	7-9月	前年比	JAL 上期	前年比	7-9月	前年比
ユニットレベニュー	9.9	+3.4	10.2	+0.5	9.7	-0.3	10.3	-0.2
イールド	13.0	-0.7	13.0	-1.8	12.2	-5.1	12.7	-4.0
単価	63920	-2.6	65198	-2.0	57574	-4.1	60495	-2.1

注：(7-9月)国際線 ANA 旅客要因=生産増+90(+75)、需要増+135(+60)、FSC+30(+15)、イールド+30(+15)

注：(7-9月)国際線 ANA 単価要因=為替-120(-70)、FSC-210(-120)

注：国際線 JAL 収入要因=FSC-81、需要+98

《ヘッジ状況》

ANA	ドバイ	シンガポール	為替	JAL	ドバイ	シンガポール	為替
予想	67	85	120	予想	63→56.1(修正)	80→70.3(修正)	118(修正)123.4
実態	55.7	67.9	121.8	実態	前年 105.1→57.1	前年 119.4→69.5	

ANA	2015	2016	2017	2018	感応度	JAL	2015	2016	2017	感応度
燃料	80%	35%	20%	5%	32億/ドル	燃料	90%	20%	5%	26億/ドル
為替	85%	50%	25%	5%		為替	40%	20%	5%	17億/円

【両グループ 2015 中間決算】 2015.11.05 ORG.

《詳細データ比較》

JAL/ANA 両グループ 2015 中間決算の詳細データ比較です。

企業体質を分析する手がかりとなります。

- ・総収入だけでなく、単位収入も ANA が上回っているが、各利益は全て JAL が上回っている。
- JAL は極端な、破綻前後の約 1350 億円という人件費抑制の影響が続いていると言える。
- JAL の優遇策(減価償却、利息、法人税)の効果が、なお続いている。
- ANA は大規模な投資による費用増が利益を押し下げてはいるが、費用増の約 2 倍の収入増となっている。
- しかし、ANA の国際線の利益性に陰りが見えており、目ぼしい新規路線が見当たらないのかも知れない。

【燃油費】

- ・ヘッジや為替の影響は不明だが、ANA は増量によるコストも公表しているので、両グループの燃油費削減の差は約 50 億円あったと思われる。
- これは、内際合計の供給量(座キロ)は、JAL が ANA の約 80%であるので、実態は更に差があると思われる。

〈JAL〉

- ・前年同期比-289 億円、結果コスト全体-229 億円

〈ANA〉

- ・前年同期比-191 億円(単価-236 億円、増量+44 億円)

【国際線】

- ・国際線旅客単価の落ち込み、JAL-4.1%=57574 円、ANA-2.6%=63896 円と、JAL は近距離が多いと推察できる。
- イールド(旅客単位収入=収入÷旅キロ)は、JAL-5.1%=12.2 円、ANA=13.0 円と、利益率性にも差が出ている。
- ユニットレベニュー(座キロ単位収入=収入÷座キロ)は、JAL-0.3%=9.72 円、ANA=8.57 円となっており、ANA の新規路線は収益性に劣る予兆と懸念される。

〈JAL〉

- ・国際線単価「-4.1%」 57574 円
- サーチャージ減収-10%、円安増収+6.0%
- イールド「-5.1%」 12.2 円
- ユニットレベニュー「-0.3%」 9.72 円

〈ANA〉

- ・日本へのインバウンドは国際旅客の 1/4 を占める。
- 欧州 85%増、中国 80%増、アジア 50%増、北米 40%増
- ・ANA 単価 63896 円-2.6%
- イールド 13.0 円
- ユニットレベニュー 8.57 円

【国内線】

- ・旅客一人当たりの運賃は ANA の方が高いが、供給量の差がフルフェア運賃を支払う旅客数の差になっていると思われる。
- ・JAL は国内線も大圏コースで距離を表示するので、ANA 距離を 85%にして比較する必要がある。
- ・国内線は、イールドもユニットレベニューも実質的に ANA が上回っている。

〈JAL〉

- ・国内線単価「+2.6%」15967円
- イールド「+2.9%」21円
- ユニットレベニュー「+4.7%」14.1円

〈ANA〉

- ・ANA単価16388円+2.7%
- イールド18.2円=大圏コース換算21.4円
- ユニットレベニュー13.4円=大圏コース換算15.8円

【為替】

- ・現状、ANAでは費用と収入に占める外貨割合が約6:4となっている。

〈ANA〉

- ・トータル-76億円（増収+184億円、費用+259億円）

////////////////////////////////////

★JAL 中間決算、訪日取込み売上 0.6%増、経常 33.7%増

◇海外発券 18%増、中国・東南アジアは 3割増に（ウイングデイリー1102）

日本航空（JAL）グループの2016年3月期第2四半期（2015年4月1日-9月30日）連結決算は、国際線での訪日需要の取り込みや、国内線での個人旅客増加などによる単価の上昇によって、営業収益が前年同期比0.6%増の6879億円となった。

費用面では、燃油価格の低下によって営業費用が3.9%減の5679億円となり、利益ベースで営業利益が29.2%増の1199億円、経常利益が33.7%増の1226億円、四半期純利益が28.7%増の1033億円で増収増益となった。

植木社長によると、このところ国際線での海外発券が著しく伸びたことで、国際線旅客の増加につながっているという。JAL国際線のインバウンドは、前年同期と比べて18%も増加。特に香港を含めた中国方面と、東南アジア方面では、好調にインバウンドが好調に伸びて、両方面からの旅客は3割増と、売上げに大きく貢献した。さらに、国際線の海外発券に占める割合は前年同期より5ポイント上昇となる43%に。そのうち、中国線の海外発券の割合が50%、台湾線が64%、韓国線が70%と半数以上が海外発券となっている方面もあった。

また利益面ではおよそ3割増となったが、これに貢献した営業費用の減少の理由は、このところの燃油価格の下落の影響が大きい。燃油費は前年同期比289億円減少となりトータルの営業費用は229億円の減少となった。

こうしたインバウンドの増加傾向や、燃油費の減少傾向は下期も継続することが見込まれるとして、連結業績予想を上方修正した。2016年3月期の業績予想は、営業収益が4月末時点の予想よりも190億円増の1兆3470億円で、営業費用が130億円減の1兆1430億円、営業利益が320億円増の2040億円、経常利益が330億円増の2020億円、当期純利益が280億円増の1720億円と予想した。

JALの中間期における連結財政状態は、総資産が前期末比378億円増の1兆5112億円で、現金および預金が210億円増の3860億円、有利子負債残高が172億円減の833億円、自己資本が546億円増の8311億円となった。自己資本比率は2.3ポイント上昇の55%だった。

◇航空運送事業の収入 1.8%増、営利 32.4%増と好調

◇単価 4.1%減、サーチャージ減押し下げ効果

セグメントごとの状況は、航空運送事業の営業収益が前年同期比1.8%増の6202億円、営業利益が32.4%増の1094億円だった。そのうち国際線の旅客収入は0.7%増の2356億円となった。これは海外発旅客で旺盛なインバウンドを取り込み好調だったことや、日本発では業務需要が堅調に推移したことが、旅客の増加につながった。有償旅客数は5.1%増の409万3000人で、供給を示す座キロ（ASK）が1%増の242億3900万席キロで、需要を示す人キロ（RPK）が5.1%増の193億900万人キロとなって、座席利用率が3.9ポイント上昇の79.7%となった。

しかし燃油市況の下落で燃油サーチャージ額が減少したため、旅客単価は4.1%減の5万7574円となった。これは、為替が円安で推移したこと、さらに海外販売の増加によって、単価として約6%の押し上げ効果があったものの、燃油サーチャージ額の減少により約10%減の影響があったため。イールドについては5.1%減の12.2円で、ユニットレベニューが0.3%減の9.7円だった。JALでは、上期ダイヤで成田-モスクワ線を週3便から4便へ増便し、その一方で関西-ソウル線を運休するなど需要動向に対応。的確な需要の獲得を図った。

◇国内旅客、大型連休の設定便拡大、単価 2.6%増

国内線旅客の収入は3.5%増の2568億円となった。これは有償旅客数が0.8%増の1608万2000人と微増だったものの、ゴールデンウィークやシルバーウィークの大型連休など、繁忙期の割引運賃設定便を拡大したため、旅客単価が2.6%増の1万5967円と拡大し、収入の増加に貢献した。また国内線のASKは1.2%減の182億6700万座席キロ、RPKが0.6%増の122億500万人キロ、座席利用率が1.2ポイント上昇の66.8%に。利用率は前年同期よりも向上して、イールドが2.9%増の21円、ユニットレベニューが4.7%増の14.1円だった。

路線では、羽田-新千歳線、羽田-那覇線、伊丹-新千歳線を増便。また、今年4月から天草エアラインとのコードシェアを天草-福岡線、天草-熊本線、熊本-伊丹線で開始した。

JALの国内線のうち羽田-小松便は、北陸新幹線の開通によって旅客の減少に影響があらわれたが、は同路線の競争環境の変化に言及しながらも、来年度も1日6便体制を維持する姿勢を示した。JALは小松線の運航機材を小型化することで座席を約30%減らし、需給調整を図った。しかしビジネス旅客が新幹線へ移ったほか、安い運賃を打ち出すなどによって、単価を落とすなど厳しい状況が続き、収入も大きく落とすという。競争環境が激化する中で、地域の自治体と協議を行ったとして、改めて便数を維持する考えを示して、今後は自治体の協力も含めて各種キャンペーンを実施して、小松線の実績向上に力を入れていくとした。

また、貨物事業は、国際線の有償貨物トンキロが4.9%増の8億8970万5千トンキロ、収入が0.6%増の289億8800万円に。国内線の有償貨物トンキロは4.1%増の1億8437万トンキロ、収入が4.4%減の117億7300万円だった。国際線貨物は、レベニューマネジメントを強化し、三国間経由貨物を着実に取り込んで、需要の確保に務めた。国内線貨物は、積極的に販売活動を行い、前年を上回る需要を確保したが、競争の激化により収入は前年同月を下回った。

◇**ジャルパック、国内増も海外減、収入0.2%減に**

その他事業のうち、ジャルパックでは海外旅行の取扱人数が11.5%減の約13万人、国内旅行の取扱人数が3.8%増の121万人となり、営業収益が0.2%減の910億円となった。海外旅行では、同社は、高品質・高付加価値型商品の「ジャルパックが厳選して贈るいい旅、あたらしい旅。」をJALマイレージバンク会員限定で展開。それとともに需要動向に合わせたパンフレット商品とインターネットを利用したJALダイナミックパッケージの展開を適時的に行って増収を図ったが円安による販売価格の上昇等によって旅客数が減少となった。国内旅行では、JALダイナミックパッケージの利便性向上を図ったことで順調に推移したため、旅客数の増加につながった。

JALカードでは、営業収益が5%増の102億円だった。夏休み期間に合わせて主要空港でスタッフを増員して、会員獲得活動を積極的に展開。加えて、インターネットによる入会キャンペーンの継続、テレビCMやスポーツイベントでの販促活動、JAL・JCBカードでのディズニー・デザインの発行などに取り組み、会員数は前年度末から4万人増加した308万人となった。

★**日本航空、2Qは各利益3割増ー通期予想は上方修正（トラベルビジョン1101）**

・日本航空（JL）の2016年3月期第2四半期（4月1日～9月30日）の連結業績で、売上高は前年比0.6%増の6879億3200万円となり、各利益はいずれも3割増となった。

・燃油安による290億円の経費削減などで、営業費用が3.9%減の5679億円となったことなどが大きく影響した。営業利益は29.2%増の1199億8200万円、経常利益は33.7%増の1226億4000万円、四半期純利益は28.7%増の1033億9800万円だった。

◆国際線の旅客収入は0.7%増の2356億6600万円で、有償旅客数は5.1%増の409万3290人。日本発の業務需要が堅調に推移するとともに、訪日需要を取り込んだことで旅客数を伸ばした。座席供給量を表す有効座席キロ（ASK）は関空／ソウル（金浦）線の運休などで1.0%増にとどまった一方、旅客輸送量を表す有償旅客キロ（RPK）は6.2%増となり、座席利用率は3.9ポイント増の79.7%となった。旅客単価は燃油サーチャージの減少などが影響し、4.1%減の5万7574円に。イールドは5.1%減の12.2円、ユニットレベニューは0.3%減の9.7円だった。

・植木社長は、訪日外国人旅行者の増加により、国際線の海外地区での発券分が38%から43%に増加したことを報告。特に香港を含む中国が50%強、台湾が64%、韓国が70%に達したという。外国人旅客数は中国や東南アジアなどが牽引して18%増に。中国経済の成長については減速も報じられているが「今のところ予約状況などに顕著な兆候はない」と説明し、今後の動きを注視していく考えを示した。

◆国内線の旅客収入は3.5%増の2568億100万円で、有償旅客数は0.8%増の1608万2955人。ASKは1.2%減となった一方、RPKは0.6%増となり、座席利用率は1.2ポイント増の66.8%増となった。単価は2.6%増の1万5967円に。イールドは2.9%増の21.0円、ユニットレベニューは4.7%増の14.1円となった。

・2015年3月に開通した北陸新幹線の影響を受けている羽田／小松線については、座席数を約30%減らしたものの「収入的には厳しい状況にある」と説明。ただし1日6便については維持し、石川県や福井県の協力の得てさまざまなキャンペーンをおこなって利用者の維持に努める考えを示した。

・ジャルパックの営業収益は0.2%減の910億円。海外旅行の取扱人数は円安による販売価格の上昇などにより11.5%減の約13万人となったが、国内旅行の取扱人数は、「JALダイナミックパッケージ」の好調により3.8%増の121万人となった。

◆4月30日に発表した通期業績予想については、売上高1兆3280億円は1兆3470億円に、営業利益は1720億円を2040億円に、経常利益1690億円は2020億円に、四半期純利益1440億円は1720億円に、それぞれ上方修正する。上期の実績や訪日外国人旅行者の急増などを勘案した。

2016年3月期	今回予想	4/30 予想	前年実績
売上高	1兆3470億円	1兆3280億円	1兆3447億円
営業利益	2040億円	1720億円	1796億円
経常利益	2020億円	1690億円	1752億円
当期純利益	1720億円	1440億円	1490億円

////////////////////////////////////

★**ANAHD 中間決算、売上・営利・経常で過去最高に（ウイングデイリー1029）**

インバウンド66%増、国際線旅客が大幅増加

・ANAホールディングス（ANAHD）の2016年3月期第2四半期（4月1日～9月30日）決算は、国際線旅客が好調で、特にインバウンド旅客が伸びたことで、売上高が前年同期比6.6%増の9112億円で、営業費用については3.5%増の8244億円、利益面では営業利益が49.8%増の867億円、経常利益が72.6%増の829億円、四半期純利益が50.9%増の539億円と、収益・利益とも大幅に前年同期を上回り、売上高、営業利益、経常利益が第2四半期として過去最高を記録した。

◆国際線事業の売上げが大幅に伸びたことで過去最高の第2四半期収益になったが、その背景にはインバウンドが大きく貢献したという。このところ増加傾向が続くインバウンドは前年同期比66%増、国際線旅客の4分の1以上を占めるまでに増加した。

・特に好調だったのが欧州・中国方面で、欧州線のインバウンドは85%増、中国線は80%増だった。さらにアジア線は50%増、北米線が40%増、リゾート線がほぼ倍増と、各方面で外国人旅客数を伸ばし、売上げ増加に貢献した。
・最近の経営環境として、特に中国線では著しい旅客の増加が見られるなか、順調に伸びていた中国の成長率が7%を切って停滞するなど、今後の動向が注目される。ANAHDではこのたびの中間決算で、中国市場のこうした動向の影響は全く見られなかったとしている。ただ、これまで予想を上回る勢いで伸びていた中国人旅客は、足元では7、8月時点での予想よりも下回っているとして警戒感を示した。

◇燃油および為替の影響については、燃油費がこのところの市況価格の下落によって、単価要因として236億円の減少、数量要因として44億円の増加となり、燃油費は全体として191億円が減少した。

◇為替については、円安基調が継続していることから、増収効果として184億円となる一方、費用面では259億円の増加となり、為替影響は全体として76億円の減収要因となった。燃油費は大幅に減少したものの、ANAグループでは生産規模を拡大したため全体のコストが膨らみ、営業費用は前年同期を上回った。

◇ANAグループが有するLCCのバニラエアは好調な業績だった。第1四半期では、当初の赤字予想から営業利益がほぼプラスマイナス0円と好調に推移した。バニラの今期までの収益は前年同期比63億円増の120億円、営業利益が14億円で前年同期の赤字24億円から大幅な回復となった。これはブランドの浸透により、訪日旅客をはじめとした旅客の取り込みに成功したことが大きい。それに加え、燃油費が下がったことでイールドマネジメントの改善が図られ、単価が上がったことも業績改善に大きく影響した。バニラエアは当初から通期での黒字化を目指しており、折り返し地点を過ぎて目標の達成に近付くかたちとなった。

◇連結財政状況は、総資産が2015年3月期末と比べると174億円増の2兆3198億円、自己資本が183億円増の8166億円で自己資本比率が0.5ポイント上昇の35.2%に。有利子負債残高は393億円圧縮した7805億円となった。キャッシュ・フロー(CF)は、営業CFが1711億円の収入(前年同期1222億円収入)で、投資CFが1230億円の支出(1562億円支出)となった。財務CFは564億円支出(221億円収入)で、減価償却費については671億円(648億円)だった。

航空事業営利56.5%増、国際線北米ビジネス好調

北陸新幹線で国内旅客減、単価増やし収入2.1%増

・各セグメントのうち、航空事業は事業規模の拡大や、訪日需要を取り込むなど国際線事業が好調だったことなどから、売上げが前年同期比6.2%増の7880億円で、営業利益が56.5%増の811億円となった。

◇国際線旅客は北米路線のビジネス需要が好調で、訪日需要は各方面で取り込みに成功したため、旅客数は前年同期比13.1%増の406万2846人と大幅に上回った。単価としては2.6%減と前年同期を下回ったが、旅客収入が10.1%増の2596億円となった。また供給を示す座席キロは6.5%増の263億3373万2千座席キロ、需要を示す旅客キロは10.9%増の199億8454万6千人キロと供給以上に需要が大きく伸び、利用率(L/F)は3ポイント上昇した75.9%と順調に推移した。

◇国内線旅客は、北陸新幹線の開業に伴う競争環境変化や、7月以降の台風による欠航が発生したことなどによって、旅客数が0.6%減の2155万1174人と前年同期を下回った。しかし、運賃設定を需要動向に応じて柔軟に行ったことで単価は2.7%増となって、旅客収入が2.1%増の3532億円と前年同期を上回った。

また、供給を抑制し需給調整を図ったため、座席キロは1.1%減の303億734万2千座席キロになったが、旅客キロが0.7%増の194億3301万8千人キロと増え、そのためL/Fが1.2ポイント上昇した64.1%となった。

◇貨物事業は、国際線の貨物輸送量が7.5%減の39万6000トンで、貨物収入が2.4%減の538億円、有償貨物トンキロが5.5%減の17億200万トンキロ、貨物重量利用率が8.7ポイント低下の59.8%だった。国際貨物は、アジア発北米向け自動車関連部品の三国間輸送貨物や、沖縄は部によるエクスプレス貨物の取込みに努めた。また8月からルフトハンザカーゴAGとの共同事業として、欧州発日本向け路線を追加したが、円安影響を受けた日本向け貨物需要が伸び悩んだ。

・国内線貨物は、円安影響で国際線からの転送貨物が減少したため、貨物量は3.2%減の22万8000トン、貨物収入が3.7%減の155億円となった。有償貨物トンキロは2.8%減の2億3000万トンキロになり、貨物重量利用率が0.4ポイント低下の25.8%だった。

◇マイレージ付帯収入、バニラエア、機内販売、整備受託などを含むその他の航空事業としては、収入が19.9%増の961億円となった。特にバニラエアの当期輸送実績は前述のとおり好調に推移し、香港政府観光局との共同キャンペーン展開や、航空券を取り扱う旅行会社の増加などによって、旅客数が57.2%増の89万6000人、座席キロが57%増の17億2443万2千席キロ、旅客キロが82.3%増の14億9501万0千人キロ、利用率が12ポイント上昇の86.7%となった。旅客数は、ほぼ1.6倍にまで拡大し、好成績を上げた。

旅行事業、国内は沖縄・北海道・関西好調

海外旅行不振も訪日旅行好調、台湾・中国で取込み

そのほかのセグメントについては、航空関連事業の売上げが5.1%増の1144億円、営業利益が18.6%減の42億円となった。関西空港や羽田空港で搭乗受付や手荷物搭載など空港地上支援業務受託が増加し売上は伸びたが、貨物取扱量が減るなどにより営業利益は前年同期割れとなった。

・旅行事業は売上げが0.6%減の884億円、営業利益が1.3%増の28億円で、国内旅行は堅調も海外旅行が伸び悩んだ。海外旅行は、主力のANAハローツアールが円安影響や欧州でのテロの影響を受けたため、取扱高が前年同期を

下回り、売上高も下回った。訪日旅行では、台湾・中国からの需要を取り込み、取扱高は上回った。好調な国内旅行では、主力のANA スカイホリデーで沖縄・北海道方面の取扱高が増加。また、ダイナミックパッケージの旅作で沖縄・関西方面の取扱高が増え、国内旅行としては売上高が増加した。

・商社事業は、リテール部門、食品部門、航空・電子部門の売上げが好調で、売上高が16.8%増の715億円、営業利益が66%増の30億円となった。リテール部門は、中国・アジアを中心に訪日旅客が増加し、空港物販店や免税店の販売が好調だったため、売上高が前年同期を上回った。食品部門はアジアへの輸出販売が好調に推移するなどにより売上増に。航空・電子部門は、半導体組立受注が好調で、さらに航空機部品の受注が増加したため、売上増となった。

その他事業では、建物・施設の保守管理事業が好調で、売上高が3.9%増の161億円となったが、不動産事業の事業費増などによって、営業利益が9.3%減の6億円になった。

◆ANA 業績好調も中国経済懸念、見通し予想修正せず(2015. 10. 28)

・2016年3月期の連結業績見通しは、過去最高の売上・利益を計上したものの見直しは行わず、売上高が前期比765億円増の1兆7900億円、営業利益が234億円増の1150億円、経常利益が228億円増の900億円、当期純利益が127億円増の520億円とした。

・これは、中国をはじめとした海外景気動向に対する懸念と、情勢不安などや国際的なイベントリスクを想定したため。今後引き続きコスト構造改革に努め、経営基盤の強化と収益最大化を推進するという。

2016年3月期	予想	前年実績	増減
売上高	1兆7900億円	1兆7134億円	765億円
営業利益	1150億円	915億円	234億円
経常利益	900億円	671億円	228億円
当期純利益	520億円	392億円	127億円

◆ANA 見通し上方修正(2016. 01. 29)

2016年3月期	予想	上方修正
売上高	1兆7900億円	1兆7900億円
営業利益	1150億円	1250億円
経常利益	900億円	1100億円
当期純利益	520億円	650億円

////////////////////////////////////

【ANA「次期」中期経営計画】2016. 01. 29

- ・羽田44.7万回(2015年度)→48.6万回(2019年度+3.9万回)
- ・成田30万回(2015年度)→34万回(2019年度+4.0万回)
- ・国際線は未就航(南米などホワイトスポット)と、リゾート取り込み→A380型3機導入(受領2018-2019年度)
- ・機材250機+8機LCC(2015年度)→275機+25機LCC(2020年度)
- 国内線57%+国際線35%(2015年度)→国内線45-50%+国際線40%(2020年度)
- ・1株5円配当を基本に、

→「総還元性向」=(配当原資+自社株買い)÷当期純利益

注：2003年の商法改正で機動的な自社株買いが可能になり、配当と併せ株主還元の指標として注目される。

《ANA各事業の方向性》(今般2016. 01. 29)

(億円)	2015年度	2020年度	
国際線収入	5170(前回+170)	7238(140%)	座キロ152%
国内線収入	6890(前回-10)	6890(100%)	座キロ96%
貨物事業	1850(前回-250)	2590(141%)	トンキロ138%
LCC	230(前回-70)	713(308%)	座キロ318%
航空以外	3760(前回+260)	4512(120%)	

《ANA価値創造目標》(今般2016. 01. 29)

(億円)	2015年度	2016年度	2017年度	2020年度
連結収入	17900	18300	19300	21600
営業利益	1250	1450	1700	2000
営業利益率	7.0%	7.9%	8.8%	9.3%
負債	14300	14050	14000	14850
(有利子負債)	7100	7000	7000	7800
純資産	8200	8950	9900	12150

《ANAの野望》(前回「長期戦略」2015年1月)

(億円)	2005年度	2015年度	2025年度
国際線収入	2300	5000	8000
国内線収入	6900	6900	6000
貨物事業	900	2100	3500
LCC	0	300	2500
航空以外	3600	3500	5000
連結収入	13700	17800	25000
営業利益	888	1100	2000
営業利益率	6.5%	6.2%	8.0%