

JAL/ANAのFY2013決算概説、他

JAL決算に軸足を置きつつ、主要項目に絞り特徴点及び読み取れるものは何かを解説したい。

注:金額は全て億円単位

I. 会社の資産(財産)規模からの比較、他

企業の資産規模及び年間の企業活動成果を見る指標としてB/Sを覗いてみることにする。

JAL B/S

流動資産 6,050	流動負債 3,343
	固定負債 2,948
固定資産 7,352	自己資本 5,448
	純利益 1,663

総資産 13,402

ANA B/S

流動資産 6,963	流動負債 5,739
	固定負債 8,484
固定資産 14,773	自己資本 7,324
	純利益 189

総資産 21,736

注1: 自己資本には少数株主持分を含む。(JAL208億円、ANA52億円)

2: 少数株式持分とは、子会社の発行する株式の中の、親会社が持つ株式以外の株式のこと。

3: 上図のます枠の面積は金額の大小を表す。

B/Sの基本性質は企業資産規模及びキャッシュフローを表すものでありJAL/ANA共に上表の右枠(貸方)が企業活動のための資金調達源泉を、左側(借方)はその運用結果(成果)を表している。

上表でみるとJALの総資産規模はANAの0.62倍(13,402÷21,736)とかなり小規模ではあるものの、1年間の企業活動の結果、投下資産比+14.2%(運用結果/調達源泉)の資産増加を成し遂げていることが分かる。因みに獲得利益額比でANAの実に8.8倍、金額で+1,474億円と大きく差をつける結果となった。

「B/Sから読み取れるその他の主な指標比較」

流動比率(流動資産/流動負債) JAL ANA
1.81倍 ≧ 1.21倍

イヘントリスクにも対応可能な超優良な資金状態(自己資金状態)を表す。

自己資本比率(上表の純利益額及び自己資本金額から少数株主持分を控除した金額総資産)

JAL ANA
51.5% ≧ 34.3%

JAL中期計画「ローリスク・プラン」なるものの中の財政目標値の「自己資本比率50%以上」をクリアー。

II. P/L 各利益レベルの収支比較

	売上高	営業利益	%	経常利益	%	当期純利益	%
JAL	13,093	1,668	12.7	1,576	12.0	1,663	12.7
ANA	16,010	660	4.1	429	2.7	189	1.2
JAL/ANA	0.82 倍	2.53 倍	—	3.67 倍	—	8.80 倍	—

特徴:JALの利益構造が全てのレベルでANAを大きく上回っている。JALフィロソフィーとして経営の根幹として社員に求められている「最大の利益と最少のコスト」マインド徹底主義が功を奏した結果となった。この施策の反映として旅客単価が15.6円/千^キと両社ともほぼ同額に対しユニットコストがANAの9.8円/千^キに対しJALは9.1円/千^キと0.7円下回り、この差が利益計上に大きく寄与している。

注:ユニットコストは旅客輸送に要した費用のみを「みなし費用」として算出。(航空輸送費用から他客体の収入を控除)。因みに航空輸送費用全体をASKで除したユニットコストとして捉えるとJALは12.2円、ANAは14.2円と2円という大きな差が出ている。

他方、JAL,ANA共に対前年比増収減益となり、この要因としてJALは円安による燃油の高騰(+482億円)、雪害によるASKの減少、変動費の増、エンジン整備費の増を、ANAはB787の運航停止、急激な円安、LCCの低迷、中国線の需要減少を、それぞれ指摘している。

III. 客体別収入比較

	IP収入	構成比	DP収入	構成比	貨物・郵便	構成比	その他	計
JAL	4,375	33.4%	4,874	37.2%	919	7.0%	2,924	13,093
ANA	3,953	24.7%	6,752	42.2%	1,456	9.1%	6,741	16,010
JAL/ANA	1.11 倍		0.72 倍		0.63 倍		0.43 倍	0.82 倍

IV. 主要費目別の経費構造

	燃油費	構成比	整備費	販売手数料	人件費	その他	計
JAL	2,833	24.8%	411	225	2,352	5,604	11,425
ANA	3,661	27.5%	831	778	1,676	6,352	13,298

特徴:航空産業の構造的要因として、JAL/ANA共に燃油費、人件費の2費目のみで総費用の40%以上を占めている。特に為替変動による燃油費の高騰が費用増をもたらしている。

注:JALは総コスト表示に対しANAの費用内訳はFY2013から一部費用については航空事業に限定した数値のみの公表のためJALとベースが異なりJAL/ANAの単純比較はできませんため各社における費用構成比のみの情報として捉えてください。

V. 退職給付会計基準の変更 (FY2013 から) の影響

FY2013から退職給付債務(将来支払いが見込まれる退職給付見込額の決算期末価値)と実際の年金資産(会社が積立てた金額)とに差がある場合は、その全額を決算期末の母体企業の連結B/Sに「退職給付に係る負債」として計上することが義務づけられた。

又、年金資産の運用損(未認識債務という。)が生じた場合は、B/Sの「その他包括利益累計額」から控除することも義務づけられた。(即時認識)

これらは、企業の財政状況の実態を発生会計年度に幅広く、より正確に、株主等の利害関係者に情報開示するものです。

注：個別企業財務諸表では逆に従来方法（遅延認識）が義務付けられている。

この変更に関する JAL/ANA の影響は

	JAL	ANA
FY2012（従来方法）退職給付引当金	1,545	1,308
FY2013（変更後）退職給付に係る負債	1,666	1,811
その他利益からの控除	142	302
計上基準変更による純資産への影響（減少額概算）	263	805

注：今、ANA、NTTをはじめ、各社でこの結果的に公表純資産の縮小をもたらす取扱い変更（正確な情報開示策）を原因として企業年金の「確定給付型」から「確定拠出型」への変更が実施または今後画策されている。（受給者にとって厳しい動き）

VI. 保有機材比較

	JAL	ANA
B747	0	1
B777	46	54
B787	15	27
B767	47	56
その他	114	93
計	222（リース機 48 込）	231（リース機 52 込）

特徴：JALは機材のターウンサイジングが図られている。

なお、既にマスコミで報道されたように、ANAは使用機材の一層の省エネ化を期してFY2020迄に70機の新規機材を発注している。

VII. 旅客 L/F 及び B/E 比較

		FY2012	変動	FY2013
JAL	L/F	70.3%	/	71.0%
	B/E	54.9%	/	58.2%
ANA	L/F	67.3%	\	66.8%
	B/E	60.4%	/	62.7%

特徴：JAL/ANA両社ともB/Eは上がった（悪化）ものの、L/FはJALは0.7p上昇したがANAは逆に0.5p下がった。JALのB/EとL/Fの乖離幅12.8pが高利益構造の原点であり、「最小のコストで…」施策結果がここでも読み取れる。

注：簡便手法（単位当たりコスト÷単位当たり収入）に基づく旅客の指標であり、厳密には費用を固定費、変動費別）に分解して算出するものですが、ここでは簡便法で算出したJAMR,社指標を引用。

ベリー（貨物、郵便、超過手荷物）は収支トントンとみなして算出。

VII. その他決算関連情報

1. JALの配当計算の考え方

従来は連結当期純利益から 20%程度としていたが FY2013 からこの純利益から法人税等調整額を控除した後の金額の 20%程度に変更。

これにより FY2013 は 1 株当たり 160 円（前期は 190 円）

2. 株式

JAL は 500 円株（一株当たりの額面価格） 100 株単位で売買

ANA は 50 円株（ " ） 1,000 株単位で売買

3. 航空機の減価償却方法は JAL,ANA 両社共に原則として定額法。

4. 諸元（物量）算定時の航路距離基準は JAL は IASCO,ICAO で採用している「大圏距離」、一方 ANA は「運航距離」

5. 為替レートは JAL は FY2012 は対米ドル 99.9 円に対し FY2013 は 107 円、ANA は FY2013 前期で 98.9 円、後期で 101.2 円

6. 法人税

	実効税率	税効果会計後の実際負担率	実際支払額（法人税等）
JAL	36.7%	△6.5%	△103
ANA	38.01%	50.72%	185

注1:この法人税等支払額の差（絶対額で 288 億円）が JAL/ANA の税引き後利益額差異にも影響している。

2. 日本の法人税は外国に比べ高く、これが外国企業の日本への誘致を難しくしているとの理由で、政府税調により大幅な法人税減税が検討されているが、実態は現行税法でも租税特別措置法、その他の各種税法により税率の各種減免が図られており、FY2013 の JAL に至っては逆に還付となっている。（「法人税の実態について」と題して 2014.3. 17 学習会で、詳細について解説済）

*2014.3. 17 学習会のダウンロード先

<http://www.jalobkon.justhpbs.jp/news2014.3.18kessangakushukai.pdf>

VIII. JAL 決算発表に見る会社見解への所見。

1. 営業利益は堅調な IP 収入や社員の努力により費用効率化がすすみ+267 億円となる 1,667 億円を達成。

⇒「社員の努力」が、実は「社員の犠牲による費用効率化」であってはならない。

前述のユニットコスト（総航空輸送費用を対象）比較で、ANA の 14.2 円に対し JAL の 12.2 円から JAL のコスト管理実態の厳しさが読み取れる。

2. 利益配分の基本方針として配当をあげ、又、配当を経営の最重要課題とも位置付け。

⇒企業は株主だけのために活動しているのではなく、経営者とは利害関係者からの受託者であるとの基本認識のもとに、企業活動の結果、獲得した利益は株主をはじめ当該利害関係者の全てに公平な配分が求められる。

IX. 組合質問に対する会社見解への所見

1. 「内部留保はどのくらいあるのか」との質問に対する会社見解

（内部留保には）いろいろな定義の仕方があり、この場で科目を細かに説明するのはどうか。一般的に質問されるときはその文脈の中で条件が示されており、それに沿って範囲を答えるのが普通で、B/S に記述してあるとおりとしか答えられない。

⇒2013.4. 30 に会社がリリースした記者発表用資料の 9 ページ下段に「将来における企業成長や

経営環境の変化に対応するための投資や強固な財務体質構築等に資する**内部留保**を確保…。と述べて、又これまでの労組との団交時に、四者還元の中に**内部留保**という考え方を披瀝しており、これらの見解から会社としての内部留保定義等は既に統一化されているものと容易に類推される。(答弁矛盾?)

参考:内部留保定義を利益剰余金+資本剰余金に絞っての JAL/ANA の比較

	FY2012	FY2013	対前年増率
JAL	3,812	5,151	1.35 倍
ANA	4,327	4,378	1.01 倍
JAL/ANA	88%	118%	

上記のように、FY2012 は ANA の 88%に止まっていたが、FY2013 は JAL は高利益計上により、逆に ANA を金額で 773 億円上回る 118%となった。

2. 経営の結果の獲得利益配分に関し、会社が以前主張していた「四者還元」について組合が「ハラスメントが崩れている」との主張に対し、会社は「(ハラスメントは)できている」と反論し、これを受けて組合として、いかにハラスメントが崩れているか立証、主張する段階…
- ⇒2013.4. 30リリースの会社資料(既述Ⅷ2)で、株主への配当を経営の最重要課題の一つ…と公言しているが、本来あるべき経営の最重要課題は、社員も含めた全ての利害関係者に平等、公平に獲得利益の配分と史料。

なお、決算書に見る各種数値、関係社及び関係団体で表される各種指標の意味するところ、着眼点等につきましては、去る 2014.3. 17 に JAL 退職者懇談会の学習会のおり纏めた「JAL/ANA の FY2013 第三四半期決算比較についての考え方」(JAL 退職者懇談会 HP に掲載中)にほぼ集約されていますので、再度当該資料を横に置きながら、この資料に目を通していただければ、よりご理解いただけるものと思います。

以 上

根拠資料 1. JAL, ANA の 2014.4. 30 リリースの決算短信他

参考資料 1. JJ 労組ニュース

2. JAMR 社情報(インターネット)

3. その他

2014. 5.26

JAL 退職者懇談会世話人 (I. T)