

博士学位請求論文

固定資産“航空機”にまつわる利益調整に関する研究

－国内定期航空会社 全日本空輸・日本航空を中心に－

栗田 彰



3-3	建設仮勘定（前払金）	87
3-4	未払金	88
3-5	機材関連報奨額	89
3-5-1	機材関連報奨額の内容	89
3-5-2	機材関連報奨額の計上実績	95
3-6	売却処分損益	98
3-6-1	航空機材の売却	98
3-6-2	関係会社との取引	102
3-6-3	部品の外販・リサイクル	107
3-7	保険差益	108
3-8	小括	109
第4章 航空機材のリース取引に関わる会計		112
4-1	リース関連法令・基準	112
4-2	航空機リースの実態	118
4-2-1	航空機リースの活用状況	119
4-2-2	航空機の購入又はリースの選択	127
4-3	航空機リースに関わる費用	129
4-3-1	リース機の調達準備費	129
4-3-2	リース費用（賃借料）	130
4-3-3	リース契約の中途解約	131
4-3-4	リースバック費用	132
4-3-5	リース機材の買取り	133
4-4	リース会計基準適用の影響	134
4-4-1	財務諸表への影響	134
4-4-2	判断・処理への影響	135
4-5	小括	141
第5章 航空機材などに対する会計処理		144
5-1	減価償却	144
5-1-1	償却方法の変更	146
5-1-2	耐用年数の変更	149
5-1-3	特別償却	159
5-1-4	休止固定資産減価償却費	159
5-2	たな卸資産の評価	160
5-3	圧縮記帳	161

5-4	費用の資産化…164	
5-4-1	改修費…165	
5-4-2	借入金利息…168	
5-5	特別損失…169	
5-5-1	評価損…170	
5-5-2	減損損失…170	
5-6	財産評定…172	
5-6-1	債務超過額の算定…173	
5-6-2	ビッグ・バスの実施…174	
5-6-3	V字回復…176	
5-7	小括…178	
第6章 航空事業費 .....		180
6-1	燃油費…181	
6-1-1	燃油価格の変動とその要因…182	
6-1-2	燃油ヘッジ…185	
6-1-3	燃油価格高騰への対応…188	
6-2	乗員訓練費…190	
6-2-1	乗員訓練費などの推移…192	
6-2-2	乗員訓練費の繰延べ…196	
6-2-3	乗員訓練費における問題…201	
6-3	整備費…203	
6-3-1	整備の種類とその内容…203	
6-3-2	自社整備と整備の委託…204	
6-3-3	整備引当金…209	
6-3-4	特別損失…212	
6-4	小括…213	
第7章 航空事業収入 .....		216
7-1	航空事業収入…216	
7-1-1	旅客収入の計上方法…217	
7-1-2	国内航空運賃…218	
7-1-3	国際航空運賃…224	
7-1-4	レベニュー・マネジメント…226	
7-2	路線の開設・廃止、増減便…228	
7-2-1	規制緩和…228	

7-2-2	混雑空港の発着枠配分	229
7-2-3	路線移管・運休・撤退	232
7-3	小括	235
終章 結論、成果、今後の課題		238
C-1	本研究の結論	238
C-1-1	業績変動に関する結論	238
C-1-2	行動に関する結論	239
C-1-3	動機に関する結論	241
C-2	本研究の成果	246
C-3	今後の課題	248
参考文献		249
Appendix 使用機登録一覧		258
A-2-1	ANAグループ	259
A-2-2	JALグループ	270

## 序章 背景、目的、構成

### P-1 本研究の背景

1970年の日本は、1950年代半ばから続く高度経済成長期のなかにあり、企業決算は依然として好調であった。そして、その年の春季賃上げの妥結率が18.3%<sup>1</sup>という高率であったことから推測できるように、国民の所得水準が大きく向上していたときであった。そういった年に行われた日本万国博覧会（以下「大阪万博」という。）は、まだ海外渡航が珍しかった当時の日本においては、海外の人々や文化、そして最先端の技術にふれあえる機会として人々の関心を集め、全国各地から多くの人々が来場し、開幕（1970年3月15日）から閉幕（同年9月13日）までの6ヶ月間に6,400万を超える入場者数を記録した<sup>2</sup>。

大阪万博が開催されていた1970年4月、日本航空株式会社（以下「JAL」という。）はB747型機の初号機（JA8101号機）を受領し、同年7月から羽田－ホノルル線に就航させている<sup>3</sup>。この新たに導入されたB747型機は、DC-8型機やB707型機といった従来機の座席数（約150～200席）とくらべると2倍以上の座席数があり、このB747型機の登場により航空輸送は大量輸送の時代へと移っていった。

上記のようなこともあり、1970年度の国内線旅客数は対前年比で30.7%、国際線旅客数は同44.5%、そして国内線と国際線の旅客数合計では同32.0%の増と大きく増加している<sup>4</sup>。

当時、運輸省は国内の航空ネットワーク確立のために、昭和42年度を初年度とする空港整備5カ年計画（第1次）を策定し、空港整備事業を行っていた。しかし、航空運送需要の急増、航空機の高速化、大型化の急速な進展などの情勢変化、あるいは騒音対策の推進、航空機の安全確保などの要請に応えるために、1972年3月に昭和46年度を初年度とする第2次空港整備5カ年計画を策定している<sup>5</sup>。そのあと、第7次まで空港整備5カ

---

1 経済企画庁『昭和46年年次経済報告』1971年7月30日、第1部第1章。

2 1970年の日本の人口が1億372万人だった（昭和45年国勢調査）ので、いかに多くの日本人が大阪万博に行ったのかということのうかがい知ることができる。

3 このB747型機の導入は1966年6月に決定されているが、これにはパン・アメリカン航空（Pan American World Airways Inc.）が太平洋路線にB747型機を投入する可能性が高かったこと、そして1966年3月期の業績もよく、社業が国際線の成長を基軸に上げ潮基調にあったことが影響している（日本航空株式会社調査室（1974）『日本航空20年史』、404-406頁）。

4 『昭和46年度運輸白書』各論Ⅲ第1章の数値を使って筆者が算出。

5 『昭和47年度運輸白書』各論Ⅲ第4章第2節1。

年計画（第7次だけ1996年度から2002年度までの7カ年計画になっている。）が策定され、空港整備事業が推進されたが、1986年11月から1991年2月までの景気拡張期（この景気拡張期は、俗に「バブル景気」といわれる。）と同時期に進められた第5次空港整備5カ年計画（期間は1986年度～1990年度）では、関西国際空港の整備、新東京国際空港の整備及び東京国際空港の沖合展開のプロジェクト（以下「3大空港プロジェクト」という。）の推進が最重要課題とされた<sup>6</sup>。また、多極分散型国土の形成を基本理念とする（第4次）全国総合開発計画の影響を受け、「一県一空港」のスローガンのもと、地方空港についても建設が進められた。こういったことにより、国内空港の数は、1971年3月末の57空港から2003年3月末には94空港となり、それにもなるとなると国内線・国際線の路線数が増え、国内線・国際線の旅客数も増加していった。これらの空港整備事業に関する経理については、1970年4月に空港整備特別会計が設置され、一般会計とは区分して経理されている。ここで、この会計の歳入は、国の空港の使用料収入などからなっている<sup>7</sup>。具体的には、空港使用料（着陸料、特別着陸料など）、航行援助施設利用料、そして一般会計からの繰入金（航空機燃料税の税収の11/13）などであり、空港整備特別会計の財源のほぼ100%が受益者負担によるものとなっている<sup>8</sup>。

日本の航空業界には、1986年6月まで45・47体制といわれるものがあった。この45・47体制は、国内定期航空会社の参入制度であり、昭和45年（1970年）11月に「航空企業の運営体制について」が閣議了解され、昭和47年（1972年）7月に運輸大臣通達が発達されたためにそう呼ばれている。両者は、日本の航空政策の基本を定める「航空憲法」ともいわれるもので、その内容は過当競争を避けて企業体力を養わせる産業保護・育成政策になっていた<sup>9</sup>。具体的には、JALには国際線と国内幹線（新千歳・羽田・伊丹・福岡・

---

6 『昭和62年度運輸白書』第3章第2節1。

7 空港整備特別会計法第3条第1項。なお、空港整備特別会計は、東京国際空港などからえられる収入を、地方空港の整備や運営にまわしていく内部補助システム（収入プール制）となっていた。

8 JALの1981年3月期の営業収益は6,544億7百万円であったが、公租公課（着陸料・特別着陸料・航行援助施設利用料・航空機燃料税・通行税）の負担額は729億19百万円となっている（日本航空株式会社統計資料部編（1985）『日本航空社史（1971～1981）』382頁）。すなわち、売上高（営業収益）の10%以上を公租公課に支払ったことになる。

9 JALは、国内線にB747型機を早期に投入する予定であったが、45・47体制の成立によりその計画を断念している。そして、幹線の機材が大型化されたのは、ANAのL-1011型機の受領・就航と歩調をあわせて1974年の春からとなっている（上掲日本航空株式会社統計資料

那覇の5空港間を結ぶ路線)、全日本空輸株式会社(以下「ANA」という。)には国内幹線と一部国内ローカル線並びに近距離国際線チャーター、そして東亜国内航空株式会社(1988年4月、株式会社日本エアシステムに商号変更。以下「JAS」という。)には国内ローカル線と一部国内幹線を担当させるというものであった。この体制は、航空会社間の競争をおさえて収益をあげさせるかわりに、その収益を成長のために投資させ、国際競争力をつけさせるとともに、内部補助体制によって採算のとれないローカル線などを維持することも可能にしたといわれる<sup>10</sup>。この45・47体制については、1985年12月にその体制の見直しが決定している。そして、翌1986年6月には運輸政策審議会が新航空政策を答申し、そのあと、国際線の複数社制、JALの完全民営化、国内線における競争促進施策の推進(ダブル・トリプルトラック化推進)などが行われた。

45・47体制によって航空会社が保護されていた期間の旅客数(国内線・国際線計)は、45・47体制の閣議了解がされた1970年度の旅客数が1,717万人<sup>11</sup>であったのに対し、45・47体制の廃止の閣議決定がされた1985年度の旅客数は5,033万人と約2.9倍伸びている。そのあと、伸びは多少鈍化しているが、旅客数は増加し、2019年度の旅客数は1億2,340万人となり、1985年度の旅客数とくらべて約2.5倍になっている。このように航空旅客数は50年間で大きく伸び、航空会社は幼稚産業として保護される立場から国民の足として人々の生活や経済活動にとってはなくてはならないものに、そして、それらを支える立場へとかわっている。このように、航空旅客数は50年間で大きく伸び、航空会社の立ち位置もかわったが、そのあいだに航空会社は国内の経済状況によって変動する旅客数によって厳しい業績を計上せざるをえないということも経験している。

図表P-1は、1970年度(1971年3月期)から2019年度(2020年3月期)までのGDP成長率(実質)と航空旅客数(国内線・国際線の合計)の増減率(対前年)の推移を示しているが、これから航空需要は国内の経済状況によって変動する傾向があることがわかる<sup>12</sup>。図表P-1を概観すれば、1971年12月から1973年11月までの景気拡張期(この景気

---

部編(1985)、122-123頁)。

10 戸崎肇「航空憲法」『時事用語辞典』(<https://imidas.jp/genre/detail/F-117-0081.html>、2021年8月9日閲覧)。

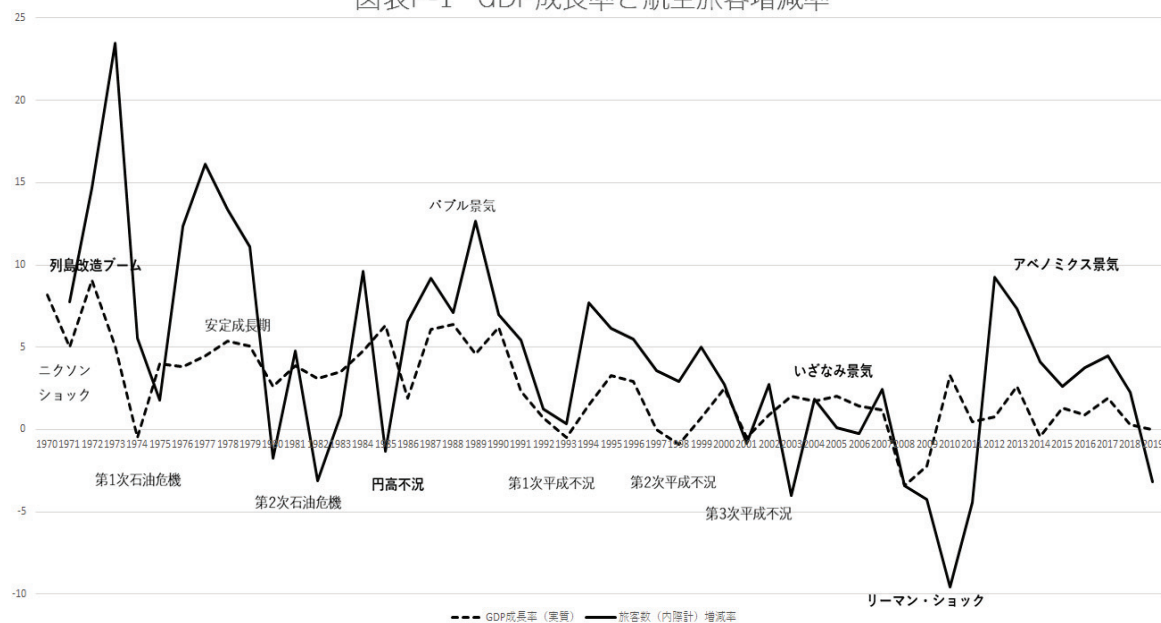
11 旅客数は『航空輸送統計年報』による。

12 国内景気に大きな影響を及ぼさない国内外の出来事が航空旅客数に大きな影響を及ぼすことがある。例えば、2003年度のGDP成長率(実質)は2.0%と伸びているが、航空旅客数はイラク戦争の勃発、重症急性呼吸器症候群(SARS)の流行によって対前年比▲4.0%の



拡張期は、俗に「列島改造ブーム」といわれる。)、1970年代後半の安定成長期、1986年11月から1991年2月までの景気拡張期(同「バブル景気」)、2002年1月から2008年2月までの景気拡張期(同「いざなぎ景気」)、そして2012年11月から2018年10月までの景気拡張期(同「アベノミクス景気」)といったGDP成長率が増加しているときには、航空旅客数の増減率も増加している。

図表P-1 GDP成長率と航空旅客増減率



出所：GDP成長率(実質)は『国民経済計算(GDP統計)』、旅客数(内陸計)増減率は『航空輸送統計年報』に基づき筆者作成。

一方、1970年7月から1971年12月までの景気後退期(この景気後退期は、俗に「ニクソン・ショック」といわれる。)、1973年11月から1975年3月までの景気後退期(同「第1次石油危機」)、1980年2月から1983年2月までの景気後退期(同「第2次石油危機」)、1985年6月から1986年11月までの景気後退期(同「円高不況」)、1991年2月から1993年10月までの景気後退期(同「第1次平成不況」)、1997年5月から1999年1月までの景気後退期(同「第2次平成不況」)、2000年11月から2002年1月までの景気後退期(同「第3次平成不況」)、そして2008年2月から2009年3月までの景気後退期(同「リーマン・ショック」)といったGDP成長率が減少しているときには、航空旅客数の増減率も減少している。これは、景気の拡張期には、企業活動が活発となって企業では出張などが増加し、また、一般家庭においては可処分所得の増大などによって日常生活から解放される旅行への需要が増加するといったこと、それに対して、景気の後退期には、企業

減少となっている。

は費用削減のために出張などを抑制し、また、一般家庭においては家計の状況や先行きへの不安から旅行をひかえるといったことなどが行われることが影響している。

上記のように、航空需要が国内の経済状況によって変動する傾向があるということは、航空会社の旅客収入も国内の経済状況によって変動する傾向があるということになる。

航空会社は、固定費の割合が高いコスト構造をもっている<sup>13</sup>。損益分岐点分析（Cost-Volume Profit Analysis：CVP 分析）からすると、このような固定費の比重が高いコスト構造でありながら売上高の不確実性が高いという組合せは、最も好ましくない組合せとされている。そして、固定費の割合が高いコスト構造をもちながら、国内の経済状況の影響を大きくうけ、収入<sup>14</sup>の不確実性が高い航空会社においては、安全余裕度は低く、多少の収入（売上高）減でも赤字になる危険性がある<sup>15</sup>。

上記のように、航空会社は利益調整（Earnings Management）を誘発させやすい環境のなかで事業を行っており、そして、利益調整を誘発させやすい収益構造をもっている。こういった特徴をもっている航空会社のなかで、ナショナル・フラッグ・キャリアとして日本を代表する航空会社であった JAL は 2010 年 1 月に経営破綻したが、その JAL の経営破綻については、「外部的なリスクイベントによる財務的な危機状態が生じるたびに緊急融資をもって凌いで抜本的な財務体質の改善を先送りし、かたや労働組合の意識改革もま

---

13 固定費（減価償却費、整備費、人件費など）は約 60%とされるが、国内定期航空会社においては、ダイヤが決まったあとは、旅客数に関係なく運航しなければならないため、運航連動の変動費（燃油費、燃料税、空港使用料）も実質的に固定費化することになり、それを含んだ広義の固定費は約 90%となる（ANA ホールディングス株式会社・全日本空輸株式会社『日本航空への公的再生支援により生じた競争上の課題について』2014 年 9 月 25 日、5 頁）。

14 JAL（連結）の旅客収入が営業収益に占める割合は、経営破綻前の 2007 年 3 月期は 60.8%、2008 年 3 月期は 64.2%、2009 年 3 月期は 70.2%となっている。経営再建後は、70%を少し超える値で推移し、2019 年 3 月期は 71.2%、2020 年 3 月期は 70.2%となっている。2007 年 3 月期から 2009 年 3 月期の上昇は、子会社・関連会社の整理（334 社→286 社）によるものと考えられる。なお、航空事業の収入には、旅客収入のほか、貨物収入・郵便収入がある。そのほかの航空会社の収入には、航空関連事業・旅行事業・商社事業などによる収入がある。

15 2010 年の国際航空運送協会（International Air Transport Association：以下「IATA」という。）登録航空会社の営業利益率（全体平均）は 4.8%となっている。日本の鉄道業における営業利益率は 14.5%、海運業は 6.8%であり、IATA 登録航空会社の営業利益率はそれらよりも低くなっている（国土交通省航空局『航空を取り巻く社会情勢等について（補足資料）』2012 年 12 月、5 頁）。

図表P-2 財政状態・経営成績など（ANA）

（金額：百万円。配当額は円/株）

期	単体・連結	資 産			負 債			資 産 (純資産) 注1	損 益			配当額 注4	社 長	監査法人		
		流動資産	固定資産	計	流動負債	固定負債	計		営業損益		税引前 当期純損益 注3					
									営業収入 注2	計						
21	1971年3月期	単	13,406	51,130	65,193	20,275	31,640	52,568	12,625	55,485	5,698	3,747	-	40	若狭得治	監査法人池田丹一事務所
22	1972年3月期	#	28,590	68,667	97,730	23,002	48,457	72,061	25,669	64,601	648	▲1,609	-	注5	#	#
23	1973年3月期	#	32,581	75,957	108,677	28,117	50,201	80,491	28,186	86,219	4,536	2,056	-	40	#	栄光会計事務所
24	1974年3月期	#	39,341	113,527	152,959	36,602	66,688	111,300	41,659	117,928	12,382	8,601	-	注6	#	#
25	1975年3月期	#	48,031	145,239	193,938	44,900	100,366	153,335	40,603	147,985	352	1,278	-	注7	#	#
26	1976年3月期	#	48,500	177,686	226,506	56,051	120,947	185,117	41,389	184,989	7,282	2,621	2,656	4	#	#
27	1977年3月期	#	52,031	167,891	219,949	58,590	106,971	174,029	45,920	200,479	10,858	7,840	7,886	4	安西正道	#
28	1978年3月期	#	41,044	173,325	214,369	50,481	87,240	148,999	65,370	231,894	10,309	9,617	9,673	注8	#	#
29	1979年3月期	#	60,747	217,965	278,712	65,464	133,986	211,385	67,327	265,538	9,129	9,520	8,843	4	#	#
30	1980年3月期	#	66,082	262,865	329,535	98,553	137,913	247,365	82,170	307,865	▲9,604	443	1,448	4	#	#
31	1981年3月期	#	78,419	322,586	401,557	99,634	210,043	319,262	82,295	377,324	941	4,753	6,431	4	#	#
32	1982年3月期	#	95,602	337,287	433,018	124,916	212,641	347,138	85,880	397,371	▲3,581	5,822	6,564	4	#	#
33	1983年3月期	#	96,308	351,011	447,785	117,965	220,381	338,347	109,438	421,860	9,707	2,865	4,421	4	#	#
34	1984年3月期	#	93,684	413,569	507,750	155,315	236,987	392,303	115,447	412,293	1,833	7,993	8,011	4	中村大造	#
35	1985年3月期	#	120,965	433,308	555,035	140,105	248,013	388,118	166,916	453,235	19,213	7,578	11,537	4	#	#
36	1986年3月期	#	112,765	471,871	585,103	113,928	297,009	410,937	174,166	464,874	15,488	9,471	10,372	4	#	#
37	1987年3月期	#	108,757	480,844	589,901	120,217	287,673	407,890	182,010	479,371	25,997	12,523	12,019	4	#	センチュリー
38	1988年3月期	#	214,102	536,360	750,463	140,878	425,335	566,214	184,248	527,540	32,890	16,317	15,261	4	近藤秋男	#
39	1989年3月期	#	233,535	540,397	773,932	135,132	447,703	582,835	191,097	577,576	30,932	18,589	17,805	4	#	#
40	1990年3月期	#	332,900	634,168	967,068	176,801	588,654	765,455	201,613	672,080	38,517	31,505	30,359	5	#	#
41	1991年3月期	#	321,455	783,025	1,104,481	224,176	674,842	899,019	205,461	733,388	25,319	25,397	23,084	5	#	#
42	1992年3月期	単 達	311,155 334,522	910,186 979,650	1,221,342 1,317,469	196,144 226,404	819,078 889,767	1,015,223 1,122,922	206,118 194,547	799,152 875,074	39,177 44,167	22,444 23,092	20,057 20,705	5	#	#
43	1993年3月期	単 達	311,982 334,651	1,001,260 1,068,973	1,313,243 1,411,190	286,706 326,266	825,278 892,189	1,111,985 1,226,505	201,257 184,685	808,354 888,819	18,065 17,839	15,870 11,363	13,304 9,223	4	#	#
44	1994年3月期	単 達	292,259 318,057	979,092 1,044,739	1,271,352 1,384,304	223,198 282,856	855,618 922,634	1,078,817 1,214,108	192,534 170,196	774,752 857,166	5,582 3,059	2,840 ▲5,077	1,334 ▲6,264	3	普勝清治	#
45	1995年3月期	単 達	285,654 329,709	929,074 1,003,723	1,214,728 1,365,076	218,583 298,311	803,728 905,208	1,022,312 1,210,867	192,416 154,209	802,619 914,244	16,076 14,780	1,148 ▲6,014	10,915 ▲1,534	3	#	#
46	1996年3月期	単 達	272,840 320,320	894,409 996,168	1,167,249 1,335,477	279,714 358,032	696,354 834,154	976,069 1,198,767	191,180 136,710	845,973 967,302	27,307 27,755	16,836 7,818	12,018 1,491	3	#	#
47	1997年3月期	単 達	236,252 281,802	834,665 970,133	1,072,450 1,267,716	225,512 321,257	656,164 802,197	881,676 1,129,957	190,773 137,759	887,406 1,021,742	18,015 20,593	17,330 15,661	12,017 12,694	3	#	#
48	1998年3月期	単 達	277,027 343,819	874,436 1,024,606	1,152,654 1,382,401	218,707 358,753	750,176 902,550	968,883 1,264,370	183,771 118,031	910,276 1,080,506	646 6,179	5,245 ▲4,361	475 ▲6,478	X	野村吉三郎	#
49	1999年3月期	単 達	299,430 396,660	837,317 978,749	1,137,069 1,395,189	232,276 384,874	727,610 895,533	959,886 1,280,407	177,182 112,315	903,024 1,070,773	▲13,159 ▲5,161	585 487	▲6,478 ▲2,430	X	#	#
50	2000年3月期	単 達	443,052 419,296	1,073,668 1,030,045	1,534,617 1,451,420	498,502 425,786	1,434,228 868,784	97,456 1,294,570	1,209,647 150,500	31,559 1,279,635	1,485 82,243	1,485 63,537	▲22,689 63,289	X	太田昭和ワチラー	#
51	2001年3月期	#	407,833	1,101,623	1,510,982	444,863	915,189	1,360,052	138,641	1,204,514	22,968	1,400	▲7,178	X	大橋洋治	新日本
52	2002年3月期	#	355,996	1,085,905	1,442,573	317,938	992,375	1,310,313	121,954	1,215,909	▲2,597	▲17,236	▲54,821	X	#	#
53	2003年3月期	#	463,392	1,100,848	1,565,106	441,657	964,453	1,406,110	150,086	1,217,596	34,354	33,443	35,221	3	#	#
54	2004年3月期	#	421,170	1,184,838	1,606,613	506,474	875,638	1,382,112	214,284	1,292,813	77,774	65,224	45,679	3	#	#
55	2005年3月期	#	530,374	1,135,463	1,666,843	480,848	832,554	1,313,402	346,309	1,368,792	88,802	66,755	52,433	3	山元孝生	#
56	2006年3月期	#	422,048	1,179,535	1,602,091	473,034	723,145	1,196,179	405,912	1,489,658	92,190	62,574	51,064	3	#	#
57	2007年3月期	#	473,499	1,309,759	1,783,393	546,950	780,497	1,327,447	455,946	1,487,827	84,389	56,523	115,224	5	#	#
58	2008年3月期	#	446,673	1,314,208	1,761,065	503,120	932,148	1,435,268	325,797	1,392,581	7,589	91	▲4,445	1	#	新日本有限責任
59	2009年3月期	#	421,516	1,436,760	1,859,085	472,613	906,383	1,378,996	480,089	1,228,353	▲54,247	▲86,303	▲95,593	X	伊東信一郎	#
60	2010年3月期	#	472,187	1,455,318	1,928,021	447,591	954,076	1,401,667	526,354	1,357,653	67,808	37,020	35,058	2	#	#
61	2011年3月期	#	548,719	1,453,675	2,002,570	461,045	986,666	1,447,711	554,859	1,411,504	97,022	68,455	63,431	4	#	#
62	2012年3月期	#	717,700	1,417,874	2,137,242	458,387	905,755	1,364,142	773,100	1,483,581	103,827	76,965	70,876	4	#	#
63	2013年3月期	#	696,266	1,476,059	2,173,607	573,947	848,369	1,422,316	751,291	1,570,145	65,986	42,928	36,391	2	#	#
64	2014年3月期	#	692,783	1,608,906	2,302,437	666,677	832,208	1,498,885	803,552	1,713,457	91,541	67,129	77,983	4	#	#
65	2015年3月期	#	631,188	1,597,069	2,228,808	585,490	848,418	1,433,908	794,900	1,791,187	136,463	130,725	131,064	5	片野坂真哉	#
66	2016年3月期	#	666,725	1,647,161	2,314,410	572,647	817,588	1,390,235	924,175	1,765,259	145,539	140,375	139,462	6	#	トーマツ
67	2017年3月期	#	723,493	1,838,479	2,562,462	648,080	913,830	1,561,910	1,000,552	1,971,799	164,516	160,636	196,641	60	#	#
68	2018年3月期	#	700,230	1,986,392	2,687,122	685,933	891,876	1,577,809	1,109,313	2,058,312	165,019	156,681	154,023	75	#	#
69	2019年3月期	#	571,162	1,988,191	2,560,153	530,546	960,737	1,491,283	1,068,870	1,974,216	60,806	59,358	51,501	X	#	#

出所：各期有価証券報告書等に基づき筆者作成 注1：2017年3月期以降は純資産 注2：2014年3月期以降は売上高。  
 注3：1975年3月期以前は営業利益に営業外損益を加減したものが当期純利益。連結財務諸表では税金等調整前当期純利益 注4：1975年7月に、額面金額500円を50円に変更。2017年10月に、10株につき1株の割合で株式併合  
 注5：旧株40円、新株23円34銭 注6：旧株40円、新株16円67銭 注7：合併交付金40円 注8：旧株4円、新株1円34銭

まならず大胆なリスク策を実行できなかったことなどの複合的な経営者の不作為が要因」となった、と経営者の不作為が問題とされることがある<sup>16</sup>。しかし、その一方でJALについては、過去から利益調整を行っている疑いがあることも指摘されている<sup>17</sup>。

16 コンプライアンス調査委員会（2010）『調査報告書（要旨）』25頁。

17 例えば、一ノ宮（2003）、158頁。なお、JALは、日本航空株式会社法（1987年11月に廃止）で、財産目録、貸借対照表及び損益計算書を運輸大臣に提出しなければならず（第14

図表P-3 財政状態・経営成績など（JAL）

（金額：百万円。配当額は円/株）

期	単体・連結 注1	資 産			負 債			資 産 (純資産) 注2	損 益			配 当 額 注5	社 長	監 査 人		
		流動資産	固定資産	計	流動負債	固定負債	計		営業損益		税引前 当期純損益 注4					
									事業収益	計					経常損益	計
21	1971年3月期	単	53,682	163,219	218,691	55,696	73,311	175,951	42,740	163,409	16,994	14,946	-	40	松尾静直	太田哲三事務所
22	1972年3月期	単	63,093	211,925	277,661	62,745	117,856	234,830	42,831	190,111	10,293	10,065	-	40	朝田静夫	〃
23	1973年3月期	単	80,340	232,101	314,793	71,412	126,501	261,685	53,108	220,859	11,639	12,375	-	注6	〃	〃
24	1974年3月期	単	84,320	253,632	340,644	90,894	134,357	284,737	55,907	256,163	2,523	1,795	-	40	〃	〃
25	1975年3月期	単	69,097	257,122	328,998	100,262	140,427	291,258	37,740	296,062	▲27,069	▲31,906	-	×	〃	〃
26	1976年3月期	単	86,030	252,122	338,466	108,626	148,345	298,957	39,509	352,879	▲1,063	▲9,805	▲9,603	-	〃	〃
27	1977年3月期	単	103,281	264,762	368,200	122,350	158,643	316,684	51,516	394,952	13,364	6,131	6,930	×	〃	〃
28	1978年3月期	単	124,690	247,031	371,721	134,983	140,534	311,250	60,471	435,374	20,065	19,812	19,182	40	〃	〃
29	1979年3月期	単	144,331	257,433	401,764	141,561	146,044	339,467	62,297	470,239	22,065	22,329	21,535	40	〃	〃
30	1980年3月期	単	148,489	355,329	505,001	172,755	197,441	422,103	82,898	568,458	▲288	392	4,911	注7	〃	〃
31	1981年3月期	単	159,992	405,809	567,134	182,230	248,682	482,489	84,645	654,407	9,503	4,419	6,776	40	〃	〃
32	1982年3月期	単	168,533	449,320	619,171	211,284	266,530	528,891	90,280	723,615	12,102	204	5,844	40	高木養根	〃
33	1983年3月期	単	172,985	463,292	637,441	228,956	288,385	517,242	120,199	744,417	▲8,319	▲27,093	▲16,061	×	〃	〃
34	1984年3月期	単	206,848	486,605	694,664	261,069	319,743	580,812	113,851	756,199	21,169	4,027	2,610	×	〃	〃
35	1985年3月期	単	244,227	532,750	776,977	306,923	326,422	633,346	143,631	827,222	38,179	22,513	20,439	40	〃	〃
36	1986年3月期	単	221,175	581,758	802,933	288,149	374,542	662,692	140,241	823,974	19,248	▲1,626	▲6,659	×	山田達	太田昭和
37	1987年3月期	単	247,055	647,352	894,407	321,258	439,226	760,485	133,922	779,062	28,718	3,652	5,067	×	〃	〃
38	1988年3月期	単	281,147	682,584	963,731	311,389	501,680	813,070	150,661	848,991	54,602	32,424	29,180	40	〃	〃
39	1989年3月期	単	380,924	692,259	1,073,183	325,167	484,985	810,153	263,030	935,746	72,763	43,678	42,875	50	〃	〃
40	1990年3月期	単	685,808	764,567	1,450,375	391,577	650,423	1,042,001	408,374	1,060,315	74,002	52,746	50,819	50	〃	〃
41	1991年3月期	単	596,670	905,808	1,502,479	361,451	727,217	1,088,668	413,811	1,118,883	27,321	24,845	25,887	5	利光男	〃
42	1992年3月期	単	519,598	1,060,656	1,580,254	356,855	821,096	1,177,951	402,303	1,114,632	▲12,935	▲6,038	2,753	5	〃	〃
		連	685,316	1,263,353	1,953,629	507,700	1,041,540	1,556,759	396,870	1,381,008	▲7,629	▲6,949	▲13,102			
43	1993年3月期	単	525,525	1,175,767	1,701,292	404,569	947,089	1,351,659	349,632	1,033,960	▲48,132	▲53,808	▲52,041	×	〃	〃
		連	675,577	1,437,575	2,118,246	583,167	1,188,414	1,778,619	339,645	1,283,786	▲45,134	▲55,695	▲56,728			
44	1994年3月期	単	451,952	1,238,870	1,692,242	391,421	976,551	1,367,973	324,268	982,313	▲29,280	▲26,158	▲25,884	×	〃	〃
		連	637,375	1,500,660	2,149,512	588,524	1,250,108	1,846,675	302,837	1,256,612	▲29,627	▲38,611	▲44,103			
45	1995年3月期	単	447,406	1,176,907	1,625,179	374,868	927,242	1,302,111	323,067	1,035,366	▲9,858	2,818	▲6,277	×	〃	〃
		連	600,390	1,519,786	2,155,761	600,512	1,267,699	1,875,915	279,846	1,348,417	▲12,631	▲10,514	▲19,730			
46	1996年3月期	単	383,132	1,154,045	1,537,490	419,798	794,131	1,213,929	323,560	1,115,931	15,403	4,396	588	×	近藤晃	〃
		連	545,565	1,533,278	2,111,053	645,693	1,191,981	1,842,737	268,315	1,449,041	17,315	▲6,320	▲8,994			
47	1997年3月期	単	360,207	1,132,760	1,493,265	427,041	751,902	1,178,943	314,321	1,195,334	4,556	▲16,974	▲8,939	×	〃	〃
		連	491,356	1,524,784	2,050,623	674,261	1,124,402	1,804,029	246,593	1,567,133	9,832	▲24,036	▲8,549			
48	1998年3月期	単	385,382	1,086,292	1,472,333	394,767	857,434	1,252,201	220,132	1,219,706	31,003	7,691	▲94,087	×	〃	〃
		連	554,995	1,471,371	2,042,761	681,843	1,161,629	1,857,799	194,961	1,581,559	40,182	4,619	▲63,587			
49	1999年3月期	単	386,066	1,089,035	1,475,584	347,484	881,685	1,229,169	246,415	1,157,653	24,820	32,523	27,173	3	兼子勲	〃
		連	583,645	1,357,146	1,955,622	557,194	1,164,700	1,721,895	216,957	1,566,094	32,856	37,256	36,290			
50	2000年3月期	連	582,334	1,310,400	1,911,177	564,939	1,084,747	1,649,686	237,903	1,598,516	44,887	22,440	26,922	3	〃	木田昭和センチュリー
51	2001年3月期	単	487,767	1,314,048	1,801,855	529,931	981,524	1,511,455	267,654	1,703,773	78,639	53,311	31,660	4	〃	〃
52	2002年3月期	単	543,615	1,292,756	1,836,371	557,610	1,024,159	1,581,770	228,657	1,608,689	▲11,925	▲37,115	▲33,392	×	〃	新日本
1	2003年3月期	単	530,322	1,641,962	2,172,284	615,346	1,279,158	1,894,505	254,256	2,083,480	10,589	15,840	4,081	4	〃	〃
2	2004年3月期	単	519,076	1,594,219	2,113,418	560,559	1,369,446	1,930,005	195,273	1,931,742	▲67,645	▲71,938	▲82,148	×	〃	〃
3	2005年3月期	単	683,174	1,479,403	2,162,654	569,140	1,372,993	1,942,133	194,746	2,129,876	56,149	69,805	44,666	4	新町敏行	〃
4	2006年3月期	単	687,319	1,473,913	2,161,240	644,844	1,340,879	1,985,724	148,066	2,199,385	▲26,834	▲41,608	▲46,440	×	〃	〃
5	2007年3月期	単	707,311	1,383,253	2,091,233	659,796	1,099,563	1,759,360	331,873	2,301,915	22,917	20,576	52,055	×	西松達	〃
6	2008年3月期	単	810,315	1,310,534	2,122,784	661,229	990,483	1,651,713	471,070	2,230,416	90,013	69,817	29,832	×	〃	〃
7	2009年3月期	単	487,029	1,262,580	1,750,679	649,897	904,010	1,553,907	196,771	1,951,158	▲50,884	▲82,177	▲59,014	注8	〃	新日本有限責任
60	2010年1月期	単	457,487	687,715	1,145,203	155,851	2,702,852	2,858,703	▲1,713,499	1,022,464	▲142,004	▲177,879	▲2,010,283	×	〃	〃
61	2010年11月期	単	463,529	634,377	1,097,906	502,280	2,128,320	2,630,600	▲1,532,694	1,054,745	114,239	116,602	179,190	×	大西賢	〃
62	2011年3月期	連	552,974	653,542	1,206,517	342,881	645,401	988,283	218,234	383,021	41,215	42,041	622,802	×	〃	あずさ監査法人
63	2012年3月期	単	468,355	619,271	1,087,627	298,475	375,290	673,766	413,861	1,204,813	204,922	197,688	199,904	×	榎本義晴	〃
64	2013年3月期	単	551,348	665,263	1,216,612	313,154	320,269	633,423	583,189	1,238,839	195,242	185,863	190,477	190	〃	〃
65	2014年3月期	単	605,009	735,158	1,340,168	334,265	294,838	629,103	711,064	1,309,343	166,792	157,634	160,047	160	〃	〃
66	2015年3月期	単	615,455	857,899	1,473,354	373,074	299,528	672,603	800,751	1,344,711	179,689	175,275	169,901	104	〃	〃
67	2016年3月期	単	629,242	949,686	1,578,928	368,552	339,818	708,371	870,557	1,336,661	209,192	209,219	207,381	120	〃	〃
68	2017年3月期	単	626,332	1,102,444	1,728,777	364,601	360,783	725,384	1,003,393	1,288,967	170,332	165,013	162,778	94	〃	〃
69	2018年3月期	単	680,492	1,173,504	1,853,997	396,846	363,023	759,869	1,094,127	1,383,257	174,565	163,180	162,480	110	〃	〃
70	2019年3月期	単	761,539	1,268,788	2,030,328	454,399	375,793	830,192	1,200,135	1,487,261	176,160	165,360	156,240	110	赤坂祐二	〃
71	2020年3月期	単	525,995	1,333,367	1,859,362	358,460	369,065	727,525	1,131,836	1,411,230	100,632	102,571	96,513	注9	〃	

されてから 70 年以上が過ぎた。そして、1951 年 8 月に設立された JAL（旧会社）や 1952 年 12 月に設立された ANA（前身の日本ヘリコプター輸送株式会社）は、設立後国内外で発生した天変地異、疫病、地域紛争、経済危機といった突発的出来事などを経験し、そして、それらに対応しながら現在に至り、ANA は図表 P-2、JAL は図表 P-3 に示す業績をあげている<sup>18</sup>。

## P-2 本研究の目的、意義

本研究の目的は、航空会社における経営者の裁量行動とそれによる利益調整を 50 年間のデータを用いて分析することで、航空会社における利益調整と企業業績との関係を明らかにすることである。

航空会社が航空機を調達する方法には、購入とリースがある。ここで、航空機をリースで調達する方法として、自社の所有機を売却して、その当該機を賃借するというセール・アンド・リースバック取引を活用して行う方法もある。このセール・アンド・リースバック取引については、航空業界特有の勘定科目である機材関連報奨額の計上においても使われている。機材関連報奨額は、航空業界だけで計上されている勘定科目で、内容や処理方法などで明らかにされていない点があるため、研究の対象にもなっている。そして、それらでは、機材関連報奨額の処理に関して利益操作の疑いがあることなどが指摘されている<sup>19</sup>。また、セール・アンド・リースバック取引の処理や機材関連報奨額の計上を粉飾決算とするものもある<sup>20</sup>。

粉飾決算という用語の定義については、それが「不正な会計処理」ということだけでなく、そのなかに「違法な会計処理」といったことが含意されている場合もある。こういったことからすると、航空会社は「不正な会計処理」や「違法な会計処理」を行って利益調整を実施しているのか、といった疑問が生じる。また、航空会社の裁量行動などに関する記述のなかには、疑問視されるものもある<sup>21</sup>。このような疑問などが生じる原因には、有価証券報告書などからえられる情報には限界があること、また、航空会社の利益調整などに関する研究が進んでいないことなどがある。

---

18 近年では、生産量などからみても ANA が日本を代表する航空会社になっていると考えられることから、本論文では、JAL と併記する場合には、ANA を先に記している。

19 例えば、一ノ宮（2003）や三浦（2013）。

20 吉田（2014）、53 頁。

21 例えば、吉田（2014）、43 頁。

航空会社の利益調整については、利益調整の研究のなかで事例として部分的にとりあげられるか、航空会社の経営問題などからめてとりあげられているものがほとんどで、その研究についてはいまだ進んでいない分野となっている。そこで、本研究では、航空会社との情報の非対称性を緩和すると考えられる資料を作成し、それらを活用しながら ANA や JAL などが行った裁量行動について調べ、それから ANA や JAL など過去に行った利益調整を分析し、航空会社における利益調整と業績との関係を明らかにする。

上記目的を達するために、本研究では、1971年3月期から2020年3月期までの有価証券報告書、決算短信、有価証券届出書、決算公告、適時開示情報、プレスリリースなどのほか、新聞（日刊紙・業界紙）、雑誌（経済・航空）などの紙媒体又はウェブサイトにおいて公表されている（された）ものを調査対象とし、そのなかから航空機に関連する事項の情報や数値データなどを抽出し、収集した情報や数値データなどから、ANA と JAL が図表 P-2、図表 P-3 に示す業績を計上するのにどういった裁量行動をとっているのか、そして、どのような利益調整を行っているのかなどについて調べている。ここで、本研究における調査期間を1971年3月期から2020年3月期までの50年間としたのは、大量輸送時代をもたらした B747 型機の（初号機）導入が1970年4月であったこと、及び日本の航空会社の運営体制（45・47体制）をかたち作った運輸政策審議会答申が閣議了解されたのが1970年11月であったことなどを考慮して、はじめを1971年3月期とし、JAL が2021年3月期第1四半期から国際財務報告基準（International Financial Reporting Standards：以下「IFRS」という。）に準拠した連結財務諸表の作成・開示をはじめた<sup>22</sup>こと、COVID-19の感染者増加に対応して2020年4月7日に緊急事態宣言が発令されたことなどを勘案して、おわりを2020年3月期としている。

なお、利益の額を意図的、作為的に変動させることをあらわす言葉に、「利益調整」「利益操作」「会計操作」というような類似語があるが、本論文では、経営者が何らかの意図をもって自らの裁量のなかで、報告利益を法令及び会計基準の範囲内で過大ないしは過少に計上を行うことを「利益調整」と呼ぶ。そして、「不正会計」「粉飾決算」という用語については、法令や会計基準などの定めから逸脱した違法な処理又はそれが含まれたものを指すものとする。

---

22 この目的は、「資本市場における財務情報の国際的な比較可能性の向上とステークホルダーとのコミュニケーションの向上」とされている（『国際財務報告基準（IFRS）の任意適用に関するお知らせ』適時開示情報、2019年2月25日）。

本研究（の構成要素など）がもつ意義は、次のとおりである。

#### ① 航空会社を調査対象とすることの意義

航空産業はネットワーク産業で、大きなネットワークを有している。そして、それを人々は、観光やビジネスのために利用している。航空会社はこんにち、国民の足として国民生活や経済産業活動にはなくてはならないものになっているため、航空会社の経営が厳しくなり、就航路線からの撤退などが行われると、人々の生活や経済活動にも大きな影響が及ぶことになる。また、ANA と JAL で使用されている B777 型機には、約 3 百万点の部品が使用されており、17 か国 900 社以上のサプライヤーから部品が調達されている。日本では、三菱重工業株式会社、川崎重工業株式会社などのほか、株式会社島津製作所、株式会社ジャムコ、東レ株式会社などがサプライヤーとして参画している<sup>23</sup>。こういったことから、航空機産業は裾野の広い産業といわれている。航空会社の経営状態が悪くなり、機材の更新などが遅れると、こういった国内外のサプライヤーなどの生産・業績にも影響を及ぼすことになる。株主の状況をみても、政府・地方公共団体、金融機関、国内法人、外国人のほか、株主優待の人気もあって個人株主も数多く存在<sup>24</sup>し、航空会社の業績はこれらの株主にも影響を及ぼす。こういったことから、航空会社の経営成績は社会から注目される。安全余裕度が低い収益構造をもちながら、国内の経済状況によって航空需要は変動し、収入の不確実性が高い航空会社は、利益調整を行う可能性が高いといえる。しかし、損益を報告までに行われる利益調整について注目し、調べたものは少ない。このように、経営成績が注目されるなかで、利益調整に関しては不明な点が多い航空会社を調べることは、航空会社に対する情報開示のニーズに応えるといった点からも有意義である。

#### ② 航空機を中心に調べることの意義

航空産業は、装置産業で、資本集約型の産業である。航空会社は、航空機を航空の用に供して事業を行なっているので、航空会社にとって航空機は必須なものである。そして、

---

23 日本政策金融公庫総合研究所（2011）「航空機産業における部品供給構造と参入環境の実態～機体・エンジンから個別部品分野に至るサプライヤーの実像～」『日本公庫総研レポート』No.2010-3、9・28-30 頁

24 JAL では、2009 年 3 月 31 日現在、株主のうち 98.66%が「個人その他」となっており、その「個人その他」（382,028 人）が発行済株式数のうち 58.79%を所有している（2009 年 3 月期有価証券報告書、46 頁）。なお、株主優待には、国内線運賃やパッケージ・ツアーの割引などがある。

航空会社においては、航空機 1 機の価格<sup>25</sup>が高額であるため、航空機（純額）が航空会社の固定資産及び資産合計に占める割合は大きくなる<sup>26</sup>。そのため、航空機の取得・処分などに対する経営者の判断・決定は、また、航空機に関連した会計上の判断・決定は、その航空会社の財政状態や経営成績に大きな影響を及ぼすこととなる。こういったことから勘案すると、航空会社特有の勘定科目である航空機、及びそれにまつわる会計事象などを調べることが航空会社の財務・会計行動を知るうえで必要不可欠のことであり、まず初めに調べることは有意義である。

### ③ 利益調整について調べることの意義

発生主義会計では、会計手続きの選択や会計上の見積りの決定などにおいて、経営者の裁量性が介入する余地がある。そのため、経営者は報告利益を裁量的に調整できることになる。企業が行う利益調整については、会計研究の主要な研究領域のひとつとなっており、利益調整を行う動機や手段などについて研究が行われている。また、利益の質（Quality of Earnings）に関する研究も行われている<sup>27</sup>。これらの研究を行えば、企業から提供される財務報告などからではわからない経営者の考えや企業内部の問題などの情報を引出すことができる可能性がある。そして、研究によってえられた知見は、投資家・債権者などにとって、企業の経営状態や信用状態などの実態を把握し、評価するために必要となる知識となる。すなわち、利益調整の研究をとおして情報の非対称性が緩和されるとともに、企業の経営について理解することにもつながる。このように、企業の実態把握、評価などに役立つ情報をステークホルダーに提供することができ、また、会計基準などを制定・改正する場合にも役立つというところに利益調整を研究する意義がある。

### ④ 会計的裁量行動だけではなく実体的裁量行動も調べることの意義

利益調整を行う方法には、会計方針などを変更して利益を調整する会計的裁量行動（Accounting Discretion）と実際の取引活動や企業の資源配分を変更し、キャッシュ・フロー

---

25 ANA と JAL が運航している B787-9 型機の価格（Current Price）は 292.5 百万ドル（平均）となっている（<https://www.boeing.com/company/about-bca/>、2022 年 3 月 25 日閲覧）。

26 2020 年 3 月期末において、航空機（純額）が固定資産合計に占める割合は、ANA が 58.2%、JAL は 62.1%となっている。また、航空機（純額）が資産合計に占める割合は、ANA が 46.3%、JAL は 44.5%となっている。

27 一ノ宮（2004、9-10 頁）では、利益調整で制御された利益金額の質は低いと評価されることが多いといったことが紹介されている。



を変化させて利益を調整する実体的裁量行動（Real Discretion）がある。岡部（1994、56頁）は、利益調整といえば会計的裁量行動ととらえられがちだが、企業経営者は期末に会計利益が望ましくなるように、期中に資源配分をかえることができ、そして、期末に報告される実際の会計利益には、会計的裁量と実体的裁量の両方が集約して反映されているので、会計的裁量行動だけではなく実体的裁量行動が会計利益に及ぼす影響も考えることがより重要になるとしている。実体的裁量行動は、実際の取引活動や企業の資源配分を変更するものなので、これは経営活動（Management Activities）そのものといえる。そのため、実体的裁量行動による利益調整を調べるということは、経営活動と利益調整の関係を明らかにすることにつながる。そういったことから、実体的裁量行動による利益調整などについて調べることは重要であり、調べることの意義は大きい。

#### ④ 50年間を調査期間とすることの意義

経営者が行う利益調整を説明する理論のひとつに報告利益平準化仮説（Income Smoothing Hypothesis）がある<sup>28</sup>。これは、中・長期的な期間のなかで、異常に高い利益を回避するとともに、正常以下の利益を避け、時系列でみた利益の変動がなるべく小さくなるように経営者は行動するというものである。藤山・古賀（2018、69頁）は、利益平準化が長期的な利益のトレンドを意味しているため、個別の会計処理や実体的行動に注目することが困難であるという理由で、利益平準化の方法についてはかならずしも十分な検証は行われていないとする。調査期間を長くすれば、より多くの情報をえることができ、より正確なトレンドを知ることができる。航空業界では、1980年代から1990年代に、参入制度や運賃制度に変化があった。このような変化があった時期を含む1971年3月期から2020年3月期までに実施された会計処理や実体的行動を調べることは、期間中の利益調整の実施状況・内容のほか、航空会社で利益平準化が行われているか否かといったことや制度変更による影響などについても知ることができ、関係領域における研究の質を高めることにもつながる。ここに調査期間を50年間とすることの意義がある。

### P-3 本論文の構成

本論文は、序章（本章）から終章までの9章で構成されている。本章を除く第1章から終章までの概要は、次のとおりである。

第1章では、先行研究をレビューし、それらによって明らかにされている点や未解明と

---

28 呼称などは、岡部（1985）によっている。

なっている点などについて明らかにしている。ここで、実証研究などにおいて、利益増加型の利益調整が増配した翌期、増資・社債発行の前年度などに、一方、利益減少型の利益調整が経営者交代のときなどに行われる可能性があるということをサポートする研究があることを確認している。航空会社の利益調整については、研究が十分に行われておらず、先行研究も少ないこと、また、ANAとJALの利益調整について、1989年3月期に利益減少型の利益調整が行われたことなどを明らかにしたものはあるが、50年間を調査期間として調べたものがないことなども確認している。

第2章では、航空機材（航空機及びその予備品）の調達資金に充当される資金の調達方法や調達状況などについて調べ、有利子負債に対する支払利息が経営成績に及ぼした影響などを明らかにしている。ここで、近年では、每期継続して1,000億円を超える規模の投資資金が必要なことを確認している。ANAやJALでは、新型機などの発注・契約を業績が好調なときに行うことが多いが、その新造機受領は業績が不振期に入ってからも続いていることを確認している。そして、1980年代半ばから1990年代初頭にかけてのバブル期に発注・契約が行われた機材の新造機受領が1990年代初頭からはじまる失われた10年といわれる業績が芳しくない時期に入ってからも続き、その受領のための支払額増加などによって有利子負債が増加し、それにともなって支払利息も増加していることが、悪くなった資金繰り、業績を更に厳しいものになっているということを明らかにしている。

第3章では、航空機材の売却・処分などの実施状況を調べ、売却・処分損益が経営成績に及ぼした影響などについて明らかにしている。ここでは、まず初めに為替予約などのヘッジについて述べている。そして、SKYでは、経営者の為替変動などに対する無作為が経営破綻の一因となったことを明らかにしている。次に、過去から問題視されている機材関連報奨額の内容や処理方法などについて考察し、その問題点などを指摘している。そして、機材関連報奨額が1990年代初頭から2000年代初頭にかけての失われた10年といわれる不況期に計上されることによって業績を改善させていることなどを確認している。航空機材の売却については、配当原資の確保を目的として実施されたものがあることを確認している。また、グループ内取引については、ANAとJALともに、主に路線移管や事業展開のために関係会社に機材を売却しているが、親会社や子会社の財務内容改善ために機材を売買している事例があることも明らかにしている。

第4章では、前章の航空機の売買取引などとともに実体的裁量行動の対象となるリース取引の活用状況などを調べ、リース取引が経営成績に及ぼした影響などについて明らかに

している。ここで、ANA では 1990 年代初頭から 2000 年代初頭にかけての失われた 10 年といわれる時期の業績が芳しくないときに、使用機材を期末（3 月）にセール・アンド・リースバックしていることを明らかにしている。そして、それが収支を改善させるとともに、それによって獲得した資金が配当原資などになっている可能性があることも明らかにしている。そのほかには、会計基準や税法の規定によってオンバランスとなることを避けるために、リース取引の契約内容（リース期間など）を調整したと考えられるものがあること、オペレーティング・リースで賃借されていた機体でも、リース期間満了後だけでなく、満了前にも契約を解約して買取られているものがあることなどを明らかにしている。

第 5 章では、会計的裁量行動の対象となる航空機材に対する会計処理の実施状況などについて調べ、それが経営成績に及ぼした影響などについて明らかにしている。ここで、ANA・JAL・JAS では、1980 年代半ばから 1990 年代初頭までの好調期には、償却方法の変更（定額法から級数法や定率法への変更）などの利益減少型の利益調整が、一方、1990 年代初頭から 2000 年代初頭までの不振期には、耐用年数の延長などの利益増加型の利益調整（裁量行動）が多くみられることなどを明らかにしている。また、JAL においては、経営破綻時に行われた航空機を中心とする財産の価額評定が、そのあとの好業績を記録する一因になっている、ということも明らかにしている。

第 6 章では、業績不振時に抑制・削減の対象となることが多い航空事業費（燃油費・乗員訓練費・整備費）の実績などについて調べ、それらが経営成績に及ぼした影響などを明らかにしている。ここでは、まず初めに、燃油価格の変動リスクを抑制し、コストを安定させるために行われている燃油ヘッジの実施状況などについて確認している。次に、乗員訓練費について調べ、乗員訓練生を景気拡張期の業績がいいときに増員すると、そのあとの景気後退によって業績が芳しくなくなったときに訓練費が増加し、業績を更に悪くしている、といったことが起こっていることを明らかにしている。整備費に関しては、1986 年以降に行われた規制緩和などによって、整備部門では分社化・外注化が進み、それが整備費抑制につながっていることを明らかにしている。また、SFJ・SKY などで計上されている定時整備引当金が利益調整に利用されていることも明らかにしている。

第 7 章では、その多寡によって実体的又は会計的裁量行動を誘発させる航空事業収入のもととなり、また、裁量行動の対象となる運賃、路線参入・撤退などについて調べている。ここでは、まず初めに、ANA が不振時に収入をはやく計上できる方法に、逆に、好調時には収入を遅く計上する方法に変更していることを明らかにしている。次に、航空運賃など

の推移とその変更理由などについて確認し、燃油サーチャージが利益調整を行う可能性を減少させていることを明らかにしている。また、近年国内外で価格競争が激しくなり、レベニュー・マネジメントの重要性が増していることも確認している。最後に、収入に占める国際線収入の割合が上昇すると、国内外の出来事によって収入が大きく変動し、利益調整を行う可能性が高くなると考えられることを示している。

終章では、第2章から第7章までの調査結果などから、旅客収入が国内の経済状況によって変動するなかで、①業績が上向いているときに行われる事業拡大のための実体的裁量行動（増機、人員増など）や業績が悪化しているときに実施される事業縮小のための実体的裁量行動（減機、人員減など）が、業績を変動させる原因のひとつになっている、②ANAとJALは長期的にみて利益平準化の行動をとっており、会計的利益調整は約10年ごとに利益減少型と利益増加型を繰返している、③その利益平準化行動は、ステークホルダーとのあいだのフリクションを回避して、安定した経営を行いたいとする欲求からの行動である、そして④契約関連や資本市場関連の動機による利益調整は、利益平準化の行動のなかに織込まれているか、もしくは利益平準化のほうが優先されて実施されている、ということ明らかにし、本研究の結論としている。そして、航空会社における裁量行動、利益調整の研究を深め、関係領域の研究に一定の示唆を与えられたことを本研究の成果としている。また、関連領域の研究にも活用でき、寄与できる作成物「使用機登録一覧」を提示できたことも成果のひとつにしている。最後に、今後の課題として、「正常あるいは好ましいと考えられる利益水準」などの検証、考察をあげている。

## 第1章 先行研究のレビュー

会計情報が公表されると、ステークホルダーはそれに対して反応し、株価などが変動する。そして、経営者は、公表した会計情報に対するステークホルダーの反応を知ることになる。ここで、ステークホルダーの反応が経営者の報酬や地位の維持などに影響を及ぼすとすると、経営者はステークホルダーの反応が自身にとって有利な方向にうごくように、報告すべき会計数値を公表前に調整したいという動機をもつことになる。そして、発生主義会計では、会計手続きの選択や会計上の見積りの決定などにおいて、経営者の裁量性が入りこむ余地があるため、経営者はそれを利用して自身の判断で会計的に報告利益を調整したり、研究開発費などの増減といった実体的裁量行動によっても報告利益を事前に動かしたりすることが考えられる。

上記のことなどから、利益調整の研究では、どういった状況や場面ときに、経営者がどういった動機で、どのような手段を使って、どのように報告利益を動かすのかといったことなどが調べられることになる。本章では、利益調整に関する先行研究をレビューし、先行研究において解明されている点（どういった状況や場面ときに、どういった動機で、どのような手段を使って、どのように報告利益を動かすのかといった内容）を把握するとともに、明らかにされていない点（課題）などについて確認する。

### 1-1 利益調整に関する先行研究

会計利益の制御に関する説明理論として、3つの仮説がある。岡部（1985）では、経営者は報告利益ができるだけ多くなるように、あるいは利益ができるだけ早期に計上できるように会計手続きを選択するという考え方を報告利益最大化仮説（Maximizing Reported Earnings Hypothesis）、これとは逆に、経営者は利益の報告額をできるだけ少なくする、あるいはその認識をできるだけ遅らせるという見方を報告利益最小化仮説（Minimizing Reported Earnings Hypothesis）と呼んでいる。そして、単一の期間というよりも時系列をみて、異常に高い利益の報告を回避する一方で、正常以下の利益報告も避けようとするという考え方を報告利益平準化仮説と呼んでいる。

利益を増加又は減少させる方法には、会計的裁量行動によって行う方法と実体的裁量行動によって行う方法のほかに、分類操作（Classification Shifting）によって特別項目を裁量的に増減させる方法もある<sup>29</sup>。これは、会計発生高調整（Accruals Management）や実体

---

29 永田・白土（2013）では、分類操作によって経常利益を増大させる裁量行動が行われている

的調整 (Manipulation of Real Economic Activities) とは異なる第3のタイプの利益調整である。

上記のように、利益調整の行動パターンは、利益増加型、利益減少型、そして利益平準化の3つに分類することができる<sup>30</sup>。そこで、ここでは、この3つの行動パターンに着目し、それらの行動を起こさせる動機やその時の手段などに関する先行研究について確認する。

### 1-1-1 利益増加型の利益調整に関する先行研究

経営者は、さまざまな動機から報告利益を動かそうとする。ここで、経営者に報告利益を膨らませようとする動機をもたせるものに、インセンティブ・システム、経営労働市場の圧力、資本市場の圧力、財務制限条項などがある<sup>31</sup>。山口 (2011) では、利益増加型の実体的裁量行動の促進要因として、債務契約、損失回避のインセンティブ、経営者交代、低い会計上のフレキシビリティが、抑制要因としては政府契約、金融機関による株式所有があげられている。利益増加型の利益調整を行わせる動機に関する仮説には、利益連動型報酬契約仮説、債務契約仮説、規制費用仮説、黙示的契約仮説、株式報酬契約仮説、新規株式公開 (Initial Public Offering : IPO) 仮説、公募増資 (Seasoned Equity Offerings : SEO) 仮説、M&A (Mergers & Acquisitions) 仮説などがある<sup>32</sup>。そして、利益連動型報酬契約仮説と株式報酬契約仮説はインセンティブ・システム、債務契約仮説は財務制限条項、黙示的契約仮説は経営労働市場の圧力、新規株式公開 (IPO) 仮説・公募増資 (SEO) 仮説・M&A 仮説は資本市場の圧力に関連するものになっている。

以下では、利益増加型の利益調整を行うとする動機に関する仮説のなかで、本研究に係すると考えられる債務契約仮説、黙示的契約仮説、公募増資 (SEO) 仮説に関する先行研究、及び利益を増加させる方法に関する先行研究などについて確認する<sup>33</sup>。

---

ること、また、そうした行動によってベネフィットをうけることのできる状況にある経営者がより積極的に分類操作を行う傾向があるという結果をえている。

30 ビッグ・バスは、利益減少型の利益調整であって、その極端な例である。

31 岡部 (1985)、28-30 頁。

32 首藤 (2013)、9-11 頁。

33 業績目標の達成度などに応じて金銭の交付又は給付 (ANA)、普通株式の交付 (JAL) が行われる株式報酬制度の導入が、ANA は 2016 年 3 月期から、JAL は 2018 年 3 月期からとなっており、分析データが少ないことなどから、本研究では利益連動型報酬契約仮説の検証は省いている。また、両社とも、ストック・オプション制度はないので、株式報酬契約仮説についても省略している。そのほか、規制費用仮説、新規株式公開 (IPO) 仮説及び M&A 仮

債務契約において会計数値を利用した財務制限条項があり、それに抵触する確率の高い企業の経営者は、当該条項に違背することを回避するために利益増加型の利益調整を行う、と考えるのが債務契約仮説である。須田（1999）は、財務制限条項を禁止的条項と要求的条項に分け、それぞれについて債務契約仮説を検証している。そして、日本企業についても債務契約仮説を支持する証拠をえている。このなかで、JALの1994年3月期の耐用年数変更（税法上の耐用年数（10年）から会社の定めた耐用年数（国際線型機材は15年、国内線型機材は13年に変更）への変更）は、減価償却費を減少させ、経常損失も減少させたため、JALは第3回から第5回までの転換社債に設けられていた財務制限条項に違背することを回避し、社債の繰上償還や担保権の設定を免れることができたとしている。そして、これは債務契約仮説を支持する証拠だとしている。首藤（2010）では、利益ベンチマーク達成<sup>34</sup>の観点から分析を行っているが、財務制限条項の抵触コストが大きい企業の経営者においては、財務制限条項が損失回避のための利益調整のインセンティブになるが、減益回避、経営者予想値達成のための利益調整のインセンティブにはならないことを確認している。稲村（2019）は、財務制限条項と実体的裁量行動との関係を検証している。ここで、実体的裁量行動に焦点をあてているのは、会計的対応よりも実体的対応による利益調整のほうが多く行われるということを示した須田・花枝（2008）の報告などがあるためである。稲村（2019）では、①財務制限条項設定企業は、財務制限条項非設定企業よりも利益減少型の実体的裁量行動を実施している、②財務制限条項が厳しく設定されている企業は、財務制限条項が緩く設定されている企業よりも利益減少型の実体的裁量行動を実施している、という検証結果をえている。これは、債務契約仮説と異なる結果となっている。この稲村（2019）では、2004年3月期から2008年3月期までの有価証券報告書において財務制限条項の具体的内容を開示した115サンプルを用いて検証を行い、契約時点のタイトネス（条項違反への接近度）に注目して分析を行っている。債務制限条項にからんだ利益調整については、上記のように、JALの事例がすでに紹介されているが、本研究では、そのほかにもANAやJALなどが債務制限条項にからんで利益調整を行っていないかどうか調

---

説についても、ANAやJALには直接関係がないので、本研究ではとりあげていない。

34 経営者は、利益ベンチマーク（前期利益、経営者・アナリストの予想利益など）を達成するために利益調整を行う、とする仮説（利益ベンチマーク仮説）がある。青木（2011）は、増配を実施した企業ほど、増配した翌期に増配を行った期の純利益をベンチマークとした利益調整を積極的に実施する傾向が強いということを明らかにしている。

べる必要があると考えられる。

ステークホルダーとの関係（黙示的契約）を意識する経営者は、ステークホルダーとの関係維持のために利益増加型の利益調整を行う、と考えるのが黙示的契約仮説である。平屋（2011）は、会計数値によって形成された利害関係者のレピュテーション（Reputation）が暗黙的請求権という性格を有し、「暗黙的契約」の締結と履行を促すメカニズムとして機能するとする。首藤（2010）では、暗黙的請求権が損失回避、減益回避、経営者予想値達成のための利益調整のインセンティブにならないことを明らかにしているが、平屋（2011）では、売上総利益率を株主・投資家のレピュテーションを代理する変数とすると、経営者は売上総利益率を高めるために、利益増加型の裁量行動をとることを明らかにしている。また、配当性向と労働分配率を株主・投資家のレピュテーションを代理する変数とすると、経営者は配当性向、労働分配率を高めるために、利益減少型の裁量行動をとることを明らかにしている。なお、この平屋（2011）では、2007年3月期から2009年3月期までの期間における上場企業（金融業などは除く）で、そのあいだに決算期を変更していないといった要件をみたす、2007年3月期1,449社、2008年3月期1,491社、2009年3月期1,388社（会社数はのべ数）を最終サンプルとして検証が行われている。航空会社においても利害関係者のレピュテーションは重要であり、それによって経営者の裁量行動がかわっている可能性がある。そのため、本研究においては、レピュテーションの影響をうけた利益調整があるのかどうかについて、注意して調べていく必要がある。

公募増資を行う企業の経営者は、のちの価格形成を意識して利益増加型の利益調整を行う、とするのが公募増資（SEO）仮説である。山口（2019a）は、2000年から2013年までの期間において、上場か店頭市場に公開している（金融業は除く）、債務超過ではない、そして同産業・同年度に8企業・年以上の観測値があるといった要件をみたす、26,917企業・年をサンプルとして分析を行っている。そして、経営者が公募増資や社債発行の前年度において、利益増加型の会計的裁量行動と実体的裁量行動を実施していることを明らかにしている。これは、公募増資（SEO）仮説を支持するものである。しかし、社債発行の前年度における利益調整については、首藤（2010）では、次期に社債発行を行う予定の経営者が損失回避、減益回避、経営者予想値達成のために利益増加型の会計的裁量行動を行うということは観察されていない。山口（2019b）では、転換社債を発行する企業の経営者が、転換価格を高く設定する目的や利率を低く設定する目的で、転換社債の発行直前に利益増加型の会計的・実体的裁量行動を実施するかどうかについて分析し、転換社債の発行前年



度に、利益増加型の会計的・実体的裁量行動が実施されている証拠をえている。なお、山口(2019b)では、転換社債が国内で発行されたものか、海外で発行されたものかの区別は行われていない。ANAとJALにおいても、航空機などの設備投資の資金を調達するために、公募増資や各種社債の発行が行われている。そのため、公募増資や各種社債発行が行われたときの利益調整の実施状況を調べ、公募増資や各種社債発行が利益調整の誘因となっているかどうかの確認をする必要があると考えられる。

利益を増加させる方法として、岡部(1985)では、研究開発費・宣伝広告費などの削減、設備投資の延期、固定資産の除却延期、子会社からの配当送金の調整、資本的支出の費用化、減価償却方法の変更、繰延資産の計上、引当金の取崩しなどがあげられている。そのほかに、一ノ宮(2003)では、セール・アンド・リースバック、子会社などを利用したオフバランス処理、ヘッジ会計の適用なども利益増加型の利益調整の方法になるとされている。なお、岡部(1985)と一ノ宮(2003)ではとりあげられていないが、上記の須田(1999)で示されているように、耐用年数の延長も利益を増加させる方法となる。

安酸・緒方(2012)は、2002年3月期から2004年3月期までの3月末日を決算日とする東京証券取引所第1部上場企業の連結財務データ(観測値は3,175企業・年)を分析し、利益目標が未達成になる可能性が高い状況下において、売上高に占める研究開発費予算の割合が小さい場合は支持されないが、大きい場合には経営者は研究開発費を当初の予算額から期中に削減することによって利益調整を行うということを明らかにし、売上高に占める研究開発費予算の割合が期中の利益調整に重要な役割を果たすことを指摘している。ただし、この安酸・緒方(2012)では、利益調整が組織内部の別目標を意識して行われている可能性があること、収集されたデータの期間が3年間と短期間であることなどが問題となる。安酸・緒方(2012)では、企業が公表する研究開発費の年間予定額を研究費用予算の代理変数として利用しているが、対象期間のANAやJALにおいては研究開発費に該当するものはなく、会社四季報にもその実績及び予定額の記載はない。また、自由裁量的支出費用である広告宣伝費などの年間予定額も公表されておらず、安酸・緒方(2012)の方法ではANAやJALの状況を知ることはできない。そのため、ほかの手段を使った実体的裁量行動が期中にも行われているか否かといったことを調べる必要がある。

一ノ宮(2003)は、利益を増加させる方法としてセール・アンド・リースバックをあげている。これに関して、熊谷(2010)では、JALが益出したために航空機のリース・バックを利用したとしている。また、吉田(2014)は、JALのセール・アンド・リースバック取

引が利益操作の道具となっていたとしている。なお、岡部（1985）は、業績不振会社において過年度に簿外に蓄積した資源のプールが尽きると、固定資産の売却やセール・アンド・リースバックが行われるとする。そして、それらに買戻し条件などが付けられる場合が多く、そのかなりの部分は「みせかけ」の取引といわれているとする。

### 1-1-2 利益減少型の利益調整に関する先行研究

経営者に利益の報告額をできるだけ少なくする、あるいはその認識を遅らせようとする動機をもたせる要素として、政治的コストの削減、製品市場の競争、要素市場での取引条件への影響、節税などがある<sup>35</sup>。首藤（2013）は、利益調整の動機について考察を行い、利益減少型の利益調整を行わせる動機を説明する仮説には、政治費用仮説、経営者交代仮説、税コスト仮説、BMO（Management Buy-Out）仮説などがあることを示している。ここで、政治費用仮説は政治的コストの削減、税コスト仮説は節税に関連するものになっている。

以下では、利益減少型の利益調整を行うとする動機に関する仮説のなかで、本研究に係ると考えられる政治費用仮説、経営者交代仮説に関する先行研究、及び利益を減少させる方法に関する先行研究などについて確認する。

政治的な規制にともなう政治コストが大きい企業の経営者は、利益減少型の利益調整を行う、と考えるのが政治費用仮説である。岡部（1985）は、消費者などが、会社からの富の移転をねらって、会社の社会的責任を強調したり、規制強化や税率引上げを求めたりすることなどから生じるコストは決して小さなものではないため、それを削減しようとする動機が生まれることを指摘している。竹内（2011）は、1990年3月から2008年3月までの年次データが取得できる電力10社、ガス9社、鉄道13社の計32社の608サンプルを分析している。竹内（2011）は、電力・ガス・鉄道の3業種の公益事業会社においては、公益事業の割合が大きいほど、利益減少型の利益調整を行っていることを明らかにし、政治コスト仮説を支持する結論を提示している。しかし、規模の大きい公共事業会社ほど利益減少型の利益調整を行っていることは確認できず、これは規模の大きい企業ほど利益減少型の利益調整を行うとされる一般的な規模仮説とは異なる結果となっている。また、公共料金の上昇期に利益減少型の利益調整を行っていることは確認できず、むしろ利益増加型の利益調整を行っていることを明らかにしている。航空業界における45・47体制のな

---

35 岡部（1985）、31-32頁。

かでは、運賃規制などがあった。そのため、航空会社にも規制にともなう政治コストが存在したと考えられる。そうすると、運賃値上げなどのときにどのような利益調整が行われたのか、あるいは行われていなかったのかなどについて調べるが必要になると考えられる。

新任経営者は、翌期以降の業績改善を意図した利益減少型の利益調整（ビッグ・バス）を行う、と考えるのが経営者交代仮説である。一ノ宮（2003）は、経営者の交代時には、あらゆる利益調整の動機が存在すること、例えば、業績が芳しくない企業の経営者は、解雇を避けるか延期させるために利益増加型の利益調整を、あるいは将来の利益を増加させるためにビッグ・バスを行う動機をもつ可能性があるということを指摘している。そして、この動機は、巨額の損失の責任が前任経営者に求められている企業の新任経営者にも存在するとする。首藤（2010）では、外部出身の新任経営者が利益増加型の利益調整を行ったことを示す証拠をえている。山口（2013）では、新任経営者は利益減少型の利益調整を行い、強制的交代の新任経営者は、経常的交代の新任経営者よりも利益減少型の利益調整を行うということを明らかにしている。この山口（2013）では、2000年3月期から2008年3月期までの上場企業（金融業、電力、ガス、鉄道業などは除く）で、米国証券取引委員会（US Securities and Exchange Commission：以下「SEC」という。）基準を採用していない、そして債務超過でないなどの要件をみたま、14,727企業・年をサンプルとして、会計的裁量行動と実体的裁量行動の一部を捕捉して検証を行っている。なお、在任期間と利益調整との関係を調べたものに、石田・蜂谷（2019）がある。石田・蜂谷（2019）では、2005年から2012年までの日本の株式市場に上場し、決算月数が12カ月で、日本基準に基づき財務諸表を作成している金融業に該当しない企業といった条件をみたま、17,764企業・年をサンプルとして分析を行い、在任期間が短い経営者ほど目標利益達成を意図した利益調整を行うことを確認している。また、内部出身者にくらべて外部出身者のほうが、在任期間が短いときに目標利益達成を意図した利益調整を行うことを明らかにしている。しかし、この石田・蜂谷（2019）では、入社年数にもとづいて外部出身者と内部出身者を区分しており、この基準が客観的なものではないため、測定誤差の問題が生じている可能性がある。ANAとJALでは、ほとんどが4年以上在任し、業績が芳しくないときだけでなく、良いときにも社長が交代している。両社の歴代社長は、運輸官僚出身か生え抜きで、運輸官僚出身の社長は45・47体制廃止までに多く、廃止後は生え抜きが社長となっている。ANAとJALの社長交代時の利益調整については、こういったバックグラウンドの違いにも

留意しながら調べていく必要があると考えられる。

利益数値を圧縮する方法として、岡部（1985）は、研究開発費などへの投資、宣伝広告費などへの支出、有形固定資産への先行投資、固定資産の除却の繰上げ、子会社からの配当送金の調整、減価償却方法の変更、引当金の積増しなどをあげている。なお、これらの反対の行動が、前記の利益を増加させる方法になっている。一ノ宮（2003）では、独自の耐用年数による減価償却費の前倒し、減損会計的な会計処理の前倒し適用、内部取引の恣意的操作（個別ベースのみ）なども利益減少型の利益調整の方法になるとしている。そして、リストラによる費用・損失の意図的前倒し計上が、ビッグ・バスに使われるとする。このビッグ・バスに関しては、吉田（2017）が、ジャンボ機に象徴される巨額の無駄な資産のスリム化、返済不能の巨額な負債のスリム化、そして不採算路線の廃止や人員削減といった合理化によって、JALのビッグ・バスが行われたと述べている。

### 1-1-3 利益平準化に関する先行研究

利益平準化、あるいは利益平準化行動という言葉の定義について、富田（2004）は、「報告利益の変動をおさえること（利益が高めのときには圧縮し、低めのときには捻出する）」「正常ないし好ましいと考えられる利益水準」「経営者による意識的な選択行動」という3つの要素にまとめられるが、これには含まれない制度化されて生じているような場合における、経営者による無意識的な平準化行動も存在するとしている。利益水準ということについては、善積（2016）は、利益平準化を「企業が何らかの方法を用いて正常であると考えている水準近くなるように利益の変動を抑制すること」と解した場合の正常な利益とは、一時的要素を含まない期間利益（正常利益。これは、恒久的利益（Permanent Income、Permanent Earnings）とも呼ばれる。）としている。

利益平準化の動機については、岡部（1985）では、利益が望ましい水準より多い場面では最小化仮説、低い場面では最大化仮説と同じ動機をもつとする。そして、平準化における特有な根拠として、安定成長志向と非対称的業績評価のふたつをあげている。安定成長志向が平準化を行う根拠となるのは、株主が「安全な成長（Safe Growth）」<sup>36</sup>を歓迎するということを所与とすれば、株主の満足を確保しようとする経営者は変動幅の小さい、増加傾向のもった利益の報告に動機づけられやすいといったことで説明できるとする。また、非対称的業績評価については、経営労働市場において経営者がうける賞罰が、報告利益の

---

36 これは、安定した配当所得、株価の遡増を意味する。

増加による賞金よりも報告利益の減少によるペナルティのほうが大きければ、超過利益があるときに資源プールをつくり、正常水準を下回るときにこれを充当するということが最善となることから説明できるとしている。富田（2004）は、人間が特定の行動を起こすまでには、①欲求・本源的動機（人間が内外の刺激の影響をうけて、行動を発現させる内的状態）、②動機（人がその行動や行為を決定する意識的又は無意識的原因）、③誘因（ある行動や作用を引起す原因）、そして④行動、というステップがあるとする。ここで、平準化行動については、安定欲求が本源的動機となり、証券市場・経営者市場・労働者市場との関係が経済的動機となる。そして、経営者報酬・政治費用・雇用者コスト・企業類型・参入障壁などが平準化誘因になるとしている。

須田・花枝（2008）は、実証研究を補完し、理論と実務との整合性を確認する方法としてのサーベイ調査を用いて研究を行っている。須田・花枝（2008）では、証券取引所上場3,946社に質問票を送付し、629社からの回答をもとに、日本企業の経営者は、米国企業よりも利益平準化について消極的で、利益平準化より利益予想値の達成を重視し、企業価値を犠牲にしてまでも、自社が公表した予想値を満たすために、裁量的に利益を調整する傾向があるということを明らかにしている。ここで、利益平準化の目的を調べるための質問（10項目について同意する程度（プラス2～マイナス2）を回答）に対しては、「配当を安定的に維持できる」（賛成（プラス2とプラス1）の回答率62.51%）、「サプライヤー等に事業の安定性を伝達」（同55.24%）、「アナリスト等の予想を容易にする」（同41.51%）、「投資家がリスクを低く評価」（同36.17%）といった項目に多くの賛成があった。一方、米国企業では、「投資家がリスクを低く評価」（賛成の回答率88.7%）、「アナリスト等の予想を容易にする」（同79.7%）や「サプライヤー等に事業の安定性を伝達」（同66.2%）などに回答が多くなっている。これらから須田・花枝（2008）は、米国企業は、投資家や将来のステークホルダーの視点で利益平準化をとらえているのに対し、日本企業では、株主やサプライヤーなどの現在のステークホルダーを念頭において利益平準化の効果を考えているとしている。なお、サーベイ調査では、回答率の低さが非標本誤差に影響を及ぼす可能性があるが、この須田・花枝（2008）のサーベイ調査では、有効回答率が15.7%となっている。須田・花枝（2008）が、会計上の対応よりも実際の支出をおさえて利益調整する場合が多いということを示したことは、そのあとの利益調整の研究に実体的裁量行動に関するものも分析対象に加えさせるなどの影響を及ぼしている。

黒木（2015）は、日本の私立大学<sup>37</sup>が、損失回避と利益減少を目的とした裁量行動を行っているか否かについて、利益分布アプローチを用いて検証している。サンプルは、2007年度から2013年度までの4,308である。その結果、日本の私立大学が、経営者の評判の低下や負債コストの増加を避けるために損失回避の裁量行動を、また、政治コストなどを低くおさえる目的から利益減少型の裁量行動を行っている可能性があるとしている。前述のように、岡部（1985）は、利益が望ましい水準より多い場面では最小化仮説、低い場面では最大化仮説と同じ動機をもつとしている。日本の私立大学が、経営者の評判の低下や負債コストの増加を避けるために利益増加型の裁量行動を、また、政治コストなどを低くおさえる目的から利益減少型の裁量行動を行っている可能性があることを示したことは、岡部（1985）の仮説を実証したものといえる。なお、黒木（2015）では、損失回避と利益減少を目的とした調整を「ゼロ利益仮説」と呼び、その仮説を支持する結果を提示している。これは、経営者の評判低下や負債コスト増加の回避、そして政治コストの抑制を動機として、「ゼロ利益」をベンチマークとして利益調整が行われている可能性を示している。首藤（2010）では、利益額の分布において、わずかに減益（又は、わずかな損失）を計上している企業数は極端に少なく、反対に、わずかに増益（又は、わずかな利益）を計上している企業数は極端に多い、ことが明らかにされている。黒木（2015）では、利益減少の裁量行動は顕著に観察されたのに対し、損失回避の裁量行動についてはわずかに観察された程度になっている。ANA や JAL は非営利組織ではないので、「ゼロ利益」をベンチマークとする利益調整は行われていないと考えられるが、経営者の評判低下や負債コストの増加を避けるために利益増加型の裁量行動を、また、政治コストなどを低くおさえる目的から利益減少型の裁量行動を行っている可能性はあると考えられる。

先述のように、須田・花枝（2008）では、日本企業の経営者は、自社が公表した予想値をみとすために、企業価値を犠牲にしてまでも裁量的に利益を調整する傾向があること、

---

37 私立学校振興助成法第4条第1項又は第9条に規定する補助金の交付をうける学校法人は、学校法人会計基準に定めるところに従い、会計処理を行い、資金収支計算書、事業活動収支計算書、貸借対照表などを作成することが義務付けられている。ここで、非営利組織における会計の基本目的には、①主務官庁向けの報告目的、②内部管理目的、③国民一般に活動実態に関する会計情報を提供する目的、の3つがあるとされる。そして、非営利組織が情報開示を行うべき理由には、①市民社会が監視を行うための情報提供、②補助金を使用している場合の説明責任、③資源提供者に対する説明責任、④潜在的な資源提供者から資源を獲得するための情報提供、の4点があげられる（黒木（2013）、158頁）。

そして、会計上の対応よりも実際の支出をおさえて利益調整を行う場合が多いことを明らかにしている。市原（2017）は、前期配当の維持が可能となる配当財源（分配可能額）が不足した場合、企業経営者は裁量的会計発生高を増加させ利益平準化を行うかどうかを調べている。分析対象期間は 2001 年 3 月期から 2008 年 3 月期までで、対象企業は東京証券取引所上場企業で、発行済株式数の変化率が直近の配当異動公表時点とくらべて±20%未満といった条件をみたす 1,405 社（のべ 10,259 企業・年）となっている。そして、実証分析の結果、前期配当の維持に必要な配当財源が不足した企業では、安定配当を目的とした利益平準化行動を積極的に行っていることを示す結果をえている。本研究では、ANA や JAL が、配当財源（分配可能額）が不足した場合に、どういった裁量行動をとっているのかなどについては、確認することが必要だと考えられる。

利益平準化の方法について、藤山・古賀（2018）は、利益平準化が長期的な利益のトレンドを意味しているため、個別の会計処理や実体的行動に注目することが困難であるという理由で、十分な検証は行われていないとしている。そういった指摘があるなかで、利益平準化の手段・方法などに関する研究に、岡部（1992）、高橋（2000）、稲岡・其浦（2001）、野間（2001）、富田（2004）、木村（2010）、岡崎（2015）などがある。

岡部（1992）は、平準化の手段として償却方法の変更をとりあげている。日本では、会計利益の状況によって、償却費負担の増減を常識的に実施しているとされる。しかし、なぜそういったことが行われるのかといったことについて、理論的に解明したものは少ない。そこで、岡部（1992）は、1985 年 1 月から 1991 年 12 月までに償却方法を変更した上場企業（金融・証券を除く）126 社のデータを分析している。そして、予想される今期の会計利益が（満足すべき水準にある）前期の会計利益を超えれば定額法から定率法に、逆に下回ると定率法から定額法への変更がおこるという仮説が支持されることを示し、これは利益平準化仮説と同様の考え方に立つとしている。岡部（1992）の結果は、前期の会計利益をベンチマークとして、減価償却方法の変更による利益調整が行われていることを示している。なお、岡部（1992）は、その補論のなかで、利益平準化仮説と同様と考えられる裁量行動の事例として、ANA が経常最高益を記録した 1989 年 3 月期と引続き業績が好調であった翌 1990 年 3 月期の 2 期において、いくつかの機種を選んで、それまでの定額法から負担の重い級数法に償却法を切替えたこと、また、JAL も同様に、経常利益が前期比 40%以上増加する見通しとなったとして、1989 年 3 月期中間期（1988 年 9 月）から一部航空機の償却方法を定額法から負担の重い定率法に変更したことをあげている。この岡部

(1992)の補論では、ANAとJALが業績好調時に会計方針の変更によって利益減少型の利益調整を行ったことを明らかにしているが、これとは逆の会計方針の変更が利益増加型の利益調整になっている事例があるか否かの確認も必要だと考えられる。

高橋(2000)は、組織スラックをとりあげている。組織スラックは、期間業績のクッションとして、業績を平準化させるといわれる。しかし、これに関する検証研究は少ない。そこで、高橋(2000)は、自動車・自動車部品に属する企業のうち、1984年から1995年にかけて連続してデータが利用可能な61社を対象として、組織スラックが組織の業績(利益)平準化に及ぼす影響について調べている。そして、分析の結果、組織スラックは組織を維持するために必要とされる以上の資源、いかえれば、組織が保有している余剰資源を意味するが、その組織スラックによって利益平準化が行われているという結果をえている。ここで、スラック量が多いグループでは、さまざまな項目(流動資産、固定資産、費用など)にスラックが蓄積されており、利益平準化を行う場合は、すぐに利用可能な資源から利用し、それが少なくなるにつれて、回復可能な資源が利用されているとする。その一方で、スラック量の少ないグループでは、創出されたスラックの多くが費用項目に吸収されており、利益平準化を行う場合には、利用可能なスラックの大きさに関係なくさまざまな項目が利用されるが、スラック量とともに利用可能なスラックが少ない場合には、利益平準化を行うことが困難となるとしている。なお、前述のように岡部(1985)は、過年度に簿外に蓄積した資源のプールが尽きると、固定資産の売却やセール・アンド・リースバックが行われるとしている。組織がもつ資源の余剰については、そのときの経営状態などによって、それが許容される水準が変動する。そして、そのときの許容水準によって資源が新たに取得されたり、余分となったものが処分されたりする。すなわち、組織スラックによる利益平準化は、そのときの経営状態などによって変動する余剰の許容水準に従って、資源の取得あるいは処分をする実体的裁量行動だと考えられる。ANAやJALでは、予備部品などでそれが余剰かどうかといった問題が生じる。

稲岡・其浦(2001)は、時価評価の導入の影響について考察している。時価評価の導入は、資産の含み損益をオンバランス化し、利益平準化の会計政策を防止する効果が期待される。そこで、稲岡・其浦(2001)は、金融商品に対する時価評価の導入が利益平準化の会計政策にどのような影響を与えているかを考察している。分析期間は1984年3月期から1999年3月期までで、東京証券取引所第1部上場の297社(電気78社、建設64社、化学60社、鉄鋼28社、自動車26社、薬品22社、繊維19社)をサンプルとして検証を



行っている。その検証から、有価証券売却損益・有価証券評価損が主に拡大方向の利益平準化に、営業外損益の雑損益が縮小方向の利益平準化において非常に重要な役割を果たしているという結果をえている。また、完全に時価評価の対象となっていない固定資産売却損益・投資有価証券売却損益・投資有価証券評価損も利益平準化に用いられているということも明らかにしている。そして、時価評価の導入は、有価証券の含み損益を利益平準化の手段のひとつとして利用することを抑制する効果が期待できるとしている。なお、この稲岡・其浦（2001）では、連結グループ内での取引を考慮しておらず、連結ベースでも利益平準化が存在するのかどうかについては明らかにされていない。ANA や JAL においては、有価証券売却損益・有価証券評価損よりも固定資産売却損益・投資有価証券売却損益・投資有価証券評価損のほうが金額的にも重要で、それらのほうが利益調整に利用されていると考えられるが、それらについては確認が必要である。

野間（2001）は、デリバティブ取引をとりあげている。野間（2001）は、対象期間を1995年3月期から2000年3月期までとし、SEC基準の連結財務報告を行っている26社を選択し、151のサンプルを分析している。そして、日本企業の経営者はデリバティブ取引と裁量的会計発生高を用いて、当期純利益の平準化、あるいはそのボラティリティ（Volatility：予想変動率）を制御しているということを明らかにしている。また、投資家やアナリストはキャッシュ・フローの平準化と会計発生高の平準化とを区別しており、キャッシュ・フローの平準化の場合にだけ資本コストが低くなることから、会計政策のひとつであるデリバティブを通じた利益平準化が、資金調達戦略に有効な財務戦略であるとしている。なお、野間（2001）では、対象がSEC基準採用企業というきわめて限られたものであることが問題となる。また、裁量的会計発生高の測定モデルは複数あるが、どのモデルも完全ではない、といった問題もある。デリバティブ取引については、ANA や JAL なども行っているため、その影響などについては確認する必要がある。

富田（2004）は、そのなかで1979年から1990年までの『有価証券報告書総覧』で重要な会計方針の変更を行ったことが確認できる建設業の93社（サンプル数は207件）を対象として、建設業界における重要な会計方針の変更による利益平準化行動を検証している。そして、多くの重要な会計方針の変更は、自社利益の動向によって決定されていること、そして、経営者が望ましい（あるいは正常）と考える利益（目標利益）は、単なる自社の利益動向だけで考えられるのではなく、そのときどきの同業他社、あるいは同産業の平均的な利益動向を勘案して決定されている可能性が高いことを示している。この富田（2004）

の検証では、重要な会計方針の変更以外の手段による利益平準化については考慮されていない。なお、航空会社においても、45・47体制のなかでは同業他社の利益動向などを勘案して望ましい（あるいは正常）と考える利益（目標利益）が決定されていた可能性がある。

木村（2010）は、経営者が損益項目のシフトを利用して利益平準化を行っているか否かについて検証を行っている。木村（2010）は、2000年から2008年までを検証期間とし、連結データを入手でき、SEC基準を適用していない上場企業（金融業は除く）をサンプル（最終サンプル数16,324企業・年）として検証を行っている。そして、開示区分を変更できる損益項目として、資産処分益・評価益、為替差益、資産処分損・評価損、為替差損があり、経営者はそれらの損益項目をシフトし、利益平準化に利用していることを明らかにしている。ANAやJALでも特別損益の計上が行われており、分類操作による利益調整が行われているか否かについては、確認する必要があると考えられる。

岡崎（2015）は、減損会計をとりあげている。岡崎（2015）は、東京証券取引所第1部上場企業のうち、2009年3月期から2015年3月期まで（2013年3月期は除く）のあいだに異常値を計上している企業及び金融機関を除く916社を対象として分析を行っている。そして、利益平準化を志向する企業は繰返し減損損失を計上している、また、減損損失の計上が多い企業ほど利益平準化を志向しているという検証結果をえている。そして、減損損失の計上にあたり、その期の営業損益、営業外収益、特別利益の額を考慮して減損損失の計上を行う、あるいは減損損失計上額に応じた益出し（営業外収益、特別利益の計上）を行うという結果をえている。これらから、日本の経営者にとって、減損会計は、資産の公正価値を表す会計処理というよりも、長期的な費用配分を行うための会計処理として用いられている、ということを指摘している。この岡崎（2015）では、異常値を計上している企業及び異常値を有する年度は分析対象から除かれているが、当該期間中にリーマン・ショック（2008年9月）及び東日本大震災（2011年3月）が発生しており、各企業では売上高や期間損益に大きな影響をうけていることに留意する必要がある。なお、ANAやJALにおいても減損会計が適用されているので、両社において減損損失の計上が利益調整の手段になっていないかどうか確認する必要がある。

日本企業で利益平準化が行われた背景について、藤山・古賀（2018）は、戦後からバブル崩壊前にかけては、日本経済の不安定さや経済基盤の脆弱性により利益平準化が社会的に必要とされたこと、また、企業の健全な発展を達成するために平準化された利益が実務界から要請されたことをあげている。しかし、こんにちでは、日本の経済発展状況に応じ

た実務界からの要請などといった要因は、利益平準化の強い要因にはなっていないとしている。なお、1975年までの日本の会計及び監査社会においては、利益の平準化は一般的に認められていた実務だったとされる<sup>38</sup>。

利益平準化の効果について、善積（2016）は、経営者が報告利益を恒久的利益に近づけるように平準化することによって、投資家に企業が多期間にわたり安定的に獲得することができる利益に関する私的な内部情報を伝達することができるとしている。藤山・古賀（2018）では、日本経済の不安定さや日本経済が発展段階にあったことを所与とすると、利益平準化には資金調達を容易にする効果があったとする。

中野・高須（2012）は、利益平準化の影響について述べている。前述のように、須田・花枝（2008）では、利益平準化の効果として、日米ともに「アナリスト等の予想を容易にする」という回答が多い。しかし、これが経営者の意図を反映していても、実際にそれが達成されているのかどうかは分からない。そこで、中野・高須（2012）は、経営者の利益平準化行動が資本市場参加者の情報解釈にいかなる影響を及ぼしているのかを検証している。分析は、2000年3月期から2011年3月期までを対象期間とし、金融業を除く上場一般事業会社で、その産業に属する企業数が10社以上ある産業の企業といった条件をみたす企業（4,723～6,903企業・年）をサンプルとして行われている。そして、経営者の利益平準化行動がアナリストの利益予想精度の向上、アナリスト間の利益予想値の収斂、コンセンサス予想値の時系列ボラティリティの低下をもたらす傾向があること、また、経営者の利益平準化行動が利益サプライズに対する市場反応に影響を与え、サプライズ情報の株価への速やかな織込みを促していることを明らかにしている。この中野・高須（2012）では、利益平準化行動が市場参加者の利益予想に資する情報を提供している可能性があることを明らかにしているが、このような投資家の情報環境の改善が資本コストに結びつくか否かについては検討されていない。

---

38 1956年公表された『監査報告準則』では、企業が採用する会計処理の原則及び手続について、当期純利益に著しい影響を与える変更が行われた場合、監査人はその旨及び理由並びにその影響を記載しなければならないとされていたが、これには、「正当な理由による期間利益の平準化または企業の堅実性を得るために行われている場合は除く」というただし書があった。このただし書が挿入された背景には、当時の半年決算では、季節要因の影響をうけやすかったということがあげられる。しかし、このただし書の内容は、1975年の監査委員会報告第20号『正当な理由にもとづく会計処理の原則又は手続の変更について』などでは受け入れられなかった（八田（2009）、16頁）。

熊谷（2009）は、会計利益が大きく変動するよりもあまり変化しないほうが、安定した企業と評価されて企業のイメージが良くなることから、ANA・JAL・JASの利益平準化の会計政策が、株価下落の防止など（企業価値評価）と密接に関わっているとしている。

## 1-2 事業環境の変化と裁量行動などとの関係に関する先行研究

ここでは、制度や体制の変更などが航空会社の裁量行動に及ぼした影響などに関する研究をまとめる。

### 1-2-1 コーポレート・ガバナンス、内部統制の強化と利益調整との関係に関する先行研究

バブル経済が崩壊してから続く不況のなかで、企業の不正行為防止だけでなく、競争力・収益性を高めるといった観点からもコーポレート・ガバナンスのあり方が議論された。ANAとJALでは、内閣府令の改正にともない2004年3月期から有価証券報告書に「コーポレート・ガバナンスの状況」という項目を設け、コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方とその施策の実施状況を開示している。そのあと、JALは、2012年8月提出の『有価証券届出書』のなかで「コーポレート・ガバナンスの基本方針」を記載している。2015年6月に、東京証券取引所は、上場企業がコーポレート・ガバナンスのガイドラインとして参照すべき原則・指針を示した『コーポレートガバナンス・コード』を制定している。ANAは、2015年11月に『コーポレートガバナンス基本方針』を制定し、そのなかで、株主・投資家との建設的な対話を前提として、法令などに基づく開示はもとより、投資家にとって重要と判断される情報については、非財務情報を含めて積極的な開示に努めるとともに、情報開示の公平性にも配慮するとした。

各企業がコーポレート・ガバナンスに関する取組みを行っているなかで、コーポレート・ガバナンスと利益調整との関連性などについて調べた研究が出てきている。三谷（2010）は、分析期間を1999年から2004年までとし、東京証券取引所第1部上場の製造業799社（17業種）を対象として、コーポレート・ガバナンスと経営者の行う利益調整との関係を実証分析している。そして、①経営陣による株式保有は利益調整を抑制できない、②大株主の株式保有集中の比率が51%程度までなら、大株主によるモニタリング機能が発揮されるので利益調整は抑制される、③ストック・オプションは利益調整を抑制できない、④国内投資運用会社による株式保有は利益調整を抑制するが、海外機関投資家による株式保有は利益調整を抑制できない、⑤銀行の株式保有の比率が39%程度までなら、銀行の株主としての立場からのモニタリングの機能が発揮されるので利益調整は抑制される、という結論を導き出している。浅野・古市（2015）では、(a)経営者の持株比率が中間範囲以外にあ

る、(b)情報収集に制約がある機関投資家や短期売買を主目的とする機関投資家を除いた機関投資家の持株比率が高い、(c)事業法人による安定持株比率が低い、(d)負債比率が高い（特に低成長企業の場合）、(e)メインバンク依存度が低い（特に負債比率が高い場合）、(f)資金調達先の市場（国・地域）における投資家保護法制や開示規制及びそれらの執行力の質が高い、などの特徴が認められる場合には、経営者の機会主義的な会計戦略の選択が抑制され、企業価値の向上につながりうる情報の非対称性の緩和ないしエージェンシー・コストの削減を目的とした会計戦略を選択する可能性が高まるとしている。なお、須藤(2010)では、経営者の持株比率が相対的に低い範囲と高い範囲では、自社の株式を保有する経営者は、株主のために行動するインセンティブを有するとするアラインメント効果が支配的となって経営者の（機会主義的な）利益調整は減少し、中間範囲では、経営者の株式保有は、経営に対する規律付けが働かなくなり、株主のために行動するインセンティブが低下するとするエントレンチメント効果の影響が大きくなり、（機会主義的な）利益調整が活発になるという結果をえている。ANAとJALでは、事業会社・国内投資運用会社・銀行という大株主の株式保有比率は高くなく（発行済株式総数に対する所有株式数の割合が10%を超えるものはない）、上位10社の合計でも30%を超えていない。そうすれば、三谷(2010)の②・⑤、浅野・古市(2015)の(c)・(e)などにあてはまることになる。また、各取締役の株式保有も多くない（ほとんどが10万株（又は、1万株）未満の所有となっている）。そういったことからすると、ANAとJALでは機会主義的な利益調整が抑制されている、とみることもできることになる。

2003年4月施行の商法特例法改正により、コーポレート・ガバナンスを強化し、経営の透明性を高めるために、委員会等設置会社が導入された。そして、2006年5月施行の会社法において、名称を委員会設置会社に変更して引継がれた。方(2011)は、東京証券取引所第一部に上場し、2003年1月から2009年12月までに委員会設置会社に移行した企業（金融業を除く）を対象として、委員会設置会社制度の有効性を利益調整との関係から検証している。そして、①一般に委員会設置会社は経営者による利益調整を抑制するが、法的に定義された社外取締役または社外監査役の割合が増えると、利益増加型の利益調整をする可能性が出てくる、②取締役会の規模が大きい会社では、利益増加型の利益調整が誘発されやすい、③企業規模が大きいほど、利益減少型の利益調整が行われる可能性がある、という結果を導き出している。しかし、この研究では観測値が183と少なく、委員会設置会社に移行した企業の傾向が、従来から財務報告に関するモニタリングが十分に行われて

いる企業や市場から要求されている企業などにかたよっている可能性がある。東京証券取引所第1部上場企業の取締役数は、2006年の調査で平均10.5人となっている<sup>39</sup>。ANAとJALの2007年3月期の取締役数は、ANAが16人、JALは15人となっており、これからANAとJALの取締役会の規模が大きいとすると、上記②からANAとJALでは、利益増加型の利益調整が誘発されやすいことになる。また、ANAとJALの企業規模が大きいので、上記③からANAとJALでは、利益減少型の利益調整が行われる可能性があることになる。

2004年12月に、西武鉄道株式会社が有価証券報告書に虚偽記載をしていたことにより上場廃止となった。また、2005年4月には、カネボウ株式会社が過去5期にわたって2,000億円超の粉飾決算をしていたことが明らかとなっている。これらの虚偽記載、粉飾決算は、経営トップによって実行され、内部統制が機能していなかった。こういったことを背景に、証券取引法を改正した金融商品取引法（2007年9月施行）に、内部統制報告制度が導入された。この内部統制報告制度には、米国のSOX法（Public Company Accounting Reform and Investor Protection Act of 2002：サーベンス・オクスリー法）を参考とした内容が盛り込まれたため、俗に日本版SOX法といわれる。

この内部統制に関しても、利益調整との関係について調べられている。中島（2010）は、SEC基準を適用している日本企業では、SOX法適用以降、内部統制の整備によって機会主義的な裁量行動は抑制されているが、そういったなかで、実体的裁量行動（特に製造費用）が増加していることを明らかにしている。この中島（2010）では、2000年から2008年までのあいだにおいて、SEC基準適用の連結決算を行っている一般事業会社（金融・証券・保険を除く）で、販売費及び一般管理費、広告宣伝費、研究開発費のデータが入手可能な32社を対象に分析を行っており、SEC基準に準拠した会計情報データを用いた検証となっているので、一般化は限定される。須田・花枝（2008、61頁）では、監査人は、会計行動を調べることはできるが、実体的な経済行動を問題にすることはできないことから、「カネボウ事件や、いわゆるJ-SOX法の導入以降、日本企業の経営者は、利益調整の方法を会計的対応から実体的対応に移したのであろう」としている。しかし、中島（2013）では、内部統制報告書で「重要な欠陥」（内部統制の不備）を開示した企業は、内部統制報告規制

---

39 藤島裕三（2007）『わが国企業における取締役会改革の進展～2006年JCGRアンケート調査より③～』2頁。

(J-SOX 法) 導入以降も会計的裁量行動を実施している可能性が高く、内部統制報告制度導入をきっかけに会計的裁量行動から実体的裁量行動へと裁量行動を変化させるまでに至っていない可能性が高い、という結論を出している。この研究の対象期間は 2009 年 6 月から 2010 年 6 月までで、また、「重要な欠陥」を開示した企業をサンプルとしているので、その数は 60 と少ない。ここで、統制企業は、J-SOX 法により内部統制を整備し、実体的裁量行動を回避しているとするが、これは須田・花枝 (2008) の解釈とは異なっている。これについては、須田・花枝 (2008) が幅広く実体的裁量行動をとらえているのに対し、中島 (2013) では異常製造費用の推定値だけを実体的裁量行動の尺度としているためだと考えられる。

#### 1-2-2 45・47 体制廃止、規制緩和が裁量行動に及ぼした影響などに関する先行研究

ここでは、航空政策の大きな転換である 45・47 体制の廃止や規制緩和が航空会社の裁量行動に及ぼした影響などについて調べた研究を確認する。

村上 (1996) は、45・47 体制廃止が ANA・JAL・JAS の費用構造にどのように作用したか実証分析している。そして、結語 (分析結果の要約) で、「政策変更後 (45・47 体制廃止以降)、費用水準は、恐らく技術進歩の影響で全般的に低下してきている」(注：傍点は筆者) とし、そのあと、「一見 45・47 体制の廃止により航空会社の費用水準が低下しているように見える。しかしながら、確かに同施策は航空会社間の競争を促進するための施策であるといえども、その影響下で航空会社をして自ら費用水準を削減せしむるための具体的な方策が採られたわけではない。(中略) 費用水準の低下は技術進歩のような外生的要因に起因すると解釈した方が妥当である」と述べている。そのため、45・47 体制廃止後に、ANA と JAL がどのような実体的裁量行動をとっているのかなどについて確認していく必要があると考えられる。

路線の開設・廃止 (撤退) や運賃の変更は、キャッシュ・フローを変動させるので実体的裁量行動といえる。規制緩和が路線の開設・廃止 (撤退)、運賃の変更といった実体的裁量行動に及ぼした影響について調べたものに、高田・石川 (2003)、田浦 (2005)、神田・森地・日比野 (2006)、大室・神田 (2019) などがある。

高田・石川 (2003) は、需給調整規制の撤廃にともない、参入・撤退が自由となり、需要規模の小さい路線にも参入が生じている一方、撤退も数多く生じていることを明らかにしている。複数社運航化については、神田・森地・日比野 (2006) が、需要の多い東京路線からはじまり、次に大阪路線へと展開していったことを示している。

運賃については、神田・森地・日比野（2006）が、幅運賃制度導入時に、正規運賃ベースで、中・長距離路線において地域間格差の是正が行われたことなどを明らかにしている。大室・神田（2019）では、顕在化していた北海道発着路線の正規運賃水準が高水準であるといった現象も緩和されつつあるとしている。また、2005年から全路線で正規運賃が上昇していることを明らかにしている。高田・石川（2003）は、2000年の運賃規制緩和後に、割引運賃の割引率が拡大していることを示している。その割引運賃については、田浦（2005）が、特定便割引運賃の設定割合及び割引率において、大規模路線と小規模路線とのあいだで、また、複数社就航路線と単独路線とのあいだで格差が存在することを明らかにしている。さらに、競争のない路線（異種交通機関を含む）では、競争の激しい路線（同）と比較して割高な価格設定がなされていることを明らかにしている。なお、大室・神田（2019）は、正規運賃水準は上昇傾向にあるが、割引運賃の導入・拡大などによって実効運賃水準は上昇していない可能性があるとしている。そういったことからすると、ANAやJALは、不採算路線からの撤退などのほか、利益増加型の裁量行動をとっている可能性があり、確認することが必要となる。

### 1-3 小括

本章では、利益調整などに関する先行研究についてレビューした。利益調整の研究では、こういった状況や場面ときに、経営者がこういった動機で、どのような手段を使って、どのように報告利益を動かすのかといったことなどが調べられている。

利益調整の動機に関する研究では、業績や株価と連動して支給されるインセンティブ報酬制度がある場合、要求や要請といった圧力を発するステークホルダーとの関係を意識している場合、借入金や社債などに財務制限条項が付されている場合、そして公募増資や社債発行などを行う場合などに経営者が報告利益を膨らませようとする動機をもつ、ということが明らかにされている。ただし、黙示的契約に関するもので一部支持しない、また、財務制限条項に関するもので支持しないとするものもあった。一方、政治的な規制にともなう政治コストが大きい企業や税コストを抑制したい企業、そして新任経営者が翌期以降の業績改善を意図する場合などに利益の報告額をできるだけ少なくする、あるいはその認識を遅らせようとする動機をもつ、ということが明らかにされている。そして、安定成長志向や非対称的業績評価は、利益が望ましい水準より多い場面では報告利益を少なくさせようとする動機に、逆に、利益が望ましい水準より低い場面では報告利益を膨らませようとする動機になることが示されている。



利益調整の手段としては、会計的利益調整では、減価償却方法や耐用年数の変更、費用の繰延や資産化、準備金や引当金の調整、ヘッジ会計や減損会計などの適用が、そして、実体的利益調整では、研究開発費・広告宣伝費などの自由裁量的支出や設備投資の増減、固定資産の除却の実施、セール・アンド・リースバックの実施、内部取引（個別ベース）の実施、組織スラックの調整などが使われることが明らかにされている。ここで、利益平準化においては、減価償却方法の変更、ヘッジ会計や減損会計などの適用、組織スラックの調整などが用いられていることが明らかにされている。しかし、減価償却方法の変更の場合、予想される今期の会計利益が（満足すべき水準にある）前期の会計利益を超えれば定額法から定率法に、逆に下回ると定率法から定額法への変更がおこることが明らかにされているが、それが同一企業で繰返されているか否かについては検証されていない。

利益調整の研究では、アーカイバル・データを用いた実証研究が数多く行われているが、それには多くの限界がある。木村(2013a)は、そのなかには、仮説設定におけるバイアス、変数を特定化する際の分析者の主観性、実証モデルの選択、検証結果の解釈の問題が含まれるとしている。サンプルの設定では、サンプルとなる企業の範囲やデータの検証(収集)期間において問題があることを指摘している。実証研究にはこのような問題もあるが、それらで明らかにされたことから、航空会社においても利害関係者のレピュテーションは重要であり、また、航空会社にも政治コストが存在すると考えられるので、それらが背景となって、航空会社が利益調整を行っている可能性があることがわかった。そのほかにも、45・47体制廃止後に利益調整が増加している可能性があること、社長の交代時や増配した翌期、増資・各種社債発行の前年度などに利益調整が行われている可能性があることなども確認できた。そして、そのときには、宣伝広告費などの自由裁量的支出費用や設備投資の増減、固定資産の売却や除却の実施、セール・アンド・リースバックの実施、組織スラックの増減、減価償却方法や耐用年数の変更、費用の繰延や資産化、準備金や引当金の繰入・取崩、デリバティブ取引や時価評価の実施、減損損失の計上などが行われている可能性があることも明らかとなった。

航空会社の利益調整については、利益調整の研究のなかで事例として部分的にとりあげられるか、航空会社の経営問題などからめてとりあげられているものがほとんどで、それを中心にとりあげている研究は少なく、決して研究が進んでいる分野とはいえないことが確認された。そういったなかで、①ANAとJALは、1989年3月期に償却方法の変更で利益減少型の利益調整を行っている、②JALでは、1994年3月期に耐用年数延長によって

債務制限条項に違背することを回避している、③JAL は、セール・アンド・リースバックを利益操作（益出し）の道具に使っている、④JAL では、経営破綻時にビッグ・バスが行われた、⑤ANA・JAL・JAS の 1981 年 3 月期から 2002 年 3 月期までの決算対策は、利益の平準化になっている、といったことが明らかにされていることが確認された。ここで、50 年間を調査期間として ANA と JAL の利益調整について調べたものがないことも確認できた。

先行研究において、日本の上場企業でも、社長の交代時や増配した翌期、増資・各種社債発行の前年度などに利益調整が行われているということが支持されているが、航空会社においてもそれらが支持されるか否か、そして、もし支持されるのならばどういった手段が用いられているのかなどについて、ANA や JAL などを対象として調べたものがないので、これらのことについても調べていく必要があることが明らかとなった。また、業績が芳しくないときには利益増加型の利益調整が、逆に業績が良好なときには利益減少型の利益調整が行われ、それが繰返されていることを示したものがないので、それについても確認する必要があることが明らかとなった。なお、調査にあたっては、会計的対応よりも実体的対応による利益調整のほうが多く行われることを示した先行研究もあり、会計的裁量行動だけでなく、実体的裁量行動による利益調整についても調べることが肝要であることが確認できた。

## 第2章 航空機材の調達資金

航空会社は、自社の運航路線、営業政策上の要請などを勘案しながら、自社において必要となる航空機を導入する。ANA と JAL の機材更新（導入・退役）の状況は、次のとおりである。

図表2-1 機材更新の状況（ANA）

(単位：機)

	大型機								中型機				小型機															
	L1011		B747		B747-400		B777		A380		B767		B787		YS-11 注3		B737 注4		B737-700/800		B727 注5		A320 注6		A321		DHC-8	
	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役
1971年3月期															1	1	4					2						
1972年3月期															2		4					8	1					
1973年3月期															1		2					6	7					
1974年3月期	4																					5						
1975年3月期	4																					3						
1976年3月期	8														1		1											
1977年3月期	2																3											
1978年3月期															1							2						
1979年3月期	3		3												3							1						
1980年3月期			4												2		6	3				2						
1981年3月期		1	4																			2						
1982年3月期		1	2																									
1983年3月期		2	3												2													
1984年3月期			1							8					4							5						
1985年3月期		2	1							7												5						
1986年3月期		4								6																		
1987年3月期			3							2												1						
1988年3月期			1							7												5						
1989年3月期										4																		
1990年3月期		1								8												4						
1991年3月期		1		3						3					1							2		4				
1992年3月期				3						2					2							6						
1993年3月期		2			5					5					1		5					4						
1994年3月期		5			5					5					1		1					1						
1995年3月期				2						5												3						
1996年3月期		4			2		2			1					4							4						
1997年3月期						4	4			2					4	4	1					1						
1998年3月期					2	4	4			2	3				3	1						2			1			
1999年3月期				2	2		6			4					4		3								2			
2000年3月期				1			2			5							1								2			
2001年3月期					1		3			2					1		3								2			1
2002年3月期					2					2																		1
2003年3月期					1					7	5						3											2
2004年3月期					1			2		3	2											3						4
2005年3月期					5		4			2	1																	4
2006年3月期					5		4			3	1								4								1	4
2007年3月期					1		7			3									6			1				4	3	
2008年3月期					4		4	4											7			4	1					2
2009年3月期							4	1		1									5					2				
2010年3月期							2	2		1	1								6			1					1	1
2011年3月期							2	4			5								5			1						1
2012年3月期							3				4											2		3				2
2013年3月期							3	3			6	11							4				7				2	2
2014年3月期							4	2			1	4	10						3				2					1
2015年3月期							1	1			5	7							7				4					1
2016年3月期								2			3	12							5				2					
2017年3月期									4			1	11									2			4			
2018年3月期									3			3	7									1	3	2				3
2019年3月期									1	1			5	3								4			6	2	9	
2020年3月期								8		1			6	6										2	5			

出所：筆者作成 注1：導入は新規登録、退役は抹消登録が行われた期を示す。リース会社などの所有機も含む。 注2：塗りつぶされたところは、景気拡張期の地点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。  
 注3：33機は1970年3月期以前の導入。 注4：B737-100/200、-100の6機は1970年3月期以前の導入。 注5：B727-100/200、-100の8機は1970年3月期以前の導入。1機は1966年2月に事故で抹消。 注6：SFJ・APIは含まず。

1970年代は、羽田・伊丹空港の発着枠や主要空港周辺の騒音の問題から、従来機より低騒音で便数の抑制に資する大型機（例えば B747 型機）の導入が ANA や JAL で行われた。ここで、JAL は B747 型機の導入に備えて、1969年3月期と1970年3月期に多額の繰越金を計上している<sup>40</sup>。1980年代中頃からは、ハイテク化され機長と副操縦士の2名で運航

40 前掲日本航空株式会社調査室編（1974）、485頁。

できる機材（例えば B767 型機・B747-400 型機）が導入された。そして、1990 年代中頃からは、省燃費で経済性に優れた機材（例えば B777 型機）が、2010 年代初頭からは、より燃費性能に優れ、経済面や環境面に優れた機材（例えば B787 型機・A350 型機）が導入されている。なお、B747 型機・B747-400 型機の後継機が B777 型機、B777 型機の後継機が A350 型機（JAL の場合）に、また、B767 型機の後継機が B787 型機となっている。ここで、大型機と中型機のそれぞれの旧型機から新型機への更新は、およそ 20 年前後の間隔をあけて行われている。そして、大型機の新型機導入と中型機の新型機導入のあいだには、およそ 10 年前後の間隔があるという状況になっている。

図表2-2 機材更新の状況（JAL）

(単位：機)

	大型機												中型機						小型機										
	B747		B747-400		DC10 注3		MD11		B777 注3		A350		DC8 注4		B767		B787		B727		B737-400 注5		ボンバルディア注6		B737-800 注5		エンブラエル注6		
	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入	退役	導入
1971年3月期	5												5																
1972年3月期	6												8																
1973年3月期	5	1											3	3						6									
1974年3月期	6												2																
1975年3月期	3												3							3									
1976年3月期	3												2							3									
1977年3月期					6								2																
1978年3月期													1																
1979年3月期	1				2																								
1980年3月期	8				4																								
1981年3月期	2				5									6															
1982年3月期	3				2									8															
1983年3月期	1				1									3															
1984年3月期	3													5															
1985年3月期	3													2															
1986年3月期	2	1											2	3															
1987年3月期	6												7	3															
1988年3月期	6												8	5						2									
1989年3月期	1	2												2															
1990年3月期			5											1															
1991年3月期		3	5											2															
1992年3月期	1		10																										
1993年3月期		4	7																										
1994年3月期		2	4				2																						
1995年3月期			1				3							3							1								
1996年3月期		2					3	2						1							3								
1997年3月期							2	1													1								
1998年3月期	1	1				1		2						4							3								
1999年3月期	2	4	4			2		3													2								
2000年3月期		4	3			1		2						1															
2001年3月期		1	2			1																							
2002年3月期		3	1																										
2003年3月期		1						4	3					3										1					
2004年3月期		4				4	3	4						5									1						
2005年3月期			2			5	3	5						4									1						
2006年3月期		5				6		5						2															
2007年3月期		6						2						1											2				
2008年3月期		11						2						6											8				
2009年3月期		6						3						3											8		2		
2010年1月期		7		1				3						2	3										7		1		
2010年11月期				23										2	4										8		3		
2011年3月期				12										2	3										3		1		
2012年3月期				8										5	1	2									6				
2013年3月期														1	5										7		2		
2014年3月期														1	8								1		1		3		
2015年3月期									2					2	5														
2016年3月期								4						4	6									1			2		
2017年3月期														4	7												5		
2018年3月期														2	3										2		7		
2019年3月期														6										2		4		3	
2020年3月期								1	5					1	7									3					

出所：筆者作成 注1：導入は新規登録、退役は採消登録が行われた期を示す。リース会社などの所有機も含む。 注2：塗りつぶされたところは、景気拡張期の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。  
注3：JASは含まず。 注4：30機は1970年3月期以前に導入。退役には事故で採消されたものも含む。 注5：JTAは含まず。 注6：JLなどは含まず。

図表 2-3 は、JAL の設備投資予定額と充当予定資金をまとめたものである。これから、

航空会社が行う設備投資の多くは航空機に対して行われていて、1980年代後半からは平均して1,000億円を超える金額が毎期航空機に投資されていることが確認できる。また、価格（Current Price）が306.6百万ドル（平均）<sup>41</sup>となるB777-200ER型機などの航空機を調達する資金として、自己資金、増資資金、社債そして長期借入金などが充当されていることもわかる。

図表2-3 設備投資予定額及び充当予定資金（JAL）

(単位：百万円)

支払予定期	支払予定額			充当予定資金										備考			
	航空機材関係 注1		計	自己資金 注3	増資資金	予定資金に占める割合 #DIV/0!	自己資金・増資・社債		新株引受権付社債	転換社債	政府保証借入金 注5	借入金	借入金等		外債等手取概算額	予定資金に占める割合	営業利益
	計	予定額に占める割合					地上設備関係 注2	計									
1971年3月期			0													16,994	
1972年3月期	71,120	70.9%	29,174	100,294	27,425	—	27.3%	—	—	—	14,000	—	58,869	—	—	72.7%	10,293
1973年3月期	37,360	60.5%	24,425	61,785	22,454	7,752	48.9%	—	—	—	—	31,579	—	—	—	51.1%	11,639
1974年3月期	31,415	56.5%	24,225	55,640	29,619	—	53.2%	—	—	—	—	26,021	—	—	—	46.8%	2,523
1975年3月期	30,623	56.1%	23,953	54,576	27,729	—	50.8%	—	—	—	—	26,847	—	—	—	49.2%	▲27,069
1976年3月期	70,428	78.7%	19,054	89,482	27,259	—	30.5%	—	—	—	—	62,223	—	—	—	69.5%	▲1,063
1977年3月期	55,207	79.2%	14,462	69,669	17,047	—	24.5%	—	—	—	—	52,622	—	—	—	75.5%	13,364
1978年3月期	5,764	26.2%	16,230	21,994	13,459	—	61.2%	—	—	—	—	8,535	—	—	—	38.8%	20,065
1979年3月期	69,605	75.6%	22,444	92,049	20,733	—	22.5%	—	—	—	—	71,316	—	—	—	77.5%	22,065
1980年3月期	108,252	78.6%	29,521	137,773	51,909	—	37.7%	—	—	—	34,139	24,692	—	27,033	—	62.3%	▲288
1981年3月期	86,763	80.1%	21,531	108,294	6,353	—	5.9%	—	—	—	19,621	53,400	—	28,920	—	94.1%	9,503
1982年3月期	61,859	74.9%	20,776	82,635	8,035	—	9.7%	—	—	—	14,700	30,800	—	29,100	—	90.3%	12,102
1983年3月期	38,363	64.5%	21,090	59,453	15,268	—	25.7%	—	—	—	4,935	15,000	—	24,250	—	74.3%	▲8,319
1984年3月期	76,798	81.1%	17,918	94,716	24,716	—	26.1%	—	—	—	5,000	10,000	—	55,000	—	73.9%	21,169
1985年3月期	67,039	80.6%	16,085	83,124	18,124	—	21.8%	—	—	—	5,000	—	—	60,000	—	78.2%	38,179
1986年3月期	93,392	83.5%	18,392	111,784	24,784	—	22.2%	—	—	—	5,000	22,000	—	60,000	—	77.8%	19,248
1987年3月期	142,104	86.3%	22,607	164,711	13,347	—	8.1%	—	—	—	5,000	86,364	—	60,000	—	91.9%	28,718
1988年3月期	139,258	79.1%	36,700	175,958	70,258	—	39.9%	—	—	—	—	105,700	—	—	—	60.1%	54,602
1989年3月期	67,500	52.3%	61,470	128,970	67,070	—	52.0%	—	—	—	—	61,900	—	—	—	48.0%	72,763
1990年3月期	128,399	68.4%	59,306	187,705	11,760	—	6.3%	—	—	—	129,124	—	46,821	—	—	93.7%	74,002
1991年3月期	155,870	72.0%	60,521	216,392	—	—	—	149,987	69.3%	—	—	—	66,405	—	—	30.7%	27,321
1992年3月期	204,382	74.0%	71,731	276,113	—	—	—	191,113	69.2%	—	—	—	85,000	—	—	30.8%	▲12,935
1993年3月期	190,485	69.7%	82,804	273,289	—	—	—	93,289	34.1%	—	—	—	180,000	—	—	65.9%	▲48,132
1994年3月期	108,814	65.5%	57,277	166,092	58,792	—	35.4%	—	—	—	—	107,300	—	—	—	64.6%	▲29,280
1995年3月期	92,228	73.5%	33,173	125,401	125,401	—	100.0%	—	—	—	—	—	—	—	—	0.0%	▲9,858
1996年3月期	89,256	84.5%	16,411	105,667	87,160	—	82.5%	—	—	—	—	18,507	—	—	—	17.5%	15,403
1997年3月期	66,843	82.4%	14,285	81,128	61,628	—	76.0%	—	—	—	—	19,500	—	—	—	24.0%	4,556
1998年3月期	137,100	93.6%	9,336	146,436	90,436	—	61.8%	—	—	—	—	56,000	—	—	—	38.2%	31,003
1999年3月期	109,834	92.5%	8,902	118,736	43,736	—	36.8%	—	—	—	—	75,000	—	—	—	63.2%	24,820
2000年3月期	107,328	93.1%	8,003	115,331	60,331	—	52.3%	—	—	—	—	55,000	—	—	—	47.7%	44,887

出所：筆者作成（各前期の有価証券報告書に記載されていた金額を示す。塗りつぶされたところは、景気拡張期の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。） 注1：航空機・予備原動機・部品など  
注2：土地・建物・構築物・機械装置・車両運搬具・工具器具備品など 注3：1982年3月期以前は内部資金 注4：1980年3月期は転換社債概算額 注5：1984年3月期以前は政府保証借入手取概算額

航空会社が航空機材の調達などに関わる資金を自己資金・社債・長期借入金などから調達できるということは、航空会社にはどの手段、そして、どの相手から調達するのが有利なのかといった調達方法・調達先の選択問題が生じる。ここで、会計情報がそれぞれの資金提供者の意思決定や条件決定に利用されていることが明らかであれば、航空会社（経営者）はより有利な条件の資金を確保するために、会計情報をよくみせたい、業績を実態よりよくみせたいという動機をもつことにもつながる。

1971年3月期から2020年3月期までのあいだに、ANAは図表2-1、JALは図表2-2に示されたように航空機を導入している。以下では、その航空機の導入などに充当される資

41 前掲BOEINGウェブサイト（2022年3月25日閲覧）。

金について、その調達方法や調達状況などについて確認する。

## 2-1 自己資金と増資資金

資金調達を増資によって実施すれば、キャッシュ・フローをえられるだけでなく、財政基盤を強化することもできる。しかし、既存株主には持分の希薄化などの問題が生じるため、株主から反発を招く可能性がある。そのため、自社の状況だけでなく、株式市場の状況などもみながら、増資のタイミングなどが検討されることになる。

### (1) ANA の状況

ANA は、1971 年 9 月に一般公募（券面額 500 円）と有償株主割当（1 対 1）を行っている。1974 年 6 月には、資本準備金の一部を資本に組入れ、無償新株式を発行している。ANA は、1972 年 8 月に東京・大阪両証券取引所の市場第 1 部に上場したが、1975 年 4 月には、個人株式の増大化、株式の流通化、株価の適正化などをはかるために、それまでの額面 500 円を 50 円に変更するなど、株式証券市場を通じて幅広い自己資金の確保が行えるようにしている<sup>42</sup>。1977 年 12 月には一般公募（3,000 万株、発行価格 363 円）と有償株主割当（1 対 0.15、発行価格 50 円）を行い、1979 年 5 月には一般公募（3,500 万株、発行価格 435 円）と無償株主割当を行っている。1980 年 4 月には、資本準備金の一部を資本に組入れ、無償新株式を発行している。そのあと、一般公募を 1982 年 9 月（4,200 万株、発行価格 300 円、資本組入額 50 円）と 1984 年 9 月（4,700 万株、発行価格 327 円、資本組入額 164 円）に行っている。

2006 年 3 月には、公募増資及び第三者割当増資を行っている。これにより、資本金は 485 億円、資本準備金は 481 億 30 百万円（計 966 億 30 百万円）増加している。用途は、航空機購入を含む設備投資資金である。

翌 2007 年 6 月には、ホテル事業関連子会社 14 社の全株式とそのほかの関連資産をグループ外に譲渡している。この売却は、「2010 年の羽田再拡張等によるビジネスチャンスや競争激化を見据え、経営資源をできる限り本業の航空運送事業に集中させるという経営戦略に則って」実施された<sup>43</sup>。2008 年 3 月期の連結キャッシュ・フロー計算書の投資活動によるキャッシュ・フローには、ホテル事業資産譲渡による収入が 2,459 億 9 百万円計上されている。ANA は、この資金をもとに B787 型機などの発注ができるようになった。すな

42 全日空 30 年史編集委員会編（1983）『限りなく大空に－全日空の 30 年』388 頁。

43 「第 62 回定時株主総会のご報告」『ANA VISION 2007－第 58 期第 1 四半期報告書（2007 年 4 月 1 日～2007 年 6 月 30 日）』6 頁。

わち、このホテル事業資産譲渡による収入は、リーマン・ショック（2008年）のあとの立ち直り時期に、将来の成長に備えて戦略的な機材をしっかりと確保するということが可能にした<sup>44</sup>。なお、連結損益計算書の特別利益には、ホテル事業資産譲渡益が1,329億92百万円計上されている。

2010年3月期には、航空機購入を含む設備投資資金に充当するために、公募増資（2009年7月）及び第三者割増増資（同年8月）を実施している。この増資により、資本金を713億80百万円、資本準備金を713億80百万円（計1,427億60百万円）増加させ、財務基盤の安定化をはかっている。

ANAは、2012年7月に公募増資及び第三者割増増資を公表した。公表時には手取概算額合計（上限）を2,110億50百万円としていたが、公表後の株価下落もあり最終的な調達資金（株式の発行による収入）は1,737億18百万円となっている<sup>45</sup>。この手取金については、主に省燃費機材であるB787型機（787-8型機及び787-9型機）を中心とした航空機購入を含む設備投資に充当するとともに、あわせて財務基盤をより強化することで、成長著しいアジアにおける新たな投資機会に機動的に対応できるようにすることとした。首都圏空港の発着枠拡大（2013～2015年度でほぼ完了）などの事業環境の変化が見込まれるなかで、経済の先行き不透明感はあるものの、「航空機を中心とする2,000億円規模の投資を継続しながら、経営に大きな打撃を与えるような突発的な事象が発生した場合でも、それに耐えることができる財務基盤を早急に確立する必要があると判断」<sup>46</sup>して、この公募増資及び第三者割増増資が行われている。ここで、株主総会直後に増資を決めたのは、「日航の再上場や日本たばこ産業株の売り出しを今秋に控え、株式市場の需給が悪化する前に実施したかったため」としている<sup>47</sup>。

上述の公募増資は2009年7月以来で、ANAにとっては過去最大の規模であった。国内

---

44 『絶対絶命を乗り越えて黒字化したANAの国際線』DIAMOND online、2016年3月14日（<https://diamond.jp/articles/-/87821?page=4>、2021年9月8日閲覧）。

45 『新株式発行並びに株式売出しに関するお知らせ』適時開示情報、2012年7月3日。公表前の6月の株価（終値）は220円前後であったが、発行価格（払込金額）は176.32円になっている。

46 「公募増資の実施について」『ANA VISION－第63期第1四半期のご報告（2012年4月1日～2012年6月30日）』2頁、及び前掲適時開示情報、2012年7月3日。

47 「全日空が2000億円規模の公募増資、成長描くも市場は慎重な見方」REUTERS、2012年7月3日（<https://jp.reuters.com/article/tk0841312-ana-capital-increase-idJPTYE86202B20120703>、2020年8月15日閲覧）。

募集の主幹事会社は、前回と同じ野村證券株式会社が務めている。この野村證券株式会社に対しては、4月末から証券取引等監視委員会が公募増資を巡るインサイダー取引問題で特別検査を実施している<sup>48</sup>。東京証券取引所が2009年から2011年までに公募増資を発表した銘柄で増資公表日に売買高が直前1ヶ月平均に比べて急増した銘柄を調べたところ、2009年7月のANAの増資時が増加率10倍でトップであった。2012年7月の増資時においても約10倍で、いずれも発表前に増資報道が流れて売買が膨らんだ影響が大きいとされている<sup>49</sup>。

2014年3月にANAは、B777-9X型機やA321neo型機など5機種計70機の確定発注を決定したが、同年6月の株主総会で伊東信一郎社長（当時）は、総会開催時点では公募増資の必要はないとの見方を示し、「目標の利益計画を達成して内部資金を最大限活用するのは当然」としたうえで、必要資金は「国際協力銀行の保証制度をもとに金融機関からの借り入れや社債発行など」を行って確保するとした<sup>50</sup>。そして、2020年3月末までは、増資を行っていない<sup>51</sup>。

## (2) JALの状況

JALは、1972年12月に「航空機並びに同予備エンジン及び部品購入資金の一部に充当するため」として、78億19百万円の増資（株主割当5：1）を行っている。この増資による調達額は、1973年3月期に航空機購入のために支出された金額の13.7%にあたっている。

---

48 「野村に改善命令へ、増資インサイダー、金融庁、監視委が処分勧告」日本経済新聞、2012年8月1日、朝刊、1面。なお、野村證券株式会社は、2012年8月3日に金融庁から金融商品取引法に基づく業務改善命令をうけている。

49 「増資インサイダー、日本の翼、野村が影一日航、全日空」日経産業新聞、2012年7月31日、朝刊、28面。なお、公表前日（7月2日）には、ANA株式の空売りによる売買高が過去3ヶ月で最大となっている（日向貴彦・河元伸吾『証券監査委：全日空の公募増資でインサイダーの可能性を調査』Bloomberg（<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2012-07-10/M6VWNC07SXKX01>、2021年2月22日閲覧））。

50 「『増資しなくても資金足りる』とANA伊東社長、航空機の大量発注で」Sankei Biz、2014年6月23日（<https://www.sankeibiz.jp/business/news/140623/bsd1406231550008-n1.htm>、2020年8月15日閲覧）。

51 そのあと、2020年12月に公募、2021年1月に第三者割当による増資を行っている。用途は、B787-9型機及びB787-10型機の購入を含む設備投資資金で、残高が生じた場合は、長期債務の返済資金に充当するとした。なお、第三者割当の割当先は、野村證券株式会社である（『新株式発行並びに株式売出しに関するお知らせ』適時開示情報、2020年11月27日）。



る<sup>52</sup>。

1979年12月には、有償一般募集（423万3969株、発行価格2,310円）、有償株主割当（1対0.15、発行価格500円）及び無償株主割当を行っている。この増資は、社債発行限度暫定措置法による発行限度までの余裕が少なくなったため行われている<sup>53</sup>。

JALは、1987年11月の完全民営化により、新株発行に対して運輸大臣の許可をとる必要がなくなり、より機動的な資金調達ができるようになった。そして、そのあと、高水準な設備投資を行うために、資本市場から積極的に資金を調達する姿勢を強めている<sup>54</sup>。

1988年9月には、1株の発行価格1万4,379円で7百万株の新株を発行している（一般募集）。このときの資本繰入額は、50百万330千円である。この増資においては、日本航空株式会社法が廃止されて適用されることとなった社債発行限度暫定措置法の規定（限度）をみたく目的があったと考えられる。翌1989年12月には、1株の発行価格1万7,081円で8百万株の新株を発行している（一般募集）。このときの資本繰入額は、68百万328千円となっている。調達資金は、設備資金に充当されている<sup>55</sup>。

JALは、2006年6月30日に新株式発行及び株式売出しを行うことを公表した。内容は、公募による新株式発行が普通株式7億株、第三者割当による新株式発行が普通株式5千万株で、需給状況などにより減少又はまったく行われなかった場合もあるオーバーアロットメントによる売出しが普通株式5千万株（上限）であった。そして、この公募増資及び第三者割当増資による手取概算額上限2,227億10百万円は、全額航空機（航空機関連部品を含む。）の購入に充当する予定とされた<sup>56</sup>。この増資については、役員会開催のプロセスに問題があったとされる。臨時取締役会（6月30日）の招集が開催当日の朝で、突然の連絡により3人の社外監査役は出席できなかった。また、議題もふせられていたため、西村正雄社外監査役は「新会社法では監査役にも経営をチェックする機能があり、それだけ責任が

---

52 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、52-53頁。なお、1973年3月期の借入金（ほとんどが長期の外貨（ドル）借款）は391億円で、期末の長期借入金残高は1,249億円（うち航空機購入関係1,239億円）であった。

53 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、452-453頁。発行限度までの余裕が少なくなった原因などについては、後述している。

54 「日航、資金調達に積極姿勢－高水準の設備投資背景に」日経金融新聞、1988年11月9日、朝刊、15面。なお、1988年9月の時価発行増資については、起債枠に約1,500億円の余裕ができ、資本市場からの資金調達が一段とやりやすくなったとしている。

55 1990年3月期有価証券報告書27頁の2の脚注。

56 『新株式発行及び株式売出しに関するお知らせ』適時開示情報、2006年6月30日。

重くなっているのに、これでは何もできない」と述べている。ただし、公募増資自体については、「投機的水準にある格付けを悪化させないためにはどこかでやらねばならなかった」としている<sup>57</sup>。

この増資の公表が2006年3月期の株主総会（6月28日実施）の2日後だったため、市場の強い拒絶反応を受け、株価は急落している。公募増資の発表時の株価は、300円前後（期首から6月29日までの高値は319円、安値は286円）であったが、香港の投資ファンドの空売りもあり株価は下落し、発行価格は結局211円（払込金額は198円。なお、払込期日は7月27日。）となった。その結果、調達資金は1,485億円となり、2007年3月期の財務活動によるキャッシュ・フローは▲530億7百万円となっている。

そのあと、2008年3月に払込金総額1,535億円の第三者割当増資をしている。この増資の資金は、2010年3月期から2012年3月期に計画している省燃費機材の機体本体（後年度導入機材の前払金を含む。）、予備エンジン、機材改修及び一部スペアパーツ購入の航空機関連投資と国内線ITシステム強化などの設備・IT投資に充当するとなっている<sup>58</sup>。なお、割当先は、UBSセキュリティーズ・ジャパン・リミテッド（1億株）<sup>59</sup>、株式会社みずほコーポレート銀行（8千万株）、DBJコーポレート投資事業組合（8千万株）、三井物産株式会社（8千万株）などの14事業体となっている。

JALは、会社更生手続終結（2011年3月28日）前の2011年3月15日に、裁判所の許可をえて有償第三者割当増資を行っている。この増資にあたっては、当初は数十社に依頼して、引受額も500億円になる予定であった。しかし、東日本大震災が発生し、依頼先企業が出資を辞退したことにより、増資に応じたのは取引先など8社のみとなり、引受額も127億円となっている<sup>60</sup>。

会社更生手続が終結した2011年3月期以降は、JALの資本金は1,813億52百万円で増

---

57 「西村みずほファイナンシャルグループ前CEOが語る内情、JAL増資手続き『非常に問題』」『日経ビジネス』2006年8月7日・14日合併号、8-9頁。なお、会社法第381条第1項では、監査役の職務として「監査役は、取締役（会計参与設置会社にあつては、取締役及び会計参与）の職務の執行を監査する。この場合において、監査役は、法務省令で定めるところにより、監査報告を作成しなければならない」と規定されている。

58 『第三者割当による株式の発行に関するお知らせ』適時開示情報、2008年2月29日。

59 1億株のうち、6千万株は三菱商事株式会社に譲渡されている（『A種株式の一部譲渡について』適時開示情報、2008年3月21日）。

60 高・藤原・藤野・大塚（2019）、380-381頁。

減はない（2020年3月期まで）。資本剰余金は、2011年3月期1,899億1百万円から2020年3月期には1,830億49百万円となっている。

## 2-2 有利子負債

航空機に対する投資は、航空運送事業を維持・拡大するためには必要不可欠なものである。しかし、その投資資金とするために有利子負債を増加させると、格付けの低下を招き、金利負担が上昇し、それが経営を圧迫するという可能性もある。そのため、航空会社にとっては、必要な資金を低金利で調達することが肝要となる。

### 2-2-1 社債

日本では、昭和初期の一連の恐慌の影響をうけて無担保社債が相次いで債務不履行（Default）となった経験から、1933年以降担保付社債を原則とする慣行が成立した。戦後の1949年には日銀適格担保社債事前審査制度のもと、起債調整が行われた（同制度は1955年に廃止）。1959年には資本金や純資産などの額による格付基準、そして1977年には格付基準に加えて適債基準が導入され、債券を発行するためには定められた基準をみたさなければならなかった。ここで、初めて債権を発行する会社は、既往発行会社より高い基準をみたす必要があった。また、格付基準の違いにより金利に格差が設けられていた。

1977年5月に社債発行限度暫定措置法が施行され、商法第297条の規定による制限<sup>61</sup>を超えて、資本及び準備金の総額又は最終の貸借対照表により会社に現存する純資産額のいずれか少ない額の2倍をこえない範囲で発行が可能となった。なお、この発行限度に関する規制及び措置法は、1993年商法改正で撤廃されている。

1979年になって財務制限条項が義務付けられた<sup>62</sup>ものの、優良企業限定で無担保公募事業債の発行が認められた。そのあと、1987年に無担保債の発行に、1988年には有担保債の発行に新たな債券格付基準が導入された。この新たな債券格付基準は、債券格付会社によって格付けされたものを発行可能かどうかの判断に利用するもの（信用格付け）で、1977年に導入された格付基準とは異なる。1990年には、数値基準が撤廃されて債券格付基準に一本化された。そして、1996年になってそれまでの市場起債者を入口で規制していた

---

61 最終的な貸借対照表により会社に現存する純資産額を超えて募集することはできない旨が定められていた。

62 社債の格付けがA相当で純資産550億円未満の企業とBBB格相当の企業は、担保提供制限条項、純資産額維持条項、利益維持条項及び配当制限条項をすべて特約しなければならなかった（須田（1999）、587頁）。

適債基準と財務制限条項の設定義務付けが撤廃されて、完全自由化となった<sup>63</sup>。

上記のように、社債発行に関わる制度が変わるなかで、ANA と JAL は、以下に示す社債発行を行っている。

## (1) ANA の状況

### ① 転換社債

ANA は、1974 年 12 月に第 1 回無担保転換社債を発行している。発行総額は 100 億円で、用途は航空機他設備資金となっている。1978 年 8 月に第 2 回（発行総額 250 億円）、1987 年 10 月には第 3 回と第 4 回（発行総額計 1,000 億円）を航空機他設備資金として発行している。そして、第 5 回（発行総額計 1,000 億円）を 1996 年 6 月に航空機他設備資金として発行している。そのほかの転換社債では、航空機他設備資金として、1978 年 8 月にドイツ・マルク建転換社債（発行総額 94 億 8 千万円）、1979 年 6 月にスイス・フラン建転換社債（発行総額 126 億 98 百万円）を発行している。1984 年 1 月には、航空機購入資金として第 2 回スイス・フラン建転換社債（発行総額 106 億 26 百万円）を発行している。また、1997 年 6 月には、設備資金として円建無担保転換社債（発行総額 300 億円）をスイスで発行している。

### ② 普通社債

1974 年 12 月に、スイス・フラン建普通社債（発行総額 50 億 56 百万円）を発行している。これは、日本と比較して債券流通の盛んな欧米の証券取引所において、日本の航空会社としては初の外貨建社債発行であった。この償還の借換えのために、1977 年 12 月に発行総額 56 億 66 百万円のスイス・フラン建を発行している。そのあと、1980 年 11 月にイギリスで通貨リンクドル払（発行総額 84 億 4 千万円）、1980 年 12 月にスイスでスイス・フラン建（発行総額 58 億 16 百万円）、1982 年 12 月にアメリカで米貨建（発行総額 125 億 51 百万円）、1984 年 7 月にイギリスで米貨建（発行総額 230 億 65 百万円）、そして 1984 年 12 月にはイギリスでスターリングポンド建（発行総額 149 億 75 百万円）の普通社債を航空機購入資金として現地で発行している。1990 年 10 月には米貨建（発行総額 130 億円）を、1991 年 7 月（200 億円）・1991 年 12 月（200 億円）・1993 年 3 月（300 億円）・1993 年 9 月（200 億円）・1993 年 9 月（300 億円）には円建普通社債を、イギリスで設備資金として発行している。なお、このなかでは、1984 年 7 月にイギリスで発行した米貨建

---

63 花崎・深澤・堀内(2008)、5-6 頁。

普通社債（10年債）の利率14.0%が最高となっている。

1985年7月にECU建銀行保証付普通社債（発行総額約234億円）、1986年6月に米ドル建銀行保証付普通社債（発行総額約169億円）、そして1987年6月には米ドル建銀行保証付普通社債（発行総額約140億円）を、航空機購入資金に充当するために発行している。これらの社債の元本、利息ともにECU・日本円間、米ドル・日本円間の長期為替予約を付し、日本円におけるコストを確定することになっていた。

### ③ 新株予約権付社債

1989年5月に、1993年満期米貨建新株予約権付社債を発行している。使途は設備資金で、発行総額760億32百万円（発行する株式の発行価格の総額933億80百万円）となっている（利率は、年4.125%）。

2003年12月に2013年満期ユーロ円貨建転換社債型新株予約権付社債を発行している。発行総額は400億円で、調達資金は発行済転換社債の償還資金に充当することになっている<sup>64</sup>。2017年9月には、2022年満期ユーロ円建取得条項（交付株数上限型）付転換社債型新株予約権付社債と2024年満期ユーロ円建取得条項（交付株数上限型）付転換社債型新株予約権付社債を発行している。このふたつの社債発行による手取金は、「成長戦略を推進すべく、競争力強化と収益力向上を目的として、省燃費機材であるボーイング787型機及びエアバスA320neo型機を中心とした航空機への投資資金として2018年3月末までに約700億円」を、そして「資本効率の向上及び株式数削減を通じた一株当たり株式価値の向上を図るために実施する自己株式取得のための資金として2018年3月末までに約700億円」を使うとされた<sup>65</sup>。

### ④ 無担保普通社債

図表2-4はANAの円建無担保普通社債の発行状況をまとめたものである。2015年12月末に20年国債の金利は1%を切ったが、翌2016年1月に導入された「マイナス金利付き量的・質的金融緩和」によって金利は一段と低下し、同年6月には0.1%を切っている

64 『2013年満期ユーロ円貨建転換社債型新株予約権付社債発行に関するお知らせ』適時開示情報、2003年11月19日、及び『2013年満期ユーロ円貨建転換社債型新株予約権付社債の発行総額等の確定に関するお知らせ』適時開示情報、2003年11月26日。

65 『2022年満期ユーロ円建取得条項（交付株数上限型）付転換社債型新株予約権付社債及び2024年満期ユーロ円建取得条項（交付株数上限型）付転換社債型新株予約権付社債の発行に関するお知らせ』適時開示情報、2017年8月31日。

66. 10年国債の金利も2月にはマイナスになっている。こういったなかで、ANAは2016年6月に20年ぶりに20年債（第32回円建無担保普通社債、利率0.99%）を発行している。

2017年6月（第34回、利率0.88%）と2018年5月（第35回、利率0.82%）にも20年債を発行し、航空機他設備投資などの資金として発行した利率3.20%の第3回、同2.45%の第26回の円建無担保普通社債を償還している。図表2-4からは、ANAが近年の金利低下傾向<sup>67</sup>をうまく活用しながら社債を発行し、設備投資資金（航空機購入資金を含む）、借入金返済そして社債償還資金として必要な資金を調達していることがわかる。

図表2-4 円建無担保普通社債の起債（ANA）

	償還までの期間							10年	12年	20年
	3年	4年	5年	6年	7年	8年				
1998年3月期								①350、3.075% ④200、2.90%	②200、2.75%	③200、3.20%
1999年3月期	⑤300、1.37%									
2000年3月期	⑨200、1.00%		⑥200、2.20%	⑪200、2.08%	⑧150、2.05%	⑦100、3.00%		⑫100、3.00%	⑩100、3.00%	
2001年3月期										
2002年3月期						⑬200、1.33%				
2003年3月期	⑭200、0.95%			⑮100、1.50% ⑯100、1.27%			⑰100、1.70%			
2004年3月期	⑱300、0.80%							⑲100、2.27%		
2005年3月期						⑳100、1.44%		㉑100、2.09%		
2006年3月期	㉒200、0.86%							㉒150、1.97%		
2007年3月期										
2008年3月期	㉓300、1.24%									
2009年3月期			㉔100、1.84%					㉔100、2.45%		
2010年3月期										
2011年3月期			㉕200、1.71%							
2012年3月期										
2013年3月期		㉖300、1.00%								
2014年3月期								㉖300、1.22%		
2015年3月期									㉗150、1.20%	
2016年3月期		㉘300、0.38%								
2017年3月期		㉘200、0.26%								㉘200、0.99%
2018年3月期										㉙100、0.88%
2019年3月期								㉙100、0.47%		㉙100、0.82%
2020年3月期				㉙300、0.27%	㉚50、0.27%			㉙100、0.28%		㉙150、0.84% ㉚100、0.69%

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成 注1：回数・金額（億円）・利率の順に示す。  
注2：①～⑤は航空機他設備資金、⑥～⑦・⑯・⑳・㉑は設備資金、⑧～㉒は設備資金借入金返済社債償還資金、㉓・㉔は設備資金社債償還資金、  
⑲・㉕～㉗・㉙・㉚・㉛・㉜・㉝・㉞・㉟は社債償還資金、㉘・㉙は借入金返済資金。

### a) ANA の格付け

株式会社格付投資情報センター（以下「R&I」という。）によるANAの格付け（債権、発行体）は、1998年9月にA（これは、信用力は高く、部分的に優れた要素があるとする格付け。）からA-、そして1999年8月にはBBBに格下げされている。2001年9月に

66 財務省『過去の金利情報（昭和49年（1974年）～）』（[https://www.mof.go.jp/jpbs/reference/interest\\_rate/](https://www.mof.go.jp/jpbs/reference/interest_rate/)、2019年12月13日閲覧）。

67 2000年4月以降の貸出約定平均金利（月次）（新規／長期／国内銀行）では、最高が2000年10月の2.071%で、そのあと多少の変動はあるものの低下傾向が続き、2019年3月には最低の0.624%となっている（日本銀行『主要時系列統計データ表』（[www.stat-search.boj.or.jp/ssi/mtshtml/ir04\\_m\\_1.html](http://www.stat-search.boj.or.jp/ssi/mtshtml/ir04_m_1.html)、2019年8月10日閲覧））。

BBB から BBB+ に格上げがされたが、2003 年 5 月には BBB になっている。そのあと、2007 年 9 月には BBB+ に、2016 年 3 月には A- に格上げがされている。2016 年 3 月の格上げは、ANA にとって 17 年ぶりの A 格復帰となるものであった。2020 年 3 月 31 日現在の格付けは、A-（アウトルック：安定的）となっている。

株式会社日本格付研究所（以下「JCR」という。）による ANA の格付け（債権、発行体）は、1998 年 3 月に AA- から A+ に格下げが行われている。そして、1999 年 6 月に A（これは、債務履行の確実性は高いとされる格付け。）、2000 年 8 月には A- に格下げが行われている。2001 年 8 月に A- から A に格上げがされたが、2002 年 8 月には A- に、2003 年 7 月には BBB+ に格下げが行われている。そのあと、2007 年 10 月に A-、2017 年 3 月には A に格上げがされている。2020 年 3 月 31 日現在の格付けは、A（アウトルック：安定的）である。

## (2) JAL の状況

JAL は、1985 年の 45・47 体制見直し決定による政府諮問に対する運輸政策審議会の答申<sup>68</sup>に基づいて、1987 年 11 月に日本航空株式会社法が廃止されたことにより、完全民営化された。それまでの JAL は、商法第 297 条の規定による制限を超えて社債の募集をすることができた。日本航空株式会社法第 5 条（社債発行限度の特例）が 1981 年 4 月に改正されるまでは、資本及び準備金の総額又は最終の貸借対照表により会社に現存する純財産額のいずれか少ない額の 2 倍をこえない範囲で社債の募集が可能であった。しかし、第 1 次石油危機などの影響で抑制していた機材の新規発注を 1978 年 3 月期に再開すると、その発注機材の引渡しが 1980 年 3 月期から行われ、これらの航空機に対する大量の購入資金の調達が問題となった。このとき、米国政府の方針によって、JAL は米国輸出入銀行から借款することができなかつたため、1978 年 11 月から 1981 年 2 月のあいだに、増資や政府保証社債、転換社債を発行し、1980 年 5 月には 1976 年 3 月期以降中止していた海外での社債発行を再開した。そのため、社債発行限度枠の余裕は乏しくなり、そこで、JAL は日本航空株式会社法改正の要望を掲げて活動を行った。こういうこともあって、日本航空株式会社法は 1981 年 4 月に改正され、商法に対する特例の社債発行限度については、JAL

---

68 運輸政策審議会が 1986 年に答申した新航空政策（『今後の航空企業の運営体制のあり方について』）は、JAL の民営化のほか、国際線の複数社体制、国内線の競争促進の 3 項目からなっている。

の事業の発展に即応して、2倍から5倍に拡大されている<sup>69</sup>。

#### ① 政府保証社債

1979年3月期から1986年3月期までのあいだに、第22回から第31回までの政府保証社債が国際線用航空機資金として発行されている。その総額は、計956億20百万円となっている。なお、21回までの償還は、1972年3月に終了している。

#### ② 転換社債

1972年3月期に、用途を地上施設設備資金として、第1回転換社債（発行総額計140億円）が発行されている。1973年3月期の社債明細書の注記には、この第1回転換社債に対する減債基金として「昭和49年4月1日から昭和56年3月31日まで、毎年3月31日に各17億円を株式会社日本興業銀行に積み立てる」と記載されている（積立てられたかどうかは不明）。1980年3月期には、用途を設備資金として、第2回転換社債（発行総額計350億円）が発行されている。この第2回転換社債には、償還準備金として「昭和59年3月31日に70億円、昭和60年3月31日に100億円を株式会社日本興業銀行に積み立てる」とされた。貸借対照表をみれば、1984年3月期には計上はないが、1985年3月期の「投資その他の資産」に社債償還用預託金174億48百万円が計上されている。なお、その計上額は1988年3月期から減少し、1990年3月期にはなくなっている。

1990年3月期には、用途を設備資金などとして、第3回から第5回までの無担保転換社債（発行総額計650億円）が発行されている。この第3回から第5回までの無担保転換社債には、担保提供制限条項と利益維持条項が設けられていた<sup>70</sup>。

#### ③ 海外発行社債

1976年3月期に、スイスで政府保証第1回スイス・フラン建社債（発行総額90億54百万円）を発行している。そのあと、第2回（発行総額106億32百万円）と第3回（発行総額43億1百万円）を1981年3月期に国際線用諸設備資金として発行している。そして、1982年3月期に第4回（発行総額121億34百万円）、1983年3月期に第5回（発行総額124億93百万円）、1984年3月期に第6回（発行総額112億30百万円）を国際線用航空機資金として発行している。ドイツでは、1981年3月期に政府保証第1回ドイ

---

69 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、450-460頁。なお、「米国政府の方針」とは、財政逼迫を背景として、米国の航空会社と対等に競争しうる先進航空会社に対して財政上の優遇措置をとる必要はない、というもの。

70 須田（1999）、621頁。これに関わる利益調整については、前述している。



ツ・マルク建社債（発行総額 113 億 25 百万円）を国際線用諸設備資金として発行している。ロンドンでは、1982 年 3 月期に政府保証第 1 回米ドル建円リンク社債（発行総額 86 億円）を国際線用航空機資金として発行している。また、1982 年 3 月期（第 1 回）から 1987 年 3 月期（第 10 回）までに、政府保証米ドル建社債（発行総額計 1,995 億 8 百万円）を国際線用航空機資金として発行している。1987 年 3 月期には政府保証第 1 回フランス・フラン建社債（発行総額 166 億 92 百万円）を国際線用航空機資金として発行している<sup>71</sup>。

1991 年 3 月期に第 1 回から第 3 回まで（発行総額 300 億円）、1992 年 3 月期に第 4 回と第 5 回（発行総額 300 億円）、1993 年 3 月期に第 6 回から第 11 回まで（発行総額 1,700 億円）、1994 年 3 月期に第 12 回から第 15 回まで（発行総額 800 億円）、そして 1995 年 3 月期に第 16 回と第 17 回（発行総額計 200 億円）のユーロ円建社債が、用途を設備資金などとしてイギリスで発行されている。

#### ④ 無担保社債

1996 年 3 月期に第 1 回と第 2 回（発行総額計 700 億円）、1997 年 3 月期に第 3 回と第 4 回（発行総額計 500 億円）、1998 年 3 月期に第 5 回から第 11 回まで（発行総額計 1,470 億円）、1999 年 3 月期に第 12 回から第 14 回まで（発行総額計 550 億円）、そして 2000 年 3 月期に第 15 回と第 16 回（発行総額計 200 億円）の無担保社債が発行されている。第 3 回から第 7 回までと第 12 回から第 14 回までの用途は、設備資金など（発行総額計 1,850 億円）となっている。第 1 回、第 2 回、第 8 回から第 11 回までの用途は、借入金返済資金（発行総額計 1,370 億円）となっている。第 15 回と第 16 回は不明。

JAL は、2003 年 12 月に第 1 回と第 2 回の無担保社債を発行している（発行額はそれぞれ 100 億円）。これらの社債には物上担保は付されておらず、またこれらの社債のために特に留保されている資産はない<sup>72</sup>。

JAL は 2004 年 2 月に第 3 回無担保社債、同年 4 月に 2011 年満期ユーロ円建保証付転換社債型新株予約権付社債を発行したが、2005 年 9 月に R&I の発行体格付けが BBB- か

---

71 1970 年 3 月期から 1987 年 3 月期までに発行された政府保証社債（外貨建を含む）の金額は、計 3,915 億 89 百万円となっている。外貨建社債については、1985 年 3 月期以降の有価証券報告に、一部の外貨建社債を除いて「その全額もしくは一部について長期為替予約契約を締結することにより、契約締結時の国内長期プライムレートを下回る有利な実質固定に固定されている」という記載がある。

72 『無担保社債発行に関するお知らせ』適時開示情報、2003 年 11 月 28 日。

らBB+（投機的格付け）となり、社債発行による資金調達が難しくなっている。そのため、それ以降は社債発行を行っていなかったが、2016年12月に12年ぶりに社債を発行した。これは、経営破綻で社債のデフォルトをおこした国内の事業会社が社債市場に復帰する最初のものとなった。起債は10年債100億円と5年債100億円の計200億円で、調達した資金は2019年に導入するA350型機の前払金にあてるとした<sup>73</sup>。

そのあと、JALは2018年9月に10年債と20年債を100億円ずつ計200億円発行している。前述のとおり、ANAも20年債を発行しているが、ほかに株式会社ファーストリテイリング（2018年6月）、京成電鉄株式会社（2018年9月、2019年3月）なども発行している。このように、償還期間が10年を超える超長期債の発行する企業が多くなっているのは、将来の金利上昇への懸念から、低金利のうちに設備投資などにあてる長期資金を確保しようとする企業が増加していることを示している<sup>74</sup>。しかし、JALは同年12月に予定していた起債は見送っている。これは、乗員の飲酒問題が深刻化<sup>75</sup>したのをきっかけに投資家の需要が鈍り、想定した条件での発行が難しくなったと判断したためである<sup>76</sup>。第5回となる無担保社債100億円（5年債）は、2019年3月になってから発行している。

2019年12月には第6回（5年債）と第7回（10年債）の無担保社債を、2020年3月には第8回（3年債）と第9回（20年債）の無担保社債を各回とも100億円で発行している。

上記社債の利率は、第1回10年債0.470%、第2回5年債0.170%、第3回10年債0.399%、第4回20年債0.960%、第5回5年債0.220%、第6回5年債0.130%、第7回10年債0.280%、第8回3年債0.200%、そして第9回20年債0.700%になっている。第1回と第2回の発行日（2016年12月20日）の国債金利は10年0.066%、5年マイナス0.08%、第3回と第4回の発行日（2018年9月21日）の国債金利は10年0.14%、20年0.

---

73 「JAL、破綻後初の社債、5年・10年債、計200億円」日本経済新聞、2016年12月14日、朝刊、17面。

74 「超長期債発行2割増、金利上昇に備え、日航は20年債準備」日本経済新聞、2018年9月3日、朝刊、1面。

75 2018年10月28日、ロンドンで羽田便に乗務予定の副操縦士から英国の基準を上回るアルコール量が検出され、当該副操縦士が現地警察に拘束されたあと、逮捕されるということがあった。そして、副操縦士には11月29日に禁錮十か月の実刑判決をいわたされている（日経ビジネス『操縦士飲酒問題、「性善説」に限界』2018年12月5日など）。

76 「JAL・双日、起債見送り、投資家の需要、想定下回る」日本経済新聞、2018年12月8日、朝刊、15面。

646%、第5回の発行日（2019年3月20日）の国債金利が5年マイナス0.17%、第6回と第7回の発行日（2019年12月16日）の国債金利は5年マイナス0.131%、10年マイナス0.019%、そして第8回と第9回の発行日（2020年3月19日）の国債金利は3年マイナス0.143%、20年0.332%となっている<sup>77</sup>ので、低金利下で少しでも高い利息をえようとしている投資家にとっては好条件のものといえる。

#### a) JAL の格付け

R&I の JAL（債権、発行体）に対する格付けは、2003年5月に BBB+ から BBB に変更されている。そのあと、2004年10月には BBB- に、2005年9月には BB+ に格下げが行われている。そして、2009年9月からは適宜格下げが行われ、2010年1月19日には D（これは、発行体のすべての金融債務が不履行に陥っていると判断される格付け。）になっている。東証一部に再上場（2012年9月）を果たしたあと、2015年1月には A- の発行体格付けが新規公表されている。2020年3月31日現在の格付けは、A-（アウトルック：ポジティブ）である。

JCR の JAL（債権、発行体）に対する格付けは、1998年4月に A+ から A に、2002年9月には A から A- に、そして、2003年7月には A- から BBB+ に格下げが行われている。また、2005年9月には BBB に、2006年9月には BBB- に格下げが行われている。そのあと、2009年9月からは適宜格下げが行われ、2010年1月19日には D（これは、債務不履行に陥っていると判断される格付け。）になっている。再上場後は、2015年1月に A- の格付けが付与され、2017年7月には A に格上げがされている。2020年3月31日現在の格付けは、A（アウトルック：安定的）である。

#### 2-2-2 長期借入金

アメリカから輸入する航空機の購入資金については、1972年度までは購入価格の80%相当分を米国金融機関（40%は米国輸出入銀行、40%は米国市中銀行）からの借款によりまかなっていた。しかし、航空機輸入金融のための法制面における手当（日本輸出入銀行法の一部改正）ができたことなどに鑑み、1973年度には、航空機の購入について、従来の方式による米国輸出入銀行などの海外からの借款部分（購入価格の80%相当分）を国内金融に変更し<sup>78</sup>、日本輸出入銀行が総所要資金の80%を単独融資として全額外貨で融資する

---

77 財務省『国債金利情報』（[https://www.mof.go.jp/jgbs/reference/interest\\_rate/index.htm](https://www.mof.go.jp/jgbs/reference/interest_rate/index.htm)、2021年2月8日閲覧）。

78 『昭和49年度運輸白書』各論Ⅲ第1章第3節1(2)。

こととし、残り 20%については輸入者の自己調達を義務付けた。この日本輸出入銀行による航空機の輸入金融は、外貨準備減らし効果に加え、アメリカの輸出増にも寄与しようとした一石二鳥の対策になっていた<sup>79</sup>。しかし、当時は、航空機メーカーが金融機関を指定するのは常識とされていた。そのため、融資元を日本輸出入銀行に変更するということは、航空会社と航空機メーカー（それと航空機メーカーが指定する金融機関など）との関係を芳しくない方向に向かわせてしまうということにもつながる。このような事情から、日本輸出入銀行からの融資が打切られたのち、ANA は米国輸出入銀行との融資関係を再開するのに非常に苦労している<sup>80</sup>。なお、JAL では、米国輸出入銀行の金利が 6%、日本輸出入銀行の金利は 6.1%ないし 6.3%となっており、国内長期プライムレートより有利になっていた<sup>81</sup>。

1987 年度からは、自由競争の促進と対外貿易不均衡是正のために、政府系金融機関の航空機輸入融資制度が改められ、日本開発銀行が ANA と JAS に、日本輸出入銀行が JAL と日本貨物航空株式会社（2005 年 3 月期までは、ANA の持分法適用関連会社。以下「NCA」という。）に対して融資することになった。融資対象は輸入航空機全機種で、融資比率は購入額の 50%とされた<sup>82</sup>。

### (1) ANA の状況

ANA は、1971 年 3 月期には日本航空機製造株式会社製 YS-11 型機、フォッカー社（オランダ）製 F-27 型機の購入資金を日本開発銀行から、ボーイング機の購入資金を国内市中銀行（株式会社三井銀行などの 10 行による協調融資）、米国輸出入銀行、米国市中銀行、ボーイング社（The Boeing Company）などから借入れていた。

1974 年 3 月期には、ロッキード社（Lockheed Corporation）製 L-1011 型機の購入資金を日本輸出入銀行から借入れている<sup>83</sup>。1974 年 12 月から 1975 年 4 月に導入（新規登録）

79 国際協力銀行編（2003）『日本輸出入銀行史』114 頁。

80 「米国機輸入融資切り替え、思惑の乱気流、全日空・東亜ソッポ、開銀・輸銀の争奪戦も白熱」日本経済新聞、1977 年 10 月 5 日、夕刊、2 面。なお、この記事では、「米航空機メーカーと金融機関の“ゆ着”ぶりは定評のあるところ」としている。

81 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、53 頁。

82 1987 年度以降 5 年間の 4 社の機材購入総額は約 1 兆円で、このうちの半分約 5,000 億円が 2 行によって融資されることとされた（「開銀⇒全日空・東亜国内、輸銀⇒日航・日本貨物、航空機輸入融資制度固まる、五千億円を分担融資」日本経済新聞、1987 年 2 月 3 日、朝刊、5 面）。

83 日本輸出入銀行の航空産業融資は、同行が政府資金をもって輸入する航空機の代金の一部

図表2-5 有利子負債の状況 (ANA)

年次	社債 注3		長期借入金				リース債務			有利子負債 残高計 (百万円)	社債と長期借入金の比率		支払利息 注4	備 考			プライムレート 注6			
	償還予定 (百万円)		返済予定 (百万円)		返済1年超		返済1年超		社債		長期借入金	増資		損益		新機種 導入 注5	短期	長期		
	1年以内	1年超	1年以内	1年超	平均利率(%)		1年以内	1年超		平均利率(%)			営業	経常						
1971年3月期	-	-	5,778	23,917					29,695	0.0%	100.0%	2,593	5,698	3,747		6.0	8.5			
1972年3月期	-	-	8,252	42,173					50,425	0.0%	100.0%	3,834	648	▲1,609		5.0	8.2			
1973年3月期	-	-	9,482	44,393					53,875	0.0%	100.0%		4,536	2,056		4.5	7.7			
1974年3月期	-	-	14,163	61,369					75,532	0.0%	100.0%		12,382	8,601	L1011	9.25	9.4			
1975年3月期	-	15,056	17,700	78,606					111,362	13.5%	86.5%	7,338	352	1,278		9.25	9.9			
1976年3月期	-	13,609	21,868	99,714					135,191	10.1%	89.9%	10,454	7,282	2,621		6.75	9.2			
1977年3月期	-	10,602	20,340	87,466					118,408	9.0%	91.0%	10,063	10,858	7,840		6.25	9.2			
1978年3月期	-	8,349	14,230	69,175					91,754	9.1%	90.9%	7,385	★	10,309	9,617		3.75	7.1		
1979年3月期	-	41,968	15,761	80,042					137,771	30.5%	69.5%	7,417	9,129	9,520	B747	3.75	7.1			
1980年3月期	-	53,965	31,160	69,684					154,809	34.9%	65.1%	11,557	★	▲9,604	443		9.25	8.8		
1981年3月期	-	67,559	19,721	127,847					215,127	31.4%	68.6%	15,401	941	4,753		6.75	8.8			
1982年3月期	5,589	61,413	28,027	134,927					229,956	29.1%	70.9%	20,913	▲	3,581	5,822		6.0	8.4		
1983年3月期	-	73,311	29,015	126,659					228,985	32.0%	68.0%	21,285	★	9,707	2,865		6.0	8.4		
1984年3月期	13,339	64,522	38,232	146,157					262,250	29.7%	70.3%	23,475	1,833	7,993	B767	5.5	7.9			
1985年3月期	4,995	72,363	31,444	141,864					250,666	30.9%	69.1%	19,641	★	19,213	7,578		5.5	7.4		
1986年3月期	1,688	84,347	30,606	175,856					292,497	29.4%	70.6%	18,654	15,488	9,471		4.5	6.4			
1987年3月期	-	87,563	33,492	161,486					282,541	31.0%	69.0%	17,508	25,997	12,523		3.375	5.2			
1988年3月期	2,217	198,616	32,265	189,873					422,971	47.5%	52.5%	17,453	32,890	16,317		3.375	5.5			
1989年3月期	2,087	192,062	35,755	216,388					446,292	43.5%	56.5%	18,226	30,932	18,589		4.25	5.7			
1990年3月期	1,557	265,490	40,616	266,906					574,569	46.5%	53.5%	18,189	38,517	31,505		7.125	7.5			
1991年3月期	16,292	262,093	44,162	354,500					677,047	41.1%	58.9%	20,112	25,319	25,397	B747-400	8.25	7.5			
1992年3月期	1,087	300,999	49,313	457,686					809,085	37.3%	62.7%	26,379	39,177	22,444		5.875	6.0			
1993年3月期	76,032	254,967	55,496	509,340					895,835	36.9%	63.1%	30,073	18,065	15,870		4.0	4.9			
1994年3月期	18,065	286,902	59,694	512,023					876,684	34.8%	65.2%	34,003	5,582	2,840		3.0	4.4			
1995年3月期	23,660	263,242	57,832	483,022					827,756	34.7%	65.3%	31,776	16,076	1,148		3.0	4.5			
1996年3月期	66,532	196,710	57,808	432,115					753,165	35.0%	65.0%	28,952	27,307	16,836	A320・B777	1.625	3.2			
1997年3月期	14,500	202,205	57,346	383,749					657,800	32.9%	67.1%	25,331	18,015	17,330		1.625	2.5			
1998年3月期	-	327,204	53,194	351,859					732,257	44.7%	55.3%	24,850	646	5,245	A321	1.625	2.6			
1999年3月期	20,000	329,703	53,507	330,452					733,662	47.7%	52.3%	20,970	▲	13,159	585		1.375	2.6		
2000年3月期	63,000	371,703	103,032	472,019	6.8				1,009,754	43.1%	56.9%	38,950	31,559	1,485		1.375	2.2			
2001年3月期	30,000	353,829	63,354	406,389	4.1				853,572	45.0%	55.0%	35,079	82,243	63,537	DHC-8	1.375	1.9			
2002年3月期	69,210	302,789	74,685	493,553	4.0				940,237	39.6%	60.4%	28,758	22,968	1,400		1.375	2.3			
2003年3月期	-	351,732	61,784	509,747	2.7				923,263	38.1%	61.9%	25,283	▲	2,597	▲	17,236		1.375	1.5	
2004年3月期	109,749	319,694	71,725	505,462	2.4				1,006,630	42.7%	57.3%	22,247	34,354	33,443		1.375	1.65			
2005年3月期	48,418	250,000	139,991	487,802	2.1				926,211	32.2%	67.8%	21,117	77,774	65,224		1.375	1.65			
2006年3月期	45,000	240,000	95,748	456,879	1.9				837,627	34.0%	66.0%	20,172	★	88,802	66,755		1.375	2.1		
2007年3月期	45,000	165,000	110,224	425,722	2.0				745,946	28.2%	71.8%	17,708	92,190	62,574		1.875	2.20			
2008年3月期	50,000	145,000	68,022	429,578	1.8	15,797	56,899	1.8	765,296	28.2%	71.8%	15,049	84,389	56,523		1.875	2.10			
2009年3月期	30,000	135,000	81,111	546,975	1.8	11,780	45,799	1.8	850,665	20.8%	79.2%	14,832	7,589	91		1.475	2.25			
2010年3月期	40,000	95,000	99,820	628,609	1.9	11,859	37,307	1.8	912,595	15.6%	84.4%	18,160	★	▲	54,247	▲	86,303		1.475	1.60
2011年3月期	20,000	95,000	115,036	665,161	1.9	11,193	32,263	2.1	938,653	12.8%	87.2%	19,314	67,808	37,020		1.475	1.60			
2012年3月期	-	95,000	115,962	716,663	1.9	11,443	24,589	1.4	963,657	10.2%	89.8%	19,578	97,022	68,455	B787	1.475	1.35			
2013年3月期	20,000	105,000	110,589	621,806	1.9	11,762	27,727	1.3	896,884	14.6%	85.4%	18,026	★	103,827	76,965		1.475	1.15		
2014年3月期	10,000	125,000	169,003	499,022	2.1	9,592	21,998	1.2	834,615	16.8%	83.2%	15,933	65,986	42,928		1.475	1.20			
2015年3月期	65,000	75,000	138,263	514,403	1.4	6,566	20,399	1.4	819,631	17.7%	82.3%	13,732	91,541	67,129		1.475	1.15			
2016年3月期	-	105,000	86,803	488,172	1.3	7,801	15,933	1.4	703,709	15.4%	84.6%	11,455	136,463	130,725		1.475	0.95			
2017年3月期	20,000	125,000	93,292	469,655	1.019	5,020	16,840	1.639	729,807	20.5%	79.5%	9,804	145,539	140,375		1.475	0.95			
2018年3月期	10,000	265,000	84,738	418,185	0.935	5,211	15,083	1.545	798,217	35.4%	64.6%	8,676	164,516	160,636		1.475	1.00			
2019年3月期	30,000	255,000	77,883	406,830	0.836	4,768	13,832	1.572	788,313	37.0%	63.0%	6,995	165,019	156,681	A380	1.475	1.00			
2020年3月期	20,000	305,000	84,057	416,900	0.681	3,821	12,655	1.663	842,433	39.3%	60.7%	6,291	60,806	59,358		1.475	0.95			

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成。注1：塗りつぶされたところは、償還期限の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。  
注2：2000年3月期から連結。注3：転換社債・新株引当権付社債を含む。注4：1999年3月期以前は支払利息及び割引料。注5：当該機種の初号機を要領した期を示す。  
注6：日本銀行「長・短期プライムレート（主要行）の推移」（https://www.boj.or.jp/statistics/dl/loan/prime.htm/）の各期末の数値を示す。1989年3月期以降の短期プライムレートの数値は最頻値を示す。

された L-1011 型機 4 機 (JA8508 号機～JA8511 号機) に対する資金総額 266 億円のうち、216 億円が日本輸出入銀行の融資で、残りの 50 億円は国内市中銀行からの融資となっている。1975 年 5 月から同年 7 月に導入（新規登録）された 4 機 (JA8512 号機～JA8515 号機) については、資金総額 269 億円のうち、米国輸出入銀行からの融資 82 億円、米国市中銀行からの融資 82 億円、英国輸出信用保証局保証による融資 55 億 5 千万円、そして、残りの 49 億 5 千万円は 1974 年 12 月に発行したスイス・フラン建普通社債の手取金でま

を航空機メーカーにドルで支払い、航空会社各社が同行に円で返済する方式をとっており、金利面でも日本開発銀行よりも優遇されていたので、ANA の資金コストを引下げる要因になった。しかし、この融資では、融資の実行と同時に融資額が円換算されていたため、円高進行による為替差益のメリットは享受できなかった（鶴田（1997）、43-44 頁）。

かなっている<sup>84</sup>。

ANA は 1977 年 6 月に B747 型機の購入を内定し、1978 年 12 月に初号機と 2 号機 (JA 8133 号機・JA8134 号機) を受領している。そのあと、1979 年 10 月に導入を決定した B 767 型機の初号機 (JA8479 号機) を 1983 年 4 月に受領しているが、その 6 号機までの調達資金については、米国輸出入銀行から融資を受けている<sup>85</sup>。そして、それらの受領にともなって有利子負債が増加している。なお、ANA は、第 2 次石油危機の影響がまだ残っていた 1984 年 3 月期に、ボーイング社が保有機の下取りができなければ B767 型機の引取りを延期する旨の申入れを行っている<sup>86</sup>。また、翌 1985 年 3 月期には、同型機のオプション契約を白紙に戻している。これには、JAL がボーイング社とエアバス社を競争させて有利な調達条件を引出したことなどがあって、オプションをそのまま正式発注に切換えるのは得策でないといった判断があった<sup>87</sup>。

1988 年 3 月期に米国輸出入銀行への返済が終了し、1998 年 3 月期には米国輸出入銀行などが保証していた PRIVATE EXPORT FUNDING CORPORATION に対する返済も終了し、海外金融機関からの借入れはなくなっている。

ANA は、1985 年 12 月に B767-300 型機の導入を決定し、1987 年 7 月に初号機となる JA8256 号機を受領している。そのあと、1986 年 12 月に A320 型機の導入を決定し、1991 年 1 月に初号機・2 号機となる JA8381 号機と JA8382 号機を受領している。また、1988 年 10 月には、B747-400 型機の導入を決定し、1990 年 8 月に初号機となる JA8094 号機を受領している。1992 年 3 月期から 1995 年 3 月期における有利子負債の増加は、第 5 次空港整備 5 年計画をにらんで導入が進められたこれらの機体の新造機受領に対する支払いや前払いによるものである。

バブル期後期の 1990 年 12 月には B777 型機の導入を決定し、その初号機 (JA8197 号機) を 1995 年 9 月に受領している。B777 型機を受領がはじまった 1990 年代後半の ANA の業績は芳しくないが、有利子負債は増加していない。これは、B747 型機や B767 型機

---

84 前掲全日空 30 年史編集委員会 (1983)、387 頁。

85 「全日空、ボーイング 767 型 15 機の仮発注を白紙に－エアバス機も候補」日本経済新聞、1984 年 4 月 19 日、朝刊、9 面。

86 「全日空『767』引き取り延期－航空機業“失速”警戒、大幅減産におびえ」日経産業新聞、1983 年 6 月 16 日、朝刊、8 面。

87 上掲日本経済新聞、1984 年 4 月 19 日、朝刊、9 面。

などの既存機をセール・アンド・リースバックすることなどによってえた資金を、B777 型機などの新造機受領のための支払いや前払いの資金に充当したためだと考えられる。

ANA は、2007 年 1 月に国内主要金融機関 15 社と総額 1,000 億円の長期コミットメントライン契約を締結している。これは、契約期間（3～5 年）中は ANA が申込みばあらかじめ定められた条件のもとで、最大 1,000 億円の資金を 3～5 年間借りられるというものである。ANA は、この契約締結の目的を「バランスシートおよび金融収支の改善のため」としている<sup>88</sup>。なお、2020 年 3 月期末まででは、2008 年 3 月期末のみに 12 億円の借入実行残高があることが記載されている。

ANA の長期借入金の残高（推移）は、図表 2-5 のとおりである。連結における平均利率は近年低下傾向にあり、2018 年 3 月期からは 1.0%以下になっている。

航空機は、借入金の弁済手段として担保に供されている。航空機抵当法（昭和二十八年法律第六十六号）では、抵当権者は、債権の全部の弁済をうけるまでは、抵当航空機の全部につき、その権利を行使することができ（第 7 条）、抵当航空機の代価で弁済をうけない債権がある場合は、その部分についてのみほかの財産から弁済をうけることができる（第 18 条）ことになっている。図表 2-6 は、航空機の簿価（純額）と担保に供されている航空機の額を示している。

図表2-6 担保の状況（ANA）

(金額：百万円)

	航空機（純額） (a)	担保に供されて いる航空機(b)	b/a
2000年3月期	389,955	255,856	65.6%
2001年3月期	441,796	301,477	68.2%
2002年3月期	445,371	344,559	77.4%
2003年3月期	437,231	357,500	81.8%
2004年3月期	461,870	441,844	95.7%
2005年3月期	497,656	484,399	97.3%
2006年3月期	492,368	462,323	93.9%
2007年3月期	583,724	545,601	93.5%
2008年3月期	608,488	559,739	92.0%
2009年3月期	633,111	576,474	91.1%
2010年3月期	646,100	621,289	96.2%
2011年3月期	714,572	678,034	94.9%
2012年3月期	751,108	692,081	92.1%
2013年3月期	842,109	662,054	78.6%
2014年3月期	863,800	633,760	73.4%
2015年3月期	873,662	660,626	75.6%
2016年3月期	931,837	599,994	64.4%
2017年3月期	1,007,716	588,699	58.4%
2018年3月期	1,027,910	529,637	51.5%
2019年3月期	1,062,626	497,719	46.8%
2020年3月期	1,157,585	510,607	44.1%

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成

図表 2-6 から、航空機購入資金に占める長期借入金の割合が減少していることが推測で

88 『長期コミットメントライン契約の締結に関するお知らせ』適時開示情報、2007 年 1 月 31 日。

きる。ここで、2000年代中頃に高くなっているのは、機材（Fleet）構成の変更<sup>89</sup>にともなう前払金及び受領時の支払金の増加といったことに対応しただけでなく、そのほかの支払資金としても長期借入金を借入れたことによるものである。2000年代後半からその割合が低下しているのは、株式発行による収入があったことや2011年3月期以降は営業活動によるキャッシュ・フローが大きく改善し、自己資金をさまざまな支払いに投入できたことが影響している。

## (2) JAL の状況

JALは完全民営化（1987年11月）するまで、日本航空株式会社法（第7条）により社債を募集し、又は弁済期間が1年を超える資金を借入れようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならなかった。ここで、債務については、国から国会の議決を経た金額の範囲内で債務保証を受けることができた（第9条）。

JALの長期借入金の残高（推移）は、図表2-7のとおりである。1971年3月期末時点で、JALはDC-8型機・B727型機・B747型機などの購入資金を米国輸出入銀行、米国市中銀行、東京銀行信託会社などから借入れていた。ほかに、DC-8型機を購入資金をメーカーであるマクドネル・ダグラス社（McDonnell Douglas Corporation）から、B747型機を購入資金をメーカーであるボーイング社からも融資を受けている。1974年3月期には日本輸出入銀行から、1975年3月期には株式会社日本興業銀行などの国内市中銀行16行からも航空機材購入資金の融資を受けている。1976年3月期には、日本開発銀行から空港施設建設資金の融資を受けている。1982年3月期にはチェース・マンハッタン銀行など米国市中銀行に対する返済が終了し、航空機材購入資金としての借入れは、1983年3月期には米国輸出入銀行と日本輸出入銀行の2行だけとなっている。

JALは、1983年9月にB767型機の導入を決定し、1985年7月に初号機となるJA8231号機を受領している。このB767型機の選定過程において、JALは1981年夏以降米国製品の先進国向け輸出に対して融資を行っていなかった米国輸出入銀行から①42.5%を直接融資、42.5%を融資保証、②62.5%を直接融資、③85%を融資保証、といった3つの融資に関する案の提示を受けている。これについては、対日航空機の売込みをめぐるエアバス社と

---

89 『ANA グループ中期経営戦略（2004～06年度）』ANA NEWS第04-022号、2004年2月19日及び『ANA グループ中期経営戦略（2006～09年度）』ANA NEWS第06-018号、2001年1月31日。



の対抗上行われたとみられている<sup>90</sup>。なお、B767-300 型機については、1986 年 9 月に初号機（JA8234 号機）を受領している。

そのあと、1987 年 3 月期には米国輸出入銀行に対する返済が終了し、米国の金融機関などからの融資はなくなっている。

図表2-7 有利子負債の状況（JAL）

	社債 注3		長期借入金				リース債務				有利子負債		備 考						
	償還予定 (百万円)		返済予定 (百万円)		返済1年超	返済予定 (百万円)		返済1年超	残高計 (百万円)	社債と長期借入金の比率		利 息		増資	損益		新機種導入 注4	プライムレート 注5	
	1年以内	1年超	1年以内	1年超	平均利率(%)	1年以内	1年超	平均利率(%)		社債	長期借入金	社債利息	支払利息		営業	経常		短期	長期
	1年以内	1年超	1年以内	1年超	平均利率(%)	1年以内	1年超	平均利率(%)	社債	長期借入金	社債利息	支払利息	営業	経常	短期	長期			
1971年3月期	2,280	380	15,414	68,017					86,091	3.1%	96.9%				16,994	14,946	B747	6.0	8.5
1972年3月期	380	13,992	18,278	97,614					130,264	11.0%	89.0%				10,293	10,065		5.0	8.2
1973年3月期	0	11,932	18,506	106,405					136,843	8.7%	91.3%			★	11,639	12,375		4.5	7.7
1974年3月期	0	9,631	21,702	113,612					144,945	6.6%	93.4%				2,523	1,795		9.25	9.4
1975年3月期	-	7,968	24,408	117,819					150,195	5.3%	94.7%	607	10,634	▲	27,069	▲	31,906	9.25	9.9
1976年3月期	-	16,357	25,964	110,974					153,295	10.7%	89.3%	803	11,918	▲	1,063	▲	9,805	6.75	9.2
1977年3月期	-	15,375	26,796	119,280					161,451	9.5%	90.5%	1,219	12,720	13,364	6,131	DC-10	6.25	9.2	
1978年3月期	-	14,561	17,977	96,387					128,925	11.3%	88.7%	1,123	10,744	20,065	19,812		3.75	7.1	
1979年3月期	-	33,476	13,195	79,754					126,425	26.5%	73.5%	1,336	8,702	22,065	22,329		3.75	7.1	
1980年3月期	-	89,892	16,137	70,194					176,223	51.0%	49.0%	3,987	8,837	★	▲	288	392	9.25	8.8
1981年3月期	2,392	131,806	17,086	79,822					231,106	58.1%	41.9%	7,226	10,744	9,503	4,419		6.75	8.8	
1982年3月期	1,203	171,860	20,639	56,576					250,278	69.1%	30.9%	10,267	9,841		12,102	204	6.0	8.4	
1983年3月期	3,006	201,255	19,877	44,917					269,055	75.9%	24.1%	13,975	10,071	▲	8,319	▲	27,093	6.0	8.4
1984年3月期	4,370	241,033	16,401	26,958					288,762	85.0%	15.0%	17,000	9,525	21,169	4,027		5.5	7.9	
1985年3月期	17,585	240,827	15,939	28,861					303,212	85.2%	14.8%	18,853	8,549	38,179	22,513		5.5	7.4	
1986年3月期	14,000	283,704	8,654	33,949					340,307	87.5%	12.5%	16,740	8,818	19,248	▲	1,626	B767	4.5	6.4
1987年3月期	14,900	309,608	8,153	68,330					401,191	80.9%	19.1%	19,271	8,997	28,718	3,652		3.75	5.2	
1988年3月期	19,058	278,415	13,535	157,165					468,173	63.5%	36.5%	18,057	11,551	54,602	32,424		3.75	5.5	
1989年3月期	14,117	225,550	18,285	185,997					443,949	54.0%	46.0%	18,510	16,653	★	72,763	43,678		4.25	5.7
1990年3月期	10,877	386,773	29,764	168,453					595,867	66.7%	33.3%	13,080	14,102	★	74,002	52,746	B747-400	7.125	7.5
1991年3月期	7,424	404,250	26,389	217,986					656,049	62.8%	37.2%	13,013	16,664		27,321	24,845		8.25	7.5
1992年3月期	4,844	427,126	34,020	282,141					748,131	57.7%	42.3%	14,777	20,011	▲	12,935	▲	6,038	5.875	6.0
1993年3月期	116,028	480,079	37,698	360,220					994,025	60.0%	40.0%	18,179	23,060	▲	48,132	▲	53,808	4.0	4.9
1994年3月期	67,496	483,722	46,197	398,598					996,013	55.3%	44.7%	25,270	22,046	▲	29,280	▲	26,158	3.0	4.4
1995年3月期	33,431	445,291	46,876	392,843					918,441	52.1%	47.9%	22,909	22,985	▲	9,858	2,818	MD11	3.0	4.5
1996年3月期	71,950	323,341	52,002	378,835					826,128	47.8%	52.2%	20,926	20,493	15,403	4,336	B737・B777	1.625	3.2	
1997年3月期	57,117	316,224	53,832	336,714					763,887	48.9%	51.1%	18,215	18,086	4,556	▲	16,974	1.625	2.5	
1998年3月期	28,425	432,509	44,222	290,578					795,734	57.9%	42.1%	18,905	16,209	31,003	7,691		1.625	2.6	
1999年3月期	30,000	457,509	41,755	299,360					828,624	58.8%	41.2%	18,947	13,740	24,820	32,523		1.375	2.6	
2000年3月期	66,037	422,859	115,231	530,377					1,134,504	43.1%	56.9%	35,377	44,887	44,887	22,440		1.375	2.2	
2001年3月期	60,000	357,859	81,925	480,378					980,162	42.6%	57.4%	32,335	32,335	78,639	53,311		1.375	1.9	
2002年3月期	60,000	297,859	90,405	579,504					1,027,768	34.8%	65.2%	30,198		▲	11,925	▲	37,115	1.375	2.3
2003年3月期	67,495	218,700	127,537	864,385	1.9				1,278,117	22.4%	77.6%	34,657		10,589	15,840	CL-600	1.375	1.5	
2004年3月期	23,700	225,000	118,545	936,390	1.7				1,303,635	19.1%	80.9%	28,503		▲	67,645	▲	71,938	1.375	1.65
2005年3月期	15,000	310,000	110,636	862,223	1.5				1,297,859	25.0%	75.0%	24,875		56,149	69,805		1.375	1.65	
2006年3月期	30,000	280,000	113,045	800,001	1.4				1,223,046	25.3%	74.7%	21,811		▲	26,834	▲	41,608	1.375	2.1
2007年3月期	70,000	130,229	110,549	705,957	1.6				1,016,735	19.7%	80.3%	19,068	★	22,917	20,576		1.875	2.20	
2008年3月期	28,000	102,229	130,335	651,416	1.9				911,980	14.3%	85.7%	20,009	★	90,013	69,817		1.875	2.10	
2009年3月期	52,000	50,229	128,426	567,963	1.9				798,618	12.8%	87.2%	17,536	▲	50,884	▲	82,177	ERJ	1.475	2.25
2010年1月期			2,464	33,956	-	8,738	27,716	-	72,874	0.0%	100.0%	14,695		▲	142,004	▲	177,879	1.475	1.60
2010年11月期			2,396	29,644	-	9,009	24,612	-	65,661	0.0%	100.0%	9,594		114,239	116,602		1.475	1.60	
2011年3月期			40,533	250,426	-	40,821	149,265	-	481,045	0.0%	100.0%	1,545	★	41,215	42,041				
2012年3月期			10,197	46,512	-	35,997	113,310	-	206,016	0.0%	100.0%	10,900		204,922	197,688	B787	1.475	1.35	
2013年3月期			9,767	34,517	1.6	35,801	77,592	0.2	157,677	0.0%	100.0%	3,182		195,242	185,863		1.475	1.15	
2014年3月期			8,062	45,084	1.3	32,455	46,996	0.2	132,597	0.0%	100.0%	2,078		166,792	157,634		1.475	1.20	
2015年3月期			7,807	43,809	1.0	25,123	22,548	0.5	99,287	0.0%	100.0%	1,665		179,689	175,275		1.475	1.15	
2016年3月期			10,851	51,331	0.8	13,254	10,373	1.4	85,809	0.0%	100.0%	1,172		209,192	209,219		1.475	0.95	
2017年3月期		20,000	13,037	65,802	0.5	5,712	5,300	2.0	109,851	20.2%	79.8%	843		170,332	165,013		1.475	0.95	
2018年3月期		20,000	14,555	80,696	0.4	2,389	4,319	2.2	121,959	17.4%	82.6%	798		174,565	163,180		1.475	1.00	
2019年3月期		50,000	13,287	73,524	0.2	2,461	2,504	1.2	141,776	36.5%	63.5%	803		176,160	165,360		1.475	1.00	
2020年3月期		90,000	13,556	84,770	0.2	1,067	1,988	1.1	191,381	47.8%	52.2%	658		100,632	102,571	A350	1.475	0.95	

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成。注1：塗りつぶされたところは、東京証券取引所の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。  
注2：1999年3月期以前及び2010年1月期、2010年11月期は単体、2003年3月期以降はJASとの経営統合後の値。注3：転換社債・新株引当権付社債を含む。注4：当該機種の初号機（購入）を受領した期を示す。  
注5：日本銀行「長・短期プライムレート（主要行）の推移」（https://www.boj.or.jp/statistics/dl/loan/prime.html）の各期末の数値を示す。1989年3月期以降の短期プライムレートの数値は最精細値を示す。

1987 年 3 月期の JAL においては、航空機購入資金として株式会社日本興業銀行などの民間金融機関から借入れている借入金の残高が 69 億 77 百万円増加している。しかし、19

90 「米輸銀、日航に融資－B767 購入に対応、先進国向け融資再開」日本経済新聞、1983 年 11 月 11 日、夕刊、3 面。

87年4月1日の残高と1989年3月31日の残高を比べると、663億82百万円の増加となっている。一方、日本輸出入銀行から借入金残高の増加額は、1987年3月期は284億47百万円で、1987年4月1日から1989年3月31日までの2期では626億92百万円である。このように、1988年3月期から民間金融機関の借入額が増加しているのは、前述したように1988年3月期から政府系金融機関の航空機輸入融資制度が改められ、融資比率がかわったことに対応したためである。

JALは、1987年9月にB747-400型機の導入を決定し、1990年1月に初号機・2号機となるJA8071号機とJA8072号機を受領している。1990年3月には、DC-10型機の後継機としてMD-11型機を発注し、1993年11月に初号機（JA8580号機）を受領している。1990年3月期から1994年3月期にかけて有利子負債が増加しているのは、これらの機材の新造機受領にともなう支払及び前払資金として社債、長期借入金で充当されたためである。

1991年10月には、関西国際空港の完成などをにらんだ基盤整備の一環としてB777型機の導入を決定し、1996年2月にその初号機（JA8981号機）を受領している。

JALは、2009年11月24日に株式会社日本政策投資銀行とのあいだにおいて、運航の継続確保のために必要となる資金についての融資契約を締結した<sup>91</sup>。経営破綻直前の2010年1月14日には新たな融資関連契約を締結し、2009年11月24日に締結した融資関連契約の未実施分とあわせて、2010年1月15日に株式会社日本政策投資銀行から総額1,450億円の資金調達を実施している<sup>92</sup>。

---

91 株式会社日本政策投資銀行の融資姿勢については、2007年の国会質疑のなかでも取上げられている。民主党の峰崎直樹（理事）が「政策投資銀行の中に所属している研究員（注：一ノ宮士郎のこと）が指摘」しているような「利益操作をしている企業に融資をするということについてはどのようにお考えになっているのでしょうか」という質問に対し、総裁の小林武（参考人）は「上場企業は今監査法人において厳格な監査がなされます。（中略）日本航空におきましても公認会計士による適正であるという意見が付されております。（中略）財務諸表だけでなし、その企業の将来性あるいは経営者の在り方等々を総合的に判断して融資を行うということ」と答弁している（『第166回国会参議院財政金融委員会会議録』第5号（その1）、2007年3月20日、6頁）。

92 『「日本航空の再建のための方策について」に基づく手続きの実施について』適時開示情報2009年11月24日、及び『資金調達に関するお知らせ』適時開示情報、2010年1月15日。朝日新聞によると、2009年に株式会社日本政策投資銀行が融資した約670億円については政府保証がついており、2010年にJALが経営破綻したことにより約470億円の国民負担が生じたという（「日産に政府保証融資1300億円、政投銀、返済滞れば8割国負担」朝日新聞、2020年9月7日、朝刊、1面）。

図表 2-8 は、航空機の簿価（純額）と担保に供されている航空機の額を示している。2003 年 3 月期以降、担保に供されている航空機の割合が上がっているのは、所有機数が削減されるなかで、担保に供される機数が増加したためである（所有機数（単体）をみれば、2003 年 3 月期末の 82 機が 2006 年 3 月期末には 79 機に減少しているが、担保に供されている機数は、2003 年 3 月期末 31 機から 2006 年 3 月期末には 50 機に増加している）。そして、2009 年 3 月期には航空機（簿価）の 8 割以上が担保に供されている状況だったが、経営破綻時には航空機の差押えが行われることもなく、金融機関から 5,215 億円の債権放棄をうけている。経営再建後に担保に供されている航空機の割合が低下しているのは、経営再建後の業績が好調に推移し、その結果、自己資金に余裕ができ、破綻前ならば資金を借入れて購入代金を支払っていたもの（の一部）を、自己資本によって充当が行われているということを示している。

図表2-8 担保の状況（JAL）

（金額：百万円）

	航空機（純額） (a)	担保に供されて いる航空機(b)	b/a
2003年3月期	915,938	509,643	55.6%
2004年3月期	872,256	557,141	63.9%
2005年3月期	814,760	556,308	68.3%
2006年3月期	791,098	549,678	69.5%
2007年3月期	742,545	592,677	79.8%
2008年3月期	721,967	613,169	84.9%
2009年3月期	723,590	609,574	84.2%
2010年1月期	334,459	281,102	84.0%
2010年11月期	296,276	217,664	73.5%
2011年3月期	388,554	253,141	65.1%
2012年3月期	369,502	203,903	55.2%
2013年3月期	385,267	179,196	46.5%
2014年3月期	447,021	162,233	36.3%
2015年3月期	491,295	144,255	29.4%
2016年3月期	560,601	122,725	21.9%
2017年3月期	671,387	144,064	21.5%
2018年3月期	704,134	160,602	22.8%
2019年3月期	733,961	152,492	20.8%
2020年3月期	827,937	156,002	18.8%

出所：筆者作成 注：2010年1月期・2010年11月期は単体

JAL は、2012 年 3 月期に運転資金の効率的な調達を行うため取引金融機関 3 社と総額 500 億円のコミットメントライン契約を締結している。なお、2020 年 3 月期末までには、これによる借入実行残高はない。

### (3) 株式会社スターフライヤーの状況<sup>93</sup>

2011 年 4 月、株式会社スターフライヤー（以下「SFJ」という。）はエアバス社（Airbus S.A.S.）と A320 型機 2 機を購入する契約を締結した。そして、2012 年 9 月には同年 12 月に受領する自社購入初号機（JA08MC 号機）の購入資金の一部に充当するため、シンジケート・ローンによる資金の借入れを行うことを決議している。このシンジケート・ロ

93 栗田（2015）、97-98 頁（一部加筆・修正）。

ーン契約には、

- ① 各事業年度末日における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額を、2012年3月期末日における単体の貸借対照表に記載される純資産の部の合計金額の75%に相当する金額以上に維持すること。
- ② 各事業年度末日における単体の損益計算書に記載される経常損益を2期連続して損失としないこと。

という財務制限条項が付されおり、この条項に抵触した場合には借入先からの請求により融資金を一括返済することになっていた。また、この借入れにともなって自社購入初号機を担保に供する契約も締結している。

図表2-9 SFJ財政状態と経営成績（抜粋）

(単位：百万円)

	2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期	
B/S	資産の部			
	航空機材（純額）	464	4,543	4,345
	建設仮勘定	1,587	1,311	167
	負債の部（固定負債）			
	長期借入金	1,734	3,963	4,078
	リース債務	531	1,803	6,395
	純資産の部（純資産）合計	4,041	4,825	1,919
P/L	営業利益	1,176	32	▲ 3,044
	経常利益	987	48	▲ 2,665
	当期純利益	967	288	▲ 3,040
CF	営業活動CF	783	▲ 316	2,255
	投資活動CF			
	有形固定資産取得による支出	▲ 2,034	▲ 4,384	▲ 496
	財務活動CF			
	長期借入れによる収入	2,150	3,910	1,900
	長期借入金返済による支出	▲ 1,331	▲ 1,319	▲ 1,860
	セール・アド・リースバックによる収入	—	60	1,444

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成

2012年3月期以降の純資産の部、経常利益などの金額は図表2-9のとおりである。2013年3月期の経常利益は大きく落ち込んだが、補助金収入3億円を特別利益に計上することによって2億88百万円の当期純利益を確保した。そして、純資産の部の合計額は増加している。しかし、2014年3月期第2四半期においては、営業収入はおおむね想定とおりであったが、追加広告宣伝費用やリース機返却に向けた整備費の増加、また円安による外貨建て費用の増加などもあって業績は大幅に悪化した（▲13億18百万円の四半期損失）。そして、想定している業績計画で推移した場合、年度末時点で上記財務制限条項①に抵触する恐れが出てきたため、金融機関への金融支援要請及び財務制限条項の緩和、並びに資産の流動化などの交渉を行ったのである。その結果、第3四半期中にアレンジャー<sup>94</sup>及び貸付人から財務制限条項抵触による義務違反に基づく事由による期限の利益喪失の請求をただちに行わない旨の承諾をえた。第3四半期においては、第2四半期に計上していなか

94 アレンジャーは、株式会社北九州銀行と株式会社三井住友銀行の2行。

った減損損失（2億34百万円）と事業構造改善費用（2億2百万円）を特別損失に計上している。こういったことによって、2014年3月期の当期純損失が30億40百万円で、純資産の部の合計金額が2012年3月期の75%である30億31百万円には大きくとどかない19億19百万円となったが、一括返済を請求されることはなかった。なお、「純資産の部の合計金額に関する条項」については、2014年4月10日付で契約変更（12年3月期の75%以上から10億59百万円以上に変更）されている。

2013年5月に策定された『中期経営戦略』（7頁）では、「購入機はリース機と比較して、返却時の整備コスト削減等によりキャッシュ・フローの大幅な改善が見込まれることから、今後、2014年1月及び2015年1月に各1機（計2機）の自社購入機を予定」し、「その確実な導入に向けて、プロジェクト・ファイナンス、セール・アンド・リースバック等の資金確保手段を構築」とされた。そして、2014年1月に受領した自社購入2号機（JA23MC号機）においてはセール・アンド・リースバック取引が行われた（ここでの所有権移転外ファイナンス・リースは、SFJでは初）。このときの売却価額14億44百万円は“セール・アンド・リースバックによる収入”として財務活動によるキャッシュ・フローに、そして売却益1億30百万円は長期前受収益に計上された。なお、売却時の帳簿価額は、前払いされ建設仮勘定に計上されていた13億14百万円である。このように、セール・アンド・リースバック取引によって2014年3月期のキャッシュ・フローは改善されたが、損益計算書には影響がないため経常利益や当期純利益は上記のようにマイナスとなっている。

そして、2014年5月に資金の効率的運用を行い、経営基盤を強化することを目的として、自社購入初号機（JA08MC号機）に対してセール・アンド・リースバックを行った<sup>95</sup>。このときの譲渡価額は帳簿価額の36億19百万円（譲渡益なし）で、リース料の総額も同額であった。これにより、5月28日からリースを開始するとともに、当該機の購入資金の一部として借入れていたシンジケート・ローンを同日付で一括返済したのである。当該機を賃借するにあたっては財務制限条項が付されたファイナンス・リース契約を締結しており、このときの財務制限条項は上述のシンジケート・ローン契約に付された財務制限条項と同じ（「純資産の部の合計金額に関する条項」は変更後の10億59百万円以上になって

---

95 当該機（JA08MC号機）の所有者（レッサー）は、三井住友ファイナンス&リース株式会社、NECキャピタルソリューション株式会社、リコーリース株式会社。

いる。)である。これらのことから、このセール・アンド・リースバック取引は実質的には金銭の貸借と考えることができる。

なお、SFJでは、2012年3月期から2014年3月期までのあいだにおいては、会計方針の変更などは行われていない。

### 2-3 特別償却準備金

1962年の商法改正で、引当金に関する規定(第287条ノ2)が新設されている。これは会計上の負債性引当金を対象としていたが、実務上は必ずしも会計上の負債性引当金に限定されないと解され、さまざまな利益留保性の引当金も登場した。

1969年に公表された『企業会計原則』修正案では、負債性引当金は特定引当金と明確に区別されなければならないとされた。ここで、特定引当金とは、利益留保性の引当金を指す。そして、『企業会計原則』は1974年に修正され、『企業会計原則注解』の注14(負債性引当金以外の引当金について)では、負債性引当金以外の引当金を計上することが法令によって認められている場合は、税引前当期純利益の次に特別な科目を設けてその繰入額又は取崩額を、貸借対照表の負債の部に特定引当金の部を設けて残高を記載することとされた。この注14は1982年に削除され、注18が「引当金について」から「負債性引当金について」に修正されている。修正された注18では、①将来において特定の費用(又は収益の控除)たる支出が確実に起こると予想される、②その支出の原因たる事実がその期においてすでに存在している、③その支出の金額を合理的に見積もることができる場合には、その期の収益の負担に属する金額を負債性引当金として計上して、特定引当金とは区別することとされた。

租税特別措置法上の準備金については、修正された注18の引当金に該当すると認められるものは、損金処理方式によって負債の部に計上することは妥当とされた。そのほかの(利益留保性の)準備金については、1981年の商法改正で純粋な引当金のみが計上されることとなったので、負債の部に計上することは適正な会計処理とは認められなくなり、利益処分方式によって資本の部に計上されることとなった<sup>96</sup>。

特別償却準備金は、2002年3月期までは「資本の部」で「その他の剰余金」のなかのひとつである「任意積立金」とされていたが、2003年3月期からは財務諸表等規則の改定に

---

96 企業会計審議会『負債性引当金等に係る企業会計原則注解の修正に関する解釈指針』1982年4月20日、二、(1)。

より「利益剰余金」の中の「任意積立金」となっている。

特定引当金・任意積立金とされていた特別償却準備金の ANA と JAL における計上実績などは、次のとおりである。

### (1) ANA の状況

ANA の 1976 年 3 月期から 1982 年 3 月期までの引当金明細書のなかで、特別償却準備金に関して「航空機の技術革新による合理化に対処するため」という注記がある。

## 図表2-10 特別償却準備金 (ANA)

(単位：百万円)

年次	B/S				変動額・損益等										備 考	
	特定引当金	資本の部		純資産の部	経常損益 注2	戻入額 注3	繰入額	変動額	当期末処理 損益	取崩高	利益処分額 (繰入額)	変動額	取崩額	積立額		変動額
		他の剰余金 任意積立金	利益剰余金 任意積立金	利益剰余金 その他の剰余金												
1971年3月期	493				3,747	26	264	238								
1972年3月期	602				▲1,609	113	222	109								
1973年3月期	2,000				2,056	66	1,493	1,427								
1974年3月期	7,842				8,601	249	6,090	5,841								
1975年3月期	7,842				1,278	821	821	0								
1976年3月期	7,842				2,621	903	903	0								
1977年3月期	7,849				7,840	993	1,000	7								
1978年3月期	10,930				9,617	1,136	4,217	3,081								
1979年3月期	11,669				9,520	1,736	2,475	739								
1980年3月期	10,588				443	2,081	1,000	▲1,081								
1981年3月期	9,581				4,753	2,207	1,200	▲1,007								
1982年3月期	9,581				5,822	2,360	2,360	0								
1983年3月期		6,904			2,865	2,677	0	▲2,677								財務諸表等規則改正 (昭和57年大蔵省令第46号)
1984年3月期		10,284							8,169	3,014	6,800	3,786				
1985年3月期		14,069							7,697	3,234	5,750	2,516				
1986年3月期		16,585							2,007	3,371	200	▲3,171				
1987年3月期		13,414							5,626	2,955	2,990	35				
1988年3月期		13,448							6,107	3,240	3,700	460				
1989年3月期		13,908							7,543	3,597	4,800	1,203				
1990年3月期		15,111							15,259	3,945	10,091	6,146				
1991年3月期		21,256							12,171	4,904	7,544	2,640				
1992年3月期		23,896							9,493	5,010	6,100	1,090				
1993年3月期		24,985							2,813	14,293	10,232	▲4,061				
1994年3月期		20,924							▲2,430	7,333	1,533	▲5,800				
1995年3月期		15,124							4,417	3,015	792	▲2,223				
1996年3月期		12,901							3,513	2,665	0	▲2,665				
1997年3月期		10,236							5,113	2,665	2,066	▲599				
1998年3月期		9,637							▲1,453	2,960	865	▲2,095				
1999年3月期		7,542							▲5,895	3,084	0	▲3,084				
2000年3月期		2,583							▲7,881	1,282	905	▲377				税効果会計に伴う取崩 (1,874百万円)
2001年3月期		2,206							▲36,613	564	3,560	2,996				
2002年3月期		5,202							▲52,487	946	0	▲946				
2003年3月期			4,255						▲68,583	4,255	0	▲4,255				財務諸表等規則改正
2004年3月期			0						10,268	0	0	0				
2005年3月期			0						16,054	0	1,710	1,710				
2006年3月期			1,710						37,465	244	0	▲244				
2007年3月期				4,066									244	2,844	2,600	企業会計基準第5号及び企業会計基準適用指針第8号を適用、取崩・積立は繰越利益剰余金との振替
2008年3月期				5,762									650	2,346	1,696	取崩・積立は繰越利益剰余金との振替
2009年3月期				6,011									986	1,234	248	〃
2010年3月期				6,046									1,162	1,198	36	〃
2011年3月期				7,429									1,333	2,716	1,383	〃
2012年3月期				6,020									1,721	312	▲1,409	〃
2013年3月期				4,760									1,259	0	▲1,259	取崩は繰越利益剰余金へ振替
2014年3月期				3,186									1,574	0	▲1,574	〃
2015年3月期				2,081									1,104	0	▲1,104	〃
2016年3月期				1,220									861	0	▲861	〃
2017年3月期				545									675	0	▲675	〃
2018年3月期				48									496	0	▲496	〃
2019年3月期				-									48	0	▲48	〃
2020年3月期													-			

出所：各期有価証券報告書（単体）に基づき筆者作成。注1：塗りつぶされたところは、景気拡張期の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。注2：1975年3月期以前は当期純利益。注3：1975年3月期以前は戻入益

1978年3月期以前は、航空機の技術革新による合理化に対処するため租税特別措置法第43条と第52条の4の規定に基づいて繰入れられている。1979年3月期から1982年3月期までは、租税特別措置法第43条（特定設備等の特別償却）及び第52条の3（準備金方式による特別償却）の規定に基づく繰入れが行われている。なお、脚注に記載されている理由は、「航空機の更新等に備えるため」となっている。

各期の計上額などについては、図表2-10に示すようになっている。1998年3月期の当期末処理損失は14億53百万円だったが、租税特別措置法の規定による特別償却準備金取崩額29億60百万円（繰入額8億65百万円）により、6億42百万円の次期繰越利益を計上している。1999年3月期、2000年3月期、2002年3月期、2003年3月期は、租税特別措置法に基づく特別償却準備金を取崩し（及び積立て）を行い、次期繰越損失額を減少させている。2001年3月期は、租税特別措置法に基づく特別償却準備金を取崩し及び積立てを行い、次期繰越損失額を大きくしている。

## (2) JALの状況

JALは、航空機の更新及び新型航空機の購入に対する支出などに備えるため、租税特別措置法第43条などに規定する算定方式に基づく税法限度額を超えない額を繰入れている。そして、租税特別措置法第52条の3による戻入れを行っている（各期の計上額などは、図表2-11のとおりである）。

JALの引当金明細書では、「航空機の更新及び新型航空機の購入に対する支出等に備えたもの」という注記が1976年3月期から1982年3月期までである。

JAL（単体）の1984年3月期の当期末処理損失金は99億26百万円であったが、税法の規定に基づく特別償却準備金106億8百万円の取崩し（繰入額4億1百万円）により、利益金処分案では繰越損失金を一掃し、次期繰越利益金を2億81百万円としている。また、1986年3月期の当期末処理損失金は64億98百万円であったが、税法の規定に基づく特別償却準備金102億6百万円の取崩し（繰入額34億14百万円）により、利益金処分案では次期繰越利益を2億93百万円としている。翌1987年3月期の当期末処理損失金は60億25百万円となったが、税法の規定に基づく特別償却準備金70億59百万円の取崩し（繰入額7億59百万円）により、利益金処分案では次期繰越利益を2億75百万円としている。1993年3月期から1998年3月期までは租税特別措置法に基づく特別償却準備金を取崩し（及び積立て）を行い、未処理損失の金額を減少させている。



図表2-11 特別償却準備金（JAL）

（単位：百万円）

	B / S				変動額・損益等										備 考		
	負債の部		資本の部		経常損益 注3	戻入額	繰入額	変動額	当期末処理 損益	取崩高	利益処分額 (繰入額)	変動額	取崩額	積立額		変動額	
	特定引当金 注2	その他の剰余金 任意積立金	利益剰余金 任意積立金	純資産の部 利益剰余金 その他の剰余金													
1971年3月期	46,688				14,946	3,740	16,104	12,364									
1972年3月期	52,513				10,065	5,665	11,490	5,825									
1973年3月期	62,207				12,375	6,465	16,159	9,694									
1974年3月期	59,152				1,795	8,080	5,025	▲3,055									
1975年3月期	50,569				▲31,906	8,583	0	▲8,583									
1976年3月期	41,986				▲9,805	8,583	0	▲8,583									
1977年3月期	35,288				6,131	8,583	1,885	▲6,698									
1978年3月期	35,336				19,812	8,852	8,900	48									
1979年3月期	51,546				22,329	9,235	25,445	16,210									
1980年3月期	51,556				392	11,535	11,545	10									
1981年3月期	51,558				4,419	11,703	11,705	2									
1982年3月期	51,055				204	11,765	11,262	▲503									
1983年3月期		38,830			▲27,093	12,224	0	▲12,224									財務諸表等規則改正（昭和57年大蔵省令第46号）
1984年3月期		38,830							▲9,926	10,608	401	▲10,207					
1985年3月期		28,623							7,464	9,894	11,086	1,192					
1986年3月期		29,816							▲6,498	10,206	3,414	▲6,792					
1987年3月期		23,024							▲6,025	7,059	759	▲6,300					
1988年3月期		16,724							17,014	5,518	16,117	10,599					
1989年3月期		27,322							17,571	6,148	8,327	2,179					
1990年3月期		29,501							23,286	5,729	6,047	318					
1991年3月期		29,818							22,508	6,593	10,467	3,874					
1992年3月期		33,692							6,271	8,031	4,046	▲3,985					
1993年3月期		29,707							▲43,313	7,025	0	▲7,025					
1994年3月期		22,681							▲61,652	18,132	11,595	▲6,537					
1995年3月期		16,144							▲56,315	13,830	10,101	▲3,729					
1996年3月期		12,414							▲52,093	9,156	6,057	▲3,099					
1997年3月期		9,315							▲58,232	2,308	1,659	▲649					
1998年3月期		8,665							▲151,772	8,665	0	▲8,665					
1999年3月期		0							26,282	0	7,780	7,780					
2000年3月期		4,652							22,212	664	3,153	2,489					税効果会計に伴う取崩（3,127百万円）
2001年3月期		7,141							42,633	1,115	0	▲1,115					
2002年3月期		6,026							1,025	1,115	0	▲1,115					
2003年3月期			4,911						20,858	1,115	0	▲1,115					財務諸表等規則改正
2004年3月期			3,796						▲73,479	3,796	0	▲3,796					
2005年3月期			0						10,454	0	0	0					
2006年3月期			0						▲31,491	0	0	0					
2007年3月期				415									0	415	415		企業会計基準第5号及び企業会計基準適用指針第8号を適用
2008年3月期				356									59	0	▲59		
2009年3月期				296									59	0	▲59		
2010年1月期				不明													
2010年11月期																	
2011年3月期																	
2012年3月期																	
2013年3月期																	
2014年3月期																	
2015年3月期																	
2016年3月期																	
2017年3月期																	
2018年3月期																	
2019年3月期																	
2020年3月期																	

出所：各期有価証券報告書（JAL単体）に基づき筆者作成 注1：塗りつぶされたところは、要覧掲載期の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。  
注2：1975年3月期以前は引当金。1971年3月期は海外取引割増償却準備金と合理化機械特別償却準備金の合計。1972年3月期・1973年3月期は割増償却準備金と特別償却準備金の合計。 注3：1975年3月期以前は当期純利益

## 2-4 補助金

機体購入費補助金は、離島航空路線維持のための総合的対策のひとつで、離島路線に就航する航空機の購入費用に対する補助として1972年度に制度が創設されている<sup>97</sup>。この補

97 国と各県が協調して補助を行っている。なお、国の沖縄離島路線に関わる航空機に対する補助率は、ほかより高くなっている。

助をうけるには、①離島に関わる航空路線を就航すること、②当該航空機の就航が離島における空港の効率的な利用及び整備に資すること、③航空機購入費がない場合、赤字が見込まれること（注：原文のまま）、という要件をすべて満たす必要がある<sup>98</sup>。

JAL は、2005 年 3 月期に 16 億 18 百万円、2006 年 3 月期には 17 億 16 百万円の離島路線航空機購入補助金を計上している。これは、日本エアコミューター株式会社が DHC-8-400 型機を導入する際に国と鹿児島県からうけた補助金である。鹿児島県の資料によると、各年度 1 機ずつ（計 3 機）に対して 2003 年度に 16 億 1,800 万 1 千円（国 10 億 4,014 万 3 千円、県 5 億 7,785 万 8 千円）、2004 年度に 17 億 1,243 万 6 千円（国 11 億 85 万 2 千円、県 6 億 1,158 万 4 千円）、2005 年度に 14 億 5,767 万 8 千円（国 9 億 3,707 万 9 千円、県 5 億 2,059 万 9 千円）の交付実績がある<sup>99</sup>。

そのあと、2016 年 3 月期に 70 億 63 百万円、2017 年 3 月期に 66 億 92 百万円、2018 年 3 月期に 54 億 77 百万円、2019 年 3 月期に 25 億 48 百万円、そして 2020 年 3 月期には 24 億 14 百万円の航空機購入補助金を特別利益に計上している。特別損失には、2016 年 3 月期 69 億 72 百万円、2017 年 3 月期 69 億 59 百万円、2018 年 3 月期 54 億 75 百万円、2019 年 3 月期 25 億 48 百万円、そして 2020 年 3 月期には 24 億 1 百万円の航空機圧縮損を計上している。JAL の子会社である琉球エアコミューター株式会社は、ボンバルディア DHC-8-400CC 型機（CC は Cargo Combi の略で、貨物室拡張型の機体であることを示す。）を、2016 年 3 月期と 2017 年 3 月期は 2 機ずつ、2018 年 3 月期は 1 機の計 5 機を導入しているが、その帳簿価額は 3 期とも 0 百万円となっている。これは、ボンバルディア DHC-8-400 型機の平均カタログ価格が 1 機約 35 億円<sup>100</sup>であることから、5 機すべて

---

98 沖縄県『航空交通（支援施策、航空機購入費補助）』（<http://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/kotsu/kikaku/koukukoutu.html>、2020 年 6 月 15 日閲覧）。③については、「国・県の補助がなく、圧縮記帳をせずに減価償却費を計上した場合に赤字が見込まれること」ということである。

99 鹿児島県の『離島振興事業の概要（平成 15～19 年度）』第 2 離島振興事業の実績、8(3)イ(ア)（[www.pref.kagosima.jp/ac07/pr/shima/seika/documents/ritou-seika2.pdf](http://www.pref.kagosima.jp/ac07/pr/shima/seika/documents/ritou-seika2.pdf)、2020 年 6 月 15 日閲覧）。

100 ボンバルディア社（Bombardier Inc.）ウェブサイト（<http://commercialaircraft.bombardier.com/en/media/list-prices---commercial-aircraft---bombardier.html>、2017 年 9 月 9 日閲覧（2020 年 9 月 7 日リンク切れ確認））によると、2017 年 1 月の Average List Price は 32.2 \$ USD Millions となっている。なお、DHC-8-400 型機は、2019 年 6 月からデ・ハビランド航空カナダ（de Havilland Aircraft of Canada Ltd.）が製造・納入している。

を購入費補助金で購入し、その購入費補助金の金額を特別利益に計上、そして5機の帳簿価額を圧縮記帳するという処理を行ったものと推測できる。日本エアコミューター株式会社は、2018年3月期に導入したATR42-600型機(1機)に対して、国から9億3,804万6千円と鹿児島県から5億2,113万6千円の航空機購入費補助金をうけている<sup>101</sup>。JALが2019年3月期と2020年3月期に計上した航空機購入補助金と航空機圧縮損は、日本エアコミューター株式会社が2019年3月期と2020年3月期に各1機(計2機)導入したATR72-600型機に対する補助金に関するものと考えられる<sup>102</sup>。『企業会計原則注解』の注24では、国庫補助金、工事負担金などで取得した資産については、国庫補助金などに相当する金額をその取得原価から控除することができることになっている。

## 2-5 小括

本章では、航空機材などの購入に関わる資金の調達方法・調達状況などについて確認した。熊谷(2010、41頁)は、JALが1999年3月期から2008年3月期まで毎期1,000億円規模の固定資産投資を行っていることに対し、「営業収益の伸び悩みからみればかなり牧歌的な投資戦略」とし、また、2009年3月期から2016年3月期までに計91機の航空機を購入する計画についても、「近年の営業収益からみれば、それは、やはり過剰設備につながる『甘い』設備計画といえる」と述べている。JALは、JASと経営統合した2003年3月期以降、リース機を含めると200機以上を運航の用に供している(図表4-3を参照)。ここで、所有機数を150機とし、各機を20年間使用すると仮定すると、毎年(平均)7.5機の更新が必要となり、1機の価格を200億円<sup>103</sup>とすると、所有機の更新だけで毎年1,500億円の投資が必要ということになる。航空機の更新は、航空機には物理的・経済的寿命があり、生産量を維持するためには営業収益の多寡にかかわらず必ず実施しなければならないものである。1970年代以降の大量輸送時代をけん引し、JALにおいても主力機として

---

101 鹿児島県『離島振興事業の概要(平成25~29年度)』64頁。

102 航空新聞社の記事(「JAC、ATR72-600型機を日本初導入へ」WING、2018年6月6日([www.jwing.net/news/2042](http://www.jwing.net/news/2042)、2020年5月2日閲覧)によると、JACの加藤洋樹社長(当時)は、ATR72-600型機への変更発表時に「今回のATR72-600の導入にあたっては、政府および自治体関係者のご理解による多大なる支援をいただき(後略)」と述べている。ここでの「政府および自治体関係者のご理解による多大なる支援」とは、国と鹿児島県からの航空機購入費補助金を指しているものと考えられる。

103 ANAとJALが使用しているB767-300ER型機の価格(Current Price)は217.9百万ドル(平均)となっている(前掲BOEINGウェブサイト、2022年3月25日閲覧)。

活躍したが、大型機の需要が減少し、また、燃料消費も多いことから敬遠されつつあった B747 型機から、時代にマッチした客席数を持ち、省燃費機材でもある新型機へ更新することへの要請、必要性があったことから勘案すれば、JAL の 1999 年 3 月期から 2008 年 3 月期までの毎年 1,000 億円規模の固定資産投資を「牧歌的な投資戦略」、そして、2009 年 3 月期から 2016 年 3 月期までの航空機購入計画を『『甘い』設備計画』とはいえないと考える。収支が厳しいなかでも多額の投資を続けなければならないということが、航空会社の経営者には重圧となり、利益調整を行いたいという感情を生じさせる原因のひとつになる。なお、航空会社は、重整備などの整備を行いつつ、運航ダイヤを維持するために必要となる航空機しか原則所有・賃借しないので、運航ダイヤの調整（機材の稼働率向上）、減便・運休・撤退などがなければ所有・賃借している航空機の総数を減らすことはできない。

ANA と JAL は、内部留保→負債→株主資本の順で資金調達を行っているといえる。負債に関しては、業績が芳しくないときには、社債より長期借入金のほうが増加する傾向がみられる。そして、増資については、株式市場の需給なども考慮しながら実施している。

バブル崩壊（1991 年 2 月）のあと、ANA と JAL で有利子負債が増加している<sup>104</sup>のは、第 5 次空港整備 5 カ年計画（期間は 1986 年度～1990 年度）で、関西国際空港の整備・新東京国際空港の整備・東京国際空港の沖合展開という 3 大プロジェクトが推進されたこと、1986 年 6 月に 45・47 体制が廃止となり、航空政策が参入障壁をなくす方向へとか変わったこと、そして、旅客需要が好調であったことなどを背景に、両社が 1980 年代半ばから 1990 年初頭にかけてのバブル期に積極的な航空機購入計画をたてたことが影響している。ここで、日米・日欧の貿易摩擦を解消させるためのひとつとして、航空会社の資金負担を軽減する低金利融資を盛込んだ制度融資を拡充・強化して航空機の購入を促進させようとした運輸省の考え<sup>105</sup>も、ANA と JAL の強気な航空機購入計画推進を後押ししている。なお、図表 2-5 及び図表 2-7 をみれば、ANA と JAL ともに、バブル景気の終焉（1991 年 2 月）により業績が芳しくなくなった 1990 年代前半に、社債・長期借入金の増加にともない支払利息が増加し、振るわなくなった業績を更に悪化させていることがわかる。

---

104 小本（2002）・山田（2016）では、バブル景気が崩壊したのちは、日本企業では投資需要の減退により、投資資金は内部留保で十分充当され、増資や社債によって調達された資金は借入金の返済などにあてられたとしている。

105 「航空 3 社、強気の航空機購入計画－7 年かけ 92 機、5 次空港整備にらむ」日本経済新聞、1987 年 8 月 5 日、夕刊、1 面。

図表2-12 連結キャッシュフロー（抜粋）の状況（ANA）

(単位：百万円)

	2000年3月期	2001年3月期	2002年3月期	2003年3月期	2004年3月期	2005年3月期	2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期	2010年3月期	2011年3月期	2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
営業活動によるキャッシュフロー	77,249	148,796	33,993	95,952	89,793	149,070	128,525	158,714	165,765	▲ 39,783	82,991	203,889	214,406	173,196	200,124	206,879	263,878	237,084	316,014	296,148	130,169
有形固定資産取得による支出	▲ 101,120	▲ 89,254	▲ 124,530	▲ 112,570	▲ 137,229	▲ 199,650	▲ 218,278	▲ 236,750	▲ 337,212	▲ 116,386	▲ 186,173	▲ 188,113	▲ 181,196	▲ 149,705	▲ 167,894	▲ 241,733	▲ 252,583	▲ 224,888	▲ 265,531	▲ 336,807	▲ 317,604
有形固定資産売却による収入	7,556	59,745	7,432	72,805	50,152	39,090	125,392	104,900	45,206	42,588	9,963	38,190	40,577	44,441	46,326	50,839	104,571	68,145	75,807	84,917	151,652
投資活動によるキャッシュフロー	▲ 85,207	▲ 17,964	▲ 123,927	▲ 52,478	▲ 95,882	▲ 169,247	▲ 46,449	▲ 128,298	▲ 69,827	▲ 111,139	▲ 251,893	▲ 139,619	▲ 166,323	▲ 333,744	▲ 64,915	▲ 210,749	▲ 74,443	▲ 194,651	▲ 324,494	▲ 308,671	▲ 230,219
フリーキャッシュフロー	▲ 7,958	130,832	▲ 89,934	33,474	▲ 6,089	▲ 20,177	82,076	30,416	95,938	▲ 150,922	▲ 168,902	64,270	48,083	▲ 160,548	135,209	▲ 3,870	189,435	42,433	▲ 38,480	▲ 12,523	▲ 100,049
短期借入金の増減	▲ 13,104	▲ 19,780	▲ 3,777	▲ 49,366	3,165	▲ 9,038	▲ 7,355	▲ 5,190	▲ 920	▲ 43,991	▲ 17,475	▲ 28,930	▲ 166	250	▲ 117	▲ 511	▲ 26	▲ 95	111	156	98
ファイナンスリース債務の返済	▲ 1,025	▲ 4,252	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
リース債務の返済による支出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 11,950	▲ 11,810	▲ 11,944	▲ 10,266	▲ 7,018	▲ 8,162	▲ 6,187	▲ 5,602
長期借入による収入	72,574	95,608	169,463	110,710	83,850	126,028	84,278	97,158	103,992	205,722	194,320	161,504	180,461	17,499	47,282	165,062	69,476	79,729	35,078	69,710	96,684
長期借入返済による支出	▲ 97,789	▲ 146,014	▲ 78,506	▲ 103,446	▲ 75,106	▲ 74,300	▲ 163,141	▲ 113,809	▲ 142,484	▲ 75,327	▲ 94,063	▲ 109,736	▲ 128,053	▲ 117,729	▲ 111,971	▲ 180,450	▲ 147,077	▲ 91,761	▲ 95,170	▲ 87,903	▲ 82,035
社債発行による収入	105,000	39,321	19,904	49,748	79,790	19,895	34,813	-	29,847	19,900	-	19,909	-	29,848	29,850	14,921	29,845	39,769	149,863	19,876	69,586
社債償還による支出	▲ 20,000	▲ 63,000	▲ 31,510	▲ 70,267	▲ 1,234	▲ 109,975	▲ 40,000	▲ 75,000	▲ 45,000	▲ 50,000	▲ 30,000	▲ 40,000	▲ 20,000	-	▲ 20,000	▲ 10,000	▲ 65,000	-	▲ 20,000	▲ 10,000	▲ 30,000
新株発行による収入	-	-	-	-	-	-	95,865	-	-	-	141,841	-	-	173,718	-	-	-	-	-	-	-
財務活動によるキャッシュフロー	45,640	▲ 158,359	69,104	▲ 63,364	82,867	▲ 51,600	▲ 3,137	▲ 100,897	▲ 87,336	114,504	173,791	▲ 10,596	16,171	84,549	▲ 85,569	▲ 30,424	▲ 133,257	3,349	▲ 29,989	▲ 46,480	23,869
現金及び現金同等物の換算差額	▲ 7,367	▲ 3,093	1,786	▲ 795	▲ 375	420	517	▲ 59	▲ 912	▲ 110	▲ 136	▲ 257	▲ 26	412	584	703	8	▲ 1,847	▲ 80	332	▲ 274
現金及び現金同等物の増減額	30,315	▲ 30,620	▲ 19,044	▲ 30,685	76,403	▲ 71,357	79,456	▲ 70,540	7,690	▲ 36,528	4,753	53,417	64,228	▲ 75,587	50,224	▲ 33,591	56,186	43,935	▲ 38,548	▲ 58,671	▲ 76,454

出所：筆者作成 注1：2006年3月期・2007年3月期には、福利厚生施設などの売却あり。2006年3月、全日空ビルディング株の株式譲渡。2007年6月、ホテル子会社14社の株式など譲渡（約2.813億円）。2013年3月期、有価証券の支出超過2,148億4千万円。2018年3月期、有価証券の支出超過673億3千万円。

図表 2-12 と図表 2-13 をみれば、固定資産取得による支出（この大半を占めるものは航空機取得による支出である。）を営業活動によるキャッシュ・フローでまかなえるときは、ANA の一部を除いてフリー・キャッシュ・フローはプラスになっている。そして、そのような期の多くでは、長期借入金の返済や社債の償還などが行われている。一方、固定資産取得による支出を営業活動によるキャッシュ・フローでまかなえず、そして航空機を含む資産を売却してもフリー・キャッシュ・フローがマイナスになるときは、長期借入又は社債発行による収入によって不足分を補おうとしていることがうかがえる。2011 年 3 月期以降は、ANA と JAL とともに 2,000 億円以上の営業活動によるキャッシュ・フローがあり、一部を除いてそれによって固定資産取得による支出をまかなっている。このように ANA と JAL は、航空機などの取得による支出を営業活動によるキャッシュ・フローによってどれだけカバーできるかによって、資金調達又は返済といった財務活動を裁量的に行っている。

図表2-13 連結キャッシュフロー（抜粋）の状況（JAL）

(単位：百万円)

	2000年3月期	2001年3月期	2002年3月期	2003年3月期	2004年3月期	2005年3月期	2006年3月期	2007年3月期	2008年3月期	2009年3月期	-	2011年3月期	2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期
営業活動によるキャッシュフロー	87,326	129,080	24,569	155,413	76,345	145,275	100,984	127,748	157,331	31,755	-	▲ 25,365	256,673	264,853	247,941	261,139	312,394	253,153	281,542	296,717	60,030
固定資産取得による支出	▲ 81,151	▲ 80,271	▲ 102,839	▲ 195,575	▲ 151,585	▲ 121,960	▲ 146,972	▲ 153,251	▲ 174,831	▲ 167,856	-	▲ 18,122	▲ 98,628	▲ 121,894	▲ 164,590	▲ 198,635	▲ 210,660	▲ 233,125	▲ 208,002	▲ 222,126	▲ 239,611
固定資産売却による収入	20,734	8,256	43,651	62,043	57,285	94,927	48,403	54,697	115,759	45,789	-	32,204	28,735	10,200	2,893	3,538	7,642	8,427	22,701	33,390	20,023
投資活動によるキャッシュフロー	7,012	▲ 19,409	▲ 51,780	▲ 85,187	▲ 85,382	▲ 21,456	▲ 99,283	▲ 56,216	▲ 26,229	▲ 105,653	-	31,304	▲ 147,221	▲ 264,436	▲ 131,237	▲ 230,559	▲ 288,915	▲ 168,077	▲ 166,600	▲ 186,392	▲ 221,573
フリーキャッシュフロー	94,338	109,689	▲ 27,191	70,226	▲ 9,037	123,819	1,701	71,532	131,102	▲ 73,898	-	5,939	109,452	417	116,704	30,580	23,479	85,076	114,942	110,325	▲ 161,543
短期借入金の増減	▲ 35,293	▲ 23,466	33,473	▲ 36,196	▲ 9,967	39	▲ 5,355	2,556	▲ 2,747	▲ 367	-	▲ 180,097	62	266	23	▲ 84	5,686	▲ 360	▲ 2,221	▲ 3,085	22
リース債務の返済による支出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	▲ 14,424	▲ 41,210	▲ 36,342	▲ 36,112	▲ 32,638	▲ 25,411	▲ 13,491	▲ 6,004	▲ 2,649	▲ 1,376
長期借入による収入	91,684	60,916	192,750	214,804	200,882	48,182	57,285	22,122	82,786	46,652	-	254,960	25,203	11,836	17,880	15,342	19,002	27,895	30,306	10,800	24,882
長期借入返済による支出	▲ 127,093	▲ 143,083	▲ 97,216	▲ 199,550	▲ 134,638	▲ 130,978	▲ 117,563	▲ 112,815	▲ 122,592	▲ 132,015	-	▲ 2,919	▲ 259,056	▲ 26,599	▲ 9,833	▲ 18,465	▲ 7,952	▲ 11,169	▲ 13,468	▲ 19,439	▲ 13,367
社債発行による収入	19,880	-	-	-	29,815	99,975	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,875	-	29,796
社債償還による支出	▲ 30,000	▲ 67,283	▲ 60,000	▲ 83,864	▲ 67,495	▲ 23,700	▲ 15,000	▲ 109,771	▲ 70,000	▲ 28,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
株式の発行による収入	-	-	-	-	-	-	-	147,607	151,825	-	-	362,069	-	-	-	-	-	-	-	-	-
財務活動によるキャッシュフロー	▲ 86,397	▲ 179,012	71,549	▲ 108,103	7,615	▲ 6,290	▲ 91,384	▲ 53,007	36,896	▲ 116,767	-	59,280	▲ 274,460	▲ 60,643	▲ 61,912	▲ 67,323	▲ 49,636	▲ 53,531	▲ 55,883	▲ 37,037	▲ 30,135
現金及び現金同等物の換算差額	▲ 568	1,583	1,666	▲ 670	▲ 1,568	272	1,061	414	▲ 3,644	▲ 1,307	-	123	449	643	1,045	1,037	▲ 141	▲ 292	▲ 354	▲ 21	▲ 1,236
現金及び現金同等物の増減額	7,372	▲ 67,740	46,023	▲ 38,548	▲ 2,991	117,801	▲ 88,622	18,937	164,354	▲ 191,973	-	65,342	▲ 164,559	▲ 59,582	55,836	▲ 35,705	▲ 28,299	31,251	58,704	73,265	▲ 192,914

出所：筆者作成 注1：2003年3月期以降はJASとの経営統合の値を示す。 注2：2004年12月、本社ビル売却（売却価額650億円）。2008年2月、羽田空港メンテナンスセンター1売却（売却価額422億1千万円）。

本章では、財務制限条項に抵触しそうなときの裁量行動などについて、SFJ の事例をと

りあげて確認した。須田（1999）では、JAL が債務契約（負債）仮説を支持する会計行動をとったことが示されているが、本章の SFJ の事例では、債務契約（負債）仮説に反して、財務制限条項に抵触する恐れがあっても利益増加型の利益調整は行われていない。SFJ は、一括返済を猶予してもらい、事業構造改善費用・減損損失の計上といった利益減少型の利益調整を行っている。これについて、稲村（2019）を参考にすれば、SFJ が行った事業構造改善費用・減損損失の計上といった利益減少型の裁量行動を、シンジケート団は将来の企業価値の増加につながる効率的選択にとらえ、北九州の航空網を守るといったことから猶予を与えてモニタリングを続けるということを選んだ、というように解釈することができる。この事例は、金融機関などの役割がかわれば<sup>106</sup>、債務契約（負債）仮説が成立しなくなる可能性が高くなることを示すものといえる。

本章では、利益留保の性質をもつ特別償却準備金についても調べた。その結果、ANA と JAL においては、業績が芳しくないときに取崩しが多く行われており、それによって繰越損失額を減少させるなどのことが行われていることを確認した。

---

106 飛田（2004）は、株式会社産業再生機構（2003年4月設立、2007年3月解散）の設立などにみられるように、企業再生に関わるプレーヤーが多様化するとともに、民事再生法の制定や会社更生法の改正などの倒産法制の整備も進み、従来のメインバンクを中心とした経営不振企業の再建システムから変化が生じているとする。そして、経営不振企業を取巻く金融機関などのステークホルダーは資金繰りをつけるだけでなく、収益力の回復をはかるために経営不振企業が行う資源転換プロセスの構築にもどのような役割を果たしうるかを考察していく必要があるとしている。

### 第3章 航空機材の取引に関わる会計

航空運送事業を営むには多額の設備投資が必要であり、その多くは前章で確認したように事業の用に供する航空機に対して行われる。JALは、1987年11月まで半官半民の航空会社であったが、その時代には航空機を取得するのに運輸大臣の取得認可や大蔵省の同意が必要であった。そのため、会社の計画どおりに発注できない場合も少なくなかった<sup>107</sup>。航空機の購入（輸出入）については、航空会社だけの問題ではなく、航空会社と国との問題となることもある。更に、貿易不均衡の是正などからんで、他国との貿易・外交問題となることもある。例えば、1972年8月、田中角栄総理（当時）はハワイで米国ニクソン大統領（当時）と会談し、貿易収支の不均衡を妥当な規模に縮小することを約束している。そして、翌1973年7月の箱根でのハイレベルの2国間協議において、日本が米国からの民間航空機などの購入を増大するとの約束が取り交わされた<sup>108</sup>。1978年3月には、黒字減らしという国策の要請にこたえて、ANA・JAL・JASは総額15～17億ドルにのぼる航空機輸入計画を運輸省に提出している<sup>109</sup>。また、JALは、1990年3月にMD-11型機の採用を決めているが、これは日米構造協議でギクシャクしている日米関係と不況色を強める米国軍需産業に配慮して結果だとされる<sup>110</sup>。このように、貿易・外交問題にからんで航空機の売却・購入（輸出入）がとりあげられることもある。

航空会社は、さまざまなことを勘案しながら、自社で運航する航空機を導入する<sup>111</sup>。そ

---

107 前掲日本航空株式会社調査室編（1974）、415頁。

108 『ニクソン大統領の外交教書（日本関係部分仮訳）』外務省（[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/1974\\_2/s49-shiryu-5-2.htm](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/1974_2/s49-shiryu-5-2.htm)、2020年7月20日閲覧）。なお、ハワイ会談でロッキード社の話がでた可能性が高いとするものがある（奥山俊宏『秘密解除ロッキード事件－田中角栄はなぜアメリカに嫌われたか』岩波書店、2016年7月、74-77頁）。すなわち、のちに田中角栄らが受託収賄、外国為替及び外国貿易法違反などで逮捕されるというロッキード事件となる折衝がこのハワイ会談で行われたと推測している。

109 「2年で41－45機輸入、航空3社計画、総額15－17億ドル」日本経済新聞、1978年3月25日、朝刊、1面。なお、この購入の前提条件として、長期低利の財政資金融資や発着回数・路線の増大のほか、国際定期便への進出（ANA）、ダブルトラッキングの実現（JAS）といった独自の利害要求もからめられていた。

110 「日航『MD11』採用決定、山地社長、苦悩の選択、欧州捨て日米修復へ走る」日経産業新聞、1990年3月31日、朝刊、1面。

111 前述のように、ANAは、1980年代初めに、ボーイング社に対して「保有機の下取りができなければ、B767型機5機の引取りを延期する」旨の申入れを行っている。これらによるB767型機減産への危機感が三菱重工業株式会社などの日本の航空機メーカーに、JALへの

の導入に関しては、購入とリースのどちらが有利なのかといった問題がある。そして、航空会社は新しい航空機を導入する一方で、航空機自体の経済的、物理的寿命などを考慮して航空の用に供している機体を退役（Retirement）させる。財務報告をみれば、航空機材を購入するときに前払金を払っている。そして、売却時には損益が発生している。

航空機の価格は高額であり、導入するときはある程度まとまった機数を何年間にわたって導入するので、航空機の取得、そしてその処分に関する経営者の判断・決定は、航空会社の財務状態や経営成績に大きな影響を及ぼすことになる。そして、航空機の取得・処分は、実体的裁量行動の手段として利益調整に利用されることとなる。そこで本章では、航空機などの購入・売却について、その実績などについて確認する。

### 3-1 外貨建取引

日本では、終戦直後の 1945 年 11 月に連合軍最高司令官総司令部（General Headquarters of the Supreme Commander for the Allied Powers : GHQ）から発出された俗に航空禁止令といわれる SCAPIN 第 301 号『COMMERCIAL AND CIVIL AVIATION』（1945 年 11 月 18 日）をうけて、航空関連の組織の解散が行われるとともに、航空機などに関係した教育・研究・実験も禁止された。戦後の民間航空活動が全面的に禁止されていた時代を経て、民間輸送機の開発が始まったのは、1957 年に財団法人輸送機設計研究協会が設立されてからである。1959 年には日本航空機製造株式会社が設立され、日本初となる本格的旅客機 YS-11 型機の開発が始まっている。その YS-11 型機は、1965 年 3 月の量産 1 号機から 1973 年 3 月の生産終了までに計 182 機が生産された。

YS-11 型機以来の国産旅客機となる MRJ（三菱重工業株式会社傘下の三菱航空機株式会社が開発。2019 年 6 月に「スペースジェット」に名称変更。）は、ANA がローンチ・カスタマー（Launch Customer）となり 2008 年 3 月に事業化が決定している。MRJ については、当初 2013 年からの納入開始が予定されていたが、型式証明取得に時間がかかり、2017 年 1 月には 5 度目となる納期延期が発表された。ANA は MRJ の納期遅れに対して、2016 年 6 月にはボンバルディア社製 DHC-8-Q400 型機 3 機を発注している。また、5 回目の延期時には、2017 年 4 月に代替機として B737-800 型機 4 機の導入を決めている<sup>112</sup>。

---

B767 型機採用の働きかけを行う機運を高めたとされる（前掲日経産業新聞、1983 年 6 月 16 日）。

112 「MRJ 納入遅れで代替機、ANA、ボーイングから」日本経済新聞、2017 年 4 月 7 日、朝刊、16 面。



そのあとも MRJ（新名称「スペースジェット」）の開発は遅れ、2020年2月には6度目となる納期延期が表明されている。そして、2020年10月30日には、開発の凍結が発表された<sup>113</sup>。

上記のようなこともあり、こんにち日本の航空会社が購入する機体はボーイング社、エアバス社などの海外の航空機製造会社が製造したものである。世界的にみても、2018年に納入されたジェット機（旅客機及び貨物機など）のうち、45.7%がボーイング社、46.1%がエアバス社、5.1%がエンブラエル社（EMBRAER）、1.1%がボンバルディア社（Bombardier Inc.）、2.0%がそのほかのメーカーの機体となっている<sup>114</sup>。航空機を海外メーカーから購入する場合、固定相場制の時代ならば問題とならないが、1973年に移行した変動相場制においては外国為替相場に関連する問題が発生する。

企業会計審議会は、1979年6月に外貨建取引などの会計処理及び財務諸表の表示に関する一般に公正妥当と認められる基準として『外貨建取引等会計処理基準』を設定している。これでは、為替予約は独立した取引とはみなされず、為替予約の処理法としては外貨建取引と為替予約取引のふたつの取引をあわせて会計処理する振当処理による方法がとられた。そして、その『注解』に対しては、1983年12月に外貨建長期金銭債権債務などに為替予約を付した場合の会計処理方法に関する追加が行われている。これでは、為替予約日における直物レートと予約レートの差額については、予約日が属する期から決済日の属する期まで按分して、各期の損益に計上するものとされた。

『外貨建取引等会計処理基準』は、1995年5月に改訂されている。この改訂基準では、外貨建取引の処理基準としては外貨建取引と決済取引をそれぞれ独立した取引とみなして処理する方法である二取引基準の考え方がとられたが、為替予約の処理法としては従来の振当処理による方法が踏襲されている。

1999年10月には『金融商品に係る会計基準』（1999年1月公表。以下「金融商品会計基準」という。）との整合性を考慮し、『外貨建取引等会計処理基準』は見直されて

---

113 Oテレ NEWS24『三菱重工業「スペースジェット」開発を凍結』（<https://www.news24.jp/articles/2020/10/30/06752109.html>、2021年3月19日閲覧）。

114 一般財団法人日本航空機開発協会『民間航空機に関する市場予測 2020-2039』2020年3月、8頁。2019年は、操縦特性補助システムの不具合により B737MAX 型機の納入が停止されている影響を受け、ボーイング社は納入機数を大きく減少させ、シェアも 27.6%まで低下させている。一方、エアバス社は、納入機数を増やし、シェアも 62.7%まで上げている。

いる。これでは、外貨建取引に関わる取引時の円換算については、当該取引発生時の為替相場により円換算するという考え方には変更はない。また、為替予約などについては、『金融商品会計基準』におけるヘッジ会計の要件をみたす場合には、振当処理を採用することが認められた。

以下では、外貨建取引に関して問題となる為替ヘッジについて、ANA と JAL、そして S KY の実施状況などについて確認する。

### (1) ANA の状況

ANA は、航空機及び航空機燃料の調達に必要な外貨の一部について、円貨換算ベースでの支払額の平準化、並びに抑制をはかる目的で、先物為替予約及び通貨オプション取引を行っている。

2017 年 3 月期第 1 四半期以降の『決算説明会資料』のなかには、「為替ヘッジ基本方針」が記載されている。それによると、国際線事業による外貨収入で燃油費以外の外貨費用を支払ったあとの残金でまかなえない燃油費の外貨費用（＝燃油費の外貨費用－（外貨収入－燃油費以外の外貨費用））を対象に、3 年前から取引を開始（これは、後述する燃油ヘッジと同じ。）することになっている。そして、2017 年 3 月期の不足外貨量に対してはその 75%を、2018 年 3 月期分については 50%、2019 年 3 月期分は 20%、2020 年 3 月期分は 5%のヘッジを行っている。2019 年 3 月期と 2020 年 3 月期の『決算説明会資料』では、全外貨費用に対するヘッジ率が示されており、2019 年 3 月期は全外貨費用に対して 25%、2020 年 3 月期は全外貨費用に対して 30%のヘッジが行われていたことが示されている。ここで、多くの外貨費用が外貨収入とオフセットされるので、不足外貨量に対するヘッジ率はこれよりも高くなる。

ANA は、2001 年 3 月期から改訂後の『外貨建取引等会計処理基準』（企業会計審議会『外貨建取引等会計処理基準の改訂に関する意見書』1999 年 10 月 22 日）を適用している。そして、為替換算調整勘定は、前期には「資産の部」に計上されていたが『連結財務諸表規則』の改正により「資本の部」並びに「少数株主持分」に含めて計上されるようになった。2007 年 3 月期からは、企業会計基準第 5 号『貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準』（2005 年 12 月 9 日）及び企業会計基準適用指針第 8 号『貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針』（2005 年 12 月 9 日）を適用している。

連結株主資本等変動計算書における 2007 年 3 月期の株主資本以外の項目の為替換算調整勘定の変動額（純額）は 14 百万円となっている。そのあと、2008 年 3 月期は 5 億 50 百

万円、2009年3月期▲2億56百万円、2010年3月期▲1億94百万円、2011年3月期▲4億87百万円、2012年3月期▲68百万円、2013年3月期6億33百万円、2014年3月期6億37百万円、2015年3月期34億2百万円、2016年3月期18百万円、2017年3月期▲5億9百万円、2018年3月期▲1億63百万円、2019年3月期▲3億28百万円、そして2020年3月期は▲2億5百万円となっている。

## (2) JAL の状況

1981年4月に日本航空株式会社法が改正され、収支予算及び資金計画の認可制が廃止された。

1984年4月には、『外国為替の管理に関する省令』が改正されている。それまでは確定した契約に対応する先物予約しか締結することができないという実需原則があったが、その原則が廃止され、未成約の外貨建取引をはじめ投機目的の為替予約など多様な為替予約が可能となった。そして、JALは長期の先物予約が可能となったことをうけて、長期先物為替予約を行っている。

1987年7月28日の衆議院運輸委員会で山地進社長（当時）は、「私どもの企業といたしましては、アメリカから飛行機を購入するという購入資金が六億から七億ドルございます。そのほかに費用として四億ぐらいの金が常時動いております。これは支出でございます。収入の方は至って微々たるものでございますので、やがて十億ドルぐらいの対ドル赤字が出るわけでございます。（中略）円安ということになりますと航空機の購入価格が高くなる、したがって、経営を圧迫する（中略）これを何とか安定して、かつ安く手に入れるものがないだろうかということで苦慮しているわけでございますが、たまたま五十九年ぐらいから十年物の先物予約というのが市場に出回りました。これですと、当時二百四十円あるいはその前は二百五十円していたわけでございますが、そういったものが安定的に百八十円から九十円で手に入るということで、対ドル赤字の十億ドルの約三分の一について為替予約をした。為替予約をしたということは、円高になれば三分の二は円高のメリットを当然受ける、しかし円高になった場合は三分の一については円高を享受できない、逆に円安になった場合は三分の二についてはダメージを受けるけれども、三分の一については幾らかでも企業に貢献できる、こういう意味でヘッジということをやっている」と述べている<sup>115</sup>。この先物予約については、井上一成委員が「社内のいわゆる稟議の中では、五

---

115 『第109回国会衆議院運輸委員会議録』第1号、1987年7月28日、4頁。

十九年の九月の稟議で、予約レートと社内レートの差で為替差損は為替差損として計上するということをきっちり決めているんですよ。ところが、機材購入に充てているということも問題なんですけれども（中略）いわゆる六十年度の監査報告の中で、『六十年の八月に、予約の取りつけ開始前に担当部門から意見の打診があったが、監査役の意見としては、将来の長期の為替の動向は、不安定要素が多く予想しがたい。よって、大幅な円高局面もあり得ることから、十カ年にもわたる為替予約を取りつけることは極めて危険である。』（中略）こういう監査役からの指摘があるんですよ」と発言している<sup>116</sup>。

労働条件の基準（勤務基準）について争われた裁判のなかでは、ドル先物予約について「被告は、昭和六〇年八月から翌三月にかけて最長一〇年にわたる長期の為替買入予約を行った。被告が行った先物予約は一年間で平均一ドル＝一八四円で、合計約三六億六〇〇〇万ドルとなっている。ところが、ドル相場は被告の行った予約開始から約二か月後のプラザ合意を機に長期の円高に転じたため、結局は、為替差損が発生した。（中略）決済の終わった平成六年度分を含め、確定した実損の総額は約一七六三億円、平成七年、平成八年度の損失額の見込みも加えて、損失は二二〇〇億円に達する。（中略）被告が為替予約をしたのは、（中略）航空機の購入等により恒常的に大量のドルを必要としているので、リスクヘッジのためであった。（中略）しかし、一〇年間もの長期予約であることについては、監査役が『極めて危険』と警告していた。（中略）なお、昭和六一年度から為替予約したドルは、航空機購入の支払に充てられ、帳簿上は差損が表面化せず、実損額も決算報告されていないが、円換算では一機当たり他社より約八〇億円高い航空機を購入したことになっただけでなく、平成二年度以降毎年約六〇億円程度減価償却費が増加することになった」ということが、事実として認められている<sup>117</sup>。

このように高くなった（円貨での支払額が多くなった）航空機を導入したことが減価償

---

116 『第109回国会衆議院予算委員会議録』第4号、1987年7月15日、24頁。

117 裁判は、東京地方裁判所、1999年11月25日、「日本航空就業規則変更事件」平成6(ワ)7883、第五、二七、1、(一)、(9)。被告は日本航空株式会社、原告は日本航空株式会社に副操縦士又は航空機関士として勤務する52名。なお、この裁判のなかでは、日本航空開発株式会社のホテル展開に関する監査報告（1987年3月20日付）の指摘（同時並行的な急激なホテル展開によって招く日本航空開発株式会社の経営破綻は、親会社の大きな負担となり、その経営にも重大な影響を及ぼすおそれが多分にあるもので、事業運営の意義はまったくない旨）についても事実として認められている（第五、二七、1、(二)、(3)）。

却費を増加させ、これがのちの耐用年数延長につながっている<sup>118</sup>。なお、醍醐（2005、17 9 頁）は、日本では「1999 年までヘッジに関する包括的な会計基準が存在せず、1999 年の『金融商品に係る会計基準』で繰延ヘッジ会計が原則的方法とされて以降も当分の間、振当処理が容認されている状況を照らすと、1987 年 3 月期決算の時点で日本航空が振当処理を踏襲したことを問題視するのは無理がある」とし、そして、「日本航空が為替予約差損を独立の損失項目として計上せず、航空機等の取得原価に直入したことを捉えて、失敗に終わった為替予約に関する経営責任をあいまいにするものと批判する向きがあるが、予定取引に係るキャッシュ・フロー・リスクをヘッジするための為替予約に生じた損益を発生時の損益として確定せず、最終的にはヘッジ対象の取引の測定（今の例でいうと、航空機等の取得原価）に加減するのはヘッジの効果を財務報告に反映させる手法として理に適ったものであり、批判は当たらない」としている。

JAL は、1997 年 3 月期から蔵証第 767 号「『外貨建取引等会計処理基準の改訂について』（平成 7 年 5 月 26 日企業会計審議会報告）の取扱いについて」（1995 年 6 月 7 日）に基づき、改訂後の『外貨建取引等会計処理基準』を適用している。

2020 年 3 月期の有価証券報告書（21 頁）には、「日本国内においても事業を展開しており、外貨建により、収益の一部を受領し費用の一部を支払っています。特に当社グループにおける主要な費用である航空機燃料の価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、当社グループにおいては米ドルの為替変動による影響は収益より費用が大きくなっております。これら為替変動による収支変動を軽減する目的で、収入で得た外貨は外貨建の支出に充当することを基本とし、加えてヘッジを行っております。また航空機価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、資産計上額および減価償却費が為替変動により増減するリスクがあります。これら為替変動によるリスクを軽減する目的で為替取得機会の分散を図るべくヘッジ取引をおこなっております」と記載されている。外貨建債務については、将来の為替レート変動リスクを回避する目的で、通貨オプション取引及び為替予約取引を利用している。為替予約の会計処理については、振当処理が行われている。

### (3) SKY の状況<sup>119</sup>

SKY の 2006 年 3 月期から 2010 年 3 月期までの有価証券報告書には、航空機リース及

---

118 中村稔「日本航空 まだ遠い復配への道」『週刊東洋経済』1997 年 5 月 10 日号、101 頁。

119 栗田（2021）、157-158 頁（一部加筆・修正）。

び航空機整備の一部については外貨建取引を行っており、「外国為替の大幅な変動が生じた場合には、費用の増減、もしくは外貨建債権の評価損益の発生による業績への影響を受ける可能性があります」と記載されている。

エアバス社とのあいだで A380 型機の購入契約を締結（2011 年 2 月）した 2011 年 3 月期の有価証券報告書（9 頁）には、「今後においては Airbus A380 型機購入等に係る支払債務の増加が見込まれます。当社は、現時点においては為替予約等によるヘッジを行っていないため、外国為替の大幅な変動が生じた場合には、費用の増減、若しくは外貨建債権の評価損益の発生等により、当社の経営成績及び財政状態に影響を及ぼす可能性があります」と記載されている。このなかの「現時点においては為替予約等によるヘッジを行っていない」という記述は、2011 年 3 月期から破綻前の 2014 年 3 月期までみられる。なお、2013 年 3 月期有価証券報告書（9 頁）には、A330-300 型機のリースによる導入によって外貨建債務が増加することも記載されている。

井手隆司会長（当時）は、円安の影響について「すでに導入を決めていた A380 の導入費用と、中型機 A330 のリース費はドル建てだったので、大きな負担となった。これらは 1 ドル＝80 円前後だったときに決めたプラン。1 ドル＝100 円まで円安が進むことは想定していたが、120 円になったときは『もうダメだ』と思った。飛行機を選定しても導入まで 2～3 年がかかるのが、このビジネスの難しいところ」（注：傍点は筆者）と述懐している<sup>120</sup>。

上記のことから、SKY の経営破綻に至った要因を明らかにした松永（2018、138 頁）の「為替環境の変化という、身近な危機を想定していなかったため対応に失敗」という記述には事実誤認があるということになる。「為替ヘッジは業者が儲かるだけ」であり、「為替はどのみち変動するものであり、先を見通せるかどうかの違いだけ」といった西久保慎一社長（当時）の考え方<sup>121</sup>から、ヘッジなどの対策を何もとらなかったことに大きな誤りが

---

120 中川雅博『スカイマーク会長が退任直前に語った真実－井出会長に聞く、スカイ 17 年の軌跡<全編>』東洋経済 ONLINE、2015 年 9 月 24 日 (<https://toyokeizai.net/articles/-/85501?page=5>、2020 年 11 月 10 日閲覧)。

121 「A330 導入『会社設立並みに大変だった』スカイマーク、737 一本化で原点回帰」Aviation Wire、2015 年 1 月 30 日 (<https://www.aviationwire.jp/archives/54193>、2020 年 11 月 19 日閲覧)。なお、米国航空会社の燃料ヘッジに関して書かれた英国ファイナンシャル・タイムズ電子版の記事では、「ヘッジは費用が便益を上回ることもあるが、これによって航空会社は原油価格の変動の影響から守られる。その保険料は支払う価値がある」とされている

あったことは明らかである。SKY の場合は、このように先を見通せず、そして何の対策もとらなかつた無作為が円換算による支払額を大きくして、資金繰りをより厳しいものにしたのである。後発である SFJ においては、2012 年 3 月期には為替相場変動リスクを抑制すべく為替ヘッジ取引などを実施している<sup>122</sup>。為替ヘッジを行っていない SKY がほかの航空会社以上に円安の痛手を負ったということである。なお、SKY では、原油価格変動リスクをヘッジする燃料デリバティブ取引（コモディティ・デリバティブ）も行っていない。

ここで、上記の井手会長（当時）の述懐のなかにある「飛行機を選定しても導入まで 2～3 年がかかる」というのは、SKY だけに限ったことではなく、どこの航空会社においても同じである。中古機の大量更新、騒音規制強化にともなう在来機の強制引退、大型機志向などによって新造大型機への需要が増加した 1980 年代終わりには、ボーイング社などの製造ラインはいっぱいで、発注から受領までに 4 年かかるといった状況であった<sup>123</sup>。SKY の A380 型機の購入契約締結から約 1 年半後の 2012 年 9 月に、ANA は B787-9 型機 11 機の発注を決定<sup>124</sup>しているが、このときの受領時期は 2018 年度から 2021 年度までとなっている。なお、このときのカタログ価格は 1 米ドル＝80 円の算出で約 2,547 億円となっているが、受領時期の為替相場は、2015 年よりも高くなっているが、1 米ドル＝110 円前後で推移している。

### 3-2 貯蔵品

国際会計基準（International Accounting Standards：以下「IAS」という。）第 16 号『有形固定資産（Property, Plant and Equipment）』では、(a)財又はサービスの生産又は供給への使用、外部への賃貸、あるいは管理目的のために企業が保有するものであり、かつ (b)1 会計期間を超えて使用されると予想されるもの、という基準をみたす有形の資産を有

---

（「米航空会社、燃料ヘッジの価値再考の機に」日本経済新聞、2019 年 9 月 19 日（<https://r.nikkei.com/article/DGXMZO49931830Y9A910C1000000?unlock=1&s=4>、2020 年 11 月 19 日閲覧）。また、前述のように、野間（2001）は、会計政策のひとつであるデリバティブを通じた利益平準化が資金調達戦略に有効な財務戦略としている。これからすると、為替及び燃油ヘッジを行っていなかったことが、SKY の資金調達に悪い影響を及ぼした可能性がある。

122 2011 年 3 月期以前は不明。SFJ は、2012 年 3 月期には 6 機の A320-200 型機（すべてリース機）を運航していた。

123 「飛行機が足りない、新機発注、日本出遅れ」日本経済新聞、1989 年 5 月 4 日、朝刊、31 面。

124 『固定資産（航空機）の取得に関するお知らせ』ANA 適時開示情報、2012 年 9 月 21 日。

形固定資産としている（para.6）。そして、交換部品、予備器具及び保守用器具などの項目は、有形固定資産の基準をみたまず場合には、有形固定資産となる。基準をみたまない場合には、そういった項目は棚卸資産に分類されることになっている（para.8）。IAS 第 2 号『棚卸資産（Inventories）』では、(a)通常の事業の過程において販売を目的として保有されるもの、(b)そのような販売を目的とする生産の過程にあるもの、(c)生産過程又はサービスの提供にあたって消費される原材料又は貯蔵品を棚卸資産とし（para.6）、棚卸資産を販売用に限定している。すなわち、IAS では、有形固定資産の基準をみたまず主要交換部品などは棚卸資産ではないので、貯蔵品としての計上が認められないということになる。

『企業会計原則と関係諸法令との調整に関する連続意見書』連続意見書第四（以下「連続意見書第四」という。）では、貸借対照表に棚卸資産として記載される資産は、(イ)通常の営業過程において販売するために保有する財貨又は用役、(ロ)販売を目的として現に製造中の財貨又は用役、(ハ)販売目的の財貨又は用役を生産するために短期間に消費されるべき財貨、(ニ)販売活動及び一般管理活動において短期間に消費されるべき財貨、のいずれかに該当する財貨又は用役とされている（第一、七）。企業会計基準第 9 号『棚卸資産の評価に関する会計基準』（第 28～30 項）では、『連続意見書第四』には上記（ニ）のように、「棚卸資産には、事務用消耗品等の販売活動及び一般管理活動において短期間に消費されるべき財貨も含まれるとした点で、国際的な会計基準とは必ずしも同じでないといわれている。このような財貨は、製造用以外のものであっても、短期的に消費される点や実務上の便宜が考慮され、棚卸資産に含められているが、一般に重要性が乏しいと考えられる」ので、『連続意見書第四』の考え方及びこれまでの取扱いを踏襲し、「従来から棚卸資産に含められてきた販売活動及び一般管理活動において短期間に消費される事務用消耗品等も棚卸資産に含めている」とされている。

法人税法基本通達（7-1-4 の 2）では、航空機の予備エンジンなどのように減価償却資産を事業の用に供するために必要不可欠なものとして常備され、繰返して使用される専門の部品（通常ほかに転用できないものに限る。）は、当該減価償却資産と一体のものとして減価償却をすることができることになっている。

### 3-2-1 予備部品などの計上

ANA と JAL においては、予備原動機などは固定資産「航空機」のなかに含まれて計上されている（その計上額などは、ANA は図表 3-1、JAL は図表 3-3 に示す）。その一方で、ボルト・ナットなどの部品や消耗品などについては流動資産「貯蔵品」に計上されている



(ANA の計上額などは図表 3-2、JAL は図表 3-4 に示す)。

### (1) ANA の状況

1975 年 3 月期から 1977 年 3 月期までの貯蔵品「その他の貯蔵品」のなかに、退役 YS-11 型機が入っている。YS-11 型機では、JA8661 号機が 1977 年 4 月に売却されているので、1977 年 3 月期に貯蔵品として計上されているのは、JA8661 号機ということになる。

1982 年 3 月期までは貯蔵品（航空機部品など<sup>125</sup>）の価格の低落に備えるため、特定引当金である価格変動準備金が設けられている。これについては、租税特別措置法第 53 条の規定に基づく所得基準による繰入れ、洗替計算による戻入れが行われていた。

図表3-1 予備原動機・部品等（固定資産）の推移（ANA）

(単位：百万円)

年次	予備原動機注2 及びプロペラ	機能部品等	予備原動機 ・部品等	予備計 (a)	備考	
					航空機簿価(b)	a/b 訓練機及び部品等
1971年3月期	1,256	2,770	4,026	25,577	15.7%	
1972年3月期	1,860	3,417	5,277	38,310	13.8%	
1973年3月期	2,068	2,937	5,005	40,863	12.2%	
1974年3月期	3,152	4,254	7,406	58,456	12.7%	
1975年3月期	4,548	6,497	11,045	69,028	16.0%	
1976年3月期	4,038	6,517	10,555	98,853	10.7%	
1977年3月期	3,172	5,396	8,568	94,336	9.1%	
1978年3月期	2,337	5,246	7,583	81,737	9.3%	
1979年3月期	3,528	7,807	11,335	104,054	10.9%	
1980年3月期	5,057	9,586	14,643	136,074	10.8%	
1981年3月期	6,611	10,235	16,846	145,828	11.6%	
1982年3月期	5,254	9,927	15,182	155,028	9.8%	
1983年3月期	4,301	9,259	13,562	170,314	8.0%	
1984年3月期	8,236	10,695	18,932	224,709	8.4%	
1985年3月期	7,200	12,287	19,487	280,703	6.9%	
1986年3月期	6,746	13,968	20,714	302,802	6.8%	
1987年3月期	6,046	15,436	21,483	296,497	7.2%	
1988年3月期	7,099	16,042	23,142	323,216	7.2%	
1989年3月期	6,163	15,515	21,678	276,671	7.8%	
1990年3月期	7,458	16,221	23,679	293,665	8.1%	
1991年3月期	11,409	22,424	33,834	319,337	10.6%	
1992年3月期	10,353	23,419	33,773	362,408	9.3%	
1993年3月期	9,631	20,893	30,525	410,078	7.4%	
1994年3月期	9,002	20,630	29,632	377,471	7.9%	
1995年3月期	8,152	20,335	28,488	342,409	8.3%	
1996年3月期	6,628	21,606	28,235	301,640	9.4%	
1997年3月期	6,700	20,597	27,298	287,503	9.5%	
1998年3月期	8,715	19,882	28,608	296,731	9.7%	
1999年3月期	11,350	21,840	33,191	296,259	11.2%	
2000年3月期	14,401	22,349	36,750	350,729	10.5%	2,534
2001年3月期	15,094	24,630	39,724	399,616	9.9%	2,543
2002年3月期	19,758	27,714	47,472	395,756	12.0%	2,192
2003年3月期	20,005	29,413	49,418	385,992	12.8%	1,933
2004年3月期	20,207	30,390	50,597	409,908	12.3%	1,436
2005年3月期	21,729	32,399	54,128	442,525	12.2%	1,092
2006年3月期	23,276	36,170	59,446	432,055	13.8%	919
2007年3月期	23,867	42,839	66,706	516,187	12.9%	973
2008年3月期	30,824	49,310	80,134	527,349	15.2%	1,144
2009年3月期	47,829	54,352	102,181	528,405	19.3%	1,040
2010年3月期	58,410	50,659	109,069	531,981	20.5%	892
2011年3月期	58,893	45,915	104,808	605,397	17.3%	765
2012年3月期	53,810	45,699	99,509	651,025	15.3%	677
2013年3月期			101,517	738,724	13.7%	
2014年3月期			94,179	769,360	12.2%	
2015年3月期			89,174	784,504	11.4%	
2016年3月期			85,781	846,064	10.1%	
2017年3月期			89,198	918,518	9.7%	
2018年3月期			87,397	940,513	9.3%	
2019年3月期			90,259	972,367	9.3%	
2020年3月期			112,372	1,045,213	10.8%	

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成

注1：2000年3月期以降は連結 注2：2009年3月期以降は予備原動機

図表3-2 貯蔵品の推移（ANA）

(単位：百万円)

年次	飛行機用注1			シミュレーター用 部品	客室 サービス用品	その他注3	貯蔵品 計注4	
	部品注2	燃料類	消耗品					
1971年3月期			3,907	72			4	3,984
1972年3月期			4,326	92	16		137	4,571
1973年3月期			4,197	104	23		184	4,508
1974年3月期			5,407	110	20		84	5,621
1975年3月期			7,326	180	29		108	7,643
1976年3月期			8,912	209	49		112	9,282
1977年3月期			8,484	223	50		104	8,861
1978年3月期			8,841	124	39		300	9,304
1979年3月期			11,019	170	48		135	11,372
1980年3月期			17,245	249	54		771	18,319
1981年3月期			20,464	295	86		680	21,525
1982年3月期			21,347	282	91		835	22,555
1983年3月期			22,112	257	96		452	22,923
1984年3月期			19,701	263	103		1,152	21,221
1985年3月期			20,672	253	107		991	22,024
1986年3月期			23,864	269	163		861	25,158
1987年3月期			23,915	290	130		1,318	25,655
1988年3月期			23,254	273	131		1,065	24,723
1989年3月期			24,779	271	153		798	26,004
1990年3月期			26,928	287	155		2,538	29,910
1991年3月期			33,144	306	276		810	34,337
1992年3月期			35,026	353	239		1,081	36,700
1993年3月期			35,139	405	266		1,281	37,091
1994年3月期			36,971	427	274		1,170	38,844
1995年3月期			34,708	480	280		1,199	36,669
1996年3月期			32,626	457	282		1,521	34,888
1997年3月期			32,356	476	261		1,731	34,825
1998年3月期			35,688	455	279		2,253	38,673
1999年3月期			39,702	425	283		2,137	42,549
2000年3月期			40,216	419	298	1,282	738	42,956
2001年3月期			40,794	284	461	1,032	1,098	43,671
2002年3月期			43,795	558	240	1,004	59	45,657
2003年3月期			43,315	515		1,246	1,459	46,536
2004年3月期			42,821	519		1,087	1,478	45,907
2005年3月期			41,282	458		1,397	1,702	44,840
2006年3月期		2,103	44,805	513		1,293	1,582	50,300
2007年3月期		2,406	40,170	640		1,292	1,539	55,051
2008年3月期		3,481	39,937	681		453	1,946	46,500
2009年3月期		1,767	46,857	707		435	1,296	51,064
2010年3月期		2,829	46,413	751		391	1,235	51,622
2011年3月期		3,615	45,258	670		458	203	50,206
2012年3月期		2,046	41,471	673		545	366	45,103
2013年3月期		4,430	44,038	717		519	412	50,118
2014年3月期								(56,855)
2015年3月期								(54,305)
2016年3月期								(51,831)
2017年3月期								(54,961)
2018年3月期								(50,106)
2019年3月期								(48,423)
2020年3月期								(53,822)

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成

注1：1987年3月期以前は内訳・商号とその金額のみが記載されている。上表は商号の内容で区分している。

2003年3月期から「航空機」に変更になっている。

注2：1985年3月期以前はヘリコプター用部品も含む。2003年3月期から「予備部品」に変更になっている。

注3：1974年3月期以前は航空機。1975年3月期～1977年3月期には退役後の航空機（YS-11型機）が含まれている。

注4：2013年3月期以前は単体の計上額。2014年3月期以降は括弧内の数字は連結調整対照表の計上額を示す。

125 1981年3月期と1982年3月期は、機用品などになっている。

ANA は、1976 年 3 月期と 1977 年 3 月期にエンジンの売却を、1995 年 3 月期から 1998 年 3 月期までは退役した L-1011 型機の部品を処分している。そして、2000 年に入ってから、余剰部品などの処分を積極的に行っている。

## (2) JAL の状況

1983 年 3 月期の有価証券報告書（60 頁）に、「前年度まで航空機材に計上していた貯蔵品の購入を本年度から材料費に計上した」と記載されている。ここで、航空機材は資本的支出、材料費は営業支出と営業外支出に区分される営業的支出において営業支出とされている。現在のキャッシュ・フロー計算書でいえば、貯蔵品の取得による支出を投資活動によるキャッシュ・フローから営業活動によるキャッシュ・フローへ変更したことになる。

図表3-3 予備原動機・部品等（固定資産）の推移（JAL）

	予備原動機		旅客用椅子	予備機材	その他	その他の機材 (予備原動機等)	予備計		備考		
	注2	注2					(a)	航空機(b)	a/b	訓練機注4	
1971年3月期	3,153	922		9,467	69	13,611	88,168	15.4%			
1972年3月期	3,263	968		9,522	462	14,215	138,364	10.3%			
1973年3月期	3,987	1,134		9,679	466	15,266	148,901	10.3%			
1974年3月期	3,232	1,318		10,835	402	15,787	157,472	10.0%			
1975年3月期	3,258	1,251		10,073	422	15,004	143,825	10.4%			
1976年3月期	4,573	1,176		11,421	310	17,480	129,622	13.5%			
1977年3月期	5,528	1,321		11,869	194	18,912	142,984	13.2%			
1978年3月期	3,716		1,096	12,172	148	17,132	110,793	15.5%			
1979年3月期	2,840		1,135	11,045	241	15,261	103,194	14.8%			
1980年3月期	3,498		1,853	11,785	419	17,555	198,324	8.9%			
1981年3月期	4,106		2,562	14,860	725	22,253	244,836	9.1%			
1982年3月期	5,780		4,173	17,055	966	27,974	279,635	10.0%			
1983年3月期	5,269		3,988	18,842	1,181	29,282	275,534	10.6%		77	
1984年3月期	8,112			19,143	1,833	29,089	290,909	10.0%		77	
1985年3月期	7,217			20,301	1,494	29,012	305,294	9.5%		77	
1986年3月期	8,328			25,440	1,616	35,385	318,894	11.1%		77	
1987年3月期						39,355	379,776	10.4%			
1988年3月期						38,563	38,563	427,829	9.0%		
1989年3月期						39,110	39,110	374,059	10.5%		
1990年3月期						50,897	50,897	364,089	14.0%		
1991年3月期						55,789	55,789	381,506	14.6%		
1992年3月期						52,013	52,013	451,460	11.5%		
1993年3月期						47,656	47,656	510,847	9.3%		
1994年3月期						52,282	52,282	530,632	9.6%		--
1995年3月期						49,568	49,568	517,831	9.8%		--
1996年3月期						51,993	51,993	547,504	9.5%		--
1997年3月期						51,901	51,901	526,385	9.9%		--
1998年3月期						53,361	53,361	531,969	10.0%		--
1999年3月期						58,495	58,495	531,219	11.0%		--
2000年3月期						63,693	63,693	645,299	9.9%	585	
2001年3月期						63,475	63,475	613,274	10.4%	455	
2002年3月期						64,344	64,344	586,236	11.0%	305	
2003年3月期						94,980	94,980	819,980	11.6%	977	
2004年3月期						93,548	93,548	777,305	12.0%	1,402	
2005年3月期						91,436	91,436	721,831	12.7%		
2006年3月期						91,550	91,550	697,382	13.1%		
2007年3月期						101,731	101,731	640,814	15.9%		
2008年3月期						104,768	104,768	617,199	17.0%		
2009年3月期						106,801	106,801	616,789	17.3%		
2010年1月期						--	--	--			
2010年11月期						--	--	--			
2011年3月期						--	--	--			
2012年3月期						44,097	44,097	325,405	13.6%		
2013年3月期						39,489	39,489	385,267	10.2%		
2014年3月期						34,345	34,345	412,676	8.3%		
2015年3月期						33,650	33,650	457,644	7.4%		
2016年3月期						33,470	33,470	637,916	5.2%		
2017年3月期						41,257	41,257	630,129	6.5%		
2018年3月期						51,248	51,248	652,886	7.8%		
2019年3月期						57,855	57,855	676,106	8.6%		
2020年3月期						61,423	61,423	766,513	8.0%		

出所：筆者作成 注1：2000年3月期以降は連結 注2：1971年3月期以前は予備プロペラの簿価を含む 注3：1971年3月期以前は訓練用部品等  
注4：1983年3月期～1986年3月期は整備訓練用機材の簿価、2000年3月期～2004年3月期は在外子会社の訓練用機材の簿価。

図表3-4 貯蔵品の推移（JAL）

	(単位：百万円)						貯蔵品計注2
	航空機部品	燃料類	原材料及び 共通資材	客室 サービス用品	機内用品	その他注1	
1971年3月期	4,895		631	505	256	121	6,408
1972年3月期	5,174		646	460	272	93	6,645
1973年3月期	6,724		682	486	328	130	8,350
1974年3月期	8,245		866	662	366	319	10,458
1975年3月期	9,765		1,014	782	509	607	12,677
1976年3月期	9,981		1,107	724	550	562	12,924
1977年3月期	12,336		1,215	629	609	166	14,955
1978年3月期	13,190		1,217	853	651	185	16,096
1979年3月期	12,749		1,133	881	605	194	15,562
1980年3月期	16,531		1,488	1,088	1,424	864	21,395
1981年3月期	19,380		1,404	1,180	1,005	3,099	26,068
1982年3月期	23,006		1,733	1,079	1,272	4,626	31,716
1983年3月期	26,125		1,805	1,549	1,261	4,588	35,330
1984年3月期	25,519		1,851	1,674	1,355	8,444	38,844
1985年3月期	25,621		1,993	1,642	1,526	9,165	39,949
1986年3月期	30,197		2,179	1,716	1,738	11,729	47,562
1987年3月期	29,163	2,397	2,313	1,779	1,668	4,609	41,932
1988年3月期	28,767	3,658	2,239	1,825	1,960	6,130	44,581
1989年3月期	29,263	2,037	2,200	2,160	1,352	5,658	42,672
1990年3月期	32,915	3,084	2,231	1,726	1,878	5,416	47,252
1991年3月期	39,474	7,500	2,313	1,365	2,455	890	53,999
1992年3月期	40,568	3,284	2,395	1,692	1,908	2,978	52,828
1993年3月期	41,382	2,919	2,345	4,994	1,840	319	53,691
1994年3月期	36,836	1,943	2,133	4,144	2,146	2,690	49,894
1995年3月期	33,382	2,022	1,928	4,663	1,937	3,244	47,178
1996年3月期	31,077	1,871	1,847	5,315	1,714	2,881	44,706
1997年3月期	33,516	3,202	1,900	6,847	1,916	3,487	50,872
1998年3月期	34,270	2,261	1,959	7,124	2,129	3,487	51,233
1999年3月期	35,723	2,058	1,958	8,066	2,828	3,623	54,259
2000年3月期	34,620	3,252	1,842	7,120	2,580	5,211	54,627
2001年3月期	36,182	3,439	1,818	6,794	2,438	5,655	56,308
2002年3月期	37,225	3,161	1,798	6,146	2,063	5,397	55,792
2003年3月期	42,842	5,357	1,783	4,367	2,174	1,506	58,031
2004年3月期	40,547	4,158	1,781	4,619	3,270	1,972	56,348
2005年3月期	39,901	6,260	1,805	4,813	3,116	1,908	57,806
2006年3月期	46,074	8,679	1,896	5,228	3,575	1,324	66,778
2007年3月期	61,186	3,773	1,876	5,160	3,700	1,908	77,665
2008年3月期	60,290	12,118	1,609	4,661	3,876	2,483	85,041
2009年3月期	57,089	5,800	1,514	4,778	5,313	2,597	77,054
2010年1月期							22,200
2010年11月期							22,097
2011年3月期							22,006
2012年3月期	11,266	3,248		3,038		1,220	18,775
2013年3月期	10,941	3,868		2,641		1,009	18,461
2014年3月期							17,071
2015年3月期							16,046
2016年3月期							17,176
2017年3月期							18,012
2018年3月期							19,431
2019年3月期							20,350
2020年3月期							25,240

出所：筆者作成 注1：1972年3月期以前は訓練用部品を含む、注2：単体の値、2010年1月期～2010年11月期、2011年3月期及び2014年3月期以降の内訳は不詳。

JAL は、1992 年 3 月期、1993 年 3 月期、そして 1995 年 3 月期に予備原動機・部品などの計上額を前期にくらべて減少させているが、1992 年 3 月期は固定資産売却益、1993

年 3 月期と 1995 年 3 月期は航空機材売却益を計上している。ここで、1992 年 3 月期はこの固定資産売却益がなければ税引前当期純損失を、1995 年 3 月期は同じく航空機材売却益がなければ経常損失を計上していたことから、これらの損失計上を回避するために予備原動機・部品などが売却されたものと考えられる。

なお、価格変動準備金については、1981 年の商法改正で第 287 条ノ 2 に規定する引当金のなかから、利益留保的性格を有するものが除外されたため、ANA は 1982 年 3 月期以降、JAL は 1983 年 3 月期以降その計上はない。

### 3-2-2 受贈益

ANA は、2015 年 3 月期 9 億 36 百万円、2016 年 3 月期 36 億 32 百万円、2017 年 3 月期 32 億 38 百万円、2018 年 3 月期 11 億 34 百万円、そして 2019 年 3 月期は 25 億 12 百万円の固定資産受贈益を計上している。これらは、メーカーから大量購入した際などに“おまけ”として受領した部品などである。

JAS は、2001 年 3 月期は 7 億 22 百万円、2002 年 3 月期には 18 億 52 百万円、そして 2003 年 3 月期には 1 億 57 百万円の機材部品受贈益が計上されている（2000 年 3 月期には雑収入に 4 億 17 百万円が含まれている）。

### 3-2-3 処分・除却損

『企業会計原則』（第三、五、D）では、「償却済の有形固定資産は、除却されるまで残存価額又は備忘価額で記載する」ことになっている。償却中の有形固定資産では、取得価額から除却日までの減価償却費の合計額を控除したものが除却時の帳簿価額となり、除却資産に評価額がなければ、この帳簿価額が損失額となる。すなわち、除却損の計上は減価償却の見積り（耐用年数）の修正であり、減価償却費の修正という性格をもつ。

#### (1) ANA の状況

ANA は、1972 年 3 月期に 1 億 6,597 万 9 千円、1973 年 3 月期に 1 億 9,733 万 5 千円の航空機材除却損を繰越利益剰余金の減少額として計上している。これは、使用不能となった F-27 型機の改修消耗部品をスクラップ処分したものである。なお、経常的発生する航空機部品の除却損については、営業外費用として資産除却損を計上している。

1995 年 3 月期から 1998 年 3 月期まで、退役機材用部品処分損を特別損失に計上している（金額については、図表 3-7 を参照）。これは、1995 年 11 月に退役した L-1011 型機の部品を処分したものである。この部品処分損を経常的に発生するものとして営業外費用に計上していれば、1995 年 3 月期は経常損失を計上していたことになる。

ANA は、営業外費用総額の 100 分の 10 を超えたため、2000 年 3 月期から資産除却損を独立掲記している（詳細は、図表 3-7 を参照）。この除却損は、滞留部品や座席などの除却によるものである。2000 年 3 月期以降は営業外費用総額の 100 分の 10 を超えているが、損益計算書が毀損しないようにほかの損益も考慮しながら除却する資産（内容・金額）を調整していると考えられる。

2008 年 3 月に、保有航空機部品の在庫量の最適化をはかり、回転率を向上させるため、退役済の B747 型機及び A321 型機の全部品と、退役予定の B747-400 型機及び A320 型機に使用する部品で余剰とされるものなどを売却している<sup>126</sup>。そして、2008 年月 3 期に、11 億 98 百万円の退役機材部品処分損を特別損失に計上している（見込み額は約 106 億円であった）。なお、2008 年 3 月期には、前述のとおり、特別利益にホテル事業資産譲渡益 1,329 億 92 百万円を計上している。

## (2) JAL の状況

JAL では、1971 年 3 月期に 6,258 万 6 千円、そして 1972 年 3 月期には 7,738 万 1 千円の貯蔵品処分損が計上されている（この以前では、1969 年 3 月期に 2 億 1,408 万 6 千円、1970 年 3 月期に 1 億 4,176 万 7 千円の貯蔵品処分損が計上されている。1968 年 3 月期以前は未調査）。

### 3-3 建設仮勘定（前払金）

ANA や JAL では、航空機の購入に際して前払金を支払っている<sup>127</sup>。この前払金には、航空機の製造枠の確保、航空機製造会社への製造資金の一部提供などの目的がある。航空会社と航空機メーカーとの契約で手付解除条項（手付金の放棄などにより契約を解除できる条項）のようなものがあれば前払いされた金額は日本でいう手付金（商法第 557 条）となるが、航空会社と航空機メーカー間の契約では、契約の解除がないことを前提としているので、前払いされた金額は日本でいうところの内金となる。前払金の性質がどちらであっても、航空会社は航空機を受領するまで多額の資金を前払いでねかせていることになる<sup>128</sup>。なお、支払った前払金などについては建設仮勘定に計上し、機体の受領時にそれを航

---

126 『航空機部品売却にともなう特別損失の計上について』適時開示情報、2008 年 3 月 27 日。

127 1970 年代などにおいては、JAL は購入確定契約締結時に 20% の前払金を支払っている（日本航空株式会社統計資料部編（1985）、52 頁）。

128 SKY は、A380 型機の導入時に、2011 年 3 月期（2 月契約）から 2014 年 3 月期までの 4

空機勘定に振替えている<sup>129</sup>。

『財務諸表等規則』（第 22 条第 9 号）では、建設仮勘定は営業の用に供する①建物及び暖房、照明、通風等の付属設備、②構築物（ドック、橋、岸壁、さん橋、軌道、貯水池、坑道、煙突そのほか土地に定着する土木設備又は工作物）、③機械及び装置並びにコンベアー、ホイスト、起重機などの搬送設備そのほかの付属設備、④船舶及び水上運搬具、⑤鉄道車両、自動車そのほかの陸上運搬具、⑥耐用年数が 1 年以上の工具、器具及び備品、⑦土地、の資産で営業の用に供するものを建設した場合における支出及び当該建設の目的のために充当した材料とされている<sup>130</sup>。そして、『財務諸表等規則ガイドライン』（22-9、1）では、建設仮勘定は設備の建設のために支出した手付金若しくは前渡金又は設備の建設のために取得した機械などで保管中のものもそれに属するものとされている。なお、『財務諸表等規則』第 22 条第 1 号から第 7 号までには、航空機が含まれると考えられる文言がない。そのため、航空機は第 10 号の「その他の有形資産で流動資産又は投資たる資産に属しないもの」に含まれることになる。そうすると、第 9 号で建設仮勘定は「第 1 号から第 7 号までに掲げる資産」と規定しているので、航空機を製造した場合における支出及び当該製造の目的のために充当した材料は第 9 号で規定する建設仮勘定には該当しないことになる。そう考えると、航空会社においては、第 9 号の規定を「第 1 号から第 7 号及び第 10 号に掲げる資産」（注：傍点は筆者）と解釈して会計実務を行っているということになる。

### 3-4 未払金

JAS は、2002 年 3 月期まで流動負債に航空機材購入未払金を計上している。1987 年 3 月期には 15 億 49 百万円が計上されていて、その相手先は、株式会社富士インダストリーズ（6 億 14 百万円）、ダイヤモンドリース株式会社（2 億 65 百万円）、プラットアンドホイットニー・エアクラフト（1 億 60 百万円）ほかとなっている。1995 年 3 月期は 58 億 63 百万円が計上されていて、相手先は、ニチメン株式会社（50 億 9 百万円）、ダイヤモ

---

期に計 216 億 35 百万円の前払いを行っている。ここで、同期間の営業活動によるキャッシュ・フローの合計は、258 億 60 百万円であった。なお、投資予定金額（総額）は 1,915 億 85 百万円となっているので、10%超の前払いを行っていたことになる。

129 JAS においては、1992 年 3 月期に受領していた A300-600R 型機 1 機に関わる建設仮勘定を、稼働した 1993 年 3 月期に航空機勘定に振替えた事例がある。

130 『会社計算規則』（第 74 条第 3 項第 2 号）でも、同様に規定されている。

ンドリース株式会社ほかとなっている。なお、1996年3月期からは相手先が、2003年3月期からは金額が負債資本合計額の100分の1以下となったため未払金のなかに含まれ、この航空機材購入未払金の金額は不明となっている。

ニチメン株式会社は、A300型機のJA8573号機を1994年9月に、JA8574号機を1994年12月に新規登録し、JASに賃貸している。この2機については、JASが1995年3月にJA8573号機を、1996年4月にJA8574号機を購入しているため、上記のニチメン株式会社に対する航空機材購入未払金50億9百万円は、この2機の購入に関するものだと考えられる(1994年3月期にはニチメン株式会社に対する航空機材購入未払金の記載はない)。

JASは固定負債に長期未払金を計上しているが、1987年3月期(計上額は107億18百万円)の相手先はダイヤモンドリース株式会社(58億57百万円)、興銀リース株式会社(26億73百万円)、株式会社日本リース(21億87百万円)、そして、1997年3月期(計上額は42億44百万円)はダイヤモンドリース株式会社(18億26百万円)、興銀リース株式会社(8億88百万円)、株式会社日本リース(7億26百万円)、野村ファインナンス株式会社(8億3百万円)となっている(1998年3月期以降の相手先不明)。

JASは、ダイヤモンドリース株式会社からA300型機のJA8263号機などを、興銀リース株式会社からはA300型機のJA8293号機などを、そして株式会社日本リースからはDC-9-81型機のJA8498号機などを賃借していたが、これらの賃借していた機体のほとんどを買取っている。これらから、上記の長期未払金もリース機の買取りに関するものだと推測できる。

### 3-5 機材関連報奨額

機材関連報奨額は、航空業界特有の勘定科目である。しかし、有価証券報告書にはそれに関する説明がなく、その内容は不明である。『Annual Report』にも機材関連報奨額に関するNoteやInformationはない。なお、『Annual Report』では、機材関連報奨額をANAは“rebate”、JALは“incentive”という英単語を使用している。

#### 3-5-1 機材関連報奨額の内容

JALは「何を機材関連報奨額として計上するかは、個々の取引の契約内容によるので、一概に言えない」とする。しかし、機材関連報奨額として計上されるのは、①航空機を大量購入した際の値引額、②新機種の購入を促すために航空機メーカーから支払われる旧機種退役支援金、エンジンメーカーから“おまけ”としてエンジンの無償提供をうけるといっ

たような“実質的な値引き”、③航空機をリース契約した際の値引額などが中心とされる<sup>131</sup>。ANAの株主通信『ANA VISION 2006』（6頁）には、「エンジンや新型機導入決定に伴う機材関連報奨額の計上」という文言がある。

この機材関連報奨額の意味として、山口（1999、158頁）は「この機材関連報奨額は航空機の購入によるキックバックといわれるもの」と述べている。機材関連報奨額を航空機の購入によるキックバックだととらえると、本来は購入に関してなされたリベート額は取得原価から差引かなければならない。『連続意見書第四』（第一、五、1）では、「購入代価は、送状価額から値引額、割戻額等を控除した金額とする。割戻額が確実に予定され得ない場合には、これを控除しない送状価額を購入代価とすることができる。現金割引額は、理論的にはこれを送状価額から控除すべきであるが、わが国では現金割引制度が広く行われていない関係もあり、現金割引額は控除しないでさしつかえないものとする」とされている。そのため、機材関連報奨額を航空機などの固定資産の取得原価から控除することなく、収益に計上していたのならば、「購入期には報奨額という形で利益の増加は得られるが、その増加した原価は将来、減価償却費の増加として利益に賦課され、報奨額をもらわずに原価そのものを割り引く場合に比べて、利益の減少につながる。いわば、報奨額は理論的には、いまだ実現していない将来の利益の先取りとなるからである。またこの報奨額は、購入原価を割り引く場合と比較して、何ら現金預金の増加をもたらすものでない。それにもかかわらずこのような利益の先取りを行うことは、現在の利益の増加、将来の利益の減少という利益の調整・粉飾の可能性が高い」<sup>132</sup>ということになる。

JALには、「航空機及び予備原動機等の調達に関連する報奨債権」<sup>133</sup>とする機材関連報奨債権とその見合いで負債に計上される機材関連繰延債務という勘定科目がある（計上額などは図表3-5を参照）。これらから上記①の値引額に関する仕訳を推測する。カタログ価格30,000の航空機を20%引きで購入し、受領までに2,400の前払金を払うと仮定する。この仮定で、まず発注時に値引額相当を機材関連報奨債権として計上し、

（借）機材関連報奨債権      6, 0 0 0      （貸）機材関連繰延債務      6, 0 0 0

131 小栗正嗣・倉田幸信・古木健太郎・柴田むつみ・竹田孝洋「決算書の裏を読む」『週刊ダイヤモンド』2002年8月31日号、27頁。

132 山口（1999）、158頁。

133 1995年3月期有価証券報告書、59頁。1993年3月期有価証券報告書（57頁）では、「航空機及び予備原動機購入に伴う報奨債権である」となっている。

というように仕訳をする。次に、前払金の支払い時には、

(借) 建設仮勘定 2,400 (貸) 現金預金 2,400

(借) 機材関連繰延債務 600 (貸) 機材関連報奨額 600

とする。そして、機体の受領時には、

(借) 航空機 30,000 (貸) 現金預金 21,600

(貸) 建設仮勘定 2,400

(貸) 機材関連報奨債権 6,000

(借) 機材関連繰延債務 5,400 (貸) 機材関連報奨額 5,400

というように仕訳したとすると、値引額相当の 6,000 が機材関連報奨額として計上されたことになる。

次に、商品券（又はポイント）ということについて考える。商品券（値引き）ということに関しては、1987年7月28日の衆議院運輸委員会のなかで、山田隆英航空局長（当時）が「日本航空はボーイング社からの航空機購入に際してクレジットメモという形で値引きを得ているというふうに聞いております。このクレジットメモといいますのは、ボーイング社に対してのみ使用できるいわば商品券のようなものでございまして、現金化はできないわけでございますけれども、購入航空機の値引きあるいはボーイング社の部品の購入等に使用し得るものであるというふうに聞いております」という答弁をしている<sup>134</sup>。JALは機材関連報奨額を“商品券のようなもの”だと述べている<sup>135</sup>が、これは一種の“企業通貨”、すなわちポイントのようなものを指しているとも考えられる。ここで企業通貨とは、「企業が独自に発行するポイントプログラム（名称としては〇〇ポイントやマイル）で、発行企業以外の商品やサービスと交換できるものや電子マネー（例として Edy や Suica）など」であり、「流通通貨として国家などによって価値が保証された『通貨』ではなく、サービスを提供する会社における私製通貨（代用通貨など）の一種」とされるものである<sup>136</sup>。この購入額に応じてメーカーからもらえるポイントのようなものは、上記の ANA の株主通信

134 『第109回国会衆議院運輸委員会議録』第1号、1987年7月28日、14-15頁。

135 町田徹によると「JALは『公認会計士と相談し、商品券と同様なものとして処理してきた』（広報部）と正当性を主張している」という（『JAL中期再生プランの実現性を危ぶむ“利益操作”のツケ』DIAMOND online、2008年3月7日（<https://diamond.jp/articles/-/1811?page=3>、2020年6月16日閲覧）。

136 高安満（2008）「マイレージサービスに代表されるポイント制に係る税務上の取扱い」『税大論叢』58号。



『ANA VISION 2006』や JAL の 1995 年 3 月期有価証券報告書の記載などから、航空機だけでなくエンジンのような部品についてもあったことがわかる。

JAL が計上している機材関連報奨債権の一部がポイントだとすれば、次のような処理をしたと考えられる。(予備)原動機の価額を 1,000 とし、購入時の現金支払額に対して、その 1%がポイントとして付与されると仮定する。この場合、(予備)原動機を購入するとポイント 10 を取得し、そのときの仕訳を

(借) 原 動 機	1, 0 0 0	(貸) 現 金 預 金	1, 0 0 0
-----------	----------	-------------	----------

(借) 機材関連報奨債権	1 0	(貸) 機材関連報奨額	1 0
--------------	-----	-------------	-----

というようにしたと考えられる。そして、次に、機材関連報奨債権(ポイント)を使って(予備)原動機を購入すると、

(借) 原 動 機	1, 0 0 0	(貸) 現 金 預 金	9 9 0
-----------	----------	-------------	-------

(貸) 機材関連報奨債権	1 0		
--------------	-----	--	--

となる。しかし、ポイント取得時の会計処理は不要なので、(予備)原動機購入時の仕訳は、

(借) 原 動 機	1, 0 0 0	(貸) 現 金 預 金	1, 0 0 0
-----------	----------	-------------	----------

とするだけになる。そして、次に、取得したポイント 10 を使用して(予備)原動機を購入した場合は、値引きを受けたとして

(借) 原 動 機	9 9 0	(貸) 現 金 預 金	9 9 0
-----------	-------	-------------	-------

とするか、又は、

(借) 原 動 機	1, 0 0 0	(貸) 現 金 預 金	9 9 0
-----------	----------	-------------	-------

(貸) 雑 収 入	1 0		
-----------	-----	--	--

というように処理をするのが正しいことになる。

JAL の『日本航空 20 年史』(420 頁)に、上記②にある旧機種退役支援金に類する中古機等売却援助金の記述がある。それによると、1969 年 11 月に締結した B747 型機(9 号機)の契約には、JAL が所有するコンベア 880 型機 6 機、DC-8-30 型機 4 機、DC-8-50 型機 11 機、B727-100 型機 14 機の一部を 1975 年までに売却する場合、そのうちの 1 機について 30 万ドルの範囲で中古機等売却援助金が支払われるという条件があったという。そして、この中古機等売却援助金の受取りは、中古機売却益の発生源泉になったと記載されている。これからすると、中古機等売却援助金は中古機の売却収入として処理されていたことになり、その当時は機材関連報奨額として処理されていないことがわかる。

JAS(単体)は、1993 年 3 月期から 2004 年 3 月期まで、2001 年 3 月期と 2002 年 3 月

期を除いて機材関連報奨額を計上している。2000年3月期以前では機材部品受贈益の計上はみられないが、前述のように2001年3月期から2003年3月期まで機材部品受贈益が計上されている（2000年3月期には、雑収入に4億17百万円が含まれている）。JASでは、1997年からJASでは初となるボーイング社製のB777型機を導入していることから、1999年3月期以前の機材関連報奨額のなかに（上記②に含まれる）機材部品の無償提供に関わるものが計上されていた可能性もある。しかし、航空機などの導入にともなって航空機メーカーなどから贈与された経済的利益であるのならば、その処理は受贈益とすべきであったということになる。なお、ANAでは、2016年3月期より固定資産受増益が独立掲記されている（理由は、営業外収益の総額の100分の10を超えたため）。

JALの経営破綻後に設置されたコンプライアンス調査委員会では、日本型レバレッジド・リース取引から発生受領したものを機材関連報奨額として取上げている。コンプライアンス調査委員会が出した『調査報告書（要旨）』（2010年8月26日）では、バーゲニングパワーのある航空会社がカタログ価格からクレジット・メモ<sup>137</sup>相当額を控除した価額で機体を購入し、そののちリース会社にカタログ価格で売却することによって発生する機材調達価額と機材売却価額との差額を受領して営業外収益に計上したものが機材関連報奨額であるとする<sup>138</sup>。ここで、航空機のカタログ価格を30,000、クレジット・メモ相当額を6,000として、仕訳を考える。航空会社がカタログ価格からクレジット・メモ相当額を控除した価額で航空機を購入したとすると、その仕訳は、

（借）航 空 機 24,000 （貸）現 金 預 金 24,000

となる。そして、受領後すぐに当該機を貸主となる企業（事業体）にカタログ価格で売却すれば、

（借）現 金 預 金 30,000 （貸）航 空 機 24,000

（貸）機材関連報奨額 6,000

という仕訳になる。JALは、購入・売却取引とリース契約とは独立した取引なので、「この取引の会計的性質は商社の口銭的なものであるとして、利益は一時に計上される」とする。しかし、コンプライアンス調査委員会（2010、9頁）では「機材調達の際に機材に関連して受領したクレジット・メモは、機材調達価額の値引である。JLL取引（注：日本型レバ

137 クレジット・メモとは、航空機などの売主が買主に与える金銭的な利益またはそれを通知する書面である（上掲コンプライアンス調査委員会（2010）、8頁）。

138 上掲コンプライアンス調査委員会（2010）、8頁。

レジット・リース取引のことに)において、機材の購入・売却・リースの一連の取引は、機材の使用を目的として行われるので、取引目的が使用することである点において自社所有の場合と異ならない。(中略) JLL 取引は、機材調達にあたっての資金調達の一手法であるため、カタログ価格(クレジット・メモ控除前)でリース会社への機材売却がされた場合の会計処理としては、リース会社に機材を売却したことによる利益として一時に計上するのではなく、いったん負債(前受収益)に計上しておき、機材の使用期間(リース期間)に応じてリース料から控除する方法が合理的である。この処理方法は、自社所有の場合の償却計算(費用計上)がクレジット・メモ控除後の取得価額を基にすることと整合する」とされている。

コンプライアンス調査委員会は、JAL が「1998 年度前後に会計方針を検討したのであれば、1994 年度から適用されているリース実務指針のセール・アンド・リースバックの会計処理の考え方に沿った方向で会計処理を検討すべきでなかったか」とする。また、「2002 年度から 2004 年度にかけて、クレジット・メモの金額的重要性が増したときに会計処理の健全性の観点から一括収益計上とする会計処理方針の見直しを検討すべきであった」とも述べている。その一方で、会計処理については、「1998 年度頃以降、会社としての見解に基づいて、継続して採用してきたもの」であり、「国内の同業他社においても採用されているとして、会計監査人の監査も行われていたものである」から、少なくとも「当該会計処理を行っていた時点において、当該会計処理とは異なる会計処理を必ず採用しなければならないとの国内航空業界の会計慣行が形成されていたとまでは認めることはできない」(コンプライアンス調査委員会(2010)、10 頁)とする。しかし、会計監査人の監査が行われていて、無限適正意見が表明されていたとしても、監査報告書における適正意見は、会社(経営者)の財務・会計行動が適正であったということを証明するものでない<sup>139</sup>。ま

---

139 適正意見は、「財務諸表に間違いが全くないということではなく、『全体として利用者の判断を誤らせない程度の正しさ』しか保証してはいない」とされている(日本公認会計士協会『監査の限界(制約条件)』(<https://jicpa.or.jp/cpainfo/introduction/keyword/post-88.html>、2021 年 3 月 9 日閲覧)。監査人が財務諸表の適正性を判断するにあたっては、「監査人は、経営者が採用した会計方針が会計の基準のいずれかに準拠し、それが単に継続的に適用されているかどうかのみならず、その会計方針の選択や適用方法が会計事象や取引の実態を適切に反映するものであるかどうかを判断し、その上で財務諸表における表示が利用者に理解されるために適切であるかどうかについても評価しなければならない」とされている(企業会計審議会『監査基準の改訂について』2002 年 1 月 25 日、三、9、(1)、②)。2014 年 2 月 18 日の『監査基準の改訂について』では、「財務諸表における表示が利用者に理解される

た、法人税法に関する裁判<sup>140</sup>では、「監査法人から適正意見を受けており、また、これを税務上の会計処理として用いることにつき、税務署の担当官からこれを許容する意見を確認した上、それを30年以上にわたり続けてきたという事情も主張するが、そのことのみをもって、当該会計処理が税務上の会計処理として税法上適法であるということとはできず、上記のとおり客観的には税法上違法と評価される税務上の会計処理を継続していたからといって（また、それが税務署によってそれまで看過されていたからといって）、企業会計原則にいう継続性の原則を満たすということもできない」と述べられている。機材関連報奨額の内容やその処理方法については、有価証券報告書などにはまったく記載がなく不明である。これは、明瞭性の原則に反するものといえる。また、収益の認識時期を考えると、保守主義の原則にも反しているといえる。そう考えれば、企業会計原則に反しているということになるので、1980年代半ばからの機材関連報奨額の計上は「一般に公正妥当と認められる企業会計の慣行」とはいえず、商法（会社法）に反したものとなる。そうすれば、会計監査人の監査を受けていたとしても、法に反するものは改めなければならない、その計上を継続してよいということにはならない。

### 3-5-2 機材関連報奨額の計上実績

ANA・JAL・JASの機材関連報奨額の計上額などは、図表3-5のとおりである。

#### (1) ANAの状況

ANAの有価証券報告書をみれば、ANAは機材関連報奨額を1987年3月期から2001年3月期まで、そして2003年3月期から2005年3月期までの計18回、営業外収益に計上している。

ANAは、2006年3月期から機材関連報奨額の計上を全廃した。これは、2003年3月期からリース調達した航空機材に限り利益計上はやめていたが、2006年3月期からはエンジンを含む設備すべての取引を対象をひろげて利益計上をやめたもので、利益認識を厳格化する会計ルールの流れに沿った動きとなっている<sup>141</sup>。

---

ために適切であるかどうかの判断には、財務諸表が表示のルールに準拠しているかどうかの評価と、財務諸表の利用者が財務状態や経営成績等を理解するに当たって財務諸表が全体として適切に表示されているか否かについての一步離れて行う評価が含まれる」としている。

140 東京地方裁判所、平成22年4月28日、「法人税更正処分取消等請求事件」平成19(行)626、第3、2、(5)、オ、(イ)。

141 「ANA、会計処理変更－機材関連報奨額を全廃、来期から、透明性高める」日本経済新聞、2005年12月26日、朝刊、17面。

図表3-5 機材関連報奨額などの状況

(単位：百万円)

	ANA			JAL				JAS			
	報奨額	営業損益	経常損益	報奨債権注2	繰延債務	報奨額	営業損益	経常損益	報奨額	営業損益	経常損益
1982年3月期											
1983年3月期				不明		不明					
1984年3月期				244		3,864	21,169	4,027			
1985年3月期				9,861		3,067	38,179	22,513			
1986年3月期				486		-	19,248	▲1,626			
1987年3月期	3,167	25,997	12,523	-		-	28,718	3,652			
1988年3月期	5,719	32,890	16,317	-		-	54,602	32,424			
1989年3月期	2,885	30,932	18,589	-		-	72,763	43,678			
1990年3月期	6,412	38,517	31,505	-		-	74,002	52,746			
1991年3月期	9,169	25,319	25,397	-		-	27,321	24,845			
1992年3月期	7,463	39,177	22,444	8,178		3,379	▲12,935	▲6,038			
1993年3月期	19,727	18,065	15,870	17,944		13,269	▲48,132	▲53,808	4,081	▲1,591	▲4,824
1994年3月期	15,532	5,582	2,840	12,648		7,100	▲29,280	▲26,158	1,917	▲4,152	▲12,689
1995年3月期	7,984	16,076	1,148	23,660		26,621	▲9,858	2,818	7,598	▲478	▲3,052
1996年3月期	14,882	27,307	16,836	17,744		3,323	15,403	4,336	5,866	▲336	170
1997年3月期	16,473	18,015	17,330	22,640		5,725	4,556	▲16,974	9,451	▲322	276
1998年3月期	23,363	646	5,245	23,740		6,642	31,003	7,691	11,618	▲8,582	▲1,465
1999年3月期	39,206	▲13,159	585	11,888		19,101	24,820	32,523	10,099	780	3,410
2000年3月期	5,139	20,605	▲2,418	-		3,306	28,754	9,454	3,600	8,484	1,670
2001年3月期	8,597	66,424	53,322	-		-	55,938	28,902	-	16,313	6,336
2002年3月期	-	18,448	▲715	-		-	▲16,360	▲41,534	-	10,299	2,935
2003年3月期	5,976	▲8,259	▲20,051	-		34,985	798	8,370	6,088	▲2,353	▲4,603
2004年3月期	22,765	24,033	25,065	-		22,000	▲77,304	▲81,176	7,223	2,277	404
2005年3月期	15,969	64,308	52,417	5,395	-	48,350	31,002	48,754	-	4,926	▲2,654
2006年3月期	取止め			36,554	44,452	取止め					
2007年3月期				34,883	76,899						
2008年3月期				1,849	73,728						
2009年3月期				-	63,992						
2010年1月期					52,272						
2010年11月期					50,089						
2011年3月期					50,089						
2012年3月期					25,454						
2013年3月期					20,913						
2014年3月期					-						

出所：筆者作成 注1：単体の数値を示す。塗りつぶされたところは、計上がなければマイナス（経常損失）になっていたことを示す。2010年1月期・2010年11月期は、JALのみの決算期。注2：航空機及び予備原動機等の調達に関連する報奨債権。2008年3月期からは、総資産の100分の1以下となったため、流動資産「その他」に含められている。

## (2) JAL の状況

JAL の有価証券報告書を見れば、JAL は機材関連報奨額を 1984 年 3 月期、1985 年 3 月期、1992 年 3 月期から 2000 年 3 月期まで、そして 2003 年 3 月期から 2005 年 3 月期までの計 14 回、営業外収益に計上している<sup>142</sup>。

ここで、2003 年 3 月期と 2005 年 3 月期の機材関連報奨額の収益計上が、配当意思決定に影響を与えたとされる<sup>143</sup>。

1999 年 3 月期から 2005 年 3 月期までに JAL によって導入された B777 型機の機体は、すべて導入時にセール・アンド・リースバックが行われている（詳細は、図表 4-7 を参照）。図表 3-6 から、導入時のセール・アンド・リースバック機数と機材関連報奨額の計上額の多寡の傾向が相似していることから、コンプライアンス調査委員会が取り上げた日本型レ

142 1998 年 5 月の社長交代時に、重要な引継ぎ事項として、機材関連報奨額に頼った決算対応から決別すること、というものがあつた。これをうけて、しばらくは機材関連報奨額の計上を取りやめていたが、2001 年 9 月の米国同時多発テロによる業績悪化にともなつて機材関連報奨額の計上を復活させている（高・藤原・藤野・大塚（2019）、45 頁）。

143 上掲コンプライアンス調査委員会（2010）、17-18 頁。

バレッジド・リース取引を利用した機材関連報奨額は、この B777 型機などの導入時に行われたセール・アンド・リースバック取引を利用して計上されたものと推測することができる。

図表3-6 セール・アンド・リースバックと機材関連報奨額の状況

	導入時のセール・アンド・リースバック機数			機材関連報奨額
	B747型機	B767型機	B777型機	計上額（百万円）
1999(H.11)年3月期	1	0	3	19,101
2000(H.12)年3月期	0	0	2	3,306
2001(H.13)年3月期	0	0	0	0
2002(H.14)年3月期	0	0	0	0
2003(H.15)年3月期	0	3	3	34,985
2004(H.16)年3月期	0	1注	4	22,000
2005(H.17)年3月期	2	0	5	48,350

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成 注：ホーディング・リース取引と推定できるもの

JAL は、ANA が機材関連報奨額の計上を全廃するとした 2006 年 3 月期以降も機材関連報奨額の計上を継続する方針であったが<sup>144</sup>、結局は ANA と同じく 2006 年 3 月期から計上を廃止している（監査は、ANA と同じ新日本監査法人が行っている）。機材関連報奨債権は、2006 年 3 月期・2007 年 3 月期にも計上しているが、2008 年 3 月期にはその計上額が約 330 億円減少している。これは、2008 年 3 月期に機材関連報奨債権が航空機や予備原動機などの購入に対する支払いの一部として充当されたことを示している。機材関連繰延負債については、機材関連報奨額の計上を廃止したことにより残高があるが、2008 年 3 月期からは減少している。先述のカタログ価格 30,000 の航空機を 20%引きで購入し、この値引額相当を機材関連報奨債権として計上した場合を考える。ここで、航空機を定額法、耐用年数 20 年で償却すると仮定する（直接法）。そうすると、償却時は

（借）減価償却費 1,500 （貸）航空機 1,500

となるが、この航空機の減価償却に伴って、

（借）機材関連繰延債務 300 （貸）減価償却費 300

という仕訳をしたと考えると、カタログ価格に基づいて減価償却費を計上していたものが、購入価額に基づいて減価償却費を計上するように修正されたことになる。

### (3) JAS の状況

JAS は、図表 3-5 に示されているように、1993 年 3 月期から 2004 年 3 月期まで、2001 年 3 月期と 2002 年 3 月期を除いて機材関連報奨額を計上している。この計上した 10 期のうち 6 期は税引前当期純損失を計上しており、ほかの 4 期も税引前当期純利益は計上しているが、機材関連報奨額の計上がなければ税引前当期純損失になっていたという状況であ

144 前掲日本経済新聞、2005 年 12 月 26 日。

った。

### 3-6 売却処分損益

『企業会計原則』（第二、六）では、特別利益には前期損益修正益、固定資産売却益などを、特別損失には前期損益修正損、固定資産売却損、災害による損失などを表示することになっている。これについて、『企業会計原則注解』（注12）では、金額の僅少なもの又は毎期経常的に発生するものは、特別損益に属する項目であっても、経常損益計算に含めることができることになっている。

航空機材売却損益を特別損益に計上するのか、営業外損益に計上するのかでは総資産（総資本）経常利益率、売上高経常利益率などが異なることになる。

#### 3-6-1 航空機材の売却

ANA は、図表 3-7 に示すように毎期固定資産売却・処分損益を計上している。また、JAL においても、図表 3-8 に示すように固定資産売却・処分損益が毎期計上されている。以下では、その状況について確認する。

##### (1) ANA の状況

1975 年 3 月期の有価証券報告書（34 頁）には、「航空機材等の売却は、機材計画に基づいて毎期経常的に発生するので、当期より退役機は売却資産として貯蔵品勘定に計上しておき、売却時にその損益を営業外損益として処理する」と記載されおり、営業外収益に資産処分益 40 億 358 万 5 千円が計上されている。この資産処分益は、主に B737 型機 4 機、YS-11 型機 2 機の売却によるものである。1976 年 3 月期と 1977 年 3 月期の営業外収益の資産処分益については、予備エンジンなどの売却が主なものとなっている。1976 年 3 月期と 1977 年 3 月期には、特別損益に固定資産の売却・処分に関するものはない。1978 年 3 月期には、営業外収益に 19 百万円の資産処分益、特別利益には 64 百万円の固定資産売却益が計上されており、資産処分益の内容は不明であるが、固定資産売却益については「航空機材売却益である」との注記がある。また、8 百万円の固定資産処分損が計上されているが、これについては「航空機材売却損である」との注記がある。1979 年 3 月期には、資産処分益 79 百万円、固定資産売却益 14 百万円、固定資産売却損 2 百万円が計上されているが、資産処分益の内容は不明、固定資産売却損益の内容については土地売却損益の金額となっている。これらすると、1975 年 3 月期に航空機材の売却に関する損益を営業外損益として処理することにしたが、1978 年 3 月期に特別損益と処理する方法に戻したということになる。

ANA は、1980 年 3 月期に航空機売却益を特別利益から営業外収益に表示する方法に変更している。この理由については、今後の機材計画に基づいて毎期経常的に発生することが確実なためとしている。処理については、「退役後の航空機については、売却用資産として貯蔵品勘定に計上しておき、売却時にその損益を営業外損益として処理する」<sup>145</sup>としている。しかし、現在では、売却されるまで航空機（固定資産）のままにしていると考えられる。

図表3-7 固定資産売却・処分損益（ANA）

（単位：百万円）

年 連	P/L									備 考	
	営業外収益			営業外費用		繰越利益剰余金増加高		繰越利益剰余金減少高			
	資産処分益	資産売却益	関係会社資産売却益	資産売却損	資産除却損注1	航空機材処分益注2	航空機材処分損注2	航空機材除却損	退役機材用部品処分損		経常損益
1971年3月期						341	284			3,747	処分益はYS-11型機、処分損はVC-880型機によるもの。
1972年3月期	#	42				1,191		167		▲1,609	YS-11型機、F-27型機売却。除却損は改修消耗部品に関するもの。
1973年3月期	#	450				4,708		197		2,056	B727型機、YS-11型機売却。除却損は改修消耗部品に関するもの。
1974年3月期	#	78				402				8,601	処分益は主にF-27型機の売却によるもの。
1975年3月期	#	4,004								1,278	処分益は主にB737型機とYS-11型機の売却によるもの。
1976年3月期	#	443								2,621	処分益は主にエンジンの売却。
1977年3月期	#	122								7,840	処分益は主にエンジンの売却。
1978年3月期	#	19				64	8			9,617	
1979年3月期	#		79							9,520	
1980年3月期	#	3,374	3,391							443	
1981年3月期	#	3,200	3,461							4,753	
1982年3月期	#	15,444	328							5,822	期末にB727型機9機売却(S&L)
1983年3月期	#	3,768	1,610							2,865	
1984年3月期	#	12,518	884							7,993	期末にL1011型機6機売却(S&L)
1985年3月期	#	314	2,369							7,578	
1986年3月期	#	7,894	1,064							9,471	期末にB727型機5機売却(S&L)
1987年3月期	#	16	33							12,523	
1988年3月期	#	887								16,317	
1989年3月期	#	1,671								18,589	
1990年3月期	#	3,804								31,505	
1991年3月期	#	2,817								25,397	
1992年3月期	#	165								22,444	
1993年3月期	#	5,455								15,870	期末にL1011型機9機、B767型2機売却(S&L)
1994年3月期	#	14,373								2,840	期末にB747型機3機、B767型4機売却(S&L)
1995年3月期	#	13,632							1,522	1,148	期末にB747型機2機、B767型6機売却(S&L)
1996年3月期	#	3,789							914	16,836	期末にB767型機2機売却(S&L)
1997年3月期	#	11,572							1,192	17,330	期末にB747型機3機、B767型機5機売却(S&L)
1998年3月期	#	9,097							488	5,245	期末にB767型機4機売却(S&L)
1999年3月期	#	1,904			4,336					585	
2000年3月期	連	3,489			7,472					1,485	
2001年3月期	#	1,268			4,177					63,537	
2002年3月期	#	2,069			7,520					1,400	
2003年3月期	#	1,798		7,943	6,251					▲17,236	
2004年3月期	#	1,142		2,052	8,751					33,443	
2005年3月期	#	1,477		6,262	8,856					65,224	
2006年3月期	#	936		675	5,571					66,755	
2007年3月期	#	605		156	6,692					62,574	
2008年3月期	#	2,426		2,483	5,434					56,523	特別損失に退役機材部品処分損111億98百万円の計上あり。
2009年3月期	#	15,020		2,574	5,419					91	
2010年3月期	#	1,092		5,660	7,531					▲86,303	
2011年3月期	#	414		2,197	6,872					37,020	
2012年3月期	#	3,347		1,541	5,868					68,455	
2013年3月期	#	950		1,438	6,089					76,965	
2014年3月期	#	2,940		1,855	5,826					42,928	
2015年3月期	#	2,325		3,147	6,332					67,129	
2016年3月期	#	1,115		117	5,370					130,725	
2017年3月期	#	1,957		493	5,384					140,375	
2018年3月期	#	3,408		161	4,152					160,636	
2019年3月期	#	2,554		641	11,117					156,681	
2020年3月期	#	6,746		302	7,133					59,358	

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成 注1：1999年3月期以前は、「その他の営業外費用」に含まれている（1998年3月期以前の金額は不明）。注2：1976年3月期以降は、特別損失の航空機材売却損、特別損失の航空機材売却損。  
注3：差りつづかれたところは、計上がなければマイナス（経常損失）になっていたことを示す。

ANA は、1996 年 3 月期に機材売却を計上しているが、これは配当原資を確保するため

145 1980 年 3 月期有価証券報告書、35 頁。



に行われている<sup>146</sup>。ANA は、業績が芳しくないときにも機材売却などによって配当を行っており、こういった配当姿勢が JAL よりも高めに株価を維持できた理由となっている<sup>147</sup>。

2007 年 3 月期の『決算説明会資料（第 1 部）』（12 頁）には、B747-400 型機の売却を加速することが記載されている<sup>148</sup>。また、同『決算説明会資料（第 2 部）』（10 頁）では、B747-400 型機の償却費用を前倒しすることが記載されている。これについては、後述する減損損失で計上されたと考えられる。

2008 年 6 月に、B747-400 型機 3 機を三菱商事株式会社が設立する目的会社である株式会社 MCAP JAPAN01 に売却している<sup>149</sup>。これにより、特別損失が約 115 億円（為替相場 112 円／ドルでの推定値）計上される見込みとなっている（実際の計上額は不明）。なお、売却された 3 機は、オペレーティング・リース契約により、売却後も賃借している。

## (2) JAL の状況

JAL では、日本航空株式会社法が廃止（1987 年 11 月）されるまで、航空機そのほか運輸省令で定める重要な施設を譲渡し、又は担保に供しようとするときは運輸大臣の認可を受けなければならなかった（第 12 条）。しかし、日本航空株式会社法の廃止にともなって変更された定款には、それまでなかった「航空機及びその附随品の製造、売買並びに賃貸業」という事業目的が追加されている。

JAL は、1993 年 3 月期に航空機材売却損益と処分損の処理方法を変更している。前期までは特別損益としていたが、航空機材売却損益は、定款において「航空機及びその付属品の売買」を事業目的のひとつにしていること、三大空港プロジェクトの進展にともなう航空輸送業界における競争の一層の激化が見通されるなかで、新鋭機への機材更新が不可欠であり、機材計画上航空機の退役が每期経常的に発生することが確実になったこと、また、航空機材処分損についても、使用にともなう減耗、物理的機能喪失などにより每期不可避免的、経常的に発生することから営業外損益に計上する方法に変更している<sup>150</sup>。

---

146 「空運大手、収益改善進む、今期日航・全日空とも営業益拡大、日本エアも黒字に転換」日本経済新聞、1996 年 5 月 11 日、朝刊、11 面。

147 「航空各社、経営刷新急務に、全日空無配、主力の国内線窮地」日本経済新聞、1998 年 3 月 6 日、朝刊、11 面。

148 計画では、2007 年 3 月期末の 23 機を 2010 年 3 月期末には 14 機にすることになっているが、実際には 13 機になっている。

149 『航空機売却にともなう特別損失の計上について』適時開示情報、2008 年 2 月 28 日。

150 醍醐（2005、50-53 頁）は、この表示方法の変更に着目し、JAL が 1998 年 3 月期と 199

図表3-8 航空機材売却・処分損益 (JAL)

(単位：百万円)

単 位	P/L						備 考	
	営業外収益	営業外費用	繰越利益剰余金増加	繰越利益剰余金減少	特別利益	特別損失	経常損益	特 記
	航空機材売却益	航空機材処分損	固定資産売却益	固定資産処分損	固定資産売却益注1	固定資産処分損注2		
1971年3月期			777	544			14,946	
1972年3月期			390	561			10,065	
1973年3月期			1,423	705			12,375	
1974年3月期			65	587			1,795	
1975年3月期			1,303	905			▲ 31,906	固定資産売却益・処分損は、B727型機4機とDC-8型機3機の計7機の航空機材売却益・処分損。
1976年3月期					1,459	989	▲ 9,805	
1977年3月期					706	584	6,131	
1978年3月期					81	632	19,812	
1979年3月期					193	516	22,329	
1980年3月期					3,867	354	392	売却益の内、3,839百万円は関係会社との取引によるもの
1981年3月期					3,429	680	4,419	
1982年3月期					1,171	531	204	
1983年3月期					11,107	1,118	▲ 27,093	売却益の内、6,824百万円はJAAへの売却、3,802百万円はS&Lによるもの
1984年3月期						1,070	4,027	
1985年3月期						2,164	22,513	固定資産処分益等（航空機損傷に伴う受取補償金724百万円）の計上あり
1986年3月期						3,680	▲ 1,626	臨時損失（JA8119号機の事故に係る損失額1,091百万円）の計上あり
1987年3月期					6,292	4,560	3,652	売却益の6,292百万円はJAAへの売却によるもの
1988年3月期					1,034	3,696	32,424	
1989年3月期					4,035	3,712	43,678	
1990年3月期					2,238	3,217	52,746	
1991年3月期					6,215	3,558	24,845	
1992年3月期					14,061	2,695	▲ 6,038	売却益はすべて関係会社との取引による生じたもの
1993年3月期	2,385						▲ 53,808	
1994年3月期	26,569						▲ 26,158	
1995年3月期	22,088						2,818	
1996年3月期	18,782						4,336	
1997年3月期	34						▲ 16,974	
1998年3月期	3,259						7,691	売却益の内、2,571百万円は関係会社との取引によるもの
1999年3月期	15,366						32,523	期末にB767型機6機売却(S&L)
2000年3月期	7,701						22,440	
2001年3月期		8,173					53,311	処分損を区分掲記（前期は営業外費用「その他」に3,387百万円含まれている）
2002年3月期		7,147					▲ 37,115	
2003年3月期		10,637					15,840	
2004年3月期		13,946					▲ 71,938	
2005年3月期		17,417					69,805	
2006年3月期		12,171					▲ 41,608	
2007年3月期		12,257					20,576	
2008年3月期		11,871					69,817	
2009年3月期		7,633					▲ 82,177	
2010年1月期		5,372					▲ 177,879	
2010年11月期	6,573	2,778					116,602	
2011年3月期	6,425	1,772					42,041	
2012年3月期	3,257	2,648					197,688	
2013年3月期	3,221	3,434					185,863	
2014年3月期	1,136	4,716					157,634	
2015年3月期	3,154	6,954					175,275	
2016年3月期	5,798	3,978					209,219	
2017年3月期	1,875	8,458					165,013	
2018年3月期	1,761	11,964					163,180	
2019年3月期	1,494	14,474					165,360	
2020年3月期	1,710	2,901					102,571	

出所：各期有価証券報告書、有価証券届出書に基づき筆者作成 注1：航空機材（航空機及びその予備部品）売却益 注2：航空機材処分損 注3：塗りつぶされたところは、計上がなければマイナス（経常損失）になっていたことを示す。

機材の転換時などに古い型式の航空機は売却されるが、ここで重要となるのが中古機市場の状況などである。2000年11月、JALはMD-11型機10機すべてを一括売却することを決定しているが、これはMD-11型機が就航している米大陸線や欧州線などの長距離路線にB777-200ER型機が就航可能となったことに加えて、MD-11型機に関する中古機市

9年3月期における決算利益かさあげのための決算対応のひとつとして、航空機材売却益の計上をあげていることに対して、「新鋭機への機材更新、旧機材の退役と使用に伴う減耗、物理的機能喪失等による航空機処分が每期不可避的経常的に発生することが確実にあったのであれば、航空機材売却損益は経常的な損益項目とみなすのが適当であり、裁量的に計上される決算対応項目という説明は当たらない」としている。

場の現況が、JALにとって有利な条件での機材更新を可能としていたためである<sup>151</sup>。これに対して、経営破綻時の B747 型機は、市場では値のつかない状況であった<sup>152</sup>。これは、世界の航空輸送の流れが、大量輸送から、顧客の利便性に配慮した多頻度輸送へと切替わり、中小型機の需要が高まる一方で、大型機の需要が減退していたためである。

### (3) JAS の状況

JAS は、1992 年 3 月期より航空機売却益を特別利益から営業外収益に計上する方法に変更している。この理由については、1988 年 1 月の臨時株主総会における定款変更において、「航空機およびその付属品の売買」を事業目的のひとつに付け加えることにより、航空機の売買を付帯的な事業として位置付けたこととあいまって、航空業界の規制緩和ならびに三大空港プロジェクトの進展をはじめとする経営環境の急激な変化と航空の技術革新により、大型機の導入による小型機の退役という状況になっていることをうけて、長期事業計画（1992 年 3 月公表）に基づく機材計画の策定により、現有小型機の退役が每期経常的に発生することが明らかとなったこと、そして、これにより当該売却益も経常的に発生することが確実にされたためとしている。

#### 3-6-2 関係会社との取引

企業会計審議会は、1965 年 3 月の大蔵大臣諮問に対して、1967 年 5 月に『連結財務諸表に関する意見書』を答申している。この背景には、1964 年にサンウェーブ工業株式会社、厚木ナイロン工業株式会社、1965 年には山陽特殊製鋼株式会社といった子会社を使った粉飾決算、経営破綻などの不祥事が相次いで起こり、親会社の個別財務諸表だけでは企業集団の実態が明らかにならず、監査を充実強化するためには連結財務諸表の作成が欠かせないといった判断があった<sup>153</sup>。

1971 年 6 月には大蔵大臣から、証券取引法に基づく企業内容開示制度をいっそう充実強化する方策の一環として、連結財務諸表を制度化することについての諮問があり、企業会計審議会は 1975 年 6 月に『連結財務諸表原則・連結財務諸表原則注解』（『連結財務諸表の制度化に関する意見書』）を答申している。そして、有価証券報告書及び有価証券

---

151 『JAL、2004 年度までに MD11 から高性能双発機への早期機材更新を決定！～MD11 から B777/B767 への機材転換により、年間 100 億円のキャッシュフローを改善！～』プレスリリース第 00065 号、2000 年 11 月 17 日。

152 小野（2013）、4 頁。

153 渡辺（2000）、72 頁。

届出書の添付資料としての連結財務諸表の開示と公認会計士又は監査法人による監査が始まったのである（『連結財務諸表原則・連結財務諸表原則注解』一、2）。

連結財務諸表制度は、1977年4月1日以後に開始される事業年度から導入されたが、上記のように、はじめの連結財務諸表は有価証券報告書及び有価証券届出書の添付書類であった。しかし、1991年からは、連結財務諸表が有価証券報告書の本体へ組入れられた。そして、1999年4月1日以後に開始される事業年度からは子会社・関連会社の範囲の見直し（支配力基準・影響力基準の導入）などが行われた新しい連結財務諸表制度に改訂され、従来の個別情報を中心としたディスクロージャーから連結情報を中心とするディスクロージャーへと転換したのである。

ANAとJALにおいては、上記の動きをうけて1992年3月期の有価証券報告書から連結財務諸表が本体のなかに記載されるようになった。そして、2000年3月期から連結対象決定に実質支配力基準を導入した新連結決算制度（従来の個別中心から連結中心に）が適用されたことにもない、ANAとJALは連結財務諸表が主となった（連主単従）有価証券報告書を作成している。これにより、関係会社との航空機売買による（単体への）売却損益計上の意義（効果）が薄れたことになる。

#### **(1) ANA と関係会社との取引**

ANAでは、図表3-9に示された航空機売買をグループ企業とのあいだで行っている。

##### **a) ANA から関係会社への売却**

ANAは、エアーニッポン株式会社（1987年4月に社名変更するまでは、日本近距離航空株式会社。以下「ANK」という。）に対して1980年3月期から2000年3月期の間にYS-11型機を12機、B737-200型機1機を売却している。また、2005年3月期まで持分法適用関連会社であったNCAには、1994年3月期から2003年3月期のあいだにB747型機5機を売却している（詳細は、図表3-9を参照）。これらは、路線移管や事業展開などのために行われている。

##### **b) 関係会社からANAへの売却**

ANAは、1983年3月期に売却したB737-200型機（1機）を1988年3月期にANKから買戻している。

2003年3月期には、B737-500型機9機をANKから購入している。ANKは、2002年3月期に21億1百万円の当期損失を計上し、未処理損失は12億36百万円になっていた。機体を売却した2003年3月期も17億4百万円の当期損失を計上し、未処理損失は29億

図表3-9 グループ内での航空機売却 (ANA)

(単位：機)

	ANAから関連会社へ											関連会社からANAへ											
	F27	YS-11	B727	B737	L1011	B747	B767	A320	B777	DHC-8	B787	F27	YS-11	B727	B737	L1011	B747	B767	A320	B777	DHC-8	B787	
1971年3月期																							
1972年3月期																							
1973年3月期																							
1974年3月期	2 (ANAM)																						
1975年3月期																							
1976年3月期																							
1977年3月期																							
1978年3月期																							
1979年3月期																							
1980年3月期		1 (ANK)																					
1981年3月期		2 (ANK)																					
1982年3月期		3 (ANK)																					
1983年3月期				1 (ANK)																			
1984年3月期																							
1985年3月期																							
1986年3月期																							
1987年3月期																							
1988年3月期		2 (ANK)													1 (ANK)								
1989年3月期		1 (ANK)																					
1990年3月期		1 (ANK)																					
1991年3月期																							
1992年3月期																							
1993年3月期																							
1994年3月期							1 (NCA)																
1995年3月期																							
1996年3月期																							
1997年3月期																							
1998年3月期							1 (NCA)																
1999年3月期																							
2000年3月期		2 (ANK)					1 (NCA)																
2001年3月期							1 (NCA)																
2002年3月期																							
2003年3月期							1 (NCA)								9 (ANK)								
2004年3月期																							
2005年3月期																							
2006年3月期																							
2007年3月期																							
2008年3月期																							
2009年3月期																							
2010年3月期																							
2011年3月期																							
2012年3月期																							
2013年3月期																							
2014年3月期																							
2015年3月期																							
2016年3月期																							
2017年3月期																							
2018年3月期																							
2019年3月期																							
2020年3月期																							

出所：筆者作成 注：括弧内は相手方（買主・売主）を示す。ANAMは全日空整備機、ANKはエア・ニッポン機（日本近距離航空機）、NCAは日本貨物航空機。

40 百万円となっている。ANA が購入した B737-500 型機 9 機の帳簿価額は、2000 年 3 月期 249 億 76 百万円、2001 年 3 月期 234 億 23 百万円、そして 2002 年 3 月期には 219 億 28 百万円と減少している。これから、年間の減価償却費（9 機合計）は約 15 億円と考えられる。2003 年 3 月期の有価証券報告書（110 頁）をみれば、この事業年度から B737-500 型機 9 機が担保に供され、その簿価は 204 億 72 百万円となっている。この簿価は概算した減価償却費（約 15 億円）に対してはほぼ一致する。しかし、ANA が ANK から 9 機を購入した 2003 年 3 月期の「主要な設備の状況」における簿価は 225 億円と増加している。ここでの「主要な設備の状況」における簿価（225 億円）と担保に供されている機体の簿価（204 億 72 百万円）が異なる理由は不明である。2003 年 3 月期には、装備エンジンである CFM56-3C1 型 2 基（簿価 9 億 87 百万円）も新たに担保に供されているが、これは予備エンジンなので、その簿価は「飛行機予備発動機及びプロペラ」のなかに含まれ

ている。

ANK の 2003 年 3 月期の決算公告をみれば、2002 年 3 月期と比べ流動資産は 16 億 82 百万円の増加、有形固定資産は 237 億 40 百万円の減少、流動負債は 38 億 80 百万円の減少、そして固定負債は 179 億 84 百万円の減少となっている。これについては、①B737-500 型機 9 機の売却により有形固定資産が減少、②その売却によってえた金銭で短期・長期借入金を返済したことにより流動負債と固定負債が減少、③短期・長期借入金を返済したのちも売却によってえた金銭が残り流動資産（現金及び預金）が増加した、と考えることができる。なお、ANK では、2004 年 3 月期から 2008 年 3 月期まで税引前当期純利益を計上している<sup>154</sup>が、2003 年 3 月期に B737-500 型機 9 機の売却がなく、每期 15 億円の減価償却費の計上を引続き行ってたと仮定すれば、2005 年 3 月期から 2008 年 3 月期までは税引前当期純損失を計上していたことになる。

上記のように、ANK の財務内容は売却後に改善しており、こういったことを目的として 2003 年 3 月期に ANA が ANK から B737-500 型機 9 機を買取ったと考えられる。

## (2) JAL と関係会社との取引

JAL グループ内で行われた航空機売買の実績については、図表 3-10 のようになっている。

### a) JAL から関係会社への売却

JAL は、1975 年 8 月に設立した連結子会社である日本アジア航空株式会社（以下「JAA」という。）に対して、1976 年 3 月期に 2 機、1980 年 3 月期には 3 機の DC-8 型機を売却している。また、1983 年 3 月期には、B747LR 型機 2 機を売却している。1987 年 3 月期には、環境基準<sup>155</sup>対応などによる機材計画の要請により B747LR 型機 1 機と DC-10 型機 2 機を売却している。そのあと、1988 年 3 月期に DC-10 型機 1 機、1989 年 3 月期

---

154 ANK は、2009 年 3 月期に資本金 54 億円から 1 億円に減資を行っている。これにより決算公告の記載内容が貸借対照表の要旨のみとなっている（会社法第 440 条第 1 項及び第 2 項）。そのため、2009 年 3 月期以降の損益の詳細は不明となった。

155 1973 年 12 月に『航空機騒音に係る基準』（環境庁告示第 154 号）が設定され、公共用飛行場などの周辺地区においては、飛行場の区分ごとに定める達成期間で環境基準を達成し、又は維持されるものとされた。この環境基準を達成するための発生源対策として、1975 年 7 月に一定水準以上の騒音を発する航空機の運航を認めない騒音基準適合証明制度が導入された。1978 年には、国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization：以下「ICAO」という。）基準の改正にともない騒音基準の一部強化が行われている。

に B747LR 型機と DC-10 型機各 1 機（計 2 機）、1992 年 3 月期に B747LR 型機 1 機、そして 1998 年 3 月期には B767 型機 1 機を売却している。

1991 年 3 月期には、ジャパンエアチャーター株式会社（連結子会社。1999 年 10 月に株式会社ジャルウェイズに社名変更。）に対して B747LR 型機 1 機と DC-10 型機 1 機を売却している。そのあと、1994 年 3 月期に DC-10 型機 1 機と 2002 年 3 月期に B747LR 型機 1 機を売却している。

図表3-10 グループ内での航空機売却（JAL）

（単位：機）

	JALから関連会社へ									関連会社からJALへ								
	DC-8	B747	DC-10	B767	MD11	B737	B777	CL-600	ERJ	DC-8	B747	DC-10	B767	MD11	B737	B777	CL-600	ERJ
1971年3月期																		
1972年3月期																		
1973年3月期																		
1974年3月期																		
1975年3月期																		
1976年3月期	2 (JAA)																	
1977年3月期																		
1978年3月期																		
1979年3月期																		
1980年3月期	3 (JAA)																	
1981年3月期																		
1982年3月期																		
1983年3月期		2 (JAA)																
1984年3月期																		
1985年3月期																		
1986年3月期																		
1987年3月期		1 (JAA)	2 (JAA)															
1988年3月期			1 (JAA)															
1989年3月期		1 (JAA)	1 (JAA)															
1990年3月期																		
1991年3月期		1 (JAZ)	1 (JAZ)															
1992年3月期		2 (JAA・JLC)																
1993年3月期																		
1994年3月期			1 (JAZ)	1 (JLC)														
1995年3月期		1 (JLC)																
1996年3月期																		
1997年3月期				2 (JLC)														
1998年3月期		4 (JLC)		1 (JAA)		2 (JEX)												
1999年3月期																		
2000年3月期																		
2001年3月期																		
2002年3月期		1 (JAZ)									1 (JLC)							
2003年3月期																		
2004年3月期												3 (JLC)						
2005年3月期																		
2006年3月期											4 (JLC)							
2007年3月期																		
2008年3月期											1 (JLC)							
2009年3月期																		
2010年1月期																		
2011年3月期																		
2012年3月期																		
2013年3月期						1 (JTA)												
2014年3月期																		
2015年3月期																		
2016年3月期																		
2017年3月期																		
2018年3月期																		
2019年3月期																		
2020年3月期																		

出所：筆者作成 注：括弧内は相手方（買主・売主）。JAAは日本アジア航空株、JAZは株ジャルウェイズ（ジャパンエアチャーター株）、JLCは株ジャルキャピタル（日航リース株）、JEXは株ジャルエクスプレス、JTAは日本トランスオーシャン航空株。

JAL は、日航リース株式会社（連結子会社。2002 年 10 月に株式会社ジャルキャピタルに社名変更。）に、1992 年 3 月期は B747F 型機（Freighter：貨物機）1 機、1994 年 3 月期は B767 型機 1 機、1995 年 3 月期は B747LR 型機 1 機、1997 年 3 月期は B767 型機 2 機、そして 1998 年 3 月期には B747-400 型機 4 機を売却している。JAL は、これらの期

に航空機材売却益を計上しているが、1992年3月期はその売却益（すべて関係会社との取引によって生じたもの）により税引前当期純損益がプラスになっている。1998年3月期には、関係会社との取引によって生じた売却益は経常損益を改善し、税引前当期純損益のマイナス額を小さくしている。日航リース株式会社は航空会社ではなく、5期ともJALの業績はよくないので、これらのJALから日航リース株式会社への航空機売却の取引は、業績が不振なときに親会社であるJALの報告損益を改善させるために行われたと考えられる。また、当該9機はセール・アンド・リースバックが実施されてから8～13年のちにすべてが買戻されているので、これらから、JALが日航リース株式会社から資金を借入れたとみることできる。

そのほかでは、1998年3月期に株式会社ジャルエクスプレス（連結子会社）にB737-400型機2機を、2013年3月期には日本トランスオーシャン航空株式会社（連結子会社）にB737-400型機1機を売却している。

JALは、主に路線移管や事業展開などのために関係会社に機材を売却しているが、1992年3月期、1995年3月期、1997年3月期、そして1998年3月期に日航リース株式会社に売却された機体は、下記のように買戻されている。

#### **b) 関係会社からJALへの売却**

1992年3月期において日航リース株式会社に売却されたB747F型機（JA8160号機）は、2002年3月期にJALに買戻されている。同じく1995年3月期に売却されたB747LR型機（JA8193号機）は2008年3月期に、1997年3月期のB767型機3機（JA8231号機、JA8364号機、JA8365号機）は2004年3月期に、そして1998年3月期のB747-400型機4機（JA8076号機、JA8077号機、JA8079号機、JA8080号機）は2006年3月期にJALが買戻している。

#### **3-6-3 部品の外販・リサイクル**

ANAは、B747型機を2012年3月期に2機、2013年3月期に3機、2014年3月期に4機、そして2015年3月期に1機を「航空の用に供さない」という事由で航空機登録を抹消している。同様に、B767型機30機を2013年3月期から2020年3月期までのあいだに「航空の用に供さない」という事由で航空機登録を抹消している。

ANAは、2012年から航空機材を解体し、部品ごとに外販・リサイクルする事業に参入



している。航空機を外部の専門業者に委託して解体<sup>156</sup>し、機体はアルミニウムや鉄などの素材に分けてスクラップ業者に、エンジンやギアなど1千点に及ぶ部品は国内外の航空会社に外販するほか、一部はANAで再利用するものである。計画では、2012年以降に年5～7機、将来にわたり最大で40機強を売却し、その売却額は合計で300億円前後とされた<sup>157</sup>。

上記の「航空の用に供さない」という事由で航空機登録を抹消された機体は、この部品取りのために解体されたと考えられる。なお、B737型機は2011年3月期から2020年3月期までに14機、A320型機は2011年3月期から2020年3月期までに22機、そしてB777型機では2017年3月期から2020年3月期までに8機が「航空の用に供さない」という事由で航空機登録を抹消されている。

### 3-7 保険差益

JASは、1993年4月18日に花巻空港においてウインド・シアー（Wind Shear：局地的に風向や風速が急激に変化する現象をいう。）によるハード・ランディング（Hard Landing：地面に叩きつけられるように激しく着陸すること。）が原因で火災を発生させ、機体を大破させるという事故を起こしている。このときの機体は、DC-9-41型機のJA8448号機である。

1993年3月期の有価証券報告書（38頁）の「重要な後発事象」には、「平成5年4月18日に発生した花巻空港の事故により航空機1機87百万円（簿価）の損失ならびに滑走路の復旧費等が発生したが、航空保険を付しているので最終的には補填されることになる」との記載がある。1994年3月期の有価証券報告書（42頁）には、DC-9-41型機1機が廃棄（有形固定資産（航空機）減少額17億45百万円）されたことが記載されているが、この廃棄された機体とはJA8448号機のことを指している。

JA8448号機の新規登録は1978年9月で、事故を起こしたときは新規登録から14年以上経過している。当時の『減価償却資産の耐用年数等に関する省令』（以下「耐用年数等に関する省令」という。）における同型機の耐用年数は8年で、JASも1993年3月期に

---

156 ANKでは、1996年3月期に1機、翌1997年月3月期には2機のYS-11型機の解体（スクラップ）が行われている。

157 「中古機解体、部品を売却、全日空、機体を丸ごとより効果、最大40機、収入300億円」日本経済新聞、2011年1月13日、朝刊、11面。なお、2008年9月のリーマン・ショック以降、新造機の需要は増えているが、中古機の販売価格は3～4割下落しているという。

においては 8 年としていたので、事故を起こしたときの JA8448 号機は会社が定める耐用年数を大きく超えて使用されていたことになる。当時、航空機については、取得価額の 100 分の 95 に相当する金額が償却限度額とされており（法人税法施行令第 61 条第 1 項第 1 号）、事故機である JA8448 号機も償却限度額である取得価額（17 億 45 百万円）の 95%（16 億 58 百万円）まで償却されている（残存価額 87 百万円）。

JAS は、1994 年 3 月期に 18 億 42 百万円の保険差益（特別利益）を計上している。ここで、保険差益金とは、保険金などの額からその保険金などに関わる固定資産の滅失又は損壊により支出する経費の額を控除した金額が、その滅失又は損壊をした固定資産の被害直前の帳簿価額のうち被害部分に相当する金額を超える場合におけるその超える部分の金額とされている（法人税法施行令第 85 条第 2 項）。1999 年 3 月期までの有価証券報告書を見ても、保険差益の計上がなく、また航空機の圧縮記帳もされていないことから、1994 年 3 月期の計上された保険差益 18 億 42 百万円は、上記の花巻事故に関わる保険金によるものだと推測できる。

### 3-8 小括

本章では、まず初めに外貨建取引について確認した。ANA や JAL では、ドル建ての収入よりもドル建ての支出のほうが多いので、円安になればダメージを受けることになる。そのため、ANA と JAL では、国際線で獲得した外貨を同種通貨建て支出に充当するとともに、ヘッジ取引を行いながら為替変動リスクの軽減をはかっていることを確認した。ここで、JAL においては、予約レートより円高に振れたことによって生じた為替差損を処理せず、予約した（高い）ドルを航空機購入の支払いにあてたことが、のちの利益調整の行動につながっていることを確認した。SKY に関しては、経営者がヘッジ取引などを行わず、為替変動に対して無作為であったことが、円換算による大型機の購入代金やリース料の支払額を大きくし、これが経営破綻の一因となった、ということを明らかにした。

貯蔵品に関しては、JAL では、1990 年代初頭から 2000 年代初頭にかけての失われた 10 年と俗称される業績が芳しくない時期に、予備原動機・部品などを売却して損失計上を回避していることを確認した。ANA では、1995 年 3 月に退役機材用部品処分損を特別損失に計上しているが、航空機売却損益と同じように経常的に発生するものとして営業外費用に計上していれば、経常損失を計上していたことになる。また、2008 年 3 月に余剰部品などを売却し、退役機材部品処分損を特別損失に計上しているが、これは 2007 年 4 月にグループ直営ホテルの株式などをグループ外に売却し、1,300 億円以上の特別利益が発生し

たことによって行われたと考えられる。すなわち、報告利益を圧縮するために行われたと考えられる。

次に、先行研究でも問題視されている機材関連報奨額の内容、処理方法について確認した。機材関連報奨額の内容については、コンプライアンス調査委員会がとりあげた日本型レバレッジド・リース取引を活用したもののほか、エンジンなどの予備部品を購入したときにもらえる企業通貨（ポイント）関連のものもあることを確認した。そして、機材関連報奨額の計上額は、バブル崩壊後の 1990 年代初頭から 2000 年代初頭までの失われた 10 年といわれる業績の芳しくない時期を中心に増加し、ANA・JAL・JAS のそれぞれで、その計上によって経常損益がプラスになっている期が多くあることを確認した。当時はセール・アンド・リースバックや企業通貨（ポイント）に関する会計基準が未整備であったため、機材関連報奨額の計上が会計基準から逸脱しているとはいえない。しかし、その内容や処理方法などに関する説明がないことから明瞭性の原則に、また、収益の認識時期から保守主義の原則に反し、すなわち企業会計原則に反し、「一般に公正妥当と認められる企業会計の慣行」とはいえず、そういったことからすると、その計上には問題があったと考えられる。

そのあと、航空機材の売却・処分などについて確認した。第 2 章で示した図表 2-1、図表 2-2 でも明らかなように、後継機の導入と入替って旧型機などが売却・処分されている。この航空機材の売却・処分時に発生する売却・処分損益については、1980 年代初頭から 1980 年代半ば（第 2 次石油危機から円高不況）までの期間や 1990 年代初頭から 2000 年代初頭までの失われた 10 年といわれる業績が芳しくない時期には、売却益を計上することによって経常損益をプラスにしている期が多くみられることを確認した。1990 年代以前は、ほとんどの期で処分損よりも売却（処分）益のほうが多くなっているが、2000 年代以降は処分損のほうが多くなっている期が多い。これは、1990 年代に行われた耐用年数の延長や中古機の価格下落が影響している。ここで、耐用年数延長による影響は、会計発生高の反転（Accruals Reverse）によるものといえる。ANA では、リーマン・ショックにより業績が悪化した 2009 年 3 月期に、資産売却益を計上することによって経常損益をプラスにしていることを確認した。なお、ANA は 1980 年 3 月期、JAL は 1993 年 3 月期、そして JAS は 1992 年 3 月期に、航空機売却損益を特別損益から営業外損益に表示する方法に変更している。

グループ内での航空機取引（売却・購入）については、ANA と JAL とともに、主に路線移

管や事業展開のために関係会社に機材を売却していることを確認した。しかし、その売却益を計上することによって経常損益がプラスになっている期があることも確認した。また、路線移管や事業展開を目的としていないと考えられるものも確認された。それは、ANAが2003年3月期に、ANKからB737-500型機9機を購入している（これは、連結子会社であるANKが債務超過に陥ることを避けるために行われたと考えられる。）ことと、JALが日航リース株式会社に9機を売却している（売却された9機はあとで買戻されていることから、これは利益調整のために行われたものと考えられる。）ことの2件である。

旧型機の退役後については、海外の航空会社などに売却されるか、新型機の購入時などに航空機メーカーに下取りしてもらうことが多かったが、近年では、LCCも利用者の要望が強い新造機を調達することが多く、中古機の販売価格が下落していることなどから、多くの機体が売却されずに解体（スクラップ）されていることが明らかとなった<sup>158</sup>。

---

158 前掲日本経済新聞、2011年1月13日。なお、最近では、COVID-19の流行などの影響をうけて、大型航空機の中古価格が更に急落している。2021年初めから同年8月までのあいだでも、A380型機は51%、B777-300ER型機は39%下落したという推計もある。そして、中古機を使う航空会社だけでなく、解体して中古部品をさばく企業などからも引合いがなくなっているという（「大型の航空機、中古価格急落、需要喪失、エアバス『380』は半減」日本経済新聞、2021年8月29日（<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO75239940Y1A820C2EA1000/?unlock=1>、2022年3月12日閲覧））。

## 第4章 航空機材のリース取引に関わる会計

JALは会社設立（1951年8月）後、定期便開始に向けて披露・招待飛行を実施したが、それはフィリピン航空（Philippine Airlines Inc.）から賃借したDC-3型機によるものであった。そして、JALは戦後初の国内民間航空定期便を1951年10月25日に就航させたが、これはノースウエスト航空（Northwest Airlines Inc.）への運航委託によるものである<sup>159</sup>。ANAでは、1960年8月に初のターボ・プロップ機となるバイカウント744型機をリースで導入している<sup>160</sup>。このようにANAとJALは、創業当時より航空機を賃借しており、このリース機を使用することは今日まで脈々と続いている。

以下では、実体的裁量行動の対象となるリース取引について、まず初めにそれに関する法令・基準などを調べ、そのあとにANAとJALの航空機リースの活用状況、そして、それが経営に及ぼした影響などについて確認する。

### 4-1 リース関連法令・基準

航空会社各社は、お互いに影響しあいながら変遷しているリース取引に関する会計基準、税制、スキームの三者にも対応しながらリース機を活用している。ここでは、まずリース取引に関する法令・基準などについて確認する。

#### (1) 会計基準

1993年6月に初めてリース取引に関わる会計処理及び開示方法を定めた『リース取引に係る会計基準』（以下「旧リース会計基準」という。）が設定された。これは当時、リース取引は法的形式に従って賃貸借取引として処理されていたが、経済的実態が物件を売買した場合と同様の状態にあると認められるものが増加し、リース取引に関する会計処理及び開示方法を総合的に見直して公正妥当な会計基準を設定することが、広く各方面から求められたためである<sup>161</sup>。

---

159 JAL『JALの沿革（機材の歴史）』（<http://www.jal.com/ja/outline/history/aircraft/>、2020年6月16日閲覧）。1952年4月にサンフランシスコ平和条約が発効し、日本の空に自主権が回復するまでは、JAL自身が航空機を所有することも運航することも禁じられていた（日本航空株式会社統計資料部編（1985）、2-3頁）。そのため、当初は、ノースウエスト航空との契約により、運航はノースウエスト航空が、営業活動はJALが行った（日本航空株式会社（1964）『日本航空10年の歩み』16頁）。そして、整備などの技術関係もノースウエスト航空が担当していた（日本航空株式会社調査室編（1974）、39頁）。

160 ANA『会社沿革（運航機材の歴史）』（[http://www.ana.co.jp/group/company/ana/fleet/detail.html#fleet\\_bb8](http://www.ana.co.jp/group/company/ana/fleet/detail.html#fleet_bb8)、2020年6月16日閲覧）。

161 企業会計審議会第1部会『リース取引に係る会計基準の設定について』1993年6月17

『旧リース会計基準』(二、1)では、ファイナンス・リース取引は「リース契約に基づくリース期間の中途において当該契約を解除することができないリース取引又はこれに準ずるリース取引」(以下「ノンキャンセラブルのリース取引」という。)で、「借手が、当該契約に基づき使用する物件(括弧内、省略)からもたらされる経済的利益を実質的に享受することができ、かつ、当該リース物件の使用に伴って生じるコストを実質的に負担することとなるリース取引」(以下「フルペイアウトのリース取引」という。)とされ、借手(Lessee)側は「原則として通常の売買取引に係る方法に準じて会計処理を行う」(三、1、(1))とされた。民法第206条では、所有権の内容として「所有者は、法令の制限内において、自由にその所有物の使用、収益及び処分をする権利を有する」と定められており、所有権は財産権のひとつである。ある財産権を相手方に移転し、相手方がこれに対してその代金を支払うことが売買なので(民法第555条)、これらから、リース取引において“売買とみなす”というのは、「使用、収益をする権利」は移転しているものの、「処分する権利」が移転していない状態を指すこととなる。なお、『旧リース会計基準』(三、1、(2))では、「契約上の諸条件に照らしてリース物件の所有権が借手に移転すると認められるもの以外の取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じて会計処理を行うことができる」とされた。以下では、契約上の諸条件に照らしてリース物件の所有権が借手に移転すると認められるものを「所有権移転ファイナンス・リース取引」、それ以外の取引を「所有権移転外ファイナンス・リース取引」という。オペレーティング・リース取引については、「ファイナンス・リース取引以外のリース取引」(二、2)で、借手側は、「通常の賃貸借取引に係る方法に準じて会計処理」を行う(四、1)とされた。すなわち、支払リース料を費用として計上し、貸借対照表にはリース資産及びリース債務を計上しないこととなる。『旧リース会計基準』に関しては、公認会計士協会が『リース取引の会計処理及び開示に関する実務指針』(以下「リース会計実務指針」という。)を1994年1月に公表している。『リース会計実務指針』(二、2、(2))では、リース物件の所有権が借手に移転すると認められるもの以外のリース取引がファイナンス・リース取引と判断されるのは、解約不能のリース期間中のリース料総額の現在価値が見積現金購入価額のおおむね90%以上であること、又は、解約不能のリース期間が経済的耐用年数のおおむね75%以上であることという基準に該当する場合となっている。

---

日。

2007年3月に改正された『リース取引に関する会計基準』（以下「リース会計基準」という。）では、ファイナンス・リース取引の定義については、『旧リース会計基準』のものを引継ぎ、「ノンキャンセラブルのリース取引」であって、かつ、「フルペイアウトのリース取引」とされた（第5項）。ここで、現在価値基準（90%以上）又は経済的耐用年数基準（75%以上）に該当し、かつ、所有権移転基準、割安購入選択権基準、特別仕様基準のいずれかに該当するものを所有権移転ファイナンス・リース取引といい、所有権移転基準、割安購入選択権基準、特別仕様基準のいずれにも該当しないものは所有権移転外ファイナンス・リース取引となる<sup>162</sup>。『リース会計基準』では、ファイナンス・リース取引の会計処理において『旧リース会計基準』にはあった例外処理（三、1、(2)）がなくなり、すべて「通常の売買取引に係る方法に準じて行う」（第9項）こととなった。オペレーティング・リース取引の定義（第6項）、会計処理（第15項）などは、『旧リース会計基準』の規定を引継いでいる。『リース会計基準』を実務に適用する際の指針として『リース取引に関する会計基準の適用指針』（以下「リース会計適用指針」という。）が、2007年3月に公表されている。

セール・アンド・リースバック取引、すなわち「所有する物件を貸手に売却し、貸手から当該物件のリースを受ける取引」（『リース会計適用指針』第48項）におけるリース取引がファイナンス・リース取引に該当する場合には、「借手は、リースの対象となる物件の売却に伴う損益を長期前払費用又は長期前受収益等として繰延処理し、リース資産の減価償却費の割合に応じ減価償却費に加減して損益に計上する」（『リース会計適用指針』第49項）こととされた。一方、オペレーティング・リース取引に該当するものは、規定がないので売却損益については即時に認識することとなる。

## (2) 税法関係

税法関係では、1978年7月に直法2-19『リース取引に係る法人税及び所得税の取扱いについて』（以下「78年リース通達」という。）が、1988年3月には直法2-7『リース期間が法定耐用年数よりも長いリース取引に対する税務上の取扱いについて』（以下「88年リース通達」という。）が発遣されている。『78年リース通達』はリース期間が法定耐用年数より短いものを、『88年リース通達』はリース期間が法定耐用年数より長いものを対象として、そのリース取引を一般の賃貸借と同様に取扱うことから生じる課税上の弊害を是正

---

162 『リース会計適用指針』第9項及び第10項。

することを趣旨として発遣され、これらの通達に規定されている賃貸借処理がリース会計の実務慣行として機能した。

そのあと、1998年度税制改正で法人税法施行令（第136条の3）にリース取引の規定が設けられ、ようやくリース税制が法制化された。2007年度税制改正においては、リース取引に関わる所得の金額の計算の規定が法人税法施行令から法人税法に格上げ（第64条の2が創設）され、規定の整備が行われている。

法人税法では、リース取引はノンキャンセラブルであること（第64条の2第3項第1号）、そしてフルペイアウトであること（第64条の2第3項第2号）というふたつの要件に該当するもの（この定義は、リース会計基準におけるファイナンス・リース取引の定義と同じ。）である。ここでフルペイアウトに関して、賃借料の合計額がその資産の取得のために通常要する価額のおおむね百分の90を超える場合は、「資産の使用に伴って生ずる費用を実質的に負担すべきこととされているもの」に該当するとされている（法人税法施行令第131条の2第2項）。なお、税務上は、『リース会計基準』でいう経済的耐用年数基準（75%以上）はない。ノンキャンセラブルでフルペイアウトであるという定義に含まれない『リース会計基準』でいうところのオペレーティング・リース取引については、法人税法上ではリース取引以外の賃貸借取引ということになる。

リース取引を行った場合は、リース資産の賃貸人から賃借人への引渡しの際に当該リース資産の売買があったものとして、所得の金額を計算する（第64条の2第1項）。リース資産の取得価額は、「原則としてそのリース期間中に支払うべきリース料の額の合計額」で、「リース料の額の合計額のうち利息相当額から成る部分の金額を合理的に区分することができる場合には、当該リース料の額の合計額から当該利息相当額を控除した金額を当該リース資産の取得価額とすることができる」ことになっている（法人税基本通達の7-6の2-9）。2008年4月1日以後に締結された所有権移転外リース取引の償却方法は、

$$\text{リース期間定額法償却限度額} = ((\text{リース資産の取得価額} - \text{残価保証額}) /$$

$$\text{リース期間の月数}) \times \text{その事業年度におけるそのリース期間の月数}$$

と定められている（法人税法施行令第48条の2第1項第6号）。

『リース会計適用指針』（第28項）では、「リース資産の償却方法は、定額法、級数法、生産高比例法等の中から企業の実態に応じたものを選択適用する」となっており、級数法を適用すれば初期段階に多くの償却額の計上が可能となる。これが匿名組合を介して行わ



れる節税に利用されたが、法人税法ではそれをできなくしている<sup>163</sup>。また、税務固有の規定として、耐用年数よりも相当短いリース期間を設定したリース取引は、リース会計基準において所有権移転外ファイナンス・リース取引と判定された場合であっても税務上は所有権移転リース取引に該当することとなっている（施行令第48条の2第5項第5号）。2008年3月31日以前に締結したもので、リース期間が法定耐用年数より短い場合（航空機のように耐用年数が10年以上のものは60%に相当する年数を下回るもの）、又は長い場合（耐用年数の120%に相当する年数を超えるもの<sup>164</sup>）は、法人税又は所得税の負担を著しく軽減すると認められるものであって、リース資産の引渡しの時に賃貸借ではなく、売買があったものとして取扱われている<sup>165</sup>。

セール・アンド・リースバック取引の場合で、当該資産の種類、当該売買及び賃貸に至るまでの事情そのほかの状況に照らし、これら一連の取引が実質的に金銭の貸借であると認められるときは、当該資産の売買はなかったものとし、かつ、当該譲受人から譲渡人に対する金銭の貸付があったものとして、所得の金額を計算することになっている（第64条の2第2項）。

### (3) 国際会計基準

現在の『リース会計基準』では、ファイナンス・リース取引のものは売買処理を、オペレーティング・リース取引のものは賃貸借処理をすることを求めている。しかし、この2種類の分類が場合によっては主観的なものとなり、また、賃貸借処理した場合には資産を利用している実態が借手の財務諸表に反映されず、有用な情報を提供していないというような批判もあり、国際会計基準審議会（International Accounting Standards Board：以下

---

163 航空機リース投資については、2000年代に入って「租税回避商品」とされ、その出資者に申告漏れがあったとして課税が行われている（「航空機リース投資、資産家70人に一斉課税、国税当局『数十億、税逃れ』」読売新聞、2004年3月16日、朝刊、1面）。2005年税制改正では、匿名組合員が匿名組合契約に基づく営業者からうける利益の分配は雑所得とされ（所得税基本通達36・37共-21）、ほかの所得の金額と損益通算ができなくなっている（所得税法第69条）。

164 『88年リース通達』では、リース期間が法定耐用年数（航空機は10年）の120%を超えるものの賃貸借処理を認めないこととされた。JALの1993年3月期の有価証券報告書を見ると、レバレッジド・リースによる賃借が1988年以前から始まっているもののリース期間は15年、1989年以降のものは12年となっている（例えば、B767型機）。

165 国税庁『No.5700 リース取引についての取扱いの概要（平成20年3月31日以前契約分）』（<http://www.nta.go.jp/taxanswer/hojin/5700.htm>、2020年6月15日閲覧）。

「IASB」という。)と米国財務会計基準審議会 (Financial Accounting Standards Board : 以下「FASB」という。)はリース会計を再検討するプロジェクトを発足させ、原則としてすべてのリース取引をオンバランスするという基準を公表している<sup>166</sup>。

IASBは、2016年1月にIFRS第16号『リース (Leases)』を公表した。そのIFRS第16号では、リースを「対価との交換により、一定の期間対象となる資産の使用を支配する権利を移転する契約又は契約の一部」と定義している (para.9)。これまでのIAS第17号『リース (Leases)』では、リースとは「一括又は数次の支払いにより、契約期間の間資産を使用する権利を貸手が借手に譲渡する契約」で、ファイナンス・リースは「資産の所有にかかわるリスクと報酬を実質的に全て移転するリース」であり、オペレーティング・リースは「ファイナンス・リース以外のリース」とされた (para.4)。そして、オペレーティング・リースにおけるリース料は費用として認識しなければならなかった (para.33)。この賃貸借処理により、使用权の移転は認識されなかった。しかし、IFRS第16号では、オペレーティング・リースに分類される取引においても、借手が「対象となる資産の使用から生じる経済的便益のほとんどすべてを得る権利」と「対象となる資産の使用を指図する権利」の両方を持つ場合 (para.B9)は、使用权の移転を認識しなければならない。なお、「資産の使用を指図する」ことができるとは、(a)顧客が資産を使用する期間にわたって、使用方法及び使用目的を指図する権利を有するとき、(b)使用方法及び使用目的があらかじめ決定されている場合で、i)顧客が使用する期間にわたって資産を作動させる (または他者に作動させる)権利をもっていて、供給者が変更する権利を有していないとき、または、ii)顧客があらかじめ決めた使用方法や使用目的で使用期間中利用できる場合となっている (para.B24)。

IFRS第16号が適用された場合<sup>167</sup>、借手の財務諸表においては、①資産、負債が増加する、②当初は、定額の支払リース料から利息法で計算される支払利息を控除して算出されるリース負債の減少が少額にとどまり、使用权資産の残高はリース負債の残高を下回るた

---

166 FASBは、2016年2月に『Accounting Standards Update No.2016-02』を公表している。

167 2019年1月1日以降に開始する事業年度から適用されている。日本では、企業会計基準委員会が2019年3月に、すべてのリースについて資産及び負債を認識するリースに関する会計基準の開発に着手することを決定し、リース会計基準改正に関する基本的な方針について検討を行っているが、開発の目標時期は定まっていない (企業会計基準委員会『現在開発中の会計基準に関する今後の計画』2020年8月31日、I、1、(1))。

め、リース期間中の資本（利益剰余金）を圧迫する、③オンバランス処理されないリースが限定されるため、支払われるリース料のうち賃借料として費用計上される金額が減少する、④使用権資産の減価償却費と支払利息の合計はリース期間の当初は大きく発生し、リース期間の経過につれて減少するので、純損益に変動性をもたらす要因となる、⑤従来、賃借料として計上されていたリース料の一部が支払利息として営業外費用に、また、賃借料として計上されていた費用の一部が減価償却費となるので利払前・税引前・償却前利益（Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization）が改善する、⑥営業活動によるキャッシュ・フロー及び財務活動によるキャッシュ・フローに影響をうける、といった変化がある<sup>168</sup>。

オペレーティング・リースのもとで資産を使用している借手では、オンバランス処理が要求されると総資産は大きく増加することになるが、IASBの事前調査において、その影響が大きいと見込まれるなかに航空業が入っていた<sup>169</sup>。日本の中堅航空会社であるSFJの状況（2020年3月期末現在）をみれば、SFJでは13機（すべてA320型機）中10機<sup>170</sup>がオペレーティング・リース機となっている。最近勢力を増しているLCCにおいてもリース機の割合が高い<sup>171</sup>ので、IFRS第16号が適用され、オペレーティング・リース機をオンバランスすることになれば、それらの航空会社の総資産額は大きく増加することになる。

#### 4-2 航空機リースの実態

企業がリースを利用するメリットとしては、「設備導入時に多額の資金が不要である」「コストを容易に把握できる」「事務管理の省力化が図れる」「設備の使用予定期間にあわせてリース期間を設定できる」などがある<sup>172</sup>。リースによって資産がオフバランス化されれば、貸借対照表のスリム化につながり、ROA（Return On Assets：総資産利益率）など

---

168 あずさ監査法人（2016）『IFRSの新リース会計～概説IFRS第16号～』5-6頁。なお、航空会社の場合、航空機賃借料は事業費の内訳科目となっているので、賃借料内の支払利息が金融費用として計上されることになれば事業費が減少することになる。

169 上掲あずさ監査法人（2016）、16頁。

170 オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに関わる未経過リース料は、288億25百万円となっている。残り3機のうち1機は自社所有、2機は所有権移転外ファイナンス・リース契約によるリース機である。資産合計は294億74百万円。

171 2020年3月期有価証券報告書によると、Peach Aviation株式会社のA320型機41機はすべてオペレーティング・リース取引によるものになっている。

172 公益社団法人リース事業協会（2021）『リース需要動向調査報告書』6頁。

の経営分析上の指標を良好なものにする。また、セール・アンド・リースバックを行なえば、資産に拘束されていた資金が貨幣というかたちで流動化し、その分だけ新たな資金調達ができることになり、借入金の返済などにより企業の財務体質の改善に貢献できることになる。

#### 4-2-1 航空機リースの活用状況

ANA と JAL における使用機に占めるリース機の割合は、近年では減少している。有価証券報告書によると、ANA の使用機に占めるリース機の割合は、2004 年 3 月期に 50.0%であったものが、2007 年 3 月期には 40.8%となっている。2017 年 3 月期以降は、オペレーティング・リース機の割合が増加している（図表 4-1 参照）。JAL では、オペレーティング・リース取引によるリース機の買取りということも原因のひとつとなり、使用機に占めるオペレーティング・リース機の割合が 2009 年 3 月期には 21.5%であったものが、2020 年 3 月期には 10.0%となっている（図表 4-3 参照）。

##### (1) ANA の状況

1970 年代半ばから 1980 年代半ばにかけては、オイル・ショックによる経済混乱や円高による景気後退があった時期で、航空業界の業績も決して良好といえるものではなかった。そういったなかで、ANA は B727 型機と L-1011 型機<sup>173</sup>のセール・アンド・リースバックを行っている（図表 4-2 参照）。これらのセール・アンド・リースバックはキャッシュ・インフローをもたらすだけでなく、売却益はその期の営業外収益に計上され、税引前当期損益を改善させている（図表 3-7 参照）。なお、B727 型機のセール・アンド・リースバックは、航空機騒音基準適合証明制度によって騒音の大きな機材の退役が進められたことをうけて行われたものである。1982 年 3 月期の注記には、「将来の同型機中古機市場の価格低落に伴う機会損失を未然に防止するための方策であり、新規に取得するボーイング 767-200 型機が導入されるのに応じて、賃貸借契約は解除される」と記されている<sup>174</sup>。

1980 年代半ばからはじまった景気拡張期（バブル景気の時代）は、1990 年代初頭には景気後退期（失われた 10 年の時代）に移っている。そして、L-1011 型機、B747 型機、B767-200 型機のセール・アンド・リースバックが行われている<sup>175</sup>。1990 年代に入ってから

---

173 L-1011 型機は、ANA 初のワイド・ボディ機。就航期間は、1974 年 3 月～1995 年 11 月。

174 このときの売却益は 120 億 89 百万円であった。なお、B727 型機は ANA 初のジェット機で、就航期間は 1964 年 5 月～1990 年 4 月。

175 本研究では、航空機の登録状況などからセール・アンド・リースバック取引と推定して

は、B767-300 型機、A320 型機、B777 型機の新造機においてもセール・アンド・リースバックが行われており、これらによってリース機の機数が増加している<sup>176</sup>。

図表4-1 リース機数などの推移 (ANA)

(単位：機数は機、金額は百万円)

期	有価証券報告書上の区分、機数 注1			使用機に占めるリース機の割合	リース債務 注2	航空機 賃借料	事業費 注3	事業費に占める航空機材賃借料の割合	備 考
	保有機	リース機	合 計						
1971年3月期	72	7	79	8.9%		3,219	35,682	9.02%	
1972年3月期	73	9	82	11.0%		3,349	47,299	7.08%	
1973年3月期	64	12	76	15.8%		2,995	61,353	4.88%	
1974年3月期	66	13	79	16.5%		3,088	87,403	3.53%	
1975年3月期	65	15	80	18.8%		2,382	126,009	1.89%	
1976年3月期	73	9	82	11.0%		1,347	152,042	0.89%	
1977年3月期	75	6	81	7.4%		402	162,427	0.25%	
1978年3月期	79	5	84	6.0%		339	186,069	0.18%	
1979年3月期	86	5	91	5.5%		271	215,230	0.13%	☆78年通達
1980年3月期	94	3	97	3.1%		284	274,062	0.10%	
1981年3月期	92	3	95	3.2%		112	326,061	0.03%	
1982年3月期	83	11	94	11.7%		403	347,680	0.12%	
1983年3月期	82	11	93	11.8%		3,865	357,499	1.08%	
1984年3月期	81	11	92	12.0%		3,268	353,271	0.93%	
1985年3月期	87	6	93	6.5%		3,939	370,874	1.06%	
1986年3月期	88	7	95	7.4%		968	378,083	0.26%	
1987年3月期	91	8	99	8.1%		4,409	373,291	1.18%	
1988年3月期	96	4	100	4.0%		4,239	398,665	1.06%	
1989年3月期	98	4	102	3.9%		3,720	435,019	0.86%	☆88年通達
1990年3月期	98	5	103	4.9%		6,525	492,444	1.33%	
1991年3月期	107	3	110	2.7%		11,219	547,292	2.05%	
1992年3月期	117	3	120	2.5%		12,643	575,987	2.20%	
1993年3月期	107	18	125	14.4%		14,249	605,108	2.35%	
1994年3月期	101	29	130	22.3%		23,783	591,867	4.02%	93.6日会計基準公表
1995年3月期	94	42	136	30.9%		33,418	608,010	5.50%	
1996年3月期	87	53	140	37.9%		45,092	627,841	7.18%	
1997年3月期	84	66	150	44.0%		55,200	670,941	8.23%	
1998年3月期	79	74	153	48.4%		65,645	691,456	9.49%	
1999年3月期	73	76	149	51.0%		77,652	704,981	11.01%	☆法人税法施行令改正
2000年3月期	91	77	168	45.8%					以降、連結
2001年3月期	96	77	173	44.5%					
2002年3月期	98	76	174	43.7%					
2003年3月期	92	83	175	47.4%					
2004年3月期	90	90	180	50.0%					
2005年3月期	98	89	187	47.6%					
2006年3月期	109	87	196	44.4%					
2007年3月期	125	86	211	40.8%					07.3リース会計基準公表
2008年3月期	136	82	218	37.6%	72,696				
2009年3月期	139	71	210	33.8%	57,579				ファイナンス・リース売買処理 (08.4以降締結)
2010年3月期	140	70	210	33.3%	49,166				
2011年3月期	152	70	222	31.5%	43,456				
2012年3月期	166	60	226	26.5%	36,032				
2013年3月期	176	54	230	23.5%	39,489				
2014年3月期	179	52	231	22.5%	31,590				持株会社
2015年3月期	185	57	242	23.6%	26,965				
2016年3月期	198	59	257	23.0%	23,734				
2017年3月期	205	63	268	23.5%	21,860				
2018年3月期	206	86	292	29.5%	20,294				
2019年3月期	207	97	304	31.9%	18,600				
2020年3月期	208	99	307	32.2%	16,476				

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成 注1：機数には、訓練機・タムリス機は除く。 注2：流動・固定負債の合計の値。  
注3：1990年3月期以前は飛行機事業費、1991年3月期以降は航空事業費合計の値。  
注4：1982年3月期から198\*年3月期までの航空機賃借料には、航空機のリースバックに伴う賃借料が含まれている。

ANA の 1982 年 3 月期の B727 型機 8 機 (JA8333 号機～JA8340 号機)、1984 年 3 月期の L-1011 型機 6 機 (JA8506 号機、JA8507 号機、JA8510 号機～JA8513 号機)、1986 年 3 月期の B727 型機 5 機 (JA8345 号機、JA8348 号機、JA8350 号機～JA8352 号機)、1993 年

いるものがある。

176 新造機が日本に到着してラインに投入されるまでのあいだにセール・アンド・リースバック取引が行われることがある。このライン投入前に行われたセール・アンド・リースバック取引の一部が機材関連報奨額の計上に利用されたと考えられる。

3月期のL-1011型機9機（JA8508号機、JA8509号機、JA8516号機～JA8522号機）及びB767型機2機（JA8479号機、JA8480号機）のセール・アンド・リースバック取引は、各期末（3月）に実施されている。

図表4-2 セール・アンド・リースバックの状況（ANA）

(単位：機)

	YS-11		B727		B737		L1011		B747		B767		A320		B777		DHC-8		B787	
	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後
1971年3月期																				
1972年3月期																				
1973年3月期																				
1974年3月期																				
1975年3月期																				
1976年3月期																				
1977年3月期																				
1978年3月期																				
1979年3月期																				
1980年3月期																				
1981年3月期																				
1982年3月期			8																	
1983年3月期																				
1984年3月期							6													
1985年3月期																				
1986年3月期			5																	
1987年3月期																				
1988年3月期																				
1989年3月期									1											
1990年3月期	3																			
1991年3月期																				
1992年3月期																				
1993年3月期							9	1		3	2	2								
1994年3月期								4	3	3	6	1								
1995年3月期									2	4	6	2								
1996年3月期								2		1	2	3	4	2						
1997年3月期									3	1	5	1		3						
1998年3月期								1		1	4	2		3						
1999年3月期								1						6						
2000年3月期																				
2001年3月期															1					
2002年3月期																				
2003年3月期										3			A321 5							
2004年3月期										3							3			
2005年3月期										2					1		4			
2006年3月期										1				2	4		4			
2007年3月期										1	1			5	2		3			
2008年3月期													1							
2009年3月期										3										
2010年3月期																				
2011年3月期												4								
2012年3月期												4								
2013年3月期												1				2				
2014年3月期																2				
2015年3月期																				2
2016年3月期																3				2
2017年3月期																				2
2018年3月期																				1
2019年3月期																				1
2020年3月期																				2

出所：筆者作成

また、1994年4月期、1995年3月期、1997年3月期のB747型機計8機（JA8133号機～JA8139号機、JA8145号機）、1994年3月期から1998年3月期までのB767型機計21機（JA8481号機～JA8491号機、JA8238号機～JA8245号機、JA8251号機、JA8252号機）、そして1996年3月期のA320型機4機（JA8383号機～JA8386号機）のセール・アンド・リースバック取引も各期末（3月）に行われており、これらのセール・アンド・リースバック取引は収支の改善を意図して行われたと考えられる。

ANA は、1997 年 3 月期まで配当を行っているが、上記のセール・アンド・リースバックによって配当原資を確保していたとも考えられる。なお、1982 年 3 月期、1984 年 3 月期、1994 年 3 月期、1995 年 3 月期、そして 1998 年 3 月期については、上記の実施によって売却益を計上したことによって経常損益はプラスになっている。

ANA は、2004 年 2 月に大型機から中小型機にフリート構成を変更する方針を打ち出した<sup>177</sup>。この方針により、大量輸送時代を牽引した大型機（B747 型機シリーズ）を売却し、中小型機（B737 型機シリーズほか）を購入することによって、フリートに占める中小型機の割合を大きくしている。そして、保有機の機数を 2004 年 3 月期の 90 機から 2007 年 3 月期の 125 機に増加させている。なお、この増加の内訳をみると、新造機だけでなく、リース満了などによって買取った機体も多くなっている（この期間に ANA が新規登録した機体は 41 機なのに対し、リース会社などから移転登録した機体が 41 機となっている）。

上記のようなことにより、リース機は減少し、フリートに占めるリース機の割合は、2004 年 3 月期の 50.0%から 2007 年 3 月期は 40.8%と減少している。所有権移転外ファイナンス・リース取引における例外処理がなくなってからの状況（ANA は、2008 年 3 月期から『リース会計基準』を早期適用）をみると、2017 年 3 月期からオペレーティング・リース機の割合が増加している（図表 4-1 を参照）。

## (2) JAL の状況

JAL は、1983 年 3 月期と 1985 年 3 月期に DC-8 型機をセール・アンド・リースバックしている（図表 4-4 参照）。これは、航空機騒音基準適合証明制度によって DC-8 型機の運航が 1988 年 1 月以降日本では原則として禁止となることを踏まえ、同型機のスムーズな退役を実施するために行われたものである<sup>178</sup>。

社会がバブル景気の好況期に入った 1987 年 11 月に、JAL は完全民営化された。そのころから JAL では、米国で誕生したレバレッジド・リース（米国型レバレッジド・リース）による航空機の賃借が始まり、リース機は増加している。

1990 年代初頭からの失われた 10 年といわれる不況の時代に入ると、JAL は B747LR 型

---

177 『ANA グループ中期経営戦略（2004～2006 年度）』2004 年 2 月策定。

178 DC-8 型機は、JAL 初のジェット機。就航期間は、1960 年 8 月～1987 年 12 月。DC-8 型機や B727 型機は、1985 年から米国など主要国が実施する騒音規制で商品価値を失い、中古機価格は急落している（「中古旅客機値下がり、新鋭機登場で需要減る」日本経済新聞、1980 年 8 月 9 日、朝刊、6 面）。

機、B747F 型及び B767 型機のセール・アンド・リースバックを行っている。1999 年 3 月期の B767 型機 6 機のセール・アンド・リースバックは年度末（3 月）に行われており、このときの売却益や機材関連報奨額の計上により 7 期ぶりの復配が行われている。

図表4-3 リース機数などの推移（JAL）

（単位：機数は機、金額は百万円）

期	有価証券報告書上の区分、機数 注1			使用機に占めるリース機の割合	リース債務 注2	航空機材賃借料(a)	事業費(b) 注3	事業費に占める航空機材賃借料の割合	備 考	
	所有機	賃 借	合 計							
1971年3月期	53	8	61	13.1%		8,177	108,660	7.53%		
1972年3月期	65	6	71	8.5%		7,909	137,088	5.77%		
1973年3月期	67	6	73	8.2%		3,168	158,922	1.99%		
1974年3月期	74	8	82	9.8%		4,488	194,550	2.31%		
1975年3月期	70	7	77	9.1%		5,480	255,691	2.14%		
1976年3月期	69	5	74	6.8%		5,822	278,175	2.09%		
1977年3月期	73	4	77	5.2%		3,820	294,794	1.30%		
1978年3月期	72	3	75	4.0%		3,476	315,578	1.10%		
1979年3月期	75	4	79	5.1%		3,525	341,481	1.03%	☆78年通達	
1980年3月期	84	2	86	2.3%		5,755	452,215	1.27%		
1981年3月期	85	1	86	1.2%		6,238	515,982	1.21%		
1982年3月期	86	0	86	0.0%		7,555	567,004	1.33%		
1983年3月期	79	4	83	4.8%		9,504	597,600	1.59%		
1984年3月期	77	6	83	7.2%		10,774	571,147	1.89%		
1985年3月期	69	15	84	17.9%		14,368	610,030	2.36%		
1986年3月期	73	13	86	15.1%		14,274	621,680	2.30%		
1987年3月期	77	11	88	12.5%		13,507	561,341	2.41%		
	所有機	米国型レゾド・リース	日本型レゾド・リース	リース	合 計		(a)	(b)	a/b	μ
1988年3月期	83	3	3	1	90	7.8%	15,317	589,899	2.60%	87.11完全民営化
1989年3月期	81	3	3	2	89	9.0%	18,113	634,259	2.86%	☆88年通達
1990年3月期	85	3	5	2	95	10.5%	27,685	716,430	3.86%	
1991年3月期	86	3	6	2	97	11.3%	43,240	798,588	5.41%	
1992年3月期	92	3	8	3	106	13.2%	65,550	828,440	7.91%	
1993年3月期	96	3	10	3	112	14.3%	73,828	810,216	9.11%	
1994年3月期	86	3	13	10	112	23.2%	66,959	749,999	8.93%	93.06旧会計基準公表
	所有機	7711リース	オペレーティング・リース	合 計			(a)	(b)	a/b	μ
1995年3月期	77	21	21	119	35.3%		57,516	777,621	7.40%	リース会計基準適用
1996年3月期	79	23	25	127	37.8%		77,960	822,016	9.48%	
1997年3月期	81	25	23	129	37.2%		86,287	885,031	9.75%	
1998年3月期	83	26	28	137	39.4%		98,329	880,707	11.16%	
1999年3月期	74	31	32	137	46.0%		100,338	843,591	11.89%	☆法人税法施行令改正
2000年3月期	112	41	22	175	36.0%					以降、連結
2001年3月期	110	44	22	176	37.5%					
2002年3月期	114	40	19	173	34.1%					
2003年3月期	191	58	37	286	33.2%					02.10JAS経営統合
2004年3月期	181	57	40	278	34.9%					
2005年3月期	187	56	41	284	34.2%					
2006年3月期	187	53	38	278	32.7%					
2007年3月期	177	59	38	274	35.4%					07.03リース会計基準公表
2008年3月期	166	59	50	275	39.6%					
2009年3月期	166	53	60	279	40.5%					7711リース売買処理（08.04以降締結）
2010年1月期	169		65	234	注5 27.8%					10.01更生手続申立
2010年11月期	167		65	232	28.0%					
2011年3月期	167		68	235	28.9%	190,086				
2012年3月期	157		58	215	27.0%	149,307				
2013年3月期	161	1 注4	54	216	25.5%	113,393				12.09再上場
2014年3月期	174	1 注4	47	222	21.6%	79,451				
2015年3月期	185		39	224	17.4%	47,671				
2016年3月期	191		35	226	15.5%	23,627				
2017年3月期	199		31	230	13.5%	11,012				
2018年3月期	205		26	231	11.3%	6,708				
2019年3月期	211		24	235	10.2%	4,965				
2020年3月期	217		24	241	10.0%	3,055				

出所：各期有価証券報告書から筆者作成。ただし、2010年1月期・2010年11月期・2011年3月期の所有機及びリース機の機数は、登録情報から筆者が推定。注1：機数には、訓練機・94LR-1機は除く。  
 注2：流動・固定負債の合計 注3：ここでは、航空運送費会計マイナス付帯事業費の値を示す。注4：決算短信では、オペレーティング・リース（7711リース）となっている。  
 注5：2010年1月期以降の機数は、使用機に占めるオペレーティング・リース機の割合を示す。

JAL では、1984 年 3 月期から営業外収益に機材関連報奨額を計上しているが、これには日本型レバレッジド・リース取引が利用されている。

図表 4-3 のなかで使用機に占めるリース機の割合が、1999 年 3 月期は 46.0%であったものが連結となった 2000 年 3 月期には 36.0%となっているのは、グループ内の企業どう



しで多くの機材を賃貸借していたことを示している。ANA は 51.0%から 45.8%の減少となっているので、グループ内（連結対象）で機材を賃貸借している割合は、JAL の方が ANA より高かったということになる。

図表4-4 セール・アンド・リースバックの状況（JAL）

(単位：機)

	DC-8		B747		DC-10		B767		MD11		B737		B777		ボンバルディア		エンブラエル		B787		A350		
	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	導入時	就航後	
1971年3月期																							
1972年3月期																							
1973年3月期																							
1974年3月期																							
1975年3月期																							
1976年3月期																							
1977年3月期																							
1978年3月期																							
1979年3月期																							
1980年3月期																							
1981年3月期																							
1982年3月期																							
1983年3月期		4																					
1984年3月期																							
1985年3月期		9																					
1986年3月期																							
1987年3月期							2																
1988年3月期			1																				
1989年3月期																							
1990年3月期			1				1																
1991年3月期			1																				
1992年3月期			5																				
1993年3月期			2	1																			
1994年3月期			1	7		2																	
1995年3月期				10			2		2														
1996年3月期				4					2														
1997年3月期									2														
1998年3月期														1									
1999年3月期		1					6				5			3									
2000年3月期			4										2										
2001年3月期																							
2002年3月期																							
2003年3月期							3					3		1									
2004年3月期							1					4		1									
2005年3月期												5											
2006年3月期												4				2							
2007年3月期											2		2			1							
2008年3月期							1				5	1											
2009年3月期											6	1											
2010年1月期											1							1					
2010年11月期																							
2011年3月期																							
2012年3月期																							
2013年3月期																							
2014年3月期												2											
2015年3月期												1											
2016年3月期												3											
2017年3月期																							
2018年3月期																						1	
2019年3月期																						1	
2020年3月期																						1	1

出所：筆者作成

JAS と経営統合した 2003 年 3 月期以降は、A300 型機、DC-10 型機及び B747 型機などを売却しているが、2009 年 3 月期まで毎期航空機材処分損を計上している（最大は 2005 年 3 月期の 174 億 17 百万円、最小は 2009 年 3 月期の 76 億 33 百万円）。こういったなかで、B737 型機などをオペレーティング・リースによって賃借し、リース機の機数を増やしている。『2003～2005 年度 JAL グループ中期経営計画』（2003 年 3 月策定）には、更新機材の導入機数の抑制、機種数の削減をはかることが、『2005～2007 年度 JAL グループ中期経営計画』（2005 年 3 月策定）には、機種数、機材仕様の削減、ダウンサイジングを進めることが記載されている。

JAL は、経営破綻後の 2010 年 1 月 20 日（第 61 期期首）から 2012 年 3 月 31 日（第 6 3 期期末）までのあいだに、所有機の B747-400 型機（貨物機を含む）41 機と A300-600R 型機 18 機を売却している。図表 4-3 の 2010 年 11 月期以降の所有機のなかには所有権移転外ファイナンス・リースの機体も含まれている（図表 4-7 などを参照）ので、これらから、2010 年 11 月期以降は使用機に占める所有機の割合が減少し、リース機（所有権移転外ファイナンス・リース機とオペレーティング・リース機の合計）の割合が高くなったことがわかる。

経営再建後はオペレーティング・リース機が減少しているが、これについては、例えば B767 型機をみれば、リース期間の満了時に機体を買取ったことによるものである（図表 4-8 を参照）<sup>179</sup>。2016 年 3 月期のオペレーティング・リース 35 機のうち、29 機は B737-800 型機である。これは、2008 年 3 月期から導入した日本型オペレーティング・リース取引によるものと考えられる。

日本型オペレーティング・リースは、中途解約が可能なリース契約の一種である。日本型オペレーティング・リース取引は、まずは航空会社が航空機を購入し、それをリース会社の特別目的会社（Special Purpose Company：以下「SPC」という。）に転売したうえで、SPC から機材を借りるというスキームになっている。これはセール・アンド・リースバックと同じことである。このリース取引では、契約から約 10 年経った際に、購入するか、リース契約を続けるかを選ぶ権利がつく。ここで、契約時に購入価格をあらかじめ決めておき、リース契約終了後に航空会社が航空機を購入するケースが多いが、JAL では、この活用によって、事業環境や中古航空機の市場価格をみながら、機材の取扱いを決めることができた<sup>180</sup>。

### (3) JAS の状況

JAS は、1996 年 3 月に DC-9-81 型機 8 機（JA8458 号機～JA8462 号機、JA8468 号機～JA8470 号機）をセール・アンド・リースバックしている。1996 年 3 月期には航空機売却益として 47 億 59 百万円が計上されているが、1996 年 3 月期に売却された機体は DC-9-81 型機 8 機のみなので、航空機売却益 47 億 59 百万円はこの DC-9-81 型機 8 機のセール・アンド・リースバック取引を行ったときに生じたものである。JAS は、1996 年 3 月期

179 買取った機体は、JA604J 号機～JA612J 号機、JA617J 号機～JA621J 号機の 14 機。

180 「JAL、航空機リース変更－5 月から、中途解約可能な契約に」日本経済新聞、2007 年 3 月 15 日、朝刊、17 面。

に 3 億 36 百万円の営業損失を計上しているが、この航空機売却益 47 億 59 百万円（又は機材関連報奨額 58 億 66 百万円）によって経常利益（1 億 70 百万円）を計上している。なお、JAS は 1995 年 3 月期にも DC-9-41 型機 6 機（JA8440 号機～JA8442 号機、JA8449 号機～JA8451 号機）をセール・アンド・リースバックしているが、これはリース期間が 1994 年 9 月 29 日から 1～3 年となっており、これから DC-9-41 型機のスムーズな退役を行うために実施されたものと考えられる。1995 年 3 月期の航空機売却益は、YS-11 型機 4 機の売却と合わせて 5 億 23 百万円であった。

#### (4) SKY の状況

SKY の 2014 年 3 月期の有価証券報告書をみれば、運航している B737-800 型機 31 機と A330-300 型機 2 機はすべてオペレーティング・リース機となっている。B737-800 型機のリース契約の契約相手先は、Gecas Aircraft Leasing Norway AS などである。そして、SKY は、9 号機（JA737T 号機）の日本国籍を取得するためにスカイエア 737T 株式会社（非連結子会社）を設立している<sup>181</sup>。

A330-300 型機については、10 機のリース契約を締結しており、その契約相手先は、Intrepid Aviation Group, LLC an affiliate or nominee が 7 機、CIT Aerospace International or affiliate company が 3 機となっていた。そして、航空機売買・リースを目的とした SPC が 5 社（株式会社 SKYLUX5・株式会社 SKYLUX6・株式会社 SKYLUX7・株式会社 SKYLUX8・株式会社 SKYLUX9）設立されたが、SKY の民事再生法適用申請（2015 年 1 月）に関連し、それらは 2015 年 5 月に破産手続き開始決定をうけている。A330-300 型機の契約については、海外のリース会社が日本で航空機の登録を行うために設立した法人（ここでは、株式会社 SKYLUX5 など）に、航空機の購入費用の完済まで所有権が留保される所有権留保付割賦売買により航空機を売却し、完済されたあとは航空機の登録を行うために設立した法人（ここでは、株式会社 SKYLUX5 など）が再びリース会社に当該機を売却するという契約が締結されていた可能性がある<sup>182</sup>。なお、Intrepid Aviation Group, LLC a

---

181 外国の国籍を有する航空機は、国土交通省の許可をうけた場合を除き、本邦内の各地間において航空の用に供することはできないことになっている（航空法第 127 条）。

182 「(株)SKYLUX5 ほか 4 社～スカイマークにエアバス機をリース～」株式会社東京商工リサーチ、2015 年 6 月 3 日（[www.tsr-net.co.jp/page.jsp?id=7747](http://www.tsr-net.co.jp/page.jsp?id=7747)、2021 年 3 月 23 日閲覧）及び「スカイマークの A330 リース目的に設立された 5 社、破産手続きを開始」Fly Team、2015 年 6 月 4 日（<https://flyteam.jp/news/articles/50725>、2021 年 3 月 23 日閲覧）。

n affiliate or nominee の届出債権額は、1,150 億円を上回る額となっている<sup>183</sup>。

#### 4-2-2 航空機の購入又はリースの選択<sup>184</sup>

JAL は、2013 年 10 月に B777 型機の後継機種として A350 型機を 31 機発注している（投資額はカタログ価格で約 9,500 億円）。植木社長（当時）は、「支払い方法は導入時点の財務状況などで判断していく」としている<sup>185</sup>。一方、ANA は 2014 年 3 月に 70 機（調達額はカタログ価格で約 1 兆 7,000 億円）<sup>186</sup>、2015 年 1 月には 15 機の航空機発注を決定している。これらによって必要となる資金は、手元資金とキャッシュ・フローのほか、負債（銀行借入や社債発行など）によって調達するとした。また一部の航空機については、セールス・アンド・リースバックを実施することによってオペレーティング・リースでの導入も予定している<sup>187</sup>。

##### (1) SFJ の場合

前述のように、SFJ<sup>188</sup>は 2013 年 5 月に策定した『中期経営戦略』で「購入機はリース機と比較して、返却時の整備コスト削減等によりキャッシュフローの大幅な改善が見込まれる」ことから、2012 年 12 月受領の 8 号機（JA08MC 号機）を自社購入（SFJ では初）とした。そして、2014 年 1 月に受領した自社購入 2 号機（JA23MC 号機）では、ライン投入前にセール・アンド・リースバック取引を行っている。

2014 年 5 月には、資金の効率的運用を行い、経営基盤を強化することを目的として、自社購入初号機（JA08MC 号機）に対してセール・アンド・リースバックを行い、これによってえた資金で、当該機の購入資金の一部として借入れていたシンジケート・ローンと同

---

183 「スカイマーク、弁済額 180 億円の再生計画案 佐山代表『独立性は最重要』」 Aviation Wire、2015 年 5 月 29 日 (<https://www.aviationwire.jp/archives/62175>、2021 年 8 月 25 日 閲覧)。なお、A330-300 型機の価格は、264.2 百万ドル（平均）となっている（AIRBUS Information『AIRBUS AIRCRAFT 2018 AVERAGE LIST PRICES (USD millions)』）。

184 栗田（2017）、204-205 頁（一部加筆・修正）。

185 「日航、エアバス機導入、両トップ一問一答－植木社長、ブレジエ CEO」日経産業新聞、2013 年 10 月 8 日、2 面。

186 「ANA、70 機一括発注、ボーイング 40 機、エアバス 30 機、燃油費、年 100 億円減」日本経済新聞朝刊、2014 年 3 月 28 日、13 面。

187 『アニュアルレポート 2015』25 頁

188 2016 年 3 月期末時点では、A320 型機を 9 機保有（そのうち、7 機はオペレーション・リース）。標準 164 席（最大 180 席）の座席数を 150 席にし、すべて黒の革張り、可動式のヘッドレストやタッチパネル式の液晶モニターなどを装備したシートにしている。

日付で一括返済している。

SFJは2016年3月16日、財務体質の改善のために(上記2機の)リース債務の一部を期限前に返済すると発表した<sup>189</sup>。返済額は、JA08MC号機(自社購入初号機)に対する5億円とJA23MC号機(自社購入2号機)に対する3億円の計8億円となっている。なお、2016年2月29日時点のリース債務残高は、JA08MC号機は25億99百万円で、JA23MC号機は34億91百万円であった。2016年3月期のSFJは、原油価格の下落によって燃油費が大きく減少したことなどが影響して、営業利益は20億3,203万9千円(対前年比82.2%)、経常利益は26億5,083万6千円(前年比294.0%)と非常に好調であった。SFJは、この返済により2017年3月期以降の支払利息が減少し、営業外費用が低減することを見込んだ。そして、2016年3月期の支払利息が2億4,986万円であったのに対し、2017年3月期は1億95百万円、そして2018年3月期は1億69百万円となっている。

## (2) Peach Aviation 株式会社の場合

Peach Aviation 株式会社は2014年3月期以降3期連続で増収増益となり、2016年3月期末には累積損失を一掃している<sup>190</sup>。Peach Aviation 株式会社は、2015年5月末現在で14機のリース機を運航していたが、業績が改善するなかで同年6月16日にエアバス社とA320-200型機(3機)の購入契約を締結している<sup>191</sup>。

2016年11月、Peach Aviation 株式会社はA320neo型機を10機発注している。これは、2011年から8年リースで機体を導入していたため、2019年から退役が始まる既存機(5月に初号機であるJA801P号機が退役)との入替えを行うためのものである。10機はセール・アンド・リースバックも視野に入れながら、自社で購入するとした<sup>192</sup>。

Peach Aviation 株式会社の営業利益は、2017年3月期63億2百万円、2018年3月期57億93百万円、2019年3月期41億36百万円と減少してきている。そして、2019年3月期の最終損益は、統合に関わる費用を前倒しで計上したことにより、1億93百万円の当期純損失となっている。利益剰余金は、2018年3月期末55億38百万円であったものが2019年3月期末には23億74百万円に減少している。Peach Aviation 株式会社と統合す

---

189 『リース債務の一部返済に関するお知らせ』プレスリリース、2016年3月16日。

190 『平成28年3月期決算について』プレスリリース、2016年6月14日。

191 『エアバスA320-200型機の購入契約を締結』プレスリリース、2015年6月16日。

192 『ピーチ、A320neo導入19年から10機、将来100機体制に』Aviation Wire、2016年11月18日 (<https://www.aviationwire.jp/archives/105091>、2019年9月27日閲覧)。

る前のバニラ・エア株式会社は、2016年3月期と2018年3月期以外は当期純損失を計上し、2019年3月期末の利益剰余金は▲136億5百万円（純資産合計13億94百万円）となっている。これらから勘案すると、新造機はセール・アンド・リースバックによって導入される可能性が高いといえるが、2019年7月までに導入された機体（JA828P号機まで）でPeach Aviation株式会社が所有者として新規登録されたものはない。

#### 4-3 航空機リースに関わる費用

航空機を賃借する場合、賃借料以外にもさまざまな費用が発生する。以下では、その内容及び実績などについて確認する。

##### 4-3-1 リース機の調達準備費

『企業会計原則注解』注15では、「すでに代価の支払が完了し又は支払義務が確定し、これに対応する役務の提供を受けたにもかかわらず、その効果が将来にわたって発現するものと期待される費用」（将来の期間に影響する特定の費用）は、「その効果が及ぶ数期間に合理的に配分するため、経過的に貸借対照表上繰延資産として計上することができる」ことになっている。この繰延資産に属するものには、創業費、開業費、新株発行費、社債発行費、社債発行差金、開発費、試験研究費、建設利息がある（『企業会計原則』第三、四、(一)、C）。

旧商法第286条ノ2では、「開業準備ノ為ニ支出シタル金額ハ之ヲ貸借対照表ノ資産ノ部ニ計上スルコトヲ得此ノ場合ニ於テハ開業ノ後五年内ニ毎決算期ニ於テ均等額以上ノ償却ヲ為スコトヲ要ス」となっていた。現在では、開業費は「原則として、支出時に費用（営業外費用）として処理する。ただし、開業費を繰延資産に計上することができる。この場合には、開業の時から5年以内のその効果が及ぶ期間にわたって、定額法により償却をしなければならない」（企業会計基準委員会、実務対応報告第19号『繰延資産の会計処理に関する当面の取扱い』2010年2月19日改正、3、(4)）となっている。

SKYは2001年10月期（第5期）まで開業費を計上している（残高は1999年10月末41百万195千円、2000年10月末24百万527千円、2001年10月末は7百万859千円）。その内容は、航行準備費、航空機材調達準備費、整備準備費、そのほかとなっている。SKYは1998年8月に初号機（JA767A号機）、同年10月に2号機（JA767B号機）を受領しているが、2機ともリース機となっている。そのため、開業費として計上された航空機材調達準備費（2000年10月末の残高は5百万923千円、2001年10月末は120万円となっている。）は、これらのリース機を調達するために要した費用ということになる。

## 4-3-2 リース費用（賃借料）

### (1) 賃借料の過払い

JAL は、将来日本国内航空株式会社と合併することを前提に、同社所有のジェット機 3 機を乗務員付きで賃借し、同社の財政を援助する意味で、通常の賃借料を超える金額を支払っていた。しかし、1970 年 11 月の閣議了解「航空企業の運営体制について」によって合併がなくなったため、1971 年 3 月に同社に対して清算金として、通常の賃借料との差額（及びこれに対する利息）28 億 40 百万円の支払いを請求している<sup>193</sup>。この問題の解決については、JAS<sup>194</sup>の経営不振もあって時間を要し、1977 年 3 月期に JAS が JAL に 39 百万円（JAL の受取分は、賃借料の過払い 13 億 98 百万円と利息、整備費分担金などの 1 億 4 9 百万円、一方、支払分は未払賃借料 9 億 11 百万円と乗員訓練費の 5 億 97 百万円）を支払うことで決着している。

### (2) 未払費用

JAS は、1994 年 3 月期から 1999 年 3 月期まで未払費用として航空機賃借料を計上している。1994 年 3 月期は 4 億 53 百万円だったが、その額は年々増加し、1998 年 3 月期には 16 億 10 百万円になっている。JAS においては、1993 年 3 月期から 1998 年 3 月期まで毎期営業損失を計上し、この期間は業績が芳しくなかった時期である。しかし、1999 年 3 月期には 7 億 80 百万円の営業利益を計上して、航空機賃借料の未払い額は 15 億 49 百万円と減少している。

### (3) 機材関連報奨額の影響

図表4-5 航空機材賃借料の推移（JAL）

	1995年3月期	1996年3月期	1997年3月期	1998年3月期	1999年3月期	2000年3月期	2001年3月期	2002年3月期	2003年3月期	2004年3月期	2005年3月期
航空機材賃借料（百万円）	57,516	77,960	86,287	98,329	100,338	99,975	105,283	106,039	99,894	123,779	140,401
リース機（訓練機を除く）	42	48	48	54	63	46	44	40	35	45	53
1機当たりの年間賃借料（百万円/年・機）	1,369	1,624	1,798	1,821	1,593	2,173	2,393	2,651	2,854	2,751	2,649

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成

注：1999(H.11)年3月期まで訓練機のリース有り。2000年3月期以降も単体の値を示す。

図 4-5 は、JAL の航空機材賃借料の推移を示している。JAL では、1980 年代後半から大型機である B747 型機の退役が始まっている。そして、B747 型機シリーズのリース機も減少し、その代替機である B767 型機、B777 型機のリース機が増加している。そういったなかで、2000 年 3 月期から 1 機当たりの年間賃借料が上昇しているのが、図表 4-5 で確認することができる。これは先述の機材関連報奨額の計上にもよって機材の賃借料が高く

193 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、125-126 及び 171 頁。

194 1971 年 5 月、日本国内航空株式会社と東亜航空株式会社が合併して発足。

なったことを示している。

#### 4-3-3 リース契約の中途解約

リース契約を中途解約した場合は、リース資産の未償却残高をリース資産除却損などとして処理し、中途解約による規定損害金を一時又は分割払いで支払う必要が生じた場合は、リース債務未払残高と当該規定損害金の額との差額を支払額の確定時にリース債務解約損などとして損益に計上することになっている（『リース会計基準適用指針』第30項、第44項）。

ANAとJALにおいては、次のような費用が中途解約に関わるものとして計上されている。

##### (1) ANAの状況

B727-200型機のリースバックにともなう賃借料として1982年3月期3億15百万円、1983年3月期37億82百万円、1984年3月期28億73百万円、1985年3月期50百万円、1986年3月期47百万円、1987年3月期15億99百万円、そして1988年3月期には5億14百万円が、飛行機機材費の内訳科目である賃借料に含まれて計上されている。同様に、L1011型機のリースバックにともなう賃借料として1984年3月期3億21百万円、1985年3月期38億5百万円、そして1986年月期には8億57百万円が、飛行機機材費の内訳科目である賃借料に含まれている。

##### (2) JALの状況

JALは、2009年4月1日から2010年1月19日までの第60期に、リース解約損失引当金を計上している（2009年3月期第3四半期報告書には計上がないので、経営破綻時に計上されたと考えられる）。これは、「既存のリース契約をリース契約期間終了前に解約することにより将来発生する損失に備えて、合理的に見積もった額を計上」したもので、流動負債に165億50百万円、固定負債に95億34百万円が計上されている。固定負債のリース解約損失引当金の計上は第60期のみ、流動負債のリース解約損失引当金は2011年3月期まで、リース解約損は2012年3月期まで計上されている（2013年3月期は計上されていない）ので、経営再建中にリース契約の解約が行われ、リース解約損が発生したことがわかる<sup>195</sup>。

JALは2014年3月期に45億56百万円のリース解約損を計上しているが、これはB76

---

195 『有価証券届出書』第二部第5、第三部第1。



7 型機 4 機と B737-800 型 2 機をリース期間満了前に解約したことによるものである。また、翌 2015 年 3 月期の 14 億 54 百万円は、B767 型機 1 機と B737-400 型 2 機をリース期間満了前に解約したことによるものである。なお、これらの機体は、JAL が買取っている。

#### 4-3-4 リースバック費用

##### (1) ANA の状況

ANA は、2007 年 3 月期から 2013 年 3 月期までリース機返却時改修費用を営業外費用に計上している。その額は、2007 年 3 月期 65 億 33 百万円、2008 年 3 月期 40 億 86 百万円、2009 年 3 月期 3 億 3 百万円、2010 年 3 月期 18 億 99 百万円、2011 年 3 月期 28 億 4 6 百万円、2012 年 3 月期 21 億 70 百万円、そして 2013 年 3 月期は 14 億 22 百万円である。

ANA は、2007 年 3 月期に 5 機（A321 型機 4 機、F-50 型機 1 機）、2008 年 3 月期は 2 機（A321 型機 2 機）、2009 年 3 月期は 4 機（A320 型機 1 機、F-50 型機 3 機）、2010 年 3 月期は 1 機（A320 型機 1 機）、2011 年 3 月期は 5 機（B747-400 型機 2 機、B767-300 F 型機 1 機、A320 型機 1 機、B737-500 型機 1 機）、2012 年 3 月期は 4 機（B747-400 型機 1 機、B767-300F 型機 1 機、A320 型機 2 機）、そして 2013 年 3 月期には 4 機（A320 型機 4 機）をリースバック（返却）している。上記のリース機返却時改修費用は、これらの機体のなかで、返却時に整備、客室仕様などで契約に定められた要件などをみたしていないものに対して、契約条件などをみたすために行われた整備などに要した費用である<sup>196</sup>。

##### (2) SKY の状況

SKY は、2008 年 3 月期から 2010 年 3 月期までの 3 年間に賃借していた B767-300 型機 6 機を退役させた。SKY は、その退役に備えて 2007 年 3 月期から返還整備引当金（流動負債）を設定している。2007 年 3 月期から 2010 年 3 月期までに繰入れられた額は計 83 億 73 百万円で、2010 年 3 月期末の残高は 2 億 85 百万円（すべて長期返還整備引当金。短期返還整備引当金はゼロ）となっているので、すべて引当金でまかなわれたとしても B767-300 型機 1 機をリースバックするのに平均 13 億 48 百万円の費用がかかったということになる。

SKY の返還整備引当金計上基準は、2016 年 3 月期の決算公告では「航空機材の返還整

---

196 ほかの期に計上がないのは、リースバック（返却）機がなかったか、契約内容をみたしていたために整備費用などが発生しなかった、ということになる。

備費用の支出に備えるために、返還整備費用見積額を計上」となっているが、2017年3月期以降の決算公告では、それに「リース会社への預け金と返還請求可能額の差額から生じる回収不能見込額を計上」という文言が追加されている。計上額（固定負債）は、2016年3月期61億29百万円だったものが、2017年3月期には75億24百万円と増加している。SKYは、B737-800型機を2015年3月に4機、2016年3月期に1機をリースバックしているが、2017年に3機発注<sup>197</sup>し、2019年3月期に1機、2020年3月期に2機受領して、29機体制になっている。これから、追加された文言は2017年に発注した3機に関わるものである可能性がある。2019年3月期の決算公告では返還整備引当金（固定負債）が63億37百万円計上されているが、2020年3月期の決算公告では27億70百万円となっている。2020年3月期にはリースバックした機体はなく、また、流動負債への振替及び戻入益の計上がないので、この取崩しの理由は不明である。なお、2020年3月期のSKYは、2016年3月期以来の当期純損失（12億65百万円）を計上している。

#### 4-3-5 リース機材の買取り

ANAの航空機数は、2012年3月期末の226機（そのうち、リース機は60機）から2017年3月期末には268機（そのうち、リース機は63機）となっており、2013年3月期から2017年3月期までの5年間における新規購入は82機、リース機買取りは27機となっている。一方、JALでは、2012年3月期末の215機（その内、リース機は58機）から2017年3月期末には230機（そのうち、リース機は31機）となっており、2013年3月期から2017年3月期までの5年間における新規購入は57機、リース機の買取りは65機で、リース機の買取りのほうが多くなっている（図表4-6を参照）。リース機の買取りでは、主にリース期間満了後に賃借していた機体を購入しているが、前述のようにリース契約を解約してリース期間満了前に買取っているものもある。

図表4-6 航空機の状況

(単位：機)

	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	期間合計
A 購入（新規登録）	20	16	11	17	18	82
N リース機買取り	1	3	7	10	6	27
A 登録抹消	16	10	10	5	10	51
J 購入（新規登録）	12	12	5	11	17	57
A リース機買取り	13	9	14	16	13	65
L 登録抹消	12	3	4	8	4	31

出所：筆者作成 注1：購入（ANA）及び買取り（JAL）された機体で、期間中にセールアンドリースバックされたものがある。  
注2：登録抹消の事由は、「売却」又は「航空の用に供さない」となっている。

197 『スカイマーク、737 追加発注、18 年から受領、既存機置換で』 Aviation Wire、2017 年 7 月 8 日 (<https://www.aviationwire.jp/archives/123793>、2020 年 10 月 1 日閲覧)。

ANA の 2013 年 3 月期から 2017 年 3 月期までの 5 年間の「有形固定資産の取得による支出」の合計額は 1 兆 368 億 3 百万円であるのに対し、JAL の同期間における「固定資産の取得による支出」の合計額は 9,289 億 4 百万円となっている。リース機材の買取額（総額）は、「(有形) 固定資産の取得による支出」のなかに含まれ詳細は不明であるが、2013 年 3 月期から 2017 年 3 月期までの 5 年間（これは、JAL の『2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画』の期間にあたる。）のリース機材の買取額（総額）並びに航空機材に対する投資額に占めるリース機材の買取額（総額）の割合は、上記のことから JAL の方が ANA より高かったと推測できる。

#### 4-4 リース会計基準適用の影響

前述のように、『旧リース会計基準』（三、1、(2)）では、所有権移転外ファイナンス・リース取引については「通常の賃貸借取引に係る方法に準じて会計処理を行うことができる」と規定されていた。しかし、2007 年 3 月に改正された『リース会計基準』では、この例外処理の規定がなくなった。以下では、その影響などについて確認する。

##### 4-4-1 財務諸表への影響

ANA は 2008 年 3 月期から『リース会計基準』および『リース会計適用指針』を適用しているが、これにより 2008 年 3 月期の連結貸借対照表においては有形固定資産が 697 億 27 百万円増加、無形固定資産が 3 億 15 百万円増加、流動負債が 157 億 97 百万円増加、固定負債が 568 億 99 百万円増加している。連結損益計算書では、営業利益が 24 億 40 百万円増加、経常利益が 8 億 1 百万円増加、税金等調整前当期純利益が 30 億 22 百万円減少している。特別損失には「リース会計基準の適用に伴う影響額」として 38 億 23 百万円が計上されている。事業の種類別セグメント「航空運送事業」においては、資産が 692 億 20 百万円増加している。そして、従来の方法によった場合とくらべて、営業費用が 24 億 10 百万円減少し、営業利益は同額増加している。減価償却費の増加は、216 億 20 百万円となっている。

『リース会計適用指針』第 22 項 (1) では、リース物件とこれに関わる債務をリース資産及びリース負債として計上する場合の価額は、「借手において当該リース物件の貸手の購入価額等が明らかな場合は、リース料総額(残価保証がある場合は、残価保証額を含む。)を第 17 項に示した割引率で割り引いた現在価値と貸手の購入価額等とのいずれか低い額による」となっている。なお、所有権移転外ファイナンス・リース取引によるリース機の未

経過リース料期末残高相当額は、2004年3月期末には1,497億52百万円だったのが、2005年3月期末は1,435億36百万円、2006年3月期末は1,140億22百万円、そして2007年3月期末には975億10百万円と減少している。

ANAの『通期決算説明会資料』では、2000年3月期から2019年3月期までの各期末におけるオフバランス・リース債務の金額が記載されている。これは、リース債務元本残高にリース満了時の買取価格を加算したものである。2007年3月期までの各期末の残高は約2,800億円から約4,600億円のあいだで推移していたが、2008年3月期末には2,294億円まで減少し、そのあとは最少で131億円、最大では328億円減少、平均では約210億円ずつ減少し、2019年3月期末にはゼロとなっている。これは、ANAにおいては、2007年3月期以前に所有権移転外ファイナンス・リース取引によって賃借した航空機が、2019年3月期にはゼロになったということを示している。なお、『旧リース会計基準』（三、1、(2)）では、所有権移転外ファイナンス・リース取引を通常の賃貸借取引に関わる方法に準じて会計処理を行う場合には、リース物件の取得価額相当額・減価償却累計額相当額・期末残高相当額及び未経過リース料期末残高相当額などを財務諸表に注記することが求められているが、リース満了時の買取価格を含んだオフバランス・リース債務の金額の記載については求められていない。そのため、ANAがオフバランス・リース債務の金額を『決算説明会資料』で開示しているのは、オフバランスされている債務に対する株主などの関心の高さに配慮して行われたと考えられる。

JALは、2009年3月期から『リース会計基準』および『リース会計適用指針』を適用したが、2008年4月1日前に契約を締結した所有権移転外ファイナンス・リース取引については、引続き通常の賃貸借取引に関わる方法に準じた会計処理を適用している。JALでは、経営破綻後に更生計画によって債権の権利変更が行われているが、賃貸借取引に関わる方法から売買取引に関わる方法に準じた会計処理に変更を行ったことによる影響額などについては不明である。

SFJとSKYにおいても2008年4月1日前に契約を締結した所有権移転外ファイナンス・リース取引については、引続き通常の賃貸借取引に関わる方法に準じた会計処理を適用（『リース会計適用指針』79項）しており、賃貸借取引に関わる方法から売買取引に関わる方法に準じた会計処理に変更した場合の影響額などについては不明である。

#### 4-4-2 判断・処理への影響

図表4-7は、2009年3月期末から2013年3月期末までにJALで航空運送事業の用に供

されていた B777 型機の状況（各機の履歴）をまとめたものである。また、図表 4-8 は、2013 年 3 月期末から 2016 年 3 月期末までに JAL で航空運送事業の用に供されていた B767 型機の状況（各機の履歴）をまとめたものである。これらから、JAL がリース関連法令などに対してどのような経営判断、会計処理をしたのかを確認する。

#### (1) B777 型機の航空機リースの事例

図表 4-7 に示した 2009 年 3 月期末の機材状況をみれば、JAL が所有している機体は 19 機で、JAL 以外が所有しているものは 24 機となっている。有価証券報告書では、JAL は 2009 年 3 月末に B777 型機を 43 機運航しており、そのなかの 23 機がリース機（すべてファイナンス・リース取引によるもの）となっている。すなわち、図表 4-7 と有価証券報告書における所有機とリース機の内訳が 1 機異なる。この差異については、JAS では 2000 年 3 月期に B777 型機の使用機が 1 機増加しているが（購入 1 機、売却 0 機）、リース機の増減はない。しかし、JA010D 号機が 1999 年 6 月にセール・アンド・リースバックをされているので、この取引が金融取引（金銭の貸借）として処理されたものと考えられる。同機導入前の JAS の営業利益(単体) は、1996 年 3 月期▲3 億 36 百万円、1997 年 3 月期▲3 億 22 百万円、1998 年 3 月期▲85 億 82 百万円、1999 年 3 月期 7 億 80 百万円とあまり芳しくない。2000 年 3 月期には 84 億 84 百万円となったが、まだ未処理損失が 172 億 19 百万円ある状況であった。そして、この期中に返済しなければならない短期借入金と長期借入金の合計額は 618 億 1 百万円となっていた。なお、2000 年 3 月期の A300-600R 型機 1 機（該当は JA012D 号機）のセール・アンド・リースバックについては、有価証券報告書（13 頁）に記載があり、2000 年 3 月期の機材関連報奨額（36 億円）の計上は、このときのものと考えられる。そのほかのリース機（23 機）の導入時期をみれば、すべてが 2008 年 4 月 1 日より前であり、有価証券報告書の「主要な設備の状況」のなかでも外数で示されていることから、これらは所有権移転外ファイナンス・リース取引によるものと推測することができる。

2013 年 3 月末においては、46 機のすべてが JAL 所有機ではないのにもかかわらず、有価証券報告書のなかではリース機の表示がなくなっている。JAL の 2009 年 3 月期の有価証券報告書（81 頁）をみれば、「平成 20 年 4 月 1 日前に契約を締結した所有権移転外ファイナンス・リース取引については、引き続き通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を適用している」と記載されているが、2013 年 3 月期の有価証券報告書（65 頁）では「一部の連結子会社は、平成 20 年 4 月 1 日前に契約を締結した所有権移転外ファイナン

ス・リース取引については、引き続き通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を適用しております」(注：傍点筆者)となっている。このことから、JALでは2008年4月1日前に契約を締結した所有権移転外ファイナンス・リース取引の会計処理を、2010年3月期第1四半期以降に通常の賃貸借取引に関わる方法から売買取引に関わる方法に変更したことになる。

図表4-7 B777型機の履歴

登録記号	新規登録年月	JAL注2が新規登録した機体 一貫してJAL所有		新規登録が JAL以外の リース機	JALの買取年月 (~2009年3月期末)	機材状況注3 (2009年3月期末)	移転(2009年4月~2013年3月)		機材状況注3 (2013年3月期末)	移転(2014年4月~)	
		ヒール&リースパック実施 導入時	就航後				年 月	所有者等		年 月	所有者等
1 JA8977	1996/12			○(JAS注4が賃借)	2005/04	●1			●1		
2 JA8978	1997/06					●2			●2		
3 JA8979	1997/11					●3			●3		
4 JA8981	1996/02	●				●4			●4	2014/06	抹消(売却)
5 JA8982	1996/03	●				●5			●5	2014/11	抹消(売却)
6 JA8983	1996/09	●				●6			●6	2015/05	抹消(売却)
7 JA8984	1997/04		関連外		2007/10	●7			●7		
8 JA8985	1997/05	●				●8			●8		
9 JA007D	1998/04					●9			●9		
10 JA008D	1998/06					●10			●10		
11 JA009D	1998/09			○(JASが賃借)	2008/10	●11			●11		
12 JA010D	1999/05			JASが新規登録、1999年6月に関連外にヒール&リースパック		◎1注5	2009/06	株日本航空インテグレーション	●12		
13 JA701J	2002/07		関連外			○2			◎1注5	2014/07	日本航空株
14 JA702J	2002/09		関連外			○3			◎2注5	2014/09	日本航空株
15 JA703J	2003/02		関連外			○4			◎3注5	2015/02	日本航空株
16 JA704J	2003/05		関連外			○5			◎4注5	2015/06	日本航空株
17 JA705J	2003/07		関連外			○6			◎5注5	2015/07	日本航空株
18 JA706J	2003/12		関連外			○7			◎6注5	2015/12	日本航空株
19 JA707J	2004/04		関連外			○8			◎7注5	2016/04	日本航空株
20 JA708J	2004/06		関連外			○9			◎8注5	2016/06	日本航空株
21 JA709J	2004/09		関連外			○10			◎9注5	2016/09	日本航空株
22 JA710J	2005/07		関連外			○11			◎10注5		
23 JA711J	2005/08		関連外			○12			◎11注5		
24 JA771J	2003/05		関連外			○13			◎12注5	2015/05	日本航空株
25 JA772J	2005/04		関連外			○14			◎13注5		
26 JA773J	2007/05	●				●12			●13		
27 JA8941	1998/07		関連外		2009/01	●13			●14	2015/06	抹消(売却)
28 JA8942	1998/08		関連外		2008/12	●14			●15	2015/04	抹消(売却)
29 JA8943	1999/02		関連外			○15	2009/07	株日本航空インテグレーション	●16	2016/01	抹消(売却)
30 JA8944	1999/04		関連外			○16	2009/06	株日本航空インテグレーション	●17		
31 JA8945	1999/08		関連外			○17	2011/08	日本航空株	●18		
32 JA731J	2004/06		関連外			○18			◎14注5	2016/06	日本航空株
33 JA732J	2004/07		関連外			○19			◎15注5	2016/07	日本航空株
34 JA733J	2005/06		関連外			○20			◎16注5		
35 JA734J	2005/07	●				●15			●19		
36 JA735J	2006/07		関連外			○21			◎17注5		
37 JA736J	2006/08		関連外			○22			◎18注5		
38 JA737J	2007/10	●				●16			●20		
39 JA738J	2008/06	●				●17			●21		
40 JA739J	2008/08	●				●18			●22		
41 JA740J	2008/08	●				●19			●23		
42 JA741J	2009/09	●				(未導入)			●24		
43 JA742J	2009/10			○		(未導入)			◎19注5		
44 JA743J	2009/10	●				(未導入)			●25		
45 JA751J	2003/11			JASが新規登録、導入時に関連外にヒール&リースパック		○23			◎20注5	2015/11	日本航空株
46 JA752J	2003/11			JASが新規登録、導入時に関連外にヒール&リースパック		○24			◎21注5	2015/11	日本航空株

出所：「航空機登録航空機一覧表」【日本航空機全集】(1986~2016年各号) 風文書林出版販売、JA SEARCH (http://alpha.kilo.jp/)、2017.04.05閲覧)、有価証券報告書に基づき筆者作成  
注1：1~26は200型機(内、13~23はER)、27~46は300型機(内、32~44はER)  
注2：~2004年3月日本航空株、2004年4月~株日本航空インテグレーション、株日本航空はJALグループの特殊会社(2002年9月~2010年12月)、2011年4月~日本航空株  
注3：●はJALの所有機、○はファイナンス・リース機、◎は所有機と見做されているもの 尚、まる印の横の数字は便宜上付けたもので特に意味はない 注4：株日本エアシステム(2002年10月日本航空株と経営統合)  
注5：金融取引(金銭の貸借)として処理されたと考えられるもの 注6：更生手続きによりオンバランス処理がされたと考えられるもの

JALは、2010年1月19日に会社更生手続開始の決定が行われ、会社更生法第83条の規定に基づき更生手続開始決定日に現存するすべての資産について財産価額の評定が実施されている。そして、更生計画によって債権の権利変更を行っている。ここで、会社更生手続の開始決定前には簿外処理が認められていた取引であっても、債権の届出及び調査の対象となり、当該取引のオンバランス処理が行われたのである。日本公認会計士協会の研

究調査会研究報告第 23 号『財産の価額の評定等に関するガイドライン(中間報告)』(9 頁)には、「最高裁は、フルペイアウトのファイナンス・リースにつき、実質はユーザーに対して金融上の便宜を付与するものであり、リース料債務は契約成立と同時にその全額について発生するものとして、更生債権と判断した(最判平 7.4.14、民集 49 卷 4 号 1063 頁)。この最高裁判決に従い、リース料債権を更生債権として扱うことを前提とすれば、開始決定時点において、リース資産(資産)と、リース債務(負債)を計上することが必要となる」と記されている。

## (2) B767 型機の航空機リースの事例<sup>198</sup>

### ①ファイナンス・リース取引によるリース機

JAL の 2010 年 3 月期の第 1 四半期報告書(10 頁)をみれば、2009 年 5 月に B767 型機を 2 機購入したことになっている。図表 4-8 でこの購入(導入)年月と合致するのは、JA 622J 号機と JA623J 号機である。しかし、この 2 機は JAL が所有者ではない。この違いについては、両機の購入(導入)が 2009 年 5 月であり、JAL が『リース会計基準』に基づき通常の売買取引に関わる方法に準じて会計処理を行ったことにより生じたものと推測することができる。

2013 年 3 月期の有価証券報告書(33 頁)では、JAL は 2013 年 3 月末に B767 型機を 48 機運航しており、そのなかの 18 機がリース機(すべてオペレーティング・リース取引によるもの)となっている。図表 4-8 で 2013 年 3 月期末の機材状況をみれば、JAL が所有している機体は 27 機で、JAL 以外が所有しているものは 21 機となっている。すなわち、JAL 所有機とリース機の機数において、有価証券報告書における機数と図表 4-8 との間で 3 機異なっている。2002 年 3 月期と 2003 年 3 月期の有価証券報告書をみくらべれば、3 機の B767 型機がファイナンス・リース取引により導入されているのがわかる。これらはリース機として記載されているので、所有権移転外ファイナンス・リース取引によるものである。この該当機は、JA601J 号機、JA602J 号機、JA603J 号機の 3 機である。この 3 機については、上述のように、会社更生手続の開始決定前には簿外処理が認められていたが、会社更生手続開始にともなってオンバランス処理が必要となった、すなわち所有権移転外ファイナンス・リース取引によるリース機であった JA601J 号機、JA602J 号機、JA603J 号機の 3 機が更生手続の開始にともなってオンバランスされたことにより、先の差異を生じ

---

198 栗田(2018)、242-245 頁(一部加筆・修正)。

させたのである。

図表4-8 B767型機の履歴

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況 (使用者はJAL)								機材状況 注3 (2013年3月期末)	所有者の移転等 (2013年4月～2016年3月)		機材状況 注3 (2016年3月期末)
			新規登録				移転 (導入以降～2013年3月期末)					年 月	所有者名	
			年 月	所有者	所有者	年 月	所有者	年 月	所有者					
1	JA8264	23965	1987/09	日本航空株 注4 注5							★1	2014/08	抹消 (売却)	—
2	JA8266	23966	1987/12	日本航空株 注5			1997/04	日本777航空株 注6			★2	2013/09	抹消 (売却)	—
3	JA8268	23963	1988/06	日本航空株			1999/03	機材移動 注7	2011/04	日本航空株	★3	2015/03	抹消 (売却)	—
4	JA8269	23964	1988/06	日本航空株			1999/03	機材移動 注7	2011/04	日本航空株	★4	2015/07	抹消 (売却)	—
5	JA8299	24498	1989/08	日本航空株	興銀リース株 注7		2001/08	日本航空株			★5	2015/12	抹消 (売却)	—
6	JA8364	24782	1990/09	日本航空株			1996/04	日航リース株 注9	2004/03	新日本航空	★6	2015/12	抹消 (売却)	—
7	JA8365	24783	1990/09	日本航空株			1996/04	日航リース株	2004/03	新日本航空	★7	2016/02	抹消 (売却)	—
8	JA8397	27311	1994/08	日本航空株							★8			★1
9	JA8398	27312	1994/08	日本航空株	芙蓉総合リース株他 注7		2003/10	三井住友リース株他	2006/02	新日本航空(外)リース株	★9			★2
10	JA8399	27313	1994/10	日本航空株	ダイトリース株他 注7		1999/05	興銀リース株他	2004/10	新日本航空(外)リース株	★10			★3
11	JA8975	27658	1995/06	日本航空株							★11			★4
12	JA8976	27659	1997/07	日本777航空株							★12			★5
13	JA8980	28837	1997/09	日本航空株							★13			★6
14	JA8986	28838	1997/12	日本航空株							★14			★7
15	JA8987	28553	1998/02	日本777航空株							★15			★8
16	JA8988	29863	1999/11	有価証券リース株 注8			2013/02	日本航空株			★16			★9
17	JA601J	32886	2002/05	日本航空株	エフエムリース株他 注7						☆1注10	2014/05	日本航空株	★10
18	JA602J	32887	2002/06	日本航空株	ダイトリース株他 注7						☆2注10	2014/06	日本航空株	★11
19	JA603J	32888	2002/06	日本航空株	ダイトリース株他 注7						☆3注10			☆12
20	JA604J	33493	2003/04	新リースリース株 注8							☆4	2014/04	日本航空株	★13
21	JA605J	33494	2003/06	日本航空株	新リースリース株 注8						☆5	2014/06	日本航空株	★14
22	JA606J	33495	2003/08	新リースリース株 注8							☆6	2014/08	日本航空株	★15
23	JA607J	33496	2003/10	新リースリース株 注8							☆7	2014/10	日本航空株	★16
24	JA608J	33497	2004/03	新リースリース株 注8							☆8	2015/03	日本航空株	★17
25	JA609J	33845	2004/04	新リースリース株 注8							☆9	2015/04	日本航空株	★18
26	JA610J	33846	2004/09	新リースリース株 注8							☆10	2015/09	日本航空株	★19
27	JA611J	33847	2004/11	新リースリース株 注8							☆11	2015/11	日本航空株	★20
28	JA612J	33848	2005/03	新リースリース株 注8							☆12	2016/03	日本航空株	★21
29	JA613J	33849	2005/08	新リースリース株 注8							☆13			☆1
30	JA614J	33851	2005/12	新リースリース株 注8							☆14			☆2
31	JA615J	33850	2006/05	新リースリース株 注8							☆15			☆3
32	JA616J	35813	2007/04	新日本航空(外)リース株	新リースリース株 注8						☆16			☆4
33	JA617J	35814	2007/07	機材リース株 注9							☆17	2014/03	日本航空株	★22
34	JA618J	35815	2008/02	機材リース株 注9							☆18	2014/12	日本航空株	★23
35	JA619J	37550	2008/06	機材リース株 注9							☆19	2014/03	日本航空株	★24
36	JA620J	37547	2009/02	機材リース株 注9							☆20	2014/03	日本航空株	★25
37	JA621J	37548	2009/03	機材リース株 注9							☆21	2014/03	日本航空株	★26
38	JA622J	37549	2009/05	機材リース株 注11			2013/01	日本航空株			★17			★27
39	JA623J	36131	2009/05	機材リース株 注11			2013/03	日本航空株			★18			★28
40	JA651J	40363	2010/10	新日本航空(外)リース株							★19			★29
41	JA652J	40364	2010/10	新日本航空(外)リース株							★20			★30
42	JA653J	40365	2010/12	新日本航空(外)リース株							★21			★31
43	JA654J	40366	2011/02	新日本航空(外)リース株							★22			★32
44	JA655J	40367	2011/07	日本航空株							★23			★33
45	JA656J	40368	2011/08	日本航空株							★24			★34
46	JA657J	40369	2011/10	日本航空株							★25			★35
47	JA658J	40370	2011/11	日本航空株							★26			★36
48	JA659J	40371	2011/12	日本航空株							★27			★37

出所：本田 (2018) 、243頁 注1：1～16は-300型機、17～48は-300ER型機 注2：実施年月は新規登録の年月と同じ 注3：★はJALの所有機、☆はリース機  
 注4：2004年4月～新日本航空(外)リース株、新日本航空はJALグループの持株会社 (2002年9月～2010年12月) 、2011年4月～日本航空株 注5：日本777航空が使用 注6：2008年4月新日本航空(外)リース株と合併  
 注7：有価証券報告書からリース取引と推定できるもの 注8：有価証券報告書からリース取引と推定できるもの 注9：2002年4月から機材リース株、2010年12月新日本航空(外)リース株と合併  
 注10：更生手続きによりリース処理がされたと考えられるもの 注11：リース取引と推定できるもの (第1四半期報告書 (2010年3月期) では購入となっている)

ファイナンス・リース取引によるリース機であった JA8399 号機は 10 年、JA8398 号機は 11 年 6 ヶ月、そして JA8299 号機、JA601J 号機、JA602J 号機の 3 機は、JAL が 12 年間賃借したあとに買取っている。これらのリース期間については、『88 年リース通達』が大きく関係する。すなわち、この通達では、リース期間が法定耐用年数の 120% に相当する年数を超えるものの賃貸借処理を認めないことになっており、JAL が賃貸借処理を行いオフバランスとするためには、法定耐用年数が 10 年である同型機では、リース期間を 12 年以下にする必要があったのである。ちなみに、1993 年 3 月期の有価証券報告書 (25 頁) をみれば、B767 型機のリース機 3 機 (いずれも日本型レバレッジド・リース) のうち通達



が発遣される前から賃借が行われている 2 機のリース期間は 15 年となっている（残る 1 機は、通達発遣後に賃借が始まった JA8299 号機）。

## ②オペレーティング・リース取引によるリース機

JAL は、1999 年 3 月期に B767 型機 6 機、B737 型機 5 機、そして DC10 型機 2 機の計 13 機を売却している。そして、航空機材売却益 159 億 8 百万円や機材関連報奨額 191 億 1 百万円を計上して、バブル崩壊後初めて 362 億 60 百万円の税金等調整前当期純利益を計上している。

このときの B767 型機 6 機は、JA8234 号機、JA8253 号機、JA8265 号機、JA8267 号機、JA8268 号機、そして JA8269 号機で、いずれも年度末（3 月）に売却されたのち、賃借されている。このときの賃借は、ファイナンス・リース取引ではなくオペレーティング・リース取引によるものである。このセール・アンド・リースバック取引が年度末の 3 月に行われ、賃借がオペレーティング・リース取引だったことは、決算対策として大きな意味もっている。

バブル崩壊（1991 年 2 月）後の JAL の経営成績は芳しくなく、航空機材売却益や機材関連報奨額を計上しても税金等調整前当期純損益はマイナスという状況であった。こういったなかで、1998 年度税制改正でリース税制が法制化され、法人税法施行令のなかに、セール・アンド・リースバックの場合で「当該資産の種類、当該売買及び賃貸に至るまでの事情その他の状況に照らし、これら一連の取引が実質的に金銭の貸借であると認められるときは、当該資産の売買はなかったものとし、かつ、当該譲受人から当該譲渡人に対する金銭の貸付けがあったもの」とするという規定が設けられた（第 136 条の 3 第 2 項<sup>199</sup>）。もし年度末に実施された B767 型機 6 機のセール・アンド・リースバック取引に対してこの規定が適用されると、JAL は航空機の売却益を計上することができなくなるばかりか、有利子負債が増加することになる。そこで、JAL はこの規定の適用を回避するためにオペレーティング・リース取引となるような契約内容に調整したと考えられる。

JAL は、2007 年 3 月期に航空機の耐用年数（最長）を 22 年から 27 年に延ばしている。図表 4-8 をみれば、JA8264 号機、JA8266 号機、JA8268 号機、JA8269 号機、JA8299 号機、JA8364 号機、JA8365 号機の計 7 機は、新規登録されてから抹消登録されるまでに 2

---

199 1998 年 10 月 1 日以後に締結される契約について適用された（附則（平成 10 年 3 月 31 日政令第 105 号）第 18 条）。

5年以上経過している。このように使用期間が伸びたのは、B767型機の後継機となるB787型機の開発遅れ、それにとまなう納入遅れにより、機材計画が狂ったためだと推測できる。すなわち、B787型機の受領が遅れたため、B767型機の退役予定機の売却を延期して引続き使用せざるをえなくなったので、やむをえず耐用年数を延長したと考えられる。

JALでは、2013年3月末に48機のB767型機を航空運送事業の用に供しているが、そのうちの18機がリース機（すべてがオペレーティング・リース取引によるもの）であった。2016年3月末には使用機数が41機になり、リース機はオペレーティング・リース取引による4機のみとなっている。図表4-8から、2013年3月末にくらべ2016年3月末のリース機数が減少しているのは、リース機が買取られたためだということがわかる。この買取には、2012年度から2016年度までのJALグループの新規投資や新規路線開設を抑制的に判断するとして8.10ペーパーと俗称される文書<sup>200</sup>が大きく影響している。JALでは、経営破綻前には供給量（提供座席数）が需要に対して過剰になっていたが、事業再生の過程で非効率機材の退役を進め、経営再建後は不採算路線から撤退したのちの路線網にみあうところまで機材数（リース機を含む）を減らしている。2009年3月期のグループ合計の機材数（リース機を含む）は279機であったが、2013年3月期には216機となっている。1機当たりの運航便数（内際計）は、4.06便/日から4.39便/日になっており、これからも機材効率が向上したことがわかる。こういったなかで、リース機がリース・アップすると、同型機のほかの機体を新たに賃借するか、リース・アップした機体を再リース又は買取らなければ機材が不足することになる。そこで、JALはリースバックに要する費用などを勘案し、機材の買取りを選択したのである。そして、8.10ペーパーで新規投資が制限されるなかで必要な機数を確保したと考えられる。

#### 4-5 小括

ANAやJALなどにおける航空機リースの活用状況を鳥瞰すると、①創業当時は、資金調達の問題などからリース機を使うことも多いが、業績が安定して利益が確実に出てくる

---

200 国土交通省が2012年8月10日に発表した『日本航空の企業再生への対応について』のことで、JALと自由民主党との関係もこのなかに記された措置に影響している。自由民主党の地方選出議員が不採算地方路線の打切りに不満を募らせている状況のなかで、自由民主党では、「民主党政権の唯一の成果を否定し、JALに冷や飯を食わせてやると『JAL憎し』の声」が高まったという（「心底嫌っていたJALを救った稲盛和夫氏、称賛の裏で渦巻いた『二大批判』への処し方」DIAMOND online、2022年12月18日（<https://diamond.jp/articles/-/314702>、2022年12月20日閲覧））。

よくなると航空機を購入し、リース機が使用機（総数）に占める割合が下がっていく（業績が芳しくない時期は上がる）傾向がある、②業績が芳しくないときは、自社所有機をセール・アンド・リースバックして当座の資金を確保している、③オペレーティング・リース機でもリース期間満了時などに買取りがされているものがある、④会計基準、税制の設定・改正によって、利用するリース取引の契約形態などに変化がみられる、といったことが確認できる。①については、使用する航空機は購入することを原則とするが、資金繰りなどの状況によっては賃借での導入も検討し、どちらで調達するのかを判断しているためだと考えられる<sup>201</sup>。

ANA と JAL のセール・アンド・リースバック取引の実施状況などについては、次のとおりである。1980 年代からは、退役予定機の退役（新造機との入替え）をスムーズに行うためにセール・アンド・リースバック取引を活用している。このときのセール・アンド・リースバック取引は、退役（新造機導入）までの継続使用、売却による資金調達、売却による売却益計上という 3 つの働きをしている。1980 年代後半からは、新造機に対してセール・アンド・リースバック取引が行われており、これにより手元資金を確保している。このときのセール・アンド・リースバック取引は、融資による資金調達とみなされるものになっている。ANA と JAL は、業績が芳しくなかった 1990 年代初頭から 2000 年代初頭の失われた 10 年といった時代には、機材を期末（3 月）にセール・アンド・リースバックし、売却益を計上するだけでなく、その取引によって獲得した資金を配当原資などとして使用したと考えられる。1990 年代半ばぐらいからは、その買手（リースバック時には、貸手（Lessor）となる。）が SPC となるセール・アンド・リースバック取引が始まっている。そして、この一部が機材関連報奨額の計上に使われている。2010 年以降のセール・アンド・リースバック取引では、オペレーティング・リースとしてリースバックされている。このように、ANA と JAL が行うセール・アンド・リースバック取引では、その対象となる機体（機種）、そして目的もかわってきている。

熊谷（2010、39 頁）は、「航空機の減価償却費を軽減するためにリース化をすすめるが、なかでも航空機を子会社に売却してリースする『リース・バック』が利用された」とする。また、吉田（2014、53 頁）では、「利益操作を可能にするのは、セール&リースバック取引の取引相手である日航の子会社・関連会社のリース会社に対してナショナル・フラッグ・

---

201 栗田（2017）、205 頁。

キャリアを笠に着て圧力をかけ、リース会社もナショナル・フラッグ・キャリアを過信してきたからであろう」としている。しかし、巻末に添付した「Appendix 使用機登録一覧」（あるいは、前章の図表 3-9 や図表 3-10）をみれば、ANA と JAL では子会社などの関連会社を相手とするセール・アンド・リースバック取引はほとんど行われておらず、上記の記述内容には事実誤認があるといえる。また、吉田（2017、6 頁）では、JAL の再生直後の使用機数と破綻直前の使用機数をくらべ、「大きく削減されたのはリース機であり、113 機から 55 機と半減した」とするが、これにも事実誤認があることがわかる。

加藤（2009、121 頁）は、ファイナンス・リース取引が売買処理になると、リース取引を利用してもオフバランス効果は生じないし、それをオフ・バランスシート・ファイナシング（Off Balance Sheet Financing）の手法としても利用することが難しくなるので、多くの貸手は、借手のニーズをみたすために、規制回避的なリース商品（ファイナンス・リース取引の基準をみたさないように契約内容を調整したもの）を積極的に提供するようになるとする。本章では、JAL の B767 型機のセール・アンド・リースバック取引のなかに、このような賃貸借処理が適用されるように契約内容を調整したと考えられるものがあることを明らかにした。

オペレーティング・リース機における①使用している航空会社の特別仕様となっている、②ダイヤを維持するためにラインに投入されている、③整備を含む安全確保の義務は航空会社が負っている、といったことは、ほかの所有機、ファイナンス・リース機となんらかわりはない。それにもかかわらず、リース期間中はオフバランスで、リース期間満了時や契約解除して買取られるとオンバランスになるというのでは、リース期間中の機材の使用実態が財務諸表に反映されていないということになる。また、使用权は常に航空会社が支配していることから、日本でも IFRS 第 16 号のようにオペレーティング・リース機をオンバランスすることが考えられる<sup>202</sup>。オペレーティング・リース機がオンバランスされると、使用機のほとんどがオペレーティング・リース機となっている SFJ や SKY<sup>203</sup>などの財務諸表、そして経営指標がうけるインパクトは、ANA や JAL のそれよりも大きくなる。

---

202 栗田（2017）、205-206 頁。

203 SKY は、経営破綻前の 2014 年 3 月期期末に 31 機の B737-800 型機を運航していたが、そのすべてがオペレーティング・リース機材であった。そのうち 3 機は、民事再生手続終結（2016 年 3 月）後の 2018 年に、SKY が買取っている（JA73ND 号機と JA73NU 号機は 2018 年 3 月、JA73NC 号機は 2018 年 4 月）。

## 第5章 航空機材などに対する会計処理

有価証券報告書などの財務報告をみれば、航空機材（航空機及びその予備品）に対する会計処理には、減価償却、圧縮記帳、費用の資産化、そして減損損失などがあることがわかる。これらは、会計的裁量行動の対象となり、利益調整の手段になる。そこで以下では、これらに関する記載内容を財務報告から抽出し、その実施状況などについて確認する。

### 5-1 減価償却

『企業会計原則』（第一、五）では、企業会計は、その処理の原則及び手続を每期継続して適用し、みだりにこれを変更してはならないことになっている（継続性の原則）。これは、ひとつの会計事実についてふたつ以上の会計処理の原則又は手続の選択適用が認められている場合に、企業が選択した会計処理の原則及び手続を每期継続して適用しないときは、同一の会計事実について異なる利益額が算出されることになり、財務諸表の期間比較を困難にすることによって企業の財務内容に関する利害関係者の判断を誤らせることとなるので、いったん採用した会計処理の原則又は手続は、正当な理由により変更を行う場合を除き、財務諸表を作成する各時期を通じて継続して適用しなければならないというものである（『企業会計原則注解』注3）。

ここで問題となるのは、企業が行う償却方法の変更や耐用年数の変更が『企業会計原則注解』注3にある変更を認める「正当な理由」に該当するかどうかということである。1982年10月に改正された監査委員会報告第20号『正当な理由にもとづく会計処理の原則又は手続の変更について』（第4項）では、正当な理由に基づく変更と認められるのは①従来、慣行的に採用されていた会計処理の原則又は手続から明らかに合理的であると認められる会計処理の原則、又は手続に変更する場合、②従来、採用されていた会計処理の原則、又は手続によった場合に比べ、会社の財務内容をより適正に表示することとなる場合の変更、③会社の財政状態に著しく不利な影響を及ぼす可能性があるときに、保守主義の原則を適用し会計処理の方法を変更する場合、④会計処理について規制する法令、又は税法の所得計算に関する規定の改正などにもなって変更する場合、⑤会社の業務を監督する行政庁における関係法令などの解釈運用方針などにもなって変更する場合、となっている。このあと、1999年9月に公表された監査委員会報告第65号『正当な理由に基づく会計方針の変更』（第1項）では、会計事実の変化の有無にかかわらず、会計環境の変化に対応して、従来適用していた会計方針から、より合理的な会計方針に変更することが、一般に公正妥当と認められる企業会計の規準に照らして、明らかに会社の財務状態及び経

営成績並びにキャッシュ・フローの状況などをより適正に表示することになると認められる場合を正当な理由がある場合とする。そして、会計方針の変更は、利益操作などを目的として恣意的に決定されるべきものではないとしている。この報告では、会計方針を「財務諸表等作成のために採用している会計処理の原則及び手続」としている。会計方針の変更が正当な理由に基づくものであることを判断するにあたっては、①会計環境の変化に対応して会計方針の変更が行われたことが明らかであること、②変更後の会計方針が、一般に公正妥当と認められる企業会計の規準にてらして妥当であること、③会計方針の変更の理由が、会社の財政状態及び経営成績並びにキャッシュ・フローの状況などを適正に表示することを目的としていること、④変更が利益操作などを目的としていないこと、⑤変更が短期間に反復して行われていないこと、という点に留意することになっている。なお、この報告（第4項(5)）では、会社の業務を監督する行政庁における関係法令などの解釈、運用方針などの公表、改廃にともなって変更する場合において、特定の会計処理の採用が強制され、ほかの会計処理を任意に選択する余地がないときは会計方針の変更には該当しないとされた。しかし、監査委員会報告第65号にかわって公表（2003年3月）された監査委員会報告第78号『正当な理由による会計方針の変更』では、会計基準などの改正による会計処理の変更は、正当な理由による会計方針の変更に該当する、ということになった。そして、会計基準などの改正によらない会計方針の変更における正当な理由については、①会計方針の変更は、企業の事業内容及び企業内外の経営環境の変化に対応して行われるものであること、②変更後の会計方針が一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に照らして妥当であること、③会計方針の変更は、会計事象などを財務諸表により適切に反映するために行われるものであること、④会計方針の変更が利益操作などを目的としていないこと、によって判断することが適当としている。ここでは、監査委員会報告第65号で会計方針の変更が正当な理由に基づくものであることを判断する際の留意点とされた「変更が短期間に反復して行われていないこと」ということに関する記載はない。監査委員会報告第78号は2011年3月に改正されて監査・保証実務委員会実務指針第78号『正当な理由による会計方針の変更等に関する監査上の取扱い』となったが、それでは正当な理由があるかどうかの判断にあたっては、監査委員会報告第78号における①～④に加えて⑤会計方針を当該事業年度に変更することが妥当であること、ということも勘案することが必要となっている。なお、監査委員会報告第20号、第65号、第78号及び監査・保証実務委員会実務指針第78号のいずれにも、個別的には正当な理由に基づく変更が該当する場合

であっても、当該事業年度において採用しているほかの会計処理と総合してみると、財務諸表に著しい影響を与えることを目的としていることが明らかであると認められる場合には、正当な理由に基づく変更とは認められない、ということが記されている。

企業会計基準においては、企業会計基準第 24 号『会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準』（2009 年 12 月 4 日）で、正当な理由により変更を行う場合は、①会計基準などの改正にともなう会計方針の変更、②①以外の正当な理由による会計方針の変更、のいずれかに分類されている（第 5 項）。そして、企業会計基準適用指針第 24 号『会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準の適用指針』（2009 年 12 月 4 日）で、会計基準などの改正にともなう会計方針の変更以外（企業会計基準第 24 号第 5 項②）における正当な理由がある場合とは、①会計方針の変更が企業の事業内容又は企業内外の経営環境の変化に対応して行われるものであること、②会計方針の変更が会計事象などを財務諸表により適切に反映するために行われるものであること、という要件をみたしている場合となっている（第 6 項）。

法人税法施行令（第 52 条第 3 号）では、「現によっている償却の方法を採用してから相当期間を経過していないとき」などは償却方法の変更承認申請を却下できることになっている。そして、法令解釈通達 7-2-4 で、「相当期間を経過していないとき」とは「3 年を経過していないとき」と定められている。

#### 5-1-1 償却方法の変更

ANA・JAL においては、1971 年 3 月期以降に次のような変更が行われている。

##### (1) ANA における変更

ANA は、B727-200 型機、B737-200 型機、YS-11 型機という狭胴型（Narrow Body）機には級数法を採用していたが、1974 年 3 月導入の広胴型（Wide Body）機である L-1011 型機には、導入当初より定額法を採用した。これについては、1973 年 11 月に起こった第 1 次石油危機などによる業績悪化をうけ、初期の償却負担を削減するために級数法ではなく定額法を採用したと考えられる。

1989 年 3 月期には、B747SR-100 型機に対して級数法を採用している（従来は定額法）。これは、航空機の著しい技術革新に対応して減価償却費の適正な期間配分を行うとともに投下資本の早期回収をはかり、B747-400 型機などの新機材の導入を円滑なものとするという理由で行われ、これにより事業費は 109 億 74 百万円増加し、税引前当期純利益は 95 億 91 百万円減少している。なお、1989 年 3 月期には過去最高の経常利益・税引前当期純

利益を計上しているが、この償却方法の変更がなければ営業利益も過去最高となっていた。

1990年3月期には、B747-200B型機、B767-200型機及びB767-300型機の減価償却方法を定額法から級数法に変更している。この理由は、航空機の著しい技術革新に対応した今後の機体改修費用の増加を考慮し、既存機材の減価償却費のより適正な期間配分を行うとともに、最新鋭機の導入を円滑なものとするためとなっている。これにより、事業費は221億23百万円増加し、税引前当期純利益は193億35百万円減少している。1990年3月期は、この償却方法の変更が行われ減価償却費が増加しても、営業利益・経常利益そして税引前当期純利益は過去最高額を記録している。

2000年3月期には、B747-400型機及びB777型機を除く航空機の減価償却方法を級数法から定額法に変更している。これは、級数法採用当時においては航空機の著しい技術革新が常態化しており、その技術的、経済的陳腐化に備える必要があったが、技術革新の進展が緩やかなものとなっていること、また世界規模で競争激化、運賃の下落傾向などの経営環境の激変を考慮した中期経営計画（1999年5月策定）において既存航空機材の使用延長を決定したことをうけて機材費用の会計的妥当性を検討した結果、費用発生を平均化することがむしろ現況の収益構造に対する期間費用の適正負担の観点から合理的と考えられることから行われている。これにより従来の方法によった場合とくらべ、減価償却費は73億34百万円減少し、経常損失の計上を回避している。また、税金等調整前当期純損失は、同額減少している。

ANAの1989年3月期、1990年3月期、そして2000年3月期の監査報告書では、会社が採用する会計処理の原則及び手続は一般に公正妥当と認められる会計基準に準拠し、かつ、その期に行われた減価償却方法の変更を除いて前事業年度と同一の規準に従って継続して適用されており、また、財務諸表の表示方法は、『財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則』（2000年3月期は連結財務諸表規則）の定めるところに準拠しているものと認められたと記載されている（注：傍点は筆者）。なお、2000年3月期の監査報告書では、その期に行われた減価償却方法の変更は「正当な理由による変更と認められた」と記されている。

## **(2) JALにおける変更**

JALは、1984年3月期に予備部品の償却方法を定額法から定率法に変更している。これについては、航空機部品の価格上昇、燃費効率化などを目的とする航空機仕様変更の増加などに対応して投下資本の早期回収をはかることを目的とされた。この変更により従来の



方法にくらべて減価償却費は7億67百万円増加し、経常利益が7億67百万円減少している。

1989年3月期には、航空機の著しい技術革新に対応して投下資本の早期回収をはかり財務体質を改善することを目的として、航空機のうちDC-10型機の償却方法を定額法から定率法に変更している。この変更により、従来の方法にくらべて税引前当期純利益が9億21百万円減少している。なお、1989年3月期は、過去最高の営業利益・経常利益、そして税引前当期純利益を計上している。

翌1990年3月期には、前年度と同じく航空機の著しい技術革新に対応して投下資本の早期回収をはかり財務体質を改善することを目的として、B747型機(-400型機は除く)の償却方法を定額法から定率法に変更している。この変更により、従来の方法にくらべて税引前当期純利益が214億92百万円減少している。なお、この1990年3月期には、1989年3月期に記録した過去最高の営業利益・経常利益、そして税引前当期純利益をいずれも上回っている。

図表5-1 償却方法変更の影響

(単位：百万円)

	B747型機(除-400) 導入機数	減価償却費 注1			備 考		
		定率法の場合	定額法の場合	差	営業損益	経常損益	償却方法・耐用年数の変更
1990年3月期	0	-	-	-	74,002	52,746	B747型機(除-400)定額法一定率法に変更
1991年3月期	0	-	-	-	27,321	24,845	
1992年3月期	1	1,854	900	954	▲12,935	▲6,038	
1993年3月期	0	1,472	900	572	▲48,132	▲53,808	国際線用-400耐用年数延長
1994年3月期	0	1,169	900	269	▲29,280	▲26,158	国際線・国内線機材耐用年数延長

出所：筆者作成 注1：取得価額100億円、残存価額10%、耐用年数10年、旧定率法償却率0.206、旧定額法償却法0.100とし、期首に取得したとして計算(実際は1991年6月に取得)。1994年3月期は、耐用年数延長を考慮せずに計算。

JALは、1991年6月にB747-200型機(JA8193号機)を購入している。上記のように1990年3月期に償却方法を定率法に変更しているため、定額法で償却したときとくらべて、バブル景気(1986年11月～1991年2月)が終焉して悪化した業績を更に悪くする結果となっている。

2007年3月期には、連結子会社どうしの合併により減価償却方法の統一をはかる必要があること、定率法を採用していたDC-10型機が前年度に退役し、また、中期経営計画において経年航空機材の退役促進と新航空機材の積極的導入が計画されており、航空機材の償却についてはすべて定額法に統一されることとの整合をはかる目的で、連結子会社の航空機予備部品の償却方法を定率法から定額法に変更している。この変更により従来の方法にくらべ、事業費は14億8百万円減少、営業利益は14億8百万円増加し、経常利益及び税金等調整前当期純利益は13億35百万円増加している。なお、JALは、この2007年3月期の業績目標を最終損益30億円としており、これが未達に終われば銀行の協力をえる

ことができなくなる可能性もあった<sup>204</sup>。

JALの1984年3月期、1989年3月期、そして1990年3月期の監査報告書では、会社が採用する会計処理の原則及び手続は一般に公正妥当と認められる会計基準に準拠し、かつ、その期に行われた減価償却方法の変更を除いて前事業年度と同一の規準に従って継続して適用されており、また、財務諸表の表示方法は、『財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則』の定めるところに準拠しているということが認められたと記載されている（注：傍点は筆者）。なお、2007年3月期の監査報告書においては、「我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、株式会社日本航空及び連結子会社の平成19年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況をすべての重要な点において適切に表示している」とされ、減価償却方法の変更に関する記載はない。

### 5-1-2 耐用年数の変更

減価償却資産の耐用年数、償却率、残存価額などについては、財務省令で定められることになっている（法人税法施行令第56条）。『耐用年数等に関する省令』は、法人税法の全面改正の際に、固定資産のうち価値が減耗し償却の対象となる資産の範囲を特に「減価償却資産」として規定上明確にしたことにともない、『固定資産の耐用年数等に関する省令』（昭和26年大蔵省令第50号）を1965年の改正において全面改正したものである（大蔵省令第15号）。このとき、耐用年数表に関する内容の一部が修正されている<sup>205</sup>。

大蔵省企業会計審議会中間報告『税法と企業会計との調整に関する意見書』（1966年10月）では、減価償却資産の耐用年数は、本来、企業の自主的判断による合理的な基準に基づき、資産の実態に即して設定されるべきものであるが、その当時の状況では各企業が自ら合理的な耐用年数を直ちに設定することは困難であり、税法の耐用年数がガイドライン的なものとして取扱われることを期待することは実情に添わないとした。しかし、企業が自ら合理的と認められる耐用年数を定めた場合は、税法としてもこれを認めることが妥当なので、これを認める方法を税法に規定しておくことが望ましいとしている（各論三、

---

204 永井央紀「黒字化目標の達成なりふりに構わず、日航、JR東日本株も売却」『Nikkei Business』2006年10月30日号、10-11頁。なお、JALは、この2007年3月期に343億38百万円の投資有価証券売却益を計上している。

205 白石雅也『税法上の減価償却制度の沿革-耐用年数を中心とした一考察-』205頁（<http://www.nta.go.jp/ntc/kenkyu/ronsou/15/129/ronsou.pdf>、2020年6月15日閲覧）。

1) <sup>206</sup>。

監査第一委員会報告第 32 号『耐用年数の適用、変更及び表示と監査上の取扱い』（1979 年 4 月 10 日）では、『資産』の使用状況、環境の変化等により、当初予定による残存耐用年数と現在以降の経済的使用可能予測期間とのかい離が明らかになったときは、耐用年数は変更しなければならない」とされ、「耐用年数の変更は、会計事実の変化に対応する処理であるから、会計処理の原則又は手続の変更（以下『継続性の変更』という。）に該当しない」とされている（I、3）。耐用年数の変更が継続性の変更該当しないとする根拠については、「現在以降の経済的使用可能予測期間と現実に減価償却計算に使用している『耐用年数』（いわゆる『償却年数』と同義と考えられる。）の残存年数の間にかい離が明らかになったときは、当然に後者を前者に合致するよう変更すべきものであって、変更の是非を論ずる余地のないものであるという認識による」とされている（「解説」耐用年数の変更）。

日本公認会計士協会は、耐用年数については、「資産」の単なる物理的使用可能期間ではなく、「資産」の材質・構造・用途などのほか、使用上の環境、技術の革新、経済事情の変化による陳腐化の危険の程度、そのほか企業の特種条件も考慮して各企業が見積もった経済的使用可能予測期間に見合ったものを自主的に決定すべきであるとしている<sup>207</sup>。しかし、企業の状況にてらして不合理でない限り、償却費計算における税法基準を認めている。ここで、日本公認会計士協会は、企業が会計上採用する耐用年数（独自の見積年数）が法人税法上の耐用年数よりも長い場合には、会計上の減価償却費は法人税法上の償却限度額より少額となり、税務メリットを享受できず（税務メリットの放棄）、逆に、税務メリットを享受するならば独自の見積り耐用年数を放棄しなければならなくなる（逆基準性の問題）ので、損金経理要件の見直しを弾力的に検討することを要望している<sup>208</sup>。

ANA と JAL（国内連結子会社の一部を除く）は、法人税法の改正にともない 2008 年 3

---

206 1951 年度の耐用年数改訂において、個別的企業の実態に即応するために、国税庁長官による耐用年数短縮の承認制度が設けられている（山本純子『新しい減価償却制度の提案』9-10 頁（[http://sozeishiryokan.or.jp/award/021/z\\_pdf/ronbun\\_h24\\_20.pdf](http://sozeishiryokan.or.jp/award/021/z_pdf/ronbun_h24_20.pdf)、2020 年 6 月 15 日閲覧）。法人税法施行令第 57 条に耐用年数の短縮に関する規定がある。

207 監査・保証実務委員会実務指針第 81 号『減価償却に関する当面の監査上の取扱い』日本公認会計士協会、第 12・13 項。

208 『「平成 28 年度税制改正意見・要望書」の公表について』日本公認会計士協会、プレスリリース、2015 年 7 月 31 日。

月期から、2007年3月31日以前に取得した資産については、改正前の法人税法に基づく減価償却の方法の適用により取得価額の5%に到達した会計年度の翌会計年度より、取得価額の5%相当額と備忘価額との差額を5年間にわたり均等償却し、減価償却費に含めて計上している。

ANA・JALなどでは1970年3月期以降、下記のように耐用年数を変更している。なお、ANAやJALなどで使用する航空機については、主要構造に大修理や改造を行わないで使用できる期間（Service Life）を20年として設計されている<sup>209</sup>。

### (1) ANAにおける変更

ANAは、1977年3月31日以前に取得された航空機の耐用年数については、『耐用年数等に関する省令』の附則（昭和52年省令第37号）により、7年の耐用年数を適用していた。1980年3月期には、『耐用年数等に関する省令』の本則による耐用年数が合理的と認められるため、L-1011型機の耐用年数を10年、そのほかの機種を8年に統一している。これによる減価償却費（飛行機事業費）の減少額は38億56百万円であった。

1993年3月期には、国際線専用機としての運航実績及び離着陸回数などの使用状況が明確化したこととともなって耐用年数の見直しを行い、B747-400I型機、B747-200B型機及びB767-300型機の国際線専用機材の耐用年数を税法上の10年から、会社独自の15年に変更している<sup>210</sup>。これについては、国際線専用機材と国内線専用機材とを対比した場合の物理的減耗度合及び今後の経済的使用可能期間を勘案し、国際線専用機の減価償却費のより適正な期間配分を行うため、という理由で行われている。これにより、前期と同一の基準によった場合とくらべて、事業費は73億46百万円減少し、税引前当期純利益は64億20百万円増加している。

1994年3月期には、国内線機材（B747-400D型機、B767-200型機、B767-300型機及

---

209 B747LR（Long Range：長距離）型機の場合、20年間の総飛行時間を6万時間、離着陸回数は2万回として設計されている（日本航空広報部（1997）『航空実用事典－航空技術・営業用語辞典兼用』株式会社朝日ソノラマ、77頁）。すなわち、使用期間が20年を超えても、総飛行時間が6万時間、又は離着陸回数が2万回に達するまでは構造上問題ない、ということが保証されていることになる。

210 ANA関係者は、「本来なら、なるべく短期間で償却して後は内部留保に回すのが望ましいが、経営環境が厳しくなる中で、目先の負担削減を考えざるを得ない」と語っている（「日航コスト削減年90億円期待、最新中型機の償却5年延長、国際線機材すべて15年に」日経産業新聞、1993年3月3日、朝刊、18頁）。

び A320 型機) の耐用年数を、税法上の 10 年又は 8 年から会社独自の 13 年に変更している。これは、経営環境の変化に対応した中期事業計画の見直しにともない今後の機材導入計画が変更され、現有国内線機材の使用期間の長期化が明確になったこと、及び国内線機材の使用実績と新機材の導入実績を考慮して見積った当該機材の今後の経済的使用可能期間が、国際線機材と比較した物理的損耗度合が高いことを加味しても税法上の耐用年数と乖離していることが明らかとなった、という理由で行われている。これにより、前期と同一の基準によった場合とくらべて、事業費は 162 億 70 百万円減少し、税引前当期純利益は 142 億 20 百万円増加している。

図表5-2 会計処理方法の変更などによる影響 (ANA)

(単位: 百万円)

	減価償却			休止固定資産減 価償却費注2	特別償却 注3	資本的支出	部品 評価損	減損損失	備 考		
	償却方法変更	耐用年数変更							営業損益	経常損益	特記
		普通償却	臨時償却注1								
1971年3月期					▲ 467				5,698	3,747	
1972年3月期					▲ 80				648	▲ 1,609	
1973年3月期							▲ 424		4,536	2,056	
1974年3月期									12,382	8,601	
1975年3月期									352	1,278	
1976年3月期									7,282	2,621	
1977年3月期									10,858	7,840	
1978年3月期									10,309	9,617	
1979年3月期									9,129	9,520	
1980年3月期		3,856							▲ 9,604	443	
1981年3月期									941	4,753	
1982年3月期									▲ 3,581	5,822	
1983年3月期									9,707	2,865	
1984年3月期									1,833	7,993	
1985年3月期									19,213	7,578	
1986年3月期									15,488	9,471	
1987年3月期									25,997	12,523	
1988年3月期									32,890	16,317	
1989年3月期	▲ 10,974								30,932	18,589	
1990年3月期	▲ 22,123								38,517	31,505	
1991年3月期									25,319	25,397	
1992年3月期									39,177	22,444	
1993年3月期		7,346							18,065	15,870	
1994年3月期		16,270				注4			5,582	2,840	
1995年3月期									16,076	1,148	
1996年3月期									27,307	16,836	
1997年3月期									18,015	17,330	
1998年3月期						注4			646	5,245	
1999年3月期									▲ 13,159	585	
2000年3月期	7,334	14,668				注4			31,559	1,485	
2001年3月期						注4			82,243	63,537	
2002年3月期									22,968	1,400	
2003年3月期						注4			▲ 2,597	▲ 17,236	
2004年3月期									34,354	33,443	
2005年3月期									77,774	65,224	
2006年3月期									88,802	66,755	
2007年3月期		▲ 6,410						▲ 10,704	92,190	62,574	
2008年3月期		▲ 1,451	▲ 22,331					▲ 14,111	84,389	56,523	
2009年3月期									7,589	91	
2010年3月期								▲ 284	▲ 54,247	▲ 86,303	
2011年3月期									67,808	37,020	
2012年3月期								▲ 1,551	97,022	68,455	
2013年3月期					▲ 2,012				103,827	76,965	
2014年3月期		▲ 7,899			▲ 2,051				65,986	42,928	
2015年3月期									91,541	67,129	
2016年3月期									136,463	130,725	
2017年3月期									145,539	140,375	
2018年3月期									164,516	160,636	
2019年3月期									165,019	156,681	
2020年3月期									60,806	59,358	

出所：筆者作成 注1：特別損失に計上。 注2：営業外費用に計上。 注3：繰越利益剰余金の減少高として計上。  
注4：Freighterへの改修が行われたと考えられる期を示す。 注5：“塗つぶし”がされたところは、計上がなければマイナス（営業損失又は経常損失）になっていたことを示す。

2000年3月期には、国内線機材の耐用年数を13年から17年に、国際線機材の耐用年

数を15年から20年に変更している。これは、航空機の技術革新による技術的、経済的陳腐化のリスクが減少したこと、及び中期経営計画（1999年5月策定）において既存航空機材の使用延長が決定したことを理由として行われている。この変更より従来の年数による場合とくらべ、減価償却費は146億68百万円減少し経常利益は同額増加、税金等調整前当期純損失は同額減少している。

2007年3月期に、航空機の一部について、従来採用していた耐用年数から残存見積使用期間にあわせた耐用年数に変更している。これは、当該資産を売却する方針が決定したために変更されたものである。この結果、従来の方法に比較して、営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益が64億10百万円減少している。

ANAは、事業への供用開始後に改修などの資本的支出を行い、使用年限の長期化をはかっている。ANAは、2008年3月期に首都圏空港の滑走路増設や延伸の時期がより明確になったことなどから、具体的な航空機の更新計画を前提とした新しい中期経営計画を策定している。そして、この中期経営計画をうけて、2008年3月期に保有している航空機の減価償却について再検討を行った結果、資本的支出として機体本体に付加している資産については、従来機体本体の耐用年数により減価償却を実施していたが、中古機市場における機体売却価額にその価値がほとんど反映されないことが明らかになったため、耐用年数及び残存価値の見直しを行い、機体本体の残存耐用年数に基づき減価償却を実施するように変更している。この結果、従来の方法に比較して、減価償却費が237億82百万円（うち臨時償却費（特別損失）は223億31百万円）増加し、営業利益及び経常利益が14億51百万円、税金等調整前当期純利益が237億82百万円減少している。ここで、この2008年3月期は、前述のように特別利益にホテル事業資産譲渡益1,329億92百万円が計上されたときである。なお、現在では耐用年数の変更などに関する影響額をその変更期間で一時に認識する方法（キャッチ・アップ方式）である臨時償却は廃止され、当期以降の費用配分に影響させる方法（プロスペクティブ方式）のみが認められている。このプロスペクティブ方式のみを認める取扱いは、2011年4月1日以降に行われる会計上の変更などから適用されている<sup>211</sup>。

2014年3月期には、一部の航空機について、「将来の使用可能予測期間をより適切に反映するため」という理由で耐用年数を変更している。この変更により、当連結会計年度の

---

211 企業会計基準第24号『会計上の変更及び誤謬の訂正に関する会計基準』23項、57項。

営業利益が 78 億 99 百万円減少し、経常利益及び税金等調整前当期純利益が 72 億 22 百万円減少している。航空機の耐用年数は、2013 年 3 月期が「主として 17 年～20 年」、2014 年 3 月期が「主として 9 年～20 年」となっているため、一部の航空機の耐用年数が短縮され、減価償却費が計上されたことがわかる。

耐用年数の変更については、2014 年 3 月期の『独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書』の強調事項において「一部の航空機について耐用年数を変更している」との記載がある以外は、1993 年 3 月期、1994 年 3 月期、2000 年 3 月期、2007 年 3 月期、そして 2008 年 3 月期の監査報告書では耐用年数変更に関する記述はない。

## (2) JAL における変更

JAL は、1978 年 3 月期に航空機部品の耐用年数を『耐用年数等に関する省令』の改正に従い、従来の 6 年（国際路線に就航するもの）又は 7 年（その他のもの）から 10 年に変更した。この結果、航空機材減価償却費は 17 億 37 百万円減少している。

翌 1979 年 3 月期には、『耐用年数等に関する省令』の規定に従い、当該省令改正後に取得した航空機から、その耐用年数を従来の 6 年（国際路線に就航するもの）又は 7 年（その他のもの）から 10 年に変更した。この結果、航空機材減価償却費は 1 億 84 百万円減少している。JAL は、変更前の国際線機材 6 年、そのほかの機材 7 年という償却年数について、欧米にくらべて極めて短く、償却期間中の負担は大きくなるが、次の機材調達に手厚い備えができ、また、売却に際して大きな売却益を生じさせる可能性があるとしている<sup>212</sup>。

1981 年 3 月期からは、それまでは『耐用年数等に関する省令』の附則（昭和 52 年省令第 9 号）により、1977 年 3 月 31 日以前に取得した航空機の耐用年数については 6 年（国際線に就航するもの）又は 7 年（その他のもの）を適用してきたが、過去の使用実績及び将来の使用予定などを検討し、耐用年数の見直しを行った結果、10 年に変更している。これにより、航空機材減価償却費は 65 億 7 百万円減少している。

1993 年 3 月期には、国際線の直行化推進にともなう着陸回数の減少などの導入以来 2 か年の使用実績、耐久度並びに経済的使用可能期間などを勘案し、国際線型の B747-400 型機及びその予備部品の耐用年数を税法上の 10 年から 15 年に改定している。この改定より、従来にくらべ、税引前当期純損失が 86 億 11 百万円少なくなっている。

翌 1994 年 3 月期には、航空機（国際線型の B747-400 型機は除く）及びその予備部品の

---

212 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、306-307 頁。

耐用年数を、税法上の10年から国際線機材は15年（1993年11月に初号機を受領したMD-11型機も15年になっている）、国内線機材は13年に改定している。これは、航空業界の経営環境の変化による経済性の観点から、1993年度以降の中期事業計画において現有航空機材の使用期間の延長が決定され、その対応措置が講じられたこと、及び当該航空機材の使用見込年数が税法に定める耐用年数と乖離することが明らかになったことに対応させて耐用年数をより実態に近づけるという理由で行われている。この改定により、従来の方法にくらべ、税引前当期純損失は178億42百万円少なくなっている。これによって、須田（1999）が述べているように、第3回～第5回無担保転換社債に設けられていた財務制限（利益維持）条項に違背することを回避している。そして、担保提供といったことに追い込まれることもなくなっている<sup>213</sup>。

1998年3月期には、航空機及びその予備部品について、会社所定の耐用年数（国際線型機材は15年、国内線型機材は13年）を機種ごとに新たに定めた耐用年数（13年～22年）に見直している。これについては、競争の激化あるいは運航路線の多様化の進展といった会社を取巻く経営環境の変化に対応し需要にマッチした機材を柔軟に配置するために大型機から小型機まで幅広く所有することとなったこと、外国航空会社を含むグローバルな競争に対処すべく1998年3月期以降の中期事業計画においても現有航空機を長期間使用する計画であることから、各機種の特性を勘案して耐用年数を決定するほうがより合理的と判断し、会社の多様化した機種の運航実績がそろった期において、機種ごとに新たに定めた耐用年数に見直したとしている。この見直しにより、従来の方法にくらべ、事業費が173億81百万円減少し、営業利益は同額増加、また経常利益は173億43百万円増加し、税引前当期純損失は同額少なくなっている<sup>214</sup>。

2008年3月期には、連結子会社の航空機の一部について、従来採用していた耐用年数か

---

213 JALは、1994年3月期の経常損失が▲320億円程度になると担保提供が必要になるとみており、「赤字がここまで膨らむのを何としても避けたい」としていた（「無担保社債の発行企業、経常赤字続き担保提供広がる－資金調達力低下も」日本経済新聞、1993年10月19日、夕刊、1面）。

214 醍醐（2005、43-50頁）では、JALは、このときの耐用年数延長が利益をかさあげするために行われた、すなわち経営者の裁量的判断で行われた決算対策であった、ということを暗に認めている、とする。なお、JALが採用していた耐用年数は、海外他社が採用している耐用年数よりも短く、これからすると、この耐用年数延長は、それまで圧縮されてきた決算利益を正常な姿に引戻す意義をもっていた、と考えることができるとしている。



ら残存見積使用期間にあわせた耐用年数に変更している。これは、当該資産の売却契約が締結され、残存見積期間と従来使用していた耐用年数が乖離していることがわかったため、耐用年数と残存価額を見直したものである。また、一部機種の予備品についても退役時期が確定し、残存見積期間が従来使用していた耐用年数と乖離していることが明らかになったため、従来使用していた耐用年数から残存見積使用期間にあわせた耐用年数に変更している。この結果、従来の方法に比べ営業利益は1億84百万円減少し、経常利益は96百万円、税金等調整前当期純利益は91億89百万円少なくなっている（臨時償却費の計上額は91億16百万円）。

図表5-3 会計処理方法の変更などによる影響（JAL）

（単位：百万円）

	減価償却			資本的支出	貯蔵品・ 棚卸資産 評価損	減損損失	財産評定損	備 考		
	償却方法変更	耐用年数変更						営業損益	経常損益	特記
		通常償却	臨時償却 注2							
1971年3月期					▲ 274			16,994	14,946	
1972年3月期								10,293	10,065	
1973年3月期								11,639	12,375	
1974年3月期								2,523	1,795	
1975年3月期								▲ 27,069	▲ 31,906	
1976年3月期				1,404				▲ 1,063	▲ 9,805	
1977年3月期								13,364	6,131	
1978年3月期		1,737		1,754				20,065	19,812	
1979年3月期		184						22,065	22,329	
1980年3月期								▲ 288	392	
1981年3月期		6,507						9,503	4,419	
1982年3月期								12,102	204	
1983年3月期				7,704				▲ 8,319	▲ 27,093	
1984年3月期	▲ 767			4,778				21,169	4,027	
1985年3月期				3,878				38,179	22,513	
1986年3月期				2,153				19,248	▲ 1,626	
1987年3月期				2,032				28,718	3,652	
1988年3月期								54,602	32,424	
1989年3月期	注1 ▲ 9,281			13,888				72,763	43,678	
1990年3月期	注1 ▲ 21,492			6,567				74,002	52,746	
1991年3月期								27,321	24,845	
1992年3月期								▲ 12,935	▲ 6,038	
1993年3月期		注1 8,611						▲ 48,132	▲ 53,808	
1994年3月期		注1 17,842						▲ 29,280	▲ 26,158	
1995年3月期								▲ 9,858	2,818	
1996年3月期								15,403	4,336	
1997年3月期								4,556	▲ 16,974	
1998年3月期		17,381						31,003	7,691	
1999年3月期								24,820	32,523	
2000年3月期								44,887	22,440	以降連結
2001年3月期				注3				78,639	53,311	
2002年3月期								▲ 11,925	▲ 37,115	
2003年3月期								10,589	15,840	
2004年3月期								▲ 67,645	▲ 71,938	
2005年3月期								56,149	69,805	
2006年3月期						▲ 1,853		▲ 26,834	▲ 41,608	
2007年3月期	1,408			注3		▲ 2,581		22,917	20,576	
2008年3月期		▲ 184	▲ 9,116	注3		▲ 6,433		90,013	69,817	
2009年3月期		▲ 753			▲ 3,266	▲ 2,121		▲ 50,884	▲ 82,177	
2010年1月期					▲ 4,567		▲ 1,344,133	▲ 142,004	▲ 177,879	単体
2010年11月期		▲ 61						114,239	116,602	〃
2011年3月期								41,215	42,041	
2012年3月期						▲ 983		204,922	197,688	
2013年3月期						▲ 1,081		195,242	185,863	
2014年3月期						▲ 1,497		166,792	157,634	
2015年3月期						▲ 881		179,689	175,275	
2016年3月期						▲ 2,504		209,192	209,219	
2017年3月期						▲ 505		170,332	165,013	
2018年3月期						▲ 1,184		174,565	163,180	
2019年3月期					▲ 1,668	▲ 477		176,160	165,360	
2020年3月期		▲ 8,060			▲ 1,031	▲ 523		100,632	102,571	

出所：筆者作成 注1：税引前当期純利益への影響。 注2：特別損失に計上。 注3：FREIGHTERへの改造あり。  
注4：“塗りつぶし”がされたところは、計上がなければマイナス（経常損失）になっていたことを示す。

翌2009年3月期には、連結子会社の航空機の一部並びに一部機種の予備品について、従来採用していた耐用年数から残存見積使用期間にあわせた耐用年数に変更している。こ

これは、売却契約が締結され又は締結されることが確実になり、残存見積期間が従来使用していた耐用年数が乖離していることがわかったため、耐用年数及び残存価額を見直している。この影響額は、従来の方法に比べ営業損失が7億53百万円増加、経常損失は12億16百万円減少し、税金等調整前当期純損失は12億8百万円の増加となっている。

2020年3月期には、一部の航空機エンジン部品及び客室関連資産の耐用年数を変更している。これは、将来の経済的使用可能予測期間をより適切に反映する減価償却の実現を目的とするシステム改修などが実施されたために行われている。この変更により、営業利益は80億60百万円減少し、経常利益及び税金等調整前当期純利益は55億43百万円減少している。前述のように、JALは2021年3月期第1四半期からIFRSに準拠した連結財務諸表の作成・開示を行っているが、IAS第16号では、「ある有形固定資産項目の取得原価の合計額に比して重要な各構成部分は、個別に減価償却しなければならない」(para.43: Component Accounting)とし、個別に減価償却を行う例として「航空機の機体部分とエンジン部分」(para.44)があげられている。

### (3) JASにおける変更

JASは、1988年3月に過去の使用実績及び将来の使用予定などを検討し、A300型機の耐用年数を従来の15年から11年に変更した。これにより、事業費(減価償却費)が20億50百万円増加し、税引前当期純利益は同額減少している。JASが採用する耐用年数に基づいて算出した償却額と、法人税法に規定する耐用年数に基づく償却額(定額法)との乖離額は、累計258億54百万円となっている。

図表5-4 会計処理方法の変更などによる影響 (JAS)

(単位:百万円)

	減価償却		費用の資産化 (借入金利息)	備 考		
	償却方法変更	耐用年数変更		営業損益	経常損益	特記
1986年3月期				7,587	80	
1987年3月期				9,852	4,223	
1988年3月期		▲ 2,050		9,225	5,192	
1989年3月期				6,359	3,374	
1990年3月期		▲ 3,289		12,534	6,544	
1991年3月期				11,191	6,375	
1992年3月期				10,667	3,343	
1993年3月期				▲ 1,591	▲ 4,824	
1994年3月期		7,022	増	▲ 4,152	▲ 12,689	
1995年3月期		1,322	増	▲ 478	▲ 3,052	
1996年3月期			増	▲ 336	170	
1997年3月期			増	▲ 322	276	
1998年3月期		945	増	▲ 8,582	▲ 1,465	
1999年3月期		2,988	増	780	3,410	
2000年3月期			増	8,484	1,670	
2001年3月期			増	16,313	6,336	
2002年3月期			増	10,299	2,935	

出所:筆者作成 注1:“増”は利益(金額不明)を増加させたことを示す。  
注2:“塗りつぶし”がされたところは、計上がなければマイナス(営業損失)になっていたことを示す。

1990年3月期には、A300-600R型機などの新機種への導入決定及び上級機種への導入計画の策定にともない、全機種の耐用年数の見直しを行っている。その結果、DC-10型機の耐用年数を12年から10年に、A300型機は11年から10年、MD-81型機とDC-9-81型機

は 13 年から 8 年、MD-87 型機は 10 年から 8 年、DC-9-41 型機は 9 年から 8 年、そして YS-11 型機は 10 年から 8 年に変更している。これは、航空機の著しい技術革新にともなう経済的陳腐化に対応したもので、この変更により、事業費（減価償却費）が 37 億 77 百万円増加し、税引前当期純利益は 32 億 89 百万円減少している。なお、JAS が採用する耐用年数に基づいて算出した償却額と、法人税法に規定する耐用年数に基づく償却額（定額法）との乖離額は、累計 275 億 89 百万円となっている。

1994 年 3 月期には、航空機の耐久度に直接的に影響を及ぼす離着陸回数に基づく使用実績及び長期事業計画による今後の使用予定、並びに経済的使用可能期間を勘案し、耐用年数の見直し基準に基づき見直しを行った結果、A300-600R 型機と A300 型機については従来の 10 年から 13 年に、MD-81 型機、DC-9-81 型機及び MD-87 型機は 8 年から 13 年に変更している。これにより、事業費（減価償却費）と税引前当期純損失が 70 億 22 百万円減少している。なお、JAS が採用する耐用年数に基づいて算出した償却額と、法人税法に規定する耐用年数に基づく償却額（定額法）との乖離額は、累計 139 億 67 百万円となっている。

1995 年 3 月期においては、経営環境の変化及び 1994 年 6 月の航空審議会の答申をうけて、機材使用計画の大幅変更を含む長期事業計画の見直し、及び機材設計上の目標離着陸回数の再確認を行った結果、A300-600R 型機については使用期間の長期化が明確になったことから従来の 13 年から 17 年に変更している。これにより、事業費（減価償却費）と税引前当期純損失が 13 億 22 百万円減少している。JAS が採用する耐用年数に基づいて算出した償却額と、法人税法に規定する耐用年数に基づく償却額（定額法）との乖離額は、累計 167 億 23 百万円となっている。

1994 年の航空審議会答申のあと、政府の競争促進策により、1996 年 6 月から幅運賃制の導入、さらに 1997 年 4 月からの国内路線の他社参入基準の撤廃など経営環境に大きな変化が生ずることとなり、このため長期事業計画を見直した結果、MD-81 型機及び MD-87 型機については使用期間の長期化が明確になったことから、1998 年 3 月期に両型機の耐用年数を従来の 13 年から 17 年に変更している。これにより、事業費（減価償却費）と税引前当期純損失が 9 億 45 百万円減少している。JAS が採用する耐用年数に基づいて算出した償却額と、法人税法に規定する耐用年数に基づく償却額（定額法）との乖離額は、累計 342 億 76 百万円となっている。

JAS は、経営環境の激変及び 1998 年 4 月の運輸政策審議会の答申書に対応するため、

構造改革案を作成し 1999 年 3 月期上期より実行に着手したが、この構造改革案では設備投資を抑制するため、現有航空機を可能な限り活用することとされた。その結果、1999 年 3 月期に MD-81 型機及び MD-87 型機の耐用年数を従来の 17 年から 23 年に変更している。同じく MD-90 型機については従来の 17 年から 27 年に変更すると共に、A300-600R 型機についても飛行時間の実態にあわせて従来の 17 年から 20 年に変更している。これによる事業費（減価償却費）の減少額及び税引前当期純利益の増加額は 29 億 88 百万円である。なお、JAS が採用する耐用年数に基づいて算出した償却額と、法人税法に規定する耐用年数に基づく償却額（定額法）との乖離額は、累計 502 億 80 百万円となっている。

### 5-1-3 特別償却

ANA は、1969 年 3 月期に 4 億 7,594 万 2 千円、1970 年 3 月期に 2 億 5,608 万 7 千円、1971 年 3 月期に 4 億 6,726 万 3 千円、1972 年 3 月期に 8,048 万 6 千円の航空機特別償却額を繰越利益剰余金の減少高として計上している。これは B727-100 型機（7 機）について、幹線の輸送力強化、空港の混雑緩和の航空政策と「最近の航空機の技術革新に伴い、近くエアバス等大型機の就航を控え、機能的減価が顕著になっているので、その現状に徴して税法許容限度額」を特別に償却したものである。これについては、監査報告書に付記事項として記載されている。なお、1972 年 3 月末に B727-100 型機（7 機）の帳簿価額は取得価額の 5% となり、税法上の償却限度額に達している。

JAL においては、1970 年 3 月期に 55 億 5,077 万 6 千円の航空機特別償却を計上している。これについては、「当航空運送業界は、相次ぐ技術革新と大量輸送時代を迎え、ジャンボジェット機の就航、エアバスの就航間近という現状及び各国空港の超過密化に対処するための大型機材への転換を迫られ、現有機材の経済的陳腐化には著しいものがある。これに対処するため、税法限度内での特別償却を行ったものである」との注記がある。

### 5-1-4 休止固定資産減価償却費

2013 年 1 月、米国と日本で B787 型機にバッテリー・トラブルが発生した。これに対して、米国連邦航空局（Federal Aviation Administration）は 2013 年 1 月 16 日に耐空性改善命令を発行した。翌 17 日には、国土交通省が耐空性改善通報を発行し、バッテリー・システムの改修そのほかの措置を講じるまで、B787 型機の運航停止を指示している<sup>215</sup>。

このとき、ANA は 17 機の B787 型機を運航していた。ANA は、ボーイング社のサポー

---

215 国土交通省航空局『ボーイング 787 型機の運航再開について』2013 年 6 月 21 日。

ト・チームと連携し、バッテリーの改修作業を実施したのち、飛行試験、正常作動の確認などを経て、6月1日から定期便での運航を再開している。

ANAの有価証券報告書をみれば、2013年3月期に20億12百万円、2014年3月期に20億51百万円の休止固定資産減価償却費が営業外費用に計上されているが、これはバッテリー・トラブルにより運航停止となったB787型機に関するものである。

## 5-2 たな卸資産の評価

### (1) ANAの状況

たな卸資産の評価基準及び評価方法については、2008年3月期以前は飛行機貯蔵部品・整備用消耗品が、2009年3月期以降は航空機予備部品・整備用消耗品が「移動平均法による原価法」によって評価されていることが単体の有価証券報告書に記載されている。ANAが持株会社となって以降は注記などがなく、詳細は不明となっている。そのほかのたな卸資産の評価基準及び評価方法は、従来「先入先出法による原価法」としていたが、2008年3月期に企業会計基準第9号『棚卸資産の評価に関する会計基準』（以下「棚卸資産会計基準」という。）を適用したことにともない、「主として先入先出法による原価法（貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）」に変更している。なお、これによる影響額については、軽微としている。

### (2) JALの状況

JALでは、たな卸資産の評価基準及び評価方法を従来は「主として移動平均法による原価法」としていたが、2009年3月期からは棚卸資産会計基準が適用されたことにともない、「主として移動平均法に基づく原価法（貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切下げの方法）」に変更している。これにより、営業損失が19百万円増加し、経常損失及び税金等調整前当期純損失は4億68百万円増加している。単体では、「主として」という文言はない。JAL単体の棚卸資産会計基準適用による影響額は、経常損失及び税引前当期純損失がそれぞれ4億48百万円増加している。

貯蔵品評価損については、2019年3月期以前の有価証券報告書では、営業外費用の「その他」のなかに含まれて計上されていたが、2020年3月期からは営業外費用の総額の10分の10を超えたため、区分掲記されている。そして、2019年3月期の計上額は16億68百万円、2020年3月期の計上額は10億31百万円となっている。

### (3) SFJの状況

SFJでは、航空機部品は「総平均法による原価法」、そのほかの貯蔵品は「最終仕入原

価法による原価法（貸借対照表価額は、収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）」が採用されている。

#### (4) SKY の状況

SKY は、2009 年 3 月期から棚卸資産会計基準を適用しているが、これによる損益への影響額は軽微であった。SKY では、2010 年 3 月期以前の貯蔵品については、「移動平均法による原価法（貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）」を採用していたが、2011 年 3 月期以降は、貯蔵品である航空機部品は従来どおり「移動平均法による原価法（貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定）」を採用し、そのほかの貯蔵品については「最終仕入原価法」を採用している。

#### 5-3 圧縮記帳

圧縮記帳は、法人に生じた特定の収益の課税を繰延べるための手段として税法上ひろく用いられているが、保険金などによる圧縮記帳の趣旨としては①名目所得を排除するための方策とする考え方、②焼失資産と同一目的に使用される資産を取得した場合には利益の実現とはしないとする考え方、③自由意思に基づかない資産の転換とみる考え方、そして④課税すると代替資産の取得が困難になるとする考え方がある。しかし、①では譲渡益に対する課税がインフレ所得を排除することを前提としていないこと、②には自らの意思で従前の資産を取壊し従前と同様の新資産を取得した場合においても帳簿価額の引継ぎを認めざるをえなくなること、③には保険契約の有無にかかわらず、火災などにより焼失した資産にかえて新資産を取得した場合にも従前の資産の帳簿価額を新資産の帳簿価額に引継がせなければならなくなること、そして④には保険をかけていない資産が焼失し、同一目的に使用する資産を取得する場合にも何らかの収益の一部（金融収益でも可）をそのために確保しなければならないこと、などの問題点があることが指摘されている<sup>216</sup>。

法人税法第 47 条第 1 項では、法人が有していた固定資産の滅失又は損壊により保険金、損害賠償金などの支払いをうけ、当該事業年度においてその保険金などをもってその滅失した所有固定資産に代替する同一種類の固定資産の取得をし、又はその損壊をした固定資産若しくは代替資産となるべき資産の改良をした場合において、これらの固定資産につき、

---

216 大野新二『圧縮記帳における課税繰越趣旨の再吟味』38-42 頁（<http://www.nta.go.jp/ntc/kenkyu/ronsou/35/ohno/ronsou.pdf>、2020 年 6 月 15 日閲覧）。

当該事業年度において、その取得又は改良にあてた保険金などに関わる差益金の額として政令で定めるところにより計算した圧縮限度額の範囲内でその帳簿価額を損金経理により減額し、又はその圧縮限度額以下の金額を政令で定める方法により経理したときは、その減額し又は経理した金額に相当する金額は、当該事業年度の所得の金額の計算上、損金の額に算入することになっている。法人税法第 48 条第 1 項では、保険金などの支払をうける法人が、その支払をうける事業年度の翌事業年度開始の日から 2 年を経過した日の前日までの期間内にその保険金などをもって第 47 条第 1 項に規定する取得又は改良をしようとする場合において、当該事業年度の確定した決算においてその取得又は改良にあてようとする保険金などに関わる差益金の額として政令で定めるところにより計算した金額以下の金額を特別勘定として経理したときは、その経理した金額に相当する金額は、当該事業年度の所得の金額の計算上、損金の額に算入すると定められている。また第 49 条第 1 項では、第 48 条第 1 項の特別勘定の金額を有する法人が、同項に規定する期間内に同項に規定する取得又は改良をした場合において、その取得又は改良に関わる固定資産につき、その取得又は改良をした日の属する事業年度において、同日における当該特別勘定の金額のうちその取得又は改良にあてた保険金などに関わるものとして政令で定めるところにより計算した圧縮限度額の範囲内でその帳簿価額を損金経理により減額し、又はその圧縮限度額以下の金額を政令で定める方法により経理したときは、その減額し又は経理した金額に相当する金額は、当該事業年度の所得の金額の計算上、損金の額に算入することになっている。

ANA や JAL において行われた圧縮記帳は、下記の事故機に対する保険金または損害賠償金により取得された機体になされたものと考えられる。

### **(1) ANA の状況**

ANA の 1970 年 3 月期から 1982 年 3 月期までの有価証券報告書には、「航空機の取得価額からは、法人税法第 47 条に基づく圧縮限度額 74 百万円（圧縮限度相当額 73,777 千円）を直接減額している」という注記がある。

ANA においては、1969 年 10 月に JA8708 号機（YS-11 型機）が宮崎空港でオーバーランし、大破全損するという事故が発生している。また、同年 12 月には JA8743 号機（YS-11 型機）が淡路島上空で読売新聞社所有の小型機と接触し、破損するという事故が発生し

ている<sup>217</sup>。

1971年7月には岩手県岩手郡雫石町上空でJA8329号機（B727-200型機）と航空自衛隊の戦闘機が接触し、両機とも墜落してANA機の乗客・乗員全員が死亡するという事故が発生している。

なお、1974年3月期からは法人税法第42条（国庫補助金等で取得した固定資産等の圧縮額の損金算入）に基づき、工具器具及び備品の取得原価から圧縮記帳額が直接減額されている。

## (2) JAL の状況

1973年3月期に35億7百万円、1974年3月期には50億16百万円の固定資産圧縮記帳特別勘定（流動負債）が計上されている。1975年3月期には、35億円の固定資産圧縮特別勘定戻入（繰越利益剰余金増加高）と固定資産圧縮損（繰越利益剰余金減少高）が計上されている。

1975年3月期には15億16百万円の固定資産圧縮特別勘定（流動負債）の計上があり、翌1976年3月期には15億16百万円の固定資産圧縮特別勘定戻入（特別利益）と固定資産圧縮損（特別損失）が計上されている。

JALでは、1972年6月にJA8012号機（DC-8型機）がニューデリーのパラム空港に進入中にヤナム川の土手に激突するという事故が、同年9月にはJA8013号機（DC-8型機）がボンベイで誤着陸して大破するという事故が発生している。そして、同年11月にはJA8040号機（DC-8型機）がモスクワ（シェレメチボ）空港を離陸直後に墜落するという事故が発生している<sup>218</sup>。

1977年3月期には15億70百万円、1978年3月期には28億57百万円、そして1979年3月期には12億87百万円の固定資産圧縮特別勘定（流動負債）が計上されている。1979年3月期には、特別損失に15億70百万円の固定資産圧縮損を計上し、B747LR型機1機について15億70百万円の圧縮記帳がされている。

---

217 JA8743号機は、製造中の機体から左主翼を流用して復旧。取卸された主翼は修理がされたあと、JA8769号機に取付けられている（YS-11エアラインの記録編集委員会編（1998）『YS-11エアラインの記録』（社）日本航空技術協会、148-151頁）。

218 ここでの事故状況などについては、『安全啓発センター（JALグループにおける123便以外の主な事故）』JALウェブサイト（<http://www.jal.com/ja/flight/safety/center/accident.html>、2020年6月14日閲覧）などを参照している。



1977年1月には、JA8054号機（DC-8型機）がアンカレッジ空港離陸直後に墜落するという事故が、同年9月には、JA8051号機（DC-8型機）がクアラルンプール国際空港に着陸進入中、空港手前の丘に激突するという事故が発生している。

1982年3月期には14億76百万円、1983年3月期には14億75百万円の固定資産圧縮特別勘定（流動負債）が計上されている。1984年3月期においては、14億75百万円の固定資産圧縮特別勘定戻入額（特別利益）と固定資産圧縮損（特別損失）が計上され、B747型機1機について14億75百万円の圧縮記帳が行われている。1984年3月期の注記には、「固定資産圧縮特別勘定戻入額及び固定資産圧縮損は、法人税法第48条及び第49条によるものである。」との記述がある。

1982年2月には、JA8061号機（DC-8型機）が羽田空港沖に墜落するという事故が、同年9月には、JA8048号機（DC-8型機）がトラブルで上海虹橋国際空港に緊急着陸した際、オーバーランし機体を空港脇の土手に激突させ中破させるという事故が発生している。

1986年3月期には79億56百万円、1987年3月期には79億56百万円の固定資産圧縮特別勘定（流動負債）が計上され、1988年3月期において航空機（機種不明）に対して79億56百万円の圧縮記帳が行われている。

1985年8月には、JA8119号機（B747SR型機）が御巣鷹の尾根に墜落し、墜落事故及び単独機の航空機事故では世界最多の死者数をだすという事故が発生している。JALは、この事故に関わる損失額として1986年3月期に10億91百万円の臨時損失を計上している。そのほか、当該事故にともなう支出額のうち、38億7百万円についてはボーイング社などとの負担割合が未確定のため、貸借対照表の流動資産「その他」に計上されている。有形固定資産明細表（1986年3月期有価証券報告書40頁）にはB747型機（1機）滅失により78億30百万円の減少が記載されており、これはJA8119号機の取得価額と考えられる。B747型機の償却方法は定額法で、1977年3月31日以前に取得したものの耐用年数は1981年3月期から10年となっている。JA8119号機は1974年2月に新規登録されているので、事故当時には自社で定める耐用年数を超えていたことになる。そして、JA8119号機の除却時の簿価は4億6百万円だった（同26頁）ので、これが償却可能限度額まで償却された残存価額を示していることになる。

#### 5-4 費用の資産化

資本的支出とは、その支出により①当該資産の取得のときにおいて当該資産につき通常の管理又は修理をするものとした場合に予想される当該資産の使用可能期間を延長させる

部分に対応する金額、又は②当該資産の取得のときにおいて当該資産につき通常の管理又は修理をするものとした場合に予想されるその支出のときにおける当該資産の価額を増加させる部分に対応する金額となっている（法人税法施行令第132条）。法人税法基本通達（7-8-1）では、法人がその有する固定資産の修理、改良などのために支出した金額のうち当該固定資産の価値を高め、又はその耐久性を増すこととなると認められる部分に対応する金額となっている。一方、修繕費は、法人がその有する固定資産の修理、改良などのために支出した金額のうち当該固定資産の通常の維持管理のため、又はき損した固定資産につきその原状を回復するために要したと認められる部分の金額となっている（7-8-2）。

減価償却資産に対して2007年3月31日以前に資本的支出を行った場合には、その資本的支出の金額をその減価償却資産に加算し、その減価償却資産の種類、耐用年数及び償却方法に基づいて、加算を行った資本的支出部分も含めた減価償却資産全体の償却を行うこととなっている<sup>219</sup>。この資本的支出の金額をその減価償却資産の取得価額に加算して償却を行う方法は、2007年3月31日以前に取得された減価償却資産に認められている。2007年4月1日以後に資本的支出を行った場合には、特例として認められている。なお、これについては、その支出金額を固有の取得価額として、資本的支出の対象資産である既存減価償却資産本体と種類及び耐用年数を同じくする新たな減価償却資産を取得したものとして、その種類と耐用年数に応じて償却を行うことが原則である。

費用の資産化は、費用を損益計算書から貸借対照表にうつし、表面的に収支を改善し、資産の増加をもたらす。上記のように、資本的支出の内容は法人税法（第132条第1号及び第2号）で規定されているが、何を資本的支出（収益的支出）にするのかという個々の判断は各企業に委ねられているので、この判断をとおして利益調整ができるということになる。

#### 5-4-1 改修費

ANAとJALにおける資本的支出については、下記のようになっている。

##### (1) ANAの状況

ANAの有形固定資産等明細表をみれば、2002年3月期から2006年3月期までの注記のなかに、増加の理由として「機体の改修」という文言がある<sup>220</sup>。これは、具体的な内容

---

219 国税庁ウェブサイト（<http://www.nta.go.jp/taxes/shiraberu/taxanswer/hojin/5405.htm>、2020年6月15日閲覧）。

220 ここでの「改修」は、航空法においては「修理」又は「改造」に区分されるものと考えら

及びその金額は不明だが、資本的支出が行われていることを示している。

B737-500 型機の 2002 年 3 月期末の帳簿価額は 219 億 28 百万円であったが、2003 年 3 月期末には 225 億円と増加している。これについては、B737-500 型機の帳簿価額に資本的支出の金額が加算された可能性がある。

なお、上述のように 2008 年 3 月期の有価証券報告書のなかには、「従来、航空機に事業への供用開始後改修等の資本的支出を行い、使用年数の長期化を図っていた」という記載があり、これは資本的支出が継続的に行われていたことを示している。ここで、「資本的支出として機体本体に付加している資産」については、「中古機市場における売却価額にその価値がほとんど反映されない」として、従来は機体本体の耐用年数で減価償却していたものを機体本体の残存耐用年数に基づいて実施する方法に変更している。すなわち、当該資産は航空機の価値を高めておらず、また、機体本体の耐用年数も延長させていないので、これを資本的支出として処理するということにはもともと難があったといえる。

## (2) JAL の状況

JAL は、1974 年 11 月から 1976 年 3 月にかけて DC-8-60 型機シリーズのワイドボディ・ルック (Widebody Look) 改修を実施している。これは、陳腐化が目立つようになった客室内装を大改修して、客室イメージの一新をはかろうとするものであった。改修は 25 機に対して行われ、それにかかった費用は合計で 33 億円となっている<sup>221</sup>。

JAL は、1976 年 3 月期に DC-8 型機の改修で 14 億 4 百万円の資本的支出を行っている。1978 年 3 月期には B747 型機の貨物機改造で 17 億 54 百万円を計上している。そのあと、航空機改修などにより、1983 年 3 月期は 77 億 4 百万円、1984 年 3 月期は 47 億 78 百万円、1985 年 3 月期は 38 億 78 百万円、1986 年 3 月期は 21 億 53 百万円、1987 年 3 月期は 20 億 32 百万円、1989 年 3 月期は 138 億 88 百万円、1990 年 3 月期は 65 億 67 百万円の資本的支出を計上している。

1994 年 3 月期の有価証券報告書 (39 頁) には「現有航空機材の使用期間の延長が決定され、その対応措置が講じられた」という記述があり、これは、JAL においても ANA と同様に資本的支出となる機体の改修や営業政策上の新しい装備品の導入などが適宜行われていることを示している。

---

れる。

221 前掲日本航空株式会社統計資料部編 (1985)、244 頁。

2001年3月期には、航空機の改修（旅客機（JA8169号機）を貨物機に改造）により簿価が増加している（金額は不明）。ここで、1970年代後半に旅客機が貨物機に改造された背景などは、次のようになっている。日本の国際航空貨物取扱量は、1970年度に11.0万トンであったものが、1975年度には29.8万トン、そして1980年度には53.1万トンと増大している<sup>222</sup>。これには、高度経済成長をとげ、日本の産業構造が重厚長大から軽薄短小に、そして企業が高付加価値をもつ製品生産へと軸足をうつしていったことも影響している。当時、日本では貨物専門航空会社は存在せず、米国の貨物専門航空会社フライング・タイガー・ライン（Flying Tiger Line）が1969年9月の日本乗入れ当初から貨物専用機DC-8F型機を使用し、1974年からはB747F型機を導入するなどをして、日本との航空貨物輸送を行っていた。このようななかで、ANAは海上輸送の領域が航空輸送に侵食されるのに危機感をもっていた海運会社とともに1978年9月にNCAを設立し、同年11月には定期航空運送事業免許申請書を運輸省に提出した。JALは、供給過剰になることを理由に新規参入に反対したが、NCAの申請以降、1982年までの4年間に機材投入、供給量増加を毎年行い、年率約13%の伸び率で専用機の供給量を増加させている<sup>223</sup>。この時期にJALは、売却（1976年11月）後に貨物機に改造されたDC-8型機（旧JA8015号機）を賃借（1977年7月）するとともに、B747-100型機のJA8107号機を旅客機から貨物機に改造（1977年8月）している。旅客機を貨物機に改造する理由としては、①余裕機材を活用できること、②新造機購入にくらべて費用を抑制できること、③機材投入までの期間を短縮できること、などがあげられる。なお、JALは、IATAの旅客・貨物輸送実績の統計で、1983年から1987年までの5年間世界一になっている。

JALは、B747-200F型機を退役させながら、B747-400型機3機（JA8902号機、JA8906号機、JA8909号機）を2007年月3期に、翌2008年3月期には2機（JA8911号機、JA8915号機）をB747-400F型機に型式変更している。これらに要した費用も資本的支出として処理されたものと考えられる。

### **(3) NCA 使用機材の改造**

NCAは、1991年11月に6号機となる貨物機（B747-200F型機）JA8194号機を受領している。しかし、ボーイング社がこの機体を最後に航空機関士（Flight Engineer：以下「F

---

222 国土交通省交通政策審議会航空分科会第1回空港整備部会資料12-2。

223 日本貨物航空株式会社社史編集委員会編（2005）『飛翔－NCA20年の歩み－』6-7頁及び23頁。

E] という。) が乗務する B747-300 型機などの俗に 747 クラシックといわれる機体の生産を終了したため、NCA の 7 号機から 11 号機までは、ANA が旅客機として使用していた B747-200 型機の JA8158 号機 (ANA から NCA への) 移転登録 1993 年 12 月) ・ JA8192 号 (同 1997 年 8 月) ・ JA8181 号機 (同 1999 年 5 月) ・ JA8182 号機 (同 2001 年 2 月) ・ JA8190 号機 (同 2002 年 4 月) を貨物機に改造したものとなっている。

ここで、ANA の売却損益を考慮せず、改造と売却が同時に行われたとして NCA における (受領時の) 簿価を考えると、

NCA における簿価 = ANA 売却時の簿価 + 貨物機改造に要した費用となる。改造された 5 機の新規登録から売却までの期間をみると、JA8192 号機は 6 年 9 ヶ月となっているが、ほかの 4 機は 11 年以上で、最長は JA8182 号機の 13 年 7 ヶ月となっている。上述のように、ANA は 5 機を購入して売却するまでの期間に償却方法及び耐用年数を変更しているが、国際線機材の耐用年数が 1992 年 3 月期以前は 10 年、1993 年 3 月期から 1999 年 3 月期までの 15 年となっていることから推測すると、5 機の簿価 (平均) は購入価額のおおよそ 4 分の 1 になっていたと考えられる。B747-200 型機と B747-200F 型機の価格はほぼ同額で約 200 億円<sup>224</sup>、貨物機への改修費が約 20 億円と仮定すると、NCA は約 70 億円で機材を調達できたことになる。

なお、改造され使用されていた 5 機は、FE が乗務しない新型機 B747-400F 型機の導入にともない、受領後 5 年 11 ヶ月 (JA8190 号機) から 12 年 2 ヶ月 (JA8158 号機) のあいだで売却されている。

#### 5-4-2 借入金利息

『連続意見書第三』(第一、四、1)では、「固定資産を購入によって取得した場合には、購入代金に買入手数料、運送費、荷役費、据付費、試運転費等の付随費用を加えて取得原価とする。ただし、正当な理由がある場合には、付随費用の一部又は全部を加算しない額をもって取得原価とすることができる」となっている。そして、法人税法基本通達 7-3-1 の 2 においては、「固定資産を取得するために借り入れた借入金の利子の額は、たとえ当該固定資産の使用開始前の期間に係るものであっても、これを当該固定資産の取得価額に算入しないことができるものとする」と規定されている。2017 年 2 月以前の IAS 第 23 号『借入コスト (Borrowing Costs)』では、適格資産の取得、建設又は生産に直接起因する

---

224 JAL の 1986 年 3 月期有価証券報告書 (25 頁) の「所要資金」を参考にした。

借入コストについては、資産化することも、それにかえて即時に費用として認識することも認められていた（para.BC7）。しかし、2017年3月公表のIAS第23号では、資産が開発中の期間においては、使用された資源のための支出に資金を供給しなければならず、その資金調達にはコストがあること、また、資産の取得原価は、その資産を意図したように使用又は販売することが可能となるようにするために必然的に発生したすべての費用を、（支出の資金調達において発生した費用も含めて）資産の取得原価の一部として含めなければならないことから、適格資産に関連した借入コストを即時に費用として認識することは、その資産の取得原価の忠実な表現にはならないと考え（para.BC9）、借入コストを即時に費用として認識する選択肢を削除している（para.BC2）。ここで、適格資産とは「意図した使用又は販売が可能となるために相当の期間を要する資産」と定義されている（para.BC22(a)）。そのため、航空機は適格資産に該当するものと考えられ、2017年3月公表のIAS第23号が適用されると、航空機購入のために直接要した借入金の利息のうち、未稼働期間に対応する利息については航空機の取得原価に算入しなければならないことになる。

JASの1986年3月期から1990年3月期までの有価証券報告書「重要な会計方針」のなかには、「航空機購入のために直接要した借入金の利息のうち、未稼働期間に対応する利息を航空機の取得原価に算入している。ただし、当期は該当がない」（注：傍点は筆者）という記載がある<sup>225</sup>。そのあと、1994年3月期からJAS単体の有価証券報告書がある2006年3月期までには、上記における「ただし、当期は該当がない」という文言はなくなっている。JASは、日本開発銀行などから設備資金を借入れているが、1994年3月期からの借入れについては、1997年4月から就航したB777-200型機の購入に関わる前払金に充当されたと考えられる。

なお、ANAとJALにおいては、借入金利息についての記載は確認できない。

## 5-5 特別損失

『企業会計原則』（第三、五、A）では、原材料などのたな卸資産の「時価が取得原価より著しく下落したときは、回復する見込みがあると認められる場合を除き、時価をもって貸借対照表価額としなければならない」となっている。そして、その評価損は、「原則として、営業外費用又は特別損失として表示しなければならない」（『企業会計原則注解』

---

225 1985年3月期以前は未確認。

注 10 (2) ) とされている。

### 5-5-1 評価損

ANA は、1973 年 3 月期に 4 億 2,411 万 6 千円の航空機部品評価損を計上している。これは、F-27 型機全機引退による予備部品並びに改修消耗部品類を取得価額の 5%まで評価減を実施したものである。

JAL では、1970 年 3 月期に 8 億 7,736 万 1 千円、1971 年 3 月期に 2 億 7,430 万 9 千円の航空機部品評価損を計上している。これは、退役を行っていた航空機 (CV-880 型機) の予備部品について、適正価額まで評価減したものである。

### 5-5-2 減損損失

2002 年 8 月に企業会計審議会から『固定資産の減損に係る会計基準』（以下「減損会計基準」という。また、『固定資産の減損に係る会計基準の設定に関する意見書』を「減損会計基準意見書」という。）が公表された。これによると、固定資産の減損とは、資産の収益性の低下により投資額の回収が見込めなくなった状態をいい、減損処理とは、そのような場合に、一定の条件のもとで回収可能性を反映させるように帳簿価額を減額する会計処理となっている（『減損会計基準意見書』三、3）。この『減損会計基準』については、2005 年 4 月 1 日以降に開始する事業年度から実施されるように措置することが適当とされた。

また、この『減損会計基準』を実務に適用する場合の具体的な指針として、2003 年 10 月に企業会計基準適用指針第 6 号『固定資産の減損に係る会計基準の適用指針』（以下「減損会計基準適用指針」という。）が取りまとめられている。

ANA と JAL においては、2006 年 3 月期より『減損会計基準』及び『減損会計基準適用指針』を適用しており、計上額などは下記のとおりである。

#### (1) ANA の状況

ANA の資産のグルーピングは、ホテル事業資産（2007 年 3 月期まで）・賃貸事業資産・売却予定資産及び遊休資産については個別物件単位で、事業用資産については管理会計上の区分を単位としている。

事業用資産については将来処分が決定していることにより、売却予定資産については売却予定価額が帳簿価額を下回ることにより、連結会計年度において収益性及び時価が著しく低下した資産の帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失として特別損失に計上している。なお、当該資産の回収可能価額は、正味売却価額または使用価値に

よって測定している。正味売却価額については売却契約に基づいた金額により算出し、使用価値による算定の場合は、将来キャッシュ・フローを割引いて算出している。

ANAの航空機などに対する減損損失の計上実績は、次のようにになっている。売却予定資産である航空機では、2007年3月期に107億4百万円、2008年3月期に141億11百万円、そして2012年3月期に15億51百万円の減損損失が計上されている。事業用資産である航空機では、2010年3月期に2億84百万円が計上されている。

2020年3月期には、Peach Aviation 株式会社に関わる「のれん」について、想定していた超過収益力が見込めなくなったとして、226億65百万円の減損損失を特別損失として計上している。

## (2) JAL の状況

JALは、ほかの資産又は資産グループのキャッシュ・フローからおおむね独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位として、事業単位をもとに資産のグループ化を行っている。このうち、売却予定資産のうち代替投資が予定されていない資産で、売却想定額が帳簿価額を下回ることが見込まれていること、また遊休資産においては回収可能価額が低下したことにより、連結会計年度において、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失として特別損失に計上している。回収可能価額は正味売却価額により測定しており、売却契約などに基づいた金額を使用している。

コンプライアンス調査委員会（2010、11頁）には、「JALグループは、減損会計適用において、会社ごとに保有する航空機材全部を一つの資産グループとしている。これは、基本的には、営業活動から生ずる損益またはキャッシュ・フローが継続してマイナスとなっているか、あるいは継続してマイナスとなる見込みがなければ、使用を継続している航空機材については減損損失を認識していないことを意味し、現にこれまで減損損失を認識していない」と記載されている。

JALの航空機に対する減損損失の計上実績は、次のようにになっている。売却予定資産である航空機では、2006年3月期に18億53百万円、2007年3月期25億81百万円、2008年3月期64億33百万円、2009年3月期21億21百万円、2014年3月期14億97百万円、2015年3月期8億81百万円、2016年3月期25億4百万円、2017年3月期5億5百万円、そして2018年3月期11億84百万円の減損損失が計上されている。

2012年3月期には、遊休資産の減損損失として航空機9億83百万円が、2013年3月期においては、同じく遊休資産の減損損失として航空機10億81百万円が計上されてい



る。売却・処分予定資産としての航空機の減損損失は、2019年3月期に4億77百万円、2020年3月期には5億23百万円が計上されている。

『減損会計基準』（四、1）では、ほかの基準に減損処理に関する定めがある資産については、その対象資産から除かれることになっている。ここで、ほかの基準として『金融商品に係る会計基準』（以下『金融商品会計基準』という。）がある。『金融商品会計基準』（IV、2、（6））では、時価を把握することがきわめて困難と認められるもの以外の子会社株式、関連会社株式などの時価が著しく下落したときは、回復する見込みがあると認められる場合を除き、時価をもって貸借対照表価額とし、評価差額は当期の損失として処理しなければならない、と定められている。そして、当該時価を翌期の取得原価とすることを求めている。

JALは、単体決算上、配当可能利益があるとして、2009年7月にA種株主に総額63億円の配当を行っている。しかし、2009年3月末時点で、連結子会社の株式会社日本航空インターナショナルの投資価値は減損判定の基準を上回る下落となっており、ここでこの減損をその期の損失として処理していれば、JALの単体決算は赤字となり、配当ができなかった可能性がある<sup>226</sup>。

### **(3) NCA 使用機材などの減損損失**

NCAの親会社であり、機体を賃貸している日本郵船株式会社は、2020年3月期第3四半期に、航空貨物市況の想定以上の低迷が継続していることをうけ、機体・予備エンジン・部品などの固定資産を対象に将来わたる回収可能性を見直し、減損損失として約157億円の特別損失を計上している<sup>227</sup>。

### **5-6 財産評定<sup>228</sup>**

JALグループの持株会社である株式会社日本航空とその連結子会社である株式会社日本航空インターナショナル、株式会社ジャルキャピタルの3社は、2010年1月19日に東京地方裁判所に会社更生手続開始を申立て、同日更生手続開始の決定をうけた。負債総額は、3社計で2兆3,221億81百万円となり、金融機関を除いた事業会社では戦後最大の大型倒

---

226 前掲コンプライアンス調査委員会（2010）、12・18-19頁。なお、この配当は、単体で配当可能利益があるのに配当しなければ、デフォルト扱いとなり債務者区分が引下げられ、融資の継続や新規融資が不可能になる、といったことなどを懸念して実施されている。

227 日本郵船株式会社『2020年3月期第3四半期報告書』4頁。

228 栗田（2014）（一部加筆・修正）。

産であった。

JAL と管財人の企業再生支援機構は 8 月 2 日、取引先の銀行団に対して更生計画の最終案を提示している。その計画案では、B747-400 型機や A300-600 型機の全機などを退役させ、機種数を削減することや 2011 年 3 月末までにグループ全体で約 16,000 人の従業員を削減することなどがポイントとなっている。また、路線ネットワークの最適化をはかる諸施策も骨子となっている<sup>229</sup>。一般更生債権については、確定債権額の 87.5%の免除をうけることとした。これをうけた銀行団は貸手責任もあって債権放棄に応じ、更生計画に同意したため、更生計画案は 8 月 31 日に東京地方裁判所に提出された。そして、11 月 30 日に更生計画案が認可され、翌 12 月 1 日に株式・債権などの権利変更が行われている<sup>230</sup>。

会社更生手続中に追加支援の要請などを行った<sup>231</sup>ため、一時は 2 次破綻も懸念された JAL（単体）であったが、第 61 期（2010 年 1 月 20 日～2010 年 11 月 30 日）には 1,166 億 2 百万円、第 62 期（2010 年 12 月 1 日～2011 年 3 月 31 日）には 340 億 92 百万円の経常利益を計上するといったように業績は急速に回復した。そのため、2011 年 3 月 28 日には、主要取引機関など 11 金融機関から約 2,550 億円の資金調達を行い、更生債権など約 3,950 億円を繰上一括弁済している<sup>232</sup>。そして、更生手続終結の申立てを東京地方裁判所に対して行い、同日（3 月 28 日）更生手続終結の決定をうけたのである。

そのあと、JAL が 2012 年 9 月 19 日に東京証券取引所第一部に上場したことをうけ、企業再生支援機構は保有する全株式を処分（株式売却総額は約 6,633 億円）し、企業再生支援機構の JAL に対する支援は完了している。

JAL の業績が上記のように短期間で回復できたのには、航空機などの財産評定（簿価の切下げなど）が大きな役割を果たしている。以下では、その状況などについて確認する。

### 5-6-1 債務超過額の算定

---

229 プレスリリース（『JAL グループ、再生に向けた 2010 年度路線便数計画を策定』JAL GROUP NEWS 第 10015 号、2010 年 4 月 28 日）では、国際線を 15 路線・週間 86 往復、また、国内線においては 30 路線・1 日最大 58 往復を運休するとした。そして、更生計画の策定にあたっては、この路線便数計画を前提として進めるとしている。

230 ①資本金 2,510 億円を 100%減資、②企業再生支援機構が 3,500 億円を出資、そして、③金融機関は総額 5,215 億円の債権放棄（債権放棄率 87.5%）、を実施。

231 「日航 900 億円追加支援要請、銀行団と支援機構に、新規融資も 3600 億円」日本経済新聞、2010 年 7 月 2 日、朝刊、1 面。

232 国土交通省航空局『日本航空の再生について』2012 年 11 月、3 頁。

JAL の債務超過額については、航空機を中心とする資産の評価額（評価損）によって下記のように異なる金額となっている。

JAL 再生タスクフォース（作業部会）が 2009 年 10 月 29 日付で国土交通大臣に提出した最終報告書では、JAL の実質債務超過額は 7,422 億円にのぼり、そのうち航空機の退役もしくは売却した場合の評価損が 2,477 億円とされた。機種別では、B747-400 型機が 1,671 億円、MD-90 型機が 584 億円などで、退役・売却予定の航空機リース取引に関する評価損も 498 億円となっていた<sup>233</sup>。

2009 年 12 月 17 日付財務調査報告書では、2009 年 6 月末時点の実質債務超過額は 7,042 億円と試算されている<sup>234</sup>。機材関連では、退役予定所有機材評価損 2,099 億円、退役予定リース機材評価損 29 億円、退役予定機材に関わる予備部品評価損 312 億円、継続使用予定所有機材評価損 1,085 億円、継続使用予定リース機材評価損 1,679 億円、貨物機材関連損失 597 億の計 5,802 億円が、簿価と時価の差額とされた。ほかには、退職給付関連の調整額が 2,101 億円となっている。

JAL 再生タスクフォースのあとを引継いだ企業再生支援機構は、会社更生法を申請した 1 月 19 日時点で、3 月末の債務超過額を 8,676 億円と想定した。しかし、リストラ費用や航空機などの資産の評価損がふくらんだため、6 月 30 日に債務超過額は当初の見込みから約 900 億円拡大した約 9,500 億円になると正式に発表している<sup>235</sup>。

#### 5-6-2 ビッグ・バスの実施

JAL の航空機の簿価については、以前から高いということが指摘されていた<sup>236</sup>。この高いとされる航空機の簿価などは、会社更生法による財産評定で下記のように大きく切下げられている。

JAL（単体）の第 59 期（2008 年 4 月 1 日～2009 年 3 月 31 日）の税引前当期純損失は

---

233 「JAL は 7422 億円債務超過と作業部会試算、存続可能性問われる」REUTERS、2009 年 11 月 12 日 (<https://jp.reuters.com/article/idJPJAPAN-12423220091112>、2022 年 6 月 5 日閲覧)。

234 コンプライアンス調査委員会（2010）、5-6 頁。

235 「日航、債務超過 9500 億円に、銀行団と本格交渉へ、来月までに合意目指す」日本経済新聞、2010 年 7 月 1 日、朝刊、11 面。なお、3 月末時点の連結ベースにおける債務超過額は、9,592 億円であった（JAL『記者会見について』（[https://jal.co.jp/other/info2010\\_0901\\_02.html](https://jal.co.jp/other/info2010_0901_02.html)、2022 年 6 月 9 日閲覧））。

236 『JAL 最終処理 始まった秒読み』東洋経済 ONLINE、2007 年 6 月 7 日 (<https://toyokeizai.net/articles/-/245?page=2>、2022 年 6 月 11 日閲覧)。

697億15百万円であったが、第60期（2009年4月1日～2010年1月19日）には2兆102億83百万円と、赤字幅が急拡大している。この主な原因は、財産評定損、退職給付引当金繰入額、関係会社事業損失引当金繰入額などの特別損失の計上である。

企業再生支援機構では、事業者などから事業再生に関する相談をうけたときにも簡易な資産査定（プレデューデリジェンス：Preliminary Due Diligence）を実施することになっている。そのときなどは、資産を原則として時価<sup>237</sup>により評定し、今後継続使用しない資産については処分価額<sup>238</sup>により評定することもできている<sup>239</sup>。会社更生法第83条第1項及び第2項では、更生手続開始後遅滞なく、更生会社に属する一切の財産につき、その価額を評定しなければならず、その評定は更生手続開始のときにおける時価による、とされている。この規定により評定を行ったJALは、第60期に財産評定損1兆3,441億33百万円を計上している。第59期と比較すると、航空機、建物、貯蔵品、土地、機械及び装置などの計上額が大きく減少している。航空機の簿価（純額）は、7,003億70百万円から3,344億59百万円となっている。JALは、2009年4月1日から2010年1月19日までのあいだに、B747型機7機など16機を売却し、B777型機5機など19機を購入している。こういったことから考えると、航空機の簿価（純額）の約50%が切下げられたと考えられる<sup>240</sup>。建物（純額）については862億38百万円から308億51百万円に、貯蔵品は770億54百万円から222億円に、土地は268億39百万円から27億99百万円に、機械及び装置（純額）は249億53百万円から56億13百万円に、計上額が減少している。このような資産の評価損計上を後押ししたのは、法人税法第33条第3項の規定である。これでは、会社更生法の規定に従って評価換えを行い、その帳簿価額を減額した場合には、その減額した部分の金額は、損金の額に算入できていることになっている。そして、同法第57

---

237 原則として、一定の信頼性をもって測定可能な公正な評価額をいう。ここで、公正な評価額とは、独立した当事者間による競売又は清算による処分以外の取引において、資産の購入又は売却を行う場合のその価額をいう（『企業再生支援機構の実務運用標準』、別紙1「再生計画における財産評定基準」（以下「財産評定基準」という）、No.3用語の定義、1）。

238 継続を前提とする企業が資産譲渡を行う場合の売却見積額又は回収見積額から売却又は回収などの処分により負担する可能性のある取引費用を控除した価額をいう（『資産評定基準』No.3用語の定義、2）。

239 『財産評定基準』No.2 評定の原則。

240 2009年12月17日付財務調査報告書の数値（退役予定所有機材評価損2,099億円、継続使用予定所有機材評価損1,085億円）を用いても、約48.8%（ $(1-334,459)/(209,900+108,500+334,459) \div 0.488$ ）が切下げられたことになる。

条の欠損金繰越控除制度があることも大きく影響している<sup>241</sup>。

『財産評定基準』の No.22 退職給付引当金、1 では、未認識過去勤務差異及び未認識数理計算上の差異については、評定時に認識して計上又は取崩すことになっている。これにより JAL は、第 60 期に未認識の数理計算上の差異を認識し、3,030 億 81 百万円の退職給付引当金繰入額を計上している。

また、『財産評定基準』No.23 その他の引当金、2 では、「関係会社の整理又は余剰人員の整理等事業再構築等に要する費用の見積額で、他の資産等の評定額に反映されない額は事業再生計画に基づき『関係会社支援損失引当金』『事業再構築引当金』等の名称により」計上することとなっている。そして、JAL は第 60 期に、177 億 93 百万円の関係会社事業損失引当金繰入額を計上している。

### 5-6-3 V 字回復

財産評定により簿価が切下げられ、減価償却費が軽減されたことなどは、下記のように V 字回復に大きく貢献している。

JAL (単体) は、第 61 期に退職給付制度改訂益 1,543 億 78 百万円を特別利益に計上し、税引前当期純利益は 1,791 億 90 百万円となっている。JAL の企業年金は、基金型確定給付企業年金及び厚生年金基金からなっていた。ここで、確定給付企業年金の給付を減額する場合(規約の変更)は、確定給付企業年金法施行規則(第 6 条第 1 項第 1 号、ロ)により、加入者の 3 分の 2 以上の同意が必要であり、規約の変更については、確定給付企業年金法第 16 条により厚生労働大臣の認可が必要となっている。また、厚生年金の給付水準を引下げの場合(給付設計の変更)には、厚生年金基金設立認可基準(第三、七、(5)但書イ)により、全受給者などの 3 分の 2 以上の同意が必要であった。JAL では OB・OG から規約変更の同意をえるのに難航したが、2010 年 1 月 12 日(時点)に退職者の 3 分の 2 超、現役社員の 9 割超の同意を取付け、2 月 18 日に厚生労働省に改定申請を行った。そして、3 月 17 日付で同省から認可をうけ、JAL は特別利益として上記退職給付制度改訂益を計上している。

第 62 期には、特別利益に合併に伴う貸倒引当金消滅益を 1 兆 8,979 億 91 百万円計上して、税引前当期純利益は 2 兆 5,263 億 85 百万円となっている。2010 年 12 月 1 日には、

---

241 同法第 59 条では、更生手続開始の決定があり、債権者から債務の免除を受けた場合、その債務免除を受けた金額まで欠損金額を損金の額に算入できることになっている。

株式会社日本航空、株式会社日本航空インターナショナル、株式会社ジャルキャピタルの更生会社3社と株式会社ジャルリーブス並びに株式会社ジャルウェイズが、株式会社日本航空インターナショナルを存続会社として合併している。このときの連結では、特別利益に債務免除益5,837億7百万円を計上して、税金等調整前当期純利益が6,228億2百万円と業績はV字回復している。

第63期（2011年4月1日～2012年3月31日）の単体では、営業利益1,537億67百万円、経常利益1,463億25百万円、そして税引前当期純利益1,685億83百万円を計上している。このときの営業利益と経常利益は、過去最高であった。ここで、事業費の減少には、減価償却費や人件費の減少、航空機燃料税の負担軽減などが、営業外費用の減少には、支払利息の減少が影響している。それぞれの内容などは、次のとおりである。

国土交通省の資料では、航空機などを簿価から時価に評価替えをした結果、5,523億円の評価損が発生し、これにより2013年3月期と2014年3月期の減価償却費負担が約460億円軽減（以降は逡減）されると試算している<sup>242</sup>。ここで、第60期と第61期の減価償却費計上額を年換算して比較すると、約410億円の減少となる<sup>243</sup>。

経営破綻前の2009年3月期のJALの平均年間給与額が874万5千円（従業員数15,389名）であったのに対し、経営再建中の2012年6月30日時点の平均年間給与額は632万8千円（従業員数9,388名）となっている。これからすると、従業員の削減と給与の減額により、給与負担は年間約750億円減少し、2009年3月期の半分以下になったことになる。なお、人件費は、2009年3月期の1,980億2百万円が2012年3月期には886億40百万円となり、1,093億62百万円減少している。

JALの管財人は、2010年6月14日に航空機燃料費及び空港使用料の減免などを要望する『公租公課負担の軽減と路線運航費補助拡充に関する要望書』を関係大臣に提出している<sup>244</sup>。こういった要望もあり、航空機燃料税の税率は、2011年4月1日から26,000円/klから18,000円/klに減税された<sup>245</sup>。これにより、JAL（連結）では、約90億円の負担

---

242 前掲国土交通省航空局（2012）、12頁。

243  $763 \text{ 億 } 83 \text{ 百万円} \times 12 / 9.6 \text{ ヶ月} - 471 \text{ 億 } 46 \text{ 百万円} \times 12 / 10.4 \text{ ヶ月} \doteq 410 \text{ 億 } 80 \text{ 百万円}$ 。

なお、ここでは、機材・機数の違いは考慮していない。

244 JAL『定例記者会見』（[https://jal.co.jp/other/info2010\\_0729.html](https://jal.co.jp/other/info2010_0729.html)、2022年6月9日閲覧）。

245 『平成23年度税制改正大綱』2010年12月16日、98-99頁。なお、沖縄路線及び特定離島路線航空機に積込まれる航空機燃料に関わる航空機燃料税の税率も減税されている。

減になったと考えられる<sup>246</sup>。

JAL（単体）の支払利息については、2009年3月期には159億52百万円であったが、債務免除が行われたあとの2012年3月期には109億62百万円となり、49億90百万円減少している。

上記のような減価償却費や人件費などの固定費の減少は、収益性を改善、すなわちJALの損益分岐点売上高を低下させ、利益を生みやすい収益構造にかえている。

## 5-7 小括

本章では、会計的裁量行動の対象となり、利益調整の手段になる航空機材に対する会計処理の実施状況などについて確認した。

前述のように、岡部（1992）は、ANAの1989年3月期と翌1990年3月期の2期、そしてJALの1989年3月期中間期（1988年9月）の負担の重い償却方法へ変更を、実際に行われた裁量行動の特徴的な事例としてあげている。

ANAでは、第1次石油危機（1973年11月～1975年3月）といわれる景気後退期にあった1973年12月に導入したANA初となるWide Body機L-1011型機には、ほかの狭胴機（級数法）とは異なる定額法を採用している。この定額法採用により、初期の償却負担を軽減している。次に、2000年3月期には、上記の岡部（1992）の指摘内容とは逆の級数法から定額法に変更する利益増加型の会計的裁量行動が行われていること、そして、この変更がなければ経常損失の計上になっていたということを明らかにした。耐用年数の変更については、耐用年数が税法基準から離れて延長されているが、その延長によって減価償却費を抑制し、営業損失又は経常損失の計上を回避していることが確認できた。一方、2000年代中頃以降の業績好調時においては、耐用年数を残存見積使用期間などにあわせた耐用年数に変更することにより、従来の方法に比較して減価償却費を多く計上している。ANAは、2013年1月17日から5月末までB787型機17機が運航停止になったことをうけ、2013年3月期と2014年3月期に、その運航停止期間の減価償却費を売上原価から営業外費用（科目は休止固定資産減価償却費）をうつしているが、これが売上高営業利益率に及

---

246 ジェット燃料油の消費量は2010年度7,924,976 kℓ、2011年度は7,623,081 kℓに、また、航空機燃料税税収は2010年度749億35百万円、2011年度は494億8百万円となっている（出所：e-Stat「航空輸送統計調査」、「税務統計」）。ジェット燃料油の消費比率を座席キロの実績からANA：JAL=5：3と仮定し、消費量の減少を考慮しなければ、 $(74,935 - 49,408) \times 3/8 \approx 95$ 億72百万円となる。

ばした影響は両期とも約 0.13%と軽微であった。なお、JAL の損益計算書には、休止固定資産減価償却費などの計上はみられない（該当機は 7 機）。

JAL については、岡部（1992）が指摘した 1989 年 3 月期の翌期（この 1990 年 3 月期は、営業・経常利益ともに前期を上回っている。）にも、償却方法を変更する利益減少型の会計的裁量行動（目的は、投下資本の早期回収を図り財務体質を改善する。）がとられていることを確認した。JAL は、1992 年 3 月期に B747 型機（JA8193 号機）を導入したが、「相当な期間」を経過していないため、上記の 1990 年 3 月期に変更した定率法によって償却され、バブル景気の終焉（1991 年 2 月）によって悪くなった業績を更に悪化させる一因になっている。耐用年数の変更については、ANA と同様に、税法基準から離れて耐用年数を延長することによって減価償却費を抑制し、営業損益及び経常損益を改善させている。JAL は、2006 年 3 月期から減損損失を計上しているが、経営破綻時には所有機数を減らし、簿価を時価まで減額したにもかかわらず、会社更生手続終了後の 2012 年 3 月期以降も、遊休資産又は売却・処分予定資産とする航空機の帳簿価額を回収可能価額まで減額し、その減少額を減損損失として特別損失に計上している。経営再建後、2020 年 3 月期を除き 1,500 億円以上の経常利益をあげていることを考えれば、岡崎（2015）が指摘しているように、減損損失の計上を利益調整の手段として活用している、すなわち税金等調整前当期純利益を減少させるために、この減損損失の計上を行ったと考えられる。

JAS については、業績好調時に耐用年数の短縮が、業績が芳しくないときに耐用年数の延長が行われている。

上記のように、ANA・JAL・JAS では、1970 年代初頭から 1970 年代半ばまでの好況期、1980 年代半ばから 1990 年代初頭までの好況期、そして、2000 年代に入ってから好況期には、特別償却・臨時償却の実施、評価損の計上、償却方法の変更（定額法から級数法や定率法への変更）、耐用年数の短縮、減損損失の計上といった利益減少型の利益調整が、一方、1970 年代半ばから 1980 年代半ばまでの不況期、そして、1990 年代初頭から 2000 年代初頭までの不況期には、償却方法の変更（級数法や定率法から定額法への変更）、耐用年数の延長、そして費用の資産化といった利益増加型の利益調整が多くみられることが明らかとなった。

JAL については、経営破綻時の財産評定によって航空機の簿価が切下げられたことなどによって固定費が減少し、損益分岐点売上高が低下したことで、利益を生みやすい収益構造となり、これがのちの好業績につながったことが明らかとなった。



## 第6章 航空事業費

2012年12月に首相に再就任した安倍晋三首相（当時）は、2013年から経済界に賃上げを要請している。これに関しては、増加している内部留保を「賃上げに回すべきだ」といった声が政府内にあった<sup>247</sup>。JALでは、経営再建後の2013年3月期から2017年3月期までの中期経営計画期間中に、一般的に内部留保とされる利益剰余金が6,280億36百万円増加している。それに対して、現金・預金は1,196億円増加し、定期預金については1,654億59百万円の預入超過になっている。そして、ほかの資産の増加又は負債の減少に3,400億円以上が使われたという状況であった。JALの平均年間給与額は、2005年3月期には982万円（従業員数14,772名）であったが、そのあと基本給のカットなどがあり、2009年3月期には874万5千円（従業員数15,389名）になっている。2009年には、年末のボーナスが凍結されている。そして、2011年1月からは、コスト削減の一環として、人件費カットを含めた新賃金制度がはじまった<sup>248</sup>ことにより、給与（平均年間額）はさらに減少し、2012年6月30日時点では632万8千円（従業員数9,388名）となっている。そのあとは毎期上昇し、2016年3月期には760万5千円（従業員数11,224名）まで回復し、2017年3月期には賃金制度の改正により859万4千円（従業員数11,449名）となった。2017年3月期における人件費増は連結で250億円近い減益要因となったが、この件について植木義晴社長（当時）は、「経営破綻後に人件費を大きく落としたが、これだけの利益を上げてそのままにしては経営者として正しくないと思った」と述べている<sup>249</sup>。これについては、JALと政府との関係<sup>250</sup>から考えると、JALは政府の方針に従うことによって政府とのフリクション（Friction：衝突、もめごと）を軽減しようとしたと考えられる。

業績がいいときには、上記のような給与アップなどが実施されることがある。その一方

---

247 「安倍首相：4年連続、賃上げを要請、経済界根強い慎重論」毎日新聞、2016年11月17日、朝刊、7面。

248 『商船三井1074万、ANA832万、JAL632万－年収&生涯賃金2012【運輸・倉庫】』PRESIDENT Online、2012年10月15日（<https://president.jp/articles/-/87197?=&page=1>、2022年6月11日）。

249 『JALグ、16年度は減収減益－17年度も「身をかがめる時期」に』Travel vision、2017年4月30日（[www.travelvision.jp/news/detail.php?id=77474](http://www.travelvision.jp/news/detail.php?id=77474)、2020年6月16日閲覧）。

250 JALは、第1次（2006年9月～）のときから安倍政権に嫌われていたという（「自民政権にとことん嫌われたJAL…スカイマーク買収は？」日刊ゲンダイDIGITAL、2014年8月15日（<https://www.nikkan-gendai.com/articles/view/money/152584>、2022年12月20日閲覧））。

で、航空会社が業績不振に陥ったときには、事業計画（路線計画、機材計画、人員計画など）の見直しを行い、経費（人件費、燃油費、外注費など）抑制などの対策をとることが多い。例えば、JAL は 1975 年 3 月の業績不振時に、管理職の給与削減を行い、次年度の地上職員の新規採用を中止するとともに、1978 年 3 月期を目標に間接部門及び整備を除く直接部門で合計 9% の定員削減を行うとした。また、1975 年 4 月に追加導入の予定であった B747 型機の導入を調整し、DC-10 型機の国内線・国際線就航を延期している。そのほかには、エクストラ・フュエル (Extra Fuel) の搭載削減、広告宣伝費の削減、新規設備投資の停止などを行っている<sup>251</sup>。このような業績不振に陥ったときに行われる事業計画の見直しや経費抑制などの実体的裁量行動は、主に費用を抑制して利益を確保、又は、損失額を小さくしようとするものである。

本章では、航空事業費<sup>252</sup>のなかで前章までにとりあげていない、そして業績不振時の費用抑制の対象となることが多い燃油費、乗員訓練費、整備費をとりあげ、その内容及び実績などについて確認する。

### 6-1 燃油費<sup>253</sup>

米大手航空会社は 1990 年以降、コンチネンタル航空（1990 年 12 月、湾岸戦争による燃油費の高騰）、US エアウェイズ（2002 年 8 月、米同時多発テロ）、ユナイテッド航空（2002 年 12 月、米同時多発テロ）、デルタ航空（2005 年 9 月、原油価格高騰にともなう燃油費の増加）、そしてノースウエスト航空（2005 年 9 月、原油価格高騰にともなう燃油費の増加）と軒並み経営破綻（連邦倒産法第 11 章 (Chapter 11, Title 11 of the U.S. Code) の適用を申請）した。こういったなかで唯一倒産を免れていたアメリカン航空も 2011 年 11 月 29 日、ニューヨーク州の裁判所に連邦倒産法第 11 章の適用を申請し、事実上経営破綻した。このアメリカン航空の経営破綻については、燃油費高騰のほかに人件費などの高コスト体質もその原因とされている。このように米大手航空会社が経営破綻に陥った原因の多くは、燃油費の高騰であった。

---

251 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、232-237 頁。これらは、高度成長時代の経営拡大基調から、拡大を抑制しつつ収支の改善をはかろうとするものであった。

252 ANA は、航行費（航空燃油費及び燃料税、空港使用料、乗員訓練費など）、整備費（整備部品費、整備外注費、賃借費など）、航空機材費（減価償却費、航空機材賃借費、航空機租税など）、運送費（外部委託費、機内サービス費、賃借費など）、空港管理費（賃借費など）を航空事業費としている。なお、JAL の科目・区分は、ANA のものと多少異なっている。

253 栗田（2013）（一部、加筆・修正）。

日本においては、2010年1月にJALが経営破綻（2011年3月に会社更正を終了）しているが、日本でも米大手航空会社と同様に燃油費高騰の影響をうけている。そこで、まず初めに燃油費の実績などについて確認する。

### 6-1-1 燃油価格の変動とその要因

燃料価格に影響を及ぼすものとして、旅客機の燃料であるケロシンの市況価格のほか、為替相場や租税公課などがある。

#### (1) ケロシン価格

旅客機が使う燃料は、ケロシン（99%）に酸化防止剤、氷結防止剤などを添加したJET A-1（別名：AVTUR、Aviation Turbine Fuel）といわれるものである。主成分は市販の灯油とほぼ同じであるが、要求される条件・規格が灯油にくらべて厳しく、市販のガソリンよりも高くなっている<sup>254</sup>。

日本においては、アジア地区における代表的な指標であるシンガポール・ケロシンを価格基準として採用している。図表 6-1 には U.S. Gulf Coast のケロシン価格の推移が示されているが、シンガポール・ケロシンの市況価格も同様な推移を示す。

図表 6-1 をみれば、1990年代は20ドル/バレル台で比較的安定していたケロシン価格が2001年から上昇しはじめ2008年には89.50ドル/バレルになっている。そして、2009年には124.49ドル/バレルへと急上昇している。そのあと、2010年にはいったん下落し、2013年までは上昇、そこから2017年までは下落するというように変動しながら、こんにちに至っている。

笛木・川本（2009、7頁）は、2002年以降の原油価格の急激な変動について、①需要要因（世界景気変動の影響）、②供給要因（天災などによる短期的な原油生産変動の影響）、そして③需給以外の要因（地政学リスクなどをうけた予備的需要の高まり、投機資金の流入などの影響）に分解し、その背景について分析しているが、「2002年以降の原油価格変動は、『需給以外の要因』—投機資金の動向など—も影響した局面もあったが、大部分は『需要要因』—新興国を中心とした世界景気の変動と、これに伴う原油需要の変化—によって説明可能である」としている。

#### (2) 為替相場

---

254 米国エネルギー省エネルギー情報局（U.S. Energy Information Administration）のデータ（2005～2010年）で試算すると、ケロシンの価格はレギュラー・ガソリンの価格に対しておおむね数%高くなっている。

図表6-1 航空燃油費などの推移

	ANA			JAL		石油価格 (\$/bbl)		為替相場 (円/\$) 注5	備考
	燃料消費費 注2	航空機燃料税	事業費に占める割合	航空燃油費	事業費に占める割合	原油 注3	ケロシン 注4		
1971年3月期	4,185		11.7%	14,389	13.2%	1.21		360.00	
1972年3月期	5,614		11.9%	17,404	12.7%	1.69		308.00	
1973年3月期	9,661		13.7%	20,568	12.9%	1.82		308.00	
1974年3月期	14,853		17.0%	29,578	15.2%	2.81		308.00	73.10 第4次中東戦争勃発 (第1次石油危機)
1975年3月期	28,302		22.5%	64,559	25.2%	10.97		308.00	
1976年3月期	37,039		24.4%	70,269	25.3%	10.43		308.00	
1977年3月期	28,615	11,610	24.8%	73,161	24.8%	11.63		308.00	
1978年3月期	31,137	12,436	23.4%	76,516	24.2%	12.57		308.00	
1979年3月期	28,727	13,641	19.7%	74,571	21.8%	12.92		234.00	79.03 OPEC臨時総会 (価格体系の無秩序化)
1980年3月期	51,122	30,066	29.6%	153,754	34.0%	30.96		206.00	80.02 第2次石油危機
1981年3月期	80,600	31,734	34.5%	201,702	39.1%	36.87		242.00	
1982年3月期	88,489	32,660	34.8%	216,965	38.3%	35.48		210.00	
1983年3月期	90,996	31,849	34.4%	225,404	37.7%	32.65		233.00	
1984年3月期	75,565	31,512	30.3%	188,695	33.0%	29.66		237.00	
1985年3月期	75,696	33,171	29.4%	191,156	31.3%	28.56		231.00	
1986年3月期	69,169	33,225	27.1%	184,936	29.7%	27.18		254.00	85.09 ブラザ合意
1987年3月期	74,337		19.9%	109,704	19.5%	14.35		185.00	
1988年3月期	77,302		19.4%	107,674	18.3%	18.15		151.00	
1989年3月期	73,758		17.0%	102,086	16.1%	14.72		127.00	
1990年3月期	85,103		17.3%	123,040	17.2%	17.84		130.00	
1991年3月期	103,281		18.9%	160,248	20.1%	22.88	32.00	145.83	91.01 湾岸戦争勃発
1992年3月期	102,869		17.9%	136,128	16.4%	19.37	25.54	135.52	
1993年3月期	105,274		17.4%	132,618	16.4%	19.02	24.02	127.67	
1994年3月期	99,088		16.7%	120,581	16.1%	16.84	22.22	112.21	
1995年3月期	98,211		16.2%	120,218	15.5%	15.89	20.71	103.26	
1996年3月期	103,795		16.5%	126,153	15.3%	17.18	20.75	95.10	
1997年3月期	124,091		18.5%	158,616	17.9%	20.42	25.66	109.84	
1998年3月期	125,288		18.1%	164,396	18.7%	19.17	23.52	122.07	
1999年3月期	116,082		16.5%	136,554	16.2%	13.06	16.93	131.89	
2000年3月期						18.07	20.92	114.96	
2001年3月期						28.23	35.70	108.83	
2002年3月期						24.35	30.45	122.54	
2003年3月期						24.93	28.85	126.35	03.03 イラク戦争勃発
2004年3月期						28.90	34.61	116.99	
2005年3月期						37.73	48.34	109.24	05.01 燃料特別付加運賃
2006年3月期						53.39	72.03	111.21	
2007年3月期						64.29	80.77	117.38	
2008年3月期						71.12	89.50	118.84	
2009年3月期						96.99	124.49	104.46	
2010年3月期						61.76	69.89	94.57	
2011年3月期						79.04	90.26	88.79	10.12 中東情勢悪化
2012年3月期						104.01	125.92	80.80	
2013年3月期						105.01	128.35	80.82	
2014年3月期						104.08	122.64	98.65	
2015年3月期						96.24	113.11	106.85	
2016年3月期						50.75	63.92	122.05	
2017年3月期						42.81	52.58	109.84	
2018年3月期						52.81	65.44	113.19	
2019年3月期						68.35	85.13	111.43	
2020年3月期						61.41	78.92	110.05	

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成 注1：塗りつぶされたところは、景気拡張期の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。  
注2：1972年3月期以前は燃料税を含んでいない。1987年3月期以降は燃料及び燃料税。  
注3：期首の月を含む年の1～12月の値。World Bank Commodity Price Data (https://worldbank.org/en/research/commodity-markets) の“Crude oil average”から引用 (2021年4月17日閲覧)。  
注4：期首の月を含む年の1～12月の値。U.S.Energy Information Administrationウェブサイト“U.S.Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB” (https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/LeafHandler.ashx?n=PET&s=EER\_EPIK\_PF4\_RGC\_DPG&f=A) から引用 (2021年4月17日閲覧)。  
注5：期首の月を含む年の1～12月の値。1990 (H.2) 年3月期以前は基準相場 (www.stat.go.jp/data/chouki/zuhyou/18-08.xlsから引用)、1991 (H.3) 年3月期以降はTTS (対顧客電信相場) 年間平均値 (www.murc-kawasesouba.jp/tx/year-average.phpから引用) (2021年4月17日閲覧)。

燃料（ケロシン）価格はドル建てであるため、為替相場（円／ドル）の影響をうける。為替相場については、米国のサブプライムローン問題などが影響し、2007年から円高が進んでいる（図表6-1を参照）。2011年10月31日には最高値75円52銭をつけたが、そのあとは円安傾向になっている。しかし、2015年以降は円高に振れ、最近では米中貿易摩擦などが影響し、2019年に入ってから2月から5月までを除き110円を切っている（2019年（暦年）の最高値は8月26日の104円46銭、最安値は4月25日の112円24銭<sup>255</sup>）。

255 日本銀行『時系列統計データ検索サイト』(www.stat-search.boj.or.jp/ssi/cgi-bin/famecg)

為替相場の変動は、長期的には購買力平価説、国際収支説などによって説明される要因が、短期的には金利変動、中央銀行の政策金利変更、中央銀行の為替介入、政治的要因、経済指標の発表、地域紛争・戦争などの要因が複雑にからみあって起こっている。2011年の円高の要因としては、①アメリカの景気減速、②新興国経済などへの懸念、③ギリシャなど欧州の財政危機、④中国の外貨準備としての円買いなどがある。しかし、経常赤字化と円安の関係を検証した橋本（2010、1頁）では、「人口減少によるISバランス（注：Investment-Saving Balance）の変化で本邦経常収支が赤字化の方向へ転換することの円相場への影響を考えると、まずインフレ圧力から長期趨勢的に円安圧力がかかり易くなる」とされ、将来円安に振れる可能性があることが指摘されている。2016年前半に円高が進んだのは、①中国景気の悪化懸念、②原油価格の大幅下落、③米国景気の不透明感などを背景に、リスク回避の姿勢が強まり、円を買う動きが強まったことが原因とされる<sup>256</sup>。

### (3) 航空機燃料税

航空機燃料税は、航空機燃料税法（昭和47年3月31日法律第7号）に基づいて課されている税で、航空機の所有者又は使用者が納税義務者となっている（第4条）。税率<sup>257</sup>は、航空機に積込まれた航空機燃料に対して26,000円/klである（第11条）。航空機燃料税にはTAX on TAXはない（消費税はかからない<sup>258</sup>）。なお、有償の国内運送の用に供されない外国往来機に積込まれる航空機燃料には課税されない（第8条）。航空機燃料税の納税地は、原則として航空機燃料の積込みの場所と規定されている。しかし、特例として国税庁長官の承認をうければ、その承認をうけた場所を納税地とすることが認められている（第9条）。そのため、航空会社では、どこで給油しても一箇所で納税手続きができるように事前に納税地を申告している。航空機燃料税は目的税で、税収の13分の11は国（空港

---

i2?cgi=\$name\_a000&lstSelection=FM08、2019年11月23日閲覧）からデータ（FM08'FXERD02（東京市場、ドル・円、スポット、最高値）及びFM08'FXERD03（東京市場、ドル・円、スポット、最安値））を抽出。

256 三井住友DSアセットマネジメント株式会社『2016年の振り返り（為替市場）』2016年12月29日（<https://www.smam-jp.com/market/report/marketreport/grobal/news161229gl.html>、2019年8月25日閲覧）。

257 課税標準が「航空機燃料の数量」となっているので、税率は課税標準の一単位（ここでは1kl）あたりの金額で示される。なお、課税標準が金額あるいは価額によって定められる場合には、百分比や万分比で示されることが多い。

258 利用者などが納税義務者となっている場合は、資産の譲渡などの対価の額は消費税の課税標準に含まれないので、非課税となる（消費税法基本通達10-1-11）。

整備特別会計)に入り、空港整備などに使用される。残りは航空機燃料譲与税法により空港関係市町村に5分の4(第2条)、都道府県に5分の1(第2条の2)が譲与され、航空機騒音防止対策などの財源として使用されている。

2011年度税制改正において、航空機燃料税の税率が改正され、税率は18,000円/klとなった(新租税特別措置法では第90条の8)。また、沖縄路線航空機に積込まれる航空機燃料については9,000円/kl(同法第90条の8の2)、特定離島路線航空機に積込まれる航空機燃料については13,500円/kl(同法第90条の9)となっている。そして、航空機燃料譲与税の譲与額も9分の2に変更となった(航空機燃料譲与税法附則(平成23年6月30日法律第83号)第12条第3項)。これらの特例措置は延長されて、2022年3月31日まで適用されることになっている(2020年4月現在)。航空機燃料税の税率の引下げは、空港整備の拡充が概成したと考えられること、また羽田空港の容量拡大のための整備に一区切りがつくことなどによるものである。

なお、原油・輸入石油製品には、輸入・採取段階で石油石炭税(2,040円/kl)がかかっている。2011年度の税制改正では、「税制による地球温暖化対策を強化するとともに、エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出抑制のための諸施策を実施していく観点」から、『地球温暖化対策のための税』が導入された。具体的には、「広範な分野にわたりエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出抑制を図るため、全化石燃料を課税ベースとする現行の石油石炭税にCO<sub>2</sub>排出量に応じた税率を上乗せする『地球温暖化対策のための課税の特例』」が設けられたのである(平成23年度税制改正大綱)。これにより原油及び石油製品については、2012年10月から1kl当たり250円が上乗せされた。そして、2014年4月からは250円、更に2016年4月からは260円の税率が上乗せされ(計760円)、2019年10月20日現在では2,800円になっている(租税特別措置法第90条の3の2第1号)。

## 6-1-2 燃油ヘッジ

### (1) ANA の場合

ANAは、航空燃料の価格変動リスクを抑制し、コストを安定させることを目的として、コモディティ・デリバティブ取引(スワップ、オプションなど)を利用している(投機目的のものはない)。ANAにおいては、取引権限及び取引限度額を定めた社内管理規定に基づいて取引を行っている。原則として担当役員出席の会議を毎月開催し、リスクヘッジのための手法やその比率についての意思決定並びに取引内容の報告・確認を行っている。また、日常におけるチェックは、契約担当部門内の相互牽制と会計部門のチェックにより行

っている<sup>259</sup>。ヘッジ有効性については、原則としてヘッジ開始時から有効性判定時点までの期間において、ヘッジ対象とヘッジ手段の両者の相場変動又はキャッシュ・フロー変動の累計を比較し、両者の変動額などを基礎として判定を行っている。

2011年3月期は対象数量の約8割、2012年3月期は約6割、2013年3月期は調達数量の約4割、2014年3月期は3~4割のヘッジを行っている<sup>260</sup>。2017年3月期第1四半期以降の『決算説明会資料』のなかには、「燃油ヘッジ基本方針」が記載されている。それによると、国際線消費量は燃油サーチャージ収入で対応するため、原則としてヘッジ対象外となっている。一方、国内線で消費する量については、3年前からヘッジ取引を開始することになっている。2017年3月末時点では、2017年3月期の消費量に対しては40%、2018年3月期の消費量に対しては30%、2019年3月期の消費量に対しては20%、2020年3月期の消費量に対しては5%がヘッジされている。翌2018年3月末時点では、2018年3月期の使用量に対しては30%、2019年3月期の消費量に対しては30%、2020年3月期の使用量に対しては15%、2021年3月期の使用量に対しては5%がヘッジされている。2019年3月末時点では、2019年3月期の使用量に対しては35%、2020年3月期の使用量に対しては30%、2021年3月期の使用量に対しては15%、2022年3月期の使用量に対しては5%がヘッジされている。そして、2020年3月末時点では、2020年3月期の使用量に対しては30%、2021年3月期の使用量に対しては25%、2022年3月期の使用量に対しては15%、2023年3月期の使用量に対しては5%がヘッジされている。すなわち、当期を含めた4期において消費量の5~15%となる量に対して每期ヘッジを行い、当期となったときに燃油消費量に対するヘッジ率が30~40%になるようにしている。なお、ここでヘッジされていない燃油消費量（総消費量の60~70%）は、上記のように国際線において消費される量となっている。

連結株主資本等変動計算書における2007年3月期の株主資本以外の項目の繰延ヘッジ損益の変動額（純額）は231億55百万円となっている。そのあと、2008年3月期は▲8億86百万円、2009年3月期▲1,048億66百万円、2010年3月期693億85百万円、2011年3月期182億22百万円、2012年3月期43億24百万円、2013年3月期33億71百

---

259 1997年3月期から同様な注記になっている。ヘッジ有効性の判定に関する注記は、2001年3月期から。

260 それぞれの前期の有価証券報告書第2、4内の「原油価格変動によるリスク」に記載された数値。

万円、2014年3月期26億45百万円、2015年3月期▲100億71百万円、2016年3月期▲568億99百万円、2017年3月期398億21百万円、2018年3月期83億28百万円、2019年3月期141億7百万円、そして2020年3月期は▲252億31百万円となっている。

## (2) JAL の場合

JALは、航空機燃料の価格変動リスクを抑制し、コストを安定させることを目的として、コモディティ・デリバティブ取引を利用している。JALでは、基本方針及び定められた権限に基づいて取引が行われており、日常業務については契約担当部門及び審査組織により相互にチェックされる体制になっている。そして、デリバティブ取引状況はヘッジ月例会議に報告され、有効性についても適時関係部に報告される<sup>261</sup>。

JALは、2008年に入って燃油価格が急騰<sup>262</sup>したことに対応して、同年7月から9月にかけてヘッジ率を上げて大量のスワップ取引を行った。しかし、リーマン・ブラザーズ・ホールディングスの経営破綻（9月15日）に端を発して起こったリーマン・ショックにより北海ブレント（Brent）価格は急落し、JALは2009年3月末に繰延ヘッジ損失1,937億円を発生させている<sup>263</sup>。そして、2009年度においては燃油量の80%を110～120ドル/バレルでヘッジしていたため、500億円の損失を出した、とされる<sup>264</sup>。

JALでは、2009年11月に運転資金が不足するとして、「つなぎ融資」の問題が発生している。JALは国際スワップ・デリバティブ協会（International Swaps and Derivatives Association：以下「ISDA」という。）の定める基準でデリバティブ取引を行っていたが、ISDAが事業再生ADR（Alternative Dispute Resolution：裁判外紛争解決手続き）の開始などを「債務の遅延や不履行」にあたりと判断すれば、すべてのデリバティブ取引にただちに清算義務が生じるという状況であった<sup>265</sup>。ここで、ただちに清算義務が生じていれば、当

---

261 2020年3月期有価証券報告書、84頁。なお、1997年3月期から同様な注記になっている。ヘッジ有効性の判定に関する注記は、2002年3月期有価証券報告書から記載されている。

262 燃油価格高騰により、2008年3月にはアロハ航空、そして同年4月にはATA航空、オアシス香港航空が運航停止になっている。

263 前掲コンプライアンス調査委員会（2010）、15頁。なお、2008年3月期の（株主資本以外の項目の）繰延ヘッジ損益の変動額は▲271億47百万円であったが、2009年3月期には▲2,099億83百万円となっている（2009年3月期有価証券報告書、72頁）。

264 日本航空・グループ2010（2010）『JAL崩壊—ある客室乗務員の告白』文藝新書、28頁。

265 「日航1000億円清算義務、デリバティブ巡り、再生支援で可能性」読売新聞、2009年11月20日、朝刊、11面。



面の資金（1,000 億円）にヘッジした燃油費の支払金額（上記の 500 億円の損失を含む）を加えた資金を調達することが必要となり、資金繰りが一層厳しいものになっていた。経営破綻しても、会社更生法が事前調整型となり燃油費の債務がカットされなかったこともあり、燃油調達費用は JAL に重くのしかかった。そして、JAL は、会社更生手続中に銀行団や企業再生支援機構などに対して追加支援を要請しているが、これとは別に燃油購入などの運転資金として 3,600 億円の新規融資も要請している<sup>266</sup>。

2013 年 3 月期以降の決算説明会資料をみると、JAL も近年では ANA と同じく 3 年前から燃油及び為替のヘッジを行っている。2017 年 3 月期以降においては、各期末時点の燃油費に対するヘッジ率は、翌期は燃油・為替共約 40%、翌々期は同約 10%、そして 3 期先は同約 5%となっている<sup>267</sup>。

### 6-1-3 燃油価格高騰への対応

上記のように ANA と JAL では、原油の価格変動リスクを抑制し、燃油費の平準化をはかる目的で燃油及び為替ヘッジを行っている。ここでは、ANA と JAL でコスト削減策として行われている燃油使用量削減の取組みについて確認する。

#### (1) ANA の場合

ANA は、『2009 年度緊急対策プラン』で「事業計画見直し・燃油使用量削減などによる燃油費・燃料税の削減」をあげている<sup>268</sup>。

ANA は、2009 年 3 月期に燃節プロジェクトを立上げているが、これは以前から積極的に実施していた燃料削減の取組みをさらに進化させ、部門横断的なプロジェクトとしたものである。そして、この燃節プロジェクトでは、運航・飛行計画・整備・客室の各部門をはじめ、全社一丸となった取組みを行い、「2012 年 3 月期までに 2008 年 3 月期比で約 6 0,000 kl の燃料」などを削減するとした<sup>269</sup>。

燃節プロジェクトの具体的な取組みは、運航では「着陸時におけるリバース運用の見直し」「省エネ降下方式の促進」、飛行計画では「最適飛行経路（高度を含む）での運航」「搭載燃料の最適化」、整備では「新構造タイヤの採用」「エンジン水洗の積極的な実施」、

---

266 前掲日本経済新聞、2010 年 7 月 2 日。

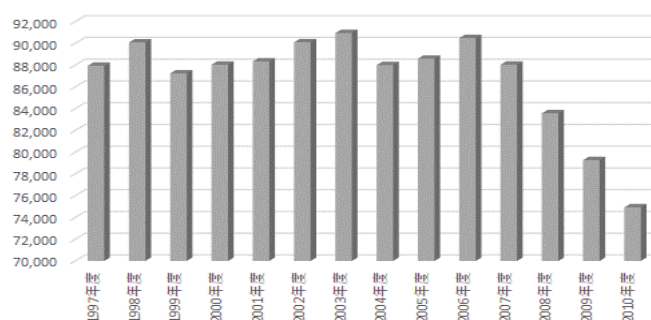
267 2020 年 3 月期の決算説明会資料においては、2021 年 3 月期の業績予想（の資料）がないので、2020 年 3 月末時点の翌期以降の燃油費に対する年度別ヘッジ概況は不明である。

268 ANA『アニュアルレポート 2009』5 頁。

269 上掲 ANA（2009）、12 頁。

客室では「搭載品の適正化・軽量化」「機用品搭載量の適正化」などとなっている。なお、整備のエンジン水洗では、1回のエンジン水洗による燃費効率の向上は約1%で、2009年3月期に1エンジンに対して平均2.9回のエンジン水洗を行うことによって、同期の燃料削減効果は約24,000klと算出されている<sup>270</sup>。

図表6-2 航空燃料税の税収（百万円）



出所：栗田（2013）、78頁

図表6-2は航空機燃料税の税収額の推移をグラフにしたものである。これをみると、2007年度までは各年度880億円前後の税収があったが、2008年度以降は税収が減っていることがわかる。有償の国内運送はANAグループとJALグループの2グループによってほとんどが占められているので、航空機燃料税の税収額の大半は両グループによって納税されたものである。これらから、B777-300ER型機、B737-700/800型機、B787型機を主とする省燃費機材の導入や上記活動によって燃料使用量が削減され、航空機燃料税の納税額を抑制することができたと考えられる。

## (2) JALの場合

『アニュアルレポート2008』などをみると、経営破綻前のJALは燃油費上昇を抑制するために、省燃費機材<sup>271</sup>への更新促進やダウンサイジング推進、機内搭載品の軽量化、エンジン洗浄の頻度増加などを行っている。また、燃油高騰施策の一環として、路線便数計画の見直しも行っている。2009年3月期下期に行われた路線・便数の見直しでは、直接変動費はもとより、本社間接費用や支店経費などの固定費の削減も含まれ、その効果として

270 上掲ANA（2009）、17頁。なお、JALでは、「エンジンを洗うことで、1機につき、0.8～1%の燃費が節約できる。」（JAL『アニュアルレポート2008』12頁）としている。

271 B777型機、B787型機、B737-800型機、E170型機を省燃費機材としている。ここで、B777型機とB787型機は中型機、B737-800型機とE170型機は小型機に分類されている（上掲JAL（2008）、6頁）。

通年で 120 億円の収支改善を見込んでいる<sup>272</sup>。

2008 年度以降の航空機燃料税の税収額減少（図表 6-2 を参照）は、JAL の路線リストラや中・小型機化による国内線生産量の縮小と軌を一にすることから、JAL においても路線リストラや中・小型機化による国内線生産量の削減によって、航空機燃料税の納税額を抑制できたと考えられる。

企業再生支援機構は法律上 2013 年 1 月までに JAL の株を手放さなければならず、そのため 2012 年秋の再上場を目指していた。企業再生支援機構が 3,500 億円のイグジット（exit：投資資金の回収）ができなければ、国民負担ということになる<sup>273</sup>。こういったことから、2011 年度の航空機燃料税の引下げは、航空会社の負担を軽減し、経営基盤の安定化を支援する、すなわち、JAL の再建を支援するという役目をもって実施されており、これも JAL の V 字回復に役立っている。

## 6-2 乗員訓練費<sup>274</sup>

定期航空会社の乗員になるために行われる訓練を大別すると、小型機を操縦するための技能を身につけるための基礎的教育訓練（ここで事業用操縦士・計器飛行証明などの資格を取得する。）と航空会社が使用している大型機に乗務するための技能を身につけるために行われる実務的訓練（ここでは、事業用操縦士（型式限定）の資格を取得する。）のふたつに分けられる（図表 6-3 参照）。

定期航空会社の乗員となるためには事業用操縦士（型式限定）の資格<sup>275</sup>が必要であるが、2011 年 5 月の航空法改正により、航空従事者技能証明（Airmen Competence Certification）の資格に准定期運送用操縦士（Multi-Crew Pilot License：以下「MPL」という。）が追加された。この MPL の資格は、国際民間航空条約附属書の改正などに対応して創設・追加されたもので、航空運送事業に従事する乗員の効率的・効果的な養成を行うことを可能とし、もってその安定的な確保をはかることを目的とされた。MPL の業務範囲は、航空

---

272 上掲 JAL（2008）、14 頁。

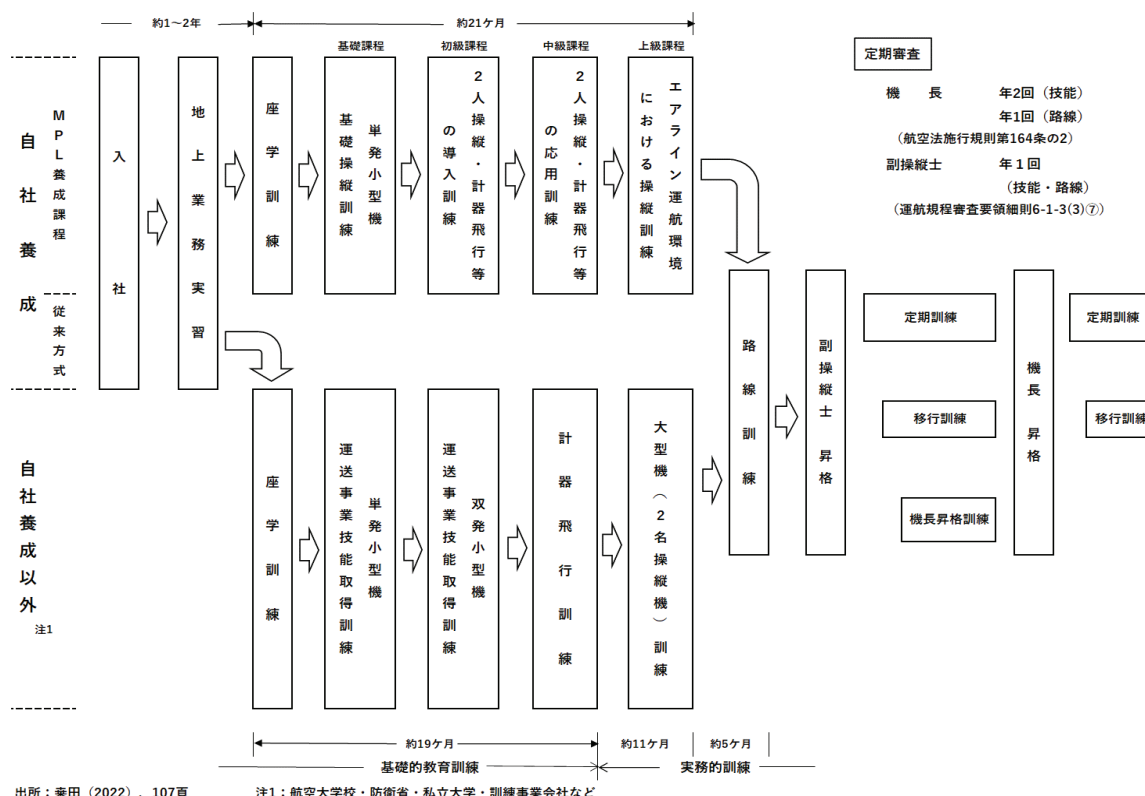
273 筆者は、ある講演で「JAL は、公的資金 3,500 億円は使用しなかった。与信をえるのに役立つ」旨のはなしを聞いたことがある。

274 栗田（2022）（一部加筆・修正）。

275 ライセンスの面からいうと、航空会社の機長になるには定期運送用操縦士技能証明、副操縦士の場合は准定期運送用操縦士技能証明又は事業用操縦士技能証明（事業用操縦士技能証明の場合は計器飛行証明が必要）のほか、航空無線通信士従事者免許証、第一種航空身体検査証明及び航空英語能力証明（レベル 4）を有していなければならない。

機に乗組んで、機長以外の操縦者として、構造上、その操縦のために二人を要する航空機の操縦を行うことなどとなっている。副操縦士 (Co-Pilot) の任命を受けるまでの期間は、自家用操縦士から事業用操縦士の資格などを取得していく従来の方式では約 35 ヶ月となるが、MPL の養成課程だと約 26 ヶ月となり、約 9 ヶ月の短縮ができる<sup>276</sup>。

図表6-3 乗員養成（訓練）の流れ（概要）



副操縦士昇格（任命）後は、乗務資格を維持するために年 1 回うけなければならない定期訓練や乗務する機種を変更(型式限定変更)するために行われる移行訓練などをうける。そして、副操縦士としての経験をつんだのち、機長昇格訓練をうけて審査に合格すれば、国土交通大臣の認定をうけて機長となる（航空法第 72 条。なお、機長となるためには、定期運送用操縦士（型式限定）の資格を取得する必要がある）。

上記のように、乗員は乗務資格を維持する（技倆を維持・向上する）ために定期的に訓

276 国土交通省『第 5 回乗員政策等検討合同小委員会 参考資料』（参考資料 1）、4 頁。なお、ANA は、従来の訓練では約 36 ヶ月かかるのに対し、MPL 訓練では約 27～30 ヶ月になるとしている（『ANA は副操縦士昇格訓練に新たに MPL 訓練を導入します』ANA NEWS 第 13-131 号、2013 年 12 月 10 日）。JAL も ANA とほぼ同じで、従来方式では約 36 ヶ月かかるのに対し、MPL 訓練では約 26～30 ヶ月になるとしている（『JAL、パイロット訓練において日本初となる MPL 訓練を導入』プレスリリース、2013 年 10 月 21 日）。

練をうけるが、そのあとに定められた知識及び能力を有するか（必要な技倆をクリアしているか）ということをチェックするための審査を受けなければならない。審査には、副操縦士・機長に適した能力を有しているかをチェックする任用審査（技能・路線）と乗員がそれに適した能力を有しているかをチェックするために年1回行われる定期審査（技能（機長の技能審査は年2回）・路線）とがある。

航空会社の乗員に対して行われる定期訓練・審査などは、乗員が乗務資格を維持するために必要不可欠なものである。国際民間航空条約では、その締約国に対してすべての乗員の技量維持を保障することを求めている（附属書1）。そして、航空運送事業者に対しては、乗員に対する定期的な技能審査の実施を求めている（附属書6）。これをうけ、日本では航空運送事業者に対して、運航規程に基づく乗員に対する定期的な技能審査の実施を義務付け<sup>277</sup>ており、航空会社において上記のような訓練・審査を行っている。

なお、乗員の訓練・審査においては、シミュレーター（Simulator：模擬飛行装置）の性能向上によって、6ヶ月ごとに行われる機長の定期技能審査などでシミュレーターだけで行うことが認められるなど、シミュレーターが乗員の訓練・審査に占める役割は大きくなってきている<sup>278</sup>。

### 6-2-1 乗員訓練費などの推移

航空会社が乗員訓練費として認識するのは、自社養成訓練生<sup>279</sup>の基礎的教育訓練にかかった費用と副操縦士昇格訓練や機長・副操縦士に対する実務的訓練などにかかった費用である。なお、乗員訓練費は人件費、（航空機材などの）減価償却費、社外役務費、航空燃油費などから構成されている。

ステークホルダーが財務情報のなかで乗員の教育訓練について知ることができるのは、

---

277 『運航規程審査要領細則』第2章6-1で、最大離陸重量が5,700キログラムを超える航空機の乗員に対する訓練及び審査において必要とされる課目・方法・時間・間隔などが規定されている。

278 JALでは、1968年当時、飛行訓練時間中のおよそ60%をフライト・シミュレーターで実施しており、その直接訓練経費は実機訓練にくらべて5分の1以下であった（日本航空株式会社調査室編（1974）、432頁）。

279 本論文では、航空会社に採用されて、航空会社の社員として乗員となるための基礎的教育訓練などをうける訓練生を自社養成訓練生、航空会社以外の教育機関で基礎的教育訓練を受けたのちに航空会社に採用され、航空会社で副操縦士となるための実務的訓練をうける訓練生を乗員訓練生という。

その費用が計上されている乗員訓練費<sup>280</sup>の数値からである。乗員訓練費は、事業費明細表（書）において開示されていた。しかし、ANA では 2013 年 3 月期まで事業費明細表の添付はあるが、2002 年 3 月期以降の事業費明細表には乗員訓練費という勘定科目がなくなっていること、そして、持株会社制へ移行した 2014 年 3 月期以降は事業費明細表が添付されていないことから、2002 年 3 月期以降の乗員訓練費の額を知ることはできない。JAL では、2003 年 3 月期まで事業費明細表は添付されているが、2003 年 3 月期の事業費明細表には 2003 年 3 月期の数値が未記入となっているので、JAS と経営統合した 2003 年 3 月期以降の乗員訓練費の額を知ることはできない。SKY では、事業費明細書によって 1998 年 10 月期（第 2 期）から経営破綻し、上場廃止（2015 年 2 月）する前の 2014 年 3 月期（第 18 期）までの乗員訓練費の額を知ることができる<sup>281</sup>。SFJ では、2020 年 3 月期においても事業費明細書が添付されているので、それから乗員訓練費の額を知ることができる。ちなみに、2017 年 3 月期の計上額は 9 百万円で、2018 年 3 月期は 7 百万円となっている。そして、2019 年 3 月期と 2020 年 3 月期は、ともに 10 百万円となっている。このように、各航空会社の訓練費の推移の確認や航空会社間の比較などを行うには限界がある。

1970 年 3 月期から計上額が確認できるまでの期間における ANA と JAL の乗員訓練費などの推移は、図表 6-4 と図表 6-5 に示すようになってきている。図表 6-4 と図表 6-5 における乗員訓練費が事業費に占める割合をみれば、ANA と JAL ともに減少してきていることがわかる。これについては、使用機材の取得価額が技術革新による高性能化、大型化などによって高額化したこと、また運航機数自体が増加したことによって減価償却費が増加していること、そして燃油費の高騰などによって事業費が増加しているのに対し、乗員訓練費についてはシミュレーターの活用によって訓練の効率化、燃油費の削減などがはかられ、訓練費用がおさえられたことなどが影響している。

図表 6-4 と図表 6-5 の乗員数・訓練事業費をみれば、俗に列島改造ブーム（1971 年 12 月～1973 年 11 月）、公共投資景気（1977 年 10 月～1980 年 2 月）、そしてバブル景気（1986 年 11 月～1991 年 2 月）といわれる景気の拡張期に乗員数が増加している。しかし、

---

280 本論文では、航行費のなかの「乗員訓練費」（ANA 及び SKY）、「教育訓練費」（SFJ）を、そして JAL の場合は（航行費から独立した）「乗務員訓練費」を乗員訓練費と呼ぶ。

281 第 1 期（1996 年 11 月 12 日～1997 年 10 月 31 日）には、事業収益及び事業費の計上はない。なお、SKY は、1998 年 8 月に初号機（JA767A 号機）を受領し、同年 9 月から就航させている。

乗員訓練費はそれより遅れて、第1次石油危機（1973年11月～1975年3月）、第2次石油危機（1980年2月～1983年2月）、そして第1次平成不況（1991年2月～1993年10月）といわれる景気の後退期に増加している。この第1次石油危機、第2次石油危機、そして第1次平成不況といわれる景気後退期とANA・JALの業績が芳しくない時期とは、ほぼ一致している。

図表6-4 乗員数・乗員訓練費の推移（ANA）

（金額単位：百万円）

	乗員数（人）		乗員訓練費	自社養成	備 考				
	注1				事業費	乗員訓練費 が事業費に 占める割合	営業損益	機数 (含リース機)	機材の導入・退役など
	ヘリコプター乗員 (内数)	訓練生 (内数)							
1970年3月期	685	34	1,101		25,245	4.36%	4,553	78	
1971年3月期	790	35	1,624		35,682	4.55%	5,693	79	
1972年3月期	885		1,802		47,299	3.81%	648	82	
1973年3月期	999		3,055		70,318	4.34%	4,536	76	72.12 熊本乗員訓練所開設
1974年3月期	注2		4,737		87,403	5.42%	12,382	79	74.3 L-1011型機導入
1975年3月期	1,151		4,303		126,009	3.41%	352	80	
1976年3月期	1,141		3,767		152,042	2.48%	7,282	82	
1977年3月期	1,138		2,263		162,427	1.39%	10,858	81	
1978年3月期	1,381		2,244		186,069	1.21%	10,309	84	
1979年3月期	1,378		2,384		215,230	1.11%	9,129	91	79.1 B747型機導入
1980年3月期	1,395		2,885	※	274,062	1.05%	▲ 9,604	97	
1981年3月期	1,451		4,448	※	326,061	1.36%	941	95	
1982年3月期	1,453		3,342	※	347,680	0.96%	▲ 3,581	94	
1983年3月期	1,446		2,566	※	357,499	0.72%	9,707	93	
1984年3月期	1,430		3,639	※	353,271	1.03%	1,833	92	83.6 B767型機導入
1985年3月期	1,389		3,286	※	370,874	0.89%	19,213	93	
1986年3月期	1,348		3,213	※	378,083	0.85%	15,488	95	
1987年3月期	1,400		3,727	※	373,291	1.00%	25,997	99	
1988年3月期	1,392		3,491	※	398,665	0.88%	32,890	100	
1989年3月期	1,373		3,641	※	435,019	0.84%	30,932	102	
1990年3月期	1,507		5,198		492,444	1.06%	38,517	103	
1991年3月期	1,715		8,668		547,292	1.58%	25,319	110	90.4 B727型機退役、90.11 B747-400型機導入、91.3 A320型機導入
1992年3月期	1,837		10,180		575,987	1.77%	39,177	120	
1993年3月期	1,949		10,247		605,108	1.69%	18,065	125	92. ベークースフィールド訓練所開設
1994年3月期	2,155		10,816		591,867	1.83%	5,582	130	
1995年3月期	2,061		9,482		608,010	1.56%	16,076	136	
1996年3月期	2,035		8,905		627,841	1.42%	27,307	140	95.11 L-1011型機退役、95.12 B777型機導入
1997年3月期	2,001		8,366		670,941	1.25%	18,015	150	
1998年3月期	1,935	288	7,856		691,456	1.14%	646	153	
1999年3月期	1,821	110	7,828		704,981	1.11%	▲ 13,159	149	98.4 A321型機導入
2000年3月期	1,890		6,933		675,875	1.03%	20,605	注6	
2001年3月期	1,834		6,301		691,859	0.91%	66,424	注6	

出所：本田（2022）、110頁。注1：1987年3月期以降の乗員数は、日本人のみ。注2：有価証券報告書に乗員数の記載がなく不明。注3：1973年3月期以前は飛行機航行管理費、1974年3月期～1990年3月期は飛行機航行費、1991年3月期以降は航行費の内訳科目。注4：※印は、国土交通省（2014、9頁）で「自社養成の採用人数」がゼロとなっている期を示す。注5：1990年3月期以前は飛行機事業費、1991年3月期以降は航空事業費合計の値。注6：有価証券報告書に単体の機数の記載がなく不明。注7：塗りつぶされたところは、景気拡張期の始点（谷）とされる月を含む期から終点（山）とされる月を含む期までを示す。

自社養成訓練生は、図表6-3に示されているように、まずは地上配属され、1～2年間地上実務の実習を行う。そのあと、座学を受講し、実機訓練にうつる。実機訓練では、最初に単発小型機で訓練を実施し、そのあと双発小型機・大型機の訓練へとうつっていく。ここで、座学に入ってから単発小型機の訓練を終了するまでに1年以上を要する。そして、双発小型機・大型機の訓練は、2年目から3年目に行われることになる。こういったことから、景気拡張期にあって会社業績が上向いている時期に大量採用された自社養成訓練生の多くが、社会が景気後退期に入って会社業績が下降しはじめからも実機訓練（特に大型機の訓練）を行っているということになる。そのために、上記のようなことが起こってい

る282。

図表6-5 乗員数・乗員訓練費の推移 (JAL)

(金額単位：百万円)

	乗員数 (人) 注1				乗員訓練費							自社養成 注5	備考					
	借用以外 (日本人)		借用 (外国人)		人件費	社外役員費	賃借費	航空燃油費	減価償却費		その他		計	事業費	乗員訓練費が事業費に占める割合 注6	営業損益	機数 (台) - (ス)	機材の導入・退役など
	注2	注3	計	注4					航空機材	その他								
1970年3月期	1,030	(199)	270	(84)	1,300	1,109		672	700	1,984	4,465		82,513	5.41%	25,213	55		
1971年3月期	1,212	(265)	292	(85)	1,504	1,666		699	1,124	2,823	6,312		108,660	5.81%	16,994	61	70.4 B747型機導入	
1972年3月期	1,484		225	(53)	1,709	1,947		629	817	3,056	6,449		137,088	4.70%	10,293	71	71.11 ナハ運航乗員訓練所開所	
1973年3月期	1,642		173	(17)	1,815	2,202		510	1,170	3,148	7,030		158,922	4.42%	11,639	73		
1974年3月期	1,694		174	(20)	1,868	3,233		509	1,098	3,583	8,423		194,550	4.33%	2,523	82		
1975年3月期	1,789		155	(16)	1,944	3,759		678	2,004	4,135	10,576		255,691	4.14%	▲27,069	77		
1976年3月期	1,794		142	(16)	1,936	3,862		1,225	1,250	4,345	10,682		278,175	3.84%	▲1,063	74		
1977年3月期	1,757		120	(4)	1,877	3,902		1,767	2,035	5,058	12,762		294,794	4.33%	13,364	77	76.4 DC-10型機導入	
1978年3月期	1,751		104	(4)	1,855	4,197		1,659	956	4,193	11,005		315,578	3.49%	20,065	75		
1979年3月期	1,852		98	(3)	1,950	4,406		1,030	745	3,162	9,343		341,481	2.74%	22,065	79		
1980年3月期	1,898		87	(3)	1,985	5,025		1,737	583	3,492	10,837	※	452,215	2.40%	▲288	86		
1981年3月期	1,886		78	(3)	2,064	5,912		2,762	653	3,982	13,309	※	515,982	2.58%	9,503	86		
1982年3月期	2,072		71	(3)	2,143	6,807		4,527	1,066	4,846	17,246	※	567,004	3.04%	12,102	86		
1983年3月期	2,115		67	(3)	2,182	7,202		4,468	1,254	5,124	18,050	※	597,600	3.02%	▲8,319	83		
1984年3月期	2,088		67	(3)	2,155	6,723		3,878	1,438	5,327	17,368	※	571,147	3.04%	21,169	83		
1985年3月期	2,105		50	(3)	2,155	7,432		4,407	1,660	5,756	19,257	※	610,030	3.16%	38,179	84		
1986年3月期	2,103		44	(3)	2,147	6,730		3,055	1,583	5,545	16,815	※	621,680	2.72%	19,248	86	85.7 B767型機導入	
1987年3月期	2,132		41	(2)	2,173	7,047		1,725	1,821	5,865	16,459	※	561,341	2.93%	28,718	88		
1988年3月期	2,173		36	(2)	2,209	7,178		1,341	1,737	6,215	16,474	※	589,899	2.79%	54,602	90	88.1 DC-8型機、88.2 B727型機退役	
1989年3月期	2,232		52	(23)	2,284	8,155		1,120	1,750	6,851	17,878	※	634,259	2.82%	72,763	89		
1990年3月期	2,289		71	(46)	2,360	7,943		1,061	2,149	7,424	18,578		716,430	2.59%	74,002	95	89.8 JAFJA設立、90.1 B747-400型機導入	
1991年3月期	2,372		63	(46)	2,435	8,865		1,796	2,154	9,555	22,372		798,588	2.80%	27,321	97		
1992年3月期	2,417		128	(74)	2,545	11,417		1,564	2,067	11,816	26,865		828,440	3.24%	▲12,935	106		
1993年3月期	2,478		175	(86)	2,653	10,234		2,415	2,508	13,457	28,616		810,216	3.53%	▲48,132	112		
1994年3月期	2,571		170	(88)	2,741	8,897		1,561	2,293	11,277	24,031		749,999	3.20%	▲29,280	112	93.11 MD-11型機導入	
1995年3月期	2,589		120	(80)	2,709	9,585	2,317	1,144	932	2,865	5,893	22,739	777,621	2.92%	▲9,858	119		
1996年3月期	2,615		86	(66)	2,701	9,017	2,299	831	1,138	1,851	6,186	21,324	822,016	2.59%	15,403	127	95.5 B737型機、96.2 B777型機導入	
1997年3月期	2,621		164	(147)	2,785	10,015	2,367	1,959	1,273	1,801	4,518	23,193	885,031	2.62%	4,556	129		
1998年3月期	2,614		168	(151)	2,782	9,765	2,391	2,089	1,042	730	1,749	4,253	880,707	2.50%	31,003	137		
1999年3月期	2,576		159	(138)	2,735	7,661	2,238	2,264	838	791	1,890	3,923	843,591	2.32%	24,820	137		
2000年3月期	2,538		156		2,694	6,431	1,850	1,347	694	675	1,891	3,381	835,116	1.95%	28,754	119		
2001年3月期	2,477		146		2,623	6,045	1,174	1,260	597	544	1,708	3,077	876,620	1.64%	55,938	116		
2002年3月期	2,473		135		2,608	5,743	1,207	883	412	264	1,440	2,855	882,306	1.45%	▲16,360	116		

出所：乗員(2022)、111頁。注1：航空士・航空機関士を含む。注2：括弧内は、操縦士訓練生の人数(内数)。注3：括弧内は、航空機関士の人数(内数)。注4：遺贈給付引当金繰入額を含む。注5：※印は、国土交通省(2014、9頁)で「自社養成の採用人数」がゼロとなっている期を示す。注6：ここでは、航空運送費会計マイナス付帯事業費の値を示す。注7：塗りつぶされたところは、景気拡張期の始点(谷)とされる月を含む期から終点(山)とされる月を含む期までを示す。

図表6-4と図表6-5のなかの※印(コメじるし)は、国土交通省(2014、9頁)で「自社養成の採用人数」がゼロとなっているところを示している。1980年3月期から1989年3月期までの乗員数の増加数をみれば、ANAは22名の減少、JALは334名の増加(外国人乗員は35名の減少)となっている。すなわち、ANAは、事業規模維持のために必要となる定年退職などによる人員減に対する補充についても充分でないという状況になってい

282 内閣府『景気基準日付』によると、第2循環から第15循環までの平均的拡張期の長さは約36ヶ月、平均的後退期の長さは約16ヶ月、平均的全循環の長さは約52ヶ月となっている。これからすると、例えば座学訓練の開始から大型機の訓練開始までに1年半のタイムラグがあり、また景気の谷から18ヶ月目以降に座学訓練にはいるとすれば、訓練費が増加する大型機の訓練開始は景気後退期にはいつてからとなる。



る。一方、JAL においては、この期間は自社養成を行わず、基礎的教育訓練費を削減<sup>283</sup>しながら、事業規模拡大に必要な乗員の確保を社外から行っていたということになる。なお、この乗員の確保は、主に航空大学校からの乗員訓練生の採用によるものである。ANA と JAL の業績の伸びから考えれば、ANA は乗員数の減少によって、1980 年代半ばから 1990 年代初頭のバブル期における収入獲得機会の一部を逃したといえる。また、ANA は 1980 年代に自社養成を行わず、乗員数も減少させていたこともあって、業績が伸びていたバブル期後期から乗員数を急激に増加させているが、これが 2030 年ごろに航空業界で乗員が不足するという「2030 年問題」を発生させる原因となっている。

ANA が 1983 年 6 月、JAL が 1985 年 7 月に導入した B767 型機は、それまでの機体が FE を含め 3 名乗務で運航されていたのに対し、FE を搭乗させずに機長・副操縦士の 2 名乗務で運航可能となった最初の機体である。そのため、B767 型機導入にともない、ANA は 1984 年 10 月から FE に対して操縦士へ職種変更するための訓練を始めている。また、JAL は、1989 年 8 月に FE の操縦士への職種変更訓練を中心に行うジャルフライトアカデミー株式会社（JAL の 100% 子会社）を設立している。

JAL には、副操縦士になる前に FE の資格を取得させ、FE として乗務させるセカンド・オフィサー制度があったが、バブル期の乗員不足からその制度を中止している。そして、FE を経ずに副操縦士とし、乗員不足を補っている。これによって生じる FE 不足に対しては、1989 年に 1981 年以来となる FE 募集を行っている<sup>284</sup>。このときに採用された FE が職種変更訓練にはいることなどによって生じる FE の不足を、外国人 FE の派遣（派遣元は、米国法人インターナショナル・エア・サービス（IASCO）など）をうけることによって補ったため、1990 年代に外国人 FE の人数が増加している。なお、セカンド・オフィサー制度や FE の職種変更の問題が労使問題となっている。

### 6-2-2 乗員訓練費の繰延べ

航空会社で行われる基礎的教育訓練や定期訓練を除く実務的訓練は航空会社の裁量行動の対象となるが、自社養成での基礎的教育訓練、既存機への移行訓練、そして昇格訓練は、会社にとっては新技術の採用ではないので開発費にはあたらない。そのため、会計的裁量行動の対象とはならない。しかし、新型機（以前に導入したことの無い型式の機体）に対

---

283 JAL では、増加した 334 名を全員自社養成していたと仮定した場合とくらべて、約 133 ～167 億円の費用削減となる。

284 『翼』株式会社航空新聞社、1989 年 8 月号、148-149 頁。

する訓練は、会社にとっては新技術の採用であり、開発費に該当することとなる。そのため、会計的裁量行動の対象となる。なお、新型機の導入は実体的裁量行動の対象となるが、導入が決まれば導入するまでに当初必要となる人数に対して必ず訓練が実施されるので、新型機に対する訓練は実体的裁量行動の対象にはならない。

開発費に関する会計規定については、次のようになっている。『企業会計原則』では、「将来の期間に影響する特定の費用は、次期以降の期間に配分して処理するため、経過的に貸借対照表の資産の部に記載することができる」（第三、一、D）とされ、創立費・開業費・開発費・新株発行費・社債発行費・試験研究費などが繰延資産に属するものとされている（第三、四、（一）、C）。

企業会計審議会は、試験研究費と開発費の範囲が必ずしも明確でなく、また、資産への計上が任意となっていることなどの状況を踏まえ、1998年3月に『研究開発費等に係る会計基準』（1999年4月1日以降に開始する事業年度から適用）を公表している。これでは、開発とは「新しい製品・サービス・生産方法（注：括弧内は省略）についての計画若しくは設計又は既存の製品等を著しく改良するための計画若しくは設計として、研究の成果その他の知識を具現化すること」（一、1）とされている。そして、研究開発費には「人件費、原材料費、固定資産の減価償却費及び間接費の配賦額等、研究開発のために費消されたすべての原価」（二）が含まれ、その研究開発費については「すべて発生時に費用として処理しなければならない」（三）とされている。

2005年改正前の商法第286条ノ3では、①新製品又は新技術の研究、②新技術又は新経営組織の採用、③資源の開発、④市場の開発、の目的のために特別に支出された金額は貸借対照表の資産の部に計上することができ、計上した場合はその支出ののち5年以内に毎決算期において均等額以上の償却をすることとされていた<sup>285</sup>。2006年5月施行の会社計算規則（第106条第3項第5号）では、「繰延資産として計上することが適当であると認められるもの」が繰延資産に属するとされたが、繰延資産として計上できる項目やその償却方法などに関する具体的な規定はない。そのため、企業会計基準委員会は、『会社計算規

---

285 『昭和39年度運輸白書』（各論Ⅲ第2章第1節3）には、「従来同社（注：JALのこと）は、乗員訓練費を開発費として5年間の繰延償却を行ってきたが、（中略）昭和37年の商法改正に際し開発費の繰延についての規定が限定的列挙主義をとったため今後は従来通りの処理方法が困難とみられるに至った（商法286条の13）。したがって、今後は、当該年度発生する訓練費を経費として処理する」という記述がある。

則』の規定の対応として、実務対応報告第 19 号『繰延資産の会計処理に関する当面の取扱い』を 2006 年 8 月に公表し、実務上の取扱いを明らかにしている。それでは、開発費は「新技術又は新経営組織の採用、資源の開発、市場の開拓等のために支出した費用、生産能率の向上又は生産計画の変更等により、設備の大規模な配置換えを行った場合等の費用」をいい、経常費の性格をもつものは開発費には含まれないとされている。そして、開発費は、原則として支出時に費用（売上原価又は販売費及び一般管理費）として処理することになっている。ただし、繰延資産として計上することもできることになっており、計上する場合には、支出のときから 5 年以内のその効果の及ぶ期間にわたって、定額法そのほかの合理的な方法により規則的に償却することが要求されている（3、(5)）。

『財務諸表等規則』（第 36 条）では、創立費・開業費・株式交付費・社債発行費及び開発費が繰延資産に属するものとされている。そして、開発費は「新技術又は新経営組織の採用、資源の開発、市場の開拓等のために支出した費用、生産能率の向上又は生産計画の変更等により、設備の大規模な配置換えを行った場合等の費用」をいい、経常費の性格をもつものは含まれないとされている（『財務諸表等規則ガイドライン』三六、5）。なお、その償却方法などについては、企業会計基準委員会（企業会計審議会）により公表された企業会計の基準に従うものとされている（『財務諸表等規則』第 1 条第 1 項・第 2 項）。

法人税法では、繰延資産は「法人が支出する費用のうち支出の効果がその支出の日以降一年以上に及ぶもの」（第 2 条第 24 号）で、法人税法施行令第 14 条において開発費（新たな技術若しくは新たな経営組織の採用、資源の開発又は市場の開拓のために特別に支出する費用）などが定められている。そして、開発費は任意償却の繰延資産とされている（法人税法施行令第 64 条第 1 項第 1 号）。

上記のように、制度会計においては、開発費を繰延資産として計上することが容認されており、これが利益調整に利用されることになる。

### (1) JAS の事例

JAS は、平成不況にはいった 1992 年 3 月期から 2003 年 3 月期までのあいだに、図表 6-6 に示した金額の開発費を繰延資産として計上している。これについては、1992 年 3 月期の有価証券報告書（35 頁）に「新型航空機に係わる重要な訓練費及び乗員の自社養成に係わる訓練費を商法の規定により、5 年間にわたり毎年均等額を償却している」との説明が記載されている。

JAS は、バブル景気のなかにあった 1990 年 1 月に B747-400 型機の導入を発表したが、

1991年1月に始まった湾岸戦争やバブル景気崩壊の影響をうけて業績が悪化し、財政難から1993年3月にB747-400型機の導入延期を決め、導入機材もB777型機に変更している。そして、1996年12月にB777-200型機の初号機を受領しているの、1992年3月期から2003年3月期まで計上されている繰延資産（訓練費）は、これらに関して支出された訓練費が繰延べられたものである。なお、1995年7月には（型式限定がDC-9型機となる）MD-90型機の初号機を受領している。

図表6-6 開発費（繰延資産）の計上とその償却（JAS）

(単位：百万円)

	1992年3月期	1993年3月期	1994年3月期	1995年3月期	1996年3月期	1997年3月期	1998年3月期	1999年3月期	2000年3月期	2001年3月期	2002年3月期	2003年3月期	2004年3月期
CASH OUTFLOW	241	1,439	1,784	1,635	1,602	1,634	586	324	168				
償却	1992年3月期支出分	48	48	48	48	48							
	1993年3月期支出分		288	288	288	288							
	1994年3月期支出分			357	357	357	357						
	1995年3月期支出分				327	327	327	327					
	1996年3月期支出分					320	320	320	320				
	1997年3月期支出分						327	327	327	327			
	1998年3月期支出分							117	117	117	117		
	1999年3月期支出分								65	65	65	65	65
	2000年3月期支出分									33	33	33	33
償却（費用計上）額計	48	336	693	1,020	1,340	1,619	1,448	1,156	862	542	215	98	33
開発費（繰延資産）計上額	193	1,296	2,387	3,002	3,264	3,279	2,417	1,585	890	347	132	33	0
B747型機前払金 注1	135												
B777型機支払額（含前払）注2				2,019	5,852	21,966	61,606	86,412	25,418				
MD-90型機支払額（含前払）注3					24,499	43,064	81,067	26,955					
B/S	社債								5,200	10,500	7,000	1,700	
	長期借入金	141,584	195,099	212,371	177,801	213,155	214,729	250,435	303,714	256,877	228,051	232,016	129,168
	親会社長期借入金												97,336
P/L	営業利益	10,667	▲1,591	▲4,152	▲478	▲336	▲322	▲8,582	780	8,484	16,313	10,299	▲2,353
	支払利息	10,099	10,071	11,554	11,617	10,135	8,769	8,389	9,166	9,497	8,928	8,475	7,715
	耐用年数延長 実施期			★	★			★	★				

出所：本田（2022）、112頁。なお、備考を追加している。注1：1990年3月期には、267百万円の前払がある。1991年3月期も前払が行われているが、金額は不明。  
注2：B777型機は、1997年3月期1機（リース機）、1998年3月期2機、1999年3月期3機（内、1機はリース機）、2000年3月期1機の計7機を導入している。  
注3：MD-90型機は、1996年3月期4機、1997年3月期2機、1998年3月期8機、1999年3月期2機の計16機を導入している。注4：JASは、1992年3月期から2003年3月期の間にA300-600型機22機、A300型機1機の計23機を導入している。

上記の開発費（繰延資産）の計上（貸借対照表の残高）から各期の支出額及び費用処理額を推測すると、図表 6-6 に示すようになる。この支出額と費用処理額を比較すると、1997年3月期までは支出額より費用処理額のほうが少なくなり、全額その期の費用として処理する場合とくらべて、1992年3月期は営業利益額を多くし、1993年3月期から1997年3月期までは営業損失額を少なくしている。1998年3月期以降は、支出額より費用処理額のほうが多くなり、全額その期の費用として処理する場合とくらべて、1998年3月期と2003年3月期は営業損失額を大きくし、1999年3月期から2002年3月期と2004年3月期は営業利益額を少なくしている。すなわち、JASにおける乗員訓練費の繰延べは、1997年3月期以前の営業損失額を計上しているときにはその損失額を少なくし、1998年3月期以降の営業利益を計上しているときはその利益額を圧縮しており、費用処理額を平準化させるだけでなく、利益平準化という効果ももたらしたということがいえる。

なお、新型機に関わる訓練費などの増加は、図表 6-6 に示すように JAS の業績を悪化さ

せているが、これが1994年3月期、1995年3月期、1998年3月期、そして1999年3月期に既存機材の耐用年数を延長<sup>286</sup>させる原因のひとつになっている。

## (2) SKYの事例

SKYは就航（1998年9月）以来、中型機のB767-300ER型機（座席数254～309席）、B767-200型機（座席数234席）を使用していたが、2005年12月に新機材B737-800型機（座席数177席）の初号機を受領している。そして、そのあと順次B737-800型機に更新している。この機材更新の背景には、B737-800型機が省燃費機材であり、小型機なのでリース料や着陸料などを削減することができ、運航費の抑制をはかれるといったことがある。

図表6-7 開発費（繰延資産）の計上とその償却（SKY）

(単位：百万円)

	2002年10月期	2003年10月期	2004年10月期	2005年3月期	2006年4月期	2007年4月期	2008年3月期	2009年4月期	2010年4月期
CASH OUTFLOW		334	30		355				
償却額内訳	2003年10月期支出分	67	67	67	67	67			
	2004年10月期支出分		6	6	6	6	6		
	2005年3月期支出分								
	2006年3月期支出分					71	71	71	71
	2007年3月期支出分								
	2008年3月期支出分								
	2009年3月期支出分								
	2010年3月期支出分								
	償却（費用計上）額計	0	67	73	73	144	144	77	71
開発費（繰延資産）計上額	0	267	224	151	362	218	142	71	0
営業損益	▲1,072	▲292	1,372	65	▲1,871	▲5,176	3,224	▲2,543	3,143
資本合計 注1	▲2,897	808	2,163	8,427	11,396	6,913	9,565	8,723	11,392

出所：栗田（2022）、113頁。 注1：2007年3月期以降は、純資産合計。

SKYは、従来乗員訓練費用を支出時に全額費用計上していたが、2003年10月期に支出した新型航空機に関わる乗員の重要な訓練費用については、繰延資産として計上し、商法の規定する最長期間（5年）にわたって均等償却する方法を採用した。この変更は、①国土交通省が国内航空分野における競争促進策の強化として、新規航空会社の事業拡大のために創設した「競争促進枠」を獲得し、2003年10月期から新路線参入と新型航空機導入を行い、事業拡大のための多数の乗員を訓練する必要がある、②当該乗員訓練費用としての支出の効果が当期のみならず、翌期以降にも及ぶことを勘案し、費用配分をより合理的なものとし、より適正な期間損益計算を行うために実施された。この変更により、従来の方法とくらべて事業費が267百万円減少し、税引前当期純損失も同額減少している<sup>287</sup>。

286 岡部（1994、55頁）は、耐用年数の変更（これは、会計上の見積りの変更である。）についても、会計的裁量行動のひとつとしている。

287 2003年10月期決算短信（非連結）、19頁。2003年10月期の乗員訓練費の計上額は、1億2,329万7千円となっている。なお、2000年10月期から2002年10月期までは1億

SKY は、2003 年 10 月に第三者割当増資を実施して債務超過を解消したが、2003 年 10 月期に 7 億 9,450 万 8 千円の当期純損失を計上したため、同期末の利益剰余金合計は▲12 0 億 2,041 万 4 千円、資本合計は 8 億 848 万 8 千円となっている。こういったこともあり乗員訓練費を繰延べたと考えられるが、2003 年 10 月期、2004 年 10 月期そして 2006 年 3 月期に発生した費用の繰延べはその期の利益平準化に役立っているが、2007 年 4 月期及び 2009 年 3 月期においては営業損失の額を大きくする結果になっている。

なお、B767-300ER 型機の 1・2 号機のリース契約期間は 10 年、そのほかは 60～74 ヶ月となっていたが、B737-800 型機のリース契約期間は 96 ヶ月となっている（いずれもオペレーティング・リース）。

### 6-2-3 乗員訓練費における問題

乗員養成（基礎的教育訓練に相当）は、航空大学校・私立大学<sup>288</sup>などでも行われている。そして、航空会社は、そういった教育（養成）機関などから乗員訓練生を採用することができることから、乗員養成（の費用）については、フリーライダーという問題が生じる。

乗員に対する定期訓練・審査などは、乗員が乗務資格を維持するために必要不可欠なものである。そのため、乗員の定期訓練・審査などにかかる費用は、航空会社の業務遂行に、いかえると収益獲得のためには必ず必要となるものである。しかし、自社養成訓練生などが副操縦士に昇格する（任命される）までにかかった費用は、訓練期間中に航空会社が獲得した収益には貢献していない。

自社養成における基礎的教育訓練にかかる費用（訓練コスト）は、ひとりあたり約 4,000～5,000 万円となる<sup>289</sup>。航空会社が自社養成をしなければこの費用が節約できる。ここで、基礎的教育訓練費以外の費用及び売上高（収入）の額が一定だと仮定すれば、乗員訓練費は事業費（売上原価）として計上されているので、基礎的教育訓練費の額によって売上原価率（＝売上原価／売上高）、売上高営業利益率（＝営業利益／売上高）、総資本営業利益率 ROA（＝営業利益／総資産）などの経営指標（収益性の指標）の数値が変化することに

---

円台であったが、2006 年 3 月期以降（2007 年 3 月期（3 億 7,842 万円）は除く）は 4 億円以上の乗員訓練費を計上している（最大は、2012 年 3 月期の 8 億 4,537 万 8 千円）。

288 2006 年 4 月に、東海大学に航空操縦学専攻が設置されてから、大学での乗員養成が始まっている。2021 年 4 月現在では、法政大学・桜美林大学・崇城大学・第一工業大学・千葉科学大学に同様な養成課程がある。

289 国土交通省航空局（2014）『第 6 回 乗員政策等検討合同小委員会 参考資料』10 頁。

なる。すなわち、自社養成をしている航空会社と自社養成をしていない（フリーライダーの）航空会社の乗員訓練費の額を比較すると、自社養成をしている航空会社のほうがその額は多くなり、そのため、自社養成をしている航空会社の経営指標（収益性の指標）の数値は、自社養成をしていない（フリーライダーの）航空会社の数値よりも悪い評価をうける数値となる。こういったことから、航空会社はなるべく自社養成訓練生の採用をおさえようとする動機をもつことになる。そして、訓練費の抑制ということだけを考えれば、まずは外部の教育（養成）機関などから乗員訓練生などを採用するということになる。ここで、外部から乗員訓練生などを採用することは、訓練費の負担ということからみればフリーライダーとなる。

日本の主要航空会社における乗員（2013年1月1日現在）の出身構成は、約34%（5,686名中1,948名）が自社養成、約40%（5,686名中2,266名）が航空大学校、そして、残り約26%（5,686名中1,472名）が私立大学・防衛省・外国人などとなっている<sup>290</sup>。自社養成における基礎的教育訓練にかかる費用（訓練コスト）が4,500万円／人とする<sup>291</sup>と、乗員全員を自社養成によって確保（3,738名も自社養成）していたとすれば、航空会社は約1,680億円の費用（訓練コスト）が抑制されたことになる。これが40年間にわたって抑制された費用（訓練コスト）の合計だとすると、1年では平均で約42億円の費用抑制ができたことになる。

基礎的教育訓練などにかかった費用をより公平に負担しあうということを考えれば、操縦免許（型式限定）を無形資産ととらえ、乗員がほかの航空会社に移籍する場合は、操縦免許（型式限定）という無形資産の使用権が移籍先の航空会社に移転するとみなし、「操縦免許（型式限定）を活用することによって収益をえる航空会社に、基礎的教育訓練などにかかった費用をその使用年数（獲得（入社）から定年までの年数）に応じて負担させる」ということが考えられる。そうすれば、移転先の航空会社の費用負担が発生するが、基礎的教育訓練などにかかった費用を現状よりもより公平に負担しあうとともに、各航空会社

---

290 上掲国土交通省航空局（2014）、9頁。乗員数は、ANA・ANA ウイングス株式会社・株式会社エアーアジア・株式会社AIRDO・株式会社ソラシドエア・SFJ・Peach Aviation株式会社・JAL・日本トランスオーシャン航空株式会社・株式会社ジャルエクスプレス・日本エアコミューター株式会社・ジェットスター・ジャパン株式会社・SKY・NCA・エアアジア・ジャパン株式会社の合計人数。

291 上掲国土交通省航空局（2014）、10頁。

の費用と収益とがより対応し、また、航空会社間の業績比較においても条件がそろい、より正確な報告・分析ができるようになる。そして、これは航空大学校・私立大学などにおける乗員訓練生の安定的な養成にも寄与するものと考えられる。

### 6-3 整備費

#### 6-3-1 整備の種類とその内容

整備作業は保守作業及び修理作業から構成され、保守作業は「耐空性等が損なわれていない場合において、耐空性等を維持するために必要な作業。原則として、運用限界の範囲内で航空機を使用した場合に、通常必要となる作業（必要な点検及び検査を含む。）」とされ、修理作業は「航空機の現状が原設計から外れ、耐空性等が損なわれた場合又は耐空性等が損なわれるおそれがある場合に、原設計どおりの耐空性等を回復し、又は維持するために行う修復作業（機能の確認並びに航空機及び装備品のオーバーホールを含む。）」とされる。ここで、「性能、機能等原設計の仕様に変更を加える作業（Alteration、Modification）」は改造とされ、これは整備作業には含まれない<sup>292</sup>。

本邦航空運送事業者は、国土交通省令で定める航空機の整備に関する事項について整備規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない（航空法第104条第1項）。航空法施行規則（第214条第2号ハ）では、整備規程のなかで機体及び装備品などの整備の方式について、日常整備、定時整備及びオーバーホールの区分ごとに整備の間隔及び要目を明確に定めることを要求している。そして、航空機の整備を計画的に実施するために必要な整備計画の管理に関する必要な事項も定めなければならないことになっている（『整備規程審査要領』Ⅱ、5、(3)）。

航空機の整備は、定例整備、非定例整備及び特別整備などに分類される。そのなかの定例整備においては、日常整備、定時整備などに区分される<sup>293</sup>。定時整備には、A整備、B整備、C整備、そしてD整備があるが、近年ではA整備とC整備だけが設定されているものが多い。また、D整備にかわって機体をオーバーホールするような重整備（特別整備）が設けられているものもある。これらの定時整備は、整備規程に（機種ごと）定められた間隔で実施する。例えばB737-400型機の場合は、A整備が300時間、B整備が1,250時

---

292 国土交通省航空局安全部航空機安全課長『航空機の整備及び改造について』サーキュラー整理番号 No.3-001、2011年6月30日、3-4頁。

293 『整備規程審査要領』Ⅱ、3、(1)、(3)。



間、そして C 整備が 4,000 時間というように飛行時間 (Flight Time) <sup>294</sup>で実施する間隔が定められている<sup>295</sup>。JAL の B747 型機では、就航した 1971 年 3 月期には A 整備 50 時間、B 整備 200 時間、そして C 整備は 800 時間で実施していたが、機材品質の低下をもたらすおそれがないことを確認したうえで整備間隔を延長していき、10 年後には A 整備 250 時間、B 整備 1,000 時間、C 整備 3,000 時間となっている。この整備間隔の延長は、直接的及び間接的に整備費用の軽減に大きく貢献している<sup>296</sup>。なお、A 整備や B 整備では保守作業とされる外部状態の点検や油脂類のサービシングが主に行われるが、C 整備以上の重整備ではアクセス・パネルを取外しての機体構造点検、各システムの機能、作動チェック、ダクトやワイヤーなどの状態点検などの保守作業のほか、必要により修理や改造作業も行われる。そのため、C 整備以上の重整備を実施する場合は、機体を格納庫 (Hangar) にドック・インして相応の日数をかけて必要とされる作業を実施する。

### 6-3-2 自社整備と整備の委託

1993 年 4 月、運輸省は 3 年以内を目途に許認可等件数を 2 割削減するなどの基本方針を定めた<sup>297</sup>。そして、それまでは安全性に直接かかわるものとして聖域化されがちだった「整備についても規制緩和の方向は変わらない」とし、整備規程の緩和が行われている<sup>298</sup>。そのあと、航空不況のなかで整備部門に対するコスト削減の圧力が強まり、整備体制の見直しが行われている。その整備体制について、斎藤 (2006、78 頁) は、「各航空会社では業務を下請け企業に置き換える方針をとるとともに要員数も削減している。このことにより特に運航整備部門において、先輩から後輩への技術の伝承が行われにくくなる傾向となっている。また、定期整備部門では、海外委託整備や下請け企業の拡大により、運航整備

---

294 飛行時間は、「航空機が、離陸の目的をもって、自己の力によって最初に動き出す瞬間から、飛行終了後に静止に至る瞬間までの総時間 (プッシュバックを含む。)」で、車輪止め時間 (Chock to Chock) と同義とされている (国空航第 850 号『航空機乗組員飛行日誌記入要領』平成 24 年 3 月 30 日)。定時 (定例) 整備は、毎回この飛行時間の合計が定められた時間に達するまでに行われる。

295 「整備部門の安全への取り組み」日本トランスオーシャン航空株式会社 ([www.churashima.net/jta/safety/section/fix.html](http://www.churashima.net/jta/safety/section/fix.html)、2020 年 9 月 29 日閲覧)。なお、日本トランスオーシャン航空株式会社の B737-400 型機は 2019 年 5 月に退役している。

296 前掲日本航空株式会社統計資料部編 (1985)、75 頁。

297 『平成 6 年度運輸白書』第 2 部第 1 章第 3 節 1、(1)。

298 「航空 3 社整備体制見直し、コスト削減に“聖域”なし、運輸省、規制緩和へ」日経産業新聞、1993 年 5 月 20 日、朝刊、26 面。

を上回るペースでその規模が縮小される傾向にある」とし、JAL が委託した海外整備会社で発生した問題を例にあげ、「今後とも将来を見通した安定的な整備体制の確立を図る必要がある」と述べている<sup>299</sup>。以下では、こういった指摘のある ANA や JAL などの整備体制について確認する。

### (1) ANA の整備体制

1999 年 3 月当時、ANA で航空機に関する整備を担当していたのは、機体メンテナンスセンター、ラインメンテナンスセンター、成田メンテナンスセンター、機装センター、そして原動機センターであった。ANA では、2012 年 11 月に、それまであったオペレーション統括本部、客室本部、運航本部、整備本部を廃止している（本部制の解消）。そして、整備本部は改編され、整備センターが新設されている。整備センターには、業務推進部、技術部、品質保証部、機体事業室、部品事業室などが置かれた。そして、機体事業室にはドック整備部、ライン整備部などが、部品事業室には装備品整備部と原動機整備部などが配置された。これらの組織改正は、2013 年 4 月 1 日に効力発生日とする「持株会社体制への移行」を念頭において行われている組織再構築のひとつとされ、整備部門においては、推進中の部門再編を優先させつつ、認定事業場認可などの航空局要件の状況をみながら可能な機能を順次集約していくこととされた<sup>300</sup>。

整備部門の再編のなかで、航空機の整備・修理及び改造などを行う ANA ベースメンテナンステクニクス株式会社（2012 年 10 月設立）、運航整備を行う ANA ラインメンテナンステクニクス株式会社（2012 年 10 月設立）、装備品の修理及び改造業務を行う ANA コンポーネントテクニクス株式会社（2012 年 4 月設立）、そしてエンジンのオーバーホール並びに部品修理を行う ANA エンジンテクニクス株式会社（2011 年 7 月設立）が航空機の整備を担当する子会社として設立されている。

そのほかには、2018 年 9 月の第三者割当増資が行われるまで 100%子会社であった整備・修理及び改造を行う MRO Japan 株式会社（2015 年 6 月設立）がある（2020 年 3 月期から連結子会社）。MRO Japan 株式会社は、全日空整備株式会社（1970 年 4 月設立。

---

299 斎藤貢一（2006）「航空機の安全対策～急がれる信頼の回復～」『立法と調査』（参議院）No.261。

300 『「組織改正」および「管理職者の人事異動」について』ANA NEWS 第 12-135 号、2012 年 10 月 26 日、別紙 1。なお、組織再構築にあわせて、間接人員の効率化も推進することとされた。

2012年9月30日まではANAの完全子会社）、ANAテクノアビエーション株式会社、ANAエアフレームテクニクス株式会社が合併して発足したANAベースメンテナンステクニクス株式会社の伊丹整備部が羽田地区へ集約されたあと、大阪国際空港（伊丹）で事業を開始（2015年9月）している。2019年1月には、伊丹から那覇に移転し、整備作業を行っている。2020年1月1日現在の社員数は290名となっているが、将来的にはANAグループからの出向者の比率を下げ、沖縄県出身者を増員することによって価格競争力を高めるとしている<sup>301</sup>。MRO Japan株式会社はANAのほか、Peach Aviation株式会社、株式会社ソラシドエア、SFJ、アイベックスエアラインズ株式会社などから機体整備を受託している。

一部の機体の重整備については、国土交通省の認定事業場の資格を有し、ANAほかによる整備能力審査に合格したST Engineering Aerospace Services Co., Ltd. (SASCO)（1997年～）、Taikoo (Xiamen) Aircraft Engineering Co., Ltd. (HAECO XIAMEN)（1997年～）、Taikoo (Shandong) Aircraft Engineering Co., Ltd. (STAECO)（2006年～）、Shanghai Technologies Aerospace Co., Ltd. (STARCO)（2007年～2017年）、Evergreen Aviation Technologies Corporation (EGAT)（2012年～）などの海外整備専門会社に委託している<sup>302</sup>。

上記のANAグループ整備専門会社における整備従事者数（2020年4月1日現在）は2,801名（うち、確認主任者数は1,442名）で、ANAの整備従事者数（同）が593名（うち、確認主任者数は289名）<sup>303</sup>となっているので、このことからANAの整備作業の大半はグループの整備専門会社並びに国内外の委託会社が行っていることがわかる。

## (2) JALの整備体制

前述のように、発足当時のJALは、国内航空運送の営業面に限って許可されていたので、運航・整備などについてはノースウエスト航空に委託していた。しかし、自主運航を目指し

---

301 『ANAグループ新整備拠点、塗装も対応 特集・MROジャパン那覇格納庫』Aviation Wire、2019年3月24日（<https://www.aviationwire.jp/archives/169071>、2020年10月1日閲覧）。

302 ANA『安全報告書（2008年度）』25頁、『ANAグループ安全報告書（2019年度）』32頁による。

303 『ANAグループ安全報告書（2019年度）』24頁。ここで、確認主任者とは、一等航空整備士などの有資格者が訓練を受けたあと、認定事業場において確認業務を行なうことを認められ、発令された者をいう。

ていた JAL は、将来合併することを前提として 1952 年 7 月に、航空機整備を主目的とする日本航空整備株式会社を子会社として設立している<sup>304</sup>。そして、1963 年 10 月に、JAL は日本航空整備株式会社を吸収合併している。

JAL は「自社整備」を看板とし、外注は原則として比較的単純な工程や特殊な部品の修理などに限ってきたが、1970 年代に入り B747 型機の就航などによって整備の大量・大型外注の時代に移っている。ここで、外注は人員計画や施設計画のバッファー（Buffer：緩衝材）としての役割を担った<sup>305</sup>。

2009 年 10 月までは、JAL 整備本部及びグループ整備会社 4 社（株式会社 JAL 航空機整備東京（1983 年 4 月設立）、株式会社 JAL 航空機整備成田（1988 年 4 月設立）、株式会社 JAL アビテック（1988 年 7 月設立）、そして JAL エンジンテクノロジー株式会社（1988 年 10 月設立））が航空機・部品・エンジンの整備を担当していた。しかし、2009 年 10 月に、グループのもてる技術力を結集し、より高品質な航空機を提供していくために、グループ整備会社 4 社を統合し、株式会社 JAL エンジニアリングが設立された<sup>306</sup>。株式会社 JAL エンジニアリングの設立にともない、JAL の整備本部が有する機能についても、一部機能を除いて株式会社 JAL エンジニアリングに移管されている。株式会社 JAL エンジニアリングは、日本国土交通省航空局（JCAB）、アメリカ連邦航空局（FAA）、欧州航空安全機関（EASA）、中国民用航空局（CAAC）などから認定をうけており、国内外を問わず世界中の 50 社以上から運航整備、機体点検整備、エンジン整備、装備品整備を受託している。

2010 年代初頭、JAL の連結子会社である日本トランスオーシャン航空株式会社が沖縄で航空機整備事業を展開しようとしたことがあった。2012 年 8 月 21 日の衆議院国土交通委員会で、日本トランスオーシャン航空株式会社が那覇の整備施設を拡張して LCC からの請負を狙うという報道があったことに関して問われた政府参考人の長田太航空局長（当時）は、「まさに JAL の再生の趣旨に適したものであるのかどうか、そういったものについてきっちりと報告を求め、必要に応じて指導助言をしまいたい」と答弁している<sup>307</sup>。こ

---

304 航空連合 JAL 労働組合『JALFIO の歴史』（<https://www.jalfio.or.jp/about/history.php>、2021 年 6 月 5 日閲覧）。

305 前掲日本航空株式会社統計資料部編（1985）、77-78 頁。

306 『新整備会社について』証券取引所提出書類、2009 年 2 月 18 日。

307 『第 180 回国会衆議院国土交通委員会議録』第 15 号、2012 年 8 月 21 日、12 頁。

これは、前述した 8.10 ペーパーの考え方を適用する旨を述べたものである。日本トランスオーシャン航空株式会社が沖縄フロンティア戦略会議に提出した資料（『沖縄における航空機整備事業について』2013年2月25日）からも、日本トランスオーシャン航空株式会社が事業展開に意欲的であったことがうかがえるが、8.10 ペーパーの考え方に従った航空局の指導助言によるものかどうかは不明であるが、のちにこの事業展開を断念している。なお、ここで日本トランスオーシャン航空株式会社にかわって進出したのが、先の ANA 連結子会社の MRO Japan 株式会社である。

2020年3月31日現在の整備従事者数は、株式会社 JAL エンジニアリングに在籍する社員を含めると 3,063 名（うち、有資格整備士は 1,727 名）なのに対し、JAL のみの整備士数は 150 名（うち、有資格整備士数は 126 名）となっている<sup>308</sup>。2009年1月1日現在の JAL 整備本部及びグループ整備会社 4 社の従業員数が合計 6,240 名だったのに対し、2012年3月31日現在の株式会社 JAL エンジニアリングに在籍する社員を含めた整備部門の人数が 4,790 名<sup>309</sup>となっているので、これから経営破綻時に整備部門の人員も 20%以上削減されたことになる。

上記のことから、JAL の整備士は現在管理業務や確認行為のみを行っており、整備の実作業は ANA と同じく関連会社並びに国内外の委託会社が実施していると推測できる。JAL の委託先としては、認定事業場である ST Engineering Aerospace Services Co., Ltd.、厦門太古飛機工程有限公司、ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd.、ボーイング社などがあり、法認定を含む機体整備などを委託している<sup>310</sup>。ここで、海外への整備委託は 3 割程度（2016 年は約 5 割）とされるが、それはコスト削減に主眼をおくものではなく、保有機の増加により、国内整備工場のキャパシティ（Capacity）を超えた部分を、海外の整備工場で実施しているとされる<sup>311</sup>。これについて簡単な仮定を用いて確認

---

308 『JAL グループ安全報告 2019 年度』38 頁。ここで、有資格整備士とは一等航空整備士・一等航空運航整備士・航空工場整備士のいずれかの資格を有する者を指す。

309 『2011 年度 JAL グループ安全報告書』別冊-18 頁。

310 上掲 JAL (2011)、35 頁。

311 『JAL の機体の 3 割は「中国の工場」で整備されていた』NEWS ポストセブン、2017 年 9 月 20 日 ([https://news-postseven.com/archives/20170920\\_613613.html](https://news-postseven.com/archives/20170920_613613.html)/4、2020 年 9 月 29 日閲覧)。なお、日経産業新聞では、「中国の TAECO で整備すれば、機体の移送費を含めても日本より約 20% はコストを削減できる」となっている（「アウトソーシングこう活用、日航の機体整備、海外への委託拡大、ノウハウ移転、安全面に配慮」1998 年 5 月 13 日、朝刊、17 面）。

すると、次のようになる。羽田と成田で整備作業を平行して5ラインで同時に実施するとし、多客期（G/W、夏休み、年末年始など）には整備控除機がなく、年間整備可能日数を300日と仮定する。そして、担当する機数が190機（B777型機・B787型機・B767型機・B737型機及びボンバルディア型機の合計）、C整備は18ヶ月ごとに工期10日、M整備は5年ごとに工期1ヶ月でドック・インすると仮定<sup>312</sup>すると、日々8ラインが必要となる<sup>313</sup>。すなわち、3ラインがグループ外で必要となり、上述のこととほぼ一致（ $37.5\% = 3 \text{ライン} / 8 \text{ライン}$ ）することになる。

上記のようにANAとJALは整備部門を分社化しているが、海保（1994、295頁）は、企業が職能単位別に分社化する意図としては、①企業活動の空間的な拡大にともなって多様化する地域環境条件（労働条件など）への適応、②機能を限定することにより限られた活動範囲での事業採算性の追求、などが考えられるとしている。小田切（1992、160-161頁）では、日本企業の賃金体系は会社単位になっており、社外の同じ職種の労働者との賃金差よりも、社内の違う職種の労働者間の賃金差のほうが小さいこと、また、大企業における賃金は平均的に中小企業における賃金よりも高くなっていることから、より小規模な子会社をつくりそこで雇用すれば、労働費用を下げられるとする。そして、これを分社化の利点としている。なお、小田切（1992、161頁）は、子会社への就職は賃金・安定性・社会的知名度などで不利なので、「求職者は大企業をめざすことになり、子会社で雇用できるのは能力や技能などにおいて二級の労働者に限られてしまう」とする。そして、「子会社に委譲する仕事は労働者の能力・技能をあまり必要としないものにするのがよい」としている。

### 6-3-3 整備引当金

『企業会計原則』（第二、一、A）では、すべての費用及び収益は、その支出及び収入に基づいて計上し、その発生した期間に正しく割当てられるよう処理しなければならない、という発生主義の原則を定めている。

ANAとJALでは、上述のように主に自社（グループ整備会社を含む）で整備作業を実施している。一方、ANAとJAL以外の国内定期航空会社では、運航中に発生した不具合

---

312 『航空実用事典』（[www.jal.com/ja/jiten/dict/p348.html#04-04](http://www.jal.com/ja/jiten/dict/p348.html#04-04)、2019年8月13日閲覧）に記載されている間隔、工期を参照した。

313 C整備で（190機×10日）／（300日×1.5）≒4.22ライン、M整備で（190機×30日）／（300日×5）=3.8ラインが必要なので、合計で8ラインが必要となる。

の修復やA整備などのライン整備作業は自社で行う場合が多いが、重整備(C整備を含む)についてはそれを行う体制がないので、他社に委託している。整備にかかった費用(外注費・部品費などを含む)については、ANAとJALは現金主義を適用して、実施したその期の費用として処理していると考えられる。ANAとJAL以外の航空会社でも原則その期の費用として処理しているが、整備間隔が1年以上で、また、その費用(額)が大きくなる重整備(C整備を含む)に関してだけは、各期に負担すべき金額を配分するために整備引当金を設けている。すなわち、整備費においては、ANAとJAL以外の航空会社が計上している整備引当金だけが発生主義を適用したものとなっている。

### (1) SFJの場合

SFJは、Lufthansa Technik AG社とのあいだで契約期間を2005年6月から2019年12月までとする航空機整備契約を締結していたが、2017年3月期に航空機装備品整備契約(契約期間は2026年12月まで)をLufthansa Technik AG社と、そして、航空機整備契約(契約期間は2016年3月から2019年2月まで(2019年3月から自動更新))をTaikoo (Shandong) Aircraft Engineering Company Limited社と締結している。

図表6-8 定期整備引当金の状況 (SFJ)

(単位:百万円)

	B/S		P/L		定期整備引当金		P/L		年度 総飛行時間 (時間)	経常損益
	固定負債	航空事業費	取崩	対前年 増減	航空事業費	整備外注費	経常損益			
	定期整備引当金	定期整備引当金繰入額			整備外注費					
2011年3月期	300	75	-	-	1,372	15,813	1,109			
2012年3月期	418	139	21	118	1,565	21,043	987			
2013年3月期	423	151	147	5	1,855	24,231	48			
2014年3月期	864	1,448	1,007	441	2,796	33,253	▲ 2,665			
2015年3月期	1,578	1,310	596	714	2,764	33,275	902			
2016年3月期	2,285	707	0	707	2,835	34,512	2,651			
2017年3月期	3,112	859	32	826	2,662	34,327	2,985			
2018年3月期	4,031	930	11	919	2,673	36,143	2,733			
2019年3月期	5,308	1,584	307	1,277	2,707	38,240	1,250			
2020年3月期	6,879	1,980	409	1,571	2,500	41,173	46			

出所：各期有価証券報告書に基づき筆者作成

SFJは、航空機材の主要な定期整備費用の支出に備えるために、その事業年度末までに負担すべき将来の整備費用見積額を定期整備引当金として固定負債に計上している。SFJは、每期定時整備引当金を増加させているが、2013年3月期はその増加額が少ない(図表6-8参照)。2013年3月期には4,795万9千円の経常利益を計上しているが、為替差益(4,476万5千円)がなく、定期整備引当金(対前年増減額)を818万9千円超増加させていれば経常損失を計上するという状況であった。そのため、定期整備引当金の繰入額又は取崩額を調整したと考えられる。なお、航空会社では、定められた重整備(C整備を含む)を実施しながら就航便数(ダイヤ)を維持している。各期(季)に実施しなければならない重整備(C整備を含む)の機数などが変動すると提供できる就航便数(ダイヤ)も変動

してしまう。そのため、毎季（季）一定の就航便数（ダイヤ）を確保できるように、整備控除（整備のためにライン・オフさせること）する機数・日数及び時期<sup>314</sup>については変動が小さくなるように（中・長期を含めた）整備計画で調整している。SFJ では運航する機数も10機以上になっており、年間に実施しなければならない重整備（C整備を含む）の機数（回数）などが毎年ほぼ同じになるように生産管理していることからすると、SFJ でもANA・JALと同じように定期整備引当金を計上する必要性はすでになくなっていると考えられる。

## (2) SKY の場合

SKY は、航空機整備については Evergreen Aviation Technologies Corporation と、エンジン整備や部品供給などについては Lufthansa Technik AG などと契約を結んでいた。しかし、経営破綻後は、再生計画（2015年8月5日に東京地方裁判所が認可決定）に基づき機体整備などでANAから支援を受けている。

図表6-9 定期整備引当金の状況（SKY）

(単位：百万円)

	B/S			P/L		定期整備引当金		P/L		年度 有効座席キロ計 (千席・キロ) 注1	経常損益
	流動負債	固定負債	定期整備引当金	航空事業費		取崩	対前年 増減	航空事業費			
	定期整備引当金	定期整備引当金	計	定期整備引当金繰入額				整備費・業務委託費			
2000年10月期	183	30	213	431	-	-	1,185	1,328,238	▲ 2,974		
2001年10月期	105	77	182	233	264	▲ 31	1,354	1,371,274	▲ 896		
2002年10月期	430	66	496	706	392	314	496	1,708,488	▲ 1,117		
2003年10月期	818	163	981	687	202	485	1,769	2,398,206	▲ 576		
2004年10月期	759	539	1,298	317	0	317	4,212	3,165,567	1,415		
2005年3月期	889	601	1,490	191	▲ 1	192	1,187	1,366,039	259		
2006年3月期	1,325	1,153	2,478	970	▲ 18	988	2,673	3,834,955	▲ 1,170		
2007年3月期	528	1,837	2,365	1,354	1,467	▲ 113	1,360	4,388,785	▲ 4,917		
2008年3月期	407	2,129	2,536	1,139	968	171	1,448	4,747,655	2,750		
2009年3月期	391	2,062	2,453	381	464	▲ 83	1,504	4,220,723	▲ 2,389		
2010年3月期	145	3,298	3,443	1,544	554	990	1,230	4,122,980	2,957		
2011年3月期	605	4,411	5,016	2,126	553	1,573	335	5,454,077	10,969		
2012年3月期	257	7,313	7,570	2,897	343	2,554	916	7,734,002	15,747		
2013年3月期	1,449	8,824	10,273	3,129	426	2,703	1,373	10,033,417	8,091		
2014年3月期	474	12,206	12,680	3,763	1,356	2,407	1,770	10,128,596	▲ 403		
-											
2016年3月期	1,025	17,102	18,127	-	-	-	-	-	1,991		
2017年3月期	1,219	19,326	20,545	-	-	2,418	-	-	7,533		
2018年3月期	1,434	20,453	21,887	-	-	1,342	-	-	7,714		
2019年3月期	6,115	16,195	22,310	-	-	423	-	-	8,832		
2020年3月期	9,220	17,806	27,026	-	-	4,716	-	-	2,811		

出所：2014年3月期以前は有価証券報告書、2016年3月期以降は決算公告に基づき筆者作成

注1：飛行時間は不明

SKY は、航空機材の定期整備の支出に備えるために、定期整備費用見積額を定期整備引当金として流動及び固定負債に計上している（図表 6-9 参照）。経常損失を計上した2001年10月期と2007年3月期は、生産量を拡大しているにもかかわらず、定期整備引当金繰入額より取崩額のほうが多くなっている。経常損失を計上した2009年3月期も、定期

314 年末年始・G/Wそして夏休み期間などの多客期には、臨時便を就航させるために整備控除機がない場合が多い。



整備引当金繰入額より取崩額のほうが多くなっている（ただし、生産量は縮小）。生産量が拡大しているにもかかわらず、経常損失が計上されたときに定期整備引当金繰入額より取崩額のほうが多くなっていることは、それによって利益調整が行われたことを示している。なお、SKYでも運航する機数が増え、SFJと同じように定期整備引当金を計上する必要性はすでになくなっているといえる。

### (3) Peach Aviation 株式会社の場合

Peach Aviation 株式会社の決算公告においては、2013年3月期（第3期）から固定負債に航空機材整備引当金の計上がみられる。2013年3月期の計上額は74百万円（固定負債に占める割合は42.5%）だったが、そのあと計上額は増加し、2018年3月期には79億38百万円（同91.1%）となっている。2019年3月期は、航空機材整備引当金とは明記されていないが、固定負債には引当金80億33百万円（同91.7%）が計上されている。Peach Aviation 株式会社は2019年11月にバニラ・エア株式会社と統合されたが、統合後のPeach Aviation 株式会社においては2020年3月期に157億65百万円の引当金（同96.0%）を固定負債に計上している。なお、バニラ・エア株式会社では、2019年3月期に航空機材整備引当金を流動負債に1億12百万円、固定負債に53億13百万円（同96.8%）を計上している。

Peach Aviation 株式会社でもSFJやSKYと同じように航空機材整備引当金を計上する必要性はすでになくなっていると考えられる（2020年3月31日現在の使用機数34機）。Peach Aviation 株式会社は、2020年3月期に94億92百万円の当期純損失を計上し、利益剰余金は▲71億17百万円となっているが、当初から現金主義による処理をしていれば、利益剰余金が（配当などの外部流出がないと仮定すると）航空機材整備引当金の計上額だけ増加していることになり、利益剰余金はマイナスになっていなかったということになる。

#### 6-3-4 特別損失

ANAは、2006年3月期に11億61百万円、2007年3月期には11億38百万円の原動機部品交換対策損を計上している<sup>315</sup>。これは、2005年9月と10月に相次いだB777型機のエンジン（PW4000シリーズ）トラブルの対策として行うエンジン42基のタービン・ブレード交換に要する費用を計上したものと推測できる<sup>316</sup>。

---

315 2006年3月期は特別損失の「その他」に含められていたが、2007年3月期には重要性の観点から区分掲記されている。

316 このあと、ANAはプラット・アンド・ホイットニー社（PW4000シリーズの製造会社）

Peach Aviation 株式会社は 2019 年 3 月期に 30 億 47 百万円の特別損失を計上している。Peach Aviation 株式会社とバニラ・エア株式会社は 2019 年 11 月に統合されたが、30 億 47 百万円のなかには、この統合に関わる費用が前倒しされて計上されたものも含まれている<sup>317</sup>。バニラ・エア株式会社で使用していた 12 機は 2019 年 4 月から順次、クアラルンプールにある Sepang Aircraft Engineering Sdn. Bhd. (注：Sdn. Bhd.は、マレーシアにおける非公開会社のこと。)において、操縦室 (Cockpit) 及び客室 (Passenger Cabin) をピーチ仕様に改修し、リペイントも実施している。これらの費用も統合に関わる費用として計上されたものと考えられる。

#### 6-4 小括

本章では、費用削減を目的とする実体的裁量行動の手段となることもある燃油費・乗員訓練費そして整備費について確認した。

ANA と JAL は、燃油価格高騰への対応として、燃油ヘッジや燃油使用量削減<sup>318</sup>などを行っている。燃油のヘッジ取引については、原油価格が短期間で高騰した場合は、ヘッジ・ポジションの状況などによっては価格高騰の影響を完全に回避できない可能性があり、また、反対に短期間で急落した場合には、ヘッジ・ポジションの状況などによっては燃油費が即座には減少せず、市況下落の効果を享受できない可能性がある。本章では、JAL が損失を発生させた事例を確認した。ヘッジ取引については、ヘッジ取引によりキャッシュ・フローの平準化を行うことが資本調達戦略に有効な財務戦略になると野間 (2001) は指摘している。こういったこともあり、ANA と JAL はヘッジ取引を行い、燃油価格の変動リスクを緩和させ、キャッシュ・フローの平準化をはかっている。

ANA と JAL は、社会が景気拡張期にあつて会社業績も好調なときに自社養成訓練生の採用数を増加させ、逆に景気が後退して会社業績が芳しくなくなったときには自社養成訓

---

との 10 年間の部品整備包括契約の運用を開始している。これにより、ANA は年間約 20 億円を超える規模のエンジン整備費用の削減が見込まれるとした (『ボーイング 777 型機搭載のエンジンに関するプラット・アンド・ホイットニー社との部品整備包括契約の運用開始について』ANA, Pratt & Whitney 共同リリース、2011 年 2 月 10 日)。

317 『平成 31 年 3 月期決算について』ピーチ、プレスリリース、2019 年 6 月 27 日。

318 1979 年 1 月にイラン革命があり、石油需給が逼迫した 1979 年 12 月には、ANA・JAL・JAS は運輸省の指示により羽田-福岡線など 24 路線で減便又は小型化を実施している (「航空 3 社、石油節約へ 12 月の国内線は座席を 6.4%減らす」日本経済新聞、1979 年 10 月 31 日、朝刊、3 面)。

練生の採用数を減少させるか採用を中止するといったことを行っている。そして、この採用数の増減を通じて人件費・訓練費を増減させ、それによって利益を平準化させるという行動をとっている。しかし、本研究の調査期間内においては、景気が良く会社業績も好調なときに自社養成訓練生の採用数を増加させると、それにもなって訓練費が増加する時期と、景気後退によって会社業績が振るわなくなる時期とが重なり、その増加した訓練費が会社業績を更に悪いものにして、といったことが生じていることが明らかとなった。JAS の事例では、景気が良く会社業績も好調なときに事業拡大のための新型機導入の決定（購入契約）を行っているが、そのあとの前払金・残金を支払わなければならない時期、及び新型機に対する訓練費が増加する時期と景気後退によって会社業績が振るわなくなった時期とが重なり、資金繰り及び業績をいっそう厳しいものにしていくということがわかった。これらは、自社養成訓練生の採用とその訓練生に関わる訓練費が増加する時期とのあいだに、また、航空機の購入契約締結と受領のための前払金・残金支払いとのあいだにタイムラグがあることから発生している<sup>319</sup>。そして、SKY の事例における新型機購入のための代金支払いや新型機に対する訓練費の増加は、耐用年数の延長や訓練費の資産化といった会計的裁量行動を起こさせる原因になっていることも明らかとなった。

航空会社においては、自社養成をしなければ基礎的教育訓練費を削減でき、ROA などの数値を良くすることができる。こういったことから、外部から乗員訓練生などを十分に採用することができれば、フリーライダーという行動をとろうとする（といった動機をもつことになる）。2006 年 4 月から、私立大学で乗員養成が行われている。これに対して、ANA と JAL は人材（教員）の派遣などの支援を行っているが、両社は私立大学での乗員養成を自社における自社養成訓練生（人数）の削減、乗員訓練費の抑制につなげていることがわかった。

ANA・JAL・JAS の 3 社は、バブル経済崩壊（1991 年 2 月）ののち、機体整備の海外委託などによって委託費の削減（2000 年 3 月期から 2002 年 3 月期で累計額▲150 億円）を

---

319 前述のように、第 2 循環から第 15 循環までの平均的拡張期の長さは約 36 ヶ月、平均的後退期の長さは約 16 ヶ月、平均的全循環の長さは約 52 ヶ月となっている。これからすると、例えば航空機購入の契約から機体受領までに 2 年のタイムラグがあり、景気の谷から 13 ヶ月目以降に契約を締結するとすれば、機体受領は景気後退期に入ってからとなる。そうして、業績（旅客収入）が下落傾向にあるときに、前払金を除いた残金の支払いが必要となる、ということになる。

行っている<sup>320</sup>。このように、各社は海外の整備専門会社を活用しながら、整備費の抑制をはかっている。また、グループ整備会社には、グループ内の整備業務はもちろんのこと、グループ外の航空会社などからの整備業務を受託させることにより、人員・設備の稼働率を上げ<sup>321</sup>、グループ外からの収入獲得も行っている。

ANA と JAL 以外の航空会社では、自社で C 整備などの重整備を行う能力がないので、C 整備などの重整備については外部委託を行わざるをえず、そのため、それに備えて定期整備引当金を計上している。しかし、機数が多くなると、毎年実施しなければならない機数（回数）を均一化できるので、費用もほぼ平準化でき、定期整備引当金を計上する必要性はなくなる。SKY などの整備引当金の計上・取崩の実績をみると、それらが利益調整に利用されていると考えられる。

なお、本論文ではとりあげていないが、JAL は 1994 年から、また、ANA は 1995 年から客室乗務員（Cabin Attendant：CA）を契約社員として採用する制度を導入している。これは、コスト・カットの一環とされている<sup>322</sup>。そのほかにも、バブル経済崩壊後、人件費やそのほかの費用の削減が行われている<sup>323</sup>。こういったことからすると、45・47 体制廃止以降に航空会社自らが費用水準を削減するための具体的方策をとっていないとする村上（1996）の記述には事実誤認があるといえる。

---

320 定期航空協会（2003）『航空規制緩和について』9 頁。

321 グループの計画に影響を与えないように、極力グループの作業がない、もしくは少ないとき（例えば、春休み・G/W・夏休み・年末年始などの時期）にグループ外の仕事を受託し、人員・設備の稼働率を上げることが行われる。

322 吉田典史（2013）「なぜ全日空は客室乗務員を正社員化したのか」PRESIDENT Online (<https://president.jp/articles/-/11777?page=1>, 2022 年 2 月 23 日閲覧)。なお、ANA は、2014 年度入社（一部 2013 年度入社）以降の客室乗務員を契約社員採用から長期社員採用に変更している（『ANA 客室乗務員の採用形態の変更について』ANA NEWS 第 13-088 号 2013 年 8 月 19 日）。JAL では、2016 年 4 月に契約社員制度を廃止し、在籍する契約社員を正社員として雇用している。また、2016 年 4 月以降に入社する客室乗務員については正社員として雇用している（『JAL 客室乗務職の雇用形態の変更について』プレスリリース第 15 177 号、2015 年 12 月 15 日）。

323 前掲定期航空協会（2003）、9 頁。

## 第7章 航空事業収入

本章では、その多寡によって実体的又は会計的裁量行動を誘発させる航空事業収入のものととなり、また、裁量行動の対象となる運賃、路線参入・撤退などについて確認する。なお、ここでとりあげる運賃が他社とくらべて安すぎたりすると、その航空会社の安全に対する姿勢、対策などに疑念を抱かせることにもつながる<sup>324</sup>。

### 7-1 航空事業収入

『企業会計原則』（第二、一、A）では、「すべての費用及び収益は、その支出及び収入に基づいて計上し、その発生した期間に正しく割当てられるように処理しなければならない。ただし、未実現収益は、原則として、当期の損益計算に計上してはならない」ことになっている。そして、売上高については、「実現主義の原則に従い、商品等の販売又は役務の給付によって実現したものに限り」（第二、三、B）とされている。

法人税法基本通達（2-1-21の11）では、運送業における運送収入の額は、原則としてその運送に関わる役務の提供を完了した日の属する事業年度の益金の額に算入するが、運送契約の種類、性格、内容などに応じ、（1）搭乗券などを発売した日（自動発売機によるものについては、その集金をしたとき）にその発売に関わる運送収入の額につき収益計上を行う方法、（2）航空機などが積地を出発した日に当該航空機などに積載した貨物又は乗客に関わる運送収入の額につき収益計上を行う方法、などで収益の計上基準として合理的であると認められものにより継続してその収益計上を行っている場合には、その収益の額も当該事業年度の所得の金額の計算上、益金の額に算入することになっている。また、「運送業を営む2以上の法人が運賃の交互計算又は共同計算を行っている場合における当該交互計算又は共同計算によりその配分が確定した日に収益計上を行う方法」による収益の額も当該事業年度の所得の金額の計算上、益金の額に算入することになっている。

IASBとFASBは、2014年5月に両会計基準のコンバージェンスの一環として新たな収益認識の規準、IASBはIFRS第15号『顧客との契約から生じる収益（Revenue from Contracts with Customers）』、FASBはASC（Accounting Standards Codification）第60

---

324 SKYは、2006年以降、整備の実施などに関して国土交通省から嚴重注意や業務改善勧告をうけている。そのSKYについては、低価格運賃を維持するために、空の安全に不可欠な航空機整備に対して自社にとって都合のいい自社ルールを適用している（安全や安心をおろそかにしている）のではないかと、といった疑問が呈されている（『安全』への経費 十分か、スカイマーク」読売新聞、2008年4月26日、朝刊、39面）。

6号（タイトルはIFRS第15号と同じ。）を公表した。これらを踏まえて、日本では企業会計基準委員会が2018年3月30日に企業会計基準第29号『収益認識に関する会計基準』及び企業会計基準適用指針第30号『収益認識に関する会計基準の適用指針』を公表している。『収益認識に関する会計基準』及び『収益認識に関する会計基準の適用指針』については、ANAは2022年3月期の期首から適用することになっている。JALは、前述のように2021年3月期第1四半期連結会計期間よりIFRSを任意適用している。なお、『収益認識に関する会計基準』（第17項）では、「約束した財又はサービスを顧客に移転することにより履行義務を充足した時に又は充足するにつれて、充足した履行義務に配分された額で収益を認識する」ことになっている。

### 7-1-1 旅客収入の計上方法

ANAでは、代理店が発売する航空券については、1981年1月31日発売分までは搭乗済航空券（OCR券）を媒体とした着札請求精算方式で行っていたが、旅客の増加に対し効率的に対処すべく、開発してきた予約自動発券及び精算の一体化によるコンピューター・システムが完成したので、1981年2月1日発売分から自動発券データをベースとした発券請求精算方式に移行している。これにともない収入の計上基準についても事務の合理化をはかるため、機械化店舗については従来の搭乗基準から発売基準に変更している。これによって、営業収入及び販売費の計上額は従来の方法にくらべ、57億10百万円及び3億7百万円多くなっている。なお、1981年3月期の営業損益は、これがなければマイナスになっていた。

ANAでは、1990年3月期までは航空事業収入のうち、国内線定期旅客収入の計上方法は原則として発券基準、国際線定期旅客収入の計上は原則として搭乗基準によっていたが、1991年3月期からは国内線定期旅客収入の計上を搭乗基準に変更した。これは、「予約・発券・搭乗・精算をトータル的な旅客サービスとして提供し、多様化した旅客ニーズに対応する『総合旅客システム（able）』が完成したことで、精算方法と収入計上の一元管理が可能となり、搭乗ベースの収入を同一のシステムから確定できることとなったこと、及び前売りのウエイトが増大傾向にあるため、より適正な期間損益を認識するため」に行われている<sup>325</sup>。この変更で営業収入が176億84百万円、販売費が9億36百万円減少し、税引前当期純利益は146億37百万円減少している。ここで、これがなければ、営業利益は

---

325 1991年3月期『有価証券報告書』40頁。

過去最高だった 1990 年 3 月期の 385 億 17 百万円を超え、過去最高額を更新していたことになる。

JAL では、2001 年 3 月期までは国内線旅客収入のうち、直扱い分は発券時、ほかの国内線収入及び国際線収入は輸送完了時に収益計上していたが、2002 年 3 月期からはすべて輸送完了時に収益を計上する方法になっている。これによって旅客収入の計上額は減少したと考えられるが、その影響額は明らかにされていない。

### 7-1-2 国内航空運賃

日本においては、航空法制定（1952 年 7 月）以来、「定期航空運送事業者は、旅客及び貨物（郵便物を除く。）の運賃及び料金を定め、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である」（第 105 条第 1 項）と定められ、国内航空に関するすべての運賃・料金の設定・変更を行う場合には、運輸大臣の認可が必要であった。そして、運輸大臣が運賃・料金の設定・変更の認可をしようとするときは、「能率的な経営の下における当該事業の適正な経費に適正な利潤を含めたものの範囲をこえることとならないこと」（第 105 条第 2 項第 1 号）や「他の航空運送事業者との間に、不当な競争をひき起すこととなるおそれがないものであること」（第 105 条第 2 項第 5 号）といった基準をみたす必要があった。

当初の運賃設定方式は、航空会社の収支が物価上昇などによって悪化し、運賃改定を行いたい旨の申請が行われると、各社の収支が均衡するために必要な範囲で値上げが認められるというものであった。この方式では、能率的な経営下における適正な原価に適正な利潤を加えたものをコストとする総括原価主義が採用され、総費用と総収入が均衡するように運賃が設定された<sup>326</sup>。これを簡単な例を用いて説明すると次のようになる。ここで、航空会社が A 社・B 社・C 社の 3 社があり、収支を均衡させるためには、A 社 15%、B 社 20%、そして C 社は 25%の値上げが必要だと仮定する。この場合、3 社の競合路線及び A 社の全路線では 15%の値上げを認める。B 社については、A 社の競合路線では 15%の値上げを、C 社との競合路線では 20%の値上げを、そして単独路線では B 社の収支があうように 20%プラスアルファの値上げを認める。C 社については、A 社の競合路線では 15%の値上げを、B 社との競合路線では 20%の値上げを、そして単独路線では C 社の収支があ

---

326 丸山（1996）、92 頁。なお、運輸省は原価に「これだけは合理化をしてくださいというような率」をかけていた（丸山（1996）、20 頁）。

うように 25% プラスアルファの値上げを認める。すなわち、原価については総括原価主義で算定し、競合路線では一番低い会社の値上げ率にあわせ、単独路線においては各社の収支が均衡するように、必要な範囲で運賃の値上げを認めるという方式であった。

上記のような運賃設定方式では、単独路線に値上げのしわ寄せがくる。そして、同一距離帯でありながら、路線によって格差のある運賃設定が行われていた（特に、東京－北海道路線と東京－九州路線をくらべると、東京－北海道路線のほうが高いという南北格差が問題となった。）ことから、1990年に同一距離に対して同一運賃帯を適用する標準原価方式が導入された。標準原価は、旅客一人当たりの原価（路線別原価（会社全体の費用<sup>327</sup>に適正な利潤を加えた総原価を適正と考えられる会計上の配賦基準によって各路線に割振ったもの）にロードファクター・収受率などを加味し算出）を縦軸に、横軸に運航距離をとり、最小二乗法で標準原価直線を求め、これを基準とするものである。そして、実際の運賃については、標準原価の上下 10% に収まるように措置された。

1995年には、割引運賃の規制が緩和され、定期航空運送事業に関わる総収入を減少させないと見込まれる範囲内で行う割引率 50% 以内の、需要喚起のために設定する営業政策的割引運賃については事前届出制となった。これにより、航空各社は“早割”などの名称で事前購入型の運賃を導入している。1996年には、「同一距離・同一運賃」の原則は廃止され、国内航空運賃に標準原価を最高額（上限）とする一定の幅で運賃を認可し、25%の範囲内で各航空会社が自主的に普通運賃を設定できる幅運賃制度が導入された。これにより、季節・時間帯・路線特性などを加味し、多様化・高度化する利用者ニーズに弾力的に応えた多様な運賃設定が可能となった。幅運賃制度の導入では、標準原価が一定の目安（Yardstick）となり、効率的な経営に取り組むことを促す効果（ヤードスティック効果）が働くこと、及び一定幅の中での運賃の設定が自由となることにより、経費の削減、需要の開拓、利用者利便にも配慮したかたちでの利用率の向上などを通じて、航空会社のいっそうの経営効率化が促進されることが期待された<sup>328</sup>。なお、標準原価は毎年算出することとされたが、経営効率化のディスインセンティブ（Disincentive）となったり、また、合理化努力を怠ったことによるコスト・アップが安易に転嫁されることがないように、すでに設定されてい

---

327 各社の有価証券報告書から費用を抽出し、異なる決算処理をしている会社間の費用を統一基準によって補正を行い、統一化している。例えば、リース機材の減価償却資産への変換や減価償却費の法定償却年数による補正などが行われている（丸山（2006）、76頁）。

328 丸山（1996）、69頁。



る標準原価との平均乖離率が一定の範囲を超えるまでは改定されないことになっていた  
329。

そのあと、1999年6月の航空法改正（2000年2月施行）で、第105条第1項は「本邦航空運送事業者は、旅客及び貨物（注：括弧内は省略）の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通省に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様である。」と改められ、運賃・料金の設定・変更は認可制から事前届出制に移行し、各航空会社は自社の経営判断に基づき、多様な運賃・料金を随時設定・変更できるようになった（運賃設定の原則自由化）。また、同条第2項は、「国土交通大臣は、前項の運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該本邦航空運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命ずることができる」と改められ、「他の航空運送事業者との間に、不当な競争をひき起すこととなるおそれがあるものであるとき」（第105条第2項第3号）などは、国土交通大臣がその運賃又は料金の変更を命ずることができるようになった。

図表7-1 幹線（東京発着）運賃の推移

(単位：円)

発効年月日 区 間	1967年7月1日	1972年7月15日	1974年9月10日	1975年9月1日	1980年3月1日	1982年1月16日	1989年4月1日	1996年6月1日	1997年4月1日	1998年4月1日
東京－札幌	12,900	13,900	18,200	18,800	23,400	25,500	23,850	24,250	24,600	25,000
東京－大阪	6,800	7,300	9,800	10,400	14,100	15,600	14,600	15,650	15,850	16,250
東京－福岡	13,800	14,800	19,500	20,100	24,800	27,100	25,350	26,600	27,000	27,400
東京－沖縄	注2 26,700	26,700	29,400	30,000	35,800	37,300	34,900	34,400	30,950	31,050

出所：筆者作成 注1：大人普通片道運賃（通行税10%込み）で、ジェット特別料金（1975年9月以降600円、1980年3月以降900円）を含む。1989年4月1日の金額には、ジェット特別料金850円及び消費税3%を含む。1997年4月1日の金額には、ジェット特別料金750円（沖縄線は200円）及び消費税5%を含む。注2：ANA路線開設（1972年5月15日）時は25,637円。

図表7-1は、東京発着の幹線における運賃の推移を示している。1972年7月15日の値上げは、経費増及び航空機燃料税の導入による公租公課負担の増によるものである。1974年9月10日の値上げは、第1次石油危機による石油（燃油）価格高騰とそれにとまなう消費者物価の高騰（これは、俗に「狂乱物価」といわれた。）によるもので、1975年9月1日の値上げは、ジェット特別料金の新設によるものである。1975年9月には、騒音対策経費などにあてるために特別着陸料制度も創設されている。なお、1974年9月10日の運賃値上げや燃油供給不足に対応した運航便数の削減などにより、1975年3月期第3四半期から1976年3月期第2四半期にかけて国内の航空旅客輸送量は急落している<sup>330</sup>。1980年3月1日の値上げは、第2次石油危機による石油（燃油）価格の高騰などに対応するものである。なお、1980年3月からジェット特別料金が値上げされている。1982年1月16

329 丸山（1996）、70-71頁。

330 運輸省『昭和56年度運輸白書』総論第2部第2章第1節2。

日にも、石油（燃油）価格の上昇などによって値上げが行われている。このときの国内航空旅客輸送量の落ち込みが改定直前の水準に回復するまでの期間は、景気の停滞にくわえ、2月にJAL羽田空港沖墜落事故、6月には東北新幹線（大宮～盛岡）開業などがあり、1974年9月10日と1980年3月1日の値上げのときよりも長くなっている<sup>331</sup>。1989年4月1日からは、通行税の廃止、消費税の創設にともない、旅客運賃及びジェット特別料金については値下げが行われている。1997年4月1日からは、消費税率変更にともない運賃が改定されている。1998年4月1日からは、従来のジェット特別料金の廃止にともない、ジェット特別料金相当額が運賃に組込まれている。

2000年2月の運賃規制緩和にともない、多様な航空運賃・料金が設定されたことにより、ANA（単体）の国内線旅客数は、2000年3月期の3,925万7,592人から2003年3月期には4,104万6,517人へと約4.6%増加している。一方、旅客収入は、2000年3月期が5,808億2百万円であったものが、2003年3月期には5,729億99百万円となり、逆に約1.3%減少している。

図表7-2 国内線のイールドなど（ANA）

	1998年3月期	1999年3月期	2000年3月期	2001年3月期	2002年3月期	2003年3月期	2004年3月期
旅客数（人）	注1	38,346,432	39,257,592	39,408,178	39,719,557	41,046,517	40,086,963
旅客キロ（千人・キロ）	33,157,156	34,001,526	34,824,409	34,828,511	35,030,328	36,569,391	35,720,794
旅客収入（百万円）	596,732	584,161	580,802	595,618	586,742	572,999	582,546
イールド（円／人・キロ）	18.0	17.2	16.7	17.1	16.7	15.7	16.3

出所：筆者作成 注1：3,770万人（万未満は不明）。

1998年3月期以降低下傾向にあった航空各社のイールドが、2001年3月期には上昇していることについて、航空各社は規制緩和によりバーゲン型運賃の新設などの運賃の割引の拡大を行っているが、普通運賃の値上げ（平均15%）も行っており、この普通運賃の値上げがイールドを押し上げた、すなわち運賃の割引の拡大よりも普通運賃の値上げの効果のほうが大きかったとされる<sup>332</sup>。ANAでは、2004年3月期にもイールドが上昇しているが、これは普通運賃や営業割引運賃の見直しを実施したためである<sup>333</sup>。なお、1995年4月と2010年4月の運賃を比較すると、割引運賃が多様化した一方、普通運賃が上昇し、普通運賃と割引運賃間の上下格差が拡大している。渡邊（2011）は、普通運賃の上昇については、

331 運輸省『昭和58年度運輸白書』第1部第1章第3節1、(1)。

332 国土交通省（2005）『国内航空における規制緩和－改正航空法による規制緩和の検証－』（平成16年度政策レビュー結果（評価書））、22頁。ここで、イールドとは、収入を旅客キロで除したもので、旅客1人に対する1キロあたりの収入単価のことをいう。

333 ANAは、需要動向に応じた適切な座席配分を設定し、収入を極大化させるシステムであるPROS（Passenger Revenue Optimization System）を活用し、旅客単価の回復をはかっている。

実際の費用の上昇を上回る価格が転嫁された（割引運賃によるイールドの低下を普通運賃の引上げによって抑制した）可能性があるとする。

図表 7-3 は、運賃設定が原則自由化されてからの ANA の国内幹線の片道運賃（通常）の推移を示している。ANA においては、国内線の燃油特別付加運賃（以下「燃油サーチャージ」という。）は当初から徴収されていない。すなわち、シンガポール・ケロシン市況価格の変動は運賃の改定で対応されていることになる。

図表7-3 ANA幹線（東京発着）・片道（通常）運賃の推移

(単位：円)

	2005年4月1日～ 2006年3月31日	2006年4月1日～ 2006年9月30日	2006年10月1日～ 2007年3月31日	2007年4月1日～ 2008年3月31日	2008年4月1日～ 2014年3月29日	2014年3月30日～ 6月29日 注1	2014年4月1日～ 2018年10月27日
東京-札幌	28,300	29,400	29,700	30,700	33,500	36,500	37,500
東京-大阪	18,800	19,700	20,000	20,600	22,500	24,500	25,200
東京-福岡	31,300	32,400	32,700	33,700	36,700	40,000	41,100
東京-沖縄	34,800	36,100	36,400	37,400	40,800	44,500	45,800
2018年10月28日～2019年10月26日							
注2	FLEX-D (通常)	FLEX-D (ピーク)	FLEX-C	FLEX-B	FLEX-A		
東京-札幌	36,200	37,700	39,400	41,900	43,900		
東京-大阪	24,000	25,200	26,500	29,000	30,400		
東京-福岡	39,200	41,000	43,200	45,800	48,000		
東京-沖縄	43,300	45,400	48,100	50,500	52,900		
2019年10月27日～ 注3							
注2	FLEX-D (通常)	FLEX-D (ピーク)	FLEX-C	FLEX-B	FLEX-A		
東京-札幌	36,900	38,400	40,100	42,700	44,700		
東京-大阪	24,400	25,700	27,000	29,500	31,000		
東京-福岡	39,900	41,800	44,000	46,600	48,900		
東京-沖縄	44,100	46,200	49,000	51,400	53,900		

出所：ANA NEWS各号に基づき筆者作成 注1：2014年3月31日以前の発券分に適用。 注2：空席予想数は、(多い) D>C>B>A (少ない) となっている。  
注3：2019年10月1日以降の発券分に適用。

2006 年度上期の値上げは、「昨年来、燃油価格は想定をはるかに上回る水準で推移しており、(中略) 企業努力ではまかないきれない水準となっております。また、昨今の燃油費価格高騰は一過性のものでなく、当面の間、市況が従来水準に戻ることが見通せない状況にあることから、その影響の一部をお客様にご負担頂かざるを得ないとの判断」をしたためである。そして、距離に応じて路線を 5 段階に区分し、それぞれの単価を現行運賃額に加算している<sup>334</sup>。2006 年度下期の値上げは、「航空保険特別料金」相当額が運賃に組み入れられたためである。2007 年度上期の値上げでは、「燃油価格は依然として歴史的な水準で推移しており、(中略)燃油費の増加の影響は経営努力でまかなえる範囲を超えており、その一部をお客様にご負担頂かざるを得ないとの判断」により実施されている<sup>335</sup>。2008 年度上期の値上げも、「燃油費の増加の影響は経営努力でまかなえる範囲を超えており、その

334 『2006 年度上期（4 月～9 月）の国内線運賃について』ANA NEWS 第 05-176 号、2005 年 12 月 22 日を参照。

335 『2007 年度上期（4 月～9 月）の国内線運賃について』ANA NEWS 第 06-155 号、2006 年 12 月 19 日。

一部をお客様にご負担頂かざるを得ないとの判断」によるものである<sup>336</sup>。

2011年4月1日発券分からは、国内旅客運送約款の改定にともない、航空券を購入した日に有効な運賃・料金が適用されることに変更されている。これにより、購入後に運賃額が変更となった場合に、それまでは行われていた差額の追徴・払戻しは行われなくなった<sup>337</sup>。2013年12月19日に2014年3月7日から3月29日までの搭乗分の運賃を変更しているが、これは「昨今の円安影響による燃油費増加の影響は、経営努力のみでは賄えない水準まで達しており、今般、その一部をお客様にご負担頂かざるを得ないとの判断」をしたためである<sup>338</sup>。2014年4月1日の変更は、4月1日の消費税引上げにともない、料金に消費税相当額が転嫁されたことによるものである<sup>339</sup>。なお、3月31日までに購入したときは、搭乗日が4月1日以降でも5%の消費税率が適用されるので、3月31日までの購入分に対する（5%の消費税率が適用された）運賃・料金もあわせて設定されている。

ANAは2018年10月28日搭乗分より、「片道運賃」「往復運賃」を改変し、「ANA FLEX (ANA フレックス)」を新設した<sup>340</sup>。「ANA FLEX」は、空席予測数に連動した4種類の運賃額が設定されている。空席予約数が多ければFLEX-D、少なくなればFLEX-CからFLEX-Bへ、そして空席予測数が最も少ない便でも搭乗可能なのはFLEX-Aとなる。2018年10月27日までの運賃と比較すると、2018年10月27日までの通常運賃がFLEX-DとFLEX-Cの間、ピーク運賃がFLEX-CとFLEX-Bのあいだとなっている。

2019年10月1日の購入分から、国内線の各種運賃・料金の変更が行われているが、これは消費税率の改正にともなうもので燃料価格の高騰を原因とするものではない。ここで、9月30日までに購入した場合の運賃・料金については、搭乗日が10月1日以降でも8%の消費税率が適用されるが、10月1日以降に予約・購入した場合には、10%の消費税率が適用されることになっている。

---

336 『2008年度上期（4月～9月）の国内線運賃について』ANA NEWS第08-006号、2008年1月16日。

337 『2011年度上期ご搭乗分の国内線運賃を届出～空席状況に連動した運賃体系を拡大いたします～』ANA NEWS第11-009号、2011年1月18日。

338 『2014年3月7日～3月29日ご搭乗分の国内線運賃、料金の一部変更を届出』ANA NEWS第13-135号、2013年12月19日。

339 『2014年3月30日～10月25日ご搭乗分の国内線運賃を届出』ANA NEWS第13-145号、2014年1月8日。

340 『2018年秋、国内線運賃がリニューアル!』ANA NEWS第17-116号、2018年3月22日。

### 7-1-3 国際航空運賃

#### (1) IATA 運賃

1945年4月にIATAが設立され、日本では、1954年2月にJALが正会員となり、そのあと、1984年12月にNCA、1987年4月にJAS、そして1989年1月にANAがIATAに加盟している<sup>341</sup>。

IATAは、世界をAREA 1（北・中部・南アメリカ）、AREA 2（ヨーロッパ・中東・アフリカ）、AREA 3（アジア・オーストラリア・ニュージーランド・太平洋諸島）の3ブロックに分け、それぞれの地域内の運賃については地域運賃会議（Tariff Conference）で、地域間の運賃については各地域運賃会議間で協議を行っていた。そして、協議を経た運賃は、IATA運賃調整会議（Tariff Coordination Conference）で決議していた。ここで、採択された運賃は、関係各国政府の認可がえられると発効する。なお、国際航空に関する航空会社間の協定は、航空法第110条第2号において独占禁止法の適用除外とされている。このIATA運賃は、これに拘束されないLCCなどのNon-IATA航空会社の台頭などによって、2018年10月に廃止されている。

特別運賃（割引運賃）では、1969年11月にバルク運賃（Bulk Fare：団体運賃）が発効している。このバルク運賃とは、ホテルそのほかの地上手配を含めた包括旅行（Inclusive Tour）の企画者が、航空会社から40席以上の座席を一括購入するときに適用される運賃である。航空会社は、この運賃で旅行業者にまとまった座席を販売し、旅行業者は、この運賃に地上手配経費と利益を加算して販売する<sup>342</sup>。B747型機の導入によって供給過剰の懸念があったが、原価に近い大幅割引運賃であるバルク運賃によってパッケージ・ツアー商品などの低廉化が進み、海外旅行参加者は飛躍的増加している<sup>343</sup>。

#### (2) 燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）

燃油サーチャージは、原油価格の高騰にともない、企業努力で吸収しきれない航空燃料費用の一部を顧客に負担してもらうために2005年1月から導入された（国際貨物については、2001年5月より導入。なお、本論文では国際貨物の燃油サーチャージについては割愛している）。航空燃料費用については、本来は航空運賃に含まれるべきものだが、ケロシ

---

341 そのほか、日本トランスオーシャン航空株式会社が2020年10月に、IATAに加盟している。

342 運輸省『昭和44年度運輸白書』各論Ⅲ第1章第2節。

343 前掲日本航空株式会社調査室（1974）、444-447頁。

ン価格の不安定な変動に対応するため、また顧客にわかりやすく提示するため、通常の運賃とは別に徴収されるようになった。パッケージ・ツアーについては、はじめ旅行代金とは別に徴収されていたが、2009年上半期よりツアー価格本体に含まれるようになった。そのため、旅行をキャンセルすれば、燃油サーチャージにもキャンセル料がかかるということになっている。燃油サーチャージはすべての旅客に適用され、大人・小児・座席を使用する幼児（座席を利用しない2歳未満の幼児は未適用）ともに同額である。なお、国内線については、JALでは2005年1月から2006年3月末まで徴収していたが、2006年4月以降は路線距離別の設定額を組込んだ運賃となり、別途徴収されていない。

燃油サーチャージの運賃額は、実際の搭乗日ではなく、航空券発券（購入時）の時点のものが適用される。航空券を払戻す場合は、燃油サーチャージには取消手数料・払戻手数料はかからず全額払戻されることになっている。

燃油サーチャージは、シンガポール・ケロシンの市場価格によって決まる。2007年6月30日発券分まではシンガポール・ケロシンの市況価格が「直近30営業日連続」（2007年3月31日発券分以前の文言は多少異なる。）で基準価格を下回れば値下げすることになっていた。しかし、2007年7月10日（JALは1日）発券分からは、わかりやすさ、改定の頻発による利用者の不便を回避する観点から、申請時点における「直近3ヶ月間の平均価格」に、2009年10月1日（JALは2011年4月1日）発券分からは航空燃料市場価格の動向をよりタイムリーに反映させるため、申請時点における「直近2ヶ月の平均価格」に基づいて見直しが行われることになった。そして、この燃油市況価格平均によって決まった燃油サーチャージ額が2ヶ月間固定され、適用されることになっている。

ANAでは、2015年4月1日から急激な環境変化に柔軟かつ透明性のある対応をするため、これまでの燃油市況の変動に、為替変動も加味した制度に変更している。これにより、従来米ドル基準で区分していたテーブルが日本円基準に改定され、廃止（適用なし）になる燃油価格も60ドル未満から6,000円未満となっている。JALにおいても2015年度の有効な適用条件表（2015年2月決定）から、為替変動に柔軟かつ公正で透明性のある対応をするために、従来の米ドル基準を日本発売分については日本円基準に改定している。

図表7-4はANAの燃油サーチャージの基準テーブルを示している。JALの「適用条件表」とは、Zone I（14,000円以上15,000円未満）の4路線（韓国とベトナム・フィリピン他以外）で金額が異なっている（異なる4路線では、JALの方が500～1,000円安くなっている）。日本円基準に改定されるまでは、為替相場の変動に応じて基準テーブルは改訂

されていたが、日本円基準では為替変動が加味されるため、2015年4月1日以降適用のものから基本テーブルは改訂されていない（2020年4月17日現在）。

図表7-4 燃油サーチャージの基準テーブル（ANA）

(単位：円)

	6千円未満	6千円以上7千円未満	7千円以上8千円未満	8千円以上9千円未満	9千円以上10千円未満
北米・欧州他	適用なし	3,500	7,000	10,500	14,000
ハワイ・インド他		2,000	4,000	6,000	8,500
タイ・シンガポール他		1,500	3,000	4,500	6,500
ベトナム・フィリピン他		1,000	2,000	3,000	4,000
東アジア（韓国を除く）		500	1,500	2,500	3,500
韓国		200	300	500	1,000
	10千円以上11千円未満	11千円以上12千円未満	12千円以上13千円未満	13千円以上14千円未満	14千円以上15千円未満
北米・欧州他	17,500	21,000	25,000	29,000	33,000
ハワイ・インド他	11,000	13,500	16,000	18,500	21,000
タイ・シンガポール他	8,500	10,500	13,000	15,500	18,000
ベトナム・フィリピン他	5,000	6,500	8,000	9,500	11,000
東アジア（韓国を除く）	4,500	5,500	7,000	8,500	10,000
韓国	1,500	2,000	2,500	3,000	3,500

出所：ANA NEWS第19-067号、2019年10月18日

ここで、日本円基準に変更したことによる影響について確認すると、次のようになる。2014年12月から2015年1月におけるシンガポール・ケロシン市況価格の2カ月平均が71.02ドル/バレル、為替レートは118.85円/ドルなので、シンガポール・ケロシン市況価格の円貨換算額は8,441円となり、改定された日本円基準の基準テーブルでは「8,000円以上9,000円未満」における運賃額、すなわち北米・欧州他は10,500円、ハワイ・インド他は6,000円などが適用された<sup>344</sup>。しかし、日本円基準になる前の米ドル基準の基準テーブルでは「70ドル以上80ドル未満」における運賃額が適用される。これでは、北米・欧州他は7,000円、ハワイ・インド他は4,000円などとなっている。そのため、①円安進行に対応した基準テーブル（米ドル基準）の運賃額の変更はなし、②6区分されている路線（地区）に等しく10万人/月（全体で3ヶ月計180万人）の旅客数<sup>345</sup>がある、と仮定すれば、日本円基準に改定したことにより3ヶ月で約28億円の収入増、いいかえれば航空燃料費用の回収ができたことになる。

#### 7-1-4 レベニュー・マネジメント

米国では、1978年10月に運賃や路線、新規航空会社の参入などに関する規制を緩和する航空会社規制緩和法（Airline Deregulation Act：ADA）が成立した。これによって、ピープル・エクスプレス航空（People Express Airlines）などの新たな航空会社が次々に誕生した。運賃規制も緩和（1983年1月には撤廃）されが、この運賃規制緩和と新規航空会

344 『国際線旅客「燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）」を申請』ANA NEWS 第14-106号、2015年2月10日。

345 『ANA グループ実績』によると、ANAの2015年4月から6月までの国際線旅客数（3ヶ月計）は191万612名となっている。

社の参入は、激しい価格競争を引起している。

競争が激化するなかで既存航空会社はルートを再編成し、ハブ・アンド・スポークという新たなルート・ネットワークを構築したり、レベニュー・マネジメント（Revenue Management）によって収入の拡大をはかる試みを実施した。ここで、レベニュー・マネジメントとは、過去の予約データや搭乗データを用いて便ごとの需要を予測し、特性（価格弾力性など）の異なる旅客ごとに最適な時期に最適な価格で最適な座席数を配分することによって、便あたりの収入を最大化させることをいう。

日本では、前述のように 45・47 体制の時代は一路線一価の運賃制度であった。しかし、1994 年 11 月の公共料金に対する規制緩和に関する閣議了解をうけて、翌 1995 年 3 月に閣議決定された『規制緩和推進計画』において、運輸産業の運賃・料金の設定方式のあり方などについて検討することとされた経緯を踏まえて、運輸省は幅運賃制度導入を決定し、1996 年 2 月に JAS、そのほかの航空会社に対しては同年 3 月に新運賃を認可している<sup>346</sup>。そのあと、1998 年に新規参入した SKY と北海道国際航空株式会社（2012 年 10 月に社名を株式会社 AIRDO に変更）は、機内サービスの簡略化などで ANA や JAL の普通運賃の半額程度におさえた運賃で参入し、日本の航空業界に価格競争を巻起した。そして、2000 年 2 月の改正航空法施行により、運賃・料金の設定・変更は認可制から事前届出制となり、価格競争は激化している。

国内外で価格競争が激しくなるなかで、ANA は、2003 年 3 月期に国際線旅客系で、そして、翌 2004 年 3 月期には国内線旅客系でレベニュー・マネジメント・システムを導入している。また、JAL は、2014 年 12 月に国内線及び国際線の座席予約受付を最適化するレベニュー・マネジメント・システムの刷新を発表している<sup>347</sup>。新システムでは、従来の便最適化モデルから旅客の乗継ぎ動向（JAL の国内線、国際線に関わる乗継ぎ）を含んだ需要予測を行うネットワーク全体最適化モデルにかわり、JAL の路線ネットワークを最大限活用した、より精度の高い予約受付が実現できる、とされた。そして、こんにち、ANA と JAL とともに、高イールドの旅客を獲得し、増収をはかるために、レベニュー・マネジメントを強化している<sup>348</sup>。

---

346 『平成 8 年度運輸白書』第 2 部第 9 章第 3 節 1、(1)。

347 『座席予約受付最適化システムをアメリカ PROS 社の O&D に刷新』プレスリリース、2014 年 12 月 19 日。

348 ANA は、『2017 年 3 月期連結決算説明会資料』（解説資料）2017 年 4 月 28 日、8 頁な



角本（2016、41頁）では、レベニュー・マネジメントにおいて「需要予測と各予約期間の価格設定が成功した場合には、厚生損失は生ぜず、完全競争的価格設定の場合と比べて消費者余剰から生産者余剰への移転が生じただけとなる。所得分配上の観点からは、独占的価格設定では航空便を利用できなかった所得層の人々がより低い価格で利用できることになり、高所得層の人々（ビジネス客の場合は企業）にはより高い価格で購入してもらうことになるので、期せずして所得分配の公正化が図れることになる」としている。寺部（2002、39頁）では、独自で行った調査で、同じ便で同じサービスが受けられる座席でも価格が異なっているという一物多価の状態に対して、「やむを得ない」とする回答が約82%あったのに対し、「不公平だ」とする回答は約14%であった、ことが紹介されている。

## 7-2 路線の開設・廃止、増減便

航空会社は、事業計画策定時などに定期的に路線の開設・廃止や既存路線での増減便を行うが、そのほかにも業績が芳しくないときに不採算路線などからの撤退や運休を行う。また、関係会社などへ路線を移管することもある。ここでは、航空会社の裁量行動として行われる路線の開設・廃止などについて確認する。

### 7-2-1 規制緩和

1952年7月に公布された航空法（第100条）では、「定期航空運送事業を經營しようとする者は、路線ごとに運輸大臣の免許を受けなければならない」とされていた。そして、この路線ごとの免許制による需給調整規制がながく行われていた。しかし、1986年6月の運輸政策審議会答申『今後の航空企業の運営体制の在り方について』の趣旨にそって、国際線では複数社体制化、国内線においてはダブル・トリプルトラック化が実施された。ここで、ダブルトラック化基準は年間利用客70万人以上（幹線は30万人以上）、トリプルトラック化基準は年間利用客100万人以上（幹線は60万人以上）とされた。このダブル・トリプルトラック化基準は、1992年と1996年に緩和されたあと、1997年4月に廃止されている。

上記の規制緩和で路線新設や増減便・転用の裁量がひろがったことをうけ、ANA・JAL・JASは不採算路線の縮小や収益性の高い路線の増便などを行っている<sup>349</sup>。

---

ど。JALは、『2017-2020年度JALグループ中期経営計画ローリングプラン2018』（説明会資料メモ付）2018年2月28日、20-S&21-S頁など。

349 「国内航空リストラ旋風、不採算路線見直し着手、規制緩和で効率経営」日本経済新聞、1997年11月26日、朝刊、13面。

現在は、路線の設定や増減便については、事前届出制（航空法第 107 条の 2）となっていて、原則、航空会社の経営判断に委ねられている。ただし、混雑空港については、認可制となっている（航空法第 107 条の 3 第 1 項）。ここで、混雑空港として成田・東京・関西・大阪の各国際空港と福岡空港の 5 空港が指定されており、既得権益化を防止し、競争促進・国内航空ネットワークの維持・拡充の観点から、その許可の有効期間は 5 年となっている（航空法施行規則第 219 条の 2）。

## 7-2-2 混雑空港の発着枠配分

### (1) 傾斜配分<sup>350</sup>

JAL は 2010 年 1 月 19 日に経営破綻したが、企業再生支援機構の支援のもと、大幅な人員削減や不採算路線からの撤退などのリストラを行うことによって経営再建し、2012 年 9 月 19 日に再上場を果たした。そういったなかで、国土交通省は航空業界内において適切な競争環境を確保するという観点から、8.10 ペーパーを 2012 年 8 月 10 日に公表している。そして、羽田空港の発着枠配分時には、この 8.10 ペーパーの考え方にそって JAL の配分数が ANA よりも少なく配分される、いわゆる傾斜配分が行われている。

混雑空港の発着枠配分に際して、公的支援を理由に傾斜配分されたものには次のようなものがある。

#### ① 羽田空港国内線 2013 年夏期ダイヤ

羽田空港国内線発着枠の拡大にともなう発着枠（25 便／日（年間約 2 万回））の配分は、ANA に 8 便、JAL に 3 便、SFJ に 5 便、SKY に 4 便、スカイネットアジア航空株式会社に 3 便、そして株式会社 AIRDO に 2 便が配分された<sup>351</sup>。この配分は、羽田発着枠配分基準検討小委員会が「利用者利便の向上」「航空会社の効率的な経営の促進」「発着枠の効率的な使用」などの観点から設定した評価項目ごとに各航空会社を評価（点数付け）し、その合計点数に基づいて決定している。なお、JAL に対しては、合計点数を出す際に「破綻の影響を控除する係数<sup>352</sup>」が乗じられている。

#### ② 羽田空港国際線 2014 年夏期ダイヤ

---

350 栗田（2019）、127 頁（一部加筆・修正）。

351 国土交通省航空局『羽田空港国内線発着枠（25 便）の配分について』2012 年 11 月 30 日。

352 評価期間（2007～2011 年度：1,826 日）から企業再生期間（2010 年 1 月 19 日～2012 年 3 月 31 日：802 日）を除いたものと評価期間との割合で 0.56 としている。

羽田空港の国際線昼間時間帯発着枠の拡大（40 便／日（年間約 3 万回））において、2 国間合意が整った日本側の 16 便（相手国側は 15 便）については、ANA に 11 便、JAL に 5 便が配分された。これについて航空局は、8.10 ペーパーに基づき、中期経営計画の期間中、JAL の「新規路線の開設に関しては、適切な競争環境の確保の観点から、同計画に明示的に位置づけられたものを除き、抑制的に判断することとしているが、今回の配分もこの考え方に沿ったもの」としている<sup>353</sup>。そして、合意が整わなかった 9 便についても、合意が整い次第順次、上記の考え方により航空会社への配分を行うとした。なお、JAL は、配分決定前の 2013 年 9 月に株式会社北海道エアシステムの再子会社化の調整にはいるなど、国際線枠の獲得に向けて地方支援をアピールしている<sup>354</sup>。

### ③ 羽田空港国際線 2016 年冬期ダイヤ

日米航空当局間協議の合意（2016 年 2 月）をうけて行われた日米路線に関わる羽田空港の国際発着枠（昼間時間帯 1 便、深夜早朝時間帯 1 便）の配分については、2013 年 10 月に行われた羽田空港国際線発着枠の配分の考え方（すなわち、8.10 ペーパーの考え方）にのっとり、ANA に配分された<sup>355</sup>。なお、配分済みの深夜早朝時間帯 4 便（ANA2 便、JAL2 便）については、このときに昼間時間帯に移行されている。

図表 7-5 は、ANA と JAL の生産量の推移を示している。JAL は、経営破綻時に生産規模を縮小<sup>356</sup>しているが、2014 年 3 月期まではまだ JAL の国際線生産量のほうが ANA よりも多くなっている。しかし、ANA は、上記増便分も含めて国際線の生産量を大きく伸ばし、座席キロについては 2015 年 3 月期から、旅客キロについては 2016 年 3 月期から ANA のほうが JAL を上回っている。また、国際線収入（旅客・貨物・郵便の計）については、2014 年 3 月期から ANA のほうが多くなっている。このように、ANA は 8.10 ペーパーの考え方にそった傾斜配分などによって国際線を急拡大している。これに関して、ANA には「JAL が身動きが取れないうちに、目いっぱいシェアを広げておこう」という思惑がある一方で、JAL においては「破綻して以降、景気のいいときに稼ぐよりも、不景気時に赤字を出さな

353 国土交通省『羽田空港国際線発着枠の配分について』2013 年 10 月 2 日。

354 「日航、地方支援アピール、HAC 再子会社化、羽田国際線枠狙う」北海道新聞、2013 年 9 月 13 日、朝刊、4 面。

355 国土交通省『日米線に係る羽田空港国際線発着枠の配分』2016 年 4 月 26 日。

356 座席キロベースで、国際線が約 4 割、国内線は約 3 割の縮小を行っている（前掲 JAL G ROUP NEWS 第 10015 号、2010 年 4 月 28 日）。

い戦略」にかじを切り、路線拡大には否定的になっていることも影響している<sup>357</sup>。なお、ANAのユニット・レベニュー<sup>358</sup>をみれば、生産量の拡大の割には収入が伸びていない（収入がえられていない）ことがわかる。これは、搭乗率が75%内外で推移（2009年3月期の搭乗率は69.4%）しているので、イーロードの低下が原因である。すなわち、単価の下落が起こっているということである。

図表7-5 ANA・JALの生産実績

		2008年3月期	2009年3月期	2012年3月期	2013年3月期	2014年3月期	2015年3月期	2016年3月期	2017年3月期	2018年3月期	2019年3月期	2020年3月期	
ANA	国内線	座席キロ（千席キロ）	62,650,757	59,222,096	56,756,415	58,508,475	61,046,582	60,213,030	59,421,784	59,080,903	58,426,852	58,475,114	58,552,753
		旅客キロ（千人キロ）	39,927,533	37,596,329	34,589,837	36,333,481	37,861,806	38,582,150	38,470,539	38,990,836	40,271,969	40,704,695	39,502,036
		航空事業収入（百万円）注1	778,374	736,733	688,336	701,835	710,861	719,696	721,043	712,603	723,858	727,301	708,631
		旅客収入（百万円）	739,514	699,389	651,556	665,968	675,153	683,369	685,638	678,326	689,760	696,617	679,962
		ユニット・レベニュー（円/席キロ）	11.8	11.8	11.5	11.4	11.1	11.3	11.5	11.5	11.8	11.9	11.6
	国際線	座席キロ（千席キロ）	28,285,311	27,905,056	34,406,341	37,947,153	41,451,861	49,487,472	54,710,537	60,148,066	64,376,225	65,976,156	68,885,746
		旅客キロ（千人キロ）	21,290,692	19,360,691	25,351,766	28,545,898	30,613,595	35,639,322	40,635,173	45,602,900	49,132,606	50,776,587	50,219,355
		航空事業収入（百万円）注1	374,095	364,349	411,382	438,747	505,205	598,987	635,670	614,953	721,382	781,792	721,369
		旅客収入（百万円）	302,256	291,077	320,066	348,319	395,340	468,321	515,696	516,789	597,446	651,587	613,908
		ユニット・レベニュー（円/席キロ）	10.7	10.4	9.3	9.2	9.5	9.5	9.4	8.6	9.3	9.9	8.9
	合計	座席キロ（千席キロ）	90,936,068	87,127,152	91,162,756	96,455,628	102,498,443	109,700,502	114,132,321	119,228,969	122,803,077	124,451,270	127,438,499
		旅客キロ（千人キロ）	61,218,225	56,957,020	59,941,603	64,879,379	68,475,401	74,221,472	79,105,712	84,593,736	89,404,575	91,481,282	89,721,391
	航空事業収入（百万円）注1	1,152,469	1,101,082	1,099,718	1,140,582	1,216,066	1,318,683	1,356,713	1,327,556	1,445,240	1,509,093	1,430,000	
	旅客収入（百万円）	1,041,770	990,466	971,622	1,014,287	1,070,493	1,151,690	1,201,334	1,195,115	1,287,206	1,348,204	1,293,870	
	ユニット・レベニュー（円/席キロ）	11.5	11.4	10.7	10.5	10.4	10.5	10.5	10.0	10.5	10.8	10.2	
JAL	国内線	座席キロ（千席キロ）	50,085,682	49,167,920	35,523,214	36,443,994	37,084,260	36,306,359	35,869,126	35,423,513	35,714,021	36,116,930	36,199,539
		旅客キロ（千人キロ）	31,746,470	31,300,401	22,264,394	23,012,898	23,745,163	23,993,738	24,341,972	24,550,154	25,643,092	26,195,658	25,443,520
		航空事業収入（百万円）注1	715,730	705,989	509,668	513,722	516,326	515,526	528,511	525,150	544,706	553,799	539,291
		旅客収入（百万円）	677,437	666,547	481,111	485,214	487,414	487,555	501,274	498,628	518,239	528,098	514,619
		ユニット・レベニュー（円/席キロ）	13.5	13.6	13.5	13.3	13.1	13.4	14.0	14.1	14.5	14.6	14.2
	国際線	座席キロ（千席キロ）	84,128,194	79,576,012	43,036,984	44,745,317	46,235,058	47,696,816	50,563,638	50,621,656	51,836,491	54,925,904	54,324,546
		旅客キロ（千人キロ）	60,426,280	52,186,351	30,313,789	34,036,119	35,390,384	36,109,588	40,305,498	40,633,050	42,013,111	44,659,463	41,905,628
		航空事業収入（百万円）注1	954,411	865,786	445,871	463,782	501,476	526,253	514,237	468,017	529,563	606,095	544,379
		旅客収入（百万円）	754,300	703,522	385,289	406,657	437,578	454,857	448,780	415,218	462,919	530,679	476,230
		ユニット・レベニュー（円/席キロ）	9.0	8.8	9.0	9.1	9.5	9.5	8.9	8.2	8.9	9.7	8.8
	合計	座席キロ（千席キロ）	134,213,876	128,743,932	78,560,199	81,189,311	83,319,319	84,003,176	86,432,764	86,045,169	87,550,512	91,042,834	90,524,085
		旅客キロ（千人キロ）	92,172,750	83,486,752	52,578,184	57,049,018	59,135,548	60,103,327	64,647,471	65,183,205	67,656,203	70,855,121	67,349,148
	航空事業収入（百万円）注1	1,670,141	1,571,775	955,539	977,505	1,017,802	1,041,780	1,042,749	993,168	1,074,269	1,159,895	1,083,671	
	旅客収入（百万円）	1,431,737	1,370,069	866,400	891,872	924,992	942,413	950,055	913,847	981,158	1,058,778	990,850	
	ユニット・レベニュー（円/席キロ）	10.7	10.6	11.0	11.0	11.1	11.2	11.0	10.6	11.2	11.6	10.9	

出所：筆者作成 注1：旅客・貨物・郵便・手荷物収入の計 注2：「塗りつぶし」は、8.10ペーパーの対象期間。

## (2) 政策コンテストによる配分

地方航空ネットワークを維持・充実することについて、航空会社の努力のみに頼ることはできず、航空会社と地方公共団体・地場産業などを含む地域とがお互いのパートナーシップを通じて、その地域のニーズにあった需要喚起策などを実施することが期待された。こういったなかで、羽田発着枠配分基準検討小委員会は、その報告書（2012年11月28日）のなか（5頁）で「既存の政策枠の活用状況を踏まえた上で、当該政策枠を活用し、地域が航空会社とのパートナーシップにより実施する地方航空ネットワークの充実のための取組みの提案に関してコンテストを実施し、優れた提案を評価して発着枠を付与する手段

357 須賀彩子『ANAが国際線を急拡大する2つの理由』DIAMOND online、2015年9月22日（<https://diamond.jp/articles/-/78769>、2022年1月16日閲覧）。

358 収入を座席キロ（路線ごとに提供座席数と当該路線（区間）の距離を乗じ、それらを合計したもの）で除したもので、1座席に対する1キロあたりの収入単価のこと。

の導入を検討するべき」とした。これを踏まえて、羽田発着枠政策コンテストの評価等における懇談会が開催され、評価基準などが策定された。それでは、コンテストへの提案主体は「地方公共団体等と航空会社による共同提案」で、対象路線は1便・3便ルール<sup>359</sup>対象路線（羽田－庄内、佐賀、鳥取など）の増便又は新規路線の開設とされた。そして、対象発着枠については、3便分の発着枠を対象とし、その使用期間は2014年夏ダイヤから2015年冬ダイヤまでの2年間とした<sup>360</sup>。これによって提案募集が行われ、4空港（石見・佐賀・鳥取・山形）に関わる提案の応募があった。そして、この提案に対して評価が行われ、その結果、政策コンテスト枠（3便分）は、羽田－石見（ANA）、羽田－鳥取（ANA）、羽田－山形（JAL）の各路線に1便ずつ配分された<sup>361</sup>。

### 7-2-3 路線移管・運休・撤退

業績が芳しくないときなどに行われる不採算路線の運休や不採算路線からの撤退などは、赤字を発生させている路線の運航費用の削減などを目的として行われることとなるので、これは利益増加型の実体的会計裁量行動といえる。以下では、その実施状況などについて確認する。

#### (1) ANA の事例

1974年3月に設立された日本近距離航空株式会社（ANKの前身。ここでは、「ANK」という。）には、設立当初採算のとれる路線・機材構成に乏しく、1977年末には資金繰りにも破綻を生じることが予想されるほどの危機的状況であった。そのため、ANAは自社がYS-11型機で運航している離島路線を順次継承させることにより、ANKの経営基盤を強化することとし、1978年3月に羽田－大島線と羽田－三宅島線を、1979年7月には福岡－対馬線、1980年4月には長崎－対馬線、そして1981年7月には長崎－福江線をANKに委譲している<sup>362</sup>。このようなANKの路線拡大及びジェット化に応じて、図表3-9に示すようにANAからANKへ機材が売却されている。ANKの経営基盤強化をはかるために、

---

359 1便ルールとは、それぞれの航空会社内における発着枠の他路線への転用により減便される路線の当該転用後の便数が、当該路線を運航している全航空会社の便数の合計で1便未満になる場合に、当該発着枠を回収し、運航を希望する航空会社を募集するという制度のことをいう。3便ルールとは、羽田空港における少数便路線（総便数3便以下の路線）をグループ化し、減便時にはほかの少数便路線にのみ転用ができるとする制度のことをいう。

360 国土交通省『羽田発着枠政策コンテストの提案募集の開始について』2013年9月4日。

361 国土交通省『羽田発着枠政策コンテストの評価結果について』2013年11月26日。

362 全日空30年史編集委員会編（1983）、383頁。

ANA が自社の黒字路線を委譲したと考える<sup>363</sup>と、ANA は利益減少型の実体的裁量行動をとったということになる。

ANA は『中期経営計画（1999-2002 年度）』で、景気低迷の影響をうけ、供給過剰となっている国内線について、ANK との協業を基本に不採算路線の休廃止と高需要路線の拡充を進め、2002 年度には座席キロベースで▲3.1%圧縮することとした<sup>364</sup>。国内線の生産量を減少させることは、ANA にとっては初めてのことであったが、不採算のローカル線の運休・減便や ANK へ路線を移管することにより、グループとしての生産量も減少させるとした。なお、この生産量縮小には、当時の運賃下落による急激な収益悪化という背景があった<sup>365</sup>。

## (2) JAL の事例

1972 年 9 月に日本と中国の国交が回復したのを機に、台湾は日本との外交関係を断絶したが、JAL の日本と台湾間の路線は維持されていた。しかし、日本政府の中華航空公司（China Airlines, Limited）に対する認識表明（1974 年 4 月 20 日）により、台湾当局は日台線の停止を決定した。これにより JAL では、1974 年 3 月期に日台線の売上高が約 97 億円あったものが、翌 1975 年 3 月期にはそれがなくなっている。JAL は、日本政府の指示をうけて、1975 年 8 月に JAA を設立し、役員・職員ともに全員 JAL から移籍させ、機体（DC-8 型機）も JAL が使用していた JA8007 号機と JA8008 号機を JAA に売却している。JAA は、1977 年 3 月期に東京－台北－マニラ線などを開設し、はやくも経常利益を計上している。このときの配当は、JAL の収支改善にも資したという<sup>366</sup>。JAL は 1980 年代を中心に、業務移管などのために JAA へ機材を売却しているが、その機材売却で売却益を計上（図表 3-8・図表 3-10 を参照）しており、JAA への機材売却は、業績不振時における利益増加型の利益調整にもなっている。

---

363 1974 年 3 月期から 1978 年 3 月期までの（各期の）羽田－大島－三宅島線における利用率は、70%以上になっている。1973 年 3 月期以前の単独路線のときは、両路線とも 80%内外の利用率となっていた（上掲全日空 30 年史編集委員会編（1983）〈資料編〉、77-82 頁。

364 ANA『1999 アニュアルレポート』3 頁。

365 「航空 3 社、国内線収益悪化で『荒療養』、日本航空・全日空、輸送量、初の縮小、便数を大幅削減、日本エアシステム」日経産業新聞、1999 年 6 月 7 日、朝刊、15 面。それまで ANA・JAL・JAS が競うように国内線を拡大してきたことが供給過剰という状況を生み、これが運賃下落の大きな誘因となっている。

366 日本航空株式会社統計資料部編（1985）、189-201 頁。

JAL は、経営破綻後の路線便数計画見直しで、国際線は不採算路線である 15 路線・週間 86 往復を、国内線では不採算路線を中心とした 30 路線・1 日最大 58 往復の運休を実施している。2010 年 3 月期に実施した路線便数計画の変更とあわせると、国際線は 28 路線（うち、週間 7 便あったアムステルダム・ブリスベン・デンパサールなどの 11 地点からは撤退）、国内線については 50 路線（うち、関連会社が就航していた小牧・広島西・丘珠などの 8 地点からは撤退）の運休となる<sup>367</sup>。なお、これと並行して、非効率機材とされる B747-400 型機・A300-600 型機などの退役が実施されている。このように、経営破綻後に行われた JAL の路線便数計画の変更は、不採算路線を運休することなどが中心となっており、収入減より費用減のほうが大きくなることから考えると、これは利益増加型の実体的裁量行動が行われたとみることができる。

### (3) SKY の事例

SKY は、2002 年 4 月から羽田－鹿児島線に、2003 年 4 月からは ANA が撤退した羽田－徳島線に就航した。しかし、両路線とも 2006 年 4 月に運休している。2006 年 4 月 11 日に行われた衆議院国土交通委員会のなかで、小里泰弘（自由民主党）は、「東京－鹿児島路線そして東京－徳島線からの突然の引退表明（注：原文のまま。これは、「撤退」のいい間違いだと考えられる。）があったところ（中略）地元にとりましては全く寝耳に水の話でありまして、東京－鹿児島間のおよそ三割の便、東京－徳島間の五割の便が宙に浮いた、あるいはまた雇用問題も発生しております。地元にとりまして、大変深刻な問題でございます。規制緩和の好例としてスタートした事例が規制緩和の悪弊として終わるような、皮肉な結果になった」と述べている。これに対して、西久保慎一社長（当時）は「四国で昨年、七億円の赤字が出ております。関西空港では二十七億円、鹿児島線では三億円。（中略）そのまま就航を続けるということは、スカイマークに対してその赤字を続けなさいということと同意義の言葉であると私は考えます。そうすれば、その赤字の責任はどなたがとっていただけるのか。（中略）企業が健全であることを第一だと私は考えて、今回の路線の再編を決めた」と答弁している<sup>368</sup>。このように、この東京－鹿児島線と東京－徳島線の運休

---

367 『JAL グループ、再生に向けた 2010 年度路線便数計画を策定』プレスリリース第 10015 号、2010 年 4 月 28 日。なお、国際線では、路線開設（羽田－サンフランシスコ線など）・増便（羽田－ソウル線など）されたものがある。

368 『第 164 回国会衆議院国土交通委員会議録』第 12 号、2006 年 4 月 11 日、9-10 頁。なお、SKY は、2007 年 3 月期に鹿児島空港原状回復工事費 1,525 万円を特別損失に計上して

は、SKY にとっては赤字削減のために行われたものなので、SKY が利益増加型の実体的裁量行動をとったと考えることができる。

### 7-3 小括

本章では、その多寡によって実体的又は会計的裁量行動を誘発させる航空事業収入のもととなり、また、裁量行動の対象となる運賃、路線参入・撤退などについて確認した。

ここでは、まず初めに、ANA が業績の振るわないときに機械化店舗における旅客収入の計上方法を搭乗基準から計上はやくなる発売基準に変更していること、逆に、業績が良好なときに国内線定期旅客収入の計上方法を発券基準から計上が遅くなる搭乗基準に変更していることを明らかにした。

次に、国内線と国際線における運賃設定方式や運賃の推移などについて確認した。そして、国内線運賃に関しては、総括原価主義での運賃設定方式では、単独路線に値上げのしわよせがくることを示した。運賃規制が緩和されたあとは、特別運賃（割引運賃）が多様化し、割引率も拡大しているが、その一方で、普通運賃が上昇しており、これが特別運賃（割引運賃）によるイールド低下を防ぐだけでなく、その押上げにもつながっていることがわかった。国際線においては、B747 型機の導入によって供給過剰の懸念があったが、原価に近い特別運賃（割引運賃）であるバルク運賃によってパッケージ・ツアー商品などの低廉化が進み、海外旅行参加者が飛躍的増加したことを確認した。国際線にかかる燃油消費量は燃油サーチャージ収入で対応しており、ヘッジ対象となるのは国内線にかかわる燃油消費量だけになっている。すなわち、燃油サーチャージは、ヘッジ対象となる燃油量を少なくしている。そして、燃油価格の変動による収益への影響を小さくし、それによって航空会社が利益調整を行う可能性を減少させていることが明らかとなった。ANA と JAL においては、国内外で価格競争が激しくなるなかで、レベニュー・マネジメンを行い、各便での収入最大化をはかっていることも確認した。

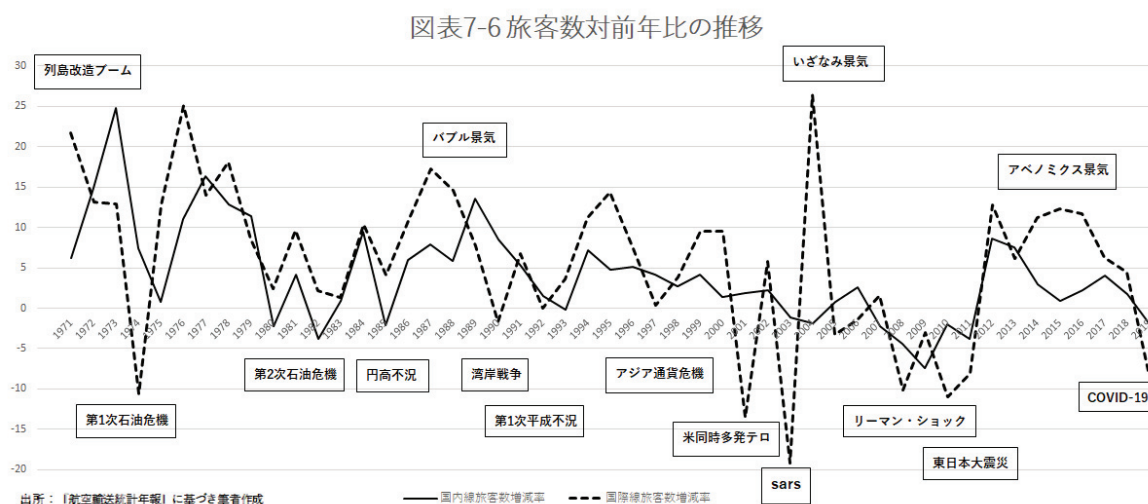
JAL は創業以来、国内・国際両線を兼営している。このことについて、『日本航空 20 年史』（265 頁）には、JAL が「政府出資を主体とする特殊会社」であり、JAL は「特殊会社として国家目的達成への責任をも負っており、国際線の維持、発展というものも、そうした国家目的のうちで重要な位置を占めている。国際線の運営、とりわけ新規路線の開発に黒字を期待することは非常にむずかしい現実であったから、経営の比較的安定した国内幹

---

いる。



線が、日航の航空権益として与えられていた」という記述がある。すなわち、JAL においては、はじめから国際線の赤字を国内幹線の黒字で補填して、全体として利益を計上するという「外赤内填」の収益構造が予定されていたのである。しかし、JAL は、1965 年 3 月期に国際線を黒字に転換させている<sup>369</sup>。そして、それ以降、JAL の収益は、国際線への依存度を増している。



図表 7-6 は、国内線と国際線旅客数の対前年比 (%) の推移を示している。これから、旅客数は国内外での出来事 (Event) などの影響をうけ、その影響度合 (変動の大きさ) は国内線より国際線の旅客数のほうが大きいことがわかる。これからすると、収入に占める国際線収入の割合が高い航空会社ほど、国内外の出来事による収入への影響が大きいことになる<sup>370</sup>。JAL は、経営破綻時の生産規模縮小にともない航空事業収入に占める国際線収入の割合を下げ、経営破綻後は 47% 内外で推移している。これに対して、ANA では、8.10 ペーパーによる傾斜配分の影響もあって国際線生産量を大きく伸ばし、それにとまって航空事業収入に占める国際線収入の割合も上昇し、2018 年 3 月期から 40% 台後半になっている。このように、近年では ANA と JAL の航空事業収入に占める国際線収入の割合はほぼ等しくなっているが、国内外の出来事によって収入がうける影響度合は、JAL におい

369 前掲日本航空株式会社調査室編 (1974)、360 頁。なお、ANA の国際線は、就航 (1986 年 3 月) 以来、2005 年 3 月期までは赤字であった。そういったなかで、ANA は路線改革を行い、収益を獲得しにくいリゾート路線を中心に整理し、ビジネス路線に力を注ぐようになっている (前掲 DIAMOND online、2016 年 3 月 14 日)。

370 前掲コンプライアンス調査委員会 (2010) には、「JAL では、国際線の依存度が高いため、数次にわたり発生したリスクイベントの影響を受けて、減収、赤字となった年度が多かった」といった記述がある (7 頁)。

ては経営破綻前よりも小さくなったのに対し、ANA では 2000 年代以前より大きくなったといえる。こういったことから考えると、JAL は以前より利益調整を行う可能性が低くなり、ANA は高くなったと考えられる。

JAL は、8.10 ペーパーの“足かせ”がはずれたあとも、国際線に関しては「いたずらに規模を追わず、供給量は市場全体の成長ベース並みに増やす」としている<sup>371</sup>。そして、『2017～2020 年度 JAL グループ中期経営計画』においても、前回の中期経営計画の目標であった営業利益率 10%以上を引続き達成すべき経営目標のひとつとしている。これからすると、JAL では 2013 年 3 月期以降、「営業利益率 10%」をターゲットとして利益調整を行っている可能性があるということになる。

---

371 『JAL の新たな成長戦略は、なぜ「控えめ」なのか、過当競争続くアジアで LCC と一線画す』東洋経済 ONLINE、2017 年 4 月 30 日 (<https://toyokeizai.net/articles/-/170012>、2022 年 3 月 18 日閲覧)。

## 終章 結論、成果、今後の課題

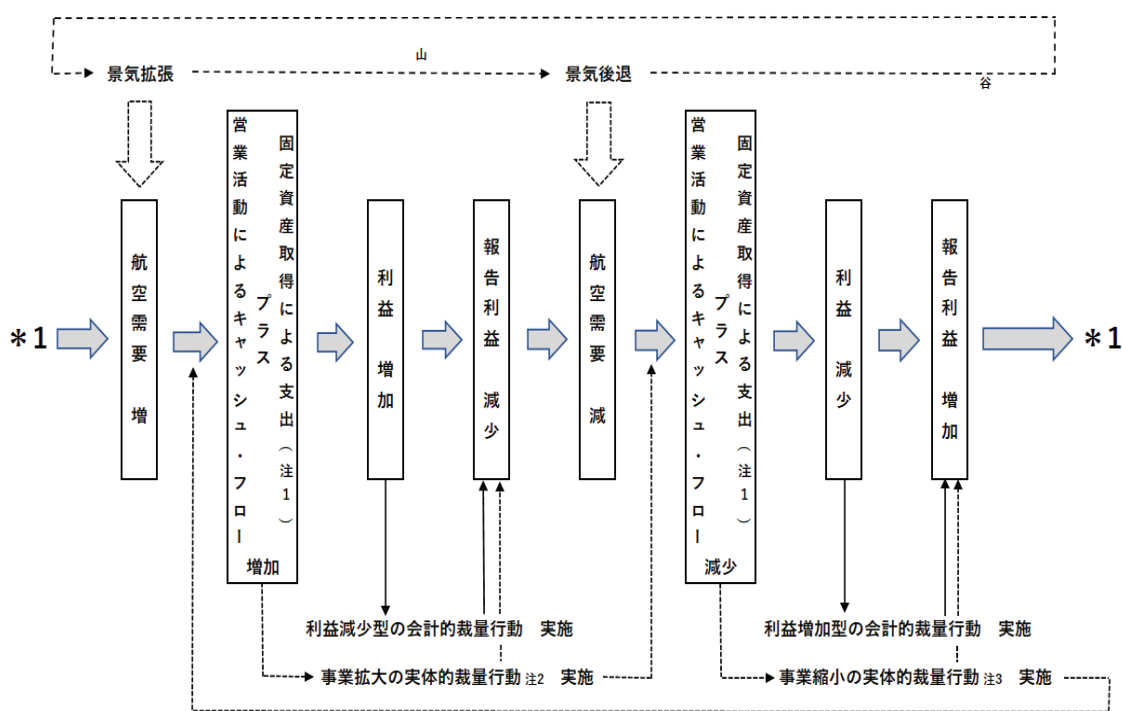
### C-1 本研究の結論

本研究では、1971年3月期から2020年3月期までの50年間を調査期間として、ANAとJALを中心に、航空機の取得・処分などの取引に対する実体的裁量行動や航空機に関連する科目の会計処理に対する会計的裁量行動の実施状況などについて調べてきた。そして、その期間内に行われた利益調整の状況などについて確認するとともに、利益調整を起こさせる原因となる業績の変動や利益調整に対する裁量行動、その動機などに関して考察してきた。その結果は、下記のとおりである。

#### C-1-1 業績変動に関する結論

ANAやJALは需要喚起などの対策を適宜とっているが、航空需要はどうしても景気の影響を受けて変動し、それにともなって旅客収入も変動してしまう傾向がある。

図表C-1 業績と裁量行動のサイクル



出所：筆者作成 注1：主に航空機の取得による支出（マイナス項目） 注2：人員・投資増（Cash Outflow 増）、機材売却延期（Cash Inflow 減）など  
注3：人員・投資減（Cash Outflow 減）、機材売却（Cash Inflow 増）など

こういったなかで、国内経済が好況で、それにともなって業績が上向いているときに行われた事業拡大のための実体的裁量行動（増機、人員増など）が、国内経済が不況となって業績が悪化してくると実施される事業縮小のための実体的裁量行動（減機、人員減など）を引起す原因となっている。また、国内経済が不況となって業績が悪化したことにともなって実施された事業縮小のための実体的裁量行動（減機、人員減など）が、国内経済が回

復し、それにもなって業績が上向いてくると行われる事業拡大のための実体的裁量行動（増機、人員増など）を引起す原因になっている。

例えば、国内経済が好況で、それにもなって業績が上向いているときに、新型機を数十機購入することを決定したとすると、毎年数機ずつを10年近く、又は10年以上にわたって受領することになる。新型機購入の決定（発注・契約など）は、その多くが業績の好調なときに行われるが、機体の受領はその購入決定から数年遅れてからとなり、国内経済は後退期にはいり、業績も振るわなくなってから受領がはじまるということになる<sup>372</sup>。ここで、支払資金に充当するために社債の発行や長期借入金の借入れを行うと、その増加にもなって支払利息が増加することになる。そして、有利子負債や支払利息の増加が、厳しくなった資金繰りや振るわなくなった業績を更に悪くする。また、国内経済が好調で、それにもなって業績が上向いているときに、自社養成訓練生を大量に採用すると、その訓練生の多くが双発小型機・大型機の訓練を受けるのは、国内経済が後退期にはいり、業績も振るわなくなってからということになる。そして、業績が振るわないときに訓練費が増加することになる。このように、業績が好調なときに行われる事業拡大のための判断・行動による影響・結果が、振るわなくなった業績を更に悪くしてしまう。そのため、使用機を早期に退役させるといった実体的裁量行動や、耐用年数を延長して減価償却費を削減するといった会計的裁量行動がとられることになる。しかし、使用機の退役などを促進し、機数を減少させると、国内経済が拡張期となり、それにもなって事業拡大の好機が訪れたときには、機数が不足するということになる。そして、拡大した需要をみたせるように今度は航空機を増やすことになる。乗員についても、業績不振時に退職者などの補充を行わず乗員数を減らすと、業績が回復し、増便などを行おうとするときには乗員不足ということになる。そして、自社養成訓練生などを多く採用することになる。こういったことが繰返されており、これが業績を変動させるとともに、利益調整を行わせる原因にもなっている。

### C-1-2 行動に関する結論

---

372 景気拡張期で業績がよかったバブル期（1980年代半ば～1990年代初頭）に、ANAはA320型機（1986年12月）、B747-400型機（1988年10月）、B777型機（1990年12月）の導入を、また、JALはB747-400型機（1987年9月）、MD-11型機（1990年3月）の導入を決定しているが、それらの新造機の多くを1990年代初頭からの失われた10年という業績が芳しくない時期に受領している。

ANA・JAL・JAS が過去に航空機に関連する科目などを利用して実施したと考えられる利益調整の項目・影響額などを調べ、その結果をまとめたものが図表 C-2 である（影響額は省略している）。

図表C-2 利益調整の実施とその時代

期(年度)	当期純利益 <sup>注2</sup>				減価償却		貯蔵品・ 船舶資産 評価損	減損損失	費用の資産化・繰延			機材関連 報奨金	為替 差損	関係会社間 資産売買	ヒール リポート	除却・ 処分損	収入計上 基準	特別償却 準備金	売却処分損益 <sup>注5</sup>				時代	備考		
	A	J	J	J	方法	耐用年数			特別償却	改修費	支払利息								訓練費	A	J	J			A	J
1971年3月期							(A)	(J)								(J)								利益減少型 の利益調整を 行っている時代	70.07 山	いぞき増資
1972年3月期	x						(A)									(A)	(J)							71.12 谷	S 46不況	
1973年3月期							(A)									(A)								73.11 山	景気 列島改造	
1974年3月期																			J					75.03 谷	石油不況 安定成長	
1975年3月期	x																		J					77.01 山	景気	
1976年3月期	x								J						J				J					77.10 谷	円高不況 公共投資	
1977年3月期									J										J					80.02 山	景気	
1978年3月期									J									A	A					83.02 谷	第二次 石油不況	
1979年3月期									J										J					85.06 山	景気	
1980年3月期	△						A								A	J		A	J					86.11 谷	円高不況	
1981年3月期							J										A	A						91.02 山	バブル 景気	
1982年3月期																			J					93.10 谷	失 われた 10年	
1983年3月期	x								J						A	J	J		A	J				99.01 谷	00.02 需給調整規制廃止	
1984年3月期	△						(J)		J			J			A				J					00.11 山		
1985年3月期									J										J					02.01 谷		
1986年3月期	x								J										A	J				08.02 山	い ぞ な み 景 気	
1987年3月期	△								J			A	J	J	J	J			J					09.03 谷	05.10 監査基準改訂 ・品質管理基準新設	
1988年3月期							(S)					A	J	A(A)	J	J								12.03 山		
1989年3月期							(A)	(J)		J		A	J	A	J	A								12.11 谷	ア ベ ノ ミ ク ス 景 気	
1990年3月期							(A)	(J)	(S)	J		A	J	A	A	J								18.10 山		
1991年3月期												A	J	J	J		(A)									
1992年3月期	△									S	A	J	J	J	J				J							
1993年3月期	△	x	x				A	J			S	A	J	J		A	J		A	J						
1994年3月期	△	x	x				A	J	S		S	S	A	J	S	J	A	J	A	J						
1995年3月期	x	x					S			S	S	A	J	S	J	J	A	J	S	(A)						
1996年3月期	△	△	△							S	S	A	J	S	J		A	J	S	(A)						
1997年3月期	△	x	△							S	S	A	J	S	J	J	A	J	S	(A)						
1998年3月期	△	x	x				J	S		S	S	A	J	S		A	J	A	J	S	(A)					
1999年3月期	x		△					S		S	S	A	J	S		A	J	S	(A)							
2000年3月期	x		△	A						S	S	A	J	S	A	J	S	(A)		A						
2001年3月期									J	S	S	A			A	A			J							
2002年3月期	x	x							A	S	S				J,(J)		(A)		(J)	A	J					
2003年3月期	x	△	x						A	S	S	A	J	S	A,(A)	A	J	S	(A)		A	J				
2004年3月期		x							A			A	J		(J)	A	J	(A)			J					
2005年3月期		△							A			A	J			A	J	(A)								
2006年3月期		x							(J)	A					(J)	A	J	(A)			A					
2007年3月期							J	(A)		(A)	(J)	J				A	J	(A)								
2008年3月期							(A)	(J)		(A)	(J)	J			(J)	A	J	(A)								
2009年3月期	x	x					(J)		(J)	(J)						A	J	(A)								
2010年3月期	x	x							(J)	(A)							(A)									
2011年3月期									(J)							A										
2012年3月期									(A)	(J)						A	(A)			A						
2013年3月期									(J)						J	A	(A)			A						
2014年3月期							(A)		(J)							A	J	(A)			A					
2015年3月期									(J)							A	J	(A)			A					
2016年3月期									(J)							A	J	(A)			A					
2017年3月期									(J)							A	(A)			A						
2018年3月期									(J)							A	J	(A)			A					
2019年3月期									(J)	(J)						A	J	(A)			A					
2020年3月期							(J)		(J)	(A)						J	A	J	(A)							

出所：筆者作成  
注1：塗りつぶされたところは、発表直前の時点（谷）とされる月を含む期から時点（山）とされる月を含む期までを示す。  
注2：当期純利益は、1999年3月期までは半体（税引前）、2000年3月期以降は連税（税金等調整前）の状況（×は損失、△は利益調整がなければ損失、無印は利益の計上）を示す。  
注3：「A」はANA、「J」はJAL、「S」はJASが実施したことを示す。括弧は利益を減少させたものを示す。金額が不明なものあり。注4：ANAの1995年3月期～1998年3月期は処分損、それ以外は除却損。JALは処分損。  
注5：買入額又は取崩高が購入額よりも多い期を示す。  
注6：売却処分損益は、ANAでは（資産処分益+航空機材処分益）or（資産売却益+関係資産売却益）-（航空機材除却損+航空機材処分損）or 退役機材用部品処分損or（資産売却損+資産除却損）、JALでは（固定資産売却益-固定資産処分損）又は（航空機材売却益-航空機材処分損）、JASでは（固定資産売却益or航空機材売却益）-（固定資産処分損or固定資産除却損）の値が正の場合は+、負の場合は-、/印は計上なしを示す。  
注7：L-1011型機導入時に定額法採用。

図表 C-2 をみれば、業績が好調な時期には利益減少型の利益調整が、一方、業績が低迷している時期には利益増加型の利益調整が数多く実施されていることがわかる。ここで、利益減少型の利益調整における利益の先送りについては、収入計上方法の変更（発券基準から搭乗基準へ）などで、費用の前倒しについては、減価償却方法の変更（定額法から級

数法や定率法へ)、耐用年数の短縮などで行われている。また、利益増加型の利益調整における利益の前倒しについては、収入計上方法の変更(搭乗基準から発券基準へ)、機材関連報奨額、セール・アンド・リースバックなどで、費用の先送りについては減価償却方法の変更(級数法や定率法から定額法へ)、耐用年数の延長、費用の資産化、長期先物為替予約の為替差損の処理などで行われている。

図表 C-2 では、主に会計的裁量行動によるものをまとめているが、実体的裁量行動もとられている。例えば、景気後退の影響をうけて業績が芳しくない時期には、乗員訓練生などの採用数を減らしたり、採用を中止することによって、又は、報酬・給与をカットするなどして、人件費などの費用を削減し、利益の確保又は損失額を小さくしている。一方、景気が拡張期にはいって、それにともなって業績も上向いているときには、乗員訓練生などの採用数を増やしたり、報酬・給与をアップするなどにして、人件費などの費用を増加させ、利益を減少させている。

以上のことから、ANA と JAL は長期的にみて利益平準化の行動をとっており、会計的利益調整は約 10 年ごとに利益減少型と利益増加型を繰返しているといえる。なお、失われた 10 年といわれる経済停滞期には、利益調整の発生頻度が増加している<sup>373</sup>。

### C-1-3 動機に関する結論

上記のように、ANA と JAL が利益平準化の行動裁量行動をとっていることが確認された。この利益平準化については、航空機購入時の対応や監督官庁の行政などに対する対応、そして政治家の発言などに対する対応で利益減少型といえる裁量行動をとっていること、また、配当原資を確保するために機材関連報奨額やセール・アンド・リースバック取引を活用するといったことなどで利益増加型の裁量行動をとっていることなどから勘案すると、政治家や監督官庁、及び株主や投資家とのあいだのフリクシヨンの発生回避、又は、発生しているフリクシヨンの軽減のために行われたと考えられる<sup>374</sup>。これは、政治家や監督官

---

373 バブル景気が崩壊したあとも航空機数は増加し、生産量も拡大しているが、45・47 体制撤廃によって実施された参入規制の緩和・廃止と公共料金に関する規制緩和にともなう運賃制度の変更(認可制から事前届出制への移行)は、失われた 10 年といわれる経済停滞期に航空会社間に路線・価格競争を引起した。その結果、JAL では、国内線のイールドが 1991 年 3 月期の 20.6 円/人・キロから 1999 年 3 月期には 16.5 円/人・キロに低下するなど、失われた 10 年といわれる時期の航空会社の業績は厳しく、これが影響したと考えられる。

374 熊谷(2009)は、ANA と JAL の利益平準化の会計政策が企業価値評価と密接に関わっていると看するが、利益平準化は将来利益の予見可能性を高め、株価変動リスクを小さく、株式

庁、及び株主や投資家とのあいだのフリクションを回避又は軽減しながら、景気変動や為替相場、燃油価格の変動の影響を受けて業績が変動しても、航空機更新などに必要な資金（近年の ANA と JAL では、航空機に対して毎期 1,000 億円を超える規模の投資が必要となっている。）などを継続して安定的に確保できる、安定した経営を行いたいとする欲求からの行動といえる。

本研究の調査期間内に、ANA や JAL においては、運賃の値上げ、経営者（社長）交代、増配の実施、公募増資の実施、社債の発行などが実施されている。そこで、①運賃値上げをスムーズに行うために（政治的コストを下げるために）、利益減少型の利益調整が行われているか、②業績悪化時に交代した社長が、翌期以降の報告利益の改善をはかるために、利益減少型の利益調整（ビッグ・バス）を行っているか、③株価の下落など防ぐために、増資した翌期に増配を行った期の利益をベンチマークとした利益調整を行っているのか、そして④有利な公募増資や社債及び転換社債の発行を行うために、その前年度に利益増加型の会計的又は実体的裁量行動を行っているか、ということについて確認する。

これまでの調査結果と運賃値上げ、経営者（社長）交代、増配、公募増資、社債発行が実施されたときをつきあわせると、

- ①-a 運賃・料金の設定・変更が認可制であったときに行われた国内航空運賃の値上げにおいて、ANA と JAL は値上げを実施する前の期に利益減少型の利益調整よりも利益増加型の利益調整のほうが多く行われている。
- ②-a ANA では、交代した期に税引前又は税金等調整前当期純損失を計上した社長は 4 名いたが、いずれのときも利益減少型の利益調整（ビッグ・バス）はなかった。また、JAL では 2 名が該当するが、その 2 名の交代時にも利益減少型の利益調整（ビッグ・バス）はなかった。
- ③-a 増配した翌期の業績が増益、減益に関わらず、増配した翌期には利益減少型の利益調整が数多くみられる。
- ④-a 公募増資や社債及び転換社債の発行が行われた前年度において、その期の業績が芳しくないときは利益増加型の会計的又は実体的裁量行動がみられるが、業績が良いときに

---

資本コストの圧縮を通じて企業価値を高める可能性がある（栗原（2016））。企業価値の向上はステークホルダーの利益となるので、ステークホルダーとのあいだのフリクションを回避又は軽減させる。そうすると、利益平準化は企業価値を変化させることを通して、ステークホルダーとのフリクション回避又は軽減とつながることになる。

は逆に利益減少型の会計的又は実体的裁量行動がみられる。

といったことが確認された。その詳細は、次のとおりである。

①を明らかにするために、ANA と JAL の運賃値上げ（図表 7-1 参照）前の状況を調べると、次のとおりであった。ANA では、1972 年 3 月期に航空機特別償却を行っているが、これは 1969 年 3 月期から連続して実施しているものである。また、航空機材除却損も計上しているが、これは使用不能となった改修消耗品をスクラップ処理したもので、翌期も計上している。1979 年 3 月期と 1981 年 3 月期は、JAL が耐用年数を延長しているが、1996 年 3 月期、1997 年 3 月期、そして 1998 年 3 月期は、ANA と JAL ともに機材関連報奨額などを計上している。以上のことから、国内航空運賃の値上げ前には、竹内（2011）も述べているとおり、むしろ利益増加型の利益調整が行われているといったほうが実態にあっていると考えられる。これは、運賃値上げが燃油価格高騰による業績悪化や公租公課の負担増などを原因として行われており、悪化した業績をことさら悪くみせる必要もなく、逆に、投資家などとの関係を考えれば、業績を少しでもよくみせることのほうが重要であったためと考えられる。

②においては、業績不振を理由に強制的交代がされたかどうか明確に判断することができない<sup>375</sup>ので、ここでは交代した期に税引前又は税金等調整前当期純損失を計上した社長について調べた。ANA で、交代した期に税引前又は税金等調整前当期純損失を計上した社長は、普勝清治（1993 年 6 月就任）、野村吉三郎（1997 年 6 月就任）、大橋洋治（2001 年 4 月就任）、伊東信一郎（2009 年 4 月就任）の 4 名（全員生え抜き）がいた（図表 P-2 参照）。それで、それぞれの就任時の業績などを調べると、次のようになっている。1994 年 3 月期の税金等調整前当期純損益の減少額（前期より▲154 億 87 百万円）は、営業収入の減少額（前期より▲316 億 53 百万円）より小さくなっている。この 1994 年 3 月期には、耐用年数の延長、機材関連報奨額の計上が行われている。1998 年 3 月期は、営業収入は増加（前期よりプラス 587 億 64 百万円）しているが、税金等調整前当期純損益は減少（前期より▲170 億 55 百万円）している。しかし、この期だけ計上されている費用又は損失に関する科目はない。また、機材関連報奨額の計上や期末（3 月）に B767 型機のセール・ア

---

375 業績悪化の社長交代でも「引責辞任」と公表する企業はほとんどないという（『業績悪化の社長交代でも「引責辞任」はタブー!?!』Business Journal、2012 年 5 月 4 日（[https://biz-journal.jp/2012/05/post\\_89\\_2.html](https://biz-journal.jp/2012/05/post_89_2.html)、2022 年 4 月 9 日閲覧）。JAJ では、航空事故の発生の責任をとって交代した事例がある。



ンド・リースバックが行われている。2002年3月期は、営業収入の減少額（前期より▲751億21百万円）にくらべ、税金等調整前当期純損益の減少額（前期より▲704億67百万円）のほうが小さくなっている。そして、2010年3月期においても、営業収入の減少額（前期より▲1,642億28百万円）よりも特別損失として減損損失の計上があるが税金等調整前当期純損失の拡大幅（前期より損失額が911億48百万円増）のほうが小さくなっている。

JALでは、山地進（1985年12月就任、運輸官僚出身）と近藤晃（1995年6月就任、生え抜き）の2名が該当（図表P-3参照）するが、そのときの状況は次のとおりである。1986年3月期の税引前当期純損益の減少額（前期より▲270億98百万円）は、営業収益の減少額（前期より▲32億48百万円）より大きくなっている。この期の特別損失には、1985年8月にあったJA8119号機の事故（御巣鷹山墜落事故）に関わる臨時損失（10億91百万円）と固定資産処分損（前期より10億53百万円多い43億90百万円。そのうち、航空機材処分損は、前期より15億16百万円多い36億80百万円）のみが計上されている。営業外費用の計上額については、前期とほぼ同額（328億38百万円で前期より5億15百万円増）が計上されている。1986年3月期には、セール・アンド・リースバックもなく機材関連報奨額の計上はない。1996年3月期は、事業収益は増加（前期よりプラス1,006億24百万円）しているが、税金等調整前当期純損失の計上額の減少（前期より107億36百万円減）は、それより小さい。特別損失には、子会社整理損（13億11百万円）が計上されているが、特別損失の合計額は前期より少ない。また、営業外費用の合計額も前期より少なくなっている。

以上のことから、就任初年度に税引前又は税金等調整前当期純損失を計上したANAの4名とJALの2名の社長については、就任初年度に利益減少型の利益調整（ビッグ・バス）を実施したとはいえないと考えられる。なお、JALでは経営破綻した第60期（2009年4月1日～2010年1月19日）に財産評価損1兆3,441億33百万円などを計上し、税引前当期純損失は2兆102億83百万円となっているが、翌第61期（2010年1月20日～2010年11月30日）には税引前当期純利益1,791億90百万円を計上しており、2010年2月に管財人代理・社長となった大西賢は、ここでは対象外となっている。

③については、増配した翌期の状況について調べた。ANAが増配（無配から配当再開も含む。）をしたのは、1990年3月期、2004年3月期、2008年3月期、2011年3月期、2012年3月期、2015年3月期、2016年3月期、2017年3月期、そして2019年3月期

の9回である。これらの翌期の状況は、次のようになっている。1991年3月期は、減益となっているが、配当額は前期と同額となっている。2005年3月期と2018年3月期は、増益となっているが、配当額は前期と同額となっている。2009年3月期は、減益で減配となっている。2012年3月期、2013年3月期、2016年3月期、2017年3月期は、増益で増配となっている。そして、2020年3月期は、減益で無配となっている。ここで、1991年3月期と2005年3月期には、機材関連報奨額の計上（利益増加型の利益調整）が行われている。それ以外の期には、除却・処分損の計上など（利益減少型の利益調整）が行われている。

次に、JALの状況を見ると、次のようになっている。2000年3月期は、減益となっているが、配当額は前期と同額となっている。2014年3月期と2017年3月期は、減益で減配となっている。1986年3月期、2002年3月期、2004年3月期、2006年3月期、2010年3月期は、減益で無配となっている。2019年3月期の業績は前期とほぼ同じで、配当額は前期と同額となっている。1979年3月期と1990年3月期は、増益となっているが、配当額は前期と同額となっている。1989年3月期は、増益で増配となっている。ここで、1979年3月期は耐用年数の延長、2000年3月期と2004年3月期は機材関連報奨額の計上（利益増加型の利益調整）が、1989年3月期と1990年3月期は償却方法の変更、2006年3月期、2014年3月期、2017年3月期、そして2019年3月期には減損損失の計上など（利益減少型の利益調整）が行われている。

上記で、減益なのに配当額は前期と同じで、その期に利益増加型の利益調整が行われているのは、ANAの1991年3月期とJALの2000年3月期だけである。ANAの2009年3月期と2020年月3期、JALの2006年3月期、2014年3月期、及び2017年3月期においては、減益で減配又は無配となっているのに利益減少型の利益調整が行われている。また、ANAの2012年3月期、2013年月3期、2016年3月期、及び2017年3月期、そしてJALの1989年3月期においては、増益で増配となっているのに利益減少型の利益調整が行われている。すなわち、増配した翌期が減益であっても、増益であっても、利益減少型の利益調整が数多く行われている。これについては、増配した期の利益をベンチマークとしていても、事業を推進した結果、減益となり減配をせざるをえなくなったときには、会社財産が社外流出するのを防ぐような利益調整を行っていると考えられる。また、増益となり増配したときにも、会社財産が更に社外流出するのを抑制するような利益調整を行っている、ということを示していると考えられる。

④においては、ANA や JAL では、公募増資や社債及び転換社債が発行されたその前年度の業績が芳しくないときは、山口（2019a、2019b）がいうように利益増加型の会計的裁量行動又は実体的裁量行動がみられた。例えば、ANA の 1982 年 9 月の増資の前年度（1982 年 3 月期）は B727 型機のセール・アンド・リースバック時の売却益によって、1984 年 9 月の増資の前年度（1984 年 3 月期）は L-1011 型機のセール・アンド・リースバック時の売却益によって経常利益を計上している。また、1997 年 6 月の転換社債発行の前年度（1997 年 3 月期）は、B747 型機・B767 型機のセール・アンド・リースバック時の売却益と機材関連報奨額によって経常利益を計上している。しかし、1989 年 5 月に発行された新株予約権付社債の前年度（1989 年 3 月期）は、バブル期（1980 年代半ば～1990 年代初頭）で業績が好調で、償却方法を変更することによって、営業利益が過去最高になるのを避けている。JAL も、第 3 回から第 5 回までの無担保転換社債を発行した前年度（1989 年 3 月期）には、償却方法を変更している。これらから、山口（2019a、2019b）がいう公募増資や社債及び転換社債の発行の前年度に利益増加型の利益調整がみられるということは必ずしもいえず、ANA と JAL は翌期のことを考えるよりもその期の損益を考え、それに応じて利益調整を行っていると考えられる。

図表C-3 裁量行動の実施と会社業績との関係

	会社業績	
	好 調	不 振
運賃の値上げ	—	○
経営者（社長）交代	○	○
増配の実施	○	—
増資の実施	○	○
社債の発行	○	○

出所：筆者作成 注1：○は、実施又は発生していることを、—は実施又は発生がないことを示す。

上記①と②は契約関連の動機からの利益調整で、③と④は資本市場関連の動機からの利益調整となっている。ANA や JAL においては、運賃値上げ、経営者（社長）交代、増配の実施、公募増資の実施、社債の発行は、図表 C-3 に示す会社業績のときに実施されていた。そのため、これらが行われたときの利益調整が、利益平準化のなかに織込まれて実施されているか、又は、利益平準化のほうが優先されて実施されているために、①-a から④-a に示すような結果となっている。

## C-2 本研究の成果

上記のように、景気の影響をうけて旅客収入が変動する傾向があるなかで、①業績が上向いているときに行われる事業拡大のための実体的裁量行動（増機、人員増など）や業績が悪化しているときに実施される事業縮小のための実体的裁量行動（減機、人員減など）

が、業績を変動させる原因のひとつになっている、②ANA と JAL は長期的にみて利益平準化の行動をとっており、会計的利益調整は約 10 年ごとに利益減少型と利益増加型を繰返している、③ANA と JAL の利益平準化行動は、ステークホルダーとのあいだのフリクションを回避又は軽減して、安定した経営を行いたいとする欲求からの行動である、④契約や資本市場関連の動機による利益調整などは、利益平準化のなかに織込まれて実施されているか、もしくは利益平準化のほうが優先されて実施されている、ということの本研究で明らかにした。そして、航空会社における裁量行動・利益調整に関する研究を深め、関連領域における研究に一定の示唆を与えられたことが本研究の成果である。

本研究では、航空機登録原簿や専門誌の情報などから、ANA グループと JAL グループが 1970 年 3 月期から 2020 年 3 月期までに事業の用に供した航空機の登録状況を確認し、「使用機登録一覧」(本論文の Appendix として添付)を作成した。この「使用機登録一覧」からは、機材の購入及び売却の実施年月だけでなく、リース取引やセール・アンド・リースバック取引の実施(開始)年月、貸手(Lessor)などの情報もえることができる。そして、リース機を購入したかどうかといったことも確認できる。本研究では、この「使用機登録一覧」から図表 C-4 に示すような図表を作成し、分析などに使用している。

図表C-4 「使用機登録一覧表」から作成した図表

ANA関連		JAL関連	
NO	標題	NO	標題
図表2-1	機材更新の状況 (ANA)	図表2-2	機材更新の状況 (JAL)
		図表3-6	セール・アンド・リースバックと機材関連報奨額の状況
図表3-9	グループ内での航空機売却 (ANA)	図表3-10	グループ内での航空機売却 (JAL)
図表4-2	セール・アンド・リースバックの状況 (ANA)	図表4-4	セール・アンド・リースバックの状況 (JAL)
図表4-6	航空機の状況		
		図表4-7	B777型機の履歴
		図表4-8	B767型機の履歴

出所：筆者作成

有価証券報告書には、航空機の詳細な異動などの情報が記載されていない<sup>376</sup>。そのため、リース取引などの分析には支障がある<sup>377</sup>。しかし、「使用機登録一覧」をみれば、有価証券

376 ANA の 2004 年 3 月期半期報告書から 2011 年 3 月期第 3 四半期報告書までの半期報告書、四半期報告書では、航空機の異動(購入、賃借、返却、賃貸、売却・除却、増減)が記載されていて、また、リース期間終了後に購入したものや売却後賃借したものの注記もあり、それらの機数がわかるようになっている。

377 吉田(2014、50 頁)は、「有価証券報告書をみるかぎり、一会計期間に売却された航空機の台数(注:原文のまま。ここは、「機数」というのが正しい。)は確認できるが、売却機のうち何機がリースバックされたのかはどこにも明記されていない。したがって航空機材売却益のうちどれだけがセール&リースバック取引に係るものかが確認できない」と述べている。

報告書からは取得できない情報をえることができ、これを活用すると ANA と JAL のリース取引の研究のほか、経営や財務の研究においてもその分析をいっそう深めることができる。こういったほかの研究にも寄与できる成果物を提示できたことは、本研究の成果のひとつである。

### C-3 今後の課題

第1章で確認したように、利益平準化の定義には、「正常な利益水準」あるいは「好ましいと考えられる利益水準」という要素が含まれる。本研究では、利益平準化を「利益の変動を抑制する（利益が高めのときは圧縮し、低めるときには捻出する）」ことと解して調査しており、「正常な利益水準」あるいは「好ましいと考えられる利益水準」といったことについては確認・検討はしていない。JAL では、中期経営計画で「営業利益率 10%以上」という財務目標があり、これが水準になっている可能性がある。善積（2016、86 頁）には、「一定のキャッシュ・フローの場合には利益を平準化すること（すなわち、会計的平準化）を好む」という結果をえた研究があることを紹介している。本研究の調査から、営業活動によるキャッシュ・フローの金額が航空機などに対するその期の設備投資額（必要額）をみたすかどうか、ということがひとつの水準になると考えられるが、利益水準については不明である。そのため、ANA や JAL における「正常な利益水準」あるいは「好ましいと考えられる利益水準」ということについて、今後検討していきたい。

また、本研究では、利益調整の是非についても検討していない。利益調整を利益の質という側面からみると、利益調整で制御されていない利益が高品質（質が高い）と定義される。そして、これからすると、利益調整で制御され、平準化された利益の質は低いということになる。しかし、現金の裏付けという側面から考えると、現金の裏付けのある利益の質は高いと評価され、アクルーアルズ（Accruals：特別損益控除後当期純利益マイナス営業活動によるキャッシュ・フロー）が小さい又はマイナスの場合が質の高い利益となる。そして、これからすると、利益減少型の利益調整が行われた利益、例えば、減価償却の方法を定額法から定率法に変更したり、耐用年数を短縮することによって、減価償却費が変更前よりも多く計上され、そこから導きだされた利益の質は高いということになる。このように、利益を報告するための利益ととらえるのか、それとも実務上の利益ととらえるのかといったとらえ方によって利益調整に関する賛否も分かれることになる。そのため、ANA と JAL の利益調整に関して、利益の質といった観点からもどのように考えればよいのか今後考えていきたい。

## 【参考文献】

- 青木康晴 (2011) 「配当の情報効果と利益持続性、利益調整行動に関する実証分析」『経営財務研究』(日本経営財務研究学会) 第 31 巻第 1 号、35-55 頁
- 浅野敬志・古市峰子 (2015) 「企業のガバナンス構造と会計戦略および企業価値との関連性について」『金融研究』(日本銀行金融研究所)、第 34 巻第 1 号、35-98 頁
- 安藤英義 (2002) 「会計の二つの機能をめぐる諸問題－利害調整と情報提供－」『一橋論叢』(一橋商学会) 第 127 巻第 4 号、347-362 頁
- 石田惣平・蜂谷豊彦 (2019) 「経営者の在任期間と目標利益達成を意図した利益調整」『経営財務研究』(日本経営財務研究学会) 第 39 巻第 1・2 合併号、41-63 頁
- 井田直人・田村亨 (2002) 「航空規制緩和の影響分析のためのモデルフレームの作成」『土木計画学研究発表会・講演集』(土木計画学研究委員会) 第 26 回、No.7
- 一ノ宮士郎 (2003) 『利益操作の研究－不当な財務報告に関する考察－』経済経営研究(日本政策投資銀行設備投資研究所) Vol.23 No.4
- 一ノ宮士郎 (2004) 『利益の質による企業評価－利質分析の理論と基本的枠組み－』経済経営研究(日本政策投資銀行設備投資研究所) Vol.24 No.3
- 一ノ宮士郎 (2006) 「利益の質と利質分析」『証券アナリストジャーナル』(日本証券アナリスト協会) 第 44 巻第 5 号、18-29 頁
- 市原啓善 (2017) 「会社法配当規制と利益平準化行動の抑制」『年報経営ディスクロージャー研究』(日本ディスクロージャー研究学会) 第 16 号、35-45 頁
- 稲岡潔・其浦正幸 (2001) 「利益平準化手段と時価評価導入効果の実証分析」『経営情報研究』(摂南大学) 第 8 巻第 2 号、75-105 頁
- 稲村由美 (2012) 「銀行ローン契約における財務制限条項の具体的内容」『新潟大学経済論集』第 92 号、309-334 頁
- 稲村由美 (2019) 「財務制限条項に係るモニタリングと経営者の実体的裁量行動」『国民経済雑誌』(神戸大学) 第 219 巻第 3 号、1-16 頁
- 梅澤俊浩 (2016) 「地方銀行の貸倒引当金繰入額に係る裁量的調整行動」『現代ディスクロージャー研究』(日本ディスクロージャー研究学会) 第 15 号、41-84 頁
- 呉東錫 (OH DONGSUK) (2017) 「メインバンク制の下での日本企業の資金調達行動に関する実証分析－ペッキングオーダー理論とトレードオフ理論の検証－」『商学研究論集』(明治大学) 第 46 号、93-109 頁
- 大島慎子 (2015) 「航空自由化と LCC の展開 日本型 LCC の課題と考察」『筑波学院大学紀要』第 10 集、31-45 頁
- 太田浩司 (2007a) 「利益調整研究のフレームワーク (1)」『企業会計』(中央経済社) 第 59 巻 1 号、128-129 頁
- 太田浩司 (2007b) 「利益調整研究のフレームワーク (2)」『企業会計』(中央経済社) 第 59 巻 2 号、92-93 頁
- 大室ひな・神田佑亮 (2019) 「2000 年以降の国内航空規制緩和政策の評価～航空サービスの供給と航空会社の収益に着目して～」『土木学会論文集 D 3 (土木計画学)』(土木計

- 画学研究委員会) Vol.75, No.5、I\_835-I\_845 頁
- 岡崎英一 (2015) 「我が国の減損会計の特質に関する一考察－利益平準化による利益マネジメントと継続的な減損損失計上の関係について－」『福井大学教育地域科学部紀要』第5号、109-128 頁
- 岡部孝好 (1985) 「報告利益の最大化仮説、最小化仮説および平準化仮説」『關西大學商學論集』第30卷第1号、22-49 頁
- 岡部孝好 (1992) 「経営者の裁量行動と償却方法の変更」『關西大學商學論集』第37卷第3・4号、431-459 頁
- 岡部孝好 (1994) 『会計報告の理論－日本の会計の探求－』有限会社森山書店
- 岡部孝好 (1995) 「会計情報のブーメラン効果と研究開発支出」『JICPA ジャーナル』(日本公認会計士協会) 第6巻9号、23-27 頁
- 岡部孝好 (1997) 「利益調整会計における意思決定コントロールの役割」『企業会計』(中央経済社) 第49巻5号、4-10 頁
- 岡部孝好 (2002) 「退職給付会計基準の適用における裁量行動の類型」『国民経済雑誌』(神戸大学) 第185巻第4号、51-66 頁
- 岡部孝好 (2003a) 「会計数値に対する市場の期待と利益の操作」『松山大学論集』第15巻第2号、83-100 頁
- 岡部孝好 (2003b) 「市場の期待利益数値と裁量的会計行動」『国民経済雑誌』(神戸大学) 第188巻第6号、27-38 頁
- 奥村雅史 (1998) 「電力企業における報告利益管理」『會計』(日本會計學會) 第152巻第2号、23-32 頁
- 奥村雅史 (2006) 「報告利益の裁量的決定－実証的研究の動向と課題－」『証券アナリストジャーナル』(日本証券アナリスト協会) 第44巻第5号、7-17 頁
- 奥村雅史 (2010) 「ディスクロージャーと企業経営：マーケットの経営とインタラクション」『高崎経済大学論集』第52巻第4号、85-86 頁
- 小田切宏之 (1992) 『日本の企業戦略と組織－成長と競争のメカニズム』株式会社東洋経済新報社
- 乙政正太 (2003) 「経営者報酬決定における予測利益の役割」『会計プロGRESS』(日本会計研究学会) 第4号、35-45 頁
- 小野展克 (2013) 「日本航空再上場の課題」『嘉悦大学研究論集』第55巻第2号、1-13 頁
- 海保英孝 (1994) 「企業グループ経営の展開と分社化政策の意義－わが国製造業を対象に－」『成城大學經濟研究』第125号、304-286 頁
- 加賀谷哲之 (2003) 「ストック・オプションと会計政策」『一橋大学研究年報・商学研究』第44巻、167-231 頁
- 加藤久明 (2009) 「リース会計基準の経済的影響と基準回避行動」『立命館経営学』(立命館大学) 第47巻第5号、103-123 頁
- 角本伸晃 (2016) 「観光産業におけるレベニュー・マネジメントの経済厚生」『日本観光学会誌』第57号、35-42 頁
- 香取徹 (1989) 「リース・購入選択の経済性分析：4つのタイプの比較」『三田商学研究』

- (慶應義塾大学) 32 卷 5 号、222-231 頁
- 川村基・後藤次郎 (2012) 「情報会計についての一考察：会計領域における位置づけ」『四国大学紀要』人文・社会科学編第 37 号、1-12 頁
- 川村義則 (2004) 「負債と資本の区分問題の諸相」『金融研究』(日本銀行金融研究所) 第 23 卷第 2 号、73-104 頁
- 神森智 (2006) 「会計、商法および税法における減価償却－わが国におけるその歴史の変遷－」『松山大学論集』第 17 卷第 2 号、53-70 頁
- 神田佑亮・森地茂・日比野真彦 (2006) 「我が国における航空規制緩和政策の影響分析」『土木計画学研究』(土木計画学研究委員会) Vol.23、771-777 頁
- 菊谷正人 (2014) 「資産会計の論点：IFRS における資産会計をたたき台にして」『経営志林』(法政大学) 第 51 卷第 2 号、17-34 頁
- 木村晃久 (2010) 「損益項目のシフトを利用した利益マネジメント」『埼玉学園大学紀要・経営学部篇』第 10 号、109-119 頁
- 木村史彦 (2013a) 「管理会計研究における実証研究の特徴と課題－アーカイバルデータを用いた実証研究に焦点を当てて－」『管理会計学』(日本管理会計学会) 第 21 卷第 1 号、21-32 頁
- 木村史彦 (2013b) 『利益マネジメントの業種間比較』TMARG Discussion Papers (東北大学) No.108
- 熊谷重勝 (2009) 「会計政策の変容と財務構造」『立教経済学研究』(立教大学) 第 62 卷第 3 号、41-58 頁
- 熊谷重勝 (2010) 「日本航空の経営破綻と清算貸借対照表」『立教経済学研究』(立教大学) 第 64 卷第 2 号、31-53 頁
- 栗田彰 (2012) 「日本航空における航空機勘定を利用した利益調整に関する一考察」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 23 号、115-123 頁。
- 栗田彰 (2013) 「燃油費抑制策等が損益に与える影響の分析－日本航空を対象として－」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 24 号、74-85 頁。
- 栗田彰 (2014) 「日本航空の“V 字回復”に関する一考察」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 25 号、86-93 頁。
- 栗田彰 (2015) 「航空機を主とする固定資産の取得とその資金調達について－本邦航空会社を対象として－」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 26 号、92-100 頁。
- 栗田彰 (2016) 「乗員不足対策が航空会社、乗員に及ぼす影響に関する一考察」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 27 号、179-186 頁。
- 栗田彰 (2017) 「本邦航空会社における航空機リースの利用に関する一考察」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 28 号、199-208 頁。
- 栗田彰 (2018) 「航空機リースとその財務報告に関する一考察」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 29 号、240-248 頁。
- 栗田彰 (2019) 「8.10 ペーパーが日本航空に及ぼした影響に関する一考察」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 30 号、125-133 頁。
- 栗田彰 (2020) 「ANA と JAL の自己株式取引」『年報財務管理研究』(日本財務管理学会) 第 3



- 1号、120-128頁。
- 栗田彰（2021）「スカイマーク株式会社の経営破綻要因に関する一考察」『年報財務管理研究』（日本財務管理学会）第32号、156-164頁。
- 栗田彰（2022）「乗員養成に関する裁量行動と会社業績との関係に関する一考察」『年報財務管理研究』（日本財務管理学会）第33号、106-116頁。
- 栗原涼平（2016）『経営者の利益平準化行動がもたらす経済的効果に関する考察～アーカイバル調査による実証分析を通して～』（早稲田大学大学院商学研究科修士論文）
- 黒木英昭（2014）「内部化とアウトソーシングに関する意思決定ならびにマネジメントの研究－航空会社の経営戦略と整備部門の事例から－」『横浜国際社会科学研究所』（横浜国立大学）第19巻第1・2号、33-54頁
- 黒木淳（2013）「非営利組織会計の現状と課題：会計の基本目的を中心に」『経営研究』（大阪市立大学）第63巻第4号、149-171頁
- 黒木淳（2015）『私立大学における裁量行動の分析－利益分布アプローチによる検証－』横浜市立大学学術研究会ディスカッションペーパーシリーズ No.15-M-1
- 小本恵照（2002）『日本企業の財務構造と資金調達の変化』経済調査レポート（ニッセイ基礎研究所）No.2002-02
- 坂井功治（2008）『日本企業における資金調達行動』一橋大学経済研究所 Working Paper Series No.23
- 櫻井通晴（2009）「ステークホルダー理論からみたステークホルダーの特定－コポレート・レピュテーションにおけるステークホルダー」『専修経営研究所年報』（専修大学）第34号、93-113頁
- 首藤昭信（2007）「わが国の経営者報酬と利益調整に関する実証分析」『専修商学論集』（専修大学）第85号、15-35頁
- 首藤昭信（2010）『日本企業の利益調整－理論と実証－』株式会社中央経済社
- 首藤昭信（2013）「利益調整研究の体系と新動向」『証券アナリストジャーナル』（日本証券アナリスト協会）第51巻第5号、6-19頁
- 須田一幸（1999）「財務制限条項と経営者の裁量行動」『關西大學商學論集』第44巻4号、587-625頁
- 須田一幸（2000）『財務会計の機能－理論と実証－』株式会社白桃書房
- 須田一幸・花枝英樹（2008）「日本企業の財務報告－サーベイ調査による分析－」『証券アナリストジャーナル』（日本証券アナリスト協会）第46巻第5号、51-69頁
- 須田一幸・山本達司・乙政正太（2007）『会計操作－その実態と識別法、株価への影響－』ダイヤモンド社
- 醍醐聰（2005）『労働交渉と会計情報－日本航空における労働条件の不利益変更をめぐる経営と会計－』株式会社白桃書房
- 田浦元（2005）「価格規制撤廃後の航空運賃設定についての統計的分析」『立教経済学研究所』（立教大学）第58巻第4号、193-220頁
- 高巖・藤原達也・藤野真也・大塚祐一（2019）『日本航空の破綻と再生』株式会社ミネルヴァ書房

- 高木泰典 (2011) 「会計上の資産概念と評価の構造：資産概念の不完全性と貸借対照表能力に関連して」『嘉悦大学研究論集』第 53 巻第 2 号、63-75 頁
- 高田和幸・石川秀矢 (2003) 「規制緩和後の航空市場の競争形態変化に関する研究」『土木計画学研究発表会・講演集』(土木計画学研究委員会) 第 27 回、No.47
- 高橋邦丸 (2000) 「組織スラックによる利益平準化行動」『原価計算研究』(日本原価計算研究学会) 第 24 巻第 2 号、44-57 頁
- 高橋邦丸 (2008) 「買収対価の支払手段と利益調整」『管理会計学』(日本管理会計学会) 第 16 巻第 2 号、53-68 頁
- 高見茂雄 (2013) 「日本の上場製造業の有利子負債科目残高推移」『立正経営論集』(立正大学) 第 45 巻第 2 号、25-50 頁
- 竹内徹也 (2011) 「公益事業会社の利益調整に関する実証研究」『横浜国際社会科学研究所』(横浜国立大学) 第 15 巻第 5 号、171-186 頁
- 田澤宗裕 (2013) 「経営者予想利益の達成と実体的裁量行動－利益予想値の悲観性と持続期間の視点から－」『証券アナリストジャーナル』(日本証券アナリスト協会) 第 51 巻第 5 号、34-43 頁
- 月岡靖智 (2013) 「MBO における利益調整と株価下落タイミングの利用」『経営財務研究』(日本経営財務研究学会) 第 33 巻第 1・2 合併号、2-16 頁
- 鶴田雅昭 (1997) 「全日空の経営戦略－機材更新とその資金調達を中心として－」『経営史学』(経営史学会) 第 32 巻第 4 号、28-50 頁
- 鶴田芳貴 (2018) 「裁量的会計発生高、研究開発費、コーポレートガバナンスに関する実証分析」『青山国際政経論集』(青山学院大学) 第 101 号、107-128 頁
- 寺部慎太郎 (2002) 「航空・鉄道業界における収入管理－レベニュー・マネジメント－」『運輸政策研究』(運輸総合研究所) 通巻 015 号、37-39 頁
- 飛田努 (2004) 「銀行借入が企業財務にどのような影響を与えたのか－1990 年代末期における日本企業の財務構造と銀行借入に関する分析－」『立命館経営学』(立命館大学) 第 43 巻第 3 号、115-130 頁
- 冨塚嘉一 (2014) 「減価償却会計の意義と適用方法－企業の活動実態の表現として－」『C GSA フォーラム』(中央大学) 第 12 号、53-68 頁
- 富田知嗣 (1999) 「利益予測に対する自己防衛行動－予測は正確であるのか、正確になるのか－」『経済論叢』(京都大学) 第 164 巻第 6 号、86-102 頁
- 富田知嗣 (2004) 『利益平準化のメカニズム』株式会社中央経済社
- 中島真澄 (2010) 「キャッシュ・フロー予測における内部統制報告制度の影響－SEC 基準適用日本企業に基づく実証研究」『年報経営分析研究』(日本経営分析学会) 第 26 号、62-73 頁
- 中島真澄 (2013) 「内部統制報告規制が利益の質と裁量行動に与えた影響」『年報経営分析研究』(日本経営分析学会) 第 29 号、37-46 頁
- 永田京子・蜂谷豊彦 (2004) 「新規株式公開企業の利益調整行動」『会計プロGRESS』(日本会計研究学会) 第 5 号、91-106 頁
- 永田京子・白土和志 (2013) 「分類操作による利益調整行動」『証券アナリストジャーナル』

- (日本証券アナリスト協会) 第 51 巻第 5 号、44-53 頁
- 中野誠・高須悠介 (2012) 「利益平準化行動がアナリスト予想と固有株式リターン・ボラリティリティに及ぼす影響」『金融研究』(日本銀行金融研究所) 第 31 巻第 4 号、175-214 頁
- 新美一正 (2010) 「内部統制報告制度は日本企業の財務報告にどのような影響をもたらしたか? 『アクルーアルズの質』に関する実証分析」『Business & Economic Review』(株式会社日本総合研究所) 2010 年 12 月号、89-118 頁
- 野間幹晴 (2001) 「利益平準化の二つの方法と資本コストの関係ーデリバティブと会計政策の相対的影響ー」『一橋論叢』(一橋商学会) 第 125 巻第 5 号、527-544 頁
- 橋本寿哉 (2017) 「実証的会計研究の誤謬ー会計研究における科学性についてー」『経済研究 研究報告』(大東文化大学) 第 30 号、87-101 頁
- 橋本将司 (2010) 『為替相場変動要因の整理と経常赤字化→円安論の検証』経済レビュー (株式会社三菱東京 UFJ 銀行) NO.2010-13
- 八田進二 (2009) 「会計操作をもたらす諸問題: わが国の会計・監査制度を巡る課題を中心に」『年報経営分析研究』(日本経営分析学会) 第 25 号、15-19 頁
- 花崎正晴・深澤ますみ・堀内昭義 (2008) 『金融自由化とコーポレートガバナンスー社債発行によって銀行の機能は低下したかー』DBJ Discussion Paper Series (日本政策投資銀行) No.0802
- 挽直治 (2003) 「退職給付会計と企業行動ー会計基準変更時差異償却期間の選択を中心としてー」『経済科学』(名古屋大学) 第 51 巻第 1 号、30-51 頁
- 平屋伸洋 (2011) 「利害関係者の暗黙的請求権が経営者の裁量的会計行動にあたえる影響ー裁量的会計高を用いた実証分析ー」『年報経営分析研究』(日本経営分析学会) 第 27 号、70-81 頁
- 方芳 (FANG FANG) (2011) 「コーポレート・ガバナンスと利益調整ー委員会設置会社制度の有効性ー」『年報経営分析研究』(日本経営分析学会) 第 27 号、51-60 頁
- 笛木琢治・川本卓司 (2009) 『近年の原油価格の変動要因についてー構造 VAR による試算ー』日銀レビュー (日本銀行) 2009-J-3
- 藤山敬史・古賀裕也 (2018) 「日本企業による利益平準化」『国民経済雑誌』(神戸大学) 第 217 巻第 3 号、57-81 頁
- 堀好一・辻正雄 (2021) 「連結納税制度適用による利益調整の実証分析」『管理会計学』(日本管理会計学会) 第 29 巻第 1 号、33-52 頁
- 政岡孝宏 (2019) 「有価証券報告書でみるスカイマーク株式会社の 18 年 3 か月」『修道商学』(広島修道大学) 60 巻 1 号、283-307 頁
- 松浦克己 (2010) 「キャッシュフローからみたペッキングオーダー理論とトレードオフ理論」『広島大学経済論叢』第 34 巻第 2 号、31-47 頁
- 松永亘祐 (2018) 「スカイマーク破綻の要因についての研究」『商大ビジネスレビュー』(兵庫県立大学) 第 7 巻第 4 号、127-140 頁
- 松村勝弘 (2007) 『企業価値向上のためのファイナンス入門ーM&A 時代の財務戦略』株式会社中央経済社

- 丸山博 (1996)『国内線幅運賃制度の導入について』航政研シリーズ (航空政策研究会) No.328
- 三浦后美 (2013)「日本航空 (JAL) とアメーバ経営」『社会科学論集』(埼玉大学) 第 139 号、59-73 頁
- 水野由香里 (2016)「“成功” という名の失敗ー “成功” 企業の意思決定はどこで間違ったのか?」『国土舘大学経営論叢』第 6 巻第 1 号、87-128 頁
- 三谷英貴 (2010)「コーポレート・ガバナンスと利益調整に関する実証分析」『FSA リサーチ・レビュー』(金融庁金融研究センター)、第 6 号、12-38 頁
- 向伊知郎 (2011a)「日本の会計基準の IFRSs への収斂と利益の質」『経営管理研究所紀要』(愛知学院大学) 第 18 号、67-79 頁
- 向伊知郎 (2011b)「EU 諸国会計基準の IFRSs への収斂と利益の質」『経営管理研究所紀要』(愛知学院大学) 第 18 号、81-96 頁
- 向伊知郎 (2018)「IFRS の適用と利益の質に関する比較研究ー業種・国家の相違の影響ー」『経営管理研究所紀要』(愛知学院大学) 第 25 号、71-93 頁
- 村上英樹 (1996)「45・47 体制廃止と航空 3 社の費用構造」『国民経済雑誌』(神戸大学) 第 173 巻第 5 号、73-87 頁
- 安酸建二・緒方勇 (2012)「利益調整行動と利益目標の達成圧力ー期中における利益調整手段としての R&D 費用削減に関する実証研究ー」『管理会計学』(日本管理会計学会) 第 20 巻第 1 号、3-21 頁
- 矢瀬敏彦 (2008)「日本の銀行における裁量的会計行動の分析ーBIS 規制導入以降の銀行の行動」『オイコノミカ』(名古屋市立大学) 第 45 巻第 2 号、65-88 頁
- 山口忠昭 (2008)「会計上の資産概念をめぐる諸問題」『商経学叢』(近畿大学) 第 55 巻第 1 号、273-281 頁
- 山口朋泰 (2009)「機会主義的な実体裁量行動が将来実績に与える影響」『会計プロGRESS』(日本会計研究学会) 第 10 号、117-137 頁
- 山口朋泰 (2011)「実体的裁量行動の要因に関する実証分析」『管理会計学』(日本管理会計学会) 第 19 巻第 1 号、57-76 頁
- 山口朋泰 (2013)「経営者交代と利益マネジメントー新任経営者のビッグ・バスに関する実証分析」『証券アナリストジャーナル』(日本証券アナリスト協会) 第 51 巻第 5 号、20-33 頁
- 山口朋泰 (2019a)「証券発行と利益マネジメント」『東北学院大学経営学論集』第 13 号、25-38 頁
- 山口朋泰 (2019b)「転換社債の発行と利益マネジメント」『東北学院大学経営学論集』第 14 号、49-67 頁
- 山口朋泰 (2021)『日本企業の利益マネジメントー実体的裁量行動の実証分析ー』株式会社中央経済社
- 山口不二夫 (1999)「航空産業における固定資産会計の諸問題-リースと機材関連報奨額の会計問題-」『政経研究』(政治経済研究所) 72 号、157-165 頁
- 山田恵一 (2001)「セール・アンド・リースバック取引の測定方法について」『管理会計学』

- (日本管理会計学会) 第9巻第2号、43-64頁
- 山田哲弘(2012)「報告利益と課税所得の関係が利益調整行動に与える影響」『管理会計学』  
(日本管理会計学会) 第20巻第2号、19-41頁
- 山田仁志(2016)「日本の大企業の資金調達行動の分析」『国際経営・文化研究』(淑徳大学)  
第21巻第1号、73-83頁
- 善積康夫(2011)「財務報告と利益マネジメント」『千葉大学経済研究』第26巻第3号、9  
7-127頁
- 善積康夫(2016)「財務報告における利益平準化の意味」『千葉大学経済研究』第31巻第  
1号、77-111頁
- 吉田勝弘(2014)「セール&リースバック会計と粉飾決算ー日本航空の経営破綻をめぐっ  
てー」『立教経済学研究』(立教大学) 第67巻第3号、33-53頁
- 吉田勝弘(2017)「日本航空におけるビッグバス会計の本質」『旭川大学経済学部紀要』第  
76号、1-18頁
- 若杉明(2009)「会計数値の信頼性と意思決定有用性」『LEC会計大学院紀要』第5号、1  
5-32頁
- 渡辺和夫(2000)「連結財務諸表制度の形成と展開」『商学討究』(小樽商科大学) 第50巻  
第2・3号、69-84頁
- 渡辺和夫(2001)「引当金会計の変遷(2)」『商学討究』(小樽商科大学) 第51巻第4号、  
23-36頁
- 渡辺和夫(2005)「戦後の会計監査」『商学討究』(小樽商科大学) 第56巻第2・3号、17  
-31頁
- 渡邊亮(2011)「国内航空運賃に関する一考察~割引運賃の割引率に基づく路線の類型化~」  
『交通学研究』(日本交通学会)、第54号、155-164頁
- IFRS財団編(2017)『IFRS基準2017: Part A』(企業会計基準委員会、公益財団法人財務  
会計基準機構監訳)、株式会社中央経済社
- IFRS財団編(2017)『IFRS基準2017: Part B』(企業会計基準委員会、公益財団法人財務  
会計基準機構監訳)、株式会社中央経済社
- Jennifer J. Jones (1991) "Earnings Management during Import Relief Investigations,"  
*Journal of Accounting Research*, Vol.29, No.2, pp.193-228
- Mark L. DeFond and James Jiambalvo (1994) "Debt Covenant Violation and Mani-  
pulation of Accruals," *Journal of Accounting and Economics*, Vol.17, Issues1-2,  
pp.145-176
- Nicholas Dopuch and Morton Pincus (1988) "Evidence on the Choice of Inventory  
Accounting Methods : LIFO Versus FIFO," *Journal of Accounting Research*, Vol.  
26, No.1, pp.28-59
- Partha S. Mohanram (2003) "How to Manage Earnings Management," *Accounting  
World*, the Institute of Chartered Financial Analysts of India
- Paul M. Healy (1985) "The Effect of Bonus Schemes on Accounting Decisions,"  
*Journal of Accounting and Economics*, Vol.7, Issues1-3, pp.85-107

- Peter S. Morrell (2007) *Airline Finance Third Edition*, Ashgate Publishing Ltd.
- Rusmin Rusmin, Glenda Scully and Greg Tower (2013) "Income Smoothing Behaviour by Asian Transportation Firms," *Managerial Auditing Journal*, Vol.28, No.1, pp.23-44
- Susan Pourciau (1993) "Earnings Management and Nonroutine Executive Changes," *Journal of Accounting and Economics*, Vol.16, Issues1-3, pp.317-336
- Victor L. Bernard and Douglas J. Skinner (1996) "What Motivates Managers' Choice of Discretionary Accruals ?," *Journal of Accounting and Economics*, Vol.22, Issues 1-3, pp.312-325
- William R. Scott (1997) *Financial Accounting Theory*, Prentice-Hall International Inc.
- Yoon-Suk Bail, Byungjin Kwak and Jaywon Lee (2011) "Deregulation and Earnings Management : The Case of the U.S. Airline Industry," *Journal of Accounting and Public Policy*, Vol.30, Issue6, pp.589-606

## Appendix 使用機登録一覧

ANA や JAL などの国内定期航空会社では、これまでさまざまな機種（型式）の航空機を航空の用に供している。以下では、1971 年 3 月期から 2020 年 3 月期までのあいだに、ANA グループと JAL グループの航空会社各社において航空の用に供された航空機の登録状況について調べ、まとめている。ただし、原則として訓練機・外国機（日本の国籍を取得していないもの）は除いている。

ICAO では航空機の機種コードを定めているが、本論文ではボーイング社製、例えばボーイング 787 型機を B787 型機、その派生型についてはダッシュを付けて B787-9 型機のように表記している。エアバス社製、エンブラエル社製及びボンバルディア社製などの航空機についても同様に表記している。また、個別の機体を示す場合は、国籍記号 JA（航空法施行規則第 133 条）と 4 箇のアラビア数字又はローマ字から成る登録記号（航空法施行規則第 134 条）によって、例えば JA01AN 号機といったように明記している（アンダーラインのところが登録記号）。

なお、航空法における登録などに関する規定は、次のようになっている。航空機登録原簿への航空機の登録は、国土交通大臣が行う（航空法第 3 条）。その登録は、法令に別段の定めがある場合を除き、登録権利者及び登録義務者が共同して申請しなければならない（航空機登録令第 9 条）。登録をうければ、抵当権の得喪及び変更を第三者に対抗することができるようになる（航空機抵当法第 5 条）。しかし、①日本の国籍を有しない人、②外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの、③外国の法令に基づいて設立された法人そのほかの団体、④法人であって、前③に掲げる者がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員 3 分の 1 以上若しくは議決権 3 分の 1 以上を占めるもの、が所有する航空機及び外国の国籍を有する航空機は、航空機登録原簿に航空機の登録を行うことができない（航空法第 4 条）。航空機は、登録をうけたときに、日本の国籍を取得する（航空法第 3 条の 2）。そして、航空機が日本の国籍を取得すれば、航空機は耐空証明をうけることができるようになる（航空法第 10 条第 2 項）。航空機を航空の用に供するためには、航空機が有効な耐空証明をうけていなければならない（航空法第 11 条）。そのため、外国人（法人）が所有する航空機や外国の国籍を有する航空機は、国土交通省の許可をうけた場合を除き、本邦内の各地間において航空の用に供することはできない（航空法第 127 条）。航空機の定置場、所有者の氏名又は名称又は住所に変更があった場合は変更登録の申請を（航空法第 7 条）、所有者の変更があったときは移転登録の申請を、その事由があった日から 15 日以内にしなければならない（航空法第 7 条の 2）。また、登録航空機が滅失し、又は解体をしたときなどは、その事由があった日から 15 日以内にまつ消登録の申請をしなければならない（第 8 条）、と定められている。

## A-2-1 ANA グループ

### ANA使用機登録一覧(Viscount828型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消	
		新規登録		導入時セール&リースバック		移転(就航後)					
		年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由	
1 JA8201	443	1961/07	全日本空輸(株)		1970/10	(株)日本リース			1970/10	売却	
2 JA8203	445	1961/09	全日本空輸(株)		1970/10	(株)日本リース			1970/10	売却	
3 JA8205	448	1962/04	全日本空輸(株)		1970/05	(株)日本リース			1970/05	売却	
4 JA8206	449	1962/05	全日本空輸(株)						1970/10	解体	
5 JA8207	450	1962/06	全日本空輸(株)						1970/10	解体	
6 JA8208	457	1962/10	全日本空輸(株)		1970/08	三井物産(株)			1970/08	売却	
7 JA8209	458	1962/11	全日本空輸(株)		1970/10	三井物産(株)			1970/10	売却	
8 JA8210	459	1963/02	全日本空輸(株)		1970/05	(株)日本リース			1970/05	売却	

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1976~2017年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>、2020年5月6日閲覧)により筆者作成。

### ANA使用機登録一覧(F27型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消	
		新規登録		導入時セール&リースバック		移転(就航後)					
		年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由	
1 JA8601	10177	1961/06	全日本空輸(株)						1972/11	売却	
2 JA8602	10178	1961/06	全日本空輸(株)						1972/12	売却	
3 JA8603	10179	1961/06	全日本空輸(株)		1974/01	全日空整備(株)			1975/01	売却	
4 JA8605	10195	1962/02	全日本空輸(株)						1971/09	売却	
5 JA8606	10196	1962/03	全日本空輸(株)						1970/09	売却	
6 JA8607	10197	1962/03	全日本空輸(株)						1971/10	売却	
7 JA8608	10203	1962/07	藤田航空(株)		1963/11	全日本空輸(株)			1971/11	売却	
8 JA8615	10201	1963/03	全日本空輸(株)						1973/06	売却	
9 JA8616	10227	1963/06	全日本空輸(株)						1973/03	売却	
10 JA8617	10228	1963/06	全日本空輸(株)						1973/05	売却	
11 JA8618	10229	1963/07	全日本空輸(株)						1973/07	売却	
12 JA8619	10230	1963/08	全日本空輸(株)						1972/05	売却	
13 JA8621	10234	1963/10	藤田航空(株)		1963/11	全日本空輸(株)			1973/08	売却	
14 JA8622	10242	1964/02	全日本空輸(株)						1973/02	売却	
15 JA8623	10243	1964/03	全日本空輸(株)						1973/03	売却	
16 JA8624	10244	1964/03	全日本空輸(株)						1972/10	売却	
17 JA8630	10252	1964/06	全日本空輸(株)						1971/10	売却	
18 JA8631	10253	1964/06	全日本空輸(株)						1972/06	売却	
19 JA8632	10254	1964/07	全日本空輸(株)						1971/11	売却	
20 JA8633	10255	1964/07	全日本空輸(株)						1972/07	売却	
21 JA8634	10259	1964/09	全日本空輸(株)						1973/04	売却	
22 JA8635	10260	1964/10	全日本空輸(株)						1972/05	売却	
23 JA8636	10261	1964/11	全日本空輸(株)		1974/01	全日空整備(株)			1974/11	売却	
24 JA8637	10262	1964/11	全日本空輸(株)						1972/02	売却	
25 JA8638	10263	1964/12	全日本空輸(株)						1972/05	売却	

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1976~2017年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>、2020年5月6日閲覧)により筆者作成。



## ANA使用機登録一覧(YS-11型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消	
			新規登録		導入時セール&リースバック		移転(就航後)				年月	事由
			年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者		
1	JA8644	2010	1965/07	全日本空輸(株)		1970/12	抹消(売却)	1978/05	日本近距離航空(株)	1995/05	売却	
2	JA8645	2011	1965/09	全日本空輸(株)		1971/03	㈱日本リース			1971/03	売却	
3	JA8650	2013	1965/09	全日本空輸(株)		1971/10	抹消(売却)	1978/02	日本近距離航空(株)	1996/11	売却	
4	JA8660	2024	1966/06	全日本空輸(株)注2						1992/04	売却	
5	JA8661	2025	1966/07	全日本空輸(株)						1977/04	売却	
6	JA8668	2034	1967/03	日本航空機製造(株)		1967/10	全日本空輸(株)	1975/03	全日空整備(株)注3	1993/04	売却	
7	JA8693	2060	1968/03	全日本空輸(株)		1981/07	日本近距離航空(株)注4			1983/03	事故	
8	JA8697	2066	1968/05	全日本空輸(株)						1984/01	売却	
9	JA8698	2067	1968/05	日本航空機製造(株)		1968/06	全日本空輸(株)	1981/08	日本近距離航空(株)	1996/10	売却	
10	JA8706	2029	1968/11	全日本空輸(株)		1971/02	抹消(売却)	1978/03	日本近距離航空(株)	1995/08	売却	
11	JA8707	2030	1968/10	全日本空輸(株)		1975/03	全日空整備(株)注3			1991/03	売却	
12	JA8716	2091	1968/01	日本航空機製造(株)		1977/08	全日本空輸(株)注5			1984/02	売却	
13	JA8722	2078	1968/09	全日本空輸(株)		1999/12	エア・ニッポン(株)			2002/05	売却	
14	JA8726	2094	1969/01	全日本空輸(株)		1980/04	日本近距離航空(株)			1996/07	解体	
15	JA8727	2095	1969/02	全日本空輸(株)		1981/07	日本近距離航空(株)			2000/10	解体(事故)	
16	JA8728	2096	1969/02	全日本空輸(株)		1979/07	日本近距離航空(株)			1995/04	解体	
17	JA8729	2097	1969/02	全日本空輸(株)		1981/02	日本近距離航空(株)			2002/11	売却	
18	JA8730	2098	1969/03	全日本空輸(株)注6						1998/06	売却	
19	JA8731	2099	1969/03	全日本空輸(株)注6						1995/12	寄贈	
20	JA8732	2101	1969/04	全日本空輸(株)						1997/06	寄贈	
21	JA8733	2102	1969/04	全日本空輸(株)		1990/02	朝日リース(株)注8	1993/02	エア・ニッポン(株)	1998/08	寄贈	
22	JA8734	2103	1969/04	全日本空輸(株)		1989/04	エア・ニッポン(株)			1999/02	寄贈	
23	JA8735	2108	1969/05	全日本空輸(株)		1988/04	エア・ニッポン(株)			2003/01	売却	
24	JA8736	2111	1969/06	全日本空輸(株)		1988/01	エア・ニッポン(株)			1998/10	売却	
25	JA8743	2115	1969/08	全日本空輸(株)						1998/01	寄贈	
26	JA8744	2116	1969/08	全日本空輸(株)		1990/03	朝日リース(株)注8	1993/03	エア・ニッポン(株)	2003/06	売却	
27	JA8755	2127	1969/11	全日本空輸(株)注6		1990/02	朝日リース(株)注8	1993/03	エア・ニッポン(株)	1996/08	解体	
28	JA8756	2089	1969/12	日本航空機製造(株)		1979/04	全日本空輸(株)注5			1991/11	売却	
29	JA8760	2131	1969/12	全日本空輸(株)						1983/03	売却	
30	JA8761	2133	1970/02	全日本空輸(株)		1999/12	エア・ニッポン(株)			2003/09	売却	
31	JA8769	2138	1970/11	全日本空輸(株)						1997/04	売却	
32	JA8772	2146	1970/10	全日本空輸(株)		1988/01	エア・ニッポン(株)			2003/09	売却	
33	JA8773	2154	1970/12	㈱日本リース		1979/06	全日本空輸(株)			1984/01	売却	
34	JA8775	2158	1971/02	㈱日本リース		1975/06	南西航空(株)			1997/07	売却	
35	JA8780	2164	1971/09	日本航空機製造(株)		1979/03	海上保安庁			2009/11	売却	
36	JA8782	2167	1972/02	日本航空機製造(株)		1979/02	海上保安庁			2010/03	航空の用に供さない	
37	JA8791	2177	1973/02	日本航空機製造(株)		1978/12	海上保安庁			2009/11	売却	
38	JA8821	2128	1979/04	全日本空輸(株)						1991/11	売却	
39	JA8823	2130	1980/03	全日本空輸(株)						1983/09	売却	

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1976~2012年各号)鳳文書林出版販売・JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)により筆者作成。注:所有者の移転などで記載されていないものがある(JA8644号機・JA8650号機・JA8706号機)。  
 注1:1~4・8は-11型、5以降(8は除く)は-11A型 注2:東亜国内航空(株)へ賃貸 注3:セール・アンド・リースバック  
 注4:1987年4月にエア・ニッポン(株)に社名変更、2012年4月に全日本空輸(株)に吸収合併 注5:日本航空機製造(株)により抹消されていたので再登録  
 注6:日本近距離航空(株)が使用

## ANA使用機登録一覧(B727型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消	
			新規登録		導入時セール&リースバック		移転(就航後)				年月	事由
			年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者			
1	JA8301	18821	1965/03	全日本空輸㈱							1972/05	売却
2	JA8302	18822	1965/03	全日本空輸㈱							1966/02	事故
3	JA8303	18823	1965/04	全日本空輸㈱							1973/02	売却
4	JA8305	18919	1965/07	全日本空輸㈱							1972/11	売却
5	JA8306	18920	1965/08	全日本空輸㈱							1972/11	売却
6	JA8316	18951	1966/03	全日本空輸㈱							1973/03	売却
7	JA8317	18952	1966/08	全日本空輸㈱							1972/12	売却
8	JA8321	19557	1967/05	全日本空輸㈱							1972/09	売却
9	JA8328	20435	1971/02	全日本空輸㈱							1980/02	売却
10	JA8329	20436	1971/03	全日本空輸㈱							1971/08	事故
11	JA8330	20468	1971/05	全日本空輸㈱							1980/02	売却
12	JA8331	20469	1971/05	全日本空輸㈱							1980/12	売却
13	JA8332	20466	1971/06	全日本空輸㈱							1980/11	売却
14	JA8333	20467	1971/06	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1984/07	売却
15	JA8334	20509	1971/07	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1984/04	売却
16	JA8335	20285	1971/08	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1984/08	売却
17	JA8336	20286	1972/05	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1984/01	売却
18	JA8337	20510	1972/05	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1983/12	売却
19	JA8338	20568	1972/04	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1983/11	売却
20	JA8339	20569	1972/03	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1984/03	売却
21	JA8340	20570	1972/03	全日本空輸㈱		1982/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1984/02	売却
22	JA8341	20571	1972/04	全日本空輸㈱							1984/11	外国国籍取得
23	JA8343	20572	1972/06	全日本空輸㈱							1989/04	売却
24	JA8344	20573	1972/06	全日本空輸㈱							1989/07	売却
25	JA8345	20724	1973/07	全日本空輸㈱		1986/03	ワールド航空機販売㈱ 注2				1986/11	売却
26	JA8346	20725	1973/07	全日本空輸㈱							1984/09	外国国籍取得
27	JA8347	20726	1973/08	全日本空輸㈱							1987/09	売却
28	JA8348	20727	1973/08	全日本空輸㈱		1986/03	ワールド航空機販売㈱ 注2	1986/12	ワールドリーシング㈱		1987/10	売却
29	JA8349	20728	1973/09	全日本空輸㈱							1989/09	売却
30	JA8350	20876	1974/04	全日本空輸㈱		1986/03	ワールド航空機販売㈱ 注2	1986/12	ワールドリーシング㈱		1987/05	売却
31	JA8351	20877	1974/04	全日本空輸㈱		1986/03	ワールド航空機販売㈱ 注2	1986/12	ワールドリーシング㈱		1987/06	売却
32	JA8352	20878	1974/05	全日本空輸㈱		1986/03	ワールド航空機販売㈱ 注2	1986/12	ワールドリーシング㈱		1987/09	売却
33	JA8353	21485	1978/02	全日本空輸㈱							1990/01	売却
34	JA8354	21456	1978/02	全日本空輸㈱							1990/04	売却
35	JA8355	21474	1978/08	全日本空輸㈱							1990/05	売却

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1976~1992年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)  
 (により筆者作成。注:上記以外に、リース機のN972PS号機・N975PS号機・N536PS号機・N537PS号機・N548PS号機・N549PS号機を運航していた。  
 注1:9以降は-200型 注2:セール・アンド・リースバック

# ANA使用機登録一覧(B737型機)

機体記号	製造番号	所有者の移転状況												抹消		
		新機登録		導入時セーレリパック注		移転(就航後)										
年 月	所有者	年 月	所有者	年 月	所有者	年 月	所有者	年 月	所有者	年 月	所有者	年 月	所有者	年 月	事由	
1	JA8401	20226	1989/05	全日本空輸機		1975/03	日豊航空機								1978/04	売却
2	JA8402	20227	1989/06	全日本空輸機		1975/03	日豊航空機								1978/04	売却
3	JA8403	20276	1970/01	全日本空輸機		1975/03	日豊航空機								1978/02	売却
4	JA8404	20277	1970/01	全日本空輸機		1975/03	日豊航空機								1978/04	売却
5	JA8405	20413	1970/02	全日本空輸機											1978/05	売却
6	JA8407	20414	1970/03	全日本空輸機											1979/11	売却
7	JA8408	20449	1970/06	全日本空輸機											1979/08	売却
8	JA8409	20450	1970/07	全日本空輸機											1982/06	売却
9	JA8410	20451	1970/08	全日本空輸機											1982/09	売却
10	JA8411	20452	1970/11	全日本空輸機											1982/09	売却
11	JA8412	20506	1971/05	全日本空輸機											1982/07	売却
12	JA8413	20507	1971/06	全日本空輸機		1983/03	日本近距離航空機注3	1987/04	全日本空輸機						1993/11	売却
13	JA8414	20508	1971/10	全日本空輸機											1992/12	売却
14	JA8415	20561	1972/04	全日本空輸機											1997/04	売却
15	JA8416	20562	1972/04	全日本空輸機注4											1997/02	売却
16	JA8417	20563	1972/03	全日本空輸機注4											2000/06	売却
17	JA8422	21786	1979/07	全日本空輸機											1999/03	売却
18	JA8423	21787	1979/07	全日本空輸機注4											2000/09	売却
19	JA8424	21788	1979/07	全日本空輸機注4											1999/10	売却
20	JA8425	21789	1979/07	全日本空輸機注4											1999/11	売却
21	JA8427	21770	1979/07	全日本空輸機注4											2000/11	売却
22	JA8427	21771	1979/08	全日本空輸機注4											1989/09	売却
23	JA8428	27381	1995/04	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機								2018/08	航空の用に供さない
24	JA8412	27430	1995/07	エアニッポン機	三井リース事業機他	1999/09	三井リース事業機	2005/02	全日本空輸機						2018/08	航空の用に供さない
25	JA8504	27431	1995/08	住リッパ機注4		2001/09	三井住友リース機	2004/09	全日本空輸機						2017/01	売却
26	JA8504	27432	1996/05	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機注4	2008/09	エアビーター・タリバン機注3	2011/12	北海道国際航空機注3	2015/04	ANAホールディングス機	2018/08	売却	
27	JA8195	27433	1996/08	エアニッポン機	エア・ドルフィン機他	2005/09	全日本空輸機								2017/05	売却
28	JA8196	27968	1996/10	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機								2018/05	売却
29	JA8995	29461	1997/02	エアニッポン機		2000/03	全日本空輸機	2008/12	エアビーター・タリバン機注3	2011/12	北海道国際航空機注3	2016/01	ANAホールディングス機	2019/10	航空の用に供さない	
30	JA8996	29462	1997/02	機ジュエルホールディング機注4		2006/02	全日本空輸機								2017/10	航空の用に供さない
31	JA300K	27433	1997/05	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機	2008/05	エアビーター・タリバン機注3	2011/11	北海道国際航空機注3	2016/01	ANAホールディングス機	2019/08	航空の用に供さない	
32	JA301K	27434	1997/05	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機								2019/08	航空の用に供さない
33	JA302K	28990	1998/03	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機								2019/08	航空の用に供さない
34	JA303K	28991	1998/04	エアニッポン機	スタードルフィン機他	2006/10	全日本空輸機								2019/02	売却
35	JA304K	28992	1998/05	エアニッポン機	エムエス・リース機	2006/11	全日本空輸機								2018/01	売却
36	JA305K	28993	1998/10	エアニッポン機	スタードルフィン機他	2007/04	全日本空輸機									
37	JA306K	29794	1999/05	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機									
38	JA307K	29795	1999/07	エアニッポン機		2003/03	全日本空輸機									
39	JA351K	25188	2000/06	南アフリカ・ホールディング機注4		2007/03	エアビーター・タリバン機注3								2011/03	航空の用に供さない
40	JA352K	26097	2000/08	南アフリカ・ホールディング機注4		2007/03	エアビーター・タリバン機注3	2012/08	全日本空輸機						2012/08	航空の用に供さない
41	JA353K	26104	2001/03	南アフリカ・ホールディング機注4		2007/03	エアビーター・タリバン機注3	2012/02	全日本空輸機						2014/01	航空の用に供さない
42	JA354K	26105	2001/02	南アフリカ・ホールディング機注4		2007/03	エアビーター・タリバン機注3	2012/01	全日本空輸機						2012/01	航空の用に供さない
43	JA355K	28129	2001/06	機・キャピタル機注4		2002/08	機・キャピタル機注4	2006/11	スラッシュリース機						2012/02	航空の用に供さない
44	JA356K	28083	2001/10	ジェエルマ・ホールディング機注4		2013/03	全日本空輸機								2019/08	航空の用に供さない
45	JA357K	28131	2002/02	ジェエルマ・ホールディング機注4		2013/01	全日本空輸機								2019/01	売却
46	JA358K	28130	2002/04	ジェエルマ・ホールディング機注4		2014/01	ANAホールディングス機								2018/10	売却
47	JA359K	28128	2002/05	ジェエルマ・ホールディング機注4		2013/04	ANAホールディングス機								2018/12	売却
48	JA381K	24646	2000/06	南アフリカ・ホールディング機注4											2012/04	売却
49	JA382K	28550	2001/10	ジェエルマ・ホールディング機注4		2008/05	エア・バーナム・ホールディング機注4	2014/10	スライット・エア・アジア機						2014/10	売却
50	JA41AN	33916	2005/11	全日本空輸機	機・エム・エル・リース機注4	2015/12	ANAホールディングス機									
51	JA42AN	33972	2006/01	全日本空輸機	エス・エム・エル・リース機注4	2016/02	ANAホールディングス機									
52	JA43AN	33973	2006/02	全日本空輸機	エス・エム・エル・リース機注4	2016/02	ANAホールディングス機									
53	JA44AN	33974	2006/03	全日本空輸機	エス・エム・エル・リース機注4	2016/03	ANAホールディングス機									
54	JA45AN	33975	2006/06	全日本空輸機												
55	JA46AN	33976	2006/07	全日本空輸機												
56	JA47AN	33900	2006/10	全日本空輸機												
57	JA48AN	33977	2006/10	全日本空輸機												
58	JA49AN	33978	2007/01	全日本空輸機												
59	JA10AN	33979	2007/02	全日本空輸機												
60	JA11AN	33982	2007/05	全日本空輸機											2018/05	航空の用に供さない
61	JA12AN	33981	2007/06	全日本空輸機												
62	JA13AN	33980	2007/08	全日本空輸機											2018/07	航空の用に供さない
63	JA14AN	33983	2007/09	全日本空輸機												
64	JA15AN	33988	2007/10	全日本空輸機												
65	JA16AN	33989	2008/01	全日本空輸機												
66	JA17AN	33984	2008/02	全日本空輸機												
67	JA18AN	33985	2008/04	全日本空輸機												
68	JA61AN	33986	2008/05	全日本空輸機												
69	JA62AN	33987	2008/06	全日本空輸機												
70	JA63AN	33991	2008/12	全日本空輸機												
71	JA64AN	33990	2009/03	全日本空輸機												
72	JA65AN	33992	2009/05	全日本空輸機												
73	JA66AN	33993	2009/06	全日本空輸機												
74	JA67AN	33994	2009/08	全日本空輸機												
75	JA68AN	33995	2009/10	全日本空輸機												
76	JA69AN	33996	2009/12	全日本空輸機												
77	JA60AN	33997	2010/01	全日本空輸機												
78	JA61AN	33998	2010/08	全日本空輸機												
79	JA62AN	33999	2010/09	全日本空輸機												
80	JA63AN	33901	2010/10	全日本空輸機		2011/02	エア・セレーネ・ホールディング機注4	2019/03	ANAホールディングス機							
81	JA64AN	33902	2010/11	全日本空輸機												
82	JA65AN	33903	2010/12	全日本空輸機												
83	JA66AN	33909	2011/04	全日本空輸機												
84	JA67AN	33911	2011/06	全日本空輸機												
85	JA68AN	33910	2012/08	全日本空輸機												
86	JA69AN	33912	2012/10	全日本空輸機												
87	JA70AN	33913	2012/12	全日本空輸機												
88	JA71AN	33914	2013/02	全日本空輸機												
89	JA72AN	33915	2013/04	ANAホールディングス機												
90	JA73AN	33904	2013/08	ANAホールディングス機		2014/01	ダイヤクセル機注4									
91	JA74AN	33905	2013/10	ANAホールディングス機		2014/01	ダイヤクセル機注4									
92	JA75AN	33906	2014/04	ANAホールディングス機												
93	JA76AN	33907	2014/05	ANAホールディングス機												
94	JA77AN	44928	2014/07	NECキベタルソリューション機												
95	JA78AN	33908	2014/08	ANAホールディングス機												
96	JA79AN	44927	2014/09	NECキベタルソリューション機												
97	JA80AN	44926	2014/12	NECキベタルソリューション機												
98	JA81AN	44929	2015/03	NECキベタルソリューション機		2019/11	機工スケーパー									
99	JA82AN	62637	2015/11	泰山海運機												
100	JA83AN	62638	2015/12	ジーエフ・ホールディング機												
101	JA84AN	62639	2016/01	エア・エース・ホールディング機												
102	JA85AN	62640	2016/02	泰山海運機												
103	JA86AN	62641	2016/03	ジーエルマ・ホールディング機注4												
104	JA87AN	64674	2018/08</													

### ANA使用機登録一覧(L1011型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消			
		新規登録		導入時セル&リースバック		移転(就航後)							
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由		
1	JA8501	1053	1973/12	全日本空輸機								1981/03	売却
2	JA8502	1061	1974/01	全日本空輸機								1982/03	売却
3	JA8503	1062	1974/02	全日本空輸機								1983/03	売却
4	JA8505	1068	1974/03	全日本空輸機								1983/03	売却
5	JA8506	1070	1974/04	全日本空輸機			1984/03	ワールド航空機販売機 注1				1985/02	売却
6	JA8507	1082	1974/06	全日本空輸機			1984/03	ワールド航空機販売機 注1				1985/03	売却
7	JA8508	1099	1974/12	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1995/05	売却
8	JA8509	1100	1975/01	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1995/12	売却
9	JA8510	1103	1975/04	全日本空輸機			1984/03	ワールド航空機販売機 注1				1985/04	売却
10	JA8511	1105	1975/04	全日本空輸機			1984/03	ワールド航空機販売機 注1				1985/05	売却
11	JA8512	1112	1975/05	全日本空輸機			1984/03	ワールド航空機販売機 注1				1985/10	売却
12	JA8513	1113	1975/05	全日本空輸機			1984/03	ワールド航空機販売機 注1				1985/09	売却
13	JA8514	1117	1975/06	全日本空輸機								1993/03	売却
14	JA8515	1119	1975/07	全日本空輸機								1993/03	売却
15	JA8516	1127	1975/12	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1993/12	売却
16	JA8517	1128	1975/12	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1993/10	売却
17	JA8518	1129	1976/04	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1993/11	売却
18	JA8519	1134	1976/05	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1994/01	売却
19	JA8520	1154	1978/06	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1993/09	売却
20	JA8521	1155	1978/07	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1995/11	売却
21	JA8522	1156	1978/08	全日本空輸機			1993/03	日本航空機リース機 注1				1995/10	売却

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1976~1997年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)により筆者作成。  
注1:セル・アンド・リースバック

### ANA使用機登録一覧(B747型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消				
		新規登録		導入時セル&リースバック		移転(就航後)								
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由	
1	JA8133	21604	1978/12	全日本空輸機			1984/03	エアライエアクラフト・リース機 注3					1994/12	売却
2	JA8134	21605	1978/12	全日本空輸機			1984/03	エアライエアクラフト・リース機 注3					1995/02	売却
3	JA8135	21606	1979/03	全日本空輸機			1984/03	エアライエアクラフト・リース機 注3					1999/11	売却
4	JA8136	21922	1979/10	全日本空輸機			1985/03	エアライエアクラフト・リース機 注3					1999/01	売却
5	JA8137	21923	1979/09	全日本空輸機			1985/03	エアライエアクラフト・リース機 注3					1999/02	売却
6	JA8138	21924	1980/01	全日本空輸機			1997/03	昭和リース機 注3					2001/10	売却
7	JA8139	21925	1980/02	全日本空輸機			1997/03	昭和リース機 注3					2002/02	売却
8	JA8145	22291	1980/05	全日本空輸機			1997/03	昭和リース機 注3					2002/09	売却
9	JA8146	22292	1980/06	全日本空輸機									2003/07	売却
10	JA8147	22293	1980/11	全日本空輸機									2004/05	売却
11	JA8148	22294	1980/11	全日本空輸機									2004/11	売却
12	JA8152	22594	1981/06	全日本空輸機									2004/09	売却
13	JA8153	22295	1981/05	全日本空輸機									2004/10	売却
14	JA8156	22709	1982/07	全日本空輸機									2004/07	売却
15	JA8157	22710	1982/06	全日本空輸機									2006/03	売却
16	JA8158	22711	1982/06	全日本空輸機			1993/12	日本貨物航空機 注4					2006/02	売却
17	JA8159	22712	1983/07	全日本空輸機									2005/05	売却
18	JA8167	23138	1984/12	全日本空輸機 注5			1988/07	機梅田ビルディング	1989/08	機メロニー	1987/05	日本貨物航空機	2006/06	売却
19	JA8174	23501	1986/06	オリエンエアクラフト機			1989/04	オリックス・エアクラフト機	2001/06	全日本空輸機			2005/11	売却
20	JA8175	23502	1986/07	オリエンエアクラフト機			1988/08	オリックス・エアクラフト機	2001/07	全日本空輸機			2006/02	売却
21	JA8181	23698	1986/12	全日本空輸機			1999/05	日本貨物航空機 注4					2008/03	売却
22	JA8182	23813	1987/07	全日本空輸機			2001/02	日本貨物航空機 注4					2008/03	売却
23	JA8190	24399	1988/08	全日本空輸機			2002/04	日本貨物航空機 注4					2008/03	売却
24	JA8192	22579	1990/11	全日本空輸機			1997/08	日本貨物航空機 注4					2007/04	売却
25	JA8094	24801	1990/08	全日本空輸機									2007/04	売却
26	JA8095	24833	1990/10	全日本空輸機									2008/04	売却
27	JA8096	24920	1991/02	全日本空輸機									2009/07	売却
28	JA8097	25135	1991/07	全日本空輸機									2009/10	売却
29	JA8098	25207	1991/08	全日本空輸機			2008/06	機MCAP JAPAN 01 注6					2010/12	売却
30	JA8099	25292	1992/01	全日本空輸機									2012/05	航空の用に供さない
31	JA8955	25639	1992/05	全日本空輸機									2008/11	航空の用に供さない
32	JA8956	25640	1992/06	全日本空輸機									2012/12	航空の用に供さない
33	JA8957	25642	1992/07	全日本空輸機									2013/10	航空の用に供さない
34	JA8958	25641	1992/08	全日本空輸機	機アフロ		2005/08	全日本空輸機	2008/06	機MCAP JAPAN 01 注6			2011/05	売却
35	JA8959	25646	1993/01	全日本空輸機									2012/10	航空の用に供さない
36	JA8960	25643	1993/05	機たくぎんリース 他			1998/03	グローバルリース機 他	2005/05	全日本空輸機			2014/03	航空の用に供さない
37	JA8961	25644	1993/05	全日本空輸機	三井リース事業機 他		2004/04	ユーエフジェントラルリース機	2005/05	全日本空輸機			2014/04	航空の用に供さない
38	JA8962	25645	1993/06	全日本空輸機	ベータエアクラフト機		2006/06	全日本空輸機	2008/06	機MCAP JAPAN 01 注6			2011/01	売却
39	JA8963	25647	1993/08	全日本空輸機	芙蓉総合リース機 他		2005/09	全日本空輸機					2011/08	航空の用に供さない
40	JA8964	27163	1994/03	全日本空輸機	ダイヤゼンドリリース機 他		1999/05	マハリシング・インターナショナル機 他	1999/08	さくらリース機 他	2006/03	全日本空輸機	2011/11	航空の用に供さない
41	JA8965	27436	1995/04	全日本空輸機	住友リース機		2001/09	三井住友リース機	2006/10	全日本空輸機			2013/06	航空の用に供さない
42	JA8966	27442	1995/12	全日本空輸機	芙蓉総合リース機		2006/12	全日本空輸機					2014/01	航空の用に供さない
43	JA401A	28282	1997/11	全日本空輸機	エアフォルトナトリシング機 他		2008/05	全日本空輸機					2008/07	売却
44	JA402A	28283	1998/01	全日本空輸機									2007/10	売却
45	JA403A	29262	1999/02	全日本空輸機	フォルガ・リース機 他		2008/02	全日本空輸機					2008/06	売却
46	JA404A	29263	1999/03	全日本空輸機									2007/04	売却
47	JA405A	30322	2000/06	全日本空輸機									2007/11	売却

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1978~2016年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)により筆者作成。  
注1:リース会社間の移転などで記載していないものがある(JA8964号機) 注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの  
注3:セル・アンド・リースバック 注4:貨物機に改造 注5:日本貨物航空機が使用 注6:セル・アンド・リースバック(オペレーティング・リース)

# ANA使用機登録一覧(B767型機)

登録記号	製造番号	新規登録				所有者の移転状況				抹消			
		年 月		所有者	年 月		所有者	年 月			所有者		
		年	月	所有者	年	月	所有者	年	月		所有者		
1	JAB479	22785	1983/04	全日本空輸		1983/03	ケーシーワン機				1987/08	売却	
2	JAB480	22786	1983/05	全日本空輸		1983/03	ケーシーワン機				1987/10	売却	
3	JAB481	22787	1983/06	全日本空輸		1984/03	ケーシーワン機				1988/03	売却	
4	JAB482	22788	1983/07	全日本空輸		1984/03	日本航空機				1988/05	売却	
5	JAB483	22789	1983/08	全日本空輸		1984/03	日本航空機				1988/06	売却	
6	JAB484	22790	1983/10	全日本空輸		1984/03	ケーシーワン機				1988/11	売却	
7	JAB485	23016	1984/02	全日本空輸		1985/03	ケーシーワン機				1989/03	売却	
8	JAB486	23017	1984/03	全日本空輸		1985/03	ケーシーワン機				1989/07	売却	
9	JAB487	23018	1984/04	全日本空輸		1985/03	ケーシーワン機				1989/09	売却	
10	JAB488	23019	1984/05	全日本空輸		1985/03	日本航空機	1988/10	丸紅エアロスペース機		2000/01	売却	
11	JAB489	23020	1984/07	全日本空輸		1985/03	ケーシーワン機				2000/01	売却	
12	JAB490	23021	1984/10	全日本空輸		1985/03	ケーシーワン機				2000/02	売却	
13	JAB491	23022	1984/11	全日本空輸		1986/03	ケーシーワン機				2000/06	売却	
14	JAB238	23140	1985/02	全日本空輸		1986/03	日本航空機	1988/10	丸紅エアロスペース機		2000/09	売却	
15	JAB239	23141	1985/03	全日本空輸		1987/03	ケーシーワン機				2001/06	売却	
16	JAB240	23142	1985/04	全日本空輸		1987/03	日本航空機	1988/10	丸紅エアロスペース機		2004/03	売却	
17	JAB241	23143	1985/05	全日本空輸		1987/03	ケーシーワン機				2002/03	売却	
18	JAB242	23144	1985/06	全日本空輸		1987/03	ケーシーワン機				2002/06	売却	
19	JAB243	23145	1985/09	全日本空輸		1987/03	日本航空機	1988/10	丸紅エアロスペース機		2002/09	売却	
20	JAB244	23146	1985/10	全日本空輸		1988/03	ケーシーワン機				2003/01	売却	
21	JAB245	23147	1985/11	全日本空輸		1988/03	日本航空機	1988/10	丸紅エアロスペース機		2003/03	売却	
22	JAB251	23431	1986/06	全日本空輸		1988/03	ケーシーワン機				2005/07	売却	
23	JAB252	23432	1986/07	全日本空輸		1988/03	日本航空機	1988/10	丸紅エアロスペース機		2003/09	売却	
24	JAB254	23433	1987/04	全日本空輸		1988/03	日本航空機	1988/10	丸紅エアロスペース機		2002/11	事故	
25	JAB256	23434	1987/04	全日本空輸		1987/04	全日本空輸				2004/09	売却	
26	JAB256	23756	1987/07	全日本空輸		1987/07	全日本空輸				2012/09	航空の用に供さない	
27	JAB257	23757	1987/07	全日本空輸		1987/07	全日本空輸				2012/04	航空の用に供さない	
28	JAB258	23758	1987/07	全日本空輸		1987/07	全日本空輸				2009/12	航空の用に供さない	
29	JAB259	23759	1987/08	全日本空輸		1987/08	全日本空輸				2012/07	航空の用に供さない	
30	JAB271	24002	1988/02	全日本空輸		1988/02	全日本空輸				2012/06	航空の用に供さない	
31	JAB272	24003	1988/04	全日本空輸		1988/04	全日本空輸				2012/11	航空の用に供さない	
32	JAB273	24004	1988/05	全日本空輸		1988/05	全日本空輸				2013/01	航空の用に供さない	
33	JAB274	24005	1988/06	全日本空輸		1988/06	全日本空輸				2013/05	航空の用に供さない	
34	JAB275	24006	1988/06	全日本空輸		1988/06	全日本空輸				2013/12	航空の用に供さない	
35	JAB285	24350	1988/04	全日本空輸		1988/04	全日本空輸				2013/09	航空の用に供さない	
36	JAB286	24400	1988/06	全日本空輸		1988/06	全日本空輸				2020/03	航空の用に供さない	
37	JAB287	24351	1988/07	全日本空輸		1988/07	全日本空輸				2014/08	航空の用に供さない	
38	JAB288	24415	1988/08	全日本空輸		1988/08	全日本空輸				2014/09	航空の用に供さない	
39	JAB289	24416	1988/09	全日本空輸		1988/09	全日本空輸				2014/03	航空の用に供さない	
40	JAB290	24417	1990/01	全日本空輸		1990/01	全日本空輸				2015/02	航空の用に供さない	
41	JAB291	24755	1990/03	全日本空輸		1990/03	全日本空輸				2015/01	航空の用に供さない	
42	JAB322	25618	1992/10	全日本空輸	南太きんりす他	1998/03	グローバルリース機	2004/10	全日本空輸		2017/11	航空の用に供さない	
43	JAB323	25654	1992/11	全日本空輸	芙蓉総合リース機	2004/11	全日本空輸				2018/02	航空の用に供さない	
44	JAB324	25655	1992/11	全日本空輸	三井リース事業機	2004/04	ユエフアイセドラルリース機	2004/11	全日本空輸		2018/02	航空の用に供さない	
45	JAB342	27445	1995/04	全日本空輸	興銀リース機	2006/11	全日本空輸				2019/08	航空の用に供さない	
46	JAB356	25136	1981/07	全日本空輸							2019/08	航空の用に供さない	
47	JAB357	25293	1981/11	全日本空輸							2016/02	航空の用に供さない	
48	JAB358	25616	1992/05	全日本空輸							2016/10	航空の用に供さない	
49	JAB359	25617	1992/06	全日本空輸		2014/03	南AIRDO				2016/01	航空の用に供さない	
50	JAB360	25605	1991/02	全日本空輸							2016/01	航空の用に供さない	
51	JAB362	24632	1988/10	全日本空輸									
52	JAB363	24756	1990/04	全日本空輸							2015/03	航空の用に供さない	
53	JAB368	24880	1990/11	全日本空輸							2015/10	航空の用に供さない	
54	JAB667	25656	1993/08	全日本空輸	南日本リース他	1999/03	機シェールウッドパイパーリース他	1999/05	マッパリーディング・インターナショナル機	2005/08	全日本空輸	2018/11	売却
55	JAB668	25657	1993/09	全日本空輸		1993/10	ダイヤベントリース機	2005/10	全日本空輸		2018/11	売却	
56	JAB669	27050	1993/12	全日本空輸		1993/12	芙蓉総合リース機	2005/12	全日本空輸		2018/12	売却	
57	JAB678	25658	1993/11	全日本空輸	たくぎんリース機	1998/03	グローバルリース機	2005/11	全日本空輸		2017/08	航空の用に供さない	
58	JAB679	25659	1993/12	全日本空輸	興銀リース機	2005/06	全日本空輸				2018/12	航空の用に供さない	
59	JAB684	27339	1994/10	全日本空輸	オリックス・エアクラフト機	2005/10	全日本空輸				2018/12	航空の用に供さない	
60	JAB689	27444	1995/03	全日本空輸	ケーシーワンリース機	1999/08	さくらリース機	2003/10	三井リース事業機	2007/03	全日本空輸	2020/02	航空の用に供さない
61	JAB670	25660	1994/05	全日本空輸							2019/05	航空の用に供さない	
62	JAB674	25661	1994/06	全日本空輸	芙蓉総合リース機	2005/12	全日本空輸				2019/07	航空の用に供さない	
63	JAB677	25662	1994/08	全日本空輸	興銀リース機	2005/08	全日本空輸				2019/04	航空の用に供さない	
64	JAB970	25619	1987/02	全日本空輸	エアファイバーチャーター機	2007/06	全日本空輸						
65	JAB971	27942	1997/03	全日本空輸									
66	JAB01A	27943	1997/08	全日本空輸							2008/02	全日本空輸	
67	JAB02A	27944	1998/01	全日本空輸							2016/07	南AIRDO	
68	JAB03A	32972	2002/05	全日本空輸									
69	JAB04A	32973	2002/06	全日本空輸	エスエムビーエール・カルオン機	2014/06	ANAホールディングス機						
70	JAB05A	32974	2002/07	全日本空輸	ラベーター機	2014/07	ANAホールディングス機						
71	JAB06A	32975	2002/07	全日本空輸	エアウェル・リール・リール機	2014/07	ANAホールディングス機						
72	JAB07A	32976	2002/08	全日本空輸									
73	JAB08A	32977	2002/08	全日本空輸									
74	JAB09A	32978	2003/04	全日本空輸	エスエムビーエール・ケファクス機	2015/04	ANAホールディングス機						
75	JAB10A	32979	2003/04	全日本空輸	オリックス・スタークルスター機	2015/04	ANAホールディングス機						
76	JAB11A	32980	2003/07	全日本空輸	オリックス・スタークルスター機	2015/07	ANAホールディングス機						
77	JAB12A	33006	2004/04	全日本空輸	エスエムエルシー・インダストリー機	2016/04	ANAホールディングス機	2019/09	南AIRDO				
78	JAB13A	33007	2004/08	全日本空輸	エスエムエルシー・コナ機	2016/08	ANAホールディングス機	2019/03	南AIRDO				
79	JAB14A	33008	2005/04	全日本空輸	ガーベラ機	2017/04	ANAホールディングス機						
80	JAB15A	33007	2007/01	全日本空輸		2007/02	エアウェル・リール・リール機	2019/02	ANAホールディングス機				
81	JAB16A	33008	2007/03	全日本空輸	エスエムエルシー・レダ機	2007/04	シャロップ・エアクラフト機	2019/04	ANAホールディングス機				
82	JAB17A	37719	2008/09	全日本空輸									
83	JAB18A	37720	2008/04	全日本空輸									
84	JAB19A	40664	2010/08	全日本空輸		2010/10	トリノ・リール機	2019/11	ANAホールディングス機				
85	JAB20A	40665	2010/11	全日本空輸		2011/01	エアハーバースト・リール機	2019/02	ANAホールディングス機				
86	JAB21A	40666	2011/01	全日本空輸		2011/03	エアファイバー・リール機	2019/04	ANAホールディングス機				
87	JAB22A	40667	2011/02	全日本空輸		2011/03	アビエ・リール機	2019/04	ANAホールディングス機				
88	JAB23A	40894	2011/03	全日本空輸		2011/04	エアウェル・リール機	2019/05	ANAホールディングス機				
89	JAB24A	40895	2011/09	全日本空輸		2011/10	ラン・リール機	2019/11	ANAホールディングス機				
90	JAB25A	40896	2011/10	全日本空輸		2011/10	エアファイバー・リール機	2019/11	ANAホールディングス機				
91	JAB26A	40897	2012/01	全日本空輸		2012/02	ベルビュー・リール機	2020/03	ANAホールディングス機				
92	JAB27A	40898	2012/03	全日本空輸		2012/04	ディーエルシー・リール機						
93	JAB01F	33040	2002/08	バクスター・エアエーション機	2006/04	エアビー・リール機	2011/08	抹消(売却)	2015/12	南トレント他			
94	JAB02F	33039	2005/11	エアビー・ウッド機	2010/12	ラフト機	2011/01	エアビー・ウッド機	2015/01	南タリイ他			
95	JAB03F	33040	2006/02	マキエー・エアクラフト機									
96	JAB04F	35709	2008/09	全日本空輸	南ユー・エヌ・エー・スピカ機	2018/10	ANAホールディングス機						
97	JAB05F	30942	2014/04	全日本空輸									

出所:「航空局登録機一覧」(1982～2020年各号)東文書林出版部、JA Search(<https://www.alcha.kit.jp>)、2020年5月6日閲覧、航空機登録(原簿)より筆者作成。  
 注1:リース会社の移転などで行われ、同一機号の異なる機体(例:JA8322号機-JA8324号機-JA832F号機)は上記以外に、リース機(例:N738AN号機、N740AX号機)を連結して示す。  
 注2:251以降は～20型、26以降は～30型(36,43,49,51,59,64,65及び88以降はER-93～97)は注3:新規登録から10日前後(受入整備実施中と推定されるもの)  
 注4:北海道国際航空機(2012年10月から南AIRDOに社名変更)が使用 注5:スカイマークエアラインズ機(2006年10月からスカイマークに社名変更)が使用  
 注6:ワールドエアネットワーク機(2001年7月から南エアージャパンに社名変更)が使用 注7:エア・ニッポンとエア・ジャパンが使用 注8:ANAグループを統括する持株会社(2013年4月～)  
 注9:セル・アンド・リースバック(オペレーティング・リース) 注10:オペレーティング・リース

## ANA使用機登録一覧(A320型機)

機	登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消			
			新規登録		導入時セーリングパック注1)		移転(就航後)									
			年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者				
1	JA8300	549	1995/08	全日本空輸	興銀リース	2004/10	全日本空輸									2019/04: 航空の用に供さない
2	JA8304	531	1995/05	全日本空輸	芙蓉総合リース	2004/11	全日本空輸									2017/05: 航空の用に供さない
3	JA8313	534	1995/05	グローバルリース	興銀リース	2004/11	全日本空輸									2018/10: 売却
4	JA8381	138	1991/01	全日本空輸												2008/03: 売却
5	JA8382	139	1991/01	全日本空輸												2012/12: 航空の用に供さない
6	JA8383	148	1991/02	全日本空輸												2008/05: 売却
7	JA8394	151	1991/03	全日本空輸												2012/07: 航空の用に供さない
8	JA8395	167	1991/04	全日本空輸												2014/11: 航空の用に供さない
9	JA8396	170	1991/04	全日本空輸												2013/07: 航空の用に供さない
10	JA8387	196	1991/06	全日本空輸	注4	2006/02	エビビー・クリオ	注3)								2011/08: 航空の用に供さない
11	JA8388	212	1991/07	全日本空輸		2006/04	機務洋行	注3)								2014/10: 航空の用に供さない
12	JA8389	219	1991/08	全日本空輸		2006/12	エビビー・ミュー	注3)								2011/02: 航空の用に供さない
13	JA8390	245	1991/11	全日本空輸		2007/03	エビビー・ブレイブ	注3)								2012/11: 航空の用に供さない
14	JA8391	300	1992/04	全日本空輸		2007/03	エビビー・パレス	注3)								2014/12: 航空の用に供さない
15	JA8392	328	1992/06	全日本空輸		2007/04	エビビー・アストラ	注3)								2014/12: 航空の用に供さない
16	JA8393	365	1992/11	全日本空輸	興銀リース	2002/11	全日本空輸									2012/08: 航空の用に供さない
17	JA8394	383	1993/01	全日本空輸	オリックス・エアクラフト	注3)	2003/02	全日本空輸								2016/02: 航空の用に供さない
18	JA8395	413	1993/04	全日本空輸	オリックス・エアクラフト	注3)	2003/05	全日本空輸								2015/10: 航空の用に供さない
19	JA8396	481	1994/08	全日本空輸												2017/08: 航空の用に供さない
20	JA8609	501	1994/12	全日本空輸	興銀リース	1998/03	グローバルリース	注3)								2017/04: 航空の用に供さない
21	JA8654	507	1995/02	全日本空輸	住信リース	2001/09	三井住友リース	注3)								2019/08: 航空の用に供さない
22	JA9400	554	1995/11	全日本空輸	積日本リース	1999/03	積日本リース	注3)								2019/08: 航空の用に供さない
23	JA8946	669	1997/04	全日本空輸	エアハイムリース	注3)	2005/09	全日本空輸								2019/08: 航空の用に供さない
24	JA8947	685	1997/06	全日本空輸	マーズレタリング	注3)	2005/12	全日本空輸								2019/10: 航空の用に供さない
25	JA8997	658	1997/03	全日本空輸	エアイルリース	注3)	2005/06	全日本空輸								2020/03: 航空の用に供さない
26	JA201A	1973	2003/04	南トシ・キャピタル		2003/08	エアフローリース	注3)								2008/06: 航空の用に供さない
27	JA202A	2054	2003/07	南トシ・キャピタル		2003/08	エアリースリース	注3)								2008/03: 売却
28	JA203A	2061	2003/07	南トシ・キャピタル		2004/01	エアリースリース	注3)								2012/03: 売却
29	JA204A	2998	2007/01	全日空商事	エアリース	注3)										2012/01: 売却
30	JA205A	3099	2007/04	全日空商事	エアリース	注3)										2012/10: 売却
31	JA206A	3147	2007/05	住信リース		2010/04	住信リース	注3)								2012/05: 売却
32	JA207A	3148	2007/06	住信リース		2010/04	住信リース	注3)								2012/06: 売却
33	JA208A	3189	2007/07	サミットエアエンジニア	注3)											2013/01: 外国籍取得
34	JA211A	7401	2016/12	ANAホールディングス												
35	JA212A	7483	2017/03	ANAホールディングス												
36	JA213A	7554	2017/08	ANAホールディングス												
37	JA214A	8196	2018/06	ANAホールディングス												
38	JA215A	8253	2018/07	ANAホールディングス												
39	JA216A	8413	2018/08	ANAホールディングス												
40	JA217A	8476	2018/10	ANAホールディングス												
41	JA218A	8741	2019/03	ANAホールディングス												
42	JA219A	8949	2019/03	ANAホールディングス												
43	JA220A	8253	2019/10	ANAホールディングス												
44	JA222A	9590	2020/03	ANAホールディングス												

出所:「航空機登録簿」(1991~2020年号)風文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)により筆者作成。  
注1:34~44はneo空。注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの。注3:セーリングパック。注4:エアリースリース機が使用

## ANA使用機登録一覧(A321型機)

機	登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消			
			新規登録		導入時セーリングパック注1)		移転(導入以降)									
			年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者				
1	JA101A	802	1998/03	全日本空輸	南トシ・キャピタル	2002/09	南トシ・キャピタル	2006/03	南トシ・エアクラフト・ホールディング							2007/08: 売却
2	JA102A	811	1998/04	全日本空輸	スライダリース	注3)	2006/10	全日本空輸								2008/03: 売却
3	JA103A	963	1999/03	全日本空輸												2006/03: 売却
4	JA104A	1008	1999/04	全日本空輸												2006/06: 売却
5	JA105A	1042	1999/07	全日本空輸												2006/08: 売却
6	JA106A	1204	2000/04	全日本空輸												2006/09: 売却
7	JA107A	1227	2000/04	全日本空輸												2006/12: 売却
8	JA111A	7346	2016/10	全日空商事	エアリース	注3)										2007/03: 売却
9	JA112A	7382	2016/11	全日空商事	エアリース	注3)										
10	JA113A	7430	2016/12	全日空商事	エアリース	注3)										
11	JA114A	7493	2017/02	全日空商事	エアリース	注3)										
12	JA131A	7839	2017/08	FGL Blue No.1 Leasing												
13	JA132A	7881	2017/10	機オニバス												
14	JA133A	8095	2018/05	機オニバス												
15	JA134A	8187	2018/07	FGL Blue No.2 Leasing												
16	JA135A	8212	2018/08	FGL Blue No.3 Leasing												
17	JA136A	8229	2018/08	FGL Blue No.4 Leasing												
18	JA137A	8291	2018/08	フライト												
19	JA138A	8349	2018/08	フライト												
20	JA139A	8524	2018/11													
21	JA140A	8552	2018/12	フライト												
22	JA141A	8626	2019/01	南トシリース												

出所:「航空機登録簿」(1991~2020年号)風文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)、航空機登録簿(筆者作成)。  
注1:12以降はneo空。注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの。注3:2002年10月4日の越前時報では、2002年9月にJA211-100型機を南トシ・キャピタルに譲渡したとされている。

## ANA使用機登録一覧(A380型機)

機	登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消			
			新規登録		導入時セーリングパック注1)		移転(導入以降)									
			年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者				
1	JA381A	262	2019/03	ANAホールディングス												
2	JA382A	263	2019/05	ANAホールディングス												

出所:「航空機登録簿」(2019年号-2020年号)風文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)により筆者作成。

## SFJ使用機登録一覧(A320型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消		
		新規登録		導入時セール&リースバック		移転(就航後)						
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由	
1 JA01MC	2620	2005/12	(株)アクアリス								2013/10	売却
2 JA02MC	2658	2006/01	(株)アクアリス								2014/02	売却
3 JA03MC	2695	2006/02	(株)アクアリス								2013/12	売却
4 JA04MC	3025	2007/02	エーアンドアイスター(株)								2014/10	売却
5 JA05MC	4565	2011/02	(株)アクアリス			2018/12	全日本商事ワイルドレーシング(株)					
6 JA06MC	4720	2011/06	全日本商事クローバーレーシング(株)									
7 JA07MC	5102	2012/04	全日本商事クレマチスレーシング(株)									
8 JA08MC	5393	2012/12	関スターフライヤー			2014/05	三菱住友ファイナンス&リース(株)他注3					
9 JA09MC	5512	2013/03	全日本商事スターズレーシング(株)									
10 JA20MC	5652	2013/06	全日本商事マーズレーシング(株)									
11 JA21MC	5773	2013/09	全日本商事ジュビターレーシング(株)									
12 JA22MC	5862	2013/11	全日本商事シェールレーシング(株)									
13 JA23MC	5931	2014/01	JA三井リース(株)他注2、注3									
14 JA24MC	7414	2016/12	(株)フェニックス									
15 JA25MC	8334	2018/06	関スターフライヤー									
16 JA26MC	8466	2018/10	関FA Leasing 第1号									
17 JA27MC	8964	2019/10	JA三井リース(株)			2020/01	関せら					

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集(2005~2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)、航空機登録簿により筆者作成。  
注1:全機-200型 注2:有価証券報告書では、JA23MC号機はセール・アンド・リースバック取引が行われたことになっている。 注3:所有権移転外ファイナンスリース取引

## APJ使用機登録一覧(A320型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消		
		新規登録		導入時セール&リースバック		移転(就航後)						
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由	
1 JA801P	4887	2011/11	全日本商事アドリアレーシング(株)								2019/05	航空の用に供さない
2 JA802P	4936	2011/12	全日本商事アドリアレーシング(株)								2019/08	航空の用に供さない
3 JA803P	5015	2012/02	全日本商事アドリアレーシング(株)			2016/12	全日本商事アクアリスレーシング(株)				2019/10	航空の用に供さない
4 JA804P	5166	2012/06	全日本商事アドリアレーシング(株)			2016/12	全日本商事リブラレーシング(株)				2020/03	航空の用に供さない
5 JA805P	5304	2012/10	全日本商事コーラルレーシング(株)									
6 JA806P	5384	2012/11	全日本商事コーラルレーシング(株)			2015/03	JPA第9号(株)					
7 JA807P	5440	2013/01	全日本商事コーラルレーシング(株)			2014/12	JPA第24号(株)					
8 JA808P	5540	2013/01	全日本商事パレンツレーシング(株)			2014/05	三菱UFJリース(株)					
9 JA809P	5640	2013/06	全日本商事パレンツレーシング(株)			2014/06	全日本商事ベガスレーシング(株)					
10 JA810P	5724	2013/08	全日本商事パレンツレーシング(株)			2014/06	全日本商事クラックスレーシング(株)					
11 JA811P	5874	2013/12	全日本商事ブークノートレーシング(株)									
12 JA812P	6004	2014/03	全日本商事ローズワックスレーシング(株)									
13 JA813P	6107	2014/06	全日本商事コルヴィスレーシング(株)									
14 JA814P	6335	2014/11	全日本商事クッカーレーシング(株)									
15 JA815P	6640	2015/06	全日本商事リレーシング(株)			2017/01	GHS(株)					
16 JA816P	6674	2015/07	全日本商事ガルスレーシング(株)									
17 JA817P	6824	2015/11	全日本商事アプスレーシング(株)									
18 JA818P	7370	2016/10	エフケーソールレーシング(株)									
19 JA819P	7701	2017/06	エフノーバームレーシング(株)									
20 JA820P	7971	2017/12	エフアイハニーレーシング(株)									
21 JA821P	8396	2018/08	FGL Peach No.1 Leasing(株)									
22 JA822P	8504	2018/12	FGL Peach No.2 Leasing(株)									
23 JA823P	8646	2018/12	FGL Peach No.3 Leasing(株)									
24 JA824P	8835	2019/03	関FA Leasing 第2号									
25 JA825P	8847	2019/04	FGL Peach No.4 Leasing(株)									
26 JA826P	8892	2019/09	FGL Peach No.5 Leasing(株)									
27 JA827P	8986	2019/06	FGL Peach No.6 Leasing(株)									
28 JA828P	9061	2019/07	FGL Peach No.7 Leasing(株)									
29 JA01VA	5844	2013/11	全日本商事マリンノートルレーシング(株)									
30 JA02VA	5901	2013/12	芙蓉総合リース(株)									
31 JA03VA	5926	2014/01	全日本商事パニラノートルレーシング(株)									
32 JA04VA	6257	2014/09	全日本商事ドラコレーシング(株)			2019/04	抹消(改修のため)		2019/07	全日本商事ドラコレーシング(株)		
33 JA05VA	6282	2014/10	全日本商事ガリーナレーシング(株)			2019/12	抹消(改修のため)					
34 JA06VA	6320	2014/11	全日本商事アクイラレーシング(株)			2019/06	抹消(改修のため)		2019/11	全日本商事アクイラレーシング(株)		
35 JA07VA	6422	2015/01	全日本商事キグナスレーシング(株)			2019/10	抹消(改修のため)		2020/03	全日本商事キグナスレーシング(株)		
36 JA08VA	6447	2015/02	全日本商事コルパレーシング(株)			2019/11	抹消(改修のため)					
37 JA09VA	7080	2016/04	全日本商事マーキュリーレーシング(株)			2019/07	抹消(改修のため)		2020/02	全日本商事マーキュリーレーシング(株)		
38 JA10VA	7411	2016/11	吉野石膏(株)			2019/08	抹消(改修のため)		2019/11	吉野石膏(株)		
39 JA11VA	7426	2016/12	全日本商事アンレールレーシング(株)			2019/08	抹消(改修のため)		2019/12	全日本商事アンレールレーシング(株)		
40 JA12VA	7543	2017/02	全日本商事ラビオンレーシング(株)			2019/12	抹消(改修のため)					
41 JA13VA	7816	2017/08	全日本商事コンツェルトレーシング(株)			2019/04	抹消(改修のため)		2019/09	全日本商事コンツェルトレーシング(株)		
42 JA14VA	7966	2017/12	全日本商事ソラーレーシング(株)			2019/08	抹消(改修のため)		2020/01	全日本商事ソラーレーシング(株)		
43 JA15VA	8125	2018/03	全日本商事レオリレーシング(株)			2019/10	抹消(改修のため)		2020/02	全日本商事レオリレーシング(株)		

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集(2011~2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)により筆者作成。注1:全機-200型 29以降は旧VNL使用機材。  
注2:2020年1月からANAが使用。

## ANA使用機登録一覧(B777型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況						抹消		
			新規登録		移転(就航後)		年月	所有者	年月	事由	
			年月	所有者	年月	所有者					
1	JA8197	27027	1995/09	全日本空輸機注3	住信リース(株)他	1998/03	全日空商事(株)他	2006/04	全日本空輸機	2016/08	航空の用に供さない
2	JA8198	27028	1995/12	全日本空輸機	住信リース(株)	2001/09	三井住友銀行(株)	2006/06	全日本空輸機	2017/01	航空の用に供さない
3	JA8199	27029	1996/05	全日本空輸機	住信リース(株)他	1998/03	グローバルリース(株)他	2006/11	全日本空輸機	2016/05	航空の用に供さない
4	JA8967	27030	1996/08	全日本空輸機						2017/06	航空の用に供さない
5	JA8968	27031	1996/08	全日本空輸機	ダイヤモンドリース(株)他	1998/05	俺シェーエルウッドサイドパーク(株)	2007/02	全日本空輸機	2017/02	航空の用に供さない
6	JA8969	27032	1996/12	全日本空輸機	エフアイキウイリース(株)他	2007/06	全日本空輸機			2018/02	航空の用に供さない
7	JA701A	27938	1997/06	全日本空輸機	全日空商事(株)他	1997/06	アルバイン(株)他	2007/12	全日本空輸機	2018/01	航空の用に供さない
8	JA702A	27033	1997/07	全日本空輸機							
9	JA703A	27034	1997/08	全日本空輸機	ダイヤリバー(株)他	2007/12	全日本空輸機			2018/03	航空の用に供さない
10	JA704A	27035	1998/03	全日本空輸機	フェニックスリース(株)他	2008/06	全日本空輸機				
11	JA705A	29029	1998/04	全日本空輸機	ダイヤゼファー(株)他	2008/09	全日本空輸機				
12	JA706A	27036	1998/05	全日本空輸機	エフオーパラダイスリース(株)他	2008/11	全日本空輸機				
13	JA707A	27037	1999/10	全日本空輸機							
14	JA708A	28277	2000/05	全日本空輸機	アルカディアリース(株)他	2012/05	全日本空輸機				
15	JA709A	28278	2000/06	全日本空輸機							
16	JA710A	28279	2000/10	全日本空輸機							
17	JA711A	33406	2004/06	全日本空輸機							
18	JA712A	33407	2004/10	全日本空輸機							
19	JA713A	32647	2005/03	全日本空輸機	ティーエルシー・ダフアディアル(株)他	2017/03	ANAホールディングス(株)				
20	JA714A	28276	2005/06	全日本空輸機	ティーエルシー・オーク(株)他	2017/07	ANAホールディングス(株)				
21	JA715A	32646	2006/05	全日本空輸機							
22	JA716A	27028	2006/06	全日本空輸機	エフディーネーブルリース(株)他	2018/07	ANAホールディングス(株)				
23	JA717A	33415	2006/08	全日本空輸機	エスエムエルシー・エアバス(株)他	2018/08	ANAホールディングス(株)				
24	JA741A	40900	2012/04	全日本空輸機				2012/07	ジーエルスーパーリース(株)他注4		
25	JA742A	40901	2012/05	全日本空輸機				2012/10	サフランリース(株)他注4		
26	JA743A	40902	2013/03	全日本空輸機				2013/07	ダイヤリバー(株)注4		
27	JA744A	40903	2013/05	ANAホールディングス(株)				2013/10	ブルーウィングリース(株)注4		
28	JA745A	40904	2013/06	ANAホールディングス(株)							
29	JA771F	65756	2019/05	ANAホールディングス(株)							
30	JA772F	65757	2019/06	ANAホールディングス(株)							
31	JA731A	28281	2004/10	全日本空輸機							
32	JA732A	27038	2005/04	全日本空輸機	エフエスホリネスリース(株)他	2017/05	ANAホールディングス(株)				
33	JA733A	32648	2005/10	全日本空輸機	エスエムエルシー・ヴィラ(株)他	2017/10	ANAホールディングス(株)				
34	JA734A	32649	2006/03	全日本空輸機	(株)ユーエヌエイチ・シーガル(株)他	2018/04	ANAホールディングス(株)				
35	JA735A	34892	2006/06	全日本空輸機							
36	JA736A	34893	2006/09	全日本空輸機							
37	JA751A	28272	1998/07	全日本空輸機	アナクレオリース(株)他	2008/10	全日本空輸機				
38	JA752A	28274	1998/08	全日本空輸機	エフオーセレナーリース(株)他	2009/03	全日本空輸機				
39	JA753A	28273	1998/07	全日本空輸機	オリックス・スカイブルー(株)他	2008/10	全日本空輸機				
40	JA754A	28939	1998/10	全日本空輸機	オリックス・スカイラク(株)他	2008/08	全日本空輸機				
41	JA755A	28275	1999/04	全日本空輸機							
42	JA756A	27039	2003/05	全日本空輸機							
43	JA757A	27040	2003/06	全日本空輸機							
44	JA777A	32650	2006/10	全日本空輸機							
45	JA778A	32651	2007/01	全日本空輸機							
46	JA779A	34894	2007/04	全日本空輸機							
47	JA780A	34895	2007/06	全日本空輸機							
48	JA781A	27041	2007/09	全日本空輸機							
49	JA782A	33416	2008/01	全日本空輸機							
50	JA783A	27940	2008/08	全日本空輸機							
51	JA784A	37950	2010/01	全日本空輸機							
52	JA785A	37951	2010/03	全日本空輸機							
53	JA786A	37948	2010/05	全日本空輸機							
54	JA787A	37949	2010/06	全日本空輸機							
55	JA788A	40686	2010/07	全日本空輸機							
56	JA789A	40687	2010/07	全日本空輸機							
57	JA790A	60136	2015/03	ANAホールディングス(株)				2015/09	全日空商事ミルトアリース(株)注4		
58	JA791A	60137	2015/04	ANAホールディングス(株)				2015/09	全日空商事パレンツリース(株)注4		
59	JA792A	60381	2015/05	ANAホールディングス(株)				2015/09	全日空商事ウェルリース(株)注4		
60	JA793A	61512	2019/07	エアビービーガンダー(株)注5							
61	JA794A	61513	2019/10	エアビービーガルガニー(株)注5							
62	JA795A	61514	2019/07	JPA第140号機注5							
63	JA796A	61515	2019/12	JPA第141号機注5							
64	JA797A	61516	2019/10	ラト(株)				2019/12	エアビービーオーリーオウル(株)他注5		
65	JA798A	61517	2019/12	ハウス興産(株)他注5							

出所:「航空局登録航空機一覧表」『日本航空機全集』(1995～2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧) により筆者作成。  
注:所有者の一部変更などで記載していないものがある(JA8968号機)。注1:30以前は-200型(13～16, 21～28(注ER, 29,30(注F), 31以降は-300型(31～36, 44以降はER)  
注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの 注3:2013年4月からANAホールディングス(株) 注4:セール・アンド・リースバック(オペレーティング・リース)  
注5:オペレーティング・リース



### ANA使用機登録一覧(DHC-8型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況						抹消			
			新規登録		導入時セール&リースバック 注2	移転(就航後)			年月	事由		
			年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月			所有者	
1	JA801K	565	2001/03	エアージャパン(株) 注3							2011/08	売却
2	JA802K	577	2001/11	エアージャパン(株)	ワイ・ティ・エアロ(株)	2011/11	全日本空輸(株) 注4				2012/07	売却
3	JA803K	583	2002/04	エアージャパン(株)	(株)エヌ・エス・スコーピオ・リース	2012/04	全日本空輸(株)				2012/11	売却
4	JA804K	591	2003/01	エアージャパン(株)	(株)エヌエル・オリオン	2013/01	全日本空輸(株)				2014/05	売却
5	JA805K	592	2003/04	エアージャパン(株)	(株)エヌエル・フェニックス	2011/12	全日本空輸(株) 注4				2012/02	売却
6	JA841A	4080	2003/07	全日本空輸(株)	(株)エヌエル・セントーラス	2013/07	ANAホールディングス(株)					
7	JA842A	4082	2003/10	全日本空輸(株)	メイプルリース(株)	2013/10	ANAホールディングス(株)					
8	JA843A	4084	2004/01	全日本空輸(株)	ソニックリース(株)	2014/01	ANAホールディングス(株)					
9	JA844A	4091	2004/05	全日本空輸(株)	(株)エヌエル・バーシアス	2014/08	ANAホールディングス(株)					
10	JA845A	4096	2004/11	全日本空輸(株)	(株)エヌエル・ドラコ	2014/11	ANAホールディングス(株)					
11	JA846A	4097	2004/12	全日本空輸(株)	(株)エヌエル・デルファイナンス	2014/12	ANAホールディングス(株)					
12	JA847A	4099	2005/02	全日本空輸(株)	(株)エヌエル・ライフ	2015/02	ANAホールディングス(株)					
13	JA848A	4102	2005/04	全日本空輸(株)	ローレル(株)	2015/04	ANAホールディングス(株)					
14	JA849A	4106	2005/07	全日本空輸(株)	ダイヤアナベラ(株)	2009/01	全日本空輸(株)				2010/03	売却
15	JA850A	4108	2005/09	全日本空輸(株)	(株)エヌエル・ビクター	2015/09	ANAホールディングス(株)					
16	JA851A	4109	2005/10	全日本空輸(株)	エヌエルシー・クルックス(株)	2015/11	ANAホールディングス(株)					
17	JA852A	4131	2006/09	全日本空輸(株)	(株)エクレウス	2016/09	ANAホールディングス(株)					
18	JA853A	4135	2006/11	全日本空輸(株)	(株)ユー・エヌ・エイチ・キングフィッシャー	2016/11	ANAホールディングス(株)					
19	JA854A	4151	2007/03	全日本空輸(株)	エヌエルシー・カノーブス(株)	2017/03	ANAホールディングス(株)					
20	JA855A	4292	2010/02	全日本空輸(株)								
21	JA856A	4335	2010/11	全日本空輸(株)								
22	JA857A	4362	2011/05	全日本空輸(株)								
23	JA858A	4385	2011/10	全日本空輸(株)								
24	JA859A	4401	2012/03	全日本空輸(株)								
25	JA460A	4416	2012/08	全日本空輸(株)								
26	JA461A	4430	2013/01	全日本空輸(株)								
27	JA462A	4445	2013/07	ANAホールディングス(株) 注5								
28	JA463A	4558	2017/07	ANAホールディングス(株)								
29	JA464A	4565	2017/10	ANAホールディングス(株)								
30	JA465A	4571	2017/12	ANAホールディングス(株)								

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(2001～2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月6日閲覧)により筆者作成。  
 注1:1～5(α-300型, δ-27(α-400型) 注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの 注3:2012年4月に全日本空輸(株)に吸収合併  
 注4:エアージャパン(株)が使用 注5:全日本空輸グループを統括する持株会社(2013年4月～)

## ANA使用機登録一覧(B787型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況						抹消	
			新規登録		導入時セル&リースバック	移転(就航後)			年月	事由
			年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月		
1	JA801A	34488	2011/09	全日本空輸(株) 注2						
2	JA802A	34497	2011/10	全日本空輸(株)						
3	JA803A	34485	2012/08	全日本空輸(株)						
4	JA804A	34486	2012/01	全日本空輸(株)						
5	JA805A	34514	2012/01	全日本空輸(株)						
6	JA806A	34515	2012/03	全日本空輸(株)						
7	JA807A	34508	2012/01	全日本空輸(株)						
8	JA808A	34490	2012/04	全日本空輸(株)						
9	JA809A	34494	2012/06	全日本空輸(株)						
10	JA810A	34506	2012/06	全日本空輸(株)						
11	JA811A	34502	2012/07	全日本空輸(株)						
12	JA812A	40748	2012/07	全日本空輸(株)						
13	JA813A	34521	2012/08	全日本空輸(株)						
14	JA814A	34493	2012/09	全日本空輸(株)						
15	JA815A	40899	2012/10	全日本空輸(株)						
16	JA816A	34507	2012/11	全日本空輸(株)						
17	JA817A	40749	2012/12	全日本空輸(株)						
18	JA818A	34495	2013/05	ANAホールディングス(株)						
19	JA819A	42244	2013/05	ANAホールディングス(株)						
20	JA820A	34511	2013/06	ANAホールディングス(株)						
21	JA821A	42245	2013/09	ANAホールディングス(株)						
22	JA822A	34512	2013/08	ANAホールディングス(株)						
23	JA823A	42246	2013/08	ANAホールディングス(株)						
24	JA824A	42247	2014/01	ANAホールディングス(株)						
25	JA825A	34516	2014/02	ANAホールディングス(株)						
26	JA827A	34509	2014/02	ANAホールディングス(株)						
27	JA828A	42248	2014/02	ANAホールディングス(株)						
28	JA829A	34520	2014/06	ANAホールディングス(株)	2014/07	ブルーブリーズリーシング(株) 注3				
29	JA831A	34496	2014/08	ANAホールディングス(株)						
30	JA832A	42249	2014/08	ANAホールディングス(株)						
31	JA834A	40750	2014/08	ANAホールディングス(株)	2014/10	ブルーオーロラリーシング(株) 注3				
32	JA835A	34525	2014/12	ANAホールディングス(株)						
33	JA838A	34528	2015/05	ANAホールディングス(株)	2015/07	ディーエルシーアセット(株) 注3				
34	JA840A	34518	2015/07	ANAホールディングス(株)	2015/10	ダイヤモンド(株) 注3				
35	JA874A	34503	2015/11	ANAホールディングス(株)						
36	JA878A	34501	2016/05	ANAホールディングス(株)	2016/10	ブルーパピヨンリーシング(株) 注3				
37	JA830A	34522	2014/07	ANAホールディングス(株)						
38	JA833A	34524	2014/09	ANAホールディングス(株)						
39	JA836A	34527	2015/04	ANAホールディングス(株)						
40	JA837A	34526	2015/06	ANAホールディングス(株)						
41	JA839A	34529	2015/07	ANAホールディングス(株)						
42	JA871A	34534	2015/07	ANAホールディングス(株)						
43	JA872A	34504	2015/08	ANAホールディングス(株)						
44	JA873A	34530	2015/09	ANAホールディングス(株)						
45	JA875A	34531	2015/11	ANAホールディングス(株)						
46	JA876A	34532	2016/03	ANAホールディングス(株)						
47	JA877A	43871	2016/03	ANAホールディングス(株)						
48	JA879A	43869	2016/07	ANAホールディングス(株)						
49	JA880A	34533	2016/07	ANAホールディングス(株)						
50	JA882A	43872	2016/08	ANAホールディングス(株)						
51	JA883A	43873	2016/09	ANAホールディングス(株)						
52	JA884A	34523	2016/09	ANAホールディングス(株)						
53	JA885A	43870	2016/10	ANAホールディングス(株)						
54	JA886A	61522	2016/10	ANAホールディングス(株)	2017/01	ダイヤモンドモン(株) 注3				
55	JA887A	43874	2016/11	ANAホールディングス(株)						
56	JA888A	43864	2016/11	ANAホールディングス(株)						
57	JA890A	34500	2016/12	ANAホールディングス(株)						
58	JA891A	40751	2017/04	ANAホールディングス(株)	2017/07	ダイヤバイオレット(株) 注3				
59	JA892A	34513	2017/06	ANAホールディングス(株)						
60	JA893A	61519	2017/07	ANAホールディングス(株)						
61	JA894A	34517	2017/09	ANAホールディングス(株)						
62	JA895A	61520	2017/10	ANAホールディングス(株)	2018/01	ディーエルシーシートロン(株)他 注3				
63	JA896A	34499	2017/12	ANAホールディングス(株)						
64	JA897A	61521	2018/07	ANAホールディングス(株)	2018/10	ブルーシエルリーシング(株) 注3				
65	JA898A	40752	2018/03	ANAホールディングス(株)						
66	JA899A	34519	2018/10	ANAホールディングス(株)						
67	JA921A	43865	2019/05	ANAホールディングス(株)	2019/08	ブルーラニリーシング(株) 注3				
68	JA922A	43867	2019/09	ANAホールディングス(株)	2019/11	ダイヤアズール(株) 注3				
69	JA923A	61523	2019/09	ANAホールディングス(株)						
70	JA928A	61529	2020/03	ANAホールディングス(株)						
71	JA932A	43866	2020/03	ANAホールディングス(株)						
72	JA900A	62684	2019/03	ANAホールディングス(株)						
73	JA901A	62685	2019/07	ANAホールディングス(株)						

出所:「航空局登録航空機一覧表」『日本航空機全集』(2011~2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search (<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年8月29日閲覧) により筆者作成。  
 注1:1~36は-8型、37~71は-9型、72~73は-10型 注2:2013年4月からANAホールディングス(株) 注3:セル・アンド・リースバック(オペレーティング・リース)

A-2-2 JALグループ

JAL使用機登録一覧(DC-8型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消			
		新規登録		導入時セール&リースバック		移転(就航後)				年月	事由		
		年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者					
1	JA8001	45418	1960/07	日本航空機	注1							1987/03	廃棄
2	JA8002	45419	1960/07	日本航空機								1974/06	売却
3	JA8005	45421	1960/11	日本航空機								1974/05	売却
4	JA8006	45626	1961/05	日本航空機								1975/03	売却
5	JA8007	45647	1962/03	日本航空機			1975/09	日本アジア航空機	注2			1981/06	売却
6	JA8008	45420	1963/02	日本航空機			1975/08	日本アジア航空機				1981/07	売却
7	JA8009	45662	1963/07	日本航空機	注3							1982/03	売却
8	JA8010	45651	1964/01	日本航空機								1981/08	売却
9	JA8011	45664	1964/06	日本航空機								1981/03	売却
10	JA8012	45680	1964/11	日本航空機								1972/06	事故
11	JA8013	45681	1965/01	日本航空機								1972/10	事故
12	JA8014	45678	1965/03	日本航空機	注4							1982/06	売却
13	JA8015	45763	1965/11	日本航空機								1976/11	売却
14	JA8016	45764	1966/02	日本航空機								1980/06	売却
15	JA8017	45854	1966/09	日本航空機								1980/06	売却
16	JA8018	45882	1966/10	日本航空機								1980/04	売却
17	JA8019	45916	1967/09	日本航空機								1980/06	売却
18	JA8031	45953	1968/04	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5	1986/12	ワールドリース機	1988/01	売却
19	JA8032	45954	1968/05	日本航空機								1983/03	売却
20	JA8033	45955	1968/08	日本航空機								1984/01	売却
21	JA8034	45956	1968/07	日本航空機								1983/08	売却
22	JA8035	46023	1968/11	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5	1986/12	ワールドリース機	1988/01	売却
23	JA8036	46022	1968/12	日本航空機								1988/01	売却
24	JA8037	46024	1969/01	日本航空機			1982/04	オリエン・リース機他	注5			1985/04	売却
25	JA8038	46031	1969/02	日本航空機			1980/02	日本アジア航空機				1986/12	売却
26	JA8039	46032	1969/02	日本航空機			1980/02	日本アジア航空機				1986/04	売却
27	JA8040	46057	1969/07	日本航空機								1972/12	事故
28	JA8041	46099	1970/01	日本航空機								1981/06	売却
29	JA8042	46127	1970/02	日本航空機			1982/04	オリエン・リース機他	注5			1986/11	売却
30	JA8043	46128	1970/02	日本航空機								1980/05	売却
31	JA8044	46139	1970/09	日本航空機								1985/01	売却
32	JA8045	46157	1970/12	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5	1986/12	ワールドリース機	1988/01	売却
33	JA8046	46158	1971/01	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5	1986/12	ワールドリース機	1988/01	売却
34	JA8047	46159	1971/02	日本航空機			1982/04	オリエン・リース機他	注5			1986/12	売却
35	JA8048	46160	1971/03	日本航空機			1982/07	オリエン・リース機他	注5			1982/10	事故
36	JA8049	45887	1971/05	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5			1986/11	売却
37	JA8050	45848	1971/06	日本航空機			1980/02	日本アジア航空機				1988/01	売却
38	JA8051	46152	1971/08	日本航空機								1977/10	事故
39	JA8052	46153	1971/10	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5	1986/12	ワールドリース機	1987/11	売却
40	JA8053	46161	1971/11	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5	1986/12	ワールドリース機	1987/01	売却
41	JA8054	46148	1972/01	日本航空機								1977/01	事故
42	JA8055	46154	1972/02	日本航空機	注6							1984/09	売却
43	JA8056	46162	1972/03	日本航空機								1983/10	売却
44	JA8057	45982	1972/09	日本航空機								1984/01	売却
45	JA8058	45942	1972/09	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5			1986/11	売却
46	JA8059	45943	1972/09	日本航空機								1984/01	売却
47	JA8060	45888	1973/06	日本航空機			1984/08	ワールド航空機販売機	注5			1986/01	売却
48	JA8061	46889	1973/07	日本航空機								1982/03	事故
49	JA8067	45992	1975/10	霞が関興産機			1980/05	伊藤忠アビエーション機				1981/06	売却
50	JA8068	45983	1975/10	霞が関興産機								1977/04	売却

出所: JAL「日本航空社史(1971~1981)」, 航空機登録原簿「航空局登録航空機一覧表」『日本航空機全集』(1976~1990年各号) 原簿刊行出版販売, JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
 注: 上記以外の、リース機のN100JU号機(旧JA8015号機をFREIGHTERに改造)、N106RD号機・N803SW号機・N806SW号機・N8762~N8769号機・N8772号機・N8773号機を運航していた。  
 注1: 1974年11月より整備訓練機として使用 注2: 2008年4月日本航空心ナショナルと合併 注3: 1978年6月から日本アジア航空機に賃貸  
 注4: 貨客混載機。途中から貨物専用機 注5: セール・アンド・リースバック 注6: 1978年6月まで日本アジア航空機に賃貸 注7: 16・23・31・41はFREIGHTER。

## JAL使用機登録一覧(B727型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況							抹消			
		新規登録		導入時セル&リースバック	移転(就航後)							
		年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者		
1	JA8307	18874	1965/07	日本航空機							1972/07	売却
2	JA8308	18875	1965/11	日本航空機							1972/07	売却
3	JA8309	18876	1966/01	日本航空機							1972/11	売却
4	JA8310	18877	1966/01	日本航空機							1972/10	売却
5	JA8311	18878	1966/02	日本航空機							1972/12	売却
6	JA8312	18879	1966/04	日本航空機							1972/09	売却
7	JA8314	19138	1966/03	日本国内航空機注1							1975/11	売却
8	JA8315	19139	1966/04	日本国内航空機							1976/02	売却
9	JA8318	19279	1966/07	日本航空機		1968/04	日本国内航空機				1974/08	売却
10	JA8319	19280	1967/02	日本航空機							1975/03	売却
11	JA8320	19281	1967/02	日本航空機							1974/04	売却
12	JA8325	19282	1967/12	日本航空機							1975/09	売却
13	JA8326	19283	1967/12	日本航空機							1985/02	売却
14	JA8327	20078	1969/01	日本航空機							1988/02	売却

出所: JAL『日本航空20年史』、「航空局登録航空機一覧表」『日本航空機全集』(1976~1990年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search (<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧) により筆者作成。注1: 上記以外に、リース機のN690WA号機、N691WA号機、N692WA号機、N693WA号機、N694WA号機、N695WA号機を運航していた。注2: 1971年5月に東亜航空機と合併し東亜国内航空機となった。

## JAL使用機登録一覧(YS-11型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況							抹消			
		新規登録		導入時セル&リースバック	移転(就航後)							
		年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者		
1	JA8717	2092	1969/02	日本国内航空機							2006/10	売却
2	JA8759	2152	1970/12	日本国内航空機							2004/12	売却
3	JA8763	2135	1970/04	東亜航空機							2005/11	売却
4	JA8766	2142	1970/07	日本航空機製造機		1971/05	東亜航空機				2006/12	売却
5	JA8768	2147	1970/08	日本航空機製造機		1971/03	関トーマン	1978/01	東亜国内航空機		2006/12	売却
6	JA8771	2149	1970/09	日本国内航空機							2005/09	売却
7	JA8776	2157	1971/05	日本国内航空機							2002/11	廃棄
8	JA8777	2163	1971/03	東亜航空機							2004/04	廃棄
9	JA8781	2166	1971/10	東亜国内航空機							2005/02	廃棄
10	JA8788	2167	1973/03	東亜国内航空機		1973/05	霞が関興産機注2	1978/04	東亜国内航空機		2006/10	廃棄
11	JA8806	2055	1977/12	東亜国内航空機							2003/07	廃棄
12	JA8809	2054	1979/01	東亜国内航空機							2003/07	廃棄

出所: 航空局登録航空機一覧表『日本航空機全集』(1976~2008年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search (<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧) により筆者作成。注1: すべて-Y11A型、11・12以外は日本エアコンピューター機も使用。注2: セール・アンド・リースバック



## JAL使用機登録一覧(DC-10型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消				
		新規登録		導入時セール&リースバック	移転(既航後)									
		年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由		
1	JA8530	46920	1976/04	日本航空機									1987/12	売却
2	JA8531	46923	1976/04	日本航空機			1987/12	日本アジア航空機					2004/07	売却
3	JA8532	46660	1976/04	日本航空機			1986/10	日本アジア航空機					2005/03	売却
4	JA8533	46661	1976/05	日本航空機									1988/04	売却
5	JA8534	46913	1976/11	日本航空機			1986/11	日本アジア航空機					2004/11	売却
6	JA8535	46662	1976/08	日本航空機									2005/04	売却
7	JA8536	46966	1978/11	日本航空機									1989/02	売却
8	JA8537	46967	1978/01	日本航空機			1988/11	日本アジア航空機					2004/09	売却
9	JA8538	46974	1979/04	日本航空機									2005/09	売却
10	JA8539	47822	1980/01	日本航空機			1990/10	ジャパンエアチャーター機					2003/11	売却
11	JA8540	47823	1980/01	日本航空機									2000/01	売却
12	JA8541	47824	1980/03	日本航空機			1993/10	三井物産機注1	1995/04	ジャパンエアチャーター機			2005/11	売却
13	JA8542	47825	1980/04	日本航空機									2005/12	売却
14	JA8543	47826	1980/05	日本航空機									2005/11	売却
15	JA8544	47852	1980/12	日本航空機			1993/11	ジャパンエアチャーター機					2004/04	売却
16	JA8545	47853	1980/12	日本航空機注2									2005/08	売却
17	JA8546	47855	1981/03	日本航空機									2001/03	売却
18	JA8547	47856	1981/12	日本航空機			1993/10	三井物産機注1	1996/04	ジャパンエアチャーター機			2003/06	売却
19	JA8548	47857	1982/01	日本航空機									2003/07	売却
20	JA8549	48301	1983/03	日本航空機									2003/09	売却
21	JA8550	48315	1988/04	興銀リース機			1988/09	レインボーリーシング機注3					2000/03	売却
22	JA8551	48316	1988/07	三井リース事業機他注3									2000/04	売却

出所:「JAL日本航空社史(1971~1981)」、「航空局登録航空機一覧表」(日本航空機全集)(1976~2007年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
 注1:セール&リースバック 注2:1987年4月まで日本アジア航空機が使用 注3:韓国日本エンシステムが使用

## JAL使用機登録一覧(MD11型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消				
		新規登録		導入時セール&リースバック注1	移転(既航後)									
		年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由		
1	JA8580	48571	1983/11	ダイヤモンドリース機他			1989/05	興銀リース機他	2002/06	日本航空機			2002/09	売却
2	JA8581	48572	1983/12	芙蓉総合リース機他			2002/06	日本航空機					2002/07	売却
3	JA8582	48573	1984/04	日本航空機									2004/11	売却
4	JA8583	48574	1984/08	日本航空機	ダイヤモンドリース機他		1989/05	興銀リース機他	2002/08	日本航空機			2002/11	売却
5	JA8584	48575	1984/09	日本航空機	興銀リース機他		2002/10	機ゾナルキャピタル他	2003/03	日本航空機			2003/05	売却
6	JA8585	48576	1985/04	日本航空機	ダイヤモンドリース機他		2002/05	日本航空機					2002/06	売却
7	JA8586	48577	1985/04	日本航空機									2004/08	売却
8	JA8587	48578	1985/06	日本航空機	ダイヤモンドリース機他		2002/10	機ゾナルキャピタル他	2003/10	三井住友リース機他	2004/01	日本航空機	2004/05	売却
9	JA8588	48579	1986/04	日本航空機	ダイヤモンドリース機他		2002/10	興銀リース機他					2003/10	売却
10	JA8589	48774	1987/03	日本航空機	ダイヤモンドリース機他		2003/07	日本航空機					2003/07	売却

出所:「航空局登録航空機一覧表」(日本航空機全集)(1993~2006年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
 注:リース会社の商号変更(JA8581号機・JA8583号機)、一部変更(JA8584号機・JA8587号機・JA8588号機)で記載してないものがある  
 注1:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの

# JAL使用機登録一覧(DC-9型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消						
		新規登録		導入時セール&リースバック		移転(既読後)												
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者		年月	所有者				
1 JA8427	47608	1974/06	東亜国内航空機													1993/03	売却	
2 JA8428	47612	1974/07	東亜国内航空機														1993/03	売却
3 JA8432	47615	1974/11	東亜国内航空機			1982/03	興銀リース㈱ 注1	1985/03	ダイヤモンドリース㈱	1980/03	㈱日本エアシステム						1991/01	売却
4 JA8433	47616	1974/12	東亜国内航空機			1982/03	興銀リース㈱ 注1	1985/03	東銀リース㈱								1989/09	売却
5 JA8436	47619	1975/03	東亜国内航空機														1991/12	売却
6 JA8437	47620	1975/07	東亜国内航空機														1992/05	売却
7 JA8439	47789	1977/12	東亜国内航空機														1993/03	売却
8 JA8440	47760	1978/02	東亜国内航空機			1994/09	三井物産㈱ 注1										1996/05	売却
9 JA8441	47761	1978/03	東亜国内航空機			1994/09	三井物産㈱ 注1										1996/12	売却
10 JA8442	47762	1978/04	東亜国内航空機			1994/09	三井物産㈱ 注1										1996/10	売却
11 JA8448	47767	1978/09	東亜国内航空機														1993/04	事故
12 JA8449	47768	1978/10	東亜国内航空機			1994/09	三井物産㈱ 注1										1996/10	売却
13 JA8450	47780	1978/01	東亜国内航空機			1994/09	三井物産㈱ 注1										1997/01	売却
14 JA8451	47781	1978/02	東亜国内航空機			1994/09	三井物産㈱ 注1										1996/09	売却
15 JA8458	49029	1981/01	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1998/12	売却
16 JA8459	49030	1981/02	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1998/09	売却
17 JA8460	49031	1981/04	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1999/08	売却
18 JA8461	49032	1981/06	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1999/02	売却
19 JA8462	49033	1981/07	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1999/08	売却
20 JA8468	49070	1981/09	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1999/08	売却
21 JA8469	49071	1981/10	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1999/01	売却
22 JA8470	49072	1981/10	東亜国内航空機			1998/01	ジェーエスエス・エアークラフト・ホールディングス㈱ 注1										1999/04	売却
23 JA8496	49290	1985/04	東亜国内航空機			1998/03	㈱エアスター 注2	1999/07	㈱キャピタル・エッグ㈱	2000/04	㈱新キャピタル・エッグ㈱	2005/04	芙蓉総合リース㈱	2010/01		売却		
24 JA8497	49281	1985/05	東亜国内航空機			1998/03	㈱エアスター 注2										2009/12	売却
25 JA8498	49292	1986/06	興和不動産㈱他			1999/06	㈱日本エアシステム										2010/06	売却
26 JA8499	49293	1986/09	森本倉庫㈱他			1999/09	㈱日本エアシステム										2010/07	売却
27 JA8260	49461	1987/05	航運債他			1992/05	㈱日本エアシステム										2009/09	売却
28 JA8261	49462	1988/06	㈱日本エアシステム			1998/03	㈱エアスター 注2	1999/03	オレンジエア・ワン㈱							2010/04	売却	
29 JA8262	49463	1988/07	㈱日本エアシステム			1998/03	㈱エアスター 注2	1998/06	㈱インテックリース	2007/11	㈱高志インテック					2010/04	売却	
30 JA8278	49464	1988/06	㈱日本エアシステム														2007/07	売却
31 JA8279	49465	1988/07	㈱日本エアシステム														2008/02	売却
32 JA8280	49466	1989/07	㈱日本エアシステム														2008/04	売却
33 JA8281	49467	1990/08	㈱日本エアシステム														2008/05	売却
34 JA8294	49820	1989/06	㈱日本エアシステム			1999/03	㈱エアサン 注1	2009/05	㈱日本航空インターナショナル							2010/10	売却	
35 JA8295	49821	1989/08	㈱日本エアシステム			1998/03	エアイーグル㈱ 注2	2010/04	㈱日本航空インターナショナル							2010/08	売却	
36 JA8296	49907	1990/07	㈱日本エアシステム														2008/10	売却
37 JA8297	49908	1990/08	㈱日本エアシステム														2008/11	売却
38 JA8370	53039	1991/06	㈱日本エアシステム			1997/07	三井リース事業㈱ 注1	2005/04	㈱日本航空ジャパン							2009/03	売却	
39 JA8371	53040	1991/08	㈱日本エアシステム			1997/07	三井リース事業㈱ 注1	2005/04	㈱日本航空ジャパン							2009/03	売却	
40 JA8372	53041	1991/12	㈱日本エアシステム														2007/11	売却
41 JA8373	53042	1992/03	㈱日本エアシステム														2008/01	売却
42 JA8374	53043	1992/04	㈱日本エアシステム														2010/09	売却
43 JA8562	53297	1993/01	㈱日本エアシステム														2009/01	売却
44 JA8563	53298	1993/01	㈱日本エアシステム														2009/04	売却
45 JA8564	53299	1994/02	㈱日本エアシステム			1994/03	㈱日本リース 注1	1999/02	㈱ジェーエルウッドワイドパークリース	2004/03	㈱日本エアシステム					2010/04	売却	
46 JA8565	53300	1994/05	㈱日本エアシステム			1994/05	㈱日本リース 注1	1999/02	㈱ジェーエルウッドワイドパークリース	2004/05	㈱日本航空ジャパン					2009/07	売却	
47 JA8566	53301	1994/06	㈱日本エアシステム			1994/07	三井リース事業㈱ 注1	2004/07	㈱日本航空ジャパン								2010/10	売却
48 JA8567	53302	1994/06	㈱日本エアシステム			1994/07	住銀リース㈱ 注1	2001/09	三井住友リース㈱	2004/07	㈱日本航空ジャパン						2009/12	売却

出所:「航空局登録航空機一覧表」『日本航空機全集』(1976~2012年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。

注1:リース会社の移転、商号変更などで記載していないものがある。(JA8498号機・JA8499号機)

注2:14以前は-41型機、15以降は-80型機。 注3:セール・アンド・リースバック

## JAL使用機登録一覧(A300型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消	
			新規登録		導入時セールリースバック注1		移転(就航後)				年月	事由		
			年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月			所有者	
1	JA8464	082	1980/10	東亜国内航空機			1997/03	三井リース事業(株)注3		2000/04	エアホーク(株)		2004/04	売却
2	JA8465	089	1980/12	東亜国内航空機									2002/11	売却
3	JA8466	090	1980/12	東亜国内航空機			1997/03	三井リース事業(株)注3		2000/04	エアホーク(株)		2004/05	売却
4	JA8471	0160	1981/11	東亜国内航空機									2006/06	売却
5	JA8472	0163	1981/11	東亜国内航空機									2009/05	売却
6	JA8473	0176	1982/02	東亜国内航空機									2004/09	売却
7	JA8476	0209	1983/03	東亜国内航空機									2006/02	売却
8	JA8477	0244	1983/05	東亜国内航空機									2006/05	売却
9	JA8478	0253	1983/06	東亜国内航空機									2005/04	売却
10	JA8237	0256	1986/03	興業リース(株)他			2001/03	関日本エアシステム					2004/06	売却
11	JA8263	0151	1987/03	住銀リース(株)他			2002/06	関日本エアシステム					2004/06	売却
12	JA8276	0169	1988/04	住銀リース(株)他			2000/05	関日本エアシステム					2002/12	売却
13	JA8277	0174	1988/03	ダイヤモントリース(株)他			2000/06	関日本エアシステム					2002/09	売却
14	JA8292	0110	1988/04	住銀リース(株)他			2001/09	三井住友リース(株)	2001/09	関日本エアシステム			2003/06	売却
15	JA8293	0194	1988/12	興業リース(株)他			2002/04	関日本エアシステム					2003/05	売却
16	JA8369	0239	1990/09	関日本エアシステム									2006/05	売却
17	JA8560	0178	1991/12	ダイヤモントリース(株)他			2004/06	関日本航空ジャパン					2005/07	売却
18	JA8375	0602	1991/04	関日本エアシステム			1997/07	三井リース事業(株)注3	2005/04	関日本航空ジャパン			2011/08	売却
19	JA8376	0617	1991/11	関日本航空ジャパン									2011/08	売却
20	JA8377	0621	1992/01	関日本エアシステム									2011/04	売却
21	JA8558	0637	1992/07	関日本エアシステム									2010/12	売却
22	JA8569	0641	1992/08	関日本エアシステム									2011/01	売却
23	JA8561	0670	1993/01	関日本エアシステム									2011/09	売却
24	JA8562	0679	1993/03	関日本エアシステム									2011/07	売却
25	JA8563	0683	1993/06	関日本エアシステム									2011/06	売却
26	JA8564	0703	1994/12	三井リース事業(株)他			1999/02	関ジェーエルウッドサイドパークリース(株)他	2005/09	関日本航空ジャパン			2011/06	売却
27	JA8565	0711	1993/12	住銀リース(株)他			2001/09	三井住友リース(株)	2005/12	関日本航空ジャパン			2010/12	売却
28	JA8566	0730	1995/09	関日本エアシステム									2011/03	売却
29	JA8573	0737	1994/09	ニチメン(株)			1995/03	関日本エアシステム					2011/08	売却
30	JA8574	0740	1994/12	ニチメン(株)			1996/04	関日本エアシステム					2010/11	売却
31	JA8527	0724	1995/04	関日本エアシステム									2010/10	売却
32	JA8529	0729	1994/06	関日本エアシステム	関日本リース	1999/02	関ジェーエルウッドサイドパークリース	2005/09	関日本航空ジャパン				2011/02	売却
33	JA8567	0753	1996/05	関日本エアシステム			1996/06	興業リース(株)注3	2005/04	関日本航空ジャパン			2011/02	売却
34	JA8559	0770	1996/06	関日本エアシステム			1996/07	興業リース(株)注3	2005/04	関日本航空ジャパン			2011/02	売却
35	JA011D	0783	1995/05	ニチメン(株)			1999/02	関日本エアシステム					2011/09	売却
36	JA012D	0797	2000/03	関日本エアシステム			2000/03	関エヌエル・サターン・リース(株)注3	2011/04	日本航空(株)			2011/07	売却
37	JA014D	0836	2002/08	関日本エアシステム	シグネットリース(株)		2011/03	関日本航空インターナショナル					2011/04	売却
38	JA015D	0837	2002/09	関日本エアシステム	ターウィッチリース(株)		2010/10	関日本航空インターナショナル					2011/03	売却
39	JA016D	0838	2002/11	関日本エアシステム			2002/12	関イーオスリース(株)注3	2011/06	日本航空(株)			2011/08	売却

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1980~2013年各号)風文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
注1:1~9はE型、10~17はB4型、18~はC00型 注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの 注3:セール・アンド・リースバック

## JAL使用機登録一覧(MD-90型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消	
			新規登録		導入時セールリースバック注1		移転(就航後)				年月	事由		
			年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月			所有者	
1	JA8062	53352	1995/07	関日本エアシステム									2012/01	売却
2	JA8063	53353	1995/10	関日本エアシステム									2012/03	売却
3	JA8064	53354	1995/12	関日本エアシステム									2012/10	売却
4	JA8065	53355	1996/03	関日本エアシステム									2012/03	売却
5	JA8066	53356	1996/10	関日本エアシステム									2012/09	売却
6	JA8069	53357	1996/12	関日本エアシステム									2012/10	売却
7	JA8070	53358	1997/05	関日本エアシステム									2013/02	売却
8	JA8004	53359	1997/06	関日本エアシステム									2012/05	売却
9	JA8020	53360	1997/07	関日本エアシステム			1998/03	ゼントラスリース(株)注1	2004/04	関日本航空ジャパン			2013/04	売却
10	JA8029	53361	1997/11	関日本エアシステム			1998/03	ゼントラスリース(株)注1	2004/04	ユーエフエイゼントラスリース(株)他	2005/04	関日本航空ジャパン	2013/05	売却
11	JA001D	53365	1997/11	関日本エアシステム									2012/02	売却
12	JA002D	53366	1997/12	関日本エアシステム									2012/07	売却
13	JA003D	53367	1997/12	関日本エアシステム			1998/03	韓ソニーフラインズ・インターナショナル注1	2005/04	関日本航空ジャパン			2012/08	売却
14	JA004D	53358	1998/01	関日本エアシステム			1998/03	興業リース(株)注1	2005/04	関日本航空ジャパン			2012/07	売却
15	JA006D	53359	1998/07	関日本エアシステム									2012/06	売却
16	JA006D	53360	1998/10	関日本エアシステム									2012/11	売却

出所:「航空局登録航空機一覧表」「日本航空機全集」(1995~2015年各号)風文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。 注1:セール・アンド・リースバック



## JAL使用機登録一覧(B767型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消			
			新規登録		導入時レガシーバック注2		移転(就航後)									
年	月	所有者	年	月	所有者	年	月	所有者	年	月	所有者	年	月	事由		
1	JA8231	23212	1985/07		日本航空機注3注4		1993/04		日航リース機注5	2003/04		日本航空機		2011/03	売却	
2	JA8232	23213	1985/08		日本航空機注4									2010/12	売却	
3	JA8233	23214	1985/11		日本航空機									2011/02	売却	
4	JA8234	23216	1986/09		日本航空機		1999/03		関西ネット・エア・エージェンシー/オパショナルサービス					2009/04	売却	
5	JA8235	23217	1986/10		日本航空機		2001/10		日本航空機					2009/06	売却	
6	JA8236	23215	1986/12		日本航空機	興和不動産	1990/04		関ルイエンタテイン	2001/12		日本航空機		2009/12	航空の用に供さない	
7	JA8237	23645	1987/06		日本航空機		1999/03		関西ネット・エア・エージェンシー/オパショナルサービス					2010/03	売却	
8	JA8264	23995	1987/09		日本航空機注3									2014/08	売却	
9	JA8265	23961	1987/11		日本航空機		1999/03		関西ネット・エア・エージェンシー/オパショナルサービス	2011/08		日本航空機		2011/10	売却	
10	JA8266	23966	1987/12		日本航空機注3		1997/04		日本アジア航空機注3					2013/09	売却	
11	JA8267	23962	1987/12		日本航空機注4		1999/03		関西ネット・エア・エージェンシー/オパショナルサービス	2011/06		日本航空機		2012/09	売却	
12	JA8268	23963	1988/06		日本航空機		1999/03		関西ネット・エア・エージェンシー/オパショナルサービス	2011/04		日本航空機		2015/03	売却	
13	JA8269	23964	1988/06		日本航空機		1999/03		関西ネット・エア・エージェンシー/オパショナルサービス	2011/04		日本航空機		2015/07	売却	
14	JA8299	24498	1989/08		日本航空機	興銀リース機	2001/08		日本航空機					2015/12	売却	
15	JA8364	24782	1990/09		日本航空機		1996/04		日航リース機	2004/03		関日本航空		2015/12	売却	
16	JA8365	24783	1990/09		日本航空機		1996/04		日航リース機	2004/03		関日本航空		2016/02	売却	
17	JA8397	27311	1994/08		日本航空機									2016/09	売却	
18	JA8398	27312	1994/08		日本航空機	芙蓉総合リース機他	1994/10		ダイヤモントリース機他	2003/10		三井住友銀行リース機他	2008/02	関日本航空インターナショナル	2016/07	売却
19	JA8399	27313	1994/10		日本航空機	ダイヤモントリース機他	1999/05		興銀リース機他	2004/04		ユエフエッセイレンタルリース機	2004/10	関日本航空インターナショナル	2016/11	売却
20	JA8975	27638	1995/06		日本航空機									2020/01	売却	
21	JA8976	27639	1997/07		日本アジア航空機		2008/04		関日本航空インターナショナル							
22	JA8980	28837	1997/09		日本航空機											
23	JA8986	28838	1997/12		日本航空機											
24	JA8987	28833	1998/02		日本アジア航空機		2008/04		関日本航空インターナショナル							
25	JA8988	29863	1998/11		関西ネット・エア・エージェンシー		2013/02		日本航空機							
26	JA801J	32886	2002/05		日本航空機	エフエムリース機他	2014/05		日本航空機							
27	JA802J	32887	2002/06		日本航空機	ダイヤモントリース機他	2014/06		日本航空機							
28	JA803J	32888	2002/06		日本航空機	ダイヤモントリース機他										
29	JA804J	33493	2003/04		関ティーアール・エム・エアサービス		2014/04		日本航空機					2017/09	売却	
30	JA805J	33494	2003/06		日本航空機	関ティーアール・エム・エアサービス	2014/06		日本航空機					2017/03	売却	
31	JA806J	33495	2003/08		関ティーアール・エム・エアサービス		2014/08		日本航空機							
32	JA807J	33496	2003/10		関ティーアール・エム・エアサービス		2014/10		日本航空機							
33	JA808J	33497	2004/03		関ティーアール・エム・エアサービス		2015/03		日本航空機							
34	JA809J	33495	2004/04		関サウザン・エアサービス		2015/04		日本航空機							
35	JA810J	33496	2004/09		関サウザン・エアサービス		2015/09		日本航空機					2018/01	売却	
36	JA811J	33497	2004/11		関サウザン・エアサービス		2015/11		日本航空機							
37	JA812J	33498	2005/03		関サウザン・エアサービス		2016/03		日本航空機							
38	JA813J	33499	2005/08		関サウザン・エアサービス		2016/08		日本航空機							
39	JA814J	33501	2005/12		関サウザン・エアサービス		2016/12		日本航空機							
40	JA815J	33500	2006/05		関サウザン・エアサービス		2017/05		日本航空機							
41	JA816J	35818	2007/04		関日本航空インターナショナル	シャトル・エアサービス	2018/04		日本航空機							
42	JA817J	35814	2007/07		関ジェイ・エス・エアサービス		2014/03		日本航空機							
43	JA818J	35815	2008/02		関ジェイ・エス・エアサービス		2014/12		日本航空機							
44	JA819J	37650	2008/07		関ジェイ・エス・エアサービス		2012/05		関ジェイ・エス・エアサービス	2014/03		日本航空機				
45	JA820J	37647	2009/02		関ジェイ・エス・エアサービス		2014/03		日本航空機							
46	JA821J	37648	2009/03		関ジェイ・エス・エアサービス		2014/03		日本航空機							
47	JA822J	37649	2009/05		関ニューラル・サービス		2013/01		日本航空機							
48	JA823J	36131	2009/05		関ニューラル・サービス		2013/03		日本航空機							
49	JA831J	35816	2007/06		関ジェイ・エス・エアサービス									2010/11	売却	
50	JA832J	35817	2007/09		関ジェイ・エス・エアサービス									2010/11	売却	
51	JA833J	35818	2007/10		関ジェイ・エス・エアサービス									2010/08	売却	
52	JA851J	40363	2010/10		関日本航空インターナショナル											
53	JA852J	40364	2010/10		関日本航空インターナショナル											
54	JA853J	40365	2010/12		関日本航空インターナショナル											
55	JA854J	40366	2011/02		関日本航空インターナショナル											
56	JA855J	40367	2011/07		日本航空機											
57	JA856J	40368	2011/08		日本航空機											
58	JA857J	40369	2011/10		日本航空機											
59	JA858J	40370	2011/11		日本航空機											
60	JA859J	40371	2011/12		日本航空機											

出所：航空局登録航空機一覧表「日本航空機全集(1985～2020年各号)風文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.nco.jp>, 2020年5月7日閲覧)、航空機登録原簿により筆者作成。  
 注1：リース会社の移転などで行動して、古いものがある(JA8398号機・JA8399号機) 注2：1～9は200型機、4～25は300型機、26以降は300型機(40～51はF4UH11日)  
 注3：新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で売却されたもの 注4：2004年4月～関日本航空インターナショナル、関日本航空はJALグループの持株会社(2002年9月～2010年12月)、2011年4月～日本航空機  
 注5：関西航空機(1985年1月～日本アジア航空機)が使用(JA8231号機は2002年10月まで、JA8232号機は1986年10月まで、JA8267号機は1999年03月まで) 注6：2002年4月から関日本航空インターナショナルと合併  
 注7：2008年4月関日本航空インターナショナルと合併

# JAL使用機登録一覧(B737型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消						
		新規登録		購入時-MOTパック注		移転(引継ぎ後)												
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者							
JA8923	26603	1994/06	コナール・アビエーション/南			2002/06	日本航空									2012/04	売却	
JA8924	26604	1995/02	日航リース機			2005/01	日本航空										2013/04	売却
JA8991	27916	1995/05	関日本航空注			1997/05	関ジャルエクスプレス		2012/03	日本航空							2017/09	売却
JA8992	27917	1995/06	関日本航空			1997/05	関ジャルエクスプレス		2012/03	日本航空							2018/06	売却
JA8925	26605	1995/09	関日本航空			1999/09	日本航空機リース機注		1999/10	丸紅エアロスペース機		2003/03	関ジャルエクスプレス		2014/12	日本航空	2017/06	売却
JA8993	28007	1996/08	関日本航空			1999/09	日本航空機リース機注		1999/10	丸紅エアロスペース機		2003/03	関ジャルエクスプレス		2012/03	日本航空	2019/06	売却
JA8926	26606	1997/06	日本航空機リース機		日航リース機	2004/09	三井リース事業部		2009/09								2014/05	売却
JA8994	28007	1997/07	関日本航空			1999/09	関ジャルエクスプレス注		2014/12	日本航空							2018/11	売却
JA8995	28831	1997/07	関日本航空			1999/09	関ジャルエクスプレス注		2012/03	日本航空							2019/08	売却
JA8996	28832	1997/11	関日本航空			1999/09	関ジャルエクスプレス注		2012/03	日本航空							2019/01	売却
JA8953	24129	1998/01	日本航空機リース機		日航リース機	2009/01	日本航空機リース機										2010/07	売却
JA8951	27660	1998/06	日本航空機リース機		エースザンダインドリース機	2009/06	日本航空機リース機										2016/05	売却
JA8998	28994	1998/06	関日本航空			2012/10	日本航空機リース機										2019/04	売却
JA8954	24130	1998/11	セントラルリース機			2004/04	ユーエフエイトリース機		2007/04	三菱エージェンシー機		2008/08	日本航空機リース機				2010/07	売却
JA8938	29485	1998/11	日本航空機リース機		日航リース機	2010/12	関日本航空機リース機		2011/06	日本航空機リース機							2018/03	売却
JA8939	29486	1998/01	日本航空機リース機		エースザンダインドリース機	2009/01	日本航空機リース機										2018/08	売却
JA8940	29487	1998/01	日本航空機リース機		エクスエールハイリース機	2009/06	日本航空機リース機										2013/11	売却
JA8999	29894	1998/06	関日本航空			2009/06	日本航空機リース機										2019/03	売却
JA8930	27102	2000/02	日本航空機リース機			2000/06	チェンセルシーエフ機		2010/06	日本航空機リース機							2011/01	売却
JA8931	28247	2001/05	日本航空機リース機		ハイビスカスリース機	2011/06	日本航空機リース機										2012/11	売却
JA8932	28248	2001/07	日本航空機リース機		チュラマリリース機	2011/08	日本航空機リース機										2012/10	売却
JA8933	28249	2001/08	日本航空機リース機														2011/03	売却
JA8934	27830	2002/02	日本航空機リース機														2011/02	売却
JA301J	35330	2006/11	関日本航空機リース機		ディーエールシーエス機													
JA302J	35331	2007/01	関日本航空機リース機		ダイヤモンド機	2017/01	日本航空機											
JA303J	35332	2007/04	関日本航空機リース機		関ワウ機	2017/04	日本航空機											
JA304J	35333	2007/05	関日本航空機リース機		スカイリース機	2017/05	日本航空機											
JA305J	35334	2007/08	関日本航空機リース機		ウイングベトル機	2019/07	日本航空機											
JA306J	35335	2007/10	関日本航空機リース機		エスエムエルシーエフ機	2017/10	日本航空機											
JA307J	35336	2007/12	関日本航空機リース機		エスエムエルアル機	2017/12	日本航空機											
JA308J	35337	2008/01	関日本航空機リース機			2008/03	関ワウ機注		2018/04	日本航空機								
JA309J	35338	2008/02	三井物産エクスプレス機			2011/04	日本航空機											
JA310J	35339	2008/02	関日本航空機リース機															
JA311J	35340	2008/04	関日本航空機リース機		怡方造船機	2013/04	日本航空機		2013/04	関エス・エル・オルビス注								
JA312J	35341	2008/05	関日本航空機リース機		日興汽船機	2013/04	日本航空機		2013/04	関エス・エル・カリアン注								
JA313J	35342	2008/06	関ジャルエクスプレス機			2012/01	Grua(台)											
JA314J	35343	2008/08	関日本航空機リース機		エスエムエル・アテナ機	2018/08	日本航空機											
JA315J	35344	2008/10	関日本航空機リース機		エフディーエールリース機	2017/10	日本航空機											
JA316J	35345	2008/12	関日本航空機リース機			2009/01	関ワウ機注		2017/01	日本航空機								
JA317J	35346	2008/10	関日本航空機リース機		ダイヤモンド機	2019/03	日本航空機											
JA318J	35347	2009/03	関日本航空機リース機		関ワウ機	2017/03	日本航空機											
JA319J	35348	2009/04	SMCエアラインキャピタル機			2013/06	SMC Aviation Capital Japan機		2016/03	日本航空機		2016/03	レッドシリアリース機注					
JA320J	35349	2009/07	関日本航空機リース機		関ワウ機注	2019/08	日本航空機											
JA321J	35350	2009/07	SMCエアラインキャピタル機			2013/06	SMC Aviation Capital Japan機		2016/03	日本航空機		2016/03	レッドシリアリース機注					
JA322J	35351	2009/08	SMCエアラインキャピタル機			2013/06	SMC Aviation Capital Japan機		2016/03	日本航空機		2016/03	レッドシリアリース機注					
JA323J	35352	2009/10	関日本航空機リース機															
JA324J	35353	2009/12	関ジャルエクスプレス機															
JA325J	35354	2009/12	関ジャルエクスプレス機			2016/12	関JAL PURPLE											
JA326J	35355	2010/02	関ジャルエクスプレス機			2012/07	関ジャルエクスプレス機											
JA327J	35356	2010/03	関ジャルエクスプレス機			2012/07	関ジャルエクスプレス機											
JA328J	35357	2010/05	関ジャルエクスプレス機			2012/05	関ジャルエクスプレス機											
JA329J	35358	2010/06	関ジャルエクスプレス機			2012/12	日本航空機											
JA330J	35359	2010/07	関ジャルエクスプレス機			2012/12	日本航空機											
JA331J	40346	2010/08	関ジャルエクスプレス機			2012/12	日本航空機											
JA332J	40347	2010/10	関ジャルエクスプレス機			2012/12	日本航空機											
JA333J	40348	2010/11	SMCエアラインキャピタル機			2013/06	SMC Aviation Capital Japan機		2013/12	日本航空機								
JA334J	40349	2010/12	SMCエアラインキャピタル機			2013/06	SMC Aviation Capital Japan機		2015/03	日本航空機		2015/03	レッドシリアリース機注					
JA335J	40350	2011/01	関ワウ機															
JA336J	40351	2011/02	関ワウ機			2011/02	JAL機115号機											
JA337J	40352	2011/04	関ワウ機			2014/02	日本航空機											
JA338J	40353	2011/04	関ワウ機			2018/08	JAL機103号機											
JA339J	40354	2011/06	関ワウ機			2018/09	JAL機104号機											
JA340J	39190	2012/01	日本航空機															
JA341J	40356	2012/02	日本航空機															
JA342J	39191	2012/04	日本航空機															
JA343J	39192	2012/05	日本航空機															
JA344J	39193	2012/06	日本航空機															
JA345J	40347	2012/06	関JAVOLONTI機注															
JA346J	40348	2012/01	関JAVOLONTI機注															
JA347J	39194	2012/07	日本航空機															
JA348J	40353	2012/08	日本航空機															
JA349J	40350	2012/08	関JAVOLONTI機注															
JA350J	40354	2013/09	日本航空機			2020/01	日本航空機											
JA01FK	61475	2016/01	日本航空機															
JA02FK	61476	2016/07	日本航空機															
JA03FK	61477	2017/01	日本航空機															
JA04FK	61478	2017/05	日本航空機															
JA05FK	61479	2017/08	日本航空機															
JA06FK	61480	2017/12	日本航空機															
JA07FK	61485	2018/03	日本航空機															
JA08FK	61491	2018/05	日本航空機															
JA09FK	61492	2018/08	日本航空機															
JA10FK	61496	2018/10	日本航空機															
JA11FK	61494	2018/12	日本航空機															
JA12FK	61493	2019/01	日本航空機															

出所:「航空機登録簿一覧表」(日本航空機登録簿)1994~2020年各号/黒文字表出版販売 JA Search(<http://www.alpha.kkij.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。注1:1~230号~400型 24以降は~400型  
 注2:新規登録から10日前後(受入整備実地中)考えられる(実地は4ヶ月) 注3:~2004年3月日本航空機 2004年4月~関日本航空機(ターボプロップ機) 関日本航空機はJALグループの持株会社(2002年9月~2010年12月)、2011年4月~日本航空機  
 注4:セル・アンド・リースパック 注5:関ジャルエクスプレスが使用 注6:セル・アンド・リースパック(オペレーティング・リース)

# JAL使用機登録一覧(B777型機)

注	登録記号	製造番号	新規登録		所有者の移転状況						抹消		
			年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者		年月	所有者
1	JA8977	27636	1996/12	住友リース他注1		2005/04	関日本航空ジャパン						
2	JA8978	27637	1997/06	関日本エアシステム									
3	JA8979	27638	1997/11	関日本エアシステム									
4	JA8981	27664	1996/02	日本航空機注4									
5	JA8982	27665	1996/03	日本航空機								2014/06	売却
6	JA8983	27666	1996/09	日本航空機								2014/11	売却
7	JA8984	27651	1997/04	日本航空機	スライウォークリーディング機他	2007/10	関日本航空インターナショナル					2015/05	売却
8	JA8985	27652	1997/05	日本航空機								2020/02	売却
9	JA007D	27639	1998/04	関日本エアシステム									
10	JA008D	27640	1998/06	関日本エアシステム									
11	JA009D	27641	1998/09	日航空井機注3		1998/09	関ソニーファイナンス・インターナショナル	1998/10	関ソニーファイナンス・インターナショナル他注5	2008/10	関日本航空インターナショナル		
12	JA010D	27642	1998/05	関日本エアシステム		1998/06	関ソニーファイナンス・インターナショナル他注5	2008/06	関日本航空インターナショナル				
13	JA701J	32889	2002/07	日本航空機	ダイヤマーガレット機他								
14	JA702J	32890	2002/09	日本航空機	ティールシー・デイズ機他	2014/09	日本航空機						
15	JA703J	32891	2003/02	日本航空機	ダイヤンワール機他	2015/02	日本航空機						
16	JA704J	32892	2003/05	日本航空機	エフケーエビドリリング機他	2015/06	日本航空機						
17	JA705J	32893	2003/07	日本航空機	ダイヤクタクス機	2015/07	日本航空機						
18	JA706J	32894	2003/12	日本航空機	ティールシー・ロレル機他	2015/12	日本航空機						
19	JA707J	32894	2004/04	関日本航空インターナショナル	コムドリリング機他	2016/04	日本航空機						
20	JA708J	32895	2004/06	関日本航空インターナショナル	ティールシー・プリムローズ機他	2016/06	日本航空機						
21	JA709J	32896	2004/08	関日本航空インターナショナル	ダイヤマリゴールド機他	2016/08	日本航空機						
22	JA710J	32895	2005/07	関日本航空インターナショナル	ニュージェイル・ゼウス機	2017/07	日本航空機						
23	JA711J	32896	2005/08	関日本航空インターナショナル	ビートルズリーディング機他	2017/08	日本航空機						
24	JA711J	27656	2003/05	日本航空機	エスエムエルシー・ピクソス機他	2015/05	日本航空機						
25	JA772J	27657	2005/04	関日本航空インターナショナル	マーキュリーバースリーディング機他	2017/04	日本航空機						
26	JA773J	27653	2007/05	関日本航空インターナショナル									
27	JA8941	28393	1998/07	日本航空機	ダイヤエミナス機他	2008/01	関日本航空インターナショナル					2015/06	売却
28	JA8942	28394	1998/08	日本航空機	スーパーソニックリーディング機他	2008/12	関日本航空インターナショナル					2015/04	売却
29	JA8943	28395	1999/02	日本航空機	ダイヤクレイン機他	2008/07	関日本航空インターナショナル					2016/01	売却
30	JA8944	28396	1999/04	日本航空機	ブルードリーディング機他	2008/06	関日本航空インターナショナル						
31	JA8945	28397	1999/08	日本航空機	サターンリーディング機他	2011/08	日本航空機						
32	JA731J	32431	2004/06	関日本航空インターナショナル	エフエスジュリエットリーディング機他	2016/06	日本航空機						
33	JA732J	32430	2004/07	関日本航空インターナショナル	ニュージェイル・ガンゾベヤ機	2016/07	日本航空機						
34	JA733J	32432	2005/06	関日本航空インターナショナル	エスエムエルシー・アンタウルス機他	2017/06	日本航空機						
35	JA734J	32433	2005/07	関日本航空インターナショナル									
36	JA735J	32434	2006/07	関日本航空インターナショナル	ティールシー・ミミガ機他	2018/07	日本航空機						
37	JA736J	32435	2006/08	関日本航空インターナショナル	ダイヤクレマチス機他	2018/08	日本航空機						
38	JA737J	36126	2007/10	関日本航空									
39	JA738J	32436	2008/06	関日本航空インターナショナル									
40	JA739J	32437	2008/08	関日本航空インターナショナル									
41	JA740J	36127	2008/08	関日本航空インターナショナル									
42	JA741J	36128	2008/08	関日本航空インターナショナル									
43	JA742J	36129	2008/10	関ソレイユ・リーディング		2018/09	日本航空機						
44	JA743J	36130	2008/10	関日本航空インターナショナル									
45	JA751J	27654	2003/11	関日本エアシステム	ダイヤサフラン機他	2015/11	日本航空機						
46	JA752J	27655	2003/11	関日本エアシステム	ダイヤオーリーブ機他	2015/11	日本航空機						

出所:「航空局登録航空機一覧表」(日本航空機全集)(1998～2020年各号)風文書林出版販売 JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。注:所有者の改称などは記載してない(JA008D号機・JA010D号機)  
 注1:1～267号～200空機(内、13～23は旧号)、27～467号～200空機(内、32～44は旧号) 注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの 注3:関日本エアシステム(2002年10月にJALと経営統合、2004年4月に日本航空ジャパン(旧号変更)が使用) 注4:～2004年3月日本航空機、2004年4月～関日本航空インターナショナル、関日本航空はJALグループの持株会社(2002年9月～2010年12月)、2011年4月～日本航空機 注5:セール・アンド・リースバック

## JAL使用機登録一覧(ERJ型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消		
			新規登録		導入時セール&リースバック		移転(導入以降)				年月	事由	
			年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者			
1	JA211J	17000251	2008/10	㈱日本航空<注>									
2	JA212J	17000268	2008/01	㈱日本航空<注>									
3	JA213J	17000285	2008/05	㈱日本航空<注>									
4	JA214J	17000295	2008/09	サントスリーシング<注>		2009/09	サントスリーシング<注>		2013/03	日本航空<注>			
5	JA215J	17000297	2008/10	サントスリーシング<注>		2013/03	日本航空<注>		2013/03	日本航空<注>			
6	JA216J	17000299	2008/11	サントスリーシング<注>		2013/03	日本航空<注>		2013/03	日本航空<注>			
7	JA217J	17000308	2010/04	㈱日本航空<注>									
8	JA218J	17000314	2010/09	㈱日本航空<注>									
9	JA219J	17000315	2010/10	㈱日本航空<注>									
10	JA220J	17000322	2011/02	㈱日本航空<注>									
11	JA221J	17000353	2012/11	日本航空<注>									
12	JA222J	17000356	2013/03	日本航空<注>									
13	JA223J	17000362	2013/07	日本航空<注>									
14	JA224J	17000379	2013/12	日本航空<注>									
15	JA225J	17000389	2014/03	日本航空<注>									
16	JA226J	17000514	2015/10	日本航空<注>									
17	JA227J	17000524	2015/12	日本航空<注>									
18	JA228J	17000720	2018/04	日本航空<注>									
19	JA241J	19000708	2016/04	日本航空<注>									
20	JA242J	19000712	2016/08	日本航空<注>									
21	JA243J	19000718	2016/08	日本航空<注>									
22	JA244J	19000722	2016/11	日本航空<注>									
23	JA245J	19000724	2016/12	日本航空<注>									
24	JA246J	19000728	2017/04	日本航空<注>									
25	JA247J	19000730	2017/05	日本航空<注>									
26	JA248J	19000731	2017/07	日本航空<注>									
27	JA249J	19000732	2017/08	日本航空<注>									
28	JA250J	19000741	2017/10	日本航空<注>									
29	JA251J	19000742	2017/12	日本航空<注>									
30	JA252J	19000748	2018/01	日本航空<注>									
31	JA253J	19000753	2018/04	日本航空<注>									
32	JA254J	19000757	2018/07	日本航空<注>									

出所:「航空局登録航空機一覧表」(日本航空機全集)(1997~2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.ja>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
注1:1~18はERJ170型、19以降はERJ190型 注2:機シェイアが使用 注3:セール・アンド・リースバック

## JAL使用機登録一覧(CL-600型機・DHC-8型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況								抹消			
			新規登録		導入時セール&リースバック<注>		移転(導入以降)				年月	事由		
			年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者				
1	JA201J	7452	2000/12	㈱日本航空<注>		2001/01	㈱シーエール・ライブラ<注>		2011/01	㈱日本航空<注>		2018/08	売却	
2	JA202J	7484	2001/03	㈱日本航空	マジョカアビエーション<注>	2011/03	㈱日本航空<注>					2018/11	売却	
3	JA203J	7626	2002/03	㈱日本航空	バイシースフライトサービス<注>	2012/03	日本航空<注>					2017/01	売却	
4	JA204J	7643	2002/05	㈱日本航空	フェニックスアビエーション<注>	2012/05	日本航空<注>					2017/03	売却	
5	JA205J	7767	2003/03	㈱日本航空	ダイアカナリー<注>	2013/03	日本航空<注>					2017/10	売却	
6	JA206J	7834	2003/08	㈱日本航空	㈱エヌエル・クラックス<注>	2013/08	日本航空<注>					2017/07	売却	
7	JA207J	8050	2005/03	㈱ユーージェイル・エルク<注>		2005/10	㈱日本航空<注>		2005/10	㈱ユーージェイル・エルク<注>	2015/10	日本航空<注>	2018/01	売却
8	JA208J	8059	2005/03	マーティンリス<注>		2005/12	㈱日本航空<注>		2005/12	マーティンリス<注>	2015/12	日本航空<注>	2018/02	売却
9	JA209J	8062	2006/03	㈱エヌエル・エイバス<注>		2006/03	㈱日本航空<注>		2006/04	㈱エヌエル・エイバス<注>	2016/04	日本航空<注>	2018/03	売却
10	JA841C	4072	2002/10	日本エアコミューター<注>	㈱エヌエル・バーゴ・リース	2012/10	日本エアコミューター<注>						2018/07	売却
11	JA842C	4073	2002/12	日本エアコミューター<注>	㈱エヌエル・カンオヘア	2012/12	日本エアコミューター<注>						2017/05	売却
12	JA843C	4076	2003/10	日本エアコミューター<注>									2018/02	航空の用に供さない
13	JA844C	4082	2004/08	日本エアコミューター<注>	ダイヤライラック<注>	2014/08	日本航空<注>						2019/03	売却
14	JA845C	4101	2005/03	㈱日本航空<注>									2018/02	売却
15	JA846C	4107	2005/07	日本エアコミューター<注>	エスエムエルシー・オクタン<注>	2015/08	日本航空<注>						2018/08	売却
16	JA847C	4111	2005/12	日本エアコミューター<注>									2018/08	売却
17	JA848C	4121	2006/04	日本エアコミューター<注>	㈱エヌエル・ノーマ	2016/05	日本航空<注>						2018/01	売却
18	JA849C	4133	2006/10	日本エアコミューター<注>	㈱ラサータ	2016/10	日本航空<注>						2018/05	売却
19	JA850C	4158	2007/05	日本エアコミューター<注>		2007/07	スバル<注>		2017/07	日本航空<注>			2019/03	売却
20	JA851C	4177	2007/11	日本エアコミューター<注>		2008/03	㈱ハニーベリースリー<注>		2018/04	日本航空<注>			2019/03	売却
21	JA897J	472	1987/01	琉球エアコミューター<注>									2017/01	売却
22	JA897J	501	1987/10	琉球エアコミューター<注>									2017/06	売却
23	JA897J	540	2000/01	琉球エアコミューター<注>									2018/07	売却
24	JA893J	593	2003/02	琉球エアコミューター<注>									2017/10	売却
25	JA893J	635	2007/02	琉球エアコミューター<注>									2019/02	売却
26	JA81FC	4505	2016/01	琉球エアコミューター<注>										
27	JA82FC	4519	2016/03	琉球エアコミューター<注>										
28	JA83FC	4545	2017/01	琉球エアコミューター<注>										
29	JA84FC	4550	2017/03	琉球エアコミューター<注>										
30	JA85FC	4570	2017/12	琉球エアコミューター<注>										

出所:「航空局登録航空機一覧表」(日本航空機全集)(1997~2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.ja>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
注1:1~9はCL-600型、10以降はDHC-8型  
注2:新規登録から10日前後(受入整備実施中と考えられる)で実施されたもの 注3:機シェイアが使用 注4:セール・アンド・リースバック 注5:日本エアコミューター機が使用

## JAC使用機登録一覧(SAAB340B型機・ART型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消			
		新規登録		導入時セルリースバック		移転(導入以降)									
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者				
1 JA6886	340B-201	1982/02	三井リース事業㈱ 注1			2007/02	日本エアコンピュータ㈱							2016/05	売却
2 JA6887	340B-308	1982/08	タイヤモノリース㈱ 注2			2002/08	日本エアコンピュータ㈱	2002/08	エタティリース㈱ 注3	2006/07	NTTファイナンス㈱ 注4	2007/08	日本エアコンピュータ㈱	2015/03	売却
3 JA6888	340B-331	1983/02	興銀リース㈱ 注2			2003/02	日本エアコンピュータ㈱							2018/06	売却
4 JA6703	340B-355	1984/01	㈱日本リース 注2			1989/02	㈱セイエイのボヤウバークラス 注5	2004/01	日本エアコンピュータ㈱	2004/01	三井リース事業㈱ 注1	2009/01	日本エアコンピュータ㈱	2021/02	航空の用に供さない
5 JA6842	340B-365	1984/12	但馬空港ターミナル㈱ 注2			2013/12	日本エアコンピュータ㈱							2018/04	売却
6 JA6704	340B-361	1985/01	日本エアコンピュータ㈱	三井リース事業㈱		2005/01	ユニエフエセトラリース㈱ 注3	2007/04	三菱ユニエフエリース㈱ 注4	2010/01	日本エアコンピュータ㈱			2017/08	売却
7 JA6849	340B-363	1985/06	㈱日本エアシステム			1985/07	セントラルリース㈱ 注2	2004/04	ユニエフエセトラリース㈱ 注3	2007/04	三菱ユニエフエリース㈱ 注4	2010/01	日本エアコンピュータ㈱	2017/12	売却
8 JA6800	340B-378	1986/01	㈱日本エアシステム	興銀リース㈱ 注2		2005/07	日本エアコンピュータ㈱							2019/08	航空の用に供さない
9 JA6894	340B-399	1986/07	㈱日本エアシステム			1986/07	日本エアコンピュータ㈱							2020/12	航空の用に供さない
10 JA001C	340B-419	1987/06	㈱日本エアシステム			1987/07	日本エアコンピュータ㈱							2018/11	売却
11 JA002C	340B-459	1989/08	エム・エル・ディコンピュータリース㈱ 注2			2014/10	日本エアコンピュータ㈱							2020/01	航空の用に供さない
12 JA02JC	1215	2017/01	日本エアコンピュータ㈱												
13 JA02JC	1218	2017/08	日本エアコンピュータ㈱												
14 JA03JC	1401	2018/01	日本エアコンピュータ㈱												
15 JA04JC	1402	2018/03	日本エアコンピュータ㈱												
16 JA05JC	1404	2018/06	日本エアコンピュータ㈱			2018/08	但馬空港ターミナル㈱ 注2								
17 JA06JC	1524	2018/10	日本エアコンピュータ㈱												
18 JA07JC	1408	2019/01	日本エアコンピュータ㈱												
19 JA08JC	1569	2019/05	日本エアコンピュータ㈱												
20 JA09JC	1414	2019/12	日本エアコンピュータ㈱												

出所:「航空局登録航空機一覧表」(1992~2020年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kio.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。 注1:1~11はSAAB340B型機、12以降はART型機(12~16,18,20は4型、17-19は72型)  
注2:日本エアコンピュータ㈱が使用 注3:セル・アンド・リースバック 注4:リース会社間の移転で記載していないものがある(JA6703号機)。

## HAC使用機登録一覧(SAAB340B型機・ART型機)

登録記号	製造番号	所有者の移転状況										抹消			
		新規登録		導入時セルリースバック		移転(導入以降)									
		年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	所有者				
1 JA01HC	340B-432	1988/02	㈱日本エアシステム			1988/02	㈱北海道エアシステム								
2 JA02HC	340B-440	1988/06	㈱日本エアシステム			1988/06	㈱北海道エアシステム								
3 JA03HC	340B-468	1989/08	エム・エル・ディコンピュータリース㈱ 注1			2011/07	㈱北海道エアシステム								
4 JA11HC	1417	2019/12	㈱北海道エアシステム												

出所:「航空局登録航空機一覧表」(1989~2020年各号)鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kio.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。 注1:1~3はSAAB340B型機、4はART42-500型  
注2:㈱北海道エアシステムが使用

### JAL使用機登録一覧(B787型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況						抹消		
			新規登録		導入時セール&リースバック	移転(就航後)					
			年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由
1	JA821J	34831	2013/11	日本航空㈱							
2	JA822J	34832	2012/03	日本航空㈱							
3	JA823J	34833	2013/08	日本航空㈱							
4	JA824J	34834	2012/09	日本航空㈱							
5	JA825J	34835	2012/03	日本航空㈱							
6	JA826J	34836	2012/04	日本航空㈱							
7	JA827J	34837	2012/04	日本航空㈱							
8	JA828J	34838	2012/09	日本航空㈱							
9	JA829J	34839	2012/12	日本航空㈱							
10	JA830J	34840	2013/05	日本航空㈱							
11	JA831J	34847	2014/03	日本航空㈱							
12	JA832J	34844	2013/07	日本航空㈱							
13	JA833J	34846	2013/12	日本航空㈱							
14	JA834J	34842	2013/08	日本航空㈱							
15	JA835J	34850	2014/03	日本航空㈱							
16	JA836J	38135	2014/12	日本航空㈱							
17	JA837J	34860	2014/11	日本航空㈱							
18	JA838J	34849	2014/12	日本航空㈱							
19	JA839J	34853	2015/01	日本航空㈱							
20	JA840J	34856	2015/02	日本航空㈱							
21	JA841J	34855	2015/06	日本航空㈱							
22	JA842J	34854	2015/05	日本航空㈱							
23	JA843J	34859	2016/01	日本航空㈱							
24	JA844J	38136	2016/05	日本航空㈱							
25	JA845J	34857	2016/06	日本航空㈱							
26	JA846J	35435	2019/10	日本航空㈱							
27	JA847J	35436	2019/11	日本航空㈱							
28	JA848J	35438	2019/12	日本航空㈱							
29	JA849J	35437	2020/03	日本航空㈱							
30	JA861J	35422	2015/06	日本航空㈱							
31	JA862J	34841	2015/10	日本航空㈱							
32	JA863J	38137	2016/02	日本航空㈱							
33	JA864J	34858	2016/06	日本航空㈱							
34	JA865J	38138	2016/08	日本航空㈱							
35	JA866J	35423	2016/12	日本航空㈱							
36	JA867J	34843	2017/02	日本航空㈱							
37	JA868J	34845	2017/03	日本航空㈱							
38	JA869J	35424	2017/07	日本航空㈱							
39	JA870J	35425	2017/09	日本航空㈱							
40	JA871J	35848	2017/11	日本航空㈱		2018/03	エフシーグリーンリーシング(株) 注2				
41	JA872J	35428	2018/05	日本航空㈱		2018/12	ダイヤセブン(株) 注2				
42	JA873J	34852	2018/06	日本航空㈱		2019/04	レッドグルースリーシング(株) 注2				
43	JA874J	35429	2018/07	日本航空㈱							
44	JA875J	38134	2018/12	日本航空㈱							
45	JA876J	35430	2019/01	日本航空㈱							
46	JA877J	35431	2019/02	日本航空㈱							
47	JA878J	34851	2019/12	日本航空㈱							
48	JA879J	35427	2020/01	日本航空㈱							
49	JA880J	35426	2020/02	日本航空㈱							

出所:「航空局登録航空機一覧表」『日本航空機全集』(2012～2020年各号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
注1:1～29は-8型、30～は-9型 注2:セール・アンド・リースバック(オペレーティング・リース)

### JAL使用機登録一覧(A350型機)

注1	登録記号	製造番号	所有者の移転状況						抹消		
			新規登録		導入時セール&リースバック	移転(就航後)					
			年月	所有者	所有者	年月	所有者	年月	所有者	年月	事由
1	JA01XJ	321	2019/06	日本航空㈱							
2	JA02XJ	333	2019/08	日本航空㈱		2020/02	エフティージェェルリーシング(株) 注2				
3	JA03XJ	343	2019/09	日本航空㈱							
4	JA04XJ	352	2019/10	日本航空㈱							
5	JA05XJ	370	2019/12	日本航空㈱							

出所:「航空局登録航空機一覧表」『日本航空機全集』(2019年号・2020年号) 鳳文書林出版販売、JA Search(<http://www.alpha.kilo.jp>, 2020年5月7日閲覧)により筆者作成。  
注1:全機-900型 注2:セール・アンド・リースバック(オペレーティング・リース)