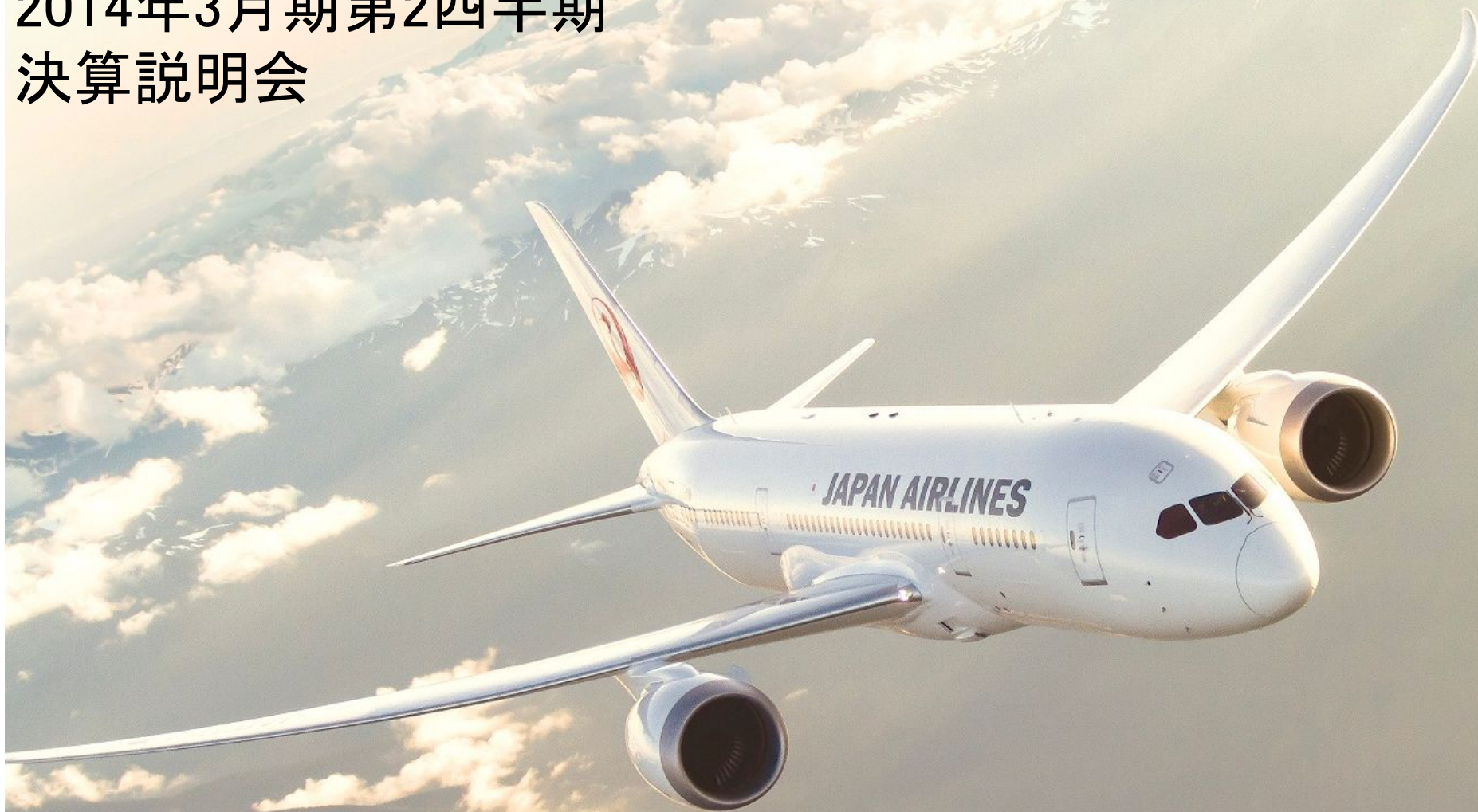


日本航空株式会社  
2014年3月期第2四半期  
決算説明会



2013年10月31日  
代表取締役社長 植木義晴  
常務執行役員 齊藤典和



**2014年3月期第2四半期 業績概要**

P.2



**2014年3月期業績予想の修正について**

P.3



**中期経営計画の進捗について**

P.4



**2014年3月期第2四半期 業績詳細**

P.6



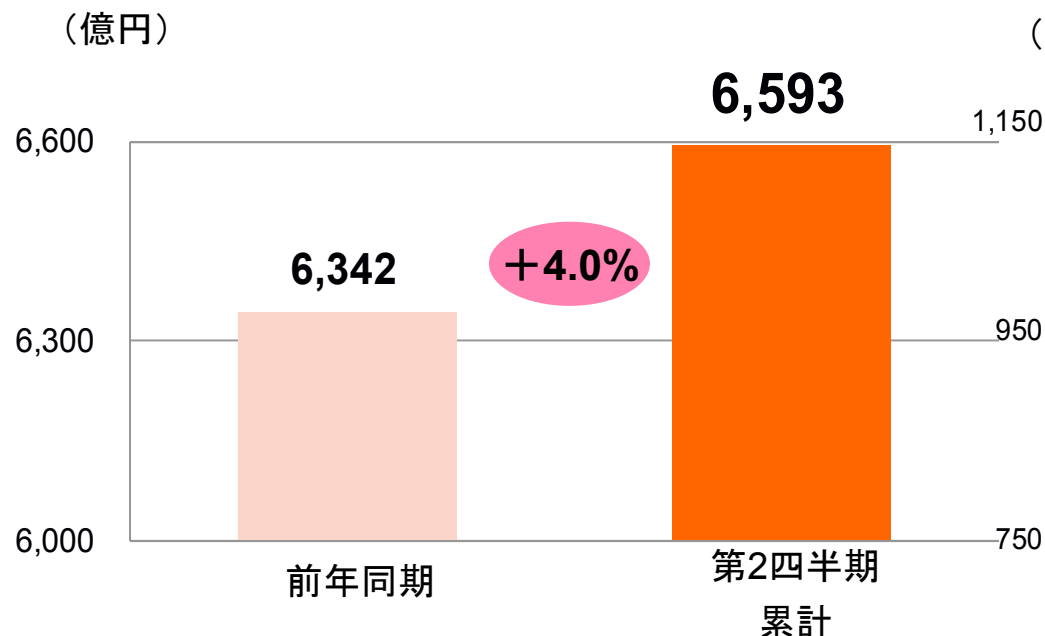
**参考資料**

# 2014年3月期第2四半期 業績概要

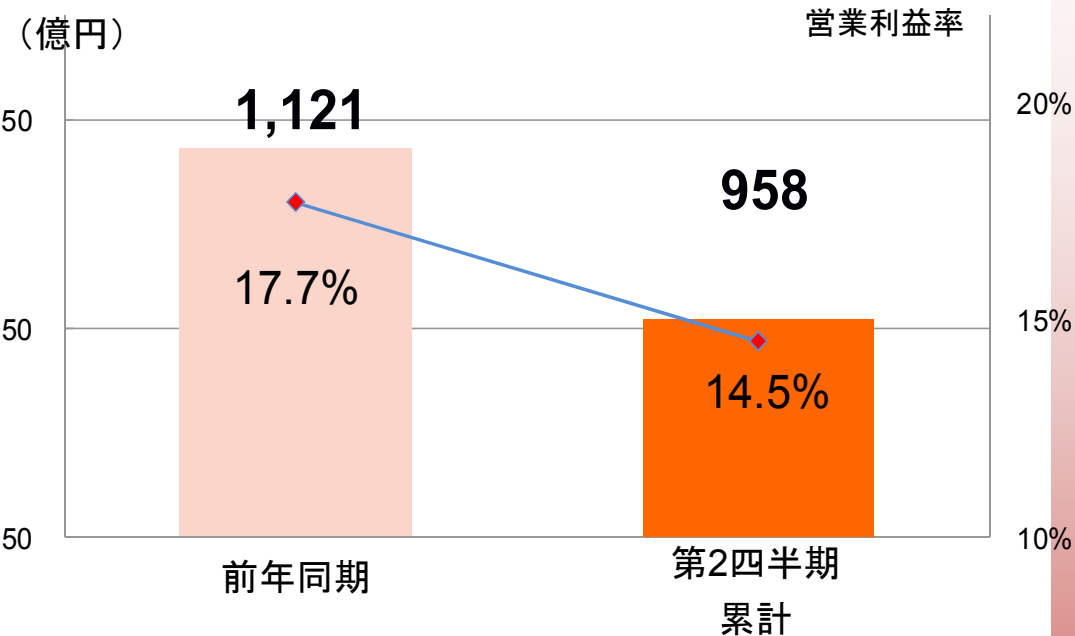


JAPAN AIRLINES

## 営業収益



## 営業利益



## 為替レート

|           | 前年同期 | 第2四半期 累計 | 前年 同期比 |
|-----------|------|----------|--------|
| 為替(円/USD) | 80.3 | 98.5     | +22.7% |

- ✓ 為替が前年比で大幅な円安となったことで減益となったが、営業利益は958億円を確保
- ✓ 営業利益率は14.5%となり、目標とする営業利益率水準(10%以上)にむけ進捗

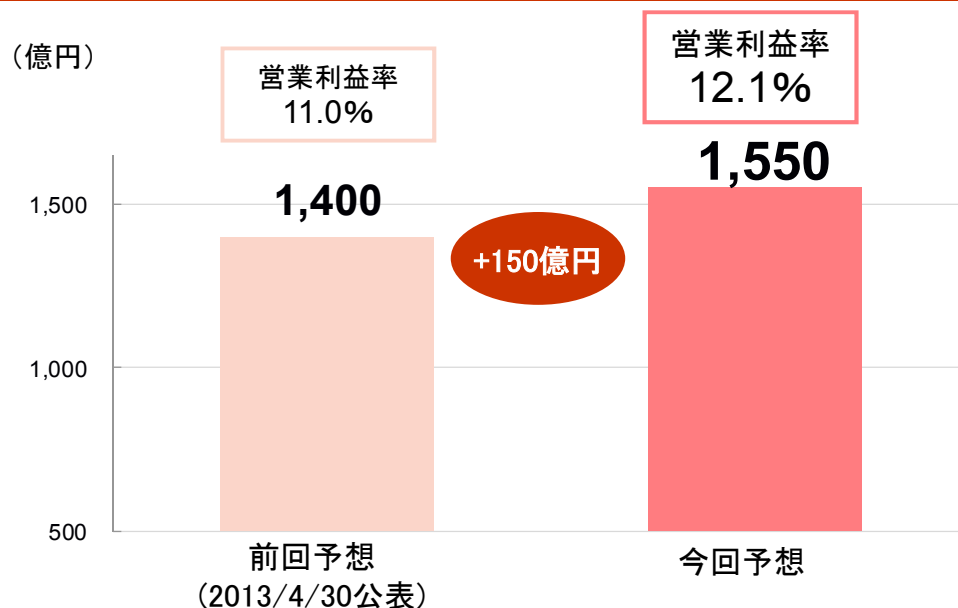
- 2014年3月期第2四半期の営業収益は、国際線及び国内線の増収により前年対比4.0%増加の6,593億円となりました。
- 一方、営業利益については、円安による各種費用の増加により 前年から163億円減益の958億円となりましたが、営業利益率は14.5%となり、目標としております10%以上の営業利益率達成に向け進捗しております。

# 2014年3月期通期業績予想の修正



JAPAN AIRLINES

## 営業利益の上方修正



- ✓ 第2四半期までの実績及び燃油・為替等市況変化を勘案し、通期業績予想を修正。
- ✓ 営業利益1,550億円 営業利益率12.1%
- ✓ 厳しい収益環境においても更なる利益極大化をめざす

| 燃油・為替前提                 | FY12実績 | FY13今回予想<br>(下期120.0) | 前回予想<br>(2013/4/30公表) |
|-------------------------|--------|-----------------------|-----------------------|
| シンガポールケロシン<br>(USD/bbl) | 127.1  | 119.8<br>(下期120.0)    | 127                   |
| 為替(円/USD)               | 82.4   | 99.3<br>(下期100.0)     | 95                    |

## 配当見通しについて

- ✓ 「2014年3月期の配当性向は連結当期純利益の20%程度」

今後の資本政策

### 投資

- ・ 将来における企業成長
- ・ 経営環境の変化に対応

### 内部留保

- ・ イベントリスク等への備え

### 株主還元

- ・ 強固な財務基盤を踏まえ、積極的に検討



- 今年度の営業利益予想は4月30日に発表した当初予想の1,400億円から1,550億円へ変更し、150億円上方修正しております。営業利益率についても、12.1%となる見込みです。
- 前年度と比較して為替レートの円安傾向が継続し、当社としては厳しい収益環境が継続すると考えておりますが、引き続き利益の極大化を目指して最大限努力してまいります。
  
- 今年度の配当方針は、配当性向を連結当期純利益の20%程度とさせて頂く意向としております。
- これは昨年度に、自己資本比率50%の早期達成を見据えて、先行して15%から20%へ配当性向を変更し、株主のみなさまへの還元を強化させて頂いたものであり、今年度についても昨年度と同じ水準の配当性向で 利益還元を考えております。
- 当社としては、将来における企業成長と経営環境の変化に対応するための投資と共に、不確実なイベントリスク等による利益変動に備えた内部留保の蓄積が極めて重要であると考えております。
- また株主還元については、強固な財務基盤の構築を踏まえて、積極的に検討してまいりたいと考えております。

# 中期経営計画の進捗



JAPAN AIRLINES

## 商品・サービスの強化

### 国際線



- ✓ 767-300ER型機全クラスの客室仕様を一新し、客室居住性・機能性を大きく進化
- ✓ 2013年12月～成田＝バンクーバー線にて運航開始
- ✓ 長距離東南アジア線、ホノルル線等へ導入予定

\*SKY SUITE767 ビジネスクラスシート



- ✓ 2013年度グッドデザイン賞を受賞
- ✓ 本邦航空会社初となるSKYTRAX社による「ベスト・ビジネスクラス・エアラインシート」賞を受賞



|      |                                           |
|------|-------------------------------------------|
| 運航路線 | 成田＝ロンドン、パリ、ニューヨーク                         |
| 導入予定 | 2013年11月～ロサンゼルス線(毎日運航)<br>2014年1月～成田＝シカゴ線 |

## 路線・ネットワークの拡充



×



×



JAPAN AIRLINES

- ✓ 日本＝欧州線共同事業にフィンエアーを加え路線ネットワーク・商品サービス品質などを飛躍的に高め、お客さまの利便性向上をめざす

### 国内線

Welcome! New Sky



\*普通席シート

- ✓ 国内線 新座席・機内インテリアのリニューアル
  - 普通席の足元スペースを最大5cm拡大(写真)
  - クラスJ/普通席とも上質感のあるレザー仕様に
  - 機内照明のLED化
- ✓ 機内インターネットの導入

|             | 就航時期        | 対象機材                                                |
|-------------|-------------|-----------------------------------------------------|
| 新座席・機内インテリア | 2014年5月(予定) | 国内線用<br>777-200/300型機、767型機、737-800型機<br>合計:77機(予定) |
| 機内インターネット   | 2014年夏(予定)  |                                                     |

## 顧客満足No.1に向けて

- ✓ 2013年度JCSI(\*)において国際線の再利用意向(ロイヤルティ)1位
- ✓ 国内線においても他者推奨意向率が2位となり、顧客満足No.1にむけ確実に進捗

(\*)JCSI:公益財団法人 日本生産性本部 サービス産業生産性協議会が公表する日本版顧客満足度指数

| 2013年度 | 他者推奨意向 | 再利用意向             |
|--------|--------|-------------------|
| 国際線    | 2位(2位) | 1位(3位)            |
| 国内線    | 2位(3位) | 6位(6位) ( )内は前年度順位 |

## 中期経営計画で掲げる目標達成に向け順調に進捗

- 商品サービス面の強化については、すでに国際線ボーイング777型機に導入しご好評頂いているSKY SUITEを767-300ER型機にも順次導入を拡大し、本年12月より成田＝バンクーバー線において運航を開始いたします。
- また、国内線におきましても 座席や機内インテリアを刷新するとともに、機内インターネットを導入し、お客さまの快適性と利便性向上を目指してまいります。
- 路線ネットワークについては、2012年10月1日よりブリティッシュエアウェイズと開始している欧州線共同事業に、2014年の早い段階よりフィンエアを加え、日本＝欧州路線において更なるお客さまの利便性向上に努めてまいります。
- 現在までのこれらの施策等により、顧客満足度調査における2013年度JCSIの値において国際線の再利用意向で1位を獲得するなど、お客さまに確実にご評価を頂いております。
- 中期経営計画では国際線と国内線の「他者推奨意向」と「再利用意向」について1位の獲得を目標としており 順調に進捗しております。
- 今後も、世界一お客さまに愛され、選ばれる航空会社になるべく引き続き努力してまいります。



# エアバス社製A350型機の導入について

## A350型機:

- 中長距離路線用の更新機材として導入を決定
- 高い安全性能、客室快適性を有し、燃費改善による優れた経済性と環境性能

## 2019年～:

- 運航開始は2019年を目途に準備をし、6年程度で更新



| 発注状況      | 確定  | オプション | 計     | 保有機材数     | 2013/9/30 |       | A350-900              | A350-1000 | 777-200ER | 777-300ER | 787-8             |
|-----------|-----|-------|-------|-----------|-----------|-------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-------------------|
| A350-900  | 18機 | -     | -     | 777-200   | 15機       | 全長    | 66.8m                 | 73.8m     | 63.7m     | 73.9m     | 56.7m             |
|           |     |       |       | 777-200ER | 11機       | 標準座席数 | 314席                  | 350席      | 314席      | 386席      | 210席～250席         |
| A350-1000 | 13機 |       |       | 777-300   | 7機        | 航続距離  | 15,000km              | 15,600km  | 13,900km  | 14,490km  | 14,200km～15,200km |
|           |     |       |       | 777-300ER | 13機       | エンジン  | ロールス・ロイス社製<br>トレントXWB |           | GE社製GE90  |           | GE社製GENx          |
| 計         | 31機 | 25機   | 最大56機 | 計         | 46機       |       |                       |           |           |           |                   |

(出所) AIRBUS, BOEING 各社ウェブサイト、当社資料

- 中長距離路線の更新機材としてエアバス社製A350型機の導入を決定いたしました。
- 2019年から、6年程度で更新を進めてまいる予定です。
- 高い安全性能、客室快適性を有し、従来型に比べ約10%改善した燃費効率による、優れた経済性、環境性能を備えた航空機であります。

# 第2四半期業績 詳細



常務執行役員 齊藤典和



**JAPAN AIRLINES**

Intentionally Left Blank

# 連結経営成績



JAPAN AIRLINES

## 2014年3月期 第2四半期 連結経営成績

| (単位:億円)                        | 前年同期   | 第2四半期<br>累計 | 前年<br>同期比 | 第2四半期  | 前年同期比  |
|--------------------------------|--------|-------------|-----------|--------|--------|
| 営業収益                           | 6,342  | 6,593       | +4.0%     | 3,651  | +5.1%  |
| 航空運送連結                         | 5,716  | 5,890       | +3.0%     | 3,261  | +4.3%  |
| 営業費用                           | 5,220  | 5,634       | +7.9%     | 2,914  | +9.3%  |
| 航空運送連結                         | 4,686  | 5,029       | +7.3%     | 2,584  | +8.7%  |
| 営業利益                           | 1,121  | 958         | ▲14.6%    | 737    | ▲8.7%  |
| 航空運送連結                         | 1,030  | 861         | ▲16.4%    | 676    | ▲9.5%  |
| 営業利益率 (%)                      | 17.7%  | 14.5%       | ▲3.2pt    | 20.2%  | ▲3.0pt |
| 経常利益                           | 1,110  | 901         | ▲18.8%    | 704    | ▲12.3% |
| 四半期純利益                         | 997    | 819         | ▲17.8%    | 636    | ▲12.6% |
| ASK(百万席キ口)                     | 40,795 | 42,319      | +3.7%     | 21,614 | +3.7%  |
| RPK(百万人キ口)                     | 28,541 | 29,607      | +3.7%     | 15,896 | +4.9%  |
| EBITDAマージン (%) <sup>(2)</sup>  | 24.1%  | 20.7%       | ▲3.4pt    | 25.9%  | ▲3.3pt |
| EBITDARマージン (%) <sup>(3)</sup> | 26.6%  | 23.1%       | ▲3.5pt    | 28.1%  | ▲3.4pt |
| ユニットコスト(円) <sup>(4)</sup>      | 8.4    | 8.5         | +0.1      | 8.6    | +0.2   |
| 燃油費含む                          | 11.5   | 11.9        | +0.4      | 12.0   | +0.6   |

- ✓ 営業収益は6,593億円となり前年比+4.0%
- ✓ 営業利益は958億円となり前年比▲14.6%
- ✓ 売上高営業利益率は14.5%

注: 1. 第2四半期(7-9月)の実績は第2四半期累計実績(4-9月)から第1四半期(4-6月)の実績を差し引いて算出

2. EBITDAマージン=EBITDA/営業収益 EBITDA=営業利益+減価償却費

3. EBITDARマージン=EBITDAR/営業収益 EBITDAR=営業利益+減価償却費+航空機材賃借料

4. ユニットコスト=航空運送連結費用(燃油費を除く)÷ASK

※航空運送連結:今年度より対象範囲を航空運送6社から、航空運送関連事業会社26社を加え32社とした 本頁の前年数値も同範囲にて表記



- 当第2四半期の営業収益は、国際線 国内線における旅客収入の増加を主な要因として、前年同期に比べ4.0%増加し、6,593億円となりました。
- 営業費用につきましては、供給の増加と、燃油費を中心とした円安による各種費用の増加を主な要因として、前年同期対比で7.9%増加し5,634億円となっておりますが、引き続き、費用増加の抑制に努めてまいります。
- 燃油費除きのユニットコスト8.5円となり、円安環境の中で 前年同期に比べ0.1円上昇しましたが、引き続き費用管理を徹底してまいります。
- 結果、当社の2014年3月期第2四半期の営業利益は958億円となり、売上高営業利益率は14.5%、EBITDARマージンは23.1%となりました。

# 営業利益増減の推移



JAPAN AIRLINES

2014年3月期 第2四半期

ASK前年同期比: +3.7%  
RPK前年同期比: +3.7%

(単位: 億円)



- 収入については、前年同期と比べ、国際線で118億円、国内線では12億円の増収となりました。その他の収入も含めると、合計250億円の増加となりました。
- 費用面では、供給の増加に加え、為替レートが前年同期と比べ円安となったことから燃油費が大幅に増加いたしました。また、その他の費用には、客室改修を進めた結果、外注整備が増加したことによる整備費の増加や、賞与水準の引き上げ および 円安影響で増加した人件費などが含まれておりますが、引き続き営業費用増の抑制に努めております。
- 結果、営業利益は前年から163億円減益となり、958億円となりました。

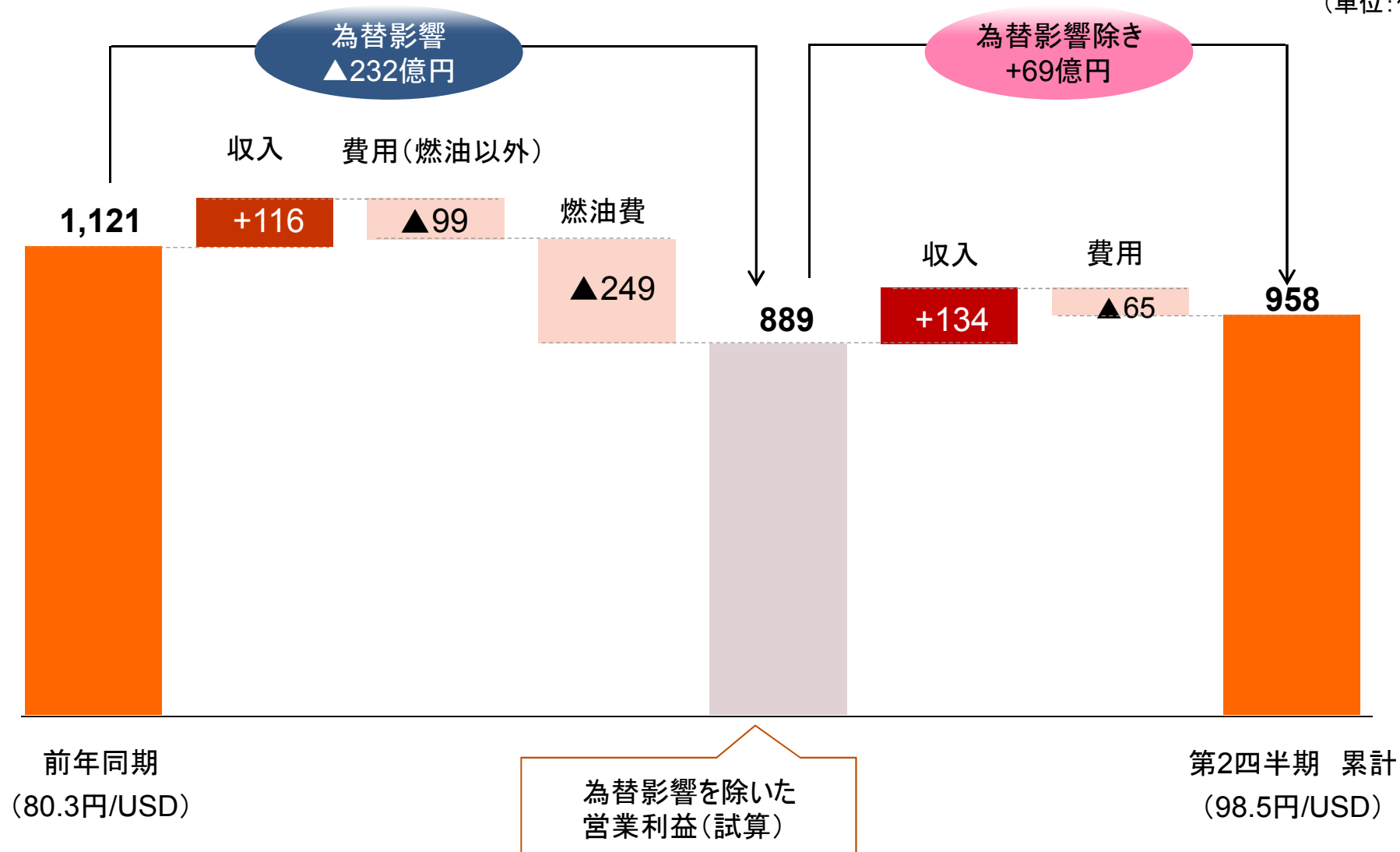
# 為替影響について



JAPAN AIRLINES

## 営業利益への為替影響 詳細

(単位: 億円)



- このページでは、当第2四半期の営業利益に対する円安の影響を示しております。
- 前期1,121億円の営業利益に対し、収入への為替影響はプラス116億円となりました。
- また費用への為替影響は、燃油以外で99億円、燃油費では249億円であり、これらの為替影響を除いた、当第2四半期の営業利益は889億円であったと試算しております。
- 当第2四半期の収支は、為替影響を除きますと、収入は134億円増加、費用は65億円増加し、69億円の増益となったことから、営業利益は958億円となりました。



# 国際旅客事業(輸送実績)



JAPAN AIRLINES

## 国際旅客事業の状況

|                                 | 前年<br>同期 | 第2四半期<br>累計 | 前年<br>同期比 | 第2四半期  | 前年<br>同期比 |
|---------------------------------|----------|-------------|-----------|--------|-----------|
| 旅客収入<br>(億円)                    | 2,103    | 2,222       | +5.7%     | 1,232  | +7.8%     |
| ASK<br>(百万席キロ)                  | 22,127   | 23,089      | +4.4%     | 11,829 | +4.9%     |
| RPK<br>(百万人キロ)                  | 16,852   | 17,608      | +4.5%     | 9,427  | +6.0%     |
| 有償旅客数<br>(千人)                   | 3,778    | 3,847       | +1.8%     | 2,066  | +4.6%     |
| 座席利用率<br>(%)                    | 76.2     | 76.3        | +0.1pt    | 79.7   | +0.8pt    |
| イールド <sup>(2)</sup><br>(円)      | 12.5     | 12.6        | +1.1%     | 13.1   | +1.6%     |
| ユニットレベニュー <sup>(3)</sup><br>(円) | 9.5      | 9.6         | +1.2%     | 10.4   | +2.7%     |
| 単価 <sup>(4)</sup><br>(円)        | 55,657   | 57,751      | +3.8%     | 59,656 | +3.0%     |

- ✓ 旅客収入は2,222億円となり前年比+5.7%の増収
- ✓ 座席利用率は76.3%に向上
- ✓ 単価が前年比+3.8%となり増収に寄与

- 注: 1. 第2四半期(7-9月)の実績は第2四半期累計実績(4-9月)から第1四半期(4-6月)の実績を差し引いて算出  
 2. イールド=旅客収入/RPK  
 3. ユニットレベニュー=旅客収入/ASK  
 4. 単価=旅客収入/有償旅客数

- 国際線におきましては、ASKが前年同期比で4.4%の増加であったところ、RPKが前年同期比で4.5%の増加となりました。結果、座席利用率は0.1ポイント上昇し76.3%となりました。
- また、欧州や東南アジアなどの中長距離路線の旅客数増や、円安により海外発旅客の単価が向上したことから、イールドが1.1%、単価が3.8%上昇し、旅客収入は5.7%増加し、2,222億円となりました。

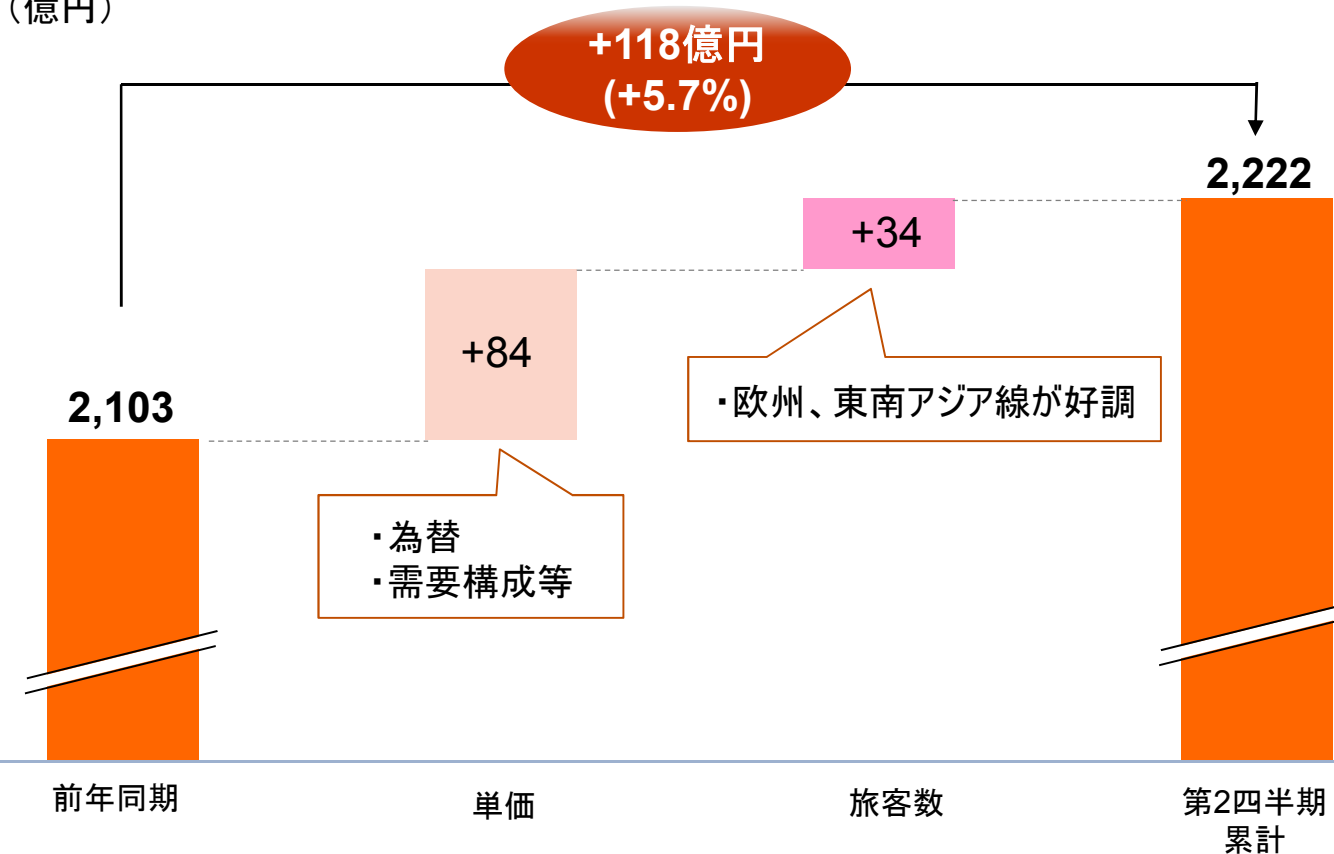
# 国際旅客事業(旅客収入の推移)



JAPAN AIRLINES

2014年3月期 第2四半期

(億円)



## ✓ 欧州、東南アジア線好調

利用率

欧州線 79.0%(前年比+2.6%)

東南アジア線 75.6%(+3.7%)

## ✓ SKY SUITE 777導入拡大

導入路線拡大(成田=ニューヨーク、パリ線)

利用率、イールド向上に寄与

## ✓ ボーイング787運航再開

商品競争力強化/運航効率向上

## ✓ 成田=ヘルシンキ線開設

日本=欧州間の利便性向上に寄与

- 当第2四半期では、引き続き中国線や韓国線が低調であったものの、欧州線と東南アジア線が座席利用率、単価ともに好調に推移しました。
- また、居住性・機能性を大きく進化させた「SKY SUITE 777」の導入を拡大したことで、導入路線の利用率とイールドが向上いたしました。
- 以上により、単価上昇要因でプラス84億円、旅客数増加要因で34億円となり、当第2四半期の国際旅客収入は前年同期と比べ5.7%増加の2,222億円となりました。

# 国内旅客事業(輸送実績)



JAPAN AIRLINES

## 国内旅客事業の状況

|                                 | 前年<br>同期 | 第2四半期<br>累計 | 前年<br>同期比 | 第2四半期  | 前年<br>同期比 |
|---------------------------------|----------|-------------|-----------|--------|-----------|
| 旅客収入<br>(億円)                    | 2,504    | 2,517       | +0.5%     | 1,429  | +0.5%     |
| ASK<br>(百万席キロ)                  | 18,668   | 19,229      | +3.0%     | 9,784  | +2.2%     |
| RPK<br>(百万人キロ)                  | 11,689   | 11,999      | +2.7%     | 6,468  | +3.3%     |
| 有償旅客数<br>(千人)                   | 15,226   | 15,784      | +3.7%     | 8,423  | +3.8%     |
| 座席利用率<br>(%)                    | 62.6     | 62.4        | ▲0.2pt    | 66.1   | +0.7pt    |
| イールド <sup>(2)</sup><br>(円)      | 21.4     | 21.0        | ▲2.1%     | 22.1   | ▲2.7%     |
| ユニットレベニュー <sup>(3)</sup><br>(円) | 13.4     | 13.1        | ▲2.4%     | 14.6   | ▲1.7%     |
| 単価 <sup>(4)</sup><br>(円)        | 16,449   | 15,947      | ▲3.1%     | 16,964 | ▲3.2%     |

- ✓ 旅客収入は2,517億円となり前年比+0.5%の増収
- ✓ 単価は競争環境の激化及び団体旅客数の伸びが相対的に高かったことから前年比▲3.1%
- ✓ 旅客数が前年比+3.7%となり増収に寄与

- 注: 1. 第2四半期(7-9月)の実績は第2四半期累計実績(4-9月)から第1四半期(4-6月)の実績を差し引いて算出  
 2. イールド=旅客収入/RPK  
 3. ユニットレベニュー=旅客収入/ASK  
 4. 単価=旅客収入/有償旅客数

- 国内線におきましては、ASKが前年同期比で3.0%の増加であったところ、RPKが前年同期比で2.7%の増加となりました。結果、座席利用率は、62.4%となりました。
- 一方、比較的単価の低い 団体のお客さまの需要が好調に推移したことから、イールドが2.1%、単価が3.1%下落いたしましたが、有償旅客数は供給の増加以上に伸び、国内旅客収入は前年同期比で0.5%増加の2,517億円となりました。



# 国内旅客事業(旅客収入の推移)



JAPAN AIRLINES

2014年3月期 第2四半期

(億円)

+12億円  
(+0.5%)

2,504

▲85

+97

2,517

・需要構成等

・供給座席数増加  
・その他施策等

前年同期

単価

旅客数

第2四半期  
累計

## ✓ 団体旅客需要が好調

- 東京ディズニーリゾート®30周年を記念したタイアップ企画を展開
- 出雲大社の遷宮に伴う山陰方面需要好調

- 当第2四半期の国内線においては、引き続き団体のお客さまの需要が好調に推移いたしました。
- 東京ディズニーリゾート®30周年を記念したタイアップ企画の展開による地方発の需要が旺盛であったほか、出雲大社遷宮による山陰方面の路線が好調でございました。
- 結果、団体旅客数の伸びが相対的に高かったことや競争環境の激化などにより、単価は下落しましたが、増便・運航機材の効率的な配置により、旅客数を伸ばした結果、国内旅客収入は前年同期比で0.5%増加の2,517億円となりました。

# 主要営業費用項目



JAPAN AIRLINES

## 営業費用内訳

| (単位:億円) | 前年同期  | 第2四半期<br>累計  | 前年差  | 前年<br>同期比 | 第2四半期 | 前年差  |
|---------|-------|--------------|------|-----------|-------|------|
| 燃油費     | 1,241 | <b>1,411</b> | +169 | +13.7%    | 728   | +103 |
| 運航施設利用費 | 379   | <b>407</b>   | +28  | +7.4%     | 207   | +13  |
| 整備費     | 148   | <b>206</b>   | +57  | +38.9%    | 110   | +30  |
| 航空販売手数料 | 102   | <b>111</b>   | +9   | +9.4%     | 57    | +5   |
| 航空機材償却費 | 302   | <b>305</b>   | +2   | +0.9%     | 158   | +6   |
| 航空機材賃借料 | 157   | <b>157</b>   | ▲0   | ▲0.0%     | 80    | +0   |
| 人件費     | 1,129 | <b>1,170</b> | +40  | +3.6%     | 586   | +21  |
| その他     | 1,758 | <b>1,863</b> | +105 | +6.0%     | 986   | +65  |
| 営業費用計   | 5,220 | <b>5,634</b> | +414 | +7.9%     | 2,914 | +247 |

- ✓ 供給・円安により燃油費が169億円増加
- ✓ 客室改修実施による外注費増・円安により整備費が57億円増加
- ✓ 賞与水準の上昇や為替影響等により、人件費が40億円増加
- ✓ 円安による影響は348億円の営業費用増

ASK前年比: +3.7%

注: 第2四半期(7-9月)の実績は第2四半期累計実績(4-9月)から第1四半期(4-6月)の実績を差し引いて算出

- 円安や供給の増加により燃油費が前年比プラス13.7%、169億円の増加、運航施設利用費はプラス7.4%、28億円の増加となりました。
- 整備費は、客室改修の実施による定例整備の外注費用増と円安により、57億円増加いたしました。
- 人件費につきましては、前年より賞与水準の引き上げや為替影響等により3.6%増加しました。
- 営業費用全体では5,634億円となり、前年同期に比べプラス414億円となりましたが、このうち348億円が為替影響であったと分析しており、為替影響を除いた費用の伸びはプラス65億円となりました。

## 第2四半期末 連結財務状況

| (単位: 億円)                  | 前年度末<br>2013/3/31 | 第2四半期末<br>2013/9/30 | 前年度末差  |
|---------------------------|-------------------|---------------------|--------|
| 総資産                       | 12,166            | <b>12,614</b>       | +448   |
| 現金及び預金                    | 3,479             | <b>3,718</b>        | +238   |
| 有利子負債残高 <sup>(1)</sup>    | 1,601             | <b>1,373</b>        | ▲227   |
| オフバランス<br>未経過リース料         | 2,071             | <b>1,932</b>        | ▲138   |
| 自己資本                      | 5,650             | <b>6,176</b>        | 526    |
| 自己資本比率 (%)                | 46.4%             | <b>49.0%</b>        | +2.5pt |
| D/Eレシオ (倍) <sup>(2)</sup> | 0.3x              | 0.2x                | ▲0.1x  |

✓ 有利子負債残高は返済等により227億円減少し1,373億円

✓ 自己資本比率は四半期純利益の計上等により2.5pt増加し49.0%

注: 1. 割賦未払金を含む。

2. D/Eレシオ = (オフバランス有利子負債) ÷ (自己資本)

- 有利子負債は前年度末と比較して、リース債務及び長期借入金の返済を進め、有利子負債残高は前年度末から227億円減少し、1,373億円となりました。
- 自己資本比率は、四半期純利益の計上により2.5ポイント増加の49.0%となっており、中期経営計画における目標値である50%達成に向けて順調に進捗しております。
- 今後も継続して資本を積み上げ、中期経営計画の目標である50%の早期達成を目指してまいります。

# 2014年3月期業績予想(連結業績)



JAPAN AIRLINES

| (単位:億円) | 前年度<br>実績 | FY13<br>今回予想  | 前回予想<br>(2013/4/30公表) | 予想増減額 |                         | FY13<br>今回予想              | 前回予想<br>(2013/4/30公表) |
|---------|-----------|---------------|-----------------------|-------|-------------------------|---------------------------|-----------------------|
| 営業収益    | 12,388    | <b>12,860</b> | 12,720                | +140  | ASK* 国際線                | <b>103.3</b>              | 103.9                 |
|         |           |               |                       |       | 国内線                     | <b>102.5</b>              | 104.5                 |
| 営業費用    | 10,435    | <b>11,310</b> | 11,320                | ▲10   | RPK* 国際線                | <b>104.3</b>              | 104.5                 |
|         |           |               |                       |       | 国内線                     | <b>102.8</b>              | 101.5                 |
| 営業利益    | 1,952     | <b>1,550</b>  | 1,400                 | +150  | *前年度実績を100として           |                           |                       |
| 経常利益    | 1,858     | <b>1,440</b>  | 1,270                 | +170  | シンガポールケロシン<br>(USD/BBL) | <b>119.8</b><br>(下期120.0) | 127                   |
| 当期純利益   | 1,716     | <b>1,280</b>  | 1,180                 | +100  | 為替(円/USD)               | <b>99.3</b><br>(下期100.0)  | 95.0                  |

| (単位:億円)    |        | FY13<br>今回予想 | 前回予想<br>(2013/4/30公表) |
|------------|--------|--------------|-----------------------|
| 営業収益       | 国際旅客収入 | 4,280        | 4,260                 |
|            | 国内旅客収入 | 4,870        | 4,920                 |
|            | 貨物郵便収入 | 890          | 840                   |
|            | その他の収入 | 2,820        | 2,700                 |
| 営業費用       | 燃油費    | 2,810        | 2,900                 |
|            | 燃油費以外  | 8,500        | 8,420                 |
| ユニットコスト(円) |        | 8.7          | 8.6                   |

- ✓ 営業収益、営業利益ともに上方修正
- ✓ 燃油、為替レートの見直し
- ✓ 最新の路線便数計画、需要動向等を反映



- このページでは連結業績予想につきましてご説明申し上げます。
- 売上高予想ならびに利益予想につきましては4月30日に公表した前回予想から上方修正をいたしております。
- 今回、発表させて頂きました業績予想の前提は、下期の燃油及び為替レート的前提を見直し、シンガポールケロシン価格につきまして1バレルあたり120ドル、ドル円の為替レートについては1ドルあたり100円に、それぞれ変更しております。
- また需給想定につきましても、第2四半期までの実績と最新の路線便数計画および需要動向等を勘案し変更しております。
- ユニットコストについては、当初見通しと比べ0.1円高い8.7円を見込んでおります。
- これは当初と比べ円安の想定による各種費用の増加をおりこんでおります点と、国内線を中心にダウンサイジングを実施し、需給適合を図ることにより、ASKが当初見通しに比べ約1%縮小する点によるものであります。
- 当下期につきましても円安による費用増を打ち返す費用削減努力を継続し、利益の極大化を図ってまいります。



**2014年3月期第2四半期 業績概要**



**2014年3月期業績予想の修正について**



**中期経営計画の進捗について**



**2014年3月期第2四半期 業績詳細**



**参考資料**

# 《参考》2014年3月期業績予想(航空運送事業)



JAPAN AIRLINES

| 前年同期比%<br>(座席利用率を除く) | 国際旅客       |            |                | 国内旅客       |            |                |
|----------------------|------------|------------|----------------|------------|------------|----------------|
|                      | 上期<br>(実績) | 下期<br>(予想) | 2013年度<br>(予想) | 上期<br>(実績) | 下期<br>(予想) | 2013年度<br>(予想) |
| ASK                  | +4.4%      | +2.2%      | +3.3%          | +3.0%      | +1.9%      | +2.5%          |
| RPK                  | +4.5%      | +4.2%      | +4.3%          | +2.7%      | +3.0%      | +2.8%          |
| 有償旅客数                | +1.8%      | +3.2%      | +2.5%          | +3.7%      | +3.6%      | +3.6%          |
| 座席利用率<br>(%)         | 76.3       | 77.4       | 76.8           | 62.4       | 64.4       | 63.4           |
| イールド                 | +1.1%      | +0.7%      | +0.9%          | ▲2.1%      | ▲2.3%      | ▲2.2%          |
| ユニットレベニュー            | +1.2%      | +2.7%      | +2.0%          | ▲2.4%      | ▲1.2%      | ▲1.9%          |
| 単価                   | +3.8%      | +1.7%      | +2.7%          | ▲3.1%      | ▲2.8%      | ▲3.0%          |

# 《参考》キャッシュフローの状況(実績)



JAPAN AIRLINES

| (単位:億円)                     | 前年同期  | 第2四半期 累計 | 前年同期差 |
|-----------------------------|-------|----------|-------|
| 税金等調整前四半期純利益                | 1,106 | 908      | ▲197  |
| 減価償却費                       | 407   | 405      | ▲1    |
| その他                         | 16    | 68       | +52   |
| 営業キャッシュフロー合計                | 1,529 | 1,383    | ▲146  |
| 設備投資額 <sup>(1)</sup>        | ▲458  | ▲562     | ▲104  |
| その他                         | 17    | ▲19      | ▲37   |
| 投資キャッシュフロー合計 <sup>(2)</sup> | ▲440  | ▲582     | ▲141  |
| フリーキャッシュフロー <sup>(3)</sup>  | 1,089 | 801      | ▲288  |
| 有利子負債返済 <sup>(4)</sup>      | ▲234  | ▲229     | +4    |
| その他                         | ▲80   | ▲341     | ▲260  |
| 財務キャッシュフロー                  | ▲314  | ▲570     | ▲256  |
| キャッシュフロー合計 <sup>(5)</sup>   | 774   | 230      | ▲544  |
| EBITDA                      | 1,529 | 1,364    | ▲165  |
| EBITDAR                     | 1,687 | 1,521    | ▲165  |

注: 1.固定資産の取得による支出

2.定期預金の入出金を除く

3.営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー

4.長期借入金の返済+リース債務の返済

5.営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー+財務キャッシュフロー

# 《参考》2014年3月期業績予想(貸借対照表/キャッシュフロー)



JAPAN AIRLINES

## 連結貸借対照表

| (億円)                   | FY12末実績 | FY13末今回予想 | FY12実績差 |
|------------------------|---------|-----------|---------|
| 総資産                    | 12,166  | 12,890    | +723    |
| 有利子負債残高                | 1,601   | 1,370     | ▲231    |
| 自己資本                   | 5,650   | 6,460     | +810    |
| 自己資本比率 (%)             | 46.4%   | 50.1%     | +3.7pt  |
| ROA (%) <sup>(1)</sup> | 16.9%   | 12.4%     | ▲4.5pt  |

## 連結キャッシュフロー

| (億円)                       | FY12実績 | FY13今回予想 | FY12実績差 |
|----------------------------|--------|----------|---------|
| 営業キャッシュフロー                 | 2,648  | 2,380    | ▲268    |
| 投資キャッシュフロー <sup>(2)</sup>  | ▲1,290 | ▲1,350   | ▲59     |
| フリーキャッシュフロー <sup>(2)</sup> | 1,358  | 1,030    | ▲328    |
| 財務キャッシュフロー                 | ▲606   | ▲540     | +66     |
| EBITDA                     | 2,762  | 2,360    | ▲402    |
| EBITDAR                    | 3,071  | 2,680    | ▲391    |

注: 1. ROA = (営業利益)/(期首総資産額+期末総資産額)/2

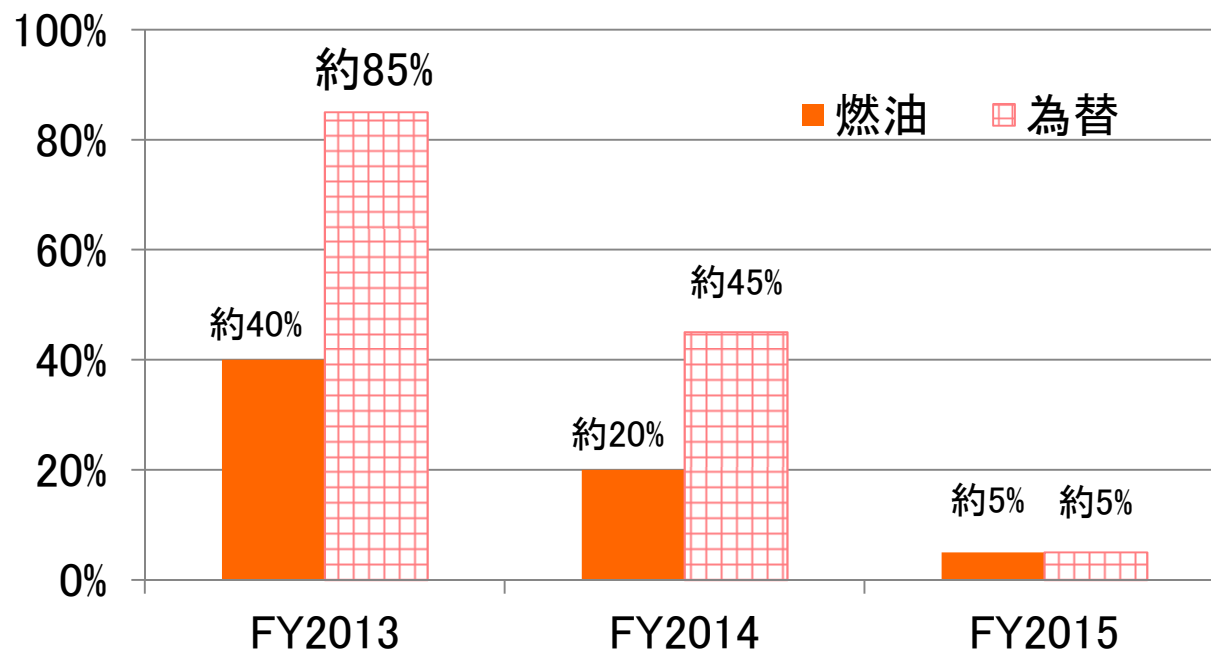
2. 定期預金の入出金を除く

# 《参考》燃油・為替の影響度



JAPAN AIRLINES

## 燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2013年9月末時点)



## 燃油費への感応度(ヘッジなし)

### 燃油費への影響(年間)

|                     |       |
|---------------------|-------|
| 原油<br>(1USD/BBLの変動) | 約20億円 |
| 為替<br>(1円/USDの変動)   | 約25億円 |

## 燃油・為替前提

|                      | 2013年度<br>見通し | 前年同期  | 第2四半期<br>累計 | 前年同期比  |
|----------------------|---------------|-------|-------------|--------|
| シンガポールケロシン (USD/bbl) | 127           | 125.0 | 119.6       | ▲4.3%  |
| 為替 (円/USD)           | 95            | 80.3  | 98.5        | +22.7% |

# 《参考》国際線収入大路別実績



JAPAN AIRLINES

## 旅客収入(対国際線全体比率)

| (単位:%)    | 前年同期  | 第2四半期<br>累計 | 前年同期差  | 第2四半期 | 前年同期差  |
|-----------|-------|-------------|--------|-------|--------|
| 太平洋線      | 34.0% | 34.5%       | +0.5pt | 35.5% | +0.0pt |
| 欧州線       | 19.5% | 20.0%       | +0.5pt | 20.5% | +0.5pt |
| アジア・オセアニア | 34.5% | 35.0%       | +0.5pt | 33.0% | ▲0.5pt |
| 中国線       | 12.0% | 10.5%       | ▲1.5pt | 11.0% | ▲0.0pt |

## ASK

| (単位:百万席キロ) | 前年同期  | 第2四半期<br>累計 | 前年同期比 | 第2四半期 | 前年同期比 |
|------------|-------|-------------|-------|-------|-------|
| 太平洋線       | 7,860 | 8,456       | +7.6% | 4,448 | +9.8% |
| 欧州線        | 4,205 | 4,149       | ▲1.3% | 2,185 | +1.6% |
| アジア・オセアニア  | 8,387 | 8,718       | +3.9% | 4,294 | +1.5% |
| 中国線        | 1,672 | 1,765       | +5.5% | 900   | +7.2% |

## RPK

| (単位:百万人キロ) | 前年同期  | 第2四半期<br>累計 | 前年同期比 | 第2四半期 | 前年同期比 |
|------------|-------|-------------|-------|-------|-------|
| 太平洋線       | 6,433 | 6,706       | +4.2% | 3,593 | +5.3% |
| 欧州線        | 3,215 | 3,279       | +2.0% | 1,801 | +6.3% |
| アジア・オセアニア  | 6,033 | 6,511       | +7.9% | 3,386 | +6.5% |
| 中国線        | 1,170 | 1,111       | ▲5.0% | 645   | +6.6% |

## 有償旅客数

| (単位:千人)   | 前年同期  | 第2四半期<br>累計 | 前年同期比 | 第2四半期 | 前年同期比 |
|-----------|-------|-------------|-------|-------|-------|
| 太平洋線      | 843   | 870         | +3.2% | 469   | +5.2% |
| 欧州線       | 341   | 353         | +3.8% | 196   | +9.2% |
| アジア・オセアニア | 1,970 | 2,031       | +3.1% | 1,055 | +3.0% |
| 中国線       | 623   | 591         | ▲5.1% | 344   | +6.5% |

## Load Factor

| (単位:%)    | 前年同期  | 第2四半期<br>累計 | 前年同期差  | 第2四半期 | 前年同期差  |
|-----------|-------|-------------|--------|-------|--------|
| 太平洋線      | 81.8% | 79.3%       | ▲2.5pt | 80.8% | ▲3.4pt |
| 欧州線       | 76.5% | 79.0%       | +2.6pt | 82.4% | +3.6pt |
| アジア・オセアニア | 71.9% | 74.7%       | +2.7pt | 78.9% | +3.7pt |
| 中国線       | 69.9% | 62.9%       | ▲7.0pt | 71.7% | ▲0.4pt |

# 《参考》保有航空機一覧



JAPAN AIRLINES

|         |                   | 前年度末<br>2013/3/31 |     |     | 第2四半期末<br>2013/9/30 |     |     | 増減 |
|---------|-------------------|-------------------|-----|-----|---------------------|-----|-----|----|
|         |                   | 所有                | リース | 合計  | 所有                  | リース | 合計  |    |
| 大型機     | Boeing 777-200    | 15                | 0   | 15  | 15                  | 0   | 15  | -  |
|         | Boeing 777-200ER  | 11                | 0   | 11  | 11                  | 0   | 11  | -  |
|         | Boeing 777-300    | 7                 | 0   | 7   | 7                   | 0   | 7   | -  |
|         | Boeing 777-300ER  | 13                | 0   | 13  | 13                  | 0   | 13  | -  |
|         | 大型機 小計            | 46                | 0   | 46  | 46                  | 0   | 46  | -  |
| 中型機     | Boeing 787-8      | 7                 | 0   | 7   | 11                  | 0   | 11  | +4 |
|         | Boeing 767-300    | 16                | 0   | 16  | 15                  | 0   | 15  | ▲1 |
|         | Boeing 767-300ER  | 14                | 18  | 32  | 14                  | 18  | 32  | -  |
|         | 中型機 小計            | 37                | 18  | 55  | 40                  | 18  | 58  | +3 |
| 小型機     | MD90              | 2                 | 0   | 2   | 0                   | 0   | 0   | ▲2 |
|         | Boeing 737-400    | 14                | 2   | 16  | 12                  | 2   | 14  | ▲2 |
|         | Boeing 737-800    | 18                | 31  | 49  | 19                  | 31  | 50  | +1 |
|         | 小型機 小計            | 34                | 33  | 67  | 31                  | 33  | 64  | ▲3 |
| リージョナル機 | Embraer 170       | 12                | 0   | 12  | 13                  | 0   | 13  | +1 |
|         | Bombardier CRJ200 | 9                 | 0   | 9   | 9                   | 0   | 9   | -  |
|         | Bombardier D8-400 | 9                 | 2   | 11  | 9                   | 2   | 11  | -  |
|         | SAAB340B          | 9                 | 2   | 11  | 9                   | 2   | 11  | -  |
|         | Bombardier D8-300 | 1                 | 0   | 1   | 1                   | 0   | 1   | -  |
|         | Bombardier D8-100 | 4                 | 0   | 4   | 4                   | 0   | 4   | -  |
|         | リージョナル機 小計        | 44                | 4   | 48  | 45                  | 4   | 49  | -  |
| 合計      |                   | 161               | 55  | 216 | 162                 | 55  | 217 | +1 |



明日の空へ、日本の翼



**JAPAN AIRLINES**

当資料に関するお問い合わせ先

日本航空株式会社

財務・経理本部 財務部

電話番号 03-5460-3068

# 免責事項



JAPAN AIRLINES

本資料には、日本航空株式会社(以下「当社」といいます)及びそのグループ会社(以下当社と併せて「当社グループ」といいます)に関連する予想、見通し、目標、計画等の将来に関する記述が含まれています。これらは、当社が当該資料作成時点(又はそこに別途明記された時点)において入手した情報に基づく、当該時点における予測等を基礎として作成されています。これらの記述のためには、一定の前提・仮定を使用しています。これらの記述又は前提・仮定は当社経営陣の判断ないし主観的な予想を含むものであり、様々なリスク及び不確実性により、将来において不正確であることが判明し、あるいは将来において実現しないことがあります。したがって、当社グループの実際の業績、経営成績、財政状態等については、当社の予想と異なる結果となる可能性があります。かかるリスク及び不確実性には、日本その他の国・地域における経済社会状況、燃油費の高騰、日本円と米ドルその他外貨との為替レートの変動、テロ事件及び戦争、伝染病その他航空事業を取り巻く様々なリスクが含まれますが、これらに限定されるものではありません。

本資料に掲載されている将来情報に関する記述は、上記のとおり当該資料の作成時点(又はそこに別途明記された時点)のものであり、当社は、それらの情報を最新のものに随時更新するという義務も方針も有しておりません。

本資料に掲載されている情報は、情報提供を目的としたものであり、いかなる有価証券、金融商品又は取引についての募集、投資の勧誘や売買の推奨を目的としたものではありません。

本資料への当社グループに関する情報の掲載に当たっては万全を期しておりますが、監査を経ていない財務情報も含まれており、その内容の正確性、完全性、公正性及び確実性を保証するものではありません。従いまして、本資料利用の結果生じたいかなる損害についても、当社は一切責任を負うものではありません。

なお、本資料の著作権やその他本資料にかかる一切の権利は日本航空株式会社に属します。