

日本航空株式会社

2019年3月期第2四半期

決算説明会



2018年10月31日

代表取締役社長執行役員

取締役専務執行役員

赤坂祐二

斉藤典和



2019年3月期第2四半期 業績概要

P.1



2019年3月期 業績予想

P.3



2019年3月期第2四半期 業績詳細

P.6



参考資料

P.15



※JALコーポレートサイト受賞



※旅客基幹システム刷新
プロジェクト受賞



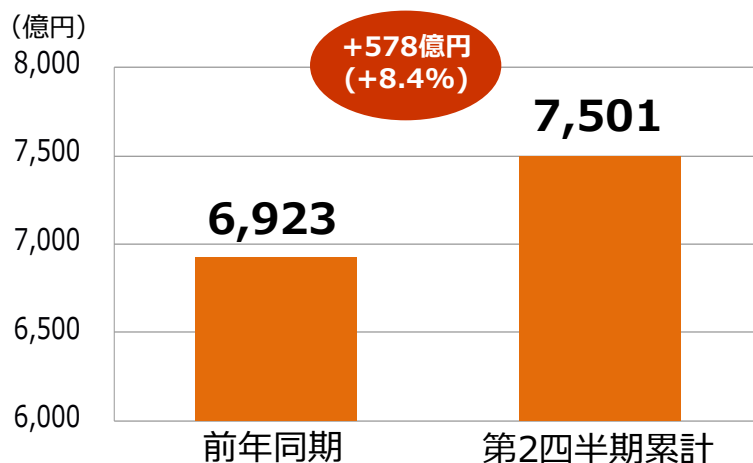
ディスクロージャー
2018年度 優良企業



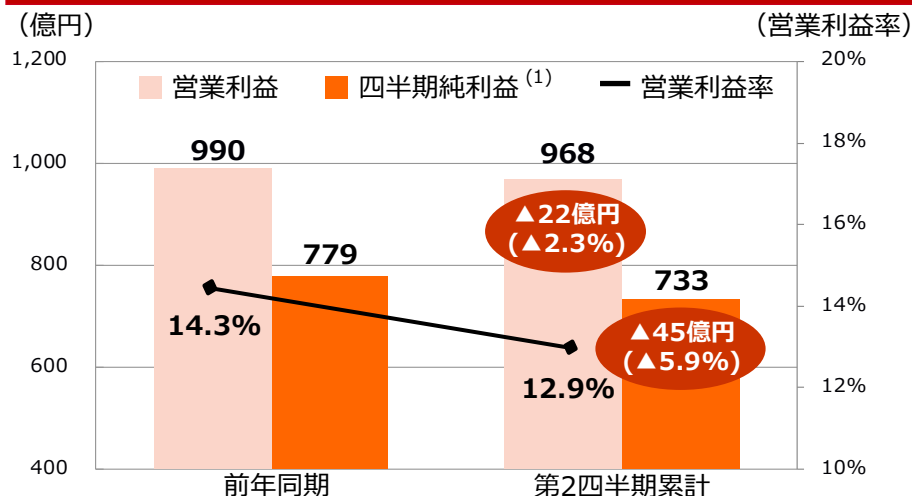
SAAJ 日本証券アナリスト協会
The Securities Analysts Association of Japan

- ✓ 第2四半期は、台風や地震等の一時的な影響や燃油価格高騰の影響はあったものの、供給拡大と新旅客基幹システムによる単価上昇等の効果により、営業収益は増加し、営業利益も微減にとどまる

営業収益



営業利益・四半期純利益



1 親会社株主に帰属する四半期純利益

燃油・為替市況実績

	前年同期	第2四半期累計	前年同期比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	61.1	85.9	+40.7%
ドバイ原油 (USD/bbl)	49.7	70.8	+42.3%
為替 (円/USD)	111.0	109.5	▲1.4%

運航諸元／ASK

第2四半期累計 (前年同期比)

国際線	国内線	合計
+6.9%	+0.5%	+4.3%

- 2019年3月期 第2四半期の業績についてご説明いたします。
- 営業収益は、国際旅客・国内旅客ともに供給拡大により需要を確実に取り込み、また昨年度11月に刷新した旅客基幹システムの効果発現等による単価上昇により、台風・地震等の自然災害影響による減収インパクトがあったものの、前年対比 8.4%増、578億円の増収で、7,501億円となりました。
- 営業利益は、燃油高騰やシステム償却費により、前年対比 2.3%減、22億円の減益で968億円、四半期純利益は前年対比 5.9%減で733億円となり、営業利益率は 12.9%となりました。
- 迅速な復旧の支援に携わってくださった関係の皆さまに対し、あらためて御礼申し上げます。

- ✓ 旺盛な需要に対応したネットワークの拡大を発表
- ✓ 災害影響からの迅速な復興を支援
- ✓ 国際線中長距離LCC準備会社の立ち上げ
- ✓ 地球環境に配慮した持続可能な成長を志向

新規路線

- ✓ **羽田=マニラ線 開設**
(2019.2.1~)



- ✓ **成田=シアトル線 開設**
(2019.3.31~)



コードシェア便(BA運航)

- ✓ **関空=ロンドン線 開始**
(2019.3.31~)

提携

- ✓ **ハワイアン航空**

- 共同事業開始に向け、独禁法適用除外を申請 (2018.6)



- ✓ **中国東方航空**

- 共同事業開始に向け、独禁法適用除外を申請 (2018.10)



- ✓ **ガルーダ・インドネシア航空**

- 将来的な共同事業の検討も含めた包括提携に合意 (2018.9)
- コードシェアを開始 (2018.10)



- ✓ **ベトジェットエア**

- コードシェアを開始 (2018.10)



- ✓ **アラスカ航空**

- 2019年3月に予定するシアトル就航と同時に北米50都市超へコードシェア便を拡大



インバウンド回復・復興支援

- 関西空港発着国際線にて海外発キャンペーン運賃の設定
- 北海道方面観光需要回復に向け、「応援先得」等を設定
- “JAL Japan Explorer Pass”の期間限定値下げ

ハワイ線サービス拡充

- 機内食刷新
- ラウンジの増設改修
- 提携ホテルにおけるアーリーチェックインサービスの開始
- セルフチェックイン機の導入等

新LCC設立準備状況

- 準備会社ティー・ビー・エルを設立 (2018.7.31)
- 運航乗務員の採用活動を開始 (2018.10~)

バイオジェット燃料

- ✓ **バイオジェット燃料実用化に向けた取り組み**

- バイオジェット燃料製造会社へ出資(2018.9)
(2021年からバイオジェット燃料利用予定)
- 衣料品を利用した国産バイオジェット燃料を使ったフライトを目指す(2020年目標)



2030年に向けて
世界が合意した
「持続可能な開発目標」です



13 気候変動に
具体的な対策を

持続可能な調達活動

- ✓ **お取引先さまと共にESGを積極的に推進**

- “Sedex”や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における“持続可能性に配慮した調達コード”を通じて推進

12 つくる責任
つかう責任



- このページでは、経営トピックスについてご説明いたします。
- 航空運送事業では、シアトル線開設をはじめとする新規路線の就航や、ハワイアン航空・中国東方航空との共同事業など他航空会社との提携強化により、路線ネットワークのさらなる拡充を図ります。また、台風・地震等の自然災害影響からの迅速な復興を応援すべく、魅力ある運賃や商品を設定いたしました。
- 関係の皆さまのご支援もあり、旅客事業・貨物事業とも早期に復旧することができました。
- また、国際線中長距離ローコストキャリアの準備会社として、株式会社ティー・ビー・エルを設立いたしました。現在、2020年夏期スケジュールでの就航を目指して諸準備を行っており、運航乗務員の採用活動を開始いたしました。
- ESGにおいては、米国のバイオジェット燃料製造会社への出資を通じたバイオジェット燃料の利用促進への取り組みや、東京オリンピック・パラリンピックに向けた「持続可能性に配慮した調達コード」への対応など、社会課題の解決への取り組みを推進してまいります。

2019年3月期通期業績予想について



JAPAN AIRLINES

- ✓ 第2四半期までの状況、自然災害影響および今後の収入見通しを勘案し、営業収益を上方修正
- ✓ 足許の燃油高騰があり利益予想は据え置くが、対前年増益を目指す
- ✓ 配当金予想については変更なし。中間配当は55円で決定

(単位：億円)	2017年度	2018年度		前年差	予想増減額
	実績	前回予想 ⁽¹⁾	今回予想		
営業収益	13,832	14,550	14,880	+1,047	+330
国際旅客収入 ⁽²⁾	4,629	5,150	5,400	+770	+250
国内旅客収入 ⁽²⁾	5,182	5,200	5,230	+47	+30
貨物郵便収入	920	940	1,000	+79	+60
その他収入	3,100	3,260	3,250	+149	▲10
営業費用	12,086	12,880	13,210	+1,123	+330
燃油費	2,152	2,410	2,630	+477	+220
燃油費以外	9,934	10,470	10,580	+645	+110
営業利益	1,745	1,670	1,670	▲75	-
営業利益率	12.6%	11.5%	11.2%	▲1.4pt	▲0.3pt
経常利益	1,631	1,560	1,560	▲71	-
当期純利益 ⁽³⁾	1,354	1,100	1,100	▲254	-
ユニットコスト(円) ⁽⁴⁾	10.1	10.2	10.3	+0.2	+0.1
ROIC ⁽⁵⁾	10.1%	9.2%	9.1%	▲1.0pt	▲0.1pt
1株当たり配当金額	110円	110円	110円	-	-
中間配当	52.5円	55.0円	55.0円	-	-
期末配当	57.5円	55.0円	55.0円	-	-

		2017年度	2018年度	
		実績	前回予想 ⁽¹⁾	今回予想
シンガポール取引 (USD/bbl)		67.8	73.0	90.5 (下期95.0)
ドバイ原油 (USD/bbl)		54.9	61.0	74.9 (下期79.0)
為替 (円/USD)		111.2	115.0	112.3 (下期115.0)
		2018年度 (前年比)		
		前回予想 ⁽¹⁾		今回予想
ASK	国際線	+6.8%		+6.2%
	国内線	+1.8%		+1.2%
	合計	+4.8%		+4.1%
RPK	国際線	+6.4%		+7.2%
	国内線	+1.2%		+0.8%
	合計	+4.4%		+4.8%

- 1 前回予想は2018年4月27日公表値
- 2 2018年度は国際航空券における国内区間の収入按分ルール変更による影響を反映 (国際線+60億円、国内線▲60億円)
- 3 親会社株主に帰属する当期純利益
- 4 ユニットコスト=航空運送連結費用(燃油費除く)/ASK
- 5 営業利益(税引後)/期首・期末固定資産平均(オフバランス未経過リース料含む)

■2018年度の業績予想についてお話しします。

■自然災害や燃油高騰などのマイナス要因はありますが、国際旅客および貨物需要は好調に推移していること、また国内線においても被災地路線の需要が回復傾向にあり、それ以外の路線の需要は引き続き堅調であることから、当初発表した利益予想は十分達成可能と見ており、営業利益予想は据え置いております。

■営業収益は、上期および足許の収入上振れや燃油サーチャージ収入の上昇等を反映し、4月27日に公表した業績予想から330億円増を見込み、1兆4,880億円としております。

■営業費用は同じく330億円の増加を見込んでおります。下期の燃油市況について、シンガポールケロシンの前提を1バレル95ドルと、足許の高騰状態が継続する前提で見直しを行い、通期の当初見通し対比で、燃油費が220億円増加、燃油費以外の費用が、収入・需要増に連動する費用や人件費、またエンジンリースの増加や整備費の増加等により110億円増加する見込みです。

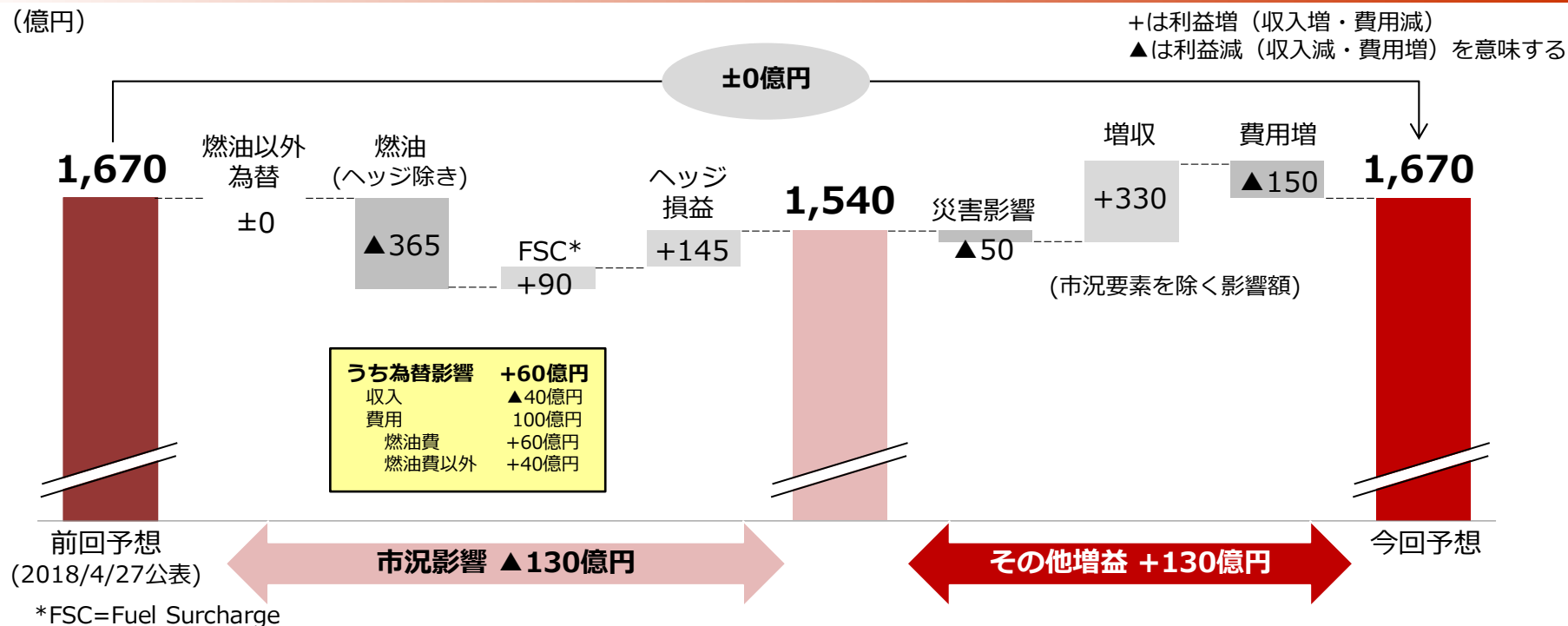
■年間の配当金予想110円については変更ありません。中間配当は55円とすることを、本日決議いたしました。

2019年3月期通期業績予想について（営業利益増減推移）



JAPAN AIRLINES

（億円）



燃油・為替の市況変動による今年度下期の利益影響（ヘッジ、燃油サーチャージ込）

シンガポールケロシン (USD/bbl)	80ドル	90ドル	95ドル	100ドル
為替 (円/USD)				
120円	+60億	+5億	▲15億 予想前提	▲30億
115円	+80億	+35億	0億	▲15億
110円	+100億	+55億	+35億	+20億

予想前提／国際旅客・燃油サーチャージ

	10月～1月	2月～3月
日本発	9,000円テーブル	9,000円テーブル
海外発	80ドルテーブル	80ドルテーブル
備考	既に確定済み	10-11月の市況により決定

仮に「シンガポールケロシン95ドル・為替115円」で推移した場合には「日本発10,000円テーブル、海外発90ドルテーブル」となる見込み

- 通期業績に与える市況影響としては、燃油費の増加等により約130億円の減益要素を見込んでおりますが、供給拡大に加えて新旅客基幹システムによるユニットレベニュー上昇等の増収効果により、この市況影響のマイナスを十分に跳ね返せる見込みです。
- なお、燃油サーチャージについては、2-3月は現時点で未定であり「日本発9,000円テーブル、海外発80ドルテーブル」で試算しております。仮に10-11月の市況が「シンガポールケロシン95ドル・為替115円」で推移した場合は、来年2月以降「日本発10,000円テーブル、海外発90ドルテーブル」となりますが、これによる増収額は織り込んでおりません。
- 第3四半期以降も国際線・国内線ともに足許の需要は堅調であり、当初の利益目標1,670億円の達成に留まることなく、全社を挙げて売上最大・経費最小に取り組み、前年比増益を目指してまいります。

INTENTIONALLY LEFT BLANK

2019年3月期 第2四半期

(単位：億円)	前年同期	第2四半期累計	前年差	前年同期比	第2四半期 ⁽⁵⁾	前年差	前年同期比
営業収益	6,923	7,501	+578	+8.4%	4,080	+305	+8.1%
航空運送連結	6,273	6,828	+555	+8.9%	3,698	+283	+8.3%
営業費用	5,932	6,533	+601	+10.1%	3,361	+330	+10.9%
航空運送連結	5,361	5,943	+581	+10.8%	3,029	+306	+11.3%
営業利益	990	968	▲22	▲2.3%	719	▲24	▲3.3%
航空運送連結	911	885	▲25	▲2.8%	669	▲22	▲3.3%
営業利益率 (%)	14.3%	12.9%	▲1.4pt	-	17.6%	▲2.1pt	-
経常利益	976	942	▲34	▲3.5%	711	▲19	▲2.7%
四半期純利益 ⁽¹⁾	779	733	▲45	▲5.9%	558	▲25	▲4.4%
ASK (百万席キロ)	43,600	45,476	+1,875	+4.3%	23,007	+815	+3.7%
RPK (百万人キロ)	33,710	35,609	+1,899	+5.6%	18,475	+881	+5.0%
EBITDAマージン (%) ⁽²⁾	21.8%	21.2%	▲0.6pt	-	25.3%	▲1.3pt	-
EBITDARマージン (%) ⁽³⁾	23.2%	22.5%	▲0.7pt	-	26.5%	▲1.4pt	-
ユニットコスト(円) ⁽⁴⁾	10.0	10.3	+0.4	+3.6%	10.3	+0.4	+4.0%
燃油費含む	12.3	13.1	+0.8	+6.3%	13.2	+0.9	+7.3%

1 親会社株主に帰属する四半期純利益

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

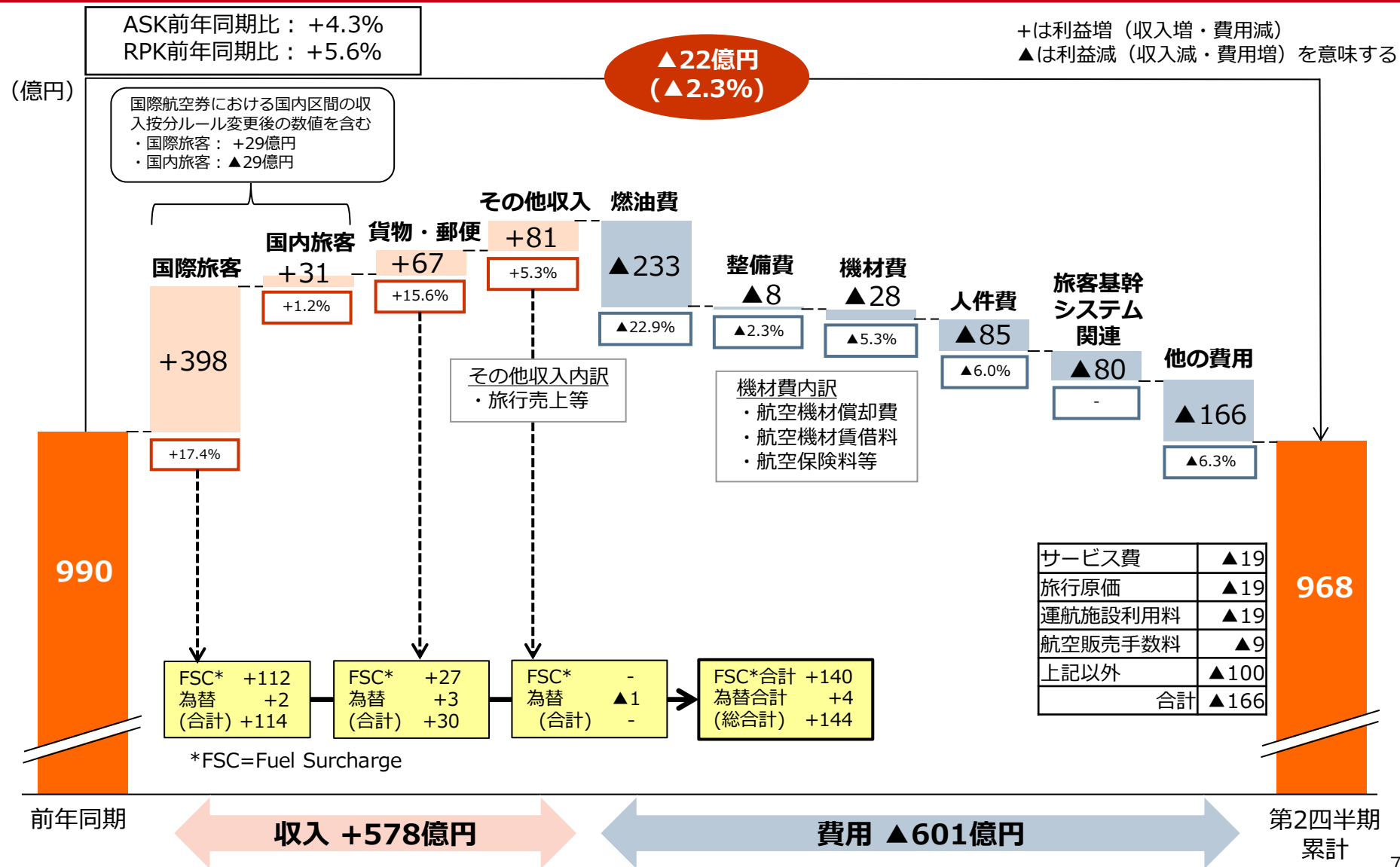
5 第2四半期(7-9月)の実績は第2四半期累計実績(4-9月)から第1四半期実績(4-6月)を差し引いて算出

営業利益増減の推移（収入／費用）



JAPAN AIRLINES

2019年3月期 第2四半期



- 営業利益増減の推移についてご説明いたします。
- 国際旅客収入は、好調な海外発需要に加え、日本発需要も堅調に推移し、燃油サーチャージ収入の増加を合わせて、前年対比398億円の増収となりました。国内旅客収入は、台風・地震等による自然災害影響もありましたが、個人需要の増加により、前年対比31億円の増収となりました。
- 国際貨物も、引き続き好調を維持しており、前年対比67億円の増収となりました。
- 費用面では、燃油高騰により燃油費が233億円増加、人員数の増加やベースアップ等により人件費が85億円増加、旅客基幹システム関連費用が80億円増加したほか、需要連動費用の増加等もあり、601億円の増加となりました。
- この結果、営業利益は、前年対比2.3%減、22億円の減益となりました。

営業利益増減の推移（市況／その他）



JAPAN AIRLINES

2019年3月期 第2四半期

（億円）

+は利益増（収入増・費用減）

▲は利益減（収入減・費用増）を意味する

うち為替影響 +26 億円

収入	+4億円
費用	+21億円
燃油費	+14億円
燃油費以外	+7億円

▲22億円
(▲2.3%)

（市況要素を除く影響額）

増収

他の費用

+434

▲329

旅客基幹
システム
関連
▲80

燃油以外
為替

+11

燃油
(ヘッジ除き)

▲309

FSC*

+140

ヘッジ
損益

+110

990

942

968

収入	+4
燃油以外 費用	+7
合計	+11

為替	+14
燃油市況	▲323
合計	▲309

国際旅客	+112
国際貨物	+27
合計	+140

国際旅客	+284
国内旅客	+31
貨物郵便	+37
その他	+82
合計	+434

燃油搭載量	▲35
整備費	▲14
サービス費	▲19
機材費	▲29
人件費	▲85
上記以外	▲147
合計	▲329

前年同期

市況影響 ▲48億円

その他 +26億円

第2四半期
累計

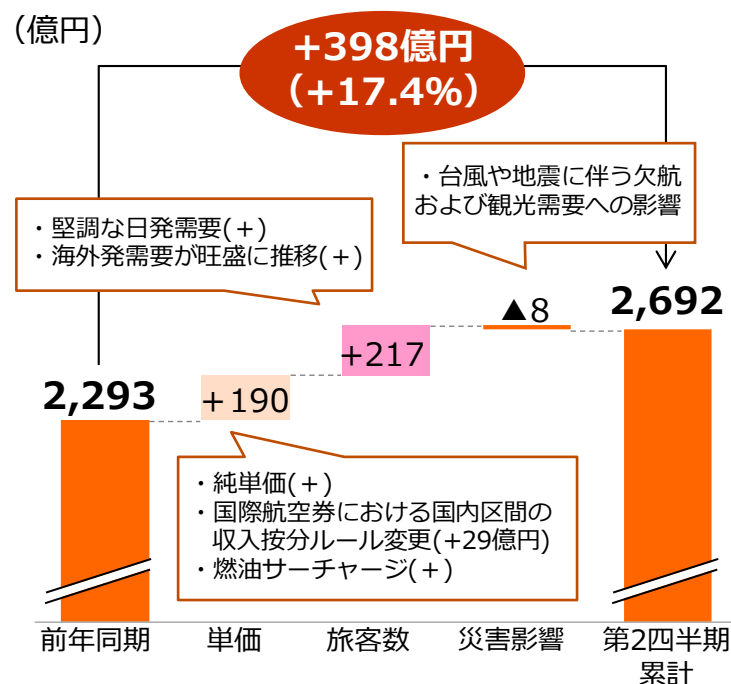
*FSC=Fuel Surcharge

- このページでは、市況影響とそれ以外でみた営業利益増減についてご説明いたします。
- 市況影響については、燃油市況が上昇基調であるため、燃油サーチャージ収入の収受にタイムラグが生じるため、前年対比で48億円のマイナス影響となりました。
- 市況以外の影響については、収入増が旅客基幹システム管理費用の増加や他の費用増を上回った結果、26億円のプラス影響となりました。

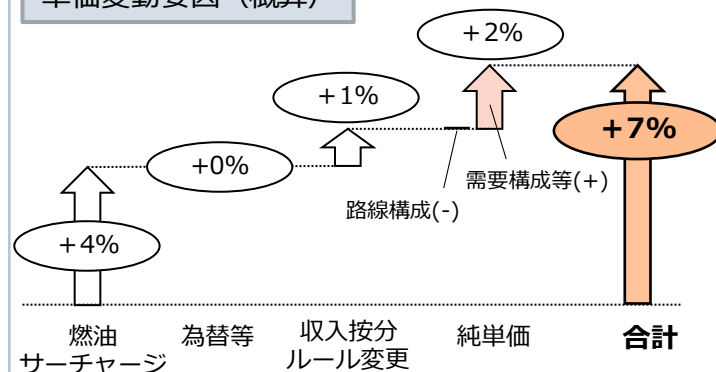
国際旅客事業の状況

	前年同期	第2四半期 累計	前年 同期比	第2四半期 (5)	前年 同期比
旅客収入 ⁽¹⁾ (億円)	2,293	2,692 (2,663)	+17.4% (+16.1%)	1,443 (1,428)	+16.7% (+15.4%)
有償旅客数 (千人)	4,210	4,605	+9.4%	2,353	+8.4%
ASK (百万席キロ)	25,619	27,399	+6.9%	13,892	+6.6%
RPK (百万人キロ)	20,766	22,572	+8.7%	11,591	+8.6%
有償座席利用率 (%)	81.1%	82.4%	+1.3pt	83.4%	+1.5pt
単価 (円) ⁽¹⁾⁽²⁾	54,471	58,459 (57,825)	+7.3% (+6.2%)	61,346 (60,699)	+7.7% (+6.5%)
イールド (円) ⁽¹⁾⁽³⁾	11.0	11.9 (11.8)	+8.0% (+6.8%)	12.5 (12.3)	+7.4% (+6.3%)
ユニットレベニュー (円) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	9.0	9.8 (9.7)	+9.8% (+8.6%)	10.4 (10.3)	+9.4% (+8.3%)

国際旅客収入の推移



単価変動要因(概算)



- 第2四半期累計、第2四半期、前年同期比の()内の数値は国際航空券における国内区間の収入按分ルール変更の影響を除いた場合の数値
- 単価=旅客収入/有償旅客数
- イールド=旅客収入/RPK
- ユニットレベニュー=旅客収入/ASK
- 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1四半期実績(4-6月)を差し引いて算出

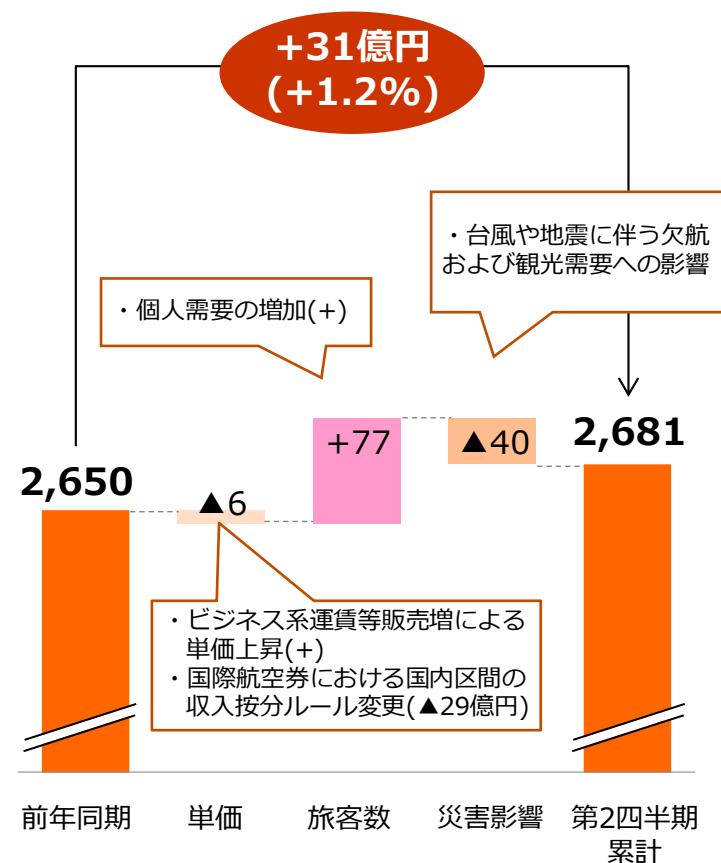
- 国際線の状況についてご説明いたします。
- 旺盛な需要に対して積極的な供給拡大を図り確実に取り込んだことにより、旅客数は前年同期比で9.4%増加しました。
- 単価は前年同期比で7.3%増加しました。右下の図で変動要因を記載しておりますが、燃油サーチャージ収入や、本年度から国際線と国内線両方を含む航空券の収入按分方法を変更した影響を除いた純単価は、新旅客基幹システムによる効果もあって約2%上昇しております。
- 以上の結果、国際線旅客収入は、前年同期比17.4%増の2,692億円となりました。

国内旅客事業の状況

	前年同期	第2四半期 累計	前年 同期比	第2四半期 (5)	前年 同期比
旅客収入 ⁽¹⁾ (億円)	2,650	2,681 (2,710)	+1.2% (+2.3%)	1,508 (1,523)	+1.3% (+2.3%)
有償旅客数 (千人)	17,170	17,408	+1.4%	9,110	+0.1%
ASK (百万席キ口)	17,980	18,076	+0.5%	9,114	▲0.5%
RPK (百万人キ口)	12,943	13,037	+0.7%	6,883	▲0.5%
有償座席利用率 (%)	72.0%	72.1%	+0.1pt	75.5%	+0.0pt
単価 (円) ⁽¹⁾⁽²⁾	15,435	15,403 (15,570)	▲0.2% (+0.9%)	16,555 (16,723)	+1.2% (+2.2%)
イールド (円) ⁽¹⁾⁽³⁾	20.5	20.6 (20.8)	+0.5% (+1.5%)	21.9 (22.1)	+1.8% (+2.8%)
ユニットレベニュー (円) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	14.7	14.8 (15.0)	+0.6% (+1.7%)	16.5 (16.7)	+1.8% (+2.9%)

国内旅客収入の推移

(億円)



- 第2四半期累計、第2四半期、前年同期比の()内の数値は国際航空券における国内区間の収入按分ルール変更の影響を除いた場合の数値
- 単価=旅客収入/有償旅客数
- イールド=旅客収入/RPK
- ユニットレベニュー=旅客収入/ASK
- 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1四半期実績(4-6月)を差し引いて算出

- 続いて、国内線の状況についてご説明いたします。
- 旅客数は、個人需要の増加を中心に堅調に推移し、前年同期比で1.4%増加しました。
- 単価は、本年度から国際線と国内線両方を含む航空券の収入按分方法を変更した影響を除きますと、カッコ内に記載した数値のとおり、第2四半期累計ではプラス0.9%、第2四半期単独ではプラス2.2%と、ビジネス系運賃等の販売増による単価向上が図られております。
- 以上の結果、国内線旅客収入は、前年同期比1.2%増の2,681億円となりました。

**当第2四半期累計 実績効果額
最大130億円を想定
国際線：90億円 国内線：40億円**

ロード ファクター の向上

前年同期比

**国際線:+1.3pt
国内線:+0.1pt**

イールド⁽¹⁾ の向上

前年同期比

**国際線:+2%
国内線:+2%**

ユニット レベニュー⁽¹⁾ の向上

前年同期比

**国際線:+4%
国内線:+2%**

旅客基幹システムの刷新

主な機能改善

主要な効果

(FY17第2四半期累計=100)

海外ウェブサイト
・クラス選択
・言語
の機能向上

海外発ビジネスクラス・
プレミアムエコノミー
クラスの収入増

参考) 海外ウェブサイトで購入
された上記クラスの収入合計額
(燃油サーチャージ除き)

**FY17:100
FY18:152**

便単位から旅程単位
による座席
コントロールへ

通過需要の取り込み拡大

参考) 全体通過需要の収入額
(燃油サーチャージ除き)

**FY17:100
FY18:138**

レベニュー・
マネジメント
高度化・精緻化

予約の予測精度向上

参考) 国内線におけるビジネス系
運賃⁽²⁾の収入額

**FY17:100
FY18:103**

国際線

国内線

1 燃油サーチャージ・為替・国際航空券における国内区間の収入按分ルール変更による影響等を除外

2 ビジネス系運賃：普通運賃,往復割引,回数券,ビジネスきっぷ,特便割引

- このページでは、新しい旅客基幹システムの効果についてご説明します。
- 既にご案内のとおり、当社では約50年振りに旅客基幹システムを刷新し、昨年11月の運用開始から約1年が経過しました。この間、順調に稼働しており、新システムによる効果も徐々に出てきている手応えを感じております。
- 増収効果については、様々な要因の複合による結果ですので、それを要因別に正確に切り分けることは困難ですが、当第2四半期累計では、供給を増加させたなかで、国際線の燃油サーチャージ除きのユニットレベニューが前年比約4%、国内線では約2%上昇しております。
- このユニットレベニュー上昇による増収効果は、当第2四半期累計で最大130億円と見込んでおります。内訳は、国際線で90億円、国内線で40億円です。これには、新システムによる機能改善が大いに寄与していると確信しており、当初の期待以上の効果が出ていると社内では評価しています。
- では、新システムの機能改善などに起因する主な増収効果をご紹介します。
- 1点目は、海外発ウェブサイトの機能を大幅に改善したことにより、同販売チャネルでのビジネスクラスおよびプレミアムエコノミークラスの販売額が大幅に増加しております。
- 2点目は、国際線における座席コントロールを、これまでの便単位から全旅程単位とすることにより、日本を経由するトランジット旅客需要に的確に対応できるようになっております。
- 3点目は、国際線・国内線ともにレベニューマネジメントの精度向上により、より高単価の旅客需要を取り込むことができるようになっております。
- これからも、更なるレベニューマネジメントの精緻化や新しい機能の追加などにより、新システムによる効果額を着実に積み上げていけると確信しております。

営業費用内訳

(単位：億円)	前年同期	第2四半期 累計	前年差	前年 同期比	第2四半期 (3)	前年差	前年 同期比
燃油費	1,019	1,253	+233	+22.9%	649	+133	+25.8%
運航施設利用費	412	432	+19	+4.7%	219	+8	+3.9%
整備費	358	367	+8	+2.3%	181	+0	+0.5%
航空販売手数料	85	94	+9	+10.8%	47	+2	+5.2%
機材費 ⁽¹⁾	528	556	+28	+5.3%	281	+15	+5.8%
サービス費 ⁽²⁾	207	226	+19	+9.4%	117	+9	+9.0%
人件費	1,417	1,503	+85	+6.0%	765	+53	+7.5%
旅行原価	438	457	+19	+4.4%	265	+16	+6.5%
その他	1,463	1,641	+177 ⁽⁴⁾	+12.2%	833	+90	+12.2%
営業費用計	5,932	6,533	+601	+10.1%	3,361	+330	+10.9%

ASK前年比：+4.3%

1 機材費＝航空機に関わる償却費＋賃借料＋保険料など

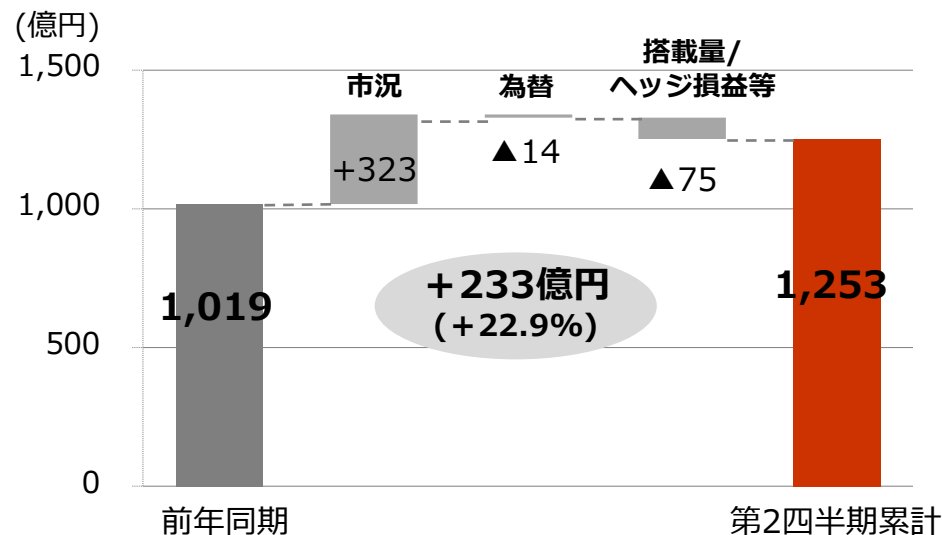
2 サービス費＝機内・ラウンジ・貨物などのサービスに関わる費用

3 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1四半期実績(4-6月)を差し引いて算出

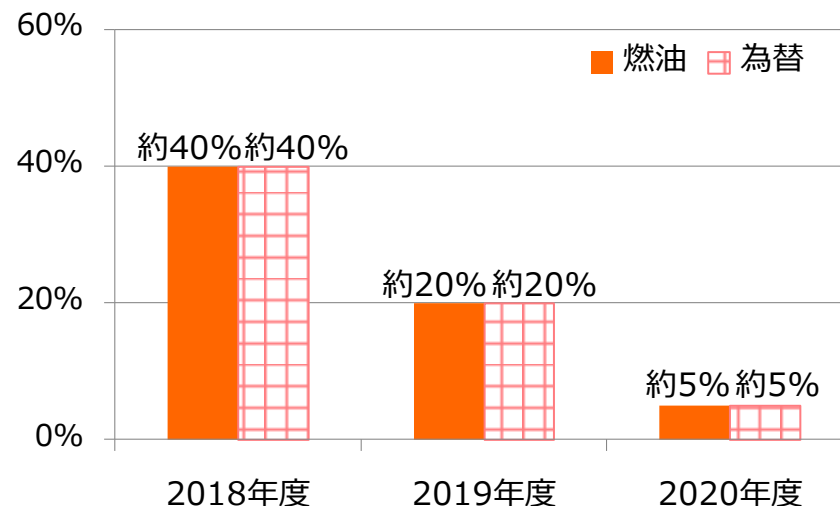
4 旅客基幹システム関連費用(+80億円)含む

- 主要営業費用項目ですが、燃油費については13ページでご説明しますが、233億円増の1,253億円となりました。
- なお「その他」項目の177億円の増加分には、旅客基幹システム関連費用として80億円が含まれております。それ以外の費用は概ね、需要増・収入増の範囲内での増加に留まっております。
- 営業費用全体では前年対比10.1%増の6,533億円となりました。エンジン整備の増加により整備費用が計画より若干上回っておりますが、それ以外の費用については概ね計画通りの推移でございます。引き続き経費の削減に努めてまいります。

燃油費増減の推移



燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2018年9月末時点)



燃油・為替市況実績

	前年同期	第2四半期 累計	前年同期比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	61.1	85.9	+40.7%
ドバイ原油 (USD/bbl)	49.7	70.8	+42.3%
為替 (円/USD)	111.0	109.5	▲1.4%

感応度

燃油市況上昇、円安時の燃油費増加額 (2019年3月期)

原油 (1USD/bblあたり)	約27億円
為替 (1円/USDあたり)	約21億円

※ヘッジなしの場合

- 続きまして、燃油費についてご説明いたします。
- 左上のグラフでは、燃油費の増減推移をお示ししております。燃油市況の上昇は対前年で40%を超えておりますが、ヘッジ効果により燃油費は前年同期比で22.9%、233億円の増加に留めております。
- 右上のグラフでは、9月末時点のヘッジ割合をお示ししております。今期使用分については、燃油サーチャージの設定をしていない国内線での使用相当量として、約40%のヘッジ対応を完了しております。来期以降についても、従来通りの方針で着実にヘッジを実施しております。
- なお、市況変動による今年度下期の利益影響については、4ページでご説明をしております。

財務状況・キャッシュフロー状況



JAPAN AIRLINES

連結貸借対照表

(単位：億円)	前年度末	第2四半期末	前年度末差
総資産 ⁽¹⁾	18,539	19,431	+891
現金及び預金 ⁽²⁾	4,488	4,511	+23
有利子負債 ⁽³⁾	1,257	1,296	+38
オフバランス未経過リース料	674	688	+13
自己資本	10,603	11,245	+642
自己資本比率(%)	57.2%	57.9%	+0.7pt
D/Eレシオ(倍) ⁽⁴⁾	0.1x	0.1x	▲0.0x

連結キャッシュフロー計算書

(単位：億円)	前年同期	第2四半期累計	前年同期差
営業キャッシュフロー	1,591	1,502	▲88
減価償却費	516	618	+102
投資キャッシュフロー ⁽⁵⁾	▲958	▲1,180	▲221
投資額 ⁽⁶⁾	▲1,084	▲1,284	▲200
フリーキャッシュフロー ⁽⁷⁾	632	322	▲309
財務キャッシュフロー	▲494	▲305	+189
キャッシュフロー合計 ⁽⁸⁾	137	17	▲119
EBITDA	1,506	1,586	+79
EBITDAR	1,606	1,684	+78

◆負債活用の一環として社債を発行

2018年9月21日

回号	年限	発行額	金利
第3回	10年債	100億円	0.399%
第4回	20年債	100億円	0.960%

1 2018年度からの会計基準変更(繰延税金資産/負債の表示変更)に伴い2017年度末総資産額を修正(2018年4月27日公表値：18,542億円)

2 譲渡性預金等を含む

3 割賦未払金を含む

4 オンバランス有利子負債/自己資本

5 定期預金の入出金を除く

6 投資・出資等

7 営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー

8 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

- 今第2四半期は、規律ある負債活用の一環として、10年債、20年債それぞれ100億円、総額200億円の社債を発行しました。20年債を良い条件で発行できたことは、市場関係者からの信頼の証として大変励みになると同時に、調達資金の成長投資への有効な活用、および健全な財務体質を維持していく責任の重さも感じております。9月末有利子負債残高は1,296億円となり、前期末対比で38億円増加いたしました。
- 設備投資については、主に航空機投資の増加により前年対比200億円増の1,284億円となり、フリーキャッシュフローは309億円減少の322億円となりました。
- 以降のページは参考資料となっており、国際線大路別実績、保有航空機一覧、2019年3月期業績予想についてお示ししております。

(説明は以上)

《参考》国際線大路別実績



JAPAN AIRLINES

旅客収入

(単位:%)	第2四半期累計 前年比	第2四半期 前年比	第2四半期累計構成比		第2四半期 構成比
			前年	当年	
米大陸線	+9.4%	+9.0%	28%	26%	25%
欧州線	+19.6%	+18.7%	17%	18%	18%
アジア・オセアニア線	+16.3%	+16.0%	31%	30%	29%
中国線	+36.2%	+34.4%	10%	12%	12%
ハワイ・グアム線	+19.3%	+17.4%	14%	14%	16%
全路線・合計値	+17.4%	+16.7%	100%	100%	100%

ASK

(単位:百万席キロ)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	7,512	7,779	+3.6%	3,920	+3.6%
欧州線	4,067	4,004	▲1.6%	2,074	▲1.5%
アジア・オセアニア線	8,613	9,558	+11.0%	4,821	+10.9%
中国線	1,645	1,711	+4.0%	858	+4.2%
ハワイ・グアム線	3,780	4,345	+14.9%	2,219	+12.7%
全路線	25,619	27,399	+6.9%	13,892	+6.6%

RPK

(単位:百万人キロ)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	6,076	6,471	+6.5%	3,313	+7.3%
欧州線	3,398	3,456	+1.7%	1,817	+3.4%
アジア・オセアニア線	6,984	7,691	+10.1%	3,886	+10.0%
中国線	1,274	1,497	+17.5%	771	+10.3%
ハワイ・グアム線	3,033	3,455	+13.9%	1,802	+12.8%
全路線	20,766	22,572	+8.7%	11,591	+8.6%

有償旅客数

(単位:千人)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	635	678	+6.7%	347	+7.4%
欧州線	379	386	+1.8%	204	+3.5%
アジア・オセアニア線	1,980	2,102	+6.2%	1,057	+6.1%
中国線	686	810	+18.1%	417	+10.3%
ハワイ・グアム線	527	626	+18.7%	327	+18.4%
全路線	4,210	4,605	+9.4%	2,353	+8.4%

座席利用率

(単位:%)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年差	当年	前年差
米大陸線	80.9%	83.2%	+2.3pt	84.5%	+2.9pt
欧州線	83.5%	86.3%	+2.8pt	87.6%	+4.1pt
アジア・オセアニア線	81.1%	80.5%	▲0.6pt	80.6%	▲0.6pt
中国線	77.4%	87.5%	+10.0pt	89.9%	+5.0pt
ハワイ・グアム線	80.2%	79.5%	▲0.7pt	81.2%	+0.1pt
全路線	81.1%	82.4%	+1.3pt	83.4%	+1.5pt

《参考》 航空機一覽



JAPAN AIRLINES

		前年度末 2018/3/31			当期末 2018/9/30			増減
		所有	リース	合計	所有	リース	合計	
大型機	Boeing 777-200	12	0	12	12	0	12	-
	Boeing 777-200ER	11	0	11	11	0	11	-
	Boeing 777-300	4	0	4	4	0	4	-
	Boeing 777-300ER	13	0	13	13	0	13	-
	大型機 小計	40	0	40	40	0	40	-
中型機	Boeing 787-8	25	0	25	25	0	25	-
	Boeing 787-9	10	1	11	13	1	14	+3
	Boeing 767-300	6	0	6	6	0	6	-
	Boeing 767-300ER	28	1	29	29	0	29	-
	中型機 小計	69	2	71	73	1	74	+3
小型機	Boeing 737-400	8	0	8	6	0	6	▲2
	Boeing 737-800	34	23	57	38	21	59	+2
	小型機 小計	42	23	65	44	21	65	-
リージョナル機	Embraer 170	17	0	17	18	0	18	+1
	Embraer 190	12	0	12	14	0	14	+2
	Bombardier D8-400	5	1	6	3	0	3	▲3
	Bombardier D8-400CC	5	0	5	5	0	5	-
	SAAB340B	10	0	10	9	0	9	▲1
	Bombardier D8-300	1	0	1	1	0	1	-
	ATR42-600	4	0	4	4	1	5	+1
	リージョナル機 小計	54	1	55	54	1	55	-
	合計	205	26	231	211	23	234	+3

《参考》2019年3月期業績予想 財務諸表



JAPAN AIRLINES

連結貸借対照表

(億円)	2017年度期末	2018年度期末		予想増減額
	実績	前回予想 ⁽¹⁾	今回予想	
総資産 ⁽²⁾	18,539	19,330	19,590	+260
有利子負債 ⁽³⁾	1,257	1,640	1,460	▲180
オフバランス未経過リース料	674	640	840	+200
自己資本	10,603	11,220	11,400	+180
自己資本比率 (%)	57.2%	58.0%	58.2%	+0.1pt
ROIC (%) ⁽⁴⁾	10.1%	9.2%	9.1%	▲0.1pt
ROE (%) ⁽⁵⁾	13.3%	10.1%	10.0%	▲0.1pt
ROA (%) ⁽⁶⁾	9.7%	8.8%	8.8%	▲0.1pt

- 1 前回予想は2018年4月27日公表値
- 2 2018年度からの会計基準変更(繰延税金資産/負債の表示変更)に伴い2017年度末総資産額を修正(2018年4月27日公表値: 18,542億円)
- 3 割賦未払金を含む
- 4 営業利益(税引後)/期首・期末固定資産平均
(オフバランス未経過リース料含む)
- 5 親会社株主に帰属する当期純利益/期首・期末自己資本平均
- 6 営業利益/期首・期末総資産平均

連結キャッシュフロー計算書

(億円)	2017年度	2018年度		予想増減額
	実績	前回予想 ⁽¹⁾	今回予想	
営業キャッシュフロー	2,815	2,710	2,710	-
投資キャッシュフロー ⁽⁷⁾	▲1,801	▲2,200	▲2,040	+160
フリーキャッシュフロー ⁽⁸⁾	1,013	510	670	+160
財務キャッシュフロー	▲558	▲150	▲350	▲200
EBITDA	2,854	2,910	2,910	-
EBITDAR	3,054	3,070	3,090	+20

7 定期預金の入出金を除く

8 営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー

9 投資・出資等

10 成長投資=新路線投入・増便・運航効率向上に資する航空機導入、および品質・サービス向上、効率化、新事業領域展開など

11 更新投資=退役更新航空機・部品、および老朽既存設備の単純更新、法令対応など

投資額

(億円)	2017年度	2018年度		予想増減額
	実績	前回予想 ⁽¹⁾	今回予想	
航空機	1,682	1,720	1,830	+110
地上投資その他	437	650	610	▲40
投資額計 ⁽⁹⁾	2,119	2,370	2,440	+70

投資の成長・更新区分

成長投資 ⁽¹⁰⁾	1,640
更新投資 ⁽¹¹⁾	800

《参考》 2019年3月期業績予想 航空運送事業



JAPAN AIRLINES

国際線旅客事業

	2017年度	2018年度	前年比 (%) (座席利用率のみ実数)		
	実績	今回予想	通期 (予想)	上期 (実績)	下期 (予想)
旅客収入 (億円) ⁽¹⁾	4,629	5,400 (5,340)	+16.8% (+15.5%)	+17.4% (+16.1%)	+16.2% (+14.8%)
有償旅客数 (千人)	8,585	9,239	+7.6%	+9.4%	+5.9%
ASK (百万席キ口)	51,836	55,030	+6.2%	+6.9%	+5.4%
RPK (百万人キ口)	42,013	45,042	+7.2%	+8.7%	+5.8%
有償座席利用率 (%)	81.0%	81.8%	81.8%	82.4%	81.3%
単価 (円) ⁽¹⁾⁽²⁾	53,919	58,522 (57,847)	+8.5% (+7.3%)	+7.3% (+6.2%)	+9.7% (+8.4%)
イールド (円) ⁽¹⁾⁽³⁾	11.0	12.0 (11.9)	+8.9% (+7.7%)	+8.0% (+6.8%)	+9.9% (+8.6%)
ユニットレベニュー (円) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	8.9	9.8 (9.7)	+10.0% (+8.8%)	+9.8% (+8.6%)	+10.3% (+8.9%)

1 2018年度および前年比の()内の数値は国際航空券における国内区間の収入按分ルール変更の影響を除いた場合の数値(国際線+60億円、国内線▲60億円)

2 単価=旅客収入/有償旅客数

3 イールド=旅客収入/RPK

4 ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

《参考》 2019年3月期業績予想 航空運送事業



JAPAN AIRLINES

国内線旅客事業

	2017年度	2018年度	前年比 (%) (座席利用率のみ実数)		
	実績	今回予想	通期 (予想)	上期 (実績)	下期 (予想)
旅客収入 (億円) ⁽¹⁾	5,182	5,230 (5,290)	+0.9% (+2.1%)	+1.2% (+2.3%)	+0.6% (+1.9%)
有償旅客数 (千人)	34,033	34,521	+1.4%	+1.4%	+1.5%
ASK (百万席キ口)	35,714	36,132	+1.2%	+0.5%	+1.8%
RPK (百万人キ口)	25,643	25,858	+0.8%	+0.7%	+1.0%
有償座席利用率 (%)	71.8%	71.6%	71.6%	72.1%	71.0%
単価 (円) ⁽¹⁾⁽²⁾	15,227	15,147 (15,327)	▲0.5% (+0.7%)	▲0.2% (+0.9%)	▲0.9% (+0.4%)
イールド (円) ⁽¹⁾⁽³⁾	20.2	20.2 (20.5)	+0.1% (+1.3%)	+0.5% (+1.5%)	▲0.3% (+0.9%)
ユニットレベニュー (円) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	14.5	14.5 (14.6)	▲0.3% (+0.9%)	+0.6% (+1.7%)	▲1.2% (+0.1%)

1 2018年度および前年比の()内の数値は国際航空券における国内区間の収入按分ルール変更の影響を除いた場合の数値(国際線+60億円、国内線▲60億円)

2 単価=旅客収入/有償旅客数

3 イールド=旅客収入/RPK

4 ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

INTENTIONALLY LEFT BLANK

《参考》財務戦略・資本政策①

※2018年2月28日公表 中期経営計画ローリングプラン2018より再掲



JAPAN AIRLINES

設備投資は営業キャッシュフローの範囲内とし、
その約2/3を企業価値向上のための成長投資として積極的に推進します

2018～2020年度 設備投資

航空機

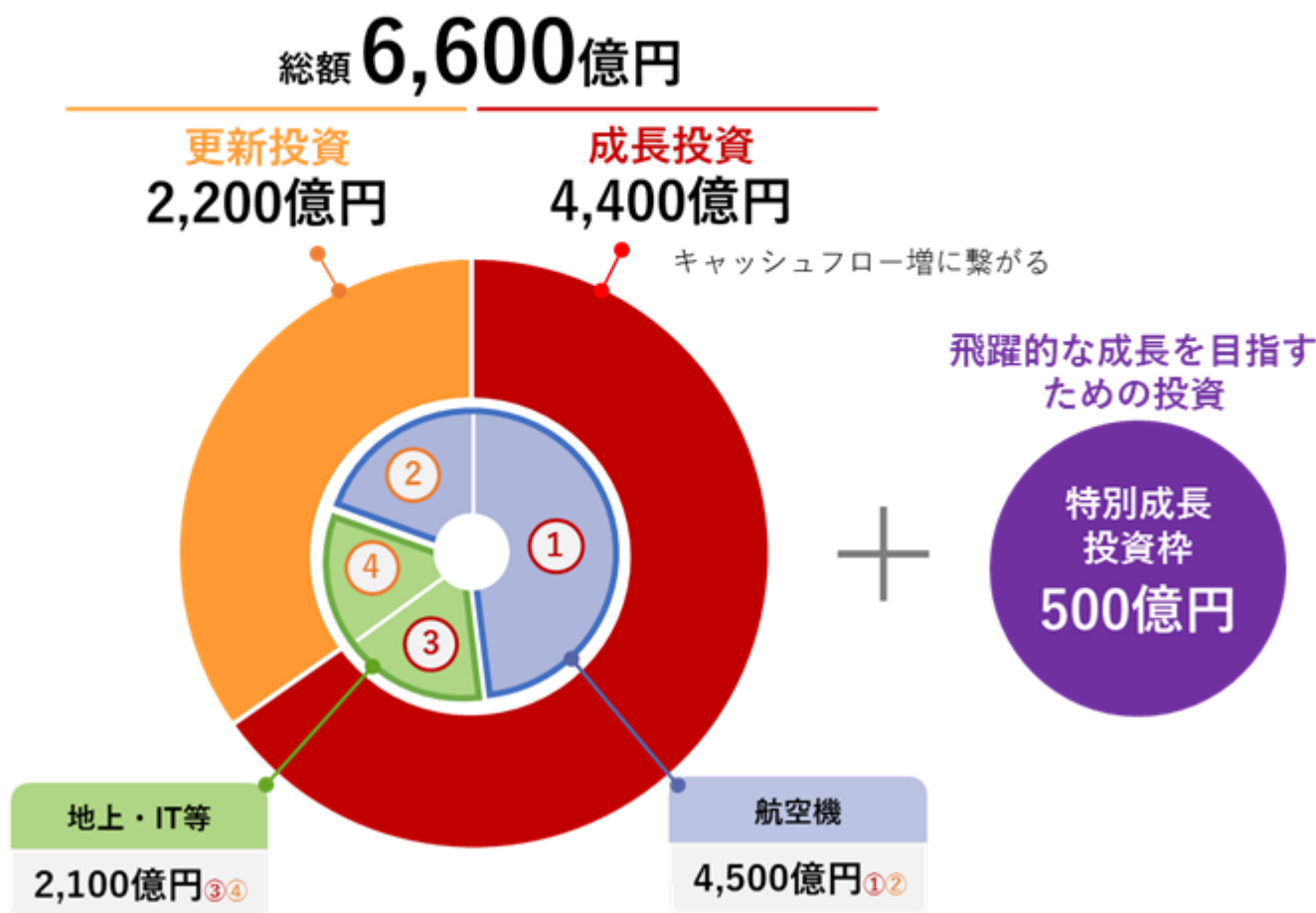
①成長投資
新路線投入・増便・運航効率向上に資する航空機導入

②更新投資
退役更新航空機、部品など

地上・IT等

③成長投資
品質・サービス向上、効率化、新事業領域展開など

④更新投資
老朽既存設備の単純更新・法令対応など

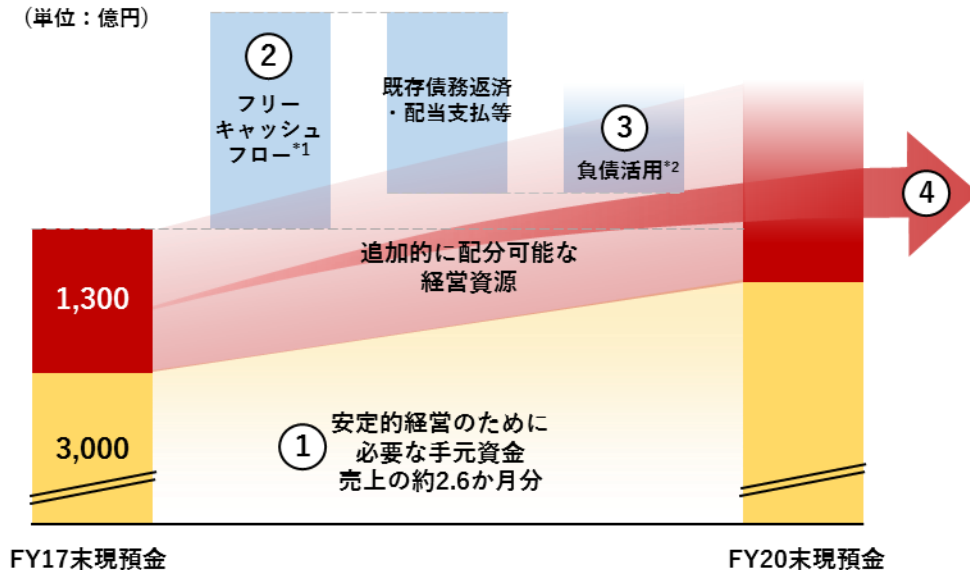


強固な財務体質と高い資本効率を両立しつつ、 企業価値向上のために戦略的な経営資源配分を行います

経営資源の配分

- ① 安定的経営のために必要な手元資金の水準は、売上の約2.6ヶ月分を維持し、超過額を追加配分可能額と認識
- ② 成長投資を積極的に推進し、フリーキャッシュフローを最大限創出
- ③ 成長投資に関しては有利子負債も活用し、資本効率を向上
- ④ 創出した追加的経営資源を戦略的に配分

(単位：億円)



2018～2020年度における追加的経営資源配分

企業年金基金の財政基盤強化

約800億円の前倒し拠出を検討

飛躍的な成長のための投資

「特別成長投資枠」500億円を設定

特別成長
投資枠

株主還元のさらなる充実

- 配当性向に加えてDOE(株主資本配当率)*3を考慮した、安定的かつ予測可能性の高い配当の実施
- 機動的な自己株式取得の実施検討

*1 フリーキャッシュフロー（3年間累計）＝営業キャッシュフロー－投資キャッシュフロー
*2 新規負債活用の3年間累計額（新規調達－新規調達の返済）

*3 株主の持ち分に対する配当利回りを示す
DOE（株主資本配当率）＝配当金総額÷自己資本額

強固な財務体質と高い資本効率を両立させ、企業価値のさらなる向上を図ります

財務体質

自己資本比率

- 現状、自己資本比率は60%程度に到達し、強固な財務体質を構築できたと認識しており、今後は現行水準を維持するよう努める

信用格付

- キャッシュフローの改善強化、成長戦略の結実により、「Aフラット」以上の信用格付の取得・維持を目指す

資本効率

資本コスト低減・負債活用

- 適切な情報開示・IRなどを通じて株主資本コストの低減に努める
- 営業キャッシュフローによる十分な債務償還能力を前提に、規律ある負債の活用を推進する

手元流動性

- 資産効率（ROA）にも着目しつつ、十分なイベントリスク耐性も備えるべく、現状の事業規模を前提に、手元流動性は年間売上高の約2.6か月分（現状では約3,000億円）を目安とする

資本コストの低減を通じて、企業価値のさらなる向上を図るとともに、上記を踏まえた株主還元策を実施していく

株主還元

今後の株主還元の方向性

配当

- ・ 安定的かつ予測可能性の高い配当を目指す
- ・ 配当に関する指標として、配当性向に加えてDOE（株主資本配当率）を採用
- ・ 今後、実効税率上昇後においても配当水準を維持するよう配当性向の引き上げを検討する

自己株式取得

- ・ ①一定水準の手元現預金の確保、②将来の成長投資など資金の使い方およびフリーキャッシュフローの見通し、③株価水準等を踏まえて、実施を常に検討する

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

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(以下当社とあわせて「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いません。

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。