

日本航空株式会社 2020年3月期第3四半期 決算説明会



Airbus A350-900型航空機 国内線仕様

2020年1月31日
取締役専務執行役員 菊山英樹



JAPAN AIRLINES

2020年3月期第3四半期 業績概要

P.3

2020年3月期 業績予想

P.5

2020年3月期第3四半期 業績詳細

P.7

参考資料

P.18



2019
健康経営優良法人
Health and productivity
ホワイト500

ディスクロージャー
2019年度 優良企業



SAAJ 公益社団法人
日本証券アナリスト協会
The Securities Analysts Association of Japan



SKYTRAX社
ワールド・ベスト・エコノミークラス賞
ベスト・エコノミークラス・エアラインシート賞



SKYTRAX社
ワールド・エアライン・スター・レーティング
5スター



FTEアクセシビリティ・リーダーシップ賞



IT協会
IT最優秀賞

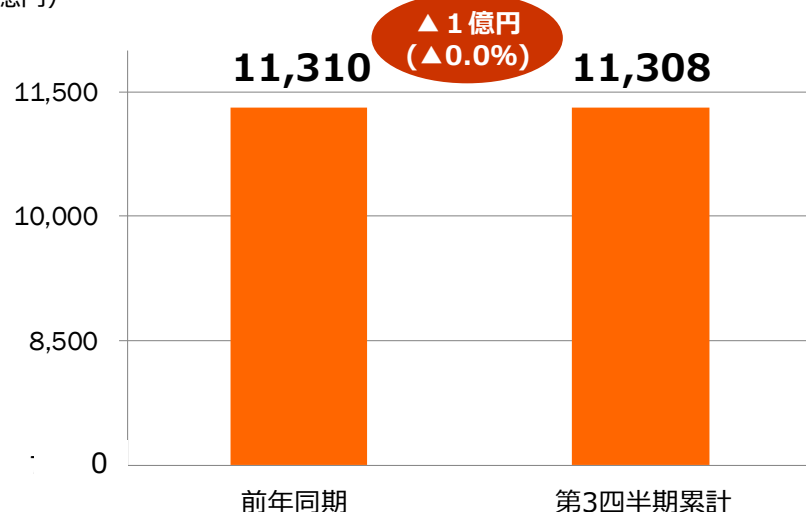
(注) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。

2020年3月期第3四半期 業績概要

- ✓ 国内旅客事業は堅調に推移したものの、国際旅客事業・貨物郵便事業が伸び悩み
前年対比で営業利益は減益

営業収益

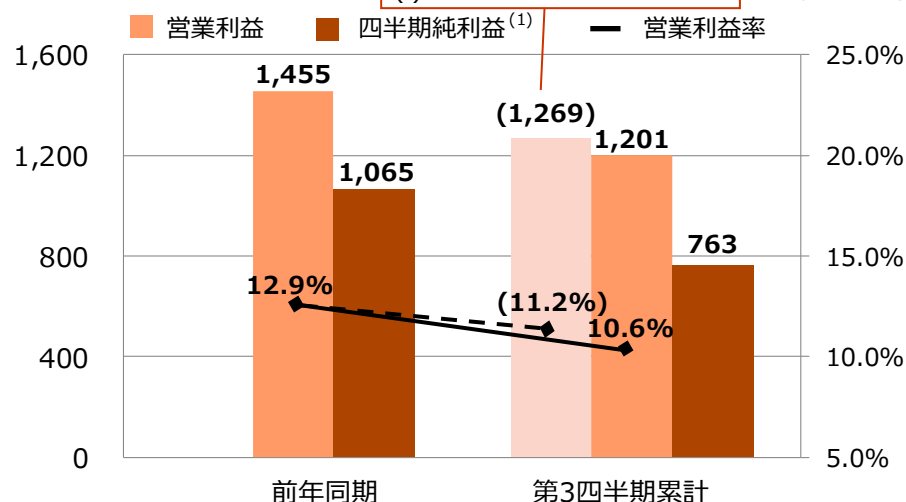
(億円)



営業利益・四半期純利益⁽¹⁾・営業利益率

(億円)

()内は償却方法変更前の数値⁽²⁾ (営業利益率)



燃油・為替市況実績

	前年同期	第3四半期累計	前年同期比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	87.3	77.7	▲11.0%
ドバイ原油 (USD/bbl)	71.9	63.8	▲11.3%
為替 (円/USD)	110.4	109.0	▲1.3%

運航諸元/ASK

第3四半期累計 (前年同期比)

国際線	国内線	合計
+1.4%	+1.6%	+1.5%

(1) 親会社株主に帰属する四半期純利益

(2) 変更前は航空機の機体に装着される客室設備やエンジン部品等も航空機と一体として償却、変更後は各々の耐用年数で償却

- 2020年3月期 第3四半期の業績についてご説明いたします。
- 今期は、堅調な国内旅客需要を確実に取り込んだものの、世界経済の減速に伴い国際旅客需要および国際貨物需要が力強さを欠く中、台風による多くの便の欠航や中国線の急激な需給バランスの悪化等により収入が伸びず、前年対比マイナス1億円となり、1兆1,308億円となりました。
- 営業費用は、首都圏空港容量拡大に備えるための先行費用があったものの、償却方法変更の影響を除けば前年対比プラス1.9%の183億円の増加となり、1兆39億円となりました。
- 営業利益は、1,201億円となりました。償却方法変更の影響を除けば、前年対比で12.7%減、185億円の減益で1,269億円、となりました。
- 四半期純利益は、法人税の増加等により前年対比マイナス28.4%の763億円となりました。

2020年度 首都圏空港発着 国際線・路線便数計画

羽田空港

✓ 12便の発着枠配分を受け、2020年3月29日よりネットワークを大幅に拡充

	路線			運航開始日
1	米国 6便	羽田＝ロサンゼルス	新規開設	2020年3月29日
2		羽田＝シカゴ	新規開設（成田から移管）	
3		羽田＝ダラス	新規開設（成田から移管）	
4		羽田＝ホノルル	新規開設（成田から一部移管）	
5		羽田＝ホノルル	新規開設（成田から一部移管）	
6		羽田＝ニューヨーク	増便（成田から移管）	
7	中国 2便	羽田＝大連	新規開設	
8		羽田＝上海（浦東）	増便	
9	フィンランド 1便	羽田＝ヘルシンキ	新規開設（成田から移管）	
10	ロシア 1便	羽田＝モスクワ（シレメチエボ ⁽¹⁾ ）	新規開設（成田から移管）	
11	オーストラリア 1便	羽田＝シドニー	新規開設（成田から移管）	
12	インド 1便	羽田＝デリー	新規開設（成田から移管）	

成田空港⁽²⁾

✓ 国際線＝国際線乗り継ぎハブ機能のさらなる強化を図り、ネットワークを拡充

	路線			運航開始日
1	 JAPAN AIRLINES	成田＝ウラジオストク	新規開設	2020年2月28日
2		成田＝ベンガルール	新規開設	2020年3月29日
3		成田＝サンフランシスコ	新規開設	2020年3月29日
4		成田＝グアム	増便	2020年7月1日
5		成田＝シカゴ	再開 ⁽³⁾	2021年2月15日
6	ZIPAIR	成田＝バンコク	新規開設	2020年5月14日
7		成田＝ソウル（仁川）	新規開設	2020年7月1日

(1) モスクワにおける就航空港を、ドモジドボ空港からシレメチエボ空港に変更

(2) 発表済の路線のみ掲載、その他の路線については確定次第ご案内

(3) 一部期間運休（運休期間：2020年3月29日～2021年2月14日）

- 今年3月29日から始める羽田空港・成田空港の機能強化を最大限活用し、国際線のネットワークを充実し、利便性を向上させていきます。
- 羽田空港では、新たに配分を受けた発着枠を、3月29日からフルに活用し、12便を新規開設・増便します。お客さまの利便性が大幅に向上することと確信しております。
- 成田空港においても、今後成長が見込まれるウラジオストク、ベンガルールなどの新規開設便や増便を発表しており、加えて中長距離LCC ZIPAIRが、新たに運航を開始し、ソウルとバンコクに就航します。どうぞご期待ください。また、成田発着便については、これ以外にも今後随時発表する予定です。
- 羽田空港、成田空港それぞれの特性を最大限に活かし、日本のお客さま、世界のお客さまから選ばれる航空会社を目指していきたいと思えます。どうぞご期待ください。

2020年3月期通期業績予想について

- ✓ 国際旅客・国際貨物の需要伸び悩み等により、営業収益予想を300億円再下方修正
- ✓ 費用削減を着実に実施するも、営業利益予想を300億円、当期純利益予想を210億円下方修正
- ✓ 配当金額予想（期末55円・通期110円）は変更せず

収入・費用予想の変更

(単位：億円)	2018年度	2019年度		前年差	予想増減額
	実績	前回予想 ⁽⁴⁾	今回予想		
営業収益	14,872	15,160	14,860	▲12	▲300
国際旅客収入	5,306	5,240	5,130	▲176	▲110
国内旅客収入	5,280	5,470	5,440	+159	▲30
貨物郵便収入	1,000	960	910	▲90	▲50
その他収入	3,284	3,490	3,380	+95	▲110
営業費用 ⁽¹⁾	13,111	13,460 (13,360)	13,460 (13,360)	+348 (+248)	-
燃油費	2,512	2,510	2,510	▲2	-
燃油費以外 ⁽¹⁾	10,598	10,950 (10,850)	10,950 (10,850)	+351 (+251)	-
営業利益 ⁽¹⁾	1,761	1,700 (1,800)	1,400 (1,500)	▲361 (▲261)	▲300
営業利益率(%) ⁽¹⁾	11.8%	11.2% (11.9%)	9.4% (10.1%)	▲2.4pt (▲1.8pt)	▲1.8pt (▲1.8pt)
経常利益	1,653	1,710	1,450	▲203	▲260
当期純利益 ⁽²⁾	1,508	1,140	930	▲578	▲210
ROIC(%) ⁽¹⁾⁽³⁾	9.5%	8.6% (9.1%)	7.1% (7.6%)	▲2.5pt (▲1.9pt)	▲1.5pt (▲1.5pt)
1株当たり配当金額	110円	110円	110円	-	-
中間配当	55.0円	55.0円	55.0円	-	-
期末配当	55.0円	55.0円	55.0円	-	-

市況前提

	2018年度	2019年度	
	実績	前回予想 ⁽⁴⁾	今回予想
シンガポール原油 (USD/bbl)	83.9	76.8 (下期75.0)	77.0 (4Q 75.0)
ドバイ原油 (USD/bbl)	69.0	62.1 (下期59.0)	62.6 (4Q 59.0)
為替 (円/USD)	110.5	109.6 (下期110.0)	109.3 (4Q 110.0)

(1) ()内は償却方法変更前の数値

(2) 親会社株主に帰属する当期純利益

(3) 営業利益(税引後)/期首・期末固定資産平均 (オフバランス未經過リース料含む)

(4) 前回予想は2019年10月31日公表値

※燃油費に対する年度別ヘッジ概況

(2019年12月末時点)

2019年度：燃油・為替とも約40%

2020年度：燃油・為替とも約30%

2021年度：燃油・為替とも約10%

※燃油費への感応度（ヘッジなしの場合）

原油(1USD/bblの変動)：年間約27億円

為替(1円/USDの変動)：年間約19億円

- 通期業績予想の修正についてご説明いたします。大変申し訳ありませんが、足許の国際線の状況を踏まえ、業績見通しの下方修正を発表することになりました。
- 国際旅客収入は、日本発業務需要の鈍化、台風による多数の欠航便や中国線における需給バランスの悪化の影響等により、110億円の下方修正となります。また、貨物収入も、需要の伸び悩みにより、50億円想定を下回っております。国内線は引き続き堅調に推移しておりますが、国際線のマイナスを打ち返すまでには至らず、営業収益予想を300億円、再度下方修正することとしました。
- 一方、営業費用は、費用削減施策は計画通り着実に実施した結果、整備費等、一部費用の上振れを打ち返し、見通し通りに収まると見込んでおります。
- その結果、新しい営業利益予想は300億円下方修正し1,400億円、経常利益予想は1,450億円、当期純利益は210億円下方修正して930億円となる見込みです。
- なお、今回の業績見通しには、新型コロナウイルスの影響は織り込んでおりません。既に中国線の一部予約にキャンセルが出ており、今後中国線の収入が下振れする可能性があります。一方、日本発業務需要は、北米線を中心に回復の兆しも出てきております。コロナウィルス影響の状況を慎重に注視しつつ、少しでも利益を積み上げるべく、努力してまいります。
- このような状況ではありますが、配当金の予想は据え置きます。

INTENTIONALLY LEFT BLANK

連結経営成績

(単位：億円)	前年同期	第3四半期累計	前年差	前年同期比	第3四半期 ⁽⁶⁾	前年差	前年同期比
営業収益	11,310	11,308	▲1	▲0.0%	3,710	▲98	▲2.6%
国際旅客収入	4,034	3,921	▲113	▲2.8%	1,261	▲81	▲6.1%
国内旅客収入	4,047	4,154	+107	+2.7%	1,385	+20	+1.5%
貨物郵便収入	772	691	▲81	▲10.5%	239	▲35	▲12.8%
その他収入	2,456	2,541	+85	+3.5%	823	▲2	▲0.3%
営業費用 ⁽¹⁾	9,855	10,107 (10,039)	+251 (+183)	+2.6% (+1.9%)	3,321 (3,305)	▲0 (▲16)	▲0.0% (▲0.5%)
燃油費	1,917	1,896	▲20	▲1.1%	619	▲44	▲6.7%
燃油費以外 ⁽¹⁾	7,938	8,210 (8,142)	+272 (+204)	+3.4% (+2.6%)	2,702 (2,686)	+44 (+28)	+1.7% (+1.1%)
営業利益 ⁽¹⁾	1,455	1,201 (1,269)	▲253 (▲185)	▲17.4% (▲12.7%)	388 (404)	▲98 (▲82)	▲20.2% (▲16.9%)
営業利益率 (%) ⁽¹⁾	12.9%	10.6% (11.2%)	▲2.2pt (▲1.6pt)	-	10.5% (10.9%)	▲2.3pt (▲1.9pt)	-
経常利益	1,385	1,218	▲167	▲12.1%	392	▲50	▲11.3%
四半期純利益 ⁽²⁾	1,065	763	▲302	▲28.4%	251	▲80	▲24.4%
ASK (百万席キロ)	68,395	69,388	+992	+1.5%	22,928	+9	+0.0%
RPK (百万人キロ)	53,516	54,274	+758	+1.4%	17,896	▲9	▲0.1%
EBITDAマージン (%) ⁽³⁾	21.1%	19.7%	▲1.4pt	-	19.8%	▲1.1pt	-
EBITDARマージン (%) ⁽⁴⁾	22.4%	21.1%	▲1.3pt	-	21.3%	▲0.9pt	-
ユニットコスト (円) ⁽¹⁾⁽⁵⁾	10.3	10.5 (10.4)	+0.2 (+0.1)	+2.1% (+1.2%)	10.6 (10.5)	+0.2 (+0.1)	+2.1% (+1.4%)

(1) ()内は償却方法変更前の数値

(2) 親会社株主に帰属する四半期純利益

(3) EBITDAマージン=EBITDA/営業収益 EBITDA=営業利益+減価償却費

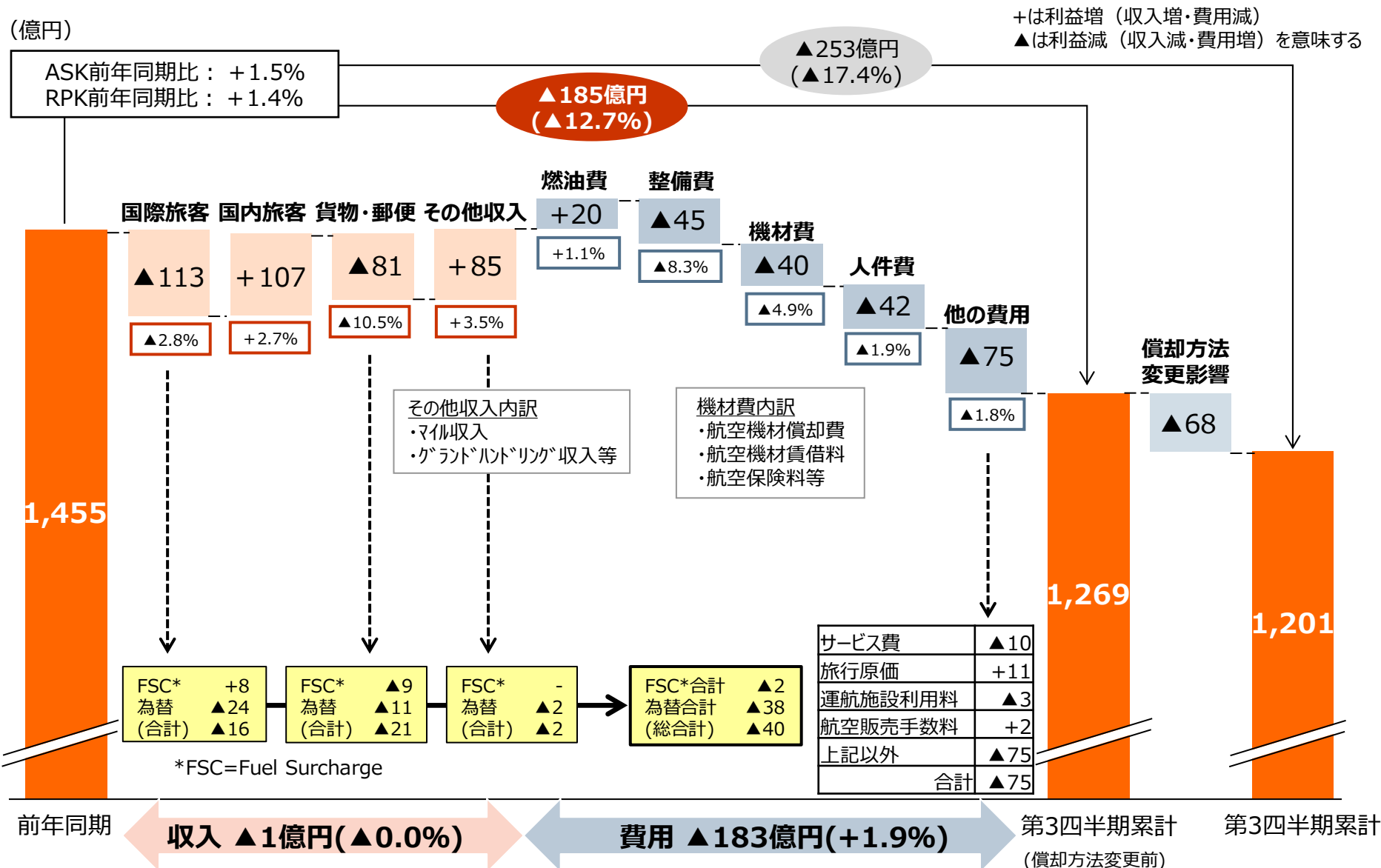
(4) EBITDARマージン=EBITDAR/営業収益 EBITDAR=営業利益+減価償却費+航空機材賃借料

(5) ユニットコスト=航空運送連結費用(燃油費を除く)/ASK

(6) 第3四半期(10-12月)の実績は第3四半期累計実績(4-12月)から第2四半期累計実績(4-9月)を差し引いて算出

営業利益増減の推移（収入／費用）

2020年3月期 第3四半期累計



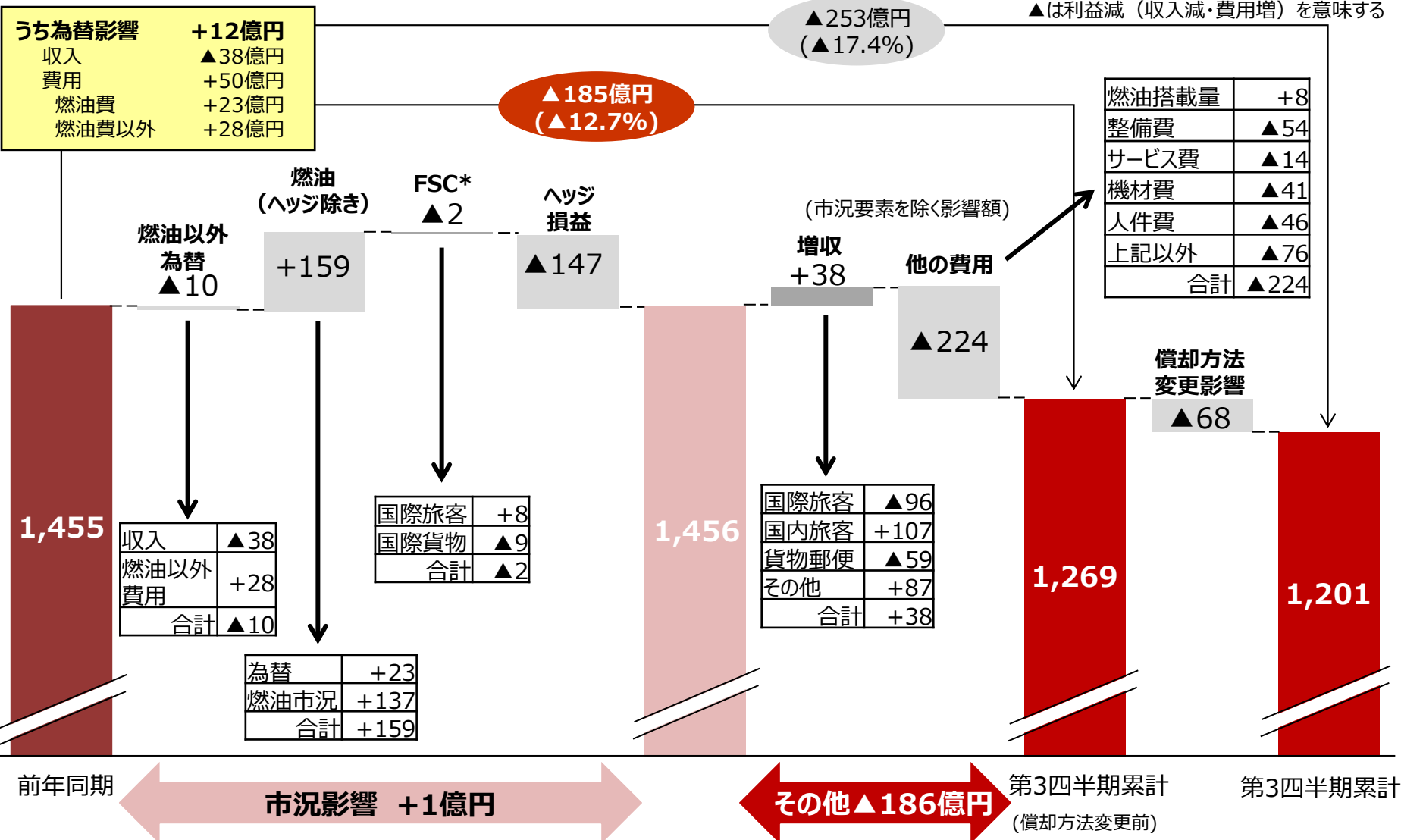
- このページでは、営業利益増減の推移についてご説明いたします。
- 収入面では、国際旅客収入が、前年対比113億円減少しました。貨物・郵便収入も81億円減少しております。一方、国内旅客収入は堅調な需要を確実に取り込み、前年対比107億円増加しました。その他収入は、マイル収入やグランドハンドリング収入が好調に推移し、前年対比85億円増加しました。
- その結果、収入は前年対比1億円の減収となりました。
- 費用面では、来年の供給拡大の先行費用として、機材費と人件費が増加しておりますが、それ以外の費用はASKの伸びの範囲内に収めております。
- 整備費は、対前年では増加しているものの、ほぼ想定通りに推移しております。その他、供給増による費用増を除き、コスト削減に努力しました。その結果、営業費用は、償却方法変更を除いて前年対比183億円の増加に留めております。以上の結果、営業利益は償却方法変更前で1,269億円となりました。
- 償却方法変更に伴う減価償却費の増加は、前年比68億円となっております。ただし、営業外費用に計上される機材処分損は、75億円減少しており、当期純利益への影響はありません。

営業利益増減の推移（市況／その他）

2020年3月期 第3四半期累計

（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



*FSC=Fuel Surcharge

- このページでは、営業利益増減の推移を、市況とその他についてお示ししております。
- 市況影響は、燃油サーチャージと適切なヘッジが功を奏し、業績にはほとんど影響を与えませんでした。
国際旅客と貨物の収入下振れが響いた決算でした。

国際旅客事業の状況

	前年同期	第3四半期 累計	前年 同期比	第3四半期 ⁽⁴⁾	前年 同期比
旅客収入 (億円)	4,034	3,921	▲2.8%	1,261	▲6.1%
有償旅客数 (千人)	6,872	6,769	▲1.5%	2,187	▲3.5%
ASK (百万席キロ)	41,211	41,781	+1.4%	13,709	▲0.7%
RPK (百万人キロ)	33,699	33,830	+0.4%	11,062	▲0.6%
有償座席利用率 (%)	81.8%	81.0%	▲0.8pt	80.7%	+0.1pt
単価 (円) ⁽¹⁾	58,706	57,931	▲1.3%	57,658	▲2.6%
イールド (円) ⁽²⁾	12.0	11.6	▲3.2%	11.4	▲5.5%
ユニットレベニュー (円) ⁽³⁾	9.8	9.4	▲4.1%	9.2	▲5.4%

(1) 単価=旅客収入/有償旅客数

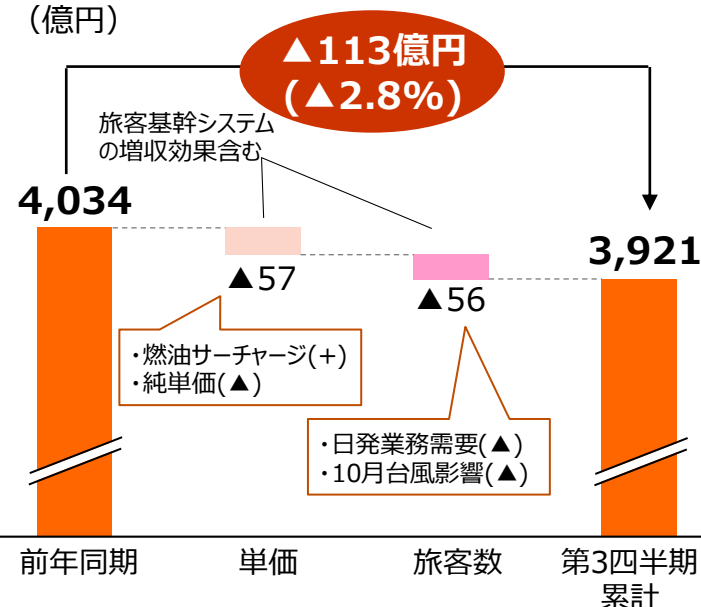
(2) イールド=旅客収入/RPK

(3) ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

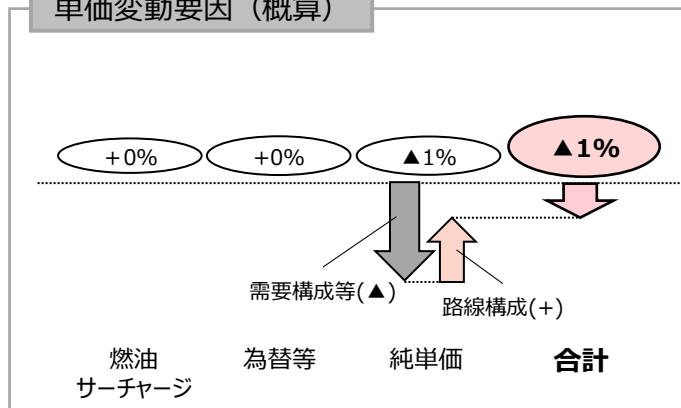
(4) 第3四半期(10-12月)の実績は第3四半期累計実績(4-12月)から第2四半期累計実績(4-9月)を差し引いて算出

国際旅客収入の推移

(億円)



単価変動要因(概算)

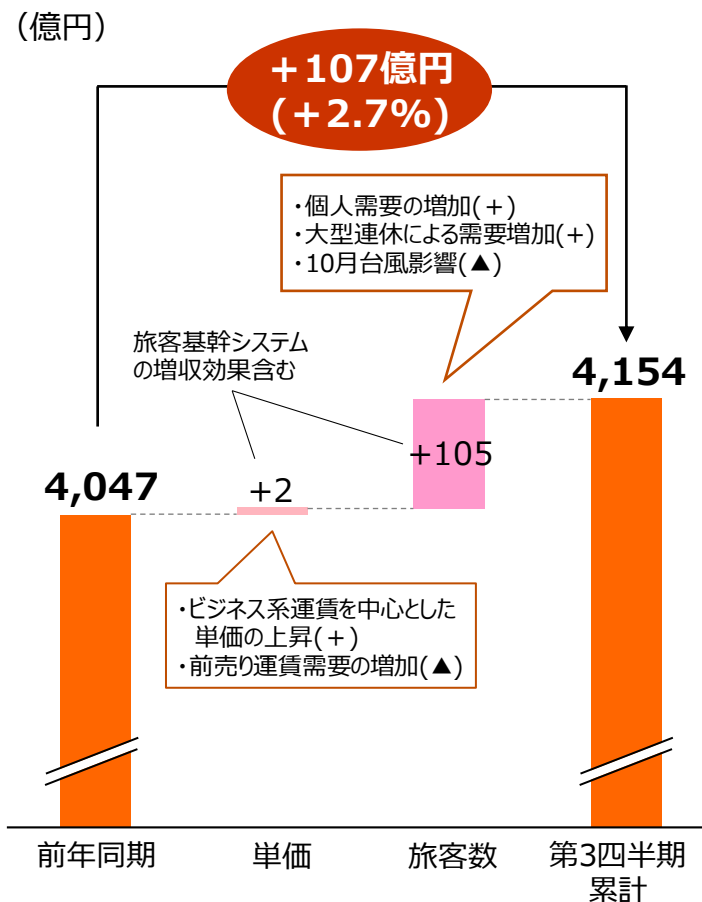


- 国際線の状況についてご説明いたします。国際旅客収入は、前年対比2.8%減の3,921億円となりました。
- シアトル線の就航や増席改修等で供給は増加したものの、日本発ビジネス需要を中心に旅客需要が伸び悩んだことに加え、欧州線や中国線などの需給バランス悪化、香港・韓国線が政治問題等で大幅に落ち込んだことと、台風19号の影響等により、国際旅客収入は伸び悩みました。
- 単価は1.3%下落しました。右下の図で変動要因を分析しておりますのでご覧ください。世界経済の減速の影響を受け、日本発ビジネス需要が落ち込んだことや、主に中国線における需給バランス悪化により、純単価が低下しました。
- 需要が伸び悩んでいる状況で、新システムによる柔軟なイールドマネジメントを実施し、需要に応じた柔軟な価格設定により、旅客数の最大化に努めた結果、単価は低下しましたが、RPKはプラス0.4%と増加させることができました。

国内旅客事業の状況

	前年同期	第3四半期 累計	前年 同期比	第3四半期 ⁽⁴⁾	前年 同期比
旅客収入 (億円)	4,047	4,154	+ 2.7%	1,385	+ 1.5%
有償旅客数 (千人)	26,437	27,124	+ 2.6%	9,117	+ 1.0%
ASK (百万席キロ)	27,184	27,606	+ 1.6%	9,219	+ 1.2%
RPK (百万人キロ)	19,817	20,444	+ 3.2%	6,834	+ 0.8%
有償座席利用率 (%)	72.9%	74.1%	+ 1.2pt	74.1%	▲ 0.3pt
単価 (円) ⁽¹⁾	15,308	15,316	+ 0.1%	15,201	+ 0.5%
イールド (円) ⁽²⁾	20.4	20.3	▲ 0.5%	20.3	+ 0.7%
ユニットレベニュー (円) ⁽³⁾	14.9	15.0	+ 1.1%	15.0	+ 0.2%

国内旅客収入の推移



(1) 単価=旅客収入/有償旅客数

(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) 第3四半期(10-12月)の実績は第3四半期累計実績(4-12月)から第2四半期累計実績(4-9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。国内旅客収入は、前年対比2.7%増の4,154億円となりました。
- 台風19号による多数の欠航便が発生しましたが、個人需要の強さは依然として続いており、旅客数は前年対比で2.6%増加しました。座席利用率も1.2ポイント増加しております。
- 単価は0.1%の上昇となりました。強い個人需要と、A350や787-8といった最新鋭の航空機の就航による高品質の商品・サービスにより、需要喚起型の運賃が大きく伸び、運賃種別ミックスではマイナスに効いたにも関わらず、単価を上げることができました。
- 「コト消費」の盛り上がりによる、好調な国内旅行需要のトレンドは依然として継続しております。需要喚起型の運賃需要が大きく伸びる中、新システムによるイールドマネジメントを通じて、単価・旅客数をさらに伸ばすよう努めてまいります。

主要営業費用項目

営業費用内訳

(単位：億円)	前年同期	第3四半期 累計	前年差	前年同期比	第3四半期 ⁽⁴⁾	前年差	前年同期比
燃油費	1,917	1,896	▲20	▲1.1%	619	▲44	▲6.7%
運航施設利用費	649	652	+3	+0.5%	217	+0	+0.3%
整備費	550	596	+45	+8.3%	196	+13	+7.2%
航空販売手数料	141	139	▲2	▲1.6%	44	▲2	▲5.8%
機材費 ⁽¹⁾⁽²⁾	838	947 (879)	+108 (+40)	+13.0% (+4.9%)	322 (306)	+39 (+23)	+14.1% (+8.4%)
サービス費 ⁽³⁾	343	354	+10	+3.0%	120	+2	+2.3%
人件費	2,259	2,302	+42	+1.9%	762	+6	+0.8%
旅行原価	663	651	▲11	▲1.8%	191	▲14	▲7.1%
その他	2,490	2,566	+75	+3.0%	847	▲1	▲0.1%
営業費用計 ⁽²⁾	9,855	10,107 (10,039)	+251 (+183)	+2.6% (+1.9%)	3,321 (3,305)	▲0 (▲16)	▲0.0% (▲0.5%)

ASK前年比：+1.5%

(1) 機材費＝航空機に関わる償却費＋賃借料＋保険料など

(2) ()内は償却方法変更前の数値

(3) 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

(4) 第3四半期(10-12月)の実績は第3四半期累計実績(4-12月)から第2四半期累計実績(4-9月)を差し引いて算出

- このページでは、主要営業費用項目について記載しております。カッコ内の数字は償却方法変更前の金額で、前年対比1.9%増の1兆39億円となりました。燃油費と首都圏空港機能強化に備えた先行費用を除けば、費用は供給増の範囲内に留めております。
- コスト削減施策は着実に実行できており、営業費用は見通し通りにコントロールできております。今後もより一層の努力を続けてまいります。

財務状況・キャッシュフロー状況

連結貸借対照表

(単位：億円)	前年度末	第3四半期末	前年度末差	備考
総資産	20,303	19,417	▲885	
現金及び預金	5,220	3,264	▲1,956	譲渡性預金等を含む 第3四半期末値には、企業年金基金への827億円の拠出、 国内線航空機輸入に関わる消費税の未還付など一時的な 減少要因約300億円を含む
有利子負債	1,423	1,562	+138	
オフバランス未経過リース料	811	717	▲93	
自己資本	11,651	11,825	+174	
自己資本比率 (%)	57.4%	60.9%	+3.5pt	
D/Eレシオ (倍)	0.1x	0.1x	+0.0x	オンバランス有利子負債/自己資本

連結キャッシュフロー計算書

(単位：億円)	前年同期	第3四半期累計	前年同期差	備考
営業キャッシュフロー	2,056	510	▲1,546	第3四半期累計値には、企業年金基金への827億円の拠出、 国内線航空機輸入に関わる消費税の未還付など一時的な 減少要因約300億円を含む
減価償却費	927	1,025	+97	
投資キャッシュフロー	▲1,436	▲1,914	▲478	
投資・出資額	▲1,687	▲1,957	▲270	
フリーキャッシュフロー	620	▲1,404	▲2,024	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	▲499	▲552	▲52	
キャッシュフロー合計	120	▲1,956	▲2,077	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
EBITDA	2,382	2,226	▲156	
EBITDAR	2,531	2,386	▲145	

- このページでは、連結のバランスシートとキャッシュフローの状況をお示ししておりますのでご覧ください。
- 現預金は前年度末から1,956億円減少しておりますが、ご心配なさらないでください。
- これは、中期計画でお約束した手元現預金水準の適正化の取り組みとしての企業年金基金への827億円の拠出や、国内線航空機輸入に関わる消費税の未還付など、一時的な減少要因として約300億円の資金減少を含んでおります。
- 第4四半期には、約400億円の資金調達も実施予定であり、不透明な経営環境に備え、十二分な手元流動性は確保できております。

《参考》国際線大路別実績

旅客収入

(単位:%)	第3四半期累計 前年比	第3四半期 前年比	第3四半期累計構成比		第3四半期 構成比
			前年	当年	
米大陸線	+6.6%	+0.3%	26%	28%	28%
欧州線	▲4.9%	▲3.0%	17%	17%	15%
アジア・オセアニア線	▲4.2%	▲6.8%	32%	31%	34%
中国線	▲7.0%	▲17.4%	11%	11%	10%
ハワイ・グアム線	▲11.0%	▲10.5%	14%	13%	13%
全路線・合計値	▲2.8%	▲6.1%	100%	100%	100%

ASK

(単位:百万席キロ)	第3四半期累計			第3四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	11,715	12,682	+8.3%	4,117	+4.6%
欧州線	5,932	6,161	+3.8%	2,033	+5.4%
アジア・オセアニア線	14,378	14,612	+1.6%	4,790	▲0.6%
中国線	2,568	2,740	+6.7%	925	+8.0%
ハワイ・グアム線	6,617	5,584	▲15.6%	1,843	▲18.8%
全路線	41,211	41,781	+1.4%	13,709	▲0.7%

RPK

(単位:百万人キロ)	第3四半期累計			第3四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	9,601	10,402	+8.3%	3,323	+6.2%
欧州線	5,079	5,098	+0.4%	1,677	+3.4%
アジア・オセアニア線	11,683	11,712	+0.2%	3,974	▲0.5%
中国線	2,177	2,103	▲3.4%	591	▲13.1%
ハワイ・グアム線	5,157	4,514	▲12.5%	1,495	▲12.1%
全路線	33,699	33,830	+0.4%	11,062	▲0.6%

有償旅客数

(単位:千人)	第3四半期累計			第3四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	1,005	1,103	+9.7%	352	+7.5%
欧州線	567	577	+1.7%	189	+4.6%
アジア・オセアニア線	3,185	3,172	▲0.4%	1,065	▲1.6%
中国線	1,181	1,124	▲4.8%	315	▲14.9%
ハワイ・グアム線	932	791	▲15.1%	265	▲13.4%
全路線	6,872	6,769	▲1.5%	2,187	▲3.5%

有償座席利用率

(単位:%)	第3四半期累計			第3四半期	
	前年	当年	前年差	当年	前年差
米大陸線	82.0%	82.0%	+0.1pt	80.7%	+1.2pt
欧州線	85.6%	82.7%	▲2.9pt	82.5%	▲1.6pt
アジア・オセアニア線	81.3%	80.2%	▲1.1pt	83.0%	+0.1pt
中国線	84.8%	76.8%	▲8.0pt	63.9%	▲15.5pt
ハワイ・グアム線	77.9%	80.8%	+2.9pt	81.1%	+6.2pt
全路線	81.8%	81.0%	▲0.8pt	80.7%	+0.1pt

- 国際線の方面別実績について、一言だけご説明します。
- 日本発業務需要が弱含む中、新システムを活用して海外発需要等を積極的に取り込み、収入の極大化に努めました。
- 中国線については需給バランスが大幅に悪化しており、その結果、ロードファクターが大幅に悪化しました。新型コロナウイルスが今後の航空需要、特に中国線の需要にどのような影響を及ぼすのか、慎重に注視するとともに、マイナス影響を軽減するための施策の検討を開始しております。
- 状況を楽観視することなく、とはいえ、最後まであきらめずに、少しでも利益を積み上げるべく、努力してまいります。
- 以下のページですが、15ページに保有航空機一覧をお示ししております。また、16ページに、2020年3月期業績予想の財務諸表を掲載しております。
- 18ページ以降では、参考資料として、ESGの取り組みと、既にお示ししている当社の財務戦略・資本政策について改めてお示ししておりますので、ご参照ください。

《参考》航空機一覽

		前年度末 2019/3/31			当期末 2019/12/31			増減
		所有	リース	合計	所有	リース	合計	
大型機	Airbus A350-900	0	0	0	5	0	5	+5
	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	45	0	45	+5
中型機	Boeing 787-8	25	0	25	28	0	28	+3
	Boeing 787-9	14	3	17	15	3	18	+1
	Boeing 767-300	6	0	6	6	0	6	-
	Boeing 767-300ER	29	0	29	29	0	29	-
	中型機 小計	74	3	77	78	3	81	+4
小型機	Boeing 737-400	3	0	3	0	0	0	▲3
	Boeing 737-800	42	20	62	43	19	62	-
	小型機 小計	45	20	65	43	19	62	▲3
リージョナル機	Embraer 170	18	0	18	18	0	18	-
	Embraer 190	14	0	14	14	0	14	-
	Bombardier D8-400	1	0	1	0	0	0	▲1
	Bombardier D8-400CC	5	0	5	5	0	5	-
	SAAB340B	8	0	8	6	0	6	▲2
	ATR42-600	5	1	6	7	1	8	+2
	ATR72-600	1	0	1	2	0	2	+1
	リージョナル機 小計	52	1	53	52	1	53	-
合計		211	24	235	218	23	241	+6

《参考》2020年3月期業績予想 財務諸表

連結貸借対照表

(億円)	2018年度期末	2019年度期末		予想増減額
	実績	前回予想 ⁽¹⁾	今回予想	
総資産	20,303	20,100	19,620	▲480
有利子負債	1,423	1,710	1,710	-
自己資本	11,651	11,740	11,660	▲80
自己資本比率 (%)	57.4%	58.4%	59.4%	+1.0pt
ROIC (%) ^{(2) (3)}	9.5%	8.6% (9.1%)	7.1% (7.6%)	▲1.5pt (▲1.5pt)
ROE (%) ⁽⁴⁾	13.6%	9.7%	8.0%	▲1.8pt
ROA (%) ^{(3) (5)}	9.1%	8.4% (8.9%)	7.0% (7.5%)	▲1.4pt (▲1.4pt)

(1) 前回予想は2019年10月31日公表値

(2) 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)

(3) ()内は償却方法変更前の数値

(4) 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

(5) 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)	2018年度	2019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 ⁽⁶⁾	2,967	2,040	1,520	▲520
投資キャッシュフロー	▲1,863	▲2,340	▲2,320	+20
フリーキャッシュフロー ^{(6) (7)}	1,103	▲300	▲800	▲500
財務キャッシュフロー	▲370	▲500	▲500	-
EBITDA	3,002	3,070	2,770	▲300
EBITDAR	3,201	3,280	2,980	▲300

(6) 2019年度予想値には、企業年金基金への拠出を含む(827億円(実績))

(7) 営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー

(8) 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

(9) 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・出資額

(億円)	2018年度	2019年度		予想増減額
	実績	前回予想 ⁽¹⁾	今回予想	
航空機	1,754	1,850	1,850	-
地上投資その他	508	730	720	▲10
投資・出資額計	2,262	2,580	2,570	▲10

投資の成長・更新区分

成長投資 ⁽⁸⁾	1,930
更新投資 ⁽⁹⁾	640

INTENTIONALLY LEFT BLANK

《参考》SDGs達成に向けたESG経営

※2019年2月25日公表 中期経営計画ローリングプラン2019より再掲



JAPAN AIRLINES

今中期経営計画においてはESG経営の視点から重点課題を特定し、
2030年のSDGs^{*1}達成に向け、事業を通じて社会の課題解決に取り組みます。

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS



2030



グランドデザイン

2020

中期経営計画

ESG経営
の視点

取り組む領域

重点課題

Environmental
環境

- ・温室効果ガス排出の削減
- ・廃棄物の削減
- ・騒音の低減

Social
お客さま・地域

- ・世界の空の安全を牽引
- ・あらゆるお客さまの空の旅を可能に
- ・観光立国に向けたインバウンドの拡大
- ・日本全国の地域活性化
- ・お客さまに信頼される商品サービス

Social
人権・D&I^{*2}

- ・多様な人財の活躍と健康経営の実現
- ・女性リーダーの育成と輩出
- ・健全^{*3}なサプライチェーンの構築

Governance
ガバナンス

- ・コンプライアンスの徹底
- ・積極的な情報開示と説明責任
- ・強固なリスクマネジメント

^{*1} 持続可能な社会の実現を目指し、国際社会が2030年までに解決すべき17の目標

^{*2} ダイバーシティ&インクルージョンの略。異なる経験や視点を活かし、その違いを受け止めたうえで新たなものを生み出すこと

^{*3} 環境配慮・公正な事業慣行・人権尊重などが実現された状態

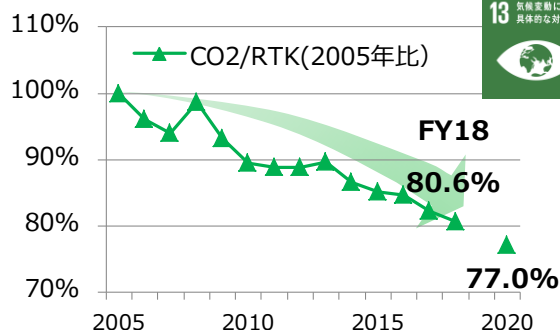
《参考》ESGの取り組み

- ✓ 企業価値の向上と持続可能な社会の実現に向けて、事業を通じてSDGsの達成に貢献
- ✓ JALグループ社員が遵守すべき行動の指針として行動規範「社会への約束」を制定

Environmental 「環境」

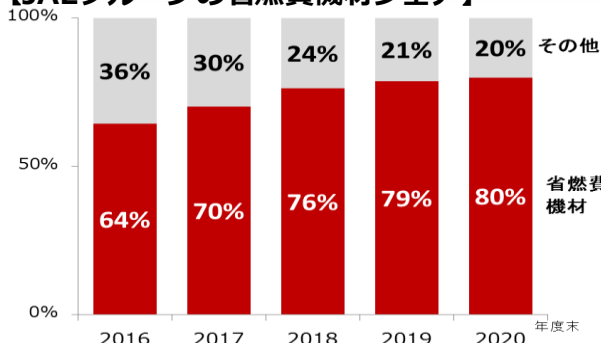
- ・CO2排出量削減の推進：
省燃費機材の導入と運航上の工夫
- ・バイオジェット燃料の利用促進：
米国のバイオジェット燃料製造会社
(Fulcrum BioEnergy, Inc.) への出資

【CO2削減の推移】



「2020年度までに、2005年対比でCO2排出量を23%削減」という目標の達成に向け、着実に取り組んでいる

【JALグループの省燃費機材シェア】



対象機種：A350,787,777,737-800,E170/190
FY18までは実績値、FY19以降は計画値

Social 「社会」

- ・ダイバーシティ推進への取り組み
- ・持続可能なサプライチェーンの構築
- ・観光促進を通じた地域活性化への貢献
ならびにインバウンドの拡大

【ダイバーシティ推進への取り組み】

- キャリアブランクのある女性の再就職支援
「ワークアゲインプログラム」の実施
- 「2019J-Winダイバーシティ・アワード」にて
「アドバンス部門 準大賞」受賞



【持続可能なサプライチェーンの構築】

- Sedex社の「グローバル・メンバーシップ」への参加
- 「JALグループサプライヤー行動規範」の改定
- 東京2020大会の「持続可能性に配慮した調達コード」への適切な対応
- サプライヤーへのCSR監査実施



【観光促進を通じた地域活性化への貢献 ならびにインバウンドの拡大】

- 「ALL-JAPAN観光立国ファンド」への出資
- 「トラベラーズチョイス™ 世界の人気エアライン 2019」で3年連続「日本のベストエアライン」受賞



Governance 「企業統治」

- ・透明性の高い経営と強い経営監視機能：
 - 豊富な経営経験を有する3名の独立社外取締役
 - 高い見識を備えた3名の独立社外監査役
 - 社外取締役が過半数を占め、委員長を務める任意の各種委員会の設置
(構成メンバーは公表、執行役員人事を所管する人事委員会を除き、委員長はすべて社外取締役)

取締役会

取締役総数10名中、社外取締役3名（30%）

答申

任意の各種委員会

コーポレート・ガバナンス委員会

指名委員会

報酬委員会

人事委員会

役員懲戒委員会

《参考》財務戦略・資本政策①



JAPAN AIRLINES

※2019年2月25日公表 中期経営計画ローリングプラン2019より再掲

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。
前計画より航空機への成長投資を400億円積み増し、成長を加速させます。

2018～2020年度
総額 **7,000億円** (前計画対比 + **400**)

更新投資
2,200億円

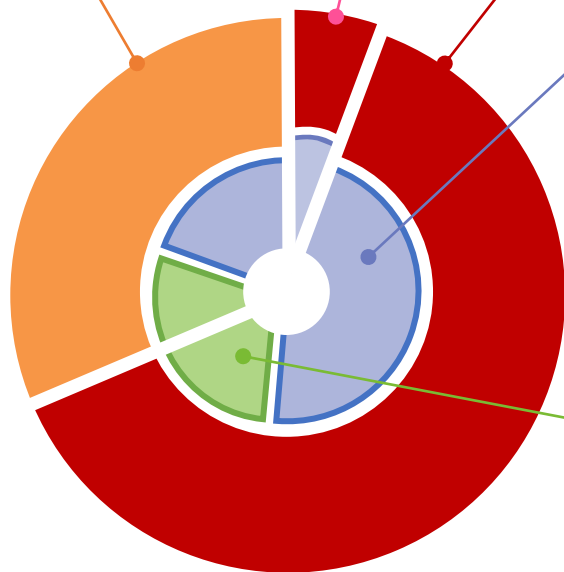
前計画対比
+ **400**

キャッシュ
フロー増に
繋がる

成長投資
4,800億円

飛躍的な
成長を目指す
ための

特別成長投資枠
500億円



航空機

4,900億円
(前計画対比 + **400**)

国際線供給量拡大 + 300
導入時期変更等 + 100

2018年度……………1,790億円
2019～20年度…3,110億円予定

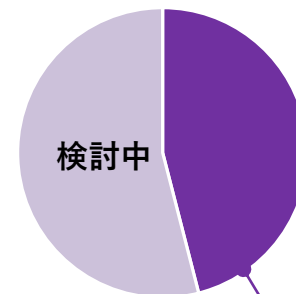
地上・IT等

2,100億円

スマート空港、レベニュー
マネジメント強化等

2018年度……………590億円
2019～20年度…1,510億円予定

+



中長距離LCC

230～億円

航空機

成長投資：路線開設・増便、運航効率向上に資する航空機
更新投資：退役更新航空機、部品など

地上・IT等

成長投資：品質・サービス向上、効率化、新事業展開など
更新投資：老朽既存設備の単純更新、法令対応など

《参考》財務戦略・資本政策②

※2019年2月25日公表 中期経営計画ローリングプラン2019より再掲



**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。**

資産効率・資本効率の向上

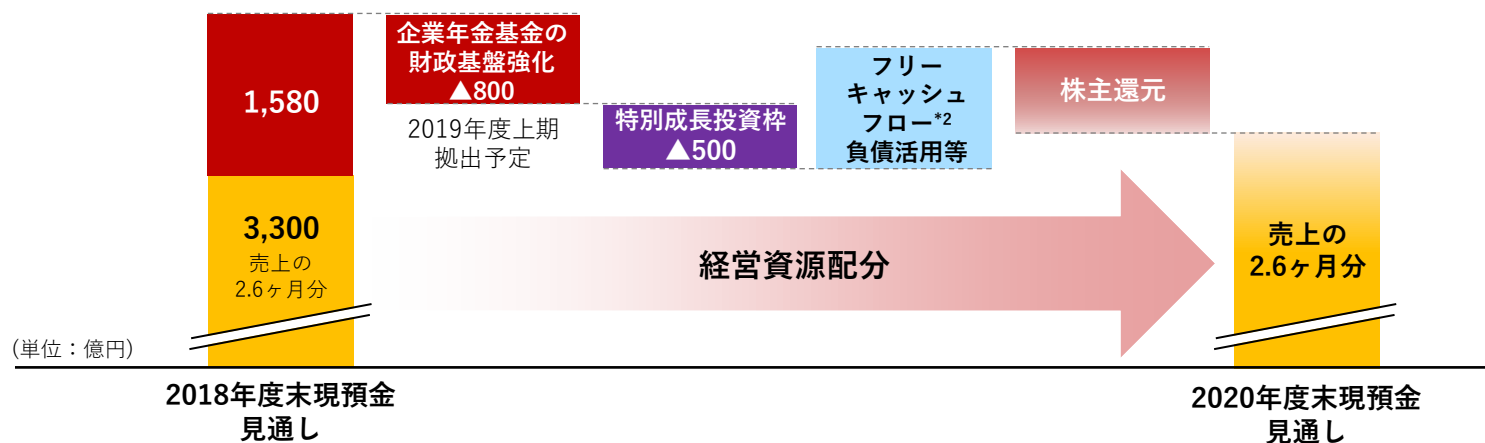
- 2020年度に予定される首都圏空港の機能強化に対応するための先行投資・費用の発生と、需給バランスの短期的な悪化が想定されるため、自己資本利益率(ROE)および投資利益率(ROIC)の一時的な低下は避けられないものの、持続的な利益成長により、ROE10%台の維持・向上、ROICのさらなる向上を目指す

経営資源の配分

- 安定的経営のために必要な手元資金の水準は、年間売上の約2.6ヶ月分を維持し、超過額を戦略的に配分
- 成長投資は有利子負債を活用して積極的に推進し、飛躍的な成長のための「特別成長投資枠」500億円も有効活用
- 2019年度上期を目途に、企業年金基金の財政基盤強化のために約800億円を拠出し、当社の退職給付に係る負債を削減

株主還元のさらなる充実

- 実効税率の上昇にかかわらず配当水準を維持するよう、2019年度から目安とする配当性向を引き上げ、株主資本配当率にも留意しつつ、安定的な配当を実施
- 安定的な配当と積極的な自己株式取得を組み合わせることにより、総還元性向^{*1}を意識した株主還元策を実施



^{*1} (配当金総額 + 自己株式取得額) / 親会社株主に帰属する当期純利益

^{*2} 営業キャッシュフロー + 投資キャッシュフロー

《参考》財務戦略・資本政策③



JAPAN AIRLINES

※2019年2月25日公表 中期経営計画ローリングプラン2019より再掲（一部更新）

強固な財務体質と高い資本効率の両立 企業価値向上に向けた経営資源配分の実施、株主還元の拡充

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ヶ月分（現状では約3,300億円）を目安とする

株主還元方針

■継続性・安定性・予測可能性を重視した配当金

配当性向は、概ね35%程度を目安としていく。2019年度以降は特別な場合を除き、配当額の決定に際して、法人税等調整額の影響を除かないこととする。

■総還元を重視

配当金と自己株式取得の実施額の合計による総還元性向を概ね35%から50%程度の範囲とするよう、株主資本総還元率を概ね3%以上とするよう努める。

(1) 自己株式取得額は、当該年度の決算確定までに決議したものを含む

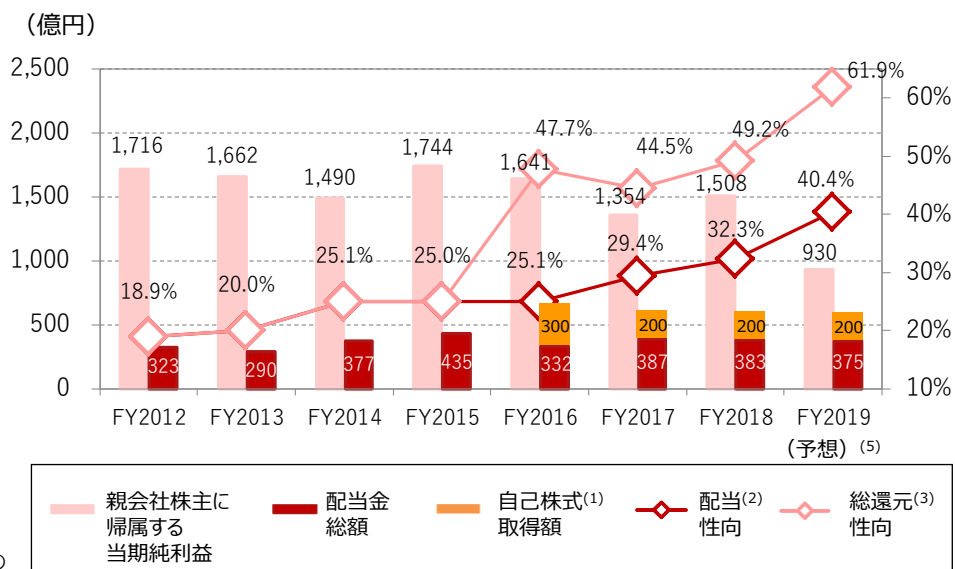
(2) 配当性向 = 配当金総額 / 配当の基準となる利益⁽⁴⁾

(3) 総還元性向 = (配当金総額 + 自己株式取得額) / 配当の基準となる利益⁽⁴⁾

(4) 配当の基準となる利益 = 親会社株主に帰属する当期純利益 + 法人税等調整額（2019年度以降は法人税等調整額の影響額を控除しない）

(5) 2019年度の配当金総額、配当性向および総還元性向は、2019年度第3四半期末の発行済株式総数（自己株式除く）を用いて計算

総還元推移（2012～2019年度）※更新



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。