

日本航空株式会社 2021年3月期 第2四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



2020年10月30日
代表取締役社長執行役員 赤坂祐二
代表取締役専務執行役員 菊山英樹

ボーイング767型機 JA613J 国内線特別塗装機

社会全体に暗い雰囲気漂う中、「日本中の皆さまに明るく元気になっていただきたい」というJALグループ社員(整備士)の思いから、疫病をおさめると言われている妖怪「アマビエ」が胴体底部に施されました。



JAPAN AIRLINES

本日お話しさせて頂くこと

2021年3月期第2四半期 業績概要

P.3

2021年3月期通期 業績予想

P.4

直近の取り組み

P.5

ニューノーマルに向けて

P.7

2021年3月期第2四半期 業績詳細

P.10

参考資料

P.19

2021年3月期決算より、従来の日本基準に替え、国際財務報告基準（IFRS）を適用しております。これに伴い、前年度の数値もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析しております。



IT協会
IT最優秀賞



FTE
アクセシビリティ・リーダーシップ賞



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



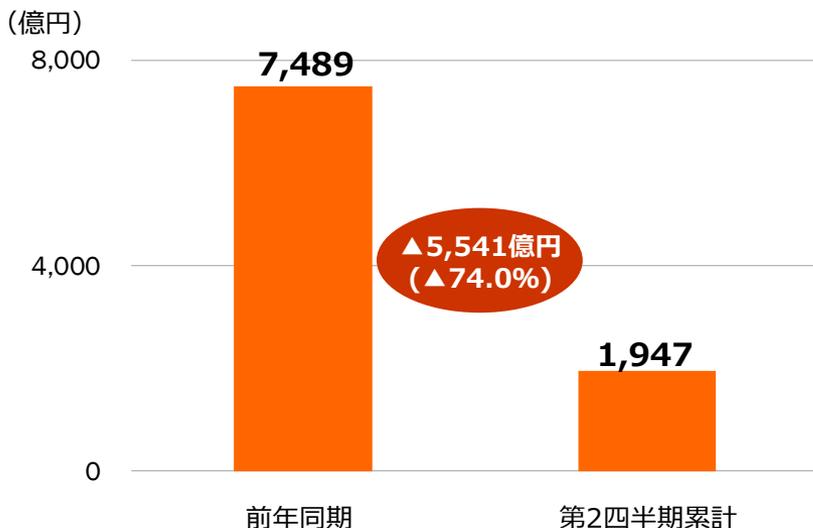
2020
健康経営優良法人
Health and productivity
ホワイト500

(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。

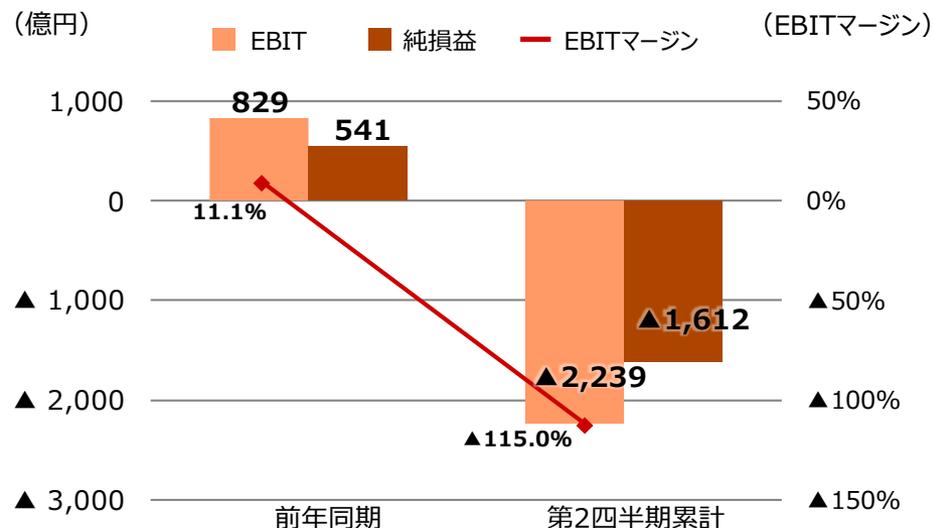
2021年3月期第2四半期 業績概要

- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大幅に減収
- ✓ コスト削減に努力するも、減収を補うことができず大幅損失計上

売上収益 (1)



EBIT (1)(2)/純損益 (1)(3)/EBITマージン (1)(4)



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)	78.6	36.3	▲53.8%
ドバイ原油 (USD/bbl)	65.2	35.4	▲45.7%
為替 (円/USD)	109.2	107.5	▲1.6%

運航諸元/ASK

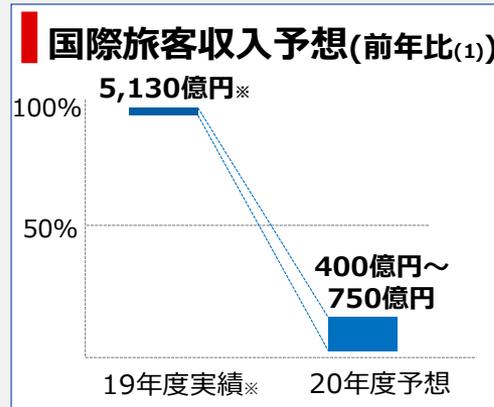
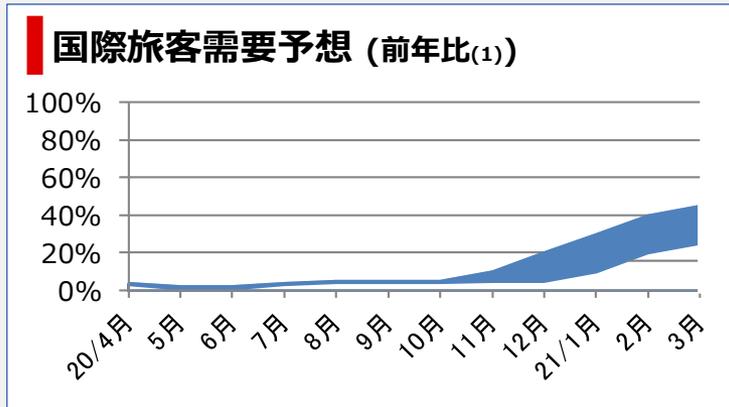
	第2四半期累計(前年同期比)
国際線 (5)	▲ 88.1%
国内線	▲ 51.4%
合計	▲ 73.5%

(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (2) EBIT=財務・法人所得税前損益 (税引前損益から利息等の財務収支を除いたもの) (3) 純損益=親会社の所有者に帰属する四半期損益 (4) EBITマージン=EBIT/売上収益 (5) 2020年度から一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年同期も同様の変更を反映し比較分析

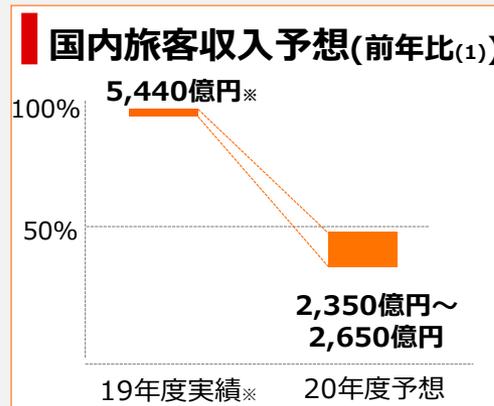
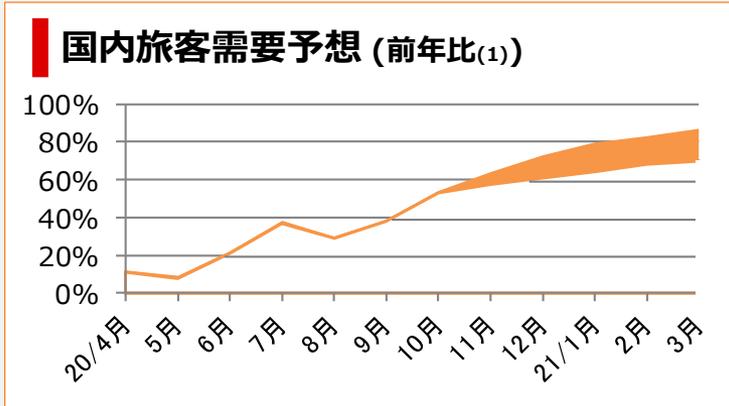
- 弊社 2021年3月期第2四半期決算説明会にご参加いただき、ありがとうございます。
- 当第2四半期の業績についてですが、新型コロナウイルス感染拡大影響が続いており、売上収益は前年対比74%減少の1,947億円となりました。
- 需要の減少が続いており、機動的な供給調整による変動費の抑制ならびに固定費の削減に努めておりますが、EBITは2,239億円の損失、純損益は1,612億円の損失となりました。
- 厳しい業績を踏まえ、株主の皆さまには大変申し訳ございませんが、中間配当の実施は見送ることとさせていただいております。
- 当社が現在置かれている状況に鑑み、重ねてご理解を賜りたく存じます。

2021年3月期通期業績予想について

- ✓ IATA需要想定をベースに足許の需要動向、新型コロナウイルス感染拡大状況、出入国規制の緩和の動き等を考慮し、一定の幅をもって需要回復シナリオを想定
- ✓ 上述に基づく2021年3月期の通期EBITは、▲3,300億円～▲3,800億円と予想
- ✓ 需要に応じた柔軟な供給調整と更なる固定費の削減を進め、損失幅の極小化に努めていく



【下期市況前提】
 ・シンガポールケロシン：50USD/bbl
 ・ドバイ原油：44USD/bbl
 ・為替：110円/USD



通期業績予想	
(単位：億円)	2020年度
	今回予想
売上収益	5,300～6,000
EBIT (▲は損失) (²)	▲3,300～▲3,800
純損益 (▲は損失)	▲2,400～▲2,700

(1) 前年比における2019年度実績は、FY19Q3決算発表時に開示した修正業績予想値(2020年1月31日発表)

(2) EBITは減損が含まれた金額

(3) 前提条件が変わらない場合でも、旅客収入の実績が上記の範囲に収まらない可能性があります

- 今期の通期業績予想についてご説明します。
- 今期のEBITは3,300～3,800億円の大幅な損失を見込まざるを得ません。このような巨額の赤字予想をお示しすることは、経営として責任を重く受け止めております。
- ページ左側のグラフをご覧ください。今後の国際・国内旅客の需要回復については、現時点で確たる見通しをお示しすることは困難ですが、複数の想定をもとに幅をもってお示しすることとしました。
- この需要回復シナリオをベースに収入を幅で想定し、費用削減努力のさらなる深掘りを織り込み、今期の業績予想は幅でお示しすることにいたしました。
- 国内線は、新型コロナウイルス感染拡大による需要減が底を打ち、GoToトラベルキャンペーンによる追い風もあり、確実に回復しつつありますが、国際線の需要回復はまだ見通せない状況です。
- なお、国際線の事業構造変革の一環として、ボーイング777の早期退役を計画しており、その減損損失等は、このEBIT予想に含めております。
- また、事業規模の急速な縮小により、下期のヘッジ率はおおよそ約60%強になることから、燃油・為替市況の変動による業績への影響は限定的です。
- 先行き不透明な状況ですが、需要に応じて柔軟に供給調整を行うとともに、費用削減を徹底することで、損失幅の縮小に努めてまいります。

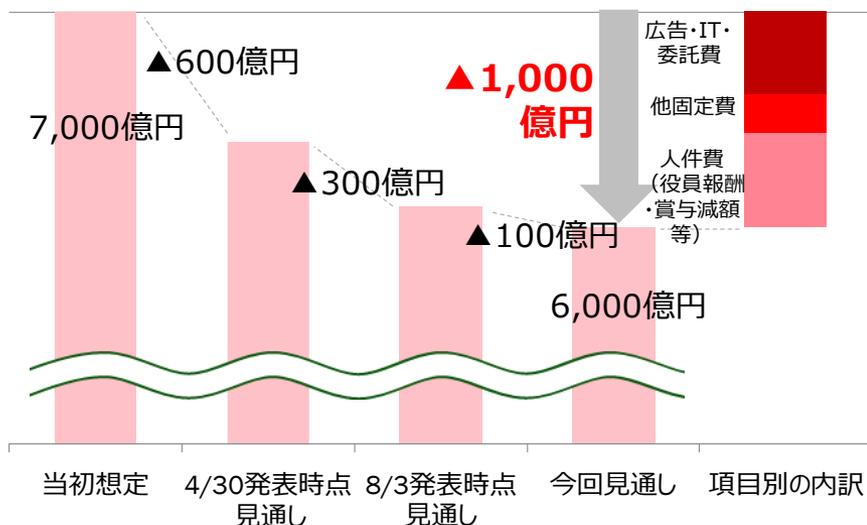
コスト削減 および 投資抑制の取り組み

コスト削減

固定費

- 前回見通し(当初想定比**900億円**減)から**100億円**追加削減し、計**1,000億円**の削減を目指す(上期**640億円**削減達成)

【固定費削減の進捗イメージ】



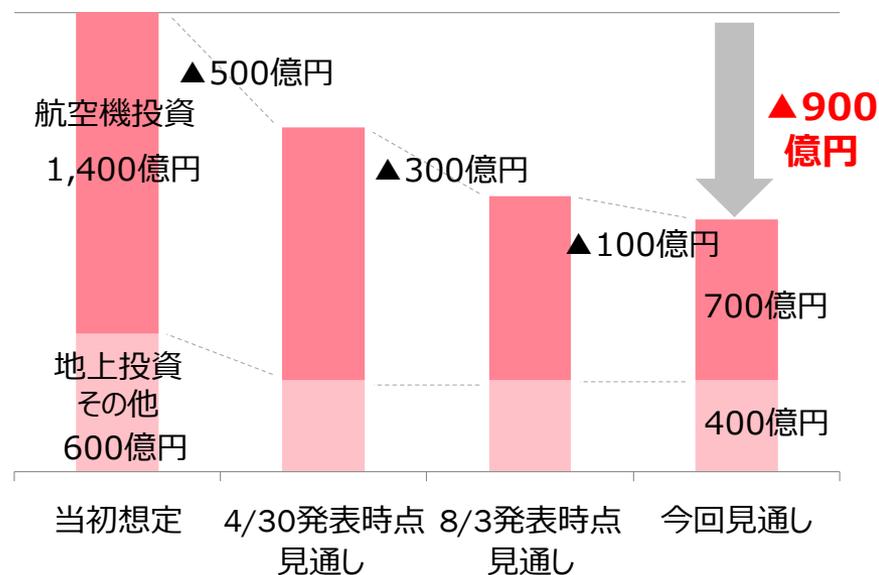
収入・供給連動費用

- 継続して減収額の40%の費用削減を目指す(上期は目標通り減収額の**約40%**削減達成)

投資抑制の取り組み

- 前回見通し(当初想定比**800億円**減)から**100億円**追加抑制し、計**900億円**の抑制を目指す

【FY20投資額】



航空機投資

- ・ メーカー側との支払い時期・導入時期交渉
- ・ 部品投資の更なる精査

地上投資その他

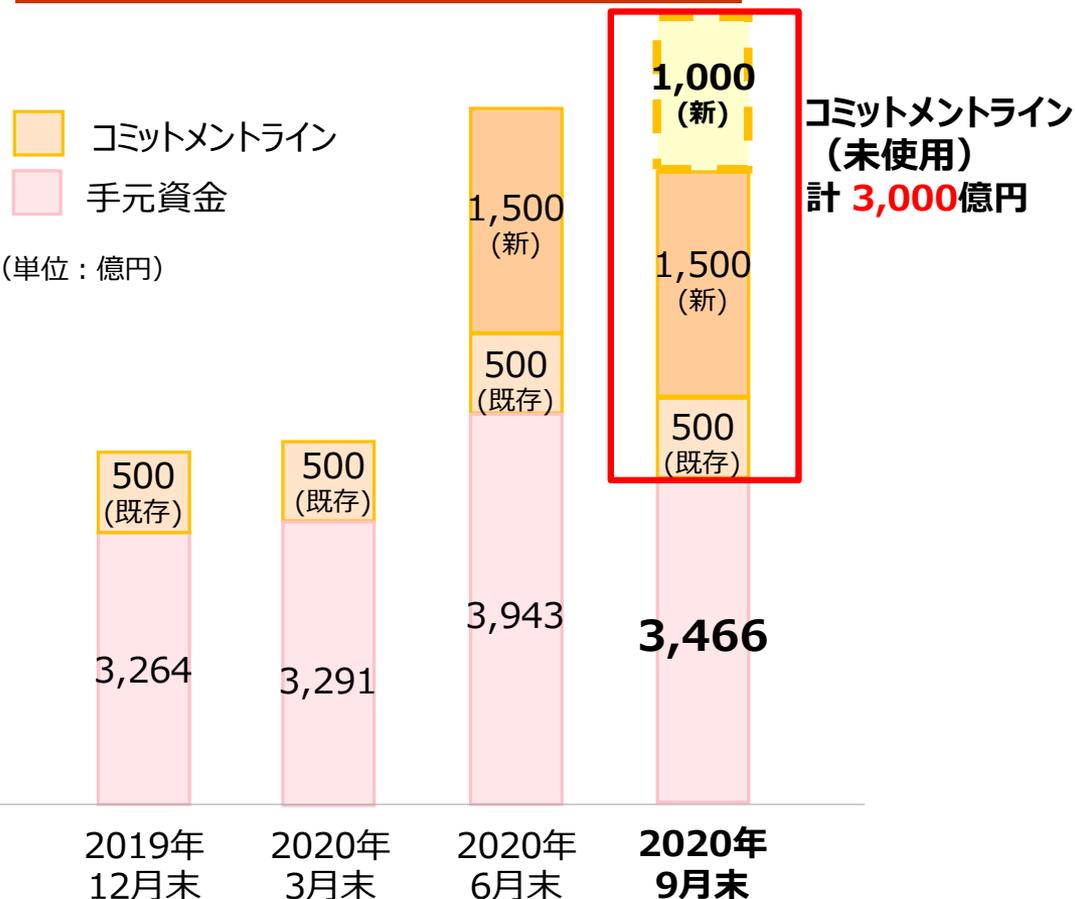
- ・ 実施要否、実施時期の更なる精査

- 続いて、費用削減と投資抑制の進捗状況ならびに今年度の見通しをご説明いたします。
- 固定費の削減については、当初想定比で年間900億円の削減を目標としておりましたが、固定費削減は順調に進んでいますので、さらに100億円削減目標を積み増し、当初見込んでいた年間7,000億円から1,000億円を削減し、今年度の固定費は6,000億円とします。
- 収入・供給連動費用については、引き続き減収額の40%の費用削減を目指します。
- ページ右側、投資については、当初想定比で年間800億円の抑制を目標としておりましたが、航空機・その他投資をさらに100億円抑制し、当初見込んでいた年間2,000億円から900億円を削減し、1,100億円とします。
- 引き続き、抜本的なコスト削減策と投資抑制を速やかに実施し、業績改善にむけた全社的な取り組みを継続してまいります。

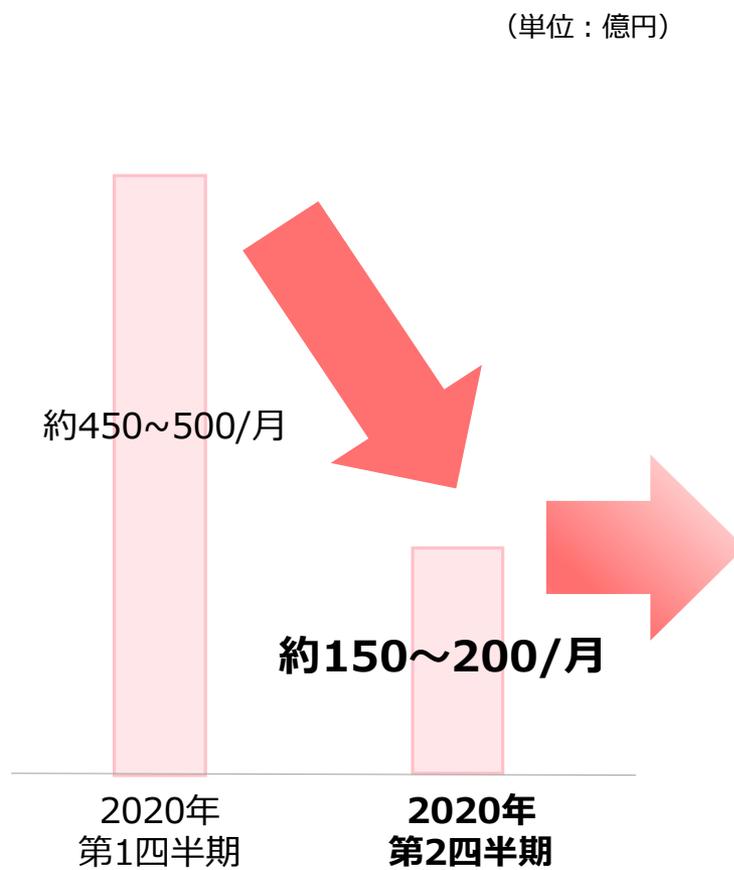
手元流動性確保に対する取り組み

- ✓ 機動的な資金調達と資金支出抑制努力により9月末の手元現預金は3,466億円を確保
- ✓ 更なる流動性確保の為、コミットメントラインを1,000億円追加予定
- ✓ キャッシュバーンは第2四半期に入り、着実に減少

手元資金・コミットメントライン



キャッシュバーン⁽¹⁾推移



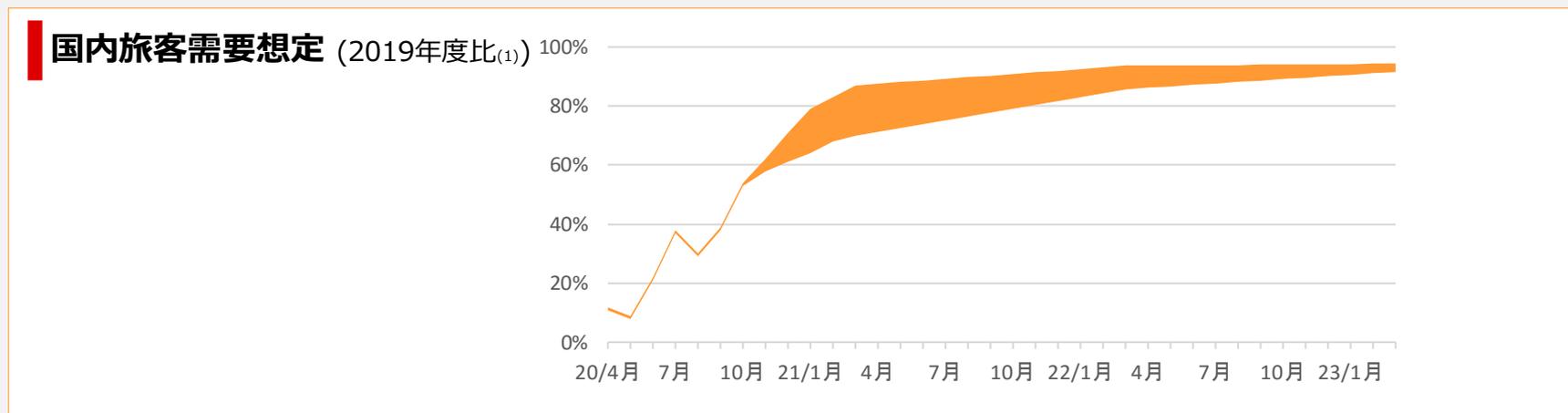
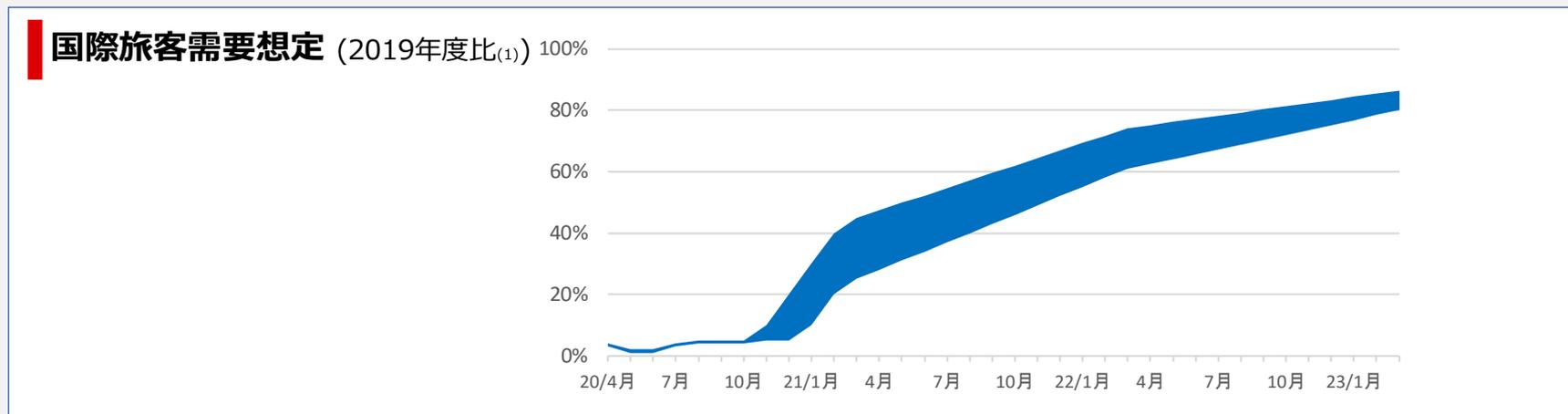
(1)営業CF+財務CFのうち有利子負債返済額

- 続いて、手元流動性についてご説明いたします。
- 9月末の手元現預金は3,466億円でした。また、コミットメントライン枠を来月中に1,000億円増額する予定ですので、未使用のコミットメントラインは3,000億円となり、十分な手元流動性を確保できております。
- また、第1四半期月間約450～500億円程度であったキャッシュバーンは、予約キャンセルによる払い戻しが落ち着いたことなどから、第2四半期以降150～200億円程度へ大幅に減少し、今後は同水準で落ち着いて推移する見通しです。
- 手元流動性の規模と今後のキャッシュバーンをご覧ください。コロナ影響が長期化しても十分耐えることができる態勢を整えております。
- 引き続き、前広な資金調達を最大限実施することにより、十分な手元流動性の確保に万全を期してまいります。

ニューノーマルに向けた今後の旅客需要想定

✓ IATAの需要想定を参考に、他要素や日本発着マーケットの特性を考慮し、当社にて策定

- 国際旅客：FY2022末までに80%程度、FY2024に向けて漸次回復
- 国内旅客：国際線に比べて早く、FY2022以降ほぼコロナ前水準に回復



(1) 2019年度比における2019年度実績は、FY19Q3決算発表時に開示した修正業績予想値(2020年1月31日発表)

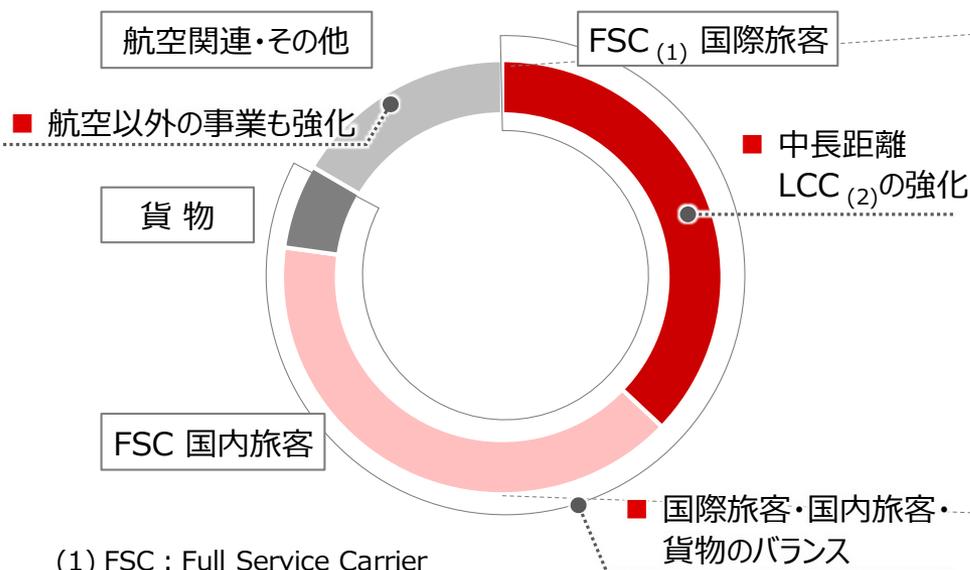
- こちらのページから、ポストコロナのニューノーマルにおける当社の将来像、およびそれに向けた取り組みについてお話いたします。
- このページでは、当社による2022年度末までの航空需要回復シナリオをお示しております。
- このシナリオは、先ほどお示した2020年度の需要想定同様、国際航空運送協会 IATAの需要想定を参考として、当社にて日本発着マーケットの回復を想定し、幅でお示しております。
- 国際旅客は、2021年度以降も緩やかに回復していきますが、2022年度末で約80%程度の回復に留まり、コロナ禍前の水準に戻るとしても3-4年程度がかかるとみています。
- 国内旅客は、足元の堅調な回復基調が続き、2022年度以降は概ね元の水準に近づいていくとみています。
- また国際・国内いずれも、業務需要の回復には時間がかかり、完全には元の水準に戻らない可能性を織り込む一方で、観光や、VFR（友人や親族訪問需要）については堅調に回復し、成長する可能性を織り込んでいます。
- 次のページでは、この需要想定に基づく将来のJALの姿についてお話いたします。

ニューノーマルに向けた戦略の方向性

企業価値回復のシナリオ



FY2019の収入割合



ニューノーマルの環境に適応した 将来の事業構造イメージ



(1) FSC : Full Service Carrier

(2) LCC : Low Cost Carrier

- まず当社事業の前提として、「安全・安心の向上」、「社会課題への取り組み加速」を最重要経営課題として捉え、取り組んでまいります。
- また足許のコロナ禍を耐え抜くために、事業構造の見直しと財務体質の再構築を早期に実現し、いち早く持続的な成長・発展を実現いたします。
- 事業構造の見直しとして、先の需要前提に基づき、需要回復が不透明なフルサービスキャリア国際線事業を一時的に縮小する一方、比較的早期の回復が見込まれ、成長が期待できる観光やVFR需要を取り込むために、ZIPAIRの就航、LCCパートナーとの連携強化を通じ、LCC事業を強化いたします。
- また、貨物および航空運送以外の事業を強化してリスク耐性の向上を図り、国際・国内・貨物・その他事業のバランスを、機動的に修正してまいります。
- 将来的には、国際・国内のフルサービスキャリア事業の収入割合を、現状の7割程度から中長期的に6割程度とし、LCC・その他の事業の割合を増やしていくイメージです。
- フルサービスキャリア事業の割合は縮小しますが、ポストコロナにおいても、JALグループは成長を目指してまいりますので、フルサービスキャリアの事業規模も、今後の需要動向に合わせて引き続き持続的な成長・発展を目指してまいります。

事業構造の見直し

収益性向上・SDGs達成に向けた取組み

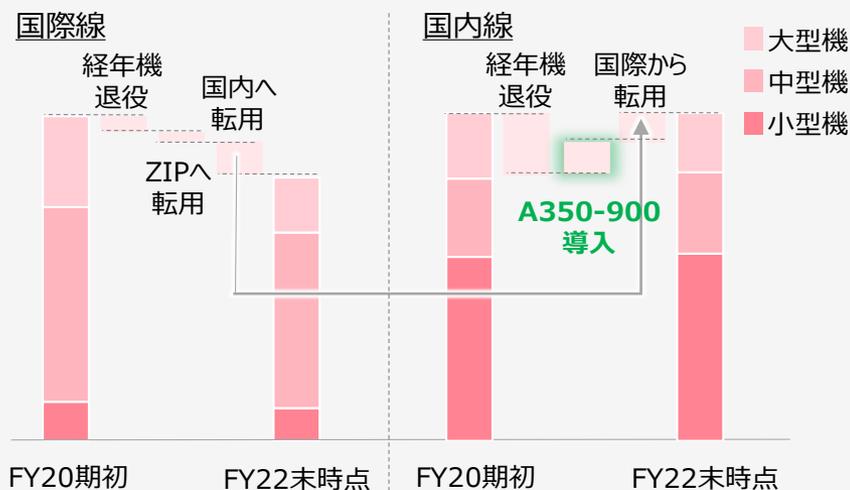
FSC事業

コロナ禍による一時的な需要縮小に対応して機動的に
機材計画を修正し、経年機の退役を促進

⇒ 機材費・整備費を抑制、CO2削減に貢献

- ✓ FY2020末までに、国際線の777-200ERを**全11機**退役
(一部、国内線へ転用)
- ✓ FY2022末までに、国内線の777**全13機**退役完了
- ✓ FY2022前半までに、737-800のリース機を**5機**返還

FSC事業の機材ポートフォリオ (イメージ)



成長とリスク耐性強化に向けた取組み

LCC事業

成長するマーケットに対応すべく、LCC事業を強化
⇒ 観光、VFR⁽¹⁾需要を取込み

- ✓ ZIPAIRの展開と、LCCパートナーとの連携により、成田を拠点としたLCCネットワークを構築
- ✓ ZIPAIRは需要回復に合わせて着実に成長を目指す
 - 3-6号機の導入計画決定 (需要に応じて増機を検討)
 - ホノルル線の就航準備を概ね完了

今後の旅客事業ポートフォリオ



航空関連・その他事業

- マイル・カード事業の更なる強化
- 地域活性化をビジネスへ
 - ✓ 地域事業本部を設立 (2020年11月1日付)

- 事業構造の見直しについて、具体的なアクションをご説明いたします。
- ページ左側のフルサービスキャリア事業においては、コロナ禍による一時的な需要減少に対応するため、国際線機材の早期退役を推進します。
- 2022年度末までに、経年機材である777を合計24機、737-800を5機、合計29機の早期退役を計画し、燃費改善や整備費等のコスト削減を図ります。また、国際線で使用している航空機の一部を、国内線およびZIPAIRへ機動的に配置転換いたします。なお、早期退役に伴う減損等の一時的費用は、2020年度に100億円程度、2021年度以降は30億円程度を見込み、影響は限定的です。
- 国内線の新機材A350については計画通り導入し、収益向上のみならずCO2削減を実現し、SDGsの達成を目指します。
- これらにより、先ほどご説明した当社が予測する需要に対して事業規模の最適化を実現いたします。
- 続きまして、ページ右側の、成長とリスク耐性強化に向けた取り組みをご説明いたします。
- 成長する観光・VFRマーケットに対応すべくLCC事業を強化します。ZIPAIRの展開、LCCパートナーであるジェットスター・ジャパンと春秋航空日本との連携により、各社それぞれの強みを生かして成田を拠点としたLCCネットワークを構築いたします。なお、ZIPAIRは需要回復に応じ着実な成長を目指し、機材の追加導入やホノルル線就航等の準備を順調に進めております。
- これらの事業構造の見直し策を迅速かつ柔軟に実行しながら、事業構造の最適化を追求してまいります。現在、これらの施策を織り込んだ新しい中期経営計画の策定を進めており、年度末までに発表する予定です。

業績詳細



INTENTIONALLY LEFT BLANK

連結経営成績⁽¹⁾

(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 ⁽⁶⁾	前年差	前年同期比
売上収益	7,489	1,947	▲5,541	▲74.0%	1,184	▲2,817	▲70.4%
国際旅客	2,729	91	▲2,637	▲96.6%	64	▲1,358	▲95.5%
国内旅客	2,858	696	▲2,161	▲75.6%	506	▲1,080	▲68.1%
貨物郵便	451	534	+83	+18.4%	268	+44	+19.9%
他の売上収益 ⁽²⁾	1,450	625	▲825	▲56.9%	343	▲422	▲55.2%
営業費用	6,715	4,194	▲2,520	▲37.5%	2,136	▲1,269	▲37.3%
燃油費	1,277	446	▲830	▲65.0%	252	▲388	▲60.6%
燃油費以外	5,437	3,747	▲1,689	▲31.1%	1,883	▲881	▲31.9%
その他収支 ⁽³⁾	55	7	▲48	▲87.2%	22	▲11	▲34.3%
EBIT	829	▲2,239	▲3,069	-	▲929	▲1,559	-
EBITマージン(%)	11.1%	▲115.0%	▲126.1pt	-	▲78.5%	▲94.3pt	-
純損益	541	▲1,612	▲2,153	-	▲675	▲1,087	-
ASK (百万席キ口) ⁽⁴⁾	46,222	12,242	▲33,980	▲73.5%	7,875	▲15,556	▲66.4%
RPK (百万人キ口) ⁽⁴⁾	39,419	4,243	▲35,176	▲89.2%	3,132	▲17,297	▲84.7%
EBITDAマージン(%) ⁽⁵⁾	21.7%	▲70.1%	▲91.8pt	-	▲41.1%	▲66.7pt	-

(注) ユニットコストについては、IFRSの適用および今後の事業ポートフォリオをふまえ、より実態に即した定義を検討中のため、今年度は開示いたしません。

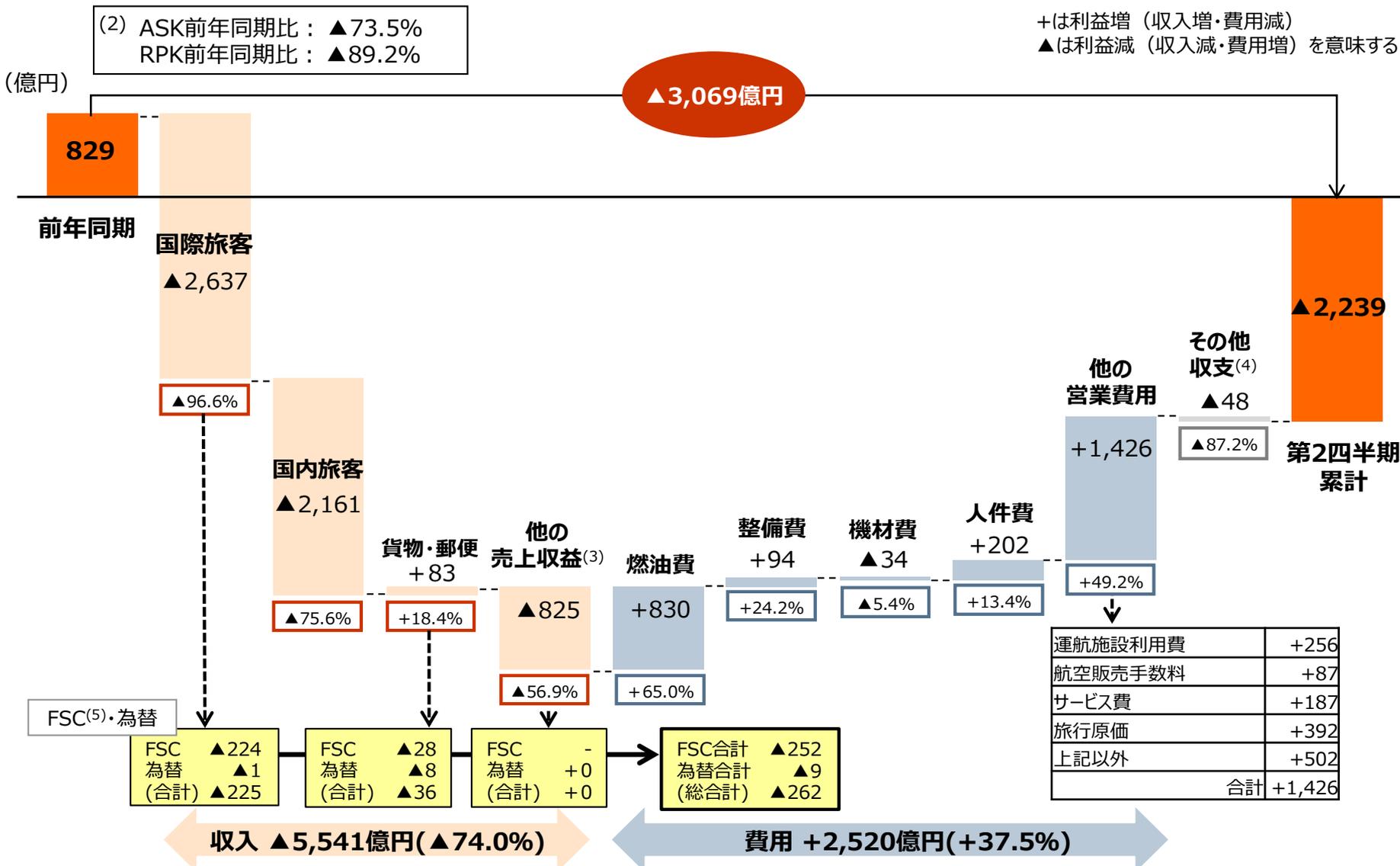
(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (2) 他の売上収益=旅行・マイル提携・受託事業収入など

(3) その他収支=航空機材売却益・その他の収入・持分法投資損益・投資収支 (4) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析 (5) EBITDAマージン=EBITDA/売上収益 EBITDA=EBIT+減価償却費 (6) 第2四半期(7月-9月)の実績は第2四半期累計実績(4月-9月)から第1四半期実績(4月-6月)を差し引いて算出

-
- ここからは、当第2四半期決算の業績詳細についてご説明いたします。
 - 11ページでは、連結経営成績をお示ししておりますので、後ほどご参照ください。

EBIT増減の推移 (収入／費用) (1)

+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



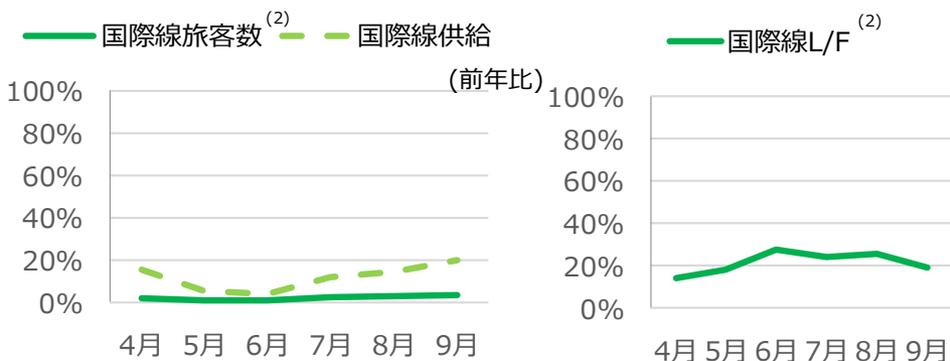
(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (2) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析 (3) 他の売上収益=旅行・マイル提携・受託事業収入など (4) その他収支 = 航空機材売却益・その他の収入・持分法投資損益・投資収支 (5) FSC=Fuel Surcharge

- このページでは、EBIT増減の推移をお示ししております。
- 収益面では、貨物郵便収入は前年を上回ったものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた国際旅客・国内旅客収入の大幅な減少により、大幅な減収となりました。
- 費用面では、需要に合わせた機動的な減便により運航費用の削減、人件費、広告宣伝費、IT経費などの固定費の削減に努めた結果、前年対比2,520億円の減少となりました。
- しかしながら、収入減少を補うことはできず、大幅な損失計上となりました。

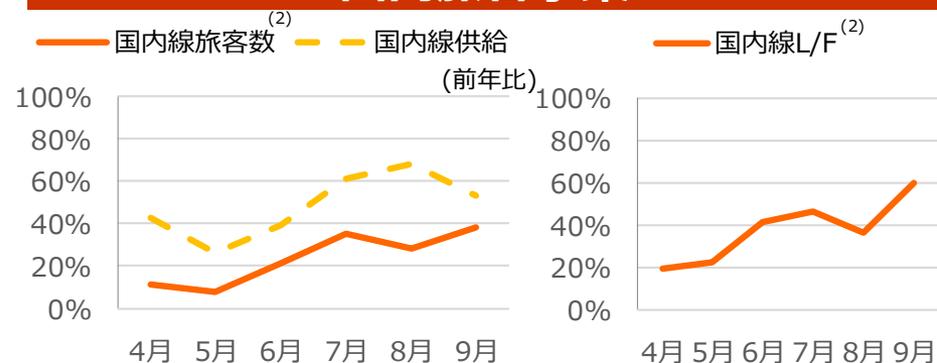
国際・国内旅客事業

- ✓ 新型コロナウイルス影響により急減する需要に応じ、国際線は大幅に供給を削減
- ✓ 国内線は、8月に感染者数増加や自治体の自粛要請を受け、観光需要が一時的に急減するも、9月以降は回復基調。単価はピーク期直前の需要急減、マイル利用増加により前年を下回った

国際旅客事業 (1)



国内旅客事業



国際旅客事業 (1)

国内旅客事業

	国際旅客事業 (1)					国内旅客事業				
	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期(6)	前年同期比	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期(6)	前年同期比
旅客収入 (億円) (2)	2,729	91	▲96.6%	64	▲95.5%	2,858	696	▲75.6%	506	▲68.1%
有償旅客数 (千人) (2)	4,946	112	▲97.7%	78	▲96.9%	19,409	4,644	▲76.1%	3,413	▲66.3%
ASK (百万席キロ)	27,835	3,303	▲88.1%	2,165	▲84.6%	18,387	8,938	▲51.4%	5,710	▲39.0%
RPK (百万人キロ) (2)	24,716	687	▲97.2%	488	▲96.2%	14,703	3,555	▲75.8%	2,643	▲65.8%
有償座席利用率 (%) (2)	88.8%	20.8%	▲68.0pt	22.6%	▲67.7pt	80.0%	39.8%	▲40.2pt	46.3%	▲36.2pt
単価 (円) (2) (3)	55,175	81,841	+48.3%	82,626	+46.2%	14,725	14,988	+1.8%	14,844	▲5.2%
イールド (円) (2) (4)	11.0	13.3	+20.8%	13.2	+18.0%	19.4	19.6	+0.7%	19.2	▲6.7%
ユニットレベニュー (円) (2) (5)	9.8	2.8	▲71.7%	3.0	▲70.5%	15.5	7.8	▲49.9%	8.9	▲47.6%

(1) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析 (2) 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。前年度実績も同様の変更を反映し比較分析。 (3) 単価=旅客収入/有償旅客数 (4) イールド=旅客収入/RPK (5) ユニットレベニュー=旅客収入/ASK (6) 第2四半期(7月-9月)の実績は第2四半期累計実績(4月-9月)から第1四半期実績(4月-6月)を差し引いて算出

- 続いて、国際線と国内線の状況についてご説明いたします。
- 国際旅客需要は、各国の厳しい出入国制限が継続され、旅客数は前年対比97.7%減となりました。
- 国内旅客需要は、5月下旬の緊急事態宣言解除以降、6月・7月と需要は回復傾向にありましたが、夏場の感染者数増加を受け、8月の需要は一旦落ち込む結果となりました。一方、9月以降は、再び回復基調に転じております。
- なお、国内線の第2四半期の単価ですが、ピーク期直前に需要が急減したことや、マイル利用が増加したことから、前年比で5.2%下回りました。ただし、マイルの影響を除けば約2%の単価下落となります。

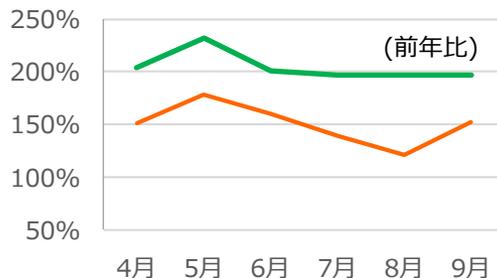
- ✓ 物量は前年比大幅減だが、単価の向上により、収入は前年超えを達成 (前年比 +18%)
- ✓ 世界的な供給減により、国際貨物郵便輸送の需給逼迫は継続
- ✓ 旅客機を利用した貨物専用便を積極的に運航し、上期に計7,228便を運航
- ✓ 9月より、成田＝ソウル線にてZIPAIR運航の貨物専用便も運航を開始

物量

単価

— 国際貨物 — 国内貨物

— 国際貨物 — 国内貨物



旅客機を利用した貨物専用便運航数 (片道) (1)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
米大陸線	63	289	345	300	262	223	1,482
欧州線	86	136	177	101	89	90	679
アジア・オセアニア線	197	302	347	336	341	397	1,920
中国線	250	442	316	285	311	283	1,887
国際線計	596	1,169	1,185	1,022	1,003	993	5,968
国内線	155	339	310	255	56	145	1,260
国際線・国内線合計	751	1,508	1,495	1,277	1,059	1,138	7,228

(1) ZIPAIR運航の貨物専用便を含む

国際線

- 医療関連物資や半導体関連の需要は堅調に推移
- 自動車、建機、食料品関連の需要が底打ち
- 8月中旬以降、物量は回復傾向

国内線

- 外出自粛による巣ごもり消費により、宅配需要が堅調に推移

- 続いて、貨物・郵便事業についてご説明いたします。
- 世界的な供給減により、需給ひっ迫が継続する中、旅客機を利用した貨物専用便を積極的に運航し、上期累計で計7,228便を運航いたしました。
- 単価も、引続き高い水準を確保しており、貨物郵便収入は前年対比+18%の増収となりました。
- なお、ZIPAIRにおいても、6月から成田＝バンコク線、9月から成田＝ソウル線における貨物専用便の運航を開始しております。
- 物流ネットワークを支えるとともに、機材の有効活用を図ってまいります。

主要営業費用項目⁽¹⁾

- ✓ 収入・供給連動費用は減収額の約40%、2,178億円を着実に削減
- ✓ 固定費の削減も、想定を上回り着実に進捗（詳細はP.5）

(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 ⁽⁴⁾	前年差	前年同期比
売上収益		7,489	1,947	▲5,541	▲74.0%	1,184	▲2,817	▲70.4%
収入・供給連動費用	燃油費	1,277	446	▲830	▲65.0%	252	▲388	▲60.6%
	運航施設利用費	435	178	▲256	▲59.0%	100	▲120	▲54.5%
	整備費	391	297	▲94	▲24.2%	111	▲87	▲44.0%
	航空販売手数料	95	8	▲87	▲91.3%	9	▲39	▲81.4%
	サービス費 ⁽²⁾	234	47	▲187	▲79.9%	27	▲93	▲77.6%
	その他の連動費用 ⁽³⁾	1,079	357	▲722	▲66.9%	208	▲364	▲63.6%
	収入・供給連動費用計	3,513	1,334	▲2,178	▲62.0%	709	▲1,094	▲60.7%
固定費	機材費	635	669	+34	+5.4%	333	+15	+4.8%
	人件費	1,511	1,308	▲202	▲13.4%	660	▲89	▲12.0%
	その他の固定費	1,054	881	▲173	▲16.4%	433	▲100	▲18.9%
	固定費計	3,201	2,859	▲341	▲10.7%	1,426	▲175	▲11.0%
営業費用計		6,715	4,194	▲2,520	▲37.5%	2,136	▲1,269	▲37.3%

一部固定的費用を含む

一部変動的費用を含む

一部変動的費用を含む

(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (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) その他の連動費用 = 旅行・マイル提携・受託事業原価 など (4) 第2四半期(7月-9月)の実績は第2四半期累計実績(4月-9月)から第1四半期実績(4月-6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、収入・供給連動費用と固定費に切り分けてお示ししております。
- 収入・供給連動費用は、減収額の約40%、2,178億円をしっかりと削減しました。固定費については、前年比では341億円の減少となっておりますが、当初想定からは640億円を削減しております。先ほどご説明した1,000億円の固定費削減は順調に進捗しており、より一層の費用削減を進めるべく、JALグループ一丸となって、尽力してまいります。

財務状況・キャッシュフロー状況⁽¹⁾

BS

- ✓ 手元流動性は現預金3,466億円、加えてコミットメントライン3,000億円を確保予定、1年内返済額（リース料支払含む）は509億円であり、十分な長期資金を確保済み
- ✓ 有利子負債残高は増加したものの、D/Eレシオも0.6倍と健全な水準を維持

CF

- ✓ 営業キャッシュフローは第1四半期▲1,302億円から第2四半期▲197億円に大幅改善

連結財政状態計算書	前年度期末	第2四半期末	前年度期末差
総資産	19,822	19,943	+121
現金及び預金	3,291	3,466	+175
有利子負債	2,774	5,011	+2,237
1年内返済 ^(※)	386 (110)	509 (139)	+122 (+28)
自己資本 ⁽²⁾	10,142	8,703	▲1,439
自己資本比率 ^(%) ⁽³⁾	51.2%	43.6%	▲7.5pt
D/Eレシオ ^(倍) ⁽⁴⁾	0.3x	0.6x	+0.3x

(単位：億円)

※ ()内の数字は、1年内返済のうち航空機リース料

連結キャッシュフロー計算書	前年同期	第2四半期累計	前年差
営業キャッシュフロー	381	▲1,499	▲1,880
減価償却費	797	874	+77
投資キャッシュフロー	▲1,039	▲392	+647
投資・出資額	▲1,099	▲446	+653
フリーキャッシュフロー ⁽⁵⁾	▲658	▲1,892	▲1,233
財務キャッシュフロー	▲603	2,068	+2,672
キャッシュフロー合計 ⁽⁶⁾	▲1,262	176	+1,438
EBITDA	1,626	▲1,364	▲2,991

(単位：億円)

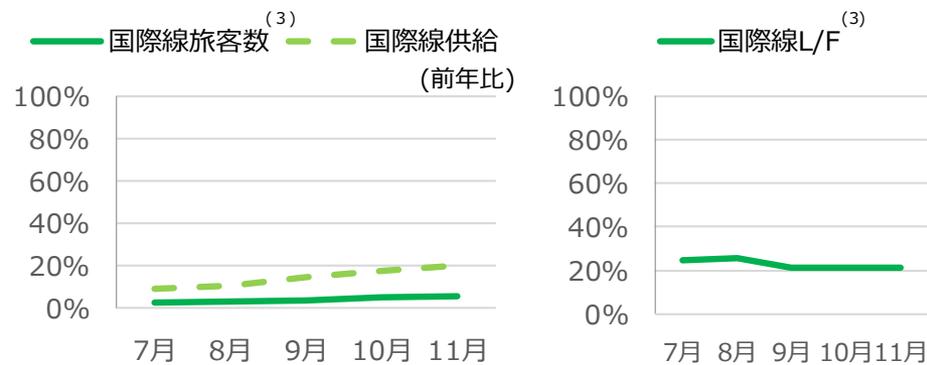
- (1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析
- (2) 自己資本=親会社の所有者に帰属する持分
- (3) 自己資本比率=親会社所有者帰属持分比率
- (4) D/Eレシオ=有利子負債/自己資本
- (5) フリーキャッシュフロー=営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー
- (6) キャッシュフロー合計=営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー+財務キャッシュフロー

- 続いて、連結のバランスシートとキャッシュフローの状況をご説明いたします。
- 先ほどお伝えした通り、第2四半期末の現預金は、3,466億円でした。未使用のコミットメントライン3,000億円を加え、十分な手元流動性を確保しております。また、1年以内に返済すべき有利子負債はリース料込みで509億円に留めており、今後の返済負担も多額ではありません。
- 有利子負債はこの第2四半期は新たな借り入れを行いませんでした。有利子負債残高は、日本基準ではオフバランスとなるリース債務を含んだ金額ですが、第1四半期での資金調達により、5,011億円と厳しい状況ではありますが、自己資本比率は、日本基準では認識しないマイル負債を織り込んだIFRS基準で43.6%と、世界の航空会社の中でも非常に高い水準を維持しております。また、D/Eレシオはリース債務込みで0.6倍と、引続き健全な財務基盤を有しているものと自負しております。
- また、営業キャッシュフローは、第1四半期のマイナス1,302億円に対し、第2四半期単独ではマイナス197億円と、マイナス幅が大幅に縮小しております。これは、PL上の赤字幅が縮小したことに加え、航空券の払戻しが落ち着いたためです。

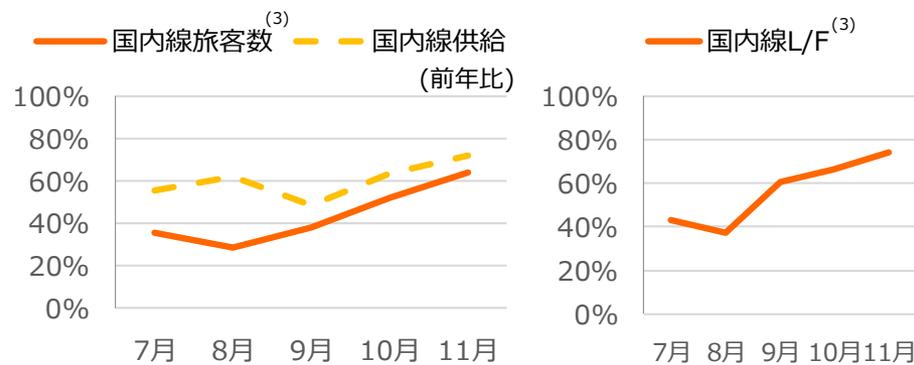
足許の概況（新型コロナウイルスによる影響）

- ✓ 国際線は、一部国でビジネス渡航を中心に出入国規制の緩和が見られ、各国の往来が再開に向かっている
- ✓ 国内線は、9月下旬以降移動に対する自粛ムードが緩和され、10月以降は着実に回復基調

国際旅客事業 (1)(2)



国内旅客事業 (1)



国際線

- 検疫体制の強化、外務省の渡航情報レベル3からの緩和、二国間交渉の進展により、各国との往来再開に向けた動き
- 成田PCR検査センター設置
- 各国の感染状況に応じた入国後14日間隔離緩和の動き

国内線

- GoToトラベルキャンペーンの東京発着対象により、観光需要を中心とした回復が加速
- ウィズコロナにおける旅行が徐々に定着

(1) 2020年10月27日時点の実績・見通し (2) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析
 (3) 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。前年度実績も同様の変更を反映し比較分析

- このページでは、国際線・国内線の足許の概況をお示ししております。
- 国際線については、世界各国の出入国規制が継続しておりますが、今後、徐々に往来再開の動きが進んでいくものと考えております。各国の入国制限や検疫体制を見極めながら、需要動向に応じて復便を検討してまいります。
- 一方、国内線については、9月下旬以降、移動に対する自粛ムードが緩和され、10月以降は、GOTOトラベルキャンペーンの東京発着対象の後押しもあり、観光需要を中心に着実に回復が進んでおります。
- 今後も需要動向を慎重に見極めつつ、適切な時期に適切な需要喚起策を展開してまいります。

新たな旅のカタチ・地域活性化



旅マエ安心PCR検査



温泉 Biz
(ワーケーション)



JALオンライントリップ



地域事業本部設立
(ふるさとアンバサダー・応援隊)

LCC事業：ZIPAIR

ZIPAIR

- ✓ 10月より東京＝ソウル、バンコクー東京の旅客便運航開始
- ✓ ニューノーマルに対応した「コンタクトレス」の機内サービスを提供



LCC初のセルフオーダーシステム



無料機内インターネットサービス

人財活用



厚生労働省より
PCR検査補助業務を受託

社内外の関係機関と連携し、需要回復に向けた施策を実施

- このページでは、需要回復に向けた取り組みについて、ご説明いたします。
- コロナ禍においても、お客さまの不安を少しでも解消し、より安心・安全にご旅行を楽しんでいただきたいという思いから、資料左上にあります「旅マエ安心PCR検査」というサービスを10月23日より開始いたしました。このサービスは、ジャルパックの「JALダイナミックパッケージ」をご利用いただくお客さまに向けて、ご出発前に、PCR検査を提供するものとなっており、国内航空会社として初めて導入するサービスとなっております。
- また、「ワーケーション」や「JALオンライントリップ」などの新たな旅のカタチを推進していく他、「地方活性化」などの社会的課題解決に対して、公共交通機関として、貢献してまいります。
- ZIPAIRですが、飛行経験の蓄積、社員のスキル向上を図り、来るべき需要回復に備えるため、10月16日より東京＝ソウル線、10月28日よりバンコク＝東京線の旅客便運航を開始しております。また、ハワイ線についても、就航に向けて準備を進めております。
- これらの取り組みを通して、来年7月のオリンピック・パラリンピックの開催に向け、航空需要の回復に積極的に協力していきたいと思っております。

参考資料

- 以下のページでは、国際線大路別実績、保有航空機一覧、IFRS適用による主な変更点、そして安心安全についてのページを参考情報としてお示ししております。
- 説明は以上になります。ありがとうございました。

《参考》国際線大路別実績

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	▲96.7%	▲95.0%	28%	28%	30%
欧州線	▲95.3%	▲93.6%	17%	23%	24%
アジア・オセアニア線	▲96.3%	▲95.8%	30%	34%	27%
中国線	▲96.1%	▲93.8%	12%	13%	16%
ハワイ・グアム線	▲99.4%	▲99.1%	13%	2%	3%
全路線・合計値	▲96.6%	▲95.5%	100%	100%	100%

ASK⁽²⁾

(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	8,531	1,450	▲83.0%	984	▲77.2%
欧州線	4,108	820	▲80.0%	589	▲72.0%
アジア・オセアニア線	9,639	977	▲89.9%	553	▲88.6%
中国線	1,815	31	▲98.2%	23	▲97.4%
ハワイ・グアム線	3,740	23	▲99.4%	14	▲99.3%
全路線	27,835	3,303	▲88.1%	2,165	▲84.6%

RPK⁽¹⁾⁽²⁾

(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	7,722	281	▲96.4%	200	▲94.9%
欧州線	3,703	159	▲95.7%	125	▲93.6%
アジア・オセアニア線	8,315	215	▲97.4%	137	▲96.8%
中国線	1,597	18	▲98.8%	15	▲98.1%
ハワイ・グアム線	3,377	12	▲99.6%	10	▲99.4%
全路線	24,716	687	▲97.2%	488	▲96.2%

有償旅客数⁽¹⁾⁽²⁾

(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	819	29	▲96.4%	21	▲95.0%
欧州線	411	17	▲95.7%	13	▲93.6%
アジア・オセアニア線	2,271	51	▲97.7%	33	▲97.1%
中国線	856	10	▲98.7%	8	▲98.0%
ハワイ・グアム線	587	1	▲99.7%	1	▲99.5%
全路線	4,946	112	▲97.7%	78	▲96.9%

有償座席利用率⁽¹⁾⁽²⁾

(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	90.5%	19.4%	▲71.1pt	20.4%	▲71.2pt
欧州線	90.1%	19.5%	▲70.7pt	21.3%	▲71.2pt
アジア・オセアニア線	86.3%	22.0%	▲64.2pt	24.8%	▲62.5pt
中国線	88.0%	59.5%	▲28.5pt	64.3%	▲23.5pt
ハワイ・グアム線	90.3%	52.6%	▲37.7pt	72.5%	▲21.2pt
全路線	88.8%	20.8%	▲68.0pt	22.6%	▲67.7pt

(1) 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。前年度実績も同様の変更を反映し比較分析

(2) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析

《参考》航空機一覽

		前期末 2020/3/31			当期末 2020/9/30			増減
		所有	リース	合計	所有	リース	合計	
大型機	Airbus A350-900	4	1	5	2	4	6	+1
	Boeing 777-200	11	0	11	9	0	9	▲2
	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	43	1	44	39	4	43	▲1
中型機	Boeing 787-8	29	0	29	29	0	29	-
	Boeing 787-9	17	3	20	17	3	20	-
	Boeing 767-300	5	0	5	4	0	4	▲1
	Boeing 767-300ER	29	0	29	29	0	29	-
	中型機 小計	80	3	83	79	3	82	▲1
小型機	Boeing 737-800	43	19	62	43	18	61	▲1
	小型機 小計	43	19	62	43	18	61	▲1
リージョナル機	Embraer 170	18	0	18	18	0	18	-
	Embraer 190	14	0	14	14	0	14	-
	Bombardier D8-400CC	5	0	5	5	0	5	-
	SAAB340B	5	0	5	5	0	5	-
	ATR42-600	7	1	8	7	1	8	-
	ATR72-600	2	0	2	2	0	2	-
	リージョナル機 小計	51	1	52	51	1	52	-
合計	217	24	241	212	26	238	▲3	

《参考》IFRS適用による主な変更点

FY20Q1決算説明会資料より再掲(2020年8月3日発表)



JAPAN AIRLINES

PL

- 収入計上ルールの変更により、マイル発行時に収入からマイル価値分を繰り延べ、特典航空券などでの使用時に収入を計上（収入科目ごとの内訳は変更があるが、当期純利益への影響は少ない）
- これまで主に営業利益を事業の成果の指標としていたが、EBIT⁽¹⁾に変更

BS

- IFRS移行時の負債計上⁽²⁾により自己資本比率が減少するが、会計基準による表示・評価方法の違いであり本質的な財務体質に変化があるわけではない

CF

- これまでオペレーティングリースに係る支払額は営業キャッシュフローに含めていたが、財務キャッシュフローに区分変更

輸送実績

- マイル会計の変更により、輸送実績上も特典航空券搭乗者を有償搭乗として取り扱う（有償旅客数、有償座席利用率、RPKの増加・上昇）

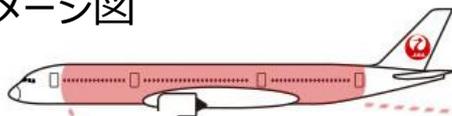
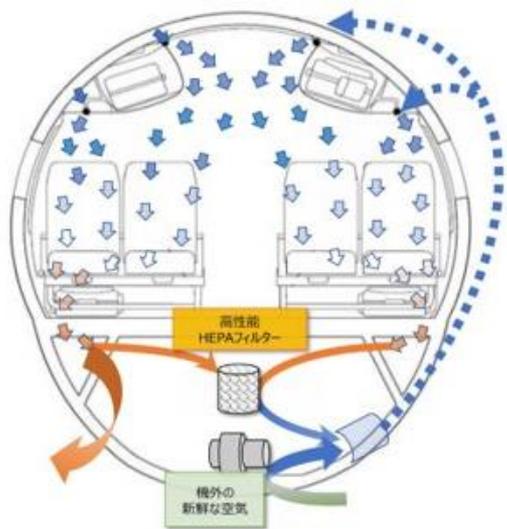
(1) 税引前損益から利息等の財務収支を除いたもの

(2) オペレーティングリースの計上、マイル関連負債の評価替えによる増加など

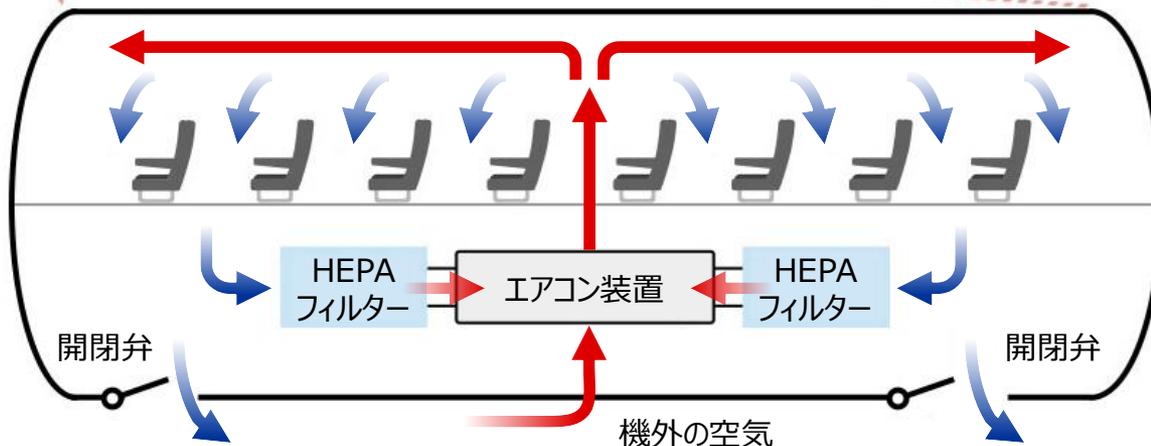
機内

航空機内の安全な環境をお客さまへ訴求

空気の流れ イメージ図



- 機内の空気は2～3分で換気
- 空気の流れは上から下へ
- 途中でお客さまの入れ替わりなし
- お客さまが向いている方向が同じ
- HEPAフィルターへの装備

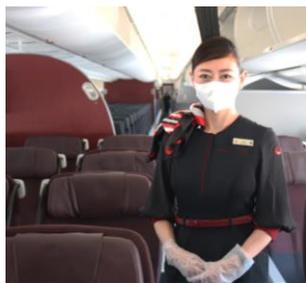


さまざまな取り組み

徹底的な衛生対策で、お客さまとともに、より安全・安心な環境を作る



機内消毒の作業



マスク・手袋・ゴーグル着用



待ち時間の「密」を回避



パーティションの設置



非接触での対応を促進

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。