

日本航空株式会社

2021年3月期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



(1)



(2)

新型コロナウイルス感染症対策を評価する監査において
アジア初の世界最高評価ダブル受賞



2021年5月7日

代表取締役専務執行役員 菊山英樹

- (1) APEXによる感染症対策に関する監査において日本初の最高評価「Diamond」を獲得
(2) SKYTRAXによる感染症対策に関する監査において最高評価「5スター」を獲得



SKYTRAX

2019年度

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

ワールド・エアライン・
スター・レーティング
5スター



SKYTRAX

Covid-19 Safety Rating
5スター



APEX

Health Safety Powered
by SimpliFlying Audit
Diamond



I R グッドビジュアル賞
実行委員会

第8回 IRグッドビジュアル賞



NPO法人J-Win

2021 J-Winダイバーシティ・アワード
アドバンス部門 準大賞
経営者アワード



2021
健康経営優良法人
Health and productivity
ホワイト500

1. 2021年3月期 業績概要

2. 2022年3月期について

3. 2021年3月期 業績詳細

4. 参考資料

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。
なお、明記されていない限り、数値にはLCC⁽²⁾を含みます。

注.

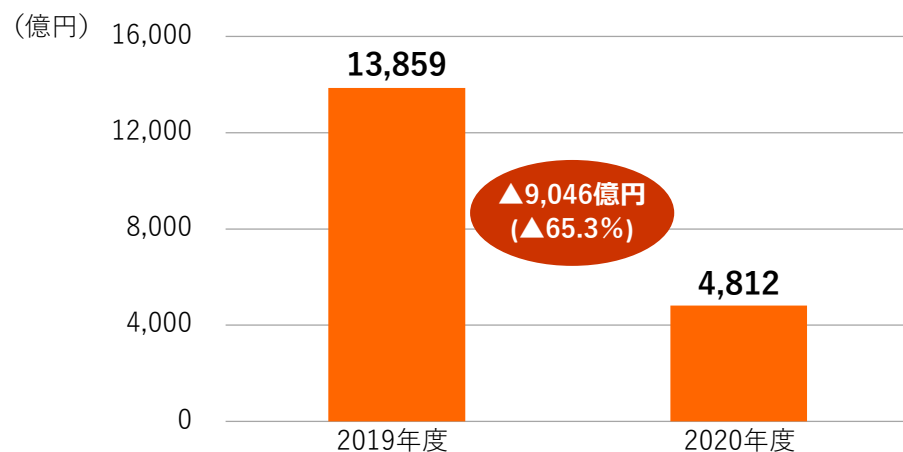
(1) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。(2) LCC=Low Cost Carrier

2021年3月期 業績概要



- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大幅な減収となった
- ✓ 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

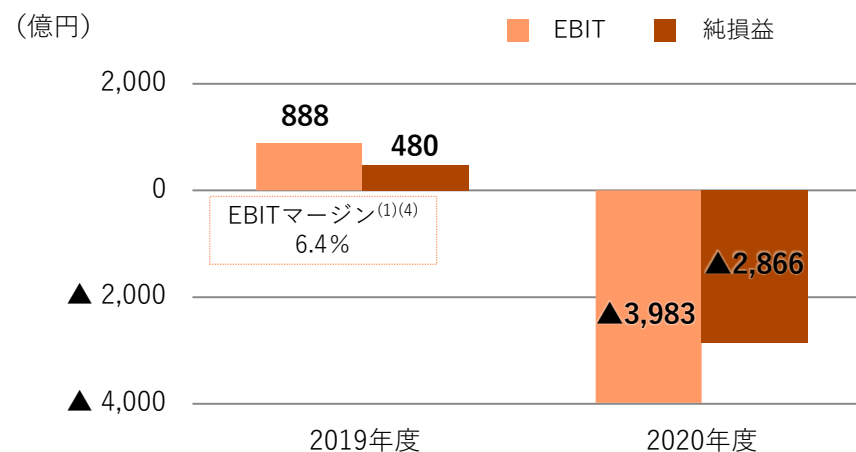
売上収益 (1)



燃油・為替市況実績

	2019年度	2020年度	前年比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	76.3	43.5	▲43.0%
ドバイ原油 (USD/bbl)	63.1	42.0	▲33.4%
為替 (円/USD)	109.3	106.0	▲3.0%

EBIT (1)(2)/純損益 (1)(3)



運航諸元/ASK

	2020年度(前年比)
国際線 (5)	▲ 77.3%
国内線	▲ 46.3%
合計	▲ 64.8%

(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

(3) 純損益=親会社の所有者に帰属する当期損益 (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

(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)

- 通期決算と足許の概況を説明させていただきます。
- 2020年度通期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65.3%減少の4,812億円となりました。コスト削減に努めましたが、EBITは3,983億円の損失、純損益は2,866億円の純損失となりました。

1. 2021年3月期 業績概要
2. **2022年3月期について**
3. 2021年3月期 業績詳細
4. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2022年3月期 通期業績予想について

通期業績予想未定 および、黒字化のイメージ



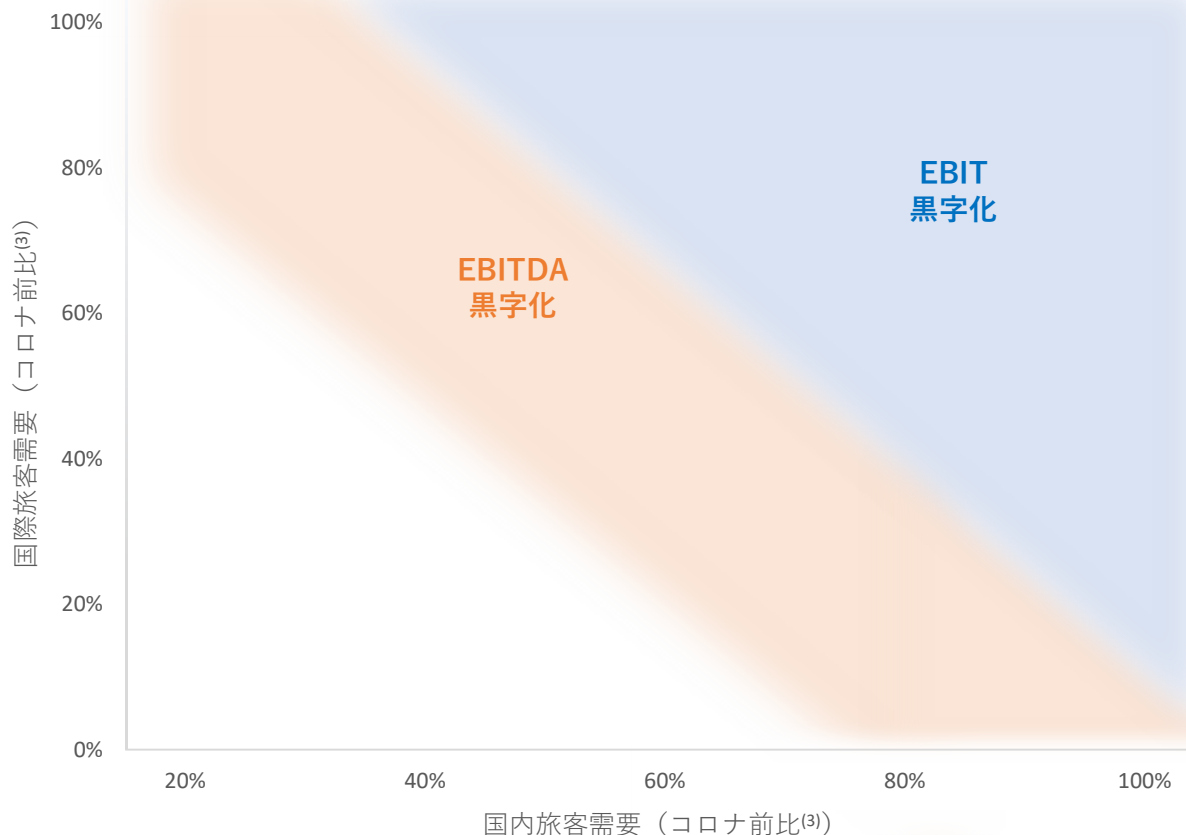
- ✓ 2022年3月期の通期業績予想は、新型コロナウイルス感染拡大の影響から主に国際旅客需要の回復を合理的に見積もることが困難なため、未定とする
- ✓ EBIT・EBITDA⁽¹⁾の黒字化の目安となる旅客需要のイメージは以下の通り⁽²⁾
- ✓ 不透明な需要動向に柔軟かつ迅速に対応し、あらゆる手段で収益改善を図っていく

【黒字化イメージ⁽²⁾】

(1) EBITDA = EBIT + 減価償却費

(2) 当該イメージは旅客需要回復動向が不透明な中、一定の条件の下で試算した参考情報であり、需要水準が右記となった場合でも、旅客需要以外の前提の変動により各範囲に収まらない可能性があります。

(3) 2019年度比。但し、1-3月はFY19Q3決算発表時に開示した業績予想値の前提となる需要予想値



- 新型コロナウイルスは未だ収束の兆しが見えておらず、特に国際旅客需要の回復を現時点で見通すことは極めて困難です。従って、現時点では、今年度の通期業績予想および配当予想は未定とさせていただきます。
- この図は、一定の条件で試算した、黒字化のために必要な、国際および国内旅客の需要回復水準を示したイメージです。
- 足許のコスト削減や、好調な貨物事業・マイル事業を織り込んだ結果、EBIT黒字化が達成できる水準は、これまでご説明してきたものよりも5ポイントほど低下しているものと考えております。
- 厳しい需要状況が続きますが、このラインを更に引き下げるべく、一層の努力を継続してまいります。

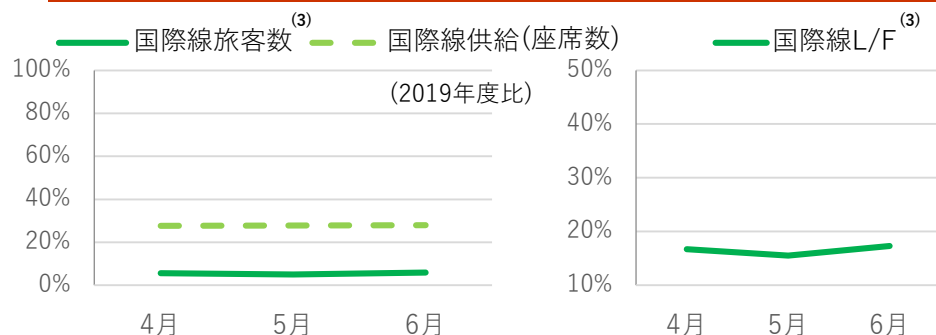
2022年3月期 足許の状況

国際・国内旅客事業（フルサービスキャリア）、貨物・郵便事業

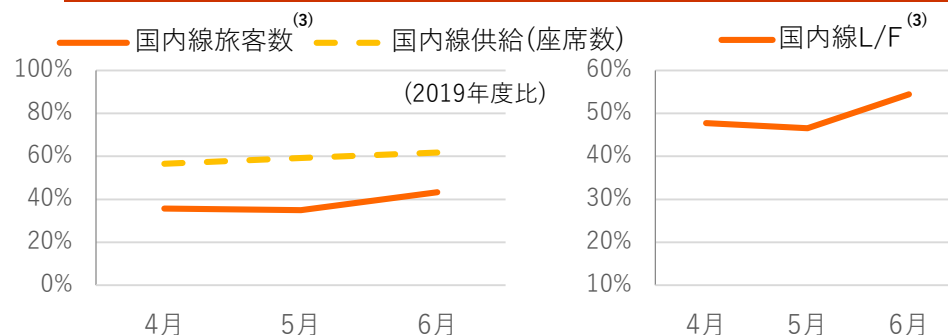


- ✓ 国際線は、入国制限強化等により引き続き需要の大幅減が続く
- ✓ 国内線は、不安定な状況が続く中、需要動向を注視していく
- ✓ 貨物郵便は、月1,000便を超える貨物専用便の積極的な運航により、需要を引続き最大限に取り込む

国際旅客事業 (1)(2)

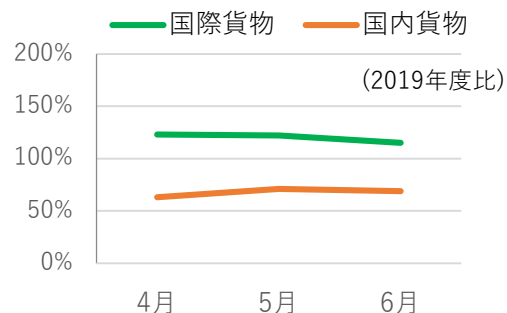


国内旅客事業 (1)

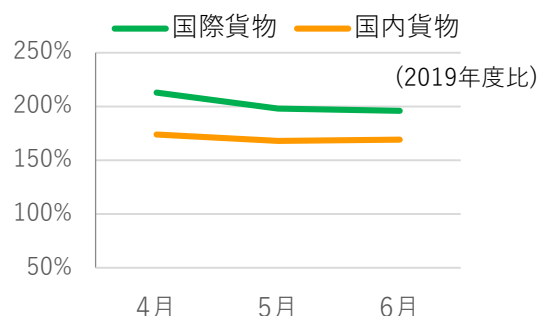


貨物・郵便事業 (1)

物量



単価



- (1) 2021年4月26日時点の見通し
(2) LCCを除く。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、2019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。2019年度実績も同様の変更を反映し比較分析。

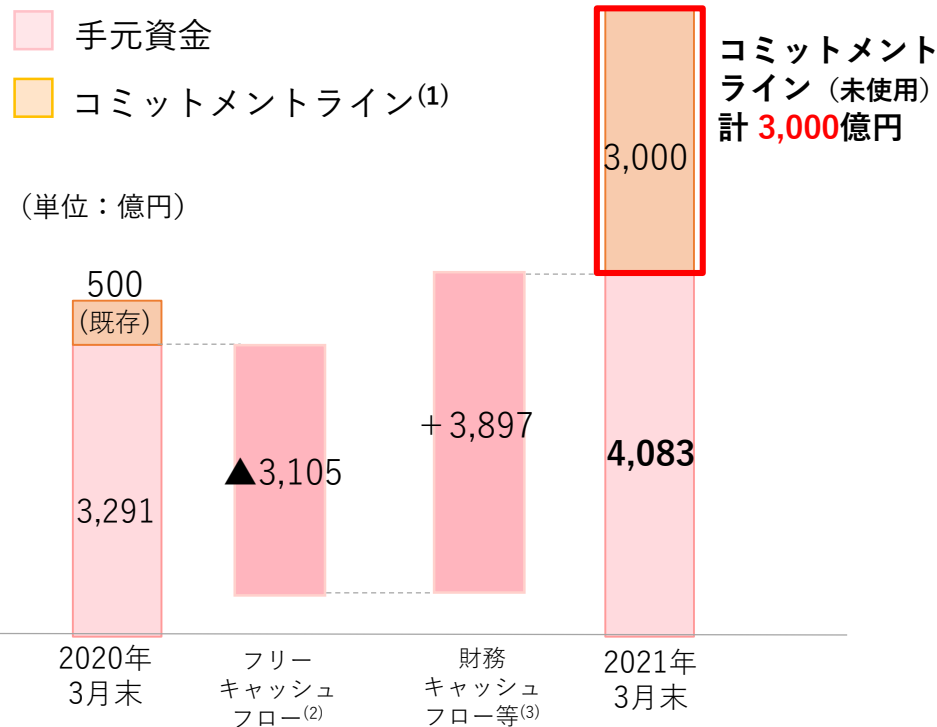
- こちらのページでは、足許の状況についてご説明させていただきます。
- 国際線は未だ回復の兆しはありません。今後、各国における感染状況とワクチン接種の進展等を注視してまいります。
- 国内線は、2月を底に、その後若干回復基調で推移しましたが、足許の感染拡大の影響により足踏み状態となっております。
- 貨物郵便は依然として好調が続いてることから、月1,000便を超える貨物専用便を積極的に運航して、需要を最大限に取り込みます。
- 以上、機動的な供給調整等、更なるコスト削減につとめつつ、少しでも需要を取り込んで収入を確保していきます。

手元流動性確保に対する取り組み

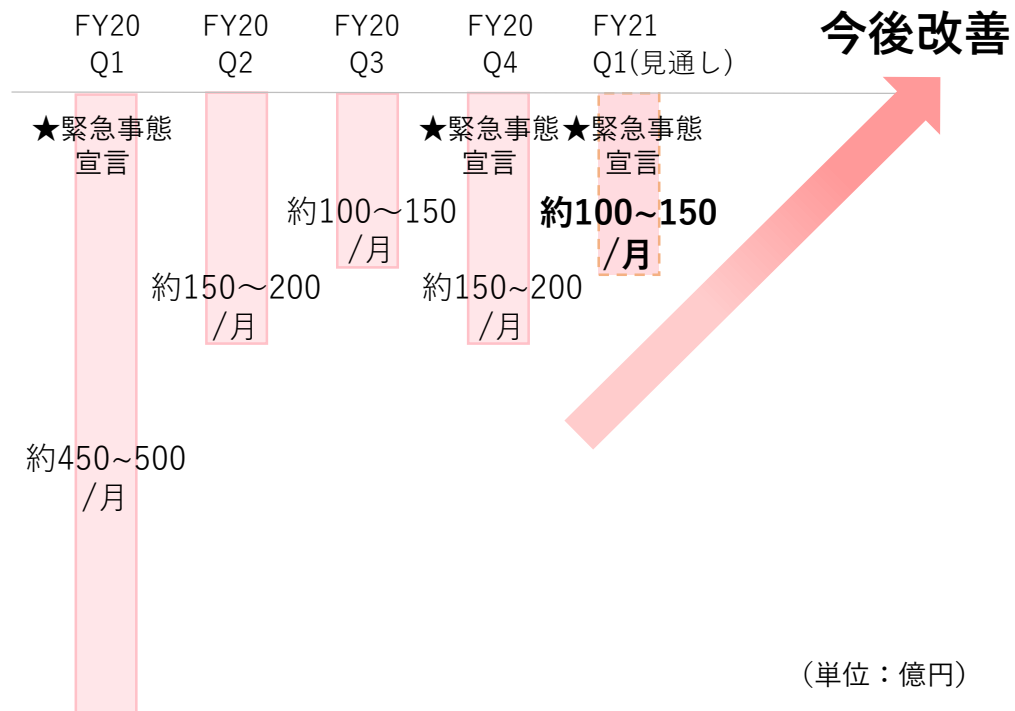
手元流動性・キャッシュバーン

- ✓ 2021年3月末の手元流動性はコミットメントライン含めて7,000億円超と十分な水準を確保
- ✓ 第4四半期のキャッシュバーン実績は月額約150～200億円。好調な貨物需要等により、キャッシュバーンは改善傾向を見込む

手元資金・コミットメントライン



キャッシュバーン⁽⁴⁾推移



(1) 期限・条件の異なる複数の融資枠を組み合わせ、最適且つ柔軟な手元流動性確保を実現
 (2) 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
 (3) 現金及び現金同等物に係る換算差額を含む

(4) 営業キャッシュフロー（ただし一時的要因による資金変動を除く）＋財務キャッシュフローのうち有利子負債返済額

- こちらのページでは、手元流動性とキャッシュバーンについてご説明させていただきます。
- 3月末の手元流動性ですが、現預金4,083億円に加えて未使用のコミットメントライン3,000億円、合計7,000億円を超える十分な手元流動性を確保しております。
- 好調な貨物事業、国内線の基礎需要が確保できていることに加え、航空券の新規発券に伴う入金払い戻しによる出金を上回っていることから、今年度第1四半期のキャッシュバーンは月額約100～150億円程度に圧縮できると予想しております。
- コスト削減努力に加えて、今後の国内旅客需要の回復次第では、第2四半期には、キャッシュバーン状態から資金流入に転じるものと考えております。
- 次の8ページでは、先ほどご説明したコストマネジメントについて改めてお示ししております。

コストマネジメント

機動的な変動費管理と構造改革・効率化・生産性向上による固定費削減

今までの取組み

- ・ 徹底的な構造改革を断行、その後も規律あるコストマネジメントを着実に実行
- ・ 部門別採算制度を最大限に活用し、機動的な供給調整と費用削減の実行により収支改善を実施

コロナ禍以降の取組み

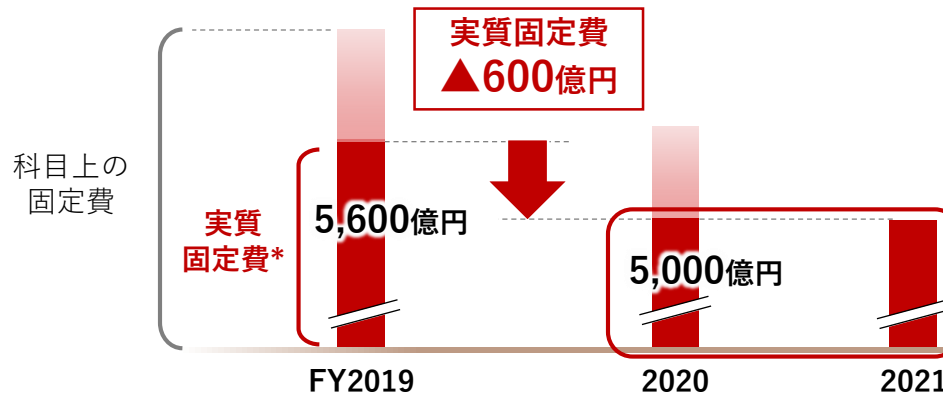
変動費

機動的な供給調整により、引き続き変動費をコントロール

固定費

事業構造改革と更なる効率化・生産性向上により、**実質固定費***をFY2020並みに抑制

■ 実質固定費*の削減イメージ



FY2020は当初想定比▲1,350億円の削減を達成（一部変動部分を含む）

費用増を打ち返す費用削減の取組み

- ・ 機材数の適正化
- ・ 生産性向上
- ・ SMART AIRPORTの展開による効率化・省人化
- ・ システムを活用した費用効率化、等

FY2020並みを継続

2022～

*科目上の固定費のうち、運航規模・旅客数等による変動的要素がある費用や事業構造改革に伴う一時的/追加的な費用（例：経年機の早期退役、LCC事業拡大）を除いた費用



INTENTIONALLY LEFT BLANK

1. 2021年3月期 業績概要
2. 2022年3月期について
- 3. 2021年3月期 業績詳細**
4. 参考資料

2021年3月期 業績詳細

連結経営成績⁽¹⁾



(単位：億円)	2019年度	2020年度	前年差	前年比	第4四半期 ⁽⁶⁾	前年差	前年同期比
売上収益	13,859	4,812	▲9,046	▲65.3%	1,246	▲1,485	▲54.4%
国際旅客	4,862	279	▲4,582	▲94.2%	91	▲757	▲89.3%
国内旅客	5,297	1,740	▲3,557	▲67.2%	370	▲646	▲63.6%
貨物郵便	916	1,288	+371	+40.6%	379	+153	+68.2%
他の売上収益 ⁽²⁾	2,783	1,504	▲1,279	▲46.0%	406	▲234	▲36.6%
営業費用	13,088	8,850	▲4,238	▲32.4%	2,295	▲737	▲24.3%
燃油費	2,434	967	▲1,466	▲60.2%	232	▲305	▲56.8%
燃油費以外	10,654	7,882	▲2,772	▲26.0%	2,063	▲431	▲17.3%
その他収支 ⁽³⁾	117	55	▲62	▲53.2%	7	▲35	▲82.5%
EBIT	888	▲3,983	▲4,871	-	▲1,041	▲782	-
EBITマージン(%)	6.4%	▲82.8%	▲89.2pt	-	▲83.5%	▲74.1pt	-
純損益	480	▲2,866	▲3,347	-	▲739	▲471	-
ASK (百万席キロ) ⁽⁴⁾	90,109	31,707	▲58,402	▲64.8%	8,805	▲12,233	▲58.1%
RPK (百万人キロ) ⁽⁴⁾	73,048	11,485	▲61,562	▲84.3%	2,562	▲11,709	▲82.0%
EBITDAマージン(%) ⁽⁵⁾	18.1%	▲44.8%	▲63.0pt	-	▲46.1%	▲52.0pt	-

(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、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4四半期(1-3月)の実績は2020年度実績(4-3月)から第3四半期累計実績(4-12月)を差し引いて算出

2021年3月期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）⁽¹⁾



(2)ASK前年同期比：▲64.8%
RPK前年同期比：▲84.3%

+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

（億円）

▲4,871億円

2019年度

888

国際旅客

▲4,582

▲94.2%

国内旅客

▲3,557

▲67.2%

貨物・郵便
+ 371

+40.6%

他の
売上収益⁽³⁾

▲1,279

▲46.0%

燃油費

+1,466

+60.2%

整備費

+158

+21.4%

機材費

▲173

▲13.0%

人件費

+365

+12.5%

他の
営業費用

+2,422

+42.8%

その他
収支⁽⁴⁾

▲62

▲53.2%

2020年度

▲3,983

FSC⁽⁵⁾・為替

FSC
為替
(合計) ▲402
▲3
▲405

FSC
為替
(合計) ▲37
▲11
▲49

FSC
為替
(合計) -
▲0
▲0

FSC合計
為替合計
(総合計) ▲439
▲16
▲455

運航施設利用費	+463
航空販売手数料	+132
サービス費	+334
旅行原価	+558
上記以外	+933
合計	+2,422

収入 ▲9,046億円(▲65.3%)

費用 +4,238億円(+32.4%)

(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、売上収益と費用の増減をお示ししております。
- 国際旅客・国内旅客の収入が大幅に落ち込む中、貨物・郵便は前年比40.6%増と、大幅な増収となりました。また、マイル事業等を含む他の売上収益も大幅な減収となりましたが、旅客収入ほど減少しませんでした。
- 費用は、旅客需要・収入等に連動する費用の着実な削減と、固定費削減努力により大幅に減少しました。
- なお、機材費は、ボーイング777型機の退役促進により、減損および追加の償却費が約200億円増加したため、対前年度比で173億円増加しましたが、これは2020年度のみの一時的な要因です。

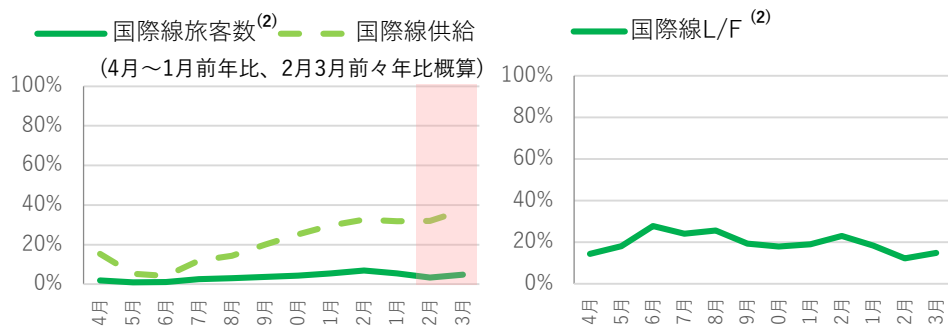
2021年3月期 業績詳細



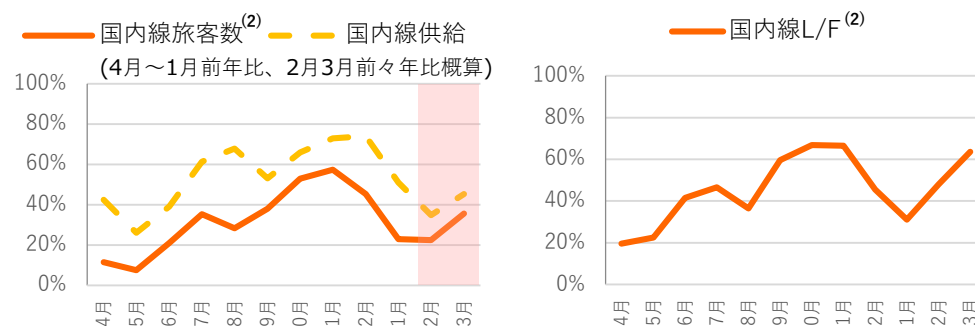
国際・国内旅客事業（フルサービスキャリア）

- ✓ 国際線は新型コロナ感染拡大に伴う各国の入国制限等により、需要の大幅減が続いた
- ✓ 国内線は第三波影響により一時的に需要が落ち込むも、一定の基礎需要は確保

国際旅客事業 (1)



国内旅客事業



国際旅客事業 (1)

	2019年度	2020年度	前年比	第4四半期 ⁽⁶⁾	前年同期比
旅客収入（億円） ⁽²⁾	4,862	279	▲94.3%	90	▲89.3%
有償旅客数（千人） ⁽²⁾	8,958	357	▲96.0%	110	▲93.2%
ASK（百万席キロ）	53,910	11,918	▲77.9%	4,622	▲62.9%
RPK（百万人キロ） ⁽²⁾	45,551	2,196	▲95.2%	703	▲92.0%
有償座席利用率（%） ⁽²⁾	84.5%	18.4%	▲66.1pt	15.2%	▲55.5pt
単価（円） ⁽²⁾⁽³⁾	54,274	78,085	+43.9%	82,066	+57.9%
イールド（円） ⁽²⁾⁽⁴⁾	10.7	12.7	+19.1%	12.9	+33.8%
ユニットレベニュー（円） ⁽²⁾⁽⁵⁾	9.0	2.3	▲74.0%	2.0	▲71.2%

国内旅客事業

	2019年度	2020年度	前年比	第4四半期 ⁽⁶⁾	前年同期比
旅客収入（億円） ⁽²⁾	5,297	1,740	▲67.2%	370	▲63.6%
有償旅客数（千人） ⁽²⁾	36,411	12,212	▲66.5%	2,491	▲65.7%
ASK（百万席キロ）	36,199	19,452	▲46.3%	3,964	▲53.9%
RPK（百万人キロ） ⁽²⁾	27,496	9,282	▲66.2%	1,854	▲66.1%
有償座席利用率（%） ⁽²⁾	76.0%	47.7%	▲28.2pt	46.8%	▲16.9pt
単価（円） ⁽²⁾⁽³⁾	14,548	14,249	▲2.1%	14,873	+6.2%
イールド（円） ⁽²⁾⁽⁴⁾	19.3	18.7	▲2.7%	20.0	+7.6%
ユニットレベニュー（円） ⁽²⁾⁽⁵⁾	14.6	8.9	▲38.9%	9.3	▲21.0%

(1) LCCを除く。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4四半期(1-3月)の実績は2020年度実績(4-3月)から第3四半期累計実績(4-12月)を差し引いて算出

- このページでは、国際旅客事業と国内旅客事業の通期業績をお示ししております。
- 国際旅客事業は通期で需要が低迷しましたが、国内旅客事業では、いわゆる第三波の影響を受けたものの、一定の基礎需要は確保しており、直近の3月ではコロナ前の水準の約4割程度の需要を取り込むことが出来ました。
- 足許ではまだ不透明な状況が続きますが、今後の需要動向に注視してまいります。

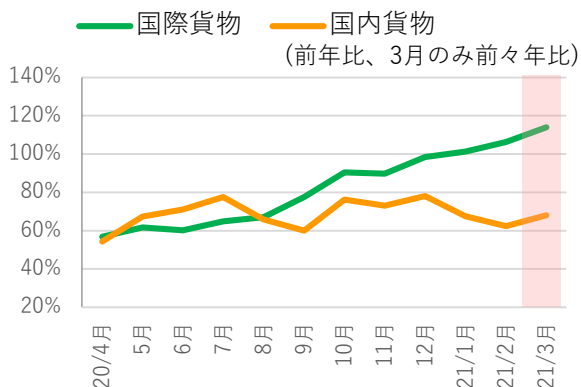
2021年3月期 業績詳細

貨物・郵便事業

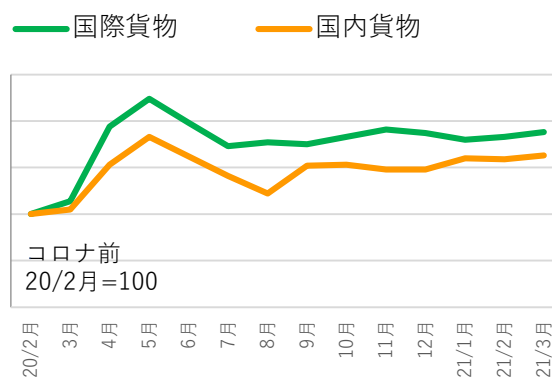


- ✓ 旅客便の供給が限られる中、高単価が継続し、収入は大幅増(前年比+40.6%)
- ✓ 需要の強い路線に対して、旅客機を利用した貨物専用便を積極的に運航(年度計15,299便)
- ✓ 他社貨物機を利用して大口貨物需要を最大限に獲得

物量



単価推移



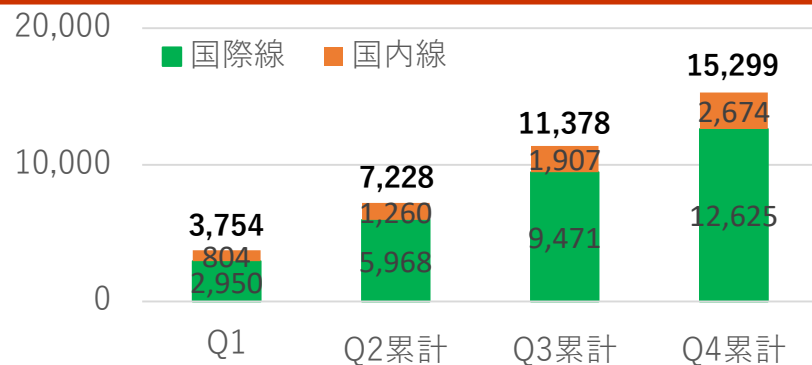
国際線

- 半導体や電子部品関連需要は堅調に推移
- 自動車関連の需要回復は継続
- 海上輸送からの転移需要が発生

国内線

- 巣ごもり消費により、宅配需要は堅調に推移

旅客機を利用した貨物専用便累計運航数(片道)⁽¹⁾



(1) ZIPAIR運航の貨物専用便を含む

- このページでは、貨物・郵便事業の通期業績をお示ししております。
- 特に国際貨物需要は大変強い状況が続いております。海上輸送貨物からの転移もあり、需要・単価動向は今後も当面はこの状況が続くものと思われます。また、国内貨物も堅調に推移しました。
- 旺盛な需要に応えるべく、自社旅客機を利用した貨物専用便を通期で1万5,000便以上運航し、加えて、他社の貨物機をチャーターして対応しました。

2021年3月期 業績詳細

主要営業費用項目⁽¹⁾



- ✓ 収入・供給連動費用は減収額の約41%、3,680億円を着実に削減
- ✓ 固定費は当初想定から約1,350億円を着実に削減

(単位：億円)		2019年度	2020年度	前年差	前年比	第4 四半期 ⁽⁴⁾	前年 同期差	前年 同期比
売上収益		13,859	4,812	▲9,046	▲65.3%	1,246	▲1,485	▲54.4%
収入・供給 連動費用	燃油費	2,434	967	▲1,466	▲60.2%	232	▲305	▲56.8%
	運航施設利用費	848	384	▲463	▲54.6%	87	▲108	▲55.4%
	整備費	740	581	▲158	▲21.4%	155	+3	+2.3%
	航空販売手数料	170	37	▲132	▲77.8%	14	▲16	▲52.9%
	サービス費 ⁽²⁾	444	110	▲334	▲75.2%	29	▲61	▲67.7%
	その他の連動費用 ⁽³⁾	2,041	915	▲1,125	▲55.1%	242	▲204	▲45.8%
	収入・供給連動費用計	6,679	2,998	▲3,680	▲55.1%	760	▲692	▲47.7%
固定費	機材費	1,341	1,515	+173	+13.0%	457	+92	+25.3%
	人件費	2,913	2,548	▲365	▲12.5%	616	▲32	▲5.0%
	その他の固定費	2,155	1,788	▲366	▲17.0%	461	▲104	▲18.4%
	固定費計	6,409	5,851	▲557	▲8.7%	1,535	▲44	▲2.8%
営業費用計		13,088	8,850	▲4,238	▲32.4%	2,295	▲737	▲24.3%

一部固定的費用を含む

早期退役に伴う一時的費用を含む

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4四半期(1-3月)の実績は2020年度実績(4-3月)から 第3四半期累計実績(4-12月)を差し引いて算出

- このページでは、主要な営業費用項目をお示ししております。
- コスト削減の努力は、着実に成果を上げております。
- 変動費は減収額の約41%、3,680億円を着実に削減いたしました。
- 固定費は、当初想定比で約1,350億円削減しました。第3四半期決算発表時には、約1,200億円の削減と説明いたしましたが、第4四半期で更に150億円削減額を積み増せたことになります。
- なお、ボーイング777の早期退役に伴う機材リストラ費用が約200億円発生したため、固定費の実績は、当初想定比で約1,150億円減、前年比では557億円減の5,851億円となりました。

2021年3月期 業績詳細

財務状況・キャッシュフロー状況⁽¹⁾



BS

- ✓ 厳しい状況の中でも、自己資本9,474億円、自己資本比率45.0%を確保
- ✓ 有利子負債残高は5,151億円、1年内返済額（リース料支払含む）は696億円であり、十分な長期資金を確保、D/Eレシオも0.5倍と健全な水準を維持

CF

- ✓ 営業キャッシュフローは第4四半期▲396億円、第1四半期▲1,302億円と比較し大幅改善
- ✓ 投資額は当初想定から約1,000億円削減し978億円まで圧縮

連結財政状態計算書	2019年度期末	2020年度期末	前年度期末差
総資産	19,822	21,072	+1,250
現金及び預金	3,291	4,083	+791
有利子負債	2,774	5,151	+2,377
1年内返済（※）	386 (110)	696 (205)	+310 (+94)
自己資本 ⁽²⁾	10,142	9,474	▲668
自己資本比率（%） ⁽³⁾	51.2%	45.0%	▲6.2pt
D/Eレシオ（倍） ⁽⁴⁾	0.3x	0.5x	+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	2019年度	2020年度	前年差
営業キャッシュフロー	808	▲2,195	▲3,003
減価償却費	1,624	1,824	+200
投資キャッシュフロー	▲2,337	▲910	+1,427
投資・出資額	▲2,452	▲978	+1,474
フリーキャッシュフロー ⁽⁵⁾	▲1,528	▲3,105	▲1,576
財務キャッシュフロー	▲388	3,886	+4,274
キャッシュフロー合計 ⁽⁶⁾	▲1,916	780	+2,697
EBITDA ⁽⁷⁾	2,512	▲2,158	▲4,670

（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

(7) EBITDA=EBIT+減価償却費

- このページでは、バランスシートとキャッシュフローをお示ししております。
- 厳しい業績にも関わらず、自己資本比率、D E レシオ共にまだまだ健全な水準を維持しております。
- 営業キャッシュフローは大幅なマイナスとなりましたが、足許は改善傾向にあります。今後は一日も早い黒字化を目指します。
- 投資については、当初想定から1,000億円以上抑制し、978億円まで抑えることができました。
- 財務キャッシュフローは、公募増資と機動的な借入の実施により、3,886億円のプラスとなり、健全な財務体質の維持と十分な手元流動性の確保を両立しました。
- 16ページ以降は参考資料ですが、18ページの機材数について補足説明させていただきます。

1. 2021年3月期 業績概要
2. 2022年3月期について
3. 2021年3月期 業績詳細
4. 参考資料

参考資料

国際線大路別実績（フルサービスキャリア）



旅客収入⁽¹⁾

(単位:%)	2020年度 前年比	第4四半期 前年同期比	構成比		第4四半期 構成比
			2019年度	2020年度	
米大陸線	▲93.1%	▲84.8%	28%	34%	42%
欧州線	▲93.4%	▲89.1%	16%	18%	14%
アジア・オセアニア線	▲94.2%	▲90.4%	32%	32%	31%
中国線	▲92.3%	▲80.6%	10%	14%	11%
ハワイ・グアム線	▲99.2%	▲98.8%	14%	2%	2%
全路線・合計値	▲94.3%	▲89.3%	100%	100%	100%

ASK⁽²⁾

(単位:百万席キロ)	2019年度	2020年度	前年比	第4四半期	
				当年	前年同期比
米大陸線	16,556	5,733	▲65.4%	2,275	▲41.9%
欧州線	7,976	2,627	▲67.1%	963	▲47.9%
アジア・オセアニア線	18,699	3,307	▲82.3%	1,288	▲70.2%
中国線	3,315	142	▲95.7%	55	▲90.3%
ハワイ・グアム線	7,361	106	▲98.5%	39	▲97.8%
全路線	53,910	11,918	▲77.9%	4,622	▲62.9%

RPK^{(1) (2)}

(単位:百万人キロ)	2019年度	2020年度	前年比	第4四半期	
				当年	前年同期比
米大陸線	14,227	970	▲93.2%	355	▲87.5%
欧州線	6,759	410	▲93.9%	103	▲91.8%
アジア・オセアニア線	15,641	710	▲95.5%	213	▲93.0%
中国線	2,552	68	▲97.3%	19	▲93.8%
ハワイ・グアム線	6,370	36	▲99.4%	11	▲99.1%
全路線	45,551	2,196	▲95.2%	703	▲92.0%

有償旅客数^{(1) (2)}

(単位:千人)	2019年度	2020年度	前年比	第4四半期	
				当年	前年同期比
米大陸線	1,511	102	▲93.2%	37	▲87.6%
欧州線	750	45	▲94.0%	11	▲91.8%
アジア・オセアニア線	4,211	167	▲96.0%	49	▲93.6%
中国線	1,365	36	▲97.3%	9	▲94.1%
ハワイ・グアム線	1,119	5	▲99.5%	1	▲99.2%
全路線	8,958	357	▲96.0%	110	▲93.2%

有償座席利用率^{(1) (2)}

(単位:%)	2019年度	2020年度	前年比	第4四半期	
				当年	前年同期比
米大陸線	85.9%	16.9%	▲69.0pt	15.6%	▲56.8pt
欧州線	84.7%	15.6%	▲69.1pt	10.7%	▲57.3pt
アジア・オセアニア線	83.6%	21.5%	▲62.2pt	16.6%	▲54.0pt
中国線	77.0%	48.2%	▲28.8pt	34.5%	▲19.9pt
ハワイ・グアム線	86.5%	33.9%	▲52.6pt	29.1%	▲46.1pt
全路線	84.5%	18.4%	▲66.1pt	15.2%	▲55.5pt

(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

参考資料

航空機一覧



			前期末 2020/3/31			当期末 2021/3/31				増減
			所有	リース	合計	所有	リース	合計1	合計2 退役済み機材除く	当期末合計2- 前期末合計
FSC (1)	大型機	Airbus A350-900	4	1	5	4	4	8	8	+3
		Boeing 777-300ER	13	0	13	13	0	13	13	-
		Boeing 777-300	4	0	4	4	0 ⁽²⁾	4	0	▲4
		Boeing 777-200ER	11	0	11	11	0	11	6	▲5
		Boeing 777-200	11	0	11	9	0	9	0	▲11
	大型機 小計		43	1	44	41	4	45	27	▲17
	中型機	Boeing 787-9	17	3	20	17	3	20	20	-
		Boeing 787-8	27	0	27	27	0	27	27	-
		Boeing 767-300ER	29	0	29	29	0	29	29	-
		Boeing 767-300	5	0	5	2	0	2	2	▲3
	中型機 小計		78	3	81	75	3	78	78	▲3
	小型機	Boeing 737-800	43	19	62	43	18	61	61	▲1
		小型機 小計	43	19	62	43	18	61	61	▲1
	リージョナル機	Embraer 170 / Embraer 190	32	0	32	32	0	32	32	-
		Bombardier D8-400CC	5	0	5	5	0	5	5	-
		SAAB340B	5	0	5	3	0 ⁽²⁾	3	2	▲3
		ATR42-600 / ATR72-600	9	1	10	10	1	11	11	+1
		リージョナル機 小計	51	1	52	50	1	51	50	▲2
	FSC 合計		215	24	239	209	26	235	216	▲23
LCC	Boeing 787-8	2	0	2	2	0	2	2	-	
	LCC 合計	2	0	2	2	0	2	2	-	
総計			217	24	241	211	26	237	218	▲23

- 2021年3月末時点での総保有機数は237機ですが、そのうち19機は既に退役済みであり、実質的な保有機数は218機となります。退役済み機材のうち、18機がボーイング777です。
- 大型・経年機材であるボーイング777の大幅削減により、今後の燃油費・整備費の削減が期待できると同時に、二酸化炭素排出量削減に大きく寄与します。
- 説明は以上です。ありがとうございました。

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

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。