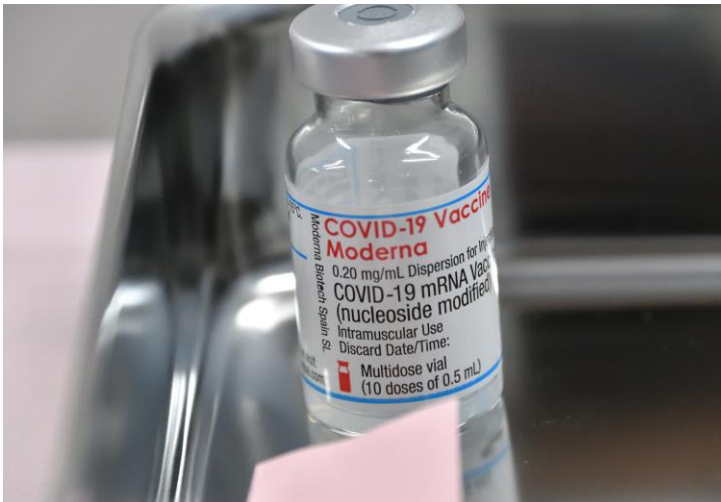


日本航空株式会社 2022年3月期 第1四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



2021年8月3日
代表取締役専務執行役員 菊山英樹



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



IR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



DX銘柄2021
Digital Transformation

1. 2021年度第1四半期 業績概要
2. 足許の状況について
3. 2021年度第1四半期 業績詳細
4. 経営トピックス
5. 参考資料

2020年度決算より、国際財務報告基準（IFRS）を適用しております。
これに伴い、当資料における2019年度の数値は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.

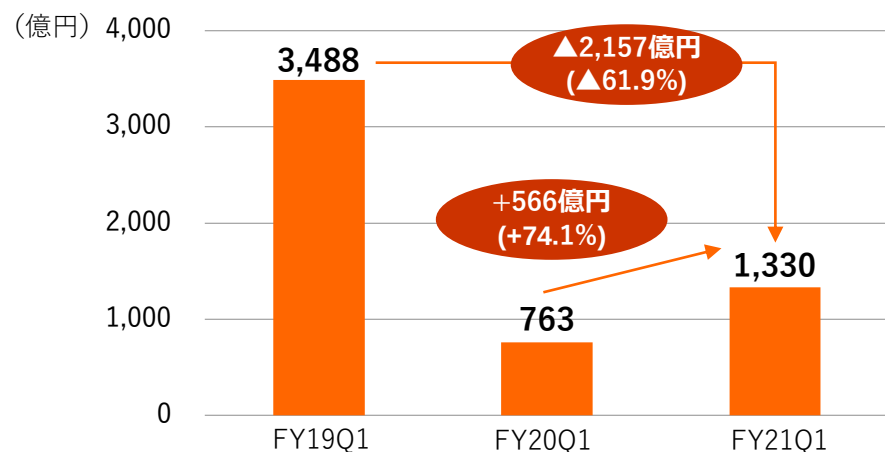
(1) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。(2) LCC=Low Cost Carrier

2021年度第1四半期 業績概要



- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大の影響は依然として続く
- ✓ 厳しい業績と今後の手元流動性確保を最優先とし、中間配当は見送ります

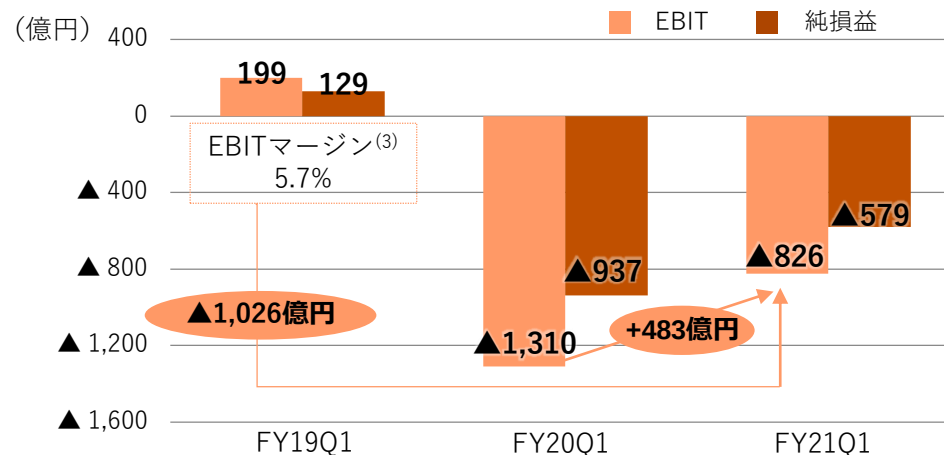
売上収益



燃油・為替市況実績

	FY20Q1	FY21Q1	FY20Q1比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	29.8	68.4	+129.5%
ドバイ原油 (USD/bbl)	28.2	64.5	+128.7%
為替 (円/USD)	108.3	108.7	+0.4%

EBIT⁽¹⁾/純損益⁽²⁾



運航諸元/ASK

	FY19Q1比	FY20Q1比
国際線	▲ 60.1%	+ 382.5%
国内線	▲ 44.9%	+ 54.1%
合計	▲ 54.1%	+ 139.7%

(1) 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) (2) 純損益=親会社の所有者に帰属する四半期損益

(3) EBITマージン=EBIT/売上収益

- 弊社 2022年3月期第1四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。
- 第1四半期の売上収益は1,330億円となりました。前年対比では74.1%の増収でしたが、コロナ前である前々年との比較では61.9%の減収でした。
- 新型コロナウイルス感染の影響が依然として続いており、EBITは826億円のマイナス、純損益は579億円の損失となりました。厳しい業績ではありますが、EBITは前年同期比で483億円改善、また、直前の昨年度第4四半期比でも215億円改善しており、確実に回復局面に入っております。
- なお、厳しい業績を踏まえ、手元流動性確保を最優先とさせていただくため、今期中間配当は見送らせていただきます。株主の皆さまには大変申し訳ございません。
- また、通期業績予想は、航空旅客需要の回復が依然として不透明なことから、引き続き未定とさせていただきます。

1. 2021年度第1四半期 業績概要
2. 足許の状況について
3. 2021年度第1四半期 業績詳細
4. 経営トピックス
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

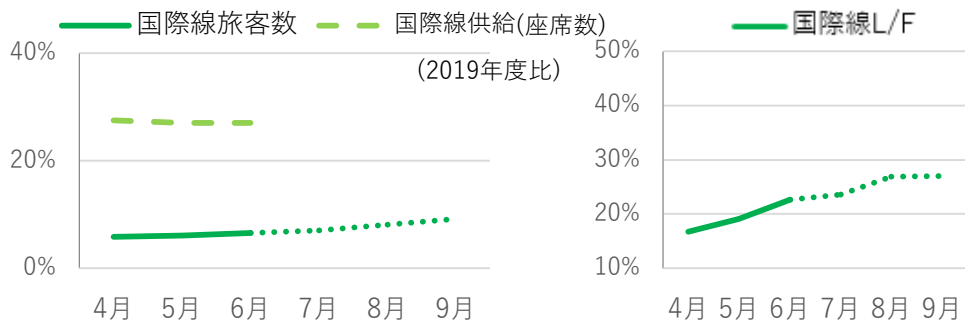
足許の状況

国際・国内旅客事業（フルサービスキャリア）、貨物・郵便事業

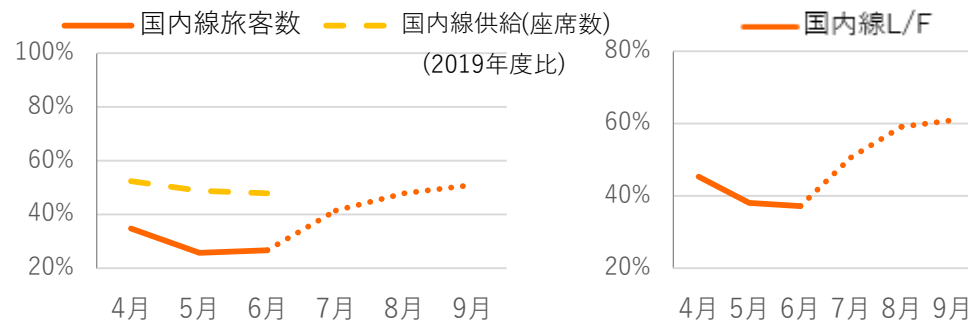


- ✓ 国際線は、出入国規制続くも、通過需要の取り込み強化により微増
- ✓ 国内線は、緊急事態宣言の影響を受けるものの、7月以降徐々に回復
- ✓ 貨物郵便は、8月後半以降の国際貨物の高需要期における需要を最大限に取り込む

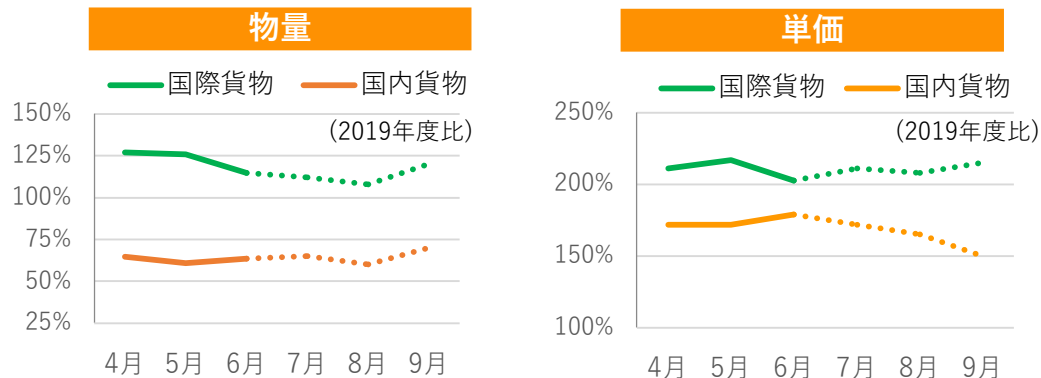
国際旅客事業 (1)(2)



国内旅客事業 (1)



貨物・郵便事業 (1)



(1) 2021年7月26日時点の見通し
(2) LCCを除く

- こちらのページでは国際線・国内線の足許の状況についてご説明いたします。
- 国際線は、出入国規制が継続しており、未だ本格的な回復の兆しには至らないものの、赴任需要や北米＝東南アジア間の乗り継ぎ需要の獲得に注力しております。ただし、米国等、ワクチン接種の進んでいる一部地域においては需要回復の動きが見られます。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、需要回復に備えていきます。
- 国内線は、7-8月は緊急事態宣言の影響があるものの、昨年とは異なり、帰省等の基礎的な需要は底堅い動きが見られます。ワクチン接種が先行している米国の国内線の旅客需要の動向を見ても明らかですが、今後日本でもワクチン接種が進めば、需要の急回復が期待できます。
- 来たる本格的な回復局面においてお客さまに最高のサービスを提供し、いち早い収益改善を目指すべく、万全の準備を整えてまいります。

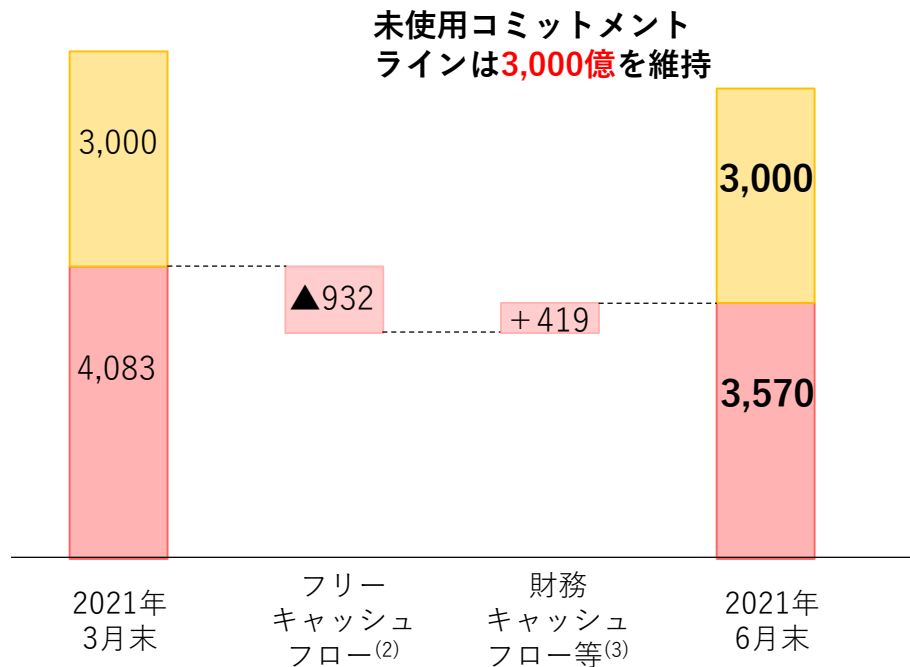
手元流動性確保に対する取り組み

手元流動性・キャッシュバーン

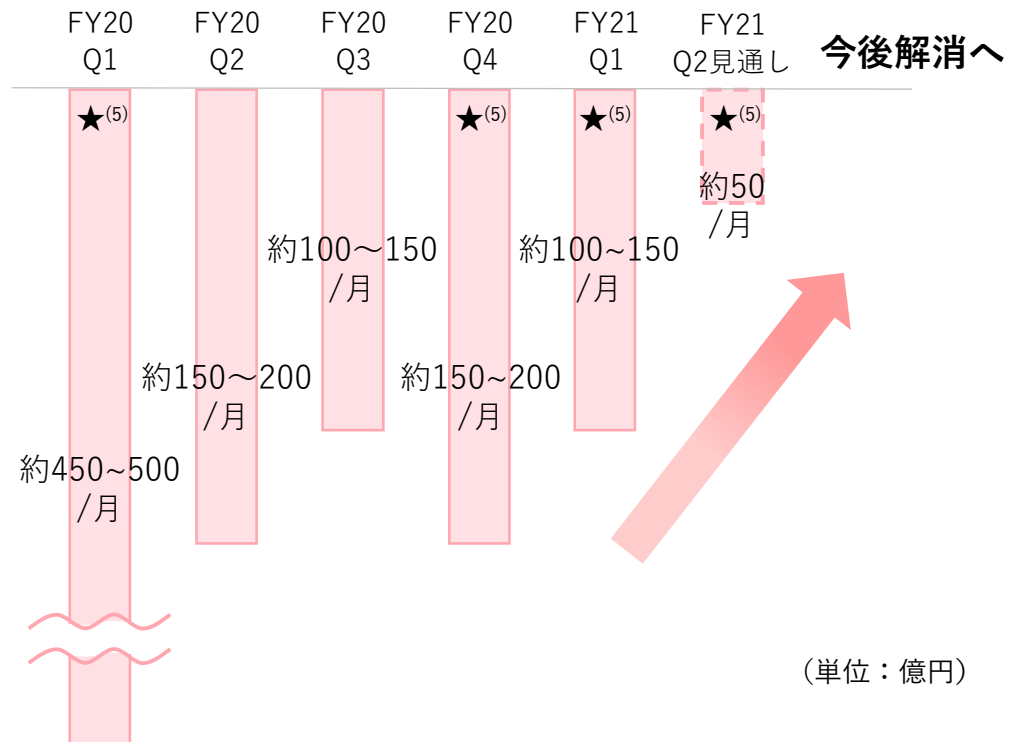
- ✓ 2021年6月末の手元流動性はコミットメントライン含めて6,500億円超と十分な水準を維持
- ✓ 第1四半期のキャッシュバーン実績は月額約100～150億円。国内線を中心に前受金は増加傾向。キャッシュバーンは解消の方向へ進む

手元資金・コミットメントライン

(単位：億円) ■ 手元資金 ■ コミットメントライン⁽¹⁾



キャッシュバーン⁽⁴⁾推移



(単位：億円)

(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
 (5) ★＝緊急事態宣言

- 続いて、手元流動性とキャッシュバーンについてご説明いたします。
- 手元流動性ですが、当第1四半期に社債発行と銀行借入により544億円の資金調達を実施しており、6月末の手元現預金は3,570億円でした。未使用のコミットメントライン3,000億円と合わせて、6,500億円を越える、十分な手元流動性を確保できております。
- また、キャッシュバーンについては、緊急事態宣言下にも関わらず、月間約100~150億円に留めることができました。
- 第2四半期以降のキャッシュバーンは、月間約50億円の見込みです。
- 国際貨物が好調なことに加え、国内線の航空券発券に伴う前受金も増加傾向にあり、キャッシュバーン解消の方向へ進んでおります。需要回復次第では、早ければ9月頃には営業キャッシュフローはプラスに転じると見込んでおります。

1. 2021年度第1四半期 業績概要
2. 足許の状況について
3. **2021年度第1四半期 業績詳細**
4. 経営トピックス
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2021年度第1四半期 業績詳細

連結経営成績



(単位：億円)	FY19Q1	FY20Q1	FY21Q1	FY19Q1		FY20Q1	
				同期差	同期比	同期差	同期比
売上収益	3,488	763	1,330	▲2,157	▲61.9%	+566	+74.1%
国際旅客	1,306	27	112	▲1,193	▲91.4%	+85	+315.0%
国内旅客	1,271	189	380	▲890	▲70.1%	+190	+100.8%
貨物郵便	227	265	476	+249	+109.7%	+210	+79.3%
他の売上収益 ⁽¹⁾	683	281	360	▲322	▲47.2%	+79	+28.2%
営業費用	3,309	2,058	2,154	▲1,154	▲34.9%	+96	+4.7%
燃油費	636	194	265	▲370	▲58.2%	+71	+36.8%
燃油費以外	2,672	1,863	1,888	▲783	▲29.3%	+24	+1.3%
その他収支 ⁽²⁾	20	▲15	▲2	▲22	-	+13	-
EBIT	199	▲1,310	▲826	▲1,026	-	+483	-
EBITマージン(%)	5.7%	-	-	-	-	-	-
純損益	129	▲937	▲579	▲708	-	+357	-
ASK (百万席キロ)	22,789	4,366	10,465	▲12,323	▲54.1%	+6,099	+139.7%
RPK (百万人キロ)	18,989	1,110	3,035	▲15,954	▲84.0%	+1,924	+173.3%
EBITDAマージン (%) ⁽³⁾	17.2%	-	-	-	-	-	-

(1) 他の売上収益=旅行・マイル提携・受託事業収入など

(2) 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

(3) EBITDAマージン=EBITDA/売上収益 EBITDA=EBIT+減価償却費

- こちらのページでは連結経営成績をお示ししておりますので、のちほどご覧ください。
- なお、コロナ前とも比較いただけるよう、2020年度対比の数字に加えて、2019年度対比の数字も記載しております。

2021年度第1四半期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）



ASK前年同期比： +139.7%
RPK前年同期比： +173.3%

+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）

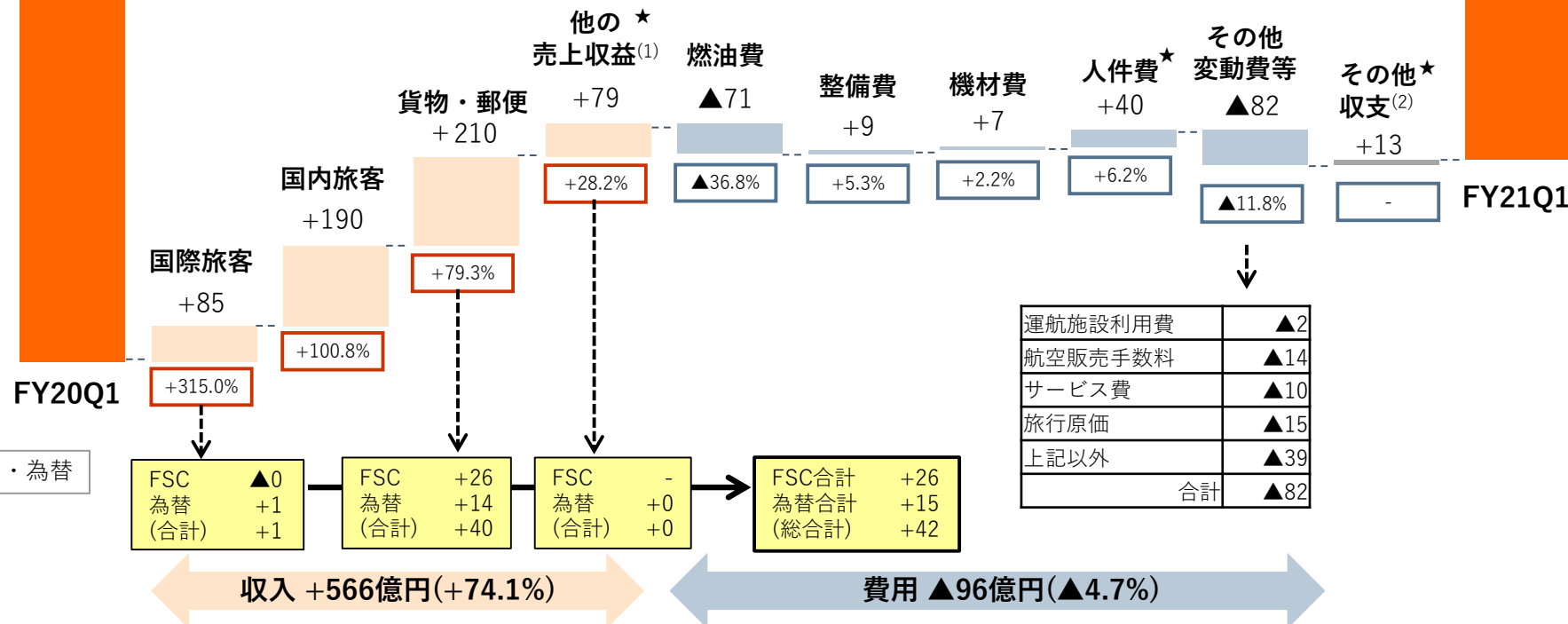
+ 483億円

雇用調整助成金の受給・出向等により
42億円の人件費抑制

★：会計上、上記が計上されている収入/費用

▲1,310

▲826



(1) 他の売上収益=旅行・マイル提携・受託事業収入など

(2) 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

(3) FSC=Fuel Surcharge

- こちら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。
- 収入は、好調を維持する貨物の増収や、限定的ではありますが旅客収入の増収により、前年同期比で566億円の増収でした。
- 費用は、供給量の増加により燃油費等の変動費は前年同期比で増加しておりますが、固定費である機材費や人件費は着実に削減し、96億円の増加に留めました。
- 以上の結果、EBITマイナスは483億円の改善となりました。

2021年度第1四半期 業績詳細

国際・国内旅客事業（フルサービスキャリア）



国際旅客事業 ⁽¹⁾	FY19Q1	FY20Q1	FY21Q1	FY19Q1比	FY20Q1比
旅客収入（億円）	1,306	27	112	▲91.4%	+313.8%
有償旅客数（千人）	2,429	33	149	▲93.8%	+341.3%
ASK（百万席キロ）	13,767	1,138	5,222	▲62.1%	+358.7%
RPK（百万人キロ）	12,016	198	1,018	▲91.5%	+412.2%
有償座席利用率（%）	87.3%	17.5%	19.5%	▲67.8pt	+2.0pt
単価（円） ⁽²⁾	53,768	80,030	75,041	+39.6%	▲6.2%
イールド ⁽³⁾ （円）	10.9	13.6	11.0	+1.3%	▲19.2%
ユニットレベニュー（円） ⁽⁴⁾	9.5	2.4	2.1	▲77.4%	▲9.8%

国内旅客事業	FY19Q1	FY20Q1	FY21Q1	FY19Q1比	FY20Q1比
旅客収入（億円）	1,271	189	380	▲70.1%	+100.8%
有償旅客数（千人）	9,272	1,231	2,708	▲70.8%	+120.0%
ASK（百万席キロ）	9,022	3,227	4,972	▲44.9%	+54.1%
RPK（百万人キロ）	6,973	911	2,012	▲71.1%	+120.7%
有償座席利用率（%）	77.3%	28.3%	40.5%	▲36.8pt	+12.2pt
単価（円） ⁽²⁾	13,707	15,390	14,047	+2.5%	▲8.7%
イールド ⁽³⁾ （円）	18.2	20.8	18.9	+3.7%	▲9.0%
ユニットレベニュー（円） ⁽⁴⁾	14.1	5.9	7.7	▲45.7%	+30.3%

(1) LCCを除く (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

- こちらのページでは国際線と国内線の実績をお示ししております。
- 国際線は、厳しい状況が続きましたが、通過需要や赴任需要を取り込み、旅客数は前年同期比で4.4倍になるなど、徐々に底から脱しつつあります。
- 国内線は、緊急事態宣言発出の影響もあり、コロナ前の約3割程度の需要に留まりましたが、旅客数は前年同期比で約2.2倍になるなど、コロナ禍での新生活様式・移動が浸透し、一定の基礎需要によって収入の下支えが実現しています。

2021年度第1四半期 業績詳細

貨物・郵便事業



- ✓ 国際貨物は旅客便の供給が限られる中、コロナ前対比需要増および高単価が継続し、大幅な増収
- ✓ 需要の強い路線に対して、自社旅客機および他社貨物機を利用した貨物便を積極的に運航
- ✓ モデルナ製のワクチンについて、ベルギーから日本へ輸送を開始

貨物事業詳細		FY19 Q1	FY20 Q1	FY21 Q1	FY19 Q1比	FY20 Q1比
国際 貨物	貨物収入（億円）	151	190	389	+157.5%	+103.8%
	有償貨物トン・キロ （百万トン・キロ）	589	350	735	+24.7%	+109.7%
国内 貨物	貨物収入（億円）	50	53	55	+9.9%	+4.6%
	有償貨物トン・キロ （百万トン・キロ）	80	54	53	▲33.4%	▲0.5%

国際線

- 半導体や電子部品関連需要は堅調に推移
- 海上輸送の需給逼迫により、航空輸送への転移需要が継続

国内線

- 宅配需要は引続き堅調に推移

- 続いて貨物郵便です。
- 国際貨物は、今期も好調を継続しており、コロナ前との比較で増収を達成していた昨年同期比で見ても、さらに2倍を超える増収を達成しました。旺盛な需要に応えるべく貨物便を積極的に運航し、前年同期比で約2倍の供給を確保しつつ、単価はコロナ前のほぼ2倍という前年度並みの高水準を維持しました。
- また、モデルナ社製のワクチン輸送にも積極的に協力しております。

2021年度第1四半期 業績詳細

費用詳細



主要営業費用項目

(単位：億円)	FY19Q1	FY20Q1	FY21Q1	FY19Q1		FY20Q1	
				同期差	同期比	同期差	同期比
燃油費	636	194	265	▲370	▲58.2%	+71	+36.8%
運航施設利用費	214	77	80	▲133	▲62.5%	+2	+3.0%
整備費	192	185	175	▲17	▲8.8%	▲9	▲5.3%
航空販売手数料	46	▲0	13	▲33	▲71.6%	+14	-
サービス費 ⁽¹⁾	113	19	30	▲82	▲72.8%	+10	+54.2%
他運航変動費 ⁽²⁾	506	148	228	▲278	▲55.0%	+79	+53.8%
機材費 ⁽³⁾	317	336	329	+11	+3.7%	▲7	▲2.2%
人件費 ⁽³⁾	760	647	607	▲153	▲20.1%	▲40	▲6.2%
その他の費用 ⁽³⁾	520	448	423	▲96	▲18.6%	▲24	▲5.5%
営業費用合計	3,309	2,058	2,154	▲1,154	▲34.9%	+96	+4.7%

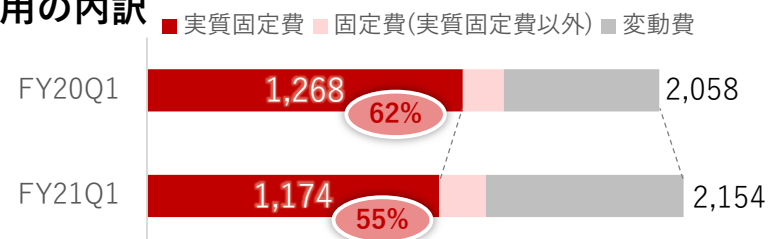
(1) サービス費＝機内・ラウンジ・貨物などのサービスに関わる費用 (2) 他運航変動費＝旅行・マイル提携・受託事業原価 など
 (3) 科目上固定費となるが、運航規模・旅客数等による変動的要素がある費用や事業構造改革に伴う一時的/追加的な費用を含む

変動的要素や
一時的要素を除外

実質固定費⁽⁴⁾

- ✓ 実質固定費は第1四半期実績1,174億円、年間5,000億円水準への抑制に向け着実なコストコントロールを実施
- ✓ コロナ影響を受ける中でも営業費用合計の約55%に抑えられており、外部環境の変化に柔軟に対応できる費用構造を実現

営業費用の内訳



(4) 実質固定費とは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/追加的な費用を除いた費用 ©Japan Airlines, ALL rights reserved.

- こちらのページでは費用についてお示ししております。
- 中期経営計画での、コストコントロールに関する当社経営としての最大のメッセージは実質固定費の抑制です。当第1四半期の実質固定費の実績は1,174億円で、中期経営計画で年間5,000億円規模に抑えていくとコミットした水準に向け、着実にコストコントロールできております。
- また、実質固定費の営業費用に占める割合は、コロナ影響を受ける中でも約55%に抑えられており、外部環境の変化に柔軟に対応できる費用構造を実現できております。
- なお、変動費についても、きちんとコストコントロールできておりますのでご安心ください。また、着陸料等の減免措置をいただいていることに感謝しつつ、引き続き全社一丸となって費用削減努力を継続してまいります。

2021年度第1四半期 業績詳細

財務状況・キャッシュフロー状況



BS

- ✓ 厳しい状況の中でも、自己資本比率42.4%を確保
- ✓ 有利子負債残高は5,732億円、1年内返済額（リース料支払含む）は743億円であり、十分な長期資金を確保、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▲458億円、2020年度第1四半期▲1,302億円と比較し大幅改善

連結財政状態計算書	FY20期末	FY21Q1期末	FY20期末差
総資産	21,072	21,041	▲30
現金及び預金	4,083	3,570	▲513
有利子負債（※1）	5,151	5,732	+581
1年内返済（※2）	696	743	+47
(205)		(234)	(+29)
自己資本 ⁽¹⁾	9,474	8,912	▲562
自己資本比率（%） ⁽²⁾	45.0%	42.4%	▲2.6pt
D/Eレシオ（倍） ⁽³⁾	0.5x	0.6x	+0.1x

（単位：億円）

※1 FY20期末差のうち、春秋航空日本の連結化に伴う増加128億円
 ※2 ()内の数字は、1年内返済のうち航空機リース料FY20期末差のうち、春秋航空日本の連結化に伴う増加26億円

連結キャッシュフロー計算書	FY20Q1	FY21Q1	FY20同期差
営業キャッシュフロー	▲1,302	▲458	+843
減価償却費	431	433	+2
投資キャッシュフロー	▲251	▲473	▲222
投資・出資額	▲289	▲496	▲207
フリーキャッシュフロー ⁽⁴⁾	▲1,553	▲932	+620
財務キャッシュフロー	2,204	415	▲1,789
キャッシュフロー合計 ⁽⁵⁾	651	▲517	▲1,168
EBITDA ⁽⁶⁾	▲878	▲392	+485

（単位：億円）

- (1) 自己資本=親会社の所有者に帰属する持分
 (2) 自己資本比率=親会社所有者帰属持分比率
 (3) D/Eレシオ=有利子負債/自己資本
 (4) 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
 (5) 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
 (6) EBITDA=EBIT+減価償却費

- こちら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。
- 厳しい状況が続く中でも、自己資本比率は42.4%と、世界の航空会社の中でも突出した健全な財務体質を維持できております。
- 営業キャッシュフローは依然マイナスではあるものの、前年度からは大きく改善しました。緊急事態宣言下ではありますが、直近では払い戻しによる出金より、新規発券による入金为上回っております。

1. 2021年度第1四半期 業績概要
2. 足許の状況について
3. 2021年度第1四半期 業績詳細
- 4. 経営トピックス**
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

成田を拠点としたLCC戦略本格始動

～ 「世界から日本各地域へ、日本各地域から世界へ」 ～

- ✓ 成田をハブとしたLCC 3社の世界的ネットワーク実現
- ✓ ポストコロナの航空需要の回復にいち早く対応可能な体制確立

ZIPAIR
日本初中長距離
国際線LCC

- 最先端のテクノロジーを活用、多様なバリューに対応するサービスラインナップ
- 7月中旬ホノルル線再開・10月から増便を予定、9月シンガポール線就航予定

SPRING
中国特化型LCC

- 6月連結子会社化
- 春秋旅行を含む春秋グループとの協同経営を通じ、両社の強みを掛け合わせ、中国インバウンドマーケットをリード

Jetstar
LCC屈指の首都圏国内線ネットワーク

- 豪カンタスグループと共同で7月に追加出資し財務体質を強化
- JetstarブランドとJALブランドの強みを融合したDual Brand戦略を柱に、国内LCCマーケットの成長をけん引



- こちらのページ以降では最新の経営トピックスをご紹介します。まずLCCについてです。
- LCC事業では、成田を拠点としたLCC戦略を本格始動させました。
- ZIPAIRのホノルル線の運航再開・シンガポール線就航に加え、中国発のインバウンド需要に強みを発揮する春秋航空日本を子会社化しました。また、ジェットスター・ジャパンの資本増強も実施し、成田を拠点としたLCC3社の強みを活かしたグローバルなネットワークを実現しました。これらによりポストコロナにおける航空需要の回復にいち早く対応可能な体制を確立しております。

SDGs達成に向けたESG経営の推進

- 事業活動を通じて社会の課題解決に取り組むべく定めた「4つの領域・22の課題」ごとの主な取り組み項目について、2025年度の目標などを企業サイトで開示⁽¹⁾
- 社長を議長とする経営会議体（サステナビリティ推進会議）を新設し、取り組みを強化するとともに、取締役会への報告を定期的実施

JALグループが取り組む4つの領域・22の課題

取り組む課題	
E 環境	気候変動への対応
	環境汚染の防止
S 人	生物多様性の保全
	限られた資源の有効利用
S 地域社会	騒音の低減
	アクセシビリティの向上
G ガバナンス	D&I推進
	人財育成
G ガバナンス	ワークスタイル変革
	人権の尊重
G ガバナンス	健康経営
	感染症拡大の防止
G ガバナンス	インバウンド誘致
	路線ネットワーク拡充
G ガバナンス	被災地への復興支援
	地域活性化
G ガバナンス	移動の利便性向上
	社会貢献活動
G ガバナンス	公正な事業行動の推進
	BCMの強化
G ガバナンス	情報開示
	責任ある調達活動の推進

【2020年7月策定・開示済】

具体的な取り組み

✓ TCFDに沿った気候変動関連情報の開示

- 2021年2月にTCFDへ賛同を表明
- コーポレートガバナンス・コード改訂へ対応すべく、TCFDに沿って、「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」について、企業サイトで情報を開示⁽²⁾



✓ 人権の尊重の取り組み推進

- 国連「ビジネスと人権に関する指導原則」に則り、2019年に「JALグループ人権方針」を策定
- 今般、人権デューデリジェンス⁽³⁾の仕組みと苦情処理メカニズムを構築
- 2021年度に重点的に取り組む10項目を事業活動毎に策定

(1) 「サステナビリティの取り組み」 URL:<https://www.jal.com/ja/sustainability/initiatives/>

(2) 「気候変動への対応」 URL:<https://www.jal.com/ja/sustainability/environment/climate-action/>

(3) 人権への負の影響を特定し、防止・軽減・対処するプロセスのこと

- 続いて、ESGについてご説明します。
- SDGs達成に向けたESG経営を推進するため、4つの領域・22の課題を定めております。今般、主な取り組みの50項目について、過去の実績や2025年度の目標を企業サイトで開示しましたのでご覧ください。加えて、社長を議長とする経営会議体を新設するとともに、取締役会も進捗状況を確認する体制を整え、ESG経営への取り組みを強化してまいります。
- また、TCFDについては、今年2月に賛同を表明しておりますが、今般、TCFDに則った形で「ガバナンス」「戦略」「リスク管理」「指標と目標」について、企業サイトでの情報開示を開始しましたのでこちらもご覧ください。
- さらに、人権尊重の取り組みについては、2019年に定めた「JALグループ人権方針」に加え、今般、人権デューデリジェンスの仕組みと苦情処理メカニズムを構築しました。また、2021年度に重点的に取り組む10項目を事業活動毎に策定し、取り組みを推進しています。

経営トピックス 直近の取り組み



安全・安心の取り組み

✓ 非対面・非接触



SMART AIRPORT
導入拡大

✓ 高度な清潔性



抗ウイルス・
抗菌コーティング

✓ 外部評価



アジア初、世界最高
水準評価ダブル受賞

✓ 出発前・帰着後PCR検査サービス



国内線PCR検査サービス
好評により拡充

✓ コロナ感染時補償・サポート



海外渡航先での感染時 補償・
サポート延長、拡大

さまざまな取り組み

✓ サービス教育事業



客室乗務員によるサービスコ
ンサルティング等

✓ 地域プロモーション活動



JALふるさとアンバサダー考案
ツアー販売

✓ 機内食販売



7月から国際線機内食販売
対象メニューの売上一部をNPO
法人TFT⁽¹⁾を通じ途上国寄付

✓ 金融サービス



7月から「JAL住宅ローン」サービスの
取り扱いを開始

(1) NPO法人TFT：特定非営利活動法人TABLE FOR TWO International。開発途上国の飢餓と先進国の肥満や生活習慣病の解消を目指した日本発社会貢献活動、TABLE FOR TWOプログラム実施。

- 最後に、17ページではさまざまな直近の取り組みをお示ししております。
- コロナ禍が続く中、お客さまに安全・安心を感じてご利用いただけるよう取り組みを強化しております。
- また資料下段には、先般公表した中期経営計画の達成に向け、動きだしている取り組みをお示ししておりますので、後ほどご覧ください。

- 18ページ以降は参考資料でございます。
- なお19ページには、5月7日にお示しした、EBITおよびEBITDA黒字化の目安を再掲しております。
- ご説明は以上です。ありがとうございました。

1. 2021年度第1四半期 業績概要
2. 足許の状況について
3. 2021年度第1四半期 業績詳細
4. 経営トピックス
5. 参考資料



参考資料 黒字化イメージについて

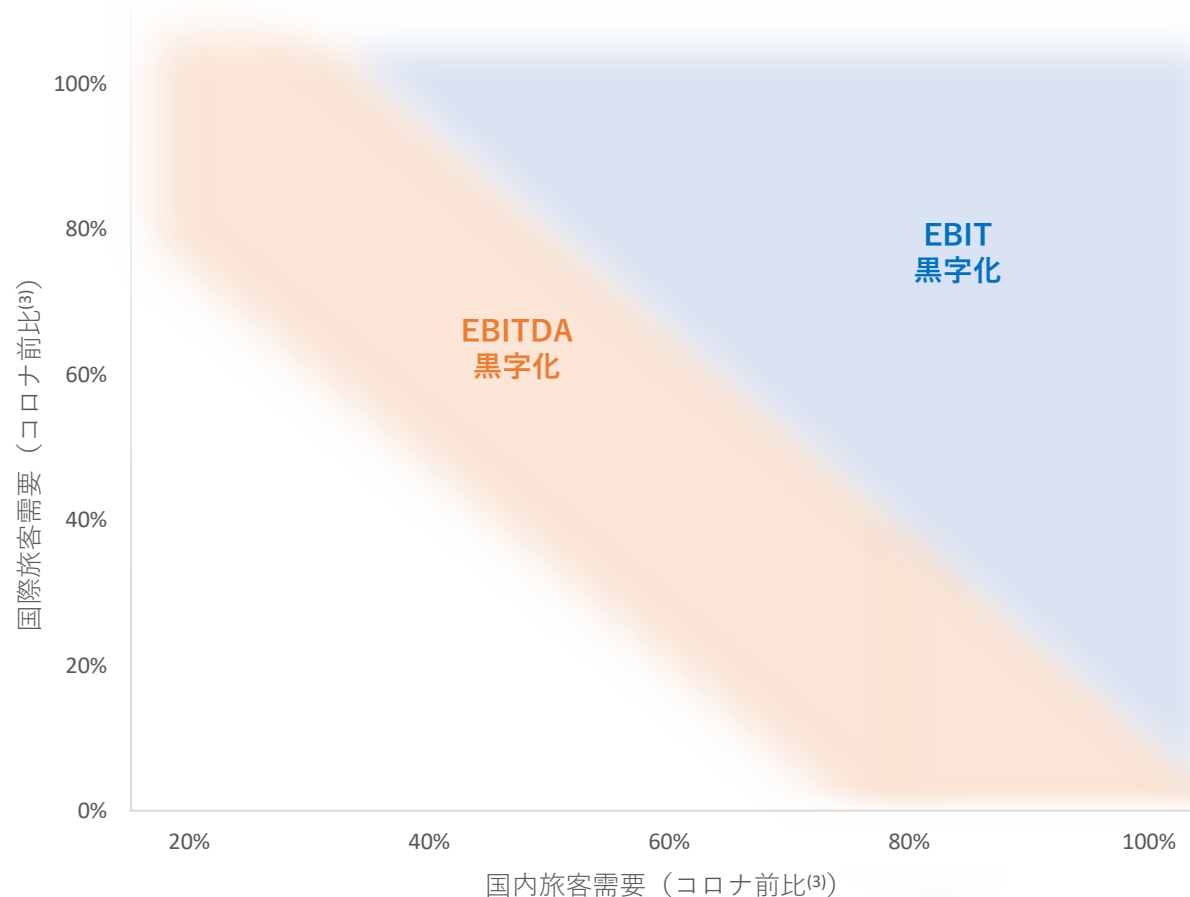
- ✓ EBIT・EBITDA⁽¹⁾の黒字化の目安となる旅客需要のイメージは以下の通り⁽²⁾
- ✓ 不透明な需要動向に柔軟かつ迅速に対応し、あらゆる手段で収益改善を図っていく

【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



参考資料

国際線大路別実績⁽¹⁾（フルサービスキャリア）



旅客収入

(単位:%)	構成比率	FY19Q1比	FY20Q1比
	FY21Q1		
米大陸線	49%	▲85.6%	+815.7%
欧州線	13%	▲93.2%	+151.3%
アジア・オセアニア線	29%	▲92.1%	+144.5%
中国線	7%	▲94.4%	+326.7%
ハワイ・グアム線	2%	▲98.3%	+676.5%
全路線・合計値	100%	▲91.4%	+313.8%

ASK

(単位:百万席キロ)	FY21Q1	FY19Q1比	FY20Q1比
米大陸線	2,587	▲38.5%	+455.8%
欧州線	1,058	▲47.2%	+358.1%
アジア・オセアニア線	1,465	▲69.5%	+245.4%
中国線	56	▲93.8%	+556.4%
ハワイ・グアム線	55	▲97.0%	+500.0%
全路線	5,222	▲62.1%	+358.7%

RPK

(単位:百万人キロ)	FY21Q1	FY19Q1比	FY20Q1比
米大陸線	581	▲84.6%	+621.9%
欧州線	117	▲93.3%	+243.5%
アジア・オセアニア線	280	▲93.1%	+258.4%
中国線	16	▲97.9%	+324.2%
ハワイ・グアム線	23	▲98.6%	+1,033.8%
全路線	1,018	▲91.5%	+412.2%

有償旅客数

(単位:千人)	FY21Q1	FY19Q1比	FY20Q1比
米大陸線	61	▲84.5%	+605.0%
欧州線	12	▲93.5%	+247.4%
アジア・オセアニア線	62	▲94.4%	+234.9%
中国線	8	▲98.1%	+254.7%
ハワイ・グアム線	3	▲98.7%	+1,033.8%
全路線	149	▲93.8%	+341.3%

有償座席利用率

(単位:%)	FY21Q1	FY19Q1	FY20Q1
米大陸線	22.5%	89.4%	17.3%
欧州線	11.1%	87.7%	14.8%
アジア・オセアニア線	19.1%	85.2%	18.4%
中国線	30.0%	88.2%	46.4%
ハワイ・グアム線	41.7%	86.8%	22.0%
全路線	19.5%	87.3%	17.5%

(1) LCCを除く

参考資料 航空機一覧



			前期末 2021/3/31				当期末 2021/6/30				増減
			所有	リース	合計1 退役済み機材除く	合計2 退役済み機材除く	所有	リース	合計1 退役済み機材除く	合計2 退役済み機材除く	当期末合計2- 前期末合計2
FSC (1)	大型機	Airbus A350-900	4	4	8	8	5	4	9	9	+1
		Boeing 777-300ER	13	0	13	13	13	0	13	13	-
		Boeing 777-300	4	0 ⁽²⁾	4	0	4	0 ⁽²⁾	4	0	-
		Boeing 777-200ER	11	0	11	6	10	0	10	6	-
		Boeing 777-200	9	0	9	0	9	0	9	0	-
	大型機 小計		41	4	45	27	41	4	45	28	+1
	中型機	Boeing 787-9	17	3	20	20	19	3	22	22	+2
		Boeing 787-8	27	0	27	27	27	0	27	27	-
		Boeing 767-300ER	29	0	29	29	29	0	29	29	-
		Boeing 767-300	2	0	2	2	2	0 ⁽²⁾	2	1	▲1
	中型機 小計		75	3	78	78	77	3	80	79	+1
	小型機	Boeing 737-800	43	18	61	61	43	18	61	61	-
		小型機 小計	43	18	61	61	43	18	61	61	-
	リージョナル機	Embraer 170 / Embraer 190	32	0	32	32	32	0	32	32	-
		De Havilland DHC-8-400CC	5	0	5	5	5	0	5	5	-
		SAAB340B	3	0 ⁽²⁾	3	2	2	0	2	2	-
		ATR42-600 / ATR72-600	10	1	11	11	11	1	12	12	+1
		リージョナル機 小計	50	1	51	50	50	1	51	51	+1
FSC 合計		209	26	235	216	211	26	237	219	+3	
LCC	Boeing 787-8	2	0	2	2	2	0	2	2	-	
	Boeing 737-800	0	0	0	0	0 ⁽³⁾	6	6	6	+6	
LCC 合計		2	0	2	2	2	6	8	8	+6	
総計		211	26	237	218	213	32	245	227	+9	

(1) FSC=Full Service Carrier (2) 合計1と合計2の差異は期末時点における退役済み(売却待ち) 機材 (3) 春秋航空日本の連結化による増加



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。