

日本航空株式会社 2022年3月期 第2四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



日本航空は今年10月1日に創立70周年を迎えました

2021年11月2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

©Japan Airlines, ALL rights reserved.



APEX

Health Safety Powered
by SimpliFlying Audit
Diamond



SKYTRAX

Covid-19 Safety Rating
5スター



SKYTRAX
「COVID-19 Excellence Award」



SKYTRAX
2020年度

ワールド・ベスト・
エコノミークラス賞



SKYTRAX

ベスト・エコノミークラス・
エアラインシート賞

ワールド・エアライン・
スター・レーティング
5スター

ディスクロージャー
2021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



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2四半期 業績概要

2. 業績予想

3. 直近の取り組み

4. 2021年度第2四半期 業績詳細

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。

FY21Q2(7月 - 9月)の実績はFY21Q2累計実績(4月 - 9月)からFY21Q1実績(4月 - 6月)を差し引いて算出しております。

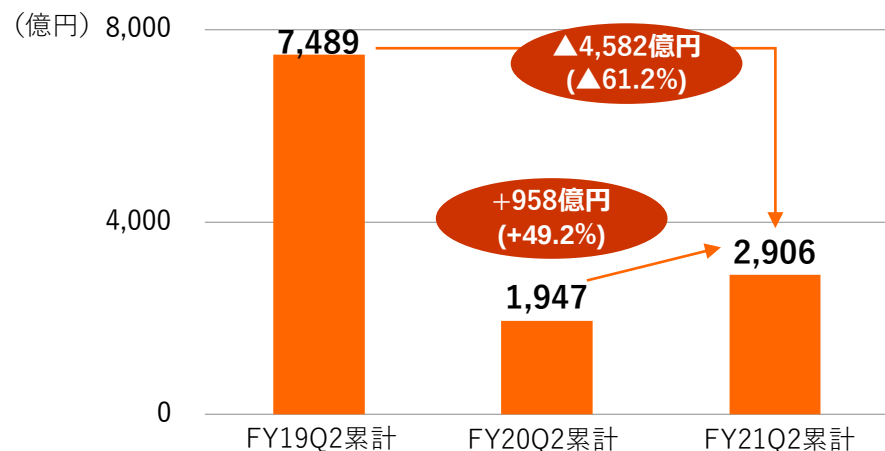
スプリング・ジャパンについては、取得日から6月末までの業績に重要性がないため、同社の7月以降の業績を数値に含めております。

2021年度第2四半期 業績概要



- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大の影響は依然として続くが、売上収益、EBIT等前年より改善し、回復局面に入ってきている

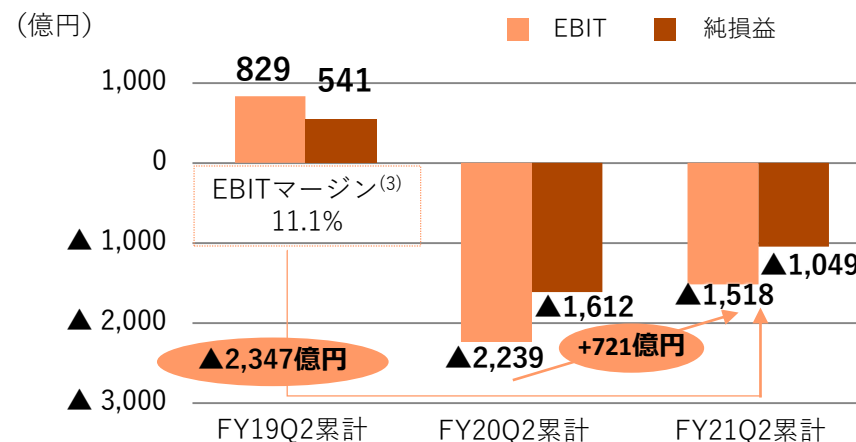
売上収益



燃油・為替市況実績

	FY20Q2	FY21Q2	FY20Q2比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	36.3	72.1	+98.6%
ドバイ原油 (USD/bbl)	35.4	67.9	+91.8%
為替 (円/USD)	107.5	109.5	+1.9%

EBIT⁽¹⁾/純損益⁽²⁾



運航諸元/ASK

	FY19Q2比	FY20Q2比
国際線	▲60.3%	+234.9%
国内線	▲41.6%	+20.1%
合計	▲52.8%	+78.1%

(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。
- 第2四半期の売上収益は2,906億円となりました。コロナ前である2019年度の4割程度に留まりましたが、前年比では約1.5倍の増収となりました。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響が依然として続いており、EBITは、1,518億円のマイナス、純損益は1,049億円の損失と、大変厳しい結果となりました。
- 厳しい業績ではございますが、EBITは前年同期比で721億円改善、また、直前の今年度第1四半期比でも、134億円改善しており、確実に回復局面に入っております。

1. 2021年度第2四半期 業績概要
2. 業績予想
3. 直近の取り組み
4. 2021年度第2四半期 業績詳細
5. 参考資料

2021年度通期業績予想 概要



- ✓ 通期業績予想は前年対比では大幅改善のEBIT▲1,980億円、純損益▲1,460億円を見込む
- ✓ 下期は上期対比でEBIT約1,000億円の改善を見込む
- ✓ 実質固定費は当初想定した前年並5,000億円から250億円抑制、4,750億円にとどめる見通し

(単位：億円)

通期業績予想

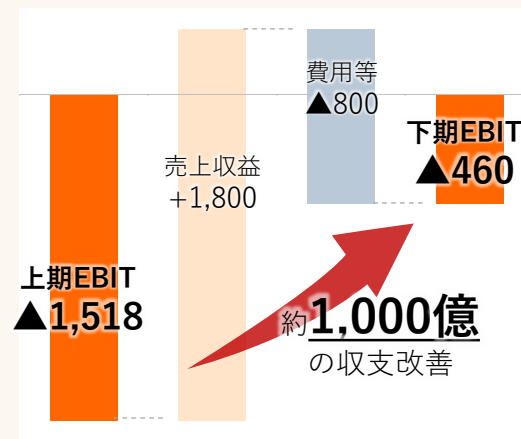
(単位：億円)	2020年度	2021年度		
	実績	今回予想	前年差	前年比
売上収益	4,812	7,660	+2,847	+59.2%
国際旅客	279	930	+650	+232.5%
国内旅客	1,740	2,970	+1,229	+70.7%
貨物郵便	1,288	2,010	+721	+56.0%
他の売上収益 ⁽¹⁾	1,504	1,750	+245	+16.3%
営業費用	8,850	9,740	+889	+10.1%
その他収支 ⁽²⁾	55	100	+44	+81.6%
EBIT	▲3,983	▲1,980	+2,003	-
純損益	▲2,866	▲1,460	+1,406	-

(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) 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

EBIT 下期に向けての改善



- ・国内旅客収入が力強く回復
- ・貨物郵便収入は好調を継続

実質固定費⁽³⁾ 当初想定比



- ・人件費：約200億抑制
- ・役務費、不動産等：約50億抑制

【下期市況前提】

- ・シンガポールケロシン：90USD/bbl
- ・ドバイ原油：83USD/bbl
- ・為替：110円/USD

燃油費感応度※

- ・燃油：約4億円 (1USD/bbl)
- ・為替：約3億円 (1円/USD)

※下期分のみ、取得済みのヘッジ考慮後。

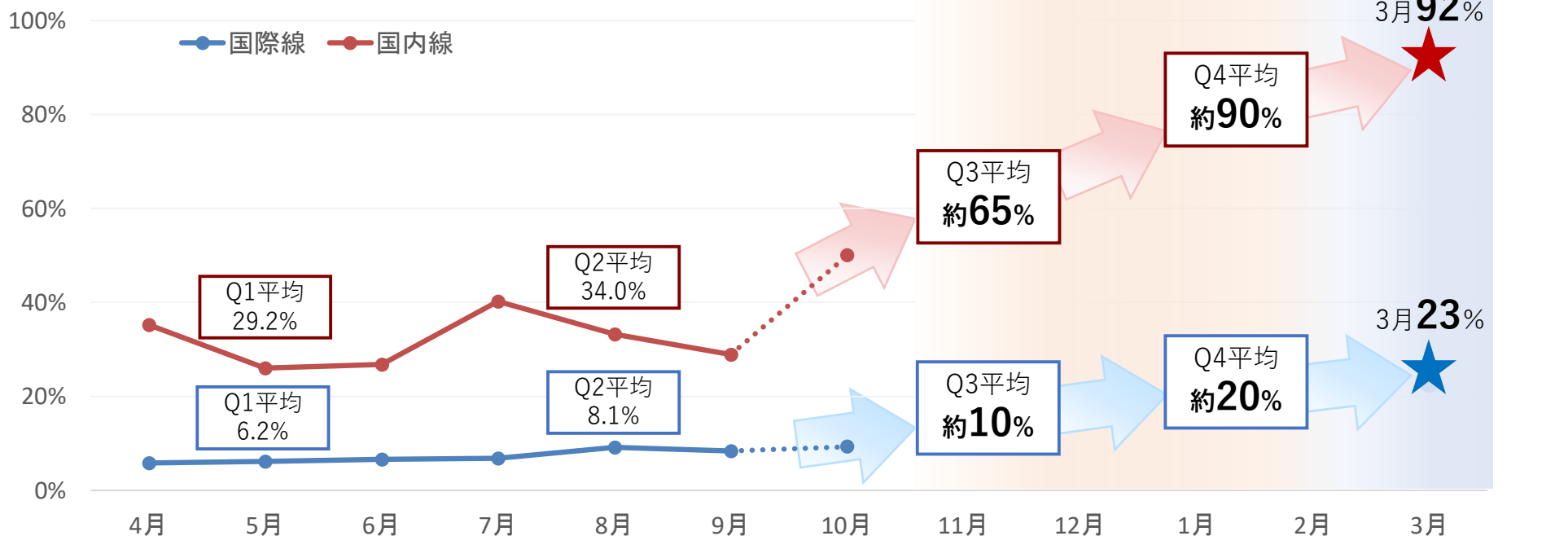
- 本日、今期の通期業績予想を公表しましたのでご説明します。
- 今期のEBITは1,980億円のマイナス、純損失を1,460億円と、大変厳しい見通しとなります。昨年度に続き、今年度も巨額の赤字予想となり、経営として責任を感じております。
- 通期では厳しい数字となりますが、**下期のEBITはマイナス460億円と、上期から1,000億円以上赤字額を圧縮できる見通しです。年度末までには、月次でのEBIT黒字化も視野に入っており、業績回復の目途は立ってきております。**
- 売上収益は7,660億円と前年度から2,847億円の増収を見込んでおります。国際旅客の回復は限定的ですが、国内旅客は回復する需要を確実に捉えてまいります。また貨物事業につきましても、引き続き旺盛な需要環境の下、前年度対比で大幅な増収を見込んでおります。
- 費用面では、需要回復に伴って変動費は増加するものの徹底したコスト管理を行い、**実質固定費は、2019年度比で600億円削減した年間5,000億円とする目標に対して250億円削減し、4,750億円に抑制できる見通しです。**
- 燃油・為替の市況については、シンガポールケロシン・バレル90米ドル、ドル円110円としております。なお、市況影響については、適切なヘッジ施策により、今期の市況変動による業績への影響は限定的です。

2021年度通期業績予想 旅客需要予想



- ✓ 国際旅客需要は各国の出入国規制の緩和により、徐々に回復を見込む
- ✓ 国内旅客需要はワクチン接種拡大等によるコロナの収束を期待し、力強い回復を見込む
- ✓ 貨物需要は今年度通じて旺盛な需要が継続すると見込む

旅客需要予想（コロナ前比⁽¹⁾）



(1)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

(2)EBITDA=EBIT+減価償却費

- 今回お示しした業績予想の前提となる、国際線・国内線それぞれの旅客需要想定についてご説明します。
- 国際線は各国の出入国規制があり、当面は厳しい状況が続くことが予想され、下期累計でコロナ前比では14%と見込んでおります。しかしワクチン接種が進み感染拡大が収まりつつある国・地域から、徐々に往来が回復するものと期待しております。
- 国内線は緊急事態宣言の解除、感染状況の改善により、足許では需要が急激に回復していることを踏まえ、下期累計でコロナ前比では78%と見込んでおります。今後の感染状況を注視する必要がありますが、**今後の力強い需要回復基調が続けば、年度末にはコロナ前比で92%まで回復**するものと想定しております。
- なお、この需要回復想定を踏まえ、**第3四半期ではキャッシュバーン状態を脱しEBITDA黒字化を達成、年度末には月次でのEBIT黒字化を実現できる**ものと見込んでおります。

黒字化イメージ



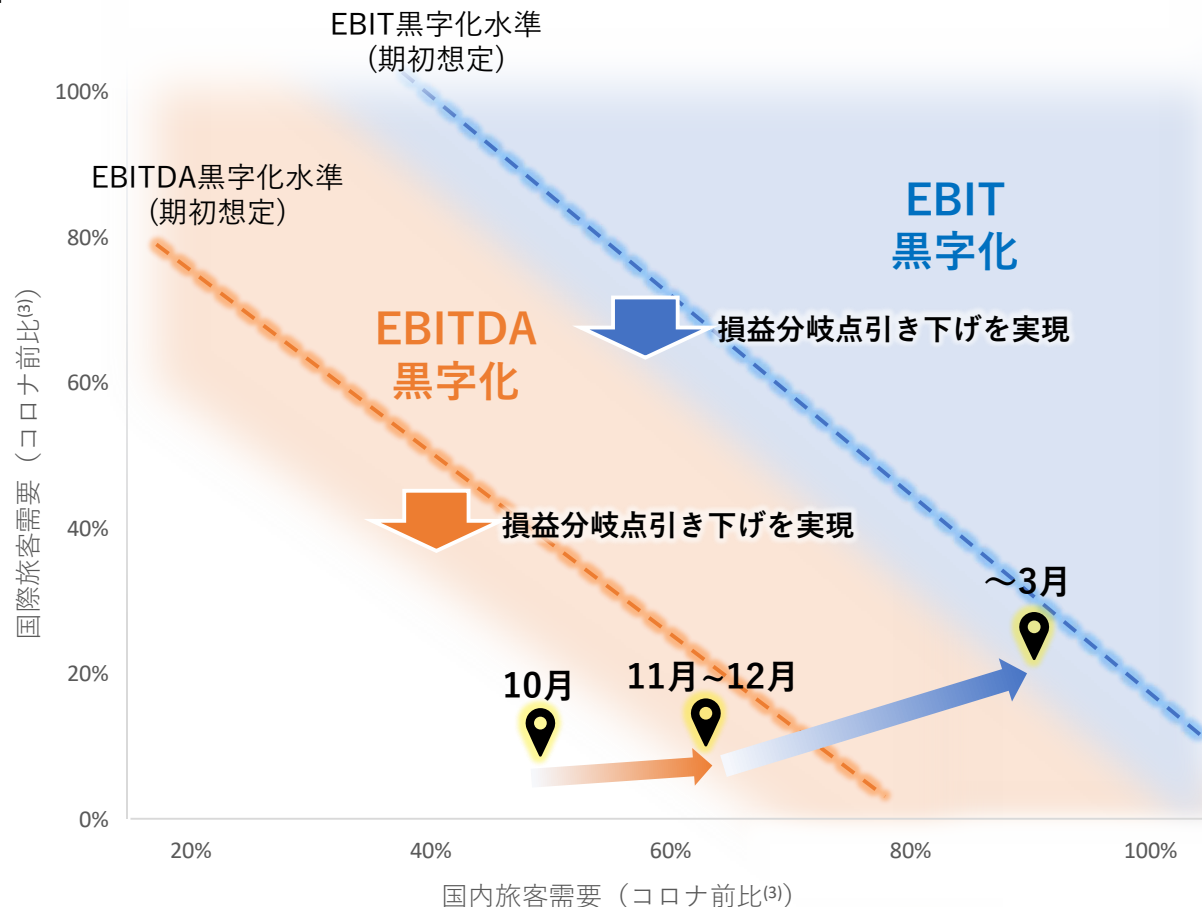
- ✓ EBIT・EBITDA⁽¹⁾の黒字化の目安となる旅客需要のイメージ⁽²⁾を以下の通りに更新
- ✓ 期初想定から、好調な貨物事業・更なる固定費削減により、損益分岐点の引き下げを実現
- ✓ 損益分岐点の引き下げによって第3四半期中に月次EBITDA黒字化、第4四半期中に月次EBIT黒字化が視野に

【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



- これまで、EBITDAおよびEBIT黒字化のために必要な国際線・国内線の需要水準をお示しして参りましたが、好調な貨物事業と実質固定費削減の深掘りにより、損益分岐点の大幅な引き下げを実現することができました。アップデートしたイメージ図をお示ししております。
- 国際線2割・国内線6割でEBITDA黒字化、国際線2割・国内線9割でEBIT黒字化が可能と想定しております。
- 営業キャッシュフローについても、昨年度の公租公課等の猶予分640億円の支払いを除いた**実質ベースでは、通年での営業キャッシュフローの黒字化**を視野に入れており、事業性は着実に回復しております。

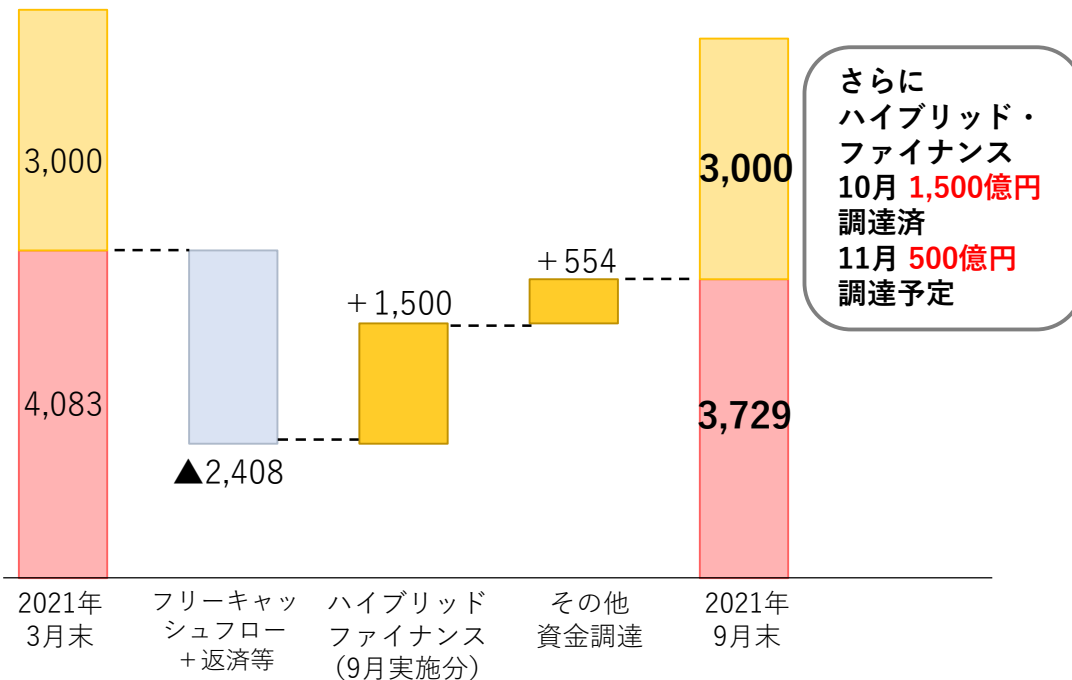
手元流動性確保に対する取り組み

手元流動性・キャッシュバーン

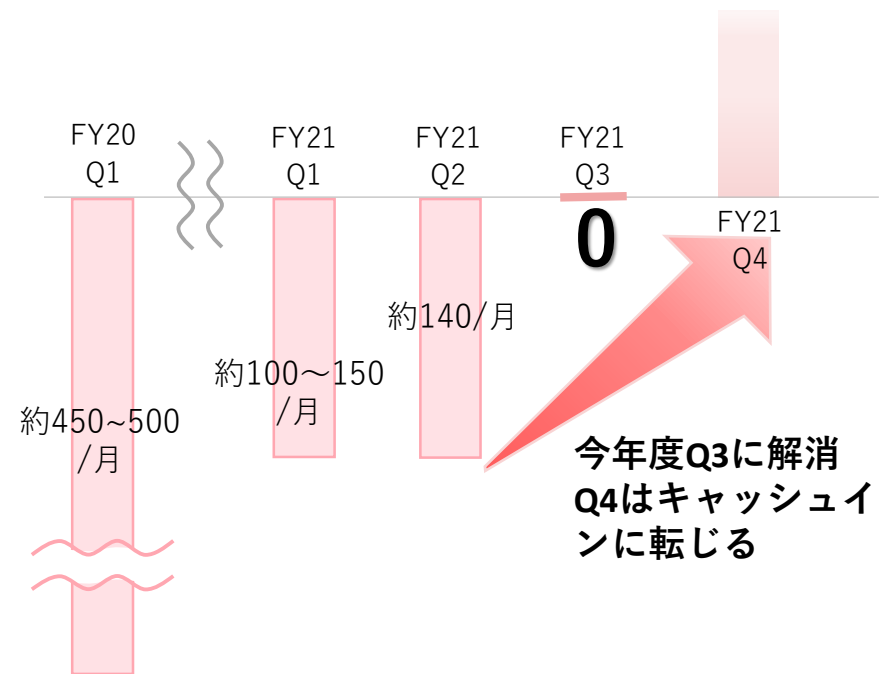
- ✓ 2021年9月末の手元流動性はコミットメントライン含めて6,700億円超と十分な水準を確保
- ✓ ハイブリッド・ファイナンスで10月以降さらに2,000億円を調達予定
- ✓ キャッシュバーンは第3四半期に解消、その後キャッシュインに転じる見込み

手元資金・コミットメントライン

■ 手元資金 ■ コミットメントライン⁽¹⁾ (単位：億円)



キャッシュバーン⁽²⁾推移



(単位：億円)

(2) 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

- 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。
- ページ左側のグラフをご覧ください。2021年9月末の手元流動性はコミットメントラインを含め6,700億円超と、十分な水準を維持しております。
- ハイブリッド・ファイナンスによる資金調達額は総額3,500億円となります。10月までにハイブリッド・ローンとハイブリッド債発行で3,000億円を調達しております。加えて11月には500億円の調達を行う予定であり、将来成長に向けた投資資金を前広に確保するとともに、手元流動性の確保に万全を期しております。
- 第2四半期のキャッシュバーンは月間140億円に留めることができました。
- 今後の需要回復とコスト削減努力により、**第3四半期にキャッシュバーンを脱することができ、第4四半期にはキャッシュイン状態に転換する**と見込んでおります。

1. 2021年度第2四半期 業績概要
2. 業績予想
- 3. 直近の取り組み**
4. 2021年度第2四半期 業績詳細
5. 参考資料

直近の取り組み



安全・安心の取り組み



コロナ禍でも安心してご利用いただけるよう、徹底した感染症対策「JAL FLYSAFE」を実施



本邦唯一、感染症対策の最高評価をトリプル受賞

✓ 空港における対応

- ・非対面・非接触化を進めた「JAL SMART AIRPORT」の全国展開
- ・羽田・成田空港国際線における顔認証技術を活用した搭乗手続き「Face Express」の本格運用開始



自動チェックイン機
(タッチレス)



自動手荷物預け機



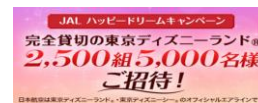
顔認証による搭乗手続

✓ コロナ感染時補償サポート

海外渡航先で感染症陽性判定時に医療費・検査費等を補償するサービス「JALコロナカバー」を提供中

増収に向けた取り組み

- ✓ 需要回復を促進すべく、各種販促施策をタイムリーに実施



- ✓ いつでも特典航空券



混雑する時期でもマイルで予約できる新サービスを国内線に導入

将来の成長に向けた取り組み

- ✓ 次世代モビリティ事業(ドローン・空飛ぶクルマ)



©Volocopter

- ・JALDRONE：「離島や中山間地での物流課題の解決、災害時の緊急物資の輸送」（奄美）
- ・JAL AIR TAXI(空飛ぶクルマ)：「空港を起点とした移動手段や観光利用、救急医師搬送や災害対応」（大阪万博、三重、千歳）

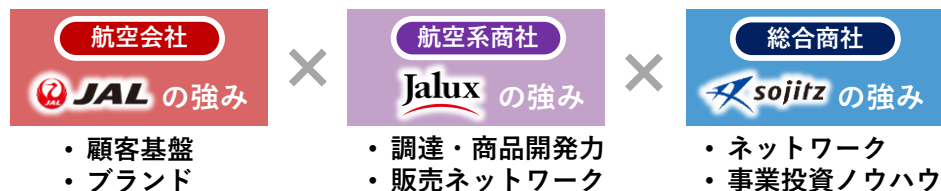
- このページでは、直近の様々な取り組みについてご紹介いたします。
- まず、「JAL FLY SAFE」をご紹介します。徹底した感染症対策など、コロナ禍でも安全・安心に飛行機をご利用いただけるよう、様々な取り組みを実施しています。これに対して、複数の外部評価機関から高い評価をいただいております。
- 国内線では、空港における手続きをセルフ化・自動化する「JAL SMART AIRPORT」を全国に順次展開し、国際線では、顔認証技術を使った搭乗手続き「Face Express」を羽田・成田空港に導入するなど、非対面・非接触化を進めております。
- 増収に向けた取り組みとしては、各種の販促施策をタイムリーに実施し、需要回復のスピードを加速化していきます。
- また、ポストコロナの将来成長に向け、パートナー企業・自治体の皆さまと次世代エアモビリティ事業に関する実証実験にも取り組んでおります。

JALUX社の連結子会社化について



- ✓ 双日株式会社と共同で株式公開買付（TOB）を実施し、株式会社JALUXを連結子会社化
- ✓ JALUXを「非航空領域の中核会社」と位置付け、飛躍的な事業領域の拡大・利益成長を実現

意義・目的と戦略上の位置づけ



3社が培った強みを最大限に共有し
企業価値の最大化を実現する

中期経営計画における事業戦略（事業構造改革）

マーケットの変化に対応して事業領域を拡大

フルサービスキャリア

収益性を向上

貨物郵便

安定的に収益拡大

LCC

マーケットを開拓

マイル・ライフ・インフラ

成長する分野に展開

本件により強化

非航空
領域

TOBの概要

■ スキーム

- 双日と合併の株式保有会社（当社連結子会社）を設立し、共同でTOBを実施
- 当社の既存持分（21.6%）に加えて、連結子会社である株式保有会社が株式を取得し（48.1%）、JALUXを連結子会社化
- 日本空港ビルデング社は、JALUXの企業価値向上のため引き続き株式を保有（TOBに不応募）

■ 買付予定価格/出資額・スケジュール

- 買付予定価格：1株 ¥2,560 当社出資額：約79億円相当

【参考】直近1ヶ月の終値単純平均値対比 プレミアム：+48.7%

11月2日	TOB 条件確定・予告公表
2月上旬	TOB 開始（中国競争法の許認可取得後） 株式保有会社に出資・連結子会社化
3月中旬	TOB 成立（JALUX 連結子会社化） スクイーズアウト手続き開始
5月～	スクイーズアウト終了、非公開化

- 次に、本日**15:00**に発表いたしました、株式公開買付による株式会社JALUXの連結子会社化についてご紹介します。
- 当社は中期経営計画において、事業構造改革を推進し、非航空領域の収益拡大を図ることとしております。
- このたび、現在のJALUXの筆頭株主である双日社と共同で株式公開買付を実施し、JALUXを当社の連結子会社とすることを決定いたしました。当社はJALUXを「非航空領域の中核会社」と位置づけ、飛躍的な事業領域の拡大・利益成長を実現いたします。
- 航空会社の当社、航空系商社のJALUX、総合商社の双日が培った強みを掛け合わせることで、大きなシナジーを創出することができ、企業価値の最大化に資するものと考えております。
- 公開買付の枠組みについては、今般設立した株式保有会社を買付を実施し、**2022年3月末**までの成立を目指しております。買付価格は、一株**2,560円**、当社の出資額は約**79億円**を予定しております。詳細につきましては、本日公表いたしましたプレスリリース/適時開示をご参照ください。
- 厳しい経営環境が続いておりますが、コロナ禍からの回復、そして中期経営計画の達成に向けて、本件を一つの大きな足掛かりとして全社員一丸となって取り組んでまいります

直近の取り組み ESG



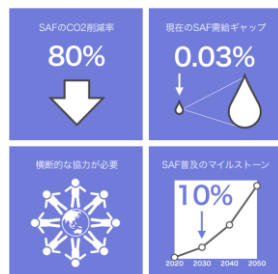
気候変動への対応



SAF(代替航空燃料)の開発促進と活用

- ✓ 政府およびあらゆる産業セクターと連携し、SAFの普及を推進

ANAと共同で2050カーボンニュートラルに向けたSAFに関する共同レポートを策定⁽¹⁾



- ✓ 9月受領のエアバスA350 12号機、ATR42-600 3号機のデリバリーフライト⁽²⁾にSAFを搭載

省燃費機材への更新

- ✓ 国内幹線の大型機をエアバスA350へ順次更新し、7割超を省燃費機材にて運航

従来機種に比べCO2排出量 最大25%削減

(1) 共同リリース: <https://press.jal.co.jp/ja/release/202110/006263.html>

(2) 受領地のフランス・トゥールーズから日本までのフライトのこと

(3) プロジェクトリリース: <https://press.jal.co.jp/ja/release/202110/006275.html>

アクセシビリティの向上



- ✓ 東京2020パラリンピック選手団の安全・安心な輸送を通じ大会の開催に貢献

- スムーズな搭乗・降機や高品質な搭載品質で輸送をサポート
- 培ったノウハウをつなぎ、パラスポーツやアクセシブルツーリズムを更に促進



地域活性化



- ✓ 世界自然遺産に登録された奄美群島でサステナブルプロジェクトを始動

地域振興と地域課題の解決を目指す活動を実施⁽³⁾



大和村 国直海岸



アミノクロウサギ



(イメージ)

(写真提供: 大和村集落まるごと協議会、環境省)

ビレッジプロジェクト
(SDGsツアー、自然保護活動等)

ドローンプロジェクト
(災害時救援物資輸送等)

- 続いて、ESGについてご説明します。
- ネット・ゼロエミッション実現に向け、政府およびあらゆる産業セクターとの連携によるSAFの普及に取り組んでいます。その一環として、今般、ANAとの共同レポートを策定しました。
- また、国内幹線の大型機をCO2削減効果が高いエアバスA350へ順次更新し、7割超を省燃費機材にて運航しております。
- アクセシビリティ向上の取り組みとしては、長年培ったノウハウを駆使し、東京2020パラリンピック選手団の安全・安心な輸送をサポートすることで、大会の開催に貢献しました。
- また、地域振興と地域課題の解決に向けて、今般、世界自然遺産に登録された奄美群島でサステナブルプロジェクトも開始しております。

1. 2021年度第2四半期 業績概要
2. 業績予想
3. 直近の取り組み
4. 2021年度第2四半期 業績詳細
5. 参考資料

2021年度第2四半期 業績詳細

連結経営成績



(単位：億円)			累計					単独		
	FY19Q2	FY20Q2	FY21Q2	FY19Q2		FY20Q2		FY21Q2	FY20Q2	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
売上収益	7,489	1,947	2,906	▲4,582	▲61.2%	+958	+49.2%	1,576	+392	+33.1%
国際旅客	2,729	91	298	▲2,431	▲89.1%	+206	+225.0%	185	+120	+187.2%
国内旅客	2,858	696	899	▲1,958	▲68.5%	+202	+29.1%	518	+11	+2.4%
貨物郵便	451	534	983	+532	+117.8%	+449	+84.0%	507	+238	+88.6%
他の売上収益 ⁽¹⁾	1,450	625	725	▲724	▲50.0%	+100	+16.0%	364	+21	+6.1%
営業費用	6,715	4,194	4,429	▲2,285	▲34.0%	+234	+5.6%	2,274	+138	+6.5%
燃油費	1,277	446	589	▲687	▲53.8%	+143	+32.0%	323	+71	+28.3%
燃油費以外	5,437	3,747	3,839	▲1,597	▲29.4%	+91	+2.4%	1,950	+66	+3.6%
その他収支 ⁽²⁾	55	7	4	▲50	▲91.5%	▲2	▲33.0%	6	▲15	▲69.4%
EBIT	829	▲2,239	▲1,518	▲2,347	-	+721	-	▲691	+237	-
EBITマージン(%)	11.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
純損益	541	▲1,612	▲1,049	▲1,591	-	+562	-	▲470	+204	-
ASK (百万席キロ)	46,222	12,242	21,801	▲24,421	▲52.8%	+9,559	+78.1%	11,335	+3,459	+43.9%
RPK (百万人キロ)	39,419	4,243	7,058	▲32,361	▲82.1%	+2,814	+66.3%	4,022	+889	+28.4%
EBITDAマージン(%) ⁽³⁾	21.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(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

- ここからは、第2四半期決算の業績詳細についてご説明します。

2021年度第2四半期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）



ASK前年同期比：+78.1%
RPK前年同期比：+66.3%

+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

+721億円

（億円）

▲2,239

▲1,518

雇用調整助成金の受給・出向等により
106億円の人件費抑制

★：会計上、上記が計上されている収入/費用

他の★
売上収益⁽¹⁾

燃油費

整備費

機材費

人件費★

その他
変動費等

その他
収支⁽²⁾★

FY21Q2
累計

貨物・郵便
+449

国内旅客
+202

国際旅客
+206

+16.0%

▲32.0%

▲15.8%

▲3.2%

+6.4%

▲7.2%

▲33.0%

+84.0%

+29.1%

+225.0%

FY20Q2
累計

FSC⁽³⁾・為替

FSC	+4
為替	+6
（合計）	+11

FSC	+60
為替	+30
（合計）	+90

FSC	-
為替	+0
（合計）	+0

FSC合計	+64
為替合計	+38
（総合計）	+102

運航施設利用費	+15
航空販売手数料	▲20
サービス費	▲18
旅行原価	▲2
上記以外	▲81
合計	▲106

雇用調整助成金	+38
上記以外	▲40
合計	▲2

収入 +958億円(+49.2%)

費用 ▲234億円(▲5.6%)

(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

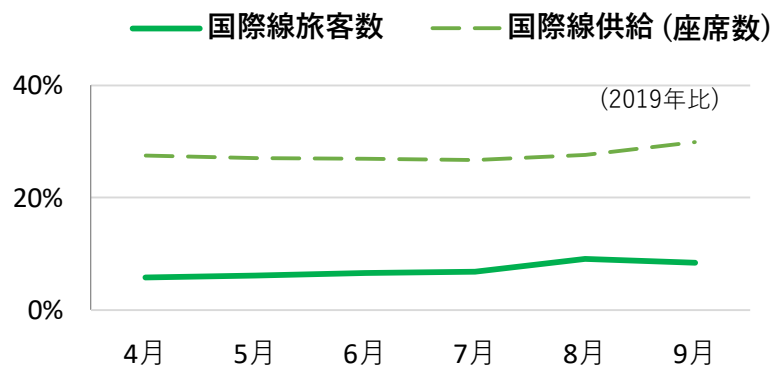
- こちらのページでは売上収益と費用の増減をお示ししております。
- 収入は、引き続き好調な貨物事業の大幅な増収や、需要回復には遠い状態ではあるものの、旅客収入の増収により、前年同期比で958億円の増収でした。
- 費用は、供給量の増加により、燃油費等の変動費が増加しておりますが、増収額の34%に留めております。固定費については、新機材導入による機材費の増加があったものの、人件費を中心に着実に削減し、費用全体で234億円の増加に留めております。
- 以上の結果、EBITマイナスは721億円の改善となりました。
- なお、余裕人財については、社外への出向、ワクチン接種支援業務等の受託、雇用調整助成金の受給等により、今第2四半期累計では、106億円の人件費抑制と同等の効果がありました。

2021年度第2四半期 業績詳細

国際旅客事業（フルサービスキャリア）



- ✓ 出入国規制が続くも、通過需要の取込み強化、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の出場選手・大会関係者輸送により対前年比増収
- ✓ アジアー北米間の乗り継ぎを意識した復便やダイヤ変更を実施



国際旅客事業 ⁽¹⁾	累計					単独	
	FY19Q2	FY20Q2	FY21Q2	FY19Q2比	FY20Q2比	FY21Q2	FY20Q2比
旅客収入（億円）	2,729	91	291	▲89.3%	+217.6%	179	+177.3%
有償旅客数（千人）	4,946	112	353	▲92.9%	+215.5%	204	+161.0%
ASK（百万席キロ）	27,835	3,303	10,742	▲61.4%	+225.2%	5,520	+155.0%
RPK（百万人キロ）	24,716	687	2,442	▲90.1%	+255.1%	1,423	+191.2%
有償座席利用率（%）	88.8%	20.8%	22.7%	▲66.1pt	+1.9pt	25.8%	+3.2pt
単価（円） ⁽²⁾	55,175	81,841	82,392	+49.3%	+0.7%	87,775	+6.2%
イールド（円） ⁽³⁾	11.0	13.3	11.9	+8.0%	▲10.6%	12.6	▲4.8%
ユニットレベニュー（円） ⁽⁴⁾	9.8	2.8	2.7	▲72.3%	▲2.3%	3.2	+8.8%

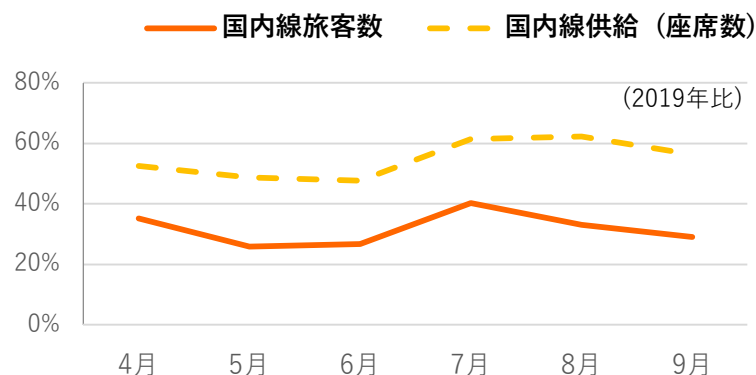
- ここからは、国際線・国内線・貨物事業の実績についてご説明します。
- 16ページでは国際線の実績をお示ししております。
- 各国における厳しい出入国規制が継続しており、国際線旅客需要は引き続き低迷しております。その中で、企業の赴任・帰任需要やアジア＝北米間の乗り継ぎ需要の獲得に努めました。また、東京2020オリンピック・パラリンピック大会関係者の移動需要もあり、収入・旅客数はともに前年同期比3.2倍となりました。

2021年度第2四半期 業績詳細

国内旅客事業（フルサービスキャリア）



- ✓ 全国的な感染拡大や度重なる緊急事態宣言の影響を受けるも、基礎需要は確保
- ✓ 需要が急変動する中でも、機動的な供給調整とレベニューマネジメントを実施



国内旅客事業 ⁽¹⁾	累計					単独	
	FY19Q2	FY20Q2	FY21Q2	FY19Q2比	FY20Q2比	FY21Q2	FY20Q2比
旅客収入（億円）	2,858	696	897	▲68.6%	+28.9%	517	+2.0%
有償旅客数（千人）	19,409	4,644	6,155	▲68.3%	+32.5%	3,446	+1.0%
ASK（百万席キロ）	18,387	8,938	10,694	▲41.8%	+19.6%	5,722	+0.2%
RPK（百万人キロ）	14,703	3,555	4,582	▲68.8%	+28.9%	2,570	▲2.8%
有償座席利用率（%）	80.0%	39.8%	42.9%	▲37.1pt	+3.1pt	44.9%	▲1.4pt
単価（円） ⁽²⁾	14,725	14,988	14,582	▲1.0%	▲2.7%	15,001	+1.1%
イールド（円） ⁽³⁾	19.4	19.6	19.6	+0.8%	+0.0%	20.1	+5.0%
ユニットレベニュー（円） ⁽⁴⁾	15.5	7.8	8.4	▲46.0%	+7.8%	9.0	+1.8%

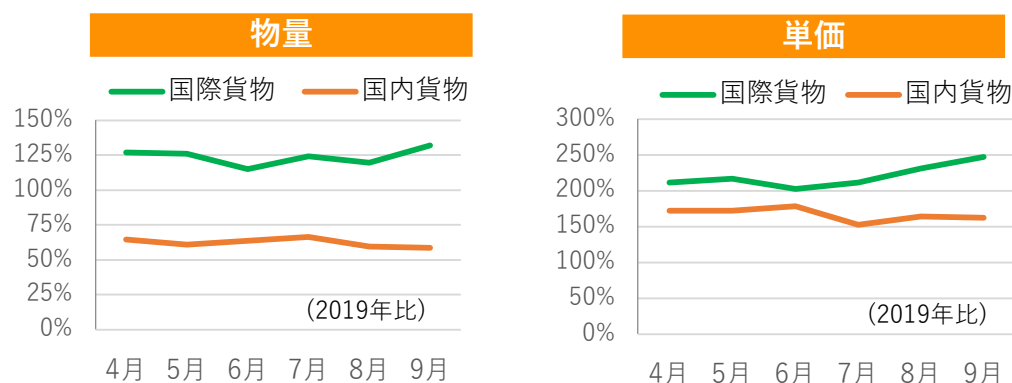
- 17ページでは、国内線の実績をお示ししています。
- 7月に一旦回復の兆しが見えた国内線旅客需要は、夏場の高需要期に、全国的な感染者数の増加と緊急事態宣言の地域拡大・延長により、8月以降再び低迷しました。しかしながら、昨年度とは異なり、緊急事態宣言下でも帰省等の一定の基礎的な需要に支えられ、旅客数は前年同期比1.3倍と底堅い動きが見られました。
- また、感染状況等により需要が急激に変動する中においても、柔軟な供給調整や、レベニューマネジメントをしっかりと行うことで、収支改善に努めました。

2021年度第2四半期 業績詳細

貨物事業



- ✓ 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
- ✓ 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し、大幅な増収を達成
- ✓ 国際貨物は年末にかけて高需要期を迎えるため、需要を着実に取込み、更なる増収を目指す

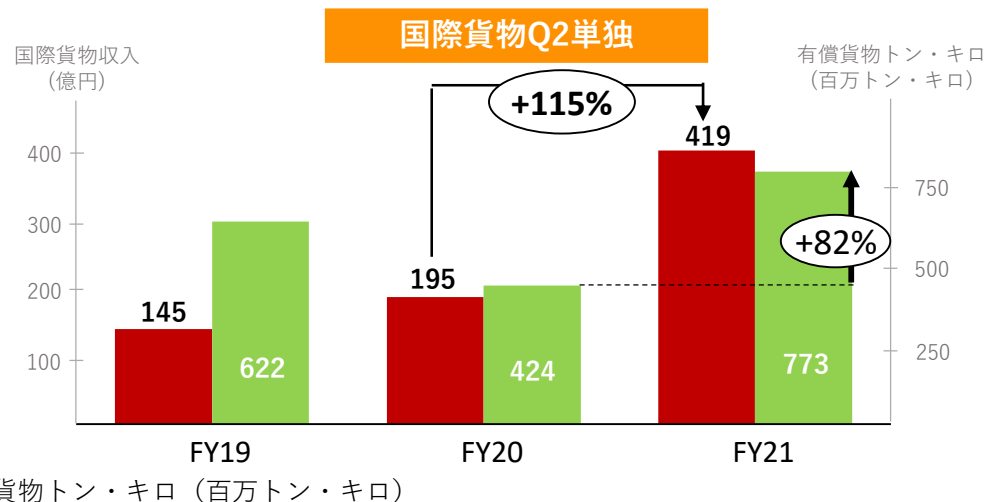
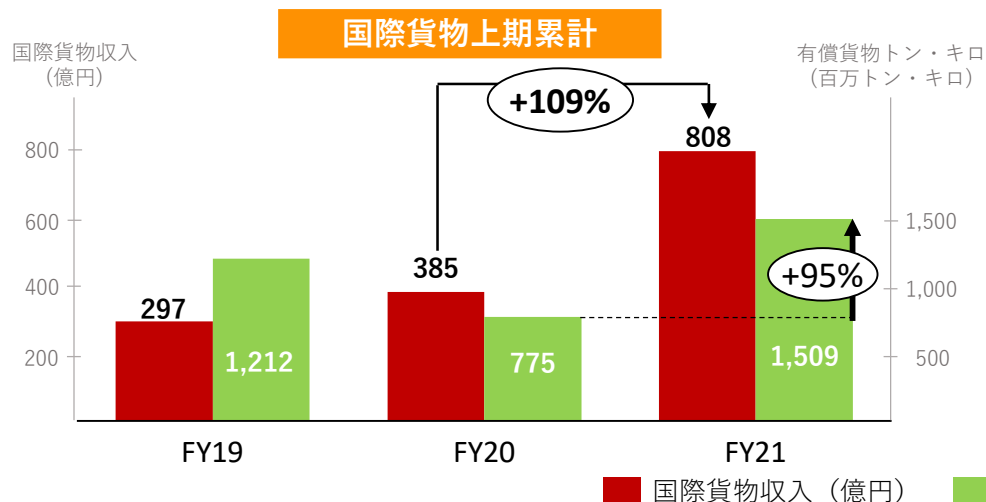


国際線

- 北米向けの自動車関連や電子部品関連が堅調に推移。

国内線

- 宅配需要は引続き堅調に推移



- 続いて貨物事業です。
- 国際貨物は、引き続き好調を継続しており、コロナ前比で増収となっていた前年同期比で見ても、さらに2倍を超える大幅な増収を達成しました。
- 旺盛な需要に応えるべく、他社貨物機の利用も含め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2倍の高水準を維持しており、高需要期を迎える秋に入って一段と高い水準になっています。
- 年末にかけての高い需要をしっかりと捉え、さらなる増収を実現して参ります。

2021年度第2四半期 業績詳細

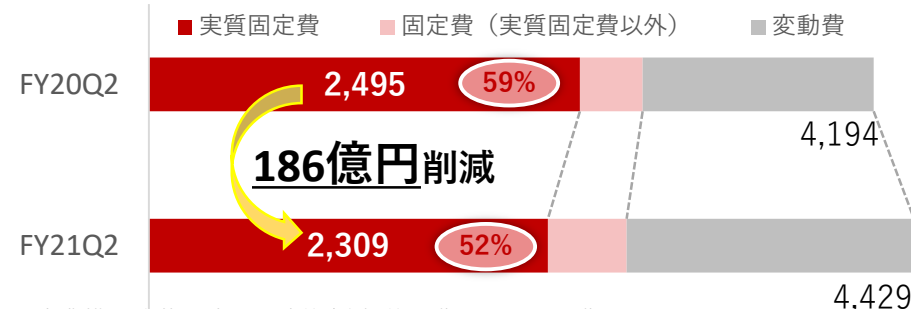
費用詳細



実質固定費⁽¹⁾

- ✓ 実質固定費は第2四半期実績2,309億円、年間5,000億円水準から年間4,750億円への抑制に向け、着実に削減
- ✓ コロナ影響を受ける中でも営業費用合計の約52%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



(1) 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

主要営業費用項目

(単位：億円)	累計								単独		
	FY19Q2	FY20Q2	FY21Q2	FY19Q2		FY20Q2		FY21Q2	FY20Q2		
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比	
燃油費	1,277	446	589	▲687	▲53.8%	+143	+32.0%	323	+71	+28.3%	
運航施設利用費	435	178	162	▲272	▲62.6%	▲15	▲8.8%	82	▲17	▲17.9%	
整備費	391	297	344	▲47	▲12.2%	+47	+15.8%	168	+56	+51.0%	
航空販売手数料	95	8	28	▲66	▲69.8%	+20	+246.3%	15	+6	+72.0%	
サービス費 ⁽²⁾	234	47	65	▲168	▲72.0%	+18	+39.2%	34	+7	+28.1%	
他運航変動費 ⁽³⁾	1,079	357	470	▲608	▲56.4%	+113	+31.8%	242	+33	+16.2%	
機材費 ⁽⁴⁾	635	669	690	+55	+8.7%	+21	+3.2%	361	+28	+8.6%	
人件費 ⁽⁴⁾	1,511	1,308	1,225	▲286	▲18.9%	▲83	▲6.4%	617	▲43	▲6.5%	
その他の費用 ⁽⁴⁾	1,054	881	851	▲203	▲19.3%	▲30	▲3.5%	427	▲5	▲1.3%	
営業費用合計	6,715	4,194	4,429	▲2,285	▲34.0%	+234	+5.6%	2,274	+138	+6.5%	

変動的要素や一時的要素を除外

(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) 他運航変動費=旅行・マイル提携・受託事業原価 など

(4) 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

- こちらのページでは費用についてお示ししております。
- 当第2四半期の実質固定費は2,309億円でした。年間5,000億円規模の目標に対し着実に抑制できており、年間でも4,750億円まで削減できる見込みでございます。
- 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52%に抑えられており、引き続き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、着陸料等の減免措置をいただいていることもあり、増収に対する費用増の割合は34%としっかりとコストコントロールできております。
- 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2四半期 業績詳細

財務状況・キャッシュフロー状況

BS

- ✓ 自己資本比率39.3%、ハイブリッド・ファイナンスにより財務基盤強化
- ✓ 1年内返済額（リース料支払含む）は662億円であり、十分な長期資金を確保
- ✓ 有利子負債残高は増加したものの、ネットD/Eレシオも0.4倍と健全な水準を維持

CF

- ✓ 営業キャッシュフローは第2四半期▲958億円、2020年度第2四半期▲1,499億円と比較し大幅改善

連結財政状態計算書	FY20期末	FY21Q2期末	FY20期末差
総資産	21,072	21,542	+469
現金及び預金	4,083	3,729	▲353
有利子負債	5,151	7,012	+1,861
1年内返済（※）	696 (205)	662 (160)	▲33 (▲45)
自己資本 ⁽¹⁾	9,474	8,471	▲1,003
自己資本比率（%） ⁽²⁾	45.0%	39.3%	▲5.6pt
D/Eレシオ（倍） ⁽³⁾	0.5x	0.8x	+0.3x
ネットD/Eレシオ（倍） ⁽⁴⁾	0.1x	0.4x	+0.3x
連結キャッシュフロー計算書	FY20Q2	FY21Q2	FY20同期差
営業キャッシュフロー	▲1,499	▲958	+540
減価償却費	874	893	+18
投資キャッシュフロー	▲392	▲1,040	▲648
投資・出資額	▲446	▲1,114	▲668
フリーキャッシュフロー ⁽⁵⁾	▲1,892	▲1,999	▲107
財務キャッシュフロー	2,068	1,639	▲429
キャッシュフロー合計 ⁽⁶⁾	176	▲359	▲536
EBITDA ⁽⁷⁾	▲1,364	▲625	+739

（単位：億円）

ハイブリッド・ファイナンス

9月 1,500億円調達済

+

10月 1,500億円調達済
11月 500億円調達予定

※ ()内の数字は、1年内返済のうち航空機リース料

（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) ネットD/Eレシオ=(有利子負債-現金及び預金)/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。
- 有利子負債は増加しておりますが、ネットD/Eレシオは0.4倍、自己資本比率も約40%と健全な水準を維持しています。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。
- なお、ハイブリッドファイナンスによる資金調達額は、総額3,500億円となります。これにより、格付機関による評価上の自己資本を1,750億円積み増せることになります。財務体質の悪化を防ぐと同時に、将来の成長に向けた長期的な投資資金を確保しております。
- 22ページ以降は参考資料でございます。
- 私からのご説明は以上です。ご清聴ありがとうございました。

1. 2021年度第2四半期 業績概要
2. 業績予想
3. 直近の取り組み
4. 2021年度第2四半期 業績詳細
5. 参考資料

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:%)	累計			単独	
	FY21Q2 構成比率	FY19Q2比	FY20Q2比	FY21Q2 構成比率	FY20Q2比
米大陸線	49%	▲81.3%	+466.7%	50%	+359.5%
欧州線	15%	▲90.1%	+111.1%	17%	+96.5%
アジア・オセアニア線	25%	▲91.3%	+132.9%	22%	+124.2%
中国線	8%	▲92.6%	+89.2%	8%	+43.7%
ハワイ・グアム線	3%	▲97.9%	+259.6%	3%	+182.0%
全路線・合計値	100%	▲89.3%	+217.6%	100%	+177.3%

ASK					
(単位:百万席キロ)	累計			単独	
	FY21Q2	FY19Q2比	FY20Q2比	FY21Q2	FY20Q2比
米大陸線	5,324	▲37.6%	+267.2%	2,736	+178.0%
欧州線	2,239	▲45.5%	+172.9%	1,181	+100.4%
アジア・オセアニア線	2,930	▲69.6%	+199.7%	1,464	+164.6%
中国線	114	▲93.7%	+260.1%	58	+151.3%
ハワイ・グアム線	133	▲96.4%	+473.7%	78	+456.6%
全路線	10,742	▲61.4%	+225.2%	5,520	+155.0%

RPK					
(単位:百万人キロ)	累計			単独	
	FY21Q2	FY19Q2比	FY20Q2比	FY21Q2	FY20Q2比
米大陸線	1,377	▲82.2%	+389.6%	796	+296.5%
欧州線	361	▲90.2%	+126.3%	243	+94.4%
アジア・オセアニア線	594	▲92.8%	+175.9%	314	+129.0%
中国線	46	▲97.1%	+144.5%	29	+96.9%
ハワイ・グアム線	62	▲98.2%	+408.3%	39	+284.5%
全路線	2,442	▲90.1%	+255.1%	1,423	+191.2%

有償旅客数					
(単位:千人)	累計			単独	
	FY21Q2	FY19Q2比	FY20Q2比	FY21Q2	FY20Q2比
米大陸線	146	▲81.3%	+392.9%	84	+304.2%
欧州線	39	▲90.1%	+123.6%	26	+91.0%
アジア・オセアニア線	133	▲91.3%	+157.1%	70	+113.1%
中国線	23	▲92.6%	+121.1%	15	+84.2%
ハワイ・グアム線	10	▲97.9%	+410.5%	6	+286.5%
全路線	353	▲89.3%	+215.5%	204	+161.0%

有償座席利用率					
(単位:%)	累計			単独	
	FY21Q2	FY19Q2	FY20Q2	FY21Q2	FY20Q2
米大陸線	25.9%	90.5%	19.4%	29.1%	20.4%
欧州線	16.1%	90.1%	19.5%	20.6%	21.3%
アジア・オセアニア線	20.3%	86.3%	22.0%	21.5%	24.8%
中国線	40.4%	88.0%	59.5%	50.4%	64.3%
ハワイ・グアム線	46.6%	90.3%	52.6%	50.1%	72.5%
全路線	22.7%	88.8%	20.8%	25.8%	22.6%

(1) LCCを除く

参考資料 航空機一覧



			前期末 2021/3/31				当期末 2021/9/30				増減
			所有	リース	合計1	合計2 退役済み機材除く	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2
FSC (1)	大型機	Airbus A350-900	4	4	8	8	8	4	12	12	+4
		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	5	▲1
		Boeing 777-200	9	0	9	0	9	0	9	0	-
	大型機 小計		41	4	45	27	44	4	48	30	+3
	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	0	▲2
	中型機 小計		75	3	78	78	77	3	80	78	-
	小型機	Boeing 737-800	43	18	61	61	46	15	61	61	-
		小型機 小計	43	18	61	61	46	15	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	12	1	13	13	+2
		リージョナル機 小計	50	1	51	50	51	1	52	52	+2
FSC 合計		209	26	235	216	218	23	241	221	+5	
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	220	29	249	229	+11	

(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) スプリング・ジャパンの連結化による増加

©Japan Airlines, ALL rights reserved.

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、監査を経し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。