

日本航空株式会社
2022年3月期 第3四半期
決算説明会



JAPAN AIRLINES



2022年2月2日
代表取締役専務執行役員 菊山英樹

2022年元旦 エアバスA350初の「初日の出 初富士フライト」



APEX

WORLD CLASS



APEX

Health Safety Powered
by SimpliFlying Audit
Diamond



SKYTRAX

Covid-19 Safety Rating
5スター



SKYTRAX

COVID-19 Excellence Award



SKYTRAX

2021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

ディスクロージャー
2021年度 優良企業



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



JobRainbow

ベストワークプレイス
D&I Award賞



「PRIDE指標2021」
ゴールド賞



総務省

「テレワーク先駆者百選」
総務大臣賞



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



健康経営優良法人
ホワイト500

1. 2021年度第3四半期 業績概要

2. 足元の状況

3. 直近の取り組み

4. 2021年度第3四半期 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。

FY21Q3(10月 - 12月)の実績はFY21Q3累計実績(4月 - 12月)からFY21Q2累計実績(4月 - 9月)を差し引いて算出しております。

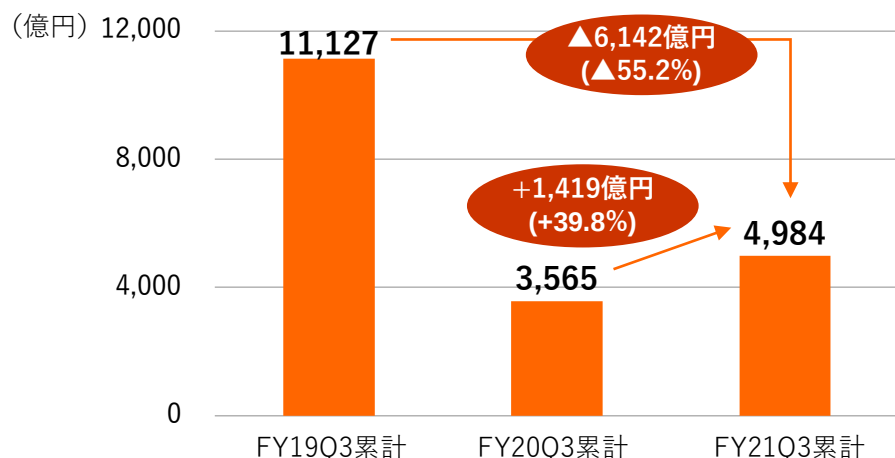
スプリング・ジャパンについては、取得日から6月末までの業績に重要性がないため、同社の7月以降の業績を数値に含めております。

2021年度第3四半期 業績概要



✓ 新型コロナウイルス感染拡大の影響は続くが、売上収益・EBIT等は急速に回復

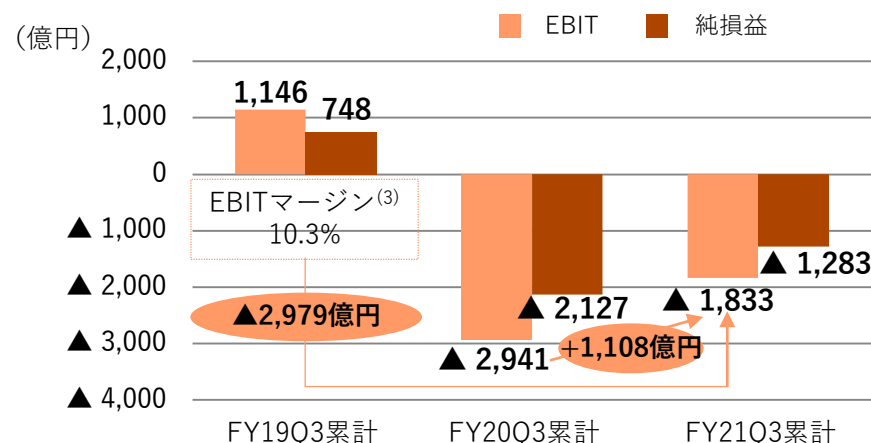
売上収益



燃油・為替市況実績

	FY20Q3	FY21Q3	FY20Q3比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	38.3	77.2	+101.6%
ドバイ原油 (USD/bbl)	37.6	71.3	+89.6%
為替 (円/USD)	106.6	110.7	+3.8%

EBIT⁽¹⁾/純損益⁽²⁾



運航諸元/ASK

	FY19Q3比	FY20Q3比
国際線	▲56.9%	+141.1%
国内線	▲34.9%	+15.9%
合計	▲48.1%	+56.5%

(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3四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3四半期の売上収益は4,984億円でした。新型コロナウイルス感染拡大前の前々年度との比較では、55.2%の減収ですが、前年と比べると、約4割の増収となりました。
- また、EBITは1,833億円のマイナス、純損益は1,283億円のマイナスと、大変厳しい結果となりました。
- しかしながら、業績は急速に回復してきており、EBITは前年同期比で1,108億円改善し、直前の今年度第2四半期比でも、376億円改善しております。

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



INTENTIONALLY LEFT BLANK

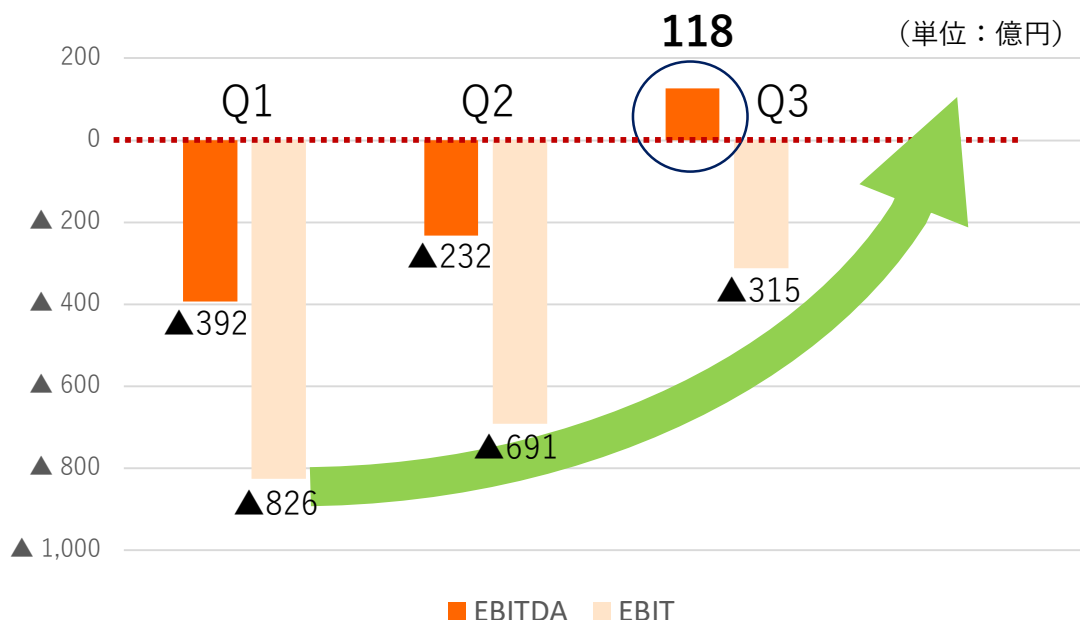
EBIT・EBITDAおよびキャッシュバーンの動向



- ✓ 第3四半期でEBITDA黒字化達成、キャッシュバーン解消
- ✓ 第3四半期の業績は、概ね想定通りに進捗
- ✓ ハイブリッド・ファイナンスにより3,500億円を調達、3,000億円の未使用コミットメントラインと合わせ、手元流動性は8,183億円を確保

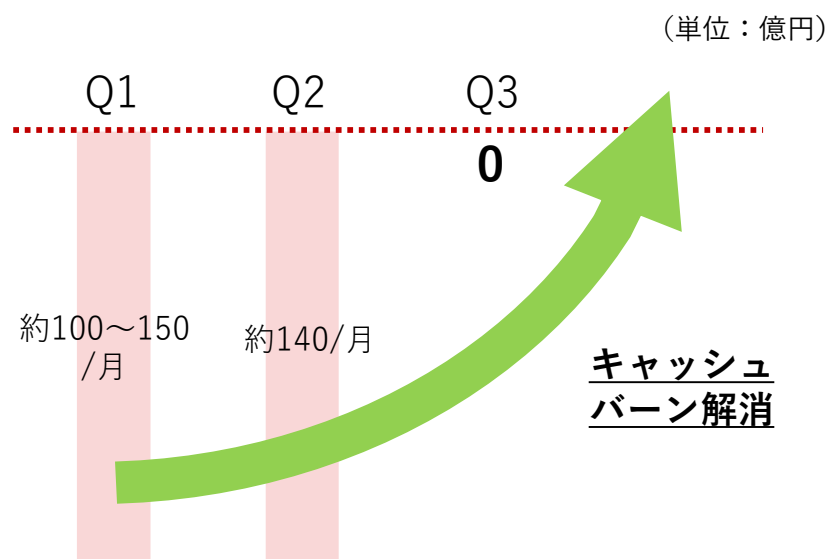
EBIT・EBITDA⁽¹⁾の推移

EBITDAはQ3で
の黒字化達成



(1) EBITDA=EBIT+減価償却費

キャッシュバーン⁽²⁾の推移



(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

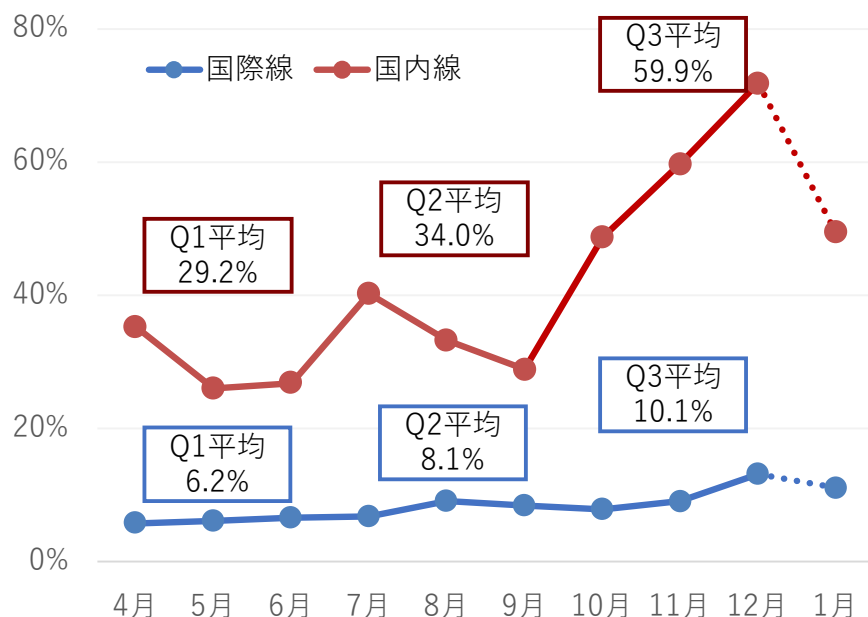
- こちらのページでは、足許のEBITDAと、キャッシュバーンの推移についてご説明いたします。
- 第3四半期は、国内旅客を中心に旅客需要が急速に戻ってきたことに加え、国際貨物の売り上げが引き続き、好調に推移しました
- さらに全社を挙げた費用削減の取り組みも、継続して行いました。
- その結果、新型コロナウイルス感染拡大以降、これまで赤字が続いていたEBITDAを第3四半期で黒字化でき、また、キャッシュバーンも解消しました。
- 手元流動性に関しては、ハイブリッド・ファイナンスで総額3,500億円を調達したこともあり、12月末の手元現預金は、5,183億円でした。
- 加えて、未使用のコミットメントライン3,000億円も維持しており、十分な手元流動性を確保しております。

旅客および貨物需要の動向

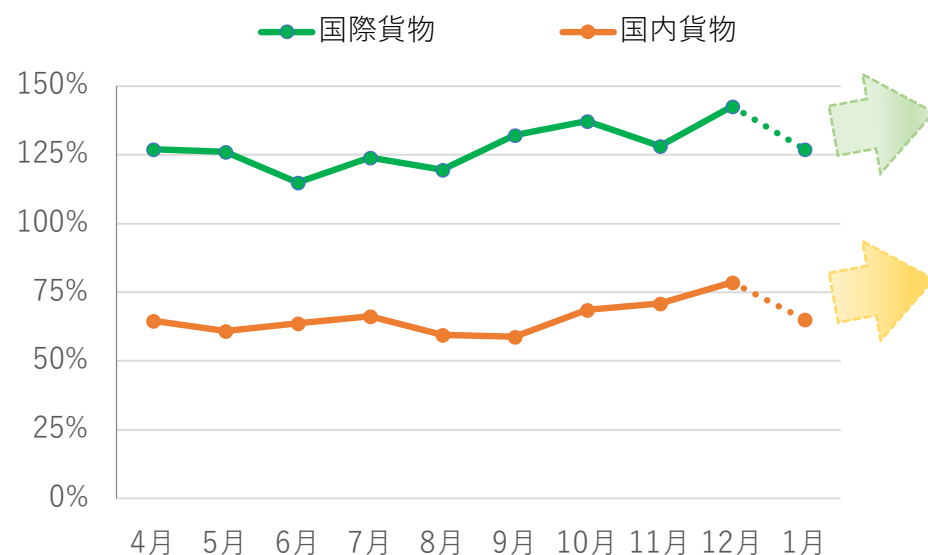


- ✓ オミクロン株の感染拡大により旅客需要が低迷するリスクはあるが、国際貨物の増収とコスト削減の深掘りを見込み、業績予想を据え置く
 - 今後の航空需要の動向は不透明だが、国内旅客需要は感染拡大が収束すれば力強い回復が見込める
 - 国際貨物需要は海上貨物からの需要転移も継続し、今後も旺盛な需要が続くと見込む
 - 実質固定費はコスト削減を更に進め年間4,700億円程度(当初見通し▲300億円)まで抑制できると見込む
- ✓ 不透明な状況を踏まえ、今後のリスク耐性を強化すべく期末配当は行わない予定

旅客需要（コロナ前比⁽¹⁾）



貨物需要（コロナ前比⁽¹⁾）



(1) 2019年度比。但し1月の旅客需要は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

- こちらのページでは、足許の旅客および貨物需要の推移を掲載しております。
- 国際線は、各国の出入国規制が依然として続いておりますが、北米＝アジア間の通過需要の獲得に努め、第3四半期の旅客数はコロナ前比10%となりました。
- 国内線は、10月の緊急事態宣言解除後、急速に需要が回復し、第3四半期の旅客数はコロナ前比約60%となりました。特に、年末年始は適切な供給拡大を行い、旅客数はコロナ前比85%まで回復しました。
- 貨物需要は、引き続き堅調に推移しており、特に国際貨物の単価はコロナ前の2倍を超えた水準が継続しております。
- 今後の旅客需要動向ですが、オミクロン株の感染拡大により、再び予断を許さない状況になっており、需要が低迷する可能性がある一方で、感染拡大が早期に収束すれば、急回復の可能性もあります。
- 一方で、国際貨物収入の更なる増収や、一層のコスト削減は着実に進めており、現時点では、既に公表している今期の業績予想は、据え置くこととします。足もとの状況を注視し、今後業績予想の変更が必要な場合には、速やかにお知らせいたします。
- なお、今期の期末配当につきましては、需要は回復基調であるものの、将来に対する不確実性に備えるため、期末配当予想は無配とさせていただきます。株主の皆さまには深くお詫び申し上げます。

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



INTENTIONALLY LEFT BLANK

直近の取り組み ESG



トランジションボンド発行



👑 航空業界世界初のトランジションボンド⁽¹⁾

👑 本邦航空業界初の経産省モデル事例選定

目的

脱炭素への取り組みの加速

資金 使途

事業の**メインアセット**である航空機
省燃費性能の高い最新鋭機材への更新
(A350・787など)



第三者 評価

グローバルでも認知度が高く
有数の評価機関である**Sustainalytics**
より**当社のESG戦略全体**について
評価取得済み

発行年限・発行額：5年債100億円、10年債100億円（予定）
発行時期：2022年3月（予定）

気候変動への対応



SAF(代替航空燃料)の開発促進と活用

✓ アライアンスメンバーとのSAF共同調達を発表

- JALとワンワールド アライアンスメンバー8社が、米国カリフォルニア州にある再生可能燃料製造会社のAemetis Inc.社からSAFを共同で調達⁽²⁾
- 2024 年度からサンフランシスコ発定期便に搭載

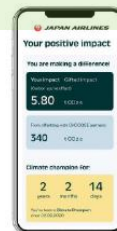


AEMETIS

排出量取引への対応

✓ JALカーボンオフセット⁽³⁾をリニューアル

- 企業向けサービスの開始(2月以降)
- スマートフォンでの利便性向上など



(2) プレスリリース：<https://press.jal.co.jp/ja/release/202112/006392.html>

(3) 搭乗分のCO2をオフセットする仕組み、JALカーボンオフセットの詳細：
<https://www.jal.com/ja/sustainability/environment/climate-action/emission-trading/#carbon>

(1) トランジションボンド含めたサステナビリティについての取り組み：<https://www.jal.com/ja/sustainability/>

- このページでは、ESGの取り組みについてご説明します。
- 本日、航空業界として、世界初のトランジションボンドの発行を決定いたしました。この社債によって調達した資金を、省燃費性能の高い最新機材への更新に活用することで、脱炭素への取り組みを加速させてまいります。
- この社債の発行に際しては、JALグループのSDGsに関する中長期的な取り組みを評価いただき、世界的な第三者評価機関から、認証を受けております。また、経産省のモデル事例に本邦航空会社で初めて選定されました。
- また、2030年度までに搭載燃料の10%をSAFを利用するという目標を達成すべく、今般、ワンワールド アライアンスメンバーとのSAF共同調達を発表しました。アメリカのAemetis社から、ワンワールドアライアンスメンバーと共同でSAFを調達し、2024年度から、サンフランシスコ発定期便に搭載を予定しております。
- また、現行の「JALカーボンオフセット」につき、より簡単で使いやすい仕組みにすべく、リニューアルいたします。さらに、今後は法人のお客さま向けのサービスも展開する予定です。これにより、ご出張等で航空機を利用される際のCO2排出量を企業単位で可視化し、オフセットすることが可能となります。

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



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2021年度第3四半期 業績詳細

連結経営成績



(単位：億円)			累計					単独		
	FY19Q3	FY20Q3	FY21Q3	FY19Q3		FY20Q3		FY21Q3	FY20Q3	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
売上収益	11,127	3,565	4,984	▲6,142	▲55.2%	+1,419	+39.8%	2,078	+460	+28.5%
国際旅客	4,013	188	484	▲3,529	▲87.9%	+295	+156.8%	186	+89	+92.2%
国内旅客	4,279	1,369	1,744	▲2,535	▲59.2%	+375	+27.4%	845	+172	+25.6%
貨物郵便	691	909	1,610	+919	+133.0%	+701	+77.1%	626	+252	+67.3%
他の売上収益 ⁽¹⁾	2,142	1,098	1,145	▲997	▲46.5%	+47	+4.3%	419	▲52	▲11.2%
営業費用	10,055	6,554	6,879	▲3,176	▲31.6%	+324	+5.0%	2,449	+89	+3.8%
燃油費	1,896	735	1,018	▲878	▲46.3%	+282	+38.4%	428	+139	+48.2%
燃油費以外	8,159	5,818	5,861	▲2,298	▲28.2%	+42	+0.7%	2,021	▲49	▲2.4%
その他収支 ⁽²⁾	74	47	61	▲13	▲18.3%	+13	+28.8%	56	+16	+39.5%
EBIT	1,146	▲2,941	▲1,833	▲2,979	-	+1,108	-	▲315	+386	-
EBITマージン(%)	10.3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
純損益	748	▲2,127	▲1,283	▲2,031	-	+844	-	▲233	+281	-
ASK (百万席キロ)	69,070	22,901	35,830	▲33,240	▲48.1%	+12,928	+56.5%	14,029	+3,369	+31.6%
RPK (百万人キロ)	58,776	8,923	13,089	▲45,686	▲77.7%	+4,165	+46.7%	6,031	+1,351	+28.9%
EBITDAマージン(%) ⁽³⁾	21.1%	-	-	-	-	-	-	5.7%	-	-

(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

➤ このページでは連結経営成績をお示ししております。

2021年度第3四半期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）

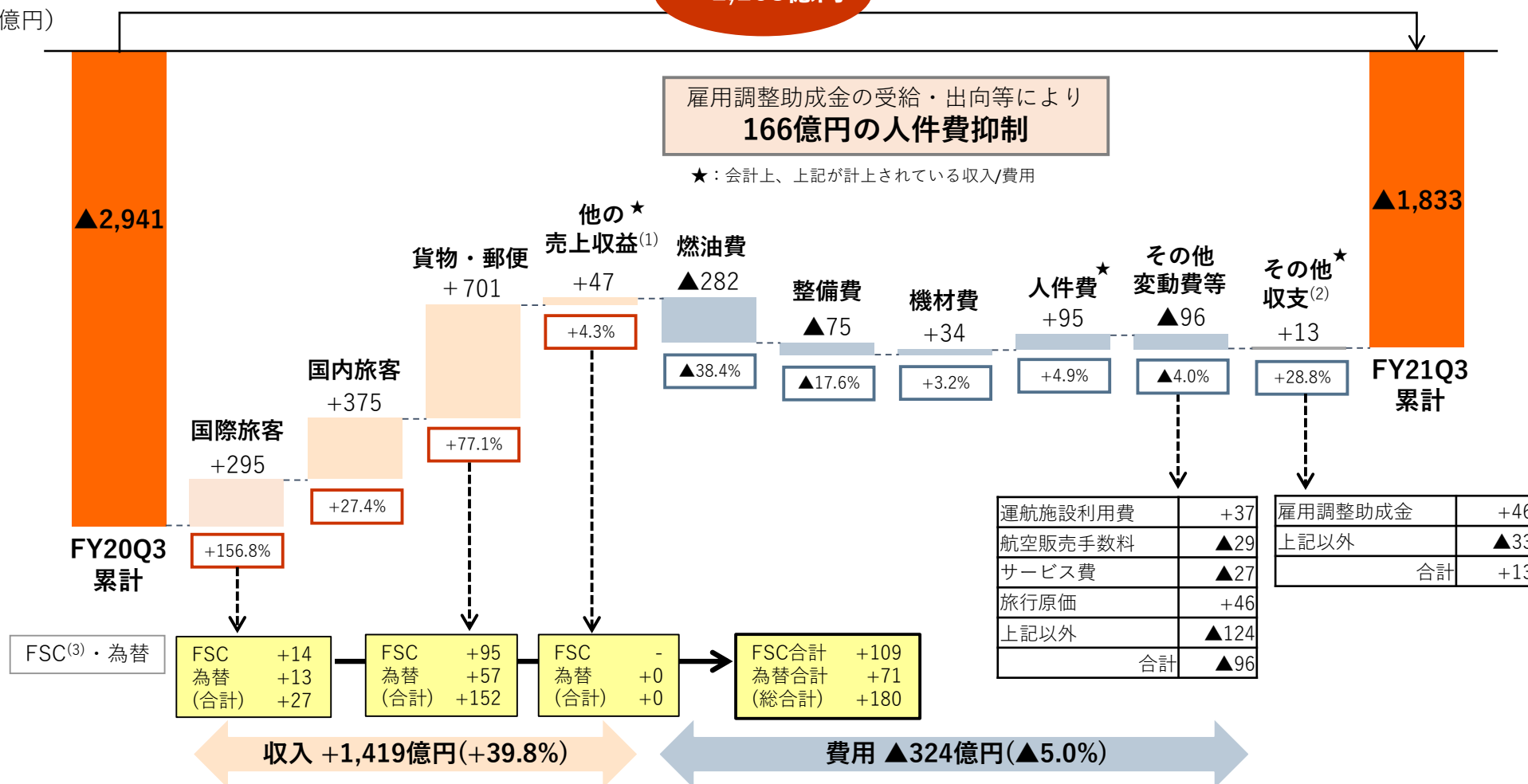


ASK前年同期比：+56.5%
RPK前年同期比：+46.7%

+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

+1,108億円

（億円）



(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

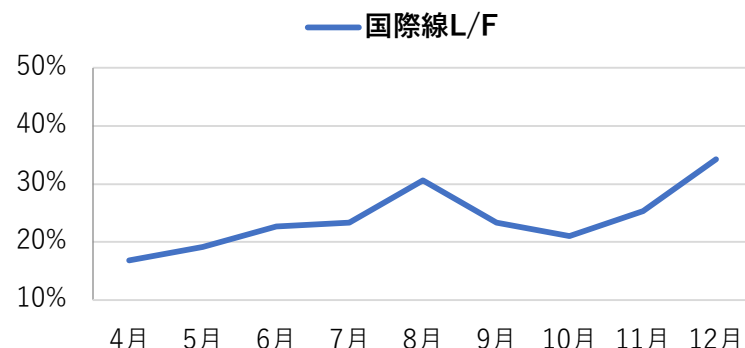
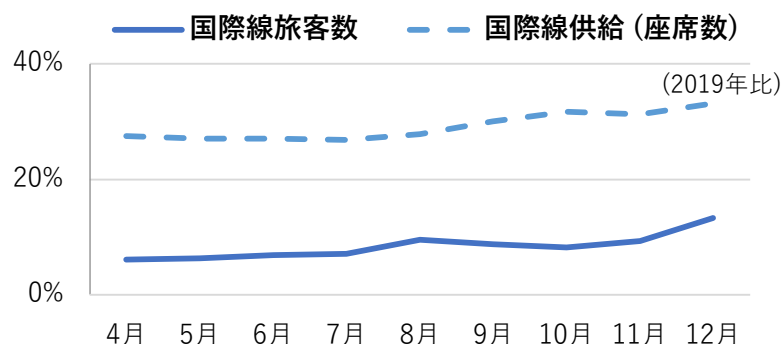
- このページでは、売上収益と費用の前年度からの増減をお示ししております。
- 収入は、引き続き好調な国際貨物の大幅な増収に加え、顕著な需要の回復が見られた国内旅客収入の増加などにより、年前同期比で1,419億円の増収となりました。
- 費用は、供給量の増加と燃油市況の高騰により、変動費が増加しましたが、増加は収入増の32%に留めることができました。また、固定費についても機材費・人件費を中心に着実に削減が進んでおり、費用全体では324億円、前年対比+5%の増加に留めることができました。
- 以上の結果、EBITは1,108億円の改善となりました。
- なお、余裕人財については、社外への出向、業務受託、雇用調整助成金の受給等により、第3四半期累計では、166億円の人件費抑制効果がありました。

2021年度第3四半期 業績詳細

国際旅客事業（フルサービスキャリア）



- ✓ 一時的な出入国規制緩和による旅客数増と通過需要の獲得により、年末にかけて旅客数が緩やかに回復



国際旅客事業 ⁽¹⁾	累計					単独	
	FY19Q3	FY20Q3	FY21Q3	FY19Q3比	FY20Q3比	FY21Q3	FY20Q3比
旅客収入（億円）	4,013	188	470	▲88.3%	+149.9%	179	+85.7%
有償旅客数（千人）	7,325	246	594	▲91.9%	+140.9%	241	+78.9%
ASK（百万席キロ）	41,463	7,295	16,831	▲59.4%	+130.7%	6,089	+52.5%
RPK（百万人キロ）	36,753	1,493	4,089	▲88.9%	+173.8%	1,647	+104.5%
有償座席利用率（%）	88.6%	20.5%	24.3%	▲64.3pt	+3.8pt	27.0%	+6.9pt
単価（円） ⁽²⁾	54,784	76,303	79,171	+44.5%	+3.8%	74,449	+3.8%
イールド（円） ⁽³⁾	10.9	12.6	11.5	+5.5%	▲8.7%	10.9	▲9.2%
ユニットレベニュー（円） ⁽⁴⁾	9.7	2.6	2.8	▲71.1%	+8.3%	2.9	+21.7%

(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

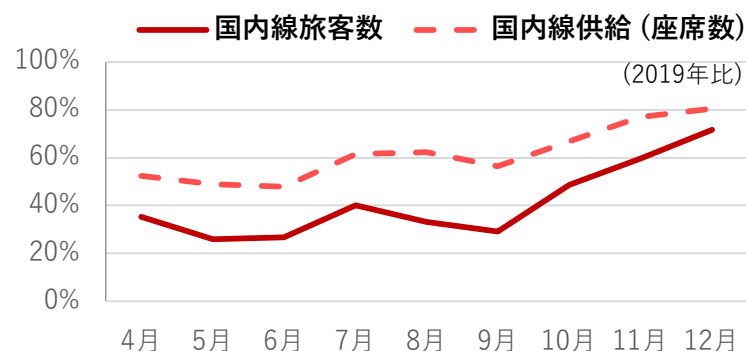
- ここからは、国際・国内旅客事業と貨物事業の実績についてご説明します。
- このページでは国際線の実績をお示ししております。
- 各国による出入国規制が依然として続いておりますが、今第3四半期でも引き続き、アジア＝北米間の乗り継ぎ需要や、海外拠点への赴任需要の獲得に努めました。
- 日本では厳しい入国制限が続いておりますが、このような基礎需要は着実に回復をしており、旅客数は徐々にではありますが、増加傾向となっております。
- その結果、国際線旅客収入は、前年同期比2.5倍となりました。

2021年度第3四半期 業績詳細

国内旅客事業（フルサービスキャリア）



- ✓ 緊急事態宣言解除以降、需要は急速に回復
- ✓ 年末年始期間は適切な供給計画が奏功し、2019年比85%まで回復
- ✓ 「いつでも特典航空券」の導入によるマイル利用需要の拡大



国内旅客事業 ⁽¹⁾	累計					単独	
	FY19Q3	FY20Q3	FY21Q3	FY19Q3比	FY20Q3比	FY21Q3	FY20Q3比
旅客収入（億円）	4,279	1,369	1,740	▲59.3%	+27.1%	843	+25.3%
有償旅客数（千人）	29,149	9,720	11,987	▲58.9%	+23.3%	5,832	+14.9%
ASK（百万席キロ）	27,606	15,488	17,885	▲35.2%	+15.5%	7,190	+9.8%
RPK（百万人キロ）	22,022	7,427	8,912	▲59.5%	+20.0%	4,329	+11.8%
有償座席利用率（%）	79.8%	48.0%	49.8%	▲29.9pt	+1.9pt	60.2%	+1.1pt
単価（円） ⁽²⁾	14,683	14,088	14,523	▲1.1%	+3.1%	14,461	+9.0%
イールド（円） ⁽³⁾	19.4	18.4	19.5	+0.5%	+5.9%	19.5	+12.0%
ユニットレベニュー（円） ⁽⁴⁾	15.5	8.8	9.7	▲37.2%	+10.1%	11.7	+14.1%

(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

- このページでは、国内線の実績をお示ししております。
- 10月に緊急事態宣言が解除されて以降、国内旅客需要は急速な回復を見せました。
- 需要に応じた機動的に供給を拡大した結果、年末年始期間の旅客数はコロナ前比85%まで回復しました。
- その結果、国内線旅客数は前年同期比1.2倍と、着実に回復は進んでおります。
- また、混雑期でもマイルで予約でき、特典航空券のご利用ができる「いつでも特典航空券」という制度を新たに導入し、マイルの使い勝手の改善と、国内線の需要喚起を図るなど、様々な増収に向けた努力を行ってまいります。

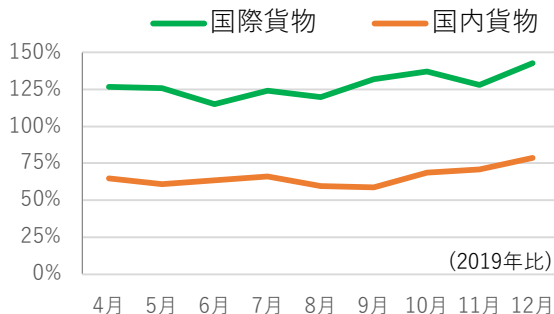
2021年度第3四半期 業績詳細

貨物事業

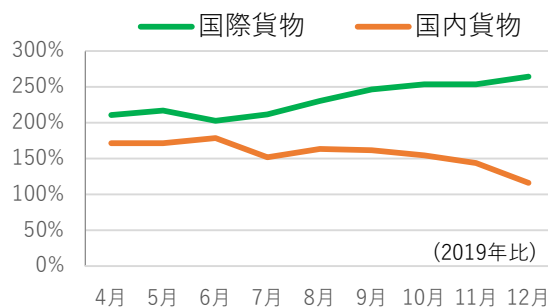


- ✓ 国際貨物は海上貨物からの転移需要等により大幅な需要増、単価も更に上昇
- ✓ 自社旅客機および他社貨物機を利用した貨物便を積極的に運航し、大幅な増収を達成

物量



単価



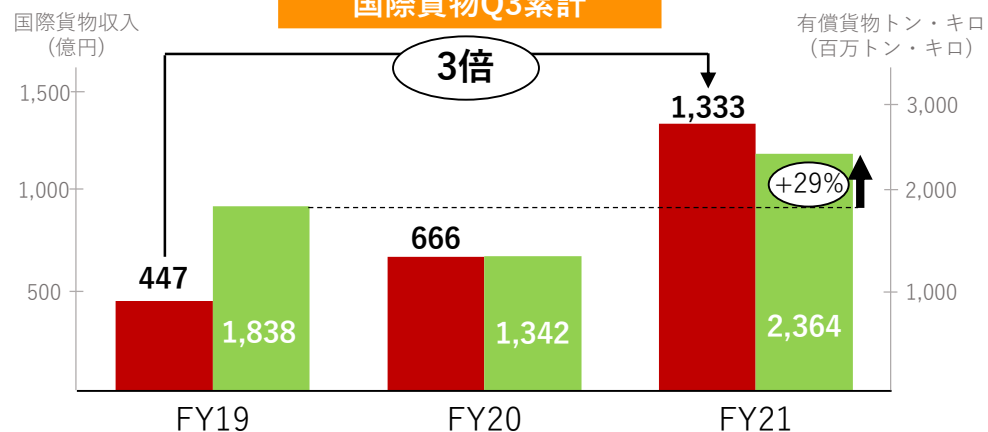
国際貨物

- 北米向けが極めて好調
- 自動車関連や半導体関連の需要が堅調に推移

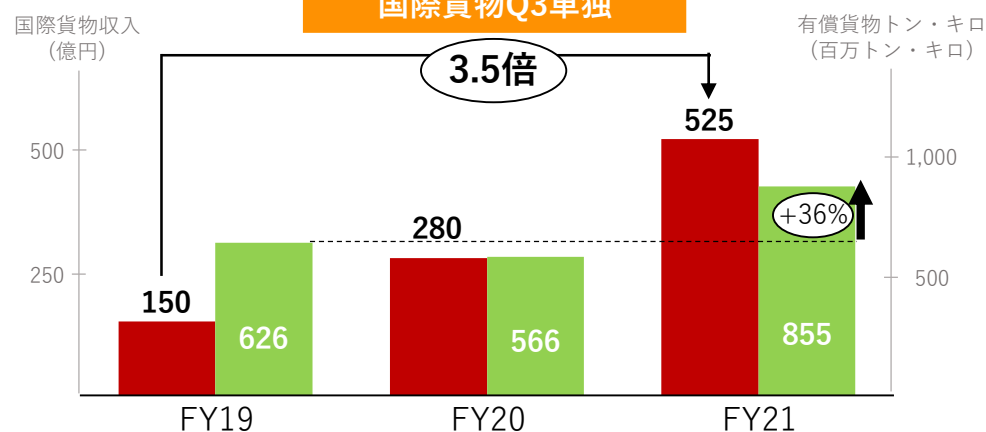
国内貨物

- 宅配需要は引き続き堅調に推移

国際貨物Q3累計



国際貨物Q3単独



■ 国際貨物収入 (億円) ■ 有償貨物トン・キロ (百万トン・キロ)

- このページは貨物事業についてです。
- 国際貨物は引き続き好調に推移しており、コロナ前比に比べて約3倍の大幅な増収を達成しました。
- 特に、10-12月の高需要期の収入は、コロナ前の3.5倍まで伸びております。
- 海上輸送網の混乱は依然として見通しが立っておらず、特に北米大陸向けは需要・単価ともにさらに上昇傾向にあり、この傾向はしばらく続くものと思われます。
- 旺盛な高単価な国際貨物需要を獲得し、更なる増収を図るべく、自社旅客機をフル活用するだけでなく、他社貨物機も利用して、供給の確保を図ってまいります。

2021年度第3四半期 業績詳細

費用詳細

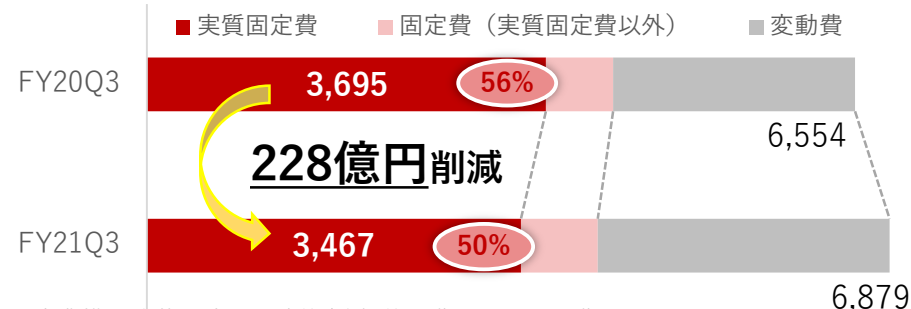


実質固定費⁽¹⁾

- ✓ 実質固定費は第3四半期実績3,467億円(去年同期比▲228億円)、コスト削減を更に進め年間4,700億円程度への抑制に向け、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50%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

(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

営業費用の内訳



主要営業費用項目

(単位：億円)	累計								単独		
	FY19Q3	FY20Q3	FY21Q3	FY19Q3		FY20Q3		FY21Q3	FY20Q3		
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比	
燃油費	1,896	735	1,018	▲878	▲46.3%	+282	+38.4%	428	+139	+48.2%	
運航施設利用費	652	297	259	▲392	▲60.2%	▲37	▲12.7%	97	▲22	▲18.6%	
整備費	588	426	502	▲86	▲14.7%	+75	+17.6%	157	+28	+21.8%	
航空販売手数料	139	23	52	▲86	▲62.2%	+29	+126.8%	23	+8	+60.2%	
サービス費 ⁽²⁾	354	80	108	▲246	▲69.5%	+27	+33.5%	42	+8	+25.6%	
他運航変動費 ⁽³⁾	1,594	673	762	▲831	▲52.2%	+89	+13.2%	292	▲24	▲7.8%	
機材費 ⁽⁴⁾	976	1,057	1,023	+47	+4.9%	▲34	▲3.2%	332	▲55	▲14.3%	
人件費 ⁽⁴⁾	2,263	1,931	1,836	▲427	▲18.9%	▲95	▲4.9%	610	▲11	▲1.9%	
その他の費用 ⁽⁴⁾	1,589	1,327	1,315	▲273	▲17.2%	▲11	▲0.9%	464	+18	+4.2%	
営業費用合計	10,055	6,554	6,879	▲3,176	▲31.6%	+324	+5.0%	2,449	+89	+3.8%	

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ご説明いたします。
- 供給増にも関わらず、営業費用の伸びは、前年同期比で5%増の6,879億円に留めました。
- 実質固定費については、前年度から228億円減の3,467億円でした。
- 通期の実質固定費については、第2四半期決算発表時に、期初の見通し5,000億円から250億円削減し、4,750億円にすると発表しましたが、更に抑制できており、4,700億円程度まで削減できる見通しです。
- また、営業費用全体に占める実質固定費の割合は、コロナの影響で運航便数が減少する中でも、50%に押さえられており、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。
- 変動費についても、燃油市況が高騰する中、機動的な供給調整努めた結果、着陸料等の減免措置をいただいていることも追い風となり、増収に対する費用増の割合は32%と、しっかりとコントロールができております。
- 引き続き、全社一丸となって費用削減の努力を継続してまいります。

2021年度第3四半期 業績詳細

財務状況・キャッシュフロー状況



BS

✓ ハイブリッド・ファイナンス実施により格付評価上の自己資本比率は42.9%、ネットD/Eレシオも0.2倍と健全な水準を維持

CF

✓ 2021年度第3四半期単独で営業キャッシュフロー91億円のキャッシュインフロー、EBITDA 118億円の黒字

連結財政状態計算書	FY20期末	FY21Q3期末	FY20期末差
総資産	21,072	23,126	+2,054
現金及び預金	4,083	5,183	+1,100
有利子負債	5,151	8,794	+3,643
1年内返済 (※1)	696 (205)	666 (146)	▲29 (▲58)
自己資本 ⁽¹⁾	9,474	8,177	▲1,297
自己資本比率 (%) ⁽²⁾ (※2)	45.0%	35.4% (42.9%)	▲9.6pt
D/Eレシオ (倍) ⁽³⁾	0.5x	1.1x	+0.5x
ネットD/Eレシオ (倍) ⁽⁴⁾ (※3)	0.1x	0.4x (0.2x)	+0.3x
連結キャッシュフロー計算書	FY20Q3	FY21Q3	FY20同期差
営業キャッシュフロー	▲1,798	▲867	+931
減価償却費	1,358	1,326	▲31
投資キャッシュフロー	▲730	▲1,377	▲646
投資・出資額	▲793	▲1,453	▲659
フリーキャッシュフロー ⁽⁵⁾	▲2,529	▲2,244	+285
財務キャッシュフロー	3,789	3,340	▲448
キャッシュフロー合計 ⁽⁶⁾	1,260	1,096	▲163
EBITDA ⁽⁷⁾	▲1,583	▲506	+1,076

(単位：億円)

※1 ()内の数字は、1年内返済のうち航空機リース料

※2 ()内の数字は、ハイブリッド・ファイナンスを加味した格付評価上の自己資本比率

※3 ()内の数字は、ハイブリッド・ファイナンスを加味した格付評価上のネットD/Eレシオ

(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=(有利子負債ー現金及び預金)/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。
- ハイブリッド・ファイナンスによって3,500億円を調達した結果、現預金残高は5,183億円、3,000億円のコミットメントラインも未使用のまま残っており、手元流動性は盤石です。
- 財務健全性指標についても、格付評価上の自己資本比率は約43%、同じくネットD/Eレシオは0.2倍と、厳しい状況が続く中でも健全な水準を維持しております。
- キャッシュフローについては、国内線を中心とした旅客需要が回復した結果、今第3四半期単独、10-12月の営業キャッシュフローは19年度第4四半期以来、初めて黒字化し、91億円のキャッシュインフロー、EBITDAも118億円の黒字となりました。
- 18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3四半期 業績概要
2. 足元の状況
3. 直近の取り組み
4. 2021年度第3四半期 業績詳細
5. 参考資料



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

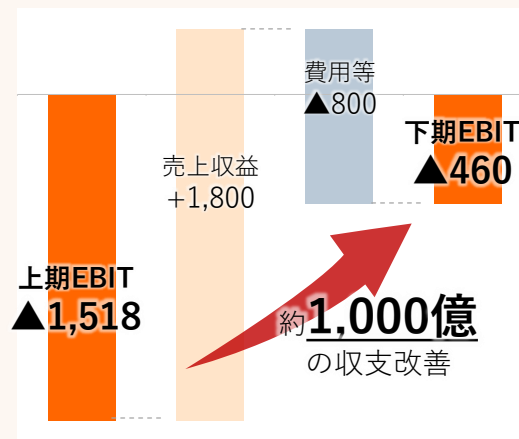
(単位：億円)	2020年度	2021年度		
	実績	今回予想	前年差	前年比
売上収益	4,812	7,660	+2,847	+59.2%
国際旅客	279	930	+650	+232.5%
国内旅客	1,740	2,970	+1,229	+70.7%
貨物郵便	1,288	2,010	+721	+56.0%
他の売上収益 ⁽¹⁾	1,504	1,750	+245	+16.3%
営業費用	8,850	9,740	+889	+10.1%
その他収支 ⁽²⁾	55	100	+44	+81.6%
EBIT	▲3,983	▲1,980	+2,003	-
純損益	▲2,866	▲1,460	+1,406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

(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



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。

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	
	FY21Q3 構成比率	FY19Q3比	FY20Q3比	FY21Q3 構成比率	FY20Q3比
米大陸線	48%	▲79.9%	+295.1%	45%	+157.7%
欧州線	16%	▲88.8%	+92.5%	16%	+68.8%
アジア・オセアニア線	26%	▲90.2%	+98.8%	29%	+65.5%
中国線	7%	▲91.9%	+27.9%	7%	▲20.8%
ハワイ・グアム線	3%	▲97.5%	+253.6%	3%	+245.4%
全路線・合計値	100%	▲88.3%	+149.9%	100%	+85.7%

ASK					
(単位:百万席キロ)	累計			単独	
	FY21Q3	FY19Q3比	FY20Q3比	FY21Q3	FY20Q3比
米大陸線	8,224	▲34.9%	+137.8%	2,900	+44.4%
欧州線	3,476	▲43.2%	+109.0%	1,237	+46.8%
アジア・オセアニア線	4,681	▲67.4%	+131.8%	1,751	+68.1%
中国線	180	▲93.4%	+106.7%	65	+18.0%
ハワイ・グアム線	269	▲95.2%	+301.7%	135	+210.0%
全路線	16,831	▲59.4%	+130.7%	6,089	+52.5%

RPK					
(単位:百万人キロ)	累計			単独	
	FY21Q3	FY19Q3比	FY20Q3比	FY21Q3	FY20Q3比
米大陸線	2,240	▲80.3%	+264.0%	862	+158.2%
欧州線	598	▲89.1%	+95.0%	237	+61.1%
アジア・オセアニア線	1,065	▲91.5%	+114.6%	470	+67.5%
中国線	71	▲96.8%	+44.4%	25	▲17.7%
ハワイ・グアム線	113	▲97.7%	+359.0%	50	+310.3%
全路線	4,089	▲88.9%	+173.8%	1,647	+104.5%

有償旅客数					
(単位:千人)	累計			単独	
	FY21Q3	FY19Q3比	FY20Q3比	FY21Q3	FY20Q3比
米大陸線	239	▲80.2%	+270.1%	93	+165.7%
欧州線	64	▲89.4%	+92.2%	25	+58.3%
アジア・オセアニア線	235	▲93.1%	+100.0%	101	+54.8%
中国線	36	▲96.9%	+36.6%	12	▲20.3%
ハワイ・グアム線	18	▲97.9%	+358.2%	8	+307.1%
全路線	594	▲91.9%	+140.9%	241	+78.9%

有償座席利用率					
(単位:%)	累計			単独	
	FY21Q3	FY19Q3	FY20Q3	FY21Q3	FY20Q3
米大陸線	27.2%	90.1%	17.8%	29.7%	16.6%
欧州線	17.2%	89.8%	18.5%	19.2%	17.5%
アジア・オセアニア線	22.8%	87.6%	24.6%	26.9%	27.0%
中国線	39.8%	81.8%	57.0%	38.7%	55.5%
ハワイ・グアム線	42.0%	90.1%	36.8%	37.5%	28.4%
全路線	24.3%	88.6%	20.5%	27.0%	20.2%

(1) LCCを除く

参考資料 航空機一覧



			前期末 2021/3/31				当期末 2021/12/31				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	10	4	14	14	+6
		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	9	0	9	5	▲1
		Boeing 777-200	9	0	9	0	8	0	8	0	-
	大型機 小計		41	4	45	27	44	4	48	32	+5
	中型機	Boeing 787-9	17	3	20	20	19	3	22	22	+2
		Boeing 787-8	27	0	27	27	26	0	26	26	▲1
		Boeing 767-300ER	29	0	29	29	29	0	29	29	-
		Boeing 767-300	2	0	2	2	1	0 ⁽²⁾	1	0	▲2
	中型機 小計		75	3	78	78	75	3	78	77	▲1
	小型機	Boeing 737-800	43	18	61	61	47	13	60	60	▲1
		小型機 小計	43	18	61	61	47	13	60	60	▲1
	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	1	0 ⁽²⁾	1	0	▲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	50	1	51	50	-
FSC 合計		209	26	235	216	216	21	237	219	+3	
LCC	Boeing 787-8	2	0	2	2	3	0	3	3	+1	
	Boeing 737-800	0	0	0	0	0 ⁽³⁾	6	6	6	+6	
LCC 合計		2	0	2	2	3	6	9	9	+7	
総計		211	26	237	218	219	27	246	228	+10	

(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。