日本航空株式会社 2022年3月期 決算説明会





2022年5月6日 代表取締役専務執行役員 菊山英樹



APEX



SKYTRAX





World Airline Star Rating

5-Star

健康経営銘柄

健康経営優良法人

ホワイト500



SKYTRAX 2021年度

WORLD CLASS Health Safety Powered by SimpliFlying Audit

Diamond

DIAMOND

APEX

Covid-19 Safety Rating 5-Star

SKYTRAX

COVID-19 Excellence Award

World's Best Economy Class

Best Economy Class Airline Seat

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9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



NPO法人J-Win



DX銘柄2021



総務省

「テレワーク先駆者百選」 総務大臣賞

2022年3月期 業績概要

- 2. 2023年3月期 業績予想
- 2022年3月期 業績詳細
- 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。

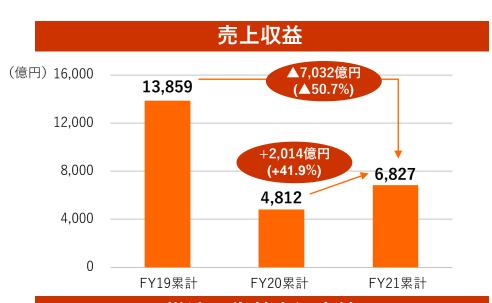
なお、明記されていない限り、数値にはLCC (2) を含みます。

FY21Q4(1月 - 3月)の実績はFY21Q4累計実績(4月 - 3月)からFY21Q3累計実績(4月 - 12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。

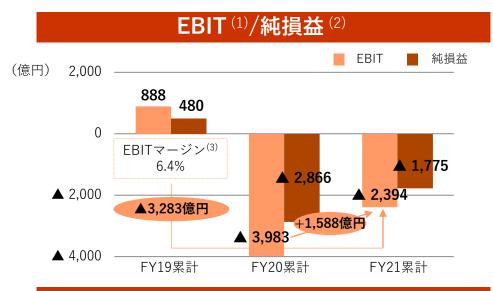
2022年3月期 業績概要



✓ 新型コロナウイルス感染拡大の影響が続く中、売上収益・EBITは着実に回復



燃油・為替市況実績									
	FY20 FY21 FY20								
シンガポールケロシン (USD/bbl)	43.5	81.6	+87.6%						
ドバイ原油 (USD/bbl)	42.0	74.3	+76.9%						
為替 (円/USD)	106.0	111.6	+5.3%						



運航諸元/ASK								
FY19比 FY20比								
国際線	▲ 54.3%	+100.8%						
国内線	▲31.9%	+26.8%						
合計	▲ 45.3%	+55.4%						

- (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当期損益
- (3) EBITマージン=EBIT/売上収益



- ▶ 財務経理本部長の菊山でございます。私からは2022年3月期の通期決算と今期 2023年3月期の業績予想についてご説明させて頂きます。
- ▶ 2022年3月期通期業績は、新型コロナウイルス感染拡大影響が続き、売上収益は 6,827億円、EBITは2,394億円の損失、純損益は1,775億円の純損失となりました。
- ▶ 大きな損失の計上ではありますが業績は着実に回復してきており、EBITは前年同 期比で1,588億円改善しております。



- 1. 2022年3月期 業績概要
- 2. 2023年3月期 業績予想
- 3. 2022年3月期 業績詳細
- 4. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2023年3月期 通期連結業績予想について



- ✓ 通期連結業績予想は、着実な旅客需要の回復を前提に、売上収益:13,900億円、EBIT:800億円、 純利益:450億円、今期末までに復配を目指す
- ✓ 前年度から3,190億円の収支改善、コロナ前(2020年3月期)水準の利益を目指す

通期業績予想									
(単位:億円)	2021年度	2022年度							
(半位・版门)	実績	今回予想	前年差	前年比					
売上収益	6,827	13,900	+7,072	+103.6%					
国際旅客	708	3,950	+3,241	+457.2%					
国内旅客	2,357	5,320	+2,962	+125.7%					
貨物郵便	2,183	2,080	▲103	▲4.7%					
他の売上収益 ⁽¹⁾	1,577	2,550	+972	+61.7%					
営業費用	9,402	13,250	+3,847	+40.9%					
燃油費	1,454	2,900	1,445	+99.4%					
燃油費以外	7,947	10,350	2,402	+30.2%					
その他収支(2)	180	150	▲30	▲16.7%					
EBIT	▲2,394	800	+3,194	-					
純損益	▲1,775	450	+2,225	-					



LCC Z &

観光需要回復により 収支改善を目指す

FY22売上高

FY22 EBIT(**)

380億円

収支均衡へ

マイル・ライフ・インフラ

持続的な成長に加え、 果敢な挑戦を

FY22売上高

FY22 EBIT

2,420億円

400億円

※持分法による投資損益を含む (ジェットスタージャパン)

- 上記の事業領域別の売上高・EBITについては、社内管理上の簡便的手法で試算したものであり、 事業セグメント別の売上・利益ではありません
- 上記の事業領域区分は、航空運送事業セグメント、その他とは一対一で対応しておりません

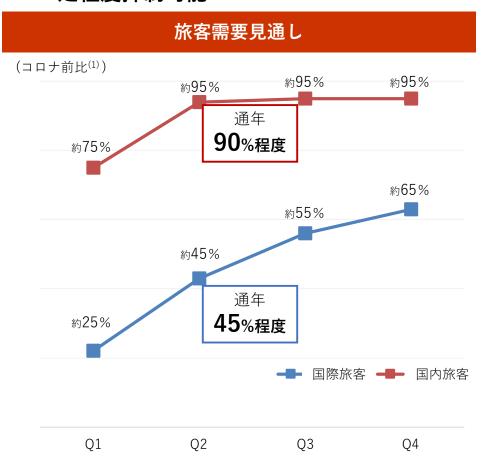


- ▶ こちらのページでは今期の通期連結業績予想についてご説明いたします。
- ▶ 今年度は3期ぶりの黒字化を達成し、2025年度の中期経営計画達成に向け、力強く第1歩 を踏み出す年にしたいと思っております。
- ▶ 売上収益は1兆3,900億円、EBIT800億円、純利益450億円としております。前年度から 7,070億円の増収をドライバーに約3,200億円の収支改善を達成し、コロナ前である2019 年度と同水準の利益を目指します。
- ▶ なお、事業領域別の売上高とEBITの水準もご参考までにお示しします。あくまでも社内 における経営管理上の数値イメージですが、各事業領域でのEBITは、貨物を含むフルサ ービスキャリアで400億円、LCCでほぼ収支均衡、マイルなど非航空領域で400億円、と 見込んでおります。

2023年3月期 通期連結業績予想の前提



- ✔ 国際旅客需要は、各国の出入国規制の緩和に伴い徐々に回復へ
- ✔ 国内旅客需要は、本格的な回復を見込み、第2四半期以降には概ねコロナ前の水準へ
- ✓ 燃油・為替市況の変動リスクに対しては、ヘッジと燃油サーチャージにより、収支への影響を 一定程度抑制可能



燃油・為替の市況変動による利益影響 ② (ヘッジ、燃油サーチャージ込、億円)									
シンガポールケロシン (USD/bbl) 為替(円/USD)	100ドル	110ドル	120ドル	130ドル	140ドル				
130円	▲10	▲ 40	▲110	▲160	▲180				
125円	▲10	▲ 40	▲ 30	▲80	▲120				
120円	+60	+40	予想前提 0	▲60	▲90				
115円	+60	+50	+ 20	0	+10				

•2023年3月期の現時点のヘッジ率は **44%** (本日時点)



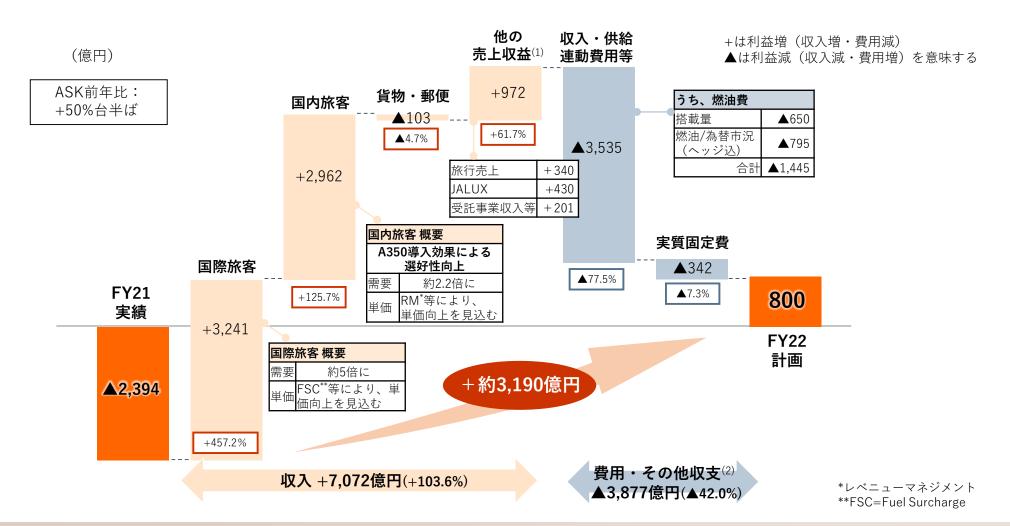


- ▶ こちらのページでは業績予想における前提についてご説明いたします。
- ▶ まず、旅客需要の前提です。国際旅客については、日本を含む各国の入出国規制の緩和 が進み、足許で企業の出張や旅行需要が徐々に回復していることを踏まえ、今後下期に 向かって着実に回復していくことを見込んでおります。第1四半期はコロナ前の25%、第 4四半期には65%程度まで回復すると見込み、年度平均でコロナ前比45%程度を想定し ています。
- ▶ 国内旅客については、昨年度末から着実に回復基調に転じ、4月はコロナ前の6割強、 ゴールデンウィーク期間のピークはコロナ前の90%程度と力強く回復しております。第 1四半期はコロナ前の75%程度まで回復、第2四半期には概ねコロナの影響から脱却す ると見込んでおり、年度平均でコロナ前比90%程度と想定しております。
- 燃油および為替の市況前提は、ドル円120円、シンガポールケロシン120ドル/バレルとし ております。足許では燃油および為替市況が大きく変動しておりますが、ヘッジの実施 と燃油サーチャージにより業績への影響を一程度抑えることができております。
- ▶ なお、市況の変動による業績への影響を、資料右側にお示ししております。例えば、ド ル円125円、シンガポールケロシン130ドル/バレルが仮に1年間続くとしても、業績への 影響は、80億円程度にとどまります。

2023年3月期 通期連結業績予想 詳細 EBIT増減の推移(収入/費用)



- ✔ 国際・国内旅客収入は需要回復に伴い大幅増収、貨物も好調を維持し前年度並の収入を確保
- ✓ 実質固定費は5,000億円以下に抑制、部門別採算制度を活用したコストマネジメントを徹底





- ▶ こちらのページでは業績予想の詳細について、前年度からの比較でご説明いたします。
- 国際旅客収入は、通過需要に加え日本発着の需要回復も見込み、旅客数は前年度比約5倍 、3.241億円の増収を計画します。
- 国内旅客収入は、旅客数は前年度比約2.2倍、2,962億円の増収を計画します。コロナ禍で 蓄積された観光需要の爆発的な回復が見込めることと、コロナ禍の苦しい状況でもA350 への機材更新を着実に進めた効果により選好性を高めることができていることに加え、 利用率が回復していく中でレベニューマネジメントを最大限効かせ、単価維持向上にも 取り組みます。
- ▶ 貨物郵便収入は前年比では約103億の減収を見込んでおりますが、国際貨物は需要・単価 ともに好調が継続すると見込んでおり、2,000億円超の収入を計画しております。
- ▶ 費用については、燃油費の増加は見込むものの、収入や運航規模に連動する費用を適切 にコントロールすることはもちろん、中期経営計画でお約束している実質固定費 5.000億 円も堅持いたします。



- 1. 2022年3月期 業績概要
- 2. 2023年3月期 業績予想
- 3. 2022年3月期 業績詳細
- 4. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

連結経営成績

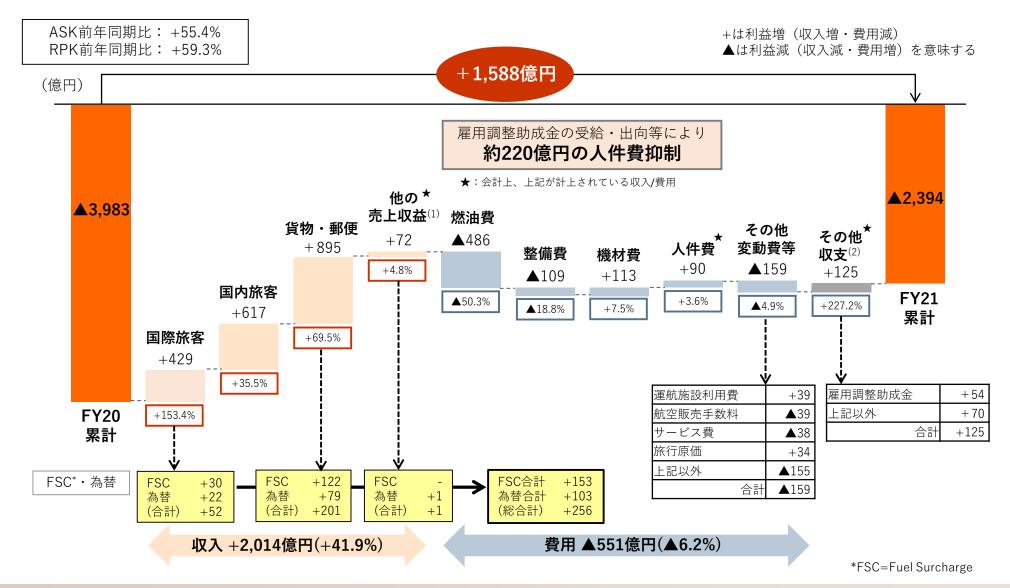


			累計					単独		
(単位 : 億円)	EV4.0	EV.00	EV04	FY	19	FY	20	E\/0101	FY2	0Q4
FY19	FY20	FY21	同期差	同期比	同期差	同期比	FY21Q4	同期差	同期比	
売上収益	13,859	4,812	6,827	▲ 7,032	▲ 50.7%	+2,014	+41.9%	1,842	+595	+47.8%
国際旅客	4,862	279	708	4 ,153	▲85.4%	+429	+153.4%	224	+133	+146.6%
国内旅客	5,297	1,740	2,357	1 2,939	▲ 55.5%	+617	+35.5%	612	+242	+65.3%
貨物郵便	916	1,288	2,183	+1,267	+138.2%	+895	+69.5%	573	+194	+51.3%
他の売上収益 (1)	2,783	1,504	1,577	1 ,206	▲ 43.3%	+72	+4.8%	431	+25	+6.3%
営業費用	13,088	8,850	9,402	▲ 3,686	▲28.2%	+551	+6.2%	2,522	+227	+9.9%
燃油費	2,434	967	1,454	▲ 979	▲ 40.2%	+486	+50.3%	436	+204	+88.0%
燃油費以外	10,654	7,882	7,947	1 2,706	▲ 25.4%	+65	+0.8%	2,086	+23	+1.1%
その他収支 (2)	117	55	180	+62	+53.0%	+125	+227.2%	118	+111	+1489.3%
EBIT	888	▲3,983	▲ 2,394	▲ 3,283	-	+1,588	-	▲ 561	+479	-
EBITマージン(%)	6.4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
純損益	480	▲2,866	▲ 1,775	▲ 2,256	-	+1,091	-	▲ 492	+247	-
ASK (百万席キロ)	90,109	31,707	49,271	4 0,838	▲ 45.3%	17,564	+55.4%	13,441	4,635	+52.6%
RPK (百万人キロ)	73,048	11,485	18,292	▲ 54,755	▲ 75.0%	6,807	+59.3%	5,203	2,641	+103.1%
EBITDAマージン(%) ⁽³⁾	18.1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-

⁽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

2022年3月期 業績詳細 EBIT増減の推移(収入/費用)

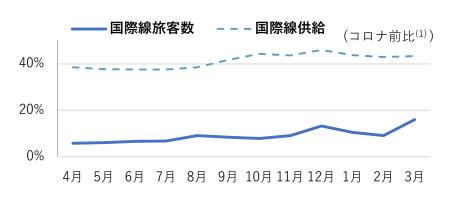




国際旅客事業(フルサービスキャリア)



✓ 日本・諸外国の出入国規制緩和が進み、アジアー北米間の通過・日本発着需要が緩やかに回復





国際旅客事業 ⁽²⁾			単独				
国际 派 合争未 ^心	FY19	FY20	FY21	FY19比	FY20比	FY21Q4	FY20Q4比
旅客収入(億円)	4,862	279	687	▲85.9%	+146.4%	216	+139.0%
有償旅客数(千人)	8,958	357	892	▲ 90.0%	+149.6%	297	+169.2%
ASK(百万席キロ)	53,910	11,918	22,780	▲ 57.7%	+91.1%	5,948	+28.7%
RPK (百万人キロ)	45,551	2,196	6,027	▲86.8%	+174.4%	1,938	+175.7%
有償座席利用率(%)	84.5%	18.4%	26.5%	▲ 58.0pt	+8.0pt	32.6%	+17.4pt
単価(円) ⁽³⁾	54,274	78,085	77,073	+42.0%	▲ 1.3%	72,878	▲11.2%
イールド (円) ⁽⁴⁾	10.7	12.7	11.4	+6.9%	▲10.2%	11.2	▲13.3%
ユニットレベニュー (円) (5)	9.0	2.3	3.0	▲66.5%	+28.9%	3.6	+85.7%

^{(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

旅客収入/RPK (5) ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

⁽²⁾ LCCを除く (3) 単価=旅客収入/有償旅客数 (4) イールド=旅客収入/RPK (5)



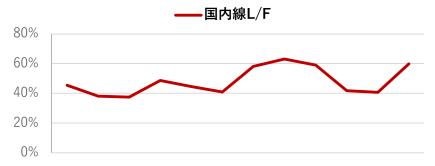
- ▶ 以降のページでは、2022年3月期の実績をポイントを絞ってご説明いたします。
- ▶ 国際旅客需要はコロナ禍以降低迷しておりましたが、日本への入国に関する規制の緩和の進展により、3月にはコロナ前比16%に回復しました。
- ▶ これから本格的な回復局面に入ってきた手応えを実感しております。

国内旅客事業(フルサービスキャリア)



緊急事態宣言・まん延防止等重点措置の発令等により、旅客需要は一進一退を繰り返すも、 感染者数の減少やワクチン接種の進展により、年度末には着実に回復





4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月

国内旅客事業 ⁽²⁾			単独				
四門派哲事未今	FY19	FY20	FY21	FY19比	FY20比	FY21Q4	FY20Q4比
旅客収入(億円)	5,297	1,740	2,351	▲ 55.6%	+35.1%	610	+64.6%
有償旅客数(千人)	36,411	12,212	16,238	▲ 55.4%	+33.0%	4,250	+70.6%
ASK (百万席キロ)	36,199	19,452	24,535	▲32.2%	+26.1%	6,650	+67.8%
RPK(百万人キロ)	27,496	9,282	12,089	▲56.0%	+30.2%	3,176	+71.3%
有償座席利用率(%)	76.0%	47.7%	49.3%	▲ 26.7pt	+1.6pt	47.8%	+1.0pt
単価(円) ⁽³⁾	14,548	14,249	14,478	▲0.5%	+1.6%	14,350	▲ 3.5%
イールド (円) ⁽⁴⁾	19.3	18.7	19.4	+1.0%	+3.7%	19.2	▲3.9%
ユニットレベニュー (円) ⁽⁵⁾	14.6	8.9	9.6	▲34.5%	+7.1%	9.2	▲ 1.9%

^{(1) 2019}年度比。但し、1-3月はFY19O3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⁾ LCCを除く (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

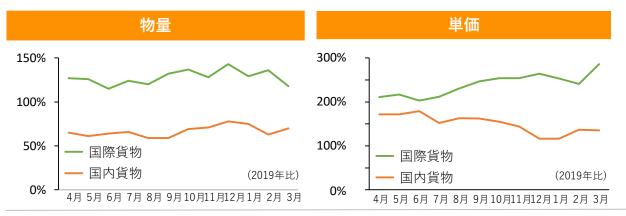


- ▶ このページでは、国内旅客事業の通期業績をお示ししております。
- ▶ 国内旅客需要は一進一退を繰り返すも、3月にはコロナ前水準の約5割強まで回復 しました。
- ➤ GWの実績もピークはコロナ前の90%程度まで回復しました。選好性も向上してお り生産体制も整っており、需要回復への対応は万全です。

貨物事業



- ✓ 国際貨物は、旺盛な需要に対応すべく自社旅客機および他社貨物機を最大限に活用し、 大幅な増収を達成
- ✓ 国内貨物は、旅客便の減便による供給減にもかかわらず、好調な宅配需要等により、 安定的に収入を確保



国際貨物

- 年度を通じて、海上からの転移需要や 半導体や自動車関連の需要が旺盛
- 方面別では北米路線が極めて好調

国内貨物

■ 年度末に飲食店向けの生鮮が一部回復







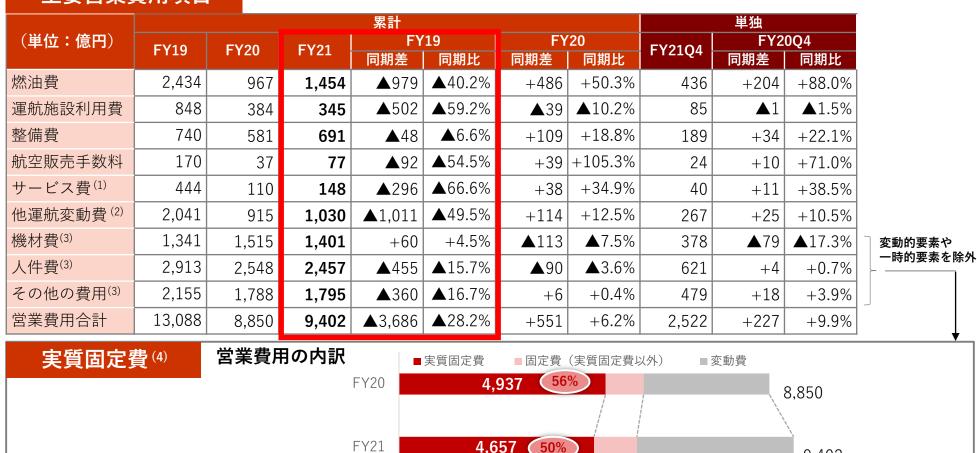


- ▶ このページでは、貨物・郵便事業の通期業績をお示ししております。
- ▶ 特に国際貨物需要は年度を通じて海上輸送貨物からの転移もあり、需要・単価動 向は好調に推移しました。今後も当面はこの状況が続くものと思われます。

費用詳細

- 実質固定費は当初想定5,000億円から▲343億円削減し、4,657億円まで抑制
- 需要減に対応した柔軟な供給調整により、変動費は収入増加分の約37%増に抑制

主要営業費用項目



- (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
- (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

50%

9.402



- このページでは、コストマネジメントについてご説明します。
- ▶ コスト削減の努力は着実に成果を上げており、実質固定費は4,657億円と、当初目 標に掲げていた5,000億円から343億円を圧縮できております。



財務状況・キャッシュフロー状況

✓ 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41.1%、 ネットD/Eレシオも0.3倍と健全な水準を維持

(単位:億円)

連結財政状態計算書	FY20期末	FY21期末	FY20期末差
総資産	21,072	23,716	+2,643
現金及び預金	4,083	4,942	+858
有利子負債	5,151	9,284	+4,133
1年内返済 (※1)	696 (205)	867 (144)	+171 (▲ 60)
自己資本 ⁽¹⁾	9,474	7,997	<u> </u>
自己資本比率 (%) ⁽²⁾ (※2)	45.0%	33.7% (41.1%)	▲ 11.2pt
D/Eレシオ (倍) ⁽³⁾	0.5x	1.2x	+0.6x
ネットD/Eレシオ (倍) ⁽⁴⁾ (※3)	0.1x	0.5x (0.3x)	+0.4x
連結キャッシュフロー計算書	FY20	FY21	FY20差
営業キャッシュフロー	▲ 2,195	▲ 1,035	+1,159
減価償却費	1,824	1,784	▲39
投資キャッシュフロー	▲ 910	▲ 1,737	▲827
投資・出資額	▲978	▲ 1,895	▲917
フリーキャッシュフロー (5)	▲ 3,105	▲ 2,773	+332
財務キャッシュフロー	3,886	3,592	▲293
キャッシュフロー合計 (6)	780	819	+38
EBITDA (7)	▲2,158	▲ 610	+1,548

※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

- (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、格付評価上の自己資本比率、ネットDEレシオ共に健 全な水準を維持しております。
- ▶ 17ページ以降は参考資料です。
- ▶ 最後に、配当予想についてご説明します。市況の高騰や感染再拡大等のリスクへ の警戒は必要なものの、今期末までの復配を目指しております。配当予想は未定 とさせていただきますが、今後業績回復の進捗状況を見定めた上で速やかに、配 当予想をお示しします。
- ▶ ポストコロナ元年と言ってもよい今年度、コロナ禍において様々な場面でご協力 いただいた各ステークホルダーの皆様のご期待に添えるよう、我々経営陣が先頭 に立ち、計画達成にむけ全社一丸で邁進してまいります。
- ▶ 私からの説明は以上です。



- 1. 2022年3月期 業績概要
- 2. 2023年3月期 業績予想
- 3. 2022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									
		累計		単	独				
(単位:%)	FY21 構成比率	FY19比	FY20比	FY21Q4 構成比率	FY20Q4比				
米大陸線	46%	▲ 77.0%	+234.0%	42%	+141.5%				
欧州線	15%	▲86.6%	+102.9%	14%	+132.9%				
アジア・ オセアニア線	28%	▲87.5%	+116.3%	33%	+155.1%				
中国線	8%	▲89.4%	+36.8%	8%	+60.4%				
ハワイ・グアム線	3%	▲96.9%	+287.1%	3%	+370.4%				
全路線	100%	▲85.9%	+146.4%	100%	+139.0%				

ASK										
(単位:		累計		単	独					
百万席キロ)	FY21	FY19比	FY20比	FY21Q4	FY20Q4比					
米大陸線	10,962	▲33.8%	+91.2%	2,737	+20.3%					
欧州線	4,467	▲ 44.0%	+70.0%	990	+2.8%					
アジア・ オセアニア線	6,530	▲65.1%	+97.4%	1,849	+43.6%					
中国線	308	▲ 90.7%	+115.9%	128	+130.3%					
ハワイ・グアム線	511	▲ 93.0%	+379.2%	242	+510.1%					
全路線	22,780	▲ 57.7%	+91.1%	5,948	+28.7%					

RPK									
(単位:		累計		単	独				
百万人キロ)	FY21	FY19比	FY20比	FY21Q4	FY20Q4比				
米大陸線	3,195	▲ 77.5%	+229.2%	955	+169.0%				
欧州線	840	▲ 87.6%	+104.8%	242	+133.7%				
アジア・ オセアニア線	1,711	▲89.1%	+141.1%	646	+202.6%				
中国線	103	▲ 96.0%	+49.9%	31	+63.8%				
ハワイ・グアム線	176	▲ 97.2%	+387.4%	63	+448.0%				
全路線	6,027	▲86.8%	+174.4%	1,938	+175.7%				

有償旅客数									
(単位:千人)		累計		単	独				
(单位,十八)	FY21	FY19比	FY20比	FY21Q4	FY20Q4比				
米大陸線	342	▲ 77.3%	+235.3%	103	+175.0%				
欧州線	90	▲87.9%	+100.7%	25	+125.4%				
アジア・ オセアニア線	377	▲ 91.0%	+125.4%	142	+185.2%				
中国線	52	▲ 96.1%	+43.7%	15	+63.0%				
ハワイ・グアム線	28	▲ 97.4%	+385.3%	10	+442.3%				
全路線	892	▲90.0%	+149.6%	297	+169.2%				

有償座席利用率												
(単位:%)		累計	単独									
(半位./0)	FY21	FY19	FY20	FY21Q4	FY20Q4							
米大陸線	29.2%	85.9%	16.9%	34.9%	15.6%							
欧州線	18.8%	84.7%	15.6%	24.4%	10.7%							
アジア・ オセアニア線	26.2%	83.6%	21.5%	34.9%	16.6%							
中国線	33.4%	77.0%	48.2%	24.5%	34.5%							
ハワイ・グアム線	34.5%	86.5%	33.9%	26.2%	29.1%							
全路線	26.5%	84.5%	18.4%	32.6%	15.2%							

(1) LCCを除く ©Japan Airlines, ALL rights reserved.

参考資料 航空機一覧



			前期末 2021/3/31			当期末 2022/3/31				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
		Airbus A350-900	4	4	8	8	11	4	15	15	+7
		Boeing 777-300ER	13	0	(1) 13	13	13	0	(1) 13	13	_
	大	Boeing 777-300	4	0	4	0	4	0	4	0	-
	大型機	Boeing 777-200ER	11	0	11	6	8	0	8	5	▲1
	1/20	Boeing 777-200	9	0	9	0	4	0	4	0	-
		大型機 小計	41	4	45	27	40	4	44	33	+6
フ		Boeing 787-9	17	3	20	20	19	3	22	22	+2
1 3	中	Boeing 787-8	27	0	27	27	25	0	25	25	▲2
	型機	Boeing 767-300ER	29	0	29	29	29	0	29	29	-
ビスキ	機	Boeing 767-300	2	0	2	2	0	0	0	0	▲2
7		中型機 小計	75	3	78	78	73	3	(1) 76	76	▲2
ヤ	小	Boeing 737-800	43	18	61	61	47	12	59	58	▲ 3
	型機	小型機 小計	43	18	61	61	47	12	59	58	▲ 3
	IJ	Embraer 170 / Embraer 190	32	0	32	32	32	0	32	32	-
	ジ	De Havilland DHC-8-400CC	5	0		5	5	0	5	5	-
	∃	SAAB340B	3	0	3	2	0	0	0	0	▲2
	ナル	ATR42-600 / ATR72-600	10	1	11	11	12	1	13	13	+2
	機	リージョナル機 小計	50	1	51	50	49	1	50	50	-
	フルサービスキャリア 合計		209	26	235	216	209	20	229	217	+1
LCC		Boeing 787-8	2	0	2	2	4	(2) 0	4	4	+2
		Boeing 737-800	0	0	0	0	0	6	6	6	+6
LCC 合計		2	0	2	2	4	6	10	10	+8	
総計		211	26	237	218	213	26	239	227	+9	



明日の空へ、日本の翼



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

免責事項



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ございません。 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。