

日本航空株式会社
2023年3月期 第1四半期
決算説明会



JAPAN AIRLINES



JA16XJ

We support
unicef 

AIRBUS A350-900

2022年8月1日
代表取締役専務執行役員 菊山英樹

エアバスA350-900型機 16号機

©Japan Airlines, ALL rights reserved.



SKYTRAX

Covid-19 Safety Rating 5-Star



SKYTRAX

COVID-19 Excellence Award



SKYTRAX

World Airline Star Rating 5-Star



SKYTRAX

2021年度
World's Best Economy Class Best Economy Class Airline Seat



APEX

Health Safety Powered by SimpliFlying Audit Diamond



BEST WIFI IN EASTERN ASIA WINNER 2022



APEX

WORLD CLASS



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



2022
健康経営優良法人
ホワイト500

1. 2023年3月期 第1四半期 業績概要
2. 足許の状況
3. 2023年3月期 第1四半期 業績詳細
4. 参考資料

ESG社外評価



FTSE Blossom Japan Index ※



FTSE Blossom Japan Sector Relative Index

2022 CONSTITUENT MSCI日本株 女性活躍指数 (WIN) ※

当社によるMSCIインデックスへの組み入れや、MSCIのロゴ、商標、サービスマークやインデックス名称の使用は、MSCI又はその関係会社による当社の後援、宣伝、販売促進を目的としていません。MSCIのサービスおよびデータはMSCIの独占的財産で、MSCI及びMSCIインデックスの名称とロゴは、MSCI又はその関係会社の商標又はサービスマークです。

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

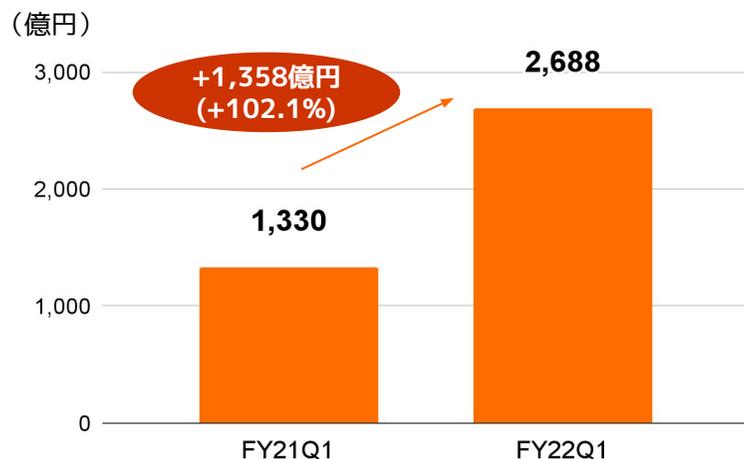
※ 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの

2023年3月期 第1四半期 業績概要

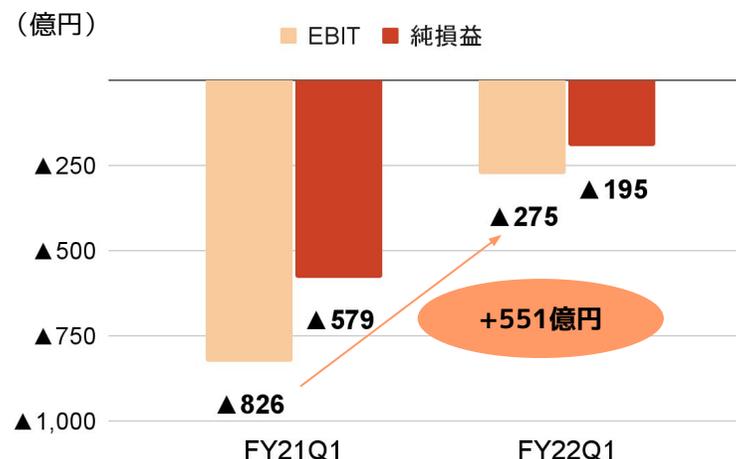


- ✓ 感染防止と社会経済活動両立への動きの浸透により需要は着実に回復し、売上収益・EBITは改善
- ✓ 今後の業績の状況を見極める必要があることから中間配当は無配、2023年3月期末での復配を目指す

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純損益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY21Q1	FY22Q1	FY21比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	68.4	136.9	+100.1%
ドバイ原油 (USD/bbl)	64.5	107.3	+66.4%
為替 (円/USD)	108.7	125.3	+15.3%

運航諸元/ASK

FY21比		
国際線	国内線	合計
+47.4%	+66.4%	+56.4%

(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四半期損益 (3) EBITマージン=EBIT/売上収益

2023年3月期 第1四半期 事業領域別実績



フルサービスキャリア

**需要増に対する
万全な供給対応により大幅増収**

FY22Q1 売上高
1,531億円

貨物・郵便

**国際貨物収入は前年比1.4倍
引き続き好調**

FY22Q1 売上高
653億円

フルサービスキャリア **+** 貨物・郵便

FY22 Q1 EBIT **▲317億円**

LCC

**未だ赤字が続くも
観光・VFR^(※)需要の回復の兆し有り**

FY22Q1 売上高 33億円	FY22Q1 EBIT ▲35億円
---------------------------	-----------------------------

連結子会社であるZIPAIRおよびスプリングジャパン2社の売上高

ZIPAIRおよびスプリングジャパンに加えて、ジェットスター・ジャパン(持分法適用会社)に関わるものを含む

マイル・ライフ・インフラ等

**航空需要の回復と
JALUX連結化により増収**

FY22Q1売上高 470億円	FY22Q1 EBIT 77億円
---------------------------	----------------------------

※ 友人親族訪問/ Visit Friends and Relatives

- ・ 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
- ・ 今後社内管理ルールの変更等により、事後的に変更される可能性がある、あくまでも便宜的な数値であることをご了承願います
- ・ なお、当該社内試算値は今年度より行っているため、前年度の数字はございません

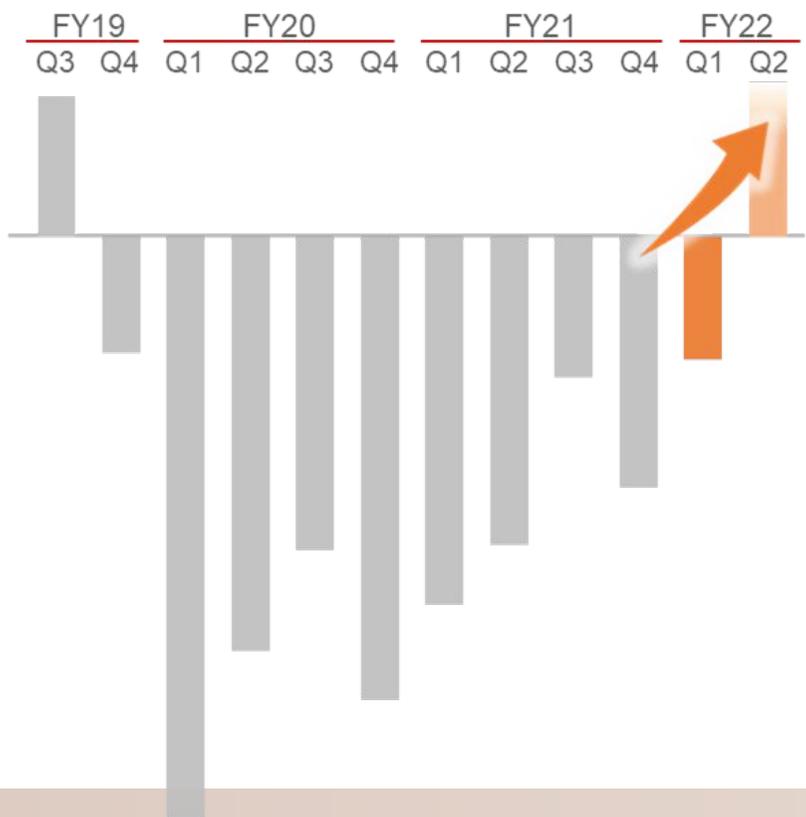
1. 2023年3月期 第1四半期 業績概要
2. **足許の状況**
3. 2023年3月期 第1四半期 業績詳細
4. 参考資料

2023年3月期 第1四半期 業績ポイント

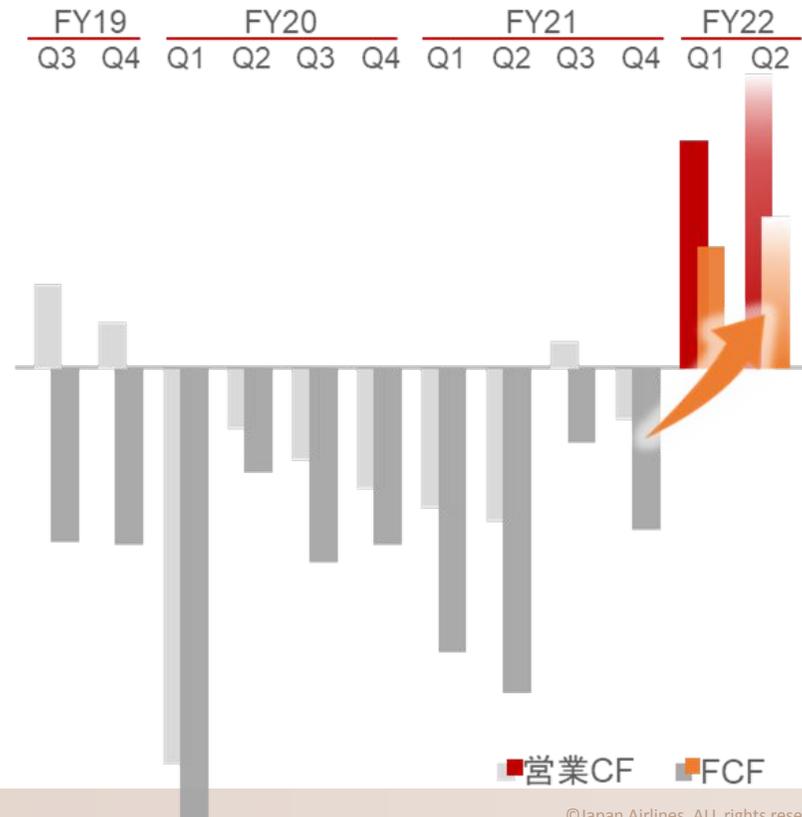


- ✓ EBITDAは黒字を確保、7月単月でEBIT黒字化を達成見込み
- ✓ 運航を支える生産体制（機材・人員）に大きな懸念はなし。夏の高需要期の収益機会を確実に捉え、通期EBIT800億円の達成を目指す
- ✓ 営業キャッシュフロー787億円、フリーキャッシュフロー（FCF）463億円のプラスとキャッシュフロー創出力は確実に回復

EBITの推移



営業CF/FCFの推移



■営業CF ■FCF

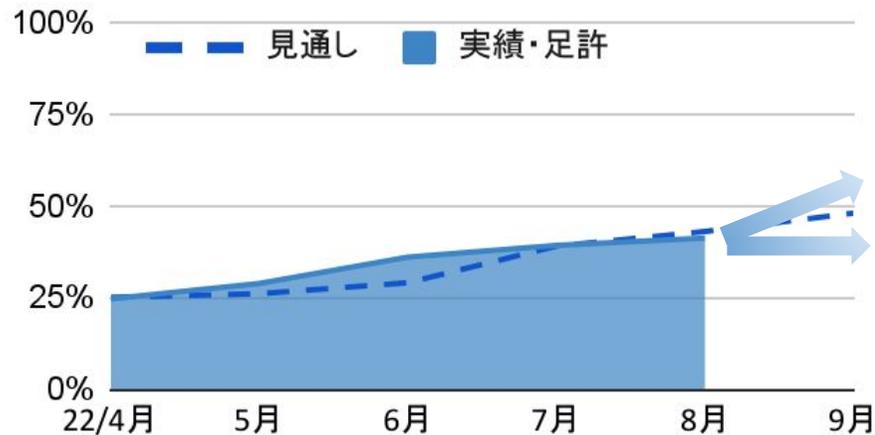
足許の状況

国際・国内旅客事業（フルサービスキャリア）

- ✓ 国際線は、日本発着需要が徐々に回復、旺盛なアジアー北米間の通過需要も確実に取り込む
- ✓ 国内線は、行動制限撤廃により緩やかに回復
- ✓ 夏場の高需要期に向け着実に回復が進むが、一方でコロナ第7波による旅客需要への影響を注視していく
- ✓ CO2排出量を可視化する「JALカーボンオフセット」の法人向けサービスを開始

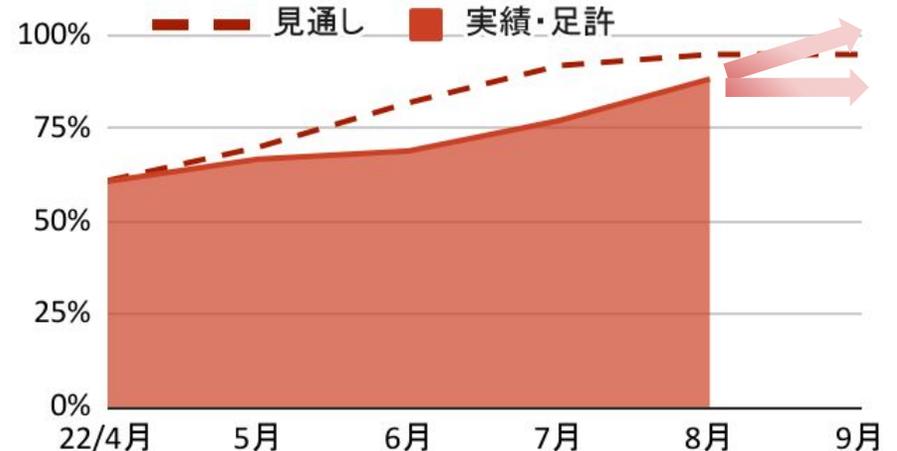
国際旅客事業 (1)

旅客数(2019年度比)



国内旅客事業 (1)

旅客数(2019年度比)



足許の状況 貨物事業、LCC



- ✓ 貨物事業は、旺盛な国際貨物需要に対し自社旅客機および他社貨物機を活用し、第1四半期は大幅な増収を達成、今後も年内はこの傾向が持続する見込み
- ✓ LCCは、国際線・国内線ともに需要が順調に回復、ZIPAIRは、2022年7月単月黒字化見込み

貨物事業 (1)

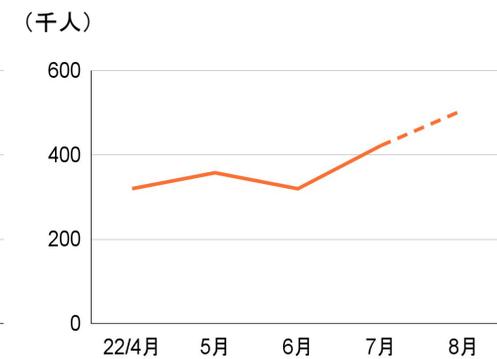
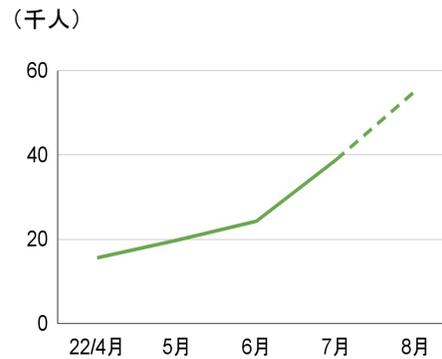
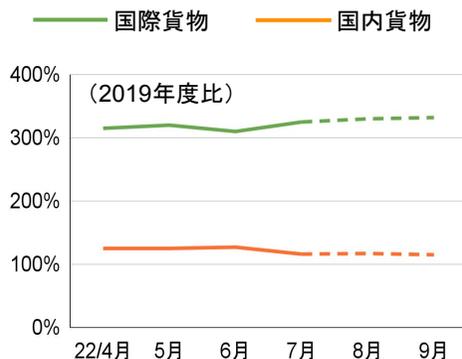
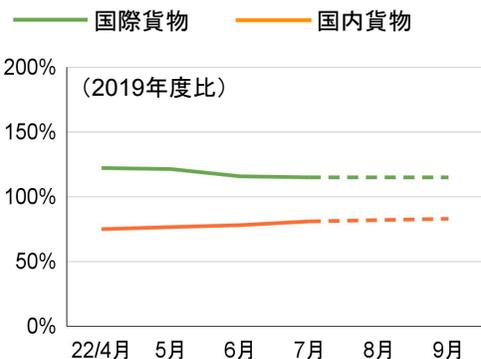
物量

単価

LCC (1)(2)

国際線旅客数

国内線旅客数



(1) 7月27日時点の見通し (2) 国際線はZIPAIRおよびスプリング・ジャパン、国内線はスプリング・ジャパンおよびジェットスタージャパンの輸送実績および見通し

1. 2023年3月期 第1四半期 業績概要
2. 足許の状況
3. **2023年3月期 第1四半期 業績詳細**
4. 参考資料

2023年3月期 第1四半期 業績詳細

連結経営成績



(単位：億円)	FY19Q1	FY21Q1	FY22Q1	FY19Q1		FY21Q1	
				同期差	同期比	同期差	同期比
売上収益	3,488	1,330	2,688	▲799	▲22.9%	+1,358	+102.1%
フルサービスキャリア	2,843	977	2,184	▲658	▲23.2%	+1,207	+123.5%
国際旅客収入（フルサービスキャリア）	1,306	112	624	▲681	▲52.2%	+512	+457.0%
国内旅客収入（フルサービスキャリア）	1,271	380	880	▲390	▲30.7%	+499	+131.4%
貨物郵便収入	227	476	653	+425	+187.4%	+176	+37.1%
フルサービスキャリアその他収入	38	8	26	▲12	▲31.7%	+18	+219.7%
LCC ⁽¹⁾	-	0	33	-	-	+33	-
マイル・ライフ・インフラ等 ⁽²⁾	644	352	470	▲174	▲27.1%	+117	+33.5%
営業費用	3,309	2,154	3,030	▲278	▲8.4%	+875	+40.7%
燃油費	636	265	698	+61	+9.7%	+432	+162.6%
燃油費以外	2,672	1,888	2,331	▲340	▲12.7%	+443	+23.5%
その他収支 ⁽³⁾	20	▲2	66	+45	+222.9%	+68	-
EBIT	199	▲826	▲275	▲474	-	+551	-
EBITマージン(%)	5.7%	-	-	-	-	-	-
純損益	129	▲579	▲195	▲325	-	+383	-
EBITDAマージン(%) ⁽⁴⁾	17.2%	-	5.4%	▲11.9pt	-	-	-

(1) LCC = 旅客収入・旅客運送に係る手数料など (2) マイル・ライフ・インフラ等 = 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) EBITDAマージン = EBITDA / 売上収益

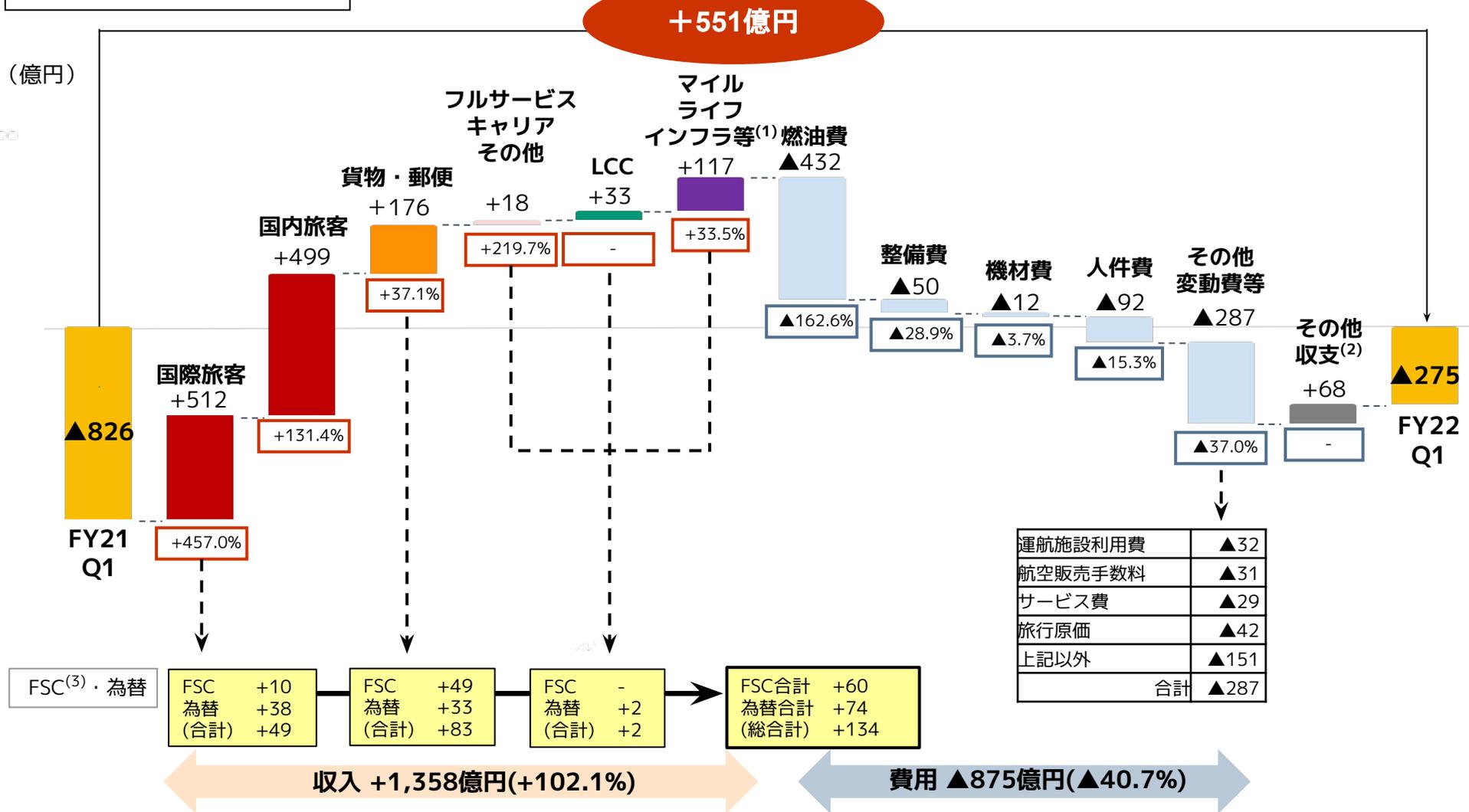
2023年3月期 第1四半期 業績詳細

EBIT増減の推移 (収入/費用)



ASK前年同期比: +56.4%
 RPK前年同期比: +218.8%

+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) マイル・ライフ・インフラ等=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

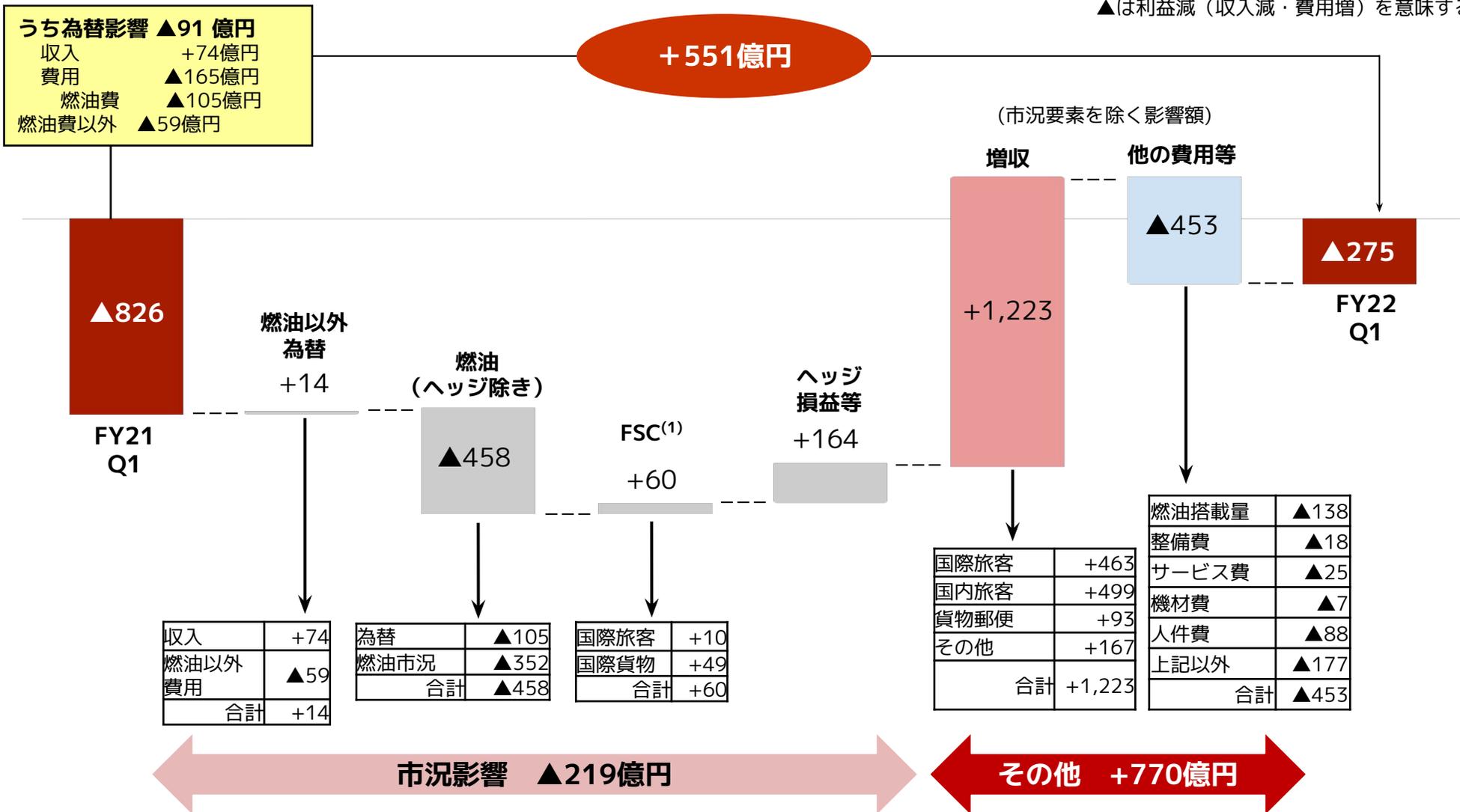
2023年3月期 第1四半期 業績詳細

EBIT増減の推移 (市況/その他)



(億円)

+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) FSC=Fuel Surcharge

2023年3月期 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	FY19Q1	FY21Q1	FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比
旅客収入（億円）	1,306	112	624	▲52.2%	+457.0%
有償旅客数（千人）	2,429	149	728	▲70.0%	+387.5%
RPK（百万人キロ）	12,016	1,018	4,799	▲60.1%	+371.1%
ASK（百万席キロ）	13,767	5,222	7,097	▲48.4%	+35.9%
有償座席利用率（%）	87.3%	19.5%	67.6%	▲19.7pt	+48.1pt
単価（円） ⁽¹⁾	53,768	75,041	85,739	+59.5%	+14.3%
イールド（円） ⁽²⁾	10.9	11.0	13.0	+19.8%	+18.2%
ユニットレベニュー（円） ⁽³⁾	9.5	2.1	8.8	▲7.2%	+309.9%

国内旅客事業	FY19Q1	FY21Q1	FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比
旅客収入（億円）	1,271	380	880	▲30.7%	+131.4%
有償旅客数（千人）	9,272	2,708	6,081	▲34.4%	+124.5%
RPK（百万人キロ）	6,973	2,012	4,569	▲34.5%	+127.1%
ASK（百万席キロ）	9,022	4,972	8,187	▲9.3%	+64.7%
有償座席利用率（%）	77.3%	40.5%	55.8%	▲21.5pt	+15.3pt
単価（円） ⁽¹⁾	13,707	14,047	14,474	+5.6%	+3.0%
イールド（円） ⁽²⁾	18.2	18.9	19.3	+5.7%	+1.9%
ユニットレベニュー（円） ⁽³⁾	14.1	7.7	10.8	▲23.7%	+40.5%

(1) 単価=旅客収入/有償旅客数 (2) イールド=旅客収入/RPK (3) ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

2023年3月期 第1四半期 業績詳細

貨物事業



国際貨物事業	FY19Q1	FY21Q1	FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比
貨物収入（億円）	151	389	569	+277.1%	+46.5%
有効貨物トンキロ（百万）	1,097	787	895	▲18.4%	+13.7%
有償貨物トンキロ（百万）	589	735	729	+23.7%	▲0.7%
貨物輸送重量(千トン)	99	121	118	+19.7%	▲2.3%
重量単価(円/kg)	152	320	480	+215.0%	+49.9%

- ✓ 中国のロックダウン等により、自動車関連の需要を中心に日本発着の総需要は10%程度減少したが、当社は前年並みの重量を確保
- ✓ 欧州線を中心に、需給逼迫による単価の上昇が継続

国内貨物事業	FY19Q1	FY21Q1	FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比
貨物収入（億円）	50	55	48	▲3.7%	▲12.4%
有効貨物トンキロ（百万）	410	226	372	▲9.4%	+64.5%
有償貨物トンキロ（百万）	80	53	64	▲20.6%	+19.2%
貨物輸送重量(千トン)	86	54	66	▲23.4%	+21.2%
重量単価(円/kg)	58	101	73	+25.8%	▲27.7%

- ✓ 旅客便の回復に伴い、他輸送モードに流出していた貨物需要を獲得
- ✓ 一方で需給緩和が進み、単価は昨年度から下落

2023年3月期 第1四半期 業績詳細

LCC



LCC	ZIPAIR 			スプリング ジャパン ⁽¹⁾ 
	FY21Q1	FY22Q1	FY21Q1比	FY22Q1
旅客収入 (億円)	0	20	-	12
有償旅客数 (千人)	1	53	-	42
RPK (百万人キ口)	4	269	-	39
ASK (百万席キ口)	270	983	+263.0%	101
有償座席利用率 (%)	1.7%	27.4%	+25.7pt	38.5%
単価 (円) ⁽²⁾	21,208	38,121	+79.7%	28,431
イールド (円) ⁽³⁾	7.4	7.6	+29.9%	31.1
ユニットレベニュー (円) ⁽⁴⁾	0.1	2.1	-	12.0

参考 ジェットスター・ジャパン 	FY21Q1	FY22Q1	FY21Q1比
有償旅客数 (千人)	487	962	+97.3%
有償座席利用率 (%)	66.0%	76.3%	+10.2pt

(1)FY21Q1はスプリングジャパン連結前のため不算入、国際線および国内線合算

(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

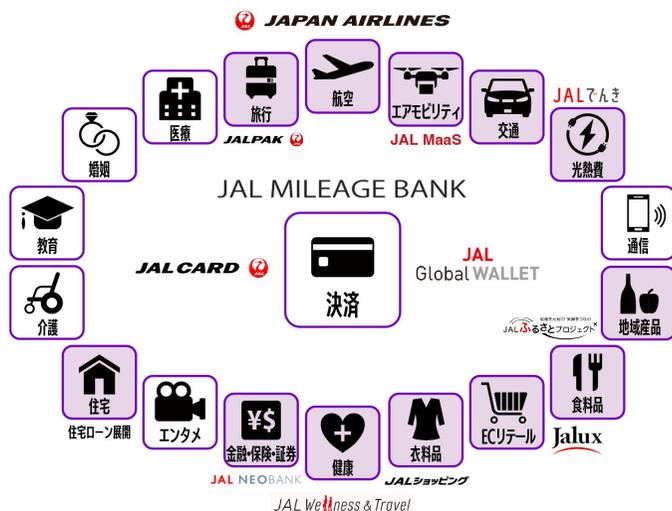
2023年3月期 第1四半期 業績詳細

マイル・ライフ・インフラの戦略、取組み



JALマイルライフ構想

～マイルとともに、毎日の暮らしと人生をもっと豊かに～



日常生活やライフステージにおける
多様なサービスを提供、
マイルの「ためる」「つかう」シーンを拡大

直近の具体的取組み

■ 異業種事業者との提携拡大・深化

- 国内最大級のポイントサービス「楽天ポイント」とのマイルの相互交換開始
- 「JAL NEOBANK⁽¹⁾」において、「JAL 目的ローン⁽²⁾」の取扱い開始
- 電気代でマイルがたまる「JALでんき」のサービス提供開始
- 「子供の夢応援マイル」受付開始(経済的に厳しい家庭への支援)

■ JALUXとのシナジー拡大

- フライトシミュレーター体験やJALラウンジ提供品のEC販売など、新商品の開発・販売強化等を共同で実施

(1) JAL NEOBANK：住信SBIネット銀行の最先端のIT技術を活用したJALマイレージバンク会員専用のネット銀行口座で、アプリの中で預金や決済といった銀行機能が完結できるサービス。取引状況に応じて、マイルをためることが可能。

(2) 住信SBIネット銀行の銀行代理業者として、旅行資金、教育資金、自動車・バイク等の購入資金など目的に応じたローンを提供。借入残高に応じて、マイルをためることが可能。

2023年3月期 第1四半期 業績詳細

費用詳細



- ✓ 実質固定費は、第1四半期実績1,207億円。年間5,000億円水準維持に向け、着実なコストコントロールを実施

主要営業費用項目

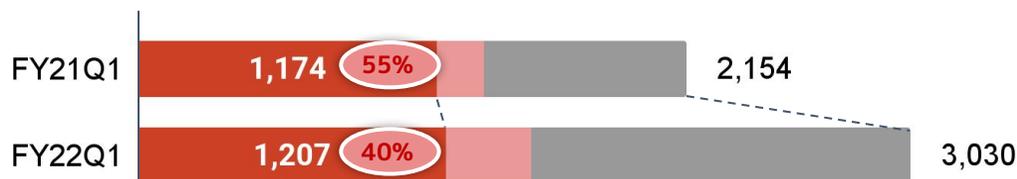
(単位：億円)	FY19Q1	FY21Q1	FY22Q1	FY19Q1		FY21Q1	
				同期差	同期比	同期差	同期比
燃油費	636	265	698	+61	+9.7%	+432	+162.6%
運航施設利用費	214	80	112	▲101	▲47.3%	+32	+40.7%
整備費	192	175	226	+33	+17.5%	+50	+28.9%
航空販売手数料	46	13	44	▲2	▲5.0%	+31	+234.1%
サービス費 ⁽¹⁾	113	30	59	▲53	▲47.2%	+29	+94.1%
他運航変動費 ⁽²⁾	506	228	345	▲160	▲31.8%	+117	+51.6%
機材費 ⁽³⁾	317	329	341	+23	+7.5%	+12	+3.7%
人件費 ⁽³⁾	760	607	700	▲60	▲7.9%	+92	+15.3%
その他の費用 ⁽³⁾	520	423	500	▲19	▲3.8%	+77	+18.2%
営業費用合計	3,309	2,154	3,030	▲278	▲8.4%	+875	+40.7%

変動的要素や
一時的要素を除外

実質固定費⁽⁴⁾

営業費用の内訳

■ 実質固定費 ■ 固定費(実質固定費以外) ■ 変動費



(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

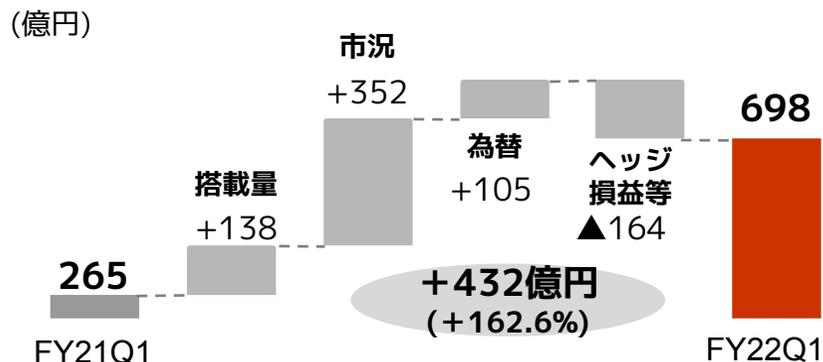
(4) 実質固定費とは科目上の固定費のうち、運航規模・旅客数等による変動的要素がある費用や事業構造改革に伴う一時的/追加的な費用を除いた費用

2023年3月期 第1四半期 業績詳細

燃油費



燃油費増減の推移



燃油・為替市況実績

	FY21Q1	FY22Q1	FY21比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	68.4	136.9	+100.1%
ドバイ原油 (USD/bbl)	64.5	107.3	+66.4%
為替 (円/USD)	108.7	125.3	+15.3%

燃油・為替の市況変動による第2四半期以降の1か月あたりの利益影響

(ヘッジ、燃油サーチャージ等込み)

(億円)	燃油市況 (USD/bbl)	ドバイ原油	95ドル	105ドル	115ドル	125ドル
		シンガポールケロシン	120ドル	130ドル	140ドル	150ドル
為替 (円/USD)	140円	▲20	▲25	▲35	▲40	
	135円	▲15	▲20	▲30	▲35	
	130円	▲10	▲15	▲20	▲30	
	125円	▲5	▲10	▲15	▲25	
	120円	±0	▲5	▲10	▲15	

予想前提

・FY22の現時点のヘッジ率は45% (本日時点)

2023年3月期 第1四半期 業績詳細

財務状況・キャッシュフロー状況



BS ✓ 格付評価上の自己資本比率39.2%、ネットD/Eレシオ0.2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787億円、フリーキャッシュフローも463億円のキャッシュインフローへ

連結財政状態計算書	FY21期末	FY22Q1期末	FY21期末差
総資産	23,716	24,449	+733
現金及び預金	4,942	5,303	+361
有利子負債	9,284	9,211	▲73
1年内返済(※1)	867 (144)	995 (135)	+127 (▲8)
自己資本 ⁽¹⁾	7,997	7,830	▲166
自己資本比率(%) ⁽²⁾ (※2)	33.7% (41.1%)	32.0% (39.2%)	▲1.7pt (▲1.9pt)
D/Eレシオ(倍) ⁽³⁾	1.2x	1.2x	+0.0x
ネットD/Eレシオ(倍) ⁽⁴⁾ (※3)	0.5x (0.3x)	0.5x (0.2x)	▲0.0x (▲0.0x)

(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

連結キャッシュフロー計算書	FY21Q1	FY22Q1	FY21Q1同期差
営業キャッシュフロー	▲458	787	+1,246
減価償却費	433	419	▲13
投資キャッシュフロー	▲473	▲324	+148
投資・出資額	▲496	▲354	+142
フリーキャッシュフロー ⁽⁵⁾	▲932	463	+1,395
財務キャッシュフロー	415	▲150	▲566
キャッシュフロー合計 ⁽⁶⁾	▲517	312	+829
EBITDA ⁽⁷⁾	▲392	144	+537

(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

1. 2023年3月期 第1四半期 業績概要
2. 足許の状況
3. 2023年3月期 第1四半期 業績詳細
4. **参考資料**

参考資料

2023年3月期 通期連結業績予想について



通期業績予想※

(単位：億円)	2021年度	2022年度		
	実績	今回予想	前年差	前年比
売上収益	6,827	13,900	+7,072	+103.6%
フルサービスキャリア	5,282	11,100	+5,817	+110.1%
国際旅客収入	687	3,640	+2,952	+429.1%
国内旅客収入	2,351	5,250	+2,898	+123.3%
貨物郵便収入	2,183	2,080	▲103	▲4.7%
その他収入	60	130	+69	+115.9%
LCC	27	380	+352	-
マイル・ライフ・インフラ等 ⁽¹⁾	1,516	2,420	+903	+59.5%
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	-

※2022年5月6日発表の2022年度通期業績予想を当決算説明会資料P.10の開示項目に合わせて組み替えたもの

- (1) マイル・ライフ・インフラ等=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

フルサービスキャリア

回復する需要を捉え
大幅増収

FY22 売上高
9,020億円

貨物・郵便

昨年度からの
好調維持

FY22 売上高
2,080億円

フルサービス
キャリア + 貨物・郵便

FY22 EBIT 400億円

LCC (※)

観光需要回復により
収支改善を目指す

FY22売上高 380億円 | FY22 EBIT 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 2,420億円 | FY22 EBIT 400億円

※ LCCの売上高については、連結子会社のZIPAIRおよびスプリングジャパン、EBITについては、上記の連結子会社2社に加えて、持分法適用会社であるジェットスター・ジャパンに関わるものを含む

- 上記の事業領域別の売上高・EBITについては、社内管理上の簡便な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

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

(単位:%)	構成比	FY19Q1比	FY21Q1比
	FY22Q1		
米大陸線	41%	▲32.0%	+373.4%
欧州線	18%	▲47.0%	+677.9%
アジア・オセアニア線	33%	▲50.0%	+535.1%
中国線	4%	▲84.9%	+170.4%
ハワイ・グアム線	4%	▲82.3%	+951.0%
全路線	100%	▲52.2%	+457.0%

ASK

(単位:百万席キ口)	FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比
米大陸線	3,261	▲22.5%	+26.0%
欧州線	958	▲52.2%	▲9.4%
アジア・オセアニア線	2,511	▲47.6%	+71.4%
中国線	46	▲94.9%	▲17.9%
ハワイ・グアム線	319	▲82.7%	+478.5%
全路線	7,097	▲48.4%	+35.9%

RPK

(単位:百万人キ口)	FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比
米大陸線	2,287	▲39.2%	+293.6%
欧州線	566	▲67.8%	+382.9%
アジア・オセアニア線	1,680	▲58.9%	+499.3%
中国線	29	▲96.3%	+77.3%
ハワイ・グアム線	235	▲85.3%	+921.3%
全路線	4,799	▲60.1%	+371.1%

有償旅客数

(単位:千人)	FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比
米大陸線	245	▲38.6%	+296.6%
欧州線	60	▲69.0%	+377.0%
アジア・オセアニア線	369	▲67.2%	+487.7%
中国線	15	▲96.5%	+81.6%
ハワイ・グアム線	38	▲86.2%	+927.1%
全路線	728	▲70.0%	+387.5%

有償座席利用率

(単位:%)	FY22Q1	FY19Q1	FY21Q1
米大陸線	70.1%	89.4%	22.5%
欧州線	59.1%	87.7%	11.1%
アジア・オセアニア線	66.9%	85.2%	19.1%
中国線	64.7%	88.2%	30.0%
ハワイ・グアム線	73.5%	86.8%	41.7%
全路線	67.6%	87.3%	19.5%

参考資料

航空機一覧



		前期末 2022/3/31				当期末 2022/6/30				増減	
		所有	リース	合計1	合計2	所有	リース	合計1	合計2	当期末合計2- 前期末合計2	
フルサービスキャリア	大型機	Airbus A350-900	11	4	15	15	12	4	16	16	+1
		Boeing 777-300ER	13	0 ⁽¹⁾	13	13	13	0 ⁽¹⁾	13	13	0
		Boeing 777-300	4	0	4	0	3	0	3	0	0
		Boeing 777-200ER	8	0	8	5	6	0	6	5	0
		Boeing 777-200	4	0	4	0	2	0	2	0	0
	大型機 小計	40	4	44	33	36	4	40	34	+1	
	中型機	Boeing 787-9	19	3	22	22	19	3	22	22	0
		Boeing 787-8	25	0	25	25	25	0 ⁽¹⁾	25	25	0
		Boeing 767-300ER	29	0	29	29	29	0	29	28	▲1
	中型機 小計	73	3 ⁽¹⁾	76	76	73	3	76	75	▲1	
	小型機	Boeing 737-800	47	12	59	58	48	10	58	58	0
		小型機 小計	47	12	59	58	48	10	58	58	0
	リージョナル機	Embraer 170 / Embraer 190	32	0	32	32	32	0	32	32	0
		De Havilland DHC-8-400CC	5	0	5	5	5	0	5	5	0
		ATR42-600 / ATR72-600	12	1	13	13	13	1	14	14	+1
		リージョナル機 小計	49	1	50	50	50	1	51	51	+1
	フルサービスキャリア 合計		209	20	229	217	207	18	225	218	+1
LCC	Boeing 787-8	4	0	4	4	4	0	4	4	0	
	Boeing 737-800	0	6	6	6	0	6	6	6	0	
LCC 合計		4	6	10	10	4	6	10	10	0	
総計		213	26	239	227	211	24	235	228	+1	

(1) 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

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。