



SKYTRAX

Covid-19 Safety Rating 5-Star



SKYTRAX COVID-19 Excellence Award

World Airline Star Rating 5-Star

SKYTRAX

5 STAR AIRLINE



SKYTRAX 2021年度

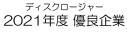
World's Best Economy Class Best Economy Class Airline Seat





APEX

Health Safety Powered by SimpliFlying Audit Diamond







BEST WIFI IN EASTERN ASIA **WINNER 2022**



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



健康経営優良法人 Health and productivity ホワイト500

2023年3月期第1四半期 業績概要

- 足許の状況
- 2023年 3 月期 第1四半期
- 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。

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



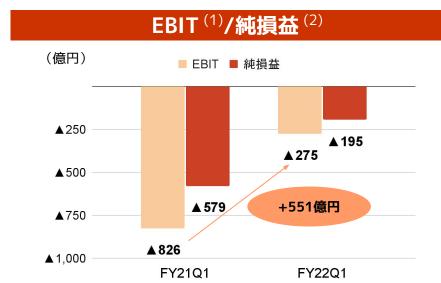
FY21Q1FY22Q1FY21比シンガポールケロシン (USD/bbl)68.4136.9+100.1%ドバイ原油 (USD/bbl)64.5107.3+66.4%

108.7

125.3

為替 (円/USD)

燃油・為替市況実績



運航諸元/ASK						
	FY21比					
国際線	国内線	合計				
+47.4%	+66.4%	+56.4%				

+15.3%

⁽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



- 第一四半期の売上収益は2,688億円、EBITは275億円の損失、純損益は195億円の損失とな りました。
- 新型コロナウイルス感染防止と社会経済活動両立への動きが浸透し始めたことにより、旅 客需要は着実に回復し、EBITは前年同期比で551億円改善しております
- また、期初の見通し対比では、EBITで200億円程度上回っており、順調なスタートだと考 えております。
- 中間配当は、今後の状況を見極める必要があり無配とさせていただきます。株主の皆さま には大変申し訳ございません。第2四半期以降しっかりと利益を出し、今期末での復配を 目指して全社一丸となって努力してまいります。

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

(Z)

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 O1 EBIT

▲317億円

未だ赤字が続くも

観光・VFR(※)需要の回復の兆し有り

LCC

FY22O1 売上高

33億円

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 FY22Q1 EBIT

▲35億円

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

8

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

FY22Q1 EBIT

470億円

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



- こちらのページでは、各事業領域別の実績についてご説明いたします。今年度より、事 業領域別の業績動向を社内管理上の数字を用いてご説明します。
- フルサービスキャリアは、万全な供給対応により、回復する旅客需要をしっかりと捉え ることで大幅な増収を実現しました。また貨物・郵便事業は好調だった昨年をさらに上 回りました。その結果、フルサービスキャリアとしては317億円のEBITマイナスでし た。
- LCCは、ゴールデンウィークにZIPAIRで満席となった便があるなど、観光・VFR需要を確 実に捉えつつありますが、中国の厳格な水際対策の継続もあってスプリング・ジャパン は厳しい状況が続きました。持分法適用会社のジェットスタージャパンも回復途上で同 社の損失の一部を取り込んだ結果、35億円のEBITマイナスでした。
- マイル・ライフ・インフラ事業は、旅客需要回復に伴う旅行の増収やJALUX連結化効果 もあり着実に増収、安定した収益構造からEBITは77億円の黒字を計上しております。今 後の成長ドライバーとしての牽引役をしっかりと担っております。
- 中期経営計画でお示ししている事業構造改革を着実に推し進めてまいります。



- 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

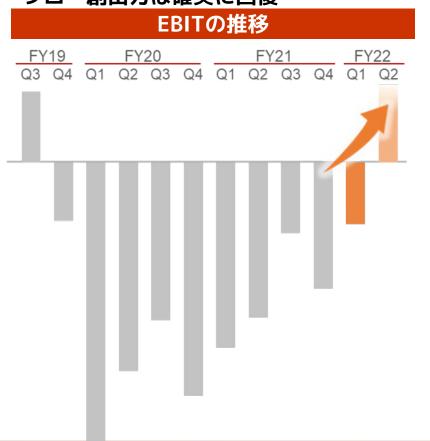


INTENTIONALLY LEFT BLANK

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







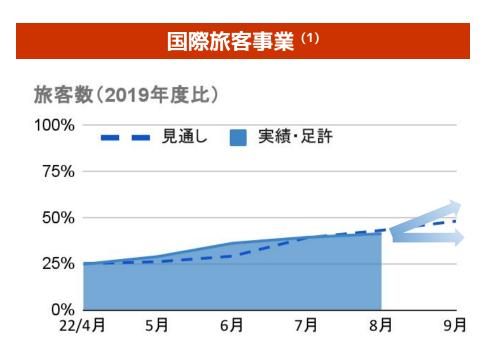
- こちらのページでは業績のポイントを絞ってご説明いたします。
- 第1四半期では、月次でのEBITの黒字化はなりませんでしたが、7月にはEBITの単月黒字 を見込んでおります。
- 外国航空会社と異なり、運航を支える生産体制は万全です。感染拡大第7波の影響は注 視する必要がありますが、需要回復の収益機会を確実に捉えることができますので、通 期業績予想・EBIT 800億円の達成を目指してまいります。
- 仮に旅客需要が一時的に減退するような場合でも、マイルや貨物の増収、コスト削減の 更なる強化により、第2四半期累計でのEBITの黒字化が十分達成可能です。
- キャッシュ面では長かったコロナ禍の影響を脱却しました。第1四半期の営業キャッシュ フローは787億円のインフローとなりました。キャッシュフロー創出力は確実に回復して おり、フリーキャッシュフローでもコロナ禍以降初のプラスとなりました。

足許の状況





- **✓** 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





(1) 7月27日時点の見通し ©Japan Airlines, ALL rights reserved.

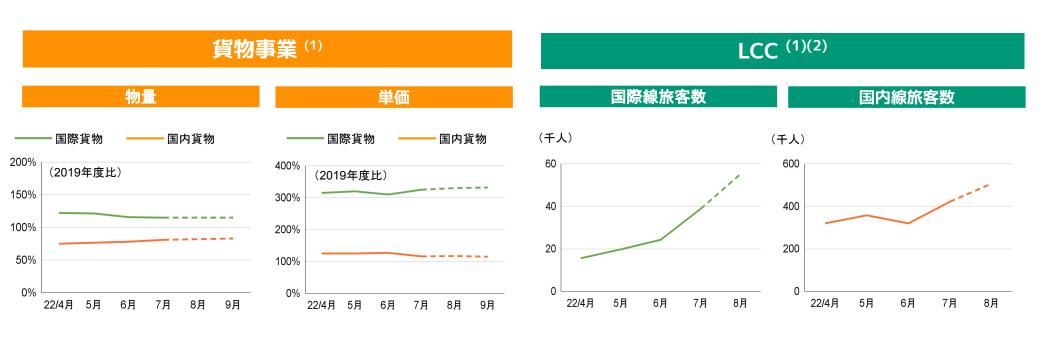


- こちらのページでは足許の旅客需要動向についてご説明します。
- 国際線は、日本発着需要が徐々に回復し、旺盛なアジアー北米間の通過需要も確実に取 り込んでおります。海外諸国に比べて著しく厳格な我が国の水際対策や日本入国便搭乗 前のPCR検査のため、8月の観光需要、9月の日本発出張需要がやや伸び悩んでおりま す。これらの規制の緩和・撤廃を業界団体を通じて継続して関係当局に要望しており、 緩和が実現されれば、需要の回復スピードが格段に上がると確信しております。
- 国内線は、3月の行動制限撤廃によりゆるやかに回復、夏場の高需要期に向け着実に回復 が進んでおり、足許7月はコロナ前対比で約8割まで回復しております。
- 一方、コロナ第7波の影響ですが、国内線において8月以降の予約の伸びが鈍化傾向に あり、また沖縄方面では一部キャンセルも出てきております。今後の動向を注視し、需 要急減等の動きがあった場合には、遅滞なく収支改善策を発動できるよう準備してまい ります。今日時点の見通しでは、8-9月の需要はコロナ前比で8~9割程度で推移すると 見ております。
- また、7月には「JALカーボンオフセット」の法人向けサービスを開始し、法人のお 客様に対するCO2削減の機会を提供しながら環境の保全と私共の増収を同時に取り 組んでまいります。

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



(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



- こちらのページでは貨物事業ならびにLCCの足許の状況についてご説明いたします。
- 国際貨物需要は、上海のロックダウンの影響等により日本発航空貨物総需要は前年比マ イナスとなっておりますが、海上貨物輸送の問題は解決しておらず、アジアー北米間の 荷動きを中心に、当社便の需要は好調を持続しております。また、ロシア・ウクライナ 情勢の影響で欧州線の単価が急上昇しているなど、需要・単価動向双方とも好調が継続 しております。今後も当面はこの良好な状況が続くものと考えております。
- LCCは、連結子会社のZIPAIRとスプリングジャパンに、ジェットスタージャパンを加え た3社の旅客数の状況をお示ししております。3社ともに業績面ではまだ苦戦中です が、厳格な入国制限が続いている中国線を除いた国際線、国内線双方で需要が回復して おります。特にZIPAIRはマーケットへの認知も進み、ネットワーク拡大に応じて旅客数 を右肩上がりで伸ばしていく見込みですので、これからにご期待下さい。



- 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



INTENTIONALLY LEFT BLANK

7 JAL

連結経営成績

/光片,座四\	FV4004	EV24.04	EV2204	FY19Q1		FY21Q1	
(単位:億円)	FY19Q1	FY21Q1	FY22Q1	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

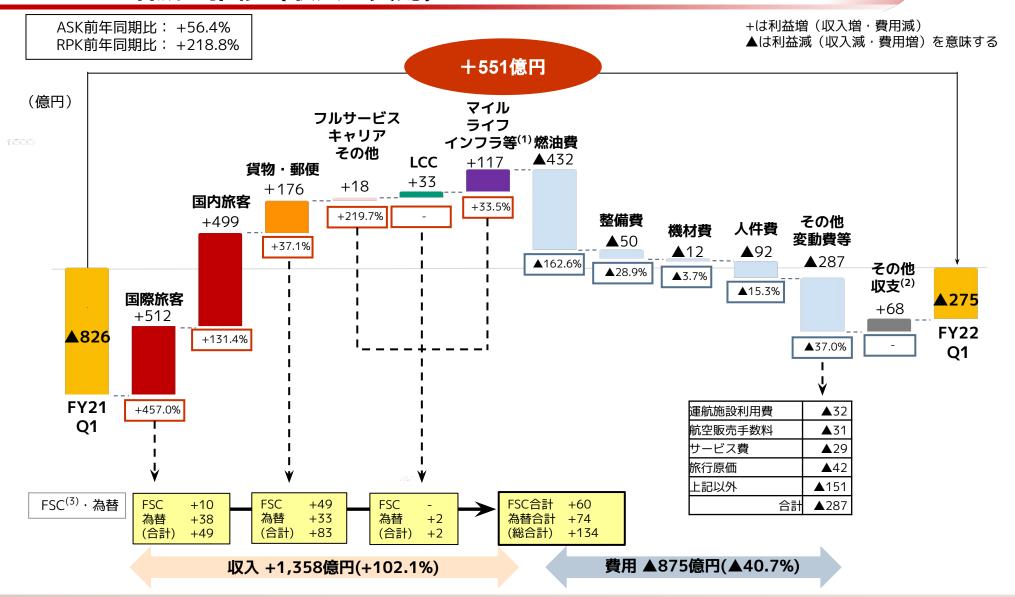
⁽³⁾ その他収支=航空機材売却益・その他の収入・持分法投資損益・投資収支 (4) EBITDAマージン=EBITDA/売上収益



- 以降のページでは、第一四半期の実績をご説明いたします。
- 10ページは連結経営成績をお示ししております。
- 投資家の皆様によりわかりやすくご理解いただく為の工夫として、事業領域を意識 し、従来の開示から収入の項目を変えております。

2023年3月期 第1四半期 業績詳細 EBIT増減の推移(収入/費用)



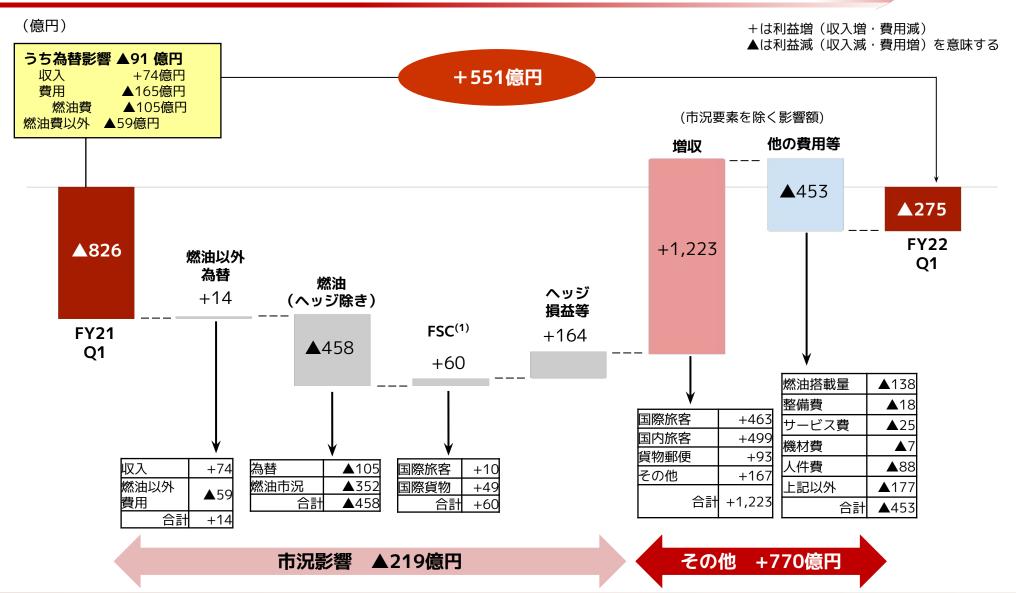




- こちらのページでは、EBITの改善の要因を売上収益と費用にわけてお示ししておりま す。
- 収入は、旅客需要の回復・貨物郵便事業の好調継続により、いずれの領域においても 増収を達成し、前年比1,358億円の増収を実現しました。
- 費用は、燃油市況の高騰・円安の進行により燃油費は大きく増加、供給増に伴い運航 規模や旅客数に連動する費用は増加しましたが、守りから攻めに徐々に転じ始めるこ の局面においても適切なコストコントロールを継続し、875億円の費用増に留めてお ります。
- 以上の結果、EBITは前年対比551億円の収支改善を実現いたしました。

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)





(1) FSC=Fuel Surcharge ©Japan Airlines, ALL rights reserved.



- こちらのページでは、EBIT改善について市況影響とその他の要因に分けてお示しして おります。
- 市況の影響は前年対比で219億円のマイナス影響となりました。急速な燃油市況の高 騰、および円安の進行のマイナス影響は極めて大きいですが、燃油サーチャージ・ ヘッジの適切な実施、激変緩和措置による補助金の受領等により、影響額の抑制に努 めました。
- 燃油費高騰に対する行政からのご支援を賜りましたことにつき、ご関係の皆様に感謝 申し上げます。
- 一方、これら市況影響を除く実力ベースでは、770億円の収支改善を実現しており、 ようやくコロナ禍からの脱却の手ごたえを感じております。
- 燃油市況の高騰も足元では若干落ち着いてきており、予断は許せませんが、市況影響 の逆風がいち早く落ち着くことを期待しております。
- 13ページをご覧ください。

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(百万人丰口)	12,016	1,018	4,799	▲60.1%	+ 371.1%
ASK(百万席丰口)	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(百万人丰口)	6,973	2,012	4,569	▲ 34.5%	+127.1%
ASK(百万席丰口)	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



- このページでは、国際線と国内線の実績をお示ししております。
- 国際旅客収入は624億円と前年対比約5.6倍となりました。
- 国内旅客収入は880億円と前年対比約2.3倍となりました。
- 国際線・国内線いずれも旅客需要が回復する中、運賃改定と適切なレベニューマネジ メントを実施したことで、昨年度対比でも高い単価水準を維持・実現できておりま す。

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



- こちらのページでは、貨物事業の業績をお示ししております。
- 国際貨物は、日本発総需要の減退により輸送重量はほぼ昨年並でしたが、単価の 更なる上昇により、収入は569億円と好調だった昨年より更に約1.5倍と引き続き 好調を継続しております。
- 国内貨物は、国内線の供給回復が進むことで単価については平常化が進んでおり ますが、堅調に推移しました。

2023年3月期 第1四半期 業績詳細 LCC



LCC		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(百万人丰口)	4	269	-	39
ASK(百万席キロ)	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

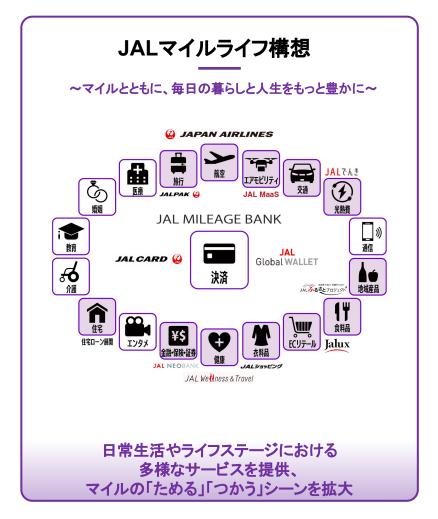
⁽⁴⁾ユニットレベニュー=旅客収入/ASK



- このページでは、LCCの実績をお示ししております。
- ZIPAIRは、昨年度は貨物輸送での貢献がメインでしたが、今年度はLCCビジネス を本格化させ、旅客収入を大幅に増やしました。単体収支も7月には黒字化が見え ております。アンシラリー収入を想定以上に確保できており、中長距離専門LCC というZIPAIRのビジネスモデルそのものに対する自信は日に日に高まっておりま す。
- 昨年連結化したスプリングジャパンは、中国当局のゼロコロナ政策により国際線 の運航が限られ我慢の時を過ごしていますが、一時的に国内線に生産資源を投入 するなど最大限の収支改善の工夫を図っております。
- 国内線LCCであるジェットスタージャパンは、燃油・為替市況の悪化等により、 業績の回復は遅れていますが、観光需要等を積極的に取り込み、利用率の大幅な 改善が図られております。

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





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 (こ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。



- このページでは、マイルライフインフラ領域の戦略と取り組みについてお話しま す。
- 4ページでお示しした通り、この領域は、第1四半期でも着実に利益を計上してお り、JALグループの事業構造改革の柱として期待しています。
- 中期計画でお示ししているマイルライフ構想の実現にむけ、様々な取り組みを加 速しております。

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	FY19	9Q1	FY2	1Q1
(十四・岡口)	111301	112101	112201	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%



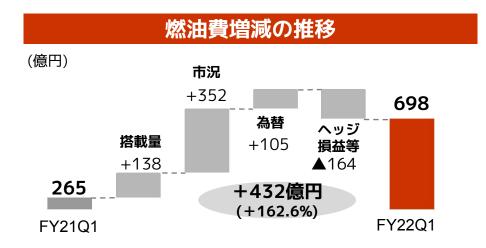
- (1) サービス費=機内・ラウンジ・貨物などのサービスに関わる費用 (2) 他運航変動費=旅行・マイル提携・受託事業原価 など
- (3) 科目上固定費となるが、運航規模・旅客数等による変動的要素がある費用や事業構造改革に伴う一時的/追加的な費用を含む
- (4) 実質固定費とは科目上の固定費のうち、運航規模・旅客数等による変動的要素がある費用や事業構造改革に伴う一時的/追加的な費用を除いた費用



- 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。
- 実質固定費の実績は1,207億円でした。中期経営計画でお約束している年間5,000 億円の水準内で、適切なコストコントロールを継続しております。



燃油費



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)

(1111 ////////////////////////////////								
<i>(</i> ≠m \	燃油市況 (USD/bbl)	ドバイ原油	95ドル	105ドル	115ドル	125ドル		
(億円)		シンガポール ケロシン	120ドル	130ドル	140ドル	150ドル		
140円		▲ 20	▲25	▲ 35	▲ 40			
	1:		▲ 15	▲20	▲ 30	▲ 35		
為替 (円/USD)	1:	130円		▲ 15	▲ 20	▲ 30		
(13,655) <u> </u>	125円		▲ 5	▲ 10	▲ 15	▲25		
	120円		±0	_ 5	▲ 10	▲ 15		
			予想前提					



- このページでは、燃油費についてご説明します。
- 今期の燃油費は前年から432億円増加の698億円でした。搭載量の増加もあります が、主に市況に起因するものです。原油価格の高騰と大幅な円安に加え、原油と ジェット燃料の差額も大きく広がっており、強い逆風となっております。
- 下段では、今期7月以降の市況影響シミュレーションをお示ししております。
- 例えば、今後も足許のドル円130円・シンガポールケロシン130ドル/bbl 程度で 推移した場合、ひと月当たりマイナス15億円の利益影響となる試算になります。
- 第1四半期のEBIT実績は、冒頭申し上げた通り期初見通し対比200億円程度上回っ ており、この程度の利益影響であれば、マネージ可能な範囲と認識しておりま す。
- もちろん市況高騰が続く場合には、燃油費以外の費用のコストコントロール強化 等で市況変動によるマイナス影響の打ち返しに努めてまいります。

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	(肖
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)	
連結キャッシ	/ュフロー計算書	FY21Q1	FY22Q1	FY21Q1同期差	(1)
営業キャッシュフ	-	▲ 458	787	+1,246	
減価償却費		433	419	▲ 13	
投資キャッシュフ	-	▲ 473	▲ 324	+148	(4)
投資·出資額		▲ 496	▲ 354	+142	(5)
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	(6)
キャッシュフロー合計 ⁽⁶⁾		▲ 517	312	+829	(7)
EBITDA (7)		▲392	144	+537	(,)

(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
- 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。
- 有利子負債残高は減少に転じております。格付評価上のネットDEレシオは0.2倍 と、バランスシートは引き続き健全な水準を維持できております。
- 6月末の手元現預金は、営業CFの積み上がり等で前年度末より361億円増え5,303 億円でした。未使用のコミットメントライン2,500億円もあり、十分な安全性を確 保しております。
- EBITDAは黒字化を達成しており、旅客需要回復に伴う前受金の増加もあり、営業 CFは787億円のキャッシュインフローとなり、前年同期比で+1,246億円と大幅に 改善しました。21ページ以降は参考資料です。

(説明は以上)



- 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※ 2021年度 2022年度 (単位:億円) 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% 2.351 5,250 国内旅客収入 +2,898 +123.3% 貨物郵便収入 2.183 2,080 **▲**103 **▲**4.7% +115.9% その他収入 60 130 +69 LCC 27 380 +352マイル・ライフ・イン 2,420 1,516 +59.5% +903フラ等(1) 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 10,350 7.947 +2.402+30.2%その他収支(2) 180 150 **▲**16.7% **A**30 **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

観光需要回復により

収支改善を目指す

FY22売上高

FY22 EBIT

LCC (*)

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

- ※ 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

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 FY22Q1	FY19Q1比	FY21Q1比				
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% +951.0%				
ハワイ・グアム線	4%	▲82.3%					
全路線	100%	▲ 52.2%	+457.0%				
ASK							
(単位:百万席キロ)	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%				
	RF	PK					
(単位:百万人キロ)	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	大型	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
	機	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
サ		Boeing 787-9	19	3	22	22	19	3	22	22	0
 	中型	Boeing 787-8	25	0	25	25	25	0	(1) 25	25	0
ビスキャリ	機	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	Boeing 737-800	47	12	59	58	48	10	58	58	0
ア	機	小型機 小計	47	12	59	58	48	10	58	58	0
	リー	Embraer 170 / Embraer 190	32	0	32	32	32	0	32	32	0
	ジ ョ	De Havilland DHC-8-400CC	5	0	5	5	5	0	5	5	0
	ナ ル 機	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	



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。