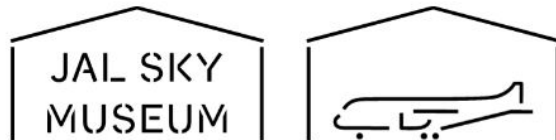


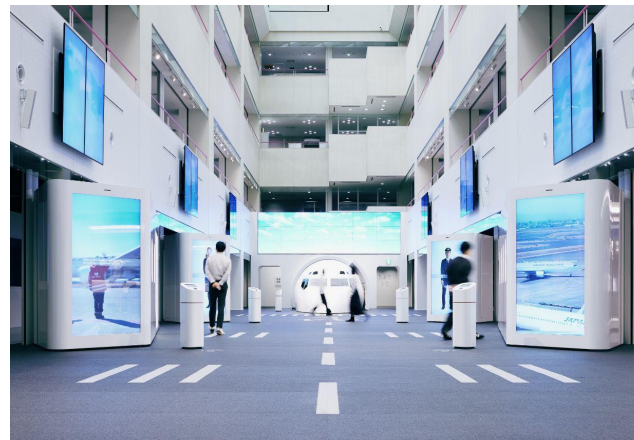
日本航空株式会社 2023年3月期 第2四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



「JAL SKY MUSEUM」
2022 第16回
キッズデザイン賞 受賞



「JAL SKY MUSEUM」が2022年度の「グッドデザイン賞」「キッズデザイン賞」を受賞

2022年11月1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.



SKYTRAX

Covid-19 Safety
Rating
5-Star



SKYTRAX

COVID-19 Excellence Award



SKYTRAX

World Airline Star
Rating
5-Star



SKYTRAX
2022年度

Best Economy Class Airline Seat



APEX

Health Safety Powered
by SimpliFlying Audit
Diamond



BEST WIFI
IN EASTERN ASIA
WINNER 2022



APEX

WORLD CLASS



APEX

FIVE STAR

1. 2023年3月期 第2四半期 業績概要

2. 2023年3月期 通期連結業績予想

3. 下期の取り組み

4. 2023年3月期 第2四半期 業績詳細

5. 参考資料

ディスクロージャー
2022年度 優良企業



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9回 IRグッドビジュアル賞



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。

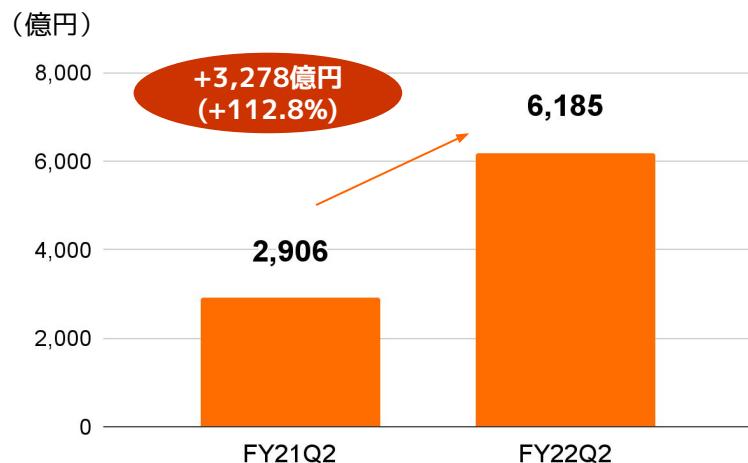
注.(1) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。また、比率は増減率が1,000%となる場合は「一」を記載しております。
(2) FY22Q2(7月-9月)の実績はFY22Q2累計実績(4月-9月)からFY22Q1実績(4月-6月)を差し引いて算出しております。
(3) LCC=Low Cost Carrier
(4) ※= 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの

2023年3月期 第2四半期 業績概要

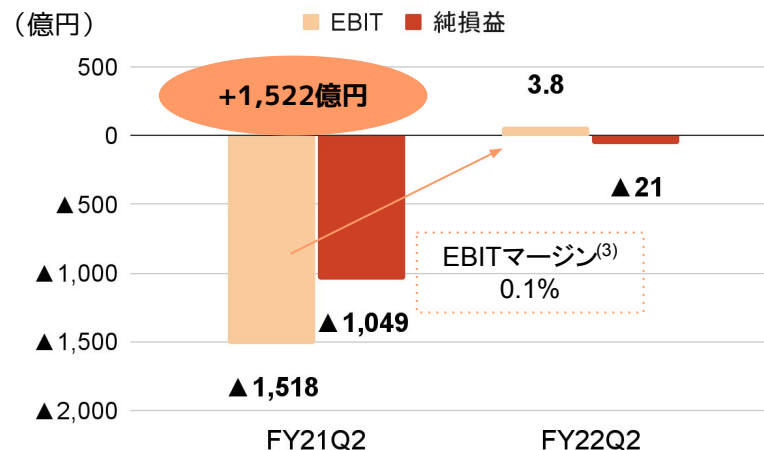


- ✓ 感染防止と社会経済活動両立への動きの浸透により需要は着実に回復し、燃油高騰・大幅な円安にもかかわらず、売上収益・EBITは改善、上期EBIT黒字化を達成

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純損益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY21Q2	FY22Q2	FY21比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	72.1	140.4	+94.7%
ドバイ原油 (USD/bbl)	67.9	105.8	+55.8%
為替 (円/USD)	109.5	130.8	+19.5%

運航諸元/ASK

FY21比		
国際線	国内線	合計
+64.0%	+65.3%	+64.6%

(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2四半期はコロナ後初の四半期ベースでのEBIT黒字となり、累計でも3億円の黒字化を達成しました。前年同期比で1,522億円の改善となります。なお、純損益は21億円の損失となり、当期利益の黒字化まではあと一歩でした。
- 感染拡大第7波の影響を大きく受けたものの、感染防止と社会経済活動両立への動きが浸透し、旅客需要は着実に回復した結果、売上収益は3,278億円増加し、6,185億円となりました。

2023年3月期 第2四半期 事業領域別実績



フルサービスキャリア

第2四半期には、燃油市況高騰下でも
旅客数がコロナ前比（2019年度比）
国際線40%・国内線75%の水準で
黒字化を達成、収益性は着実に改善

FY22Q2 売上収益
3,796億円

貨物・郵便

総需要が落ち込む中、
高い単価水準にて物量を確保し増収を達成

FY22Q2 売上収益
1,262億円

フルサービスキャリア + 貨物・郵便
FY22 Q2 EBIT **▲150億円**

LCC

中国線の厳しい運航制限、国内LCCの厳しい
経営環境により苦戦が続くが、
中長距離国際線LCCビジネスは順調に成長

FY22Q2 売上収益
115億円

FY22Q2 EBIT
▲38億円

連結子会社であるZIPAIRおよび
スプリング・ジャパン2社の売上収益

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

マイレージ事業は安定的に利益を計上、
JALUXの連結化によるコマース事業の拡充と
併せて航空事業に続く第2の柱として収益貢献

FY22Q2 売上収益
1,010億円

FY22Q2 EBIT
193億円

- ・ 上記の事業領域別の売上収益・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収益・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、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事業領域は、150億円のEBIT赤字となりました。貨物は引き続き好調でしたが、旅客需要が水際規制の継続や国内の感染拡大第7波の影響により、需要の回復遅れから、黒字化には至りませんでした。
- しかしながら、第2四半期単独では、黒字化を達成しております。市況影響により費用が高騰しているにもかかわらず、19年対比で国際線旅客40%、国内線旅客75%と従来の損益分岐点よりも、国内線が5ポイント低い旅客数においても黒字化となっており、収益性は確実に改善しております。
- また、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、大幅な増収を実現しました。
- LCC事業領域は、38億円のEBITの赤字でした。ZIPAIRはマーケットでの認知度を高めつつあり、観光・VFR需要を確実に捉えつつあります。
- 一方、中国線中心のスプリング・ジャパンは厳しい状況が続き、国内線運航を増やすことで収入の確保に努めました。
- ジェットスター・ジャパンも損失を計上しております。
- マイル・ライフ・インフラ事業領域は、193億円のEBIT黒字となりました。JALUX連結化効果やマイレージ事業の収益も安定しており、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。

1. 2023年3月期 第2四半期 業績概要
2. **2023年3月期 通期連結業績予想**
3. 下期の取り組み
4. 2023年3月期 第2四半期 業績詳細
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2023年3月期 通期連結業績予想について



- ✓ 至近の状況を踏まえ、売上収益および営業費用予想を変更、EBITおよび純利益予想は変更せず
- ✓ 燃油為替市況による費用増を打ち返すべく、足許の国際・国内旅客の急激な回復と国際旅客の単価上昇、貨物の増収に加え、あらゆる努力を行い、当初の利益予想を達成する

(単位：億円)	2021年度	2022年度			
	実績	前回予想	今回予想	予想増減額	前年差
売上収益	6,827	13,900	14,040	+140	+7,212
フルサービスキャリア	5,282	11,100	11,280	+180	+5,997
国際旅客収入	687	3,640	4,040	+400	+3,352
国内旅客収入	2,351	5,250	4,710	▲540	+2,359
貨物郵便収入	2,183	2,080	2,380	+300	+196
その他収入	60	130	150	+20	+89
LCC (1)	29	380	350	▲30	+320
マイル・ライフ・インフラ等 (2)	1,515	2,420	2,410	▲10	+894
営業費用	9,402	13,250	13,560	+310	+4,157
燃油費	1,454	2,900	3,220	+320	+1,765
燃油費以外	7,947	10,350	10,340	▲10	+2,392
その他収支 (3)	180	150	320	+170	+139
EBIT	▲2,394	800	800	0	+3,194
純損益	▲1,775	450	450	0	+2,225

事業領域別EBIT			
(単位：億円)	2022年度		
	前回予想	今回予想	
フルサービスキャリア 貨物・郵便	400	470	
LCC (1)	収支均衡へ	▲90	
マイル・ライフ・インフラ等 (2)	400	420	
燃油・為替市況前提			
	2021年度 実績	2022年度	
		前回予想	今回予想
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	81.6	120.0	132.7 (下期 125.0)
ドバイ原油 (USD/bbl)	74.3	95.0	102.9 (下期 100.0)
為替 (円/USD)	111.6	120.0	137.9 (下期 145.0)

- ・ 事業領域別売上収益・EBIT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収益・利益ではありません
- ・ 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

(1) LCC = 旅客収入・旅客運送に係る手数料など。売上収益は、連結子会社のZIPAIRおよびスプリング・ジャパン、EBITは、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 (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) 2022年8月1日公表のFY22Q1決算説明会資料における2021年度通期実績値は、LCCの旅客運送に係る手数料の計上区分を変更した値に修正しております

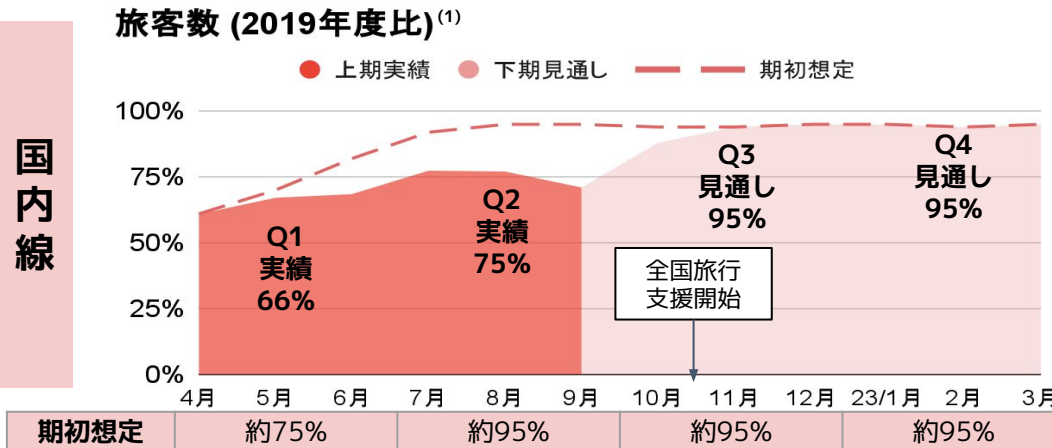
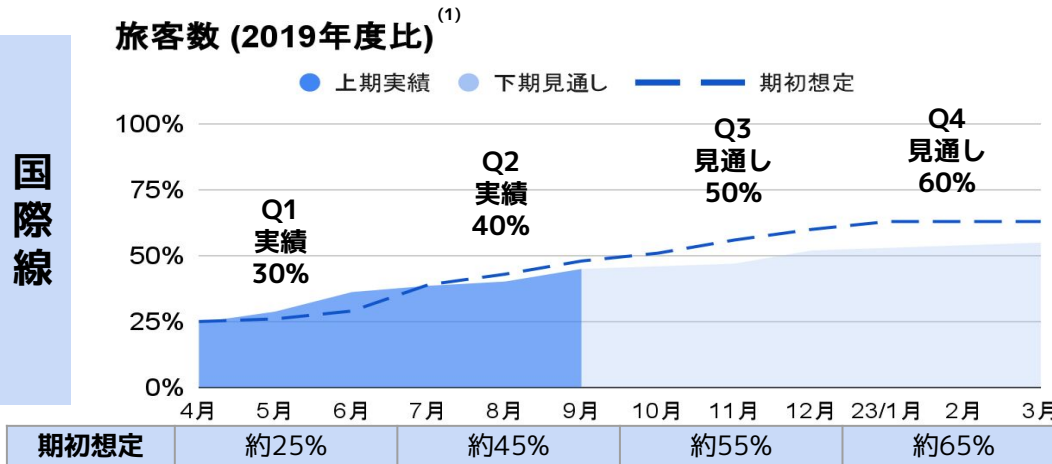
- こちらのページでは今回発表いたしました業績予想の修正について、ポイントを絞ってご説明いたします。
- 通期連結業績予想のEBIT800億円、当期純利益450億円は変更ございません。収入については、第7波の影響による国内旅客収入の下振れはあるものの、待ちに待った水際規制の緩和による国際旅客、および依然好調な国際貨物での増収を見込み、全体では当初想定を140億円上回る見込みです。
- 営業費用については、燃油為替市況の影響により、当初想定を310億円増加する見込みです。今回、市況前提を見直し、燃油はシンガポールケロシン1バレル125ドル、為替は1ドル145円としております。市況により、燃油費および燃油費以外の費用は大きく上振れする見込みです。
- これらの逆風はありますが、インバウンド需要の急増や、国内観光需要の盛り上がりといった追い風を、最大限活かした増収施策と、燃油費以外の費用削減努力など、利益最大化に向けたあらゆる手段を講じてまいります。
- 更に、機材売却益の上積みもあり、通期業績予想のEBIT800億円、当期純利益450億円を何としても達成いたします。

2023年3月期 通期連結業績予想の前提

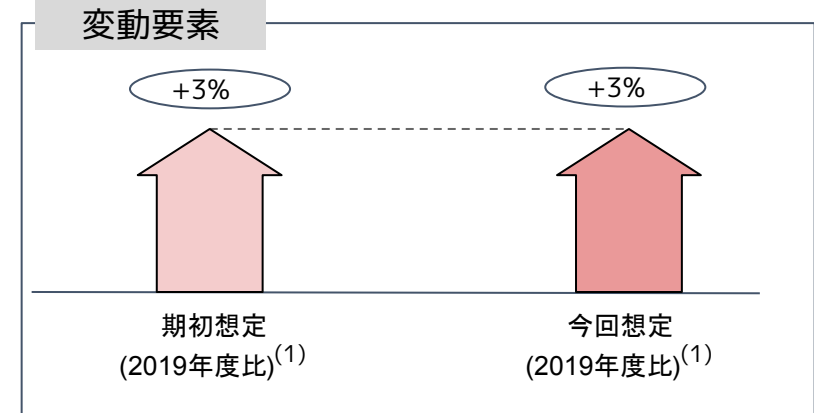
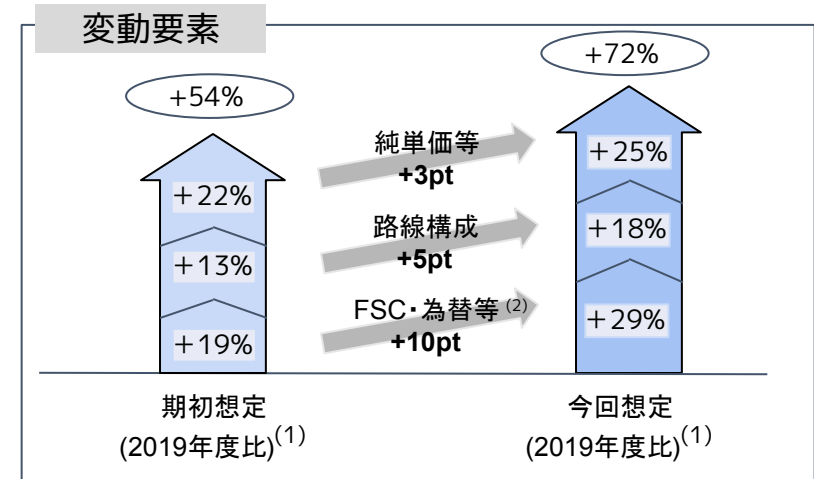
国際・国内旅客事業（フルサービスキャリア）

- ✓ 国際旅客は、旅客数は期初想定を下回るも、単価の大幅増により、収入は期初想定を上回る見込み
- ✓ 国内旅客は、今後需要の急回復が期待されるが10月までの下振れにより、収入は期初想定を下回る見込み

旅客需要



単価



(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) FSC=Fuel Surcharge

- こちらのページではフルサービスキャリアの需要見込みについてご説明いたします。
- 国際旅客については、中国の水際規制の継続もあり、旅客数は今年度当初の予想水準まで達しないと見込んでおります。
- 一方で、欧米線を中心にタイトな需給バランスが続いており、円安効果もあって海外発を中心に単価は大きく改善しており、今後も需要の急回復により、更に単価の改善が進むものと想定しております。その結果、国際旅客収入は当初の予想水準を上回る見込みです。
- 国内旅客については、第7波の影響もあり、需要回復が当初の予想よりも遅れておりましたが、全国旅行支援の開始により、需要は急速に回復しております。
- 11月以降、旅客数は当初の予想水準である、コロナ前比95%の水準まで回復するものと見込んでおります。ただし、10月前半の需要回復の遅れにより、下期の国内旅客収入は当初の予想水準をやや下回る見込みです。
- 外国航空会社と異なり、当社は、需要の急回復に対応して適切に供給を増やすことができるよう、運航を支える生産体制には万全を期しております。全社員の頑張りによって需要回復の収益機会を確実に捉えることができると確信しております。

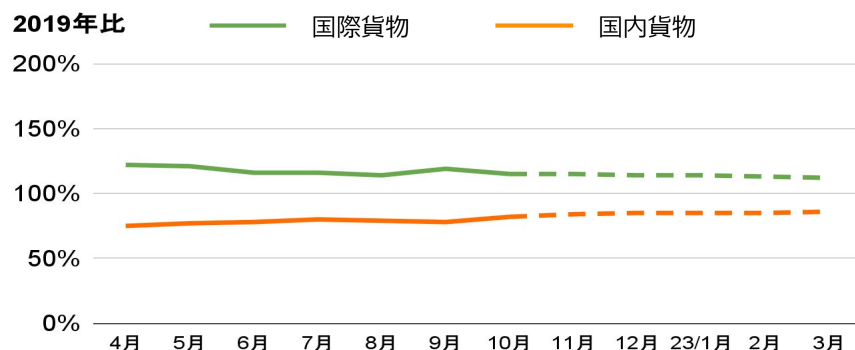
2023年3月期 通期連結業績予想の前提 貨物事業、市況前提



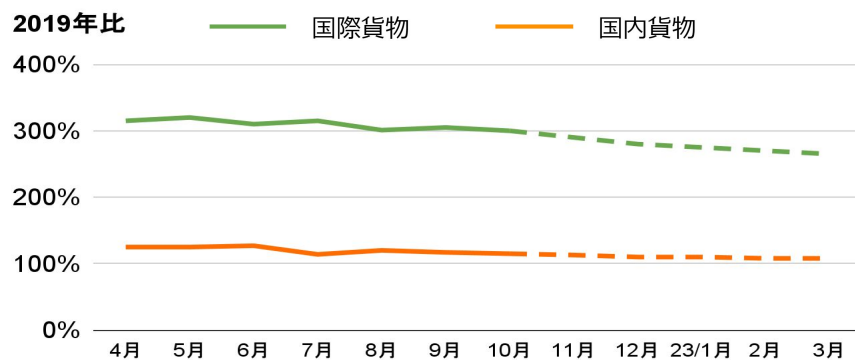
- ✓ 国際貨物は、需給バランスが緩みつつあるも、高単価を維持し収入は期初見通しを上回る見込み
- ✓ 市況は為替1ドル当たり145円、燃油はシンガポール・ケロシン125ドル/bblに設定

貨物事業

物量



単価



燃油・為替の市況変動によるQ3以降の 1ヶ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	100ドル	105ドル	115ドル
		シンガポール・ ケロシン	120ドル	125ドル	130ドル	140ドル
為替 (円/USD)	160円		▲5	▲10	▲20	▲30
	150円		±0	▲5	▲10	▲20
	145円		+5	±0	▲5	▲10
	140円		+10	+5	±0	▲10
	130円		+20	+10	+5	±0

予想前提 / 国際旅客・燃油サーチャージ

	10月～11月	12月～1月	2月～3月
日本発	20,000円テーブル	17,000円テーブル	18,000円テーブル
海外発	150ドルテーブル	120ドルテーブル	120ドルテーブル
備考	確定済み		10-11月の市況により決定

仮に「シンガポール・ケロシン125ドル・為替145円」で推移した場合には
「日本発 18,000円テーブル、海外発120ドルテーブル」となる見込み

- こちらのページでは、貨物事業と燃油・為替市況についてご説明いたします。
- 国際貨物は、今までのような著しい需給ひっ迫状態は徐々に落ち着きつつありますが、当社は、医薬品等の特殊貨物の取り込み強化や、長期契約などを活用して、物量及び単価の維持に努めます。好調はまだ継続するものと見込んでおります。
- 右側の表では、為替・燃油の変動による1か月当たりの利益影響額をお示ししております。今回、市況の前提を見直しましたが、足許の市況、特に為替の動きは激しくなっており、収益への影響を注視しております。
- なお、足許では、インバウンド需要の急回復により、外貨建て収入の割合が増え、費用増のマイナス影響を一定程度緩和できております。

1. 2023年3月期 第2四半期 業績概要
2. 2023年3月期 通期連結業績予想
- 3. 下期の取り組み**
4. 2023年3月期 第2四半期 業績詳細
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

下期の取り組み



フルサービスキャリア

国際線

- 好調な北米路線の供給を積極的に増強
- 海外発の販売・レベニューマネジメント強化

国内線

- 機材大型化・増便により足許で大きく回復する需要を最大限取り込む

貨物・郵便

- 他社供給の活用とともに、機動的に販売施策を実施し、物量確保・収入最大化を目指す
- 医薬品定温庫「JAL MEDI PORT」の活用により高付加価値貨物の取扱量を拡大する

LCC

ZIPAIR

- 12月のサンノゼ線就航に向け、好調な売り出し
- インバウンド取込みに向けて、増便を計画

スプリング・ジャパン

- 中国の水際規制緩和を待ちつつ、国内線を積極的に運航

マイル・ライフ・インフラ等

マイレージ・コマース

- 楽天/JALUX等の新サービス認知拡大に取り組み、マイルを「ためる」「つかう」機会を拡大

エアモビリティ

- 機材開発で先行するVolocopter社とビジネスモデルの検討を進める

その他

供給体制

コスト削減等

地域活性化

回復する需要に合わせて人員を確保、速やかに便数を回復

上期と同様、実質固定費を中心に費用削減を実施

持続可能な路線運営を通じた地域活性化を目指して5社⁽¹⁾コードシェアを実現

(1) 天草エアライン、オリエンタルエアブリッジ、日本エアコミューター、全日本空輸、日本航空

- こちらのページではこの下期の取り組みをご説明させていただきます。
- フルサービスキャリア事業領域では、急速に回復する需要に応じた供給拡大策を進めると同時に、レベニューマネジメントにより単価の向上も狙います。
- 国際貨物は、当社の需要は依然として堅調であり、ロシア・ウクライナ情勢の影響等により減少した旅客便の貨物スペースを、他社貨物便を活用して補完し、物量・単価ともにコロナ前の水準を大きく超える水準を維持していきます。
- LCC事業領域では、ZIPAIRが太平洋線2路線目となるサンノゼ線に12月より就航しますが、ご予約は大変好調です。厳しい状況が続くスプリングジャパンは、国内線を増便することで収入増を図ります。
- マイル事業は、楽天との提携等、これからも新たなプログラムを順次展開予定ですのでご期待ください。また、エアモビリティ事業では、大阪・関西万博での実装にむけてボロコプター社とのビジネスモデルの検討を進めております。

1. 2023年3月期 第2四半期 業績概要
2. 2023年3月期 通期連結業績予想
3. 下期の取り組み
4. **2023年3月期 第2四半期 業績詳細**
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2023年3月期 第2四半期 業績詳細

連結経営成績



(単位：億円)	累計							単独		
	FY19Q2	FY21Q2	FY22Q2	FY19Q2		FY21Q2		FY22Q2	FY21Q2	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
売上収益	7,489	2,906	6,185	▲1,304	▲17.4%	+3,278	+112.8%	3,496	+1,920	+121.8%
フルサービスキャリア	6,122	2,191	5,058	▲1,063	▲17.4%	+2,867	+130.9%	2,874	+1,660	+136.8%
国際旅客収入	2,729	291	1,632	▲1,096	▲40.2%	+1,341	+460.3%	1,007	+828	+462.4%
国内旅客収入	2,858	897	2,086	▲771	▲27.0%	+1,189	+132.5%	1,206	+689	+133.4%
貨物郵便収入	451	983	1,262	+810	+179.5%	+278	+28.3%	609	+102	+20.1%
その他収入	83	18	76	▲6	▲7.7%	+58	+313.9%	50	+40	+389.4%
LCC(1)	-	8	115	-	-	+107	-	81	+73	+871.9%
マイル・ライフ・インフラ等(2)	1,367	706	1,010	▲356	▲26.1%	+303	+43.0%	540	+186	+52.6%
営業費用	6,715	4,429	6,372	▲342	▲5.1%	+1,943	+43.9%	3,342	+1,067	+46.9%
燃油費	1,277	589	1,548	+270	+21.2%	+958	+162.5%	849	+526	+162.4%
燃油費以外	5,437	3,839	4,824	▲613	▲11.3%	+984	+25.6%	2,492	+541	+27.7%
その他収支(3)	55	4	191	+135	+245.9%	+186	-	124	+117	-
EBIT	829	▲1,518	3	▲825	▲99.5%	+1,522	-	279	+970	-
EBITマージン(%)	11.1%	-	0.1%	▲11.0pt	-	-	-	8.0%	-	-
純損益	541	▲1,049	▲21	▲562	-	+1,028	-	174	+645	-
RPK(百万人キロ)	39,419	7,062	23,144	▲16,275	▲41.3%	+16,081	+227.7%	13,466	+9,439	+234.4%
ASK(百万席キロ)	46,222	22,072	36,338	▲9,884	▲21.4%	+14,266	+64.6%	19,968	+8,361	+72.0%
EBITDAマージン(%) (4)	21.7%	-	13.5%	▲8.2pt	-	-	-	19.7%	-	-

(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

- 12ページ以降では、第2四半期の実績をご説明いたします。
- 12ページは連結経営成績をお示ししております。

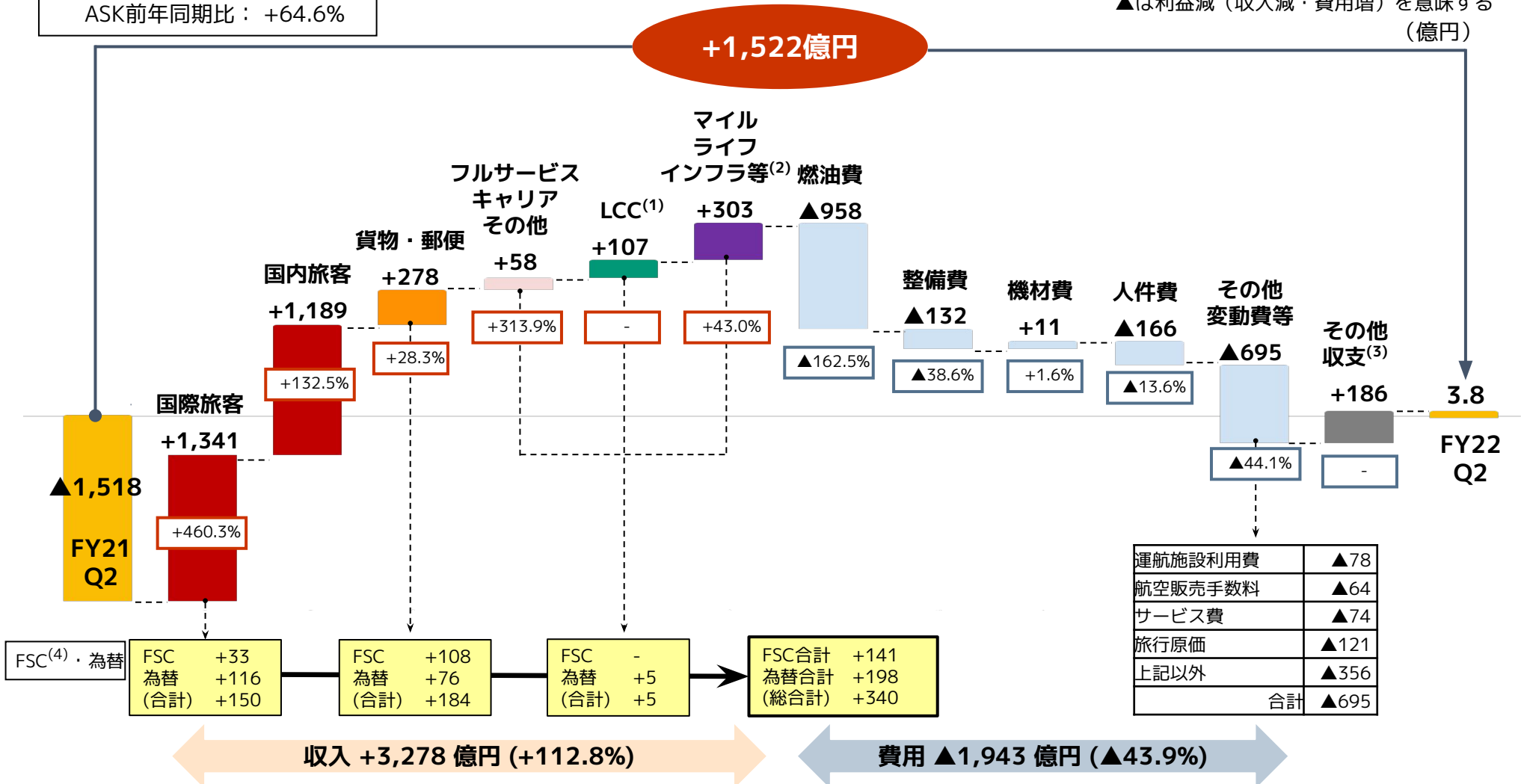
2023年3月期 第2四半期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）



RPK前年同期比：+227.7%
ASK前年同期比：+64.6%

+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
（億円）



(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) FSC = Fuel Surcharge

- このページでは、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、全ての事業領域で増収となり、前年比3,278億円の大幅な増収を実現しました。旅客需要の回復により、国際旅客、国内旅客収入の増収が目立っておりますが、貨物郵便収入も大幅な増収となった昨年度から、更に収入を上積みしており、好調を継続しております。
- 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。しかしながら、適切なコストコントロールを継続し、1,943億円の費用増に留めております。また、機材売却等によりその他収支も改善しております。
- 以上の結果、EBITは前年対比1,522億円の収支改善を実現し、第2四半期累計でEBITの黒字化を達成いたしました。

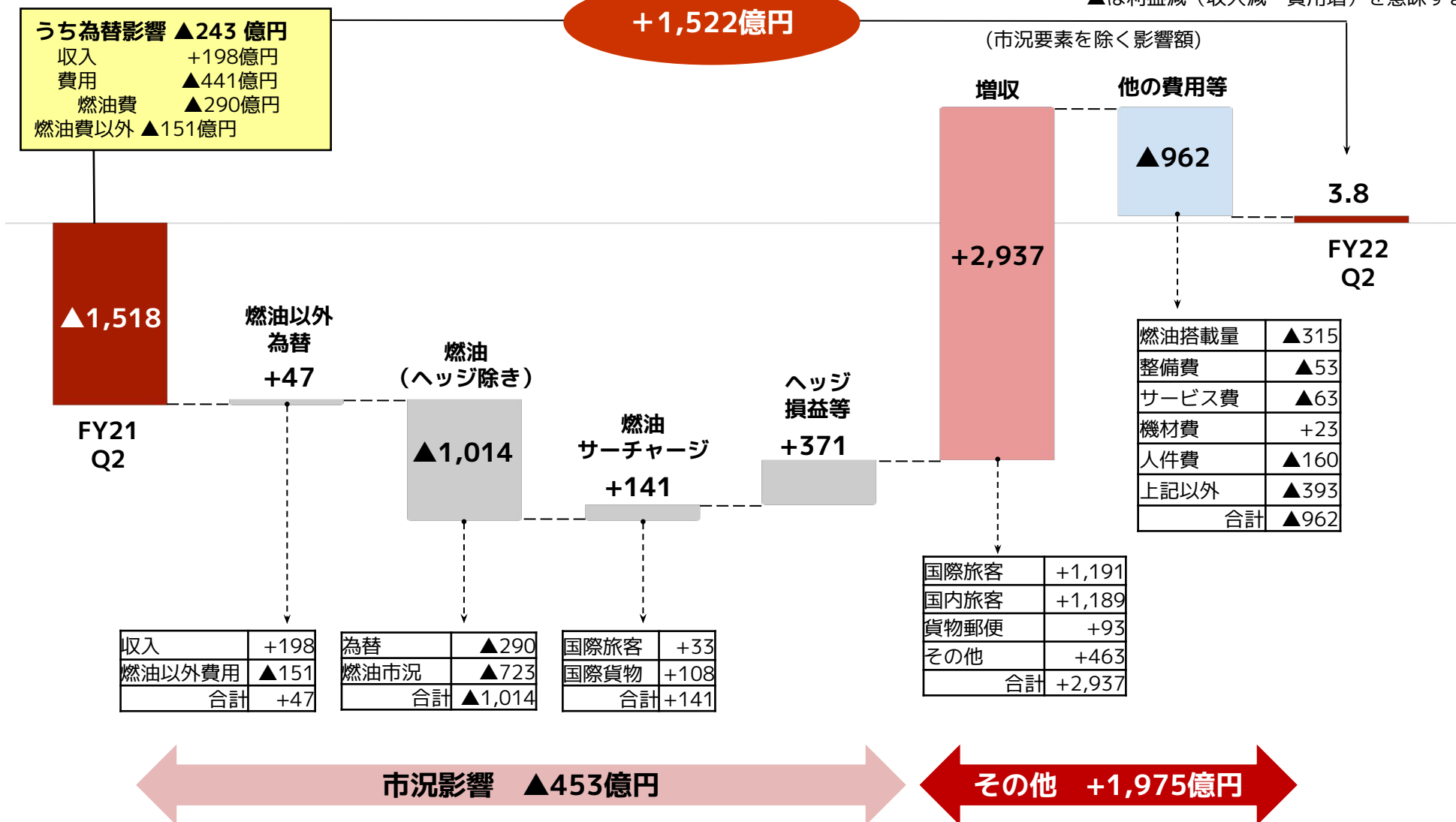
2023年3月期 第2四半期 業績詳細

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



- 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453億円のマイナス影響となりました。急激な燃油市況の高騰と円安の進行による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ご支援を賜りましたことにつき、ご関係の皆様にご感謝申し上げます。
- 一方、これら市況影響を除く実力ベースでは、1,975億円の収支改善を実現しております。今後も空前の円安水準による市況のマイナス影響を打ち返すべく、収支改善に努めてまいります。
- 燃油市況は徐々に改善してきており、燃油サーチャージの水準も下がりつつありますが、需要に与える影響は引き続き、注視してまいります。

2023年3月期 第2四半期 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	累計					単独	
	FY19Q2	FY21Q2	FY22Q2	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
旅客収入（億円）	2,729	291	1,632	▲40.2%	+460.3%	1,007	+462.4%
有償旅客数（千人）	4,946	353	1,742	▲64.8%	+392.7%	1,013	+396.4%
RPK（百万人キロ）	24,716	2,442	11,574	▲53.2%	+373.9%	6,775	+375.9%
ASK（百万席キロ）	27,835	10,742	16,402	▲41.1%	+52.7%	9,305	+68.6%
有償座席利用率（%）	88.8%	22.7%	70.6%	▲18.2pt	+47.8pt	72.8%	+47.0pt
単価（円）(1)	55,175	82,392	93,707	+69.8%	+13.7%	99,437	+13.3%
イールド（円）(2)	11.0	11.9	14.1	+27.7%	+18.2%	14.9	+18.2%
ユニットレベニュー（円）(3)	9.8	2.7	10.0	+1.5%	+267.0%	10.8	+233.6%

国内旅客事業	累計					単独	
	FY19Q2	FY21Q2	FY22Q2	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
旅客収入（億円）	2,858	897	2,086	▲27.0%	+132.5%	1,206	+133.4%
有償旅客数（千人）	19,409	6,155	13,717	▲29.3%	+122.9%	7,636	+121.6%
RPK（百万人キロ）	14,703	4,582	10,554	▲28.2%	+130.3%	5,984	+132.8%
ASK（百万席キロ）	18,387	10,694	17,455	▲5.1%	+63.2%	9,267	+62.0%
有償座席利用率（%）	80.0%	42.9%	60.5%	▲19.5pt	+17.6pt	64.6%	+19.7pt
単価（円）(1)	14,725	14,582	15,212	+3.3%	+4.3%	15,800	+5.3%
イールド（円）(2)	19.4	19.6	19.8	+1.7%	+1.0%	20.2	+0.2%
ユニットレベニュー（円）(3)	15.5	8.4	12.0	▲23.1%	+42.5%	13.0	+44.1%

(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1,632億円と、19年度比で約60%まで回復しました。なお、前年対比では約5.6倍となりました。
- 国内旅客収入は2,086億円と、19年度比で約70%台半ばまで回復しました。なお、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2四半期 業績詳細

貨物事業



国際貨物事業	累計					単独	
	FY19Q2	FY21Q2	FY22Q2	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
貨物収入（億円）	297	808	1,090	+267.2 %	+35.0 %	521	+24.3 %
有効貨物トンキロ（百万）	2,233	1,616	1,857	▲16.8%	+14.9 %	962	+16.1 %
有償貨物トンキロ（百万）	1,212	1,509	1,446	+19.3 %	▲4.2%	716	▲7.4%
貨物輸送重量（千トン）	200	248	235	+17.4 %	▲5.0%	117	▲7.5%
重量単価（円/kg）	148	326	463	+212.7 %	+42.0 %	444	+34.3 %

国内貨物事業	累計					単独	
	FY19Q2	FY21Q2	FY22Q2	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
貨物収入（億円）	103	107	97	▲5.7%	▲9.1%	49	▲5.6%
有効貨物トンキロ（百万）	845	482	799	▲5.4%	+65.7 %	427	+66.8 %
有償貨物トンキロ（百万）	165	109	133	▲19.6%	+21.9 %	69	+24.6 %
貨物輸送重量（千トン）	178	111	139	▲22.2%	+24.7 %	72	+28.1 %
重量単価（円/kg）	58	96	70	+21.2 %	▲27.1%	68	▲26.2%

- 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、世界的な総需要の減退により輸送重量はやや昨年を下回ったものの、競争他社に比べて十分に踏みとどまっております。また、高い単価水準は継続しており、収入は1,090億円と好調だった昨年より更に35%上回る水準にて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2四半期 業績詳細

LCC



LCC	ZIPAIR					スプリング・ジャパン (1)		
	累計			単独		累計	単独	
	FY21Q2	FY22Q2	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比	FY22Q2	FY22Q2	FY21Q2比
旅客収入 (億円)	1	74	-	53	-	36	24	+252.5%
有償旅客数 (千人)	5	162	-	109	-	208	165	+617.7%
RPK (百万人キロ)	14	841	-	572	-	173	134	+495.8%
ASK (百万席キロ)	578	2,155	+272.4%	1,171	+280.8%	325	223	+297.5%
有償座席利用率 (%)	2.6%	39.1%	+36.5pt	48.9%	+45.5pt	53.4%	60.2%	+20.0pt
単価 (円) (2)	24,888	45,692	+83.6%	49,405	+86.5%	17,653	14,853	▲50.9%
イールド (円) (3)	8.6	8.8	+2.9%	9.4	+3.4%	21.2	18.3	▲40.8%
ユニットレベニュー (円) (4)	0.2	3.5	-	4.6	-	11.3	11.0	▲11.3%

参考 ジェットスター・ジャパン	累計			単独	
	FY21Q2	FY22Q2	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
有償旅客数 (千人)	1,249	2,102	+68.2%	1,140	+49.6%
有償座席利用率 (%)	69.6%	77.8%	+8.2pt	79.1%	+7.0pt

(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月には黒字化いたしました。アンシラリー収入を想定上に確保できており、中長距離専門LCCというZIPAIRのビジネスモデルは順調に成長しております。
- 昨年連結化したスプリングジャパンは、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。利用率の大幅な改善が図られておりますが、赤字が続いておりますので、合併パートナーのカンタス航空と共に収益性強化に取り組んでまいります。

2023年3月期 第2四半期 業績詳細

費用詳細



- ✓ 実質固定費は、第2四半期実績2,446億円。年間5,000億円の目標を更に下回るべく、更なるコストコントロールを実施し、燃油為替市況による費用増を少しでも打ち返す

主要営業費用項目

(単位：億円)	累計							単独		
	FY19Q2	FY21Q2	FY22Q2	FY19Q2		FY21Q2		FY22Q2	FY21Q2	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
燃油費	1,277	589	1,548	+270	+21.2%	+958	+162.5%	849	+526	+162.4%
運航施設利用費	435	162	241	▲193	▲44.4%	+78	+48.5%	128	+46	+56.1%
整備費	391	344	477	+85	+21.7%	+132	+38.6%	250	+82	+48.8%
航空販売手数料	95	28	93	▲1	▲1.7%	+64	+225.4%	49	+33	+217.9%
サービス費(1)	234	65	139	▲94	▲40.3%	+74	+113.3%	80	+45	+130.3%
他運航変動費(2)	1,079	470	770	▲308	▲28.6%	+299	+63.7%	425	+182	+75.2%
機材費(3)	635	690	679	+44	+7.0%	▲11	▲1.6%	338	▲23	▲6.4%
人件費(3)	1,511	1,225	1,392	▲119	▲7.9%	+166	+13.6%	691	+74	+12.0%
その他の費用(3)	1,054	851	1,028	▲25	▲2.5%	+177	+20.9%	527	+100	+23.5%
営業費用合計	6,715	4,429	6,372	▲342	▲5.1%	+1,943	+43.9%	3,342	+1,067	+46.9%

変動的要素や
一時的要素を除外

実質固定費 (4)

■ 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

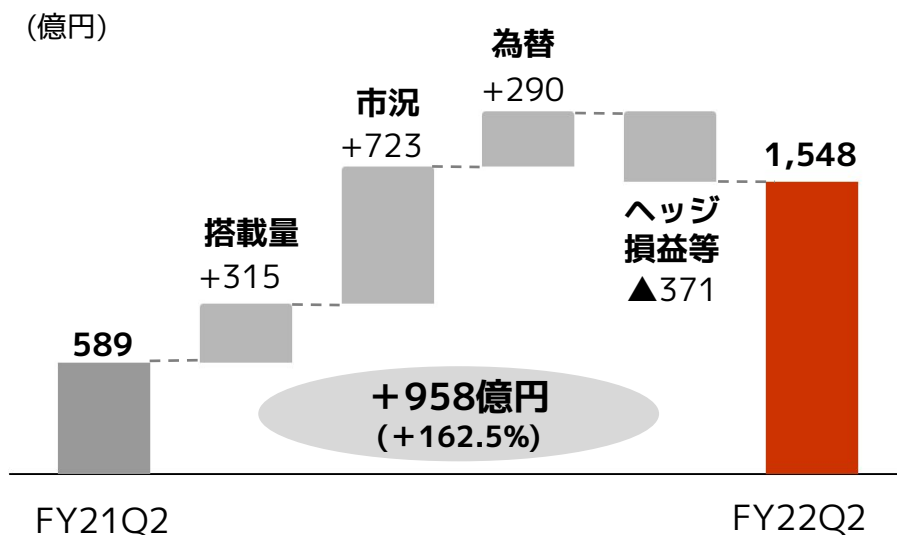
- このページでは、費用明細とコストマネジメントについてご説明します。
- 燃油為替市況の影響と需要の回復により、運航規模や旅客数に連動する費用は前年度対比では大幅に増えましたが、一方で、実質固定費は2,446億円となり、中期経営計画でお約束している年間5,000億円の水準をやや下回っております。従って、年間5,000億円の目標は十分に達成可能と確信しております。

2023年3月期 第2四半期 業績詳細

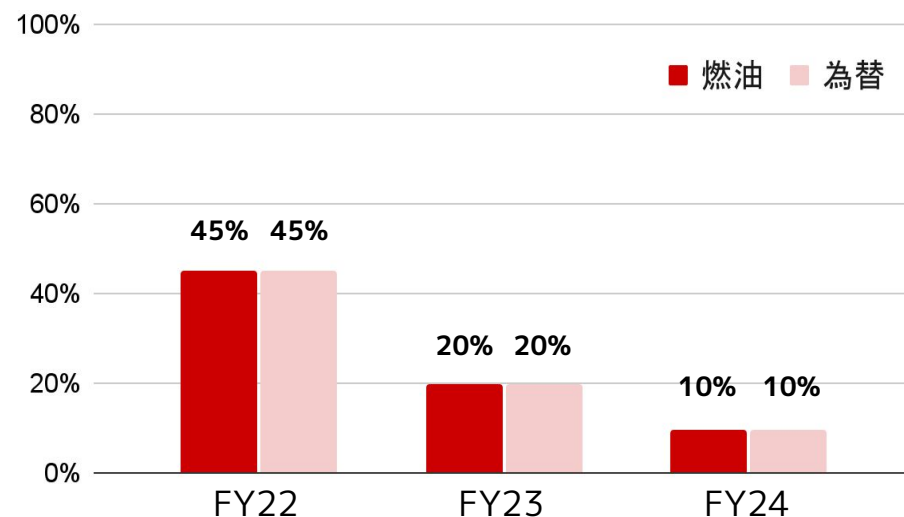
燃油費



燃油費増減の推移



燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2022年10月末時点)



燃油ヘッジ

燃油使用量



- 国内線使用量を対象にヘッジを実施、燃油市況変動に対応
- 国際線使用量は燃油サーチャージ収受にて対応

為替ヘッジ

外貨費用



- 国内線使用量の燃油費を対象にヘッジ実施、燃油費における為替市況変動に対応
- 足許では海外発需要の高まりにより、外貨収入が燃油費を除く外貨費用を上回る

- 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958億円増加の1,548億円でした。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、ヘッジで一定度は打ち返しているものの、強い逆風となっております。しかし、足許では原油市況も落ち着きつつあり、ジェット燃料との差額も縮小傾向にあります。
- なお、足許の需要動向では、右側下段にある通り、国際旅客収入と国際貨物収入における外貨建て収入が、燃油費以外の外貨建て費用の額をやや上回ってきており、燃油費を除いた為替の影響は、収入の方が費用より大きくなる傾向にあります。なお、通常期では両者ともほぼ同じ水準でした。
- 市況高騰や円安が続く場合には、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。

2023年3月期 第2四半期 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39.0%、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1,202億円、フリーキャッシュフローも677億円のキャッシュインフローへ大きく改善

連結財政状態計算書	FY21期末	FY22Q2末	FY21期末差
総資産	23,716	24,485	+768
現金および現金同等物	4,942	5,429	+487
有利子負債	9,284	9,238	▲46
1年内返済 (※1)	867 (144)	1,081 (148)	+213 (+3)
自己資本(1)	7,997	7,809	▲188
自己資本比率 (%) (2)(※2)	33.7% (41.1%)	31.9% (39.0%)	▲1.8pt (▲2.1pt)
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)	▲0.1x (▲0.1x)

(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	FY21Q2	FY22Q2	前年同期差
営業キャッシュフロー	▲958	1,202	+2,161
減価償却費	893	830	▲62
投資キャッシュフロー	▲1,040	▲525	+515
投資・出資額	▲1,114	▲597	+516
フリーキャッシュフロー (5)	▲1,999	677	+2,676
財務キャッシュフロー	1,639	▲266	▲1,906
キャッシュフロー合計 (6)	▲359	410	+770
EBITDA (7)	▲625	834	+1,459

(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現金同等物)/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。
- バランスシートですが、格付評価上の自己資本比率は39.0%、ネットDEレシオは0.2倍と、引き続き健全な水準を維持できております。
- 有利子負債残高は減少に転じておりますが、9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487億円増え、5,429億円を確保できております。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。
- キャッシュフローですが、EBITDAは834億円の黒字となり、営業キャッシュフローも旅客需要回復に伴う前受金の増加もあって1,202億円のキャッシュインフローとなり、前年同期比で+2,161億円と大幅に改善しております。フリーキャッシュフローも677億円の黒字となりました。

1. 2023年3月期 第2四半期 業績概要
2. 2023年3月期 通期連結業績予想
3. 下期の取り組み
4. 2023年3月期 第2四半期 業績詳細
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

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:%)	累計			単独	
	FY22Q2構成比	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2構成比	FY21Q2比
米大陸線	41%	▲13.3%	+364.2%	41%	+358.5%
欧州線	19%	▲31.9%	+587.7%	19%	+545.9%
アジア・オセアニア線	30%	▲40.0%	+593.1%	29%	+640.6%
中国線	3%	▲83.2%	+128.1%	3%	+104.1%
ハワイ・グアム線	7%	▲70.8%	+1,259.9%	8%	+1,417.9%
全路線	100%	▲40.2%	+460.3%	100%	+462.4%

ASK

(単位: 百万席キロ)	累計			単独	
	FY22Q2	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
米大陸線	7,264	▲14.9%	+36.4%	4,002	+46.3%
欧州線	2,313	▲43.7%	+3.3%	1,355	+14.8%
アジア・オセアニア線	5,556	▲42.4%	+89.6%	3,045	+107.9%
中国線	103	▲94.3%	▲9.6%	57	▲1.7%
ハワイ・グアム線	1,163	▲68.9%	+768.9%	844	+972.8%
全路線	16,402	▲41.1%	+52.7%	9,305	+68.6%

RPK

(単位: 百万人キロ)	累計			単独	
	FY22Q2	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
米大陸線	5,376	▲30.4%	+290.3%	3,089	+287.8%
欧州線	1,581	▲57.3%	+337.9%	1,014	+316.3%
アジア・オセアニア線	3,769	▲54.7%	+533.8%	2,089	+564.5%
中国線	67	▲95.8%	+45.0%	37	+26.6%
ハワイ・グアム線	779	▲76.9%	+1,148.7%	544	+1,281.5%
全路線	11,574	▲53.2%	+373.9%	6,775	+375.9%

有償旅客数

(単位:千人)	累計			単独	
	FY22Q2	FY19Q2比	FY21Q2比	FY22Q2	FY21Q2比
米大陸線	577	▲29.5%	+293.6%	332	+291.4%
欧州線	169	▲58.8%	+332.9%	108	+311.7%
アジア・オセアニア線	834	▲63.3%	+524.0%	464	+556.3%
中国線	33	▲96.1%	+41.0%	18	+19.4%
ハワイ・グアム線	127	▲78.4%	1,160.8%	88	+1,297.3%
全路線	1,742	▲64.8%	+392.7%	1,013	+396.4%

有償座席利用率

(単位:%)	累計			単独	
	FY22Q2	FY19Q2	FY21Q2	FY22Q2	FY21Q2
米大陸線	74.0%	90.5%	25.9%	77.2%	29.1%
欧州線	68.4%	90.1%	16.1%	74.9%	20.6%
アジア・オセアニア線	67.8%	86.3%	20.3%	68.6%	21.5%
中国線	64.8%	88.0%	40.4%	64.9%	50.4%
ハワイ・グアム線	67.0%	90.3%	46.6%	64.5%	50.1%
全路線	70.6%	88.8%	22.7%	72.8%	25.8%

参考資料 航空機一覧



			前期末 2022/3/31				当期末 2022/9/30				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
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	13	13	0
		Boeing 777-300	4	0	4	0	0	0	(1) 0	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	33	4	37	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	25	25	0
		Boeing 767-300ER	29	0	29	29	28	0	28	28	▲1
		中型機 小計	73	3	(1) 76	76	72	3	(1) 75	75	▲1
	小型機	Boeing 737-800	47	12	59	58	48	10	58	56	▲2
		小型機 小計	47	12	59	58	48	10	58	56	▲2
	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	203	18	221	216	▲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	207	24	231	226	▲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。