

日本航空株式会社 2023年3月期 第3四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES

2023年元旦「初日の出 初富士フライト」

SAF(持続可能な航空燃料)を搭載したサステナブルフライトとして運航

2023年2月2日

代表取締役専務執行役員 菊山 英樹



SKYTRAX

Covid-19 Safety
Rating
5-Star



SKYTRAX

COVID-19 Excellence Award



SKYTRAX

World Airline Star
Rating
5-Star



SKYTRAX

Best Economy Class Airline Seat
2022年度



APEX

Health Safety Powered
by SimpliFlying Audit
Diamond



BEST WIFI
IN EASTERN ASIA
WINNER 2023



APEX

WORLD CLASS



APEX

FIVE STAR

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



1. 2023年3月期 第3四半期 業績概要
2. 2023年3月期 通期連結業績予想
3. SAFの取り組み
4. 2023年3月期 第3四半期 業績詳細
5. 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。

Member of
Dow Jones
Sustainability Inc.
Powered by the S&P Global CSA



Dow Jones Sustainability
Asia Pacific Index

気候変動「A-」評価

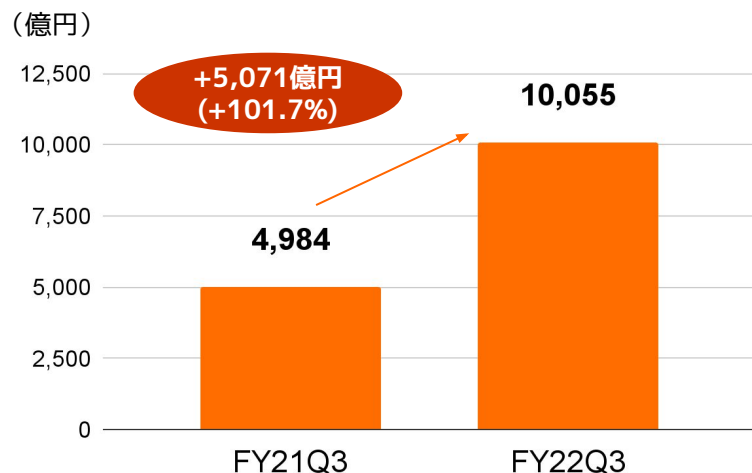
注.(1) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。また、比率は増減率が1,000%となる場合は「一」を記載しております。
(2) FY22Q3(10月-12月)の実績はFY22Q3累計実績(4月-12月)からFY22Q2累計実績(4月-9月)を差し引いて算出しております。(3) LCC=Low Cost Carrier
(4) ※= 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの (5) FY22Q3においてJALUX連結化に係る暫定的な会計処理が確定したことに伴い、FY21Q4連結財政状態計算書およびFY22Q1,Q2連結損益計算書の各数値を遡及修正しております

2023年3月期 第3四半期 業績概要

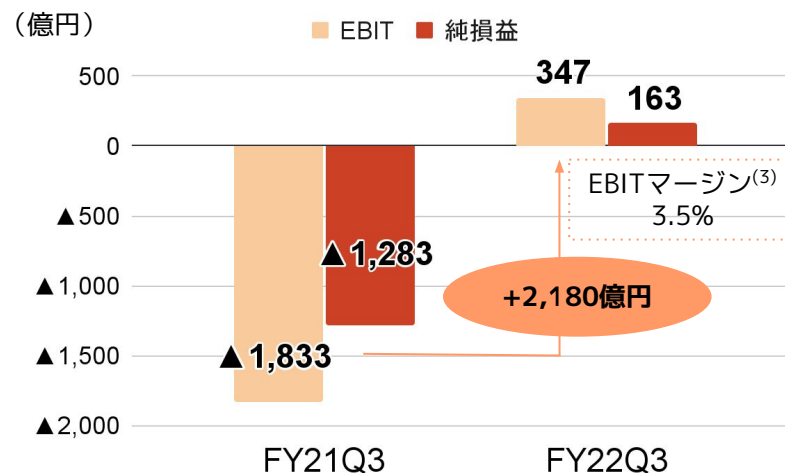


- ✓ 10月以降、国際旅客・国内旅客ともに需要が急速に回復
- ✓ 第2四半期でのEBIT黒字化に続き、第3四半期累計では純利益の黒字化も達成

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純損益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY21Q3	FY22Q3	FY21Q3比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	77.2	134.2	+73.8%
ドバイ原油 (USD/bbl)	71.3	100.3	+40.7%
為替 (円/USD)	110.7	135.3	+22.2%

運航諸元/ASK

	FY22Q3 (FY21Q3比)		
	国際線	国内線	合計
フルサービスキャリア	+60.7%	+48.5%	+54.4%
LCC	+223.8%	+571.9%	+246.7%
合計	+70.2%	+50.6%	+60.4%

(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

- 第3四半期は10月の入国規制の大幅緩和による国際旅客需要の回復や新しい行動様式の定着による国内旅客需要の回復などにより、売上収益は前年同期対比で5,071億円増加し、1兆55億円となりました。
- また、EBITは前年同期比で2,180億円増加の347億円の黒字となり、第2四半期から着実に黒字を増やしております。
- 純損益につきましても163億円の黒字となり、コロナ禍以降初めて純利益の黒字化を達成しております。

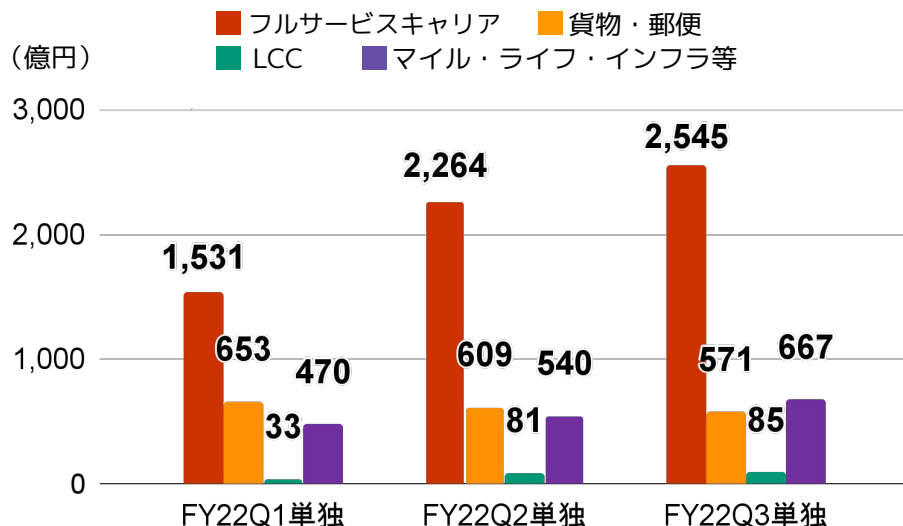
2023年3月期 第3四半期 事業領域別実績



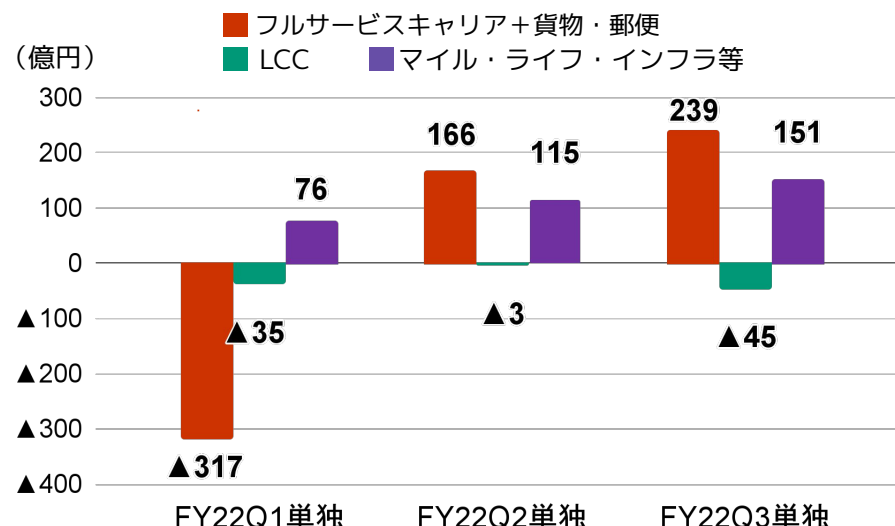
- ✓ 旅客需要の順調な回復に伴い、売上収益・EBITも順調に回復
- ✓ マイレージ事業は安定的に利益を計上

FY22 Q3累計 (単位：億円)	フルサービス キャリア	貨物・郵便	LCC (1)	マイル・ライフ インフラ等 (2)
売上収益	6,341	1,834	201	1,677
EBIT	88		▲84	343

FY22四半期毎 売上収益推移



FY22四半期毎 EBIT推移



- ・ 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
- ・ 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) 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

- 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の第3四半期累計のEBITは88億円の黒字となりました。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、売上収益、EBITともに着実に増加しており、第3四半期単独では239億円の黒字を確保しました。
- LCC事業領域の第3四半期累計のEBITは84億円の赤字でした。ZIPAIRは国際旅客需要の回復と歩調を合わせて着実に実績を積み上げましたが、中国線中心のスプリング・ジャパンと国内線は国内線中心のジェットスター・ジャパンは依然厳しい状況が続いており、赤字額が拡大しました。
- マイル・ライフ・インフラ事業領域の第3四半期累計EBITは343億円の黒字となりました。マイレージ事業は安定的に利益を計上、コマース事業の収益性も向上しており、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3四半期 業績概要
2. **2023年3月期 通期連結業績予想**
3. SAFの取り組み
4. 2023年3月期 第3四半期 業績詳細
5. 参考資料



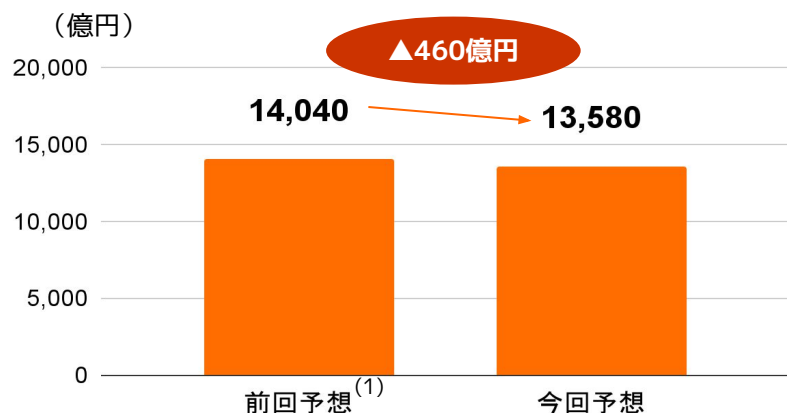
INTENTIONALLY LEFT BLANK

2023年3月期 通期連結業績予想について

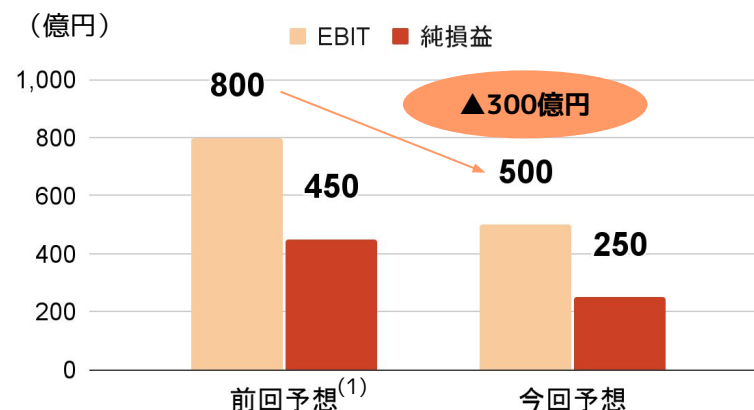


- ✓ 最新の旅客および貨物需要予測を踏まえ、売上収益・EBITおよび当期純利益予想を下方修正
- ✓ 費用削減は着実に進んでいるが、国内旅客収入等の下振れをカバーできず
- ✓ 業績予想は下方修正するが復配に向け最大限努力、期末配当予想を1株当たり20円とする

売上収益



EBIT/純損益



配当予想

	2021年度実績	2022年度予想
1株あたり期末配当金額	—	20.0円
配当性向 ⁽²⁾	—	35.0%

燃油・為替市況前提

	2021年度実績	2022年度	
		前回予想 ⁽¹⁾	今回予想
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	81.6	132.7 (下期 125.0)	130.7 (Q4 120.0)
ドバイ原油 (USD/bbl)	74.3	102.9 (下期 100.0)	95.2 (Q4 80.0)
為替 (円/USD)	111.6	137.9 (下期 145.0)	134.0 (Q4 130.0)

(1) 前回予想は2022年11月1日公表値 (2) 配当性向 = 配当金総額 / 純損益

- こちらのページでは2023年3月期の通期連結業績予想の修正について説明します。
- 最新の国内・国際旅客および貨物需要予測を踏まえ、2023年3月期の通期連結業績予想を修正することといたします。新たな今期の業績予想は、売上収益1兆3,580億円、EBIT500億円、純利益250億円となります。売上収益は460億円、EBITは300億円、純利益は200億円、それぞれ下方修正となります。
- 従前示しておりました通期見通しから大幅な下方修正を行うこととなり誠に申し訳ございません。
- 業績予想は下方修正となりますが、今期の期末配当については、これまでご説明している通り復配に向け最大限努力してまいります。
- 航空需要は未だ回復途上にあり、先行きの不透明感が残るものの、今期の黒字化とこの先の見通しに一程度の目途をつけることができたことから、今期末における1株あたりの配当予想額は20円としております。
- 現時点ではこの水準がお支払いできる精一杯の金額ですが、来期以降は配当の継続性・安定性を重視し、十分な水準の利益を出した上で配当性向35%程度以上を目指していきたいと考えております。

2023年3月期 通期連結業績予想 詳細



(単位：億円)	2021年度	2022年度			
	実績	前回 ⁽⁴⁾ 予想	今回 予想	予想 増減額	前年差
売上収益	6,827	14,040	13,580	▲460	+6,752
フルサービスキャリア	5,282	11,280	10,940	▲340	+5,657
国際旅客収入	687	4,040	4,070	+30	+3,382
国内旅客収入	2,351	4,710	4,450	▲260	+2,099
貨物郵便収入	2,183	2,380	2,270	▲110	+86
その他収入	60	150	150	0	+89
LCC (1)	29	350	300	▲50	+270
マイル・ライフ・インフラ等 (2)	1,515	2,410	2,340	▲70	+824
営業費用	9,402	13,560	13,400	▲160	+3,997
燃油費	1,454	3,220	3,220	0	+1,765
燃油費以外	7,947	10,340	10,180	▲160	+2,232
その他収支 (3)	180	320	320	0	+139
EBIT	▲2,394	800	500	▲300	+2,894
純損益	▲1,775	450	250	▲200	+2,025

事業領域別EBIT		
(単位：億円)	2022年度	
	前回 ⁽⁴⁾ 予想	今回 予想
フルサービスキャリア 貨物・郵便	470	130
LCC (1)	▲90	▲100
マイル・ライフ・インフラ等 (2)	420	470

- ・ 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) 前回予想は2022年11月1日公表値

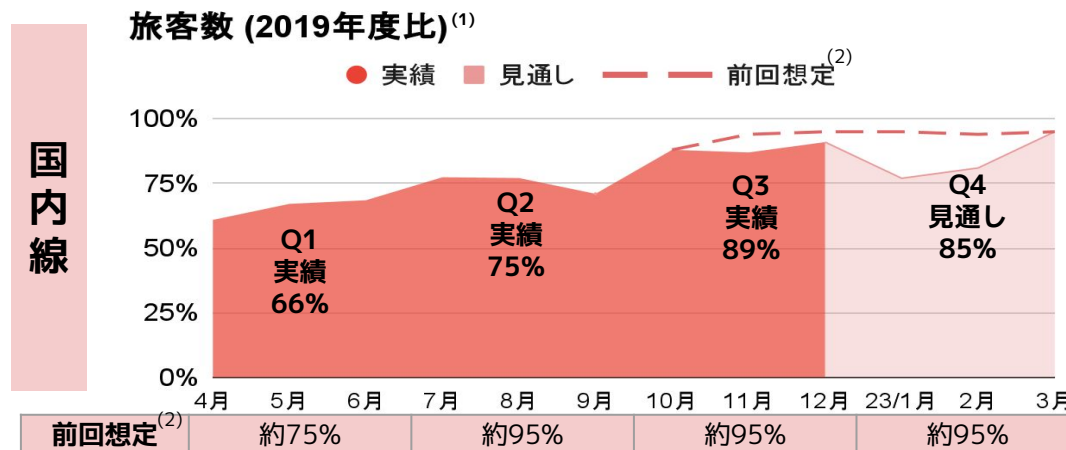
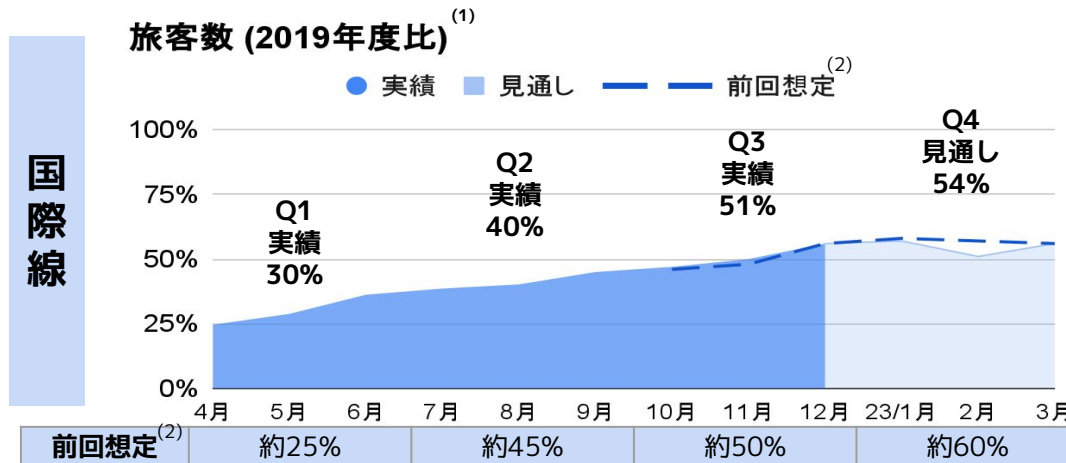
- こちらのページでは今回発表いたしました業績予想の修正点について、ポイントを絞ってご説明いたします。
- 売上収益は 460億円の減少を見込んでおります。
国際旅客収入は主に単価上昇により想定を30億円上回る一方、国内旅客収入は需要が伸び悩んでいることから当初想定を260億円下回る見込みです。貨物郵便収入も単価が想定に届かず当初想定を110億円下回る見込みです。
- 一方、営業費用は、160億円の減少を見込んでおります。
燃油費はほぼ想定通りに推移する一方、燃油費以外の費用は着実に削減できております。しかしながら、減収をカバーするには至りませんでした。
- 以上の結果、2023年3月期の通期連結業績予想について、売上収益1兆3,580億円、営業費用1兆3,400億円、EBIT500億円、純損益を250億円に、それぞれ修正しております。
- EBIT、純利益ともに下方修正となりますが、残り2か月、厳格なコストコントロールのもと、国内観光需要喚起策などの増収に向けて全力で取り組み、少しでも多く利益を積み上げるべく最大限努力してまいります。

2023年3月期 通期連結業績予想の前提

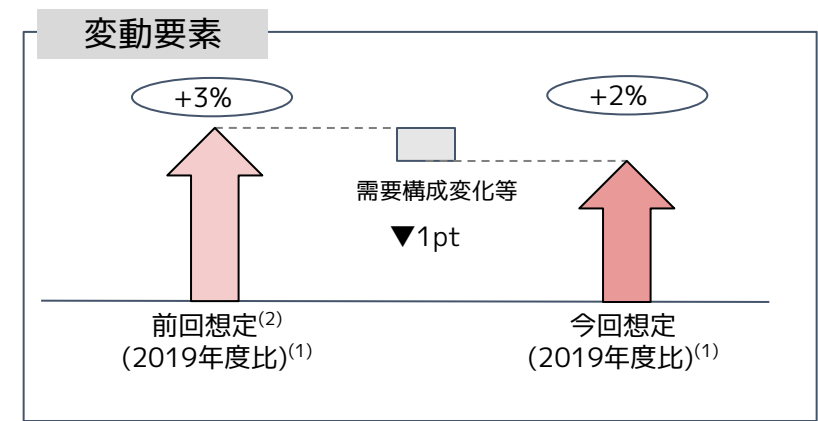
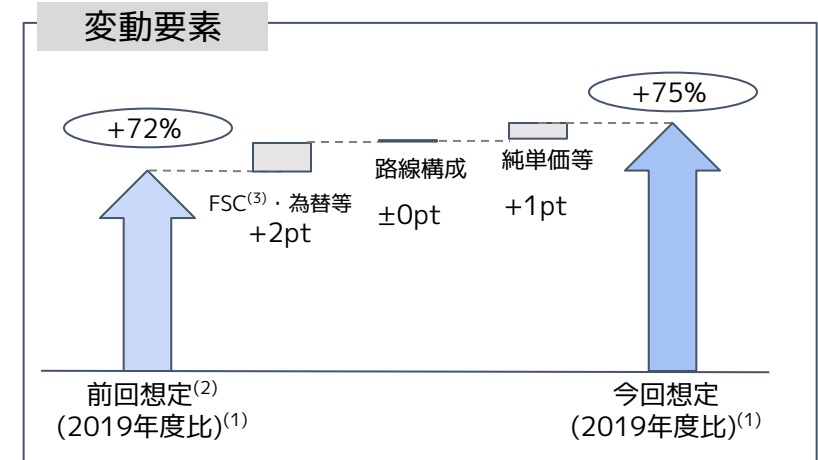
国際・国内旅客（フルサービスキャリア）

- ✓ 国際旅客は、旅客数は想定をやや下回るが単価の上昇を踏まえ、収入は想定をやや上回る見込み
- ✓ 国内旅客は、旅客数は3月には回復基調に転じるが想定に及ばず、収入は想定を下回る見込み

旅客需要



単価



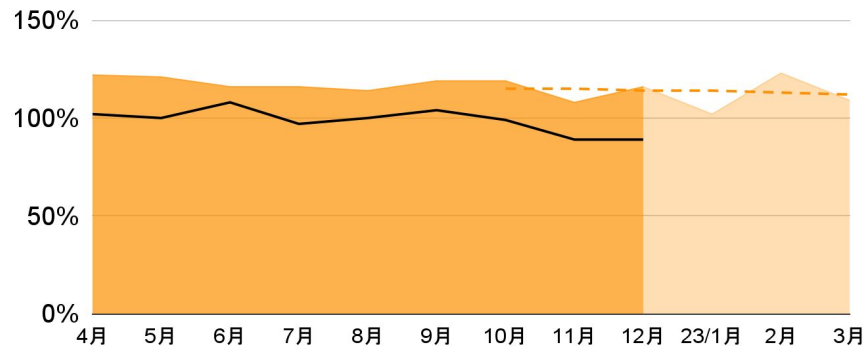
- こちらのページではフルサービスキャリアの旅客需要動向についてご説明いたします。
- 国際旅客については旅客数が想定をやや下回る見込みです。中国を除くインバウンド需要はコロナ前の約8割まで回復しており想定を上回る見込みですが、日本発需要が円安や海外の物価高などもあり、想定を若干下回る見込みです。
- 一方で、適切なレベニューマネジメントと円安等により、海外発を中心に単価は想定以上に改善しております。その結果、国際旅客収入は当初の想定を30億円上回る見込みです。
- 国内旅客については、業務需要の回復スピードが当社の想定より遅れていることに加え、1-2月については全国旅行支援再開による需要増効果が限定的となっております。感染拡大第8波の影響による需要減も一程度織り込み、旅客数はコロナ前比で第3四半期は89%となり、第4四半期は85%の水準に留まると見ており、当初想定 の 95%の水準には届かない見込みです。
- 3月にはコロナ前比で90%以上まで回復する見込みであり、来期の本格回復に期待を持っていますが、今期の国内旅客収入は当初の想定より260億円の減少を見込んでおります。

2023年3月期 通期連結業績予想の前提 貨物、LCC、マイル・ライフ・インフラ等

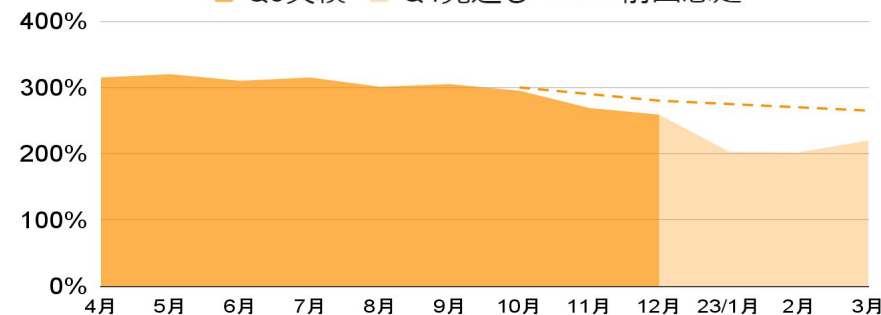
- ✓ 国際貨物は、総需要が減少する中で物量は想定並みを確保、単価は需給バランス緩和により想定を下回り、収入は想定をやや下回る見込み
- ✓ LCCは、国内線が軟調、ZIPAIRは堅調
- ✓ マイレージおよびコマース事業が好調に推移

貨物（国際貨物）

2019年比 Q3実績 Q4見通し 総需要⁽¹⁾ 前回想定⁽²⁾



2019年比 Q3実績 Q4見通し 前回想定⁽²⁾

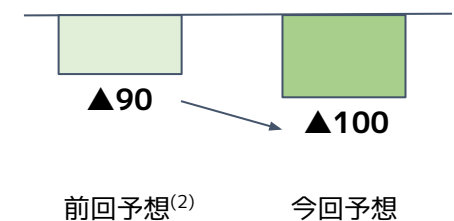
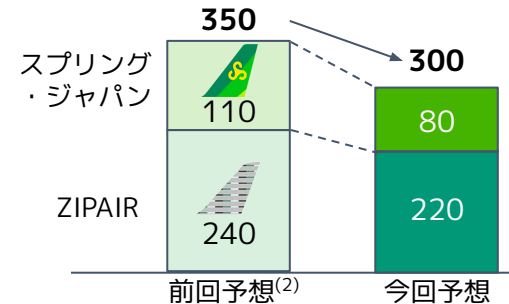


LCC⁽³⁾

(億円)

売上収益

EBIT

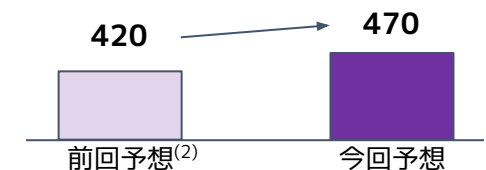
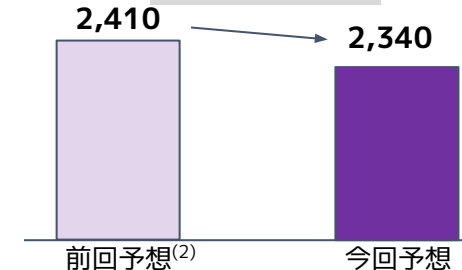


マイル・ライフ・インフラ等⁽⁴⁾

(億円)

売上収益

EBIT



(1) 総需要は航空貨物運送協会（JAFA）統計値（日本発着）より算出 (2) 前回想定および前回予想は2022年11月1日公表値

(3) 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 (4) 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

- こちらのページでは、国際貨物事業とLCC、マイル・ライフ・インフラ等の事業について説明いたします。
- 国際貨物は、海運のボトルネックの解消や景気減速懸念による荷動きの鈍化等により航空貨物の総需要はマイナスに転じた中、当社はほぼ想定通りの物量を確保できる見込みです。
- 一方、単価については2019年対比では依然高い水準にあるものの、需給バランスの緩和などにより想定を下回ることを見込んでおり、貨物郵便収入は当初想定よりも110億円下回る見込みです。
- LCCについては、ZIPAIRはNon-Japaneseのお客さま中心に着実に実績を積み上げていますが、5号機の受領遅れ等もあり収入は想定を若干下回る見込みです。スプリング・ジャパンは中国線の運航が制限されている中で国内線を増便していますが厳しい状況が続き、また持分法適用会社である主に国内線を運航するジェットスター・ジャパンも苦戦しており、赤字が拡大する見込みです。
- マイレージ事業はほぼ想定通りに安定的に収入、利益を計上しております。一方、他航空会社の地上業務受託収入は外国航空会社の複便の遅れにより、想定を下回る見込みです。

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



INTENTIONALLY LEFT BLANK

SAF⁽¹⁾の取り組み



FY2018 FY2019 FY2020 FY2021 FY2022

海外での SAF調達

- ① Fulcrum社へ出資
- サンフランシスコからのフライトにSAF搭載
- A350型機デリバリーフライトにSAF搭載開始
- oneworldで共同購入の契約締結
- ② Aemetis社
- ③ Gevo社
- Fulcrum社生産開始
- ④ Neste社・伊藤忠商事と契約
- ⑤ Raven社・伊藤忠商事と覚書締結

国産SAF生産 に向けた活動

- 衣料品を原料にした国産SAF製造プロジェクトを開始
- 丸紅、ENEOSと事業性評価開始
- 衣料品の綿を原料とした初の国産SAFフライトを実施
- ANAとSAF認知拡大・理解促進に向け共同レポートを作成
- 有志団体「ACT FOR SKY」を設立
- SAF官民協議会に参画
- サステナブルチャーターフライトにSAF搭載



Act for Sky



NESTE MY
Sustainable Aviation Fuel

- ④ Neste社・伊藤忠商事
原料：獣脂、廃食油
2022年度から搭載開始

国産SAF生産に向け
取り組み中！



Fulcrum
BIOENERGY

- ① Fulcrum社（ネバダ州）
原料：都市ごみ
2020年代後半から搭載予定

AEMETIS

- ② Aemetis社（カリフォルニア州）
原料：獣脂
2024年度から搭載予定

RAVEN

- ⑤ Raven社（カリフォルニア州）
原料：都市ごみ
2024年度から搭載予定

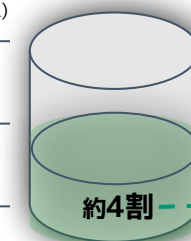
gevo

- ③ Gevo社（ミネソタ州）
原料：非食用トウモロコシ
2026年度から搭載予定

2030年目標

全燃料搭載量の
10%
約40万KL

(KL)
40万
20万
0



現在の
想定調達
可能量

引き続き海外および日本からの
調達に向け取り組む

(1) Sustainable Aviation Fuel：持続可能な代替航空燃料

- こちらのページでは当社のSAFに関する取り組みをご説明させていただきます。
- 当社は中期経営計画において、2050年のCO2排出量の実質ゼロを掲げており、SAFに関しては2030年度に全燃料搭載量のうち10%をSAFとすることを目標にしております。
- 現在、SAFの調達に関しては様々な取り組みを継続しており、今年度はNeste・伊藤忠商事と契約を締結、Ravenと覚書を締結するなど、着実に目標に向け海外メーカーからの調達可能量を積み上げております。また、Fulcrum社においては生産が始まるなど、SAFの生産に関しても進捗がみられております。
- 国内においては、まだ国産SAFの生産は実現していませんが、SAF官民協議会への参画やACT FOR SKYの活動を通じて業界の垣根を超えた体制で国産SAFの商用化及び普及・拡大へ取り組んでおります。
- 現時点では2030年度の当社目標である全搭載量の10%、約40万キロリットルのSAFの必要量に対し、その約4割まで確保できております。
- 引き続き、サステイナブルな航空運送事業の実現のため、海外および日本でのSAF調達に向け、取り組んでまいります。

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



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2023年3月期 第3四半期 業績詳細

連結経営成績



(単位：億円)	累計							単独		
	FY19Q3	FY21Q3	FY22Q3	FY19Q3		FY21Q3		FY22Q3	FY21Q3	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
売上収益	11,127	4,984	10,055	▲1,071	▲9.6%	+5,071	+101.7%	3,870	+1,792	+86.2%
フルサービスキャリア	9,107	3,858	8,176	▲931	▲10.2%	+4,317	+111.9%	3,117	+1,449	+86.9%
国際旅客収入	4,013	470	2,871	▲1,142	▲28.5%	+2,400	+509.7%	1,238	+1,059	+589.7%
国内旅客収入	4,279	1,740	3,355	▲924	▲21.6%	+1,614	+92.7%	1,268	+425	+50.4%
貨物郵便収入	691	1,610	1,834	+1,143	+165.4%	+224	+13.9%	571	▲54	▲8.7%
その他収入	122	36	114	▲8	▲6.6%	+78	+215.3%	37	+20	+112.7%
LCC(1)	-	18	201	-	-	+183	-	85	+76	+829.0%
マイル・ライフ・インフラ等(2)	2,019	1,108	1,677	▲341	▲16.9%	+569	+51.4%	667	+265	+66.2%
営業費用	10,055	6,879	9,901	▲154	▲1.5%	+3,021	+43.9%	3,527	+1,077	+44.0%
燃油費	1,896	1,018	2,416	+520	+27.4%	+1,398	+137.3%	868	+439	+102.7%
燃油費以外	8,159	5,861	7,484	▲674	▲8.3%	+1,623	+27.7%	2,658	+637	+31.5%
その他収支(3)	74	61	192	+117	+156.7%	+131	+214.2%	1	▲55	▲97.5%
EBIT	1,146	▲1,833	347	▲799	▲69.7%	+2,180	-	344	+660	-
EBITマージン(%)	10.3%	-	3.5%	▲6.9pt	-	-	-	8.9%	-	-
純損益	748	▲1,283	163	▲585	▲78.2%	+1,446	-	184	+418	-
RPK(百万人キロ)	58,776	13,089	38,079	▲20,696	▲35.2%	+24,990	+190.9%	14,935	+8,908	+147.8%
ASK(百万席キロ)	69,070	35,830	57,466	▲11,603	▲16.8%	+21,636	+60.4%	21,128	+7,370	+53.6%
EBITDAマージン(%) (4)	21.1%	-	15.5%	▲5.6pt	-	-	-	18.8%	+13.1pt	-

(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 EBITDA = EBIT + 減価償却費

- 13ページ以降では第3四半期の実績を説明いたします。
- 13ページでは連結経営成績を示しております。

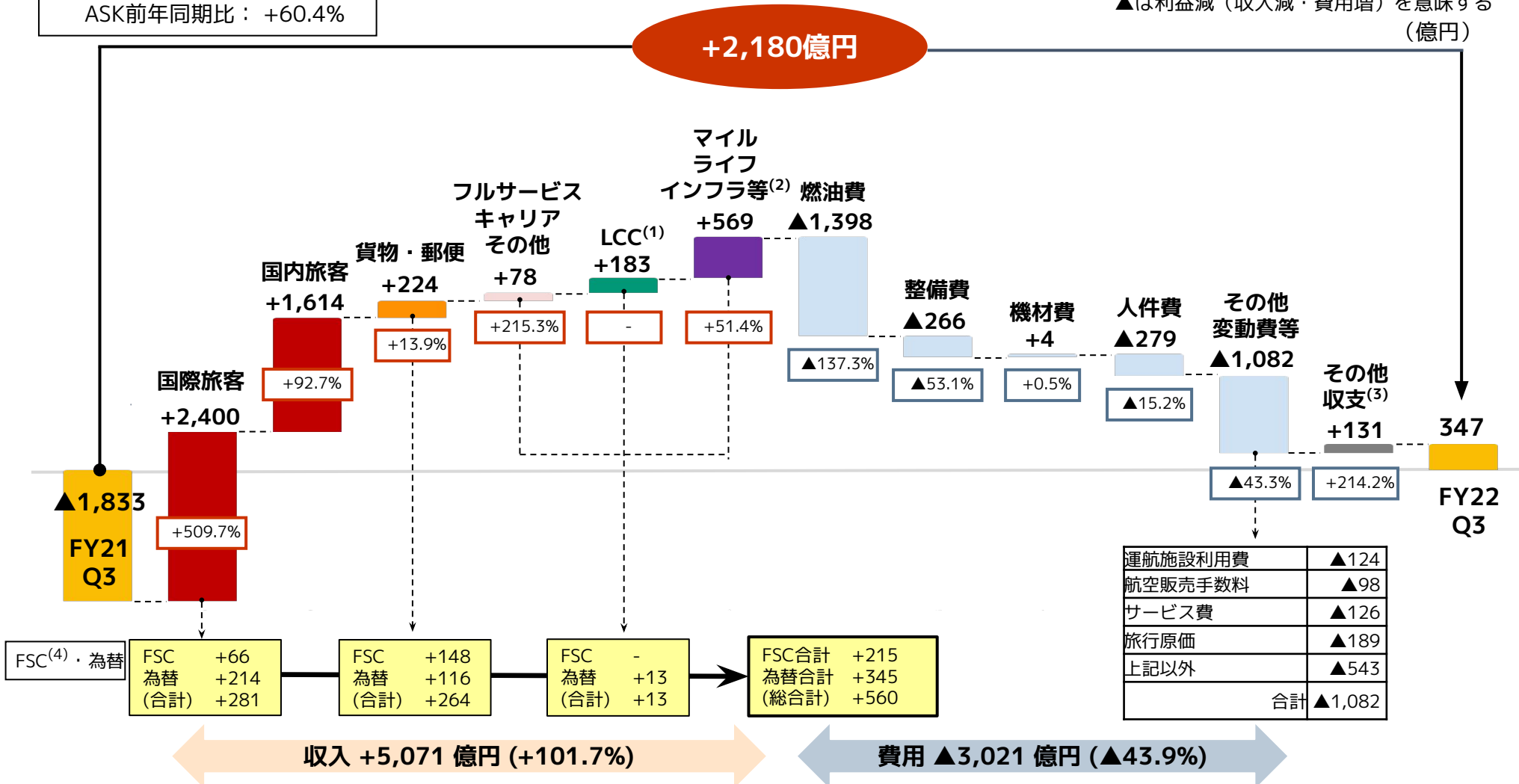
2023年3月期 第3四半期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）



RPK前年同期比： +190.9%
ASK前年同期比： +60.4%

+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、前年度からのEBITの改善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、前年比5,071億円の大幅な増収を実現しました。
入国制限が緩和され大幅に増収となった国際旅客収入をはじめとして、国内旅客収入やLCC、マイル・ライフ・インフラ等においても増収を実現しております。
- 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しております。また、旅客数および供給増に伴い、運航規模や旅客数に連動する費用は増加しました。
- 一方で適切なコストコントロールを継続し、ASKが前年比で60%となる中、営業費用の増加は44%増の3,021億円に留めております。なお、燃油費を除く営業費用の増加額は増収額の3割弱に抑制できております。
- 以上の結果、EBITは前年対比2,180億円の収支改善を実現し、第3四半期累計で347億円のEBITの黒字化を達成いたしました。

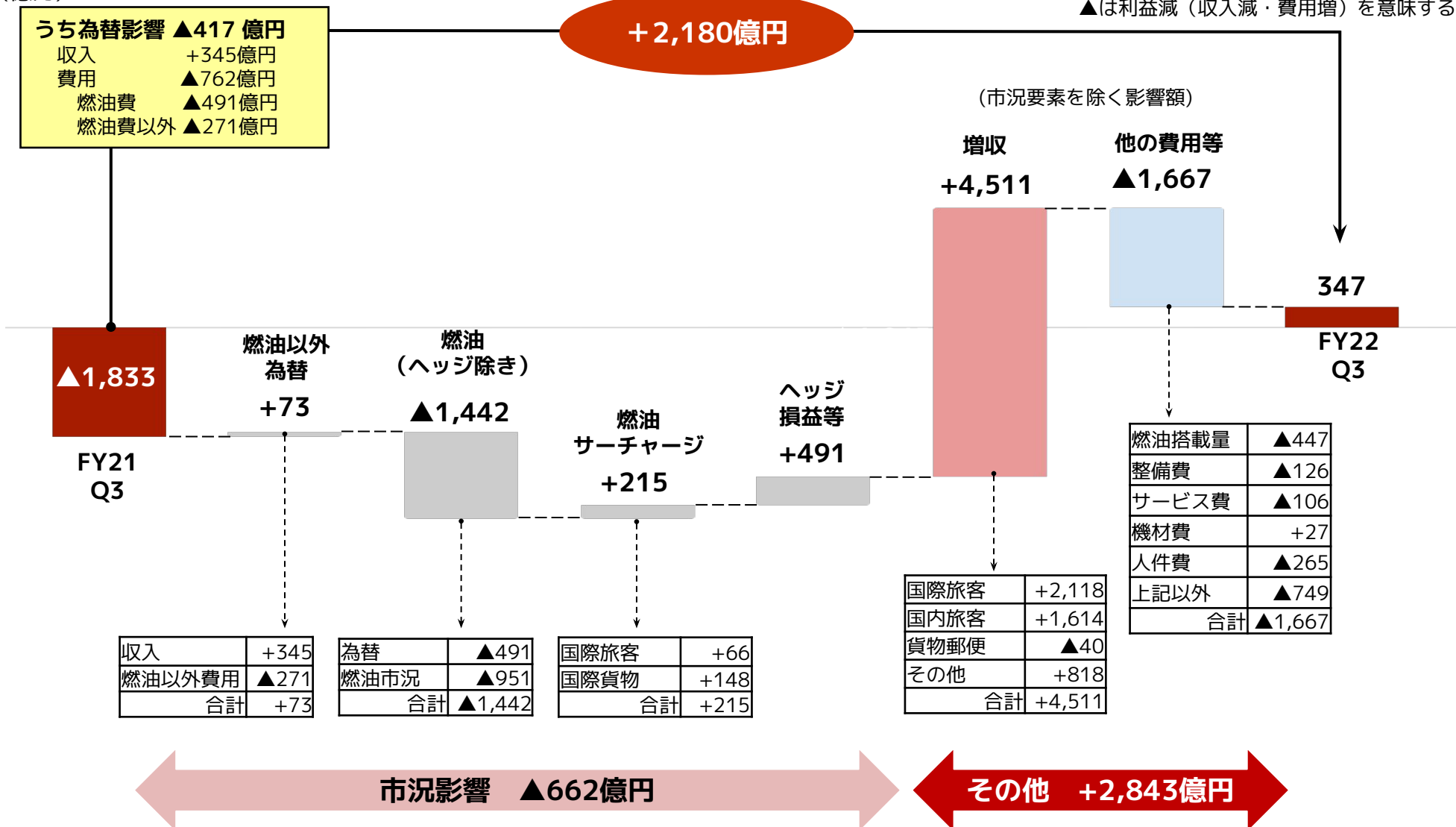
2023年3月期 第3四半期 業績詳細

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示しております。
- 市況の影響は前年対比で662億円のマイナス影響となりました。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、燃油サーチャージの収受やヘッジの適切な実施、燃油費高騰の激変緩和措置による補助金をいただいたことなどにより、影響額の抑制に努めました。
- 燃油費高騰への補助金や公租公課の減免等のご支援をいただいていることにつき、ご関係の皆様に変更して感謝申し上げます。
- 一方、これら市況影響を除く実力ベースでは、2,843億円の収支改善を実現しております。今後も市況変動による影響を打ち返すべく、収支改善に努めてまいります。
- 燃油高騰や急激な円安といったネガティブな市況影響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、今後の国際線の需要増が期待できる状況になってきておりますが、市況の影響には引き続き注視してまいります。

2023年3月期 第3四半期 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	
	FY19Q3	FY21Q3	FY22Q3	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
旅客収入（億円）	4,013	470	2,871	▲28.5%	+509.7%	1,238	+589.7%
有償旅客数（千人）	7,325	594	2,950	▲59.7%	+396.0%	1,208	+400.9%
RPK（百万人キロ）	36,753	4,089	19,130	▲47.9%	+367.8%	7,555	+358.8%
ASK（百万席キロ）	41,463	16,831	27,055	▲34.7%	+60.7%	10,652	+74.9%
有償座席利用率（%）	88.6%	24.3%	70.7%	▲17.9pt	+46.4pt	70.9%	+43.9pt
単価（円）(1)	54,784	79,171	97,315	+77.6%	+22.9%	102,517	+37.7%
イールド（円）(2)	10.9	11.5	15.0	+37.4%	+30.3%	16.4	+50.3%
ユニットレベニュー（円）(3)	9.7	2.8	10.6	+9.6%	+279.3%	11.6	+294.3%

国内旅客事業	累計					単独	
	FY19Q3	FY21Q3	FY22Q3	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
旅客収入（億円）	4,279	1,740	3,355	▲21.6%	+92.7%	1,268	+50.4%
有償旅客数（千人）	29,149	11,987	22,353	▲23.3%	+86.5%	8,635	+48.0%
RPK（百万人キロ）	22,022	8,912	17,148	▲22.1%	+92.4%	6,594	+52.3%
ASK（百万席キロ）	27,606	17,885	26,552	▲3.8%	+48.5%	9,097	+26.5%
有償座席利用率（%）	79.8%	49.8%	64.6%	▲15.2pt	+14.8pt	72.5%	+12.3pt
単価（円）(1)	14,683	14,523	15,012	+2.2%	+3.4%	14,694	+1.6%
イールド（円）(2)	19.4	19.5	19.6	+0.7%	+0.2%	19.2	▲1.2%
ユニットレベニュー（円）(3)	15.5	9.7	12.6	▲18.5%	+29.8%	13.9	+18.9%

(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。
- 国際旅客は、旅客数は2019年度比40%の水準に留まりましたが、単価が78%上昇した結果、収入は2019年度比で72%まで回復しました。前年対比では約6倍となります。
- 国内旅客は、旅客数は2019年度比77%の水準まで回復し、単価も2%上昇した結果、収入は2019年度比で78%まで回復しました。前年対比では約2倍となります。
- 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、昨年度対比でもみて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3四半期 業績詳細

貨物事業



国際貨物事業	累計					単独	
	FY19Q3	FY21Q3	FY22Q3	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
貨物収入（億円）	447	1,333	1,562	+249.1 %	+17.2 %	472	▲10.1%
有効貨物トンキロ（百万）	3,378	2,513	2,853	▲15.5%	+13.5 %	995	+11.0 %
有償貨物トンキロ（百万）	1,838	2,364	2,167	+17.9 %	▲8.3%	721	▲15.7%
貨物輸送重量（千トン）	303	387	352	+16.3 %	▲8.8%	117	▲15.7%
重量単価（円/kg）	148	344	443	+200.1 %	+28.6 %	403	+6.7 %

国内貨物事業	累計					単独	
	FY19Q3	FY21Q3	FY22Q3	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
貨物収入（億円）	160	163	152	▲4.9%	▲6.8%	54	▲2.5%
有効貨物トンキロ（百万）	1,275	813	1,221	▲4.2%	+50.1 %	421	+27.3 %
有償貨物トンキロ（百万）	253	175	211	▲16.8%	+20.3 %	77	+17.7 %
貨物輸送重量（千トン）	274	181	222	▲19.0%	+22.6 %	83	+19.1 %
重量単価（円/kg）	58	90	69	+17.5 %	▲24.0%	66	▲18.2%

- こちらのページでは、貨物事業の業績をお示しております。
- 国際貨物は、海上輸送の安定化などに伴って航空貨物総需要が急速に減退する中、当社の輸送量は前年同期比で9%のマイナスに留めることができました。
- また、単価については需給バランスの緩和が進むことで下落傾向にあるものの、依然として2019年度対比で約3倍を維持しております。結果として、第3四半期累計の収入は好調であった昨年同期比からさらに17%増加しました。
- 国内貨物についても、旅客便が複便していること等により需給バランスの緩和がみられるものの堅調に推移しました。

2023年3月期 第3四半期 業績詳細

LCC



LCC	ZIPAIR					スプリング・ジャパン (1)(2)		
	累計			単独		累計	単独	
	FY21Q3	FY22Q3	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比	FY22Q3	FY22Q3	FY21Q3比
旅客収入 (億円)	2	139	-	65	-	54	17	+153.9%
有償旅客数 (千人)	11	306	-	143	-	340	131	+357.5%
RPK (百万人キロ)	38	1,518	-	677	-	281	107	+302.8%
ASK (百万席キロ)	1,013	3,303	+226.0%	1,148	+164.2%	556	230	+427.0%
有償座席利用率 (%)	3.8%	46.0%	+42.2pt	59.0%	+53.6pt	50.7%	46.8%	▲14.4pt
単価 (円) (3)	25,508	45,582	+78.7%	45,457	+74.8%	16,083	13,597	▲44.5%
イールド (円) (4)	7.7	9.2	+19.2%	9.6	+34.7%	19.4	16.6	▲37.0%
ユニットレベニュー (円) (5)	0.3	4.2	-	5.7	-	9.8	7.8	▲51.8%

参考 ジェットスター・ジャパン (2)	累計			単独	
	FY21Q3	FY22Q3	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
有償旅客数 (千人)	2,122	3,193	+50.5%	1,091	+25.0%
有償座席利用率 (%)	73.7%	77.1%	+3.4pt	76.0%	▲4.5pt

(1)FY21Q1はスプリング・ジャパン連結前のため不算入

(2)国際線および国内線合算

(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

- こちらのページでは、LCCの実績をお示ししております。
- ZIPAIRは、12月に就航したサンノゼ線が好調に推移するなど、マーケットにおける認知が進み、国際旅客需要の回復とともに旅客数を順調に伸ばしております。単体収支も引き続き黒字を確保しており、今後の成長に期待しております。
- スプリング・ジャパンは、中国線の増便が困難である中で国内線にリソースを振り向けておりますが、足元では厳しい状況が続いております。
- ジェットスター・ジャパンは、利用率の改善が図られておりますが、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。引き続き合弁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3四半期 業績詳細

費用詳細



- ✓ 実質固定費は、第3四半期実績3,671億円。年間5,000億円の目標よりさらに削減を進めるべく、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			
	FY19Q3	FY21Q3	FY22Q3	FY19Q3		FY21Q3		FY22Q3	FY21Q3	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
燃油費	1,896	1,018	2,416	+520	+27.4%	+1,398	+137.3%	868	+439	+102.7%
運航施設利用費	652	259	384	▲268	▲41.2%	+124	+47.8%	142	+45	+46.5%
整備費	588	502	768	+179	+30.6%	+266	+53.1%	291	+133	+84.6%
航空販売手数料	139	52	151	+11	+8.3%	+98	+186.6%	57	+33	+139.9%
サービス費(1)	354	108	235	▲119	▲33.7%	+126	+117.4%	95	+52	+123.7%
他運航変動費(2)	1,594	762	1,272	▲322	▲20.2%	+509	+66.8%	501	+209	+71.8%
機材費(3)	976	1,023	1,018	+42	+4.3%	▲4	▲0.5%	338	+6	+1.8%
人件費(3)	2,263	1,836	2,115	▲147	▲6.5%	+279	+15.2%	723	+112	+18.4%
その他の費用(3)	1,589	1,315	1,538	▲50	▲3.2%	+223	+17.0%	508	+44	+9.5%
営業費用合計	10,055	6,879	9,901	▲154	▲1.5%	+3,021	+43.9%	3,527	+1,077	+44.0%

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

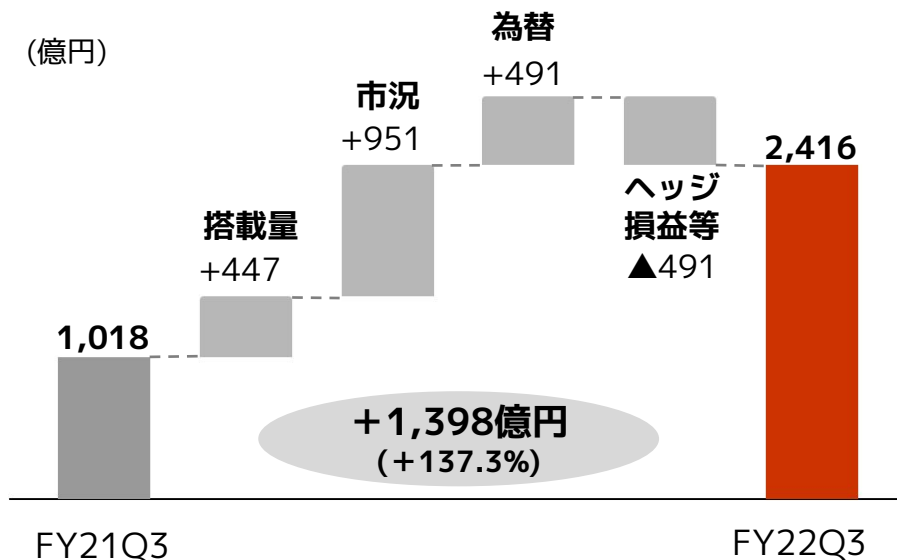
- このページでは、費用の詳細とコストマネジメントについてご説明します。
- 燃油費の上昇と円安の進行という市況の影響に加え、需要の回復による運航規模や旅客数に連動する費用が増加した結果、営業費用は前年度対比で43.9%、3,021億円増の9,901億円となりました。
- ただし、燃油費や円安の影響を除いた増加額は30%であり、ASKの増加率60%を大きく下回っております。
- 実質固定費は3,671億円と想定より低く抑えることができました。コストコントロールを継続することで、2022年度通期の実質固定費は中期経営計画でお約束している5,000億円からさらに削減を目指してまいります。

2023年3月期 第3四半期 業績詳細

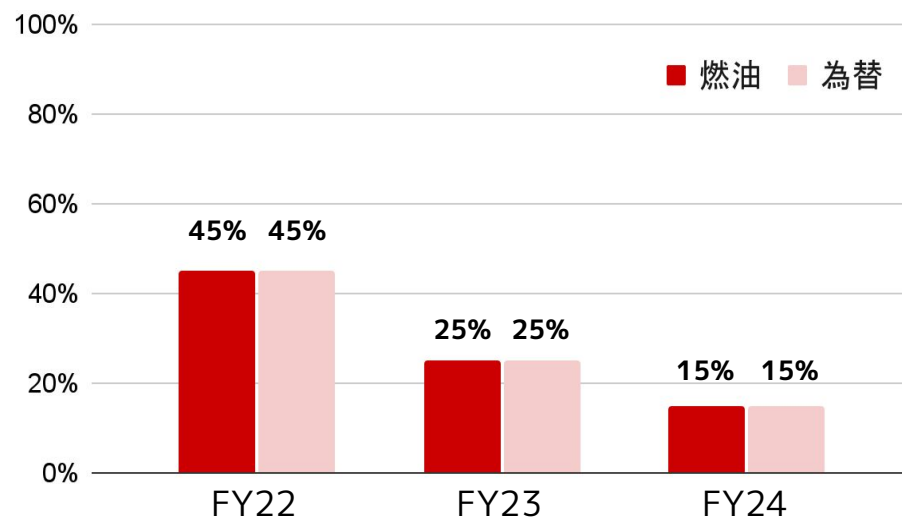
燃油費



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12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、燃油費およびヘッジについてご説明します。
- 今期の燃油費は前年から1,398億円増加の2,416億円でした。運航便数が回復してきたことによる搭載量の増加もありますが、燃油市況および為替に起因する部分が大きくなっており、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価格差も依然として大きく、ヘッジおよび激変緩和措置の補助金により一定度は打ち返しているものの、引き続き強い逆風となっております。
- 右上のグラフは現在のヘッジの進捗状況をお示ししております。今期は必要量を全量ヘッジ済みですが、来年度の進捗は必要量の約6割となっております。

2023年3月期 第3四半期 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39.5%、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1,914億円、フリーキャッシュフローも1,173億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	FY22Q3末	FY21期末差
総資産	23,757	24,396	+639
現金および現金同等物	4,942	5,530	+588
有利子負債	9,284	8,921	▲363
1年内返済(※1)	867 (144)	1,003 (138)	+136 (▲5)
自己資本(1)	7,997	7,883	▲113
自己資本比率(%) (2)(※2)	33.7% (41.0%)	32.3% (39.5%)	▲1.3pt (▲1.5pt)
D/Eレシオ(倍) (3)	1.2x	1.1x	▲0.0x
ネットD/Eレシオ(倍) (4)(※3)	0.5x (0.3x)	0.4x (0.2x)	▲0.1x (▲0.1x)
連結キャッシュフロー計算書	FY21Q3	FY22Q3	前年同期差
営業キャッシュフロー	▲867	1,914	+2,781
減価償却費	1,326	1,214	▲112
投資キャッシュフロー	▲1,377	▲740	+636
投資・出資額	▲1,453	▲865	+588
フリーキャッシュフロー(5)	▲2,244	1,173	+3,417
財務キャッシュフロー	3,340	▲611	▲3,952
キャッシュフロー合計(6)	1,096	562	▲534
EBITDA(7)	▲506	1,561	+2,067

(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-現金および現金同等物)/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

- 最後に、バランスシートとキャッシュフローについてをこのページで説明いたします。
- バランスシートですが、格付評価上の数字ですが、自己資本比率は39.5%、ネットDEレシオは0.2倍と、引き続き健全な水準を維持しております。
- 12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588億円増え、5,530億円となっております。2,500億円の未使用のコミットメントラインを含め、引き続き十分な手元流動性を確保しております。
- キャッシュフローですが、EBITDAは1,561億円の黒字となり、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1,914億円のキャッシュインフローとなり、前年同期比で2,781億円の増加と大幅に改善しております。フリーキャッシュフローも1,173億円の黒字を確保しております。

1. 2023年3月期 第3四半期 業績概要
2. 2023年3月期 通期連結業績予想
3. SAFの取り組み
4. 2023年3月期 第3四半期 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	
	FY22Q3構成比	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3構成比	FY21Q3比
米大陸線	39%	▲0.2%	+397.8%	37%	+457.0%
欧州線	19%	▲16.5%	+642.8%	19%	+730.8%
アジア・オセアニア線	32%	▲25.9%	+657.4%	35%	+746.0%
中国線	3%	▲81.7%	+127.8%	2%	+127.2%
ハワイ・グアム線	7%	▲64.9%	+1,305.4%	7%	+1,368.8%
全路線	100%	▲28.5%	+509.7%	100%	+589.7%

ASK					
(単位: 百万席キロ)	累計			単独	
	FY22Q3	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
米大陸線	11,808	▲6.6%	+43.6%	4,543	+56.7%
欧州線	3,822	▲37.6%	+9.9%	1,508	+21.9%
アジア・オセアニア線	9,150	▲36.3%	+95.5%	3,593	+105.2%
中国線	213	▲92.2%	+18.9%	110	+69.2%
ハワイ・グアム線	2,060	▲63.1%	+664.2%	896	+560.9%
全路線	27,055	▲34.7%	+60.7%	10,652	+74.9%

RPK					
(単位: 百万人キロ)	累計			単独	
	FY22Q3	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
米大陸線	8,639	▲24.2%	+285.7%	3,262	+278.3%
欧州線	2,591	▲52.9%	+332.9%	1,010	+325.3%
アジア・オセアニア線	6,459	▲48.7%	+506.1%	2,689	+471.2%
中国線	107	▲95.2%	+50.4%	40	+60.2%
ハワイ・グアム線	1,331	▲73.5%	+1,075.1%	552	+984.9%
全路線	19,130	▲47.9%	+367.8%	7,555	+358.8%

有償旅客数					
(単位:千人)	累計			単独	
	FY22Q3	FY19Q3比	FY21Q3比	FY22Q3	FY21Q3比
米大陸線	927	▲23.3%	+286.8%	350	+276.2%
欧州線	277	▲54.5%	+328.8%	108	+322.7%
アジア・オセアニア線	1,473	▲57.0%	+526.7%	639	+530.1%
中国線	54	▲95.5%	+48.2%	20	+61.7%
ハワイ・グアム線	216	▲75.4%	+1,083.1%	89	+988.1%
全路線	2,950	▲59.7%	+396.0%	1,208	+400.9%

有償座席利用率					
(単位:%)	累計			単独	
	FY22Q3	FY19Q3	FY21Q3	FY22Q3	FY21Q3
米大陸線	73.2%	90.1%	27.2%	71.8%	29.7%
欧州線	67.8%	89.8%	17.2%	67.0%	19.2%
アジア・オセアニア線	70.6%	87.6%	22.8%	74.9%	26.9%
中国線	50.3%	81.8%	39.8%	36.7%	38.7%
ハワイ・グアム線	64.6%	90.1%	42.0%	61.6%	37.5%
全路線	70.7%	88.6%	24.3%	70.9%	27.0%

参考資料 航空機一覧



			前期末 2022/3/31				当期末 2022/12/31				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
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	0	0	0
		Boeing 777-200ER	8	0	8	5	3	0 ⁽¹⁾	3	3	▲2
		Boeing 777-200	4	0	4	0	1	0	1	0	0
	大型機 小計		40	4	44	33	29	4	33	32	▲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	47	10	57	56	▲2
		小型機 小計	47	12	59	58	47	10	57	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	198	18	216	214	▲3
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	202	24	226	224	▲3

(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。