

日本航空株式会社 2024年3月期 第2四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



2023年10月31日

代表取締役社長執行役員グループCEO

取締役専務執行役員グループCFO

赤坂祐二

齋藤祐二

JALはラグビー日本代表を応援しています
@JRFU, 2023



APEX

Health Safety Powered
by SimpliFlying Audit
Diamond



SKYTRAX

Covid-19 Safety
Rating
5-Star



SKYTRAX
2023年度

World's Best Economy Class
Best Economy Class Airline seat



SKYTRAX

World Airline Star
Rating
5-Star



work with Pride



「PRIDE Index 2022」
Gold



WORLD CLASS



BEST WIFI
IN EASTERN ASIA
WINNER 2023

1. 2024年3月期 第2四半期 業績概要

2. 2024年3月期 通期連結業績予想

3. 直近の当社の取り組み

4. 2024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
2023年度 優良企業



SAI 公益社団法人
日本証券アナリスト協会
The Securities Analysts Association of Japan



DX銘柄2023
Digital Transformation



健康経営銘柄
Health and Productivity



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

ESG社外評価



FTSE Blossom
Japan Index



FTSE Blossom
Japan Sector
Relative Index

2023 CONSTITUENT MSCI日本株
女性活躍指数 (WIN)

Member of
Dow Jones
Sustainability Indices

Powered by the S&P Global CSA

Dow Jones Sustainability
Asia Pacific Index



気候変動「A-」評価



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) Q2(7月-9月)の実績はQ2累計実績(4月-9月)からQ1実績(4月-6月)を差し引いて算出しております。

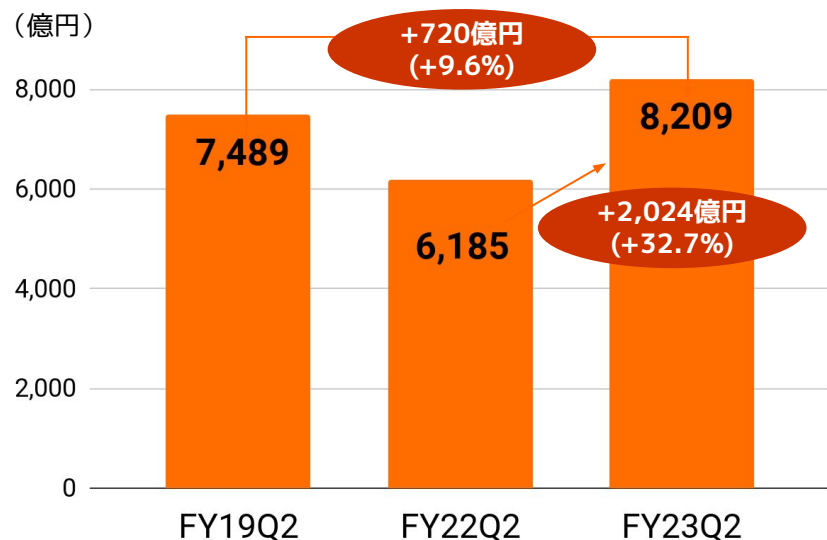
(3) LCC=Low Cost Carrier (4) ※= 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの

2024年3月期 第2四半期 業績概要

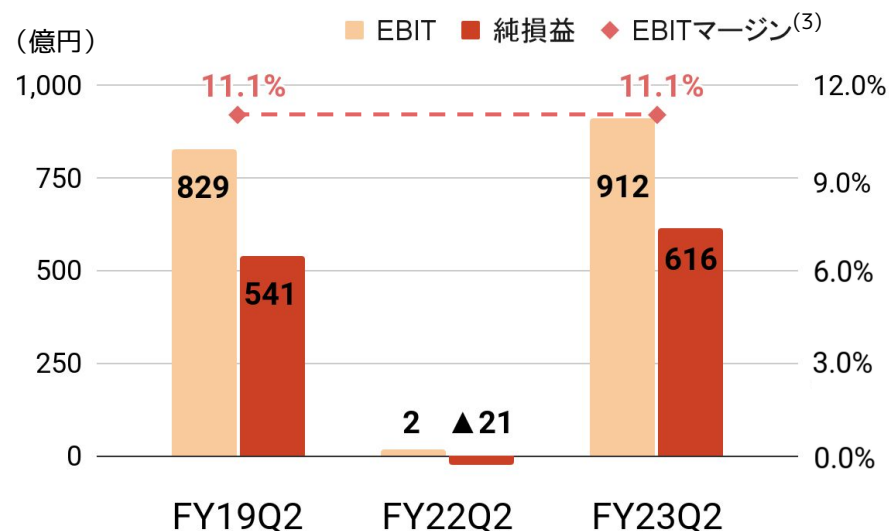


✓ 他社に先行して供給を戻し、旅客需要を着実に取り込んでコロナ前比でも増収・増益を達成

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純損益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY22Q2	FY23Q2	FY22Q2比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	140.4	98.2	▲30.1%
ドバイ原油 (USD/bbl)	105.8	79.8	▲24.6%
為替 (円/USD)	130.8	138.7	+6.0%

運航諸元/ASK

	FY23Q2 (FY22Q2比)		
	国際線	国内線	合計
フルサービスキャリア	+44.7%	+1.1%	+22.2%
LCC	+83.9%	+1.3%	+74.1%
合計	+49.3%	+1.1%	+25.8%

(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

- 上期の売上収益は、回復する旅客需要を着実に取り込み、前年度より2,024億円増加し、8,209億円となりました。これはコロナ前の2019年度上期の売上収益を720億円上回るものです。コロナを耐えた後、着実に成長しております。
- EBITは912億円の黒字、純損益は616億円の黒字となりました。EBITの912億円は当初計画より約400億円の上振れとなっております。コロナ前の2019年度上期と比較しても、増益を達成しております。今迄支えてくださった皆様には厚く御礼申し上げます。
- 足許の国際旅客の好調を受け、通期業績予想もEBIT1,300億円、純損益は800億円と上方修正することにいたしました。また、配当予想も一株当たり年間60円に増配としております。このうち、中間配当は30円と決定しております。
- 国際情勢の悪化等に伴う燃油価格の高騰等、予断は許しませんが、残り5か月、構造改革を進めつつ、更なる増収増益を目指して鋭意努力して参ります。何卒ご期待ください。

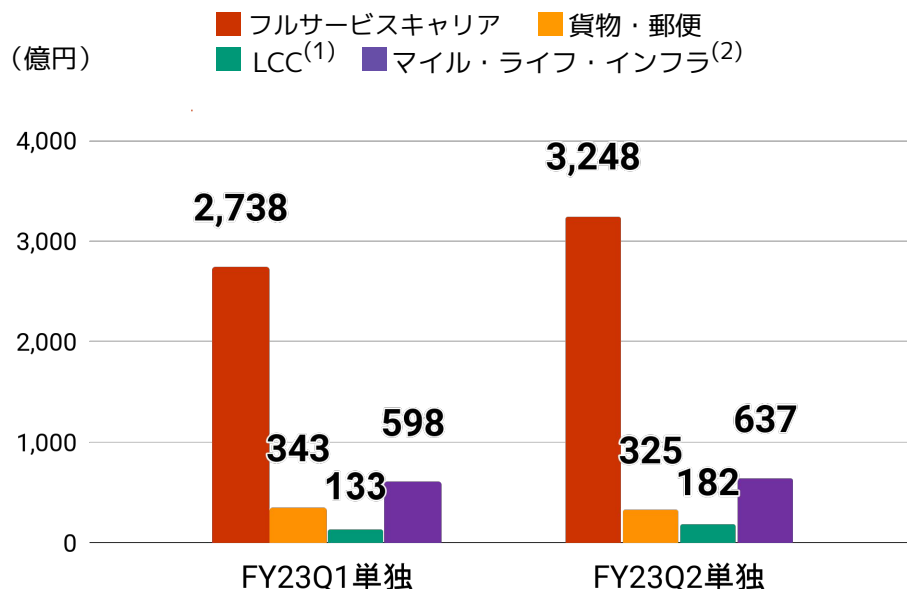
2024年3月期 第2四半期 事業領域別実績



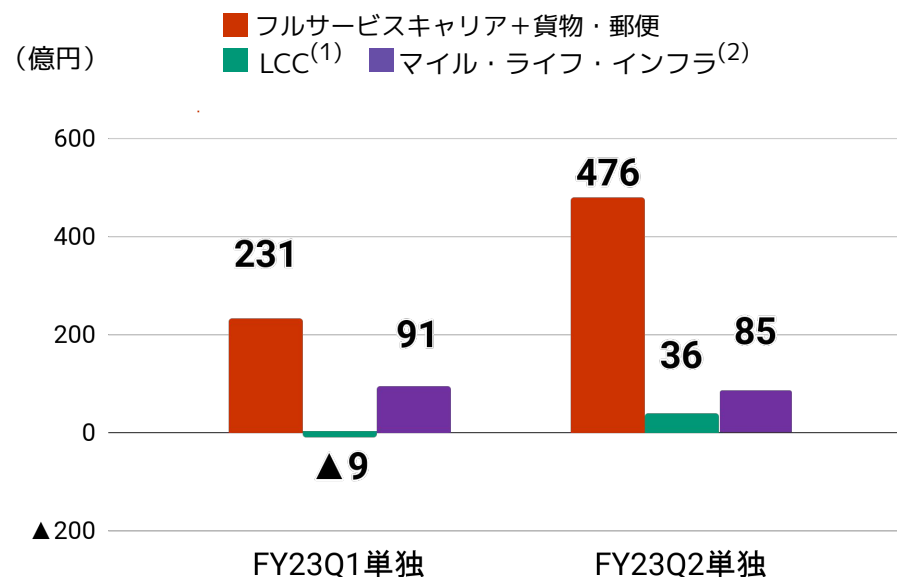
- ✓ フルサービスキャリアがけん引し、売上収益・EBITは大きく増加
- ✓ LCCのEBITは黒字化、マイル・ライフ・インフラは安定的に利益を計上

FY23上期 (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 (2)
売上収益	5,987	669	316	1,236
EBIT	707		27	177

事業領域別 売上収益



事業領域別 EBIT



- ・ 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
- (1) 売上収益は、連結子会社のZIPAIRおよびSPRING JAPAN、EBITは、連結子会社2社に加えて、持分法適用会社であるJetstar Japan
- (2) マイル・ライフ・インフラ＝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2四半期単独のEBITは476億円の黒字となりました。
- 同じく第2四半期単独のLCC事業領域のEBITは36億円の黒字、マイル・ライフ・インフラ事業領域のEBITは85億円の黒字となりました。

1. 2024年3月期 第2四半期 業績概要
2. **2024年3月期 通期連結業績予想**
3. 直近の当社の取り組み
4. 2024年3月期 第2四半期 業績詳細
5. 参考資料



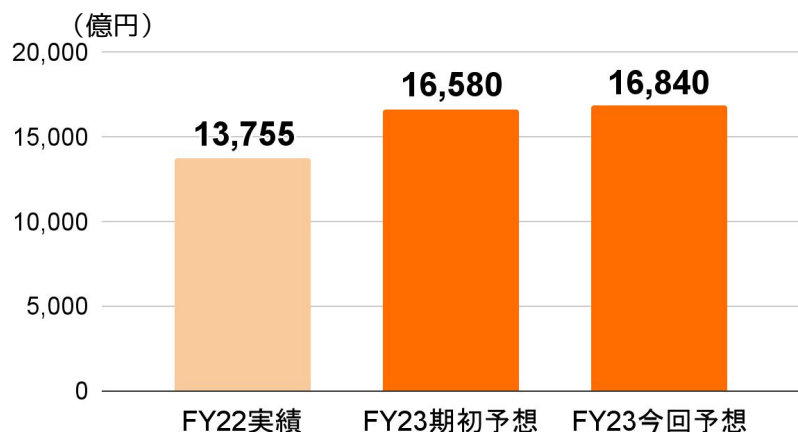
INTENTIONALLY LEFT BLANK

2024年3月期 通期連結業績予想について

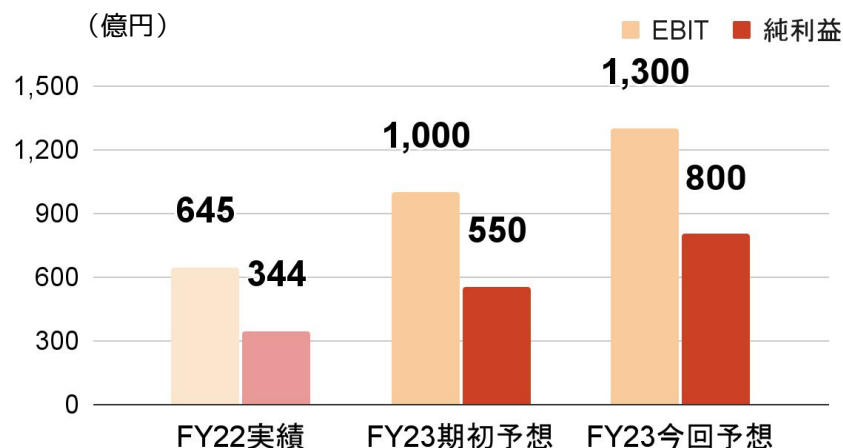


- ✓ 通期連結業績は、回復する旅客需要の更なる獲得を反映し、売上収益16,840億円、EBIT1,300億円、純利益800億円へ上方修正
- ✓ 年間配当金予想額は1株当たり40円から60円へ増配

売上収益



EBIT/純利益



配当予想

	FY22実績	FY23	
		期初予想	今回予想
1株当たり配当金額	25.0円	40.0円	60.0円
中間配当	-	20.0円	30.0円
期末配当	25.0円	20.0円	30.0円
配当性向 (1)	31.7%	31.8%	32.8%

(1) 配当性向 = 配当金総額 / 純利益

燃油・為替市況前提

	FY22実績	FY23	
		期初予想	今回予想
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	128.3	115.0	109.1 (下期 120.0)
ドバイ原油 (USD/bbl)	95.2	85.0	85.9 (下期 92.0)
為替 (円/USD)	134.6	135.0	141.9 (下期 145.0)

- こちらのページでは通期連結業績予想について説明します。
- 通期連結業績予想につきましては、売上収益を16,840億円、EBITを1,300億円、純利益800億円と、上方修正を行っています。
- 修正の前提となる市況は、シンガポールケロシンを1バレル当たり120ドル、ドル円を145円としております。
- また、年間配当予想につきましても、1株当たり40円から60円へ増配としております。こちらは中間配当、期末配当でそれぞれ1株あたり30円となります。
- 潜在的なリスク要因はあるものの、利益目標の達成に向け最大限努力してまいります。

2024年3月期 通期連結業績予想 詳細



(単位：億円)	FY22	FY23		
	実績	期初予想	今回予想	予想増減
売上収益	13,755	16,580	16,840	+260
フルサービスキャリア	11,086	12,810	13,390	+580
国際旅客収入	4,175	5,570	6,430	+860
国内旅客収入	4,511	5,380	5,460	+80
貨物郵便収入	2,247	1,720	1,330	▲390
その他収入	152	140	170	+30
LCC	306	810	710	▲100
マイル・ライフ・インフラ (1)	2,362	2,960	2,740	▲220
営業費用	13,446	15,710	15,670	▲40
燃油費	3,233	3,870	3,770	▲100
燃油費以外	10,213	11,840	11,900	+60
その他収支 (2)	336	130	130	-
EBIT	645	1,000	1,300	+300
純利益	344	550	800	+250

事業領域別EBIT			
(単位：億円)	FY22 実績	FY23	
		期初予想	今回予想
フルサービスキャリア 貨物・郵便	249	450	800
LCC	▲80	0	30
マイル・ライフ・インフラ (1)	477	550	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

燃油・為替の市況変動による利益影響 (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	82ドル	92ドル	102ドル
		シンガポール・ ケロシン	110ドル	120ドル	130ドル
為替 (円/USD)	135円		+80	+60	+0
	145円		+40	予想前提 +0	▲70
	155円		▲30	▲120	▲100

(1) マイル・ライフ・インフラ＝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

- こちらのページは通期連結業績予想の詳細を示しております。
- 収入については、足元の好調な旅客需要の獲得や期初想定より弱含みな貨物郵便事業の状況などを反映し、当初想定を260億円上回る見込みです。費用については、上期の燃油費の減少等を反映し、通期では燃油費が100億円減少、また、燃油費以外の費用が当初想定より60億円増加することを見込み、当初期初想定から40億円の減少を見込んでいます。
- 結果として、売上収益を16,840億円、EBITを1,300億円、純利益800億円と想定しております。
- また、通期の事業領域別EBITについては、フルサービスキャリア事業領域を800億円、LCC事業領域を30億円、マイル・ライフ・インフラ事業領域を470億円と想定しております。

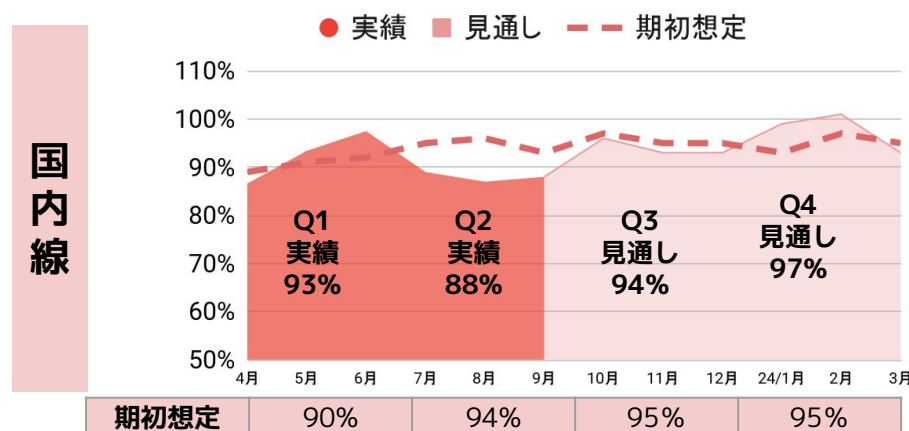
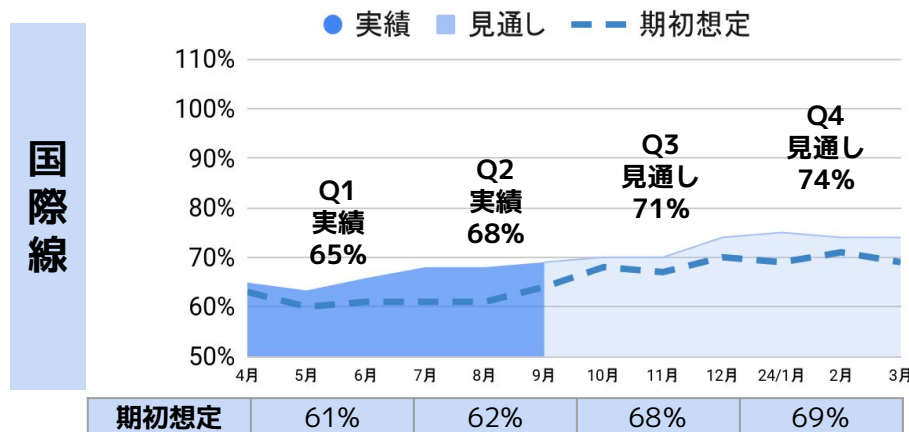
2024年3月期 通期連結業績予想の前提

国際・国内旅客（フルサービスキャリア）



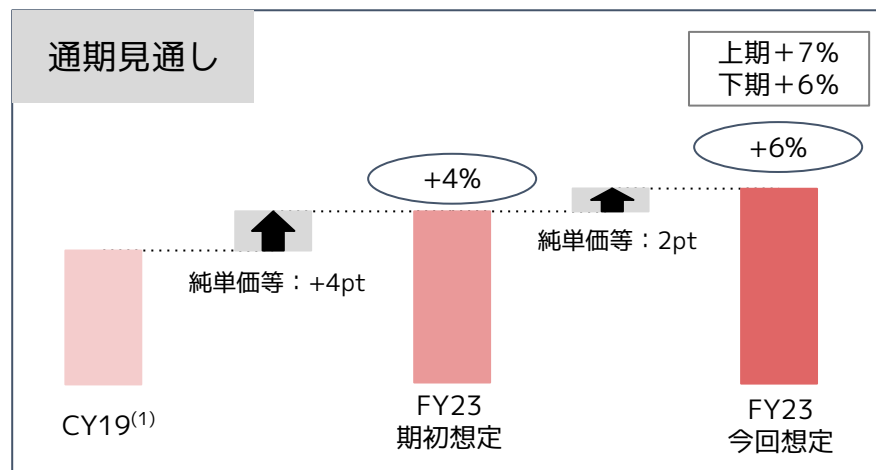
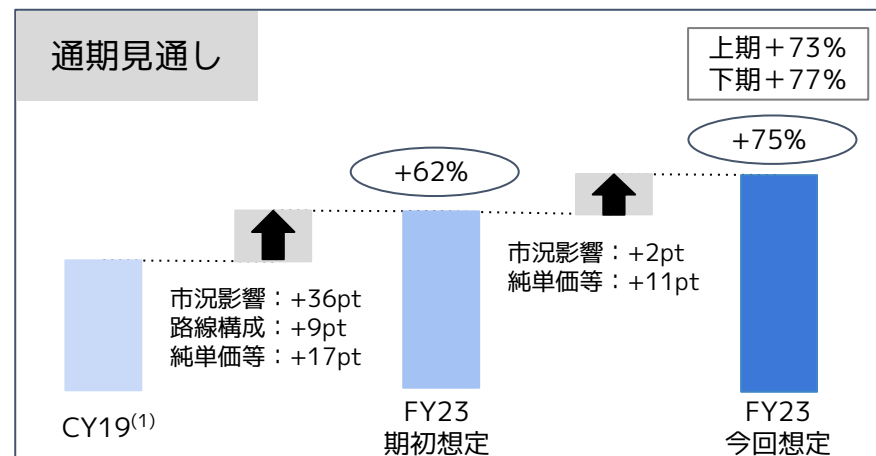
- ✓ 国際旅客は、回復する需要を確実に取り込み、旅客数・単価ともに期初想定を大きく上回る見通し
- ✓ 国内旅客は、高い競争力と柔軟な価格施策により需要獲得を推進し、期初想定を上回る収入を見込む

旅客需要 (CY2019比) ⁽¹⁾



(1) CY2019 = 2019年1月～12月

単価 (CY2019比) ⁽¹⁾



- こちらのページでは通期連結業績予想の前提を示しております。
- 国際旅客については、19年対比で第3四半期には71%、第4四半期には74%まで回復する想定としております。
- 国内旅客については、19年対比で第3四半期には94%、第4四半期には97%まで回復する想定としております。
- また、単価についても、国際線、国内線いずれも旅客需要が回復する中、適切なレベニューマネジメントにより引き続き高い水準を維持していく想定としております。

1. 2024年3月期 第2四半期 業績概要
2. 2024年3月期 通期連結業績予想
- 3. 直近の当社の取り組み**
4. 2024年3月期 第2四半期 業績詳細
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

直近の当社の取り組み (国際旅客)



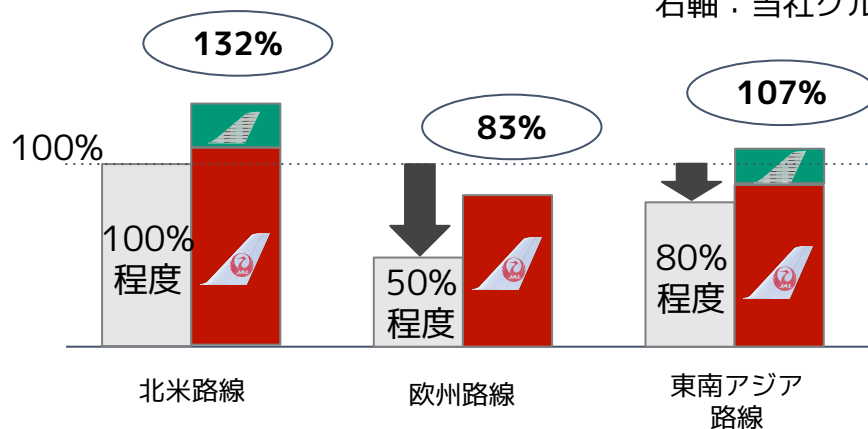
国際旅客



マーケットで優位なポジションを確保

FY23上期/日本発着便の総座席数
(CY19対比)

左軸：市場全体
(FSC+LCC)
右軸：当社グループ



国際線の総座席数は未だコロナ前水準に戻らず

当社グループのマーケットシェアが上昇

- 当社は、早めに供給を回復
- 今冬より新型機を導入し、競争力をより強化

競争力強化の取り組み

国際線新機材A350-1000 年内にも運航開始！

- 今年度は3機受領予定、初号機は羽田＝ニューヨーク線
- 従来機よりビジネスクラスの座席数を10%増加、プライベート感あふれるくつろぎの空間へ一新
- 従来機と比べ、燃油消費量・CO2排出量を約15～25%削減



<ファーストクラス>



<ビジネスクラス>



<プレミアム
エコノミークラス>



<エコノミークラス>



- こちらのページではフルサービス事業領域における直近の取り組みについて説明します。
- 当社は、コロナ禍においても回復期に備えて戦略的に生産能力を温存してきたことで、需要が急回復する中、各方面においていち早く供給を戻すことができております。
- また、年内にはA350-1000型機を羽田＝ニューヨーク線に投入し、もう一段の高品質な空間を提供することで競争力を高めていきたいと考えております。

直近の当社の取り組み (貨物・郵便、LCC、マイル・ライフ・インフラ)



貨物・郵便

■ フレイタービジネス開始に向けた準備は順調

767貨物機



- ・ 物流パートナーと提携
- ・ 2024年2月より運航開始予定

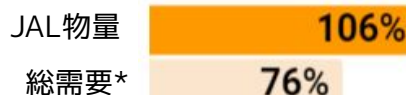
A321貨物機



- ・ ヤマトHDと提携
- ・ 2024年度より運航開始予定

■ 市場環境が厳しい中、トランジット貨物や医薬品の取り込み強化などにより、コロナ前を上回る物量を確保

総需要・JAL物量 (FY19比)



*総需要 = 日本発着JAF需要実績

LCC

- ZIPAIRの旅客数は単月10万人、累計100万人に到達！
- 現在就航都市を8都市まで拡大、今後もさらなる成長を目指す

ZIPAIR FY23 旅客数推移



就航都市



マイル・ライフ・インフラ

マイレージ

- マイルの利便性を向上すべく、
- ・ 日常生活でマイルがたまるシーンを拡大
- ・ 特典航空券以外のJALならではの体験・特典を充実

普段のくらし(たまる)

JALの保険

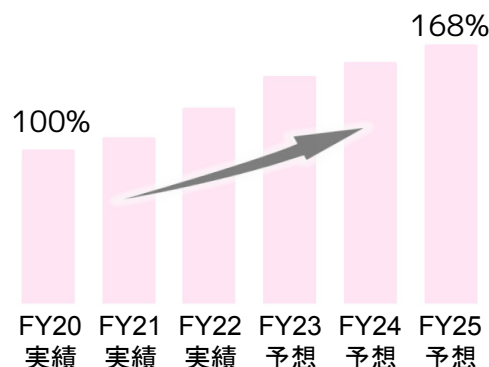
介護 医療 がん 傷害 etc.



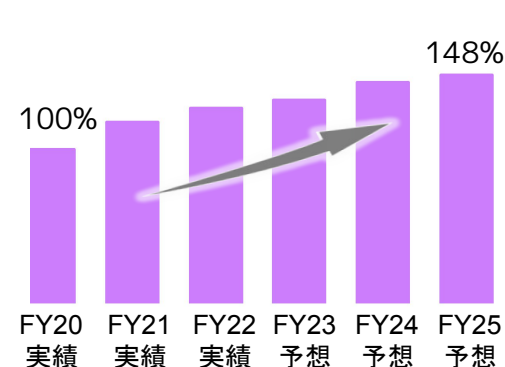
特別な時間(つかえる)



発行マイル数 (非航空分野)



マイレージ 利益推移



- こちらのページでは貨物・郵便、LCC、マイル・ライフ・インフラ事業領域における直近の取り組みについて説明します。
- 貨物・郵便事業領域においては、厳しい市場環境の中、トランジット貨物や医薬品の取り込みなどにより、コロナ前を上回る物量を確保しております。
- LCC事業領域においては、ZIPAIRの旅客数が単月10万人、累計100万人に到達するなど、順調に成長を続けております。
- マイル・ライフ・インフラ事業領域においては、日常生活でマイルがたまるシーンを拡大するとともに、特典航空券以外のJALならではの体験・特典を拡充する取り組みなどを通じてより一層魅力的なプログラムとする取り組みを継続してまいります。

1. 2024年3月期 第2四半期 業績概要
2. 2024年3月期 通期連結業績予想
3. 直近の当社の取り組み
- 4. 2024年3月期 第2四半期 業績詳細**
5. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2024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	FY22Q2	FY23Q2	FY19Q2		FY22Q2		FY23Q2	FY22Q2	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
売上収益	7,489	6,185	8,209	+720	+9.6%	+2,024	+32.7%	4,394	+898	+25.7%
フルサービスキャリア	6,122	5,058	6,656	+534	+8.7%	+1,597	+31.6%	3,574	+700	+24.4%
国際旅客収入	2,729	1,632	3,144	+415	+15.2%	+1,511	+92.6%	1,669	+661	+65.6%
国内旅客収入	2,858	2,086	2,750	▲107	▲3.7%	+664	+31.8%	1,530	+324	+26.9%
貨物郵便収入	451	1,262	669	+217	+48.1%	▲593	▲47.0%	325	▲283	▲46.5%
その他収入	83	76	92	+8	+10.5%	+15	+19.7%	48	▲1	▲3.1%
LCC	-	111	316	-	-	+204	+184.3%	182	+104	+132.5%
マイル・ライフ・インフラ (1)	1,367	1,015	1,236	▲130	▲9.5%	+221	+21.8%	637	+94	+17.3%
営業費用	6,715	6,374	7,366	+651	+9.7%	+992	+15.6%	3,836	+493	+14.8%
燃油費	1,277	1,548	1,700	+422	+33.1%	+151	+9.8%	906	+56	+6.6%
燃油費以外	5,437	4,825	5,666	+229	+4.2%	+840	+17.4%	2,929	+436	+17.5%
その他収支 (2)	55	191	69	+14	+26.5%	▲121	▲63.4%	39	▲85	▲68.2%
EBIT	829	2	912	+82	+10.0%	+910	-	598	+320	+115.1%
EBITマージン(%)	11.1%	0.0%	11.1%	+0.0pt	-	+11.1pt	-	13.6%	+5.7pt	-
純損益	541	▲21	616	+75	+13.9%	+638	-	386	+211	+121.6%
RPK(百万人キロ)	39,419	23,144	35,510	▲3,909	▲9.9%	+12,366	+53.4%	18,556	+5,089	+37.8%
ASK(百万席キロ)	46,222	36,338	45,698	▲524	▲1.1%	+9,360	+25.8%	23,295	+3,327	+16.7%
EBITDAマージン(%) (3)	21.7%	13.5%	20.1%	▲1.7pt	-	+6.6pt	-	21.9%	+2.2pt	-

(1) マイル・ライフ・インフラ=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 EBITDA=EBIT+減価償却費

- 以降のページでは、第2四半期の実績をご説明いたします。
- 13ページは連結経営成績をお示ししております。

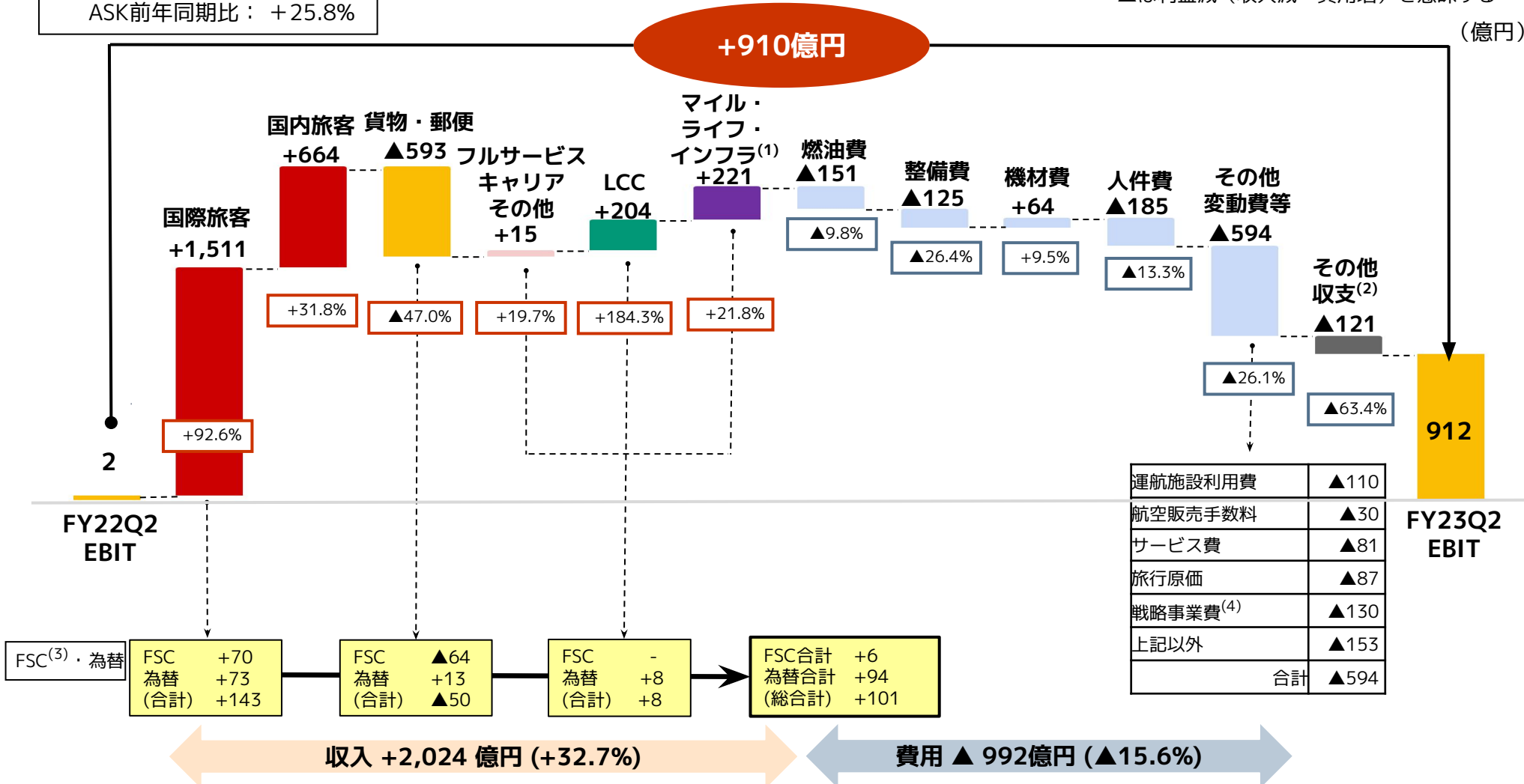
2024年3月期 第2四半期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）



RPK前年同期比： +53.4%
ASK前年同期比： +25.8%

+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
(億円)



(1) マイル・ライフ・インフラ=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 (4) 戦略事業費=コマース・受託事業原価など非航空に関する費用

- 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ております。
- 収入は、貨物事業が前年度から減収となったものの、それ以外の事業領域については増収を達成し、合計では前年より2,024億円の大幅な増収となりました。
- 費用は、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が増加しております。
- 以上の結果、EBITは前年対比910億円の収支改善となっております。

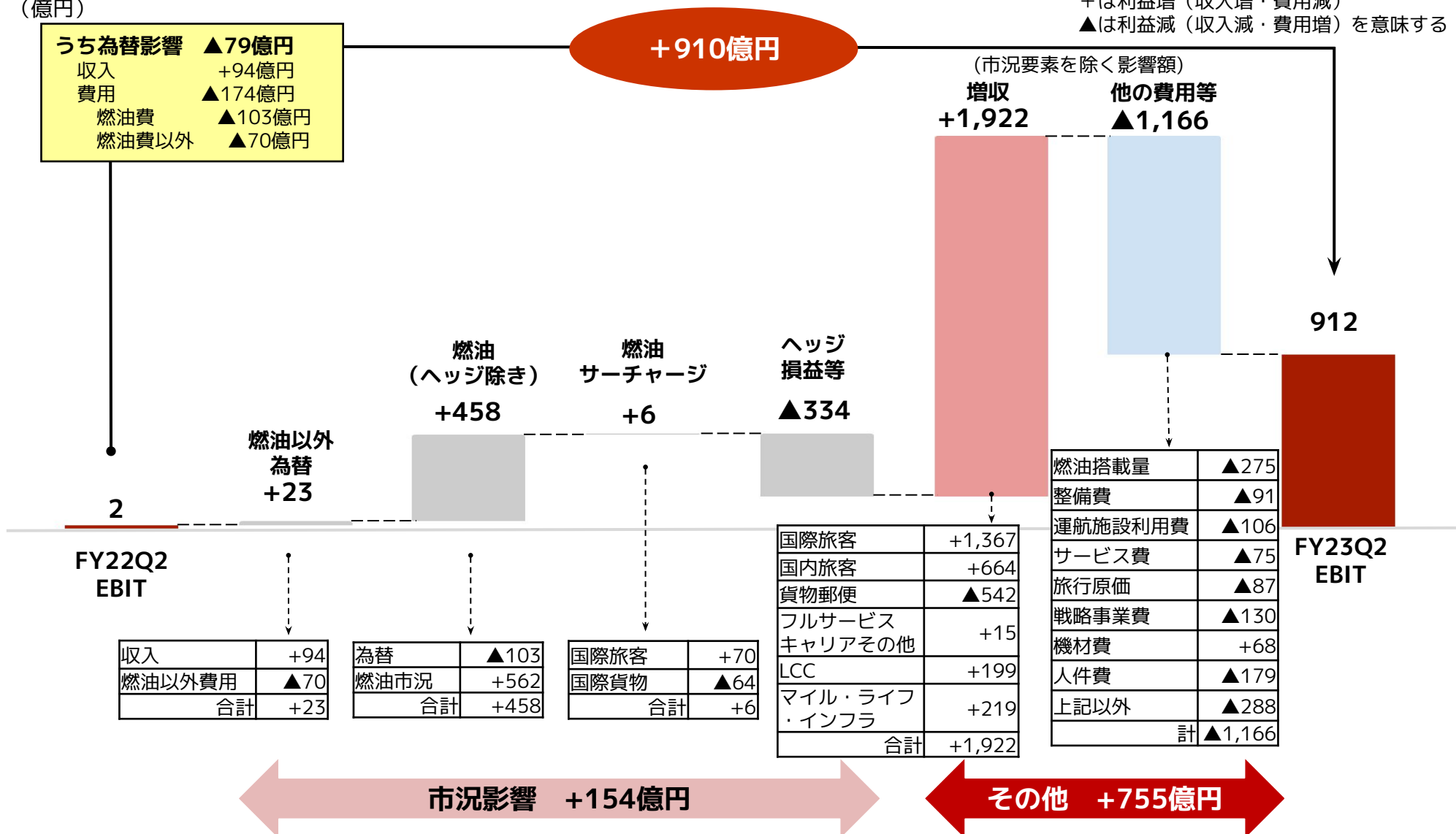
2024年3月期 第2四半期 業績詳細

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。
- 市況の影響は燃油価格が前年よりも大きく下がったことから、前年対比で154億円の収支改善影響がございました。
- また、これら市況影響を除く実力ベースでも、755億円の収支改善を実現しております。

2024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	FY22Q2	FY23Q2	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
旅客収入（億円）	2,729	1,632	3,144	+15.2%	+92.6%	1,669	+65.6%
有償旅客数（千人）	4,946	1,742	3,294	▲33.4%	+89.1%	1,723	+70.0%
RPK（百万人キロ）	24,716	11,574	18,817	▲23.9%	+62.6%	9,803	+44.7%
ASK（百万席キロ）	27,835	16,402	23,738	▲14.7%	+44.7%	11,974	+28.7%
有償座席利用率（%）	88.8%	70.6%	79.3%	▲9.5pt	+8.7pt	81.9%	+9.1pt
単価（円）(1)	55,175	93,708	95,443	+73.0%	+1.9%	96,857	▲2.6%
イールド（円）(2)	11.0	14.1	16.7	+51.3%	+18.5%	17.0	+14.5%
ユニットレベニュー（円）(3)	9.8	10.0	13.2	+35.1%	+33.1%	13.9	+28.7%

国内旅客事業	累計					単独	
	FY19Q2	FY22Q2	FY23Q2	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
旅客収入（億円）	2,858	2,086	2,750	▲3.7%	+31.8%	1,530	+26.9%
有償旅客数（千人）	19,409	13,717	17,526	▲9.7%	+27.8%	8,937	+17.0%
RPK（百万人キロ）	14,703	10,554	13,302	▲9.5%	+26.0%	6,832	+14.2%
ASK（百万席キロ）	18,387	17,455	17,640	▲4.1%	+1.1%	8,925	▲3.7%
有償座席利用率（%）	80.0%	60.5%	75.4%	▲4.6pt	+14.9pt	76.5%	+12.0pt
単価（円）(1)	14,725	15,212	15,696	+6.6%	+3.2%	17,129	+8.4%
イールド（円）(2)	19.4	19.8	20.7	+6.4%	+4.6%	22.4	+11.1%
ユニットレベニュー（円）(3)	15.5	12.0	15.6	+0.3%	+30.4%	17.2	+31.7%

(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、フルサービスキャリア事業の国際線と国内線の実績をお示ししております。
- 国際線の旅客数は2019年対比で67%となり、単価が73%上昇した結果、収入は2019年対比で旅客収入は約115%とコロナ前の水準を超えております。
- 国内線の旅客数は2019年対比で90%となり、単価が6%上昇した結果、収入は2019年対比で旅客収入は約96%まで回復しました。

2024年3月期 第2四半期 業績詳細 貨物



- ✓ 国際貨物は高い輸送品質を基盤に高付加価値貨物を取り込み、コロナ前を上回る収入を確保
- ✓ 自社および他社供給を活用し、アジア＝北米間を中心に物量の最大化に努めた

国際貨物事業	累計					単独	
	FY19Q2	FY22Q2	FY23Q2	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
貨物収入（億円）	297	1,090	506	+70.5%	▲53.6%	242	▲53.5%
有効貨物トンキロ（百万）	2,233	1,857	2,118	▲5.1%	+14.1%	1,065	+10.7 %
有償貨物トンキロ（百万）	1,212	1,446	1,271	+4.9%	▲12.1%	639	▲10.7%
貨物輸送重量（千トン）	200	235	212	+6.0%	▲9.8%	107	▲8.8%
重量単価（円/kg）	148	463	238	+60.9%	▲48.5%	226	▲49.0%

国内貨物事業	累計					単独	
	FY19Q2	FY22Q2	FY23Q2	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
貨物収入（億円）	103	97	97	▲5.7%	+0.1%	48	▲0.8%
有効貨物トンキロ（百万）	845	799	810	▲4.2%	+1.3%	410	▲4.0%
有償貨物トンキロ（百万）	165	133	140	▲15.4%	+5.2%	70	+2.2 %
貨物輸送重量（千トン）	178	139	148	▲17.2%	+6.4%	74	+3.1 %
重量単価（円/kg）	58	70	66	+13.9%	▲6.0%	65	▲3.8%

- 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、航空貨物総需要が減少する中、当社の輸送重量は前年同期比で9.8%の減少となりました。
- また、重量単価についても需給バランスの緩和が進み、前年同期比で48.5%の減少となりました。
- しかしながら、依然として、輸送重量・単価ともに2019年を上回って推移しており、2019年を大きく上回る収入を確保しております。

2024年3月期 第2四半期 業績詳細

LCC



- ✓ ZIPAIRは、6月よりサンフランシスコ線、7月からはマニラ線に新規就航。就航地点は北米・アジアを中心に8地点まで拡大し、順調に利益を積み重ねる。年度末には8機体制に増機予定

ZIPAIR 	累計			単独	
	FY22Q2	FY23Q2	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
旅客収入（億円）	74	249	+235.9%	134	+148.3%
有償旅客数（千人）	162	541	+232.9%	297	+172.0%
RPK（百万人キロ）	841	2,990	+255.3%	1,652	+188.6%
ASK（百万席キロ）	2,155	3,765	+74.7%	2,047	+74.7%
有償座席利用率（%）	39.1%	79.4%	+40.4pt	80.7%	+31.8pt
単価（円）(1)	45,697	46,105	+0.9%	45,116	▲8.7%
イールド（円）(2)	8.8	8.4	▲5.5%	8.1	▲13.9%
ユニットレベニュー（円）(3)	3.5	6.6	+92.2%	6.5	+42.1%

SPRING JAPAN 	累計			単独	
	FY22Q2	FY23Q2	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
旅客収入（億円）	36	66	+80.1%	48	+97.8%
有償旅客数（千人）	208	390	+87.5%	243	+47.3%
RPK（百万人キロ）	173	400	+130.0%	268	+99.3%
ASK（百万席キロ）	325	553	+70.1%	347	+55.5%
有償座席利用率（%）	53.4%	72.2%	+18.8pt	77.2%	+16.9pt
単価（円）(1)	17,657	16,965	▲3.9%	19,946	+34.3%
イールド（円）(2)	21.2	16.6	▲21.7%	18.1	▲0.7%
ユニットレベニュー（円）(3)	11.3	12.0	+5.9%	14.0	+27.2%

(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、LCCの実績をお示ししております。
- ZIPAIRは、旺盛な国際旅客需要を確実につかみ、旅客数、収入ともに大きく伸ばしており、順調に成長を続けております。
- スプリングジャパンは引き続き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ることで対応しております。

2024年3月期 第2四半期 業績詳細

費用詳細



✓ 実質固定費は2,485億円、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)	累計							単独		
	FY19Q2	FY22Q2	FY23Q2	FY19Q2		FY22Q2		FY23Q2	FY22Q2	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
燃油費	1,277	1,548	1,700	+422	+33.1%	+151	+9.8%	906	+56	+6.6%
運航施設利用費	435	241	352	▲82	▲19.1%	+110	+45.7%	178	+50	+38.9%
整備費	391	477	602	+211	+53.9%	+125	+26.4%	310	+59	+23.6%
航空販売手数料	95	93	124	+28	+30.3%	+30	+32.5%	62	+12	+26.1%
サービス費(1)	234	139	221	▲12	▲5.4%	+81	+58.5%	117	+37	+46.8%
他変動費(2)	1,079	770	1,041	▲37	▲3.5%	+270	+35.1%	551	+126	+29.8%
機材費(3)	635	679	615	▲20	▲3.2%	▲64	▲9.5%	303	▲35	▲10.4%
人件費(3)	1,511	1,392	1,577	+66	+4.4%	+185	+13.3%	801	+109	+15.9%
その他の費用(3)	1,054	1,030	1,131	+76	+7.3%	+100	+9.8%	604	+76	+14.4%
営業費用合計	6,715	6,374	7,366	+651	+9.7%	+992	+15.6%	3,836	+493	+14.8%

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。
- 円安の進行といった市況影響に加え、運航規模や旅客数に連動する費用が増加した結果、営業費用合計は前年度対比で992億円増加の7,366億円となりました。
- 実質固定費の実績は2,485億円でした。引き続き適切なコストコントロールを継続してまいります。

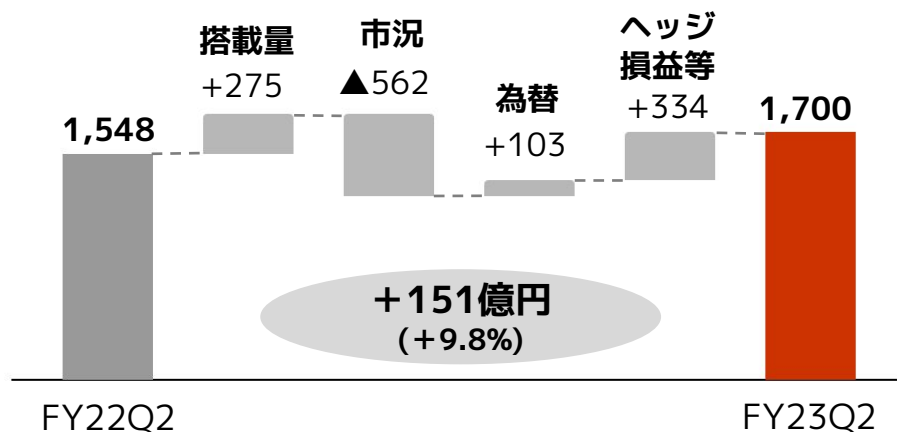
2024年3月期 第2四半期 業績詳細

燃油費

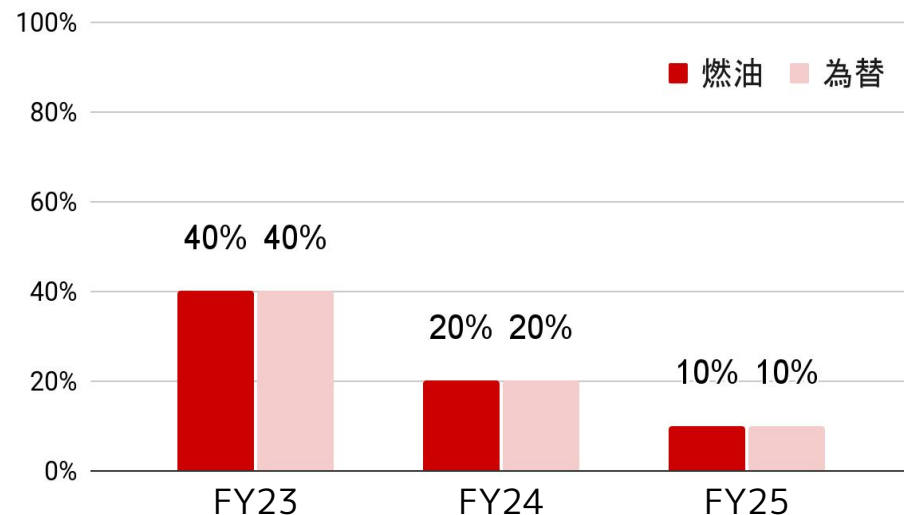


燃油費増減の推移

(億円)



燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2023年9月末時点)



燃油ヘッジ

燃油使用量



燃油
サーチャージ
收受

ヘッジ
対象

- 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收受にて対応

為替ヘッジ

外貨費用



外貨収入

燃油
サーチャージ
收受

ヘッジ
対象

- 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、燃油費及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151億円増加の1,700億円でした。
- 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。また、下段にはご参考までに当社の燃油及び為替のヘッジ量の概念図をお示ししております。

2024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39.8%、ネットD/Eレシオ0倍と健全な水準を維持

CF ✓ 営業キャッシュフローは2,134億円、フリーキャッシュフローも1,309億円へ大きく改善

連結財政状態計算書	FY22期末	FY23Q2末	前期末差
総資産	25,206	26,628	+1,422
現金および現金同等物	6,392	7,435	+1,043
有利子負債	9,255	9,211	▲43
1年内返済	1,119	1,195	+75
自己資本(1)	8,162	8,857	+695
自己資本比率 (%) (2)(5)	32.4% (39.3%)	33.3% (39.8%)	+0.9pt (+0.5pt)
D/Eレシオ (倍) (3)	1.1x	1.0x	▲0.1x
ネットD/Eレシオ (倍) (4)(5)	0.4x (0.1x)	0.2x (0.0x)	▲0.2x (▲0.1x)

(単位：億円)

連結キャッシュフロー計算書	FY22Q2	FY23Q2	前年同期差
営業キャッシュフロー	1,202	2,134	+931
減価償却費	832	734	▲98
投資キャッシュフロー	▲525	▲824	▲299
投資・出資額	▲597	▲853	▲255
フリーキャッシュフロー (6)	677	1,309	+631
財務キャッシュフロー	▲266	▲344	▲77
キャッシュフロー合計 (7)	410	965	+554
EBITDA (8)	834	1,646	+811

- (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) ()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数値
- (6) 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
- (7) 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
- (8) 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このページで説明いたします。
- 格付評価上の自己資本比率は39.8%、同じくネットDEレシオは0.0倍と、引き続き健全な水準を維持しております。
- 2023年9月末の手元現預金は2022年度末より1,043億円増えて7,435億円となり、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1,646億円の黒字、営業キャッシュフローは2,134億円のキャッシュインフローとなりました。フリーキャッシュフローも1,309億円の黒字となっております。
- 23ページ以降は参考資料です。

1. 2024年3月期 第2四半期 業績概要
2. 2024年3月期 通期連結業績予想
3. 直近の当社の取り組み
4. 2024年3月期 第2四半期 業績詳細
5. **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					
(単位:%)	累計			単独	
	FY23Q2 構成比	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2 構成比	FY22Q2比
米大陸線	36%	+48.5%	+71.3%	36%	+47.9%
欧州線	17%	+20.6%	+77.2%	18%	+52.3%
アジア・オセアニア線	31%	+15.9%	+93.3%	29%	+63.2%
中国線	8%	▲22.7%	+360.6%	8%	+348.2%
ハワイ・グアム線	8%	▲31.2%	+135.5%	9%	+93.5%
全路線	100%	+15.2%	+92.6%	100%	+65.6%

ASK					
(単位: 百万席キロ)	累計			単独	
	FY23Q2	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
米大陸線	8,940	+4.8%	+23.1%	4,539	+13.4%
欧州線	3,482	▲15.2%	+50.5%	1,763	+30.1%
アジア・オセアニア線	8,108	▲15.9%	+45.9%	3,984	+30.8%
中国線	1,120	▲38.3%	+978.8%	567	+884.6%
ハワイ・グアム線	2,086	▲44.2%	+79.3%	1,119	+32.6%
全路線	23,738	▲14.7%	+44.7%	11,974	+28.7%

RPK					
(単位: 百万人キロ)	累計			単独	
	FY23Q2	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
米大陸線	7,394	▲4.2%	+37.5%	3,740	+21.1%
欧州線	2,782	▲24.9%	+76.0%	1,510	+48.9%
アジア・オセアニア線	6,262	▲24.7%	+66.1%	3,157	+51.1%
中国線	685	▲57.1%	+917.8%	409	+994.9%
ハワイ・グアム線	1,692	▲49.9%	+117.1%	985	+81.0%
全路線	18,817	▲23.9%	+62.6%	9,803	+44.7%

有償旅客数					
(単位:千人)	累計			単独	
	FY23Q2	FY19Q2比	FY22Q2比	FY23Q2	FY22Q2比
米大陸線	795	▲3.0%	+37.6%	402	+21.0%
欧州線	297	▲27.6%	+75.8%	162	+48.8%
アジア・オセアニア線	1,570	▲30.9%	+88.3%	782	+68.3%
中国線	351	▲59.0%	+940.5%	212	+1036.0%
ハワイ・グアム線	279	▲52.4%	+120.1%	165	+85.4%
全路線	3,294	▲33.4%	+89.1%	1,723	+70.0%

有償座席利用率					
(単位:%)	累計			単独	
	FY23Q2	FY19Q2	FY22Q2	FY23Q2	FY22Q2
米大陸線	82.7%	90.5%	74.0%	82.4%	77.2%
欧州線	79.9%	90.1%	68.4%	85.6%	74.9%
アジア・オセアニア線	77.2%	86.3%	67.8%	79.2%	68.6%
中国線	61.2%	88.0%	64.8%	72.2%	64.9%
ハワイ・グアム線	81.1%	90.3%	67.0%	88.0%	64.5%
全路線	79.3%	88.8%	70.6%	81.9%	72.8%

参考資料 航空機一覧



			前期末 2023/3/31			当期末 2023/9/30			増減
			所有	リース	合計	所有	リース	合計	
フルサービスキャリア	大型機	Airbus A350-900	12	4	16	12	4	16	0
		Boeing 777-300ER	13	0	13	13	0	13	0
		Boeing 777-200ER	3	0	3	1	0	1	▲2
		大型機 小計	28	4	32	26	4	30	▲2
	中型機	Boeing 787-9	19	3	22	19	3	22	0
		Boeing 787-8	25	0	25	24	0	24	▲1
		Boeing 767-300ER	16	11	27	16	11	27	0
		中型機 小計	60	14	74	59	14	73	▲1
	小型機	Boeing 737-800	47	9	56	47	9	56	0
		小型機 小計	47	9	56	47	9	56	0
	リージョナル機	Embraer 170 / Embraer 190	32	0	32	32	0	32	0
		De Havilland DHC-8-400CC	5	0	5	5	0	5	0
		ATR42-600 / ATR72-600	13	1	14	14	1	15	+1
		リージョナル機 小計	50	1	51	51	1	52	+1
フルサービスキャリア 合計			185	28	213	183	28	211	▲2
LCC	Boeing 787-8		5	0	5	7	0	7	+2
	Boeing 737-800		0	6	6	0	6	6	0
	LCC合計		5	6	11	7	6	13	+2
総計			190	34	224	190	34	224	0

参考資料

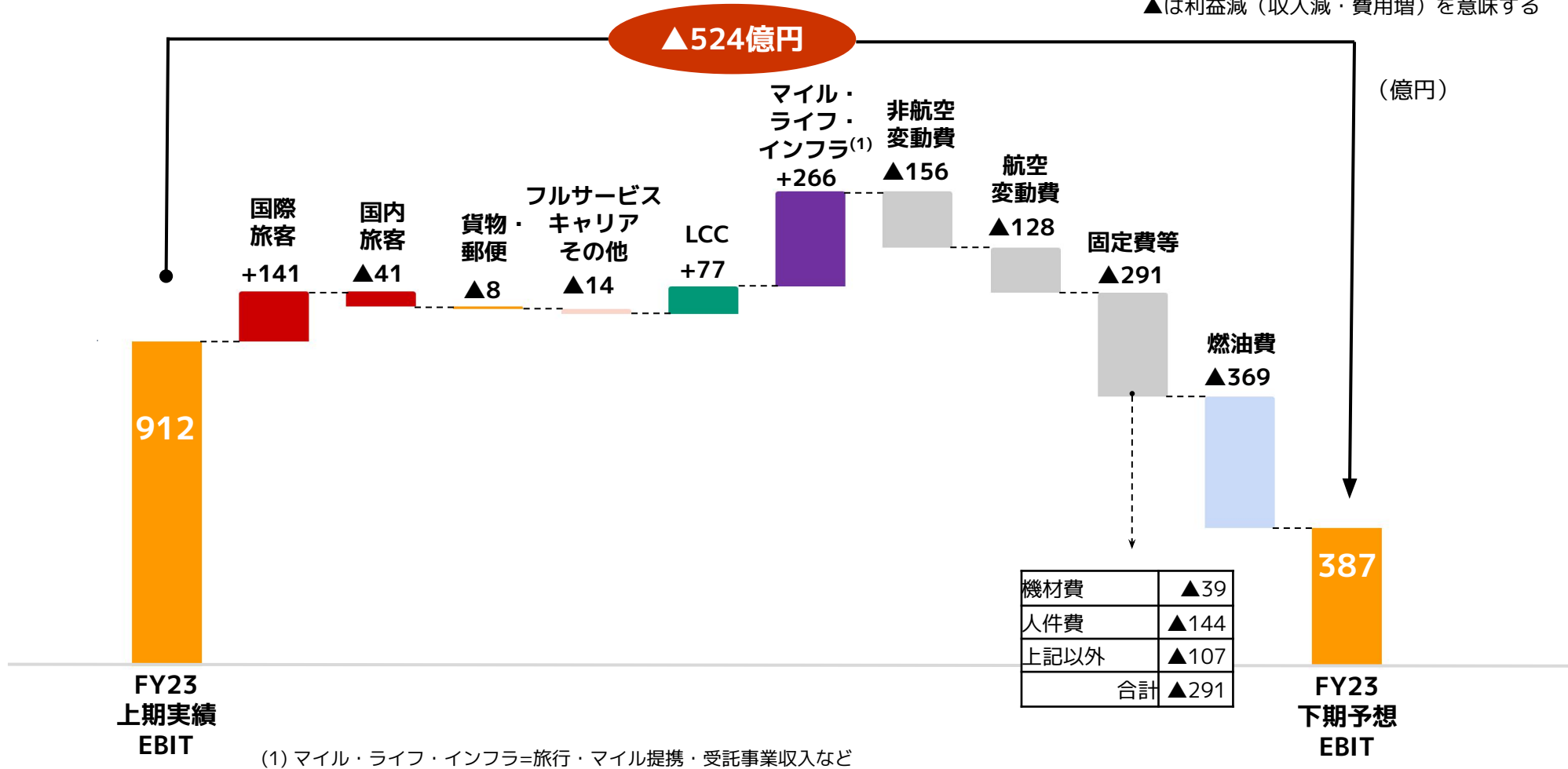
2024年3月期 通期連結業績予想

EBIT増減（上期実績・下期予想）



- ✓ 国際線を中心とした旅客とマイル・ライフ・インフラは更なる回復を見込む
- ✓ 下期における主な費用増加要因は、燃油費と人財投資

+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



参考資料

2024年3月期 通期連結業績予想

国際・国内旅客事業（フルサービスキャリア）



国際旅客事業	CY19 (4)	FY22	FY23	CY19比 (%) (座席利用率のみ実数)			FY22比 (%) (座席利用率のみ実数)		
				通期	上期	下期	通期	上期	下期
旅客収入（億円）	5,312	4,175	6,430	+21.0%	+15.2%	+27.2%	+54.0%	+92.6%	+29.2%
有償旅客数（千人）	9,796	4,348	6,781	▲30.8%	▲33.4%	▲28.1%	+55.9%	+89.1%	+33.8%
RPK（百万人キロ）	48,822	27,310	38,036	▲22.1%	▲23.9%	▲20.3%	+39.3%	+62.6%	+22.1%
ASK（百万席キロ）	55,177	38,039	47,623	▲13.7%	▲14.7%	▲12.6%	+25.2%	+44.7%	+10.4%
有償座席利用率（%）	88.5%	71.8%	79.9%	79.9%	79.3%	80.5%	79.9%	79.3%	80.5%
単価（円）(1)	54,229	96,015	94,818	+74.8%	+73.0%	+76.9%	▲1.2%	+1.9%	▲3.4%
イールド（円）(2)	10.9	15.3	16.9	+55.4%	+51.3%	+59.5%	+10.6%	+18.5%	+5.8%
ユニットレベニュー（円）(3)	9.6	11.0	13.5	+40.2%	+35.1%	+45.6%	+23.0%	+33.1%	+17.1%

国内旅客事業	CY19 (4)	FY22	FY23	CY19比 (%) (座席利用率のみ実数)			FY22比 (%) (座席利用率のみ実数)		
				通期	上期	下期	通期	上期	下期
旅客収入（億円）	5,542	4,511	5,460	▲1.5%	▲3.7%	+0.9%	+21.0%	+31.8%	+11.7%
有償旅客数（千人）	38,368	30,109	35,612	▲7.2%	▲9.7%	▲4.6%	+18.3%	+27.8%	+10.3%
RPK（百万人キロ）	29,070	23,090	27,053	▲6.9%	▲9.5%	▲4.3%	+17.2%	+26.0%	+9.7%
ASK（百万席キロ）	36,539	35,243	35,368	▲3.2%	▲4.1%	▲2.3%	+0.4%	+1.1%	▲0.3%
有償座席利用率（%）	79.6%	65.5%	76.5%	76.5%	75.4%	77.6%	76.5%	75.4%	77.6%
単価（円）(1)	14,445	14,983	15,331	+6.1%	+6.6%	+5.8%	+2.3%	+3.2%	+1.3%
イールド（円）(2)	19.1	19.5	20.2	+5.9%	+6.4%	+5.4%	+3.3%	+4.6%	+1.9%
ユニットレベニュー（円）(3)	15.2	12.8	15.4	+1.8%	+0.3%	+3.3%	+20.6%	+30.4%	+12.1%

(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
(4) CY2019=2019年1月～12月。ただし、1月～3月は社内管理上の簡便的手法で試算したIFRS値を使用。

参考資料

2024年3月期 通期連結業績予想

財務諸表



単位：億円)

連結財政状態計算書	FY22	FY23		予想増減額
	実績	期初予想	今回予想	
総資産	25,206	25,440	26,420	+980
有利子負債	9,255	8,830	8,850	+20
自己資本(1)	8,162	8,500	8,770	+270
自己資本比率 (%) (2)(5)	32.4% (39.3%)	33.4% (40.3%)	33.2% (39.8%)	▲0.2pt (▲0.5pt)
D/Eレシオ (倍) (3)	1.1x	1.0x	1.0x	▲0.0x
ネットD/Eレシオ (倍) (4)(5)	0.4x (0.1x)	0.3x (0.1x)	0.2x (0.0x)	▲0.1x (▲0.1x)
ROIC (6)	3.3%	5.1%	6.5%	+1.4%
ROE (7)	4.3%	6.6%	9.4%	+2.8%

(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) ()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数値

(6) EBIT(税引後)/期首・期末固定資産*平均

*固定資産=棚卸資産+非流動資産－繰延税金資産－退職給付に係る資産

(7) 親会社株主に帰属する当期純利益/期首・期末自己資本平均

(8) 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

(9) EBITDA=EBIT+減価償却費

連結キャッシュフロー計算書	FY22	FY23		予想増減額
	実績	期初予想	今回予想	
営業キャッシュフロー	2,929	2,780	3,620	+840
投資キャッシュフロー	▲1,127	▲2,270	▲2,280	▲10
フリーキャッシュフロー (8)	1,801	510	1,340	+830
財務キャッシュフロー	▲384	▲940	▲950	▲10
EBITDA (9)	2,220	2,530	2,850	+320

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。