

日本航空株式会社 2024年3月期 第3四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



2024年2月2日
取締役専務執行役員グループCFO 斎藤祐二
執行役員 弓崎雅夫

©Japan Airlines, ALL rights reserved.



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



APEX
WORLD CLASS
2024
APEX
WORLD CLASS



Wi-Fi in Eastern Asia
2024APEX"Best

1. 2024年3月期 第3四半期 業績概要

2. 直近の当社の取り組み

3. 2024年3月期 第3四半期 業績詳細

4. 参考資料

ディスクロージャー
2023年度 優良企業



公益財団法人
日本証券アナリスト協会
SAAJ



DX銘柄2023
Digital Transformation



ESG社外評価

2023 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。



※
FTSE Blossom
Japan Index



FTSE Blossom
Japan Sector
Relative Index

Member of
Dow Jones
Sustainability Indices

Powered by the S&P Global CSA

Dow Jones Sustainability Asia
Pacific Index2年連続選定



気候変動「A-」評価
(2022年度)



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) Q3(10月-12月)の実績はQ3累計実績(4月-12月)からQ2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



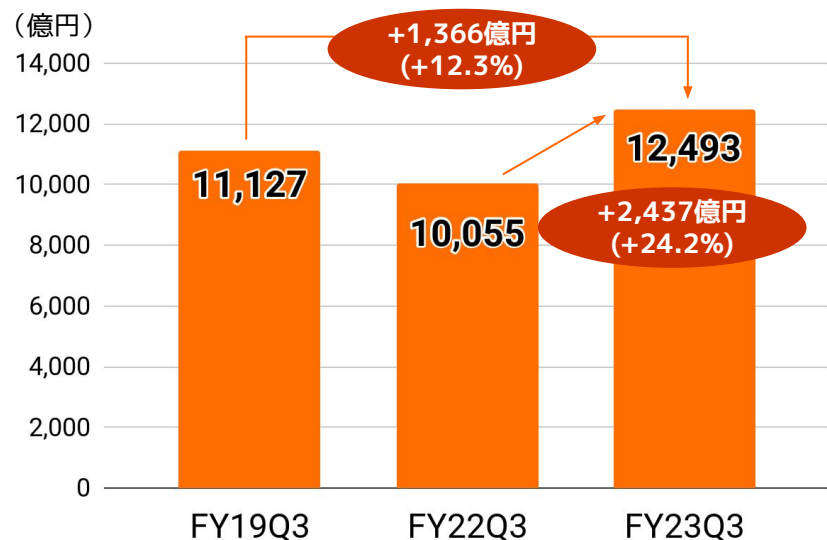
INTENTIONALLY LEFT BLANK

2024年3月期 第3四半期 業績概要

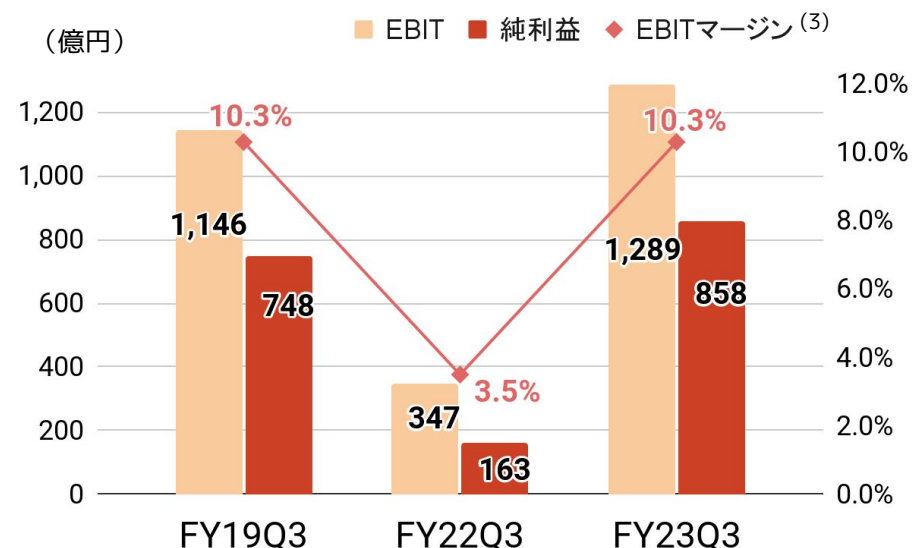


- ✓ 上期に続き他社に先行して供給を戻し、旅客需要を着実に取り込みコロナ禍前比でも増収・増益を達成
- ✓ 通期の連結業績予想および配当金予想額に変更無し

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純利益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY22Q3	FY23Q3	FY22Q3比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	134.2	103.6	▲22.8%
ドバイ原油 (USD/bbl)	100.3	82.8	▲17.4%
為替 (円/USD)	135.3	142.2	+5.1%

運航諸元/ASK

	FY23Q3 (FY22Q3比)		
	国際線	国内線	合計
フルサービスキャリア	+31.5%	+0.0%	+15.9%
LCC	+87.0%	▲13.0%	+74.3%
合計	+37.6%	▲0.2%	+19.8%

(1) EBIT=財務・法人所得税前利益 (税引前利益から利息等の財務収支を除いたもの) (2) 純利益=親会社の所有者に帰属する四半期利益 (3) EBITマージン=EBIT/売上収益

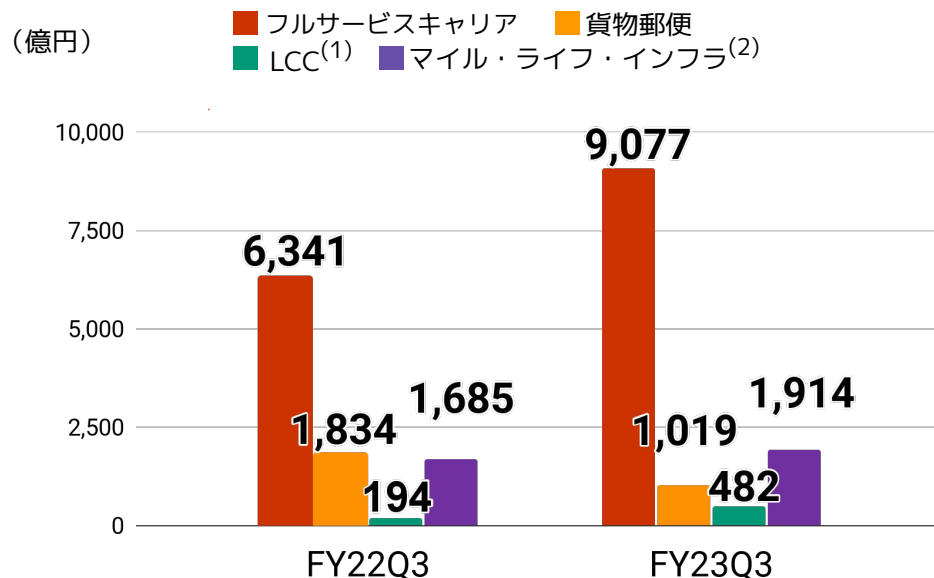
- 第3四半期の売上収益は、引き続き回復する旅客需要を着実に取り込み、前年度より2,437億円増加し、12,493億円となりました。これはコロナ前の2019年度第3四半期の売上収益を1,366億円上回るものです。
- EBITは1,289億円の黒字、純損益は858億円の黒字となりました。
- 通期業績予想につきましては、1月2日の事故による機材の全損などもあり、精査中としておりましたが、変更せずに据え置くこととし、EBIT1,300億円、純損益は800億円、また、配当予想につきましても一株当たり年間60円のままといたします。
- 本年度も残り約2か月となりましたが、構造改革を進めつつ、更なる増収増益を目指して鋭意努力して参ります。

2024年3月期 第3四半期 事業領域別実績

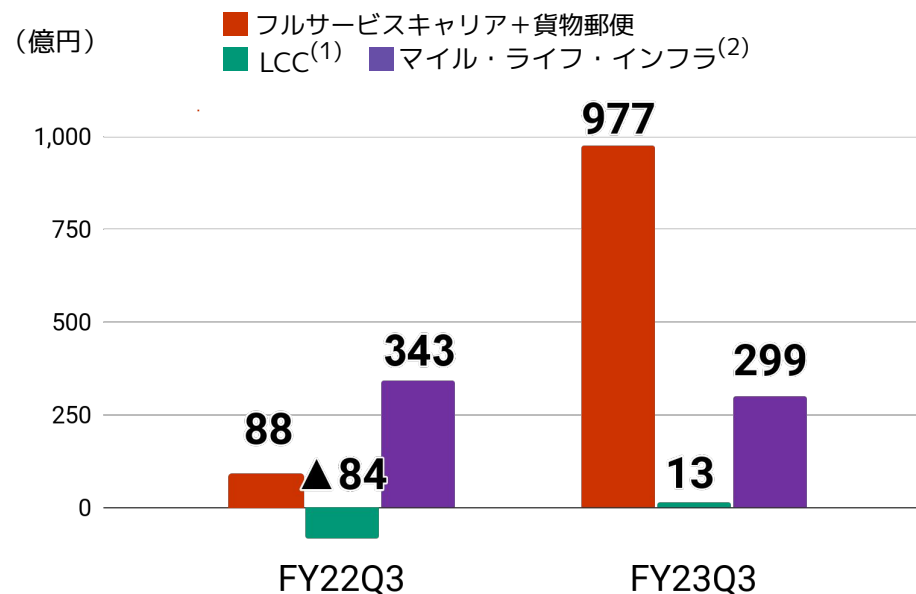


- ✓ 上期に続きフルサービスキャリア事業領域がけん引し、売上収益・EBITは大きく増加
- ✓ LCCのEBITは累計黒字確保、マイル・ライフ・インフラは安定的に利益を計上

事業領域別 売上収益



事業領域別 EBIT



(億円)

FY23Q3単独	フルサービスキャリア	貨物郵便	LCC	マイル・ライフ・インフラ
売上収益	3,089	350	166	677
EBIT	269		▲14	121

- ・ 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。
- 上期に引き続きフルサービスキャリア事業領域が収益をけん引し、第3四半期累計のフルサービスキャリア事業領域のEBITは977億円の黒字となりました。
- 同じく第3四半期累計のLCC事業領域のEBITは13億円の黒字、マイル・ライフ・インフラ事業領域のEBITは299億円の黒字となりました。

1. 2024年3月期 第3四半期 業績概要
2. 直近の当社の取り組み
3. 2024年3月期 第3四半期 業績詳細
4. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

直近の当社の取り組み



フルサービスキャリア（国際旅客）

■新機材A350-1000 1月24日より羽田＝ニューヨーク運航開始

- 今後ダラス線・ロンドン線(New)に投入していく予定
- 従来機と比べ、燃油消費量・CO2排出量を約15～25%削減
- 今後も順次同型機導入を進め、主力路線に投入していく

■若年層を含むアウトバウンドの需要喚起

- 国際線就航70周年を記念し、機内Wi-Fi無料や初便航路⁽¹⁾をたどるチャーターフライトなどのキャンペーンを実施中



貨物郵便

■貨物専用機事業による社会課題解決と事業成長に挑戦する

- 2024年2月19日に、自社貨物機(ボーイング767-300ER型機)の運航を開始し新たな輸送ニーズに応えると共に、DHL Express社とのパートナーシップ強化により、成長の著しい東アジアのEコマース需要等を取り込む
- 2024年4月11日より、ヤマトHDと提携し、A321貨物機を運航開始予定。国内物流の2024年問題などの課題解決に貢献



(1)初便航路:成田-(ウェーキ島上空通過)-ホノルル-サンフランシスコ

LCC (ZIPAIR)

- 2024年3月13日より東京（成田）＝バンクーバー線就航予定
- 現在就航都市を9都市まで拡大、今後もさらなる成長を目指す



マイル・ライフ・インフラ

「JAL Life Status プログラム」を2024年1月から開始！

- 日常生活でのサービスご利用でもたまる生涯実績ポイント導入により新ステータスを提供。お客さまとの長期的なエンゲージメント構築と顧客基盤拡大を目指す

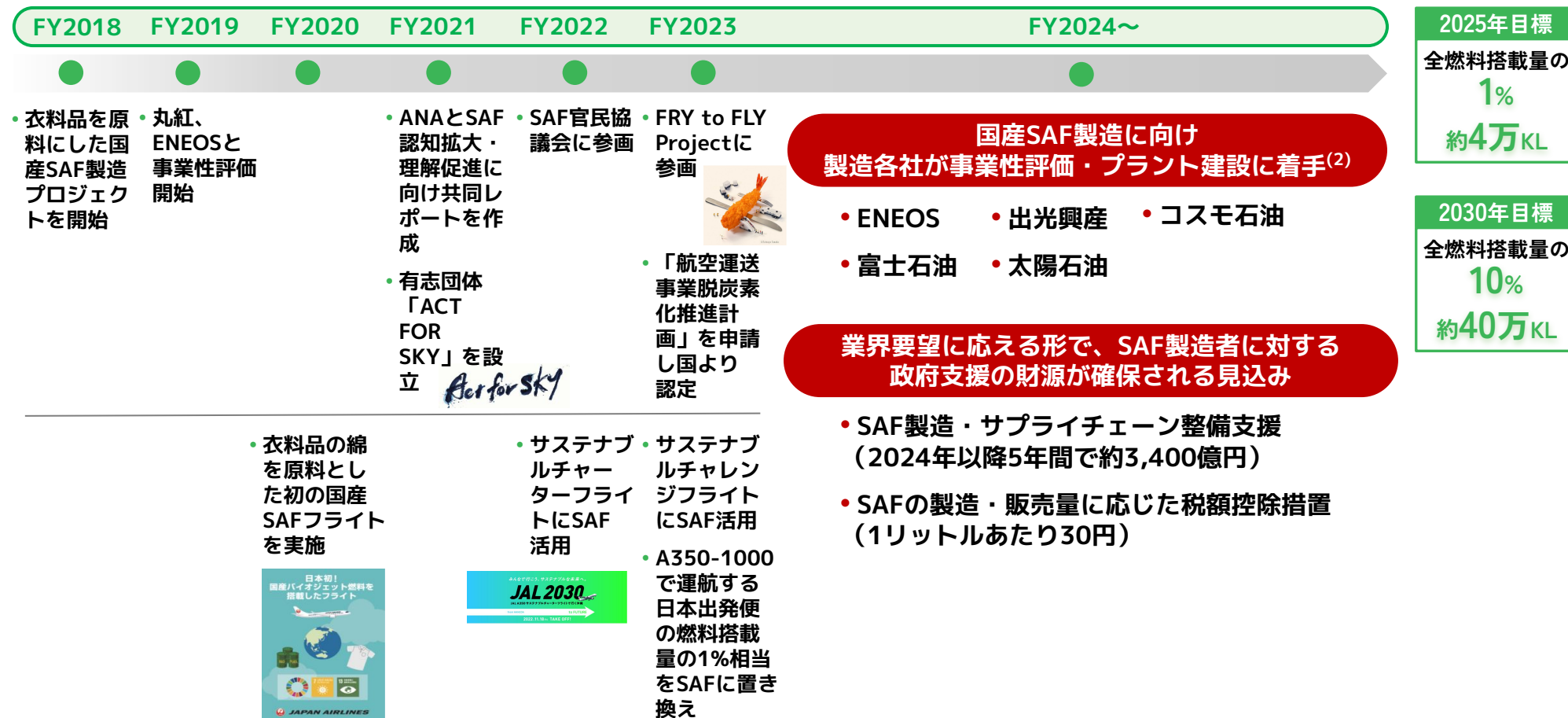


- こちらのページでは当社の直近の取り組みについて説明します。
- フルサービスキャリア事業領域におきましては、先日公表させていただきました通り、A350-1000型機を現在のニューヨーク線JAL5便、6便に引き続き、ダラス・フォートワース線、ニューヨーク線二便目のJAL3便、4便、そして新たにロンドン線にも順次展開してまいります。
- 貨物・郵便事業領域においては、自社貨物機を2月19日に運航開始するなど、新たな輸送ニーズにこたえる取り組みを開始します。
- LCC事業領域においては、ZIPAIRが3月13日にバンクーバー線に就航し、就航都市は9都市へと拡大します。
- マイル・ライフ・インフラ事業領域においては、JAL Life Statusプログラムを1月より開始しました。お客さまとの長期的なエンゲージメント構築と顧客基盤拡大を志向してまいります。

SAF⁽¹⁾の取り組み（国産SAF製造に向けた活動の進展）



■ 日本国内でのSAF製造に向けた動きが進展し、2030年までに全燃料搭載量の10%をSAFに置き換えるという目標に向けて着実に進捗



(1) Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料 (2) 出典：各社プレスリリース

- こちらのページではSAFの取り組みについて説明します。
- 業界からも要望した結果、国によるSAF製造事業者へのプラント等への初期投資支援や、SAFの生産・販売量に応じた税額控除措置が新設されたことにより、国産SAF製造が加速されることとなります。
- これにより、2030年に全燃料搭載量の10%をSAFに置き換えるという目標に向け、着実に前進しております。

1. 2024年3月期 第3四半期 業績概要
2. 直近の当社の取り組み
3. 2024年3月期 第3四半期 業績詳細
4. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2024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	FY22Q3	FY23Q3	FY19Q3		FY22Q3		FY23Q3	FY22Q3	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
売上収益	11,127	10,055	12,493	+1,366	+12.3%	+2,437	+24.2%	4,284	+413	+10.7%
フルサービスキャリア	9,107	8,176	10,096	+989	+10.9%	+1,920	+23.5%	3,440	+322	+10.4%
国際旅客収入	4,013	2,871	4,717	+704	+17.5%	+1,846	+64.3%	1,573	+334	+27.0%
国内旅客収入	4,279	3,355	4,224	▲55	▲1.3%	+868	+25.9%	1,473	+204	+16.1%
貨物郵便収入	691	1,834	1,019	+328	+47.5%	▲815	▲44.4%	350	▲221	▲38.8%
その他収入	122	115	135	+12	+9.9%	+20	+17.5%	43	+4	+13.0%
LCC	-	194	482	-	-	+288	+148.7%	166	+83	+100.9%
マイル・ライフ・インフラ (1)	2,019	1,685	1,914	▲105	▲5.2%	+228	+13.6%	677	+7	+1.1%
営業費用	10,055	9,901	11,296	+1,240	+12.3%	+1,395	+14.1%	3,929	+402	+11.4%
燃油費	1,896	2,416	2,662	+765	+40.4%	+245	+10.2%	961	+93	+10.8%
燃油費以外	8,159	7,484	8,634	+475	+5.8%	+1,150	+15.4%	2,968	+309	+11.6%
その他収支 (2)	75	192	92	+17	+23.9%	▲99	▲51.7%	23	+21	-
EBIT	1,146	347	1,289	+143	+12.5%	+942	+271.5%	377	+32	+9.4%
EBITマージン(%)	10.3%	3.5%	10.3%	+0.0pt	-	+6.9pt	-	8.8%	▲0.1pt	-
純利益	748	163	858	+110	+14.7%	+695	+426.4%	242	+57	+31.0%
RPK(百万人キ口)	58,776	38,079	53,514	▲5,261	▲9.0%	+15,434	+40.5%	18,003	+3,068	+20.5%
ASK(百万席キ口)	69,070	57,466	68,865	▲205	▲0.3%	+11,398	+19.8%	23,167	+2,038	+9.6%
EBITDAマージン(%) (3)	21.1%	15.5%	19.1%	▲2.0pt	-	+3.6pt	-	17.4%	▲1.4pt	-

(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3四半期の実績をご説明いたします。
- 9ページは連結経営成績をお示ししております。

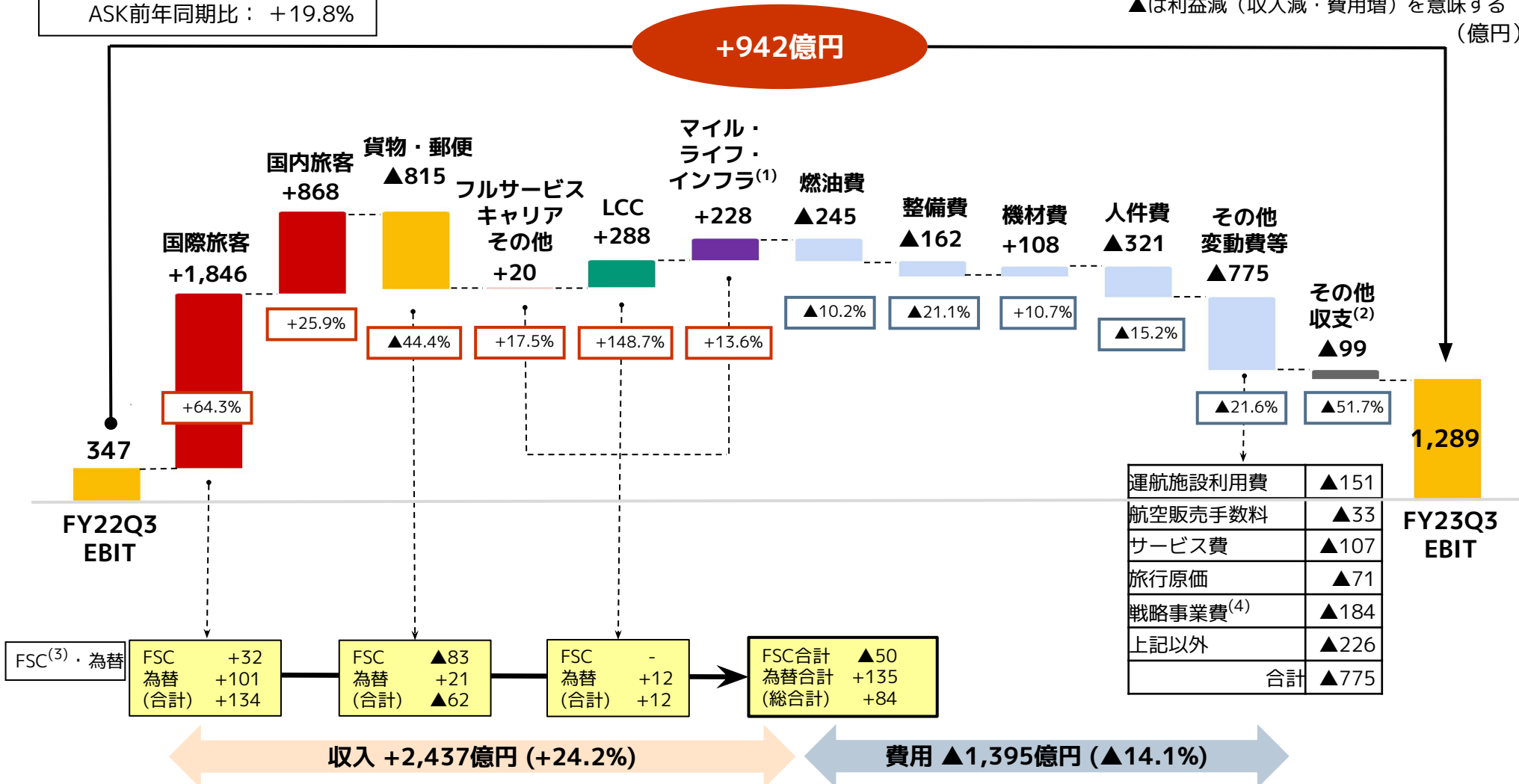
2024年3月期 第3四半期 業績詳細

EBIT増減の推移（収入／費用）



RPK前年同期比： +40.5%
ASK前年同期比： +19.8%

+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しております。
- 収入は、国際旅客、国内旅客やLCC、マイル・ライフ・インフラの事業領域については増収を達成し、合計では前年より2,437億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が、供給の伸び以下に抑えております。
- 以上の結果、EBITは前年対比942億円の収支改善となっております。

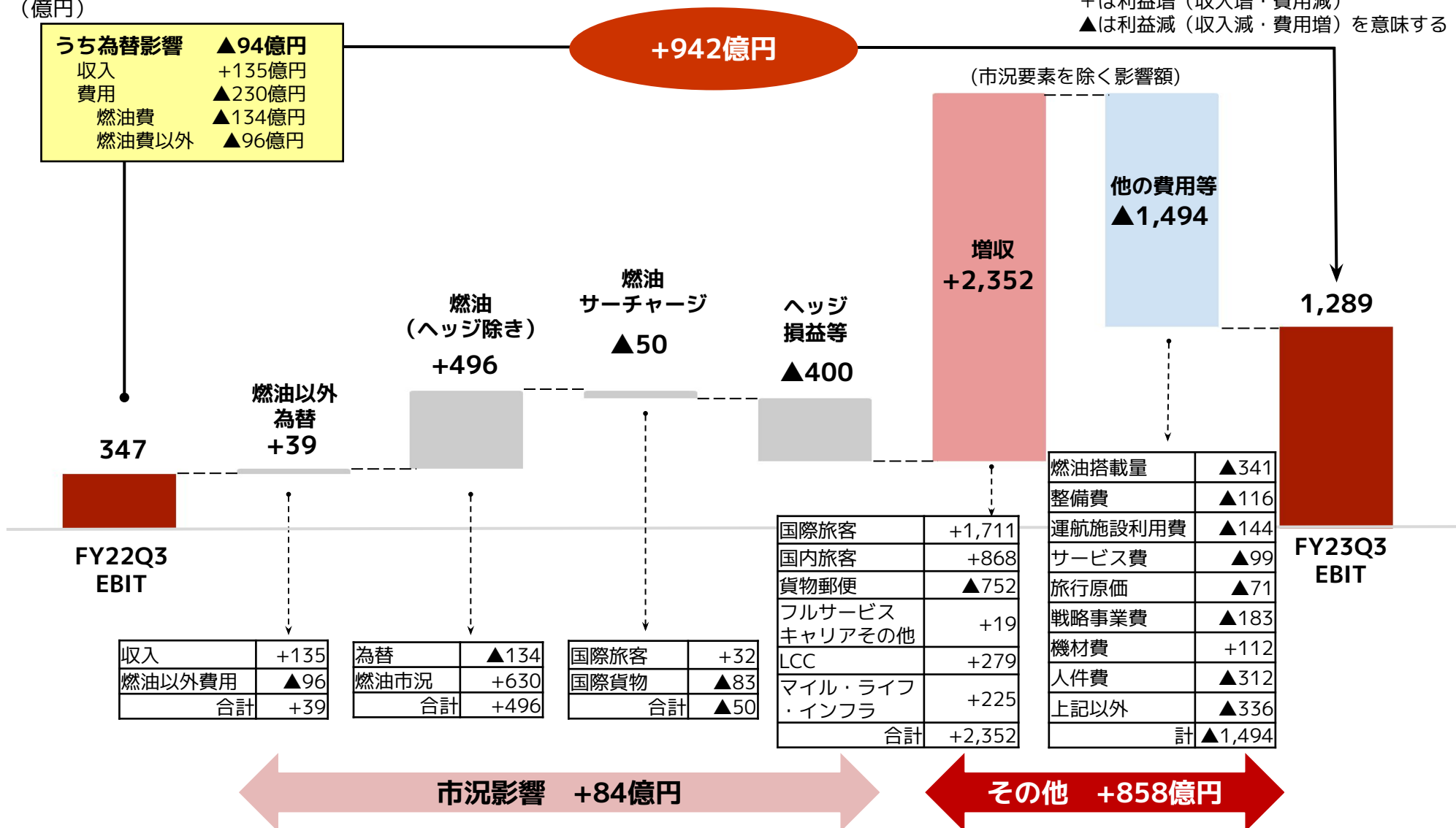
2024年3月期 第3四半期 業績詳細

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下がったことから、前年対比で84億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、858億円の収支改善を実現しております。

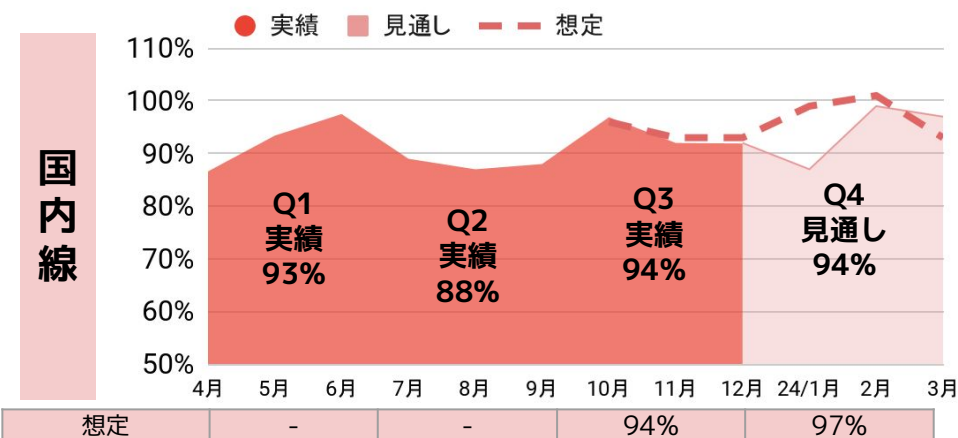
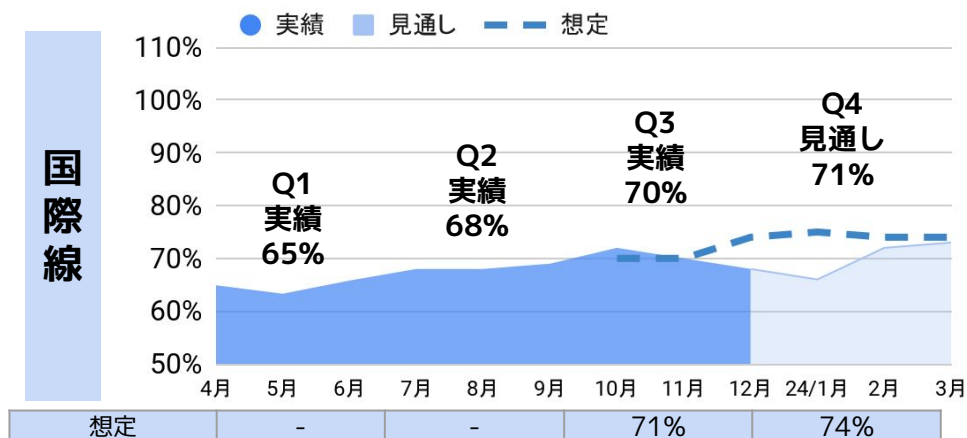
2024年3月期 第3四半期 業績詳細

国際・国内旅客（フルサービスキャリア）



- ✓ 国際旅客は、日本発需要が伸び悩むも、力強い海外発需要を取込み、期末に向けて回復が進む見通し
- ✓ 国内旅客は、年始の旅客需要が一時的に想定を下回るも、単価は想定を上回って推移

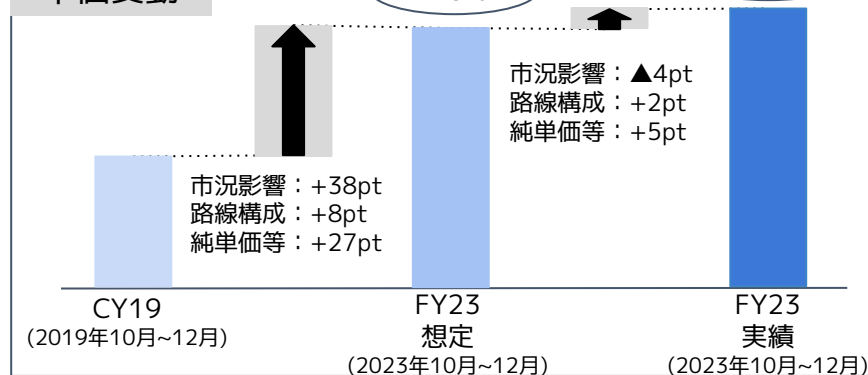
旅客需要 (CY2019比) ⁽¹⁾



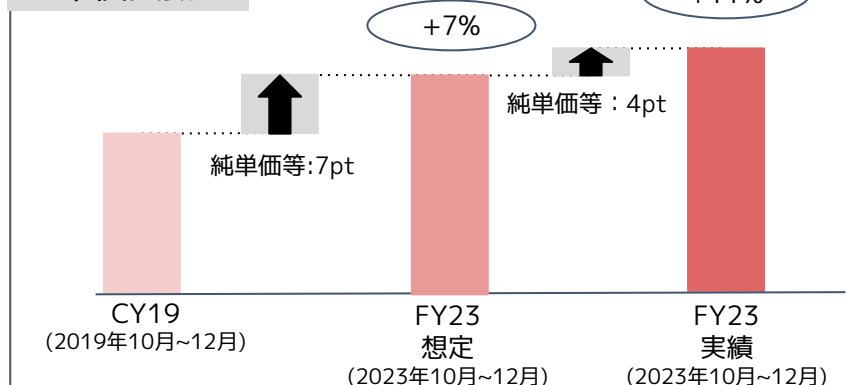
(1) CY2019=2019年1月~12月

単価 (CY2019比) ⁽¹⁾

Q3単独実績 単価変動



Q3単独実績 単価変動



- こちらのページでは直近の需要及び単価の動向について示しております。
- 国際旅客については、19年対比で第3四半期には71%の回復と想定していたところ、約70%の回復となっております。また、足元では日本地区が若干弱含んでいるものの、3月に向けて回復し、海外地区の取り組みを行うことにより、第4四半期には71%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%の回復と想定していたところ、想定通りの94%、第4四半期には97%まで回復する想定としていたところ94%まで回復する想定としております。
- また、第3四半期における単価についても、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おります。

2024年3月期 第3四半期 業績詳細

国際・国内旅客（フルサービスキャリア）



国際旅客事業	累計					単独	
	FY19Q3	FY22Q3	FY23Q3	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
旅客収入（億円）	4,013	2,871	4,717	+17.5%	+64.3%	1,573	+27.0%
有償旅客数（千人）	7,325	2,950	4,954	▲32.4%	+67.9%	1,660	+37.4%
RPK（百万人キロ）	36,753	19,130	28,124	▲23.5%	+47.0%	9,307	+23.2%
ASK（百万席キロ）	41,463	27,055	35,574	▲14.2%	+31.5%	11,835	+11.1%
有償座席利用率（%）	88.6%	70.7%	79.1%	▲9.6pt	+8.4pt	78.6%	+7.7pt
単価（円）(1)	54,784	97,315	95,218	+73.8%	▲2.2%	94,772	▲7.6%
イールド（円）(2)	10.9	15.0	16.8	+53.6%	+11.8%	16.9	+3.1%
ユニットレベニュー（円）(3)	9.7	10.6	13.3	+37.0%	+25.0%	13.3	+14.3%

国内旅客事業	累計					単独	
	FY19Q3	FY22Q3	FY23Q3	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
旅客収入（億円）	4,279	3,355	4,224	▲1.3%	+25.9%	1,473	+16.1%
有償旅客数（千人）	29,149	22,353	26,644	▲8.6%	+19.2%	9,118	+5.6%
RPK（百万人キロ）	22,022	17,148	20,208	▲8.2%	+17.8%	6,906	+4.7%
ASK（百万席キロ）	27,606	26,552	26,565	▲3.8%	+0.0%	8,924	▲1.9%
有償座席利用率（%）	79.8%	64.6%	76.1%	▲3.7pt	+11.5pt	77.4%	+4.9pt
単価（円）(1)	14,683	15,012	15,855	+8.0%	+5.6%	16,161	+10.0%
イールド（円）(2)	19.4	19.6	20.9	+7.6%	+6.8%	21.3	+10.9%
ユニットレベニュー（円）(3)	15.5	12.6	15.9	+2.6%	+25.8%	16.5	+18.4%

(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68%となり、単価が74%上昇した結果、2019年対比で旅客収入は約118%と引き続き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91%となり、単価が8%上昇した結果、2019年対比で旅客収入は約99%まで回復しました。

2024年3月期 第3四半期 業績詳細 貨物



- ✓ 国際貨物は、日本発着貨物の需要回復が遅れているなか、アジア・中国＝北米間の需要獲得に努めた
- ✓ 医薬品・生鮮などの高付加価値貨物を中心に物量の最大化に努め、収入はコロナ前を上回った

国際貨物事業	累計					単独	
	FY19Q3	FY22Q3	FY23Q3	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
貨物収入（億円）	447	1,562	766	+71.1%	▲51.0%	259	▲45.0%
有効貨物トンキロ（百万）	3,378	2,853	3,162	▲6.4%	+10.8%	1,043	+4.8 %
有償貨物トンキロ（百万）	1,838	2,167	1,901	+3.4%	▲12.3%	630	▲12.6%
貨物輸送重量（千トン）	303	352	319	+5.3%	▲9.4%	106	▲8.8%
重量単価（円/kg）	148	443	240	+62.5%	▲45.9%	243	▲39.7%

国内貨物事業	累計					単独	
	FY19Q3	FY22Q3	FY23Q3	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
貨物収入（億円）	160	152	150	▲6.3%	▲1.5%	52	▲4.2%
有効貨物トンキロ（百万）	1,275	1,221	1,221	▲4.2%	+0.0%	411	▲2.3%
有償貨物トンキロ（百万）	253	211	216	▲14.5%	+2.7%	76	▲1.5%
貨物輸送重量（千トン）	274	222	230	▲15.9%	+3.8%	82	▲0.6%
重量単価（円/kg）	58	69	65	+11.5%	▲5.1%	63	▲3.6%

- 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、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9.4%の減少となりました。しかしながら、減少のペースは緩やかとなっております。
- 重量単価はようやく下げ止まってきました。徐々に好転しつつあります。
- また、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3四半期 業績詳細

LCC



- ✓ ZIPAIRは、3月よりバンクーバー線就航予定。就航地点は北米・アジアを中心に9地点まで拡大し、順調に利益を積み重ねる。

ZIPAIR 	累計			単独	
	FY22Q3	FY23Q3	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
旅客収入（億円）	139	392	+181.1%	142	+118.6%
有償旅客数（千人）	306	830	+171.3%	288	+101.4%
RPK（百万人キロ）	1,518	4,576	+201.3%	1,586	+134.2%
ASK（百万席キロ）	3,303	5,838	+76.8%	2,073	+80.6%
有償座席利用率（%）	46.0%	78.4%	+32.4pt	76.5%	+17.5pt
単価（円）(1)	45,584	47,232	+3.6%	49,348	+8.6%
イールド（円）(2)	9.2	8.6	▲6.7%	9.0	▲6.7%
ユニットレベニュー（円）(3)	4.2	6.7	+59.0%	6.9	+21.1%

SPRING JAPAN 	累計			単独	
	FY22Q3	FY23Q3	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
旅客収入（億円）	54	90	+65.8%	24	+36.4%
有償旅客数（千人）	340	582	+71.2%	191	+45.4%
RPK（百万人キロ）	281	604	+114.5%	204	+89.4%
ASK（百万席キロ）	556	886	+59.5%	333	+44.5%
有償座席利用率（%）	50.7%	68.1%	+17.5pt	61.3%	+14.6pt
単価（円）(1)	16,086	15,583	▲3.1%	12,761	▲6.2%
イールド（円）(2)	19.4	15.0	▲22.7%	12.0	▲28.0%
ユニットレベニュー（円）(3)	9.8	10.2	+4.0%	7.3	▲5.6%

(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、引き続き順調に、旅客数、収入を伸ばしており、順調に成長を続けております。
- スプリングジャパンは中国発の需要が伸び悩んでおりましたが、12月より上海に就航を開始しており、今後回復するものと見込んでおります。

2024年3月期 第3四半期 業績詳細

費用詳細



✓ 実質固定費は3,757億円、着実なコストコントロールを実施

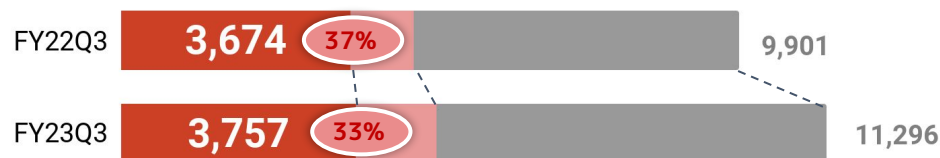
主要営業費用項目

(単位：億円)	累計							単独		
	FY19Q3	FY22Q3	FY23Q3	FY19Q3		FY22Q3		FY23Q3	FY22Q3	
				同期差	同期比	同期差	同期比		同期差	同期比
燃油費	1,896	2,416	2,662	+765	+40.4%	+245	+10.2%	961	+93	+10.8%
運航施設利用費	652	384	535	▲117	▲18.0%	+151	+39.4%	183	+40	+28.7%
整備費	588	768	930	+342	+58.1%	+162	+21.1%	327	+36	+12.5%
航空販売手数料	139	151	184	+45	+32.5%	+33	+22.3%	60	+3	+5.4%
サービス費(1)	354	235	342	▲11	▲3.2%	+107	+45.9%	121	+26	+27.5%
他変動費(2)	1,594	1,272	1,600	+5	+0.4%	+327	+25.8%	558	+57	+11.4%
機材費(3)	976	1,018	910	▲66	▲6.8%	▲108	▲10.7%	294	▲43	▲12.9%
人件費(3)	2,263	2,115	2,437	+173	+7.7%	+321	+15.2%	859	+135	+18.8%
その他の費用(3)	1,589	1,538	1,693	+103	+6.5%	+154	+10.0%	562	+53	+10.6%
営業費用合計	10,055	9,901	11,296	+1,240	+12.3%	+1,395	+14.1%	3,929	+402	+11.4%

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

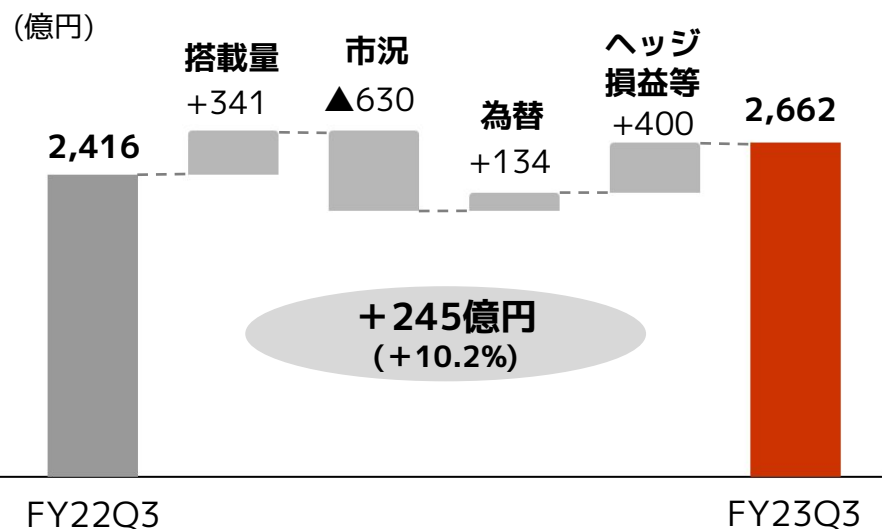
- このページでは、費用の詳細とコストマネジメントについてご説明します。
- 円安の進行といった市況影響に加え、運航規模や旅客数に連動する費用が増加した結果、営業費用合計は前年度対比で1,395億円増加の1兆1,296億円となりました。
- 実質固定費の実績は3,757億円でした。
- 引き続き適切なコストコントロールを継続してまいります。

2024年3月期 第3四半期 業績詳細

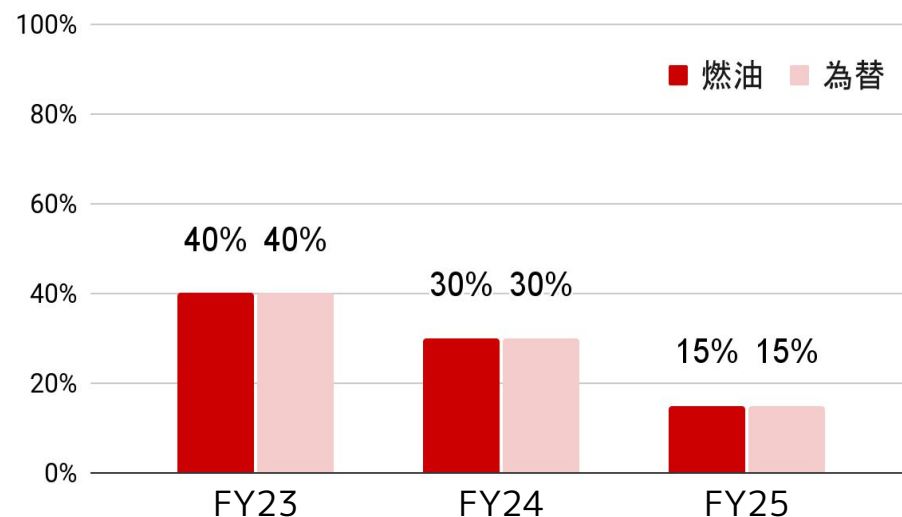
燃油費



燃油費増減の推移



燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2023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245億円増加の2,662億円でした。
- 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40.1%、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2,732億円へ大きく改善、投資を拡大するもフリーキャッシュフローは前年水準を維持

連結財政状態計算書	FY22期末	FY23Q3末	前期末差	(億円)
総資産	25,206	26,215	+1,009	
現金および現金同等物	6,392	6,840	+448	
有利子負債	9,255	8,977	▲277	
1年内返済	1,119	1,251	+131	
自己資本(1)	8,162	8,767	+604	
自己資本比率 (%) (2)(5)	32.4% (39.3%)	33.4% (40.1%)	+1.1pt (+0.8pt)	
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)	▲0.1x (▲0.1x)	

連結キャッシュフロー計算書	FY22Q3	FY23Q3	前年同期差
営業キャッシュフロー	1,914	2,732	+818
減価償却費	1,214	1,100	▲113
投資キャッシュフロー	▲740	▲1,557	▲816
投資・出資額	▲865	▲1,603	▲738
フリーキャッシュフロー (6)	1,173	1,175	+1
財務キャッシュフロー	▲611	▲799	▲187
キャッシュフロー合計 (7)	562	376	▲186
EBITDA (8)	1,561	2,390	+829

- (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40.1%、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12月末の手元現預金は2022年度末より448億円増えて6,840億円となり、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、営業キャッシュフローは2,732億円のキャッシュインフローとなりました。また、投資を拡大している中、フリーキャッシュフローも1,175億円の黒字となり、前年度と同じく高い水準を維持しております。
- 19ページ以降は参考資料です。

1. 2024年3月期 第3四半期 業績概要
2. 直近の当社の取り組み
3. 2024年3月期 第3四半期 業績詳細
4. **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	
	FY23Q3 構成比	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3 構成比	FY22Q3比
米大陸線	36%	+48.9%	+49.1%	34%	+16.5%
欧州線	17%	+25.4%	+50.2%	17%	+14.4%
アジア・オセアニア線	32%	+19.9%	+61.9%	35%	+26.3%
中国線	7%	▲24.6%	+311.1%	6%	+216.9%
ハワイ・グアム線	8%	▲28.8%	+103.0%	8%	+61.0%
全路線	100%	+17.6%	+64.3%	100%	+27.0%

ASK					
(単位: 百万席キロ)	累計			単独	
	FY23Q3	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
米大陸線	13,419	+6.2%	+13.7%	4,479	▲1.4%
欧州線	5,212	▲14.9%	+36.4%	1,730	+14.7%
アジア・オセアニア線	12,001	▲16.5%	+31.2%	3,892	+8.3%
中国線	1,668	▲39.1%	+680.1%	548	+398.2%
ハワイ・グアム線	3,270	▲41.4%	+58.8%	1,184	+32.1%
全路線	35,574	▲14.2%	+31.5%	11,835	+11.1%

RPK					
(単位: 百万人キロ)	累計			単独	
	FY23Q3	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
米大陸線	10,654	▲6.5%	+23.3%	3,259	▲0.1%
欧州線	4,169	▲24.2%	+60.9%	1,386	+37.2%
アジア・オセアニア線	9,642	▲23.4%	+49.3%	3,379	+25.7%
中国線	998	▲55.4%	+827.4%	313	+676.6%
ハワイ・グアム線	2,660	▲47.1%	+99.7%	967	+75.2%
全路線	28,124	▲23.5%	+47.0%	9,307	+23.2%

有償旅客数					
(単位:千人)	累計			単独	
	FY23Q3	FY19Q3比	FY22Q3比	FY23Q3	FY22Q3比
米大陸線	1,144	▲5.4%	+23.3%	349	▲0.3%
欧州線	445	▲27.1%	+60.2%	147	+35.7%
アジア・オセアニア線	2,409	▲29.6%	+63.6%	839	+31.3%
中国線	511	▲57.3%	+840.3%	160	+676.9%
ハワイ・グアム線	443	▲49.7%	+104.5%	163	+82.3%
全路線	4,954	▲32.4%	+67.9%	1,660	+37.4%

有償座席利用率					
(単位:%)	累計			単独	
	FY23Q3	FY19Q3	FY22Q3	FY23Q3	FY22Q3
米大陸線	79.4%	90.1%	73.2%	72.8%	71.8%
欧州線	80.0%	89.8%	67.8%	80.1%	67.0%
アジア・オセアニア線	80.3%	87.6%	70.6%	86.8%	74.9%
中国線	59.9%	81.8%	50.3%	57.2%	36.7%
ハワイ・グアム線	81.3%	90.1%	64.6%	81.7%	61.6%
全路線	79.1%	88.6%	70.7%	78.6%	70.9%

参考資料 航空機一覧



			前期末 2023/3/31			当期末 2023/12/31			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 A350-1000	0	0	0	1	0	1	+1
		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	0	0	0	▲3
		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
	貨物機	Airbus A321-200	0	0	0	0	1	1	+1
		貨物機 小計	0	0	0	0	1	1	+1
フルサービスキャリア 合計			185	28	213	183	29	212	▲1
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	35	225	+1

参考資料

2024年3月期 通期連結業績予想 詳細



※2023年10月31日発表 決算説明会資料より再掲

(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

(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

参考資料 2024年3月期 通期連結業績予想 財務諸表

※2023年10月31日発表 決算説明会資料より再掲



(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。