

# 日本航空株式会社 2021年3月期 第2四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



2020年10月30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

ボーイング767型機 JA613J 国内線特別塗装機

社会全体に暗い雰囲気漂う中、「日本中の皆さまに明るく元気になっていただきたい」というJALグループ社員(整備士)の思いから、疫病をおさめると言われている妖怪「アマビエ」が胴体底部に施されました。



# 本日お話しさせて頂くこと

2021年3月期第2四半期 業績概要

P.3

2021年3月期通期 業績予想

P.4

直近の取り組み

P.5

ニューノーマルに向けて

P.7

2021年3月期第2四半期 業績詳細

P.10

参考資料

P.19

2021年3月期決算より、従来の日本基準に替え、国際財務報告基準（IFRS）を適用しております。これに伴い、前年度の数値もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析しております。



IT協会  
IT最優秀賞



FTE  
アクセシビリティ・リーダーシップ賞



SKYTRAX社  
ワールド・ベスト・エコノミークラス賞  
ベスト・エコノミークラス・エアラインシート賞



SKYTRAX社  
ワールド・エアライン・スター・レーティング  
5スター

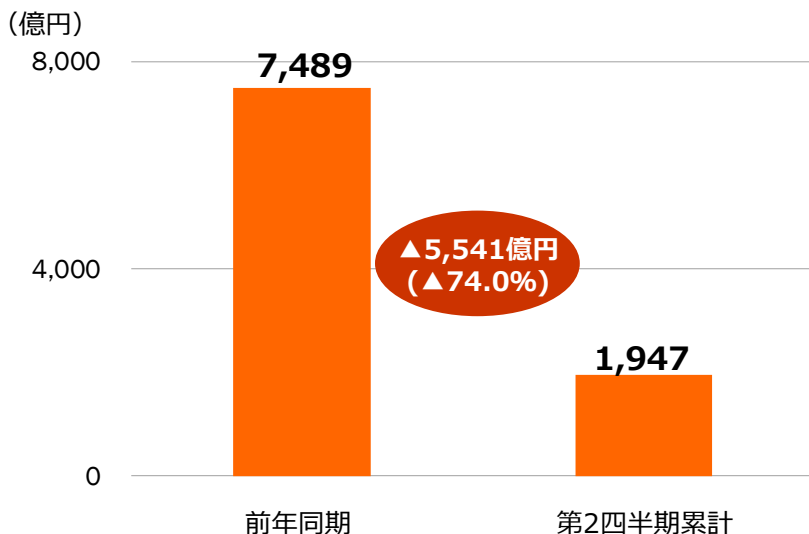


(注) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。

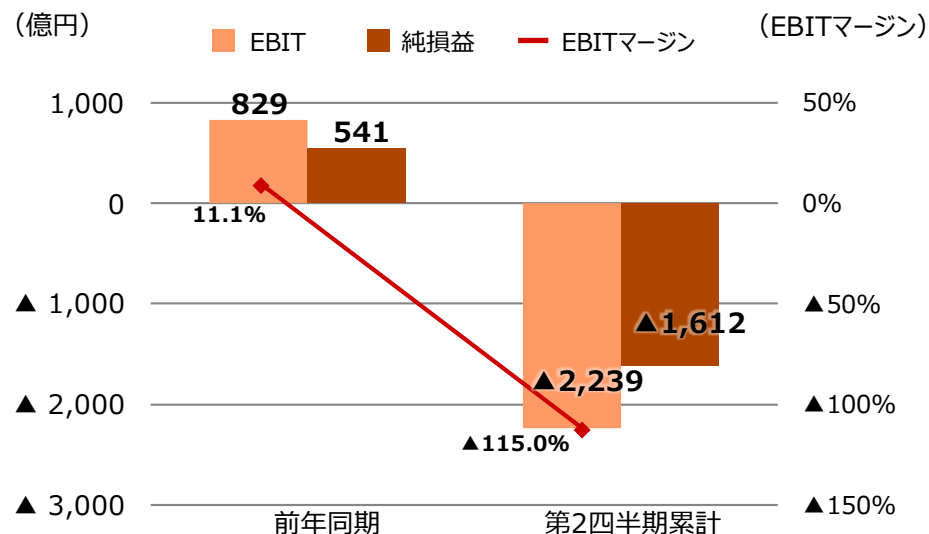
# 2021年3月期第2四半期 業績概要

- ✓ 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大幅に減収
- ✓ コスト削減に努力するも、減収を補うことができず大幅損失計上

## 売上収益 (1)



## EBIT (1)(2)/純損益 (1)(3)/EBITマージン (1)(4)



## 燃油・為替市況実績

	前年同期	第2四半期累計	前年同期比
シンガポールケロシン (USD/bbl)	78.6	36.3	▲53.8%
ドバイ原油 (USD/bbl)	65.2	35.4	▲45.7%
為替 (円/USD)	109.2	107.5	▲1.6%

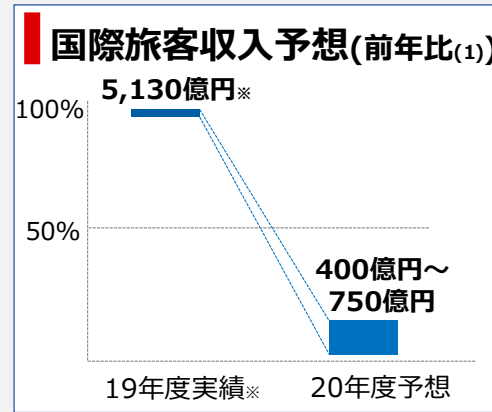
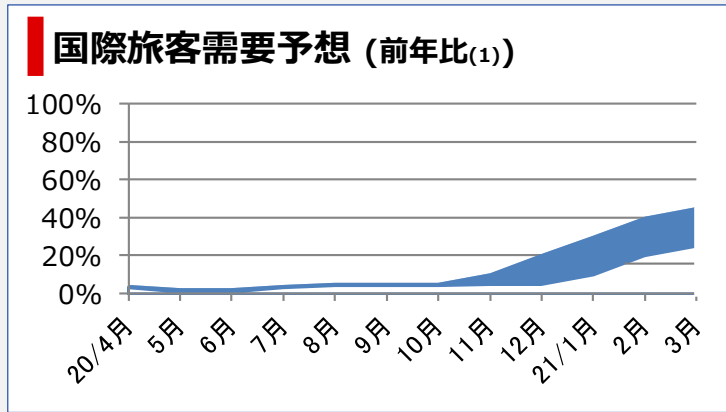
## 運航諸元/ASK

	第2四半期累計(前年同期比)
国際線 (5)	▲ 88.1%
国内線	▲ 51.4%
合計	▲ 73.5%

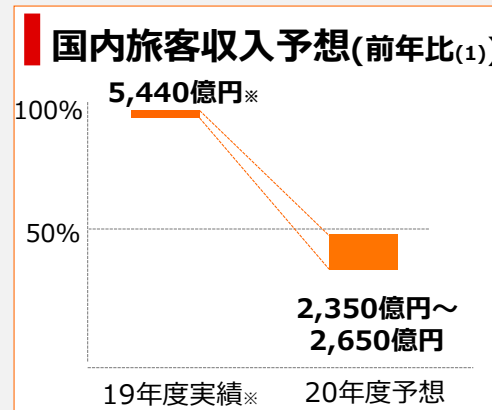
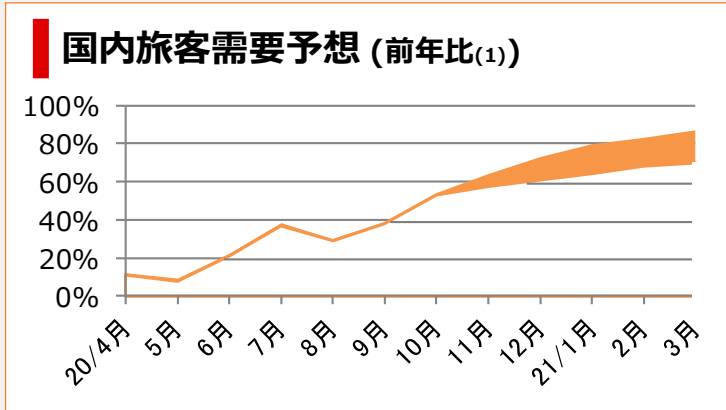
(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (2) EBIT=財務・法人所得税前損益 (税引前損益から利息等の財務収支を除いたもの) (3) 純損益=親会社の所有者に帰属する四半期損益 (4) EBITマージン=EBIT/売上収益 (5) 2020年度から一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年同期も同様の変更を反映し比較分析

# 2021年3月期通期業績予想について

- ✓ IATA需要想定をベースに足許の需要動向、新型コロナウイルス感染拡大状況、出入国規制の緩和の動き等を考慮し、一定の幅をもって需要回復シナリオを想定
- ✓ 上述に基づく2021年3月期の通期EBITは、▲3,300億円～▲3,800億円と予想
- ✓ 需要に応じた柔軟な供給調整と更なる固定費の削減を進め、損失幅の極小化に努めていく



【下期市況前提】  
 ・シンガポールケロシン：50USD/bbl  
 ・ドバイ原油：44USD/bbl  
 ・為替：110円/USD



通期業績予想	
(単位：億円)	2020年度
	今回予想
売上収益	5,300～6,000
EBIT (▲は損失) ( <sup>2</sup> )	▲3,300～▲3,800
純損益 (▲は損失)	▲2,400～▲2,700

(1) 前年比における2019年度実績は、FY19Q3決算発表時に開示した修正業績予想値(2020年1月31日発表)

(2) EBITは減損が含まれた金額

(3) 前提条件が変わらない場合でも、旅客収入の実績が上記の範囲に収まらない可能性があります

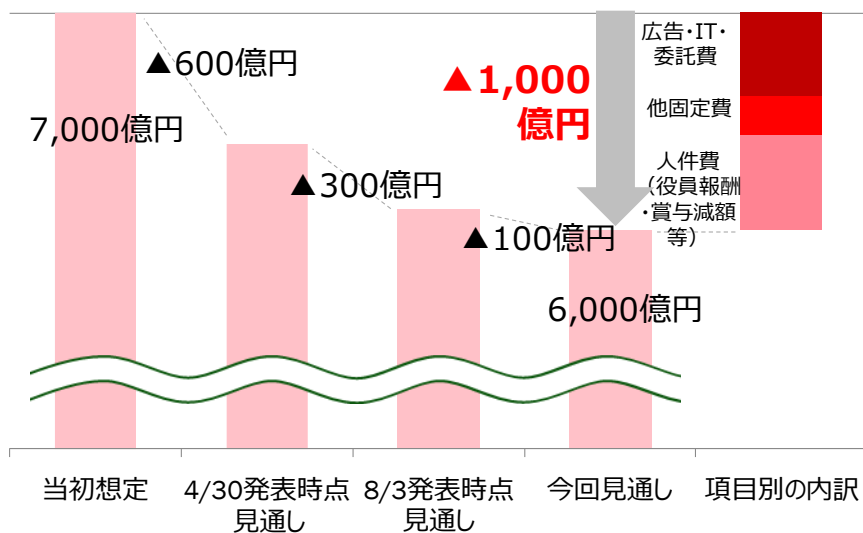
# コスト削減 および 投資抑制の取り組み

## コスト削減

### 固定費

- 前回見通し(当初想定比**900億円**減)から**100億円**追加削減し、計**1,000億円**の削減を目指す(上期**640億円**削減達成)

【固定費削減の進捗イメージ】



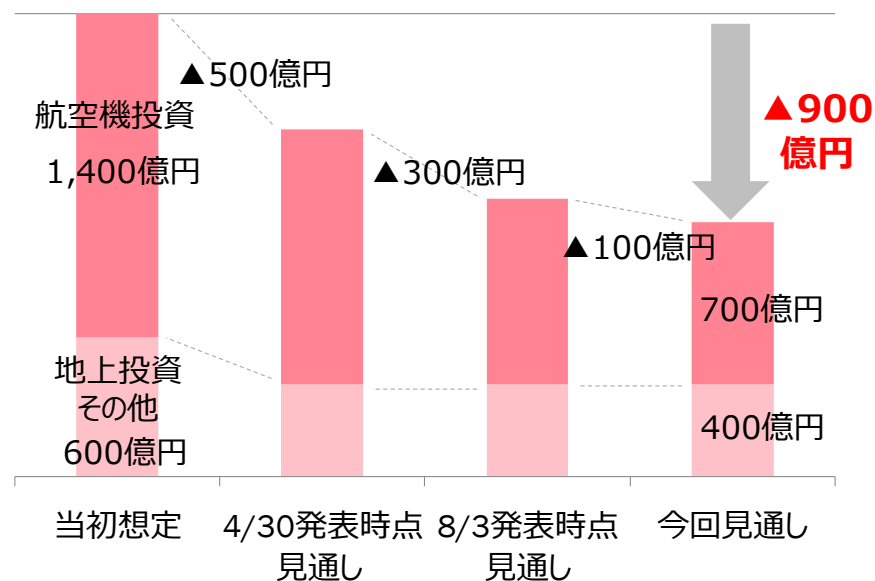
### 収入・供給連動費用

- 継続して減収額の40%の費用削減を目指す(上期は目標通り減収額の**約40%**削減達成)

## 投資抑制の取り組み

- 前回見通し(当初想定比**800億円**減)から**100億円**追加抑制し、計**900億円**の抑制を目指す

【FY20投資額】



### 航空機投資

- ・ メーカー側との支払い時期・導入時期交渉
- ・ 部品投資の更なる精査

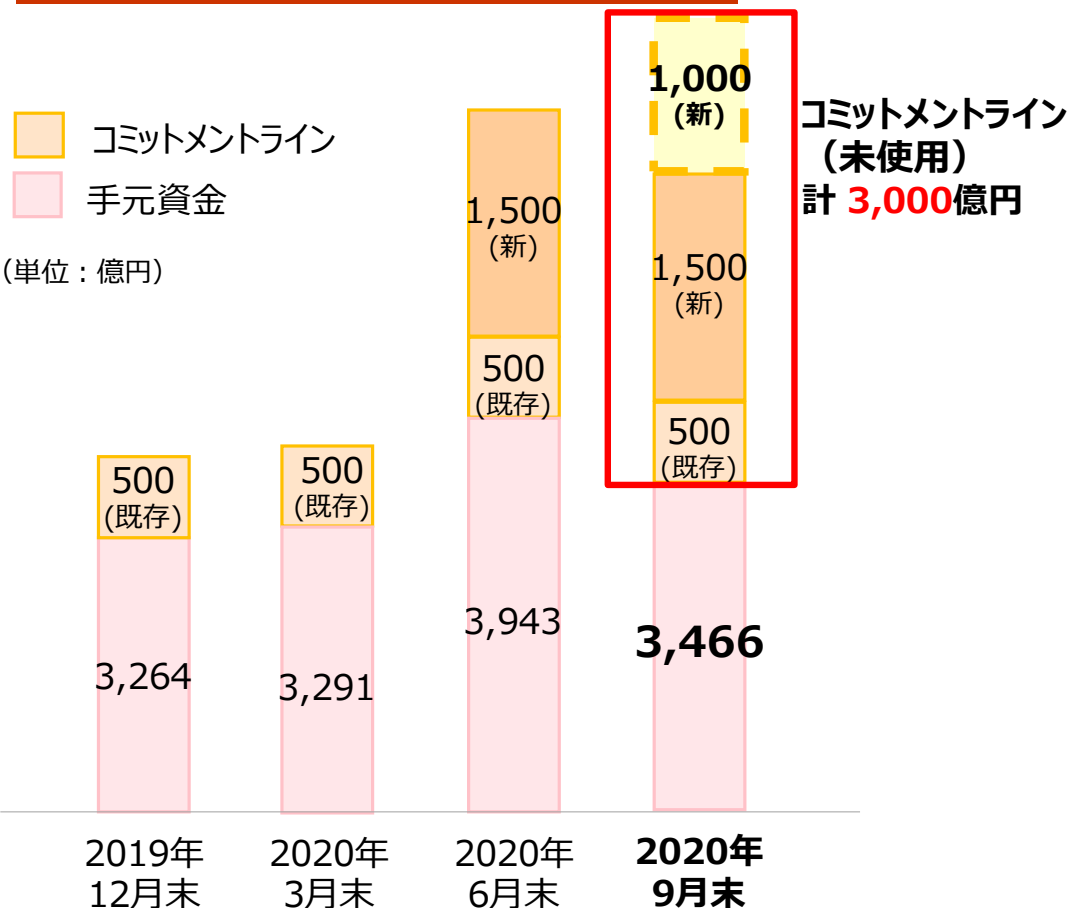
### 地上投資その他

- ・ 実施要否、実施時期の更なる精査

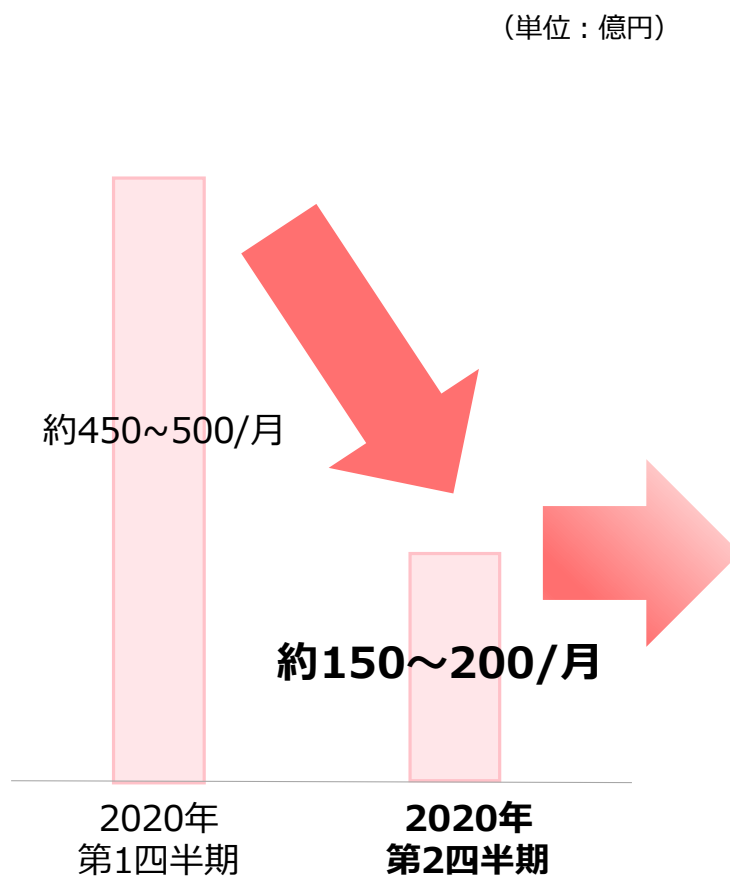
# 手元流動性確保に対する取り組み

- ✓ 機動的な資金調達と資金支出抑制努力により9月末の手元現預金は3,466億円を確保
- ✓ 更なる流動性確保の為、コミットメントラインを1,000億円追加予定
- ✓ キャッシュバーンは第2四半期に入り、着実に減少

## 手元資金・コミットメントライン



## キャッシュバーン<sup>(1)</sup>推移



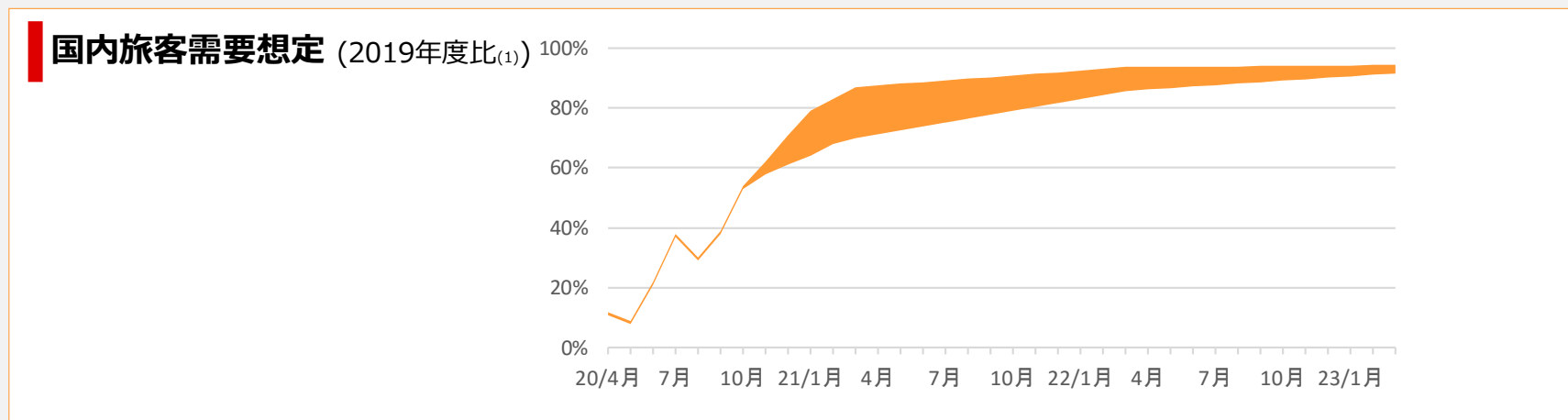
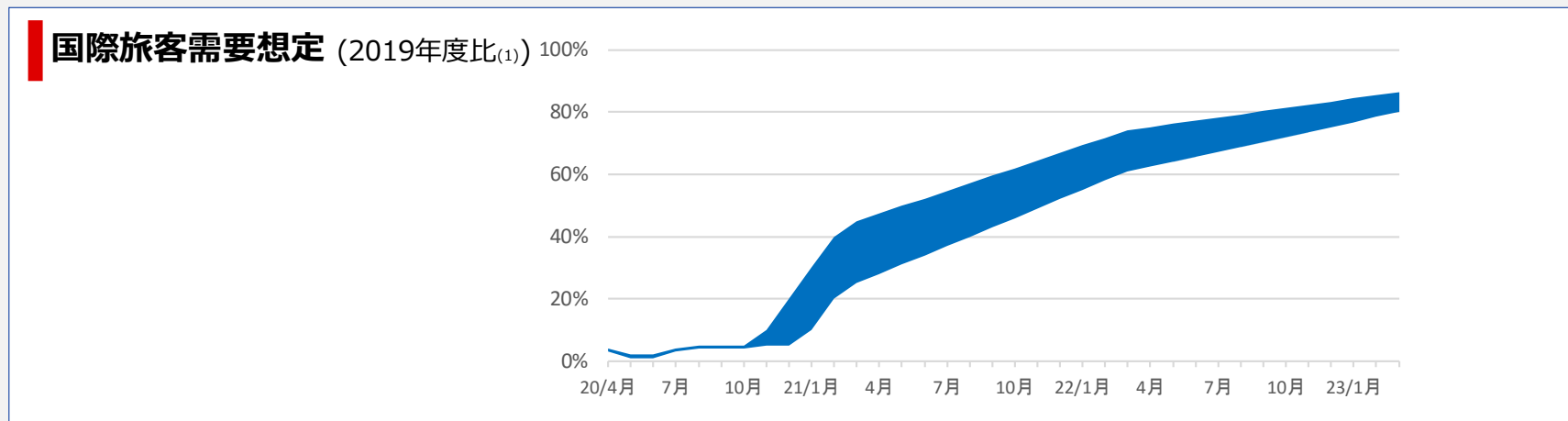
(1)営業CF+財務CFのうち有利子負債返済額



# ニューノーマルに向けた今後の旅客需要想定

✓ IATAの需要想定を参考に、他要素や日本発着マーケットの特性を考慮し、当社にて策定

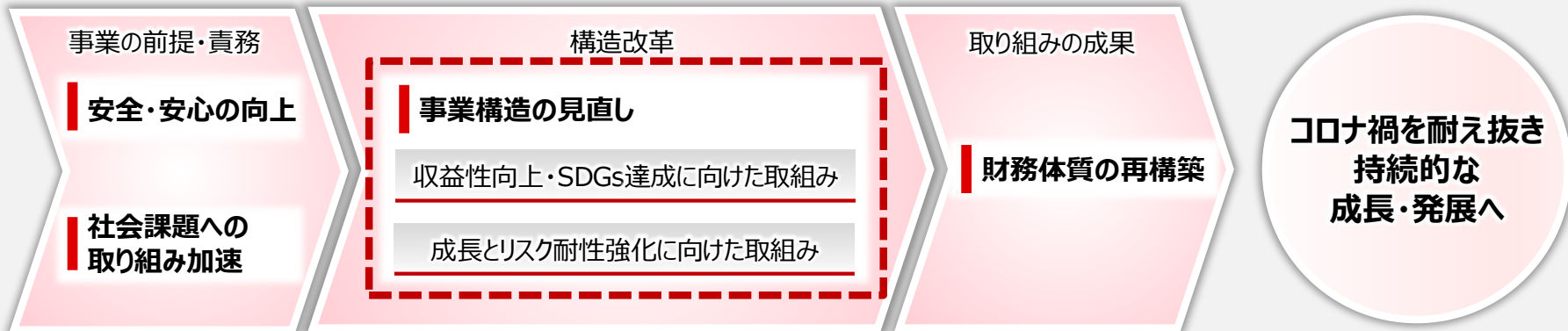
- 国際旅客：FY2022末までに80%程度、FY2024に向けて漸次回復
- 国内旅客：国際線に比べて早く、FY2022以降ほぼコロナ前水準に回復



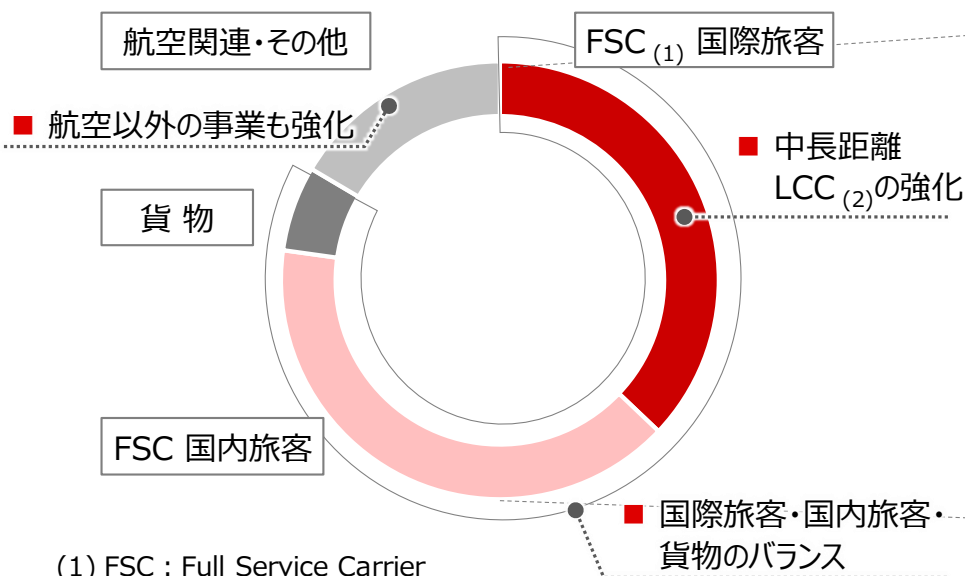
(1) 2019年度比における2019年度実績は、FY19Q3決算発表時に開示した修正業績予想値(2020年1月31日発表)

# ニューノーマルに向けた戦略の方向性

## 企業価値回復のシナリオ



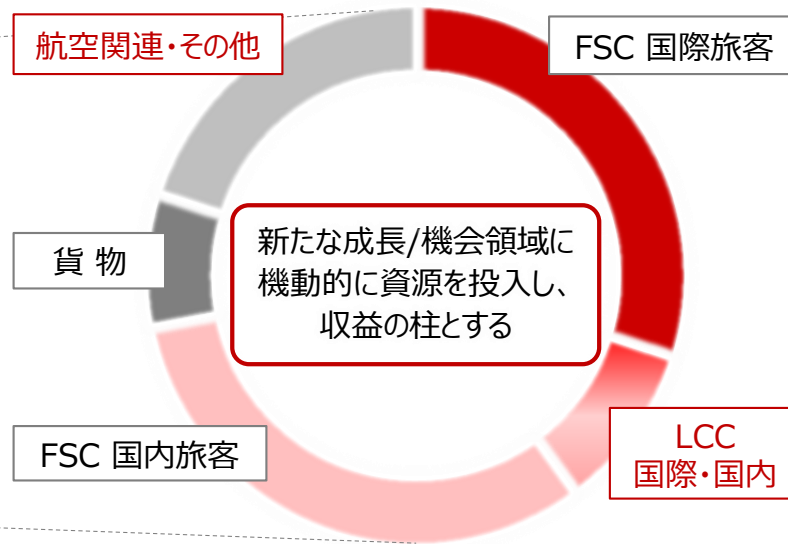
FY2019の収入割合



(1) FSC : Full Service Carrier

(2) LCC : Low Cost Carrier

ニューノーマルの環境に適応した 将来の事業構造イメージ





## 事業構造の見直し

収益性向上・SDGs達成に向けた取組み

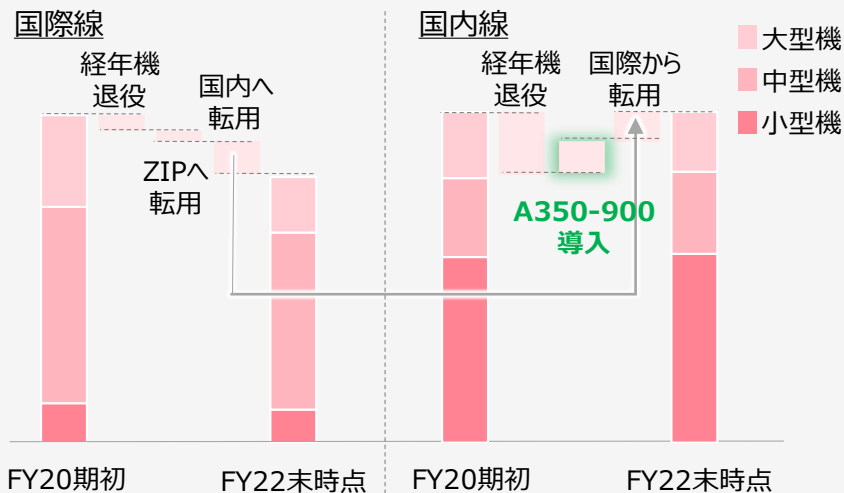
### FSC事業

コロナ禍による一時的な需要縮小に対応して機動的に  
機材計画を修正し、経年機の退役を促進

⇒ 機材費・整備費を抑制、CO2削減に貢献

- ✓ FY2020末までに、国際線の777-200ERを**全11機**退役  
(一部、国内線へ転用)
- ✓ FY2022末までに、国内線の777**全13機**退役完了
- ✓ FY2022前半までに、737-800のリース機を**5機**返還

### FSC事業の機材ポートフォリオ (イメージ)



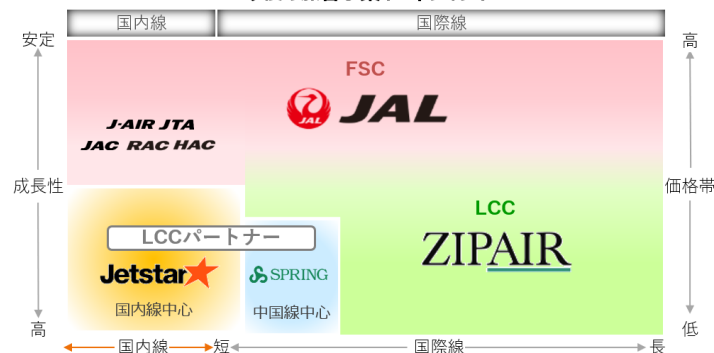
成長とリスク耐性強化に向けた取組み

### LCC事業

成長するマーケットに対応すべく、LCC事業を強化  
⇒ 観光、VFR<sup>(1)</sup>需要を取込み

- ✓ ZIPAIRの展開と、LCCパートナーとの連携により、  
成田を拠点としたLCCネットワークを構築
- ✓ ZIPAIRは需要回復に合わせて着実に成長を目指す
  - 3-6号機の導入計画決定 (需要に応じて増機を検討)
  - ホノルル線の就航準備を概ね完了

### 今後の旅客事業ポートフォリオ



### 航空関連・その他事業

- マイル・カード事業の更なる強化
- 地域活性化をビジネスへ
  - ✓ 地域事業本部を設立 (2020年11月1日付)

# 業績詳細

---

# 連結経営成績<sup>(1)</sup>

(単位：億円)	前年同期	第2四半期 累計	前年差	前年同期比	第2四半期 <sup>(6)</sup>	前年差	前年同期比
売上収益	7,489	<b>1,947</b>	▲5,541	▲74.0%	1,184	▲2,817	▲70.4%
国際旅客	2,729	<b>91</b>	▲2,637	▲96.6%	64	▲1,358	▲95.5%
国内旅客	2,858	<b>696</b>	▲2,161	▲75.6%	506	▲1,080	▲68.1%
貨物郵便	451	<b>534</b>	+83	+18.4%	268	+44	+19.9%
他の売上収益 <sup>(2)</sup>	1,450	<b>625</b>	▲825	▲56.9%	343	▲422	▲55.2%
営業費用	6,715	<b>4,194</b>	▲2,520	▲37.5%	2,136	▲1,269	▲37.3%
燃油費	1,277	<b>446</b>	▲830	▲65.0%	252	▲388	▲60.6%
燃油費以外	5,437	<b>3,747</b>	▲1,689	▲31.1%	1,883	▲881	▲31.9%
その他収支 <sup>(3)</sup>	55	<b>7</b>	▲48	▲87.2%	22	▲11	▲34.3%
EBIT	829	<b>▲2,239</b>	▲3,069	-	▲929	▲1,559	-
EBITマージン(%)	11.1%	<b>▲115.0%</b>	▲126.1pt	-	▲78.5%	▲94.3pt	-
純損益	541	<b>▲1,612</b>	▲2,153	-	▲675	▲1,087	-
ASK (百万席キ口) <sup>(4)</sup>	46,222	<b>12,242</b>	▲33,980	▲73.5%	7,875	▲15,556	▲66.4%
RPK (百万人キ口) <sup>(4)</sup>	39,419	<b>4,243</b>	▲35,176	▲89.2%	3,132	▲17,297	▲84.7%
EBITDAマージン(%) <sup>(5)</sup>	21.7%	<b>▲70.1%</b>	▲91.8pt	-	▲41.1%	▲66.7pt	-

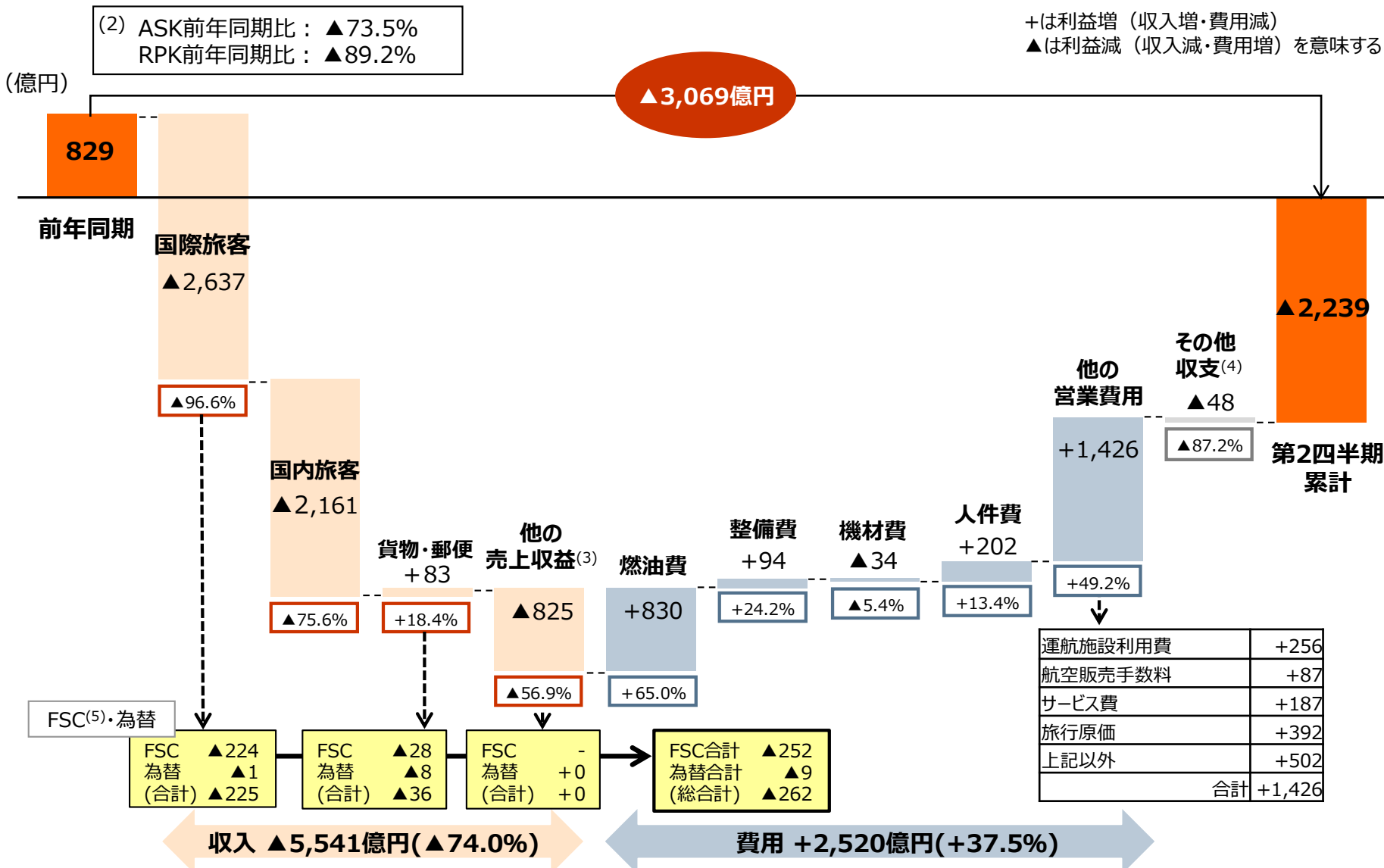
(注) ユニットコストについては、IFRSの適用および今後の事業ポートフォリオをふまえ、より実態に即した定義を検討中のため、今年度は開示いたしません。

(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (2) 他の売上収益=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) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析 (5) EBITDAマージン=EBITDA/売上収益 EBITDA=EBIT+減価償却費 (6) 第2四半期(7月-9月)の実績は第2四半期累計実績(4月-9月)から第1四半期実績(4月-6月)を差し引いて算出

# EBIT増減の推移 (収入／費用) (1)

+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

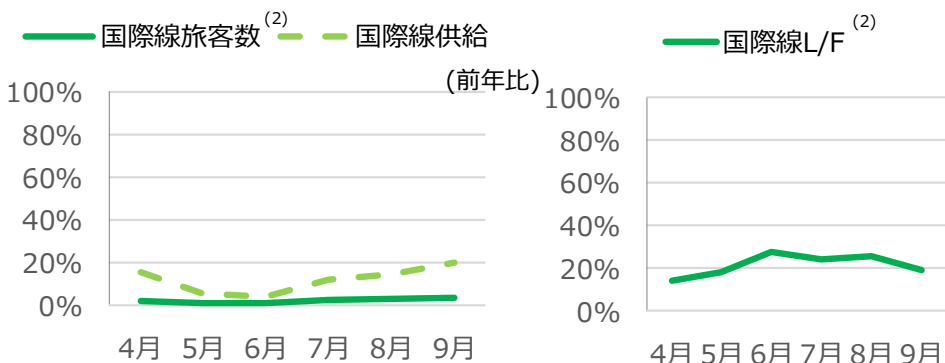


(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (2) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析 (3) 他の売上収益=旅行・マイル提携・受託事業収入など (4) その他収支 = 航空機材売却益・その他の収入・持分法投資損益・投資収支 (5) FSC=Fuel Surcharge

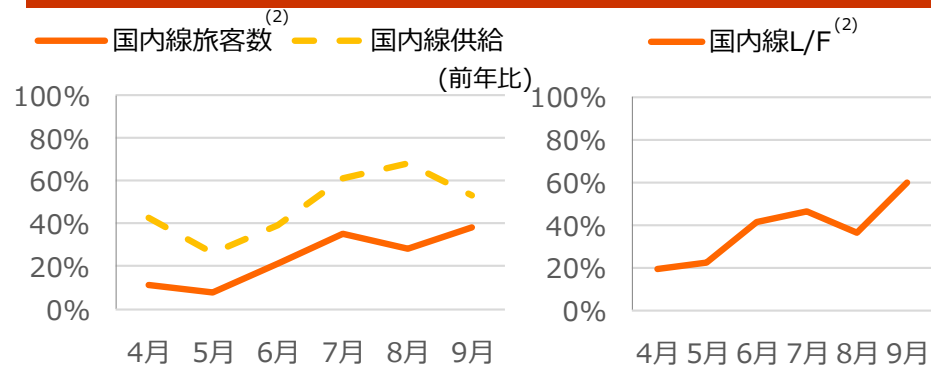
# 国際・国内旅客事業

- ✓ 新型コロナウイルス影響により急減する需要に応じ、国際線は大幅に供給を削減
- ✓ 国内線は、8月に感染者数増加や自治体の自粛要請を受け、観光需要が一時的に急減するも、9月以降は回復基調。単価はピーク期直前の需要急減、マイル利用増加により前年を下回った

## 国際旅客事業 (1)



## 国内旅客事業



## 国際旅客事業 (1)

## 国内旅客事業

	国際旅客事業 (1)					国内旅客事業				
	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期(6)	前年同期比	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期(6)	前年同期比
旅客収入 (億円) (2)	2,729	<b>91</b>	▲96.6%	64	▲95.5%	2,858	<b>696</b>	▲75.6%	506	▲68.1%
有償旅客数 (千人) (2)	4,946	<b>112</b>	▲97.7%	78	▲96.9%	19,409	<b>4,644</b>	▲76.1%	3,413	▲66.3%
ASK (百万席キロ)	27,835	<b>3,303</b>	▲88.1%	2,165	▲84.6%	18,387	<b>8,938</b>	▲51.4%	5,710	▲39.0%
RPK (百万人キロ) (2)	24,716	<b>687</b>	▲97.2%	488	▲96.2%	14,703	<b>3,555</b>	▲75.8%	2,643	▲65.8%
有償座席利用率 (%) (2)	88.8%	<b>20.8%</b>	▲68.0pt	22.6%	▲67.7pt	80.0%	<b>39.8%</b>	▲40.2pt	46.3%	▲36.2pt
単価 (円) (2) (3)	55,175	<b>81,841</b>	+48.3%	82,626	+46.2%	14,725	<b>14,988</b>	+1.8%	14,844	▲5.2%
イールド (円) (2) (4)	11.0	<b>13.3</b>	+20.8%	13.2	+18.0%	19.4	<b>19.6</b>	+0.7%	19.2	▲6.7%
ユニットレベニュー (円) (2) (5)	9.8	<b>2.8</b>	▲71.7%	3.0	▲70.5%	15.5	<b>7.8</b>	▲49.9%	8.9	▲47.6%

(1) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析 (2) 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。前年度実績も同様の変更を反映し比較分析。 (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 (6) 第2四半期(7月-9月)の実績は第2四半期累計実績(4月-9月)から第1四半期実績(4月-6月)を差し引いて算出

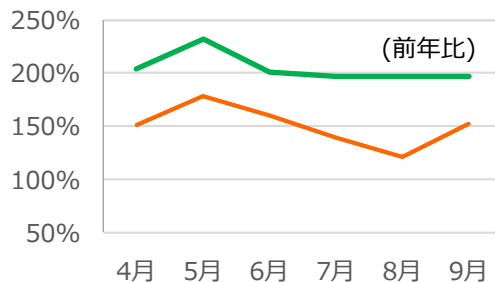
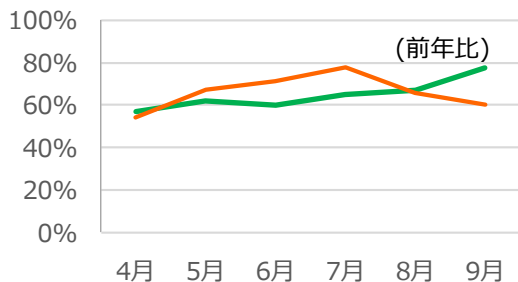
- ✓ 物量は前年比大幅減だが、単価の向上により、収入は前年超えを達成 (前年比 +18%)
- ✓ 世界的な供給減により、国際貨物郵便輸送の需給逼迫は継続
- ✓ 旅客機を利用した貨物専用便を積極的に運航し、上期に計7,228便を運航
- ✓ 9月より、成田＝ソウル線にてZIPAIR運航の貨物専用便も運航を開始

## 物量

## 単価

— 国際貨物 — 国内貨物

— 国際貨物 — 国内貨物



## 旅客機を利用した貨物専用便運航数 (片道) (1)

## 国際線

- 医療関連物資や半導体関連の需要は堅調に推移
- 自動車、建機、食料品関連の需要が底打ち
- 8月中旬以降、物量は回復傾向

## 国内線

- 外出自粛による巣ごもり消費により、宅配需要が堅調に推移

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計
米大陸線	63	289	345	300	262	223	1,482
欧州線	86	136	177	101	89	90	679
アジア・オセアニア線	197	302	347	336	341	397	1,920
中国線	250	442	316	285	311	283	1,887
国際線計	596	1,169	1,185	1,022	1,003	993	5,968
国内線	155	339	310	255	56	145	1,260
国際線・国内線合計	751	1,508	1,495	1,277	1,059	1,138	7,228

(1) ZIPAIR運航の貨物専用便を含む



# 主要営業費用項目<sup>(1)</sup>

- ✓ 収入・供給連動費用は減収額の約40%、2,178億円を着実に削減
- ✓ 固定費の削減も、想定を上回り着実に進捗（詳細はP.5）

(単位：億円)		前年同期	第2四半期累計	前年差	前年同期比	第2四半期 <sup>(4)</sup>	前年差	前年同期比
売上収益		7,489	<b>1,947</b>	▲5,541	▲74.0%	1,184	▲2,817	▲70.4%
収入・供給連動費用	燃油費	1,277	<b>446</b>	▲830	▲65.0%	252	▲388	▲60.6%
	運航施設利用費	435	<b>178</b>	▲256	▲59.0%	100	▲120	▲54.5%
	整備費	391	<b>297</b>	▲94	▲24.2%	111	▲87	▲44.0%
	航空販売手数料	95	<b>8</b>	▲87	▲91.3%	9	▲39	▲81.4%
	サービス費 <sup>(2)</sup>	234	<b>47</b>	▲187	▲79.9%	27	▲93	▲77.6%
	その他の連動費用 <sup>(3)</sup>	1,079	<b>357</b>	▲722	▲66.9%	208	▲364	▲63.6%
	収入・供給連動費用計	3,513	<b>1,334</b>	▲2,178	▲62.0%	709	▲1,094	▲60.7%
固定費	機材費	635	<b>669</b>	+34	+5.4%	333	+15	+4.8%
	人件費	1,511	<b>1,308</b>	▲202	▲13.4%	660	▲89	▲12.0%
	その他の固定費	1,054	<b>881</b>	▲173	▲16.4%	433	▲100	▲18.9%
	固定費計	3,201	<b>2,859</b>	▲341	▲10.7%	1,426	▲175	▲11.0%
営業費用計		6,715	<b>4,194</b>	▲2,520	▲37.5%	2,136	▲1,269	▲37.3%

一部固定的費用を含む

一部変動的費用を含む

一部変動的費用を含む

(1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析 (2) 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  
 (3) その他の連動費用 = 旅行・マイル提携・受託事業原価 など (4) 第2四半期(7月-9月)の実績は第2四半期累計実績(4月-9月)から第1四半期実績(4月-6月)を差し引いて算出

# 財務状況・キャッシュフロー状況<sup>(1)</sup>

## BS

- ✓ 手元流動性は現預金3,466億円、加えてコミットメントライン3,000億円を確保予定、1年内返済額（リース料支払含む）は509億円であり、十分な長期資金を確保済み
- ✓ 有利子負債残高は増加したものの、D/Eレシオも0.6倍と健全な水準を維持

## CF

- ✓ 営業キャッシュフローは第1四半期▲1,302億円から第2四半期▲197億円に大幅改善

連結財政状態計算書	前年度期末	第2四半期末	前年度期末差
総資産	19,822	19,943	+121
現金及び預金	3,291	3,466	+175
有利子負債	2,774	5,011	+2,237
1年内返済(※)	386 (110)	509 (139)	+122 (+28)
自己資本 <sup>(2)</sup>	10,142	8,703	▲1,439
自己資本比率(%) <sup>(3)</sup>	51.2%	43.6%	▲7.5pt
D/Eレシオ(倍) <sup>(4)</sup>	0.3x	0.6x	+0.3x

(単位：億円)

※ ()内の数字は、1年内返済のうち航空機リース料

連結キャッシュフロー計算書	前年同期	第2四半期累計	前年差
営業キャッシュフロー	381	▲1,499	▲1,880
減価償却費	797	874	+77
投資キャッシュフロー	▲1,039	▲392	+647
投資・出資額	▲1,099	▲446	+653
フリーキャッシュフロー <sup>(5)</sup>	▲658	▲1,892	▲1,233
財務キャッシュフロー	▲603	2,068	+2,672
キャッシュフロー合計 <sup>(6)</sup>	▲1,262	176	+1,438
EBITDA	1,626	▲1,364	▲2,991

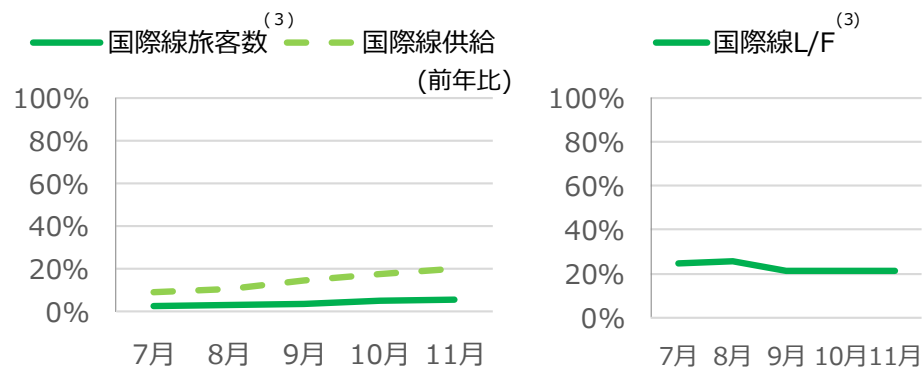
(単位：億円)

- (1) 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析
- (2) 自己資本=親会社の所有者に帰属する持分
- (3) 自己資本比率=親会社所有者帰属持分比率
- (4) D/Eレシオ=有利子負債/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

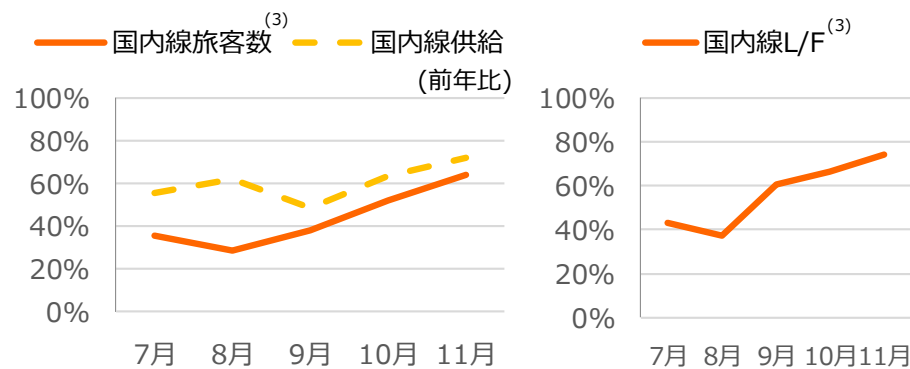
# 足許の概況（新型コロナウイルスによる影響）

- ✓ 国際線は、一部国でビジネス渡航を中心に出入国規制の緩和が見られ、各国の往来が再開に向かっている
- ✓ 国内線は、9月下旬以降移動に対する自粛ムードが緩和され、10月以降は着実に回復基調

## 国際旅客事業 (1)(2)



## 国内旅客事業 (1)



### 国際線

- 検疫体制の強化、外務省の渡航情報レベル3からの緩和、二国間交渉の進展により、各国との往来再開に向けた動き
- 成田PCR検査センター設置
- 各国の感染状況に応じた入国後14日間隔離緩和の動き

### 国内線

- GoToトラベルキャンペーンの東京発着対象により、観光需要を中心とした回復が加速
- ウィズコロナにおける旅行が徐々に定着

(1) 2020年10月27日時点の実績・見通し (2) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析  
 (3) 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。前年度実績も同様の変更を反映し比較分析

## 新しい旅のカタチ・地域活性化



旅マエ安心PCR検査



温泉Biz  
(ワーケーション)



JALオンライントリップ



地域事業本部設立  
(ふるさとアンバサダー・応援隊)

## LCC事業：ZIPAIR

ZIPAIR

- ✓ 10月より東京＝ソウル、バンコクー東京の旅客便運航開始
- ✓ ニューノーマルに対応した「コンタクトレス」の機内サービスを提供



LCC初のセルフオーダーシステム



無料機内インターネットサービス

## 人財活用



厚生労働省より  
PCR検査補助業務を受託

# 社内外の関係機関と連携し、需要回復に向けた施策を実施

# 参考資料

---

# 《参考》国際線大路別実績

## 旅客収入

(単位:%)	第2四半期 累計前年比	第2四半期 前年比	第2四半期 累計構成比		第2四半期 構成比
			前年	当年	
米大陸線	▲96.7%	▲95.0%	28%	28%	30%
欧州線	▲95.3%	▲93.6%	17%	23%	24%
アジア・オセアニア線	▲96.3%	▲95.8%	30%	34%	27%
中国線	▲96.1%	▲93.8%	12%	13%	16%
ハワイ・グアム線	▲99.4%	▲99.1%	13%	2%	3%
全路線・合計値	▲96.6%	▲95.5%	100%	100%	100%

## ASK<sup>(2)</sup>

(単位:百万席キロ)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	8,531	1,450	▲83.0%	984	▲77.2%
欧州線	4,108	820	▲80.0%	589	▲72.0%
アジア・オセアニア線	9,639	977	▲89.9%	553	▲88.6%
中国線	1,815	31	▲98.2%	23	▲97.4%
ハワイ・グアム線	3,740	23	▲99.4%	14	▲99.3%
全路線	27,835	3,303	▲88.1%	2,165	▲84.6%

## RPK<sup>(1)(2)</sup>

(単位:百万人キロ)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	7,722	281	▲96.4%	200	▲94.9%
欧州線	3,703	159	▲95.7%	125	▲93.6%
アジア・オセアニア線	8,315	215	▲97.4%	137	▲96.8%
中国線	1,597	18	▲98.8%	15	▲98.1%
ハワイ・グアム線	3,377	12	▲99.6%	10	▲99.4%
全路線	24,716	687	▲97.2%	488	▲96.2%

## 有償旅客数<sup>(1)(2)</sup>

(単位:千人)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年比	当年	前年比
米大陸線	819	29	▲96.4%	21	▲95.0%
欧州線	411	17	▲95.7%	13	▲93.6%
アジア・オセアニア線	2,271	51	▲97.7%	33	▲97.1%
中国線	856	10	▲98.7%	8	▲98.0%
ハワイ・グアム線	587	1	▲99.7%	1	▲99.5%
全路線	4,946	112	▲97.7%	78	▲96.9%

## 有償座席利用率<sup>(1)(2)</sup>

(単位:%)	第2四半期累計			第2四半期	
	前年	当年	前年差	当年	前年差
米大陸線	90.5%	19.4%	▲71.1pt	20.4%	▲71.2pt
欧州線	90.1%	19.5%	▲70.7pt	21.3%	▲71.2pt
アジア・オセアニア線	86.3%	22.0%	▲64.2pt	24.8%	▲62.5pt
中国線	88.0%	59.5%	▲28.5pt	64.3%	▲23.5pt
ハワイ・グアム線	90.3%	52.6%	▲37.7pt	72.5%	▲21.2pt
全路線	88.8%	20.8%	▲68.0pt	22.6%	▲67.7pt

(1) 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。前年度実績も同様の変更を反映し比較分析

(2) 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析



# 《参考》航空機一覽

		前期末 2020/3/31			当期末 2020/9/30			増減
		所有	リース	合計	所有	リース	合計	
大型機	Airbus A350-900	4	1	5	2	4	6	+1
	Boeing 777-200	11	0	11	9	0	9	▲2
	Boeing 777-200ER	11	0	11	11	0	11	-
	Boeing 777-300	4	0	4	4	0	4	-
	Boeing 777-300ER	13	0	13	13	0	13	-
	大型機 小計	43	1	44	39	4	43	▲1
中型機	Boeing 787-8	29	0	29	29	0	29	-
	Boeing 787-9	17	3	20	17	3	20	-
	Boeing 767-300	5	0	5	4	0	4	▲1
	Boeing 767-300ER	29	0	29	29	0	29	-
	中型機 小計	80	3	83	79	3	82	▲1
小型機	Boeing 737-800	43	19	62	43	18	61	▲1
	小型機 小計	43	19	62	43	18	61	▲1
リージョナル機	Embraer 170	18	0	18	18	0	18	-
	Embraer 190	14	0	14	14	0	14	-
	Bombardier D8-400CC	5	0	5	5	0	5	-
	SAAB340B	5	0	5	5	0	5	-
	ATR42-600	7	1	8	7	1	8	-
	ATR72-600	2	0	2	2	0	2	-
	リージョナル機 小計	51	1	52	51	1	52	-
<b>合計</b>	<b>217</b>	<b>24</b>	<b>241</b>	<b>212</b>	<b>26</b>	<b>238</b>	<b>▲3</b>	

# 《参考》IFRS適用による主な変更点

FY20Q1決算説明会資料より再掲(2020年8月3日発表)



JAPAN AIRLINES

## PL

- 収入計上ルールの変更により、マイル発行時に収入からマイル価値分を繰り延べ、特典航空券などでの使用時に収入を計上（収入科目ごとの内訳は変更があるが、当期純利益への影響は少ない）
- これまで主に営業利益を事業の成果の指標としていたが、EBIT<sup>(1)</sup>に変更

## BS

- IFRS移行時の負債計上<sup>(2)</sup>により自己資本比率が減少するが、会計基準による表示・評価方法の違いであり本質的な財務体質に変化があるわけではない

## CF

- これまでオペレーティングリースに係る支払額は営業キャッシュフローに含めていたが、財務キャッシュフローに区分変更

## 輸送実績

- マイル会計の変更により、輸送実績上も特典航空券搭乗者を有償搭乗として取り扱う（有償旅客数、有償座席利用率、RPKの増加・上昇）

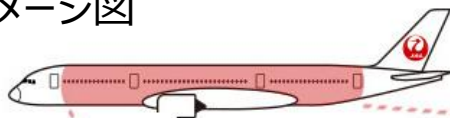
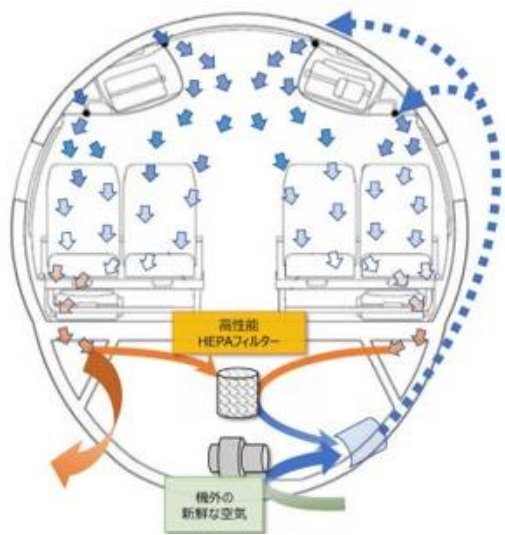
(1) 税引前損益から利息等の財務収支を除いたもの

(2) オペレーティングリースの計上、マイル関連負債の評価替えによる増加など

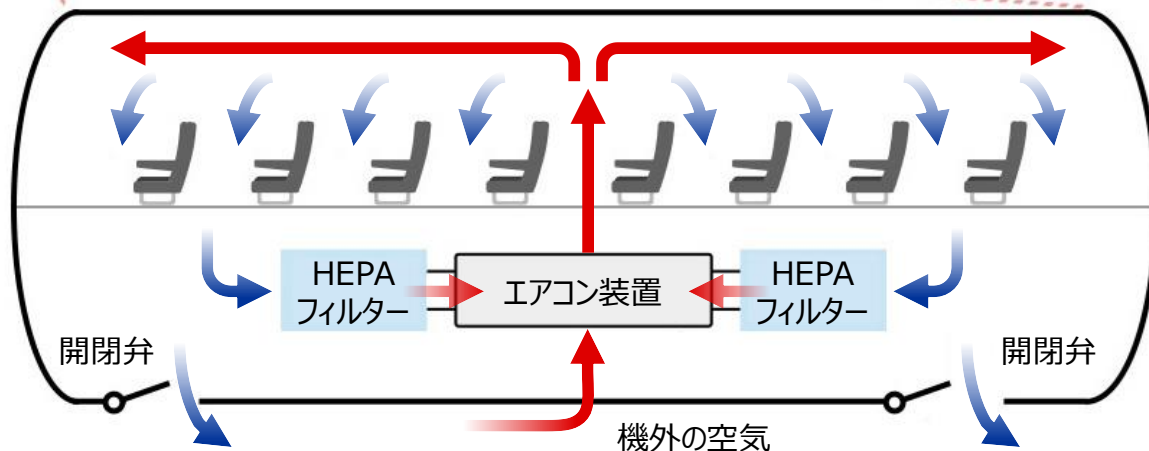
## 機内

### 航空機内の安全な環境をお客さまへ訴求

空気の流れ イメージ図



- 機内の空気は2～3分で換気
- 空気の流れは上から下へ
- 途中でお客さまの入れ替わりなし
- お客さまが向いている方向が同じ
- HEPAフィルターの装備

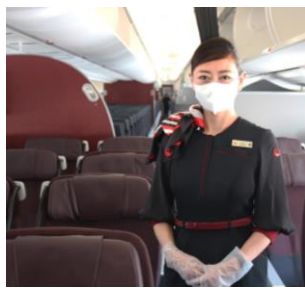


## さまざまな取り組み

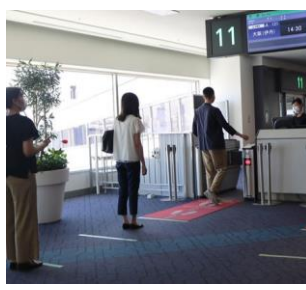
徹底的な衛生対策で、お客さまとともに、より安全・安心な環境を作る



機内消毒の作業



マスク・手袋・ゴーグル着用



待ち時間の「密」を回避



パーティションの設置



非接触での対応を促進

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。