



2023年3月期 第2四半期決算短信〔IFRS〕（連結）

2022年11月1日

上場会社名 日本航空株式会社 上場取引所 東
 コード番号 9201 URL <https://www.jal.com/>
 代表者 (役職名) 代表取締役社長執行役員 (氏名) 赤坂 祐二
 問合せ先責任者 (役職名) 財務部長 (氏名) 木藤 祐一郎 TEL 03-5460-3121 (代表)
 四半期報告書提出予定日 2022年11月2日 配当支払開始予定日 —
 四半期決算補足説明資料作成の有無：有
 四半期決算説明会開催の有無：有（機関投資家・アナリスト向け）

(百万円未満切捨て)

1. 2023年3月期第2四半期の連結業績（2022年4月1日～2022年9月30日）

(1) 連結経営成績（累計）

(%表示は、対前年同四半期増減率)

	売上収益		財務・法人所得税前利益（△は損失）		税引前四半期利益（△は損失）		親会社の所有者に帰属する四半期利益（△は損失）		四半期包括利益合計額（△は損失）	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2023年3月期第2四半期	618,522	112.8	382	—	△2,834	—	△2,112	—	△16,815	—
2022年3月期第2四半期	290,647	49.2	△151,818	—	△154,446	—	△104,976	—	△100,575	—

	基本的1株当たり 四半期利益（△は損失）	希薄化後1株当たり 四半期利益
	円 銭	円 銭
2023年3月期第2四半期	△4.83	—
2022年3月期第2四半期	△240.22	—

(注) 「財務・法人所得税前利益」は、当社グループの業績を継続的に比較・評価することに資する指標として表示しております。「財務・法人所得税前利益」は、四半期利益から法人所得税費用、利息およびその他の財務収益・費用を除いたものです。

(2) 連結財政状態

	資産合計	資本合計	親会社の所有者に帰属する持分	親会社所有者帰属持分比率	1株当たり親会社所有者帰属持分
	百万円	百万円	百万円	%	円 銭
2023年3月期第2四半期	2,448,551	820,432	780,917	31.9	1,786.97
2022年3月期	2,371,658	844,141	799,736	33.7	1,830.03

2. 配当の状況

	年間配当金				
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	合計
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
2022年3月期	—	0.00	—	0.00	0.00
2023年3月期	—	0.00	—	—	—
2023年3月期（予想）	—	—	—	—	—

(注) 直近に公表されている配当予想からの修正の有無：無

詳細については、添付資料「1. 当四半期決算に関する定性的情報（4）当期の配当について」をご覧ください。

3. 2023年3月期の連結業績予想（2022年4月1日～2023年3月31日）

(%表示は対前期増減率)

	売上収益		財務・法人所得税前利益		親会社の所有者に帰属する当期利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%
通期	1,404,000	105.7	80,000	—	45,000	—

(注) 直近に公表されている業績予想からの修正の有無：有

2023年3月期の連結業績予想については、売上収益を変更いたしますが、財務・法人所得税前利益および親会社の所有者に帰属する当期利益については変更ありません。詳細については、添付資料「1. 当四半期決算に関する定性的情報（3）連結業績予想などの将来予測情報に関する説明」をご覧ください。

※ 注記事項

(1) 当四半期連結累計期間における重要な子会社の異動（連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動）：無

(2) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更

- ① IFRSにより要求される会計方針の変更：無
- ② ①以外の会計方針の変更：無
- ③ 会計上の見積りの変更：無

(3) 発行済株式数（普通株式）

① 期末発行済株式数（自己株式を含む）	2023年3月期2Q	437,143,500株	2022年3月期	437,143,500株
② 期末自己株式数	2023年3月期2Q	136,291株	2022年3月期	136,291株
③ 期中平均株式数（四半期累計）	2023年3月期2Q	437,007,209株	2022年3月期2Q	437,007,242株

※ 四半期決算短信は公認会計士又は監査法人の四半期レビューの対象外です

※ 業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

（将来に関する記述等についてのご注意）

本資料に記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報および合理的であると判断する一定の前提に基づいており、その達成を当社として約束する趣旨のものではありません。

※ 当社は2022年11月1日に機関投資家・アナリスト向け説明会を開催する予定です。

この説明会で配布する決算説明資料については、同日、当社ウェブサイトに掲載する予定です。

※ 対前年同期比について、増減率が1,000%以上となる場合は「－」を記載しております。

○添付資料の目次

1. 当四半期決算に関する定性的情報	2
(1) 経営成績に関する説明	2
(2) 財政状態に関する説明	6
(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明	7
(4) 当期の配当について	7
2. 要約四半期連結財務諸表及び主な注記	8
(1) 要約四半期連結財政状態計算書	8
(2) 要約四半期連結損益及びその他の包括利益計算書	10
(3) 要約四半期連結持分変動計算書	12
(4) 要約四半期連結キャッシュ・フロー計算書	14
(5) 要約四半期連結財務諸表に関する注記	15
(報告企業)	15
(作成の基礎)	15
(継続企業の前提に関する注記)	15
(追加情報)	15
(売上収益)	16
(セグメント情報)	18

1. 当四半期決算に関する定性的情報

(1) 経営成績に関する説明

当第2四半期連結累計期間（2022年4月1日～2022年9月30日）（以下「当第2四半期」という。）における売上収益は6,185億円（前年同期比112.8%増加）、営業費用は6,372億円（前年同期比43.9%増加）となり、財務・法人所得税前利益（△は損失）（以下「EBIT」という。）は3億円（前年同期は△1,518億円）、親会社の所有者に帰属する四半期利益（△は損失）は△21億円（前年同期は△1,049億円）となりました。

連結業績は次のとおりです。

項目	前第2四半期 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)	前年同期比 (利益率はポ イント差)
売上収益 (億円)	2,906	6,185	212.8%
FSC国際旅客収入 (億円)	291	1,632	560.3%
FSC国内旅客収入 (億円)	897	2,086	232.5%
FSC貨物郵便収入 (億円)	983	1,262	128.3%
FSCその他収入 (億円)	18	76	413.9%
LCC (億円)	8	115	—
マイル・ライフ・インフラ等 (億円)	706	1,010	143.0%
営業費用 (億円)	4,429	6,372	143.9%
航空燃油費 (億円)	589	1,548	262.5%
航空燃油費以外 (億円)	3,839	4,824	125.6%
財務・法人所得税前利益（△は損失） (EBIT) (億円)	△1,518	3	—
EBITマージン (%)	—	0.1	—
親会社の所有者に帰属する四半期利益 (△は損失) (億円)	△1,049	△21	—

- (注) 1 金額については切捨処理、比率については四捨五入処理しております。
 2 FSCは、フルサービスキャリアを指します。LCCは、ローコストキャリアを指します。
 3 LCCには、旅客収入と旅客運送に係る手数料等を含みます。
 4 当社は、四半期利益から法人所得税費用、利息およびその他の財務収益・費用を除いた「財務・法人所得税前利益」をEBITと定義しております。
 5 EBITマージン＝財務・法人所得税前利益（EBIT）/売上収益

新型コロナウイルス感染防止と社会経済活動の両立に向けた動きが浸透しつつあり、国内外における航空旅客需要は着実に回復しております。国際旅客需要については、世界的に旅客需要が回復する中でアジア＝北米間の通過需要は引き続き堅調に推移したことに加えて、日本の入国制限の段階的な緩和により、日本発着の企業の海外出張や観光需要も徐々に回復してきました。国内旅客需要については、感染防止と社会経済活動の両立を目指す動きが本格化し、ゴールデンウィークや夏休みを中心に力強い回復が見られましたが、7月以降の感染拡大第7波による国内感染者数増加の影響を受け、回復のスピードが一時的に鈍化しました。また、貨物事業については、世界的に需給がひっ迫した状態が続いていることから、当社便の需要や単価は引き続き好調に推移しました。

当社グループの存立の大前提であり、中期経営計画における経営目標である「安全・安心」については、お客さまと社員の感染防止に取り組みつつ、国内外の航空ネットワークの維持に努めております。

安全に関する取り組みについては、中期経営計画において「航空事故ゼロ、重大インシデントゼロ」という経営目標の達成を目指してまいりました。しかしながら、巡航中の突然の揺れにより2022年10月3日に日本トランスオーシャン航空株式会社が運航するNU036便（那覇空港発小松空港行）において客室乗務員1名が骨折した事象が発生し、国土交通省により航空事故として認定されました。この事象を重く受け止め、国土交通省による事故調査に協力するとともに、再発防止の徹底に取り組み、安全を守るための不断の努力を継続してまいります。また、ロシ

ア・ウクライナ情勢により、ロシア領域内への離着陸および上空の飛行を中止し、安全に飛行できる代替ルートに変更して運航しております。当社グループはこれからも、事業環境が変化する中においても航空安全を堅持すると意識を高く持ち、さまざまな安全施策を実施してまいります。

安心に関する取り組みについて、これまでさまざまな感染防止対策を実施してまいりましたが、8月には、保安検査の高度化と検査に要する時間の短縮、UV殺菌装置の活用による衛生・清潔性向上を実現する保安検査レーン「JAL SMART SECURITY」の羽田空港国内線への導入が完了しました。より安全・安心・ストレスフリーな空港サービスの向上に努めてまいります。

当社のESG戦略の目的は、社会課題を解決することでサステナブルな人流・商流・物流を創出し、長期的な企業価値の向上を実現することにあります。そのために私たちが取り組むべきことは、地球環境を守り安全・安心を徹底的に追求すること、社会インフラとしての使命を持続的に果たすこと、そして豊かな人生・生活を皆さまにお届けすること、と考えております。7月からは、出張等で航空機を利用される際のCO2排出量を企業単位で可視化し、排出権を購入することでオフセットできる「JALカーボンオフセット」の法人向けサービスを開始しました。そして、本邦初となるCO2排出量実質ゼロの「サステナブルチャーターフライト」を11月に運航することを発表し、お客さまに対するCO2削減の機会の提供を通じて環境の保全に取り組んでまいります。また、当社グループは地域の皆さまと連携した様々な活動を展開しております。安定した路線運営を推進し、持続可能な地域活性化の実現に貢献するため、8月には地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合メンバーである当社や全日本空輸株式会社を含む5社でアライアンスを超えたコードシェアを決定しました。当社グループは今後の持続的な成長に向けて、ESG戦略を軸に経営戦略を推進してまいります。

以下、当第2四半期における当社グループの経営状況につき、事業領域毎の状況を概括します。

フルサービスキャリア事業領域

国際旅客では、日本への入国制限者数が6月には1日2万人へと引き上げられ、更に9月からは1日5万人へと引き上げられたことに加え、ワクチン3回接種済等の条件付きで日本入国前のPCR検査陰性証明が不要となるケースが大きく拡大されたことなどにより、日本発着旅客数は業務・観光需要ともに徐々に回復してきました。さらに10月からは、日本入国者数の上限の撤廃、観光目的の短期滞在ビザ取得免除等の更なる規制緩和が進み、インバウンドを含めた需要の本格的な回復が期待されます。また、国内旅客では、夏場に感染拡大第7波の影響により需要回復のスピードが鈍化したものの、着実な回復を示しました。加えて、10月上旬からは政府の需要喚起策「全国旅行支援」が開始され、今後の力強い需要回復が期待されます。

コロナ禍においても当社は、雇用を維持し安全運航のための知識・技量の向上に努め、加えて国内線の主力機材であるエアバスA350型機への更新をほぼ完了しており、回復する需要に対して万全の供給体制を整えております。それにより高需要期であるゴールデンウィークやお盆休み期間においては多くのお客さまにご搭乗いただくことができました。

貨物事業においては、中国のロックダウンの影響等により日本発の航空貨物総需要は前年より減少したものの、当社便の需要はアジア＝北米間を中心に好調を維持しており、また単価も高い水準を維持しております。

LCC事業領域

国際線中長距離LCCである株式会社ZIPAIR Tokyo（以下、ZIPAIR）は、順調に利用率が向上しており、特に上期高需要期においては満席便が頻出するなど、VFR(*)需要に加え観光需要のお客さまの認知度も向上しております。また、12月から就航するサンノゼ線の販売を9月から開始しておりますが、順調にご予約をいただいております。国際旅客需要の回復と歩調を合わせ着実に実績を積み上げております。一方で、中国線にターゲットを置くスプリング・ジャパン株式会社（以下、スプリング・ジャパン）は、中国の厳格な水際規制により国際線は厳しい状況が続いていることから、一時的に国内線に生産資源を振り向け、加えて、JALグループとしてシナジーを最大限発揮すべく同社の航空券支払いにJALのマイルを使えるサービスを開始するなど、収支改善に向け順調に利用率を向上させております。上記2社に加え、主に国内線を運航するジェットスター・ジャパン株式会社（以下、ジェットスター・ジャパン）も含めた特徴の異なるLCC3社による成田空港をハブとしたネットワーク構築に努め、事業規模を拡大してまいります。

(*) 友人親族訪問 (Visit Friends and Relatives)

以上をふまえ、当第2四半期のフルサービスキャリアにおける国際旅客事業は、有償旅客数は前年同期比392.7%増、有償旅客キロは前年同期比373.9%増、有効座席キロは前年同期比52.7%増、有償座席利用率は70.6%、国内旅客事業は、有償旅客数は前年同期比122.9%増、有償旅客キロは前年同期比130.3%増、有効座席キ

ロは前年同期比63.2%増、有償座席利用率は60.5%となりました。貨物郵便収入は、前年同期比28.3%増となりました。なお、LCCにおけるZIPAIRの旅客事業は、有償旅客数は162,785(人)、有償旅客キロは841,844(千人キロ)、有効座席キロは2,155,023(千座席キロ)、スプリング・ジャパンの旅客事業は、有償旅客数は208,406(人)、有償旅客キロは173,921(千人キロ)、有効座席キロは325,543(千座席キロ)となりました。

非航空事業領域

航空運送事業以外への事業領域拡大に向けては、当社グループの強みである人財と顧客基盤に先進的なテクノロジーを融合させることでイノベーションを実現し、航空運送事業により培われたノウハウを活かした新たな商品・サービスやビジネスの創造に取り組んでおります。

マイレージ・ライフスタイル事業においては、さまざまな目的で利用できJALのマイルも貯まる「JAL目的ローン」の取り扱いを開始しました。また、昨年度末に連結子会社化した株式会社JALUX（以下、JALUX）は、コマース事業の強化に向けて各地域の次世代支援や自然環境保護を目的とする自治体のプロジェクトを直接支援できる「JALふるさとクラウドファンディング」サイトを開設するなど、BtoCのタッチポイントを増やしております。

次世代エアモビリティ事業においては、パートナー企業と共同で空飛ぶクルマおよびドローンビジネスの事業展開に向けた準備に取り組みました。都市部での渋滞解消、交通インフラが不十分な地域での移動手段の提供、災害時の利用を想定した空飛ぶクルマのビジネスモデル検証、ドローンの社会インフラ化に向け1人の操縦者が複数のドローンを運航する技術開発のための取り組みを開始しております。

今後も社員一人ひとりの知恵を結集し、当社グループならではの新たな商品・サービスの提供および価値創造に努めてまいります。

当社グループはこれまで部門別採算制度を活用した規律あるコストマネジメントにより、徹底した費用削減を図ってまいりました。今年度に入ってから円安の進行、燃油の高騰をはじめ原材料費が上昇し、航空業界にとって厳しい状況となっておりますが、委託業務の内製化やITに係る経費の抑制等、各部門の小さな努力の積み重ねにより実質固定費を継続して抑制できております。加えて、日本政府による着陸料や航空機燃料税等の減免を含む航空業界を対象とした支援策や、雇用調整助成金制度の特例措置延長等、公的なご支援も活用しております。関係の皆さまのご尽力に深く感謝いたします。

当社グループの財務状況について概括します。

EBITDAおよび営業キャッシュ・フローは第1四半期に黒字転換し、また、需要の回復に伴う航空券発券の増加等によりキャッシュ・インフローの状態が継続しており、当第2四半期連結累計期間におけるフリーキャッシュ・フローもプラスに転換しております。

EBITおよび四半期利益についても当第2四半期（7～9月）においてコロナ禍以降四半期決算で初めて黒字転換を達成し、着実に改善しております。今期以降は強固な財務体質の再構築を進め、経営の安定化に資する財務政策を遅滞なく実施してまいります。

さらに、当社グループでは、情報開示の内容の質を高め、双方向のコミュニケーションを通じ株主・市場関係者との信頼関係の構築に取り組んでおります。このようなディスクロージャー姿勢が評価され、日本証券アナリスト協会より「ディスクロージャー優良企業」として運輸部門で昨年度に続き第1位を獲得いたしました。2018年以来過去5年間で4回目の第1位獲得であり、この受賞を励みに今後もさらなる情報開示の充実と質の向上に努めてまいります。

今期に入り、主要国に比べて遅れ気味であった日本発着国際および国内旅客需要は着実に回復しております。ロシア・ウクライナ情勢の影響、世界的な景気後退への懸念、為替・燃油価格をはじめとする原材料費の上昇等、外部環境に不透明な部分はあるものの、サステナブルな成長・発展へと着実に進んでいくために、当社グループでは全ての職種において採用を再開するなど需要回復に向けた反転攻勢のための体制を着実に整えております。今後も機動的な増収施策とコストコントロールの徹底により、今期の業績目標の達成に向け、全社一丸となって努力してまいります。

セグメントの経営成績は次のとおりです。

<航空運送事業セグメント>

当第2四半期における航空運送事業セグメントの経営成績については、売上収益は5,700億円（前年同期比108.2%増加）、投資・財務・法人所得税前利益（△は損失）（以下「セグメント利益（△は損失）」という。）は△98億円（前年同期は△1,526億円）となりました。（売上収益およびセグメント利益（△は損失）はセグメント間連結消去前数値です。）

フルサービスキャリアにおける国際旅客収入は1,632億円（前年同期比460.3%増加）、国内旅客収入は2,086億円（前年同期比132.5%増加）、貨物郵便収入は1,262億円（前年同期比28.3%増加）、LCCにおけるZIPAIRの旅客収入は74億円、スプリング・ジャパンの旅客収入は36億円でした。

輸送実績（フルサービスキャリア）は、次のとおりです。

項目	前第2四半期 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
国際線			
有償旅客数 (人)	353,640	1,742,288	492.7%
有償旅客キロ (千人・キロ)	2,442,474	11,574,448	473.9%
有効座席キロ (千席・キロ)	10,742,629	16,402,425	152.7%
有償座席利用率 (%)	22.7	70.6	47.8
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	1,509,101	1,446,389	95.8%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	86,008	59,437	69.1%
国内線			
有償旅客数 (人)	6,155,013	13,717,994	222.9%
有償旅客キロ (千人・キロ)	4,582,713	10,554,164	230.3%
有効座席キロ (千席・キロ)	10,694,521	17,455,313	163.2%
有償座席利用率 (%)	42.9	60.5	17.6
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	109,209	133,178	121.9%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	11,036	10,855	98.4%
合計			
有償旅客数 (人)	6,508,653	15,460,282	237.5%
有償旅客キロ (千人・キロ)	7,025,187	22,128,613	315.0%
有効座席キロ (千席・キロ)	21,437,150	33,857,739	157.9%
有償座席利用率 (%)	32.8	65.4	32.6
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	1,618,311	1,579,568	97.6%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	97,044	70,293	72.4%

輸送実績（LCC）は、次のとおりです。

項目	前第2四半期 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
ZIPAIR			
有償旅客数 (人)	5,143	162,785	—
有償旅客キロ (千人・キロ)	14,905	841,844	—
有効座席キロ (千席・キロ)	578,642	2,155,023	372.4%
有償座席利用率 (%)	2.6	39.1	36.5
スプリング・ジャパン			
有償旅客数 (人)	23,050	208,406	904.1%
有償旅客キロ (千人・キロ)	22,596	173,921	769.7%
有効座席キロ (千席・キロ)	56,238	325,543	578.9%
有償座席利用率 (%)	40.2	53.4	13.2

- (注) 1. 旅客キロは、各区间有償旅客数(人)に当該区間距離(キロ)を乗じたものであり、座席キロは、各区间有効座席数(席)に当該区間距離(キロ)を乗じたものです。輸送量(トン・キロ)は、各区间輸送量(トン)に当該区間距離(キロ)を乗じたものです。
2. 区間距離は、IATA(国際航空運送協会)、ICAO(国際民間航空機関)の統計資料に準じた算出基準の大圏距離方式で算出しております。
3. フルサービスキャリア(国際線): 日本航空(株)
フルサービスキャリア(国内線): 日本航空(株)、日本トランスオーシャン航空(株)、
日本エアコミューター(株)、(株)ジェイエア、
琉球エアコミューター(株)、(株)北海道エアシステム
4. スプリング・ジャパンの輸送実績には国際線および国内線の合計を記載しております。
5. スプリング・ジャパンについては取得日(2021年6月28日)から2021年6月末までの業績に重要性がないため、同社の2021年7月以降の輸送実績をLCCにおける輸送実績として含めております。
6. 数字については切捨処理、比率については四捨五入処理しております。

(2) 財政状態に関する説明

(資産、負債、資本の状況)

当第2四半期末の総資産は、2兆4,485億円と前連結会計年度末に比べ768億円増加しました。流動資産のうち、現金及び現金同等物が前連結会計年度末に比べ487億円増加したことなどにより、流動資産は前連結会計年度末に比べ817億円増加し、8,322億円になりました。非流動資産は航空機の減価償却などにより、前連結会計年度末に比べ48億円減少し、1兆6,163億円となりました。

負債は、主に契約負債の増加により、前連結会計年度末に比べ1,006億円増加し、1兆6,281億円となりました。

資本は、主にキャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分の減少により、前連結会計年度末に比べ、237億円減少し、8,204億円となりました。

手元流動性については、9月末時点で5,429億円の現金及び現金同等物を保有していることに加え、未使用のコミットメントライン2,500億円を確保し、万全を期しております。なお、コミットメントラインについては、キャッシュ・フロー状況の改善を踏まえ、6月30日に一部契約を見直しております。今後もリスクへの備えを万全にしつつ、ポストコロナにおける持続的な成長に向けた財務政策を着実に実施してまいります。

(キャッシュ・フローの状況)

当第2四半期末における現金及び現金同等物の残高は、前連結会計年度末に比べ487億円増加し、5,429億円となりました。

①営業活動によるキャッシュ・フロー

税引前四半期損失28億円に、減価償却費等の非資金項目および営業活動に係る債権・債務の加減算等を行った結果、営業活動によるキャッシュ・フロー（インフロー）は1,202億円（前年同期は△958億円のキャッシュ・アウトフロー）となりました。

②投資活動によるキャッシュ・フロー

固定資産の取得による支出を主因として、投資活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は△525億円（前年同期は△1,040億円のキャッシュ・アウトフロー）となりました。

③財務活動によるキャッシュ・フロー

長期借入金の返済による支出およびリース負債の返済による支出を主因として、財務活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は△266億円（前年同期は1,639億円のキャッシュ・インフロー）となりました。

(3) 連結業績予想などの将来予測情報に関する説明

当期の通期連結業績予想については、2022年5月6日に公表した通期連結業績予想との比較では、売上収益は、国内旅客収入が新型コロナウイルス感染拡大第7波の影響等により当初想定を下回るものの、国際旅客収入は入国規制の大幅な緩和・撤廃による日本発業務渡航およびインバウンド需要の急回復等により想定を上回ることが見通せること、貨物郵便収入も想定を上回ることが見通せることから、当初予想を140億円上回るものと見込んでおります。営業費用については、円安の進行と燃油価格の上昇により燃油費が想定を320億円上回るものの、燃油費以外の費用削減に努めることで、当初予想から310億円の増加に留めることができると見込んでおります。上記に加えて、資産売却益の増加も見込んでおります。

上記を踏まえ、財務・法人所得税前利益（EBIT）の予想は変更せず800億円とし、親会社の所有者に帰属する当期利益の予想も変更せず450億円といたします。

当社グループを取り巻く状況は、地政学的リスクの高まり、円安の進行、燃油をはじめとする原材料費の上昇、新型コロナウイルスの感染再拡大といったリスクが存在し、決して楽観を許さない状況が続きます。一方で国際旅客需要の回復スピードの更なる加速、「全国旅行支援」等の需要喚起策を追い風にした国内旅客需要の力強い回復といったポジティブな要因もあり、加えてコストマネジメントを一段と強化していくことで上記業績予想の必達を目指してまいります。

2023年3月期の通期連結業績予想については、売上収益を以下の通り修正いたします。

2023年3月期通期連結業績予想（2022年4月1日～2023年3月31日）

	売上収益	財務・法人所得税前利益 (EBIT)	親会社の所有者に 帰属する当期利益
前回発表通期予想 (A)	百万円 1,390,000	百万円 80,000	百万円 45,000
今回発表通期予想 (B)	1,404,000	80,000	45,000
増減額 (B-A)	14,000	0	0
増減率 (%)	1.0	0	0
(参考) 前期連結実績 (2022年3月期)	682,713	△239,498	△177,551

なお、算出にあたり、米ドル円為替レートは145円、航空燃油費の一指標であるシンガポール・ケロシンの市場価格を1バレルあたり125米ドルとしています。

(4) 当期の配当について

当社はこれまでコロナの期間においても変わらずに支えてくださった株主の皆さまのご期待に沿えるよう、期末配当の実施に向け引き続き最大限の努力を継続してまいります。期末および年間配当予想については、今後の経営環境を見極め、状況がより見通せるようになった段階で速やかに開示いたします。

2. 要約四半期連結財務諸表及び主な注記

(1) 要約四半期連結財政状態計算書

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当第2四半期 連結会計期間 (2022年9月30日)
	百万円	百万円
資産		
流動資産		
現金及び現金同等物	494,226	542,998
営業債権及びその他の債権	120,322	154,613
その他の金融資産	43,359	25,738
棚卸資産	31,279	36,783
その他の流動資産	61,316	72,074
流動資産合計	750,504	832,209
非流動資産		
有形固定資産		
航空機	887,212	866,237
航空機建設仮勘定	70,409	83,111
その他の有形固定資産	93,662	87,844
有形固定資産合計	1,051,284	1,037,194
のれん及び無形資産	87,637	81,361
投資不動産	1,503	2,602
持分法で会計処理されている投資	19,664	20,209
その他の金融資産	152,233	154,342
繰延税金資産	284,287	295,001
退職給付に係る資産	4,496	7,038
その他の非流動資産	20,046	18,592
非流動資産合計	1,621,153	1,616,342
資産合計	2,371,658	2,448,551

	前連結会計年度 (2022年3月31日)	当第2四半期 連結会計期間 (2022年9月30日)
	百万円	百万円
負債及び資本		
負債		
流動負債		
営業債務及びその他の債務	94,046	131,025
有利子負債	86,786	108,117
その他の金融負債	16,564	49,118
未払法人所得税	3,602	2,182
契約負債	240,224	293,620
引当金	2,188	2,900
その他の流動負債	27,073	27,062
流動負債合計	470,486	614,027
非流動負債		
有利子負債	841,677	815,712
その他の金融負債	26,464	13,335
繰延税金負債	1,968	2,705
引当金	26,289	23,387
退職給付に係る負債	151,028	152,182
その他の非流動負債	9,601	6,769
非流動負債合計	1,057,030	1,014,092
負債合計	1,527,517	1,628,119
資本		
資本金	273,200	273,200
資本剰余金	273,617	273,631
利益剰余金	176,406	174,254
自己株式	△408	△408
その他の包括利益累計額		
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する 金融資産	35,512	37,278
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	41,018	21,602
在外営業活動体の外貨換算差額	390	1,358
その他の包括利益累計額合計	76,921	60,239
親会社の所有者に帰属する持分合計	799,736	780,917
非支配持分	44,404	39,514
資本合計	844,141	820,432
負債及び資本合計	2,371,658	2,448,551

(2) 要約四半期連結損益及びその他の包括利益計算書

	前第2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)
	百万円	百万円
売上収益		
国際線旅客収入	29,810	172,695
国内線旅客収入	89,904	210,373
その他の売上収益	170,932	235,452
売上収益合計	290,647	618,522
その他の収入	10,587	14,763
営業費用		
人件費	△122,527	△139,224
航空燃油費	△58,988	△154,838
減価償却費、償却費及び減損損失	△89,565	△83,083
その他の営業費用	△171,856	△260,098
営業費用合計	△442,938	△637,244
営業利益 (△は損失)	△141,703	△3,958
持分法による投資損益 (△は損失)	△8,486	△245
投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失)	△150,190	△4,204
投資から生じる収益・費用		
投資収益	1,372	4,652
投資費用	△3,000	△65
財務・法人所得税前利益 (△は損失)	△151,818	382
財務収益・費用		
財務収益	36	4,259
財務費用	△2,664	△7,476
税引前四半期利益 (△は損失)	△154,446	△2,834
法人所得税費用	48,005	18
四半期利益 (△は損失)	△106,440	△2,815
四半期利益 (△は損失) の帰属		
親会社の所有者	△104,976	△2,112
非支配持分	△1,463	△703
その他の包括利益		
純損益に振り替えられることのない項目		
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	△2,158	2,041
持分法適用会社におけるその他の包括利益に対する持分	8	△50
純損益に振り替えられることのない項目合計	△2,149	1,991
純損益に振り替えられる可能性のある項目		
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	7,740	△17,316
在外営業活動体の外貨換算差額	309	1,252
持分法適用会社におけるその他の包括利益に対する持分	△35	72
純損益に振り替えられる可能性のある項目合計	8,014	△15,991
税引後その他の包括利益	5,865	△13,999
四半期包括利益	△100,575	△16,815

	前第2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)
	百万円	百万円
四半期包括利益の帰属		
親会社の所有者	△99,211	△17,408
非支配持分	△1,363	592
1株当たり四半期利益		
基本的1株当たり四半期利益（△は損失）（円）	△240.22	△4.83
希薄化後1株当たり四半期利益（円）	—	—

(3) 要約四半期連結持分変動計算書

前第2四半期連結累計期間（自 2021年4月1日 至 2021年9月30日）

親会社の所有者に帰属する持分

	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益累計額	
					その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2021年4月1日時点の残高	273,200	273,557	352,965	△408	35,468	12,877
四半期利益（△は損失）	—	—	△104,976	—	—	—
その他の包括利益	—	—	—	—	△2,135	7,687
四半期包括利益合計	—	—	△104,976	—	△2,135	7,687
ヘッジ対象の非金融資産への振替	—	—	—	—	—	△1,132
自己株式の取得	—	—	—	△0	—	—
子会社の支配獲得に伴う変動	—	—	—	—	—	—
支配継続子会社に対する持分変動	—	△0	—	—	—	—
所有者との取引等合計	—	△0	—	△0	—	△1,132
2021年9月30日時点の残高	273,200	273,557	247,989	△408	33,332	19,433

親会社の所有者に帰属する持分

	その他の包括利益累計額		合計	非支配持分	合計
	在外営業活動体の外貨換算差額	合計			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2021年4月1日時点の残高	△201	48,144	947,459	34,075	981,535
四半期利益（△は損失）	—	—	△104,976	△1,463	△106,440
その他の包括利益	212	5,764	5,764	100	5,865
四半期包括利益合計	212	5,764	△99,211	△1,363	△100,575
ヘッジ対象の非金融資産への振替	—	△1,132	△1,132	—	△1,132
自己株式の取得	—	—	△0	—	△0
子会社の支配獲得に伴う変動	—	—	—	△938	△938
支配継続子会社に対する持分変動	—	—	△0	△0	△0
所有者との取引等合計	—	△1,132	△1,132	△938	△2,071
2021年9月30日時点の残高	10	52,776	847,115	31,774	878,889

当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)

親会社の所有者に帰属する持分

	親会社の所有者に帰属する持分				その他の包括利益累計額	
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日時点の残高	273,200	273,617	176,406	△408	35,512	41,018
四半期利益 (△は損失)	—	—	△2,112	—	—	—
その他の包括利益	—	—	—	—	1,726	△17,991
四半期包括利益合計	—	—	△2,112	—	1,726	△17,991
配当金	—	—	—	—	—	—
ヘッジ対象の非金融資産への振替	—	—	—	—	—	△1,425
子会社の支配獲得に伴う変動	—	—	—	—	—	—
子会社の支配喪失に伴う変動	—	—	—	—	—	—
支配継続子会社に対する持分変動	—	14	—	—	—	—
利益剰余金への振替	—	—	△39	—	39	—
所有者との取引等合計	—	14	△39	—	39	△1,425
2022年9月30日時点の残高	273,200	273,631	174,254	△408	37,278	21,602

親会社の所有者に帰属する持分

	その他の包括利益累計額		合計	非支配持分	合計
	在外営業活動体の外貨換算差額	合計			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日時点の残高	390	76,921	799,736	44,404	844,141
四半期利益 (△は損失)	—	—	△2,112	△703	△2,815
その他の包括利益	968	△15,296	△15,296	1,296	△13,999
四半期包括利益合計	968	△15,296	△17,408	592	△16,815
配当金	—	—	—	△2,627	△2,627
ヘッジ対象の非金融資産への振替	—	△1,425	△1,425	△595	△2,020
子会社の支配獲得に伴う変動	—	—	—	△2,201	△2,201
子会社の支配喪失に伴う変動	—	—	—	△44	△44
支配継続子会社に対する持分変動	—	—	14	△14	—
利益剰余金への振替	—	39	—	—	—
所有者との取引等合計	—	△1,385	△1,411	△5,482	△6,893
2022年9月30日時点の残高	1,358	60,239	780,917	39,514	820,432

(4) 要約四半期連結キャッシュ・フロー計算書

	前第2四半期連結累計期間 (自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)	当第2四半期連結累計期間 (自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)
	百万円	百万円
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前四半期利益 (△は損失)	△154,446	△2,834
減価償却費、償却費及び減損損失	89,565	83,083
固定資産除売却損益 (△は益)	△566	△2,270
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	1,377	1,148
受取利息及び受取配当金	△1,194	△2,471
支払利息	1,943	6,334
為替差損益 (△は益)	△218	△4,397
持分法による投資損益 (△は益)	8,486	245
営業債権及びその他の債権の増減額 (△は増加)	△1,316	△38,643
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△1,426	△5,075
営業債務及びその他の債務の増減額 (△は減少)	△2,616	38,135
契約負債の増減額 (△は減少)	1,019	53,376
その他	△33,806	△1,932
小計	△93,200	124,699
法人所得税の支払額	△2,683	△4,436
営業活動によるキャッシュ・フロー	△95,883	120,263
投資活動によるキャッシュ・フロー		
固定資産の取得による支出	△98,851	△56,704
固定資産の売却による収入	2,944	3,944
その他の金融資産の取得による支出	△12,587	△0
子会社の支配獲得による支出	—	△3,087
子会社の支配獲得による収入	2,140	—
貸付けによる支出	△3,807	△1,341
貸付金の回収による収入	4,346	366
利息の受取額	155	199
配当金の受取額	942	2,441
その他	660	1,674
投資活動によるキャッシュ・フロー	△104,055	△52,506
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額 (△は減少)	△2	10,291
長期借入れによる収入	171,164	2,300
長期借入金の返済による支出	△14,499	△18,084
社債の発行による収入	29,842	—
利息の支払額	△1,014	△5,043
配当金の支払額	△84	△1
非支配持分への配当金の支払額	—	△2,723
リース負債の返済による支出	△19,541	△12,473
その他	△1,902	△928
財務活動によるキャッシュ・フロー	163,961	△26,663
現金及び現金同等物に係る換算差額	612	7,678
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	△35,364	48,771
現金及び現金同等物の期首残高	408,335	494,226
現金及び現金同等物の四半期末残高	372,970	542,998

(5) 要約四半期連結財務諸表に関する注記

(報告企業)

日本航空株式会社（以下「当社」という。）は日本に所在する株式会社です。その登記されている本社の住所は、東京都品川区東品川二丁目4番11号です。2022年9月30日に終了する6ヶ月間の当社の要約四半期連結財務諸表は、当社およびその子会社（以下「当社グループ」という。）、ならびに当社の関連会社および共同支配企業に対する持分により構成されております。

当社グループの事業内容は、主に航空運送事業です。各事業の内容については（売上収益）に記載しております。

(作成の基礎)

1. IFRSに準拠している旨

当社グループの要約四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（2007年内閣府令第64号）第1条の2に掲げる「指定国際会計基準特定会社」の要件を満たすことから、同第93条の規定により、国際会計基準第34号「期中財務報告」に準拠して作成しております。

2. 機能通貨及び表示通貨

当社グループの要約四半期連結財務諸表は、当社の機能通貨である日本円を表示通貨としており、百万円未満を切捨てて表示しております。

(継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

(追加情報)

(繰延税金資産の認識)

当社グループは、将来減算一時差異、未使用の繰越税額控除および繰越欠損金を利用できる課税所得が生じる可能性が高い範囲内で繰延税金資産を認識しております。

今般、中期経営計画等を踏まえ、繰延税金資産の回収可能性を慎重に検討いたしました。将来減算一時差異、未使用の繰越税額控除および繰越欠損金を利用できる課税所得が生じる可能性が高い範囲内で繰延税金資産を認識した結果、法人所得税費用18百万円(利益増)を計上し、親会社の所有者に帰属する四半期損失は△2,112百万円となりました。

なお、当第2四半期連結累計期間に増加した繰延税金資産および繰延税金負債の金額は10,714百万円および737百万円であり、当第2四半期連結会計期間末における繰延税金資産および繰延税金負債の金額は295,001百万円および2,705百万円です。

(売上収益)

1. 売上収益の分解

売上収益とセグメント収益の関連

前第2四半期連結累計期間(自 2021年4月1日 至 2021年9月30日)

	セグメント				
	航空運送事業	その他	計	内部取引調整	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
国際線 (FSC)					
旅客収入	29,137	—	29,137	—	—
貨物郵便収入	85,883	—	85,883	—	—
手荷物収入	341	—	341	—	—
小計	115,362	—	115,362	—	—
国内線 (FSC)					
旅客収入	89,750	—	89,750	—	—
貨物郵便収入	12,491	—	12,491	—	—
手荷物収入	131	—	131	—	—
小計	102,374	—	102,374	—	—
国際線・国内線合計 (FSC)	217,737	—	217,737	—	—
旅客収入 (LCC)	826	—	826	—	—
旅行収入	—	16,063	16,063	—	—
その他	55,293	23,801	79,095	—	—
合計	273,857	39,865	313,722	△23,075	290,647

(注) 1. セグメントの金額はセグメント間連結消去前の金額です。

2. FSCは、フルサービスキャリアを指します。LCCは、ローコストキャリアを指します。

当第2四半期連結累計期間(自 2022年4月1日 至 2022年9月30日)

	セグメント				
	航空運送事業	その他	計	内部取引調整	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
国際線 (FSC)					
旅客収入	163,265	—	163,265	—	—
貨物郵便収入	114,686	—	114,686	—	—
手荷物収入	895	—	895	—	—
小計	278,848	—	278,848	—	—
国内線 (FSC)					
旅客収入	208,684	—	208,684	—	—
貨物郵便収入	11,564	—	11,564	—	—
手荷物収入	193	—	193	—	—
小計	220,443	—	220,443	—	—
国際線・国内線合計 (FSC)	499,291	—	499,291	—	—
旅客収入 (LCC)	11,118	—	11,118	—	—
旅行収入	—	45,531	45,531	—	—
その他	59,649	45,784	105,433	—	—
合計	570,059	91,315	661,374	△42,852	618,522

(注) 1. セグメントの金額はセグメント間連結消去前の金額です。

2. FSCはフルサービスキャリアを指します。LCCはローコストキャリアを指します。

当社グループは、国際線および国内線に関する旅客・貨物・郵便および手荷物の輸送業務を中心とした「航空運送事業」および「その他」を営んでおります。

これらの事業から生じる収益は主として顧客との契約に従い計上しており、約束した対価の金額に重要な金融要素は含まれておりません。また、顧客との契約からの対価の中に、取引価格に含まれていないものはありません。

なお、当社グループは会員顧客向けのマイレージプログラム「JALマイレージバンク」を運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じて付与するマイレージは、将来当社グループおよび提携他社によるサービスを受けるために利用することができます。付与したマイレージ分を履行義務として認識し、契約負債に計上しております。取引価格は、サービスの利用割合や失効見込み分を考慮した上で、独立販売価格の比率に基づいて各履行義務に配分しております。マイレージプログラムの履行義務に配分された取引価格は要約四半期連結財政状態計算書の「契約負債」として繰延べ、マイレージの利用に従い収益を認識しております。

航空運送事業

航空運送事業セグメントにおいては、国際線および国内線の航空機による「旅客」、「貨物郵便」、「手荷物」の輸送に関連するサービス等を提供しており、主な収益を下記の履行義務の充足時に認識しております。

旅客収入

主に航空機による旅客輸送サービスから得られる収入であり、当社グループは運送約款等に基づき、顧客に対して国際線および国内線の航空輸送サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務は旅客の航空輸送役務の完了をもって充足されます。販売に当たっては、売上値引きの実施や販売実績に応じた割戻の支払いを行うことがあるため、取引の対価には変動が生じる可能性があります。また取引の対価は、通常、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しております。

貨物郵便収入

主に航空貨物および航空郵便の輸送業務により得られる収入であり、当社グループは国際線および国内線に係る貨物および郵便の輸送サービスを行う義務を負っております。当該履行義務は貨物および郵便の航空輸送役務の完了をもって充足されます。なお、売上収益に含まれる変動対価の額に重要性はありません。また取引の対価は、通常、貨物および郵便の航空輸送役務の完了後、主として2か月以内に受領しております。

手荷物収入

主に航空機による旅客輸送に付随して行う手荷物輸送サービスから得られる収入であり、当社グループは顧客に対して国際線および国内線手荷物の航空輸送サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務は手荷物の航空輸送役務の完了をもって充足されます。なお、売上収益に含まれる変動対価の額に重要性はありません。また取引の対価は、通常、手荷物輸送当日において受領しております。

その他

主に、特典航空券を除くマイレージの特典サービスや航空運送に係る業務受託サービスから得られる収入であり、当該履行義務はサービスの完了をもって充足されます。

その他

その他の事業においては、航空輸送を利用した旅行の自社による企画販売や、卸売、小売等を通じた商品の販売、クレジットカード事業等を行っております。

旅行の企画販売やクレジットカード事業に係る収益は主に、サービスの提供に伴い一定期間にわたって認識しております。これらの取引の対価は主に、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しております。また、商品の販売に係る収益は当該商品の引渡時点や顧客による検収完了時点で認識しており、取引の対価は主に履行義務の充足以後の一定時点に受領しております。

(セグメント情報)

(1) 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定および業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものです。

当社グループは、主として国際線および国内線の定期および不定期航空運送事業を行っております。したがって、当社グループは、「航空運送事業」を報告セグメントとしております。

(2) 報告セグメントに関する情報

当社グループの報告セグメントによる収益および業績は次のとおりです。

なお、セグメント間の売上収益は、市場実勢価格に基づいております。

前第2四半期連結累計期間（自 2021年4月1日 至 2021年9月30日）

	報告セグメント	その他	計	調整額 (注) 2	連結 (注) 3
	航空運送事業	(注) 1			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
売上収益					
外部収益	261,803	28,843	290,647	—	290,647
セグメント間収益	12,054	11,021	23,075	△23,075	—
合計	273,857	39,865	313,722	△23,075	290,647
投資・財務・法 人所得税前利益 (△は損失)	△152,609	2,324	△150,284	94	△150,190
投資収益	—	—	—	—	1,372
投資費用	—	—	—	—	△3,000
財務収益	—	—	—	—	36
財務費用	—	—	—	—	△2,664
税引前四半期利益 (△は損失)	—	—	—	—	△154,446

(注) 1 その他には、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2 セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、要約四半期連結損益及びその他の包括利益計算書の投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失) と調整を行っております。

当第2四半期連結累計期間（自 2022年4月1日 至 2022年9月30日）

	報告セグメント	その他	計	調整額 (注) 2	連結 (注) 3
	航空運送事業	(注) 1			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
売上収益					
外部収益	541,038	77,484	618,522	—	618,522
セグメント間収益	29,021	13,830	42,852	△42,852	—
合計	570,059	91,315	661,374	△42,852	618,522
投資・財務・法 人所得税前利益 (△は損失)	△9,889	5,618	△4,271	67	△4,204
投資収益	—	—	—	—	4,652
投資費用	—	—	—	—	△65
財務収益	—	—	—	—	4,259
財務費用	—	—	—	—	△7,476
税引前四半期利益 (△は損失)	—	—	—	—	△2,834

(注) 1 その他には、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2 セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、要約四半期連結損益及びその他の包括利益計算書の投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失) と調整を行っております。