



JALグループ 2021年3月期 第2四半期連結業績

2020年10月30日
第20066号

JALグループは、本日、2021年3月期 第2四半期連結業績(2020年4月1日～2020年9月30日)について取りまとめました。当社は今年度から「IFRS(国際財務報告基準)」を適用しており、これに伴い、業績管理指標を「営業利益」から、事業および投資の成果である「EBIT(財務・法人所得税前利益)」に変更しています。

1. JALグループ連結業績

当第2四半期連結累計期間(以下、「当第2四半期」)においては、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が続いており、当社を取り巻く環境は極めて厳しい状況が続いております。

需要の急減に対して機動的な供給調整による変動費の抑制ならびに固定費の削減に努めておりますが、減収を補うことはできず、当第2四半期の売上収益は前年対比74%減少の1,947億円、EBITは2,239億円の損失、純損益は1,612億円の損失となり、極めて厳しい結果となりました。

国際旅客事業については、各国の厳しい出入国制限が継続し、旅客数は前年対比97.7%減、旅客収入は前年比96.6%減の91億円となりました。国内旅客事業については、7月に入り需要は徐々に回復しましたが、感染者数の再増加などにより、特に8月のお盆休みを中心とした需要は急減し、9月中旬以降は再び回復基調に転じました。その結果、旅客数は前年対比76.1%減、旅客収入は前年比75.6%減の696億円となりました。貨物・郵便事業については、世界的な供給減により、需給のひっ迫が継続するなか、旅客機を利用した貨物専用便を積極的に運航し、当第2四半期で計7,228便を運航しました。その結果、貨物郵便収入は前年対比18.4%増の534億円となりました。

【連結経営成績】

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

2. 業績改善に向けた取り組み

(需要の回復に向けて)

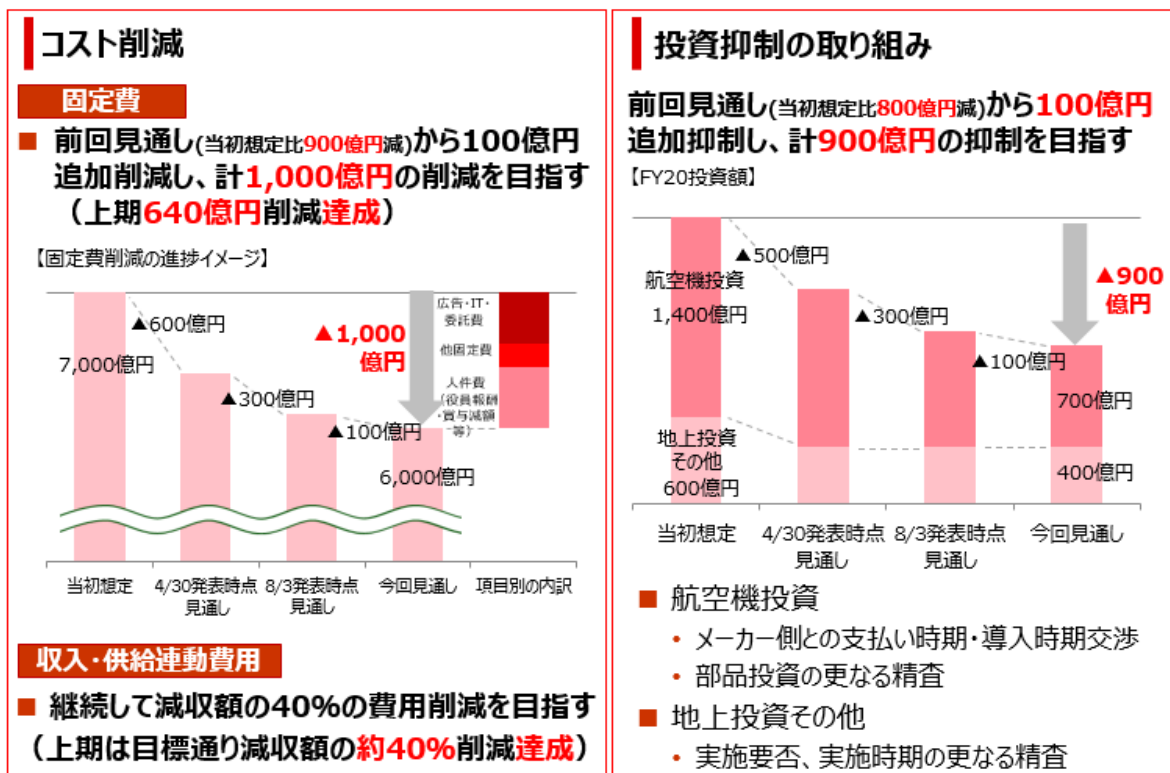
- 国際線は、世界各国の出入国規制が継続しておりますが、一部国との間では、ビジネス渡航を中心に規制の緩和が進んでおり、今後徐々に往来が再開していくものと考えております。各国の制限や検疫体制を見極めながら、需要動向に応じて復便を検討してまいります。
- 国内線は、9月下旬以降、移動に対する自粛ムードが緩和され、10月以降は、GoToトラベルキャンペーンの東京発着対象の後押しもあり、観光需要を中心に着実に回復が進んでおります。今後も需要動向を慎重に見極めつつ、適切な時期に適切な需要喚起策を展開してまいります。
- 貨物・郵便については、引き続き、国際線を中心に積極的な貨物専用便を運航し、物流ネットワークを支えるとともに、機材の有効活用を図ってまいります。

(費用削減・投資抑制)

- 燃油費などの収入・供給連動費用(変動費)については、対前年からの減収額 5,541 億円の約 40%にあたる 2,178 億円を削減しました。引き続き減収額の約 40%の削減に努めてまいります。
- 人件費や広告宣伝費、IT 経費などの固定費については、前年対比では 341 億円減少しました。固定費については、当初想定から 900 億円の削減目標を掲げておりましたが、当第 2 四半期までで既に 640 億円を削減できているため、さらに 100 億円の削減を積み増し、合計 1,000 億円の削減を目指すこととしております。
- 投資計画については、当初想定比で年間 800 億円の抑制を目標としておりましたが、さらに 100 億円抑制し、計 900 億円の抑制を目指してまいります。

引き続き、抜本的なコスト削減策と投資抑制を速やかに実施し、業績改善にむけた全社的な取り組みを継続してまいります。

【コスト削減および投資抑制の取り組み】



(財務・資金調達状況)

- 当第2四半期末の現預金は、3,466億円と十分な水準を確保しております。
- コミットメントライン枠は、11月中に1,000億円増額する予定であり、未使用のコミットメントライン枠は計3,000億円となります。また、1年内に返済すべき有利子負債残高は509億円にとどめております。
- 第1四半期での資金調達を背景に、有利子負債は増加しておりますが、自己資本比率は43.6%、D/Eレシオはリース債務込みで0.6倍と、引き続き健全な水準を維持しております。
- 営業キャッシュフローについては、予約キャンセルによる払い戻しが落ち着いたこと、費用削減・投資抑制に注力したことから、第1四半期のマイナス1,302億円に対し、第2四半期単独(7月から9月)でマイナス197億円と大幅に改善しました。

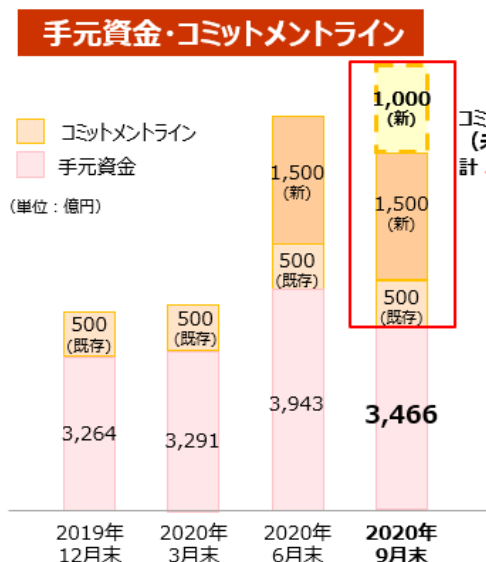
こちらを引き続き、前広な資金調達を最大限実施することにより、十分な手元流動性の確保に万全を期してまいります。

【財務状況・キャッシュフロー状況】

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	(単位：億円)
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	509	+122	
(110)	(110)	(139)	(+28)	※ ()内の数字は、1年内返済のうち航空機リース料
自己資本 ⁽²⁾	10,142	8,703	▲1,439	
自己資本比率 ^(%) ⁽³⁾	51.2%	43.6%	▲7.5pt	
D/Eレシオ ^(倍) ⁽⁴⁾	0.3x	0.6x	+0.3x	

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	(単位：億円)
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	(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
投資・出資額	▲1,099	▲446	+653	(2) 自己資本=親会社の所有者に帰属する持分
フリーキャッシュフロー ⁽⁵⁾	▲658	▲1,892	▲1,233	(3) 自己資本比率=親会社所有者帰属持分比率
財務キャッシュフロー	▲603	2,068	+2,672	(4) D/Eレシオ=有利子負債/自己資本
キャッシュフロー合計 ⁽⁶⁾	▲1,262	176	+1,438	(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
EBITDA	1,626	▲1,364	▲2,991	(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

【手元流動性確保に対する取り組み】



3. JAL グループ連結業績予想について

【通期連結業績予想】

今後の国際・国内旅客の需要回復については、新型コロナウイルス感染拡大の状況や各国における出入国制限の状況に大きく左右されることから、現時点で確たる見通しをお示しすることは困難ですが、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、日本発着マーケットの特性等を考慮し、当社としての想定をもとに幅をもってお示しいたします。この需要回復シナリオをベースに収入を幅で想定し、費用削減努力のさらなる深掘りを織り込み、今期の業績予想を幅でお示しております。

2021年3月期の連結業績予想については、以下の通りです。

	売上収益	EBIT (財務・法人所得税前損失)	親会社の所有者に帰属する 当期純損失
通期	5,300 ～ 6,000億円	▲3,800 ～ ▲3,300億円	▲2,700 ～ ▲2,400億円

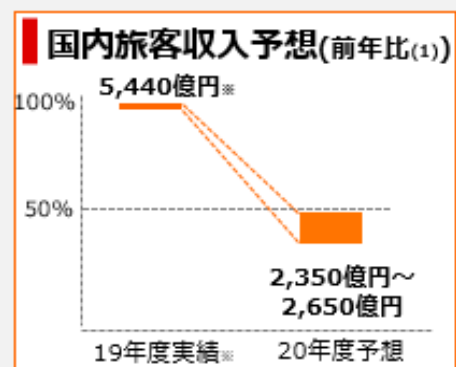
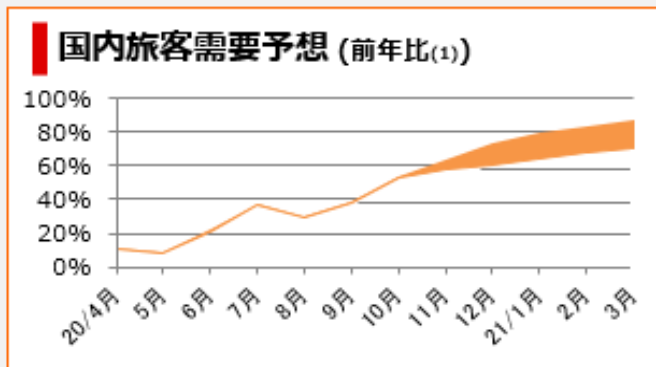
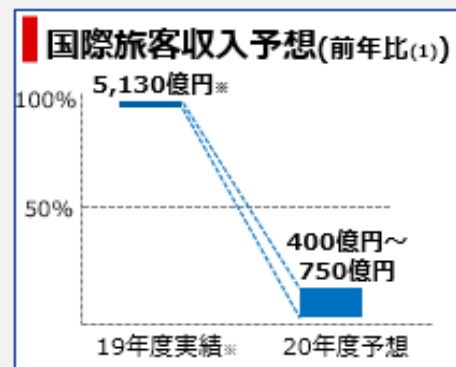
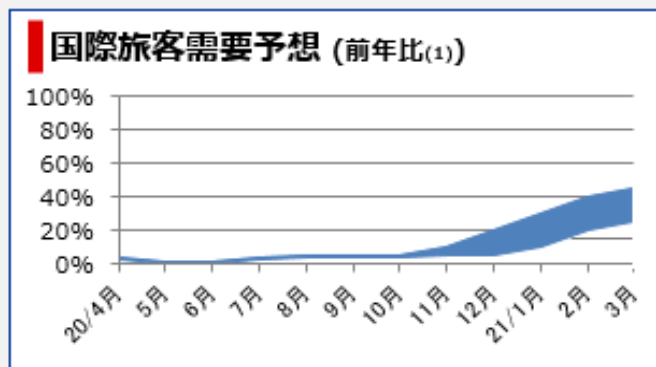
(注)2020年10月～2021年3月の市況前提

・シンガポールケロシン: 50USD/bbl、ドバイ原油: 44USD/bbl、為替: 110円/USD

なお、国際線の事業構造変革の一環として、ボーイング 777 の早期退役を計画しておりますが、これに伴う減損などの一次的費用は、上記 EBIT 予想に含めております。

先行き不透明な状況ですが、需要に応じて柔軟に供給調整を行うとともに、費用削減を徹底することで損失幅の縮小に努めてまいります。

【2021年3月期業績予想について(需要予測・収入予想)】



(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

4. ニューノーマルにおける当社の将来像と課題への取組み

新型コロナウイルス感染症は、社会、航空業界に極めて大きな変化を引き起こすことが想定されます。航空需要の観点では、国際線需要の回復には相当の時間を要することが想定されます。特に、ビジネスの移動については、ウェブ会議やリモートワークの浸透により、従来よりも減少することを想定しておく必要があります。一方、観光やVFR(友人や親族訪問需要)需要は、比較的早期に回復し、成長が期待されます。

社会的な観点では、ニューノーマルや働き方において新たな価値観が生まれてくることが想定されます。また、地方・環境などの社会問題が一層クローズアップされていくものと想定されます。一方で、当社自身は、有利子負債の増加により財務体質が悪化することは避けられません。

これらの経営環境の変化を踏まえ、今後の当社の経営の目指す方向性を、「財務体質の再構築」、「安全・安心の向上」、「事業構造の見直し」、「社会課題への取り組み加速」と決めました。

ポストコロナにおいて、当社グループに求められる社会的使命は、重要な社会インフラの担い手としてますます重要なものとなります。観光立国・地方活性化への貢献、さらにはCO2排出抑制・サステナビリティの重要性がますます増していくなかで、当社グループはこうした社会的使命を果たす能力をさらに強化していくために、下記の経営課題に取り組んでまいります。

① 財務体質の再構築

雇用の維持を前提に、徹底したコスト構造改革、収益性の向上、投資の圧縮により、早期に健全な財務体質を再構築し、リスク耐性の維持強化を図ってまいります。

② 安全・安心の向上

新しい社会のニーズである高度な清潔性と非接触性を追求したサービスを推進し、安全・安心の向上に努めてまいります。

③ 事業構造の見直し

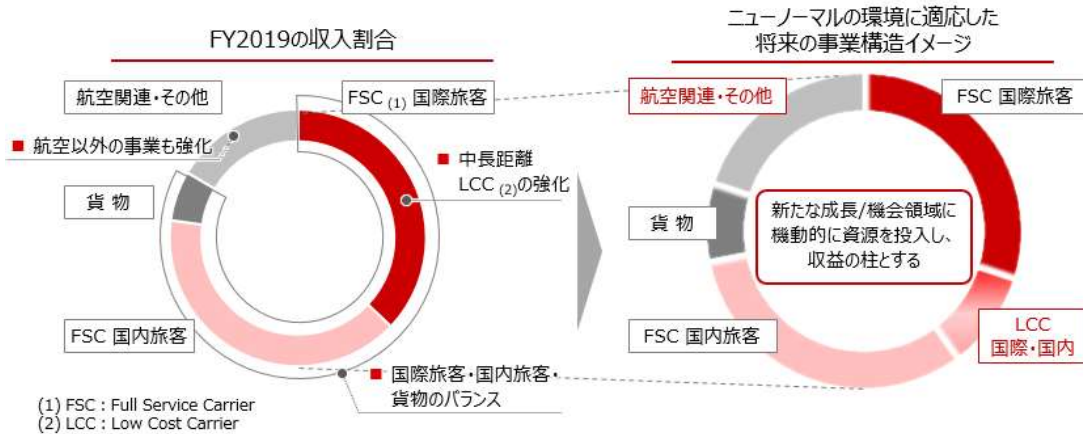
ポストコロナにおける航空需要の伸びの一時的な減退や、業務および観光需要の動向が大きく変化する可能性に備え、需要動向に合わせた国際線の事業規模の見直し、フルサービスキャリア分野とLCC分野のポートフォリオの見直しなど、抜本的な事業構造の見直しを進めてまいります。また、航空需要への依存度の低い新たな事業を新たな収益の柱に育成していくとともに、事業の選択と集中を行うことで、リスク耐性を強化してまいります。

④ 社会的課題への取り組み加速

グローバルなリスクへの関心が高まっている中で、航空会社として環境問題に正面から向き合い、2050年までにCO2排出量実質ゼロを目指してまいります。

上記方針を踏まえた具体的施策は以下の通りです。

【ニューノーマルに向けた戦略の方向性】



【ニューノーマルに向けた事業構造の見直し】

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

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 (1)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

FSC事業の機材ポートフォリオ (イメージ)

国際線
経年機 国内へ 転用
ZIPへ 転用

国内線
経年機 国際から 転用
A350-900 導入

■ 大型機
■ 中型機
■ 小型機

FY20期初 FY22末時点 FY20期初 FY22末時点

今後の旅客事業ポートフォリオ

安定 成長性 高 低

国内線 国際線

短 長

高 低 価格帯

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)

(1) VFR : 友人親族訪問/Visit Friends and Relatives

上述したこれからの経営課題への取り組みの詳細については、今後策定する次期中期経営計画においてお示しする予定です。足もとのコロナ禍を耐え抜くために、事業構造の見直しと財務体質の再構築を早期に実現し、いち早く持続的な成長・発展を目指してまいります。

以上