

JALグループ 平成21年3月期第1四半期連結業績の概況について

2008年8月7日
第08061号

JALグループは、本日、平成21年3月期の第1四半期連結業績の概況(平成20年4月1日～6月30日)を取り纏めました。グループ事業の主力である航空運送事業の当期の営業収益は前年同期比61億円増の4,281億円、営業損益は同142億円増の33億円となり大幅に改善しています。概要は以下のとおりです。

1.JALグループ連結業績(4～6月)

【営業収益】

国際/国内旅客事業においては、新再生中期プランで掲げた諸施策に沿って、路線の見直しや航空機のダウンサイジングを積極的に進めました。この結果、供給については前年同期比で減少(有効座席キロ 国際:▲3.5%、国内:▲2.6%)しました。需要についても、前年同期比で減少(有償旅客キロ 国際:▲5.7%、国内:▲0.3%)しましたが、主に国際旅客の単価上昇が寄与し、貨物も含めた航空運送事業の営業収益は、前年同期比1%増(61億円増)の4,281億円となりました。

連結営業収益については、連結子会社であった株式会社エージーピー(以下:AGP)および株式会社PACIFIC FUEL TRADING CORPORATION(以下:PFTC)が連結対象から外れたことに伴う収入の減少(約280億円減)等により、前年同期比6%減(303億円減)の4,903億円となりました。

【営業費用】

燃油価格は、引き続き高水準で推移しましたが、機動的なヘッジに加え、航空機の更新による燃費効率の向上、新着陸方式の採用、航空機エンジン洗浄の頻度増加、機内食器や貨物コンテナの軽量化等燃油消費量削減に向けた様々な取り組み等により、可能な限りそのインパクトの吸収に努めました。また、グループをあげて取り組んでいる費用削減効果の顕在化に加え、AGPおよびPFTCが連結対象から外れたこと等から、428億円減の4,864億円となりました。

【営業損益/経常損益/当期純損益】

営業損益は前年同期に比較して124億円増の39億円、経常損益は39億円増の7億円、四半期純損益は8億円改善の▲34億円となりました。

(単位:億円)

	平成21年3月期 第1四半期決算	平成20年3月期 第1四半期決算	増減額	前年同期比
営業収益	4,903	5,206	▲303	94.2%
(国際旅客)	1,804	1,721	83	104.8%
(国内旅客)	1,537	1,554	▲16	98.9%
(国際貨物)	454	444	10	102.3%
(その他)	1,107	1,487	▲379	74.4%
営業費用	4,864	5,292	▲428	91.9%
営業損益	39	▲85	124	-
経常損益	7	▲32	39	-
四半期純損益	▲34	▲42	8	-

* 億円未満切り捨て

2.事業セグメントの概要

【営業収益】

<国際旅客>

- (需要) ハワイ線やインバウンド需要の旺盛な韓国線で前年同期を上回りましたが、供給減や観光需要の伸び悩み等から欧州線、太平洋線、オセアニア線、東南アジア線、グアム線が前年同期を下回りました。また、中国線も食の問題、四川大地震の影響等から観光需要を中心に低迷し、前年同期を大幅に下回りました。これらの結果、有償旅客キロは前年同期比94.3%となりました。また有償座席利用率は1.5ポイント低下の66.3%となりました。
- (供給) 新再生中期プランで掲げた諸施策に沿って、路線の見直しや航空機のダウンサイジングを進めたことから、有効座席キロは前年同期比96.5%となりました。
- (単価) ビジネス需要の拡大や高収益路線へのシフトに加え、運賃・燃油サーチャージの改定等を背景に、前年同期比11.2%上昇しました。
- (収入) 上記により、収入は前年同期比4.8%増の1,804億円となりました。

<国内旅客>

- (需要) 個人旅客が期を通じて伸び悩みましたが、団体旅客が好調に推移したことから、全体では有償旅客キロは前年同期比99.7%となりました。
- (供給) 路線の見直しや需要に応じた航空機の適正配置の促進を主因に、有効座席キロは前年同期比97.4%となりました。
- (単価) 団体旅客を中心に前年同期比0.8%低下しました。
- (収入) 上記により、収入は前年同期比1.1%減の1,537億円となりました。

<国際貨物>

- (需要) 供給を減らした米州線や欧州線は前年同期を下回りましたが、利用率は向上しました。一方、供給を増やした中国線については、輸出入ともに前年同期を上回り堅調に推移しました。また東南アジア線については、競合他社の運休の影響等もあり、前年同期を上回りました。これらの結果、中国、東南アジア等近距離路線の構成比増もあり、有償貨物トンキロは前年同期比93.4%となりました。
- (単価) 4月からの燃油サーチャージ改定等により前年同期比9.6%上昇しました。
- (収入) 上記により、収入は前年同期比2.3%増の454億円となりました。

【営業費用】

<燃油費>

4-6月のシンガポール・ケロシン市況は平均141.2米ドル/バレルと、前年同期の平均79.3米ドル/バレルから更に騰勢を強め、4~6月は1バレル当たり125~175ドル程度の高水準のレンジで推移しました。こうした状況下、当社は、継続的にダウンサイジングを推進するとともに、機動的なヘッジや燃油消費量の削減等により燃油費の圧縮を積極的に推進しました。この結果、為替の影響も含めると、前年同期比36億円増の1,011億円にとどまりました。

<その他>

航空運送セグメントの燃油費以外の費用については、コスト削減への自助努力の深化により、ほぼ全ての費目で前年同期を下回りました。

3.年度見通し

2008年5月9日に発表いたしました連結業績見通しについて、現時点での変更はありません。
(営業収益21,840億円、営業利益500億円、経常利益300億円、当期純利益130億円)

以上



平成21年3月期 第1四半期決算短信

平成20年8月7日

上場会社名 株式会社日本航空
 コード番号 9205 URL <http://www.jal.com/ja>
 代表者 (役職名) 代表取締役社長 (氏名) 西松 遙
 問合せ先責任者 (役職名) IR部長 (氏名) 西 和彦
 四半期報告書提出予定日 平成20年8月8日

上場取引所 東 大 名

TEL 03-5460-6600

(百万円未満切捨て)

1. 平成21年3月期第1四半期の連結業績(平成20年4月1日～平成20年6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)

	売上高		営業利益		経常利益		四半期純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
21年3月期第1四半期	490,336	—	3,914	—	751	—	△3,414	—
20年3月期第1四半期	520,676	△0.3	△8,546	—	△3,222	—	△4,290	—

	1株当たり四半期純利益	潜在株式調整後1株当たり四半期純利益
	円 銭	円 銭
21年3月期第1四半期	△1.25	—
20年3月期第1四半期	△1.57	—

(2) 連結財政状態

	総資産		純資産		自己資本比率		1株当たり純資産	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭	%
21年3月期第1四半期	2,247,517	—	588,122	—	25.4	—	153.07	—
20年3月期	2,122,784	—	471,070	—	21.4	—	110.08	—

(参考) 自己資本 21年3月期第1四半期 571,283百万円 20年3月期 453,934百万円

2. 配当の状況

(基準日)	1株当たり配当金				
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	年間
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
20年3月期	—	—	—	—	0.00
21年3月期	—	—	—	—	—
21年3月期(予想)	—	—	—	—	0.00

(注) 配当予想の当四半期における修正の有無 無

(注) 上記「配当の状況」は、普通株式に係る配当の状況です。当社が発行する普通株式と権利関係の異なる種類株式の配当の状況については、2ページ「種類株式の配当の状況」をご覧ください。

3. 平成21年3月期の連結業績予想(平成20年4月1日～平成21年3月31日)

(%表示は通期は対前期、第2四半期連結累計期間は対前年同四半期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		当期純利益		1株当たり当期純利益
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	円 銭
第2四半期連結累計期間	—	—	—	—	—	—	—	—	—
通期	2,184,000	△2.1	50,000	△44.5	30,000	△57.0	13,000	△23.2	2.45

(注) 連結業績予想数値の当四半期における修正の有無 無

(注) 当社の業績管理については年次のみで行っており、第2四半期連結累計期間の予想の開示は行っていません。

4. その他

(1) 期中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) 簡便な会計処理及び四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用 無

(3) 四半期連結財務諸表作成に係る会計処理の原則・手続、表示方法等の変更(四半期連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項等の変更)に記載されるもの

① 会計基準等の改正に伴う変更 有

② ①以外の変更 無

(注) 詳細は、7ページ【定性的情報・財務諸表等】4.その他をご覧ください。

(4) 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) 21年3月期第1四半期 2,732,383,250株 20年3月期 2,732,383,250株

② 期末自己株式数 21年3月期第1四半期 3,065,025株 20年3月期 3,037,499株

③ 期中平均株式数(四半期連結累計期間) 21年3月期第1四半期 2,729,327,982株 20年3月期第1四半期 2,729,542,659株

※業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

1. 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及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。業績予想の前提となる仮定及び業績予想のご利用に当たっての注意事項等については、6 ページ【定性的情報・財務諸表】3. 連結業績予想に関する定性的情報をご覧ください。

2. 当期連結会計年度より、「四半期財務諸表に関する会計基準」(企業会計基準第12号)「四半期財務諸表に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第14号)を適用しております。また、「四半期連結財務諸表規則」に従い四半期財務諸表を作成しております。

5. 種類株式の配当の状況

普通株式と権利関係の異なる種類株式に係る1株当たり配当金の内訳は以下のとおりです。

(基準日)	1株あたり配当金				
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	年間
A種株式	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
20年3月期	—	—	—	—	0 0
21年3月期	—				
21年3月期(予想)		—	—	10 27	10 27

【定性的情報・財務諸表等】

1. 連結経営成績に関する定性的情報

(1) 連結業績全般

当第1四半期（4～6月）の世界経済をみると、アジアやユーロ圏の景気は引き続き緩やかに拡大しましたが、米国ではサブプライムローン問題等に起因する金融資本市場の動揺やエネルギー価格の高騰、住宅市場の低迷等から景気の後退懸念が強まるなど、全体として世界の景気については減速感が強まりました。

日本経済についても、原材料・エネルギー価格の一段の高騰等から、企業収益が減少したほか、設備投資や個人消費の伸びが鈍化するなど、全体として国内景気は減速傾向を辿りました。

この間、JALグループを取り巻く環境は、燃油価格高騰の継続、競争の激化、世界景気の減速を背景とした航空需要の下ぶれ懸念等、依然として予断を許さない状況が続いております。

こうしたなか、JALグループでは、いかなる厳しい環境下においても安定的に利益を確保できる体質を構築するために従来の「再生中期プラン」を深化・拡充させ、また新たな戦略を追加するかたちで2008年2月に策定した「2008-2010年度JALグループ再生中期プラン」（以下「新再生中期プラン」）に沿って、あらゆるコストの削減、商品競争力の強化、収益性の改善等に鋭意取り組みました。

国際線旅客では、引き続き機材のダウンサイジングを積極的に進め、関西＝広州線等の運航機材をボーイング767-300型機からボーイング737-800型機へ変更し収益性の改善を図る一方、ビジネス需要の旺盛な成田＝ニューヨーク線、成田＝モスクワ線等については増便し、メリハリのある路線展開を行ないました。また、2008年4月には、株式会社日本航空インターナショナルと日本アジア航空株式会社の統合により、利便性と効率性を向上させました。

この間、ワンワールドメンバーである英国航空、フィンランド航空とのコードシェアの拡充を図り、JAL欧州線のネットワークは26都市・38路線にまで拡大しました。また、中国東方航空との間では、コードシェア路線を15路線まで大幅に拡充し、利便性の向上を図りました。中国東方航空とのコードシェア拡充により、JALの日本＝中国間運航便線は、中国内13地点36路線週間318便となり、日中間で最大のネットワークとなりました。

また、基幹空港である成田空港においては、昨年12月のファーストクラスカウンター、エグゼクティブクラスカウンター、JGCカウンターのリニューアルに引き続き、本年4月にはエコノミークラスカウンターをリニューアルオープンし、新型自動チェックイン機の導入やプレミアムエコノミー専用カウンターの設置など、利便性の向上を図りました。

国内線旅客では、昨年度から継続している路線の見直しを更に進め収益性の向上に努めました。運賃面では、航空他社、及び新幹線との競争が激化する中、ご搭乗日当日まで予約・購入が可能な新しい国内線割引運賃「JALビジネスきっぷ」を4月より新規に設定したほか、一部路線においては「特便割引」の運賃額の見直しも行いました。加えて、「先得割引」の対象をこれまで設定していなかった路線を含めJALグループの全国内線に拡大したほか、インターネットによるダイナミックパッケージ商品の拡充など旅行商品の充実も図り、需要喚起に努めました。

国際線貨物では、引き続きボーイング747在来型貨物専用機の退役を促進し、収益性の向上を図るとともに、「新再生中期プラン」で掲げた「こだわりの品質」の強化の観点から、お客様の多様なニーズにお応えし貨物品目ごとに最適のハンドリングを提供する高付加価値商品「J PRODUCTS」の拡充に努めました。

新再生中期プランの骨子のひとつであるプレミアム戦略の強化・拡充に関しては、国際旅客では、昨年12月に成田＝ロンドン線に、本年2月に成田＝フランクフルト線に導入

し大変ご好評を頂いている「JAL プレミアムエコノミー」サービスを本年4月より成田＝パリ線にも拡大しました。今年度は、更に、成田＝ニューヨーク線、成田＝サンフランシスコ線、成田＝アムステルダム線、成田＝モスクワ線、関西＝ロンドン線、名古屋＝パリ線へも拡大していく予定です。一方、国内旅客についても、昨年12月の羽田＝伊丹線でのサービス開始以降、高い評価をいただいております「JAL ファーストクラス」を本年4月には羽田＝福岡線に、6月には羽田＝札幌線に拡大しました。

また、JAL グループでは、日本最大のマイレージプログラムである「JAL マイレージバンク（JMB）」の会員数の拡大とプログラム内容の更なる充実注力にまいりました。今般、新たに国内線において路線に応じて特典航空券の必要マイル数を設定したほか、国際線、国内線ともに少ないマイル数で特典交換できるキャンペーン期間を設けるなど、よりご利用しやすいプログラムへ刷新しました。また、マイルの有効期限も従来の「翌々年の12月末まで」から「36ヶ月後の月末まで」に拡大し、更なる利便性の向上に努めました。こうした施策の効果もあり、2008年6月末のJMBの会員数は2,100万人を突破いたしました。

なお、JAL グループでは「地球環境」に対する企業の社会的責任が高まるなか、環境への取り組みを経営の重要課題と位置付け、従来取り組んできた地球環境に係わる対応をいっそう強化・推進するため、本年4月に「空のエコ」宣言を発表しました。国際線航路上空の大気観測や上空からの森林火災情報提供など JAL ならではの環境活動を推進するとともに、様々な取り組みにより、航空機の二酸化炭素排出量を2010年度までに1990年度対比で有効トンキロ輸送量当たり20%削減することを目標とします。

コスト面では、燃油価格は引き続き高水準で推移しましたが、機動的な燃油ヘッジに加え、機材の更新による燃費効率の向上、適正高度の選択や新着陸方式の採用、航空機エンジン洗浄の頻度増加、機内食器や貨物コンテナの軽量化等燃油消費量削減に向けた様々な取り組み等により、そのインパクトの可能な限りの吸収に努めました。

当期の航空運送セグメントの売上高は路線のリストラや機材のダウンサイジングにより供給が前年を下回ったにもかかわらず、国際旅客が好調に推移したこと等から前年同期を61億円上回りましたが、連結子会社であった株式会社 PACIFIC FUEL TRADING CORPORATION (PFTC) が株式売却により連結から外れたことを主因に、連結の売上高は、前年同期比303億円減少の4,903億円となりました。連結の営業費用は、燃油価格の高騰があったものの、グループをあげて取り組んでいる費用削減効果の顕現化に加え、PFTC が連結から外れたこと等から、同428億円減少の4,864億円となりました。この結果、連結の営業利益は同124億円増の39億円、経常利益は同39億円増の7億円、四半期純損失は同8億円改善の△34億円となりました。

(2) 事業の種類別セグメントの業績（セグメント間売上高・損益を含みます）

a. 航空運送事業セグメント

国際線旅客の供給は、新再生中期プランで掲げた諸施策に沿って、路線の見直しや機材のダウンサイジングを進めたことから、有効座席キロベース（ASK）で前年同期比3.5%の減少となりました。一方、需要については、ハワイ線やインバウンド需要の旺盛な韓国線で前年同期を上回りましたが、如上の供給削減や観光需要の伸び悩み等から、欧州線、太平洋線、オセアニア線、東南アジア線、グアム線で前年同期を下回りました。また、中国線は食の問題や四川大地震の影響等から観光需要を中心に低迷し、前年同期を大幅に下回りました。これらの結果、有償旅客キロ（RPK）は前年同期比5.7%の減少となったほか、有償座席利用率（L/F）は同1.5ポイント低下の66.3%となりました。また、国際旅客収入は、ビジネス需要の拡大や高収益路線へのシフト、運賃・燃油サーチャージの引き上げ等を背景に単価が前年同期比11.2%上昇したことから、同4.8%増の1,804億円となりました。

国内線旅客の供給は、路線の見直しや機材の需給適合の促進等を主因に有効座席キロベース（ASK）で前年同期比2.6%の減少となりました。一方、需要については、個人旅客が期を通じて伸び悩みましたが、団体旅客が好調に推移したことから、全体では有償旅客キ

ロベース（RPK）で前年同期比 0.3%の減少にとどまりました。この結果、有償座席利用率（L/F）は同 1.4 ポイント上昇の 60.6%となりました。また、国内旅客収入は、単価が団体旅客を中心に前年同期比 0.8%低下したことから、同 1.1%減の 1,537 億円となりました。

国際線貨物の供給については、燃油価格が高騰を続けるなか、ボーイング 747 在来型貨物専用機の退役を進めたことから、有効貨物トンキロベースで前年同期比 4.9%の減少となりました。

一方、国際線貨物の需要については、景気の減速や円高等の影響があるなか、供給を減らした米州線や欧州線は前年同期を下回りましたが、利用率は向上しました。一方、供給を増やした中国線については、輸出入ともに前年同期を上回り堅調に推移しました。また、東南アジア線については、競合他社の運休の影響等もあり、前年同期を上回りました。この結果、中国、東南アジア等近距離路線の構成比増もあり、全体では有償貨物トンキロベース（RCTK）で、前年同期比 6.6%の減少となりました。

この間、単価については、4月より燃油サーチャージを引き上げたこともあり、同 9.6%上昇しました。この結果、収入は同 2.3%増の 454 億円となりました。

国際線郵便は、日本発に加え、主に米国発が引き続き堅調に推移しております。

この間、燃油価格（シンガポールケロシン）は、2008 年度に入って更に騰勢を強め、4～6月 は 1 バレル当り 125～175 ドル程度の高水準のレンジで推移しました。こうした状況下、当社は継続的にダウンサイジングを進めるとともに、機動的なヘッジや燃油消費量の削減等コストの圧縮を積極的に推進しました。この結果、為替の影響も含めると燃油費は、前年同期比 36 億円増の 1,011 億円にとどまりました。また、航空運送セグメントの燃油費以外の費用については、コスト削減への自助努力の深化により、ほぼ全ての費目で前年同期を下回りました。プレミアム戦略等各種増収施策にも取り組み、可能な限り燃油高騰のインパクトの吸収に努めました。

以上により、航空運送セグメントの当期の売上高は前年同期比 61 億円増の 4,281 億円、営業利益は同 142 億円改善の 33 億円となりました。

b. 航空運送関連事業セグメント

機内食販売を行う(株)ティエフケーは、昨年の JAL の羽田＝上海（虹橋）線開設や成田空港でのラウンジの新規受託の効果等により増収となったものの、燃料費高騰の影響等により減益となりました。

航空運送関連事業セグメントの売上高は前年同期比 334 億円減の 527 億円、営業利益は同 10 億円減の 3 億円となりました。

（注）減収減益の主な要因は、(株)エージーピーが子会社から持分法適用会社になったことおよび子会社であった PFTC を売却したことによるものです。

c. 旅行企画販売事業セグメント

(株)ジャルパックは、昨年度後半から継続している中国方面の不振に加え、全方面で前年を下回ったことから減収、減益となりました。

また、(株)ジャルツアーズは、価格競争により旅行代金単価が下落しましたが、取り扱い人数は中部を除く北海道、東北・北陸、関東、関西・中四国、九州、沖縄方面で前年を上回り全体でも大幅に増加したことから、増収となりました。一方、営業利益については仕入れ単価の低下が小幅にとどまったことから減益となりました。

旅行企画販売事業セグメントの売上高は前年同期比 96 億円減の 797 億円、営業損失は同 2 億円悪化の 13 億円となりました。

d. カード・リース事業セグメント

カード事業の(株)ジャルカードは、カード会員限定の「JAL ビジネスきっぷ」等の新規会員獲得施策を積極的に行った結果、2008 年 6 月末の会員数は 2008 年 3 月末比 3%増の約 209 万人となり、取扱高の増加に伴って増収・増益となりました。

カード・リース事業セグメントの売上高は前年同期比 10 億円増の 175 億円、営業利益は同 3 億円増の 15 億円となりました。

e. その他事業セグメント

ホテル事業を営む(株)JAL ホテルズが、直営ホテルであったホテル日航ウインズ成田、ホテル日航ベイサイド大阪の営業終了等により前年同期比減収、減益となったことに加え、子会社であった NIKKO HOTELS (U. K.) LTD、HOTEL NIKKO SAIPAN, INC を売却したこともあり、その他事業セグメントの売上高は、前年同期比 40 億円減の 205 億円、営業利益は同 4 億円減の 1 億円となりました

2. 連結財政状態に関する定性的情報

(1) 資産、負債および純資産の状況

当第 1 四半期末の総資産は、燃油価格の高騰によるデリバティブ資産の増加を背景に、流動資産が前期末と比べ 534 億円増加したほか、固定資産も同 715 億円増加したことから、全体では同 1, 247 億円増の 2 兆 2, 475 億円となりました。一方、負債のうち流動負債についても、デリバティブ資産に係る繰延税金負債の増加を主因に 336 億円の増加となりましたが、固定負債は、社債および長期借入金が流動負債への振替等からそれぞれ 150 億円、277 億円減少したことを主因に同 260 億円の減少となりました。この結果、負債合計では同 76 億円増の 1 兆 6, 593 億円となりました。純資産につきましては、四半期純損失の計上から、利益剰余金は同 34 億円減少しましたが、ヘッジ会計の適用による繰延ヘッジ損益の増加を主因に、同 1, 170 億円増の 5, 881 億円となりました。

(2) キャッシュ・フローの状況

当第 1 四半期末における現金及び現金同等物の残高は、2, 788 億円となり、前連結会計年度末と比べ、751 億円の減少となりました。

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

税金等調整前四半期純損失の△21 億円に減価償却費等の非資金項目、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）は前年同期比 287 億円減の 22 億円となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

投資有価証券の売却及び償還による収入および固定資産の売却による収入が前年同期比減少したほか、投資有価証券の取得による支出および固定資産の取得による支出が増加となったことから、投資活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は前年同期比 274 億円増の△408 億円となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

当第 1 四半期は、社債償還による支出がありませんでしたが、長期借入金による収入が 605 億円の減となったことや長期借入金の返済による支出が増加したことから、財務活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は 153 億円増の△373 億円となりました。

3. 連結業績予想に関する定性的情報

当社は業績管理については年次のみで行っており、第 2 四半期連結累計期間の業績予想の開示は行っていません。

当第 1 四半期の業績は予定通り推移しており、平成 20 年 5 月 9 日に公表しました通期の連結業績予想の見直しは現時点では行っていません。

4. その他

- (1) 期中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）

該当事項はありません。

- (2) 簡便な会計処理及び四半期連結財務諸表の作成に特有の会計処理の適用

該当事項はありません。

- (3) 四半期連結財務諸表作成に係る会計処理の原則・手続、表示方法等の変更

1. 当連結会計年度より「四半期財務諸表に関する会計基準」（企業会計基準第12号）及び「四半期財務諸表に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第14号）を適用しております。また、「四半期連結財務諸表規則」に従い四半期連結財務諸表を作成しております。
2. たな卸資産については、従前どおり主として移動平均法による原価法により算定しておりますが、当第1四半期連結会計期間より「棚卸資産の評価に関する会計基準」（企業会計基準第9号平成18年7月5日）が適用されたことに伴い、貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切り下げを反映した方法によっております。これによる損益に与える影響は軽微であります。
3. 当第1四半期連結会計期間より、「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取扱い」（実務対応報告18号 平成18年5月17日）を適用しております。これによる損益に与える影響は軽微であります。
4. 所有権移転外ファイナンス・リース取引については、従来、賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっておりましたが、「リース取引に関する会計基準」（企業会計基準第13号（平成5年6月17日（企業会計審議会第一部会）、平成19年3月30日改正））及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第16号（平成6年1月18日（日本公認会計士協会 会計制度委員会）、平成19年3月30日改正））が平成20年4月1日以降開始する連結会計年度に係る四半期連結財務諸表から適用することができることになったことに伴い、当第1四半期連結会計期間からこれらの会計基準等を適用し、通常の売買取引に係る会計処理によっております。また、所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産の減価償却の方法については、リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用しております。なお、平成20年4月1日前に契約を締結した所有権移転外ファイナンス・リース取引については、引き続き通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を適用しております。以上による損益に与える影響は軽微であります。

5. 四半期連結財務諸表
 (1) 四半期連結貸借対照表

(単位:百万円)

	当第1四半期連結会計期間末 (平成20年6月30日)	前連結会計年度末に係る 要約連結貸借対照表 (平成20年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	279,683	354,977
受取手形及び営業未収入金	261,582	241,349
貯蔵品	94,200	90,985
その他	231,603	126,578
貸倒引当金	3,322	3,575
流動資産合計	863,748	810,315
固定資産		
有形固定資産		
航空機(純額)	728,366	721,967
その他(純額)	311,009	315,149
有形固定資産合計	1,039,375	1,037,117
無形固定資産	81,724	82,838
投資その他の資産	260,952	190,579
固定資産合計	1,382,051	1,310,534
繰延資産	1,717	1,933
資産合計	2,247,517	2,122,784

（単位：百万円）

	当第1四半期連結会計期間末 (平成20年6月30日)	前連結会計年度末に係る 要約連結貸借対照表 (平成20年3月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	248,729	264,914
短期借入金	3,631	3,084
1年内償還予定の社債	43,000	28,000
1年内返済予定の長期借入金	121,783	130,335
未払法人税等	1,828	4,454
引当金	-	6,529
その他	275,948	223,910
流動負債合計	694,921	661,229
固定負債		
社債	87,229	102,229
長期借入金	623,659	651,416
退職給付引当金	95,781	95,485
独禁法関連引当金	6,580	15,210
その他	151,222	126,142
固定負債合計	964,473	990,483
負債合計	1,659,394	1,651,713
純資産の部		
株主資本		
資本金	251,000	251,000
資本剰余金	155,833	155,836
利益剰余金	37,905	41,320
自己株式	894	890
株主資本合計	443,844	447,266
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,692	2,578
繰延ヘッジ損益	130,431	8,167
為替換算調整勘定	4,684	4,077
評価・換算差額等合計	127,438	6,668
少数株主持分	16,839	17,136
純資産合計	588,122	471,070
負債純資産合計	2,247,517	2,122,784

(2) 四半期連結損益計算書
(第1四半期連結累計期間)

(単位：百万円)

	当第1四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年6月30日)
事業収益	490,336
事業費	404,319
営業総利益	86,016
販売費及び一般管理費	82,102
営業利益	3,914
営業外収益	
受取利息及び配当金	1,376
持分法による投資利益	650
その他	2,154
営業外収益合計	4,182
営業外費用	
支払利息	4,576
その他	2,768
営業外費用合計	7,345
経常利益	751
特別利益	
退職給付会計に係る原則法変更時差異	221
その他	75
特別利益合計	296
特別損失	
臨時償却費	1,436
その他	1,730
特別損失合計	3,166
税金等調整前四半期純損失()	2,118
法人税等	1,750
少数株主損失()	453
四半期純損失()	3,414

(3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

当第1四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年6月30日)	
営業活動によるキャッシュ・フロー	
税金等調整前四半期純損失()	2,118
減価償却費	28,290
有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損 (は益)	3
固定資産除売却損益及び減損損失(は益)	1,400
退職給付引当金の増減額(は減少)	287
受取利息及び受取配当金	1,376
支払利息	4,576
為替差損益(は益)	1,144
持分法による投資損益(は益)	650
受取手形及び営業未収入金の増減額(は増加)	20,372
貯蔵品の増減額(は増加)	3,302
営業未払金の増減額(は減少)	16,408
その他	20,842
小計	10,027
利息及び配当金の受取額	1,640
利息の支払額	5,499
法人税等の支払額	3,916
営業活動によるキャッシュ・フロー	2,251
投資活動によるキャッシュ・フロー	
定期預金の預入による支出	122
定期預金の払戻による収入	197
固定資産の取得による支出	51,648
固定資産の売却による収入	15,500
有価証券の取得による支出	4
投資有価証券の取得による支出	4,360
貸付けによる支出	847
貸付金の回収による収入	363
その他	68
投資活動によるキャッシュ・フロー	40,853
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)	301
長期借入れによる収入	525
長期借入金の返済による支出	36,833
少数株主への配当金の支払額	174
その他	1,170
財務活動によるキャッシュ・フロー	37,352
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,047
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	74,906
現金及び現金同等物の期首残高	354,037
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	235
現金及び現金同等物の四半期末残高	278,894

当連結会計年度より「四半期財務諸表に関する会計基準」（企業会計基準第12号）及び「四半期財務諸表に関する会計基準の適用指針」（企業会計基準適用指針第14号）を適用しております。また、「四半期連結財務諸表規則」に従い四半期連結財務諸表を作成しております。

（4）継続企業の前提に関する注記

該当事項はありません。

（5）セグメント情報

【事業の種類別セグメント情報】

（単位：百万円）

	当第1四半期連結累計期間 （自 平成20年4月1日 至 平成20年6月30日）							
	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース 事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
売上高								
①外部顧客に対する売上高	385,567	8,471	78,941	4,793	12,562	490,336	-	490,336
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	42,619	44,244	831	12,763	7,947	108,407	(108,407)	-
計	428,187	52,716	79,773	17,557	20,509	598,743	(108,407)	490,336
営業利益又は損失（△）	3,378	388	△1,368	1,557	117	4,073	(158)	3,914

（注）1. 事業区分は、内部管理上採用している区分によっております。

2. 「その他事業」には、ホテル・リゾート事業及び商事・流通その他事業が含まれております。

【所在地別セグメント情報】

当第1四半期連結累計期間（自平成20年4月1日至平成20年6月30日）

全セグメントの売上高の合計額に占める本邦の割合が、90%を超えているため、記載を省略しております。

【海外売上高】

（単位：百万円）

	当第1四半期連結累計期間 （自 平成20年4月1日 至 平成20年6月30日）			
	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
I 海外売上高	116,453	70,714	55,617	242,785
II 連結売上高				490,336
III 連結売上高に占める海外売上高の割合（%）	23.8	14.4	11.3	49.5

（注）1. 海外売上高は、(株)日本航空インターナショナル、(株)ジャルウェイズの国際線売上高及び本邦に所在する連結子会社の輸出高及び本邦以外の国に所在する連結子会社の本邦以外の国または地域における売上高の合計額であります。

2. 国又は地域の区分の方法及び各区分に属する主な国又は地域

(1) 国又は地域の区分の方法 地理的近接度により区分しております。

(2) 各区分に属する主な国又は地域

アジア・

オセアニア：中国、韓国、シンガポール、インド、オーストラリア、グアム

米州：アメリカ合衆国（除くグアム）、カナダ、メキシコ、ブラジル

欧州：イギリス、フランス、ドイツ、イタリア

(6) 株主資本の金額に著しい変動があった場合の注記

該当事項はありません。

参考資料

四半期連結損益計算書

科 目	前第1四半期連結累計期間 (平成19年4月1日)
	(～19年6月30日)
	金 額
	百万円
I 事業収益	520,676
II 事業費	439,902
営業総利益	80,774
III 販売費及び一般管理費	89,321
営業損失(△)	△ 8,546
IV 営業外収益	13,320
受取利息及び配当金	1,969
持分法による投資利益	804
その他	10,546
V 営業外費用	7,996
支払利息	5,108
その他	2,888
経常損失(△)	△ 3,222
VI 特別利益	2,314
投資有価証券売却益	1,440
その他	874
VII 特別損失	1,549
固定資産処分損	570
特別退職金	498
退職給付会計に係る原則法変更時差異	370
その他	110
税金等調整前四半期純損失(△)	△ 2,458
法人税等	2,028
少数株主損失(△)	△ 196
四半期純損失(△)	△ 4,290

四半期連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前第1四半期連結累計期間 (平成19年4月1日) (～ 19年6月30日)
	金 額
	百万円
I. 営業活動によるキャッシュ・フロー	
1. 税金等調整前四半期純損失(△)	△ 2,458
2. 減価償却費	28,752
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	△ 1,407
4. 固定資産除売却損益及び減損損失	1,675
5. 退職給付引当金増減額	△ 490
6. 受取利息及び受取配当金	△ 1,969
7. 支払利息	5,108
8. 為替差損益	△ 799
9. 持分法による投資損益	△ 804
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	△ 1,428
11. 貯蔵品の増減額	△ 4,536
12. 営業未払金の増減額	△ 19,978
13. その他	36,323
小 計	37,985
14. 利息及び配当金の受取額	2,299
15. 利息の支払額	△ 5,126
16. 法人税等の支払額	△ 4,126
営業活動によるキャッシュ・フロー	31,032
II. 投資活動によるキャッシュ・フロー	
1. 定期預金の預入による支出	△ 458
2. 定期預金の払戻による収入	6,727
3. 固定資産の取得による支出	△ 46,391
4. 固定資産の売却による収入	19,638
5. 有価証券の取得による支出	△ 216
6. 投資有価証券の取得による支出	△ 1,002
7. 投資有価証券の売却及び償還による収入	6,933
8. 貸付金の貸付による支出	△ 328
9. 貸付金の回収による収入	1,589
10. その他	111
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 13,397
III. 財務活動によるキャッシュ・フロー	
1. 短期借入金増減額	△ 1,853
2. 長期借入による収入	61,080
3. 長期借入金の返済による支出	△ 29,991
4. 社債の償還による支出	△ 50,000
5. 少数株主への配当金支払額	△ 210
6. その他	△ 988
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 21,963
IV. 現金及び現金同等物に係る換算差額	1,034
V. 現金及び現金同等物の増減額	△ 3,292
VI. 現金及び現金同等物期首残高	191,381
VII. 現金及び現金同等物四半期末残高	188,088

セグメント情報

前第1四半期連結累計期間（平成19年4月1日～平成19年6月30日）

（単位：百万円）

科 目	セグメント	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
	売上高								
	①外部顧客に対する売上高	375,780	36,800	88,432	4,635	15,027	520,676	-	520,676
	②セグメント間の内部売上高 又は振替高	46,291	49,400	982	11,877	9,548	118,099	(118,099)	-
	計	422,071	86,200	89,414	16,513	24,575	638,776	(118,099)	520,676
	営業利益又は損失（△）	△10,899	1,420	△1,129	1,220	606	△8,781	(△235)	△8,546

（注1） 事業区分は、内部管理上採用している区分によっております。

（注2） 「その他事業」には、ホテル・リゾート事業及び商事・流通その他事業が含まれております。

航空運送事業セグメント 部門別売上高

科目		前第1四半期連結累計期間		当第1四半期連結累計期間		前年同期比
		平成19年4月1日 ～ 19年6月30日	構成比	平成20年4月1日 ～ 20年6月30日	構成比	
国際線		百万円		百万円		
	旅客収入	172,126	40.8%	180,437	42.1%	104.8%
	貨物収入	44,433	10.5%	45,475	10.6%	102.3%
	郵便収入	2,221	0.5%	2,277	0.6%	102.5%
	手荷物収入	499	0.1%	415	0.1%	83.2%
	小計	219,281	51.9%	228,605	53.4%	104.3%
国内線						
	旅客収入	155,414	36.8%	153,720	35.9%	98.9%
	貨物収入	6,763	1.6%	8,298	2.0%	122.7%
	郵便収入	2,408	0.6%	1,369	0.3%	56.9%
	手荷物収入	70	0.0%	63	0.0%	89.4%
	小計	164,656	39.0%	163,451	38.2%	99.3%
国際線・国内線合計		383,937	90.9%	392,057	91.6%	102.1%
その他の航空運送収益		15,064	3.6%	16,051	3.7%	106.6%
付帯事業収入		23,069	5.5%	20,079	4.7%	87.0%
合計		422,071	100.0%	428,187	100.0%	101.4%

(注)金額については切捨処理、各比率については四捨五入処理しております。

連結輸送実績

内 際 別	(期間) (項目)	前第1四半期連結累計期間	当第1四半期連結累計期間	前年同期比
		自平成19年4月1日 至平成19年6月30日	自平成20年4月1日 至平成20年6月30日	(利用率は ボイ外差)
国 際 線	有償旅客数(人)	3,091,999	2,935,698	94.9%
	有償旅客キロ(千人キロ)	14,024,825	13,225,918	94.3%
	有効座席キロ(千席キロ)	20,675,767	19,953,650	96.5%
	有償座席利用率(%)	67.8%	66.3%	△1.5
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	1,071,818	1,001,200	93.4%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	40,685	48,263	118.6%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,412,255	2,275,108	94.3%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	3,714,138	3,549,765	95.6%
有償重量利用率(%)	64.9%	64.1%	△0.8	
国 内 線	有償旅客数(人)	10,028,920	9,958,042	99.3%
	有償旅客キロ(千人キロ)	7,459,864	7,435,981	99.7%
	有効座席キロ(千席キロ)	12,592,882	12,263,524	97.4%
	有償座席利用率(%)	59.2%	60.6%	1.4
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	94,032	109,508	116.5%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	20,055	8,496	42.4%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	673,080	675,244	100.3%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	1,475,472	1,457,583	98.8%
有償重量利用率(%)	45.6%	46.3%	0.7	
合 計	有償旅客数(人)	13,120,919	12,893,740	98.3%
	有償旅客キロ(千人キロ)	21,484,689	20,661,899	96.2%
	有効座席キロ(千席キロ)	33,268,649	32,217,174	96.8%
	有償座席利用率(%)	64.6%	64.1%	△0.5
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	1,165,850	1,110,708	95.3%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	60,740	56,759	93.4%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	3,085,335	2,950,352	95.6%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	5,189,610	5,007,348	96.5%
有償重量利用率(%)	59.5%	58.9%	△0.6	

(注)

①国際線：(株)日本航空インターナショナル+(株)ジャルウェイズ

国内線：(株)日本航空インターナショナル+日本トランスオーシャン航空(株)+(株)ジャルエクスプレス

+日本エアコミューター(株)+(株)北海道エアシステム+(株)ジェイエア+琉球エアコミューター(株)

ただし、前第1四半期は、

国際線：(株)日本航空インターナショナル+日本アジア航空(株)+(株)ジャルウェイズ

国内線：(株)日本航空インターナショナル+日本トランスオーシャン航空(株)+(株)ジャルエクスプレス

+日本エアコミューター(株)+(株)北海道エアシステム+(株)ジェイエア+琉球エアコミューター(株)

②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。