

## JALグループ平成21年3月期 第2四半期決算(連結)

2008年11月7日  
第08100号

JALグループは、本日、平成21年3月期の第2四半期(平成20年4月1日～平成20年9月30日)決算、および平成21年3月期業績見通しについて取り纏めました。

航空運送事業セグメントの営業収益は前年同期を101億円上回りましたが、燃油価格の高騰による費用増により同セグメントの営業利益は前年を下回る結果となりました。また連結全体での当期純利益は前年同期比293億円増の366億円となりました。

平成21年3月期の業績見通しについては、世界規模での景気減速による航空需要の減少が想定されることから今般修正いたしました。なお、連結当期純利益見通しについては当初見通しを変更しておりません。

概要は以下のとおりです。

### 1. JALグループ連結決算

(単位:億円)

	平成21年3月期 第2四半期(累計)	平成20年3月期 中間	増減額	前期同期比
営業収益	10,735	11,429	▲693	94%
(国際旅客)	(3,938)	(3,841)	(96)	103%
(国内旅客)	(3,525)	(3,527)	(▲1)	100%
(国際貨物)	(954)	(914)	(39)	104%
(その他)	(2,318)	(3,145)	(▲827)	74%
営業費用	10,433	10,862	▲429	96%
営業利益	302	566	▲264	53%
経常利益	180	587	▲406	31%
第2四半期 純利益	366	73	293	502%

億円未満は切り捨て

- 本業である航空運送事業セグメントにおいては、路線の見直しや機材のダウンサイジングで供給が減少しているなか、国際旅客収入が前年対比96億円上回ったほか、国内旅客収入もほぼ前年同期並みとなり航空運送事業セグメントにおける営業収益は前年同期を101億円上回りました。しかしながら連結営業収益については、航空運送関連事業セグメントに属していたPACIFIC FUEL TRADING CORPORATION(以下、PFTC)が連結対象から外れたことを主因に、前年同期比693億円減の10,735億円となりました。
- 費用面では、燃油価格が高水準に推移するなか、機動的な燃油ヘッジに加え燃油消費量削減に努めましたが、燃油市況の高騰影響を払拭するには至らず燃油費は前年同期比増加となりました。その他の費用については、グループをあげて聖域なき費用削減に取り組んだ結果、多くの費用項目で前年同期比を下回りました。また航空運送関連事業セグメントに属していたPFTCが連結対象から外れたこともあり、連結の営業費用は前年同期比429億円減の10,433億円となりました。
- 上記の結果、連結の営業利益は前年同期比264億円減の302億円、経常利益は同406億円減の180億円となりました。これに特別損益・税金等を加味した第2四半期純利益は同293億円増の366億円となりました。

## 2. 航空運送事業セグメントの概要

### 【営業収益】

#### （国際旅客事業）

- ・ 供給は路線の見直しや機材のダウンサイジングを着実に進めたことから、有効座席キロベースで前年同期比4.5%の減少となりました。
- ・ 需要については、観光需要が引続き低調に推移したほか、第1四半期まで好調であったビジネス需要が夏場以降景気の減速が鮮明になるにつれて伸び悩みました。食の問題が続いている中国線を始めとしてオセアニア線、グアム線が前年を下回ったほか、米州線、欧州線、東南アジア線も低調に推移しました。また第1四半期に前年を上回って好調であった韓国線やハワイ線も夏場以降伸び悩みました。これらの結果、有償旅客キロは前年同期比9.9%減少し、有償座席利用率も同4.0ポイント低下の67.4%となりました。
- ・ 旅客収入は、プレミアム戦略の加速によるファースト・ビジネスクラス比率の向上、運賃・燃油サーチャージの引き上げ等を背景に単価が13.7%上昇したことから、国際旅客収入は同2.5%増の3,938億円となりました。

#### （国内旅客事業）

- ・ 供給は路線の見直しや機材のダウンサイジングの促進等を背景に有効座席キロベースで前年同期比1.3%の減少となりました。
- ・ 需要については個人旅客が伸び悩みましたが、団体旅客が前年同期を上回って推移したことから、全体では有償旅客キロベースで前年同期比0.8%の増加となりました。この結果、有償座席利用率は同1.4ポイント上昇の64.6%となりました。
- ・ 旅客収入は団体旅客比率の上昇や運賃構成の変化等により単価が前年同期比0.8%の低下となりました。この結果、国内旅客収入は同0.1%減の3,525億円となりました。

#### （国際貨物事業）

- ・ 供給は収益性の向上を企図し、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4.2%の減少となりました。
- ・ 需要については世界的な景気減速や円高等の影響があるなか、東南アジア線が堅調だったほか、供給を増やした中国線も前年同期を上回りましたが、供給を減らした米州線、欧州線は前年同期を下回りました。この結果、有償貨物トンキロベースで前年同期比7.5%の減少となりました。
- ・ 高付加価値商品「J PRODUCTS」の拡充や燃油サーチャージの見直しにより、単価は前年同期比12.8%上昇しました。この結果、収入は同4.3%増の954億円となりました。

### 【営業費用】

#### （燃油費）

- ・ 燃油価格は2008年度に入って更に騰勢を強め、7月には史上高値の180米ドル/バレルを突破し、4-9月のシンガポール・ケロシン市場も平均148.9米ドル/バレルと高値で推移いたしました。機動的なヘッジに加え、機材のダウンサイジングを始めとする燃油使用量の削減に取り組みましたが、燃油費は前年同期比449億円増の2,510億円となりました。

### 3. JALグループ平成21年3月期(平成20年4月1日～平成21年3月31日)連結業績見通し

最近の世界規模での景気減速により、今後航空需要が減少していくことが想定されることを踏まえ、今般あらためて収入、費用両面で今後の見通しを精査した結果、平成20年3月期決算発表時(平成20年5月9日)に公表した、平成21年3月期の連結業績予想を以下のとおり修正いたしました。尚、当期純利益には変更はありません。

(単位:億円)

	修正見通し	当初見通し	増減額
営業収益	20,930	21,840	▲910
（国際旅客）	(7,650)	(8,070)	(▲420)
（国内旅客）	(6,910)	(7,040)	(▲130)
（国際貨物）	(1,875)	(1,930)	(▲55)
（その他）	(4,495)	(4,800)	(▲305)
営業費用	20,650	21,340	▲690
営業利益	280	500	▲220
経常利益	50	300	▲250
当期純利益	130	130	0

億円未満は切り捨て

- ・ 上記目標の前提は、下期の米ドル円為替レート106円、シンガポール・ケロシン市場価格を1バレル当たり90米ドルと想定しています。
- ・ 世界的な景気減速による航空需要の伸び悩みにより、売上高は想定を下回って推移することが予想されます。また営業費用については燃油価格の高騰の影響が大きく、通年で燃油費は想定を大きく上回る見込みですが、従来のコスト削減に加え構造改革の前倒し効果もあり、費用全体では想定を下回る予定です。
- ・ 以上により、売上高は当初の業績予想に比べ910億円減の20,930億円に減少する見込みですが、営業費用削減の進捗から、営業利益は同220億円減少の280億円、経常利益は同250億円減少の50億円となる見通しです。一方特別損益については、当初見通しに比較し改善することが想定され、連結当期純利益は当初見通しどおり130億円になる見込みです。

以上



## 平成21年3月期 第2四半期決算短信

平成20年11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  
 問合せ先責任者 (役職名) IR部長  
 四半期報告書提出予定日 平成20年11月10日

上場取引所 東 大 名

(氏名) 西松 遙  
 (氏名) 西 和彦

TEL 03-5460-6600

(百万円未満切捨て)

## 1. 平成21年3月期第2四半期の連結業績(平成20年4月1日～平成20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2四半期	1,073,597	—	30,229	—	18,023	—	36,674	—
20年3月期第2四半期	1,142,933	△0.6	56,652	594.3	58,723	—	7,309	383.9
	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2四半期	13.44		10.86					
20年3月期第2四半期	2.68		2.63					

## (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2四半期	2,123,931	—	483,303	—	21.7	—	112.75	—
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2四半期 461,213百万円 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が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)

(%表示は対前期増減率)

	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
通期	2,093,000	△6.2	28,000	△68.9	5,000	△92.8	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 有

## 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、8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2四半期	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2四半期	3,152,187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2四半期	2,729,299,748株	20年3月期第2四半期	2,729,481,667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. 平成20年5月9日に公表いたしました連結業績予想のうち、通期について本資料において修正しております。

2. 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、7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。

3. 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2四半期(平成20年4月1日から9月30日の6ヶ月間)の世界経済をみると、中国やインドでは高めの成長が続きましたが、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、設備投資や生産の低迷、住宅投資の大幅減少、個人消費の伸び悩み等から景気は停滞したほか、ユーロ圏やアジアでも、輸出の減速やエネルギー・食料品価格の高騰を背景とした消費の伸び悩み等から景気減速が鮮明になるなど、全体として世界景気は一段と減速傾向が強まりました。

日本経済についても、海外経済の減速から輸出の増勢が鈍化したほか、原材料・エネルギー価格の高騰を背景とした企業収益の悪化から設備投資や生産が弱含みました。また、雇用者所得の低迷から個人消費も伸び悩むなど、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、燃油価格が引き続き高水準で推移したほか、海外・国内景気の減速明確化等を背景として航空需要が伸び悩むなど厳しい状況が続きました。

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、関西＝広州線、中部＝釜山線の運航機材を中型機ボーイング767から小型機ボーイング737-800型機へ、成田＝ニューヨーク線、成田＝サンフランシスコ線の運航機材をボーイング747-400からボーイング777-300ERへ変更するなど機材のダウンサイジングを積極的に進め需給適合による収益性の改善に努めたほか、ビジネス需要の旺盛な成田＝ニューヨーク線、成田＝パリ線、成田＝モスクワ線、成田＝杭州線、成田＝釜山線を増便するなど、高成長・高収益路線への経営資源のシフトを更に進めました。また、7月からは、羽田＝香港線をデイリー運航で開設するなど、羽田発のチャーター便を大幅に増強しました。この結果、2008年度の羽田発チャーター便は昨年度の約280便を大幅に上回る約800便まで拡大する予定です。

この間、ワンワールドメンバーであるブリティッシュ・エアウエイズおよびフィンランド航空とコードシェアの拡充を図ったほか、中国東方航空との間でも、コードシェア対象路線を大幅に拡大しました。JALグループの中国線は、中国内13地点37路線週間325便(2008年9月末現在)となり、日中の航空企業間最大のネットワークは一段と拡充されました。更には、東アジアで中国に次ぐ高い経済成長を維持し日本企業の進出も目覚ましいベトナムと日本との間のネットワークを一層拡充するため、8月より名古屋(中部)＝ハノイ線でもコードシェア運航を開始し、利便性の向上に努めました。当該提携拡大により、JALグループのベトナム線は、6路線週間36便へと更に拡大しました。

また、昨年よりラウンジやファーストクラス・エグゼクティブクラスのチェックインカウンターなどのリニューアルを進めていた成田空港においては、本年4月にエコノミークラスカウンターもリニューアルオープンし、新型自動チェックイン機やプレミアムエコノミー専用カウンターを設置しました。更には、搭乗手続き前にX線検査機による手荷物検査を受けることなく直接チェックインカウンターに進める「インライン・スクリーニング・システム」を導入したほか、国内線から国際線への乗り継ぎ専用の出口審査場や保安検査場の設置により、JALの国内線から国際線への最短乗継時間が大幅に短縮するなど(従来の80分から60分に短縮)、当社の基幹空港である成田空港の利便性と快適性は大幅に向上しました。

なお、北京オリンピックが開催された本年は、JALはJOCのオフィシャルパートナーとして、羽田＝北京間日本代表応援チャーター便の運航、「がんばれ！ニッポン！」特別塗装機の運航、「がんばれ！ニッポン！」機内食のご提供など、種々の施策を実施し、需要

喚起とオリンピックムードの醸成に努めました。

国内線旅客では、燃油費高騰で費用が膨らむなか、収益性の向上を企図し、路線の見直しと機材のダウンサイジングを引き続き進めました。運賃面では、航空他社、及び新幹線との競争が激化するなか、利便性の向上のため、急な旅程にもご利用できるビジネス向けの割引運賃「JAL ビジネスきっぷ」を新設しました。さらに航空利用拡大のため「先得割引」を 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旅行商品「ダイナミックパッケージ」の拡大、団体ツアーの商品拡大など需要喚起に努めました。夏場については、7月18日～8月31日の間、JAL グループ国内線全路線を対象に東京ディズニーリゾート®とイオングループとのタイアップによる「JAL 国内線ナツナツトクトクキャンペーン」を実施しました。

国際線貨物では、収益性の向上の観点からボーイング 747 在来型貨物専用機の退役を進めており、2008 年度末には同型機の退役を完了する予定であるほか、「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、基本品質の向上に加え、お客様の多様なニーズを捉えた高付加価値商品「J PRODUCTS」の拡充に努めました。具体的には、2008 年 6 月に緊急貨物需要にお応えするハンドキャリーサービス「J CARRY」（便出発 3 時間前までに受託し最速便に搭乗）を開始したほか、8 月には物流全体の輸送リードタイム短縮を目的とした「J DIRECT」（未通関貨物の空港直接搬入）の販売を開始しました。

「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 月には成田＝パリ線に、8 月には成田＝ニューヨーク線（JL006/005 便）に、9 月には成田＝サンフランシスコ線に拡大しました。同時に、成田＝ニューヨーク線（JL006/005 便）、サンフランシスコ線では、運航機材をボーイング 777-300ER 型機へ変更し、「空に浮かぶスイートルーム」をコンセプトとするファーストクラス新シート（JAL スイート）と「進化したシェルフラット」であるエグゼクティブクラス新シート（JAL シェルフラット ネット）を新たに投入したほか、ファーストクラスでは機内サービスも一新し、「睡眠」と「健康」にこだわった最上級のおもてなしを提供しております。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＝福岡線にも導入しました。さらに、6 月には羽田＝札幌線に導入したほか、7 月には、羽田＝伊丹線のデイリー 15 往復全便に拡大しました。また、「JAL ファーストクラス」のサービス拡大に併せて、本年 6 月には新千歳空港内サクララウンジに、7 月には伊丹空港内サクララウンジに、一般のセキュリティーゲートに並ぶ必要のない専用エントランスを「JAL ファーストクラス」および「JMB ダイヤモンド」、「JGC プレミアム」会員のお客様向けに設置し、一層の利便性向上を図りました。

また、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）」については、マイルの有効期限を従来の「翌々年の 12 月末まで」から「36ヶ月後の月末まで」に拡大するなど、よりご利用しやすいプログラムに刷新したこともあり、2008 年 9 月末の JMB の会員数は 2,153 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、燃費効率の良い機材への更新や機内搭載品の軽量化、エンジン洗浄の頻度増加、運航方式の変更等様々な燃油消費量削減策により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ています。また、現役機長が空から見た地球の現状や JAL グループの環境への取り組み等を出張講座形式で主に小中学生に伝える「そらいく」を 2007 年秋より開始しており、本年度は 9 月までに全国各地で既に 13 回開催しました。

当第2四半期(6ヶ月間)の航空運送セグメントの売上高は路線の見直しや機材のダウンサイジングの着実な進展により供給が前年を下回るなか、第1四半期好調であった国際旅客収入が前年同期を上回ったほか、国内旅客収入もほぼ前年同期並みとなったこと等から、全体で前年同期を101億円上回りましたが、連結子会社であったPACIFIC FUEL TRADING CORPORATION(PFTC)が株式売却により連結から外れたことや旅行企画販売セグメントの減収を主因に、連結の売上高は、前年同期比693億円減少の1兆735億円となりました。一方、費用面では、燃油価格が依然高水準で推移するなか、機動的な燃油ヘッジに加え如上の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が、最終的には燃油費は前年同期比増加となりました。しかしながら、燃油費以外のコストはグループをあげて費用削減に取り組んだ効果の顕在化から多くの費目で前年同期を下回ったほか、PFTCが連結から外れたこともあり、連結の営業費用は同429億円減少の1兆433億円となりました。この結果、当第2四半期(6ヶ月間)における連結の営業利益は同264億円減の302億円、経常利益は同406億円減の180億円となり、また四半期純利益は前年同期に比べ特別利益が増加し、特別損失が減少したことから、同293億円増の366億円となりました。

## (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、引き続き新再生中期プランの達成に向けて、路線の見直しや機材のダウンサイジングを着実に進めたことから、有効座席キロベース(ASK)で前年同期比4.5%の減少となりました。一方、需要については、観光需要が引き続き低調に推移したほか、第一四半期まで好調であったビジネス需要についても、夏場以降景気の減速が鮮明になるにつれて伸び悩みました。この結果、路線別にみても、食の問題が続いている中国線をはじめとしてオセアニア線、グアム線が前年を大幅に下回ったほか、米州線、欧州線、東南アジア線も前年割れで低調に推移しました。また、第一四半期に前年を上回って好調であった韓国線やハワイ線も夏場以降伸び悩みました。これらの結果、有償旅客キロ(RPK)は前年同期比9.9%減少し、有償座席利用率(L/F)も同4.0ポイント低下の67.4%となりました。この間、単価は、旅客構成の変化(ファースト・ビジネスクラス比率の向上)、運賃・燃油サーチャージの引き上げ等を背景に前年同期比13.7%上昇したことから、国際旅客収入は同2.5%増の3,938億円となりました。

国内線旅客の供給は、収益性の向上を企図した路線の見直しや機材のダウンサイジングの促進等を背景に有効座席キロベース(ASK)で前年同期比1.3%の減少となりました。需要については、引き続き個人旅客が伸び悩みましたが、団体旅客が前年同期を上回って推移したことから、全体では有償旅客キロベース(RPK)で前年同期比0.8%の増加となりました。この結果、有償座席利用率(L/F)は同1.4ポイント上昇の64.6%となりました。また単価については、全旅客に占める団体旅客比率の上昇や、個人旅客における運賃構成の変化等により、同0.8%の低下となりました。この結果、国内旅客収入は、同0.1%減の3,525億円となりました。

国際線貨物の供給については、引き続き燃油価格が高水準で推移するなか、収益性の向上を企図しボーイング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4.2%の減少となりました。

一方、国際線貨物の需要については、世界的な景気減速や円高等の影響があるなか、競合他社の供給減もあり東南アジア線が堅調だったほか、供給を増やした中国線も前年同期を上回りましたが、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。この結果、有償貨物トンキロベース(RCTK)で、前年同期比7.5%の減少となりました。この間、単価については、高付加価値商品「J PRODUCTS」の拡充や販売努力のほか、燃油サーチャージの見直しもあり、同12.8%上昇しました。この結果、国際貨物収入は同4.3%増の954億

円となりました。

国内線貨物については、きめ細かな販売施策が奏効したほか、ゆうパックが貨物扱いになったこと等から需要・単価とも前年を上回りました。

国際線郵便は、需要が日本発・米州発とも堅調に推移しました。また、国内郵便は、ゆうパックの貨物扱いへの変更から、需要は前年を下回りました。

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月に1バレル当たり125～175ドルの高水準のレンジで推移したのち、7月には一時180ドルを突破しました。その後、世界景気の減速もあり燃油価格は低下に転じましたが、8～9月も1バレル当たり110～150ドルと依然前年同期を大幅に上回って推移しました。こうした状況下、当社は機動的なヘッジに加え、機材のダウンサイジングを始めとする燃油消費量の削減に積極的に取り組みました。為替の影響も含めると燃油費は、前年同期比449億円増の2,510億円となりました。また、航空運送セグメントの燃油費以外の費用は、コスト削減への自助努力の継続・深化により、ほぼ全ての費目で前年同期を下回りました。そのほか、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第2四半期（6ヶ月間）の売上高は前年同期比101億円増の9,418億円、営業利益は同248億円減の249億円となりました。

#### **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、一部外国社の撤退や旅客減の影響を受けたものの、羽田発国際線チャーターや国内線ファーストクラスサービス等の増収要素もあり収益はほぼ前年並みを確保しました。その一方で、光熱費等の費用が増加したため減益となりました。

航空運送関連事業セグメントの売上高は前年同期比730億円減の1,083億円、営業利益は同7億円減の16億円となりました。

（注）減収減益の主な要因は、子会社であったPFTCを売却したことおよび(株)エージービーが子会社から持分法適用会社になっ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、景気減速や燃油サーチャージの上昇による需要低迷等から全方面で前年を下回る集客となり、減収減益となりました。

(株)ジャルツアーズは、価格競争激化により旅行代金単価が下落したものの、ブランドや価格等お客様の志向性に合った商品提供等が奏功し、中部を除く全方面で集客人数が前年を上回ったことから増収増益となりました。

旅行企画販売事業セグメントの売上高は前年同期比195億円減の1,802億円、営業利益は同1億円減の9億円となりました。

#### **d. カード・リース事業セグメント**

(株)ジャルカードは、三菱東京UFJ銀行との資本提携に伴うカード事業以外の部門の分離が減収要素となりましたが、カード会員限定の「JALビジネスきっぷ」の積極的な新規会員獲得施策により2008年9月末会員数が前年同期比13%増の約214万人となったことで取扱高が増加し、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6億円増の331億円、営業利益は同7億円増の29億円となりました。

#### **e. その他事業セグメント**

予約システム事業を営む(株)アクセス国際ネットワークは、世界的な航空需要の減退や円高の影響により航空予約料収入が減少し、減収減益となりました。

また、ホテル事業を営む(株)JAL ホテルズが、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 74 億円減の 425 億円、営業利益は同 8 億円減の 2 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 2 四半期末の総資産は、流動資産、固定資産ともに前連結会計年度末並みとなったことから、全体では前連結会計年度末比 11 億円増の 2 兆 1,239 億円となりました。一方、負債については、デリバティブ債務が増加する一方、社債の償還や長期借入金の返済等があり、負債合計では同 110 億円減の 1 兆 6,406 億円となりました。純資産につきましては、ヘッジ会計の適用による繰延ヘッジ損益が減少したものの、四半期純利益の計上により利益剰余金が同 366 億円増加したこと等から、同 122 億円増の 4,833 億円となりました。

### (2) 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、定期預金への預入が 1,161 億円あったため 1,749 億円となり、前連結会計年度末と比べ 1,791 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利益 466 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 185 億円減の 905 億円となりました。

#### (投資活動によるキャッシュ・フロー)

固定資産の売却による収入が前年同期比減少したほか、有価証券の取得による支出および定期預金の預入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 1,936 億円増の△2,210 億円となりました。

#### (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が 139 億円増加しましたが、社債償還による支出が前年同期比 320 億円の減となったことや長期借入金による調達も減少したことから、財務活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は 41 億円減の△450 億円となりました。

## 3. 連結業績予想に関する定性的情報

国際旅客では、サブプライムローン問題に端を発した世界の景気減速により観光需要が期初より低調に推移しているほか、ビジネス旅客も夏場以降伸び悩んでいます。また、国内旅客も、景気の減速を受け個人消費が伸び悩むなか、新幹線や新興航空企業との競争激化も相俟って、想定を下回って推移しています。年度後半については、為替の円高や原油価格低下に伴う燃油サーチャージの引き下げ等需要喚起要因も期待できるものの、海外及び国内景気の減速傾向はさらに強まるものと思われることから、売上高は引き続き想定を下回って推移することが予想されます。

一方、営業費用については、通年で燃油単価高騰の影響が大きく、燃油費は想定を上回る見込みですが、聖域なきコスト削減に継続的に取り組んできた効果の顕現化から費用全体では想定を下回る予定です。

以上の結果、期初の業績予想に比べ売上高は910億円減の2兆930億円に減少する見込みですが、営業費用削減の進捗から、営業利益、経常利益は、それぞれ同220億円減少の280億円、同250億円減少の50億円となる見通しです。一方、特別損益については、当初見通しに比較し改善することが想定され、連結当期純利益は期初想定どおり130億円となる見込みです。

なお、通期業績見通しの修正に際しましては、下期の米ドル円為替レートを106円、航空燃料価格につきましてはシンガポール・クロシンの市場価格を1バレル当たり90米ドルと想定しています。

(単位：百万円)

	売上高	営業利益	経常利益	当期純利益	1株あたり 当期純利益
前回発表予想 (A)	2,184,000	50,000	30,000	13,000	2.45円
今回発表予想 (B)	2,093,000	28,000	5,000	13,000	2.45円
増減額 (B-A)	△91,000	△22,000	△25,000	0	—
増減率 (%)	-4.2	-44.0	-83.3	0.0	—
(ご参考) 前期実績 (平成20年3月期)	2,230,416	90,013	69,817	16,921	6.20円

(注) 上記の予想は、本資料の発表日現在において入手可能な情報に基づき作成したものであり、これらには様々のリスク及び不確実性が内在しています。実際の業績はかかるリスク及び不確実性により、これらの見通しとは異なる結果をもたらし得ることをご承知おき下さい。かかるリスク及び不確実性には、市場リスク、燃油費の高騰、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。

#### 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、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。これにより、当第2四半期連結累計期間の経常利益及び税金等調整前四半期純利益は、それぞれ1,345百万円減少しております。
3. 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、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2四半期連結会計期間末 (平成20年9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	287,149	354,977
受取手形及び営業未収入金	271,190	241,349
有価証券	44,960	8,795
貯蔵品	93,162	90,985
その他	107,171	117,783
貸倒引当金	2,839	3,575
流動資産合計	800,794	810,315
固定資産		
有形固定資産		
航空機(純額)	749,331	721,967
その他(純額)	310,982	315,149
有形固定資産合計	1,060,314	1,037,117
無形固定資産	82,526	82,838
投資その他の資産	178,794	190,579
固定資産合計	1,321,635	1,310,534
繰延資産	1,501	1,933
資産合計	2,123,931	2,122,784

(単位:百万円)

	当第2四半期連結会計期間末 (平成20年9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)
<b>負債の部</b>		
流動負債		
営業未払金	281,831	264,914
短期借入金	3,744	3,084
1年内償還予定の社債	45,000	28,000
1年内返済予定の長期借入金	118,595	130,335
未払法人税等	8,503	4,454
引当金	-	6,529
その他	236,322	223,910
流動負債合計	693,996	661,229
固定負債		
社債	67,229	102,229
長期借入金	637,145	651,416
退職給付引当金	94,320	95,485
独禁法関連引当金	5,835	15,210
その他	142,100	126,142
固定負債合計	946,630	990,483
負債合計	1,640,627	1,651,713
<b>純資産の部</b>		
株主資本		
資本金	251,000	251,000
資本剰余金	155,826	155,836
利益剰余金	77,995	41,320
自己株式	906	890
株主資本合計	483,915	447,266
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	1,230	2,578
繰延ヘッジ損益	16,897	8,167
為替換算調整勘定	4,573	4,077
評価・換算差額等合計	22,701	6,668
少数株主持分	22,090	17,136
純資産合計	483,303	471,070
負債純資産合計	2,123,931	2,122,784

(2) 四半期連結損益計算書  
(第2四半期連結累計期間)

(単位:百万円)

	当第2四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年9月30日)
事業収益	1,073,597
事業費	875,395
営業総利益	198,201
販売費及び一般管理費	167,971
営業利益	30,229
営業外収益	
受取利息及び配当金	2,617
持分法による投資利益	1,042
その他	4,023
営業外収益合計	7,682
営業外費用	
支払利息	9,030
航空機材処分損	4,828
その他	6,029
営業外費用合計	19,888
経常利益	18,023
特別利益	
カード使用权等許諾益	23,426
投資有価証券売却益	17,906
その他	1,554
特別利益合計	42,888
特別損失	
厚生年金基金代行返上損	8,798
その他	5,431
特別損失合計	14,229
税金等調整前四半期純利益	46,682
法人税等	9,276
少数株主利益	731
四半期純利益	36,674

(第2四半期連結会計期間)

(単位:百万円)

	当第2四半期連結会計期間 (自平成20年7月1日 至平成20年9月30日)
事業収益	583,260
事業費	471,075
営業総利益	112,184
販売費及び一般管理費	85,869
営業利益	26,314
営業外収益	
受取利息及び配当金	1,241
持分法による投資利益	391
その他	2,375
営業外収益合計	4,007
営業外費用	
支払利息	4,454
航空機材処分損	3,629
その他	4,967
営業外費用合計	13,050
経常利益	17,271
特別利益	
カード使用権等許諾益	23,426
投資有価証券売却益	17,906
その他	1,258
特別利益合計	42,592
特別損失	
厚生年金基金代行返上損	8,798
その他	2,264
特別損失合計	11,062
税金等調整前四半期純利益	48,801
法人税等	7,526
少数株主利益	1,185
四半期純利益	40,089

## (3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

当第2四半期連結累計期間  
(自 平成20年4月1日  
至 平成20年9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利益	46,682
減価償却費	57,724
有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損 (は益)	17,876
固定資産除売却損益及び減損損失(は益)	6,188
退職給付引当金の増減額(は減少)	1,157
受取利息及び受取配当金	2,617
支払利息	9,030
為替差損益(は益)	2,845
持分法による投資損益(は益)	1,042
カード使用权等許諾益	23,426
受取手形及び営業未収入金の増減額(は増加)	30,606
貯蔵品の増減額(は増加)	2,055
営業未払金の増減額(は減少)	17,453
その他	15,962
小計	77,105
利息及び配当金の受取額	2,647
利息の支払額	9,385
カード使用权等許諾による収入	23,426
法人税等の支払額	3,231
営業活動によるキャッシュ・フロー	90,563
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	116,166
定期預金の払戻による収入	811
固定資産の取得による支出	110,808
固定資産の売却による収入	19,309
有価証券の取得による支出	31,977
投資有価証券の取得による支出	4,375
投資有価証券の売却及び償還による収入	22,330
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による 支出	295
貸付けによる支出	1,280
貸付金の回収による収入	833
その他	616
投資活動によるキャッシュ・フロー	221,003
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)	440
長期借入れによる収入	44,719
長期借入金の返済による支出	70,730
社債の償還による支出	18,000
少数株主への配当金の支払額	206
その他	1,322
財務活動によるキャッシュ・フロー	45,099
現金及び現金同等物に係る換算差額	3,333
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	178,873
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	174,928

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】

	当第2四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年9月30日)							
	航空運 送事業 (百万円)	航空運 送関連 事業 (百万円)	旅行企 画販売 事業 (百万円)	カード・ リース 事業 (百万円)	その他 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又 は全社 (百万円)	連結 (百万円)
1. 売上高及び営業損益								
売上高								
外部顧客に対する売上高	841,220	18,121	178,303	9,504	26,446	1,073,597	-	1,073,597
セグメント間の内部売上高又は振替高	100,583	90,218	1,918	23,690	16,079	232,490	(232,490)	-
計	941,804	108,340	180,222	33,195	42,525	1,306,087	(232,490)	1,073,597
営業利益	24,969	1,607	930	2,918	211	30,637	(407)	30,229

	当第2四半期連結会計期間 (自平成20年7月1日 至平成20年9月30日)							
	航空運 送事業 (百万円)	航空運 送関連 事業 (百万円)	旅行企 画販売 事業 (百万円)	カード・ リース 事業 (百万円)	その他 事業 (百万円)	計 (百万円)	消去又 は全社 (百万円)	連結 (百万円)
1. 売上高及び営業損益								
売上高								
外部顧客に対する売上高	455,652	9,650	99,361	4,711	13,883	583,260	-	583,260
セグメント間の内部売上高又は振替高	57,964	45,973	1,086	10,926	8,131	124,083	(124,083)	-
計	513,617	55,623	100,448	15,638	22,015	707,343	(124,083)	583,260
営業利益	21,590	1,218	2,299	1,360	93	26,563	(249)	26,314

(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2四半期連結累計期間(自平成20年4月1日 至平成20年9月30日)及び当第2四半期連結会計期間(自平成20年7月1日 至平成20年9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】

	当第2四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年9月30日)			
	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
海外売上高(百万円)	246,501	154,777	117,808	519,087
連結売上高(百万円)				1,073,597
連結売上高に占める海外 売上高の割合(%)	23.0	14.4	11.0	48.4

	当第2四半期連結会計期間 (自平成20年7月1日 至平成20年9月30日)			
	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
海外売上高(百万円)	130,048	84,062	62,190	276,301
連結売上高(百万円)				583,260
連結売上高に占める海外 売上高の割合(%)	22.3	14.4	10.7	47.4

(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) 四半期連結損益計算書

(前第2四半期連結累計期間)

科 目	前第2四半期連結累計期間 (自平成19年4月1日) (至平成19年9月30日)	
	金 額	
I 事業収益	百万円	1,142,933
II 事業費		902,868
営業総利益		240,064
III 販売費及び一般管理費		183,412
営業利益		56,652
IV 営業外収益		19,736
受取利息及び配当金		4,041
持分法による投資利益		1,442
その他		14,251
V 営業外費用		17,665
支払利息		10,034
航空機材処分損		5,507
その他		2,123
経常利益		58,723
VI 特別利益		8,191
投資有価証券売却益		5,568
その他		2,622
VII 特別損失		40,560
特別退職金		12,403
減損損失		9,396
独禁法関連引当金繰入額		11,543
その他		7,218
税金等調整前四半期純利益		26,353
法人税等		18,526
少数株主利益		518
四半期純利益		7,309

## (参考) 四半期連結損益計算書

(前第2四半期連結会計期間)

科 目	前第2四半期連結会計期間 (自平成19年7月1日) (至平成19年9月30日)
	金 額
I 事業収益	百万円 622,256
II 事業費	462,966
営業総利益	159,290
III 販売費及び一般管理費	94,091
営業利益	65,198
IV 営業外収益	6,415
受取利息配当金	2,071
持分法による投資利益	638
その他	3,705
V 営業外費用	9,668
支払利息	4,926
航空機材処分損	3,522
その他	1,219
経常利益	61,945
VI 特別利益	5,876
投資有価証券売却益	4,128
パートナーシップ売却益	1,429
その他	318
VII 特別損失	39,010
特別退職金	11,904
減損損失	9,396
独禁法関連引当金繰入額	11,543
その他	6,166
税金等調整前四半期純利益	28,812
法人税等	16,497
少数株主利益	714
四半期純利益	11,599

## (参考) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前第2四半期連結累計期間 (自平成19年4月1日) (至平成19年9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利益	26,353
2. 減価償却費	58,106
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	△ 5,408
4. 固定資産除売却損益及び減損損失	15,112
5. 退職給付引当金増減額	559
6. 受取利息及び受取配当金	△ 4,041
7. 支払利息	10,034
8. 為替差損益	△ 702
9. 持分法による投資損益	△ 1,442
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	△ 19,909
11. 貯蔵品の増減額	△ 6,292
12. 営業未払金の増減額	13,762
13. その他	31,495
小 計	117,625
14. 利息及び配当金の受取額	4,294
15. 利息の支払額	△ 9,287
16. 法人税等の支払額	△ 3,489
営業活動によるキャッシュ・フロー	109,143
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	△ 887
2. 定期預金の払戻による収入	7,668
3. 固定資産の取得による支出	△ 86,195
4. 固定資産の売却による収入	39,333
5. 投資有価証券の取得による支出	△ 1,864
6. 投資有価証券の売却及び償還による収入	13,130
7. 貸付金の貸付による支出	△ 772
8. 貸付金の回収による収入	2,003
9. その他	198
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 27,386
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	△ 2,246
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	△ 56,812
4. 社債の償還による支出	△ 50,000
5. 親会社による配当金支払額	△ 3
6. 少数株主への配当金支払額	△ 260
7. その他	△ 1,044
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 49,288
IV. 現金及び現金同等物に係る換算差額	1,307
V. 現金及び現金同等物の増減額	33,775
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	225,156

## (参考) セグメント情報

前第2四半期連結累計期間(自平成19年4月1日 至平成19年9月30日)

(単位:百万円)

セグメント 科 目	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	823,719	82,918	197,480	8,631	30,183	1,142,933	—	1,142,933
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	107,915	98,455	2,276	23,949	19,744	252,340	(252,340)	—
計	931,634	181,373	199,757	32,580	49,928	1,395,274	(252,340)	1,142,933
営業利益	49,792	2,405	1,069	2,144	1,073	56,486	(△165)	56,652

前第2四半期連結会計期間(自平成19年7月1日 至平成19年9月30日)

(単位:百万円)

セグメント 科 目	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	447,939	46,117	109,048	3,995	15,156	622,256	—	622,256
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	61,624	49,054	1,293	12,071	10,196	134,240	(134,240)	—
計	509,563	95,172	110,342	16,067	25,352	756,497	(134,240)	622,256
営業利益	60,691	985	2,198	924	467	65,268	(69)	65,198

(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2四半期連結累計期間 (自平成19年4月1日) (至平成19年9月30日)	構成比	当第2四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日) (至平成20年9月30日)	構成比	前年同期比
国際線		百万円		百万円		
	旅客収入	384,182	41.3%	393,810	41.8%	102.5%
	貨物収入	91,455	9.8%	95,408	10.1%	104.3%
	郵便収入	4,621	0.5%	4,509	0.5%	97.6%
	手荷物収入	964	0.1%	843	0.1%	87.5%
	小計	481,224	51.7%	494,572	52.5%	102.8%
国内線	旅客収入	352,766	37.9%	352,576	37.4%	99.9%
	貨物収入	13,924	1.5%	17,488	1.9%	125.6%
	郵便収入	4,995	0.5%	2,440	0.3%	48.8%
	手荷物収入	167	0.0%	154	0.0%	92.3%
		小計	371,853	39.9%	372,659	39.6%
国際線・国内線合計		853,078	91.6%	867,232	92.1%	101.7%
その他の航空運送収益		31,710	3.4%	33,532	3.6%	105.7%
付帯事業収入		46,845	5.0%	41,039	4.3%	87.6%
合計		931,634	100.0%	941,804	100.0%	101.1%

(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2四半期連結累計期間	当第2四半期連結累計期間	前年同期比
		(自平成19年4月1日) (至平成19年9月30日)	(自平成20年4月1日) (至平成20年9月30日)	(利用率は ポイント差)
国 際 線	有償旅客数(人)	6,703,388	6,075,858	90.6%
	有償旅客キロ(千人キロ)	30,500,442	27,493,085	90.1%
	有効座席キロ(千席キロ)	42,743,468	40,815,887	95.5%
	有償座席利用率(%)	71.4%	67.4%	△4.0
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	2,194,721	2,030,594	92.5%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	85,670	95,259	111.2%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	5,106,369	4,673,386	91.5%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	7,626,384	7,289,231	95.6%
	有償重量利用率(%)	67.0%	64.1%	△2.9
国 内 線	有償旅客数(人)	21,371,061	21,402,602	100.1%
	有償旅客キロ(千人キロ)	16,159,645	16,283,460	100.8%
	有効座席キロ(千席キロ)	25,552,379	25,215,238	98.7%
	有償座席利用率(%)	63.2%	64.6%	1.4
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	197,802	234,540	118.6%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	42,076	15,384	36.6%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	1,450,922	1,470,212	101.3%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	2,996,808	3,004,082	100.2%
	有償重量利用率(%)	48.4%	48.9%	0.5
合 計	有償旅客数(人)	28,074,449	27,478,460	97.9%
	有償旅客キロ(千人キロ)	46,660,087	43,776,545	93.8%
	有効座席キロ(千席キロ)	68,295,847	66,031,125	96.7%
	有償座席利用率(%)	68.3%	66.3%	△2.0
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	2,392,523	2,265,134	94.7%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	127,746	110,643	86.6%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	6,557,291	6,143,598	93.7%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	10,623,192	10,293,313	96.9%
	有償重量利用率(%)	61.7%	59.7%	△2.0

(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2四半期は、

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。