

## JALグループ 平成21年3月期 第3四半期連結業績の概況について

2009年2月6日  
第08143号

JALグループは、本日、平成21年3月期の第3四半期連結業績の概況（平成20年4月1日～12月31日）、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。

グループ事業の本業である航空運送事業の当期の営業収益は前年同期比181億円減の1兆3,743億円、営業損益は同888億円減の▲175億円となり、前年を下回る結果となりました。

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今後も継続して続くと想定されることから、今般修正いたしました。その結果、連結当期純損益見通しについても同様の理由から▲340億円となる見込みです。

概要は以下のとおりです。

### 1. JALグループ連結業績(4～12月)

(単位: 億円)

	平成21年3月期 第3四半期決算	平成20年3月期 第3四半期決算	増減額	前年同期比
営業収益	15,593	17,011	▲1,418	91.7%
(国際旅客)	(5,702)	(5,729)	(▲ 27)	99.5%
(国内旅客)	(5,209)	(5,201)	( 8)	100.2%
(国際貨物)	(1,335)	(1,436)	(▲ 100)	93.0%
(その他)	(3,345)	(4,644)	(▲1,299)	72.0%
営業費用	15,681	16,186	▲ 504	96.9%
営業損益	▲ 88	825	▲ 914	-
経常損益	▲256	792	▲1,049	-
第3四半期純損益	▲ 19	204	▲ 223	-

\* 億円未満切り捨て

- 本業である航空運送事業セグメントにおいては、世界的な景気悪化の中、引き続き再生中期プランに沿って低収益路線の運休および減便を含む路線の見直しや運航機材のダウンサイジング、プレミアム戦略の加速等を積極的に行った結果、国際旅客収入は前年同期比99.5%に留まったほか、国内旅客収入は前年同期とほぼ同水準の100.2%となりましたが、国際貨物収入が同93.0%となったため、航空事業セグメントにおける営業収益は前年同期を181億円下回りました。また、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連結子会社であったPACIFIC FUEL TRADING CORPORATION(以下、PFTC)が連結対象から外れたことなどを主因に前年同期比1,418億円減の15,593億円となりました。

- ・ 費用面では、燃油価格がかつてない乱高下を示す中、燃油消費量削減に向けた取り組み等を積極的に進め、燃油費上昇の抑制に努めましたが、燃油費は前年同期比1,074億円の大増となり、その他の費用については、従来から取り組んでいる聖域なき費用削減に取り組んだ結果、多くの項目で前年同期を下回りました。また、連結営業費用については、PFTCが連結対象から外れたことなどもあり、連結の営業費用は前年同期比504億円減少の15,681億円となりました。
- ・ 上記の結果、連結の営業損益は前年同期比914億円減の▲88億円、経常損益は同1,049億円減の▲256億円となりました。これに特別損益等を加味した結果、第3四半期純損益は同223億円減の▲19億円となりました。

## 2. 航空運送事業セグメントの概要

### 【営業収益】

#### (国際旅客)

- ・ 供給については、路線の見直しに加え、米州線や中国線を中心に運航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、観光需要が低調に推移したほか、第1四半期までは好調であったビジネス需要や海外発需要についても世界景気の急速な悪化の影響により秋口以降低迷しました。食の問題の影響が尾を引いた中国線をはじめとして、全ての路線で前年割れとなりました。これらの結果、有償旅客キロは前年同期比12.5%減少し、有償座席利用率も同6.1ポイント低下の65.8%となりました。
- ・ 旅客収入については、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および「JALプレミアムエコノミーサービス」対象路線の拡大、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13.8%上昇したことから、国際旅客収入は同0.5%減に留まり5,702億円となりました。

#### (国内旅客)

- ・ 供給については、路線の見直しや運航機材のダウンサイジングを引き続き進めたことを背景に、有効座席キロベースで前年同期比1.2%減となりました。
- ・ 需要については、供給減もあり、個人旅客は上期より総じて前年を下回って推移していましたが、特に11月以降は景気減速の影響を受けて伸び悩みました。団体旅客は積極的な旅行商品作成などの需要喚起施策により、11月まで前年同期を上回って推移したことから、有償旅客キロベースで、前年同期比0.6%増となりました。この結果、有償座席利用率は同1.2ポイント上昇の64.7%となりました。
- ・ 旅客収入については、団体旅客比率上昇や運賃種別の変化等により、単価が前年同期比0.4%低下となりましたが、国内旅客収入は同0.2%増の5,209億円となりました。

#### (国際貨物)

- ・ 供給については、収益性の向上を企図したボーイング747在来型貨物専用機の退役完了に加え、貨物便および旅客便の路線見直しによる貨物スペースの縮小もあり、有効貨物トンキロベースで前年同期比5.8%減となりました。

- ・ 需要については、供給体制の見直しと世界的な景気後退や円高等を背景に、米州線、欧州線が前年を大幅に下回って推移したほか、東南アジア線や中国線も下期に入り落ち込んだ結果、有償貨物トンキロベースで14.0%減少となりました。
- ・ 貨物収入については、高付加価値商品「J PRODUCTS」の拡充や販売努力に加え、燃油サーチャージの見直しにより、単価は前年同期比8.2%上昇しました。この結果、国際貨物収入は同7.0%減の1,335億円となりました。

【営業費用】

(燃油費)

- ・ 燃油費については、全社を挙げて燃料の使用量削減施策に取り組み、可能な限り燃油費高騰のインパクトの吸収に努めました。また、円高のメリットも享受しましたが、燃油市況の高騰もあり、燃油費は前年同期比1,074億円増の4,145億円となりました。

(参考:10~12月)

	平成21年3月期 10~12月	平成20年3月期 10~12月	増減額	前年同期比
営業収益	4,857	5,582	▲725	87.0%
(国際旅客)	(1,763)	(1,887)	(▲123)	93.4%
(国内旅客)	(1,684)	(1,673)	( 10)	100.6%
(国際貨物)	( 381)	( 521)	(▲140)	73.2%
(その他)	(1,027)	(1,499)	(▲472)	68.5%
営業費用	5,247	5,323	▲ 75	98.6%
営業損益	▲390	259	▲650	-
経常損益	▲436	205	▲642	-
第3四半期純損益	▲385	131	▲517	-

\* 億円未満切り捨て

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)連結業績見直し

世界的な景気後退により、航空需要は極めて厳しい環境にあることを踏まえ、今般改めて収入・費用両面で今後の見直しを精査した結果、平成20年3月期決算時(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。

	修正見直し	前回修正見直し (2008年11月7日時点)	増減額 (前回修正見直し比)
営業収益	19,770	20,930	▲1,160
(国際旅客)	(7,120)	(7,650)	(▲530)
(国内旅客)	(6,720)	(6,910)	(▲190)
(国際貨物)	(1,580)	(1,875)	(▲295)
(その他)	(4,350)	(4,495)	(▲145)
営業費用	20,140	20,650	▲510
営業損益	▲370	280	▲650
経常損益	▲630	50	▲680
当期純損益	▲340	130	▲470

\* 億円未満切り捨て

- ・ 上記の目標の前提は、下期の米ドル円為替レート95.2円、同シンガポールケロシン市場価格を1バレル当たり77.5米ドルと想定しています。
- ・ 世界的な景気後退による航空需要の冷え込みにより、売上高は想定を大きく下回って推移することが想定されます。
- ・ 営業費用については、これまで継続的に取り組んできた聖域なきコスト削減の効果に加え、下期以降、様々な費目を対象として実施している追加的緊急収支改善策により、あらゆる費用で削減効果が発現すると想定しています。また、為替の円高等から、燃油費が見通しを下回って推移していることもあり、費用全体では想定を下回る予定です。
- ・ 以上の結果、売上高は1,160億円減の19,770億円に減少する見込みですが、営業費用削減策の進捗から、営業損益は前回修正見通し比650億円減少の▲370億円、経常損益は同680億円減少の▲630億円となる見通しです。また、連結当期純損益は▲340億円となる見込みです。

#### 4. 2009年度以降の計画について

2009年度計画については、世界的な経済環境の激変もあり、現段階では需要動向の先行きが見通せない状況にある事から、引き続き状況を注意深く見極めつつ、最大限の収支改善策を具体化したうえで、3月中旬までに発表します。

また、上記の計画策定にあたっては、現中期計画において推し進めているコスト構造改革の深化を含め実行するとともに、需要や競合社の動向等を見極めつつ、必要に応じさらなる路線便数計画の最適化、ならびに投資計画の圧縮に努めてまいります。

コスト構造改革については、燃油・調達物流・間接部門・システム関連・整備部品・販売流通・顧客サービス・不動産関連といった8つの分野において、ビジネスデザイン・業務プロセスに踏み込んだ効率化施策を実施しており、2008年度においても、燃油・調達物流関係の施策を中心に、今下期に前倒しで90億円程度の費用削減を実現できる見込みです。また、2009年度以降については、全ての分野における施策効果の発現を予定しており、現時点での施策実施効果は、既に2009年度で500億円規模に達しています。

一方、景況感の一段の冷え込みを背景に、需要の落ち込みが想定以上に大きくなっていることも事実であり、コスト構造改革の深化に加え、人件費にかかわる施策も含め、あらゆる収支改善に向けて検討を深めてまいります。

また、2010年度以降については、コスト構造改革にかかわる施策の通年化効果および深化により、さらに大きな効果が出る見通しです。これらを踏まえたうえで、2010年度に予定されている成田・羽田の発着枠拡大に伴う中長期ビジネスモデルのあり方と併せ、2010年度以降の中期経営計画を2009年度半ばまでに発表します。

以上



# 平成21年3月期 第3四半期決算短信

平成21年2月6日

上場取引所 東 大 名

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21年2月12日

(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3四半期の連結業績(平成20年4月1日～平成20年12月31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3四半期	1,559,303	—	△8,856	—	△25,657	—	△1,924	—
20年3月期第3四半期	1,701,198	△1.9	82,577	—	79,257	—	20,448	—

	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	円 銭	円 銭
21年3月期第3四半期	△0.71	—	—	—
20年3月期第3四半期	7.49	7.36	—	7.36

### (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	百万円	%	円 銭	円 銭	
21年3月期第3四半期	1,886,910	219,920	219,920	471,070	10.5	16.38	110.08	
20年3月期	2,122,784	471,070	471,070	—	21.4	—	—	

(参考) 自己資本 21年3月期第3四半期 198,211百万円 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
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	1,977,000	△11.4	△37,000	—	△63,000	—	△34,000	—	△14.77

(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、9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3四半期 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3四半期 3,164,467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3四半期 2,729,285,594株 20年3月期第3四半期 2,729,448,517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11月7日に公表いたしました通期連結業績予想について、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、8ページ【定性的情報・財務諸表等】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。

## 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3四半期(平成20年4月1日から12月31日の9ヶ月間)の世界経済をみると、上期中は原油価格の高騰のなか、中国・インド等で高めの成長が続きましたが、下期に入ると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が世界の実体経済に波及し、米国のみならず欧州でも景気は後退局面に入ったほか、中国、タイ、韓国、シンガポール等アジア諸国でも景気は急速な減速を示しました。

日本経済については、世界経済の減速や原材料・エネルギー価格の高騰を背景に上期より徐々に減速傾向を辿っていましたが、下期に入ると米国発の金融危機を契機として世界景気の悪化が一層鮮明となるなか、輸出の大幅な落ち込み、企業収益や設備投資の減少、生産の大幅な低下、雇用情勢の深刻化等国内景気は急速に悪化しました。

この間、JALグループを取り巻く環境は、上期中は燃油価格が未曾有の高水準で推移し燃油費用の大幅な上昇を招来したほか、下期に入ってから、原油価格は一転して急落したものの、内外景気の急速な悪化を背景とした企業の出張自粛等から航空需要が大幅に減少するなど、期を通じて極めて厳しい状況が続きました。

こうしたなか、JALグループでは、2010年に計画されている成田・羽田両首都圏空港の拡張を睨み、いかなる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、成田＝広州線、上海線、杭州線や関西＝上海線、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、サンフランシスコ線や羽田＝上海線の運航機材をボーイング747-400からボーイング777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ました。この間、路線運営面では、成田＝ニューヨーク線、モスクワ線、杭州線、釜山線、ソウル線や関西＝上海線、ハノイ線、ソウル線を増便あるいは新規開設する一方、成田＝西安線、福岡＝上海線、中部＝釜山線を運休するなど、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、2008年度の羽田発チャーター便は、7月の羽田＝香港線の開設等から昨年度を上回る約800便まで拡大の予定です。

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や中国東方航空との間でコードシェア提携を拡充し、お客様の利便性向上に努めました。こうした提携拡大もありJALグループの欧州線ネットワークは31都市43路線と一段と充実したほか、日本と中国を結ぶ路線も中国内13都市37路線週間329便(2008年12月末現在)となり、日中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、日系企業の進出が目覚ましいベトナムへのネットワークを一層拡充するため、ベトナム航空とのコードシェア提携を拡大したほか、ジェットスター航空との間でも関西＝ゴールドコースト＝シドニー、成田＝ケアンズ線でコードシェアを開始しました。

国際線空港では、成田空港第2ターミナルの「エコノミークラス・チェックインカウンター」をリニューアルオープンしたほか、最新の自動チェックイン機の設置や搭乗手続き前のX線検査を不要とする「インライン・スクリーニング・システム」の導入により、一層スムーズかつスピーディーにチェックインいただけるようになりました。更に、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を設置しJALの国内線から国際線への最短乗継時間を大幅に短縮するなど、基幹空港である成田空港の利便性と快適性の向上に努めました。また、パソコンなどから事前に座席指定のうえチェックインができる「国際線Webチェックインサービス」を旅行会社のツアーをご利用のお客様にも拡大し、全てのお客様がご利用いただけるようにしました。

また、国際線機内サービス面では、韓国からのお客様の増加に合わせ、成田・羽田発着韓国線の一部で本邦航空企業初となる韓国人通訳による機内韓国語アナウンスと通訳サービスを開始し、外国のお客様にもより快適にご利用いただけるようにサービスの充実を図りました。

一方、北京オリンピック関係では、JOCのオフィシャルパートナーとして日本代表応援チャーター便や特別塗装機の運航などの種々の施策により、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、収益性の向上を企図した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。上期には、羽田＝宮崎、関西＝沖縄線を増便する一方、札幌＝沖縄線、釧路＝旭川線を運休しました。更に下期には、羽田＝松山、宮崎線、成田＝福岡線を増便する一方、関西＝函館線等を運休しました。機材面では、今後の国内線の戦略的小型機であるエンブラエル170(76席)の初号機を11月に導入しました(2009年2月より小牧＝福岡、松山線で運航を開始)。

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、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」を新設したほか、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ました。また、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」の拡大や団体ツアーの商品拡大などにより需要喚起に努めました。

商品戦略面では、夏場に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®及び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キャンペーン」を実施したほか、12月には好評な「JALファーストクラス」の誕生1周年を記念して羽田＝伊丹線でキャンペーンを行いました。また、空港運営では「JALファーストクラス」の導入路線拡大にあわせ、伊丹空港、新千歳空港のサクララウンジに、ファーストクラスをご利用いただくお客様等向けの専用セキュリティーゲートを設置し、ご出発までのお時間をより快適にお過ごし頂けるようになりました。

国際線貨物では、収益性の向上の観点から従来より進めていたボーイング747在来型貨物専用機の退役を2008年11月に完了したほか、中型機であるボーイング767型貨物専用機を機動的に配備し、中国・東南アジア地区の需要に対応しました。路線運営面では、名古屋発のシカゴ線(成田経由)を開設するなど、お客様の利便性向上に努めました。また、「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」を拡充し、需要喚起に努めました。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、成田＝ロンドン線への導入以降好評を博している「JALプレミアムエコノミー」サービスを上期中に順次、成田＝パリ線、ニューヨーク線(JL006/005便)、サンフランシスコ線に拡大したほか、下期に入っても、成田＝アムステルダム線、モスクワ線、関西＝ロンドン線、名古屋＝パリ線に導入しました(プレミアムエコノミーサービス専用の「JALスカイシェルシート」は2008年度の「グッドデザイン賞」を受賞いたしました)。また、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、ファーストクラス新シート(JALスイート)とエグゼクティブクラス新シート(JALシェルフラットネオ)を新たに設置しました。

国内旅客では、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」を上期中に羽田＝福岡線、札幌線に拡大したほか、7月には、羽田＝伊丹線のデイリー15往復全便に投入しました。

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、マイルの有効期限の「36ヶ月後の月末まで」への拡大や生活の様々な場面をご利用いただける「JMB WAON 特典」の導入等でより一層使い勝手の良い魅力的なプログラムとなったこともあり、2008年12月末のJMB会員数は順調に増加し2007年度末比4%増の2,176万人となりました。

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ています。4月には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、「空のエコ」宣言を発表しました。燃費効率の良い機材への更新や新しい運航方式の積極的導入、機内搭載品の軽量化、エンジン洗浄の頻度拡大による燃費効率の向上等、様々な燃油消費量削減策により二酸化炭素排出量の削減に努めています。また、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しています。12月には、政府が施行する「排出量取引の国内統合市場の試行的実施」への参加を表明し、これまでの様々な環境への取り組みを一層促進しながら、世界的に議論が展開されている排出量取引に対して、更に認識を深めていくこととしました。また、同じ12月には、世界ではじめて「カメリナ (アブラナ科)」を主原料とするバイオジェット燃料でのデモンストレーションフライトの計画を発表しました(実際の運航は本年1月30日に実施)。さらには、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、当期は全国各地で既に31回開催しました。

当第3四半期(9ヶ月間)の連結ベースの売上高は、航空運送事業セグメントの収入が秋口以降の世界的な景気悪化を背景とした航空需要の減少を主因に前年同期を下回ったほか、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景気後退を反映した旅行企画販売セグメントの減収もあり、前年同期比1,418億円減少の1兆5,593億円となりました。

一方、費用面をみると、燃油価格が上期歴史的な高水準で推移したあと下期に入り急落するなどかつてない乱高下を示すなか、燃油消費量削減に向けた様々な取り組み等により燃油費上昇の抑制に努めましたが、為替の影響も含めた最終的な燃油費は前年同期比1,074億円の大幅増加となりました。燃油費以外の費用については、従来から取り組んでいる聖域なきコスト削減の更なる徹底に加え、ビジネスデザイン・業務プロセスの抜本的見直しにまで踏み込んだコスト構造改革の一部前倒し実施や下期以降の追加的緊急収支改善策の効果等から、航空運送事業セグメントの殆どの費目で前年同期を下回りました。また、PFTCが連結から外れたこともあり、連結ベースの営業費用は同504億円減少の1兆5,681億円となりました。

この結果、当第3四半期(9ヶ月間)における連結ベースの営業損益は前年同期比914億円減の△88億円、経常損益は同1,049億円減の△256億円となりました。また、四半期純損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223億円減の△19億円となりました。

## (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、収益性の向上の観点から、低収益路線の運休・減便を含む路線の見直しに加え、米州線や中国線を中心に運航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、期を通じて観光需要が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と海外発需要についても、世界景気の急速な悪化の影響により秋口以降低迷しました。

路線別にみても、食の問題の影響が尾を引いた中国線をはじめとして、米州線、欧州線、東南アジア線、オセアニア線、グアム線等全ての路線で前年割れとなりました。これらの

結果、有償旅客キロ(RPK)は前年同期比12.5%減少し、有償座席利用率(L/F)も同6.1ポイント低下の65.8%となりました。単価については、円高による海外地区販売の減少要素はあるものの、運賃・燃油サーチャージの引き上げ等を主因に前年同期比13.8%上昇しました。この結果、国際旅客収入は同0.5%減の5,702億円となりました。

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を引き続き進めたことから、有効座席キロベース(ASK)で前年同期比1.2%の減少となりました。需要は、個人旅客については上述の供給減もあり上期より伸び悩んでいましたが、11月以降は景気減速の影響を受けて一層減少傾向が強まりました。一方、団体旅客は積極的な旅行商品造成などの需要喚起施策により、11月までは前年を上回って推移しました。この結果、個人と団体を合わせた需要は有償旅客キロベース(RPK)でほぼ前年並み(前年同期比0.6%増)となり、有償座席利用率(L/F)は同1.2ポイント上昇の64.7%となりました。この間、単価は前年を僅かに下回る水準(同0.4%減)で推移したことから、国内旅客収入は、前年同期とほぼ同水準(同0.2%増)の5,209億円となりました。

国際線貨物の供給については、収益性の向上を企図したボーイング747在来型貨物専用機の退役完了に加え、旅客便の運休・減便による貨物スペースの縮小もあり、有効貨物トンキロベースで前年同期比5.8%の減少となりました。

一方、国際線貨物の需要については、世界的な景気後退や円高進等を背景に、米州線や欧州線が供給減も加わり期を通じて前年を大幅に下回って推移したほか、他社供給減等から上期は前年を上回った東南アジア線や中国線も下期に入って急速に落ち込みました。この結果、有償貨物トンキロ(RCTK)は、前年同期比14.0%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」の拡充や販売努力に加え、燃油サーチャージの見直しもあり、同8.2%上昇しました。この結果、国際貨物収入は同7.0%減の1,335億円となりました。

国内線貨物については、きめ細かな販売施策が奏功したほか、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。

航空運送事業セグメントの費用は、燃油費が、前年同期比1,074億円増の4,145億円となりましたが、それ以外の費用については、人件費カットを含めたコスト削減への自助努力の継続・深化、緊急収支改善策の実行、コスト構造改革の前倒し実施等により、殆ど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、航空運送事業セグメントの当第3四半期(9ヶ月間)の売上高は前年同期比181億円減の1兆3,743億円、営業損益は同888億円減の△175億円となりました。

## **b. 航空運送関連事業セグメント**

機内食販売を行う㈱ティエフケーは、新規の羽田発国際線チャーター便や国内線ファーストクラスサービスの通年化等の増収要素があったものの、全般的な航空旅客需要の低迷により外国受託社を含めて売上が落ち込み、減収減益となりました。

航空運送関連事業セグメントの売上高は前年同期比1,014億円減の1,622億円、営業損益は同18億円減の28億円となりました。

(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㈱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によるものです。

## **c. 旅行企画販売事業セグメント**

㈱ジャルパックは、12月に入ってからの円高ウォン安の影響による日本発韓国需要の増加等一部増収要素はあったものの、景気の悪化や燃油サーチャージの上昇による需要低迷が引き続き影響し、減収減益となりました。

㈱ジャルツアーズは、商品構成の変化（低価格商品へのシフト）により旅行代金単価が微減となったものの、集客人数が全方面で前年を上回ったことや生産性向上施策により費用の抑制に努めたことなどから、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 365 億円減の 2,549 億円、営業損益は同 6 億円増の 17 億円となりました。

#### d. カード・リース事業セグメント

㈱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収入・費用双方の減少要素となりましたが、一方でカード会員限定の「JAL ビジネスきっぷ」等の積極的な新規会員獲得施策により 2008 年 12 月末会員数が前年同期比 11%増の約 219 万人となったことで取扱高が増加し増益となりました。

カード・リース事業セグメントの売上高は前年同期比 5 億円減の 489 億円、営業損益は同 6 億円増の 38 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㈱アクセス国際ネットワークは、世界的な航空需要の減速や円高の影響等により主に航空予約料収入や業務受託料が減少し、減収減益となりました。

また、ホテル事業を営む㈱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 106 億円減の 647 億円、営業損益は同 15 億円減の 8 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 3 四半期末の総資産については、固定資産は前連結会計年度末並みとなりましたが、流動資産が、設備投資の実施等に伴う現金及び預金の減少等から同 2,167 億円の減となったため、全体では同 2,358 億円減少の 1 兆 8,869 億円となりました。一方、負債については、社債の償還や長期借入金の返済等が進みましたが、デリバティブ債務の大幅な増加もあり、負債合計では前連結会計年度末並みの 1 兆 6,669 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失の大幅な増加を主因に、同 2,511 億円減の 2,199 億円となりました。

### (2) キャッシュ・フローの状況

#### (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 27 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 314 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固定資産取得に伴う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  $\Delta 1,240$  億円となりました。

#### (財務活動によるキャッシュ・フロー)

社債償還による支出と長期借入金の返済による支出を合わせ、財務活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は  $\Delta 881$  億円となりました。

以上の結果、当第 3 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と比べ 1,835 億円減少し、1,704 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、観光需要が期初より低調に推移したほか、米国発の金融危機を契機とした世界景気の急減速から秋口以降ビジネス旅客と海外発需要も急激に落ち込むなど、厳しい状況が続いています。比較的堅調に推移してきた国内旅客においても、景気の減速から個人旅客が11月より急減したほか、上期好調であった団体旅客も12月に対前年で減少に転じるなど、想定を下回って推移しています。さらには、国際貨物についても景気後退を背景とした航空貨物の急速な落ち込みから、極めて厳しい需要環境にあります。こうしたなか、為替の円高や燃油価格の低下に伴う本年1月からの燃油サーチャージの引き下げが需要喚起に繋がることを期待しておりますが、目下のところ景気の悪化に伴う需要の急落がこうした効果を打ち消す形になっています。また、内外景気の後退及びこれに伴う航空需要の減少は今後も継続すると思われることから、第3四半期に続き第4四半期についても、売上高は第2四半期決算発表時(11月7日)における想定をさらに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、これまで継続的に取り組んできた聖域なきコスト削減の効果に加え、下期以降、様々な費目を対象として実施している追加的緊急収支改善策により、あらゆる費用で削減効果が発現すると想定しております。また、為替の円高等から、燃油費が見通しを下回って推移していることもあり、営業費用は第2四半期決算発表時の想定を下回る見込みです。

以上の結果、第2四半期決算発表時の業績予想に比べ売上高は1,160億円減の1兆9,770億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650億円減少の△370億円、同680億円減少の△630億円となる見通しです。また、連結当期純利益は△340億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、米ドル円為替レートを下期95.2円、通期100.1円、航空燃料価格につきましてはシンガポール・ケロシンの市場価格を1バレル当たり下期77.5米ドル、通期113.2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)	2,093,000	28,000	5,000	13,000	2.45円
今回発表予想 (B)	1,977,000	△37,000	△63,000	△34,000	△14.77円
増減額 (B-A)	△116,000	△65,000	△68,000	△47,000	—
増減率(%)	-5.5	—	—	—	—
(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、これらには様々な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す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3四半期連結累計期間の経常損失は553百万円増加し、税金等調整前四半期純利益は、553百万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3四半期連結会計期間末 (平成20年12月31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>資産の部</b>		
流動資産		
現金及び預金	170,997	354,977
受取手形及び営業未収入金	219,723	241,349
有価証券	31,679	8,795
貯蔵品	88,450	90,985
その他	85,539	117,783
貸倒引当金	2,800	3,575
流動資産合計	593,590	810,315
固定資産		
有形固定資産		
航空機(純額)	742,107	721,967
その他(純額)	318,294	315,149
有形固定資産合計	1,060,401	1,037,117
無形固定資産	80,590	82,838
投資その他の資産	151,043	190,579
固定資産合計	1,292,035	1,310,534
繰延資産	1,284	1,933
資産合計	1,886,910	2,122,784

(単位:百万円)

	当第3四半期連結会計期間末 (平成20年12月31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	211,377	264,914
短期借入金	3,271	3,084
1年内償還予定の社債	35,000	28,000
1年内返済予定の長期借入金	114,794	130,335
未払法人税等	2,438	4,454
引当金	-	6,529
その他	312,616	223,910
流動負債合計	679,497	661,229
固定負債		
社債	67,229	102,229
長期借入金	609,592	651,416
退職給付引当金	95,555	95,485
独禁法関連引当金	5,010	15,210
その他	210,106	126,142
固定負債合計	987,492	990,483
負債合計	1,666,990	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	155,814	155,836
利益剰余金	39,396	41,320
自己株式	898	890
株主資本合計	445,312	447,266
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	2,037	2,578
繰延ヘッジ損益	239,656	8,167
為替換算調整勘定	5,408	4,077
評価・換算差額等合計	247,101	6,668
少数株主持分	21,709	17,136
純資産合計	219,920	471,070
負債純資産合計	1,886,910	2,122,784

(2) 四半期連結損益計算書  
(第3四半期連結累計期間)

(単位:百万円)

	当第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)
営業収益	1,559,303
事業費	1,325,917
営業総利益	233,385
販売費及び一般管理費	242,242
営業損失( )	8,856
営業外収益	
受取利息及び配当金	3,902
持分法による投資利益	1,449
デリバティブ利益	13,793
その他	4,721
営業外収益合計	23,866
営業外費用	
支払利息	13,367
為替差損	11,960
その他	15,339
営業外費用合計	40,667
経常損失( )	25,657
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	18,047
その他	2,576
特別利益合計	44,050
特別損失	
厚生年金基金代行返上損	8,798
その他	6,838
特別損失合計	15,636
税金等調整前四半期純利益	2,757
法人税等	3,771
少数株主利益	910
四半期純損失( )	1,924

(第3四半期連結会計期間)

(単位:百万円)

	当第3四半期連結会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)
営業収益	485,706
事業費	450,521
営業総利益	35,184
販売費及び一般管理費	74,270
営業損失( )	39,085
営業外収益	
受取利息及び配当金	1,284
持分法による投資利益	407
デリバティブ利益	13,328
その他	1,163
営業外収益合計	16,183
営業外費用	
支払利息	4,336
為替差損	10,892
その他	5,549
営業外費用合計	20,779
経常損失( )	43,680
特別利益	
独禁法関連引当金戻入益	825
その他	337
特別利益合計	1,162
特別損失	
固定資産処分損	494
減損損失	708
その他	204
特別損失合計	1,406
税金等調整前四半期純損失( )	43,925
法人税等	5,505
少数株主利益	179
四半期純損失( )	38,599

## (3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	当第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	
税金等調整前四半期純利益	2,757
減価償却費	87,738
有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損 (は益)	18,011
固定資産除売却損益及び減損損失(は益)	8,271
退職給付引当金の増減額(は減少)	96
受取利息及び受取配当金	3,902
支払利息	13,367
為替差損益(は益)	2,378
持分法による投資損益(は益)	1,449
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)	19,797
貯蔵品の増減額(は増加)	2,915
営業未払金の増減額(は減少)	51,930
その他	15,384
小計	23,219
利息及び配当金の受取額	4,202
利息の支払額	14,478
カード使用权等許諾による収入	23,426
法人税等の支払額	4,968
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	<b>31,401</b>
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	
定期預金の預入による支出	117,710
定期預金の払戻による収入	116,426
固定資産の取得による支出	143,063
固定資産の売却による収入	24,079
有価証券の取得による支出	42,328
有価証券の売却及び償還による収入	20,443
投資有価証券の取得による支出	4,374
投資有価証券の売却及び償還による収入	22,399
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による 支出	375
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による 収入	126
貸付けによる支出	1,708
貸付金の回収による収入	1,302
その他	685
投資活動によるキャッシュ・フロー	124,096

(単位:百万円)

当第3四半期連結累計期間  
 (自 平成20年4月1日  
 至 平成20年12月31日)

<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	
短期借入金の純増減額(は減少)	11
長期借入れによる収入	45,169
長期借入金の返済による支出	102,534
社債の償還による支出	28,000
少数株主への配当金の支払額	207
その他	2,551
財務活動によるキャッシュ・フロー	88,112
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,476
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	183,284
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	291
現金及び現金同等物の四半期末残高	170,462

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3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31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)
売上高								
(1)外部顧客に対する売上高	1,225,716	27,181	252,102	14,001	40,301	1,559,303	-	1,559,303
(2)セグメント間の内部売上高又は振替高	148,603	135,088	2,883	34,901	24,481	345,958	(345,958)	-
計	1,374,320	162,269	254,985	48,903	64,783	1,905,262	(345,958)	1,559,303
営業利益又は損失( )	17,585	2,859	1,758	3,818	830	8,317	(539)	8,856

	当第3四半期連結会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31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)
売上高								
(1)外部顧客に対する売上高	384,496	9,059	73,798	4,496	13,855	485,706	-	485,706
(2)セグメント間の内部売上高又は振替高	48,019	44,870	964	11,211	8,402	113,468	(113,468)	-
計	432,515	53,929	74,763	15,707	22,258	599,174	(113,468)	485,706
営業利益又は損失( )	42,555	1,252	828	900	619	38,954	(131)	39,085

(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3四半期連結累計期間(自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)及び当第3四半期連結会計期間(自平成20年10月1日 至平成20年12月31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3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日 至平成20年12月31日)			
	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
海外売上高(百万円)	354,921	221,867	162,840	739,630
連結売上高(百万円)				1,559,303
連結売上高に占める海外 売上高の割合(%)	22.8	14.2	10.4	47.4

	当第3四半期連結会計期間 (自平成20年10月1日 至平成20年12月31日)			
	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
海外売上高(百万円)	108,420	67,090	45,032	220,542
連結売上高(百万円)				485,706
連結売上高に占める海外 売上高の割合(%)	22.3	13.8	9.3	45.4

(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3四半期連結累計期間)

科 目	前第3四半期連結累計期間 (自平成19年4月1日) (至平成19年12月31日)	
	金 額	
	百万円	
I 営業収益	1,701,198	
II 事業費	1,345,060	
営業総利益	356,137	
III 販売費及び一般管理費	273,560	
営業利益	82,577	
IV 営業外収益	24,880	
受取利息及び配当金	6,025	
持分法による投資利益	1,986	
その他	16,868	
V 営業外費用	28,200	
支払利息	15,154	
その他	13,045	
経常利益	79,257	
VI 特別利益	12,640	
投資有価証券売却益	9,736	
その他	2,904	
VII 特別損失	50,963	
特別退職金	19,812	
独禁法関連引当金繰入額	11,543	
その他	19,607	
税金等調整前四半期純利益	40,935	
法人税等	19,405	
少数株主利益	1,080	
四半期純利益	20,448	

## (参考) 四半期連結損益計算書

(前第3四半期連結会計期間)

科 目	前第3四半期連結会計期間 (自 平成19年10月1日) (至 平成19年12月31日)	
	金 額	
	百万円	
I 営業収益	558,264	
II 事業費	442,191	
営業総利益	116,073	
III 販売費及び一般管理費	90,147	
営業利益	25,925	
IV 営業外収益	5,144	
受取利息及び配当金	1,983	
持分法による投資利益	543	
その他	2,616	
V 営業外費用	10,534	
支払利息	5,120	
その他	5,414	
経常利益	20,534	
VI 特別利益	4,449	
投資有価証券売却益	4,167	
その他	282	
VII 特別損失	10,402	
特別退職金	7,409	
その他	2,993	
税金等調整前四半期純利益	14,581	
法人税等	879	
少数株主利益	562	
四半期純利益	13,139	

## (参考) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前第3四半期連結累計期間 (自 平成19年4月1日) (至 平成19年12月31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	40,935
2. 減価償却費	87,313
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	△ 9,389
4. 固定資産除売却損益及び減損損失	18,157
5. 退職給付引当金増減額	△ 4,989
6. 受取利息及び受取配当金	△ 6,025
7. 支払利息	15,154
8. 為替差損益	△ 1,028
9. 持分法による投資損益	△ 1,986
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	△ 9,601
11. 貯蔵品の増減額	△ 7,808
12. 営業未払金の増減額	△ 4,351
13. その他	15,850
小 計	132,230
14. 利息及び配当金の受取額	6,355
15. 利息の支払額	△ 14,558
16. 法人税等の支払額	△ 6,438
営業活動によるキャッシュ・フロー	117,589
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	△ 909
2. 定期預金の払戻による収入	8,048
3. 固定資産の取得による支出	△ 134,999
4. 固定資産の売却による収入	51,580
5. 有価証券の取得による支出	△ 9,006
6. 有価証券の売却及び償還による収入	9,087
7. 投資有価証券の取得による支出	△ 1,334
8. 投資有価証券の売却及び償還による収入	15,828
9. 連結範囲変更を伴う子会社株式の売却による収入	7,511
10. 貸付金の貸付による支出	△ 1,338
11. 貸付金の回収による収入	2,663
12. その他	202
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 52,667
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	△ 1,728
2. 長期借入による収入	74,962
3. 長期借入金の返済による支出	△ 83,471
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	△ 4
6. 少数株主への配当金支払額	△ 260
7. その他	△ 2,019
財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 62,522
IV. 現金及び現金同等物に係る換算差額	876
V. 現金及び現金同等物の増減額	3,275
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	194,657

(参考) セグメント情報

前第3四半期連結累計期間 (自 平成19年4月1日 至 平成19年12月31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	1,238,690	115,324	287,900	12,996	46,286	1,701,198	-	1,701,198
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	153,824	148,401	3,601	36,476	29,181	371,485	(371,485)	-
計	1,392,514	263,725	291,501	49,472	75,468	2,072,683	(371,485)	1,701,198
営業利益	71,278	4,716	1,074	3,209	2,357	82,636	(58)	82,577

前第3四半期連結会計期間 (自 平成19年10月1日 至 平成19年12月31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	414,970	32,405	90,419	4,364	16,103	558,264	-	558,264
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	45,909	49,946	1,324	12,527	9,436	119,144	(119,144)	-
計	460,879	82,352	91,744	16,892	25,539	677,409	(119,144)	558,264
営業利益	21,485	2,310	4	1,064	1,284	26,149	(224)	25,925

(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3四半期連結累計期間 (自平成19年4月1日) (至平成19年12月31日)	構成比	当第3四半期連結累計期間 (自平成20年4月1日) (至平成20年12月31日)	構成比	前年 同期比
国際線		百万円		百万円		
	旅客収入	572,967	41.2%	570,205	41.5%	99.5%
	貨物収入	143,636	10.3%	133,583	9.7%	93.0%
	郵便収入	7,605	0.5%	6,808	0.5%	89.5%
	手荷物収入	1,478	0.1%	1,212	0.1%	82.0%
	小計	725,687	52.1%	711,810	51.8%	98.1%
国内線	旅客収入	520,112	37.4%	520,997	37.9%	100.2%
	貨物収入	21,430	1.5%	27,322	2.0%	127.5%
	郵便収入	7,815	0.6%	3,471	0.3%	44.4%
	手荷物収入	234	0.0%	225	0.0%	96.3%
		小計	549,593	39.5%	552,017	40.2%
国際線・国内線合計		1,275,280	91.6%	1,263,827	92.0%	99.1%
その他の航空運送収益		47,228	3.4%	49,573	3.6%	105.0%
付帯事業収入		70,005	5.0%	60,918	4.4%	87.0%
合計		1,392,514	100.0%	1,374,320	100.0%	98.7%

(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3四半期	当第3四半期	前年同期比
		自平成19年4月1日 至平成19年12月31日	自平成20年4月1日 至平成20年12月31日	(利用率は ポイント差)
国 際 線	有償旅客数(人)	10,061,760	8,891,313	88.4%
	有償旅客キロ(千人キロ)	45,697,349	39,970,292	87.5%
	有効座席キロ(千席キロ)	63,600,428	60,745,669	95.5%
	有償座席利用率(%)	71.9%	65.8%	△ 6.1
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	3,374,920	2,901,189	86.0%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	144,113	150,115	104.2%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	7,753,143	6,754,908	87.1%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	11,450,204	10,834,909	94.6%
	有償重量利用率(%)	67.7%	62.3%	△ 5.4
国 内 線	有償旅客数(人)	31,915,821	31,940,692	100.1%
	有償旅客キロ(千人キロ)	24,106,789	24,254,824	100.6%
	有効座席キロ(千席キロ)	37,954,571	37,495,690	98.8%
	有償座席利用率(%)	63.5%	64.7%	1.2
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	307,135	358,317	116.7%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	66,531	22,012	33.1%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,180,237	2,198,078	100.8%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	4,452,543	4,471,163	100.4%
	有償重量利用率(%)	49.0%	49.2%	0.2
合 計	有償旅客数(人)	41,977,581	40,832,005	97.3%
	有償旅客キロ(千人キロ)	69,804,138	64,225,116	92.0%
	有効座席キロ(千席キロ)	101,554,999	98,241,359	96.7%
	有償座席利用率(%)	68.7%	65.4%	△ 3.3
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	3,682,055	3,259,506	88.5%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	210,644	172,127	81.7%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	9,933,380	8,952,986	90.1%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	15,902,747	15,306,072	96.2%
	有償重量利用率(%)	62.5%	58.5%	△ 4.0

(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3四半期は、

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。