

JALグループ 平成22年3月期 第1四半期連結業績の概況について

2009年8月7日
第09074号

JALグループは、本日、平成22年3月期の第1四半期連結業績の概況(平成21年4月1日～6月30日)について取りまとめました。

未曾有の世界景気の悪化および新型インフルエンザの影響を最も強く受けた結果、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1,372億円減の2,909億円、営業損益は同876億円減の842億円の損失となりました。概要は以下の通りです。

1. JALグループ連結業績(4～6月)

(単位:億円)

	平成22年3月期 第1四半期決算	平成21年3月期 第1四半期決算	増減額	前年同期比
営業収益	3,348	4,903	▲1,554	68.3%
(国際旅客)	(973)	(1,804)	(▲ 831)	53.9%
(国内旅客)	(1,311)	(1,537)	(▲ 225)	85.3%
(国際貨物)	(199)	(454)	(▲ 255)	43.8%
(その他)	(864)	(1,107)	(▲ 242)	78.1%
営業費用	4,210	4,864	▲ 654	86.6%
営業損益	▲ 861	39	▲ 900	-
経常損益	▲ 939	7	▲ 947	-
第1四半期純損益	▲ 990	▲34	▲ 956	-

* 億円未満切り捨て

- 航空運送事業セグメントにおいては、世界的な景気の後退を背景とした航空需要の低迷の継続に加え、5月以降は新型インフルエンザの世界的蔓延の影響から、さらに需要が下ぶれるなど、大変厳しい状況が続きました。このような状況下、路線や機材の見直し、あらゆるコストの大幅圧縮、商品競争力の強化等、可能な限り収益性の改善に努めました。しかしながら、未曾有の内外景気の悪化や、新型インフルエンザの影響等から収入が伸び悩み、当期の業績は前年同期を大幅に下回りました。その結果、連結の営業収益は前年同期比1,554億円減少の3,348億円となりました。
- 費用面では、省燃費機材への更新促進、運航方式の変更、機内食器等の変更をはじめとする様々な軽量化施策を講じ、可能な限り燃油消費量の削減に努めたことから、為替の影響も含めた最終的な燃油費は前年同期比106億円減の905億円となりました。燃油費以外の費用についても、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、コスト構造改革の全面展開の効果等から、人件費、共通経費等ほとんどの費目で前年同期を下回りました。この結果、連結の営業費用は前年同期比654億円減少の4,210億円となりました。

- ・ 連結の営業損益は前年同期比900億円減の▲861億円、経常損益は同947億円減の▲939億円となりました。これに特別損益等を加味した結果、第1四半期純損益は同956億円減の▲990億円となりました。

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、収支改善を目指した路線の見直しや、機材のダウンサイジングの推進により、有効座席キロベースで前年同期比10.4%の減少となりました。
- ・ 需要については、内外景気の低迷による企業の出張抑制の継続等により、ビジネス需要が前年を大きく下回りました。また、観光需要についても、ビジネスクラスを利用した旅行商品の積極的な販売に加え、燃油サーチャージの大幅引き下げや円高を支えに、徐々に回復の兆しをみせていましたが、世界的な新型インフルエンザ発生の影響を主因に、5月以降減少に転じたことから、有償旅客キロベースで前年同期比18.6%減少し、有償座席利用率は同6.1ポイント低下の60.2%となりました。
- ・ 旅客収入については、燃油サーチャージの大幅引き下げ、ビジネス旅客需要の減少、円高等により単価が前年同期比33.7%低下したこともあり、同46.1%減の973億円となりました。

(国内旅客)

- ・ 供給については、路線の見直しと機材のダウンサイジングの推進により、有効座席キロベースで前年同期比2.8%の減少となりました。
- ・ 需要については、「定額給付金記念バーゲンフェア」や「シルバー割引」を設定し、需要喚起に積極的に努めました。しかしながら、景気の後退によるビジネス需要および観光需要の減少に加え、新型インフルエンザの影響により個人需要、団体需要ともに低迷したことから、有償旅客キロベースで、前年同期比12.4%減少し、有償座席利用率は同6.0ポイント低下の54.6%となりました。
- ・ 旅客収入については、低価格運賃へのシフト等により、単価が前年同期比2.5%低下したこともあり、国内旅客収入は同14.7%減の1,311億円となりました。

(国際貨物)

- ・ 供給については、大型・中型貨物専用機と旅客便貨物スペースを柔軟に活用し、需要規模に応じた効率的な機材配置と、便数・発着地点の見直しを進めた結果、有効貨物トンキロベースで前年同期比20.5%の減少となりました。また、日本貨物航空株式会社とのコードシェア提携等によりお客さまの選択肢を広げ、顧客利便の向上に努めました。
- ・ 需要については、供給削減や景気悪化の影響から、有償貨物トンキロベースで前年同期比31.1%減少となりました。
- ・ 収入については、高付加価値商品「J PRODUCTS」の販売拡大努力や近距離路線の構成比の増加等の単価上昇要因はあったものの、燃油サーチャージの引き下げや競争の激化、円高の影響

等により、単価が前年同期比36.4%低下しました。この結果、国際貨物収入は同56.2%減の199億円となりました。

【営業費用】

(燃油費)

- ・ 燃油消費量の削減に向けたあらゆる施策に積極的に取り組んだことから、為替の影響も含めた最終的な燃油費は前年同期比106億円減の905億円となりました。

3. 年度見通し

- ・ 足元の需要状況を見ると、ビジネス需要及び観光需要ともに前年同期を下回って推移しましたが、7月以降は新型インフルエンザの沈静化や燃油サーチャージの廃止(7-9月)、円高等を支えに、5月、6月の急落局面からの回復傾向が見られます。
- ・ 想定を上回る需要の落ち込みに対応すべく、聖域なき費用の削減努力に加え、更なる路便の見直しや機材のダウンサイジングを推進するなどの対応策を積極的に講じてまいります。
- ・ 2009年5月12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17,480億円、営業損益▲590億円、経常損益▲1,080億円、当期純損益▲630億円)

以上



平成22年3月期 第1四半期決算短信

平成21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
 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8月7日
 配当支払開始予定日 —

上場取引所 東 大名
 (氏名) 西松 遙
 (氏名) 日岡 裕之
 TEL 03-5460-6600

(百万円未満切捨て)

1. 平成22年3月期第1四半期の連結業績(平成21年4月1日～平成21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	%
22年3月期第1四半期	334,895	△31.7	△86,105	—	△93,967	—	△99,036	—
21年3月期第1四半期	490,336	—	3,914	—	751	—	△3,414	—

	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
22年3月期第1四半期	△36.29	—
21年3月期第1四半期	△1.25	—

(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	%	円 銭
22年3月期第1四半期	1,696,737	178,787	9.3	1.64
21年3月期	1,750,679	196,771	10.0	5.44

(参考) 自己資本 22年3月期第1四半期 157,980百万円 21年3月期 174,656百万円

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
21年3月期	—	—	—	0.00	0.00
22年3月期	—	—	—	—	—
22年3月期(予想)	—	—	—	0.00	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、3ページ「種類株式の配当の状況」をご覧ください。

3. 平成22年3月期の連結業績予想(平成21年4月1日～平成22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	1,748,000	△10.4	△59,000	—	△108,000	—	△63,000	—	△25.20

(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 無

② ①以外の変更 無

(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) 22年3月期第1四半期 2,732,383,250株 21年3月期 2,732,383,250株

② 期末自己株式数 22年3月期第1四半期 3,434,000株 21年3月期 3,309,457株

③ 期中平均株式数(四半期連結累計期間) 22年3月期第1四半期 2,728,999,981株 21年3月期第1四半期 2,729,327,982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21年5月12日に公表いたしました連結業績予想は、本資料において修正していません。
2. 本資料において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。

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
21年3月期	—	—	—	10 27	10 27
22年3月期	—				9 43
22年3月期 (予想)		—	—	9 43	

【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、中国では景気刺激策による一部生産の回復等から景気は徐々に持ち直しの傾向にあるものの、米国、欧州、アジア(中国以外)のいずれにおいても景気は引き続き後退しました。

また、日本経済も、在庫調整圧力の低下や輸出の下げ止まり等を背景に生産は緩やかに持ち直しつつあるものの、企業収益や雇用情勢の悪化を背景に設備投資や個人消費は引き続き減少するなど、全体として国内景気は厳しい状況が続きました。

この間、JALグループを取り巻く環境は、世界景気の後退を背景とした航空需要の低迷継続に加え、5月以降は新型インフルエンザの世界的蔓延の影響からさらに需要が下ぶれるなど、大変厳しい状況が続きました。

こうしたなか、JALグループでは、当面は厳しい外部環境が継続するとの認識の下、コスト構造改革の全面展開や企業年金制度の改定といった収支改善策を盛り込みつつ、従来の「新再生中期プラン」(2008年2月発表)で掲げた利益目標を下方に修正した「2009年度経営計画」を5月に発表しました。本計画においては、2009年度の可能な限りの収支改善を図るため、①「収入確保施策」、②「事業規模の適正化施策」、③「コスト構造改革」の実行に加え、事業運営の根幹である「人財」に関する強化策を重点戦略と位置付けました。

収入確保施策としては、プレミアム戦略の継続に加え、業務需要低迷の下、観光需要を喚起する様々な施策の展開による収入極大化に努めています。事業規模の適正化施策としては、引き続き、聖域なき路線の見直し、機材のダウンサイジングを強力に進めています。さらにコスト構造改革では、営業・整備・空港・間接等9つの分野で、運営体制・業務プロセスの抜本的な見直しを通じたコストの大幅圧縮による品質・競争力の向上とリスク耐性の強化を図っています。

JALグループの存立基盤である安全への取り組みについては、2009年度経営計画において、安全施策の柱に「安全管理体制の推進」と「安全文化の醸成」を掲げました。個々の安全施策のさらなる浸透とJALグループが目指す安全管理の姿の具現化に加え、引き続き危機管理機能の強化、航空保安の堅持を図って参ります。

加えて、JALグループでは「地球環境」への取り組みを経営の重要課題と位置付け強化・推進しており、CO₂排出量の削減に向けて、省燃費機材への更新促進、航空機エンジン洗浄の頻度増加、機内食器・貨物コンテナの軽量化や新しい運航方式の積極的導入等に取り組んでいます。この一環として、本年5月には燃油消費量の削減を可能とする着陸方式(CDA: Continuous Descent Arrival)を国内空港で初めて関西空港において開始したほか、6月には飛行時間短縮・CO₂排出量削減に繋がるUPR(User Preferred Route)方式を従来のハワイ線に加え、オーストラリア線でも開始しました。

JALグループでは、如上のとおり2009年度経営計画に沿って、路線の見直し、あらゆるコストの削減、商品競争力の強化等可能な限り収益性の改善に努めましたが、未曾有の内景気の悪化や新型インフルエンザの影響等から収入が伸び悩み、当期の業績は前年同期を大幅に下回りました。

当期の連結売上高は、前年同期比1,554億円減少の3,348億円となりました。一方、営業費用は、従来からの費用削減施策の継続・深化に加え、コスト構造改革の進捗から殆どの費目で前年同期を下回り、同654億円減少の4,210億円となりました。この結果、連結営業損益は前年同期比900億円減の△861億円、経常損益は同947億円減の△939億円、当期損益は同956億円減の△990億円となりました。

(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

路線運営面では、収益性の改善を図るため、引き続き路線便数・ダイヤの見直しを強力に進めました。成田＝ロンドン線等を増便する一方、関西＝ロンドン線を運休し、また、成田＝ニューヨーク線、バンコク線、ソウル線、北京線、デリー線等を減便しました。

さらには、グループ運航子会社による効率的な運航体制の推進の観点から、5月にはジャルエクスプレスが小型機材(737-800)により成田および関西から初の国際線である中国線の運航を開始しました。

機材面では、成田＝シドニー線、ブリスベン線の運航機材をボーイング747-400型機からそれぞれ777-200型機、767-300型機に変更したほか、関西＝上海線の運航機材もボーイング767-300型機から737-800型機へ変更するなど、需給適合による効率性改善の観点から機材のダウンサイジングを積極的に進めました。

この間、JALが加盟するグローバルアライアンス「ワンワールド」のメンバーであるカンタス航空と6月にシンガポール＝メルボルン、アデレード、パース線でコードシェアを開始したほか、大韓航空が静岡開港にあわせて新規に就航した静岡＝ソウル線でもコードシェアを開始しました。

商品戦略面では、お客さまからのご要望にお応えし、国際線で新たにアレルギー対応機内食のご提供を開始しました。

営業面では、北米・欧州線及び東南アジア線の一部にweb専用ビジネスクラス割引運賃を導入するなど、よりお客さまのニーズに合致した運賃を展開しました。

当期間中のJALグループの国際線の供給は、収支改善を目指した路線運営の見直しや機材のダウンサイジング推進により有効座席キロベースで前年同期比10.4%減少しました。一方、需要については、内外景気の低迷による企業の出張抑制の継続等からビジネス需要が引き続き前年を大きく下回ったことに加え、燃油サーチャージの大幅引き下げや円高を支えに徐々に回復の兆しをみせていた観光需要についても世界的な新型インフルエンザ発生の影響を主因に5月以降再度減少に転じたことから、有償旅客キロベースで前年同期比18.6%の減少となりました。この結果、有償座席利用率(L/F)は前年同期比6.1ポイント低下の60.2%となりました。また、収入は、燃油サーチャージの大幅引き下げ、ビジネス旅客需要の減少、円高等により単価が前年同期比33.7%低下したこともあり、同46.1%減の973億円となりました。

国内線旅客

路線運営面および機材面では、さらなる不採算路線の見直しとダウンサイジングの推進により、収益性の改善を図りました。具体的には、関西＝女満別線を運休、羽田＝関西便を減便する一方、戦略的リージョナルジェットであるエンブラエル170による運航を福岡＝松山線にも拡大しました。また、6月には富士山静岡空港の開港に伴い、静岡＝福岡線、札幌線を開設しました。

商品戦略面では、導入以来高い評価を頂いている「JALファーストクラス」サービスのうち羽田＝福岡線、札幌線がそれぞれ4月、6月に1周年を迎えたことから、これを記念し、特別メニューやオリジナルグッズのご提供等種々の販売促進策を展開しました。

営業面では、政府の「定額給付金」の給付を記念して、「定額給付金記念バーゲンフェア」運賃をJALグループ国内線全路線に設定したほか、65歳以上のお客さまには、「シルバー割引」の大幅値下げを実施するなど、需要喚起に努めました。

当期間中のJALグループの国内線の供給は、路線の見直しと機材のダウンサイジングから、有効座席キロベースで前年同期比2.8%減少しました。一方、需要については、景気の後退を映じたビジネス需要、旅行需要の減少に加え、新型インフルエンザの影響により個人需要、団体需要ともに低迷したことから、有償旅客キロベースで前年同期比12.4%の減少となりました。この結果、有償座席利用率(L/F)は前年同期比6.0ポイント低下の

54.6%となりました。また、収入についても低価格運賃へのシフト等により単価が前年同期比2.5%低下したこともあり、同14.7%減の1,311億円となりました。

貨物・郵便

国際線貨物の需要は、中国発着需要を中心に落ち込み幅は徐々に縮小しているものの、世界的な景気後退や為替の円高基調を背景とした輸出入の低迷継続および当社供給量の見直し等から、全路線で前年同期を下回って推移しました。

路線運営面および機材面では、大型・中型貨物専用機と旅客便貨物スペースを柔軟に活用し、需要規模に応じた効率的な機材配置と便数・発着地点の見直しを進めました。具体的には、マニラ線の貨物便運休、ロサンゼルス線の貨物便減便や成田ーシンガポールーバンコク線、成田ー香港線、成田ー上海線の運航機材の変更（全便あるいは一部の便を大型機747-400Fから中型機767-300Fへダウンサイジング）等により、収益性の改善を図りました。

また、日本貨物航空株式会社（NCA）と貨物便のコードシェア運航を開始し（6月末時点でロサンゼルス、シカゴ、ニューヨーク、上海、ソウル線で実施）、お客さまの選択肢を拡充することでサービスと顧客利便の向上に努めました。商品戦略面では、基本品質の向上に加え、お客さまの多様なニーズを捉えた高付加価値商品「J PRODUCTS」の販売拡大に努めました。

また、5月には、三井物産株式会社との業務提携を発表しました。今後、商社と航空会社という両社の機能を最大限に活用し、トータルな物流サービスを広範なお客さまに提供してまいります。

当期間中のJALグループの国際線貨物の供給は、有効貨物トン・キロベースで前年同期比20.5%の減少となりました。一方、需要については、供給削減や景気悪化の影響から、有償貨物トン・キロベースで前年同期比31.1%の減少となりました。収入は、「J PRODUCTS」の販売拡大努力や近距離路線の構成比増等の単価上昇要因はあったものの、燃油サーチャージの引き下げや競争の激化、円高の影響等を映じ単価が前年同期比36.4%低下したことから、同56.2%減の199億円となりました。

国際郵便は、米国発は堅調だったものの、景気後退の影響から日本発が伸び悩んだほか、円高の影響も大きく、収入は前年同期を下回りました。

国内線貨物については、旅客便の路線見直しに伴う供給減に加え、景気悪化の影響から、総輸送量が有償貨物トン・キロベースで前年同期比11.7%減少し、収入は同9.3%減の75億円となりました。

国内郵便は、「ゆうパック」が貨物扱いへ完全に移行したことから、需要、収入ともに前年同期を下回りました。

この間、費用については、燃油消費量の削減に向けた様々な取り組みに努めたことから、為替の影響も含めた最終的な燃油費は前年同期比106億円減の905億円となりました。また、燃油費以外の費用についても、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、コスト構造改革の全面展開の効果等から、人件費、共通経費等殆どの費目で前年同期を下回りました。

以上により、航空運送事業セグメントの当期の売上高は前年同期比1,372億円減の2,909億円、営業損益は同876億円減の△842億円となりました（売上高及び営業利益は航空運送セグメント内消去後、セグメント間連結消去前数値です。なお、航空運送事業セグメントの部門別売上高・輸送実績を15・16ページに記載しております）。

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、羽田発の新規チャーターや国内線ファーストクラス増席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やJALグループ以外の会社を含めた路線撤退・減便等の影響が大きく減収となりました。また、人件費を含め営業費用の一層の削減に努めたものの、減収をカバーするには至らず減益となりました。

航空運送関連事業セグメントの売上高は前年同期比 45 億円減の 481 億円、営業損益は同 12 億円減の△8 億円となりました。

c. 旅行企画販売事業セグメント

(株)ジャルパックは、世界的な景気低迷が続く中で、5・6月には新型インフルエンザの影響によるキャンセルが相次ぎ、減収減益となりました。方面別集客人数では、円高を追い風にアジアの一部で前年を上回ったものの、殆どの方面で前年割れとなりました。

(株)ジャルツアーズは、景気低迷や新型インフルエンザの影響が国内にも広がる中、ダイナミックパッケージ等一部の商品については売上を伸ばしたものの、方面別集客人数が全方面で前年を下回り、減収減益となりました。

旅行企画販売事業セグメントの売上高は前年同期比 239 億円減の 558 億円、営業損益は同 5 億円減の△19 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、会員数が前年度末比約 6 万人増え 231 万 5 千人となりました。取扱高は、不況の影響から伸び率こそ鈍化したものの、会員数の増加が下支えとなり前年を上回りました。一方、昨年7月の三菱東京UFJ銀行との資本提携に伴いカード事業以外の部門を分離したことにより(分離した(株)JALマイレージバンクは航空運送関連事業セグメントに移行)、全体としては減収減益となりました。

カードリース事業セグメントの売上高は前年同期比 16 億円減の 159 億円、営業損益は同 2 億円減の 13 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低迷や円高の影響等により主に航空予約料収入の減少が大きく減収減益となりました。

ホテル事業を営む(株)JALホテルズは、世界的な景気低迷や新型インフルエンザの発生に伴う宿泊・宴会需要の低迷等により、減収減益となりました。

その他事業セグメントの売上高は、前年同期比 17 億円減の 187 億円、営業損益は同 2 億円減の△0 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、流動資産が前期末と比べ410億円減少したほか、固定資産も同126億円減少したことから、合計では同539億円減の1兆6,967億円となりました。

一方、負債については、デリバティブ債務の減少を主因に、前期末比359億円減の1兆5,179億円となりました。

純資産は、繰延ヘッジ損失が大幅に減少したものの、当期純損失により利益剰余金が減少したことから、前期末比179億円減の1,787億円となりました。

(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損失987億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(アウトフロー)は△595億円となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

主に航空機・部品等の取得および導入予定機材の前払金支払による支出を行なったことから、投資活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は△243億円となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

社債の償還および長期借入金の返済による支出があった一方、長期借入れによる収入があったことから、財務活動によるキャッシュ・フロー（インフロー）は313億円となりました。

以上の結果、当第1四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518億円減少し、1,098億円となりました。

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おりません。

平成21年5月12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おりません。

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

該当事項はありません。

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21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21年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	112,220	163,696
受取手形及び営業未収入金	181,919	170,912
有価証券	9,308	9,391
貯蔵品	80,426	81,857
その他	64,961	63,862
貸倒引当金	2,842	2,690
流動資産合計	445,994	487,029
固定資産		
有形固定資産		
航空機(純額)	729,345	723,590
その他(純額)	297,101	307,431
有形固定資産合計	1,026,446	1,031,021
無形固定資産	77,697	79,548
投資その他の資産	145,746	152,010
固定資産合計	1,249,890	1,262,580
繰延資産	851	1,068
資産合計	1,696,737	1,750,679

(単位:百万円)

	当第1四半期連結会計期間末 (平成21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21年3月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	173,494	190,045
短期借入金	16,331	2,911
1年内償還予定の社債	37,000	52,000
1年内返済予定の長期借入金	146,979	128,426
未払法人税等	1,349	1,521
引当金	1,920	1,964
その他	259,689	273,027
流動負債合計	636,763	649,897
固定負債		
社債	50,229	50,229
長期借入金	582,917	567,963
退職給付引当金	95,454	94,911
独禁法関連引当金	5,306	5,083
その他	147,279	185,822
固定負債合計	881,186	904,010
負債合計	1,517,949	1,553,907
純資産の部		
株主資本		
資本金	251,000	251,000
資本剰余金	155,802	155,806
利益剰余金	127,216	21,874
自己株式	938	917
株主資本合計	278,647	384,014
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	644	1,440
繰延ヘッジ損益	115,551	201,816
為替換算調整勘定	5,760	6,101
評価・換算差額等合計	120,667	209,358
少数株主持分	20,807	22,115
純資産合計	178,787	196,771
負債純資産合計	1,696,737	1,750,679

(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)

	前第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)	当第1四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年6月30日)
営業収益	490,336	334,895
事業費	404,319	357,399
営業総利益又は営業総損失()	86,016	22,504
販売費及び一般管理費	82,102	63,600
営業利益又は営業損失()	3,914	86,105
営業外収益		
受取利息及び配当金	1,376	624
持分法による投資利益	650	273
その他	2,154	1,097
営業外収益合計	4,182	1,995
営業外費用		
支払利息	4,576	3,931
為替差損	-	2,587
その他	2,768	3,339
営業外費用合計	7,345	9,858
経常利益又は経常損失()	751	93,967
特別利益		
受取補償金	-	532
投資有価証券売却益	-	293
退職給付会計に係る原則法変更時差異	221	-
その他	75	29
特別利益合計	296	855
特別損失		
臨時償却費	1,436	1,790
投資有価証券売却損	-	1,393
減損損失	-	1,360
その他	1,730	1,070
特別損失合計	3,166	5,615
税金等調整前四半期純損失()	2,118	98,727
法人税等	1,750	962
少数株主損失()	453	654
四半期純損失()	3,414	99,036

(3) 四半期連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前第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)	当第1四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21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	98,727
減価償却費	28,290	28,638
有価証券及び投資有価証券売却損益(は益)	-	1,100
有価証券及び投資有価証券評価損益(は益)	-	5
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	2,651
退職給付引当金の増減額(は減少)	287	538
受取利息及び受取配当金	1,376	624
支払利息	4,576	3,931
為替差損益(は益)	1,144	778
持分法による投資損益(は益)	650	273
受取手形及び営業未収入金の増減額(は増加)	20,372	10,681
貯蔵品の増減額(は増加)	3,302	1,342
営業未払金の増減額(は減少)	16,408	16,705
その他	20,842	33,329
小計	10,027	56,253
利息及び配当金の受取額	1,640	865
利息の支払額	5,499	3,312
法人税等の支払額	3,916	848
営業活動によるキャッシュ・フロー	2,251	59,550
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	1,712
定期預金の払戻による収入	197	1,388
固定資産の取得による支出	51,648	30,590
固定資産の売却による収入	15,500	2,591
有価証券の取得による支出	4	8
投資有価証券の取得による支出	4,360	801
投資有価証券の売却及び償還による収入	-	4,344
貸付けによる支出	847	131
貸付金の回収による収入	363	487
その他	68	126
投資活動によるキャッシュ・フロー	40,853	24,305
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	13,398
長期借入れによる収入	525	62,350
長期借入金の返済による支出	36,833	28,434
社債の償還による支出	-	15,000
少数株主への配当金の支払額	174	98
その他	1,170	828
財務活動によるキャッシュ・フロー	37,352	31,388
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,047	597
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	74,906	51,869
現金及び現金同等物の期首残高	354,037	161,751
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	235	1
現金及び現金同等物の四半期末残高	278,894	109,881

(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〕

	前第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 (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	385,567	8,471	78,941	4,793	12,562	490,336	-	490,336
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

	当第1四半期連結累計期間 (自平成21年4月1日 至平成21年6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	256,268	6,744	55,269	5,012	11,599	334,895	-	334,895
セグメント間の内部売上高又は振替高	34,714	41,390	560	10,898	7,118	94,683	(94,683)	-
計	290,983	48,135	55,829	15,911	18,718	429,578	(94,683)	334,895
営業利益又は損失()	84,244	846	1,964	1,321	83	85,817	(287)	86,105

(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〕

前第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。

当第1四半期連結累計期間(自平成21年4月1日 至平成21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〕

	前第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
海外売上高(百万円)	116,453	70,714	55,617	242,785
連結売上高(百万円)				490,336
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

	当第1四半期連結累計期間 (自 平成21年4月1日 至 平成21年6月30日)			
	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
海外売上高(百万円)	60,991	35,448	27,532	123,973
連結売上高(百万円)				334,895
連結売上高に占める海外 売上高の割合(%)	18.2	10.6	8.2	37.0

(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、(株)ジャル エクスプレス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。

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20年4月1日 ～ 20年6月30日	構成比	平成21年4月1日 ～ 21年6月30日	構成比	
国際線		百万円		百万円		
	旅客収入	180,437	42.1%	97,335	33.5%	53.9%
	貨物収入	45,475	10.6%	19,923	6.8%	43.8%
	郵便収入	2,277	0.6%	1,927	0.7%	84.6%
	手荷物収入	415	0.1%	382	0.1%	92.0%
	小計	228,605	53.4%	119,569	41.1%	52.3%
国内線	旅客収入	153,720	35.9%	131,162	45.1%	85.3%
	貨物収入	8,298	2.0%	7,527	2.6%	90.7%
	郵便収入	1,369	0.3%	929	0.3%	67.9%
	手荷物収入	63	0.0%	69	0.0%	111.0%
	小計	163,451	38.2%	139,689	48.0%	85.5%
国際線・国内線合計		392,057	91.6%	259,259	89.1%	66.1%
その他の航空運送収益		16,051	3.7%	14,969	5.1%	93.3%
付帯事業収入		20,079	4.7%	16,754	5.8%	83.4%
合計		428,187	100.0%	290,983	100.0%	68.0%

(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	当第1四半期	前年同期比
		自平成20年4月1日 至平成20年6月30日	自平成21年4月1日 至平成21年6月30日	(利用率は ポイント差)
国 際 線	有償旅客数(人)	2,935,698	2,423,827	82.6%
	有償旅客キロ(千人キロ)	13,225,918	10,759,753	81.4%
	有効座席キロ(千席キロ)	19,953,650	17,871,457	89.6%
	有償座席利用率(%)	66.3%	60.2%	△ 6.1
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	1,001,200	689,957	68.9%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	48,263	45,885	95.1%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,275,108	1,734,157	76.2%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	3,549,765	2,965,449	83.5%
	有償重量利用率(%)	64.1%	58.5%	△ 5.6
国 内 線	有償旅客数(人)	9,958,042	8,623,762	86.6%
	有償旅客キロ(千人キロ)	7,435,981	6,510,321	87.6%
	有効座席キロ(千席キロ)	12,263,524	11,925,708	97.2%
	有償座席利用率(%)	60.6%	54.6%	△ 6.0
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	109,508	96,668	88.3%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	8,496	5,965	70.2%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	675,244	590,503	87.5%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	1,457,583	1,418,411	97.3%
	有償重量利用率(%)	46.3%	41.6%	△ 4.7
合 計	有償旅客数(人)	12,893,740	11,047,589	85.7%
	有償旅客キロ(千人キロ)	20,661,899	17,270,074	83.6%
	有効座席キロ(千席キロ)	32,217,174	29,797,165	92.5%
	有償座席利用率(%)	64.1%	58.0%	△ 6.1
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	1,110,708	786,625	70.8%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	56,759	51,850	91.4%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,950,352	2,324,660	78.8%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	5,007,348	4,383,860	87.5%
	有償重量利用率(%)	58.9%	53.0%	△ 5.9

(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+(株)ジャルエクスプレス

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+(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。