

目次



2013年3月期 第2四半期 業績サマリー ・第2四半期決算 業績概況 ・2013年3月期通期 業績見通しの変更 ・中期経営計画の推進 ・費用効率化の進捗状況	P.3 P.4 P.5 P.6	2013年3月期通期 業績予想 ・ 連結業績 ・ 予想連結営業利益の修正 ・ 連結貸借対照表/キャッシュフロー	P.18 P.19 P.20
2013年3月期 第2四半期 業績詳細 ・連結経営成績 ・営業利益増減の推移 ・国際旅客事業 ・国内旅客事業 ・主要営業費用項目 ・財務状況 ・キャッシュフロー	P.8 P.9 P.10-11 P.12-13 P.14 P.15 P.16	参考資料 ・ 国際線収入大路別実績 ・ 2013年3月期業績予想(航空運送事業) ・ 航空機保有数の推移 ・ 路線・便数計画の更新情報	P.22 P.23 P.24 P.25



2013年3月期第2四半期 業績サマリー



- ■当社は本年2月15日に2016年度までの5ヵ年中期経営計画を発表しております。
- ■本中計の財務目標は、「5年連続営業利益率10%以上、2016年度末までに自己資本比率50%以上」です。
- ■営業利益には、サービス競争力向上のための先行費用、償却期間短縮に伴う減価償却費の増加、賞与水準の回復など、再生後のコスト増を織り込み、今年度以降は、最高益の昨年度と比べ低くなりますが、固定費の大幅削減により、高い営業利益率を出せる体制を維持いたします。
- ■本計画は目標というより、確実に達成する数値との認識をもって取り組んでおります。

第2四半期決算 業績概況



- ✔ 第2四半期累計の営業利益は1,121億円となり(前年同期比で+5.7%)、高い営業利益率を維持
- ✓ 自己資本比率は41.7%に達し、財務基盤を更に強化





	前年度末 2012/3/31	当四半期末 2012/9/30	前年度末差
自己資本比率 (%)	35.7%	41.7%	+6.0pt

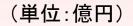


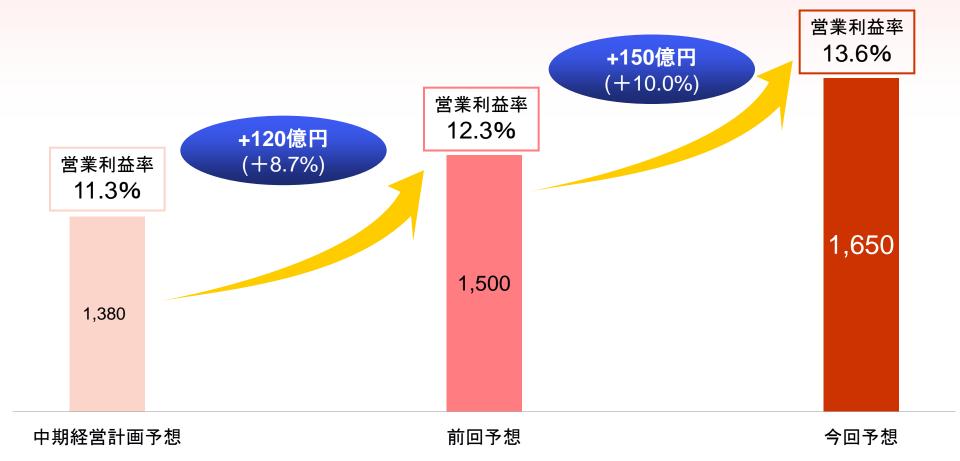
- ■第2四半期累計の営業利益は1,121億円、前年同期比でプラス5.7%となりました。
- ■主に旅客数増加による増収と、部門別採算制度の浸透等による費用効率化の結果、営業利益 は過去最高益の昨年同期を上回りました。
- ■自己資本比率は41.7%(前年度末35.7%)となり、中期経営計画の目標値50%に向けて順調に 進捗しています。

2013年3月期通期 業績見通しの変更



営業利益の上方修正







- ■営業利益実績の向上や費用効率化の推進を踏まえ、2013年3月期の業績予想を上方修正いたしました。
- ■営業利益は前回予想より150億円増の1,650億円とし、営業利益率は1.3pt増の13.6%となります。
- ■今回業績予想の変更は中期経営計画から2回目の上方修正であり、これは収益性の向上をより 重視し、保守的な計画に基づく経営の結果です。
- ■株主還元は経営上の最大の目標の1つであり、安定的に収益を上げ、配当していくことを目指します。今期の配当性向は連結当期純利益の15%程度の予定です。

中期経営計画の推進



路線ネットワーク

- ✓ ボーイング787によるボストン線は第2四半期も引き続き好調
- ✓ 成田=ボストン線の有償座席利用率:83.6% (国際線全体の座席利用率:76.2%)
- ✓ 成田=サンディエゴ線 2012年12月2日運航開始
- ✓ 成田=ヘルシンキ線 2013年2月25日運航開始



との共同事業 2012年10月1日開始





- ✓ 福岡=花巻線 運航再開
- ✓ 札幌=新潟線 運航再開





ブリティッシュ・エアウェイズ

新商品・サービス

✓ ~ JAL New Sky Project~2013年1月国際線新商品・サービス導入 「1クラス上の最高品質」



- ✓ 国内線ファーストクラス 羽田=沖縄線 導入
- ✓ クラスJ 設置機材拡大



部門別採算制度

- ✔ 部門別採算制度をグループ会社に展開 年度内導入目標 8社
- ✓ 10月10日~11月17日中国路線は需要減に対して機動的な供給調整を即座に実施
 - → 業績見通しへの影響を最小限に抑制

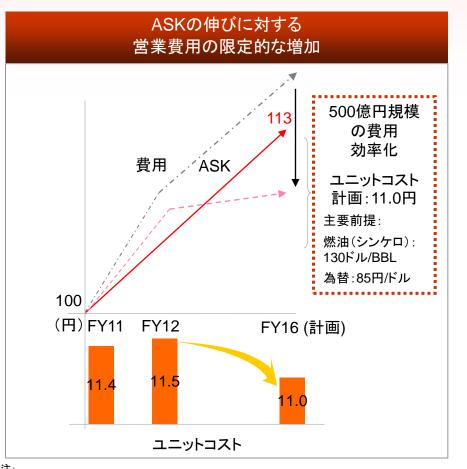


- ■路線ネットワーク:4月22日より太平洋線で13年ぶりに新規地点のボストン線を開設いたしました。 アジアからボストンへの唯一の直行便であり、ボストンをハブの一つとするジェットブルーとのコードシェ アも活用し、第2四半期累計有償座席利用率は83.6%となりました。
- ■国際線中長距離の新規路線として、サンディエゴ線を本年12月、ヘルシンキ線を来年2月に運航開始を予定しております。
- ■10月1日よりブリティッシュ・エアウェイズとの共同事業を開始し、アライアンスを強化いたします。
- ■プレミアム戦略強化の一環として新商品・サービスを導入し、国際線「JAL New Sky Project」を来年の 1月より成田 - ロンドン線から順次展開いたします。
- ■国内線では、東北発着路線をはじめとして増便・運航機材の大型化を実施し、また福岡=花巻線、および札幌=新潟線を再開いたしました。
- ■ファーストクラスとクラスJの設置機材拡大、ファーストクラスは羽田=沖縄線にも導入いたしました。
- ■部門別採算制度を継続的に展開し、年度内にグループ会社8社での導入を目標としています。 尖閣諸島問題に端を発した旅客需要減を受け、路線事業部門が主体となって機動的に需給を調整し、 9月21日に一部中国便の一時的減便を発表いたしました。迅速な対策実施により、業績への影響は最 小限に抑制いたします。

費用効率化の進捗状況



- ✓ 中期経営計画目標のユニットコスト(1)FY16 11.0円を目指し、費用効率化を推進
- ✓ 第2四半期累計のユニットコストは11.5円、今年度計画値11.5円は達成する見込み
- ✓ 第2四半期累計で50億円の費用効率化を達成(通期予想100億円)







- ■当社は中期経営計画に基づいて、ASKの伸び率と同様に航空運送連結費用が増加する場合との比較で、500億円規模の費用の効率化を進めてまいります。今年度は2016年度までの500億円規模効率化のうち、約100億円の効率化を達成する見込みです。
- ■第2四半期までに50億円のコスト削減を達成いたしました。
- ■人件費・委託費減による費用削減効果は第2四半期累計で約30億円です。
- ■部門別採算制度の浸透による共通経費等の削減は第2四半期累計で約20億円です。
- ■第2四半期累計のユニットコストは11.5円、今年度の目標と同水準です。 2016年度11.0円の計画値に向けて、更なる生産性の向上とコスト削減を図ります。



2013年3月期 第2四半期 業績詳細



Intentionally Blank Page

連結経営成績



- ✓ 営業収益6,342億円、営業利益1,121億円
- ✓ 売上高営業利益率は前年同期と同水準の17.7%

(単位:億円)		前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期 ⁽¹⁾	前年同期比
営業収益		5,998	6,342	+5.7%	3,474	+0.7%
	航空運送連結	5,394	5,677	+5.2%	3,104	+0.2%
営業費用		4,936	5,220	+5.7%	2,667	+4.2%
	航空運送連結	4,407	4,689	+6.4%	2,380	+5.0%
営業利益		1,061	1,121	+5.7%	807	▲9.3%
	航空運送連結	986	987	+0.1%	723	▲13.0%
営業利益率 (%	(6)	17.7%	17.7%	+0.0pt	23.2%	▲ 2.6pt
経常利益		1,031	1,110	+7.7%	803	▲ 7.9%
四半期純利益		974	997	+2.4%	727	▲ 14.0%
RPK(百万人キ	□)	25,245	28,541	+13.1%	15,154	+5.0%
ASK(百万席キ	□)	38,520	40,795	+5.9%	20,844	+3.5%
EBITDAマージ	ン (%) ⁽²⁾	24.6%	24.1%	▲ 0.5pt	29.2%	▲ 2.6pt
EBITDARマージ	ジン (%) ⁽³⁾	27.4%	26.6%	▲ 0.8pt	31.5%	▲ 2.7pt
ユニットコスト(ア	9) ⁽⁴⁾	11.4	11.5	+0.1pt	11.4	+0.1pt

注:

- 1. 第2四半期(7-9月)の実績は第2四半期累計実績(4-9月)から第1四半期(4-6月)の実績を差し引いて算出
- 2. EBITDAマージン=EBITDA/営業収益 EBITDA=営業利益+減価償却費
- 3. EBITDARマージン=EBITDAR/営業収益 EBITDAR=営業利益+減価償却費+航空機材賃借料
- 4. ユニットコスト=航空運送連結費用/ASK

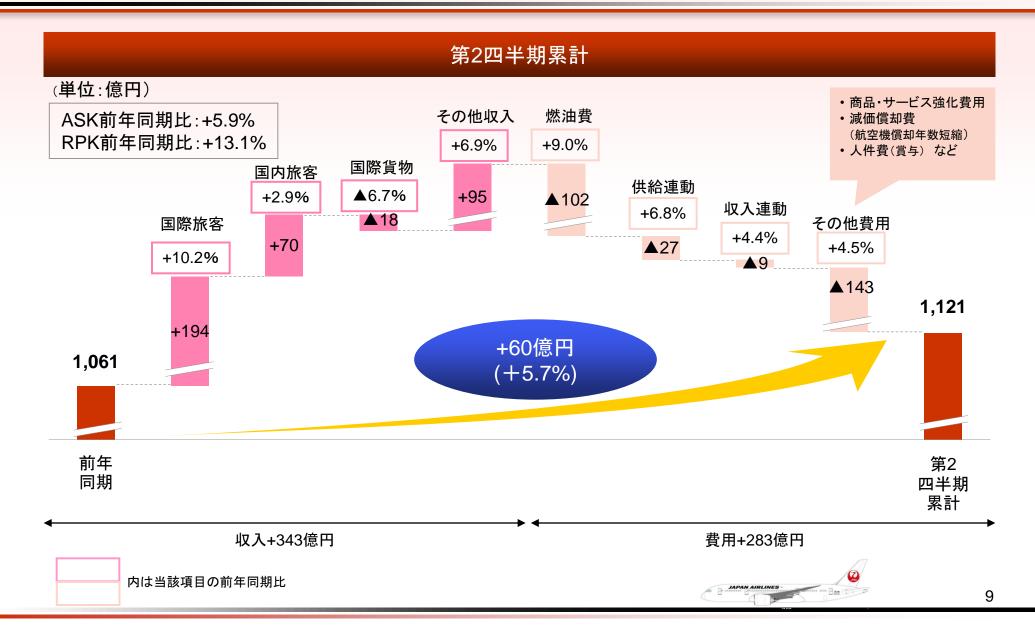




- ■第2四半期の営業収益は、前年同期比で5.7%増の6,342億円となりました。
- ■燃油市況の上昇、供給量の増加、賞与係数引き上げ等により営業費用は前年同期比で5.7%増の5,220億円となりましたが、部門別採算制度による一層の採算意識の徹底により、ASK+5.9%に対して増加幅を抑制しております。
- ■営業利益は対前年同期比5.7%増の1,121億円となりました。

営業利益増減の推移





- ■当第2四半期の営業利益の増減の要因は以下の通りです。
- ■内際旅客数増加による収入増、関連子会社の収入増により合計343億円の収入増となりました。
- ■燃油価格の上昇、供給量の増加により燃油費は増加しております。
- ■商品・サービス強化のための費用、航空機償却年数短縮等による減価償却費、賞与水準の回復により人件費などが増加しております。
- ■また定期整備件数が増える期間であったことから、整備費が一時的に増加しております。
- ■以上343億円の収入増、283億円の費用増の結果、営業利益が前年同期比で60億円増加いたしました。

国際旅客事業(輸送実績)



国際線	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期	前年同期比
旅客収入(億円)	1,908	2,103	+10.2%	1,143	+2.2%
有償旅客数(千人)	3,210	3,778	+17.7%	1,975	+6.9%
RPK(百万人キロ)	14,391	16,852	+17.1%	8,890	+8.8%
ASK(百万席キロ)	21,167	22,127	+4.5%	11,273	+2.6%
座席利用率(%)	68.0%	76.2%	+8.2pt	78.9%	+4.5pt
ユニットレベニュー(円) ⁽¹⁾	9.0	9.5	+5.4%	10.1	▲0.4%
イールド(円) ⁽²⁾	13.3	12.5	▲ 5.9%	12.9	▲6.1%
単価(円) ⁽³⁾	59,445	55,657	▲ 6.4%	57,913	▲ 4.4%

注:

1. ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

イールド=旅客収入/RPK

3. 単価=旅客収入/有償旅客数



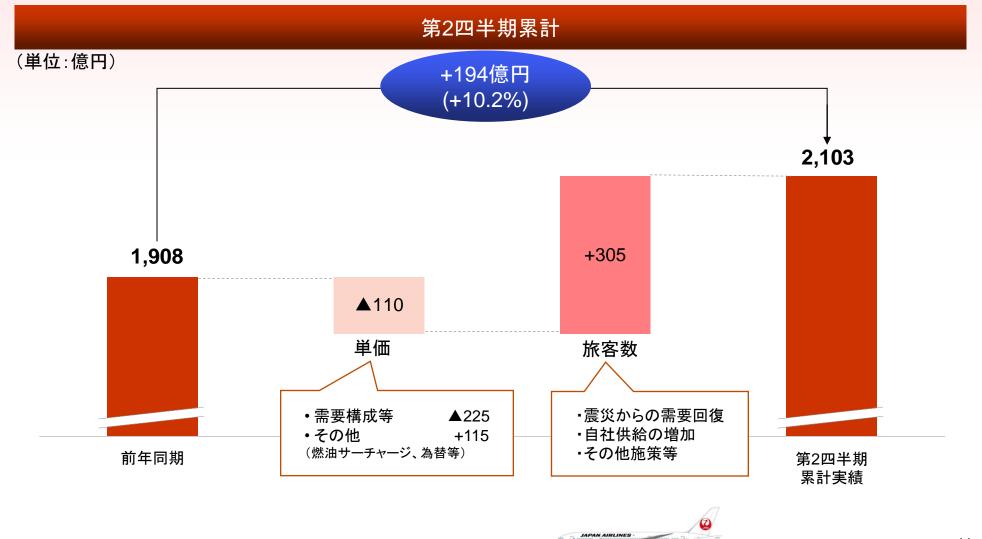


- ■震災の反動等による影響で、内際ともに需要が前年同期比で大きく回復いたしました。
- ■特に国際線は需要回復が著しく、当四半期累計で有償旅客数が前年比で17.7%、RPKが 17.1%増加しています。
- ■観光や海外発のお客さまの大幅な増加に伴い、単価は前年同期比で約6%減少いたしましたが、 国際旅客収入は10.2%増加いたしました。

国際旅客事業(旅客収入の推移)



✔ 旅客数の増加を主因として、第2四半期累計で前年同期比194億円の増収





- ■国際旅客事業では、昨年の震災影響で落ち込んだ日本発観光、海外発観光需要が回復し、結果低イールド客体の構成比が高くなったことから、単価については減収側に働きました。
- ■しかしながら、震災からの回復に伴う需要増やボストン新規就航などの自社供給の増加、円高を背景とした観光需要の取り込みに加え、きめ細やかな予約管理の徹底によるロードファクター (利用率)向上施策等により、旅客数が大幅に増え、当第2四半期累計では前年比で10.2%増の2,103億円となりました。

国内旅客事業(輸送実績)



国内線	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期	前年同期比
旅客収入(億円)	2,433	2,504	+2.9%	1,421	▲0.5%
有償旅客数(千人)	14,175	15,226	+7.4%	8,114	+1.3%
RPK(百万人キロ)	10,853	11,689	+7.7%	6,264	+0.1%
ASK(百万席キロ)	17,352	18,668	+7.6%	9,571	+4.5%
座席利用率(%)	62.5%	62.6%	+0.1pt	65.4%	▲ 2.8pt
ユニットレベニュー(円)(1)	14.0	13.4	▲ 4.3%	14.9	▲ 4.8%
イールド(円)(2)	22.4	21.4	▲ 4.4%	22.7	▲0.6%
単価 (円) ⁽³⁾	17,168	16,449	▲ 4.2%	17,523	▲1.8%

注:

1. ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

2. イールド=旅客収入/RPK

3. 単価=旅客収入/有償旅客数





- ■国内旅客事業では昨年の東日本大震災影響からの需要回復が見られました。また、上期を通じての増便や、当第2四半期からの一部運航機材の大型化により、収入の極大化に努めました。
- ■当第2四半期累計では有償旅客数が前年比で7.4%増加し、RPKについても7.7%増加と、共に増加しております。

国内旅客事業(旅客収入の推移)



✓ 安定した国内旅客収入を維持し、第2四半期累計で前年同期比で70億円増





- ■前年は震災の影響で観光のお客さまの数が落ち込みましたが、当年はそれらの需要が大きく 戻ってきたことにより、単価については減収側に働きました。
- ■しかしながら、お客さまの多様なニーズにお応えする運賃設定や、増便・運航機材の大型化実施により、個人・団体の多くのお客さまにご利用いただくことができたことから、当第2四半期累計では前年比で約2.9%増の、2,504億円となりました。

主要営業費用項目



営業費用内訳					
(単位:億円)	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	第2四半期 ⁽¹⁾	前年同期比
燃油費	1,138	1,241	+9.0%	624	+3.2%
運航施設利用費	351	379	+8.0%	193	+5.4%
整備費	112	148	+31.6%	79	+49.4%
販売手数料	109	102	▲ 7.2%	51	▲9.7%
航空機材減価償却費	279	302	+8.2%	152	+8.7%
航空機材賃借料	165	157	▲ 4.5%	79	▲1.7%
人件費	1,047	1,129	+7.9%	564	+7.2%
その他	1,731	1,758	+1.5%	921	+1.0%
営業費用計	4,936	5,220	+5.7%	2,667	+4.2%

(参考)ASK 第2四半期累計前年同期比:+5.9%

燃油•為替前提				
	前年同期	第2四半期累計	前年同期比	
燃油:シンガポールケロシン(ドル/BBL)	129.9	125.0	▲3.7%	
燃油:日本入着原油 (ドル/BBL)	112.7	115.6	+2.6%	
為替:USドル(円/ドル)	80.2	80.3	+0.1%	

燃油・為替の感応度 (営業利益ベース/ヘッジしない場合)

(億円)	FY11	FY12
原油 (1ドル/BBL変動)	20	20
為替 (1円/米ドル)	25	25

注:

^{1.} 第2四半期(7-9月)の実績は第2四半期累計実績(4-9月)から第1四半期 (4-6月)の実績を差し引いて算出





- ■連結の営業費用について、主な項目別に前年同期との比較を行っています。
- ■燃油費は市況の上昇と供給量増加により9.0%増加。
- ■運航施設利用費は供給量増加により8.0%増加。
- ■整備費は定期整備件数の増加により31.6%増加。
- ■航空機材減価償却費は償却期間の短縮等により8.2%増加。
- ■人件費は賞与水準の回復に伴い7.9%増加。
- ■その他費用は1.5%増加。
- ■以上、供給増に連動した費用の増加と、再生後のコスト増が今第2四半期累計の営業費用を押し上げる主な原因ですが、ASKの伸びは5.9%であるところ、営業費用全体の伸びは5.7%と、費用の効率化を図っており、適切なコスト管理を行っております。

財務状況



- ✓ 有利子負債残高は返済により1,842億円
- ✓ 自己資本比率は6.0pt増加の41.7%

(単位:億円)	前年度末 2012/3/31	当四半期末 2012/9/30	前年度末差
総資産	10,876	11,473	+597
現金及び預金	2,724	3,490	+765
有利子負債残高 (1)	2,084	1,842	▲242
自己資本	3,885	4,786	+901
自己資本比率 (%)	35.7%	41.7%	+6.0pt
D/Eレシオ(倍) ⁽²⁾	0.5x	0.4x	▲ 0.2x
ネットD/Eレシオ(倍) ⁽³⁾	▲ 0.2x	▲ 0.3x	▲ 0.2x

注:

- 1. 割賦未払金が含まれる
- 2. D/Eレシオ=(オンバランス有利子負債)÷(自己資本)
- 3. ネットD/Eレシオ=(オンバランス有利子負債-現預金)÷(自己資本) 小数第2位を四捨五入

(参考)

オフバランス未経過リース料:2,182億円 オフバランス未経過リース料込みのD/Eレシオ:0.8x、ネットD/Eレシオ:0.1x



- ■有利子負債は昨年度末と比較して、長期借入金やリース債務の返済が進み、有利子負債残高は1,842億円となっております。
- ■順調に資本が積み上がった結果、自己資本比率は41.7%に達し、中計の目標値である50%に 更に近づきました。今後も継続して資本を積み上げ、早期に50%の目標を超えたいと考えており ます。

キャッシュフロー



(単位:億円)	前年同期	第2四半期累計	前年同期差
税金等調整前四半期純利益	1,090	1,106	+16
減価償却費	415	407	▲ 7
利息の支払額	▲ 68	▲16	+51
法人税等の支払額	▲ 44	▲121	▲ 76
その他	▲171	154	+325
営業キャッシュフロー合計	1,221	1,529	+308
設備投資額 (1)	▲240	▲458	▲ 217
その他	287	17	▲269
投資キャッシュフロー合計 (2)	46	▲ 440	▲ 487
フリーキャッシュフロー (3)	1,267	1,089	▲ 178
有利子負債返済 (4)	▲446	▲234	+212
その他	14	▲80	▲94
財務キャッシュフロー	▲432	▲314	+118
キャッシュフロー合計 (5)	835	774	▲60
EBITDA	1,476	1,529	+52
EBITDAR	1,642	1,687	+44

注:

- 1. 固定資産の取得による支出
- 2. 定期預金の入出金を除く
- 3. 営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー
- 4. 長期借入金の返済+リース債務の返済
- 5. 営業キャッシュフロー+投資キャッシュフロー+財務キャッシュフロー



- ■第2四半期累計の営業キャッシュフローは前年同期より約300億円上昇し、1,529億円となりました。
- ■設備投資による支出が増加し、投資キャッシュフロー(定期預金の入出金除く)は440億円となり、フリー・キャッシュフローは前年同期比で約180億円減少し、1,089億円となりました。



2013年3月期通期 業績予想



Intentionally Blank Page

2013年3月期業績予想(連結業績)



(単位:億円)	FY11実績	FY12今回予想	FY12前回予想	増減額
営業収益	12,048	12,150	12,200	▲ 50
営業費用	9,998	10,500	10,700	▲200
営業利益	2,049	1,650	1,500	+150
経常利益	1,976	1,550	1,400	+150
当期純利益	1,866	1,400	1,300	+100

(単位:億円)		FY12今回予想
営業収益	国際旅客収入	3,920
	国内旅客収入	4,820
貨物郵便収入		840
	その他の収入	2,570
燃油費		2,520
燃油費以外		7,980
ユニットコスト(円)		11.5

	FY12今回予想
ASK(FY11実績を100として)	104.6
国際線	105.7
国内線	103.3
RPK(FY11実績を100として)	106.5
国際線	109.9
国内線	102.8
燃油前提(米ドル/BBL) シンガポールケロシン	130
為替前提(ドル/円)	85.0



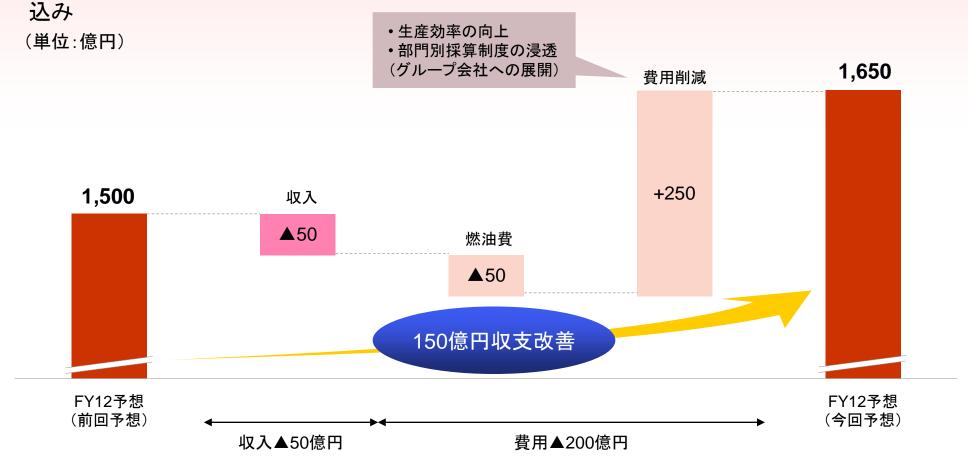


- ■2013年3月期の営業収益は前回予想から50億円減少し、1兆2,150億円になる見込みです。
- ■営業利益と経常利益は前回予想からそれぞれ150億円上方修正し、営業利益は1,650億円、経常利益は1,550億円となります。
- ■当期純利益は100億円増加し1,400億円となる見込みです。

2013年3月期業績予想(予想連結営業利益の修正)



- ✓ 前回発表時(2012年9月19日時点)より営業利益は150億円改善し、1,650億円に上方修正
- ✓ 営業収益が50億円減少し、燃油費が50億円増加するが、その他費用項目で計250億円の削減の見







- ■今期の営業利益予想の増益要因は次の通りです。
- ■内訳として営業収益がマイナス50億円、燃油費が50億円の増加、その他の各種費用について通期で約250億円の追加削減を目指してまいります。
- ■営業収益50億円の落ち込みは、中国線への影響を最大限織り込んだ結果です。
- ■燃油費の増加は保守的な燃油市況前提によるもので、日本入着原油の前提を113.5ドルから 119ドル前提に変更しています。
- ■その他250億円の追加コスト削減はグループ全体の生産性向上及び部門別採算制度の浸透の成果です。

2013年3月期業績予想(連結貸借対照表/キャッシュフロー)



JAPAN AIRLINES

連結貸借対照表					
(億円)	FY11末実績	FY12今回予想	FY11実績差		
総資産	10,876	11,740	+863		
有利子負債残高	2,084	1,750	▲334		
自己資本	3,885	5,210	+1,324		
自己資本比率 (%)	35.7%	44.4%	+8.7pt		
ネットD/Eレシオ(倍)(1)	0.4x	0.0x	▲ 0.4x		
ROA (%) (2)	14.8%	11.3%	▲ 3.4pt		

連結キャッシュフロー					
(億円)	FY11実績	FY12今回予想	FY11実績差		
営業キャッシュフロー	2,566	2,160	▲ 406		
投資キャッシュフロー (3)	▲ 624	▲1,110	▲ 485		
フリーキャッシュフロー (3)	1,941	1,050	▲891		
財務キャッシュフロー	▲2,744	▲ 410	+2,334		
EBITDA	2,861	2,450	▲ 411		
EBITDAR	3,184	2,770	▲414		



^{1.} ネットD/Eレシオ=(オンバランス有利子負債+オフバランス未経過リース料-現預金)/(自己資本)、予想値に関しては航空機未経過リース料予想値を用いる

ROA = 営業利益/(((期初総資産+期末総資産)+(期初オフバランス未経過リース料+期末オフバランス未経過リース料))/2)、 予想値に関しては航空機未経過リース料予想値を用いる

定期預金の入出金を除く



- ■有利子負債は主にリース債務の返済が進み、334億円減の1,750億円を予定しています。
- ■自己資本は1,324億円増加の5,210億円となり、自己資本比率は44.4%を見込んでおります。
- ■キャッシュフローについては、営業キャッシュフロー2,160億円、投資キャッシュフローは前年対 比485億円増の1,110億円、以上の結果フリーキャッシュフローは1,050億円を想定しております。



参考資料

《参考》国際線収入大路別実績



旅客収入(対国際線全体比率)								
(単位:%)	前年同期	第2四半期 累計	前年同期 差	第2四半期	前年同期 差			
太平洋線	33.0%	34.0%	+1.0pt	35.5%	+2.5pt			
欧州線	20.0%	19.5%	▲ 0.5pt	20.0%	▲ 0.5pt			
アジア・オセアニア	34.0%	34.5%	+0.5pt	33.5%	▲1.0pt			
中国線	13.0%	12.0%	▲1.0pt	11.0%	▲ 1.0pt			

有償旅客数							
(単位:百人)	前年同期	第2四半期 累計	前年同期 比	第2四半期	前年同期 比		
太平洋線	7,552	8,436	+11.7%	4,467	+5.8%		
欧州線	3,036	3,411	+12.3%	1,799	+3.7%		
アジア・オセアニア	15,755	19,708	+25.1%	10,248	+2.8%		
中国線	5,758	6,232	+8.2%	3,234	+2.6%		

ASK						
(単位: 百万席キロ)	前年同期	第2四半期 累計	前年同期 比	第2四半期	前年同期 比	
太平洋線	7,436	7,860	+5.7%	4,051	+6.6%	
欧州線	4,133	4,205	+1.7%	2,150	+1.6%	
アジア・オセアニア	7,968	8,387	+5.3%	4,230	+0.5%	
中国線	1,629	1,672	+2.6%	840	▲1.9%	

L/F							
(単位:%)	前年同期	第2四半期 累計	前年同期 比	第2四半期	前年同期 比		
太平洋線	75.6%	81.8%	+6.3pt	84.2%	+3.8pt		
欧州線	69.1%	76.5%	+7.4pt	78.8%	+1.8pt		
アジア・オセアニア	60.7%	71.9%	+11.3pt	75.1%	+6.3pt		
中国線	66.4%	70.0%	+3.6pt	72.1%	+3.3pt		

RPK							
(単位: 百万人キロ)	前年同期	第2四半期 累計	前年同期 比	第2四半期	前年同期 比		
太平洋線	5,619	6,433	+14.5%	3,411	+11.7%		
欧州線	2,856	3,215	+12.6%	1,694	+4.0%		
アジア・オセアニア	4,834	6,033	+24.8%	3,178	+9.6%		
中国線	1,081	1,170	+8.2%	605	+2.8%		

《参考》2013年3月期業績予想(航空運送事業)



		国際旅客			国内旅客		
(前年同期比%)	上期(実績)	下期(予想)	2012年度(予想)	上期(実績)	下期(予想)	2012年度(予想)	
ASK	+4.5%	+6.9%	+5.7%	+7.6%	▲0.9%	+3.3%	
RPK	+17.1%	+1.9%	+9.9%	+7.7%	▲1.9%	+2.8%	
有償旅客数	+17.7%	▲3.7%	+6.3%	+7.4%	▲1.2%	+3.0%	
应连到巴泰(0/)	76.2%	69.5%	72.7%	62.6%	62.2%	62.4%	
座席利用率(%)	(+8.2pt)	(▲3.3pt)	(+2.3pt)	(0.1pt)	(▲0.6pt)	(▲0.3pt)	
II 3- (TI)(1)	9.5	7.8	8.6	13.4	12.9	13.1	
ユニットレベニュー(円)(1)	(+5.4%)	(▲12.4%)	(▲3.7%)	(▲4.3%)	(▲1.5%)	(▲3.0%)	
I \$ (FF \ /2 \	12.5	11.2	11.8	21.4	20.7	21.1	
イールド(円) ⁽²⁾	(▲5.9%)	(▲8.2%)	(▲6.8%)	(▲4.4%)	(▲0.5%)	(▲2.5%)	
¥ (T. (T.) /2)	55,657	51,914	53,861	16,449	15,845	16,151	
単価(円) ⁽³⁾	(▲6.4%)	(▲3.0%)	(▲4.3%)	(▲4.2%)	(▲1.4%)	(▲2.8%)	

注:

ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

イールド=旅客収入/RPK

単価=旅客収入/有償旅客数

《参考》航空機保有数の推移



航空機数の推移(保有ベース)

	前年度末 2012/3/31		当四半期末 2012/9/30			増減	
	所有	リース	合計	所有	リース	合計	
Boeing 777-200	15	0	15	15	0	15	
Boeing 777-200ER	11	0	11	11	0	11	
Boeing 777-300	7	0	7	7	0	7	
Boeing 777-300ER	13	0	13	13	0	13	
Boeing 787-8	2	0	2	6	0	6	+4
Boeing 767-300	17	0	17	16	0	16	▲1
Boeing 767-300ER	14	18	32	14	18	32	
MD90	13	0	13	7	0	7	▲ 6
Boeing 737-400	16	2	18	16	2	18	
Boeing 737-800	9	32	41	14	35	49	+8
Embraer 170	10	0	10	10	0	10	
Bombardier CRJ200	9	0	9	9	0	9	
Bombardier D8-400	7	4	11	7	4	11	
SAAB340B	9	2	11	9	2	11	
Bombardier D8-300	1	0	1	1	0	1	
Bombardier D8-100	4	0	4	4	0	4	
合計	157	58	215	159	61	220	5

《参考》路線・便数計画の更新情報



国際線						
【新規開設】						
路線	機材	変更内容(往復)	増便時期			
成田=サンディエゴ	787-8	週間0便⇒週間4便	2012年12月2日~			
		週間4便⇒週間7便	2013年03月(予定)			
dt m_		週間0便⇒週間4便	2013年02月25日~			
成田= ヘルシンキ	18/ - 8	週間4便⇒週間7便	2013年度上期中 (予定)			

【増便/機材変更】					
路線	変更内容(往復)	変更時期			
	機材				
【増便】成田= シンガポール	週間7便⇒週間14便 787-8	2012年10月28日~			
【増便】成田= デリー	週間5便⇒週間7便 777-200ER	2012年10月29日~			
成田=北京 (869/860便)	737-800⇒767-300ER	2012年10月28日~			
成田=上海(浦東)	737-800⇒767-300ER	2012年10月28日~			
中部=上海(浦東)	737-800⇒767-300ER	2012年10月28日~			
成田=台北(桃園)	767-300ER⇒737-800	2012年10月28日~			
路線	変更内容(往復)	減便時期			
成田=北京	週間14便⇒週間7便				
成田=上海(浦東)	週間21便⇒週間14便	2012年10月10日~ 11月17日			
関西=上海(浦東)	週間14便⇒週間7便				

国内線			
【増便】			
路線	変更内容(往復)	変更時期	
羽田=出雲	1日5便⇒6便	2012年10月28日~2013年2月28日	
羽田=札幌	1日17便⇒18便	2013年3月1日~2013年3月30日	
札幌=仙台	1日4便⇒5便	2012年10月28日~2013年3月30日	
福岡=宮崎	1日9便⇒10便	2012年10月1日~	

【減便】				
路線	変更内容(往復)	変更時期		
羽田=那覇	1日14便⇒13便	2012年10月28日~		
福岡=鹿児島	1日3便⇒2便	2012年10月1日~		





誠にありがとうございました。

当資料に関するお問い合わせ先

日本航空株式会社

財務経理本部 財務部

電話番号 03-5460-3068



本資料には、日本航空株式会社(以下「当社」といいます)及びそのグループ会社(以下当社と併せて「当社グループ」といいます)に関連する予想、見通し、目標、計画等の将来に関する記述が含まれています。これらは、当社が当該資料作成時点(又はそこに別途明記された時点)において入手した情報に基づく、当該時点における予測等を基礎として作成されています。これらの記述のためには、一定の前提・仮定を使用しています。これらの記述又は前提・仮定は当社経営陣の判断ないし主観的な予想を含むものであり、様々なリスク及び不確実性により、将来において不正確であることが判明し、あるいは将来において実現しないことがあります。したがって、当社グループの実際の業績、経営成績、財政状態等については、当社の予想と異なる結果となる可能性があります。かかるリスク及び不確実性には、日本その他の国・地域における経済社会状況、燃油費の高騰、日本円と米ドルその他外貨との為替レートの変動、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。本資料に掲載されている将来情報に関する記述は、上記のとおり当該資料の作成時点(又はそこに別途明記された時点)のものであり、当社は、それらの情報を最新のものに随時更新するという義務も方針も有しておりません。

本資料に掲載されている情報は、情報提供を目的としたものであり、いかなる有価証券、金融商品又は取引についての募集、投資の勧誘や売買の推奨を目的としたものではありません。

本資料への当社グループに関する情報の掲載に当たっては万全を期しておりますが、監査を経ていない 財務情報も含まれており、その内容の正確性、完全性、公正性及び確実性を保証するものではありません。 従いまして、本資料利用の結果生じたいかなる損害についても、当社は一切責任を負うものではございま せん。

なお、本資料の著作権やその他本資料にかかる一切の権利は日本航空株式会社に属します。