



株式会社日本航空



2009年度(平成22年3月期) 第1四半期 決算説明会

2009年 8月7日



本資料に記載されております計画や見通し、戦略など歴史的事実でないものは本書面の作成時点において入手可能な情報に基づく将来の業績に関する見通しであり、これらには様々なリスク及び不確実性が内在しております。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うることをご承知おきください。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、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。

また、本資料に記載されている当社及び当社グループ以外の企業等にかかわる情報は、公開情報等から引用したものであり、かかる情報の正確性・適切性等について当社は何らの検証も行っておらず、また、これを保証するものではありません。

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株式会社日本航空に属します。



目次



1. 2009年度第1四半期決算

第1四半期の概況	P.4
連結決算の概要	P.5
セグメント別営業収益・営業損益	P.6
航空運送事業セグメント 営業収支	P.7
供給・需要動向	P.8
燃油と為替（航空運送事業セグメント）	P.9

2. 足元の需要状況と対応

現在の需要環境と対応策	P11
対応策（追加的な増収施策）	P12
対応策（費用削減・供給体制の追加的見直し）	P13
路線・便数の更なる見直し（8月7日発表）	P14
機材ダウンサイジングの一段の加速（8月7日発表）	P15
まとめ	P16

3. 補足資料

国際旅客 ～収入分析～	P.18
国際旅客 ～方面別供給・需要～	P.19
国内旅客 ～収入分析～	P.20
国際貨物 ～収入分析～	P.21
路線・便数計画の見直し（国際旅客）	P.22
路線・便数計画の見直し（国内旅客、国際貨物）	P.23



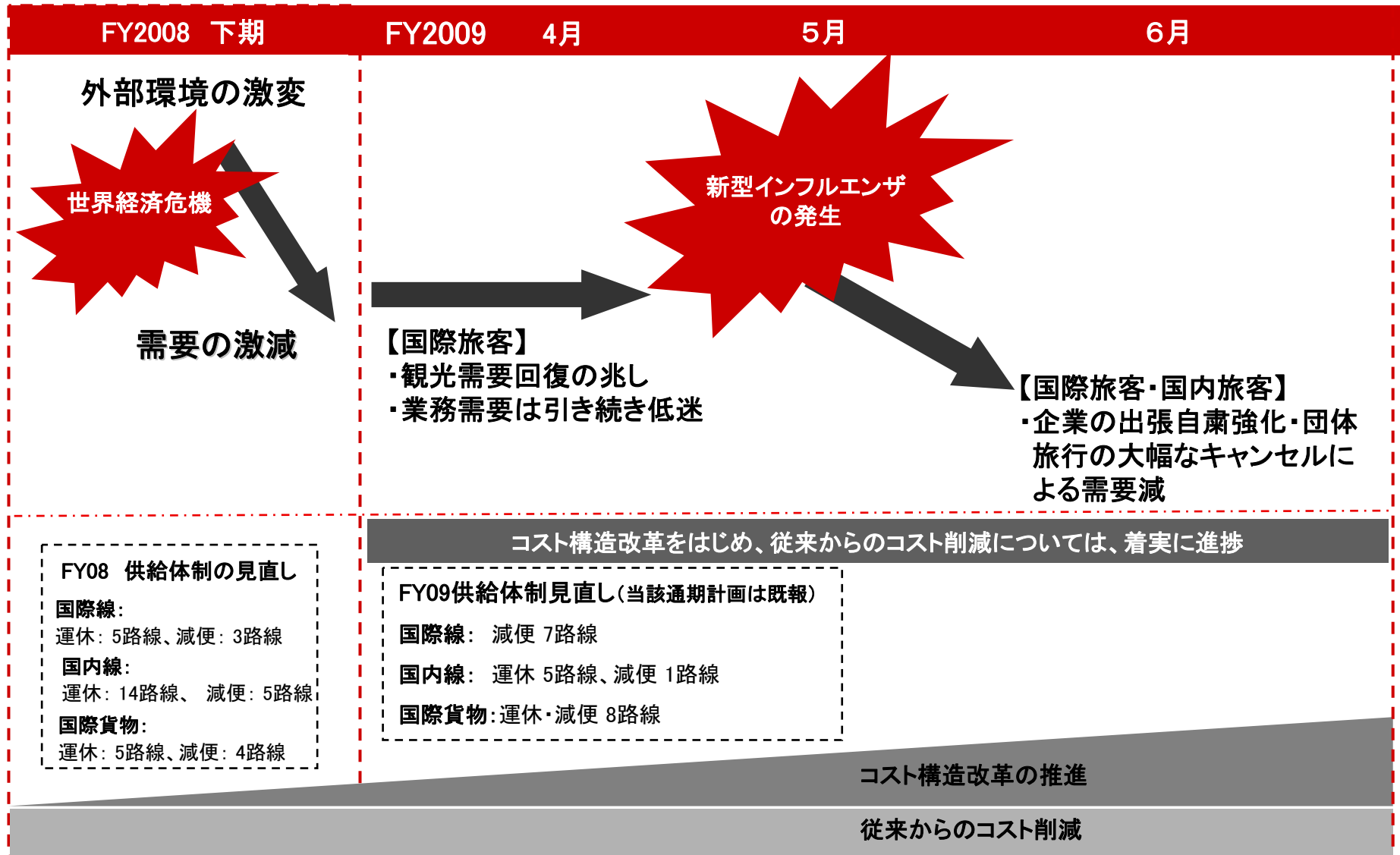
1. 2009年度 第1四半期決算

2. 足元の需要状況と対応

3. 補足資料



第1四半期の概況





連結決算の概要



(単位:億円)

	FY08 4-6月	FY09 4-6月	前年度差	前年比
営業収益	4,903	3,348	▲ 1,554	68.3%
(営業費用)	4,864	4,210	▲ 654	86.6%
営業損益	39	▲ 861	▲ 900	-
経常損益	7	▲ 939	▲ 947	-
当期損益	▲ 34	▲ 990	▲ 956	-



セグメント別営業収益・営業損益



(単位: 億円)

	営業収益			営業損益	
	FY09 4-6月	前年度差	前年度比	FY09 4-6月	前年度差
航空運送事業	2,909	▲ 1,372	68%	▲ 842	▲ 876
航空運送関連事業	481	▲ 45	91%	▲ 8	▲ 12
旅行企画販売事業	558	▲ 239	70%	▲ 19	▲ 5
カード・リース事業	159	▲ 16	91%	13	▲ 2
その他事業	187	▲ 17	91%	▲ 0	▲ 2
計	4,295	▲ 1,691	72%	▲ 858	▲ 898
消去または全社	▲ 946	137	87%	▲ 2	▲ 1
連結	3,348	▲ 1,554	68%	▲ 861	▲ 900



航空運送事業セグメント 営業収支



(単位: 億円)

	FY08 4-6月	FY09 4-6月	前年度差	前年度比
営業収益	4,281	2,909	▲ 1,372	68.0%
国際旅客	1,804	973	▲ 831	53.9%
国内旅客	1,537	1,311	▲ 225	85.3%
国際貨物	454	199	▲ 255	43.8%
国内貨物	82	75	▲ 7	90.7%
郵便*	36	28	▲ 7	78.3%
その他	165	154	▲ 11	93.3%
付帯事業	200	167	▲ 33	83.5%
営業費用	4,248	3,752	▲ 495	88.3%
燃油費	1,011	905	▲ 106	89.5%
運航施設利用費	309	286	▲ 22	92.7%
整備費	301	276	▲ 25	91.6%
貨客サービス費	113	88	▲ 24	78.5%
販売手数料	249	136	▲ 113	54.5%
航空機材減価償却費	184	191	6	103.5%
航空機材賃借料	267	235	▲ 31	88.2%
人件費	715	663	▲ 51	92.7%
共通経費	508	475	▲ 32	93.5%
その他	585	491	▲ 93	84.0%
営業損益	33	▲ 842	▲ 876	-

収入は国際旅客を筆頭に主要3事業ともに前年同期を大幅に下回った。

国際旅客:

- ・需要は前年同期比▲18.6%
- ・単価は同▲33.7%

国内旅客:

- ・需要は前年同期比▲12.4%、単価は同▲2.5%

国際貨物:

- ・需要は前年同期比▲31.1%
- ・単価は▲36.4%

費用は、コスト構造改革の順調な進捗もあり、省燃費機材導入に伴う減価償却費増を除いて全費目で前年同期比大幅に減少

【燃油費】

使用量削減等の自助努力、為替の円高効果により、燃油費は前年同期比1割以上減少
(但し、燃油ヘッジにより市況の下落効果は限定的)

【販売手数料】

日本地区国際線旅客販売手数料(5%)の廃止等により販売手数料が大幅に減少

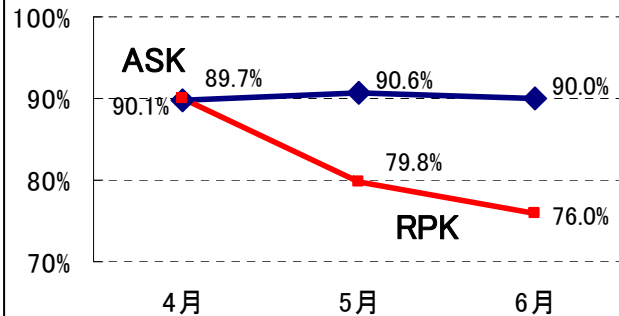
* 国際・国内合計



供給・需要動向



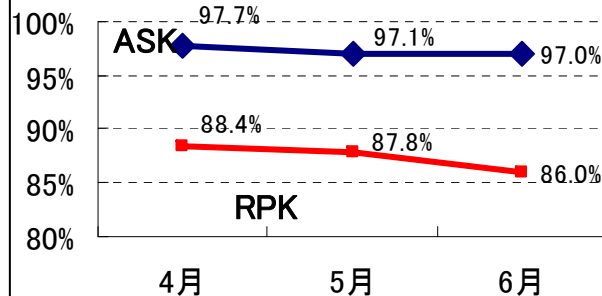
国際旅客



概況

- ◆ 期初より供給は前年を下回って推移
- ◆ 一方、業務需要低迷のなか、回復基調にあった観光需要は堅調に推移し、4月の需要の落ち込み幅は供給並み
- ◆ 5月以降は、新型インフルエンザの影響により、観光需要が大きく悪化
業務需要も企業の出張抑制強化から、前年同期を大幅に下回って推移し、需給ギャップは拡大

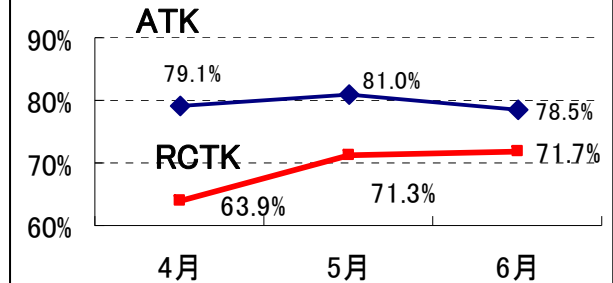
国内旅客



概況

- ◆ 期初より供給は前年を下回って推移
- ◆ 景況感の悪化から、需要は期初より前年を大きく下回って推移
特に5月以降、新型インフルエンザの影響から、修学旅行等団体旅行のキャンセルおよび業務需要の減少が鮮明化
- ◆ 客体別では、個人・団体需要ともに前年を下回って推移

国際貨物



概況

- ◆ 期初より供給は前年を下回って推移
- ◆ 需要は、引き続き全路線で前年同期を下回って軟調に推移したものの、前年同期比での需要落ち込み幅は縮小傾向
- ◆ 路線別では、主に中国・台湾線需要に持ち直しの傾向が見られる

* ATK: 旅客便貨物室+貨物便の全供給量



燃油と為替 (航空運送事業セグメント)



燃油市況平均*

FY08 4-6月	FY09 4-6月
\$141.2/bbl	\$58.8/bbl

燃油ヘッジの状況

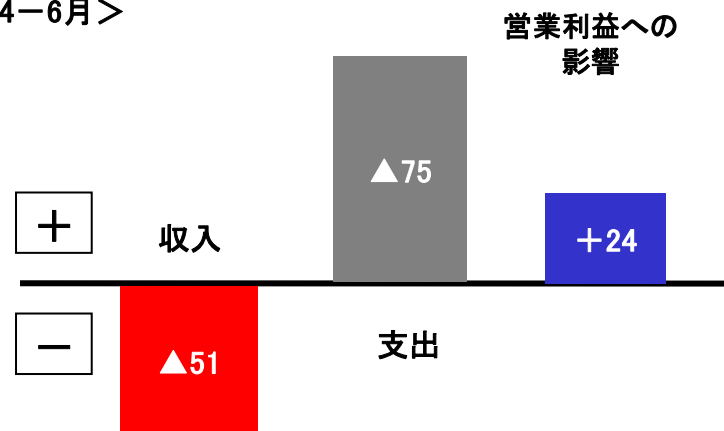
FY09(4-6月)	FY09(通期)	FY10	FY11
83%	78%	44%	12%

*シンガポールケロシン \$/bbl

為替の影響 (営業利益ベース)

(単位: 億円)

<4-6月>



<平均レート**>

	FY08 4-6月	FY09 4-6月
USD	102.0円	97.1円
EUR	159.7円	129.7円

<為替ヘッジの状況 (1USD) >

FY09: 約8割

**JAL社内月次レート平均



1. 2009年度 第1四半期決算

2. 足元の需要状況と対応

3. 補足資料

第1四半期の需要環境

- 景気後退により航空需要は低迷継続
- 新型インフルエンザの影響（業務需要の更なる減少・観光需要の大幅減）

現在の需要環境

- 新型インフルエンザ沈静化により観光需要は回復傾向が徐々に鮮明化
～ 燃油サーチャージの廃止（7-9月）、円高もプラス要因
- 景気低迷により業務需要は引き続き軟調

対応策

- ✓ 各種追加的な増収施策の展開
- ✓ 路線・便数の更なる見直し
- ✓ 費用削減の確実な遂行
- ✓ 機材ダウンサイジングの加速

国際旅客	日本発観光需要	<p>➤ 観光需要のさらなる喚起</p> <p>Q1: ・ウェブ専用Cクラス割引運賃、</p> <p>Q2以降: ・中国行き割引運賃新設 ・Cクラスを含めた柔軟な価格見直し等</p>	<p>前年対比(%)</p>
	海外発需要	<p>➤ 海外地区需要の取り込み強化</p> <p>Q1: ・旺盛な通過需要の取り込み拡大</p> <p>Q2以降: ・中国地区JALウェブサイト機能向上、 JR東海と共同プロモーション開始 等</p>	
	日本発業務需要	<p>法人セールス、マーケティングの強化等による契約企業の拡大、業務需要向け新運賃の発売</p>	
国内旅客	個人観光需要	<p>➤ 柔軟な価格対応による観光需要の取り込み強化</p> <p>Q1: ・期中における柔軟な価格見直し、 ・各種搭乗キャンペーンの実施</p> <p>Q2以降: ・当日シルバー割引新設、 ・「定額給付記念」運賃の発売、 ・下期以降「バーゲンフェア」等拡充</p>	
	業務需要	<p>法人セールス、マーケティングの強化等による契約企業の拡大、ウェブサイト機能向上</p>	
国際貨物	<p>➤ 需要の確実な取り込み ・需要持ち直し傾向の中国線を中心とした取り込み強化、突発需要へのチャーター便の積極活用 ・首都圏空港を活用した国内地方発着需要の取り込み強化</p> <p>➤ 商品力・営業力の強化 ・高付加価値商品「J Products」の販売拡大と商品メニューの拡充 ・7月以降、三井物産との業務提携「MJ-VIP」による営業開始</p>		



対応策(費用削減・供給体制の追加的見直し)



徹底的なコスト削減努力

想定を上回る費用削減

- ✓ **燃油費:** 燃油消費量の削減努力等による想定を上回る減少
- ✓ **人件費:** 人的生産性向上、一時休業制度の実施等による想定以上の減少
- ✓ **その他費用:** 販促費をはじめとするコスト削減の徹底による想定以上の減少
- ✓ **運航施設利用費、貨客サービス費、販売手数料、付帯事業費等:** 供給体制の見直しによるコスト減のほか、収入減による想定以上の削減

(航空運送事業セグメント実績は、P7参照)

継続・実行

供給体制の追加的見直し

- ✓ 期中において柔軟な見直し実施
⇒ 下期以降、さらなる見直し実行

(国際貨物)7/28-8/30期間中、
ロンドン、アムステルダム経由貨物便の大部分を運休
フランクフルト線貨物便をアムステルダム経由へ変更



国際線: 成田=北京、関西=上海等
7路線にて減便

国際線: 東京=デリー減便

8/7発表 更なる路線・便数見直し

国際線
国内線
国際貨物

(詳細は、P14,15, 22, 23参照)

羽田暫定供与枠の活用(1往復分) 広島線 ⇒ 福岡線 ⇒ 那覇線 ⇒ 11月～ 調整中

Q1

Q2

Q3以降



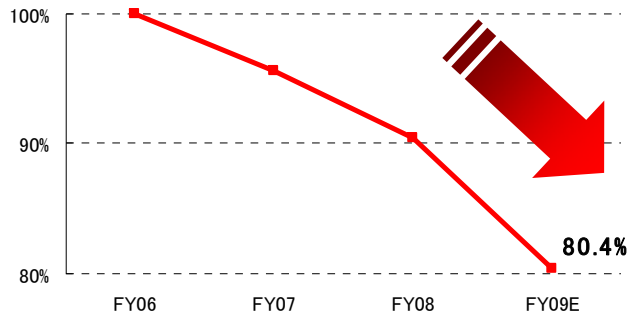
路線・便数の更なる見直し (8月7日発表)



追加的運休・減便・ダウンサイジングによる供給(ASK・ATK)の削減

国際旅客

【FY06のASKを100とした場合】



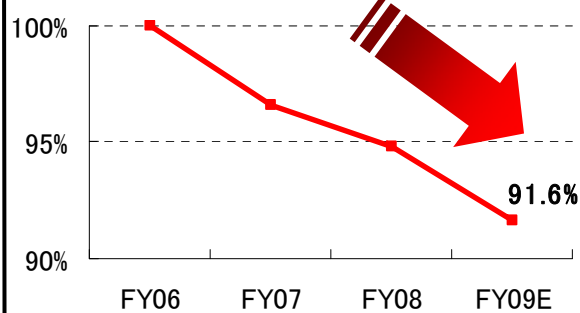
◆追加的な運休・減便

- ✓10月後半以降、中部=パリ、中部=仁川を運休
- ✓成田/関西/中部=広州線の減便の他、上期に一時減便した5路線を引き続き減便

ASK 88.8% (前年対比)

国内旅客

【FY06のASKを100とした場合】



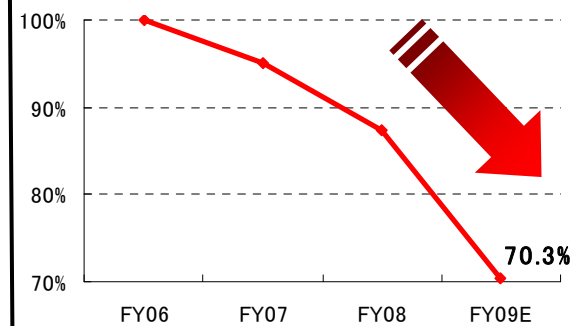
◆追加的な運休・減便

- ✓11月以降、羽田=沖縄等 6路線を減便

ASK 96.6% (前年対比)

国際貨物

【FY06のATK*を100とした場合】



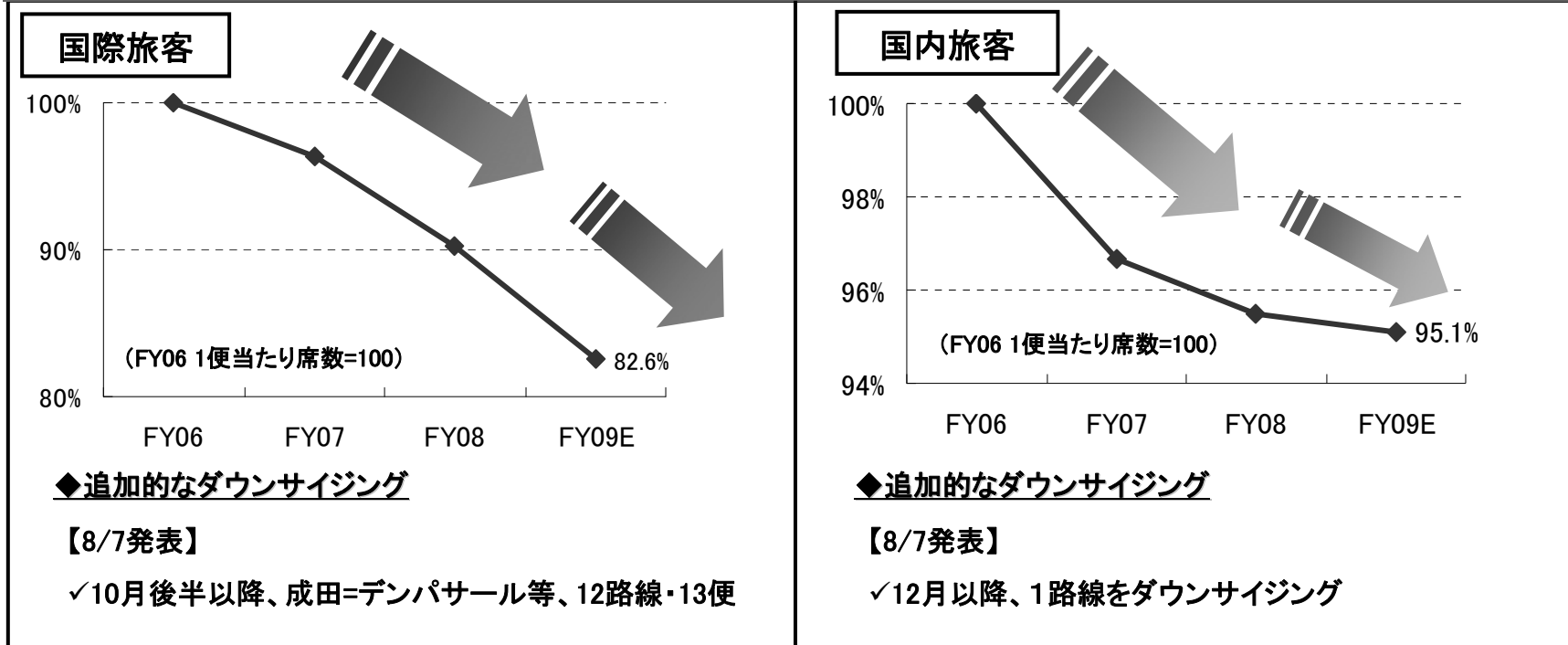
◆追加的な運休・減便

- ✓10月後半以降、3路線にて合便・経由地・発着地変更

ATK 80.5% (前年対比)

上記に加えて、さらに期中において運営体制見直しを検討
次期中期計画にて発表

さらなるダウンサイジングの促進 (1便当たり平均席数の推移)



<トピックス> 747型在来機 6機 完全退役 (2009年7月末)

上記に加えて、さらに期中においても追加的ダウンサイジングを検討
 次期中期計画にて発表



【Q1の概況】

景気の低迷継続に加えて、新型インフルエンザの影響により5月以降、国際線、国内線ともに業務需要及び観光需要が想定以上に減少

【Q2以降の対応策】

需要の減少に対応すべく、追加的な増収施策の展開、従来からのコスト削減の継続やコスト構造改革の推進に加え、供給規模の更なる見直しを実施

【次期中期計画について】

航空需要のボラティリティや燃油単価の高騰等の事業リスクを踏まえ、需要回復に過度に依存しない経営構造の構築とリスク耐性の強化を図るべく、

- ✓ 需給の適正化と更なるコスト削減による利益の極大化
- ✓ 事業の選択と集中の強化による事業構造の抜本的な改革

について、現在検討中。今年度半ばを目処に発表予定。



1. 2009年度 第1四半期決算

2. 足元の需要状況と対応

3. 補足資料



国際線旅客 ～収入分析～

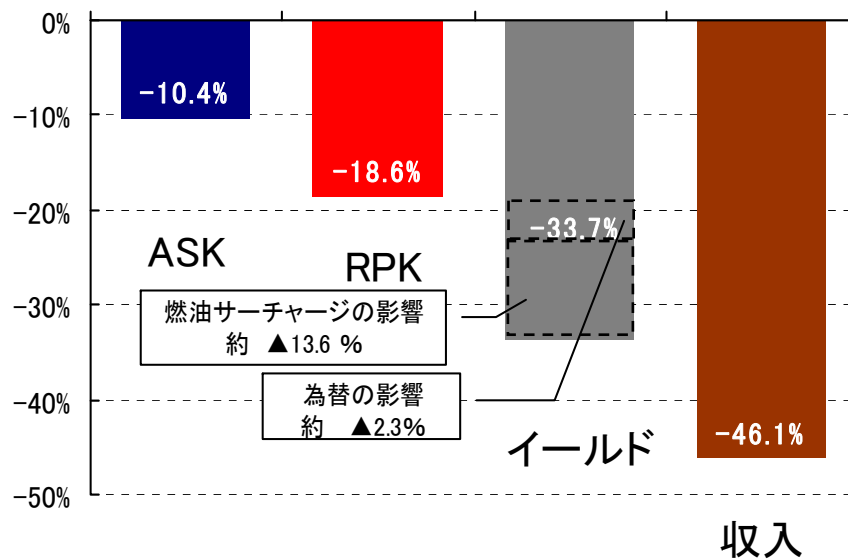


前年同期比 供給・需要・イールド・収入

<4-6月>

収入: 973億円 (前年同期比 ▲831億円)

ロードファクター: 60.2% (前年同期差 ▲6.1pt)

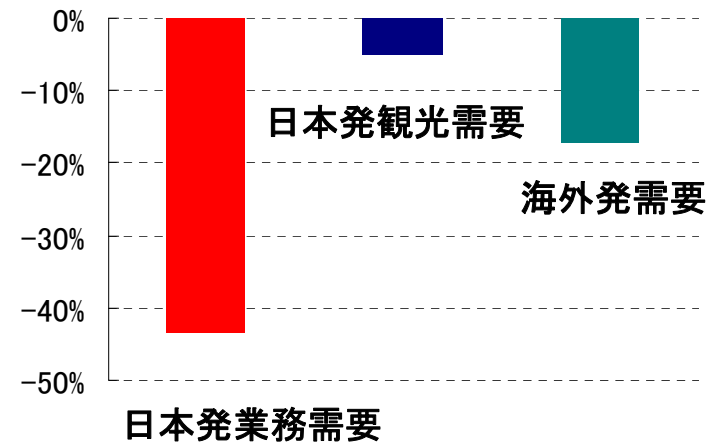


供給: ASK (有効座席キロ)

需要: RPK (有償旅客キロ)

イールド: 収入/RPK

前年同期比 客体別需要



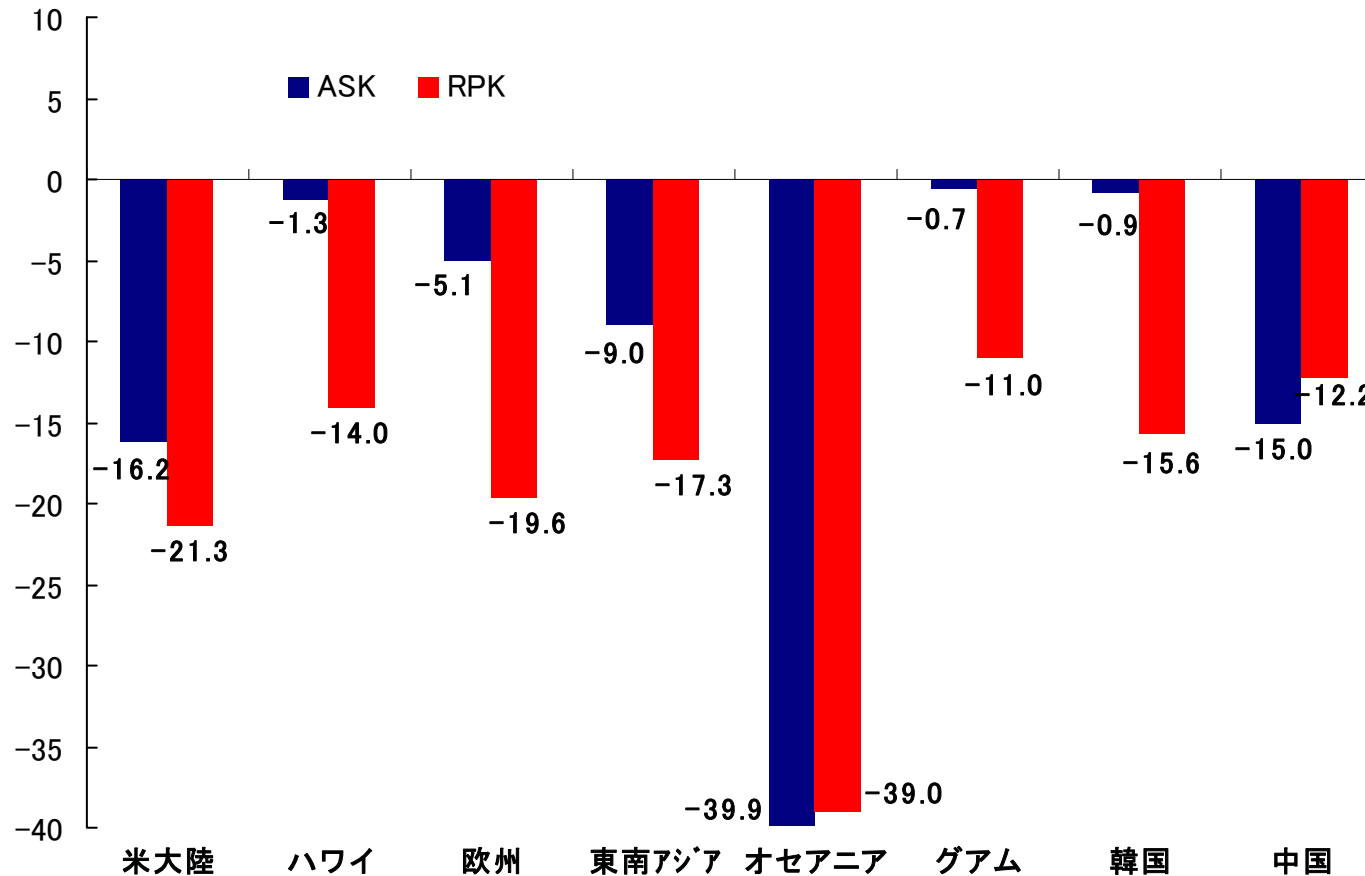


国際線旅客 ～方面別供給・需要～



<4-6月>

前年同期比(%)



供給:ASK(有効座席キロ)
需要:RPK(有償旅客キロ)



国内線旅客 ～収入分析～



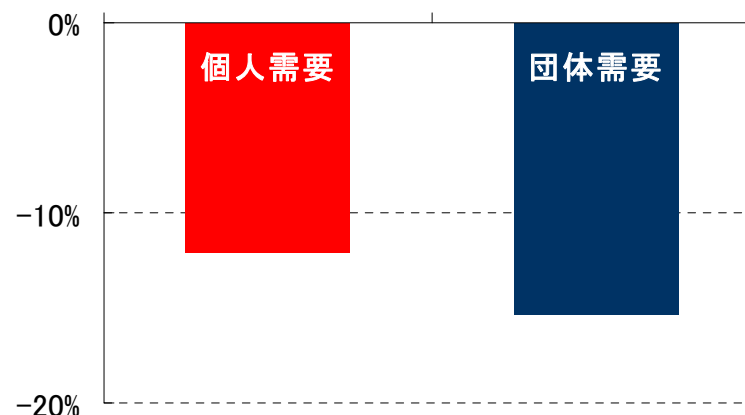
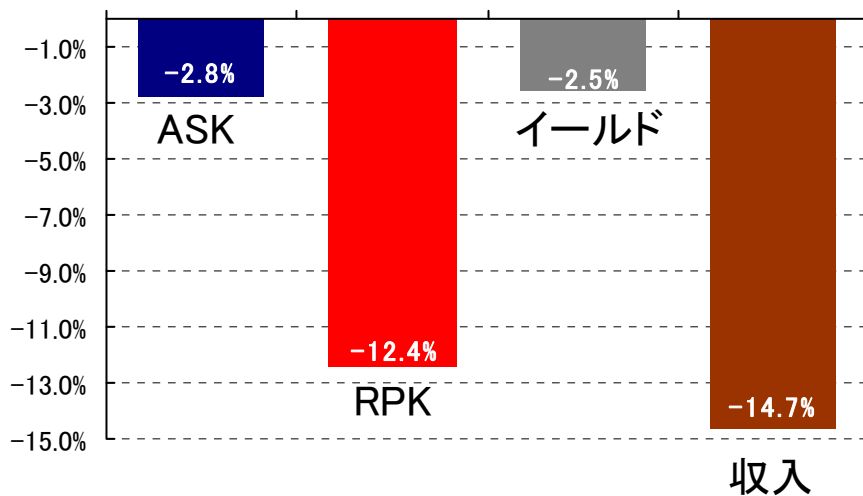
前年同期比 供給・需要・イールド・収入

<4-6月>

収入: 1,311億円 (前年同期比 ▲225億円)

ロードファクター: 54.6% (前年同期差 ▲6.0pt)

前年同期比 客体別需要



供給: ASK (有効座席キロ)
 需要: RPK (有償旅客キロ)
 イールド: 収入/RPK



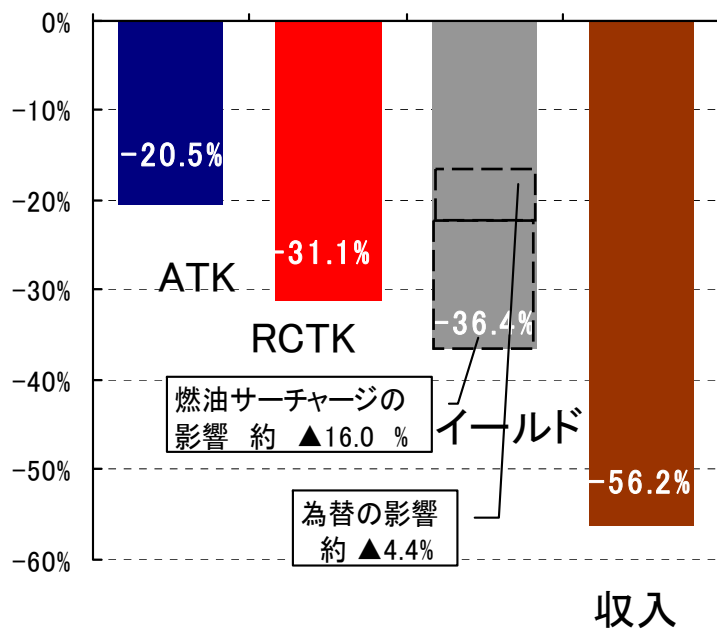
国際貨物 ～収入分析～



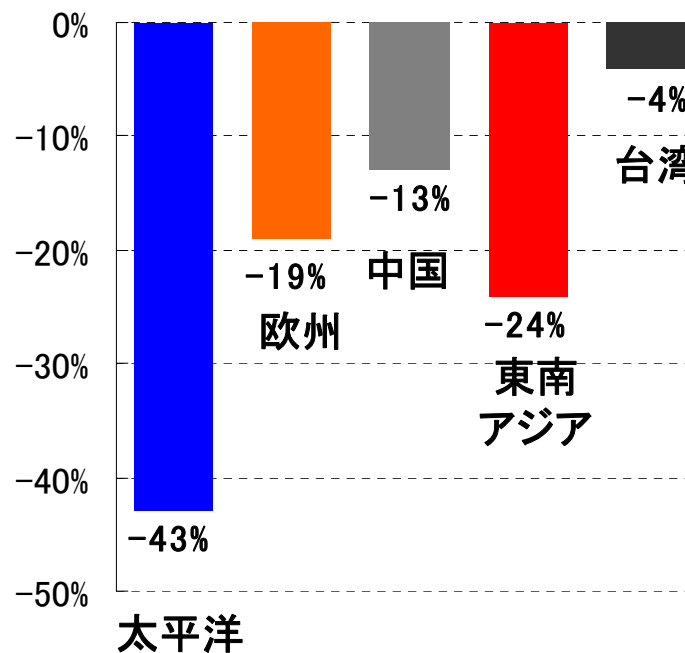
前年同期比 供給・需要・イールド・収入

<4-6月>

収入: 199億円 (前年同期比 ▲255億円)



前年同期比 路線別需要 (搭載重量)



供給: ATK(有効貨物トン・キロ)旅客便+貨物便の全貨物供給量
 需要: RCTK(有償貨物トン・キロ) イールド: 収入/RCTK



路線・便数計画の見直し（国際旅客）



【運休】 10/25～

路線	便数変更
中部＝パリ	週間7便 ⇒ 運休
中部＝仁川	週間7便 ⇒ 運休

【減便】 10/25～

路線	便数変更	備考
成田＝広州	週間14便 ⇒ 7便	669/660便を減便
成田＝仁川	週間28便 ⇒ 21便	953/952便を減便 (減便継続)
成田＝デリー	週間 7便 ⇒ 3便	(減便継続)
羽田＝香港	週間 7便 ⇒ 3便	(減便継続)
関西＝上海	週間21便 ⇒ 14便	629/620便を減便 (減便継続)
関西＝仁川	週間21便 ⇒ 14便	965/966便を減便 (減便継続)
関西＝広州	週間 7便 ⇒ 3便	
中部＝広州	週間 7便 ⇒ 4便	

【増便】 10/25～

路線	便数変更
羽田＝北京	週間0便 ⇒ 7便

【国際線接続便の拡充】 11/1～

路線	便数変更(往復)
成田＝中部	週間14便 ⇒ 21便
成田＝福岡	週間14便 ⇒ 21便

【ダウンサイジング】 10/25～

路線	機材変更	備考
成田＝シカゴ	747-400 ⇒ 777-300ER	
成田＝ロサンゼルス	747-400 ⇒ 777-300ER	
成田＝デリー	747-400 ⇒ 777-200ER	
成田＝シンガポール	747-400 ⇒ 777-200ER	719/710便を機種変更
成田＝バンコク	747-400 ⇒ 777-200ER	717/718便を機種変更
成田＝マニラ	747-400 ⇒ 767-300ER	745/746便を機種変更
成田＝デンパサール	747-400 ⇒ 767-300ER	
成田＝台北	747-400 ⇒ 767-300ER	641/648便を機種変更
成田＝仁川	747-400 ⇒ 767-300	951/954便を機種変更
成田＝釜山	767-300 ⇒ 737-800	957/958、969/969便を 機種変更
関西＝金浦	767-300 ⇒ 737-800	
関西＝仁川	767-300 ⇒ 737-800	963/964便を機種変更
関西＝釜山	767-300 ⇒ 737-800	
中部＝バンコク	777-200ER ⇒ 767-300ER	



路線・便数計画の見直し（国内旅客・国際貨物）



国内旅客

【減便】

路線	便数変更	減便時期
羽田＝沖縄	12.5便 ⇒ 11.5便	2009年11月1日～
福岡＝仙台	3便 ⇒ 2便	2009年11月1日～
小牧＝長崎	2便 ⇒ 1便	2009年11月1日～
伊丹＝山形	4便 ⇒ 3便	2009年11月1日～
伊丹＝新潟	6便 ⇒ 5便	2009年12月18日～ 2010年2月28日
伊丹＝出雲	8便 ⇒ 7便	2009年12月1日～ 2010年2月28日

【増便】

路線	便数変更	増便時期
伊丹＝福岡	4便 ⇒ 5便	2009年11月1日～

【ダウンサイジング】

路線	機材変更(一部)	実施時期
札幌＝仙台	JET(4便) ⇒JET(2便)+RJ(2便)	2009年12月1日～

国際貨物

【増便・合便・経由地・発着地変更】 10/25～

路線	変更内容
成田＝香港	週間6便中1便を成田-シンガポール-バンコク-香港-成田に変更
成田-シンガポール-バンコク-成田	週間5便中1便を成田-シンガポール-バンコク-香港-成田に変更
成田-関西-上海-成田	週間1便増便(土曜発)

【機材・運航日変更】 10/25～

路線	変更内容
成田＝香港	週間1便を767-300Fから747-400Fに変更
成田＝上海	火曜日昼発を747-400Fから767-300Fに変更 火曜日夜発を日曜日夜発に変更し、747-400Fから767-300Fに変更



Japan Airlines Corporation