



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

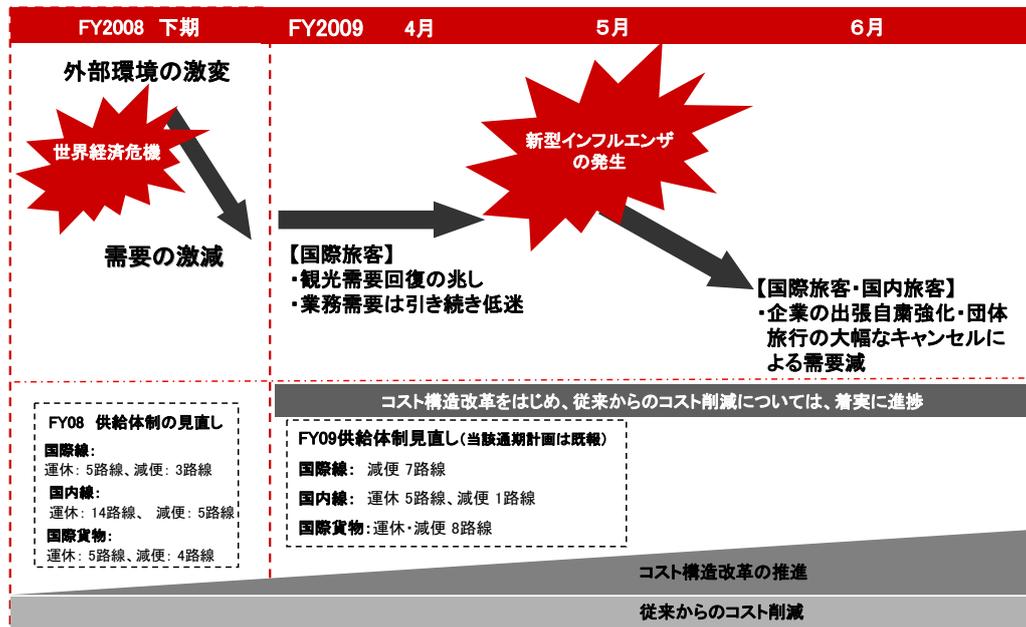


1. 2009年度 第1四半期決算

2. 足元の需要状況と対応

3. 補足資料

□まず、2009年度第1四半期の決算の概要についてご説明いたします。



□決算の数値に入る前に、2009年度第一四半期の概況をご説明いたします。

□昨年秋の金融危機以降、未曾有の世界景気の悪化という外部環境の激変を受けて、航空需要も旅客・貨物ともに大幅な減少にみまわれました。

□こうしたなか、4月も業務需要は低調に推移しましたが、観光需要は、燃油サーチャージの大幅引き下げや円高等を支えに徐々に回復傾向が鮮明になってきました。

□しかしながら、5月の新型インフルエンザの流行以降は、企業の出張自粛強化から業務需要が一段と冷え込んだほか、観光需要も修学旅行等を初めとしてキャンセルが相次ぐなど再度前年を大幅に下回りました。

□この間、弊社では、路線の見直しや機材のダウンサイジング促進等により供給の見直しを行ったほか、コスト構造改革を初めとする徹底的なコスト削減を進めましたが、需要の急落に伴う収入の大幅減少を補うには到らず次ページ以降ご説明するように、大幅な業績の悪化を余儀なくされました。



(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	-

□まず、連結決算の概要をご説明します。

□営業収益:営業収益は、未曾有の景気低迷や新型インフルエンザの影響を主因に、国際旅客を筆頭に国内旅客、貨物も大幅な減収となったことから、前年同期比1,554億円の大幅減となりました。

□営業費用:営業費用は、従来からの聖域なき費用削減施策の継続・深化に加えコスト構造改革の着実な進捗から、前年同期比654億円の減少となりました。

□営業損益:この結果、営業損益は前年同期比900億円減の▲861億円となりました。

□営業外損益:円高に伴う為替差損の拡大を主因に、営業外損益は前年同期比46億円悪化しました。

□経常損益:この結果、経常損益は前年同期比947億円減少の▲939億円となりました。

□特別損益:航空機の臨時償却費等から、特別損益は前年同期比▲18億円悪化しました。

□当期損益:この結果、当期純損益は、前年同期比956億円減少の▲990億円となりました。



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

© JAL2009

6

□次に、セグメント毎の業績をご説明いたします。

□航空運送事業： 可能な限りのコスト削減に努めたものの、国際旅客、国内旅客・貨物の大幅減収から、営業収益は前年同期比1,372億円減少の2,909億円、営業損益は876億円減少の▲842億円となりました。

□航空運送関連事業： 航空旅客需要の低迷を主因に、減収(前年同期比▲45億円)、減益(同▲12億円)となりました。

□旅行企画販売事業： 海外ツアーのジャルパック、国内ツアーのジャルツアーズともに、内外景気の低迷や新型インフルエンザの影響から旅客数が伸び悩み、減収(前年同期比▲239億円)、減益(同▲5億円)となりました。

□カード・リース事業： ジャルカードの会員数は着実に増加しましたが、カード事業以外の部門を分離したことから、減収(前年同期比▲16億円)、減益(同▲2億円)となりました。

□その他事業： 航空需要の低迷からアクセス国際ネットワークの航空予約料収入が伸び悩んだほか、JALホテルズも景気悪化等から宿泊・宴会ともに低迷し、全体でも減収(前年同期比▲17億円)、減益(同▲2億円)となりました。



航空運送事業セグメント 営業収支



	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	-

* 国際・国内合計

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

□次に、中核事業である航空運送事業セグメントの詳細をご説明いたします。

□営業収益：景気の後退、新型インフルエンザの影響を主に主要3事業とも収入は前年を大幅に下回り、全体では前年同期比1,372億円の大減収となりました。

◎国際旅客：需要が同18.6%減少、単価が同33.7%低下し、収入は同▲831億円の大減収となりました（計画対比では、旅客数は想定どおりに推移したものの、単価は、業務需要の低迷による客体構成の変化から想定以上に下落）。

◎国内旅客：需要が同12.4%減少、単価が同2.5%低下し、収入は同▲225億円の減となりました（計画対比では、旅客・単価とも想定より小幅下落）。

◎国際貨物：需要が同31.1%減少、単価は同36.4%低下し、収入は同▲255億円の減となりました（計画対比では、物量は想定を上回ったものの、マーケット環境の悪化から単価は想定以上に下落）。

□営業費用：以下の費用を含むほぼ全ての費目で前年同期を下回り、全体では前年同期比495億円の減少となりました。

◎燃油費：燃油ヘッジにより燃油市況の下落の影響は限定的ながら、燃油消費量削減努力や為替の円高傾向等を背景に前年同期比106億円減少。

◎販売手数料：日本地区国際線旅客販売手数料の廃止及び需要減により同113億円減少。

◎人件費：人的生産性向上による人員減やJALインターナショナル賃金制度改定効果から、同51億円減少。

◎共通経費・その他：聖域なきコスト削減努力の奏効から、同126億円減少。

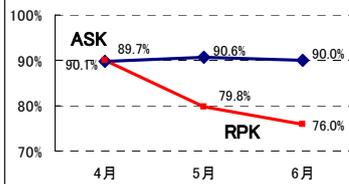
□営業損益：以上の結果、前年同期比876億円減の▲842億円となりました。



供給・需要動向



国際旅客

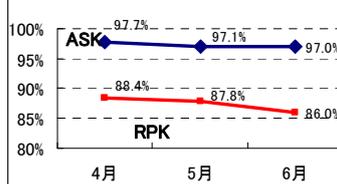


概況

- ◆ 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

© JAL2009

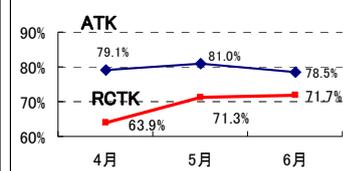
国内旅客



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

8

□このページでは、前ページまでの決算数字の背景にある月ごとの需要・供給の変動(前年同期対比)を国際旅客、国内旅客、国際貨物ごとにご説明します。

□国際旅客

需要については、4月は観光需要の回復を支えに想定を上回って堅調に推移したものの、5月以降は、新型インフルエンザの影響から、観光需要が再び前年を大きく下回ったほか、業務需要も一段と低迷しました。供給は期初より前年を下回って推移しましたが、需給ギャップは5月、6月と拡大しました。

□国内旅客

需要については、景気の低迷継続を背景に期初より前年を大きく下回って推移していましたが、さらに5月以降は修学旅行等のキャンセルや出張抑制等少なからぬ新型インフルエンザの影響を受けました。供給は期初より前年を下回って推移しましたが、需要の減少幅はそれを大幅に上回りました。

□国際貨物

需要については、輸出入の低迷継続を背景に水準的には引き続き前年を大幅に下回って推移しましたが、前年対比での落ち込み幅は縮小傾向を示しました。供給は期初より前年を下回って推移するなか、需給ギャップは多少の改善を示しました。



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

□ 次に、航空運送事業セグメントにおける燃油ヘッジの状況および為替の営業利益に対する影響についてご説明いたします。

□燃油ヘッジ状況

◎現時点における燃油ヘッジの状況は、FY09分は78%、FY10分は44%、FY11分は12%です。

□為替の営業利益に対する効果

- ◎弊社では、航空燃料等を米ドルで購入するなど、外貨建て費用が外貨建て収入を上回ることから、基本的に円高は営業利益ベースでプラスに働きます。
- ◎当期の米ドル市況（平均レート）は、97.1円と昨年同期（102.0円）比5円ほど円高で推移しました。
- ◎この結果、為替の営業利益に与える影響額は、収入サイドで▲51億円、費用サイドで▲75億円となり、全体では約24億円のプラス効果がありました（為替未ヘッジの場合）。

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

□次に現在の需要状況およびそれを踏まえて弊社がすでに着手した、あるいは今後早急に実行する対応策についてご説明いたします。

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

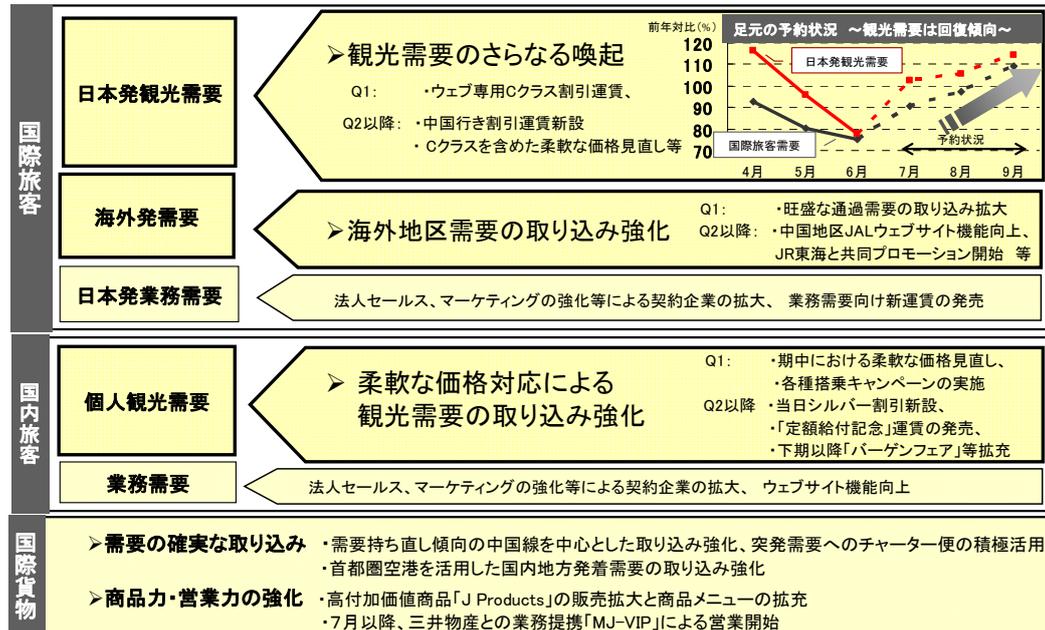
対応策

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

□まず、足元の需要状況をみると、景気の低迷から企業の出張抑制は継続しており、業務需要は第1四半期同様前年を大きく下回っています。

□一方、観光需要は、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徐々に鮮明になってきています。特に、5連休のシルバーウィークを含む9月の予約状況は、前年をかなり上回って推移しています（次ページグラフご参照）。

□想定を上回る需要の落ち込みに対応すべく、弊社では、新たな増収施策の展開や聖域なき費用の削減努力に加え、更なる路線・便数の見直しや機材のダウンサイジングの加速等、可能な限りの対応策を実行あるいは計画しております。



□本表には、足元の需要の落ち込みに対処するための対応策のうち追加的増収施策の主なものを掲げました。

□国際旅客では、回復傾向を見せている日本発観光需要の更なる喚起策（WEB専用Cクラス割引運賃や中国行割引運賃など需要喚起型運賃の新設等）を中心としつつ、日本地区需要の伸び悩みを海外地区需要の積極的な取り込みで補完します（個人観光客ビザ解禁の機を捉えた中国地区WEB機能向上等）。さらには、法人セールス・マーケティングの強化等で日本発業務需要の取り込み増を図ります。

こうした追加的施策を実行するなか、足元の予約状況は、上のグラフのとおり、7月以降日本発観光需要については、前年同月を上回って好調に推移しております。

□国内旅客でも、柔軟な価格政策により観光需要の取り込みを強化します（定額給付金記念運賃の発売、当日シルバー割引運賃や下期以降のバーゲンフェア設定等）。また、業務需要についてもWEB機能向上等により取り込み増を図ります。

□一方、貨物については、逸早い景気回復を背景に荷動きが持ち直し傾向にある中国線を中心に需要の積極的な取り込み増を図るほか、高付加価値商品「JPRODUCTS」の販売拡充や三井物産との業務提携（MJ-VIP）効果により商品力・営業力の強化を図ります。



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



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)

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

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

© JAL2009

13

□あらゆる領域を聖域視せずに徹底的なコスト削減にも取り組んでいます。弊社の最大の費用項目は燃油費ですが、燃費効率の良い機材への更新、航空機エンジン洗浄の頻度増加、食器・コンテナ等搭載品の軽量化、燃油使用量の少ない運航方式の積極的導入等の自助努力により、燃油費は想定を下回って推移しています。

さらには、人件費についても、人的生産性の向上や一時休業制度の実施等により計画を下回っているほか、その他の費用についても販促費を初めとして、想定以上の削減を実現しています。

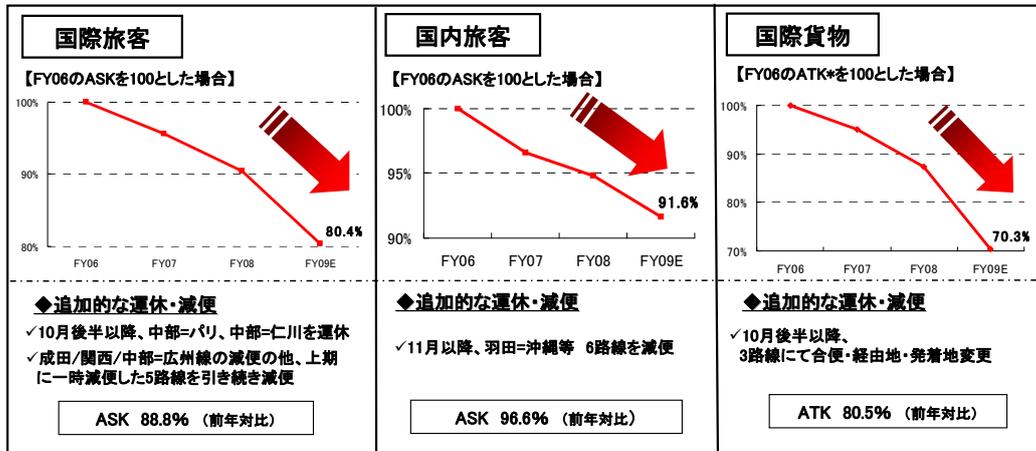
また、運航施設利用費、貨客サービス費、販売手数料、付帯事業費についても、期中における供給体制の見直しや収入減等により、コストは想定以上に減少しております。今後もこうしたコスト削減に向けた自助努力を徹底して参ります。

□さらには、需要の急減に迅速に即応すべく、期中においても供給体制の追加的見直しを実行しています。従来より計画していた供給規模の見直しに加え、5月からは羽田暫定供与枠の有効活用を図ったほか、U/Lルール適用の一時停止を受けて6月からは東京=デリー線で、7月からは成田=北京、関西=上海等7路線で減便を実施しました。

* U/L(Use it or Lose it)ルール: 一定期間内に発着枠を一定以上使用しなかった場合、翌年にその時間帯で発着する権利を失うルール



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



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

□前ページの4～6月にかけて実施した供給体制の見直しに加え、8月7日には09年度下期の計画に関し、路線・便数の更なる見直しと追加的な機材のダウンサイジングを発表しました。

◎国際旅客:運休 10月後半以降、中部=パリ、中部=仁川線の2路線
減便 成田/関西/中部=広州に加え、上期に一時減便の5
路線を引き続き減便継続

◎国内旅客:減便 11月以降、羽田=沖縄等6路線を減便

◎国際貨物:10月後半以降、3路線で合便・経由地・発着地変更

□この結果、09年度の国際旅客、国内旅客、国際貨物の供給規模はいずれも大幅に縮小(以下の比率はFY06=100とした場合のFY09の供給規模)。

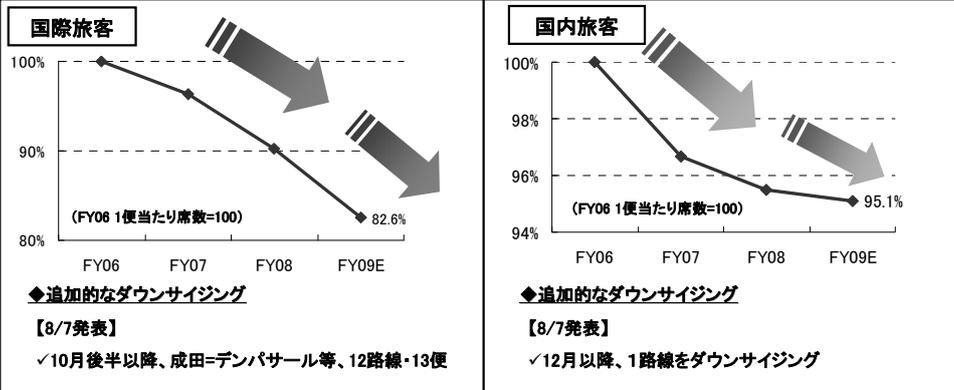
国際旅客 80.4%

国内旅客 91.6%

国際貨物 70.3%

□なお、現在、更なる運営体制の見直しを検討しており、次期中期経営計画で発表予定です。

さらなるダウンサイジングの促進 (1便あ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なダウンサイジングを検討
 次期中期計画にて発表

□前ページでご説明した機材のダウンサイジングとしては、具体的に以下の対応を計画しています。

- ◎ 国際旅客: 10月後半以降、成田=デンパサール等12路線13便で機材のダウンサイジングを実施。
 (既報の成田=シカゴ/ロサンゼルスを含むと14路線・15便)
- ◎ 国内旅客: 12月以降、1路線にてダウンサイジングを実施。

□このダウンサイジングの実行により、09年度の1便当たりの平均提供座席数は大幅に減少します。

- ◎ 国際旅客 82.6% (FY06の1便あたり平均提供座席数=100とした場合)
- ◎ 国内旅客 95.1%(同上)

□上記に加えて、更なる機材のダウンサイジングも検討しており、次期中期経営計画で発表予定です。



【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。

□以上ご説明してきたことを改めて纏めたのがこのページです。

□第1四半期は、景気の低迷継続に加えて、インフルエンザの影響が予想以上に大きく、業務需要および観光需要ともに想定を大きく下回りました。

□第2四半期以降は、こうした需要の大幅な減少に迅速に対応するため、追加的な増収施策の展開やあらゆる分野におけるコスト削減のさらなる徹底・強化に加え、路線・便数の見直しやダウンサイジングの加速による供給規模の見直しにより、可能な限りの収益性の改善を図ります。

□さらに、今年度半ばまでには、新しい中期計画を発表いたします。

この次期中期計画では、航空需要のボラティリティや燃油価格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を構築するとともにリスク耐性の強化を図ります。

□こうした目標を実現するために、「需給の適正化とさらなるコスト削減による利益の極大化」および「事業の選択と集中を強化する事業構造の抜本的な改革」について鋭意検討中です。



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～

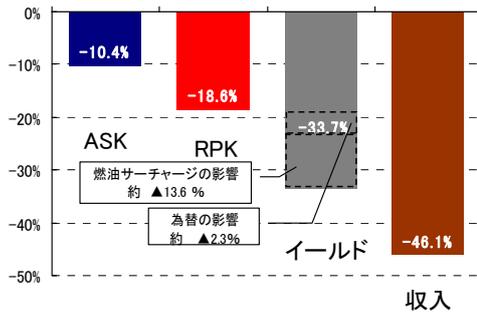


前年同期比 供給・需要・イールド・収入

<4-6月>

収入：973億円（前年同期比 ▲831億円）

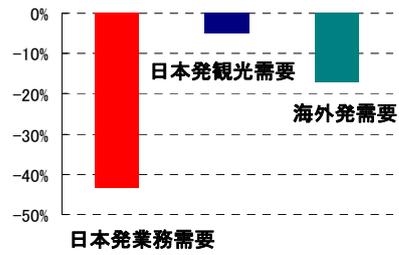
ロードファクター：60.2%（前年同期差 ▲6.1pt）



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

© JAL2009

前年同期比 客体別需要



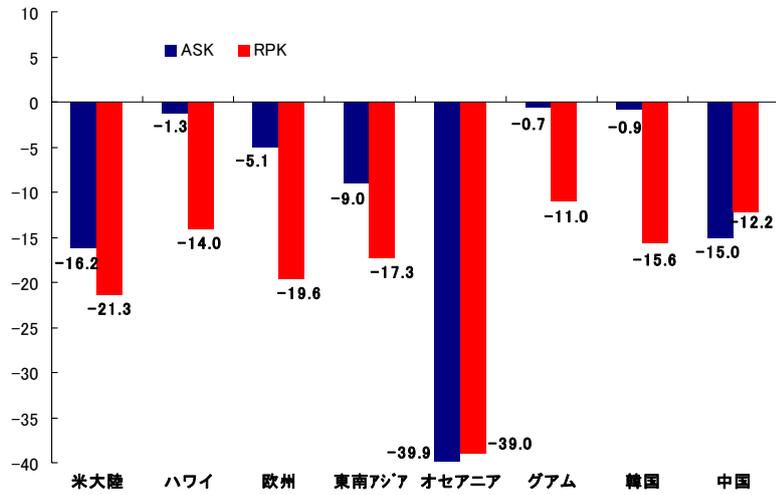


国際線旅客 ~方面別供給・需要~



<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～



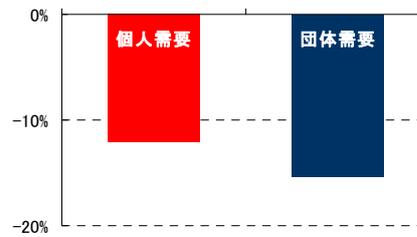
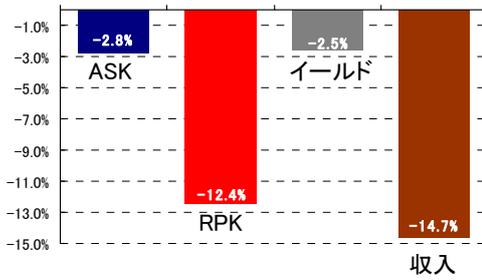
前年同期比 供給・需要・イールド・収入

<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



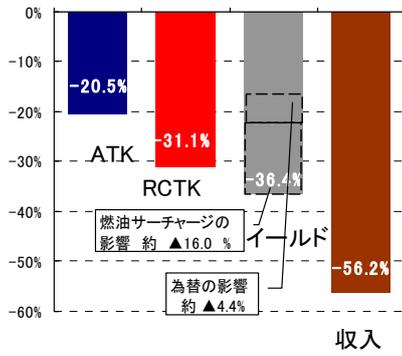
供給: ASK (有効座席キロ)
 需要: RPK (有償旅客キロ)
 イールド: 収入 / RPK



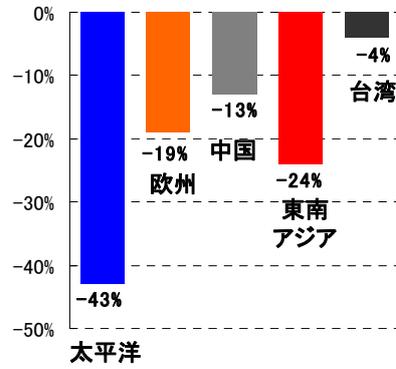
前年同期比 供給・需要・イールド・収入

<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

© JAL2009

【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＝デンバサール	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	22



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