



株式会社日本航空



2009年度(平成22年3月期) 第2四半期決算

2009年 11月13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2四半期決算

連結決算の概要	P4
セグメント別営業収益・営業損益	P5
航空運送事業セグメント 営業収支	P6
国際旅客事業の概況	P7
国内旅客事業の概況	P8
国際貨物事業の概況	P9
燃油と為替(航空運送事業セグメント)	P10

2.補足資料

国際旅客 ～収入分析～	P12
国際旅客～方面別供給・需要～	P13
国内旅客 ～収入分析～	P14
国際貨物 ～収入分析～	P15
主要子会社の業績	P16



1. 2009年度 第2四半期決算

2. 補足資料



連結決算の概要



(単位:億円)

	FY09 4-9月	前年差	前年比	FY09 7-9月	前年差	前年比
営業収益	7,639	▲ 3,096	71.2%	4,290	▲ 1,542	73.6%
(営業費用)	8,597	▲ 1,836	82.4%	4,387	▲ 1,181	78.8%
営業損益	▲ 957	▲ 1,260	-	▲ 96	▲ 360	-
経常損益	▲ 1,144	▲ 1,324	-	▲ 204	▲ 377	-
当期損益	▲ 1,312	▲ 1,678	-	▲ 321	▲ 722	-



セグメント別営業収益・営業損益



(単位: 億円)

		FY09 4-9月	前年同期比	FY09 7-9月	前年同期比
航空運送	営業収益	6,669	▲ 2,748 70.8%	3,759	▲ 1,376 73.2%
	営業損益	▲ 972	▲ 1,222 -	▲ 130	▲ 346 -
航空運送関連	営業収益	981	▲ 102 90.6%	500	▲ 56 89.9%
	営業損益	▲ 4	▲ 20 -	3	▲ 8 31.3%
旅行企画販売	営業収益	1,362	▲ 440 75.6%	803	▲ 200 80.0%
	営業損益	3	▲ 6 33.8%	22	▲ 0 99.1%
カード・リース	営業収益	327	▲ 4 98.7%	168	12 107.8%
	営業損益	32	3 110.9%	19	5 140.8%
その他	営業収益	360	▲ 65 84.7%	172	▲ 47 78.5%
	営業損益	▲ 7	▲ 9 -	▲ 6	▲ 7 -
計	営業収益	9,700	▲ 3,359 74.3%	5,405	▲ 1,668 76.4%
	営業損益	▲ 948	▲ 1,255 -	▲ 90	▲ 356 -
消去または全社	営業収益	▲ 2,061	263 -	▲ 1,114	126 -
	営業損益	▲ 8	▲ 4 -	▲ 6	▲ 3 -
連結	営業収益	7,639	▲ 3,096 71.2%	4,290	▲ 1,542 73.6%
	営業損益	▲ 957	▲ 1,260 -	▲ 96	▲ 360 -



航空運送事業セグメント 営業収支



(単位: 億円)

	FY09 4-9月	前年差	前年比	FY09 7-9月	前年差	前年比
営業収益	6,669	▲ 2,748	70.8%	3,759	▲ 1,376	73.2%
国際旅客	2,254	▲ 1,683	57.2%	1,281	▲ 852	60.0%
国内旅客	3,107	▲ 418	88.1%	1,795	▲ 192	90.3%
国際貨物	430	▲ 523	45.1%	231	▲ 268	46.3%
国内貨物	159	▲ 15	91.2%	84	▲ 7	91.7%
郵便*	53	▲ 16	76.7%	24	▲ 8	74.8%
その他	309	▲ 36	89.6%	155	▲ 24	86.1%
付帯事業	355	▲ 54	86.6%	187	▲ 21	89.6%
営業費用	7,642	▲ 1,526	83.4%	3,889	▲ 1,030	79.1%
燃油費	1,882	▲ 627	75.0%	977	▲ 520	65.2%
運航施設利用費	573	▲ 65	89.8%	286	▲ 42	87.0%
整備費	553	▲ 97	85.0%	276	▲ 72	79.3%
貨客サービス費	198	▲ 44	81.6%	109	▲ 20	84.3%
販売手数料	297	▲ 236	55.7%	161	▲ 122	56.8%
航空機材減価償却費	386	3	100.8%	194	▲ 3	98.3%
航空機材賃借料	455	▲ 78	85.4%	219	▲ 46	82.6%
人件費	1,329	▲ 125	91.4%	665	▲ 73	90.0%
共通経費	953	▲ 73	92.9%	477	▲ 40	92.2%
その他	1,012	▲ 181	84.8%	520	▲ 87	85.7%
営業損益	▲ 972	▲ 1,222	-	▲ 130	▲ 346	-

【4-9月営業費用主な増減要因解説】

コスト構造改革の進捗もあり、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減少

【燃油費】 燃油使用量の削減努力やASK/ATKの削減、燃油市況下落、為替の円高効果等により燃油費は大幅に削減

【販売手数料】 4月以降の日本地区国際線販売手数料(5%)の廃止を主因に需要の減少もあり、販売手数料が大幅に減少

【人件費】 JAL賃金制度改定の通年化効果、人的生産性向上等の取り組みによる人員減等により人件費が約1割減少

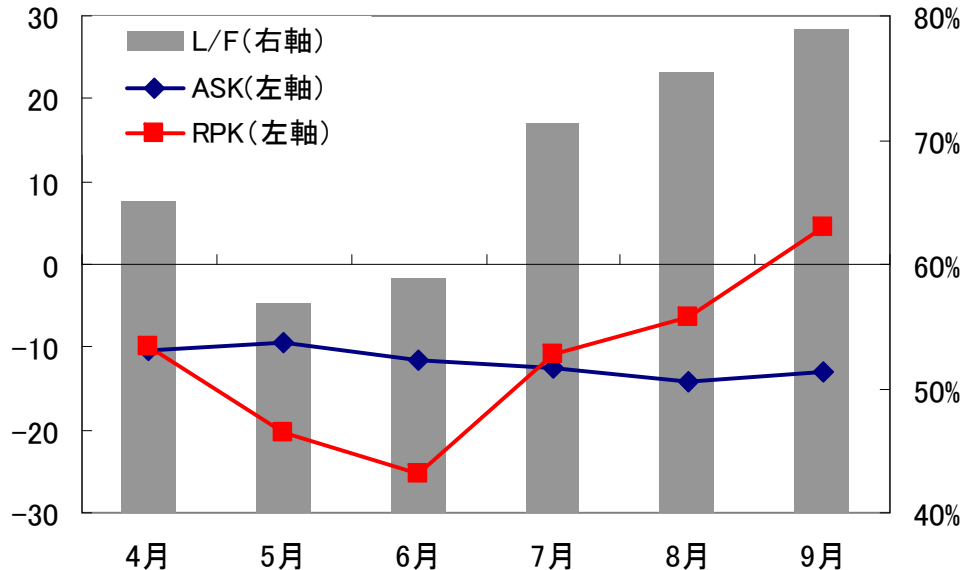


国際旅客事業の概況

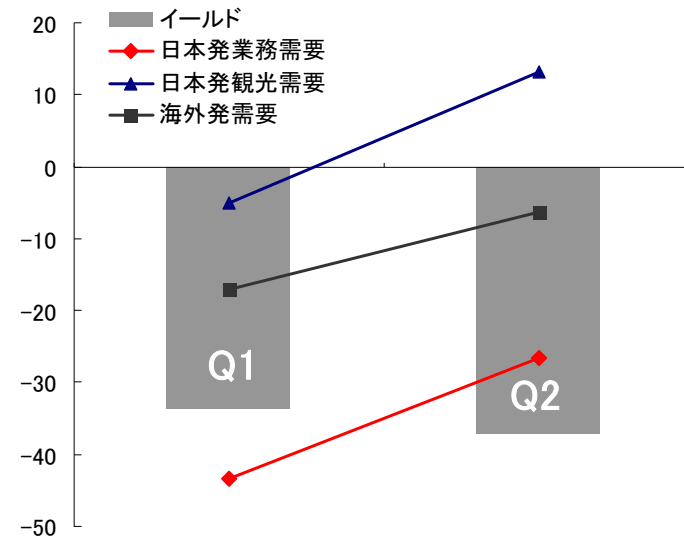


需給適合の進展からL/Fは回復傾向、 但し、イールドは客体構成の変化やFSCの低下から大幅下落継続

【供給・需要・ロードファクターの推移】(前年同月比、L/Fは実績)



【客体別需要とイールドの推移】(前年同期比) イールド: 収入/RPK



<7-9月の概況>

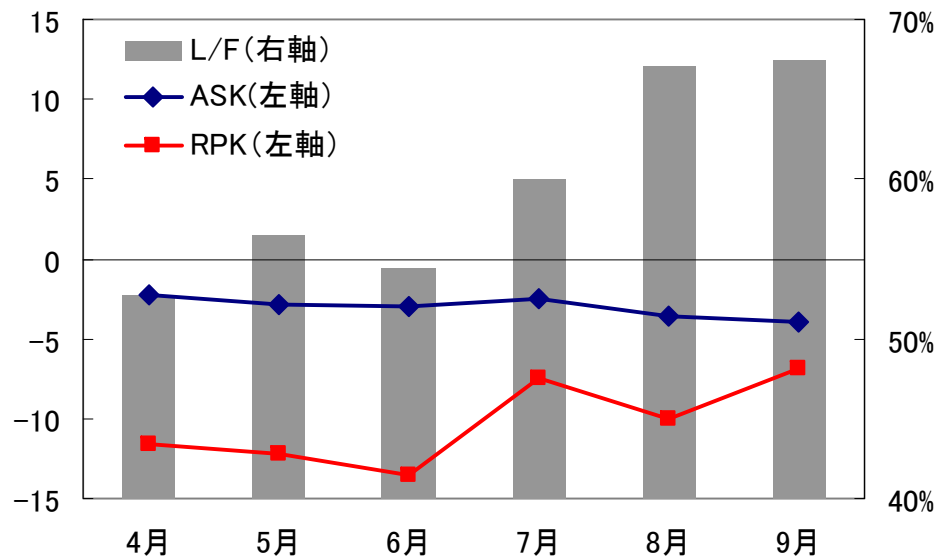
- ・供給: 需給適合を目指した運休・減便の加速やダウンサイジングの推進から、7-9月のASKは 前年同期比 $\Delta 13.2\%$ 減少。
- ・需要: 業務需要は引き続き低迷したが、7月以降、新型インフルエンザの沈静化等から観光需要が回復。また、海外地区においても通過需要の積極的な取り込みもあり、7-9月のRPKは同 $\Delta 4.5\%$ まで回復。
- ・ロードファクター(L/F): 上記のASKの低下、RPKの上昇から、L/Fは改善。

<7-9月の概況>

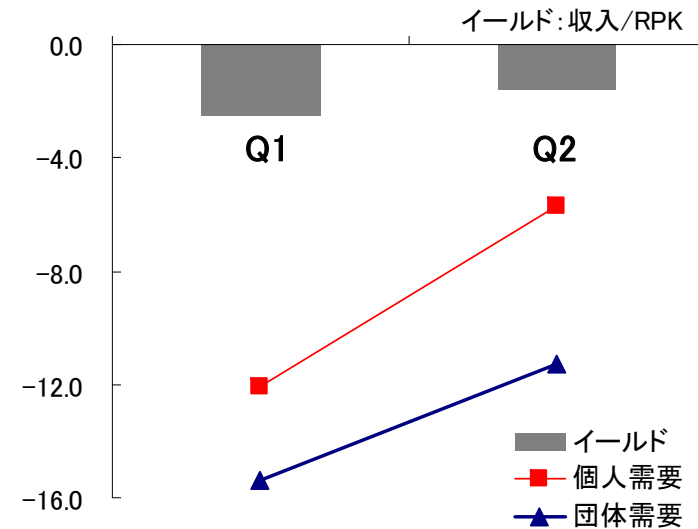
- ・日本地区観光需要: FSCの廃止(7-9月)、円高の継続、新型インフルエンザ影響の沈静化等により、前年を上回る水準まで回復。
 - ・日本発業務需要: 景気低迷を受けた企業の出張抑制の継続を主因に、引き続き前年を大幅に下回って推移。
 - ・海外発需要: 通過需要の積極的な取り込みは奏効するも、景気低迷や円高による総需要の低迷から、前年を下回って推移。
- ⇒イールド: 業務需要低迷やダウングレード傾向の拡大による客体構成の変化、FSCの廃止等により大幅に低下。

5-6月の新型インフルエンザによる需要急落からは徐々に回復、
但し、景気低迷継続から個人需要・団体需要ともに前年を下回って推移、イールドも低下

【供給・需要・ロードファクターの推移】(前年同月比、L/Fは実績)



【客体別需要とイールドの推移】(前年同期比)



＜7-9月の概況＞

- ・供給：追加的な路便の見直しやダウンサイジングから、ASKは前年同期比△3.3%低下。
- ・需要：7月以降は、新型インフルエンザの影響は5-6月に比べ沈静化したほか、9月のシルバーウィークは堅調に推移するも、景気低迷の継続等により需要は前年を下回って推移。
- ・ロードファクター(L/F)：インフルエンザの影響から急落したQ1に比べれば改善傾向にあるものの、引き続き前年同期を下回って推移。

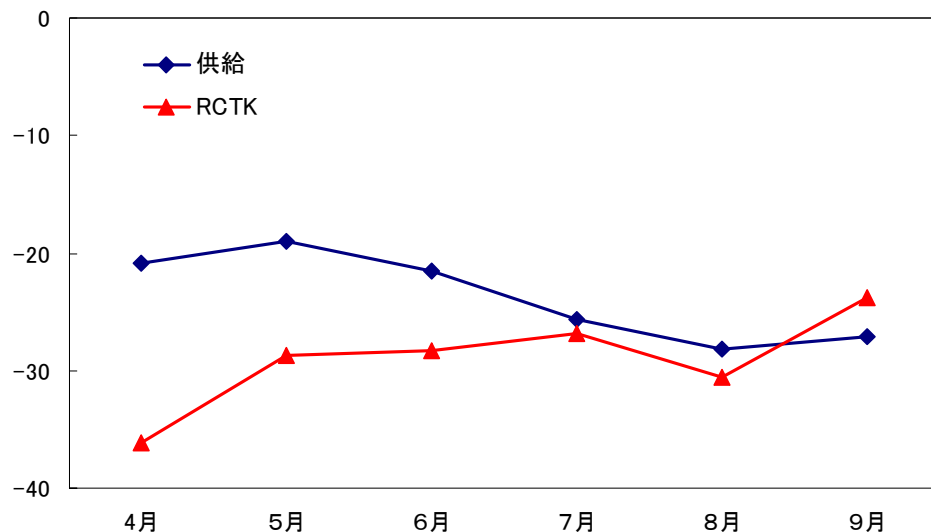
＜7-9月の概況＞

- ・個人需要：バーゲンフェア等の施策は奏効するも、企業の出張抑制等により、高単価ビジネス系運賃を中心に利用者数は減少。
 - ・団体需要：景気の低迷を背景に、募集型旅行・ホテルパックの団体商品が前年を大きく下回って推移。
- ⇒イールド：団体のイールドは前年並みを維持するものの、個人のイールドはビジネス需要の低迷や安価な券種へのシフトから前年を下回って推移。



機動的な供給調整により需給バランスは改善傾向。一方、イールドは景況感の悪化、FSC引き下げにより大幅に下落

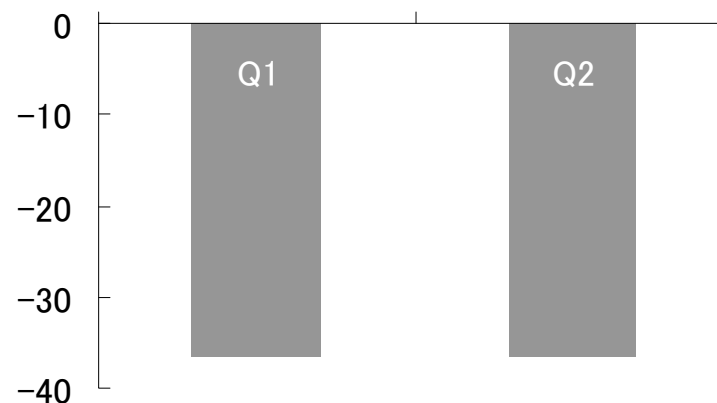
【供給・需要の推移】(前年同月比)



<7-9月の概況>

- ・供給: 7月以降のロサンゼルス・シカゴ線のコタミ化*(2地点経由便化)、8月以降のロンドン線の機動的な供給調整によるフランクフルト・アムステルダム線のコタミ化*により供給は前年を大きく下回って推移。
- ・需要: 景況感が引き続き捗々しくないなか、9月には、計10便のチャーター便を運航するなど貨物の積極的な取り込みを図ったものの、定期便供給減の影響もあり、RCTKは前年を下回って推移。

【イールドの推移】(前年同期比) イールド: 収入/RCTK



<7-9月の概況>

- ・イールド: FSCの引き下げ等により、イールドは前年同期比大きく低下しているが、徐々にアジア・中国発を中心にマーケット環境は回復傾向

*コタミ化: 成田=シカゴ、成田=ロサンゼルス線を7月以降、成田-シカゴ-ロサンゼルス-成田へ変更。また、成田-アムステルダム-ロンドン-成田、成田=フランクフルト線を8月以降、成田-アムステルダム-フランクフルト-成田に変更。



燃油と為替（航空運送事業セグメント）



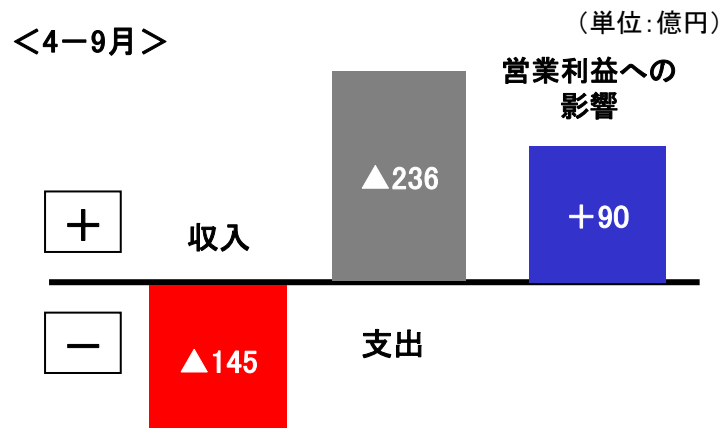
燃油市況平均*

FY08 4-9月	FY09 4-9月
\$148.9/bbl	\$67.3/bbl

燃油ヘッジの状況

FY09(4-9月)	FY09(通期)
82%	81%

為替の影響（営業利益ベース）



平均レート**

	FY08 4-9月	FY09 4-9月
USD	¥105.0	¥96.0
EUR	¥162.8	¥131.7

為替ヘッジの状況 (USD)

FY09: 86%



1. 2009年度 第2四半期決算

2. 補足資料



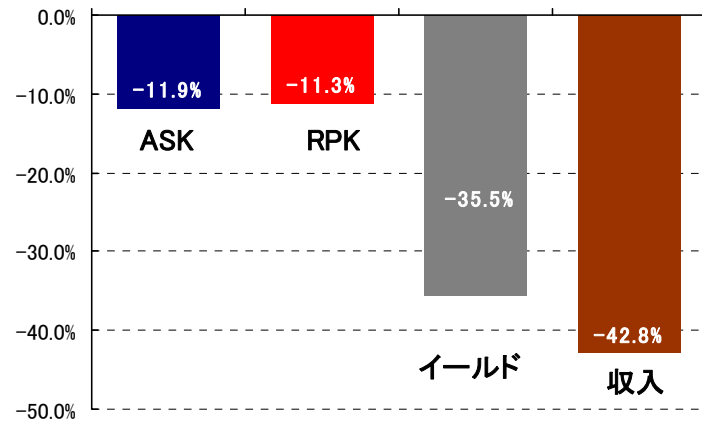
国際線旅客 ～収入分析～



前年同期比 供給・需要・イールド・収入

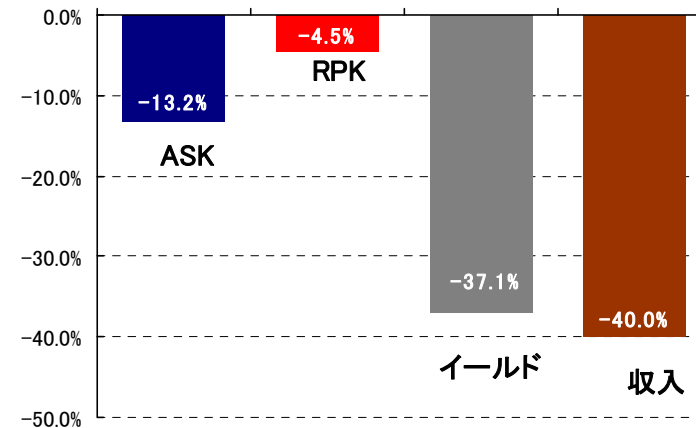
<4-9月>

収入：2,254億円（前年同期比 ▲1,683億円）



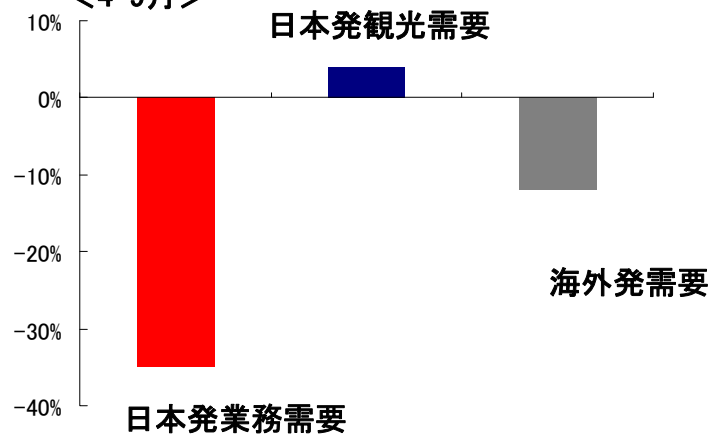
<7-9月>

収入：1,281億円（前年同期比 ▲852億円）

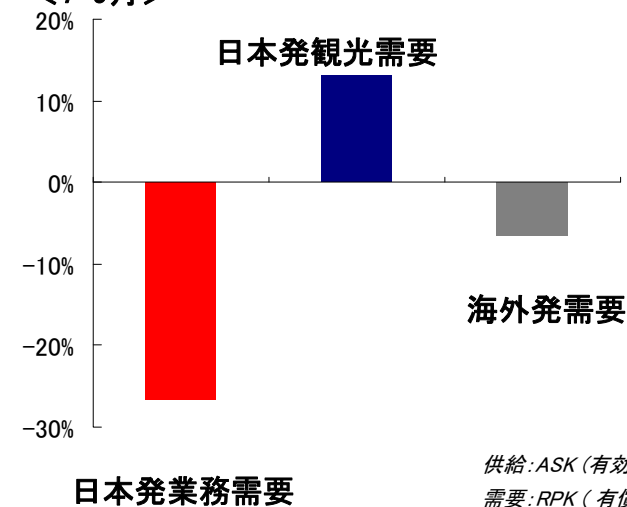


前年同期比 客体別需要

<4-9月>



<7-9月>

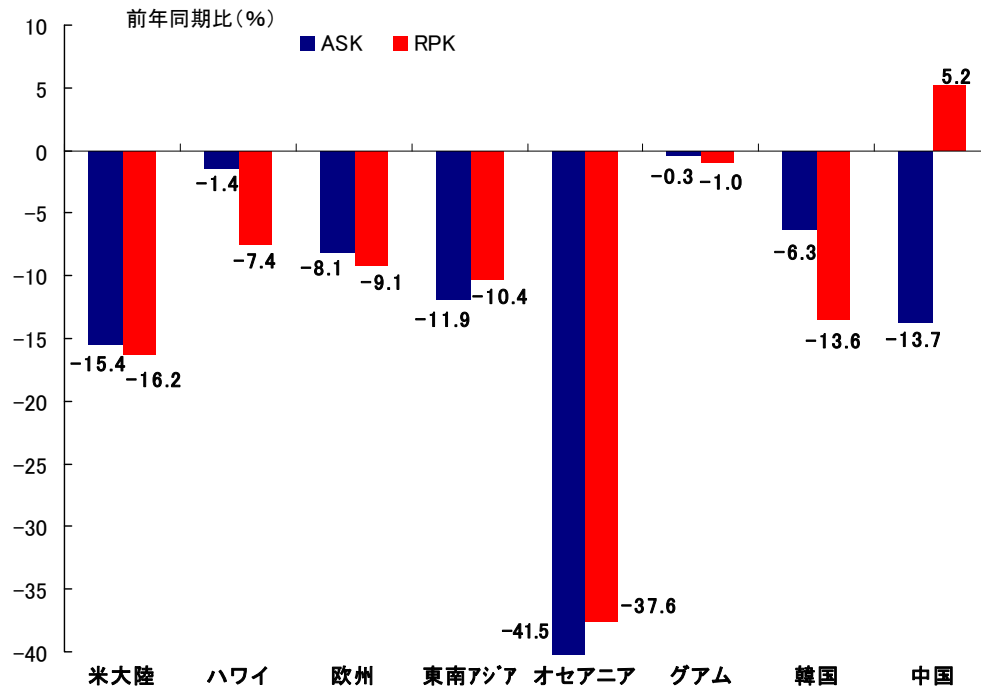




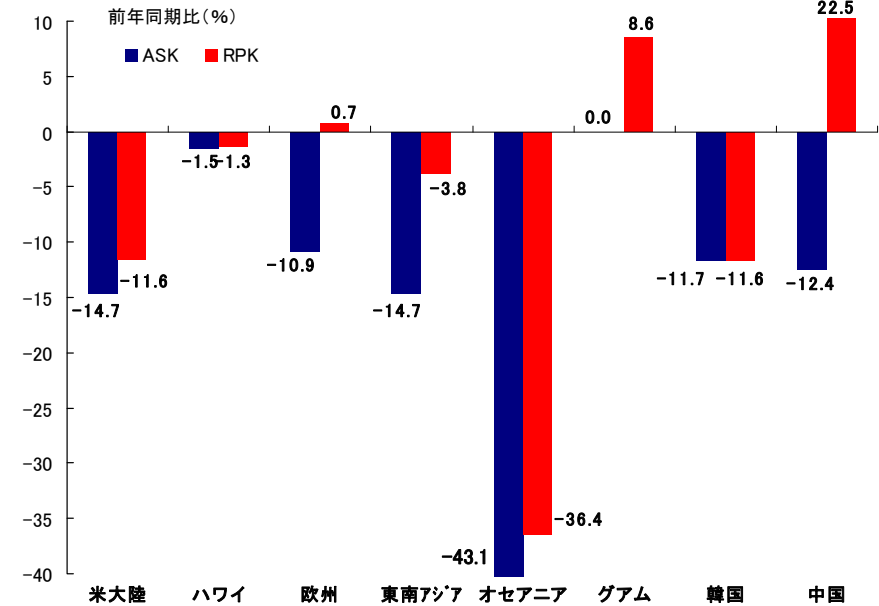
国際線旅客 ～方面別供給・需要～



<4-9月>



<7-9月>



供給:ASK(有効座席キロ)
 需要:RPK(有償旅客キロ)



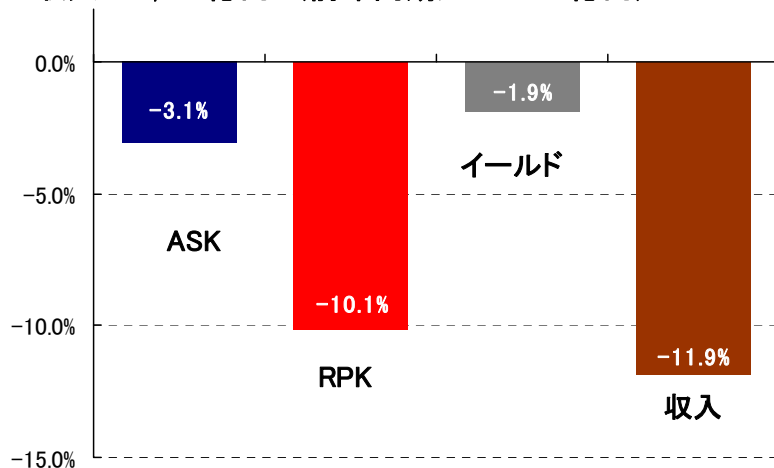
国内線旅客 ～収入分析～



前年同期比 供給・需要・イールド・収入

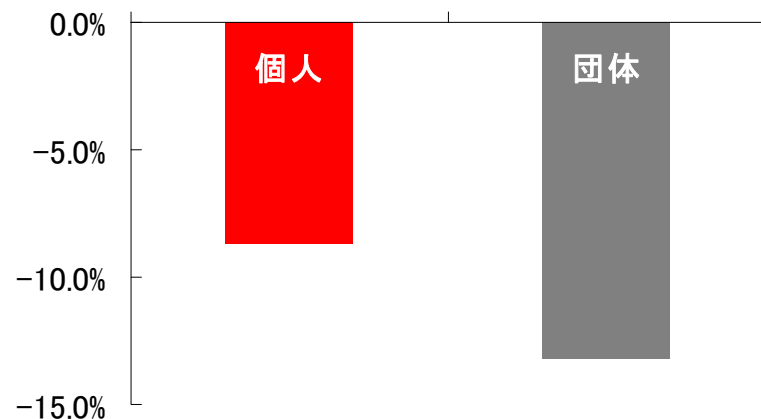
<4-9月>

収入：3,107億円（前年同期比 ▲418億円）



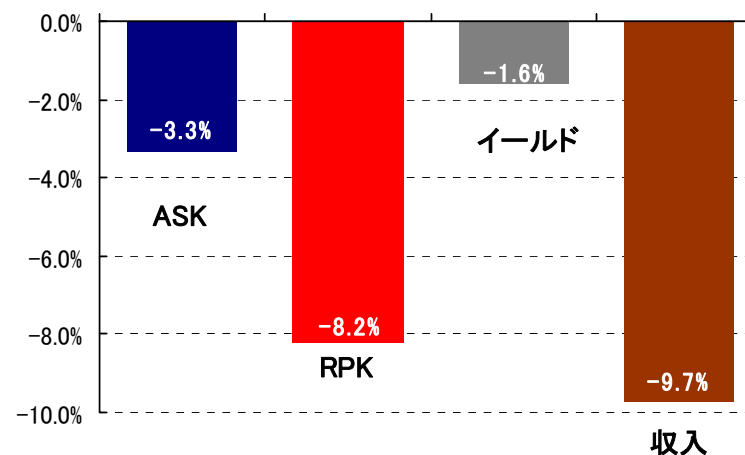
前年同期比 客体別需要

<4-9月>

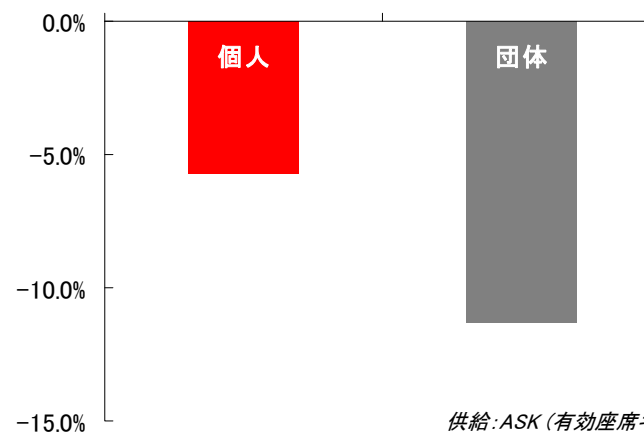


<7-9月>

収入：1,795億円（前年同期比 ▲192億円）



<7-9月>



供給: ASK (有効座席キロ) 14
 需要: RPK (有償旅客キロ)
 イールド: 収入/RPK

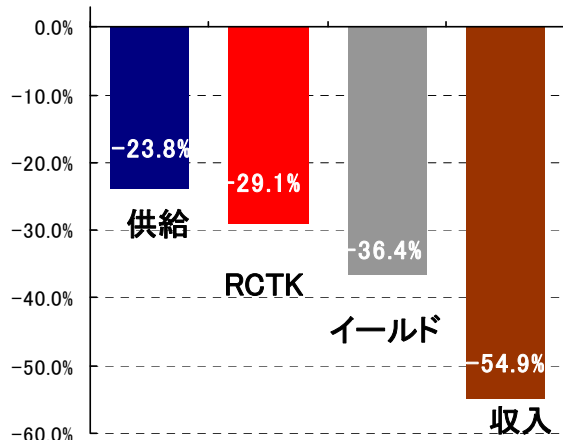


国際貨物 ～収入分析～

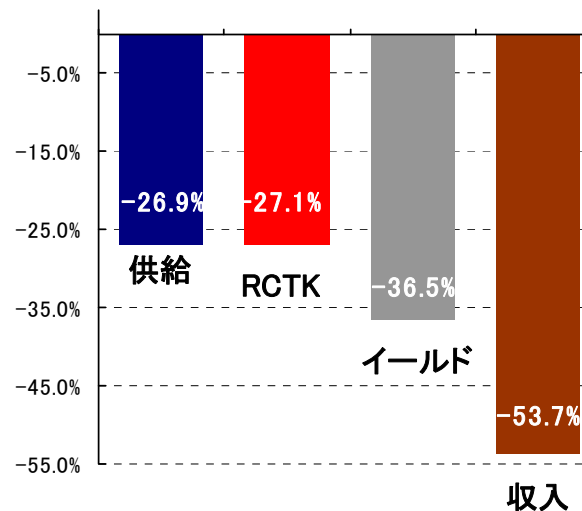


前年同期比 供給・需要・イールド・収入

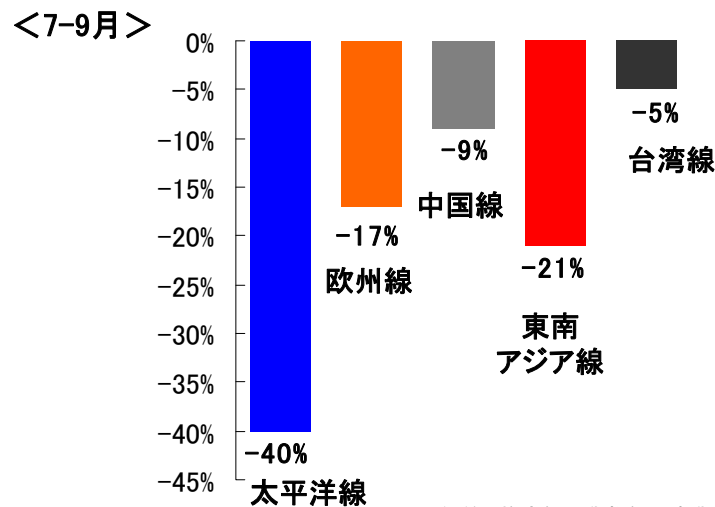
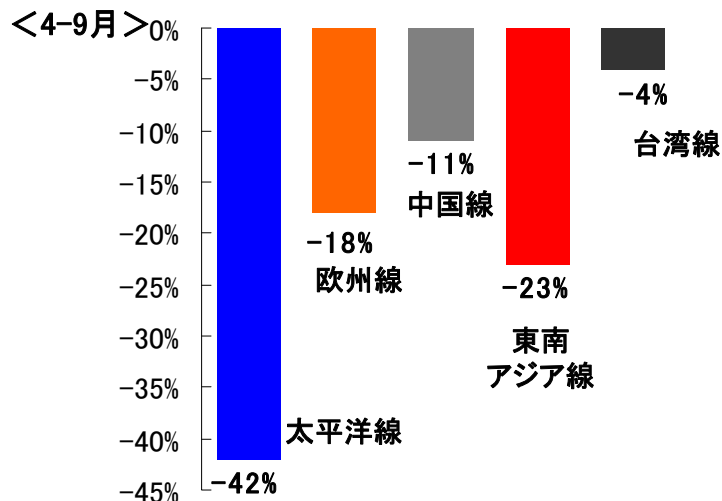
<4-9月> 収入: 430億円 (前年同期比 ▲523億円)



<7-9月> 収入: 231億円 (前年同期比 ▲268億円)



前年同期比 路線別需要 (搭載重量)



© JAL2009

供給: 旅客便+貨物便の全貨物供給量 15

需要: RCTK(有償貨物トン・キロ): イールド: 収入/RCTK



主要子会社の業績



(単位:億円)

		営業収益		営業利益		当期利益	
		FY09 4-9月	前年度差	FY09 4-9月	前年度差	FY09 4-9月	前年度差
航空運送関連	ティエフケー	114	▲ 20	▲ 0	▲ 4	0	▲ 2
	ジャルツアーズ	632	▲ 61	3	▲ 2	3	▲ 1
旅行企画販売	ジャルパック	468	▲ 297	▲ 2	1	▲ 7	▲ 2
	カード・リース	109	▲ 0	23	1	14	0
その他	JALホテルズ	49	▲ 10	▲ 3	▲ 2	▲ 16	▲ 16

* ジャルパックのみ連結、ほかは単体



Japan Airlines Corporation