



株式会社日本航空
2008年度(平成21年3月期)
第2四半期 決算説明会

2008年11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。

1.2008年度第2四半期決算

1-1.決算概要

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
国際旅客の概況	P7
国内旅客の概況	P8
国際貨物～収入分析～	P9
燃油費と為替(航空運送事業セグメント)	P10

1-2.新再生中期プランの着実な進捗

2008-2010年度 新再生中期プランの着実な進捗	P12
プレミアム戦略の推進	P13
路線見直しとダウンサイジングの推進	P14
人的生産性の向上(人件費施策)とコスト削減	P15
関連事業の見直し	P16

2.通期見直し修正について

2008年度 通期見直し	P18
航空運送セグメント収入増減要因の分析	P19
路線便数計画の見直し	P20
燃油費の見直し	P21
コスト構造改革の前倒し	P22
計画を上回るコスト削減	P23
サマリー	P24

3.補足資料

国際旅客～方面別供給・需要～	P26
主要子会社の業績	P27
セグメント別業績目標	P28
設備投資・減価償却	P29
有利子負債	P30

1. 2008年度 第2四半期決算

1-1. 決算概要

1-2. 新再生中期プランの着実な進捗

2. 通期見直し修正について

3. 補足資料



連結決算の概要



収入・費用ともに減少、当期純利益は増加

(単位:億円)

	07年度 上期	08年度 上期	前年度差	前年度比
営業収益	11,429	10,735	693	93.9%
(営業費用)	10,862	10,433	429	96.0%
営業損益	566	302	264	53.4%
経常損益	587	180	406	30.7%
当期損益	73	366	293	501.8%



セグメント別営業収益・営業損益



航空運送事業は増収・減益

(単位: 億円)

	営業収益			営業損益	
	08年度 上期	前年度差	前年度比	08年度 上期	前年度差
航空運送事業	9,418	101	101.1%	249	248
航空運送関連事業	1,083	730	59.7%	16	7
旅行企画販売事業	1,802	195	90.2%	9	1
カード・リース事業	331	6	101.9%	29	7
その他事業	425	74	85.2%	2	8
計	13,060	891	93.6%	306	258
消去または全社	2,324	198	-	4	5
連結	10,735	693	93.9%	302	264



航空運送事業セグメント営業収支



聖域なきコスト削減の取り組み効果が顕現化

	07年度 上期	08年度 上期	(単位:億円) 前年度差	前年度比
営業収益	9,316	9,418	101	101%
国際旅客	3,841	3,938	96	103%
国内旅客	3,527	3,525	1	100%
国際貨物	914	954	39	104%
国内貨物	139	174	35	126%
その他	424	414	9	98%
付帯事業	468	410	58	88%
営業費用	8,818	9,168	349	104%
燃油費	2,060	2,510	449	122%
運航施設利用費	655	639	16	97%
整備費	586	651	65	111%
貨客サービス費	255	243	12	95%
販売手数料	579	533	45	92%
航空機材減価償却費	362	383	20	106%
航空機材賃借料*	544	533	11	98%
人件費	1,458	1,454	4	100%
共通経費*	1,061	1,030	30	97%
その他*	1,253	1,189	64	95%
営業損益	497	249	248	-

* 本年度連結消去方式の一部変更に伴い、FY07上期データを修正

景気減速を背景に需要は低調に推移するものの、クラス構成の改善、運賃値上げ等によりイールドは向上

< 上期の需要概況 >

【総需要】 ・景気減速を背景に減少傾向が鮮明に

【JAL需要】 ・期初より観光需要は低調に推移

- ・Q1まで好調であったビジネス需要も夏場以降弱含む。
- ・方面別では、中国線及びオセアニア線等、リゾート路線中心に低迷。



観光需要の低迷要因としては

➤ 総需要の落ち込み

出国日本人数 4 - 9月 92.4 %
訪日外客数 8月以降減少(30ヶ月ぶり)
(前年同期比 出典:JNTO)

➤ 中国需要の低迷

食の問題、チベット騒動、四川大地震 等

➤ 燃料高騰による燃油サーチャージの上昇等

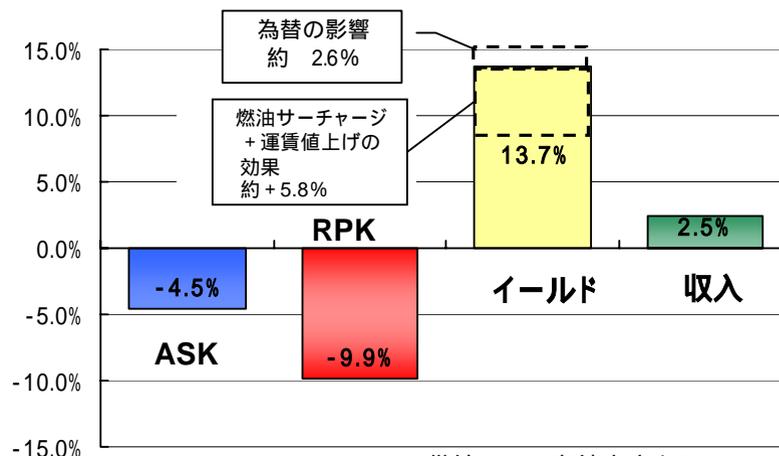
FY07 7月 75ドルレベル FY08 7月 120ドルレベル

< 収入分析 >

・収入 3,938億円 (対前年 +96億円)

・ロードファクター 67.4% (対前年同期 4.0pt)

ASKは 4.5%低下し、RPKが 9.9%減となるものの
クラス構成の改善 (ファースト・ビジネスクラス
旅客の比率の向上)やIATA運賃・燃油サーチャージの
値上げ等により、イールドは13.7%上昇し、増収となった



供給: ASK (有効座席キ口)

需要: RPK (有償旅客キ口)



国内旅客の概況



総需要が伸び悩むなか、JAL需要は微増。但し、イールドは伸び悩み、収入は前年同期並み

< 上期の需要概況 >

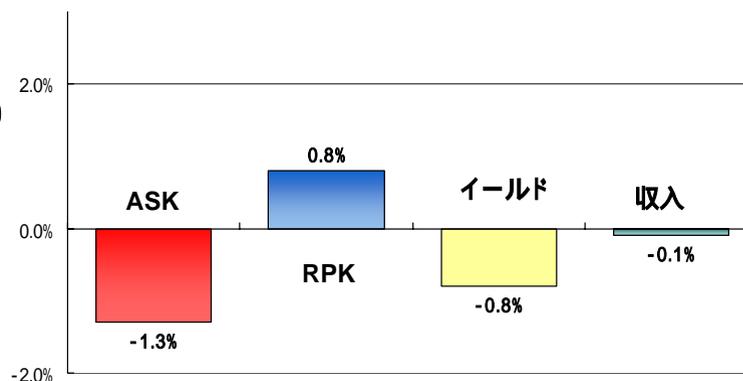
- 個人旅客数は期初より弱含んで推移。一方、団体旅客数は、販売施策の強化等が奏功し、前年を上回って推移
- 羽田 = 伊丹、福岡、札幌線の幹線が好調に推移
- 競争が激化する新幹線競合路線では前年をやや割り込んだほか、他航空会社による新規参入のあった羽田 = 鹿児島、旭川線は伸び悩んだ
- クラスJは引き続きL/F 85%以上と好調、国内線Fクラスも昨年末の導入後好調に推移

< 収入分析 >

・収入 3,525 億円 (対前年 1億円)

・ロードファクター 64.6%へ上昇 (対前年同期 +1.4pt)

ASKは 1.3%の減少に対して、RPKは +0.8%の増加となるものの、団体旅客比率の上昇等により、イールドは伸び悩み、収入は前年同期並みとなった



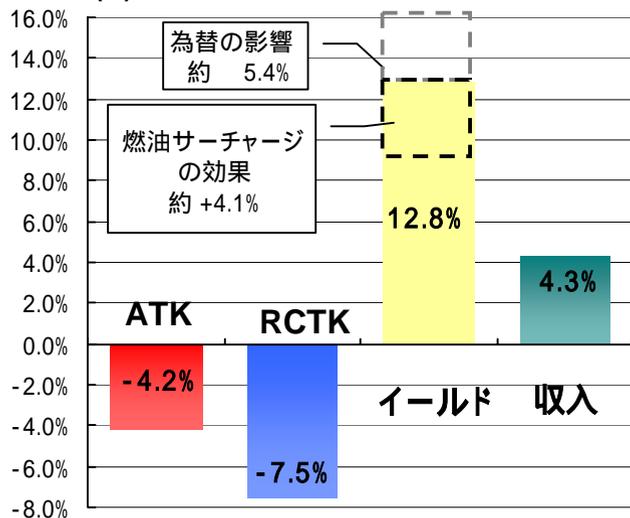
供給: ASK (有効座席キロ)

需要: RPK (有償旅客キロ)

需要低迷のなか、イールドが上昇し増収

対前年 供給・需要・イールド・収入

・収入 954億円 (対前年 +39億円)
対前年同期比(%)



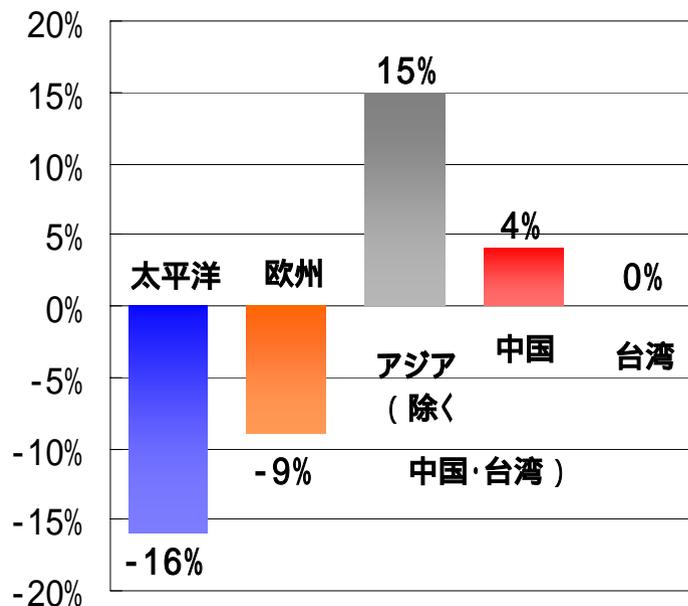
供給: ATK (有効貨物トンキロ) 旅客便+貨物便の全貨物供給量
需要: RCTK (有償貨物トン・キロ)

< 収入分析 >

ATKは 4.2%の低下となり、RCTKは 7.5%の減となるもの、高付加価値商品の拡充の他、燃油サーチャージの見直し等により、イールドは12.8%上昇し、収入は4.3%の増加となった

対前年 路線別需要(搭載重量)

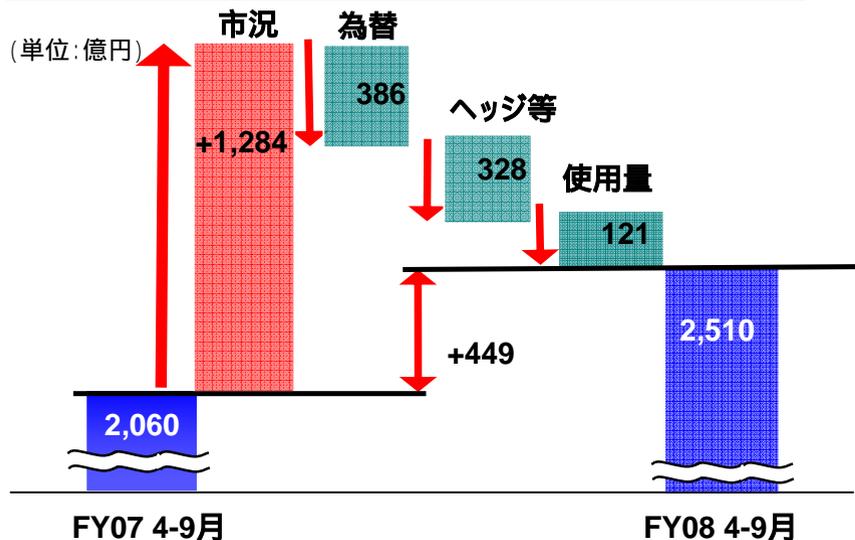
対前年同期比(%)



燃油費と為替 (航空運送事業セグメント)

市況高騰のなか、ヘッジ・使用量削減等の努力で燃油費増を抑制

燃油費比較 (前年同期比較)



< 燃油市況平均* >

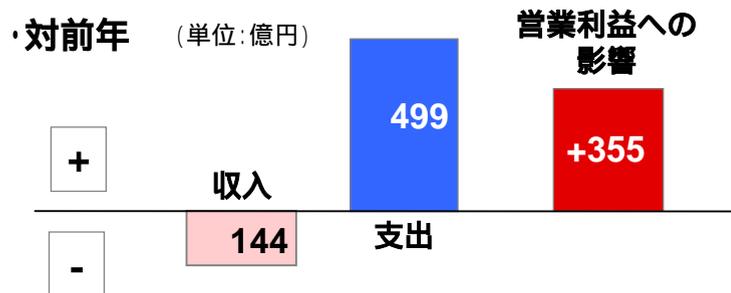
FY07 4-9月	FY08 4-9月
\$82.2	\$148.9

*シンガポールケロシン \$/bbl

< ヘッジの状況 >

FY08 4-9月	FY08 (通期)
88%	85%

為替の影響 (営業利益ベース)



< 平均レート** >

	FY07 4-9月	FY08 4-9月
USD	¥119.7	¥105.0
EUR	¥161.8	¥162.8

** JAL社内月次レート平均

1. 2008年度 第2四半期決算

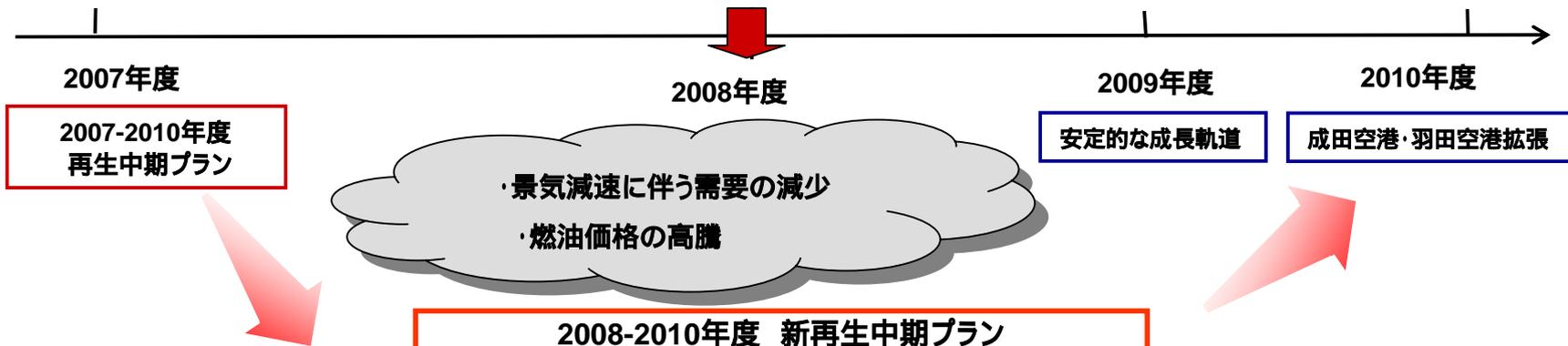
1-1. 決算概要

1-2. 新再生中期プランの着実な進捗

2. 通期見直し修正について

3. 補足資料

外部環境は厳しいものの、2008-2010年度新再生中期プランは着実に進捗



プレミアム戦略	従来のプレミアム戦略の継続・深化により、特に上位顧客向け商品・サービスの競争力を強化等
事業の収益性向上	機材更新、ダウンサイジング及び高収益路線への資源集中を推進等
人的生産性向上	連結人件費500億円削減施策及び生産性向上施策の推進等
関連事業の見直し	独立関連事業の見直しを通じた航空運送事業への資源集中等 航空運送事業領域に関わるオペレーションコストの削減及び関連事業の効率化

いかなる外部環境の変化へも迅速に対応し、2010年度の成田空港・羽田空港拡張のビジネスチャンスを最大限に活用するため、新再生中期プランの基本方針を確実に遂行していく

総需要が伸び悩むなか、プレミアム戦略は好調に進捗

< 国際線旅客 >

➤ 新ファースト・ビジネスクラスシートの導入開始

08年8月～ 成田＝ニューヨーク線

08年9月～ 成田＝サンフランシスコ線

新ファースト、ビジネスクラスともにロードファクターは80～90%台と大変好評



□ 今後の展開

・来年度以降順次、シカゴ線・ロサンゼルス線に拡大予定

➤ プレミアムエコノミーサービスの拡大

08年4月～ 成田＝パリ線

08年8月～ 成田＝ニューヨーク線

08年9月～ 成田＝サンフランシスコ線

□ 今後の展開

下期より、順次プレミアムエコノミーサービスを拡大

成田＝モスクワ線

成田＝アムステルダム線

関西＝ロンドン線

中部＝パリ線

来年度以降順次、シカゴ線・ロサンゼルス線に拡大予定



< 国内線旅客 >

➤ ファーストクラスの拡大

08年4月～ 羽田＝福岡線へ導入（11月現在5往復）

08年6月～ 羽田＝札幌線へ導入（11月現在2往復）

08年7月～ 羽田＝伊丹線 全15往復に拡大

本年4月以降導入の福岡線、札幌線は、ロードファクターが80%以上で推移しており、出だし好調

□ 今後の展開

羽田＝福岡線 羽田＝札幌線

来年度以降

随時対象便を拡大予定



➤ 09年1月11日より成田＝デリー線でファーストクラスサービスを開始



路線見直しとダウンサイジングの推進



国際線旅客

➤ ダウンサイジングの推進

08年3月30日～関西＝広州線 767-300 737-800

08年6月～ 中部＝釜山線 767-300 737-800

08年8月～ 成田＝ニューヨーク線 747-400 777-300ER

08年9月～ 成田＝サンフランシスコ線 747-400 777-300ER

□ 今後の展開

10月より順次、羽田＝虹橋、成田＝台北等
6路線においてダウンサイジングを開始

➤ 最新鋭機材777-300ERの導入

08年8月～ 成田＝ニューヨーク線

08年9月～ 成田＝サンフランシスコ線

□ 今後の展開

現在、747-400にて運航中のシカゴ線・ロサンゼルス線
に順次777-300ERを導入予定

国内線旅客

➤ 路線の運休

08年4月～ 札幌＝沖縄、釧路＝旭川（2路線）

➤ 最新鋭機材の導入

日本で初めて最新鋭リージョナルジェット機

エンブラエル170導入(76席)

JAIRが09年2月より運航開始



787 受領遅延に伴う対応を発表 (9/17)

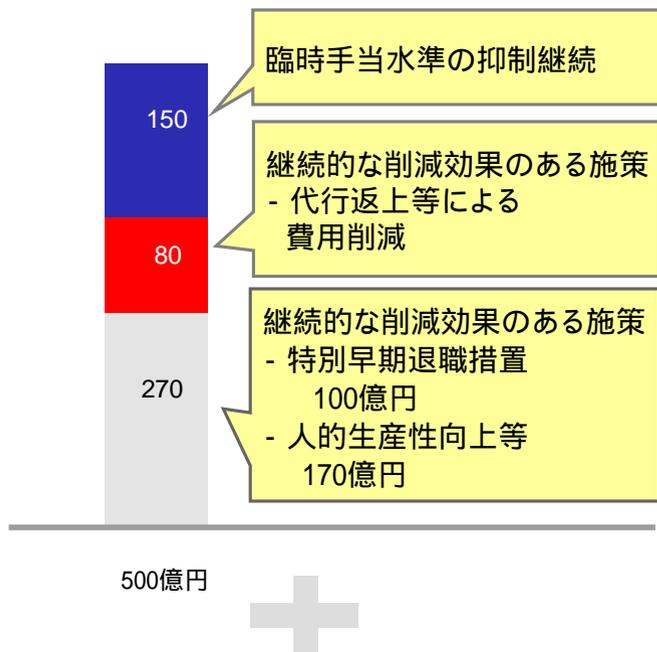
・初号機受領 2009年10月

・導入計画 年間約4～5機、2016年度末までに35機、
平均2年の遅れ

・対応 代替機として777、767 合計11機を2010年から
2011年度末までに導入。

既存767退役時期の調整、整備計画の調整等を実施
08年度の当初機材計画では、787導入遅延を織り込み済み

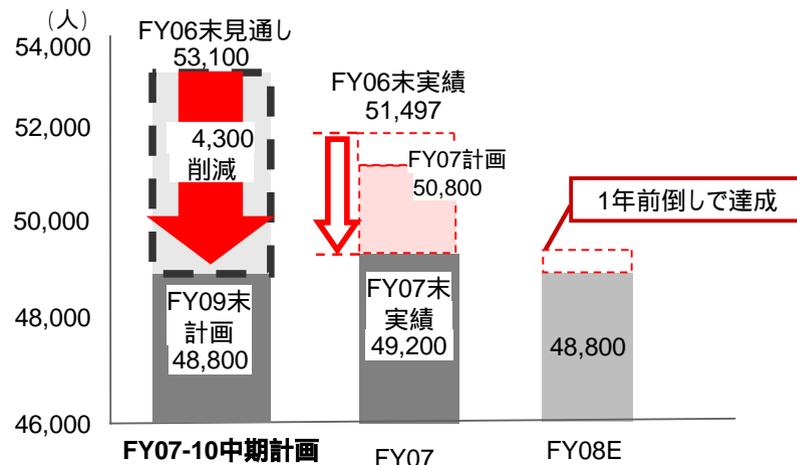
■ 連結人件費500億円の削減施策



10月1日より、日本航空インターナショナルの
所定内賃金及び諸手当に関わる賃金制度
改定の実施：

FY08下期： 50億円
(通年効果： 100億円)

人員削減施策 ~ 連結人員数の推移(各期末時点) ~



当初目標よりも1年前倒しで連結人員数 4,300を
達成できる見通し

- ✓ 上記以外のコストも順調に削減。一部は計画を上回って進捗
- ✓ 全社をあげて、引き続きコスト削減を継続
- ✓ コスト構造改革の前倒しにより、さらなる深掘りを図る

航空運送事業への資源集中とグループ各社の役割の明確化によるグループ総合力の強化

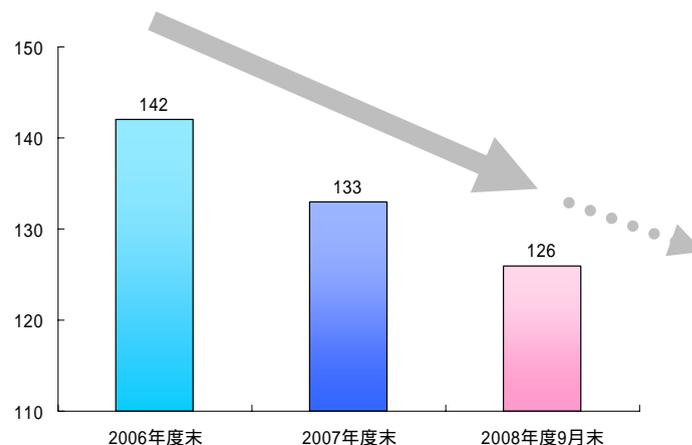
◆ 航空運送事業への資源集中

- ジャルカード株式の49.375%を譲渡
- JALPAK 海外事業の見直し 北米、アジア、オセアニア等の事業整理を実施

◆ グループ各社の役割の明確化によるグループ総合力の強化

- 連結子会社の整理・統合・撤退は順調に推移
(右図参照)
- コストセンター化によるガバナンスの強化
- 自営領域の見極めによるアウトソース化、協力会社等の活用

< 連結子会社数の推移 >



1. 2008年度 第2四半期決算

1-1. 決算概要

1-2. 新再生中期プランの着実な進捗

2. 通期見通し修正について

3. 補足資料



2008年度 通期見通し



コスト削減は更に進捗するも景気減速を背景とした収入減により利益下振れ

< 2008年度通期見通し(連結) >

(単位:億円)

	当初 見通し	修正 見通し	差異
営業収益	21,840	20,930	910
(営業費用)	21,340	20,650	690
営業損益	500	280	220
経常損益	300	50	250
当期損益	130	130	0

< 航空運送セグメント営業利益見通し >

(単位:億円)

	当初見通し	修正見通し	差異
営業収益	18,995	18,450	545
国際旅客	8,070	7,650	420
国内旅客	7,040	6,910	130
国際貨物	1,930	1,875	55
その他	1,955	2,015	60
営業費用	18,605	18,270	335
燃油費	5,100	5,240	140
運航施設利用費	1,275	1,260	15
整備費	1,245	1,180	65
貨客サービス費	525	460	65
販売手数料	1,105	1,030	75
航空機材減価償却費	760	780	20
航空機材賃借料	1,090	1,060	30
人件費	2,785	2,800	15
共通経費	2,180	2,100	80
その他	2,540	2,360	180
営業利益	390	180	210

< 2008年度見通しの前提 >

	(前年度比)	下期		通期	
		期初前提	新規前提	期初前提	新規前提
国際旅客	供給*	96.1%	96.1%	96.2%	95.8%
	需要	97.1%	89.3%	96.6%	90.0%
	単価	109.8%	112.4%	110.7%	112.8%
国内旅客	供給*	97.4%	97.3%	97.5%	98.0%
	需要	102.3%	102.8%	100.9%	101.4%
	単価	103.2%	101.5%	103.1%	100.6%

	(前年度比)	下期		通期	
		期初前提	新規前提	期初前提	新規前提
国際貨物	供給*	81.4%	75.8%	87.5%	84.3%
	需要	98.6%	90.0%	100.6%	94.0%
	単価	100.9%	105.7%	101.7%	106.0%

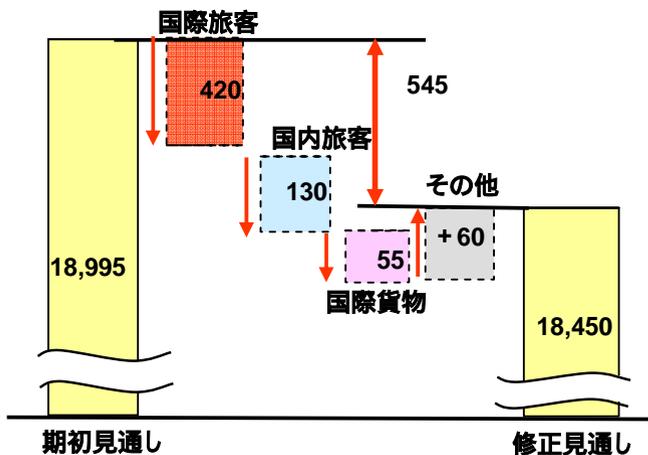
* 事業計画の見直しにより供給の前提のみQ1決算発表時に修正

・供給 = ASK、ATK ・需要 = 旅客数、搭載重量 ・単価 = 旅客当たり、重量当たり

・国際貨物は貨物便のみの供給

航空運送セグメント収入増減要因の分析

< 航空運送セグメント収入増減要因分析 >



上期の収入(対想定)

下期の見通し

国際旅客

単価は、想定を上回ったものの旅客数が観光需要を中心に想定を大きく下回り、収入は計画比大幅未達。

単価は期初想定を上回って推移するも、需要は期初想定を大幅に下回る見通し。但し、観光需要は円高やサーチャージの引き下げ等が需要喚起要因として期待できるほか、ビジネス需要も現時点での予約状況によれば下落幅圧縮の可能性。

国内旅客

団体旅客の収入は旅客数が好調で想定を上回るも、個人旅客の収入は、旅客数・単価とも想定を下回り、計画未達。団体・個人を合わせても計画比未達。

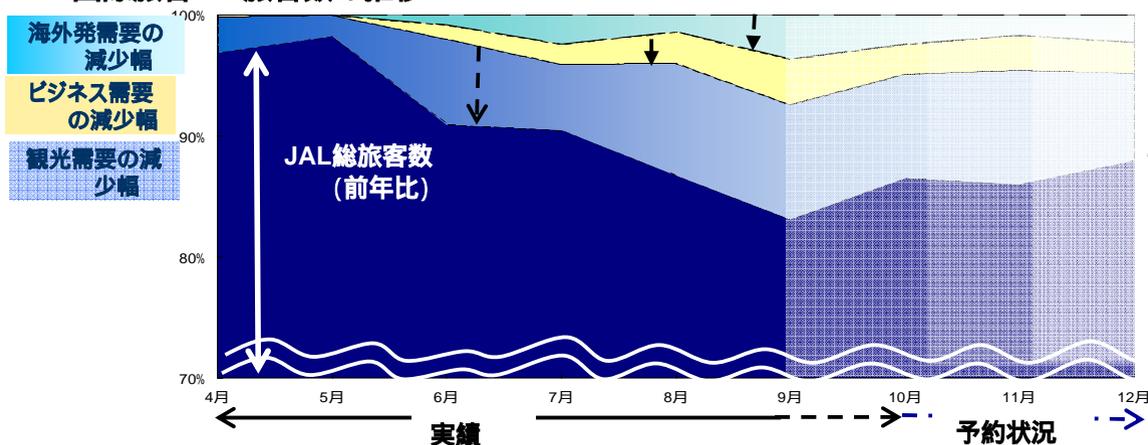
個人旅客数は期初想定レベルでの推移を見込むものの、単価の伸び悩みが懸念される。団体旅客数は引き続き期初想定以上の伸びが見込まれる。

国際貨物

単価は、円高のマイナス影響のなか、高付加価値商品の拡充の他、サーチャージの見直し等から想定を上回ったものの、物量は欧州線、東南アジア線以外想定に達せず、収入は未達。

景気減速を背景に引き続き需要は弱含みで推移する見通し。一方、単価は、燃油価格の下落で今後サーチャージの見直しが見込まれるが、期初想定は上回って推移する見通し。

< 国際旅客 ~ 旅客数の推移 ~ >



ビジネス需要喚起

プレミアム戦略のさらなる拡充

- ・下期よりプレミアムエコノミーサービスを4路線に追加導入
- ・09年1月より成田=デリー線でファーストクラスサービスを開始
- ・来年度、シカゴ線・ロサンゼルス線に新ファースト・ビジネスクラスを導入

観光需要喚起

為替の円高傾向での推移や1月以降のサーチャージの引き下げによる需要喚起



路線便数計画の見直し

収益性の向上を企図した事業計画の更なる見直しにより、収支改善を図る

国際旅客

下期より5路線の増便と5路線の運休を実施

< 増便 >

路線	便数変更	増便時期
東京(成田)=ソウル	週間21便 週間26便	2008年10月26日～
大阪(関西)=上海	週間14便 週間21便	2008年10月26日～
大阪(関西)=ハノイ	週間4便 週間7便	2008年10月26日～
大阪(関西)=ソウル	週間14便 週間21便	2008年10月26日～
大阪(関西)=杭州	週間3便 週間7便	2008年10月26日～

< 運休 >

路線	便数変更	運休時期
福岡=上海	週間7便 運休	2008年10月26日～
名古屋(中部)=釜山	週間7便 運休	2008年10月26日～
大阪(関西)=ロンドン	週間7便 運休	2009年3月29日～
東京(成田)=西安	週間2便 運休	2008年10月26日～
大阪(関西)=青島	週間4便 運休	2008年10月26日～

国際貨物

路線	変更内容	実施時期
東京(成田)-クアラルンプール-マニラ-大阪(関西)-東京(成田)	週間1便 運休	2008年10月26日～
東京(成田)=香港	週間5便 週間6便	2008年10月26日～
東京(成田)-シンガポール-バンコク-名古屋(中部)-東京(成田)	週間3便 週間2便	2008年10月26日～
東京(成田)-シンガポール-バンコク-大阪(関西)-東京(成田)	週間0便 週間1便	2008年10月26日～
東京(成田)=台北	週間5便 週間4便	2008年10月26日～
東京(成田)-台北-名古屋(中部)-東京(成田)	週間0便 週間1便	2008年10月26日～
東京(成田)=アンカレッジ=ニューヨーク	週間6便 運休	2009年1月～*1
東京(成田)=ロサンゼルス	週間7便 週間5便	2009年1月～*2

*1 08年10月26日から週間6便から3便へ減便

*2 08年10月26日から週間7便から5便へ減便

国内旅客

下期より1路線の新規開設と6路線の増便及び4路線の減便と

12路線の運休を実施

< 新規開設 >

路線	便数	開設時期
名古屋(中部)=石垣	1日1便	2009年2月～3月31日

< 増便 >

路線	便数変更	増便時期
東京(羽田)=松山	1日4便 1日5便	2008年11月～
東京(羽田)=宮崎	1日4便 1日5便	2008年11月～
福岡=東京(成田)	1日1便 1日2便	2008年11月～
大阪(伊丹)=新潟	1日5便 1日6便	2009年3月～
名古屋(中部)=札幌	1日4便 1日5便	2009年2月～
松山=那覇	週間4便 週間7便	2009年2月～3月31日

< 減便 >

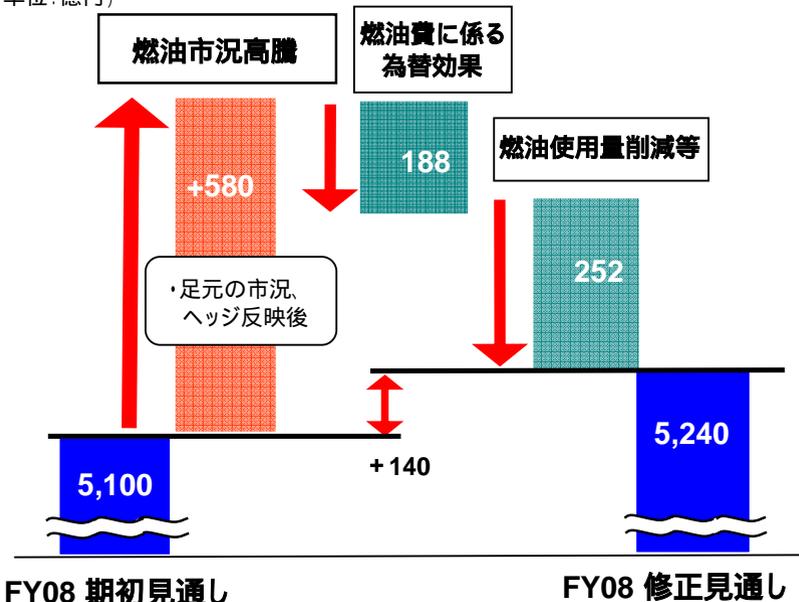
路線	便数変更	減便時期
大阪(関西)=札幌	1日6便 1日4便	2008年11月～
大阪(関西)=福岡	1日4便 1日3便	2008年11月～
大阪(関西)=那覇	1日5便 1日4便	2008年11月～
名古屋(小牧)=熊本	1日2便 1日1便	2008年11月～

< 運休 >

路線	便数変更	運休時期
大阪(関西)=函館	1日1便 運休	2008年11月～
大阪(関西)=仙台	1日1便 運休	2008年11月～
大阪(関西)=いわて花巻	1日1便 運休	2009年2月～
大阪(関西)=秋田	1日1便 運休	2009年2月～
大阪(伊丹)=福島	1日1便 運休	2009年2月～
大阪(関西)=福島	1日1便 運休	2009年2月～
神戸=鹿児島	1日2便 運休	2009年2月～
名古屋(中部)=福岡	1日4便 運休	2009年3月29日～
いわて花巻=那覇	春休み運航 運休	2009年3月～
仙台=那覇	12月運航 運休	2008年12月19日～
福島=那覇	1日1便 運休	2009年2月～
高知=那覇	週間3便 運休	2009年2月～

燃油費 通期見通し比較 (期初見通し比較)

(単位:億円)



< 燃油・為替の新前提 >

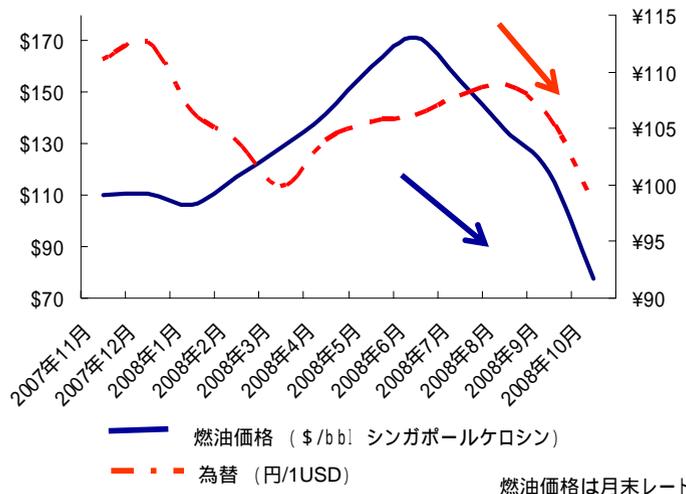
期初前提 下期新規前提 通期新規前提 感応度 (ヘッジのない場合)

	期初前提	下期新規前提	通期新規前提	感応度 (ヘッジのない場合)
燃油*	\$110.0	\$90.0	\$119.5	\$1/bblの上昇 約40億円/年間費用増
為替 (1USD)	110円	106円	105.5円	1円/USDの円高 約30 35億円/年間 営業利益改善

*シンガポールケロシン \$/bbl

< ヘッジの状況 >

	FY08	FY09	FY10
燃油	85%	69%	39%
為替 (1USD)	75%	56%	2%



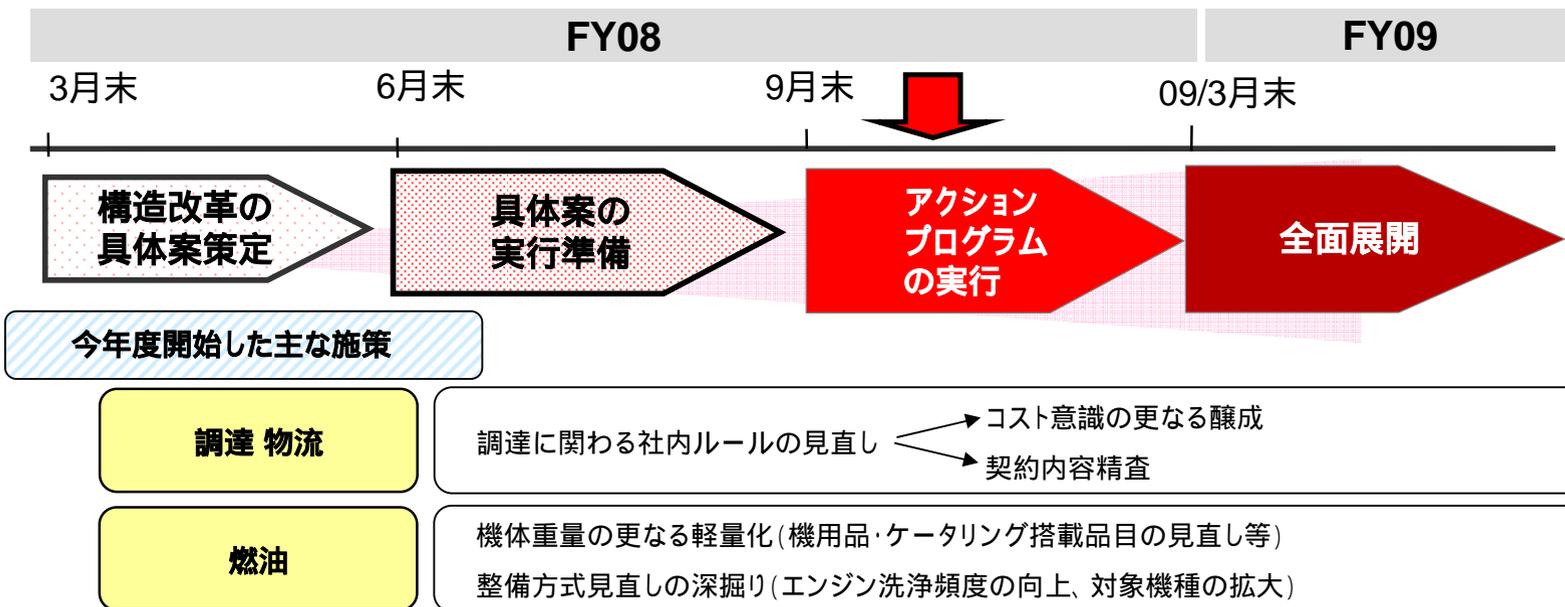
足元の原油価格の下落と円高傾向はプラス要因 (特に来期以降)

コスト構造改革の前倒し

コスト構造改革 ~ ビジネスデザイン・業務プロセスにまで踏み込んだコスト構造の改革 ~

- 今年度 できることから一部前倒しで実施
- 2009年度より8つの対象分野において、全面展開
- 来年発表の中期計画にて施策の概要を開示する予定

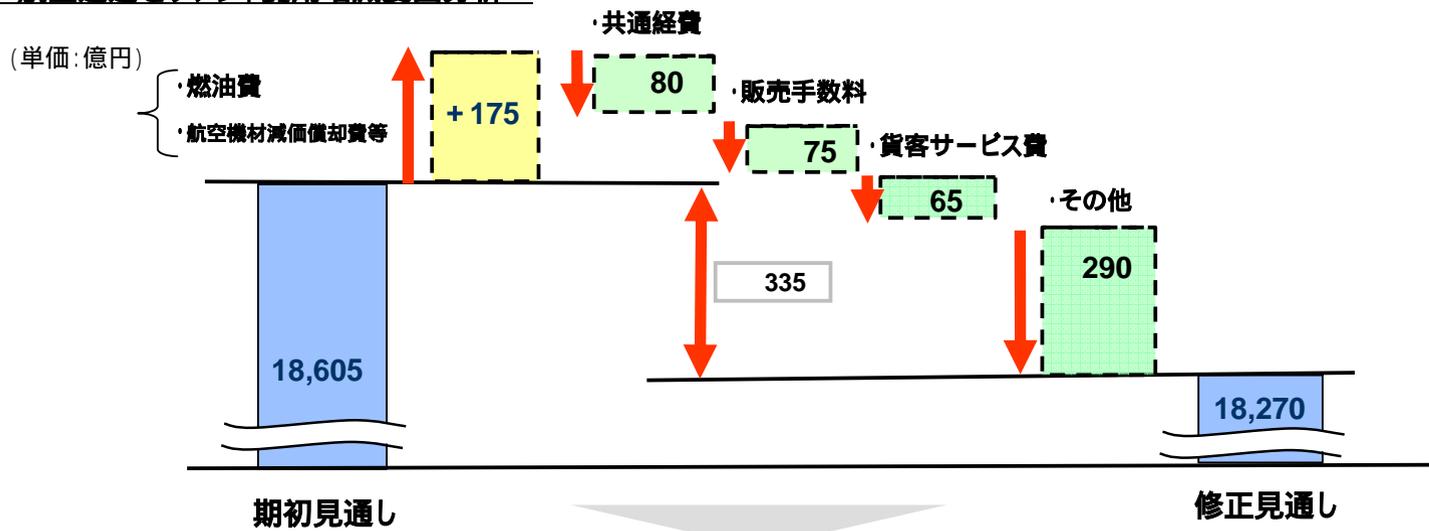
燃油	調達 物流	間接 部門	システム 関連
整備 部品	販売 流通	顧客 サービス	不動産 関連



コスト構造改革により、下期 90億円のコスト削減効果

計画を上回るコスト削減の進捗により、営業費用は期初想定比大幅削減の見通し

< 航空運送セグメント費用増減要因分析 >



【燃油費】

市況要因により、大幅にドル建てで単価増となるも、為替効果や燃油使用量の削減に加えコスト構造改革により、期初見通し比 +140億円増に留まる見通し (詳細はP21参照)

【共通経費】

従来より取り組んでいる聖域なきコスト削減施策に加え、コスト構造改革の効果により、賃借料・維持費・役務費等が減少する見通し

【その他】

生産性の向上等により地上サービス委託費等が減少する見通し

【販売手数料・貨客サービス費】

路線の見直し、ダウンサイジング等のリストラや景気減速を背景とした需要減及びコスト構造改革に伴い販売手数料や貨客サービス費(機内食費・機内サービス費・トラック輸送費等)が減少する見通し



- 急激な景気減速等外部環境の変化を背景に、需要が期初想定比減少し、収入は未達
- 一方、継続的に実施してきた聖域なきコスト削減施策が奏功し、コストの削減は計画を上回って順調に進捗

今年度は、コスト構造改革を一部前倒しで実施し、コスト削減の更なる深化を図る

- また、2008-2010年度 新再生中期プランの基本方針に則り、グループ総力をあげて迅速・適確・着実に計画で掲げた諸施策を遂行する
- こうした取り組みにより、2008年度通期見通しについて、営業収益・営業利益・経常利益は下方修正するものの、最終利益目標130億円は維持する

1. 2008年度 第2四半期決算

1-1. 決算概要

1-2. 新再生中期プランの着実な進捗

2. 通期見直し修正について

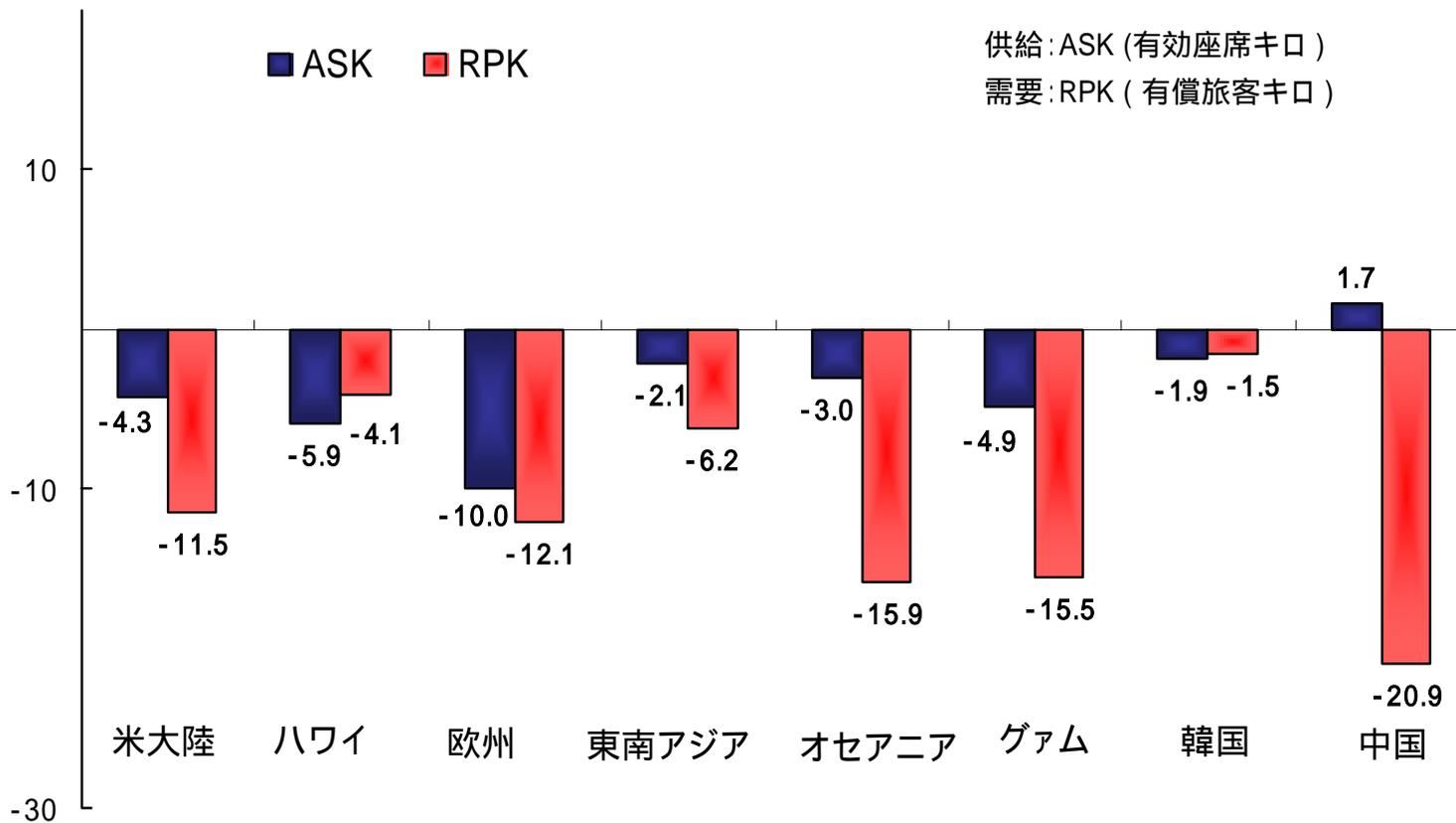
3. 補足資料



国際旅客 ~ 方面別供給・需要 ~



対前年度 (%)





主要子会社の業績



(単位:億円)

		営業収益		営業損益		当期損益	
		08年度 上期	前年度差	08年度 上期	前年度差	08年度 上期	前年度差
航空運送関連	ティエフケー	135	0	4	2	3	1
旅行企画販売	ジャルツアーズ	694	40	6	7	5	5
	ジャルパック	765	180	3	10	4	9
カード・リース	ジャルカード	109	2	22	8	13	0
その他	JALホテルズ	59	31	1	4	0	0

* ジャルパックのみ連結、ほかは単体



セグメント別業績目標



(単位: 億円)

	営業収益			営業損益		
	当初見通し	修正見通し	差異	当初見通し	修正見通し	差異
航空運送事業	18,995	18,450	545	390	180	210
航空運送関連事業	2,285	2,175	110	35	30	5
旅行企画販売事業	3,700	3,365	335	15	20	5
カード・リース事業	635	660	25	40	40	0
その他事業	870	855	15	20	10	10
計	26,485	25,505	980	500	280	220
消去または全社	4,645	4,575	70	0	0	0
連結	21,840	20,930	910	500	280	220



設備投資・減価償却



< 設備投資・減価償却費 実績と見通し >

単位：億円

	FY07上期実績	FY08上期実績	FY08年度通期見通し	
			期初見通し	修正見通し
設備投資額(購入)	520	949	1,550	1,430
(航空機関連)	360	812	1,150	1,030
その他(地上資産等)	160	137	400	400
減価償却	581	577	1,230	1,230
ファイナンスリース元本返済額	294	293	510	510



有利子負債



< 有利子負債 実績と見通し >

(単位:億円)		FY07末 残高	FY08 9月末 残高	FY08末 期初見通し	FY08末 修正見通し
オンバランス	社債・借入金等	9,196	8,757	8,050	8,050
オフバランス	リース債務	3,575		3,040	3,040
	未認識債務	3,237		2,440	2,820
有利子負債計		16,009		13,530	13,910

* 9月末時点でのリース債務および未認識債務の残高は算出しておりません



Japan Airlines Corporation