



株式会社日本航空
2008年度(平成21年3月期)
第3四半期 決算説明会

2009年2月6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。

2008年度 第3四半期決算資料目次

. 2008年度 第3四半期決算		. 通期業績見通しの修正について	
10月以降の急激な事業環境の変化	<i>P.4</i>	FY2008 通期業績見通し	<i>P.14</i>
連結決算の概要	<i>P.5</i>	収支改善に向けた取り組み	<i>P.15</i>
セグメント別営業収益・営業損益	<i>P.6</i>	収支改善に向けた取り組み	<i>P.16</i>
航空運送事業セグメント 営業収支	<i>P.7</i>	～コスト削減の更なる深掘り～	
国際線旅客の分析	<i>P.8</i>	コスト構造改革について	<i>P.17</i>
国際線旅客 ～収支改善の取り組み～	<i>P.9</i>	FY2009 路線・便数計画	<i>P.18</i>
国内線旅客の分析と対策	<i>P.10</i>	FY2009 路線・便数計画	<i>P.19</i>
国際貨物の分析と対策	<i>P.11</i>	. 補足資料	
燃油費と為替 (航空運送事業セグメント)	<i>P.12</i>	国際線旅客 ～収入分析～	<i>P.21</i>
		国際線旅客 ～方面別供給・需要～	<i>P.22</i>
		国内線旅客 ～収入分析～	<i>P.23</i>
		国際貨物 ～収入分析～	<i>P.24</i>
		セグメント別業績目標	<i>P.25</i>
		設備投資・減価償却、有利子負債見通し	<i>P.26</i>
		FY2009 路線・便数計画 ～国際線旅客 詳細～	<i>P.27</i>
		FY2009 路線・便数計画 ～国内線旅客 詳細～	<i>P.28</i>
		FY2009 路線・便数計画 ～国際貨物 詳細～	<i>P.29</i>

1. 2008年度 第3四半期決算

2. 通期業績見直し修正について

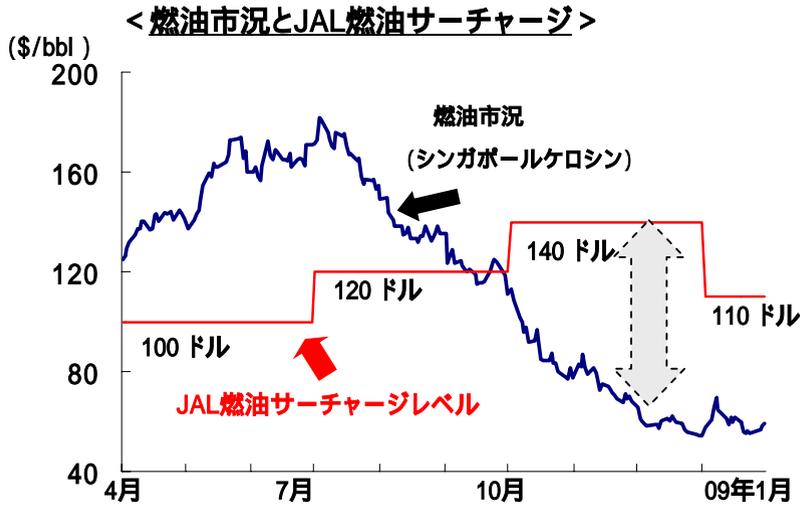
3. 補足資料

金融危機による世界景気の後退

金融資本市場の動揺が世界の実体経済に波及。
世界景気は急速に悪化

燃油サーチャージ*最高水準へ

燃油価格は秋口以降急落、一方10月からの燃油サーチャージの引き上げによりサーチャージ額は過去最高水準へ

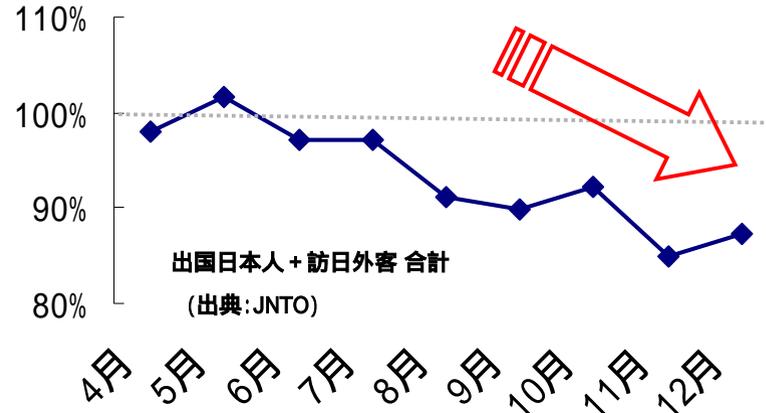


*燃油サーチャージ: 市況と連動して、直近3ヶ月間のシンガポールケロシン市況平均が2ヵ月後の燃油サーチャージに反映される。市況

© JAL2009 上昇も市況下落も機動的に反映できる透明性の高い仕組みを採用

国際線総需要の急減

(前年同月比)



国内線総需要の伸び悩み

消費マインドの低下により総需要は低迷

国際貨物総需要の急減速

世界的な景気後退や円高進等を背景に、
日本発着の国際航空貨物需要は輸出入ともに急減



(単位:億円)

	08年度 10～12月	対前年 (%)	08年度 4～12月	対前年 (%)
営業収益	4,857	725 87.0%	15,593	1,418 91.7%
営業費用	5,247	75 98.6%	15,681	504 96.9%
営業損益	390	650 -	88	914 -
経常損益	436	642 -	256	1,049 -
当期損益	385	517 -	19	223 -

(単位:億円)

		08年度 10-12月	対前年	08年度 4-12月	対前年
航空運送	営業収益	4,325	283 93.8%	13,743	181 98.7%
	営業損益	425	640 -	175	888 -
航空運送関連	営業収益	539	284 65.5%	1,622	1014 61.5%
	営業損益	12	10 54.2%	28	18 60.6%
旅行企画販売	営業収益	747	169 81.5%	2,549	365 87.5%
	営業損益	8	8 16907.0%	17	6 163.7%
カード・リース	営業収益	157	11 93.0%	489	5 98.8%
	営業損益	9	1 84.6%	38	6 119.0%
その他	営業収益	222	32 87.2%	647	106 85.8%
	営業損益	6	6 48.3%	8	15 35.2%
計	営業収益	5,991	782 88.5%	19,052	1674 91.9%
	営業損益	389	651 -	83	909 -
消去または全社	営業収益	1,134	56 95.2%	3,459	255 93.1%
	営業損益	1	0 58.6%	5	4 -
連結	営業収益	4,857	725 87.0%	15,593	1418 91.7%
	営業損益	390	650 -	88	914 -

(単位: 億円)

	08年度 10-12月	前年度差	%	08年度 4-12月	前年度差	%
営業収益	4,325	283	93.8	13,743	181	98.7
国際旅客	1,763	123	93.4	5,702	27	99.5
国内旅客	1,684	10	100.6	5,209	8	100.2
国際貨物	381	140	73.2	1,335	100	93.0
国内貨物	98	23	131.0	273	58	127.5
郵便*1	33	24	57.4	102	51	66.7
その他	164	3	102.4	510	20	104.2
付帯事業	198	32	85.8	609	90	87.0
営業費用	4,750	356	108.1	13,919	706	105.4
燃油費	1,635	625	161.9	4,145	1,074	135.0
運航施設利用費	308	10	96.7	947	27	97.2
整備費*2	274	29	90.4	925	36	104.1
貨客サービス費	111	18	86.0	354	30	92.1
販売手数料	237	45	83.9	770	91	89.4
航空機材減価償却費	198	10	105.4	581	31	105.6
航空機材賃借料*2	250	19	92.9	784	30	96.2
人件費	681	52	92.9	2,136	56	97.4
共通経費*2	497	41	92.2	1,527	72	95.5
その他*2	555	62	89.9	1,744	126	93.2
営業損益	425	640	-	175	888	-

*1 国際・国内合計

*2 連結消去方式の変更につき、FY07データを修正

世界景気の急速な悪化と想定を上回る需要の急減

需要分析

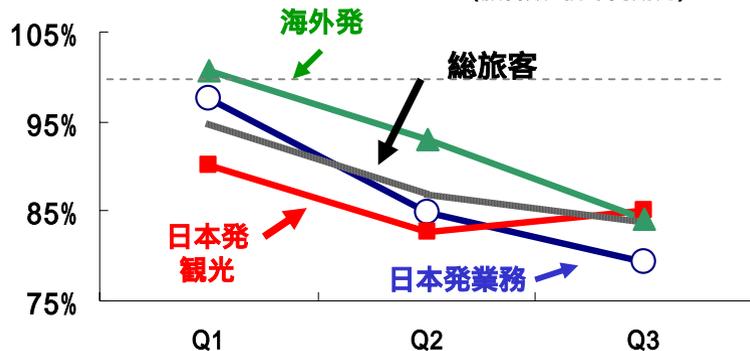
(前年同期比)

2008年10-12月 (2008年4-12月)

供給:ASK 95.6% (95.5%) 需要:RPK 82.1% (87.5%)

<JAL需要>

(旅客数 前年同期比)



日本発業務需要:

世界景気の後退を受け、秋口以降日本企業の出張抑制やエコノミークラスへのダウングレードが鮮明化。これに伴い、ビジネス需要は急速に減速。

日本発観光需要:

消費マインドの悪化や10月の燃油サーチャージ引き上げ等から、観光需要は総じて低迷するが、円高効果により12月以降、韓国線等一部の近距離アジア路線では前年を上回って推移。

海外発需要:

世界景気の低迷及び円高基調により需要は急速に減少。

イールド分析

(イールド:収入/RPK)

(前年同期比)



【イールド 前年同期比113.8%へ上昇】

燃油サーチャージ等の引き上げによる増収効果

- ・燃油サーチャージ 2008年4月～100ドル/bblへ引き上げ
7月～120ドル/bblへ引き上げ
10月～140ドル/bblへ引き上げ
- ・IATA運賃値上げ 2008年4月～日本発10-13%引き上げ
10月～日本発5-10%引き上げ

円高基調による影響

路線ミックスの影響等

プレミアム戦略の下支えと追加対応

供給体制の見直し

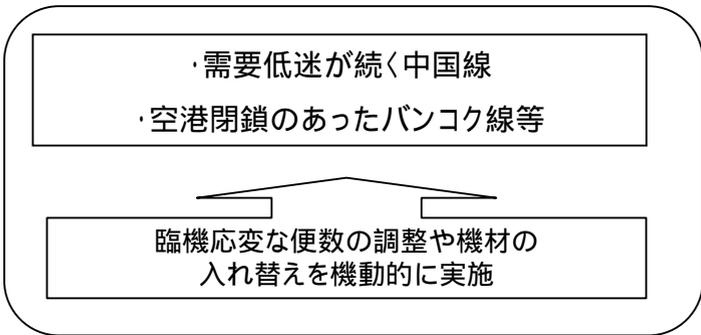
< 定期便の見直し >

景気後退による需要の減少に対応すべく、10月以降
運休及び見直しやダウンサイジングの対象路線を拡大

運休: 福岡 = 上海等	4路線
ダウンサイジング: 成田 = 上海等	5路線

< 追加対応 >

秋口以降の急激な需要減への緊急対応

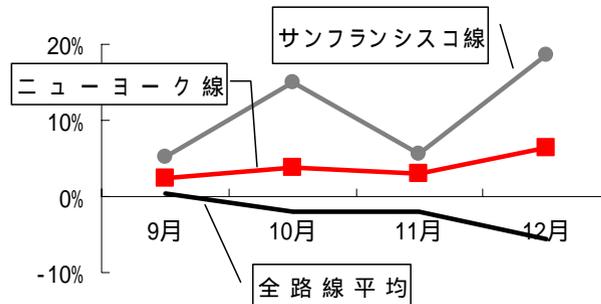


ダウンサイジングとプレミアム戦略

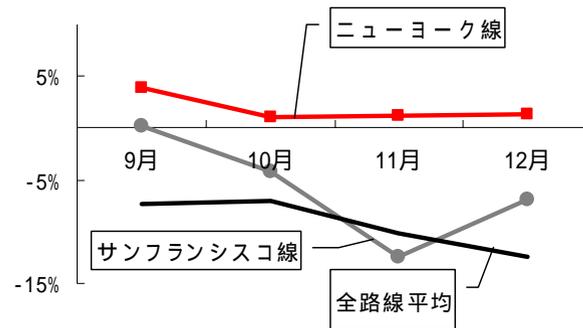
< ニューヨーク線、サンフランシスコ線における効果 >

- ・747-400から777-300ERへダウンサイジング*
- ・新ファーストクラスシート・新ビジネスクラスシートを導入*

ファーストクラス利用率の前年同月差



ビジネスクラス利用率の前年同月差



国内線旅客の分析と対策

供給は微減なるものの需要・イールドは前年並みで推移

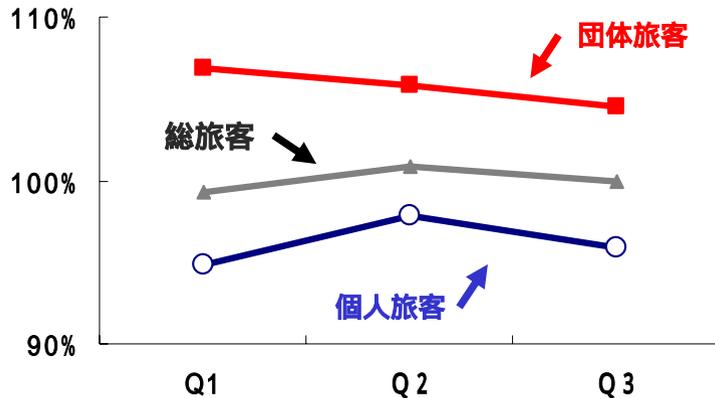
需要分析

(前年同期比)

2008年10-12月 (2008年4-12月)
 供給: ASK 99.0% (98.8%) 需要: RPK 100.3% (100.6%)

<JAL需要>

(旅客数 前年同期比)



個人旅客:

特に11月以降、景気減速の影響を受け、普通運賃等ビジネス系運賃利用の伸び悩みが顕著になってきており、個人運賃全体の旅客数は前年を下回る。

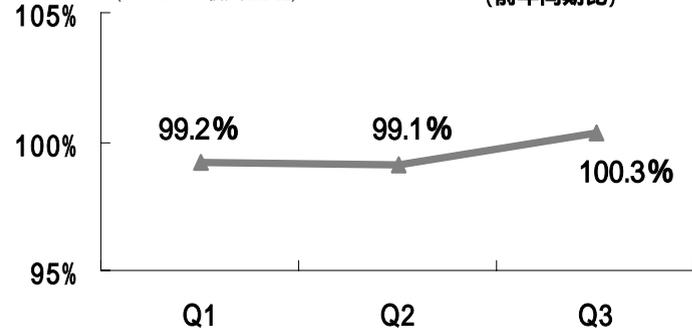
団体旅客:

個人包括旅行運賃が好調に推移し、前年を上回る旅客数を確保。

イールド分析

(イールド: 収入/RPK)

(前年同期比)



イールドは、100.3%と前年同期比並みで推移

供給体制の見直し

収益性の向上を企図し、柔軟に供給体制を変更

2008年11月～

- 運休: 関西=函館等* 3路線
- 減便: 関西=札幌等 4路線
- 増便: 羽田=松山等 3路線

*仙台 = 那覇線のみ2008年12月～運休

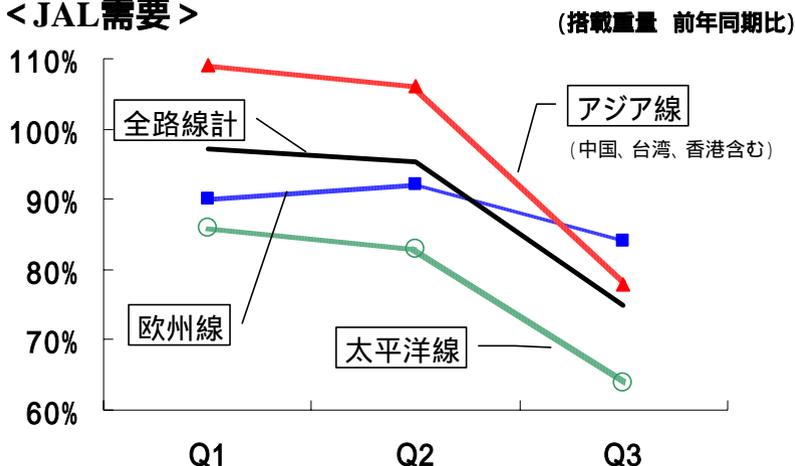
世界景気の後退を背景とする貨物需要の急減

需要分析 (前年同期比)

2008年10-12月 (2008年4-12月)

供給: ATK 91.0% (94.2%) 需要: RCTK: 73.8% (86.0%)

< JAL 需要 >



太平洋線:

景気後退による需要減、および需要動向に対応した11月以降の供給体制見直しにより、需要は前年同期を下回る。

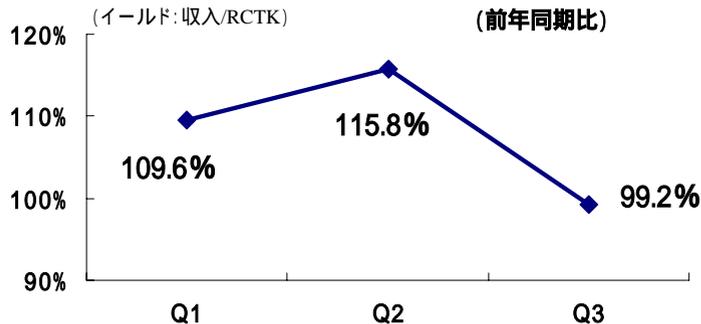
欧州線:

8月までは供給減並みの需要を確保するも、金融危機の影響が色濃くなった9月以降は需要が減速。

アジア線:

9月までは前年を上回って推移するも、10月以降、製造業の生産調整などによる急速な需要鈍化が顕在化。

イールド分析



【イールド 前年同期比99.2%】

円高基調や、需要減に伴う競争激化などにより下落傾向も、高付加価値商品の拡充の他、燃油サーチャージ見直し等により、前年同期比並みを維持。

供給体制の見直し

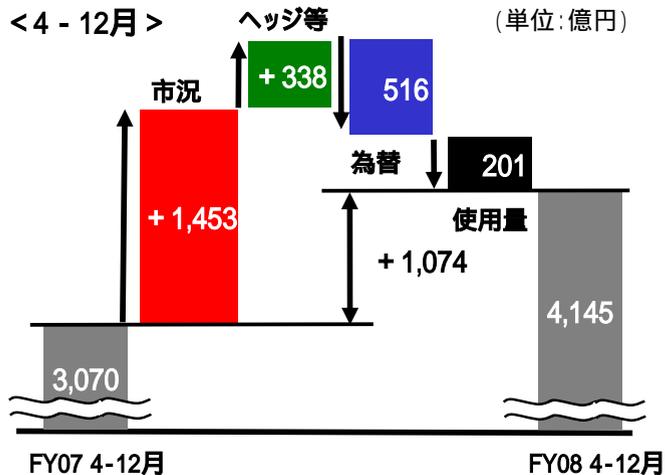
機材: 747-200Fの退役完了(11月)

路便: 需要動向に応じた柔軟な供給対応(11月以降)

運休:	成田-クアラルンプール-マニラ-関西-成田	1路線
減便:	成田=アムステルダム=ニューヨーク	4路線
	成田=ロサンゼルス 等	
増便等:	成田=香港 等	3路線

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)

燃油費 増減分析



< 燃油市況平均* >

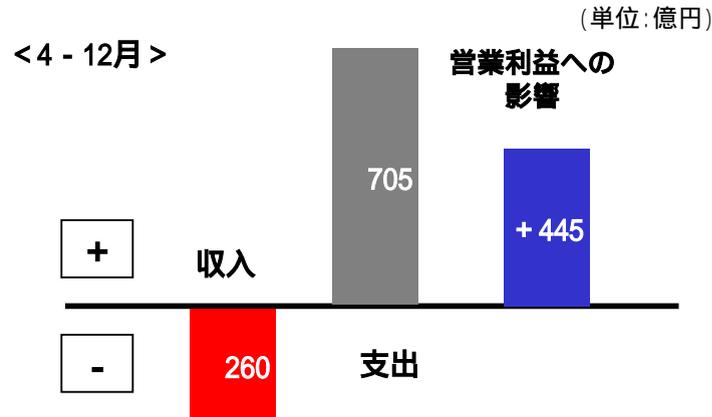
FY07 4-12月	FY08 4-12月
\$88.1/bbl	\$131.1/bbl

< 燃油ヘッジの状況 >

FY08(4-12月)	FY08(通期)
91%	88%

*シンガポールケロシン \$/bbl

為替の影響 (営業利益ベース)



< 平均レート** >

	FY07 4-12月	FY08 4-12月
USD	117.6円	103.6円
EUR	162.0円	153.6円

< 為替ヘッジの状況 (1USD) >

FY08: 75%

**JAL社内月次レート平均

1. 2008年度 第3四半期決算

2. 通期業績見通し修正について

3. 補足資料

想定を上回る急速な景気悪化と需要の減退に伴う見通しの修正

< 2008年度通期見通し(連結) >

	11/7時点 見通し	修正 見通し	11/7時点 見通しとの差異	前年差
営業収益	20,930	19,770	1,160	2,534
(営業費用)	20,650	20,140	510	1,264
営業損益	280	370	650	1,270
経常損益	50	630	680	1,328
当期損益	130	340	470	509

< 燃油・為替の新前提 >

	下期		通期	
	11/7時点前提	新規前提	11/7時点前提	新規前提
燃油*	\$90.0	\$77.5	\$119.5	\$113.2
為替 (1USD)	106円	95.2円	105.5円	100.1円

*シンガポールケロシン \$/bbl

・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

© JAL2009

< 航空運送セグメント営業利益見通し >

(単位:億円)

	11/7時点見通し	修正見通し	11/7時点 見通しとの 差異	前年差
営業収益	18,450	17,410	1040	857
国際旅客	7,650	7,120	530	423
国内旅客	6,910	6,720	190	54
国際貨物	1,875	1,580	295	302
国内貨物	350	350	0	71
郵便*	135	130	5	70
その他	1,530	1,510	20	78
営業費用	18,270	17,840	430	359
燃油費	5,240	5,110	130	982
運航施設利用費	1,260	1,250	10	33
整備費	1,180	1,120	60	100
貨客サービス費	460	410	50	95
販売手数料	1,030	990	40	120
航空機材減価償却費	780	780	0	44
航空機材賃借料	1,060	1,050	10	27
人件費	2,800	2,780	20	59
共通経費	2,100	2,060	40	92
その他	2,360	2,290	70	255
営業利益	180	430	610	1,217

*国際・国内合計

< 2008年度見通しの前提 >

		下期		通期	
		11/7時点前提	新規前提	11/7時点前提	新規前提
国際旅客	供給	96.1%	93.9%	95.8%	94.7%
	需要	89.3%	82.3%	90.0%	86.5%
	単価	112.4%	105.0%	112.8%	109.5%
国内旅客	供給	97.3%	97.8%	98.0%	98.3%
	需要	102.8%	97.7%	101.4%	98.9%
	単価	101.5%	100.7%	100.6%	100.3%
国際貨物	供給	75.8%	74.4%	84.3%	83.6%
	需要	90.0%	67.8%	94.0%	80.7%
	単価	105.7%	92.3%	106.0%	100.0%

収支改善に向けた取り組み

Q4需要見通し

国際線旅客

- ・日本発業務需要は、企業の出張抑制、下位クラスへのダウングレード等の動きが強まっており、更に減少する見通し。
- ・日本発観光需要は、景気低迷の影響継続から全体としては前年割れが続くが、燃油サーチャージの引き下げ・円高メリットを追い風に減少幅は徐々に縮小の見通し。
- ・海外発需要は、各国の景況感の悪化や円の独歩高により更に減少の見通し。
- ・単価は、円高の影響はあるが、IATA運賃・サーチャージ見直し等から前年を上回る見通し。

国内線旅客

- ・個人旅客は、先得割引等需要喚起型運賃は堅調ながら、景気の悪化からビジネス系運賃が伸び悩んでおり、引き続き前年割れで推移の見通し。
- ・団体旅客は、個人型商品の利用が好調ながら、募集型団体が伸び悩んでおり、全体では前年を多少下回る見通し。
- ・単価は、団体は前年を僅かに下回るが、個人は前年を上回る見通し。

国際貨物

- ・総需要の急回復は見込めないものの、11月以降の急激な需要減に比べれば、その下落幅は一定程度に止まる見通し。
- ・単価は、円高基調の継続、燃油市況の下落に伴う燃油サーチャージ見直しなどにより、前年を下回る見通し。

需要減に対する収支改善施策

供給体制の更なる見直し

運休： 関西 = ロンドン線 (2009/3/29 ~)

減便： 成田 = 上海、北京、バンコク線 (~2009/3/28)

需要に応じた臨機応変な便数の調整や機材の入れ替え

- ・増収施策：中国線低価格マーケットへの価格対応、欧州線のメディア商品強化、バリュー悟空によるアジア低価格志向業務需要の取り込み

供給体制の更なる見直し

9路線の運休 (2月 ~)

戦略的リージョナルジェットE170の導入による収益性の改善 (2月 ~)

- ・増収施策：カード提携強化をはじめとする異業種間提携による販売強化
ファーストクラス・クラスJの拡大によるプレミアム戦略の拡充

供給体制の更なる見直し (1月以降)

運休： 成田 = アンカレッジ = ニューヨーク

減便： 成田 = ロサンゼルス

- ・増収施策：各地の需要変動に応じた柔軟なスペースコントロール
高付加価値商品による高単価貨物の確実な取り込み
柔軟な価格対応による基礎物量確保

従来からの継続的施策に加え、コスト削減を更に深掘り

コスト削減
効果

緊急収支改善施策

収入の大幅な減少に対応し
追加的な緊急施策を実行

コスト構造改革
一部前倒しで開始済

コスト
構造改革
FY09より
全面展開

従来からの
コスト削減施策

「調達・物流」・「燃油」分野にて順調に進捗
・機内搭載品目の削減等 機体重量の更なる軽量化
・エンジン洗浄頻度の拡大等、整備方式見直しの深掘り 等

FY08 90億円の効果を見込む

人的生産性向上の着実な進捗

FY06末連結人員数 53,100人

FY08末までに 4,300を達成できる見通し
(08年12月末時点 49,112人)

効率化の推進

- ✓ 共通経費 賃借料、維持費、役務費の減少 等
- ✓ その他費用 生産性向上等による地上サービス委託費の減少 等

継続
深化

08年 4月

10月

09年1月

3月

FY2009

コスト削減
効果

ビジネスデザイン・業務プロセスに踏み込んだ効率化施策

全面展開

深化

FY2010

- 通年化効果
- 施策浸透による効果
- 更なる効果の深掘り

更なる
コスト削減効果

一部前倒しで開始済

FY08 90億円の効果

FY2009

現時点の積上げ効果 500億円規模
施策内容は2009年度計画
発表時に説明予定

(検討分野)

- システムの開発・維持管理コストの削減
- 不動産利用に関わるコストの削減
- 軽量化、運航・整備方式見直し等による燃油費削減
- 調達・物流に関わるコストの削減
- 整備部品の資産圧縮・エンジン整備の効率化
- 間接部門の効率化
- 販売・予約発券体制の効率化
- 整備運営体制見直しによる技術力強化・効率化

08年10月

09年4月

FY2010

FY09 路線・便数計画の基本方針

世界的な景気低迷により需要の低迷が見込まれる中、路線の抜本的な見直し、機材のダウンサイジングにより供給量の適正化を進めるほか、グループ会社による効率的な運航体制を推進し、収益性の向上を図る

< 国際線旅客 >

・ 景気後退による旅客需要減に鑑み
 聖域なく路線・便数を見直し

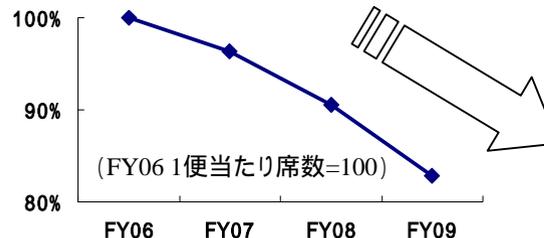
運休:	関西=ロンドン線	1路線
減便:	成田=ニューヨーク線等	3路線
増便:	成田=ロンドン線等	2路線

・ 成田発着国内フィーダー網を拡充し
 ネットワーク収入を極大化

成田=関西線(週7便)
 成田=札幌線(週14便)

・ 省燃費機材(777-300、767-300、737-800等)の導入により商品競争力の向上を図りつつ、機材のダウンサイジングを推進

ダウンサイジング: 成田=シドニー、ロサンゼルス線等 7路線
 <ダウンサイジングの効果> 1便当たり平均席数の推移(全国際線)



プレミアム戦略: 機材更新に伴い、新サービスを導入 6路線

・ グループ会社による効率的な運航体制を推進

JALエクスプレス(JEX)による国際線定期便の運航開始
 ~ 運航コストが低減

まず、成田=杭州、関西=上海等3路線に就航
 737-800での運航によりダウンサイジングも実施

< 国内線旅客 >

・収益性向上を企図し不採算路線を更に見直し

運休： 関西=女満別線等	5路線
減便： 羽田=関西線	1路線
増便： 羽田=松山線等	7路線

・E170就航路線の拡大により利便性と運航の効率性を向上

E170就航 2路線追加 : 福岡=松山、札幌 = 秋田
 一部の便をMD90(150席)からE170(76席)へ変更

FY09 機材計画の基本方針

導入： 19機 (737-800、E170等省燃費機材の導入)
退役： 20機 (747完全退役及びMD81、737-400等経年機材の退役)

< 国際貨物 >

貨物便供給の削減による収支改善

運休： 成田-バンコク-マニラ-成田 等 (地点運休はマニラのみ)	7路線
減便： 成田=ロサンゼルス線	1路線
増便： 成田 - 天津 - 大連 - 関西	1路線
ダウンサイジング： 成田 - シンガポール - バンコク - 中部/成田等	3路線

1. 2008年度 第3四半期決算

2. 通期見直し修正について

3. 補足資料

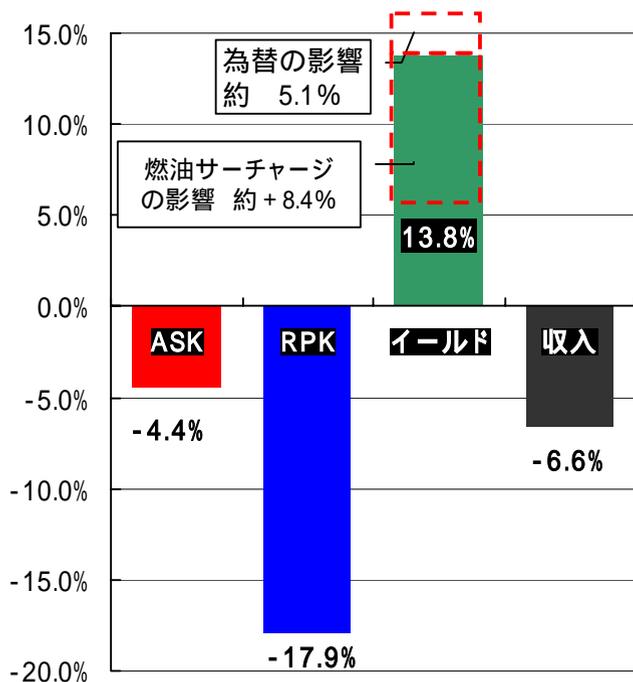
国際線旅客 ~ 収入分析 ~

対前年同期 供給・需要・イールド・収入

< 10 - 12月 >

収入: 1,763億円 (対前年同期 123億円)

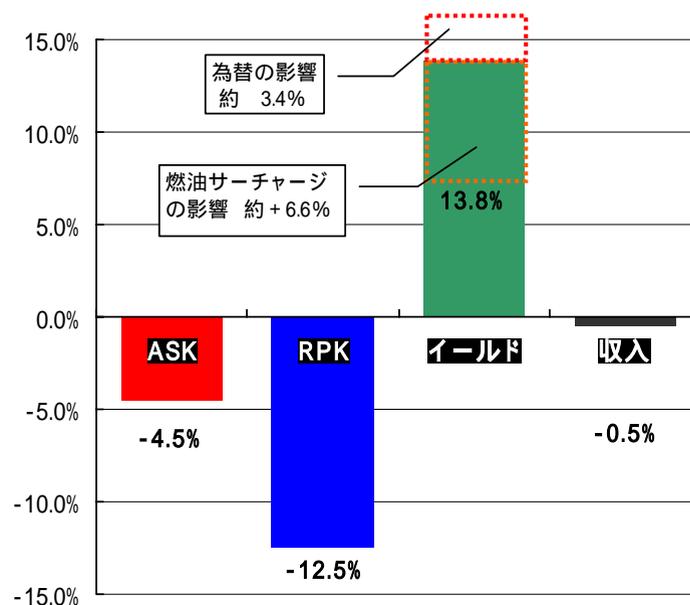
ロードファクター: 62.6% (前年同期差 10.3pt)



< 4 - 12月 >

収入: 5,702億円 (対前年同期 27億円)

ロードファクター: 65.8% (前年同期差 6.1pt)



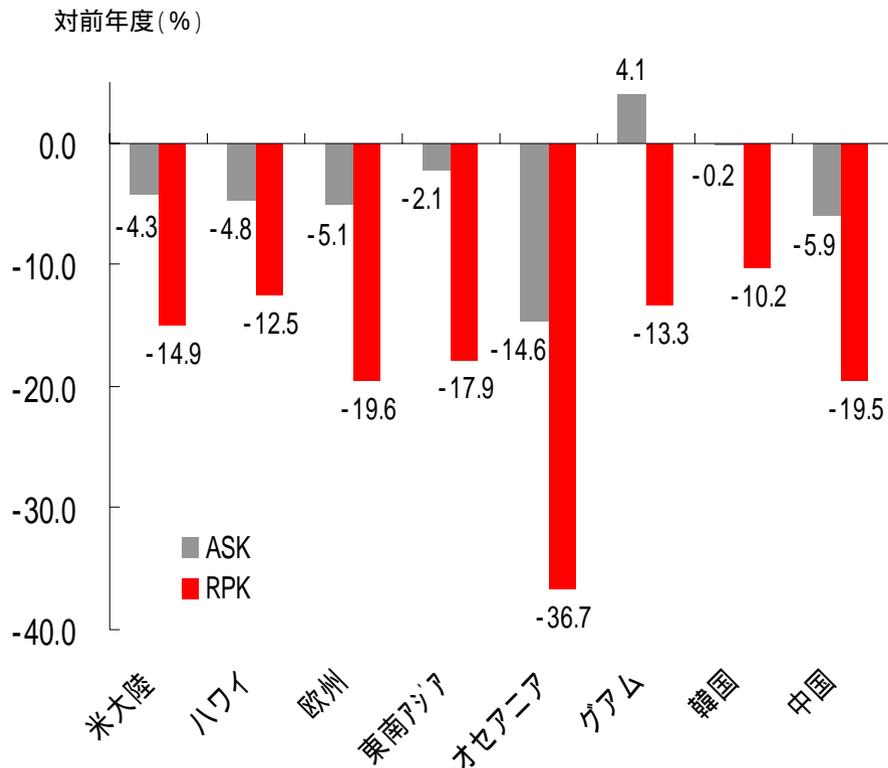
供給: ASK (有効座席キロ)

需要: RPK (有償旅客キロ)

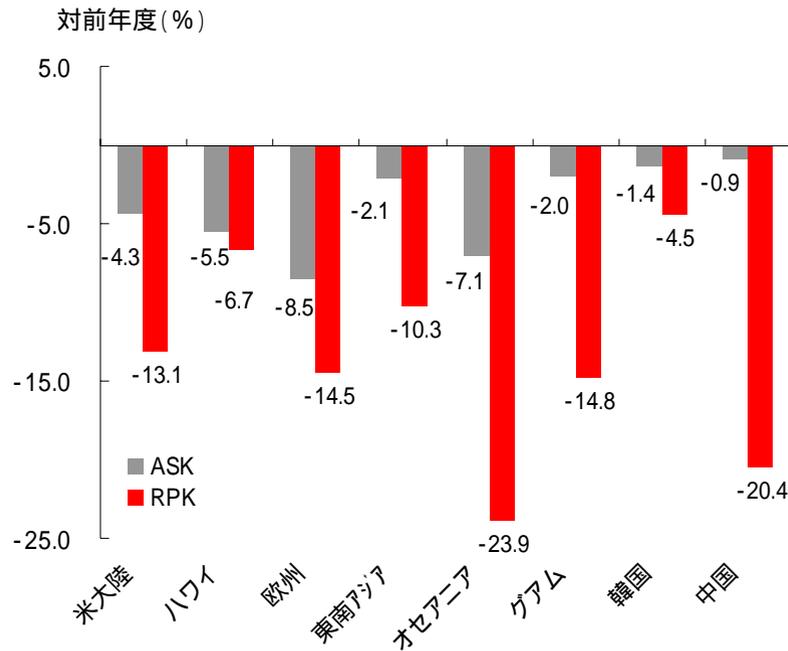
イールド: 収入/RPK

国際線旅客 ~ 方面別供給・需要 ~

< 10-12月 >



< 4-12月 >



供給: ASK (有効座席キロ)

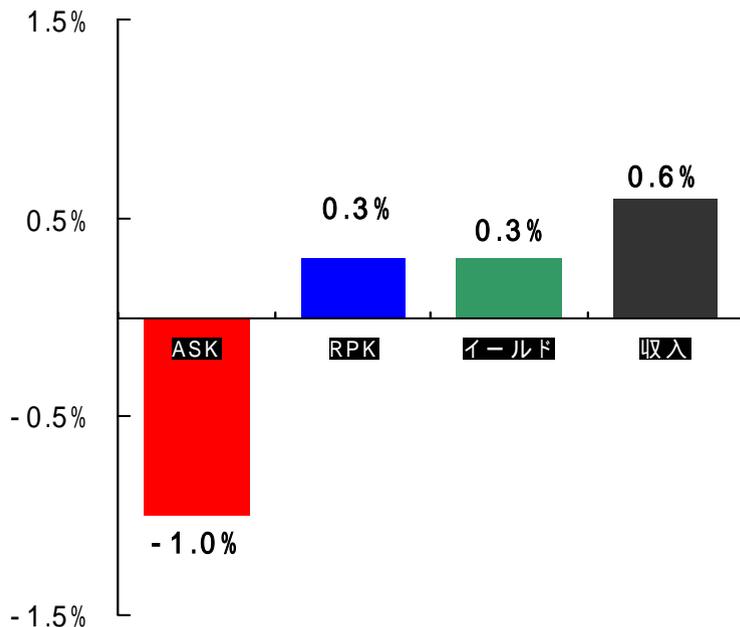
需要: RPK (有償旅客キロ)

対前年同期 供給・需要・イールド・収入

< 10 - 12月 >

収入: 1,684億円 (対前年同期 +10億円)

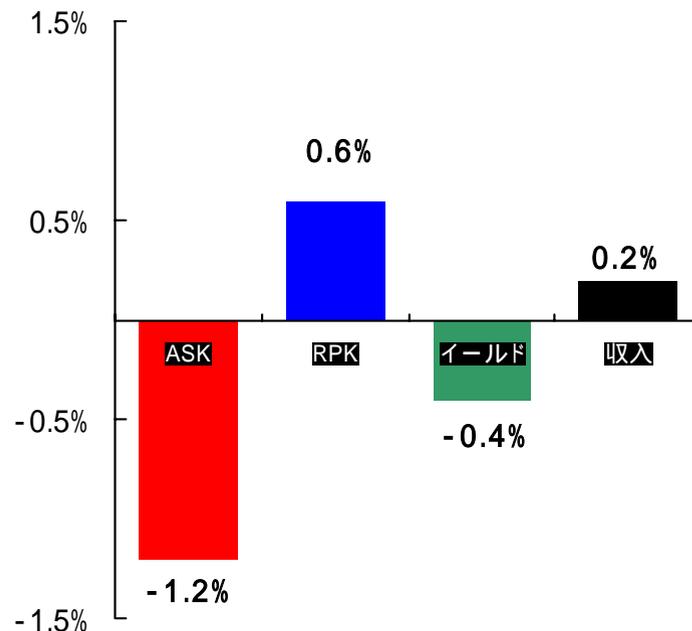
ロードファクター: 64.9% (前年同期差 +0.8pt)



< 4 - 12月 >

収入: 5,209億円 (対前年同期 +8億円)

ロードファクター: 64.7% (前年同期差 +1.2pt)



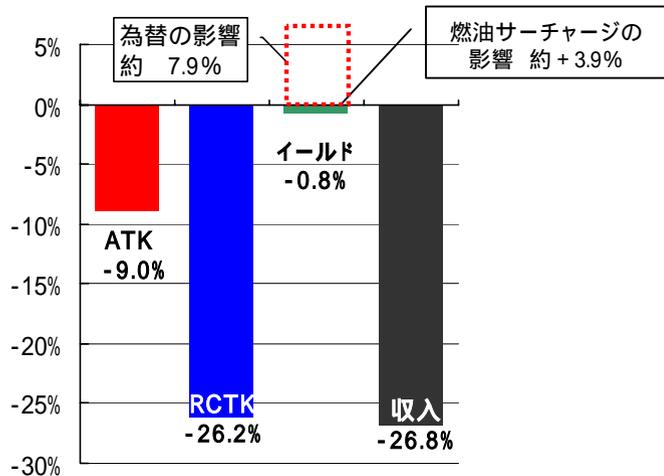
供給: ASK (有効座席キロ)

需要: RPK (有償旅客キロ)

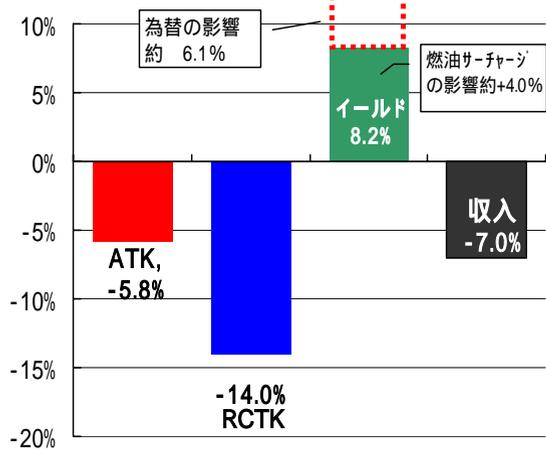
イールド: 収入/RPK

対前年同期 供給・需要・イールド・収入

対前年同期比 <10-12月>



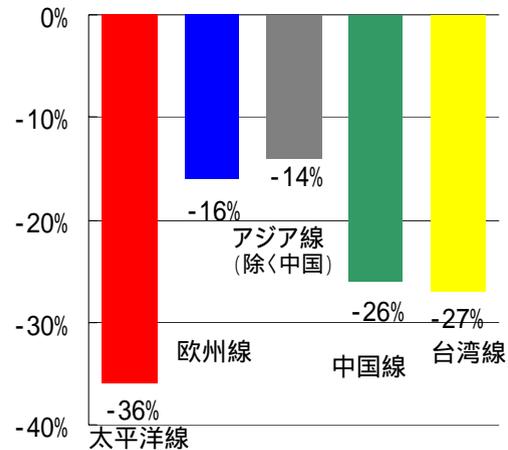
対前年同期比 <4-12月>



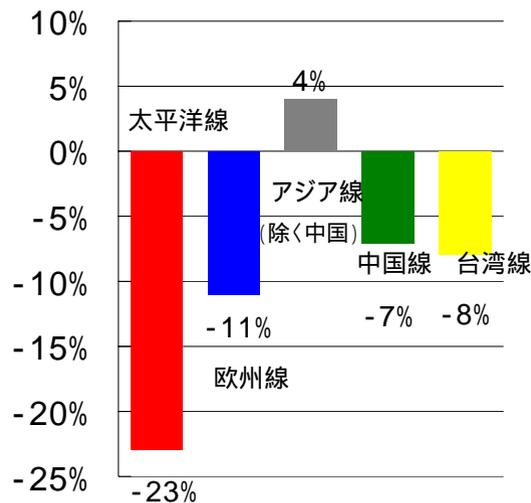
供給: ATK(有効貨物トン・キロ)旅客便 + 貨物便の全貨物供給量
 需要: RCTK(有償貨物トン・キロ) イールド: 収入/RCTK

対前年 路線別需要 (搭載重量)

対前年同期比 <10-12月>



対前年同期比 <4-12月>



セグメント別業績目標

(単位: 億円)

	営業収益			営業損益		
	11/7時点 見通し	修正見通し	差異	11/7時点 見通し	修正見通し	差異
航空運送事業	18,450	17,410	1,040	180	430	610
航空運送関連事業	2,175	2,140	35	30	20	10
旅行企画販売事業	3,365	3,260	105	20	0	20
カード・リース事業	660	650	10	40	40	0
その他事業	855	850	5	10	0	10
計	25,505	24,310	1,195	280	370	650
消去または全社	4,575	4,540	35	0	0	0
連結	20,930	19,770	1,160	280	370	650

設備投資・減価償却費の見通し

単位: 億円

	FY07Q3実績	FY08Q3実績	FY08通期見通し	
			11/7時点見通し	修正見通し
設備投資額(購入)	901	1,250	1,430	1,470
(航空機関連)	668	1,095	1,030	1,170
その他(地上資産等)	232	155	400	300
減価償却	873	877	1,230	1,230
ファイナンスリース元本返済額	424	420	510	510

四半期決算のため、ファイナンスリース元本返済額は試算値

有利子負債の見通し

単位: 億円

		FY07末残高	FY08 12月末残高	FY08通期見通し	
				11/7時点見通し	修正見通し
オンバランス	社債・借入金等	9,196	8,354	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		2,820	3,270
有利子負債計		16,009		13,910	14,360

12月末時点でのリース債務及び未認識債務の残高は算出しておりません

【 運休 】

路線	便数変更	運休時期	備考
大阪(関西)=ロンドン	週間 7便 運休	2009年 3月29日 ~	(2008年8月7日発表)

【 減便 】

路線	便数変更	減便時期	備考
東京(成田)=ニューヨーク	週間14便 10便	2009年 3月30日 ~	JL008/JL007便運休
東京(成田)=バンコク	週間21便 14便	2009年 3月29日 ~	JL703/JL704便運休
東京(成田)=ソウル	週間26便 25便	2009年 3月29日 ~	JL955/956便減便

【 増便 】

路線	便数変更	増便時期	備考
東京(成田)=ロンドン	週間 7便 14便	2009年 3月29日 ~	JL403/404増便
東京(成田)=大阪(関西)	週間 0便 7便	2009年 3月29日 ~	国際線として運航
(*)東京(成田)=札幌	週間 7便 14便	2009年 4月 1日 ~	(*)国内線として運航

【 機材変更 】

路線	機材変更	実施時期	備考
東京(成田)=シドニー	747-400 777-200ER	2009年 3月29日 ~	
東京(成田)=ブリスベン	747-400 767-300ER	2009年 3月29日 ~	
大阪(関西)=上海	767-300ER 737-800	2009年 3月29日 ~	JL627/JL628便
東京(成田)=マニラ	747-400 767-300ER	2009年 7月 1日 ~	JL741/JL742便
名古屋(中部)=広州	767-300ER 737-800	2009年 8月 1日 ~	
東京(成田)=シカゴ	747-400 777-300ER	2009年11月 ~	
東京(成田)=ロサンゼルス	747-400 777-300ER	2009年11月 ~	

【 プレミアム戦略 】

路線	サービス変更の内容	変更時期
東京(成田)=バンクーバー 東京(成田)=バンクーバー= メキシコ	エグゼクティブクラスにJALシェ ルフラットシートを導入	2009年9月1日 ~
東京(成田)=ミラノ 東京(成田)=ローマ	エグゼクティブクラスにJALシェ ルフラットシートを導入	2009年11月 ~
東京(成田)=シカゴ 東京(成田)=ロサンゼルス	ファーストクラスにJALスイート、 エグゼクティブクラス にJALシェルフラットネオ、エコノ ミークラスにプレミアム エコノミーを導入。	2009年11月 ~

【 JALエクスプレスによる運航 】

路線	運航開始時期	備考
東京(成田)=杭州	2009年 5月 8日 ~	
大阪(関西)=杭州	2009年 5月 8日 ~	
大阪(関西)=上海	2009年 5月 8日 ~	JL629/JL620便
大阪(関西)=上海	2009年 7月 1日 ~	JL627/JL628便

【 運休 】

路線	便数変更	運休時期	備考
大阪(関西)=女満別	1日 1便 運休	2009年 4月1日～	
大阪(関西)=帯広	2008年度6～9月は1日1便の季節運航 09年度は運航期間を短縮し、以後運休	2009年 9月1日～	2009年度は7月17日～ 8月31日のみ運航
大阪(関西)=釧路	2008年度6～9月は1日1便の季節運航 09年度は運航期間を短縮し、以後運休	2009年 9月1日～	2009年度は7月17日～ 8月31日のみ運航
大阪(関西)=青森	2008年度は10月のみ1日1便の季節運航 運休	2009年10月1日～	
大阪(関西)=旭川	1日 1便 運休	2009年10月1日～	2009年度は4～9月のみ 運航

【 減便 】

路線	便数変更	減便時期	備考
東京(羽田)=大阪(関西)	1日 7便 1日 6便	2009年 4月1日～	

【 増便 】

路線	便数変更	増便時期	備考
東京(羽田)=松山	1日 4便 1日 5便	2009年 4月 1日～	2008年11月からの増便を継続
大阪(伊丹)=花巻	1日 2便 1日 3便	2009年 4月 1日～	
大阪(伊丹)=秋田	1日 1便 1日 2便	2009年 4月 1日～	
札幌=東京(成田)	1日 1便 1日 2便	2009年 4月 1日～	
福岡=仙台	1日 2便 1日 3便	2009年 4月 1日～	
福岡=松山	1日 3便 1日 4便	2009年 6月 1日～	
札幌=秋田	1日 2便 1日 3便	2009年10月 1日～	

【 減便 】

路線	便数変更	変更時期	備考
東京(成田)=ロサンゼルス	週間 5便 4便	2009年 3月29日 ~	
東京(成田)-(アムステルダム) -アムステルダム-フランクフルト -東京(成田)	週間 1便 0便	2009年 3月29日 ~	アムステルダム寄航:週4回 週3回 フランクフルト寄航:週10回 週9回 (コードシェア便を含む)
東京(成田)-バンコク-マニラ -東京(成田)	週間 1便 0便	2009年 3月29日 ~	バンコク寄航:週7回 週6回 マニラ寄航:休止
東京(成田)-ジャカルタ -クアラルンプール-東京(成田)	週間 1便 0便	2009年 3月29日 ~	ジャカルタ、クアラルンプール寄航: 週2回 週1回
東京(成田)-香港-名古屋(中部)	週間 1便 0便	2009年 3月29日 ~	香港寄航:週11回 週10回
大阪(関西)=大連	週間 1便 0便	2009年 3月29日 ~	減便し、下記(*1)を増便
大阪(関西)-天津-大連 -東京(成田)	週間 1便 0便	2009年 3月29日 ~	
大阪(関西)=台北	週間 2便 0便	2009年 3月29日 ~	台北寄航:週7回 週5回

【 増便 】

路線	便数変更	変更時期	備考
東京(成田)-天津-大連 -大阪(関西)	週間 1便 4便	2009年 3月29日 ~	(*1) 天津寄航:週3回 週5回 大連寄航:週4回 週5回

【 発着地変更 】 2009年3月29日 ~

路線	変更内容
大阪(関西)-バンコク-ホーチミン -大阪(関西)	大阪(関西)-ホーチミン-バンコク-東京(成田) に経路変更し、週間2便を1便に減便
東京(成田)-大阪(関西)-上海 -大阪(関西)	週間5便中4便を東京(成田)-大阪 (関西)-上海-東京(成田)へ経路変更
東京(成田)=ソウル	東京(成田)-ソウル-名古屋(中部)へ変更

【 機材変更 】 2009年3月29日 ~

路線	機材変更	備考
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便を747-400Fから 767-300Fに変更	週間5便中、全てが767-300F 運航となります
東京(成田)=香港	週間1便を747-400Fから 767-300Fに変更	週間6便中、3便が767-300F 運航となります
東京(成田)=上海	週間1便を747-400Fから 767-300Fに変更	週間6便中、1便が767-300F 運航となります



Japan Airlines Corporation