

【表紙】

【提出書類】	四半期報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条の4の7第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	平成27年2月2日
【四半期会計期間】	第66期第3四半期（自平成26年10月1日至平成26年12月31日）
【会社名】	日本航空株式会社
【英訳名】	Japan Airlines Co., Ltd.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 植木 義晴
【本店の所在の場所】	東京都品川区東品川二丁目4番11号
【電話番号】	03(5460)3068
【事務連絡者氏名】	財務部長 山下 康次郎
【最寄りの連絡場所】	東京都品川区東品川二丁目4番11号
【電話番号】	03(5460)3068
【事務連絡者氏名】	財務部長 山下 康次郎
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町2番1号)

第一部【企業情報】

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

回次	第65期 第3四半期連結 累計期間	第66期 第3四半期連結 累計期間	第65期
会計期間	自平成25年4月1日 至平成25年12月31日	自平成26年4月1日 至平成26年12月31日	自平成25年4月1日 至平成26年3月31日
営業収益 (百万円)	989,924	1,022,389	1,309,343
経常利益 (百万円)	131,213	137,463	157,634
四半期(当期)純利益 (百万円)	123,501	119,684	166,251
四半期包括利益又は包括利益 (百万円)	139,260	114,682	176,277
純資産額 (百万円)	688,136	763,691	711,064
総資産額 (百万円)	1,305,151	1,437,037	1,340,168
1株当たり四半期(当期)純利益金額 (円)	340.56	330.06	458.45
潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益金額 (円)	-	-	-
自己資本比率 (%)	51.2	51.5	51.5

回次	第65期 第3四半期連結 会計期間	第66期 第3四半期連結 会計期間
会計期間	自平成25年10月1日 至平成25年12月31日	自平成26年10月1日 至平成26年12月31日
1株当たり四半期純利益金額 (円)	114.61	108.56

(注) 1. 当社は四半期連結財務諸表を作成しており、提出会社の主要な経営指標等の推移については記載しておりません。

2. 営業収益には、消費税及び地方消費税(以下、「消費税等」という)は含まれておりません。

3. 潜在株式調整後1株当たり四半期(当期)純利益金額は、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

4. 当社は、平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っております。第65期の期首に当該株式分割が行われたと仮定し、1株当たり四半期(当期)純利益金額を算定しております。

2【事業の内容】

当第3四半期連結累計期間において、当社グループ(当社及び当社の関係会社)が営む事業の内容について、重要な変更はありません。また、主要な関係会社の異動については、航空運送事業において当社の100%子会社であった株式会社ジャルエクスプレスは、平成26年10月1日に当社を存続会社として合併しております。

第2【事業の状況】

1【事業等のリスク】

投資者の投資判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、以下のようなものがあります。但し、これらは当社グループに関する全てのリスクを網羅したものではなく、記載された事項以外の予見しがたいリスクも存在します。また、本項においては、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は平成26年12月31日現在において判断したものであります。定期航空運送事業及び不定期航空運送事業を中心とする当社グループの事業の内容に鑑み、当社グループにおいては以下のようなリスクが存在しております。

国際情勢の変化による影響に関わるリスク

当社グループは、米州・欧州・アジア大洋州・中国方面を中心に国際航空旅客及び貨物運送事業を展開しております。航空需要は、テロ攻撃や地域紛争、戦争、疫病の発生・蔓延等により大幅に減少する可能性があります。特に紛争発生地域や、感染症等の疫病の発生・蔓延地域に対する渡航自粛勧告が発せられる場合や、利用者の恐怖心等により不要不急の渡航を回避する動きが顕著になる場合には、当該地域を離発着する当社グループの航空便の需要に深刻な悪影響を及ぼす可能性があります。

日本及び世界経済の動向に関わるリスク

当社グループの国際及び国内旅客事業は、共に日本市場に大きく依存しています。したがって、日本の経済動向及び世界の経済情勢や日本の顧客基盤における航空需要の悪化、天災又は悪天候等により、当社グループの事業は悪影響を受ける可能性があります。特に、国際旅客事業は景況に左右されやすい傾向にあります。

中期計画・年次計画に関わるリスク

当社グループは、中期計画及び年次計画を策定しておりますが、これら経営計画の遂行には様々な内部的・外部的リスクが内在しています。また、当社グループのこれらの経営計画は多くの想定に基づいて作成されておりますが、かかる想定が予定通りとならない場合、当該計画における収益目標及び利益目標を達成できない可能性があります。また、当社グループが策定する中期計画及び年次計画は、計画策定時点において有効な会計制度及び税制、並びにこれらの処理方法及び法的要件を前提として策定したものであり、将来、これらの制度、方法及び要件が変更された場合には、計画で公表した将来に関する財務予測等に変更が生じる可能性があります。

航空機導入計画に関わるリスク

当社グループは、航空運送事業において、燃費効率に優れた新型の中小型機を中心とした機材構成を指向し、ボーイング社等の航空機メーカーに対して航空機を発注しておりますが、これらの航空機メーカーもしくは部品メーカーのいずれかの技術上・財務上その他の理由により納期が遅延した場合、当社グループの中長期的な事業に影響を及ぼす可能性があります。

提携に関わるリスク

当社グループが属する航空業界においては、複数の航空会社による企業連合（グローバルアライアンス）の活用や、提携相手と独占禁止法適用除外（ATI）の認可を受けた国境を越えての共同事業を展開する動きが活発化しております。当社グループは、アメリカン航空及びブリティッシュ・エアウェイズを中心とした「ワンワールド」というグローバルアライアンスに加盟し、アジア太平洋路線においてアメリカン航空と、欧州路線においてはブリティッシュ・エアウェイズ、フィンエアーとの共同事業を展開しております。これら共同事業の相手企業や、ワンワールドのメンバー企業の経営状況に変化が生じる場合、ワンワールドメンバーのワンワールドへの加盟状況に変化が生じた場合、あるいは当社グループとの提携関係に大きな変化が生じた場合には、当社の提携戦略に影響を及ぼす可能性があります。

競争に関わるリスク

当社グループは、国内及び海外において、路線、サービス及び料金に関して激しい競争に直面しています。国内線では、他の日本の大手航空会社、低コストの新規航空会社及び新幹線との激しい競争に直面しているほか、今後はLCCとの競争も一層激しくなるものと想定されます。国際線では、海外及び日本の主要航空会社との競争がさらに激化しており、羽田空港及び成田空港の拡張による発着枠の増加によって競争はさらに激化する可能性があり、それに加えて海外及び日本の航空会社によって形成されるアライアンス及びコードシェア・マイレージ提携が、国際線における競争を激化させています。現時点ではLCCによる影響は想定範囲内に収まっておりますが、今後の内外のLCCとの更なる競争激化が強い料金の引き下げ圧力をもたらす可能性があると共に、当社グループの航空便からLCCへの旅客流出等が大きく発生した場合には、当社グループの対LCC戦略に影響を及ぼし、当社グループの経営及び業績に影響を及ぼす可能性があります。こうした競争の激化により、現在の当社グループの競争環境や事業環境が大幅に変化した場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。なお、当社は、これらの競争環境の変化に対応すべ

く、豪カンタスグループのジェットスター航空等と共に設立した日本国内線を運航するLCCであるジェットスター・ジャパンへの出資を行っており、同社を持分法適用会社としております。

コスト構造に関わるリスク

当社グループは、アジア各国の航空会社やLCCと比較した場合、運航コストに占める燃油費、人件費、機材費、公租公課の割合が高いため、ユニットコスト（有効座席キロあたり費用）が高い状況にあります。そのため、経済状況に即応したコスト削減の自由度に制約があり、需要の減少や航空券価格の下落が生じた場合、当社グループの業績に与える影響が大きくなる可能性があります。

航空機燃料の価格変動に関わるリスク

当社グループの業績は、燃油価格の変動により多大な影響を受けます。平成25年度の当社グループの燃油費は約2,830億円でしたが、これは平成25年度の当社グループの連結の営業費用の25%程度に相当します。平成16年の夏以降、燃油価格は高騰し、当社グループの業績に悪影響を与えております。その一方で、航空業界における競争が激しいため、当社グループは、燃油価格の上昇分を、運賃の値上げ又は燃油特別付加運賃という形で当社グループの顧客に全て転嫁することは困難です。また、当社グループは、燃油価格の変動リスクを軽減するため、原油又は航空機燃料のコモディティ・デリバティブを利用したヘッジ取引等を行っておりますが、原油や航空機燃料価格が短期間で急落した場合、ヘッジポジションの状況等によっては市況下落の効果を直ちに業績に反映することができず、当社グループの業績の改善に寄与しない可能性があります。

為替変動に関わるリスク

当社グループは、日本国外においても事業を展開しており、外貨建てにより、収益の一部を受領し費用の一部を支払っています。特に当社グループにおける最大の費用である航空機燃料の価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、当社グループにおいては米ドルの為替変動による影響は収益よりも費用が大きくなっております。これら為替変動による収支変動を軽減する目的で、収入で得た外貨は外貨建ての支出に充当することを基本とし、加えてデリバティブ取引を行っております。また、航空機価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、資産計上額及び減価償却費が為替変動により増減するリスクがあります。これら為替変動によるリスクを軽減する目的で為替取得機会の分散を図るべくデリバティブ取引を行っております。

災害に関わるリスク

当社グループの航空機の利用者の過半数は羽田空港及び成田空港を発着する航空機をご利用になっており、当社グループの航空運送事業における羽田・成田両空港の位置付けは極めて重要です。また、当社グループの運航管理・予約管理等、航空機の運航に重要な情報システムセンターは東京地区に設置されており、全世界の航空機の運航管理やスケジュールを統制する「オペレーションコントロールセンター」も東京地区に設置しています。そのため、東京地区に影響をおよぼす大規模な震災や火山の噴火等が発生した場合もしくは当該重要施設において火災やテロ攻撃等の災害が発生し、羽田・成田両空港の長期間閉鎖や、当社グループの情報システムやオペレーション機能が長期間停止した場合、当社グループの経営に重大な影響を及ぼす可能性があります。

航空安全の信頼に関わるリスク

当社グループでは、航空機の運航の安全性の確保のため、日々様々な取組みを実施しておりますが、ひとたび航空機墜落による死亡事故を発生させてしまった場合、当社グループの運航の安全性に対する顧客の信頼及び社会的評価が失墜するだけでなく、死傷した旅客等への補償等に対応しなければならないことから、事業そのものの継続が極めて困難な状況に陥る可能性があります。また、当社グループが運航する型式の航空機や当社のコードシェア便において安全問題が発生した場合、当社グループの運航の安全性に対する顧客の信頼及び社会的評価が低下し、当社グループの業績に極めて深刻な影響を与える可能性があります。なお、航空事故に伴う各種損害の軽減、並びに被災者への確実な賠償を行う目的で、現在業界水準と同程度の補償額・補償範囲の損害賠償保険に加入しております。

法的規制に関わるリスク

当社グループの事業は、様々な側面において、国際的な規制並びに政府及び地方自治体レベルの法令及び規則に基づく規制に服しています。これらの規制の変化等により、当社グループの事業がさらに規制され、また、大幅な費用の増加が必要となる可能性があります。

（イ）耐空性改善通報等

航空機の運航の安全性を著しく損なう技術的な問題が発生した場合、法令に基づき国土交通大臣から耐空性改善通報等が発出され、安全性が確認されるまでは該当する航空機の運航が認められなくなる場合があります。また、法令に基づく耐空性改善通報等が発出されない場合であっても、社内規程等に従い、自主的に該当する航空機の運航を見合わせる場合があります。当社が重点的に導入を進めているボーイング787型を含め、当社グループの航空機にこのような事態が発生した場合、当社グループの航空機の運航に支障が生じ、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

(ロ) 航空運送事業に関わる法令等

当社グループは、航空運送事業者として航空事業関連法令等の定めに基づき事業を行っております。また国際線においては、二国間航空協定を含む条約その他の国際的取り極めに則った事業運営が求められております。さらに、航空運送事業においては、運賃及び料金の設定につき、独占禁止法その他諸外国の類似の法令の制約を受ける場合があります。

(ハ) 環境規制等

近年、温暖化防止を始めとした地球環境に係わる企業の社会的責任が高まるなか、排出量、騒音、有害物質等に関する環境規制が強化されています。今後、国際航空分野での全世界的規模での経済的手法の導入、温室効果ガス排出への課金等の環境規制のさらなる強化等が行われた場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

(ニ) 公租公課等

航空事業に関する公租公課等には、着陸料、航行援助施設利用料等があります。このうち、本邦の一部空港の着陸料については、現在政府による軽減措置を受けておりますが、今後、各国政府の財政事情や運輸行政の方向性によっては、これら着陸料の軽減措置の廃止や公租公課の大幅な値上げが行われる可能性は否定できません。このような場合、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。

訴訟に関わるリスク

当社グループは事業活動に関して各種の訴訟に巻き込まれるおそれがあり、これらが当社グループの事業又は業績に影響を及ぼす可能性があります。また、当社は以下の事象において訴訟の提起等を受けており、以下の事態の進展によっては、追加的な支出や引当金の計上により当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

(イ) 元従業員の雇用に關する件

国内においては、当社の元従業員により、労働契約上の地位の確認を求める訴訟が提起され、平成24年3月、東京地裁において原告らの請求はすべて棄却されました。その後原告らは平成24年4月東京高裁に控訴しましたが、平成26年6月に一審東京地裁の判断を維持する判決が言い渡されました。原告らはこれを不服として、同月最高裁に上告をしたため、本件は依然訴訟に係属中となっています。なお、国内では更に1件の労働訴訟が係争中である他、海外ではブラジルにおいて、賃金/手当及び労働契約上の地位の確認に関する訴訟が複数提起されております。

(ロ) カルテルに関する件

航空貨物に関する価格カルテルを行ったと独禁当局より嫌疑をかけられている事案については、平成23年1月、当社は欧州連合より受けた課徴金支払命令を不服とし、欧州裁判所にそれぞれ提訴いたしました。また、民事訴訟としては、オランダ等において、荷主が航空貨物カルテルにより損害を受けたとして、当社を含む複数の航空会社を提訴しております。なお、これらについて、将来発生しうる損失の蓋然性と金額について合理的に見積もることが可能なものについては、将来発生しうる損失の見積額を引当金として計上しております。

当社グループの第三者への依存に関わるリスク

当社グループの業務は、整備業者、空港職員、航空保安官、燃油取扱業者、手荷物取扱業者、民間警備会社等の第三者の提供するサービスに一定程度依存しています。また、上記に加えて、当社グループは導入を計画している新造機の大部分をボーイング社およびエアバス社等に発注しております。そのため、航空機メーカー各社が財政上その他の理由により、当社との契約を履行できない場合には、当社グループの機材計画は大幅な変更を余儀なくされ、当社グループの中長期的な事業に影響を及ぼす可能性があります。

IT（情報システム）に関するリスク

当社グループは、当社グループの業務の多くを情報システムに依存しています。コンピュータ・プログラムの不具合により当社グループの情報システムに様々な障害が生じる場合や、コンピュータ・ウィルス等により重要なデータが喪失・漏えいした場合には、修復並びに補償等のために当社グループの費用が増加するなど、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。また、情報システムを支える電力等のインフラに大規模な障害が発生した場合、当社グループの業務に重大な支障をきたす可能性があります。

資金調達に関わるリスク

当社グループは、機材更新を目的とした航空機の購入や客室改修及び基幹システムの刷新を実行しており、その資金需要に応じる為に金融機関や市場からの資金調達を行う可能性があります。当社グループの資金調達能力や資金調達コストについては、金融市場の動向や当社グループの信用力により変動する可能性があります。金融市場の動向や当社グループの信用力が悪化した場合、また政府系金融機関等の制度変更が行われた場合には、資金調達が困難になり流動性資金残高の低下や既存金融債務に関する利率を含む資金調達コストの上昇を招く可能性があります。

顧客情報の取扱いに関するリスク

当社グループが保有する顧客の個人情報に漏洩し、又は不正アクセスが行われた場合には、当社グループは損害賠償義務や行政措置に服さなければならない可能性があります。このような事態が生じた場合には、当社グループの事

業、システム又はブランドに対する社会的評価が傷つけられ、顧客及び市場の信頼が低下して、当社グループの事業、財政状態及び業績に影響を及ぼす可能性があります。

なお、当第2四半期期間中に、顧客情報システムにアクセスできる当社パーソナルコンピューターの一部に悪意のあるプログラムが仕込まれたことにより、一部顧客の個人情報に漏えいした可能性があることが判明しましたが、現在では調査を完了しております。今後は、再発防止に向け、より一層の情報管理の強化、システム運用の見直しなど、セキュリティ強化に努めてまいります。

人材確保に関するリスク

当社グループの事業運営には、航空機の運航に関連して法律上要求される国家資格を始めとする各種の資格や技能を有する人材の確保が必要ですが、当社グループの従業員がその業務に必要なこれらの資格や技能を取得するまでには相応の期間を要することから、当社が想定する人員体制に必要な時期に確保できない場合には、当社グループの事業運営に影響を受ける可能性があります。

労働争議に関するリスク

当社グループの従業員の多くは労働組合に所属しておりますが、当社グループの従業員による集団的なストライキ等の労働争議が発生した場合には、当社グループの航空機の運航に影響を受ける可能性があります。

2【経営上の重要な契約等】

当第3四半期連結会計期間において、経営上の重要な契約等の決定又は締結等はありません。

3【財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

文中の将来に関する事項は、当第3四半期連結会計期間の末日現在において当社グループが判断したものであります。

(1)業績の状況

当第3四半期連結累計期間（平成26年4月1日～平成26年12月31日）（以下、「当第3四半期」）におけるわが国経済は、緩やかな回復基調が続いているものの、個人消費などに弱さが見られました。海外景気については一部に弱さが見られましたが、米国をはじめとして全般的には回復傾向にありました。また、当社の収支に影響を与える為替レートは8月までは安定的に推移しましたが9月以降急速に円安が進む一方、燃油市況は10月以降急速に下落しました。当社はこのような経済状況のもと、平成26年3月26日に発表しましたJALグループ中期経営計画ローリングプラン2014で掲げた目標を達成するべく、安全運航の堅持を基盤としたうえで、経営の効率化を図り、お客さまに最高のサービスを提供できるよう努めました。

以上の結果、当第3四半期における営業収益は1兆223億円（前年同期比3.3%増加）、営業費用は8,841億円（前年同期比3.7%増加）となり、営業利益は1,382億円（前年同期比0.5%増加）、経常利益は1,374億円（前年同期比4.8%増加）、四半期純利益は1,196億円（前年同期比3.1%減少）となりました。

<航空運送事業セグメント>

当第3四半期における航空運送事業セグメントの業績については、営業収益は9,099億円（前年同期比3.0%増加）、営業利益は1,238億円（前年同期比0.0%増加）となりました。（営業収益及び営業利益はセグメント間連結消去前数値です。）

詳細は以下のとおりであります。

(国際線)

項目	前第3四半期 (自 平成25年4月1日 至 平成25年12月31日)	当第3四半期 (自 平成26年4月1日 至 平成26年12月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
旅客収入 (百万円)	331,324	345,998	104.4%
有償旅客数 (人)	5,786,863	5,808,410	100.4%
有償旅客キロ (千人・キロ)	26,557,413	27,102,677	102.1%
有効座席キロ (千席・キロ)	34,842,100	35,946,185	103.2%
有償座席利用率 (%)	76.2	75.4	0.8
貨物収入 (百万円)	40,500	44,301	109.4%
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	1,139,685	1,288,988	113.1%

国際線旅客においては、ボーイング787型機の運航拡大による収益最大化を図るとともに、新シート導入拡大による商品・サービスの向上に努めました。

路線運営面では、羽田空港の国際線発着枠拡大に伴い、昼間時間帯に新たに羽田＝ロンドン、パリ、シンガポール、バンコク線の運航を開始いたしました。加えて、深夜早朝時間帯を活用し、羽田＝ホーチミン線を開設しました。また、成田空港においては、今後成長が期待される米州＝アジア間の需要の獲得を強化するため、成田＝ニューヨーク(3月30日～)、ジャカルタ線(6月13日～)をそれぞれ7便増便して週14便としました。さらに首都圏以外のネットワーク拡大として、中部＝バンコク線(12月20日～)の運航を開始しました。これにより、日本＝バンコク間の1日5往復という運航規模は日系最大となりました。一方で至近の需要に柔軟に対応するため、成田＝仁川線(10月26日～)を週14便から7便へと減便しました。

アライアンス面では、平成26年4月より既にブリティッシュ・エアウェイズと開始している欧州線共同事業にフィンエアーが加わり、共同運賃の充実や、ヘルシンキ以遠のフィンエアーとのコードシェア路線の拡大によるネットワーク充実を図りました。アメリカン航空との太平洋線共同事業では一体的な営業活動で米州＝アジア間の需要獲得の強化を図りました。また、平成26年3月末日からTAM航空とUSエアウェイズ、平成26年5月からスリランカ航空がワンワールドに正式加盟し、世界的なネットワークがより拡充し、グローバルアライアンスの競争力がより一層強化されることとなります。

営業面では、海外地区の自社サイトを充実させ、魅力・利便性の向上を図りました。さらに、海外発日本行き航空券を購入されたお客さまに対し、海外地区ホームページにて、NTT東日本が提供する公衆無線LANアクセスポイントサービス「光ステーション」および、KDDIグループの株式会社ワイヤ・アンド・ワイヤレスが提供する公衆無線LANアクセスポイントサービス「Wi2 300」に接続可能なIDとパスワードを提供し、日本滞在時の快適なネット環境をサポートしています。今後も海外地区における販売活動を強化していくことで、日本の「観光立国」実現にも貢献してまいります。

商品面では、ビジネスクラスは全席通路アクセスのフルフラットシート、エコノミークラスは足元スペース拡大を実現した「新・間隔エコノミー」を装着した「SKY SUITE(スカイスイート)」機材の導入をさらに拡大いたしました。既に導入済みのボーイング777-300ER型機の「SKY SUITE 777」13機、ボーイング767-300ER型機の「SKY SUITE 767」9機に加え、平成26年12月から、ボーイング787-8型機においてもエコノミークラスで横9席配列が主流を占めるなか横8席配列にすることで居住性・快適性の向上を追求した「SKY SUITE 787」を成田＝フランクフルト、ニューヨーク線に投入いたしました。機内でインターネットがご利用いただける「JAL SKY Wi-Fi」については、今年度これまでに3万人を超えるお客さまにご利用いただいております。羽田空港国際線ターミナルにおいては、平成26年3月30日に新しいサクララウンジがオープンし、平成26年8月29日にはJALファーストクラスラウンジがリニューアルオープンしました。JALファーストクラスラウンジにおいては、ご出発前に「できたてのお食事をご提供したい」という想いのもと、「鉄板ダイニング」というお客さまの目の前でお作りする、開放的でライブ感あふれるサービスを実施しており、大変ご好評いただいております。今後も、お客さまの利便性向上に加えて、新鮮な感動をお届けできるよう、新しいチャレンジを続けてまいります。

以上の結果、当第3四半期の国際線供給は有効座席キロベースで前年同期比3.2%の増加、需要は有償旅客キロベースで前年同期比2.1%の増加となり、有償座席利用率(L/F)は75.4%(前年同期比0.8ポイント低下)、国際旅客収入は3,459億円(前年同期比4.4%増加)となりました。

国際線貨物においては、特に北米向け需要が伸びる中、日本発自動車関連需要などを積極的に取り込んだ他、レベニューマネージメントを強化し三国間の経由貨物も効率的に取り込むことで収入の極大化に努めました。営業面

では発着便数が増加した羽田空港の体制を強化し、内陸接続輸送サービス（J-LINK）の拡充に努めるとともに、リスクを最小化した上でエアラインチャーター制度を活用して他社機材による輸送も実施してまいりました。上記の結果、当第3四半期の輸送実績については有償貨物トン・キロベースで前年同期比13.1%の増加となり、収入については前年同期比9.4%増加の443億円となりました。

国際線郵便においては、堅調な伸びを見せている個人通販の需要を取り込んだことにより、前年同期を着実に上回る需要を確保いたしました。当第3四半期の輸送実績については郵便トン・キロベースで前年同期比7.4%の増加となり、収入については前年同期比18.8%増加の79億円となりました。

(国内線)

項目	前第3四半期 (自 平成25年4月1日 至 平成25年12月31日)	当第3四半期 (自 平成26年4月1日 至 平成26年12月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
旅客収入 (百万円)	374,935	373,036	99.5%
有償旅客数 (人)	23,841,686	24,056,027	100.9%
有償旅客キロ (千人・キロ)	18,095,004	18,242,740	100.8%
有効座席キロ (千席・キロ)	28,413,848	27,458,144	96.6%
有償座席利用率 (%)	63.7	66.4	2.8
貨物収入 (百万円)	19,623	18,800	95.8%
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	283,292	274,927	97.0%

国内線旅客においては、平成26年10月1日に株式会社ジャルエクスプレスを合併したことにより、JALグループにおける需給適合の機動性を向上させ、収益性の向上を図りました。また、平成26年10月24日に株式会社北海道エアシステム(HAC)がJALグループに加わりました。JALが持つ販売チャンネルやノウハウを活用した販売促進や、JALグループのコスト競争力を活かすことにより、HACの経営力の強化と地方路線の維持発展に努めてまいります。

路線運営面では、羽田=伊丹、岡山、北九州線などの路線に加えて、地方自治体と航空会社が共同で地方路線の充実を図る「コンテスト枠」により、羽田=山形線を増便いたしました。また、伊丹=那覇線など需要の見込まれる路線において増便を実施し、お客さまのさらなる利便性向上を図りました。

営業面では、羽田空港の国際線発着枠の拡大に伴い、今後ますます増加することが予想される訪日外国人旅行者の国内旅行の推進を目的として、株式会社 JTBグローバルマーケティング&トラベルと提携し、訪日個人観光客向けに「JALスペシャルパッケージ」の販売を12月より開始しました。JALの国内線ネットワークを利用し、訪日外国人旅行者を全国の各都市に呼び込むことで地域活性化へ貢献いたしました。また、急速に普及が進むモバイル端末向けのサービスにおいては、ご予約・ご購入から旅の情報収集まで操作できるタブレット端末専用アプリ「JAL Flight Navi」の提供を開始するなど新たなサービスの提供・機能向上を行いました。

商品面では、国内線新仕様機材「JAL SKY NEXT (JALスカイネクスト)」の運航を開始しました。5月よりボーイング777/767型機にて運航している羽田=福岡、伊丹、札幌線など幹線を中心に展開し、10月以降はボーイング737型機にて運航している羽田と各地方を結ぶ路線にも順次拡大中です。座席には本革を使用することにより上質感を演出するとともに、普通席においてはシートのスリム化によって足元スペース(ひざ回り)を現行座席から拡大し、居住性と快適性の向上を実現しました。また機内照明のLED化により、フライト中の時間や季節に応じた機内照明環境を演出し、時間とともに移ろう自然のリズムを通じて、くつろぎと日本らしさを感じて頂けるようになりました。さらには、日本の国内線では初となる機内インターネットサービス「JAL SKY Wi-Fi」を展開し、お客さまのスマートフォン、パソコンなどから、機内エンターテインメントのご利用やインターネット接続が可能となりました。機内インテリアのトータルコーディネートにより上質な空間づくりを追求し、機内サービスのさらなる品質向上に努め、多くのお客さまから大変ご好評いただいております。なお「JAL SKY NEXT」は2014年度グッドデザイン・ベスト100(主催:公益財団法人日本デザイン振興会)を受賞しました。

以上の結果、当第3四半期の国内線供給は有効座席キロベースで前年同期比3.4%の減少、需要は有償旅客キロベースで前年同期比0.8%の増加となり、有償座席利用率(L/F)は66.4%(前年同期比2.8ポイント上昇)、国内旅客収入は3,730億円(前年同期比0.5%減少)となりました。

国内線貨物においては、トラック不足による陸送から航空への移転などにより需要が増加しましたが、当社の供給量の減少により、当第3四半期の輸送実績については有償貨物トン・キロベースで前年同期比3.0%の減少となり、収入については前年同期比4.2%減少の188億円となりました。

航空運送事業セグメントの部門別売上高は次のとおりであります。

科目	前第3四半期 (自 平成25年4月1日 至 平成25年12月31日)	構成比 (%)	当第3四半期 (自 平成26年4月1日 至 平成26年12月31日)	構成比 (%)	対前年 同期比 (%)
国際線					
旅客収入 (百万円)	331,324	37.5	345,998	38.0	104.4
貨物収入 (百万円)	40,500	4.6	44,301	4.9	109.4
郵便収入 (百万円)	6,731	0.8	7,998	0.9	118.8
手荷物収入 (百万円)	452	0.1	504	0.1	111.4
小計 (百万円)	379,009	42.9	398,802	43.8	105.2
国内線					
旅客収入 (百万円)	374,935	42.4	373,036	41.0	99.5
貨物収入 (百万円)	19,623	2.2	18,800	2.1	95.8
郵便収入 (百万円)	2,423	0.3	2,528	0.3	104.3
手荷物収入 (百万円)	192	0.0	209	0.0	109.0
小計 (百万円)	397,174	44.9	394,576	43.4	99.3
国際線・国内線合計 (百万円)	776,184	87.8	793,378	87.2	102.2
その他の収入 (百万円)	107,429	12.2	116,577	12.8	108.5
合計 (百万円)	883,613	100.0	909,956	100.0	103.0

(注) 金額については切捨処理、比率については四捨五入処理しております。

連結輸送実績は次のとおりであります。

項目	前第3四半期 (自 平成25年4月1日 至 平成25年12月31日)	当第3四半期 (自 平成26年4月1日 至 平成26年12月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
国際線			
有償旅客数 (人)	5,786,863	5,808,410	100.4%
有償旅客キロ (千人・キロ)	26,557,413	27,102,677	102.1%
有効座席キロ (千席・キロ)	34,842,100	35,946,185	103.2%
有償座席利用率 (%)	76.2	75.4	0.8
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	1,139,685	1,288,988	113.1%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	163,613	175,734	107.4%
国内線			
有償旅客数 (人)	23,841,686	24,056,027	100.9%
有償旅客キロ (千人・キロ)	18,095,004	18,242,740	100.8%
有効座席キロ (千席・キロ)	28,413,848	27,458,144	96.6%
有償座席利用率 (%)	63.7	66.4	2.8
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	283,292	274,927	97.0%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	17,374	18,693	107.6%
合計			
有償旅客数 (人)	29,628,549	29,864,437	100.8%
有償旅客キロ (千人・キロ)	44,652,418	45,345,417	101.6%
有効座席キロ (千席・キロ)	63,255,948	63,404,329	100.2%
有償座席利用率 (%)	70.6	71.5	0.9
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	1,422,978	1,563,915	109.9%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	180,987	194,427	107.4%

- (注) 1. 旅客キロは、各区分有償旅客数(人)に当該区分距離(キロ)を乗じたものであり、座席キロは、各区分有効座席数(席)に当該区分距離(キロ)を乗じたものであります。輸送量(トン・キロ)は、各区分輸送量(トン)に当該区分距離(キロ)を乗じたものであります。
2. 区分距離は、IATA(国際航空運送協会)、ICAO(国際民間航空機構)の統計資料に準じた算出基準の大圏距離方式で算出しております。
3. 国際線：日本航空(株)
国内線：日本航空(株)、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)ジャルエクスプレス(平成26年10月に当社に吸収合併)、日本エアコミューター(株)、(株)ジェイエア、琉球エアコミューター(株)、(株)北海道エアシステム(平成26年10月に連結子会社化)
- ただし、前年同期間は、
国際線：日本航空(株)
国内線：日本航空(株)、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)ジャルエクスプレス、日本エアコミューター(株)、(株)ジェイエア、琉球エアコミューター(株)
4. 数字については切捨処理、比率については四捨五入処理しております。

<その他>

その他の事業においては、お客さまの利便性向上を図りグループ企業価値の最大化に努めました。その他の事業における主要2社の概況は以下のとおりであります。

株式会社ジャルパックは、「JALパック」ブランド誕生50周年を迎えました。これを記念し、安心して高品質そして個性豊かな50周年限定の特別企画ツアーを販売し、数多くのお客さまにご参加頂きました。また、需要動向に合わせてインターネットを利用した「ダイナミックパッケージ」や「JALマイレージバンク会員専用商品」を展開し増収を図りました。海外旅行の取扱人数は、円安による販売価格の上昇や一部アジア諸国の情勢不安により、前年を6.9%下回る21万3千人となりました。国内旅行の取扱人数は、予約受付期限を出発日10日前から7日前までに変更したことによる間際予約の増加もあり、前年を6.3%上回る171万2千人となりました。以上の結果、営業収益（連結消去前）は1,319億円（前年同期比1.7%増加）となりました。

株式会社ジャルカードは、空港での会員獲得活動に加え、スポーツファン団体への積極的なアプローチなど顧客層の拡大に取り組むとともに、インターネットでも効果的な入会キャンペーンを実施するなど会員数の増加に努めました。商品面では、4月に最上位カード「プラチナカード」の新商品である「JAL・JCBカードプラチナ」を発行し、順調に会員数を伸ばしました。その結果、会員数は平成26年3月末より9万7千人増え、301万人となりました。取扱高については、消費税率引き上げ後の不安定な消費動向が続くなか、カード利用促進キャンペーンの実施や会員向けイベントの実施などの会員サービス向上に努めたことにより、概ね堅調に推移しました。以上の結果、営業収益（連結消去前）は145億円（前年同期比7.3%増加）となりました。

(2) 財政状態

資産、負債および純資産の状況

当第3四半期末の総資産は、航空機前払金の支払いや航空機の購入などを主因として、前期末比968億円増加の1兆4,370億円となりました。

負債は、退職給付に係る負債の増加などにより、前期末比442億円増加の6,733億円となりました。

純資産は、退職給付に関する会計基準等の改正に伴う影響や配当金の支払いなど減少要因はありましたが、四半期純利益の計上を主因として、前期末比526億円増加の7,636億円となりました。

詳細は、「第4経理の状況 1 四半期連結財務諸表 (1) 四半期連結貸借対照表」をご覧ください。

(3) 事業上及び財務上の対処すべき課題

当第3四半期連結累計期間において、当社グループが対処すべき課題について重要な変更はありません。

(4) 研究開発活動

「研究開発費等に係る会計基準」に合致する研究開発費を発生させる活動はありません。

(5) 主要な設備

当第3四半期連結累計期間において主要な設備の新設、休止、大規模改修、除却、売却等による著しい変動があったものは、次のとおりであります。

航空機

当第3四半期連結累計期間においての異動は、以下のとおりです。

会社名	機種	機数(機)	異動年月・事由
提出会社	ボーイング787型	3	平成26年11月購入 平成26年12月購入 平成26年12月購入
	ボーイング767型	6	平成26年4月購入 平成26年6月購入 平成26年8月購入 平成26年10月購入 平成26年12月購入 平成26年8月売却
	ボーイング777型	2	平成26年6月売却 平成26年11月売却
日本トランスオーシャン航空株式会社	ボーイング737-400型	3	平成26年12月購入 平成26年12月購入 平成26年5月売却
日本エアコミューター株式会社	SAAB340B型	1	平成26年9月購入

第3【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

株式の総数

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	700,000,000
第1種優先株式	12,500,000
第2種優先株式	12,500,000
第3種優先株式	12,500,000
第4種優先株式	12,500,000
計	750,000,000

(注)1. 当社定款第6条に次のように規定しております。

「当社の発行可能株式総数は、7億5000万株とし、各種類の株式の発行可能種類株式総数は、次のとおりとする。

普通株式	7億株
第1種優先株式	1250万株
第2種優先株式	1250万株
第3種優先株式	1250万株
第4種優先株式	1250万株

2. 平成26年1月31日及び4月30日開催の取締役会、並びに平成26年6月18日開催の第65期定時株主総会における決議に基づき、平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって行う株式分割とこれに伴う定款変更が行われ、発行可能株式総数は普通株式が3億5,000万株増加し、7億5,000万株(内普通株式7億株)となっております。

発行済株式

種類	第3四半期会計期間末 現在発行数(株) (平成26年12月31日)	提出日現在発行数(株) (平成27年2月2日)	上場金融商品取引所 名又は登録認可金融 商品取引業協会名	内容
普通株式	362,704,000	362,704,000	東京証券取引所 市場第一部	完全議決権株式であり且つ、権利内容に何ら限定のない当社の標準となる株式であります。単元株式数は100株であります。
計	362,704,000	362,704,000	-	-

(注)平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っております。これにより発行済株式総数は181,352,000株増加し、362,704,000株となっております。

(2)【新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3)【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4)【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

(5) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (千株)	発行済株式 総数残高 (千株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
平成26年10月1日 ~ 平成26年12月31日	181,352	362,704	-	181,352	-	174,493

(注) 平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っております。これにより発行済株式総数は181,352,000株増加し、362,704,000株となっております。

(6) 【大株主の状況】

当四半期会計期間は第3四半期会計期間であるため、記載事項はありません。

(7) 【議決権の状況】

当第3四半期会計期間末日現在の「議決権の状況」については、株主名簿の記録内容が確認できないため、記載することができないことから、直前の基準日（平成26年9月30日）に基づく株主名簿による記載をしております。

発行済株式

平成26年12月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	(相互保有株式) 普通株式 15,300	-	-
完全議決権株式(その他)	普通株式 181,325,500	1,208,699	完全議決権株式であり且つ、権利内容に何ら限定のない当社の標準となる株式であり、単元株式数は100株であります。
単元未満株式	普通株式 11,200	-	-
発行済株式総数	181,352,000	-	-
総株主の議決権	-	1,208,699	-

- (注) 1. 平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行い、これにより発行済株式総数は181,352,000株増加し、362,704,000株となっております。平成26年9月30日現在の状況については、株式分割前の株式数および議決権の数を記載しております。
2. 「完全議決権株式(その他)」の「株式数(株)」欄には、当社が航空法および定款に基づき株主名簿への記録を拒否した株式(外国人等持株調整株式)60,455,600株が含まれております。
3. 「単元未満株式」の「株式数(株)」欄には、同外国人等持株調整株式48株、当社保有の自己株式40株が含まれております。
4. 「完全議決権株式(その他)」の「議決権の数(個)」欄には同外国人等持株調整株式に係わる議決権の数604,556個は含まれておりません。

自己株式等

平成26年12月31日現在

所有者の指名又は名称	所有者の住所	自己名義所有 株式数 (株)	他人名義所有 株式数 (株)	所有株式数 の合計 (株)	発行済 株式総数 に対する 所有株式 数の割合 (%)
(相互保有株式) 株式会社エージーピー	東京都大田区羽田空港1丁目7番1号	15,000	-	15,000	0.00
(相互保有株式) 岩手県空港ターミナル ビル株式会社	岩手県花巻市東宮野目第2地割53番地	300	-	300	0.00
計	-	15,300	-	15,300	0.00

- (注) 1. 平成26年9月30日現在の状況については、平成26年10月1日付で実施した株式分割前の株式数を記載しております。
2. 平成26年12月31日現在、当社は株式分割後の株式数において、136,157株の自己株式を保有しております。

2【役員の状況】

前事業年度の有価証券報告書の提出日後、当四半期累計期間における役員の異動は、次のとおりであります。

(取締役の状況)

新任役員

該当事項はありません。

退任役員

該当事項はありません。

役職の異動

新役名及び職名	旧役名及び職名	氏名	異動年月日
取締役専務執行役員 コーポレートブランド 推進部担当	取締役専務執行役員 客室本部長	大川 順子	2014年11月15日

(執行役員の状況)

前事業年度の有価証券報告書提出日後、当四半期累計期間における執行役員の異動は、次のとおりであります。

新任執行役員

役名	新職名	氏名	就任年月日
執行役員	客室本部長	安部 映里	2014年11月15日

退任執行役員

役名	職名	氏名	退任年月日
執行役員	日本トランスオーシャン航空株式会社 代表取締役社長	佐藤 学	2014年 6月24日

役職の異動

役名	新職名	氏名	異動年月日
執行役員	日本トランスオーシャン航空株式会社 代表取締役社長	丸川 潔	2014年 6月24日
執行役員	路線統括本部長付	豊島 滝三	2014年10月 1日
執行役員	路線統括本部 商品・サービス企画本部長	加藤 淳	2014年11月15日

第4【経理の状況】

1．四半期連結財務諸表の作成方法について

当社の四半期連結財務諸表は、「四半期連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（平成19年内閣府令第64号。以下「四半期連結財務諸表規則」という。）に基づいて作成しております。

なお、第3四半期連結会計期間（平成26年10月1日から平成26年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成26年4月1日から平成26年12月31日まで）は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則等の一部を改正する内閣府令」（平成26年3月28日内閣府令第22号）附則第7条第2項により、第20条及び第22条第3号については、改正後の四半期連結財務諸表規則に基づいて作成しております。比較情報については、改正前の四半期連結財務諸表規則に基づいて作成しております。

2．監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、第3四半期連結会計期間（平成26年10月1日から平成26年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成26年4月1日から平成26年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表について、有限責任 あずさ監査法人による四半期レビューを受けております。

1【四半期連結財務諸表】

(1)【四半期連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	368,774	327,313
受取手形及び営業未収入金	143,807	137,225
有価証券	58	-
貯蔵品	20,680	21,340
その他	72,614	109,887
貸倒引当金	926	963
流動資産合計	605,009	594,804
固定資産		
有形固定資産		
航空機(純額)	447,021	477,392
その他(純額)	114,256	162,831
有形固定資産合計	561,277	640,223
無形固定資産	49,703	55,551
投資その他の資産	1 124,177	1 146,458
固定資産合計	735,158	842,232
資産合計	1,340,168	1,437,037

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	148,999	148,873
短期借入金	287	49
1年内返済予定の長期借入金	8,062	8,312
リース債務	32,455	26,775
割賦未払金	196	173
引当金	332	-
その他	143,932	186,217
流動負債合計	334,265	370,402
固定負債		
長期借入金	45,084	42,174
リース債務	46,996	26,431
長期割賦未払金	1,200	1,069
退職給付に係る負債	166,643	192,553
引当金	6,352	6,035
その他	28,561	34,678
固定負債合計	294,838	302,943
負債合計	629,103	673,345
純資産の部		
株主資本		
資本金	181,352	181,352
資本剰余金	183,043	183,043
利益剰余金	332,067	391,776
自己株式	130	538
株主資本合計	696,332	755,632
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	6,450	14,778
繰延ヘッジ損益	6,887	12,649
為替換算調整勘定	5,187	4,507
退職給付に係る調整累計額	14,193	12,660
その他の包括利益累計額合計	6,044	15,038
少数株主持分	20,775	23,096
純資産合計	711,064	763,691
負債純資産合計	1,340,168	1,437,037

(2)【四半期連結損益及び包括利益計算書】
【第3四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第3四半期連結累計期間 (自平成25年4月1日 至平成25年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26年12月31日)
営業収益	989,924	1,022,389
事業費	726,013	751,631
営業総利益	263,910	270,757
販売費及び一般管理費	126,410	132,505
営業利益	137,499	138,252
営業外収益		
受取利息及び配当金	1,549	1,628
航空機材売却益	937	3,079
為替差益	1,062	2,570
その他	1,968	1,423
営業外収益合計	5,517	8,701
営業外費用		
支払利息	1,600	1,287
航空機材処分損	2,771	4,265
持分法による投資損失	2,492	1,902
その他	4,938	2,035
営業外費用合計	11,803	9,490
経常利益	131,213	137,463
特別利益		
受取補償金	6,040	846
その他	1,054	335
特別利益合計	7,094	1,181
特別損失		
減損損失	1,497	713
リース解約損	-	658
その他	648	395
特別損失合計	2,145	1,767
税金等調整前四半期純利益	136,162	136,876
法人税等	9,288	13,375
少数株主損益調整前四半期純利益	126,874	123,501
少数株主利益	3,372	3,817
四半期純利益	123,501	119,684
少数株主利益	3,372	3,817
少数株主損益調整前四半期純利益	126,874	123,501
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	4,020	8,187
繰延ヘッジ損益	7,164	19,545
為替換算調整勘定	1,131	759
退職給付に係る調整額	-	1,578
持分法適用会社に対する持分相当額	68	199
その他の包括利益合計	12,385	8,819
四半期包括利益	139,260	114,682
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	135,670	110,690
少数株主に係る四半期包括利益	3,589	3,991

【注記事項】

(連結の範囲又は持分法適用の範囲の変更)

1. 連結の範囲の重要な変更

従来、連結子会社であったJALPAK INTERNATIONAL(GERMANY) GMBHは、出資持分を譲渡したことにより、第2四半期連結会計期間より連結の範囲から除外しております。

従来、連結子会社であった株式会社ジャルエクスプレスは、提出会社を存続会社とする吸収合併で消滅したことにより、当第3四半期連結会計期間において、連結の範囲から除外しております。

また、株式会社北海道エアシステムは、株式取得により、当第3四半期連結会計期間において、連結の範囲に含めております。

2. 持分法適用の範囲の重要な変更

株式会社ロイヤリティマーケティングは、提出会社が第三者割当増資を引き受けたことにより、当第3四半期連結会計期間において、持分法適用の範囲に含めております。

(会計方針の変更等)

(退職給付に関する会計基準等の適用)

「退職給付に関する会計基準」(企業会計基準第26号 平成24年5月17日。以下「退職給付会計基準」という。)及び「退職給付に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第25号 平成24年5月17日。以下「退職給付適用指針」という。)を、退職給付会計基準第35項本文及び退職給付適用指針第67項本文に掲げられた定めについて第1四半期連結会計期間より適用しております。退職給付債務及び勤務費用の計算方法を見直し、退職給付見込額の期間帰属方法を期間定額基準から主として給付算定式基準へ変更し、割引率の決定方法を残存勤務期間に基づく割引率から単一の加重平均割引率へ変更しております。

退職給付会計基準等の適用については、退職給付会計基準第37項に定める経過的な取扱いに従って、当第3四半期連結累計期間の期首において、退職給付債務及び勤務費用の計算方法の変更に伴う影響額を利益剰余金に加減しております。

この結果、当第3四半期連結累計期間の期首の利益剰余金が30,965百万円減少しております。また、当第3四半期連結累計期間の営業利益は1,726百万円、経常利益及び税金等調整前四半期純利益はそれぞれ1,727百万円増加しております。なお、セグメント情報に与える影響は、「(セグメント情報等)」に記載しております。

(企業結合に関する会計基準等の適用)

「企業結合に関する会計基準」(企業会計基準第21号 平成25年9月13日。以下「企業結合会計基準」という。)、 「連結財務諸表に関する会計基準」(企業会計基準第22号 平成25年9月13日。以下「連結会計基準」という。)及び「事業分離等に関する会計基準」(企業会計基準第7号 平成25年9月13日。以下「事業分離等会計基準」という。)等が平成26年4月1日以後開始する連結会計年度の期首から適用できることになったことに伴い、第1四半期連結会計期間からこれらの会計基準等(ただし、連結会計基準第39項に掲げられた定めを除く。)を適用し、支配が継続している場合の子会社に対する提出会社の持分変動による差額を資本剰余金として計上するとともに、取得関連費用を発生した連結会計年度の費用として計上する方法に変更しております。

また、第1四半期連結会計期間の期首以後実施される企業結合については、暫定的な会計処理の確定による取得原価の配分額の見直しを企業結合日の属する四半期連結会計期間の四半期連結財務諸表に反映させる方法に変更しております。企業結合会計基準等の適用については、企業結合会計基準第58-2項(4)、連結会計基準第44-5項(4)及び事業分離等会計基準第57-4項(4)に定める経過的な取扱いに従っており、第1四半期連結会計期間の期首時点から将来にわたって適用しております。

なお、これによる当第3四半期連結累計期間の税金等調整前四半期純利益、当第3四半期連結会計期間末の資本剰余金に与える影響は軽微であります。

(追加情報)

該当事項はありません。

(四半期連結貸借対照表関係)

1 資産の金額から直接控除している貸倒引当金の額

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)
投資その他の資産	371百万円	388百万円

2 偶発債務

保証債務の内訳は、次のとおりであります。

(銀行借入金に対する保証)

	前連結会計年度 (平成26年3月31日)	当第3四半期連結会計期間 (平成26年12月31日)
従業員ローン	281百万円	236百万円

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

当第3四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成しておりません。なお、第3四半期連結累計期間に係る減価償却費(のれんを除く無形固定資産に係る償却費を含む。)は、次のとおりであります。

	前第3四半期連結累計期間 (自平成25年4月1日 至平成25年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26年12月31日)
減価償却費	61,932百万円	64,758百万円

(株主資本等関係)

前第3四半期連結累計期間 (自平成25年4月1日 至平成25年12月31日)

1. 配当に関する事項

配当金支払額

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
平成25年6月19日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	32,385	190	平成25年3月31日	平成25年6月20日

(注) 1. 配当金の総額には、持分法適用会社が所有する普通株式の自己株式に係る配当金6百万円が含まれておりません。

2. 提出会社は、平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っております。

1株当たり配当額は、当該株式分割前の実際の配当額を記載しております。

2. 株主資本の金額の著しい変動

該当事項はありません。

当第3四半期連結累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26年12月31日)

1. 配当に関する事項

配当金支払額

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
平成26年6月18日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	29,016	160	平成26年3月31日	平成26年6月19日

(注) 1. 配当金の総額には、持分法適用会社が所有する普通株式の自己株式に係る配当金5百万円が含まれておりません。

2. 提出会社は、平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っております。

1株当たり配当額は、当該株式分割前の実際の配当額を記載しております。

2. 株主資本の金額の著しい変動

当第3四半期連結累計期間の期首より、退職給付債務及び勤務費用の計算方法を変更したことに伴い、期首の利益剰余金が30,965百万円減少しております。詳細は、「(会計方針の変更等)」に記載しております。

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

前第3四半期連結累計期間(自平成25年4月1日至平成25年12月31日)

1. 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位:百万円)

	報告セグメント	その他 (注)1	計	調整額 (注)2	四半期 連結損益及び 包括利益計算書 計上額 (注)3
	航空運送 事業				
売上高					
外部顧客への売上高	791,816	198,107	989,924	-	989,924
セグメント間の内部売上 高又は振替高	91,797	23,723	115,520	115,520	-
計	883,613	221,831	1,105,445	115,520	989,924
セグメント利益	123,847	13,662	137,510	10	137,499

(注)1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれないセグメントであり、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去であります。

3. セグメント利益は、四半期連結損益及び包括利益計算書の営業利益と調整を行っております。

当第3四半期連結累計期間(自平成26年4月1日至平成26年12月31日)

1. 報告セグメントごとの売上高及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位:百万円)

	報告セグメント	その他 (注)1	計	調整額 (注)2	四半期 連結損益及び 包括利益計算書 計上額 (注)3
	航空運送 事業				
売上高					
外部顧客への売上高	819,151	203,237	1,022,389	-	1,022,389
セグメント間の内部売上 高又は振替高	90,804	24,913	115,718	115,718	-
計	909,956	228,151	1,138,107	115,718	1,022,389
セグメント利益	123,898	14,479	138,378	125	138,252

(注)1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれないセグメントであり、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去であります。

3. セグメント利益は、四半期連結損益及び包括利益計算書の営業利益と調整を行っております。

2. 報告セグメントの変更等に関する情報

(退職給付に関する会計基準等の適用)

「(会計方針の変更等)」に記載のとおり、退職給付債務及び勤務費用の計算方法を見直し、退職給付見込額の期間帰属方法を期間定額基準から主として給付算定式基準へ変更し、割引率の決定方法を残存勤務期間に基づく割引率から単一の加重平均割引率へ変更しております。この結果、従来の方法に比べ、航空運送事業の当第3四半期連結累計期間におけるセグメント利益が1,727百万円増加しております。

(1株当たり情報)

1株当たり四半期純利益金額及び算定上の基礎は、以下のとおりであります。

	前第3四半期連結累計期間 (自平成25年4月1日 至平成25年12月31日)	当第3四半期連結累計期間 (自平成26年4月1日 至平成26年12月31日)
1株当たり四半期純利益金額	340.56円	330.06円
(算定上の基礎)		
四半期純利益金額(百万円)	123,501	119,684
普通株主に帰属しない金額(百万円)	-	-
普通株式に係る四半期純利益金額(百万円)	123,501	119,684
普通株式の期中平均株式数(千株)	362,640	362,609

- (注) 1. 提出会社は、平成26年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っております。
 前連結会計年度の期首に当該株式分割が行われたと仮定し、1株当たり四半期純利益金額を算定しております。
2. 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

(重要な後発事象)

該当事項はありません。

2【その他】

該当事項はありません。

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の四半期レビュー報告書

平成27年2月2日

日本航空株式会社
取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 柳澤 秀樹 印

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 金塚 厚樹 印

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 比留間 郁夫 印

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、「経理の状況」に掲げられている日本航空株式会社の平成26年4月1日から平成27年3月31日までの連結会計年度の第3四半期連結会計期間（平成26年10月1日から平成26年12月31日まで）及び第3四半期連結累計期間（平成26年4月1日から平成26年12月31日まで）に係る四半期連結財務諸表、すなわち、四半期連結貸借対照表、四半期連結損益及び包括利益計算書及び注記について四半期レビューを行った。

四半期連結財務諸表に対する経営者の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して四半期連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない四半期連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

監査人の責任

当監査法人の責任は、当監査法人が実施した四半期レビューに基づいて、独立の立場から四半期連結財務諸表に対する結論を表明することにある。当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期レビューの基準に準拠して四半期レビューを行った。

四半期レビューにおいては、主として経営者、財務及び会計に関する事項に責任を有する者等に対して実施される質問、分析的手続その他の四半期レビュー手続が実施される。四半期レビュー手続は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して実施される年度の財務諸表の監査に比べて限定された手続である。

当監査法人は、結論の表明の基礎となる証拠を入手したと判断している。

監査人の結論

当監査法人が実施した四半期レビューにおいて、上記の四半期連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる四半期連結財務諸表の作成基準に準拠して、日本航空株式会社及び連結子会社の平成26年12月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する第3四半期連結累計期間の経営成績を適正に表示していないと信じさせる事項がすべての重要な点において認められなかった。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以上

(注) 1. 上記は四半期レビュー報告書の原本に記載された事項を電子化したものであり、その原本は当社（四半期報告書提出会社）が別途保管しております。

2. XBRLデータは四半期レビューの対象には含まれていません。