

## JALグループ 平成20年3月期 中間決算(連結)

2007年11月6日  
第 07096号

JALグループは、本日、平成20年3月期の連結中間決算(平成19年4月1日～9月30日)を取り纏めました。概要は以下のとおりです。

### 1. JALグループ連結中間決算

#### 【営業収益】

国際/国内旅客事業においては、再生中期プランに沿って前期に引き続き低収益路線の見直しや高収益路線へのシフトを図り、また航空機のダウンサイジングを進めた結果、供給については前年同期比で減少(有効座席キロ 国際:▲5.6%、国内:▲2.3%)しました。需要についても、前年同期比で減少(有償旅客キロ 国際:▲5.7%、国内:▲3.5%)しましたが、単価上昇が寄与し、貨物も含めた航空運送事業の営業収益は、前年同期比2.3%増(206億円増)の9,316億円となりました。

連結営業収益については、その他事業セグメントに属していたJALUXが連結範囲から外れたことに伴う収入の減少(380億円減)等により、前年同期比0.6%減(70億円減)の1兆1,429億円となりました。

#### 【営業費用】

路線の見直し、航空機のダウンサイジング、人件費の削減等、再生中期プランで策定した施策を着実に実施した結果、前年同期比4.9%減(555億円減)の1兆862億円となりました。

#### 【営業損益/経常損益】

営業損益は前年同期に比較して484億円増の566億円、経常損益は533億円増の587億円となりました。

#### 【当期純損益】

当期純損益については、特別早期退職措置の実施決定や退役を加速する中で、既に売却が決定している航空機の減損損失等を計上したこと、更には独禁法関連引当金の繰入れ等、特別損失を前年同期比348億円増の405億円計上したことにより、前年同期比57億円増の73億円となりました。

(単位:億円)

	平成20年3月期 中間	平成19年3月期 中間	増減額	前年同期比
営業収益	11,429	11,500	▲70	99.4%
(国際旅客)	3,841	3,707	134	103.6%
(国内旅客)	3,527	3,458	69	102.0%
(国際貨物)	914	924	▲9	99.0%
(その他)	3,145	3,409	▲264	92.2%
営業費用	10,862	11,418	▲555	95.1%
営業損益	566	81	484	694.3%
経常損益	587	53	533	-
当期純損益	73	15	57	483.9%

\* 億円未満切り捨て

## 2. 航空運送事業セグメントの概要

### 【営業収益】

#### ・国際旅客

- (需要) 円安等を背景に観光需要が低迷した欧州線、ハワイ線や競争が激化した台湾線が伸び悩みましたが、韓国線が海外地区を中心に好調だったほか、ビジネス需要の好調な米州線、東南アジア線、中国線や前期に比べ供給を大幅に削減したオセアニア線も堅調に推移しました。これらの結果、有償旅客キロは前年同期比94.3%となりました。また有償座席利用率は前年同期並で推移しました。
- (供給) 低収益路線の運休・減便や航空機のダウンサイジングを積極的に進める一方、高収益路線の増便、また団塊世代を中心に多様化する旅客需要に対応するため、国際線チャーター便の強化に取り組みました。これらの結果、有効座席キロは前年同期比94.4%となりました。
- (単価) ビジネス旅客需要の増加や高収益路線へのシフトに加え、運賃の改定や燃油サーチャージの改定等を背景に、前年同期比9.9%上昇しました。
- (収入) 上記により、収入は前年同期比3.6%増の3,841億円となりました。

#### ・国内旅客

- (需要) 「先得割引」の利便性拡大や「みんなdeマイル」の促進等の施策は所期の効果を発揮しましたが、他社競合路線において昨年度設定した対抗運賃を今年度は見直したため、特に団体需要が伸び悩んだことに加え、7月の台風4号に伴う欠航も影響し、有償旅客キロは前年同期比96.5%となりました。
- (供給) 路線の見直しを進める一方、需要の強い大阪(関西)＝札幌、那覇線等を増便したことにより有効座席キロは前年同期比97.7%となりました。
- (単価) 旅客構成の変化や運賃値上げ等により前年同期比5.7%上昇しました。
- (収入) 上記により、収入は前年同期比2.0%増の3,527億円となりました。

#### ・国際貨物

- (需要) 日本発は北米向けが旅客便減便による供給減から前年同期を下回りましたが、供給を増やした中国向けが前年同期比2桁増となったほか、欧州・東南アジアの各仕向け地とも前年を上回り堅調に推移しました。海外発は、供給増の中国発が前年同期を上回りましたが、欧州発はユーロ圏高等を背景に夏場以降需要が低迷したほか、東南アジア発も日本宛需要の減退に加え、日本以遠への供給の減少から日本経由米州向けも伸び悩みました。これらの結果、有償貨物トンキロは前年同期比99.1%となりました。
- (単価) 前年同期比0.2%低下しました。
- (収入) 上記により、収入は前年同期比1.0%減の914億円となりました。

## 【営業費用及び為替による影響】

### ・燃油費

4-9月のシンガポール・ケロシン市況は平均82.2米ドル/バレルと、前年同期の平均84.9米ドル/バレルを若干下回りましたが、引き続き高値で推移しました。当社の燃油費については、円安とヘッジ効果縮小等による増要素はありましたが、路線の見直し、航空機のダウンサイジング等の再生中期プランの着実な実施による燃油消費量の減少等により、前年同期比31億円減の2,060億円となりました。

### ・為替

期中平均の米ドル円為替レートは、前年同期の115.5円に対して、119.7円でした。為替による営業利益への影響額は▲37億円となりましたが、一方でヘッジ等の対応策を講じた結果、営業外収益で103億円の為替差益を計上しております。

### ・人件費

再生中期プランで策定した諸施策を着実に実施した結果、航空運送事業セグメントでは前年同期比71億円減となりました。

今後も再生中期プランの目標達成に向け、トヨタ生産方式の導入等による生産性の向上や退職給付費用の圧縮等に着実に取り組んでまいります。

### ・その他

日本地区国際線販売手数料率の引き下げ、グループ外契約の見直し等により着実に減少しました。

## 3. 年度見通し

営業収益/営業費用の当中間期実績や今後の予測等に基づき、平成20年3月期の年度見通しを以下の通り修正いたします。

### 【平成20年3月期見通し】

(単位:億円)

	当初見通し	今回見通し	増減額
営業収益	21,970	22,380	410
(国際旅客)	7,240	7,445	205
(国内旅客)	6,910	6,890	▲20
(国際貨物)	1,925	1,885	▲40
(その他)	5,895	6,160	265
営業費用	21,620	21,900	280
営業損益	350	480	130
経常損益	210	440	230
当期純損益	70	70	0

\* 億円未満切り捨て

以上

添付:(1)平成20年3月期 中間決算短信(連結)  
:(2)通期業績予想の修正に関するお知らせ



## 平成 20 年 3 月期 中間決算短信

平成 19 年 11 月 6 日

上場会社名 株式会社日本航空 上場取引所 東証一部・大証一部・名証一部  
 コード番号 9205 URL <http://www.jal.com/ja/>  
 代表者 (役職名) 代表取締役社長 (氏名) 西松 遙  
 問合せ先責任者 (役職名) IR部長 (氏名) 西 和彦 TEL (03)5460-6600  
 半期報告書提出予定日 平成 19 年 12 月 7 日

(百万円未満切捨て)

### 1. 19 年 9 月中間期の連結業績 (平成 19 年 4 月 1 日～平成 19 年 9 月 30 日)

#### (1) 連結経営成績

(%表示は対前年中間期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		中間(当期)純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
19 年 9 月中間期	1,142,933	△0.6	56,652	594.3	58,723	—	7,309	383.9
18 年 9 月中間期	1,150,002	3.4	8,160	△48.3	5,335	△45.5	1,510	—
19 年 3 月期	2,301,915		22,917		20,576		△16,267	

	1 株当たり中間 (当期)純利益	潜在株式調整後 1 株当たり 中間(当期)純利益
	円 銭	円 銭
19 年 9 月中間期	2 68	2 63
18 年 9 月中間期	0 66	0 60
19 年 3 月期	△6 52	— —

(参考) 持分法投資損益 19 年 9 月中間期 1,442 百万円 18 年 9 月中間期 1,030 百万円 19 年 3 月期 2,481 百万円

#### (2) 連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1 株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
19 年 9 月中間期	2,096,455	334,581	15.0	115 02
18 年 9 月中間期	2,261,305	360,031	14.8	122 20
19 年 3 月期	2,091,233	331,873	14.9	113 97

(参考) 自己資本 19 年 9 月中間期 313,951 百万円 18 年 9 月中間期 333,547 百万円 19 年 3 月期 311,087 百万円

#### (3) 連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動による キャッシュ・フロー	投資活動による キャッシュ・フロー	財務活動による キャッシュ・フロー	現金及び現金同等物 期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円
19 年 9 月中間期	109,143	△27,386	△49,288	225,156
18 年 9 月中間期	72,546	△42,081	87,347	290,488
19 年 3 月期	127,748	△56,216	△53,007	191,381

### 2. 配当の状況

	1 株当たり配当金	
	期末	年間
(基準日)	円 銭	円 銭
19 年 3 月期	—	0 00
20 年 3 月期	—	0 00
20 年 3 月期(予想)	0 00	

### 3. 平成 20 年 3 月期の連結業績予想 (平成 19 年 4 月 1 日～平成 20 年 3 月 31 日)

(%表示は対前期増減率)

	売上高	営業利益	経常利益	当期純利益	1 株当たり 当期純利益
	百万円 %	百万円 %	百万円 %	百万円 %	円 銭
通期	2,238,000 △2.8	48,000 109.4	44,000 113.8	7,000 —	2 56

## 4. その他

- (1) 期中における重要な子会社の異動（連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動） 有・**無**
- (2) 中間連結財務諸表作成に係る会計処理の原則・手続、表示方法等の変更（中間連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項の変更に記載されるもの）  
 ① 会計基準等の改正に伴う変更 **有**・無  
 ② ①以外の変更 有・**無**  
 [(注)詳細は、25 ページ「4. 会計処理基準に関する事項 (2) 固定資産の減価償却方法」をご覧ください。]

## (3) 発行済株式数（普通株式）

① 期末発行済株式数(自己株式を含む)	19 年 9 月中間期	2,732,383,250 株	18 年 9 月中間期	2,732,383,250 株
	19 年 3 月期	2,732,383,250 株		
② 期末自己株式数	19 年 9 月中間期	2,954,734 株	18 年 9 月中間期	2,820,440 株
	19 年 3 月期	2,934,602 株		

## (参考) 個別業績の概要

## 1. 平成 19 年 9 月中間期の個別業績(平成 19 年 4 月 1 日～平成 19 年 9 月 30 日)

## (1) 個別経営成績

(%表示は対前年中間期増減率)

	売上高		営業利益		経常利益		中間(当期)純利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
19 年 9 月中間期	7,570	△52.4	198	△97.7	262	△96.9	190	△97.7
18 年 9 月中間期	15,920	1.2	8,562	1.6	8,506	1.4	8,392	2.8
19 年 3 月期	21,808		8,594		8,573		8,742	

	1 株当たり中間 (当期)純利益
	円 銭
19 年 9 月中間期	0 7
18 年 9 月中間期	3 66
19 年 3 月期	3 50

## (2) 個別財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1 株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
19 年 9 月中間期	973,641	294,076	30.2	107 73
18 年 9 月中間期	1,015,926	293,493	28.9	107 50
19 年 3 月期	927,700	293,953	31.7	107 67

(参考) 自己資本 19 年 9 月中間期 294,076 百万円 18 年 9 月中間期 293,493 百万円  
 19 年 3 月期 293,953 百万円

## ※ 業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

(将来に関する記述等についてのご注意)

本資料に記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。業績予想の前提となる仮定及び業績予想のご利用にあたっての注意事項等については、9 ページ「1. 経営成績 当期の見通し」をご覧ください。

## （平成 20 年 3 月期 中間決算短信目次）

	頁
I サマリー情報 .....	1
II 定性的情報・財務諸表等 .....	4
1. 経営成績 .....	4
(1) 経営成績に関する分析 ・ 4	
(2) 財政状態に関する分析 ・ 10	
(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当 ・ 11	
(4) 事業等のリスク ・ 11	
2. 企業集団の状況 .....	14
3. 経営方針 .....	15
(1) 会社の経営の基本方針 ・ 15	
(2) 目標とする経営指標 ・ 15	
(3) 中長期的な会社の経営戦略 ・ 15	
(4) 会社の対処すべき課題 ・ 16	
4. 連結財務諸表 .....	17
(1) 中間連結貸借対照表 ・ 17	
(2) 中間連結損益計算書 ・ 19	
(3) 中間連結株主資本等変動計算書 ・ 20	
(4) 中間連結キャッシュ・フロー計算書 ・ 23	
(5) 中間連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 ・ 24	
(6) 中間連結財務諸表に関する注記事項 ・ 27	
(7) 連結輸送実績 ・ 37	
5. 個別財務諸表 .....	38
(1) 比較中間貸借対照表 ・ 38	
(2) 比較中間損益計算書 ・ 40	
(3) 中間株主資本等変動計算書 ・ 41	

# 1. 経営成績

## （1）経営成績に関する分析

### 当期の概況

当期の世界経済をみると、米国ではサブプライムローン問題を背景とする住宅建設の減少等により景気の回復は穏やかなものになっているほか、先行きについても不透明感が強まっているものの、ユーロ圏や英国では景気は引き続き回復しました。また、アジアでも中国はもとより、シンガポール、韓国、台湾等で景気は拡大を続けたことから、全体として世界経済は引き続き着実な回復基調にありました。

日本経済は、企業収益の改善を背景に設備投資が拡大したほか、雇用情勢の回復等から所得や個人消費も緩やかな拡大を続け、景気は企業部門の好調さが家計部門に波及するかたちで回復傾向を辿りました。この間、かつてない高水準で推移していた燃油価格は 8 月以降更なる上昇に転じるなど、運輸業界を取り巻く環境は厳しい状況が続きました。

こうした中、JAL グループでは、2010 年に計画されている羽田・成田両空港の大幅拡張を睨み、事業基盤の再構築及び安定的な利益水準の継続的確保を企図して本年 2 月に策定した「2007-2010 年度 JAL グループ再生中期プラン」（以下「中期プラン」）の着実な推進に努めました。

まず、コスト面をみると、燃油価格（シンガポールケロシン）は一時バレル当たり 90 ドルを突破するなど歴史的な高水準で推移しましたが、燃油消費量の削減等自助努力の徹底に加え、効果的な燃油ヘッジの実施等によりインパクトの吸収に努めたことから、燃油費の上昇を大幅に抑えることができました。また、販売手数料については、日本地区国際線販売手数料率の引き下げにより前年を下回りました。更に、人件費についても、基本賃金 10%削減の継続に加え、臨時手当の大幅抑制や特別早期退職措置の地上管理職への実施等により削減に努めました。今後も、本年度の連結ベースでの人件費を 500 億円削減すると中期プランの目標達成に向けて、トヨタ生産方式の導入等による生産性の向上や退職給付費用の圧縮等、着実に取り組んでまいります。

一方、増収策としては、「ビジネスに、ハピネスを。」の統一テーマの下、ビジネス等で上位クラスをご利用のお客さまを最大のターゲットとしたプレミアム戦略を展開しており、上質な商品力・サービス力の強化に取り組んでおります。

まず、本年 4 月には、世界的に高品質な航空会社のグローバルアライアンスであるワンワールドに正式に加盟したことにより、JAL マイレージバンクのお客さまは全てのワンワールド加盟航空会社の便でマイルの積算および特典をご利用いただけるようになったほか、世界約 500 ヶ所のワンワールド加盟航空会社ラウンジをはじめとして、会員資格に応じたワンワールド共通の各種サービスをご利用いただけるようになりました。また、加盟航空会社間での乗り継ぎ等において、「国際線 e-チケット」やお得な世界一周運賃の利用が可能となりました。

更に同じ 4 月には、国内・国際販売を一体化した法人センターを開設し、ビジネスユースのお客さまに対する販売・サポート体制を強化・充実させました。

加えて 7 月 19 日には、当社の国際線基幹空港である成田空港第 2 ターミナルにおいて日本最大の広さを誇るラウンジをリニューアルオープンしたほか、現在、同ターミナルでは快適でスピーディーな空港を目指しチェックインカウンターと自動チェックイン機の大幅増設も進めています。

また、本年 8 月末には、10 月から予約受付開始の国内線「ファーストクラス」のサービス内容を発表しました。JAL は「ファーストクラス」を国内線最上位クラスと位置付け、「お客さまのプライベートな空間・時間を尊重する最上級のおもてなし」をコンセプトに、まず、12 月 1 日より羽田＝伊丹線でサービスを開始いたします。

以上のことから当期の航空運送事業セグメントの売上高は、路線のリストラクチャリングや機材のダ

ウンサイジング等中期プランで掲げた諸施策により供給が前年を下回ったにもかかわらず前年同期を206億円上回りました。しかしながら、連結子会社であった株式会社 JALUX の株式の一部を昨年度売却し同社が持分法適用会社となったこと等を主因に連結ベースでの売上高は前年同期比70億円減少の1兆1,429億円となりました。営業利益は同484億円増の566億円、経常利益は同533億円増の587億円、当期純利益は同57億円増の73億円となりました。

## 事業の種類別セグメントの業績

### ① 航空運送事業セグメント

（国際線旅客）

路線運営面では、中期プランに沿って各路線の事業性を徹底的に見直し、前期に引き続き低収益路線の運休・減便、高収益路線の増便に取り組みました。まず、期初より東京＝香港線を減便したほか、東京＝チューリッヒ線を運休しました。一方、ビジネス旅客を中心に需要が旺盛な路線では積極的な拡大を図り、東京＝ニューヨーク線、東京＝ハノイ線を期初から増便したほか、5月には大阪＝ハノイ線を、6月には東京＝パリ線、東京＝モスクワ線、東京＝北京線、名古屋＝天津線、東京＝ホーチミン線等を増便しました。一方、戦略的小型機材であるボーイング737-800型機の導入等を背景に、大阪からのハノイ線、大連線、杭州線、青島線等で機材の小型化（ダウンサイジング）を行ない、効率的な運航の実現による収益性の改善を図りました。

更に、日中国交正常化35周年記念日に合わせ9月29日には、羽田＝上海（虹橋）線を新規開設しました。これは東京と上海それぞれの市街地に隣接する空港を結ぶ路線で、一日6便運航している東京＝上海（浦東）線と組み合わせることにより、日帰り出張も可能となりました。この、羽田＝上海（虹橋）線の開設により JAL グループの中国線ネットワークは日本最大規模の12都市、30路線、週間294便に拡大し、お客さまの利便性は更に向上しました。

また、当期は、団塊世代を中心に多様化する旅客需要に対応するため、「直行便」の利便性・快適性を優先した国際線チャーター便の強化にも取り組み、クロアチア等の東欧線や地方空港発のチューリッヒ線、ウランバートル線等、計474便のチャーター便の運航を行ないました。一方、本年4月にはグローバルアライアンス「ワンワールド」へ加盟しコードシェアの拡大等更なるネットワークの強化を図ったほか、ワンワールド非加盟の航空会社との二社間提携も拡大しました。

商品戦略面では、本年7月東京＝シカゴ線より、国際線エグゼクティブクラスでの新たな機内食サービスの展開を開始いたしました。食事メニューのグレードアップに加え、よりきめ細かなサービスを提供するため専任の客室乗務員が全てギャレーからお食事をお運びするレストランスタイルを採り入れ、より上質な機内サービスを展開してまいります。また、ご好評をいただいている「JAL シェルフラットシート」の導入路線を東京＝デリー線、名古屋＝バンコク線へと一層拡大し、お客さまの快適性向上に努めました。更に、本年10月、国際線エコノミークラスへの新しいサービス、「JAL プレミアムエコノミー」を発表いたしました。「ひとつ上のゆとりをプラスした空間」「くつろぎのエコノミー」をコンセプトに、JAL スカイシェルシートを開発、12月1日東京＝ロンドン線よりサービスを開始いたします。

営業面では、中小企業のビジネス需要に積極的に対応するため、海外出張に多彩な特典を用意した法人向けプログラム「JAL コーポレートフライトメリット」の加盟社数を約1,000社に拡大しました。また正規割引運賃で、便の最終的な混み具合の予測値に応じて運賃が変動する「ダイナミックプライス」機能を導入した JAL 悟空を設定し、お客さまからご好評をいただきました。

また国内線と共通するマイレージ戦略については、小田急電鉄、近畿日本鉄道との提携カード発行や大垣共立銀行とマイル提携を始めたほか、10月にはイオンとの業務提携を発表しました。更に、ワンワールド加盟やご家族のマイルを合算して特典と交換できる「JAL カード家族プログラム」の開始により、マイルの積算及び特典のご利用機会が増えるなど一段と利便性・メリットが拡大したことから、「JAL マイレージバンク（JMB）」の会員数は2007年9月末現在2,043万人となりました。



当期間中の国際線旅客の供給は、路線のリストラクチャリングや機材のダウンサイジングにより有効座席キロベースで前年同期比 5.6%減少しました。一方、需要については、円安等を背景に観光需要が低迷した欧州線、ハワイ線や競争が激化した台湾線が伸び悩みましたが、韓国線が海外地区を中心に好調だったほか、ビジネス需要の好調な米州線、東南アジア線、中国線や前期比大幅に供給を削減したオセアニア線も堅調に推移したことから、有償旅客キロベースで同 5.7%の減少にとどまり、有償座席利用率は前年同期並みで推移しました。また、国際線旅客収入は、ビジネス需要の増加や高収益路線への資源のシフトに加え、運賃の改定や燃油サーチャージの追加を主因に単価が前年同期比 9.9%上昇したこともあり、同 3.6%増の 3,841 億円となりました。

#### （国内線旅客）

路線運営面では、中期プランに沿って、路線のリストラクチャリングを進めました。本年4月には名古屋（小牧）＝北九州線、名古屋（中部）＝長崎線、大阪（伊丹）＝石垣線、鹿児島＝那覇線を、本年6月には神戸＝仙台線を、本年7月には神戸＝熊本線を運休する一方、需要の強い大阪（関西）と札幌、那覇を結ぶ路線等を増便するなど、お客さまの利便性の向上と収入の極大化に取り組みました。機材については、国内線の戦略的機材であるボーイング 737-800 型機を積極的に導入し、羽田発着路線に投入したほか、今年度中に 8 機全機を退役予定の MD87 型機については、今期中に 1 機の退役を完了するなど、燃油費の高騰下における収支改善に努めました。

商品戦略面では、本年5月に JAL のホームページ上でお客さまが JAL 国内航空券と宿泊施設を自由に組み合わせ、お好みの旅を簡単に作れるパッケージ旅行商品「JAL ダイナミックパッケージ」を開始し、お客さまの利便性向上を図りました。また、本年8月1日より、導入以来お客さまからご好評をいただいている国内線「JAL IC チェックインサービス」の利便性向上を目的に「いつでも Web チェックインサービス」を開始しました。これにより、従来出発日の前日までお待ちいただいていた「Web チェックイン」を航空券のご購入直後から実施していただくことが可能となりました。

営業面では、燃油費高騰の対策として本年4月に運賃の値上げを実施したほか、「先得割引」の先行予約期間の拡大や「バーゲンフェア先行予約サービス」の対象旅客の拡大、さらには夏休み期間中、JMB 会員を含むご旅行に特別の割安運賃を設定した「夏休み みんな de マイル」を実施し、需要喚起に努めました。

また、販売促進キャンペーンとしては、全国 33 空港と羽田空港を毎日約 185 便で結んでいる JAL のネットワークを強くアピールする観点から、本年7月より JAL 東京キャンペーン「TOKYO JAL 2007」を実施しておりますが、第1弾として JR 東日本と共同で「アソビバ東京“TYO”プログラム」を展開し、共同編集情報誌の発刊、共同企画ツアーの設定等新しい東京の観光を提案しました。また、夏休み期間には「JAL 夏休み家族のスマイルキャンペーン」を実施し、家族旅行での JAL 便利用促進を図りました。

当期間中の国内線旅客の供給は、有効座席キロベースで前年同期比 2.3%の減少となりました。一方、需要は、先得の利便性拡大や「みんなでマイル」の促進等の施策は所期の効果を発揮したものの、他社競合路線において昨年度設定した対抗運賃の価格を今年度は見直したため特に団体需要が伸び悩んだことに加え、7月の台風4号に伴う運休も影響し、有償旅客キロベースで同 3.5%の減少となりました。この間、単価は旅客構成の変化や運賃値上げ等により同 5.7%上昇したことから、収入は同 2.0%増の 3,527 億円となりました。

#### （貨物・郵便）

国際線貨物の輸出（物量）は、北米向けが旅客便減便による供給減から前年同期を下回りましたが、供給を増やした中国向けが前年同期比 2 桁増となったほか、欧州・東南アジアの各仕向け地とも前年を上回って堅調に推移いたしました。一方、輸入（物量）は、供給増の中国発が前年同期を上回りましたが、欧州発はユーロ高等を背景に夏場以降需要が低迷したほか、東南アジア発も日本宛需要の減退に加え、日本以遠供給の減少から日本経由米州向けも伸び悩みました。

機材及び路線運営面では、新規に 2 機導入した中型機ボーイング 767 型貨物専用機を本年 7 月、上海、大連、青島、天津、香港線に投入し中国路線の増強とコスト削減による収支の改善を図りました。更に 10 月の初めに、同型機の投入路線をシンガポール、クアラルンプール、バンコク、マニラ線へ拡大するほか、3 号機が導入される 10 月末には、日越間初の貨物便として同型機を関西＝ホーチミンに投入するなど、アジア路線の更なるネットワーク拡充に努めます。一方、米国西海岸路線については、ボーイング 747-400 型貨物専用機を投入し、従来のアンカレジ寄航から往復とも直行化することで、運航時間の短縮と費用削減を図りました。この間、747 在来型貨物専用機については退役を加速させており、今年度中には 6 機を退役させる予定です。

当期間中の国際貨物総輸送量は、中距離路線の供給を拡大した一方、長距離路線の供給を削減したこと等から、有償貨物トン・キロベースで前年同期比 0.9%の減少となりました。国際貨物収入については、単価が前年同期比 0.2%下落したこともあり、同 1.0%減の 914 億円となりました。

国際郵便は、日本発が上期を通じて堅調に推移したほか、海外発も米州発が好調に推移しました。

国内貨物は、旅客便減便・小型化により幹線需要便を中心に供給が減少したものの、昼間便での積極的な取り込みや、昨年度に開始したギャラクシーエアラインズとのコードシェア便での効果的取り込みもあり、需要は前年同期を上回りました。

路線運営面では、本年 4 月からギャラクシーエアラインズとのコードシェアを羽田＝札幌線、関西＝札幌線に拡大するなど、多様化するお客さまのニーズにお応えできるサービスの提供に努めました。

当期間中の国内貨物総輸送量は、有償貨物トン・キロベースで前年同期比 1.7%の増加となりました。収入は単価の低下から同 2.6%減の 139 億円となりました。

国内郵便は、国内貨物との柔軟なスペース運用により、供給減による影響を最小限とし、需要の維持向上に積極的に取り組みました。

これらの結果、国際線、国内線をあわせた旅客・貨物等の総輸送量（有償トン・キロ）は前年同期比 3.6%の減少となり、当セグメントの売上高は同 206 億円増の 9,316 億円、営業利益は同 532 億円増の 497 億円となりました（売上高及び営業利益は航空運送セグメント内消去後、セグメント間連結消去前数値です。なお、航空運送事業セグメントの部門別売上高・輸送実績を 36・37 ページに記載しております）。

（航空機の状況）

連結会社の当中間期における航空機の異動の状況並びに当中間期末の所有機及びリース機の状況は以下のとおりです。

	購入	リース	売却 除却	リース 終了	19 年 9 月 30 日時点		
					所有	リース	合計
ボーイング 747-400					38	1	39
ボーイング 747-400F					3	2	5
ボーイング 747LR			▲3	▲1	10	0	10
ボーイング 747F			▲3		5	1	6
ボーイング 777	1				13	26	39
エアバス A300-600R					18	4	22
ボーイング 767		2			19	23	42
ボーイング 767F		2			0	2	2
ダグラス MD-90					16	0	16
ダグラス MD-81					12	6	18
ダグラス MD-87			▲1		7	0	7
ボーイング 737-400					9	14	23
ボーイング 737-800		3			0	5	5
ボンバルディア CRJ200					0	9	9
ボンバルディア DHC-8-400		1			3	7	10
SAAB340B					10	4	14
ボンバルディア DHC-8-100					4	0	4
ボンバルディア DHC-8-300					1	0	1
ブリテンノーマン BN-2B					3	0	3
合計	1	8	▲7	▲1	171	104	275

## ② 航空運送関連事業セグメント

機内食販売を行なう㈱ティエフケーは、外国社の新規受託、JAL 新ラウンジの受託等により増収となったものの、昨今の食材価格の高騰の影響等により減益となりました。また、駐機中の航空機への動力販売等を行う㈱エージーピーは、原油価格の高騰や環境意識の高まりを背景に動力事業が好調に推移したこと等により、増収となりました。

一方、海外の燃料調達関連会社（パシフィック フューエル トレーディング コーポレーション）の売上高が燃油高騰の影響で増えたこと等から、航空運送関連事業セグメントの売上高は対前年 19 億円増の 1,813 億円、営業利益は同 24 億円減の 24 億円となりました。

## ③ 旅行企画販売事業セグメント

㈱ジャルパックは、バりに代表されるアジアや中国方面を中心に取扱い人数を伸ばし、増収となりました。一方、経費についても大幅な見直しを行った結果、営業損益が改善しました。また、㈱ジャルツアーズは、沖縄方面が好調でしたが北海道方面などは前年割れとなり、全体で取扱い人数が前年を下回りました。売上については旅行代金単価の上昇により増収となりましたが、仕入れコストの大幅な上昇等に伴い減益となりました。

以上により、旅行企画販売事業セグメントの売上高は対前年 50 億円増の 1,997 億円、営業利益は同 2 億円増の 10 億円となりました。

## ④ カード・リース事業セグメント

カード事業の㈱ジャルカードは、小田急との提携や家族プログラムの導入、また各種新規会員獲得施策を積極的に行った結果、会員数が前年同期比 13%増の約 189 万人となり取扱高も大幅に増え

ましたが、カード事業以外の部門での契約見直しによる減収インパクトがあったため、全体では減収となりました。

以上により、カード・リース事業セグメントの売上高は対前年 8 億円増の 325 億円、営業利益は同 9 億円減の 21 億円となりました。

### ⑤ その他事業セグメント

ホテル事業を営む(株)JAL ホテルズは、ホテル日航成田の売却に伴う運営受託化などにより減収となりましたが、昨年 6 月以降に「ホテル JAL シティ那覇」「ホテル JAL シティ関内 横浜」「ホテル日航ノースランド帯広」「ホテル JAL フジャイラ リゾート&スパ」「ホテル日航天津」など 5 件の新規運営受託があり増益となりました。

以上により、その他事業セグメントの売上高は対前年 529 億円減の 499 億円、営業利益は同 18 億円減の 10 億円となりました。

(注)減収減益の主な要因は、(株)JALUX が子会社から持分法適用会社になったことによるものです。

### 当期の見通し

当社は、2010 年の羽田・成田両基幹空港の拡張を睨み、「安全」を大前提として「お客さま視点」の徹底的な追求により事業基盤を再構築し、2010 年度以降、変動に耐えうる安定した経営環境を確保するために、平成 19 年 2 月 6 日に「2007-2010 年度 J A L グループ再生中期プラン」を策定いたしました。

この再生中期プランは、①総合競争力強化、②機材・ネットワークの見直し、③人的生産性向上、④航空運送事業への資源集中、等の諸施策を柱としており、特に初年度に当たる 2007 年度は J A L グループの企業再生にとって極めて重要な年と認識しております。

こうした中、当社の業績は、国際旅客が旺盛なビジネス需要を背景に旅客数、単価ともに想定を上回って好調に推移しているほか、国内旅客、国際貨物も概ね想定どおり堅調に推移しており、航空運送事業の復調が収益の回復に大きく寄与しています。こうしたトレンドは、下期以降プレミアム戦略の効果がより顕現化してくることもあり今後も継続することを予想しています。一方、費用については、人件費等が想定を下回るペースで順調に低下しているものの、燃油価格がバレルあたり 100 ドルを超える等高騰を続けているなか、下期の燃油ヘッジ比率は約 73%にとどまっていることから、燃油費が想定を上回る見込みにあります。しかしながら、聖域なき費用削減に継続的に取り組んでいる効果が確実に現れてきていることもあり、営業収益、経常利益は当初見通しを上回る予定です。特別損益は、機材退役に伴う航空機の減損損失、更には独禁法関連引当金繰入額の計上等により損失が拡大します。また、今年度の連結営業利益の見通しには、退職一時金制度の見直しに伴い発生する過去勤務債務の償却による退職給付費用 200 億円の削減が反映されます。

以上の結果、2007 年度通期の連結営業収益の見通しは、当初計画を 410 億円上回る 2 兆 2,380 億円となるほか、連結営業利益、連結経常利益の見通しについても、それぞれ当初計画を 130 億円、230 億円上回り 480 億円、440 億円となる見込みですが、連結当期純利益につきましては当初計画どおり 70 億円となる見込みです。

【平成 20 年 3 月期 業績見通し（修正）】

(億円)

	当初見通し	今回見通し	増減
連結営業収益	21,970	22,380	410
連結営業利益	350	480	130
連結経常利益	210	440	230
連結当期純利益	70	70	0

## ① 見通しの前提

通期業績見通しの算出に際しましては、通期の米ドル円為替レートを117円、航空燃油価格につきましてはシンガポール・ケロシンの市場価格を1バレル当たり91米ドルと想定しております。なお、平成19年9月末において、今下期の燃油必要想定量の約73%をヘッジしております。

また、上記の業績見通しに関しては、以下で言及するリスクを含む様々なリスクが内在しており、これらのリスクが現実化した場合（例：燃油費の更なる高騰等）、当社としては緊急的施策を含めた更なる施策の実施に向けあらゆる企業努力を尽くしてまいります。

## 中期経営計画等の進捗状況

「3. 経営方針」の「(3) 中長期的な会社の経営戦略」の箇所をご参照ください。

## 目標とする経営指標

当社は、「株主資本利益率(ROE)10%以上」、「事業キャッシュ・フローによる有利子負債返済年数5年以内」を目標とする経営指標として選定しております。

## (2) 財政状態に関する分析

### ① 資産、負債及び純資産の状況

資産については、流動資産が、現金及び預金や受取手形及び営業未収入金の増加等から前期比193億円増加しました。固定資産については、航空機の前払い金支払い等から建設仮勘定が106億円増加したものの、航空機の売却や建物及び構築物の減損等により有形固定資産が同83億円減少したほか、投資その他の資産も減少したことから同139億円減の1兆3,692億円となりました。この結果、資産合計では、前期比52億円増の2兆964億円となりました。一方、負債のうち流動負債は社債の償還から1年内償還社債が320億円減少したものの、燃油価格の高騰等による営業未払金の増加や、売上の増加による前受金の増加等により前期比292億円増加しました。固定負債は、社債の1年内償還社債への振替等から前期比267億円の減少となりました。この結果、負債合計は、前期比25億円増の1兆7,618億円となりました。

株主資本は前期比72億円の増加、また評価・換算差額等は同43億円の減少となったことから、純資産合計は同27億円増の3,345億円となりました。

### ② キャッシュ・フローの状況

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

税金等調整前中間純利益が263億円と前期比139億円の増となったことに加え、受取手形及び営業未収入金が△199億円と同256億円の増となったこと等を主因に、営業活動によるキャッシュ・フロー（インフロー）は前期比365億円増の1,091億円となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

航空機・部品の取得や導入予定の航空機に対する前払い等固定資産の取得による支出は前期比201億円増の△861億円となりましたが、定期預金の払戻による収入が同75億円増の76億円、固定資産の売却による収入が同145億円増の393億円となったこと等から、投資活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は前期比146億円減の△273億円となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

長期借入による収入が前期比599億円増の610億円となりましたが、前中間期においては株式発行による収入が1,479億円あったこと、また、今上期には社債償還が500億円あったこと等から、財務活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は前期比1,366億円減の△492億円と

なりました。

(参考) キャッシュ・フロー関連指標の推移

	16年3月期	17年3月期	18年3月期	19年3月期	20年3月期 中間期
自己資本比率(%)	7.5	9.0	6.9	14.9	15.0
時価ベースの 自己資本比率(%)	33.2	28.7	28.2	32.0	32.5
キャッシュ・フロー対有利子 負債比率(年)	17.2	9.0	12.2	8.0	4.5
インタレスト・カバレッ ジ・レシオ(倍)	2.7	5.7	4.5	6.7	11.8

注) 時価ベースの自己資本比率 = 株式時価総額 ÷ 総資産

債務償還年数 = 有利子負債 ÷ 営業キャッシュ・フロー

(中間期については、営業キャッシュ・フローを年額に換算するため2倍しております。)

インタレスト・カバレッジ・レシオ = 営業キャッシュ・フロー ÷ 利払い

※いずれも連結ベースの財務数値により計算しております。

※株式時価総額は、期末株価終値×期末発行済株式総数により算出しております。

※営業キャッシュ・フローは、連結キャッシュ・フロー計算書の営業活動によるキャッシュ・フローを使用しております。

※有利子負債は、貸借対照表に計上されている負債のうち、借入金、社債及び利子を支払っているその他の負債（割賦を含む。）を対象としております。

利払いは、連結キャッシュ・フロー計算書の支払利息額を使用しております。

### (3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

当社は株主の皆様への利益還元を経営の最重要政策のひとつと位置付け、可能な限り継続的・安定的な配当を維持し、経営環境や業績を総合的に勘案した適正な利益配分を行うことを基本方針としております。

JAL グループは本年2月に「2007-10年度 JAL グループ再生中期プラン」を策定・発表いたしました。現在は、当該中期プランの達成に向けグループ一丸となり計画を実行しておりますが、当期及び次期につきましては事業基盤の再構築を図る時期と位置付けており、配当につきましては、まことに遺憾ながら後述の「通期の見通し」にも記載しておりますとおり、無配とさせて頂く見込みです。

今後は、燃油市況高騰を始めとした外的要因の変化にも柔軟に対応できるよう事業基盤の再構築と財務体質の改善を積極的に進め、可能な限り早期に株主の皆さまに復配ができるよう努めてまいります。

### (4) 事業等のリスク

#### ① 中期経営計画

当社は2007年2月6日に2010年度までの4年間を対象とした再生中期プランを発表しました。当該計画の実現は当社グループにとり極めて重要と認識しておりますが、当該計画の前提となる人件費をはじめとするコスト削減、経年機材の更新や機種統合、不採算路線の再編、中国戦略の成功を進め、また、お客様、株主、金融機関をはじめとするステークホルダーからの支援等を得ることが必要であり、これらを含め、当社グループをとりまく内外の環境変化等が当該計画の達成に影響を及ぼす可能性があります。

## ②負債及び資金調達

当社グループは、多額の有利子負債及びリース債務、退職給付債務を負っています。また、航空機導入資金については、国際協力銀行の保証制度がありますが、航空機をはじめとする設備投資、債務の償還のために必要な資金の調達においては、金融機関と良好な関係を維持継続することが重要と考えております。税制及び会計制度の改正、金利の上昇等の外部環境の変化や、格付けの低下や業績不振等による再生中期プラン未達成等により、当社と金融機関との関係に大きな変化が生じた場合には、従来どおりの資金調達やリースの組成が困難となり、当社グループの業績及び事業に重大な影響を及ぼす可能性があります。

## ③当社グループの属するマーケット、国際情勢の変化による影響

当社グループの国際・国内旅客事業は日本市場に大きく依存していますが、競争の激化、日本の経済情勢、日本の顧客基盤における航空需要の低減、季節変動、天変地異等により、また、SARS等の伝染病やテロ攻撃、紛争又は戦争等が発生した場合、当社グループの事業及び業績に影響を及ぼす可能性があります。更に、テロ又は戦争により、保険料が高騰し、保険の補償範囲が制限される可能性があります。

## ④燃油費及び外国為替等の変動による影響

当社グループは、燃油価格の変動リスクを軽減するためヘッジ取引等を用いていますが、燃油価格の高騰が継続し、又は燃油の大規模な供給停止が生じた場合、当社グループの事業及び業績に悪影響が及ぶ可能性があります。また、当社グループは国際的な事業を展開しており、一定の外貨建て収益及び費用が発生するため、外国為替の変動は当社グループの業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

## ⑤運航・航空機

当社グループ運航あるいは他社運航のコードシェア便等で航空機事故が発生した場合、当社グループに対するお客様の信頼、社会的評価が低下し、需要の減退等業績に悪影響が及ぶ可能性があります。また、航空機の安全性に係る問題から法令に基づき航空機の耐空性改善通報が出された場合、当社グループの業績に大きな影響が及ぶ可能性があります。

## ⑥法的規制の影響

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団体レベルの法令及び規則に基づく規制に服しています。これらの規制により、当社グループの事業が規制され、また、大幅な費用の増加が必要となる可能性があります。貨物事業については、2006年2月にいくつかの国や地域（EU、米国、カナダ、スイス、オーストラリアを含むがこれに限らない）の関係当局が、連結子会社である株式会社日本航空インターナショナルを含む国際航空貨物事業者の間における航空貨物に係わる価格協定（カルテル）容疑に関する調査を開始しました。また、米国、カナダ及びオーストラリアでは、これらの航空貨物事業者を相手取って、独占禁止法違反により損害を被ったとして複数の集団訴訟が提起されています。上記の事態の進展によっては、当社グループの業績が大きな影響を受ける可能性があります。その他、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、上記の米国等での訴訟も含め、これらが当社グループの事業又は業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

## ⑦当社グループの情報システムへの依存及び顧客情報の取扱い

当社グループの一定の業務は、情報システム等オペレーショナル・リスクを伴うものに依存していますが、コンピューター・ウイルスによって障害が生じた場合等には、業務に支障をきたす可能

性があります。更に、当社グループが保有する顧客の個人情報漏洩し、又は不正アクセスが行われた場合、当社グループに対する社会的信頼が低下し、業務に悪影響が及ぶ可能性があります。



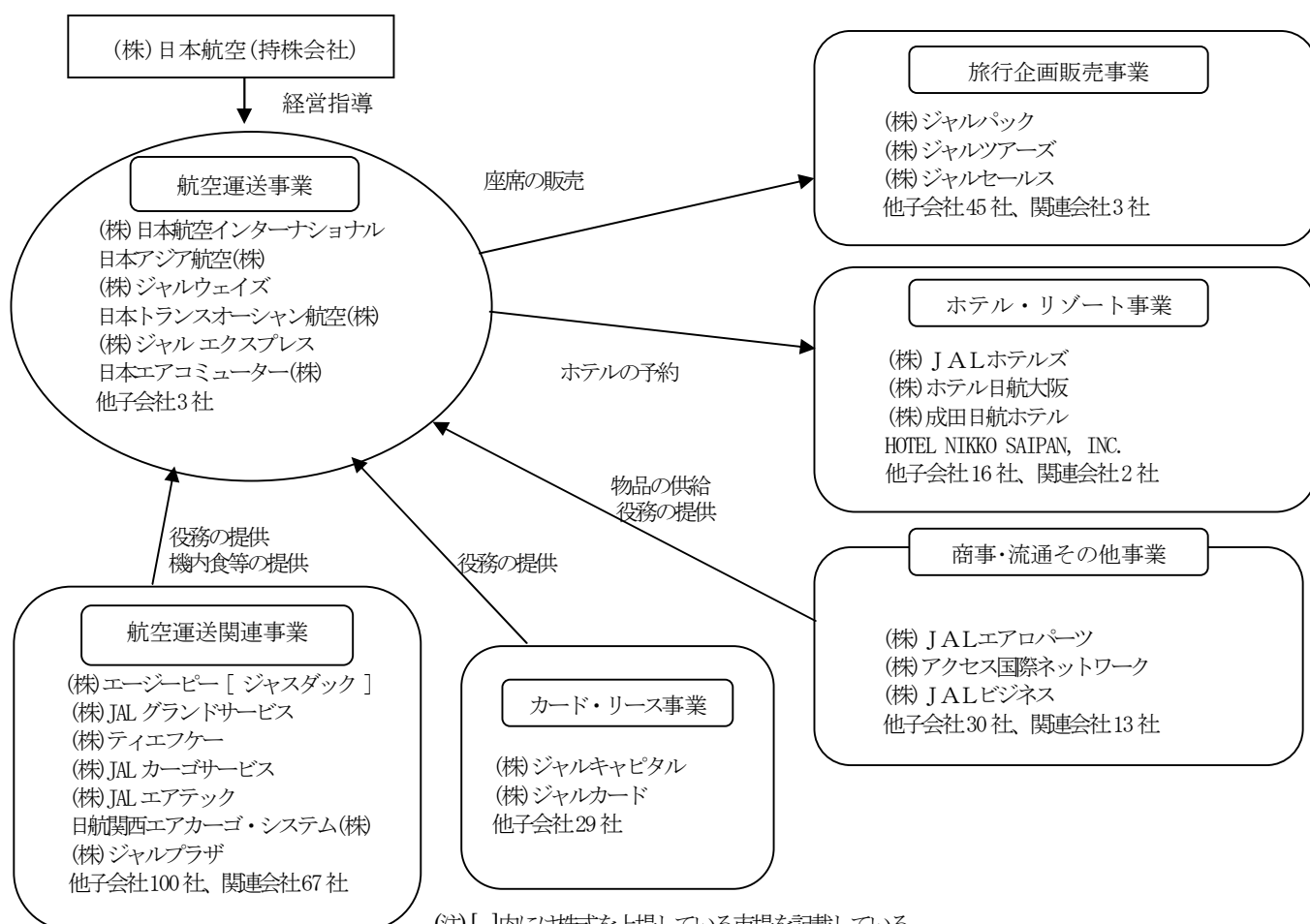
## 2. 企業集団の状況

当社グループは、当社、子会社247社及び関連会社85社で構成され、航空運送事業、航空運送関連事業、旅行企画販売事業、カード・リース事業、その他事業を営んでおり、その事業内容及び各事業に係る位置づけ及び事業の種類別セグメントとの関連性は、以下のとおりである。

- (1) 航空運送事業 (株)日本航空インターナショナル、日本アジア航空(株)、(株)ジャルウェイズ、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)、(株)北海道エアシステムの子会社9社を連結している。
- (2) 航空運送関連事業 旅客・貨物の取扱い業務、機内食調理、航空機並びに地上機材等の整備、給油等を子会社106社、関連会社67社が行っており、そのうち(株)エージーピー、(株)JALグランドサービス、(株)ティエフケー、(株)JALカーゴサービス他55社を連結している。
- (3) 旅行企画販売事業 航空運送事業会社9社による航空運送を含む旅行の企画販売を子会社48社、関連会社3社が行っており、そのうち(株)ジャルパック、(株)ジャルツアーズ、(株)ジャルセールス他38社を連結している。
- (4) カード・リース事業 金融業、カード業、リース業を子会社31社が行っており、そのうち(株)ジャルキャピタル、(株)ジャルカード他2社を連結している。
- (5) その他事業 以下のとおり、子会社53社、関連会社15社、合計68社が行っている。
  - ① ホテル・リゾート事業 子会社20社、関連会社2社がホテル事業を行っており、そのうち(株)JALホテルズ他13社を連結している。
  - ② 商事・流通その他事業 卸売・販売業、不動産業、印刷業、建設業、人材派遣業、情報・広告宣伝業、文化事業等を子会社33社、関連会社13社が行っており、そのうち(株)JALエアロパーツ、(株)アクセス国際ネットワーク、(株)JALビジネス他13社を連結している。

なお、持株会社である当社は、グループ全体の目標・戦略を策定し、企業価値の最大化に向けた経営資源の最適配分を行っている。

以上に述べた事項の概要図は次のとおりである。



(注) [ ]内には株式を上場している市場を記載している。

### 3. 経営方針

#### （1）会社の経営の基本方針

JALグループは、以下の企業理念の下で、総合力ある航空輸送グループとしてお客さま、文化そしてところを結び、日本と世界の平和と繁栄に貢献します。加えて世界トップクラスの航空輸送グループとなることを目指すとともに、企業価値の最大化を図り、すべてのステークホルダーに成果を還元することを基本方針としております。

（企業理念）

JALグループは、総合力ある航空輸送グループとして、お客さま、文化、そしてところを結び、日本と世界の平和と繁栄に貢献します。

- i. 安全・品質を徹底して追求します
- ii. お客さまの視点から発想し、行動します
- iii. 企業価値の最大化を図ります
- iv. 企業市民の責務を果たします
- v. 努力と挑戦を大切にします

#### （2）目標とする経営指標

企業価値の最大化を目的に、資産効率の向上と収益性の改善を図り、財務の健全性を確保するよう努めて参ります。目標とする経営指標として株主資本利益率(ROE)と事業キャッシュ・フローによる有利子負債返済年数を選定し、各々10%以上、5年以内を目標値として設定しております。

#### （3）中長期的な会社の経営戦略

JALグループは事業基盤の再構築を図り、安定した利益水準を継続していくために「2007～2010年度 再生中期プラン」を策定し、2007年2月に発表いたしました。

まず、JALグループの存立基盤である安全運航については、安全水準のさらなる向上を図るため、「安全アドバイザーグループ」の提言を具現化し、安全管理体制強化を行うとともに、安全文化を醸成してまいります。また、情報の収集・分析、対策の立案・実行、そして検証という「PDCAサイクル」を定着し、従来の再発防止型の安全対策を更にすすめ、未然防止型の安全対策を目指してまいります。

事業運営上の重点的な取り組みとしては、収益性の向上を図るために、経済性の高い中小型の航空機を積極的に導入するとともに、大型機を中心に経年機の退役を促進してまいります。その上で、2009年度以降に予定されている成田空港の発着枠拡大や羽田空港の再拡張および国際化に的確に対応するとともに、高成長・高収益路線に資源を集中してまいります。また、本年7月には成田空港第2ターミナル本館のラウンジを全面的にリニューアルし、国内最大の4,000㎡の広さを誇る新ランジをオープンしたほか、本年12月には、国内線のファーストクラスや国際線のプレミアムエコノミーサービスを供用開始するなど、上質な商品やサービスの提供による競争力の向上に努めてまいります。更に、2008年度には国際線ファーストクラス、エグゼクティブクラスに新シートを導入する予定です。

一方、費用面では低コスト運航会社の運航規模拡大などにより効率的なグループ運営体制を構築し、また一層の人的生産性の向上に取り組み、大幅なコスト削減を実施してまいります。加えて、JALグループの本業である航空運送事業へ経営資源を集中させるために、関連事業の再構築を引き続き行ってまいります。

財務体質の改善は喫緊の課題であり、収益性の向上により安定的にキャッシュ・フローを生み出す体質を早期に構築するとともに、資産効率の向上・継続的な有利子負債圧縮についてスピード感を持って取り組み、安定的な資金調達環境を整えてまいります。

#### （４）会社の対処すべき課題

「安全運航は、JAL グループの存立基盤であり、社会的責務です。JAL グループは安全確保の使命を果たすため、経営の強い意志と社員一人一人の自らの役割と責任の自覚のもと、知識と能力の限りを尽くして、一便一便の運航を確実に遂行していきます。」これは JAL グループの安全に対する決意を「安全憲章」として定めたものであります。社員・役員ともに改めてこの安全憲章の精神に立ち戻り、JAL グループへの信頼を回復させ、安心して飛行機をご利用いただけるよう、諸施策を講じてまいります。

また、JAL グループでは、「安心とこだわりの品質で、世界を結ぶ『日本の翼』になる」という新しいビジョンのもと、グループ全社員が改革に取り組んでいます。JAL グループの存立基盤である安全運航の堅持を大前提に、お客さまのご要望を正確に把握し、お客さまの視点に立ったサービスを追求するとともに、これまで以上の定時性、快適性、利便性を提供してまいります。

JAL グループは、収入の拡大に過度に依存せずとも安定的に利益を生み出せる強固な経営体質を構築することを主眼とし、2007 年 2 月に「2007-2010 年度 JAL 再生中期プラン」を策定いたしました。このうち、2007～2009 年度については、来るべき羽田空港の再拡張・国際化、成田空港の発着枠拡大等の新たなビジネスチャンスを実に自社の継続的成長に繋げていくための事業基盤の再構築期間と位置付け、①総合競争力強化、②機材・ネットワークの見直し、③人的生産性向上、④航空運送事業への資源集中、等の諸施策を柱としています。

現在 JAL グループでは、2007 年度を企業再生に向けた極めて重要な年と位置づけ、再生中期プランの諸施策の完遂に向けて鋭意取り組んでおります。このうちコスト削減については、安全運航の確保を大前提に、今後も聖域なくあらゆる分野において費用構造改革を推進してまいります。

人件費については、2006 年度から継続している基本賃金 10%の削減に加え、2007 年度は「連結ベースの人件費を 500 億円圧縮する」との目標を掲げ、その実現に向けて努力しております。当期においては既に、臨時手当の大幅抑制及び地上管理職に対しての特別早期退職措置等を実施したほか、今後もトヨタ生産方式の導入等による生産性の向上や退職給付関連制度の改定による退職給付費用の大幅圧縮等に取り組んでまいります。

このうち、生産性向上の主たる課題である人員削減については、2009 年度までに特別早期退職措置を含む人的生産性の向上と関連事業の再構築により連結人員数を 4,300 人削減することを計画しており、当期間中においても計画を上回るペースで順調に進捗しています。

JAL グループは、今次再生中期プランの完遂こそが今後継続的に安定した利益水準を確保していくための必須条件であり、また同時に金融機関ならびに資本市場からの資金調達を円滑に行なうために極めて重要であると認識しております。

お客様から選ばれ続ける航空会社になるために、JAL グループでは国内・国際のネットワークを更に充実させるとともに、徹底的に「お客様の視点」から商品・サービス品質の向上・強化を図ってまいります。

さらには環境活動、社会貢献活動等企業の社会的責任（CSR/Corporate Social Responsibility）を積極的に果たすことにより、全てのステークホルダーからの信頼に応えてまいります。

## 中間連結貸借対照表

## 資産の部

科 目	前 期	当中間期	増 減		前中間期
	(平成19年3月31日)	(平成19年9月30日)	(△印減)		(平成18年9月30日)
	金 額	金 額	金 額	増減率	金 額
	百万円	百万円	百万円	%	百万円
<b>I 流動資産</b>					
現金及び預金	198,933	226,591	27,658		295,188
受取手形及び営業未収入金	262,564	283,001	20,436		283,118
有価証券	13,234	12,791	△ 443		8,000
貯蔵品	82,881	89,191	6,310		85,821
繰延税金資産	2,549	2,273	△ 275		2,503
その他	150,156	115,370	△ 34,786		162,160
貸倒引当金	△ 3,008	△ 2,561	447		△ 2,947
小 計	707,311	726,658	19,347	2.7	833,846
<b>II 固定資産</b>					
(有形固定資産)	( 1,116,391 )	( 1,108,003 )	( △ 8,388 )		( 1,138,191 )
建物及び構築物	174,019	167,072	△ 6,946		190,746
機械装置及び運搬具	31,532	33,943	2,410		31,140
航空機	742,545	729,824	△ 12,721		770,618
土地	42,773	42,103	△ 670		53,505
建設仮勘定	105,418	116,033	10,615		71,927
その他	20,101	19,025	△ 1,076		20,252
(無形固定資産)	( 77,007 )	( 78,100 )	( 1,093 )		( 73,205 )
ソフトウェア	75,440	76,817	1,377		71,547
その他	1,566	1,283	△ 283		1,658
(投資その他の資産)	( 189,853 )	( 183,171 )	( △ 6,682 )		( 215,233 )
投資有価証券	66,561	66,213	△ 347		78,071
長期貸付金	13,580	12,956	△ 623		14,221
繰延税金資産	7,751	7,090	△ 660		44,114
その他	104,344	99,298	△ 5,045		81,192
貸倒引当金	△ 2,382	△ 2,387	△ 4		△ 2,366
小 計	1,383,253	1,369,275	△ 13,977	△ 1.0	1,426,629
<b>III 繰延資産</b>					
株式交付費	669	520	△ 148		825
社債発行費	-	-	-		3
小 計	669	520	△ 148	△ 22.2	828
<b>資産合計</b>	<b>2,091,233</b>	<b>2,096,455</b>	<b>5,221</b>	<b>0.2</b>	<b>2,261,305</b>

## 負債及び純資産の部

科 目	前 期	当中間期	増 減		前中間期
	(平成19年3月31日)	(平成19年9月30日)	(△印減)		(平成18年9月30日)
	金 額	金 額	金 額	増減率	金 額
	百万円	百万円	百万円	%	百万円
負 債 の 部					
I 流 動 負 債					
営業未払金	263,885	278,414	14,528		265,330
短期借入金	4,810	2,559	△ 2,251		5,069
1年内償還社債	70,000	38,000	△ 32,000		80,000
1年内返済長期借入金	110,549	117,491	6,941		109,351
未払法人税等	5,172	17,005	11,833		6,582
独禁法関連引当金	-	11,543	11,543		-
繰延税金負債	16,585	12,129	△ 4,456		10,080
その他	188,792	211,934	23,141		205,380
小 計	659,796	689,076	29,280	4.4	681,796
II 固 定 負 債					
社債	130,229	112,229	△ 18,000		230,000
長期借入金	705,957	703,892	△ 2,064		744,675
退職給付引当金	129,061	129,627	565		132,821
繰延税金負債	9,012	10,334	1,322		937
その他	125,303	116,714	△ 8,589		111,043
小 計	1,099,563	1,072,797	△ 26,766	△ 2.4	1,219,477
負 債 合 計	1,759,360	1,761,874	2,513	0.1	1,901,273
純 資 産 の 部					
I 株 主 資 本					
資本金	174,250	174,250	-		174,250
資本剰余金	79,096	79,089	△ 6		79,105
利益剰余金	24,776	32,016	7,239		43,228
自己株式	△ 887	△ 872	14		△ 871
小 計	277,235	284,484	7,248	2.6	295,712
II 評 価 ・ 換 算 差 額 等					
その他有価証券評価差額金	3,557	5,483	1,925		3,541
繰延ヘッジ損益	35,314	26,808	△ 8,506		40,244
為替換算調整勘定	△ 5,020	△ 2,823	2,196		△ 5,950
小 計	33,851	29,467	△ 4,384	△ 13.0	37,834
III 少 数 株 主 持 分	20,785	20,629	△ 156	△ 0.8	26,484
純 資 産 合 計	331,873	334,581	2,707	0.8	360,031
負 債 及 び 純 資 産 合 計	2,091,233	2,096,455	5,221	0.2	2,261,305

## 中間連結損益計算書

科 目	前中間期 (平成18年4月1日) (～18年9月30日)	当中間期 (平成19年4月1日) (～19年9月30日)	増 減 (△印減)		前 期 (平成18年4月1日) (～19年3月31日)
	金 額	金 額	金 額	増減率	金 額
I 営業収益	1,150,002	1,142,933	△7,069	△0.6	2,301,915
II 事業費	947,530	902,868	△44,661	△4.7	1,885,211
営業総利益	202,471	240,064	37,592	18.6	416,703
III 販売費及び一般管理費	194,311	183,412	△10,899	△5.6	393,785
営業利益	8,160	56,652	48,492	594.3	22,917
IV 営業外収益	14,356	19,736	5,379	37.5	33,834
受取利息	1,397	2,526	1,129		3,471
受取配当金	1,017	1,515	497		2,470
持分法による投資利益	1,030	1,442	412		2,481
為替差益	7,621	10,327	2,705		18,036
その他	3,289	3,923	634		7,374
V 営業外費用	17,181	17,665	483	2.8	36,175
支払利息	9,614	10,034	419		19,068
航空機材処分損	5,153	5,507	354		12,257
その他	2,412	2,123	△289		4,849
経常利益	5,335	58,723	53,387	-	20,576
VI 特別利益	12,766	8,191	△4,575	△35.8	52,413
固定資産売却益	1,365	-	△1,365		8,822
投資有価証券売却益	9,046	5,568	△3,477		34,338
厚生年金基金代行部分返上益	1,519	-	△1,519		-
パートナーシップ売却益	-	1,429	1,429		-
その他	834	1,192	358		9,251
VII 特別損失	5,724	40,560	34,835	608.5	20,933
固定資産処分損	1,186	-	△1,186		3,546
特別退職金	1,764	12,403	10,638		8,517
退職給付制度一部終了損	2,199	-	△2,199		2,291
減損損失	-	9,396	9,396		2,600
独禁法関連引当金繰入額	-	11,543	11,543		-
その他	573	7,218	6,644		3,976
税金等調整前中間(当期)純利益	12,376	26,353	13,976	112.9	52,055
法人税、住民税及び事業税	5,865	16,177	10,311	175.8	9,953
法人税等調整額	3,356	2,349	△1,007	△30.0	54,424
少数株主利益	1,644	518	△1,125	△68.5	3,945
中間(当期)純利益又は純損失(△)	1,510	7,309	5,798	383.9	△16,267

## 中間連結株主資本等変動計算書

前中間期（平成18年4月1日～平成18年9月30日）

科 目	株 主 資 本				
	資本金	資本 剰余金	利益 剰余金	自己株式	株主資本 合計
平成18年3月31日 残高（百万円）	100,000	136,145	△ 90,186	△ 892	145,065
中間期中の変動額					
欠損填補に伴う資本剰余金の 利益剰余金への振替		△ 131,274	131,274		-
新株の発行	74,250	74,250			148,500
中間純利益			1,510		1,510
自己株式の取得				△ 63	△ 63
自己株式の処分		△ 14		85	70
連結範囲の変動等			656		656
役員賞与			△ 26		△ 26
株主資本以外の項目の 当中間期中の変動額（純額）					
中間期中の変動額合計（百万円）	74,250	△ 57,039	133,414	21	150,646
平成18年9月30日 残高（百万円）	174,250	79,105	43,228	△ 871	295,712

科 目	評 価 ・ 換 算 差 額 等				少数株主 持分	純資産 合計
	その他 有価証券 評価差額金	繰延 ヘッジ損益	為替換算 調整勘定	評価・換算 差額等合計		
平成18年3月31日 残高（百万円）	8,777	-	△ 5,776	3,000	27,449	175,515
中間期中の変動額						
欠損填補に伴う資本剰余金の 利益剰余金への振替						-
新株の発行						148,500
中間純利益						1,510
自己株式の取得						△ 63
自己株式の処分						70
連結範囲の変動等						656
役員賞与						△ 26
株主資本以外の項目の 当中間期中の変動額（純額）	△ 5,236	40,244	△ 173	34,834	△ 965	33,869
中間期中の変動額合計（百万円）	△ 5,236	40,244	△ 173	34,834	△ 965	184,515
平成18年9月30日 残高（百万円）	3,541	40,244	△ 5,950	37,834	26,484	360,031

当中間期（平成19年4月1日～平成19年9月30日）

科 目	株 主 資 本				
	資本金	資本 剰余金	利益 剰余金	自己株式	株主資本 合計
平成19年3月31日 残高（百万円）	174,250	79,096	24,776	△ 887	277,235
中間期中の変動額					
中間純利益			7,309		7,309
連結範囲の変動等			△ 69	13	△ 55
持分法適用会社の持分比率の変動				44	44
自己株式の取得				△ 84	△ 84
自己株式の処分		△ 6		41	34
株主資本以外の項目の 当中間期中の変動額（純額）					
中間期中の変動額合計（百万円）	-	△ 6	7,239	14	7,248
平成19年9月30日 残高（百万円）	174,250	79,089	32,016	△ 872	284,484

科 目	評 価 ・ 換 算 差 額 等				少数株主 持分	純資産 合計
	その他 有価証券 評価差額金	繰延 ヘッジ損益	為替換算 調整勘定	評価・換算 差額等合計		
平成19年3月31日 残高（百万円）	3,557	35,314	△ 5,020	33,851	20,785	331,873
中間期中の変動額						
中間純利益						7,309
連結範囲の変動等						△ 55
持分法適用会社の持分比率の変動						44
自己株式の取得						△ 84
自己株式の処分						34
株主資本以外の項目の 当中間期中の変動額（純額）	1,925	△ 8,506	2,196	△ 4,384	△ 156	△ 4,540
中間期中の変動額合計（百万円）	1,925	△ 8,506	2,196	△ 4,384	△ 156	2,707
平成19年9月30日 残高（百万円）	5,483	26,808	△ 2,823	29,467	20,629	334,581



前期の連結株主資本等変動計算書（平成18年4月1日～平成19年3月31日）

科 目	株 主 資 本				
	資本金	資本 剰余金	利益 剰余金	自己株式	株主資本 合計
平成18年3月31日 残高（百万円）	100,000	136,145	△ 90,186	△ 892	145,065
当期中の変動額					
新株の発行	74,250	74,250			148,500
欠損填補に伴う資本剰余金の 利益剰余金への振替		△ 131,274	131,274		-
役員賞与			△ 26		△ 26
当期純損失			△ 16,267		△ 16,267
自己株式の取得				△ 131	△ 131
自己株式の処分		△ 24		129	105
連結範囲の変動等			△ 17	8	△ 9
株主資本以外の項目の 当期中の変動額（純額）					
当期中の変動額合計（百万円）	74,250	△ 57,048	114,962	5	132,169
平成19年3月31日 残高（百万円）	174,250	79,096	24,776	△ 887	277,235

科 目	評 価 ・ 換 算 差 額 等				少数株主 持分	純資産 合計
	その他 有価証券 評価差額金	繰延 ヘッジ損益	為替換算 調整勘定	評価・換算 差額等合計		
平成18年3月31日 残高（百万円）	8,777	-	△ 5,776	3,000	27,449	175,515
当期中の変動額						
新株の発行						148,500
欠損填補に伴う資本剰余金の 利益剰余金への振替						-
役員賞与						△ 26
当期純損失						△ 16,267
自己株式の取得						△ 131
自己株式の処分						105
連結範囲の変動等						△ 9
株主資本以外の項目の 当期中の変動額（純額）	△ 5,219	35,314	756	30,851	△ 6,664	24,187
当期中の変動額合計（百万円）	△ 5,219	35,314	756	30,851	△ 6,664	156,357
平成19年3月31日 残高（百万円）	3,557	35,314	△ 5,020	33,851	20,785	331,873

## 中間連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前中間期 (平成18年4月 1日) (～ 18年9月30日)	当中間期 (平成19年4月 1日) (～ 19年9月30日)	前期 (平成18年4月 1日) (～ 19年3月31日)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
I. 営業活動によるキャッシュ・フロー			
1. 税金等調整前中間(当期)純利益	12,376	26,353	52,055
2. 減価償却費	58,973	58,106	117,561
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	△ 8,934	△ 5,408	△ 34,028
4. 固定資産売却損益及び減損損失	△ 4,639	15,112	8,459
5. 退職給付引当金増減額	△ 7,071	559	△ 10,308
6. 受取利息及び受取配当金	△ 2,414	△ 4,041	△ 5,941
7. 支払利息	9,614	10,034	19,068
8. 為替差損益	△ 173	△ 702	166
9. 持分法による投資損益	△ 1,030	△ 1,442	△ 2,481
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	△ 45,561	△ 19,909	△ 32,437
11. 貯蔵品の増減額	△ 2,182	△ 6,292	813
12. 営業未払金の増減額	27,711	13,762	33,592
13. その他	35,172	31,495	486
小 計	81,119	117,625	147,005
14. 利息及び配当金の受取額	2,484	4,294	6,982
15. 利息の支払額	△ 9,401	△ 9,287	△ 19,154
16. 法人税等の支払額	△ 1,655	△ 3,489	△ 7,085
営業活動によるキャッシュ・フロー	72,546	109,143	127,748
II. 投資活動によるキャッシュ・フロー			
1. 定期預金の預入による支出	△ 5,200	△ 887	△ 8,751
2. 定期預金の払戻による収入	160	7,668	1,121
3. 固定資産の取得による支出	△ 66,032	△ 86,195	△ 153,251
4. 固定資産の売却による収入	24,769	39,333	54,697
5. 有価証券の取得による支出	—	—	△ 11,759
6. 有価証券の売却及び償還による収入	—	—	6,039
7. 投資有価証券の取得による支出	△ 5,553	△ 1,864	△ 5,126
8. 投資有価証券の売却及び償還による収入	10,271	13,130	43,146
9. 連結範囲変更を伴う子会社株式の売却による収入又は支出(△)	△ 1,564	—	9,552
10. 貸付金の貸付による支出	△ 785	△ 772	△ 2,051
11. 貸付金の回収による収入	3,558	2,003	4,799
12. 事業譲渡による収入	—	—	4,944
13. その他	△ 1,706	198	423
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 42,081	△ 27,386	△ 56,216
III. 財務活動によるキャッシュ・フロー			
1. 短期借入金増減額	△ 1,535	△ 2,246	2,556
2. 長期借入による収入	1,102	61,080	22,122
3. 長期借入金の返済による支出	△ 58,681	△ 56,812	△ 112,815
4. 株式の発行による収入	147,990	—	147,607
5. 社債の償還による支出	—	△ 50,000	△ 109,771
6. 親会社による配当金支払額	△ 9	△ 3	△ 18
7. 少数株主への配当金支払額	△ 546	△ 260	△ 584
8. その他	△ 971	△ 1,044	△ 2,106
財務活動によるキャッシュ・フロー	87,347	△ 49,288	△ 53,007
IV. 現金及び現金同等物に係る換算差額	233	1,307	414
V. 現金及び現金同等物の増減額	118,045	33,775	18,937
VI. 現金及び現金同等物期首残高	172,132	191,381	172,132
VII. 新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	310	—	310
VIII. 現金及び現金同等物中間期末(期末)残高	290,488	225,156	191,381

中間(期末)連結貸借対照表上の勘定残高と中間(期末)連結キャッシュ・フロー計算書上の現金及び現金同等物中間期末(期末)残高との調整

	前中間期	当中間期	前期
現金及び預金勘定	295,188	226,591	198,933
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	△ 6,737	△ 2,621	△ 9,329
有価証券のうち3ヶ月以内満期短期投資	2,101	1,186	1,777
短期借入金のうち当座借越	△ 63	—	—
現金及び現金同等物	290,488	225,156	191,381

## 中間連結財務諸表作成の基本となる重要な事項

### 1. 連結の範囲に関する事項

子会社 247 社のうち次に示す 10 社を含む 143 社が連結の範囲に含まれている。

株式会社日本航空インターナショナル  
 日本アジア航空株式会社  
 日本トランスオーシャン航空株式会社  
 株式会社ジャルウェイズ  
 株式会社ジャル エクスプレス  
 日本エアコミューター株式会社  
 株式会社エージーピー  
 株式会社ジャルパック  
 株式会社ジャルツアーズ  
 株式会社 JAL ホテルズ

従来、持分法非適用関連会社であった中部スカイサポート株式会社は、重要性が増し、また、株式購入により持株比率が増加したため、当期より連結子会社とした。

### 2. 持分法の適用に関する事項

非連結子会社 104 社及び関連会社 85 社のうち、日本タービンテクノロジー株式会社等 19 社に対する投資については持分法を適用している。

従来、持分法適用会社であった株式会社ジャムコは、保有株式売却に伴い持株比率が減少したため、当期より持分法の適用範囲から除外している。

### 3. 連結子会社の中間決算日等に関する事項

連結子会社のうち、PACIFIC FUEL TRADING CORPORATION 等 24 社は中間決算日が 6 月 30 日であり、株式会社オーエフシーは中間決算日が 8 月 31 日であるが、中間連結決算日との間の連結会社間取引は重要な不一致についてのみ必要な修正を行うこととしている。

### 4. 会計処理基準に関する事項

#### (1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① たな卸資産 主として、移動平均法に基づく原価法により評価している。

② 有価証券 その他有価証券  
 ・ 時価のあるもの 中間決算期末日の市場価格等に基づく時価法（評価差額は全部純資産直入法により処理している。）により評価している。また、売却原価は主として移動平均法により処理している。  
 ・ 時価のないもの 主として、移動平均法に基づく原価法により評価している。

③ デリバティブ 時価法により評価している。

## (2) 固定資産の減価償却方法

航空機

定額法並びに定率法

(追加情報)

連結子会社である株式会社日本航空インターナショナルは、航空機の一部について、従来採用していた耐用年数から残存見積使用期間に合わせた耐用年数に変更している。これは、当中間期で、当該資産の売却契約の締結が確実に成り、残存見積期間が従来使用していた耐用年数と乖離していることが明らかになったため耐用年数及び残存価額の見直しをしたものである。

この結果、従来の方法に比べ税金等調整前中間純利益は2,024百万円減少している。

航空機を除く有形固定資産

株式会社日本航空インターナショナル  
上記以外定額法  
主として定率法

(会計方針の変更)

当社及び一部を除く国内連結子会社は、法人税法改正に伴い、当中間期より、平成19年4月1日以降に取得した有形固定資産について、改正後の法人税法に基づく減価償却方法に変更している。

当該変更による営業利益、経常利益及び税金等調整前中間純利益に与える影響は軽微である。

(追加情報)

当社及び一部を除く国内連結子会社は、法人税法改正に伴い、当中間期より、平成19年3月31日以前に取得した有形固定資産について、改正後の法人税法に基づく減価償却方法を適用し、取得価額の5%に到達した期の翌期より、取得価額の5%相当額と備忘価額との差額を5年にわたり均等償却し、減価償却費に含めて計上している。

当該変更による営業利益、経常利益及び税金等調整前中間純利益に与える影響は軽微である。

無形固定資産

定額法

## (3) 繰延資産の処理方法

株式交付費 定額法 (3年間)

## (4) 重要な引当金の計上基準

- ①退職給付引当金・従業員の退職給付に備えるため、当期末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき当中間期末において発生していると認められる額を計上している。
- ・会計基準変更時差異は、主として15年による均等額を費用処理している。  
なお、連結子会社である株式会社日本航空インターナショナルは、平成17年10月1日より退職金の一部について従来制度に加え、確定拠出年金と退職金前払に移行できる制度を導入している。同制度の導入に伴い終了した部分に係る会計基準変更時差異については、「退職給付制度間の移行等に関する会計処理」(企業会計基準適用指針第1号)第15項に定める経過措置を適用し、8年定額法により費用処理している。
  - ・数理計算上の差異は、各年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(5~15年)による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌年度から費用処理している。
  - ・過去勤務債務は、主としてその発生時に費用処理している。また、一部の連結子会社は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数による按分額を費用処理している。

## （追加情報）

連結子会社である株式会社日本航空インターナショナルは、厚生年金基金の代行部分について、平成19年3月15日に厚生労働大臣から将来分支給義務免除の認可を受けた。当中間期末日現在において測定された返還相当額（最低責任準備金）は69,566百万円であり、当該返還相当額（最低責任準備金）の支払が当中間期末日に行われたと仮定して「退職給付会計に関する実務指針（中間報告）」（日本公認会計士協会会計制度委員会報告第13号）第44-2項を適用した場合に生じる損失の見込み額は、1,452百万円である。

また、連結子会社である株式会社JAL グランドサービス及び株式会社JAL グランドサービス関西より構成される空港グランドサービス厚生年金基金は、厚生年金基金の代行部分について、平成19年4月10日に厚生労働大臣から将来分支給義務免除の認可を受けた。この結果、営業利益、経常利益及び税金等調整前中間純利益が50百万円増加している。当中間期末日現在において測定された返還相当額（最低責任準備金）は15,798百万円であり、当該返還相当額（最低責任準備金）の支払が当中間期末日に行われたと仮定して「退職給付会計に関する実務指針（中間報告）」（日本公認会計士協会会計制度委員会報告第13号）第44-2項を適用した場合に生じる利益の見込み額は、8,525百万円である。

一部の連結子会社については、当中間期より退職給付債務の算定方法を簡便法から原則法へ変更している。この変更に伴い、簡便法と原則法による退職給付債務の差額370百万円を特別損失として計上している。

- ②貸倒引当金 債権の貸倒による損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率法により、貸倒懸念債権等の個別の債権については回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上している。
- ③独禁法関連引当金 連結子会社である株式会社日本航空インターナショナルは、世界主要航空会社間での航空貨物に係わる価格カルテル容疑にて平成18年2月14日、欧州貨物支店フランクフルト貨物事業所において欧州連合独禁当局による立入調査を受けた。また同日、米州貨物支店ニューヨーク貨物事業所においても米国司法省より立入調査を受けた。
- なお、上記調査に関連して米国において株式会社日本航空インターナショナルを含む複数の航空会社に対して、米国の荷主等により航空会社間の価格カルテル差止め、及びこれにより被害を被ったとして集団訴訟が複数提起されている。これら訴訟において請求金額を特定せずに懲罰的損害賠償等が求められている。またカナダ、オーストラリアにおいても、集団訴訟が複数提起されている。
- 現時点ではいくつかの国や地域（欧州連合、米国、カナダ、スイス、オーストラリアを含むがこれに限らない。）の関係当局の調査が進行中であり、このうち米国刑事調査に係る事案について、将来発生しうる損失の現時点の最善の見積額を計上している。但し、今後の進展にともない、上記見積額は増減する可能性がある。

## （5）重要な外貨建の資産又は負債の本邦通貨への換算の基準

外貨建金銭債権債務は、中間決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として処理している。なお、在外子会社等の資産及び負債、収益及び費用は中間決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算為替差額は純資産の部における為替換算調整勘定及び少数株主持分に含めて計上している。

## （6）重要なリース取引の処理方法

主として、リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっている。

## (7) 重要なヘッジ会計の方法

繰延ヘッジ処理によっている。なお、為替予約等が付されている外貨建金銭債権債務については、振当処理を行っている。

さらに、特例処理の要件を満たす金利スワップについては、特例処理によっている。

## (8) 消費税等の会計処理

税抜方式によっている。

## (9) 連結納税制度の適用

当社及び一部の連結子会社は連結納税制度を適用している。

## 5. のれん及び負ののれんの償却に関する事項

のれん及び負ののれんの償却については、5年間の定額法で行っている。

## 6. 連結子会社の資産及び負債の評価に関する事項

連結子会社の資産及び負債の評価については、全面時価評価法を採用している。

## 7. 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

現金及び現金同等物には、現金及び取得日から3ヶ月以内に満期が到来する流動性の高い、容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない短期投資を計上している。

## (連結貸借対照表関係)

## (1) 有形固定資産の減価償却累計額

前中間期	1,558,027 百万円	当中間期	1,451,906 百万円	前期	1,497,366 百万円
------	---------------	------	---------------	----	---------------

## (2) 偶発債務

## 保証債務

前中間期	16,186 百万円	当中間期	4,894 百万円	前期	5,187 百万円
------	------------	------	-----------	----	-----------

## 保証予約及び経営指導念書等

前中間期	579 百万円	当中間期	432 百万円	前期	507 百万円
------	---------	------	---------	----	---------

連結子会社である株式会社日本航空インターナショナルは、世界主要航空会社間での航空貨物に係わる価格カルテル容疑にて平成18年2月14日、欧州貨物支店フランクフルト貨物事業所において欧州連合独禁当局による立入調査を受けた。また同日、米州貨物支店ニューヨーク貨物事業所においても米国司法省より立入調査を受けた。

なお、上記調査に関連して米国において株式会社日本航空インターナショナルを含む複数の航空会社に対して、米国の荷主等により航空会社間の価格カルテル差止め、及びこれにより被害を被ったとして集団訴訟が複数提起されている。これら訴訟において請求金額を特定せずに懲罰的損害賠償等が求められている。またカナダ、オーストラリアにおいても、集団訴訟が複数提起されている。

上記立入調査及び集団訴訟の結果、当社グループの経営成績に重要な影響を及ぼす可能性もある。現時点ではいくつかの国や地域（欧州連合、米国、カナダ、スイス、オーストラリアを含むがこれに限らない。）の関係当局の調査が進行中であり、このうち米国刑事調査に係る事案については、引当金を計上しているが、その他の事案については、発生の可能性を含め、結果を合理的に予測することは困難である。

## (3) 担保資産及び担保付き債務

## 担保資産

前中間期	799,439 百万円	当中間期	850,811 百万円	前期	847,378 百万円
------	-------------	------	-------------	----	-------------

## 担保付き債務

前中間期	460,937 百万円	当中間期	460,587 百万円	前期	428,493 百万円
------	-------------	------	-------------	----	-------------

なお、連結貸借対照表に計上した債務の他に未経過リース料が当中間期9,269百万円あり、前期7,592百万円あった。

また、連結子会社株式の一部を担保に供している。

## (連結損益計算書関係)

## ・減損損失

前中間期（自 平成18年4月1日 至 平成18年9月30日）

当中間期（自 平成19年4月1日 至 平成19年9月30日）

当中間期において、当社グループは以下の資産グループについて減損損失を計上している。

用途	種類	場所
売却予定資産	航空機、建物及び構築物等	サイパン他
ゴルフ場	土地、建物及び構築物等	北海道旭川市他

当社グループは、他の資産又は資産グループのキャッシュ・フローから概ね独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位として、事業単位をもとに資産のグループ化を行なっている。このうち、事業資産においては収益性の低下が引き続き見込まれること、売却予定資産のうち代替投資が予定されていない資産においては売却想定額が帳簿価額を下回ることが見込まれていることにより、当中間期において、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失（9,396百万円）として特別損失に計上している。その内訳は、建物及び構築物5,537百万円、航空機2,568百万円、土地662百万円及びその他626百万円である。なお、これらの資産グループの回収可能価額は正味売却価額または使用価値により測定しており、正味売却価額は、売却契約等に基づいた金額を使用している。また、回収可能価額を使用価値により測定している場合には、将来キャッシュ・フローを5.0%で割り引いて算定している。このほか、持分法適用関連会社でも同様の方法により減損損失を計上しており、当社持分相当額を持分法による投資損益（7百万円）として取り込んでいる。

前期（自 平成18年4月1日 至 平成19年3月31日）

当期において、当社グループは以下の資産グループについて減損損失を計上している。

用途	種類	場所
売却予定資産	航空機	—
遊休資産	無形固定資産	沖縄県那覇市
その他の事業資産	建物等	北海道帯広市他

当社グループは、他の資産又は資産グループのキャッシュ・フローから概ね独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位として、事業単位をもとに資産のグループ化を行なっている。

このうち、事業資産においては収益性の低下が引き続き見込まれること、売却予定資産のうち代替投資が予定されていない資産においては売却想定額が帳簿価額を下回ることが見込まれていること、また遊休資産においては回収可能価額が低下したことにより、当期において帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失（2,600百万円）として特別損失に計上している。その内訳は、航空機2,581百万円、無形固定資産10百万円及び建物等9百万円である。なお、これらの資産グループの回収可能価額は正味売却価額または使用価値により測定しており、正味売却価額は、売却契約等に基づいた金額を使用している。また、回収可能価額を使用価値により測定している場合には、将来キャッシュ・フローを4.6%で割り引いて算定している。このほか、持分法適用関連会社でも同様の方法により減損損失を計上しており、当社持分相当額を持分法による投資損益（188百万円）として取り込んでいる。

## (連結株主資本等変動計算書関係)

前中間期（自 平成18年4月1日 至 平成18年9月30日）

発行済株式の総数及び自己株式の株式数に関する事項

	前期末 株式数（千株）	当中間期 増加株式数 （千株）	当中間期 減少株式数 （千株）	当中間期末 株式数（千株）
発行済株式				
普通株式	1,982,383	750,000	—	2,732,383
自己株式				
普通株式	2,863	243	286	2,820

- (注) 1. 普通株式の発行済株式総数の増加750,000千株は、公募増資による増加700,000千株及び有償第三者割当（オーバーアロットメントによる売出に関連した第三者割当増資）による増加50,000千株である。
2. 自己株式の株式数の増加243千株は、単元未満株式の買取請求に伴う買い取り241千株及び持分法適用会社が取得した自己株式（当社株式）の当社帰属分1千株であり、自己株式の株式数の減少は、単元未満株式買増請求に伴う売却によるものである。

当中間期（自 平成19年4月1日 至 平成19年9月30日）

発行済株式の総数及び自己株式の株式数に関する事項

	前期末 株式数（千株）	当中間期 増加株式数 （千株）	当中間期 減少株式数 （千株）	当中間期末 株式数（千株）
発行済株式				
普通株式	2,732,383	—	—	2,732,383
自己株式				
普通株式	2,934	355	335	2,954

- (注) 自己株式の株式数の増加355千株は、単元未満株式の買取請求に伴う買い取り355千株であり、自己株式の株式数の減少335千株は、単元未満株式買増請求に伴う売却147千株及び連結範囲の変動等に伴う当社帰属分の減少52千株並びに持分法適用会社の持分比率減少に伴う当社帰属分の減少135千株である。



前期（自 平成18年4月1日 至 平成19年3月31日）

発行済株式の総数及び自己株式の株式数に関する事項

	前期末 株式数（千株）	当期 増加株式数 （千株）	当期 減少株式数 （千株）	当期末 株式数（千株）
発行済株式				
普通株式	1,982,383	750,000	—	2,732,383
自己株式				
普通株式	2,863	534	464	2,934

(注) 1. 普通株式の発行済株式総数の増加750,000千株は、公募増資による増加700,000千株及び有償第三者割当（オーバーアロットメントによる売出に関連した第三者割当増資）による増加50,000千株である。

2. 自己株式の株式数の増加534千株は、単元未満株式の買取請求に伴う買い取り531千株、持分法適用会社が取得した自己株式（当社株式）の当社帰属分3千株及び持分法適用会社の持分比率上昇に伴う当社帰属分の増加0千株であり、自己株式の株式数の減少464千株は、単元未満株式買増請求に伴う売却438千株及び持分法適用会社の適用範囲変更に伴う当社帰属分の減少25千株である。

(リース取引関係)

(単位:百万円)

	前中間期 (自平成18年4月1日) (至平成18年9月30日)			当中間期 (自平成19年4月1日) (至平成19年9月30日)			前期 (自平成18年4月1日) (至平成19年3月31日)		
(借主側)									
リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引	航空機	その他	合計	航空機	その他	合計	航空機	その他	合計
1. 取得価額相当額	596,553	17,431	613,985	610,586	19,600	630,187	605,522	18,174	623,696
減価償却累計額相当額	206,232	9,730	215,962	258,727	12,109	270,837	232,148	10,869	243,017
減損損失累計額相当額	-	-	-	-	-	-	-	-	-
期末残高相当額	390,321	7,700	398,022	351,858	7,490	359,349	373,374	7,305	380,679
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	54,786		1年内	55,331		1年内	55,427	
	1年超	350,735		1年超	312,126		1年超	333,176	
	合計	405,521		合計	367,457		合計	388,603	
リース資産減損勘定の残高	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. 支払リース料		28,902			30,773			59,180	
リース資産減損勘定の取崩額		-			-			-	
減価償却費相当額		26,781			28,459			54,821	
支払利息相当額		2,527			2,506			5,090	
減損損失		-			-			-	
4. 減価償却費相当額の算定方法	リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっている。			同左			同左		
5. 利息相当額の算定方法	リース料総額とリース物件の取得価額相当額との差額を利息相当額とし、各期への配分方法については、利息法によっている。			同左			同左		
オペレーティング・リース取引									
未経過リース料	1年内	29,402		1年内	34,041		1年内	30,218	
	1年超	193,928		1年超	225,642		1年超	186,673	
	合計	223,330		合計	259,683		合計	216,892	
(貸主側)									
リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引	機械装置 及び運搬具	その他	合計	機械装置 及び運搬具	その他	合計	機械装置 及び運搬具	その他	合計
1. 取得価額	190	688	879	145	731	877	136	643	779
減価償却累計額	99	397	497	101	384	485	86	325	411
減損損失累計額	-	-	-	-	-	-	-	-	-
期末残高	90	290	381	44	347	392	49	318	368
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	140		1年内	128		1年内	120	
	1年超	249		1年超	272		1年超	254	
	合計	389		合計	401		合計	374	
3. 受取リース料		94			93			184	
減価償却費		85			85			166	
受取利息相当額		8			8			17	
4. 利息相当額の算定方法	リース料総額と見積残存価額の合計額からリース物件の購入価額を控除した額を利息相当額とし、各期への配分方法については利息法によっている。			同左			同左		

(有価証券関係)

(単位：百万円)

前中間期（平成18年9月30日）			
1. その他有価証券で時価のあるもの			
	取得原価	中間連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	13,083	18,780	5,697
(2) 債券	117	108	△ 8
(3) その他	5,711	5,715	4
	18,912	24,604	5,692
2. 時価評価されていない有価証券の主な内容及び中間連結貸借対照表計上額			
その他有価証券			
	マネー・マネジメント・ファンド	0	
	非上場株式	27,555	
	その他	2,716	
		30,272	
当中間期（平成19年9月30日）			
1. その他有価証券で時価のあるもの			
	取得原価	中間連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	9,633	18,963	9,330
(2) 債券	1,496	1,496	0
(3) その他	10,130	9,846	△ 283
	21,259	30,306	9,046
2. 時価評価されていない有価証券の主な内容及び中間連結貸借対照表計上額			
その他有価証券			
	マネー・マネジメント・ファンド	1,123	
	非上場株式	17,132	
	その他	728	
		18,984	
前期（平成19年3月31日）			
1. その他有価証券で時価のあるもの			
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	10,344	16,161	5,817
(2) 債券	1,492	1,491	△ 0
(3) その他	9,883	9,739	△ 144
	21,720	27,392	5,672
2. 時価評価されていない有価証券の主な内容及び連結貸借対照表計上額			
その他有価証券			
	マネー・マネジメント・ファンド	1,631	
	非上場株式	17,125	
	その他	779	
		19,536	

(デリバティブ取引関係)

前中間期末(平成18年9月30日)

デリバティブ取引にはヘッジ会計が適用されており、開示すべき取引はない。

当中間期末(平成19年9月30日)

デリバティブ取引の契約額等、時価及び評価損益の状況

対象物の種類	取引の種類	契約額等 (百万円)	時価 (百万円)	評価損益 (百万円)
通貨	為替予約買建	3,515	3,460	△ 55

- (注) 1. 全て店頭取引である。  
 2. 全て1年内の取引である。  
 3. 時価は取引先金融機関等から提示された価格に基づいて算出している。  
 4. ヘッジ会計が適用されている取引については、開示の対象から除いている。

前期末(平成19年3月31日)

デリバティブ取引にはヘッジ会計が適用されており、開示すべき取引はない。

## セグメント情報

## (1) 事業の種類別セグメント情報

前中間期（自平成18年4月1日 至平成18年9月30日）

(単位：百万円)

セグメント 科 目	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
売上高								
①外部顧客に対する売上高	804,742	78,665	189,880	7,737	68,976	1,150,002	—	1,150,002
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	106,206	100,804	4,785	23,944	33,878	269,620	(269,620)	—
計	910,949	179,470	194,666	31,682	102,855	1,419,622	(269,620)	1,150,002
営業費用	914,432	174,595	193,850	28,622	99,907	1,411,408	(269,565)	1,141,842
営業利益又は損失(△)	△3,483	4,874	815	3,060	2,947	8,214	(54)	8,160

当中間期（自平成19年4月1日 至平成19年9月30日）

(単位：百万円)

セグメント 科 目	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
売上高								
①外部顧客に対する売上高	823,719	82,918	197,480	8,631	30,183	1,142,933	—	1,142,933
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	107,915	98,455	2,276	23,949	19,744	252,340	(252,340)	—
計	931,634	181,373	199,757	32,580	49,928	1,395,274	(252,340)	1,142,933
営業費用	881,842	178,967	198,687	30,435	48,854	1,338,787	(252,506)	1,086,281
営業利益	49,792	2,405	1,069	2,144	1,073	56,486	(△165)	56,652

前期（自平成18年4月1日 至平成19年3月31日）

(単位：百万円)

セグメント 科 目	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
売上高								
①外部顧客に対する売上高	1,601,152	172,252	370,979	15,500	142,029	2,301,915	—	2,301,915
②セグメント間の内部売上高 又は振替高	200,367	196,488	8,745	50,320	73,872	529,794	(529,794)	—
計	1,801,520	368,741	379,725	65,820	215,901	2,831,709	(529,794)	2,301,915
営業費用	1,798,901	360,391	380,546	59,923	208,610	2,808,373	(529,376)	2,278,997
営業利益又は損失(△)	2,618	8,350	△821	5,897	7,291	23,336	(418)	22,917

- (注) 1. 事業区分は、内部管理上採用している区分によっている。  
2. 「その他事業」には、ホテル・リゾート事業及び商事・流通その他事業が含まれている。

## (2) 所在地別セグメント情報

前中間期 (自平成 18 年 4 月 1 日 至平成 18 年 9 月 30 日)

(単位: 百万円)

科 目	セグメント	日本	その他の 地域	計	消去又は 全社	連 結
売上高						
①外部顧客に対する売上高		1,051,513	98,489	1,150,002	—	1,150,002
②セグメント間の内部売上高 又は振替高		12,271	36,838	49,109	(49,109)	—
計		1,063,784	135,327	1,199,112	(49,109)	1,150,002
営業費用		1,055,698	134,808	1,190,506	(48,664)	1,141,842
営業利益		8,085	519	8,605	(445)	8,160

当中間期 (自平成 19 年 4 月 1 日 至平成 19 年 9 月 30 日)

(単位: 百万円)

科 目	セグメント	日本	その他の 地域	計	消去又は 全社	連 結
売上高						
①外部顧客に対する売上高		1,038,864	104,068	1,142,933	—	1,142,933
②セグメント間の内部売上高 又は振替高		11,166	25,823	36,990	(36,990)	—
計		1,050,031	129,892	1,179,923	(36,990)	1,142,933
営業費用		993,535	129,338	1,122,873	(36,592)	1,086,281
営業利益		56,496	553	57,049	(397)	56,652

前期 (自平成 18 年 4 月 1 日 至平成 19 年 3 月 31 日)

(単位: 百万円)

科 目	セグメント	日本	その他の 地域	計	消去又は 全社	連 結
売上高						
①外部顧客に対する売上高		2,088,370	213,544	2,301,915	—	2,301,915
②セグメント間の内部売上高 又は振替高		24,276	70,347	94,624	(94,624)	—
計		2,112,647	283,892	2,396,539	(94,624)	2,301,915
営業費用		2,090,211	283,111	2,373,322	(94,325)	2,278,997
営業利益		22,435	780	23,216	(298)	22,917

- (注) 1. 航空会社の国際線収益については、全て「日本」の売上として計上している。  
 2. 「その他の地域」には、アジア・オセアニア、米州、及び欧州が含まれている。  
 3. 国又は地域の区分の方法及び各区分に属する主な国又は地域
- (1) 国又は地域の区分の方法  
 地理的近接度により区分した。
- (2) 各区分に属する主な国又は地域  
 アジア・オセアニア : 中国、シンガポール、オーストラリア、グアム  
 米州 : アメリカ合衆国 (除くグアム)、メキシコ  
 欧州 : イギリス、フランス、ドイツ、イタリア

## (3) 海外売上高

	前中間期 (自平成18年4月1日 至平成18年9月30日)			
	アジア・ オセアニア	米州	欧州	合計
I 海外売上高	百万円 222,961	百万円 213,829	百万円 113,189	百万円 549,980
II 連結売上高				百万円 1,150,002
III 連結売上高に占める 海外売上高の割合	19.4 %	18.6 %	9.8 %	47.8 %

	当中間期 (自平成19年4月1日 至平成19年9月30日)			
	アジア・ オセアニア	米州	欧州	合計
I 海外売上高	百万円 242,799	百万円 211,761	百万円 115,163	百万円 569,724
II 連結売上高				百万円 1,142,933
III 連結売上高に占める 海外売上高の割合	21.2 %	18.5 %	10.1 %	49.8 %

	前期 (自平成18年4月1日 至平成19年3月31日)			
	アジア・ オセアニア	米州	欧州	合計
I 海外売上高	百万円 471,065	百万円 421,152	百万円 217,529	百万円 1,109,747
II 連結売上高				百万円 2,301,915
III 連結売上高に占める 海外売上高の割合	20.5 %	18.3 %	9.4 %	48.2 %

## (注) 1. 国又は地域の区分の方法

地理的近接度により区分している。

## 2. 各区分に属する主な国又は地域

アジア・オセアニア：中国、韓国、シンガポール、インド、オーストラリア、グアム  
米州：アメリカ合衆国（除くグアム）、カナダ、メキシコ、ブラジル  
欧州：イギリス、フランス、ドイツ、イタリア

## 3. 海外売上高

株式会社日本航空インターナショナル、日本アジア航空株式会社、株式会社ジャルウェイズの国際線売上高及び本邦に所在する連結子会社の輸出高及び本邦以外の国に所在する連結子会社の本邦以外の国または地域における売上高の合計額である。

## 航空運送事業セグメント 部門別売上高

科目		前中間期		当中間期			前期	
		(自平成18年4月1日) (至平成18年9月30日)	構成比	(自平成19年4月1日) (至平成19年9月30日)	構成比	前期比	(自平成18年4月1日) (至平成19年3月31日)	構成比
国際線		百万円		百万円			百万円	
	旅客収入	370,720	40.7%	384,182	41.3%	103.6%	724,889	40.3%
	貨物収入	92,419	10.1%	91,455	9.8%	99.0%	190,500	10.6%
	郵便収入	4,247	0.5%	4,621	0.5%	108.8%	9,200	0.5%
	手荷物収入	999	0.1%	964	0.1%	96.5%	1,975	0.1%
	小計	468,386	51.4%	481,224	51.7%	102.7%	926,565	51.5%
国内線	旅客収入	345,862	37.9%	352,766	37.9%	102.0%	675,680	37.5%
	貨物収入	14,295	1.6%	13,924	1.5%	97.4%	28,938	1.6%
	郵便収入	5,297	0.6%	4,995	0.5%	94.3%	10,858	0.6%
	手荷物収入	148	0.0%	167	0.0%	112.7%	298	0.0%
		小計	365,603	40.1%	371,853	39.9%	101.7%	715,774
国際線・国内線合計		833,990	91.5%	853,078	91.6%	102.3%	1,642,340	91.2%
その他の航空運送収益		29,742	3.3%	31,710	3.4%	106.6%	60,917	3.4%
付帯事業収入		47,215	5.2%	46,845	5.0%	99.2%	98,262	5.4%
合計		910,949	100.0%	931,634	100.0%	102.3%	1,801,520	100.0%

(注)金額については切捨処理、各比率については四捨五入処理している。

## 連 結 輸 送 実 績

内 際 別	(項目)	(期間)		前年同期比 (利用率は ポイント差)
		前中間期 自 平成18年 4月 1日 至 平成18年 9月30日	当中間期 自 平成19年 4月 1日 至 平成19年 9月30日	
国 際 線	有償旅客数(人)	6,760,569	6,703,388	99.2%
	有償旅客キロ(千人キロ)	32,354,267	30,500,442	94.3%
	有効座席キロ(千席キロ)	45,286,215	42,743,468	94.4%
	有償座席利用率(%)	71.4%	71.4%	△ 0.0
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	2,213,925	2,194,721	99.1%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	76,318	85,670	112.3%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	5,289,073	5,106,369	96.5%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	7,958,566	7,626,384	95.8%
	有償重量利用率(%)	66.5%	67.0%	0.5
国 内 線	有償旅客数(人)	22,190,898	21,371,061	96.3%
	有償旅客キロ(千人キロ)	16,749,367	16,159,645	96.5%
	有効座席キロ(千席キロ)	26,154,645	25,552,379	97.7%
	有償座席利用率(%)	64.0%	63.2%	△ 0.8
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	194,575	197,802	101.7%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	41,023	42,076	102.6%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	1,511,548	1,450,922	96.0%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	3,059,465	2,996,808	98.0%
	有償重量利用率(%)	49.4%	48.4%	△ 1.0
合 計	有償旅客数(人)	28,951,467	28,074,449	97.0%
	有償旅客キロ(千人キロ)	49,103,634	46,660,087	95.0%
	有効座席キロ(千席キロ)	71,440,860	68,295,847	95.6%
	有償座席利用率(%)	68.7%	68.3%	△ 0.4
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	2,408,500	2,392,523	99.3%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	117,341	127,746	108.9%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	6,800,621	6,557,291	96.4%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	11,018,031	10,623,192	96.4%
	有償重量利用率(%)	61.7%	61.7%	△ 0.0

(注)

①国際線：(株)日本航空インターナショナル+日本アジア航空(株)+(株)ジャルウェイズ

国内線：(株)日本航空インターナショナル+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)北海道エアシステム+(株)ジェイエア+琉球エアコミューター(株)

ただし、前中間期は、

国際線：(株)日本航空インターナショナル+日本アジア航空(株)+(株)ジャルウェイズ

国内線：(株)日本航空インターナショナル+(株)日本航空ジャパン+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)北海道エアシステム+(株)ジェイエア

+琉球エアコミューター(株)

②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いる。



## 比較中間貸借対照表

## 資産の部

科 目	前 期	当中間期	増 減 (△印減)	前中間期
	(平成19年3月31日)	(平成19年9月30日)		(平成18年9月30日)
	金 額	金 額		金 額
	百万円	百万円	百万円	百万円
<b>I 流動資産</b>				
現金及び預金	8,960	14,956	5,995	147,245
営業未収入金	2,488	3,647	1,159	8,942
関係会社短期貸付金	90,200	84,700	△ 5,500	16,005
1年内回収関係会社長期貸付金	53,800	60,473	6,672	52,171
短期前払費用	50	18	△ 32	56
未収入金	3,764	12,348	8,584	3,536
繰延税金資産	7	7	△ 0	7
その他	3	38	34	1,950
小 計	159,276	176,190	16,914	229,915
<b>II 固定資産</b>				
(有形固定資産)	( 28 )	( 24 )	( △ 3 )	( 32 )
工具器具備品	28	24	△ 3	32
(無形固定資産)	( 5 )	( 3 )	( △ 1 )	( 8 )
ソフトウェア	4	3	△ 1	8
その他	0	0	-	0
(投資その他の資産)	( 767,721 )	( 796,902 )	( 29,180 )	( 785,075 )
投資有価証券	490	461	△ 28	249
関係会社株式	213,489	214,254	765	221,394
関係会社長期貸付金	553,669	582,096	28,427	563,334
繰延税金資産	-	-	-	34
その他	72	89	17	62
小 計	767,754	796,930	29,175	785,116
<b>III 繰延資産</b>				
株式交付費	669	520	△ 148	825
創立費	-	-	-	65
社債発行費	-	-	-	3
小 計	669	520	△ 148	894
資 産 合 計	927,700	973,641	45,941	1,015,926

## 負債・純資産の部

科 目	前 期	当中間期	増 減 (△印減)	前中間期
	(平成19年3月31日)	(平成19年9月30日)		(平成18年9月30日)
	金 額	金 額		金 額
負債の部	百万円	百万円	百万円	百万円
I 流動負債				
営業未払金	240	120	△ 120	632
1年内返済長期借入金	53,800	60,473	6,672	52,171
未払金	1,599	181	△ 1,417	1,506
未払費用	2,467	3,629	1,161	2,587
未払法人税等	14	12,278	12,264	2,143
その他	1,610	469	△ 1,141	4
小 計	59,731	77,152	17,420	59,045
II 固定負債				
社債	50,229	50,229	-	130,000
長期借入金	523,669	552,096	28,427	533,334
繰延税金負債	67	62	△ 4	-
その他	49	24	△ 25	52
小 計	574,015	602,412	28,397	663,387
負債合計	633,747	679,565	45,818	722,433
純資産の部				
I 株主資本				
資本金	174,250	174,250	-	174,250
資本剰余金				
資本準備金	111,503	111,503	-	111,503
資本剰余金合計	111,503	111,503	-	111,503
利益剰余金				
その他利益剰余金				
繰越利益剰余金	8,718	8,902	183	8,377
利益剰余金合計	8,718	8,902	183	8,377
自己株式	△ 661	△ 704	△ 43	△ 638
小 計	293,810	293,951	140	293,493
II 評価・換算差額等				
その他有価証券評価差額金	142	125	△ 17	-
小 計	142	125	△ 17	-
純資産合計	293,953	294,076	123	293,493
負債及び純資産合計	927,700	973,641	45,941	1,015,926

## 比較中間損益計算書

科 目	前中間期 (自 平成18年4月 1日) (至 平成18年9月30日)	当中間期 (自 平成19年4月 1日) (至 平成19年9月30日)	増 減 (△印減)	前 期 (自 平成18年4月 1日) (至 平成19年3月31日)
	金 額	金 額		金 額
	百万円	百万円	百万円	百万円
事 業 収 益	15,920	7,570	△ 8,349	21,808
事 業 費	4,623	6,303	1,680	9,449
営 業 総 利 益	11,297	1,267	△ 10,030	12,359
販 売 費 及 び 一 般 管 理 費	2,734	1,068	△ 1,666	3,764
営 業 利 益	8,562	198	△ 8,363	8,594
営 業 外 収 益	150	250	99	411
(受取利息及び配当金)	( 95 )	( 226 )	( 131 )	( 354 )
(その他)	( 55 )	( 23 )	( △ 31 )	( 57 )
営 業 外 費 用	206	186	△ 20	432
(株式交付費償却)	( 75 )	( 148 )	( 73 )	( 223 )
(創立費償却)	( 65 )	( - )	( △ 65 )	( 130 )
(その他)	( 66 )	( 37 )	( △ 29 )	( 79 )
経 常 利 益	8,506	262	△ 8,243	8,573
特 別 利 益	-	-	-	503
(関係会社株式売却益)	( - )	( - )	( - )	( 503 )
税引前中間(当期)純利益	8,506	262	△ 8,243	9,077
法人税、住民税及び事業税	32	64	32	249
法人税等調整額	81	7	△ 73	85
中間(当期)純利益	8,392	190	△ 8,202	8,742

## 中間株主資本等変動計算書

前中間期（自平成18年4月1日 至平成18年9月30日）

（単位：百万円）

科 目	株 主 資 本								純資産 合計	
	資本金	資本剰余金			利益剰余金		自己株式	株主資本 合計		
		資本 準備金	その他 資本剰余金	資本 剰余金 合計	その他 利益剰余金 繰越利益 剰余金	利益 剰余金 合計				
前 期 末 残 高 (平成18年3月31日)	100,000	105,069	63,458	168,528	△ 131,274	△ 131,274	△ 659	136,593	136,593	
中間期中の変動額										
新株の発行	74,250	74,250		74,250				148,500	148,500	
欠損填補に伴う資本剰余金の利益剰余金への振替		△ 67,815	△ 63,458	△ 131,274	131,274	131,274		-	-	
中間純利益					8,392	8,392		8,392	8,392	
自己株式の取得							△ 63	△ 63	△ 63	
自己株式の処分					△ 14	△ 14	85	70	70	
中間期中の変動額 合計	74,250	6,434	△ 63,458	△ 57,024	139,652	139,652	21	156,899	156,899	
中 間 期 末 残 高 (平成18年9月30日)	174,250	111,503	-	111,503	8,377	8,377	△ 638	293,493	293,493	

自己株式(普通株式)の株式数 前期末 2,209千株 当中間期増加 241千株 当中間期減少 286千株 当中間期末 2,164千株  
 当中間期増加は、単元未満株式の買取請求に伴う買い取りによるものであり、減少は単元未満株式買取請求に伴う売却によるものである。

当中間期（自平成19年4月1日 至平成19年9月30日）

（単位：百万円）

科 目	株 主 資 本							評価・換算差額等		純資産 合計
	資本金	資本剰余金		利益剰余金		自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
		資本 準備金	資本 剰余金 合計	その他 利益剰余金 繰越利益 剰余金	利益 剰余金 合計					
前 期 末 残 高 (平成19年3月31日)	174,250	111,503	111,503	8,718	8,718	△ 661	293,810	142	142	293,953
中間期中の変動額										
中間純利益				190	190		190			190
自己株式の取得						△ 84	△ 84			△ 84
自己株式の処分				△ 6	△ 6	41	34			34
株主資本以外の項目の 当中間期変動額（純額）								△ 17	△ 17	△ 17
中間期中の変動額 合計	-	-	-	183	183	△ 43	140	△ 17	△ 17	123
中 間 期 末 残 高 (平成19年9月30日)	174,250	111,503	111,503	8,902	8,902	△ 704	293,951	125	125	294,076

自己株式(普通株式)の株式数 前期末 2,302千株 当中間期増加 355千株 当中間期減少 147千株 当中間期末 2,510千株  
 当中間期増加は、単元未満株式の買取請求に伴う買い取りによるものであり、減少は単元未満株式買取請求に伴う売却によるものである。

前期の株主資本等変動計算書（自平成18年4月1日 至平成19年3月31日）

（単位：百万円）

科 目	株 主 資 本								評価・換算差額等		純資産 合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金		自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
		資本 準備金	その他 資本剰余金	資本 剰余金 合計	その他 利益剰余金 繰越利益 剰余金	利益 剰余金 合計					
前 期 末 残 高 (平成18年3月31日)	100,000	105,069	63,458	168,528	△ 131,274	△ 131,274	△ 659	136,593	-	-	136,593
当期中の変動額											
新株の発行	74,250	74,250		74,250				148,500			148,500
欠損填補に伴う資本剰余金の利益剰余金への振替		△ 67,815	△ 63,458	△ 131,274	131,274	131,274		-			-
当期純利益					8,742	8,742		8,742			8,742
自己株式の取得							△ 130	△ 130			△ 130
自己株式の処分					△ 24	△ 24	129	105			105
株主資本以外の項目の 当期中変動額（純額）									142	142	142
当期中の変動額 合計	74,250	6,434	△ 63,458	△ 57,024	139,993	139,993	△ 1	157,217	142	142	157,359
当 期 末 残 高 (平成19年3月31日)	174,250	111,503	-	111,503	8,718	8,718	△ 661	293,810	142	142	293,953

自己株式(普通株式)の株式数 前期末 2,209千株 当期増加 531千株 当期減少 438千株 当期末 2,302千株  
 当期増加は、単元未満株式の買取請求に伴う買い取りによるものであり、当期減少は単元未満株式買取請求に伴う売却によるものである。



平成19年11月6日

各 位

会社名 株式会社日本航空  
代表者名 代表取締役社長 西松 遙  
コード番号 9205 (東証・大証・名証 第1部)  
問合せ先 IR部長 西 和彦  
電話番号 (03) 5460-6600

### 通期業績予想の修正に関するお知らせ

最近の業績の動向等を踏まえ、平成19年5月9日の平成19年3月期決算時に公表した平成20年3月期(平成19年4月1日～平成20年3月31日)の業績予想を下記の通り修正いたします。

#### 記

1. 平成20年3月期 通期連結業績予想数値の修正(平成19年4月1日～平成20年3月31日)  
(単位:百万円)

	売上高	経常利益	当期純利益
前回発表予想 (A) (平成19年5月9日発表)	2,197,000	21,000	7,000
今回修正予想 (B)	2,238,000	44,000	7,000
増減額 (B-A)	41,000	23,000	-
増減率 (%)	1.9	109.5	-
(ご参考) (前期実績(平成19年3月期))	2,301,915	20,576	-16,267

2. 業績予想の修正の理由

当社の業績は、国際旅客が旺盛なビジネス需要を背景に旅客数、単価ともに想定を上回って好調に推移しているほか、国内旅客、国際貨物も概ね想定どおり堅調に推移しており、航空運送事業の復調が収益の回復に大きく寄与しています。こうしたトレンドは、下期以降プレミアム戦略の効果がより顕現化してくることもあり今後も継続することを予想しています。一方、費用については、人件費等が想定を下回るペースで順調に低下しているものの、燃油価格がバレルあたり100ドルを超える等高騰を続けているなか、下期の燃油ヘッジ比率は約73%にとどまっていることから、燃油費が想定を上回る見込みにあります。しかしながら、聖域なき費用削減に継続的に取り組んでいる効果が確実に現れてきていることもあり、営業収益、経常利益は当初見通しを上回る予定です。特別損益は、機材退役に伴う航空機の減損損失、更には独禁法関連引当金繰入額の計上等により損失が拡大します。また、今年度の連結営業利益の見通しには、退職一時金制度の見直しに伴い発生する過去勤務債務の償却による退職給付費用200億円の削減が反映されます。

以上の結果、前回発表業績予想に比べ売上高は2兆2,380億円(前回発表予想比+410億)、営業利益は480億円(同+130億円)、経常利益は440億円(同+230億円)と大幅に改善する見通しですが、連結当期純利益につきましては当初計画どおり70億円となる見込みです。

以上