

平成20年3月期決算

2008年5月9日
第08015号

JALグループは、本日、平成20年3月期の連結決算並びに平成21年3月期の連結業績目標を取り纏めました。今期の当社の業績は、国内線旅客需要が供給の削減もあり伸び悩みましたが、国際線旅客の旺盛なビジネス需要やプレミアム戦略の展開等を背景に堅調に推移しました。また、期中に鋭意取り組んだ各種コスト削減施策の効果顕在化により営業費用が大幅に減少した結果、2002年のJAL・JAS統合以降最高となる営業利益900億円、経常利益698億円となりました。概要は以下のとおりです。

1. JALグループ連結決算

(単位: 億円)

	平成20年3月期 決算	平成20年3月期 業績見通し*	平成19年3月期 決算	前期比増減額
営業収益	22,304	22,380	23,019	▲714
(国際旅客)	(7,543)	(7,485)	(7,248)	(294)
(国内旅客)	(6,774)	(6,850)	(6,756)	(17)
(国際貨物)	(1,882)	(1,885)	(1,905)	(▲22)
(その他)	(6,104)	(6,160)	(7,108)	(▲1,004)
営業費用	21,404	21,900	22,789	▲1,385
営業損益	900	480	229	670
経常損益	698	440	205	492
当期純損益	169	70	▲162	331

億円未満は切り捨て

*平成20年2月8日に公表した「平成20年3月期第3四半期財務・業績の概況」の中での業績見通し

- ・ 航空運送事業が好調であったものの、連結子会社であった会社が一部株式売却により連結範囲から外れたことを背景に、営業収益は前期比714億円減の2兆2,304億円となりました。
- ・ 営業費用は、燃油価格の高騰があったものの、上述のとおり一部連結子会社が連結範囲から外れたことに加え費用削減に継続的に取り組んだ効果も現れ、前期比1,385億円減の2兆1,404億円となりました。また、営業利益は前期比670億円増、経常利益は前期比492億円増と大幅な増加となりました。
- ・ 特別損失として、特別早期退職に係る特別退職金、米国及び欧州連合当局に係る独禁法関連引当金、減損損失等を計上した結果、当期純利益は169億円となりました。

2. 航空運送事業セグメントの概要

【営業収益】

国際旅客事業

- ・ 路線運営面では、高収益、高成長路線への経営資源の集中を目指し、ビジネス需要の旺盛なニューヨーク線やパリ線(夏期)での増便、成長著しい成田-デリー線の増便、羽田-上海(虹橋)線の開設、その他中国線、ベトナム線、ロシア線(夏期)での増便等、積極的に路線便数の見直しを行いました。
- ・ プレミアム戦略としては、くつろぎのエコノミークラス「JALプレミアムエコノミー」サービスを2007年12月の成田=ロンドン線を皮切りに開始し、2月には成田=フランクフルト線に拡大しました。
- ・ 路線のリストラや機材のダウンサイジングにより供給(座席キロ)は前期比4.4%減少しました。一方、ユーロ高から観光需要が伸び悩んだ欧州線や供給を減少した米大陸線、ハワイ線、オセアニア線が前年を下回りましたが、東南アジア線、韓国線、中国線等が前年を上回ったことから、旅客需要(有償旅客キロ)は同3.5%の減少にとどまり、利用率(有償座席利用率)は71.8%へ上昇しました。
- ・ 国際旅客収入は、ビジネス需要の順調な拡大や高収益路線へのシフトに加え、運賃や燃油サーチャージの改定等を主因に単価が前期比7.8%上昇したこともあり、同4.1%増の7,543億円となりました。

国内旅客事業

- ・ 路線運営面では、路線便数の見直しにより9路線を運休したほか、グループ航空会社のJALエクスプレスによる低コスト運航体制を拡大しました。機材面では燃費効率の良い中小型機への更新を進め、お客さまの快適性向上や燃油費の高騰下における収支改善を図りました。
- ・ プレミアム戦略としては2007年12月に国内線史上初となる「JALファーストクラス」を羽田-伊丹線に導入し「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」を提供しています。
- ・ 路線の見直しや機材のダウンサイジングを通じ、供給(座席キロ)は前期比3.4%減となりました。一方、供給削減の影響もあり、旅客需要(有償旅客キロ)は4.3%減となり、利用率(有償座席利用率)は、前年をわずかに下回る63.4%となりました。
- ・ 国内旅客収入は単価が前期比約4.8%上昇したこともあり、前期比0.3%増の6,774億円となりました。

国際貨物事業

- ・ 輸出については貨物便供給を削減した北米向けが前期を下回ったものの、中国・欧州・東欧向けが通年で好調な実績をあげました。輸入については日本向けの需要が減速する中、早朝到着貨物便の導入、アジア発着需要の積極的な取り込みにより、従来の日本発着中心から一歩踏み出した販売施策を通じて、収益性の向上を図りました。
- ・ 機材および路線運営面では、燃油価格が記録的に高騰する中、ボーイング747在来型貨物専用機を5機退役させ、新たにボーイング767型貨物専用機を導入し、7月から天津、青島へ就航、下期以降はジャカルタやホーチミンシティといった、今後さらに成長が期待される市場へ先行して就航しています。
- ・ その結果、総輸送量(有償貨物トン・キロ)は前期比3.1%の減少となりました。また、燃油サーチャージの段階的改訂等があったものの、競争の激化や年末以降の急速な円高傾向により、単価が同1.9%の上昇にとどまったことから、収入は同1.2%減の1,882億円となりました。

【営業費用及び為替による影響】

燃油費

- ・ 燃油単価は、前年度の平均79.7米ドル/バレル(シンガポールケロシン)に対し、平均93.2米ドル/バレルと更に高値で推移いたしました。燃油使用量の削減(前期比94%)や機動的ヘッジ等に取り

組んだ結果、燃油費は前期比 81億円減(2%減)の4,127億円となりました。

人件費

- 人件費は500億円の連結人件費削減施策の達成により、厚生年金基金の代行返上効果で大幅に削減された前年度とほぼ同額に抑えることができました。また、人的生産性向上による連結従業員数の削減は計画を上回って達成しました。(FY07計画前期比▲697人⇒FY07実績同▲2,297人)

為替

- 期中平均の米ドル円為替レートは前期の117円に対して115円でした。また、ユーロ円為替レートは前期の149円に対し161円でした。この結果、為替による営業利益への影響は96億円の改善となりました(内訳は70億円の収入増、26億円の費用減)が、一方、為替予約効果の減少と売掛金等の外貨建て資産の評価換え等により、営業外収益である為替差益は前期比139億円減となりました。

3. 連結財政状態

	平成20年3月期 決算	平成19年3月期 決算	増減額 (比率はポイント差)
総資産(億円)	21,227	20,912	315
自己資本(億円)	4,539	3,110	1,428
自己資本比率(%)	21.4	14.9	6.5
有利子負債残高*(億円)	9,196	10,261	▲1,065
D/Eレシオ(倍)*	2.0	3.3	▲1.3

*オンバランス分を対象

億円未満は切り捨て

- 優先株の第三者割当増資等により現預金が増加したこと等により、総資産は315億円の増となりました。自己資本比率は大幅に改善し21.4%に上昇したほか、D/Eレシオは2.0まで低下いたしました。
- 有利子負債は、営業キャッシュフローの改善やノンコアアセットの売却等により、その圧縮に努めた結果、前期比1,065億円の大幅減となりました。

4. JALグループ連結業績目標

(単位:億円)

	平成21年3月期 (見通し)	平成20年3月期対比
営業収益	21,840	▲464
(国際旅客)	(8,070)	(527)
(国内旅客)	(7,040)	(266)
(国際貨物)	(1,930)	(48)
(その他)	(4,800)	(▲1,305)
営業利益	500	▲400
経常利益	300	▲398
当期純利益	130	▲39

億円未満は切り捨て

- ・ 上記目標の前提は米ドル円為替レート110円、シンガポール・ケロシン市場価格110米ドル/バレルを想定しております。
- ・ 営業収益はPACIFIC FUEL TRADING CORPORATIONが連結子会社から外れたことを主因に減少する見通しです。
- ・ 米州路線の機材のダウンサイジング等を背景に引き続き供給が減少するなか、ビジネス需要の旺盛なニューヨーク線、パリ線、モスクワ線等の増便やプレミアム戦略の全面的な顕在化で国際旅客は単価も順調に上昇すると想定しています。また、国内旅客についても総需要の伸び悩みに加え、新興航空会社や新幹線との競合も厳しさを増しているなか、国際線同様、機材のダウンサイジング推進から供給は減少するものの、法人センターの効果顕在化やプレミアム商品の拡充等により、需要、単価ともに堅調に推移すると想定しています。
- ・ 「再生中期プラン」の初年度にあたる当期は、順調なスタートを切ることができました。しかしながら、当社は、安定的に利益を生み出す企業体質への改革の第一歩を踏み出したところであり、また、足元の燃油価格は過去最高を更新しつづける等、対応すべき外的要因も多く予見されているため、2008年2月に「2008-2010年度JALグループ再生中期プラン」をあらたに策定し、厳しさを増す経営環境の変化に立ち向かう所存です。
- ・ 以上により平成21年3月期の営業利益は平成20年3月期対比400億円減少し、500億円となる見通しです。
- ・ 上記に鑑み誠に遺憾ながら普通株式の平成20年3月期、平成21年3月期の配当につきまして無配当とさせていただきます見込みです。
- ・ 当社は、できるだけ早期に復配できるよう、より一層の収益性の向上に努め、あらゆる環境においても継続的に配当ができる強固な企業体質を構築してまいります。

以上



平成 20 年 3 月期 決算短信

平成 20 年 5 月 9 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
 定時株主総会開催予定日 平成 20 年 6 月 25 日 有価証券報告書提出予定日 平成 20 年 6 月 26 日

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

(百万円未満切捨て)

(1) 連結経営成績

(%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	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
20 年 3 月期	2,230,416	3.1	90,013	292.8	69,817	239.3	16,921	-
19 年 3 月期	2,301,915	4.7	22,917	-	20,576	-	16,267	-

	1株当たり 当期純利益	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益	自己資本 当期純利益率	総資産 経常利益率	売上高 営業利益率
	円 銭	円 銭	%	%	%
20 年 3 月期	6 20	6 03	4.4	3.3	4.0
19 年 3 月期	6 52	- -	6.2	1.0	1.0

(参考) 持分法投資損益 20 年 3 月期 2,176 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
20 年 3 月期	2,122,784	471,070	21.4	110 08
19 年 3 月期	2,091,233	331,873	14.9	113 97

(参考) 自己資本 20 年 3 月期 453,934 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
20 年 3 月期	157,331	26,229	36,896	354,037
19 年 3 月期	127,748	56,216	53,007	191,381

2. 配当の状況

	1株あたり配当金		配当金総額 (年間)	配当性向 (連結)	純資産 配当率 (連結)
	期末	年間			
(基準日)	円 銭	円 銭	百万円	%	%
19 年 3 月期	-	0 00	-	-	-
20 年 3 月期	-	0 00	-	-	-
21 年 3 月期(予想)	-	0 00	-	-	-

(注) 上記「配当の状況」は、普通株式に係る配当の状況です。当社が発行する普通株式と権利関係の異なる種類株式の配当の状況については、2 ページ「種類株式の配当の状況」をご覧ください。

3. 平成 21 年 3 月期の連結業績予想 (平成 20 年 4 月 1 日 ~ 平成 21 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	2,184,000	2.1	50,000	44.5	30,000	57.0	13,000	23.2	2 45

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） 無

新規 0社 除外 0社

〔注〕詳細は、14ページ「企業集団の状況」をご覧ください。〕

(2) 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（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）

会計基準等の改正に伴う変更 有
以外の変更 無

〔注〕詳細は、24ページ「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」をご覧ください。〕

(3) 発行済株式数（普通株式）

期末発行済株式数（自己株式を含む）	20年3月期	2,732,383,250株	19年3月期	2,732,383,250株
期末自己株式数	20年3月期	3,037,499株	19年3月期	2,934,602株

(参考)個別業績の概要

1. 平成20年3月期の個別業績(平成19年4月1日～平成20年3月31日)

(1) 個別経営成績

(%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	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
20年3月期	16,595	23.9	1,092	87.3	1,011	88.2	1,167	86.6
19年3月期	21,808	6.2	8,594	1.3	8,573	0.2	8,742	-

	1株当たり 当期純利益		潜在株式調整後 1株当たり当期純利益	
	円	銭	円	銭
20年3月期	0	43	0	42
19年3月期	3	50	3	23

(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
20年3月期	1,101,389	448,421	40.7	108 4
19年3月期	927,700	293,953	31.7	107 67

(参考) 自己資本 20年3月期 448,421百万円 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。尚、当社は業績管理については年次のみで行っており、中間期の予想の開示は行っていません。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、4ページ「1.経営成績(1)経営成績に関する分析」をご覧ください。

種類株式の配当の状況

	1株あたり配当金		配当金総額 (年間)
	期末	年間	
(基準日)			
A種株式	円 銭	円 銭	百万円
21年3月期(予想)	10 27	10 27	6,305

（平成20年3月期 決算短信目次）

	頁
サマリー情報	1
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	12
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	18
(1) 連結貸借対照表	18
(2) 連結損益計算書	20
(3) 連結株主資本等変動計算書	21
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書	23
(5) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項	24
(6) 連結財務諸表に関する注記事項	27
(7) 連結輸送実績	39
5. 個別財務諸表	40
(1) 貸借対照表	40
(2) 損益計算書	42
(3) 株主資本等変動計算書	43

1 . 経営成績

（1）経営成績に関する分析

当期の概況

サブプライム問題を背景とする金融資本市場の動揺や原油価格高騰の影響等から、世界経済の先行きについては不透明感や減速懸念があるものの、当期については、アジアや欧州等を中心に世界の景気はおおむね順調に推移しました。この間、日本経済においても、住宅建設等一部の指標に弱さが見られたものの、海外経済の拡大を背景に輸出が堅調に推移したほか、設備投資の拡大等もあり、全体としては緩やかな回復傾向を辿りました。

こうした中、JAL グループでは、2010 年に計画されている羽田および成田両空港の大幅拡張を睨み、事業基盤の再構築および安定した利益水準の継続的確保を企図し、2007 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「再生中期プラン」）に沿って、安全運航の堅持を大前提に、人件費を含むあらゆるコストの削減と、収益性の向上に鋭意取り組み、成果は着実に現れてきております。

コスト面では、燃油価格（シンガポールケロシン）がバレルあたり一時 130 ドルを突破するなど、歴史的な高水準で推移しましたが、路線のリストラや燃費効率の良い中小型機への更新を促進するなど、「再生中期プラン」に沿った施策を着実に実施しました。

さらに、エンジン洗浄の頻度増加等による燃油消費量の削減など、自助努力の徹底に加え、効果的な燃油ヘッジの実施により燃油費の上昇を大幅に抑制しました。また、人件費についても、基本賃金の 10% 削減の継続に加え、臨時手当の大幅な抑制、特別早期退職措置の地上管理職や客室乗務員への実施、退職給付関連制度の改定などにより削減に努めました。

一方、4 月に世界の主要航空会社によるグローバルアライアンスである「ワンワールド」へ加盟したほか、増収策としては、「ビジネスに、ハピネスを。」の統一テーマのもと、ビジネスなど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ます。加えて、国内販売・国際販売を一体化した法人センターを設置し、ビジネスのお客さまの利便性向上と販売サポート体制の強化を図りました。さらに、お客さまのニーズを適確に把握し、羽田発着等のチャーター便を設定するなど、観光需要にも積極的に対応しました。

また、関連事業を再構築し資産の売却等を行い、航空運送事業に経営資源を集中して、グループ全体における収益力の改善を図りました。

さらに、財務体質の改善や企業価値の向上を図るべく、第三者割当による優先株式を発行し、1,535 億円の資本増強を行いました。

安全運航の堅持に向けては、「日常運航の安全モニタープログラム」や「飛行データ解析プログラム」を通じて調査、分析を進めてまいりました。その上でヒューマン・エラーが要因と推測される事案が発生した場合は、潜在的な要因を探り出す努力を続けています。

また、過去の教訓から安全運航の大切さを学ぶ場として、2006 年 4 月に開設した安全啓発センターを継続して活用し、見学者は既に 4 万人を超え、ますますその位置付けが重要になっています。

当期のグループ連結決算は、航空運送事業が好調であったものの、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期比 3.1% 減の 2 兆 2,304 億円となりました。営業費用は、燃油価格の高騰があったものの、株式会

社 JALUX が持分法適用会社となったことに加えて、費用削減に継続的に取り組んだ効果も現れ、前期比 6.1%減の 2 兆 1,404 億円となり、営業利益 900 億円、経常利益 698 億円となりました。また、特別損失として、特別早期退職措置に係る特別退職金、米国及び欧州連合当局に係る独禁法関連引当金、減損損失等を計上した結果、当期純利益は 169 億円となりました。

事業の種類別セグメントの業績

航空運送事業セグメント

（国際線旅客）

路線運営面では、高収益、高成長路線への経営資源の集中を目指し、積極的に路線便数の見直しを行いました。具体的にはビジネス需要の旺盛なニューヨーク線やパリ線（夏期）での増便、成長著しい成田 - デリー線の増便、羽田 - 上海（虹橋）線の開設、その他中国線、ベトナム線、ロシア線（夏期）での増便を行いました。加えて、成田発着のダイヤ見直しにより、アジアと欧米をつなぐネットワークを強化し、お客さまの利便性の向上に努めました。また 12 月よりモスクワ乗り入れ空港を、施設が最新であり、同一ターミナルにてロシア国内外へのネットワークが充実しているドモジエドボ国際空港に変更しました。

機材面では、歴史的な燃油価格の高騰に対応すべく中小型機へのダウンサイジングを推進し、特に 5 月以降ボーイング 737 - 800 型機を大阪や福岡発着の国際線に投入し、運航の効率化を図りました。さらに、グループ航空会社のジャルウェイズ運航路線を成田 - ホーチミンシティ線へ拡大し、コスト競争力の一層の強化に取り組みました。

また、4 月からグローバルアライアンス「ワンワールド」に正式加盟し、加盟各社との協力により充実したネットワークや高品質なサービスを提供しました。

商品戦略面では、プレミアム戦略の一環として、成田空港にて 7 月に「ファーストクラスラウンジ」、「サクララウンジ」をリニューアルオープンしたほか、12 月にはファーストクラスとエグゼクティブクラスのカウンターを一新しました。さらに、ユニバーサルデザインに配慮した「サポートカウンター」も新設し、お客さまの利便性向上に努めました。

また機内では、一つ上のゆとりをプラスしたくつろぎのエコノミークラス「JAL プレミアムエコノミー」サービスを 12 月の成田 - ロンドン線から新たに導入し、従来のエコノミークラスにはない、ゆったりとしたプライベート空間を提供することで、ご搭乗のお客さまから大変ご好評をいただいております。

営業面では、ビジネス需要に積極的に対応するため、法人向け海外出張プログラム「JAL コーポレートフライトメリット」のサービスをさらに充実させ、加盟社数も約 1,200 社と倍増いたしました。

加えて観光需要喚起策として、秋のヨーロッパキャンペーンの実施とともに、「JAL 悟空・ダイナミックプライス」の対象路線を拡大いたしました。さらに、チャーター便運航が定着したハワイ、パラオ等に加え、中国、カンボジア、クロアチア等新規地点にも積極的にチャーター便を設定し、前年を上回る便数を運航いたしました。

当期間中の国際線の供給は、路線のリストラ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期比 4.4%減少しました。一方、需要については、ユーロ高から観光需要が伸び悩んだ欧州線や供給を削減した米大陸線、ハワイ線、オセアニア線が前年を下回りましたが、東南アジア線、韓国線、中国線等が前年を上回ったことから、有償旅客キロベースで同 3.5%の減少にとどまり、有償座席利用率は

同 0.7 ポイント上昇の 71.8%となりました。また、国際旅客収入は、ビジネス需要の順調な拡大や高収益路線へのシフトに加え、運賃や燃油サーチャージの改定等を主因に単価が前期比 7.8%上昇したこともあり、同 4.1%増の 7,543 億円となりました。

（国内線旅客）

路線運営面では、路線便数の見直し等を行い 9 路線の運休を実施したほか、グループ航空会社のジャルエクスプレスによる低コスト運航体制を拡大し、燃油費の高騰下における収支改善を図りました。

機材面では、ボーイング 737 - 800 型機の導入や MD87 型機の退役等、燃費効率の良い中小型機への更新を進め、お客さまの快適性向上や収支改善に努めました。

商品戦略面では、12 月に「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」をコンセプトとして、国内線史上初となる「JAL ファーストクラス」を羽田 - 伊丹線に導入し、ゆったりお過ごしいただける座席と、名店の厳選素材や味覚にこだわった機内食を提供しております。本年 4 月以降、羽田 - 福岡線、羽田 - 札幌線にも順次運航を拡大してまいります。

また、多くのお客さまに国内線を「カンタン・快適・便利」にご利用いただくため、「クイック戦略」のもと、2次元バーコードによる「JAL タッチ&ゴーサービス」の開始により、JAL マイレージバンク会員以外のお客さまにもご利用いただけるよう、サービスの拡充を行いました。

営業面では、高騰を続ける燃油費への対策として運賃の値上げを行う一方で、一部の便において「特便割引」の値下げや設定期間の拡大などの見直しを行いました。さらに、夏休み期間には、JAL マイレージバンク会員 2,000 万人達成キャンペーンの一環として、「夏休み みんな de マイル」運賃を新たに設定し、需要喚起を図りました。

また、国際線と共通する戦略として、マイレージ提携では、イオン株式会社との業務提携により提携カードの発行を開始し、顧客数の拡大を目指しました。

当期間中の国内線旅客の供給は、路線の見直しや機材のダウンサイジングを映じ、有効座席キロベースで前期比 3.4%の減少となりました。一方、需要は、供給削減の影響もあり、有償旅客キロベースで同 4.3%の減少となりました。この結果、有償座席利用率は、前期比 0.6 ポイント低下の 63.4%となりました。この間、単価は、旅客構成の改善や運賃値上げの効果等から、前期比 4.8%上昇したことから、収入は同 0.3%増の 6,774 億円となりました。

（貨物・郵便）

国際線貨物の輸出については、貨物便供給を削減した北米向けが前期を下回ったものの、供給増となった中国向けが、半導体製造装置等、特殊な扱いを要する商品を確実に獲得したほか、欧州向けでも、旅客便ベリーの有効活用や搭載効率の改善等から、東欧への生産部品の輸出等、通年で好調な実績をあげました。

輸入は、中国発が前期を上回ったものの、供給減やユーロ圏から米州発、欧州発、東南アジア発が前期を下回りました。このように日本向けの需要が減速する中、早朝到着貨物便の導入など輸送サービスの向上による安定的物量の確保や、アジア発着需要の積極的な取り込みにより、従来の日本発着中心から一歩踏み出した販売施策を通じて、収益性の向上を図りました。

機材および路線運営面では、新たに導入したボーイング 767 型貨物専用機によって、7 月から天津、青島へ就航したほか、下期以降、ジャカルタやホーチミンシティといった、今後さらに成長が期待され

る市場へ先行して就航しております。

当期間中の国際貨物の供給は、燃油価格が記録的に高騰する中、ボーイング 747 在来型貨物専用機を 5 機退役させたこともあり、有効貨物トン・キロベースで前期比 4.8%の減少となりました。

一方、需要は、供給削減の影響もあり、有償貨物トン・キロベースで前期比 3.1%の減少となりました。国際貨物収入は、燃油サーチャージの段階的改訂等があったものの、競争の激化や年末以降の急速な円高傾向等から単価が同 1.9%の上昇にとどまったことから、同 1.2%減の 1,882 億円となりました。

国際郵便は、日本発に加え、主に米国発が年間を通じて堅調に推移しました。

国内線貨物は、旅客便減便や小型化により幹線を中心に供給が減少するなか、昼間便での積極的な取り込みを図りましたが、生鮮貨物の落ち込み等もあり、需要は前期を下回りました。

当期間中の国内線貨物総輸送量は有償貨物トン・キロベースで前期比 1.1%減少し、収入は前期比 3.7%減の 278 億円となりました。

国内郵便は、国内貨物同様、旅客便減便等により供給が減少したほか、下期以降宅配需要の落ち込みもあり前期を下回りました。

この間、燃油価格（シンガポールケロシン）は高騰を続け、かつてない高水準のレンジで推移しました。こうした状況下、当社は機動的なヘッジに加え、路線の見直しや省燃費機材への更新等コストの圧縮を積極的に推進したほか、各種増収施策にも取り組み、可能な限り燃油費増加のインパクトの吸収に努めました。

以上により、航空運送事業セグメントの当期の売上高は前期比 251 億円増の 1 兆 8,267 億円、営業利益は同 760 億円増の 786 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 38・39 ページに記載しております）。

（航空機の状況）

連結会社の当期における航空機の異動の状況並びに当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	他 (改修)	20年3月31日時点	
						所有	リース
ボーイング 747-400					2	36	1
ボーイング 747-400F					2	5	2
ボーイング 747LR			4	1		9	0
ボーイング 747F			5			3	1
ボーイング 777	3			1		15	25
エアバス A300-600R						18	4
ボーイング 767		3				19	24
ボーイング 767F		3				0	3
ダグラス MD-90						16	0
ダグラス MD-81						12	6
ダグラス MD-87			6			2	0
ボーイング 737-400						9	14
ボーイング 737-800	2	6				2	8
ボンバルディア CRJ200						0	9
ボンバルディア DHC-8-400		2				3	8
SAAB340B						10	4
ボンバルディア DHC-8-100						4	0
ボンバルディア DHC-8-300						1	0
ブリティッシュ BN-2B			1			2	0
合計	5	14	16	2		166	109

航空運送関連事業セグメント

機内食販売を行う㈱ティエフケーは、昨今の食材高騰の影響を受けたものの、外国社の新規受託、JAL 新ラウンジの受託等により増収増益となりました。

また、海外の燃料調達関連会社である PACIFIC FUEL TRADING CORPORATION（以下「PFTC」）の売上高は販売量の減少と円高による円価換算により減収となりましたが、燃油高騰の影響もあり増益となりました。

航空運送関連事業セグメントの売上高は対前年 199 億円減の 3,488 億円、営業利益は同 41 億円減の 42 億円となりました。

（注）減収減益の主な要因は、㈱エージーピー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。

旅行企画販売事業セグメント

㈱ジャルパックは、アジア及び欧州方面が好調でしたが、ミクロネシアや中国方面等が前年を下回り、全体としては取扱人数が減少しました。しかしながら、単価の改善により増収を確保し、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・中部・関東方面が好調でしたが、北海道・九州方面などは前年割れとなり、全体で取扱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に伴い減益となりました。

旅行企画販売事業セグメントの売上高は対前年 60 億円減の 3,737 億円、営業利益は同 17 億円増の 9 億円となりました。

カード・リース事業セグメント

カード事業の(株)ジャルカードは、小田急電鉄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、会員数が前年比 15%増の約 202 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。

カード・リース事業セグメントの売上高は前年並みの 658 億円、営業利益は同 20 億円減の 38 億円となりました。

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、「ホテル日航ノースランド帯広」「ホテル JAL フジヤイラ リゾート&スパ」「ホテル日航天津」などの新規運営受託を開始しましたが、ホテル日航ウインズ成田の営業終了やサンマリーナホテルの契約終了等による減収で、減益となりました。

その他事業セグメントの売上高は対前年 1,145 億円減の 1,014 億円、営業利益は同 46 億円減の 26 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。

次期の見通し

2008 年度の業績の見通しについては、まず、国際旅客については、米州路線の機材のダウンサイジング等を背景に引き続き供給が減少するなか、ビジネス需要の旺盛なニューヨーク線、パリ線、モスクワ線等の増便やプレミアム戦略の全面的な効果顕在化等から需要は堅調に推移する見込みにあるほか、路線構成の改善やプレミアム戦略の推進等により単価も順調に上昇することを想定しております。一方、国内旅客については、総需要の伸び悩みに加え、新興航空会社や新幹線との競合も厳しさを増しているなか、国際線同様、機材のダウンサイジング推進から供給は減少するものの、法人センターの効果顕在化やプレミアム商品の拡充等により、需要、単価ともに堅調に推移すると想定しております。

連結営業収益については、航空運送事業は引き続き好調に推移するものの、航空燃料の調達・販売会社である PFTC が連結対象子会社から外れたことを主因に前期比 464 億円減の 2 兆 1,840 億円となる見込みです。一方、連結営業費用は、記録的な燃油価格の高騰により燃油費が大幅に増加するものの、PFTC が連結対象子会社から外れたことに加え、人件費削減やコスト構造改革の効果もあり、ほぼ前年並みの 2 兆 1,340 億円となる見通しです。この結果、連結営業利益は、前期比 400 億円減の 500 億円となる見込みです。

また、連結経常利益の見通しについては、前期比 398 億円減の 300 億円、連結当期純利益につきましては、前期比 39 億円減の 130 億円となります。

【平成 21 年 3 月期 業績見通し】

(億円)

	平成 20 年 3 月期 (実績)	平成 21 年 3 月期 (見通し)	増減
連結営業収益	22,304	21,840	464
連結営業利益	900	500	400
連結経常利益	698	300	398
連結当期純利益	169	130	39

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 110 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 110 米ドルと想定しております。なお、2008 年 3 月末において 2009 年 3 月期の燃油年間必要想定量の約 64% 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）には、業績見通しの達成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の達成状況

当社は、再生中期プランにおいて期間中に「株主資本利益率(ROE)10%程度」、「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」の達成を目標としております。当期は最終目標値に達してはいないものの、有利子負債の返済を進めた一方で利益の拡大により事業キャッシュ・フローも増加したことから、株主資本利益率(ROE)、有利子負債返済年数ともに目標達成に向け着実に改善しております。

(2) 財政状態に関する分析**資産、負債及び純資産の状況**

当連結会計年度末の資産につきましては、流動資産が、優先株の第三者割当増資等により現金及び預金が前期比 1,560 億円増加したことを主因に、同 1,030 億円の増加となりました。固定資産については、航空機や建物及び構築物の売却等により有形固定資産が同 792 億円減少したこと等から同 727 億円の減少となりました。この結果、資産合計では、同 315 億円増の 2 兆 1,227 億円となりました。

一方、負債のうち流動負債については、社債の償還から 1 年内償還社債が前期比 420 億円減少したものの、固定負債からの振替により 1 年内返済長期借入金と同 197 億円増加したことなどから、ほぼ前年並みとなりました。固定負債は、社債や長期借入金の流動負債への振替や退職給付引当金の減少から、同 1,090 億円の減少となりました。この結果、負債合計は同 1,076 億円減少の 1 兆 6,517 億円となりました。

純資産につきましては、第三者割当増資等により、株主資本は前期比 1,700 億円増加したものの、期末近くの円高による繰延ヘッジ損益の減少もあり、同 1,391 億円増の 4,710 億円となりました。

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）**

税金等調整前当期純利益の 298 億円に減価償却費等の非資金項目、営業活動に係る債権・債務の加減算を行った結果、営業活動によるキャッシュフロー（インフロー）は前期比 295 億円増の 1,573 億円となりました。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

投資有価証券の売却及び償還による収入が前期比 270 億円の減となったものの、航空機を含む固定資産の売却による収入が前期比 610 億円増の 1,157 億円となったことを主因に、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 299 億円増の 262 億円となりました。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

2008 年 3 月に実施した優先株による第三者割当増資の収入 1,518 億円に加え、長期借入金による収入が前期比 606 億円増の 827 億円となったことや社債の償還による支出が同 397 億円減の 700 億円となったことを主因に、財務活動によるキャッシュフロー（インフロー）は同 899 億円増の 368 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
自己資本比率(%)	7.5	9.0	6.9	14.9	21.4
時価ベースの 自己資本比率(%)	33.2	28.7	28.2	32.0	33.3
債務償還年数(年)	17.2	9.0	12.2	8.0	5.8
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)	2.7	5.7	4.5	6.7	8.2

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

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

(注 1)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。

(注 2)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。

(注 3)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。

(注 4)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

「再生中期プラン」の初年度にあたる当期は、順調なスタートを切ることができました。しかしながら、当社は、安定的に利益を生み出す企業体質への改革の第一歩を踏み出したところであり、また、足

元の燃油価格は過去最高を更新しつづける等、対応すべき外的要因も多く予見されているため、2008年2月に「2008-2010年度JALグループ再生中期プラン」(以下「新再生中期プラン」)を新たに策定し、厳しさを増す経営環境の変化に立ち向かう所存です。以上に鑑み、当期及び次期につきましてはまことに遺憾ながら普通株式については無配当とさせて頂く見込みです。

当社は、できるだけ早期に復配できるよう、より一層の収益性の向上に努め、あらゆる環境においても継続的に配当ができる強固な企業体質を構築してまいります。

(4) 事業等のリスク

中期経営計画

当社は2008年2月29日に2010年度までの3年間を対象とした「新再生中期プラン」を発表しました。当該計画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、その実現のためには当該計画の前提となる安全運航の堅持、人的生産性の向上、人件費をはじめとするコスト削減、機材の更新やダウンサイジング、プレミアム戦略の推進、グループ航空会社の効果的活用等を確実に進めることが必要です。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。

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を円滑に調達する必要があります。今後の税制及び会計制度の改正、金融市場等外部環境の変化、格付けの低下や業績不振による当社の信用力の低下等により、従来どおりの資金調達やリースの組成が困難となる場合には、当社グループの業績及び事業に影響を及ぼす可能性があります。

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、日本を含む世界の経済情勢、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や鳥インフルエンザ等の伝染病、テロ攻撃や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。

燃油価格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おりますが、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、当社は燃油価格に連動する燃油特別付加運賃を国際線航空運賃に加算しておりますが、燃油価格の大幅な上昇により燃油特別付加運賃の価格が大幅に上昇した場合、航空需要を減退させ、当社の事業及び業績に影響を及ぼす可能性があります。

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影響を及ぼす可能性があります。

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

に対するお客さまの信頼、社会的評価が低下し、需要の減退等業績に影響を及ぼす可能性があります。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や航空機・航空機部品メーカーの製造遅れにより航空機導入計画の変更を余儀なくされるような場合には、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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。

2006 年 2 月以降、欧州連合、米国、カナダ、スイス、オーストラリア等の独禁当局が、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航空会社に対し、航空貨物に係わる価格カルテル容疑にて調査を開始しました。なお、このうち米国当局の調査につきましては、本年 4 月、米国司法省と罰金 1.1 億米ドルを支払うこと等に同意しています。

また、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、航空会社間の価格カルテルにより損害を被ったとして集団訴訟が複数提起されており、請求金額を特定せずに損害賠償等が求められております。この他、カナダ、及びオーストラリアにおいても集団訴訟が複数提起されております。

集団訴訟、及び米国以外の当局の調査につきましては、事態の進展によっては、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。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、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。

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

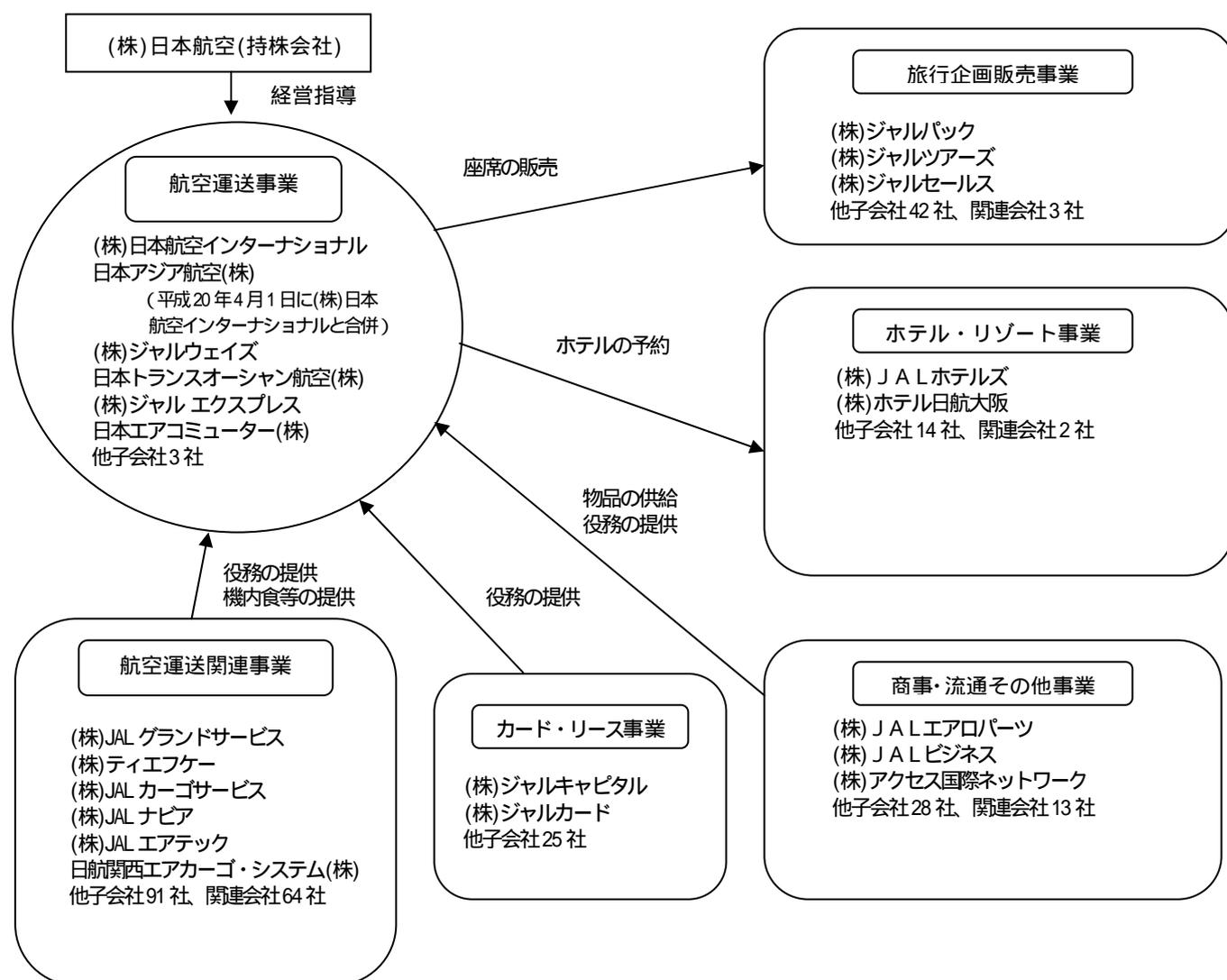
当社グループの一定の業務は、情報システム等オペレ - ショナル・リスクを伴うものに依存していますが、コンピューター・ウイルスによって障害が生じた場合等には、業務に支障をきたす可能性があります。更に、当社グループが保有する顧客の個人情報漏洩し、又は不正アクセスが行われた場合、当社グループに対する社会的信頼が低下し、業務に影響を及ぼす可能性があります。

2. 企業集団の状況

当社グループは、当社、子会社225社及び関連会社82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、その事業内容と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)（平成20年4月1日に(株)日本航空インターナショナルと合併）、(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、機内食調製、航空機並びに地上機材等の整備、給油等を子会社97社、関連会社64社が行っており、そのうち(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53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45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37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27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47社、関連会社15社、合計62社が行っている。 |
| ホテル・リゾート事業 | 子会社16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8社を連結している。 |
| 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、情報通信業等を子会社31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)JALビジネス、(株)アクセス国際ネットワーク他12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。



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、「新再生中期プラン」期間中に各々10%程度、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 グループでは、2010年に計画されている羽田、成田両空港の拡張・発着枠拡大をにらみ、こうしたビジネスチャンスを実に自社の持続的成長に繋げるため、事業基盤の再構築を企図した「再生中期プラン」を策定し、2007年2月に発表いたしました。「再生中期プラン」の初年度である2007年度は、燃費効率の良い機材の導入や機材のダウンサイジング、プレミアム戦略、人的生産性の向上、連結人件費500億円の削減等の各施策の着実な実行により、当期利益は当初計画を上回る169億円となったほか、第三者割当増資の実施により財務体質の強化も図られるなど順調なスタートを切ることができました。

しかしながら、JAL グループを取り巻く環境は、2008年度に入ってからも燃油価格が高騰を続けているほか、サブプライムローン問題等に起因し世界景気の減速懸念が強まっているなど、依然として予断を許さない状況が続いております。JAL グループではこうした厳しい環境下においても安定的に利益を出せる体質を構築するため従来の「再生中期プラン」を深化・拡充させ、また、新たな戦略を追加した「新再生中期プラン」を2008年2月に発表いたしました。これにより2010年以降の安定的な成長軌道の確立に向けて、リスク耐性の強化と目標達成の実行力の向上を図ります。

新再生中期プランの重点的な事業運営上の取り組みは、以下のとおりです。

プレミアム戦略

- ・プレミアム戦略の継続・拡充による商品・サービス競争力の向上

事業の収益性向上

- ・省燃費機材への更新とダウンサイジングの推進および高収益路線への資源集中
- ・グループ航空会社の活用を通じた効率的運営

人的生産性向上

- ・生産性向上目標の1年前倒しでの達成

関連事業の見直し

- ・航空運送事業内の関連事業の運営効率化

人財戦略

- ・グループ社員一人一人の人財力の強化およびグループの一体的かつ有機的な連携による組織力強化

コスト構造改革

- ・ビジネスデザイン、業務プロセスまで深く踏み込んだ抜本的なコスト構造の見直し

IT 戦略

- ・基幹システムの再構築および迅速で質の高いシステム開発・委託体制構築に向けての見直し

地球環境に関わる対応

- ・地球環境に対する企業の社会的責任の再認識と地球環境への取り組みの一層の推進

JAL グループでは新再生中期プランの実効性をあげるため、PLAN（計画）- DO（実施）- CHECK（チェック）- ACTION（修正）という「PDCA サイクル」を促進してまいります。

（４）会社の対処すべき課題

JAL グループは 2001 年度以降、同時多発テロ、SARS（重症急性呼吸器症候群）、燃油高騰といった外的要因や、安全上のトラブルなどにより、利益を継続的に確保することができませんでした。

こうした厳しい状況の中でも、JAL グループは 2010 年以降の羽田および成田空港の拡張、発着枠拡大という航空業界における大きなビジネスチャンスを実績につかむために財務体質の改善を行い、安定的成長軌道を確立することを目的として新再生中期プランを 2008 年 2 月に策定いたしました。

この「新再生中期プラン」においては、従来の「再生中期プラン」のシナリオを引き継ぎ、また、燃油価格の高騰や各事業分野における競争激化等の経営環境の変化に対応すべく、2008 年度以降の機材戦略やグループ航空会社戦略、生産性向上や所定内賃金・諸手当に係わる賃金制度改革などの人件費削減施策を深化、拡充させております。

そして、当社の存立基盤である安全運航の堅持に向けて、引き続き、社外有識者からなる「安全アドバイザリーグループ」の提言を具現化してまいります。そのために「安全管理体制の推進」と「ヒューマンへの取り組み」を継続的な 2 本の柱とし、今後も各部門の現場の声に耳を傾け、情報の収集、分析、対策の立案および実施した対策のモニターといった機能をさらに充実させ、組織横断的な課題への対策を積極的に行い、安全風土の確立に全力で取り組んでまいります。

その上で、「新再生中期プラン」の重点的な取組みとして、まず収益性の向上を図るために、燃費効率のよい中小型機を今後も積極的に導入し、燃油費の削減、およびダウンサイジングによる座席利用率向上を図るとともに、高収益、高成長路線に経営資源を集中してまいります。加えて、国際線、国内線におけるジャルウェイズやジャルエクスプレスなどのグループ運航会社の運航比率を高めて、より効率的なグループ運営体制を構築します。

また、国際線新ファーストクラス座席、新エグゼクティブクラス座席の導入や、国内線ファーストクラスの拡大などによる高品質のサービスを前面に打ち出し、上位クラスをご利用のお客さま向けの商品とサービスの競争力を強化してまいります。

そして、業務内容、プロセス、業務形態、人員配置の抜本的見直しによる人的生産性向上に取り組み、生産性向上施策を従来の「再生中期プラン」から 1 年前倒しで実施することにより、2008 年度末までに連結ベースの従業員数を 2006 年度対比 4,300 人減の 48,800 人に削減し、人件費削減を図ってまいりま

す。

さらに、JAL グループの本業である航空運送事業への経営資源の集中を引き続き進めていくとともに、航空運送事業内における関連事業のより効率的な運営を進めてまいります。

当社は、2008 年 3 月に取引関係のある金融機関および取引先各社を割当先とする優先株式を発行し、引受先各社の協力を得て、1,535 億円の資本増強を行いました。これにより、財務体質を強化し、機材更新や国内 I T システムの強化、および次世代整備システムの導入等、お客さまの快適性・利便性・安全性を向上する設備投資や I T 投資を積極的に推進し、「新再生中期プラン」を確実に、スピードを上げて実施してまいります。

そして、お客さまから選ばれ続ける航空会社になるために、「安心とこだわりの品質で、世界を結ぶ『日本の翼』になる」というビジョンのもと、国内・国際のネットワークをさらに充実させるとともに、徹底的に「お客さまの視点」から商品やサービス品質の向上、強化を図ってまいります。

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、2008 年 4 月に国際線貨物価格カルテル事案について、米国司法省に対し違反の事実を認め、罰金を支払うことなどに同意をいたしました。本件事実を重く受け止め、JAL グループのコンプライアンス体制の一層の拡充、推進を図り、再発防止に向け全力で取り組んでまいります。

また、コンプライアンスのみならず、広く企業の社会的責任（CSR/Corporate Social Responsibility）を果たすために、経済・社会・環境のすべての面でステークホルダーとの関係を重視した活動を推進し、信頼と期待に応えてまいります。

JAL グループは、今後とも燃油費のさらなる高騰や世界景気の減速、競争環境の激化など内外の環境変化に対しては事業計画の見直しやコスト構造改革を含め、機動的かつ柔軟に戦略の追加・見直しを行うことによって、いかなる環境のもとでも安定的に利益を確保できる強靱な事業体質を構築してまいります。

連結貸借対照表

資産の部

科 目	前 期	当 期	増 減
	(平成19年3月31日)	(平成20年3月31日)	(印減)
	金 額	金 額	金 額
流 動 資 産	百万円	百万円	百万円
現金及び預金	198,933	354,977	156,044
受取手形及び営業未収入金	262,564	241,349	21,215
有価証券	13,234	8,795	4,439
貯蔵品	82,881	90,985	8,103
繰延税金資産	2,549	2,595	46
その他	150,156	115,187	34,968
貸倒引当金	3,008	3,575	566
小 計	707,311	810,315	103,004
固 定 資 産			
(有形固定資産)	(1,116,391)	(1,037,117)	(79,274)
建物及び構築物	174,019	116,698	57,321
機械装置及び運搬具	31,532	30,772	760
航空機	742,545	721,967	20,577
土地	42,773	35,609	7,164
建設仮勘定	105,418	113,247	7,829
その他	20,101	18,821	1,280
(無形固定資産)	(77,007)	(82,838)	(5,830)
ソフトウェア	75,440	81,876	6,436
その他	1,566	961	605
(投資その他の資産)	(189,853)	(190,579)	(725)
投資有価証券	66,561	62,174	4,386
長期貸付金	13,580	12,720	859
繰延税金資産	7,751	5,593	2,157
その他	104,344	112,728	8,384
貸倒引当金	2,382	2,638	255
小 計	1,383,253	1,310,534	72,718
繰 延 資 産			
株式交付費	669	1,933	1,264
小 計	669	1,933	1,264
資 産 合 計	2,091,233	2,122,784	31,550

負債及び純資産の部

科 目	前 期	当 期	増 減
	(平成19年3月31日)	(平成20年3月31日)	(印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
負 債 の 部			
流 動 負 債			
営業未払金	263,885	264,914	1,028
短期借入金	4,810	3,084	1,725
1年内償還社債	70,000	28,000	42,000
1年内返済長期借入金	110,549	130,335	19,785
未払法人税等	5,172	4,454	717
賞与引当金	-	4,526	4,526
独禁法関連引当金	-	2,003	2,003
繰延税金負債	16,585	15,016	1,568
その他	188,792	208,894	20,101
小 計	659,796	661,229	1,432
固 定 負 債			
社債	130,229	102,229	28,000
長期借入金	705,957	651,416	54,540
退職給付引当金	129,061	95,485	33,576
独禁法関連引当金	-	15,210	15,210
繰延税金負債	9,012	17,192	8,180
その他	125,303	108,950	16,353
小 計	1,099,563	990,483	109,080
負 債 合 計	1,759,360	1,651,713	107,647
純 資 産 の 部			
株 主 資 本			
資本金	174,250	251,000	76,750
資本剰余金	79,096	155,836	76,740
利益剰余金	24,776	41,320	16,544
自己株式	887	890	3
小 計	277,235	447,266	170,030
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	3,557	2,578	979
繰延ヘッジ損益	35,314	8,167	27,147
為替換算調整勘定	5,020	4,077	943
小 計	33,851	6,668	27,183
少 数 株 主 持 分	20,785	17,136	3,649
純 資 産 合 計	331,873	471,070	139,197
負 債 及 び 純 資 産 合 計	2,091,233	2,122,784	31,550

連結損益計算書

科 目	前 期	当 期	増 減
	(自平成18年4月1日) (至平成19年3月31日)	(自平成19年4月1日) (至平成20年3月31日)	(印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
営業収益	2,301,915	2,230,416	71,498
事業費	1,885,211	1,776,979	108,231
営業総利益	416,703	453,436	36,733
販売費及び一般管理費	393,785	363,423	30,362
営業利益	22,917	90,013	67,095
営業外収益	33,834	20,825	13,008
受取利息	3,471	4,859	1,388
受取配当金	2,470	2,365	104
持分法による投資利益	2,481	2,176	305
為替差益	18,036	4,070	13,966
その他	7,374	7,354	20
営業外費用	36,175	41,021	4,845
支払利息	19,068	20,009	940
航空機材処分損	12,257	11,871	386
その他	4,849	9,140	4,291
経常利益	20,576	69,817	49,240
特別利益	52,413	36,232	16,180
固定資産売却益	8,822	5,988	2,834
投資有価証券売却益	34,338	20,557	13,781
厚生年金基金代行部分返上益	-	5,528	5,528
その他	9,251	4,158	5,093
特別損失	20,933	76,217	55,283
固定資産処分損	3,546	-	3,546
特別退職金	8,517	20,016	11,499
退職給付制度一部終了損	2,291	-	2,291
減損損失	2,600	13,501	10,900
臨時償却費	-	9,116	9,116
独禁法関連引当金繰入額	-	17,213	17,213
その他	3,976	16,368	12,391
税金等調整前当期純利益	52,055	29,832	22,223
法人税、住民税及び事業税	9,953	4,897	5,056
法人税等調整額	54,424	6,894	47,530
少数株主利益	3,945	1,118	2,826
当期純利益または純損失()	16,267	16,921	33,188

連結株主資本等変動計算書

前期（自 平成18年4月1日 至 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

連結株主資本等変動計算書

当期（自 平成19年4月1日 至 平成20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19年3月31日 残高（百万円）	174,250	79,096	24,776	887	277,235
当期中の変動額					
新株の発行	76,750	76,750			153,500
当期純利益			16,921		16,921
連結範囲の変動等			377	13	363
持分法適用会社の持分比率の変動				44	44
自己株式の取得				139	139
自己株式の処分		9		77	67
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）	76,750	76,740	16,544	3	170,030
平成20年3月31日 残高（百万円）	251,000	155,836	41,320	890	447,266

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
当期中の変動額						
新株の発行						153,500
当期純利益						16,921
連結範囲の変動等						363
持分法適用会社の持分比率の変動						44
自己株式の取得						139
自己株式の処分						67
株主資本以外の項目の 当期中の変動額（純額）	979	27,147	943	27,183	3,649	30,832
当期中の変動額合計（百万円）	979	27,147	943	27,183	3,649	139,197
平成20年3月31日 残高（百万円）	2,578	8,167	4,077	6,668	17,136	471,070

連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前期	当期
	(自平成18年4月1日)	(自平成19年4月1日)
	(至平成19年3月31日)	(至平成20年3月31日)
	金 額	金 額
	百万円	百万円
I. 営業活動によるキャッシュ・フロー		
1. 税金等調整前当期純利益	52,055	29,832
2. 減価償却費	117,561	116,580
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	34,028	18,596
4. 固定資産除売却損益及び減損損失	8,459	21,824
5. 退職給付引当金増減額	10,308	32,522
6. 受取利息及び受取配当金	5,941	7,224
7. 支払利息	19,068	20,009
8. 為替差損益	166	2,857
9. 持分法による投資損益	2,481	2,176
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	32,437	12,179
11. 貯蔵品の増減額	813	9,055
12. 営業未払金の増減額	33,592	10,775
13. その他	486	30,857
小 計	147,005	175,341
14. 利息及び配当金の受取額	6,982	7,945
15. 利息の支払額	19,154	19,300
16. 法人税等の支払額	7,085	6,654
営業活動によるキャッシュ・フロー	127,748	157,331
. 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	8,751	1,290
2. 定期預金の払戻による収入	1,121	8,044
3. 固定資産の取得による支出	153,251	174,831
4. 固定資産の売却による収入	54,697	115,759
5. 有価証券の取得による支出	11,759	9,012
6. 有価証券の売却及び償還による収入	6,039	10,576
7. 投資有価証券の取得による支出	5,126	1,604
8. 投資有価証券の売却及び償還による収入	43,146	16,051
9. 連結範囲変更を伴う子会社株式の取得による収入	-	95
10. 連結範囲変更を伴う子会社株式の売却による支出	-	722
11. 連結範囲変更を伴う子会社株式の売却による収入	9,552	8,716
12. 貸付金の貸付による支出	2,051	1,397
13. 貸付金の回収による収入	4,799	3,182
14. 事業譲渡による収入	4,944	-
15. その他	423	203
投資活動によるキャッシュ・フロー	56,216	26,229
. 財務活動によるキャッシュ・フロー		
1. 短期借入金増減額	2,556	2,747
2. 長期借入による収入	22,122	82,786
3. 長期借入金の返済による支出	112,815	122,592
4. 株式の発行による収入	147,607	151,825
5. 社債の償還による支出	109,771	70,000
6. 親会社による配当金支払額	18	6
7. 少数株主への配当金支払額	584	284
8. その他	2,106	2,083
財務活動によるキャッシュ・フロー	53,007	36,896
. 現金及び現金同等物に係る換算差額	414	3,644
. 現金及び現金同等物の増減額	18,937	164,354
. 現金及び現金同等物期首残高	172,132	191,381
. 新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	310	-
. 連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	-	1,698
. 現金及び現金同等物期末残高	191,381	354,037

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

	前期	当期
現金及び預金勘定	198,933	354,977
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	9,329	1,415
有価証券のうち3ヶ月以内満期短期投資	1,777	475
現金及び現金同等物	191,381	354,037

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 225社のうち次に示す9社を含む133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（平成20年4月1日に株式会社日本航空インターナショナルと合併）
 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。従来、連結子会社であった株式会社JALナビア東京は株式会社JALナビア（株式会社ジャルプラザより社名変更）と合併したことにより当期より連結の範囲から除外している。

重要性の観点から首里観光株式会社及び株式会社ハーレクインエアを当期より連結の範囲から除外している。また、NIKKO HOTELS (U.K.) LTD.、PACIFIC FUEL TRADING CORPORATION、HOTEL NIKKO SAIPAN, INC.、MICRONESIAN HOSPITALITY, INC.、旭川リゾート開発株式会社及び苫小牧緑化開発株式会社は保有株式売却に伴い、当期より連結の範囲から除外している。

従来、連結子会社であった株式会社エージーピーは保有株式売却により持株比率が減少したため、当期より持分法適用会社としている。

2. 持分法の適用に関する事項

非連結子会社92社及び関連会社82社のうち、日本タービンテクノロジー株式会社等17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、東京シティ・エアターミナル株式会社、東京空港交通株式会社及び東京空港冷暖房株式会社は、保有株式売却により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。

また、従来連結子会社であった株式会社エージーピーは保有株式売却により持株比率が減少したため、当期より持分法適用会社としている。

3. 連結子会社の決算日等に関する事項

連結子会社のうち、JAL HAWAII, INCORPORATED等20社は決算日が12月31日であり、株式会社オーエフシーは決算日が2月29日であるが、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

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。

有価証券	其他有価証券 ・時価のあるもの	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。
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、当期において当該資産の売却契約が締結され、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。また、一部機種の予備部品について、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、当期において同型機種の退役時期が確定し、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の見直しをしたものである。この結果、従来の方法に比べ営業利益は184百万円、経常利益は96百万円、税金等調整前当期純利益は9,189百万円減少している。

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 定額法
上記以外 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当期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当期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

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 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（平成20年3月31日に JAL グランドサービス企業年金基金として運営形態を変更）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、平成20年3月31日に過去分返上認可を受けている。この結果、当期の営業利益及び経常利益は101百万円増加し、税金等調整前当期純利益は5,629百万円増加している。

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ている。当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70,372百万円であり、当該返還相当額（最低責任準備金）の支払が当期末日に行なわれたと仮定して「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額は、6,312百万円である。

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20年4月1日より退職金制度の改定を実施している。この結果、当期の営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益は20,077百万円増加している。

一部の国内連結子会社は、平成19年4月1日及び平成19年10月1日より退職給付制度の一部について確定拠出年金制度へ移行し、「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）を適用している。これによる損益への影響は軽微である。

一部の連結子会社については、当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508百万円を特別損失として計上している。

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。

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、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り立入調査を受け、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米国司法省より立入調査を受けた。この他、カナダ、スイス、及びオーストラリア等においても各国独禁当局より調査を受けている。また、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、航空会社間の価格カルテルにより損害を被ったとして集団訴訟が複数提起され、請求金額を特定せずに損害賠償等が求められている。この他、カナダ、及び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。これらのうち米国当局の調査については、本年4月、米国司法省と罰金1.1億米ドルを支払うこと等に同意したことを受け、相当額を計上し、また、欧州連合当局の調査については、将来発生しうる損失の現時点での最善の見積額を計上している。なお、集団訴訟、及び米国、欧州連合以外の当局の調査については、賠償金や制裁金等の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。

賞与引当金 一部の国内連結子会社は、従業員に対する賞与について、当期において業績連動による支給を決定したため、支給見込額を見積もり、当期に帰属すべき金額を計上している。

(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、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・ス取引の処理方法

主として、リ・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・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年間の均等償却を行っている。

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り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

前期	1,497,366 百万円	当期	1,420,162 百万円
----	---------------	----	---------------

(2) 偶発債務

保証債務

前期	5,187 百万円	当期	4,471 百万円
----	-----------	----	-----------

保証予約及び経営指導念書等

前期	507 百万円	当期	981 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、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り立入調査を受け、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米国司法省より立入調査を受けた。この他、カナダ、スイス、及びオーストラリア等においても各国独禁当局より調査を受けている。また、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、航空会社間の価格カルテルにより損害を被ったとして集団訴訟が複数提起され、請求金額を特定せずに損害賠償等が求められている。この他、カナダ、及び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。これらのうち米国当局の調査については、本年4月、米国司法省と罰金1.1億米ドルを支払うこと等に同意したことを受け、相当額を引き当て、また、欧州連合当局の調査については、将来発生しうる損失の現時点での最善の見積額を引き当てている。なお、集団訴訟、及び米国、欧州連合以外の当局の調査については、賠償金や制裁金等の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

前期 847,378 百万円 当期 817,643 百万円

担保付き債務

前期 428,493 百万円 当期 447,687 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期 7,557 百万円ある。
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。

当期（自 平成19年4月1日 至 平成20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、建物及び構築物等	サイパン他
遊休資産	建物及び構築物等	東京都大田区
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、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（13,501百万円）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 5,624百万円、航空機 6,433百万円、土地 662百万円、その他 780百万円である。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。

(連結株主資本等変動計算書関係)

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. 普通株式の自己株式の株式数の増加534千株は、単元未満株式買取請求に伴う買い取り531千株、持分法適用会社を取得した自己株式（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、普通株式の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。

当期（自 平成19年4月1日 至 平成20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	2,732,383	-	-	2,732,383
A種株式	-	614,000	-	614,000
合計	2,732,383	614,000	-	3,346,383
自己株式				
普通株式	2,934	565	462	3,037

- (注) 1. A種株式の発行済株式総数の増加614,000千株は、有償第三者割当による株式の発行によるものである。
2. 普通株式の自己株式の株式数の増加565千株は、単元未満株式買取請求に伴う買い取り565千株であり、普通株式の自己株式の株式数の減少462千株は、単元未満株式買増請求に伴う売却274千株、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52千株及び持分法適用会社の持分比率減少に伴う当該会社が保有する自己株式（当社株式）の当社帰属分の減少135千株によるものである。

(重要な後発事象)

連結子会社である株式会社日本航空インタ - ナショナルと株式会社三菱東京UFJ銀行は、平成20年5月2日、株式会社日本航空インタ - ナショナルの保有する株式会社ジャルカードの株式49.375%を、株式会社三菱東京UFJ銀行に譲渡することについて合意した。また、同時に、株式会社日本航空インタ - ナショナルと株式会社ジャルカード、株式会社三菱東京UFJ銀行、三菱UFJニコス株式会社及び株式会社ジェーシーピーは、クレジットカード事業に係る業務提携を行うことについて合意した。

(リース取引関係)

(単位:百万円)

	前 期 (自平成18年4月1日) (至平成19年3月31日)			当 期 (自平成19年4月1日) (至平成20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
1. 取得価額相当額	605,522	18,174	623,696	598,358	18,366	616,725
減価償却累計額相当額	232,148	10,869	243,017	272,121	11,711	283,833
減損損失累計額相当額	-	-	-	-	-	-
期末残高相当額	373,374	7,305	380,679	326,237	6,654	332,891
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	55,427		1年内	53,429	
	1年超	333,176		1年超	287,579	
	合 計	388,603		合 計	341,009	
リース資産減損勘定の残高		-			-	
3. 支払リース料		59,180			60,862	
リース資産減損勘定の取崩額		-			-	
減価償却費相当額		54,821			56,295	
支払利息相当額		5,090			4,831	
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		
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		
オペレーティング・リース取引						
1. 未経過リース料	1年内	30,218		1年内	37,783	
	1年超	186,673		1年超	252,478	
	合 計	216,892		合 計	290,261	
(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
1. 取得価額	136	643	779	247	698	946
減価償却累計額	86	325	411	193	298	492
減損損失累計額	-	-	-	-	-	-
期末残高	49	318	368	53	400	454
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	120		1年内	137	
	1年超	254		1年超	314	
	合 計	374		合 計	451	
3. 受取リース料		184			193	
減価償却費		166			175	
受取利息相当額		17			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		

(有価証券関係)

(単位:百万円)

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 (連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの)			
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	6,036	11,867	5,830
(2) 債券	-	-	-
(3) その他	254	259	5
小計	6,290	12,126	5,835
(連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの)			
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	4,307	4,294	13
(2) 債券	1,492	1,491	0
(3) その他	9,629	9,480	149
小計	15,429	15,265	163
合計	21,720	27,392	5,672
2. 当期中に売却したその他有価証券			
	売却額	売却益の合計	売却損の合計
	38,972	12,834	7
3. 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	
合計		19,536	
4. その他有価証券のうち満期があるものの償還予定額			
	1年内		
債券			
国債・地方債等	1,500		
合計	1,500		
当期(平成20年3月31日)			
1. その他有価証券で時価のあるもの (連結貸借対照表計上額が取得原価を超えるもの)			
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	5,227	11,663	6,435
(2) 債券	-	-	-
(3) その他	180	180	0
小計	5,407	11,843	6,436
(連結貸借対照表計上額が取得原価を超えないもの)			
	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	3,371	2,823	548
(2) 債券	8,892	7,402	1,490
(3) その他	641	640	0
小計	12,905	10,866	2,039
合計	18,312	22,709	4,396
2. 当期中に売却したその他有価証券			
	売却額	売却益の合計	売却損の合計
	6,855	3,474	6
3. 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			
	非上場株式	17,157	
	その他	852	
合計		18,010	
4. その他有価証券のうち満期があるものの償還予定額			
	1年内		
債券			
社債	7,414		
合計	7,414		

(退職給付関係)

1. 採用している退職給付制度の概要

主要な連結子会社は、確定給付型の制度として、厚生年金基金制度、企業年金基金制度、適格退職年金制度及び退職一時金制度等を設けている。

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母体企業とする日本航空厚生年金基金では、キャッシュバランス類似制度等を選択制にて導入している。

一部の国内連結子会社等より構成されるJALグループ企業年金基金では、キャッシュバランスプランを導入している。

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、平成20年3月31日に過去分返上の認可を受けた。これに伴い、同基金はJALグランドサービス企業年金基金として運営形態を変更した。

さらに、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。また、一部の国内連結子会社は、平成19年4月1日及び平成19年10月1日に退職給付制度の一部について確定拠出年金制度へ移行した。

2. 退職給付債務に関する事項

(単位:百万円)

	前 期 (平成19年3月31日)	当 期 (平成20年3月31日)
退職給付債務	862,586	844,232
年金資産	525,354	479,214
退職給付引当金	129,061	95,485
前払年金費用	57,378	54,205
差引	265,548	323,737
(差引内訳)		
会計基準変更時差異の未処理額	116,090	97,534
未認識数理計算上の差異	150,252	225,654
未認識過去勤務債務	794	547
	265,548	323,737

3. 退職給付費用に関する事項

(単位:百万円)

	前 期 (自平成18年4月1日 至平成19年3月31日)	当 期 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)
勤務費用	28,552	25,320
利息費用	23,490	22,697
期待運用収益	24,374	26,042
会計基準変更時差異の費用処理額	14,656	14,516
数理計算上の差異の費用処理額	13,897	15,227
過去勤務債務の費用処理額	43,495	20,548
小計	12,727	31,171
その他	1,786	2,204
退職給付費用	14,513	33,375
厚生年金基金の代行部分返上に伴う損益	1,524	5,528
確定拠出年金への移行等に伴う損益	1,555	74
原則法変更時差異	429	508
計	14,974	28,430

4. 退職給付債務等の計算基礎に関する事項

	前 期 (自平成18年4月1日 至平成19年3月31日)	当 期 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)
退職給付見込額の期間配分方法	期間定額基準	同左
割引率	1.7%~2.8%	同左
期待運用収益率	0.8%~5.1%	1.5%~5.1%
会計基準変更時差異の費用処理年数	主として15年	同左
数理計算上の差異の費用処理年数	5年~15年(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による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌期から費用処理している。)	同左
過去勤務債務の費用処理年数	主として発生時に費用処理している。また、一部の連結子会社は、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により按分した額を費用処理している。	同左

(税効果会計関係)

前期 (平成19年3月31日)		当期 (平成20年3月31日)	
1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳		1. 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳	
	(単位:百万円)		(単位:百万円)
繰延税金資産		繰延税金資産	
機材関連繰延負債	30,435	機材関連繰延負債	29,240
退職給付引当金	28,644	関係会社株式評価損	23,060
関係会社株式評価損	25,577	退職給付引当金	16,855
営業未払金	9,893	繰延ヘッジ損失	12,193
減損損失	6,753	営業未払金	10,420
貯蔵品評価損	4,542	独禁法関連引当金	6,783
未払確定拠出年金移換金	4,244	未払確定拠出年金移換金	3,330
貸倒引当金	2,146	臨時償却費	2,795
繰越欠損金	22,123	貸倒引当金	2,156
その他	20,284	繰越欠損金	23,472
繰延税金資産合計	<u>154,645</u>	その他	<u>18,162</u>
		繰延税金資産合計	<u>148,472</u>
繰延税金負債		繰延税金負債	
繰延ヘッジ利益	23,061	繰延ヘッジ利益	25,126
連結子会社及び持分法適用会社の留保利益	5,273	連結子会社及び持分法適用会社の留保利益	7,750
その他有価証券評価差額金	2,281	その他有価証券評価差額金	2,282
その他	4,590	その他	3,247
繰延税金負債合計	<u>35,206</u>	繰延税金負債合計	<u>38,406</u>
繰延税金資産純額小計	<u>119,439</u>	繰延税金資産純額小計	<u>110,065</u>
評価性引当額	<u>134,736</u>	評価性引当額	<u>134,084</u>
繰延税金資産(負債)純額合計	<u>15,297</u>	繰延税金資産(負債)純額合計	<u>24,019</u>

2. 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異原因

法定実効税率 (調整)	40.7
交際費等永久に損金に算入されない項目	2.6
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	1.4
持分法による投資損益	1.9
住民税均等割等	0.4
繰延税金資産に係る評価性引当額の増減	86.7
連結子会社等留保利益	0.1
連結子会社との実効税率差異	0.7
その他	2.8
税効果会計適用後の法人税等負担率	<u>123.7</u>

法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異が法定実効税率の100分の5以下であるため、記載を省略しています。

(デリバティブ取引関係)

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。

当期末(平成20年3月31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 (単位:百万円)

対象物の種類	取引の種類	契約額等 (オプション料)	時価	評価損益
コモディティ	買建オプション	16,270 (1,104)	218	885
合計				885

- (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。

セグメント情報

(1) 事業の種類別セグメント情報

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	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
1. 売上高及び営業損益									
売上高									
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
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
2. 資産、減価償却費、減 損損失及び資本的支出									
資産		2,005,484	124,809	68,221	248,968	72,687	2,520,170	(428,937)	2,091,233
減価償却費		104,872	2,814	1,070	5,861	3,171	117,789	(228)	117,561
減損損失		2,591	-	-	-	9	2,600	-	2,600
資本的支出		152,357	2,810	843	1,551	3,319	160,882	(699)	160,183

当期 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)

(単位:百万円)

科目	セグメント	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
1. 売上高及び営業損益									
売上高									
外部顧客に対する 売上高		1,625,960	154,883	369,367	17,735	62,469	2,230,416	-	2,230,416
セグメント間の内部 売上高又は振替高		200,756	193,943	4,355	48,116	38,932	486,103	(486,103)	-
計		1,826,717	348,827	373,722	65,851	101,401	2,716,520	(486,103)	2,230,416
営業費用		1,748,018	344,590	372,794	61,960	98,768	2,626,132	(485,728)	2,140,403
営業利益		78,698	4,236	928	3,891	2,632	90,388	(375)	90,013
2. 資産、減価償却費、減 損損失及び資本的支出									
資産		2,079,366	97,065	65,281	249,865	62,696	2,554,275	(431,491)	2,122,784
減価償却費		107,334	2,701	862	4,456	1,397	116,751	(170)	116,580
減損損失		9,470	-	-	-	4,141	13,612	(110)	13,501
資本的支出		202,038	1,437	744	1,398	1,589	207,208	(5,120)	202,088

(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。

(注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
1. 売上高及び営業損益						
	売上高					
	外部顧客に対する売上高	2,088,370	213,544	2,301,915	-	2,301,915
	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
2. 資産		2,041,942	57,210	2,099,152	(7,919)	2,091,233

(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。

(注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。

(注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

当期(自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)

全セグメントの売上高及び資産の金額の合計額に占める本邦の割合がいずれも90%を超えているため、記載を省略した。

(3) 海外売上高

	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
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
連結売上高				百万円 2,301,915
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 %

	当 期 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)			
	アジア・ オセアニア	米 州	欧 州	合 計
海外売上高	百万円 498,825	百万円 410,908	百万円 215,715	百万円 1,125,449
連結売上高				百万円 2,230,416
連結売上高に占める 海外売上高の割合	22.4 %	18.4 %	9.7 %	50.5 %

(注) 1. 海外売上高は、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。

2. 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、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

航空運送事業セグメント 部門別売上高

科目		前期	構成比	当期	構成比	前期比
		(自平成18年4月1日) (至平成19年3月31日)		(自平成19年4月1日) (至平成20年3月31日)		
国際線		百万円		百万円		
	旅客収入	724,889	40.3%	754,300	41.3%	104.1%
	貨物収入	190,500	10.6%	188,235	10.3%	98.8%
	郵便収入	9,200	0.5%	9,926	0.5%	107.9%
	手荷物収入	1,975	0.1%	1,949	0.1%	98.7%
	小計	926,565	51.5%	954,411	52.2%	103.0%
国内線	旅客収入	675,680	37.5%	677,437	37.1%	100.3%
	貨物収入	28,938	1.6%	27,862	1.5%	96.3%
	郵便収入	10,858	0.6%	10,122	0.6%	93.2%
	手荷物収入	298	0.0%	307	0.0%	103.0%
	小計	715,774	39.7%	715,730	39.2%	100.0%
国際線・国内線合計		1,642,340	91.2%	1,670,142	91.4%	101.7%
その他の航空運送収益		60,917	3.4%	63,881	3.5%	104.9%
付帯事業収入		98,262	5.4%	92,693	5.1%	94.3%
合計		1,801,520	100.0%	1,826,717	100.0%	101.4%

(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)	(年度)		対前期比 (利用率は ホ 1/1差)
		前期 自 平成18年 4月 1日 至 平成19年 3月31日	当期 自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日	
国 際 線	有償旅客数(人)	13,467,241	13,367,904	99.3%
	有償旅客キロ(千人キロ)	62,597,923	60,426,280	96.5%
	有効座席キロ(千席キロ)	87,987,011	84,128,194	95.6%
	有償座席利用率(%)	71.1%	71.8%	0.7
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,515,812	4,377,147	96.9%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	164,336	191,489	116.5%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	10,481,369	10,167,354	97.0%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	15,769,219	15,030,186	95.3%
	有償重量利用率(%)	66.5%	67.6%	1.1
国 内 線	有償旅客数(人)	43,984,840	41,904,924	95.3%
	有償旅客キロ(千人キロ)	33,187,684	31,746,470	95.7%
	有効座席キロ(千席キロ)	51,864,339	50,085,682	96.6%
	有償座席利用率(%)	64.0%	63.4%	0.6
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	400,507	396,053	98.9%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	86,985	86,632	99.6%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,968,868	2,861,730	96.4%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	6,073,609	5,878,950	96.8%
	有償重量利用率(%)	48.9%	48.7%	0.2
合 計	有償旅客数(人)	57,452,081	55,272,828	96.2%
	有償旅客キロ(千人キロ)	95,785,607	92,172,750	96.2%
	有効座席キロ(千席キロ)	139,851,350	134,213,876	96.0%
	有償座席利用率(%)	68.5%	68.7%	0.2
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,916,319	4,773,200	97.1%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	251,321	278,121	110.7%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	13,450,237	13,029,084	96.9%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	21,842,828	20,909,136	95.7%
	有償重量利用率(%)	61.6%	62.3%	0.7

(注)

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)

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。

個別財務諸表

貸借対照表

資産の部

科 目	前 期 (第5期)	当 期 (第6期)	増 減
	(平成19年3月31日)	(平成20年3月31日)	(印減)
	金 額	金 額	金 額
. 流動資産	百万円	百万円	百万円
現金及び預金	8,960	166,450	157,489
営業未収入金	2,488	2,365	122
関係会社短期貸付金	90,200	86,871	3,329
1年内回収関係会社長期貸付金	53,800	79,292	25,492
短期前払費用	50	19	30
未収入金	3,764	5,368	1,604
繰延税金資産	7	12	4
その他	3	52	48
小 計	159,276	340,433	181,157
. 固定資産			
(有形固定資産)	(28)	(20)	(7)
工具器具備品	28	20	7
(無形固定資産)	(5)	(1)	(3)
ソフトウェア	4	1	3
その他	0	0	-
(投資その他の資産)	(767,721)	(758,999)	(8,721)
投資有価証券	490	275	215
関係会社株式	213,489	213,210	278
関係会社長期貸付金	553,669	545,396	8,272
繰延税金資産	-	20	20
その他	72	97	24
小 計	767,754	759,022	8,732
. 繰延資産			
株式交付費	669	1,933	1,264
小 計	669	1,933	1,264
資産合計	927,700	1,101,389	173,688

負債及び純資産の部

科 目	前 期 (第5期)	当 期 (第6期)	増 減
	(平成19年3月31日)	(平成20年3月31日)	(印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
・流動負債			
営業未払金	240	146	93
1年内償還社債	-	10,000	10,000
1年内返済長期借入金	53,800	69,292	15,492
未払金	1,599	5,427	3,827
未払法人税等	14	121	107
未払費用	2,467	2,267	200
その他	1,610	63	1,546
小 計	59,731	87,318	27,586
・固定負債			
社 債	50,229	40,229	10,000
長期借入金	523,669	525,396	1,727
繰延税金負債	67	-	67
その他	49	24	25
小 計	574,015	565,649	8,365
負債合計	633,747	652,968	19,221
・株主資本			
資本金	174,250	251,000	76,750
資本剰余金			
資本準備金	111,503	188,253	76,750
資本剰余金合計	111,503	188,253	76,750
利益剰余金			
その他利益剰余金			
繰越利益剰余金	8,718	9,876	1,157
利益剰余金合計	8,718	9,876	1,157
自己株式	661	723	62
株主資本合計	293,810	448,406	154,595
・評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	142	15	127
評価・換算差額等合計	142	15	127
純資産合計	293,953	448,421	154,467
負債及び純資産合計	927,700	1,101,389	173,688

損益計算書

	前期(第5期) (自平成18年4月1日) (至平成19年3月31日)	当期(第6期) (自平成19年4月1日) (至平成20年3月31日)	増減 (印減)
	金額	金額	金額
営業損益	百万円	百万円	百万円
事業収益	21,808	16,595	5,213
事業費	9,449	13,061	3,612
営業総利益	12,359	3,533	8,826
販売費及び一般管理費	3,764	2,441	1,323
営業利益	8,594	1,092	7,502
営業外損益			
営業外収益	411	521	110
(受取利息及び配当金)	(354)	(497)	(142)
(その他)	(57)	(24)	(32)
営業外費用	432	602	169
(創立費償却)	(130)	(-)	(130)
(株式交付費償却)	(223)	(439)	(216)
(その他)	(79)	(163)	(84)
経常利益	8,573	1,011	7,562
特別損益			
特別利益	503	433	69
(関係会社株式売却益)	(503)	(433)	(69)
税引前当期純利益	9,077	1,445	7,632
法人税、住民税及び事業税	249	282	33
法人税等調整額	85	4	89
当期純利益	8,742	1,167	7,575

株主資本等変動計算書

前期(自平成18年4月1日 至 平成19年3月31日)

科 目	株 主 資 本							自己株式	株主資本 合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金				
		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			
平成18年3月31日 残高 (百万円)	100,000	105,069	63,458	168,528	131,274	131,274	659	136,593	
当 期 中 の 変 動 額									
新株の発行	74,250	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		67,815	63,458	131,274	131,274	131,274		-	
当期純利益					8,742	8,742		8,742	
自己株式の取得							130	130	
自己株式の処分					24	24	129	105	
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	6,434	63,458	57,024	139,993	139,993	1	157,217	
平成19年3月31日 残高 (百万円)	174,250	111,503	-	111,503	8,718	8,718	661	293,810	

科 目	評価・換算差額等		純資産 合計
	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
平成18年3月31日 残高 (百万円)	-	-	136,593
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			-
当期純利益			8,742
自己株式の取得			130
自己株式の処分			105
株主資本以外の項目の 当期中の変動額(純額)	142	142	142
当期中の変動額合計 (百万円)	142	142	157,359
平成19年3月31日 残高 (百万円)	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増請求に伴う売却によるものである。

株主資本等変動計算書

当期(自平成19年4月1日至平成20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
		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		
平成19年3月31日 残高 (百万円)	174,250	111,503	111,503	8,718	8,718	661	293,810
当 期 中 の 変 動 額							
新株の発行	76,750	76,750	76,750				153,500
当期純利益				1,167	1,167		1,167
自己株式の取得						139	139
自己株式の処分				9	9	77	67
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)	76,750	76,750	76,750	1,157	1,157	62	154,595
平成20年3月31日 残高 (百万円)	251,000	188,253	188,253	9,876	9,876	723	448,406

科 目	評価・換算差額等		純資産 合計
	その他 有価証券 評価差額金	評価・換算 差額等合計	
平成19年3月31日 残高 (百万円)	142	142	293,953
当 期 中 の 変 動 額			
新株の発行			153,500
当期純利益			1,167
自己株式の取得			139
自己株式の処分			67
株主資本以外の項目の 当期中の変動額(純額)	127	127	127
当期中の変動額合計 (百万円)	127	127	154,467
平成20年3月31日 残高 (百万円)	15	15	448,421

自己株式(普通株式)の株式数 前期末 2,302千株 当期増加 565千株 当期減少 274千株 当期末 2,593千株
 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増請求に伴う売却によるものである。