

平成21年3月期決算

2009年5月12日

第09018号

JALグループは、本日、平成21年3月期の連結決算を取り纏めました。

上半期の燃油価格の高騰とその後の世界経済危機に伴う航空需要の急速な減少に際し、JALグループは従来から進めてきたコスト削減の施策を加速させて収益性の改善に取り組みました。特に主力の航空運送事業セグメントでは緊急収支改善施策やコスト構造改革を一部前倒しで開始したことなどにより燃油費を除く営業費用を前年対比で670億円減少させましたが、外部リスクの影響が大きく連結当期純損失は▲631億円となりました。

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21年3月期 決算	平成20年3月期 決算	前期比増減額
営業収益	19,511	22,304	▲2,792
（国際旅客）	(7,035)	(7,543)	(▲507)
（国内旅客）	(6,665)	(6,774)	(▲108)
（国際貨物）	(1,521)	(1,882)	(▲360)
（その他）	(4,289)	(6,104)	(▲1,815)
営業費用	20,020	21,404	▲1,383
営業損益	▲508	900	▲1,408
経常損益	▲821	698	▲1,519
当期純損益	▲631	169	▲801

億円未満は切り捨て

- ・ 営業収益は航空運送事業の収入が下期以降の世界的な景気悪化を背景とした航空需要の減少を主因に前年を下回ったほか、連結子会社であったPACIFIC FUEL TRADING（以下「PFTC」）が株式売却により連結の範囲から外れたことなどから、前期比12.5%減の1兆9,511億円となりました。
- ・ 営業費用については、燃油価格の高騰から燃油費の増加は避けられなかったものの、上記PFTCが連結から外れたことに加えて、従来より取り組んでいるコスト削減の徹底や業務プロセスの抜本的見直しにまで踏み込んだコスト構造改革の一部前倒し実施等の効果から前期比6.5%減の2兆20億円となりました。
- ・ この結果、営業損益は同1,408億円悪化の▲508億円、経常損益は同1,519億円悪化の▲821億円となりました。また、株式会社ジャルカードの株式の一部売却等により特別利益を計上したことから、当期純損益は同801億円悪化の▲631億円となりました。

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、収益性の向上の観点から積極的に路線便数・ダイヤの見直しを行い、高成長・高収益路線への経営資源のシフトをさらに進めました。また、羽田発のチャーター便にも積極的に取り組み、約700便のチャーター便を運航しました
- ・ 機材面では、機材のダウンサイジングを積極的に進めました。
- ・ 商品戦略面では「プレミアム戦略」の一環として国際線新ファーストクラス「JALスイート」、新エグゼクティブクラス「JALシェルフラットネオ」の新型シートを導入し、「JALプレミアムエコノミー(JALスカイシェルシート)」の投入路線を順次拡大しました。
- ・ 当期間中のJALグループの国際線の供給は、収支改善を目指した路線運営の効率化や機材のダウンサイジングにより供給(座席キロベース)で前期比5.4%減少しました。一方、需要については、急激に内外景気が悪化するなか、食の問題が尾を引いた中国線をはじめとし、すべての路線で旅客数が前年を下回り、旅客需要(有償旅客キロ)は同13.6%の減少となり、利用率(有償座席利用率)は65.6%となりました。
- ・ 国際旅客収入は、燃油サーチャージの見直し等はあったものの、ビジネス旅客需要の急激な減少や円高により単価が前期比8.0%の上昇にとどまったことから、同6.7%減の7,035億円となりました。

国内旅客事業

- ・ 路線運営面では路線の見直しとエンブラエル170型機の導入など機材のダウンサイジングを引き続き進め、14路線での運休に加え5路線で減便を実施し、運航体制の効率化により収支の改善を図りました。
- ・ 商品戦略面では、「JALファーストクラス」サービスを羽田＝福岡線、札幌線にも導入したほか、羽田＝伊丹線において7月には全15往復便に拡大し、お客さまの快適性と利便性の向上に努めました。
- ・ 当期間中のJALグループの国内線の供給は、路線の見直しと機材のダウンサイジング等から、供給(座席キロ)は前期比1.8%減少しました。一方、需要については、団体需要は需要喚起策の効果等から前期を上回って推移したものの、個人需要は景気の低迷によるビジネス旅客の減少等から前年を下回ったことから、旅客需要(有償旅客キロ)は前期比1.4%の減少となりました。利用率(有償座席利用率)は、63.7%へ上昇しました。収入については、競合環境の激化を背景とした低価格運賃へのシフト等により単価が前期比0.2%低下したこともあり、同1.6%減の6,665億円となりました。

国際貨物事業

- ・ 国際線貨物の需要面では、世界的な景気後退や為替の円高基調を背景に、供給を減らした米州線や欧州線が前年を下回ったほか、上期は前年同期を上回って推移した東南アジア線や中国線も下期に入って急速に落ち込みました。
- ・ 機材および路線運営面では、需要規模に応じた効率的な機材配置に努めました。
- ・ その結果、総輸送量(有償貨物トン・キロ)は前期比20.2%の減少となりました。
- ・ 収入は、「J PRODUCTS」の拡充等の販売努力や燃油サーチャージの見直し、さらには供給体制の変化に伴う近距離路線の構成比増等の単価上昇要因はあったものの、競争の激化や年末以降の円高の影響等から最終的な単価は前期比1.3%の上昇にとどまったことから、同19.2%減の1,521億円となりました。

【営業費用及び為替による影響】

燃油費

- この間、燃油価格(シンガポールケロシン)は歴史的な高水準で推移したあと急落するなどかつてない乱高下を示すなか、燃油消費量の削減に向けた様々な取り組みにより燃油費上昇の抑制に努めましたが、為替の影響も含めた最終的な燃油費は前期比963億円の大幅増加となりました。

人件費

- FY07実施の退職給付制度改定による反動増+200億円、基本賃金10%減額終了による反動増があったものの、JALI賃金制度改定による効果、代行返上による退職給付費用の圧縮、生産性向上による人員減等を主因に、前年対比57億円増にとどまりました。

為替

- 期中平均の米ドル円為替レートは前期の115円に対して100円でした。また、ユーロ円為替レートは前期の161円に対し145円でした。この結果、為替による営業利益への影響は557億円の改善となりましたが、円高により営業外収支の為替差損益は前期の40億円の差益から当期は195億円の差損に転じました。

3. 連結財政状態

	平成21年3月期 決算	平成20年3月期 決算	増減額 (比率はポイント 差)
総資産(億円)	17,506	21,227	▲3,721
自己資本(億円)	1,746	4,539	▲2,792
自己資本比率(%)	10.0	21.4	▲11.4
有利子負債残高*(億円)	8,087	9,196	▲1,108
D/Eレシオ(倍)*	4.6	2.0	2.6

*オンバランス分を対象

億円未満は切り捨て

- 総資産は有利子負債の削減に向け、借入金返済・社債償還を進めたこと、並びに当期損失を計上したこと等から3,721億円の減となりました。自己資本比率は10.0%となり、D/Eレシオは4.6でした。
- 有利子負債は、8,087億円、前期比1,108億円の大幅減となりました。

以上



平成21年3月期 決算短信

平成21年5月12日

上場取引所 東 大 名

上場会社名 株式会社日本航空
 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
 問合せ先責任者 (役職名) IR部長
 定時株主総会開催予定日 平成21年6月23日
 配当支払開始予定日 —

(氏名) 西松 遙
 (氏名) 日岡 裕之
 TEL 03-5460-6600
 有価証券報告書提出予定日 平成21年6月24日

(百万円未満切捨て)

1. 21年3月期の連結業績(平成20年4月1日～平成21年3月31日)

(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	%
21年3月期	1,951,158	△12.5	△50,884	—	△82,177	—	△63,194	—
20年3月期	2,230,416	△3.1	90,013	292.8	69,817	239.3	16,921	—

	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	%	%	%
21年3月期	△25.47	—	△20.1	△4.2	△2.6
20年3月期	6.20	6.03	4.4	3.3	4.0

(参考) 持分法投資損益 21年3月期 1,630百万円 20年3月期 2,176百万円

(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
21年3月期	1,750,679	196,771	10.0	5.44
20年3月期	2,122,784	471,070	21.4	110.08

(参考) 自己資本 21年3月期 174,656百万円 20年3月期 453,934百万円

(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
21年3月期	31,755	△105,653	△116,767	161,751
20年3月期	157,331	△26,229	36,896	354,037

2. 配当の状況

(基準日)	1株当たり配当金					配当金総額 (年間)	配当性向 (連結)	純資産配当 率(連結)
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	年間			
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	百万円	%	%
20年3月期	—	—	—	0.00	0.00	—	—	—
21年3月期	—	—	—	0.00	0.00	—	—	—
22年3月期 (予想)	—	—	—	0.00	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が異なる種類株式の配当の状況については、3ページ「種類株式の配当の状況」をご覧ください。

3. 22年3月期の連結業績予想(平成21年4月1日～平成22年3月31日)

(%表示は通期は対前期、第2四半期連結累計期間は対前年同四半期増減率)

	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
第2四半期 連結累計期間	—	—	—	—	—	—	—	—	—
通期	1,748,000	△10.4	△59,000	—	△108,000	—	△63,000	—	△25.20

(注) 当社は第2四半期連結累計期間の業績予想を行っておりません。

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 一社 (社名) 除外 一社 (社名)

(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)

- ① 会計基準等の改正に伴う変更 有
- ② ①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)

① 期末発行済株式数(自己株式を含む)	21年3月期 2,732,383,250株	20年3月期 2,732,383,250株
② 期末自己株式数	21年3月期 3,309,457株	20年3月期 3,037,499株

(参考)個別業績の概要

1. 21年3月期の個別業績(平成20年4月1日～平成21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	%
21年3月期	18,495	11.4	3,394	210.8	3,517	247.8	2,959	153.5
20年3月期	16,595	△23.9	1,092	△87.3	1,011	△88.2	1,167	△86.6

	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
21年3月期	△1.23	—
20年3月期	0.43	0.42

(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
21年3月期	1,063,414	451,316	42.4	106.80
20年3月期	1,101,389	448,421	40.7	108.04

(参考) 自己資本 21年3月期 451,316百万円 20年3月期 448,421百万円

※業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

(注)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当たっての注意事項等について、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。

5. 種類株式の配当の状況

普通株式と権利関係の異なる種類株式に係る1株当たり配当金の内訳は以下のとおりです。

(基準日)	1株あたり配当金				
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	年間
A種株式	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭
21年3月期	—	—	—	10 27	10 27
22年3月期	—	—	—	—	9 43
22年3月期 (予想)	—	—	—	9 43	

1. 経営成績

(1) 経営成績に関する分析

当期の概況

当期の日本経済は、世界経済の減速や原材料・エネルギー価格の高騰を背景に上期より徐々に減速傾向をたどりましたが、下期に入るとサブプライムローン問題等に起因する米国発の金融資本市場の動揺が世界の实体经济に波及し景気の悪化が一層鮮明となるなか、輸出の大幅な落ち込み、企業収益や設備投資の減少、生産の大幅な低下、雇用情勢の深刻化等国内景気は急速に悪化しました。

この間、JALグループを取り巻く環境は、燃油価格（シンガポールケロシン）が2008年度に入って更に騰勢を強め、7月には一時180ドルを突破するなど燃油費用を大幅に増加させました。その後、燃油価格は一転して急落したものの、内外景気の急速な悪化による企業の出張自粛等から航空需要が大幅に減少するなど、一年を通じて極めて厳しい状況が続きました。

こうしたなか、JALグループでは、平成22年に計画されている羽田および成田両空港の拡張を視野に入れ、いかなる環境下においても安定的に利益を確保できる体質を構築するために平成20年2月に策定した「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」）に沿って、あらゆるコストの削減、商品競争力の強化、収益性の改善等に鋭意取り組みました。特に、最大の費用である燃油費については、燃油価格が先に述べたとおり乱高下を示すなか、燃油消費量削減に向けたさまざまな取り組み等によりその増加の抑制に努めました。燃油費以外の費用については、安全運航の堅持を大前提に、従来取り組んでいる聖域なきコスト削減の更なる徹底に加え、運営体制や業務プロセスの抜本的見直しにまで踏み込んだコスト構造改革の一部前倒し実施や下期以降の追加的緊急収支改善策の効果等から、航空運送事業セグメントの殆どの費目で前期を下回りました。

JALグループの存立基盤である安全運航については、経営トップのリーダーシップのもと、安全管理のサイクルが適切に機能するように「自発的報告制度」の充実や「インタビュープログラム」の導入を通じて、安全にかかわるトラブルの情報収集や調査・分析の能力を強化しています。

また、平成18年4月に開設した安全啓発センターでは、新たなご遺品の展示を開始し、見学者は既に社内外6万人を超えました。事故の風化を防止し、過去の教訓から安全運航の大切さを学ぶ場として、JALグループ社員の安全教育に活用しています。

加えて、JALグループでは「地球環境」に対する企業の社会的責任が高まるなか、従来より環境への取り組みを経営の重要課題と位置付けており、燃費効率の良い機材への更新や新しい運航方式の積極的導入、エンジン洗浄の頻度拡大による燃費効率の向上等、さまざまな燃油消費量削減施策により二酸化炭素排出量の削減に努めているほか、国際線航路上の大気観測や上空からの森林火災情報提供などJAL独自の環境活動を推進しています。また、4月には地球環境に係わる対応をいっそう強化・推進するため、「空のエコ」宣言を行いました。さらに2009年1月には、世界ではじめて「カメラナ」を主原料とするバイオジェット燃料でのデモンストレーションフライトを実現させたほか、お客さまがご希望により、航空機利用に伴い排出した二酸化炭素の相当量を埋め合わせできる「JALカーボンオフセット」サービスを導入するなど今後とも環境への取り組みを推進してまいります。

当期のグループ連結決算は、航空運送事業の収入が下期以降の世界的な景気悪化を背景とした航空需要の減少を主因に前年を下回ったほか、連結子会社であったPACIFIC FUEL TRADING CORPORATION（以下「PFTC」）が株式売却により連結の範囲から外れたことなどから、営業収益が前期比12.5%減の1兆9,511億円となりました。営業費用については、燃油価格の高騰から燃油費の増加は避けられなかったものの、上記PFTCが連結から外れたことに加えて、従来より取り組んでいる聖域なきコスト削減の徹底や業務プロセスの抜本的見直しにまで踏み込んだコスト構造改革の一部前倒し実施等の効果から前期比6.5%減の2兆20億円となりました。この結果、営業損益は同1,408億円悪化の△508億円、経常損益は同1,519億円悪化の△821億円となりました。

また、株式会社ジャルカードの株式の一部売却等により特別利益を計上したことから、当期純損益は同801億円悪化の△631億円となりました。

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、燃油価格が高騰する中、収益性の向上の観点から積極的に路線便数・ダイヤの見直しを行いました。成田＝ニューヨーク線、関西＝上海線等の10路線を増便する一方、成田＝西安線、

関西＝青島線等の4路線を運休するなど、高成長・高収益路線への経営資源のシフトをさらに進めました。この間、成田＝アムステルダム線、クアラルンプール線、釜山線、広州線等のダイヤ改善も行い、成田のグローバルハブとしての機能を強化しました。また、本年度は羽田発のチャーター便にも積極的に取り組み、7月の羽田＝香港線の開設も加わり約700便のチャーター便を運航しました。

また、4月には株式会社日本航空インターナショナルと日本アジア航空株式会社の統合により、台湾線もJAL便名に統一されました。

機材面では、成田＝ニューヨーク線、サンフランシスコ線、羽田＝上海線の運航機材をボーイング747-400型機から777型機へ、成田＝広州線、上海線、杭州線や関西＝上海線、広州線等の運航機材を中型機ボーイング767型機から小型機ボーイング737-800型機へ変更するなど、機材のダウンサイジングを積極的に進めました。こうした取り組みにより、需給適合による運航の効率化と収益性の改善を図ったほか、最新鋭機材の投入による商品競争力向上を実現しました。

この間、前年度正式加盟したグローバルアライアンス「ワンワールド」のメンバーであるブリティッシュエアウエイズ、フィンエアのほか、中国東方航空、エールフランス航空、ジェットスター航空等ワンワールド非加盟航空会社との間でもコードシェア提携を拡大し、ネットワークの拡充による利便性の向上を図りました。

商品戦略面では「プレミアム戦略」の一環として国際線新ファーストクラス「JALスイート」、新エグゼクティブクラス「JALシェルフラットネオ」の新型シートを成田＝ニューヨーク線(JL006/005便)、成田＝サンフランシスコ線に導入しました。また、2008年度のグッドデザイン賞を受賞した「JALプレミアムエコノミー(JALスカイシェルシート)」の投入路線を従来の成田＝ロンドン線に加え、上期に成田＝パリ線、ニューヨーク線(JL006/005便)、サンフランシスコ線に、下期に成田＝アムステルダム線、モスクワ線、中部＝パリ線等に順次拡大しました。加えて、本邦企業の旺盛なインド進出を背景にビジネス需要の成長が期待できる成田＝デリー線においてファーストクラスサービスを開始しました。

国際線空港運営面では、成田空港第2旅客ターミナルの「エコノミークラス・チェックインカウンター」をリニューアルオープンしたほか、搭乗手続き前にX線検査機による手荷物検査を受ける必要がなく、直接チェックインカウンターにお進みいただくことができる「インライン・スクリーニング・システム」を導入し、よりスピーディーなチェックインが可能となりました。

営業面では、上述の「プレミアム戦略」を推進するために、「JALスイート」、「JALシェルフラットネオ」、「JALプレミアムエコノミー」サービスの周知に加え、各種増販施策によりシェア・競争力の向上を図りました。また、観光需要喚起策としては、「JAL 悟空・ダイナミックプライス」を昨年引き続き設定したのに加え、ホノルル、バンコク、シンガポール線等に期間を限定した「バリュー悟空」も新設し、よりお客さまのニーズに合致した運賃を展開しました。

当期間中のJALグループの国際線の供給は、収支改善を目指した路線運営の効率化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5.4%減少しました。一方、需要については、急激に内外景気が悪化するなか、食の問題が尾を引いた中国線をはじめとし、米州線、欧州線、東南アジア線、オセアニア線、グアム線等すべての路線で旅客数が前年を下回り、有償旅客キロベースで同13.6%の減少となりました。収入は、燃油サーチャージの見直し等はあったものの、ビジネス旅客需要の急激な減少や円高により単価が前期比8.0%の上昇にとどまったことから、同6.7%減の7,035億円となりました。

国内線旅客

路線運営面では路線の見直しと機材のダウンサイジングを引き続き進め、札幌＝沖縄線等14路線での運休に加え5路線で減便を実施し、運航体制の効率化により収支の改善を図りました。

商品戦略面では、本邦国内線初のサービスとして前年度に羽田＝伊丹線に導入して以来高い評価を頂いている「JALファーストクラス」サービスを羽田＝福岡線、札幌線にも導入したほか、羽田＝伊丹線においても7月には全15往復便に拡大するなど、お客さまの快適性と利便性の向上に努めました。

機材面では、今後の国内線における戦略的小型機であるエンブラエル170型機の導入を開始し、2月より小牧＝福岡、松山線で運航を開始しました。

また国内線空港運営面では、「JALファーストクラス」路線の拡充に合わせ、福岡空港、伊丹空港、新千歳空港のサクララウンジにファーストクラスご利用のお客さま、JMBダイヤモンドおよびJGCプレミアム会員のお客さま専用のセキュリティーゲートを設置したことにより、ご出発までゆっくりお過ごしいただけるようになりました。

営業面では、高騰を続けた燃油価格への対策として、普通運賃、往復割引運賃の値上げを行う一方で、ビジネス旅客需要の取り込み強化を図るため、ビジネスきっぷを新設しました。また、路線ごとの需要動向や競争環境に応じ特便割引運賃をきめ細かく設定し、収入の極大化を図りました。さらには、新たな機能を追加するなどWEB予約を強化したほか、先得割引運賃のJALグループ全国内線への拡大やイ

インターネットによる旅行商品である「ダイナミックパッケージ」の拡充等により需要喚起に努めました。

当期間中の JAL グループの国内線の供給は、路線の見直しと機材のダウンサイジング等から、有効座席キロベースで前期比 1.8%減少しました。一方、需要については、団体需要は需要喚起策の効果等から前期を上回って推移したものの、個人需要は景気の低迷によるビジネス旅客の減少等から前年を下回ったことから、有償旅客キロベースで前期比 1.4%の減少となりました。収入についても競合環境の激化を背景とした低価格運賃へのシフト等により単価が前期比 0.2%低下したこともあり、同 1.6%減の 6,665 億円となりました。

貨物・郵便

国際線貨物の需要面では、世界的な景気後退や為替の円高基調を背景に、供給を減らした米州線や欧州線が前年を下回ったほか、上期は前期を上回って推移した東南アジア線や中国線も下期に入って急速に落ち込みました。

機材および路線運営面では、ボーイング 747 在来型貨物専用機の退役を進めたほか、中国・東南アジア路線に中型機であるボーイング 767 型貨物専用機を集中して投入するなど、需要規模に応じた効率的な機材配置に努めました。また、2009 年 1 月以降はニューヨーク線の貨物便を運休するなど、更なる収益性向上を目指した供給体制へ迅速かつ柔軟に移行する一方、中部発のシカゴ線（成田経由）を開設するなど、お客さまの利便性向上を図りました。

商品運営面では、基本品質の更なる向上に加え、お客さまの多様なニーズを捉えた高付加価値商品「J PRODUCTS」を拡充し、需要喚起に努めました。具体的には、ハンドキャリーサービス「J CARRY」や未通関貨物を空港へ直接搬入する「J DIRECT」の販売を開始しました。

当期間中の JAL グループの国際線貨物の供給は、ボーイング 747 在来型貨物専用機の退役進捗等から、有効貨物トン・キロベースで前期比 8.2%の減少となりました。一方、需要については、供給削減や景気悪化の影響から、有償貨物トン・キロベースで前期比 20.2%の減少となりました。収入は、「J PRODUCTS」の拡充等の販売努力や燃油サーチャージの見直し、さらには供給体制の変化に伴う近距離路線の構成比増等の単価上昇要因はあったものの、競争の激化や円高の影響等から最終的な単価は前期比 1.3%の上昇にとどまったことから、同 19.2%減の 1,521 億円となりました。

国際郵便は、国際貨物同様に景気後退の影響から日本発が伸び悩んだものの、販売施策が功を奏した米国発やウォン安となった韓国発が堅調となり、需要は前期並みとなりました。

国内線貨物は、旅客便の路線見直しに伴う供給減の影響が一部地方路線であったものの、宅配貨物や生鮮貨物の堅調な出荷のもと、きめ細かな販売施策による貨物取り込みや、「ゆうパック」が当期より郵便扱いから貨物扱いになったこと等から、需要は前期を上回りました。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 14.8%増加し、収入は前期比 24.8%増の 347 億円となりました。

国内郵便は、「ゆうパック」の貨物扱いへの変更に伴い、需要は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）は歴史的な高水準で推移したあと急落するなどかつてない乱高下を示すなか、燃油消費量の削減に向けた様々な取り組みにより燃油費上昇の抑制に努めたものの、為替の影響も含めた最終的な燃油費は前期比 963 億円の大幅増加となりました。燃油費以外の費用については、従来から取り組んでいる聖域なきコスト削減の更なる徹底に加え、運営体制や業務プロセスの抜本的見直しにまで踏み込んだコスト構造改革の一部前倒し実施や下期以降の追加的緊急収支改善策の効果等から、殆どの費目で前期を下回りました。

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 1,102 億円減の 1 兆 7,164 億円、営業損益は同 1,395 億円減の△608 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。

	20年3月31日		購入	リース	売却 除却	リース 終了	他 (改修)	21年3月31日時点	
	所有	リース						所有	リース
ボーイング 747-400	36	1						36	1
ボーイング 747-400F	5	2						5	2
ボーイング 747LR	9	0			▲3			6	0
ボーイング 747F	3	1	+1		▲3	▲1		1	0
ボーイング 777	15	25	+5			▲2		20	23
エアバス A300-600R	18	4						18	4
ボーイング 767	19	24		+3				19	27
ボーイング 767F	0	3						0	3
ダグラス MD-90	16	0						16	0
ダグラス MD-81	12	6			▲4			8	6
ダグラス MD-87	2	0			▲2			0	0
ボーイング 737-400	9	14	+3			▲3		12	11
ボーイング 737-800	2	8		+8				2	16
ボンバルディア CRJ200	0	9						0	9
Embraer170	0	0	+2					2	0
ボンバルディア DHC-8-400	3	8						3	8
SAAB340B	10	4	+1			▲1		11	3
ボンバルディア DHC-8-100	4	0						4	0
ボンバルディア DHC-8-300	1	0						1	0
ブリテンノーマン BN-2B	2	0						2	0
合計	166	109	+12	+11	▲12	▲7		166	113

②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、新規の羽田発国際線チャーターや国内線ファーストクラスサービスの通年化等の増収要素があったものの、全般的な航空旅客需要の低迷およびこれに起因する路線撤退・減便等により外国受託社を含めて売上が落ち込み、減収減益となりました。

航空運送関連事業セグメントの売上高は前期比 1,364 億円減の 2,123 億円、営業利益は同 1 億円減の 40 億円となりました。

(注) 減収の主な要因は、前年度に子会社であった PFTC を売却したことおよび㈱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。

③旅行企画販売事業セグメント

㈱ジャルパックは、景気の悪化や燃油サーチャージの上昇による需要の低迷により、減収減益となりました。但し、第4四半期には円高や燃油サーチャージの値下げ等の影響でアジア方面を中心に一部の海外旅行需要の回復が見られました。

㈱ジャルツアーズは、各種キャンペーンや新規商品展開の結果、旅行代金単価が微減となったものの、取扱人数が全方面で前年を上回りました。また、経費の大幅な見直し等にも努めたことなどから、増収増益となりました。

旅行企画販売事業セグメントの売上高は前期比 534 億円減の 3,203 億円、営業利益は同 1 億円増の 11 億円となりました。

④カード・リース事業セグメント

㈱ジャルカードは、三菱東京 UFJ 銀行との資本提携に伴いカード事業以外の部門を分離したことが収入・費用双方の減少要素となりましたが、一方で JAL カード会員限定の「JAL ビジネスきっぷ」導入等の積極的な新規会員獲得施策により 2008 年度期末会員数が前期比 11%増の約 225 万人となったことで取扱高が増加し、増益となりました。

カード・リース事業セグメントの売上高は前期比 3 億円増の 661 億円、営業利益は同 10 億円増の 49 億円となりました。

⑤その他事業セグメント

予約システム事業を営む㈱アクセス国際ネットワークは、世界的な航空需要の低迷や円高の影響等により主に航空予約料収入の減少が大きく、減収減益となりました。

ホテル事業を営む㈱JAL ホテルズは、景気後退に伴う宿泊・宴会需要の低迷や、直営ホテルであったホテル日航ウインズ成田、ホテル日航ベイサイド大阪の営業終了等により減収減益となりました。

また、前年度に連結子会社であった NIKKO HOTELS (U. K.) LTD、HOTEL NIKKO SAIPAN, INC を売却したこともあり、その他事業セグメントの売上高は、前期比 167 億円減の 846 億円、営業利益は同 18 億円減の 7 億円となりました。

次期の見通し

国際旅客については、徹底的な路線の見直しやダウンサイジングの進捗等需要に応じた迅速な供給調整により引き続き供給が減少するなか、観光需要は円高や燃油サーチャージの大幅引き下げ等により近距離路線の回復が徐々にそれ以外の路線にも波及していく見込みですが、ビジネス需要については、世界経済の減速を背景とした企業の出張抑制の継続等から暫くは低迷が続く見通しです。

国内旅客については、景気悪化の影響から総需要が伸び悩むなか、不採算路線の運休や機材のダウンサイジング等を着実に進めることにより供給は引き続き減少の見込みです。一方、需要については、国際線同様ビジネス旅客の早急な回復が期待し難いことから個人旅客が引き続き低迷する見通しにあるほか、団体旅客も当面は前年をやや下回って推移する見通しです。

国際貨物については、世界経済の悪化による輸出入の急落を背景に、貨物需要の低迷は当分継続することが想定されるため、貨物機投入路線と運航便数の見直しにより供給の削減を進めます。

この間、単価は、国内旅客は前年並みで推移する見込みながら、国際旅客や国際貨物は燃油サーチャージの引き下げに加え、客体構成や路線構成の変化等から低下する見通しです。

この結果、連結営業収益については、航空運送事業の大幅減収を主因に前期比 2,031 億円減の 1 兆 7,480 億円となる見込みです。一方、連結営業費用は、供給削減や種々の自助努力による燃油消費量の減少等から燃油費が前期比 1,111 億円の大減収となるほか、コスト構造改革の進捗等からほぼすべての費目で前年を下回ることから、前期比 1,950 億円減の 1 兆 8,070 億円となる見通しです。この結果、連結営業損益は、△590 億円となる見込みです。また、連結経常損益については、前期比 259 億円悪化の△1,080 億円の見込みですが、連結当期純損益につきましては、抜本的な年金制度改革の効果等から前期並みの△630 億円となる見通しです。

【平成 22 年 3 月期 業績見通し】

(億円)

	平成 21 年 3 月期 (実績)	平成 22 年 3 月期 (見通し)	増減
連結営業収益	19,511	17,480	△2,031
連結営業利益	△508	△590	△82
連結経常利益	△821	△1,080	△259
連結当期純利益	△631	△630	1

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 95.0 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 76.2 米ドルと想定しております。なお、2009 年 3 月末において 2010 年 3 月期の燃油年間必要想定量の約 78% 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：新型インフルエンザの蔓延による航空需要の減退や燃油費の高騰等)には、収支の改善に向けあらゆる企業努力を尽くしてまいります。

②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。

③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。景気の急速な悪化を背景に当期は目標値に達しておりませんが、引き続き目標達成に向け最大限の努力を払ってまいります。

(2) 財政状態に関する分析

①資産、負債及び純資産の状況

当連結会計年度末の資産につきましては、前期に優先株の第三者割当増資で調達した現金を順次航空機をはじめとする設備投資に充当したこと、有利子負債の削減に向け、借入金返済・社債償還を進めたこと等から、現預金1,912億円の減少を主因に流動資産が前期比3,232億円減少したほか、固定資産も同479億円減少したことから、合計では同3,721億円減の1兆7,506億円となりました。一方、負債については、デリバティブ債務が増加したものの、有利子負債の削減を進めた結果、前期比978億円減の1兆5,539億円となりました。純資産は、当期純損失による利益剰余金の減少や繰延ヘッジ損益の減少を主因に、前期比2,742億円減の1,967億円となりました。

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)

税金等調整前当期純損失590億円に減価償却費等の非資金項目、営業活動に係る債権・債務の加減算等を行った結果、営業活動によるキャッシュ・フロー(インフロー)は317億円となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

主に航空機・部品等の取得および導入予定機材の前払金支払による支出を行なったことから、投資活動によるキャッシュ・フロー(アウトフロー)は△1,056億円となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

社債償還による支出と長期借入金の返済による支出を合わせ、財務活動によるキャッシュ・フロー(アウトフロー)は△1,167億円となりました。

以上の結果、当連結会計年度末における現金及び現金同等物の残高は前連結会計年度末と比べ1,922億円減少し、1,617億円となりました。

(参考) キャッシュ・フロー関連指標の推移

	17年3月期	18年3月期	19年3月期	20年3月期	21年3月期
自己資本比率(%)	9.0	6.9	14.9	21.4	10.0
時価ベースの 自己資本比率(%)	28.7	28.2	32.0	33.3	31.2
債務償還年数(年)	9.0	12.2	8.0	5.8	25.2
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)	5.7	4.5	6.7	8.2	1.7

※ 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

現在、当社は「2010年度に安定的な成長軌道に乗る」ことを目指して新再生中期プランの諸施策に取り組んでおり、特に、人件費をはじめとする聖域なきコスト削減施策については着実に進捗しております。しかしながら、外部環境は、燃油価格の乱高下や未曾有の景気悪化により大きく変化しており、当期は旅客・貨物需要の大幅な減少と燃油費の増加を主因とする業績の大幅な悪化を余儀なくされました。そのため、株主の皆さまには誠に遺憾ながら、当期および次期につきましては、普通株式については無配当とさせて頂く見込みです。当社では、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利益を確保できる強固な企業体質を構築してまいります。なお、2008年3月に発行しましたA種株式については、配当を実施する予定です。

(4) 事業等のリスク**①中期経営計画**

当社は、現在2008年2月に発表した「新再生中期プラン」を鋭意推進しておりますが、世界景気の後退を映じた足許の業績の悪化を踏まえ、新たな経営計画の策定に向けて取り組んでいるところであり、2009年度半ばまでに公表の予定です。

これら計画は、作成時において最も適切と考えられる情報や分析等に基づいておりますが、当社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。

③当社グループの属するマーケットおよび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や新型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。

④燃油価格およ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。

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。

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。

当社及び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19年12月、欧州委員会より異議告知書を受領し、また、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12月、ニュージーランド商務委員会により提訴されました。この他、カナダ、スイス、オーストラリア及び韓国においても各国独禁当局より調査を受けております。

また、米国において同社を含む複数の航空会社に対し、貨物及び旅客に関する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おります。この他、カナダ及びオーストラリアにおいても貨物に関する集団訴訟が複数提起されております。

上記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。

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、業務に影響を及ぼす可能性があります。

⑧温暖化防止等に係わる規制の影響

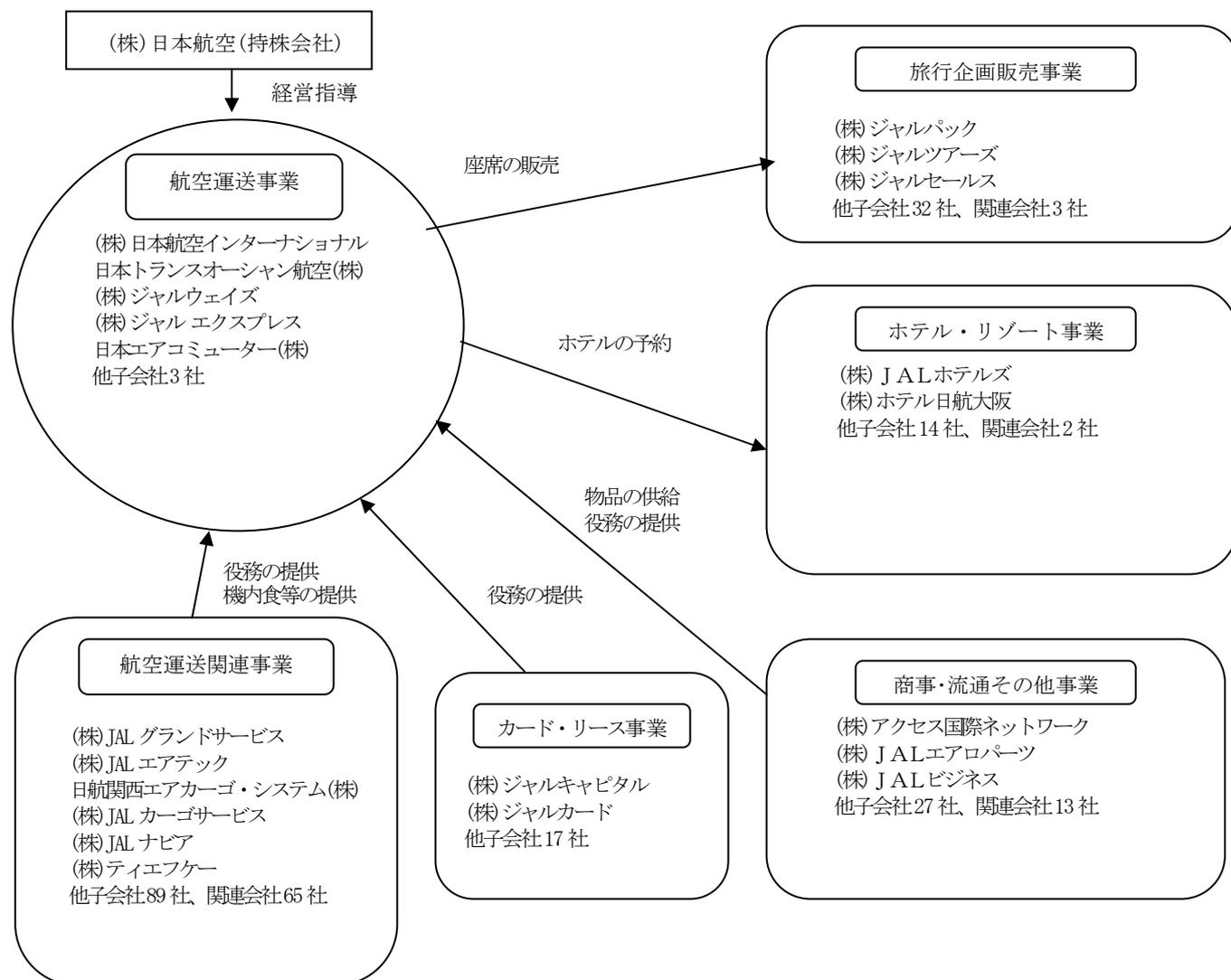
近年、温暖化防止を始めとした地球環境に係わる企業の社会的責任が高まるなか、EUにおいて航空部門を排出量取引制度に含めることが承認されたほか、国内においても排出量取引の試行的実施が開始されるなど、経済的手法導入への対応も含めた温室効果ガスの排出量削減に係わる取り組み強化が内外共に求められてきています。今後、国際航空分野の排出量取り扱いの決定や国内における経済的手法の正式導入等が行われた場合、当社グループの事業又は業績に影響を及ぼす可能性があります。

2. 企業集団の状況

当社グループは、当社、子会社203社及び関連会社83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、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)ジャルウェイズ、(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、琉球エアコミューター(株)、(株)ジェイエアの子会社8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95社、関連会社65社が行っており、そのうち(株)JALグランドサービス、(株)JALカーゴサービス、(株)ティエフケー他52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8社による航空運送を含む旅行の企画販売を子会社35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27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19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1社を連結している。 |
| (5) その他事業 | 以下のとおり、子会社46社、関連会社15社、合計61社が行っている。 |
| ① 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。 |
| 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、情報通信業等を子会社30社、関連会社13社が行っており、そのうち(株)アクセス国際ネットワーク、(株)JALエアロパーツ、(株)JALビジネス他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、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際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2007年2月に発表したほか、翌2008年2月には、その後の燃油価格の上昇やサブプライムローン問題の発生による景気減速等の環境変化を踏まえ、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」を発表しました。

新再生中期プランの初年度に当たる2008年度はその達成に向け全社をあげて真摯に取り組み、聖域なき路線の見直し、燃費効率の良い新機材の導入や機材のダウンサイジングの進展、国際線新ファースト・ビジネスクラスシートの導入や国際線プレミアムエコノミーサービス・国内線ファーストクラスサービスの拡大等プレミアム戦略の推進、連結人員削減目標の1年前倒しでの達成、連結人件費500億円削減施策の完遂、関連事業の見直し等各施策を着実に実行いたしました。

しかしながら、この間、燃油価格のかつてない規模での乱高下に加え、世界景気は米国発の金融危機を契機に秋口以降未曾有の後退局面に突入し、2008年度のJALグループの収入及び損益は当初の予想を大幅に下回るものとなりました。

こうした状況下、JALグループでは、2009年度もこうした厳しい外部環境が継続するとの認識の下、コスト構造改革の全面展開や新たな人件費施策による収支改善等を盛り込みつつ、「新再生中期プラン」で掲げた利益目標を下方に修正した2009年度計画を策定いたしました。

さらに、2010年度以降の取り組みについては、首都圏空港の拡大というビジネスチャンスを活かしつつ安定的な経営基盤を早期に確立するための諸施策を盛り込んだ次期中期計画を2009年度半ばまでに発表する予定です。これにより持続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。

(4) 会社の対処すべき課題

JALグループでは、当社の存立基盤である安全運航の堅持や、お客さま視点の徹底、企業風土改革については、事業運営に当たっての普遍的な課題であり、これを継承推進します。このうち、安全運航については、経営トップのリーダーシップのもと、「安全管理体制の推進」、「安全文化の醸成(ヒューマンへの取り組み)」、「危機管理機能の強化」、「航空保安の堅持」を基本施策といたします。また、お客さま視点の徹底については、「基本品質の強化」、「お客さまの声の商品・サービスへの反映」、さらには「CS意識の醸成と浸透」を基本施策とし、ヒューマンサービスの向上、ユニバーサルデザインの浸透・展開等に海外地区を含めてグローバルに取り組みます。

当社は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

因や一連の安全上のトラブルなどにより、継続的な利益の確保ができませんでした。こうした厳しい状況のなかにおいても、羽田および成田空港の拡張という航空業界における大きなビジネスチャンスを実践につかむために、財務体質の改善や安定的成長軌道の確立等を目的として、2008年2月には「再生中期プラン」を発表し、着実に諸施策を実行してまいりました。

しかしながら、前述のとおり、未曾有の世界景気の悪化を背景に、2008年度の業績は想定を大幅に下回りました。こうした状況下、単年度計画として新たに策定した「2009年度経営計画」においては、2009年度の収支改善を図るため、①収入確保施策、②事業規模適正化施策、③コスト構造改革の実施に加え、事業運営の根幹である④「人財」に関する強化施策を重点戦略と位置付けて推進してまいります。

まず、収入確保施策としては、上位クラスをご利用のお客さまに対する競争力向上を目的としたプレミアム戦略を構造的な施策として継続する一方、業務需要が低迷するなか、2009年度は特に観光需要を喚起する様々な施策を実行し、収入の極大化を図ります。次に、事業規模の適正化については、国際旅客、国内旅客、貨物のすべての分野において、継続的な路線の見直し、機材のダウンサイジングの更なる推進により、供給の適正化と固定費の削減を図り、事業の収益性を改善します。また、期中であっても、需要の変動に即応し、柔軟に供給の見直しを行います。さらに、コスト構造改革としては、従来より進めていた運営体制や業務プロセスの抜本的見直しを一層推進し、基本品質・販売競争力の向上を図りつつ突発的なリスクにも耐え得るコスト構造を整備することにより、首都圏枠拡大後の競争に打ち勝つ体制を構築します。さらに追加的な人件費施策にも取り組みあらゆる手段を使い収益極大化に努めます。

「人財」に関する強化策としては、厳しい環境下においてこそ「人財」を事業運営の根幹と認識し、JALグループの「人財」の育成と登用を積極的に実行し、グループ社員一人ひとりの「人財力」を強化します。

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、首都圏枠拡大を最大限に活用し国内・国際のネットワークをさらに充実させるとともに、徹底的に商品やサービス品質の向上、強化を図ってまいります。

また、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。

さらに、会社法や金融商品取引法に基づいて内部統制が有効に機能するための体制を整備し、法令の遵守、業務の有効性と効率性、財務報告の信頼性を確保します。

残念ながら2008年度は世界経済の急速な悪化を背景に営業損失を計上せざるを得ませんが、JALグループは、今後とも、世界景気の更なる後退や競争の激化、燃油の高騰など内外の環境変化に対しては、事業計画や設備投資計画の見直し、コスト構造改革の更なる深掘り等を含め機動的かつ柔軟に戦略の追加・深掘り・見直しを行い、あらゆる環境においても継続的に利益を確保できる強固な企業体質を構築してまいります。

4. 連結財務諸表

(1) 連結貸借対照表

資産の部

	前期	当期	増減
	(平成20年3月31日)	(平成21年3月31日)	(△印減)
	金額	金額	金額
I 流動資産	百万円	百万円	百万円
現金及び預金	354,977	163,696	△ 191,281
受取手形及び営業未収入金	241,349	170,912	△ 70,436
有価証券	8,795	9,391	596
貯蔵品	90,985	81,857	△ 9,127
繰延税金資産	2,595	2,909	313
その他	115,187	60,952	△ 54,235
貸倒引当金	△ 3,575	△ 2,690	885
小計	810,315	487,029	△ 323,285
II 固定資産			
(有形固定資産)	(1,037,117)	(1,031,021)	(△ 6,095)
建物及び構築物	116,698	110,012	△ 6,685
機械装置及び運搬具	30,772	30,342	△ 429
航空機	721,967	723,590	1,622
土地	35,609	35,013	△ 596
建設仮勘定	113,247	116,510	3,262
その他	18,821	15,551	△ 3,269
(無形固定資産)	(82,838)	(79,548)	(△ 3,289)
ソフトウェア	81,876	78,630	△ 3,245
その他	961	917	△ 43
(投資その他の資産)	(190,579)	(152,010)	(△ 38,568)
投資有価証券	62,174	58,611	△ 3,562
長期貸付金	12,720	12,846	126
繰延税金資産	5,593	6,030	436
その他	112,728	77,017	△ 35,711
貸倒引当金	△ 2,638	△ 2,494	143
小計	1,310,534	1,262,580	△ 47,953
III 繰延資産			
株式交付費	1,933	1,068	△ 865
小計	1,933	1,068	△ 865
資産合計	2,122,784	1,750,679	△ 372,104

負債及び純資産の部

科 目	前期	当期	増 減
	(平成20年3月31日)	(平成21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			
I 流 動 負 債			
営業未払金	264,914	190,045	△ 74,868
短期借入金	3,084	2,911	△ 172
1年内償還社債	28,000	52,000	24,000
1年内返済長期借入金	130,335	128,426	△ 1,908
未払法人税等	4,454	1,521	△ 2,932
繰延税金負債	15,016	33	△ 14,983
賞与引当金	4,526	-	△ 4,526
独禁法関連引当金	2,003	1,964	△ 39
デリバティブ債務	-	126,259	126,259
その他	208,894	146,734	△ 62,159
小 計	661,229	649,897	△ 11,331
II 固 定 負 債			
社債	102,229	50,229	△ 52,000
長期借入金	651,416	567,963	△ 83,453
繰延税金負債	17,192	6,534	△ 10,657
退職給付引当金	95,485	94,911	△ 573
独禁法関連引当金	15,210	5,083	△ 10,127
その他	108,950	179,288	70,337
小 計	990,483	904,010	△ 86,473
負 債 合 計	1,651,713	1,553,907	△ 97,805
純 資 産 の 部			
I 株 主 資 本			
資本金	251,000	251,000	-
資本剰余金	155,836	155,806	△ 30
利益剰余金	41,320	△ 21,874	△ 63,194
自己株式	△ 890	△ 917	△ 26
小 計	447,266	384,014	△ 63,252
II 評 価 ・ 換 算 差 額 等			
その他有価証券評価差額金	2,578	△ 1,440	△ 4,018
繰延ヘッジ損益	8,167	△ 201,816	△ 209,983
為替換算調整勘定	△ 4,077	△ 6,101	△ 2,024
小 計	6,668	△ 209,358	△ 216,026
III 少 数 株 主 持 分	17,136	22,115	4,979
純 資 産 合 計	471,070	196,771	△ 274,299
負 債 及 び 純 資 産 合 計	2,122,784	1,750,679	△ 372,104

(2) 連結損益計算書

科 目	前 期	当 期	増 減
	(自 平成19年4月1日) (至 平成20年3月31日)	(自 平成20年4月1日) (至 平成21年3月31日)	(△印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
I 営業収益	2,230,416	1,951,158	△ 279,257
II 事業費	1,776,979	1,687,881	△ 89,098
営業総利益	453,436	263,277	△ 190,159
III 販売費及び一般管理費	363,423	314,162	△ 49,261
営業利益または損失(△)	90,013	△ 50,884	△ 140,898
IV 営業外収益	20,825	31,341	10,515
受取利息	4,859	3,878	△ 981
受取配当金	2,365	1,425	△ 940
持分法による投資利益	2,176	1,630	△ 545
デリバティブ利益	-	17,462	17,462
為替差益	4,070	-	△ 4,070
その他	7,354	6,944	△ 409
V 営業外費用	41,021	62,634	21,613
支払利息	20,009	17,536	△ 2,473
航空機材処分損	11,871	7,633	△ 4,237
デリバティブ損失	-	8,874	8,874
為替差損	-	19,571	19,571
その他	9,140	9,018	△ 121
経常利益または損失(△)	69,817	△ 82,177	△ 151,995
VI 特別利益	36,232	44,604	8,371
カード使用权等許諾益	-	23,426	23,426
投資有価証券売却益	20,557	18,088	△ 2,468
固定資産売却益	5,988	-	△ 5,988
厚生年金基金代行返上益	5,528	-	△ 5,528
その他	4,158	3,088	△ 1,069
VII 特別損失	76,217	21,440	△ 54,777
厚生年金基金代行返上損	-	8,798	8,798
固定資産処分損	-	2,577	2,577
臨時償却費	9,116	2,504	△ 6,612
減損損失	13,501	2,273	△ 11,227
特別退職金	20,016	-	△ 20,016
独禁法関連引当金繰入額	17,213	-	△ 17,213
その他	16,368	5,286	△ 11,081
税金等調整前当期純利益 または純損失(△)	29,832	△ 59,014	△ 88,846
法人税、住民税及び事業税	4,897	3,181	△ 1,716
法人税等調整額	6,894	22	△ 6,872
少数株主利益	1,118	977	△ 141
当期純利益または純損失(△)	16,921	△ 63,194	△ 80,116

(3)連結株主資本等変動計算書

〔 自 平成19年4月1日
至 平成20年3月31日 〕〔 自 平成20年4月1日
至 平成21年3月31日 〕

	(単位:百万円)	(単位:百万円)
株主資本		
資本金		
前期末残高	174,250	251,000
当期変動額		
新株の発行	76,750	-
当期変動額合計	76,750	-
当期末残高	251,000	251,000
資本剰余金		
前期末残高	79,096	155,836
当期変動額		
新株の発行	76,750	-
自己株式の処分	△ 9	△ 30
当期変動額合計	76,740	△ 30
当期末残高	155,836	155,806
利益剰余金		
前期末残高	24,776	41,320
当期変動額		
当期純利益または純損失(△)	16,921	△ 63,194
連結範囲の変動	△ 377	-
当期変動額合計	16,544	△ 63,194
当期末残高	41,320	△ 21,874
自己株式		
前期末残高	△ 887	△ 890
当期変動額		
連結範囲の変動	13	-
持分法適用会社の持分比率の変動に伴う	44	-
自己株式の増減		
自己株式の取得	△ 139	△ 168
自己株式の処分	77	141
当期変動額合計	△ 3	△ 26
当期末残高	△ 890	△ 917
株主資本合計		
前期末残高	277,235	447,266
当期変動額		
新株の発行	153,500	-
当期純利益または純損失(△)	16,921	△ 63,194
連結範囲の変動	△ 363	-
持分法適用会社の持分比率の変動に伴う	44	-
自己株式の増減		
自己株式の取得	△ 139	△ 168
自己株式の処分	67	110
当期変動額合計	170,030	△ 63,252
当期末残高	447,266	384,014

(3)連結株主資本等変動計算書

〔自 平成19年4月1日
至 平成20年3月31日〕〔自 平成20年4月1日
至 平成21年3月31日〕

(単位:百万円)

(単位:百万円)

評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	3,557	2,578
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△ 979	△ 4,018
当期変動額合計	△ 979	△ 4,018
当期末残高	2,578	△ 1,440
繰延ヘッジ損益		
前期末残高	35,314	8,167
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△ 27,147	△ 209,983
当期変動額合計	△ 27,147	△ 209,983
当期末残高	8,167	△ 201,816
為替換算調整勘定		
前期末残高	△ 5,020	△ 4,077
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	943	△ 2,024
当期変動額合計	943	△ 2,024
当期末残高	△ 4,077	△ 6,101
評価・換算差額等合計		
前期末残高	33,851	6,668
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△ 27,183	△ 216,026
当期変動額合計	△ 27,183	△ 216,026
当期末残高	6,668	△ 209,358
少数株主持分		
前期末残高	20,785	17,136
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△ 3,649	4,979
当期変動額合計	△ 3,649	4,979
当期末残高	17,136	22,115
純資産合計		
前期末残高	331,873	471,070
当期変動額		
新株の発行	153,500	-
当期純利益または純損失(△)	16,921	△ 63,194
連結範囲の変動	△ 363	-
持分法適用会社の持分比率の変動に伴う		
自己株式の増減	44	-
自己株式の取得	△ 139	△ 168
自己株式の処分	67	110
株主資本以外の項目の当期変動額(純額)	△ 30,832	△ 211,047
当期変動額合計	139,197	△ 274,299
当期末残高	471,070	196,771

(4)連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前期 (自 平成19年4月 1日) 至 平成20年3月31日)	当期 (自 平成20年4月 1日) 至 平成21年3月31日)
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または純損失(△)	29,832	△ 59,014
減価償却費	116,580	118,043
有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損(△は益)	△ 18,596	—
有価証券及び投資有価証券売却損益(△は益)	—	△ 18,053
有価証券及び投資有価証券評価損益(△は益)	—	1,434
固定資産除売却損益及び減損損失(△は益)	21,824	10,448
退職給付引当金の増減額(△は減少)	△ 32,522	△ 524
受取利息及び受取配当金	△ 7,224	△ 5,303
支払利息	20,009	17,536
為替差損益(△は益)	2,857	853
持分法による投資損益(△は益)	△ 2,176	△ 1,630
カード使用権等許諾益	—	△ 23,426
受取手形及び営業未収入金の増減額(△は増加)	12,179	68,336
貯蔵品の増減額(△は増加)	△ 9,055	9,238
営業未払金の増減額(△は減少)	10,775	△ 73,344
その他	30,857	△ 18,203
小計	175,341	26,390
利息及び配当金の受取額	7,945	6,074
利息の支払額	△ 19,300	△ 18,175
カード使用権等許諾による収入	—	23,426
法人税等の支払額	△ 6,654	△ 5,961
営業活動によるキャッシュ・フロー	157,331	31,755
投資活動によるキャッシュ・フロー		
定期預金の預入による支出	△ 1,290	△ 119,126
定期預金の払戻による収入	8,044	118,222
固定資産の取得による支出	△ 174,831	△ 167,856
固定資産の売却による収入	115,759	45,789
有価証券の取得による支出	△ 9,012	△ 42,406
有価証券の売却及び償還による収入	10,576	41,439
投資有価証券の取得による支出	△ 1,604	△ 4,387
投資有価証券の売却及び償還による収入	16,051	22,462
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の取得による収入	95	—
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による支出	△ 722	△ 135
連結の範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入	8,716	143
貸付けによる支出	△ 1,397	△ 2,045
貸付金の回収による収入	3,182	1,763
その他	203	480
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 26,229	△ 105,653
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(△は減少)	△ 2,747	△ 367
長期借入れによる収入	82,786	46,652
長期借入金の返済による支出	△ 122,592	△ 132,015
株式の発行による収入	151,825	—
社債の償還による支出	△ 70,000	△ 28,000
配当金の支払額	△ 6	△ 2
少数株主への配当金の支払額	△ 284	△ 205
その他	△ 2,083	△ 2,829
財務活動によるキャッシュ・フロー	36,896	△ 116,767
現金及び現金同等物に係る換算差額	△ 3,644	△ 1,307
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	164,354	△ 191,973
現金及び現金同等物の期首残高	191,381	354,037
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	△ 1,698	△ 312
現金及び現金同等物の期末残高	354,037	161,751

(5) 継続企業の前提に重要な疑義を抱かせる事象又は状況

該当事項はない。

(6) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項

1. 連結の範囲に関する事項

連結子会社の数 120 社
 主要な連結子会社の名称

株式会社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
 日本エアコンピューター株式会社
 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 J A L ホテルズ

株式会社 JAL マイレージバンクは、連結子会社である株式会社ジャルカードを会社分割し、新規設立したため、当期より連結の範囲に含めている。

従来、連結子会社であった日本アジア航空株式会社は株式会社日本航空インターナショナルと合併、成田ロジスティック・ターミナル株式会社は株式会社 JAL カーゴサービスと合併、TOUR CREATE, INC. 及び HAWAII HOTEL RESERVATIONS SYSTEMS, INC. は JALPAK INTERNATIONAL HAWAII, INC. 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。

従来、連結子会社であった JALPAK INTERNATIONAL U. S. A., INC.、JALPAK MALAYSIA SDN. BHD. 及び UNIVERSAL HOLIDAYS INC. 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。

また、重要性の観点から、アジア旅行開発株式会社、ジェイ インテル株式会社、JALPAK DE MEXICO S. A. DE C. V.、株式会社 J A L スカイ福島及び JAL CAPITAL CORPORATION を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 TRANS QUALITY, INC. 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。

また、TRANS QUALITY, INC. が連結の範囲から除外されたことに伴い、従来連結子会社であった TRANS QUALITY, INC. の子会社である CREATIVE GREETING SERVICE, INC. は当期より連結の範囲から除外している。

なお、ジャルアカデミー株式会社は JAL アカデミー株式会社に変更している。

2. 持分法の適用に関する事項

非連結子会社 83 社及び関連会社 83 社のうち、日本タービンテクノロジー株式会社等 18 社に対する投資については持分法を適用している。

従来連結子会社であった TRANS QUALITY, INC. 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 17 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 28 日であるが、連結決算日と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（貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切り下げの方法により算定）

②有価証券 その他有価証券
 ・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）
 売却原価は主として移動平均法
 ・時価のないもの 主として、移動平均法に基づく原価法

③デリバティブ 時価法

(2) 固定資産の減価償却方法

航空機	定額法並びに定率法
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
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を母体企業とする日本航空厚生年金基金（平成20年10月1日にJAL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20年10月1日に厚生労働大臣から過去分返上の認可を受け、同時に一部制度の改定を実施している。この結果、当期の営業損失及び経常損失は955百万円増加し、税金等調整前当期純損失は9,753百万円増加している。

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 JAL グランドサービス企業年金基金は、厚生年金基金の代行部分について、平成 20 年 3 月 31 日に厚生労働大臣から過去分返上の認可を受け、平成 21 年 1 月 13 日に国へ返還額（最低責任準備金）を納付している。これによる損益への影響は軽微である。平成 20 年 4 月 1 日に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存続会社として合併した日本アジア航空株式会社の国内従業員に係る部分及び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。これによる損益への影響は軽微である。

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 当社及び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19年12月、欧州委員会より異義告知書を受領し、また、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12月、ニュージーランド商務委員会により提訴された。この他、カナダ、スイス、オーストラリア及び韓国においても各国独禁当局より調査を受けている。

また、米国において同社を含む複数の航空会社に対し、貨物及び旅客に関する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、貨物に関する集団訴訟が複数提起されている。

これらのうち欧州委員会の調査及び旅客に関する米国の集団訴訟については、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、その他については、制裁金や賠償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。

(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) 重要なリース取引の処理方法

所有権移転外ファイナンス・リース取引については、通常の売買取引に係る会計処理によっている。なお、平成 20 年 4 月 1 日前に契約を締結した所有権移転外ファイナンス・リース取引については、引き続き通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を適用している。

(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リスクしか負わない短期投資を計上している。

(7) 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

1. たな卸資産については、従前どおり主として移動平均法による原価法により算定しているが、当期より「棚卸資産の評価に関する会計基準」(企業会計基準第9号平成18年7月5日)が適用されたことに伴い、貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切り下げを反映した方法によっている。これにより、当期の営業損失は19百万円増加し、経常損失及び税金等調整前当期純損失は、468百万円増加している。
2. 当期より、「連結財務諸表作成における在外子会社の会計処理に関する当面の取扱い」(実務対応報告18号平成18年5月17日)を適用している。これによる損益に与える影響は軽微である。
3. 所有権移転外ファイナンス・リース取引については、従来、賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっていたが、「リース取引に関する会計基準」(企業会計基準第13号(平成5年6月17日(企業会計審議会第一部会)、平成19年3月30日改正))及び「リース取引に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第16号(平成6年1月18日(日本公認会計士協会 会計制度委員会)、平成19年3月30日改正))を適用し、通常の売買取引に係る会計処理によっている。また、所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産の減価償却の方法については、リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法を採用している。なお、平成20年4月1日前に契約を締結した所有権移転外ファイナンス・リース取引については、引き続き通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理を適用している。以上による損益に与える影響は軽微である。

(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	1,420,162 百万円	当期	1,374,021 百万円
----	---------------	----	---------------

(2) 偶発債務

保証債務

前期	4,471 百万円	当期	3,905 百万円
----	-----------	----	-----------

保証予約及び経営指導念書等

前期	981 百万円	当期	671 百万円
----	---------	----	---------

当社及び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19年12月、欧州委員会より異議告知書を受領し、また、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12月、ニュージーランド商務委員会により提訴された。この他、カナダ、スイス、オーストラリア及び韓国においても各国独禁当局より調査を受けている。

また、米国において同社を含む複数の航空会社に対し、貨物及び旅客に関する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、貨物に関する集団訴訟が複数提起されている。

上記の結果、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。これらのうち欧州委員会の調査及び旅客に関する米国の集団訴訟については、将来発生しうる損失の現時点での最善の見積額を引当金として計上している。なお、その他については、制裁金や賠償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	817,643 百万円	当期	791,841 百万円
----	-------------	----	-------------

担保付き債務

前期	447,687 百万円	当期	411,034 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 6,453 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。

当期(自 平成20年4月1日 至 平成21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	建物及び構築物	千葉県成田市

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、売却予定資産においては代替投資が予定されていない資産で、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(2,273百万円)として特別損失に計上している。その内訳は、航空機2,121百万円、建物及び構築物152百万円である。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3.7%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(3百万円)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。

当期(自平成20年4月1日至平成21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	3,346,383	—	—	3,346,383
自己株式				
普通株式	3,037	792	520	3,309

(注) 1. 普通株式の自己株式の株式数の増加792千株は、単元未満株式買取請求に伴う買い取り792千株であり、普通株式の自己株式の株式数の減少520千株は、単元未満株式買増請求に伴う売却520千株によるものである。

(リース取引関係)

(単位:百万円)

	前 期 (自 平成 19 年 4 月 1 日) (至 平成 20 年 3 月 31 日)			当 期 (自 平成 20 年 4 月 1 日) (至 平成 21 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				(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もの)		
	航空機	その他	合計	航空機	その他	合計
1. 取得価額相当額	598,358	18,366	616,725	553,861	10,106	563,968
減価償却累計額相当額	272,121	11,711	283,833	278,268	5,097	283,366
減損損失累計額相当額	-	-	-	-	-	-
期末残高相当額	326,237	6,654	332,891	275,593	5,009	280,602
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	53,429		1年内	45,471	
	1年超	287,579		1年超	243,098	
	合 計	341,009		合 計	288,570	
リース資産減損勘定の残高	-			-		
3. 支払リース料	60,862			57,593		
リース資産減損勘定の取崩額	-			-		
減価償却費相当額	56,295			53,397		
支払利息相当額	4,831			4,125		
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	37,783		1年内	42,304	
	1年超	252,478		1年超	272,937	
	合 計	290,261		合 計	315,242	
(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				(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もの)		
	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	247	698	946	-	-	-
減価償却累計額	193	298	492	-	-	-
減損損失累計額	-	-	-	-	-	-
期末残高	53	400	454	-	-	-
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	137		1年内	-	
	1年超	314		1年超	-	
	合 計	451		合 計	-	
3. 受取リース料	193			141		
減価償却費	175			126		
受取利息相当額	17			15		
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		
当期 (平成21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	5,215	5,988	773
(2) 債券	8,352	8,550	198
(3) その他	180	181	0
小計	13,747	14,719	972
(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	6,408	4,293	△ 2,115
(2) 債券	—	—	—
(3) その他	617	605	△ 11
小計	7,026	4,899	△ 2,126
合計	20,773	19,619	△ 1,154
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
	862	15	0
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	230	
	非上場株式	17,026	
	その他	103	
合計		17,360	
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	8,352		
合計	8,352		

(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、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。

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。

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(平成20年10月1日にJAL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20年10月1日に厚生労働大臣から過去分返上の認可を受け、同時に一部制度の改定を実施している。

また、同基金では、キャッシュバランス類似制度等を選択的に導入している。

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。

2. 退職給付債務に関する事項

(単位:百万円)

	前 期 (平成20年3月31日)	当 期 (平成21年3月31日)
退職給付債務	△ 844,232	△ 800,971
年金資産	479,214	408,398
退職給付引当金	95,485	94,911
前払年金費用	△ 54,205	△ 33,814
差引	△ 323,737	△ 331,476
(差引内訳)		
会計基準変更時差異の未処理額	△ 97,534	△ 75,600
未認識数理計算上の差異	△ 225,654	△ 256,111
未認識過去勤務債務	△ 547	235
	△ 323,737	△ 331,476

3. 退職給付費用に関する事項

(単位:百万円)

	前 期 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)	当 期 (自平成20年4月1日 至平成21年3月31日)
勤務費用	25,320	22,413
利息費用	22,697	20,511
期待運用収益	△ 26,042	△ 20,796
会計基準変更時差異の費用処理額	14,516	13,307
数理計算上の差異の費用処理額	15,227	20,178
過去勤務債務の費用処理額	△ 20,548	786
小計	31,171	56,401
その他	2,204	2,119
退職給付費用	33,375	58,521
厚生年金基金の代行部分返上に伴う損益	△ 5,528	8,629
確定拠出年金への移行等に伴う損益	74	37
原則法変更時差異	508	△ 4
計	28,430	67,184

4. 退職給付債務等の計算基礎に関する事項

	前 期 (自平成19年4月1日 至平成20年3月31日)	当 期 (自平成20年4月1日 至平成21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	1.5%~5.1%	1.5%~6.1%
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際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

	(単位:百万円)
繰延税金資産	
機材関連繰延負債	29,240
関係会社株式評価損	23,060
退職給付引当金	16,855
繰延ヘッジ損失	12,193
営業未払金	10,420
独禁法関連引当金	6,783
未払確定拠出年金移換金	3,330
臨時償却費	2,795
貸倒引当金	2,156
繰越欠損金	23,472
その他	18,162
繰延税金資産合計	<u>148,472</u>
繰延税金負債	
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	7,750
其他有価証券評価差額金	2,282
その他	3,247
繰延税金負債合計	<u>38,406</u>
繰延税金資産純額小計	<u>110,065</u>
評価性引当額	<u>△ 134,084</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、記載を省略している。

当期
(平成21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

	(単位:百万円)
繰延税金資産	
繰延ヘッジ損失	81,371
機材関連繰延負債	25,408
退職給付引当金	24,980
関係会社株式評価損	22,280
営業未払金	10,327
独禁法関連引当金	2,777
未払確定拠出年金移換金	2,448
繰越欠損金	44,226
その他	20,342
繰延税金資産合計	<u>234,165</u>
繰延税金負債	
連結子会社及び持分法適用会社の留保利益	6,029
繰延ヘッジ利益	1,856
その他	2,769
繰延税金負債合計	<u>10,654</u>
繰延税金資産純額小計	<u>223,510</u>
評価性引当額	<u>△ 221,139</u>
繰延税金資産(負債)純額合計	<u>2,371</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

当期は税金等調整前当期純損失を計上したため、記載を省略している。
なお、法定実効税率は40.69%である。

(デリバティブ取引関係)

前期(平成20年3月31日)

デリバティブ取引の契約額等、時価評価損益の状況

(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。

当期(平成21年3月31日)

デリバティブ取引の契約額等、時価評価損益の状況

(単位:百万円)

対象物の種類	取引の種類	契約額等	時価	評価損益
コモディティ	スワップ取引			
	支払固定・受取変動	5,323	△ 2,489	△ 2,489
	受取固定・支払変動	4,243	2,489	2,489
合計				-

- (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									
① 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
② 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

当期 (自平成20年4月1日 至平成21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									
① 外部顧客に対する 売上高		1,527,336	34,538	316,703	19,423	53,157	1,951,158	-	1,951,158
② セグメント間の内部 売上高又は振替高		189,090	177,831	3,612	46,748	31,531	448,813	(448,813)	-
計		1,716,426	212,370	320,315	66,171	84,688	2,399,972	(448,813)	1,951,158
営業費用		1,777,308	208,292	319,198	61,211	83,949	2,449,961	(447,917)	2,002,043
営業利益または損失(△)		△60,882	4,078	1,116	4,959	738	△49,989	(895)	△50,884
2. 資産、減価償却費、減 損損失及び資本的支出									
資産		1,681,852	121,334	49,274	168,410	55,179	2,076,052	(325,372)	1,750,679
減価償却費		111,331	2,260	628	2,773	1,212	118,206	(162)	118,043
減損損失		2,273	-	-	-	-	2,273	-	2,273
資本的支出		163,210	2,619	419	676	1,036	167,962	(2,534)	165,427

(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。

当期(自平成20年4月1日 至平成21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
I 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
II 連結売上高				百万円 2,230,416
III 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 %

	当 期 (自 平成20年4月1日 至 平成21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 435,795	百万円 269,525	百万円 193,817	百万円 899,138
II 連結売上高				百万円 1,951,158
III 連結売上高に占める 海外売上高の割合	22.3 %	13.8 %	9.9 %	46.1 %

(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、株式会社ジャルウェイズ、日本トランスオーシャン航空株式会社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19年4月1日) (至平成20年3月31日)		(自平成20年4月1日) (至平成21年3月31日)		
国際線		百万円		百万円		
	旅客収入	754,300	41.3%	703,522	41.0%	93.3%
	貨物収入	188,235	10.3%	152,184	8.9%	80.8%
	郵便収入	9,926	0.5%	8,519	0.5%	85.8%
	手荷物収入	1,949	0.1%	1,561	0.1%	80.1%
	小計	954,411	52.2%	865,786	50.5%	90.7%
国内線	旅客収入	677,437	37.1%	666,547	38.8%	98.4%
	貨物収入	27,862	1.5%	34,765	2.0%	124.8%
	郵便収入	10,122	0.6%	4,373	0.3%	43.2%
	手荷物収入	307	0.0%	302	0.0%	98.5%
	小計	715,730	39.2%	705,989	41.1%	98.6%
国際線・国内線合計		1,670,142	91.4%	1,571,775	91.6%	94.1%
その他の航空運送収益		63,881	3.5%	64,890	3.8%	101.6%
付帯事業収入		92,693	5.1%	79,760	4.6%	86.0%
合計		1,826,717	100.0%	1,716,426	100.0%	94.0%

(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	(期間) (項目)	前期	当期	前年同期比
		自 平成19年 4月 1日 至 平成20年 3月31日	自 平成20年 4月 1日 至 平成21年 3月31日	(利用率は ポイント差)
国 際 線	有償旅客数(人)	13,367,904	11,704,043	87.6%
	有償旅客キロ(千人キロ)	60,426,280	52,186,351	86.4%
	有効座席キロ(千席キロ)	84,128,194	79,576,012	94.6%
	有償座席利用率(%)	71.8%	65.6%	△ 6.2
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,377,147	3,491,812	79.8%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	191,489	192,059	100.3%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	10,167,354	8,519,216	83.8%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	15,030,186	13,948,197	92.8%
	有償重量利用率(%)	67.6%	61.1%	△ 6.5
国 内 線	有償旅客数(人)	41,904,924	41,154,433	98.2%
	有償旅客キロ(千人キロ)	31,746,470	31,300,401	98.6%
	有効座席キロ(千席キロ)	50,085,682	49,167,920	98.2%
	有償座席利用率(%)	63.4%	63.7%	0.3
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	396,053	454,505	114.8%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	86,632	27,782	32.1%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,861,730	2,828,147	98.8%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	5,878,950	5,854,278	99.6%
	有償重量利用率(%)	48.7%	48.3%	△ 0.4
合 計	有償旅客数(人)	55,272,828	52,858,476	95.6%
	有償旅客キロ(千人キロ)	92,172,750	83,486,752	90.6%
	有効座席キロ(千席キロ)	134,213,876	128,743,932	95.9%
	有償座席利用率(%)	68.7%	64.8%	△ 3.9
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,773,200	3,946,317	82.7%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	278,121	219,841	79.0%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	13,029,084	11,347,363	87.1%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	20,909,136	19,802,475	94.7%
	有償重量利用率(%)	62.3%	57.3%	△ 5.0

(注)

- ①国際線：(株)日本航空インターナショナル+(株)ジャルウェイズ+日本トランスオーシャン航空(株)
 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+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。

5. 個別財務諸表

(1)貸借対照表

資 産 の 部

科 目	前 期 (第6期)	当 期 (第7期)	増 減
	(平成20年3月31日)	(平成21年3月31日)	(△印減)
	金 額	金 額	金 額
I. 流動資産	百万円	百万円	百万円
現金及び預金	166,450	11,445	△ 155,004
営業未収入金	2,365	2,493	128
関係会社短期貸付金	86,871	44,588	△ 42,283
1年内回収関係会社長期貸付金	79,292	85,571	6,278
短期前払費用	19	18	△ 1
未収入金	5,368	3,047	△ 2,321
繰延税金資産	12	34	22
その他	52	32	△ 19
小 計	340,433	147,233	△ 193,200
II. 固定資産			
(有形固定資産)	(20)	(13)	(△ 7)
工具器具備品	20	13	△ 7
(無形固定資産)	(1)	(0)	(△ 1)
ソフトウェア	1	0	△ 1
その他	0	0	-
(投資その他の資産)	(758,999)	(915,098)	(156,099)
投資有価証券	275	263	△ 11
関係会社株式	213,210	413,210	200,000
関係会社長期貸付金	545,396	501,609	△ 43,786
繰延税金資産	20	14	△ 5
その他	97	-	△ 97
小 計	759,022	915,112	156,090
III. 繰延資産			
株式交付費	1,933	1,068	△ 865
小 計	1,933	1,068	△ 865
資産合計	1,101,389	1,063,414	△ 37,975

負債及び純資産の部

科 目	前 期 (第6期)	当 期 (第7期)	増 減
	(平成20年3月31日)	(平成21年3月31日)	(△印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
I. 流動負債			
営業未払金	146	97	△ 49
1年内償還社債	10,000	-	△ 10,000
1年内返済長期借入金	69,292	85,571	16,278
未払金	5,427	2,974	△ 2,452
未払法人税等	121	130	9
未払費用	2,267	2,087	△ 179
その他	63	62	△ 1
小 計	87,318	90,924	3,605
II. 固定負債			
社 債	40,229	40,229	-
長期借入金	525,396	480,943	△ 44,452
その他	24	-	△ 24
小 計	565,649	521,172	△ 44,476
負債合計	652,968	612,097	△ 40,870
I. 株主資本			
資本金	251,000	251,000	-
資本剰余金			
資本準備金	188,253	188,253	-
資本剰余金合計	188,253	188,253	-
利益剰余金			
その他利益剰余金			
繰越利益剰余金	9,876	12,805	2,929
利益剰余金合計	9,876	12,805	2,929
自己株式	△ 723	△ 750	△ 26
株主資本合計	448,406	451,308	2,902
II. 評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	15	8	△ 6
評価・換算差額等合計	15	8	△ 6
純資産合計	448,421	451,316	2,895
負債及び純資産合計	1,101,389	1,063,414	△ 37,975

(2) 損益計算書

	前期(第6期)	当期(第7期)	増減
	(自平成19年4月1日)	(自平成20年4月1日)	(△印減)
	金額	金額	金額
I 営業損益	百万円	百万円	百万円
営業収益	16,595	18,495	1,900
事業費	13,061	12,803	△ 258
営業総利益	3,533	5,691	2,158
販売費及び一般管理費	2,441	2,297	△ 144
営業利益	1,092	3,394	2,302
II 営業外損益			
営業外収益	521	1,030	508
(受取利息及び配当金)	(497)	(966)	(468)
(その他)	(24)	(64)	(39)
営業外費用	602	907	305
(株式交付費償却)	(439)	(865)	(425)
(その他)	(163)	(42)	△ 120
経常利益	1,011	3,517	2,505
III 特別損益			
特別利益	433	-	△ 433
(関係会社株式売却益)	(433)	(-)	△ 433
税引前当期純利益	1,445	3,517	2,072
法人税、住民税及び事業税	282	570	287
法人税等調整額	△ 4	△ 12	△ 7
当期純利益	1,167	2,959	1,792

(3)株主資本等変動計算書

〔自 平成19年4月1日
至 平成20年3月31日〕〔自 平成20年4月1日
至 平成21年3月31日〕

(単位：百万円)

(単位：百万円)

株主資本		
資本金		
前期末残高	174,250	251,000
当期変動額		
新株の発行	76,750	-
当期変動額合計	76,750	-
当期末残高	251,000	251,000
資本剰余金		
資本準備金		
前期末残高	111,503	188,253
当期変動額		
新株の発行	76,750	-
当期変動額合計	76,750	-
当期末残高	188,253	188,253
資本剰余金合計		
前期末残高	111,503	188,253
当期変動額		
新株の発行	76,750	-
当期変動額合計	76,750	-
当期末残高	188,253	188,253
利益剰余金		
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金		
前期末残高	8,718	9,876
当期変動額		
当期純利益	1,167	2,959
自己株式の処分	△ 9	△ 30
当期変動額合計	1,157	2,929
当期末残高	9,876	12,805
利益剰余金合計		
前期末残高	8,718	9,876
当期変動額		
当期純利益	1,167	2,959
自己株式の処分	△ 9	△ 30
当期変動額合計	1,157	2,929
当期末残高	9,876	12,805
自己株式		
前期末残高	△ 661	△ 723
当期変動額		
自己株式の取得	△ 139	△ 168
自己株式の処分	77	141
当期変動額合計	△ 62	△ 26
当期末残高	△ 723	△ 750
株主資本合計		
前期末残高	293,810	448,406
当期変動額		
新株の発行	153,500	-
当期純利益	1,167	2,959
自己株式の取得	△ 139	△ 168
自己株式の処分	67	110
当期変動額合計	154,595	2,902
当期末残高	448,406	451,308

(3)株主資本等変動計算書	〔自 平成19年4月1日〕	〔自 平成20年4月1日〕
	至 平成20年3月31日〕	至 平成21年3月31日〕
	(単位：百万円)	(単位：百万円)
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金		
前期末残高	142	15
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△ 127	△ 6
当期変動額合計	△ 127	△ 6
当期末残高	15	8
評価・換算差額等合計		
前期末残高	142	15
当期変動額		
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△ 127	△ 6
当期変動額合計	△ 127	△ 6
当期末残高	15	8
純資産合計		
前期末残高	293,953	448,421
当期変動額		
新株の発行	153,500	-
当期純利益	1,167	2,959
自己株式の取得	△ 139	△ 168
自己株式の処分	67	110
株主資本以外の項目の当期変動額（純額）	△ 127	△ 6
当期変動額合計	154,467	2,895
当期末残高	448,421	451,316

(4) 継続企業の前提に重要な疑義を抱かせる事象又は状況
該当事項はない。