



平成 18 年 3 月期

決算短信（連結）

平成 18 年 5 月 10 日

上場会社名 株式会社日本航空

上場取引所

東・大・名

本社所在都道府県

東京都

コード番号 9205

(URL <http://www.jal.jp/>)

代表者 役職名 代表取締役グループ CEO(兼)社長

氏名 新町 敏行

問合せ先責任者 役職名 IR部長

氏名 西 和彦

TEL(03)5460-6600

決算取締役会開催日 平成 18 年 5 月 10 日

米国会計基準採用の有無 無

1. 18 年 3 月期の連結業績（平成 17 年 4 月 1 日～平成 18 年 3 月 31 日）

(1) 連結経営成績

（百万円未満切捨て）

	売上高		営業利益		経常利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%
18 年 3 月期	2,199,385	(3.3)	26,834	(-)	41,608	(-)
17 年 3 月期	2,129,876	(10.3)	56,149	(-)	69,805	(-)

	当期純利益	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	株主資本当 期純利益率	総 資 本 経常利益率	売 上 高 経常利益率
	百万円 %	円 銭	円 銭	%	%	%
18 年 3 月期	47,243 (-)	23 88	-	27.6	1.9	1.9
17 年 3 月期	30,096 (-)	15 24	13 66	17.0	3.3	3.3

(注) 持分法投資損益 18 年 3 月期 1,899 百万円 17 年 3 月期 1,514 百万円
 期中平均株式数(連結) 18 年 3 月期 1,979,708,032 株 17 年 3 月期 1,972,336,072 株
 会計処理の方法の変更 無
 売上高、営業利益、経常利益、当期純利益におけるパーセント表示は、対前期増減率。

(2) 連結財政状態

	総 資 産	株 主 資 本	株主資本比率	1 株当たり株主資本
	百万円	百万円	%	円 銭
18 年 3 月期	2,161,240	148,066	6.9	74 78
17 年 3 月期	2,162,654	194,746	9.0	98 34

(注) 期末発行済株式数(連結) 18 年 3 月期 1,979,519,354 株 17 年 3 月期 1,979,888,788 株

(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
18 年 3 月期	100,984	99,283	91,384	172,132
17 年 3 月期	145,275	21,456	6,290	260,933

(4) 連結範囲及び持分法の適用に関する事項

連結子会社数 152 社

持分法適用非連結子会社数 0 社

持分法適用関連会社数 20 社

(5) 連結範囲及び持分法の適用の異動状況

連結(新規) 1 社 (除外) 5 社

持分法(新規) 0 社 (除外) 1 社

2. 平成 19 年 3 月期の連結業績予想（平成 18 年 4 月 1 日～平成 19 年 3 月 31 日）

	売 上 高	経 常 利 益	当期純利益
	百万円	百万円	百万円
通 期	2,301,000	500	3,000

(参考)・1 株当たり予想当期純利益(通期) 1 円 52 銭
 ・19 年 3 月期営業利益予想 17,000 百万円

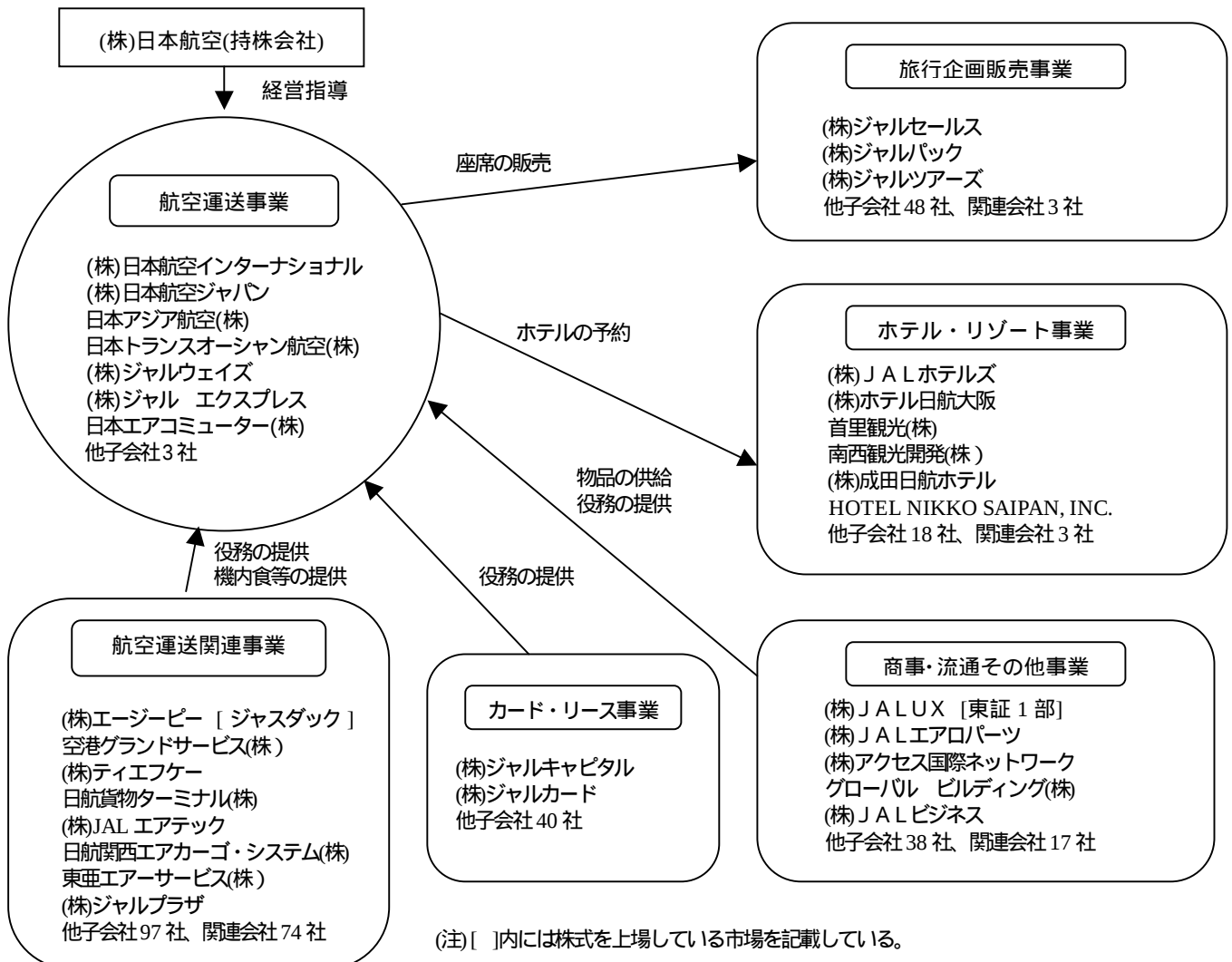
上記予想の前提条件、その他の関連する事項につきましては、添付資料の 16 ページを参照下さい。

1. 企業集団の状況

当社グループは、当社、子会社275社及び関連会社97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、(株)日本航空ジャパン、日本アジア航空(株)、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)ジェイエア、(株)北海道エアシステム、琉球エア・コミューター(株)の子会社10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、航空機及び地上機材等の整備、給油等を子会社105社、関連会社74社が行っており、そのうち(株)エージーピー、空港グランドサービス(株)、(株)ティエフケー、日航貨物ターミナル(株)他55社を連結している。 |
| (3) 旅行企画販売事業 | 航空運送事業会社10社による航空運送を含む旅行の企画販売を子会社51社、関連会社3社が行っており、そのうち(株)ジャルセールス、(株)ジャルパック、(株)ジャルツアーズ他38社を連結している。 |
| (4) カード・リース事業 | 金融業、カード業、リース業を子会社42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67社、関連会社20社、合計87社が行っている。 |
| ホテル・リゾート事業 | 子会社24社、関連会社3社がホテル事業を行っており、そのうち(株)JALホテルズ他17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・広告宣伝業、文化事業等を子会社43社、関連会社17社が行っており、そのうち(株)JALUX、(株)JALエアロパーツ、(株)アクセス国際ネットワーク、グローバル ビルディング(株)、(株)JALビジネス他15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。



2. 経営方針

（信頼回復に向けて）

JAL グループでは安全にかかわる一連のトラブルにより昨年 3 月に国土交通大臣より「航空輸送の安全確保に関する事業改善命令」及び「警告書」を受けました。その後直ちに、高い安全水準を持った組織として再生するために、社長をはじめ全役員が現場に赴き 450 回余の緊急安全ミーティングを実施し、その結果を全社員に対し迅速にフィードバックを行ったほか、外部有識者からも忌憚のない提言を受けることが必要との判断の下、「安全アドバイザリーグループ」を設置し、昨年 12 月には提言書を受領致しました。また、本年 1 月にはその後のトラブルに対し「日本航空グループにおけるヒューマンエラー防止策の再徹底」に関する対策の提出を国土交通省より求められたことから、「安全アドバイザリーグループ」提言も踏まえて策定した改善策を同省に提出しました。その後、グループを挙げて本提言書で指摘された項目の改善に取り組んでまいりましたが、本年 3 月 22 日に国土交通省航空局より「耐空性改善通報に係る検査期限超過」及びその後の「不適切な検査」に対し「厳重注意」を受けました。改善のさなか発生いたしましたこれらトラブルを大変重大に受け止め深く反省するとともに、皆様に多大なるご迷惑とご心配をおかけしましたことを深くお詫び申し上げます。JAL グループでは、「常に安全が何よりも優先する」「迷ったら安全をとる」「常にお客様の立場に立つ」といった航空会社の原点を再度全社員に徹底させるほか、改善措置を確実に実施していくため、全社の安全性向上の総括部署として「安全推進本部」を設置し、また過去の事故の教訓を風化させないため「安全啓発センター」を開設いたしました。

JAL グループでは、新経営体制のもと、社長をはじめ経営に携わるもの自らが先頭に立ち、強い意志とリーダーシップを持って安全体制の再構築に真摯に取り組み、お客様はじめ広く社会からの信頼回復に向けて全力を傾注してまいります。

1. 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。

安全・品質を徹底して追求します

お客さまの視点から発想し、行動します

企業価値の最大化を図ります

企業市民の責務を果たします

努力と挑戦を大切にします

2. 目標とする経営指標

経営指標として中期的には、収益性の改善を図っていくことを目標としています。中長期的には株主資本利益率(ROE)の向上と事業キャッシュ・フローによる有利子負債返済年数の短縮を目標としています。

3. 中長期的な会社の経営戦略(目標)

(1) 基本的方針

2001 年以降、テロ、疫病、自然災害、中国での反日運動等航空需要のマイナス要因が継続的に発生しているほか、燃油価格が記録的な高水準で推移するなど、航空業界を取り巻く環境は厳しい状況が続いています。こうしたなか、JAL グループでは本年 3 月に「2006-2010 年度中期経営計画」を発表しました。とりわけ 10 月に事業会社の統合を完了する 2006 年度は、JAL グループが「安全」「お客さま視点」を最も大切にする企業として生まれ変わる再生への初年度となります。日々安全運航を重ね、お客さまに「安心」「快適」にご利用いただくことで、全てのステークホルダーからの信頼回復に向け、総力を結集してまいります。

2006 - 2010 年度の 5 年間の本中期経営計画においては、昨年 11 月に策定した「JAL グループ企業改革方針」を具現化し、全社一丸となって実行していきます。2006-2008 年度の 3 年間で事業基盤の再構築段階と位置付け、国際旅客事業における事業リストラを図るとともに、費用構造改革を継続的に拡大します。また、「安全」「お客さま視点」に繋がる施策への選択と集中によりリソースを傾注することで、経営基盤を再構築します。その上で、2009 年度以降の羽田空港の再拡張・国際化、成田空港の発着枠拡大等の新たなビジネスチャンスに対応する航空機も積極的に導入し、持続的な成長へと繋げてまいります。

今中期経営計画においては、主として以下の 3 項目に重点的に取り組みます。

新しい JAL グループに向けて “信頼の回復とお客さま指向の徹底”

安全アドバイザリーグループの提言を具現化することにより、安全運航の基盤を再構築し、「お客さまの視点」を意識の中心に据える意識改革を進めます。

国際旅客事業のリストラと機材ダウンサイジングによる収支改善

低収益路線の更なるリストラ、機材ダウンサイジングを推進するとともに、経年機材の更新と中小型機を中心とした新機材の導入による機材競争力向上、事業規模見直しに応じた費用効率化を着実に進めます。こうした施策により、利用率、単価両面の向上を図ります。

費用構造改革の継続的拡大

徹底した費用構造の見直しを全社横断的に断行します。

(2) 新しい JAL グループに向けて “信頼の回復とお客さま指向の徹底”

企業文化・意識改革の推進

グループの一体感・開かれた社風の醸成に向け、セグメント間の交流を活性化する取り組みを推進します。

高い安全水準を持った企業への再生

お客さまに安心してご利用いただくために、「安全アドバイザリーグループ」による提言内容に基づき、全社安全性向上の統括を担う「安全推進本部」を設置し、グループ一体となった安全性向上への取り組みを推進します。また、整備基盤の強化・運航品質の向上を中心とした 600

億円規模の投資を行い、運航・機材品質を更に向上させ、お客さまからのゆるぎない信頼を回復します。

「お客さまの視点」からの商品・サービス品質向上

お客さまから選ばれ続ける企業グループになるために、「お客さまの視点」からの商品・サービス品質を徹底的に強化します。650 億円規模の投資を行うとともに、グループ一体となって商品・サービス品質強化、システム基盤整備、イレギュラー対応能力向上等に取り組みます。

(3) 外的要因の変化に柔軟に対応できる企業構造と強固な企業体質の構築

< 事業における構造改革 >

国際旅客事業

2006-08 年度を事業基盤再構築段階と位置付け、低収益路線のリストラ、ダウンサイジング等による収益改善を行います。経年機材の更新促進と B737-800(07 年度)、B787(08 年度)等の新機材導入により、機材競争力の向上を図ります。また、JAL ウェイズの運航規模拡大、JAL エクスプレスの国際線への展開等、低コスト運営体制を拡充します。一方、2009 年度以降を持続的成長段階と位置付け、羽田国際化、成田発着枠増を積極的に活用し、中小型機を活用した成長路線への展開を図ります。

国内旅客事業

クラス拡大(増席・小型機材へ導入)、e マーケティング強化等、「安心」「快適」「便利」な商品・サービスの創造により、お客さまの利便性と快適性をさらに高めます。経年機材の更新促進と B737-800(06 年度)、B787(08 年度)等の新機材導入による競争力向上を図ります。また、JAL エクスプレス運航規模拡大により、低コスト運営体制拡充によるコスト競争力強化を図ります。今中期における最大のビジネスチャンスである 2009 年度の羽田発着枠増にも積極的に対応します。

貨物事業

大型機・中型機を組合せた効率的運航体制の構築により収益性を安定的に確保しつつ、事業規模の拡大を行います。フォワーダー等との戦略提携により最重要マーケットである日本発国際貨物需要に対応しつつ、中国等成長マーケットにも積極的に展開します。ロジスティクス事業、Express 事業、国内深夜便市場等の成長事業領域への拡大を行います。

< 費用構造改革 >

2005-07 年度中期経営計画における費用構造改革施策を着実に推進するとともに、国際旅客事業の規模見直しに伴う固定費の効率化、業務プロセスの簡素化等を全社横断的にさらに深化させ、収支改善を進めます。

4. 会社の対処すべき課題

「安全運航は、JALグループの存立基盤であり、社会的責務です。JALグループは安全確保の使命を果たすため、経営の強い意志と社員一人一人の自らの役割と責任の自覚のもと、知識と能力の限りを尽くして、一便一便の運航を確実に遂行していきます。」

これはJALグループの安全に対する決意を「安全憲章」として定めたものであります。社員・役員共に改めてこの安全憲章の精神に立ち戻り、JALグループへの信頼を回復させ、安心して飛行機をご利用いただけるよう、諸施策を講じてまいります。

JALグループでは、2006年10月に国際旅客事業・貨物事業を担当している日本航空インターナショナルと国内旅客事業を担当している日本航空ジャパンを一社化し、事業会社の統合を図ります。今後のグループ資本政策における柔軟性を維持するため、グループ持株会社である日本航空は法人として維持しますが、持株会社の全役員と事業会社の全役員を相互に兼務体制とすることで、持株会社と事業会社との経営の一元化・一体化を図ります。

JALグループはお客様から選ばれ続ける企業グループになるために、お客様の声を改善につなげる仕組みをさらに整備し、お客様の視点から商品やサービス品質を徹底的に強化してまいります。

5. 親会社等に関する事項

該当事項はありません。

3.経営成績及び財政状態

【経営成績】

1. 当期の概況

(1) 連結業績全般

当期の世界経済は、米国のほか中国、韓国、台湾、シンガポール等アジアにおいて景気は順調に拡大した一方、欧州でも英国をはじめ穏やかな景気回復が見られたことから、全体として着実な回復基調にありました。日本経済においても、高水準の企業収益を背景に設備投資が増加したほか、個人消費も雇用環境の好転を背景に回復基調を強めており、全体的に、企業部門の好調さが徐々に家計部門に波及する形で景気は緩やかな回復基調を辿りました。

こうしたなか、当社の国際旅客需要は反日運動以降の中国線の低迷や東南アジア線の回復遅れを主因に前年を下回ったほか、国内旅客需要も一連の安全問題等の影響が長引き個人旅客を中心に需要が伸び悩みました。一方、国際貨物需要も日本発米国・アジア向けが軟調で全体として前年割れとなりました。この間、燃油価格は高騰を続け、JAL グループを取り巻く経営環境は厳しい状況が続きました。この結果、グループを挙げて収入の拡大と費用の削減に努めましたが、連結ベースでの当期売上高は前年度対比 695 億円増の 2 兆 1,993 億円、営業利益は同 829 億円減の 268 億円、経常利益は同 1,114 億円減の 416 億円、当期純利益は同 773 億円減の 472 億円となりました。

(2) 事業の種類別セグメントの業績

(セグメント間売上高・損益を含みます。)

航空運送事業セグメント

国際旅客については、米大陸線、韓国線、台湾線で需要が堅調に推移しましたが、欧州線、東南アジア線が若干前年を下回ったほか、オセアニア線も低調でした。また、中国線については、反日運動の影響が長引き、観光需要を中心に伸び悩みました。その結果、有償旅客数では前年度対比 96.2%、有償旅客キロベースでも同 97.8%となりました。路線運営については、中長期的に成長が見込まれる中国線(東京 - 青島線)・アジア線(大阪 - ソウル線等)やビジネス需要の強い東京 - シカゴ線、東京 - モスクワ線を増便致しました。特に、中国線については中国企業とのコードシェア提携も拡大し、日中間最大を誇るネットワークの更なる充実を図りました。一方で、中期的に安定した利益確保が困難な東京、大阪からのサイパン線、福岡からのホノルル線、香港線、ソウル線、名古屋からのグアム線について自社定期便を運休し、一部の路線については、コードシェア便やチャーター便の活用を図るなど、路線運営の見直しを図りました(有効座席キロ 前年度対比 97.7%)。また、生産体制の見直しを行い、JALウェイズへ路線移管を促進し、コスト競争力の一層の強化に努めました。営業面では、平成 17 年 4 月より「FLY JAL! 10000 マイルプレゼントキャンペーン」を実施したほか、12 月からは国際線と国内線共同で「冬のホットなキャンペーン」を行い、観光需要の拡大に努めました。また、ビジネス需要を積極的に取込むために、4 月より中小企業のお客さまのために「

ALコーポレートフライトメリットプログラム」を開始致しました。更にサービス改善施策として、2 回目のお食事をご希望の時間にお選びいただける「free style dining(フリースタイルダイニング)」サービスをロンドン線等のエグゼクティブクラスで開始致しました。

以上の結果、JALグループ全体での国際線旅客収入は、運賃の改定や燃油サーチャージの追加を主因に単価が前年度対比 5.2% 上昇したこともあり、同 2.8% 増の 6,902 億円になりました。

国内旅客については、団体旅客が前年を上回って推移したものの、個人旅客が一連の安全上のトラブルの影響を主因に伸び悩み、有償旅客数では前年度対比 98.1%、有償旅客キロベースでは同 98.6%となりました。こうした中、路線運営面では平成 18 年 2 月の神戸空港開港に際して、羽田線、札幌線、那覇線など 6 路線で計 10 便の運航を開始したほか、3 月の新北九州空港開港に伴い、羽田線の大型化、名古屋（小牧）線、那覇線を開設するなど、今年度開港した新空港への乗り入れを積極的に行い、利用者の拡大を図りました。商品戦略面においては、導入以来高い利用率で推移している「クラスJ」の増席に着手したほか、「JAL IC チェックインサービス」の利用可能空港を 44 空港に拡大し、先進性のある JAL IC サービスを一層充実することで、お客様の利便性の向上を図りました。営業面では、「バーゲンフェア」運賃の設定日拡大や、「バースデー割引」及び「おとも de マイル割引」の継続により、需要喚起に努めるとともに、「ムシキング」「たまごっち」キャラクターを起用した販促キャンペーンを実施致しました。

以上の施策を実施致しましたが、一連の安全上のトラブルが個人旅客需要を中心に影響を及ぼしたことから、単価は前年度対比 99.2% とほぼ横ばいに推移したものの、JALグループ全体での国内線旅客収入は前年度対比 2.2% 減の 6,599 億円となりました。

国際貨物については、世界経済の景気拡大を背景に、荷動きは概ね堅調に推移致しましたが、活況だった前年の反動もあり有償貨物トン・キロベースでは前年度対比 97.0% となりました。品目面では、秋口以降、薄型テレビや半導体関連出荷の拡大に加え、日系自動車メーカーの部品出荷が伸び、荷動きは活発化しました。一方輸入は、生鮮貨物がやや低迷したものの、自動車関連、部材等底堅く堅調に推移致しました。路線運営面では、下期の繁忙期に太平洋線や香港線の増便を実施したほか、11 月からは欧州線の一部復路便にボーイング 747-400 型貨物機を新しく導入したことで、アンカレッジを経由しない直行化を実現し、運航時間短縮によるサービス向上を図るとともに、燃油費等のコスト削減を実施致しました。

以上の結果、単価が燃油サーチャージの追加を主因に前年度対比 8.6% 上昇し、収入は同 5.4% 増の 1,805 億円となりました。

燃油価格の高騰に対しては、運賃改定や燃油サーチャージの追加等による増収施策の他、各種コスト削減策、路便修正等を柱とする収支改善策を着実に実施することによりそのインパクトの吸収に努めました。

以上により、国際線、国内線をあわせた旅客、貨物等の総輸送量(有償トン・キロ)は前年度対比 97.7% となり、売上高は同 316 億円増の 1 兆 7,329 億円、営業利益は 434 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)。

(航空運送事業セグメントの部門別売上高・輸送実績を 34・35 ページに記載しております。)

航空運送関連事業セグメント

機内食販売を行なう㈱ティエフケーにおいては、成田空港における取扱量が堅調であった一方、羽田空港においては新規受託や国際チャーターの増便等があり取扱量が増え、増収となりました。また、航空機への動力販売等を行なう㈱エージーピーにおいては、羽田空港において第2ターミナル開業後の動力事業収入が増加しているほか、中部国際空港関係の売上が加わったこと等により、増収となりました。

以上により、航空運送関連事業セグメントの売上高は3,429億円、営業利益は58億円となりました。

旅行企画販売事業セグメント

㈱ジャルパックは、JALグループの国際線旅客事業において路線運営の見直しを行ったこと等により取扱人数が減少し、減収となりました。㈱ジャルツアーズは、沖縄方面を中心としてほとんどの方面で取扱人数が増加し、増収となりました。

以上により、旅行企画販売事業セグメントの売上高は4,153億円、営業利益は6億円となりました。

カード・リース事業セグメント

カード事業の㈱ジャルカードは、各種新規会員獲得施策により会員数が前年同期比13%増の約158万人となるなど取扱高が大幅に増加し、増収となりました。

以上により、カード・リース事業セグメントの売上高は601億円、営業利益は43億円となりました。

その他事業セグメント

商社の㈱JALUXは、2004年12月の羽田空港第2ターミナル開業により利用客が分散し、羽田空港のBLUE SKYで減収となったものの、不動産・食品関連やグループ外への航空機部品の売上が好調で、増収となりました。ホテル事業を営む㈱JALホテルズは、昨年4月以降に7ホテルの新規運営受託がありましたが、川崎日航ホテルの売却による運営受託化や近隣に競合ホテルが開業したホテル日航ベイサイド大阪の減収などにより、全体としては減収となりました。

以上により、その他事業セグメントの売上高は2,126億円、営業利益は61億円となりました。

2. 事業等のリスク

(1) 経営戦略

中期経営計画

当社は2006年3月2日に2010年度までの5年間を対象とした中期経営計画を発表しました。当該計画の実現は当社グループにとり極めて重要ですが、多くの想定に基づいて作成されており、新しい経営体制の下、ステークホルダーの支持・協力を得ることを含め、かかる想定が予定どおりにならない場合、当該計画における費用削減及び収益増加の目標を達成できない可能性があります。

日本航空インターナショナル及び日本航空ジャパンの統合について

当社グループは株式会社日本航空インターナショナルと株式会社日本航空ジャパンを2006年10月に合併する予定ですが、各種要因により当該事業会社の合併が想定した効果を生まない可能性があります。

「ワンワールド」への加盟

当社グループは2006年2月に主要アライアンスのひとつである「ワンワールド」へ加盟する覚書を締結しましたが、各種要因によりアライアンス加盟が予定どおりの効果をあげられない可能性があります。

負債及び資金調達

当社グループは、航空機の導入のために多額の負債及びリース債務を負っており、また多額の年金債務も負っています。2011年満期ユーロ円建保証付転換社債型新株予約権付社債については来年3月に期限前償還される可能性があります。加えて、今後の政府系金融機関の再編や、税制及び会計制度の改正、格付けの低下、金利の上昇等の結果、従来どおりの資金調達やリースの組成が困難となり、当社グループの業績及び事業に重大な影響を及ぼす可能性があります。

(2) 当社グループの属するマーケット、国際情勢の変化による影響

当社グループの国際・国内旅客事業は日本市場に大きく依存していますが、競争の激化、日本の経済情勢、日本の顧客基盤における航空需要の低減、季節変動、天変地異等により、また、SARS等の伝染病やテロ攻撃、紛争又は戦争等が発生した場合、当社グループの事業及び業績に深刻な悪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。

(3) 燃油費及び外国為替等の変動による影響

当社グループは、燃油価格の変動リスクを軽減するためヘッジ取引等を用いておりますが、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、当社グループは国際的な事業を展開しており、一定の外貨建て収益及び費用が発生するため、外国為替の変動は当社グループの業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

(4) 安全問題

一連の安全上のトラブルは、当社グループの顧客の一部が他の航空会社に流れる等当社グループの業績に悪影響を及ぼしています。現在、当社グループでは運航の安全性に対するお客さまの信頼、社会的評価を回復すべく種々の対策を講じておりますが、完全に信頼を回復するまでには時間を要する可能性があります。また、当社グループ及び外部委託先に更なる安全問題が発生した場合、当社グループの信頼、社会的評価が更に低下し、業績に更に悪影響が及ぶ可能性があります。

(5) 法的規制の影響

当社グループの事業は、様々な側面において、国際的な規制並びに政府及び地方自治団体レベルの法令及び規則に基づく規制に服しています。貨物事業については、2006年2月にいくつかの国や地域(EU、米国、スイス、ニュージーランドを含むがこれに限らない)の関係当局が、当社を含む国際航空貨物業者数社の間における航空貨物にかかる価格協定(カルテル)容疑に関する調査を開始しました。また、米国では、

これらの航空貨物業者を相手取って、米国独占禁止法違反を主張し損害を被ったとして複数の集団訴訟が提起されています。上記の事態の進展によっては、当社グループが大規模な支出を余儀なくされる可能性、及び当社グループの業績に重大な影響を与える可能性があります。

(6) 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り扱い

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ン・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、業務に重大な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が漏洩し、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、業務に重大な悪影響が及ぶ可能性があります。

3 . 利益処分に関する事項

当期の配当につきましては、グループ全体の連結決算において大幅な損失を計上することになったこと、及びグループ全体の財務状況等を総合的に勘案し、誠に遺憾ながら無配当とさせて頂く予定です。

【財政状態】

1. 決算に関する分析

営業損益

前述のように当期は、反日運動の影響や一連の安全上のトラブルの影響を主因に国際旅客・国内旅客ともに需要が伸び悩んだほか、国際貨物需要も前年を下回りました。一方、費用面では歴史的な燃油価格の高騰により燃油費が 882 億円増加しました。こうした状況下、グループを挙げ費用構造改革を中心とする収支改善策を実施しましたが、最終的に、連結ベースでの営業収益は前年度対比 695 億円増の 2 兆 1,993 億円、営業費用は同 1,524 億円増の 2 兆 2,262 億円となり、営業利益は同 829 億円減少し、 268 億円となりました。

営業外損益～当期純利益

営業外収益については為替差益が前年度対比 100 億円増の 121 億円となったものの、前年度に 483 億円計上した機材関連報奨額を今年度は計上しなかったことから、全体で前年度対比 380 億円減の 263 億円となりました。特別利益については、不動産の売却益等が前年度対比 171 億円増の 190 億円となったほか、退職給付制度一部終了益 68 億円を計上したことから、前年度対比 239 億円増の 304 億円となりました。一方、特別損失としては、ゴルフ場等を中心とした減損損失 187 億円や特別退職金等により 353 億円を計上しました。

流動資産

現預金は当期純損失の計上を主因に前年度対比 786 億円減の 1,739 億円となりました。一方、営業収益の増加により受取手形及び営業未収入金が同 145 億円増の 2,374 億円となったほか、燃油デリバティブの評価益及び航空機大量発注によるインセンティブ相当額等も加わり、流動資産全体では合計で前年度対比 41 億円増の 6,873 億円となりました。

固定資産

有形固定資産については、減価償却費の計上 1,251 億円に加え、航空機を 14 機購入(新規導入は 2 機、残りはリース終了後及び中途買取)する一方、14 機を売却したこと等により、前年度対比 54 億円減の 1 兆 4,739 億円となりました。

負債

1 年内返済分を含めた長期借入金残高は、前年度対比 598 億円減の 9,130 億円となりました。また、社債については、1 年内償還分を含めた期末残高では、同 150 億円減の 3,100 億円となりました。

資本

利益剰余金は当期純損失 472 億円を計上したこと等により前期の ▲349 億円から ▲901 億円となりました。

連結貸借対照表

以上により、総資産は2兆1,612億円、負債は1兆9,857億円となりました。株主資本は1,480億円となり、株主資本比率は6.9%となりました。

キャッシュ・フロー

当期のキャッシュ・フローについては、税金等調整前当期純損失 464 億円、減価償却費 1,251 億円等により、営業活動によるキャッシュ・フローが1,009 億円のキャッシュ・インフローとなりました。また、投資活動によるキャッシュ・フローについては、航空機の取得等により 992 億円のキャッシュ・アウトフローとなりました。財務活動によるキャッシュ・フローは、長期借入金による調達を行う一方、借入金の返済・社債の償還を進めた結果 913 億円のキャッシュ・アウトフローとなりました。これらの結果、現金及び現金同等物の期末残高は、1,721 億円となりました。

2. 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)	平成 18 年 3 月 31 日時点	
						所有	リース
ボーイング 747-400	+ 1			▲ 1		41	1
ボーイング 747-400F						0	2
ボーイング 747LR			▲ 1	▲ 2		17	2
ボーイング 747SR			▲ 2			1	0
ボーイング 747F				▲ 1		7	2
ボーイング 777	+ 2	+ 4		▲ 1		12	24
ダグラス DC-10			▲ 6			0	0
エアバス A300-600R	+ 4			▲ 4		18	4
エアバス A300			▲ 3			3	0
ボーイング 767	+ 1	+ 2		▲ 1		19	20
ダグラス MD-90	+ 2			▲ 2		16	0
ダグラス MD-81						12	6
ダグラス MD-87	+ 2			▲ 2		8	0
ボーイング 737						9	14
ボンバルディア CRJ200		+ 2				0	8
日本航空機製造 YS-11			▲ 2			4	0
ボンバルディア DHC-8-400	+ 1	+ 1				3	4
SAAB340B	+ 1			▲ 1		10	4
ボンバルディア DHC-8-100						4	0
B-Nグループ BN-2B						3	0
合計	+ 14	+ 9	▲ 14	▲ 15		187	91

(注)

(1) 購入 14 機のうち、新規導入 2 機、残りはリース終了後及び中途買取です。

(2) 訓練用航空機は含まれておりません。

3. 連結キャッシュ・フロー指標

連結キャッシュ・フロー指標は以下のとおりです。

	平成 17 年 3 月期	平成 18 年 3 月期
	期末	期末
自己資本比率(%)	9.0	6.9
時価ベースの自己資本比率(%)	28.7	28.2
債務償還年数(年)	9.0	12.2
インタレスト・カバレッジ・レシオ(倍)	5.7	4.5

注) 自己資本比率 : 自己資本 / 総資産
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

いずれも連結ベースの財務数値により計算しております。

株式時価総額は、期末株価終値 × 期末発行済株式総数により算出しております。

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

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

利払いは、連結キャッシュ・フロー計算書の支払利息額を使用しております。

【次期の見通し】

日本経済の回復に伴い旅客需要は堅調な増加が見込まれるものの、不安定な国際情勢の影響等から燃油価格は歴史的な高水準で推移しており、JALグループを取り巻く経営環境は依然として厳しい状況が続くと思われます。このような状況の中、JALグループは事業会社統合のメリットを最大限引き出すとともに、国際旅客・国内旅客・貨物の各事業において各種営業施策等の増収努力を実施することにより、抜本的な収支改善に努めてまいります。また、従来から実施してきた費用構造改革も深化させコスト削減の徹底を図ってまいります。

（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120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75米ドルと想定しております。なお、平成19年3月期において米ドルの年間必要想定額及び燃油の年間必要想定量のそれぞれ約80%及び約75%はヘッジされています。

平成19年3月期 業績見通し

連結売上高:	2兆3,010億円
連結営業利益:	170億円
連結経常利益:	5億円
連結当期純利益:	30億円

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

本資料に記載されております計画や目標、戦略など歴史的事実でないものは将来の業績に関する情報であり、これらは現時点で入手できる情報から得られた判断及び前提に基づいており、これらには様々なリスク及び不確実性が内在しております。実際の業績はかかるリスク及び不確実性により、これらの目標とは異なる結果となりうることをご承知おきください。かかるリスク及び不確実性には、市場リスク、燃油費の高騰、日本円とドルその他外貨との為替レートの変動、テロ事件及び戦争、伝染病その他航空事業を取巻く様々なリスクが含まれますが、これに限定されるものではありません。当社の事業等に関するその他のリスク関連情報については、当社の有価証券報告書にも記載されておりますので御参照下さい。なお、当社は、本資料に記載されておりますいかなる将来の情報に関する部分についても、法令又は取引所の規則に従う場合を除き、それを更新する義務を一切負わず、更新する意思もございません。また、この資料に含まれる他の会社やグループ外の事業に関する情報は公的情報やその他のものを引用しておりますが、その正確性や適合性については何ら保証されるものではありません。

連結貸借対照表

資 産 の 部

科 目		当期	前期	増減 (印減)
		(平成18年3月31日)	(平成17年3月31日)	
		金 額	金 額	
資	流 動 資 産	百万円	百万円	百万円
	現金及び預金	173,948	252,573	78,625
	受取手形及び営業未収入金	237,479	222,934	14,545
	有価証券	5,936	666	5,270
	貯蔵品	83,717	76,335	7,381
	繰延税金資産	9,539	9,618	78
	その他	179,695	123,951	55,743
	貸倒引当金	2,996	2,905	91
	小 計	687,319	683,174	4,144
	の 部	固 定 資 産		
(有形固定資産)		(1,152,762)	(1,191,744)	(38,982)
建物及び構築物		203,039	224,690	21,650
機械装置及び運搬具		31,743	34,770	3,026
航空機		791,098	814,760	23,662
土地		55,979	66,809	10,829
建設仮勘定		49,551	27,217	22,334
その他		21,348	23,496	2,148
(無形固定資産)		(72,075)	(69,854)	(2,221)
ソフトウェア		70,373	67,871	2,502
その他		1,701	1,983	281
(投資その他の資産)		(249,076)	(217,804)	(31,272)
投資有価証券		88,750	80,640	8,110
長期貸付金		14,582	16,602	2,020
繰延税金資産		52,085	44,595	7,489
その他		96,043	78,933	17,109
貸倒引当金		2,385	2,967	582
小 計		1,473,913	1,479,403	5,489
繰 延 資 産				
社債発行費	6	76	69	
小 計	6	76	69	
合 計		2,161,240	2,162,654	1,414

負債・少数株主持分及び資本の部

科 目		当期 (平成18年3月31日)	前期 (平成17年3月31日)	増減 (印減)
		金 額	金 額	百 万 円
負 債 の 部	流 動 負 債	百万円	百万円	百万円
	営業未払金	237,803	213,783	24,019
	短期借入金	6,562	11,611	5,049
	1年内償還社債	30,000	15,000	15,000
	1年内返済長期借入金	113,045	110,636	2,409
	未払法人税等	4,700	6,464	1,764
	繰延税金負債	29	154	125
	その他	252,702	211,488	41,213
	小 計	644,844	569,140	75,704
	固 定 負 債			
資 本 の 部	社債	280,000	310,000	30,000
	長期借入金	800,001	862,223	62,221
	退職給付引当金	139,753	149,665	9,912
	繰延税金負債	1,340	645	694
	その他	119,784	50,458	69,325
	小 計	1,340,879	1,372,993	32,113
負 債 合 計		1,985,724	1,942,133	43,590
少 数 株 主 持 分		27,449	25,774	1,675
資 本 の 部	資本金	100,000	100,000	-
	資本剰余金	136,145	136,141	3
	利益剰余金	90,186	34,978	55,207
	その他有価証券評価差額金	8,777	3,765	5,011
	為替換算調整勘定	5,776	9,406	3,629
	自己株式	892	775	117
	資 本 合 計	148,066	194,746	46,680
合 計		2,161,240	2,162,654	1,414

連 結 損 益 計 算 書

科 目		当期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成18年3月31日)	前期 (自 平成16年4月 1日) (至 平成17年3月31日)	増減 (印減)
		金 額	金 額	
経 常 損 益 の 部	営 業 損 益 の 部	百万円	百万円	百万円
	営 業 収 益 (事 業 収 益)	2,199,385 (2,199,385)	2,129,876 (2,129,876)	69,509 (69,509)
	営 業 費 用 (事 業 費) (販 売 費 及 び 一 般 管 理 費)	2,226,220 (1,839,190) (387,029)	2,073,727 (1,685,675) (388,051)	152,492 (153,514) (1,022)
	営 業 利 益 又 は 損 失 ()	26,834	56,149	82,983
	営 業 外 損 益 の 部			
	営 業 外 収 益 (受 取 利 息 及 び 配 当 金) (持 分 法 に よ る 投 資 利 益) (為 替 差 益) (そ の 他)	26,378 (3,713) (1,899) (12,170) (8,593)	64,446 (3,170) (1,514) (2,075) (57,686)	38,068 (543) (385) (10,095) (49,093)
	営 業 外 費 用 (支 払 利 息) (そ の 他)	41,152 (21,811) (19,340)	50,790 (24,875) (25,914)	9,638 (3,064) (6,573)
	経 常 利 益 又 は 損 失 ()	41,608	69,805	111,413
	特 別 損 益 の 部			
	特 別 利 益 (固 定 資 産 売 却 益) (離 島 路 線 航 空 機 購 入 補 助 金) (投 資 有 価 証 券 売 却 益) (退 職 給 付 制 度 一 部 終 了 益) (そ の 他)	30,471 (19,093) (-) (-) (6,810) (4,567)	6,571 (1,905) (1,716) (1,334) (-) (1,615)	23,900 (17,188) (1,716) (1,334) (6,810) (2,951)
	特 別 損 失 (固 定 資 産 処 分 損) (リ ー ス 解 約 損) (減 損 損 失) (特 別 退 職 金) (そ の 他)	35,303 (6,052) (-) (18,705) (4,033) (6,511)	31,710 (13,840) (9,682) (-) (-) (8,188)	3,592 (7,787) (9,682) (18,705) (4,033) (1,676)
税金等調整前当期純利益又は純損失 ()		46,440	44,666	91,106
法人税、住民税 及び 事業税		8,419	7,897	521
法人税等調整額		9,966	4,251	14,218
少数株主利益		2,350	2,420	70
当期純利益又は純損失 ()		47,243	30,096	77,340

連 結 剰 余 金 計 算 書

科 目	当期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成18年3月31日)	前期 (自 平成16年4月 1日) (至 平成17年3月31日)
	金 額 百万円	金 額 百万円
(資 本 剰 余 金 の 部)		
資本剰余金期首残高	136,141	136,678
資本剰余金増加高	3	6,891
(株式交換に伴う新株の発行)	(-)	(5,069)
(自己株式処分差益)	(3)	(1,821)
資本剰余金減少高	-	7,428
(自己株式の消却による減少高)	(-)	(7,428)
資本剰余金期末残高	136,145	136,141
(利 益 剰 余 金 の 部)		
利益剰余金期首残高	34,978	65,031
利益剰余金増加高	-	30,096
(当期純利益)	(-)	(30,096)
利益剰余金減少高	55,207	43
(当期純損失)	(47,243)	(-)
(配当金)	(7,919)	(-)
(役員賞与)	(44)	(43)
利益剰余金期末残高	90,186	34,978

連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	当期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成18年3月31日)	前期 (自 平成16年4月 1日) (至 平成17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又は純損失 ()	46,440	44,666
2. 減価償却費	125,126	124,713
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	1,295	171
4. 固定資産除売却損益及び減損損失	17,138	25,702
5. 退職給付引当金増減額	9,919	13,645
6. 受取利息及び受取配当金	3,713	3,170
7. 支払利息	21,811	24,875
8. 為替差損益	106	200
9. 持分法による投資損益	1,899	1,514
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	13,120	16,000
11. 貯蔵品の増減額	7,365	209
12. 営業未払金の増減額	22,812	7,545
13. その他	23,272	15,743
小 計	129,103	176,848
14. 利息及び配当金の受取額	4,151	3,648
15. 利息の支払額	22,507	25,686
16. 法人税等の支払額	9,762	9,535
営業活動によるキャッシュ・フロー	100,984	145,275
II. 投資活動によるキャッシュ・フロー		
1. 定期預金の預入による支出	969	1,367
2. 定期預金の払戻による収入	917	281
3. 固定資産の取得による支出	146,972	121,960
4. 固定資産の売却による収入	48,403	94,927
5. 投資有価証券の取得による支出	7,584	4,531
6. 投資有価証券の売却及び償還による収入	1,576	2,363
7. 貸付金の貸付による支出	1,458	2,787
8. 貸付金の回収による収入	4,849	6,273
9. その他	1,955	5,344
投資活動によるキャッシュ・フロー	99,283	21,456
III. 財務活動によるキャッシュ・フロー		
1. 短期借入金増減額	5,355	39
2. 長期借入による収入	57,285	48,182
3. 長期借入金の返済による支出	117,563	130,978
4. 社債の発行による収入	-	99,975
5. 社債の償還による支出	15,000	23,700
6. 親会社による配当金支払額	7,846	12
7. 少数株主への配当金支払額	433	315
8. その他	2,473	519
財務活動によるキャッシュ・フロー	91,384	6,290
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,061	272
現金及び現金同等物の増減額	88,622	117,801
現金及び現金同等物期首残高	260,933	143,327
連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	178	195
現金及び現金同等物期末残高	172,132	260,933

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

	当期	前期
現金及び預金勘定	173,948	252,573
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	1,726	1,513
有価証券のうち3ヶ月以内満期短期投資	0	0
その他の流動資産のうち3ヶ月以内満期短期投資	-	9,998
短期借入金のうち当座借越	90	126
現金及び現金同等物	172,132	260,933

セグメント情報

(1) 事業の種類別セグメント情報

当期 (自平成 17 年 4 月 1 日 至平成 18 年 3 月 31 日)

(単位: 百万円)

セグメント 科 目	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
1. 売上高及び営業損益								
売上高								
外部顧客に対する売上高	1,515,602	149,814	379,435	14,264	140,268	2,199,385	-	2,199,385
セグメント間の内部売上高 又は振替高	217,380	193,102	35,950	45,881	72,374	564,690	(564,690)	-
計	1,732,983	342,917	415,385	60,146	212,643	2,764,075	(564,690)	2,199,385
営業費用	1,776,412	337,065	414,723	55,837	206,539	2,790,577	(564,357)	2,226,220
営業利益又は損失()	43,429	5,852	662	4,309	6,104	26,501	(332)	26,834
2. 資産、減価償却費、 減損損失 及び資本的支出								
資 産	1,942,227	127,386	75,398	170,713	119,946	2,435,673	(274,433)	2,161,240
減価償却費	108,369	3,120	1,171	8,788	3,943	125,392	(266)	125,126
減損損失	3,739	1,394	49	-	13,597	18,780	(74)	18,705
資本的支出	137,748	1,693	932	927	4,272	145,575	(108)	145,466

(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。

(注3) 従来、その他事業に含めていたカード・リース事業については、重要性が高まったことに伴い、当期より個別表示している。なお、前期については、カード・リース事業の売上高 58,445 百万円(外部顧客に対する売上高 17,811 百万円、セグメント間の内部売上高又は振替高 40,634 百万円)、営業費用 54,887 百万円、営業利益 3,558 百万円がその他事業に含まれている。

前期 (自平成 16 年 4 月 1 日 至平成 17 年 3 月 31 日)

(単位: 百万円)

セグメント 科 目	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	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	1,493,701	103,157	381,784	151,232	2,129,876	-	2,129,876
セグメント間の内部売上高 又は振替高	207,666	190,618	42,755	116,857	557,897	(557,897)	-
計	1,701,367	293,776	424,539	268,090	2,687,774	(557,897)	2,129,876
営業費用	1,659,709	288,443	424,813	257,994	2,630,961	(557,234)	2,073,727
営業利益又は損失()	41,658	5,332	273	10,095	56,812	(663)	56,149
2. 資産、減価償却費 及び 資本的支出							
資 産	1,854,034	125,912	83,126	343,023	2,406,097	(243,442)	2,162,654
減価償却費	106,404	3,058	1,381	14,165	125,009	(296)	124,713
資本的支出	107,876	4,545	1,518	5,098	119,039	(1,501)	117,538

(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、カード・リース事業及び商事・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

当期 (自平成 17 年 4 月 1 日 至平成 18 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		2,009,231	190,154	2,199,385	-	2,199,385
セグメント間の内部売上高 又は振替高		27,298	73,266	100,564	(100,564)	-
計		2,036,529	263,420	2,299,949	(100,564)	2,199,385
営業費用		2,064,547	262,020	2,326,568	(100,348)	2,226,220
営業利益又は損失 ()		28,018	1,400	26,618	(215)	26,834
2. 資産		2,110,754	62,241	2,172,995	(11,754)	2,161,240

(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

前期 (自平成 16 年 4 月 1 日 至平成 17 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

	当 期 (自 平成 17 年 4 月 1 日 至 平成 18 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 442,156	百万円 388,791	百万円 206,853	百万円 1,037,801
連結売上高				百万円 2,199,385
連結売上高に占める 海外売上高の割合	20.1 %	17.7 %	9.4 %	47.2 %

	前 期 (自 平成 16 年 4 月 1 日 至 平成 17 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 449,282	百万円 351,864	百万円 211,176	百万円 1,012,322
連結売上高				百万円 2,129,876
連結売上高に占める 海外売上高の割合	21.1 %	16.5 %	9.9 %	47.5 %

(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

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 275 社のうち次に示す 13 社を含む 152 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
株式会社日本航空ジャパン
日本アジア航空株式会社
日本トランスオーシャン航空株式会社
株式会社ジャルウェイズ
株式会社ジャル エクスプレス
日本エアコミューター株式会社
株式会社エージーピー
株式会社ジャルセールス
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 J A L U X

新規設立会社である株式会社 JAL グループシニアセンターを当期より連結子会社とした。
従来、連結子会社であった NIKKO INFLIGHT CATERING CO., LTD. は保有株式売却に伴い、当期より連結の範囲から除外した。また、同じく連結子会社であった株式会社ジェイエフティ、HOTEL NEW NIKKO DE PARIS S.A.S. は清算、JALTOUR GMBH は JALPAK INTERNATIONAL (GERMANY) GMBH と合併、株式会社ジャルトラベル長崎は重要性の観点から、当期より連結の範囲から除外した。

2. 持分法の適用に関する事項

非連結子会社 123 社及び関連会社 97 社のうち、日本タービンテクノロジー株式会社等 20 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 TNN GUAM INC. は保有株式売却に伴い、当期より持分法の適用範囲から除外している。

3. 連結子会社の決算日等に関する事項

連結子会社のうち、PACIFIC FUEL TRADING CORPORATION 等 25 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、連結決算日とらの間の連結会社間取引は重要な不一致についての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	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（評価差額は全部資本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

航空機本体 (予備原動機及び予備部品を含む。)	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及び 株式会社日本航空ジャパン 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

社債発行費 均等償却 (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。
- ・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)

一部の国内連結子会社等より構成される日航グループ厚生年金基金 (平成 18 年 4 月 1 日に JAL グループ企業年金基金として運営形態を変更) は、厚生年金基金の代行部分について、平成 17 年 4 月 1 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 18 年 4 月 1 日に過去分返上の認可を受けた。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、7,894 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益の見込額は特別利益 1,526 百万円、特別損失 842 百万円である。このうち、特別損失については当期に退職給付引当金を増加させる処理をしており、税金等調整前当期純損失が 842 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、平成 17 年 10 月 1 日より退職金の一部について現行制度に加え、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。この結果、税金等調整前当期純損失が 6,810 百万円減少している。なお、確定拠出年金と退職金前払に移行できる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。

一部の国内連結子会社は、主として平成 17 年 7 月 1 日および平成 18 年 4 月 1 日より退職金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。この結果、税金等調整前当期純損失が 643 百万円増加している。

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。

(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、換算為替差額は少数株主持分及び資本の部における為替換算調整勘定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。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。また、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。

(固定資産の減損に係る会計基準)

当期より、固定資産の減損に係る会計基準(「固定資産の減損に係る会計基準の設定に関する意見書」(企業会計審議会 平成14年8月9日))及び「固定資産の減損に係る会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第6号 平成15年10月31日)を適用している。これにより営業損失は158百万円減少し、経常損失は156百万円減少し、税金等調整前当期純損失は18,549百万円増加している。
なお、減損損失累計額については、改正後の連結財務諸表規則に基づき各資産の金額から直接控除している。

5. 連結調整勘定の償却に関する事項

連結調整勘定の償却については、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. 利益処分項目等の取扱いに関する事項

連結剰余金計算書は、当期中に確定した連結会社の利益処分(損失処理)に基づいて作成されている。

8. 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

当期 1,582,627 百万円 前期 1,612,847 百万円

(2) 偶発債務

保証債務

当期 16,887 百万円 前期 20,096 百万円

保証予約及び経営指導念書等

当期 686 百万円 前期 921 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(以下「JALI」という)は、世界主要航空会社間での航空貨物に係わる価格カルテル容疑にて平成 18 年 2 月 14 日、欧州貨物支店フランクフルト貨物事業所にて欧州連合独禁当局による立入調査を受けた。また同日、米州貨物支店ニューヨーク貨物事業所においても米国司法省より立入調査を受けた。

なお、上記調査に関連して平成 18 年 2 月 17 日以降に米国において JALI を含む複数の航空会社に対して、米国の荷主等より航空会社間の価格カルテル差止め、及びこれにより被害を被ったとして集団訴訟が複数提起されている。これらに関する訴状において請求金額は明示されていない。

上記立入調査及び集団訴訟等の結果、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が、現時点ではいくつかの国や地域(EU、米国、スイス、ニュージーランドを含むがこれに限らない)の関係当局の調査が進行中であり、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

当期 832,344 百万円 前期 844,174 百万円

担保付き債務

当期 500,108 百万円 前期 544,779 百万円

また、連結子会社株式の一部を担保に供している。

(4) 自己株式の数

当期 2,863,896 株 前期 2,494,462 株

(連結損益計算書関係)

・減損損失

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
ゴルフ場	土地、建物及び構築物等	北海道苫小牧市他
その他の事業資産	土地等	大阪府大阪市他
売却予定資産	土地、建物及び航空機	北海道千歳市他
遊休資産	土地等	静岡県伊東市他

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地価等の著しい下落に伴い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（18,705 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 10,361 百万円、土地 6,274 百万円、航空機 1,853 百万円及びその他 216 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、路線価等に基づいて時価を合理的に見積もる方法により算出した金額、また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 5.2% 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（18 百万円）として取り込んでいる。

（重要な後発事象）

当社の 100%子会社である株式会社日本航空インタ - ナショナルと、同じく 100%子会社である株式会社ジャルセールスは、平成 18 年 4 月 1 日に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。

	当 期 (自 平成 17年4月 1日) (至 平成 18年3月31日)			前 期 (自 平成 16年4月 1日) (至 平成 17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	564,783	17,452	582,235	571,954	16,516	588,471
減価償却累計額相当額	181,053	8,995	190,049	192,296	7,277	199,574
減損損失累計額相当額	-	-	-	-	-	-
期末残高相当額	383,730	8,456	392,186	379,657	9,239	388,896
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	51,839		1年内	51,004	
	1年超	347,488		1年超	345,002	
	合 計	399,327		合 計	396,007	
リース資産減損勘定の残高	-			-		
3. 支払リース料	58,155			59,541		
リース資産減損勘定の取崩額	-			-		
減価償却費相当額	53,715			53,438		
支払利息相当額	5,369			5,550		
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	27,668		1年内	27,274	
	1年超	192,877		1年超	164,947	
	合 計	220,546		合 計	192,222	
(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	航空機	その他	合計	航空機	その他	合計
1. 取得価額	-	815	815	-	1,940	1,940
減価償却累計額	-	450	450	-	1,421	1,421
減損損失累計額	-	-	-	-	-	-
期末残高	-	364	364	-	519	519
2. 未経過リース料期末残高相当額	1年内	146		1年内	289	
	1年超	226		1年超	251	
	合 計	372		合 計	540	
3. 受取リース料		317			467	
減価償却費		281			409	
受取利息相当額		17			27	
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		
オペレーティング・リース取引						
1. 未経過リース料	—			1年内	15	
				1年超	-	
				合 計	15	

(税効果会計関係)

当期
(平成18年3月31日)

前期
(平成17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)	
繰延税金資産	
退職給付引当金損金算入限度額超過	50,704
関係会社株式評価損	24,814
機材関連繰延負債	17,624
繰延ヘッジ利益	12,053
減損損失	6,664
営業未払金	5,610
貸倒引当金損金算入限度額超過	2,191
貯蔵品評価損	2,686
繰越欠損金	20,281
その他	22,604
繰延税金資産合計	165,236

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	5,234
その他有価証券評価差額金	5,593
その他	3,855
繰延税金負債合計	14,684
繰延税金資産純額小計	150,551
評価性引当額	90,297
繰延税金資産純額合計	60,254

(単位:百万円)	
繰延税金資産	
退職給付引当金損金算入限度額超過	45,687
関係会社株式評価損	21,494
繰延ヘッジ利益	9,783
営業未払金	4,198
未払賞与	2,358
貸倒引当金損金算入限度額超過	2,427
貯蔵品評価損	3,630
繰越欠損金	24,724
その他	20,239
繰延税金資産合計	134,545

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	6,006
その他有価証券評価差額金	2,487
その他	3,309
繰延税金負債合計	11,803
繰延税金資産純額小計	122,741
評価性引当額	69,328
繰延税金資産純額合計	53,412

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

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、差異原因を注記していない。
なお、法定実効税率は40.7%である。

(単位: %)	
法定実効税率	40.7
(調整)	
交際費等永久に損金に算入されない項目	4.3
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	9.6
持分法による投資損益	1.4
住民税均等割等	0.7
繰延税金資産に係る評価性引当額の増減	10.4
連結子会社等留保利益	2.2
連結子会社との実効税率差異	2.1
その他	2.8
税効果会計適用後の法人税等負担率	27.2

(デリバティブ取引関係)

当期末 (平成18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	13,284 (-)	561	561
	売建オプション	14,973 (1,057)	1,685	628
合計				67

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

前期末 (平成17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。

(有価証券関係)

(単位：百万円)

当期(平成18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	14,498	29,003	14,504
(2) 債券	7	8	0
(3) その他	663	670	7
小計	15,169	29,682	14,512

(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	2,322	2,094	228
(2) 債券	10	9	0
(3) その他	5,050	5,047	3
小計	7,383	7,151	232
合計	22,552	36,833	14,280

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
837	100	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	0
非上場株式	27,521
その他	649
合計	28,171

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	1年超5年以内	5年超10年以内
債券			
国債・地方債等	-	-	7
社債	10	-	-
その他	468	-	-
合計	478	-	7

前期(平成17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	14,067	21,052	6,985
(2) 債券	59	62	2
(3) その他	738	748	9
小計	14,866	21,863	6,997

(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	2,529	1,968	560
(2) 債券	10	9	0
(3) その他	316	311	5
小計	2,855	2,289	565
合計	17,721	24,153	6,431

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
156	75	3

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	0
非上場株式	26,742
その他	108
合計	26,851

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	1年超5年以内
債券		
国債・地方債等	-	7
社債	10	10
合計	10	17

(退職給付関係)

1. 採用している退職給付制度の概要

当社及び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、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。

また、一部の国内連結子会社等より構成される日航グループ厚生年金基金は厚生年金基金の代行部分について、平成17年4月1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18年4月1日に過去分返上の認可を受けた。これに伴い、同基金はJALグループ企業年金基金として運営形態を変更し、キャッシュバランスプランを導入している。

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現行制度に加え、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等は、主として平成17年7月1日および平成18年4月1日に退職金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)

	当 期 (平成18年3月31日)	前 期 (平成17年3月31日)
退職給付債務	906,240	906,702
年金資産	512,000	423,435
退職給付引当金	139,753	149,665
前払年金費用	18,674	21,975
差引	273,161	355,577
(差引内訳)		
会計基準変更時差異の未処理額	131,338	147,215
未認識数理計算上の差異	144,530	209,225
未認識過去勤務債務	2,707	863
	273,161	355,577

3. 退職給付費用に関する事項

(単位:百万円)

	当 期 (自平成17年4月1日 至平成18年3月31日)	前 期 (自平成16年4月1日 至平成17年3月31日)
勤務費用	30,681	32,738
利息費用	23,527	23,848
期待運用収益	20,019	18,895
会計基準変更時差異の費用処理額	14,675	14,819
数理計算上の差異の費用処理額	17,373	16,706
過去勤務債務の費用処理額	5,558	51,362
小計	60,681	17,855
その他	722	126
退職給付費用	61,403	17,982
厚生年金基金の代行部分返上に伴う損益	842	-
確定拠出年金等への移行に伴う損益	6,167	-
計	56,077	17,982

4. 退職給付債務等の計算基礎に関する事項

	当 期 (自平成17年4月1日 至平成18年3月31日)	前 期 (自平成16年4月1日 至平成17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%	2.5%～2.8%
期待運用収益率	0.8%～5.5%	0.0%～5.5%
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る按分した額を費用処理している。	同左

航空運送事業セグメント 部門別売上高

科目		当期 (自平成17年4月 1日) (至平成18年3月31日)	構成比	前期 (自平成16年4月 1日) (至平成17年3月31日)	構成比	前期比
国 際 線		百万円		百万円		
	旅客収入	690,226	39.9%	671,291	39.5%	102.8%
	貨物収入	180,573	10.4%	171,399	10.1%	105.4%
	郵便収入	8,441	0.5%	7,632	0.4%	110.6%
	手荷物収入	2,270	0.1%	2,487	0.1%	91.3%
	小計	881,513	50.9%	852,810	50.1%	103.4%
国 内 線	旅客収入	659,998	38.1%	674,732	39.7%	97.8%
	貨物収入	29,440	1.7%	30,534	1.8%	96.4%
	郵便収入	10,819	0.6%	9,963	0.6%	108.6%
	手荷物収入	265	0.0%	234	0.0%	113.4%
	小計	700,523	40.4%	715,464	42.1%	97.9%
国際線・国内線合計		1,582,037	91.3%	1,568,275	92.2%	100.9%
その他の航空運送収益		54,935	3.2%	46,473	2.7%	118.2%
付帯事業収入		96,010	5.5%	86,619	5.1%	110.8%
合計		1,732,983	100.0%	1,701,367	100.0%	101.9%

(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	(年度) (項目)	当 期	前 期	対前期比
		自 平成17年 4月 1日 至 平成18年 3月31日	自 平成16年 4月 1日 至 平成17年 3月31日	(利用率は ポイント差)
国 際 線	有償旅客数(人)	14,187,626	14,743,222	96.2%
	有償旅客キロ(千人キロ)	67,434,613	68,986,317	97.8%
	有効座席キロ(千席キロ)	97,174,777	99,492,256	97.7%
	有償座席利用率(%)	69.4%	69.3%	0.1
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,541,293	4,681,726	97.0%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	161,690	149,058	108.5%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	10,954,502	11,252,602	97.4%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	16,414,876	16,613,543	98.8%
	有償重量利用率(%)	66.7%	67.7%	1.0
国 内 線	有償旅客数(人)	43,848,755	44,705,084	98.1%
	有償旅客キロ(千人キロ)	32,910,535	33,367,574	98.6%
	有効座席キロ(千席キロ)	51,415,813	52,410,183	98.1%
	有償座席利用率(%)	64.0%	63.7%	0.3
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	388,443	394,566	98.4%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	85,519	77,769	110.0%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,938,796	2,973,756	98.8%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	6,034,514	6,157,241	98.0%
	有償重量利用率(%)	48.7%	48.3%	0.4
合 計	有償旅客数(人)	58,036,381	59,448,306	97.6%
	有償旅客キロ(千人キロ)	100,345,148	102,353,891	98.0%
	有効座席キロ(千席キロ)	148,590,590	151,902,439	97.8%
	有償座席利用率(%)	67.5%	67.4%	0.1
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,929,736	5,076,292	97.1%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	247,209	226,827	109.0%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	13,893,298	14,226,358	97.7%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	22,449,390	22,770,784	98.6%
	有償重量利用率(%)	61.9%	62.5%	0.6

(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＋(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。