

平成19年3月期決算

2007年5月9日

第07017号

JALグループは、本日、平成19年3月期の連結決算並びに平成20年3月期の連結業績目標を取り纏めました。概要は以下のとおりです。

1. JALグループ連結決算

(単位: 億円)

	平成19年3月期 決算	平成19年3月期 計画目標値*	平成18年3月期 決算	前期比増減額
営業収益	23,019	22,680	21,993	1,025
(国際旅客)	(7,248)	(7,290)	(6,902)	(346)
(国内旅客)	(6,756)	(6,720)	(6,599)	(156)
(国際貨物)	(1,905)	(1,890)	(1,805)	(99)
(その他)	(7,108)	(6,780)	(6,685)	(422)
営業費用	22,789	22,550	22,262	527
営業利益	229	130	▲268	497
経常利益	205	5	▲416	621
当期純利益	▲162	30	▲472	309

億円未満は切り捨て

* 平成19年2月6日に公表した「第3四半期連結業績の概要」の中での目標値

- ・ 国際旅客事業はビジネスクラスを中心とした業務需要が順調に推移し、また国内旅客事業は個人旅客数が前年を上回る等、旅客需要に回復の基調が見られました。国際貨物の需要は前年を下回ったものの燃油特別付加運賃の改定等による単価の上昇により増収となりました。これらの結果、営業収益は前期比1,025億円の大幅な増収となりました。
- ・ 燃油費は機動的ヘッジの実施により増抑制に努めましたが、燃油単価が高水準で推移したため、大幅に増加しました。これに対処するため、人件費の抑制をはじめ、契約・業務プロセスの見直し等費用削減を着実に行いましたが、結果的に営業費用は前期比527億円の増加となりました。
- ・ 営業費用は増加しましたが、営業収益はそれを大幅に上回ったため、営業利益は前期比497億円、経常利益は前期比621億円と大幅な増加となり、営業収支改善の基調が現れた結果となりました。
- ・ 当期純利益は、繰延税金資産544億円の取崩し、及び平成19年第1四半期に実施した特別早期退職に係わる特別退職金60億円を計上することとした為、当期純損失162億円を計上するに至りました。これにより、今後の当期純利益の減少要因が排除されることとなります。

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

- ・ 日本企業の業績回復を背景に、ビジネスクラスを中心とした業務需要が堅調に推移いたしました。路線別では、日中航空交渉の合意を受けて増便した中国線に加え、韓国線が好調に推移しました。
- ・ 路線運営面では、さらなる収益性改善を目指し、路線ネットワークの再構築や機材のダウンサイジングを推進したことから、供給(座席キロ)は前期比9.5%減少したものの、旅客需要(有償旅客キロ)は同7.2%の減少にとどまった結果、利用率(有償座席利用率)は1.7ポイント上昇し、71.1%となりました。
- ・ 旅客収入は、「シェルフラットシート」導入路線拡大等のサービス強化策や積極的な営業展開により高イールドのビジネス需要が拡大したこと等により、単価が前期比13.1%上昇した結果、前期比5.0%増の7,248億円となりました。

国内旅客事業

- ・ 国内線新運賃「先得割引」の設定、バーゲンフェア設定拡大等の需要喚起策に加え、導入以来ご好評頂いている「クラスJ」導入機材の拡大や、需要に応じて週末特定便の大型化・増便を行う土日ダイヤ「週末BIG」を設定する等、お客さまのニーズに応じたきめ細かい取り組みを行った結果、個人旅客数は前年を上回りましたが、団体旅客数は前年に開催された愛知万博による需要増の反動、冬季の雪不足による需要低迷等により、前年を若干下回る結果となりました。
- ・ その結果、供給(座席キロ)は前期比0.9%増加、旅客需要(有償旅客キロ)は0.8%増となりました。
- ・ 旅客収入は単価が前期比約1.5%上昇したこともあり、前期比2.4%増の6,756億円となりました。

国際貨物事業

- ・ 輸出については、北米向け需要が建設機械・生産設備関連を中心に回復基調となり、また中国向けも年間を通し堅調に推移いたしましたが、輸入については、欧州発貨物におけるユーロ高の影響と、旅客便供給減の影響もあって、若干伸び悩みました。
- ・ 路線運営面においては、マニラへの貨物専用便の新規就航や、関空発上海行き貨物深夜便の就航開始等、積極的な成長マーケットへの展開による利便性向上を図りました。
- ・ その結果、総輸送量(有償貨物トン・キロ)は前期比0.6%の減少となりましたが、高単価の日本発着貨物が相対的に増加したこと、及び燃油特別付加運賃の改定等により単価が6.1%上昇した結果、収入は前期比5.5%増の1,905億円となりました。

【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72.1米ドル/バレル(シンガポールケロシン)に対し、平均79.7米ドル/バレルと更に高値で推移いたしましたが、燃油使用量の削減やヘッジ等の対応策を講じた結果、前期比 436億円増(11.6%増加)の4,208億円となりました。

人件費

- ・ 基本賃金の10%削減、厚生年金基金の代行返上効果等により前期比441億円の減少となりました。

為替

- ・ 期中平均の米ドル円為替レートは前期の112円に対して、117円でした。為替による営業利益への影響はありましたが、必要額の大部分をヘッジしたことにより営業外収益で為替差益を計上し、経常利益への影響を抑えることが出来ました。

3. 連結財政状態

	平成19年3月期 決算	平成18年3月期 決算	増減額 (比率はポイント差)
総資産(億円)	20,912	21,612	▲700
自己資本(億円)*	3,110	1,480	1,630
自己資本比率(%)*	14.9	6.9	8.0
有利子負債残高(億円)	10,261	12,364	▲2,102
D/Eレシオ(倍)*	3.3	8.4	▲5.1

億円未満は切り捨て

*:平成18年3月期の自己資本は「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」適用前

- 繰延税金資産の取崩し、固定資産の売却等により、総資産は700億円の減となりました。
- 有利子負債は資産効率の向上に努め、外部借入金を圧縮する等により前期比2,102億円の大幅減となりました。
- 平成18年7月に実施いたしました公募増資により自己資本は大幅に増強いたしました。その結果、自己資本比率は14.9%に上昇し、D/Eレシオは3.3に低下いたしました。

4. JALグループ連結業績目標

(単位:億円)

	平成20年3月期 (見通し)	平成19年3月期対比
営業収益	21,970	▲1,049
(国際旅客)	(7,240)	(▲8)
(国内旅客)	(6,910)	(154)
(国際貨物)	(1,925)	(20)
(その他)	(5,895)	(▲1,213)
営業利益	350	121
経常利益	210	5
当期純利益	70	232

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120円、シンガポール・ケロシン市場価格75米ドル/バレルを想定しております。
- 営業収益はJALUXが連結対象子会社から外れたことを主因に減少する見通しです。
- 需要回復の著しい中国線の増便、平成18年度下期から改定した燃油特別付加運賃の通年効果等から、国際旅客が需要・単価ともに堅調に推移する見通しにあるほか、国内旅客についても企業セールの強化、プレミアム商品の充実等により、旅客数、単価ともに前年実績を上回って推移すると想定しております。
- 更にJALグループでは「2007-2010年度再生中期プラン」で策定した諸施策を着実に実行し、人件費削減等の費用構造改革を実施すると共に航空運送セグメントへ資源集中を図り、持続的な成長へと繋げてまいります。
- 以上により平成20年3月期の営業利益は平成19年3月期対比121億円増加し、350億円となる見通しです。
- 尚、次期につきましては事業基盤の再構築を図る時期と位置付けており、平成20年3月期の配当につきまして無配を想定しています。

以 上



平成 19 年 3 月期 決算短信

平成 19 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 19 年 6 月 26 日 有価証券報告書提出予定日 平成 19 年 6 月 27 日

(百万円未満切捨て)

1. 平成 19 年 3 月期の連結業績 (平成 18 年 4 月 1 日 ~ 平成 19 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	%
19 年 3 月期	2,301,915	4.7	22,917	-	20,576	-	16,267	-
18 年 3 月期	2,199,385	3.3	26,834	-	41,608	-	47,243	-

	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	%	%	%
19 年 3 月期	6 52	- -	6.2	1.0	1.0
18 年 3 月期	23 88	- -	27.6	1.9	1.2

(参考) 持分法投資損益 19 年 3 月期 2,481 百万円 18 年 3 月期 1,899 百万円

(2) 連結財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1 株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
19 年 3 月期	2,091,233	331,873	14.9	113 97
18 年 3 月期	2,161,240	148,066	6.9	74 78

(参考) 自己資本 19 年 3 月期 311,087 百万円 18 年 3 月期 - 百万円

(3) 連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動による キャッシュ・フロー	投資活動による キャッシュ・フロー	財務活動による キャッシュ・フロー	現金及び現金同等物 期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円
19 年 3 月期	127,748	56,216	53,007	191,381
18 年 3 月期	100,984	99,283	91,384	172,132

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	%	%
18 年 3 月期	-	0 00	-	-	-
19 年 3 月期	-	0 00	-	-	-
20 年 3 月期(予想)	-	0 00		-	

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

(%表示は対前期増減率)

	売上高	営業利益	経常利益	当期純利益	1 株当たり 当期純利益
	百万円 %	百万円 %	百万円 %	百万円 %	円 銭
通 期	2,197,000 4.6	35,000 52.7	21,000 2.1	7,000 -	2 56

4. その他

- (1) 期中における重要な子会社の異動（連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動） 有
 新規 0 社 除外 1 社（社名 株式会社日本航空ジャパン）
 （注）詳細は、12 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 有
 [（注）詳細は、22 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） 19 年 3 月期 2,732,383,250 株 18 年 3 月期 1,982,383,250 株
 期末自己株式数 19 年 3 月期 2,934,602 株 18 年 3 月期 2,863,896 株

(参考)個別業績の概要

1. 平成 19 年 3 月期の個別業績(平成 18 年 4 月 1 日～平成 19 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 %
19 年 3 月期	21,808 6.2	8,594 1.3	8,573 0.2	8,742 -
18 年 3 月期	23,260 43.6	8,705 -	8,595 -	132,336 -

	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
19 年 3 月期	3 50	3 23
18 年 3 月期	66 82	-

(2)個別財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1 株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
19 年 3 月期	927,700	293,953	31.7	107 67
18 年 3 月期	885,620	136,593	15.4	68 98

(参考) 自己資本 19 年 3 月期 293,953 百万円 18 年 3 月期 136,593 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、当社は業績の管理について年次のみで行っており、中間期の予想の開示は行っておりません。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、8 ページ「1.経営成績 次期の見通し」をご覧ください。

(平成 19 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 ・ 9	
(3) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当 ・ 10	
(4) 事業等のリスク ・ 10	
2. 企業集団の状況	12
3. 経営方針	13
(1) 会社の経営の基本方針 ・ 13	
(2) 目標とする経営指標 ・ 13	
(3) 中長期的な会社の経営戦略 ・ 13	
(4) 会社の対処すべき課題 ・ 13	
4. 連結財務諸表	15
(1) 連結貸借対照表 ・ 15	
(2) 連結損益計算書 ・ 18	
(3) 連結剰余金計算書 ・ 19	
(4) 連結株主資本等変動計算書 ・ 20	
(5) 連結キャッシュ・フロー計算書 ・ 21	
(6) 連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項 ・ 22	
(7) 連結財務諸表に関する注記事項 ・ 25	
(8) 連結輸送実績 ・ 37	
5. 個別財務諸表	38
(1) 貸借対照表 ・ 38	
(2) 損益計算書 ・ 41	
(3) 損失処理計算書 ・ 42	
(4) 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

当期の日本経済は、企業収益の改善および設備投資の増加に支えられ、雇用情勢や個人消費にも改善が見られ、景気は緩やかな回復基調をたどりました。しかしながら航空輸送業界においては、依然として燃油価格が高水準で推移するなど、厳しい環境が続きました。

こうした中、JAL グループでは平成 18 年 4 月の販売体制の再編に続き、10 月には国際旅客事業・貨物事業を担当する日本航空インターナショナルと国内旅客事業を担当する日本航空ジャパンの両事業会社を合併しました。また、持株会社と事業会社の実質一社化を図るなど、グループの組織改正を実施してまいりました。これにより重複業務を解消し、スピードを上げて事業構造および費用構造改革を実行するとともに、「安全」と「お客さまの視点」を徹底的に追求する企業風土を構築してまいりました。

航空運送事業においては、低収益路線の改廃と高収益、高成長路線への資源再配分の徹底、航空機の小型化など、収益性改善に向けた構造改革を行いました。加えて、契約や業務プロセスの見直し、抜本的な費用構造改革や基本賃金 10%カットを含む人件費削減施策等に取り組んでまいりました。燃油価格の高騰に対しては、原油市況を睨んだ機動的ヘッジや燃油サーチャージの追加等により、可能な限りその影響を吸収し、収支の改善に努めてまいりました。

また中期経営計画に基づく戦略の一環として、経済性の高い航空機を購入するため、7 月に公募増資を行い、1,485 億円の資金を調達いたしました。

安全運航への取り組みにつきましては、社外有識者からなる「安全アドバイザリーグループ」の提言に基づき、平成 18 年 4 月にグループ内の安全管理体制を総括する「安全推進本部」を設置し、グループ全体の安全性を向上させるよう体制を強化しました。さらに事故の教訓を風化させず、安全運航の重要性を再認識する場として「安全啓発センター」を開設し、社内の安全教育に活用しております。

以上の結果、当期の連結ベースでの営業収益は前期比 1,025 億円増の 2 兆 3,019 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、厚生年金基金の代行返上などの費用削減努力等により、同 527 億円増の 2 兆 2,789 億円にとどまり、営業利益は同 497 億円増の 229 億円となりました。一方、営業外収益については為替差益の増加を主因に対前年 74 億円の増加となり、また営業外費用が支払利息の減少等から 49 億円減少したことから、経常利益は 621 億円増の 205 億円となりました。一方、繰延税金資産を代行返上等による 97 億円に加え 447 億円を取り崩したほか、平成 19 年度第一四半期に実施した特別早期退職に係る特別退職金 60 億円を計上したことから、当期純損失は 162 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、需要動向に対応し、より収益性を重視したネットワークの再構築を進めました。具体的には、7 月に合意された日中航空交渉を受けて、東京 - 上海線、東京 - 広州線等を増便しました。中国路線は他社とのコードシェア提携も拡大し、日中間最大の便数での運航を行っております。またビジネス需要にあわせ、東京—デリー線、東京 - モスクワ線等を増便して利便性の向上に努める一方、大阪 - ロサンゼルス線、東京 - ラスベガス線等を運休し、路線の選択と集中を進めました。加えて、ヨーロッパ線の多くをボーイング 777 型機による運航とするなど、機材の更新を加速させるとともに、小型化を実施し、サービスの品質と経済性の向上を図りました。さらに、ジャカルタ線等のアジア路線をグループ航空会社の JAL ウェイズへ移管し、コスト競争力の一層の強化に取り組みしました。また、グローバルアライアンス「oneworld (ワンワールド)」への正式参加を決定するとともに、従来から実施している個別航空会社との提携も拡大しました。

商品戦略面では、ご好評いただいている「JAL シェルフラットシート」の導入路線を一層拡大し

て、お客さまの快適性向上に努めました。また、ファーストクラスやご搭乗回数の多いお客さまにスムーズにセキュリティチェックをお受けいただけるよう、成田空港に日本の国際線空港で初となる「JAL ファストセキュリティレーン」を設置するなど、空港サービスの強化も図りました。

機内食については、欧米路線のファーストクラス、エグゼクティブクラスでご好評をいただいております「炊きたてご飯」サービスを、東南アジア路線の一部でも開始いたしました。また中国路線では、エグゼクティブクラスにおいて寿司御膳等の「御膳」シリーズを導入するとともに、エコノミークラスにおいては、一部路線でメニューを半月ごとに変更するなど、機内食の充実を図りました。

営業面では、ビジネス需要に積極的に対応するため、海外出張に多彩な特典を用意した法人向けプログラム「JAL コーポレートフライトメリット」の加盟社数を約 600 社に拡大するとともに、「JAL なら選べる！欧米線お帰りサービス」や、中国へのご出張をサポートする「JAL 中国ビジネスゲートウェイプログラム」など、ビジネス旅客向けサービスを拡充しました。

加えて多様化する観光需要にも対応するため、「直行便」の利便性と快適性を追求したチャーター便をハワイやパラオなど、需要の旺盛な地点を中心に、前年を上回る便数を運航いたしました。

また国内線と共通する戦略として、マイレージ提携では、小田急電鉄、近畿日本鉄道と提携カードの発行に合意いたしました。さらに、「Yahoo! JAPAN」・「スルッと KANSAI」・関西国際空港とはポイントとマイルの交換を可能にするなど、JAL のマイレージサービスをより魅力的なものとすることで、顧客数の拡大を目指しました。

以上の施策を実施いたしました結果、路線運営の効率化により国際線旅客の供給は有効座席キロベースで前期比 9.5%減少したものの、需要は有償旅客キロベースで同 7.2%の減少にとどまり、有償座席利用率は 71.1%と同 1.7%上昇しました。また、国際線旅客収入は、ビジネス需要の拡大に加え、運賃の改定や燃油サーチャージの追加を主因に単価が前期比 13.1%上昇したこともあり、前期比 5.0%増の 7,248 億円となりました。

(国内線旅客)

路線運営面では、季節毎や時間毎の需要にあわせた便数や使用機材の調整等を行いました。特に 11 月以降は、「需要のある時間帯に最適な機材を最適な頻度で運航する」ことを主眼に、羽田からの札幌線、鹿児島線、熊本線、沖縄線など週末に高需要となる路線において、一部の便で大型化や増便を行う土日ダイヤ『週末 BIG』を設定し、お客さまの利便性を向上するとともに、収入の極大化に取り組みました。昨年に引き続き、MD81 型機の運航をグループ航空会社のジャルエクスプレスに移管して、低コスト運航体制の拡大を図りました。また平成 19 年 3 月には、燃費効率に優れた次世代航空機ボーイング 737-800 型機を羽田 - 山口宇部線、羽田 - 宮崎線に就航させるなど、燃油費の高騰下における収支改善に努めてまいりました。

商品戦略面では、導入以来お客さまからご好評をいただいている「クラス J」について、大型機や中型機での増席を図るとともに、ボーイング 737 型機および MD90 型機といった小型機にも順次導入いたしました。また、「タッチ&ゴー」で親しまれている「JAL IC チェックインサービス」では、10 月よりパッケージツアーご参加のお客さまにもご利用いただけるようになりました。

営業面では、燃油費高騰の対策として運賃の値上げを実施する一方で、需要に合ったきめ細かい価格設定を行う運賃である「先得割引」を新規に設定、宣伝告知を強化したほか、「バーゲンフェア」や「バースデー割引」の利用期間拡大、JAL インターナショナル・JAL ジャパンの統合を記念しての「スペシャル・バーゲンフェア」の設定などを行い、需要喚起に努めました。

また、販売促進策として、従来からの沖縄、北海道、九州、四国を対象とする各観光キャンペーンに加え、夏休み期間には国際線と共同で「JAL みんなの夏空キャンペーン」、冬季には「JAL ハートフルキャンペーン」を展開し、個人旅客・団体旅客の利用促進を図りました。

以上の施策を実施しましたが、個人旅客については需要の回復が遅く、特にビジネス需要が伸び悩んだ結果、国内線旅客の供給は有効座席キロベースで前期比 0.9%増加、需要は有償旅客キ

口ベースで同 0.8%増にとどまりました。また、国内線旅客収入は、単価が前期比 1.5%上昇したこともあり、前期比 2.4%増の 6,756 億円となりました。

(貨物・郵便)

国際線貨物の輸出は、欧州向けの需要は伸び悩んだものの、北米向けの需要が建設機械、生産設備関連を中心に回復基調となり、また中国向けも年間を通じて堅調に推移いたしました。輸入では、欧州発はユーロ高により、東南アジア発は旅客便減便による供給減等により、全体として需要が伸び悩みました。

路線運営面では、ボーイング 747-400 型貨物専用機を追加投入し、供給の強化と収支の改善を進めるとともに、9 月よりマニラに貨物専用機を新規就航させ、アジアの路線ネットワーク強化を図っております。加えて、24 時間空港の利点を生かした関西国際空港発の上海向け深夜貨物便を 7 月より臨時便として、更に 10 月からは定期便として運航を開始いたしました。

他社提携については、米州において 6 月から米国南部の貨物専用航空会社フロリダウェスト航空と提携し、マイアミ、ダラス発着貨物の需要を取り込み、中国では従来からのトラック転送サービスに加え、7 月から中国東方航空との航空便転送サービスも開始し、利便性の向上を図っております。

以上のような施策を実施いたしましたが、国際貨物総輸送量は有償貨物トン・キロベースで前期比 0.6%の減少にとどまりました。国際貨物収入については、燃油サーチャージの追加等により単価が前期比 6.1%上昇したことから、前期比 5.5%増の 1,905 億円となりました。

国際郵便は、中国発が年度を通じて堅調となり、加えて下期以降、米州発が好調に推移しました。

国内貨物は、年度当初は旅客機材の小型化により貨物スペースが減少する中、時間帯を区別した木目細やかな販売戦略を展開し、前年を上回る需要を獲得いたしました。路線運営面では、11 月からギャラクシーエアラインズとの提携を行い、深夜便による航空貨物輸送を開始いたしました。さらに、IC タグを活用した国内貨物計量システムを実用化し、国内 13 空港へ本格導入いたしました。これにより、安全性向上のための確実な重量管理を実現するとともに、生産性向上を図りました。

その結果、国内貨物総輸送量は有償貨物トン・キロベースで前期比 3.1%の増加となりました。収入は単価の低下から前期比 1.7%減の 289 億円となりました。

国内郵便は、国内貨物との柔軟なスペース運用により、供給減による影響を最小限とし、前年並みの需要を獲得しました。

これらの結果、国際線、国内線をあわせた旅客・貨物等の総輸送量（有償トン・キロ）は前期比 3.2%の減少となり、当セグメントの売上高は前期比 685 億円増の 1 兆 8,015 億円、営業利益は前期比 460 億円増の 26 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。

	購入	リース	売却 除却	リース 終了	他 (改修)	19 年 3 月 31 日時点	
						所有	リース
ボーイング 747-400					▲ 3	38	1
ボーイング 747-400F					+3	3	2
ボーイング 747LR			▲ 4	▲ 1		13	1
ボーイング 747SR			▲ 1			0	0
ボーイング 747F	+1			▲ 1		8	1
ボーイング 777		+2				12	26
エアバス A300-600R						18	4
エアバス A300			▲ 3			0	0
ボーイング 767		+1				19	21
ダグラス MD-90						16	0
ダグラス MD-81						12	6
ダグラス MD-87						8	0
ボーイング 737-400						9	14
ボーイング 737-800		+2				0	2
ボンバルディア CRJ200		+1				0	9
日本航空機製造 YS-11			▲ 4			0	0
ボンバルディア DHC-8-400		+2				3	6
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					1	0
ブリテンノーマン BN-2B						3	0
合計	+2	+8	▲ 12	▲ 2	± 0	177	97

航空運送関連事業セグメント

機内食販売を行なう㈱ティエフケーは、機内食部門は堅調でしたが、一方でレストラン部門が振るわず減収となったものの、生産性向上等によりコスト削減に努め増益となりました。また、駐機中の航空機への動力販売等を行なう㈱エージーピーは、同社が提供する電力供給方式が、コスト面・環境面共に優れていることで動力事業の収入が引き続き伸びているほか、成田空港や関西空港における諸設備保守管理業務の受託拡大など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対前年 258 億円増の 3,687 億円、営業利益は同 24 億円増の 83 億円となりました。

(注) 売上高拡大の主な要因は海外の燃料調達関連会社(パシフィック フューエル トレーディング コーポレーション)が燃油仕入れ値の上昇を販売額に反映したため、収入・費用ともに大幅に拡大し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、反日運動の影響から回復が見られた中国方面やヨーロッパ方面での取扱いを増やしましたが、観光路線の減便によりハワイ・ミクロネシア方面を中心に取扱いが減少し、減収となりました。また、㈱ジャルツアーズは、愛知万博の反動の影響からの回復がみられ取扱い人数は前年並みを確保しました。また、旅行代金単価の上昇により増収となりましたが、商品内容の充実を図ったことや仕入れコスト上昇等により減益となりました。

以上により、旅行企画販売事業セグメントの売上高は対前年 356 億円減の 3,797 億円、営業利益は同 14 億円減の 8 億円となりました。

(注) 減収減益の主な要因は、販売体制再編に伴い、昨年 4 月 1 日に㈱ジャルセールスが㈱日本航空インターナショナルに合併され、セグメントの対象から外れたことによるものです。

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、新規会員獲得施策を積極的に行い会員数が前年同期比 11%増の約 176 万人となるなど大幅な増収となりました。

以上により、カード・リース事業セグメントの売上高は対前年 56 億円増の 658 億円、営業利益は同 15 億円増の 58 億円となりました。

その他事業セグメント

商社の㈱JALUX は、JAL グループ外向けの航空機部品売上が引き続き好調なほか、国内空港店舗の「BLUE SKY」において新千歳空港の店舗規模拡大などにより増収となりました。ホテル事業を営む㈱JAL ホテルズは資産圧縮の観点から運営受託を中心としたビジネスモデルへ移行しており、昨年 6 月に開業したホテル JAL シティ那覇など 2005 年 7 月以降に 7 件の新規運営受託がありました。が、ホテル日航成田や川崎日航ホテルの売却・運営受託化を積極的に進めたことから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対前年 32 億円増の 2,159 億円、営業利益は同 11 億円増の 72 億円となりました。

次期の見通し

2007 年 4 月 1 日に、JAL グループでは、世界 3 大グローバルアライアンス（航空企業連合）の一つである「oneworld（ワンワールド）」へ正式加盟致しました。これにより、ネットワークのさらなる拡大を図るほか、e チケットやマイレージの提携、空港ラウンジの相互提供、コードシェア便の運航など各種サービスを展開し、お客様により大きな付加価値、利便性、快適性をご提供してまいります。

JAL グループを取り巻く経営環境は、不安定な国際情勢の影響等から燃油価格が再び歴史的な高水準で推移するなど、依然として厳しい状況が続くと思われます。こうした厳しい環境下、お客様の信頼回復に全力を尽くすことを前提として、国際旅客については、需要回復の著しい中国線の増便や 2006 年度下期から引き上げた燃油サーチャージの通年化効果等から需要・単価ともに堅調に推移すると想定しております。また、国内旅客については、個人のビジネス旅客の回復は遅れているものの、企業セールスの強化及びプレミアム商品の充実等により、旅客数、単価ともに前年実績を上回って推移すると想定しております。

連結営業収益は JALUX が連結対象子会社から外れたことを主因に前期比 1,049 億円の減少となります。連結営業利益は、燃油が引き続き高値で推移する見通しにあるものの、再生中期プランに則り、人件費削減を中心とした費用構造改革に全社を挙げて徹底的に取り組むことにより、前期比 121 億円増加の 350 億円となる見通しです。

また、連結経常利益の見通しについては、前期比 5 億円増の 210 億円、連結当期純利益につきましては、前期比 232 億円増の 70 億円となります。

【平成 20 年 3 月期 業績見通し】

(億円)

	平成 19 年 3 月期 (実績)	平成 20 年 3 月期 (見通し)	増減
連結営業収益	23,019	21,970	1,049
連結営業利益	229	350	121
連結経常利益	205	210	5
連結当期純利益	162	70	232

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 月末において平成 20 年 3 月期の燃油年間必要想定量の約 65%をヘッジしております。

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

中期経営計画等の進捗状況

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

目標とする経営指標の達成状況

当社は、「株主資本利益率(ROE)10%以上」、「事業キャッシュ・フローによる有利子負債返済年数 5 年以内」を目標とする経営指標として選定しております。当期は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事業キャッシュ・フローも増加したことから、有利子負債返済年数は前期の 13.8 年から当期の 11.1 年へと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**

資産については、流動資産が、現金及び預金や受取手形及び営業未収入金の増加等から前期比 199 億円増したものの、固定資産については、航空機や固定資産の売却等から有形固定資産が同 363 億円減少したほか、繰延税金資産の取り崩しから投資その他の資産も同 592 億円の減少となったことから、前期比 700 億円減の 2 兆 912 億円となりました。一方、負債は、流動負債が前期比 149 億円増加したものの、社債の償還や長期借入金の返済、退職給付引当金の削減等から固定負債が同 2,413 億円減少したことから、同 2,263 億円減の 1 兆 7,593 億円となりました。

株主資本は新株発行による増加等により 1,321 億円の増加、評価・換算差額等は会計基準の変更による繰延ヘッジ損益の計上等により 308 億円の増加となりました。

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)**

有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損が 340 億円となったものの、税金等調整前当期純利益が 520 億円と前期比 984 億円の増となったことを主因に、営業活動によるキャッシュ・フロー（インフロー）は前期比 267 億円増の 1,277 億円となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

航空機・部品の取得や導入予定の航空機に対する前払い等固定資産の取得による支出は 62 億円増の 1,532 億円となりましたが、固定資産の売却による収入が前期比 62 億円増の 546 億円、有価証券の売却及び償還による収入が 60 億円、投資有価証券の売却による収入が前期比 415 億円増の 431 億円、連結範囲の変更を伴う子会社株式の売却による収入が 95 億円、更には事業譲渡による収入が 49 億円となったことから、投資活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は前期比 430 億円減の 562 億円となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

平成 19 年 3 月に実施された 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の繰上げ償還等により社債の償還による支出が前期比 947 億円増の 1,097 億円となったほか、長期借

入による収入が同 351 億円減の 221 億円となったものの、平成 18 年 6 月の公募による新株式発行により株式の発行による収入が 1,476 億円となったほか、親会社による配当金支払額が前期比 78 億円減少したこと等から、財務活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は前期比 383 億円減の 530 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

	15 年 3 月期	16 年 3 月期	17 年 3 月期	18 年 3 月期	19 年 3 月期
自己資本比率 (%)	11.7	7.5	9.0	6.9	14.9
時価ベースの 自己資本比率 (%)	20.9	33.2	28.7	28.2	32.0
債務償還年数 (年)	8.4	17.2	9.0	12.2	8.0
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	4.5	2.7	5.7	4.5	6.7

注) 時価ベースの自己資本比率 = 株式時価総額 ÷ 総資産

債務償還年数 = 有利子負債 ÷ 営業キャッシュ・フロー

インタレスト・カバレッジ・レシオ = 営業キャッシュ・フロー ÷ 利払い

いずれも連結ベースの財務数値により計算しております。

株式時価総額は、期末株価終値×期末発行済株式総数により算出しております。

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

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

利払いは、連結キャッシュ・フロー計算書の支払利息額を使用しております。

（３）利益分配に関する基本方針及び当期・次期の配当

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

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

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

（４）事業等のリスク

中期経営計画

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

負債及び資金調達

当社グループは、多額の有利子負債及びリース債務、退職給付債務を負っています。また、航空機導入資金については、国際協力銀行の保証制度がありますが、航空機をはじめとする設備投資、債務の償還のために必要な資金の調達については、金融機関との良好な関係継続が不可欠です。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、金利の上昇等の外部環境の変化や、格付けの低下や業績不振による再生中期プラン未達成等により、当社に対する金融機関の姿勢に大きな変化が生じた場合には、従来どおりの資金調達やリースの組成が困難となり、当社の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。

当社グループの属するマーケット、国際情勢の変化による影響

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

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。

運航・航空機

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

法的規制の影響

当社グループの事業は、様々な側面において、国際的な規制並びに政府及び地方自治団体レベルの法令及び規則に基づく規制に服しています。これらの規制により、当社グループの事業が規制され、また、大幅な費用の増加が必要となる可能性があります。貨物事業については、2006 年 2 月にいくつかの国や地域（EU、米国、カナダ、スイス、オーストラリアを含むがこれに限らない）の関係当局が、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、当社グループの業績が大きな影響を受ける可能性があります。その他、当社グループは事業活動に関して各種の訴訟に巻き込まれるおそれがあり、上記の米国での訴訟も含め、これらが当社グループの事業又は業績に悪影響を及ぼす可能性があります。

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

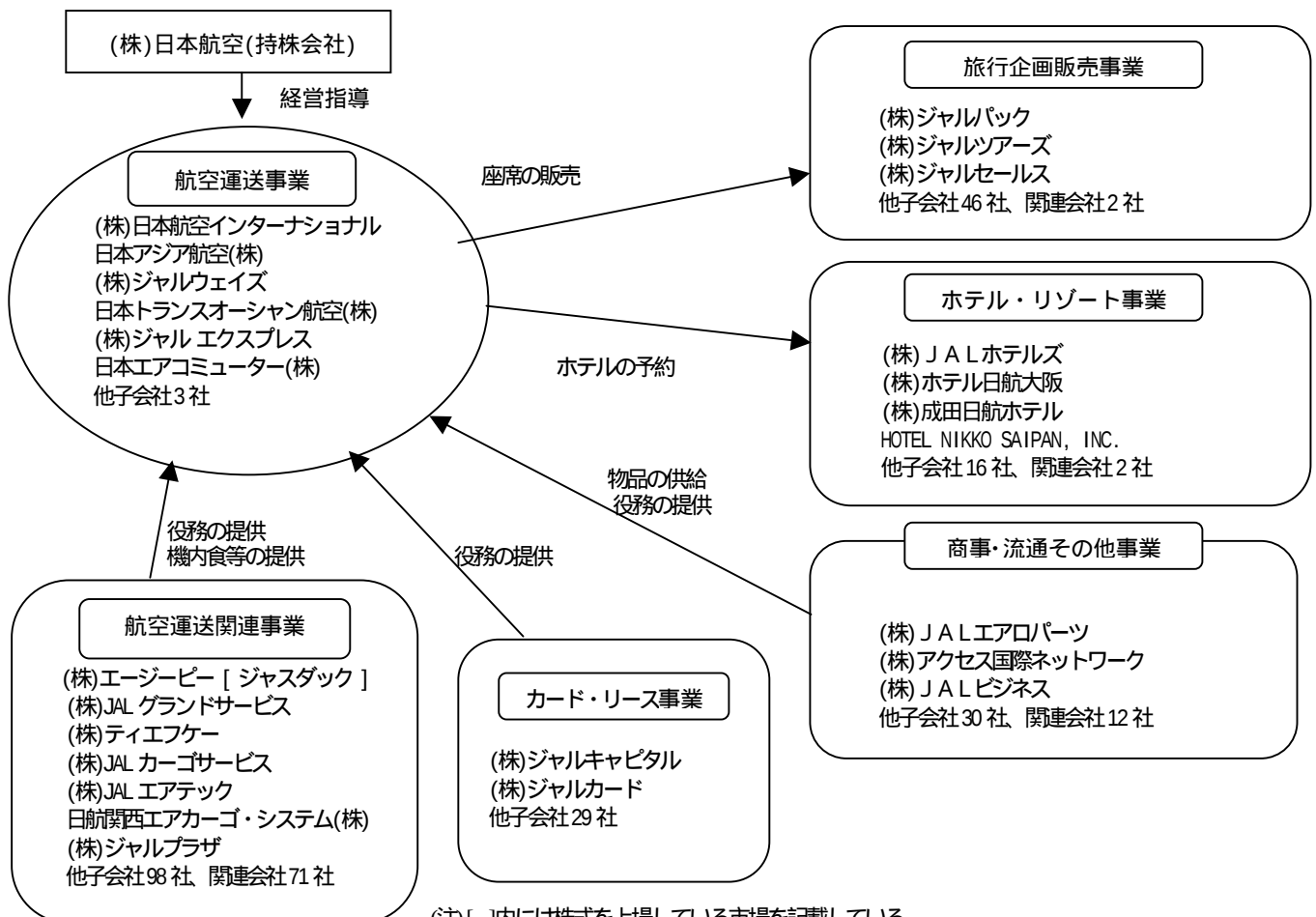
2. 企業集団の状況

当社グループは、当社、子会社247社及び関連会社87社で構成され、航空運送事業、航空運送関連事業、旅行企画販売事業、カード・リース事業、その他事業を営んでおり、その事業内容及各事業に係る位置づけ及び事業の稼働期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)、(株)ジャルウェイズ、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)ジャル エクスプレス、日本エアコミューター(株)、(株)ジェイエア、琉球エアコミューター(株)、(株)北海道エアシステムの子会社9社を連結している。
- (2) 航空運送関連事業 旅客・貨物の取扱い業務、機内食調理、航空機並びに地上機材等の整備、給油等を子会社105社、関連会社71社が行っており、そのうち(株)エージーピー、(株)JAL グランドサービス、(株)ティエフケー、(株)JAL カーゴサービス他54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49社、関連会社2社が行っており、そのうち(株)ジャルパック、(株)ジャルツアーズ、(株)ジャルセールス他38社を連結している。
- (4) カード・リース事業 金融業、カード業、リース業を子会社31社が行っており、そのうち(株)ジャルキャピタル、(株)ジャルカード他2社を連結している。
- (5) その他事業 以下のとおり、子会社53社、関連会社14社、合計67社が行っている。
 - ホテル・リゾート事業 子会社20社、関連会社2社がホテル事業を行っており、そのうち(株)JALホテルズ他13社を連結している。
 - 商事・流通その他事業 卸売・販売業、不動産業、印刷業、建設業、人材派遣業、情報・広告宣伝業、文化事業等を子会社33社、関連会社12社が行っており、そのうち(株)JALエアロパーツ、(株)アクセス国際ネットワーク、(株)JALビジネス他13社を連結している。

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

以上に述べた事項の概要図は次のとおりである。



(注) []内には株式を上場している市場を記載している。

3 . 経営方針

(1) 会社の経営の基本方針

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

(企業理念)

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

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

(2) 目標とする経営指標

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

(3) 中長期的な会社の経営戦略

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

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

事業運営上の重点的な取り組みとしては、収益性の向上を図るために、経済性の高い中小型の航空機を積極的に導入するとともに、経年機の退役を促進してまいります。その上で、2009年度以降に予定されている成田空港の発着枠拡大や羽田空港の再拡張および国際化に的確に対応するとともに、高成長・高収益路線に資源を集中してまいります。また、国内線のファーストクラスおよび国際線のプレミアムエコノミーの導入などによる上質な商品やサービスを提供し、競争力を向上してまいります。

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

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

(4) 会社の対処すべき課題

「安全運航は、JAL グループの存立基盤であり、社会的責務です。JAL グループは安全確保の使

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

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

JAL グループは、収入の拡大に過度に依存せずとも安定的に利益を生み出せる強固な経営体質を構築することを主眼とし、2007 年 2 月に「2007-2010 年度 JAL 再生中期プラン」を策定いたしました。このうち、2007～2009 年度については、来るべき羽田空港の再拡張・国際化、成田空港の発着枠拡大等の新たなビジネスチャンスを実に自社の継続的成長に繋げていくための事業基盤の再構築期間と位置付け、人件費等コスト削減による競争力の強化、ダウンサイジングの推進、

高収益路線へのシフトと総合商品競争力の強化、航空運送事業への資源集中、等の諸施策を柱としています。

現在 JAL グループでは、2007 年度を企業再生に向けた極めて重要な年と位置づけ、再生中期プランの諸施策の完遂に向けて鋭意取り組んでおります。このうちコスト削減については、安全運航の確保を大前提に、今後も聖域なくあらゆる分野において費用構造改革を拡大してまいります。人件費については、2006 年度から継続している基本賃金 10%の削減に加え、2007 年度は 500 億円の削減を実施してまいります。既に臨時手当の大幅抑制及び早期退職措置に着手しているほか、退職給付関連制度の改定による退職給付費用の大幅圧縮も行なっております。

人員削減については 2009 年度までに早期退職措置を含む人的生産性の向上と関連事業の再構築により連結人員数を 4300 人削減することを計画しており、そのうち 2300 人については 2007 年度に実施いたします。

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

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

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

連 結 貸 借 対 照 表

資 産 の 部

科 目	前 期 (平成18年 3 月31日)	当 期 (平成19年 3 月31日)	増 減 (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	173,948	198,933	24,985
受取手形及び営業未収入金	237,479	262,564	25,085
有価証券	5,936	13,234	7,298
貯蔵品	83,717	82,881	835
繰延税金資産	9,539	2,549	6,990
その他	179,695	150,156	29,539
貸倒引当金	2,996	3,008	12
小 計	687,319	707,311	19,991
固 定 資 産			
(有形固定資産)	(1,152,762)	(1,116,391)	(36,370)
建物及び構築物	203,039	174,019	29,020
機械装置及び運搬具	31,743	31,532	210
航空機	791,098	742,545	48,553
土地	55,979	42,773	13,206
建設仮勘定	49,551	105,418	55,866
その他	21,348	20,101	1,246
(無形固定資産)	(72,075)	(77,007)	(4,932)
ソフトウェア	70,373	75,440	5,066
その他	1,701	1,566	134
(投資その他の資産)	(249,076)	(189,853)	(59,222)
投資有価証券	88,750	66,561	22,189
長期貸付金	14,582	13,580	1,001
繰延税金資産	52,085	7,751	44,334
その他	96,043	104,344	8,301
貸倒引当金	2,385	2,382	2
小 計	1,473,913	1,383,253	90,660
繰 延 資 産			
株式交付費	-	669	669
社債発行費	6	-	6
小 計	6	669	662
資 産 合 計	2,161,240	2,091,233	70,006

負債、少数株主持分及び資本の部又は負債及び純資産の部

科 目	前 期 (平成18年3月31日)	当 期 (平成19年3月31日)	増 減 (印 減)
	金 額	金 額	金 額
負 債 の 部	百万円	百万円	百万円
流 動 負 債			
営業未払金	237,803	263,885	26,082
短期借入金	6,562	4,810	1,751
1年内償還社債	30,000	70,000	40,000
1年内返済長期借入金	113,045	110,549	2,495
未払法人税等	4,700	5,172	471
繰延税金負債	29	16,585	16,555
その他	252,702	188,792	63,909
小 計	644,844	659,796	14,952
固 定 負 債			
社債	280,000	130,229	149,771
長期借入金	800,001	705,957	94,044
退職給付引当金	139,753	129,061	10,691
繰延税金負債	1,340	9,012	7,671
その他	119,784	125,303	5,519
小 計	1,340,879	1,099,563	241,316
負 債 合 計	1,985,724	1,759,360	226,363
少 数 株 主 持 分	27,449	-	-
資 本 の 部			
資本金	100,000	-	-
資本剰余金	136,145	-	-
利益剰余金	90,186	-	-
その他有価証券評価差額金	8,777	-	-
為替換算調整勘定	5,776	-	-
自己株式	892	-	-
資 本 合 計	148,066	-	-
負債、少数株主持分及び資本合計	2,161,240	-	-

負債、少数株主持分及び資本の部又は負債及び純資産の部

科 目	前 期 (平成18年 3月31日)	当 期 (平成19年 3月31日)	増 減 (印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
純 資 産 の 部			
株 主 資 本			
資本金	-	174,250	-
資本剰余金	-	79,096	-
利益剰余金	-	24,776	-
自己株式	-	887	-
小 計	-	277,235	-
評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	-	3,557	-
繰延ヘッジ損益	-	35,314	-
為替換算調整勘定	-	5,020	-
小 計	-	33,851	-
少 数 株 主 持 分	-	20,785	-
純 資 産 合 計	-	331,873	-
負 債 及 び 純 資 産 合 計	-	2,091,233	-

連結損益計算書

科 目	前 期 (自 平成17年4月1日) (至 平成18年3月31日)	当 期 (自 平成18年4月1日) (至 平成19年3月31日)	増 減 (印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
営 業 収 益	2,199,385	2,301,915	102,529
事 業 費	1,839,190	1,885,211	46,020
営 業 総 利 益	360,195	416,703	56,508
販 売 費 及 び 一 般 管 理 費	387,029	393,785	6,756
営 業 利 益 又 は 損 失 ()	26,834	22,917	49,752
営 業 外 収 益	26,378	33,834	7,456
受取利息	2,263	3,471	1,207
受取配当金	1,450	2,470	1,019
持分法による投資利益	1,899	2,481	581
為替差益	12,170	18,036	5,865
そ の 他	8,593	7,374	1,218
営 業 外 費 用	41,152	36,175	4,976
支払利息	21,811	19,068	2,742
航空機材処分損	12,171	12,257	86
そ の 他	7,169	4,849	2,320
経 常 利 益 又 は 損 失 ()	41,608	20,576	62,184
特 別 利 益	30,471	52,413	21,941
固定資産売却益	19,093	8,822	10,270
投資有価証券売却益	-	34,338	34,338
退職給付制度一部終了益	6,810	-	6,810
そ の 他	4,567	9,251	4,684
特 別 損 失	35,303	20,933	14,369
固定資産処分損	6,052	3,546	2,505
特別退職金	4,033	8,517	4,483
退職給付制度一部終了損	-	2,291	2,291
減損損失	18,705	2,600	16,105
そ の 他	6,511	3,976	2,534
税金等調整前当期純利益 又は純損失()	46,440	52,055	98,495
法人税、住民税及び事業税	8,419	9,953	1,534
法人税等調整額	9,966	54,424	64,391
少数株主利益	2,350	3,945	1,594
当期純損失()	47,243	16,267	30,975

連結剰余金計算書及び連結株主資本等変動計算書

連 結 剰 余 金 計 算 書

科 目	前 期 (自 平成17年4月1日) (至 平成18年3月31日)
	金 額
	百万円
(資 本 剰 余 金 の 部)	
資本剰余金期首残高	136,141
資本剰余金増加高	3
自己株式処分差益	3
資本剰余金期末残高	136,145
(利 益 剰 余 金 の 部)	
利益剰余金期首残高	34,978
利益剰余金減少高	55,207
当期純損失	47,243
配当金	7,919
役員賞与	44
利益剰余金期末残高	90,186

連結株主資本等変動計算書

当期(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 当期中の変更額(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 当期中の変更額(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

連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	前期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成18年3月31日)	当期 (自 平成18年4月 1日) (至 平成19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	52,055
2. 減価償却費	125,126	117,561
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	1,295	34,028
4. 固定資産除売却損益及び減損損失	17,138	8,459
5. 退職給付引当金増減額	9,919	10,308
6. 受取利息及び受取配当金	3,713	5,941
7. 支払利息	21,811	19,068
8. 為替差損益	106	166
9. 持分法による投資損益	1,899	2,481
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	13,120	32,437
11. 貯蔵品の増減額	7,365	813
12. 営業未払金の増減額	22,812	33,592
13. その他	23,272	486
小 計	129,103	147,005
14. 利息及び配当金の受取額	4,151	6,982
15. 利息の支払額	22,507	19,154
16. 法人税等の支払額	9,762	7,085
営業活動によるキャッシュ・フロー	100,984	127,748
II. 投資活動によるキャッシュ・フロー		
1. 定期預金の預入による支出	969	8,751
2. 定期預金の払戻による収入	917	1,121
3. 固定資産の取得による支出	146,972	153,251
4. 固定資産の売却による収入	48,403	54,697
5. 有価証券の取得による支出	-	11,759
6. 有価証券の売却及び償還による収入	-	6,039
7. 投資有価証券の取得による支出	7,584	5,126
8. 投資有価証券の売却による収入	1,576	43,146
9. 連結範囲変更を伴う子会社株式の売却による収入	-	9,552
10. 貸付金の貸付による支出	1,458	2,051
11. 貸付金の回収による収入	4,849	4,799
12. 事業譲渡による収入	-	4,944
13. その他	1,955	423
投資活動によるキャッシュ・フロー	99,283	56,216
III. 財務活動によるキャッシュ・フロー		
1. 短期借入金増減額	5,355	2,556
2. 長期借入による収入	57,285	22,122
3. 長期借入金の返済による支出	117,563	112,815
4. 株式の発行による収入	-	147,607
5. 社債の償還による支出	15,000	109,771
6. 親会社による配当金支払額	7,846	18
7. 少数株主への配当金支払額	433	584
8. その他	2,473	2,106
財務活動によるキャッシュ・フロー	91,384	53,007
IV. 現金及び現金同等物に係る換算差額	1,061	414
V. 現金及び現金同等物の増減額	88,622	18,937
VI. 現金及び現金同等物期首残高	260,933	172,132
VII. 新規連結に伴う現金及び現金同等物の増加額	-	310
VIII. 連結除外に伴う現金及び現金同等物の減少額	178	-
IX. 現金及び現金同等物期末残高	172,132	191,381

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	173,948	198,933
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	1,726	9,329
有価証券のうち3ヶ月以内満期短期投資	0	1,777
短期借入金のうち当座借越	90	-
現金及び現金同等物	172,132	191,381

連結財務諸表作成の基本となる重要な事項

1. 連結の範囲に関する事項

子会社 247 社のうち次に示す 10 社を含む 142 社が連結の範囲に含まれている。

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

重要性の観点から、JALPAK INTERNATIONAL U.S.A., INC.、株式会社 J A L グランドサービス札幌、株式会社 J A L グランドサービス大阪(西日本エアポートサービス株式会社より社名変更)、株式会社 J A L グランドサービス九州(九州エアポートサービス株式会社より社名変更)、JALTRANS, INC.、CONTACT CUSTOMS CLEARANCE, INC. を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日本航空ジャパン及び株式会社ジャルセールスは株式会社日本航空インターナショナルと合併、北海道エアーサービス株式会社は株式会社 J A L グランドサービス札幌と合併、東亜エアーサービス株式会社は株式会社 J A L グランドサービス(空港グランドサービス株式会社より社名変更)と合併、グランドエアーサービス株式会社は株式会社 J A L グランドサービス大阪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。

また、株式会社 J A L メンテナンスサポートは清算、INTERNATIONAL CATERING LTD.、千歳国際ホテル株式会社、株式会社ホテル日航アンヌプリ、南西観光開発株式会社及びオクマビーチランド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 J A L U X 及び千歳空港給油施設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、当期より持分法適用会社としている。

また、株式会社 J A L U X 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株式会社 J A L U X の子会社である JALUX AMERICAS, INC.、JALUX EUROPE LIMITED 及び株式会社 J A L - D F S を当期より連結の範囲から除外している。

2. 持分法の適用に関する事項

非連結子会社 105 社及び関連会社 87 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。

重要性の観点から、アビコム・ジャパン株式会社を当期より持分法適用会社とした。また、従来連結子会社であった株式会社 J A L U X 及び千歳空港給油施設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、当期より持分法適用会社としている。

株式会社 J A L U X の関連会社である東京航空クリーニング株式会社及び株式会社東京機内用品製作所は、従来持分法適用会社であったが、株式会社 J A L U X の保有株式を売却したこと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、従来持分法適用会社であった株式会社東京ヒューマニアエンタプライズは、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 24 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	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	
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）
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ていた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 18 年 4 月 1 日に厚生労働大臣から過去分返上の認可を受け、平成 18 年 12 月 25 日に国に返還額(最低責任準備金)の納付を行った。この結果、税金等調整前当期純利益が 1,524 百万円増加している。

一部の国内連結子会社は、主として平成 18 年 4 月 1 日、平成 18 年 10 月 1 日、平成 19 年 2 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。この結果、税金等調整前当期純利益が 84 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、連結子会社であった株式会社日本航空ジャパンは、平成 18 年 10 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、退職給付制度については株式会社日本航空インターナショナルの退職給付制度が適用されることとなり、退職金の一部について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、営業利益及び経常利益が 3,957 百万円増加し、税金等調整前当期純利益が 2,317 百万円増加している。

なお、上記平成 17 年 10 月 1 日及び平成 18 年 10 月 1 日における退職金の一部について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。このため、一時に費用処理する方法に比べ、退職給付引当金は 1,271 百万円減少し、税金等調整前当期純利益は 238 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た。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 36,639 百万円増加している。

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 68,329 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会計制度委員会報告第 13 号)第 44-2 項を適用した場合に生じる損失の見込み額は、2,276 百万円である。

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 429 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。

(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 年間の定額法で行っている。

6. 連結子会社の資産及び負債の評価に関する事項

連結子会社の資産及び負債の評価については、全面時価評価法を採用している。

7. 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

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

(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. 貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準

当期より、「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準」(企業会計基準第 5 号 平成 17 年 12 月 9 日)および「貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準等の適用指針」(企業会計基準適用指針第 8 号 平成 17 年 12 月 9 日)を適用している。

従来の資本の部の合計に相当する金額は 275,772 百万円である。

なお、当期における連結貸借対照表の純資産の部については、連結財務諸表規則の改正に伴い、改正後の連結財務諸表規則により作成している。

2. 企業結合及び事業分離等に係る会計基準

当期より、「企業結合に係る会計基準」(企業会計審議会 平成 15 年 10 月 31 日)、「事業分離等に関する会計基準」(企業会計基準第 7 号 平成 17 年 12 月 27 日)および「企業結合会計基準及び事業分離等会計基準に関する適用指針」(企業会計基準適用指針第 10 号 平成 17 年 12 月 27 日)を適用している。

3. 有形固定資産の減価償却方法の変更

当社の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の航空機の予備部品の減価償却方法は従来定率法によっていたが、当期より定額法へ変更した。

この変更は、株式会社日本航空インターナショナルと、同じく当社の連結子会社であった株式会社日本航空ジャパンが平成 18 年 10 月 1 日に合併したため減価償却方法の統一を図る必要があること、従来定率法によっていた DC-10 型機の航空機材が前期に退役し、また、中期経営計画において経年航空機材の退役促進と新航空機材の積極的導入が計画されており、航空機材の償却については全て定額法に統一されることとの整合を図るものである。

この変更により従来の方法に比べ、事業費は 1,408 百万円減少、営業利益は 1,408 百万円増加し、また経常利益及び税金等調整前当期純利益は 1,335 百万円増加している。

(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	1,582,627 百万円	当期	1,497,366 百万円
----	---------------	----	---------------

(2) 偶発債務

保証債務

前期	16,887 百万円	当期	5,187 百万円
----	------------	----	-----------

保証予約及び経営指導念書等

前期	686 百万円	当期	507 百万円
----	---------	----	---------

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

なお、上記調査に関連して米国において株式会社日本航空インターナショナルを含む複数の航空会社に対して、米国の荷主等より航空会社間の価格カルテル差止め、及びこれにより被害を被ったとして集団訴訟が複数提起されている。これら訴訟において請求金額を特定せずに懲罰的損害賠償等が求められている。また、カナダ、オーストラリアにおいても、ほぼ同様の請求（但し、カナダ・オーストラリア法上、懲罰的損害賠償は認められない。）を求める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（欧州連合、米国、カナダ、スイス、オーストラリアを含むがこれに限らない。）の関係当局の調査が進行中であり、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 832,344 百万円 当期 847,378 百万円

担保付き債務

前期 500,108 百万円 当期 428,493 百万円

なお、連結貸借対照表に計上した債務の他に未経過リース料が当期 7,592 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 17 年 4 月 1 日 至 平成 18 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
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。

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

(連結株主資本等変動計算書関係)

当期(自 平成18年4月1日 至 平成19年3月31日)

発行済株式の総数及び自己株式の株式数に関する事項

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

- (注) 1. 普通株式の発行済株式総数の増加750,000千株は、公募増資による増加700,000千株及び有償第三者割当(オーバーアロットメントによる売出に関連した第三者割当増資)による増加50,000千株である。
2. 自己株式の株式数の増加534千株は、単元未満株式の買取請求に伴う買い取り531千株、持分法適用会社が取得した自己株式(当社株式)の当社帰属分3千株及び持分法適用会社の持分比率上昇に伴う当社帰属分の増加0千株であり、自己株式の株式数の減少464千株は、単元未満株式買取請求に伴う売却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。

(追加情報)

「1株当たり当期純利益に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第4号)が平成18年1月31日付で改正されたことに伴い、当期から繰延ヘッジ損益(税効果調整後)の金額を普通株式に係る期末の純資産額に含めている。なお、前期末において採用していた方法により算定した当期末の1株当たり純資産額は、101.04円である。

(リ・ス取引関係)

(単位:百万円)

	前 期 (自 平成 17 年 4 月 1 日) (至 平成 18 年 3 月 31 日)			当 期 (自 平成 18 年 4 月 1 日) (至 平成 19 年 3 月 31 日)		
(借主側) リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引						
	航空機	その他	合計	航空機	その他	合計
1. 取得価額相当額	564,783	17,452	582,235	605,522	18,174	623,696
減価償却累計額相当額	181,053	8,995	190,049	232,148	10,869	243,017
減損損失累計額相当額	-	-	-	-	-	-
期末残高相当額	383,730	8,456	392,186	373,374	7,305	380,679
2. 未経過リース料期末残高相当額	1 年内	51,839		1 年内	55,427	
	1 年超	347,488		1 年超	333,176	
	合 計	399,327		合 計	388,603	
リース資産減損勘定の残高		-			-	
3. 支払リース料		58,155			59,180	
リース資産減損勘定の取崩額		-			-	
減価償却費相当額		53,715			54,821	
支払利息相当額		5,369			5,090	
減損損失		-			-	
4. 減価償却費相当額の算定方法	リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっている。			同左		
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	30,218	
	1 年超	192,877		1 年超	186,673	
	合 計	220,546		合 計	216,892	
(貸主側) リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引						
	機械装置 及び運搬具	その他	合計	機械装置 及び運搬具	その他	合計
1. 取得価額	196	619	815	136	643	779
減価償却累計額	98	352	450	86	325	411
減損損失累計額	-	-	-	-	-	-
期末残高	97	267	364	49	318	368
2. 未経過リース料期末残高相当額	1 年内	146		1 年内	120	
	1 年超	226		1 年超	254	
	合 計	372		合 計	374	
3. 受取リース料		317			184	
減価償却費		281			166	
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
当期(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	1年超5年以内	5年超10年以内
債券			
国債・地方債等	1,500	-	-
社債	-	-	-
その他	-	-	-
合計	1,500	-	-

(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、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テリ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、キャッシュパランス類似制度等を選択制にて導入している。同基金の代行部分については、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。

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、キャッシュパ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テリナショナルは平成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、主として平成18年4月1日、平成18年10月1日及び平成19年2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18年3月31日)	当 期 (平成19年3月31日)
退職給付債務	906,240	862,586
年金資産	512,000	525,354
退職給付引当金	139,753	129,061
前払年金費用	18,674	57,378
差引	273,161	265,548
(差引内訳)		
会計基準変更時差異の未処理額	131,338	116,090
未認識数理計算上の差異	144,530	150,252
未認識過去勤務債務	2,707	794
	273,161	265,548

3. 退職給付費用に関する事項

(単位:百万円)

	前 期 (自平成17年4月1日 至平成18年3月31日)	当 期 (自平成18年4月1日 至平成19年3月31日)
勤務費用	30,681	28,552
利息費用	23,527	23,490
期待運用収益	20,019	24,374
会計基準変更時差異の費用処理額	14,675	14,656
数理計算上の差異の費用処理額	17,373	13,897
過去勤務債務の費用処理額	5,558	43,495
小計	60,681	12,727
その他	722	1,786
退職給付費用	61,403	14,513
厚生年金基金の代行部分返上に伴う損益	842	1,524
確定拠出年金等への移行に伴う損益	6,167	1,555
原則法変更時差異	-	429
計	56,077	14,974

4. 退職給付債務等の計算基礎に関する事項

	前 期 (自平成17年4月1日 至平成18年3月31日)	当 期 (自平成18年4月1日 至平成19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%	同左
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18年3月31日)当期
(平成19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	
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	8,055
営業未払金	5,610
貯蔵品評価損	4,044
貸倒引当金損金算入限度額超過	2,191
繰越欠損金	20,281
その他	19,855
繰延税金資産合計	165,236

繰延税金負債	
その他有価証券評価差額金	5,593
連結子会社及び持分法適用会社の留保利益	5,234
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

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	30,435
退職給付引当金	28,644
関係会社株式評価損	25,577
営業未払金	10,605
減損損失	6,753
貯蔵品評価損	4,542
未払確定拠出年金移換金	4,244
貸倒引当金損金算入限度額超過	2,146
繰越欠損金	22,123
その他	20,284
繰延税金資産合計	155,357

繰延税金負債	
繰延ヘッジ利益	23,061
連結子会社及び持分法適用会社の留保利益	5,273
その他有価証券評価差額金	2,281
その他	4,590
繰延税金負債合計	35,206

繰延税金資産純額小計	120,151
評価性引当額	135,448
繰延税金資産純額合計	15,297

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。

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

(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	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	123.7

(デリバティブ取引関係)

前期末(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。

当期末(平成19年3月31日)

デリバティブ取引にはヘッジ会計が適用されており、開示すべき取引はない。

セグメント情報

(1) 事業の種類別セグメント情報

前期 (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

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

(単位 : 百万円)

セグメント 科 目	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
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

(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 17 年 4 月 1 日 至平成 18 年 3 月 31 日)

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

当期 (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

(3) 海外売上高

	前 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 %

	当 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 %

(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 (自平成17年4月 1日) (至平成18年3月31日)	構成比	当期 (自平成18年4月 1日) (至平成19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%	724,889	40.3%	105.0%
	貨物収入	180,573	10.4%	190,500	10.6%	105.5%
	郵便収入	8,441	0.5%	9,200	0.5%	109.0%
	手荷物収入	2,270	0.1%	1,975	0.1%	87.0%
	小計	881,513	50.9%	926,565	51.5%	105.1%
国内線						
	旅客収入	659,998	38.1%	675,680	37.5%	102.4%
	貨物収入	29,440	1.7%	28,938	1.6%	98.3%
	郵便収入	10,819	0.6%	10,858	0.6%	100.4%
	手荷物収入	265	0.0%	298	0.0%	112.3%
	小計	700,523	40.4%	715,774	39.7%	102.2%
国際線・国内線合計		1,582,037	91.3%	1,642,340	91.2%	103.8%
その他の航空運送収益		54,935	3.2%	60,917	3.4%	110.9%
付帯事業収入		96,010	5.5%	98,262	5.4%	102.3%
合計		1,732,983	100.0%	1,801,520	100.0%	104.0%

(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	(年度) (項目)	前期	当期	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18年4月 1日) (至平成19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	13,467,241	94.9%
	有償旅客キロ(千人キロ)	67,434,613	62,597,923	92.8%
	有効座席キロ(千席キロ)	97,174,777	87,987,011	90.5%
	有償座席利用率(%)	69.4%	71.1%	1.7
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,541,293	4,515,812	99.4%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	161,690	164,336	101.6%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	10,954,502	10,481,369	95.7%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	16,414,876	15,769,219	96.1%
	有償重量利用率(%)	66.7%	66.5%	0.2
国 内 線	有償旅客数(人)	43,848,755	43,984,840	100.3%
	有償旅客キロ(千人キロ)	32,910,535	33,187,684	100.8%
	有効座席キロ(千席キロ)	51,415,813	51,864,339	100.9%
	有償座席利用率(%)	64.0%	64.0%	0.0
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	388,443	400,507	103.1%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	85,519	86,985	101.7%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	2,938,796	2,968,868	101.0%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	6,034,514	6,073,609	100.6%
	有償重量利用率(%)	48.7%	48.9%	0.2
合 計	有償旅客数(人)	58,036,381	57,452,081	99.0%
	有償旅客キロ(千人キロ)	100,345,148	95,785,607	95.5%
	有効座席キロ(千席キロ)	148,590,590	139,851,350	94.1%
	有償座席利用率(%)	67.5%	68.5%	1.0
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	4,929,736	4,916,319	99.7%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	247,209	251,321	101.7%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	13,893,298	13,450,237	96.8%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	22,449,390	21,842,828	97.3%
	有償重量利用率(%)	61.9%	61.6%	0.3

(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。

個別財務諸表

貸借対照表

資産の部

科 目	前 期 (第4期) (平成18年3月31日)	当 期 (第5期) (平成19年3月31日)	増 減 (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	3,129	8,960	5,830
営業未収入金	2,296	2,488	191
関係会社短期貸付金	11,700	90,200	78,500
1年内回収関係会社長期貸付金	53,084	53,800	716
短期前払費用	46	50	3
未収入金	5,338	3,764	1,574
繰延税金資産	27	7	19
その他	20	3	17
小 計	75,644	159,276	83,631
. 固 定 資 産			
(有形固定資産)	(35)	(28)	(7)
工具器具備品	35	28	7
(無形固定資産)	(11)	(5)	(6)
ソフトウェア	11	4	6
その他	0	0	-
(投資その他の資産)	(809,791)	(767,721)	(42,069)
投資有価証券	249	490	240
関係会社株式	220,629	213,489	7,140
関係会社長期貸付金	588,769	553,669	35,100
繰延税金資産	95	-	95
その他	47	72	25
小 計	809,839	767,754	42,084
. 繰 延 資 産			
株式交付費	-	669	669
創立費	130	-	130
社債発行費	6	-	6
小 計	137	669	532
資 産 合 計	885,620	927,700	42,079

負債及び資本の部又は負債及び純資産の部

科 目	前 期 (第4期) (平成18年3月31日)	当 期 (第5期) (平成19年3月31日)	増 減 (印減)
	金 額	金 額	金 額
. 流 動 負 債	百万円	百万円	百万円
営業未払金	471	240	230
1年内返済長期借入金	53,084	53,800	716
未 払 金	4,062	1,599	2,463
未 払 法 人 税 等	105	14	91
未 払 費 用	2,239	2,467	227
そ の 他	131	1,610	1,478
小 計	60,095	59,731	363
. 固 定 負 債			
社 債	130,000	50,229	79,771
長 期 借 入 金	558,769	523,669	35,100
退職給付引当金	16	-	16
繰延税金負債	-	67	67
そ の 他	146	49	96
小 計	688,932	574,015	114,917
負 債 合 計	749,027	633,747	115,280
資 本 の 部			
. 資 本 金			
資 本 金	100,000	-	-
. 資 本 剰 余 金			
資 本 準 備 金	105,069	-	-
その他資本剰余金	63,458	-	-
資本準備金減少差益	(63,406)	(-)	(-)
自己株式処分差益	(52)	(-)	(-)
小 計	168,528	-	-
. 利 益 剰 余 金			
当期末処理損失()	131,274	-	-
. 自 己 株 式	659	-	-
資 本 合 計	136,593	-	-
負 債 及 び 資 本 合 計	885,620	-	-

負債及び資本の部又は負債及び純資産の部

科 目	前 期 (第4期) (平成18年3月31日)	当 期 (第5期) (平成19年3月31日)	増 減 (印減)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
純 資 産 の 部			
・ 株 主 資 本			
資 本 金	-	174,250	-
資 本 剰 余 金			
資 本 準 備 金	-	111,503	-
資本剰余金合計	-	111,503	-
利 益 剰 余 金			
その他利益剰余金 繰越利益剰余金	-	8,718	-
利 益 剰 余 金 合 計	-	8,718	-
自 己 株 式	-	661	-
株 主 資 本 合 計	-	293,810	-
・ 評価・換算差額等			
その他有価証券評価差額金	-	142	-
評価・換算差額等合計	-	142	-
純 資 産 合 計	-	293,953	-
負債及び純資産合計	-	927,700	-

損 益 計 算 書

	前 期 (自 平成17年4月1日) (至 平成18年3月31日)	当 期 (自 平成18年4月 1日) (至 平成19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	23,260	21,808	1,451
事 業 費	8,963	9,449	485
営 業 総 利 益	14,296	12,359	1,937
販売費及び一般管理費	5,591	3,764	1,827
営 業 利 益	8,705	8,594	110
営 業 外 損 益			
営 業 外 収 益	63	411	348
受 取 利 息 及 び 配 当 金	3	354	350
そ の 他	59	57	2
営 業 外 費 用	173	432	259
支 払 利 息	0	-	0
創 立 費 償 却	130	130	0
株 式 交 付 費 償 却	-	223	223
そ の 他	42	79	36
経 常 利 益	8,595	8,573	21
特 別 損 益			
特 別 利 益	-	503	503
関 係 会 社 株 式 売 却 益	-	503	503
特 別 損 失	140,495	-	140,495
子 会 社 株 式 評 価 損	140,433	-	140,433
そ の 他	61	-	61
税引前当期純利益又は純損失()	131,900	9,077	140,977
法人税、住民税 及び 事業税	409	249	159
法 人 税 等 調 整 額	27	85	57
当期純利益又は純損失()	132,336	8,742	141,079
前 期 繰 越 利 益	1,062	-	-
当期末処理損失()	131,274	-	-

損失処理計算書及び株主資本等変動計算書

損失処理計算書

前期(第4期) (平成18年 6月28日)	
区 分	金 額
	百万円
(当期末処理損失の処理)	
当期末処理損失	131,274
損失処理額	131,274
1. その他資本剰余金からの振替額	63,458
2. 資本準備金取崩額	67,815
次期繰越損失	-
(その他資本剰余金の処分)	
その他資本剰余金	63,458
その他資本剰余金処分額	63,458
利益剰余金への振替額	63,458
その他資本剰余金次期繰越額	-

株 主 資 本 等 変 動 計 算 書

当期(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
		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	利益剰余金合計		
					繰越利益剰余金			
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。