



平成 19 年 3 月期 中間決算短信 (連結)

平成 18 年 11 月 8 日

上場会社名 株式会社日本航空
コード番号 9205

上場取引所 東・大・名
本社所在都道府県 東京都

(URL <http://www.jal.com/ja/>)

代表者 役職名 代表取締役社長

氏名 西松 達

問合せ先責任者 役職名 I R 部長

氏名 西 和彦

T E L (03)5460 - 6600

決算取締役会開催日 平成 18 年 11 月 8 日

米国会計基準採用の有無 無

1. 18 年 9 月中間期の連結業績 (平成 18 年 4 月 1 日 ~ 平成 18 年 9 月 30 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 9 月中間期	1,150,002 (3.4)	8,160 (48.3)	5,335 (45.5)
17 年 9 月中間期	1,112,346 (3.4)	15,785 (81.8)	9,780 (90.9)
18 年 3 月期	2,199,385	26,834	41,608

	中間(当期)純利益	1 株当たり中間 (当期)純利益	潜在株式調整後 1 株当たり 中間(当期)純利益
	百万円 %	円 銭	円 銭
18 年 9 月中間期	1,510 (-)	0 66	0 60
17 年 9 月中間期	12,042 (-)	6 08	- -
18 年 3 月期	47,243	23 88	- -

(注) 持分法投資損益 18 年 9 月中間期 1,030 百万円 17 年 9 月中間期 1,021 百万円 18 年 3 月期 1,899 百万円
期中平均株式数(連結) 18 年 9 月中間期 2,293,808,400 株 17 年 9 月中間期 1,979,820,270 株
18 年 3 月期 1,979,708,032 株

会計処理の方法の変更

(有)・無

売上高、営業利益、経常利益、中間(当期)純利益におけるパーセント表示は、対前年中間期増減率

(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
18 年 9 月中間期	2,261,305	360,031	14.8	122 20
17 年 9 月中間期	2,196,666	178,630	8.1	90 23
18 年 3 月期	2,161,240	148,066	6.9	74 78

(注) 期末発行済株式数(連結) 18 年 9 月中間期 2,729,562,810 株 17 年 9 月中間期 1,979,686,793 株
18 年 3 月期 1,979,519,354 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 9 月中間期	72,546	42,081	87,347	290,488
17 年 9 月中間期	77,115	61,513	81,841	195,576
18 年 3 月期	100,984	99,283	91,384	172,132

(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 154 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 21 社

(5) 連結範囲及び持分法の適用の異動状況

連結(新規) 6 社(除外) 4 社 持分法(新規) 1 社(除外) 0 社

2. 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	2,281,000	500	3,000

(参考) 1 株当たり予想当期純利益(通期) 1 円 10 銭

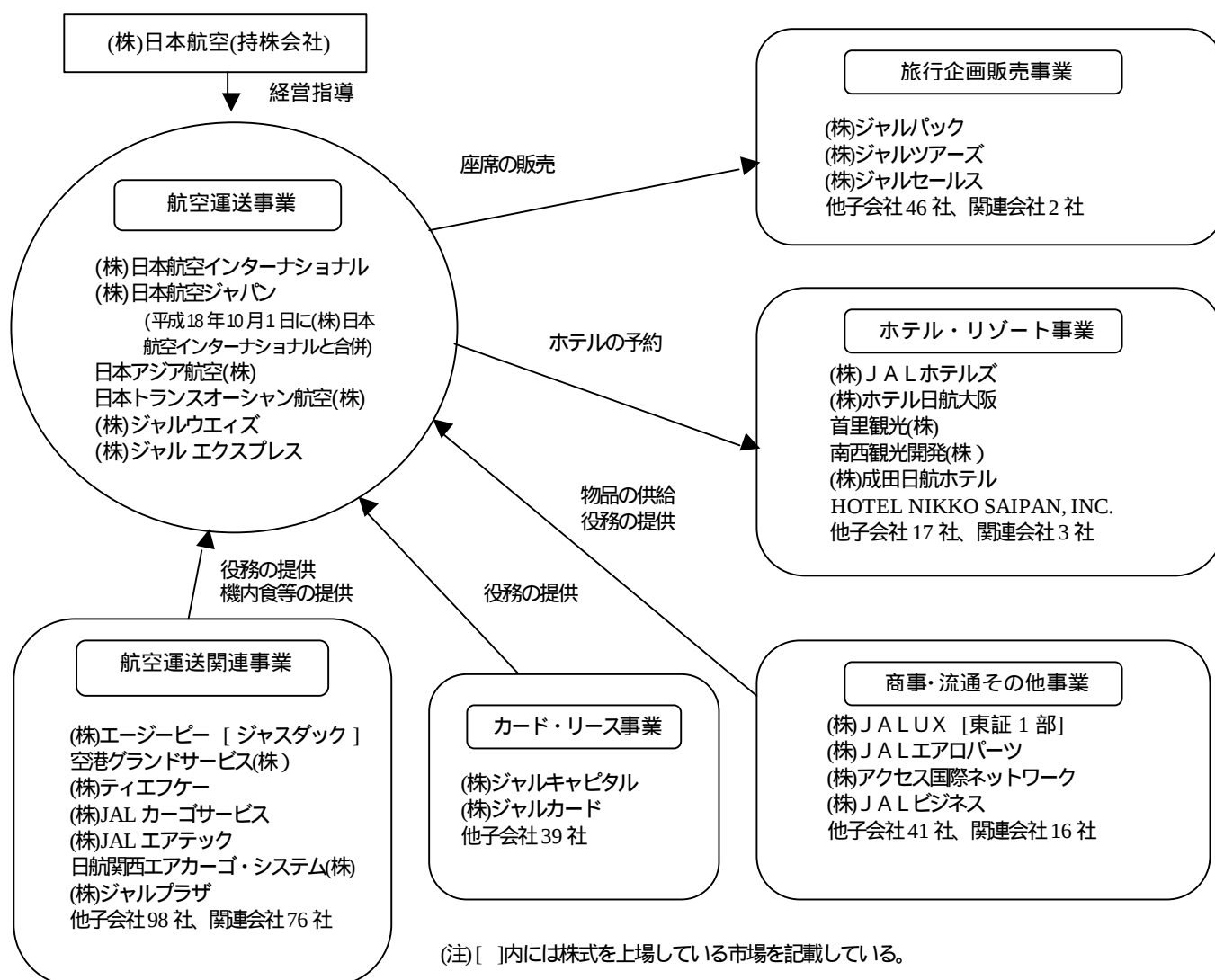
上期予想の前提条件、その他の関連する事項につきましては、添付資料の 16 ページを参照下さい。

1. 企業集団の状況

当社グループは、当社、子会社273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(平成18年10月1日に(株)日本航空インターナショナルと合併)、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76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、(株)JALカーゴサービス他58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41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
 ホテル・リゾート事業 以下のとおり、子会社68社、関連会社19社、合計87社が行っている。
 子会社23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16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45社、関連会社16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、(株)JALビジネス他16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

「安心とこだわりの品質で、世界を結ぶ『日本の翼』になる」

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「事業改善命令」および「警告書」を受けて以来、高い安全水準を持った組織として再生するために、あらゆる努力を払ってまいりました。この間、社長を初め全役員が現場に赴き数百回の緊急安全ミーティングを実施したほか、外部有識者から客観的助言を受けるために設置した「安全アドバイザリーグループ」の最終報告書の提言に基づき、本年 4 月には全社の安全性向上の総括部署として代表取締役専務をトップとする「安全推進本部」を設置しました。また、過去の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、9 月末までに約 9,000 人(社内 5,000 人強、社外 4,000 人弱)の見学者が訪れました。

一方、各職場においても信頼回復に向けての自発的活動が草の根的な広がりを見せております。例えば、お客さまに感謝の気持ちを伝えるために様々な職場の社員が手作り横断幕を伴って出発便のお見送りを実施したほか、お客さまに安心してご利用いただくため、整備上の不具合による遅延等の場合に整備士自らがお客さまにご説明したり、ヒューマンエラーを防ぐために過去の実例を元に確認会話集を作成し各職場に配布するなど、現場を含め全社員が一丸となって取り組んでいます。

また、風通しの良い企業風土を構築するため、本社・現場間を含めセグメント横断的な人事異動をかなりの規模で進めているほか、他職場との相互視察・情報交換・研修等の機会を積極的に拡大しています。

こうした信頼回復に向けた種々の取り組みに対し、本年 8 月 30 日には「安全アドバイザリーグループ」の座長である柳田邦男氏より、「短い期間にもかかわらず、会社が提言の課題の一つ一つについて、かつてない意気込みで取り組んでいる様子を確実に感じた」旨の「安全提言のフォローアップ所感」を頂きました。JAL グループでは、所感で述べられている「安全とは終わりのない闘い」との言葉を今一度噛み締め、「常に安全が何よりも優先する」、「迷ったら安全をとる」、「常にお客さまの立場に立つ」といった航空会社の原点に立ち返って信頼回復に努めて参ります。

JAL グループでは、これからも社長をはじめ経営に携わるもの自らが先頭にたち、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、お客さま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.利益分配に関する基本方針

JAL グループは本年 3 月に「2006-10 年度中期経営計画」を策定・発表いたしました。その中で当該期間中の目標として段階的に以下の項目を設定しております。(4.中長期的な会社の経営戦略 参照)

- ・ 2006 年度 連結当期利益黒字化
- ・ 2008 年度 事業基盤再構築の完了
- ・ 2010 年度 連結営業利益率 5%以上

現在は、2006 年度の目標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、当期の配当につきましては、まことに遺憾ながら別途「通期の見通し」にも記載しております通り、無配とさせて頂かざるを得ない見込みです。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。

3. 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。

4. 中長期的な会社の経営戦略(目標)

(1) 基本的方針

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引き続き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。本中期経営計画では、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ため、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路線リストや機材のダウンサイジングを加速させるとともに、費用構造改革を継続的に拡大します。また、本年 6 月に実施した公募増資での調達資金も活用し、中小型機を中心に積極的に航空機を導入し、持続的な成長へと繋げてまいります。

現在は、こうした改革を着実に実行することにより、いかなる環境変化においても利益の生み出せる強靱な企業体質を構築すべくグループ一丸となって取り組んでおります。特に、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であり、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。

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めます。

(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 >

2006-10 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。

5. 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。

現在、JALグループでは、2006 年 3 月に発表した「2006-2010 年度中期経営計画」で策定した基本方針に則り、国際旅客事業のリストラとダウンサイジング及び費用構造改革の継続的拡大による収益性の改善に取り組んでいます。2009 年度に到来する羽田空港の再拡張・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確実に自社の継続的成長に繋げていくため、公募増資で調達した資金も活用し、経年機材の更新と中小型機を中心とした新機材の導入を積極的に進め、事業基盤の再構築を図ります。

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。

6. 親会社等に関する事項

該当事項はありません。

7. その他、会社の経営上の重要な事項

【新株式の発行について】

(1) 新株式発行の概要

当社は 2006 年 6 月 30 日開催の取締役会において、以下のとおり新株式の発行を決議し、2006 年 8 月 28 日には全ての払込が完了致しました。この結果、2006 年 8 月 28 日付で資本金が 74,250

百万円、資本準備金が 74,250 百万円増加しております。

発行する株式種類及び数 : 普通株式 750,000,000 株

(オーバーアロットメントの第三者割り当て増資による発行 50,000,000 株を含みます)

発行価額 : 1 株につき 198 円

発行価額の総額 : 148,500 百万円

資本組入額の総額 : 74,250 百万円

払込完了日 : 公募による新株式発行分 2006 年 7 月 27 日

第三者割り当て増資による新株式発行分 2006 年 8 月 28 日

資金使途 : 全額航空機(航空機関連部品を含む)の購入に充当する予定

その他 : 本新株式発行にともない「2011 年満期ユーロ円建保証付転換社債型新株予約券付社債」の転換価格は 398.7 円に調整されました

(2) 新株発行までの事業環境の推移

2001 年以降、米国同時多発テロ、SARS 等世界各地でテロ、地震、疫病等が相次いだほか、2005 年度には中国で大規模な反日運動が展開されました。これらは全て、観光を中心とする旅客需要の下押し要因として働き、日本発着最大の国際線ネットワークを持ち、日本人観光マーケットを大きな収益基盤としている JAL グループにとっては、収入の急落等大きな打撃となりました。JAL グループでは、そのインパクトを最小化するため、各種増収・コスト削減施策による収支改善に努めてまいりましたが、近年の燃油市況の高騰も重なり、当社グループの収支は大幅に悪化する事態となりました。

このような事業環境のもとでは、従来の大型機による大量輸送のビジネスモデルで安定的に黒字を計上することが困難な状況になってきたことから、従前からの増収施策やコスト削減策に加え、聖域なき低収益路線のリストラや航空機の中小型機へのダウンサイズを加速させることが収益性向上のためには不可欠と判断し、本年 3 月に、従来のビジネスモデルの大幅な転換を含む「2006-10 年度中期経営計画」を策定いたしました。

(3) 機材のダウンサイズの必要性和効果

2006 年 3 月末時点において、JAL グループの国際線機材に占める大型機材(B747、B747-400、B777-300)の比率は 62%で、これは世界的な主要航空会社との比較でも際立って高い数値です。このように偏った機材構成になった理由としては、成田空港、羽田空港の新規発着枠の取得が困難な状況下、旅客需要の拡大には大型機で対応せざるを得なかった歴史的経緯や、北米東海岸線や欧州線等の長距離路線でノンストップ運航を可能とする機材が従来は B747 型機等一部の機種に限定されていた事情があります。大型機は燃料を中小型機に比べ大量に消費するため、大型機偏重の機材構成は殊に昨今の燃油市況高騰局面に於いてはコストの大幅増加と収支の悪化を生み出す主要因になっています。しかしながら、この間、技術革新により、2008 年度導入予定の B787 型機など、燃費効率の高い中型機でありながら長距離ノンストップ運航が可能な機材が開発されました。一方、2009 年度には前述のとおり、羽田・成田両空港の拡張により首都圏空港の発着枠が大幅に拡大され、中小型機による多頻度運航が可能となります(羽田空港の 4 本目の滑走路の完成、成田空港の第 2 滑走路の延伸)。こうした環境変化を踏まえ、JAL グループとしては、2009 年度のビジネスチャンスを実に自社の持続的成長に繋げるため、大型機中心の機材構成を中小型機中心の機材構成

にシフトさせる所謂機材のダウンサイジングを加速させることにより、本中期経営計画の最終年度である2010年度には、国際線機材に占める中小型機の比率を62%まで拡大させることを計画致しました。このダウンサイジングにより運航コストの削減、供給座席数減少による座席利用率の向上等が図られるほか、供給座席数減少に当たってはファースト、ビジネスクラスの席数は基本的に維持しつつ、エコノミークラスの座席を中心に減らすことで平均単価の向上も実現します。

なお、2009年に予定されている羽田空港の4本目の滑走路完成後は、羽田空港より中国線などの近距離国際定期便の運航も始まることから、収益性向上・お客さま利便の向上の両面において中小型機での多頻度運航が最も効果的になってくるものと考えております。

(4) 公募増資の実施と調達資金の使途

如上のように、今後JALグループが安定的に収益を生み出すことができる企業に再生するためには、最新鋭の中小型機を積極的に導入し、ダウンサイズを加速させていくことが最重要と考えております。この観点から、本中期経営計画の期間中に、中小型機を中心に合計86機を導入し、旧型の大型機を中心に69機の退役を進めます。

この航空機投資には合計で7,540億円の資金が必要になると見込んでおりますが、これは今後の業績回復と成長のために必要不可欠な資金であるため、株式性の資金がよりふさわしいと考え、その一部を今回の増資で資金調達することといたしました。

尚、増資の時期については、航空機の導入には数年の事前期間が必要なため、2009年度の羽田空港第4滑走路完成や成田第2滑走路の延伸による発着枠の拡大に向け、供給体制を整えていくことを勧案すると、今年度中の資金調達が必要と判断致しました。

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

当期の世界経済をみると、8 月後半まで原油価格が記録的な高水準で推移しましたが、米国のほか欧州でも英国を中心に景気は順調に拡大しました。また、アジアにおいても、中国、台湾、シンガポール、マレーシア等で力強い景気拡大がみられたほか、韓国、タイ等においても景気は緩やかに拡大したことから、全体として世界経済は引き続き着実な回復基調にありました。日本経済においても、企業収益の改善から設備投資が増加したほか、雇用情勢の改善に伴う所得の増加を背景に個人消費も緩やかな拡大基調が続いたことから、全体的に、企業部門の好調さが家計部門に波及する形で景気は回復基調を辿りました。

こうした状況下、JAL グループでは「2006-10 年度中期経営計画」で策定しました諸施策を本年 4 月以降着実に実施してまいりました。国際旅客については低収益路線のリストラ（運休、減便）をかつてない規模で実行したほか、機材のダウンサイジングにも着手いたしました。国内旅客については、導入以来高い利用率を実現している「クラス J」に関し、提供席数・対象機材を拡大したほか、低コスト運航子会社（株）ジャルエクスプレスの運航規模を拡大致しました。加えて、グループ外契約・業務プロセスの見直し、基本賃金 10%カット等の人件費抑制策等の収支改善策に取り組んだほか、燃油価格の高騰に対しては、コスト削減の自助努力はもとより、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、可能な限りそのインパクトの吸収に努めました。

この間、一連の安全運航にかかわるトラブルを主因とする旅客需要の競合他社への流出は底を打ち、着実に改善傾向にはありますが、残念ながら国内旅客を中心にその影響は継続しております。また、燃油市況が過去に例を見ない水準で推移したため、燃油費は対前年で 279 億円増加しました。

以上の結果、当期の連結ベースでの営業収益は対前年 376 億円増の 1 兆 1,500 億円、営業費用は同 452 億円増の 1 兆 1,418 億円、営業利益は同 76 億円減の 81 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 20 億円の増加となり、また営業外費用が 11 億円減少したことから、経常利益は同 44 億円減の 53 億円となりました。特別利益については、投資有価証券売却益を 90 億円計上したことを主因に対前年 100 億円増の 127 億円となりました。特別損失は、前年度に 132 億円の減損損失があったこと等から、同 125 億円減の 57 億円となりました。以上により、中間純利益は対前年 135 億円増の 15 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、中期経営計画に沿って低収益路線のリストラや機材のダウンサイジングを積極的に進めたことから、供給は有効座席キロベースで前年同期比 89.2%となりました。一方、需要については、ホノルル線、オセアニア線で伸び悩みましたが、米大陸線、欧州線、東南アジア線、韓国線等で堅調に推移したほか、中国線が反日運動の影響からの回復を果し、大きな伸びを示したこと

から、有償旅客数は前年同期比 93.5%、有償旅客キロベースでも同 93.9%となりました。この結果、有償座席利用率は、対前年 3.5 ポイント改善し、71.4%となりました。

路線運営については、低収益路線の聖域なきリストと生産資源の集中と選択の観点から、座席利用率が低く、収支上非常に厳しい状況にあった小松＝ソウル、広島＝ソウル線を運休したほか、欧州線の需給環境の改善による収益性向上を目的として東京＝ロンドン線の減便を実施しました。一方、ビジネス需要の強い東京＝ロサンゼルス線、東京＝シカゴ線、東京＝モスクワ線をはじめ、東京＝バンクーバー線、及び東京＝台北線で増便いたしました。また、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。更に生産体制の見直しを継続し、JALウェイズの対象路線を拡大し、コスト競争力の一層の強化に努めました。

商品戦略面では、好評を頂いているビジネスクラスのシートである「JAL シェルフラットシート」の導入路線を、「東京＝アムステルダム」「大阪＝ロンドン」「東京＝シカゴ(全便)」「東京＝シンガポール(JL719/710 便)」「東京＝サンパウロ(JL048/047 便)」線に拡大するなど、お客さまの快適性向上に努めました。

営業面では、昨年度より実施している中小企業向けプログラムの「JAL コーポレートフライトメリット」の加盟社数を累計で約 500 社の規模に拡大しました。中国線においては、空港送迎や宿泊先、会議室等の手配にきめ細かく対応できる「ビジネスゲートウェイ」プログラムを開始し、欧米線では「JAL なら選べる」サービスとして、エグゼクティブクラス以上ご搭乗のお客さまに、お帰りの空港からご自宅までのお車、もしくは IC 利用クーポン 20,000 円相当のプレゼントキャンペーンを行い、ビジネス需要の取り込みを強化いたしました。

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同期比 109.5%と上昇したこともあり、対前年 102 億円増の 3,707 億円になりました。

国内旅客については、一連の安全上のトラブル等の影響を主因にビジネス旅客が伸び悩みましたが、割引運賃において、従来の「前売り 21」に代わる「スーパー特便割引 28」を新設したほか、「バーゲンフェア」の設定日数を前年よりも増やすなどの各種需要喚起策を実施したことで、個人旅客は前年並みとなりました。一方、団体旅客は前年の愛知万博需要の反動や運賃引き上げによる需要減などにより前年を下回りました。その結果、有償旅客数では前年同期比 99.6%、有償旅客キロベースでは同 100.2%となりました。

営業施策としては、夏休み期間に「JAL みんなの夏空キャンペーン」を実施いたしました。搭乗半券でいろいろな商品が当たる企画のほか、「たまごっち」を機体にデザインした「たまごっちジェット」を運航したり、お子様向けに「たまごっち」キャラクターを使用したアイテムを機内にご用意するなど、空港や機内で楽しくお過ごしいただけるサービスをご提供いたしました。また、商品戦略面においても導入以来高い利用率で推移している「クラス」について、既導入機材への増席対応を行った上、地方路線に就航する MD90 型機や B737 型機などの小型機材への導入を行うなど、お客さまのニーズに合った商品の拡充に努めました。

運賃施策としては、燃油市況が想定を遥かに上回る水準で推移したため、本年 4 月 1 日より、2005 年 1 月に設定した「燃油特別付加運賃」を廃止し、相当額を運賃に組み込んだ上、新たに路線距離別に運賃値上げを実施させていただきました。割引運賃利用者の構成比上昇が平均単価を押し下げる要因となりましたが、この運賃値上げの効果により、単価は前年同期比 101.3%と前年度を上回

りました。

以上により、JALグループ全体での国内線旅客収入は対前年 53 億円増の 3,458 億円となりました。

国際貨物については、世界的に日本向け航空貨物の総需要が低迷したことが影響し、有償貨物トン・キロベースでは前年同期比 98.0%となりました。輸出では、夏ごろより、北米、欧州向けで出荷の鈍化がみられたものの、全般的には自動車部品、デジタルカメラや薄型テレビ関連を中心とした需要が堅調でした。特に中国向けは高い伸び率で推移いたしました。

輸入では、中国発貨物において海上輸送へのシフトがみられました。またユーロ高、各種生鮮の不作による影響もありましたが、夏ごろより各地区発とも復調する傾向にあります。

路線運営面では、6月に旅客機から改造した B747-400 型貨物機 1 機を投入し、アジア、北米路線を強化しております。また中国では中国国内航空会社との提携により、日本発貨物の内陸部への航空便転送サービスを開始するなど新しい需要の取り込みを行いました。米国南部においても貨物専用航空会社と提携し、マイアミ、ダラス発着貨物の利便性向上を図りました。

その結果、国際貨物は物量で前年を割ったものの、単価が燃油サーチャージの追加を主因に前年同期比 110.4%と上昇し、収入は対前年 69 億円増の 924 億円となりました。

国際郵便については、特に中国発が好調に推移しました。

国内貨物・郵便については、総需要が堅調に推移いたしました。旅客便機材の小型化で貨物室スペースの供給が減少する中、限られたスペースを最大限に有効活用した結果、前年を上回る需要を獲得いたしました。

また、空港での貨物ハンドリング面においては、2004 年 10 月に「プロジェクト M3」と命名して取り組みを開始したトヨタ生産方式を、成田・羽田に続き、関西空港及び韓国仁川空港に導入し、更なる生産性の向上と取り扱い品質の向上を図りました。

以上により、国際・国内貨物と国際・国内郵便の総合計収入は、対前年 70 億円増の 1,162 億円となりました。

これらの結果、国際線、国内線をあわせた旅客、貨物等の総輸送量(有償トン・キロ)は前年同期比 97.0%となり、当セグメントの売上高は対前年 264 億円増の 9,109 億円、営業利益は 34 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 36・37 ページに記載しております。)

< 航空機の状況>

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

	購入	リース	売却 除却	リース 終了	他 (改修)	平成 18 年 9 月 30 日時点	
						所有	リース
ボーイング 747-400					▲ 1	40	1
ボーイング 747-400F					+1	1	2
ボーイング 747LR			▲ 1			16	2
ボーイング 747SR						1	0
ボーイング 747F						7	2
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						9	14
ボンバルディア CRJ200		+1				0	9
日本航空機製造 YS-11						4	0
ボンバルディア DHC-8-400		+1				3	5
SAAB340B						10	4
ボンバルディア DHC-8-100						4	0
ブリテンノーマン BN-2B						3	0
合計		+5	▲ 4		± 0	183	96

航空運送関連事業セグメント

機内食販売を行なう(株)ティエフケーは、国際線の航空機材小型化や路線リストラによる需要減少等の影響により減収となったものの、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(株)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 204 億円増の 1,794 億円、営業利益は同 23 億円増の 48 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

(株)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では取扱いを増やしましたが、観光路線の減便によりミクロネシア方面を中心に取扱いが減少し、全体での売上は前年割れとなりました。一方、費用については販管費の削減等により、営業利益は前年並みを確保しました。また、(株)ジャルツアーズは、愛知万博の反動減等で取扱い人数が減少しましたが、旅行代金単価の上昇により売上高は前年並みとなりました。

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 238 億円減の 1,946 億円、営業利益は同 8 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、本年 4 月 1 日に(株)ジャルセールスが(株)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(株)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 12%増の約 166 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 15 億円増の 316 億円、営業利益は同 7 億円増の 30 億円となりました。

その他事業セグメント

商社の(株)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(株)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、本年 6 月に開業したホテル JAL シティ那覇など昨年 7 月以降に 6 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 8 億円増の 1,028 億円、営業利益は前年並の 29 億円となりました。

【財政状態】

当中間連結会計期間のキャッシュ・フローの状況

現金及び現金同等物は、税金等調整前中間純利益の黒字化や投資有価証券の売却に加え、7 億 5 千万株の増資等により、前期末に比べ 1,183 億円増加し、当中間連結会計期間末には、2,904 億円となりました。

当中間連結会計期間における各キャッシュ・フローの状況とそれらの要因は次のとおりであります。

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

税金等調整前中間純利益が 123 億円となったことに加え、減価償却費を 589 億円計上したこと等により、営業活動によるキャッシュ・フローは 725 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・部品の取得、及び導入予定の航空機に対する前払いによる支出があった一方、航空機の売却による収入がありました。又、有価証券の売却による収入が 102 億円あったこと等により、投資活動によるキャッシュ・フローは 420 億円の支出となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

長期借入金の返済により 586 億円の支出がありましたが、7 億 5 千万株の新株式発行による増資で 1,479 億円の収入があったため、財務活動によるキャッシュ・フローは 873 億円となりました。

当社グループの連結キャッシュ・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		平成 19 年 3 月期
	中間	期末	中間	期末	中間
自己資本比率 (%)	11.0	9.0	8.1	6.9	14.8
時価ベースの自己資本比率 (%)	27.8	28.7	27.1	28.2	27.9
債務償還年数 (年)	12.3	9.0	16.0	12.2	16.1
インタレスト・カバレッジ・レシオ (倍)	8.3	5.7	6.7	4.5	7.7

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。

【通期の見通し】

今上期の営業収益をみると、国際旅客は、需要が想定どおりに推移したなか、単価が予想を下回ったほか、国内旅客については、一連の安全上のトラブルの影響等に起因する旅客の競合他社への流出は底を打ち着実な回復傾向を辿ったものの、ビジネス旅客を中心に需要・単価とも完全には戻りきっていないことから、営業収益はいずれも想定を下回りました。また、国際貨物においては、特に春先の海外発日本向け需要で落ち込みがありました。このような理由により、当中間期におけるJALグループの営業収益は当初の計画を140億円下回る1兆1,500億円となりました。一方、営業費用については、歴史的な燃油価格の高騰により燃油費が機動的なヘッジの実施にもかかわらず想定を上回りましたが、その他の費用が運航規模の縮小や経費削減等の自助努力により人件費、整備費等を中心に想定を下回ったことから、全体としては概ね計画どおりとなりました。この結果、営業利益は、当初見通しを149億円下回る81億円となりました。

今下期の営業収益の見通しについては、国際旅客が需要回復の著しい中国線の増便や10月発券分以降適用の燃油サーチャージの引き上げ等から需要・単価ともに堅調に推移する見通しにあるのに対し、国内旅客については、旅客数が今年8月からは前年実績を上回るなど競合他社との差は着実に縮まってきているものの、単価の回復が遅れていることから、引き続き当初の計画を下回ることを予想しています。この間、営業費用については、燃油費が引き続き当初計画を上回って推移する見通しにあることから、通期の営業利益は、下期の役務費契約や日常経費の徹底的な見直し等、その他の費用構造改革の深堀りを含めても、上期の当初計画比未達分149億円と合わせ290億円程度悪化する見通しにあります。かかる状況下、今下期には250億円規模の退職給付費用の削減を実施いたします。

この結果、2006年度通期の連結営業利益の見通しは、当初計画を40億円下回る130億円となりますが、連結経常利益の見通しについては、為替差益等の増加が見込めることから、当初計画比変更はありません。また、連結当期純利益につきましても、変更ありません。

【平成19年3月期 業績見通し】

	(億円)		
	当初見通し	今回見通し	増減
連結営業収益	23,010	22,810	▲200
連結営業利益	170	130	▲40
連結経常利益	5	5	0
連結当期純利益	30	30	0

（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116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 81 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 85% 及び約 89% はヘッジされています。

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。

【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、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月に合併しましたが、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

当社グループは主要アライアンスのひとつである「ワンワールド」への2007年正式加盟に向けて、2006年6月、招請状を受領しましたが、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、カナダ、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 - 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。

中間連結貸借対照表

資 産 の 部

科 目	当 中 間 期 (平成18年9月30日)	前 期 (平成18年3月31日)	増 減 (印 減)	前 中 間 期 (平成17年9月30日)
	金 額	金 額	金額	金 額
流 動 資 産	百万円	百万円	百万円	百万円
現金及び預金	295,188	173,948	121,240	197,819
受取手形及び営業未収入金	283,118	237,479	45,639	241,397
有価証券	8,000	5,936	2,063	5,569
貯蔵品	85,821	83,717	2,104	82,896
繰延税金資産	2,503	9,539	7,036	9,325
その他	162,160	179,695	17,534	167,665
貸倒引当金	2,947	2,996	48	2,836
小 計	833,846	687,319	146,526	701,838
固 定 資 産				
(有形固定資産)	(1,138,191)	(1,152,762)	(14,571)	(1,170,656)
建物及び構築物	190,746	203,039	12,293	209,480
機械装置及び運搬具	31,140	31,743	602	32,483
航空機	770,618	791,098	20,480	822,014
土地	53,505	55,979	2,473	56,565
建設仮勘定	71,927	49,551	22,375	28,620
その他	20,252	21,348	1,095	21,491
(無形固定資産)	(73,205)	(72,075)	(1,130)	(68,096)
ソフトウェア	71,547	70,373	1,173	66,261
その他	1,658	1,701	43	1,835
(投資その他の資産)	(215,233)	(249,076)	(33,843)	(256,033)
投資有価証券	78,071	88,750	10,679	83,293
長期貸付金	14,221	14,582	360	15,966
繰延税金資産	44,114	52,085	7,970	48,546
その他	81,192	96,043	14,851	111,119
貸倒引当金	2,366	2,385	18	2,891
小 計	1,426,629	1,473,913	47,283	1,494,787
繰 延 資 産				
株式交付費	825	-	825	-
社債発行費	3	6	3	41
小 計	828	6	822	41
合 計	2,261,305	2,161,240	100,065	2,196,666

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	当 中 間 期 (平成18年9月30日)	前 期 (平成18年3月31日)	増 減 (印 減)	前 中 間 期 (平成17年9月30日)
	金 額	金 額		金 額
負債の部	百万円	百万円	百万円	百万円
流動負債				
営業未払金	265,330	237,803	27,526	234,793
短期借入金	5,069	6,562	1,492	12,144
1年内償還社債	80,000	30,000	50,000	-
1年内返済長期借入金	109,351	113,045	3,693	115,209
未払法人税等	6,582	4,700	1,882	8,609
繰延税金負債	10,080	29	10,050	72
その他	205,380	252,702	47,322	254,741
小 計	681,796	644,844	36,951	625,570
固定負債				
社債	230,000	280,000	50,000	310,000
長期借入金	744,675	800,001	55,326	800,130
退職給付引当金	132,821	139,753	6,931	150,277
繰延税金負債	937	1,340	403	713
その他	111,043	119,784	8,740	104,247
小 計	1,219,477	1,340,879	121,402	1,365,369
負債合計	1,901,273	1,985,724	84,450	1,990,940
少数株主持分	-	27,449	-	27,095
資本の部				
資本金	-	100,000	-	100,000
資本剰余金	-	136,145	-	136,143
利益剰余金	-	90,186	-	54,986
その他有価証券評価差額金	-	8,777	-	5,690
為替換算調整勘定	-	5,776	-	7,378
自己株式	-	892	-	838
資本合計	-	148,066	-	178,630
負債、少数株主持分及び資本合計	-	2,161,240	-	2,196,666
純資産の部				
株主資本				
資本金	174,250	-	-	-
資本剰余金	79,105	-	-	-
利益剰余金	43,228	-	-	-
自己株式	871	-	-	-
小 計	295,712	-	-	-
評価・換算差額等				
その他有価証券評価差額金	3,541	-	-	-
繰延ヘッジ損益	40,244	-	-	-
為替換算調整勘定	5,950	-	-	-
小 計	37,834	-	-	-
少数株主持分	26,484	-	-	-
純資産合計	360,031	-	-	-
負債及び純資産合計	2,261,305	-	-	-

中間連結損益計算書

科 目	当 中 間 期 (自 平成18年4月 1日) (至 平成18年9月30日)	前 中 間 期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成17年9月30日)	増 減 (印減)	前 期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成18年3月31日)
	金 額	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円	百万円
営 業 収 益	1,150,002	1,112,346	37,655	2,199,385
事 業 費	947,530	905,489	42,040	1,839,190
営 業 総 利 益	202,471	206,857	4,385	360,195
販 売 費 及 び 一 般 管 理 費	194,311	191,071	3,240	387,029
営 業 利 益 又 は 損 失 ()	8,160	15,785	7,625	26,834
営 業 外 収 益	14,356	12,294	2,062	26,378
(受取利息及び配当金)	(2,414)	(2,100)	(314)	(3,713)
(持分法による投資利益)	(1,030)	(1,021)	(9)	(1,899)
(為替差益)	(7,621)	(3,077)	(4,544)	(12,170)
(そ の 他)	(3,289)	(6,095)	(2,805)	(8,593)
営 業 外 費 用	17,181	18,299	1,117	41,152
(支払利息)	(9,614)	(11,293)	(1,678)	(21,811)
(そ の 他)	(7,566)	(7,005)	(560)	(19,340)
経 常 利 益 又 は 損 失 ()	5,335	9,780	4,445	41,608
特 別 利 益	12,766	2,679	10,086	30,471
(固定資産売却益)	(1,365)	(386)	(978)	(19,093)
(投資有価証券売却益)	(9,046)	(510)	(8,535)	(-)
(厚生年金基金代行部分返上益)	(1,519)	(-)	(1,519)	(-)
(退職給付制度一部終了益)	(-)	(-)	(-)	(6,810)
(過年度為替差額)	(-)	(1,458)	(1,458)	(-)
(そ の 他)	(834)	(323)	(511)	(4,567)
特 別 損 失	5,724	18,283	12,558	35,303
(固定資産処分損)	(1,186)	(2,169)	(983)	(6,052)
(特別退職金)	(1,764)	(-)	(1,764)	(4,033)
(退職給付制度一部終了損)	(2,199)	(-)	(2,199)	(-)
(減損損失)	(-)	(13,209)	(13,209)	(18,705)
(そ の 他)	(573)	(2,904)	(2,331)	(6,511)
税金等調整前中間(当期)純利益又は純損失()	12,376	5,823	18,199	46,440
法人税等	5,865	9,430	3,564	8,419
法人税等調整額	3,356	4,826	8,182	9,966
少数株主利益	1,644	1,615	28	2,350
中間(当期)純利益又は純損失()	1,510	12,042	13,553	47,243

中 間 連 結 株 主 資 本 等 変 動 計 算 書

(単位：百万円)

科 目	株 主 資 本					評 価 ・ 換 算 差 額 等				少数株主 持分	純資産 合計
	資本金	資本 剰余金	利益 剰余金	自己株式	株主資本 合計	その他 有価証券 評価差額金	繰延 ヘッジ 損益	為替換算 調整勘定	評価・換算差額等 合計		
前 期 末 残 高 (平成18年3月31日)	100,000	136,145	90,186	892	145,065	8,777	-	5,776	3,000	27,449	175,515
中 間 期 変 動 額 (自 平成18年4月 1日) (至 平成18年9月30日)											
欠損填補に伴う 資本剰余金の 利益剰余金への振替		131,274	131,274		-						-
新株の発行	74,250	74,250			148,500						148,500
中間純利益			1,510		1,510						1,510
自己株式の取得				63	63						63
自己株式の処分		14		85	70						70
連結範囲の変動等			656		656						656
役員賞与			26		26						26
株主資本以外の項目の 中間期変動額(純額)						5,236	40,244	173	34,834	965	33,869
中間期変動額 合計	74,250	57,039	133,414	21	150,646	5,236	40,244	173	34,834	965	184,515
中 間 期 末 残 高 (平成18年9月30日)	174,250	79,105	43,228	871	295,712	3,541	40,244	5,950	37,834	26,484	360,031

中 間 連 結 剰 余 金 計 算 書

科 目	前 中 間 期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成17年9月30日)	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	金 額 百万円
(資 本 剰 余 金 の 部)		
資本剰余金期首残高	136,141	136,141
資本剰余金増加高 (自己株式処分差益)	1 (1)	3 (3)
資本剰余金中間期末(期末)残高	136,143	136,145
(利 益 剰 余 金 の 部)		
利益剰余金期首残高	34,978	34,978
利益剰余金減少高 (中間(当期)純損失)	20,007 (12,042)	55,207 (47,243)
(配当金)	(7,919)	(7,919)
(役員賞与)	(44)	(44)
利益剰余金中間期末(期末)残高	54,986	90,186

中間連結キャッシュ・フロー計算書

科 目	当中間期 (自 平成18年4月 1日) (至 平成18年9月30日)	前中間期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成17年9月30日)	前期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成18年3月31日)
	金 額	金 額	金 額
	百万円	百万円	百万円
I. 営業活動によるキャッシュ・フロー			
1. 税金等調整前中間（当期）純利益又は純損失（ ）	12,376	5,823	46,440
2. 減価償却費	58,973	62,053	125,126
3. 有価証券及び投資有価証券売却損益及び評価損	8,934	1,315	1,295
4. 固定資産除売却損益及び減損損失	4,639	19,824	17,138
5. 退職給付引当金増減額	7,071	612	9,919
6. 受取利息及び受取配当金	2,414	2,100	3,713
7. 支払利息	9,614	11,293	21,811
8. 為替差損益	173	454	106
9. 持分法による投資損益	1,030	1,021	1,899
10. 受取手形及び営業未収入金の増減額	45,561	17,957	13,120
11. 貯蔵品の増減額	2,182	6,553	7,365
12. 営業未払金の増減額	27,711	20,631	22,812
13. その他	35,172	8,837	23,272
小 計	81,119	90,659	129,103
14. 利息及び配当金の受取額	2,484	2,283	4,151
15. 利息の支払額	9,401	11,545	22,507
16. 法人税等の支払額	1,655	4,281	9,762
営業活動によるキャッシュ・フロー	72,546	77,115	100,984
II. 投資活動によるキャッシュ・フロー			
1. 定期預金の預入による支出	5,200	884	969
2. 定期預金の払戻による収入	160	353	917
3. 固定資産の取得による支出	66,032	82,590	146,972
4. 固定資産の売却による収入	24,769	24,291	48,403
5. 投資有価証券の取得による支出	5,553	6,366	7,584
6. 投資有価証券の売却及び償還による収入	10,271	703	1,576
7. 連結範囲変更を伴う子会社株式の売却による支出	1,564	-	-
8. 貸付金の貸付による支出	785	758	1,458
9. 貸付金の回収による収入	3,558	2,229	4,849
10. その他	1,706	1,509	1,955
投資活動によるキャッシュ・フロー	42,081	61,513	99,283
III. 財務活動によるキャッシュ・フロー			
1. 短期借入金増減額	1,535	381	5,355
2. 長期借入による収入	1,102	400	57,285
3. 長期借入金の返済による支出	58,681	58,121	117,563
4. 株式の発行による収入	147,990	-	-
5. 社債の償還による支出	-	15,000	15,000
6. 親会社による配当金支払額	9	7,818	7,846
7. 少数株主への配当金支払額	546	421	433
8. その他	971	1,261	2,473
財務活動によるキャッシュ・フロー	87,347	81,841	91,384
IV. 現金及び現金同等物に係る換算差額	233	904	1,061
V. 現金及び現金同等物の増減額	118,045	65,334	88,622
VI. 現金及び現金同等物期首残高	172,132	260,933	260,933
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	-	21	178
IX. 現金及び現金同等物中間期末（期末）残高	290,488	195,576	172,132

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

	当中間期	前中間期	前期
現金及び預金勘定	295,188	197,819	173,948
預入期間が3ヶ月を超える定期預金	6,737	2,119	1,726
有価証券のうち3ヶ月以内満期短期投資	2,101	0	0
短期借入金のうち当座借越	63	124	90
現金及び現金同等物	290,488	195,576	172,132

中間連結財務諸表作成の基本となる重要な事項

1. 連結の範囲に関する事項

子会社 273 社のうち次に示す 12 社を含む 154 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
株式会社エージービー
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
株式会社 J A L U X

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、INTERNATIONAL CATERING LTD. および千歳国際ホテル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。

2. 持分法の適用に関する事項

非連結子会社 119 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 21 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。

3. 連結子会社の中間決算日等に関する事項

連結子会社のうち、PACIFIC FUEL TRADING CORPORATION 等 26 社は中間決算日が 6 月 30 日であり、株式会社オーエフシーは中間決算日が 8 月 31 日であるが、中間連結決算日ととの間の連結会社間取引は重要な不一致についてのみ必要な修正を行うこととしている。

4. 会計処理基準に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

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

株式交付費	均等償却（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当中間期末において発生していると認められる額を計上している。

- ・会計基準変更時差異は、主として15年による均等額を費用処理している。
なお、連結子会社である株式会社日本航空インターナショナルは、平成17年10月1日より退職金の一部について現行制度に加え、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。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)

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18年4月1日に過去分返上の認可を受けた。この結果、税金等調整前中間純利益が1,519百万円増加している。

一部の国内連結子会社は、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、税金等調整前中間純利益が519百万円増加している。

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た。これに伴い、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、また退職金の一部については確定拠出年金と退職金前払に移行できる制度を導入することになった。この結果、営業利益および経常利益が3,957百万円増加し、税金等調整前中間純利益が2,107百万円増加している。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。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401百万円減少し、税金等調整前中間純利益は401百万円増加している。

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。これに伴い、簡便法と原則法による退職給付債務の差額 322 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、中間決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算差額は損益として処理している。なお、在外子会社等の資産及び負債、収益及び費用は中間決算日の直物為替相場により円貨に換算し、換算為替差額は純資産の部における為替換算調整勘定及び少数株主持分に含めて計上している。

(6) 重要なリ - 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。

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。

(会計処理方法の変更)

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 293,303 百万円である。

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

2. 企業結合に係る会計基準

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)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る株式会社日本航空ジャパンが平成 18 年 10 月 1 日に合併する予定であり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 666 百万円減少、営業利益は 666 百万円増加し、また経常利益及び税金等調整前中間純利益は 644 百万円増加している。

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. 中間連結キャッシュ・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。

(連結貸借対照表関係)

(1) 有形固定資産の減価償却累計額

当中間期	1,558,027 百万円	前中間期	1,611,238 百万円	前期	1,582,627 百万円
------	---------------	------	---------------	----	---------------

(2) 偶発債務

保証債務

当中間期	16,186 百万円	前中間期	17,569 百万円	前期	16,887 百万円
------	------------	------	------------	----	------------

保証予約及び経営指導念書等

当中間期	579 百万円	前中間期	794 百万円	前期	686 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、カナダにおいても、ほぼ同様の請求（但し、カナダ法上、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、ニュージーランドを含む。）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

当中間期	799,439 百万円	前中間期	842,759 百万円	前期	832,344 百万円
------	-------------	------	-------------	----	-------------

担保付き債務

当中間期	460,937 百万円	前中間期	512,389 百万円	前期	500,108 百万円
------	-------------	------	-------------	----	-------------

また、連結子会社株式の一部を担保に供している。

(中間連結損益計算書関係)

・減損損失

当中間期 (自 平成 18 年 4 月 1 日 至 平成 18 年 9 月 30 日)

前中間期 (自 平成 17 年 4 月 1 日 至 平成 17 年 9 月 30 日)

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

用途	種類	場所
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	大阪府大阪市他
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景気停滞の長期化に伴い収益性の低下が引き続き見込まれること、また遊休資産においては地価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、当中間期において、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、当該減少額を減損損失 (13,209 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 7,170 百万円、土地 5,827 百万円及びその他 211 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 (14 百万円) として取り込んでいる。

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。

（中間連結株主資本等変動計算書関係）

当中間期（自 平成 18 年 4 月 1 日 至 平成 18 年 9 月 30 日）

発行済株式の総数及び自己株式の株式数に関する事項

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

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

（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、当中間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中間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中間期末の 1 株当たり純資産額は、107.45 円である。

（企業結合に関する事項）

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。両社とも 100%子会社であるため、連結財務諸表へ与える影響はない。

（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た。両社とも 100%子会社であるため、連結財務諸表へ与える影響はない。

	当 中 間 期 (自 平成 18年 4月 1日) (至 平成 18年 9月 30日)			前 中 間 期 (自 平成 17年 4月 1日) (至 平成 17年 9月 30日)			前 期 (自 平成 17年 4月 1日) (至 平成 18年 3月 31日)		
(借主側)									
リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引	航空機	その他	合計	航空機	その他	合計	航空機	その他	合計
1.取得価額相当額	596,553	17,431	613,985	581,262	16,924	598,186	564,783	17,452	582,235
減価償却累計額相当額	206,232	9,730	215,962	177,153	8,197	185,351	181,053	8,995	190,049
減損損失累計額相当額	-	-	-	-	-	-	-	-	-
期末残高相当額	390,321	7,700	398,022	404,108	8,726	412,835	383,730	8,456	392,186
2.未経過リース料期末残高相当額	1年内	54,786		1年内	51,781		1年内	51,839	
	1年超	350,735		1年超	367,924		1年超	347,488	
	合 計	405,521		合 計	419,706		合 計	399,327	
リース資産減損勘定の残高	-			-			-		
3.支払リース料	28,902			29,217			58,155		
リース資産減損勘定の取崩額	-			-			-		
減価償却費相当額	26,781			26,930			53,715		
支払利息相当額	2,527			2,731			5,369		
減損損失	-			-			-		
4.減価償却費相当額の算定方法	リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっている。			同左			同左		
5.利息相当額の算定方法	リース料総額とリース物件の取得価額相当額との差額を利息相当額とし、各期への配分方法については、利息法によっている。			同左			同左		
オペレーティング・リース取引									
1.未経過リース料	1年内	29,402		1年内	25,733		1年内	27,668	
	1年超	193,928		1年超	187,021		1年超	192,877	
	合 計	223,330		合 計	212,755		合 計	220,546	
(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									
1.取得価額	879			1,839			815		
減価償却累計額	497			1,411			450		
減損損失累計額	-			-			-		
期末残高	381			428			364		
2.未経過リース料期末残高相当額	1年内	140		1年内	209		1年内	146	
	1年超	249		1年超	230		1年超	226	
	合 計	389		合 計	440		合 計	372	
3.受取リース料	94			168			317		
減価償却費	85			150			281		
受取利息相当額	8			9			17		
4.利息相当額の算定方法	リース料総額と見積残存価額の合計額からリース物件の購入価額を控除した額を利息相当額とし、各期への配分方法については利息法によっている。			同左			同左		
オペレーティング・リース取引									
1.未経過リース料	_____			1年内	7		_____		
				1年超	-				
				合 計	7				

(有価証券関係)

(単位:百万円)

当中間期(平成18年9月30日)			
1. その他有価証券で時価のあるもの	取得原価	中間連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	13,083	18,780	5,697
(2) 債券	117	108	8
(3) その他	5,711	5,715	4
	18,912	24,604	5,692
2. 時価評価されていない有価証券の主な内容及び中間連結貸借対照表計上額			
その他有価証券			
マネー・マネジメント・ファンド		0	
非上場株式		27,555	
その他		2,716	
		30,272	
前中間期(平成17年9月30日)			
1. その他有価証券で時価のあるもの	取得原価	中間連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	16,866	26,375	9,509
(2) 債券	27	29	1
(3) その他	5,785	5,797	12
	22,679	32,202	9,523
2. 時価評価されていない有価証券の主な内容及び中間連結貸借対照表計上額			
その他有価証券			
マネー・マネジメント・ファンド		0	
非上場株式		27,028	
その他		339	
		27,369	
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	取得原価	連結貸借対照表計上額	差額
(1) 株式	16,821	31,097	14,275
(2) 債券	17	17	0
(3) その他	5,713	5,717	4
	22,552	36,833	14,280
2. 時価評価されていない有価証券の主な内容及び連結貸借対照表計上額			
その他有価証券			
マネー・マネジメント・ファンド		0	
非上場株式		27,521	
その他		649	
		28,171	

(デリバティブ取引関係)

当中間期末(平成18年9月30日)

デリバティブ取引にはヘッジ会計が適用されている。

前中間期末(平成17年9月30日)

デリバティブ取引の契約額等、時価及び評価損益の状況 (単位:百万円)

対象物の種類	取引の種類	契約額等 括弧内はオプション料	時価	評価損益
コモディティ	オプション取引			
	買建オプション	35,035 (203)	3,484	3,281
	売建オプション	68,922 (1,018)	2,070	1,051
合計				2,229

- (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 括弧内はオプション料	時価	評価損益
コモディティ	オプション取引			
	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。

セグメント情報

(1) 事業の種類別セグメント情報

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

(単位 : 百万円)

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

前中間期 (自平成 17 年 4 月 1 日 至平成 17 年 9 月 30 日)

(単位 : 百万円)

セグメント 科 目	航空 運送事業	航空運送 関連事業	旅行企画 販売事業	カード・ リース事業	その他 事業	計	消去又は 全社	連 結
売上高								
外部顧客に対する売上高	773,463	64,192	200,445	7,033	67,212	1,112,346	-	1,112,346
セグメント間の内部売上高 又は振替高	110,998	94,858	18,114	23,054	34,797	281,824	(281,824)	-
計	884,461	159,051	218,560	30,087	102,010	1,394,171	(281,824)	1,112,346
営業費用	877,755	156,479	216,883	27,776	99,029	1,377,924	(281,363)	1,096,561
営業利益	6,705	2,571	1,677	2,311	2,980	16,246	(461)	15,785

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
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

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

(2) 所在地別セグメント情報

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

(単位 : 百万円)

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

前中間期 (自平成 17 年 4 月 1 日 至平成 17 年 9 月 30 日)

全セグメントの売上高の合計額に占める本邦の割合が 90%を超えているため、記載を省略した。

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)

科 目	セグメント	日本	その他の 地域	計	消去又は 全社	連 結
	売上高					
	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

(注) 1. 航空会社の国際線収益については、全て「日本」の売上として計上している。

2. 「その他の地域」には、アジア・オセアニア、米州、及び欧州が含まれている。

3. 国又は地域の区分の方法及び各区分に属する主な国又は地域

(1) 国又は地域の区分の方法

地理的近接度により区分した。

(2) 各区分に属する主な国又は地域

アジア・オセアニア : 中国、シンガポール、オーストラリア、グアム

米州 : アメリカ合衆国 (除くグアム)、メキシコ

欧州 : イギリス、フランス、ドイツ、イタリア

(3) 海外売上高

	当中間期 (自 平成 18 年 4 月 1 日 至 平成 18 年 9 月 30 日)			
	アジア・ オセアニア	米 州	欧 州	合 計
海外売上高	百万円 222,961	百万円 213,829	百万円 113,189	百万円 549,980
連結売上高				百万円 1,150,002
連結売上高に占める 海外売上高の割合	19.4 %	18.6 %	9.8 %	47.8 %

	前中間期 (自 平成 17 年 4 月 1 日 至 平成 17 年 9 月 30 日)			
	アジア・ オセアニア	米 州	欧 州	合 計
海外売上高	百万円 221,206	百万円 187,962	百万円 109,692	百万円 518,861
連結売上高				百万円 1,112,346
連結売上高に占める 海外売上高の割合	19.9 %	16.9 %	9.8 %	46.6 %

	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 %

(注) 1. 国又は地域の区分の方法
地理的近接度により区分している。

2. 各区分に属する主な国又は地域

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

3. 海外売上高

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

航空運送事業セグメント 部門別売上高

科目		当中間期 (自平成18年4月 1日) (至平成18年9月30日)	構成比	前中間期 (自平成17年4月 1日) (至平成17年9月30日)	構成比	前期比	前 期 (自平成17年4月 1日) (至平成18年3月31日)	構成比
国 際 線		百万円		百万円			百万円	
	旅客収入	370,720	40.7%	360,443	40.8%	102.9%	690,226	39.9%
	貨物収入	92,419	10.1%	85,480	9.7%	108.1%	180,573	10.4%
	郵便収入	4,247	0.5%	3,917	0.4%	108.4%	8,441	0.5%
	手荷物収入	999	0.1%	1,138	0.1%	87.8%	2,270	0.1%
	小計	468,386	51.4%	450,979	51.0%	103.9%	881,513	50.9%
国 内 線	旅客収入	345,862	37.9%	340,493	38.5%	101.6%	659,998	38.1%
	貨物収入	14,295	1.6%	14,585	1.7%	98.0%	29,440	1.7%
	郵便収入	5,297	0.6%	5,204	0.6%	101.8%	10,819	0.6%
	手荷物収入	148	0.0%	140	0.0%	105.9%	265	0.0%
	小計	365,603	40.1%	360,424	40.8%	101.4%	700,523	40.4%
国際線・国内線合計		833,990	91.5%	811,403	91.8%	102.8%	1,582,037	91.3%
その他の航空運送収益		29,742	3.3%	26,864	3.0%	110.7%	54,935	3.2%
付帯事業収入		47,215	5.2%	46,193	5.2%	102.2%	96,010	5.5%
合計		910,949	100.0%	884,461	100.0%	103.0%	1,732,983	100.0%

(注)金額については切捨処理、各比率については四捨五入処理している。

連 結 輸 送 実 績

内 際 別	(期 間) (項 目)	当 中 間 期	前 中 間 期	対 前 期 比
		自 平成18年 4月 1日 至 平成18年 9月30日	自 平成17年 4月 1日 至 平成17年 9月30日	(利用率は ポ イ ント 差)
国 際 線	有償旅客数(人)	6,760,569	7,230,244	93.5%
	有償旅客キロ(千人キロ)	32,354,267	34,444,365	93.9%
	有効座席キロ(千席キロ)	45,286,215	50,754,677	89.2%
	有償座席利用率(%)	71.4%	67.9%	3.5
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	2,213,925	2,259,975	98.0%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	76,318	76,575	99.7%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	5,289,073	5,530,216	95.6%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	7,958,566	8,486,495	93.8%
	有償重量利用率(%)	66.5%	65.2%	1.3
国 内 線	有償旅客数(人)	22,190,898	22,286,276	99.6%
	有償旅客キロ(千人キロ)	16,749,367	16,708,672	100.2%
	有効座席キロ(千席キロ)	26,154,645	25,991,109	100.6%
	有償座席利用率(%)	64.0%	64.3%	0.3
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	194,575	191,380	101.7%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	41,023	40,845	100.4%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	1,511,548	1,484,330	101.8%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	3,059,465	3,047,129	100.4%
	有償重量利用率(%)	49.4%	48.7%	0.7
合 計	有償旅客数(人)	28,951,467	29,516,520	98.1%
	有償旅客キロ(千人キロ)	49,103,634	51,153,037	96.0%
	有効座席キロ(千席キロ)	71,440,860	76,745,786	93.1%
	有償座席利用率(%)	68.7%	66.7%	2.0
	有償貨物トン・キロ(千トン・キロ)	2,408,500	2,451,355	98.3%
	郵便トン・キロ(千トン・キロ)	117,341	117,420	99.9%
	有償(合計)トン・キロ(千トン・キロ)	6,800,621	7,014,546	97.0%
	有効トン・キロ(千トン・キロ)	11,018,031	11,533,624	95.5%
	有償重量利用率(%)	61.7%	60.8%	0.9

(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。

Intentionally Blank



平成 19 年 3 月期

個別中間財務諸表の概要

平成 18 年 11 月 8 日

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 代表取締役グループ CEO(兼)社長 氏名 西松 遙

問合せ先責任者 役職名 I R 部長

上場取引所 東・大・名

本社所在都道府県 東京都

氏名 西 和彦 TEL (03)5460 - 6600

決算取締役会開催日 平成 18 年 11 月 8 日

配当支払開始日 —

単元株制度採用の有無 有(1 単元 1,000 株)

1. 18 年 9 月中間期の業績(平成 18 年 4 月 1 日～平成 18 年 9 月 30 日)

(1) 経営成績

(百万円未満切り捨て)

	売上高	営業利益	経常利益
	百万円 %	百万円 %	百万円 %
18 年 9 月中間期	15,920 (1.2)	8,562 (1.6)	8,506 (1.4)
17 年 9 月中間期	15,729 (88.2)	8,429 (—)	8,391 (—)
18 年 3 月期	23,260	8,705	8,595

	中間(当期)純利益	1 株当たり中間 (当期)純利益
	百万円 %	円 銭
18 年 9 月中間期	8,392 (2.8)	3 66
17 年 9 月中間期	8,165 (—)	4 12
18 年 3 月期	132,336	66 82

(注) 期中平均株式数 18 年 9 月中間期 2,294,463,381 株 17 年 9 月中間期 1,980,472,427 株
18 年 3 月期 1,980,360,933 株

会計処理の方法の変更 無

売上高、営業利益、経常利益、中間(当期)純利益におけるパーセント表示は、対前年中間期増減率

(2) 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
18 年 9 月中間期	1,015,926	293,493	28.9	107 50
17 年 9 月中間期	992,753	277,147	27.9	139 95
18 年 3 月期	885,620	136,593	15.4	68 98

(注) 期末発行済株式数 18 年 9 月中間期 2,730,218,588 株 17 年 9 月中間期 1,980,339,741 株
18 年 3 月期 1,980,173,622 株

期末自己株式数 18 年 9 月中間期 2,164,662 株 17 年 9 月中間期 2,043,509 株
18 年 3 月期 2,209,628 株

2. 19 年 3 月期の業績予想(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	22,400	8,600	8,400

(参考) 1 株当たり予想当期純利益(通期) 3 円 08 銭

3. 配当状況

・現金配当

	1 株当たり配当金(円)
	年間
18 年 3 月期	—
19 年 3 月期(実績)	—
19 年 3 月期(予想)	—

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 ページを参照して下さい。

比較中間貸借対照表

資 産 の 部

科 目	当中間期 (平成18年9月30日)	前 期 (平成18年3月31日)	増 減 (印減)	前中間期 (平成17年9月30日)
	金 額	金 額		金 額
流 動 資 産	百万円	百万円	百万円	百万円
現金及び預金	147,245	3,129	144,116	15,064
営業未収入金	8,942	2,296	6,645	2,055
関係会社短期貸付金	16,005	11,700	4,304	-
1年内回収関係会社長期貸付金	52,171	53,084	913	47,523
前払費用	56	46	10	46
未収入金	3,536	5,338	1,802	5,365
繰延税金資産	7	27	20	16
その他	1,950	20	1,929	34
小 計	229,915	75,644	154,271	70,106
固 定 資 産				
(有形固定資産)	(32)	(35)	(3)	(39)
工具器具備品	32	35	3	39
(無形固定資産)	(8)	(11)	(3)	(13)
ソフトウェア	8	11	3	13
その他	0	0	-	0
(投資その他の資産)	(785,075)	(809,791)	(24,715)	(922,355)
投資有価証券	249	249	-	-
関係会社株式	221,394	220,629	765	361,038
関係会社長期貸付金	563,334	588,769	25,435	561,213
繰延税金資産	34	95	60	82
その他	62	47	15	22
小 計	785,116	809,839	24,722	922,409
繰 延 資 産				
創立費	65	130	65	195
株式交付費	825	-	825	-
社債発行費	3	6	3	41
小 計	894	137	756	237
合 計	1,015,926	885,620	130,305	992,753

負債及び資本の部又は負債及び純資産の部

科 目	当中間期 (平成18年9月30日)	前 期 (平成18年3月31日)	増 減 (印減)	前中間期 (平成17年9月30日)
	金 額	金 額		金 額
	百万円	百万円	百万円	百万円
負 債 の 部				
流 動 負 債				
営業未払金	632	471	161	474
1年内返済長期借入金	52,171	53,084	913	47,523
未払金	1,506	4,062	2,556	477
未払法人税等	2,143	105	2,037	3,467
未払費用	2,587	2,239	347	2,205
その他	4	131	126	85
小 計	59,045	60,095	1,049	54,234
固 定 負 債				
社債	130,000	130,000	-	130,000
長期借入金	533,334	558,769	25,435	531,213
退職給付引当金	-	16	16	12
その他	52	146	93	145
小 計	663,387	688,932	25,544	661,370
負 債 合 計	722,433	749,027	26,594	715,605
資 本 の 部				
資本金	-	100,000	-	100,000
資本剰余金				
資本準備金	-	105,069	-	105,069
その他資本剰余金	-	63,458	-	63,456
資本準備金減少差益	(-)	(63,406)	(-)	(63,406)
自己株式処分差益	(-)	(52)	(-)	(50)
小 計	-	168,528	-	168,526
利益剰余金				
中間(当期)未処分利益又は未処理損失()	-	131,274	-	9,227
自己株式	-	659	-	606
資 本 合 計	-	136,593	-	277,147
負 債 及 び 資 本 合 計	-	885,620	-	992,753
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	-	-	-
利益剰余金	-	-	-	-
その他利益剰余金	-	-	-	-
繰越利益剰余金	8,377	-	-	-
自己株式	638	-	-	-
小 計	293,493	-	-	-
純 資 産 合 計	293,493	-	-	-
負 債 及 び 純 資 産 合 計	1,015,926	-	-	-

(注)

(1)有形固定資産減価償却累計額

28百万円

24百万円

20百万円

(2)保証債務

674,206百万円

669,929百万円

699,265百万円

(3)担保資産及び担保付き債務

担保資産(関係会社株式)

15,792百万円

15,792百万円

15,792百万円

担保付き債務

274,686百万円

297,221百万円

305,267百万円

比較中間損益計算書

科 目	当中間期 (自 平成18年4月 1日) (至 平成18年9月30日)	前中間期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成17年9月30日)	増 減 (印減)	前 期 (自 平成17年4月 1日) (至 平成18年3月31日)
	金 額	金 額		金 額
	百万円	百万円	百万円	百万円
営 業 収 益	15,920	15,729	190	23,260
事 業 費	4,623	4,515	108	8,963
営 業 総 利 益	11,297	11,214	82	14,296
販 売 費 及 び 一 般 管 理 費	2,734	2,785	50	5,591
営 業 利 益	8,562	8,429	132	8,705
営 業 外 収 益 (受取利息及び配当金) (そ の 他)	150 (95) (55)	56 (0) (55)	94 (95) (0)	63 (3) (59)
営 業 外 費 用 (支払利息) (創立費償却) (株式交付費償却) (そ の 他)	206 (-) (65) (75) (66)	93 (0) (65) (-) (28)	113 (0) (-) (75) (38)	173 (0) (130) (-) (42)
経 常 利 益	8,506	8,391	114	8,595
特 別 損 失 (子会社株式評価損) (システム利用契約解約損)	- (-) (-)	- (-) (-)	- (-) (-)	140,495 (140,433) (61)
税引前中間(当期)純利益又は純損失()	8,506	8,391	114	131,900
法人税等	32	175	142	409
法人税等調整額	81	51	29	27
中間(当期)純利益又は純損失()	8,392	8,165	226	132,336

中 間 株 主 資 本 等 変 動 計 算 書

(単位 : 百万円)

科 目	株 主 資 本								純資産 合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金		自己株式	株主資本 合計	
		資本 準備金	その他 資本剰余金	資本 剰余金 合計	その他 利益剰余金	利益 剰余金 合計			
					繰越利益 剰余金				
前 期 末 残 高 (平成18年3月31日)	100,000	105,069	63,458	168,528	131,274	131,274	659	136,593	136,593
中 間 期 変 動 額 (自 平成18年4月 1日) (至 平成18年9月30日)									
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		-	-
新株の発行	74,250	74,250		74,250				148,500	148,500
中間純利益					8,392	8,392		8,392	8,392
自己株式の取得							63	63	63
自己株式の処分					14	14	85	70	70
中間期変動額 合計	74,250	6,434	63,458	57,024	139,652	139,652	21	156,899	156,899
中 間 期 末 残 高 (平成18年9月30日)	174,250	111,503	-	111,503	8,377	8,377	638	293,493	293,493

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

中間財務諸表作成のための基本となる重要な事項

（重要な会計方針）

- (1) 有価証券の評価基準及び評価方法
関係会社株式 移動平均法に基づく原価法により評価している。
その他有価証券（時価のないもの）移動平均法に基づく原価法により評価している。
- (2) 固定資産の減価償却方法
定額法
- (3) 繰延資産の処理方法
創立費 均等償却（5年間）
株式交付費 均等償却（3年間）
社債発行費 均等償却（3年間）
- (4) リース取引の処理方法
リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、通常の賃貸借取引に係る方法に準じた会計処理によっている。
- (5) ヘッジ会計の方法
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。
- (6) 消費税等の会計処理
税抜方式によっている。
- (7) 連結納税制度の適用
連結納税制度を適用している。

（貸借対照表の純資産の部の表示に関する会計基準）

当中間期より、「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）及び「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。

これまでの「資本の部」の合計に相当する金額は293,493百万円である。

なお、当中間期における中間貸借対照表の純資産の部については、中間財務諸表等規則の改正に伴い、改正後の中間財務諸表等規則により作成している。

注記事項

（有価証券関係）

当中間期（平成18年9月30日）

関係会社株式で時価のあるものは以下の通りである。

（単位：百万円）	
中間貸借対照表計上額	15,792
中間貸借対照表日における時価	17,464
中間貸借対照表計上額と時価との差額	1,671

前中間期（平成17年9月30日）

関係会社株式で時価のあるものは以下の通りである。

（単位：百万円）	
中間貸借対照表計上額	15,792
中間貸借対照表日における時価	15,626
中間貸借対照表計上額と時価との差額	166

前期（平成18年3月31日）

関係会社株式で時価のあるものは以下の通りである。

（単位：百万円）	
貸借対照表計上額	15,792
貸借対照表日における時価	17,651
貸借対照表計上額と時価との差額	1,858

(リース取引関係)

(単位：百万円)

	当中間期 (自 平成18年 4月 1日) (至 平成18年 9月30日)		前中間期 (自 平成17年 4月 1日) (至 平成17年 9月30日)		前 期 (自 平成17年 4月 1日) (至 平成18年 3月31日)	
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						
	車両運搬具	合計	車両運搬具	合計	車両運搬具	合計
1. 取得価額相当額	7	7	14	14	14	14
減価償却累計額相当額	5	5	8	8	11	11
減損損失累計額相当額	-	-	-	-	-	-
期末残高相当額	1	1	5	5	3	3
2. 未経過リース料期末残高 相当額	1年内 1 1年超 - 合 計 1		1年内 4 1年超 1 合 計 5		1年内 2 1年超 0 合 計 3	
リース資産減損勘定の 残高		-		-		-
3. 支払リース料	1		2		4	
リース資産減損勘定の 取崩額	-		-		-	
減価償却費相当額	1		2		4	
支払利息相当額	0		0		0	
減損損失	-		-		-	
4. 減価償却費相当額の 算定方法	リース期間を耐用年数とし、残存 価額を零とする定額法によってい る。		同左		同左	
5. 利息相当額の算定方法	リース料総額とリース物件の取得 価額相当額との差額を利息相当額 とし、各期への配分方法について は利息法によっている。		同左		同左	
オペレーティングリース取引						
未経過リース料	1年内 2 1年超 3 合 計 5		-		-	