

【表紙】

【提出書類】	有価証券報告書
【根拠条文】	金融商品取引法第24条第1項
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2024年6月19日
【事業年度】	第75期(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
【会社名】	日本航空株式会社
【英訳名】	Japan Airlines Co., Ltd.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長執行役員 鳥取 三津子
【本店の所在の場所】	東京都品川区東品川二丁目4番11号
【電話番号】	03(5460)3121 (代表)
【事務連絡者氏名】	財務部長 西澤 修英
【最寄りの連絡場所】	東京都品川区東品川二丁目4番11号
【電話番号】	03(5460)3121 (代表)
【事務連絡者氏名】	財務部長 西澤 修英
【縦覧に供する場所】	株式会社東京証券取引所 (東京都中央区日本橋兜町2番1号)

第一部【企業情報】

第1【企業の概況】

1【主要な経営指標等の推移】

(1)連結経営指標等

回次	国際会計基準				
	第71期	第72期	第73期	第74期	第75期
決算年月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月
売上収益 (百万円)	1,385,914	481,225	682,713	1,375,589	1,651,890
財務・法人所得税前利益 (は損失) (百万円)	88,807	398,306	239,498	64,563	145,235
親会社の所有者に帰属する 当期利益(は損失) (百万円)	48,057	286,693	177,551	34,423	95,534
当期包括利益 (百万円)	34,298	251,179	149,054	18,257	121,389
親会社の所有者に帰属する 持分 (百万円)	1,014,295	947,459	799,736	816,288	909,947
総資産額 (百万円)	1,982,254	2,107,279	2,375,724	2,520,603	2,649,232
1株当たり親会社所有者 帰属持分 (円)	3,009.71	2,168.06	1,830.03	1,867.91	2,082.23
基本的1株当たり当期利 益(は損失) (円)	140.04	764.99	406.29	78.77	218.61
希薄化後1株当たり当期 利益 (円)	-	-	-	-	-
親会社所有者帰属持分比 率 (%)	51.2	45.0	33.7	32.4	34.3
親会社所有者帰属持分当 期利益率 (%)	4.6	29.2	20.3	4.3	11.1
株価収益率 (倍)	14.2	-	-	32.8	13.3
営業活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	80,857	219,519	103,545	292,908	363,945
投資活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	233,725	91,012	173,769	112,766	195,099
財務活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	38,810	388,624	359,280	38,465	105,031
現金及び現金同等物の期 末残高 (百万円)	329,149	408,335	494,226	639,247	713,867
従業員数 (外、平均臨時雇用者 数) (名)	35,653 (1,144)	36,060 (815)	35,423 (663)	36,039 (856)	36,500 (2,525)

- (注) 1. 希薄化後1株当たり当期利益は、潜在株式が存在しないため記載しておりません。
2. 第72期および第73期の株価収益率については、基本的1株当たり当期損失であるため記載しておりません。
3. 従業員数は、退職者および当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含みます。
4. 臨時雇用者数は、年間の平均人員数を()外数で記載しております。
なお第75期より算定方法を変更し、人材会社からの派遣社員に加えて、従来従業員数に含めて記載していたパートタイム社員を臨時雇用者数に含めて記載しております。
5. 第72期より国際会計基準(以下、「IFRS」という。)に基づいて連結財務諸表を作成しております。
6. 第74期において、企業結合に係る暫定的な会計処理の確定を行っており、第73期に係る各数値については、暫定的な会計処理の確定の内容を反映させております。

回次	日本基準	
	第71期	第72期
決算年月	2020年3月	2021年3月
営業収益 (百万円)	1,387,201	482,778
経常利益(は損失) (百万円)	88,471	406,854
親会社株主に帰属する当期純利益(は損失) (百万円)	43,600	301,983
包括利益 (百万円)	1,712	257,150
純資産額 (百万円)	1,036,530	963,076
総資産額 (百万円)	1,880,116	1,953,482
1株当たり純資産額 (円)	2,971.97	2,126.48
1株当たり当期純利益金額(は損失) (円)	127.08	805.93
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)	-	-
自己資本比率 (%)	53.3	47.6
自己資本利益率 (%)	4.2	31.3
株価収益率 (倍)	12.8	-
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	60,030	244,625
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	221,573	46,744
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	30,135	369,462
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	329,149	408,335
従業員数 (名)	35,653	36,060
(外、平均臨時雇用者数)	(1,144)	(815)

- (注) 1. 第72期の期首から「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)および「収益認識に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第30号 2020年3月31日)を適用しており、第71期に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を遡って適用した後の指標等となっております。なお、株価収益率については、当該会計基準等を遡って適用する前の指標等を用いて算出しております。
2. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額は、潜在株式が存在しないため記載しておりません。
3. 第72期の株価収益率については、1株当たり当期純損失であるため記載しておりません。
4. 従業員数は、退職者および当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含みます。
5. 臨時雇用者(人材会社からの派遣社員)については年間の平均人員数を()外数で記載しております。
6. 第71期および第72期の日本基準による諸数値につきましては、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査を受けておりません。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第71期	第72期	第73期	第74期	第75期
決算年月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月
営業収益 (百万円)	1,167,718	400,255	600,319	1,161,145	1,361,281
経常利益 (は損失) (百万円)	64,366	349,280	241,264	43,455	102,621
当期純利益 (は損失) (百万円)	40,989	286,101	206,292	32,740	65,117
資本金 (百万円)	181,352	273,200	273,200	273,200	273,200
発行済株式総数 (千株)	337,143	437,143	437,143	437,143	437,143
純資産額 (百万円)	943,102	882,077	705,270	705,478	757,013
総資産額 (百万円)	1,844,838	1,887,820	2,115,857	2,245,480	2,350,867
1株当たり純資産額 (円)	2,798.46	2,018.45	1,613.86	1,614.34	1,732.27
1株当たり配当額 (内1株当たり中間配当額) (円)	55.00 (55.00)	- (-)	- (-)	25.00 (-)	75.00 (30.00)
1株当たり当期純利益金額 (は損失) (円)	119.45	763.41	472.06	74.92	149.01
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	51.1	46.7	33.3	31.4	32.2
自己資本利益率 (%)	4.2	31.4	26.0	4.6	8.9
株価収益率 (倍)	13.9	-	-	34.5	19.6
配当性向 (%)	38.4	-	-	33.4	50.3
従業員数 (外、平均臨時雇用者数) (名)	13,541 (66)	13,787 (53)	12,726 (20)	12,969 (15)	13,791 (111)
株主総利回り (%) (比較指標：日経平均株価) (%)	52.4 (89.2)	64.8 (137.6)	60.1 (131.2)	68.3 (132.2)	78.8 (190.4)
最高株価 (円)	3,960	2,759	2,744	2,857	3,205
最低株価 (円)	1,851	1,556	1,801	2,089	2,494

(注) 1. 第72期の期首から「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)及び「収益認識に関する会計基準の適用指針」(企業会計基準適用指針第30号 2020年3月31日)を適用しており、第71期に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を遡って適用した後の指標等となっております。なお、株価収益率および配当性向については、当該会計基準等を遡って適用する前の指標等を用いて算出しております。

2. 潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額は、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

3. 第72期および第73期の株価収益率ならびに配当性向については、当期純損失であるため記載しておりません。

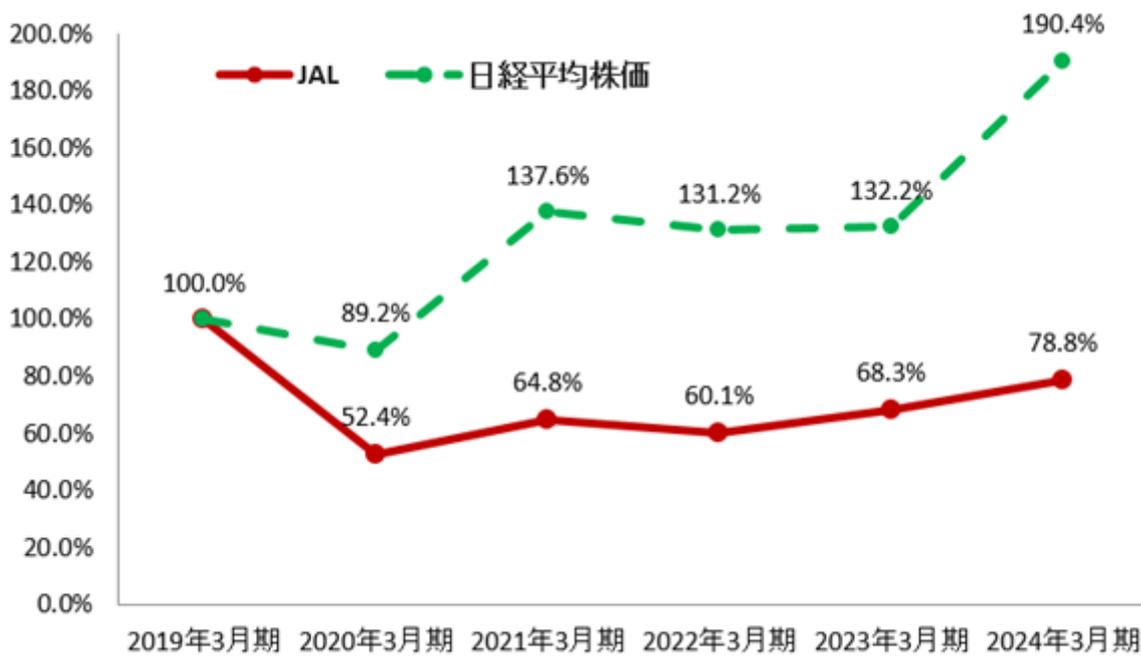
4. 従業員数は、退職者および他社への出向者を除いております。

5. 臨時雇用者数は、年間の平均人員数を()外数で記載しております。

なお第75期より算定方法を変更し、人材会社からの派遣社員に加えて、従来従業員数に含めて記載していたパートタイム社員を臨時雇用者数に含めて記載しております。

6. 最高・最低株価は、2022年4月4日より東京証券取引所(プライム市場)におけるものであり、それ以前は東京証券取引所(市場第一部)におけるものです。

7. 株主総利回りおよび比較指標(日経平均株価)の最近5年間の推移は次のとおりです。



8. 第71期の数値については金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査を受けておりません。

2【沿革】

(1) 提出会社の設立

1951年8月1日提出会社の前身である日本航空株式会社（旧会社）が資本金1億円をもって設立され、翌年10月から自主運航による国内線定期航空輸送事業が開始されました。

1953年10月1日提出会社は日本航空株式会社法（昭和28年法律第154号）の定めるところにより、旧会社と政府の折半出資による20億円の資本金をもって設立されました。

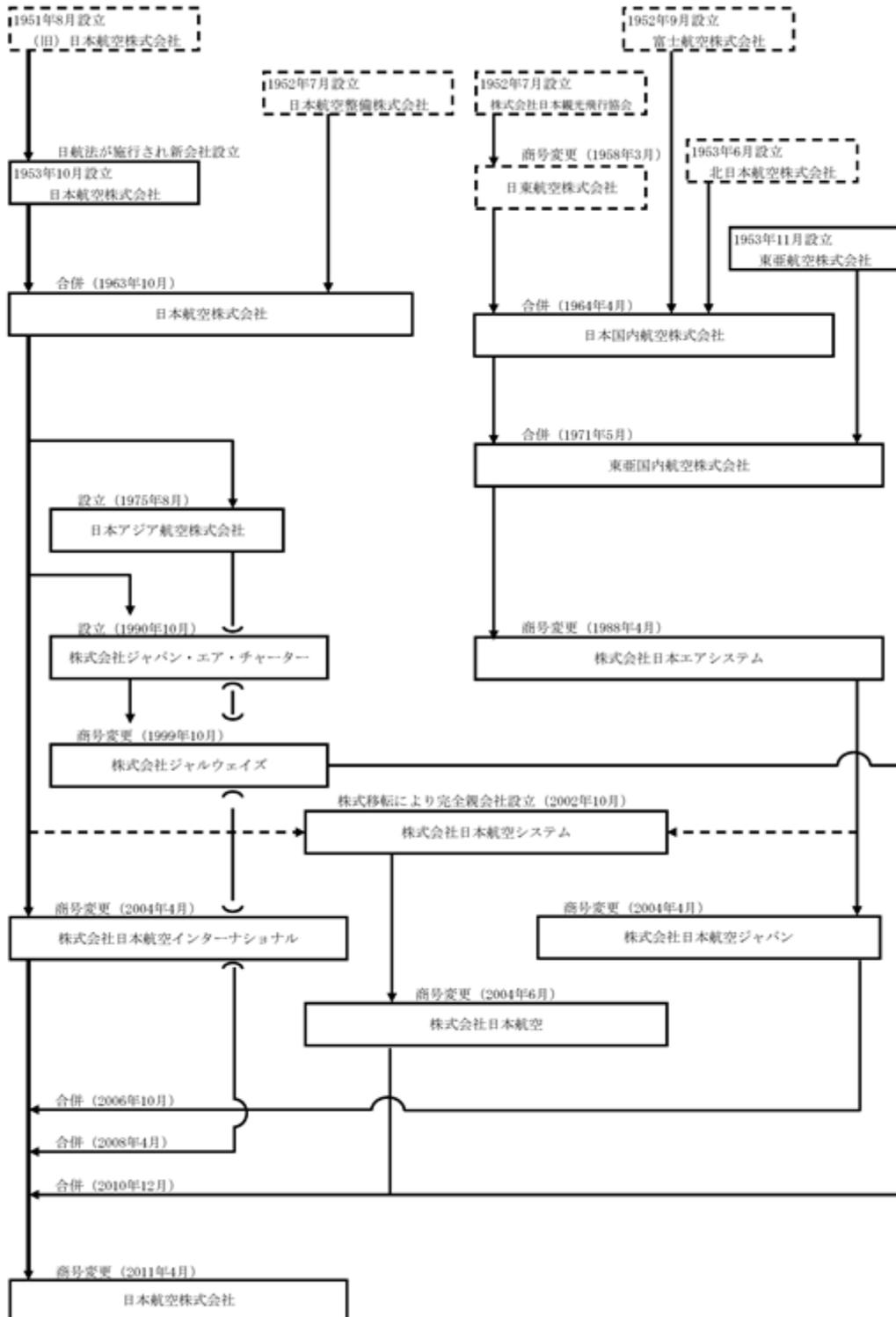
このようにして設立された提出会社は、旧会社の権利義務の一切を継承して、国内幹線の運営にあたりとともに本邦唯一の国際線定期航空運送事業の免許会社として発足しました。

(2) 設立後の変遷

年月	事業の変遷
1951年8月	日本航空株式会社（旧会社）が資本金1億円をもって設立。翌年10月から自主運航による国内線定期航空輸送事業を開始。
1953年10月	日本航空株式会社法（昭和28年法律第154号）の定めるところにより、20億円の資本金をもって日本航空株式会社が設立。 国内幹線の運営にあたりとともにわが国唯一の国際線定期航空運送事業の免許会社となる。
1954年2月	東京～ホノルル～サンフランシスコ線開設により、本邦企業初の国際線定期輸送を開始。
1960年8月	初のジェット旅客機であるダグラスDC-8型航空機が運航開始。
1961年6月	北周り欧州線開設。
1961年10月	証券取引所（東京、大阪、名古屋）市場第二部に上場。
1963年10月	日本航空整備株式会社を吸収合併。
1964年4月	日東航空株式会社、富士航空株式会社、北日本航空株式会社の合併により日本国内航空株式会社設立。
1965年1月	ジャルパック販売開始。
1966年11月	ニューヨーク線開設。
1967年3月	世界一周路線（西回り）開設。
1970年2月	証券取引所（東京、大阪、名古屋）市場第一部に指定。
1970年7月	ボーイング747型航空機（ジャンボジェット）が運航開始。
1971年5月	日本国内航空株式会社と東亜航空株式会社の合併により東亜国内航空株式会社設立。
1975年8月	日中国交正常化に伴い運休していた台湾路線を運航するために日本アジア航空株式会社を設立、台湾線に再就航。
1983年	国際航空運送協会（IATA）統計で旅客・貨物輸送実績世界一に。 （1987年まで5年間世界一を維持）
1987年11月	完全民営化。
1988年4月	東亜国内航空株式会社が株式会社日本エアシステムに社名変更。
1993年1月	マイレージプログラム導入。
2002年9月	当社と株式会社日本エアシステムの株式移転により、株式会社日本航空システムを設立したことに伴い、証券取引所（東京、大阪、名古屋）市場第一部から上場廃止。
2002年10月	株式会社日本航空システムが証券取引所（東京、大阪、名古屋）市場第一部に上場。
2004年4月	当社と株式会社日本エアシステムがそれぞれ株式会社日本航空インターナショナルおよび株式会社日本航空ジャパンに商号変更。あわせて当社が国際旅客事業および貨物事業を担い、株式会社日本航空ジャパンが国内旅客事業を担う体制に事業再編。
2004年4月	簡易株式交換により、日本アジア航空株式会社を完全子会社化。
2004年6月	株式会社日本航空システムの商号を株式会社日本航空に変更。
2006年10月	当社と株式会社日本航空ジャパンが合併。
2007年4月	グローバルアライアンスである「ワンワールド」に加盟。
2008年4月	当社と日本アジア航空株式会社が合併。

年月	事業の変遷
2010年 1月	当社、株式会社日本航空、株式会社ジャルキャピタルの3社が会社更生手続申立。
2010年 2月	会社更生手続の申立に伴い、株式会社日本航空が証券取引所（東京、大阪、名古屋）市場第一部から上場廃止。
2010年11月	更生計画認可決定。
2010年12月	株式会社日本航空を当社が吸収合併。同時に、国際線のグループ航空会社である株式会社ジャルウェイズ他2社を合併。
2011年 3月	会社更生手続の終結。
2011年 4月	当社の商号を株式会社日本航空インターナショナルから日本航空株式会社に変更。
2011年 4月	アメリカン航空との共同事業開始。
2012年 4月	ボーイング787型航空機が運航開始。
2012年 9月	東京証券取引所市場第一部に株式を上場。
2012年10月	ブリティッシュ・エアウェイズとの共同事業開始。
2014年 4月	フィンエアとの共同事業開始。
2014年10月	当社と株式会社ジャルエクスプレスが合併。
2014年10月	株式取得により株式会社北海道エアシステムを子会社化。
2016年10月	イベリア航空との共同事業開始。
2017年11月	旅客基幹システムを全面的に刷新。
2018年 7月	国際線中長距離ローコストキャリア準備会社 株式会社ティー・ビー・エルを設立。
	（2019年 3月 株式会社Z I P A I R T o k y oに社名変更）
	（2020年 6月 貨物専用便が運航開始、2020年10月 旅客便が運航開始）
2019年 9月	エアバスA350型航空機が運航開始。
2020年 7月	マレーシア航空との共同事業開始。
2021年 6月	株式取得により春秋航空日本株式会社を子会社化。
	（2021年11月 スプリング・ジャパン株式会社に社名変更）
2022年 3月	株式取得により株式会社J A L U Xを子会社化。
2022年 4月	東京証券取引所の市場区分の見直しにより、東京証券取引所の市場第一部からプライム市場に移行。
2024年 2月	ボーイング767型貨物専用機が運航開始。
2024年 4月	株式会社ジャルセールスを吸収合併。

創立後の合併、社名変更等の経緯は次のとおりです。

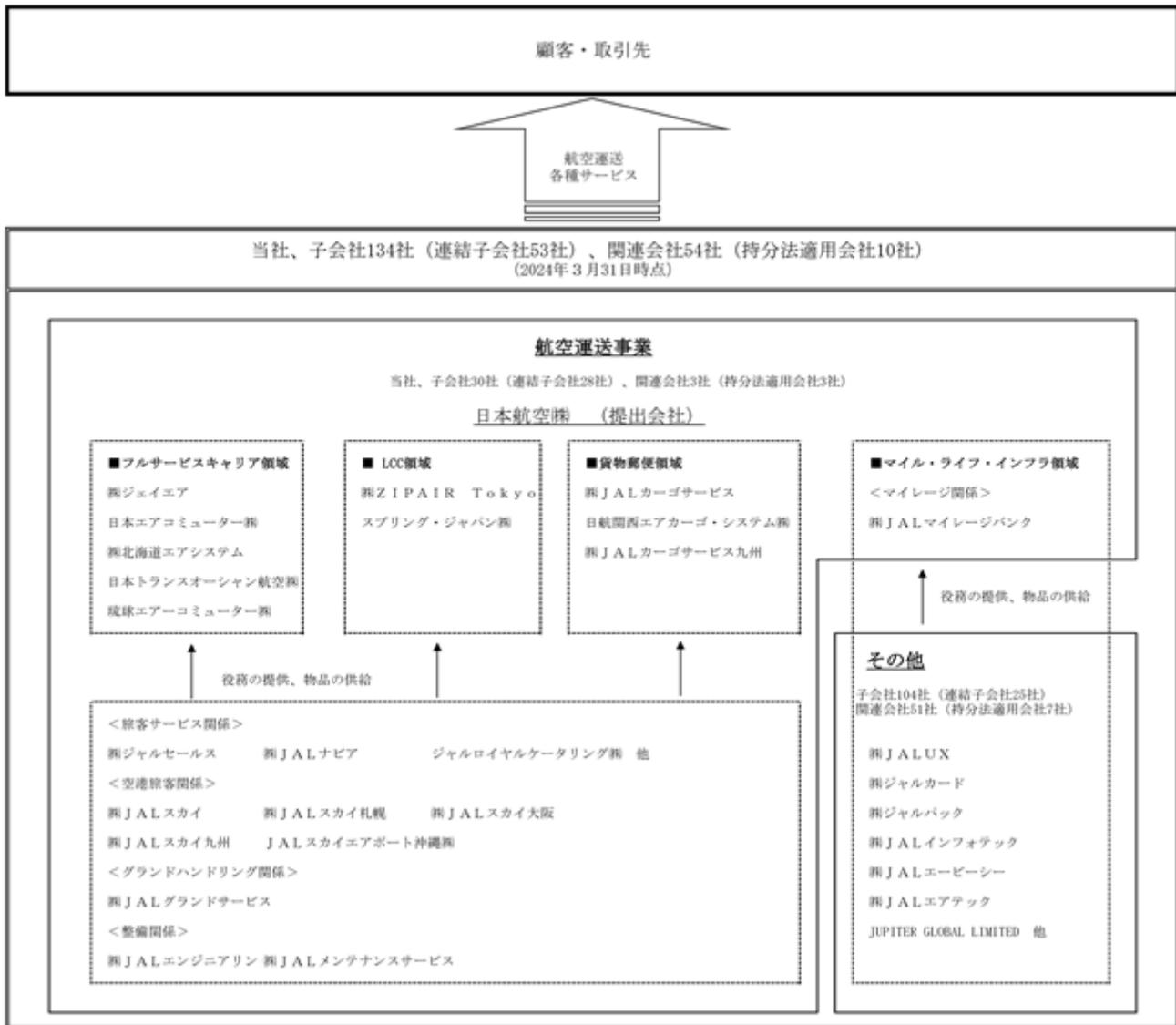


3【事業の内容】

当社グループは、当社、子会社134社および関連会社54社により構成され、「航空運送事業」および「その他」を営んでおり、その事業内容と各事業に係る位置づけおよび事業の種類別セグメントとの関連は、次のとおりです。

- | | |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| (1) 航空運送事業 | 次のとおり、当社、子会社30社および関連会社3社、合計34社が行っております。 |
| 航空運送事業 | フルサービスキャリア（FSC）領域は、当社、子会社の株式会社ジェイエア、日本エアコミューター株式会社、株式会社北海道エアシステム、日本トランスオーシャン航空株式会社、琉球エアコミューター株式会社が行っております。
ローコストキャリア（LCC）領域は、子会社の株式会社Z I P A I R T o k y o、スプリング・ジャパン株式会社および関連会社であるジェットスター・ジャパン株式会社が行っております。 |
| 空港旅客サービス | 航空旅客の搭乗手続きおよび案内業務に加えて、運航補助業務、搭載コントロール業務を株式会社JALスカイ等の子会社が行っております。 |
| グランドハンドリング | 手荷物および貨物の搭載、航空機の誘導、客室や機体外部のクリーニング等、空港内地上サービス業務を株式会社JALグランドサービス等の子会社が行っております。 |
| 整備 | 航空機、エンジンおよび航空部品の整備等を株式会社JALエンジニアリング等の子会社が行っております。 |
| 貨物 | 貨物・郵便の取扱い業務、上屋（貨物取扱施設）業務等を株式会社JALカーゴサービス等の子会社および関連会社が行っております。 |
| 旅客販売 | JALグループおよび提携航空会社の航空券販売等を株式会社ジャルセールス等の子会社が行っております。 |
| マイレージ | マイレージプログラムの運営等を子会社の株式会社JALマイレージバンクが行っております。 |
| 空港周辺事業他 | 機内食調製等をジャルロイヤルケータリング株式会社等の子会社および関連会社が行っております。 |
| (2) その他 | マイル・ライフ・インフラ領域として、卸売業、航空運送を利用した旅行の企画販売、手荷物宅配、システム開発・運用、クレジットカード事業等を株式会社JALUX、株式会社ジャルバック、株式会社JALインフォテック、株式会社ジャルカード等の子会社104社および関連会社51社、合計155社が行っております。 |
- (注) 当社の完全子会社である株式会社ジャルセールスは、2024年4月1日付で当社を存続会社とする吸収合併により消滅しております。

以上に述べた事項を事業系統図によって示すと次のとおりです。



(3) 留意事項

当社を含む当社グループ航空会社9社は、航空法に基づく本邦航空運送事業者として、国土交通省より事業許可を受けて事業を運営しており、当該許可についての有効期限その他の期限は法令等で定められておらず、当該許可の取消は航空法第119条、失効は航空法第120条にてそれぞれ定められております。当社グループは、当該許可の保持を図るべく適正な社内体制を整えており、現時点において当該許可の取消または失効の原因となる事象はありません。

4【関係会社の状況】

名称	住所	資本金 (百万円)	セグメントの 名称 (主要な事業の 内容)	議決権の所有割合			役員の 兼任 (名)	資金援助 (貸付金)	営業上の取引	設備の 賃貸借
				直接 (%)	間接 (%)	合計 (%)				
(連結子会社)										
株式会社ジェイエア	大阪府 池田市	100	航空運送事業 (航空運送事業/ フルサービスキャ リア)	100.0	-	100.0	なし	18,250 百万円	運送の共同引受 地上業務受託 一般管理業務受託 航空燃料販売 販売業務受託 運航業務受託 整備業務受託	航空機 賃貸 事務所 賃貸
日本エアコミュニ ター株式会社	鹿児島県 霧島市	300	航空運送事業 (航空運送事業/ フルサービスキャ リア)	60.0	-	60.0	なし	なし	運送の共同引受 地上業務受託 一般管理業務受託 航空燃料販売 販売業務受託 整備業務受託	事務所 賃貸
株式会社北海道エア システム	札幌市 東区	490	航空運送事業 (航空運送事業/ フルサービスキャ リア)	57.3	-	57.3	なし	なし	運送の共同引受 地上業務受託 一般管理業務受託 航空燃料販売 販売業務受託	なし
日本トランスオー シャン航空株式会社	沖縄県 那覇市	4,537	航空運送事業 (航空運送事業/ フルサービスキャ リア)	72.8	-	72.8	1	なし	運送の共同引受 連帯運送 地上業務受託 一般管理業務受託 航空燃料販売 販売業務受委託 運航業務受託 整備業務受委託	なし
琉球エアコミュニ ター株式会社	沖縄県 那覇市	396	航空運送事業 (航空運送事業/ フルサービスキャ リア)	-	74.5	74.5	なし	なし	連帯運送 地上業務受託 一般管理業務受託 航空燃料販売	なし
株式会社ZIPAIR Tokyo	千葉県 成田市	100	航空運送事業 (航空運送事業/ ローコストキャリ ア)	100.0	-	100.0	なし	なし	コードシェア 一般管理業務受託 整備業務受託 航空燃料販売 地上業務受託 運航業務受託	航空機 賃貸 施設賃 貸
スプリング・ジャパ ン株式会社	千葉県 成田市	100	航空運送事業 (航空運送事業/ ローコストキャリ ア)	66.7	-	66.7	なし	12,950 百万円	整備業務受託 地上業務受託 一般管理業務受託	なし
株式会社JALスカ イ	東京都 大田区	100	航空運送事業 (空港旅客サービ ス)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空旅客取扱業務委託 ステーションオペレ ーション業務委託	事務所 賃貸
JALスカイエア ポート沖縄株式会社	沖縄県 那覇市	33	航空運送事業 (空港旅客サービ ス)	66.7	33.3	100.0	なし	なし	航空旅客取扱業務委託 ステーションオペレ ーション業務委託 地上業務委託	なし

名称	住所	資本金 (百万円)	セグメントの 名称 (主要な事業の 内容)	議決権の所有割合			役員の 兼任 (名)	資金援助 (貸付金)	営業上の取引	設備の 賃貸借
				直接 (%)	間接 (%)	合計 (%)				
株式会社JALスカイ大阪	大阪府豊中市	30	航空運送事業 (空港旅客サービス)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空旅客取扱業務委託 ステーションオペレーション業務委託	なし
株式会社JALスカイ九州	福岡市博多区	30	航空運送事業 (空港旅客サービス)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空旅客取扱業務委託 ステーションオペレーション業務委託	なし
株式会社JALスカイ札幌	北海道千歳市	30	航空運送事業 (空港旅客サービス)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空旅客取扱業務委託 ステーションオペレーション業務委託	事務所賃貸
株式会社JALスカイ金沢	石川県小松市	10	航空運送事業 (空港旅客サービス)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空旅客取扱業務委託 地上業務委託 ステーションオペレーション業務委託	なし
株式会社JALスカイ仙台	宮城県名取市	10	航空運送事業 (空港旅客サービス)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空旅客取扱業務委託 ステーションオペレーション業務委託	なし
株式会社JALグランドサービス	東京都大田区	100	航空運送事業 (グランドハンドリング)	99.8	0.2	100.0	なし	なし	地上業務委託	事務所賃貸
株式会社JALグランドサービス大阪	大阪府豊中市	10	航空運送事業 (グランドハンドリング)	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JALグランドサービス九州	福岡市博多区	10	航空運送事業 (グランドハンドリング)	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JALグランドサービス札幌	北海道千歳市	10	航空運送事業 (グランドハンドリング)	-	97.7	97.7	なし	なし	なし	なし
株式会社JALEンジンアリング	東京都大田区	80	航空運送事業 (整備)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空機・エンジン・装備品の整備および整備管理業務の委託	事務所賃貸
株式会社JALメンテナンスサービス	東京都大田区	10	航空運送事業 (整備)	100.0	-	100.0	なし	なし	なし	事務所賃貸
日航関西エアカーゴ・システム株式会社	大阪府泉南市	100	航空運送事業 (貨物)	69.2	-	69.2	なし	なし	地上業務委託	施設賃貸
株式会社JALカーゴサービス	千葉県成田市	50	航空運送事業 (貨物)	100.0	-	100.0	なし	なし	地上業務委託	施設賃貸
株式会社JALカーゴハンドリング	千葉県成田市	50	航空運送事業 (貨物)	-	100.0	100.0	なし	なし	地上業務委託	なし
株式会社JALカーゴサービス九州	福岡市博多区	20	航空運送事業 (貨物)	40.0	40.0	80.0	なし	なし	地上業務委託	事務所賃貸

名称	住所	資本金 (百万円)	セグメントの 名称 (主要な事業の 内容)	議決権の所有割合			役員の 兼任 (名)	資金援助 (貸付金)	営業上の取引	設備の 賃貸借
				直接 (%)	間接 (%)	合計 (%)				
株式会社ジャルセールス	東京都品川区	100	航空運送事業 (旅客販売)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空券の販売業務委託	事務所 賃貸
株式会社JALナビア	東京都品川区	50	航空運送事業 (旅客販売)	100.0	-	100.0	なし	なし	カウンター業務委託 航空旅客予約・発券業務 委託	事務所 賃貸
株式会社JALマイレージバンク	東京都品川区	40	航空運送事業 (マイレージ)	100.0	-	100.0	なし	なし	JALマイレージバンク 業務委託 マイルパートナー提携業 務委託	事務所 賃貸
ジャルロイヤルケータリング株式会社	千葉県成田市	2,700	航空運送事業 (空港周辺事業)	51.0	-	51.0	1	なし	航空機内食の購入	なし
株式会社JALエアテック	東京都大田区	100	その他 (整備)	67.2	3.4	70.6	なし	なし	車両・整備用器材等の整 備委託	事務所 賃貸
株式会社ジャルパック	東京都品川区	80	その他 (旅客販売)	96.7	1.1	97.8	なし	なし	航空座席の販売等	事務所 賃貸
株式会社JALJTAセールス	沖縄県那覇市	30	その他 (旅客販売)	16.7	83.3	100.0	なし	なし	販売促進業務委託	なし
株式会社JALエービーシー	東京都中央区	100	その他 (空港周辺事業)	-	100.0	100.0	なし	なし	航空手荷物取扱業務委託	なし
株式会社JALUX	東京都港区	2,558	その他 (その他)	21.6	48.1	69.7	なし	なし	物品等の購入および業務 サービス委託等	事務所 賃貸
株式会社JALインフォテック	東京都港区	702	その他 (その他)	100.0	-	100.0	なし	なし	システム開発・保守・運 用委託等	事務所 賃貸
JALペイメント・ポート株式会社	東京都品川区	390	その他 (その他)	16.5	68.5	84.9	なし	なし	マイルの販売	なし
株式会社ジャルカード	東京都品川区	360	その他 (その他)	50.6	-	50.6	なし	なし	JALカード等業務委託	事務所 賃貸
株式会社JAL-DFS	千葉県成田市	300	その他 (その他)	-	60.0	60.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JALファシリティーズ	東京都大田区	180	その他 (その他)	85.0	6.0	91.0	なし	なし	建設工事 施設維持管理業務委託	事務所 賃貸
SJフューチャーホールディングス株式会社	東京都品川区	100	その他 (その他)	50.5	-	50.5	なし	なし	なし	なし

名称	住所	資本金 (百万円)	セグメントの 名称 (主要な事業の 内容)	議決権の所有割合			役員の 兼任 (名)	資金援助 (貸付金)	営業上の取引	設備の 賃貸借
				直接 (%)	間接 (%)	合計 (%)				
JAL Agriport株式会社	千葉県 成田市	100	その他 (その他)	100.0	-	100.0	なし	なし	なし	なし
JALビジネスアビ エーション株式会社	東京都 大田区	100	その他 (その他)	51.0	-	51.0	なし	なし	地上業務委託	なし
株式会社JALブラ ンドコミュニケーション	東京都 品川区	100	その他 (その他)	100.0	-	100.0	なし	なし	機内搭載誌編集・機内エ ンタテインメント選定・ WEB関連等業務委託	事務所 賃貸
JTAインフォコム 株式会社	沖縄県 那覇市	50	その他 (その他)	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
JAL SBI フィ ンテック株式会社	東京都 品川区	45	その他 (その他)	51.0	-	51.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JALサン ライト	東京都 品川区	20	その他 (その他)	100.0	-	100.0	なし	なし	業務サービス委託	なし
株式会社JALUX エアポート	東京都 大田区	15	その他 (その他)	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
株式会社オーエフ シー	東京都 品川区	10	その他 (その他)	50.0	40.0	90.0	なし	なし	なし	なし
JUPITER GLOBAL LIMITED	ホンコン	千香港ド ル 1,960	その他 (貨物)	46.4	4.6	51.0	なし	なし	航空貨物販売業務委託	なし
JALPAK INTERNATIONAL HAWAII, INC.	アメリカ ホノルル市	千米ドル 1,000	その他 (旅客販売)	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
JALPAK INTERNATIONAL (EUROPE) B.V.	オランダ アムステル ダム市	千ユーロ 1,600	その他 (旅客販売)	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	事務所 賃貸
JALPAK INTERNATIONAL (FRANCE) S.A.S.	フランス パリ市	千ユーロ 160	その他 (旅客販売)	-	100.0	100.0	なし	なし	航空券の販売	事務所 賃貸
EURO-CREATIVE TOURS (U.K.) LTD.	イギリス ロンドン市	千英ポ ンド 100	その他 (旅客販売)	-	100.0	100.0	なし	なし	航空券の販売	事務所 賃貸
PT. TAURINA TRAVEL DJAYA 2	インドネシ ア ジャカルタ 市	千インド ネシアル ピア 500,000	その他 (旅客販売)	-	49.0	49.0	なし	なし	航空券の販売	なし

名称	住所	資本金 (百万円)	セグメントの 名称 (主要な事業の内 容)	議決権の所有割合			役員の 兼任 (名)	資金援助 (貸付金)	営業上の取引	設備の 賃貸借
				直接 (%)	間接 (%)	合計 (%)				
(持分法適用会社)										
ジェットスター・ ジャパン株式会社	千葉県 成田市	100	航空運送事業 (航空運送事業/ ローコストキャリ ア)	50.0	-	50.0	なし	8,480 百万円	コードシェア 地上業務受託 運航整備受託 航空燃料販売	事務所 賃貸
名古屋エアケータリ ング株式会社	愛知県 常滑市	100	航空運送事業 (空港周辺事業)	30.0	-	30.0	なし	なし	航空機内食の購入	なし
福岡エアーカーゴ ターミナル株式会社	福岡市 博多区	50	航空運送事業 (貨物)	40.0	-	40.0	なし	なし	国際貨物取扱業務の委託	なし
空港施設株式会社 1	東京都 大田区	6,826	その他 (空港周辺事業)	21.0	-	21.0	なし	なし	施設の賃貸	施設賃 借
株式会社ロイヤリ ティマーケティング 3	東京都 渋谷区	2,381	その他 (その他)	15.0	-	15.0	なし	なし	マイルの販売およびポイ ントの購入	なし
株式会社エージー ピー 1	東京都 大田区	2,038	その他 (空港周辺事業)	30.5	-	30.5	なし	なし	航空機用動力購入等	施設賃 貸
アビコム・ジャパン 株式会社	東京都 港区	1,310	その他 (その他)	36.8	-	36.8	なし	なし	情報通信サービスの利用	施設賃 貸
沖縄給油施設株式会 社	沖縄県 那覇市	100	その他 (空港周辺事業)	30.0	20.0	50.0	なし	なし	燃料施設の利用	なし
KDDIスマートドロー ン株式会社	東京都 港区	100	その他 (その他)	20.0	-	20.0	なし	なし	なし	なし
AVIATION TRAINING NORTHEAST ASIA B.V.	オランダ アウデ・ メール	千米ドル 100	その他 (その他)	50.0	-	50.0	なし	なし	なし	なし

- (注) 1. 有価証券届出書または有価証券報告書を提出している会社は、空港施設株式会社、株式会社エージーピーで
す。
2. 持分は100分の50以下ですが、実質的に支配しているため子会社としております。
3. 持分は100分の20未満ですが、実質的な影響力を持っているため関連会社としております。

5【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

2024年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数(名)
航空運送事業	32,550 (1,912)
その他	3,950 (613)
合計	36,500 (2,525)

- (注) 1. 従業員数は、退職者および当社グループからグループ外への出向者を除き、グループ外から当社グループへの出向者を含みます。
2. 従業員数欄の()内には、臨時雇用者数の年間の平均人員数を外数で記載しております。
なお当連結会計年度より算定方法を変更し、人材会社からの派遣社員に加えて、従来従業員数に含めて記載していたパートタイム社員を臨時雇用者数に含めて記載しております。

(2) 提出会社の状況

2024年3月31日現在

	従業員数(名)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(千円)
常勤社員	13,791	40.7	15.4	9,216

2024年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数(名)
航空運送事業	13,791 (111)
合計	13,791 (111)

- (注) 1. 従業員数は、海外現地雇用社員を含みますが、平均年齢、平均勤続年数は、海外現地雇用社員を母数に含んでおりません。
2. 従業員数欄の()内には、臨時雇用者数の年間の平均人員数を外数で記載しております。
なお当連結会計年度より算定方法を変更し、人材会社からの派遣社員に加えて、従来従業員数に含めて記載していたパートタイム社員を臨時雇用者数に含めて記載しております。
3. 他社への出向者および派遣社員(2,731名)、退職者(1,242名)は含んでおりません。
4. 平均年間給与は、各種手当等の基準外賃金および各種手当を含んでおります。また海外雇用社員の給与は含んでおり、他社への出向者の給与は除いて算出しております。
5. 平均年間給与は、国内雇用社員と海外雇用社員の平均であり、年間の人件費に含まれる現金給与相当額を当事業年度中の平均在籍人数で除して算出しております。

(参考情報)

	平均年間給与(千円)
地上社員	6,162
運航乗務員	19,593
客室乗務員	5,687
合計	7,246

- (注) グループ連結平均年間給与は、当社グループの連結人件費に含まれる現金給与相当額を当事業年度中の平均在籍人数で除して算出しております。

(3) 労働組合の状況

2024年3月31日現在

会社名	名称	組合員数 (名)	構成	上部団体
提出会社	JAL労働組合	8,987	地上社員・客室乗務員	航空連合
	日本航空乗員組合	2,328	地上社員・運航乗務員	航空労組連絡会(航空連)
	日本航空キャビンクルーユニオン	209	客室乗務員	航空労組連絡会(航空連)
	日本航空ユニオン	330	地上社員	航空労組連絡会(航空連)

(注) 連結子会社には、株式会社JALグランドサービスのJALグランドサービス労働組合等、日本トランスオーシャン航空株式会社の日本トランスオーシャン航空労働組合等があります。

(4) 管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異
 提出会社

当事業年度					補足説明
管理職に占める 女性労働者の割合 (%) (注1)	男性労働者の育児 休業取得率(%) (注2)	労働者の男女の賃金の差異(%) (注3)			
		全労働者	うち正社員	うちパート・有 期労働者	
32.1	80.5	50.5	48.9	48.4	(注4)

(注) 1. 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。

当社から他社への出向者を除き、他社から当社への出向者を含みます。

第74期有価証券報告書では海外事業所を除いて算出していましたが、今期より海外を含めた全事業所にて算出しています。

- 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第2号における育児休業等及び育児目的休暇の取得割合を算出したものであります。
- 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。男女の賃金差異に記載した数値は、男性の平均年間賃金を100%とした場合の女性の平均年間賃金の割合です。
- 男女の賃金差異は、職種別の単価の差や勤続年数の差の影響を受けております。特に、賃金水準の高い運航乗務員の男女間の賃金の差異は、勤続年数の差異に加え、男女構成比の偏りに起因しています。なお職種別の詳細は以下のとおりです。
 - 地上社員正社員の男女賃金差異71.4%(平均勤続年数:男性23.2年、女性10.6年、人数比:男性79.1%、女性20.9%)
 - 運航乗務員正社員の男女賃金差異38.7%(平均勤続年数:男性19.7年、女性5.5年、人数比:男性97.7%、女性2.3%)
 - 客室乗務員正社員の男女賃金差異124.4%(平均勤続年数:男性5.1年、女性12.5年、人数比:男性0.8%、女性99.2%)

連結子会社

当事業年度						補足説明
会社名	管理職に占める女性労働者の割合(%) (注1)	男性労働者の育児休業取得率(%) (注2)	労働者の男女の賃金の差異(%) (注1、3)			
			全労働者	うち正社員	うちパート・ 有期労働者	
株式会社ジェイエア	38.0	100.0	33.6	30.8	51.6	(注4)
日本エアコミュニケーション株式会社	20.0	75.0	52.9	56.2	18.0	(注4、5)
株式会社北海道エアシステム	16.7	66.7	47.6	44.4	33.2	(注4)
日本トランスオーシャン航空株式会社	26.1	45.0	48.4	47.1	49.3	(注4)
琉球エアコミュニケーション株式会社	29.6	75.0	52.4	54.1	35.5	(注4)
株式会社ZIPAIR Tokyo	0.0	75.0	24.0	23.1	68.5	(注4)
スプリング・ジャパン株式会社	17.0	42.9	38.2	42.9	26.2	(注4)
株式会社JALスカイ	72.2	75.0	97.2	82.1	129.6	
JALスカイエアポート沖縄株式会社	33.7	93.8	87.0	84.8	90.8	(注5)
株式会社JALスカイ大阪	86.7	100.0	90.5	57.8	88.7	
株式会社JALスカイ九州	89.7	-	154.8	123.5	55.4	(注5)
株式会社JALスカイ札幌	86.7	-	128.1	126.0	65.3	(注5)
株式会社JALスカイ金沢	66.7	100.0	87.9	88.8	93.7	(注5)
株式会社JALスカイ仙台	33.3	100.0	82.0	79.4	114.4	(注5)
株式会社JALグランドサービス	4.3	100.0	62.4	70.7	80.1	
株式会社JALグランドサービス大阪	11.8	100.0	67.7	86.2	81.5	
株式会社JALグランドサービス九州	0.0	100.0	60.2	76.2	76.4	(注5)
株式会社JALグランドサービス札幌	0.0	100.0	70.4	97.1	87.7	(注5)
株式会社JALEエンジニアリング	2.9	100.0	76.1	74.8	67.5	(注5)

当事業年度						補足説明
会社名	管理職に占める女性労働者の割合(%) (注1)	男性労働者の育児休業取得率(%) (注2)	労働者の男女の賃金の差異(%) (注1、3)			
			全労働者	うち正社員	うちパート・有期労働者	
株式会社JALメンテナンスサービス	0.0	-	47.3	89.1	38.5	(注6)
日航関西エアカーゴ・システム株式会社	0.0	100.0	75.2	75.4	70.3	
株式会社JALカーゴサービス	8.1	150.0	70.3	68.9	67.2	
株式会社JALカーゴハンドリング	0.0	100.0	75.6	77.7	78.3	
株式会社JALカーゴサービス九州	0.0	100.0	62.0	64.9	95.5	(注5)
株式会社ジャルセールス	0.0	-	-	-	-	
株式会社JALナビア	95.1	-	131.7	105.8	94.8	(注5)
株式会社JALマイレージバンク	77.8	0.0	90.4	90.4	-	
ジャルロイヤルケータリング株式会社	10.6	57.1	70.8	78.7	81.8	
株式会社JALエアテック	0.0	100.0	72.4	82.4	82.3	(注7)
株式会社ジャルバック	19.4	100.0	88.0	83.2	103.1	
株式会社JALJTAセールス	8.3	-	77.8	82.6	148.2	
株式会社JALEービーシー	13.3	100.0	72.3	74.3	79.2	(注5)
株式会社JALUX	14.1	76.9	67.1	67.6	56.7	
株式会社JALインフォテック	14.3	88.9	90.0	86.7	92.6	(注7)
JALペイメント・ポート株式会社	0.0	0.0	-	-	-	
株式会社ジャルカード	47.4	100.0	85.9	85.0	82.7	
株式会社JAL-DFS	80.0	-	113.5	110.9	162.8	
株式会社JALファシリティーズ	0.0	25.0	80.2	79.4	50.3	

当事業年度						補足説明
会社名	管理職に占める女性労働者の割合(%) (注1)	男性労働者の育児休業取得率(%) (注2)	労働者の男女の賃金の差異(%) (注1、3)			
			全労働者	うち正社員	うちパート・有期労働者	
SJフューチャーホールディングス株式会社	-	-	-	-	-	
JAL Airport株式会社	0.0	-	-	-	-	
JALビジネスアピレーション株式会社	0.0	-	-	-	-	
株式会社JALブランドコミュニケーション	31.3	100.0	100.0	98.2	44.5	(注5)
JTAINフォコム株式会社	0.0	100.0	71.2	81.8	-	(注5)
JAL SBIフィンテック株式会社	-	-	-	-	-	
株式会社JALサンライト	52.6	100.0	109.7	96.4	93.6	(注5)
株式会社JALUXエアポート	43.5	-	66.5	70.4	85.6	
株式会社オーエフシー	0.0	-	113.1	112.3	45.7	(注5)

(注) 1. 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)の規定に基づき算出したものであります。対象となる社員がいない場合は「-」を記載しております。

各社から他社への出向者を除き、他社から各社への出向者を含みます。

2. 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第2号における育児休業等及び育児目的休暇の取得割合を算出したものであります。対象となる男性社員がいない場合は「-」を記載しております。

3. 男女の賃金差異に記載した数値は、男性の平均年間賃金を100%とした場合の女性の平均年間賃金の割合です。

4. 男女の賃金差異は、職種別の単価の差や男女構成比の偏りの影響を受けております。また、正社員の男女の賃金差異は、職種別に異なり、それぞれ勤続年数の影響を受けております。

主なものは以下のとおりです。

<株式会社ジェイエア>

- ・地上社員正社員の男女賃金差異93.0%(平均勤続年数:男性9.7年、女性8.7年、人数比:男性38.5%、女性61.5%)
- ・運航乗務員正社員の男女賃金差異90.4%(平均勤続年数:男性10.3年、女性10.4年、人数比:男性95.9%、女性4.1%)
- ・客室乗務員正社員の男女賃金差異121.2%(平均勤続年数:男性1.2年、女性4.4年、人数比:男性1.2%、女性98.8%)

<株式会社ZIPAIR Tokyo>

- ・地上社員正社員の男女賃金差異118.1%(平均勤続年数:男性2.7年、女性3.4年、人数比:男性37.0%、女性63.0%)
- ・運航乗務員正社員の男女賃金差異66.3%(平均勤続年数:男性2.1年、女性1.7年、人数比:男性98.8%、女性1.2%)
- ・客室乗務員正社員の男女賃金差異84.6%(平均勤続年数:男性2.9年、女性1.6年、人数比:男性5.9%、女性94.1%)

また、株式会社ZIPAIR Tokyoについては、男性は機長と副操縦士、女性は副操縦士のみの人員構成であることも影響しております。

- 5 . 男女の賃金差異は、男女別の平均勤続年数の差の影響を受けております。
- 6 . 男女の賃金差異は、非正規雇用労働者において、夜勤を含むシフト勤務が男性に偏っていることの影響を受けております。
- 7 . 男女の賃金差異は、男女別の年齢構成の違いの影響を受けております。

第2【事業の状況】

1【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

文中の将来に関する事項は、本書提出日現在において当社グループが判断したものです。

(1) 会社の経営の基本方針

当社グループは、「JALグループ企業理念」を次のとおり定めています。

(JALグループ企業理念)

- JALグループは、全社員の物心両面の幸福を追求し、
- 一、お客さまに最高のサービスを提供します。
 - 一、企業価値を高め、社会の進歩発展に貢献します。

(2) 目標とする経営指標

「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画」において、次の3項目を経営目標としております。

安全・安心

安全：航空事故・重大インシデント0件

安心：航空利用に加え、日常・ライフステージでも世界トップレベルの顧客体験を実現(NPS +4.0pt)

財務

EBITマージン：2025年度に10%以上を達成

ROIC：2025年度に9%を達成

EPS：2025年度に290円レベルを達成

サステナビリティ

環境：CO2排出量削減(総排出量 909万トン未満)

使い捨てプラスチック削減(客室・ラウンジ：新規石油由来全廃、空港・貨物：環境配慮素材へ100%変更)

地域社会：国内の旅客・貨物輸送量を2019年度対比+10%

人：DEI推進(グループ内女性管理職比率 30%)

(3) 経営環境ならびに対処すべき課題

当社グループは、2021年5月に、「安心・安全」「サステナビリティ」をキーワードとした「JAL Vision 2030」、および、その実現に向けた「2021-2025年度JALグループ中期経営計画」を策定、発表しました。また、2024年3月21日には「中期経営計画ローリングプラン2024」を策定し、新型コロナウイルス感染症の影響が収束した新たな環境下で顕在化している不安定な世界情勢を背景とした物価高騰や、航空・観光業界の人材不足といった環境変化に対応し、2025年度における中期経営計画の完遂および中長期的な成長を目指します。

また、当社グループが対処すべき課題については、中期経営計画の中で目標達成の時間軸に従い以下の通り課題を整理し、取組みを推進していくこととしております。

1. 中期的な課題(～2025年度)

- 利益目標の達成、事業構造改革の推進
- 経営目標の達成

2. 長期的な課題(～2030年/～2050年)

- 関係・つながりの創造
- GX戦略
- 人的資本経営

1. 中期的な課題

1- 利益目標の達成、事業構造改革の推進(～2025年)

ESG戦略の推進により高いレジリエンスと成長性を備えた事業ポートフォリオを構築し、EBIT目標は2024年度1,700億円、2025年度2,000億円、EBITマージンは2025年度に10%以上を達成します。

航空領域では、基幹事業であるFSCおよび貨物郵便における利益構造の再構築を図り、収益性を改善させます。また、LCC事業の事業規模を拡大させるとともに、マイル/金融・コマース事業、その他事業では、強みである顧客基盤やヒューマンスキルを活かし、成長する分野へ積極的に展開することで、利益を拡大・成長し、事業構造改革を牽引します。これらの取り組みにより、変化する外部環境の中においても、安定的な事業運営を実現してまいります。

1- : 経営目標の達成（～2025年）

各事業領域の取り組みに加えて、6つの項目(安全・カスタマーエクスペリエンス(CX)・グリーントランスフォーメーション(GX)・ソリューション営業・人財・財務)においては、全事業領域を跨いで連携し、各事業をサポートしていくことが重要と考えています。これらの事業領域横断の取り組みにより、2025年度経営目標（安全・安心、サステナビリティ、財務）を達成するとともに、事業運営のサステナビリティ向上を実現します。

2. 長期的な課題

2- : 関係・つながりの創造（～2030年）

当社グループは、「移動」を通じて「関係・つながり」を創ることで社会的価値・経済的価値を創出し、企業価値を向上させます。当社グループにおける「関係人口の人数」と「地域との関わり度」を数値化し、持続的にその向上に努めることで、2030年には「関係・つながりの総量」を2023年対比1.5倍に拡大させることを目指します。

2- : GX戦略（～2050年）

当社グループは、航空機による人・モノの流動を創出することを主たる事業とする性質上、他の移動手段に比べて単位当たりCO2排出量が格段に多いことから、排出を抑制するための取り組みについて、真摯に、かつ、主体的に取り組む必要があると認識しております。

当社グループは、中期経営計画において2050年までに「CO2排出量実質ゼロ」とすることを定め、その実現に向けた取り組みを着実に推進しております。「省燃費機材への更新」や「運航の工夫」に加え、持続可能な航空燃料（Sustainable Aviation Fuel、以下「SAF」）の安定的かつ適正な価格での調達を実現するため、官民・業界で一体となり、連携して取り組んでまいります。

2- : 人的資本経営（～2030年）

多様な人財が多様なフィールドで活躍できる環境を整え、能力の発揮に応じた還元を行い、エンゲージメント向上と価値創造を実現します。そのために人的資本投資として、「能力を伸ばす」、「多様性を高める」、「活躍領域を広げる」、「知見を得る」ことに、積極的に投資します。人的資本投資により人的資本を厚くすることで、高い社員エンゲージメントと価値創造を実現し、その成果を適切に社員に還元してまいります。

以上の取り組みを通じて「JAL Vision 2030」で掲げた私たちのパーパス「多くの人々やさまざまな物が自由に行き交う、心はずむ社会・未来の実現」を目指します。

2【サステナビリティに関する考え方及び取組】

当社グループのサステナビリティに関する考え方及び取組は、次のとおりであります。

なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において当社グループが判断したものであります。

(1) サステナビリティ全般

ガバナンス

当社グループでは、サステナビリティに関する重要事項を取締役会で審議・決定しています。取締役会への付議にあたり、社長を議長とするサステナビリティ推進会議において、以下の事項を主な議題とし、マネジメントレビューを行っています。

サステナビリティの実現に向けた取組の重要課題・年度目標の決定、進捗のモニタリング・評価

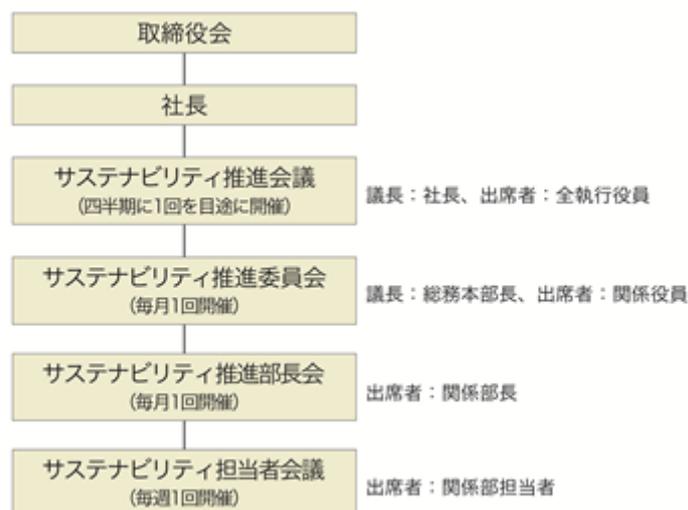
気候変動のリスクと機会に関する対応の決定

環境マネジメントシステムのモニタリング・評価

人権デューデリジェンスのモニタリング・評価

サステナビリティ推進会議の下部会議体であるサステナビリティ推進委員会（委員長：総務本部長）を月次で開催し、取組の進捗確認と議論を行っています。

2023年度は、TCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）/ TNFD（自然関連財務情報開示タスクフォース）に関する情報開示、DJSI評価結果とレビュー、ESG評価の総括、重要課題（マテリアリティ）の再整理、移動を通じた関係・つながりを創出する取り組み、目標の追加・見直しなどについて議論を行い、取締役会に計4回報告しました。



戦略

当社グループは、2021年5月に、「安心・安全」「サステナビリティ」をキーワードとした「JAL Vision 2030」、および、その実現に向けた「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画」を策定、発表しました。また、「中期経営計画ローリングプラン2023」においてESG戦略を価値創造・成長を実現する最上位の戦略と位置づけ、環境負荷の低減を前提に、サステナブルな人流・商流・物流と関係人口を創出し、コロナ禍を経て見直されつつある「移動・つながり」の力で、地域社会の衰退や幸福度の低下といった社会課題の解決を目指す価値創造ストーリーを示しました。

事業で生み出す「移動・つながり」を通じて、社会的価値・経済的価値を創出し、社会課題の解決を図るべく、2023年度に重要課題（マテリアリティ）の見直しを行いました。これまでのマテリアリティは、SDGsの17ゴール/169ターゲットの達成への貢献に向けて、主にフルサービスキャリア事業領域において取り組むべき4つの領域・22の課題としていましたが、航空に限らず当社グループの全事業領域における経済的価値の創出との連動性が高まるよう、8つに見直しました。当社グループの最大の強みである人材（人的資本）について、全社員の価値創造力と生産性の向上を図ることが経営における重要課題であることから、マテリアリティの一つに含めました。

また、2024年3月21日に策定した「中期経営計画ローリングプラン2024」においては、当社グループにおける「関係人口の人数」と「地域との関わり度の向上」を数値化し、持続的にその向上に努めることで、2030年には、「関係・つながりの総量」を1.5倍に拡大させることを掲げました。このESG戦略の推進を通じて当社の社会的・経済的価値を高め、企業価値の向上を実現します。

■ JALグループが取り組む8つの重要課題(マテリアリティ)

事業活動を通じた移動・つながりの創出	観光立国	観光を通じた経済成長と国際相互理解の促進
	地域創生	地域社会に賑わいや活力をもたらす
	豊かな心	人・モノの自由な移動やつながりで幸福度を向上させ、豊かな心を育む
	多様性によるレジリエンス	多様な人・文化・価値観・行動様式が尊重され、新たな価値が生み出される社会を構築する
	安全・安心な社会	空の安全基盤を創り、育て、守り続けていく
GX戦略	航空インフラ	持続可能な航空輸送の基盤を未来につなぐ
人財戦略	豊かな地球	人流・商流・物流の源となる地球環境を保全・回復し、次世代へ引き継ぐ
価値創造の基盤	人的資本	JALグループ全社員の価値創造力と生産性の向上
ガバナンス（コーポレート・ガバナンス/JALグループ行動規範）		

リスク管理

当社グループでは、リスクを組織の使命・目的・目標の達成を阻害する事象または行為と定義し、半期ごとにリスク調査と評価を行っています。環境を含むサステナビリティ全般のガバナンスに関わるリスクはサステナビリティ推進会議において、リスクの管理方針と必要な対応策を審議し、その内容は取締役会に報告しています。

指標と目標

8つのマテリアリティに基づく主な取り組み項目として、「選択肢を増やす」「制約をなくす」「目的を創る」という視点で事業活動を行い、「移動を通じた関係・つながり」を創出していくための取り組み、GX戦略をはじめ豊かな地球を次世代へ引き継ぐための地球環境保全の取り組み、人財戦略が目指す人的資本経営、人権デューデリジェンスにかかわる対応、そして価値創造の基盤となるガバナンスそれぞれに指標と目標を設定し、ESG経営を推進しています。いずれも定量的な数値目標を設定することが可能で、意思を持って推進していく項目を設定し、当社Webサイトで開示しています。

(<https://www.jal.com/ja/sustainability/initiatives/>)

特に以下の項目については、「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画」における、サステナビリティに関する経営目標としております。

- 環境 : CO2削減（総排出量 909万トン未満）
 使い捨てプラスチック削減（客室・ラウンジ：新規石油由来全廃、
 空港・貨物：環境配慮素材100%変更）
- 地域社会：国内の旅客・貨物輸送量を2019年度対比+10%
- 人 : DEI推進（グループ内女性管理職比率 30%）

(2) 気候変動への対応

ガバナンス

当社グループでは、取締役会が、気候変動・生物多様性に関する執行の取り組みに関し、定期的な報告（2023年度実績：4回）を通じて強い監督機能を発揮しています。執行においては、社長が議長を務めるサステナビリティ推進会議で、基本方針の策定、重要な目標の設定と進捗管理を実施するとともに、課題に対する対応方針を審議・決定します。総務本部長が委員長を務めるサステナビリティ推進委員会で、環境マネジメントシステム（EMS）を通じて把握した個別課題を審議の上、サステナビリティ推進会議に報告します。

なお、中期経営計画には気候変動への対応を経営戦略に織り込んだ上で、事業を通じた社会課題の解決に向けたサステナビリティ全般における8つの重要課題（マテリアリティ）を定め、これらの課題に対する着実な取り組みを通じ、持続可能な事業運営および企業価値の向上を実現するという強い意志の下、外部ESG評価やCO2排出削減目標などを指標として役員報酬に反映しています。

[2023年度に取締役会およびサステナビリティ推進会議体で上程・報告された事案]

- ・気候変動への対応（移行計画）に関する取り組みの進捗（目標の策定、年度実績）
- ・TCFD・TNFDに関する情報開示、EMSレビュー
- ・2050年までのCO2排出量実質ゼロに向けたGX戦略

戦略

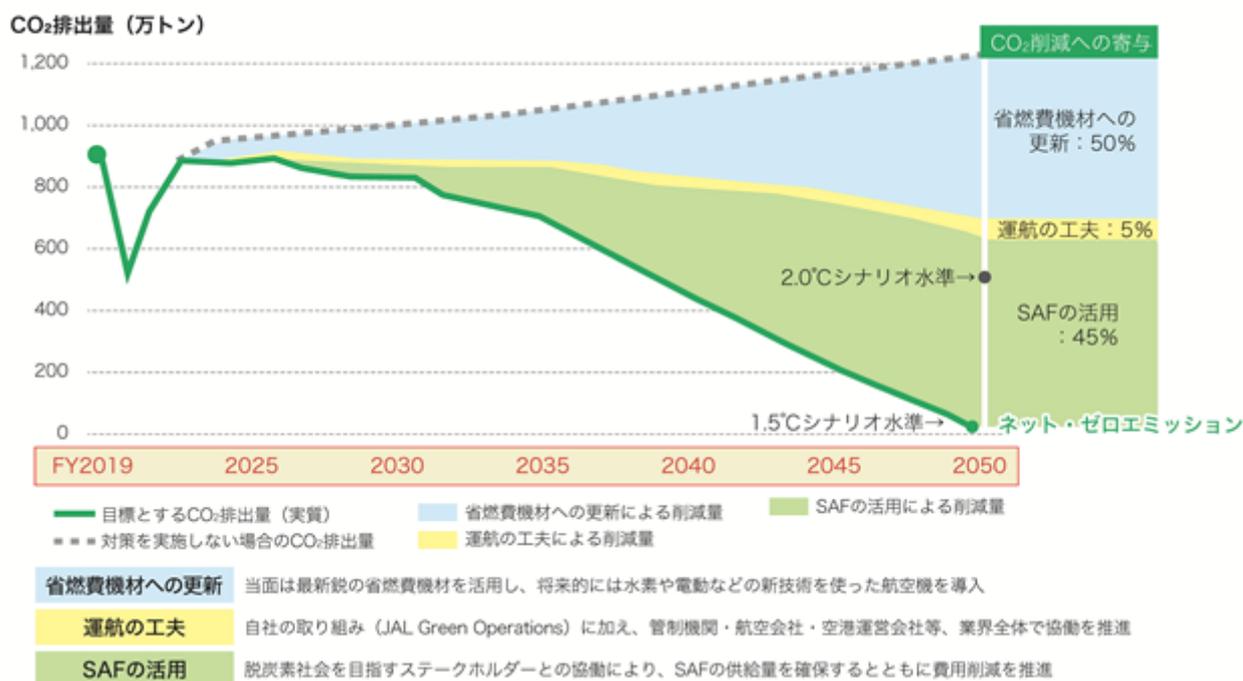
気候変動への対応は社会の持続可能性にとって重要な課題であるとの認識のもと、当社グループは、2018年に環境省が主管する「TCFDに沿った気候リスク・機会のシナリオ分析支援事業」へ参画し、国際エネルギー機関（IEA）および気候変動に関する政府間パネル（IPCC）による今世紀末までの平均気温上昇が「4 未満」と「2 未満」の2つのシナリオ（RCP8.5（注1）、RCP2.6（注2））に基づき、2030年の社会を考察しました。また、航空運送事業者の責務として、CO2排出量の削減をはじめとするさまざまな取組を着実に推進すべく、2050年までにCO2排出量実質ゼロ（ネット・ゼロエミッション）を目指すことを2020年6月に宣言しました。その後、IEA SDSシナリオ（注3）などを踏まえてリスクと機会を考慮して具体的なロードマップを作成し、2021年の「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画」および2022年の同ローリングプランに反映しました。さらに2023年の同ローリングプランでは、2050年までのCO2排出量実質ゼロに向け、1.5 シナリオの世界の実現を目指すことを前提に、GX戦略を策定しました。

上記に加え、2021年2月にはTCFD（気候関連財務情報開示タスクフォース）の提言に賛同を表明し、SBTi（Science Based Targets Initiative）と同レベルである2050年までにCO2排出量実質ゼロとする目標を掲げ、グローバルな枠組みでの情報開示に努めています。

なお、2022年のICAO（国際民間航空機関）の総会にて、国際航空分野における「2050年までのカーボンニュートラル」を目指す長期目標、および、CO2排出削減の枠組みであるCORSIA（注4）の見直しが採択され、国際航空に課せられるCO2排出規制は今後さらに進む可能性があります。

このような環境下、当社が掲げる削減目標達成に向け、省燃費機材への更新、日々の運航での工夫（JAL Green Operations）、SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の活用による従来の取組を加速させてまいります。「中期経営計画ローリングプラン2024」におけるGX戦略のとおり、2030年度までに76%の機材を省燃費機材に更新するとともに、SAFのさらなる活用に向け、国内外におけるSAFの調達地点拡大をはじめ、国産SAFの製造開始・量産に向けた国産SAF製造事業者とのパートナーシップの深化を図ります。さらに、目標達成やCORSIAに対応すべく、適切なタイミングで排出権取引により必要な炭素クレジットを調達するとともに、中長期的には世界で開発中の合成燃料、ネガティブエミッション（CO2除去・回収等）といった新技術も積極的に活用してまいります。

[JALグループのネット・ゼロエミッション実現に向けたロードマップ]



[JALグループのネット・ゼロエミッション実現に向けたシナリオ作成の前提]

当社グループは1.5 シナリオを前提に、2020年6月の株主総会において2050年のネット・ゼロエミッションの目標を掲げました。その後、IEA SDSシナリオなどを踏まえてリスクと機会を考慮して具体的なロードマップを作成しました。

当社グループの航空機が排出するCO2の削減については、1.5 シナリオを前提としてICAO（国際民間航空機関）やIATA（国際航空運送協会）での最新の検討資料やATAG（注5）などのシナリオを参照しつつ、2050年までのCO2削減のシナリオを検討し、今後の課題と打ち手について議論を進めています。

シナリオ作成にあたっては、総需要に基づくRTK（有償輸送トンキロ）の伸びを国際線・国内線それぞれに設定の上、2050年までのCO2総排出量を算出し、各取組による効果を反映しました。

- （注）1．RCP8.5 シナリオ：IPCC第五次報告書における高位参照シナリオ（2100年における温室効果ガス排出量の最大排出量に相当するシナリオ）
- 2．RCP2.6 シナリオ：IPCC第五次報告書における低位安定化シナリオ（将来の気温上昇を2℃以下に抑えるという目標のもとに開発された排出量の最も低いシナリオ）
- 3．IEA SDSシナリオ：IEA（国際エネルギー機関）による持続可能な開発目標を完全に達成するための道筋である、持続可能な開発シナリオ（Sustainable Development Scenario）
- 4．Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation：航空会社全体の国際線のCO2排出量において、基準値を超える排出分を参加国の航空会社で分担してオフセット義務を課す制度。2024年以降は「2019年の排出量を超えない」から「2019年比85%を超えないこと」に見直され、ベースラインが15%深掘りされた
- 5．Air Transport Action Group：航空業界のサステナビリティを推進するグローバル連合

気候変動は「安全・安心な社会」における事業運営を前提とした航空運送事業に対して負の影響を及ぼし、結果として、事業の継続を考える上で甚大なリスクとなる可能性があります。

また、航空会社によるCO2削減をはじめとする気候変動への対応は、省燃費機材への更新やカーボンプライシングへの対応など、さまざまな財務上のインパクトを与える可能性があります。

当社グループでは、事業に影響を与えるこれらの要素をTCFDにおける気候変動に関するリスク・機会の分類に沿って整理・検討し、下表に記載しています。なお、ここでいう「時期」および「発生時の影響」の区分とは、次に定めた通りです。以下は2023年8月1日の取締役会で見直しをしています。

区分	影響を受ける時期
短期	2023年度～2025年度(現中期経営計画対象期間)
中期	2026年度～2030年度(JAL Vision 2030までの期間)
長期	2031年度～2050年度 (ネット・ゼロエミッション達成までの期間)

区分	発生時の収入または費用(年間)
小	30億円未満
中	30億円以上300億円未満
大	300億円以上

リスク

区分	リスクの概要	時期	リスクによる影響	リスク低減に向けた当社の対応
移行リスク 政策・規制 技術 市場 評判	排出権取引 各国のCO ₂ 排出規制の強化によるクレジット購入コスト増加	短期～長期	小～中	・ CORSIA適格基準に合致するクレジットの安定的かつ適正な価格での調達 ・ <海外>ルールメイキングへの参画（ICAO、IATA） ・ <国内>ルールメイキングに向けて、定期航空協会を通じた官民連携
	SAF SAFの開発・製造・普及の遅れによる供給量不足や供給地域の偏り	中期	中	・ 個社もしくはアライアンス共同で製造者から長期的かつ価格優位性のあるSAF調達 ・ 国産SAF製造への積極的な関与、SAF調達地点の拡大
	SAF SAFや水素燃料などの価格の高止まりによる収支への影響	中期～長期	中～大	・ 航空業界、エネルギー業界等と連携した、国や関係各所へのSAF供給や製造に関する支援要望（持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進に向けた官民協議会において、SAFの安定的な製造と共有、および低炭化に向けた議論に参画し、「規制と支援のパッケージ案」が提示された。）
	機材 水素や電動などの新技術を使った航空機の開発や空港インフラの整備の遅れ	長期	中	・ 機体・エンジンメーカーなどの連携 ・ 政府、関係各所と「航空機の脱炭素化に向けた新技術官民協議会」に参画し、「航空機の脱炭素化に向けた新技術ロードマップ（案）」を策定
物理リスク 急性 慢性	需要 気候変動対応の遅れによる選好性低下、およびモーダルシフトに伴う日本国内の航空需要の伸びの鈍化	中期～長期	小～中	・ CO ₂ 削減の取り組みを徹底した上での航空機移動の価値訴求 ・ サステナブルフライトやSAFの計画的な調達進捗状況の発信、シンポジウムへの参加など、環境配慮対応の発信強化による機運醸成
	運航 異常気象の激甚化や降水・気候パターンの変化による気候災害に起因する旅客数の減少および欠航便増加による収支影響	短期～長期	中	・ 災害に対する危機管理能力の強化およびBCPの充実
急性 慢性	需要 平均気温の上昇による生態系変化などに起因する感染症のパンデミック発生が航空運送事業に与える影響	短期～長期	大	・ 感染症対策による「安全・安心」な航空輸送環境の提供 ・ 旅客需要を見極めた運航計画の策定

機会

区分	機会の概要	時期	機会による影響	機会拡大に向けた当社の対応
機会 資源の効率性 エネルギー源 レジリエンス 市場 商品サービス	運航機材 運航の工夫や機材の技術的な改善、管制の高度化を含むインフラの改善を通じた燃費効率向上による燃費削減、およびCO ₂ 削減(クレジット購入コスト削減)	短期～長期	中	<ul style="list-style-type: none"> 日々の運航の工夫や機体の改修によるCO₂削減 省燃費機材への着実な更新(資金使途特定型トランジション・リンク・ローンの実行等、多様な資金調達の実施、新小型機の選定、省燃費機材の導入加速) 管制の高度化や新技術による航空機導入に向けたメーカーや国・関係各所との連携 GX移行債等を原資とした支援要望
	SAF 燃料供給源の多様化による航空機燃料の安定供給と価格・費用の低減	中期～長期	中～大	<ul style="list-style-type: none"> 複数の製造方法から成るSAFの調達 ACT FOR SKYなどを通じた日本国内におけるオールジャパンでのSAF普及活動 GX移行債によるSAF製造・供給側へのCAPEX支援、SAF原料調達を含めた事業運営コストへの支援やインセンティブ支援の在り方といった、国内のSAF製造における技術的・経済的な課題解決に向けて、官民協議会など官民で連携
	地上車両 多様な動力源を組み合わせた空港特殊車両の使用によるCO ₂ 削減、および自動運転などの新技術を活用した空港業務の省力化	短期～中期	小	<ul style="list-style-type: none"> バイオディーゼル燃料の調達、電動特殊車両の使用 官民の連携により、空港の脱炭素化を推進
	需要 多様化する顧客ニーズへの適切な対応による嗜好性向上と航空需要の拡大 低炭素を前提とした新規事業創出(次世代エアモビリティ、ヤマトHDとのフレイター事業、LCC事業)による新たな収益源確保	短期～長期	中 大	<ul style="list-style-type: none"> 低炭素、環境配慮型の商品サービス提供 CO₂削減をはじめ、気候変動への対策に関する情報開示の拡充 サステナブルフライトやSAFの計画的な調達進捗状況の発信、シンポジウムへの参加等、環境配慮対応の発信強化による機運醸成 JALグループの資産を活かした新規事業の創出 インターナルカーボンプライシング (ICP) を活用したCO₂削減に寄与する投資の促進

リスク管理

当社グループでは、半期ごとに実施するリスク調査において、特に重要と評価されたものを優先リスクと位置づけ、社長を議長とするグループリスクマネジメント会議でリスク管理の状況を確認し、対応策を審議・決定します。

経営戦略上の重点課題である、気候変動や生物多様性などの環境課題については、関連する国際社会の法・規制や政策動向などを踏まえつつ、環境マネジメントシステム(EMS)に基づくPDCAサイクルを通じてリスク管理を実施しています。

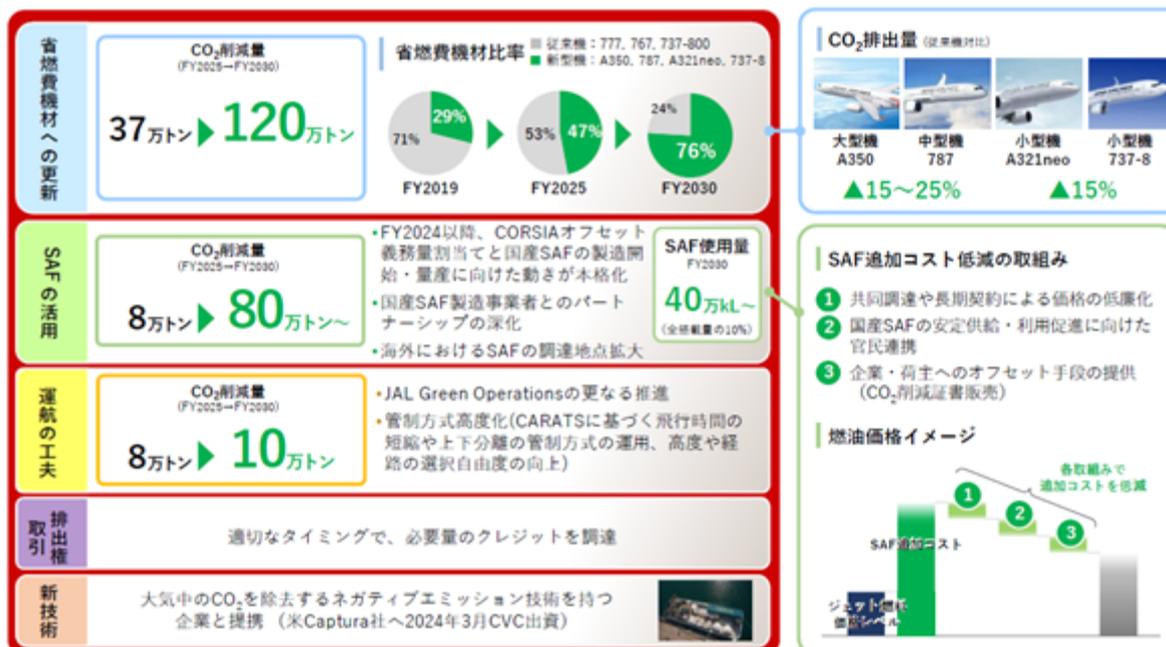
指標と目標

当社グループでは、航空運送という事業の特性上、CO₂排出量の内訳は航空機からの直接排出が約99%を占めています。この事実を踏まえ、まずは航空機からのCO₂排出量削減を最優先課題として対応していきませんが、地上施設からの間接排出によるCO₂削減についても同様に高い目標を掲げ、真摯に取り組んでいます。国内外のさまざまなステークホルダーとの連携・協働を強化しつつ、CO₂削減の国際的な枠組みに則り、日本政府の「クリーンエネルギー戦略」とも整合しながら、最先端の取組で業界をリードしていきます。

当社グループは、2021年5月に本邦航空会社として初めて2030年度の具体的な目標(2019年度対比で総排出量を10%削減)を掲げ、アライアンスでのSAF共同調達や機材更新時のESGファイナンス活用などに率先して取組み、世界の航空業界の脱炭素化を推進してきました。安定した財務基盤に基づく省燃費機材への着実な更新、日々の運航の工夫の着実な実施、またSAFの具体的な搭載目標を定めた上での戦略的な調達といった取組により、目標の達成に向けて果敢に挑戦します。



なお、SAFについては海外における製造・サプライチェーン構築の動きが加速していますが、日本国内でも政府の「経済財政運営と改革の基本方針2023」「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」「クリーンエネルギー戦略」「GX実現に向けた基本方針」の中で、SAFの製造・流通を推進していくことが明記されました。当社グループは、2030年度に全搭載燃料の10%をSAFに置き換えるという目標を実現するため、官民の連携や国内外のステークホルダーとの協働を通じ、SAFの商用化に向けて積極的に取組みます。



(3) 自然資本(生物多様性)への対応 ガバナンス

当社グループでは、生物多様性に関する取り組みに対しても、気候変動への対応と同様のガバナンス体制を構築しています。TNFDの提言に基づく先行情報開示、および「自然に関するコミットメント」は、2023年8月の取締役会において報告・承認されました。

戦略

当社グループは、TNFDが提唱する、自然関連のリスクと機会を科学的根拠に基づき体系的に評価するためのLEAPアプローチ(注6)に則り、自然への依存と影響および優先地域の特定をした上で、リスクと機会の評価を行っています。

当社グループの航空運送事業における自然への依存と影響を洗い出し、依存は「自然遺産・ビーチリゾート等自然が豊かな観光地への運航」「現地食材商品の販売」、影響は「空港周辺への環境汚染の可能性」「SAFの製造過程における生態系への影響の懸念」などが挙げられました。

水リスクに関しては、世界資源研究所が提供する水リスク分析ツールを活用して当社グループの取水地域を分析した結果、水ストレスレベルが低いとされる日本国内が主であり、リスクは低いと認識していますが、総取水量の8割を占める首都圏(羽田・成田)を中心に、航空機部品洗浄のための水のリサイクルなどを通じて水資源の保全に努めていきます。また、分析の見直しは今後毎年1回実施していきます。

生物多様性リスクに関しては、WWFが提供する生物多様性リスクフィルターにおける重要な生物多様性が存在する地域と当社グループの就航地を照合したところ、日本国内の多くが生物多様性リスクの高い地域であることがわかりました。なかでも自然観光需要の高い北海道・鹿児島(奄美)・沖縄は事業が自然に依存している地域、また、東京は主要空港であることから事業が自然に影響を与えている地域として、優先して生物多様性の保全に取り組むべき地域と特定しました。

生物多様性の損失は航空運送事業の継続を考える上で重大なリスクとなる可能性があり、それを管理することは機会にもつながります。特定した依存と影響をもとに自然に関連するリスクと機会の評価を行い、下表のとおり整理していますが、今後、財務上のインパクトも分析の上、リスクと機会の評価を深めていきます。

(注)6. 「LEAP」とは、Locate(発見)、Evaluate(診断)、Assess(評価)、Prepare(準備)の4つのフェーズの頭文字をとったもの。サプライチェーン全体を対象に自然との接点を発見し、優先すべき地域を特定する(Locate)、自社の企業活動と自然との依存関係や影響を診断する(Evaluate)、診断結果を基に、重要なリスクと機会を評価する(Assess)、自然関連リスクと機会に対応する準備を行い、投資家に報告する(Prepare)情報ガイダンス。

	区分	リスクの概要	リスクの低減に向けた当社の対応
リスク	物理リスク ✓急性リスク ✓慢性リスク	生態系変化に起因する感染症のパンデミック発生が航空運送事業に与える影響	・感染症対策の徹底による「安全・安心」な航空輸送環境の提供 ・旅客需要を見極めた運航計画の策定
		生態系変化に起因する自然観光資源の損失および旅客数の減少	地域と連携した自然観光資源回復のための取り組み推進
	移行リスク ✓政策と法律 ✓市場 ✓評判	SAFの活用に伴う原材料の確保および製造過程における生態系への影響	原材料、生産地の土地利用・生態系保全などを考慮したSAF（ICAO CORSIA適格燃料など）の使用
		希少種保護のための野生生物利用の規制強化による使用食材・商材の制限	・IUCNレッドリスト等を参考にした社内ガイドラインの遵守 ・持続可能性を考慮して生産された食材・商材の使用
		自然豊かな観光地におけるオーバーツーリズムの発生	適切な人流の管理に基づいた観光の実現
		違法野生生物の取引への加担	違法野生生物の取引防止に向けた社員への教育および空港関係各所との連携
	空港周辺への環境汚染（不適切な水の処理が発生した場合など）	予防手順と発生後の対応手順の徹底	
	区分	機会の概要	機会拡大に向けた当社の対応
機会	事業場のパフォーマンスに基づく機会 ✓製品・サービス ✓市場 ✓評判	自然観光の需要創出	ツーリズムのガイド育成等を通じた適切な観光を促すことによる観光と自然保全の両立
		豊かな生態系の産物である食材・商材の輸送を通じた商流・物流の創出	食材・商材の高速鮮度輸送を通じた地域経済活性化への貢献
	サステナビリティ・パフォーマンスの機会 ✓生態系の保護・修復・再生 ✓天然資源の持続可能な利用	生態系の保護・修復・再生による観光資源の確保	サンゴの有性生殖プロジェクトなどの施策実施
		商材の安定した確保	サプライヤーと連携した持続可能な商材（認証商材等）の利用

リスクと影響の管理

当社グループでは、半期ごとに実施するリスク調査において、特に重要と評価されたものを優先リスクと位置づけ、社長を議長とするグループリスクマネジメント会議でリスク管理の状況を確認し、対応策を審議・決定します。経営戦略上の重点課題である、気候変動や生物多様性などの環境課題については、関連する国際社会の法・規制や政策動向などを踏まえつつ、環境マネジメントシステム（EMS）に基づくPDCAサイクルを通じてリスク管理を実施しています。

指標と目標

当社グループは、生物多様性には気候変動や資源、環境汚染などさまざまな環境課題が影響していると認識し、包括的な解決を目指しています。生物多様性の保全に関わる目標に加え、CO2排出量や廃棄物、水使用量などの環境データについても開示しています。

(<https://www.jal.com/ja/sustainability/initiatives/>)

大項目	項目	指標	FY25目標
生物多様性の保全	社外ステークホルダーとの協業により、2030年までに国立公園等の保護地域やOECMの面積拡大に貢献	観光資源の保全・拡大 [沖縄]有性生殖サンゴの育成数	2026年までに1,000群体
	認証取得済み商材の活用	認証紙を利用している機内アイテム数の割合	100%
	違法な野生生物取引の防止	違法な野生生物の輸送回数	0回
	取り扱い食材・商材における生物多様性への配慮	ESGリスク食材・商材社内ガイドラインの違反件数	0回
	空港周辺の生態系への影響抑制	[東京]有害物質を含む水の不適切管理発生数	0回

(4) 人財への取組

戦略 全体像

2023年度は、ESG戦略を価値創造・成長を実現する最上位の戦略と位置づけた上で、ESG戦略を推進するための事業戦略の一つとして人財戦略を位置づけました。ESG戦略の推進にあたっては、まずはJALグループの求める人財像を「多様な価値観を尊重し、新たな価値創造に挑戦し、変革を起こす人財」と明確化しました。次に、環境が急速に変化する中、特に対応すべき課題として、社内において多様な人財が集い、個々の持つ能力を十分に発揮するための機会の創出が不足していること、また外部に目を転じると、少子高齢化が進む中、今後人財の確保が困難になることを認識しました。

この厳しい環境変化に対処すべく、「価値創造性の向上」と「抜本的な生産性の向上」を実現するための人財投資を積極的に行い、事業構造改革を加速させていきます。これにより企業価値を向上し、得られた成果を人的資本である社員一人ひとりに還元することで、さらなる価値創造へつながる好循環を目指していきます。



人材育成方針

事業構造改革による人材ポートフォリオの最適化と、急速な社会環境の変化の中で社員に求められる役割が変化しており、その変化に対応していけるよう、自律的キャリア形成への転換とリスキルの支援を行いました。社員が自ら希望する部門を指定できる立候補型人事制度の導入や、社員一人ひとりが持つスキルや能力を活かせる社内副業制度等の自律的キャリア施策、またDX教育等の学び直しを行うことにより、社員が自らのキャリアを責任を持って形成していけるよう支援しました。

社内環境整備方針

人的資本を最大限活用することを目的に、社内環境整備方針として以下3つの方針を定め、取り組みを進めてきました。

[新たな人材ポートフォリオの形成]

事業構造改革を実現するため、新規事業領域を支える多様な知見・経験を持つ人材と、既存事業領域を支える航空分野の専門性が高い人材を、獲得、育成、配置、処遇していきます。経験者採用の拡大や成果連動比率の高い報酬制度の適用領域・職位の拡大、安全運航に必要な不可欠な高度専門人材に適用する人事賃金制度を導入していくことで、人材を最適なポストに配置し、当社グループの新たな人材ポートフォリオを構築しています。

[DEI (注7) の推進]

中長期的に企業価値を向上し、事業の持続可能性を高めるため、従来の同質性の高い人材のいる企業から、経験や感性、価値観、専門性といった多様な知と経験を持つ人材がいる、多様性の高い企業へと転換していきます。グループ横断的な出向や日本における外国籍社員の積極採用、誰もがやりがいを持って働ける環境づくりを通じた障がいのある方の雇用の拡大により、多様性を深め、新たな価値の創造につなげます。

[エンゲージメントの向上]

当社グループ最大の強みである多様な人財の力を最大限に引き出すために、社員一人ひとりがやりがいや働きがいを感じるエンゲージメントの高い職場環境を創りあげていきます。人財戦略の各種施策や、JALフィロソフィを通じた組織活性化や健康経営を推進していくことにより、社員のエンゲージメントの向上を図ります。これにより、生産性を上げ、得られた成果を適切に人的資本投資に回すことで、さらにエンゲージメントを高める好循環を実現していきます。

(注) 7 . DEI = ダイバーシティ・エクイティ・インクルージョン

指標と目標

2023年度実績 (当社グループ)

	カテゴリー	KPI	目標 (2025年度)	実績 (2023年度)
人財育成方針	自律的キャリア形成への転換とリスキルの支援	一人当たり売上高の拡大	+ 15% (2019年度対比)	+16% (2019年度対比)
社内環境整備方針	新たな人財ポートフォリオの形成	成長領域への人財配置	+ 3,500名 (2019年度対比)	+ 2,990名 (2019年度対比)
	DEIの推進	女性管理職比率	30%	29.8%
	エンゲージメントの向上	エンゲージメントの高い社員割合 (注8)	+ 10pt (2019年度対比)	0.6pt (2019年度対比)

(注) 8 . 社員意識調査でポジティブな回答をした社員の割合

今後に向けて

2024年3月に発表した「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2024」において、当社グループのあるべき姿であるJAL Vision 2030の実現に向け、人財を「資本」として捉え、その価値を最大限に引き出す「人的資本経営」の考え方を整理しました。

事業のサステナビリティを高め、社会的価値と経済的価値を創出していく原動力は人財であるとの考えの基、JALフィロソフィと健康経営を基盤とし、継続的な人財投資を通じて、多様な人財が多様なフィールドで活躍できる環境を整え、社員一人ひとりが高いスキルや専門性を発揮していくことで、当社グループにおける人的資本の層を厚くしていきます。

その結果として、能力発揮に応じた社員還元を行い、エンゲージメント向上と価値創造の実現という、中長期的なあるべき姿を追求していきます。

多様な人財が多様なフィールドで活躍できる環境を整え、能力の発揮に応じた還元を行い、エンゲージメント向上と価値創造を実現



3【事業等のリスク】

投資者の投資判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、定期航空運送事業および不定期航空運送事業を中心とする当社グループの事業の内容に鑑み、当社グループにおいては様々なリスクが存在しております。

当社グループは、「JALグループリスクマネジメント基本方針」において、重大な損失につながる要素ならびに「業務の有効性及び効率性」、「財務報告の信頼性」、「法令等の遵守」、「資産の保全」を阻害する要素、加えて市場環境の変動や疫病・震災・テロ等の外的要因のみならず、グループ全体・自社・自組織の目標達成を阻害する業務執行上の要素もリスクと定め、リスクに強靱な企業グループとして事業を継続できるよう、適切なリスクマネジメントを実施してまいります。

グループ全体のリスク総括のために社長を議長とする「グループリスクマネジメント会議」を置き、JALグループが抱えている主要なリスクを俯瞰的に把握し適正なリスク管理に努めるとともに、連結業績に影響を及ぼす事象が発生した場合は「財務リスク委員会」と連携して対応しております。

有価証券報告書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、連結会社の財政状態、経営成績およびキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性のあると認識している主要なリスクは次のとおりです。ただし、これらは当社グループに関する全てのリスクを網羅したのではなく、記載された事項以外の予見しがたいリスクも存在します。また、本項においては、将来に関する事項が含まれておりますが、当該事項は当連結会計年度末現在において判断したものです。

(1) 世界的な疫病の蔓延拡大に関わるリスク

短期的な業績に与える影響に関わるリスク

当社グループは、日本および世界各地に航空運送事業を展開しております。2020年初頭から全世界規模で感染が拡大した新型コロナウイルス（COVID-19）のように未知の疫病の世界的な拡大が発生した場合には、各国政府による入境制限や移動の制限・自粛要請といった人の移動に関する規制の発動や、企業や利用者の感染防止を目的とした自発的な航空機利用の回避により、航空旅客需要は大幅に減少する可能性があります。当社グループが営む航空運送事業は、航空機材費や人件費等の固定費比率が高いことから、短期的な需要の急減は、当社グループを含む航空運送事業者の業績に重大な影響を及ぼす可能性があります。

中長期的な事業環境の変化に関わるリスク

新型コロナウイルス（COVID-19）の感染拡大により、一時的に人の移動が大きく制限を受けたことにより、ITを活用し、移動を伴わず非対面での働き方が社会に広く浸透しております。こうした社会・行動様式の変化により、航空機を使った業務渡航の需要に変化が生じることで、当社グループが営む航空運送事業の事業戦略に影響を及ぼす可能性があります。

ポストコロナにおける業務渡航需要の変化を見据え、当社グループでは、LCCやマイレージ・ライフスタイル事業領域を強化する事業構造改革を進め、事業リスクの分散を図っております。

(2) 自然災害・テロ攻撃等の災害に関わるリスク

当社グループの航空機の利用者の過半数は羽田空港および成田空港を発着する航空機を利用しており、当社グループの事業における羽田・成田両空港の位置付けは極めて重要です。また、当社グループの運航管理・予約管理等、航空機の運航に重要な情報システムセンター、ならびに全世界の航空機の運航管理やスケジュール統制等を実施する「IOC（Integrated Operations Control）」は東京地区に設置しています。

そのため、東京地区を含む首都圏において、大規模な震災や火山の噴火、大型台風等による被害が発生した場合、もしくは当該重要施設において火災やテロ攻撃等の災害が発生し、羽田・成田両空港の長期間閉鎖や、当社グループの情報システムやIOCの機能が長期間停止した場合、当社グループの経営に重大な影響を及ぼす可能性があります。

IOCの機能停止に備え危機管理体制およびBCPを整備しており、その一環として、大阪国際空港内にオペレーションコントロールの一部機能を移管しています。その機能は東京地区のIOCの機能の全てを代替できるものではありませんが、東京地区のIOCの機能が停止した場合、その再稼働までの間、暫定的に東京地区のIOCを代替します。

(3) 気候変動・地球温暖化・環境規制に関わるリスク

世界では、地球温暖化等に起因する気候変動が大きな課題となっており、地球温暖化に起因し、日本国内において大規模な自然災害の発生頻度が多くなるような場合には、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループが属する航空業界は、気候変動の要因となる化石燃料を大量に消費する業界であることから、CO2排出量の削減が社会的な責務であり、当社グループにおいても極めて重要な経営課題となっております。温暖化防止を始めた地球環境に係わる企業の社会的責任が高まる中、CO2排出量、騒音、有害物質等に関する環境規制が強化され、消費行動にも影響を及ぼしつつあります。今後、温室効果ガス排出量取引制度等、温室効果ガス排出への課金等費用負担を伴う環境規制のさらなる強化等が行われた場合、また、消費者の行動様式に変化が生じた場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。加えて環境負荷軽減への取り組みが不十分な場合には、当社グループの社会的な評価が低下し、当社グループの事業運営に影響を与える可能性があります。

そのため、当社グループでは、2024年3月に公表した「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2024」において、ESG戦略を価値創造・成長を実現する最上位の戦略と位置づけ、社会課題の解決を加速化してまいります。当社グループでは、2050年までにCO2排出量実質ゼロを目指しており、その実現に向けて、省燃費機材への更新促進、運航の工夫、SAF（Sustainable Aviation Fuel：持続可能な航空燃料）の安定的かつ適正な価格での調達などの取り組みを加速させるとともに、排出量取引やネガティブエミッション（CO2除去・回収等）といった新技術を活用してまいります。

なお、気候変動に関わるリスクの概要やリスク低減に向けた当社の対応については、TCFD（Task Force on Climate-related Financial Disclosures）の枠組みを活用し、その詳細を当社ホームページにて開示しています。（<https://www.jal.com/ja/sustainability/environment/climate-action/>）

（４）国際情勢や経済動向等の外部経営環境に関わるリスク

外部経営環境に関わるリスク

当社グループは、日本および世界各地に航空運送事業を展開しており、航空需要は、世界の経済動向、テロ攻撃や地域紛争、戦争等により大幅に減少し、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループの業務は、整備業者、空港職員、航空保安官、燃油取扱業者、手荷物取扱者、警備会社等の第三者の提供するサービスに一定程度依存しており、第三者が、当社グループの事業運営に影響を及ぼす可能性があります。

競争環境に関わるリスク

当社グループは、国内および海外において、路線、サービスおよび料金に関して激しい競争に直面しています。

国内線では、既存の航空会社との競争に加え、LCCを含む低コストキャリアや新幹線との競争、国際線では、海外および日本の主要航空会社との競争が激化しており、それに加えて海外および日本の航空会社によって形成されるアライアンス、コードシェアおよびマイルージ提携が競争を激化させています。

上述のように、現在の当社グループの競争環境や事業環境が大幅に変化した場合、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループは、航空運送事業においては、a)共同事業、b)複数の航空会社によるアライアンスへの加盟、c)コードシェア提携、d)マイルージ提携等、様々な形式で世界中の航空会社との提携を展開しております。また、マイル事業等の非航空事業分野においても、他業種との広範な提携関係を構築することで顧客基盤の強化を図っておりますが、これらの提携パートナーの経営状況や、提携関係に大きな変化が生じた場合には、当社グループの提携戦略に影響を及ぼす可能性があります。

これらのリスクの軽減に向け、地政学的なリスクをモニターする体制、関係当局、提携パートナーとの良好な関係の構築、商品・サービス競争力の向上、柔軟な需給適合の実施、適切な委託先管理に努めております。

（５）航空機導入に関わるリスク

当社グループは、航空運送事業において、燃費効率に優れた新型機への更新や機種統合による効率化を目指し、ボーイング社、エアバス社等に対して航空機を発注しておりますが、これらの航空機メーカーやエンジン等の重要な部品のサプライヤーにおける技術上・財務上・その他の理由により納期が遅延した場合、当社グループの機材計画は変更を余儀なくされ、当社グループの中長期的な事業に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループでは、航空機メーカー等と状況を常時把握し、都度、航空機導入・退役計画を見直すことでのかかるリスクの低減に努めております。

（６）市況変動に関わるリスク

燃油価格の変動に関わるリスク

当社グループの業績は、燃油価格の変動により影響を受けます。当社グループは、燃油価格の上昇分を一部燃油特別付加運賃として顧客に転嫁しておりますが、これは燃油価格の変動を直ちに反映することができず、また、顧客に全てを転嫁することは困難です。また、当社グループは、燃油価格の変動リスクを軽減するため、原油のヘッジ取引を行っております。なお、ヘッジ取引手法やヘッジポジションの状況等によっては、原油市況の下落の効果を直ちに業績に反映することができず、短期的な当社グループの業績の改善に寄与しない可能性があります。

為替変動に関わるリスク

当社グループは、日本国外においても事業を展開しており、外貨建により、収益の一部を受領し費用の一部を支払っています。特に当社グループにおける主要な費用である航空機燃料の価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、当社グループにおいては米ドルの為替変動による影響は収益よりも費用が大きくなっております。これら為替変動による収支変動を軽減する目的で、収入で得た外貨は外貨建の支出に充当することを基本とし、加えてヘッジ取引を行っております。また航空機価格の大半は米ドルに連動した金額となることから、資産計上額および減価償却費が為替変動により増減するリスクがあります。これら為替変動によるリスクを軽減する目的で為替取得機会分散を図るべくヘッジ取引を行っております。

資金・金融市場・財務に関わるリスク

当社グループは、航空機の購入等の多額の設備投資を必要としており、その資金需要に応じる為に金融機関や市場からの資金調達を行う可能性があります。当社グループの資金調達能力や資金調達コストについては、資金・金融市場の動向や当社グループの信用力の変動等により、資金調達の制約や資金調達コストの上昇を招く可能性があります。

また、当社グループは繰延税金資産を計上しておりますが、当社グループの将来の課税所得の見込み額が低下した場合、もしくは税制改正等により、過去に計上した繰延税金資産の取り崩しが発生し、当社グループの財務状況に一時的に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループでは、キャッシュ・フロー創出力の向上と資金調達能力の維持向上に向け、強固なりスク耐性を備えた財務体質を保つべく財務戦略を計画・遂行してまいります。

(7) 航空安全に関わるリスク

当社グループでは、航空機の運航の安全性の確保のため、日々様々な取り組みを実施しておりますが、ひとたび死亡事故を発生させてしまった場合、当社グループの運航の安全性に対する顧客の信頼および社会的評価が失墜するだけでなく、死傷した旅客等への補償等に対応しなければならないことから、当社グループの業績に極めて深刻な影響を与える可能性があります。さらに、当社グループや、当社グループが運航する型式の航空機、また当社のコードシェア便において安全問題が発生した場合、当社グループの運航の安全性に対する顧客の信頼および社会的評価が低下し、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。

当社グループでは、「安全」をJALグループ存続の大前提と位置付け、全社員が日々航空安全の実現に向けたゆめ努力を継続しております。また、航空事故対応の専門部門を配置するとともに社長を議長とする「グループ安全対策会議」を置き、グループ全体の安全に対して徹底した管理を行っています。なお、航空事故に伴う各種損害の軽減、ならびに被災者への確実な賠償を行う目的で、現在業界水準と同程度の補償額・補償範囲の損害賠償保険に加入しております。

(8) 法的規制・訴訟に関わるリスク

当社グループの事業は、様々な側面において、国際的な規制ならびに政府および地方自治体レベルの法令および規則に基づく規制に服しています。これらの規制の変化等により、当社グループの事業がさらに規制され、また、大幅な費用の増加が必要となる可能性があります。

法的規制に関わるリスク

当社グループは、航空法をはじめとする航空事業関連法令、二国間航空協定を含む条約その他の国際的取り極め、独占禁止法その他諸外国の類似の法令、ならびに着陸料等の公租公課等の定めに基づき事業を行っておりますが、これらに変更が生じた場合や、法令に基づき耐空性改善通報等が発出された場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。また、羽田空港等、当社グループの航空運送事業において重要な位置付けをもつ空港における着陸枠の割当て等が、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。

当社グループは、公正な競争環境が確保されるよう、国土交通省をはじめ国内外の関係当局等に対して要望しております。

訴訟に関わるリスク

当社グループは事業活動に関して各種の訴訟に巻き込まれるおそれがあり、これらが当社グループの事業または業績に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループは訴訟の提起等を受けており、事態の進展によっては、追加的な支出や引当金の計上により当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループでは、重大なリスクとなり得る法令違反および競争阻害行為等の防止に万全を期すべく、全社員および役員に対してコンプライアンス遵守を徹底させるべく、教育・啓発活動等に努めております。

(9) IT(情報システム)、顧客情報の取り扱いに関わるリスク

当社グループは、業務の多くを情報システムに依存しています。コンピュータ・プログラムの不具合やコンピュータ・ウイルス等のサイバー攻撃によって情報システムに様々な障害が生じた場合には、重要なデータの喪失に加えて、航空機の運航に支障が生じる等、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。また、情報システムを支える電力、通信回線等のインフラや、メールコミュニケーション等の当社が利用するクラウドサービスに大規模な障害が発生した場合、当社グループの業務に重大な支障をきたす可能性があります。

また、当社グループが保有する顧客の個人情報取り扱い不備または不正アクセス等により漏洩した場合には、当社グループの事業、システムまたはブランドに対する社会的評価が傷つけられ、顧客および市場の信頼が低下して、当社グループの事業運営や業績に影響を及ぼす可能性があります。

当社グループでは、情報漏えい対策とウイルス対策を推進し、24時間365日体制で不正アクセスやウイルス感染などの脅威を監視しています。インシデント発生時にはサイバーインシデントへの対応体制を構築し、迅速な対応と再発防止を行っています。なお、個人情報の漏洩に備えた保険にも加入しております。

(1 0) 人材・労務に関わるリスク

当社グループの事業運営には、航空機の運航に関連して法律上要求される国家資格を始めとする各種の資格や技能を有する人材の確保が必要ですが、当社グループの従業員がその業務に必要なこれらの資格や技能を取得するまでには相応の期間を要することから、当社グループが想定する人員体制を必要な時期に確保できない場合には、当社グループの事業運営が影響を受ける可能性があります。

また、当社グループの従業員の多くは労働組合に所属しておりますが、当社グループの従業員による集団的なストライキ等の労働争議が発生した場合には、当社グループの航空機の運航が影響を受ける可能性があります。

当社グループでは、採用競争力の向上、離職率の低減に努めるとともに、良好な労使関係の維持に努めております。

4【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

当連結会計年度（2023年4月1日～2024年3月31日）は、コロナ禍が収束した新たな環境において、2019年度を上回る利益水準への回復を達成いたしました。一方で、不安定な世界情勢、物価上昇、人材不足など、社会全体に共通する新たな課題に直面しています。こうした経営環境の変化等を踏まえて、当社グループは2024年3月21日に「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2024」を発表いたしました。事業構造改革の推進によりさらなる成長を実現してまいります。

（1）経営成績等の状況の概要

当連結会計年度における当社グループの財政状態、経営成績及びキャッシュ・フロー（以下「経営成績等」という。）の状況の概要は次のとおりです。

財政状態及び経営成績の状況

まず経営課題について、当社グループは、航空輸送のサステナビリティを確かなものにするために大きく三つの課題に取り組んでいます。カーボンニュートラルの実現、事業構造改革、そして人的資本経営です。カーボンニュートラルの実現に向けては、2023年6月にShell社の航空燃料部門であるShell Aviationと2025年から米国ロサンゼルス国際空港にてSAF（Sustainable Aviation Fuel）を調達する契約を締結しました。これにより「2025年度に全燃料搭載量の1%をSAFに置き換える」という目標を達成できる見込みとなりました。また、同月に省燃費機材の円滑な導入のため、当社として2回目となるトランジションボンドを発行いたしました。さらに、2024年1月にエアバスA350-1000型機を導入し、2024年3月にエアバス社とボーイング社から42機の新型機導入を決定しました。今後も最新鋭省燃費機材の導入を加速し、お客さまに最高のサービスを提供しつつ、国際線を中心に増機・大型化により成長を目指すとともに、より環境に配慮したフライトをご提供してまいります。当社グループのこのようなサステナビリティに関する取り組みやサービス品質等が世界最高水準と評価され、2023年9月にはAPEX（Airline Passenger Experience Association）「WORLD CLASS」を3年連続で受賞し、2023年12月にはESG投資の代表的指数であるDJSI Asia Pacific Index（Dow Jones Sustainability Asia Pacific Index）の構成銘柄に世界の航空業界トップのスコアで2年連続選定されました。今後も「2030年度に全燃料搭載量の10%をSAFに置き換える」という目標達成のため重要となる国内におけるSAF商用化および普及・拡大に向け、ご関係の皆さまと横断的に協力して取り組んでまいります。

事業構造改革については、コロナ禍の経験から事業ポートフォリオを再構築し、特に非航空事業領域での新たなビジネスの創造およびグループ全体の利益拡大を目指しております。マイル・ライフ・インフラ事業領域やLCC事業領域の成長を通じて、レジリエンスと成長性を備えた事業構造を実現してまいります。

人的資本経営については、現在当社グループの人員数はコロナ前と同水準を確保しているものの、今後の人財不足に鑑み、2023年4月には3年ぶりに約2,000名の新入社員を迎え、キャリア採用、インターンシップの募集も開始しました。このほか、将来の航空整備士の養成・確保のためANAホールディングス株式会社と共同で無利子貸与型奨学金「航空整備士育成支援プログラム」を創設し、持続可能な空港グランドハンドリング体制の整備に向け個社の垣根を越えて協力する取り組みを開始しております。また、デジタルや新技術を活用し、少ない人数でも同じアウトプットを実現できるよう社員へのDX教育を実施する等、生産性向上を進めております。2025年3月期は4年ぶりに大幅なベースアップも実施しており、当社グループは今後も人財を資本ととらえて企業価値向上につながる人的資本経営を推進してまいります。

a．財政状態

当連結会計年度末における資産については、前連結会計年度末に比べ1,286億円増加し、2兆6,492億円となりました。負債については、前連結会計年度末に比べ372億円増加の1兆7,008億円となりました。資本については、前連結会計年度末に比べ913億円増加の9,483億円となりました。

b．経営成績

当連結会計年度における売上収益は1兆6,518億円（前年同期比20.1%増加）、営業費用は1兆5,422億円（前年同期比14.7%増加）となり、財務・法人所得税前利益（当社は、当期利益から法人所得税費用、利息およびその他の財務収益・費用を除いた「財務・法人所得税前利益」をEBITと定義しております。以下「EBIT」という。）は1,452億円（前年同期比124.9%増加）、親会社の所有者に帰属する当期利益は955億円（前年同期比177.5%増加）となりました。

セグメントの経営成績は、次のとおりです。

< 航空運送事業セグメント >

当連結会計年度における航空運送事業セグメントの経営成績については、売上収益は1兆5,149億円（前年同期比20.1%増加）、投資・財務・法人所得税前利益（以下「セグメント利益」という。）は、1,322億円（前年同期比160.7%増加）となりました。（売上収益およびセグメント利益はセグメント間連結消去前数値です。）

フルサービスキャリアにおける国際旅客収入は6,223億円（前年同期比49.1%増加）、国内旅客収入は5,510億円（前年同期比22.1%増加）、貨物郵便収入は1,333億円（前年同期比40.7%減少）、LCCにおける国際旅客収入は621億円（前年同期比129.1%増加）、国内旅客収入は51億円（前年同期比46.3%増加）でした。

部門別売上収益は、次のとおりです。

科目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	構成比 (%)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	構成比 (%)	対前年 同期比 (%)
国際線（フルサービスキャリア）					
旅客収入（百万円）	417,526	33.1	622,399	41.1	149.1
貨物収入（百万円）	188,902	15.0	100,367	6.6	53.1
郵便収入（百万円）	12,241	1.0	9,766	0.6	79.8
手荷物収入（百万円）	1,766	0.1	1,556	0.1	88.1
小計（百万円）	620,437	49.2	734,090	48.5	118.3
国内線（フルサービスキャリア）					
旅客収入（百万円）	451,127	35.8	551,026	36.4	122.1
貨物収入（百万円）	20,017	1.6	19,591	1.3	97.9
郵便収入（百万円）	3,631	0.3	3,642	0.2	100.3
手荷物収入（百万円）	409	0.0	491	0.0	119.8
小計（百万円）	475,187	37.7	574,751	37.9	121.0
国際線・国内線 合計（百万円）	1,095,624	86.9	1,308,841	86.4	119.5
旅客収入（LCC） ZIPAIR スプリング・ジャパン 小計（百万円）	22,449 8,224 30,674	1.8 0.7 2.4	54,082 13,253 67,335	3.6 0.9 4.4	240.9 161.1 219.5
その他 小計（百万円）	134,753 134,753	10.7 10.7	138,757 138,757	9.2 9.2	103.0 103.0
合計（百万円）	1,261,052	100.0	1,514,934	100.0	120.1

（注）金額については切捨処理、比率については四捨五入処理しております。

輸送実績（フルサービスキャリア）は、次のとおりです。

項目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
国際線			
有償旅客数 (人)	4,348,562	6,628,180	152.4%
有償旅客キロ (千人・キロ)	27,310,618	37,201,808	136.2%
有効座席キロ (千席・キロ)	38,039,283	47,328,460	124.4%
有償座席利用率 (%)	71.8	78.6	6.8
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	2,795,737	2,515,410	90.0%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	125,904	104,259	82.8%
国内線			
有償旅客数 (人)	30,109,920	35,109,846	116.6%
有償旅客キロ (千人・キロ)	23,090,624	26,771,128	115.9%
有効座席キロ (千席・キロ)	35,243,210	35,184,302	99.8%
有償座席利用率 (%)	65.5	76.1	10.6
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	280,599	282,974	100.8%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	22,044	22,079	100.2%
合計			
有償旅客数 (人)	34,458,482	41,738,026	121.1%
有償旅客キロ (千人・キロ)	50,401,243	63,972,937	126.9%
有効座席キロ (千席・キロ)	73,282,493	82,512,763	112.6%
有償座席利用率 (%)	68.8	77.5	8.8
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	3,076,337	2,798,384	91.0%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	147,949	126,338	85.4%

輸送実績（LCC）は、次のとおりです。

項目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
ZIPAIR			
有償旅客数 (人)	488,210	1,130,315	231.5%
有償旅客キロ (千人・キロ)	2,471,419	6,215,209	251.5%
有効座席キロ (千席・キロ)	4,674,955	7,979,582	170.7%
有償座席利用率 (%)	52.9	77.9	25.0
スプリング・ジャパン			
有償旅客数 (人)	481,206	845,485	175.7%
有償旅客キロ (千人・キロ)	409,361	902,067	220.4%
有効座席キロ (千席・キロ)	760,306	1,286,916	169.3%
有償座席利用率 (%)	53.8	70.1	16.3

- (注) 1. 旅客キロは、各区間有償旅客数(人)に当該区間距離(キロ)を乗じたものであり、座席キロは、各区間有効座席数(席)に当該区間距離(キロ)を乗じたものです。輸送量(トン・キロ)は、各区間輸送量(トン)に当該区間距離(キロ)を乗じたものです。
2. 区間距離は、IATA(国際航空運送協会)、ICAO(国際民間航空機関)の統計資料に準じた算出基準の大圏距離方式で算出しております。
3. フルサービスキャリア(国際線): 日本航空(株)、日本トランスオーシャン航空(株)
フルサービスキャリア(国内線): 日本航空(株)、(株)ジェイエア、
日本エアコミューター(株)、(株)北海道エアシステム、
日本トランスオーシャン航空(株)、琉球エアコミューター(株)
- ただし、前年同期は、
フルサービスキャリア(国際線): 日本航空(株)
フルサービスキャリア(国内線): 日本航空(株)、(株)ジェイエア、
日本エアコミューター(株)、(株)北海道エアシステム、
日本トランスオーシャン航空(株)、琉球エアコミューター(株)
4. スプリング・ジャパンの輸送実績には国際線および国内線の合計を記載しております。
5. 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おります。

<その他>

株式会社ジャルパックと株式会社JALUXおよび株式会社ジャルカードの概況は、次のとおりです。

株式会社ジャルパック

項目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	対前年 同期比 (%)
海外旅行取扱人数(万人)	1.7	5.9	343.4%
国内旅行取扱人数(万人)	213.1	170.4	80.0%
売上収益 (億円)(連結消去前)	1,088	1,154	106.1%

株式会社JALUX

項目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	対前年 同期比 (%)
売上収益 (億円)(連結消去前)	279	320	114.9%

株式会社ジャルカード

項目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	対前年 同期比 (%)
カード会員数 (万人)	344.3	348.1	101.1%
売上収益 (億円)(連結消去前)	171	132	77.0%

キャッシュ・フローの状況

当連結会計年度末における現金及び現金同等物の残高は、前連結会計年度末に比べ746億円増加し、7,138億円となりました。

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

税引前利益1,393億円の減価償却費等の非資金項目、営業活動に係る債権・債務の加減算等を行った結果、営業活動によるキャッシュ・フロー（インフロー）は3,639億円（前年同期は2,929億円のキャッシュ・インフロー）となりました。

(投資活動によるキャッシュ・フロー)

固定資産の取得による支出を主因として、投資活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は1,950億円（前年同期は1,127億円のキャッシュ・アウトフロー）となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

長期借入金の返済による支出および配当金の支払額を主因として、財務活動によるキャッシュ・フロー（アウトフロー）は1,050億円（前年同期は384億円のキャッシュ・アウトフロー）となりました。

生産、受注及び販売の実績

当社グループの生産、受注及び販売に該当する業種・業態がほとんどないため、「財政状態及び経営成績の状況」に含めて記載しております。

(2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

経営者の視点による当社グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、当連結会計年度末現在において判断したものです。

重要な会計方針及び見積り

当社の連結財務諸表は、IFRSに基づき作成しております。連結財務諸表の作成に当たり、経営者の判断に基づく会計方針の選択と適用、資産・負債および収益・費用の報告金額および開示に影響を与える見積りが必要となりますが、その判断および見積りに関しては連結財務諸表作成時に入手可能な情報に基づき合理的に判断しております。しかしながら、実際の結果は、見積り特有の不確実性が伴うことから、これら見積りと異なる可能性があります。

当社グループの連結財務諸表の作成にあたって採用している重要性がある会計方針は、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等 連結財務諸表注記 3 . 重要性がある会計方針」に記載しております。

経営者が行った連結財務諸表の金額に重要な影響を与える見積りは次のとおりです。

・収益認識

航空輸送に係る収益は、航空輸送役務の完了時に認識しております。

航空輸送に使用される予定のない航空券販売（失効見込みの未使用航空券）は、航空券の条件や過去の傾向を考慮して適切な認識のタイミングを見積り、収益認識しております。

また、当社グループは会員顧客向けのマイレージプログラム「JALマイレージバンク」を運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じて付与するマイレージの内、将来顧客が行使用することが見込まれる分を履行義務として認識し、顧客がマイレージの利用に際して選択するサービスの構成割合を考慮して独立販売価格を見積り、取引価格はこれらの履行義務に対して独立販売価格の比率に基づいて配分しております。マイレージプログラムの履行義務に配分された取引価格は契約負債として認識し、マイレージの利用に従い収益計上しております。

・航空機等の減価償却費

航空機、航空機エンジン部品および客室関連資産等の各構成要素の耐用年数決定にあたり、将来の経済的使用可能予測期間を考慮して、減価償却費を算定しております。

・固定資産の減損

当社グループは、期末日現在の対象資産について、減損が生じている可能性を示す事象があるかを検討し、減損の兆候が存在する場合には減損損失の計上要否の検討を行っております。

・繰延税金資産の認識

当社グループは、将来減算一時差異、未使用の繰越税額控除および繰越欠損金を利用できる課税所得が生じる可能性が高い範囲内で繰延税金資産を認識しております。

当社グループの連結財務諸表の作成にあたっての見積りに関しては、「第5 経理の状況 1 連結財務諸表等
連結財務諸表注記 4 . 重要な会計上の見積り及び判断」に記載しております。

経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

a . 経営成績等

1) 財政状態

(資産合計)

当連結会計年度末における資産については、現金及び現金同等物の増加などを主因として前連結会計年度末に比べ1,286億円増加し、2兆6,492億円となりました。

(負債合計)

当連結会計年度末における負債については、契約負債の増加などを主因として、前連結会計年度末に比べ372億円増加の1兆7,008億円となりました。

(資本合計)

当連結会計年度末における資本については、主に親会社の所有者に帰属する当期利益の計上などにより、前連結会計年度末に比べ913億円増加の9,483億円となりました。

2) 経営成績

当社グループの当連結会計年度の経営成績等は、収入面では、国際旅客収入（フルサービスキャリア）はインバウンドを中心に需要が回復し、前年対比2,048億円の増収となりました。国内旅客収入（フルサービスキャリア）は、旅客数が回復し、単価も向上したことで前年対比997億円の増収となりました。この結果、売上収益は1兆6,518億円（前年同期比20.1%増加）となりました。

費用面では、燃油費は復便による使用量の増加等により334億円の増加、人件費は採用再開による人員数の増加や業績回復に伴う賞与の増加等により417億円増加しました。一方、コストマネジメントに努めた結果、営業費用全体としては1兆5,422億円（前年同期比14.7%増加）となりました。

以上の結果、EBITは1,452億円（前年同期比124.9%増加）となりました。また、当連結会計年度の親会社の所有者に帰属する当期利益は、955億円（前年同期比177.5%増加）となりました。

セグメント別の分析は次のとおりです。

< 航空運送事業 >

(国際線 フルサービスキャリア事業領域)

国際旅客事業では、日本における水際対策が終了、自由な往来が再開し、コロナ前を上回る事業規模への成長に向けた準備が整っております。旅客数は、日本発着路線への供給座席数が戻り切らない中において、月次ベースでは訪日旅客数がコロナ前の水準を超えることが増える等、好調なインバウンドが寄与し、コロナ前の約68%まで回復しております。中国線の需要回復の遅れはありますが、業績への影響は限定的であり、需要がコロナ前を上回ったインバウンドに比べ回復の遅れていた日本発の需要も徐々に戻っております。結果として、国際旅客全体の旅客数は前年を大きく上回る水準で増加する中、単価も前年に引き続き高い水準を維持しました。また、2024年度夏期ダイヤより欧州・アフリカ・南米方面への新たなゲートウェイとして羽田＝ドーハ線を新規就航しました。さらに、エアバスA350-1000型機の導入により、脱炭素の推進に加え、最新の快適性をご提供し商品サービスの強化も進めてまいります。

(国内線 フルサービスキャリア事業領域)

国内旅客事業では、行動制限がなくなり、以前のような社会経済活動が再開したことで、すでにコロナ前同水準の供給体制でお客さまをお迎えしております。運賃をシンプルな体系へ移行しレベニューマネジメントを強化したことで、お客さまの利便性向上と単価向上を両立できております。その結果、旅客数、単価共に前年対比で増加し、好調を維持しております。2023年度冬期ダイヤより、株式会社北海道エアシステムが札幌丘珠＝根室中標津線に新規就航しており、医療・防災を支える札幌市と中標津町をはじめとした根室エリアのつながりを強化することにより地域社会の発展に貢献してまいります。

(貨物)

貨物事業においては、日本発着貨物需要の回復が遅れている中、アジア・中国＝北米間の需要獲得に努めるとともに、医薬品・生鮮貨物等の高付加価値貨物の獲得に注力し、コロナ前を大きく上回る収入を確保しました。また、2024年2月よりボーイング767型貨物専用機の運航を開始し、グローバルにロジスティクス事業を展開しているDHL Express社との強固なパートナーシップを軸に、成田/名古屋/ソウル/台北/上海に就航しました。旅客便貨

物室と新たに加わった自社貨物専用機の供給を組み合わせ、アジア域内およびアジア＝欧米間の最適な航空貨物輸送ネットワークを構築・強化します。社会ニーズをとらえた高品質な物流インフラとして、お客様の想いに応え社会に貢献し、貨物郵便事業の持続的な成長を実現してまいります。

(LCC事業領域)

国際線中長距離LCCである株式会社ZIPAIR Tokyo(以下、ZIPAIR)は、2023年6月よりサンフランシスコ線、2023年7月からはマニラ線、2024年3月からはバンクーバー線に新規就航し、就航地点は北米・アジアを中心に9地点まで増加しております。ZIPAIRは現在の8機体制から2025年度までに10機体制へ拡大を予定しており、積極的に事業規模を拡大してまいります。中国線の需要が少しずつ回復する中、スプリング・ジャパンは3年8カ月ぶりに成田＝上海線の運航を再開しており、ジェットスター・ジャパン株式会社を含めた特徴の異なるLCC3社による成田空港をハブとしたネットワーク構築に努め、若年層やファミリー層等、新たな人流の創出を目指してまいります。

(マイル・ライフ・インフラ事業領域)

2024年1月よりJALグローバルクラブが生まれ変わり、単年度のみのご搭乗実績によるステイタス進呈から、お客様の生涯を通じたJAL便のご利用および、日常生活のさまざまなサービスのご利用で、ステイタスポイントがたまり続ける「JAL Life Status プログラム」を開始しました。また、混雑する時期でもマイルで予約できる「特典航空券PLUS」のご利用も増えており、マイルのためやすさ・つかいやすさ向上に取り組んでおります。日常生活のさまざまなシーンでマイルをためて、JALならではの特別な体験へマイルを交換できる「JALマイルライフ」を引き続き推進してまいります。さらに、外国航空会社便のグランドハンドリングの受託便数も順調に回復しております。非航空事業領域では、今後も人やモノのつながりを創造し、新たな収益源にするとともに、つながりを新たな航空需要に結びつけ、航空事業の収益拡大につなげてまいります。

費用面においては、燃油費は復便による使用量の増加の影響を受け、前年より増加しておりますが、燃油市況は比較的安定して推移いたしました。各種費用も供給量の増加や世界的なインフレーションの進行により増加傾向にありますが、コスト抑制努力やイールド向上により対応し、前年対比で大きく増益となりました。今後も、さらなるイールド向上や生産性向上等により収益性向上に努めてまいります。

(今後の見通し)

「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画」のうち、最初の3年間の終了し、その実績や経営環境の変化等を踏まえて、当社グループは2024年3月21日に「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2024」を発表いたしました。同中期経営計画の完遂に向け努力してまいります。

2024年3月期はコロナ禍が収束した新たな環境において、EBITはようやく1,000億円を超える利益水準への回復を達成いたしました。2025年3月期は事業構造改革の推進によりさらなる成長を実現してまいります。2025年3月期の通期連結業績予想につきましては、同中期経営計画ローリングプランでお示した事業環境等を踏まえ、国際線旅客の需給バランスはタイトな状況が続くと想定して、連結売上収益1兆9,300億円、EBIT1,700億円、親会社の所有者に帰属する当期利益は1,000億円、と予想いたします。

なお、算出にあたり、米ドル円為替レートは145円、航空燃油費の一指標であるシンガポール・ケロシンの市場価格を1バレルあたり110米ドルとしています。

3) キャッシュ・フローの状況

当連結会計年度のキャッシュ・フローの状況については、「(1) 経営成績等の状況の概要 キャッシュ・フローの状況」に記載のとおりです。

b. 経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容

2023年度は、新型コロナウイルス感染症の影響が収束した新たな環境において、EBITは1,000億円を超える水準へ回復いたしました。一方で、不安定な世界情勢、物価高騰や航空・観光業界の人材不足といった、社会全体に共通する新たな課題が顕在化しております。また、SDGs達成や気候変動に対する社会の意識はさらに高まり、企業はESG経営を強く意識した上でその対応を加速していくことが求められております。このような経営環境の変化を踏まえ、当社は、「中期経営計画ローリングプラン2024」を策定し、ESG戦略を価値創造ストーリーに基づく最上位の戦略と定め、2025年度における中期経営計画の達成と、中長期的な成長に向けた取り組みを加速・具体化いたします。当社グループは、社会インフラ・ライフラインとしての責務を果たし、「安全・安心」と「サステナビリティ」を成長のエンジンとして、「JAL Vision 2030」の実現を目指して全社員一丸となって進んでまいります。

ｃ．資本の財源及び資金の流動性

１）財務戦略の基本的な考え方

当社グループは、強固な財務体質と高い資本効率を両立しつつ、企業価値向上のために戦略的に経営資源を配分することを財務戦略の基本方針としております。

強固な財務体質の維持に関しては、格付評価上の自己資本比率の水準を50%程度に保ち、「シングルAフラット」以上の信用格付（日本の格付機関）の取得・維持を目指し、リスク耐性の強化を図ります。

同時に、持続的な成長に向けた取り組みも加速させます。設備投資に関しては、早期に新機材を導入するとともに、LCC事業領域の拡大を図り、グループとしての成長を加速します。

２）経営資源の配分に関する考え方

当社グループは、新型コロナウイルス感染拡大により甚大なる影響を受けた経験を踏まえ、適正な手元現預金の水準について検証を実施した結果、イベントリスク発生時に大きな影響を受ける旅客収入規模に応じ、航空券払戻リスクにも一定程度耐えうる水準を設定しております。リスク耐性の強化および資産効率の両立を図るべく、旅客収入の5.0～5.6カ月分（毎月末）を安定的な経営に必要な手元現預金水準（コミットメントライン含む）として確保してまいります。

ESG戦略を加速するための投資を前向きに推進しつつ、業績の回復に伴い、配当性向35%程度の早期実現を目指して株主還元も拡大させることで、企業価値向上に資する経営資源の配分に取り組んでまいります。

３）資金需要の主な内容

当社グループの資金需要は、営業活動に係る資金支出では、航空運送事業に関わる燃油費、運航施設利用費、整備費、航空販売手数料、機材費（航空機に関わる償却費、賃借料、保険料など）、サービス費（機内・ラウンジ・貨物などのサービスに関わる費用）、人件費などがあります。

また、投資活動に係る資金支出は、成長を加速させるための省燃費機材の導入等の資産投資のほか、生産性向上を目的とした人財投資や、企業価値向上に資するSAF購入等のESG推進費用等があります。

４）資金調達

当社グループは、事業活動の維持および将来の成長のために必要な資金について、安定的かつ機動的に確保することに努めております。

設備投資は、内部資金および外部資金を有効に活用して実施してまいります。設備投資額は営業キャッシュ・フローの範囲内とすることを原則としておりますが、十分な手元流動性の確保、資金調達手段の多様化、資本効率の向上を企図し、主要な事業資産である航空機などの調達に当たっては、金融機関からの借入、社債の発行、航空機リース等の有利子負債を一部活用しております。また、ESG投資の推進に向けては、2023年6月に当社として2回目となるトランジションボンドを発行するなど、今後もESGファイナンスを積極的に活用してまいります。

当社は従前から、安定的な外部資金調達能力の維持向上は重要な経営課題と認識しており、資金調達能力の源泉である強固な財務体質の維持向上に努めてまいります。また、当社は国内2社の格付機関から信用格付を取得しております。本報告書提出時点において、日本格付研究所の格付は「シングルA（安定的）」、格付投資情報センターの格付は「シングルA マイナス（安定的）」となっております。また、主要な取引先金融機関とは良好な取引関係を維持しており、健全な財務体質を有していることから、必要な運転資金、投資資金の調達に関しては問題ないと認識しています。コロナ禍を耐え抜くために機動的な資金調達を実施したことで、有利子負債残高はこの3年間で大幅に増加しましたが、2024年3月末時点においても、格付評価上の自己資本比率は41.0%（注1）、ネットD/Eレシオは0.0倍（注2）と、航空業界においては世界最高レベルの強固な財務基盤を維持できております。

（注）1．格付評価上の自己資本比率=格付評価上の自己資本/総資産

2．格付評価上のネットD/Eレシオ=(格付評価上の有利子負債-現金及び現金同等物)/格付評価上の自己資本

d. 経営方針・経営戦略、経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等

「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画」において、以下を経営目標としております。

(安全・安心)

経営目標である「航空事故(注1)ゼロ・重大インシデント(注2)ゼロ」を達成し、安全のリーディングカンパニーを目指します。目標達成に向けて、安全・安心を最優先に考える文化・意識の継承と継続的な浸透を更に進めるとともに安全・安心を取り巻く社内外の環境変化に対応するために、以下を重点に取り組んでまいります。

- ・デジタル技術で安全を強化
 - 飛行中の揺れを自動で感知し、他機へ共有する新たなシステムの導入
 - 航空機の故障を予測し壊れる前に直す取組みの推進
 - 業界全体での滑走路誤侵入対策の実施
- ・次世代への安全への継承
 - 実運航を支援する専門人材育成プログラムの開始
 - 多様な人材に安全を継承する取組みの実施(三現主義)
 - 運航乗務員のメンタルヘルス支援の仕組み構築

2023年度は目標未達成となっておりますが、発生した事案を踏まえて再発防止策を強化し、安全で安心できる社会の実現に向けて取り組んでまいります。

指標	2025年度までの目標	2023年度実績
航空事故	0件	1件(注3)
重大インシデント	0件	1件(注4)

- (注) 1. 航空機の運航によって発生した人の死傷(重傷以上)、航空機の墜落、衝突または火災、航行中の航空機の損傷(大修理相当)等
2. 航空事故には至らないものの、その恐れがあったと認められる事態。滑走路からの逸脱、非常脱出等
3. 航空事故: 2024年1月2日、日本航空516便において、着陸後、海上保安庁の航空機と衝突し、滑走路脇で停止、炎上した事案。
4. 重大インシデント: 2023年7月12日、日本航空585便において、着陸時の予備燃料が不足した事案。

お客さまに心地よい安心をお届けするため、顧客満足度はNPS(Net Promoter Score)を指標とし、目標達成に向け取り組んでいます。2023年度は、お客さまの航空のご利用がより一層進んだ中、各種商品・サービス品質の向上を図ってまいりました。

国際線では新機材であるA350-1000を導入し、「Design Your Story」をコンセプトとしたサービスを開始するなど、国内線・国際線を通じて、お客さま一人ひとりの価値観にこれまで以上に寄り添った体験づくりに注力しました。また、客室乗務員の接客や保安対応などを中心に、サービスの信頼性にも高評価をいただきました。

外部機関からの評価では、2023年9月に日本で唯一の3年連続となるAPEX(注1)の「WORLD CLASS」(注2)を受賞したほか、2024年4月には7年連続でのSKYTRAX(注3)「5スター」(注4)の認定を受けました。引き続き、お客さまの多様なニーズや社会課題に合わせて商品・サービスを提供し、世界トップレベルの顧客体験を実現いたします。

指標	2025年度までの目標 (2021年度期初対比)	2023年度実績 (2021年度期初対比)
NPS 国内線	+4.0ポイント	+6.8ポイント
NPS 国際線	+4.0ポイント	+3.3ポイント

- (注) 1. お客さまの搭乗体験向上のために航空会社や航空関連メーカー、旅行関連企業などで構成する米国を拠点とする非営利団体
2. ポストコロナ時代に航空会社へ求められる最も重要な価値を「サステナビリティ」、「安全・安心とウェルビーイング」、「サービス品質」と定め、世界トップレベルの評価を認定するアワード
3. 英国を拠点とする航空会社の格付け会社
4. 格付けプログラム「ワールド・エアライン・スター・レーティング」において世界最高品質を示す評価

(財務)

これまで築き上げた高い収益性と強固な財務安定性を兼ね備えつつ、成長に向けた積極的な投資および経営資源の有効活用により常に成長し続けるために、「EBITマージン(売上高利益率)2025年度に10%以上を達成、ROIC(投資利益率)2025年度に9%を達成、EPS(1株当たり純利益)2025年度に290円レベルを達成」を目指します。2023年度は未達成となっておりますが、高い収益性と強固な財務安定性を目指してまいります。

指標	2025年度までの目標	2023年度実績
EBITマージン(売上高利益率)(注1)	10%以上	8.8%
ROIC(投資利益率)(注2)	9%	7.3%
EPS(1株当たり純利益)	290円レベル	219円

(注)1. EBITマージン = EBIT / 売上収益

2. 投資利益率(ROIC) = EBIT(税引後) / 期首・期末固定資産(*)平均

*固定資産 = 棚卸資産 + 非流動資産 - 繰延税金資産 - 退職給付に係る資産

なお、ROICは社会的価値を考慮した新しい投資効率指標として、「サステナブルROIC(仮称)」の導入を今後検討してまいります。

(サステナビリティ)

環境目標について、「省燃費機材への更新」「運航の工夫」「持続可能な航空燃料(SAF)の活用」によるCO2排出量削減と、客室・ラウンジでの新規石油由来プラスチック全廃、および貨物・空港での環境配慮素材配合への置き換えによる使い捨てプラスチック削減に取り組んでまいります。

地域社会目標について、多くの人々やさまざまな物の流動を創出し、航空会社の根源的な価値である輸送力を活かして、地域活性化に貢献してまいります。

DEI推進目標について、女性社員の意思決定への参画をさらに促すほか、多様な人財の登用と活躍を推進し、会社の持続的な成長と発展に向けて努めてまいります。

	指標	2025年度までの目標	2023年度実績
環境	CO2削減	総排出量909万トン未満 (2019年度実績)	907万トン
	使い捨てプラスチック削減	新規石油由来全廃 環境配慮素材へ100%変更	新規石油由来を58%廃止 環境配慮素材へ91%変更
地域社会	国内の旅客(注)・貨物輸送量	2019年度対比 + 10%	旅客+2% 貨物 15%
人	グループ内女性管理職比率	30%	29.8%

(注) 観光需要喚起や新規流動の創造による旅客数の増

5【経営上の重要な契約等】

重要な契約の内容

会社名	契約の名称 または種類	契約の内容	契約相手先	締結年月	契約期間	国名
日本航空 株式会社	航空機調達契約 (注)	ボーイング社製787型航空機の発注に関する契約	ザ・ボーイング・カンパニー	2005年 5月	-	米国
	アライアンス	世界的な航空連合であるワンワールドへの加盟に際し、基本的な規約事項を定めた契約	ワンワールドマネジメントカンパニーおよび加盟各社	2007年 4月	解約しない 限り継続	米国
	アメリカン航空との共同事業	アメリカン航空との包括的な業務提携に関する契約	アメリカン航空	2010年 2月	5年経過後 は自動更新	米国
	航空機調達契約 (注)	エアバス社製A350型航空機の発注に関する契約	エアバス	2013年 10月	-	仏国
	ブリティッシュ・エアウェイズ、フィンランド航空およびイベリア航空との共同事業	ブリティッシュ・エアウェイズ、フィンランド航空およびイベリア航空との包括的な業務提携に関する契約	ブリティッシュ・エアウェイズ、フィンランド航空およびイベリア航空	2016年 10月	5年経過後 は自動更新	英国 フィンランド スペイン
	マレーシア航空との共同事業	マレーシア航空との包括的な業務提携に関する契約	マレーシア航空	2020年 4月	5年経過後 は自動更新	マレーシア
航空機調達契約 (注)	ボーイング社製737型航空機の発注に関する契約	ザ・ボーイング・カンパニー	2023年 3月	-	米国	

(注) 当該契約に基づく航空機の調達については、「第3 設備の状況 3 設備の新設、除却等の計画 (1) 重要な設備の新設等」に記載しております。

6【研究開発活動】

研究開発費を発生させる活動はありません。

第3【設備の状況】

1【設備投資等の概要】

当連結会計年度の設備投資については、総額218,075百万円（無形資産含む。）です。

当社グループは、運航効率を改善するための新型航空機導入に関する設備投資や、多様化する顧客ニーズに対応するための競争力投資、利便性向上・効率化を目的としたシステム投資を含む無形資産に関する設備投資等を行っております。

当連結会計年度に実施した設備投資の主な内容は、航空機5機（エアバスA350-1000型3機、ボーイング787-8型1機、ATR42-600型1機）の新規購入および航空機購入のための前払金の支払いです。なおボーイング767-300型2機を貨物専用機に改修しました。

また、次の主要な設備を除売却しており、その内訳は次のとおりです。

会社名	設備の内容	異動時期
提出会社	航空機 (エアバスA350-900型1機)	2024年1月 1機除却
	(ボーイング777-200型3機)	2023年5月 2機売却 2023年12月 1機売却

2【主要な設備の状況】

(1) 航空機

提出会社

2024年3月31日

機種	機数(機)	座席数	帳簿価額(百万円)
エアバスA350型	14(4)	239席～391席	279,982
ボーイング777型	13	244席	12,764
ボーイング787型	50(3)	186席～291席	345,008
ボーイング767型	16(9)	199席～261席	13,095
ボーイング737型	34(9)	144席～165席	62,345
エンブラエルERJ170/190型	32	76席～95席	39,084
その他の機材	0(4)	-	64,179
合計	159(29)		816,460

(注) 1. リース中のものを()外数で示しております。

2. 航空機リース契約の概要は次のとおりです。

機種	機数(機)	契約相手先	リース期間(注)
エアバスA350型	4	エフティージェュエルリーシング有限会社 他4社	2032年3月29日
ボーイング787型	3	エフシーグリーンリーシング有限会社 他4社	2031年1月28日
ボーイング767型	9	合同会社 B eleven	2026年3月22日
ボーイング737型	9	APTREE Aviation Trading 1 Co., Ltd 他5社	2031年6月26日
その他の機材	4	ヤマト運輸株式会社 他1社	2029年4月10日

(注) リース期間は当該機種の最終日を表示しております。

国内子会社

2024年3月31日

会社名	機種	機数(機)	座席数	帳簿価額(百万円)
株式会社ジェイエア	その他の機材	-	-	37
日本エアコミューター株式会社	ATR42-600/72-600型	10(1)	48席～70席	7,961
	その他の機材	-	-	1,509
株式会社北海道エアシステム	ATR42-600型	4	48席	6,282
	その他の機材	-	-	851
日本トランスオーシャン航空株式会社	ボーイング737型	13	165席	30,594
	その他の機材	-	-	281
琉球エアコミューター株式会社	デ・ハビランドDHC-8-400CC型	5	50席	0
	その他の機材	-	-	334
スプリング・ジャパン株式会社	ボーイング737型	0(6)	189席	7,094
	合計	32(7)		54,948

(注) 1. リース中のものを()外数で示しております。

2. 航空機リース契約の概要は次のとおりです。

機種	機数(機)	契約相手先	リース期間(注)
ボーイング737型	6	BOCアピエーション 他3社	2030年4月28日
ATR42-600型	1	但馬空港ターミナル株式会社	2033年7月19日

(注) リース期間は当該機種の最終日を表示しております。

(2) 事業所
提出会社

2024年3月31日

事業所名 (所在地)	設備の内容	帳簿価額(百万円)				従業員数 (名)	
		建物及び 構築物	機械装置及 び運搬具 (注4) (注5)	土地 (面積㎡) (注1)	その他 (注2) (注5)		合計
本社等		14,649	8,211	737 (13,509) [305,812]	7,479	31,077	10,603
本社他 (東京都品川区他)	事務所設備	267					2,294
羽田地区事業所 (東京都大田区)	空港設備	9,844		- (-) [107,842]			8,279
成田地区事業所 (千葉県成田市)	空港設備	1,563		- (-) [195,634]			30
その他 (注3)	その他設備	2,974		737 (13,509) [2,335]			-
国内事業所							
支店・営業所 空港支店・空港所	事務所設備及び 空港設備	11,313	3,926	- (-) [84,704]	1,710	16,950	584
海外事業所							
支店・営業所 空港支店・空港所	事務所設備及び 空港設備	1,049	127	9 (52) [1,455]	186	1,373	2,604

(注) 1. 賃借している土地の面積については、[]で外書きしております。

2. その他の資産には建設仮勘定を含んでおりません。

3. その他は主として厚生施設、社宅です。

4. 「機械装置及び運搬具」等の事業所ごとの内訳については少額であるため記載を省略しております。

5. 帳簿価額は日本基準に基づく金額を記載しております。

国内子会社

2024年3月31日

会社名	事業所名 (所在地)	設備の内容	帳簿価額(百万円)					従業員数 (名)
			建物及び 構築物	機械装置 及び運搬 具	土地 (面積㎡) (注1)	その他 (注2)	合計	
日本エアコミューター株式会社	本社事業所等 (鹿児島霧島市)	空港設備	463	782	- (-) [11,360]	207	1,453	414
日本トランスオーシャン航空株式会社	本社事業所等 (沖縄県那覇市)	空港設備	781	196	- (-) [19,290]	99	1,076	924
ジャルロイヤルケータリング株式会社	本社工場等 (千葉県成田市)	機内食設備	1,829	672	- (-) [26,347]	122	2,623	490
株式会社JALUX	本社事業所等 (東京都港区)	事務所設備	447	1	- (12,234) [-]	2,619	3,067	422

- (注) 1. 賃借している土地の面積については、[]で外書きしております。
 2. その他の資産には投資不動産が含まれておりますが、建設仮勘定を含んでおりません。
 3. 帳簿価額は日本基準に基づく金額を記載しております。

3【設備の新設、除却等の計画】

(1) 重要な設備の新設等

設備の内容	投資予定額		契約年月	受領予定時期	資金調達方法
	総額 (百万円)	既支払額 (百万円)			
航空機	1,052,522	128,888	2005年5月 ~ 2023年3月	2024年度 6機 2025年度以降 29機	自己資金および有利子 負債等外部資金調達

(注) 1. 上記は当社の設備投資の計画です。当社は持続的な成長と資産効率向上の両立に向けて、常に設備投資の計画を見直しており、今後の航空需要、当社の財務状況、航空機メーカーとの交渉状況等によって、具体的な設備投資は上記と異なる可能性があります。

2. 上記の受領予定機材以外に、42機の導入を決定しております。

(2) 重要な設備の除却等

2024年度中に、提出会社である日本航空株式会社は、ボーイング777型機3機を売却する予定です。

(3) 重要な設備の改修等

2024年度中に、提出会社である日本航空株式会社は、ボーイング767型機1機を貨物専用機に改修する予定です。

第4【提出会社の状況】

1【株式等の状況】

(1)【株式の総数等】

株式の総数

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	700,000,000
第1種優先株式	12,500,000
第2種優先株式	12,500,000
第3種優先株式	12,500,000
第4種優先株式	12,500,000
計	750,000,000

(注) 当社定款第6条に次のように規定しております。

「当社の発行可能株式総数は、7億5000万株とし、各種類の株式の発行可能種類株式総数は、次のとおりとする。

普通株式	7億株
第1種優先株式	1250万株
第2種優先株式	1250万株
第3種優先株式	1250万株
第4種優先株式	1250万株」

発行済株式

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2024年3月31日)	提出日現在発行数 (株) (2024年6月19日)	上場金融商品取引所名又は登録 認可金融商品取引業協会名	内容
普通株式	437,143,500	437,143,500	東京証券取引所 プライム市場	完全議決権株式であり かつ、権利内容に何ら 限定のない当社の標準 となる株式です。単元 株式数は100株です。
計	437,143,500	437,143,500	-	-

(2)【新株予約権等の状況】

【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3) 【行使価額修正条項付新株予約権付社債券等の行使状況等】

該当事項はありません。

(4) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (千株)	発行済株式 総数残高 (千株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
2019年11月8日 (注1)	5,818	343,210	-	181,352	-	174,493
2020年3月13日 (注2)	6,067	337,143	-	181,352	-	174,493
2020年11月25日 (注3)	90,869	428,013	83,461	264,813	83,461	257,955
2020年12月23日 (注4)	9,130	437,143	8,386	273,200	8,386	266,341

- (注) 1. 2019年10月23日開催の取締役会決議に基づき、同年11月8日に自己株式5,818千株を消却し、発行済株式数が5,818千株減少しています。
2. 2019年10月31日開催の取締役会決議に基づき、2020年3月13日に自己株式6,067千株を消却し、発行済株式数が6,067千株減少しています。
3. 2020年11月6日開催の取締役会決議に基づき、2020年11月25日に公募による新株発行を行い、発行済株式数が90,869千株増加しています。
4. 2020年11月6日開催の取締役会決議に基づき、2020年12月23日に第三者割当による新株発行を行い、発行済株式数が9,130千株増加しています。

(5) 【所有者別状況】

2024年3月31日現在

区分	株式の状況(1単元の株式数100株)							単元未満株式の状況 (株)	
	政府及び 地方公共団体	金融機関	金融商品 取引業者	その他の 法人	外国法人等		個人その他		計
					個人以外	個人			
株主数(人)	1	104	54	4,379	754	5,230	434,239	444,761	-
所有株式数 (単元)	15	1,220,370	155,181	353,983	750,643	23,590	1,863,492	4,367,274	416,100
所有株式数の 割合(%)	0.00	27.95	3.55	8.11	17.19	0.54	42.66	100	-

(注) 自己保有株式136,327株は、「個人その他」の欄に1,363単元、「単元未満株式の状況」に27株含まれております。

(6)【大株主の状況】

2024年3月31日現在

氏名又は名称	住所	所有株式数 (株)	発行済株式(自己株式を除く。)の 総数に対する所有 株式数の割合 (%)
日本マスタートラスト信託銀行 株式会社(信託口)	東京都港区赤坂1丁目8番1号 赤坂イン ターシティAIR	80,412,000	18.40
株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	東京都中央区晴海1丁目8-12	27,266,200	6.23
京セラ株式会社	京都府京都市伏見区竹田鳥羽殿町6番地	7,638,400	1.74
J P モルガン証券株式会社	東京都千代田区丸の内2丁目7-3 東京ビ ルディング	5,107,711	1.16
株式会社大和証券グループ本社	東京都千代田区丸の内1丁目9-1	5,000,000	1.14
GOVERNMENT OF NORWAY (常任代理人 シティバンク、エ ヌ・エイ東京支店)	BANKPLASSEN 2, 0107 OSLO 1 OSLO 0107 NO (東京都新宿区新宿6丁目27番30号)	4,216,486	0.96
STATE STREET BANK WEST CLIENT - TREATY 505234 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	1776 HERITAGE DRIVE, NORTH QUINCY, MA 02171, U.S.A. (東京都港区港南2丁目15-1 品川インター シティA棟)	3,346,162	0.76
BBH BOSTON CUSTODIAN FOR BLACKROCK GLOBAL ALLOCATION FUND, INC. 620313 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	100 BELLEVUE PARKWAY, WILMINGTON DELAWARE 19809, USA (東京都港区港南2丁目15-1 品川インター シティA棟)	2,955,500	0.67
THE BANK OF NEW YORK 134088 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	BOULEVARD ANSPACH 1, 1000 BRUSSELS, BELGIUM (東京都港区港南2丁目15-1 品川インター シティA棟)	2,673,100	0.61
HSBC HONG KONG-TREASURY SERVICES A/C ASIAN EQUITIES DERIVATIVES (常任代理人 香港上海銀行東 京支店)	1 QUEEN'S ROAD CENTRAL, HONG KONG (東京都中央区日本橋3丁目11-1)	2,532,209	0.57
計	-	141,147,768	32.24

- (注) 1. 上記株主の所有株式数には、信託業務または株式保管業務に係る株式数が含まれている場合があります。
2. 発行済株式(自己株式を除く。)の総数に対する所有株式数の割合は、小数点第3位以下を切捨処理しております。
3. 当社が航空法および定款に基づき株主名簿への記録を拒否した株式(外国人等持株調整株式)はありません。
4. 三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社およびその共同保有者から、2023年6月6日付で提出された大量保有報告書により、2023年5月31日現在で次のとおり株式を保有している旨の報告を受けておりますが、当社として2024年3月31日現在における実質所有株式の確認ができませんので、上記大株主の状況には含めておりません。

氏 名 又 は 名 称	保有株券等の数(株)	株券等保有割合(%)
三井住友トラスト・アセットマネジメント株式会社	15,854,300	3.63
日興アセットマネジメント株式会社	12,418,400	2.84
合 計	28,272,700	6.47

5. ブラックロック・ジャパン株式会社およびその共同保有者から、2023年7月19日付で提出された大量保有報告書により、2023年7月14日現在で次のとおり株式を保有している旨の報告を受けておりますが、当社として2024年3月31日現在における実質所有株式の確認ができませんので、上記大株主の状況には含めておりません。

氏名又は名称	保有株券等の数(株)	株券等保有割合(%)
ブラックロック・ジャパン株式会社	9,853,600	2.25
ブラックロック・アドバイザーズ・エルエルシー (BlackRock Advisers, LLC)	3,623,062	0.83
ブラックロック・インベストメント・マネジメント・エルエルシー (BlackRock Investment Management LLC)	819,566	0.19
ブラックロック(ルクセンブルグ)エス・エー (BlackRock (Luxembourg) S.A.)	2,081,700	0.48
ブラックロック・アセット・マネジメント・アイルランド・リミテッド (BlackRock Asset Management Ireland Limited)	872,311	0.20
ブラックロック・ファンド・アドバイザーズ (BlackRock Fund Advisors)	2,445,500	0.56
ブラックロック・インスティテューショナル・トラスト・カンパニー、エヌ・エイ (BlackRock Institutional Trust Company, N.A.)	2,207,461	0.50
合計	21,903,200	5.01

6. 野村証券株式会社およびその共同保有者から、2023年10月6日付で提出された大量保有報告書により、2023年9月29日現在で次のとおり株式を保有している旨の報告を受けておりますが、当社として2024年3月31日現在における実質所有株式の確認ができませんので、上記大株主の状況には含めておりません。

氏名又は名称	保有株券等の数(株)	株券等保有割合(%)
野村証券株式会社	758,551	0.17
野村アセットマネジメント株式会社	27,057,800	6.19
合計	27,816,351	6.36

(7)【議決権の状況】
 発行済株式

2024年3月31日現在

区分	株式数(株)	議決権の数(個)	内容
無議決権株式	-	-	-
議決権制限株式(自己株式等)	-	-	-
議決権制限株式(その他)	-	-	-
完全議決権株式(自己株式等)	(自己保有株式) 普通株式 136,300 (相互保有株式) 普通株式 30,600	-	-
完全議決権株式(その他)	普通株式 436,560,500	4,365,605	完全議決権株式であり、かつ、権利内容に何ら限定のない当社の標準となる株式であり、単元株式数は100株です。
単元未満株式	普通株式 416,100	-	-
発行済株式総数	437,143,500	-	-
総株主の議決権	-	4,365,605	-

(注)「単元未満株式」の「株式数(株)」欄には、自己保有株式27株が含まれております。

自己株式等

2024年3月31日現在

所有者の氏名又は名称	所有者の住所	自己名義所有株式数(株)	他人名義所有株式数(株)	所有株式数の合計(株)	発行済株式総数に対する所有株式数の割合(%)
(自己保有株式) 日本航空株式会社	東京都品川区東品川2丁目4番11号	136,300	-	136,300	0.03
(相互保有株式) 株式会社エージーピー	東京都大田区羽田空港1丁目7-1	30,000	-	30,000	0.01
(相互保有株式) 岩手県空港ターミナルビル株式会社	岩手県花巻市東宮野目第2地割53番地	600	-	600	0.00
計	-	166,900	-	166,900	0.04

(8) 【役員・従業員株式所有制度の内容】

当社役員に対する業績連動型株式報酬制度について

当社は、2017年6月22日開催の定時株主総会にて「取締役の金銭による報酬等の額改定および業績連動型株式報酬制度導入の件」が原案どおり承認可決されたことを受けて、2017年7月1日より、取締役（社外取締役を除く）を対象に、当社の中長期的な企業価値の持続的向上および株主との利害の共有をより一層促進することを目的として業績連動型株式報酬制度を導入いたしました。

制度の概要

業績連動型株式報酬制度（以下、本株式報酬制度）は、每期、対象取締役に対して、終了した直近の連続する3事業年度（以下連続した3事業年度を「業績評価期間」といいます。なお、1事業年度が終了する毎に次の事業年度を初年度として連続する3事業年度を対象とする業績評価期間が開始され、2019年度以降の任意の一時期には3つの業績評価期間が併存することになります。）における当社の業績等の結果に応じて、当該業績評価期間内の各対象取締役の職務執行の対価として、業績評価期間終了の翌事業年度に（ただし、下記 b の場合には、取締役退任後相当期間内に）金銭報酬債権を付与し、当社が各対象取締役から当該金銭報酬債権の全部を現物出資財産として給付を受けることにより、当社普通株式を交付する（ただし、下記 b の場合には、当社普通株式の交付に代えて金銭を支給する）ものです。普通株式の交付は、当社による株式の発行または自己株式の処分のいずれかの方法によります。

本株式報酬制度による金銭報酬債権の付与は、2017年度を初年度とし終了年度を2019年度とする業績評価期間より、毎年行うこととします。

なお、対象取締役に対しては、本株式報酬制度により交付を受けた当社普通株式について、一定の売却制限が課されます。

本株式報酬制度は、対象取締役に対して当社の業績等の目標に対する達成度合い等および当社株式の株価の変動に見合う価値相当分の当社普通株式（またはこれに代わる金銭）を交付することにより、当社の中長期的な企業価値の持続的向上および株主との利害の共有をより一層促進することを目的とするものです。

本株式報酬制度に係る金銭報酬債権の報酬額の算定方法および上限

各対象取締役に支給する金銭報酬債権の報酬の額は、下記 b に定める場合を除き、下記 に定める個人別交付株式数に1株あたりの払込金額を乗じた金額とします。

[各対象取締役に支給する金銭報酬債権の報酬額 = 個人別交付株式数 × 1株あたりの払込金額]

1株あたりの払込金額は、当社普通株式の交付を決議する取締役会の開催日の前営業日における東京証券取引所における当社普通株式の終値等払込期日における当社普通株式の公正な価格とし、以下の払込金額上限値を上限とします。

（払込金額上限値）

払込に充てられる金銭報酬債権が対価となる職務執行の対象期間である業績評価期間の満了時点から起算して前後各3カ月間（計6カ月間）の東京証券取引所における当社普通株式の普通取引の終値の最高値

金銭報酬債権の報酬の各業績評価期間あたりの総額（下記 b に定める場合の金銭報酬債権の報酬の額を含む。）は、下記 に定める1業績評価期間あたりの「上限交付株式数」に、1株あたり上記の払込金額上限値を乗じた額を上限とします。

[金銭報酬債権の報酬の総額の上限 = 上限交付株式数 × 払込金額上限値]

対象取締役に交付する当社普通株式の数の算定方法および上限

各対象取締役に交付する当社普通株式の数（以下「個人別交付株式数」といいます。）の算定方法は次のとおりとし、その総数の上限（以下「上限交付株式数」といいます。）は、1業績評価期間あたり、100,000株（注）といたします。

（注）2017年3月末日現在の発行済株式総数353,715,800株の約0.03%

(個人別交付株式数の算定方法)

個人別交付株式数は、基準交付株式数に、業績評価期間における当社の業績等の目標に対する達成度合い等に基づく業績評価係数を乗じることにより算定されます。

$$[\text{個人別交付株式数} = \text{基準交付株式数} \times \text{業績評価係数}]$$

なお、当該算定方法によって算定された個人別交付株式数の総数が、上限交付株式数を超えるおそれがある場合には、上限交付株式数を超えない範囲で、各対象取締役に対して交付する株式数を案分比例等の合理的な方法により減少させます。

基準交付株式数は、取締役の役位ごとに定められる基準額を業績評価期間の開始日前1カ月間の東京証券取引所における当社普通株式の普通取引の終値の平均値(1円未満の端数は切り上げ)で除した数といたします。また、業績評価係数は、業績評価期間における中期経営計画で重視する経営指標等の業績の目標に対する達成度合い等の結果に基づき算定されます。

対象取締役に対する当社普通株式の交付要件等

- a. 業績評価期間中の在任を要件として、当社普通株式を交付いたします。
業績評価期間中に新たに対象取締役に就任した場合または対象取締役が任期満了により退任した場合には、各業績評価期間に対する在任期間に応じて当社普通株式を交付いたします。
- b. 業績評価期間中に対象取締役が死亡または疾病・障害などやむを得ない事由として当社が認める事由による辞任により退任した場合は、退任後相当期間内に、退任前に終了した事業年度までの業績評価等に基づきかつ在任期間に応じて算定される個人別交付株式数に付与を決議する取締役会の開催日における当社普通株式の1株あたりの公正な価格を乗じた金額の金銭報酬債権を付与し、当該普通株式の交付に代えて、当該金銭報酬債権の額の金銭を支給することといたします。

なお、本株式報酬制度における在任期間は、2017年6月22日開催の定時株主総会後の2017年7月1日から起算することとし、本株式報酬制度導入前から対象取締役に就任している取締役についても、2017年6月22日開催の定時株主総会終結の時をもって新たに対象取締役に就任したものと本株式報酬制度における在任期間を計算いたします。

株式分割・併合における取扱い

業績評価期間中に、株式分割(当社普通株式の株式無償割当てを含む。以下同じ。)・併合が発生する場合には、分割・併合の比率に応じて対象取締役に対する「個人別交付株式数」「上限交付株式数」を調整いたします。

(ご参考)

当社は、2017年6月22日開催の定時株主総会で「取締役の金銭による報酬等の額改定および業績連動型株式報酬制度導入の件」が原案どおり承認可決されたことを受けて、当社の取締役を兼務しない執行役員に対しても、同様の業績連動型株式報酬制度を導入いたしました。なお、対象取締役および執行役員を合わせた1業績評価期間あたりの上限交付株式数は、290,000株(注)といたします。

(注) 2017年3月末日現在の発行済株式総数353,715,800株の約0.08%

2【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】 普通株式

(1)【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2)【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3)【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

区分	株式数(株)	価額の総額(円)
当事業年度における取得自己株式	36	108,242
当期間における取得自己株式	1	2,848

(注) 当期間における取得自己株式には、2024年6月3日からこの有価証券報告書提出日までの単元未満株式の買取りによる株式は含まれておりません。

(4)【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

区分	当事業年度		当期間	
	株式数(株)	処分価額の総額 (百万円)	株式数(株)	処分価額の総額 (百万円)
引き受ける者の募集を行った取得自己株式	-	-	-	-
消却の処分を行った取得自己株式	-	-	-	-
合併、株式交換、株式交付、会社分割に係る 移転を行った取得自己株式	-	-	-	-
その他	-	-	-	-
保有自己株式数	136,327	-	136,327	-

3【配当政策】

当社は、株主の皆さまへの還元を経営の最重要事項のひとつとしてとらえており、将来における企業成長と経営環境の変化に対応するための投資や強固な財務体質構築に資する内部留保を確保しつつ、継続的・安定的な配当に加え、自己株式の取得を柔軟に行うことで、株主の皆さまへの還元を積極的に行うことを基本方針としております。

配当金額については、配当性向を概ね35%程度を目安としつつ、継続性・安定性および予測可能性を重視して決定してまいります。加えて、自己株式の取得については、当社の財務状況などを見据え、積極的かつ柔軟に実施を検討いたします。これにより、当社は、ステークホルダーの皆さまへの期間利益および経営資源の適切な配分を実施することで、配当金総額と自己株式取得額の合計額を踏まえた総還元性向について、概ね35%から50%程度の範囲となるよう努めてまいります。

また、資本効率の向上にも継続的に取り組み、配当金総額と自己株式取得額の合計額を株主に帰属する資本で除した「株主資本総還元率」の水準にも留意し、同指標については概ね3%以上となるよう努めてまいります。

当社は中間配当と期末配当の年2回の剰余金の配当を行うことを基本方針としており、剰余金の配当の決定機関は、期末配当については株主総会、中間配当については取締役会です。なお、当社は、「取締役会の決議により、毎年9月30日を基準日として中間配当を行うことができる。」旨を定款に定めております。

2024年3月期は、通期連結業績および今後のキャッシュ・フロー創出力の見通しなどを踏まえ、期末配当を1株当たり45円とし、中間配当30円と合わせて、1株当たりの年間の配当金は75円となります。

2025年3月期は、単価のさらなる上昇による国内旅客収入の増加や、日本発需要の回復による国際旅客収入の増加を中心に増収増益を見込んでいることから、年間配当予想は1株当たり80円、うち中間配当予想は1株当たり40円といたします。業績の回復に沿って従来からの基本方針である継続的かつ安定的な株主還元の実現に努めてまいります。

なお、基準日が当事業年度に属する剰余金の配当は次のとおりです。

決議年月日	配当金の総額（百万円）	1株当たり配当額（円）
2023年10月31日 取締役会決議	13,110	30.00
2024年6月18日 定時株主総会決議	19,665	45.00

4【コーポレート・ガバナンスの状況等】

(1)【コーポレート・ガバナンスの概要】

コーポレート・ガバナンスに関する基本的な考え方

JALグループは、輸送分野における安全のリーディングカンパニーとして、存立の大前提である安全運航を堅持しつつ、お客さまに最高のサービスを提供します。また、公正な競争を通じて良い商品を提供し適正な利益を得るという経済的責任を果たすとともに、広く社会の一員としてその責務を果たし、貢献する企業グループであることを念頭に事業を展開しています。

このことをふまえ、企業理念の下に、「JALフィロソフィ」を定め、適切な経営判断を迅速に行います。同時に、高い経営の透明性の下に、強い経営監視機能を発揮するコーポレート・ガバナンス体制を確立し、企業価値の向上に努め、説明責任を果たします。

取締役会は、会社法、関連法令および定款に次ぐ重要なものとして「コーポレート・ガバナンスの基本方針」を定め、コーポレート・ガバナンスを確立し、少なくとも年1回の見直しを行っています。

企業統治の体制の概要および当該体制を採用する理由

監査役会設置会社として、取締役会から独立した、独任制の監査役による強い監査機能を有するとともに、強い経営監視機能を発揮するため、役員の指名・報酬等に関する任意の委員会を設置しています。

また、意思決定の迅速化を図る観点から、当社は執行役員制度を採用しています。

〔業務執行責任者に対する監督・牽制の強化〕

取締役会

1. 取締役会

取締役会は、取締役候補、監査役候補の選任および執行役員の選任、報酬の決定、ならびに重要な意思決定を通じて、高い透明性の下、強い経営監視機能を発揮します。

そのために、

- a. 取締役会は、経営監視機能と業務執行機能を分離し、執行役員を兼務しない取締役から取締役会議長を選任します。
- b. 取締役会は、3名以上の適切な人数の独立性の高い社外取締役候補を選任するとともに、社外取締役が取締役会の3分の1以上を構成する体制とします。
- c. 2023年6月定時株主総会より、取締役会は女性取締役を複数とする体制を構築しています。
- d. 取締役および監査役は、原則として取締役会への出席率を80%以上とする旨定めています。
- e. 取締役会は、効率的な意思決定を行うため社長への適切な権限移譲を行っています。

取締役会の構成員および活動状況等は次のとおりです。

〔2024年度〕

議長： 赤坂 祐二（代表取締役会長）

提出日時点の構成員：赤坂 祐二、鳥取 三津子、斎藤 祐二、青木 紀将、柏 頼之、田村 亮、
小林 栄三、柳 弘之、三屋 裕子 （注2）

〔2023年度〕

議長：植木 義晴（取締役会長）

開催実績・出席状況：

	氏名	開催回数	出席回数
取締役 (注2)	植木 義晴	16回	14回
	赤坂 祐二	16回	15回
	清水 新一郎	16回	16回
	鳥取 三津子	13回	13回
	斎藤 祐二	13回	13回
	堤 正行	16回	16回
	小林 栄三	16回	16回
	柳 弘之	16回	16回
	三屋 裕子	13回	13回
監査役 (注3)	北田 裕一	16回	16回
	菊山 英樹	13回	13回
	加毛 修	16回	16回
	久保 伸介	16回	16回
	岡田 譲治	16回	16回

主な活動：主に下記等について議論を行いました。

a. 経営戦略関連

- ・「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2023」の進捗
 - サステナビリティに関する取り組み
 - 事業構造改革の進捗
 - 人財戦略の推進
 - DX戦略の推進
- ・「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2024」の策定

b. その他重要な業務執行の決定と監督

- ・経営会議体の新設
- ・マイレージプログラムにかかわるシステム刷新の進捗確認
- ・新中型機の選定

c. 決算・財務関連

- ・各四半期決算
- ・資金調達
- ・政策保有株式の検証

d. ガバナンス・リスクマネジメント関連

- ・取締役会実効性評価
- ・役員人事・報酬に関する委員会報告
- ・役員人事・報酬の決定
- ・内部統制の整備・運用評価
- ・リスクマネジメント関連報告
- ・監査部による内部監査報告
- ・監査役監査の方針および結果
- ・監査役監査結果に対する対応
- ・航空事故報告
- ・行政指導に関する報告

e. ステークホルダーとの対話

- ・株主総会関連議案の承認
- ・株主優待制度の運用状況
- ・株主とのさらなる建設的な対話の強化に向けた取り組み
- ・IR説明会などに関するフィードバック
- ・TCFDに基づいた気候変動に関わる情報開示

2.取締役会の実効性確保

当社では「コーポレート・ガバナンスの基本方針」において、毎年、各取締役・監査役の評価なども参考にしつつ、取締役会の実効性を評価し、運営などについて適切に見直しを行うこととしています。

〔2023年度に関する実効性評価のプロセス〕

- a. 評価の客観性向上のため、外部機関に、取締役および監査役の全員を対象としたアンケート調査、インタビューおよび評価を依頼しました。外部機関による評価結果を踏まえ、取締役会にて、評価と今後に向けた取り組みについて議論を行いました。なお、アンケートは、取締役会の構成、監督、経営戦略、株主との対話、取締役会の文化、社外取締役の貢献、取締役会の運営に関する、評価点設問（5段階評価）および自由記述の設問で構成されています。
- b. その後、独立社外取締役を主たる構成員とし、独立社外取締役が委員長を務めるコーポレート・ガバナンス委員会（注）にて提言をまとめ、取締役会にて後記のとおり今後の取り組みを決定しました。
（注）独立社外監査役も陪席

〔2023年度の実効性評価の結果〕

- a. 評価結果の概要
外部機関からは「取締役会の実効性は十分に確保されている」との評価とともに、さらなる改善に向けた提言を受けました。概要は下記のとおりです。
 - ・ 2023年度の取締役会実効性評価を通じて、JALの取締役会の実効性は全体として十分に確保されていることが確認された。
 - ・ 定量評価としては、執行への権限委譲、資本政策、社外取締役による建設的な発言について高い全体評価が確認された。その一方、指名委員会の活動の取締役会への情報共有、執行のモニタリング、DX戦略、執行のリスクテイク促進については課題認識が窺えた。
 - ・ 定性評価では、各取締役・監査役へのインタビューを通じて、全体として適切な取締役会運営がなされ、自由闊達に議論できる風土が醸成されており、執行側は強い情熱を持って、また監督側は高いコミットメント・レベルで実効性向上に取り組んでいることが確認できた。
 - ・ 事業環境がますます複雑化する中、取締役会の実効性を維持・発展し、新体制の下で事業構造改革などの重要施策を推し進めて企業価値向上の実現へ導くためには、以下の事項について検討することが望まれる。
 - 取締役会によるあるべきモニタリング手法の確立
 - 中長期的な企業価値向上に関する議論の更なる促進
 - あるべき取締役会構成の検討
 - 社長を含む次世代経営リーダー層の育成
- b. 年度の重点課題に対する評価
当社独自で期初に設定した、2023年度の重点課題については、外部機関によるアンケートおよびインタビュー結果等を踏まえて、以下のとおり評価しました。
 - ・ サステナビリティ
 - ESG戦略推進に向けた現状の課題と取り組みについて、網羅的に議論できた。
 - 目標の定量化、モニタリング方法の確立等について継続的な取り組みが必要。
 - ・ 事業構造改革
 - LCC、マイル・コマースをはじめ、領域ごとに定期的に進捗報告を受け、十分なレベルで監督を行った。
 - ・ 人的資本の充実
 - 戦略の実行状況や今後の対応など、1年でより踏み込んだ議論ができるようになった。
 - 目標実現に向け、道筋のさらなる具体化が必要。
 - ・ DX戦略の推進
 - 業務効率化を超えた新しい価値創造・ビジネス変革に向けた実行に課題がある。
 - 執行の取組促進と監督機能強化が必要。

〔今後の取り組みの概要〕

上記の評価を踏まえ、今後、以下のとおり取り組んでまいります。

a. 取締役会によるあるべきモニタリング手法の確立

「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2024」の完遂に向け、事業構造改革を支える人的資本の充実、DX戦略の推進等、事業領域横断の取組みについて、目的・目標・成果指標およびロードマップのさらなる明確化を図り、監督機能を強化する。

また、リスクマネジメントについては、新たな事業領域等におけるリスクを的確に把握すること等を通じて、機能の高度化を図る。

- b. 中長期的な企業価値向上に関する議論の更なる促進
今後の更なる企業価値向上に向け、リスクテイクも促しつつ、中長期的な戦略等の議論の時間を拡充する。
- c. あるべき取締役会構成の検討、社長を含む次世代経営リーダー層の育成
上記の議論とあわせて、指名委員会等において議論を深めるとともに、取締役会に定期的に報告する。

3. 取締役

〔多様性の確保〕

- a. 取締役は、ジェンダー、国際性、職歴、年齢などの観点で、多様性確保に留意し、さまざまな分野に関する豊富な経験と高い見識や専門知識を有する者から選任します。また、2021年度より女性取締役を複数とする体制を目指しており、これまでの社外取締役の1名に加え、今般、社内からも1名を登用し、女性取締役の複数体制を実現しています。
- b. 取締役が備えるべき専門知識や経験などについては、2021年度にスキルマトリックスを策定、2023年度に改定のうえ、公表しています。

〔社外取締役〕

- a. 社外取締役は、実践的・多角的な視点から当社の経営への助言や業務執行に関する適切な監督を行います。
- b. 社外取締役は、その多様性確保に留意し、さまざまな分野に関する豊富な経験と高い見識や専門知識を有する者から選任するとともに、当社の定める社外役員の「独立性基準」にもとづき、実質的な独立性を確保し得ない者は社外取締役候補として選任いたしません。また、当社の他4社を超える上場会社の取締役・監査役などを兼任する者は選任しません。
- b. 社外取締役のうち1名を筆頭独立社外取締役として選任し、監査役ならびに社内各部門との連携強化を図ります。

監査役会および監査役

1. 監査役会

監査役会は、取締役の職務の執行の監査、会計監査人の選解任や監査報酬にかかわる権限の行使などの役割・責務を果たすにあたって、株主に対する受託者責任をふまえ、独立した客観的な立場において適切な判断を行います。

監査役会の構成員および活動状況等は次のとおりです。

〔2024年度〕

議長： 北田 裕一（常勤監査役）

提出日時点の構成員：北田 裕一、菊山 英樹、久保 伸介、岡田 譲治、松村 真理子（注3）

〔2023年度〕

議長：北田 裕一（常勤監査役）

開催実績：15回（北田、加毛、久保、岡田監査役は15回/15回出席。2023年6月より就任した菊山監査役は11回/11回出席。）

主な活動：監査方針および計画の決定、監査役選任議案への同意、常勤監査役の選定、監査役の報酬の決定、会計監査人の選任、同報酬に関する同意、監査報告書の作成等の定例案件に関する決議のほか、会計監査人による非保証業務に関する事前了解、リスク管理、EMS監査、統合報告書の確認等について、報告、討議を行いました。また、監査役全員に対してアンケートを実施し、監査活動の状況についての自己評価を行いました。

2. 監査役

〔監査〕

- a. 監査役は、取締役会その他重要な会議に出席するほか、代表取締役および社外役員との意見交換や重要な決裁書類などの閲覧により、会社経営および事業運営上の重要事項ならびに業務執行状況を監査します。
- b. 監査役室スタッフとともに、各事業所、子会社に毎年監査を行い、その結果を代表取締役に報告するとともに執行部門へのフィードバックも行います。
- c. 内部監査部門や会計監査人との緊密な連携にも努めるほか、主要子会社常勤監査役との会議を定期的に開催し、グループ全体での監査の充実強化を図ります。

〔監査役候補者〕

- a. 監査役候補は、さまざまな分野に関する豊富な知識、経験を有する者から選任し、より中立的、客観的な視点から監査を実施することにより、経営の健全性を確保します。監査役が備えるべき専門知識や経験などについては、2021年度にスキルマトリックスを策定し、公表しています。
- b. 当社の定める社外役員の「独立性基準」にもとづき、実質的な独立性を確保し得ない者は社外監査役候補として選任いたしません。また、社外監査役は、当社の他4社を超える上場会社の取締役・監査役などを兼任する者は選任しません。

〔経営の透明性の確保と情報開示〕

1. コーポレート・ガバナンス委員会

JALグループ「コーポレート・ガバナンスの基本方針」に関し、取り組み状況を確認し、会社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に資するものであるかどうか分析・評価・討議し、取締役会に必要な答申・提言・報告を行います。コーポレート・ガバナンス委員会は取締役会議長と社外取締役で構成し、委員長は筆頭独立社外取締役とします。

当委員会の構成員および活動状況は次のとおりです。（注1）

〔2024年度〕

委員長：小林 栄三（筆頭独立社外取締役）

委員：赤坂 祐二、柳 弘之、三屋 裕子（注2）

オブザーバー参加：岡田 譲治（独立社外監査役）

〔2023年度〕

委員長：小林 栄三（筆頭独立社外取締役）

委員：植木 義晴、柳 弘之、三屋 裕子（注2）

オブザーバー参加：岡田 譲治（独立社外監査役）

開催実績：4回（全委員出席）

主な活動：取締役会実効性評価におけるアンケートの見直しに加え、外部機関の起用、選定、活用範囲など、評価の客観性向上に資する多くの提言を行いました。

2. 指名委員会

取締役候補および監査役候補の選任に関する議案を株主総会に提出する場合、指名委員会は、取締役会から諮問を受け、当該候補の人格、知見、能力、経験、実績等を総合的に判断し、取締役会に答申します。また、指名委員会は、社長等に求められる資質を、「安全運航がJALグループの存立基盤であることを肝に銘じ、JALフィロソフィを自ら先頭に立ち実践することで、全社員とともに企業理念の実現に向け着実な成果を上げられるもの」と定めています。社長の後継者選定については、指名委員会において、議論をつくり、2024年1月17日に社長の交代を決定し、取締役会に答申しました。

さらに、経営陣幹部に、法令違反、ハラスメント、取締役会軽視等、その資質を問うべき状況があると認められた場合は、取締役会等における取締役による申し立てに基づき、直ちに当事者を除く指名委員会メンバー等が調査を行います。指名委員会等は、その結果を取締役に答申し、取締役会にてその後の処遇を決議します。

指名委員会は社長と取締役会の決議で選定された4名以内の取締役で構成し、過半数は社外取締役とします。委員長は社外取締役より選定します。

当委員会の構成員および活動状況は次のとおりです。（注1）

〔2024年度〕

委員長：柳 弘之（社外取締役）

委員：鳥取 三津子、斎藤 祐二、小林 栄三、三屋 裕子（注2）

〔2023年度〕

委員長：柳 弘之（社外取締役）

委員：赤坂 祐二、清水 新一郎、小林 栄三、三屋 裕子（注2）

開催実績：9回（全委員出席）

主な活動：取締役会への答申事項のほか、役員交代にあたっての役員候補者選任に関わる要件・プロセス、今後の経営人材のサクセッションプランなどについて討議しました。2023年度については、特に社長の後継者選定について議論を重ね、中期経営計画の着実な推進およびお客様価値をつくり込んでいける経営体制を検討した結果、2024年1月17日に鳥取氏を社長候補として選任し、同日発表しました。

3.報酬委員会

報酬委員会は、取締役、執行役員および監査役の報酬に関して、取締役会からの諮問事項について協議し、その結果を取締役に答申します。また、報酬制度が持続的な成長に向けた健全なインセンティブとなるよう適宜検証します。報酬委員会は社長と取締役会の決議で選定された4名以内の取締役で構成し、過半数は社外取締役とします。委員長は、委員の互選により社外取締役から選定します。これらにより報酬決定プロセスの透明性と公正性を担保します。

当委員会の構成員および活動状況は次のとおりです。(注1)

〔2024年度〕

委員長：小林 栄三（筆頭独立社外取締役）

委員：鳥取 三津子、斎藤 祐二、柳 弘之、三屋 裕子（注2）

〔2023年度〕

委員長：小林 栄三（筆頭独立社外取締役）

委員：赤坂 祐二、清水 新一郎、柳 弘之、三屋 裕子（注2）

開催実績：5回（全委員出席）

主な活動：中期経営計画をより力強く推進するための役員報酬制度の具体的な指標、評価方法等について討議を行い、取締役会に答申しました。

4.人事委員会

執行役員の選任および解任に関して、取締役会からの諮問事項について協議し、その結果を取締役に答申します。人事委員会は社長と取締役会の決議で選定された4名以内の取締役で構成し、過半数は社外取締役とします。委員長は社長とします。

当委員会の構成員および活動状況は次のとおりです。(注1)

〔2024年度〕

委員長：鳥取 三津子（代表取締役社長執行役員）

委員：斎藤 祐二、小林 栄三、柳 弘之、三屋 裕子（注2）

〔2023年度〕

委員長：赤坂 祐二（代表取締役社長執行役員）

委員：清水 新一郎、小林 栄三、柳 弘之、三屋 裕子（注2）

開催実績：1回（全委員出席）

主な活動：取締役会への答申事項のほか、執行役員候補人材の育成および新執行体制の在り方について討議しました。

5.役員懲戒委員会

取締役および執行役員の懲戒を行う場合、役員懲戒委員会で決定します。役員懲戒委員会は社長と取締役会の決議で選定された4名以内の取締役で構成し、過半数は社外取締役とします。委員長は社外取締役より選定します。なお、株主総会への取締役解任議案の提出等については取締役会の決議を要するものとします。

当委員会の構成員および活動状況は次のとおりです。(注1)

〔2024年度〕

委員長：柳 弘之（社外取締役）

委員：鳥取 三津子、斎藤 祐二、小林 栄三、三屋 裕子（注2）

〔2023年度〕

委員長：柳 弘之（社外取締役）

委員：赤坂 祐二、清水 新一郎、小林 栄三、三屋 裕子（注2）

開催実績：0回

上記の任意の委員会に加えて、筆頭独立社外取締役が主催する、社外取締役・社外監査役のみで構成する「独立社外役員意見交換会」を年に数回開催し、社外役員間のネットワークの強化を図っています。

（注）1．各委員長の氏名および役職、各委員の氏名については、2024年6月18日の株主総会開催前の時点に記載しております。

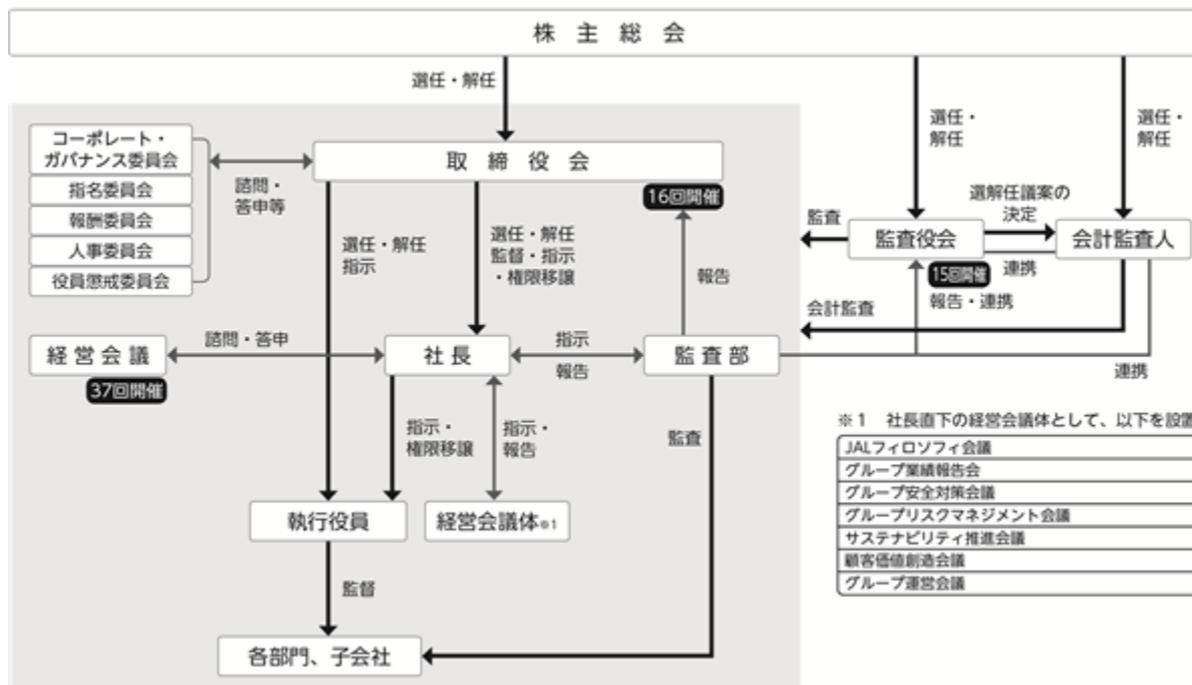
2．小林 栄三、柳 弘之、三屋 裕子は社外取締役です。

3．久保 伸介、岡田 譲治、松村 真理子は社外監査役です。

6.情報開示

ステークホルダーが容易にJALグループの企業姿勢を閲覧できるよう、「コーポレート・ガバナンスの基本方針」をはじめとして、企業理念、経営戦略、経営計画等のさまざまな情報を当社ウェブサイトに掲載します。また、財務情報やCSR活動を統合して報告する「JAL REPORT」を毎年発行します。

■コーポレート・ガバナンス体制図



ガバナンスに関するその他の機関は次のとおりで当社内に設置しております。

・経営会議

取締役会および社長による適切かつ機動的な意思決定に資することを目的とした機関とし、取締役会決議案件および社長決裁案件のうち経営会議による確認が必要なものの審議を行います。

〔2023年度〕

開催実績：37回

主な活動：取締役会に付議する経営上の重要な案件を審議しました。

・グループ安全対策会議

JALグループ全体の航空安全を確保し、安全管理を推進することを目的とし、JALグループの理念・方針に基づき、安全管理に関する重要な方針の決定、安全管理体制の実態把握および体制の定期的な見直し、日常運航上安全に係る対応の決定などを行います。

〔2023年度〕

開催実績：12回

主な活動：JALグループ全体の航空安全に係る方針、安全管理体制の実態把握の他、当期に発生した航空事故等への対応について議論を行いました。なお、航空事故および重大インシデントの発生時には、速やかに取締役会に報告されています。

・グループリスクマネジメント会議

リスクを総括的に管理し、JALグループ経営の安定化を図ることを目的とし、リスクマネジメントの基本方針の策定・定期的なリスク評価・対応策の策定および事業継続マネジメントなどを行います。

〔2023年度〕

開催実績：2回

主な活動：優先リスクの見直し、優先リスクへの対応状況、重点課題であるサイバーセキュリティや地政学リスク、首都直下地震への対応などについて議論を行い、取締役会に計2回報告しました。

・サステナビリティ推進会議

SDGsの達成に向けたESG経営を推進し、JAL Vision 2030で掲げる「誰もが豊かさと希望を感じられる未来」を創出し、社会とともに持続可能な発展を実現させることを目的とし、重要課題・年度目標の進捗管理、気候変動のリスクと機会に関するマネジメント・環境マネジメントシステム・人権デューデリジェンスのレビューを行います。

〔2023年度〕

開催実績：4回

主な活動：TCFD/TNFDに関する情報開示、DJSI評価結果とレビュー、ESG評価の総括、重要課題の再整理、移動を通じた関係・つながりを創出する取り組み、目標の追加・見直しなどについて議論を行い、取締役会に計4回報告しました。

・顧客価値創造会議

全てのお客さま、社会を対象とした顧客価値に関わる重要な案件の課題を解決することを目的とし、顧客価値を起点とした各事業の取り組み・発信のモニタリングと、課題の解決に向けた協議・決定などを行います。

〔2023年度〕

開催実績：2回

主な活動：会議設定趣旨の確認、お客さまをパートナーと捉えた具体的な取り組み、顧客価値創造に向けた今後のステップ、モニタリング項目の設定などについて議論を行いました。

・JALフィロソフィ会議

JALフィロソフィの浸透を推進することを目的とし、取り組みの基本方針策定、諸施策の立案・実施、およびその進捗管理を行います。

〔2023年度〕

開催実績：1回

・グループ業績報告会

JALグループの各社・各部門の「業績」を共有するとともに、業績向上のために検討することを目的としています。

〔2023年度〕

開催実績：12回

・グループ運営会議

JALグループの重要経営案件に関する進捗確認・対応策の討議、および重要な情報の報告を行います。

〔2023年度〕

開催実績：14回

〔JALフィロソフィ教育〕

社長は、「JALフィロソフィ」をJALグループに浸透させるため、自らを含め、JALグループの役員および社員を対象としたJALフィロソフィ教育を適宜実施します。

〔株主との建設的な対話に関する方針〕

当社は、株主総会が株主との建設的な対話の場であることを認識し、株主の視点に立って、招集通知などでの正確な情報を十分な検討期間を確保して提供するとともに、株主総会における分かり易い情報提供を行い、株主が適切な権利行使ができる環境を整えます。

また、当社は、代表取締役、財務・経理担当役員などが積極的に対話に臨み、経営戦略・事業戦略・財務情報などについて、公平性・正確性・継続性を重視し、次の方針の下、双方向の良好なコミュニケーションを図るIR（インベスター・リレーションズ）活動を展開します。

1. グループCFQ、財務・経理担当役員、総務担当役員を株主との対話を統括する経営陣として指定しています。
2. 当社は、財務部において、情報の収集および管理、開示を統括する責任者およびそれらを実施する担当者を配置し、関連部署と連携しながら、適時かつ公正・適正に情報開示を行っています。
3. 当社は、四半期決算および経営計画公表時には決算および経営計画説明会を開催するとともに、統合報告書「JAL REPORT」などの発行および施設見学会、その他株主向け説明会の開催などにより、投資機会の促進と情報開示の充実に努めています。
4. 経営に株主意見を反映するため、株主との対話の結果については、適宜経営陣へのフィードバックを行い、経営陣は株主からの要望や意見、問題意識を共有しています。
5. 当社では決算情報の漏えいを防ぎ、公平性を確保するために、当社の業況や決算に係る問い合わせへの回答やコメントを一切行わないサイレントピリオドを設定するとともに公表しています。また、社内で、情報の統括管理およびインサイダー情報の管理に努めています。

内部統制システムの整備および運用状況（2024年3月31日現在）

【内部統制システムの整備状況（基本方針）】

JALグループは、お客さまに最高のサービスを提供し、企業価値を高め、社会の進歩発展に貢献するために、「コーポレート・ガバナンスの基本方針」を定め、その実効性の向上を目指し、以下に述べる体制や事項に関して制度や組織を整え、会社法および会社法施行規則に基づく業務の適正性を確保します。また、内部統制システムの整備・運用状況を評価検証し、是正が必要な場合は改善措置を講じることとします。

1. 取締役、使用人の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制を整備します。
 - a. 企業の行動指針である「JALフィロソフィ」を制定し、取締役・使用人にその実践を促します。
 - b. 取締役会が「内部統制システムの基本方針」を決定し、総務部が内部統制システムの整備を推進します。
 - c. リスク管理部がコンプライアンスに係る業務を統括し、関連規程の整備および運用状況をモニタリングします。
 - d. 取締役・使用人の職務執行が法令等に適合することを確保するための監査体制を整えます。
2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制を整備します。

取締役の職務の執行に係る情報は、法令および社内規程に従い、適切に保存・管理します。
3. 損失の危険の管理に関する規程その他の体制を整備します。

JALグループ全体のリスクを管理するために、「グループ安全対策会議」「グループリスクマネジメント会議」等を設置し、適切にリスクを管理し、損失の危険の発生を未然に防止します。また、「JALグループ内部統制要綱」等を制定し、総務部が業務の適正性を継続的にモニタリングします。
4. 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制を整備します。
 - a. 定例取締役会を月1回開催するとともに、必要に応じて臨時開催し、JALグループの経営方針・計画等に係る重要な意思決定を行います。また、「経営会議」「グループ業績報告会」等の会議体を設置し、取締役の職務の執行の効率性を確保します。
 - b. 社内規程により、職務権限、職制権限、業務分掌等を定め、効率的な職務執行を確保するための分権をします。
5. JALグループにおける業務の適正を確保するための体制を整備します。
 - a. 「JALグループ会社管理規程」を制定し、JALグループ各社が「JALフィロソフィ」に基づいて公正かつ効率的に経営を行う体制を確保します。また、「JALグループ内部統制要綱」を制定し、総務部が業務の適正性を継続的にモニタリングします。
 - b. JALグループ各社の取締役等の職務の執行に係る事項の会社への報告に関する体制を整備します。
 - c. JALグループ各社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制を整備します。
 - d. JALグループ各社の取締役等の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制を整備します。
 - e. JALグループ各社の取締役等および使用人の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制を整備します。
6. 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項、当該使用人の取締役からの独立性に関する事項、監査役の当該使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項を整備します。
7. 監査役への報告等に関する体制を整備します。
 - a. 取締役および使用人が監査役に報告するための体制を整備します。
 - b. JALグループ各社の取締役、監査役、使用人またはこれらの者から報告を受けた者が監査役に報告をするための体制を整備します。
 - c. 報告をした者が当該報告をしたことを理由として不利な取り扱いを受けないことを確保するための体制を整備します。
8. 監査役がその職務の執行について生ずる費用の前払または償還の手続その他の当該職務の執行について生ずる費用または債務の処理に係る方針に関する事項を整備します。
9. その他監査役会または監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備します。

【内部統制システムの運用状況】

1. 取締役、使用人の職務の執行が法令および定款に適合することを確保するための体制を整備します。
 - a. 「JALフィロソフィ」およびJALグループ行動規範「社会への約束」を定め、教育等を通じてその浸透・実践を促進しています。
 - b. 「内部統制システムの基本方針」および「JALグループ内部統制要綱」を定め、会社法および金融商品取引法の内部統制の整備・運用および評価を適切に行っています。
 - c. 365日・24時間受付、日英両言語対応可能な窓口を含む公益通報窓口（社内・社外）を設置するとともに、定期的に社員に対し窓口に関する周知を行い、コンプライアンスに係る事案等を早期に検知し、迅速に対応を講じる体制を構築しています。2022年度の公益通報者保護法の改正もふまえ、内部通報に係る環境整備に取り組み、リスクを未然に検知する仕組みを強化しました。
 - d. 新規取引先候補の属性確認を実施しているほか、3年ごとに定期審査として属性情報に変更がないかレビューを行っています。
 - e. 取締役に対し、法的留意事項等を説明し、「忠実義務」「善管注意義務」を含む取締役の義務、権限および責任について周知徹底を図っています。また、使用人等に対し、職務執行に必要な知識習得のための教育を実施し、周知徹底を図っています。
 - f. 監査部は、年度計画に基づき、「JALグループ内部統制要綱」に定められた内部管理体制の整備および運用状況を確認しています。各監査ごとに、経営者へ監査結果を報告し、監査役には定期的に、監査の進捗状況、監査結果を報告しています。取締役会において、定期的に監査結果を報告しています。
 - g. 整備監査部は、各種法令、社内規程に従った整備業務が実施されていることを確認しています。
 - h. 安全監査部は、グループ安全対策会議に出席し、当会議提出資料等の確認を通じて、経営の安全に係る討議、関与、指示等を確認しています。また、各生産本部および安全推進本部、各空港に対する内部監査を実施しています。
2. 取締役の職務の執行に係る情報の保存および管理に関する体制を整備します。

取締役会そのほかの重要な会議の意思決定に係る情報（文書・議事録）および稟議書は、法令および社内規程に従って作成し、保存・管理しています。
3. 損失の危険の管理に関する規程その他の体制を整備します。
 - a. 損失の危険の発生を未然に防止するために、予防的リスクマネジメントのPDCAサイクルを運用・実施しています。また、その取り組みの結果は、グループリスクマネジメント会議・取締役会に報告し、マネジメント評価を実施しています。
 - b. 首都直下型地震などの不測の事態に備え、大阪にオペレーションコントロールセンター分室を設置するとともに、外部専門家の知見も活用しつつ、事業継続計画の拡充および訓練に取り組み、実効性を向上させています。また、安否確認システムを活用したJALグループ全体を対象とした通報訓練を定期的実施するなど、常日頃より社員一人一人の危機管理意識の醸成と社員に関する早期の状況把握に努めています。
 - c. 航空事故・事件の発生時に迅速かつ確な危機管理対応を実施できるよう、事故ご被災者・ご遺族との窓口となる世話役や事故対策本部の要員を継続して養成しています。
4. 取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制を整備します。

取締役会の実効性評価等を通じて、職務権限と会議体の運営方法を毎年レビューするとともに、持続的な成長に向けて、戦略的な討議を実現する環境を整備しています。適切な経営判断を迅速に行うため、社長直下の経営会議体として、「経営会議」「グループ業績報告会」等を設置しています。また、SDGsの達成に向けたESG経営を推進するため、社長を議長とするサステナビリティ推進会議を設置しています。2023年度においては、顧客価値に関わる根本的な課題の解決に向けて、顧客価値創造会議を新設しました。
5. JALグループにおける業務の適正を確保するための体制を整備します。
 - a. 「JALグループ会社管理規程」および「JALグループ内部統制要綱」を制定し、総務部が主体となり業務の適正性をモニタリングしています。
 - b. 拡大業績報告会などを通じ、目標達成に向けた取り組みが確実に実行されていることをモニタリングするとともに、指導・支援を行っています。
 - c. JALグループ各社の総務部門に対して、日常的かつ定期的に連携、情報を共有し、リスクマネジメント体制の強化に資する指導および支援を行っています。
 - d. 当社とJALグループ各社との間で基本協定書を締結し、事業運営に係る両社の基本的関係を明確にしています。
 - e. JALグループ各社の経営に携わる取締役等が自らの責任・役割を再認識し、公正かつ効率的な経営を行うための支援を行っています。

- f. 監査部はJALグループ各社に対し適切に監査を実施しています。2022年度からは、取締役会において、定期的に監査結果を報告しています。
- g. 整備監査部は、JALグループ各社に対し、各種法令、社内規程に従った整備業務が実施されていることを確認します。
- h. 安全監査部は安全監査計画に基づき、グループ安全対策会議に出席し、当会議提出資料等の確認を通じて、経営の安全に係る討議、関与、指示等を確認しています。また、各生産本部および安全推進本部、各空港に対する内部監査を実施しています。
6. 監査役がその職務を補助すべき使用人を置くことを求めた場合における当該使用人に関する事項、当該使用人の取締役からの独立性に関する事項、監査役の当該使用人に対する指示の実効性の確保に関する事項を整備します。
- 監査役監査の実効性を高め、かつ監査業務を円滑に遂行するため、取締役から独立した組織を設け、使用人(監査役スタッフ)を配置しています。また、監査役スタッフは監査役の業務指示・命令を受け、その人事は監査役の同意のもとに行っています。
7. 監査役への報告等に関する体制を整備します。
- a. 監査役は取締役会ほか重要会議に出席し、役員決裁以上の稟議を閲覧するほか、社長インタビュー・関連部のヒアリング・社内各部署の往査等を通じ会社業務の執行状況を監査しています。監査で認識された課題等については、年2回、監査役会ならびに取締役会に報告するとともに、その後の対応状況について確認をしています。
- b. 監査役は子会社監査役と定期的に意見・情報交換を行うほか、子会社の往査を実施しています。
- c. 監査役は、監査役への報告をした者が当該報告をしたことを理由として不利な取扱いを受けないことを確保するための体制の整備状況を確認しています。
8. 監査役職務の執行について生ずる費用の前払または償還の手続その他の当該職務の執行について生ずる費用または債務の処理に係る方針に関する事項を整備します。
- 監査役監査に必要な費用は適切に支払っています。
9. その他監査役会または監査役の監査が実効的に行われることを確保するための体制を整備します。
- 監査役は監査部および監査法人と定期的に意見・情報交換を実施し監査の実効性を高めています。

責任限定契約の内容の概要

当社と各社は、取締役および各監査役との間で、それぞれ、会社法第427条第1項および当社定款の規定に基づき、同法第423条第1項に定める損害賠償責任の限度額について、同法第425条第1項に定める最低責任限度額とする責任限定契約を締結しております。

役員等賠償責任保険契約の概要

当社は、取締役、監査役および執行役員等を被保険者として、会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結しており、保険料は当社が全額負担しております。当該保険契約は、被保険者が業務について行った行為に起因して損害賠償請求がなされたことにより被保険者が被る損害賠償金や争訟費用等を補填するものです。ただし、被保険者による犯罪行為や意図的に違法行為を行った場合は補填の対象外とすること等により、被保険者の職務の執行の適正性が損なわれないようにするための措置を講じております。

取締役の定数

当社の取締役は3名以上15名以内とする旨定款で定めております。

取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任決議について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨定款に定めております。なお、取締役の選任決議は、累積投票によらない旨定款に定めております。

株主総会の特別決議要件

当社は、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議要件について、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上をもって行う旨定款に定めております。これは、株主総会における特別決議の定足数を緩和することにより、株主総会の円滑な運営を行なうことを目的とするものです。

中間配当

当社は、会社法第454条第5項の規定により、取締役会の決議によって毎年9月30日を基準日として、中間配当を行うことができる旨定款を定めております。これは、株主の皆様への利益配分の機会を充実させるためです。

自己の株式の取得

当社は、会社法第165条第2項および第459条第1項第1号の規定により、取締役会の決議をもって、自己の株式を取得することができる旨定款に定めております。これは、経営環境の変化に対応した機動的な資本政策の遂行を可能とするため、市場取引等により自己の株式を取得することを目的とするものです。

取締役及び監査役の責任免除

当社は、会社法第426条第1項の規定により、取締役会の決議をもって取締役および監査役（取締役および監査役であった者を含む）の損害賠償責任を法令に定める限度において免除することができる旨定款に定めております。これは、取締役および監査役が職務を遂行するにあたり、その能力を十分に発揮して、期待される役割を果たし得る環境を整備することを目的とするものです。

(2) 【 役員の状況】

役員一覧

男性11名 女性3名 (役員のうち女性の比率21.4%)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
代表取締役 会長	赤坂 祐二	1962年1月3日生	1987年4月 当社入社 2009年4月 当社安全推進本部部长(兼)ご被災者相談部長 2014年4月 当社執行役員 整備本部长、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長 2016年4月 当社常務執行役員 整備本部长、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長 2018年4月 当社社長執行役員 2018年6月 当社代表取締役社長執行役員 2023年4月 当社代表取締役社長執行役員 グループCEO 2024年4月 当社代表取締役会長(現任)	(注3)	128
代表取締役 社長執行役員	鳥取 三津子	1964年12月31日生	1985年4月 当社入社 2015年5月 当社成田第1客室乗員部第2客室乗員室長 2016年5月 当社成田第2客室乗員部長 2019年4月 当社客室安全推進部長 2020年4月 当社執行役員 客室本部长 2022年4月 当社常務執行役員 客室本部长 2023年4月 当社専務執行役員 カスタマー・エクスペリエンス本部长、ブランドコミュニケーション担当 2023年6月 当社代表取締役専務執行役員 グループCCO、カスタマー・エクスペリエンス本部长 2024年4月 当社代表取締役社長執行役員 グループCEO(現任)	(注3)	16
代表取締役 副社長執行役員	斎藤 祐二	1964年9月26日生	1988年4月 当社入社 2009年10月 当社東京支店販売業務部長 2011年1月 当社国際路線事業部長 2019年4月 当社執行役員 経営管理本部长 2021年4月 当社常務執行役員 経営企画本部长、経営管理本部长 2023年4月 当社専務執行役員 経営企画本部长、グループCFO 2023年6月 当社取締役専務執行役員 経営企画本部长、グループCFO 2024年4月 当社代表取締役副社長執行役員 コーポレート部門管掌、グループCFO(現任)	(注3)	15

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
取締役 副社長執行役員	青木 紀将	1964年7月28日生	1989年4月 当社入社 2012年3月 当社経営管理部長 2014年4月 当社旅客システム推進部長 2018年7月 当社路線統括本部副本部長（旅客システム推進部担当） 2019年4月 当社執行役員 路線統括本部長付 2019年6月 当社執行役員 日本トランスオーシャン航空株式会社代表取締役社長、沖縄地区担当 2022年4月 当社常務執行役員 総務本部長 2024年4月 当社副社長執行役員 顧客部門管掌、グループCCO、 カスタマー・エクスペリエンス本部長 2024年6月 当社取締役副社長執行役員 顧客部門管掌、グループCCO、 カスタマー・エクスペリエンス本部長（現任）	(注3)	7
取締役 専務執行役員	柏 頼之	1962年9月5日生	1986年4月 当社入社 2011年1月 当社旅客販売統括本部企画部長 2013年7月 当社九州地区支配人 2016年4月 当社執行役員 旅客販売統括本部副本部長、国際旅客販売本部長、Web販売本部長、東日本地区支配人 2020年4月 当社執行役員 秘書部、政策業務部、総合政策センター担当 2022年4月 当社常務執行役員 総合政策センター担当 2024年4月 当社専務執行役員 総合政策センター担当 2024年6月 当社取締役専務執行役員 総合政策センター担当（現任）	(注3)	11
取締役 常務執行役員	田村 亮	1965年9月21日生	1988年4月 当社入社 2016年4月 株式会社JALエンジニアリング執行役員 2019年4月 当社執行役員 調達本部長 2021年4月 当社執行役員 整備本部長、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長 2023年4月 当社常務執行役員 整備本部長、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長 2024年6月 当社取締役常務執行役員 整備本部長、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長（現任）	(注3)	7

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
社外取締役	小林 栄三	1949年1月7日生	1972年4月 伊藤忠商事株式会社入社 2000年6月 同社執行役員 2002年4月 同社常務執行役員 2003年6月 同社代表取締役 常務取締役 2004年4月 同社代表取締役 専務取締役 2004年6月 同社代表取締役社長 2010年4月 同社代表取締役会長 2010年7月 朝日生命保険相互会社社外監査役 2011年6月 伊藤忠商事株式会社取締役会長 2013年6月 オムロン株式会社社外取締役 2015年6月 当社社外取締役(現任) 2016年6月 伊藤忠商事株式会社会長 株式会社日本取引所グループ 社外取締役(現任) 2018年4月 伊藤忠商事株式会社特別理事 2020年4月 同社名誉理事(現任)	(注3)	104
社外取締役	柳 弘之	1954年11月20日生	1978年4月 ヤマハ発動機株式会社入社 2007年3月 同社執行役員 2009年3月 同社上席執行役員 2010年3月 同社代表取締役社長 2018年1月 同社代表取締役会長 2019年3月 AGC株式会社社外取締役(現任) キリンホールディングス株式会社社外 取締役(現任) 2021年3月 ヤマハ発動機株式会社取締役会長 2021年6月 当社社外取締役(現任) 2022年1月 ヤマハ発動機株式会社取締役 2022年3月 同社顧問(現任) 2022年6月 三菱電機株式会社社外取締役(現任)	(注3)	40
社外取締役	三屋 裕子	1958年7月29日生	1981年4月 株式会社日立製作所入社 2010年7月 株式会社サイファ代表取締役 2014年3月 株式会社アシックス社外監査役 2015年3月 藤田観光株式会社社外取締役 2015年4月 株式会社パロマ社外取締役 2016年6月 公益財団法人日本バスケットボール協 会代表理事(現任) 2018年3月 株式会社SORA(現 株式会社PIT)代表 取締役(現任) 2018年6月 株式会社福井銀行社外取締役 2019年6月 JXTGホールディングス株式会社(現 ENEOSホールディングス株式会社)社 外取締役(監査等委員)(現任) 株式会社デンソー社外取締役(現任) 2021年6月 公益財団法人日本オリンピック委員会 副会長(現任) 2023年6月 当社社外取締役(現任)	(注3)	4

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
常勤監査役	北田 裕一	1960年6月22日生	1986年4月 当社入社 2009年10月 当社米州技術品質保証部長 2010年12月 株式会社JALエンジニアリング技術部長(出向) 2014年4月 当社整備本部副本部長 株式会社JALエンジニアリング常務取締役 2018年4月 当社執行役員 整備本部長、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長 2020年4月 当社常務執行役員 整備本部長、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長 2020年6月 当社取締役常務執行役員 整備本部長、株式会社JALエンジニアリング代表取締役社長 2021年4月 当社取締役 2021年6月 当社常勤監査役(現任)	(注4)	19
常勤監査役	菊山 英樹	1960年3月19日生	1983年4月 当社入社 2005年9月 当社米州支社総務部長 2007年4月 当社経営企画室部長 2010年2月 当社執行役員 経営企画本部副本部長 2012年2月 当社常務執行役員 路線統括本部、国内路線事業本部長 2013年4月 当社専務執行役員 路線統括本部長 2016年6月 当社取締役専務執行役員 路線統括本部長 2019年4月 当社取締役専務執行役員 財務・経理本部長 2020年4月 当社代表取締役専務執行役員 財務・経理本部長 2023年4月 当社取締役 2023年6月 当社常勤監査役(現任)	(注5)	20
社外監査役	久保 伸介	1956年3月4日生	1979年4月 監査法人サンワ・東京丸の内事務所(現:有限責任監査法人トーマツ)入所 1998年6月 監査法人トーマツ代表社員 2000年6月 トーマツベンチャーサポート株式会社代表取締役社長 2003年1月 トーマツターンアラウンドサポート株式会社(現:デロイトトーマツファイナンシャルアドバイザー合同会社)取締役 2010年3月 更生会社株式会社日本航空コンプライアンス調査委員会委員(注6) 2017年10月 久保伸介公認会計士事務所所長(現任) 2018年1月 事業活性化アドバイザー株式会社代表取締役 2018年5月 共栄会計事務所代表パートナー(現任) 2018年6月 当社社外監査役(現任) 2020年6月 川崎汽船株式会社社外監査役(現任)	(注7)	76

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
社外監査役	岡田 譲治	1951年10月10日生	1974年4月 三井物産株式会社入社 2006年2月 同社財務統括部長 2008年4月 同社執行役員 経理部長 2011年6月 同社代表取締役 常務執行役員CFO 2013年2月 金融庁企業会計審議会委員 2013年7月 IFRS財団評議員 2014年4月 三井物産株式会社代表取締役 副社長執行役員CFO 2015年6月 同社常勤監査役 2017年11月 公益社団法人日本監査役協会会長 2020年6月 当社社外監査役(現任) 2020年10月 日本取引所自主規制法人外部理事(現任) 2023年6月 日本公認不正検査士協会 理事長(現任) 日本電気株式会社 社外取締役(現任)	(注8)	52
社外監査役	松村 真理子	1959年9月24日生	1988年4月 弁護士登録(第一東京弁護士会) ブラウン・守谷・帆足・窪田法律事務所入所 1994年2月 龍土綜合法律事務所入所 2006年1月 真和綜合法律事務所 パートナー弁護士 2017年2月 株式会社ファンドクリエーショングループ 社外監査役(現任) 2018年6月 明治ホールディングス株式会社 社外取締役(現任) 2022年4月 第一東京弁護士会会長、日本弁護士連合会副会長 2023年6月 株式会社小松製作所 社外監査役(現任) ソーダニッカ株式会社 社外取締役(現任) 2024年6月 当社社外監査役(現任)	(注8)	0
計					499

(注) 1. 取締役小林栄三、柳弘之、三屋裕子は社外取締役です。

2. 監査役久保伸介、岡田譲治、松村真理子は社外監査役です。

3. 2024年6月18日開催の定時株主総会の終結の時から1年内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時まで。

4. 2021年6月17日開催の定時株主総会の終結の時から4年内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時まで。

5. 2023年6月23日開催の定時株主総会の終結の時から4年内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時まで。

6. コンプライアンス調査委員会の活動期間は2010年3月2日より2010年8月31日まで。

7. 2022年6月21日開催の定時株主総会の終結の時から4年内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時まで。

8. 2024年6月18日開催の定時株主総会の終結の時から4年内に終了する事業年度のうち最終のものに関する定時株主総会終結の時まで。

9. 提出会社は意思決定の迅速化、戦略決定責任と執行責任の明確化を図るべく、執行役員制度を導入しております。取締役を兼務しない執行役員は次のとおりです。

役名	職名	氏名
常務執行役員	ソリューション営業本部長	越智 健一郎
常務執行役員	路線事業本部長	ロス レゲット
常務執行役員	中国地区総代表	小枝 直仁
常務執行役員	安全推進本部長、ご被災者相談室長	立花 宗和
常務執行役員	人財本部長	大堀 哲
常務執行役員	西日本支社長	宮坂 久美子
執行役員	㈱ジェイエア社長	本田 俊介
執行役員	日本エアコンピューター㈱社長	武井 真剛
執行役員	マイレージ・ライフスタイル事業本部長	大森 康史
執行役員	デジタルテクノロジー本部長	鈴木 啓介

役名	職名	氏名
執行役員	調達本部長	中川 由起夫
執行役員	総務本部長	野田 靖
執行役員	日本トランスオーシャン航空(株)社長、沖縄地区担当	野口 望
執行役員	東京空港支店長、(株)JALスカイ社長	斉藤 久美子
執行役員	北海道支社長	林 浩一
執行役員	貨物郵便本部長	木藤 祐一郎
執行役員	客室本部長	中野 淳子
執行役員	路線事業本部 副本部長	増村 浩二
執行役員	オペレーション本部長	下口 拓也
執行役員	財務・経理本部長、経営管理本部長	弓崎 雅夫
執行役員	空港本部長	堀尾 裕子
執行役員	カスタマー・エクスペリエンス本部 副本部長	崎原 淳子
執行役員	運航本部長	南 正樹
執行役員	経営企画本部長	小山 雄司
執行役員	ソリューション営業本部 副本部長、東京支社長	西原口 香織
執行役員	九州支社長	猿渡 美穂
執行役員	イノベーション本部長	鈴木 隆夫

社外役員の状況

当社の社外取締役は3名、社外監査役は3名です。

提出会社と各社外取締役および社外監査役との間において、特筆すべき人的関係、資本的关系および取引関係その他の利害関係はありません。

社外取締役は、その多様性確保に留意し、さまざまな分野に関する豊富な経験と高い見識や専門知識を有する者から選任するとともに、当社の定める社外役員の「独立性基準」（後述）に基づき、実質的な独立性を確保し得ない者は社外取締役として選任いたしません。また、社外取締役のうち1名を筆頭独立社外取締役として選任し、監査役ならびに社内各部門との連携強化を図ります。

社外取締役については、当社に対する理解を深めるため、現場の視察に加え、御巣鷹山慰霊登山、安全啓発センターの見学等の安全に関する教育を行います。また、必要に応じて、付議議案の事前説明を実施するとともに、その他の要望案件について説明する機会を設けます。

社外監査役は、さまざまな分野に関する豊富な知識、経験を有する者から選任するとともに、当社の定める社外役員の「独立性基準」（後述）に基づき、実質的な独立性を確保し得ない者は社外監査役として選任いたしません。社外監査役は、他の監査役とともに内部監査部門、会計監査人と連携し、より中立的、客観的な視点から監査を実施することにより、経営の健全性を確保します。

社外監査役については、当社に対する理解を深めるため、現場の視察に加え、御巣鷹山慰霊登山、安全啓発センターの見学等の安全に関する教育を行います。また、必要に応じて、付議議案の事前説明を実施するとともに、その他の要望案件について説明する機会を設けます。

[社外役員の「独立性基準」]

当社の社外役員については、高い経営の透明性と強い経営監視機能を発揮するコーポレート・ガバナンス体制を高いレベルで確立し、企業価値の向上を図るため、その独立性を判断する基準（原則として、以下のいずれにも該当しない者を独立性を有する者と判断する。）を以下のとおり定めております。

1. 現在または過去10年間に於いて、当社および当社の連結子会社の業務執行者（注）であった者。
2. 過去3年間に於いて下記a～fのいずれかに該当していた者。
 - a. 当社との一事業年度の取引額が、当社または当該取引先のいずれかの連結売上高の1%を超える取引先またはその業務執行者。
 - b. 当社への出資比率が5%以上の大株主またはその業務執行者。

- c. 当社の主要な借入先またはその業務執行者。
 - d. 当社より年間1,000万円を超える寄付を受けた者または受けた団体に所属する者。
 - e. 当社より役員報酬以外に年間1,000万円を超える報酬を受けた者またはその連結売上高の1%を超える報酬を受けた団体に所属する者。
 - f. 当社の業務執行者が他の会社の社外役員に就任している場合における当該他の会社の業務執行者。
3. 上記1および2に掲げる者の配偶者または二親等以内の親族。
- (注) 業務執行者とは業務執行取締役、執行役員をいう。

社外取締役又は社外監査役による監督又は監査と内部監査、監査役監査及び会計監査との相互連携並びに内部統制部門との関係

社外監査役は、他の監査役とともに内部統制部門ならびに会計監査人と、必要に応じて適宜情報および意見交換を実施し、監査の充実を図っております。社外取締役は、社外監査役とともに、必要に応じて適宜監督監査に係る情報共有を図っております。

(3) 【監査の状況】

監査役監査の状況

a) 監査役監査の組織、人員

監査役監査は、常勤監査役2名および独立社外監査役3名の合計5名により実施しています。

常勤監査役北田裕一は、当社入社以来、主に整備技術や品質保証等の整備関連業務に従事するとともに、2018年から3年間整備本部長を務め、安全の視点からのリスクマネジメントにおける相当程度の知見を有しております。常勤監査役菊山英樹は、2019年から4年間、財務・経理本部長を務め、財務および会計に関する相当程度の知見を有しております。また、社外監査役久保伸介は、公認会計士の資格を有し、財務および会計に関する相当程度の知見を有しております。社外監査役岡田譲治は、総合商社に入社以来一貫して財務・経理部門に従事し、総合商社の代表取締役副社長執行役員CFOを務めるなど、財務および会計に関する相当程度の知見を有しております。さらに、社外監査役松村真理子は、弁護士の資格を有し、法務、コンプライアンス分野における豊かな経験と見識を有しております。

監査役の職務を遂行する組織である監査役室に専任スタッフを配置し、監査役の職務遂行のサポートを行っています。当該監査役スタッフの人事等は監査役の同意を得るものとし、取締役からの独立性を高め、監査役の指示の実効性を確保しています。また、監査役の職務の執行に伴い発生する費用については、監査役の請求に基づき適切に支払っており、監査活動の実効性は担保されています。

b) 監査役および監査役会の活動状況

監査役および監査役会は、2022年度の監査における指摘事項のフォローアップおよび「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2023」等を踏まえ、当期の期初に当期の監査方針および監査項目並びに監査計画を策定し、監査を実施しました。

監査役は、取締役会に加え、グループ安全対策会議、経営会議、グループリスクマネジメント会議、サステナビリティ推進会議、顧客価値創造会議をはじめとする各種重要な会議に出席するほか、代表取締役および社外取締役との意見交換や重要な決裁書類等の閲覧により、会社経営および事業運営上の重要事項ならびに業務執行状況を監査します。今期においては、代表取締役との意見交換(5回)、社外取締役との意見交換(2回)、主要子会社社長へのインタビュー(15社)、主要子会社常勤監査役からのヒアリング(22回)および意見交換会(2回)、安全推進本部とのグループ安全目標に関するヒアリング(1回)、総務本部との内部統制システムの整備・運用状況に関するヒアリング(2回)等を通じ、当社および子会社の業務執行状況を把握しています。北田、加毛、久保、岡田監査役は当期に開催された取締役会16回全てに、新任の菊山監査役は選任後開催の取締役会13回の全てに出席し、能動的・積極的な役割認識のもと、意見を述べてまいりました。

このほか、内部監査部門や会計監査人との緊密な連携に努めるほか、主要子会社常勤監査役との会議を定期的に行い、グループ全体での監査の充実強化を図っています。

また、監査計画に基づき、各事業所および子会社への監査(108ヶ所)を実施しました。さらに、内部統制システムへの影響が懸念される事象の発生に対しては、機動的に、計画外での監査を実施してまいりました。その結果、「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2023」に沿った施策が各部門、グループ各社において着実に実行されていること、および国内外旅客需要の回復に適切に対応していることを確認いたしました。

こうした監査を通じて認識した課題等は、社長や担当執行役員に報告するとともに、監査役会で議論のうえ、内部監査部門陪席のもと報告会(2回)を開催して執行部門全体への共有を図り、更に取締役会でも報告を行いました。報告以降も重要な監査事項についての対応状況を継続してモニタリングしています。

内部通報については、主要部門から定期的な報告を受けるとともに、公益通報者保護法の改正内容が規程類に反映され、通報を行った者を保護する体制が整備されていることを確認いたしました。

さらに、会計監査人との意見交換(9回)および内部監査部門との定例会議(5回)を実施し、監査品質および監査効率の向上に努めており、会計監査人の監査計画・重点監査項目・監査状況等の報告および監査報告書へのKAM(監査上の主要な検討事項)記載に関する課題の共有を受け、情報交換を図りました。

当期においては、監査役会を15回開催し、北田、加毛、久保、岡田監査役は全ての回に、新任の菊山監査役は選任後開催の監査役会11回の全てに出席しました。

監査役会では、監査方針、監査計画策定のほか、評価、監査に関する重要事項について検討・決議等を行っています。当期の監査役会においては、監査方針および計画の決定、監査役選任議案への同意、常勤監査役の選定、会計監査人の選任、同報酬に関する同意、監査報告書の作成等の定例案件のほか、会計監査人による非保証業務に関する事前了解に関する決議、また往査での指摘事項に関するフォローアップ状況、リスク管理、EMS監査、統合報告書の確認等について、報告、討議を行いました。

監査役会においては、監査役全員に対してアンケートを実施し、監査活動の状況についての自己評価を行っています。

内部監査の状況

当社グループの内部監査は、「JALグループ内部監査規程」等に基づき、企業グループ全体における重大なリスクの発生を未然に防止し、損失の低減、組織目的達成の実効性向上等を通じ、経営に資することを目的として行っております。この目的を達成するために、企業グループにおける内部管理体制の実効性をより高めるための提言を行うことを基本方針としております。

当社の内部監査は社長直轄の独立組織である監査部が担当しており、監査部長を内部監査責任者、監査部所属員を内部監査担当者として、監査部長以下11名の体制で実施しております。内部監査を通じて把握した内部統制に係る重要な事象に関しては、監査法人へも情報を提供し、必要に応じ指導、助言を得る等、相互連携にも努めております。

監査部は当社およびJALグループ各社に対し適切に監査を実施しており、各監査ごとに、経営者へ監査結果を報告し、監査役には定期的に、監査の進捗状況、監査結果を報告しています。また、取締役会において、定期的に監査結果を報告しています。

なお、航空運送事業に係る法令の定めによって行っている安全監査および整備監査については、安全推進本部および整備本部管轄下にある整備監査部がそれぞれ担当しております。

会計監査の状況

会計監査については、有限責任あずさ監査法人に依頼しており、同監査法人が会社法監査および金融商品取引法に基づく監査を実施しております。定期的な監査のほか、各種法令や規則の制定・改廃等、会計上の課題については適宜確認を行い、会計処理の適正化に努めております。

a) 継続監査期間

14年間

b) 監査人の氏名等

監査人氏名

公認会計士氏名
大塚 敏弘
田中 敦
有吉 真哉

監査に従事する補助者

公認会計士	14人
その他	30人

c) 監査法人の選定方針と理由

監査の実効性を確保する観点から、独立性・職業倫理・監査品質・監査役や経営者との連携等を選定方針として掲げており、これを満たすと判断し、有限責任あずさ監査法人を再任いたしました。なお、会社法第340条第1項に定める会計監査人の解任のほか、当社の監査業務に重大な支障をきたす事態、その他会計監査人が継続してその職責を全うするうえでの重大な疑義を抱く事象等が発生した場合には、監査役会が会計監査人の解任または不再任に関する議案の内容を決定し、取締役会が当該議案を株主総会に提出することとしています。

d) 監査役および監査役会による監査法人の評価

監査役会において、毎年、上記に掲げた方針に照らし評価を実施する他、経理部門および内部監査部門における会計監査人の評価も重要な要素として参考としています。

監査報酬の内容等

a) 監査公認会計士等に対する報酬の内容

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
提出会社	160	10	160	13
連結子会社	102	1	107	1
計	262	11	268	14

当社は、監査公認会計士等に対して監査証明業務に基づく報酬として、公認会計士法第2条第1項の業務に係る報酬を支払っております。また、当社および一部の子会社は公認会計士法第2条第1項の業務以外の業務（非監査業務）である共同事業に関する合意された手続業務等にかかわる報酬を支払っております。

b) 監査公認会計士等と同一のネットワーク（KPMGグループ）に対する報酬の内容（aを除く）

区分	前連結会計年度		当連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)	監査証明業務に基づく報酬 (百万円)	非監査業務に基づく報酬 (百万円)
提出会社	-	15	-	64
連結子会社	1	8	2	17
計	1	23	2	81

当社および一部の子会社は、監査公認会計士等と同一のネットワークに対して公認会計士法第2条第1項の業務以外の業務（非監査業務）としてCO2削減証書関連のコンサルティング業務等にかかわる報酬を支払っております。

なお、上記の金額に非連結子会社における非監査業務に基づく報酬を加えると、当連結会計年度における非監査業務に基づく報酬の額は88百万円となります。

c) その他の重要な監査証明業務に基づく報酬の内容

（前連結会計年度）

該当事項はありません。

（当連結会計年度）

該当事項はありません。

d) 監査報酬の決定方針

監査公認会計士等への監査報酬および非監査業務報酬については、事前に職務権限規程に基づき社内決裁を得て決定しております。

なお、当社監査役会は、取締役、社内関係部署および会計監査人からの必要な資料の入手や報告をもとに、前事業年度の監査計画と実績の比較、監査時間および報酬額の推移を確認したうえで、当事業年度の監査予定時間および報酬額の妥当性等を検討し、会計監査人の報酬等につき、会社法第399条第1項の同意を行います。

(4) 【役員の報酬等】

役員の報酬等の額又はその算定方法の決定に関する方針に係る事項内容

当社における取締役の報酬額（総額）は「年額7億円以内(うち、固定の基本報酬総額を3億5,000万円以内、業績連動型賞与を3億5,000万円以内)」(2017年6月22日第68期定時株主総会決議)となっております。

なお、社外取締役については、その役割を勘案し、業績連動型賞与は支給しないものとし、固定の基本報酬の範囲で、社外取締役の総額として、年間5,000万円を上限として報酬を支給いたします。各取締役の固定の基本報酬および業績連動型賞与の支給額については、社外取締役が委員長を務め、かつ構成員の過半数を占める報酬委員会の審議・答申を経たうえで、取締役会にて決定いたします。

また、上記報酬額のほか、当社の社外取締役を除く取締役に対する業績連動型株式報酬の内容は、「第4 提出会社の状況 1 株式等の状況 (8) 役員・従業員株式所有制度の内容」に記載のとおり(2017年6月22日第68期定時株主総会決議)となっております。

当社における監査役の報酬（総額）は「年額1億円以内」(2012年7月10日臨時株主総会決議)となっております。監査役報酬は独立した立場から固定報酬（月額報酬）のみで構成し、監査役の協議により決定しています。

なお、当社は、2017年6月22日定時株主総会で「取締役の金銭による報酬等の額改定および業績連動型株式報酬制度導入の件」が原案どおり承認可決されたことを受けて、2017年7月1日より、取締役（社外取締役を除く）および執行役員の報酬の決定に関する方針を次のとおり改定いたしました。

2017年6月22日の第68期定時株主総会決議対象となった役員数は、取締役10名（そのうち、年間5,000万円を上限とする社外取締役の報酬枠については社外取締役3名）であり、2024年3月期において当該決議の対象となる役員数は、取締役12名（そのうち、年間5,000万円を上限とする社外取締役の報酬枠については社外取締役4名）です。また、2012年7月10日の臨時株主総会決議対象となった役員数は、監査役5名であり、2024年3月期において当該決議の対象となる役員数は、監査役6名です。

基本方針

- 当社および当社グループの持続的かつ堅実な成長と中長期的な企業価値の向上を目的として、企業理念および経営戦略に合致した職務の遂行を促し、また具体的な経営目標の達成を強く動機付けるものとします。
- 年度の業績と連動する業績連動型賞与と、株主との利害の共有をより一層促進することを目的として中長期的な業績による企業価値と連動させる業績連動型株式報酬の割合を適切に設定し、健全な企業家精神の発揮に資するものとします。
- 当社の業績をふまえ、当社の経営陣に相応しい処遇とします。

報酬水準および報酬構成比率

- 当社の経営環境をふまえ、また、客観的な報酬市場データを参考に、適切な報酬水準に設定します。
- 当社の事業の内容や業績連動型報酬の実効性等を考慮して、「固定の基本報酬の額」、「目標に対する達成度合いによって支給される業績連動型賞与の額」、「目標に対する達成度合いによって交付される業績連動型株式報酬の額」の割合を次のように設定します。
仮に目標に対する達成度合いが100%である場合の目安： $\quad : \quad = 50\% : 30\% : 20\%$
なお、上記割合はあくまで目安であり、当社株式の株価の変動等に応じて上記割合は変動いたします。
執行役員が取締役を兼務する場合の手当の額および代表権を有する場合の手当の額を除いた額とします。

業績連動型報酬の仕組み

- 業績連動型賞与として每期支給する金銭の額は、業績目標どおりに達成した場合に支給する額を100とすると、0～150で変動するものとします。業績評価指標は、「EBIT」「各役員の個別業績評価」等とし、経営環境や各役員の役割の変化等に応じて適宜見直しを検討することとします。
- 業績連動型株式報酬として每期交付する株式の数は、業績目標どおりに達成した場合に交付する数を100とすると、その達成度に応じて0～150で変動するものとします。業績評価期間は3年間とし、每期、連続する3事業年度の業績を評価します。業績評価指標は、中期経営計画で重視する指標等とし、「TSR(配当込みTOPIX対比)」「連結ROIC」「有償トンキ口当たりのCO2排出量」「ESG銘柄選定数」等とし、中期経営計画期間毎に見直しを検討することとします。
なお、対象取締役および執行役員に対しては、本株式報酬制度により交付を受けた普通株式について、株主との利害の共有をより一層促進することを目的として、役員ごとの保有目標株式数などを設定し一定の売却制限を課すこととします。
・2020年度、2021年度を始期とする業績連動型株式報酬については、業績等に鑑み、一律不支給となります。

当該制度の詳細については、「第4 提出会社の状況 1 株式等の状況 (8) 役員・従業員株式所有制度の内容」に、当該制度に基づく報酬の算定方法については、下記「業績連動報酬の算定方法」に、それぞれ、記載しております。

報酬決定の手続きその他

取締役および執行役員の報酬に関する事項は、当社が任意に設置する報酬委員会における審議・答申を経て、取締役会で決定することとします。報酬委員会の構成員の過半数は社外取締役とし、委員長は社外取締役から選定します。

なお、現在の報酬委員会の構成員は次のとおりです。（2024年5月31日時点）

委員長：小林 栄三（社外取締役）

委員：柳 弘之（社外取締役）

三屋 裕子（社外取締役）

鳥取 三津子（代表取締役社長執行役員）

齋藤 祐二（代表取締役副社長執行役員）

本委員会は当事業年度については5回開催しております。

取締役・監査役・執行役員の「固定の基本報酬」および、取締役・執行役員については「業績連動型賞与」、「業績連動型株式報酬」等について議論の上、取締役会に答申を行っております。

個人別の報酬等の内容が方針に沿うものであると取締役会が判断した理由

個人別の報酬等については、社外取締役が委員長を務め、かつ構成員の過半数を占める報酬委員会において、上記の取締役の報酬等の決定に関する方針をふまえて議論が行われ、その審議・答申を十分に尊重して、2023年2月22日開催の当社取締役会にて決定しているため、当期の個人別の報酬等の内容は、当社が定める上記方針に沿うものであると判断しております。

役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬等の種類別の総額(百万円)			対象となる 役員の員数 (人)
		固定報酬	業績連動報酬		
		基本報酬	賞与	非金銭報酬 債権等	
取締役 (社外取締役を除く)	446	222	151	72	8
監査役 (社外監査役を除く)	49	49	-	-	3
社外役員	64	64	-	-	7

「賞与」は「業績連動型賞与」、「非金銭報酬債権等」は「業績連動型株式報酬」となります。

業績連動報酬の算定方法

取締役に対する業績連動型賞与の算定方法

a. 業績連動型賞与の算定方法

イ 会長、社長および副社長に対する業績連動型賞与の算定方法

業績連動型賞与の額 = 標準支給額 × EBIT評価

なお、安全運航に関する目標の達成状況等に応じて業績連動型賞与の額を調整します。

ロ 会長、社長および副社長以外の取締役に対する業績連動型賞与の算定方法

業績連動型賞与の額

= 標準支給額 × (EBIT評価 × 50% + 各役員の個別業績評価 × 50%)

なお、安全運航に関する目標の達成状況等に応じて業績連動型賞与の額を調整します。

b. 個別の算定項目の説明

イ 標準支給額

役員毎の標準支給額は、次のとおりです。

(単位：千円)

会長	副会長	社長執行役員	副社長 執行役員	専務執行役員	常務執行役員
24,660	21,252	28,752	21,252	16,788	14,220

ロ EBIT評価

EBIT評価は、対象とする事業年度における目標値に対する実績値の割合に応じて、以下に基づき計算されます。

実績値の割合が0%未満の場合：

EBIT評価は、0%とします。

実績値の割合が0%以上、50%未満の場合：

EBIT評価は、50%とします。

実績値の割合が50%以上、150%未満の場合：

EBIT評価は、EBITの目標値に対する実績値の割合とします。

実績値の割合が150%以上の場合：

EBIT評価は、150%とします。

ハ 各役員個別業績評価

個別業績評価は、各事業年度について、当該事業年度の期初に社長と各取締役との面談により設定される目標に対する達成度合いに応じて0%から150%で決定されます。

取締役に対する業績連動型株式報酬の算定方法

a. 業績連動型株式報酬制度の仕組み

イ 対象者

対象者は、当社の取締役（社外取締役を除き、以下「対象取締役」といいます。）および当社の取締役を兼務しない執行役員（対象取締役と併せて、以下「対象取締役等」といいます。）とします。

ロ 交付または支給する財産

当社普通株式（以下「当社株式」といいます。）とします。ただし、当社株式の交付前に対象取締役等が死亡または疾病・障害などやむを得ない事由として当社が認める事由による辞任により退任した場合は、下記のとおり当社株式に代わり金銭を支給します。

ハ 交付する当社株式の数および支給する金銭の額の算定式

交付する当社株式の数は下記b.のとおり算定します。ただし、当社株式の交付前に対象取締役等が死亡または疾病・障害などやむを得ない事由として当社が認める事由による辞任により退任した場合、支給する金銭の額は下記e.のとおり算定します。

ニ 業績評価期間

毎期を初年度とする連続する3事業年度を業績評価期間とします。なお、1事業年度が終了するごとに次の事業年度を初年度として連続する3事業年度を対象とする業績評価期間が開始され、2019年度以降の任意の一時期には3つの業績評価期間が併存することとなります。

ホ 当社株式の交付時期および金銭の支給時期

当社株式の交付は、業績評価期間終了の翌事業年度に行います。ただし、当社株式の交付前に対象取締役等が死亡または疾病・障害などやむを得ない事由として当社が認める事由による辞任により退任した場合は、所定の時期までに、金銭を支給します。

へ 当社株式の交付方法および金銭の支給方法

対象取締役等に対する当社株式の交付は、業績評価期間中の在任を要件として、各業績評価期間内の各対象取締役等の職務執行の対価として、当該業績評価期間終了の翌事業年度に金銭報酬債権を付与し、当社が各対象取締役から当該金銭報酬債権の全部を現物出資財産として給付を受けることにより、当社株式を交付するものです。当社株式の交付は、当社による株式の発行または自己株式の処分のいずれかの方法によります。ただし、業績評価期間中に対象取締役等が死亡または疾病・障害などやむを得ない事由として当社が認める事由による辞任により退任した場合には、対象取締役等退任後相当期間内に、当社株式の交付に代えて金銭を支給します。

各対象取締役等に支給する金銭報酬債権の報酬の額は、業績評価期間中に対象取締役等が死亡または疾病・障害などやむを得ない事由として当社が認める事由による辞任により退任した場合を除き、下記b.に定める個人別交付株式数に1株あたりの払込金額を乗じた金額とします。1株あたりの払込金額は、当社株式の交付を決議する取締役会の開催日の前営業日における東京証券取引所における当社株式の終値等払込期日における当社株式の公正な価格とし、以下の払込金額上限値を上限とします。

(払込金額上限値)

払込に充てられる金銭報酬債権が対価となる職務執行の対象期間である業績評価期間の満了時点から起算して前後各3カ月間(計6カ月間)の東京証券取引所における当社株式の普通取引の終値の最高値。

b. 交付する当社株式の数の算定方法

以下の方法に基づき、各対象取締役等に交付する当社株式の数(以下「個人別交付株式数」といいます。)を決定します。

株式による個人別交付株式数(1株未満を切捨て)

個人別交付株式数

= 基準交付株式数 × (TSR(配当込みTOPIX対比)評価 × 25% + 連結ROIC評価 × 25% + 有償トンキロ当たりのCO2排出量評価 × 25% + ESG銘柄選定数評価 × 25%)

ただし、対象取締役等に交付される当社株式の総数は、1業績評価期間あたり290,000株(うち、対象取締役分は100,000株)を上限とします。なお、当該算定方法によって算定された個人別交付株式数の総数が、上限交付株式数を超えるおそれがある場合には、上限交付株式数を超えない範囲で、各対象取締役等に対して交付する株式数を案比例等の合理的な方法により減少させます。

c. 個別の算定項目の説明

イ 基準交付株式数

基準交付株式数は、(イ)役に従い定める役員別標準額(業績評価期間の当初の事業年度の役員別標準額)を、(ロ)業績評価期間の開始日前1カ月間の東京証券取引所における当社株式の普通取引の終値の平均値(1円未満の端数は切り上げ)で除した株式数とします。

役員別標準額は以下の通りです。

(単位:千円)

会長	副会長	社長 執行役員	副社長 執行役員	専務 執行役員	常務 執行役員
16,440	14,168	19,168	14,168	11,192	9,480

ロ TSR(配当込みTOPIX対比)評価

TSR(配当込みTOPIX対比)評価は、業績評価期間を構成する3事業年度の年度毎に、各年度の配当込みTOPIXに対するTSR実績の配当込みTOPIXの割合をもとに、以下に基づき計算します。

TSR(配当込みTOPIX対比)評価 = TSR単年度評価の3年平均

各年度の配当込みTOPIXに対するTSR実績の割合が75%未満の場合:

TSR単年度評価は、0%とします。

各年度の配当込みTOPIXに対するTSR実績の割合が75%以上、125%未満の場合:

TSR単年度評価 = 各年度の配当込みTOPIXに対するTSR実績の割合 × 2 - 100%

各年度の配当込みTOPIXに対するTSR実績の割合が125%以上の場合:

TSR単年度評価は、150%とします。

八 連結ROIC評価

連結ROIC評価は、目標値に対する業績評価期間を構成する3事業年度の最終事業年度の実績値の割合をもとに、以下に基づき計算します。

目標値に対する最終事業年度の実績値の割合が0%未満の場合：
 連結ROIC評価は、0%とします。

目標値に対する最終事業年度の実績値の割合が0%以上、60%未満の場合：
 連結ROIC評価は、50%とします。

目標値に対する最終事業年度の実績値の割合が60%以上、140%未満の場合：
 連結ROIC評価 = 目標値に対する最終事業年度の実績値の割合 × 1.25 - 25%

目標値に対する最終事業年度の実績値の割合が140%以上の場合：
 連結ROIC評価は、150%とします。

二 有償トンキロ当たりのCO2排出量評価

有償トンキロ当たりのCO2排出量評価は、業績評価期間を構成する3事業年度の年度毎に、各年度の目標値に対する有償トンキロ当たりのCO2排出量の割合をもとに、以下に基づき計算します。

有償トンキロ当たりのCO2排出量評価 = 有償トンキロ当たりのCO2排出量単年度評価の3年平均

各年度の有償トンキロ当たりのCO2排出量の目標値に対する割合が85%未満の場合：
 有償トンキロ当たりのCO2排出量単年度評価は、150%とします。

各年度の有償トンキロ当たりのCO2排出量の目標値に対する割合が85%以上、115%未満の場合：
 有償トンキロ当たりのCO2排出量単年度評価 = $13/3 - 10/3$
 × 有償トンキロ当たりのCO2排出量の目標値に対する割合

各年度の有償トンキロ当たりのCO2排出量の目標値に対する割合が115%以上の場合：
 有償トンキロ当たりのCO2排出量単年度評価は、0%とします。

ホ ESG銘柄選定数評価

ESG銘柄選定数評価は、業績評価期間を構成する3事業年度の最終事業年度終了時点の対象とする銘柄への選定数をもとに、以下の表に基づき計算します。

対象とする銘柄

- ・ DJSI World Index
- ・ FTSE Blossom Japan Index
- ・ APEX WORLD CLASS
- ・ CDP A -
- ・ MSCI WIN

銘柄選定数	ESG銘柄選定数評価
0	0%
1	50%
2	75%
3	100%
4	125%
5	150%

d. 対象取締役等に異動等が発生した場合の取扱い等について

業績評価期間中に新たに対象取締役等に就任した場合または対象取締役等が任期満了により退任した場合には、上記b.に従い算定される個人別株式数に、各業績評価期間の月数に占める在任期間に相当する月数（月の途中で就任または退任があった場合は、当該月を含みます。）の割合を乗じて得た数（1株未満を切捨て）の当社株式を交付いたします。

このほか、業績評価期間中に対象取締役等が死亡または疾病・障害などやむを得ない事由として当社が認める事由による辞任により退任した場合は、退任後相当期間内に、上記b.に従い算定される個人別株式数に、各業績評価期間の月数に占める在任期間に相当する月数（月の途中で就任または退任があった場合は、当該月を含みます。）の割合を乗じて得た数（1株未満を切捨て）に、個人別交付株式数に付与を決議する取締役会の開催の前営業日における当社株式の1株あたりの公正な価格を乗じた金額の金銭報酬債権を付与し、当該当社株式の交付に代えて、当該金銭報酬債権の額の金銭を支給することといたします。

e. その他の調整

業績評価期間中に、株式分割（当社株式の株式無償割当てを含む。以下同じ。）・併合が発生する場合には、分割・併合の比率に応じて対象取締役に対する「個人別交付株式数」および「上限交付株式数」を調整いたします。また、上記a.からe.までにかかわらず、予測不可能な状況が発生した場合、報酬委員会の審議・答申を経て、取締役会の決議に基づき、支給額を調整または不支給とすることができます。

(5) 【株式の保有状況】

当社が航空運送事業を営営するに当たっては、営業、調達、サービスの提供等の分野での広範な提携・協業関係の構築および地域社会との良好な関係の維持が不可欠であり、また、グローバル規模での競争に勝ち抜き、成長していくためにもさまざまな分野におけるパートナーとの関係強化を図ることが必要だと考えています。こうした目的を達成するため、当社は他社の株式を取得・保有する場合がありますが、その場合には、ステークホルダーとの信頼関係の維持を前提に、当社の企業価値向上につながる企業の株式を厳選し、保有対象とすることを基本としています。

上場企業の株式の保有については、上述の目的に適った銘柄を必要最小限保有することを基本方針とします。

企業価値向上への貢献度については常時検証します。具体的には、受取配当金および株式保有に起因する取引利益について目標資本コストと比較し、定量的検討を行うとともに、定性的な要素も勘案いたします。

加えて、時価評価額にも留意し、企業価値向上の観点から保有する意義が乏しいと判断される銘柄については、市場への影響やその他事業面等で考慮すべき事項にも配慮しつつ売却を検討してまいります。

当社が保有する上場企業の株式の縮減に関する方針については、2024年1月17日の取締役会にて確認し、一部縮減の検討をしております。

(a) 投資株式のうち保有目的が純投資目的以外の目的であるものの銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	74	10,753
非上場株式以外の株式	10	55,931

(当事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	-	-	-
非上場株式以外の株式	1	-	保有していた非上場株式が新規上場したため

(注) 非上場株式以外の株式の増加銘柄数1は、保有していた株式が新規上場したことによる増加であり、取得価額の発生はありません。

(当事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	1	-
非上場株式以外の株式	-	-

(注) 非上場株式の減少銘柄数1は、保有していた株式が新規上場したことによる減少であり、売却価額の発生はありません。

(b)保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式の保有区分、銘柄、株式数、貸借対照表計上額及び保有目的

特定投資株式

保有効果については目標資本コストと比較し、当社が進める各事業領域における収支改善効果について、定量的検討および定性的な要素も総合的に勘案して保有効果を検証し、2024年1月17日の取締役会にて確認いたしました。今後も、政策保有株式については、保有する意義や保有に伴うリターン・リスクについて精査し、保有の適否の検証を継続してまいります。

銘柄	当事業年度	前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、定量的な保有効果及び株式数が増加した理由	当社の株式の保有の有無
	株式数(株)	株式数(株)		
	貸借対照表計上額(百万円)	貸借対照表計上額(百万円)		
日本空港ビルデング(株)	4,398,240	4,398,240	主に当社基幹空港である羽田空港ターミナルにおける取引・協業関係の構築・維持・強化のため。	有
	26,081	29,028		
イオン(株)	3,449,200	3,449,200	主にマイレージ事業における、同社のポイントサービスであるWAONとの連携等の取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた増収・競争力強化のため。	有
	12,399	8,850		
(株)オリエンタルランド	1,880,000	376,000	主に国内旅客事業における取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた増収・競争力強化のため。当事業年度中に普通株式1株につき5株の割合で株式分割を行ったため。	有
	9,116	8,512		
東日本旅客鉄道(株)	550,700	550,700	主に国内旅客事業における取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた増収・競争力強化のため。	有
	4,822	4,039		
東急(株)	1,002,000	1,002,000	主にマイレージ・クレジットカード事業における同社のポイントサービスであるTOKYU POINTとの連携等の取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた増収・競争力強化のため。	有
	1,847	1,765		
富士石油(株)	1,034,600	1,034,600	主に燃油調達関連における取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた円滑な燃料調達のため。	無
	490	274		
(株)ispace	524,380	-	主に宇宙輸送に関する情報収集および協業のため。当事業年度中に同社が新規上場したため。	無
	442	-		
京王電鉄(株)	86,800	86,800	主に国内旅客事業における取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた増収・競争力強化のため。	有
	362	403		
三菱倉庫(株)	71,000	71,000	主に航空貨物事業における取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた増収・競争力強化のため。	有
	353	220		
(株)日新	5,200	5,200	主に国際旅客・航空貨物事業における取引・協業関係の構築・維持・強化を通じた増収・競争力強化のため。	有
	15	10		

第5【経理の状況】

1．連結財務諸表および財務諸表の作成方法について

(1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」(1976年大蔵省令第28号)第93条の規定により、国際会計基準(以下「IFRS」という。)に準拠して作成しております。

(2) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」(1963年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。)に基づいて作成しております。

また、当社は、特例財務諸表提出会社に該当し、財務諸表等規則第127条の規定により財務諸表を作成しております。

2．監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、連結会計年度(2023年4月1日から2024年3月31日まで)の連結財務諸表および事業年度(2023年4月1日から2024年3月31日まで)の財務諸表について、有限責任あずさ監査法人による監査を受けております。

3．連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取り組みおよびIFRSに基づいて連結財務諸表等を適正に作成することができる体制の整備について

当社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取り組みおよびIFRSに基づいて連結財務諸表等を適正に作成することができる体制の整備を行っております。その内容は次のとおりです。

(1) 会計基準等の内容を適切に把握し、または会計基準等の変更等についての確に対応できる体制を整備するため、公益財団法人財務会計基準機構に加入し、同機構および監査法人等が主催するセミナー等に参加する等を行っております。

(2) IFRSの適用については、国際会計基準審議会が公表するプレスリリースや基準書を随時入手し、最新の基準の把握を行っております。また、IFRSに基づく適正な連結財務諸表を作成するために、IFRSに準拠したグループ会計方針および会計指針を作成し、それらに基づいて会計処理を行っております。

1【連結財務諸表等】

(1)【連結財務諸表】

【連結財政状態計算書】

	注記	前連結会計年度	当連結会計年度
		(2023年3月31日)	(2024年3月31日)
		百万円	百万円
資産			
流動資産			
現金及び現金同等物	8,34	639,247	713,867
営業債権及びその他の債権	9,26,34	174,906	173,023
その他の金融資産	10,20,34	11,202	16,472
棚卸資産	11	36,747	43,949
その他の流動資産		60,776	75,294
流動資産合計		922,880	1,022,608
非流動資産			
有形固定資産	12,20		
航空機	19	839,205	871,409
航空機建設仮勘定		102,431	134,745
その他の有形固定資産		86,158	89,396
有形固定資産合計		1,027,795	1,095,551
のれん及び無形資産	7,13	83,310	87,189
投資不動産	14	3,296	3,561
持分法で会計処理されている投資	16	20,200	24,259
その他の金融資産	10,19,20,34	158,638	158,930
繰延税金資産	17	278,655	229,212
退職給付に係る資産	22	8,522	12,294
その他の非流動資産		17,303	15,624
非流動資産合計		1,597,722	1,626,623
資産合計		2,520,603	2,649,232

	注記	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
		百万円	百万円
負債及び資本			
負債			
流動負債			
営業債務及びその他の債務	21,34	136,138	160,052
有利子負債	18,19, 20,34	111,968	106,935
その他の金融負債	18,34	58,749	44,972
未払法人所得税		2,642	2,601
契約負債	26	316,873	368,916
引当金	23	2,737	3,325
その他の流動負債		40,467	50,396
流動負債合計		669,578	737,200
非流動負債			
有利子負債	18,19, 20,34	813,535	780,358
その他の金融負債	18,34	9,331	25,401
繰延税金負債	17	3,505	3,317
引当金	23	23,908	23,550
退職給付に係る負債	22	132,355	120,575
その他の非流動負債		11,430	10,483
非流動負債合計		994,067	963,686
負債合計		1,663,645	1,700,886
資本	24		
資本金		273,200	273,200
資本剰余金		273,631	273,992
利益剰余金		225,644	306,879
自己株式		408	408
その他の包括利益累計額			
その他の包括利益を通じて公正価値で 測定する金融資産		38,384	43,171
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部 分		4,812	11,836
在外営業活動体の外貨換算差額		1,024	1,275
その他の包括利益累計額合計		44,220	56,283
親会社の所有者に帰属する持分合計		816,288	909,947
非支配持分		40,669	38,398
資本合計		856,957	948,345
負債及び資本合計		2,520,603	2,649,232

【連結損益及びその他の包括利益計算書】

	注記	前連結会計年度	当連結会計年度
		(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
		百万円	百万円
売上収益	6,26		
国際線旅客収入		444,662	684,523
国内線旅客収入		454,665	556,046
その他の売上収益		476,261	411,320
売上収益合計		1,375,589	1,651,890
その他の収入	27	34,157	31,330
営業費用	28		
人件費		292,312	334,089
航空燃油費		323,353	356,796
減価償却費、償却費及び減損損失	15	158,197	149,960
その他の営業費用		570,823	701,442
営業費用合計		1,344,686	1,542,288
営業利益		65,059	140,932
持分法による投資損益(は損失)	16	3,353	469
投資・財務・法人所得税前利益	6	61,706	141,402
投資から生じる収益・費用	29		
投資収益		3,970	4,490
投資費用		1,112	657
財務・法人所得税前利益		64,563	145,235
財務収益・費用	30		
財務収益		2,074	9,277
財務費用		14,209	15,206
税引前利益	6	52,429	139,306
法人所得税費用	17	18,553	43,394
当期利益(は損失)		33,876	95,911
当期利益(は損失)の帰属			
親会社の所有者		34,423	95,534
非支配持分		547	377
その他の包括利益	31		
純損益に振り替えられることのない項目			
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産		2,669	4,282
確定給付制度の再測定	22	15,130	10,649
持分法適用会社におけるその他の包括利益に対する持分	16	32	145
純損益に振り替えられることのない項目合計		17,832	15,077
純損益に振り替えられる可能性のある項目			
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	34	34,384	10,008
在外営業活動体の外貨換算差額		923	284
持分法適用会社におけるその他の包括利益に対する持分	16	10	106
純損益に振り替えられる可能性のある項目合計		33,450	10,400
税引後その他の包括利益		15,618	25,477
当期包括利益		18,257	121,389

	注記	前連結会計年度	当連結会計年度
		(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
		百万円	百万円
当期包括利益の帰属			
親会社の所有者		17,909	119,643
非支配持分		348	1,745
1株当たり当期利益	32		
基本的1株当たり当期利益(円)		78.77	218.61
希薄化後1株当たり当期利益(円)		-	-

【連結持分変動計算書】

前連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

親会社の所有者に帰属する持分

注記	親会社の所有者に帰属する持分				その他の包括利益累計額	
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日時点の残高	273,200	273,617	176,406	408	35,512	41,018
当期利益（は損失）	-	-	34,423	-	-	-
その他の包括利益	-	-	-	-	2,615	34,835
当期包括利益合計	-	-	34,423	-	2,615	34,835
配当金	-	-	-	-	-	-
ヘッジ対象の非金融資産への振替	34	-	-	-	-	1,371
子会社の支配獲得に伴う変動	7	-	-	-	-	-
子会社の支配喪失に伴う変動	-	-	-	-	-	-
支配継続子会社に対する持分変動	-	14	-	-	-	-
利益剰余金への振替	22,34	-	14,814	-	256	-
所有者との取引等合計	-	14	14,814	-	256	1,371
2023年3月31日時点の残高	273,200	273,631	225,644	408	38,384	4,812

親会社の所有者に帰属する持分

注記	その他の包括利益累計額			合計	非支配持分	合計
	在外営業活動体の外貨換算差額	確定給付制度の再測定	合計			
	百万円	百万円	百万円			
2022年4月1日時点の残高	390	-	76,921	799,736	46,330	846,067
当期利益（は損失）	-	-	-	34,423	547	33,876
その他の包括利益	633	15,071	16,514	16,514	896	15,618
当期包括利益合計	633	15,071	16,514	17,909	348	18,257
配当金	-	-	-	-	2,798	2,798
ヘッジ対象の非金融資産への振替	34	-	1,371	1,371	498	1,869
子会社の支配獲得に伴う変動	7	-	-	-	2,653	2,653
子会社の支配喪失に伴う変動	-	-	-	-	45	45
支配継続子会社に対する持分変動	-	-	-	14	14	-
利益剰余金への振替	22,34	15,071	14,814	-	-	-
所有者との取引等合計	-	15,071	16,186	1,357	6,009	7,367
2023年3月31日時点の残高	1,024	-	44,220	816,288	40,669	856,957

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

親会社の所有者に帰属する持分

注記	親会社の所有者に帰属する持分					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益累計額	
					その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	
2023年4月1日時点の残高	273,200	273,631	225,644	408	38,384	4,812
当期利益（は損失）	-	-	95,534	-	-	-
その他の包括利益	-	-	-	-	3,881	9,334
当期包括利益合計	-	-	95,534	-	3,881	9,334
配当金 25	-	-	24,035	-	-	-
株式に基づく報酬 36	-	365	-	-	-	-
ヘッジ対象の非金融資産への振替 34	-	-	-	-	-	2,310
自己株式の取得	-	-	-	0	-	-
支配継続子会社に対する持分変動	-	4	-	-	-	-
利益剰余金への振替 22,34	-	-	9,736	-	904	-
所有者との取引等合計	-	361	14,298	0	904	2,310
2024年3月31日時点の残高	273,200	273,992	306,879	408	43,171	11,836

親会社の所有者に帰属する持分

注記	その他の包括利益累計額			合計	非支配持分	合計
	在外営業活動体の外貨換算差額	確定給付制度の再測定	合計			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2023年4月1日時点の残高	1,024	-	44,220	816,288	40,669	856,957
当期利益（は損失）	-	-	-	95,534	377	95,911
その他の包括利益	251	10,641	24,109	24,109	1,368	25,477
当期包括利益合計	251	10,641	24,109	119,643	1,745	121,389
配当金 25	-	-	-	24,035	3,341	27,376
株式に基づく報酬 36	-	-	-	365	-	365
ヘッジ対象の非金融資産への振替 34	-	-	2,310	2,310	601	2,911
自己株式の取得	-	-	-	0	-	0
支配継続子会社に対する持分変動	-	-	-	4	74	78
利益剰余金への振替 22,34	-	10,641	9,736	-	-	-
所有者との取引等合計	-	10,641	12,047	25,984	4,016	30,001
2024年3月31日時点の残高	1,275	-	56,283	909,947	38,398	948,345

【連結キャッシュ・フロー計算書】

注記	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前利益	52,429	139,306
減価償却費、償却費及び減損損失	158,197	149,960
固定資産除売却損益(は益)	7,386	14,832
退職給付に係る負債の増減額(は減少)	2,028	411
受取利息及び受取配当金	3,851	4,275
支払利息	12,520	13,498
為替差損益(は益)	1,431	9,098
持分法による投資損益(は益)	3,353	469
受取保険金	-	19,971
営業債権及びその他の債権の増減額(は増加)	55,997	583
棚卸資産の増減額(は増加)	4,881	6,686
営業債務及びその他の債務の増減額(は減少)	42,240	21,421
契約負債の増減額(は減少)	76,640	52,013
その他	29,618	14,628
小計	303,481	364,989
法人所得税の支払額	10,572	1,043
営業活動によるキャッシュ・フロー	292,908	363,945
投資活動によるキャッシュ・フロー		
固定資産の取得による支出	117,488	218,075
固定資産の売却による収入	13,102	2,305
その他の金融資産の取得による支出	8,083	3,000
その他の金融資産の売却による収入	1,685	466
子会社の支配獲得による支出	7,333	-
貸付けによる支出	5,076	3,143
貸付金の回収による収入	779	1,385
利息の受取額	792	1,415
配当金の受取額	2,874	2,551
保険金の受取額	-	19,971
その他	1,735	1,023
投資活動によるキャッシュ・フロー	112,766	195,099
財務活動によるキャッシュ・フロー		
短期借入金の純増減額(は減少)	33	6,756
長期借入れによる収入	33	53,231
長期借入金の返済による支出	33	48,777
社債の発行による収入	33	-
社債の償還による支出	33	10,000
利息の支払額		9,985
配当金の支払額	25	2
非支配持分への配当金の支払額		2,894
リース負債の返済による支出	33	25,661
その他		1,132
財務活動によるキャッシュ・フロー	38,465	105,031
現金及び現金同等物に係る換算差額	3,344	10,805
現金及び現金同等物の増減額(は減少)		145,021
現金及び現金同等物の期首残高	8	494,226
現金及び現金同等物の期末残高	8	639,247

【連結財務諸表注記】

1. 報告企業

日本航空株式会社（以下「当社」という。）は日本に所在する株式会社です。その登記されている本社の住所は、東京都品川区東品川二丁目4番11号です。当社の連結財務諸表は、2024年3月31日を期末日とし、当社およびその子会社（以下「当社グループ」という。）、ならびに当社の関連会社および共同支配企業に対する持分により構成されております。当社グループの最上位の親会社は当社です。

当社グループの事業内容は、主に航空運送事業です。各事業の内容については注記「26. 売上収益」に記載しております。

2. 作成の基礎

(1) 連結財務諸表が国際会計基準（以下「IFRS」）に準拠している旨の記載

当社グループの連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（1976年大蔵省令第28号）第1条の2に掲げる「指定国際会計基準特定会社」の要件を満たすことから、同第93条の規定により、IFRSに準拠して作成しております。

本連結財務諸表の発行は、2024年6月18日に代表取締役社長執行役員 鳥取三津子によって承認されております。

(2) 機能通貨及び表示通貨

当社グループの連結財務諸表は、当社の機能通貨である日本円を表示通貨としており、百万円未満を切捨てて表示しております。

(3) 会計方針の変更

当社グループは、当連結会計年度より以下の基準を適用しております。

IFRS		新設・改訂の概要
IAS第12号	法人所得税	リースおよび廃棄義務に係る繰延税金の会計処理を明確化
IAS第12号	法人所得税	経済協力開発機構（OECD）が公表した第2の柱モデルルールを導入するために制定または実質的に制定された税制から生じる法人所得税に対する企業のエクスポージャーの開示を要求する改訂

上記基準書の適用による当社グループの連結財務諸表に与える重要な影響はありません。

3. 重要性がある会計方針

(1) 連結の基礎

子会社

子会社とは、当社グループにより支配されている企業をいいます。当社グループがある企業への関与により生じる変動リターンに対するエクスポージャーまたは権利を有し、かつ、当該企業に対するパワーにより当該リターンに影響を及ぼす能力を有している場合に、当社グループは当該企業を支配していると判断しております。

子会社の財務諸表は、原則として当社グループが支配を獲得した日から支配を喪失する日まで、連結の対象に含めております。

子会社が適用する会計方針が当社グループの適用する会計方針と異なる場合には、必要に応じて当該子会社の財務諸表に調整を加えております。当社グループ間の債権債務残高および内部取引高、ならびに当社グループ間の取引から発生した未実現損益は、連結財務諸表の作成に際して消去しております。

子会社持分を一部処分した際、支配が継続する場合には、資本取引として会計処理しております。非支配持分の調整額と対価の公正価値との差額は、親会社の所有者に帰属する持分として資本に直接認識されております。

支配を喪失した場合には、支配の喪失から生じた利得または損失は純損益で認識しております。

関連会社

関連会社とは、当社グループが当該企業に対し、財務および営業の方針に重要な影響力を有しているものの、支配または共同支配をしていない企業をいいます。当社グループが他の企業の議決権の20%以上を保有する場合、当社グループは当該他の企業に対して重要な影響力を有していると推定しております。

関連会社については、原則として当社グループが重要な影響力を有することとなった日から重要な影響力を喪失する日まで、持分法によって会計処理しております。関連会社に対する投資には、取得に際して認識されたのれん（減損損失累計額控除後）が含まれております。

関連会社が適用する会計方針が当社グループの適用する会計方針と異なる場合には、必要に応じて当該関連会社の財務諸表に調整を加えております。

共同支配企業

共同支配企業とは、当社グループを含む複数の当事者が経済活動に対する契約上合意された支配を共有し、その活動に関連する戦略的な財務上および営業上の決定に際して、支配を共有する当事者すべての合意を必要とする企業をいいます。

当社グループが有する共同支配企業については、持分法によって会計処理しております。

(2) 企業結合

企業結合は、支配が当社グループに移転した場合に取得法を用いて会計処理をしております。被取得企業における識別可能な資産および負債は原則として取得日の公正価値で測定しております。のれんは、企業結合で移転された対価、被取得企業の非支配持分の金額、および当社グループが以前に保有していた被取得企業の資本持分の公正価値の合計が、取得日における識別可能な資産および負債の正味価額を上回る場合にその超過額として測定しております。

非支配持分を公正価値で測定するか、または識別可能な純資産の認識金額に対する比例的な取り分として測定するかについては、企業結合ごとに選択しております。

企業結合が生じた期間の末日までに企業結合の当初の会計処理が完了していない場合には、暫定的な金額で会計処理を行っております。取得日から1年以内の測定期間において、取得日時点で存在した事実および状況について新しい情報を入手した場合は、暫定的な金額を遡及修正しております。

(3) 外貨換算

外貨建取引

外貨建取引は、取引日の為替レートで当社グループの各社の機能通貨に換算しております。

期末日における外貨建貨幣性資産および負債は、期末日の為替レートで機能通貨に換算しております。

公正価値で測定される外貨建非貨幣性資産および負債は、当該公正価値の算定日における為替レートで機能通貨に換算しております。

換算または決済により生じる換算差額は、純損益として認識しております。ただし、その他の包括利益を通じて測定される金融資産、およびキャッシュ・フロー・ヘッジから生じる換算差額については、その他の包括利益として認識しております。

在外営業活動体の財務諸表

在外営業活動体の資産および負債については期末日の為替レート、収益および費用については為替レートが著しく変動している場合を除き、期中平均為替レートを用いて日本円に換算しております。在外営業活動体の財務諸表の換算から生じる換算差額は、その他の包括利益として認識し、その後在外営業活動体が処分された期間に純損益として認識しております。

(4) 金融商品

a 金融資産

(a) 当初認識および測定

当社グループは、金融資産について、純損益またはその他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産、償却原価で測定する金融資産に分類しております。この分類は、当初認識時に決定しております。

当社グループは、金融資産に関する契約の当事者となった取引日に当該金融商品を認識しております。

非デリバティブ金融資産は、純損益を通じて公正価値で測定される区分に分類される場合を除き、公正価値に取引費用を加算した金額で測定しております。ただし、重要な金融要素を含まない営業債権は取引価格で測定しております。

負債性金融商品である金融資産

以下の要件をともに満たす場合には、償却原価で測定する金融資産に分類しております。

- ・契約上のキャッシュ・フローを回収するために資産を保有することを目的とする事業モデルに基づいて、資産が保有されている。
- ・金融資産の契約条件により、元本および元本残高に対する利息の支払のみであるキャッシュ・フローが特定の日に生じる。

また、以下の要件をともに満たす場合には、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産に分類し、それ以外の場合は純損益を通じて公正価値で測定する金融資産に分類しております。

- ・契約上のキャッシュ・フローを回収と売却の両方によって目的が達成される事業モデルに基づいて、金融資産が保有されている。

・金融資産の契約条件により、元本および元本残高に対する利息の支払のみであるキャッシュ・フローが特定の日に生じる。

なお、報告期間を通じて、負債性金融商品のうちその他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産は保有していません。

資本性金融商品である金融資産

純損益を通じて公正価値で測定しなければならない売買目的で保有される資本性金融資産を除き、当初認識時に事後の公正価値の変動をその他の包括利益に認識するという指定をした資本性金融資産については、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産に分類しております。

当該指定は、個々の資本性金融資産ごとに実施しております。また、取消不能なものとして継続的に適用しております。

なお、報告期間を通じて、資本性金融商品のうち純損益を通じて公正価値で測定する金融資産は保有していません。

(b) 事後測定

金融資産の当初認識後の測定は、その分類に応じて次のとおり測定しております。

償却原価により測定する金融資産

償却原価により測定する金融資産については、実効金利法による償却原価により測定しております。

公正価値により測定する金融資産

公正価値により測定する金融資産の公正価値の変動額は純損益として認識しております。

ただし、資本性金融資産のうち、その他の包括利益を通じて公正価値で測定すると指定したのものについては、公正価値の変動額はその他の包括利益として認識しております。なお、当該金融資産からの配当金については、投資収益の一部として当期の純損益として認識しております。

その他の包括利益を通じて公正価値で測定するとした資本性金融商品の認識を中止した場合または公正価値が著しく下落した場合には、その他の包括利益に累積された金額を利益剰余金に振り替えております。

(c) 金融資産の認識の中止

当社グループは、金融資産からのキャッシュ・フローに対する契約上の権利が消滅する、または金融資産を譲渡し、かつ、当社グループが金融資産の所有のリスクと経済価値のほとんどすべてを移転する場合において、金融資産の認識を中止しております。

(d) 金融資産の減損

償却原価により測定する金融資産については、予想信用損失に対する貸倒引当金を認識しております。

当社グループは、期末日ごとに各金融資産に係る信用リスクが当初認識時点から著しく増加しているかどうかを評価しており、当初認識時点から信用リスクが著しく増加していない場合には、12カ月の予想信用損失を貸倒引当金として認識しております。一方で、当初認識時点から信用リスクが著しく増加している場合には、全期間の予想信用損失と等しい金額を貸倒引当金として認識しております。ただし、重大な金融要素を含んでいない営業債権については、信用リスクの当初認識時点からの著しい増加の有無にかかわらず、常に全期間の予想信用損失と等しい金額で貸倒引当金を認識しております。

予想信用損失は、契約に従って企業に支払われるべきすべての契約上のキャッシュ・フローと、企業が受け取ると見込んでいるすべてのキャッシュ・フローとの差額の現在価値として測定しております。

金融資産に係る貸倒引当金の繰入額は、純損益で認識しております。貸倒引当金を減額する事象が生じた場合は、貸倒引当金戻入額を純損益で認識しております。

b 金融負債

(a) 当初認識および測定

当社グループは、売買目的保有として分類されたもの、またはデリバティブである場合、純損益を通じて公正価値で測定する金融負債に分類しております。その他の金融負債は、償却原価で測定する金融負債に分類しております。この分類は、当初認識時に決定しております。

当社グループは、金融負債に関する契約の当事者となった取引日に当該金融商品を認識しております。

すべての金融負債は公正価値で当初測定しておりますが、償却原価で測定する金融負債については、直接帰属する取引費用を控除した金額で測定しております。

(b) 事後測定

金融負債の当初認識後の測定は、その分類に応じて次のとおり測定しております。

純損益を通じて公正価値で測定する金融負債

純損益を通じて公正価値で測定する金融負債については、当初認識後公正価値で測定し、その変動については当期の純損益として認識しております。

償却原価で測定する金融負債

償却原価で測定する金融負債については、当初認識後実効金利法による償却原価で測定しております。

実効金利法による償却および認識が中止された場合の利得および損失については、金融費用の一部として当期の純損益として認識しております。

(c) 金融負債の認識の中止

当社グループは、金融負債が消滅したとき、すなわち、契約中に特定された債務が免責、取消し、または失効となった時に、金融負債の認識を中止しております。

c 金融資産および金融負債の表示

金融資産および金融負債は、当社グループが残高を相殺する法的権利を有し、かつ純額で決済するかまたは資産の実現と負債の決済を同時に行う意図を有する場合にのみ、連結財政状態計算書上で相殺し、純額で表示しております。

d デリバティブおよびヘッジ会計

外貨建債務については、将来の為替レート変動リスクを回避する目的で、通貨オプション取引および為替予約取引等を利用しております。また、航空燃料の価格変動リスクを抑制し、コストを安定させることを目的として、コモディティ・デリバティブ取引を利用しております。これらのデリバティブは、契約が締結された時点の公正価値で当初認識され、関連する取引費用は発生時に費用として認識しております。当初認識後は、公正価値で再測定しております。

当社グループは、ヘッジ開始時に、ヘッジ会計を適用しようとするヘッジ関係ならびにヘッジを実施するに当たってのリスク管理目的および戦略について、文書化しております。当該文書は、具体的なヘッジ手段、ヘッジ対象となる項目または取引ならびにヘッジされるリスクの性質およびヘッジされたリスクに起因するヘッジ対象のキャッシュ・フローの変動に対するエクスポージャーを相殺するに際してのヘッジ手段の公正価値変動の有効性の評価方法などを含んでおります。具体的には、以下の項目をすべて満たす場合に、ヘッジが有効と判断しております。

- ・ヘッジ対象とヘッジ手段との間に経済的関係があること
- ・信用リスクの影響が、当該経済的関係から生じる価値変動に著しく優越するものではないこと
- ・ヘッジ関係のヘッジ比率が、企業が実際にヘッジしているヘッジ対象の量と企業がヘッジ対象の当該量を実際にヘッジするのに使用しているヘッジ手段の量から生じる比率と同じであること

ヘッジ比率については、ヘッジ対象の価格変動に対応するヘッジ手段の価格変動の度合い等の経済的関係およびリスク管理戦略に照らして適切に設定しております。

当社グループは、ヘッジ関係が将来に向けて有効であるかどうかを継続的に評価しております。有効性の高いヘッジを行っているため、通常、重要な非有効部分は発生しないと想定しておりますが、予定取引をヘッジ対象としているため、ヘッジ手段の価値変動がヘッジ対象の価値変動を上回る場合があります。その場合には、ヘッジの非有効部分が生じます。

ヘッジ関係について有効性が認められなくなったものの、リスク管理目的に変更がない場合は、ヘッジ関係が再び有効となるようヘッジ比率を再調整しております。また、ヘッジ関係についてリスク管理目的が変更された場合は、ヘッジ会計の適用を中止しております。

当社グループは、ヘッジ会計の手法としてキャッシュ・フロー・ヘッジのみを採用しております。

ヘッジ手段に係る利得または損失のうち有効部分は、その他の包括利益として認識し、非有効部分は直ちに純損益として認識しております。

その他の包括利益に計上されたヘッジ手段に係る金額は、ヘッジ対象である取引が純損益に影響を与える時点で純損益に振り替えております。ヘッジ対象が非金融資産または非金融負債の認識を生じさせるものである場合には、その他の包括利益として認識されている金額は、非金融資産または非金融負債の当初の帳簿価額の修正として処理しております。

予定取引の発生がもはや見込まれない場合には、従来その他の包括利益を通じて資本として認識していた累積損益を純損益に振り替えております。ヘッジされた予定取引の発生可能性が非常に高いわけではなくなくなったものの、引き続き発生が見込まれる場合には、従来その他の包括利益を通じて資本として認識されていた金額は、当該将来キャッシュ・フローが発生するまで引き続き資本に計上しております。

(5) 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物は、手許現金、預入期間1年以内の定期預金を含む随時引き出し可能な預金、および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取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資から構成されております。

(6) 棚卸資産

棚卸資産は取得原価と正味実現可能価額のいずれか低い価額で測定しております。

正味実現可能価額は、通常の事業の過程における見積売価から販売に要するコストの見積額を控除した額です。原価は、主として移動平均法に基づいて算定しており、購入原価ならびに棚卸資産の現在の保管場所および状態に至るまでに要したすべての費用を含んでおります。

(7) 有形固定資産（リースを除く）

認識および測定

当社グループは、有形固定資産の測定においては原価モデルを採用し、取得原価から減価償却累計額及び減損損失累計額を控除した金額で測定しております。取得原価には、資産の取得に直接付随する費用、資産の解体・撤去および設置していた場所の原状回復費用に関する当初見積費用を含めることとしております。

減価償却および耐用年数

減価償却費は、償却可能価額を各構成要素の見積耐用年数にわたって、主として定額法により算定しております。土地および建設仮勘定は減価償却していません。

主要な有形固定資産項目ごとの見積耐用年数は次のとおりです。

航空機	8 - 20年
その他	2 - 65年

なお、減価償却方法、見積耐用年数および残存価額は毎期見直しを行い、変更があった場合は会計上の見積りの変更として将来に向かって適用しております。

(8) のれん

企業結合から生じたのれんは、取得原価から減損損失累計額を控除した価額で表示しております。

のれんは償却を行わず、資金生成単位または資金生成単位グループに配分し、年次および減損の兆候がある場合にはその都度、減損テストを実施しております。のれんの減損損失は純損益として認識され、その後の戻入れは行っていません。

なお、のれんの当初認識時点における測定は、「(2) 企業結合」に記載しております。

(9) 無形資産

当社グループは、無形資産の測定において原価モデルを採用し、取得原価から償却累計額及び減損損失累計額を控除した金額で測定しております。

個別に取得した無形資産は、当初認識時に取得原価で測定しております。

無形資産は、当初認識後、耐用年数を確定できない無形資産を除いて、それぞれの見積耐用年数にわたって定額法で償却しております。主要な無形資産の見積耐用年数は次のとおりです。

ソフトウェア 5年

なお、償却方法、見積耐用年数および残存価額は毎期見直しを行い、変更があった場合は会計上の見積りの変更として将来に向かって適用しております。

(10) 投資不動産

投資不動産は、賃貸収益を目的として保有する不動産です。投資不動産の測定においては、有形固定資産に準じて原価モデルを採用し、取得原価から減価償却累計額及び減損損失累計額を控除した価額で表示しております。

投資不動産は、それぞれの見積耐用年数にわたって、主として定額法で償却しております。土地および建設仮勘定は減価償却しておりません。主要な投資不動産の見積耐用年数は次のとおりです。

投資不動産 1 - 47年

なお、減価償却方法、耐用年数および残存価額は毎期見直しを行い、変更があった場合は会計上の見積りの変更として将来に向かって適用しております。

(11) リース

当社グループでは、特定された資産の使用を支配する権利を一定期間にわたり対価と交換に移転する契約または契約の一部については、リースであるまたはリースを含んだものであると判断し、リースの開始日において使用权資産およびリース負債を認識しております。ただし、短期リースおよび原資産の価値が少額であるリースについては、当該リースに関連したリース料を、リース期間にわたり定額法により費用として認識しております。

リース負債は、個々の契約に基づくリース開始日現在で支払われていないリース料総額の現在価値で計上し、リース期間にわたってリース料の支払いに応じてリース負債の元本返済と実効金利法に基づく利息の支払いを認識しております。リースの計算利率または計算利率を容易に算定できない場合には、通常、当社グループは割引率として追加借入利率を用いています。

使用权資産は、リース負債の計上額に既に支払い済みの対価やリース終了に際して発生が見込まれる原状回復費用の見積額等の調整を加えた取得原価で計上し、リース期間にわたって定額法により減価償却を行っております。

(12) 非金融資産の減損

棚卸資産および繰延税金資産を除く当社の非金融資産の帳簿価額は、毎期末日において減損の兆候の有無を判断しております。減損の兆候が存在する場合は、当該資産の回収可能価額を見積っております。のれん、耐用年数を確定できない無形資産および未だ使用可能ではない無形資産については、減損の兆候の有無にかかわらず回収可能価額を毎年同じ時期に見積っております。

資産または資金生成単位の回収可能価額は、使用価値と処分コスト控除後の公正価値のうちいずれか大きい方の金額としております。使用価値の算定において、見積将来キャッシュ・フローは、貨幣の時間的価値および当該資産に固有のリスクを反映した税引前割引率を用いて現在価値に割引いております。減損テストにおいて個別にテストされない資産は、継続的な使用により他の資産または資産グループのキャッシュ・インフローから、概ね独立したキャッシュ・インフローを生成する最小の資金生成単位に統合しております。

当社グループの全社資産は、独立したキャッシュ・インフローを生成いたしません。全社資産に減損の兆候がある場合、全社資産が帰属する資金生成単位の回収可能価額を決定しております。

減損損失は、資産または資金生成単位の帳簿価額が回収可能価額を超過する場合に純損益として認識しております。資金生成単位に関連して認識した減損損失は、資金生成単位内の資産の帳簿価額を比例的に減額しております。

過去に認識した減損損失は、毎期末日において損失の減少または消滅を示す兆候の有無を評価しております。回収可能価額の決定に使用した見積りが変化した場合は、のれんを除き減損損失を戻入しております。減損損失は、減損損失を認識しなかった場合の帳簿価額から必要な減価償却費および償却額を控除した後の帳簿価額を上限として回収可能価額まで戻入しております。

(13) 従業員給付

(a) 退職後給付

従業員の退職後給付制度として、確定給付制度および確定拠出制度を採用しております。

確定給付制度

確定給付型退職後給付制度に関する確定給付負債（資産）の純額は、確定給付制度債務の現在価値から制度資産の公正価値を控除して算定しております。確定給付制度債務の現在価値および関連する当期勤務費用ならびに過去勤務費用を独立した年金数理人が予測単位積増方式により毎期算定しております。

割引率は、将来の毎年度の給付支払見込日までの期間を基に割引期間を設定し、割引期間に対応した期末日時点の優良社債の市場利回りに基づき算定しております。

確定給付制度から生じるすべての給付負債（資産）の純額の再測定額は、発生した期においてその他の包括利益として一括認識し、直ちに利益剰余金に振り替えております。

過去勤務費用は、純損益として即時に認識しております。

確定拠出制度

確定拠出型の退職給付に係る費用は、従業員が勤務サービスを提供した期間に費用として認識しております。

(b) 短期従業員給付

短期従業員給付については、割引計算は行わず、関連する勤務サービスが提供された時点で費用として認識しております。

(14) 引当金

引当金は、過去の事象の結果として、当社グループが、現在の法的または推定的債務を有しており、当該債務を決済するために経済的資源の流出が生じる可能性が高く、当該債務の金額について信頼性のある見積りができる場合に認識しております。貨幣の時間的価値が重要な場合には、見積将来キャッシュ・フローを貨幣の時間的価値および当該負債に特有のリスクを反映した税引前の利率を用いて現在価値に割引いております。時の経過に伴う割引額の割戻しは金融費用として認識しております。

資産除去債務

資産除去債務には、当社グループが使用する賃借事務所・建物・航空機等に対する原状回復義務に備え、過去の原状回復実績および見積書等に基づき将来支払うと見込まれる金額を計上しております。これらの費用は、事務所等に施した内部造作の耐用年数や賃借期間を考慮して決定した使用見込期間経過後に支払われると見込んでおりますが、将来の事業計画等により影響を受けます。

独禁法関連引当金

独禁法関連引当金は、価格カルテルに係る制裁金の支払いに備え、課徴金支払命令の金額等を基に見積り、認識・測定しております。各国独禁当局の判断や訴訟の結果により、支払額が見積額と異なる場合があります。将来において経済的便益の流出が予想される時期は、連結会計年度末日より1年を経過した後と見込んでおりますが、将来の各国独禁当局の判断や訴訟の動向等により影響を受けます。

(15) 収益

当社グループでは、IFRS第9号「金融商品」に基づく利息および配当収益等、およびIFRS第16号「リース」に基づくリース収入を除く顧客との契約について、次のステップを適用することにより、収益を認識しております。

ステップ1：顧客との契約を識別する。

ステップ2：契約における履行義務を識別する。

ステップ3：取引価格を算定する。

ステップ4：取引価格を契約における別個の履行義務へ配分する。

ステップ5：履行義務を充足した時点で（または充足するにつれて）収益を認識する。

当社グループは、主な事業として国際線および国内線の航空機による旅客、貨物および郵便、手荷物の航空輸送サービスを提供しております。通常、航空輸送役務が完了した時点で当社の履行義務が充足され、収益を認識しております。

その他、具体的な収益認識の基準は、注記「26. 売上収益」に記載しております。

(16) 政府補助金

政府補助金は、補助金交付のための付帯条件を満たし、かつ補助金を受領するという合理的な保証が得られたときに公正価値で認識しております。

政府補助金が収益・費用に関連する場合は、補助金で補償することが意図されている関連コストを費用として認識する期間にわたって、定期的に純損益にて認識しております。資産に関する補助金は、当該補助金の金額を資産の取得原価から控除しております。

(17) 法人所得税費用

法人所得税費用は、当期税金および繰延税金から構成され、企業結合から生じた項目、その他の包括利益で認識される項目、および資本に直接認識される項目に関連する項目を除き、純損益として認識しております。

当期税金は、税務当局に対する納付または税務当局からの還付が予想される金額で測定しております。税額の算定に使用する税率および税法は、当社グループが事業活動を行い、課税対象とする純損益を稼得する国において、期末日までに制定または実質的に制定されたものです。

繰延税金は、期末日における資産および負債の会計上の帳簿価額と税務上の金額との間の一時差異に基づいて算定しております。繰延税金資産は、将来減算一時差異、未使用の繰越税額控除および繰越欠損金を利

用できる課税所得が生じる可能性が高い範囲内で認識しております。繰延税金資産の帳簿価額は、繰延税金資産の便益を実現させるのに十分な課税所得を稼得する可能性が高くなった範囲で認識しております。繰延税金負債は、原則としてすべての将来加算一時差異について認識しております。

なお、以下の一時差異については、繰延税金資産または負債を計上しておりません。

- ・企業結合以外の取引で、取引時に会計上の利益にも課税所得（欠損金）にも影響を与えず、かつ、取引時に同額の将来加算一時差異と将来減算一時差異とを生じさせない取引における資産または負債の当初認識
- ・子会社、関連会社に対する投資および共同支配の取決めに対する持分に係る将来減算一時差異に関しては、予測可能な将来に当該一時差異が解消しない可能性が高い場合、または当該一時差異の使用対象となる課税所得が稼得される可能性が低い場合
- ・子会社、関連会社に対する投資および共同支配の取決めに対する持分に係る将来加算一時差異に関しては、一時差異の解消の時点をコントロールすることができ、予測可能な将来に当該一時差異が解消しない可能性が高い場合

繰延税金資産および負債は、期末日までに制定または実質的に制定されている税率に基づいて、当該資産が実現される、または負債が決済される年度の税率を見積り、算定しております。

繰延税金資産および負債は、当期税金資産と当期税金負債を相殺する法律上強制力のある権利を有し、かつ同一の税務当局によって同一の納税主体に課されている場合、相殺しております。

なお、当社および一部の子会社はグループ通算制度を適用しております。

当社グループは、経済協力開発機構が公表した第2の柱モデルルールを導入するために制定又は実質的に制定された税法から生じる法人所得税に係る繰延税金資産及び繰延税金負債に関して、認識及び情報開示に対する例外を適用しております。

(18) 借入コスト

意図した使用または販売が可能となるまでに相当の期間を必要とする資産に関して、その資産の取得、建設または生産に直接起因する借入コストは、当該資産の取得原価の一部として資産化しております。

その他の借入コストは、それが発生した期間の費用として純損益で認識しております。

(19) 株式に基づく報酬

当社グループは、取締役および執行役員（社外取締役を除く。）を対象とした持分決済型の業績連動型株式報酬制度を導入しております。当社グループは取締役および執行役員（社外取締役を除く。）の労働の対価を付与する当社株式の公正価値に基づき測定し、その労働の対価を費用として認識し、同額を資本の増加として認識しております。

4. 重要な会計上の見積り及び判断

連結財務諸表の作成に当たり、経営者は会計方針の適用ならびに資産、負債、収益および費用の報告額に影響を及ぼす仮定に基づく見積りおよび判断を行っております。これらの見積りおよび判断は、過去の実績および報告期間の末日において合理的であると考えられる様々な要因を勘案した、経営者の最善の見積りおよび判断に基づいておりますが、将来における実際の結果は、これらと異なる可能性があります。

見積りおよびその基礎となる仮定は継続して見直されます。会計上の見積りの見直しによる影響は、見積りを見直した会計期間およびそれ以降の将来の会計期間において認識されます。

なお、将来業績の見積りは、当社グループの中期経営計画を基礎としており、中期経営計画期間の需要予測ならびに燃油価格、為替に関する市況変動の予測を主要な仮定として織り込んでおります。

これらの仮定には不確定要素があり、今後の当社グループの財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

(1) 見積り

経営者が行った連結財務諸表の金額に重要な影響を与える見積りは次のとおりです。

収益認識（注記「3. 重要性がある会計方針（15）収益」、注記「26. 売上収益」）

航空運送に係る収益は、対価の受領時等において契約負債として認識し、航空輸送役務の完了時に収益計上しております。

航空輸送に使用される予定のない航空券販売（失効見込みの未使用航空券）は、航空券の条件や過去の傾向を考慮して適切な認識のタイミングを見積り、収益認識しております。

また、当社グループは会員顧客向けのマイレージプログラム「JALマイレージバンク」を運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じて付与するマイレージは、将来当社グループおよび提携他社によるサービスを受けるために利用することができます。

付与したマイレージの内、将来顧客が行使することが見込まれる分を履行義務として認識し、顧客がマイレージの利用に際して選択するサービスの構成割合を考慮して独立販売価格を見積り、取引価格はこれらの履行義務に対して独立販売価格の比率に基づいて配分しております。マイレージプログラムの履行義務に配分された取引価格は契約負債として認識し、マイレージの利用に従い収益計上しております。

当連結会計年度末における契約負債の金額は368,916百万円です。

航空機等の減価償却費（注記「3. 重要性がある会計方針（7）有形固定資産（リースを除く）」）

航空機、航空機エンジン部品および客室関連資産等の各構成要素の耐用年数決定にあたり、将来の経済的使用可能予測期間を考慮して、減価償却費を算定しております。

当連結会計年度末における航空機の金額は871,409百万円です。

固定資産の減損（注記「3. 重要性がある会計方針（12）非金融資産の減損」、注記「15. 非金融資産の減損」）

期末日現在の対象資産（帳簿価額：有形固定資産1,095,551百万円、のれん及び無形資産87,189百万円、投資不動産3,561百万円）について、減損が生じている可能性を示す事象があるかを検討し、減損の兆候が存在する場合には、当該資産について減損損失の計上要否の検討を行っております。

当連結会計年度においては、営業利益が計上され、将来業績の見積りにおいても引き続き営業利益を見込んでいるため、減損の兆候はないと判断しております。

なお、当連結会計年度の減損損失は、主に商標権と、売却または廃棄が決定した航空機部品について、資金生成単位を変更し、使用価値または見積回収可能価額まで減額したものです。

繰延税金資産の認識（注記「3. 重要性がある会計方針（17）法人所得税費用」、注記「17. 法人所得税」）

当社グループは、将来減算一時差異、未使用の繰越税額控除および繰越欠損金を利用できる課税所得が生じる可能性が高い範囲内で繰延税金資産を認識しております。当社および一部の国内連結子会社はグループ通算制度を利用しており、グループ通算制度の適用対象法人においては、法人税は通算グループの将来課税所得等に基づき回収可能性の判断を行い、地方税は各法人の将来課税所得等に基づいて、繰延税金資産の回収可能性の判断を行っております。税務上の繰越欠損金については、繰越期間内において予測される将来の課税所得等の見積りに基づき、税務上の繰越欠損金の控除見込年度および控除見込額のスケジューリングを行い、回収が見込まれる金額を繰延税金資産として計上しております。

当連結会計年度末における繰延税金資産および繰延税金負債の金額は、それぞれ229,212百万円および3,317百万円です。

(2) 判断

連結の範囲(注記「3.重要性がある会計方針(1)連結の基礎」)

当社グループがある企業への関与により生じる変動リターンに対するエクスポージャーまたは権利を有し、かつ、当該企業に対するパワーにより当該リターンに影響を及ぼす能力を有している場合に、当社グループは当該企業を支配していると判断しております。

5. 未適用の新基準

連結財務諸表の承認日までに新設または改訂が公表された基準書および解釈指針のうち、当社グループが早期適用していない主なものは次のとおりです。新しいIFRS適用による当社グループへの影響は検討中です。

基準書	基準名	強制適用時期 (以降開始年度)	当社グループ 適用時期	新設・改訂の概要
IFRS第18号	財務諸表における 表示及び開示	2027年1月1日	未定	財務業績報告の改善のための 純損益計算書における表示お よび開示に関する規定の新設

6. セグメント情報

(1) 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定および業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものです。

当社グループは、主として国際線および国内線の定期および不定期航空運送事業を行っております。したがって、当社グループは、「航空運送事業」を報告セグメントとしております。

(2) 報告セグメントに関する情報

当社グループの報告セグメントによる収益および業績は次のとおりです。
なお、セグメント間の売上収益は、市場実勢価格に基づいております。

前連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

	報告セグメント	その他	計	調整額	連結(注)3
	航空運送事業	(注)1		(注)2	
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
売上収益					
外部収益	1,191,091	184,497	1,375,589	-	1,375,589
セグメント間収益	69,960	28,893	98,854	98,854	-
合計	1,261,052	213,391	1,474,443	98,854	1,375,589
投資・財務・法人所得税前利益	50,713	10,990	61,703	2	61,706
投資収益	-	-	-	-	3,970
投資費用	-	-	-	-	1,112
財務収益	-	-	-	-	2,074
財務費用	-	-	-	-	14,209
税引前利益	-	-	-	-	52,429
その他の項目					
減価償却費、償却費及び減損損失	154,087	4,784	158,872	675	158,197
持分法による投資損益(は損失)	4,775	1,422	3,353	0	3,353

(注)1. その他には、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去です。

3. セグメント利益は、連結損益及びその他の包括利益計算書の投資・財務・法人所得税前利益と調整を行っております。

当連結会計年度（自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日）

	報告セグメント	その他	計	調整額	連結（注）3
	航空運送事業	（注）1		（注）2	
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
売上収益					
外部収益	1,446,480	205,410	1,651,890	-	1,651,890
セグメント間収益	68,454	30,934	99,389	99,389	-
合計	1,514,934	236,345	1,751,280	99,389	1,651,890
投資・財務・法人所得税前利益	132,208	9,415	141,624	222	141,402
投資収益	-	-	-	-	4,490
投資費用	-	-	-	-	657
財務収益	-	-	-	-	9,277
財務費用	-	-	-	-	15,206
税引前利益	-	-	-	-	139,306
その他の項目					
減価償却費、償却費及び減損損失	143,993	6,929	150,922	962	149,960
持分法による投資損益（は損失）	1,014	1,643	628	159	469

（注）1．その他には、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2．セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去です。

3．セグメント利益は、連結損益及びその他の包括利益計算書の投資・財務・法人所得税前利益と調整を行っております。

（3）製品及びサービスに関する情報

製品及びサービスの区分が報告セグメントと同一であるため、記載を省略しております。

(4) 地域に関する情報

外部顧客からの売上収益

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(単位:百万円)

日本	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
724,921	239,500	298,786	112,382	1,375,589

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(単位:百万円)

日本	アジア・オセアニア	米州	欧州	計
850,898	324,556	352,569	123,865	1,651,890

(注) 国または地域の区分の方法および区分に属する主な国または地域

国または地域の区分方法

地理的近接度により区分しております。

各区分に属する国または地域

アジア・オセアニア: 中国、韓国、台湾、インド、インドネシア、オーストラリア、グアム
シンガポール、タイ、フィリピン、ベトナム、マレーシア

米州: アメリカ合衆国(除くグアム)、カナダ

欧州: イギリス、フランス、ドイツ、フィンランド、ロシア

非流動資産(金融資産および繰延税金資産を除く)

本邦に所在している非流動資産の金額が連結財政状態計算書の非流動資産の金額の大部分を占めるため、記載を省略しております。

(5) 主要な顧客に関する情報

外部顧客への売上収益のうち、特定の顧客への売上収益であって、連結損益及びその他の包括利益計算書の売上収益の10%以上を占めるものがないため、記載を省略しております。

7. 企業結合

前連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

（株式会社JALUX株式の追加取得）

前連結会計年度において、前々連結会計年度に連結子会社化した株式会社JALUXの株式をスクイズアウト手続によって追加取得いたしました。当該取得は2022年3月24日の公開買い付けによる株式取得と単一の取引として会計処理することが適切であると判断しております。

その結果、当グループの株式会社JALUXに対する議決権は60.3%から69.7%に増加しております。

スクイズアウト手続により追加取得した株式会社JALUXの株式の取得対価は3,087百万円であり、追加取得に伴い非支配持分が2,653百万円減少し、のれんが434百万円増加し、連結持分変動計算書の「子会社の支配獲得に伴う変動」および連結キャッシュ・フロー計算書の「子会社の支配獲得による支出」の項目に表示しております。

当該企業結合に係る取得関連費用は68百万円であり、連結損益及びその他の包括利益計算書の「投資費用」に計上しております。

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

当連結会計年度において個別に重要な企業結合はありません。

8. 現金及び現金同等物

現金及び現金同等物の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
現金及び預金 (預入期間1年以内の定期預金を含む)	639,247	711,868
短期投資	-	1,999
合計	639,247	713,867

現金及び預金、短期投資はいずれも償却原価で測定する金融資産に分類しております。

9. 営業債権及びその他の債権

営業債権及びその他の債権の内訳は次のとおりです。1年以内に回収が見込まれない額に重要性はありません。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
受取手形及び営業未収入金	153,507	155,051
リース債権	1,577	2,695
その他	19,821	15,276
合計	174,906	173,023

営業債権及びその他の債権は、リース債権を除き償却原価で測定する金融資産に分類しております。

10. その他の金融資産

(1) その他の金融資産の内訳

その他の金融資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する 金融資産		
株式等(注)1	90,855	97,426
償却原価で測定する金融資産		
保証金	34,395	29,549
貸付金	7,254	6,499
債券	5,720	5,836
その他	391	264
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産		
デリバティブ資産(注)2	12,023	16,162
投資事業有限責任組合への出資	12,777	15,069
リース債権	6,424	4,594
合計	169,841	175,403
流動資産	11,202	16,472
非流動資産	158,638	158,930
合計	169,841	175,403

(注)1. 純投資目的以外の目的で保有しているため、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産に指定しております。

2. デリバティブ資産は、純損益を通じて公正価値で測定する金融資産に分類しております。しかし、当社は有効性の高いヘッジを行っているため、デリバティブ資産の公正価値変動のほとんどすべてを、キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分として、その他の包括利益に認識しております。

(2) その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産

その他の包括利益を通じて公正価値で測定する資本性金融資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
市場性あり	53,550	56,133
市場性なし	37,304	41,292
合計	90,855	97,426

上述のうち、主な市場性のある銘柄の公正価値は次のとおりです。市場性のある銘柄は、取引・協業関係の構築・維持・強化を目的として保有しております。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
日本空港ビルデング(株)	29,028	26,081
イオン(株)	8,850	12,399
(株)オリエンタルランド	8,512	9,116

市場性のない銘柄は、主に空港ビルの管理および運営事業を営む取引先等への出資であり、取引・協業関係の構築・維持・強化を目的として保有しております。

(3) その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産の認識の中止

当社グループは、資産の効率化や取引関係の見直し等を目的として、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産の一部を売却することにより、認識を中止しております。

各連結会計年度における、認識を中止した時点の公正価値および売却時にその他の包括利益として認識されていた累積利得又は損失は次のとおりです。

前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)		当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	
公正価値	累積利得又は損失	公正価値	累積利得又は損失
百万円	百万円	百万円	百万円
1,332	611	466	209

その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産は、認識を中止したまたは公正価値が著しく下落した場合、その他の包括利益として認識されていた累積利得または損失を利益剰余金に振り替えております。利益剰余金に振り替えたその他の包括利益の累積利得又は損失(税引後)は、前連結会計年度および当連結会計年度において、それぞれ 276百万円および 852百万円です。

なお、その他の包括利益を通じて公正価値で測定する資本性金融商品から認識された受取配当金の内訳は次のとおりです。

前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)		当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	
当期中に認識の中止を行った投資	期末日現在で保有している投資	当期中に認識の中止を行った投資	期末日現在で保有している投資
百万円	百万円	百万円	百万円
47	2,468	23	2,227

11. 棚卸資産

棚卸資産の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
貯蔵品及び原材料	27,010	31,927
商品	9,737	12,021
合計	36,747	43,949

費用として認識された棚卸資産の金額は、前連結会計年度および当連結会計年度において、それぞれ 381,133百万円および439,709百万円です。

また、費用として認識された棚卸資産の評価減の金額は、前連結会計年度および当連結会計年度において、それぞれ448百万円および801百万円です。

12. 有形固定資産

(1) 増減表

有形固定資産の帳簿価額の増減、取得原価ならびに減価償却累計額及び減損損失累計額は次のとおりです。

帳簿価額

	航空機	航空機 建設仮勘定	土地	建物	その他の 建設仮勘定	その他	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日	834,287	70,409	761	35,203	1,898	23,844	966,405
取得(注)1・2	11,178	75,433	-	1,124	7,040	1,941	96,716
減価償却費	95,333	-	-	3,652	-	6,360	105,345
減損損失	293	-	-	421	-	23	738
振替	43,410	43,410	-	1,384	4,239	2,854	-
処分	5,257	-	-	123	-	152	5,533
在外営業活動体の外貨換 算差額	-	-	-	2	0	12	14
その他	95	-	-	368	2,134	5	1,676
2023年3月31日	788,087	102,431	761	33,886	2,565	22,109	949,842
取得(注)1・2	23,733	153,616	-	1,055	7,300	3,257	188,963
減価償却費	91,917	-	-	3,641	-	6,488	102,047
減損損失	322	-	-	123	-	141	588
振替	121,302	121,302	-	1,385	5,902	4,516	-
処分	16,613	-	-	59	-	52	16,725
在外営業活動体の外貨換 算差額	-	-	-	1	-	8	9
その他	21	-	-	10	589	36	594
2024年3月31日	824,292	134,745	761	32,514	3,374	23,172	1,018,860

(注)1. 前連結会計年度および当連結会計年度において圧縮記帳をした、国および地方公共団体から受領した離島運航用機材更新実施に係る政府補助金等は、それぞれ174百万円および83百万円であり、取得の金額から控除して表示しております。

なお、この政府補助金に付随する未履行の条件またはその他の偶発事象はありません。

2. 前連結会計年度および当連結会計年度において、有形固定資産の取得に起因する借入コストを当該資産の取得原価の一部として資産化しております。前連結会計年度および当連結会計年度に資産計上した借入コストは、それぞれ1,302百万円および943百万円です。なお、その際に適用した資産化率はそれぞれ0.41%および0.44%です。

取得原価

	航空機	航空機 建設仮勘定	土地	建物	その他の 建設仮勘定	その他	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日	1,517,344	70,409	761	73,699	1,898	61,913	1,726,027
2023年3月31日	1,446,708	102,431	761	75,930	2,565	63,086	1,691,484
2024年3月31日	1,587,651	134,745	761	77,916	3,374	68,391	1,872,839

減価償却累計額及び減損損失累計額

	航空機	航空機 建設仮勘定	土地	建物	その他の 建設仮勘定	その他	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日	683,056	-	-	38,496	-	38,069	759,621
2023年3月31日	658,620	-	-	42,043	-	40,977	741,642
2024年3月31日	763,358	-	-	45,402	-	45,218	853,979

13. のれん及び無形資産

(1) 増減表

のれん及び無形資産の帳簿価額の増減、取得原価ならびに償却累計額および減損損失累計額は次のとおりです。

帳簿価額

	のれん	ソフトウェア	その他	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日	3,239	81,324	7,140	91,703
増加(注)	-	21,114	4	21,119
企業結合による取得	434	-	-	434
償却費	-	27,964	328	28,293
減損損失	-	4	-	4
処分	-	201	2	204
在外営業活動体の外貨換算差額	-	0	0	0
その他	-	1,445	-	1,445
2023年3月31日	3,673	72,822	6,814	83,310
増加(注)	-	28,581	4	28,586
企業結合による取得	317	-	-	317
償却費	-	21,167	329	21,496
減損損失	-	57	1,758	1,815
処分	-	534	12	547
在外営業活動体の外貨換算差額	-	3	0	3
その他	-	1,168	-	1,168
2024年3月31日	3,990	78,479	4,719	87,189

上記の無形資産(のれん以外)のうち、耐用年数が確定できない資産の前連結会計年度の帳簿価額は1,758百万円です。これは企業結合時に取得した商標権であり、事業が継続する限り存続するため、耐用年数を確定できないものと判断しております。当連結会計年度においては全額減損損失を計上したため、帳簿価額はありません。

取得原価

	のれん	ソフトウェア	その他	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日	3,239	271,389	7,205	281,833
2023年3月31日	3,673	259,177	7,214	270,065
2024年3月31日	3,990	249,227	5,449	258,667

償却累計額及び減損損失累計額

	のれん	ソフトウェア	その他	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年4月1日	-	190,064	64	190,129
2023年3月31日	-	186,354	400	186,755
2024年3月31日	-	170,748	730	171,478

(注) ソフトウェアの増加額は、主として内部開発によるものです。

14. 投資不動産

(1) 増減表

投資不動産の取得原価、減価償却累計額及び減損損失累計額の増減は次のとおりです。

取得原価

	前連結会計年度	当連結会計年度
	(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
期首残高	3,154	4,005
取得	1,431	827
処分	107	508
棚卸資産への振替	472	-
その他	-	-
期末残高	4,005	4,323

減価償却累計額及び減損損失累計額

	前連結会計年度	当連結会計年度
	(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
期首残高	238	709
減価償却費	606	561
減損損失	-	-
処分	107	508
棚卸資産への振替	28	-
その他	-	-
期末残高	709	762

投資不動産の帳簿価額および公正価値は次のとおりです。

	前連結会計年度	当連結会計年度
	(2023年3月31日)	(2024年3月31日)
	百万円	百万円
帳簿価額	3,296	3,561
公正価値	3,245	2,990

投資不動産の公正価値は、「不動産鑑定評価基準」を参考に当社グループで測定した金額です。

また、第三者からの取得時や直近の評価時点から、一定の評価額(実勢価格または査定価格)や適切に市場価格を反映していると考えられる指標に重要な変動が生じていない場合には、当該評価額や指標を用いて調整した金額によっております。

投資不動産の公正価値のヒエラルキーのレベルはレベル3です。

公正価値は、用いられる評価技法へのインプットにより3つのレベルに区分され(公正価値ヒエラルキー)、各レベルに関する内容は「34. 金融商品」に記載しております。

(2) 投資不動産からの収益および費用

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
賃貸収益	783	800
賃貸費用	633	545
損益	150	255

賃貸収益は主に連結損益及びその他の包括利益計算書の「その他の売上収益」に計上しております。

賃貸費用は賃貸収益に対応する費用(減価償却費、保繕費、保険料、租税公課等)であり、連結損益及びその他の包括利益計算書の「減価償却費、償却費及び減損損失」および「その他の営業費用」に計上しております。

15. 非金融資産の減損

(1) 減損損失

当社グループは、減損損失の算定にあたって概ね独立したキャッシュ・インフローを生成させるものとして識別される資産グループの最小単位を基礎としてグルーピングを行っております。また、売却および除却予定資産または遊休資産については、個別物件ごとにグルーピングを行っております。

減損損失は、連結損益及びその他の包括利益計算書の「減価償却費、償却費及び減損損失」に計上しております。

前連結会計年度に認識した有形固定資産に係る減損損失は、主に売却が決定した航空機部品および返却が決定した空港建物の造作等について、当該資産の用途とグルーピングの単位を変更し、代替投資が予定されておらず、売却想定価額が帳簿価額を下回ることが見込まれること等により、当該資産の帳簿価額を売却契約等に基づいた処分コスト控除後の公正価値により測定し算定した回収可能価額 34百万円まで減額する金額を計上しております。当該公正価値ヒエラルキーはレベル3に分類されております。

前連結会計年度に認識した減損損失の内訳は次のとおりです。

(単位：百万円)

セグメント	用途	資産の種類	金額
航空運送事業	売却および除却予定資産 または遊休資産	建物	381
		航空機	293
		その他	17
その他	事業用資産	有形固定資産	50
		無形資産	0
合計			743

当連結会計年度に認識した減損損失は、主に商標権と、売却または廃棄が決定した航空機部品に関する計上で、航空機部品に関しては、当該資産の用途とグルーピングの単位を変更し、代替投資が予定されておらず、売却想定価額が帳簿価額を下回ることが見込まれること等により、当該資産の帳簿価額を売却契約等に基づいた処分コスト控除後の公正価値により測定し算定した回収可能価額 95百万円まで減額する金額を計上しております。当該公正価値ヒエラルキーはレベル3に分類されております。商標権については、使用価値を0円と見積り、減損損失を計上しております。

当連結会計年度に認識した減損損失の内訳は次のとおりです。

(単位：百万円)

セグメント	用途	資産の種類	金額
航空運送事業	売却および除却予定資産 または遊休資産	航空機	322
		その他	30
その他	事業用資産	有形固定資産	258
		無形資産	1,792
合計			2,403

(2) のれんおよび耐用年数を確定できない無形資産の減損テスト

非金融資産の減損に関し、のれんおよび耐用年数を確定できない無形資産を配分したセグメントおよび帳簿価額については次のとおりです。

のれん

(単位：百万円)

セグメント	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
航空運送事業	505	505
その他	3,167	3,484
合計	3,673	3,990

耐用年数を確定できない無形資産

(単位：百万円)

セグメント	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
その他	1,758	-
合計	1,758	-

のれんおよび耐用年数を確定できない無形資産を配分した資金生成単位については、毎年および減損の兆候が存在する場合にはその都度、減損テストを実施しております。

のれんおよび耐用年数を確定できない無形資産を配分した資金生成単位の回収可能価額は、使用価値と処分コスト控除後の公正価値のうちいずれか大きい方の金額としております。

見積将来キャッシュ・フローの算定は、過去の経験と外部の情報を反映して作成され、経営者により承認された5年以内の事業計画に基づくキャッシュ・フローの算定と、事業計画が対象とする期間を超える期間については、各期とも成長率をゼロとして予測されるキャッシュ・フローの算定に基づいております。

のれんを配分した資金生成単位の事業における見積将来キャッシュ・フローについて、当該事業で使用する主な資産の見積耐用年数に合わせたキャッシュ・フローを貨幣の時間的価値および当該資産に固有のリスクを反映させた税引前割引率を用いて現在価値に割り引いた使用価値を見積回収可能価額として算定し検討したところ、見積回収可能価額が帳簿価額を超えると判断されたため、減損損失は計上しておりません。

また、見積回収可能額が帳簿価額を十分に上回っているため、減損判定に用いた主要な仮定が合理的に予測可能な範囲で変動した場合においても、重要な減損が発生する可能性は低いと判断しております。

なお、耐用年数を確定できない無形資産に関しては、使用価値を0円と見積り、減損損失を計上しておりません。

16. 持分法で会計処理されている投資

(1) 関連会社に対する投資

個々には重要性のない関連会社に対する投資の帳簿価額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
帳簿価額合計	16,646	19,858

個々には重要性のない関連会社の当期包括利益の持分取込額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
当期利益に対する持分取込額	3,915	270
その他の包括利益に対する持分取込額	27	145
当期包括利益に対する持分取込額	3,888	124

(2) 共同支配企業に対する投資

個々には重要性のない共同支配企業に対する投資の帳簿価額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
帳簿価額合計	3,553	4,400

個々には重要性のない共同支配企業の当期包括利益の持分取込額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
当期利益に対する持分取込額	561	739
その他の包括利益に対する持分取込額	15	106
当期包括利益に対する持分取込額	577	846

当社グループにとって個々に重要性のある関連会社および共同支配企業はありません。

(3) 関連会社の損失に対する持分の認識を停止している未認識の持分

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
当期の関連会社の損失に対する未認識の持分	-	-
関連会社の損失に対する未認識の持分の累計額	1,050	-

17. 法人所得税

(1) 繰延税金資産および繰延税金負債

繰延税金資産および繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳および増減は次のとおりです。

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

	2022年 4月1日	純損益を 通じて 認識	その他の 包括利益 において 認識	資本に直 接認識	企業 結合	その他	2023年 3月31日
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
繰延税金資産							
退職給付に係る負債	44,864	1,177	6,302				39,739
リース負債	21,943	1,908					20,034
長期借入金	11,727	2,881					14,609
契約負債	21,869	12,526					9,342
減価償却損金算入限度 超過額	3,066	1,957					5,023
未実現利益	3,308	284					3,024
機材関連繰延負債	2,738	56					2,794
減損損失	2,330	12					2,317
資産除去債務	5,143	128					5,014
未払賞与	358	2,209					2,568
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	22		1,666				1,689
繰越欠損金	239,081	8,749					230,331
その他	5,723	366				148	6,237
合計	362,177	14,962	4,636	-	-	148	342,726
繰延税金負債							
航空機(注)1	23,195	1,376					21,819
その他の包括利益を通 じて公正価値で測定す る金融資産	16,526		1,164				17,690
使用権資産(注)2	9,099	1,246					7,852
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	17,697		13,119	861			3,716
退職給付に係る資産	1,558	859	386				2,805
資産除去債務	3,942	1,405					2,537
その他	9,978	1,175					11,154
合計	81,998	1,992	11,567	861	-	-	67,576

(注)1. 帳簿価額のうち資産除去債務に関連した部分を除いております。

2. 航空機を原資産とする使用権資産を除いております。

注記「2. 作成の基礎(3) 会計方針の変更」に記載の通り、当連結会計年度より「リースおよび廃棄義務に係る繰延税金の会計処理を明確化(IAS第12号の改定)」を適用しており、前連結会計年度の数値について遡及修正しております。

当連結会計年度（自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日）

	2023年 4月1日	純損益を 通じて 認識	その他の 包括利益 において 認識	資本に直 接認識	企業 結合	その他	2024年 3月31日
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
繰延税金資産							
退職給付に係る負債	39,739	63	3,737				35,938
リース負債	20,034	111					20,146
長期借入金	14,609	2,617					11,991
契約負債	9,342	3,832					5,509
減価償却損金算入限度 超過額	5,023	173					5,197
未実現利益	3,024	310					3,334
機材関連繰延負債	2,794	364					2,430
減損損失	2,317	8					2,309
資産除去債務	5,014	250					4,764
未払賞与	2,568	602					1,965
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	1,689		1,532				156
繰越欠損金	230,331	34,364					195,967
その他	6,237	58				51	6,348
合計	342,726	41,449	5,270	-	-	51	296,058
繰延税金負債							
航空機（注）1	21,819	1,400					20,418
その他の包括利益を通 じて公正価値で測定す る金融資産	17,690		1,959				19,650
使用権資産（注）2	7,852	600					8,453
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	3,716		2,747	1,257			5,206
退職給付に係る資産	2,805	158	1,137				4,100
資産除去債務	2,537	536					2,001
その他	11,154	821					10,332
合計	67,576	1,998	5,843	1,257	-	-	70,163

（注）1．帳簿価額のうち資産除去債務に関連した部分を除いております。

2．航空機を原資産とする使用権資産を除いております。

当社グループは、繰延税金資産の認識にあたり、将来減算一時差異および税務上の繰越欠損金の一部または全部が将来課税所得に対して利用できる可能性を考慮しております。繰延税金資産の回収可能性の評価においては、予定される繰延税金負債の取崩し、予測される将来課税所得およびタックスプランニングを考慮しております。認識された繰延税金資産については、過去の課税所得水準および繰延税金資産が控除可能な期間における将来課税所得の予測に基づき、税務便益が実現する可能性は高いと考えております。

繰延税金資産を認識していない税務上の繰越欠損金および将来減算一時差異は次のとおりです。なお、税務上の繰越欠損金および将来減算一時差異は税額ベースです。

	前連結会計年度 (2023年 3月31日)	当連結会計年度 (2024年 3月31日)
	百万円	百万円
税務上の繰越欠損金	19,457	18,685
将来減算一時差異	14,150	16,786
合計	33,607	35,471

繰延税金資産を認識していない税務上の繰越欠損金の失効予定は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
1年目	1,610	1,225
2年目	1,225	1,369
3年目	1,369	1,610
4年目	1,610	814
5年目以降	13,640	13,665
合計	19,457	18,685

繰延税金負債を認識していない子会社等に対する投資に係る将来加算一時差異の合計額は、前連結会計年度および当連結会計年度において、172,743百万円および181,732百万円です。これらは当社グループが一時差異を解消する時期をコントロールでき、かつ予測可能な期間内に当該一時差異が解消しない可能性が高いことから、繰延税金負債を認識しておりません。

(2) 法人所得税費用

前連結会計年度および当連結会計年度における、法人所得税費用の内訳は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
当期税金費用	5,582	3,944
繰延税金費用	12,970	39,450
合計	18,553	43,394

繰延税金費用は、以下を除き、主に一時差異等の発生と解消に係るものです。

報告期間において発生した税務上の繰越欠損金に対して繰延税金資産を認識したことにより、前連結会計年度の繰延税金費用が879百万円、当連結会計年度の繰延税金費用が666百万円それぞれ減少しております。

従前は未認識であった税務上の欠損金または過去の期間の一時差異から生じた便益のうち、繰延税金費用の減額のために使用した額は、前連結会計年度および当連結会計年度において、それぞれ1,404百万円および23百万円であり、これらは繰延税金費用に含めております。

「国際的な税制改正-第2の柱モデルルール(IAS第12号の改訂)」により影響を受ける見込みの法人所得税の金額は軽微です。

当社および国内の連結子会社の法定実効税率は、前連結会計年度において、29.9%、当連結会計年度において、29.9%が適用されています。

法定実効税率と平均実際負担税率との差異要因は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	%	%
法定実効税率	29.9	29.9
持分法による投資損益	1.9	0.1
未認識の繰延税金資産の増減	0.6	2.2
税率変更による期末繰延税金資産の減額修正	2.3	0.3
その他	0.7	1.1
税効果会計適用後の平均実際負担税率	35.4	31.2

18. 有利子負債及びその他の金融負債

(1) 有利子負債の内訳

有利子負債の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)	平均利率 (注) 1	返済期限
	百万円	百万円	%	
流動				
短期借入金	3,050	1,264	0.3	-
コマーシャル・ペーパー	7,597	1,999	0.3	-
1年内返済予定の 長期借入金	70,456	71,462	0.5	-
1年内償還予定の 社債(注) 3	9,988	9,991	0.1	-
1年内返済予定の リース負債	20,872	22,214	0.9	-
割賦未払金	2	3	2.7	-
非流動				
長期借入金(注) 2	514,216	469,415	1.5	2025年6月30日～ 2057年11月30日
社債(注) 3	248,566	258,732	1.2	2026年6月10日～ 2058年10月11日
リース負債	50,744	52,205	1.0	2025年4月22日～ 2036年3月19日
長期割賦未払金	7	5	2.8	2026年6月28日～ 2026年9月26日
合計	925,504	887,294	-	-
流動負債	111,968	106,935	-	-
非流動負債	813,535	780,358	-	-
合計	925,504	887,294	-	-

借入金、コマーシャル・ペーパー、社債および割賦未払金は償却原価で測定される金融負債に分類しております。

- (注) 1. 平均利率については、当連結会計年度末残高に対する加重平均利率を記載しております。
2. 長期借入金の一部は、一定期間経過後に金利のステップアップが発生します。
また、一定期間経過後の各利払日において期限前返済が可能な契約となっております。
3. 社債の発行条件の要約は次のとおりです。

会社名	銘柄	発行 年月日	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)	利率	担保	償還期限
			百万円	百万円			
日本航空(株)	第1回無担保社債	2016年12月20日	9,975	9,982	0.470	無	2026年 12月18日
日本航空(株)	第3回無担保社債	2018年9月21日	9,962	9,969	0.399	無	2028年 9月21日
日本航空(株)	第4回無担保社債	2018年9月21日	9,938	9,942	0.960	無	2038年 9月21日
日本航空(株)	第5回無担保社債	2019年3月20日	9,988 (9,988)	-	0.220	無	2024年 3月19日
日本航空(株)	第6回無担保社債	2019年12月16日	9,980	9,991 (9,991)	0.130	無	2024年 12月16日
日本航空(株)	第7回無担保社債	2019年12月16日	9,955	9,961	0.280	無	2029年 12月14日
日本航空(株)	第9回無担保社債	2020年3月19日	9,933	9,937	0.700	無	2040年 3月19日
日本航空(株)	第10回無担保社債	2021年6月10日	29,899	29,930	0.580	無	2026年 6月10日
日本航空(株)	第11回無担保社債	2022年3月1日	9,950	9,962	0.700	無	2027年 3月1日
日本航空(株)	第12回無担保社債	2023年6月19日	-	19,890	1.200	無	2033年 6月17日
日本航空(株)	第1回利払繰延条 項・期限前償還条項 付無担保社債(劣後 特約付)(注)2	2021年10月12日	148,972	149,156	1.600	無	2058年 10月11日
合計			258,555 (9,988)	268,724 (9,991)			

(注)1.()内書きは、1年以内の償還予定額です。

2.2028年10月の利払日の翌日以降に金利のステップアップが発生します。

また、2028年10月以降の各利払日において期限前償還が可能な契約となっております。

(2) その他の金融負債の内訳

その他の金融負債の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
償却原価で測定する金融負債		
長期固定資産支払手形	18,227	18,366
預り金	44,154	51,400
その他	15	15
純損益を通じて公正価値で測定する金融負債		
デリバティブ負債(注)	5,683	592
合計	68,081	70,374
流動負債	58,749	44,972
非流動負債	9,331	25,401
合計	68,081	70,374

(注) デリバティブ負債は、純損益を通じて公正価値で測定する金融負債に分類しております。しかし、当社は有効性の高いヘッジを行っているため、デリバティブ負債の公正価値変動のほとんどすべてを、キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分として、その他の包括利益に認識しております。

19. 担保資産

担保資産および担保付き債務

担保に供されている資産は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
航空機	433,429	396,651
その他	8,520	8,619
合計	441,949	405,270

担保付き債務は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
1年内返済予定の長期借入金	56,192	57,410
長期借入金	244,394	194,194
合計	300,586	251,604

担保提供資産は、金融機関との取引における一般的な取り決めにより、返済期限の到来した債務の元本および利息の返済がなされず債務不履行となった場合等に、当該担保を処分し、債務返済額に充当または相殺する権利を、金融機関が有することを約定されております。

なお、担保提供資産は、以下の3社が金融機関との間で締結した、同社設立の目的となる事業に係るシンジケート・ローン契約に基づく同社の債務を担保するために根質権を設定した資産を含んでおります。

- ・ 関連会社である東京国際空港ターミナル株式会社
- ・ 熊本国際空港株式会社
- ・ 北海道エアポート株式会社

20. リース

(1) 借手側

当社グループでは、主に資金の効率的な運用、資産管理に係る事務負担の軽減や資産の入替に係る柔軟性の確保等を目的として、航空機、不動産、各種設備等の賃貸借契約を締結しております。これらの契約のうち、特定された資産の使用を支配する権利を一定期間にわたり対価と交換に移転するものについては、リースであるまたはリースを含んだものであると判断し、リースの開始日において使用権資産およびリース負債を認識しております。ただし、短期リースおよび原資産の価値が少額であるリースについては、当該リースに関連したリース料を、リース期間にわたり定額法により費用として認識しております。

上記契約のうち、一部賃貸借契約には、借手がリース期間を延長するまたは解約するオプションならびに借手が契約対象資産を購入するオプションが付されています。

リースを延長するまたは解約するオプションならびに契約対象資産を購入するオプションは、契約対象資産の収益性、近隣マーケットの環境変化およびオプションの行使条件等を総合的に勘案し、行使する必要があると判断した場合にはこれを行わせることとしておりますが、リース開始日において、行使されることが合理的に確実であるとはいえない場合には、その延長または解約対象期間はリース期間に含めておらず、当該期間におけるリース料ならびに購入オプション価格はリース負債の測定に含めておりません。

リースを延長するまたは解約するオプションならびに契約対象資産を購入するオプションは、いずれも、重大な事象または状況の変化の発生時に見直すこととしており、当連結会計年度においては見直しをしておりません。

なお、当社グループにおいては、変動リースおよび原資産の価値が少額であるリース、残価保証を含む契約、または契約しているにもかかわらず未だ開始していないリースに重要性はありません。

前連結会計年度末および当連結会計年度末における使用権資産の内訳は次のとおりです。

(単位：百万円)

	原資産の種類			合計
	航空機	建物	その他	
前連結会計年度(2023年3月31日)	51,117	18,120	8,715	77,953
当連結会計年度(2024年3月31日)	47,116	21,302	8,271	76,691

(注) 航空機の使用権資産は、連結財政状態計算書の「航空機」に含まれております。また、建物およびその他の使用権資産は、連結財政状態計算書の「その他の有形固定資産」に含まれております。

前連結会計年度および当連結会計年度における使用権資産の増加額、リースに関連する費用およびキャッシュ・アウト・フローは次のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
使用権資産の減価償却費		
航空機を原資産とするもの	11,950	11,797
建物を原資産とするもの	6,673	6,995
その他を原資産とするもの	2,811	2,618
使用権資産の減価償却費合計	21,436	21,410
リース負債に係る支払利息	582	629
短期リースに係る費用	6,811	7,295
リースに係るキャッシュ・アウト・フロー	35,606	33,631
使用権資産の増加額	15,853	20,600

前連結会計年度末および当連結会計年度末におけるリース負債の満期分析は、次のとおりです。
なお、契約上のキャッシュ・フローは、利息支払額を含んだ割引前のキャッシュ・フローを記載しております。

	帳簿価額	契約上の キャッシュ ・フロー	1年以内	1年超 5年以内	5年超
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
前連結会計年度(2023年3月31日)	71,617	73,282	21,219	38,224	13,838
当連結会計年度(2024年3月31日)	74,419	75,752	22,761	43,886	9,104

(2) 貸手側

当社グループは貸手として、ファイナンス・リースに分類される不動産や機械装置の賃貸を行っています。
前連結会計年度および当連結会計年度の正味リース投資未回収額に対する金融収益は75百万円および88百万円です。ファイナンス・リース契約に基づくリース料債権(割引前)の満期分析は次のとおりです。

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
1年以内	1,658	1,657
1年超2年以内	917	697
2年超3年以内	681	690
3年超4年以内	675	641
4年超5年以内	625	594
5年超	4,024	3,507
合計	8,583	7,788
未獲得金融収益	581	498
正味リース投資未回収額	8,002	7,289

21. 営業債務及びその他の債務

営業債務及びその他の債務の内訳は次のとおりです。1年を超えて決済される見込みの額に重要性はありません。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
営業未払金	129,910	151,894
その他	6,228	8,157
合計	136,138	160,052

営業債務及びその他の債務は、償却原価で測定する金融負債に分類しております。

22. 従業員給付

当社および主要な連結子会社は、従業員の退職給付に充てるため、積立型および非積立型の確定給付制度ならびに確定拠出制度を採用しており、ほぼすべての従業員が対象となっております。また、従業員の退職等に際して、IFRSに準拠した数理計算による確定給付制度債務の対象とされない割増退職金を支払う場合があります。なお、これらの年金制度は、一般的な投資リスク、利率リスク、寿命リスク等に晒されていますが、重要なリスクではないと判断しております。

積立型の確定給付制度は、当社グループと法的に分離された年金基金により運用されております。年金基金の理事会および年金運用受託機関は、制度加入者の利益を最優先にして行動することが法令により求められており、所定の方針に基づき制度資産の運用を行う責任を負っております。

当連結会計年度末において、当社および連結子会社全体で退職一時金制度については36社が有しております。また、企業年金基金はJAL企業年金基金等3基金等を有しております。なお、一部の海外子会社でも確定給付型の制度を有しております。

当社を母体企業とするJAL企業年金基金では、キャッシュバランス類似制度等を選択制にて導入しております。また、一部の国内連結子会社等より構成されるJALグループ企業年金基金では、キャッシュバランスプランを導入しております。

(1) 確定給付制度

確定給付制度債務および制度資産の調整表

確定給付制度債務および制度資産と連結財政状態計算書に計上された確定給付負債および資産の純額との関係は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
積立型の確定給付制度債務の現在価値	364,694	347,635
制度資産の公正価値	339,758	334,824
小計	24,935	12,811
非積立型の確定給付制度債務の現在価値	98,897	95,470
確定給付負債及び資産の純額	123,833	108,281
連結財政状態計算書上の金額		
退職給付に係る負債	132,355	120,575
退職給付に係る資産	8,522	12,294
連結財政状態計算書に計上された確定給付負債及び資産の純額	123,833	108,281

確定給付制度債務の現在価値の調整表

確定給付制度債務の現在価値の増減は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
確定給付制度債務の現在価値の期首残高	491,807	463,592
当期勤務費用	14,893	13,471
利息費用	2,362	4,147
再測定		
財務上の仮定の変更により生じた数理計算上の差異	20,383	10,324
実績の修正により生じた数理計算上の差異	1,888	1,480
給付支払額	27,525	29,244
その他	4,326	16
確定給付制度債務の現在価値の期末残高	463,592	443,105

確定給付制度債務の加重平均デュレーションは、前連結会計年度および当連結会計年度においてそれぞれ11.1年および10.7年です。

制度資産の公正価値の調整表

制度資産の公正価値の増減は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
制度資産の公正価値の期首残高	345,274	339,758
利息収益	2,081	3,388
再測定		
制度資産に係る収益(利息収益を除く)	451	6,679
事業主からの拠出金	6,938	7,408
従業員からの拠出金	706	700
給付支払額	21,075	21,455
その他	6,284	1,655
制度資産の公正価値の期末残高	339,758	334,824

当社グループは、翌連結会計年度(2025年3月期)に6,999百万円の掛金を拠出する予定です。

制度資産の項目ごとの内訳

制度資産の主な項目ごとの内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)			当連結会計年度 (2024年3月31日)		
	活発な市場価格のある資産	活発な市場価格のない資産	合計	活発な市場価格のある資産	活発な市場価格のない資産	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
現金及び現金同等物	10,724	-	10,724	4,362	-	4,362
資本性金融商品						
国内株式	3,197	-	3,197	3,212	-	3,212
外国株式	17,859	-	17,859	17,847	-	17,847
負債性金融商品						
国内債券	11,012	-	11,012	11,123	-	11,123
外国債券	28,012	-	28,012	30,154	-	30,154
生保一般勘定	-	258,542	258,542	-	250,760	250,760
その他	-	10,410	10,410	-	17,362	17,362
合計	70,806	268,952	339,758	66,700	268,123	334,824

当社グループの制度資産の運用方針は、規定に従い、将来にわたる確定給付制度債務の支払を確実にを行うために、中長期的に安定的な収益を確保することを目的としております。具体的には、定期的に定められた許容リスクの範囲内で目標収益率および投資資産別の資産構成割合を設定し、その割合を維持することにより運用を行います。資産構成の見直し時には、確定給付制度債務の変動との連動性が高くなるよう、構成割合、採用する制度資産の検討を行っております。

また、確定給付企業年金法に基づき、将来にわたって財政の均衡を保つことができるように、5年毎に掛金の再計算を行うなど定期的に拠出額の見直しを行っております。

主な数理計算上の仮定

数理計算に用いた主な仮定は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	%	%
割引率(加重平均値)	主として0.9	主として1.1

感応度分析

数理計算に用いた割引率が0.1%変動した場合に、確定給付制度債務の現在価値に与える影響は次のとおりです。この分析は、他のすべての変数が一定であると仮定していますが、実際には他の仮定の変化が感応度分析に影響する可能性があります。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
割引率が0.1%上昇した場合	4,689	4,466
割引率が0.1%低下した場合	4,747	4,521

(2) 確定拠出制度

当社および連結子会社の確定拠出制度への要拠出額は、前連結会計年度2,202百万円および当連結会計年度2,350百万円です。

23. 引当金

引当金の内訳および増減は次のとおりです。

	資産除去債務	独禁法関連引当金	合計
	百万円	百万円	百万円
2023年4月1日	22,361	4,284	26,645
期中増加額	2,381	-	2,381
割引計算の期間利息費用	71	-	71
期中減少額(目的使用)	2,026	-	2,026
期中減少額(戻入)	196	-	196
2024年3月31日	22,591	4,284	26,875

引当金の連結財政状態計算書における内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
流動負債	2,737	3,325
非流動負債	23,908	23,550
合計	26,645	26,875

各引当金の説明については、注記「3. 重要性がある会計方針(14)引当金」に記載しております。

24. 資本及びその他の資本項目

(1) 授権株式数および発行済株式総数

授権株式数および発行済株式総数の増減は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	千株	千株
授権株式数		
普通株式	700,000	700,000
第1種優先株式	12,500	12,500
第2種優先株式	12,500	12,500
第3種優先株式	12,500	12,500
第4種優先株式	12,500	12,500
合計	750,000	750,000
発行済株式総数(注)		
期首残高	437,143	437,143
期中増減	-	-
期末残高	437,143	437,143

(注) 当社の発行する株式は、全て権利内容に何ら限定のない無額面の普通株式であり、発行済株式は全額払込済みとなっております。

(2) 自己株式および関連会社保有の当社株式

当社保有の自己株式および関連会社保有の当社株式は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	株数(千株)	株数(千株)
当社保有の自己株式	136	136
関連会社保有の当社株式	294	294

(3) 資本に含まれている剰余金の内容および目的

(a) 資本剰余金

資本準備金

日本における会社法(以下「会社法」という。)では、株式の発行に対しての払込みまたは給付の2分の1以上を資本金に組み入れ、残りは資本準備金に組み入れることが規定されております。また、会社法では、資本準備金は株主総会の決議により、資本金に組み入れることができます。

その他資本剰余金

支配の喪失を伴わない子会社に対する所有持分の変動といった一定の資本取引等によって生じる剰余金です。

(b) 利益剰余金

利益剰余金は、当連結会計年度および過年度に純損益として認識されたものならびにその他の包括利益累計額から振り替えられたものから構成されております。

(4) その他の包括利益累計額の内容および目的

その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産

その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産の公正価値の評価差額です。

キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分

当社グループは将来キャッシュ・フローの変動リスクを回避するためのヘッジを行っており、キャッシュ・フロー・ヘッジとして指定されたデリバティブ取引の公正価値の変動額のうち有効と認められる部分です。

在外営業活動体の外貨換算差額

外貨建てで作成された在外営業活動体の財務諸表を連結する際に発生した換算差額です。

確定給付制度の再測定

確定給付制度債務に係る数理計算上の差異、制度資産に係る収益(利息収益に含まれる金額を除く)および資産上限額の影響(利息収益に含まれる金額を除く)の変動額です。

また、数理計算上の差異とは、確定給付制度債務に係る実績による修正(期首における数理計算上の仮定と実際の結果との差異)および数理計算上の仮定の変更による影響額です。

これらについては、発生時にその他の包括利益で認識し、その他の包括利益累計額から利益剰余金に直ちに振り替えております。

25. 配当金

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(1) 配当金の支払額

該当事項はありません。

(2) 配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2023年6月23日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	10,925	25.00	2023年3月31日	2023年6月26日

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(1) 配当金の支払額

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2023年6月23日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	10,925	25.00	2023年3月31日	2023年6月26日
2023年10月31日 取締役会	普通株式	利益剰余金	13,110	30.00	2023年9月30日	2023年12月4日

(2) 配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2024年6月18日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	19,665	45.00	2024年3月31日	2024年6月19日

26. 売上収益

(1) 売上収益の分解

売上収益とセグメント収益の関連

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

	セグメント				
	航空運送事業	その他	計	内部取引調整	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
国際線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	417,526	-	417,526	-	-
貨物郵便収入	201,144	-	201,144	-	-
手荷物収入	1,766	-	1,766	-	-
小計	620,437	-	620,437	-	-
国内線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	451,127	-	451,127	-	-
貨物郵便収入	23,649	-	23,649	-	-
手荷物収入	409	-	409	-	-
小計	475,187	-	475,187	-	-
国際線・国内線合計	1,095,624	-	1,095,624	-	-
旅客収入(LCC)	30,674	-	30,674	-	-
旅行収入	-	112,670	112,670	-	-
その他	134,753	100,720	235,474	-	-
合計	1,261,052	213,391	1,474,443	98,854	1,375,589
顧客との契約から認識した収益					1,371,684
その他の源泉から認識した収益					3,905

(注) 1. セグメントの金額はセグメント間連結消去前の金額です。

2. その他の源泉から認識した収益には、IFRS第16号に基づくリース収益等が含まれております。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

	セグメント				
	航空運送事業	その他	計	内部取引調整	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
国際線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	622,399	-	622,399	-	-
貨物郵便収入	110,133	-	110,133	-	-
手荷物収入	1,556	-	1,556	-	-
小計	734,090	-	734,090	-	-
国内線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	551,026	-	551,026	-	-
貨物郵便収入	23,234	-	23,234	-	-
手荷物収入	491	-	491	-	-
小計	574,751	-	574,751	-	-
国際線・国内線合計	1,308,841	-	1,308,841	-	-
旅客収入(LCC)	67,335	-	67,335	-	-
旅行収入	-	120,836	120,836	-	-
その他	138,757	115,508	254,266	-	-
合計	1,514,934	236,345	1,751,280	99,389	1,651,890
顧客との契約から認識した収益					1,648,166
その他の源泉から認識した収益					3,724

(注) 1. セグメントの金額はセグメント間連結消去前の金額です。

2. その他の源泉から認識した収益には、IFRS第16号に基づくリース収益等が含まれております。

当社グループは、国際線および国内線に関する旅客・貨物・郵便および手荷物の輸送業務を中心とした「航空運送事業」および「その他」を営んでおります。

これらの事業から生じる収益は主としては顧客との契約に従い計上しており、約束した対価の金額に重要な金融要素は含まれておりません。また、顧客との契約からの対価の中に、取引価格に含まれていないものはありません。

なお、当社グループは会員顧客向けのマイレージプログラム「JALマイレージバンク」を運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じて付与するマイレージは、将来当社グループおよび提携他社によるサービスを受けるために利用することができます。付与したマイレージ分を履行義務として認識し、契約負債に計上しております。取引価格は、サービスの利用割合や失効見込み分を考慮した上で、独立販売価格の比率に基づいて各履行義務に配分しております。マイレージプログラムの履行義務に配分された取引価格は連結財政状態計算書の「契約負債」として繰延べ、マイレージの利用に従い収益を認識しております。

航空運送事業

航空運送事業セグメントにおいては、国際線および国内線の航空機による「旅客」、「貨物郵便」、「手荷物」の輸送に関連するサービス等を提供しており、主な収益を下記の履行義務の充足時に認識しております。

旅客収入

主に航空機による旅客輸送サービスから得られる収入であり、当社グループは運送約款等に基づき、顧客に対して国際線および国内線の航空輸送サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務は旅客の航空輸送役務の完了をもって充足されます。販売に当たっては、売上値引きの実施や販売実績に応じた割戻の支払いを行うことがあるため、取引の対価には変動が生じる可能性があります。また取引の対価は、通常、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しております。

貨物郵便収入

主に航空貨物および航空郵便の輸送業務により得られる収入であり、当社グループは国際線および国内線に係る貨物および郵便の輸送サービスを行う義務を負っております。当該履行義務は貨物および郵便の航空輸送役務の完了をもって充足されます。なお、売上収益に含まれる変動対価の額に重要性はありません。また取引の対価は、通常、貨物および郵便の航空輸送役務の完了後、主として2カ月以内に受領しております。

手荷物収入

主に航空機による旅客輸送に付随して行う手荷物輸送サービスから得られる収入であり、当社グループは顧客に対して国際線および国内線手荷物の航空輸送サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務は手荷物の航空輸送役務の完了をもって充足されます。なお、売上収益に含まれる変動対価の額に重要性はありません。また取引の対価は、通常、手荷物輸送当日において受領しております。

その他

主に、特典航空券を除くマイレージの特典サービスや航空運送に係る業務受託サービスから得られる収入であり、当該履行義務はサービスの完了をもって充足されます。

その他

その他の事業においては、航空輸送を利用した旅行の自社による企画販売や、卸売および小売等を通じた商品の販売、クレジットカード事業等を行っております。

旅行の企画販売やクレジットカード事業に係る収益は主に、サービスの提供に伴い一定期間にわたって認識しております。これらの取引の対価は主に、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しております。また、商品の販売に係る収益は当該商品の引渡時点や顧客による検収完了時点に認識しており、取引の対価は主に履行義務の充足以後の一定時点に受領しております。

(2) 契約残高

顧客との契約から生じた債権および契約負債の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度期首 (2022年4月1日)	前連結会計年度末 (2023年3月31日)	当連結会計年度末 (2024年3月31日)
	百万円	百万円	百万円
顧客との契約から生じた債権	99,630	153,507	155,051
契約負債	240,224	316,873	368,916

契約負債は主に、役務提供時に収益を認識する航空運送契約および旅行契約について、顧客からの前受対価に関連するもの、および、当社グループ航空券やクレジットカードの利用のほか、提携他社サービス等の利用に伴って顧客に付与するマイレージの未行使分に関連するものです。

前連結会計年度において契約負債残高は76,649百万円増加し、主に当社グループ航空券の残高が増加したことによります。

当連結会計年度において契約負債残高は52,042百万円増加し、主に当社グループ航空券の残高が増加したことによります。

報告期間に認識した収益のうち期首現在の契約負債残高に含まれていたものは次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
報告期間に認識した収益のうち 期首現在の契約負債残高に含まれていたもの	144,582	228,475

過去の期間に充足（または部分的に充足）した履行義務から認識した収益の額に重要性はありません。

(3) 残存履行義務に配分した取引価格

未充足（または部分的に未充足）の履行義務に配分した取引価格の総額は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
未充足の履行義務に配分した取引価格の総額	316,873	368,916

将来役務提供が見込まれる顧客からの前受対価に関連するものや、将来顧客が行使することが見込まれるマイレージに係る残存履行義務に配分した取引価格等について、顧客へのサービス提供の進捗に応じて、今後主に3年以内の期間にわたり収益を認識します。

(4) 契約コスト

当社グループにおいては、顧客との契約獲得のための増分コストおよび履行のためのコストから認識した資産はありません。なお、当社グループはIFRS第15号第94項の実務上の便法を適用し、認識するはずの資産の償却期間が1年以内である場合には、契約獲得の増分コストを発生時に費用として認識しております。

27. その他の収入

その他の収入の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
受取保険金	-	19,999
補助金収入(注)	10,625	6,133
固定資産処分益	8,747	1,425
受取補償金	8,497	711
その他	6,286	3,060
合計	34,157	31,330

(注) 補助金収入は主として、国内線運航補助金および雇用調整助成金が含まれております。

28. 営業費用

営業費用の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
人件費	292,312	334,089
航空燃油費	323,353	356,796
減価償却費、償却費及び減損損失(注)1	158,197	149,960
運航施設利用費	52,640	72,350
旅行原価	45,776	50,981
整備費	100,354	124,390
貨客サービス費	32,953	46,801
航空販売手数料	22,039	26,004
その他(注)2	317,060	380,914
合計	1,344,686	1,542,288

(注) 1. 減損損失の金額は、前連結会計年度および当連結会計年度においてそれぞれ743百万円および2,403百万円です。

2. 固定資産の処分損が、前連結会計年度および当連結会計年度においてそれぞれ1,443百万円および16,260百万円含まれております。

29. 投資損益

投資収益の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
受取利息		
リース債権	75	69
償却原価で測定する金融資産		
貸付金・債券等	588	700
受取配当金		
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産		
株式	2,515	2,251
その他の金融資産評価益		
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産		
投資事業有限責任組合への出資	631	980
その他	159	489
合計	3,970	4,490

投資費用の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
その他の金融資産評価損		
償却原価で測定する金融資産		
貸付金・債券等	1,006	378
その他	106	278
合計	1,112	657

30. 財務損益

財務収益の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
受取利息		
償却原価で測定する金融資産		
現金及び現金同等物	661	1,240
その他	10	14
為替差益	1,369	8,005
その他	33	18
合計	2,074	9,277

財務費用の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
支払利息		
リース負債	582	629
償却原価で測定する金融負債		
借入金・社債等	11,938	12,869
支払手数料等	1,336	877
その他	351	830
合計	14,209	15,206

31. その他の包括利益

その他の包括利益の各項目別の当期発生額および純損益への組替調整額、ならびに税効果の影響は次のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
純損益に振り替えられることのない項目		
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する 金融資産		
当期発生額	3,717	6,306
税効果額	1,048	2,023
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する 金融資産	2,669	4,282
確定給付制度の再測定		
当期発生額	21,820	15,523
税効果額	6,689	4,874
確定給付制度の再測定	15,130	10,649
持分法適用会社におけるその他の包括利益 に対する持分		
当期発生額	32	145
持分法適用会社におけるその他の包括利益 に対する持分	32	145
純損益に振り替えられることのない項目合計	17,832	15,077
純損益に振り替えられる可能性のある項目		
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分		
当期発生額	4,431	31,168
組替調整額	53,602	16,880
税効果調整前	49,170	14,288
税効果額	14,786	4,280
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	34,384	10,008
在外営業活動体の外貨換算差額		
当期発生額	942	590
組替調整額	19	306
税効果調整前	923	284
税効果額	-	-
在外営業活動体の外貨換算差額	923	284
持分法適用会社におけるその他の包括利益 に対する持分		
当期発生額	10	106
持分法適用会社におけるその他の包括利益 に対する持分	10	106
純損益に振り替えられる可能性のある項目合計	33,450	10,400
その他の包括利益合計	15,618	25,477

32. 1株当たり利益

基本的1株当たり当期利益の算定上の基礎は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
親会社の所有者に帰属する当期利益(百万円)	34,423	95,534
親会社の普通株主に帰属しない当期利益(百万円)	-	-
基本的1株当たり当期利益の計算に使用する 当期利益(百万円)	34,423	95,534
期中平均普通株式数(千株)	437,007	437,007
基本的1株当たり当期利益(円)	78.77	218.61

(注)希薄化後1株当たり利益については、潜在株式が存在しないため記載しておりません。

33. キャッシュ・フロー情報

(1) 子会社の取得による支出および収入

前連結会計年度において、前々連結会計年度の企業結合と単一の取引として会計処理している子会社株式の追加取得を行っており、その支払対価の総額は3,087百万円です。また、支払対価の全額が現金及び現金同等物で構成されております。

当連結会計年度において、該当事項はありません。

(2) 財務活動に係る負債の変動

財務活動に係る負債の変動は次のとおりです。

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

	2022年 4月1日	キャッシュ ・フローを 伴う変動	キャッシュ・フローを伴わない変動			2023年 3月31日
			外貨換算差額	新規リース	その他	
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
短期借入金	1,292	1,758	-	-	-	3,050
コマーシャル・ペーパー	2,598	4,998	-	-	-	7,597
長期借入金	577,673	4,453	-	-	2,546	584,672
社債	268,259	10,000	-	-	295	258,555
リース負債	78,625	25,661	1,403	17,445	194	71,617
割賦未払金	12	2	-	-	-	10
合計	928,463	24,453	1,403	17,445	2,647	925,504

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

	2023年 4月1日	キャッシュ ・フローを 伴う変動	キャッシュ・フローを伴わない変動			2024年 3月31日
			外貨換算差額	新規リース	その他	
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
短期借入金	3,050	1,786	-	-	-	1,264
コマーシャル・ペーパー	7,597	5,598	-	-	-	1,999
長期借入金	584,672	46,213	-	-	2,419	540,878
社債	258,555	9,880	-	-	288	268,724
リース負債	71,617	22,132	2,528	22,444	39	74,419
割賦未払金	10	1	-	-	-	8
合計	925,504	65,851	2,528	22,444	2,667	887,294

34. 金融商品

(1) 資本管理

当社グループは、持続的な成長を通じて、企業価値を最大化することを目指して資本管理をしております。

当社グループが資本管理において用いる主な指標は、自己資本比率、投資利益率（ROIC）、親会社所有者帰属持分当期利益率（ROE）および基本的1株当たり当期利益（EPS）です。当社グループの自己資本比率、ROIC、ROEおよびEPSは次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
自己資本比率(%)	32.4	34.3
	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
ROIC(%)	3.3	7.3
ROE(%)	4.3	11.1
EPS(円)	78.77	218.61

これらの指標については、経営者に定期的に報告され、モニタリングしております。

ROICの計算式は次のとおりです。なお、当社は、当期利益から法人所得税費用、利息およびその他の財務収益・費用を除いた「財務・法人所得税前利益」をEBITと定義しております。また、ROICの計算式における「固定資産」は、棚卸資産と非流動資産の合計額から、繰延税金資産および退職給付に係る資産の金額を差し引いたものです。

$$\cdot \text{ROIC} = \text{EBIT (税引後)} / \text{期首} \cdot \text{期末固定資産平均}$$

(2) 財務上のリスク管理

当社グループは、経営活動を行う過程において、財務上のリスク（信用リスク・流動性リスク・為替リスク・金利リスク・燃油価格の変動リスク）に晒されており、当該財務上のリスクを軽減するために、一定の方針に基づきリスク管理を行っております。また、当社グループは、デリバティブ取引を為替リスクまたは燃油価格の変動リスクを回避するために利用しており、投機的な取引は行わない方針です。

なお、当社グループは市場性のある有価証券を保有しておりますが、取引・協業関係の構築・維持・強化を目的としており、市場価格の変動リスクについては重要性が乏しいため、記載を省略しております。

(3) 信用リスク管理

信用リスクは、保有する金融資産の相手先が契約上の債務に関して債務不履行になり、当社グループに財務上の損失を発生させるリスクです。

当社グループは、与信管理規程に従い、取引先ごとの期日管理および残高管理を行うとともに、主な取引先の信用状況を定期的に把握する体制としております。信用リスクが著しく増加しているか否かの判定は、支払期日からの経過情報、事業状況または財務状況の不利な変化等を考慮しております。信用減損金融資産には、債務不履行または債務者の重大な財政的困難等の状況の金融資産が含まれております。

また、デリバティブ取引については、信用度の高い金融機関等とのみ取引を行っており、信用リスクに及ぼす影響は限定的です。

なお、当社グループは、特定の相手先またはその相手先が所属するグループについて、過度に集中した信用リスクを有しておりません。

連結財務諸表に表示されている金融資産の帳簿価額は、当社グループの金融資産の信用リスクに係るエクスポージャーの最大値です。

当社グループの債権の区分ごとの信用リスクのエクスポージャー（貸倒引当金控除前）は次のとおりです。

- ・区分1：区分2および区分3以外の債権
- ・区分2：支払遅延の期間が相当程度長期化している取引先等に対する債権
- ・区分3：支払遅延の原因が一時的な資金需要によるものではなく、債務者の重大な財政的困難等に起因するものであり、債権の回収可能性が特に懸念されるものであると判断された債権

前連結会計年度（2023年3月31日）

	営業債権及びその他の債権	その他の金融資産
	全期間の予想信用損失と同額を貸倒引当金として計上するもの	信用減損金融資産
	百万円	百万円
区分1	175,259	-
区分2	581	-
区分3	5,201	12,207
合計	181,043	12,207

当連結会計年度（2024年3月31日）

	営業債権及びその他の債権	その他の金融資産
	全期間の予想信用損失と同額を貸倒引当金として計上するもの	信用減損金融資産
	百万円	百万円
区分1	173,445	-
区分2	405	-
区分3	5,724	12,811
合計	179,575	12,811

債務保証については、以下の保証債務残高の合計が当社グループの信用リスクに係る最大エクスポージャーとなります。保証債務の内訳は次のとおりです。

(銀行借入金等に対する保証)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
合同会社 B eleven	16,863	12,076
ジェットスター・ジャパン株式会社	5,317	-
JRE DEVELOPMENT Co.,Ltd.	1,332	1,358
JALUX AMERICAS, Inc.	-	741
従業員ローン	22	15
その他	13	-

なお、前連結会計年度末におけるジェットスター・ジャパン株式会社に対する保証債務残高のうち2,658百万円については、他社から再保証を受けております。

(リース負債に対する保証)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
ジェットスター・ジャパン株式会社	2,204	1,828

このほか、当社が出資している福岡エアポートホールディングス株式会社(譲渡人)が、国土交通省航空局(譲受人)と締結した株式譲渡予約契約に関し、当該契約上の義務または表明もしくは保証に違反した場合の損害について、譲受人に対し、次の金額を上限として保証しております。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
福岡エアポートホールディングス株式会社	7,867	-

これらの信用リスクに係るエクスポージャーに関し、信用補完として受け入れた保証金は、次のとおり保有しております。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
長期預り金	6,885	6,773

当社グループでは、取引先の信用力や債権の回収状況に基づき、貸倒引当金を算定しております。

重大な金融要素を含んでいない営業債権については、信用リスクが類似する債権ごとにグルーピングし、全期間の予想信用損失と同額を貸倒引当金として計上しており、同種の資産の過去の貸倒実績率に将来の経済状況等の予測を加味した引当率を帳簿価額に乗じて算定しております。

信用リスクが著しく増加していると判定されていないその他の債権については、原則として12カ月の予想信用損失と同額を貸倒引当金として計上しており、同種の資産の過去の貸倒実績率に将来の経済状況等の予測を加味した引当率を帳簿価額に乗じて算定しております。

ただし、信用リスクが著しく増大していると判定された資産および信用減損金融資産については、全期間の予想信用損失と同額を貸倒引当金として計上しており、取引相手先の財務状況に将来の経済状況の予測を加味した上で個別に算定した回収可能価額と、帳簿価額との間の差額をもって算定しております。

債権については、その全部または一部について回収ができず、または回収が極めて困難であると判断された場合には債務不履行とみなしております。

また、支払遅延の原因が一時的な資金需要によるものではなく、債務者の重大な財政的困難等に起因するものであり、債権の回収可能性が特に懸念されるものであると判断された場合には、信用減損が発生しているものと判定しております。

将来回収できないことが明らかな金額は、金融資産の帳簿価額を直接減額し、対応する貸倒引当金の金額を減額しております。

当社グループが計上する貸倒引当金の増減は次のとおりです。

	営業債権及びその他の債権	その他の金融資産
	全期間の予想信用損失と同額を 貸倒引当金として計上するもの	信用減損金融資産
	百万円	百万円
2022年4月1日	4,109	3,792
増加	2,147	1,041
減少	121	1,031
2023年3月31日	6,136	3,803
増加	607	523
減少	192	4
2024年3月31日	6,551	4,322

当期中の営業債権及びその他の債権の著しい増減が、貸倒引当金の増減の変動に与える影響は軽微です。

(4) 流動性リスク管理

流動性リスクは、当社グループが期限の到来した金融負債の返済義務を履行するにあたり、支払期日にその支払を実行できなくなるリスクです。

当社グループは、適切な返済資金を準備するとともに、継続的にキャッシュ・フローの計画と実績をモニタリングすることで流動性リスクを管理しております。また、当社は緊急時の流動性確保を目的として取引先金融機関とコミットメントライン契約を締結しており、一部の連結子会社においてもコミットメントライン契約を締結しております。

主な非デリバティブ金融負債の期日別残高は次のとおりです。流動負債のうち、支払期日が1年以内であり、かつ帳簿残高と契約上のキャッシュ・フローが一致しているものは次表に含めておりません。

なお、契約上のキャッシュ・フローは、利息支払額を含んだ割引前のキャッシュ・フローを記載しております。

前連結会計年度(2023年3月31日)

	帳簿価額	契約上の キャッシュ ・フロー	1年以内	1年超5年以内	5年超
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
社債	258,555	392,378	12,948	71,269	308,159
長期借入金	584,672	856,664	78,074	250,885	527,704
長期固定資産支払手形	18,227	18,227	18,227	-	-
長期預り金	6,885	6,885	-	-	6,885

当連結会計年度(2024年3月31日)

	帳簿価額	契約上の キャッシュ ・フロー	1年以内	1年超5年以内	5年超
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
社債	268,724	409,314	13,171	71,912	324,231
長期借入金	540,878	810,167	79,149	226,894	504,123
長期固定資産支払手形	18,366	18,366	-	18,366	-
長期預り金	6,773	6,773	-	-	6,773

(注) 社債および長期借入金の一部について期限前償還・期限前返済が可能な契約となっているものがあります。

上記の契約上のキャッシュ・フローは、当該社債および長期借入金については契約上の償還期限・返済期限に基づいておりますが、契約上の期限より早期に償還・返済する可能性があります。

デリバティブ金融負債の期日別残高は次のとおりです。
前連結会計年度（2023年3月31日）

	帳簿価額	契約上の キャッシュ ・フロー	1年以内	1年超5年以内	5年超
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
デリバティブ金融負債	5,683	5,683	3,252	2,430	-

当連結会計年度（2024年3月31日）

	帳簿価額	契約上の キャッシュ ・フロー	1年以内	1年超5年以内	5年超
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
デリバティブ金融負債	592	592	345	247	-

報告日現在におけるコミットメントラインの総額および借入未実行残高は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
コミットメントライン総額	258,000	158,000
借入実行残高	-	-
差引額	258,000	158,000

(5) 為替リスク管理

当社グループは、日本国外においても事業を展開しており、主に米ドルの為替変動が業績に大きく影響いたします。

当社グループは、為替変動リスクを軽減するために、収入で得た外貨は外貨建の支出に充当することを基本とし、加えて大半が米ドルに連動した価格となる航空機燃料・航空機の取得にあたってはヘッジ取引を行っております。また、商品の輸入仕入および輸出販売に係る外貨建債権債務の為替変動リスクに対してヘッジ取引を行っております。その結果、為替リスクに対するエクスポージャーは極小化されていると認識しております。

(6) 金利リスク管理

当社グループは、航空機の購入等の多額の設備投資を必要としており、その資金需要に応じるために金融機関や市場から資金調達を行う可能性があります。当社グループの資金調達コストについては、金利の変動が影響するものの、重要性が乏しいため、金利変動リスクに係る感応度分析の開示は省略しております。

当社グループは、金利相場の状況について、モニタリングを行っております。

(7) 燃油価格の変動リスク管理

当社グループは、燃油価格の変動から生じる燃油費の支払額の変動リスクに晒されております。

当社グループは、燃油価格の変動リスクを軽減するため、コモディティ・デリバティブ取引を行っており、また、燃油価格の上昇分を一部燃油特別付加運賃として顧客に転嫁しております。その結果、燃油価格の変動リスクに対するエクスポージャーは極小化されていると認識しております。

(8) ヘッジ活動

当社グループは、ヘッジ関係の開始時および継続期間中にわたり、ヘッジ対象取引のキャッシュ・フローの変動がヘッジ手段のキャッシュ・フローの変動により相殺される経済的関係にあることを確認するために、ヘッジ対象とヘッジ手段の重要な条件が一致しているかまたは密接に合致しているかどうかの定性的な評価、あるいはヘッジ対象とヘッジ手段の価値が同一のリスクにより価値変動が相殺しあう関係にあることの定量的評価を通じて、ヘッジ対象とヘッジ手段の間の経済的関係の存在を確認しております。

また、当社グループは、ヘッジ関係の開始時にヘッジ対象の数量とヘッジ手段の数量に基づいて適切なヘッジ比率を設定しており、原則として1対1の関係となるよう設定しております。

なお、当社グループは有効性の高いヘッジを行っているため、通常、重要な非有効部分は発生しないと想定しております。

キャッシュ・フロー・ヘッジとして指定されているヘッジ手段の詳細は次のとおりです。

前連結会計年度（2023年3月31日）

	契約額	うち1年超	帳簿価額		連結財政状態計算書上の表示科目	平均レート
			資産	負債		
	百万円	百万円	百万円	百万円		
為替リスク						
為替予約取引	36,763	-	371	850	その他の金融資産/負債	131.3円/米ドル 142.9円/ユーロ 等
買建通貨オプション取引	101,653	41,574				
売建通貨オプション取引	76,423	34,165	4,297	493	その他の金融資産/負債	96.0円～150.9円/米ドル
燃油価格変動リスク						
コモディティスワップ取引	93,628	43,016	6,923	4,339	その他の金融資産/負債	73.6米ドル/バレル
買建コモディティオプション取引	26,726	-	429	-	その他の金融資産	99.1米ドル/バレル

当連結会計年度（2024年3月31日）

	契約額	うち1年超	帳簿価額		連結財政状態計算書上の表示科目	平均レート
			資産	負債		
	百万円	百万円	百万円	百万円		
為替リスク						
為替予約取引	18,820	-	182	150	その他の金融資産/負債	147.6円/米ドル 160.1円/ユーロ 等
買建通貨オプション取引	145,666	64,101				
売建通貨オプション取引	120,319	50,184	6,655	-	その他の金融資産	98.4円～153.9円/米ドル
燃油価格変動リスク						
コモディティスワップ取引	165,682	73,114	9,325	441	その他の金融資産/負債	76.0米ドル/バレル

為替リスクに対応するヘッジ取引においては、ヘッジ対象項目全体をヘッジしており、一部のリスク要素をヘッジする取引はありません。

燃油価格変動リスクに対応するヘッジ取引においては、有効性の高いヘッジを行うため、燃油価格のうち、精製マージン等を除いた原油価格部分をリスク要素として取り出し、ヘッジ指定しております。当社グループの燃油取引価格は、製品または原油指標に連動して決定されており、燃油価格の変動は、為替影響を除くと、ほとんど全てが原油価格の変動によるものです。

キャッシュ・フローの変動をヘッジしている期間は最長で、為替予約が約15カ月、通貨オプション、コモディティスワップおよびコモディティオプションが約3年です。

純損益に認識したヘッジの非有効部分の金額に重要性はないため、ヘッジ非有効部分を認識する基礎として用いたヘッジ手段の公正価値の変動の記載は省略しております。

キャッシュ・フロー・ヘッジとして指定されているヘッジ対象の詳細は次のとおりです。

継続中のヘッジに係るキャッシュ・フロー・ヘッジ剰余金

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
為替リスク	2,683	5,107
燃油価格変動リスク	2,128	6,729

純損益に認識したヘッジの非有効部分の金額に重要性はないため、ヘッジ非有効部分を認識する基礎として用いたヘッジ対象の公正価値の変動の記載は省略しております。

なお、ヘッジ会計を中止したヘッジ関係から生じたキャッシュ・フロー・ヘッジ剰余金はありません。

前連結会計年度および当連結会計年度における、ヘッジ会計の適用による連結損益及びその他の包括利益計算書への影響は次のとおりです。

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

	その他の包括利益に 認識された ヘッジ手段の価値の変動	キャッシュ・フロー・ ヘッジ剰余金から純損益 に振り替えた金額	非金融 資産への 振替	振替により 純損益における影響を 受けた表示科目
	百万円	百万円	百万円	
為替リスク				
為替予約取引(注)	1,818	1,533	1,869	その他の収入、 その他の売上収益、 その他の営業費用
通貨オプション取引	6,987	8,259	-	航空燃油費
燃油価格変動リスク				
コモディティスワップ取引	5,543	27,770	-	航空燃油費
コモディティオプション取引	84	-	-	-

(注) キャッシュ・フロー・ヘッジ剰余金から純損益に振り替えた金額のうち、1,445百万円はヘッジの中止等に伴う組替調整額です。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

	その他の包括利益に 認識された ヘッジ手段の価値の変動	キャッシュ・フロー・ ヘッジ剰余金から純損益 に振り替えた金額	非金融 資産への 振替	振替により 純損益における影響を 受けた表示科目
	百万円	百万円	百万円	
為替リスク				
為替予約取引	3,557	376	2,911	その他の売上収益、 その他の営業費用
通貨オプション取引	8,448	6,221	-	航空燃油費
燃油価格変動リスク				
コモディティスワップ取引	10,193	5,676	-	航空燃油費
コモディティオプション取引	358	442	-	航空燃油費

純損益に認識したヘッジの非有効部分の金額に重要性はありません。

(9) 金融資産と金融負債の相殺

デリバティブ資産およびデリバティブ負債は、マスターネットティング契約または類似の契約の対象であり、倒産その他の事由により取引先が債務を履行できなくなる等の特定の状況が発生した場合にのみ相殺の強制力が生じるものです。

同一の取引相手先に対して認識した金融資産および金融負債のうち、強制可能なマスターネットティング契約または類似の契約の対象であるが、金融資産と金融負債の相殺の要件の一部または全部を満たさないため相殺していない金融商品の内訳は、次のとおりです。

前連結会計年度(2023年3月31日)

	その他の金融資産 デリバティブ	その他の金融負債 デリバティブ
	百万円	百万円
連結財政状態計算書に表示した金融資産および負債の純額	12,023	5,683
連結財政状態計算書で相殺対象としなかった関連する金額	4,733	4,733
純額によるエクスポージャー	7,289	950

当連結会計年度(2024年3月31日)

	その他の金融資産 デリバティブ	その他の金融負債 デリバティブ
	百万円	百万円
連結財政状態計算書に表示した金融資産および負債の純額	16,162	592
連結財政状態計算書で相殺対象としなかった関連する金額	591	591
純額によるエクスポージャー	15,570	0

(10) 金融商品の公正価値

公正価値を測定するために用いる評価技法へのインプットは、市場における観察可能性に応じて以下のいずれかに分類されます。

レベル1：活発な市場における同一の資産または負債の市場価格(無調整)

レベル2：レベル1以外の、直接または間接的に観察可能な価格で構成されたインプット

レベル3：観察可能な市場データに基づかないインプット

公正価値の算定方法

金融商品の公正価値の算定方法は次のとおりです。

(現金及び現金同等物、営業債権及びその他の債権、営業債務及びその他の債務、流動の有利子負債)
短期間で決済されるため、公正価値は帳簿価額にほぼ等しいことから、当該帳簿価額によっております。

(その他の金融資産、その他の金融負債)

活発な市場のある資本性金融商品の公正価値については、期末日の市場価格によって算定しております。活発な市場のない資本性金融商品等の公正価値については、類似会社の市場価格に基づく評価技法等により算定しております。投資事業有限責任組合への出資については、組合財産に対する持分相当額により算定しております。

デリバティブの公正価値については、取引先金融機関から提示された為替相場等の観察可能なインプットに基づき算定しております。

(非流動の有利子負債)

将来キャッシュ・フローを、新規に同様の契約を実行した場合に想定される利率で割り引いた現在価値により算定しております。

償却原価で測定される金融商品
償却原価で測定される金融商品の帳簿価額と公正価値は次のとおりです。
なお、公正価値で測定する金融商品、帳簿価額と公正価値が極めて近似している金融商品、および重要性の乏しい金融商品については、次表に含めておりません。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)		当連結会計年度 (2024年3月31日)	
	帳簿価額	公正価値	帳簿価額	公正価値
	百万円	百万円	百万円	百万円
償却原価で測定する金融負債				
非流動				
社債	248,566	238,157	258,732	255,241
長期借入金	514,216	522,826	469,415	475,901
合計	762,783	760,983	728,148	731,142

(注) 社債の公正価値はレベル2に、長期借入金の公正価値はレベル3にそれぞれ分類しております。

公正価値で測定される金融商品
公正価値で測定される金融商品の公正価値ヒエラルキーは次のとおりです。

	前連結会計年度(2023年3月31日)			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円
資産:				
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産				
株式等	53,550	-	37,304	90,855
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産				
投資事業有限責任組合への出資	-	-	12,777	12,777
ヘッジに指定されたデリバティブ資産	-	12,023	-	12,023
合計	53,550	12,023	50,082	115,655
負債:				
純損益を通じて公正価値で測定する金融負債				
ヘッジに指定されたデリバティブ負債	-	5,683	-	5,683
合計	-	5,683	-	5,683

当連結会計年度（2024年3月31日）

	レベル1	レベル2	レベル3	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円
資産：				
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産				
株式等	56,133	-	41,292	97,426
純損益を通じて公正価値で測定する金融資産				
投資事業有限責任組合への出資	-	-	15,069	15,069
ヘッジに指定されたデリバティブ資産	-	16,162	-	16,162
合計	56,133	16,162	56,361	128,658
負債：				
純損益を通じて公正価値で測定する金融負債				
ヘッジに指定されたデリバティブ負債	-	592	-	592
合計	-	592	-	592

公正価値ヒエラルキーのレベル間の振替は、振替を生じさせた事象または状況の変化が生じた日に認識しております。各年度において、公正価値レベル1とレベル2の間の重要な振替は行われておりません。

評価プロセス

レベル3に分類される金融商品は活発な市場のない資本性金融商品等であり、適切な権限者に承認された公正価値測定に係る評価方法を含む評価方針および手続に従い、評価者が各銘柄の評価方法を決定し、公正価値を算定しております。その結果は適切な権限者がレビューおよび承認しております。

レベル3に分類された金融商品の評価技法およびインプット

レベル3に分類した活発な市場のない資本性金融商品等について、合理的に入手可能なインプットにより、類似企業比較法等を用いて算定しております。前連結会計年度および当連結会計年度において、株価純資産倍率は1.0倍～1.5倍です。なお、必要に応じて一定の非流動性ディスカウント等を加味しております。株価純資産倍率が上昇した場合は、公正価値は増加いたします。

レベル3に分類された金融商品の期首残高から期末残高への調整表
レベル3に分類された金融商品の期首から期末までの変動は次のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
期首残高	49,857	50,082
利得及び損失		
純損益(注)1	592	975
その他の包括利益(注)2	310	3,413
購入等による増加	-	1,999
売却等による減少	57	25
レベル3からの振替(注)3	-	83
期末残高	50,082	56,361
報告期間末に保有している資産について純損益に 計上された当期の未実現損益の変動(注)1	592	975

- (注)1. 連結損益及びその他の包括利益計算書の「投資収益」および「投資費用」に含まれております。
2. 連結損益及びその他の包括利益計算書の「その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産」に含まれております。
3. 当連結会計年度に認識されたレベル3からの振替は、投資先が取引所に上場したことによるものです。

35. 重要な子会社

当社グループの重要な子会社の状況は「第1 企業の概況 4 関係会社の状況」に記載のとおりです。当社グループには重要な非支配持分がある子会社はありません。

36. 株式に基づく報酬

(1) 株式に基づく報酬制度の内容

当社グループは、取締役および執行役員(社外取締役を除く。)に対する持分決済型の株式に基づく報酬制度として業績連動型株式報酬制度を採用しております。

(2) 業績連動型株式報酬制度

制度の概要

当社グループは、毎期末終了した直近の連続する3事業年度を業績評価期間として、業績等の結果に応じて金銭報酬債権を付与し、当社が各取締役および執行役員(社外取締役を除く。)から当該金銭報酬債権の全部を現物出資財産として給付を受けることにより、当社普通株式を交付するものです。

当該制度は、当社の取締役および執行役員(社外取締役を除く。)を対象としています。業績評価期間開始時に、「基準となる交付株式数」を「第4 提出会社の状況 4. コーポレート・ガバナンスの状況等(4) 役員の報酬等」に記載の通り付与しております。

対象取締役および執行役員(社外取締役を除く。)に交付する当社普通株式の数は、基準交付株式数に、業績評価期間における当社の業績等の目標に対する達成度合い等に基づく業績評価係数を乗じることにより算定される設計です。

本制度における公正価値は当社株式の市場価値を基礎として算定し、予想配当を考慮に入れた修正は行っておりません。

期中に存在する基準交付株式数

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	基準交付株式数(株)	基準交付株式数(株)
期首残高	-	132,268
付与	132,268	111,200
増加その他	-	-
交付及び支給	-	-
減少その他	-	-
期末残高	132,268	243,468
加重平均公正価値(円)	2,582	2,917.5

(3) 株式報酬費用

連結損益及びその他の包括利益計算書の「人件費」に含まれている株式報酬費用計上額は、前連結会計年度および当連結会計年度において、それぞれ113百万円および251百万円であります。

37. 関連当事者

(1) 関連当事者との取引

当社グループの子会社との取引は、連結財務諸表上消去されているため、開示しておりません。
その他の関連当事者との取引は、次のとおりです。

前連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）
重要な取引はありません。

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）
重要な取引はありません。

(2) 主要な経営幹部に対する報酬

主要な経営幹部に対する報酬は次のとおりです。なお、主要な経営幹部とは、当社の取締役・監査役（社外取締役・社外監査役を含む）としております。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
	百万円	百万円
短期従業員給付	451	487
株式に基づく報酬	32	72
計	484	560

主要な経営幹部に対する報酬の基本方針等（株式に基づく報酬を含む）は、「第4 提出会社の状況
4. コーポレート・ガバナンスの状況等（4）役員の報酬等」に記載しております。

38. コミットメント

期末日以降の支出に関するコミットメントは次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	百万円	百万円
航空機	934,650	923,634
その他の有形固定資産	-	70
無形資産	372	2,515
合計	935,023	926,220

39. 後発事象

当社は、以下の条件で無担保社債（トランジションボンド）を発行いたしました。

社債の名称	第13回無担保社債 (社債間限定同順位特約付)	第14回無担保社債 (社債間限定同順位特約付)
社債総額	65,000百万円	15,000百万円
利率	年1.634%	年2.278%
払込期日	2024年5月23日	
償還期限	2034年5月23日	2039年5月23日
資金用途	省燃費性能の高い最新鋭機材（エアバスA350型・ボーイング787型など）への更新	

40. 追加情報

(セグメント情報の変更)

当社グループは、2024年3月21日に「2021-2025年度 JALグループ中期経営計画ローリングプラン2024」を発表し、翌連結会計年度(2025年3月期)より従来の事業領域別収支を精緻化することを踏まえ、報告セグメントを「フルサービスキャリア事業」、「LCC事業」、「マイル/金融・コマース事業」に変更する予定です。

なお、変更後のセグメント区分に基づく当連結会計年度の報告セグメントごとの売上高、利益または損失、その他の項目の金額に関する情報については、現在算定中です。

(2)【その他】

当連結会計年度における四半期情報等

(累計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	当連結会計年度
売上収益 (百万円)	381,440	820,938	1,249,365	1,651,890
税引前四半期利益 (百万円)	31,897	89,095	123,970	139,306
親会社の所有者に帰属する四半期(当期)利益 (百万円)	23,063	61,671	85,872	95,534
基本的1株当たり四半期(当期)利益 (円)	52.77	141.12	196.50	218.61

(会計期間)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
基本的1株当たり四半期利益 (円)	52.77	88.35	55.38	22.11

2【財務諸表等】

(1)【財務諸表】

【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	615,481	686,195
営業未収入金	² 165,354	² 159,983
貯蔵品	25,474	29,852
前払費用	14,951	14,908
その他	² 77,411	² 93,612
貸倒引当金	28,458	36,782
流動資産合計	870,215	947,770
固定資産		
有形固定資産		
建物	29,015	27,873
構築物	236	242
機械及び装置	9,110	9,441
航空機	¹ 696,223	¹ 735,055
車両運搬具	2,863	2,864
工具、器具及び備品	7,497	9,382
土地	747	747
建設仮勘定	103,300	136,470
有形固定資産合計	848,993	922,078
無形固定資産		
ソフトウェア	71,885	79,075
その他	0	4
無形固定資産合計	71,886	79,079
投資その他の資産		
投資有価証券	¹ 70,352	¹ 74,093
関係会社株式	¹ 77,150	¹ 76,125
関係会社社債	¹ 5,185	¹ 5,185
その他の関係会社有価証券	8,651	9,506
長期貸付金	^{1, 2} 25,427	^{1, 2} 22,760
長期前払費用	10,885	9,558
前払年金費用	13,747	3,121
繰延税金資産	226,037	189,602
その他	² 35,567	² 29,084
貸倒引当金	18,619	17,099
投資その他の資産合計	454,384	401,938
固定資産合計	1,375,264	1,403,097
資産合計	2,245,480	2,350,867

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
負債の部		
流動負債		
営業未払金	2 146,626	2 159,412
短期借入金	2 140,783	2 162,429
1年内償還予定の社債	10,000	10,000
1年内返済予定の長期借入金	1 55,222	1 56,609
未払金	2 12,483	2 14,787
リース債務	2 480	2 696
未払法人税等	2,150	2,183
未払費用	2 18,173	2 20,486
契約負債	289,591	327,924
預り金	2 18,714	2 22,463
航空運送預り金	24,277	31,746
その他	23,677	2 2,934
流動負債合計	742,180	811,674
固定負債		
社債	250,000	260,000
長期借入金	1 440,531	1 395,342
リース債務	2 2,798	2 3,563
退職給付引当金	68,973	70,641
独禁法関連引当金	4,284	4,284
その他	2 31,234	2 48,347
固定負債合計	797,820	782,179
負債合計	1,540,001	1,593,854
純資産の部		
株主資本		
資本金	273,200	273,200
資本剰余金		
資本準備金	266,341	266,341
資本剰余金合計	266,341	266,341
利益剰余金		
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	132,473	173,555
利益剰余金合計	132,473	173,555
自己株式	408	408
株主資本合計	671,606	712,688
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	29,010	32,502
繰延ヘッジ損益	4,862	11,822
評価・換算差額等合計	33,872	44,325
純資産合計	705,478	757,013
負債純資産合計	2,245,480	2,350,867

【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
営業収益	1,161,145	1,361,281
事業費	1,109,774	1,110,618
営業総利益	151,370	253,663
販売費及び一般管理費	1,214,261	1,215,984
営業利益	10,109	93,678
営業外収益		
受取利息及び受取配当金	110,340	114,182
為替差益	-	6,120
その他	38,583	14,677
営業外収益合計	48,923	24,981
営業外費用		
支払利息	110,468	110,645
為替差損	234	-
その他	14,875	15,392
営業外費用合計	15,577	16,037
経常利益	43,455	102,621
特別利益		
受取保険金	-	19,971
受取補償金	8,000	-
独禁法関連引当金戻入額	1,958	-
その他	1,106	1,820
特別利益合計	11,064	21,792
特別損失		
航空機材除却損	-	14,423
支払補償金	-	1,377,760
貸倒引当金繰入額	35,968	33,689
その他	2,159	2,552
特別損失合計	8,128	28,425
税引前当期純利益	46,392	95,988
法人税、住民税及び事業税	3,595	1,228
法人税等調整額	17,247	32,099
法人税等合計	13,651	30,871
当期純利益	32,740	65,117

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

(単位：百万円)

	株主資本						
	資本金	資本剰余金		利益剰余金		自己株式	株主資本合計
		資本準備金	資本剰余金 合計	その他 利益剰余金	利益剰余金 合計		
				繰越 利益剰余金			
当期首残高	273,200	266,341	266,341	99,733	99,733	408	638,866
当期変動額							
当期純利益				32,740	32,740		32,740
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)							
当期変動額合計	-	-	-	32,740	32,740	-	32,740
当期末残高	273,200	266,341	266,341	132,473	132,473	408	671,606

	評価・換算差額等			純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合計	
当期首残高	25,421	40,982	66,404	705,270
当期変動額				
当期純利益				32,740
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)	3,588	36,120	32,531	32,531
当期変動額合計	3,588	36,120	32,531	208
当期末残高	29,010	4,862	33,872	705,478

当事業年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

(単位：百万円)

	株主資本						株主資本合計
	資本金	資本剰余金		利益剰余金		自己株式	
		資本準備金	資本剰余金合計	その他利益剰余金 繰越利益剰余金	利益剰余金合計		
当期首残高	273,200	266,341	266,341	132,473	132,473	408	671,606
当期変動額							
剰余金の配当				24,035	24,035		24,035
当期純利益				65,117	65,117		65,117
自己株式の取得						0	0
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)							
当期変動額合計	-	-	-	41,082	41,082	0	41,081
当期末残高	273,200	266,341	266,341	173,555	173,555	408	712,688

	評価・換算差額等			純資産合計
	その他有価証券 評価差額金	繰延ヘッジ損益	評価・換算差額等合計	
当期首残高	29,010	4,862	33,872	705,478
当期変動額				
剰余金の配当				24,035
当期純利益				65,117
自己株式の取得				0
株主資本以外の項目の当期変動額 (純額)	3,492	6,959	10,452	10,452
当期変動額合計	3,492	6,959	10,452	51,534
当期末残高	32,502	11,822	44,325	757,013

【注記事項】

(重要な会計方針)

1. 資産の評価基準および評価方法

(1) 有価証券の評価基準および評価方法

満期保有目的債券		償却原価法
子会社株式および関連会社株式		移動平均法による原価法
その他有価証券	市場価格のない株式等以外のもの	決算日の市場価格等による時価法
		評価差額は全部純資産直入法
		売却原価は移動平均法
	市場価格のない株式等	移動平均法による原価法または償却原価法
その他の関係会社有価証券		移動平均法による原価法
		投資事業有限責任組合およびそれに類する組合への出資(金融商品取引法第2条第2項により有価証券とみなされるもの)については、組合契約に規定される決算報告日に応じて入手可能な最近の決算書を基礎とし、持分相当額を純額で取り込む方法

(2) 棚卸資産の評価基準および評価方法

移動平均法による原価法(貸借対照表価額については収益性の低下に基づく簿価切下げの方法により算定)

2. 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産(リース資産を除く) 定額法

(2) 無形固定資産(リース資産を除く) 定額法

(3) リース資産

所有権移転ファイナンス・リース取引に係るリース資産
 自己所有の固定資産に適用する減価償却方法と同一の方法
 所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産
 リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法

3. 引当金の計上基準

(1) 退職給付引当金

当事業年度末における退職給付債務および年金資産の見込額に基づき計上しております。
 数理計算上の差異は、発生した翌事業年度より11年で定額法により費用処理しております。
 過去勤務費用は、発生時に費用処理しております。

(2) 貸倒引当金

一般債権は貸倒実績率法、貸倒懸念債権等は回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しております。

(3) 独禁法関連引当金

価格カルテルに係る制裁金の支払いに備えるため、将来発生しうる損失の見積額を計上しております。

4. 収益の計上基準

当社は、国際線および国内線の航空機による旅客、貨物郵便、および手荷物の輸送サービスを主な事業としております。通常、航空輸送役務が完了した時点で当社の履行義務が充足され、収益を認識しております。

5. その他財務諸表作成のための重要な事項

ヘッジ会計の方法

繰延ヘッジ処理によっております。

(重要な会計上の見積り)

財務諸表の作成に当たり、経営者は会計方針の適用ならびに資産、負債、収益および費用の報告額に影響を及ぼす仮定に基づく見積りを行っております。これらの見積りは、過去の実績および事業年度の末日において合理的であると考えられる様々な要因を勘案した、経営者の最善の見積りおよび判断に基づいておりますが、将来における実際の結果は、これらと異なる可能性があります。

見積りおよびその基礎となる仮定は継続して見直されます。会計上の見積りの見直しによる影響は、見積りを見直した事業年度およびそれ以降の将来の事業年度において認識されます。

なお、将来業績の見積りは、当社グループの中期経営計画を基礎としており、中期経営計画期間の需要予測ならびに燃油価格、為替に関する市況変動の予測を主要な仮定として織り込んでおります。

これらの仮定には不確定要素があり、今後の当社の財政状態、経営成績に影響を及ぼす可能性があります。

経営者が行った財務諸表の金額に重要な影響を与える見積りは次のとおりです。

(1) 収益認識

航空運送に係る収益は、対価の受領時等において契約負債として認識し、航空輸送役務の完了時に収益計上しております。

航空輸送に使用される予定のない航空券販売(失効見込みの未使用航空券)は、航空券の条件や過去の傾向を考慮して適切な認識のタイミングを見積り、収益認識しております。

また、当社グループは会員顧客向けのマイレージプログラム「JALマイレージバンク」を運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じて付与するマイレージは、将来当社グループおよび提携他社によるサービスを受けるために利用することができます。

付与したマイレージの内、将来顧客が行使することが見込まれる分を履行義務として認識し、顧客がマイレージの利用に際して選択するサービスの構成割合を考慮して独立販売価格を見積り、取引価格はこれらの履行義務に対して独立販売価格の比率に基づいて配分しております。マイレージプログラムの履行義務に配分された取引価格は契約負債として認識し、マイレージの利用に従い収益計上しております。

契約負債の金額は前事業年度末289,591百万円、当事業年度末327,924百万円です。

(2) 航空機等の減価償却費

航空機、航空機エンジン部品および客室関連資産等の各構成要素の耐用年数決定にあたり、将来の経済的使用可能予測期間を考慮して、減価償却費を算定しております。

航空機のコストは前事業年度末696,223百万円、当事業年度末735,055百万円です。

(3) 固定資産の減損

期末日現在の対象資産について、減損が生じている可能性を示す事象があるかを検討し、減損の兆候が存在する場合には、当該資産について減損損失の計上要否の検討を行っております。

対象資産となる有形固定資産の帳簿価額は、前事業年度末848,993百万円、当事業年度末922,078百万円、無形固定資産の帳簿価額は前事業年度末71,886百万円、当事業年度末79,079百万円です。

当事業年度においては、営業利益が計上され、将来業績の見積りにおいても引き続き営業利益を見込んでいるため、減損の兆候はないと判断しております。

なお、当事業年度の減損損失は、売却または廃棄が決定した航空機部品について、資産のグルーピングの単位を変更し、見積回収可能価額まで減額したものです。

(4) 繰延税金資産の認識

当社は、将来減算一時差異および税務上の繰越欠損金が将来の税金負担額を軽減することができる範囲内で繰延税金資産を認識しております。

当社はグループ通算制度を利用しており、法人税は通算グループの将来課税所得等に基づき回収可能性の判断を行い、地方税は当社の将来課税所得等に基づいて、繰延税金資産の回収可能性の判断を行っております。税務上の繰越欠損金については、繰越期間内において予測される将来の課税所得等の見積りに基づき、税務上の繰越欠損金の控除見込年度および控除見込額のスケジュールリングを行い、回収が見込まれる金額を繰延税金資産として計上しております。

繰延税金資産のコストは前事業年度末226,037百万円、当事業年度末189,602百万円です。

(会計方針の変更)

該当事項はありません。

(表示方法の変更)

(損益計算書関係)

前事業年度において、区分掲記していた「特別損失」の「投資有価証券評価損」は、特別損失の総額の100分の10以

下となったため、当期より「その他」に含めて表示しております。なお、当期の「投資有価証券評価損」は、40百万円で
す。

(貸借対照表関係)

1 担保資産および担保付き債務

担保に供されている資産は次のとおりです。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
航空機	424,161百万円	388,266百万円
関係会社株式	0	0
関係会社社債	5,185	5,185
長期貸付金	3,330	3,330
投資有価証券	2,018	2,039
計	434,695	398,820

担保付き債務は次のとおりです。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	55,222百万円	56,609百万円
長期借入金	240,531	195,342
計	295,753	251,951

担保提供資産は、金融機関との取引における一般的な取り決めにより、返済期限の到来した債務の元本および利息の返済がなされず債務不履行となった場合等に、当該担保を処分し、債務返済額に充当または相殺する権利を、金融機関が有することを約定されております。

なお、担保提供資産は、以下の3社が金融機関との間で締結した、各社設立の目的となる事業に係るシンジケート・ローン契約に基づく各社の債務を担保するために根質権を設定した資産を含んでおります。

- ・東京国際空港ターミナル株式会社（関連会社）
- ・熊本国際空港株式会社
- ・北海道エアポート株式会社

2 関係会社に対する金銭債権および金銭債務（区分掲記されたものを除く。）

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
短期金銭債権	94,463百万円	92,153百万円
短期金銭債務	201,016	216,282
長期金銭債権	29,334	26,670
長期金銭債務	924	1,856

3 偶発債務

保証債務の内訳は、次のとおりです。

(銀行借入金等に対する保証)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
合同会社 B eleven	16,863百万円	12,076百万円
ジェットスター・ジャパン株式会社	5,317	-
株式会社北海道エアシステム	2,177	4,743
日本エアコミューター株式会社	1,260	980
その他	2	1

なお、前事業年度末におけるジェットスター・ジャパン株式会社に対する保証債務残高のうち2,658百万円については、他社から再保証を受けております。

(リース債務に対する保証)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
ジェットスター・ジャパン株式会社	2,204百万円	1,828百万円

(契約負債精算に対する保証)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
株式会社ZIPAIR Tokyo	3,600百万円	-

このほか、当社が出資している福岡エアポートホールディングス株式会社(譲渡人)が、国土交通省航空局(譲受人)と締結した株式譲渡予約契約に関し、当該契約上の義務または表明もしくは保証に違反した場合の損害について、譲受人に対し、次の金額を上限として保証しております。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
福岡エアポートホールディングス株式会社	7,867百万円	-

4 当社は、緊急時の流動性確保を目的として取引金融機関とコミットメントライン契約を締結しております。これらの契約に基づく借入未実行残高等は次のとおりです。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
コミットメントライン契約の総額	250,000百万円	150,000百万円
借入実行残高	-	-
差引額	250,000	150,000

(損益計算書関係)

1 関係会社との取引に係るものが次のとおり含まれております。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
営業収益	79,588百万円	89,997百万円
営業費用	308,775	355,042
営業取引以外の取引高	25,810	43,232

2 販売費に属する費用のおおよその割合は前事業年度72%、当事業年度69%、一般管理費に属する費用のおおよその割合は前事業年度28%、当事業年度31%です。

販売費及び一般管理費のうち主要な費目および金額は次のとおりです。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
販売手数料	21,265百万円	24,045百万円
人件費	28,228	41,276
社外役務費	29,593	32,004
減価償却費	22,162	14,398
賃借料	15,400	18,982
その他	24,610	29,276
計	141,261	159,984

3 関係会社貸倒引当金繰入額および支払補償金

(前事業年度 自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

特別損失に属する貸倒引当金繰入額5,968百万円は、関係会社との取引に係るものです。

(当事業年度 自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

特別損失に属する貸倒引当金繰入額3,689百万円および支払補償金7,760百万円は、関係会社との取引に係るものです。

(有価証券関係)

子会社株式および関連会社株式

前事業年度(2023年3月31日)

(単位:百万円)

区分	貸借対照表計上額	時価	差額
関連会社株式	6,381	9,072	2,691
合計	6,381	9,072	2,691

(注) 上記に含まれない市場価格のない株式等の貸借対照表計上額

区分	当事業年度 (百万円)
子会社株式	65,852
関連会社株式	4,916
合計	70,768

当事業年度（2024年3月31日）

（単位：百万円）

区分	貸借対照表計上額	時価	差額
関連会社株式	6,381	10,041	3,659
合計	6,381	10,041	3,659

（注）上記に含まれない市場価格のない株式等の貸借対照表計上額

区分	当事業年度 （百万円）
子会社株式	63,894
関連会社株式	5,849
合計	69,743

(税効果会計関係)

1. 繰延税金資産および繰延税金負債の発生の主な原因別内訳

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
繰延税金資産		
退職給付引当金	20,643百万円	21,107百万円
貸倒引当金	14,090	16,099
関係会社株式	14,021	14,453
契約負債	9,318	5,487
資産除去債務	4,071	4,049
機材関連繰延負債	2,794	2,430
減価償却損金算入限度超過額	2,339	2,239
減損損失	2,221	2,217
独禁法関連引当金	1,282	1,280
未払賞与	1,487	1,198
繰延ヘッジ損失	1,640	156
繰越欠損金	202,478	171,204
その他	4,105	4,471
繰延税金資産小計	280,497	246,395
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	32,076	34,770
評価性引当額小計	32,076	34,770
繰延税金資産合計	248,420	211,625
繰延税金負債		
その他有価証券評価差額金	12,386	13,758
繰延ヘッジ利益	3,716	5,193
前払年金費用	4,114	932
その他	2,166	2,137
繰延税金負債合計	22,383	22,022
繰延税金資産(負債)純額合計	226,037	189,602

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

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
法定実効税率	-	29.9%
(調整)		
受取配当金等の一時差異に該当しない項目	-	1.0
評価性引当額増減	-	2.9
その他	-	0.4
税効果会計適用後の法人税等負担率	-	32.2

前事業年度は、法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間に重要な差異がないため、記載を省略しております。

3. 法人税および地方法人税の会計処理またはこれらに関する税効果会計の会計処理

当社は、グループ通算制度を適用しており、「グループ通算制度を適用する場合の会計処理及び開示に関する取り扱い」(実務対応報告第42号 2021年8月12日)に従って、法人税および地方法人税の会計処理またはこれらに関する税効果会計の会計処理ならびに開示を行っております。

(企業結合等関係)

該当事項はありません。

(収益認識関係)

収益を理解するための基礎となる情報

連結財務諸表注記「26. 売上収益」に記載しているため、記載を省略しております。

(重要な後発事象)

当社は、以下の条件で無担保社債(トランジションボンド)を発行いたしました。

社債の名称	第13回無担保社債 (社債間限定同順位特約付)	第14回無担保社債 (社債間限定同順位特約付)
社債総額	65,000百万円	15,000百万円
利率	年1.634%	年2.278%
払込期日	2024年5月23日	
償還期限	2034年5月23日	2039年5月23日
資金使途	省燃費性能の高い最新鋭機材(エアバスA350型・ボーイング787型など)への更新	

【附属明細表】

【有形固定資産等明細表】

(単位：百万円)

区分	資産の種類	当期首残高	当期増加額	当期減少額	当期償却額	当期末残高	減価償却累計額
有形 固定 資産	建物	29,015	2,083	21	3,203	27,873	35,008
	構築物	236	37	1	28	242	186
	機械及び装置	9,110	1,475	4	1,140	9,441	7,519
	航空機	696,223	144,995	21,739 4 (322)	84,424	735,055	674,937
	車両運搬具	2,863	1,759	2	1,756	2,864	7,086
	工具、器具及び備品	7,497	5,020	34	3,100	9,382	21,668
	土地	747	-	-	-	747	-
	建設仮勘定	103,300	159,293	2	126,122	136,470	-
	計	848,993	314,664	147,925 (322)	93,654	922,078	746,408
無形 固定 資産	ソフトウェア	71,885	29,213	3	1,681	79,075	
	その他	0	3	-	0	4	
	計	71,886	29,217	1,681	20,341	79,079	

(注) 1. 「当期減少額」欄の括弧内の数字(内数)は減損損失の計上額です。

2. 主な増加

1 航空機購入	101,219百万円
予備原動機・部品購入	28,975百万円
2 航空機導入時支払金	63,567百万円
航空機購入前払金	66,038百万円
3 旅客系システム投資	14,402百万円
本社IT環境投資	7,329百万円
空港システム投資	3,780百万円

3. 主な減少

4 航空機滅失による除却	14,423百万円
航空機売却	782百万円
予備原動機・部品の売却/廃棄	1,389百万円
予備部品の売却・廃棄に伴う減損	322百万円

【引当金明細表】

(単位：百万円)

科目	当期首残高	当期増加額	当期減少額	当期末残高
貸倒引当金	47,078	8,610	1,806	53,882
独禁法関連引当金	4,284	-	-	4,284

(2) 【主な資産及び負債の内容】

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しております。

(3) 【その他】

該当事項はありません。

第6【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年4月1日から3カ月以内
基準日	3月31日
剰余金の配当の基準日	9月30日 3月31日
1単元の株式数	100株
単元未満株式の買取り	
取次場所	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
株主名簿管理人	東京都千代田区丸の内一丁目4番5号 三菱UFJ信託銀行株式会社
取次所	-
買取手数料	無料
公告掲載方法	電子公告により行う。ただし、事故その他やむを得ない事由により電子公告による ことができないときは、東京都において発行する日本経済新聞に掲載することにより 行う。
外国人等の株主名簿への 記載・記録の制限	航空法第120条の2に関連して当社定款には次の規定がある。 第12条 当社は、次の各号のいずれかに掲げる者からその氏名及び住所を株主名簿に 記載又は記録することの請求を受けた場合において、その請求に応ずることによ り次の各号に掲げる者の有する議決権の総数が当社の議決権の3分の1以上 を占めることとなるときは、その氏名及び住所を株主名簿に記載又は記録す ることを拒むものとする。 (1)日本の国籍を有しない人 (2)外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの (3)外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体 2. 当社は、社債、株式等の振替に関する法律第151条第1項又は第8項に基づ く振替機関からの通知に係る株主のうち前項各号のいずれかに掲げる者の有す る株式のすべてについて株主名簿に記載又は記録することとした場合に前項各 号に掲げる者の有する議決権の総数が当社の議決権の3分の1以上を占める こととなるときは、前項各号に掲げる者の有する議決権の総数が当社の議決 権の3分の1以上を占めることとならないように当該株式の一部に限って株主 名簿に記載又は記録する方法として国土交通省令で定める方法に従い、株主名 簿に記載又は記録する。

株主に対する特典	<p>毎年3月31日、並びに9月30日現在の株主に対し、次の基準により、当社グループの国内定期航空路線の株主割引券（片道1区間を50%割引）を配布する。</p> <p>(1)発行基準</p>		
	所有株式数	3月31日現在の株主	9月30日現在の株主
	100株 ~ 199株	1枚	-
	200株 ~ 299株	1枚	1枚
	300株 ~ 399株	2枚	1枚
	400株 ~ 499株	2枚	2枚
	500株 ~ 599株	3枚	2枚
	600株 ~ 699株	3枚	3枚
	700株 ~ 799株	4枚	3枚
	800株 ~ 899株	4枚	4枚
	900株 ~ 999株	5枚	4枚
	1,000株 ~ 1,099株	5枚	5枚
	1,100株 ~ 99,999株	5枚 + 1,000株超過分 500株ごとに1枚	同左
100,000株 ~	203枚 + 100,000株超過分 1,000株ごとに1枚	同左	
<p>上記に加え、3年(7基準日)連続で株主名簿に同一株主番号で記録されている株主に対しては、次の基準により、追加で株主割引券を配布する。</p> <p>300株 ~ 999株 各7基準日目に1枚 1,000株 ~ 9,999株 各7基準日目に2枚 10,000株 ~ 各7基準日目に3枚</p> <p>(2)対象となるJALグループ国内路線・割引率</p> <p>当社、日本エアコミューター(株)、日本トランスオーシャン航空(株)、琉球エアコミューター(株)各社の国内線全路線を対象に、割引券1枚でご搭乗日に適用となるフレックス普通席(タイプB)1名様分の片道1区間を50%割引で利用が可能。なお、小児の場合はフレックス普通席(タイプB)の75%割引を適用。</p> <p>(3)株主割引券有効期限</p> <p>3月31日基準日発行分：6月1日～翌年11月30日 9月30日基準日発行分：12月1日～翌々年5月31日</p> <p>(4)その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・販売座席数には限りがあり、また、便によっては設定がない場合がある。 ・予約日を含め3日以内に航空券を購入しない場合は、予約が取り消しとなる。 			

(注) 当社定款の定めにより、株主は、その有する単元未満株式について次に掲げる権利以外の権利を行使することができません。

- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
- (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
- (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利
- (4) 株主の有する単元未満株式の数と併せて単元株式数となる数の株式を売り渡すことを請求する権利

第7【提出会社の参考情報】

1【提出会社の親会社等の情報】

当社には、金融商品取引法第24条の7第1項に規定する親会社等はありません。

2【その他の参考情報】

当事業年度の開始日から有価証券報告書提出日までの間に、次の書類を提出しております。

- (1) 有価証券報告書及びその添付書類並びに確認書
事業年度(第74期)(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)2023年6月26日関東財務局長に提出。
- (2) 内部統制報告書及びその添付書類
2023年6月26日関東財務局長に提出。
- (3) 四半期報告書及び確認書
(第75期第1四半期)(自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)2023年8月2日関東財務局長に提出。
(第75期第2四半期)(自 2023年7月1日 至 2023年9月30日)2023年11月1日関東財務局長に提出。
(第75期第3四半期)(自 2023年10月1日 至 2023年12月31日)2024年2月5日関東財務局長に提出。
- (4) 臨時報告書
2023年6月26日関東財務局長に提出
金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の2に基づく臨時報告書です。
2024年2月21日関東財務局長に提出
金融商品取引法第24条の5第4項及び企業内容等の開示に関する内閣府令第19条第2項第9号の規定に基づく臨時報告書です。
- (5) 発行登録書(株券、社債券等)
2023年6月30日関東財務局長に提出
- (6) 訂正発行登録書
2024年2月21日関東財務局長に提出。
- (7) 発行登録追補書類(普通社債)及びその添付書類
2024年5月17日関東財務局長に提出

第二部【提出会社の保証会社等の情報】

該当事項はありません。

独立監査人の監査報告書及び内部統制監査報告書

2024年6月19日

日本航空株式会社
取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 大塚 敏弘

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 田中 敦

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 有吉 真哉

< 連結財務諸表監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている日本航空株式会社の2023年4月1日から2024年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結財政状態計算書、連結損益及びその他の包括利益計算書、連結持分変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表注記について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」第93条により規定された指定国際会計基準に準拠して、日本航空株式会社及び連結子会社の2024年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、連結財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

収益認識の前提となるITシステムの信頼性及びマイレージに関する重要な見積りの合理性	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表注記(26.売上収益)に記載のとおり、日本航空株式会社の当連結会計年度の航空運送事業セグメントにおいて売上収益1,514,934百万円が計上されている。同セグメントのフルサービスキャリアの売上収益のうち1,173,425百万円は旅客収入(国際線旅客収入622,399百万円及び国内線旅客収入551,026百万円)であり、連結売上収益の71%を占めている。</p> <p>また、連結財政状態計算書において、顧客からの前受対価の受領時に認識された契約負債及びマイレージの付与時に繰延処理された契約負債368,916百万円が計上されている。</p> <p>日本航空株式会社及び連結子会社では、旅客収入は、対価の受領時等において契約負債として認識し、航空輸送役務の完了時に収益計上している。</p> <p>また、日本航空株式会社は、会員顧客向けのマイレージプログラムを運営しており、旅客輸送サービス等の利用に応じてマイレージを付与している。会員顧客は、付与されたマイレージを日本航空株式会社のグループ及び提携他社によるサービスに利用することができる。日本航空株式会社では、付与したマイレージに対し履行義務を認識し、契約負債として繰延べている。その後、マイレージの利用に伴い収益計上している。なお、航空輸送役務とマイレージに対する履行義務に航空券の取引価格を配分する際には、それぞれの独立販売価格の比率に基づいて配分計算される。</p> <p>収益認識の前提となるITシステムの信頼性</p> <p>旅客収入の収益認識プロセスにおいて利用する航空券に関する情報は、複数の提携会社から入手する情報を含む大量の取引データを対象として、異なるシステム間のインターフェースや乗り継ぎ区間ごとの航空券価格の配分計算等に関する複雑なシステム処理を通じて生成されている。</p> <p>マイレージに関する情報についても、マイレージを利用できるサービスの種類はグループ内サービスである特典航空券やツアー等に加え、提携会社のポイントや電子マネーへの交換など多岐にわたり、複雑なITシステムに依拠して生成されている。</p> <p>このように、旅客収入の収益認識プロセス全体を通じて業務処理システムの自動化統制に高度に依存しており、大量データを基礎とした複雑な処理が行われている。このため、航空券やマイレージに関するデータがITシステムにおいて正確かつ網羅的に処理されない場合には、適切な会計期間において正確に収益計上が行われない可能性がある。</p> <p>マイレージに関する重要な見積りの合理性</p> <p>航空輸送役務とマイレージに対する履行義務に航空券の取引価格を配分する際には、マイレージの独立販売価格を見積もる必要があり、マイレージが将来失効する割合や会員顧客がマイレージの利用に際して選択するサービスの構成割合を考慮して算定している。マイレージが将来失効する割合や会員顧客がマイレージの利用に際して選択するサービスの構成割合に関しては経営者による重要な判断を伴う仮定が含まれており、見積りの不確実性が高い。</p> <p>以上から、当監査法人は、収益認識の前提となるITシステムの信頼性及びマイレージに関する重要な見積りの合理性が、当連結会計年度の連結財務諸表監査において特に重要であり、監査上の主要な検討事項の一つに該当すると判断した。</p>	<p>当監査法人は、収益認識の前提となるITシステムの信頼性及びマイレージに関する重要な見積りの合理性を検討するため、主に以下の監査手続を実施した。</p> <p>(1)内部統制の評価</p> <p>収益認識の前提となるITシステム及びマイレージに関する見積りに関連する内部統制の整備及び運用状況の有効性を評価した。評価に当たっては、特に以下に焦点を当てた。</p> <p>関連するITシステムのアクセス管理やプログラムの変更管理その他の全般統制</p> <p>異なるシステム間のインターフェースや乗り継ぎ区間ごとの航空券価格の配分計算におけるデータの受渡しや処理の正確性を確保するための統制</p> <p>マイレージが将来失効する割合や会員顧客がマイレージの利用に際して選択するサービスの構成割合が適切に算定されることを担保するための統制</p> <p>(2)収益認識の正確性及び適時性の検討</p> <p>上記の内部統制の評価結果を踏まえて、収益認識の正確性及び適時性を検討するため、主に以下の手続を実施した。</p> <p>当期の需要変動に基づく航空券価格の推移を加味した推定単価に基づく旅客収入の推定値を算出し、連結損益及びその他の包括利益計算書計上額と比較し、その乖離の理由が合理的であるかどうかを検証した。</p> <p>当連結会計年度の期首及び期末日付けで計上されている旅客収入の認識の基礎となる航空券データについて、運航実績情報と照合した。</p> <p>契約負債を算定する際の基礎となるマイレージ残高データ等を独自に出力・集計し、経営者による出力・集計結果と照合することで、正確性を検証した。</p> <p>経営者の採用したマイレージが将来失効する割合や会員顧客がマイレージの利用に際して選択するサービスの構成割合について、過去の実績の推移及びその変動要因を検討し、経営者の仮定の適切性を評価した。</p>
日本航空株式会社の繰延税金資産の回収可能性に関する判断の妥当性	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応

日本航空株式会社の当連結会計年度の連結財政状態計算書において、繰延税金資産229,212百万円が計上されている。また、連結財務諸表注記(17.法人所得税)に記載のとおり、当該繰延税金資産の繰延税金負債との相殺前の金額は296,058百万円である。このうち、日本航空株式会社において計上された繰延税金資産(繰延税金負債との相殺前)の金額は211,625百万円であり、連結総資産の8%に相当する。なお、当該繰延税金資産には、税務上の繰越欠損金に係る繰延税金資産171,204百万円が含まれている。

繰延税金資産は、将来減算一時差異、未使用の繰越税額控除及び税務上の繰越欠損金のうち、将来課税所得に対して利用できる可能性が高い範囲内で認識される。

日本航空株式会社が営む航空運送事業では、疫病の世界的な拡大が発生した場合、各国政府による入境制限や移動の制限・自粛要請といった人の移動に関する規制の発動のほか、企業や利用者の感染防止を目的とした自発的な航空機利用の回避によって航空旅客需要が大幅に減少する。日本航空株式会社においては、これまでの新型コロナウイルス感染拡大の影響により重要な税務上の欠損金が生じたが、経営者は欠損金の発生時より最長10年間の繰越期間内において予測される将来の課税所得等の見積に基づき、税務上の繰越欠損金全額に対する繰延税金資産を含む上記の繰延税金資産211,625百万円の回収可能性は認められると判断している。

繰延税金資産の回収可能性の判断に用いられる将来課税所得の発生見込額は、経営者が作成した事業計画を基礎として見積もられるが、当該計画には以下の仮定が使用されている。

中期経営計画期間の航空旅客の需要予測

燃油価格及び外国為替相場に関する市況変動の予測

これらの仮定には、経営者による重要な判断が含まれていることから、見積りの不確実性が高い。

以上から、当監査法人は、日本航空株式会社の繰延税金資産の回収可能性に関する判断の妥当性が、当連結会計年度の連結財務諸表監査において特に重要であり、監査上の主要な検討事項の一つに該当すると判断した。

当監査法人は、日本航空株式会社の繰延税金資産の回収可能性に関する判断の妥当性を評価するため、主に以下の監査手続を実施した。

(1)内部統制の評価

事業計画の策定を含む、将来課税所得の予測プロセスに関連する内部統制の整備及び運用状況の有効性を評価した。評価に当たっては、事業計画の策定の前提となる航空旅客需要及び市況変動の予測に関する統制に、特に焦点を当てた。

(2)将来課税所得の発生見込額の合理性の評価

繰延税金資産の回収可能性の判断において重要となる将来課税所得の発生見込額について、その基礎となる事業計画の内容との整合性を確かめた。その上で、当該計画の策定に当たって採用された主要な仮定の適切性を評価するため、その根拠について経営者及び関連部署の担当者に対して質問したほか、主に以下の手続を実施した。

中期経営計画期間の航空旅客の需要予測について、国際航空運送協会(IATA)による市場予測レポート、同業他社が公表している同種の需要予測の内容及び外部の調査機関が公表している予測レポートとの整合性を確かめた。

燃油価格及び外国為替相場に関する市況変動について、足元の実績に加えて、外部の調査機関が公表している予測レポート及び金融機関が公表している相場見通しの内容及び整合性を確かめた。

また、上記の主要な仮定の適切性についての評価結果、並びに過去の計画の達成状況及び当該計画と実績との差異の原因についての検討結果を踏まえて、事業計画に一定の不確実性を織り込んだ場合の将来の課税所得の発生見込額を独自に見積もった。その上で、当該見積額を経営者が見積もった将来課税所得の発生見込額と比較するとともに、繰延税金資産の回収可能性の判断に対する余裕度も含めて、繰延税金資産の回収可能額に与える影響について検討した。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、指定国際会計基準に準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、指定国際会計基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

連結財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての連結財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から連結財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、連結財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・連結財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・経営者が継続企業を前提として連結財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、連結財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・連結財務諸表の表示及び注記事項が、指定国際会計基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。
- ・連結財務諸表に対する意見を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

< 内部統制監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第2項の規定に基づく監査証明を行うため、日本航空株式会社の2024年3月31日現在の内部統制報告書について監査を行った。

当監査法人は、日本航空株式会社が2024年3月31日現在の財務報告に係る内部統制は有効であると表示した上記の内部統制報告書が、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して、財務報告に係る内部統制の評価結果について、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に準拠して内部統制監査を行った。財務報告に係る内部統制の監査の基準における当監査法人の責任は、「内部統制監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

内部統制報告書に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、財務報告に係る内部統制を整備及び運用し、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の評価の基準に準拠して内部統制報告書を作成し適正に表示することにある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告に係る内部統制の整備及び運用状況を監視、検証することにある。

なお、財務報告に係る内部統制により財務報告の虚偽の記載を完全には防止又は発見することができない可能性がある。

内部統制監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した内部統制監査に基づいて、内部統制報告書に重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、内部統制監査報告書において独立の立場から内部統制報告書に対する意見を表明することにある。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる財務報告に係る内部統制の監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果について監査証拠を入手するための監査手続を実施する。内部統制監査の監査手続は、監査人の判断により、財務報告の信頼性に及ぼす影響の重要性に基づいて選択及び適用される。
- ・財務報告に係る内部統制の評価範囲、評価手続及び評価結果について経営者が行った記載を含め、全体としての内部統制報告書の表示を検討する。
- ・内部統制報告書における財務報告に係る内部統制の評価結果に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した内部統制監査の範囲とその実施時期、内部統制監査の実施結果、識別した内部統制の開示すべき重要な不備、その是正結果、及び内部統制の監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

< 報酬関連情報 >

当監査法人及び当監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、会社及び子会社の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は「提出会社の状況」に含まれるコーポレート・ガバナンスの状況等（3）【監査の状況】に記載されている。

利害関係

会社及び連結子会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

-
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社（有価証券報告書提出会社）が別途保管しております。
2. X B R L データは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

2024年6月19日

日本航空株式会社
取締役会 御中

有限責任 あずさ監査法人

東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 大塚 敏弘

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 田中 敦

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 有吉 真哉

< 財務諸表監査 >

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている日本航空株式会社の2023年4月1日から2024年3月31日までの第75期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、日本航空株式会社の2024年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

収益認識の前提となるITシステムの信頼性及びマイレージに関する重要な見積りの合理性

財務諸表の監査報告書に記載すべき監査上の主要な検討事項「収益認識の前提となるITシステムの信頼性及びマイレージに関する重要な見積りの合理性」は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項「収益認識の前提となるITシステムの信頼性及びマイレージに関する重要な見積りの合理性」と実質的に同一の内容である。このため、財務諸表の監査報告書では、これに関する記載を省略する。

繰延税金資産の回収可能性に関する判断の妥当性	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>日本航空株式会社の当事業年度の貸借対照表において、繰延税金資産189,602百万円が計上されている。また、財務諸表注記（税効果会計関係）に記載のとおり、当該繰延税金資産の繰延税金負債との相殺前の金額は211,625百万円であり、総資産の9%に相当する。なお、当該繰延税金資産には、税務上の繰越欠損金に係る繰延税金資産171,204百万円が含まれている。</p> <p>繰延税金資産は、将来減算一時差異及び税務上の繰越欠損金が将来の税金負担額を軽減することができることと認められる範囲内で認識される。</p> <p>日本航空株式会社が営む航空運送事業では、疫病の世界的な拡大が発生した場合、各国政府による入境制限や移動の制限・自粛要請といった人の移動に関する規制の発動のほか、企業や利用者の感染防止を目的とした自発的な航空機利用の回避によって航空旅客需要が大幅に減少する。日本航空株式会社においては、これまでの新型コロナウイルス感染拡大の影響により重要な税務上の欠損金が生じたが、経営者は欠損金の発生時より最長10年間の繰越期間内において予測される将来の課税所得等の見積に基づき、税務上の繰越欠損金全額に対する繰延税金資産を含む上記の繰延税金資産211,625百万円の回収可能性は認められると判断している。</p> <p>繰延税金資産の回収可能性の判断に用いられる将来課税所得の発生見込額は、経営者が作成した事業計画を基礎として見積もられるが、当該計画には以下の仮定が使用されている。</p> <p>中期経営期間の需要予測 燃油価格及び外国為替相場に関する市況変動の予測</p> <p>これらの仮定には、経営者による重要な判断が含まれていることから、見積りの不確実性が高い。</p> <p>以上から、当監査法人は、繰延税金資産の回収可能性に関する判断の妥当性が、当事業年度の財務諸表監査において特に重要であり、監査上の主要な検討事項の一つに該当すると判断した。</p>	<p>連結財務諸表の監査報告書において、「日本航空株式会社の繰延税金資産の回収可能性に関する判断の妥当性」が監査上の主要な検討事項に該当すると判断し、監査上の対応について記載している。</p> <p>当該記載内容は、財務諸表監査における監査上の対応と実質的に同一の内容であることから、監査上の対応に関する具体的な記載を省略する。</p>

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券報告書に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

< 報酬関連情報 >

報酬関連情報は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

-
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社(有価証券報告書提出会社)が別途保管しております。
2. X B R L データは監査の対象には含まれていません。