

【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】	2026年6月22日
【事業年度】	第77期（自 2025年4月1日 至 2026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 高橋 麻起
【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 高橋 麻起
【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	第73期	第74期	第75期	第76期	第77期
決算年月	2022年3月	2023年3月	2024年3月	2025年3月	2026年3月
売上収益 (百万円)	682,713	1,375,589	1,651,890	1,844,095	2,012,515
財務・法人所得税前利益 (百万円) (は損失)	239,498	64,563	145,235	172,452	218,004
親会社の所有者に帰属する当期利益 (百万円) (は損失)	177,551	34,423	95,534	107,038	137,604
当期包括利益 (百万円)	149,054	18,257	121,389	109,938	214,321
親会社の所有者に帰属する持分 (百万円)	799,736	816,288	909,947	975,057	1,289,639
総資産額 (百万円)	2,375,724	2,520,603	2,649,232	2,794,913	3,198,757
1株当たり親会社所有者 帰属持分 (円)	1,830.03	1,867.91	2,082.23	2,233.52	2,586.99
基本的1株当たり当期利 益 (は損失) (円)	406.29	78.77	218.61	245.09	306.96
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 (%)	33.7	32.4	34.3	34.9	40.3
親会社所有者帰属持分当 期利益率 (%)	20.3	4.3	11.1	11.4	12.2
株価収益率 (倍)	-	32.8	13.3	10.4	8.3
営業活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	103,545	292,908	363,945	381,527	394,879
投資活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	173,769	112,766	195,099	281,107	183,103
財務活動によるキャッ シュ・フロー (百万円)	359,280	38,465	105,031	64,910	44,625
現金及び現金同等物の期 末残高 (百万円)	494,226	639,247	713,867	749,030	1,010,185
従業員数 (名)	35,423	36,039	36,500	38,433	39,076
(外、平均臨時雇用者 数)	(663)	(856)	(2,525)	(2,795)	(2,657)

(注) 1. 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。

2. 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。

3. 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。

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。

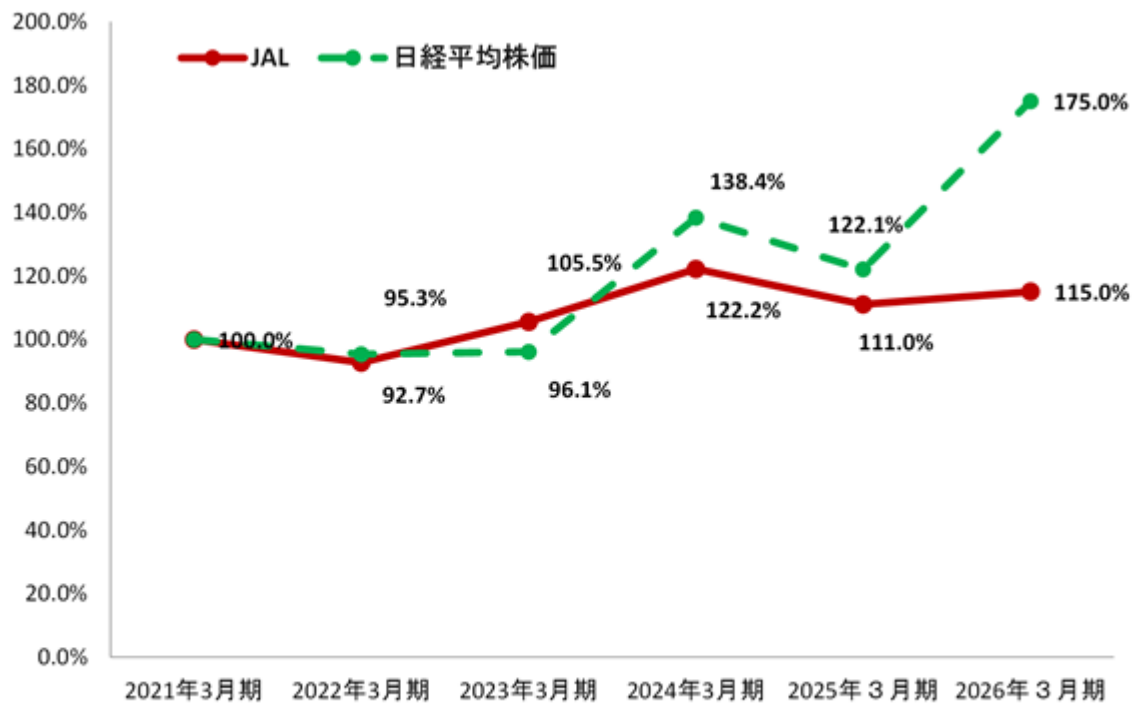
5. 臨時雇用者数は、年間の平均人員数を( )外数で記載しております。

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。

## (2) 提出会社の経営指標等

回次	第73期	第74期	第75期	第76期	第77期
決算年月	2022年3月	2023年3月	2024年3月	2025年3月	2026年3月
営業収益 (百万円)	600,319	1,161,145	1,361,281	1,511,202	1,653,109
経常利益 ( は損失) (百万円)	241,264	43,455	102,621	119,734	154,347
当期純利益 ( は損失) (百万円)	206,292	32,740	65,117	109,233	114,934
資本金 (百万円)	273,200	273,200	273,200	273,200	273,200
発行済株式総数 (千株)	437,143	437,143	437,143	437,143	437,143
純資産額 (百万円)	705,270	705,478	757,013	803,623	902,949
総資産額 (百万円)	2,115,857	2,245,480	2,350,867	2,495,932	2,832,553
1株当たり純資産額 (円)	1,613.86	1,614.34	1,732.27	1,840.82	2,100.72
1株当たり配当額 (内1株当たり中間配当額) (円)	- (-)	25.00 (-)	75.00 (30.00)	86.00 (40.00)	96.00 (46.00)
1株当たり当期純利益金額 ( は損失) (円)	472.06	74.92	149.01	250.12	264.50
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 (%)	33.3	31.4	32.2	32.2	31.9
自己資本利益率 (%)	26.0	4.6	8.9	14.0	13.5
株価収益率 (倍)	-	34.5	19.6	10.2	9.7
配当性向 (%)	-	33.4	50.3	34.4	36.3
従業員数 (外、平均臨時雇用者数) (名)	12,726 (20)	12,969 (15)	13,791 (111)	14,431 (120)	14,627 (111)
株主総利回り (%) (比較指標：日経平均株価) (%)	92.7 (95.3)	105.5 (96.1)	122.2 (138.4)	110.0 (122.1)	115.0 (175.0)
最高株価 (円)	2,744	2,857	3,205	2,934	3,272
最低株価 (円)	1,801	2,089	2,494	2,088	2,205

- (注) 1. 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。  
2. 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。  
3. 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。  
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. 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。  
6. 2026年3月期の1株当たり配当額96円00銭のうち、期末配当額50円00銭については、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の決議事項になっております。  
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。



## 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。

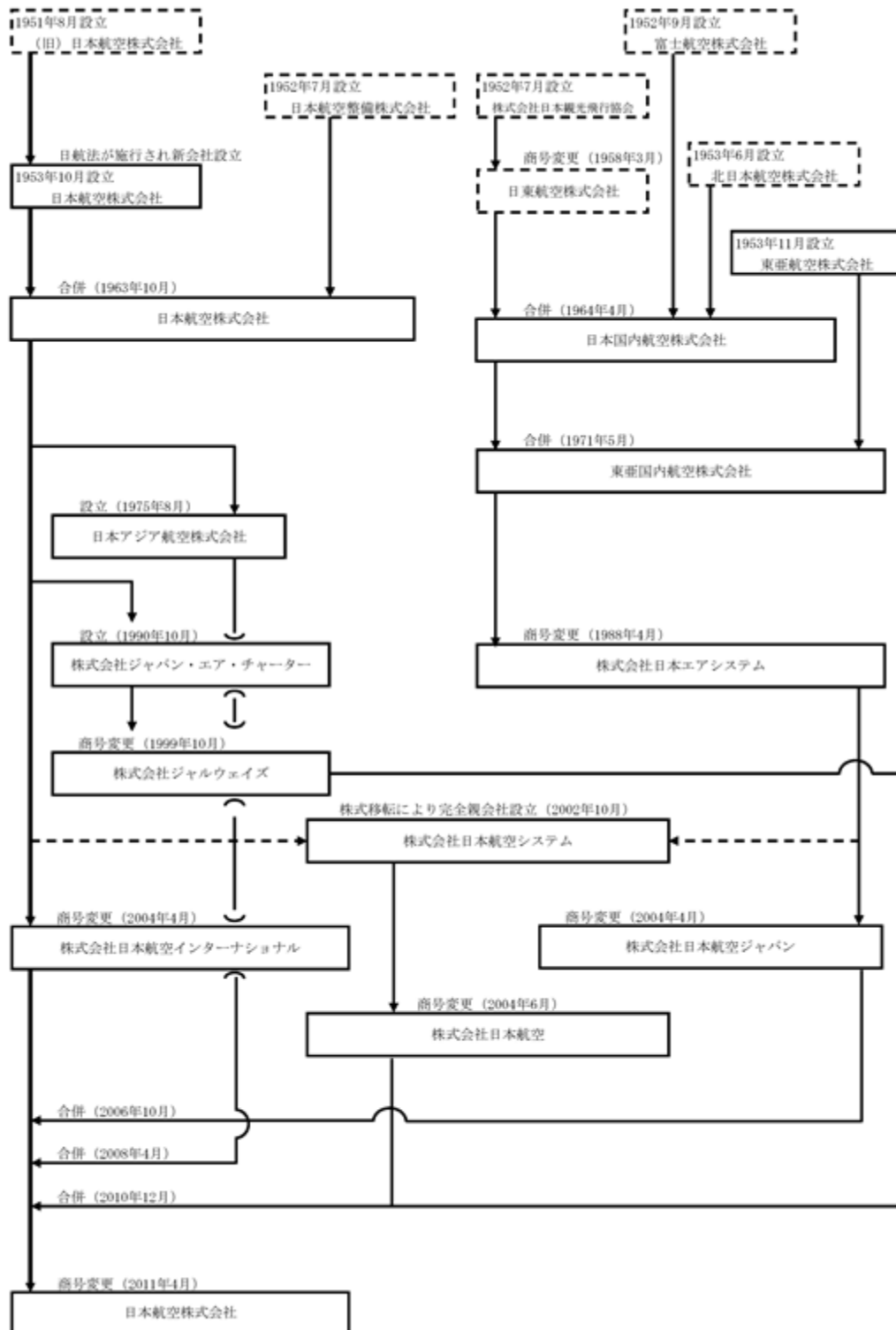
このようにして設立された提出会社は、旧会社の権利義務の一切を継承して、国内幹線の運営にあたりとともに本邦唯一の国際線定期航空運送事業の免許会社として発足しました。

### (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。
2024年 4月	エアバスA321-200P2F型貨物専用機の運航開始。
2025年 4月	ガルーダ・インドネシア航空と共同事業を開始。

創立後の合併、社名変更等の経緯は次のとおりです。

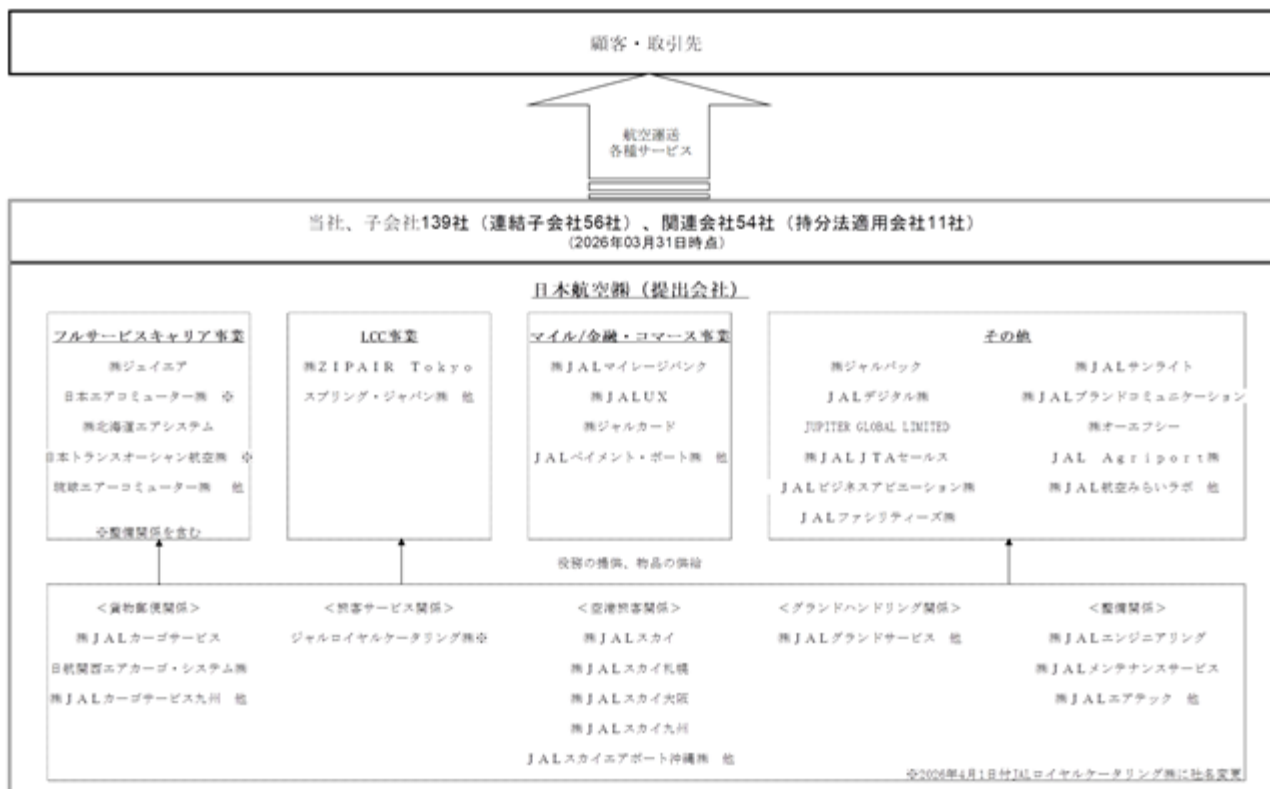


### 3【事業の内容】

当社グループは、当社、子会社139社および関連会社54社により構成され、「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」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) フルサービスキャリア事業  | 世界と日本、都市と地域をつなぐ航空運送事業や自社旅客機貨物スペースおよび貨物専用機を組み合わせた貨物郵便事業を当社、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等が行っております。 |
| (2) LCC事業         | 北米・アジアや日本国内・中国などを結ぶ航空運送事業を株式会社Z I P A I R T o k y o、スプリング・ジャパン株式会社等が行っております。  |
| (3) マイル/金融・コマース事業 | マイレージプログラムの運営、クレジットカード事業、卸売業等を株式会社J A Lマイルージバンク、株式会社ジャルカード、株式会社J A L U X等が行っております。  |
| (4) その他           | 航空運送を利用した旅行の企画販売やシステム開発・運用等を株式会社ジャルパック、J A L デジタル株式会社等が行っております。   |

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。



( 5 ) 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や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) 1	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	フルサービスキャ リア事業	100.0	-	100.0	なし	7,964 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 ーター株式会社 5	鹿児島県 霧島市	100	フルサービスキャ リア事業	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	フルサービスキャ リア事業	57.4	-	57.4	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 5	沖縄県 那覇市	4,537	フルサービスキャ リア事業	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	航空機 賃貸 事務所 賃貸
琉球エアコミュニ ーター株式会社	沖縄県 那覇市	396	フルサービスキャ リア事業	-	74.5	74.5	なし	2,707 百万円	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JALナビ ア	東京都 品川区	50	フルサービスキャ リア事業	100.0	-	100.0	なし	なし	航空旅客予約・発券業務 委託	事務所 賃貸
株式会社ZIPAIR Tokyo	千葉県 成田市	100	LCC事業	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	LCC事業	66.7	-	66.7	なし	13,500 百万円	運航業務受託 コードシェア 航空燃料販売 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JALUX	東京都 港区	2,558	マイル/金融・コ マース事業	21.6	48.1	69.7	なし	なし	物品等の購入及び業務 サービス委託等	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	マイル/金融・コ マース事業	16.5	68.5	84.9	なし	なし	マイルの販売	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) 1	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 (%)				
株式会社ジャルカード	東京都品川区	360	マイル/金融・コマース事業	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 6	千葉県成田市	300	マイル/金融・コマース事業	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
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	マイル/金融・コマース事業	50.5	-	50.5	なし	なし	なし	なし
株式会社JALエービーシー	東京都中央区	100	マイル/金融・コマース事業	-	100.0	100.0	なし	なし	航空手荷物取扱業務委託	なし
JAL SBI フィンテック株式会社	東京都品川区	45	マイル/金融・コマース事業	51.0	-	51.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JALマイレージバンク	東京都品川区	40	マイル/金融・コマース事業	100.0	-	100.0	なし	なし	JALマイレージバンク業務委託 法人販売精算業務委託 マイルパートナー提携業務委託	事務所賃貸
株式会社JALUXエアポート	東京都大田区	15	マイル/金融・コマース事業	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JALデジタル	東京都港区	702	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
株式会社JALファシリティーズ	東京都大田区	180	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
JAL Agriport株式会社	千葉県成田市	100	その他	100.0	-	100.0	なし	400 百万円	物品等の購入及び業務 サービス委託等	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	51.0	-	51.0	なし	なし	地上業務受託	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	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 デジタルCX関連等業務 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	97.0	0.9	97.9	なし	なし	航空座席の販売等	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	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JALJTAセールス	沖縄県那覇市	30	その他	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サンライト	東京都品川区	20	その他	100.0	-	100.0	なし	なし	業務サービス委託	事務所賃貸
株式会社オーエフシー	東京都品川区	10	その他	50.0	40.0	90.0	なし	なし	なし	なし
株式会社JAL航空みらいラボ	東京都品川区	10	その他	100.0	-	100.0	3	なし	業務サービス委託	事務所賃貸
JUPITER GLOBAL LIMITED	香港	千香港 ドル 1,960	その他	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	-	100.0	100.0	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) 1	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 (%)				
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	-	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	-	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	-	100.0	100.0	なし	なし	航空券の販売	事務所 賃貸
PT. TAURINA TRAVEL DJAYA 3	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	-	49.0	49.0	なし	なし	航空券の販売	なし
Japan Airlines Ventures, Inc.	アメリカ レッドウッ ド市	0	その他	100.0	-	100.0	なし	なし	なし	なし
JAL Innovation Fund II, L.P.	アメリカ レッドウッ ド市	0	その他	100.0	-	100.0	なし	なし	なし	なし
JAL Innovation Fund II, LLC	アメリカ レッドウッ ド市	0	その他	-	100.0	100.0	なし	なし	なし	なし
日航関西エアカー ゴ・システム株式会 社	大阪府 泉南市	100	- (貨物郵便関係)	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	- (貨物郵便関係)	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	- (貨物郵便関係)	-	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	- (貨物郵便関係)	40.0	40.0	80.0	なし	なし	地上業務委託	事務所 賃貸
ジャロロイヤルケー タリング株式会社 7	千葉県 成田市	2,700	- (旅客サービス関 係)	51.0	-	51.0	なし	なし	航空機内食の購入	なし
株式会社JALスカ イ	東京都 大田区	100	- (空港旅客関係)	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	- (空港旅客関係)	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
株式会社JALスカ イ大阪	大阪府 豊中市	30	- (空港旅客関係)	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	- (空港旅客関係)	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	- (空港旅客関係)	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

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) 1	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スカイ金沢	石川県 小松市	10	- (空港旅客関係)	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	- (空港旅客関係)	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	- (グランドハンドリング関係)	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	- (グランドハンドリング関係)	-	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	- (グランドハンドリング関係)	-	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	- (グランドハンドリング関係)	-	97.7	97.7	なし	なし	なし	なし
株式会社JALエアテック	東京都 大田区	100	- (整備関係)	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JALエンジニアリング	東京都 大田区	80	- (整備関係)	100.0	-	100.0	なし	なし	航空機・エンジン・装備品の整備及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	- (整備関係)	100.0	-	100.0	なし	なし	なし	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) 1	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)										
空港施設株式会社 2	東京都 大田区	6,826	フルサービスキャ リア事業	21.0	-	21.0	なし	なし	施設の賃借	施設賃 借
株式会社エージー ピー	東京都 大田区	703	フルサービスキャ リア事業	46.6	-	46.6	なし	なし	航空機用動力購入等	施設賃 貸
沖縄給油施設株式会 社	沖縄県 那覇市	100	フルサービスキャ リア事業	30.0	20.0	50.0	なし	なし	燃料施設の利用	なし
名古屋エアケータリ ング株式会社	愛知県 常滑市	100	フルサービスキャ リア事業	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	フルサービスキャ リア事業	40.0	-	40.0	なし	なし	国際貨物取扱業務の委託	なし
AVIATION TRAINING NORTHEAST ASIA B.V.	オランダ ホーフトド ルプ市	千米ドル 100	フルサービスキャ リア事業	50.0	-	50.0	なし	なし	なし	なし
ジェットスター・ ジャパン株式会社	千葉県 成田市	100	LCC事業	50.0	-	50.0	なし	8,281 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
株式会社マネースク エアHD	東京都 港区	3,106	マイル/金融・コ マース事業	33.3	-	33.3	なし	なし	なし	なし
株式会社ロイヤリ ティマーケティング 4	東京都 渋谷区	2,381	その他	15.0	-	15.0	なし	なし	マイルの販売及びポイン トの購入 LMデータ購入及び分析	なし
アビコム・ジャパン 株式会社	東京都 港区	1,310	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
KDDIスマートドロー ン株式会社	東京都 千代田区	100	その他	20.0	-	20.0	なし	なし	なし	なし

- (注) 1. セグメントの名称は、特定のセグメントに分類できない会社は、主要な事業の内容を記載しております。  
2. 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、空港施設株式会社です。  
3. 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。  
4. 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. セグメントの名称(主要な事業の内容)には、整備関係を含みます。  
6. 株式会社JAL DFSは、2026年4月1日付でJALUX Travel Retailに社名変更しております。  
7. ジャルロイヤルケータリング株式会社は、2026年4月1日付でJALロイヤルケータリング株式会社に社名変更  
しております。

## 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

「JALグループ経営ビジョン2035」において、2030年度の経営目標を以下のとおり定めております。

テーマ・重点項目		2030 経営目標	JAL Vision 2035
安全・安心な未来の空	航空事故・重大インシデント	0件	航空事故・重大インシデントゼロに向けた揺るぎない安全の追求と継承
	航空機からのCO <sub>2</sub> 排出量 *1	FY2019対比 ▲10%	2050年ネットゼロ達成を目指しCO <sub>2</sub> 削減を着実に進捗
	国内線 路線数(C/S込み)	FY2025対比 100%	社会インフラとしてサステナブルな国内線ネットワークを確立 インバウンド6,000万人 成田空港の機能強化に向けた国際ネットワーク拡充
	国際線 ASK	FY2025対比 1.3倍	
	国際貨物輸送量	FY2025対比 1.3倍	
お客さまの心に響く出会いと体験	お客さまの共感度合い *2	世界No.1 ※毎年向上	世界No.1
関係・つながりの創造	関係・つながり総量 *3	FY2025対比 1.3倍	関係人口の更なる拡大により地域の未来と個人のウェルビーイング向上に着実に貢献
安全を支え、最高のサービスを生み出すプロフェッショナリズム	生産性向上(時間あたりEBIT)	FY2025対比 1.5倍以上	FY2025対比 2倍以上を目指す
新たな価値を創る変革・挑戦文化	ウェルビーイングスコア *4	日本トップレベル ※毎年向上	日本トップレベル
財務	(資本効率) ROIC		9%以上
	(強固な財務体質) 自己資本比率		45%程度
	(収益性指標) EBITマージン		10%以上

\*1: オフセットを含む \*2: JALグループNPS(Net Promoter Score) ベンチマークキャリアに対する優位(マーケット別)  
\*3: JALグループ利用者のうち1年に2回以上同一地点に移動した人数 × 地域とのかかわり度(同一地点への平均移動回数) \*4: 外部機関の設計したウェルビーイング調査の設問をもとに測定

#### (3) 経営環境ならびに対処すべき課題

当社グループを取り巻く経営環境に目を向けると、円安、物価高、サプライチェーンの乱れ等によるコスト増、地政学リスクによるボラティリティの常態化といった課題が顕在化する一方、アジア=北米の人流・物流、インバウンド需要拡大、成田空港の機能強化等の将来の成長に向けた事業機会が拡大しています。そのような中、当社グループは、2026年3月に新たな成長戦略である「JALグループ経営ビジョン2035」を策定、発表しました。短期的な計画では実現の難しい抜本的な事業変革に取り組むとともに、顕在化している課題に対しては単年度計画により機動的かつ柔軟に対応してまいります。中長期レンジで取り組む課題は以下のとおり整理しています。

1. 事業ポートフォリオ変革の推進
2. 変革実現のための全社横断戦略の推進
3. 財務戦略の推進

### 1. 事業ポートフォリオ変革の推進

外部環境の変化に強く、社会価値創出と着実な成長を実現する事業ポートフォリオへの変革を推進し、2030年度にEBIT3,000億円、2035年度に3,500億円以上を目指します。フルサービスキャリア、LCC、CARGOの3本柱で国際路線事業の成長を加速するとともに、戦略投資とグローバルでの提携拡大によりマイル・ライフ事業の飛躍的な成長を実現します。また、国内路線事業構造改革の完遂により収益基盤を強化し、社会インフラとしてサステナブルな国内線ネットワークを確立します。さらに、JALグループのアセットとパートナーとの共創を通じた社会的インパクト創出を目指すエコシステムの構築や次世代モビリティの新たなビジネス創出等、社会価値起点の事業領域を拡大してまいります。

### 2. 変革実現のための全社横断戦略の推進

変革実現に向けて、全社横断の戦略に取り組みます。「CX（顧客体験）」では、新ブランドスローガン「Soaring Together」の下、あらゆるシーンで一貫した顧客体験を創出し、JALらしいサービスを、日常・非日常のシーンでお届けしてまいります。そして、共感を軸としたお客さまとの深く長い関係づくりを推進し、お客さまの共感度世界No. 1を目指します。「GX（Green Transformation）」では、2050年のCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロに向け、2030年度の目標であるCO<sub>2</sub>排出量10%削減（2019年度対比）を着実に達成します。国産SAFの生産拡大や価格低廉化に向けた官民連携を強化し、持続可能な航空の未来に向けて取り組んでまいります。また、「人財/DX（Digital Transformation）」では、AIやデジタル技術を積極的に活用し、業務の効率化と当社グループの人財が持つ強みとデータの掛け合わせによる価値創造に取り組み、抜本的な生産性向上と日本トップレベルの社員のウェルビーイングを実現します。さらに、JALグループの存立基盤である「安全」を全ての活動の礎とし、先進テクノロジーとプロフェッショナリズムにより、世界最高水準の安全品質を追求し続けます。

### 3. 財務戦略の推進

事業ポートフォリオ変革、全社横断戦略を支える基盤として、強固な財務体質と高い資本効率を両立し、戦略的な経営資源配分によって企業価値向上を実現します。

以上の取り組みを通じて「JALグループ経営ビジョン2035」で掲げた理想の未来社会「Sustainable Well-being Future（心はずむつながりが社会全体に広がるサステナブルでウェルビーイングな未来）」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り組みは、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当社グループが判断したものです。

### (1) サステナビリティ全般

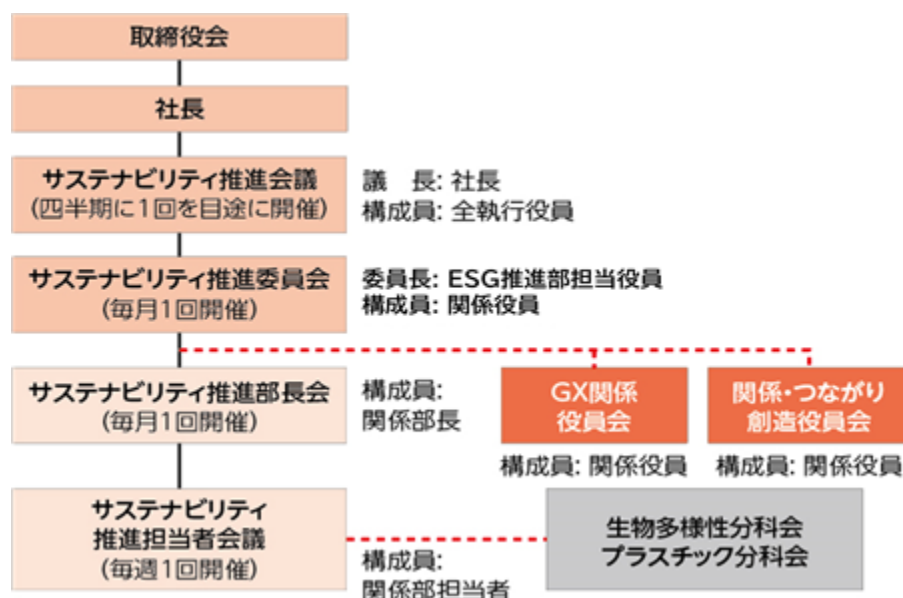
#### ガバナンス

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り組みの重要課題・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（EMS）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：ESG推進部担当役員）を月次で開催しています。重要課題（マテリアリティ）の再整理、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、Dow Jones Best-in-Class Indices評価結果とレビュー、ESG評価の総括などについて議論を行っており、取締役会に計2回報告しました。

また、2023年4月に立ち上げたGX戦略の専門部署が事務局を務めるGX関係役員会と、2024年7月に立ち上げた関係・つながり創造の専門部署が事務局を務める関係・つながり創造役員会をサステナビリティ推進委員会の派生会議として活用しており、それぞれの分野に特化したプロジェクトや施策・事業の進捗管理ができる体制を構築しています。



#### 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。

当社グループは重要課題（マテリアリティ）を継続的に見直しており、2023年度には8つのマテリアリティに整理しました。これは、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ことを意図して整理されたものです。

また、2025年度の経営目標・利益目標の達成により中期経営計画を完遂し、2026年度以降のさらなる成長へつなげていくために、2025年3月19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2025」を策定しました。中期経営計画の完遂に向けた具体的な取り組みに加え、既存領域での事業構造改革の深化や社会課題起点での新たな事業の創出に取り組むことをお示ししています。当社グループは、社会課題解決を通じてグループ全体の事業を成長させ、中長期的な企業価値の向上を目指してまいります。

さらに、2026年3月2日には新たな成長戦略である「JALグループ経営ビジョン2035」を策定しました。環境変化を適切に捉え、持続的な成長を実現するため、従来の「5か年の中期経営計画+ローリングプラン」から、「10年ビジョンと機動的な単年度計画」へ転換し、短期的な計画では実現の難しい抜本的な事業変革に取り組むとともに、足元の環境変化に対しては、単年度計画により機動的かつ柔軟に対応してまいります。

## ■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	
	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	
	GX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
	人財戦略	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
価値創造の基盤	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、リスク管理部が半期ごとにリスク調査と評価を行っています。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。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き、「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/>)

## (2) 気候変動への対応

JALグループは、この豊かな地球を次世代に引き継ぐ責任を果たすため、「JALグループ環境方針」を定め、さまざまな取り組みを推進しています。

現在、地球上では、さまざまな環境問題が顕在化していますが、JALグループは社会の持続可能性にとって気候変動への対応が特に重要な課題であると認識していることから、航空運送事業者の責務として、CO<sub>2</sub>排出量の削減をはじめとするさまざまな取り組みを着実に推進すべく、2020年6月の株主総会で、2050年までにCO<sub>2</sub>排出量実質ゼロ（ネット・ゼロエミッション）を目指すことを宣言しました。また、2021年2月には「気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）」の提言に賛同し、今後も定期的にTCFDおよびその後継となるISSB（注1）基準、およびSSBJ（注2）基準を参考にした情報開示を実施していきます。さらに、SBT（注3）イニシアティブの動向を注視し、SBTイニシアティブが目指す2050年までのネット・ゼロエミッション実現に向けて取り組んでいきます。なお、当期においてはSSBJ基準のすべての定めには準拠しておりません。

気候変動への対応においては、リスクの低減と機会の獲得を通じて中長期的な成長を実現し、持続的な企業価値の向上につなげていくため、日々の事業活動におけるCO<sub>2</sub>削減に真摯に取り組むことはもちろんのこと、ステークホルダーとの連携を通じて、燃料効率を高めるための技術革新や持続可能な航空燃料（SAF）などの製造開発の促進にも積極的に取り組んでいます。また、カーボンクレジット活用や除去新技術への貢献を通して、バリューチェーン外での脱炭素の取り組みも進めています。

- (注) 1. ISSB (International Sustainability Standards Board: 国際サステナビリティ基準審議会)
- 2. SSBJ (Sustainability Standards Board of Japan: サステナビリティ基準委員会)
- 3. SBT (Science Based Target: 科学と整合した目標)

## ガバナンス

JALグループは、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（2025年度実績：2回）を通じて強い監督機能を発揮しています。取締役会は、取締役候補の選任、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。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。サステナビリティ推進部担当役員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）を通じて把握した課題やGX関係役員会（2025年度実績：9回）を通じて確認した課題を審議の上、サステナビリティ推進会議に報告します。

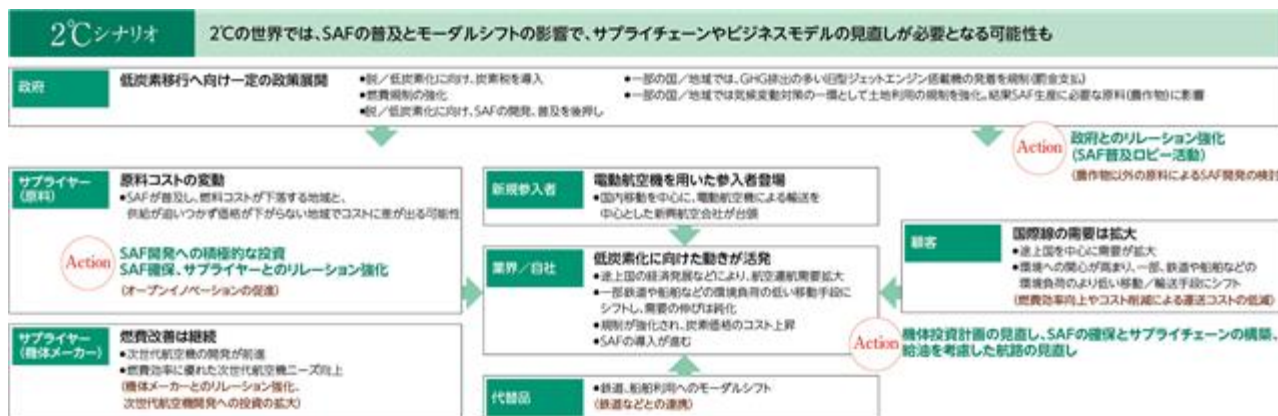
なお、中期経営計画には気候変動への対応を経営戦略に織り込んだ上で、事業を通じた社会課題の解決に向けたサステナビリティ全般における8つの重要課題（マテリアリティ）を定めています。これらの課題に対する着実な取り組みを通じ、持続可能な事業運営および企業価値の向上を実現するという強い意志の下、外部ESG評価やCO<sub>2</sub>排出削減目標などを指標として役員報酬に反映しています。

## 戦略

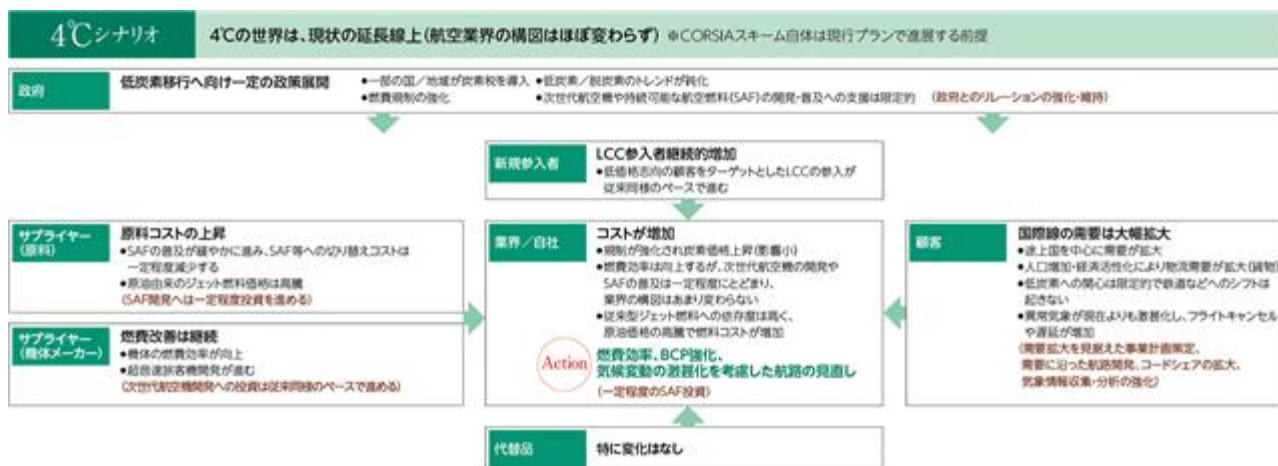
### シナリオ分析

JAL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4）、RCP2.6（注5））に基づき、2030年の社会を考察しました。

- (注) 4. 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）
- 5. 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下に開発された排出量の最も低いシナリオ）



SAFの安定的確保のためのサプライヤー、業界団体、政府などのエンゲージメントが不可欠



引き続き燃費改善の努力を図り、燃料費増加への対策を実施し、物理リスクに備えていく

[ 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 ]

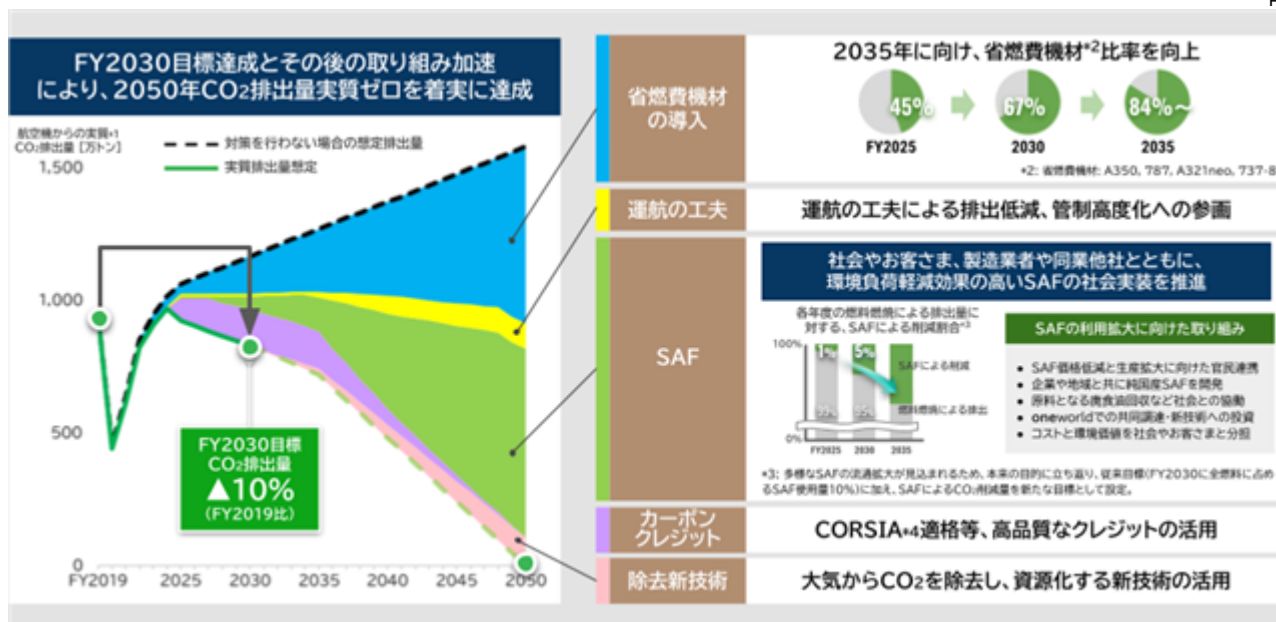
### JALグループのネット・ゼロエミッション実現に向けた移行計画

JAL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(注6)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、2021年には「2021-2025年度JALグループ中期経営計画」に反映、2025年に同ローリングプランでロードマップを更新しました。さらに現下の航空業界を取り巻く環境を踏まえ、「JALグループ経営ビジョン2035」の中で新たなロードマップをお示ししております。

なお、JALグループの航空機が排出するCO<sub>2</sub>の削減については、ICAOやIATAでの最新の検討資料やATAG(注7)の「WAYPOINT 2050」などの最新のシナリオを参照しつつ、2050年までのCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>総排出量を算出し、各取り組みによる効果を反映しました。

(注)6. 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)

7. ATAG(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



[ 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 ]

ネット・ゼロエミッション達成に向けた推進体制強化のため、サステナビリティ推進委員会の下に、GXに関する議題に特化した会議体としてGX関係役員会を設置し、議論を行っています。議題によっては、取締役会まで上程しGXに関する施策の決定を行っています。

特に注力すべきと認識しているSAF（注8）の活用については、調達本部の中に専任の国産SAF推進タスクフォースを設置し、国産SAFの製造にも積極的に関与するなど、取り組みを加速させるとともに脱炭素化に向けた投資などを促進するためのインターナルカーボンプライシング（ICP）の活用など、多種多様な手法によりGX戦略を推進しています。

（注）8 . SAF（Sustainable Aviation Fuel）：持続可能な航空燃料。原料の生産・調達から製造、輸送、燃焼までのライフサイクルで、従来のジェット燃料比でCO<sub>2</sub>排出量を平均80%削減可能とされる。

**リスクと機会**

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。

特に近年、気候変動による物理リスクが顕在化する例が多く見受けられます。

また、航空会社によるCO<sub>2</sub>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。

JAL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、次に定めたとおりです。リスクと機会は、毎年度見直しを行っています。以下は、2025年7月30日の取締役会において確認したものです。

区分	影響を受ける時期
短期	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

項目	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	2024年度の取り組み	
移行リスク 気候・規制 技術 市場 評判	カーボン フット プリント	各国のCO <sub>2</sub> 排出規制の強化によるカーボンクレジット購入コスト増加	短期～ 長期	小～中	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーボンクレジットの安定的かつ適正な価格での調達</li> <li>CDRIIA適合クレジットなどの環境/バランズ、費用予測に関する分析につき、定期航空協会を通じた取引連携</li> <li>グループへの参加による国内排出削減取組の形成・参加</li> <li>カーボンクレジット産業の育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際民間航空協会(IATA)が主催する、CDRIIA適合クレジット普及を目的とした調達イベントへの参加</li> <li>2024年4月にGMNグループに参加し、2030年の排出量目標を提出</li> <li>カーボンクレジットレベリングを事業とする602zero社へのCVC投資</li> <li>慶応市・九州大学との連携により、WJCA賞によるブルークレジット認証取得</li> <li>北海道エナシステム(HAC)を通じ、我が国のコンパニオン航空気候変動対策として、ブルークレジットを購入</li> </ul>
	SAF	SAFの開発・製造・普及の遅れによる供給量不足	短期～ 長期	中～大	<ul style="list-style-type: none"> <li>当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</li> <li>国際SAF製造への積極的な関与、SAF調達地点の拡大</li> <li>航空業界、エネルギー業界などと連携した、国や関係各所へのSAF製造機・利用取組に対する支援策策定</li> <li>サブライチエーション全体でSAFの利用を促進する社会的気運の醸成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内外の企業と連携し、2025年度 SAF 1%置き換えに向けた調達戦略の調整、締結</li> <li>「すべての空を青くしよう」プロジェクトの推進(2024年度末時点で全国自治体・小売店など13か所に100%を設置)</li> <li>SAFに利用可能な国産木材由来のバイオエタノール生産者を目指す取り組み「森空プロジェクト」へ参加</li> <li>石油元売り企業部門との意見交換を含むステークホルダーへの中長期的なアドボカシー活動(海外対応)の開始</li> <li>SAFを普及させることにより削減されるCO<sub>2</sub>削減量の環境価値を担保し、JALグループのフライト客に利用のしやすさをお客さまに提供するため「JAL Corporate SAF Program」を開始</li> <li>産直国際空機株式会社などJALで連携し、SAFの利用促進を図るためscope3調達価値取引の実証取組を開始</li> </ul>
	地上車両	空港車両などの電動化または軽油代替燃料使用コストの増加	短期～ 中期	小	<ul style="list-style-type: none"> <li>電動車両への更新、および軽油代替燃料使用に関する国や関係各所への支援策策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電動車両の新規導入にあたり補助金を活用</li> <li>国土交通省が主催する「空港分野におけるCO<sub>2</sub>削減に関する検討会」への参加</li> </ul>
		電動車両を利用するための空港施設インフラ整備の遅延	短期～ 中期	小	<ul style="list-style-type: none"> <li>電動車両利用のための空港インフラ整備に関する国や関係各所への支援策策定</li> <li>空港インフラ整備促進に関する機運醸成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>充電インフラ設置を関係機関へ支援</li> <li>「東京におけるバイオアビオンを含めた水素供給体制検討会議」への参加</li> </ul>
項目	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	2024年度の取り組み	
移行リスク 気候・規制 技術 市場 評判	燃料	本業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	大	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代航空機開発スタートアップとの協業</li> <li>政府・機体・エンジンメーカーとの連携および協業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代航空機開発スタートアップQFLY社およびZemvavia社との協業</li> <li>次世代航空機・新技術の活用・推進を目的とした専門部署の新設</li> <li>「航空機の脱炭素化に向けた新技術実証委員会」に参加し、「航空機の脱炭素化に向けた新技術ロードマップ」に向けた取り組みの推進</li> </ul>
	機体	気候変動対応の遅れによる運航性能低下、およびモーゲルグループの中長期的な航空機需要の伸びの鈍化	中期～ 長期	小～中	<ul style="list-style-type: none"> <li>CO<sub>2</sub>削減の取り組みを推進した上での航空機機体の信頼性向上</li> <li>サステナブル・チャレンジ企業や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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サステナブル・チャレンジ企業の実施</li> <li>国土交通省と資源エネルギー庁共催の「空のカーボンニュートラルシンポジウム(3)」への登壇、プレス出展を通じたSAFの普及活動</li> </ul>
物理リスク 急性 慢性	運航	異常気象の激化や降水・気象パターンの変化による気候変動に対応する旅客数の減少および欠航増加による収支影響	短期～ 長期	中	<ul style="list-style-type: none"> <li>台風等、気象に対する危機管理能力の強化</li> <li>乱気流、積乱雲等の運航への影響回避の取り組み強化</li> <li>異常気象に対する従業員への事前教育の取り組み強化</li> <li>空港施設に対する気象対応に関する検討会への参加などの取引連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>台風シーズン後に振り返り会議を実施し、気象対応の成功事例、課題をグループ会社、空港と議論した上で、次のシーズンの台風季節に反映</li> <li>運航中の乱気流による突発的な遅延による乗客対応のため、旅客のシートベルト着用を促す機内ビデオを放映</li> <li>客室乗務員の対応強化月間を設け、乗務員と旅客双方の理解による乗客対応準備を徹底</li> <li>客室対応として客室支援システム(JALic)の運用を継続</li> <li>グラウンドハンドリングスタッフや整備士の熱中症対策として空調設備の導入を決定</li> </ul>
		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	長期	大	<ul style="list-style-type: none"> <li>感染症対策による「安心・安心」な航空機運送環境の確保</li> <li>気候変動に基づく感染リスクの特定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染症の振り返りを実施し、検査と発熱のギャップに柔軟かつ迅速に対応することができるよう、未知のウイルス感染症発生を想定した事業継続計画(BCP)を改定</li> </ul>
	機体	長期的な気候変動により、観光資源の減少による需要減(観光不足・観光の停滞、観光地の変化等)	長期	大	<ul style="list-style-type: none"> <li>社会課題を解決につなげるため、移動を通じた人と人、人とモノや地域との「関係づながり」を創出</li> <li>各国・地域の自治体や企業と連携した観光資源保全活動の推進</li> <li>航空運送事業の特性を活かした観光資源保護の取り組みを推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「移動を通じた関係づながり」を創出する未来を描いた「JAL FUTURE MAP」を公開</li> <li>地域と都市をつなぐマッピングプラットフォーム「JALふるさとむすび」を開始</li> <li>地域を創って地域の課題を学ぶ「旅アカデミー」を開始</li> <li>自治体や地域の企業との連携協定を拡大(札幌・道庁内レジャータワー等)</li> <li>定期便航空機を活用して商業発生を早期に検知し、水産関係者に速やかに情報提供することで水産業への被害を未然に防止する赤堀2号機を北海道大学と連携して促進</li> </ul>

機会

項目	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	2024年度の取り組み
機会の概要 航空の効率性 エネルギー源 レゾリエンス 市場 高品質サービス	運航の工夫や機材の技術的な改善、燃料の効率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 <sub>2</sub> 削減(レゾリエンス導入コスト削減)	短期～長期	大	<ul style="list-style-type: none"> <li>日々の運航の工夫や機材の改善によるCO<sub>2</sub>削減</li> <li>燃料の効率化や新技術による航空機導入に向けたメーカーや国・関係者との連携</li> <li>多様な資金調達(ESGファイナンスの活用)</li> <li>燃費機材の効率的導入(エアバスA350-900型機、A350-1000型機、エアバスA321neo型機、ボーイング787-9型機、ボーイング737-MAX型機)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模なフライト形状変更を機材の効率化導入</li> <li>航空機運航分野におけるCO<sub>2</sub>削減に関する機材の参加を促した官民連携強化</li> <li>多様な機材調達に向けた機材製造メーカーとの協力的な調達</li> <li>トランジションボンド2件の発行(2024年6月18日800億円)</li> <li>エアバスA350-1000型機を国際線に導入、ボーイング777-300ER型機の運航開始</li> <li>エアバスA350-900型機2機、エアバスA321neo型機11機、ボーイング787-9型機10機の購入契約の締結</li> <li>ボーイング737-MAX型機17機の追加購入契約の締結</li> </ul>
機会の概要 航空の効率性 エネルギー源 レゾリエンス 市場 高品質サービス	燃料供給源の多様化による航空機燃料の安定供給と燃費・費用の削減	短期～長期	小～中	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数の調達方法からなるSAFの調達</li> <li>SAF FOR SKYなどを通じて日本国内におけるオールジャパンでのSAF利用拡大のための機運醸成</li> <li>国際SAFサプライチェーン構築のため、SAFの原料となる廃食油や木材由来のバイオエタノールの調達への貢献</li> <li>DX移行によるSAF製造・供給側のCAPEX支援、SAF原料調達を含めた事業運営コストへの定額やインセンティブ支援のあり方といった、国産SAF製造における技術的・経済的な課題解決に向けて、官民協議会などで官民で連携</li> <li>サプライチェーン全体でSAFの利用を促進する社会的取組の醸成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SAF FOR SKY(シンポジウム)への参加</li> <li>「すべての空を翔ぶ」プロジェクトの推進(2024年度末時点で全国自治体・小売店など53か所に加盟店を確保)</li> <li>SAFに利用可能な国産木材由来のバイオエタノール生産を促進する取り組み(資源プロジェクト)へ参加</li> <li>SAF官民協議会への参加を通じて支援要望、支援策等に向けた協議への対応</li> <li>アビオカーン活動を通じて、長期視点をもちあわせてステークホルダーへの働きかけの開始</li> <li>SAFを活用することにより削減されるCO<sub>2</sub>削減の環境価値を顕微鏡し、JALグループのフライトを通じての法人のお客さまに提供する「JAL Corporate SAF Program」を開始</li> <li>成田国際空港株式会社など7社で連携し、SAFの利用促進を図るためScope3環境価値取引の取組を開始</li> </ul>
機会の概要 航空の効率性 エネルギー源 レゾリエンス 市場 高品質サービス	大気中のCO <sub>2</sub> を回収するDirect Air Capture等のCO <sub>2</sub> 除去技術活用によるCO <sub>2</sub> 削減手法の多角化	長期	中	<ul style="list-style-type: none"> <li>大気中のCO<sub>2</sub>を除去する技術を持つスタートアップへの投資、連携強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>石灰石を用いたDirect Air Capture技術を持つ米スタートアップHeirloom社へ出資</li> <li>2024年3月に参画した米企業CarbonCureと共に、麻州メッセで開催されたCO<sub>2</sub> Worldに登場し、Capture社のビジネス拡大に向けて支援</li> </ul>
機会の概要 航空の効率性 エネルギー源 レゾリエンス 市場 高品質サービス	軽油代替燃料の使用や、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 <sub>2</sub> 削減	短期～長期	小	<ul style="list-style-type: none"> <li>バイオディーゼル燃料の調達、電動特殊車両の使用</li> <li>官民一体の連携を通じて、空港におけるCO<sub>2</sub>削減を推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>軽油代替燃料の新規導入空港の拡大(2024年度新築空港)</li> <li>EV車両の新規導入(2024年度からは従来の電動TTR車のみではなく、航空機けん引車やハイブリッドローダー、バスローダー、eGPUなどを新規導入)</li> </ul>
機会の概要 航空の効率性 エネルギー源 レゾリエンス 市場 高品質サービス	多様化する顧客ニーズへの適切な対応による量好性向上と航空需要の拡大	短期～長期	中	<ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素、環境配慮型の機材サービス提供 (JAL Corporate SAF Program, JALカーボンオフセット)</li> <li>CO<sub>2</sub>削減をはじめ、気候変動への対応に関する情報開示の拡充</li> <li>環境配慮対応の強化強化による取組の醸成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「JAL Corporate SAF Program」の開始</li> <li>削減約件数の拡大(2024年度10社)</li> <li>サステナブル・チャレンジ企業の選定</li> <li>国と交通者と消費者エネルギー庁は「日本のカーボンニュートラルシンポジウム2023」への登壇、プレス発表を通じたSAFの啓発活動</li> </ul>
機会の概要 航空の効率性 エネルギー源 レゾリエンス 市場 高品質サービス	低炭素を前提とした新規事業創出による新たな収益源確保	短期～長期	大	<ul style="list-style-type: none"> <li>JALグループのアセットを活かした新規事業の創出</li> <li>インテグナルカーボンフラインディング(ICF)を活用したCO<sub>2</sub>削減に寄与する投資の促進(新中長期の機材調達において、ICFを評価項目の一つとして活用)</li> <li>創設系社会をリードする人材の育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Line株式会社と電動マイクロモビリティ普及に向けた連携</li> <li>KDDI株式会社、KDDIスマートドローン株式会社と、ドローンによる貨物配達ビジネスモデルの実現に向けた検証を実施</li> <li>ICFを活用した投資判断3件</li> <li>東京大学生産技術研究所と共催で「飛行機ワークショップ2024」を実施し、中高生がサステナブルについて考える機会を提供</li> <li>JTB社とSAFに関する学校向け教育プログラムを共同開発</li> </ul>

リスク管理

JAL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。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。

気候変動に関するリスクについては、移行リスク・物理リスクとともに、JALグループ全体のリスクマネジメント体制において管理しています。

指標と目標

JALグループでは、豊かな地球を次世代に引き継ぐために、CO<sub>2</sub>排出量をはじめ廃棄物や水使用量などの環境データについて指標と目標を定めて取り組み、その結果を企業サイトやJALレポートにて開示しています。

航空運送という事業の特性上、CO<sub>2</sub>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、航空機からのCO<sub>2</sub>排出量削減を最優先課題として対応しています。さらに、排出量の約1%を占める地上施設・地上車両などの航空機以外からのCO<sub>2</sub>の削減についても同様に高い目標を定め、グループ一丸となって取り組んでいます。技術革新や市場形成などに関するさまざまな課題を克服するために、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、CO<sub>2</sub>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、最先端の取り組みで業界をリードしていきます。

2030年までのCO<sub>2</sub>削減の目標・取り組み

JALグループは、2050年CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロの実現に向けたマイルストーンとして、2021年5月に本邦航空会社として初めて2030年度における具体的な目標(総排出量2019年度対比10%削減)を掲げました。これまで、アライアンスでのSAFの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り組み、世界の航空業界の脱炭素化を推進してきました。今後も、省燃費機材への着実な更新、日々の運航の工夫(JAL Green Operations)の実施、またSAF活用の具体的な目標を定めた上での戦略的な調達、といった従来の取り組みを加速することに加え、カーボンクレジットの活用や除去や回収などの新技術の活用検討を実施することにより、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2025」、「新しい資本主義のグランドデザインおよび実行計画」、「脱炭素成長型経済構造移行推進戦略」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。JALグループは、2030年度のSAFに関する二つの目標である、全搭載燃料の10%のSAFへの置き換えとSAF使用によるCO<sub>2</sub>排出量の5%

削減の実現のため、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の商用化促進に向けて積極的に取り組みます。

また、間接排出についても目標を設定し、着実に削減してきましたが、今般、地上の直接排出（車両、地上施設）に関する目標の設定により、航空機以外における2030年度の排出量目標を、2019年度対比35%減と決めました。このことにより、航空機以外のCO<sub>2</sub>排出量削減についての取り組みをさらに加速します。

### (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おり、TNFDの提言に基づく情報開示は取締役会で報告・承認されます。

#### 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9）に則り、ダブルマテリアリティの概念の下、自社の事業が自然に依存している面と影響を及ぼしている面の両方の観点から、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」、「洪水や暴風雨などの自然災害からの植生による保護」、「水利用」、影響は「空港周辺への環境汚染の可能性」、「GHG排出」、「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。CO<sub>2</sub>削減に必須であるSAFおよびクレジットについては、公的機関が定めた認証制度に基づき、厳格なサステナビリティ基準を満たしたものを調達することで、バリューチェーン上の生物多様性リスクの低減に努めてまいります。

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Aqueduct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、海外についても分析を行った結果、取水量が少ないため優先地域としていないものの、今後当該地域での取り組みも拡大していきます。

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。このうち、特にリスクが高いとされたエリアをSensitive Locationsとしました。また、自然観光需要の高いエリアを「事業が自然に依存している地域」、主要空港である東京を「事業が自然に影響を与えている地域」としてMaterial Locationsとしました。これらを総合的に掛け合わせ、北海道・鹿児島・沖縄・東京を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、例えば沖縄での有性生殖サンゴの育成や、北海道でのタンチョウ保全、鹿児島でのマングローブの植樹の取り組みなどを実施しています。

また、海外の就航地についても、TNFDが推奨する4つのツール（Aqueduct x IBAT x GFW x ENCORE）とIWT（違法野生生物取引）ホットスポットをかけ合わせ、重要な生物多様性や水リスクが存在する地域をSensitive Locationsと特定しました。また、JALグループの就航地に関わるMaterial Locationを特定しました。これらの分析を基に、観光需要が大きく、事業が自然に依存し影響を与えている地域であるハワイ・オーストラリアを優先して生物多様性の保全に取り組むべき地域として特定し、取り組みを推進しています。

例えば、2024年6月から「JAL Mahalo運賃」の販売を開始し、お客さまと共にハワイの環境・文化保全に取り組み、2025年3月にはホノルルでダイヤモンドヘッドでのレストレーション活動やハワイ固有種の植樹などをお客さまと共に実施しました。また、オーストラリアの生態系保護のため、害虫の侵入を防ぐための措置を実施しています。

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る一方、それを管理することは機会にもつながります。2023年にWWFジャパンの有識者と実施したワークショップでは特定した依存と影響を基に自然に関連するリスクと機会の評価も行いました。その後も毎年見直しを行い、下表のとおり整理しています。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）9．「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。バリュー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

## リスク

リスクの種類	リスクの概要	リスクの低減に向けた対応
移行リスク ✓ 政策・規制 ✓ 技術 ✓ 市場 ✓ 評判	希少種保護のための野生生物利用の規制強化により使用食材・商材が制限されるリスク	・IUCNレッドリストなど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
	SAF製造過程における生態系への影響が懸念されることによりSAFの確保が困難になるリスク	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
	カーボンクレジットの創出によって土地利用の変化による生物多様性への悪影響が懸念され、カーボンクレジットが使用できなくなるリスク	創出地の土地利用・生態系保全などを考慮したクレジットの購入
	自然豊かな観光地においてオーバーツーリズムが発生し、当該地域の魅力が損なわれ旅客が減少するリスク	適切な人流の管理に基づいた観光の実現
	違法な野生生物取引への非意図的加担により、ブランド価値を毀損するリスク	違法な野生生物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
	侵略的外来種の非意図的輸送により生態系や健康に悪影響を及ぼし、ブランド価値を毀損するリスク	侵略的外来種発見時の対応手順の徹底
物理リスク ✓ 急性リスク ✓ 慢性リスク	空港周辺への環境汚染により空港使用が制限されるリスク	予防手順と発生後の対応手順の徹底
	生態系変化に起因する感染症のパンデミック発生により航空運送事業の旅客数および売上げが減少するリスク	・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が減少するリスク	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
	周辺環境の変化に起因する自然災害により就航空港が使用不可となり便数および売上げが減少するリスク	地域の空港と連携した周辺環境の保全

## 機会

機会の種類	機会の概要	機会拡大に向けた対応
事業上のパフォーマンスに基づく機会 ✓ 資源効率 ✓ 製品・サービス ✓ 市場 ✓ キャピタルフローと資金調達 ✓ 評判	自然観光の需要創出	・ツーリズムのガイド育成など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 ・グループ航空会社のネットワークを活用した関係・つながりの創出
	豊かな生態系の産物である食材・商材の輸送を通じた高浜・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	観光資源確保のための生態系の保護・修復・再生	サンゴの有性生殖プロジェクト、タンチョウ保護などの施策実施
	商材の安定確保のための、生態系の保護・修復・再生	サプライヤーと連携した持続可能な商材(認証商材など)の利用
	航空会社ならではの技術を活用した生物多様性への貢献	産学連携による新しい取り組みの検討・実施

### 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、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

JALグループは、生物多様性には、気候変動をはじめとする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直接的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。また、TNFDで求められているコアグローバル指標（注10）に沿った開示をESGデータで進めており、今後拡充していきます。（<https://www.jal.com/ja/sustainability/initiatives/>）

取り組み	指標	FY25目標
CO2排出量の削減 （注11）	スコープ1〔航空〕排出量	921万トン未満
プラスチックの削減 （注12）	客室とラウンジにおける自社規格品の「新規石油由来」 使い捨てプラスチックの削減率	100%
	空港・貨物輸送における使い捨てプラスチックの環境配慮素材配合 （注13）利用率	100%
機内食廃棄量の削減 （注14）	歩留まり改善	2.50%
産業廃棄物の削減 （注15）	最終処分率	1%以下を維持
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 1000群体
	〔沖縄〕有性生殖サンゴ関連のツアー拡大	ツアー拡大
	〔北海道〕タンチョウの取り組み拡大	取り組み拡大
	〔鹿児島（奄美・宇検村）〕産官学連携の下、マングローブの植樹 （注17）	エコツアー催 行 3回
認証取得済み商材の 活用（注16）	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リスク低減に向けた食材・商材の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

（注）10．コアグローバル指標：自然に依存、影響をもたらすとTNFDで定義されている指標

- 11．CO2の排出による気候変動は生物多様性にも影響を与えるため、気候変動と生物多様性をはじめとする諸課題の包括的な解決を目指しています。CO2削減についてはTCFDで開示しています。
- 12．プラスチックは石油由来資源を原料とした化合物であり、気候変動の一因になっています。また海洋へ流出すると生態系に深刻な被害を与えることが指摘されており、新規石油由来の使い捨てプラスチックの削減に努めています。
- 13．バイオマス・再生プラ・認証紙など、新規石油由来の原料不使用もしくは低減したアイテム
- 14．食品の生産・輸送・加工・流通・廃棄を含めた食料システムはCO2を排出し、生物多様性の損失の要因となるため、機内食廃棄量の削減に努めています。
- 15．法令に則った廃棄物の適正管理に加え、定期的に分別率とリサイクルの実現率をモニターし、資源の循環に努めています。
- 16．森林破壊による気候変動や生物多様性への悪影響を低減するために、持続可能性に配慮した責任ある調達に努めています。
- 17．宇検村・上智大学・伊藤忠商事との産学官連携協定に基づいたプロジェクト

#### (4) 人財への取り組み 戦略

当社グループの人財戦略の基本方針等については、第4 提出会社の状況に集約して記載しております。本項では、戦略に基づく取り組みの両輪である「プロフェッショナルとしての活躍」と「新たな価値を創る変革・挑戦文化の醸成」について、人財育成方針と社内環境整備方針を含め具体的な取り組み内容を記載します。

##### <プロフェッショナルとしての活躍>

当社グループは、航空運送事業を主軸としてこれまで培ってきた「安全を支え、最高のサービスを生み出すプロフェッショナリズム」を確実に次世代へ継承しつつ、激化する採用競争や急速なテクノロジーの進化といった外部環境の変化に柔軟に対応し、自ら新たな価値創造に挑戦し変革を起こすことができる人財を育成してまいります。

JALグループの運航を支える専門的なスキルや知識は、一朝一夕には習得し得ない、当社グループにおける人的資本の強みです。この強みを次世代へ確実に継承していくために、社員が将来の成長の道筋を見通し、中長期にわたってキャリアを築き続けられる環境が不可欠です。そのために、リーダーへの「人財育成・組織活性」の動機付けや、各種サーベイ結果を基にした「良い職場づくり」に向けた振り返りと対話等を通じて、仕事を通じた成長とやりがいを実感できる職場環境を整えていきます。こうした取り組みを通じて定着率の向上を図ることで、培ってきた強みを確実に次世代へ繋いでまいります。

また、既存事業の深化や新たな事業領域の拡大など、あらゆる領域における持続的な価値創造に向けては、全ての社員を対象に、自律的なキャリア形成を支援していきます。変化の激しい事業環境下で社員が持てる能力を最大限に発揮し続けるためには、自発的な学びと挑戦を組織全体で後押しする環境が不可欠です。そのために、中長期的なキャリアを描くための制度や、テクノロジーを活用した支援ツール、各種研修の実施等を通じて、主体的な能力開発をサポートしていきます。こうした取り組みを通じて自律的な学びと能力発揮を後押しし、事業環境の変化に柔軟に対応しながらプロフェッショナルとして活躍できる人財を育成していきます。

##### <新たな価値を創る変革・挑戦文化の醸成>

外部環境の不確実性が高まる中、「JALグループ経営ビジョン2035」で掲げる既存事業の着実な成長と、社会課題起点の新たな事業領域の拡大を実現していくためには、現状の延長線上の取り組みだけでなく、新しい取り組みにもスピード感をもって挑戦し、変革していくことが不可欠です。挑戦があらゆるところで湧きおこり、変革の実行力が高い組織文化を醸成するため、以下の2つのアプローチで施策を実行していきます。

##### ・多様な人財の協働促進

多様な人財がそれぞれの強みを活かして活躍すること、そして多様な価値観を持つ個人が組織や職種の壁を越え交流することで新たな発想の種が生まれるという考えのもと、社内環境の整備を進めてまいります。

具体的には、海外採用社員のキャリアパス策定や職種別のジェンダーバランスに着目した取り組み、障がいのある社員の活躍領域の拡大、高い目標に挑み続けるアスリート社員の支援など、個々の力を活かせる環境を整えていきます。また、意図的に越境経験を増やすことで組織間の心理的な壁を取り除き、交流を活発化させていきます。

##### ・共創を導くリーダーの育成と挑戦の場の拡充

変化の激しい時代に必要な変革を実行できる組織へと変わるため、実践を次の成長へと繋げながら、前向きに挑戦を積み重ねられる環境を整えることで、一人一人の活力を引き出し、新たな価値創造に挑む「変革・挑戦文化」を組織に根付かせてまいります。

具体的には、変革を牽引する新しいリーダー像を再定義し等級制度に反映するとともに、その役割発揮を支える評価制度・報酬制度を導入し、共創型リーダーの活躍を制度面から強力に後押しします。加えて、現場のカイゼンから新規事業のアイデアまで、社員のアイデアを形にできる場を拡充していきます。

指標と目標

「JALグループ経営ビジョン2035」の実現に向けた、人財戦略の最上位目標として「社員一人一人のウェルビーイングの向上」を掲げています。多様な価値観を互いに認め合い、社員一人一人が自立的に自らのキャリアや人生を選択し、充足感を感じられる企業へと成長していくため、従来のエンゲージメントを包含する、より包括的な概念を目標指標として設定しました。

外部機関が設計したウェルビーイング調査の設問に基づき、各設問の肯定回答率の平均値をウェルビーイングスコアとして算出・可視化し、その水準を継続的にモニタリングしていくことで、人的資本の最大化を図ってまいります。

指標	目標（2030年度）
生産性向上(時間あたりEBIT)	FY2025対比 1.5倍以上
ウェルビーイングスコア	日本トップレベル 毎年向上

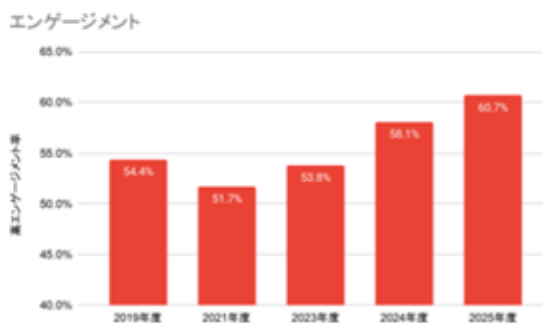
(参考) 2021-2025年度 JALグループ中期経営計画の実績

KPI	目標（2025年度）	実績（2025年度）
一人当たり売上高の拡大	+ 38% (2019年度対比) (注18)	+ 28% (2019年度対比)
成長領域への人財配置	+ 3,500名 (2019年度対比)	+ 3,600名 (2019年度対比)
女性管理職比率	30%	31.9%
エンゲージメントの高い社員割合(注19)	+ 10pt (2019年度対比)	+ 6.3pt (2019年度対比)

(注) 18．本数値は、2024年4月時点で設定した目標値に基づくものです。なお、今後については、多様な働き方の推進を踏まえ、生産性指標として「一人当たり」ではなく「時間当たり付加価値」の概念を取り入れる方針です。

19．社員意識調査でポジティブな回答をした社員の割合です。

各指標の経年推移は以下のとおりです。



### 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、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「業務の有効性と効率性」、「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) 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すべきであることから、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。

#### (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、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、CO<sub>2</sub>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、CO<sub>2</sub>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、2025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2025」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した。さらに、2026年3月に発表した新たな成長戦略である「JALグループ経営ビジョン2035」では、気候変動への対応と事業成長の両立を掲げ、2050年CO<sub>2</sub>排出量実質ゼロの実現に向けては、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 (CO<sub>2</sub>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、手荷物取扱業者、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レ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)マイレージ提携等、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大きな影響を受けます。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。また、当社グループの事業運営には航空燃料の安定的な調達が不可欠であり、航空燃料の供給に制約等が生じる場合には、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

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まいります。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の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) 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

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感染症のように、未知の疫病の世界的な拡大が将来発生した場合には、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感染症の感染拡大により、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への影響が拡大する可能性があります。

当社グループでは、LCC事業やマイル・ライフ・インフラ領域を強化するポートフォリオ変革を進め、事業リスクの分散を進めております。また、旅客機に加えて貨物専用機も保有する等により、世界的な疫病の蔓延拡大により、旅客需要が減少した状況においても、貨物需要へ積極的に応じることのできる体制を強化しております。

( 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決め、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・ウィ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、情報セキュリティに関する国際規格の認証(ISO27001)の取得・維持をグループ内で推進し、全社の情報セキュリティ品質向上に努めています。具体的な活動として、グループ全社員の情報セキュリティ・個人情報保護に対する意識やリテラシーの向上を目的に、個人情報の取り扱いに関する教育や標的型メールの攻撃訓練を定期的実施しております。また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、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等を行っております。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。

(10) 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に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に影響を受ける可能性があります。

また、当社グループの社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に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（2025年4月1日～2026年3月31日）における経営環境を概括すると、日本および米国をはじめとする世界主要国経済は、不安定な世界情勢の中でも概ね緩やかな成長を継続しました。こうした経済情勢を踏まえ、国際旅客の売上については、好調なインバウンド需要が継続する中で日本発ビジネス需要も当初の見込みを上回る回復基調にあることから、旅客数を大きく伸ばし順調に推移しました。国内旅客の売上についても、各種キャンペーンを実施し需要喚起に取り組んだ結果、前年同期比で旅客数を大きく伸ばし、堅調に推移しました。費用に関しては、円安が進む中、費用削減に努めることで費用の増加を抑えられております。

##### （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

当社グループは、コロナ禍の経験から事業ポートフォリオを再構築すべく、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、事業構造改革を推進してまいりました。中期経営計画最終年度である今年度は、非航空事業の利益拡大、「フルサービスキャリア事業」、「マイル/金融・コマース事業」およびその他の事業における増収増益により、EBIT目標2,000億円を上回る水準を達成しております。

特に「LCC事業」では、国際線中長距離LCCであるZIPAIRを中心に成田空港からのネットワークを拡充し、「マイル/金融・コマース事業」では、マイルをよりたまりやすく使いやすくするサービスを拡大しております。人的資本経営については、ダイバーシティ&インクルージョン（D&I）に取り組む企業を認定・表彰する日本最大のアワード「D&I AWARD 2025」において、従業員数3,001人以上の企業部門で最上位賞にあたる「D&I AWARD大賞」を、航空会社として初めて受賞しました。また、同認定において、2021年より5年連続で最高評価の「ベストワークプレイス」に認定されました。今後も多様な人材がさまざまなフィールドで活躍できる環境を整え、新たな価値創造を実現してまいります。

GXについては、最新鋭の省燃費機材エアバスA350-1000型機の導入による環境に配慮したフライトの実施や、2025年5月より、国産SAF（持続可能な航空燃料）の使用を始めております。今後もSAFの利用拡大に社会やお客さまとともに取り組むなど、気候変動への対応と事業成長の両立を実現してまいります。

また、航空業界において高い保安管理水準を達成していることを認められ、国際航空運送協会（IATA）から航空保安管理における国際認証において「Operating（レベル2）」を取得したほか、当社の提供するサービスが世界最高品質であると評価され、APEX主催の「2025 APEX EXPO」において、日本の航空会社として唯一、5年連続で「WORLD CLASS™」に、SKYTRAX社による「ワールド・エアライン・スター・レーティング」においては、最高評価「5スター」に9年連続で認定されるなど、企業価値向上に取り組む姿勢をご評価いただいております。

当社グループは3月2日に新たな成長戦略である「JALグループ経営ビジョン2035」を発表いたしました。今後は、2030年度のEBIT目標3,000億円、そして2035年度のEBIT目標3,500億円の達成に向け、事業ポートフォリオ変革を推進してまいります。

特に国際路線事業および「マイル/金融・コマース事業」の成長・利益の拡大を柱とし、国際路線事業については、「フルサービスキャリア事業」における機材大型化、中長距離機材の増機により国際線を拡大してまいります。また、「LCC事業」では国際線中長距離LCCであるZIPAIRを中心に、成田空港からのネットワーク拡充により国際線の規模を拡大してまいります。貨物事業では大型貨物機増強や高付加価値貨物輸送拡大により、貨物機ネットワークを拡充してまいります。「マイル/金融・コマース事業」では、国内外での異業種提携先の拡大や戦略投資等により、事業を更に拡大してまいります。

一方、国内路線事業では、燃油サーチャージ導入や競合他社との協業、業界横断での需給バランスの改善等により、早期に利益率を高め、重要な社会インフラとしてサステナブルな国内線ネットワークを確立してまいります。

##### 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4,038億円増加し、3兆1,987億円となりました。負債については、前連結会計年度末に比べ857億円増加の1兆8,639億円となりました。資本については、前連結会計年度末に比べ3,180億円増加の1兆3,347億円となりました。

## b. 経営成績

当連結会計年度における売上収益は2兆125億円（前年同期比9.1%増加）、営業費用は1兆8,340億円（前年同期比8.3%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2,180億円（前年同期比26.4%増加）、親会社の所有者に帰属する当期利益は1,376億円（前年同期比28.6%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。

## &lt;フルサービスキャリア事業&gt;

当連結会計年度におけるフルサービスキャリア事業の経営成績については、売上収益は1兆5,874億円（前年同期比9.3%増加）、EBITは1,450億円（前年同期比30.5%増加）となりました。（売上収益およびEBIT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事業の売上収益は、次のとおりです。

項目	前連結会計年度		当連結会計年度	
	（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）	（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）	対前年同期比	
フルサービスキャリア事業売上収益 （億円）	14,518	15,874	109.3%	
国際線	8,298	9,180	110.6%	
旅客収入（億円）	6,965	7,600	109.1%	
貨物郵便収入（億円）	1,316	1,562	118.7%	
手荷物収入（億円）	16	16	100.9%	
国内線	6,036	6,431	106.5%	
旅客収入（億円）	5,716	6,091	106.6%	
貨物郵便収入（億円）	314	334	106.3%	
手荷物収入（億円）	4	4	100.5%	
その他（億円）	183	262	143.1%	

（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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
<b>国際線</b>			
有償旅客数 (人)	7,584,536	8,008,848	105.6%
有償旅客キロ (千人・キロ)	41,916,181	45,305,343	108.1%
有効座席キロ (千席・キロ)	49,971,882	52,795,858	105.7%
有償座席利用率 (%)	83.9	85.8	1.9
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	2,767,480	3,220,293	116.4%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	96,349	80,380	83.4%
<b>国内線</b>			
有償旅客数 (人)	36,127,464	38,234,040	105.8%
有償旅客キロ (千人・キロ)	27,666,782	29,272,164	105.8%
有効座席キロ (千席・キロ)	35,082,824	34,889,514	99.4%
有償座席利用率 (%)	78.9	83.9	5.0
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	305,220	311,132	101.9%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	21,676	23,728	109.5%
<b>合計</b>			
有償旅客数 (人)	43,712,000	46,242,888	105.8%
有償旅客キロ (千人・キロ)	69,582,964	74,577,508	107.2%
有効座席キロ (千席・キロ)	85,054,706	87,685,373	103.1%
有償座席利用率 (%)	81.8	85.1	3.2
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	3,072,701	3,531,425	114.9%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	118,025	104,109	88.2%

- (注) 1. 旅客キロは、各区间有償旅客数(人)に当該区間距離(キロ)を乗じたものであり、座席キロは、各区间有効座席数(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、各区间輸送量(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)
4. 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。

当連結会計年度では前年同期比で大幅な増収・増益となっております。

国際旅客では、引き続き好調なインバウンド需要に加え、日本発ビジネス需要の計画を上回る回復により、旅客数・単価が前年より大きく増加しております。2026年1月より新たに成田＝デリー線を開設したほか、最新鋭機材エアバスA350-1000型機を羽田＝パリ線を含む5路線12便において毎日運航するなど、お客さまの利便性の向上、さらなる収益拡大に努めております。さらには、当社グループ会社である日本トランスオーシャン航空は、2026年2月より沖縄＝台北線を就航しております。また、3月の中東情勢悪化による中東における外国航空会社の運休の影響を受け、当社欧州線直行便への代替需要やインド発北米行きへの乗り継ぎ需要を積極的に取り込んだことにより、運休となったドーハ線を上回る収益を確保することができております。

国内旅客では、事業環境が厳しい中でも、各種キャンペーンを実施し需要喚起に取り組んだ結果、旅客数、収入とも前年同期比で増加しました。大阪・関西万博を契機に、インバウンドのお客さまの地方周遊を促進したほか、航空と多様な交通手段をシームレスに繋げることを目的に、JAL MaaS「乗換案内＋乗車券」サイトとJR東日本の予約サービス「えきねっと」との連携を開始するなど、日本国内の空港および事業者との協働拡大を実現しております。

国際貨物は、自社貨物機に加え、カリッタ航空の大型貨物機を活用した米国線の定期貨物便の運航により、成長著しいアジア＝北米間の貨物需要獲得に注力、加えて医薬品やAI・EV関連部品等の高単価貨物の獲得を強化した結果、物量・単価共前年を大きく上回り、大幅な増収を達成しました。また、JR東日本グループと連携した新幹線と航空機を組み合わせたワンストップ輸送サービス「JAL de はこピュン」のサービスを開始し、地域産品の海外輸出促進にも取り組みました。さらに、カーゴルクス航空とのパートナーシップを強化し、2026年度からの欧州の貨物便ネットワーク強化に向けた準備を進めました。国内貨物は、総需要が伸び悩むなか、新規需要獲得に向け、保安検査代行などの新サービスや荷主等へのセミナーを積極的に実施しました。また、ヤマトホールディングス株式会社との貨物専用機の運航便数を増やし、物流を通じた社会課題の解決に取り組み、収入は前年を上回りました。

#### <LCC事業>

当連結会計年度におけるLCC事業の経営成績については、売上収益は1,149億円（前年同期比10.4%増加）、EBITは96億円（前年同期比17.1%減少）となりました。（売上収益およびEBITはセグメント間連結消去前数値です。）

LCC事業の売上収益は、次のとおりです。

項目	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)	対前年同期比
LCC事業売上収益 (億円)	1,041	1,149	110.4%
国際線 旅客収入 (億円)	855	965	112.9%
国内線 旅客収入 (億円)	33	19	57.2%
その他 (億円)	152	164	107.7%

(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(LCC)は、次のとおりです。

項目	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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)	1,355,805	1,380,861	101.8%
有償旅客キロ (千人・キロ)	7,718,287	8,190,437	106.1%
有効座席キロ (千席・キロ)	9,106,383	10,535,650	115.7%
有償座席利用率 (%)	84.8	77.7	7.0
スプリング・ジャパン			
有償旅客数 (人)	1,012,718	1,068,838	105.5%
有償旅客キロ (千人・キロ)	1,498,509	1,765,293	117.8%
有効座席キロ (千席・キロ)	1,896,906	2,016,734	106.3%
有償座席利用率 (%)	79.0	87.5	8.5

- (注) 1. 旅客キロは、各区間有効旅客数(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. 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。
4. 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。

LCCマーケットの需要増加に柔軟に対応した結果、保有機数が前年と変わらない中で前年同期比で増収となりました。

国際線中長距離LCCであるZIPAIRは旺盛な渡航需要にお応えし、成田＝バンコク、ソウル線およびロサンゼルス、ホノルル線の増便等を行いました。また、2026年2月から3月には観光需要を取り込むべく米国フロリダ州オーランドへの直行チャーター便(旅客便)を運航いたしました。サービス面では、2026年2月より、アジアのエアラインとして初めて、スペースX社の衛星インターネットサービス「Starlink」を搭載し、上空でも地上と同等の高速かつ安定したインターネット接続を可能としました。今後も全機全路線でのご提供に向けて段階的に搭載便を拡大してまいります。

ZIPAIRをはじめ、スプリング・ジャパン、ジェットスター・ジャパンも含めた特徴の異なるLCC3社によるネットワーク構築によりインバウンド・アウトバウンド増加に貢献するとともに、新たな人流の創出をめざしてまいります。

#### <マイル/金融・コマース事業> <その他>

当連結会計年度におけるマイル/金融・コマース事業の経営成績については、売上収益は2,222億円(前年同期比10.9%増加)、EBITは455億円(前年同期比19.5%増加)となりました。(売上収益およびEBITはセグメント間連結消去前数値です。)

JALUXの増収ならびにマイル発行数の順調な増加により、安定的に利益を計上いたしました。

マイルについては、当社持分法適用会社である株式会社マネースクエアHDが2026年2月より日々の資産運用によりマイルを貯めることができる新プログラムを開始したほか、海外のお客さまへもマイルサービスを展開すべく、Capital OneやBilt Rewardsをはじめとする海外金融事業者との提携も開始しました。一方、マイルの償還先として「マイルde体験」のような体験型の特典を拡大するなど、償還の多様化を進めております。今後もマイルを「ためる」「つかう」シーンを拡大する「JALマイルライフ構想」を引き続き推進し、顧客層の拡大・利益成長を実現してまいります。

また、コマースでは、JALUXの航空機エンジン部品取引が引き続き好調を維持していること等により、安定的に利益を計上しております。

その他外航受託については、グランドハンドリングにおいて、2025年12月から、東京国際空港(羽田)および成田国際空港の2空港において国内で初めて、自動運転レベル4(特定条件下での完全無人運転)に対応したトローイングトラクターの実用化を開始しております。これにより、空港業務の省人化と効率化、電動車両による環境負荷低減を実現し、持続可能な空港グランドハンドリング体制を構築するとともに、外航受託を推進してまいります。

#### 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2,611億円増加し、1兆101億円となりました。

#### (営業活動によるキャッシュ・フロー)

税引前利益2,072億円の減価償却費等の非資金項目および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3,948億円（前年同期は3,815億円のキャッシュ・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1,831億円（前年同期は2,811億円のキャッシュ・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)

その他の資本性金融商品の発行による収入を主因として、財務活動によるキャッシュ・フロー（インフロー）は446億円（前年同期は649億円のキャッシュ・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ルの内、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、顧客がマイル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、マイル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。

・非金融資産の減損

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総資産は、主に現金及び現金同等物の増加により、前連結会計年度末に比べ4,038億円増加し、3兆1,987億円となりました。

(負債合計)

当連結会計年度末における負債は、主に契約負債の増加等により、前連結会計年度末に比べ857億円増加の1兆8,639億円となりました。

(資本合計)

当連結会計年度末における資本は、配当金の支払い等で減少したものの、公募永久劣後債の発行によるその他の資本性金融商品の計上および親会社の所有者に帰属する当期利益による利益剰余金の増加により、前連結会計年度末に比べ3,180億円増加の1兆3,347億円となりました。

## 2) 経営成績

当社グループの当連結会計年度の経営成績は、収入面では、国際旅客収入（フルサービスキャリア）は引き続き好調なインバウンド需要に加え、日本発ビジネス需要の計画を上回る回復により、前年対比635億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、事業環境が厳しい中でも、各種キャンペーンを実施し需要喚起に取り組んだ結果、前年対比375億円の増収となりました。この結果、売上収益は2兆125億円（前年同期比9.1%増加）となりました。

費用面では、燃油費は使用量の増加等により154億円の増加、人件費は人的資本投資の増加等により350億円増加しました。営業費用全体としては1兆8,340億円（前年同期比8.3%増加）となりました。

以上の結果、当連結会計年度のEBITは2,180億円（前年同期比26.4%増加）となりました。また、親会社の所有者に帰属する当期利益は、1,376億円（前年同期比28.6%増加）となりました。

### （今後の見通し）

JALグループは2026年3月2日に新たな成長戦略である「JALグループ経営ビジョン2035」を発表いたしました。従来からの5カ年の中期経営計画という枠組みを越え、10年先を見据えた現状にとらわれない抜本的な変革に挑むとともに、足元の環境変化に対しては単年度計画を実行し、機動的かつ柔軟に対応してまいります。

具体的には、国際線の増機、機材大型化といった機材投資の倍増とともに、マイル・ライフ事業への戦略投資の強化を計画しております。これにより、「事業ポートフォリオ変革」を加速し、新たな成長を実現してまいります。

一方で、ウクライナ情勢の長期化や中東情勢の緊迫による原油価格の高騰を含め、世界情勢は急速に不確実性を増しており、政治・経済の動向に依然として留意が必要な経営環境となっております。

2027年3月期は、このような厳しい環境下においても、航空・非航空事業の業績を確実に安定させ、2027年3月期の通期連結業績予想につきましては、同経営ビジョンでお示ししたとおり、連結売上収益2兆950億円、EBIT1,800億円、親会社の所有者に帰属する当期利益は1,100億円を見込んでおります。

## 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

好調な国際旅客事業や需要喚起が奏功した国内旅客事業の伸長、および高収益なマイル/金融・コマース事業の成長により2025年度は過去最高のEBIT2,180億円を達成しました。2026年度は、フルサービスキャリア事業とLCC事業における国際旅客の増収、国内旅客の収益性向上に引き続き取り組むと共に、戦略投資を通じたマイル/金融・コマース事業を中心とした非航空領域の成長により、EBIT1,800億円を目指します。

また、中長期的には、新たな成長戦略である「JALグループ経営ビジョン2035」の実行を通じて、社会価値創出と着実な成長を実現します。円安、物価高、サプライチェーンの乱れ等によるコスト増、地政学リスクによるボラティリティの常態化等、足下で顕在化する課題に対しては単年度計画により機動的かつ柔軟に対応しながら、中長期的な成長に向けては、事業の成長機会を確実に捉える「Growth」、環境変化やリスクに柔軟に対応し航空インフラとしての持続性を高める「Sustainability」、社会価値を起点に事業領域を拡大する「Social Impact」の3軸で、環境変化に強い事業ポートフォリオを構築してまいります。

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45%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。

成長戦略を加速するための投資を推進しつつ、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に努めることで、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、2024年5月に当社として3回目、4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。

当社グループは従前から、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、2026年3月末時点においても、格付評価上の自己資本比率は40.2%（注1）、ネットD/Eレシオは0.1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

JALグループでは「JALグループ経営ビジョン2035」を掲げ、その実現に向けて2030年度の経営目標を以下のとおり策定しております。

(安全・安心)

航空事故(注1)・重大インシデント(注2)「ゼロ」の実現に向け、以下をはじめとする取り組みを進めるとともに、先進テクノロジーとプロフェッショナリズムで、安全と安心を磨き続けます。

(1) 飲酒問題の根絶

経営層をはじめ全社一丸となった再発防止策の徹底と定着

(2) 揺れからお客さまと社員を守る運航の実現

運航・気象データを活用した揺れの予測精度向上による負傷リスクの最小化

(3) 事故の教訓を心に刻み、自ら安全・安心をつくる人財の育成

日々の業務と安全をより深く結びつけるための教育の拡充

指標	2030年度までの目標	2025年度までの目標	2025年度実績
航空事故	0件	0件	3件(注3)
重大インシデント	0件	0件	1件(注4)

2025年度の実績を真摯に受け止め、再発防止策を確実に実行していきます。

(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

(1) 2025年12月8日、ジェイエアが運航する日本航空2151便において、降下中の揺れにより、お客さまが骨折した事案。

(2) 2025年12月22日、日本航空057便において、巡行中の揺れにより、客室乗務員が骨折した事案。

(3) 2026年3月13日、日本航空158便において、離陸上昇中に鳥衝突が発生した。この衝突による機首部の損傷について修理を進める過程で、損傷の程度が大修理を要するものであることが確認された事案。

4. 重大インシデント: 2025年12月11日、北海道エアシステムが運航する日本航空2823便において、丘珠空港離陸後、第2(右側)エンジンが停止した事案。

2025年度は、引き続きお客さまに心地よい安心をお届けするため、NPS(Net Promoter Score)を顧客満足度目標の指標として顧客体験の向上に取り組んでまいりました。

ご利用状況としては、国内線・国際線ともに前年度より多くのお客さまにご搭乗いただき、利用率は年間を通じて高い水準で推移しました。

こうしたなか、国内線においては、機内エンターテインメントコンテンツの拡充や地方空港での「JAL SMART AIRPORT」の展開などのサービス強化が奏功し、お客さまから高い評価をいただいた結果、NPSの経営目標を達成いたしました。

一方で国際線においては、旺盛な訪日需要の高まりのなかで、最新鋭機材エアバスA350-1000型機の導入拡大や機内サービス品質の向上などに努めたものの、お客さまの評価が伸び悩み、経営目標の達成には至りませんでした。

この結果を真摯に受け止め、お客さまの多様な価値観やニーズに対して寄り添うとともにお応えしていくことが課題と捉えています。

2026年度からは、JALグループ経営ビジョン2035の実現に向けて、顧客体験への満足に留まらず、共感を軸としたお客さまとの深く長い関係づくりに取り組み、当社への「お客さまの共感度合い」で世界No.1となることを目指します。

新ブランドスローガン「Soaring Together」のもと、国内線サービスのリニューアルやJALアプリ刷新を皮切りに、移動中や旅先・日常生活などあらゆるシーンで、お客さまに心に響く出会いと体験をお届けしてまいります。

指標	2025年度までの目標 (2021年度期初対比)	2025年度実績 (2021年度期初対比)
NPS 国内線	+4.0ポイント	+4.2ポイント
NPS 国際線	+4.0ポイント	3.0ポイント

(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」を目指しておりました。

中期経営計画の最終年度である2025年度の経営目標(財務)は全て達成いたしました。今後も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	2030年度までの目標	2025年度までの目標	2025年度実績
EBITマージン (売上高利益率)(注1)	10%以上	10%以上	10.8%
ROIC(投資利益率)(注2)	9%	9%	9.5%
EPS(1株当たり純利益)	-	290円レベル	306円
自己資本比率(注3)	45%程度	50%程度	40.3%

(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

3. 自己資本比率 = 親会社所有者帰属持分比率

(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」「カーボンクレジットの活用」「除去新技術を持つ企業への出資」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み、経営目標を達成しました。

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した。

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とともに、多様な人財の登用と活躍を推進した結果、経営目標を達成しました。

	指標	2030年度までの目標	2025年度までの目標	2025年度実績
環境	CO2削減	航空機からのCO2排出量 (注1) FY2019対比 10%	総排出量921万トン未満 (2019年度実績)	913万トン 速報値
	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 貨物・空港： 環境配慮素材配合へ100% 変更	客室・ラウンジ：全廃達成 貨物・空港：100%変更達成
地域社会	国内の旅客 (注2)・ 貨物輸送量	-	FY2019対比 + 10%	旅客 + 9% 貨物 8%
人	グループ内 女性管理職 比率	-	30%	31.9%

(注) 1. オフセットを含む

2. 観光需要喚起などによる大都市圏と地方間の旅客数の増分

## 5【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
	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	2024年 7月	-	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	2024年 7月	-	仏国
	航空機調達契約 (注)	エアバス社製A321型航空機の発注に関する契約	エアバス	2024年 7月	-	仏国
ガルダ・インドネシア航空との共同事業	ガルダ・インドネシア航空との包括的な業務提携に関する契約	ガルダ・インドネシア航空	2024年 10月	5年経過後 は自動更新	インドネシア	

(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202,424百万円（無形資産含む。）です。

当社グループは、主にフルサービスキャリア事業において、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、エアバスA350-900型2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。

また、主要な設備を売却しており、その内訳は次のとおりです。なお、売却したエアバスA350-900型1機は当連結会計年度中に賃借航空機へ変更しておりますが、連結財務諸表上は、IFRSに準拠して、売却および賃借として会計処理せずに、引き続き航空機として認識しております。

会社名	セグメントの名称	設備の内容	異動時期
提出会社	フルサービスキャリア事業	航空機 (エアバスA350-900型1機)	2026年2月 1機売却
	フルサービスキャリア事業	航空機 (ボーイング777-300型3機)	2025年7月 1機売却 2025年10月 1機売却 2026年2月 1機売却

## 2【主要な設備の状況】

### (1) 航空機

提出会社

2026年3月31日

セグメントの名称	機種	機数(機)	座席数	帳簿価額(百万円)
フルサービスキャリア事業	エアバスA350型	22(6)	239席～391席	529,872
フルサービスキャリア事業	ボーイング777型	9	244席	4,581
フルサービスキャリア事業、LCC事業	ボーイング787型	50(3)	186席～291席	274,110
フルサービスキャリア事業	ボーイング767型	24	199席～261席	17,659
フルサービスキャリア事業	ボーイング737型	36(7)	144席～165席	51,934
フルサービスキャリア事業	エンブラエルERJ170/190型	32	76席～95席	28,700
フルサービスキャリア事業	その他(貨物機、予備原動機、予備部品)	3(3)	-	76,385
	合計	176(19)		983,245

(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	6	エフティージェュエルリーシング有限会社 他9社	2038年1月20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737型	7	ACCIPITER INVESTMENTS AIRCRAFT 1 LIMITED 他6社	2031年6月26日
その他	3	ヤマト運輸株式会社	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

2026年3月31日

会社名	セグメントの名称	機種	機数(機)	座席数	帳簿価額 (百万円)
株式会社ジェイエア	フルサービス キャリア事業	予備部品	-	-	26
日本エアコミュニ ター株式会社	フルサービス キャリア事業	ATR42-600/72-600型	10(1)	48席~70席	6,499
		その他 (予備原動機、予備部品)	-	-	1,427
株式会社北海道エア システム	フルサービス キャリア事業	ATR42-600型	4	48席	5,318
		その他 (予備原動機、予備部品)	-	-	799
日本トランスオー シャン航空株式会社	フルサービス キャリア事業	ボーイング737型	13	165席	24,802
		予備部品	-	-	121
琉球エアコミュニ ター株式会社	フルサービス キャリア事業	デ・ハビランドDHC-8-400CC型	5	50席	0
		その他 (予備原動機、予備部品)	-	-	453
スプリング・ジャパ ン株式会社	LCC事業	ボーイング737型	0(6)	189席	19,001
合計			32(7)		58,450

(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	Avolon Aerospace 他3社	2033年6月21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

2026年3月31日

事業所名 (所在地)	セグメントの 名称	設備の内容	帳簿価額(百万円)(注4)					従業員数 (名)
			建物及び 構築物	機械装置及び 運搬具 (注3)	土地 (面積㎡) (注1)	その他 (注2)	合計	
本社等			16,424	10,770	0 (2,723) [318,528]	6,802	33,999	11,517
本社他 (東京都品川区他)	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、 その他	事務所設備	830					2,505
羽田地区事業所 (東京都大田区)	フルサービス キャリア事業、 その他	空港設備	12,353		- (-) [120,558]			8,988
成田地区事業所 (千葉県成田市)	フルサービス キャリア事業、 LCC事業、 その他	空港設備	2,226		- (-) [195,634]			24
その他	フルサービス キャリア事業、 その他	その他設備	1,013		0 (2,723) [2,335]			-
国内事業所								
支店・営業所 空港支店・空港所	フルサービス キャリア事業、 その他	事務所設備及 び 空港設備	11,748	8,411	- (-) [167,000]	2,791	22,951	583
海外事業所								
支店・営業所 空港支店・空港所	フルサービス キャリア事業、 LCC事業、 その他	事務所設備及 び 空港設備	988	150	9 (52) [16,327]	310	1,458	2,527

- (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. 「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。  
4. 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

2026年3月31日

会社名	事業所名 (所在地)	セグメントの名称 (主要な事業の内容) (注1)	設備の内容	帳簿価額(百万円)(注4)					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2)	その他 (注3)	合計	
日本エアコミュニ ケーター株式会社	本社事業所等 (鹿児島霧島市)	フルサービスキャリ ア事業	空港設備	517	858	- (-) [11,360]	214	1,591	441
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)	フルサービスキャリ ア事業	空港設備	846	1,884	- (-) [19,296]	84	2,815	920
ジャルロイヤル ケータリング株式 会社(注5)	本社工場等 (千葉県成田市)	- (旅客サービス関係)	機内食設備	2,053	768	- (-) [26,347]	118	2,940	564
株式会社JALU X	本社事業所等 (東京都港区)	マイル/金融・コ マース事業	事務所設備	555	20	- (8,588) [-]	1,958	2,534	456

(注) 1. セグメントの名称は、特定のセグメントに分類できない会社は、主要な事業の内容を記載しております。

2. 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。

3. 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。

4. 帳簿価額は日本基準に基づく金額を記載しております。

5. ジャルロイヤルケータリング株式会社は、2026年4月1日付でJALロイヤルケータリング株式会社に社名変更  
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

セグメントの名称	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)			
フルサービスキャリア事業、LCC事業	航空機	2,986,701	93,089	2005年5月 ～ 2024年7月	2026年度 7機 2027年度以降 82機	自己資金、有利子負債等外部資金調達

(注) 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) 重要な設備の除却等

2026年度中に、提出会社である日本航空株式会社は、フルサービスキャリア事業において、ボーイング777型機1機を売却する予定です。

## 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回社債型種類株式	50,000,000
第2回社債型種類株式	50,000,000
第3回社債型種類株式	50,000,000
第4回社債型種類株式	50,000,000
第5回社債型種類株式	50,000,000
第6回社債型種類株式	50,000,000
計(上限)	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。

「当会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回社債型種類株式	5000万株
第2回社債型種類株式	5000万株
第3回社債型種類株式	5000万株
第4回社債型種類株式	5000万株
第5回社債型種類株式	5000万株
第6回社債型種類株式	5000万株

##### 発行済株式

種類	事業年度末現在発行数 (株) (2026年3月31日)	提出日現在発行数 (株) (2026年6月22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。
第1回 社債型種類 株式	-	20,000,000	東京証券取引所 プライム市場	(注1) (注2)
計	437,143,500	457,143,500	-	-

(注) 1. 単元株式数は100株です。また、会社法第322条第2項に規定する定款の定めをしています。

2. 第1回社債型種類株式の内容は以下に記載の通りです。

#### イ 優先配当金

##### (1) 優先配当金

当社は、3月31日を基準日として剰余金の配当を行うときは、当該配当の基準日の最終の株主名簿に記載又は記録された第1回社債型種類株式を有する株主(以下「第1回社債型種類株主」といいます。)又は第1回社債型種類株式の登録株式質権者(以下、第1回社債型種類株主と併せて「第1回社債型種類株主等」と総称します。)に対し、当社普通株式(以下、本(注)2において「普通株式」といいます。)を有する株主(以下「普通株主」といいます。)及び普通株式の登録株式質権者(以下、普通株主と併せて「普通株主等」と総称します。)に先立ち、第1回社債型種類株式1株につき、第1回社債型種類株式1株当たりの発行価格相当額に、下記(2)に記載する配当率(10%を上限とします。以下「配当率」といいます。)を乗じて算出した額の金銭(円位未満小数第3位まで算出し、その小数第3位は切り捨てるものとします。また、2027年3月31日を基準日として剰余金の配当を行うときは、第1回社債型種類株式1株につき、( )第1回社債型種類株式1株当たりの発行価格相当額に配当率を乗じて算出した額の2分の1の額の金銭(円位未満小数第3位まで算出し、その小数第3位は切り捨てるものとします。)に、( )第1回社債型種類株式1株当たりの発行価格相当額に配当率

を乗じて算出した額に、払込期日（同日を含みます。）から下記口に記載する期中配当基準日（同日を含みます。）までの期間の日数を365で除した数を乗じて算出した額の金銭（円位未満小数第3位まで算出し、その小数第3位は切り捨てるものとします。）を加えたものとします。）（以下「第1回社債型種類株式優先配当金」といいます。）を支払います。ただし、当該配当の基準日の属する事業年度に第1回社債型種類株式優先期中配当金（下記口に定義します。）を支払ったときは、その額を控除した額とします。

(2) 配当年率

( )2032年3月31日以前に終了する各事業年度に基準日が属する場合  
 年4.000%とします。

( )2032年4月1日以降に終了する各事業年度に基準日が属する場合

各基準日が属する事業年度につき、その直前事業年度の末日の2営業日（以下に定義します。）前の日（以下「年率基準日」といいます。）における1年国債金利（以下に定義します。）に6.981%を加えた率とします。

当社はその本店において、2032年4月1日以降に終了する各事業年度の開始日から5営業日以内（当該事業年度の開始日を含みます。）に、上記( )により決定された配当年率を、その営業時間中、一般の閲覧に供します。「営業日」とは、銀行法により、日本において銀行の休日と定められたか、又は休日とすることが認められた日以外の日をいいます。「1年国債金利」とは、年率基準日のレートとして年率決定日（以下に定義します。）の東京時間午前9時30分以降に国債金利情報ページ（財務省ウェブサイト内「国債金利情報」のページにおける「金利情報」（[https://www.mof.go.jp/jgbs/reference/interest\\_rate/jgbcn.csv](https://www.mof.go.jp/jgbs/reference/interest_rate/jgbcn.csv)）（その承継ファイル及び承継ページを含みます。）又は当該「国債金利情報」ページ（その承継ファイル及び承継ページを含みます。）からリンクされる日本国債の金利情報を記載したページ若しくはダウンロードできるファイルをいいます。）に表示される1年国債金利をいいます。ある事業年度に係る年率決定日の東京時間午前10時に、年率基準日のレートとしての1年国債金利が国債金利情報ページに表示されない場合、又は国債金利情報ページが利用不可能な場合、当社は年率決定日に参照国債ディーラー（当社が国債市場特別参加者（財務省が指定する国債市場特別参加者をいいます。）又は市場で国債の売買を活発に行っていると認められる金融機関から選定する最大5者をいいます。）に対し、年率基準日の東京時間午後3時現在のレートとして提示可能であった参照1年国債（以下に定義します。）の売買気配の仲値の半年複利回り（以下「提示レート」といいます。）の提示を求めるものとします。当社に提示レートを提示した参照国債ディーラーが4者以上である場合、当該事業年度に適用される1年国債金利は、当該参照国債ディーラーの提示レートの最も高い値と低い値をそれぞれ1つつづつ除いた残りの提示レートの平均値（算術平均値を算出した上、小数第4位を四捨五入します。）とします。当社に提示レートを提示した参照国債ディーラーが2者又は3者である場合、当該事業年度に適用される1年国債金利は、当該参照国債ディーラーの提示レートの平均値（算術平均値を算出した上、小数第4位を四捨五入します。）とします。当社に提示レートを提示した参照国債ディーラーが2者に満たない場合、当該年率決定日の東京時間午前10時において国債金利情報ページに表示済みの最新の1年国債金利（ただし、当該年率決定日の東京時間午前10時において国債金利情報ページが利用不可能な場合は、当該年率決定日の直前に国債金利情報ページに表示されていた1年国債金利）を当該事業年度に適用される1年国債金利とします。

「年率決定日」とは、各年率基準日の翌営業日をいいます。

「参照1年国債」とは、ある事業年度につき、参照国債ディーラーから当社が選定する金融機関が選定する固定利付国債で、当該事業年度の最終日又はその前後に満期が到来し、選定時において市場の慣行として1年満期の円建て社債の条件決定において参照されることが合理的に想定されるものをいいます。

(3) 累積条項

ある事業年度に属する日を基準日として、第1回社債型種類株主等に対して行う第1回社債型種類株式1株当たりの金銭による剰余金の配当の額が当該事業年度に係る第1回社債型種類株式優先配当金の額に達しないとき（以下、当該事業年度を「不足事業年度」といいます。）は、その不足額について、単利計算により翌事業年度以降に累積します（以下、累積した不足額を「第1回社債型種類株式累積未払配当金」といいます。）。この場合の単利計算は、不足事業年度ごとに、当該不足事業年度の翌事業年度の初日（同日を含みます。）から第1回社債型種類株式累積未払配当金が第1回社債型種類株主等に対して支払われる日（同日を含みます。また、下記八(1)に記載する残余財産の分配を行う場合、分配日をいいます。）までの間について、当該不足事業年度に係る不足額に対して、当該不足事業年度に対応する上記(2)( )又は( )に掲げる年率で1年を365日（当該不足事業年度がうるう年の2月29日を含む場合は366日）として行う日割計算により算出した額（円位未満小数第3位まで算出し、その小数第3位は切り捨てるものとします。）を加算して行います。第1回社債型種類株式累積未払配当金については、上記(1)又は下記口に記載する剰余金の配当に先立ち、第1回社債型種類株式1株につき第1回社債型種類株式累積未払配当金の額に達するまで、第1回社債型種類株主等に対し、金銭による剰余金の配当を行います。

(4) 非参加条項

第1回社債型種類株主等に対しては、第1回社債型種類株式優先配当金の額及び第1回社債型種類株式累積未払配当金の額の合計額を超えて剰余金の配当を行いません。

□ 優先期中配当金

当社は、9月30日を基準日（以下「期中配当基準日」といいます。）として剰余金の配当を行うときは、当該配当の期中配当基準日の最終の株主名簿に記載又は記録された第1回社債型種類株主等に対し、普通株主等に先

立ち、第1回社債型種類株式1株につき、第1回社債型種類株式優先配当金の額の2分の1の額の金銭（ただし、2027年3月31日に終了する事業年度において期中配当基準日を基準日として剰余金の配当を行うときは、第1回社債型種類株式1株当たりの発行価格相当額に配当年率を乗じて算出した額に、払込期日（同日を含みます。）から期中配当基準日（同日を含みます。）までの期間の日数を365で除した数を乗じて算出した額の金銭（円位未満小数第3位まで算出し、その小数第3位は切り捨てるものとします。））（以下「第1回社債型種類株式優先期中配当金」といいます。）を支払います。ただし、ある事業年度に期中配当基準日が属する第1回社債型種類株式優先期中配当金の額は、当該事業年度にその配当の基準日が属する第1回社債型種類株式優先配当金の額を超えないものとします。

## 八 残余財産の分配

### (1) 残余財産分配金

当社は、残余財産を分配するときは、第1回社債型種類株主等に対し、普通株主等に先立ち、第1回社債型種類株式1株につき、第1回社債型種類株式1株当たりの発行価格相当額に、残余財産の分配が行われる日（以下「分配日」といいます。）における第1回社債型種類株式累積未払配当金の額及び経過配当金相当額（以下に定義します。）の合計額を加えた額（以下「基準価額」といいます。）の金銭を支払います。「経過配当金相当額」とは、分配日の属する事業年度の初日（2027年3月31日に終了する事業年度については、払込期日）（同日を含みます。）から分配日（同日を含みます。）までの期間の日数に当該事業年度にその配当の基準日が属する第1回社債型種類株式優先配当金の額を乗じた額を365（当該分配日の属する事業年度がうるう年の2月29日を含む場合は366とします。ただし、2027年3月31日に終了する事業年度については、払込期日（同日を含みます。）から2027年3月31日（同日を含みます。）までの期間の日数）で除して算出した額（円位未満小数第3位まで算出し、その小数第3位は切り捨てるものとします。）をいいます。ただし、分配日の属する事業年度において第1回社債型種類株主等に対して第1回社債型種類株式優先期中配当金を支払うときは、その額（分配日が毎年10月1日から第1回社債型種類株式優先期中配当金に関する取締役会の決議の日の前日までの日である場合は、当該配当金の予想額として当社が9月30日時点で公表済みの額）を控除した額とします。

### (2) 非参加条項

第1回社債型種類株主等に対しては、上記(1)のほか、残余財産の分配を行いません。

## 二 優先順位

当社の社債型種類株式の社債型種類株式優先配当金、社債型種類株式優先期中配当金及び残余財産の支払順位は、同順位とします。

## ホ 議決権

第1回社債型種類株主は、全ての事項につき株主総会において議決権を行使することができません。

## へ 種類株主総会の決議

- (1) 種類株主総会の決議は、法令又は定款に別段の定めがある場合のほかは、出席した議決権を行使することができる株主の議決権の過半数をもって行います。
- (2) 会社法第324条第2項に定める種類株主総会の決議は、当該種類株主総会にお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以上をもってこれを行います。
- (3) 当社が、会社法第322条第1項各号に掲げる行為をする場合には、法令に別段の定めがある場合を除き、第1回社債型種類株主を構成員とする種類株主総会の決議を要しません。
- (4) 当社が以下に掲げる行為をする場合において、第1回社債型種類株主に損害を及ぼすおそれがあるときは、当社の株主総会の決議又は取締役会の決議に加え、第1回社債型種類株主を構成員とする種類株主総会の決議がなければ、その効力を生じません。ただし、当該種類株主総会において議決権を行使することができる第1回社債型種類株主が存しない場合は、この限りではありません。
  - a. 当社が消滅会社となる合併又は当社が完全子会社となる株式交換若しくは株式移転（当社の単独による株式移転を除きます。）
  - b. 当社の特別支配株主による当社の他の株主に対する株式売渡請求に係る当社の取締役会による承認

## ト 会社による金銭対価の取得条項

### (1) 金銭対価の取得条項

当社は、払込期日（同日を含みます。）から5年を経過した日（2031年6月3日）が到来し、かつ取締役会の決議により別に定める取得日が到来した場合は、第1回社債型種類株式の全部又は一部を取得することができます。この場合、当社は、第1回社債型種類株式を取得するのと引換えに、第1回社債型種類株主に対し、第1回社債型種類株式1株につき、基準価額相当額の金銭を交付します。ただし、当社は、( )取得日又は振替取得日（以下に定義します。）のいずれかと決済日（以下に定義します。）が異なる暦年に属する取得を行うことができず、また( )4月1日から6月30日までのいずれかの日を取得日又は振替取得日とする取得は、当該振替取得日が属する事業年度の直前事業年度の末日を基準日とする剰余金の配当に係る取締役会の決議の日以降に限り行うことができます。なお、本トにおいて基準価額を算出する場合は、上記八(1)に記載する「分配日」を「振替取得日」と適宜読み替えて、第1回社債型種類株式累積未払配当金の額及び経過配当金相当額を計算します。

第1回社債型種類株式の一部を取得するときは、取締役会が定める合理的な方法によって、第1回社債型種類株主から取得すべき第1回社債型種類株式を決定します。「振替取得日」とは、本トに記載する金銭対価の取得に基づく振替の申請により当社の振替先口座における保有欄に取得に係る第1回社債型種類株式の数の増加の記載若しくは記録がなされる日又は当該取得に基づく全部抹消の通知により第1回社債型種類株式についての記載若しくは記録の抹消がなされる日をいいます。「決済日」とは、本トに記載する金銭対価の取得と引換えに支払われる金銭の交付日(営業日に限ります。)をいいます。

(2) 取得の方法

当社は、本トに記載する金銭対価の取得を行う場合にあっては、取得日の1カ月前の日(当該日が営業日でない場合には、その直前の営業日)までに、第1回社債型種類株主等に対して、取得日を通知するか、又は公告しなければなりません。

チ 株式の併合又は分割等

(1) 当社は、法令に別段の定めがある場合を除き、第1回社債型種類株式について株式の併合又は分割を行いません。

(2) 当社は、第1回社債型種類株主に対し、株式無償割当て又は新株予約権無償割当てを行いません。

(3) 当社は、第1回社債型種類株主に対し、募集株式の割当て又は募集新株予約権の割当てを受ける権利を与えません。

(4) 当社は、株式移転(当社の単独による株式移転に限ります。)をするときは、普通株主等には普通株式に代えて株式移転設立完全親会社の発行する当社の普通株式と同種の株式を、第1回社債型種類株主等には第1回社債型種類株式に代えて株式移転設立完全親会社の発行する当社の第1回社債型種類株式と同種の株式(以下「株式移転設立完全親会社第1回社債型種類株式」といいます。)を、それぞれ同一の持分割合で交付します。ただし、株式移転設立完全親会社第1回社債型種類株式に係る当該株式移転の効力発生日が属する事業年度の末日を基準日とする剰余金の配当については、株式移転設立完全親会社第1回社債型種類株式1株につき、(a)株式移転設立完全親会社第1回社債型種類株式の1株当たりの発行価格相当額に配当年率を乗じて算出した額(ただし、当社が当該株式移転の効力発生日が属する事業年度に属する日を基準日として第1回社債型種類株式優先期中配当金を支払った場合における当該支払額の控除その他の必要な調整を行うものとし)及び(b)当該株式移転の効力発生日の前日における第1回社債型種類株式累積未払配当金の額を株式移転設立完全親会社第1回社債型種類株式の1株当たりの発行価格相当額に応じて調整した額の合計額(円位未満小数第3位まで算出し、その小数第3位は切り捨てるものとします。)とします。

リ 自己の第1回社債型種類株式の取得に際しての売主追加請求権の排除

当社が株主総会の決議によって特定の第1回社債型種類株主との合意により当該第1回社債型種類株主の有する第1回社債型種類株式の全部又は一部を取得する旨を決定し、会社法第157条第1項各号に掲げる事項を当該第1回社債型種類株主に通知する旨を決定する場合には、同法第160条第2項及び第3項の規定を適用しないものとします。

ヌ 社債、株式等の振替に関する法律の適用等

第1回社債型種類株式は、社債、株式等の振替に関する法律に定める振替株式とし、その全部について同法の規定の適用を受けます。また、第1回社債型種類株式の取扱いについては、株式会社証券保管振替機構の定める株式等の振替に関する業務規程、同施行規則その他の規則に従います。

ル 第1回社債型種類株式につき議決権を有しないこととしている理由

第1回社債型種類株式について、既存の普通株主の利益を可能な限り損なわないよう、株主総会における議決権がなく普通株式への転換権もない設計としたことによるものですが、かかる差異に鑑みて、社債型種類株式は、剰余金の配当及び残余財産の分配について普通株式に優先する内容としております。

(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)
2020年12月23日 (注)	9,130	437,143	8,386	273,200	8,386	266,341

(注) 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】

2026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	59	3,946	881	4,952	436,865	446,808	-
所有株式数 (単元)	15	1,082,966	84,181	323,090	1,175,784	19,626	1,679,929	4,365,591	584,400
所有株式数の 割合(%)	0.00	24.81	1.93	7.40	26.93	0.45	38.48	100.00	-

(注) 自己保有株式7,315,776株は、「個人その他」の欄に73,157単元、「単元未満株式の状況」に76株含まれておりません。

(6)【大株主の状況】

2026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	71,489,000	16.63
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	24,272,300	5.64
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505001 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	ONE CONGRESS STREET, SUITE 1, BOSTON, MASSACHUSETTS (東京都港区港南2丁目15-1 品川イン ターシティA棟)	10,816,365	2.51
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	1.77
JP MORGAN CHASE BANK 385781 (常任代理人 株式会社みずほ銀 行)	25 BANK STREET, CANARY WHARF, LONDON, E14 5JP, UNITED KINGDOM (東京都港区港南2丁目15-1 品川イン ターシティA棟)	6,801,812	1.58
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505103 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	ONE CONGRESS STREET, SUITE 1, BOSTON, MASSACHUSETTS (東京都港区港南2丁目15-1 品川イン ターシティA棟)	5,007,793	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	1.16
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505223 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	P, O, BOX 351 BOSTON MASSACHUSETTS 02101, 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)	4,842,348	1.12
THE BANK OF NEW YORK MELLON 140044 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	240 GREENWICH STREET, NEW YORK, NY 10286, 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)	3,504,849	0.81
STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY 505050 (常任代理人 株式会社みずほ 銀行)	27-1 YOUIDO-DONG, GU, SEOUL KOREA (東京都港区港南2丁目15-1 品川イン ターシティA棟)	3,490,770	0.81
計	-	142,863,637	33.23

- (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、2026年4月6日付で提出された大量保有報告書により、2026年3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2026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	9,498,300	2.17
アモーヴァ・アセットマネジメント株式会社	12,049,700	2.76
合 計	21,548,000	4.93

5. 野村證券株式会社およびその共同保有者から、2026年3月5日付で提出された大量保有報告書により、2026年2月27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2026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(%)
野村證券株式会社	586,299	0.13
野村アセットマネジメント株式会社	34,026,400	7.78
合 計	34,612,699	7.92

(7)【議決権の状況】  
発行済株式

2026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 7,315,700 (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 429,212,800	4,292,128	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 584,400	-	-
発行済株式総数	437,143,500	-	-
総株主の議決権	-	4,292,128	-

(注)「単元未満株式」の「株式数(株)」欄には、自己保有株式76株が含まれております。

自己株式等

2026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	7,315,700	-	7,315,700	1.67
(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	-	7,346,300	-	7,346,300	1.68

( 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、每期行うこととします。

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月末日時点の発行済株式総数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月末日時点の発行済株式総数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】

会社法第155条第3号に該当する普通株式の取得及び会社法第155条第7号に該当する普通株式の取得

#### (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】

区分	株式数(株)	価額の総額 (百万円)
取締役会(2025年10月30日)での決議状況 (取得期間 2025年10月31日~2026年3月31日)	8,000,000(上限)	20,000
当事業年度前における取得自己株式	-	-
当事業年度における取得自己株式	6,839,400	19,999
残存授權株式の総数及び価額の総額	1,160,600	0
当事業年度の末日現在の未行使割合(%)	14.51	0.01
当期間における取得自己株式	-	-
提出日現在の未行使割合(%)	14.51	0.01

#### (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	108	334,836
当期間における取得自己株式	15	37,593

(注) 当期間における取得自己株式には、2026年6月1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(業績連動型株式報酬制度に基づく自 己株式の処分)	110,211	322	-	-
保有自己株式数	7,315,776	-	7,315,791	-

(注) 当期間における保有自己株式数には、2026年6月1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取得、業績連動型株式報酬制度に基づく自己株式の処分による株式数は含まれていません。

### 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を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。

2026年3月期は連結業績が2026年3月2日に公表した業績予想を上回ったものの、足元の中東情勢影響を考慮して配当予想を据え置くこととし、期末配当案を1株当たり50円とし、中間配当46円と合わせて、1株当たりの年間の配当金は96円となります。

2027年3月期は、通期連結業績予想を踏まえて、年間配当予想は1株当たり96円、うち中間配当予想は1株当たり48円といたします。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）
2025年10月30日 取締役会決議	20,086	46.00
2026年6月23日 定時株主総会決議 （予定）	21,491	50.00

## 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ふ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。

このことを踏まえ、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、適宜見直しを行います。

企業統治の体制の概要及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委譲を行っています。

取締役会の構成員および活動状況は次のとおりです。

〔2026年度〕

議長： 赤坂 祐二（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、中川 由起夫、  
柳 弘之、三屋 裕子、菰田 正信 （注2）

当社は、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役9名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決された場合の取締役会の議長および構成員については、以下となります。

議長： 赤坂 祐二（取締役会長）

構成員：赤坂 祐二、鳥取 三津子、斎藤 祐二、青木 紀将、レゲット ロス、中川 由起夫、  
柳 弘之、三屋 裕子、菰田 正信 （注2）

〔2025年度〕

議長：赤坂 祐二（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)	赤坂 祐二	14回	14回
	鳥取 三津子	14回	14回
	斎藤 祐二	14回	14回
	青木 紀将	14回	14回
	柏 頼之	14回	14回
	中川 由起夫	11回	11回
	柳 弘之	14回	13回
	三屋 裕子	14回	14回
	菰田 正信	11回	11回
監査役 (注3)	菊山 英樹	14回	14回
	田村 亮	14回	14回
	久保 伸介	14回	14回
	岡田 譲治	14回	14回
	松村 眞理子	14回	14回

中川取締役、菰田取締役は2025年6月に就任。（注2）

田村監査役は2025年6月に取締役を退任し、監査役に就任。

2025年6月に退任した小林取締役、北田監査役は3回/3回出席。（注3）

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
  - ・「JALグループ経営ビジョン2035」の策定
- b. その他重要な業務執行の決定と監督
  - ・ジェットスター・ジャパンの戦略的株主変更方針
  - ・マイル・ライフ事業に関する出資
  - ・JAL Innovation Fund IIの設立
- c. 決算・財務関連
  - ・各四半期決算
  - ・資金調達
  - ・株主還元
- d. ガバナンス・リスクマネジメント関連
  - ・安全に関する報告
  - ・業務改善勧告に関わる検証委員会報告
  - ・取締役会実効性評価
  - ・取締役会規程・委員会規程の改定
  - ・政策保有株式の検証
  - ・上場関連会社に関する方針
  - ・役員人事・報酬に関する委員会答申・決定
  - ・内部統制の整備・運用評価
  - ・デリバティブ取引に関わるリスク管理規程の改定
  - ・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
- e. ステークホルダーとの対話
  - ・株主総会・株主還元関連議案の承認
  - ・株主優待制度の運用状況
  - ・IR説明会などに関するフィードバック
  - ・TCFD/TNFDに基づいた気候変動に係る情報開示

## 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。

### 〔2025年度 実効性評価のプロセス〕

- a. 取締役および監査役の全員に対し、取締役会事務局より、アンケート調査およびインタビューを実施し、その分析結果をふまえて、取締役会において、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、監査役的活動、取締役会の運営の各要素に関する、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、取締役会において後記のとおり今後の取り組みを決定しました。  
なお、第三者による分析は3年に1度を目安に実施しており、至近では2023年度の実効性評価の際に実施しております。

### 〔2025年度 評価結果〕

以上のプロセスを経て、取締役会の実効性が確保されていることを確認するとともに、取り組むべき課題を認識しました。

#### a. 概要

- ・ 取締役会の構成：取締役および監査役が備えるべきスキルおよび多様性は確保されている。
- ・ 監督：リスクマネジメント、権限委譲、執行に対するモニタリング、情報開示の観点で適切に監督を実施している。
- ・ 経営戦略：至近の事業・財務面での課題にも対処しつつ、2026年度からのJALグループ経営ビジョン2035に関して、継続的に議論を重ね、策定・公表した。
- ・ 株主との対話：機関投資家との対話等の取り組み状況に関し、定期的に報告を受け助言を行っている。
- ・ 取締役会の文化：自由闊達で建設的な議論・意見交換を行っている。
- ・ 社外取締役の貢献：社外取締役は、その責務を意識し、執行と良好な関係を構築しながら、リスクテイクの支援、けん制機能の発揮の両面で適切に役割を果たしている。
- ・ 監査役的活動：監査役は自らの活動について取締役会に適切に報告するとともに、意見を述べるなど、けん制機能を発揮している。
- ・ 運営：議案選定、社外役員に対するサポート等の観点において適切に運営されている。

b. 2025年度 重点課題に対する評価

		重点課題	評価
事業ポートフォリオ戦略		中長期的な成長に向けて、フルサービス旅客以外の事業の成長に関する議論を加速させる。	各事業の将来の方向性を確認したが、事業のサステナビリティ向上に向けては、全体戦略の議論と各事業戦略の具体化が望まれる。
事業領域横断の戦略		中長期的な成長を支える、事業領域横断の戦略の策定状況を監督する。	各領域の将来の方向性を確認したが、各領域とも、さらなる戦略の具体化や実行スピードの向上が望まれる。
体制	リスクマネジメント	重要案件および新たな事業領域等に関するリスクに関する監督を継続する。	リスクマネジメントのPDCAサイクルを確認するとともに、足許のアルコール問題についても、適宜検証委員会からの報告を受けつつ、執行の取り組みを監督した。グループ経営を一層推進していく観点から、グループ全体におけるガバナンスについてはさらなる強化が望まれる。
	組織・取締役会の構成	成長戦略の推進とガバナンス強化の両面に資する組織のあり方に関する議論を深める。同様に、取締役会の構成に関し、検討プロセスをより具体的に報告するとともに、指名委員会等における議論を深める。	組織のあり方については、継続的に議論していく必要がある。取締役会の構成については、指名委員会で議論を深めるとともに、取締役会へ報告を実施した。

c. 2026年度 重点課題

以上の評価を踏まえつつ、事業のサステナビリティを高めるとともに、成長を実現し、企業価値の向上を図る観点から、以下の事項について、重点的に執行の取り組み状況を監督し、議論を深めてまいります。

重点課題	取り組みの方向性
事業ポートフォリオ戦略の推進	事業ポートフォリオと経営資源配分のあり方
	各事業の戦略の具現化
人的資本経営の推進	抜本的な生産性向上
	変革・挑戦に向けた環境整備
成長を支える基盤等の整備	グループ全体におけるガバナンスのさらなる強化
	組織等のあり方

その他、さまざまな取り組みを通じて、社外役員と執行とのコミュニケーション強化を図り、取締役会の実効性向上を図ってまいります。

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、2023年には女性取締役を複数とし、2024年には、当社で初めて社長に女性を登用するなど、経営層においてもDEIを推進しています。
- 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年度に改定の上、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」に基づき、実質的な独立性を確保し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。
- c. 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。

## 監査役会及び監査役

### 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関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踏まえ、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は次のとおりです。

〔2026年度〕

議長： 菊山 英樹（常勤監査役）

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

当社は、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の議案（決議事項）として、「監査役1名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決された場合の監査役会の議長および構成員については、以下となります。

議長： 菊山 英樹（常勤監査役）

構成員：菊山 英樹、田村 亮、岡田 譲治、松村 真理子、渡辺 淳子（注3）

〔2025年度〕

議長： 菊山 英樹（常勤監査役）

開催実績：13回（菊山、松村監査役は13回/13回出席。久保、岡田監査役は12回/13回出席。2025年6月で退任した北田監査役は3回/3回出席。2025年6月より就任した田村監査役は10回/10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他、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他、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共に、各部門および子会社に監査を行い、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を開催し、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

会社の持続的な成長と中長期的な企業価値の向上に向け、コーポレート・ガバナンス強化のため、取締役会に必要な答申・提言を行います。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）

〔2026年度〕

委員長：三屋 裕子（社外取締役）

委員： 赤坂 祐二、柳 弘之、菰田 正信 （注2）

オブザーバー参加：岡田 譲治（社外監査役）

当社は、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役9名選任の件」を提案しております。これらが承認可決された場合の委員の構成は、以下となります。

委員長：三屋 裕子（社外取締役）

委員： 赤坂 祐二、柳 弘之、菰田 正信 （注2）

オブザーバー参加：岡田 譲治（社外監査役）

〔2025年度〕

委員長：柳 弘之（筆頭独立社外取締役）

委員： 赤坂 祐二、三屋 裕子、菰田 正信 （注2）

オブザーバー参加：岡田 譲治（社外監査役）

開催実績：3回（全委員出席、2025年6月より就任した菰田取締役は2回/2回出席。2025年6月で退任した小林取締役は1回/1回出席。）

主な活動：コーポレート・ガバナンス関連規程の改定や、取締役会実効性評価に関する提言を行いました。

### 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、執行役員を選任および解任を行う場合、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、取締役会は、その答申を踏まえ、決議します。

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て着実な成果を上げられるもの」と定めるとともに、社長等の候補人財については、実践的かつ多様な経験をさせることを通じて、早期に経営に必要な素養を身に付けることができるようにします。

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。役員の懲戒については、指名委員会での議決、または指名委員会による答申を踏まえ、取締役会の決議で決定します。なお、取締役解任については株主総会の承認を要します。

また、取締役および執行役員の懲戒を行う場合、懲戒の種類により、指名委員会の議決をもって決定、もしくは指名委員会の議決を経て取締役会の決議をもって決定します。

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）

〔2026年度〕

委員長：柳 弘之（筆頭独立社外取締役）

委員： 鳥取 三津子、斎藤 祐二、三屋 裕子、菰田 正信 （注2）

当社は、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役9名選任の件」を提案しております。これらが承認可決された場合の委員の構成は、以下となります。

委員長：柳 弘之（筆頭独立社外取締役）

委員： 鳥取 三津子、斎藤 祐二、三屋 裕子、菰田 正信 （注2）

〔2025年度〕

委員長：柳 弘之（筆頭独立社外取締役）

委員：鳥取 三津子、斎藤 祐二、小林 栄三（2025年6月まで）、三屋 裕子、菰田 正信（2025年6月以降）（注2）

開催実績：6回（小林、菰田取締役以外の取締役は6/6回出席。2025年6月より就任した菰田取締役は5回/5回出席。2025年6月で退任した小林取締役は1回/1回出席。）

主な活動：取締役会への答申事項の他、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、社長再任確認のプロセスおよび今後の経営人財のサクセッションプランなどについて討議しました。社長再任確認については、社外取締役と社長との対話を行い、アルコール問題をはじめとする航空安全対策など、今後も継続的に対応を要する課題に対し役員一丸となって取り組んでおり、チーム経営により執行幹部の自主・自律に基づいた経営実践で企業成長を目指して努力していることなどから、企業価値向上に貢献していると評価し、2026年度においても鳥取三津子氏を社長に再任することが当社経営にとって望ましいと判断しました。

### 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。委員長は社外取締役より選定します。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）

〔2026年度〕

委員長：菰田 正信（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）

当社は、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の議案（決議事項）として「取締役9名選任の件」を提案しております。これらが承認可決された場合の委員の構成は、以下となります。

委員長：菰田 正信（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）

〔2025年度〕

委員長：小林 栄三（社外取締役）：2025年6月まで

菰田 正信（社外取締役）：2025年6月以降

委員：鳥取 三津子、斎藤 祐二、柳 弘之、三屋 裕子（注2）

開催実績：7回（小林、菰田取締役以外の取締役は7/7回出席。2025年6月より就任した菰田取締役は5回/5回出席。2025年6月で退任した小林取締役は2回/2回出席。）

主な活動：中期経営計画を完遂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。また、JALグループ経営ビジョン2035の着実な実行に向けた取り組みの開始に際し、現在の役員報酬制度がその基本方針に則り適切に維持できているかについて継続的に議論を行っています。

### 4. 人事委員会（運営の実態等をふまえ、2026年度より指名委員会に統合）

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）

〔2025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（2025年6月まで）、柳 弘之、三屋 裕子、菰田 正信（2025年6月以降）（注2）

開催実績：3回（小林、菰田取締役以外の取締役は3/3回出席。2025年6月より就任した菰田取締役は3回/3回出席。2025年6月で退任した小林取締役は0回/0回出席。）

主な活動：取締役会への答申事項の他、執行役員候補人財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（運営の実態等をふまえ、2026年度より指名委員会に統合）

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）

〔2025年度〕

委員長：柳 弘之（筆頭独立社外取締役）

委員：鳥取 三津子、斎藤 祐二、小林 栄三（2025年6月まで）、三屋 裕子、菰田 正信（2025年6月以降）  
（注2）

開催実績：2回（小林、菰田取締役以外の取締役は2/2回出席。2025年6月より就任した菰田取締役は2回/2回出席。2025年6月で退任した小林取締役は0回/0回出席。）

主な活動：国土交通省より通知された嚴重注意に関連した役員処分などについて審議を行いました。

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。

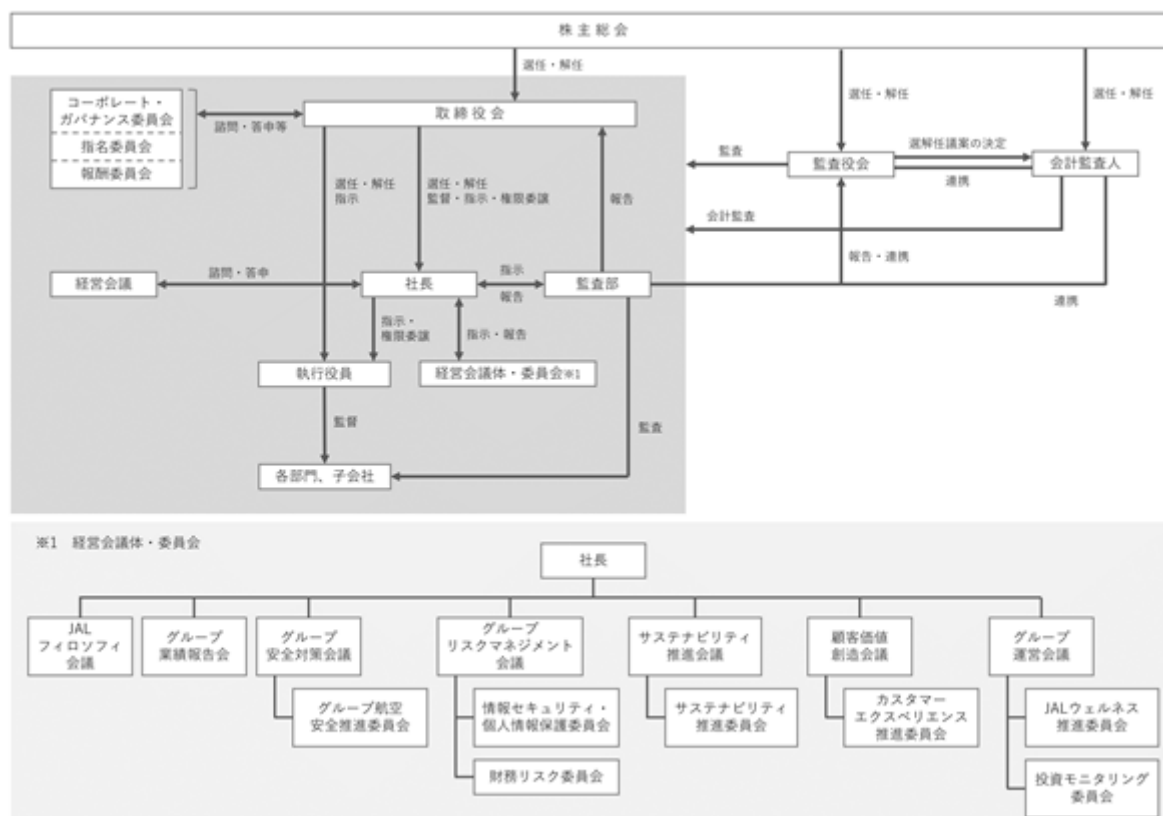
（注）1. 各委員長の氏名および役職、各委員の氏名については、2026年6月23日の株主総会開催前の時点を記載しております。

2. 柳 弘之、三屋 裕子、菰田 正信は社外取締役です。

3. 久保 伸介、岡田 譲治、松村 真理子、渡辺 淳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Webサイトに掲載します。また、財務情報やESG等の非財務情報を統合した統合報告書「JAL REPORT」を毎年発行します。



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。

〔2025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、日常運航上安全に関わる対応の決定などを行います。

〔2025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関わる方針、安全管理体制の実態把握の他、当期に発生した航空事故などへの対応について議論を行いました。特に、飲酒事例に関して2度にわたり行政指導を受けた事実を重く受け止め、社内意識改革や運航乗務員の飲酒傾向の管理の更なる強化を中心に、JALグループでの飲酒問題を根絶するための対策について、議論を行うとともに、その進捗を確認しました。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しています。

・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。

〔2025年度〕

開催実績：2回

主な活動：優先リスクへの対応、重点課題である地政学リスク、首都直下地震、富士山噴火、サイバーセキュリティ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

JAL Vision 2035で掲げる「心はずむつながりが社会全体に広がるサステナブルでウェルビーイングな未来」を目指すことを目的とし、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。

〔2025年度〕

開催実績：4回

主な活動：重要課題の再整理、TCFD/TNFDに関する情報開示、Dow Jones Best-in-Class Indices評価結果とレビュー、移動を通じた関係・つながりを創出する取り組み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。

・顧客価値創造会議

JALグループに接するすべてのお客さま・社会を対象として、顧客価値の創造・向上を目的に、重要な案件や課題の解決について、グループ横断で協議・決定・モニタリングなどを行います。

〔2025年度〕

開催実績：4回

主な活動：「お客さまに共感いただき、深く長い関係を築く」ことを成長のドライバーに、「顧客価値 = お客さまにとってのJALの価値」を向上させ、持続的な企業価値の向上を実現するため、中長期的な顧客戦略（ブランド戦略・タッチポイント戦略・データ顧客基盤戦略）について議論を行いました。

・JALフィロソフィ会議

JALグループ社員が、JALフィロソフィを判断の基準として、企業理念の実現に向かって本音でぶつかりあい、信頼しあえる仲間として日々の業務を推進するための施策立案、実施、モニタリング、進捗管理を行います。

〔2025年度〕

開催実績：1回

・グループ業績報告会

JALグループの連結・各事業セグメントの「業績」を共有するとともに、業績向上のための施策を検討します。

〔2025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、および重要な案件の報告を行います。

〔2025年度〕

開催実績：19回

〔JALフィロソフィ勉強会〕

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フィロソフィ勉強会を適宜実施します。

〔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、招集通知等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、株主総会におけるわかりやすい情報提供を行い、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・経理担当役員等が積極的に対話に臨み、経営戦略・事業戦略・財務情報等について、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CFO、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の開催等により、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及び運用状況（2026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. 監査役は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。
  - 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。

取締役会その他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. 安全上のトラブルにより2024年度と2025年度に計3回の行政指導を受け、監督官庁に再発防止策を提出しました。飲酒傾向管理において、外部専門家による定期的かつ客観的な評価・助言を受ける仕組みを構築しました。社外取締役を委員長とする検証委員会が、再発防止策の進捗や有効性を客観的にフォローアップします。経営と社員が一体となって再発防止策を実行します。
  - c. 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。
  - d. 航空事故・事件の発生時に迅速かつ的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。

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。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。
  - 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ています。
  - 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、株主の皆さま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実任免除

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】

2026年6月22日現在の当社の役員の状況は、以下のとおりです。

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 )
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 整備本部長、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 整備本部長、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 2025年4月 当社取締役会長 ( 現任 )	( 注3 )	176
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 客室本部長 2022年4月 当社常務執行役員 客室本部長 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長、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長 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 )	107
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 経営管理本部長 2021年4月 当社常務執行役員 経営企画本部長、経営管理本部長 2023年4月 当社専務執行役員 経営企画本部長、グループCFO 2023年6月 当社取締役専務執行役員 経営企画本部長、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 )	53

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)	57
取締役	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 2021年 4月 当社常務執行役員 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 2024年 7月 当社取締役専務執行役員 秘書部・総合政策部担当、株式会社JAL航空みらいラボ代表取締役社長 2026年 4月 当社取締役 株式会社JAL航空みらいラボ代表取締役社長（現任）	(注3)	41
取締役 常務執行役員	中川 由起夫	1967年 4月24日生	1990年 4月 当社入社 2017年 4月 株式会社JALエンジニアリング技術部長 2019年 4月 株式会社JALエンジニアリング執行役員 2021年 4月 当社執行役員 調達本部長 2025年 2月 当社常務執行役員 安全推進本部長、ご被災者相談室長 2025年 6月 当社取締役常務執行役員 安全推進本部長、ご被災者相談室長（現任）	(注3)	34

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	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 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 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 2018年3月 株式会社SORA(現 株式会社PIT)代表取締役 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) 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)	22
社外取締役	菰田 正信	1954年6月8日生	1978年4月 三井不動産株式会社入社 2005年4月 同社執行役員 2008年4月 同社常務執行役員 2009年6月 同社常務取締役 常務執行役員 2010年7月 同社専務取締役 専務執行役員 2011年6月 同社代表取締役社長 社長執行役員 2023年4月 同社代表取締役会長(現任) 2023年6月 日本テレビホールディングス株式会社社外取締役(現任) 日本テレビ放送網株式会社社外取締役(現任) 2024年6月 公益社団法人日本観光振興協会会長(現任) 2025年6月 当社社外取締役(現任)	(注3)	-

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	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4)	38
常勤監査役	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 2025年4月 当社取締役 2025年6月 当社常勤監査役(現任)	(注5)	34
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) 2025年3月 川崎汽船株式会社社外取締役(監査委員)(現任)	(注7)	102

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 2019年10月 太陽有限責任監査法人経営評議会委員(現任) 2020年6月 当社社外監査役(現任) 2023年6月 日本公認不正検査士協会 理事長(現任) 2024年6月 会計教育研修機構 理事(現任) 2026年6月 津田塾大学評議員(現任)	(注8)	79
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 龍土総合法律事務所入所 2006年1月 真和総合法律事務所 パートナー弁護士(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(2026年6月退任予定) 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)	13
計					796

(注) 1. 取締役柳弘之、三屋裕子、菟田正信は社外取締役です。

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. 2025年6月24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. 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。

5. 2025年6月24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
専務執行役員	路線事業本部長	レゲット ロス
常務執行役員	ソリューション営業本部長、関係・つながり共創(株)社長	越智 健一郎
常務執行役員	中国地区総代表	小枝 直仁
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
常務執行役員	総務本部長	野田 靖
常務執行役員	秘書部・総合政策部担当	小山 雄司
執行役員	(株)ジェイエア社長	武井 真剛
執行役員	デジタルテクノロジー本部長、JALデジタル(株)社長	鈴木 啓介
執行役員	空港本部長	野口 望

役名	職名	氏名
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	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	日本エアコミューター(株)社長	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	日本トランスオーシャン航空(株)社長、沖縄地区担当	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	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	経営企画本部長	鈴木 隆夫
執行役員	調達本部長、総務本部 副本部長	小川 宣子
執行役員	整備本部長、(株)JALエンジニアリング社長	濱本 隆士
執行役員	路線事業本部 副本部長	内藤 建一郎
執行役員	運航本部長	南 正樹
執行役員	マイレージ・ライフスタイル事業本部長	西田 真吾
執行役員	イノベーション本部長	飯山 高広
執行役員	北海道支社長	大田 啓之

2026年6月23日開催予定の定時株主総会の議案として、「取締役9名選任の件」および「監査役1名選任の件」を上程しており、当該決議が承認可決されますと、当社の役員の状況およびその任期は、以下のとおりとなる予定です。

なお、役員の役職等については、当該定時株主総会の直後に開催が予定される取締役会の決議事項の内容を含めて記載しています。

男性10名 女性4名（役員のうち女性の比率28.6%）

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数 (百株)
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 整備本部長、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 整備本部長、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 2025年4月 当社取締役会長（現任）	(注3)	176
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 客室本部長 2022年4月 当社常務執行役員 客室本部長 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長、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長 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)	107
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 経営管理本部長 2021年4月 当社常務執行役員 経営企画本部長、経営管理本部長 2023年4月 当社専務執行役員 経営企画本部長、グループCFO 2023年6月 当社取締役専務執行役員 経営企画本部長、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)	53

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)	57
取締役 専務執行役員	レゲット ロス	1963年 6月25日生	1985年 2月 当社入社 2018年 4月 当社国際路線事業部副部長 2020年 4月 当社国際提携部副部長 2021年 4月 当社執行役員 路線事業本部副本部長 国際提携担当 2023年 4月 当社常務執行役員 路線事業本部長 2026年 4月 当社専務執行役員 路線事業本部長 2026年 6月 当社取締役専務執行役員 路線事業本部長（現任）	(注3)	37
取締役 常務執行役員	中川 由起夫	1967年 4月24日生	1990年 4月 当社入社 2017年 4月 株式会社JALエンジニアリング技術部長 2019年 4月 株式会社JALエンジニアリング執行役員 2021年 4月 当社執行役員 調達本部長 2025年 2月 当社常務執行役員 安全推進本部長、ご被災者相談室長 2025年 6月 当社取締役常務執行役員 安全推進本部長、ご被災者相談室長（現任）	(注3)	34

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	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 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 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 2018年3月 株式会社SORA(現 株式会社PIT)代表取締役 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) 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)	22
社外取締役	菰田 正信	1954年6月8日生	1978年4月 三井不動産株式会社入社 2005年4月 同社執行役員 2008年4月 同社常務執行役員 2009年6月 同社常務取締役 常務執行役員 2010年7月 同社専務取締役 専務執行役員 2011年6月 同社代表取締役社長 社長執行役員 2023年4月 同社代表取締役会長(現任) 2023年6月 日本テレビホールディングス株式会社社外取締役(現任) 日本テレビ放送網株式会社社外取締役(現任) 2024年6月 公益社団法人日本観光振興協会会長(現任) 2025年6月 当社社外取締役(現任)	(注3)	-

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	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4)	38
常勤監査役	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 2025年4月 当社取締役 2025年6月 当社常勤監査役(現任)	(注5)	34
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 2019年10月 太陽有限責任監査法人経営評議会委員(現任) 2020年6月 当社社外監査役(現任) 2023年6月 日本公認不正検査士協会 理事長(現任) 2024年6月 会計教育研修機構 理事(現任) 2026年6月 津田塾大学評議員(現任)	(注6)	79

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	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 龍士綜合法律事務所入所 2006年 1月 真和総合法律事務所 パートナー弁護士（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（2026年 6月退任予定） 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6)	13
社外監査役	渡辺 淳子	1962年 1月 2日生	2001年 6月 監査法人トーマツ（現 有限責任監査法人トーマツ）入社 2004年 6月 有限責任監査法人トーマツ パートナー 2013年11月 有限責任監査法人トーマツ 経営会議メンバー 2015年11月 デロイトトーマツ合同会社（現 合同会社デロイトトーマツグループ）及び有限責任監査法人トーマツ ボードメンバー 2018年 8月 Deloitte Asia Pacific Limited ボードメンバー 2022年 6月 Deloitte Touche Tohmatsu Limited ボードメンバー Deloitte Asia Pacific Limited 副議長 2024年12月 デロイトトーマツリスクアドバイザー合同会社（現 合同会社デロイトトーマツ）パートナー 2026年 6月 当社社外監査役（現任） 双日株式会社 社外取締役（監査等委員）（2026年 6月就任予定）	(注7)	-
計					690

- (注) 1. 取締役柳弘之、三屋裕子、菟田正信は社外取締役です。
2. 監査役岡田謙治、松村真理子、渡辺淳子は社外監査役です。
3. 2026年 6月23日開催の定時株主総会の終結の時から 1年以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. 2023年 6月23日開催の定時株主総会の終結の時から 4年以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. 2025年 6月24日開催の定時株主総会の終結の時から 4年以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. 2024年 6月18日開催の定時株主総会の終結の時から 4年以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。
7. 2026年 6月23日開催の定時株主総会の終結の時から 4年以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. 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、関係・つながり共創株社長	越智 健一郎
常務執行役員	中国地区総代表	小枝 直仁
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
常務執行役員	総務本部長	野田 靖
常務執行役員	秘書部・総合政策部担当	小山 雄司
執行役員	(株)ジェイエア社長	武井 真剛
執行役員	デジタルテクノロジー本部長、JALデジタル株社長	鈴木 啓介
執行役員	空港本部長	野口 望

役名	職名	氏名
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	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	日本エアコミューター(株)社長	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	日本トランスオーシャン航空(株)社長、沖縄地区担当	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	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	経営企画本部長	鈴木 隆夫
執行役員	調達本部長、総務本部 副本部長	小川 宣子
執行役員	整備本部長、(株)JALエンジニアリング社長	濱本 隆士
執行役員	路線事業本部 副本部長	内藤 建一郎
執行役員	運航本部長	南 正樹
執行役員	マイレージ・ライフスタイル事業本部長	西田 真吾
執行役員	イノベーション本部長	飯山 高広
執行役員	北海道支社長	大田 啓之

#### 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。

菰田正信氏は、公益社団法人日本観光振興協会の会長であり、当社は同法人に会費等の支払いを行いました。この合計金額は1,000万円以下です。提出会社とその他の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、資本的関係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、御巢鷹山慰霊登山、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、御巢鷹山慰霊登山、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なら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

有価証券報告書提出日現在、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。常勤監査役田村亮は、当社入社以来、主に技術部門や整備に従事するとともに、2021年から4年間、整備本部長を務め、安全管理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CF0を務める等、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。

なお、当社は、2026年6月23日開催予定の定時株主総会の議案（決議事項）として、「監査役1名選任の件」を提案しており、当該議案が承認可決された場合、監査役監査は、引き続き常勤監査役2名および社外監査役3名の合計5名により実施いたします。

## b) 監査役及び監査役会の活動状況

監査役および監査役会は、2024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2025」等をふまえ、当期の期初に当期の監査方針および監査項目なら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（4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（12社）、主要子会社常勤監査役との個別意見交換（28回）および合同意見交換会（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。菊山、久保、岡田、松村監査役は当期に開催された取締役会14回すべてに、北田監査役は2025年6月退任までに開催された3回すべてに、新任の田村監査役は選任後開催された11回すべてに出席し、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。

この他に、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で開催し、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、各部門および子会社への監査（103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2025」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、監査役会で議論の上、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、さら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、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（7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13回開催し、菊山、松村監査役は13回すべて、久保、岡田監査役は12回に、北田監査役は2025年6月退任までに開催された3回すべてに、新任の田村監査役は選任後開催された監査役会10回すべてに出席しました。

監査役会では、監査方針、監査計画策定の他、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、監査報告書の作成などの定例案件の他、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、統合報告書の確認などについて、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」などに基づき、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などを通じ、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12名の体制（公認内部監査人（CIA）や内部監査士など、監査専門資格保持者を含む）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。

#### 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。定期的な監査の他、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

16年間

##### b) 業務を執行した公認会計士

穴戸 通孝  
間瀬 友未  
有吉 真哉

##### c) 監査業務に係る補助者の構成

当社の業務に係る補助者は、公認会計士26名、その他57名です。

##### d) 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の再任を決議しています。なお、会社法第340条第1項に定める会計監査人の解任の他、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にしています。

##### e) 監査役及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にしています。

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	165	65	178	25
連結子会社	98	1	104	-
計	263	66	282	25

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関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	-	21	-	39
連結子会社	-	8	-	10
計	-	30	-	50

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）として税務業務等に関わる報酬を支払っております。

なお、非連結子会社における当連結会計年度の監査証明業務に基づく報酬の額は2百万円となります。

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上で、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、上記報酬額その他、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及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、2026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11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、2026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

- a. 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。
- b. 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。
- c. 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。

報酬水準及び報酬構成比率

- a. 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。
- b. 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 : : = 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

- a. 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、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。
- b. 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、「TSR（配当込みTOPIX対比）」「連結ROIC」「サステナビリティ指標達成数」「生産性向上指標（時間あたりEBIT）」等とし、経営環境や各役員の役割の変化に応じて適宜見直すこととしています。  
 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、役位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。

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。（2026年6月22日時点）

委員長：菰田 正信（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）

斎藤 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7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、2025年2月26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)	435	227	128	79	7
監査役 (社外監査役を除く)	54	54	-	-	3
社外役員	75	75	-	-	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、社長及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、社長及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

役員ごとの標準支給額は、次のとおりです。

(単位：千円)

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	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。なお、当該事業年度においては、EBIT目標2,000億円に対して実績は2,180億円でした。

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 各役員の個別業績評価

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及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及び金銭の支給時期

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及び金銭の支給方法

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株当たりの払込金額を乗じた金額とします。1株当たりの払込金額は、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)

イ 2025年度まで

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% + 有償トンキ口当たりのCO<sub>2</sub>排出量評価 × 25% + ESG銘柄選定数評価 × 25%)

ロ 2026年度から

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% + サステナビリティ指標達成数評価 × 25% + 生産性向上(時間当たりEBIT)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業績評価期間当たり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分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)役位に従い定める役位別標準額(業績評価期間の当初の事業年度の役位別標準額)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。

役位別標準額は以下のとおりです。

(単位:千円)

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	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事業年度の年度ごとに、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。

ハ 連結ROIC評価（2025年度まで）

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。

ニ 有償トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量評価（2025年度まで）

有償トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量評価 = 有償トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量単年度評価 = 13/3 - 10/3

× 有償トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>排出量単年度評価は、0%とします。

ホ ESG銘柄選定数評価（2025年度まで）

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

へ、連結ROIC評価（2026年度から）

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

連結ROIC評価 = 連結ROIC単年度評価の3年平均

各年度の連結ROICの目標値に対する割合が0%未満の場合：

連結ROIC評価は、0%とします。

各年度の連結ROICの目標値に対する割合が0%以上、60%未満の場合：

連結ROIC評価は、50%とします。

各年度の連結ROICの目標値に対する割合が60%以上、140%未満の場合：

連結ROIC評価 = 目標値に対する実績値の割合 × 1.25 - 25%

各年度の連結ROICの目標値に対する割合が140%以上の場合：

連結ROIC評価は、150%とします。

ト サステナビリティ指標達成数評価（2026年度から）

サステナビリティ指標達成数評価は、業績評価期間を構成する3事業年度の年度ごとに、各年度のサステナビリティ指標達成数をもとに、以下の表に基づき計算します。

サステナビリティ指標達成数評価 = サステナビリティ指標達成数単年度評価の3年平均

サステナビリティ指標

- ・Dow Jones Best-in-Class World Index選定
- ・FTSE Blossom Japan Index選定
- ・APEX WORLD CLASS選定
- ・MSCI WIN選定
- ・有償トンキロ当たりのCO<sub>2</sub>排出量目標達成

達成数	サステナビリティ指標達成数評価
0	0%
1	50%
2	75%
3	100%
4	125%
5	150%

チ 生産性向上（時間当たりEBIT）評価（2026年度から）

生産性向上（時間当たりEBIT）評価は、業績評価期間を構成する3事業年度の年度ごとに、各年度の目標値に対する実績値の割合をもとに、以下に基づき計算します。

生産性向上(時間当たりEBIT)評価 = 生産性向上(時間当たりEBIT)単年度評価の3年平均

実績値の割合が0%未満の場合：

生産性向上（時間当たり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：

生産性向上（時間当たり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：

生産性向上（時間当たり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：

生産性向上（時間当たりEBIT）評価は、150%とします。

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おいては、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株当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経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、2026年1月21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	10,523
非上場株式以外の株式	9	56,237

(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	2	99	新規事業・既存事業強化に伴う出資等
非上場株式以外の株式	1	99	新規事業・既存事業強化に伴う出資等

(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	4	0
非上場株式以外の株式	2	538

(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

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、2026年1月21日の取締役会にて確認いたしました。また、2025年1月の取締役会にて、定性的な保有効果は必ずしも現在の株式数を維持せずとも得られることから、全銘柄につき保有数の縮減の可能性について今後検討していくよう指摘を受け、全銘柄の保有意義について再度検証を行いました。

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。原則として、全銘柄縮減の方向で、精査・検討を実施していきます。

また、当社は、当社株式を政策保有株式として保有している会社から当社株式の売却の申出があった場合、市場への影響を最小限にする配慮を求めるものの、当該会社との取引を縮減することその他の取引に関する制限を示唆することなどにより売却を妨げる行為は行いません。

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
	22,681	18,085		
イオン(株)	10,347,600	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。当事業年度中に普通株式1株につき3株の割合で株式分割を行ったため。	有
	19,500	12,934		
東日本旅客鉄道(株)	1,652,100	1,652,100	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
	5,988	4,876		
(株)オリエンタルランド	1,880,000	1,880,000	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。	有
	5,076	5,536		
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
	1,865	1,688		
三菱倉庫(株)	355,000	355,000	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
	468	343		
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
	334	330		
(株)ispace	524,380	524,380	主に宇宙輸送に関する情報収集及び協業のため。	無
	228	395		
クリアル(株)	133,800	-	主にマイレージ事業における資本業務提携により、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
	93	-		

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)		
富士石油(株)	-	1,034,600	株式保有効果の観点から、当社の財務状況・株式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、売却をいたしました。同社株式は、2026年3月31日時点で保有しておりません。	無
	-	315		
(株)日新	-	5,200	株式保有効果の観点から、当社の財務状況・株式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、売却をいたしました。同社株式は、2026年3月31日時点で保有しておりません。	有
	-	24		

## 5【従業員の状況等】

### (1)【人材戦略に関する基本方針等】

#### 経営戦略と人材戦略の連動

当社グループが目指す「JALグループ経営ビジョン2035」の実現には、既存事業での着実な成長と社会課題起点の新たな事業領域拡大という2つの大きな事業戦略を実行していく必要があります。

既存の航空事業領域において着実な成長を実現していくためには、生産年齢人口の減少や各種コスト増といった環境の中、これまでよりも少ない人数で高いパフォーマンスを発揮する体制の構築が急務となっています。同時に、新規事業領域の拡大に向けては、今あるリソースの強みを活かしつつ、新しい価値を創造できる人材を確保していく必要があります。

これらを実現するために、グループ全体で生産性向上とウェルビーイングの向上に取り組んでいきます。生産性向上においては、テクノロジーへの重点的な投資を通じて労働集約的な業務の自動化・効率化を加速させ、人の担うべき業務を見直し、抜本的な働き方の変革を実行していきます。

ウェルビーイングの向上は、人材戦略の最上位目標として掲げ、「プロフェッショナルとしての活躍」と「新たな価値を創る変革・挑戦文化の醸成」を両輪として推進します。社員が新たな価値創造に果敢に挑戦し、やりがい深めていくプロセスを通じて、一人一人がもつ力を最大限に引き出し、グループ全体の持続的な企業価値向上へと結びつけてまいります。



人材戦略を踏まえた従業員給与等の決定方針（提出会社についての方針）  
 当社は、JALグループ企業理念である「全社員の物心両面の幸福の追求」を経営の根幹に据えています。人材こそが持続的な成長と企業価値向上の源泉であるという認識のもと、社員一人一人のウェルビーイングを追求し、その活力を事業の競争力へと繋げていくことを給与・処遇の基本的な考え方としています。

#### <基本方針>

人材戦略の最上位目標であるウェルビーイングの向上を軸として、「JALグループ経営ビジョン2035」の実現に向けた人的資本経営を推進します。具体的には、2026年度から2030年度の5年間において、年平均約800億円規模の継続的かつ積極的な人的投資を実行する方針であり、これを原動力として人的資本経営のサイクルを強力に回してまいります。

中長期的な観点から持続的な還元を実施することで社員の生活の安定と新たな挑戦を支えるとともに、賞与においては、あらかじめ定めた業績連動の枠組みに沿って運用することで、生み出した付加価値が着実に処遇へと反映される仕組みとしています。こうした方針のもと、人材戦略と連動した以下の報酬体系を通じて、事業の競争力強化と持続的な成長を加速させてまいります。

#### <高度な専門性の評価と自律的キャリア形成を後押しする報酬体系>

社員一人一人が自らのキャリアを自律的に切り拓き、専門性を高めることを促進するため、従来のマネジメント職を前提とした等級体系に加え、「高度専門管理職」を設けた複線型人事制度を導入しています。本制度では、「専門知識・スキルの難易度」や「事業運営上の重要性」といった定義に基づき、高度な専門性を要するポストを特定しています。航空機整備といった航空事業の基幹領域から、IT、マーケティング、法務、財務など、戦略、コーポレート領域まで、特定された各ポストの価値を反映した報酬体系を運用しています。また、一般職層においても、事業戦略上重要な専門性の高いスキルを社内資格として認定し報いる「特定資格者手当」等を運用し、既存の枠組みにとらわれずに能力を発揮する社員に報いる仕組みを整えています。

#### <変革・挑戦を促し成果に報いる仕組み>

「変革・挑戦文化の醸成」の一環として、この文化醸成の起点となるリーダー層の役割を「共創を導くリーダー」へと再定義し等級制度に反映させるとともに、その役割発揮を支える評価制度・報酬制度へと刷新しています。

評価制度は、人材育成や組織づくりを行動評価として重視する設計とすることで、短期的な業績だけでなく、次世代育成や組織における共創推進を通じた組織パフォーマンス向上といった役割の発揮を促し、企業としての中長期的な成長につなげていきます。

また、報酬制度は、全ポストにおいて役割・評価と連動する報酬設計とすることに加え、新たに、経営戦略上の重要な「変革ミッション」を担うポストにおいては、高いストレッチ目標の設定とその目標に対する成果に応じた報酬体系を導入しています。これにより、負荷の高いミッションに対しての挑戦を処遇面から後押しし、変革実行力の強化につなげていきます。

(2) 【従業員の状況】  
 連結会社の状況

2026年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数(名)	
フルサービスキャリア事業	29,231	(1,556)
LCC事業	2,046	(88)
マイル/金融・コマース事業	1,734	(332)
その他	6,065	(681)
合計	39,076	(2,657)

- (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。臨時雇用者数には、人材会社からの派遣社員及びパートタイム社員を含めております。
3. 特定のセグメントに分類できない会社の従業員は、主に従事している業務および業務に従事した時間に基づく按分計算により、適切なセグメントに帰属させています。

提出会社の状況

2026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)	平均年間給与の 対前事業年度増減率 (%)
常勤社員	14,627	40.2	14.9	10,112	6.5

2026年3月31日現在

セグメントの名称	従業員数(名)	
フルサービスキャリア事業	14,350	(109)
LCC事業	21	(0)
マイル/金融・コマース事業	93	(2)
その他	163	(0)
合計	14,627	(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。臨時雇用者数には、人材会社からの派遣社員及びパートタイム社員を含めております。
3. 他社への出向者および派遣社員(2,640名)、退職者(1,496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	7,002
運航乗務員	21,527
客室乗務員	6,327
合計	8,119

(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。

労働組合の状況

2026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	9,654	地上社員・客室乗務員	航空連合
	日本航空乗員組合	2,371	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	161	客室乗務員	航空労組連絡会(航空連)
	日本航空ユニオン	301	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。

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  
イ. 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、6)			
		全労働者	うち正社員	うちパート・ 有期労働者	
33.6	96.4	49.6	48.7	44.4	(注4、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。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。
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6第2号における育児休業等および育児目的休暇の取得割合を算出したものであります。
3. 「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。
4. 男女の賃金差異は、職種別の単価の差や勤続年数の差、男女構成比の偏りの影響を受けております。なお職種別の詳細は以下のとおりです。
- ・地上正社員の男女賃金差異78.5%(平均勤続年数:男性22.6年、女性10.1年、人数比:男性76.9%、女性23.1%)
  - ・運航乗務員正社員の男女賃金差異51.0%(平均勤続年数:男性19.0年、女性6.7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130.4%(平均勤続年数:男性3.9年、女性11.9年、人数比:男性2.1%、女性97.9%)
5. 部分就労の労働者については、フルタイム労働者の所定労働時間で換算した人員数を基に平均年間賃金を算出しております。
6. 男女賃金差異を縮小するため、ライフイベントとの両立支援や職種ごとの男女構成比の偏りに着目した取り組みを進めることで、誰もが自律的にキャリア実現できる環境を整えてまいります。

ロ．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3、8)				
			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	32.7	100.0	34.1	31.3	37.4	(注4)	
日本エアコミュニケーション株式会社	18.0	80.0	49.7	51.7	23.0	(注4)	
株式会社北海道エアシステム	11.1	100.0	53.7	52.5	-	(注4)	
日本トランスオーシャン航空株式会社	23.2	65.4	50.7	49.3	54.8	(注4)	
琉球エアコミュニケーション株式会社	21.4	120.0	44.2	44.4	42.3	(注4)	
株式会社ZIPAIR Tokyo	3.6	91.7	26.0	24.9	25.9	(注4)	
スプリング・ジャパン株式会社	17.8	85.7	32.8	44.0	16.8	(注4)	
株式会社JALスカイ	79.3	100.0	103.0	87.4	138.9	(注5)	
JALスカイエアポート沖縄株式会社	34.7	100.0	81.5	79.8	69.8	(注5)	
株式会社JALスカイ大阪	93.9	100.0	107.3	74.2	134.6		
株式会社JALスカイ九州	94.7	100.0	146.9	129.1	64.3	(注5)	
株式会社JALスカイ札幌	85.3	100.0	120.5	120.7	65.5	(注5)	
株式会社JALスカイ金沢	75.0	-	93.9	92.9	101.6	(注5)	
株式会社JALスカイ仙台	28.6	-	79.1	76.5	115.2	(注5)	
株式会社JALグランドサービス	6.5	100.0	69.1	74.0	73.6	(注5)	
株式会社JALグランドサービス大阪	12.5	100.0	65.3	86.4	70.3		
株式会社JALグランドサービス九州	0.0	100.0	67.2	81.3	64.5		
株式会社JALグランドサービス札幌	0.0	100.0	73.5	82.8	92.7	(注5)	
株式会社JALEエンジニアリング	4.4	100.0	67.5	74.2	21.0	(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3、8)			
			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	11.1	100.0	72.3	93.9	45.6	(注6)
日航関西エアカーゴ・システム株式会社	0.0	100.0	80.8	79.6	94.1	(注5、7)
株式会社JALカーゴサービス	12.1	100.0	76.9	76.3	71.5	
株式会社JALカーゴハンドリング	0.0	100.0	76.1	79.9	81.7	
株式会社JALカーゴサービス九州	0.0	100.0	71.3	71.2	133.6	(注5)
株式会社JALナビア	95.7	100.0	121.4	103.6	116.8	(注5、7)
株式会社JALマイレージバンク	77.8	-	91.5	88.0	103.4	(注7)
ジャルロイヤルケータリング株式会社	14.0	100.0	76.1	82.3	76.5	
株式会社JALEアテック	2.4	85.7	71.8	71.7	93.7	(注5)
株式会社ジャルパック	36.4	50.0	84.4	82.5	87.2	
株式会社JALJTAセールス	42.9	-	72.2	80.1	147.3	(注5)
株式会社JALEエービーシー	13.6	-	76.0	77.0	87.0	(注5、7)
株式会社JALUX	15.9	77.8	74.2	73.8	54.8	(注5)
JALデジタル株式会社	16.3	100.0	86.2	84.7	87.9	(注5、7)
JALペイメント・ポート株式会社	0.0	100.0	-	-	-	
株式会社ジャルカード	50.0	100.0	87.8	86.3	92.3	(注5)
株式会社JAL-DFS	83.3	-	107.7	105.2	86.6	(注7)
株式会社JALファシリティーズ	0.0	100.0	72.1	69.4	117.5	
SJフューチャーホールディングス株式会社	-	-	-	-	-	

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3、8)			
			全労働者	うち正社員	うちパート・有期労働者	
JAL Airport株式会社	0.0	-	-	-	-	
JALビジネスアビエーション株式会社	0.0	-	49.5	-	49.5	(注5)
株式会社JALブランドコミュニケーション	39.1	100.0	84.8	86.1	32.7	(注5)
JTインフォコム株式会社	0.0	100.0	81.9	84.2	79.7	(注5)
JAL SBIフィンテック株式会社	-	-	-	-	-	
株式会社JALサンライト	47.4	50.0	108.4	113.4	89.2	(注5、7)
株式会社JAL UXエアポート	52.2	100.0	80.7	78.6	99.3	
株式会社オーエフシー	0.0	-	96.0	96.5	54.1	(注7)
株式会社JAL航空みらいラボ	14.3	-	-	-	-	

(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6第2号における育児休業等およ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. 「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。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104.2%(平均勤続年数:男性10.0年、女性6.0年、人数比:男性37.5%、女性62.5%)
- ・運航乗務員正社員の男女賃金差異71.3%(平均勤続年数:男性11.0年、女性10.0年、人数比:男性96.0%、女性4.0%)
- ・客室乗務員正社員の男女賃金差異133.5%(平均勤続年数:男性2.0年、女性6.0年、人数比:男性2.0%、女性98.0%)

<株式会社ZIPAIR Tokyo>

- ・地上社員正社員の男女賃金差異122.3%(平均勤続年数:男性4.8年、女性4.6年、人数比:男性35.1%、女性64.9%)
- ・運航乗務員正社員の男女賃金差異74.4%(平均勤続年数:男性4.1年、女性3.7年、人数比:男性99.4%、女性0.6%)

・客室乗務員正社員の男女賃金差異104.9%（平均勤続年数：男性4.8年、女性3.5年、人数比：男性5.6%、女性94.4%）

また、株式会社ZIPAIR Tokyoにつきましては、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. 部分就労の労働者については、フルタイム労働者の所定労働時間で換算した人員数を基に平均年間賃金を算出しております。
8. 男女賃金差異を縮小するため、ライフイベントとの両立支援や職種ごとの男女構成比の偏りに着目した取り組みを進めることで、誰もが自律的にキャリア実現できる環境を整えてまいります。

## 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312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(2025年4月1日から2026年3月31日まで)の連結財務諸表および事業年度(2025年4月1日から2026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組および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組および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
		(2025年3月31日)	(2026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	7,33	749,030	1,010,185
営業債権及びその他の債権	8,25,33	210,211	254,576
その他の金融資産	9,19,33	3,502	31,216
棚卸資産	10	49,723	60,606
その他の流動資産		82,899	88,961
流動資産合計		1,095,366	1,445,545
非流動資産			
有形固定資産	11,19		
航空機	18	974,253	1,041,696
航空機建設仮勘定		147,534	115,612
その他の有形固定資産		92,226	102,221
有形固定資産合計		1,214,014	1,259,530
のれん及び無形資産	12	94,317	111,731
投資不動産	13	2,998	2,902
持分法で会計処理されている投資	15	24,333	33,532
その他の金融資産	9,18, 19,33	144,056	182,127
繰延税金資産	16	190,312	109,866
退職給付に係る資産	21	15,865	36,393
その他の非流動資産		13,648	17,128
非流動資産合計		1,699,547	1,753,211
資産合計		2,794,913	3,198,757

	注記	前連結会計年度	当連結会計年度
		(2025年3月31日)	(2026年3月31日)
		百万円	百万円
<b>負債及び資本</b>			
<b>負債</b>			
流動負債			
営業債務及びその他の債務	20,33	179,207	208,687
有利子負債	17,18, 19,33	94,562	149,883
その他の金融負債	17,33	63,645	73,523
未払法人所得税		4,960	7,445
契約負債	25	437,927	484,519
引当金	22	1,821	5,045
その他の流動負債		56,180	73,589
流動負債合計		838,306	1,002,693
非流動負債			
有利子負債	17,18, 19,33	801,461	726,034
その他の金融負債	17,33	10,581	13,443
繰延税金負債	16	3,694	3,961
引当金	22	23,046	28,568
退職給付に係る負債	21	92,278	82,321
その他の非流動負債		8,872	6,967
非流動負債合計		939,934	861,297
負債合計		1,778,240	1,863,991
<b>資本</b>			
資本金	23	273,200	273,200
資本剰余金		274,242	270,540
その他の資本性金融商品		-	177,679
利益剰余金		395,719	508,279
自己株式		1,473	21,213
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		35,745	47,713
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分		3,860	31,747
在外営業活動体の外貨換算差額		1,484	1,692
その他の包括利益累計額合計		33,369	81,153
親会社の所有者に帰属する持分合計		975,057	1,289,639
非支配持分		41,615	45,126
資本合計		1,016,673	1,334,765
負債及び資本合計		2,794,913	3,198,757

## 【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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	(自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
		百万円	百万円
売上収益	6,25		
国際線旅客収入		781,882	856,609
国内線旅客収入		574,851	610,946
その他の売上収益		487,362	544,959
売上収益合計		1,844,095	2,012,515
その他の収入	26	17,992	28,856
営業費用	27		
人件費		363,471	398,484
航空燃油費		380,014	395,455
減価償却費、償却費及び減損損失	14	155,907	166,175
その他の営業費用		794,089	873,906
営業費用合計		1,693,483	1,834,022
営業利益		168,605	207,349
持分法による投資損益	15	939	1,645
投資・財務・法人所得税前利益		169,545	208,995
投資から生じる収益・費用	28		
投資収益		5,325	10,086
投資費用		2,417	1,078
財務・法人所得税前利益	6	172,452	218,004
財務収益・費用	29		
財務収益		1,789	6,747
財務費用		15,341	17,497
税引前利益	6	158,900	207,253
法人所得税費用	16	46,264	62,800
当期利益		112,635	144,452
当期利益の帰属			
親会社の所有者		107,038	137,604
非支配持分		5,597	6,847
その他の包括利益	30		
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		8,205	12,300
確定給付制度の再測定	21	19,951	19,307
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	15	108	248
純損益に振り替えられることのない項目合計		11,637	31,856
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	33	14,816	37,604
在外営業活動体の外貨換算差額		544	43
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	15	62	451
純損益に振り替えられる可能性のある項目合計		14,335	38,011
税引後その他の包括利益		2,697	69,868
当期包括利益		109,938	214,321

	注記	前連結会計年度	当連結会計年度
		(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	(自 2025年4月1日 至 2026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		103,727	206,207
非支配持分		6,210	8,113
1株当たり当期利益	31		
基本的1株当たり当期利益(円)		245.09	306.96
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 2024年4月1日 至 2025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
2024年4月1日時点の残高	273,200	273,992	306,879	408	43,171	11,836
当期利益	-	-	107,038	-	-	-
その他の包括利益	-	-	-	-	8,260	15,022
当期包括利益合計	-	-	107,038	-	8,260	15,022
配当金	24	-	37,127	-	-	-
株式に基づく報酬	35	249	-	-	-	-
ヘッジ対象の非金融資産への振替	33	-	-	-	-	674
自己株式の取得	23	-	-	1,065	-	-
支配継続子会社に対する持分変動	-	0	-	-	-	-
利益剰余金への振替	21,33	-	18,929	-	835	-
所有者との取引等合計	-	249	18,198	1,065	835	674
2025年3月31日時点の残高	273,200	274,242	395,719	1,473	35,745	3,860

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			
2024年4月1日時点の残高	1,275	-	56,283	909,947	38,398	948,345
当期利益	-	-	-	107,038	5,597	112,635
その他の包括利益	208	19,764	3,310	3,310	612	2,697
当期包括利益合計	208	19,764	3,310	103,727	6,210	109,938
配当金	24	-	-	37,127	2,608	39,735
株式に基づく報酬	35	-	-	249	-	249
ヘッジ対象の非金融資産への振替	33	-	674	674	383	1,058
自己株式の取得	23	-	-	1,065	-	1,065
支配継続子会社に対する持分変動	-	-	-	0	0	0
利益剰余金への振替	21,33	19,764	18,929	-	-	-
所有者との取引等合計	-	19,764	19,603	38,617	2,992	41,609
2025年3月31日時点の残高	1,484	-	33,369	975,057	41,615	1,016,673

当連結会計年度（自 2025年 4月 1日 至 2026年 3月31日）

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	
	資本金	資本剰余金	その他の資本 性金融商品	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	百万円
2025年 4月 1日時点の残高	273,200	274,242	-	395,719	1,473	35,745	3,860
当期利益	-	-	-	137,604	-	-	-
その他の包括利益	-	-	-	-	-	12,136	37,081
当期包括利益合計	-	-	-	137,604	-	12,136	37,081
その他の資本性金融商品の 発行	23	-	177,679	-	-	-	-
配当金	24	-	-	40,168	-	-	-
その他の資本性金融商品の 所有者に対する分配	23	-	-	4,222	-	-	-
株式に基づく報酬	35	-	13	-	260	-	-
ヘッジ対象の非金融資産へ の振替	33	-	-	-	-	-	1,473
自己株式の取得	23	-	-	-	20,000	-	-
支配継続子会社に対する持 分変動	-	3,688	-	-	-	-	-
利益剰余金への振替	21,33	-	-	19,345	-	169	-
所有者との取引等合計	-	3,702	177,679	25,045	19,739	169	1,473
2026年 3月31日時点の残高	273,200	270,540	177,679	508,279	21,213	47,713	31,747

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			
2025年 4月 1日時点の残高	1,484	-	33,369	975,057	41,615	1,016,673
当期利益	-	-	-	137,604	6,847	144,452
その他の包括利益	208	19,175	68,602	68,602	1,265	69,868
当期包括利益合計	208	19,175	68,602	206,207	8,113	214,321
その他の資本性金融商品の 発行	23	-	-	177,679	-	177,679
配当金	24	-	-	40,168	3,058	43,226
その他の資本性金融商品の 所有者に対する分配	23	-	-	4,222	-	4,222
株式に基づく報酬	35	-	-	247	-	247
ヘッジ対象の非金融資産へ の振替	33	-	1,473	1,473	523	1,996
自己株式の取得	23	-	-	20,000	-	20,000
支配継続子会社に対する持 分変動	-	-	-	3,688	1,021	4,710
利益剰余金への振替	21,33	-	19,345	-	-	-
所有者との取引等合計	-	19,175	20,818	108,373	4,603	103,770
2026年 3月31日時点の残高	1,692	-	81,153	1,289,639	45,126	1,334,765

## 【連結キャッシュ・フロー計算書】

注記	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	158,900	207,253
減価償却費、償却費及び減損損失	155,907	166,175
固定資産除売却損益(は益)	2,143	13,415
退職給付に係る負債の増減額(は減少)	1,856	1,964
受取利息及び受取配当金	6,395	10,400
支払利息	13,183	15,391
為替差損益(は益)	678	2,863
持分法による投資損益(は益)	939	1,645
営業債権及びその他の債権の増減額(は増加)	36,300	35,371
棚卸資産の増減額(は増加)	6,250	10,102
営業債務及びその他の債務の増減額(は減少)	16,694	23,009
契約負債の増減額(は減少)	68,930	46,647
その他	24,859	19,891
小計	383,912	402,604
法人所得税の支払額	2,385	7,725
営業活動によるキャッシュ・フロー	381,527	394,879
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	289,983	202,424
固定資産の売却による収入	9,134	18,522
持分法で会計処理されている投資の取得による支出	-	7,722
その他の金融資産の取得による支出	7,240	2,914
その他の金融資産の売却による収入	20	545
貸付けによる支出	196	474
貸付金の回収による収入	1,177	947
利息の受取額	2,173	4,422
配当金の受取額	3,617	5,750
その他	189	242
投資活動によるキャッシュ・フロー	281,107	183,103
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)	32	1,220
長期借入れによる収入	32	24,500
長期借入金の返済による支出	32	87,206
社債の発行による収入	32	79,537
社債の償還による支出	32	10,000
その他の資本性金融商品の発行による収入	23	-
利息の支払額		11,393
配当金の支払額	24	37,060
非支配持分への配当金の支払額		2,608
その他の資本性金融商品の所有者に対する分配額	23	-
リース負債の返済による支出	32	23,189
非支配持分からの子会社持分取得による支出		0
自己株式の取得による支出		1,065
その他		644
財務活動によるキャッシュ・フロー	64,910	44,625
現金及び現金同等物に係る換算差額	347	4,753
現金及び現金同等物の増減額(は減少)	35,162	261,154
現金及び現金同等物の期首残高	7	713,867
現金及び現金同等物の期末残高	7	749,030
		1,010,185

## 【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、2026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、主にフルサービスキャリア事業、LCC事業およびマイル/金融・コマース事業です。各事業の内容については注記「25. 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」という。）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第1号に掲げる「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312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、2026年6月19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) 機能通貨および表示通貨

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. 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いのみであるキャッシュ・フローが特定の日を生じる。

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いのみであるキャッシュ・フローが特定の日を生じる。

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おりません。

#### 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おりません。

(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カ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およ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およ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およ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 2 - 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。

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。

使用権資産は、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元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。ただし、確定給付制度が積立超過である場合は、確定給付資産の純額は、制度からの返還または制度の将来掛金の減額の形で利用可能な経済的便益の現在価値を資産上限額としております。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每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引しは金融費用として認識しております。

航空機材修繕引当金

航空機材修繕引当金は、当期において発生した航空機材に係る大規模な破損に係る修理の支払いに備えるため、将来発生しうる修理費用の見積額を計上しております。修理費の変動により、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、主に連結会計年度末日より1年以内と見込んでおります。

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および損害賠償請求の支払いに備え、課徴金支払命令の金額または将来発生しうる損失の蓋然性と金額について合理的に見積もることが可能なものについて、認識・測定しております。今後の訴訟の進展や結果により、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、将来の訴訟の動向等により影響を受けます。

#### 環境対策引当金

環境対策引当金は、CORSlA制度におけるCO<sub>2</sub>クレジットの購入義務に備え、将来支払うと見込まれる金額を計上しております。国際航空業界の動向等により、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、主に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。

#### (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「25.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および繰延税金負債に関して、認識およ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、当社グループの経営ビジョンおよび年度計画を基礎としており、経営ビジョンおよび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「25. 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ルは、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。

付与したマイルの内、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、顧客がマイル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、マイル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484,519百万円です。

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1,041,696百万円です。

非金融資産の減損（注記「3.重要性がある会計方針（12）非金融資産の減損」、注記「14.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1,259,530百万円、のれん及び無形資産111,731百万円、投資不動産2,902百万円）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、旅行事業に減損の兆候が見られたものの、回収可能価額が帳簿価額を上回ったため、減損損失の計上は不要と判断しております。また、その他の各事業については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、主に開発計画の変更により現行計画に寄与しなくなったソフトウェアおよび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、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「16.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109,866百万円および3,961百万円です。

(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	2028年3月期	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。

当社グループの報告セグメントの区分は、類似した経済的特徴に基づき事業セグメントを集約し、「フルサービスキャリア事業」、「LCC事業」、「マイル/金融・コマーシャル事業」としています。「フルサービスキャリア事業」、「LCC事業」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を中心とした事業を、「マイル/金融・コマーシャル事業」は会員顧客に対するマイレージサービスを中心とした事業を行っております。

## (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 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

	報告セグメント				その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	連結 (注) 3
	フルサービス キャリア 事業	LCC事業	マイル/金 融・コマー シャル 事業	計				
	百万円	百万円	百万円	百万円				
売上収益								
外部収益	1,396,294	91,895	131,779	1,619,970	224,125	1,844,095	-	1,844,095
セグメント間収益	55,515	12,235	68,575	136,327	28,144	164,472	164,472	-
合計	1,451,810	104,131	200,355	1,756,297	252,270	2,008,567	164,472	1,844,095
財務・法人所得税前 利益	111,148	11,586	38,105	160,841	12,393	173,234	782	172,452
財務収益	-	-	-	-	-	-	-	1,789
財務費用	-	-	-	-	-	-	-	15,341
税引前利益	-	-	-	-	-	-	-	158,900
その他の項目								
受取利息(注) 4	604	196	21	821	28	850	45	804
減価償却費、償却費 及び減損損失	137,401	10,281	4,363	152,046	4,839	156,886	978	155,907
持分法による投資損 益(は損失)	1,636	1,129	-	506	432	939	0	939

(注) 1. その他には、旅行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財務・法人所得税前利益と調整を行っております。

4. その他の項目の受取利息は財務・法人所得税前利益に含まれる受取利息を記載しております。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

	報告セグメント				その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	連結 (注) 3
	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	計				
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
売上収益								
外部収益	1,535,525	101,302	148,210	1,785,038	227,477	2,012,515	-	2,012,515
セグメント間収益	51,939	13,622	74,063	139,625	31,574	171,199	171,199	-
合計	1,587,464	114,924	222,274	1,924,663	259,051	2,183,715	171,199	2,012,515
財務・法人所得税前 利益	145,056	9,601	45,535	200,193	19,176	219,369	1,365	218,004
財務収益	-	-	-	-	-	-	-	6,747
財務費用	-	-	-	-	-	-	-	17,497
税引前利益	-	-	-	-	-	-	-	207,253
その他の項目								
受取利息(注) 4	590	222	82	895	96	992	168	823
減価償却費、償却費 及び減損損失	146,645	10,246	4,927	161,819	5,312	167,131	955	166,175
持分法による投資損 益(は損失)	1,465	387	86	1,164	481	1,645	0	1,645

(注) 1. その他には、旅行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財務・法人所得税前利益と調整を行っております。

4. その他の項目の受取利息は財務・法人所得税前利益に含まれる受取利息を記載しております。

(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 2024年4月1日 至 2025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
924,653	353,072	425,044	141,324	1,844,095

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026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
994,113	369,500	498,820	150,080	2,012,515

(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、カタール

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. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026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)	748,031	1,009,187
短期投資	998	997
合計	749,030	1,010,185

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。

8. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
受取手形及び営業未収入金	192,187	227,200
リース債権	3,275	3,251
その他	14,748	24,124
合計	210,211	254,576

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。

## 9. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026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	88,730	107,883
償却原価で測定する金融資産		
保証金	24,256	28,635
貸付金	5,687	5,304
債券	5,859	5,907
その他	718	1,423
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	3,070	42,189
投資事業有限責任組合への出資	14,881	18,138
リース債権	4,353	3,859
合計	147,558	213,343
流動資産	3,502	31,216
非流動資産	144,056	182,127
合計	147,558	213,343

(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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
市場性あり	44,742	56,610
市場性なし	43,987	51,273
合計	88,730	107,883

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
日本空港ビルデング(株)	18,085	22,681
イオン(株)	12,934	19,500
東日本旅客鉄道(株)	4,876	5,988

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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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
20	35	636	1,026

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 821百万円および142百万円です。

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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)		当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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
-	3,815	42	5,328

10. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
貯蔵品及び原材料	37,328	47,233
商品	12,394	13,372
合計	49,723	60,606

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 481,028百万円および508,104百万円です。

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362百万円および300百万円です。

## 11. 有形固定資産

## 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およ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
2024年4月1日	824,292	134,745	761	32,514	3,374	23,172	1,018,860
取得(注)2	35,251	208,888	-	3,042	12,281	4,368	263,832
減価償却費	98,768	-	-	3,671	-	6,859	109,299
減損損失	22	-	-	9	-	2	34
振替	177,900	177,900	-	2,891	7,328	4,437	-
処分	2,140	-	-	210	959	219	3,528
在外営業活動体の外貨換 算差額	-	-	-	-	-	1	1
その他	523	18,199	-	98	260	5	17,831
2025年3月31日	937,037	147,534	761	34,655	7,106	24,904	1,152,000
取得(注)1・2	22,320	119,821	-	2,403	15,286	7,999	167,832
減価償却費	109,336	-	-	3,915	-	7,723	120,975
減損損失	4	-	-	11	-	17	33
振替	151,726	151,726	-	2,210	11,113	8,903	-
処分	3,627	-	737	201	9	147	4,723
在外営業活動体の外貨換 算差額	-	-	-	-	-	2	2
その他	164	17	-	444	540	377	655
2026年3月31日	997,951	115,612	23	35,585	10,729	33,544	1,193,447

(注)1. 当連結会計年度において圧縮記帳をした、国から受領した空港用特殊車両の取得に係る政府補助金は、94百万円であり、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2,859百万円および2,228百万円です。なお、その際に適用した資産化率はそれぞれ1.94%および2.21%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
2024年4月1日	1,587,651	134,745	761	77,916	3,374	68,391	1,872,839
2025年3月31日	1,783,147	147,534	761	83,394	7,106	72,347	2,094,291
2026年3月31日	1,928,527	115,612	23	86,936	10,729	86,380	2,228,210

## 減価償却累計額および減損損失累計額

	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
2024年4月1日	763,358	-	-	45,402	-	45,218	853,979
2025年3月31日	846,110	-	-	48,738	-	47,442	942,291
2026年3月31日	930,575	-	-	51,351	-	52,836	1,034,763

12. のれん及び無形資産

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
2024年4月1日	3,990	78,479	4,719	87,189
増加	-	33,172	7	33,180
償却費	-	21,855	329	22,185
減損損失	-	44	-	44
処分	-	1,214	0	1,215
在外営業活動体の外貨換算差額	-	0	0	0
その他	-	2,607	0	2,607
2025年3月31日	3,990	85,930	4,396	94,317
増加	-	42,454	12	42,466
償却費	-	21,693	330	22,023
減損損失	-	587	-	587
処分	-	123	0	123
在外営業活動体の外貨換算差額	-	0	0	0
その他	-	2,316	0	2,317
2026年3月31日	3,990	103,664	4,076	111,731

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
2024年4月1日	3,990	249,227	5,449	258,667
2025年3月31日	3,990	268,879	5,456	278,326
2026年3月31日	3,990	292,922	5,463	302,377

償却累計額および減損損失累計額

	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
2024年4月1日	-	170,748	730	171,478
2025年3月31日	-	182,949	1,060	184,009
2026年3月31日	-	189,258	1,387	190,645

(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。

## 13. 投資不動産

## (1) 増減表

投資不動産の取得原価、減価償却累計額およ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 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
期首残高	4,323	3,952
取得	1,696	921
処分	2,068	807
その他	-	39
期末残高	3,952	4,026

## 減価償却累計額および減損損失累計額

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
期首残高	762	953
減価償却費	600	576
処分	409	383
その他	-	22
期末残高	953	1,124

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
帳簿価額	2,998	2,902
公正価値	2,853	2,648

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「33. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
賃貸収益	762	666
賃貸費用	618	527
損益	144	139

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。

14. 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。

当社グループの減損テストにおける資金生成単位は、「フルサービスキャリア事業」、「整備受託事業」、「空港受託事業」、「貨物受託事業」、「マイル/金融事業」、「コマース事業」、「旅行事業」としております。また、上記の各資金生成単位に含まれない関係会社については、個社を減損テストにおける資金生成単位としております。

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減損損失は、主に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 2 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)

報告セグメント	資金生成単位	用途	資産の種類	金額
フルサービス キャリア事業	フルサービス キャリア事業	売却および除却予定資産 または遊休資産	航空機	22
LCC事業	スプリング・ジャ パン株式会社	事業用資産	有形固定資産 無形資産	2 36
マイル/金融・ コマース事業	コマース事業	事業用資産	有形固定資産 無形資産	9 7
合計				78

当連結会計年度に認識した減損損失は、主に開発計画の変更により現行計画に寄与しなくなったソフトウェアに関する計上および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 12 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。

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)

報告セグメント	資金生成単位	用途	資産の種類	金額
フルサービス キャリア事業	フルサービス キャリア事業	売却および除却予定資産 または遊休資産	航空機	4
マイル/金融・ コマース事業	マイル/金融事業	事業用資産	無形資産	573
	コマース事業	事業用資産	有形固定資産 無形資産	28 13
その他		事業用資産	無形資産	1
合計				621

(2) のれんの減損テスト

非金融資産の減損に関し、のれんを配分した報告セグメント、資金生成単位および帳簿価額については次のとおりです。

(単位：百万円)

報告セグメント	資金生成単位	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
LCC事業	スプリング・ジャパン株式会社	505	505
マイル/金融・ コマース事業	コマース事業	3,484	3,484
合計		3,990	3,990

のれん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。

15. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
帳簿価額合計	19,279	27,807

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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
当期利益に対する持分取込額	223	1,034
その他の包括利益に対する持分取込額	108	486
当期包括利益に対する持分取込額	115	1,521

(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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
帳簿価額合計	5,054	5,724

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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
当期利益に対する持分取込額	716	611
その他の包括利益に対する持分取込額	62	213
当期包括利益に対する持分取込額	653	824

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。

## 16. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

	2024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	その他	2025年 3月31日
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
<b>繰延税金資産</b>						
退職給付に係る負債	35,938	203	7,919			28,222
リース負債	20,146	2,047				18,099
長期借入金	11,991	1,348				13,339
契約負債	5,509	194				5,315
減価償却損金算入限度超 過額	5,197	1,800				6,997
未実現利益	3,334	108				3,442
機材関連繰延負債	2,430	74				2,505
減損損失	2,309	27				2,282
資産除去債務	4,764	1,205				3,558
未払賞与	1,965	4,405				6,371
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	156		2,559			2,715
繰越欠損金	195,967	43,108				152,858
その他	6,348	217			1	6,564
合計	296,058	38,423	5,359	-	1	252,273
<b>繰延税金負債</b>						
航空機(注)1	20,418	3,510				23,929
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	19,650		2,681			16,968
使用権資産(注)2	8,453	1,270				7,183
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	5,206		3,783	461		961
退職給付に係る資産	4,100	457	844			5,402
資産除去債務	2,001	1,497				503
その他	10,332	373				10,706
合計	70,163	1,574	5,620	461	-	65,656

(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。

当連結会計年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

	2025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	その他	2026年 3月31日
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
<b>繰延税金資産</b>						
退職給付に係る負債	28,222	4,468	7,399			25,292
リース負債	18,099	2,022				20,122
長期借入金	13,339	2,747				16,087
契約負債	5,315	182				5,133
減価償却損金算入限度超 過額	6,997	626				6,371
未実現利益	3,442	1,057				4,500
機材関連繰延負債	2,505	600				1,905
減損損失	2,282					2,282
資産除去債務	3,558	2,278				5,837
未払賞与	6,371	4,233				10,604
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	2,715		2,715			-
繰越欠損金	152,858	54,825				98,033
その他	6,564	155			146	6,555
合計	252,273	39,581	10,114	-	146	202,724
<b>繰延税金負債</b>						
航空機（注）1	23,929	6,179				30,108
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	16,968		5,563			22,532
使用権資産（注）2	7,183	731				6,451
キャッシュ・フロー・ ヘッジの有効部分	961		13,945	864		14,041
退職給付に係る資産	5,402	5,081	1,411			11,895
資産除去債務	503	1				501
その他	10,706	582				11,289
合計	65,656	11,109	20,919	864	-	96,820

（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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
税務上の繰越欠損金	21,718	20,145
将来減算一時差異	17,199	20,928
合計	38,918	41,073

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
1年目	1,220	1,650
2年目	1,650	834
3年目	834	2,134
4年目	2,137	907
5年目以降	15,874	14,617
合計	21,718	20,145

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、198,007百万円および216,977百万円です。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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
当期税金費用	6,267	12,109
繰延税金費用	39,997	50,690
合計	46,264	62,800
資本に直接計上された法人所得税	-	2,315
合計	-	2,315

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、当連結会計年度の繰延税金費用が147百万円減少しております。

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1,213百万円および55百万円であり、これらは繰延税金費用に含めております。

繰延税金費用には、繰延税金資産の評価減又は以前に計上した評価減の戻入(繰延税金資産の回収可能性の評価)により生じた費用の額が含まれております。これに伴う繰延税金費用は、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3,648百万円および426百万円増加しています。

当社が所在する日本では、令和5年度税制改正によりBEPSのグローバル・ミニマム課税ルールのうち所得合算ルール(IIR)が導入されており、子会社等の税負担が最低税率(15%)に至るまで、当社に対して追加で上乗せ課税が適用されております。

当社グループは、制度対象となる構成企業の直近の国別報告書、税務申告書および財務諸表に基づきグローバル・ミニマム課税制度適用に伴う潜在的な影響を評価した結果、当社グループが事業活動を行っている法域のほとんどで移行期セーフ・ハーバー救済措置が適用されており、移行期セーフ・ハーバー救済措置が適用されない法域についても第2の柱の実効税率が15%を上回っているため、当社グループは第2の柱の法人所得税に対する重要な影響はありません。

なお、当社グループは、第2の柱の法人所得税に係る繰延税金資産および負債について、IAS第12号「法人所得税」が要求する一時的な例外規定を適用しており、認識および開示を行っておりません。

当社グループは、主に法人税、住民税及び事業税を課されており、これらを基礎として計算した法定実効税率は、前連結会計年度および当連結会計年度においてともに29.9%です。

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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	%	%
法定実効税率	29.9	29.9
未認識の繰延税金資産の増減	2.0	1.1
持分法による投資損益	0.2	0.2
受取配当金等の一時差異に該当しない項目	0.2	0.3
税率変更による期末繰延税金資産の修正	2.7	-
その他	0.3	0.2
税効果会計適用後の平均実際負担税率	29.1	30.3

17. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)	平均利率 (注) 1	返済期限
	百万円	百万円	%	
<b>流動</b>				
短期借入金	1,188	14,106	1.2	-
コマーシャル・ペーパー	3,295	9,968	1.5	-
1年内返済予定の				
長期借入金	66,232	53,365	1.2	-
1年内償還予定の				
社債(注) 3	1,770	49,974	-	-
1年内返済予定の				
リース負債	22,073	22,466	1.2	-
割賦未払金	3	1	2.9	-
<b>非流動</b>				
長期借入金(注) 2	417,546	390,782	2.6	2027年4月～ 2057年11月
社債(注) 3	338,576	288,911	-	2028年9月～ 2058年10月
リース負債	45,334	46,338	1.2	2027年4月～ 2036年3月
長期割賦未払金	3	1	2.8	2034年4月
合計	896,024	875,918	-	-
流動負債	94,562	149,883	-	-
非流動負債	801,461	726,034	-	-
合計	896,024	875,918	-	-

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026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	10,000	10,000 (10,000)	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	10,000	10,000	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	10,000	10,000	0.960	無	2038年 9月21日
日本航空(株)	第7回無担保社債	2019年12月16日	10,000	10,000	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	10,000	10,000	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	30,000	30,000 (30,000)	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	10,000	10,000 (10,000)	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	20,000	20,000	1.200	無	2033年 6月17日
日本航空(株)	第13回無担保社債	2024年5月23日	65,000	65,000	1.634	無	2034年 5月23日
日本航空(株)	第14回無担保社債	2024年5月23日	15,000	15,000	2.278	無	2039年 5月23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	150,000	150,000	1.600	無	2058年 10月11日
合計			340,000 ( - )	340,000 (50,000)			

(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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
償却原価で測定する金融負債		
長期固定資産未払金	-	5,995
預り金	65,482	80,055
その他	120	90
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)	8,624	825
合計	74,226	86,967
流動負債	63,645	73,523
非流動負債	10,581	13,443
合計	74,226	86,967

(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。

## 18. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
航空機	353,013	298,940
その他	8,682	9,125
合計	361,696	308,065

担保付き債務は次のとおりです。

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
1年内返済予定の長期借入金	55,635	41,787
長期借入金	140,002	99,010
合計	195,638	140,797

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

## 19. 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(2025年3月31日)	37,216	16,700	8,097	62,014
当連結会計年度(2026年3月31日)	43,744	15,664	6,674	66,082

(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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	11,453	9,703
建物を原資産とするもの	7,134	7,438
その他を原資産とするもの	2,800	3,024
使用権資産の減価償却費合計	21,389	20,167
リース負債に係る支払利息	672	740
短期リースに係る費用	7,144	9,243
リースに係るキャッシュ・アウト・フロー	33,751	35,785
使用権資産の増加額	13,111	25,132

(注) セール・アンド・リースバック取引から生じた利得又は損失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(2025年3月31日)	67,407	68,807	22,571	39,712	6,523
当連結会計年度(2026年3月31日)	68,804	70,416	23,324	41,552	5,539

(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おります。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89百万円および91百万円です。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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
1年以内	1,904	2,053
1年超2年以内	1,032	913
2年超3年以内	914	854
3年超4年以内	724	722
4年超5年以内	592	1,023
5年超	2,889	1,907
合計	8,058	7,473
未獲得金融収益	429	362
正味リース投資未回収額	7,629	7,111

20. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
営業未払金	168,104	190,259
その他	11,103	18,427
合計	179,207	208,687

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。

## 21. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026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	312,085	276,621
制度資産の公正価値	324,331	317,036
小計	12,245	40,415
資産上限額の影響	-	4,287
非積立型の確定給付制度債務の現在価値	88,658	82,054
確定給付負債および資産の純額	76,412	45,927
連結財政状態計算書上の金額		
退職給付に係る負債	92,278	82,321
退職給付に係る資産	15,865	36,393
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	76,412	45,927

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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	443,105	400,743
当期勤務費用	12,805	11,378
利息費用	4,733	7,045
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	24,223	21,808
実績の修正により生じた数理計算上の差異	4,559	6,471
給付支払額	30,803	31,325
その他	314	885
確定給付制度債務の現在価値の期末残高	400,743	358,676

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10.0年および9.3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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	334,824	324,331
利息収益	3,935	5,751
再測定		
制度資産に係る収益(利息収益を除く)	68	4,125
事業主からの拠出金	7,033	7,740
従業員からの拠出金	676	683
給付支払額	22,551	23,110
その他	481	2,483
制度資産の公正価値の期末残高	324,331	317,036

当社グループは、翌連結会計年度(2027年3月期)に7,192百万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 (2025年3月31日)			当連結会計年度 (2026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	1,960	-	1,960	8,375	-	8,375
資本性金融商品						
国内株式	2,946	-	2,946	2,770	-	2,770
外国株式	14,735	-	14,735	11,874	-	11,874
負債性金融商品						
国内債券	13,280	-	13,280	7,130	-	7,130
外国債券	27,996	-	27,996	21,921	-	21,921
生保一般勘定	-	240,810	240,810	-	239,128	239,128
その他	-	22,600	22,600	-	25,835	25,835
合計	60,919	263,411	324,331	52,072	264,963	317,036

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い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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	%	%
割引率(加重平均値)	主として1.8	主として2.6

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
割引率が0.1%上昇した場合	3,767	3,101
割引率が0.1%低下した場合	3,810	3,135

(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2,466百万円および当連結会計年度2,549百万円です。

22. 引当金

引当金の内訳および増減は次のとおりです。

	航空機材 修繕引当金	資産除去 債務	独禁法関連 引当金	環境対策 引当金	合計
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2025年4月1日	-	18,289	4,284	2,294	24,868
期中増加額	3,296	8,703	749	3,727	16,475
割引計算の期間利息費用	-	59	-	-	59
期中減少額(目的使用)	-	1,781	3,403	683	5,868
期中減少額(戻入)	-	1,035	887	-	1,922
2026年3月31日	3,296	24,235	742	5,338	33,613

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
流動負債	1,821	5,045
非流動負債	23,046	28,568
合計	24,868	33,613

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。

23. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	-
第2種優先株式	12,500	-
第3種優先株式	12,500	-
第4種優先株式	12,500	-
第1回社債型種類株式	-	50,000
第2回社債型種類株式	-	50,000
第3回社債型種類株式	-	50,000
第4回社債型種類株式	-	50,000
第5回社債型種類株式	-	50,000
第6回社債型種類株式	-	50,000
計(上限)	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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	株数(千株)	株数(千株)
当社保有の自己株式	586	7,315
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及び目的

(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) その他の資本性金融商品

当社は、2025年4月16日に、公募永久劣後債(清算型倒産手続時劣後特約付)(以下、「本永久劣後債」)を発行しました。

本永久劣後債は、償還期限の定めがなく利息の任意繰延が可能であるという特徴に鑑み、IFRS上資本性金融商品に分類されます。

この発行により、連結財政状態計算書の資本において「その他の資本性金融商品」が177,679百万円(取引コスト1,220百万円控除後)増加しています。またそれによる収入は、連結キャッシュ・フロー計算書における財務活動によるキャッシュ・フローの「その他の資本性金融商品の発行による収入」に177,160百万円を計上しております。

本永久劣後債の利払日である2025年10月16日において利息の支払いが完了しており、また、当連結会計年度末日後の利払日である2026年4月16日における利息の支払いが当連結会計年度中に確定しております。その結果、「その他の資本性金融商品の所有者に対する分配」として、連結持分変動計算書において「利益剰余金」が4,222百万円減少しております。

本永久劣後債の概要は次のとおりです。

社債の名称	第1回払繰延条項・任意償還条項付無担保永久社債（清算型倒産手続時劣後特約付）	第2回払繰延条項・任意償還条項付無担保永久社債（清算型倒産手続時劣後特約付）
社債総額	150,000百万円	28,900百万円
利率	年3.218% 2025年4月16日の翌日から2030年4月16日までは固定利率、2030年4月16日の翌日以降は変動利率（2030年4月16日の翌日に金利のステップアップが発生）	年4.124% 2025年4月16日の翌日から2035年4月16日までは固定利率、2035年4月16日の翌日以降は変動利率（2035年4月16日の翌日に金利のステップアップが発生）
払込期日	2025年4月16日	
償還期日	期限の定めなし ただし、2030年4月16日以降の各利払日において、本永久劣後債の全部（一部は不可）の任意償還が可能	期限の定めなし ただし、2035年4月16日以降の各利払日において、本永久劣後債の全部（一部は不可）の任意償還が可能
劣後特約等	本永久劣後債は、清算手続、破産手続または日本法によらない外国における清算手続、破産手続または清算手続もしくは破産手続に相当する手続において劣後性を有する 本永久劣後債に係る契約の各条項は、いかなる意味においても上位債務の債権者に対して不利益を及ぼす内容に変更することは認められていない 当社の裁量により、本永久劣後債の利息の全部または一部の支払いの繰り延べが可能	

（5）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。

24. 配当金

前連結会計年度(自 2024年4月1日 至 2025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
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
2024年11月1日 取締役会	普通株式	利益剰余金	17,462	40.00	2024年9月30日	2024年12月5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
2025年6月24日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	20,081	46.00	2025年3月31日	2025年6月25日

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026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
2025年6月24日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	20,081	46.00	2025年3月31日	2025年6月25日
2025年10月30日 取締役会	普通株式	利益剰余金	20,086	46.00	2025年9月30日	2025年12月10日

(2) 配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

2026年6月23日開催の定時株主総会の議案として、次のとおり付議する予定です。

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
2026年6月23日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	21,491	50.0	2026年3月31日	2026年6月24日

25. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

	報告セグメント						内部取引 調整	合計
	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	その他	計			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円		
国際線								
旅客収入	696,529	85,517	-	-	782,047	-	-	
貨物郵便収入	131,621	-	-	-	131,621	-	-	
手荷物収入	1,675	-	-	-	1,675	-	-	
小計	829,826	85,517	-	-	915,344	-	-	
国内線								
旅客収入	571,665	3,347	-	-	575,012	-	-	
貨物郵便収入	31,462	-	-	-	31,462	-	-	
手荷物収入	478	-	-	-	478	-	-	
小計	603,605	3,347	-	-	606,953	-	-	
国際線・国内線合計	1,433,432	88,865	-	-	1,522,297	-	-	
マイル/金融・ コマー ス収入	-	-	200,355	-	200,355	-	-	
旅行収入	-	-	-	116,162	116,162	-	-	
その他	18,378	15,265	-	136,107	169,751	-	-	
合計	1,451,810	104,131	200,355	252,270	2,008,567	164,472	1,844,095	
顧客との契約から 認識した収益							1,840,632	
その他の源泉から 認識した収益							3,463	

(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 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

	報告セグメント						
	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	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	百万円	百万円
国際線							
旅客収入	760,079	96,572	-	-	856,652	-	-
貨物郵便収入	156,277	-	-	-	156,277	-	-
手荷物収入	1,690	-	-	-	1,690	-	-
小計	918,047	96,572	-	-	1,014,620	-	-
国内線							
旅客収入	609,185	1,915	-	-	611,100	-	-
貨物郵便収入	33,458	-	-	-	33,458	-	-
手荷物収入	481	-	-	-	481	-	-
小計	643,124	1,915	-	-	645,040	-	-
国際線・国内線合計	1,561,172	98,488	-	-	1,659,660	-	-
マイル/金融・ コマース収入	-	-	222,274	-	222,274	-	-
旅行収入	-	-	-	108,904	108,904	-	-
その他	26,292	16,436	-	150,146	192,875	-	-
合計	1,587,464	114,924	222,274	259,051	2,183,715	171,199	2,012,515
顧客との契約から 認識した収益							2,009,078
その他の源泉から 認識した収益							3,436

(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「フルサービスキャリア事業」、「LCC事業」、会員顧客に対するマイレージサービスを中心とした「マイル/金融・コマース事業」、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、約束され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ルは、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。付与したマイル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、マイルの利用に従い収益を認識しております。

#### フルサービスキャリア事業・LCC事業

フルサービスキャリア事業・LCC事業においては、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。

#### マイル/金融・コマース事業

マイル/金融・コマース事業においては、JALマイレージバンク会員顧客に対する当社グループおよび提携他社による特典サービスの提供や、クレジットカード関連サービスの提供、卸売および小売等を通じた商品の販売等を行っております。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。

#### マイル/金融・コマース収入

マイルに係る特典サービスの提供から得られる収入や、クレジットカード関連サービスの提供から得られる収入、商品の販売から得られる収入が含まれております。マイルに係る特典サービスの提供から得られる収入において、当社グループは会員顧客に対して付与されたマイルと引き換えに当社グループまたは提携他社による特典サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務は特典サービスの提供の完了をもって充足されます。取引の対価となる金銭等の受領時期はマイルを付与するサービスによって異なります。当社グループの航空輸送サービスの利用に応じて付与されるマイルに係る対価の受領時期は主に当該航空輸送サービスの利用前の一定時点であり、提携他社によるサービスの利用に応じて付与されたマイルに係る対価は主に当該サービスの利用後の一定時点に受領しております。クレジットカード関連サービスの提供から得られる収入において、当社グループは主に顧客であるカード会員に対して決済サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務はカード会員との契約に基づく会費の期間に応じて充足され、取引の対価は、通常、履行義務充足前の一定時点に前もって受領しております。また、商品の販売から得られる収入において、当社グループは、店舗およびeコマースにおいて、主に衣料品、雑貨、食品等の商品の販売を行っており、顧客に対して当該商品の引渡を行う義務を負っております。当該履行義務は商品の引渡の完了や顧客による検収の完了をもって充足され、取引の対価は、通常、履行義務の充足以後の一定時点に受領しております。なお、これらの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。

#### その他

その他においては、航空輸送を利用した旅行の自社による企画販売や外国航空会社便のグランドハンドリングサービスの受託等を行っております。旅行の企画販売に係る収益は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、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。また、外国航空会社便のグランドハンドリングサービスに係る収益は主にサービスの提供完了時点で認識しており、取引の対価は、通常、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 (2024年4月1日)	前連結会計年度末 (2025年3月31日)	当連結会計年度末 (2026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	155,051	192,187	227,200
契約負債	368,916	437,927	484,519

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ル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69,010百万円増加し、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46,592百万円増加し、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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	267,615	324,250

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026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	437,927	484,519

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ル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。

26. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
固定資産処分益	5,317	15,675
補助金収入(注)	6,066	7,453
受取補償金	322	1,766
リース解約および資産除去債務戻入益	3,690	-
その他	2,596	3,960
合計	17,992	28,856

(注) 補助金収入は主として、国内線運航補助金が含まれております。

27. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
人件費	363,471	398,484
航空燃油費	380,014	395,455
減価償却費、償却費及び減損損失(注)1	155,907	166,175
運航施設利用費	88,043	95,296
旅行原価	52,281	48,789
整備費	147,207	171,781
貨客サービス費	57,059	63,209
航空販売手数料	31,331	33,292
その他(注)2	418,166	461,536
合計	1,693,483	1,834,022

(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78百万円および621百万円です。

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1,843百万円および2,067百万円含まれております。

28. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
受取利息		
リース債権	73	68
償却原価で測定する金融資産		
貸付金・債券等	730	755
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	3,815	5,371
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	541	3,716
その他	162	175
合計	5,325	10,086

投資費用の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
その他の金融資産評価損		
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	2,041	305
償却原価で測定する金融資産		
貸付金・債券等	375	374
その他	-	398
合計	2,417	1,078

29. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	1,754	4,184
その他	20	20
為替差益	-	2,530
その他	14	11
合計	1,789	6,747

財務費用の内訳は次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
支払利息		
リース負債	672	740
償却原価で測定する金融負債		
借入金・社債等	12,510	14,650
支払手数料等	872	755
為替差損	416	-
その他	868	1,350
合計	15,341	17,497

30. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	10,897	17,640
税効果額	2,691	5,340
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	8,205	12,300
確定給付制度の再測定		
当期発生額	28,714	28,117
税効果額	8,763	8,810
確定給付制度の再測定	19,951	19,307
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	108	248
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	108	248
純損益に振り替えられることのない項目合計	11,637	31,856
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	11,801	48,069
組替調整額	9,358	6,195
税効果調整前	21,159	54,265
税効果額	6,342	16,660
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	14,816	37,604
在外営業活動体の外貨換算差額		
当期発生額	544	43
組替調整額	-	-
税効果調整前	544	43
税効果額	-	-
在外営業活動体の外貨換算差額	544	43
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	62	451
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	62	451
純損益に振り替えられる可能性のある項目合計	14,335	38,011
その他の包括利益合計	2,697	69,868

31. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
親会社の所有者に帰属する当期利益(百万円)	107,038	137,604
親会社の普通株主に帰属しない当期利益(百万円)(注1)	-	4,222
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)	107,038	133,382
期中平均普通株式数(千株)	436,730	434,528
基本的1株当たり当期利益(円)	245.09	306.96

(注1) 親会社の普通株主に帰属しない金額は日本航空株式会社が発行したその他の資本性金融商品の所有者の持分相当額です。

(注2) 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。

32. キャッシュ・フロー情報

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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)

	2024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			2025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	1,264	75	-	-	-	1,188
コマーシャル・ペーパー	1,999	1,296	-	-	-	3,295
長期借入金	540,878	59,706	-	-	2,607	483,778
社債	268,724	69,537	-	-	2,084	340,347
リース負債	74,419	23,189	287	17,324	859	67,407
割賦未払金	8	3	0	-	2	7
合計	887,294	12,141	287	17,324	3,834	896,024

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)

	2025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			2026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	1,188	12,918	-	-	-	14,106
コマーシャル・ペーパー	3,295	6,672	-	-	-	9,968
長期借入金	483,778	41,182	-	-	1,552	444,148
社債	340,347	-	-	-	1,460	338,886
リース負債	67,407	22,868	2,036	22,719	490	68,804
割賦未払金	7	3	0	-	-	3
合計	896,024	44,462	2,036	22,719	399	875,918

## 33. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
自己資本比率(%)	34.9	40.3
	前連結会計年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
ROIC(%)	8.1	9.5
ROE(%)	11.4	12.2
EPS(円)	245.09	306.96

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（2025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		210,569	-
区分2		610	-
区分3		5,589	13,195
	合計	216,769	13,195

当連結会計年度（2026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		254,901	-
区分2		612	-
区分3		5,432	13,672
	合計	260,946	13,672

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
JALUX AMERICAS, Inc.	702	-
日本エアポートデリカ株式会社	62	18
従業員等ローン	194	216

(リース負債に対する保証)

	前連結会計年度 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026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	1,449	533

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
長期預り金	6,933	7,156

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
2024年4月1日	6,551	4,322
増加	89	460
減少	82	143
2025年3月31日	6,558	4,639
増加	9	530
減少	197	117
2026年3月31日	6,369	5,052

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い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(2025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	340,347	517,522	4,568	89,709	423,244
長期借入金	483,778	787,465	75,309	189,626	522,530
長期預り金	6,933	6,933	-	-	6,933

当連結会計年度(2026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	338,886	533,744	54,423	43,410	435,910
長期借入金	444,148	770,914	64,928	180,410	525,574
長期固定資産未払金	5,995	5,995	-	5,995	-
長期預り金	7,156	7,156	-	-	7,156

(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（2025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	8,624	8,624	5,097	3,527	-

当連結会計年度（2026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	825	825	624	201	-

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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
コミットメントライン総額	157,000	157,000
借入実行残高	-	-
差引額	157,000	157,000

(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軽減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（2025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	44,977	132	147	677	その他の金融資産/負債	149.2円/米ドル 159.7円/ユーロ 等
買建通貨オプション取引	162,651	73,737				
売建通貨オプション取引	133,915	59,602	2,459	519	その他の金融資産/負債	100円～163.5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	169,905	76,980	463	7,427	その他の金融資産/負債	73.0米ドル/バレル

当連結会計年度（2026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	69,376	0	2,249	549	その他の金融資産/負債	151.6円/米ドル 177.8円/ユーロ 等
買建通貨オプション取引	156,836	68,074				
売建通貨オプション取引	140,235	63,124	8,501	-	その他の金融資産	103.5円～163.5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	158,796	68,438	31,438	275	その他の金融資産/負債	62.1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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
為替リスク	1,409	7,266
燃油価格変動リスク	5,270	24,480

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 2024年4月1日 至 2025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	715	42	1,058	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	1,585	5,159	-	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	10,554	1,446	-	航空燃油費

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026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	4,028	629	1,996	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	6,522	1,831	-	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	22,742	6,771	-	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(2025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	3,070	8,624
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	1,225	1,225
純額によるエクスポージャー	1,844	7,399

当連結会計年度(2026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	42,189	825
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	825	825
純額によるエクスポージャー	41,364	-

(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 (2025年3月31日)		当連結会計年度 (2026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	338,576	324,736	288,911	266,782
長期借入金	417,546	421,766	390,782	393,176
合計	756,123	746,503	679,694	659,958

(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(2025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	44,742	-	43,987	88,730
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	-	-	14,881	14,881
ヘッジに指定されたデリバティブ資産	-	3,070	-	3,070
合計	44,742	3,070	58,869	106,682
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	-	8,624	-	8,624
合計	-	8,624	-	8,624

当連結会計年度（2026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	56,610	-	51,273	107,883
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	-	-	18,138	18,138
ヘッジに指定されたデリバティブ資産	-	42,189	-	42,189
合計	56,610	42,189	69,412	168,212
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	-	825	-	825
合計	-	825	-	825

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1.2倍～1.6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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
期首残高	56,361	58,869
利得および損失		
純損益(注)1	1,498	3,402
その他の包括利益(注)2	632	5,321
購入等による増加	3,424	2,664
売却等による減少	50	845
期末残高	58,869	69,412
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	1,498	3,402

- (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。

34. 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。

35. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026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	243,468	345,903
付与	102,435	109,914
増加その他	-	-
交付および支給	-	125,266
減少その他	-	12,245
期末残高	345,903	318,306
加重平均公正価値(円)	2,556.5	2,559.5

(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249百万円および255百万円です。

36. 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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)  
 重要な取引はありません。

当連結会計年度(自 2025年4月1日 至 2026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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当連結会計年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
	百万円	百万円
短期従業員給付	459	485
株式に基づく報酬	79	79
計	538	565

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。

37. 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 (2025年3月31日)	当連結会計年度 (2026年3月31日)
	百万円	百万円
航空機	2,785,734	2,893,611
その他の有形固定資産	372	362
無形資産	2,358	5,774
合計	2,788,465	2,899,748

## 38. 後発事象

社債型種類株式の発行ならびに資本金および資本準備金の額の減少

当社は、2026年4月30日開催の取締役会（以下「本取締役会」といいます。）において、第1回社債型種類株式（以下「本社債型種類株式」といいます。）を発行すること（以下「本募集」といいます。）を決議し、同年6月3日に発行しております。

また、当社は本取締役会において、本募集による本社債型種類株式の発行に係る払込期日を効力発生日として、本社債型種類株式の発行により増加する資本金および資本準備金の額と同額の資本金および資本準備金の額の減少を行うことを決議し、同年6月3日を効力発生日として実行しております。

## 1. 本社債型種類株式の発行

(1) 募集株式の種類および数	日本航空株式会社第1回社債型種類株式 20,000,000株
(2) 発行価格（募集価格）	1株につき10,000円
(3) 払込金額の総額	195,000百万円（1株につき9,750円）
(4) 増加する資本金および資本準備金の額	増加する資本金の額 97,500百万円（1株につき4,875円） 増加する資本準備金の額 97,500百万円（1株につき4,875円）
(5) 募集方法	国内における一般募集とし、野村證券株式会社、大和証券株式会社および三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社に全株式を買取引受けさせる。
(6) 払込期日	2026年6月3日
(7) 優先配当金	優先配当金は、本社債型種類株式1株当たりの発行価格相当額に以下の配当率を乗じて算出する。ただし、発行初年度の配当は払込期日からの日割計算による。 2032年3月31日以前に終了する各事業年度に基準日が属する場合：年4.000% 2032年4月1日以降に終了する各事業年度に基準日が属する場合：各基準日が属する事業年度につき、その直前事業年度の末日の2営業日前の日（年率基準日）における1年国債金利に6.981%を加えた率 なお、ある事業年度に係る剰余金の配当が上記優先配当金の額に達しないときは翌事業年度以降に累積するが、上記優先配当金の額および未払の累積した優先配当金の額の合計額を超えて剰余金の配当は行わない。
(8) 資金の用途	エアバスA350型機やボーイング737-8型機などの最新鋭機材の購入に係る設備投資資金の一部に充当する予定。

## 2. 資本金および資本準備金の額の減少

## (1) 目的および理由

当社は、上記「1. 本社債型種類株式の発行」に記載の通り、本募集を2026年4月30日付で決議しておりますが、これを踏まえ、今後の機動的かつ柔軟な資本政策を可能とするため、本募集による本社債型種類株式の発行に係る払込みが行われることを条件として、当該発行に係る払込期日と同日付にて、当該発行により増加する資本金および資本準備金の額と同額の資本金および資本準備金の額の減少を行い、それぞれの全額を「その他資本剰余金」に振り替えること（以下「本資本金等の額の減少」といいます。）を決議し、同年6月3日付にて実行しております。

## (2) 本資本金等の額の減少の内容

減少すべき資本金の額 97,500百万円

減少すべき資本準備金の額 97,500百万円

資本金および資本準備金の額の減少の方法

会社法第447条第1項および第3項ならびに会社法第448条第1項および第3項の規定に基づき資本金および資本準備金の額の減少を上記の通り行った上で、それぞれの全額を「その他資本剰余金」に振り替えています。

(3) 本資本金等の額の減少の日程

取締役会決議	2026年4月30日
債権者異議申述公告	2026年5月1日
債権者異議申述最終期日	2026年6月1日
効力発生日	2026年6月3日

ライフネット生命保険株式会社との資本業務提携契約の締結ならびに株式の取得

当社は、2026年4月30日付の取締役会において、ライフネット生命保険株式会社（以下「ライフネット生命」といいます。）との間で資本業務提携（以下「本資本業務提携」といいます。）を行うことを決議し、同社との間で本資本業務提携に関する契約（以下「本資本業務提携契約」といいます。）を締結しました。

また、本資本業務提携を行うため、当社は、auフィナンシャルホールディングス株式会社（以下「auFH」といいます。）との間で、2026年4月30日付で株式譲渡契約を締結しており、2026年6月18日に、auFHが保有する全てのライフネット生命の普通株式14,726,100株を取得（以下「本株式取得」といいます。）しております。

1. 業務提携の内容

本資本業務提携において、当社およびライフネット生命は、「当社のブランド力、顧客基盤、マイル等のアセットを活用した保険商品の開発に向けた検討・協議等」および「当社グループによるライフネット生命の保険商品の販売体制の構築」に取り組むこととしています。

当社のブランド力、顧客基盤、マイル等のアセットを活用した保険商品の開発に向けた検討・協議等

マイル等の当社のアセットを活用した保険商品の共同開発・販売および当社グループ向け団体保険の共同開発の実現に向けて、検討・協議等を行います。

当社グループによるライフネット生命の保険商品の販売体制の構築

当社グループが募集代理店となり、当社のブランド力と顧客基盤を活用して、ライフネット生命の保険商品を販売する体制を構築します。

2. 資本提携の内容

当社は、2026年4月30日付で、auFHとの間で、本株式取得を行うため、当社においてauFHが保有するライフネット生命の普通株式14,726,100株（持株比率：18.32%）を譲り受ける旨の株式譲渡契約を締結しており、2026年6月18日に取得を完了しております。

3. 本株式取得の概要

(1) 取得価格	1株あたり2,000円
(2) 取得株式数	14,726,100株
(3) 取得価額の総額	29,452百万円

4. 今後の業績に与える影響

本株式取得による2027年3月期の連結業績への影響は、現在精査中です。

(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 連結累計期間	中間連結会計期間	第3四半期 連結累計期間	当連結会計年度
売上収益 (百万円)	471,083	983,920	1,513,758	2,012,515
税引前中間(四半期)(当期)利益 (百万円)	40,861	102,789	170,372	207,253
親会社の所有者に帰属する中間 (四半期)(当期)利益 (百万円)	27,081	67,647	113,742	137,604
基本的1株当たり中間(四半期) (当期)利益 (円)	60.04	150.11	254.08	306.96

(会計期間)	第1四半期 連結会計期間	第2四半期 連結会計期間	第3四半期 連結会計期間	第4四半期 連結会計期間
基本的1株当たり四半期利益 (円)	60.04	90.07	103.98	52.56

(注) 第1四半期および第3四半期連結累計期間に係る財務情報に対するレビュー：有(任意)

## 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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
<b>資産の部</b>		
<b>流動資産</b>		
現金及び預金	704,974	964,307
営業未収入金	2 184,888	2 212,490
貯蔵品	34,677	44,440
前払費用	16,634	18,173
その他	2 84,812	2 117,961
貸倒引当金	29,474	29,949
流動資産合計	996,513	1,327,423
<b>固定資産</b>		
<b>有形固定資産</b>		
建物	29,702	30,050
構築物	215	291
機械及び装置	9,600	10,228
航空機	1 841,720	1 882,243
車両運搬具	4,410	9,136
工具、器具及び備品	9,696	10,069
土地	747	10
建設仮勘定	149,918	119,918
有形固定資産合計	1,046,011	1,061,950
<b>無形固定資産</b>		
ソフトウェア	85,023	101,354
その他	6	17
無形固定資産合計	85,030	101,371
<b>投資その他の資産</b>		
投資有価証券	1 62,533	1 77,973
関係会社株式	1 76,392	1 84,491
関係会社社債	1 5,185	1 5,185
その他の関係会社有価証券	8,763	8,908
長期貸付金	1, 2 12,894	1, 2 14,154
長期前払費用	8,170	7,735
前払年金費用	3,745	4,287
繰延税金資産	170,332	105,589
その他	2 21,719	2 34,283
貸倒引当金	1,359	801
投資その他の資産合計	368,377	341,807
<b>固定資産合計</b>	1,499,419	1,505,129
<b>資産合計</b>	2,495,932	2,832,553

(単位：百万円)

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
<b>負債の部</b>		
<b>流動負債</b>		
営業未払金	2 170,716	2 193,740
短期借入金	2 155,076	2 175,185
1年内償還予定の社債	-	50,000
1年内返済予定の長期借入金	1 54,469	1 41,069
未払金	2 18,146	2 22,316
リース債務	2 994	2 1,055
未払法人税等	2,072	2,348
未払費用	2 25,464	2 35,757
契約負債	392,926	433,691
預り金	2 27,981	2 29,408
航空運送預り金	40,604	52,627
航空機材修繕引当金	-	3,296
その他	2 7,246	2 2,212
流動負債合計	895,698	1,042,709
<b>固定負債</b>		
社債	340,000	468,900
長期借入金	1 340,873	1 299,804
リース債務	2 3,355	2 2,398
退職給付引当金	75,177	79,410
独禁法関連引当金	4,284	742
環境対策引当金	2,101	4,729
その他	2 30,818	2 30,909
固定負債合計	796,610	886,895
負債合計	1,692,309	1,929,604
<b>純資産の部</b>		
<b>株主資本</b>		
資本金	273,200	273,200
資本剰余金		
資本準備金	266,341	266,341
その他資本剰余金	-	61
資本剰余金合計	266,341	266,403
利益剰余金		
その他利益剰余金		
繰越利益剰余金	245,661	320,427
利益剰余金合計	245,661	320,427
自己株式	1,473	21,213
株主資本合計	783,729	838,817
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	23,616	32,770
繰延ヘッジ損益	3,722	31,361
評価・換算差額等合計	19,894	64,131
純資産合計	803,623	902,949
負債純資産合計	2,495,932	2,832,553

## 【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
営業収益	1,511,202	1,653,109
事業費	1,226,000	1,334,308
営業総利益	285,201	318,801
販売費及び一般管理費	1,216,896	1,218,413
営業利益	121,305	134,666
営業外収益		
受取利息及び受取配当金	1,13,681	1,25,742
為替差益	-	2,219
その他	7,197	18,479
営業外収益合計	20,878	46,442
営業外費用		
支払利息	1,12,509	1,20,199
為替差損	3,897	-
その他	1,6,042	1,6,561
営業外費用合計	22,449	26,761
経常利益	119,734	154,347
特別利益		
固定資産売却益	93	3,724
受取補償金	-	1,534
抱合せ株式消滅差益	2,542	-
その他	17,676	976
特別利益合計	20,311	6,235
特別損失		
航空機材修繕引当金繰入額	-	3,261
固定資産処分損	3,938	3,694
投資有価証券評価損	1,148	-
その他	1,202	137
特別損失合計	3,289	4,092
税引前当期純利益	136,757	156,489
法人税、住民税及び事業税	3,374	3,543
法人税等調整額	30,898	45,098
法人税等合計	27,523	41,555
当期純利益	109,233	114,934

【株主資本等変動計算書】

前事業年度（自 2024年4月1日 至 2025年3月31日）

（単位：百万円）

	株主資本							自己株式	株主資本合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金				
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	その他利益剰余金 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	173,555	173,555	408	712,688	
当期変動額									
剰余金の配当					37,127	37,127		37,127	
当期純利益					109,233	109,233		109,233	
自己株式の取得							1,065	1,065	
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）									
当期変動額合計	-	-	-	-	72,106	72,106	1,065	71,040	
当期末残高	273,200	266,341	-	266,341	245,661	245,661	1,473	783,729	

	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	32,502	11,822	44,325	757,013
当期変動額				
剰余金の配当				37,127
当期純利益				109,233
自己株式の取得				1,065
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	8,886	15,544	24,430	24,430
当期変動額合計	8,886	15,544	24,430	46,609
当期末残高	23,616	3,722	19,894	803,623

当事業年度（自 2025年4月1日 至 2026年3月31日）

(単位：百万円)

	株主資本							自己株式	株主資本合計
	資本金	資本剰余金			利益剰余金				
		資本準備金	その他資本剰余金	資本剰余金合計	その他利益剰余金 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	245,661	245,661	1,473	783,729	
当期変動額									
剰余金の配当					40,168	40,168		40,168	
当期純利益					114,934	114,934		114,934	
自己株式の取得							20,000	20,000	
自己株式の処分			61	61			260	322	
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）									
当期変動額合計	-	-	61	61	74,765	74,765	19,739	55,088	
当期末残高	273,200	266,341	61	266,403	320,427	320,427	21,213	838,817	

	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	23,616	3,722	19,894	803,623
当期変動額				
剰余金の配当				40,168
当期純利益				114,934
自己株式の取得				20,000
自己株式の処分				322
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）	9,153	35,084	44,237	44,237
当期変動額合計	9,153	35,084	44,237	99,325
当期末残高	32,770	31,361	64,131	902,949

【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) 航空機材修繕引当金

当事業年度において発生した航空機材に係る大規模な破損に係る修理の支払いに備えるため、将来発生しうる修理費用の見積額を計上しております。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 独禁法関連引当金

価格カルテルに係る制裁金および損害賠償請求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。

(5) 環境対策引当金

CORSIA制度におけるCO<sub>2</sub>クレジットの購入を目的とした支払いに備えるため、将来発生しうる費用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、当社グループの経営ビジョンおよび年度計画を基礎としており、経営ビジョンおよび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ルは、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。

付与したマイルの内、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、顧客がマイル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、マイル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392,926百万円、当事業年度末433,691百万円です。

#### (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。

航空機の金額は前事業年度末841,720百万円、当事業年度末882,243百万円です。

#### (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1,046,011百万円、当事業年度末1,061,950百万円、無形固定資産の帳簿価額は前事業年度末85,030百万円、当事業年度末101,371百万円です。

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、開発計画の変更により現行計画に寄与しなくなったソフトウェアおよび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。

繰延税金資産の金額は前事業年度末170,332百万円、当事業年度末105,589百万円です。

(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、「特別利益」の「その他」に含めて表示しておりました「固定資産売却益」は、特別利益の総額の100分の10超となったため、当事業年度より区分掲記しております。なお、前事業年度の「固定資産売却益」は93百万円です。

前事業年度において、区分掲記しておりました「特別利益」の「貸倒引当金戻入額」は、特別利益の総額の100分の10以下となったため、当事業年度より「その他」に含めて表示しております。なお、当事業年度の「貸倒引当金戻入額」は575百万円です。

前事業年度において、区分掲記しておりました「特別損失」の「貸倒引当金繰入額」は、特別損失の総額の100分の10以下となったため、当事業年度より「その他」に含めて表示しております。なお、当事業年度の「貸倒引当金繰入額」は132百万円です。

## (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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
航空機	345,512百万円	292,322百万円
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	2,039	2,039
計	356,066	302,876

担保付き債務は次のとおりです。

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
1年内返済予定の長期借入金	54,469百万円	41,069百万円
長期借入金	140,873	99,804
計	195,342	140,873

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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
短期金銭債権	96,101百万円	100,445百万円
短期金銭債務	214,632	247,133
長期金銭債権	16,987	18,120
長期金銭債務	1,476	1,110

## 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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
株式会社北海道エアシステム	4,123百万円	3,521百万円
日本エアコミューター株式会社	700	420
その他	0	0

(リース債務に対する保証)

	前事業年度 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
ジェットスター・ジャパン株式会社	1,449百万円	533百万円

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 (2025年3月31日)	当事業年度 (2026年3月31日)
コミットメントライン契約の総額	150,000百万円	150,000百万円
借入実行残高	-	-
差引額	150,000	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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
営業収益	102,313百万円	108,078百万円
営業費用	407,241	453,966
営業取引以外の取引高	32,215	50,450

2 販売費に属する費用のおおよその割合は前事業年度67%、当事業年度67%、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33%、当事業年度33%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 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
販売手数料	28,857百万円	30,529百万円
人件費	40,601	45,066
社外役務費	37,129	39,936
減価償却費	14,970	14,726
賃借料	20,967	23,643
その他	21,370	30,231
計	163,896	184,134

3 固定資産処分損の内容は次のとおりです。

	前事業年度 (自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)	当事業年度 (自 2025年4月1日 至 2026年3月31日)
固定資産処分損	938百万円	694百万円

前事業年度の固定資産処分損は、ソフトウェア、建物、工具、器具及び備品等の除却等によるものです。  
 当事業年度の固定資産処分損は、建物、ソフトウェア、工具、器具及び備品等の除却等によるものです。

(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(2025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	11,339	4,957
合計	6,381	11,339	4,957

(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	63,758
関連会社株式	6,252
合計	70,011

当事業年度(2026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	5,229	10,100	4,871
合計	5,229	10,100	4,871

(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	63,756
関連会社株式	15,505
合計	79,262

( 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 ( 2025年 3月31日 )	当事業年度 ( 2026年 3月31日 )
<b>繰延税金資産</b>		
退職給付引当金	23,041百万円	24,418百万円
関係会社株式	14,573	14,461
貸倒引当金	9,481	9,455
未払賞与	2,828	5,298
資産除去債務	4,124	4,045
契約負債	4,264	3,974
減価償却損金算入限度超過額	2,570	2,927
減損損失	2,290	2,290
機材関連繰延負債	2,505	1,905
独禁法関連引当金	1,317	228
繰延ヘッジ損失	2,581	84
繰越欠損金	138,741	89,746
その他	5,107	7,198
繰延税金資産小計	213,428	166,034
将来減算一時差異等の合計に係る評価性引当額	28,625	27,798
評価性引当額小計	28,625	27,798
繰延税金資産合計	184,802	138,236
<b>繰延税金負債</b>		
その他有価証券評価差額金	10,453	14,551
繰延ヘッジ利益	961	14,010
前払年金費用	1,151	1,318
その他	1,904	2,766
繰延税金負債合計	14,470	32,646
繰延税金資産（負債）純額合計	170,332	105,589

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 ( 2025年 3月31日 )	当事業年度 ( 2026年 3月31日 )
法定実効税率	29.9%	29.9%
( 調整 )		
受取配当金等の一時差異に該当しない項目	2.0	3.3
評価性引当額増減	5.2	0.5
税率変更による期末繰延税金資産の増額修額	2.9	-
その他	0.3	0.5
税効果会計適用後の法人税等負担率	20.1	26.6

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「25.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)

社債型種類株式の発行ならびに資本金および資本準備金の額の減少

当社は、2026年4月30日開催の取締役会(以下「本取締役会」といいます。)において、第1回社債型種類株式(以下「本社債型種類株式」といいます。)を発行すること(以下「本募集」といいます。)を決議し、同年6月3日に発行しております。

また、当社は本取締役会において、本募集による本社債型種類株式の発行に係る払込期日を効力発生日として、本社債型種類株式の発行により増加する資本金および資本準備金の額と同額の資本金および資本準備金の額の減少を行うことを決議し、同年6月3日を効力発生日として実行しております。

詳細については、連結財務諸表注記「38.後発事象」に記載しているため、記載を省略しております。

ライフネット生命保険株式会社との資本業務提携契約の締結ならびに株式の取得

当社は、2026年4月30日付の取締役会において、ライフネット生命保険株式会社(以下「ライフネット生命」といいます。)との間で資本業務提携(以下「本資本業務提携」といいます。)を行うことを決議し、同社との間で本資本業務提携に関する契約を締結しました。

また、本資本業務提携を行うため、当社は、auフィナンシャルホールディングス株式会社(以下「auFH」といいます。)との間で、2026年4月30日付で株式譲渡契約を締結しており、2026年6月18日に、auFHが保有する全てのライフネット生命の普通株式14,726,100株を取得しました。

詳細については、連結財務諸表注記「38.後発事象」に記載しているため、記載を省略しております。

【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	29,702	3,969	199	3,421	30,050	40,281
	構築物	215	109	0	33	291	249
	機械及び装置	9,600	2,260	305	1,325	10,228	9,807
	航空機	841,720	177,153 1	33,238 4 (4)	103,391	882,243	826,030
	車両運搬具	4,410	7,314	157	2,431	9,136	11,011
	工具、器具及び備品	9,696	4,084	139	3,571	10,069	22,905
	土地	747	-	737	-	10	-
	建設仮勘定	149,918	129,682 2	159,683	-	119,918	-
	計	1,046,011	324,574	194,461 (4)	114,174	1,061,950	910,286
無形 固定 資産	ソフトウェア	85,023	40,456 3	3,044 5 (573)	21,080	101,354	
	その他	6	11	0	0	17	
	計	85,030	40,468	3,045 (573)	21,081	101,371	

(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	146,325百万円
予備原動機・部品購入	21,938百万円
2 航空機導入時支払金	73,846百万円
航空機購入前払金	19,431百万円
3 旅客系システム投資	18,455百万円
本社IT環境投資	8,960百万円
空港システム投資	4,851百万円

3. 主な減少

4 航空機売却	26,083百万円
予備原動機・部品の売却/廃棄	1,838百万円
予備部品の売却・廃棄に伴う減損	4百万円
5 開発計画の変更に伴う減損	573百万円

【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
航空機材修繕引当金	-	3,296	-	3,296
貸倒引当金	30,833	883	965	30,750
独禁法関連引当金	4,284	749	4,290	742
環境対策引当金	2,101	3,311	683	4,729

(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 株主名簿管理人 取次所 買取手数料	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 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 - 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	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。 (1)発行基準		
	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
上記に加え、3年(7配当基準日)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。 300株 ~ 999株・・・・・・各基準日毎に1枚 1,000株 ~ 9,999株・・・・・・各基準日毎に2枚 10,000株 ~ .....各基準日毎に3枚  (2)対象となるJALグループ国内路線・割引率 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。  (3)株主割引券有効期限 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  (4)その他 ・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76期)(自 2024年4月1日 至 2025年3月31日)2025年6月23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  
2025年6月23日関東財務局長に提出。
- (3) 半期報告書及び確認書  
(第77期中)(自 2025年4月1日 至 2025年9月30日)2025年10月31日関東財務局長に提出。
- (4) 臨時報告書  
2025年6月25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。  
2025年7月30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2号の2に基づく臨時報告書です。
- (5) 有価証券届出書及びその添付書類  
2025年7月30日関東財務局長に提出。
- (6) 訂正発行登録書  
2025年6月25日関東財務局長に提出。  
2025年6月25日関東財務局長に提出。  
2025年7月30日関東財務局長に提出。  
2025年7月30日関東財務局長に提出。  
2026年4月30日関東財務局長に提出。  
2026年5月13日関東財務局長に提出。
- (7) 発行登録追補書類(株券、社債券等)及びその添付書類  
2025年4月10日関東財務局長に提出。  
2026年5月19日関東財務局長に提出。
- (8) 自己株券買付状況報告書  
2025年11月14日関東財務局長に提出。  
2025年12月15日関東財務局長に提出。  
2026年1月15日関東財務局長に提出。  
2026年2月13日関東財務局長に提出。  
2026年3月13日関東財務局長に提出。  
2026年4月15日関東財務局長に提出。
- (9) 自己株券買付状況報告書の訂正報告書  
2026年5月18日関東財務局長に提出。  
2025年11月14日提出の自己株券買付状況報告書に係る訂正報告書であります。  
2026年5月18日関東財務局長に提出。  
2025年12月15日提出の自己株券買付状況報告書に係る訂正報告書であります。  
2026年5月18日関東財務局長に提出。  
2026年1月15日提出の自己株券買付状況報告書に係る訂正報告書であります。  
2026年5月18日関東財務局長に提出。  
2026年2月13日提出の自己株券買付状況報告書に係る訂正報告書であります。  
2026年5月18日関東財務局長に提出。  
2026年3月13日提出の自己株券買付状況報告書に係る訂正報告書であります。  
2026年5月18日関東財務局長に提出。  
2026年4月15日提出の自己株券買付状況報告書に係る訂正報告書であります。

## 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**

2026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 穴戸 通孝

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 間瀬 友未

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2025年4月1日から2026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312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2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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。

強調事項

連結財務諸表注記（38.後発事象）に記載されているとおり、会社は2026年4月30日付の取締役会（以下「本取締役会」という。）において、第1回社債型種類株式（以下「本社債型種類株式」という。）を発行すること（以下「本募集」という。）を決議し、2026年6月3日に発行している。

また、本取締役会において、本募集による本社債型種類株式の発行に係る払込期日を効力発生日として、本社債型種類株式の発行により増加する資本金及び資本準備金の額と同額の資本金及び資本準備金の額の減少を行い、その他資本剰余金に振り替えることを決議し、2026年6月3日を効力発生日として実行している。当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

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。

旅客収入の収益認識の正確性	
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(25.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フルサービスキャリア事業セグメントにおいて、売上収益1,587,464百万円が計上されている。このうち1,369,264百万円は旅客収入(国際線旅客収入760,079百万円及び国内線旅客収入609,185百万円)であり、連結売上収益の68%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484,519百万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、旅客収入の収益認識プロセスには、複雑なITシステムに係る信頼性及びマイレージに関する重要な見積りの不確実性が含まれる。よって、当監査法人は旅客収入の収益認識の正確性が、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、旅客収入の収益認識の正確性を検討するため、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重要な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、収益認識の正確性を検討するため、主に以下の手続を実施した。</p> <p>ITシステムにより生成された収入データと会計システムに計上された旅客収入計上金額との照合を実施した。また、ITシステムにより生成された収入データの正確性を検証するため、入金に関する証憑及び外部ウェブサイト上の運航実績情報との整合性を検証した。</p> <p>当連結会計年度の期首及び期末日付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
<p>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109,866百万円が計上されている。また、連結財務諸表注記(16.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202,724百万円である。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138,236百万円であり、連結総資産の4%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89,746百万円が含まれている。</p> <p>繰延税金資産は、将来減算一時差異、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。</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138,236百万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>中期経営計画期間の航空旅客の需要予測</p> <p>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、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。</p>	<p>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。</p> <p>(1)内部統制の評価</p> <p>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。</p> <p>(2)将来課税所得の発生見込額の合理性の評価</p> <p>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。</p> <p>中期経営計画期間の航空旅客の需要予測について、需要予測方法の理解を行うと共に、国際旅客については国際航空運送協会(IATA)による市場予測レポートとの整合性を確かめた。国内旅客については、需要予測に用いられた複数の利用可能な外部機関の公表データとの比較を行うことで、その整合性を確かめた。</p> <p>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との整合性を確かめた。</p> <p>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。</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表明の基礎となる、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ために、連結財務諸表の監査を計画し実施する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指揮、監督及び査閲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2026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2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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ために、内部統制の監査を計画し実施する。監査人は、内部統制報告書の監査に関する指揮、監督及び査閲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**

2026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 穴戸 通孝

指定有限責任社員  
業務執行社員 公認会計士 間瀬 友未

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2025年4月1日から2026年3月31日までの第77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2026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（社会的影響度の高い事業体の財務諸表監査に適用される規定を含む。）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。

強調事項

財務諸表注記（重要な後発事象）に記載されているとおり、会社は2026年4月30日付の取締役会（以下「本取締役会」という。）において、第1回社債型種類株式（以下「本社債型種類株式」という。）を発行すること（以下「本募集」という。）を決議し、2026年6月3日に発行している。

また、本取締役会において、本募集による本社債型種類株式の発行に係る払込期日を効力発生日として、本社債型種類株式の発行により増加する資本金及び資本準備金の額と同額の資本金及び資本準備金の額の減少を行い、その他資本剰余金に振り替えることを決議し、2026年6月3日を効力発生日として実行している。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

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。

<p>旅客収入の収益認識の正確性</p> <p>財務諸表の監査報告書で記載すべき監査上の主要な検討事項「旅客収入の収益認識の正確性」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「旅客収入の収益認識の正確性」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。</p>
--

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105,589百万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138,236百万円であり、総資産の5%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89,746百万円が含まれている。</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と思わ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138,236百万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</p> <p>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を検討すること、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を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、継続企業的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、継続企業的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。継続企業的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。