

2012～2016年度

# JALグループ中期経営計画 ローリングプラン 2015

高収益体質を確立し、新たな成長のステージへ



2015年2月18日  
日本航空株式会社  
代表取締役社長 植木義晴

1

## 中期経営計画 ローリングプラン2015概要

P.1

- 中期経営計画のポイント
- 競争に勝ち抜くための3つの差別化
- 事業環境の見通し
- 各年度の位置づけ
- 経営目標の進捗

2

## 主要テーマへの取組

P.9

3

## 2015年度 事業計画

P.17

## 参考資料

P.22

# 2012年度～2016年度 中期経営計画のポイント



JAPAN AIRLINES

高収益体质を確立し、新たな成長のステージへ

競争に勝ち抜くために(3つの差別化)

●JALブランドの追求

●路線ネットワーク・商品・サービス

●コスト競争力

重要な取り組み課題(5つの取り組み)

安全を守る取り組み

路線ネットワーク

商品・サービス

グループマネジメント

人財育成

経営目標(3つの目標)

1. 安全運航はJALグループの存立基盤であり、社会的責務であることを認識し、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、安全運航を堅持する。
2. お客様が常に新鮮な感動を得られるような最高のサービスをご提供し、2016年度までに「顧客満足 No.1」<sup>1</sup>を達成する。
3. 景気変動やイベントリスクを吸収しうる収益力、財務基盤として、「5年連続営業利益率10%以上、2016年度末自己資本比率50%以上」を達成する。

競合他社に対する差別化を図り、フルサービスキャリアとしての成長を目指す

## 3つの差別化

### JALブランドの追求

- フルサービスキャリア事業に専念する（LCC事業はネットワークを補完するものとして明確に区別）

振り返り

- 顧客満足に関する社内外調査の指標が向上
- 安全指標や定時到着率をはじめ、改善余地は存在

### 路線ネットワーク・商品サービス

- 単に規模拡大のみを追うことなく旅客利便性を高めて商品サービスの充実によってお客さまに常に新鮮な感動をお届けする

振り返り

- 国際線では「JAL SKY SUITE」機材による運航を拡大し、国内線では「JAL SKY NEXT」機材の導入を開始

### コスト競争力

- 生産性向上及び部門別採算制度という企業文化を維持発展させることでコスト低減努力を継続し、優位なコスト競争力を保つ

振り返り

- 生産性向上施策を継続
- 2014年度のユニットコストは8.8円となる見込み

## 需給バランスは徐々に改善、円安・燃油市況が収支に影響

### 振り返り

需給緩和、円安・燃油市況が収支に影響

### 2015-2016年度の見通し

需給バランスは徐々に改善

#### 経営環境

- ・訪日旅客数の増加
- ・消費税増税による駆け込み需要と反動減

旅客総需要は引き続き増加

円安の継続、燃油市況の変動

#### 供給環境

- 本邦・海外他社の大幅な供給拡大
- ・首都圏発着枠拡大  
本邦他社による国内幹線大型機導入等
  - ・LCC供給拡大

供給拡大のペースは鈍化

LCCの事業拡大、新幹線網の整備

#### 当社対応

- 高収益体质の確立・経営基盤の整備
- 路線ネットワーク・商品サービスの充実、生産性向上

「自立」「挑戦」「スピード」をキーワードに成長を実現し競争に打ち勝つ

「JALブランドの追求」「商品サービスの向上」により  
世界一お客さまに愛され選ばれるエアラインに

# 各年度の位置づけ

「2015年度、2016年度は中期経営計画を達成する期間」として位置づけ

2012–2013年度

位置づけ

高収益体质を本当に確立できるかが試された期間

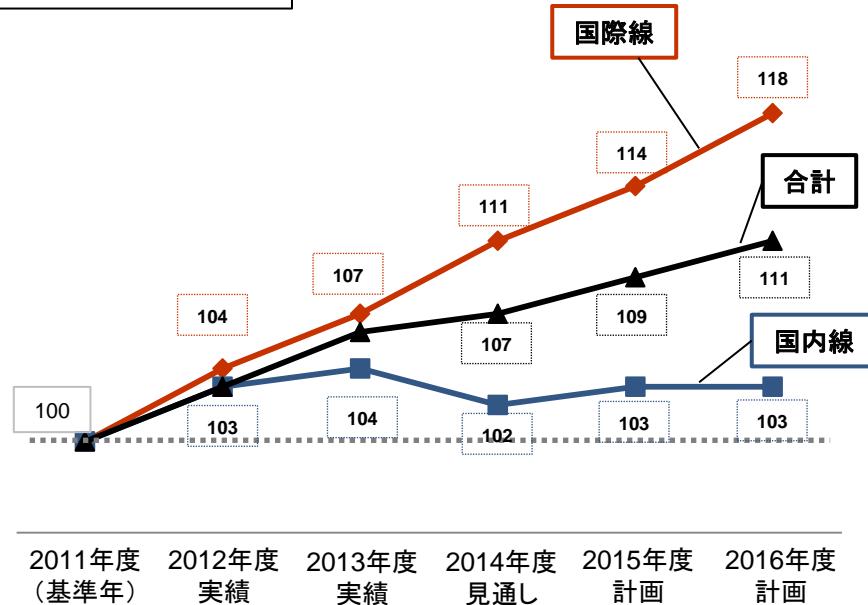
2014年度

「增收・増益」という新たな成長に向け経営基盤を整えた期間

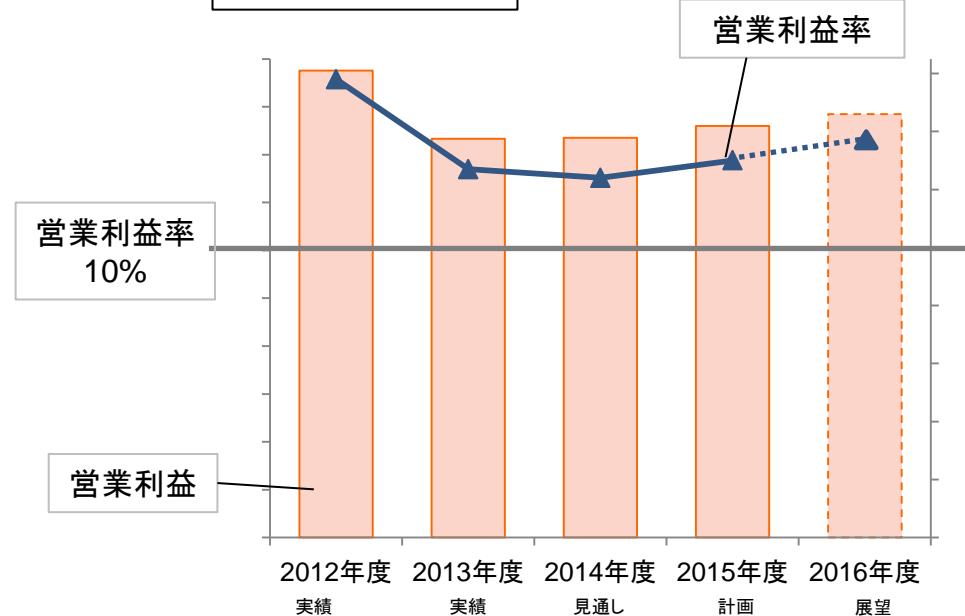
2015–2016年度

新たな成長を実現し、中期経営計画を達成する期間

ASKの推移



成長イメージ



# 経営目標の進捗 – (1) 安全運航の堅持



JAPAN AIRLINES

2件の航空事故が発生した事実を真摯に受け止め、原因究明と再発防止策を徹底する

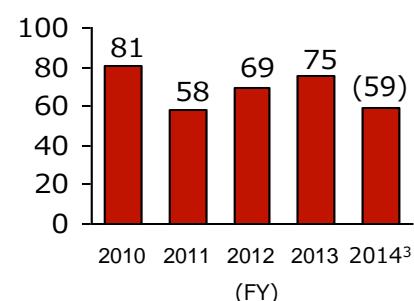
## 管理指標

航空事故<sup>1</sup>、重大インシデント<sup>2</sup>ともにゼロを達成する

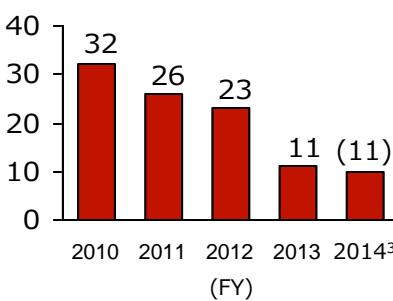
### 実績

各指標	2013年度	2014年度 <sup>3</sup>
航空事故 <sup>1</sup>	0件	2件
重大インシデント <sup>2</sup>	1件	0件

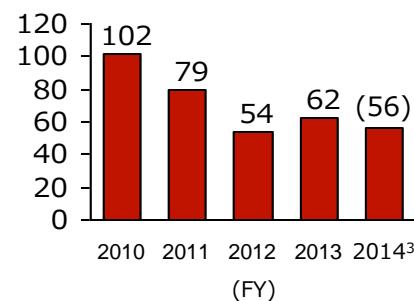
イレギュラー運航<sup>4</sup>



お客さまのお怪我<sup>5</sup>



ヒューマンエラーによる不具合<sup>6</sup>



### 振り返り

- 2014年度は飛行中の揺れによって客室乗務員が負傷した航空事故が2件発生
- 「イレギュラー運航」、「お客さまのお怪我」、「ヒューマンエラーによる不具合」についても、不具合の直接的な要因への対応に加えて、それらの背景にある間接的な要因への対応を実施

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)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 2015年2月10日現在

4 航空機システムの不具合等が発生し、目的地等が変更される事態。ただちに運航の安全に影響を及ぼすものではない

5 お客さまが機内や空港でお怪我をされ、医療機関を受診された事例を対象(社内統計)

6 運航全体の安全に与える影響を考慮し、運航、整備等、部門ごとに重点的に撲滅すべきヒューマンエラーによる不具合事例を対象(社内統計)

# 経営目標の進捗 - (2) 顧客満足No.1達成への取り組み



JAPAN AIRLINES

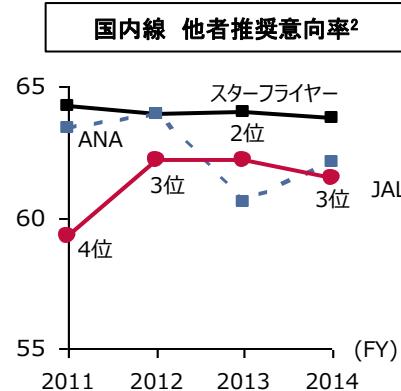
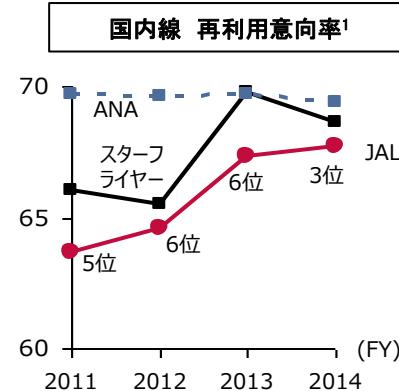
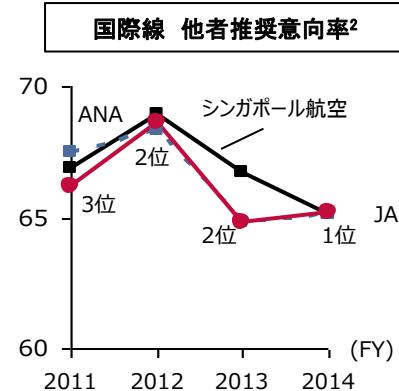
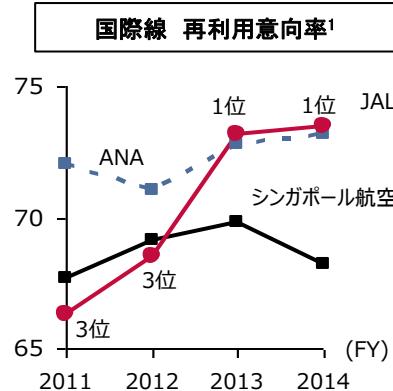
## 目標に向かって着実に進捗

### 管理指標

#### 2016年度までに「顧客満足 No.1」を達成する

### 実績

JCSI(日本版顧客満足指数)



### 振り返り

- 全社員がサービスの向上に取り組んだ結果、国際線の再利用意向率と他者推奨意向率で1位を獲得
- 国内線においても高い再利用意向率と他者推奨意向率を獲得
- 2014年の定時到着率<sup>3</sup>は世界第4位となったが、アジアパシフィック地域では1位を獲得

1 再利用意向：お客さまがその次もそのサービスを使いたいと思うこと

2 他者推奨意向：サービスを受けた経験を家族や仲間に伝えたり、ブログ等で発信したりして他の人に勧めたいと思うこと

3 Flight Stats社公表のOn-time Performance Service Awards

# 経営目標の進捗 - (3) 財務目標達成に向けた取り組み



JAPAN AIRLINES

## 財務目標

「5年連続営業利益率10%以上、2016年度末自己資本比率50%以上」

### 振り返り

2014年度も営業利益率10%以上を達成し、2014年度末時点の自己資本比率は50%以上となる見込み

### 今後の見通し

2015年度も収支改善に取り組み、営業利益率10%以上を達成できる見通し

1. 2015年度の当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益

単位: 億円	2013年度	2014年度		2015年度
	実績	ローリング プラン 2014	見通し	ローリングプラン 2015
営業収入	13,093	13,500	13,420	13,280
営業費用	11,425	12,100	11,750	11,560
営業利益	1,667	1,400	1,670	1,720
営業利益率	12.7%	10.4%	12.4%	13.0%
経常利益	1,576	1,350	1,640	1,690
当期純利益 <sup>1</sup>	1,662	1,150	1,390	1,440
自己資本	6,902	7,230	7,650	8,870
自己資本比率	51.5%	52.1%	52.4%	56.5%
シンガポールドル(USD/bbl)	121.5	125.0	112.6	80.0
ドバイ原油(USD/bbl)	104.7	107.0	97.4	63.0
為替(円/USD)	99.9	107.0	106.3	118.0

## 財務運営

投資、内部留保、株主還元、それぞれの充実に努める方針

### 投資

将来における企業成長と経営環境の変化に対応

#### 振り返り

787型機導入継続、客室改修、システム刷新等の実施

### 内部留保

会計制度変更やイベントリスク顕在化に対応する強固な財務基盤を構築

### 株主還元

財務基盤強化の進捗を踏まえ積極的に検討

#### 今後の取り組み

投資効果を精査した上で積極的に実施

#### 振り返り

2014年度末自己資本比率52.4%となる見込み

#### 今後の取り組み

2016年度末自己資本比率50%以上

#### 振り返り

連結当期純利益から法人税等調整額の影響を除いた額の20%程度から同25%程度へ拡充

#### 今後の取り組み

フリーキャッシュフロー水準や財務体質、資本効率等に配慮しつつ、維持向上を目指す



経営企画本部長  
乗田 俊明

1

## 中期経営計画 ローリングプラン2015概要

P.1

2

## 主要テーマへの取り組み

P.9

- 安全を守る取り組み
- 路線ネットワーク・商品サービス
- ユニットレベニュー
- コスト競争力・ユニットコスト
- 生産性向上に向けた取り組み
- 機材戦略

3

## 2015年度 事業計画

P.17

## 参考資料

P.22

## 御巣鷹山事故から30年

世界最高水準の安全管理システムを構築し、JALグループ全社員が十分な知識と  
高い意識を持って行動できるよう取り組む

### 振り返り

#### 人財 の育成

- 一人ひとりの強み弱みを把握した上で  
教育・訓練に活用
- 各職場の安全リーダーが中心となって  
ヒューマンエラー防止対策を実施

#### システム の進化

- ノーマル・ライン・オペレーション・モニタリング<sup>1</sup>、安全パフォーマンス・モニタリングを整備
- 不安全事象のリスクを評価する仕組み  
(新リスク評価)を導入

#### 文化 の醸成

- JALグループ安全教育を完了予定  
(業務委託先を含む35,000名)
- 使いやすいマニュアルへ改善
- 報告することの重要性に関する社員啓発  
を実施

### 今後の取り組み

- 安全管理システムに関する全社教育を開始
- 安全リーダーを中心とした取り組みを継続し、全社員  
が一体となった安全管理体制を構築

- 安全パフォーマンスを定量的に把握する仕組みを定着
- 新リスク評価を活用し、未然防止型のリスクマネジメントを推進

- 新入社員と新任管理職向けの安全意識教育を  
開始
- 「マニュアルを磨く文化」、「報告する文化」の定着に  
向けた取り組みを実施

# 路線ネットワーク

単に規模拡大のみを追うことなく、採算性と旅客利便性を踏まえたネットワークを展開

## 振り返り

### 国際

中長距離路  
線に  
経営資源を  
集中投入

- 羽田昼間帯発着枠にてロンドン、パリ、シンガポール、バンコク線を開設
- 羽田深夜早朝帯発着枠を活用しホーチミン線を開設
- 成田=ニューヨーク、ジャカルタ線を増便
- 中部=バンコク線、関西=ロサンゼルス線を開設
- 欧州線共同事業にフィンエアーが加入

### 国内

機動的な  
需給適合

- 政策コンテスト枠で羽田=山形線を増便
- 地域の協力により路線運営が可能と判断した6路線を夏期に再開
- ジャルエクスプレス(JEX)を合併
- 北海道エアシステム(HAC)を再グループ化

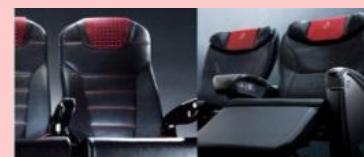
## 今後の取り組み

- 北米とアジアの将来的な需要拡大を見据え、中長距離路線を中心にネットワークを拡充
- 「JAL SKY SUITE」仕様の機材導入路線を拡大



- 需要に合わせた機材を投入し、お客様の利便性と収益性の向上を追求

- 「JAL SKY NEXT」仕様の機材導入路線を拡大



- 2015年度についても、前年同様の6路線で夏期運航を継続

## お客様が常に新鮮な感動を得られるような商品サービスを提供

### 振り返り

ヒューマン  
サービス  
JAL  
フィロソフィ<sup>1</sup>

- サービス品質評価制度の刷新や、役割に応じたきめ細かい教育を実施

国際  
高品質  
フルサービス

- 「JAL SKY SUITE」投入路線拡大
  - ・777-300ER/767機材 導入完了
  - ・787機材 導入開始

国内  
便利  
シンプル

- 新機材仕様「JAL SKY NEXT」導入
  - ・インテリアを刷新し機内照明をLED化
  - ・「JAL SKY Wi-Fi」国内線に展開
- 767機材にファーストクラス導入

マイル  
貯めやすく  
使いやすい

- マイルの「貯める」「使う」機会の拡大
  - ・マイルライトの継続
  - ・外部企業との新規提携拡大
  - ・スリランカ航空と提携開始

### 今後の取り組み

- お客様が常に新鮮な感動を得られるようなサービスをご提供できているか、施策の効果を振り返りながら、ヒューマンサービスの向上に取り組む
- 2015年度中にJALブランドセミナーを完了



- 「JAL SKY SUITE 787」導入継続
  - ・フルフラットビジネスクラスシート、および幅とピッチを5cm拡大したエコノミークラスシートを装備
- 「JAL SKY Wi-Fi」を767/787/777-200ER機材へ拡大

- 737-800機材を中心に、「JAL SKY NEXT」運航路線を拡大し、2016年度の対象全機導入を目指す
- 「JALスマートスタイル」をはじめとするお客様の選好性向上に向けた取り組みを加速

- 使いやすさを向上
  - ・混雑状況に応じた必要マイル数の見直し
  - ・国際線の片道利用特典航空券を導入
- 新たな提携やサービスを拡大

## 競争力改善による収入最大化

### 振り返り

#### 国際線

L/Fがわずかに低下するものの、積極的な新商品投入やレベニューマネジメントの強化などによりイールド向上

2014年度 UR 前年度比 +約1%

#### 国内線

運賃施策や新商品投入に加え、柔軟な需給適合により、L/Fが向上(イールドは低下)

2014年度 UR 前年度比 +約2%

### 今後の取り組み

#### 2015年度

国際線 燃油サーチャージ引下げによる減収

国際線: UR 前年度比 ▲約5%

国内線 新商品投入路線の拡大、需給適合

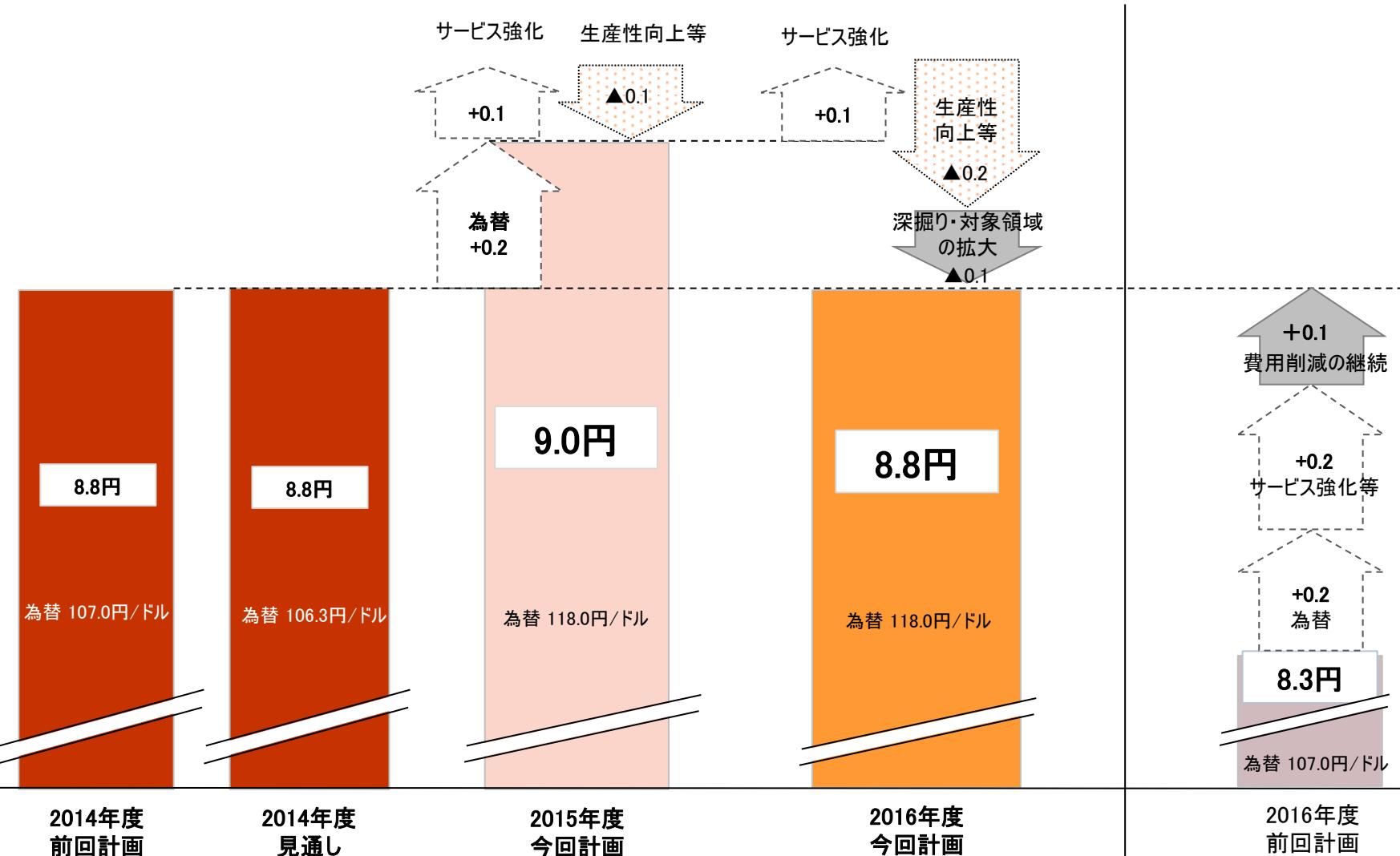
国内線: UR 前年度比 +約1%

### 增收・増益の実現へ

- 路線ネットワークや商品・サービスの充実により、ユニットコストの変化率を上回る上昇を実現

# コスト競争力・ユニットコスト<sup>1</sup>

2015年度は9.0円を見込むが、2016年度には生産性向上により8.8円(2014年度水準)を堅持する



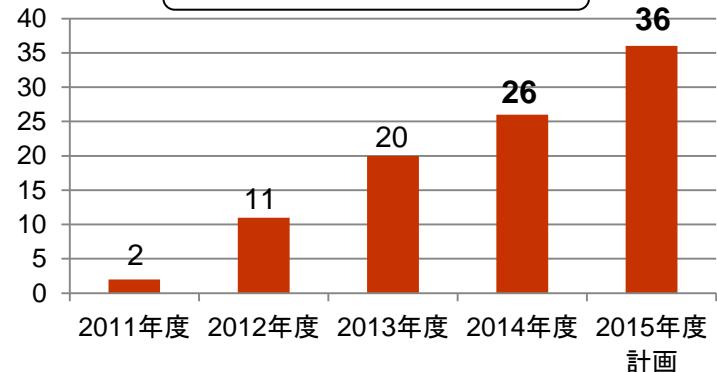
<sup>1</sup> 航空運送費用(燃油費を除く) ÷ ASK

## 部門別採算制度の浸透を軸に、生産性向上、経営資源の効率的活用を継続

### 部門別採算制度の展開・浸透

- 2014年度は部門別採算制度を6社に導入(合計26社へ導入済(当社含む))
- 2015年度末までに、JALグループ会社36社(当社含む)への制度導入を目指し、「全員参加経営」の意識浸透を図る

部門別採算制度導入会社数



### 生産性向上

- 一人あたりの稼働向上(前年度比)  
運航部門(+約4%) : 機種移行訓練短縮、スタンバイ人  
数適正化、地上業務効率化
- 客室部門(+約2%) : スタンバイ人数・地上業務効率化  
乗務スケジュール運用の工夫
- 生産性向上(前年度比)  
空港部門(+約1%) : マルチスキル化の促進、等
- 整備部門(+約2%) : 機材品質向上、人財育成、等

### 経営資源の効率的活用

- 機材品質向上や整備工期の短縮等により、航空機材  
の稼働率向上(2014年度:前年度比+約2%)
- 燃料節約プロジェクトの推進(2014年度上期:約950万  
ポンドの燃料節約):飛行方式・地上作業の工夫、機体  
性能改善、搭載物を含む航空機の重量軽減、等
- 施設・設備の効率的活用、ITシステムの導入推進

## 燃費効率に優れた新機材の導入、経年機材の退役を着実に推進

### 新機材導入

787機材

787機材の導入は計画通り進捗、787-9機材(長胴型)は2015年度から導入予定

保有状況

2014年度末: 20機(予定)  
(2014年度: 5機受領)

2015年度～ 787-9機材を導入開始  
2016年度末の導入機数合計: 33機

A350機材

2019年度～ 導入開始予定

MRJ機材

2021年度～ 導入開始予定

### 機材退役

777機材

経年化する777機材、767機材の退役推進、グループ航空会社の機材更新も順次開始

保有状況

2014年度末: 43機(予定)  
(2014年度: 3機退役)

2015年度末までに▲3機(国内線仕様)

767機材

2014年度末: 45機(予定)  
(2014年度: 2機退役)

2016年度末までに▲10機

### グループ航空会社

ジェイエア(JAIR)

CRJ200機材の退役を開始し、E170機材およびE190機材を導入

日本トランസオーシヤン航空(JTA)

737-400機材の後継として737-800機材を導入

日本エアコミューター(JAC)

運航機材の更新を順次開始する予定

琉球エアーコミューター(RAC)

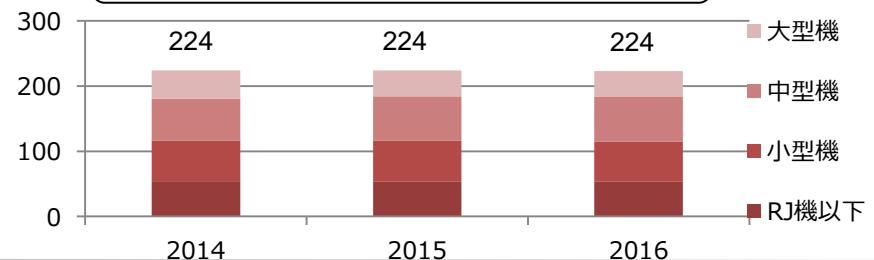
DHC-8 Q100/Q300機材の後継としてDHC-8 Q400EC機材を導入

### JALグループ航空機投資計画額(単位:億円)

為替前提: 1ドル118円

2015年度	2016年度	2015-2016 合計
1,610	1,870	3,480

### JALグループ機材数推移



財務・経理本部長  
齊藤典和



1 中期経営計画 ローリングプラン2015概要

P.1

2 主要テーマへの取り組み

P.9

3 2015年度事業計画

P.17

- 収支計画
- 営業利益の推移
- 国際線/国内線旅客事業
- 財務計画/キャッシュフロー

参考資料

P.22

# 2015年度 収支計画



JAPAN AIRLINES

変化の激しい事業環境下、増益を見込む

運航諸元・  
前提

2014年度見通し対比	2015年度 計画
ASK <sup>1</sup> 国際線	+2.9%
国内線	+0.6%
合計	+1.9%

2015年度  
収支計画

(単位:億円)	2014年度 見通し <sup>2</sup>	2015年度 計画	増減
営業収入	13,420	13,280	▲140
営業費用	11,750	11,560	▲190
営業利益	1,670	1,720	+50
営業利益率	12.4%	13.0%	+0.5pt
経常利益	1,640	1,690	+50
当期純利益 <sup>3</sup>	1,390	1,440	+50

市況前提	2014年度 見通し <sup>2</sup>	2015年度 計画
シンガポールクロシン (USD/bbl)	112.6	80.0
ドバイ原油(USD/bbl)	97.4	63.0
為替(円/USD)	106.3	118.0

(単位:億円)	2014年度 見通し <sup>2</sup>	2015年度 計画	増減
営業収入	国際旅客収入	4,550	4,450
	国内旅客収入	4,880	4,940
	貨物郵便収入	960	970
	その他収入	3,030	2,920
営業費用	燃油費	2,960	2,650
	燃油費以外	8,790	8,910

1 有効座席キロ(コードシェア便含まず) 国際線/国内線とも直線距離に近い大圏距離を前提としています

2 2014年度見通しは2015年1月30日発表からの変更なし

3 2015年度の当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益

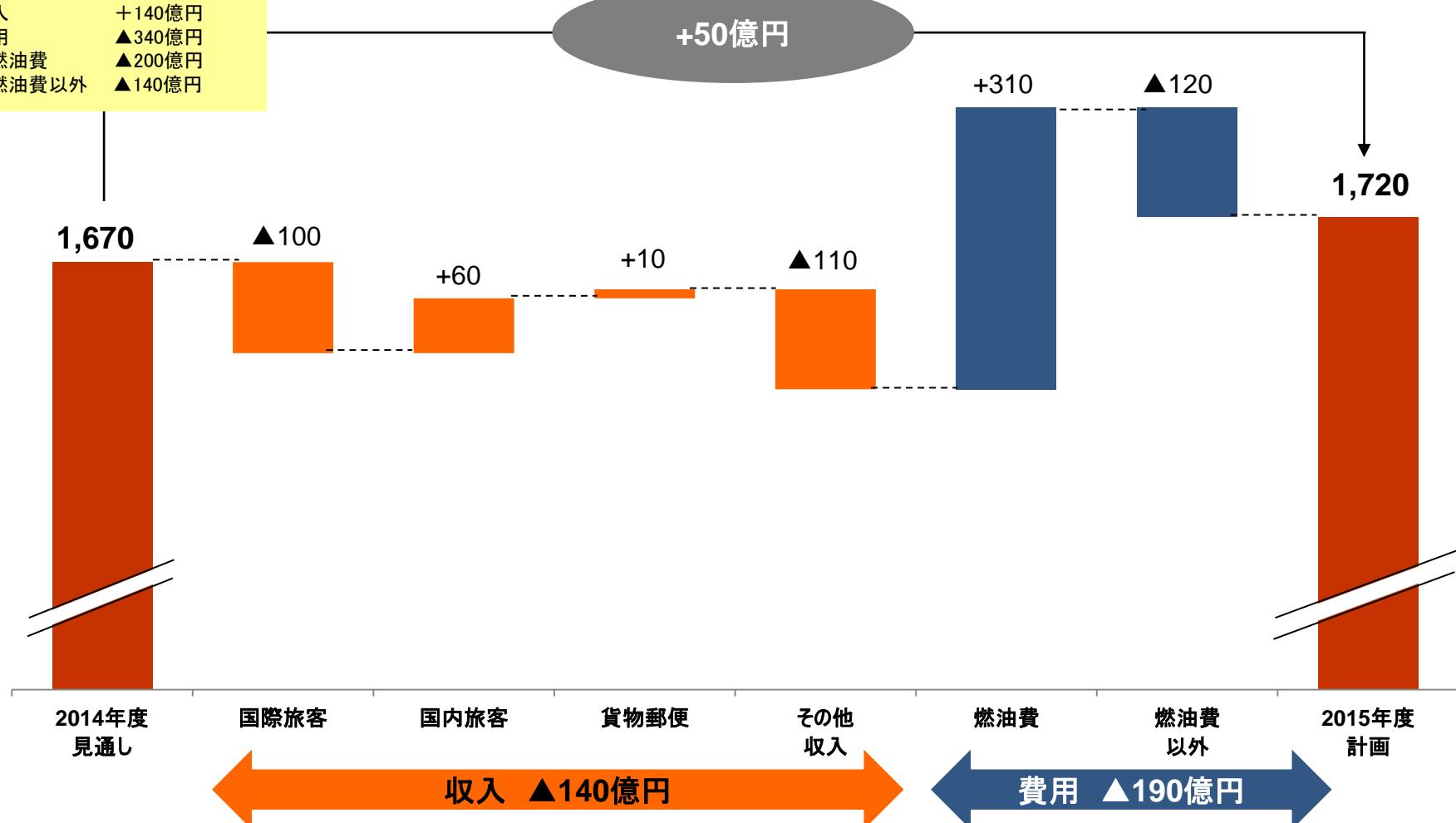
# 2015年度 営業利益の推移



JAPAN AIRLINES

2015年度の営業利益は、2014年度見通し対比50億円の増益

うち為替影響	▲200億円
収入	+140億円
費用	▲340億円
燃油費	▲200億円
燃油費以外	▲140億円



**国際線：** 燃油サーチャージの影響でイールド・単価が下落するものの、L/Fは上昇  
**国内線：** ASKの伸び以上の需要を取り込み、単価上昇により增收を見込む

国際線	2014年度 見通し <sup>1</sup>	2015年度 計画
旅客収入(億円)	4,550	<b>▲2.1%</b>
ASK(百万席キロ)	47,823	<b>+2.9%</b>
RPK(百万人キロ)	36,343	<b>+5.2%</b>
有償旅客数(千人)	7,798	<b>+2.4%</b>
座席利用率:L/F(%)	76.0	<b>+1.7pt</b>
イールド <sup>2</sup> (円)	12.6	<b>▲7.4%</b>
ユニットレベニュー <sup>3</sup> (円)	9.6	<b>▲5.3%</b>
単価 <sup>4</sup> (円)	58,628	<b>▲4.9%</b>

国内線	2014年度 見通し <sup>1</sup>	2015年度 計画
旅客収入(億円)	4,880	<b>+1.2%</b>
ASK(百万席キロ)	36,351	<b>+0.6%</b>
RPK(百万人キロ)	23,945	<b>+1.0%</b>
有償旅客数(千人)	31,516	<b>+0.3%</b>
座席利用率:L/F(%)	65.9	<b>+0.2pt</b>
イールド <sup>2</sup> (円)	20.4	<b>+0.3%</b>
ユニットレベニュー <sup>3</sup> (円)	13.4	<b>+0.6%</b>
単価 <sup>4</sup> (円)	15,500	<b>+1.0%</b>

1. 2014年度見通しは2015年1月30日発表からの変更なし

2. イールド=旅客収入/RPK

3. ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

4. 単価=旅客収入/有償旅客数

自己資本比率50%以上を維持し、財務安定性の向上を目指す

連結貸借対照表

(億円)	2014年度末 見通し <sup>1</sup>	2015年度末 計画	増減
総資産	14,610	<b>15,690</b>	+1,080
有利子負債残高	990	<b>850</b>	▲140
自己資本	7,650	<b>8,870</b>	+1,220
自己資本比率 (%)	52.4%	<b>56.5%</b>	+4.1pt
ROE <sup>2</sup>	19.1%	<b>17.4%</b>	▲1.7pt
ROA <sup>3</sup>	11.9%	<b>11.4%</b>	▲0.5pt

連結キャッシュフロー

(億円)	2014年度 見通し <sup>1</sup>	2015年度 計画	増減
営業キャッシュフロー	2,430	<b>2,610</b>	+180
投資キャッシュフロー <sup>4</sup>	▲1,940	<b>▲2,150</b>	▲210
フリーキャッシュフロー <sup>4</sup>	490	<b>460</b>	▲30
財務キャッシュフロー	▲670	<b>▲520</b>	+150
EBITDA	2,540	<b>2,620</b>	+80
EBITDAR	2,800	<b>2,850</b>	+50

1. 2014年度見通しは2015年1月30日発表からの変更なし

2. (当期純利益)/(期首・期末自己資本平均) 2015年度の当期純利益は親会社株主に帰属する当期純利益を用いて計算

3. (営業利益)/(期首・期末総資産平均)

4. 定期預金の入出金を除く

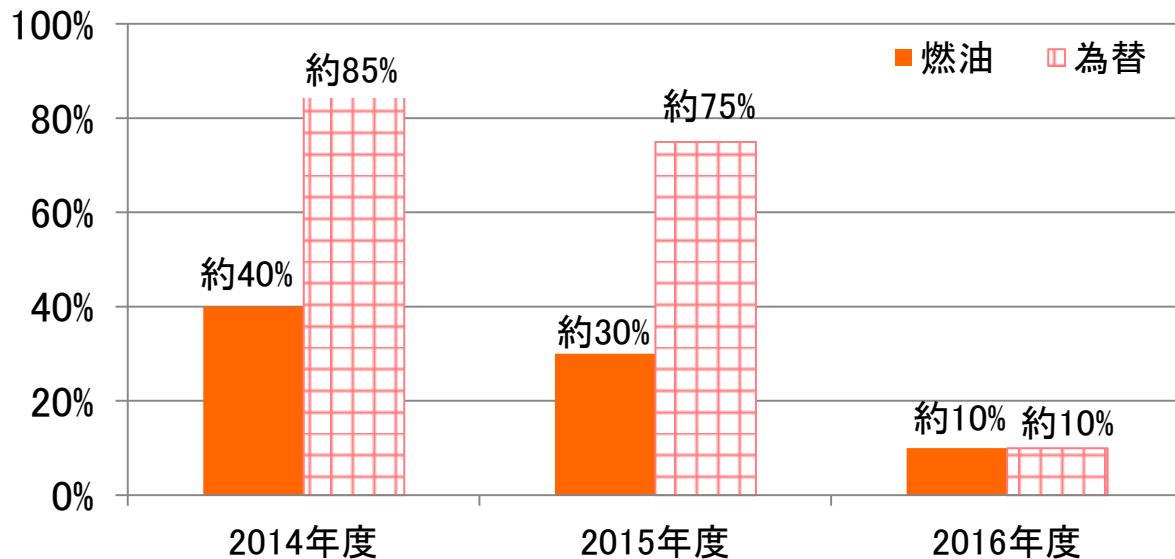
# 參考資料

# 《参考》燃油・為替の影響度



JAPAN AIRLINES

## 燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2014年12月末時点)



## 燃油費への感応度<sup>1</sup>(ヘッジなし)

燃油費への影響(年間)	
シンガポールケロシン (1USD/bblの変動)	約26億円
為替 (1円/USDの変動)	約17億円

## 燃油・為替前提

	2014年度 見通し	2015年度 計画
シンガポールケロシン (USD/bbl)	112.6	80.0
ドバイ原油 (USD/bbl)	97.4	63.0
為替 (円/USD)	106.3	118.0

1. 中期経営計画ローリングプラン2015における為替・燃油市況の前提値に基づく感応度

明日の空へ、日本の翼



**JAPAN AIRLINES**

当資料に関するお問い合わせ先

日本航空株式会社

財務・経理本部 財務部

電話番号 03-5460-3068

# 免責事項



JAPAN AIRLINES

本資料には、日本航空株式会社(以下「当社」といいます)及びそのグループ会社(以下当社と併せて「当社グループ」といいます)に関する予想、見通し、目標、計画等の将来に関する記述が含まれています。これらは、当社が当該資料作成時点(又はそこに別途明記された時点)において入手した情報に基づく、当該時点における予測等を基礎として作成されています。これらの記述のためには、一定の前提・仮定を使用しています。これらの記述又は前提・仮定は当社経営陣の判断ないし主観的な予想を含むものであり、様々なリスク及び不確実性により、将来において不正確であることが判明し、あるいは将来において実現しないことがあります。したがって、当社グループの実際の業績、経営成績、財政状態等については、当社の予想と異なる結果となる可能性があります。かかるリスク及び不確実性には、日本その他の国・地域における経済社会状況、燃油費の高騰、日本円と米ドルその他外貨との為替レートの変動、テロ事件及び戦争、伝染病その他航空事業を取り巻く様々なリスクが含まれますが、これらに限定されるものではありません。

本資料に掲載されている将来情報に関する記述は、上記のとおり当該資料の作成時点(又はそこに別途明記された時点)のものであり、当社は、それらの情報を最新のものに隨時更新するという義務も方針も有しておりません。

本資料に掲載されている情報は、情報提供を目的としたものであり、いかなる有価証券、金融商品又は取引についての募集、投資の勧誘や売買の推奨を目的としたものではありません。

本資料への当社グループに関する情報の掲載に当たっては万全を期しておりますが、監査を経ていない財務情報も含まれており、その内容の正確性、完全性、公正性及び確実性を保証するものではありません。従いまして、本資料利用の結果生じいかなる損害についても、当社は一切責任を負うものではございません。

なお、本資料の著作権やその他本資料にかかる一切の権利は日本航空株式会社に属します。