

chapter 03

データブック

はじに

価値創造ストーリー

中期経営計画

データブック

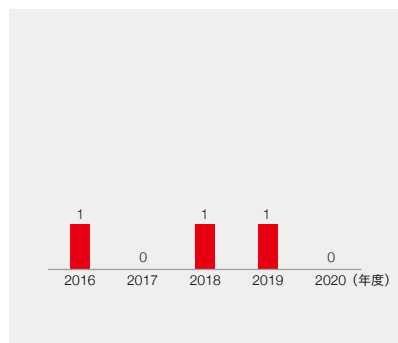


データハイライト

事業

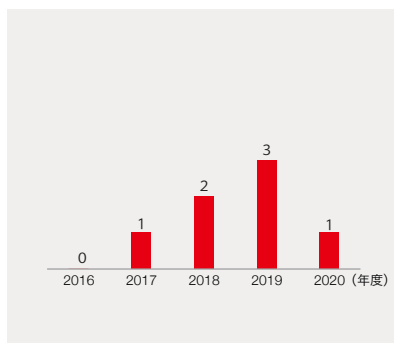
航空事故

■ 件数



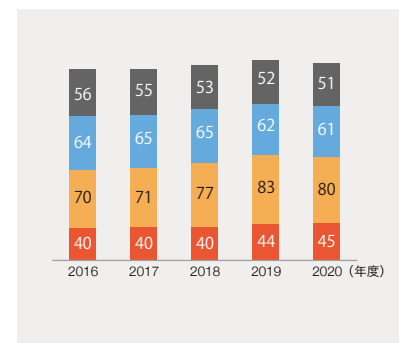
重大インシデント

■ 件数



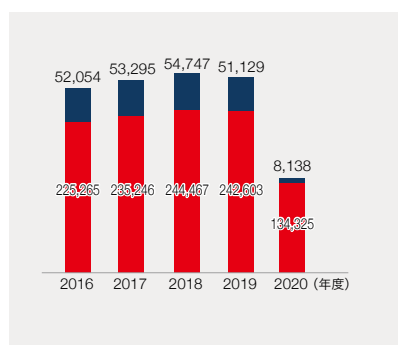
機材数

■ 大型機(機) ■ 中型機(機) ■ 小型機(機) ■ リージョナル機(機)



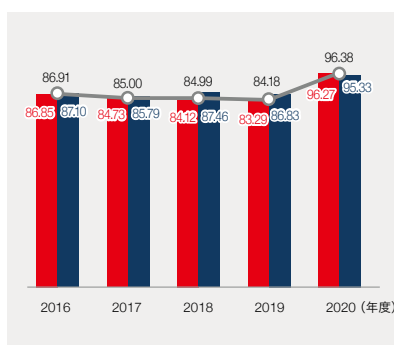
便数

■ 国内線(便数) ■ 国際線(便数)



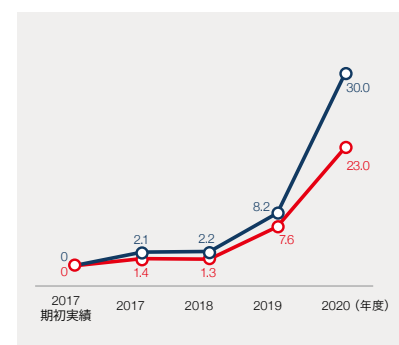
定時到着率

■ 国内線(%) ■ 国際線(%) ○ 合計(%)



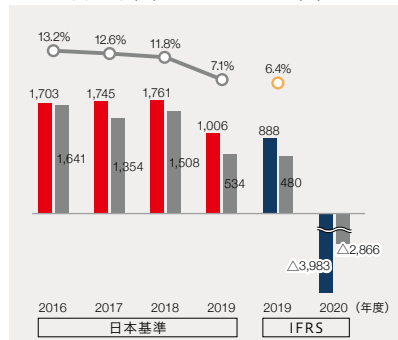
NPS(Net Promoter Score)

○ 国内線(ポイント) ○ 国際線(ポイント)



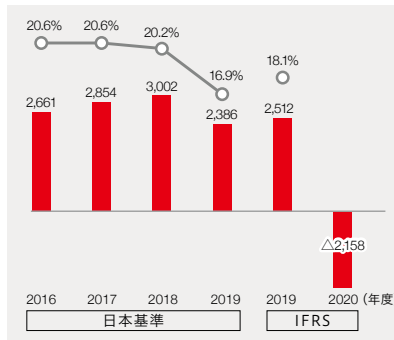
財務※1

EBIT※2/純損益※3/EBITマージン

■ 営業利益(億円) ■ EBIT(億円)※2
■ 純損益(億円)※3
○ 営業利益率(%) ○ EBITマージン(%)

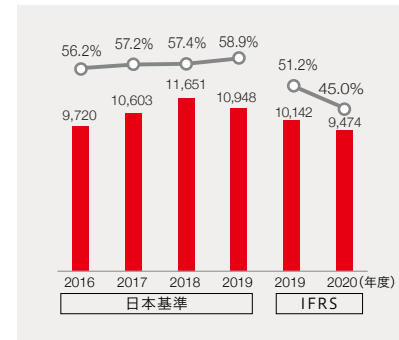
EBITDA※4/EBITDAマージン※5

■ EBITDA(億円)※4 ○ EBITDAマージン(%)※5



自己資本比率

■ 自己資本(億円) ○ 自己資本比率(%)



※1 2020年度より国際財務報告基準(IFRS)を適用しています。これに伴い、2019年度の数値は日本基準に基づいた値に加えてIFRSに基づいた値を掲載しています。

※2 EBIT(Earning Before Interests and Taxes):財務・法人所得税前利益

※3 [日本基準] 親会社株主に帰属する当期純利益 [IFRS] 親会社の所有者に帰属する当期利益(億円)

※4 [日本基準] EBITDA=営業利益+減価償却費 [IFRS] EBITDA=EBIT+減価償却費

※5 [日本基準] EBITDAマージン=EBITDA / 営業収益 [IFRS] EBITDAマージン=EBITDA / 売上収益

※6 配当性向=配当金総額/純損益※3,8

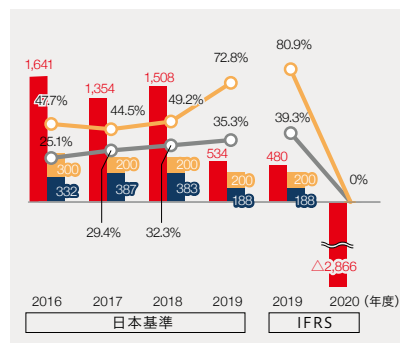
ESG

配当性向^{※6}

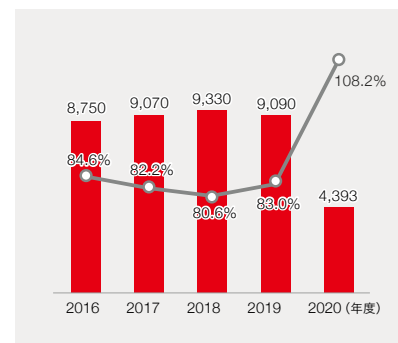
○ 配当性向 (%)

総還元性向^{※7}

■ 純損益 (億円)^{※3} ■ 配当金総額 (億円)
 ■ 自己株式取得額 (億円) ○ 配当性向 (%)^{※6} ○ 総還元性向 (%)^{※7}

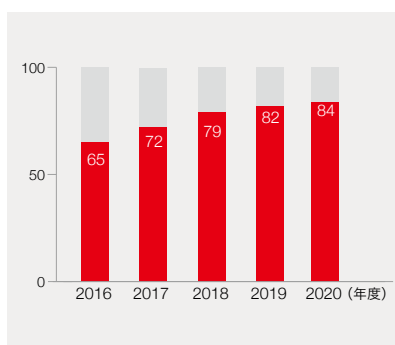
CO₂排出量削減の推移

○ CO₂排出量/有償トン・キロ (2005年度比)
 ■ 航空機からの CO₂ 排出量 (千トン)



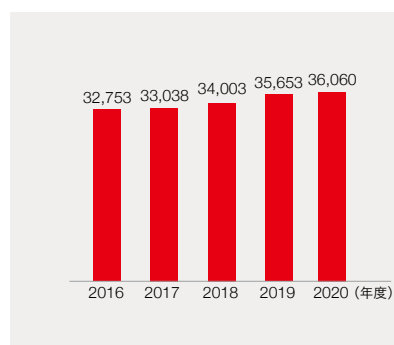
省燃費機材割合の推移

■ 非省燃費機材 (%) ■ 省燃費機材 (%)



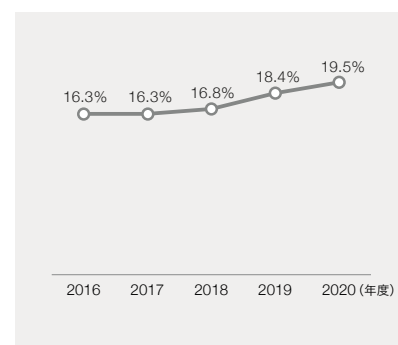
人員

■ 人員 (人)

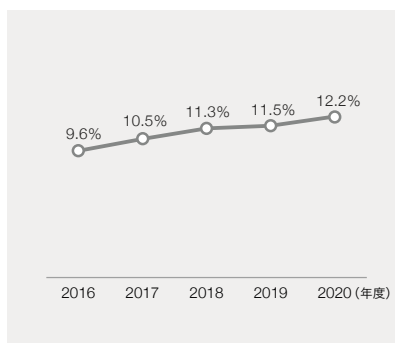


女性管理職比率

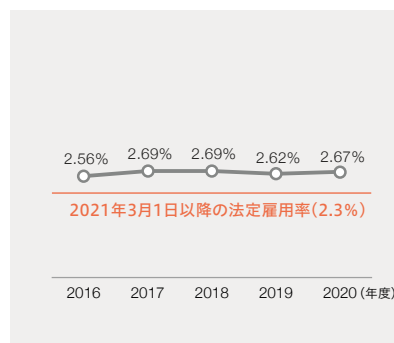
○ 女性管理職比率 (%)

外国人管理職比率^{※10}

○ 外国人管理職比率 (%)

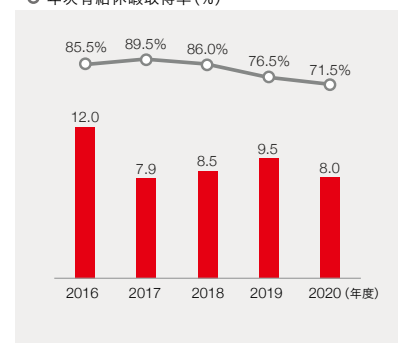
障がい者雇用率^{※11}

○ 障がい者雇用率 (%)



時間外労働および年次有給休暇取得状況

■ 社員一人当たりの月間平均時間外・休日労働 (時間)
 ○ 年次有給休暇取得率 (%)



※7 総還元性向 = (配当金総額 + 自己株式取得額) / 純損益^{※3,8}

※8 2015～2018年度の親会社当期純利益は法人税等調整額の影響額を除く

※9 2020年度の「EBITマージン」「EBITDAマージン」はマイナス値のため掲載しておりません

※10 日本航空株式会社における(海外現地雇用の管理職 + 日本雇用の業務企画職と整備技術職の外国籍の管理職) / 総管理職数

※11 翌年度6月1日時点、日本航空株式会社と特例子会社 株式会社JALサンライトとの合算値

事業データ

安全

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
航空事故	件数	1	0	1	1	0
重大インシデント	件数	0	1	2	3	1

機材

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
Airbus A350-900	機	0	0	0	5	8
Boeing 777-300ER	機	13	13	13	13	13
Boeing 777-300	機	4	4	4	4	4
Boeing 777-200ER	機	11	11	11	11	11
Boeing 777-200	機	12	12	12	11	9
Boeing 787-9	機	8	11	17	20	20
Boeing 787-8	機	25	25	25	29	29
Boeing 767-300ER	機	31	29	29	29	29
Boeing 767-300	機	6	6	6	5	2
Boeing 737-800	機	53	57	62	62	61
Boeing 737-400	機	11	8	3	0	0
Bombardier CRJ200	機	5	0	0	0	0
Embraer 170/Embraer 190	機	22	29	32	32	32
Bombardier DHC-8-400CC	機	4	5	5	5	5
SAAB340B	機	12	10	8	5	3
Bombardier DHC-8-400	機	9	6	1	0	0
Bombardier DHC-8-300	機	1	1	0	0	0
Bombardier DHC-8-100	機	2	0	0	0	0
ATR42-600/ATR72-600	機	1	4	7	10	11

運航実績

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
就航都市数						
国内線	地点	59	59	60	62	61
国際線	地点	251	284	348	378	368
合計	地点	310	343	408	440	429
便数						
国内線	便	225,265	235,246	244,467	242,603	134,325
国際線	便	52,054	53,295	54,747	51,129	8,138
合計	便	277,319	288,541	299,214	293,732	142,463
定時出発率						
国内線	%	90.86	84.72	88.33	86.71	96.74
国際線	%	89.28	87.80	87.47	86.35	93.17
合計	%	90.46	88.61	88.10	86.62	96.02
定時到着率						
国内線	%	86.85	84.73	84.12	83.29	96.27
国際線	%	87.10	85.79	87.46	86.83	95.33
合計	%	86.91	85.00	84.99	84.18	96.38

輸送実績

		日本基準				IFRS※5
	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
国内線						
旅客数	人	32,570,397	34,033,475	34,859,576	33,783,710	12,212,131
有償旅客キロ※1	千人・キロ	24,550,154	25,643,092	26,195,658	25,443,520	9,282,122
有効座席キロ※2	千座席キロ	35,423,513	35,714,021	36,116,930	36,199,539	19,452,985
有償座席利用率	%	69.3	71.8	72.5	70.3	47.7
国際線(フルサービスキャリア)						
旅客数※3	人	8,394,777	8,585,399	9,128,236	8,277,987	357,519
有償旅客キロ※1,3	千人・キロ	40,633,050	42,013,111	44,659,463	41,905,628	2,196,423
有効座席キロ※2,3	千座席キロ	50,621,656	51,836,491	54,925,904	54,324,546	11,918,047
有償座席利用率※3	%	80.3	81.0	81.3	77.1	18.4
貨物郵便						
国内線有償貨物トン・キロ	千トン・キロ	357,803	364,089	343,529	328,182	237,874
国際線有償貨物トン・キロ	千トン・キロ	1,887,856	2,233,387	2,429,268	2,407,691	1,948,205

顧客

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
NPS(Net Promoter Score)※4						
国内線	ポイント	—	+1.4	+1.3	+7.6	+23.0
国際線	ポイント	—	+2.1	+2.2	+8.2	+30.0

※1 有償旅客キロ(Revenue Passenger-Kilometers):有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計。有償旅客数×輸送距離(キロ)。

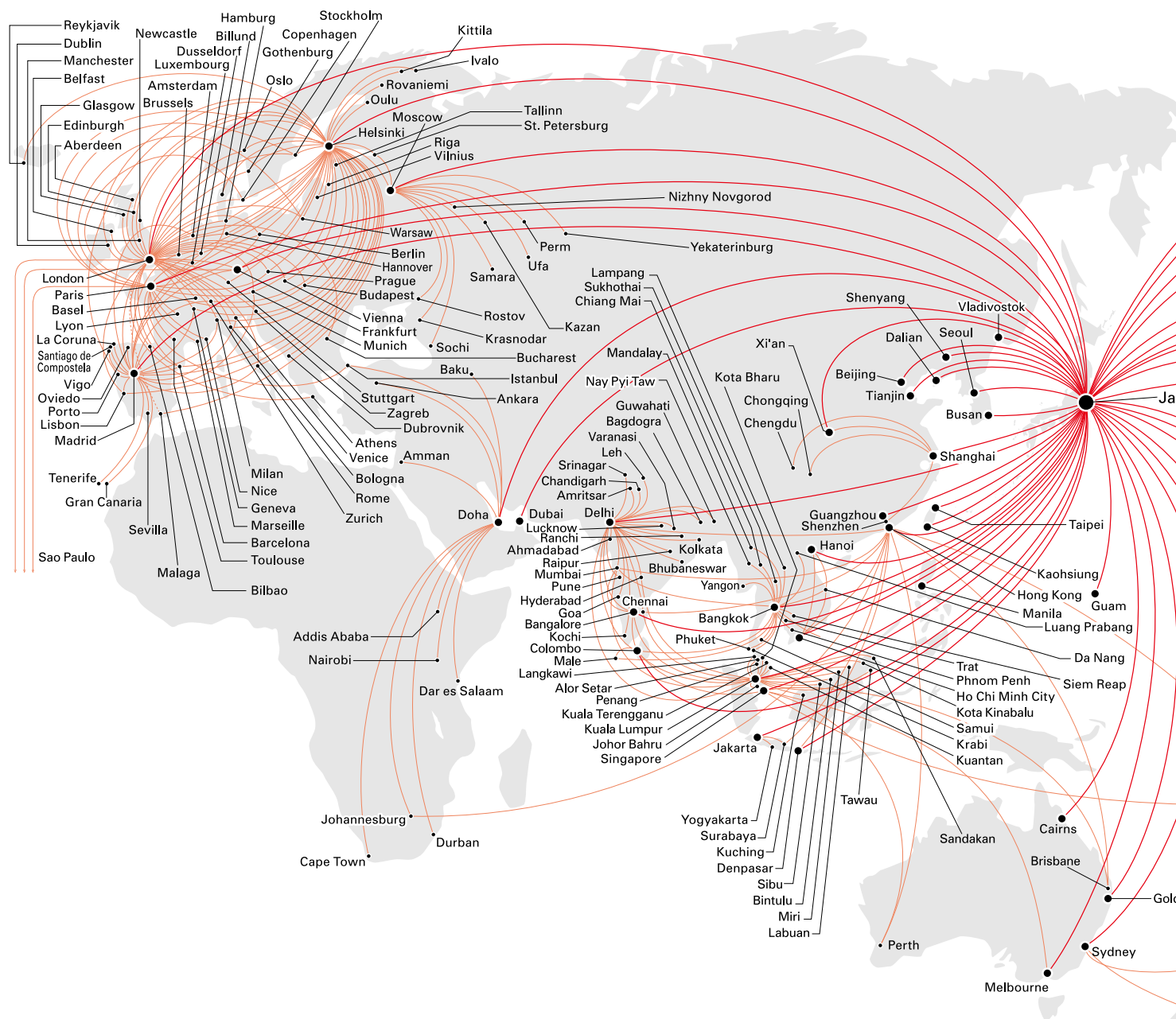
※2 有効座席キロ(Available Seat-Kilometers):旅客輸送容量の単位。総座席数×輸送距離(キロ)。

※3 国際線の「有償旅客数」「有償旅客キロ」「有効座席キロ」「有償座席利用率」の各数値は、2015年度より「JAL運航便のうちコードシェアによる他社販売分」を含めて算定しています。

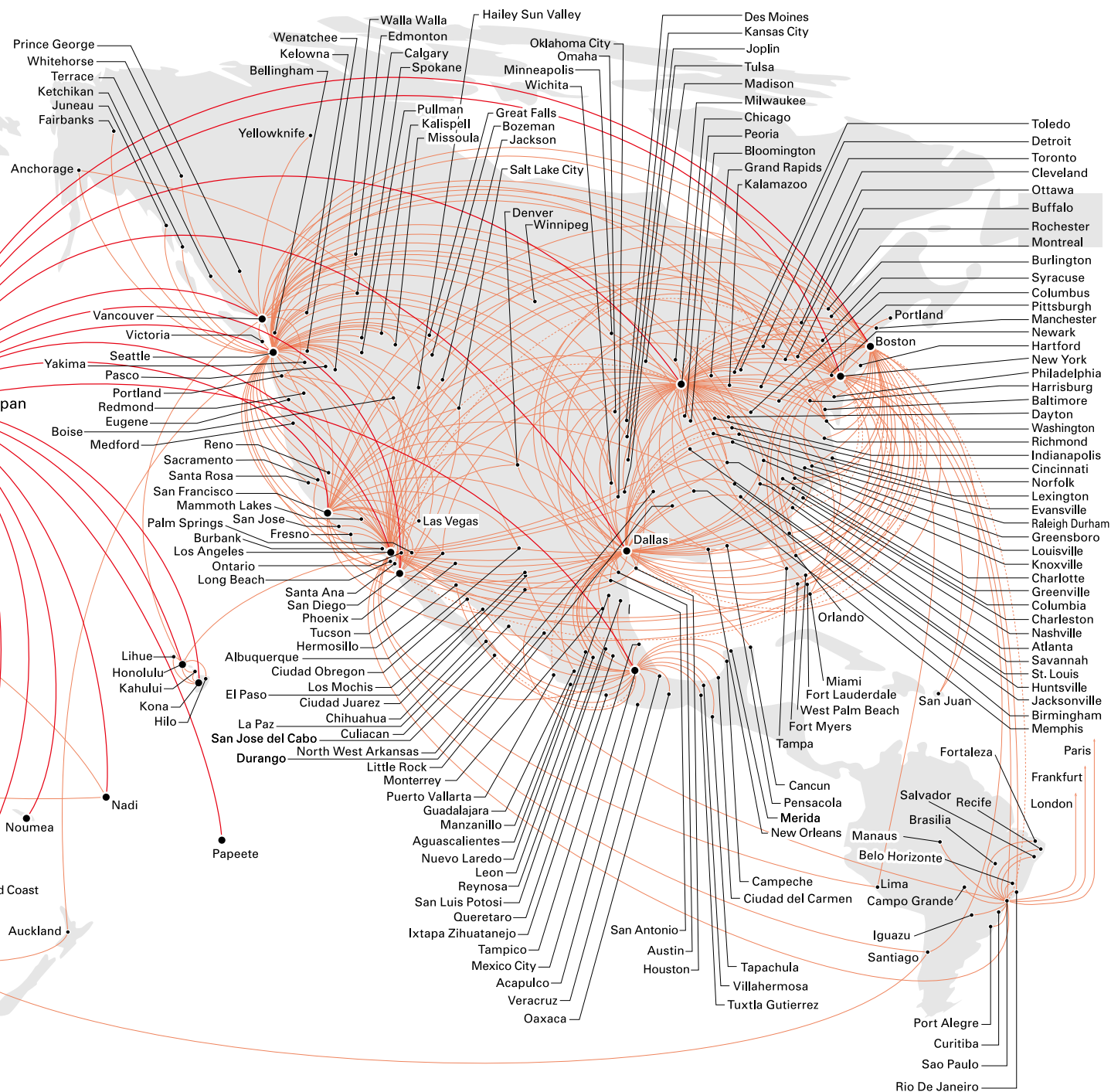
※4 2017年度期初実績対比

※5 2020年度より国際財務報告基準(IFRS)を適用しています

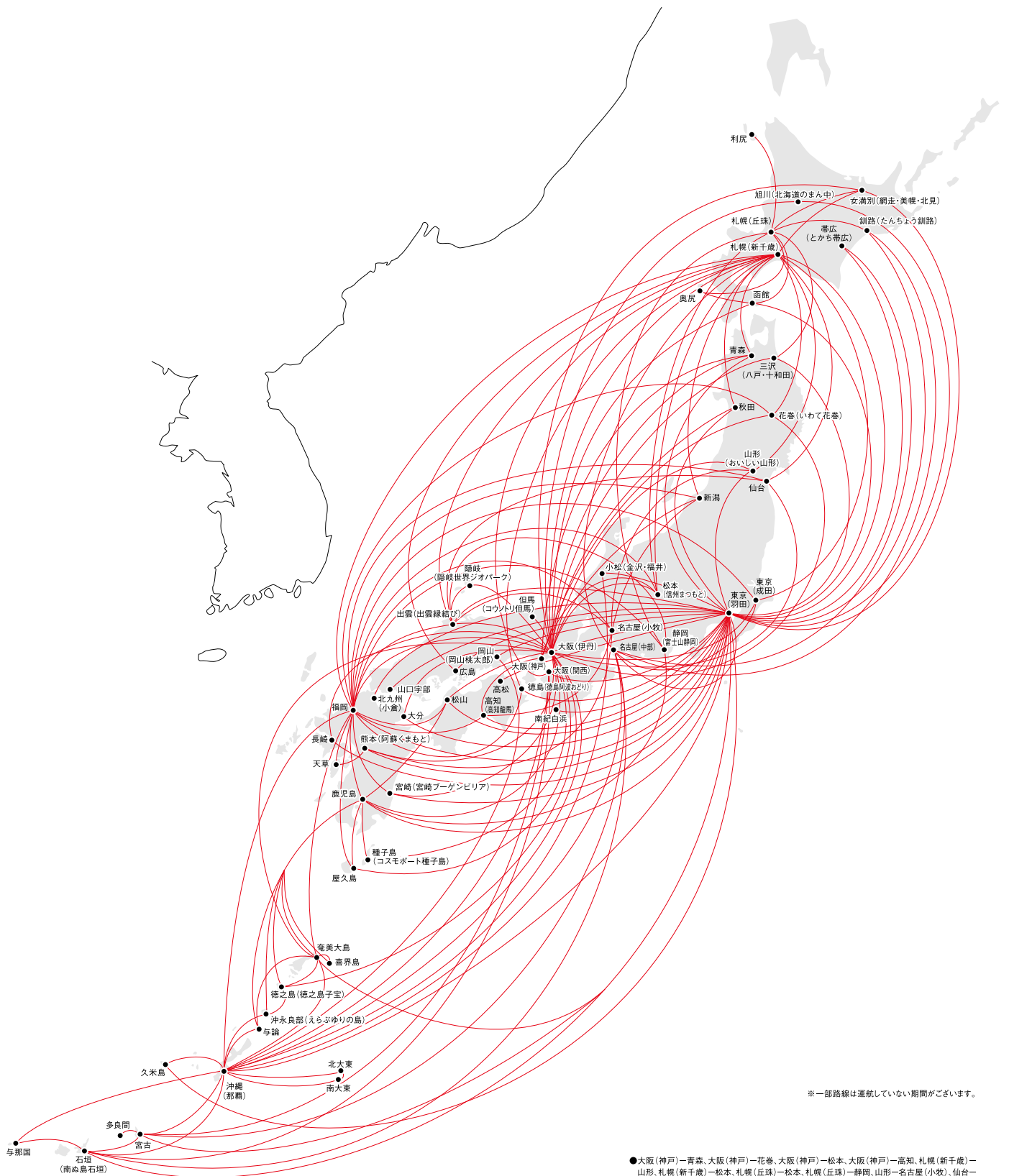
▶ 国際線ルートマップ (2021年8月23日現在)



- 上記ルート図は、コードシェア便を含みます。
- 上記地図は、JALのオンライン都市を中心に都合上変形デフォルメしています。
- 破線 (---) は、片道みの運航路線です。



国内線ルートマップ (2021年8月23日現在)



※一部路線は運航していない期間がございます。

●大阪(神戸)ー青森、大阪(神戸)ー花巻、大阪(神戸)ー松本、大阪(神戸)ー高知、札幌(新千歳)ー山形、札幌(新千歳)ー松本、札幌(丘珠)ー松本、札幌(丘珠)ー静岡、山形ー名古屋(小牧)、仙台ー出雲、新潟ー名古屋(小牧)、新潟ー福岡、松本ー福岡、静岡ー出雲、静岡ー福岡、静岡ー鹿児島、名古屋(小牧)ー出雲、名古屋(小牧)ー高知、名古屋(小牧)ー福岡、名古屋(小牧)ー熊本の間はフジドリームエアラインズ(FDA)とのコードシェア便です。FDAの機材および乗務員にて運航いたします。

●福岡ー天草、熊本ー天草の区間は天草エアライン(AMX)とのコードシェア便です。AMXの機材および乗務員にて運航いたします。
※大阪(伊丹)ー熊本の区間の一部便においても、AMXとのコードシェア便がございます。

▶ 連結子会社一覧 (2021年3月31日現在)

名称	資本金 (百万円)	議決権の所有割合		
		直接 (%)	間接 (%)	合計 (%)
航空運送事業セグメント				
航空運送事業				
日本トランスオーシャン航空株式会社	4,537	72.8	—	72.8
日本エアコミューター株式会社	300	60.0	—	60.0
株式会社ジェイエア	200	100.0	—	100.0
株式会社ZIPAIR Tokyo	9,000	100.0	—	100.0
株式会社北海道エアシステム	490	57.3	—	57.3
琉球エアコミューター株式会社	396	—	74.5	74.5
空港旅客サービス				
株式会社JALスカイ	100	100.0	—	100.0
JALスカイエアポート沖縄株式会社	33	66.7	33.3	100.0
株式会社JALスカイ大阪	30	100.0	—	100.0
株式会社JALスカイ九州	30	100.0	—	100.0
株式会社JALスカイ札幌	30	100.0	—	100.0
株式会社JALスカイ金沢	10	100.0	—	100.0
株式会社JALスカイ仙台	10	100.0	—	100.0
グランドハンドリング				
株式会社JALグランドサービス	100	99.8	0.2	100.0
株式会社JALグランドサービス大阪	10	—	100.0	100.0
株式会社JALグランドサービス九州	10	—	100.0	100.0
株式会社JALグランドサービス札幌	10	—	97.7	97.7
整備				
株式会社JALエンジニアリング	80	100.0	—	100.0
株式会社JALメンテナンスサービス	10	100.0	—	100.0
貨物				
日航関西エアカーゴ・システム株式会社	100	69.2	—	69.2
株式会社JALカーゴサービス	50	100.0	—	100.0
株式会社JALカーゴハンドリング	50	—	100.0	100.0
株式会社JALカーゴサービス九州	20	40.0	40.0	80.0
旅客販売				
株式会社ジャルセールス	460	100.0	—	100.0
株式会社JALナビア	50	100.0	—	100.0
株式会社JALマイレージバンク	40	100.0	—	100.0
空港周辺事業				
ジャルロイヤルケータリング株式会社	2,700	51.0	—	51.0

名称	資本金 (百万円)	議決権の所有割合		
		直接 (%)	間接 (%)	合計 (%)
その他セグメント				
整備				
株式会社JALエアテック	100	66.6	3.4	70.0
貨物				
JUPITER GLOBAL LIMITED	千香港ドル 1,960	46.4	4.6	51.0
旅客販売				
株式会社ジャルパック※1	80	96.7	1.1	97.8
株式会社JAL JTAセールス	30	16.7	83.3	100.0
JALPAK INTERNATIONAL HAWAII, INC.	千米ドル 1,000	—	100.0	100.0
JALPAK INTERNATIONAL (EUROPE) B.V.	千ユーロ 1,600	—	100.0	100.0
JALPAK INTERNATIONAL (FRANCE) S.A.S.	千ユーロ 160	—	100.0	100.0
EURO-CREATIVE TOURS (U.K.) LTD.	千英ポンド 100	—	100.0	100.0
JALPAK INTERNATIONAL ASIA PTE. LTD.	千シンガポールドル 146	—	100.0	100.0
JAL SATELLITE TRAVEL CO., LTD.	千香港ドル 750	—	100.0	100.0
PT. TAURINA TRAVEL DJAYA※2	千インドネシアルピア 500,000	—	49.0	49.0
空港周辺事業				
株式会社JALエービーシー	100	51.0	—	51.0
その他				
株式会社JALインフォテック	702	100.0	—	100.0
JALデジタルエクスペリエンス株式会社	475	51.0	—	51.0
JALペイメント・ポート株式会社	390	16.5	68.5	84.9
株式会社ジャルカード	360	50.6	—	50.6
株式会社JALファシリティーズ	180	85.0	—	85.0
株式会社アクセス国際ネットワーク	100	100.0	—	100.0
JAL Agriport株式会社※2	100	49.0	—	49.0
JAL宏遠株式会社	100	51.0	—	51.0
JALビジネスアビエーション株式会社	100	51.0	—	51.0
株式会社JALブランドコミュニケーション	100	100.0	—	100.0
JTAインフォコム株式会社	50	—	100.0	100.0
JAL SBI フィンテック株式会社	45	51.0	—	51.0
株式会社JALサンライト	20	100.0	—	100.0
株式会社オーエフシー	10	50.0	4.0	54.0
株式会社ジェイプロ	10	—	100.0	100.0
JLC INSURANCE COMPANY LIMITED	千米ドル 2,000	100.0	—	100.0

※1 株式会社ジャルパックについては、売上高(連結会社相互間の内部売上高を除く)の連結売上高に占める割合が100分の10を超えています。

※2 持分は100分の50以下ではありますが、実質的に支配しているため子会社としています。

財務データ

日本基準	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
会計年度							
営業収益	12,388	13,093	13,447	13,366	12,889	13,832	14,872
営業費用	10,435	11,425	11,650	11,274	11,186	12,086	13,111
営業利益	1,952	1,667	1,796	2,091	1,703	1,745	1,761
経常利益	1,858	1,576	1,752	2,092	1,650	1,631	1,653
親会社株主に帰属する当期純利益	1,716	1,662	1,490	1,744	1,641	1,354	1,508
営業キャッシュ・フロー	2,648	2,479	2,611	3,123	2,531	2,815	2,967
投資キャッシュ・フロー	△1,290	△1,667	△1,992	△2,072	△2,155	△1,801	△1,863
財務キャッシュ・フロー	△606	△619	△673	△496	△535	△558	△370
フリーキャッシュ・フロー ^{※3}	1,358	812	618	1,051	375	1,013	1,103
減価償却費	810	827	858	885	957	1,108	1,241
EBITDA ^{※4}	2,762	2,495	2,655	2,977	2,661	2,854	3,002
EBITDAR ^{※5}	3,071	2,810	2,927	3,211	2,862	3,054	3,201
設備投資額(固定資産の取得による支出)	1,218	1,645	1,986	2,106	2,331	2,080	2,221
会計年度末							
総資産	12,166	13,401	14,733	15,789	17,287	18,539	20,303
純資産	5,831	7,110	8,007	8,705	10,033	10,941	12,001
有利子負債	1,601	1,342	1,005	926	1,160	1,257	1,423
自己資本	5,650	6,902	7,764	8,430	9,720	10,603	11,651
1株当たり情報(円、米ドル) ^{※6}							
当期純利益	473.36	458.45	411.06	481.29	456.56	383.23	432.10
純資産	1,558.15	1,903.53	2,142.00	2,325.79	2,749.71	3,019.52	3,340.15
配当金	95.00	80.00	104.00	120.00	94.00	110.00	110.00
期中平均株式数(千株)	362,671	362,639	362,584	362,500	359,594	353,334	349,006
経営指標							
営業利益率(%)	15.8	12.7	13.4	15.7	13.2	12.6	11.8
自己資本利益率(ROE)(%)	36.0	26.5	20.3	21.5	18.1	13.3	13.6
総資産利益率(ROA)(%)	16.9	13.0	12.8	13.7	10.3	9.7	9.1
自己資本比率(%)	46.4	51.5	52.7	53.4	56.2	57.2	57.4
D/Eレシオ(倍)	0.3x	0.2x	0.1x	0.1x	0.1x	0.1x	0.1x
EBITDAマージン(%) ^{※7}	22.3	19.1	19.8	22.3	20.6	20.6	20.2
EBITDARマージン(%) ^{※8}	24.8	21.5	21.8	24.0	22.2	22.1	21.5
ユニットコスト(円) ^{※9}	8.4	8.6	8.7	9.1	9.4	10.1	10.4
ユニットコスト(円)(燃油費含む)	11.5	12.2	12.3	11.7	11.7	12.5	13.1
配当性向(%)	20.1	17.5	25.3	24.9	20.6	28.7	25.5
従業員数(人)	30,636	31,020	30,978	31,331	32,047	33,038	34,003
事業データ							
国際線旅客							
旅客収入	4,066	4,375	4,548	4,487	4,152	4,629	5,306
有効座席キロ(百万席・キロ) ^{※10, 12}	44,745	46,235	47,696	50,563	50,621	51,836	54,925
有償旅客キロ(百万人・キロ) ^{※11, 12}	34,036	35,390	36,109	40,305	40,633	42,013	44,659
有償旅客数(千人) ^{※12}	7,525	7,723	7,793	8,460	8,394	8,585	9,128
有償座席利用率(%) ^{※12}	76.1	76.5	75.7	79.7	80.3	81.0	81.3
イールド(円) ^{※12}	11.9	12.4	12.6	11.1	10.2	11.0	11.9
ユニットレベニュー(円) ^{※12}	9.1	9.5	9.5	8.9	8.2	8.9	9.7
国内線旅客							
旅客収入	4,852	4,874	4,875	5,012	4,986	5,182	5,280
有効座席キロ(百万席・キロ) ^{※10}	36,443	37,084	36,306	35,869	35,423	35,714	36,116
有償旅客キロ(百万人・キロ) ^{※11}	23,012	23,745	23,993	24,341	24,550	25,643	26,195
有償旅客数(千人)	30,020	31,218	31,644	32,114	32,570	34,033	34,859
有償座席利用率(%)	63.1	64.0	66.1	67.9	69.3	71.8	72.5
イールド(円)	21.1	20.5	20.3	20.6	20.3	20.2	20.2
ユニットレベニュー(円)	13.3	13.1	13.4	14.0	14.1	14.5	14.6
国際線貨物							
貨物収入	504	542	603	542	433	560	654
有償貨物トン・キロ(百万トン・キロ)	1,378	1,512	1,754	1,724	1,887	2,233	2,429
国内線貨物							
貨物収入	250	254	242	233	222	224	218
有償貨物トン・キロ(百万トン・キロ)	360	366	356	363	357	364	343

(億円)		(億円)	千米ドル ^{※2}	1ドル=110.71円
2019年度	IFRS ^{※1}	2019年度	2020年度	2020年度
会計年度				
14,112	売上収益	13,859	4,812	4,346,716
13,105	営業費用	13,088	8,850	7,994,192
1,006	EBIT(財務・法人所得税前利益)	888	△ 3,983	△ 3,597,741
1,025	税引前利益	881	△ 4,040	△ 3,649,878
534	親会社の所有者に帰属する当期利益	480	△ 2,866	△ 2,589,585
600	営業キャッシュ・フロー	808	△ 2,195	△ 1,982,829
△ 2,215	投資キャッシュ・フロー	△ 2,337	△ 910	△ 822,075
△ 301	財務キャッシュ・フロー	△ 388	3,886	3,510,288
△ 1,615	フリーキャッシュ・フロー ^{※3}	△ 1,528	△ 3,105	△ 2,804,904
1,380	減価償却費	1,624	1,824	1,648,350
2,386	EBITDA ^{※4}	2,512	△ 2,158	△ 1,949,391
2,602				
2,396	設備投資額(固定資産の取得による支出)	2,396	896	810,098
会計年度末				
18,593	総資産	19,822	21,072	19,034,224
11,318	資本	10,496	9,815	8,865,820
1,917	有利子負債	2,774	5,151	4,653,111
10,948	自己資本(親会社の所有者に帰属する持分)	10,142	9,474	8,558,025
1株当たり情報(円、米ドル)				
155.66	当期利益	140.04	△ 764.99	△ 6.90
3,249.27	自己資本(親会社の所有者に帰属する持分)	3,009.71	2,168.06	19.58
55.00	配当金	55.00	0.00	0.00
343,101	期中平均株式数(千株)	343,167	374,766	—
経営指標				
7.1	EBITマージン(%)	6.4	—	—
4.7	自己資本利益率(ROE)(%)	4.6	—	—
5.2	総資産利益率(ROA)(%)	4.3	—	—
	投資収益率(ROIC)(%)	4.7	—	—
58.9	自己資本比率(%)	51.2	45.0	—
0.2x	D/Eレシオ(倍)	0.3x	0.5x	—
16.9	EBITDAマージン(%) ^{※7}	18.1	—	—
18.4				
10.6				
13.2				
35.3	配当性向(%)	39.3	0.0	—
35,653	従業員数(人)	35,653	36,060	—
事業データ				
国際線旅客(フルサービスキャリア) ^{※13}				
4,762	旅客収入	4,862	279	252,633
54,324	有効座席キロ(百万席・キロ) ^{※10,12}	53,910	11,918	—
41,905	有償旅客キロ(百万人・キロ) ^{※11,12}	45,551	2,196	—
8,277	有償旅客数(千人) ^{※12}	8,958	357	—
77.1	有償座席利用率(%) ^{※12}	84.5	18.4	—
11.4	イールド(円) ^{※12}	10.7	12.7	—
8.8	ユニットレベニュー(円) ^{※12}	9.0	2.3	—
国内線旅客				
5,146	旅客収入	5,297	1,740	1,571,727
36,199	有効座席キロ(百万席・キロ) ^{※10}	36,199	19,452	—
25,443	有償旅客キロ(百万人・キロ) ^{※11}	27,496	9,282	—
33,783	有償旅客数(千人)	36,411	12,212	—
70.3	有償座席利用率(%)	76.0	47.7	—
20.2	イールド(円)	19.3	18.7	—
14.2	ユニットレベニュー(円)	14.6	8.9	—
国際線貨物				
597	貨物収入	597	965	872,133
2,407	有償貨物トン・キロ(百万トン・キロ)	2,407	1,948	—
国内線貨物				
207	貨物収入	207	217	196,332
328	有償貨物トン・キロ(百万トン・キロ)	328	237	—

※1 2020年度より国際財務報告基準(IFRS)を適用しています。これに伴い、2019年度の数値は日本基準に基づいた値に加えてIFRSに基づいた値を掲載しています。

※2 米ドル表記は便宜上のものであり、2021年3月31日の1米ドル=110.71円で換算しています。

※3 フリーキャッシュ・フロー=営業キャッシュ・フロー+投資キャッシュ・フロー

※4 [日本基準] EBITDA=営業利益+減価償却費 [IFRS] EBITDA=EBIT+減価償却費

※5 [日本基準のみ] EBITDAR=営業利益+減価償却費+航空機材賃借料

※6 当社は、2014年10月1日付で普通株式1株につき2株の割合をもって株式分割を行っており、当該株式分割が2012年度の期首に行われたと仮定して算定表示しています。

※7 [日本基準] EBITDAマージン=EBITDA/営業収益 [IFRS] EBITDAマージン=EBITDA/売上収益

※8 [日本基準のみ] EBITDARマージン=EBITDAR/営業収益

※9 「ユニットコスト=航空運送運送費用(燃油費を除く)/有効座席キロ」

※10 有効座席キロ(Available Seat-Kilometers):旅客輸送容量の単位。総座席数×輸送距離(キロ)。

※11 有償旅客キロ(Revenue Passenger-Kilometers):有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計。有償旅客数×輸送距離(キロ)。

※12 国際線の「有償旅客数」「有償旅客キロ」「有効座席キロ」「有償座席利用率」の各数値は、2015年度より「JAL運航便のうちコードシェアによる他社販売分」を含めて算定しています。

※13 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更し、2019年度実績も同様の変更を反映しています。

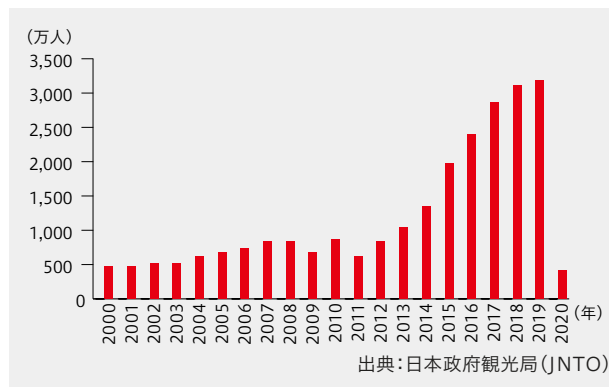
▶ 財務状況と業績の評価および分析

経営環境

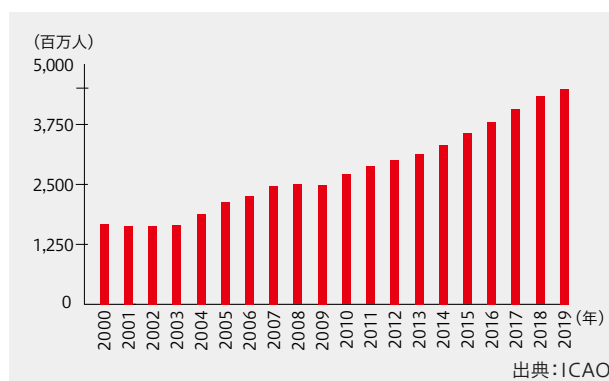
2020年度は、新型コロナウイルス感染症拡大により、当社グループが属する航空業界は極めて厳しい状況に置かれました。当社グループでは、感染拡大の影響が長期化するなか、清潔性・非接触性の強化による「安全・安心」の確保に努めつつ、日本国内および日本と海外を結ぶ航空輸送ネットワークの維持に努めてまいりました。収入の著しい減少に対して、抜本的なコスト削減策と投資抑制を遅滞なく実施することで業績への影響を緩和することに努め、加えて、着陸料や航空機燃料税などの公租公課の支払い猶予といった航空業界を対象とした支援策や、雇用調整助成金制度の特例措置拡充など、日本政府による公的なご支援も活用しつつ、この未曾有の危機への対応に全力を尽くしました。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響が長期化するなかで、当社グループは引き続きこうした努力を継続し、公共交通機関としての社会的使命を果たし、お客さまに安心してご利用いただけるよう全力を尽くし、来るべき航空需要の回復に備えてまいります。

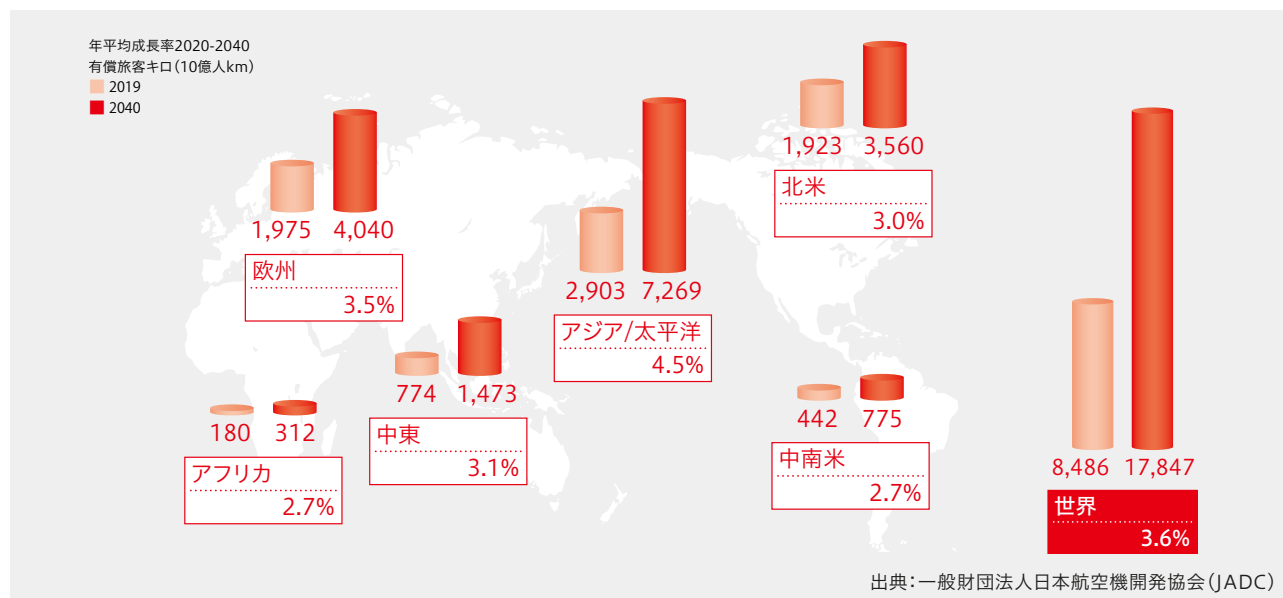
訪日外国人旅行者数推移



世界の航空旅客輸送量 (定期便のみ)



航空旅客需要予測



JALグループの概況

2020年度における売上収益は4,812億円(前年同期比65.3%減少)、営業費用は8,850億円(前年同期比32.4%減少)となり、財務・法人所得税前利益(△は損失)(以下「EBIT」という。)は△3,983

億円(前年同期は888億円)、親会社の所有者に帰属する当期利益(△は損失)は△2,866億円(前年同期は480億円)となりました。

連結経営成績分析

1. 業績サマリー 売上収益 **4,812** 億円 EBIT **△3,983** 億円 親会社の所有者に
帰属する当期利益 **△2,866** 億円

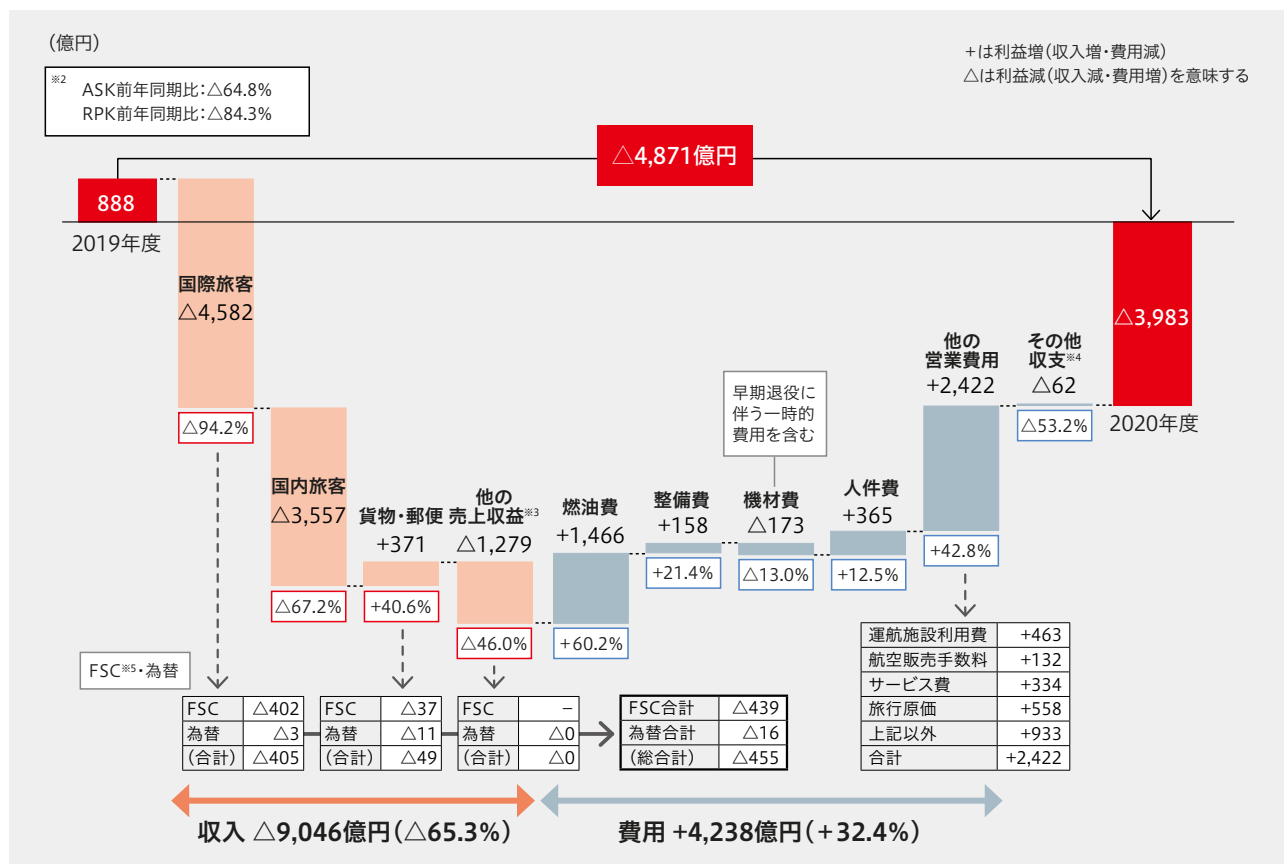
当社グループの2020年度の経営成績などは、収入面では、国際旅客収入は新型コロナウイルス感染症拡大の影響の長期化により、前年対比4,582億円の減収となりました。国内旅客収入は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う度重なる緊急事態宣言の発出により、前年対比3,557億円の減収となり、売上収益は4,812億円(前年同期比65.3%減少)となりました。

費用面では、燃油費は減便による使用量の削減や燃油市況下落による燃油単価の減少等により1,466億円の減少、整備費は減便によるエンジン整備の減少等により158億円減少しました。人件費は、役員報酬の減額や業績に連動した賞与の減少などにより365億円減少しました。収入の著しい減少に対して、機動的に供給調整を行うことで運航費用など変動費の抑制に努め、

抜本的なコスト削減策と投資抑制を遅滞なく実施した結果、営業費用全体としては8,850億円(前年同期比32.4%減少)となりました。

以上の結果、EBITは△3,983億円(前年同期は888億円)となりました。また、親会社の所有者に帰属する当期利益(△は損失)は、繰延税金資産の計上に伴い法人所得税費用がマイナスとなった結果、△2,866億円(前年同期は480億円)となりました。

2020年度 EBIT増減の推移



※1 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析

※2 2020年度より一部の他社運航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、前年度実績も同様の変更を反映し比較分析

※3 他の売上収益=旅行・マイル提携・受託事業収入など

※4 その他収支=航空機材売却益・その他の収入・持分法投資損益・投資収支

※5 FSC=Fuel Surcharge

2. セグメントの業績

売上収益 **4,318** 億円

(1) 航空運送事業の業績

2020年度における航空運送事業セグメントの経営成績については、売上収益は4,318億円（前年同期比 65.8%減少）、投資・財務・法人所得税前利益（△は損失）（以下「セグメント利益（△は損失）」という。）は、△4,033億円（前年同期は747億円）となりました。（売上収益及びセグメント利益（△は損失）はセグメント間連結消去前数値です。）売上収益の詳細は右記のとおりです。なお、LCC事業を営むZIPAIRの国際旅客収入は51百万円でした。

航空運送事業セグメント	部門別売上収益 (百万円)		
	2019年度	2020年度	前年比(%)
国際線(フルサービスキャリア)			
旅客収入	486,217	27,917	△94.3
貨物収入	59,744	96,553	+61.6
郵便収入	7,562	7,344	△2.9
手荷物収入	842	333	△60.4
小計	554,366	132,149	△76.2
国内線			
旅客収入	529,707	174,006	△67.2
貨物収入	20,724	21,735	+4.9
郵便収入	3,627	3,192	△12.0
手荷物収入	320	219	△31.5
小計	554,380	199,154	△64.1
国際線・国内線合計	1,108,746	331,304	△70.1
その他の収入(ZIPAIRの国際旅客収入を含む)	153,136	100,517	△34.4
合計	1,261,883	431,821	△65.8

※ 金額については切捨処理、各比率については四捨五入処理しております。

① 国際線(フルサービスキャリア) ※1

	2019年度	2020年度	前年比(%)
旅客収入(億円) ※2	4,862	279	△94.3
有償旅客数(千人) ※2	8,958	357	△96.0
ASK(百万席・キロ) ※2	53,910	11,918	△77.9
RPK(百万人・キロ) ※2	45,551	2,196	△95.2
有償座席利用率(%) ※2	84.5%	18.4%	△66.1pt
単価(円) ※2※3	54,274	78,085	+43.9
イールド(円) ※2※4	10.7	12.7	+19.1
ユニットレベニュー(円) ※2※5	9.0	2.3	△74.0

国際線大路別実績

● 旅客収入 ※1	(%)		
	2020年度 前年比	2019年度 構成比	2020年度 構成比
米大陸線	△93.1	28	34
欧州線	△93.4	16	18
アジア・オセアニア線	△94.2	32	32
中国線	△92.3	10	14
ハワイ・グアム線	△99.2	14	2
全路線・合計値	△94.3	100	100

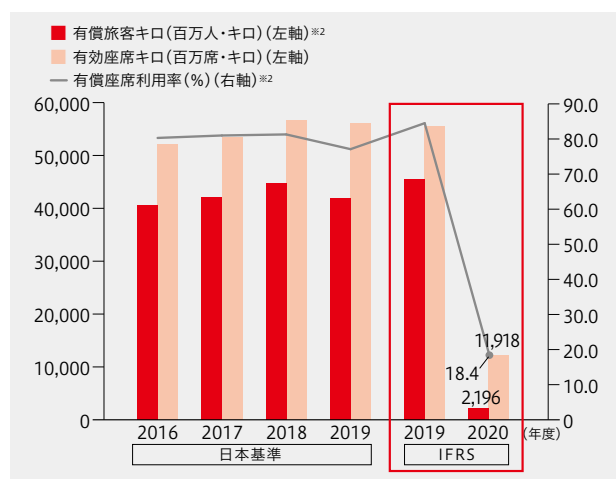
● 有償旅客数 ※1※2	(千人)		
	2019年度	2020年度	前年比(%)
米大陸線	1,511	102	△93.2
欧州線	750	45	△94.0
アジア・オセアニア線	4,211	167	△96.0
中国線	1,365	36	△97.3
ハワイ・グアム線	1,119	5	△99.5
全路線	8,958	357	△96.0

● ASK ※2	(百万席・キロ)		
	2019年度	2020年度	前年比(%)
米大陸線	16,556	5,733	△65.4
欧州線	7,976	2,627	△67.1
アジア・オセアニア線	18,699	3,307	△82.3
中国線	3,315	142	△95.7
ハワイ・グアム線	7,361	106	△98.5
全路線	53,910	11,918	△77.9

● RPK ※1※2	(百万人・キロ)		
	2019年度	2020年度	前年比(%)
米大陸線	14,227	970	△93.2
欧州線	6,759	410	△93.9
アジア・オセアニア線	15,641	710	△95.5
中国線	2,552	68	△97.3
ハワイ・グアム線	6,370	36	△99.4
全路線	45,551	2,196	△95.2

● 有償座席利用率 ※1※2	(%)		
	2019年度	2020年度	前年比
米大陸線	85.9	16.9	△69.0pt
欧州線	84.7	15.6	△69.1pt
アジア・オセアニア線	83.6	21.5	△62.2pt
中国線	77.0	48.2	△28.8pt
ハワイ・グアム線	86.5	33.9	△52.6pt
全路線	84.5	18.4	△66.1pt

国際旅客輸送実績



※1 LCCを除く。2020年度より一部の他社連航コードシェア便の搭乗者データの取り扱いを変更、2019年度実績も同様の変更を反映し比較分析。

※2 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。2019年度実績も同様の変更を反映し比較分析。

※3 単価=旅客収入/有償旅客数

※4 イールド=旅客収入/RPK

※5 ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

②国内線

	2019年度	2020年度	前年比(%)
旅客収入(億円)※1	5,297	1,740	△67.2
有償旅客数(千人)※1	36,411	12,212	△66.5
ASK(百万席・キロ)	36,199	19,452	△46.3
RPK(百万人・キロ)※1	27,496	9,282	△66.2
有償座席利用率(%)※1	76.0%	47.7%	△28.2pt
単価(円)※1※2	14,548	14,249	△2.1
イールド(円)※1※3	19.3	18.7	△2.7
ユニットレベニュー(円)※1※4	14.6	8.9	△38.9

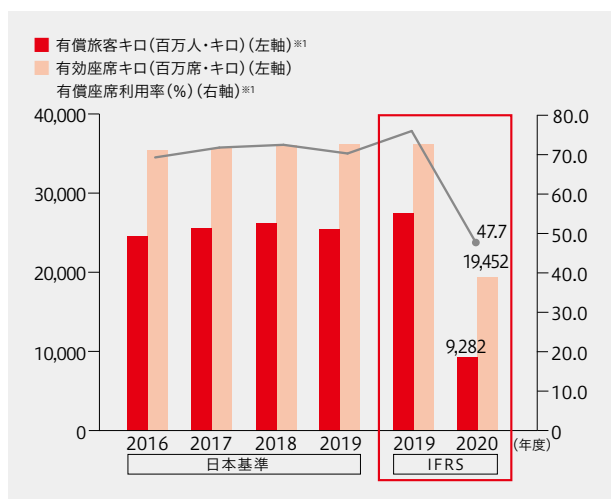
※1 2020年度よりIFRS適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券利用旅客を含む。2019年度実績も同様の変更を反映し比較分析。

※2 単価=旅客収入/有償旅客数

※3 イールド=旅客収入/RPK

※4 ユニットレベニュー=旅客収入/ASK

国内旅客輸送実績



(2)その他事業

株式会社ジャルパックと株式会社ジャルカードの概況は、下記のとおりです。

株式会社ジャルパック

項目	2019年度	2020年度	前年比(%)
海外旅行取扱人数(万人)	18.3	0.0	△100.0
国内旅行取扱人数(万人)	260.6	114.1	△56.2
売上収益(億円)(連結消去前)	1,701	555	△67.3

株式会社ジャルカード

項目	2019年度	2020年度	前年比(%)
カード会員数(万人)	372.0	358.0	△3.8
売上収益(億円)(連結消去前)	196	186	△4.9

3. 営業費用増減分析

営業費用 **8,850** 億円

主要営業費用内訳※1		(億円)		
	2019年度	2020年度	前年差	前年比(%)
売上収益	13,859	4,812	△9,046	△65.3
収入・供給連動費用				
燃油費	2,434	967	△1,466	△60.2
運航施設利用費	848	384	△463	△54.6
整備費	740	581	△158	△21.4
航空販売手数料	170	37	△132	△77.8
サービス費※2	444	110	△334	△75.2
その他の連動費用※3	2,041	915	△1,125	△55.1
収入・供給連動費用計	6,679	2,998	△3,680	△55.1
固定費				
機材費	1,341	1,515	+173	+13.0
人件費	2,913	2,548	△365	△12.5
その他の固定費	2,155	1,788	△366	△17.0
固定費計	6,409	5,851	△557	△8.7
営業費用計	13,088	8,850	△4,238	△32.4

※1 2020年度よりIFRSを適用、2019年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析

※2 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

※3 その他の連動費用=旅行・マイル提携・受託事業原価 など

費用面では、燃油費は減便による使用量の削減や燃油市況下落による燃油単価の減少等により1,466億円の減少、整備費は減便によるエンジン整備の減少等により158億円減少しました。人件費は、役員報酬の減額や業績に連動した賞与の減少などにより365億円減少しました。収入の著しい減少に対して、機動的に供給調整を行うことで運航費用など変動費の抑制に努め、抜本的なコスト削減策と投資抑制を遅滞なく実施した結果、営業費用全体としては8,850億円(前年同期比32.4%減少)となりました。

4. 親会社の所有者に帰属する当期利益

親会社の所有者に帰属する当期利益 **△2,866** 億円

親会社の所有者に帰属する当期利益(△は損失)は、繰延税金資産の計上に伴い法人所得税費用がマイナスとなった結果、△2,866億円(前年同期は480億円)となりました。

5. キャッシュ・フロー

営業活動によるキャッシュ・フロー

△2,195 億円

投資活動によるキャッシュ・フロー

△910 億円

財務活動によるキャッシュ・フロー

3,886 億円

2020年度末における現金および現金同等物の残高は、前年度末に比べ791億円増加し、4,083億円となりました。

(営業活動によるキャッシュ・フロー)

税引前損失△4,040億円に減価償却費等の非資金項目、退職給付に係る負債及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(アウトフロー)は△2,195億円(前年同期は808億円のキャッシュ・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△910億円(前年同期は△2,337億円のキャッシュ・アウトフロー)となりました。

(財務活動によるキャッシュ・フロー)

長期借入れによる収入及び株式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3,886億円(前年同期は△388億円のキャッシュ・アウトフロー)となりました。

キャッシュ・フロー※1

(億円)

	2019年度	2020年度	前年差
営業キャッシュ・フロー	808	△2,195	△3,003
減価償却費	1,624	1,824	+200
投資キャッシュ・フロー	△2,337	△910	+1,427
投資額・出資額	△2,452	△978	+1,474
フリーキャッシュ・フロー※2	△1,528	△3,105	△1,576
財務キャッシュ・フロー	△388	3,886	+4,274
キャッシュ・フロー合計※3	△1,916	780	+2,697
EBITDA※4	2,512	△2,158	△4,670

※1 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析

※2 フリーキャッシュ・フロー=営業キャッシュ・フロー+投資 キャッシュ・フロー

※3 キャッシュ・フロー合計=営業キャッシュ・フロー+投資キャッシュ・フロー+財務キャッシュ・フロー

※4 EBITDA=EBIT+減価償却費

6. 設備投資と機材調達

設備投資 883 億円

2020年度の設備投資については、総額883億円(無形資産含む)です。当社グループは、運航効率を改善するための新型航空機導入に関する設備投資や、多様化する顧客ニーズに対応するための競争力投資、利便性向上・効率化を目的としたシステム投資を含む無形資産に関する設備投資等を行っております。

2020年度に実施した設備投資の主な内容は、航空機4機(エアバスA350-900型3機、ATR42-600型1機)の新規購入および航空機購入のための前払金の支払いです。また、次の主要な設備を売却しており、その内訳はエアバスA350-900型3機、ボーイング777-200型2機、ボーイング767-300型3機、SAAB340B型2機です。なお、売却したエアバスA350-900型3機は2020年度中に賃借航空機に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。

設備投資に関しては、燃費効率や快適性に優れた新しい航空機の導入や、LCC事業強化、非接触・効率化推進と顧客利便性を向上させるためのIT投資など、企業価値の向上に資する成長のための投資を厳選して着実に実施するとともに、財務基盤の再構築と持続的な成長のための投資を両立させてまいります。

2020年度 航空機一覧

			前期末 2020/3/31			当期末 2021/3/31				増減 当期末 合計2-前 期末合計
			所有	リース	合計	所有	リース	合計1	合計2 運送済み 機材除く	
FSC ※1	大型機	Airbus A350-900	4	1	5	4	4	8	8	+3
		Boeing 777-300ER	13	0	13	13	0	13	13	—
		Boeing 777-300	4	0	4	4	0	4	0	※2 △4
		Boeing 777-200ER	11	0	11	11	0	11	6	△5
		Boeing 777-200	11	0	11	9	0	9	0	△11
	大型機 小計		43	1	44	41	4	45	27	△17
	中型機	Boeing 787-9	17	3	20	17	3	20	20	—
		Boeing 787-8	27	0	27	27	0	27	27	—
		Boeing 767-300ER	29	0	29	29	0	29	29	—
		Boeing 767-300	5	0	5	2	0	2	2	△3
	中型機 小計		78	3	81	75	3	78	78	△3
	小型機	Boeing 737-800	43	19	62	43	18	61	61	△1
		小型機 小計	43	19	62	43	18	61	61	△1
リージョナル機	Embraer 170/ Embraer 190	32	0	32	32	0	32	32	—	
	De Havilland DHC-8-400CC	5	0	5	5	0	5	5	—	
	SAAB340B	5	0	5	3	0	3	2	※2 △3	
	ATR42-600/ ATR72-600	9	1	10	10	1	11	11	+1	
	リージョナル機 小計	51	1	52	50	1	51	50	△2	
FSC 合計			215	24	239	209	26	235	216	△23
LCC	Boeing 787-8		2	0	2	2	0	2	2	—
	LCC 合計		2	0	2	2	0	2	2	—
総計			217	24	241	211	26	237	218	△23

※1 FSC=Full Service Carrier

※2 合計1と合計2の差異は当期末時点における退役済み(売却待ち)機材、計19機

7. 財政状態

自己資本 **9,474** 億円

自己資本比率 **45.0** %

厳しい状況のなかでも、自己資本は9,474億円、自己資本比率は45.0%を確保いたしました。

(資産) 2020年度末における資産については、現金及び現金同等物残高の増加などを主因として前年度末に比べ1,250億円増加し、2兆1,072億円となりました。

(負債) 2020年度末における負債については、有利子負債の増加や契約負債の減少などにより、前年度末に比べ1,931億円増加の1兆1,257億円となりました。

(資本) 2020年度末における資本については、2020年11月に公募増資を実施し、資本増強を行ったものの、当期損失の計上を主因として、前年度末に比べ680億円減少の9,815億円となりました。

連結財務状況^{※1}

	2019年度期末	2020年度期末	前年度期末差
総資産	19,822	21,072	+1,250
現金及び預金	3,291	4,083	+791
有利子負債	2,774	5,151	+2,377
1年内返済 ^{※2}	386 (110)	696 (205)	+310 (+94)
自己資本 ^{※3}	10,142	9,474	△668
自己資本比率(%) ^{※4}	51.2%	45.0%	△6.2pt
D/Eレシオ(倍) ^{※5}	0.3x	0.5x	+0.3x

※1 2020年度よりIFRSを適用、前年度実績もIFRSに基づいた値に組み替えて比較分析

※2 () 内の数字は、1年内返済のうち航空機リース料

※3 自己資本=親会社の所有者に帰属する持分

※4 自己資本比率=親会社所有者帰属持分比率

※5 D/Eレシオ=有利子負債/自己資本

8. 格付けの状況

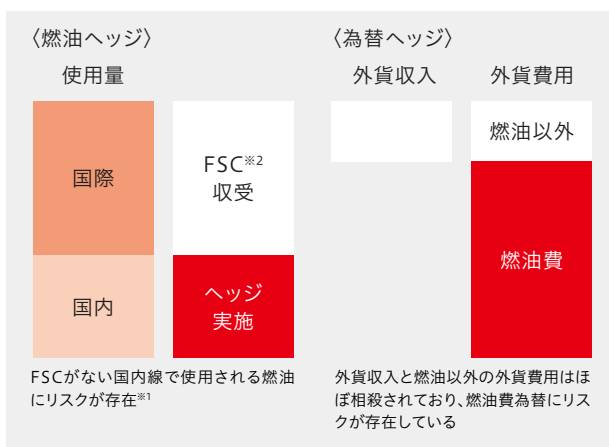
当社の現在の格付けは右記のとおりです。

		(2021年9月時点)
格付投資情報センター(R&I)	発行体格付	A-(ネガティブ)
日本格付研究所(JCR)	長期発行体格付	A(ネガティブ)

9. 燃油および為替ヘッジについて

(1) 方針

国際線については燃油サーチャージにより一定程度リスクヘッジが可能であるため、国内線で消費する燃油量程度をヘッジ対象としております。また、当社の外貨建て収入は燃油費を除く外貨建て費用とほぼ同規模であり、燃油費部分にリスクがあるため、原油および為替のヘッジを実施しております。



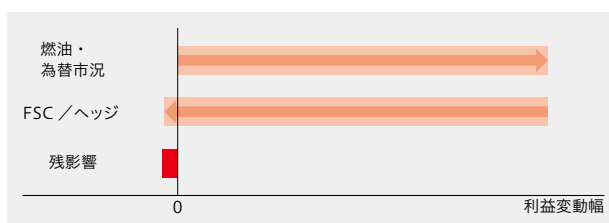
※1 平常時は、国内線で消費する燃油量程度に相当する全体の40%程度をヘッジ

※2 FSC…Fuel Surcharge(燃油サーチャージ)

(2) 市況リスクの克服

ヘッジや燃油サーチャージによる市況変動リスク抑制効果は、各年度で見るとタイムラグがありますが、中期レンジで見ると、市況変動リスクはほぼ克服できており、一定期間の市況変動規模と、ヘッジと燃油サーチャージで市況の変動を抑制できています。

市況変動影響額イメージ



10. 退職給付債務

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。今年度末において、当社及び連結子会社全体で退職一時金制度については38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、キャッシュバランズ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、キャッシュバランズプランを導入しております。

11. 利益配分

当社は、株主の皆さまへの還元を経営の最重要事項の一つとして捉えており、将来における企業成長と経営環境の変化に対応するための投資や強固な財務体質構築に資する内部留保を確保しつつ、継続的・安定的な配当に加え、自己株式の取得を柔軟に行うことで、株主の皆さまへの還元を積極的に行うことを基本方針としております。

配当金額については、配当性向を概ね35%程度を目安としつつ、継続性・安定性および予測可能性を重視して決定してまいります。加えて、自己株式の取得については、当社の財務状況等を見据え、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ふ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。

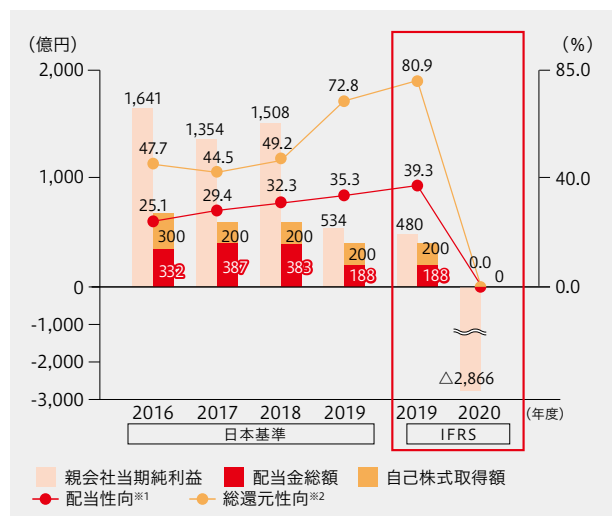
なお、新型コロナウイルスの感染症拡大については、短期的な当社グループの業績に大きな影響を及ぼしておりますが、当社の中長期的な収益構造に構造的な変化をもたらすものではないと認識しており、上述の株主還元に関する基本的な考え方を変更する予定はございません。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の影響の長期化により当社の属する航空業界は甚大な影響を受けており、2020年度のEBITは△3,983億円と大幅な損失を計上することとなりました。また、2022年3月期の状況も見通せない状況が続いております。このような状況をふまえると、今は手

元流動性の確保と財務健全性を維持することを優先することが適切であると判断、2020年度の間および期末配当をやむを得ず見送らせていただきました。株主の皆さまには大変申し訳なく思っておりますが、当社グループが現在置かれている状況に鑑み、ご理解を賜りたく存じます。

新型コロナウイルス感染症拡大が収束を迎え、日本および世界の航空需要が回復し、当社グループの業績が回復基調に戻った段階で、その時および将来の財務状況やキャッシュ・フローの状況等をふまえて、再び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。

総還元推移(2016～2020年度)



※1 配当性向 = 配当金総額 / 親会社当期純利益※3

※2 総還元性向 = (配当金総額 + 自己株式取得額) / 親会社当期純利益※3

※3 2016～2018年度の親会社当期純利益は法人税等調整額の影響額を除く

12. 事業等のリスク

投資者の投資判断に重要な影響を及ぼす可能性のある事項には、定期航空運送事業および不定期航空運送事業を中心とする当社グループの事業の内容に鑑み、当社グループにおいては次のようなリスクが存在しております。ただし、これらは当社グループに関するすべてのリスクを網羅したものではなく、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2021年3月31日現在において判断したものです。

(1) 世界的な疫病の蔓延拡大に関わるリスク

① 短期的な業績に与える影響に関わるリスク

当社グループは、日本および世界各地に航空運送事業を展開しております。2020年初頭から全世界規模で感染が拡大している新型コロナウイルス(COVID-19)の感染拡大のように、未知の疫病の世界的な拡大が発生した場合には、各国政府による入境制限や移動の制限・自粛要請といった人の移動に関する規制の発動や、企業や利用者の感染防止を目的とした自発的な航空機利用の回避により、航空旅客需要は大幅に減少する可能性があります。当社グループが営む航空運送事業は、航空機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。

② 中長期的な事業環境の変化に関わるリスク

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

(2) 自然災害や気候変動に関わるリスク

① 自然災害等に関わるリスク

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・成田両空港の位置づ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の機能停止への対応策として、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24時間稼働させておりますが、その機能は東京地区のIOCの機能のすべてを代替できるものではありません。

② 気候変動に関わるリスク

世界では、地球温暖化等に起因する気候変動が大きな課題となっており、地球温暖化に起因し、日本国内において大規模な自然災害の発生頻度が多くなるような場合には、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。また、当社グループが属する航空業界は、気候変動の要因となる化石燃料を大量に消費する業界であることから、CO₂排出量の削減が社会的な要請であり、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。そのため、当社グループでは、2050年までにCO₂排出量実質ゼロを目指しております。その実現に向け、省燃費機材への更新促進、代替航空燃料の調達、カーボンライシングへの対応など、さまざまな取り組みを行う必要があり、当社の事業運営に影響を及ぼす可能性があります。また、上記の目標が未達成となった場合には、当社グループの社会的な評価を低下させ、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。

(3) 国際情勢や経済動向等の外部経営環境に関わるリスク

① 外部経営環境に関わるリスク

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

② 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、さまざま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。

(4) 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、ATR社、三菱航空機株式会社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。

(5) 市況変動に関わるリスク

① 燃油価格の変動に関わるリスク

当社グループの業績は、燃油価格の変動により影響を受けます。当社グループは、燃油価格の上昇分を一部燃油特別付加運賃として顧客に転嫁しておりますが、これは燃油価格の変動を直ちに反映することができず、また、顧客にすべ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が、原油価格が短期間で急落した場合、ヘッジポジションの状況等によっては市況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。

② 為替変動に関わるリスク

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

替取得機会の分散を図るべくヘッジ取引を行っております。

③ 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。

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

(7) 法的規制・環境規制、訴訟に関わるリスク

当社グループの事業は、さまざまな側面において、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。

① 法的規制に関わるリスク

当社グループは、航空法をはじめとする航空事業関連法令、二国間航空協定を含む条約その他の国際的取り極め、独占禁止法その他諸外国の類似の法令、ならびに着陸料等の公租公課等の定めに基づき事業を行っておりますが、これらに変更が生じた場合や、法令に基づき耐空性改善通報等が発出された場合、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

また、羽田空港等、当社グループの航空運送事業において重要な位置づけを持つ空港における発着枠の割り当てなどが、当社グループの業績に影響を与える可能性があります。

②環境規制に関わるリスク

近年、温暖化防止をはじめとした地球環境に係わる企業の社会的責任が高まるなか、CO₂排出量、騒音、有害物質等に関する環境規制が強化されています。今後、2021年度以降における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、当社グループの業績に影響を及ぼす可能性があります。

③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。

(8)IT(情報システム)、顧客情報の取り扱いに関わるリスク

当社グループは、業務の多くを情報システムに依存しています。コンピュータ・プログラムの不具合やコンピュータ・ウイルス等のサイバー攻撃によって情報システムにさまざま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が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。

(9)人財・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はじめとする各種の資格や技能を有する人材の確保が必要ですが、当社グループの従業員がその業務に必要なこれらの資格や技能を取得するまでには相応の期間を要することから、当社グループが想定する人員体制を必要な時期に確保できない場合には、当社グループの事業運営に影響を受ける可能性があります。

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

▶ 連結財務諸表

連結財政状態計算書

(単位:百万円)

	移行日 (2019年4月1日)	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
資産			
流動資産			
現金及び現金同等物	522,064	329,149	408,335
営業債権及びその他の債権	144,053	94,071	76,760
その他の金融資産	5,067	1,305	14,133
棚卸資産	23,682	28,409	23,680
その他の流動資産	46,442	55,500	44,906
流動資産合計	741,309	508,435	567,816
非流動資産			
有形固定資産			
航空機	795,439	894,835	827,587
航空機建設仮勘定	138,569	102,519	129,882
その他の有形固定資産	77,495	86,462	87,942
有形固定資産合計	1,011,504	1,083,817	1,045,413
無形資産	92,255	95,777	89,662
持分法で会計処理されている投資	31,697	31,105	24,232
その他の金融資産	119,515	120,218	128,055
繰延税金資産	143,422	122,323	225,886
退職給付に係る資産	1,178	938	3,176
その他の非流動資産	12,765	19,638	23,036
非流動資産合計	1,412,338	1,473,819	1,539,462
資産合計	2,153,648	1,982,254	2,107,279

(単位:百万円)

	移行日 (2019年4月1日)	前連結会計年度 (2020年3月31日)	当連結会計年度 (2021年3月31日)
負債及び資本			
負債			
流動負債			
営業債務及びその他の債務	137,684	125,208	97,185
有利子負債	38,408	38,618	69,621
その他の金融負債	39,108	51,065	42,490
未払法人所得税	19,192	2,824	3,890
契約負債	294,663	251,809	215,239
引当金	—	1,220	3,750
その他の流動負債	49,916	30,903	44,714
流動負債合計	578,972	501,651	476,893
非流動負債			
有利子負債	185,920	238,811	445,525
その他の金融負債	8,771	13,913	23,479
繰延税金負債	163	222	108
引当金	14,594	14,645	15,667
退職給付に係る負債	256,305	151,330	153,169
その他の非流動負債	13,243	12,062	10,899
非流動負債合計	478,999	430,985	648,850
負債合計	1,057,972	932,637	1,125,744
資本			
資本金	181,352	181,352	273,200
資本剰余金	182,437	182,437	273,557
利益剰余金	666,030	645,408	352,965
自己株式	△408	△408	△408
その他の包括利益累計額			
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	31,097	28,793	35,468
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	1,837	△23,146	12,877
在外営業活動体の外貨換算差額	—	△141	△201
その他の包括利益累計額合計	32,934	5,506	48,144
親会社の所有者に帰属する持分合計	1,062,345	1,014,295	947,459
非支配持分	33,330	35,321	34,075
資本合計	1,095,675	1,049,617	981,535
負債及び資本合計	2,153,648	1,982,254	2,107,279

はじめに

価値創造ストーリー

中期経営計画

データブック

連結損益及び包括利益計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
売上収益		
国際線旅客収入	486,217	27,969
国内線旅客収入	529,707	174,006
その他の売上収益	369,989	279,249
売上収益合計	1,385,914	481,225
その他の収入	9,069	13,397
営業費用		
人件費	△291,317	△254,809
航空燃油費	△243,420	△96,788
減価償却費、償却費及び減損損失	△164,383	△190,585
その他の営業費用	△609,759	△342,854
営業費用合計	△1,308,881	△885,037
営業利益(△は損失)	86,103	△390,414
持分法による投資損益(△は損失)	1,396	△7,582
投資・財務・法人所得税前利益(△は損失)	87,500	△397,997
投資から生じる収益・費用		
投資収益	2,399	2,694
投資費用	△1,091	△3,003
財務・法人所得税前利益(△は損失)	88,807	△398,306
財務収益・費用		
財務収益	1,102	1,799
財務費用	△1,760	△7,570
税引前利益(△は損失)	88,149	△404,078
法人所得税費用	△36,137	116,202
当期利益(△は損失)	52,012	△287,875
当期利益(△は損失)の帰属		
親会社の所有者	48,057	△286,693
非支配持分	3,955	△1,182
その他の包括利益		
純損益に振り替えられることのない項目		
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	△2,702	3,284
確定給付制度の再測定	9,875	△2,394
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	△171	87
純損益に振り替えられることのない項目合計	7,001	977
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	△23,250	34,411
在外営業活動体の外貨換算差額	△162	△138
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	△1,302	1,445
純損益に振り替えられる可能性のある項目合計	△24,714	35,718
税引後その他の包括利益	△17,713	36,695
当期包括利益	34,298	△251,179
当期包括利益の帰属		
親会社の所有者	30,430	△249,956
非支配持分	3,868	△1,223
1株当たり当期利益		
基本的1株当たり当期利益(△は損失)(円)	140.04	△764.99
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 2019年4月1日 至 2020年3月31日)

(単位:百万円)

	親会社の所有者に帰属する持分					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益累計額	
					その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
2019年4月1日時点の残高	181,352	182,437	666,030	△408	31,097	1,837
当期利益(△は損失)	-	-	48,057	-	-	-
その他の包括利益	-	-	-	-	△2,813	△24,560
当期包括利益合計	-	-	48,057	-	△2,813	△24,560
新株の発行	-	-	-	-	-	-
配当金	-	-	△38,058	-	-	-
ヘッジ対象の非金融資産への振替	-	-	-	-	-	△422
自己株式の取得	-	-	-	△39,999	-	-
自己株式の消却	-	-	△39,999	39,999	-	-
子会社の支配獲得に伴う変動	-	-	-	-	-	-
支配継続子会社に対する持分変動	-	-	-	-	-	-
持分法適用会社に対する持分変動に伴う増減	-	△0	-	-	-	-
連結子会社株式の取得による持分変動に伴う増減	-	-	-	-	-	-
利益剰余金への振替	-	-	9,378	-	509	-
所有者との取引額合計	-	△0	△68,679	-	509	△422
2020年3月31日時点の残高	181,352	182,437	645,408	△408	28,793	△23,146

	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			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			
2019年4月1日時点の残高	-	-	32,934	1,062,345	33,330	1,095,675
当期利益(△は損失)	-	-	-	48,057	3,955	52,012
その他の包括利益	△141	9,888	△17,627	△17,627	△86	△17,713
当期包括利益合計	△141	9,888	△17,627	30,430	3,868	34,298
新株の発行	-	-	-	-	-	-
配当金	-	-	-	△38,058	△2,376	△40,435
ヘッジ対象の非金融資産への振替	-	-	△422	△422	-	△422
自己株式の取得	-	-	-	△39,999	-	△39,999
自己株式の消却	-	-	-	-	-	-
子会社の支配獲得に伴う変動	-	-	-	-	98	98
支配継続子会社に対する持分変動	-	-	-	-	401	401
持分法適用会社に対する持分変動に伴う増減	-	-	-	△0	0	-
連結子会社株式の取得による持分変動に伴う増減	-	-	-	-	-	-
利益剰余金への振替	-	△9,888	△9,378	-	-	-
所有者との取引額合計	-	△9,888	△9,801	△78,480	△1,876	△80,357
2020年3月31日時点の残高	△141	-	5,506	1,014,295	35,321	1,049,617

はじめに

価値創造ストーリー

中期経営計画

データブック

当連結会計年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

(単位:百万円)

	親会社の所有者に帰属する持分					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益累計額	
					その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
2020年4月1日時点の残高	181,352	182,437	645,408	△408	28,793	△23,146
当期利益(△は損失)	—	—	△286,693	—	—	—
その他の包括利益	—	—	—	—	3,275	35,871
当期包括利益合計	—	—	△286,693	—	3,275	35,871
新株の発行	91,848	91,120	—	—	—	—
配当金	—	—	—	—	—	—
ヘッジ対象の非金融資産への振替	—	—	—	—	—	152
自己株式の取得	—	—	—	△0	—	—
自己株式の消却	—	—	—	—	—	—
子会社の支配獲得に伴う変動	—	—	—	—	—	—
支配継続子会社に対する持分変動	—	—	—	—	—	—
持分法適用会社に対する持分変動に伴う増減	—	—	—	—	—	—
連結子会社株式の取得による持分変動に伴う増減	—	△0	—	—	—	—
利益剰余金への振替	—	—	△5,749	—	3,399	—
所有者との取引額合計	91,848	91,120	△5,749	△0	3,399	152
2021年3月31日時点の残高	273,200	273,557	352,965	△408	35,468	12,877

	親会社の所有者に帰属する持分				非支配持分	合計
	その他の包括利益累計額			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			
2020年4月1日時点の残高	△141	－	5,506	1,014,295	35,321	1,049,617
当期利益(△は損失)	－	－	－	△286,693	△1,182	△287,875
その他の包括利益	△60	△2,349	36,736	36,736	△40	36,695
当期包括利益合計	△60	△2,349	36,736	△249,956	△1,223	△251,179
新株の発行	－	－	－	182,968	－	182,968
配当金	－	－	－	－	－	－
ヘッジ対象の非金融 資産への振替	－	－	152	152	－	152
自己株式の取得	－	－	－	△0	－	△0
自己株式の消却	－	－	－	－	－	－
子会社の支配獲得に伴う変動	－	－	－	－	－	－
支配継続子会社に 対する持分変動	－	－	－	－	－	－
持分法適用会社に対する 持分変動に伴う増減	－	－	－	－	－	－
連結子会社株式の取得によ る持分変動に伴う増減	－	－	－	△0	△22	△23
利益剰余金への振替	－	2,349	5,749	－	－	－
所有者との取引額合計	－	2,349	5,901	183,121	△22	183,098
2021年3月31日時点の残高	△201	－	48,144	947,459	34,075	981,535

連結キャッシュ・フロー計算書

(単位:百万円)

	前連結会計年度 (自 2019年4月1日 至 2020年3月31日)	当連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税引前利益(△は損失)	88,149	△404,078
減価償却費、償却費及び減損損失	164,383	190,585
固定資産除売却損益	2,691	2,150
退職給付に係る負債の増減額(△は減少)	△91,001	△1,677
受取利息及び受取配当金	△3,018	△2,313
支払利息	1,332	2,927
為替差損益(△は益)	785	△956
持分法による投資損益(△は益)	△1,396	7,582
営業債権及びその他の債権の増減額(△は増加)	64,529	2,597
棚卸資産の増減額(△は増加)	△4,695	4,809
営業債務及びその他の債務の増減額(△は減少)	△15,282	△27,036
契約負債の増減額(△は減少)	△43,043	△36,705
その他	△44,394	32,550
小計	119,039	△229,565
法人所得税の支払額又は還付額(△は支払)	△38,181	10,045
営業活動によるキャッシュ・フロー	80,857	△219,519
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	△239,611	△89,686
固定資産の売却による収入	4,251	1,442
その他の金融資産の取得による支出	△5,647	△8,118
その他の金融資産の売却、償還による収入	1,671	2,254
貸付けによる支出	△233	△2,026
貸付金の回収による収入	837	746
利息の受取額	1,033	378
配当金の受取額	2,446	1,928
その他	1,526	2,069
投資活動によるキャッシュ・フロー	△233,725	△91,012
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)	22	△54
長期借入れによる収入	40,088	256,886
長期借入金の返済による支出	△13,367	△20,539
社債の発行による収入	39,750	-
株式の発行による収入	-	182,657
利息の支払額	△831	△1,412
配当金の支払額	△38,146	△31
非支配株主への配当金の支払額	△2,384	-
リース負債の返済による支出	△24,625	△24,501
その他	△39,316	△4,379
財務活動によるキャッシュ・フロー	△38,810	388,624
現金及び現金同等物に係る換算差額	△1,236	1,094
現金及び現金同等物の増減額(△は減少)	△192,914	79,186
現金及び現金同等物の期首残高	522,064	329,149
現金及び現金同等物の期末残高	329,149	408,335

はじめに

価値創造ストーリー

中期経営計画

データブック

ESGデータ

環境(E)

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
温室効果ガス排出量						
温室効果ガススコープ1						
総量	千トン	8,764	9,083	9,343	9,103	4,406 4,405 ^{*1}
航空機からのCO ₂ 排出量	千トン	8,750	9,070	9,330	9,090	4,393
航空機からのCO ₂ 排出量における 温室効果ガススコープ1の割合	%	99.8	99.9	99.9	99.9	99.7
地上設備のCO ₂ 排出量 ^{*2}	千トン	14	13	13	13	13
温室効果ガススコープ2 ^{*2}	千トン	57.5	54	50 39 ^{*3}	57 39 ^{*3}	51 34 ^{*3}
温室効果ガススコープ3						
総量	千トン	444.1	460.2	478.5	1,511.4 (2,282.6) ^{*4}	1,154.4
カテゴリ1:購入商品・サービス	千トン	—	—	—	322	275
カテゴリ2:資本財	千トン	—	—	—	721	264
カテゴリ3:燃料・エネルギー消費 (スコープ1、スコープ2に含まれないもの)	千トン	434	450	468 465 ^{*3}	455(1,224) ^{*4} 453 ^{*3} (1,221) ^{*4}	601 596 ^{*3}
カテゴリ5:廃棄物	千トン	—	—	—	2.6	2.2
カテゴリ6:出張	千トン	4.3	4.3	4.4	4.6	4.7
カテゴリ7:通勤	千トン	5.8	5.9	6.1	6.1 (8.3) ^{*4}	7.7
カテゴリ8:リース資産	千トン	—	—	—	0.1	0.1
温室効果ガス スコープ1+2	千トン	8,821.5	9,137.0	9,393.0	9,160.0	4,457.0
温室効果ガス スコープ1+2+3	千トン	9,265.6	9,597.2	9,871.5	10,671.4	5,611.4
燃料消費原単位						
旅客輸送における特定の燃料消費原単位	L/100PK	3.316	3.192	3.132	3.225	4.195
貨物輸送のための特定の燃料消費原単位	L/TKT	0.368	0.355	0.348	0.358	0.466
エネルギー消費量(地上)^{*5}						
灯油	千GJ	0.4	0.3	0.3	0.3	1.2
重油A	千GJ	4.3	8.6	2.5	2.0	2.7
都市ガス、LPG	千GJ	—	260	267	257	245
電気	千MWh	113	110	102	98	89
蒸気、温水、冷水	千GJ	—	332	340	332	317
原油換算	kl	44,936	43,512	41,717	40,153	35,439
エネルギー消費量(航空)						
ジェット燃料	千kl	3,547	3,678	3,784	3,684	1,781
原油換算	千kl	3,359	3,483	3,583	3,488	1,687
電力換算						
エネルギー使用量(燃料合計)	千MWh	—	37,572	38,651	37,630	18,229
エネルギー使用量(蒸気、温水、冷水、その他)	千MWh	—	95	96	92	88
窒素酸化物排出量						
窒素酸化物(NO _x)	千トン	5.30	5.02	5.10	5.54	2.43
航空機のLTOサイクル ^{*6} での排出量	千トン	5.30	5.02	5.10	5.54	2.43
旅客輸送における特定のNO _x 排出量	g/PKT	0.054	0.047	0.046	0.053	0.065
貨物輸送における特定のNO _x 排出量	g/TKT	0.597	0.527	0.511	0.589	0.724
その他の排出量						
炭化水素(HC) 航空機のLTOサイクル ^{*6} での排出量	千トン	0.71	0.63	0.63	0.66	0.13
一酸化炭素(CO) 航空機のLTOサイクル ^{*6} での排出量	千トン	4.24	3.87	3.95	4.35	1.71
揮発性有機化合物(VOC)排出量						
総量	トン	—	24.5	26.3	27.7	23.7
代替フロン(CFC substitute)排出量(航空機)						
総量	kg	7.06	6.62	7.40	3.94	1.96

環境(E)

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
水使用量						
取水量						
上水	千m ³	426	435	485 276 ^{※3}	447 220 ^{※3}	335 203 ^{※3}
地下水、海、河川、湖、工業用水	千m ³	0	0	0	0	0
総量	千m ³	426	435	485	447	335
産業廃棄物						
総量(日本のみ)	トン	3,436	3,266	3,912	3,330	2,834
廃棄物の総使用量/リサイクル量/売却量	トン	3,398	3,233	3,873	3,320	2,817
埋め立て総量	トン	38	33	39	10	17
ポリ塩化ビフェニール(PCB)廃棄物	トン	—	3	0.07	0	0
最終処分率	%	1.1	1.0	1.0	0.3	0.6
省燃費機材数						
Airbus A350	機	—	—	—	5	8
Boeing 787	機	33	36	42	49	49
Boeing 777	機	40	40	40	39	37
Boeing 737-800	機	53	57	62	62	61
Embraer 170	機	17	17	18	18	18
Embraer 190	機	5	12	14	14	14
ATR42-600	機	1	4	6	8	9
ATR72-600	機	—	—	1	2	2
省燃費機材数	機	149	166	183	197	198
省燃費機材割合	%	65	72	79	82	84
車両						
自動車	台	—	—	—	—	3,604
ガソリン使用量	kl	—	—	—	—	495
軽油使用量	kl	—	—	—	—	5,125
環境投資						
投資額(航空機関連費用)	十億円	—	168.2	175.4	181.3	55.3
環境違反						
法的義務・規制違反の件数	件数	0	0	0	0	0
上記に関連する罰金/罰則の金額	円	0	0	0	0	0
食品廃棄						
ジャロイアルケータリング(JRC)成田・羽田における食品廃棄	トン	—	137.2	151.4	153.5	22.5
うち、堆肥化した重量	トン	—	0	0	11.8	6.3
国際線の全旅客数における成田・羽田発 搭乗旅客数の割合	%	—	46.0	45.4	47.4	47.4
プラスチック						
石油由来使い捨てプラスチック総重量 (自営ラウンジも含む)	トン	—	1,438.3	1,585.3	1,754.1	228.8
うち、再資源化(再生プラスチック化)総重量	トン	—	330.8	359.9	415.7	54.3

※1 国内の機内食工場分を除く

※2 本社、空港、メンテナンスセンター、支店にFY2019より機内食工場を追加

※3 JALグループ国内主要10拠点

※4 FY2019()内は、FY2020以降の原単位を使用

※5 本社、空港、メンテナンスセンター、支店

※6 ICAOの定める離発着を1回とする基準

社会(S) 人財データ(日本航空株式会社および連結子会社55社)

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
人員						
従業員数	人	32,753	33,038	34,003	35,653	36,060
地上職	人	24,055	23,828	24,295	25,278	25,244
運航乗務職	人	2,570	2,629	2,690	2,766	2,876
客室乗務職	人	6,128	6,581	7,018	7,609	7,940
管理職比率	%	15.9	15.8	15.5	14.8	15.0
一般職比率	%	84.1	84.2	84.5	85.1	85.0
男性従業員比率	%	52.5	51.6	50.2	49.4	48.3
女性従業員比率	%	47.5	48.4	49.8	50.6	51.7
女性管理職比率	%	16.3	16.3	16.8	18.4	19.5
外国人管理職比率(地上管理職) ^{※1※2}	%	9.6	10.5	11.3	11.5	12.2
海外雇用管理職数 ^{※2}	人	185	200	218	216	218
海外事業所での海外雇用社員比率 ^{※2}	%	89.9	88.4	89.8	88.4	90.2
海外事業所での海外雇用社員管理職比率 ^{※2}	%	61.9	58.4	64.0	56.3	57.5
中途採用者数(日本雇用の業務企画職) ^{※2}	人	29	20	14	50	6
障がい者雇用率 ^{※3}	%	2.56	2.69	2.69	2.62	2.67
採用・離職						
新入社員数(採用比率)	人(%)	—	2,340(7.1%)	2,422(7.1%)	3,711(10.4%)	2,352(6.5%)
自発的離職率 ^{※2}	%	—	2.6	2.0	1.9	1.1
年齢						
平均年齢	年齢	38.2	38.6	39.1	39.4	38.6
平均年齢(地上職)	年齢	38.6	38.9	39.5	40.2	39.1
平均年齢(運航乗務職)	年齢	43.8	44.1	44.0	43.8	44.0
平均年齢(客室乗務職)	年齢	34.9	35.6	35.4	35.0	35.0
勤続年数						
平均勤続年数	年	14.2	14.5	14.7	14.4	14.4
研修						
一人当たりの研修時間	時間/人	66.4	64.7	70.8	72.3	277.1
一人当たりの研修費用	円/人	403,519	422,187	470,698	449,480	109,321
年収						
平均年収(全職種)	千円	6,737	7,021	7,126	6,684	5,638
働き方						
有給休暇取得率 ^{※2}	%	85.5	89.5	86.0	76.5	71.5
一人当たり月平均時間外労働時間数 ^{※2}	時間	12.0	7.9	8.5	9.5	8.0
育児休職制度利用者 ^{※2}	人	781	843	789	743	—
介護休職制度利用者 ^{※2}	人	65	89	68	53	40
ボランティア参加人数	人	2,169	6,826	8,140	7,745	9,772
ボランティア合計時間	時間	14,063	59,551	68,288	51,734	33,600
Wellness^{※4}						
適正体重維持率	%	—	68.8	68.8	68.3	67.1
喫煙率(男性)	%	—	30.4	28.9	27.9	26.3
喫煙率(女性)	%	—	6.0	5.5	5.0	4.2
ストレスチェック受診率	%	—	90.4	91.6	94.4	96.1
乳がん検査受診率(18歳以上の女性社員)	%	—	26.0	25.4	43.4	60.4
乳がん検査受診率(35歳以上の女性社員)	%	—	32.0	33.2	45.1	67.2

社会(S) 地域社会

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
観光系客体の地域送客	% (FY2019対比)	—	—	—	—	25.8

ガバナンス(G)

	単位	FY2016	FY2017	FY2018	FY2019	FY2020
コーポレート・ガバナンス						
コーポレートガバナンス・コードへの適合率	%	—	—	—	100	100
取締役数 ^{※2}	人	10	10	10	10	10
社外取締役比率 ^{※2}	%	30	30	30	30	30
女性取締役数 ^{※2}	人	2	1	1	1	1
女性役員数(取締役・執行役員) ^{※2}	人	5	4	4	5	5
女性役員比率(取締役・執行役員) ^{※2}	%	—	—	—	—	8.5
取締役および監査役の取締役会出席率 ^{※2}	%	—	—	—	98.3	100
リスクマネジメント						
情報漏えいインシデント発生件数	件数	0	0	0	0	2
汚職贈収賄発生件数	件数	0	0	0	0	0
顧客のプライバシーに関するデータが二次的目的で使用される割合	%	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
プライバシー保護に関する外部機関から寄せられ実証された苦情件数	件数	0	0	0	0	0
プライバシー保護に関する規制当局からの苦情件数	件数	0	0	0	0	0

※1 (海外現地雇用の管理職+日本雇用の業務企画職と整備技術職の外国籍の管理職) / 総管理職数

※2 日本航空株式会社のみ

※3 各年度の翌年度6月1日時点、日本航空株式会社と特例子会社 株式会社JALサンライトとの合算値

※4 日本航空健康保険組合のデータに基づき算出

株式情報／会社情報

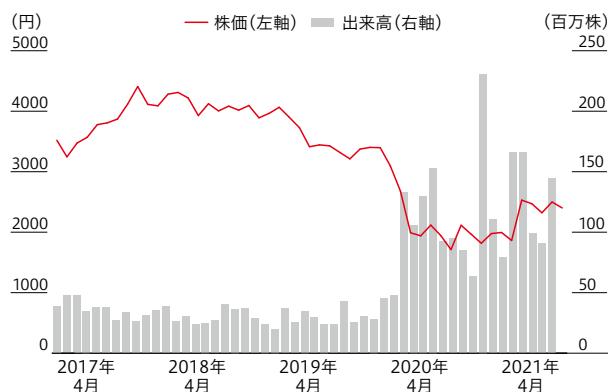
(2021年3月31日現在)

株式情報

- 上場証券取引所 東京証券取引所 市場第一部
- 証券コード 9201
- 1単元の株式数 100株
- 決算期日 3月31日
- 定時株主総会 毎年6月
- 同総会権利行使
株主確定日 3月31日
- 配当金受領
株主確定日 3月31日 9月30日
- 株主名簿管理人 三菱UFJ信託銀行株式会社
- 同連絡先
三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
東京都府中市日綱町1-1
郵送先 〒137-8081 新東京郵便局私書箱第29号
三菱UFJ信託銀行株式会社 証券代行部
TEL 0120-232-711 (通話料無料)
(土・日・祝・年末年始を除く 9:00～17:00)
ホームページ www.tr.mufg.jp/daikou/
- 公告の方法
電子公告により行います。
公告掲載URL www.jal.com/ja/corporate/publicnotices/
ただし、電子公告によることができない事故その他やむを得ない事由が生じたときは、日本経済新聞に掲載いたします。
- 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、株式など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。

● 株価・出来高推移 (AF8)



- 発行可能株式総数 750,000,000株
(普通株式) (700,000,000株)
(第1種優先株式) (12,500,000株)
(第2種優先株式) (12,500,000株)
(第3種優先株式) (12,500,000株)
(第4種優先株式) (12,500,000株)
- 発行済株式総数
普通株式 437,143,500株 (1単元は100株)
株主数 389,848人
※発行済株式総数には自己株式136,217株を含みます。
※2020年11月6日開催の取締役会決議に基づき、2020年11月25日に公募による新株発行を行い、発行済株式数が90,869千株増加しています。
※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。

● 大株主

株主名	所有株式数 (株)	議決権比率 (%)
日本マスタートラスト信託銀行株式会社 (信託口)	35,755,800	8.18
株式会社日本カストディ銀行 (信託口)	16,796,100	3.84
MSCO CUSTOMER SECURITIES	9,178,003	2.10
京セラ株式会社	7,638,400	1.74
株式会社日本カストディ銀行 (信託口5)	7,073,400	1.61
株式会社日本カストディ銀行 (信託口9)	6,608,200	1.51
株式会社日本カストディ銀行 (信託口6)	6,271,100	1.43
株式会社日本カストディ銀行 (信託口1)	5,639,000	1.29
株式会社大和証券グループ本社	5,000,000	1.14
株式会社日本カストディ銀行 (信託口2)	4,485,800	1.02
	104,445,803	23.9

会社情報

企業名	日本航空株式会社
本社	住所 東京都品川区東品川二丁目4番11号 野村不動産天王洲ビル 電話番号 03(5460)3121 ホームページ www.jal.com/ja/
創立	1951年8月1日
代表取締役社長 執行役員	赤坂 祐二
資本金	273,200百万円
従業員数	連結 36,060名 単体 13,787名
資本金および 資本準備金	539,541百万円 ※百万円未満切り捨て
事業内容	1. 定期航空運送事業および不定期航空運送事業 2. 航空機使用事業 3. その他附帯するまたは関連する一切の事業