



## 2022年3月期 決算短信〔IFRS〕（連結）

2022年5月6日

上場会社名 日本航空株式会社 上場取引所 東  
 コード番号 9201 URL <https://www.jal.com/>  
 代表者 (役職名) 代表取締役社長執行役員 (氏名) 赤坂 祐二  
 問合せ先責任者 (役職名) 財務部長 (氏名) 木藤 祐一郎 TEL 03-5460-3121 (代表)  
 定時株主総会開催予定日 2022年6月21日 配当支払開始予定日 -  
 有価証券報告書提出予定日 2022年6月22日  
 決算補足説明資料作成の有無: 有  
 決算説明会開催の有無: 有 (機関投資家・アナリスト向け)

(百万円未満切捨て)

### 1. 2022年3月期の連結業績 (2021年4月1日~2022年3月31日)

#### (1) 連結経営成績

(%表示は対前期増減率)

	売上収益		財務・法人所得税前利益 (△は損失)		税引前利益 (△は損失)		当期利益 (△は損失)		親会社の所有者に帰属する当期利益 (△は損失)		当期包括利益合計額 (△は損失)	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2022年3月期	682,713	41.9	△239,498	-	△246,617	-	△181,345	-	△177,551	-	△149,054	-
2021年3月期	481,225	△65.3	△398,306	-	△404,078	-	△287,875	-	△286,693	-	△251,179	-

	基本的1株当たり 当期利益 (△は損失)	希薄化後 1株当たり当期利益	親会社所有者帰属持分 当期利益率	資産合計 税引前利益率	売上収益 財務・法人所得税前 利益率
	円 銭	円 銭	%	%	%
2022年3月期	△406.29	-	△20.3	△11.0	△35.1
2021年3月期	△764.99	-	△29.2	△19.8	△82.8

(参考) 持分法による投資損益 2022年3月期 △9,901百万円 2021年3月期 △7,582百万円

(注) 「財務・法人所得税前利益」は当社グループの業績を継続的に比較・評価することに資する指標として表示しております。「財務・法人所得税前利益」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・費用を除いたものです。

#### (2) 連結財政状態

	資産合計	資本合計	親会社の所有者に 帰属する持分	親会社所有者 帰属持分比率	1株当たり 親会社所有者帰属持分
	百万円	百万円	百万円	%	円 銭
2022年3月期	2,371,658	844,141	799,736	33.7	1,830.03
2021年3月期	2,107,279	981,535	947,459	45.0	2,168.06

#### (3) 連結キャッシュ・フローの状況

	営業活動による キャッシュ・フロー	投資活動による キャッシュ・フロー	財務活動による キャッシュ・フロー	現金及び現金同等物 期末残高
	百万円	百万円	百万円	百万円
2022年3月期	△103,545	△173,769	359,280	494,226
2021年3月期	△219,519	△91,012	388,624	408,335

### 2. 配当の状況

	年間配当金					配当金総額 (合計)	配当性向 (連結)	親会社所有者 帰属持分 配当率 (連結)
	第1四半期末	第2四半期末	第3四半期末	期末	合計			
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	百万円	%	%
2021年3月期	-	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-
2022年3月期	-	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-
2023年3月期 (予想)	-	-	-	-	-	-	-	-

### 3. 2023年3月期の連結業績予想 (2022年4月1日~2023年3月31日)

(%表示は対前期増減率)

	売上収益		財務・法人所得税前利益		親会社の所有者に 帰属する当期利益	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%
通期	1,390,000	103.6	80,000	-	45,000	-

※当社は第2四半期連結累計期間の業績予想を行っておりません。詳細については、添付資料「1. 経営成績等の概況

(5) 今後の見通し」をご覧ください。

※ 注記事項

(1) 期中における重要な子会社の異動（連結範囲の変更を伴う特定子会社の異動）：無

(2) 会計方針の変更・会計上の見積りの変更

- ① IFRSにより要求される会計方針の変更：無
- ② ①以外の会計方針の変更：無
- ③ 会計上の見積りの変更：有

(注) 詳細は、添付資料「3. 連結財務諸表及び主な注記(5) 連結財務諸表に関する注記事項(会計上の見積りの変更)」をご覧ください。

(3) 発行済株式数(普通株式)

- ① 期末発行済株式数(自己株式を含む)
- ② 期末自己株式数
- ③ 期中平均株式数

2022年3月期	437,143,500株	2021年3月期	437,143,500株
2022年3月期	136,291株	2021年3月期	136,217株
2022年3月期	437,007,227株	2021年3月期	374,766,538株

(参考) 個別業績の概要

1. 2022年3月期の個別業績(2021年4月1日～2022年3月31日)

(1) 個別経営成績

(%表示は対前期増減率)

	営業収益		営業利益 (△は損失)		経常利益 (△は損失)		当期純利益 (△は損失)	
	百万円	%	百万円	%	百万円	%	百万円	%
2022年3月期	600,319	50.0	△247,975	—	△241,264	—	△206,292	—
2021年3月期	400,255	—	△342,389	—	△349,280	—	△286,101	—

	1株当たり当期純利益 (△は損失)	潜在株式調整後 1株当たり当期純利益
	円 銭	円 銭
2022年3月期	△472.06	—
2021年3月期	△763.41	—

(2) 個別財政状態

	総資産	純資産	自己資本比率	1株当たり純資産
	百万円	百万円	%	円 銭
2022年3月期	2,115,857	705,270	33.3	1,613.86
2021年3月期	1,887,820	882,077	46.7	2,018.45

(参考) 自己資本 2022年3月期 705,270百万円 2021年3月期 882,077百万円

(注) 2021年3月期の対前期増減率は、2021年3月31日に終了する事業年度の期首より「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を適用しており、当会計基準適用前の2020年3月期との比較が適切ではないため「—」といたします。

<個別業績の前期実績値との差異理由>

当社グループは日本航空株式会社を中心として事業を営んでいるため、個別業績の差異理由は連結業績の差異理由とほぼ同一です。そのため、詳細については、添付資料「1. 経営成績等の概況 (1) 当期の経営成績の概況」をご覧ください。

※ 決算短信は公認会計士又は監査法人の監査の対象外です

※ 業績予想の適切な利用に関する説明、その他特記事項

(将来に関する記述等についてのご注意)

本資料に記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、その達成を当社として約束する趣旨のものではありません。また、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。業績予想の前提となる条件及び業績予想のご利用にあたっての注意事項等については、添付資料「1. 経営成績等の概況 (5) 今後の見通し」をご覧ください。

※ 当社は2022年5月6日に機関投資家・アナリスト向け説明会を開催する予定です。

この説明会で配布する決算説明資料については、同日、当社ウェブサイトに掲載する予定です。

## ○添付資料の目次

1. 経営成績等の概況 .....	2
(1) 当期の経営成績の概況 .....	2
(2) 当期の財政状態の概況 .....	10
(3) 当期のキャッシュ・フローの概況 .....	10
(4) 連結業績の前期決算値との差異に関する説明 .....	11
(5) 今後の見通し .....	11
(6) 利益配当に関する基本方針及び当期・次期の配当 .....	12
(7) 事業等のリスク .....	12
2. 会計基準の選択に関する基本的な考え方 .....	13
3. 連結財務諸表及び主な注記 .....	14
(1) 連結財政状態計算書 .....	14
(2) 連結損益及び包括利益計算書 .....	16
(3) 連結持分変動計算書 .....	18
(4) 連結キャッシュ・フロー計算書 .....	20
(5) 連結財務諸表に関する注記事項 .....	21
(報告企業) .....	21
(作成の基礎) .....	21
(継続企業の前提に関する注記) .....	21
(会計上の見積りの変更) .....	21
(追加情報) .....	21
(売上収益) .....	22
(セグメント情報等) .....	25
(1株当たり情報) .....	27
(重要な後発事象) .....	27

## 1. 経営成績等の概況

当連結会計年度（2021年4月1日～2022年3月31日）は、新型コロナウイルス感染拡大の影響の長期化により、当社グループが属する航空業界は引き続き厳しい状況におかれまして。当社グループでは、感染拡大の影響が長期化する中、清潔性・非接触性の強化による「安全・安心」の確保を最優先としながら、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を維持してまいりました。また、旅客事業の回復に時間を要する中、徹底的なコスト削減の取り組みと好調な貨物事業における売上最大化により収益の改善に努め、加えて、着陸料や航空機燃料税等の減免を含む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等、日本政府による公的なご支援も活用しつつ、コロナ禍からの早期回復に全力を尽くしました。

2022年度以降は、新型コロナウイルス感染拡大の影響が収束し航空需要が本格的な回復に向かっていく中、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努めてまいります。

## (1) 当期の経営成績の概況

当連結会計年度（2021年4月1日～2022年3月31日）における売上収益は6,827億円（前年同期比41.9%増加）、営業費用は9,402億円（前年同期比6.2%増加）となり、財務・法人所得税前利益（△は損失）（以下「EBIT」という。）は△2,394億円（前年同期は△3,983億円）、親会社の所有者に帰属する当期利益（△は損失）は△1,775億円（前年同期は△2,866億円）となりました。

連結業績は次のとおりです。

項目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	対前年同期比 (利益率は ポイント差)
売上収益 (億円)	4,812	6,827	141.9%
国際旅客収入 (億円)	279	708	253.4%
国内旅客収入 (億円)	1,740	2,357	135.5%
貨物郵便収入 (億円)	1,288	2,183	169.5%
その他収入 (億円)	1,504	1,577	104.8%
営業費用 (億円)	8,850	9,402	106.2%
航空燃油費 (億円)	967	1,454	150.3%
航空燃油費以外 (億円)	7,882	7,947	100.8%
財務・法人所得税前利益 (△は損失) (EBIT) (億円)	△3,983	△2,394	—
EBITマージン (%)	—	—	—
親会社の所有者に帰属する当期利益 (△は損失) (億円)	△2,866	△1,775	—

(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。

※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。

※EBITマージン＝財務・法人所得税前利益 (EBIT) / 売上収益

当連結会計年度における当社グループを取り巻く経営環境を概括すると、新型コロナウイルス感染拡大の長期化の影響により、当社グループの属する航空業界にとって昨年度に続いて極めて厳しい状況となりました。

原油価格は燃油費、旅客収入ならびに貨物収入に影響を与えるものですが、ロシア・ウクライナ情勢等の地政学リスクやそれに伴う欧米諸国の経済制裁により高騰しており、今後の市況は不透明な状況となっております。

以下、当連結会計年度における当社グループの経営状況につき概括します。

当社グループは、このような経営環境の中でも、グループ存立の大前提である「安全」を守り、お客さまと社員の感染防止に努めつつ、国内外の航空ネットワークの維持に努めております。

安全に関する取り組みについては、2021年5月に発表した中期経営計画において、「航空事故ゼロ、重大インシデントゼロ」という安全に関する経営目標の達成を目指してまいりました。しかしながら、巡航中の突然の揺れにより2022年2月15日にJL2326便（但馬空港発伊丹空港行）にてお客さま1名が骨折した事象、2022年3月26日にJL669便（羽田空港発大分空港行）にて客室乗務員1名が骨折した事象が国土交通省により航空事故として認定されました。これらの事象を重く受け止め、国土交通省による事故調査に協力するとともに、再発防止の徹底に取り組み、お客さまと社員を守り、経営目標の達成に向け不断の努力を継続してまいります。

安心に関する取り組みについては、お客さまと社員の感染防止と航空機利用による感染拡大防止を強化すべく、羽田・新千歳・伊丹・那覇・福岡の各空港において非対面・非接触化を進めた「JAL SMART AIRPORT」を全面オープンしました。2022年4月からは、保安検査の高度化と検査に要する時間の短縮、UV殺菌装置の活用による衛生・清潔性向上を実現する保安検査レーン「JAL SMART SECURITY」の羽田空港国内線への導入を開始しました。また、医療施設などにも感染症対策ソリューションを提供する花王株式会社と連携し、空港や機内における洗浄と除菌による清潔性強化や機内での感染防止手順の改善など、安全・安心な衛生品質の向上に努めております。さらに、各国の定める入国検疫書類を事前登録できるデジタル証明書アプリ「VeriFLY」を導入する等、グローバルな人的交流の再開にあたりコロナ禍においてもお客さまに安心してスムーズにご渡航いただけるよう準備を進めております。このような「JAL FlySafe」の徹底した感染症対策への取り組みが評価され、優れた感染対策を実施しているエアラインに贈られる「COVID-19 Excellence Award」を受賞いたしました。

また、2022年3月に東北地方で発生した地震により東北新幹線が不通となった際には、お客さまの移動手段を提供すべく、直ちに東北方面の臨時便の設定や既存便の大型化を行い、社会インフラとしての責務を最大限果たすべく努力いたしました。

次いで、事業領域ごとの状況を概括します。

フルサービスキャリア事業領域における国際旅客、国内旅客および貨物事業の状況は以下のとおりです。

国際旅客事業においては、日本を含む各国での入国制限により国境を跨ぐ需要は限定されましたが、諸外国での渡航者の隔離免除やワクチン接種率の向上、社会経済活動の再開に伴い、アジア・北米間の通過需要を含めた基礎需要が徐々に回復基調に転じました。ただし、日本における厳格な入国規制の継続により、日本発着需要は帰国者や海外拠点への赴任等に限定されました。また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会は無観客開催となりましたが、万全な感染対策を講じて出場選手および大会関係者の安全・安心な移動をお手伝いすることで大会の成功に貢献いたしました。

国内旅客事業においては、感染者数の増加や緊急事態宣言およびまん延防止等重点措置の発出、オミクロン変異株の感染拡大の影響により国内旅客需要は一進一退を繰り返してきましたが、3月21日にまん延防止等重点措置が全国で解除されて以降、回復基調に転じました。商品・サービスの向上において、混雑する時期でもマイルで予約できる新サービス「いつでも特典航空券」を導入したほか、国内線運賃をシンプルでわかりやすいものとするべく、2023年4月12日搭乗分よりリニューアルすることを発表いたしました。なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響の長期化や原油価格の高騰の中、当社ではコスト削減等の自助努力を重ねてまいりましたが、2022年度の国内線運賃を一部変更することを決定いたしました。

貨物事業においては、海上物流の混乱が長期化する中、航空貨物需要は自動車関連や半導体関連部品等の北米向けの輸送を中心に引き続き好調に推移しました。国際旅客便の大幅な減便に伴い供給が限られる中、当社は自社旅客機および他社貨物機を利用した貨物便を積極的に運航し、旺盛な貨物需要に対応し増収を図ってまいりました。

なお、ロシア・ウクライナ情勢の影響により、ロシア領内への離着陸および上空の飛行を中止しておりますが、日本＝欧州間の国際旅客・貨物需要に最大限対応すべく、代替飛行ルートの設定等により運航維持に努めております。

LCC事業領域においては、国際線中長距離LCCである株式会社ZIPAIR Tokyo(以下、ZIPAIR)が太平洋横断世界初のLCCとしてロサンゼルス線を就航し、国際旅客需要の回復に備えネットワークの拡充を進めました。また、2021年6月に連結子会社化したスプリング・ジャパン株式会社(旧春秋航空日本株式会社から2021年11月1日に社名変更、以下、スプリング・ジャパン)とジェットスター・ジャパン株式会社も含め、特徴の異なるLCC3社による成田

空港をハブとした利便性の高いネットワーク構築に努め、航空需要の本格的な回復に備えております。

なお、ポストコロナにおける旅客需要構造の変化を見据え、国際線における機材戦略の見直しを進めております。リモート会議の定着等により、業務渡航需要はコロナ前の水準に戻るまで時間を要する見通しであることを踏まえ、国際線を中心にフルサービスキャリアの航空機数を2019年度末の241機から2023年度末までに12機減らすことを決定し、2021年度末時点では217機（稼働機ベース）としております。一方で、早期の需要回復が見込まれるLCCにおける機材数は、ZIPAIRの就航やスプリング・ジャパンの連結化により2021年度末には10機となっております。

以上をふまえ、当連結会計年度のフルサービスキャリアにおける国際旅客事業は、有償旅客数は前年同期比149.6%増、有償旅客キロは前年同期比174.4%増、有効座席キロは前年同期比91.1%増、有償座席利用率26.5%、国内旅客事業は、有償旅客数は前年同期比33.0%増、有償旅客キロは前年同期比30.2%増、有効座席キロは前年同期比26.1%増、有償座席利用率は49.3%となりました。貨物収入は、前年同期比72.1%増となりました。

なお、LCCにおける国際旅客事業は、有償旅客数は38,320(人)、有償旅客キロは120,889(千人キロ)、有効座席キロは1,829,817(千座席キロ)、国内旅客事業は、有償旅客数は70,259(人)、有償旅客キロは55,012(千人キロ)、有効座席キロは125,332(千座席キロ)となりました。

非航空事業領域の拡大に向けては、当社グループの強みである人財と顧客基盤に先進的なテクノロジーを融合させることでイノベーションを実現し、航空運送事業により培われたノウハウを活かした新たな商品・サービスやビジネスの創造に取り組んでおります。

マイレージ・ライフスタイル事業領域においては、JALマイレージバンク会員向けに「JAL住宅ローン」や電力販売サービス「JALでんき」を日本全国で開始したほか、非航空領域の中核会社となる株式会社JALUX(以下、JALUX)を2022年3月より当社グループへの連結子会社化を実施するなど、顧客基盤を活用した事業領域の拡大と、日常・ライフステージにおける新たな価値提供に努めました。

地域事業領域においては、ポストコロナにおける訪日誘客に向け、中国最大のSNSアプリ「WeChat」内に越境EC向けのミニプログラムを開設し日本製品の販売や各地域の文化・観光情報を発信したほか、地域と連携した様々な誘客プログラムを実施し、地域の皆さまとともに持続可能な地域活性化の実現を目指し活動を展開してまいりました。さらに、ヤマトホールディングス株式会社と共に2024年4月より貨物専用機を運航し、地方発のD to B/C市場の形成、新たなビジネスチャンスの創出や地域産業の活性化に向けた取り組みを進めることを発表し、準備を開始しました。

次世代エアモビリティ事業領域においては、ドローンの社会インフラ化を目指し、東京都内での医薬品配送の実証実験を実施したほか、運航体制構築に向けてKDDI株式会社との協業を発表するなど、航空安全技術と運航管理の知見を活かしたビジネスモデルの構築に努めました。さらに、空を基軸としたシームレスな移動の実現に向けてMaaS(Mobility as a Service)の取り組みを推進しており、その一環として空の便と地上交通を組み合わせたりリアルタイムな経路検索を可能とし、空港を中心とした移動の検索・手配をサポートする「JAL MaaS」のサービスを開始いたしました。

また、2021年4月よりサービス教育事業「JALビジネスキャリアサポート」において、安全運航の中で培われた豊富な経験やコミュニケーションスキル、リスクマネジメントなどのノウハウを活かしたパイロットによる教育を開始し、サービス業務を含め乗務を通じて得た経験を活かした客室乗務員によるコンサルティング等のコンテンツも展開しております。今後も社員一人ひとりの知恵を結集し、当社グループならではの新たな商品・サービスの提供および価値創造に努めてまいります。

ESGに関する取り組みについては、公共交通インフラとして持続可能な航空ネットワークを提供する社会的使命を果たしながら、航空業界の最重要課題の一つであるCO2排出量実質ゼロを達成すべく取り組んでおります。

CO2削減に関する取り組みとしては、省燃費機材への更新とSAF(Sustainable Aviation Fuel、以下、SAF)の活用を2つの柱として取り組みました。コロナ禍の長期化で厳しい事業環境が続く中でもボーイング787型機やエアバスA350型機といった省燃費機材の導入を着実に進め、国内線大型機についてはエアバスA350型機への更新をほぼ完了しました。また、もう一つの柱であるSAFについては、2021年11月にAemetis Inc.社(米国)から当社の属するワンワールドアライアンスメンバーが共同でSAFを購入する意思を表明しておりますが、2022年3月に新たにGevo Inc.社(米国)から共同調達を実施することを発表いたしました。日本国内においては、全日本空輸株式会社とSAF活用促進に関する市場調査を行い、考察をまとめた共同レポートを策定したことに加え、SAFの国内商用化および普及・拡大に取り組む有志団体「ACT FOR SKY」を設立しました。また、排出権取引を活用したCO2削減プログラムをリニューアルし、企業向けCO2排出量の可視化・オフセットのためのサービスの提供も開始しております。今後もSAFの認知度向上と航空セクターの脱炭素化に向け、産業界を横断した取り組みを進めてまいります。

D&Iの観点では、女性活躍を推進し、当社グループにおける女性管理職比率を前年より2.4pt増の21.9%としたことに加え、外国人執行役員を初めて任用するなど、多様な人財の活躍を推進してまいりました。健康経営にも積極的に取り組んだ結果、当社が「健康経営銘柄2022」に選定、当社グループ20社が「健康経営優良法人2022」に認

定されたほか、航空業界におけるバリアフリー化の推進において、全日本空輸株式会社とともに会社の垣根を越えて連携を強化し取り組んだことが評価され、第15回「国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰」を共同受賞しました。また、投資家を含む幅広いステークホルダーの皆さまにとってわかりやすい情報開示を行った点が評価され、当社グループの統合報告書が日本経済新聞社主催「日経統合報告書アワード2021」において優秀賞を受賞しました。サステナビリティにおけるリーディングエアライングループを目指し、今後もESG戦略におけるあらゆる取り組みを加速してまいります。

新型コロナウイルス感染拡大の影響による需要の減少に対しては、機動的な供給調整を行うことで運航費用などの変動費の抑制に加え、委託業務の内製化やITに係る経費の抑制、役員報酬の減額、社員の賞与減等、固定費の削減に努めました。運航に直接携わる業務量が減少する中で、ワクチン接種関連業務をはじめ、グループ外の企業や自治体等へ1日あたり1,600人程度の出向・派遣を積極的に行いました。同時に、新型コロナウイルス感染拡大収束後の再飛躍に備え、社員一人ひとりの能力向上を図るべく社員教育の充実を図ることで人財の有効活用にも取り組みつつ、需要回復局面において遅滞なく人員配置が行えるよう万全を期しております。また、国際線機内食の販売や様々なテーマでの周遊チャーターフライトの運航、JALふるさとアンバサダー考案のツアーの販売など、社員の創意工夫により増収に努めてまいりました。

財務戦略においては、これまで培ってきた強固な財務体質を活かし、コロナ禍においても資金面で万全を期すべく機動的な資金調達を実施いたしました。コロナ禍を耐え抜くために必要な手元流動性の確保のみならず、今後の資金調達能力の維持・向上に向けて財務体質を更に強化すると同時に、ポストコロナにおける経営環境の変化に対応し持続的な成長を実現するための投資資金を前広に確保していくという「攻め」と「守り」の2つの目的を達成すべく、総額3,500億円のハイブリッド・ファイナンスによる資金調達を含め、総額4,419億円の負債調達を実施いたしました。加えて、3,000億円の未使用のコミットメントラインも確保しており、手元流動性の確保には万全を期しております。また、脱炭素化推進に向けた移行期間における省燃費性能の高い最新鋭機材への更新を着実に進めるため、2022年3月には世界的な評価機関から認証を取得し、航空会社として世界初となるトランジションボンドを発行し100億円の資金調達を実施しております。

また、当社グループのディスクロージャーに対する姿勢が高く評価され、日本証券アナリスト協会より「ディスクロージャー優良企業」として運輸部門で2018年以来過去4年間で3回目となる第1位を獲得いたしました。今後も皆さまとのより良い対話の実現に向けて、さらなる情報開示の充実と質の向上に努めてまいります。

新型コロナウイルス感染拡大から2年が経ちましたが、今もなお完全な収束には至っておらず、2021年度はオミクロン変異株の感染急拡大に加え、ロシア・ウクライナ情勢という地政学リスクの顕在化にも見舞われました。未だ経営環境は不透明感が残るものの、2022年度は航空需要の回復が本格化し、国内外において人々の自由な往来が再開することを見込んでおります。また、事業環境が大きく変化する中で事業構造改革を進め、サステナブルな成長・発展へと着実に進んでいくために、当社グループでは採用再開を決定し、2022年度経験者採用および2023年度新卒採用を実施することといたしました。

JALグループは昨年5月に「2021-2025年度 JALグループ 中期経営計画」をお示ししましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響が長期化し、欧州を中心に世界情勢は混迷を深めており、経営環境の不透明さが増す状況となりました。こうしたなか、当社グループはレジリエンスを高めて足許の困難な状況を乗り越え、サステナブルな成長・発展へと着実に進んでいくために、「中期経営計画ローリングプラン2022」を策定いたしました。航空輸送には、分断を乗り越えて人・モノ・コトをつなぎ、豊かさと希望をもたらす力があります。JALグループは、社会インフラ・ライフラインとしての責務を果たし、「安全・安心」と「サステナビリティ」を未来への成長のエンジンとして、「確かな安全といつも心地よい安心を感じられる社会」と「誰もが豊かさと希望を感じられる未来」という「JAL Vision 2030」の実現に向け、事業構造改革と事業活動を通じた社会課題の解決を加速し、財務体質の再構築を進めることで、経営目標の達成を目指します。

セグメントの業績は、次のとおりです。

<航空運送事業セグメント>

当連結会計年度における航空運送事業セグメントの経営成績については、売上収益は6,425億円（前年同期比48.8%増加）、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、△2,501億円（前年同期は△4,033億円）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。）

フルサービスキャリアにおける国際旅客収入は687億円（前年同期比146.4%増加）、国内旅客収入は2,351億円（前年同期比35.1%増加）、貨物郵便収入は2,183億円（前年同期比69.5%増加）、LCCにおける国際旅客収入は21億円、国内旅客収入は6億円でした。なお、スプリング・ジャパンについては取得日から6月末までの業績に重要性がないため、同社の7月以降の旅客収入をLCCにおける旅客収入として含めております。

詳細は、次のとおりです。

(国際線 フルサービスキャリア)

項目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
旅客収入 (百万円)	27,917	68,785	246.4%
有償旅客数 (人)	357,519	892,471	249.6%
有償旅客キロ (千人・キロ)	2,196,423	6,027,871	274.4%
有効座席キロ (千席・キロ)	11,918,047	22,780,657	191.1%
有償座席利用率 (%)	18.4	26.5	8.0
貨物収入 (百万円)	96,553	182,877	189.4%
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	1,948,205	3,113,671	159.8%

(国内線 フルサービスキャリア)

項目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	対前年同期比 (利用率は ポイント差)
旅客収入 (百万円)	174,006	235,100	135.1%
有償旅客数 (人)	12,212,131	16,238,833	133.0%
有償旅客キロ (千人・キロ)	9,282,122	12,089,054	130.2%
有効座席キロ (千席・キロ)	19,452,985	24,535,597	126.1%
有償座席利用率 (%)	47.7	49.3	1.6
貨物収入 (百万円)	21,735	20,751	95.5%
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	237,874	231,515	97.3%

2022年3月31日時点における当社グループの使用航空機は次のとおりです。

機種	所有機	リース機	小計
大型機			
エアバスA350-900型	11	4	15
ボーイング777-200型	4	0	4
ボーイング777-200ER型	8	0	8
ボーイング777-300型	4	0	4
ボーイング777-300ER型	13	0	13
小計	40	4	44
中型機			
ボーイング787-8型	29	0	29
ボーイング787-9型	19	3	22
ボーイング767-300ER型	29	0	29
小計	77	3	80
小型機			
ボーイング737-800型	47	18	65
小計	47	18	65
リージョナル機			
エンブラエル170型	18	0	18
エンブラエル190型	14	0	14
デ・ハビランドDHC-8-400CC型	5	0	5
ATR42-600型	10	1	11
ATR72-600型	2	0	2
小計	49	1	50
合計	213	26	239

(注) 「リース機」は、連結財務諸表上、IFRSに準拠し、航空機として認識しております。

航空運送事業セグメントの部門別売上収益は次のとおりです。

科目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	構成比 (%)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	構成比 (%)	対前年 同期比 (%)
国際線 (フルサービスキャリア)					
旅客収入 (百万円)	27,917	6.5	68,785	10.7	246.4
貨物収入 (百万円)	96,553	22.4	182,877	28.5	189.4
郵便収入 (百万円)	7,344	1.7	11,089	1.7	151.0
手荷物収入 (百万円)	333	0.1	746	0.1	223.8
小計 (百万円)	132,149	30.6	263,499	41.0	199.4
国内線 (フルサービスキャリア)					
旅客収入 (百万円)	174,006	40.3	235,100	36.6	135.1
貨物収入 (百万円)	21,735	5.0	20,751	3.2	95.5
郵便収入 (百万円)	3,192	0.7	3,653	0.6	114.4
手荷物収入 (百万円)	219	0.1	312	0.0	142.2
小計 (百万円)	199,154	46.1	259,817	40.4	130.5
国際線・国内線合計 (百万円)	331,304	76.7	523,316	81.4	158.0
その他の収入 (LCCの旅客収入を含む) (百万円)	100,517	23.3	119,248	18.6	118.6
合計 (百万円)	431,821	100.0	642,565	100.0	148.8

(注) 1 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。

2 スプリング・ジャパンについては取得日から6月末までの業績に重要性がないため、同社の7月以降の旅客収入をLCCの旅客収入として含めております。

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 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022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)	357,519	892,471	249.6%
有償旅客キロ (千人・キロ)	2,196,423	6,027,871	274.4%
有効座席キロ (千席・キロ)	11,918,047	22,780,657	191.1%
有償座席利用率 (%)	18.4	26.5	8.0
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	1,948,205	3,113,671	159.8%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	155,413	160,474	103.3%
<b>国内線</b>			
有償旅客数 (人)	12,212,131	16,238,833	133.0%
有償旅客キロ (千人・キロ)	9,282,122	12,089,054	130.2%
有効座席キロ (千席・キロ)	19,452,985	24,535,597	126.1%
有償座席利用率 (%)	47.7	49.3	1.6
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	237,874	231,515	97.3%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	20,675	22,689	109.7%
<b>合計</b>			
有償旅客数 (人)	12,569,650	17,131,304	136.3%
有償旅客キロ (千人・キロ)	11,478,546	18,116,925	157.8%
有効座席キロ (千席・キロ)	31,371,033	47,316,254	150.8%
有償座席利用率 (%)	36.6	38.3	1.7
有償貨物トン・キロ (千トン・キロ)	2,186,079	3,345,186	153.0%
郵便トン・キロ (千トン・キロ)	176,088	183,164	104.0%

- (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(国際民間航空機構)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. 国際線：日本航空(株)  
国内線：日本航空(株)、日本トランスオーシャン航空(株)、日本エアコミューター(株)、(株)ジェイエア、琉球エアコミューター(株)、(株)北海道エアシステム
4. LCCであるZIPAIRおよびスプリング・ジャパンによる輸送実績は上記輸送実績からは除いております。当連結会計年度のLCCにおける国際線輸送実績は、有償旅客数38,320(人)、有償旅客キロ120,889(千人キロ)、有効座席キロ1,829,817(千座席キロ)、有償座席利用率は6.6%、国内線輸送実績は、有償旅客数70,259(人)、有償旅客キロ55,012(千人キロ)、有効座席キロ125,332(千座席キロ)、有償座席利用率は43.9%でした。なお、スプリング・ジャパンについては取得日から6月末までの業績に重要性がないため、同社の7月以降の輸送実績をLCCにおける輸送実績として含めております。
5. 数字については切捨処理、比率については四捨五入処理しております。

## &lt;その他&gt;

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、次のとおりです。

## 株式会社ジャルパック

項目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	対前年 同期比 (%)
海外旅行取扱人数 (万人)	0.0	0.0	151.1%
国内旅行取扱人数 (万人)	114.1	100.4	88.0%
売上収益 (億円) (連結消去前)	555	458	82.4%

## 株式会社ジャルカード

項目	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)	対前年 同期比 (%)
カード会員数 (万人)	358.0	346.1	96.7%
売上収益 (億円) (連結消去前)	186	185	99.3%

## (2) 当期の財政状態の概況

## (資産)

当連結会計年度末の資産につきましては、現金及び現金同等物残高の増加などを主因として前連結会計年度末に比べ2,643億円増加し、2兆3,716億円となりました。

## (負債)

負債につきましては、主に財務体質の更なる強化と長期性の投資資金の確保を同時に行うためのハイブリッド・ファイナンスなどにより、前連結会計年度末に比べ4,017億円増加の1兆5,275億円となりました。

## (資本)

資本につきましては、主に親会社の所有者に帰属する当期損失などにより、前連結会計年度末に比べ1,373億円減少の8,441億円となりました。

以上の結果、親会社所有者帰属持分は7,997億円となり、親会社所有者帰属持分比率は前連結会計年度末に比べ11.2ポイント下落して33.7%となりました。

詳細は、「3. 連結財務諸表及び主な注記(1) 連結財政状態計算書」をご覧ください。

## (3) 当期のキャッシュ・フローの概況

## (営業活動によるキャッシュ・フロー)

税引前損失△2,466億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△1,035億円（前年同期は△2,195億円のキャッシュ・アウトフロー）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△1,737億円（前年同期は△910億円のキャッシュ・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および社債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3,592億円（前年同期は3,886億円のキャッシュ・インフロー）となりました。

以上の結果、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858億円増加し、4,942億円となりました。

## (4) 連結業績の前期決算値との差異に関する説明

当連結会計年度の連結業績につきまして、前期実績値と当期実績値に下記の通り差異が生じたのでお知らせいたします。

	売上収益	営業利益 (△は損失)	EBIT (△は損失)	税引前利益 (△は損失)	親会社の所有者に 帰属する当期利益 (△は損失)
前期実績 (A)	百万円 481,225	百万円 △390,414	百万円 △398,306	百万円 △404,078	百万円 △286,693
当期実績 (B)	682,713	△234,767	△239,498	△246,617	△177,551
増減額 (B-A)	201,488	155,647	158,808	157,461	109,142
増減率 (%)	41.9	—	—	—	—

## &lt;連結業績の前期実績値との差異理由&gt;

詳細については、添付資料「1. 経営成績等の概況 (1) 当期の経営成績の概況」をご覧ください。

## (5) 今後の見通し

新型コロナウイルス感染拡大の長期化、ロシア・ウクライナ情勢の影響、燃油価格をはじめとする原材料費の上昇等、JALグループを取り巻く経営環境は不透明さを増しております。しかしながら、新型コロナウイルス感染の影響は着実に収束に向かっており、新たな変異種の発生等による感染再拡大等の不確実性は残るものの、国内外における航空旅客需要は回復に向かうものと思われれます。今後の航空旅客需要動向は不透明且つ流動的なものの、国内旅客需要は、通年でコロナ前対比(注)90%程度まで回復するものと見込んでおります。一方、国際旅客需要は、各国の感染状況や出入国規制により本格的な回復までには暫く時間を要すると見込んでおり、通年でコロナ前対比(注)45%程度の回復に留まると見込んでおります。また、国際貨物需要については、引き続き今期も旺盛な需要が持続するものと見ております。上記需要想定から、フルサービスキャリアおよびLCCの航空運送事業については前年度比で大幅な改善を見込んでおります。

航空運送事業以外の事業領域においては、連結子会社化したJALU Xを中核会社とし、JALグループの顧客基盤を活用した事業領域の拡大と、日常・ライフステージビジネス、マイルビジネスを強化してまいります。

一方、費用については燃油価格高騰等の原材料価格の上昇を見込むものの、燃油サーチャージによる増収、燃油ヘッジ取引を活用して影響の極小化に努めるとともに、効率化の推進と固定費を中心としたコスト削減努力を継続いたします。

以上の結果、2023年3月期の通期連結業績予想は、連結売上収益1兆3,900億円、EBIT800億円、親会社の所有者に帰属する当期利益は450億円、と予想いたします。

なお、算出にあたり、米ドル円為替レートは120円、航空燃油費の一指標であるシンガポール・ケロシンの市場価格を1バレルあたり120米ドルとしています。

(注) 2019年度の旅客・貨物需要との比較、但し1-3月の旅客需要はFY19Q3決算発表時に開示した業績予想値の前提となる需要予想値

## (6) 利益配分に関する基本方針及び当期・次期の配当

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

新型コロナウイルス感染拡大の影響はようやく収束に向かいつつあり、国内線を中心に旅客需要の回復が見込める状況になってまいりましたが、当連結会計年度の業績は、コロナ禍による旅客需要の回復遅れにより2期連続で大幅な損失を計上することとなりました。加えて、地政学リスクの顕在化や原油市況の高騰といった直近の当社グループを取り巻く経営環境を踏まえると、リスク耐性を強化すべく手元流動性の確保と財務体質の強化を最優先することが最善であると判断し、当期の期末配当については無配とさせていただきます、2022年6月に開催予定の定時株主総会にお諮りしない予定でございます。

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。

2023年3月期については、新型コロナウイルス感染拡大の影響から国際旅客需要の回復にはまだ相応の時間を要するものの、国内旅客需要については力強い回復が見通せる状況になっております。地政学リスクの顕在化や原油市況の高騰等のリスクへの警戒は必要なものの、今後大きなイベントリスクが発生しない限り業績の回復とキャッシュ・フロー創出力の改善の目途が立ってきたことから、2023年3月期末までに復配を目指すことといたします。なお、中間および期末配当予想については、今後の経営環境の変化を見極めつつ、業績回復の進捗状況をより確実に見通すことができる段階でお示しすることといたします。早期に業績を回復軌道に乗せ財務再構築を成し遂げ、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。

## (7) 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として、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2022年3月31日現在において判断したものです。

- ・世界的な疫病の蔓延拡大に関わるリスク
- ・自然災害や気候変動に関わるリスク
- ・国際情勢や経済動向等の外部経営環境に関わるリスク
- ・航空機材導入に関わるリスク
- ・市況変動に関わるリスク
- ・航空安全に関わるリスク
- ・法的規制・環境規制、訴訟に関わるリスク
- ・IT（情報システム）、顧客情報の取り扱いに関わるリスク
- ・人材・労務に関わるリスク

## 2. 会計基準の選択に関する基本的な考え方

当社グループは、資本市場における財務情報の国際的な比較可能性の向上とステークホルダーとのコミュニケーションの向上を目的として、2021年3月期から国際会計基準（IFRS）を任意適用しております。

## 3. 連結財務諸表及び主な注記

## (1) 連結財政状態計算書

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022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	408,335	494,226
営業債権及びその他の債権	76,760	120,322
その他の金融資産	14,133	43,359
棚卸資産	23,680	31,279
その他の流動資産	44,906	61,316
流動資産合計	567,816	750,504
非流動資産		
有形固定資産		
航空機	827,587	887,212
航空機建設仮勘定	129,882	70,409
その他の有形固定資産	87,942	95,165
有形固定資産合計	1,045,413	1,052,787
のれん及び無形資産	89,662	87,637
持分法で会計処理されている投資	24,232	19,664
その他の金融資産	128,055	152,233
繰延税金資産	225,886	284,287
退職給付に係る資産	3,176	4,496
その他の非流動資産	23,036	20,046
非流動資産合計	1,539,462	1,621,153
資産合計	2,107,279	2,371,658

	前連結会計年度 (2021年3月31日)	当連結会計年度 (2022年3月31日)
	百万円	百万円
負債及び資本		
負債		
流動負債		
営業債務及びその他の債務	97,185	94,046
有利子負債	69,621	86,786
その他の金融負債	42,490	16,564
未払法人所得税	3,890	3,602
契約負債	215,239	240,224
引当金	3,750	2,188
その他の流動負債	44,714	27,073
流動負債合計	476,893	470,486
非流動負債		
有利子負債	445,525	841,677
その他の金融負債	23,479	26,464
繰延税金負債	108	1,968
引当金	15,667	26,289
退職給付に係る負債	153,169	151,028
その他の非流動負債	10,899	9,601
非流動負債合計	648,850	1,057,030
負債合計	1,125,744	1,527,517
資本		
資本金	273,200	273,200
資本剰余金	273,557	273,617
利益剰余金	352,965	176,406
自己株式	△408	△408
その他の包括利益累計額		
その他の包括利益を通じて公正価値で測定する 金融資産	35,468	35,512
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	12,877	41,018
在外営業活動体の外貨換算差額	△201	390
その他の包括利益累計額合計	48,144	76,921
親会社の所有者に帰属する持分合計	947,459	799,736
非支配持分	34,075	44,404
資本合計	981,535	844,141
負債及び資本合計	2,107,279	2,371,658

## (2) 連結損益及び包括利益計算書

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
	百万円	百万円
売上収益		
国際線旅客収入	27,969	70,887
国内線旅客収入	174,006	235,736
その他の売上収益	279,249	376,089
売上収益合計	481,225	682,713
その他の収入	13,397	22,745
営業費用		
人件費	△254,809	△245,724
航空燃油費	△96,788	△145,456
減価償却費、償却費及び減損損失	△190,585	△178,785
その他の営業費用	△342,854	△370,259
営業費用合計	△885,037	△940,226
営業利益 (△は損失)	△390,414	△234,767
持分法による投資損益 (△は損失)	△7,582	△9,901
投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失)	△397,997	△244,668
投資から生じる収益・費用		
投資収益	2,694	10,878
投資費用	△3,003	△5,708
財務・法人所得税前利益 (△は損失)	△398,306	△239,498
財務収益・費用		
財務収益	1,799	1,986
財務費用	△7,570	△9,105
税引前利益 (△は損失)	△404,078	△246,617
法人所得税費用	116,202	65,272
当期利益 (△は損失)	△287,875	△181,345
当期利益 (△は損失) の帰属		
親会社の所有者	△286,693	△177,551
非支配持分	△1,182	△3,793
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	3,284	△2,817
確定給付制度の再測定	△2,394	3,876
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	87	△63
純損益に振り替えられることのない項目合計	977	996
純損益に振り替えられる可能性のある項目		
キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分	34,411	30,710
在外営業活動体の外貨換算差額	△138	672
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	1,445	△88
純損益に振り替えられる可能性のある項目合計	35,718	31,295
税引後その他の包括利益	36,695	32,291
当期包括利益	△251,179	△149,054

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022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	△249,956	△145,405
非支配持分	△1,223	△3,649
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)	△764.99	△406.29
希薄化後1株当たり当期利益 (円)	—	—

## (3) 連結持分変動計算書

前連結会計年度(自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

	親会社の所有者に帰属する持分					
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益累計額	
					その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	
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	-	-	-	-
ヘッジ対象の非金融資産への振替	-	-	-	-	-	152
自己株式の取得	-	-	-	△0	-	-
支配継続子会社に対する持分変動利益剰余金への振替	-	△0	-	-	-	-
利益剰余金への振替	-	-	△5,749	-	3,399	-
所有者との取引等合計	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					
	その他の包括利益累計額			合計	非支配持分	合計
	在外営業活動体の外貨換算差額	確定給付制度の再測定	合計			
百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	
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
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
支配継続子会社に対する持分変動利益剰余金への振替	-	-	-	△0	△22	△23
利益剰余金への振替	-	2,349	5,749	-	-	-
所有者との取引等合計	-	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

当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

## 親会社の所有者に帰属する持分

	資本金	資本剰余金	利益剰余金	自己株式	その他の包括利益累計額	
					その他の包括利益を通じて公正価値で測定する金融資産	キャッシュ・フロー・ヘッジの有効部分
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2021年4月1日時点の残高	273,200	273,557	352,965	△408	35,468	12,877
当期利益 (△は損失)	-	-	△177,551	-	-	-
その他の包括利益	-	-	-	-	△2,867	30,518
当期包括利益合計	-	-	△177,551	-	△2,867	30,518
配当金	-	-	-	-	-	-
ヘッジ対象の非金融資産への振替	-	-	-	-	-	△2,377
自己株式の取得	-	-	-	△0	-	-
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	-	59	-	-	-	-
利益剰余金への振替	-	-	992	-	2,911	-
所有者との取引等合計	-	59	992	△0	2,911	△2,377
2022年3月31日時点の残高	273,200	273,617	176,406	△408	35,512	41,018

## 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			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
2021年4月1日時点の残高	△201	-	48,144	947,459	34,075	981,535
当期利益 (△は損失)	-	-	-	△177,551	△3,793	△181,345
その他の包括利益	591	3,903	32,146	32,146	144	32,291
当期包括利益合計	591	3,903	32,146	△145,405	△3,649	△149,054
配当金	-	-	-	-	△3,077	△3,077
ヘッジ対象の非金融資産への振替	-	-	△2,377	△2,377	-	△2,377
自己株式の取得	-	-	-	△0	-	△0
子会社の支配獲得に伴う変動	-	-	-	-	9,044	9,044
支配継続子会社に対する持分変動	-	-	-	59	8,010	8,070
利益剰余金への振替	-	△3,903	△992	-	-	-
所有者との取引等合計	-	△3,903	△3,369	△2,317	13,977	11,660
2022年3月31日時点の残高	390	-	76,921	799,736	44,404	844,141

## (4) 連結キャッシュ・フロー計算書

	前連結会計年度 (自 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022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 (△は損失)	△404,078	△246,617
減価償却費、償却費及び減損損失	190,585	178,785
固定資産除売却損益	2,150	△727
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	△1,677	2,966
受取利息及び受取配当金	△2,313	△1,796
支払利息	2,927	7,660
為替差損益 (△は益)	△956	△1,921
持分法による投資損益 (△は益)	7,582	9,901
営業債権及びその他の債権の増減額 (△は増加)	2,597	△26,844
棚卸資産の増減額 (△は増加)	4,809	△2,421
営業債務及びその他の債務の増減額 (△は減少)	△27,036	△4,713
契約負債の増減額 (△は減少)	△36,705	24,103
その他	32,550	△36,579
小計	△229,565	△98,203
法人所得税の支払額又は還付額 (△は支払)	10,045	△5,342
営業活動によるキャッシュ・フロー	△219,519	△103,545
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	△89,686	△161,306
固定資産の売却による収入	1,442	4,289
その他の金融資産の取得による支出	△8,118	△13,864
その他の金融資産の売却、償還による収入	2,254	1,226
子会社の支配獲得による支出	—	△7,108
子会社の支配獲得による収入	—	2,140
貸付けによる支出	△2,026	△6,680
貸付金の回収による収入	746	4,657
利息の受取額	378	244
配当金の受取額	1,928	1,265
その他	2,069	1,366
投資活動によるキャッシュ・フロー	△91,012	△173,769
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)	△54	19
長期借入れによる収入	256,886	245,430
長期借入金の返済による支出	△20,539	△30,259
社債の発行による収入	—	188,475
社債の償還による支出	—	△10,000
株式の発行による収入	182,657	—
非支配持分からの払込による収入	—	8,077
利息の支払額	△1,412	△5,263
配当金の支払額	△31	△7
非支配持分への配当金の支払額	—	△3,077
リース負債の返済による支出	△24,501	△32,951
その他	△4,379	△1,163
財務活動によるキャッシュ・フロー	388,624	359,280
現金及び現金同等物に係る換算差額	1,094	3,926
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	79,186	85,891
現金及び現金同等物の期首残高	329,149	408,335
現金及び現金同等物の期末残高	408,335	494,226

## (5) 連結財務諸表に関する注記事項

## (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。2022年3月31日に終了する当社の連結財務諸表は、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。

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

## (作成の基礎)

## 1. IFRSに準拠している旨

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」（昭和51年大蔵省令第28号）第1条の2に掲げる「指定国際会計基準特定会社」の要件を満たすことから、同第93条の規定により、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. 機能通貨及び表示通貨

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

## (継続企業の前提に関する注記)

該当事項はありません。

## (会計上の見積りの変更)

当連結会計年度において、国から示された東京国際空港の将来施設整備計画に基づく原状回復義務に係る新たな情報の入手に伴い、見積額の変更を行い、4,767百万円の引当金（資産除去債務）を計上しております。

これにより、当連結会計年度の営業損失、投資・財務・法人所得税前損失、財務・法人所得税前損失、税引前損失は、それぞれ2,645百万円増加しております。

なお、セグメントに与える影響については（セグメント情報等）に記載しております。

## (追加情報)

## (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。繰延税金資産の認識等のもととなる将来業績の見積りは、当社グループの中期経営計画を基礎としており、新型コロナウイルス感染拡大による航空需要への影響の度合い、需要回復までの期間、回復後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。当社および一部の国内連結子会社は連結納税制度を利用しており、連結納税制度の適用対象法人においては、法人税は連結納税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、新型コロナウイルス感染拡大の影響を反映しつつ、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の控除見込年度および控除見込額のスケジュールリングを行い、回収が見込まれる金額を繰延税金資産として計上しております。

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284,287百万円および1,968百万円です。

## (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 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

	セグメント		計	内部取引調整	合計
	航空運送事業	その他			
	百万円	百万円			
国際線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	27,917	—	27,917	—	—
貨物郵便収入	103,898	—	103,898	—	—
手荷物収入	333	—	333	—	—
小計	132,149	—	132,149	—	—
国内線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	174,006	—	174,006	—	—
貨物郵便収入	24,928	—	24,928	—	—
手荷物収入	219	—	219	—	—
小計	199,154	—	199,154	—	—
国際線・国内線合計	331,304	—	331,304	—	—
旅行収入	—	56,981	56,981	—	—
その他(注) 2	100,517	50,648	151,165	—	—
合計	431,821	107,629	539,451	△58,225	481,225

(注) 1 セグメントの各金額はセグメント間連結消去前の金額です。

2 その他(航空運送事業)にはLCCにおける国際旅客収入51百万円を含みます。

当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)

	セグメント		計	内部取引調整	合計
	航空運送事業	その他			
	百万円	百万円			
国際線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	68,785	—	68,785	—	—
貨物郵便収入	193,967	—	193,967	—	—
手荷物収入	746	—	746	—	—
小計	263,499	—	263,499	—	—
国内線					
(フルサービスキャリア)					
旅客収入	235,100	—	235,100	—	—
貨物郵便収入	24,404	—	24,404	—	—
手荷物収入	312	—	312	—	—
小計	259,817	—	259,817	—	—
国際線・国内線合計	523,316	—	523,316	—	—
旅行収入	—	47,383	47,383	—	—
その他(注)2	119,248	48,990	168,239	—	—
合計	642,565	96,373	738,939	△56,225	682,713

(注) 1 セグメントの各金額はセグメント間連結消去前の金額です。

2 その他(航空運送事業)にはLCCにおける国際旅客収入2,102百万円と国内旅客収入636百万円を含みます。

当社グループは、国際線および国内線に関する旅客・貨物・郵便および手荷物の輸送業務を中心とした「航空運送事業」および「その他」を営んでおります。

これらの事業から生じる収益は主としては顧客との契約に従い計上しており、約束した対価の金額に重要な金融要素は含まれておりません。また、顧客との契約からの対価の中に、取引価格に含まれていないものはありません。

なお、当社グループは会員顧客向けのマイレージプログラム「JALマイレージバンク」を運営しており、旅客運送サービス等の利用に応じて付与するマイレージは、将来当社グループおよび提携他社によるサービスを受けるために利用することができます。付与したマイレージ分を履行義務として認識し、契約負債に計上しております。取引価格は、サービスの利用割合や失効見込み分を考慮した上で、独立販売価格の比率に基づいて各履行義務に配分しております。マイレージプログラムの履行義務に配分された取引価格は連結財政状態計算書の「契約負債」として繰延べ、マイレージの利用に従い収益を認識しております。

#### 航空運送事業

航空運送事業セグメントにおいては、国際線および国内線の航空機による「旅客」、「貨物郵便」、「手荷物」の輸送に関連するサービス等を提供しており、主な収益を下記の履行義務の充足時に認識しております。

##### 旅客収入

主に航空機による旅客輸送サービスから得られる収入であり、当社グループは運送約款等に基づき、顧客に対して国際線および国内線の航空輸送サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務は旅客の航空輸送役務の完了をもって充足されます。販売に当たっては、売上値引きの実施や販売実績に応じた割戻の支払いを行うことがあるため、取引の対価には変動が生じる可能性があります。また取引の対価は、通常、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しております。

##### 貨物郵便収入

主に航空貨物および航空郵便の輸送業務により得られる収入であり、当社グループは国際線および国内線に係る貨物および郵便の輸送サービスを行う義務を負っております。当該履行義務は貨物および郵便の航空輸送役務の完了をもって充足されます。なお、売上収益に含まれる変動対価の額に重要性はありません。また取引の対価は、通常、貨物および郵便の航空輸送役務の完了後に受領しております。

##### 手荷物収入

主に航空機による旅客輸送に付随して行う手荷物輸送サービスから得られる収入であり、当社グループは顧客に対して国際線および国内線手荷物の航空輸送サービスの提供を行う義務を負っております。当該履行義務は手荷物の航空輸送役務の完了をもって充足されます。なお、売上収益に含まれる変動対価の額に重要性はありません。また取引の対価は、通常、手荷物輸送当日において受領しております。

##### その他

主に、特典航空券を除くマイレージの特典サービスや航空運送に係る業務受託サービスから得られる収入であり、当該履行義務はサービスの完了をもって充足されます。

#### その他

その他の事業においては、航空輸送を利用した旅行の自社による企画販売や、クレジットカード事業等を行っております。これらの収益は主に、サービスの提供に伴い一定期間にわたって認識しております。また、取引の対価は主に、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しております。

## (セグメント情報等)

## (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及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あります。

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

## (2) 報告セグメントに関する情報

当社グループの報告セグメントによる収益及び業績は次の通りです。

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 2020年4月1日 至 2021年3月31日)

	報告セグメント	その他	計	調整額	連結
	航空運送事業	(注) 1			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
売上収益					
外部収益	395,584	85,641	481,225	—	481,225
セグメント間収益	36,237	21,988	58,225	△58,225	—
合計	431,821	107,629	539,451	△58,225	481,225
投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失)	△403,374	5,405	△397,968	△28	△397,997
投資収益	—	—	—	—	2,694
投資費用	—	—	—	—	△3,003
財務収益	—	—	—	—	1,799
財務費用	—	—	—	—	△7,570
税引前利益 (△は損失)	—	—	—	—	△404,078
その他の項目					
減価償却費、償却費及び減損損失	△188,226	△2,382	△190,609	24	△190,585
持分法による投資損益	△7,771	185	△7,586	3	△7,582

(注) 1 その他には、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2 セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、連結損益及び包括利益計算書の投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失) と調整を行っております。

	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)				
	報告セグメント	その他	計	調整額	連結
	航空運送事業	(注) 1			
	百万円	百万円	百万円	百万円	百万円
売上収益					
外部収益	609,291	73,422	682,713	—	682,713
セグメント間収益	33,274	22,950	56,225	△56,225	—
合計	642,565	96,373	738,939	△56,225	682,713
投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失)	△250,185	5,683	△244,502	△166	△244,668
投資収益	—	—	—	—	10,878
投資費用	—	—	—	—	△5,708
財務収益	—	—	—	—	1,986
財務費用	—	—	—	—	△9,105
税引前利益 (△は損失)	—	—	—	—	△246,617
その他の項目					
減価償却費、償却費及び減損損失	△176,864	△1,945	△178,810	24	△178,785
持分法による投資損益	△10,011	189	△9,822	△79	△9,901

(注) 1 その他には、旅行企画販売事業等を含んでおります。

2 セグメント利益の調整額は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、連結損益及び包括利益計算書の投資・財務・法人所得税前利益 (△は損失) と調整を行っております。

4 (会計上の見積りの変更) に記載の通り、当連結会計年度において、国から示された東京国際空港の将来施設整備計画に基づく原状回復義務に係る新たな情報の入手に伴い、見積額の変更を行い、4,767百万円の引当金 (資産除去債務) を計上しております。これにより、当連結会計年度の投資・財務・法人所得税前損失が航空運送事業で2,645百万円増加しております。

## (1株当たり情報)

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 2020年4月1日 至 2021年3月31日)	当連結会計年度 (自 2021年4月1日 至 2022年3月31日)
親会社の所有者に帰属する当期利益 (△は損失) (百万円)	△286,693	△177,551
親会社の普通株主に帰属しない当期利益 (△は損失) (百万円)	—	—
基本的1株当たり当期利益の計算に使用する 当期利益 (△は損失) (百万円)	△286,693	△177,551
期中平均普通株式数 (千株)	374,766	437,007
基本的1株当たり当期利益 (△は損失) (円)	△764.99	△406.29

## (重要な後発事象)

該当事項はありません。