

2025年3月期第3四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

■2025年3月期第3四半期の業績について

Q1：第3四半期単独のEBITについて、計画は達成していると思うが、上振れ・下振れ要素で分解して教えてほしい。

A1：計画比でEBITは+60億円となっており、収入は▲120億円、費用は▲180億円。収入の内訳は国際旅客で▲60億円、国内旅客で▲20億円、LCCで▲40億円の計画未達となっており、費用の内訳は燃油費が計画対比▲190億円の削減、燃油費以外で10億円の費用増加となっている。

Q2：国際旅客・国内旅客の収入が計画未達との説明について、中国および国内旅客の団体需要が低調であったところ、計画が高めに作成されていたと理解している。そうすると、計画未達と言うが、実際の需要は悪くなかったとも考えられるが、実態の基調としてはどうみているか。

A2：国際旅客は需要が好調。計画対比では燃油サーチャージが取れていなかつたが、ロードファクターは上がっている。重視しているユニットレベニューについても、第3四半期累計、単独ともに改善している。また、中国路線で不調な部分は他路線への振替を実施している。

国内旅客は年度計画でイールドを上げるところまではできていないが、旅客数をしっかりと獲得していくことを考えている。ロードファクターは第3四半期単独では82.9%と高水準であり、結果としてユニットレベニューも前年比+5.1%と堅調に推移しており、パフォーマンスは改善していると言える。

Q3：国際線の単価変動について、期初想定対比から低くなっているが詳細を教えてほしい。

A3：要因は2つあり、1つ目は日本発の業務需要が緩やかに回復する中で、海外発旅客を増やしていること。結果として相対的に単価の低い海外発の割合が増えており、単価を下げる要因となっている。2つ目は東南アジア・中国線について、他社便の増加を踏まえ、単価を下げて旅客数を取りに行ったことが要因となっている。

Q4：マイル・受託の利益率がいいが、どうとらえているか。

A4：受託は前年対比で、ハンドリング便数、単価が伸びている。特に、単価については委託料が増加していることもあり、ハンドリングの受託単価もかなり上昇している。

Q5：マイル/金融・コマース事業の第3四半期単独のEBITについて伸長が少ないように見えるが計画通りか。

A5：特徴的な部分はコマースの部分。JALUX/航空・空港分野において好調だったが、第3四半期単独のEBIT伸長が少ないように見えるのは第1・2四半期にEBIT伸長の偏りがあつたため。

■2025年3月期通期の見通しについて

Q6：第4四半期の見通しについて、計画達成に向けて現時点での想定からの差異を教えて欲しい。

A6：国際旅客・国内旅客ともに収入が計画未達予定ではあるが、従前からのEBIT1,700億円の年度見通しは変更しない。若干チャレンジングな目標であるが、計画達成に向け取組みを行っていく。

■来年度の見通しについて

Q7：2024年3月にEBIT計画を2,000億円に上方修正しているが、そのまま変えずに元々の1,850億円であれば達成できる水準感であったのでは？

A7：EBIT2,000億円の達成には国内のイールドを上げていく必要性があると思うが、イールドアップには引き続き検討が必要な状態であると考えている。

Q8：来年度の利益増加要素はどのようなものが考えられるのか？

A8：国際旅客の規模増大、国内旅客の単価上昇と旅客数の増加によって利益増加につなげる方針である。

Q9：25年度の路線計画について、機材繰りを含めどのように考えているのか。

A9：来年度も国際線については北米/南アジアなどの路線を計画しており、ASKは4%程度伸長していきたいと考えている。A350-1000は予定通りの受領ができておらず、エンジン等の問題も特段ない。ZIPAIRも2026年度に2機導入される予定で進行しており、全体として、供給計画については大きな問題はない。

Q10：来年度の目標も達成がチャレンジングであるとのことだが、市場に評価されるような中期経営計画の発表となるのか。

A10：来年度のEBIT2,000億円達成に向けた国内線の単価上昇は難しいと考えられる。

3月に詳細は出ますが、先の見通しとして、3年くらいの利益の見通し、成長戦略、それに伴う経営資源配分や還元方針はお示しする予定である。

■その他

Q11：構造改革の進展について具体的に教えていただきたい。

A11：2021年度からの中期経営計画を進めている中、フルサービスキャリア事業に偏りがあった事業構造について、フルサービスキャリア以外の事業（LCC事業、マイル/金融・コマース事業）も伸長させることを重視している。実際、当第3四半期累計でフルサービスキャリア事業は減益となったが、LCC事業およびマイル/金融・コマース事業は順調に利益を伸長している。2019年度時点ではフルサービスキャリア事業が全体利益の7割程度の比率であったことに対し、足元では6割、今後はフルサービスキャリア事業と他事業で5割ずつとなるように成長させていきたいと考えている。

Q12：地方空港の人手不足、燃料の不足などのボトルネックがあると思うが、足元ではどのように推移しているか。

A12：従来からであるが、JALでは人財の確保はできている。現時点での受託件数は前年比+19%とコロナ前と近い水準程度であり、外国航空会社の受託に関して問題はない。地方では、他社の就航予定が取りやめになっていることもあるが、今は大きな規模間ではなく、受託事業は順調に伸びている。燃油についても、外国航空会社において問題がない訳ではないが、輸入燃料、往復搭載等で対応している。以前のように、外国航空会社が就航できなかつたといった燃油問題には現在は対応できており、大きな増便ができていない状況ではない。

以上