

日本航空株式会社 2026年3月期 第1四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



2025年7月30日
代表取締役副社長執行役員グループCFO 斎藤祐二
執行役員 弓崎雅夫

©Japan Airlines, All rights reserved.



APEX
WORLD CLASS



Best Wi-Fi in Eastern
Asia 2025 APEX"



SKYTRAX
Best Economy Class Airline Seats
2025
Best Premium Economy Class Airline
in Asia 2025



SKYTRAX
World Airline Star
Rating
5-Star



2024年度（第42回）IT賞
（オープンイノベーション領域）



1. 2026年3月期 第1四半期 業績概要

2. 2026年3月期 第1四半期 業績詳細

3. 参考資料



ESG社外評価



FTSE Blossom
Japan Index ※



FTSE Blossom
Japan Sector
Relative Index



Dow Jones Sustainability
Asia Pacific Index 3年連続選定

2024 CONSTITUENT MSCI日本株 ※
女性活躍指数 (WIN)



気候変動「A-」評価
(2023年度)

当社によるMSCIインデックスへの組み入れや、MSCIのロゴ、商標、サービスマークやインデックス名称の使用は、MSCI又はその関係会社による当社の後援、宣伝、販売促進を目的としていません。MSCIのサービスおよびデータはMSCIの独占的財産で、MSCI及びMSCIインデックスの名称とロゴは、MSCI又はその関係会社の商標又はサービスマークです。

注.(1) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。

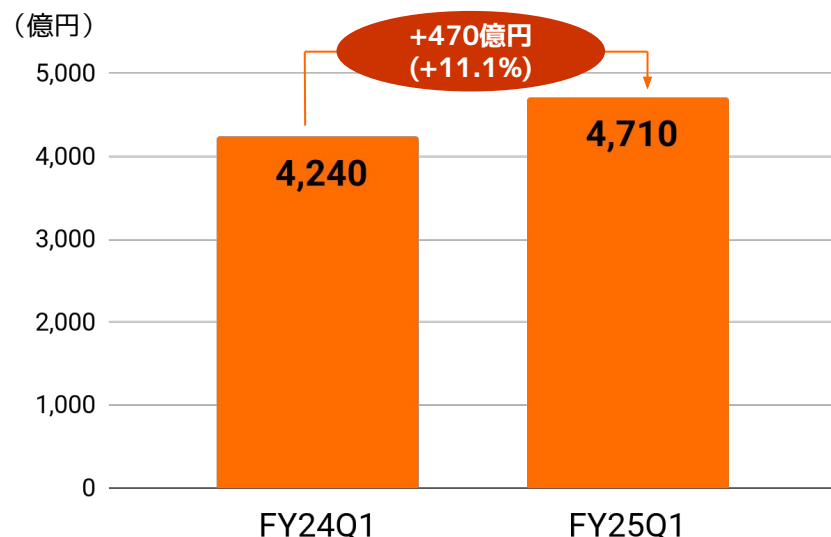
(2) LCC=Low Cost Carrier (3) ※= 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの

2026年3月期 第1四半期 連結業績概要

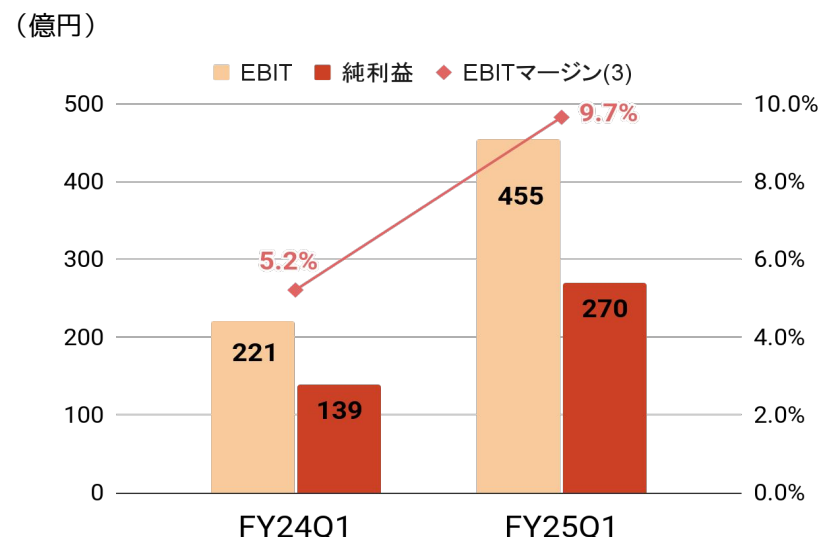


- ✓ 第1四半期は、好調な国際旅客需要と需要喚起継続による国内旅客取り込みにより、対前年で10%を超える増収を実現し、EBITは対前年で倍増して計画を上回り、過去最高益を達成
- ✓ 第2四半期は、燃油サーチャージ収入減により国際旅客収入は計画を下回る見通しだが、コスト削減努力により費用も計画を下回り、EBITは計画通りに推移する見通し

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純利益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY24Q1	FY25Q1	前年同期比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	100.2	81.4	▲18.8%
ドバイ原油 (USD/bbl)	85.8	68.0	▲20.7%
為替 (円/USD)	153.7	145.3	▲5.5%

運航諸元 / ASK

	FY25Q1 (前年同期比)		
	国際線	国内線	合計
フルサービスキャリア	+5.0%	▲0.4%	+2.8%
LCC	+27.0%	▲70.3%	+21.7%
合計	+8.9%	▲1.6%	+5.0%

(1) EBIT=財務・法人所得税前利益 (税引前利益から利息等の財務収支を除いたもの) (2) 純利益=親会社の所有者に帰属する四半期利益 (3) EBITマージン=EBIT/売上収益

- 第1四半期の売上収益は、引き続き好調な国際旅客需要と需要喚起による国内旅客の取り込みにより、前年度より10%を超える増収となる4,710億円となりました。
- EBITにつきましては、前年度の2倍を超える455億円となり、第1四半期としては過去最高益を達成しました。
- Q2も米国関税等の影響は特にみられず、旺盛な旅客需要の取り込みとコストマネジメントを徹底することでEBITは計画並みに推移する見通しです。EBIT2,000億円の目標達成に向け、順調に推移するものと考えています。

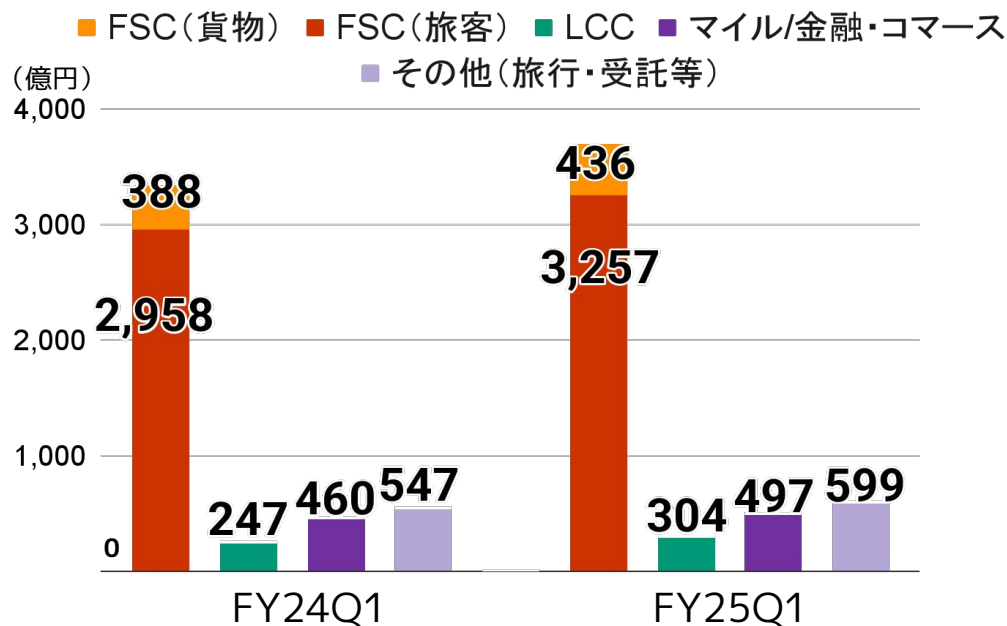
2026年3月期 第1四半期 セグメント別実績



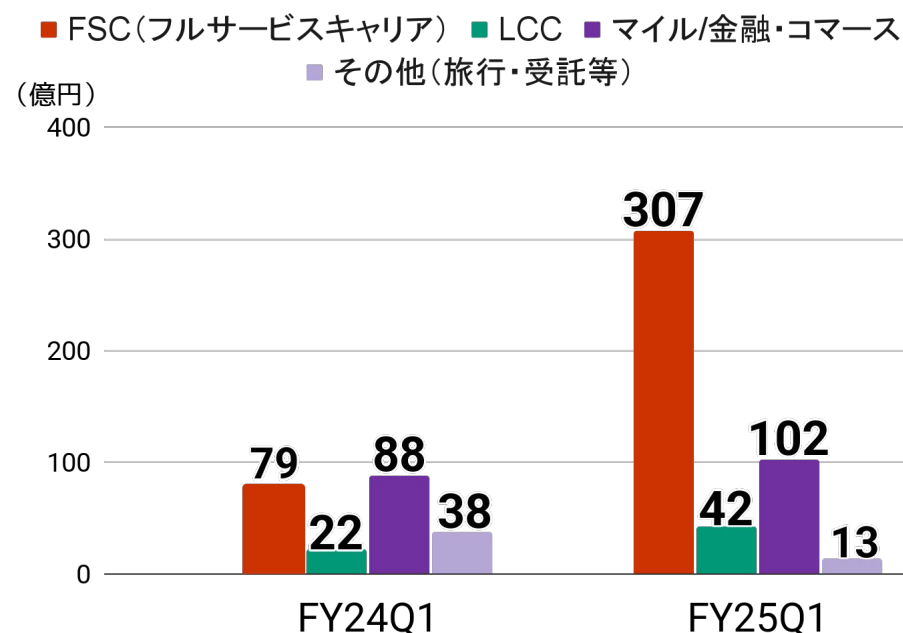
- ✓ FSC：国際旅客需要の好調な伸びと貨物専用機の活用がけん引し、対前年で増収増益
- ✓ LCC：ZIPAIRは引き続き好調を維持、SPRING JAPANは中国発需要を取りこみ対前年で増収増益
- ✓ マイル/金融・コマース：事業構造改革の進展により対前年で増収増益
- ✓ その他：CVC*の為替評価損により対前年で増収減益だが、受託事業は引き続き好調

*CVC=Corporate Venture Capital

セグメント別 売上収益



セグメント別 EBIT



注. セグメント別実績における売上収益およびEBITはセグメント間連結消去前数値です。

- こちらのページでは、セグメント別の実績につきましてご説明します。
- フルサービスキャリア事業は、国際旅客需要の好調な伸びと、貨物専用機の活用により、対前年で増収増益となっております。
- LCC事業は、ZIPAIRが引き続き好調に推移するとともに、Spring Japanにつきましても中国発需要の取り込みにより、対前年で増収増益となっております。
- マイル/金融・コマース事業では、マイル発行数が順調に進捗し、業績を伸ばしております。
- その他事業では、為替評価損が一部あるものの、受託事業は引き続き好調を維持しております。

1. 2026年3月期第1四半期 業績概要
2. 2026年3月期 第1四半期 業績詳細
3. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

科目別連結経営成績



(単位：億円)	FY24Q1	FY25Q1	前年同期差	前年同期比
売上収益	4,240	4,710	+470	+11.1%
フルサービスキャリア	3,337	3,673	+335	+10.1%
国際旅客収入	1,659	1,849	+189	+11.4%
国内旅客収入	1,247	1,342	+94	+7.6%
貨物郵便収入	388	436	+48	+12.4%
その他収入	42	45	+2	+6.4%
LCC旅客収入	209	263	+53	+25.4%
マイル/金融・コマース (1)	309	337	+28	+9.3%
その他 (旅行・受託等) 等 (2)	383	436	+52	+13.7%
営業費用	4,061	4,354	+292	+7.2%
燃油費	945	940	▲5	▲0.5%
燃油費以外	3,116	3,414	+297	+9.6%
その他収支 (3)	42	98	+56	+132.4%
EBIT	221	455	+233	+105.7%
EBIT マージン (%)	5.2%	9.7%	+4.4pt	-
純利益	139	270	+130	+93.7%
RPK (百万人キロ)	18,152	20,558	+2,405	+13.3%
ASK (百万席キロ)	23,645	24,817	+1,172	+5.0%
EBITDA マージン (%) (4)	14.2%	18.3%	+4.1pt	-

連結業績詳細は、全社連結科目別に表したものであり、報告セグメント別の売上収益ではありません。

(1) マイル/金融・コマース = マイル提携・コマース (2) その他 (旅行・受託等) 等 = 旅行・受託事業収入等

(3) 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 (4) EBITDA マージン = EBITDA / 売上収益 EBITDA = EBIT + 減価償却費

- 以降のページでは、第1四半期の詳細について説明いたします。
- 6ページでは連結経営成績の数字をお示ししております。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

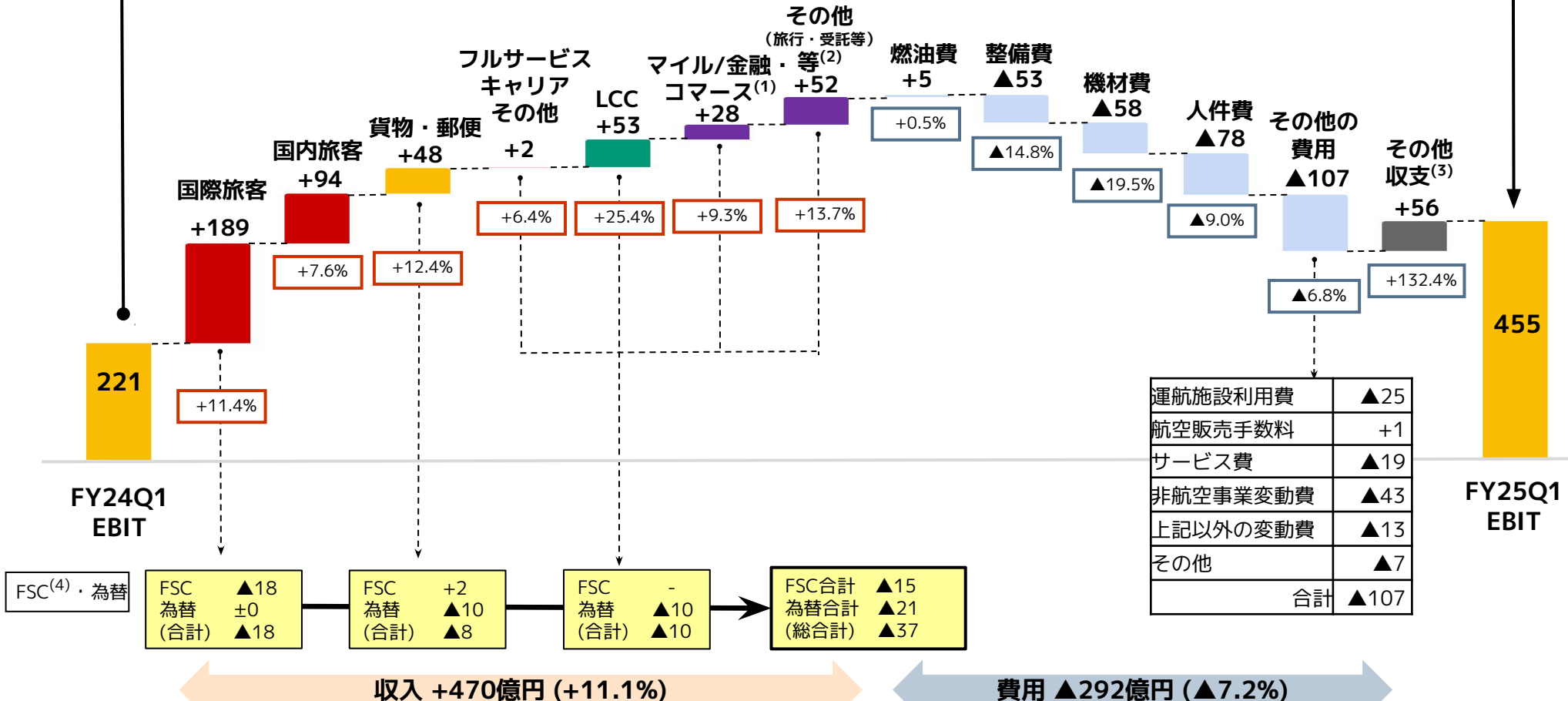
EBIT増減の科目別推移（収入／費用）



RPK前年同期比： +13.3%
ASK前年同期比： +5.0%

+233億円

+は利益増（収入増・費用減）
▲は利益減（収入減・費用増）を意味する
(億円)



(1) マイル/金融・コマーンス=マイル提携・コマーンス (2) その他(旅行・受託等)等=旅行・受託事業収入等
(3) 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 (4) FSC=Fuel Surcharge

- こちらのページでは、前年からのEBITの差の要因を収入と費用にわけてお示ししております。
- 収入につきましては、国際、国内旅客や貨物郵便、LCC、マイル/金融・コマース、その他など、各事業セグメントにおいて収入が伸びた結果、前年より470億円の増収となりました。
- 費用につきましては、人的投資の結果、人件費が前年度から増加しておりますが、市況の影響により燃油費が抑えられているほか、共通経費を中心にコストコントロールに努めてまいりました。結果、旅客数および供給増に伴って変動費が増加し、費用全体は前年より292億円の増加となりました。
- 以上の結果、EBITは前年より233億円増加と大きく増加しております。

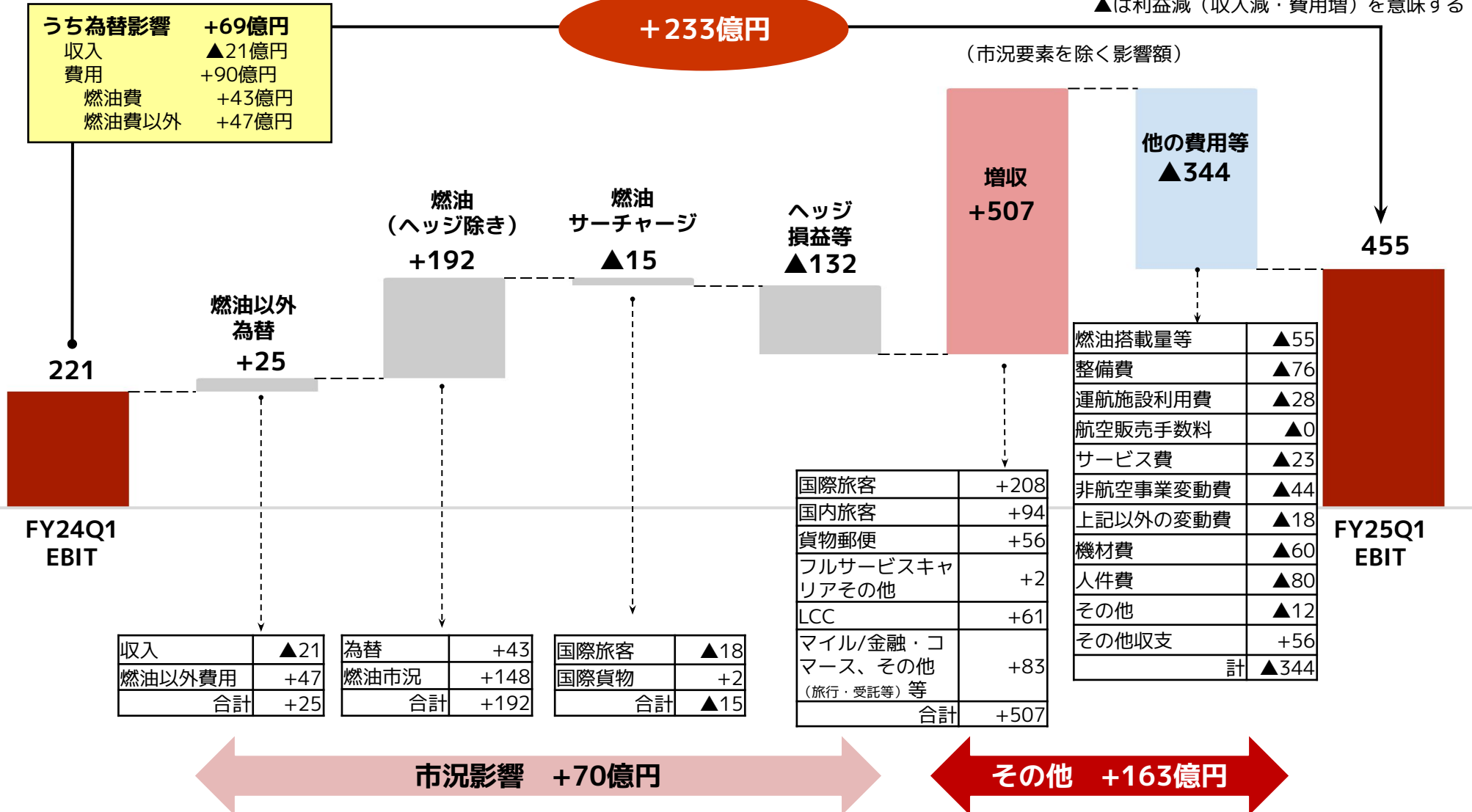
2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

EBIT増減の推移（市況／その他）



（億円）

+は利益増（収入増・費用減）
▲は利益減（収入減・費用増）を意味する



- こちらのページでは、前年からのEBITの差の要因を市況影響とその他要因に分けてお示しております。
- 第1四半期の市況につきましては、シンガポールケロシンが前年から18.8%下落した一方、為替市況につきましては昨年の153.7円から145.3円への円高となりました。
- これらの市況影響は前年より70億円のEBIT押し上げ要因となりました。また、市況影響を除いた影響は163億円のEBIT押し上げ要因となりました。
- 結果として、前年度から233億円のEBIT増加となっております。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

国際旅客（フルサービスキャリア）



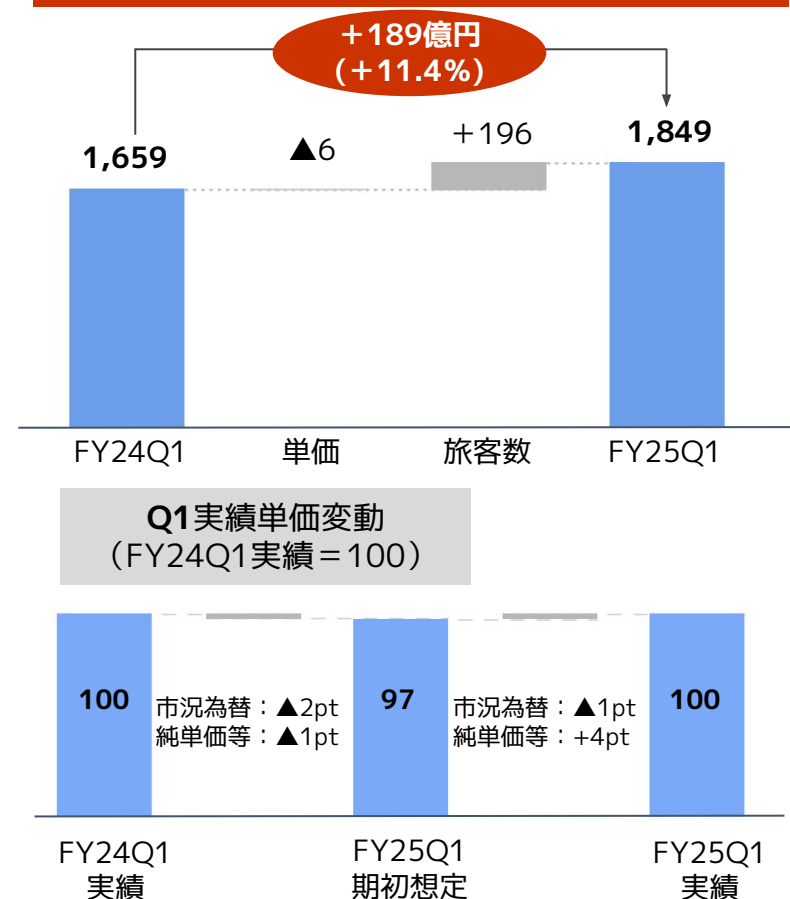
- ✓ 第1四半期は、旺盛なインバウンド需要と緩やかに回復する日本発ビジネス需要を取り込み、旅客数・単価ともに好調にて前年を大きく上回る収入となった
- ✓ 第2四半期も、高い有償座席利用率を維持し、燃油サーチャージを除く単価は計画を上回る見通し

国際旅客事業の状況

国際旅客事業	FY24Q1	FY25Q1	前年同期比
旅客収入（億円）	1,659	1,849	+11.4%
有償旅客数（千人）	1,750	1,955	+11.7%
RPK（百万人キロ）	9,863	11,045	+12.0%
ASK（百万席キロ）	12,215	12,827	+5.0%
有償座席利用率（%）	80.7%	86.1%	+5.4pt
単価（円）(1)	94,809	94,563	▲0.3%
イールド（円）(2)	16.8	16.7	▲0.5%
ユニットレベニュー（円）(3)	13.6	14.4	+6.1%

- (1) 単価 = 旅客収入 / 有償旅客数
 (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

国際旅客収入の推移（億円）



- こちらのページではフルサービスキャリア国際旅客事業の実績をお示しております。
- 国際旅客については、旺盛なインバウンド需要と緩やかに回復する日本発ビジネス需要を取り込み、レベニューマネジメントを強化した結果、第1四半期の旅客数は前年から11.7%増加しました。これにより有償座席利用率は前年から5.4ポイント伸び、86.1%となりました。
- 以上の結果、供給の伸び以上に収入を伸ばすことができ、国際旅客収入は前年より11.4%増加の1,849億円となりました。
- Q2は市況を反映して燃油サーチャージが下がりますが、高いロードファクターを維持すると見込んでおり、燃油サーチャージを除いた単価は計画を上回る見通しです。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

国内旅客（フルサービスキャリア）



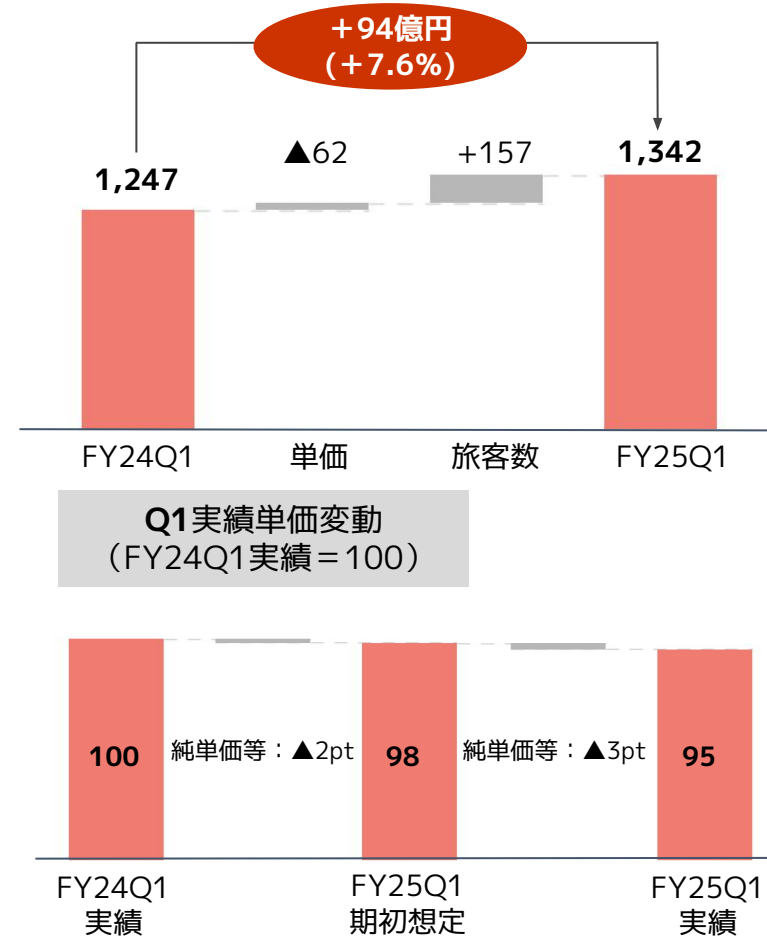
- ✓ 第1四半期は、柔軟なレベニューマネジメントにより、前年を上回る収入となった
- ✓ 第2四半期も、引き続き旅客数は堅調に推移する見通し

国内旅客事業の状況

国内旅客事業	FY24Q1	FY25Q1	前年同期比
旅客収入（億円）	1,247	1,342	+7.6%
有償旅客数（千人）	8,019	9,081	+13.3%
RPK（百万人キロ）	6,064	6,880	+13.5%
ASK（百万席キロ）	8,688	8,653	▲0.4%
有償座席利用率（%）	69.8%	79.5%	+9.7pt
単価（円）(1)	15,556	14,781	▲5.0%
イールド（円）(2)	20.6	19.5	▲5.2%
ユニットレベニュー（円）(3)	14.4	15.5	+8.0%

- (1) 単価=旅客収入/有償旅客数
 (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

国内旅客収入の推移（億円）



- こちらのページではフルサービスキャリア国内旅客事業の実績をお示しております。
- 柔軟なレベニューマネジメントにより、前年を上回る収入を確保をいたしました。
- 第1四半期の旅客数につきましては前年より13.3%増加し、座席利用率が79.5%と高い水準で推移しました。単価に関しては前年から5.0%減少となりました。
- 以上の結果、供給を前年から減らす中で収入を伸ばすことができ、国内旅客収入は前年から7.6%増加の1,342億円となりました。
- Q2も依然として旅客数は計画を上回って推移する見通しです。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細 貨物



- ✓ 国際貨物は、貨物専用機ネットワーク拡充により増収を達成。自社貨物機は1機増の3機体制となりハノイへの新規就航や、他社大型貨物機を活用してシカゴ線を開設。アジア北米間の堅調な需要獲得に努めた
- ✓ 国内貨物は、ヤマトグループとの共同事業である貨物機の運航等により増収を達成

国際貨物事業	FY24Q1	FY25Q1	前年同期比
貨物収入（億円）	293	336	+14.7%
有効貨物トンキロ（百万）	1,297	1,458	+12.5%
有償貨物トンキロ（百万）	688	774	+12.6%
貨物輸送重量（千トン）	126	141	+11.8%
重量単価（円/kg）	232	238	+2.6%

国内貨物事業	FY24Q1	FY25Q1	前年同期比
貨物収入（億円）	65	72	+10.7%
有効貨物トンキロ（百万）	410	419	+2.3%
有償貨物トンキロ（百万）	68	76	+11.4%
貨物輸送重量（千トン）	72	79	+10.0%
重量単価（円/kg）	90	91	+0.6%

- こちらのページでは貨物事業の業績をお示ししております。
- 国際貨物は、自社貨物専用機を1機増やし3機体制となり、ハノイへ新規就航したことや、他社大型貨物機の活用によりシカゴ線を開設しました。アジア北米間の需要獲得の結果、輸送重量、重量単価、貨物収入ともに前年より伸ばすことができました。
- また、国内貨物に関しましても、ヤマトホールディングス様との協業により前年対比増収となっております。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

LCC



- ✓ ZIPAIRは3月に就航したヒューストン線を含め、好調を維持。累計搭乗者数は300万人を突破
- ✓ SPRING JAPANは、中国大都市を中心とする好調な需要を取り込み、堅調に成長

ZIPAIR 	FY24Q1	FY25Q1	前年同期比
旅客収入（億円）	172	210	+21.7%
有償旅客数（千人）	332	348	+4.9%
RPK（百万人キロ）	1,902	2,162	+13.7%
ASK（百万席キロ）	2,342	2,803	+19.7%
有償座席利用率（%）	81.2%	77.1%	▲4.1pt
単価（円）(1)	51,983	60,333	+16.1%
イールド（円）(2)	9.1	9.7	+7.0%
ユニットレベニュー（円）(3)	7.4	7.5	+1.7%

SPRING JAPAN 	FY24Q1	FY25Q1	前年同期比
旅客収入（億円）	37	52	+42.4%
有償旅客数（千人）	259	279	+7.9%
RPK（百万人キロ）	323	469	+45.3%
ASK（百万席キロ）	398	533	+34.0%
有償座席利用率（%）	81.2%	88.1%	+6.9pt
単価（円）(1)	14,291	18,861	+32.0%
イールド（円）(2)	11.5	11.2	▲2.0%
ユニットレベニュー（円）(3)	9.3	9.9	+6.3%

(1)単価=旅客収入/有償旅客数 (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

- こちらのページではLCCの実績をお示ししております。
- ZIPAIRは新たに就航したヒューストン線を含め、引き続き旅客数、収入共に順調に成長を続けております。
- また、スプリングジャパンにつきましても、中国大都市を中心とする好調な需要を取り込み、前年対比で旅客数、収入を伸ばしております。
- 以上、機数規模が変わらない中で順調に収入を伸ばしております。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

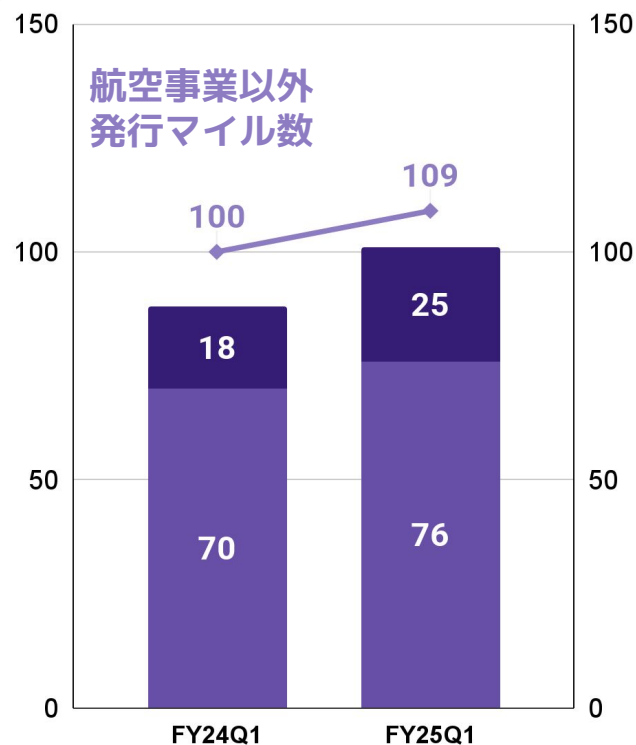
マイル/金融・コマー্স、その他（旅行・受託等）



- ✓ マイル/金融・コマー্স事業は、マイル発行数が順調に伸長
- ✓ その他（旅行・受託等）は、為替評価損の影響があるものの、グランドハンドリング受託は堅調

マイル/金融・コマー্স事業EBIT およびマイル発行数の増減

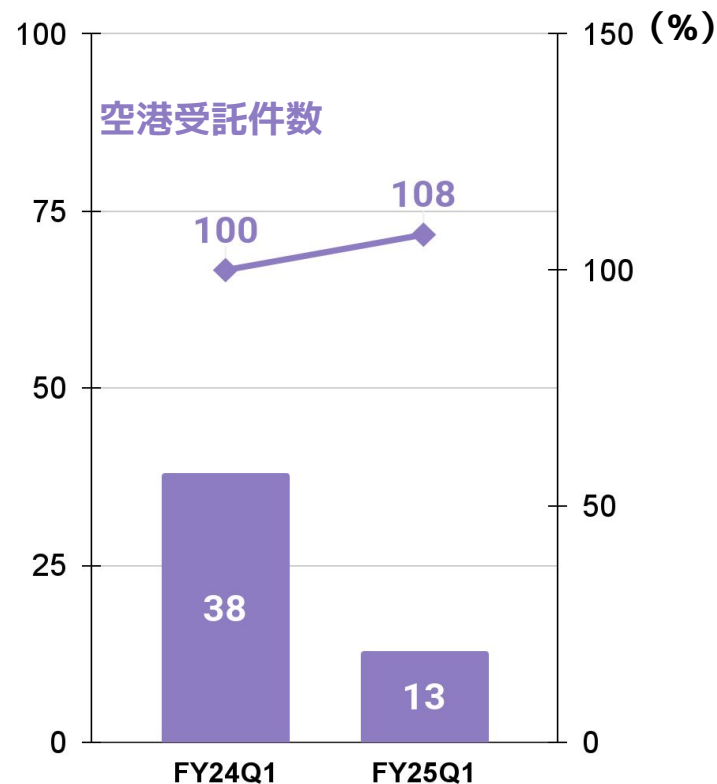
(EBIT/億円)



◆ 航空事業以外での発行マイル数 (FY24Q1=100)
■ コマー্স 事業利益 ■ マイル/金融 事業利益

その他（旅行・受託等）EBIT および空港受託件数の増減

(%) (EBIT/億円)



■ 利益 ◆ 受託件数 (FY24Q1=100)

- こちらのページではマイル/金融・コマー্স、その他の実績をお示ししております。
- マイル/金融・コマー্স事業においては、マイル発行数が順調に伸長しており、安定的にEBITを計上しております。
- また、その他につきましては、コーポレートベンチャーキャピタルの保有株式に関する為替評価損の影響があるものの、グランドハンドリング受託は堅調に推移しています。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細 費用詳細



主要営業費用項目

(単位：億円)	FY24Q1	FY25Q1	前年同期差	前年同期比
燃油費	945	940	▲5	▲0.5%
運航施設利用費	206	232	+25	+12.3%
整備費	362	416	+53	+14.8%
航空販売手数料	75	74	▲1	▲1.8%
サービス費(1)	130	149	+19	+14.8%
他変動費(2)	544	602	+57	+10.5%
機材費	299	357	+58	+19.5%
人件費	868	946	+78	+9.0%
その他	628	635	+7	+1.1%
営業費用合計	4,061	4,354	+292	+7.2%

FSC (フルサービスキャリア) ユニットプロフィット

(単位：円)	FY24Q1	FY25Q1	前年同期差
UR (ユニットレベニュー) (3)	13.9	14.9	+0.9
UC (ユニットコスト) (4)	13.7	13.9	+0.2
UP (ユニットプロフィット) (5)	0.1	0.9	+0.8

(1) 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 (2) 他変動費=旅行・マイル提携・コマース・受託事業原価 など

(3) ユニットレベニュー= 旅客収入 ÷ ASK (4) ユニットコスト= (営業費用-旅客収入以外の収入) ÷ ASK (5) ユニットプロフィット=(ユニットレベニュー) - (ユニットコスト)

- こちらのページでは費用の詳細とユニットプロフィットについてご説明します。
- 運航規模や旅客数に連動する費用、および人件費をはじめとする各種費用が増加した結果、営業費用合計は前年より292億円増加し、4,354億円となりました。時期ズレや燃油・為替影響等を除けば、費用は概ね計画通りに推移しております。
- ユニットプロフィットにつきましては、主にユニットレベニューの向上により、0.9円となりました。更なるユニットレベニューの向上とともに、コストコントロールを通じたユニットコストの低減に努めてまいります。

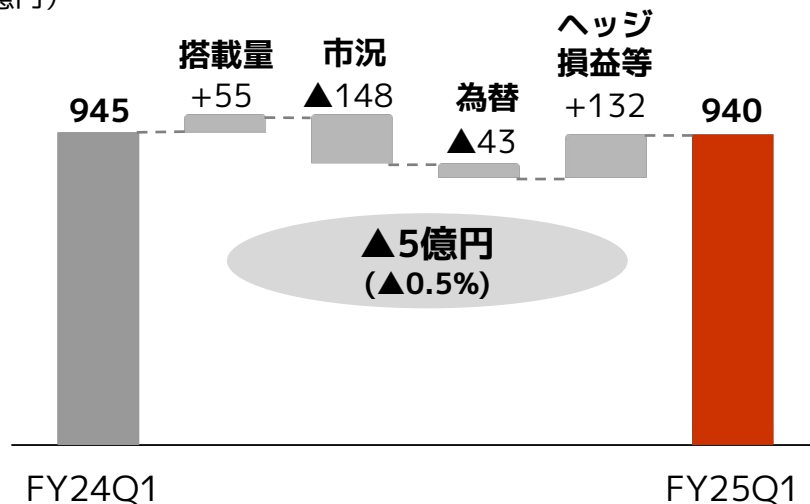
2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

燃油費

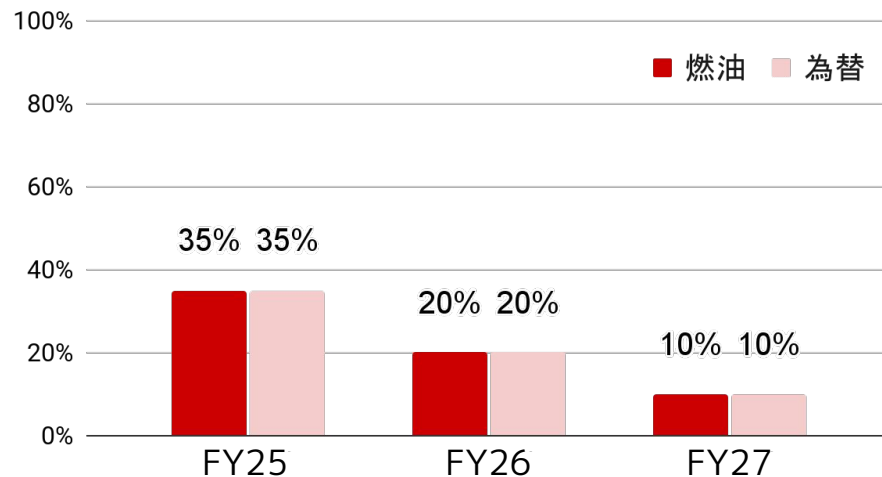


燃油費増減の推移

(億円)



燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2025年6月末時点)



燃油ヘッジ

燃油使用量



- 国内線使用量を対象にヘッジを実施、燃油市況変動に対応
- 国際線使用量は燃油サーチャージ収受にて対応

為替ヘッジ

外貨費用



- 国内線使用量の燃油費を対象にヘッジ実施、燃油費における為替市況変動に対応
- 足許では海外発需要の高まりにより、外貨収入が燃油費を除く外貨費用を上回る

- こちらのページでは燃油費及びヘッジについてご説明します。
- 第1四半期の燃油費は対前年で5億円減少の940億円でした。
- 右上のグラフは現在のヘッジの進捗状況をお示ししております。また、下段にはご参考までに当社の燃油及び為替のヘッジ量の概念図をお示ししております。

2026年3月期 第1四半期 連結業績詳細

財務状況・キャッシュフロー状況



BS ✓ 自己資本比率38.7%、ネットD/Eレシオはマイナス(ネットキャッシュ)で健全な水準を維持

CF ✓ 航空機投資が拡大する中でフリーキャッシュフローは黒字を維持

連結財政状態計算書	FY24期末	FY25Q1末	前期末差
総資産	27,949	29,963	+2,013
現金及び現金同等物	7,490	9,502	+2,011
有利子負債	8,960	8,913	▲46
1年内返済	945	1,429	+484
自己資本(1)	9,750	11,582	+1,831
自己資本比率 (%) (2)(5)	34.9% (41.1%)	38.7% (38.6%)	+3.8pt (▲2.6pt)
D/Eレシオ (倍) (3)	0.9x	0.8x	▲0.1x
ネットD/Eレシオ (倍) (4)(5)	0.2x (▲0.0x)	▲0.1x (▲0.0x)	▲0.2x (▲0.0x)

(億円)

- (1) 自己資本=親会社の所有者に帰属する持分
- (2) 自己資本比率=親会社所有者帰属持分比率
- (3) D/Eレシオ=有利子負債/自己資本
- (4) ネットD/Eレシオ=(有利子負債－現金および現金同等物) / 自己資本
- (5) ()内の数字は、ハイブリッド・ファイナンスおよび永久劣後債を加味した格付評価上の数値
- (6) 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
- (7) 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
- (8) EBITDA=EBIT+減価償却費

連結キャッシュフロー計算書	FY24Q1	FY25Q1	前年同期差
営業キャッシュフロー	1,060	810	▲250
減価償却費	381	407	+25
投資キャッシュフロー	▲389	▲242	+146
投資・出資額	▲424	▲323	+101
フリーキャッシュフロー (6)	670	567	▲103
財務キャッシュフロー	341	1,457	+1,115
キャッシュフロー合計 (7)	1,012	2,024	+1,012
EBITDA (8)	603	862	+259

- 最後に、バランスシートとキャッシュフローについてこのページで説明いたします。
- 2025年6月末の自己資本比率は38.7%、ネットDEレシオはマイナス(ネットキャッシュ)であり、引き続き健全な水準を維持しております。
- また、6月末時点での手元現預金は9,502億円となり、既存のハイブリッドファイナンスの返済や今後の投資に向けて十分な金額を保持しております。
- キャッシュフローですが、営業キャッシュフローは810億円のキャッシュインフローとなりました。また、フリーキャッシュフローも567億円の黒字となっております。
- 次ページ以降は参考資料です。

1. 2026年3月期 第1四半期 業績概要
2. 2026年3月期 第1四半期 業績詳細
3. **参考資料**

参考資料

国際線大路別実績（フルサービスキャリア）



旅客収入		
(単位:%)	FY25Q1構成比	FY24Q1比
米大陸線	43%	+20.2%
欧州線	17%	+7.0%
アジア・オセアニア線	27%	+3.7%
中国線	5%	+1.8%
ハワイ・グアム線	7%	+12.1%
全路線	100%	+11.4%

ASK		
(単位:百万席キロ)	FY25Q1	FY24Q1比
米大陸線	4,866	+7.7%
欧州線	2,032	+0.3%
アジア・オセアニア線	4,145	+5.1%
中国線	564	▲1.2%
ハワイ・グアム線	1,219	+5.4%
全路線	12,827	+5.0%

RPK		
(単位:百万人キロ)	FY25Q1	FY24Q1比
米大陸線	4,298	+10.9%
欧州線	1,740	+7.1%
アジア・オセアニア線	3,531	+14.5%
中国線	457	+11.1%
ハワイ・グアム線	1,017	+17.3%
全路線	11,045	+12.0%

有償旅客数		
(単位:千人)	FY25Q1	FY24Q1比
米大陸線	460	+11.3%
欧州線	190	+7.6%
アジア・オセアニア線	886	+11.1%
中国線	242	+12.8%
ハワイ・グアム線	177	+20.0%
全路線	1,955	+11.7%

有償座席利用率		
(単位:%)	FY25Q1	FY24Q1
米大陸線	88.3%	85.8%
欧州線	85.6%	80.2%
アジア・オセアニア線	85.2%	78.2%
中国線	81.2%	72.2%
ハワイ・グアム線	83.4%	75.0%
全路線	86.1%	80.7%

参考資料 航空機一覧



			前期末 2025/3/31			当期末 2025/06/30			増減
			所有	リース	合計	所有	リース	合計	
フルサービスキャリア	大型機	Airbus A350-1000	7	1	8	8	1	9	+1
		Airbus A350-900	11	4	15	11	4	15	0
		Boeing 777-300ER	12	0	12	12	0	12	0
		大型機 小計	30	5	35	31	5	36	+1
	中型機	Boeing 787-9	19	3	22	19	3	22	0
		Boeing 787-8	23	0	23	23	0	23	0
		Boeing 767-300ER	24	0	24	24	0	24	0
		中型機 小計	66	3	69	66	3	69	0
	小型機	Boeing 737-800	49	7	56	49	7	56	0
		小型機 小計	49	7	56	49	7	56	0
	リージョナル機	Embraer 170 / Embraer 190	32	0	32	32	0	32	0
		De Havilland DHC-8-400CC	5	0	5	5	0	5	0
		ATR42-600 / ATR72-600	14	1	15	14	1	15	0
		リージョナル機 小計	51	1	52	51	1	52	0
	貨物機	Airbus A321-200	0	3	3	0	3	3	0
		Boeing 767-300ER	3	0	3	3	0	3	0
		貨物機 小計	3	3	6	3	3	6	0
フルサービスキャリア 合計			199	19	218	200	19	219	+1
LCC	Boeing 787-8		8	0	8	8	0	8	0
	Boeing 737-800		0	6	6	0	6	6	0
	LCC合計		8	6	14	8	6	14	0
総計			207	25	232	208	25	233	+1

(単位：億円)	FY25		FY25
	Q1実績	前年同期比	予想
売上収益	4,710	+11.1%	19,770
フルサービスキャリア	3,693	+10.4%	15,250
国際旅客収入	1,849	+11.4%	7,150
国内旅客収入	1,342	+7.6%	5,830
貨物郵便収入	436	+12.4%	1,890
その他収入	64	+30.3%	380
LCC	304	+23.2%	1,250
マイル/金融・コマース	497	+7.9%	2,260
その他（旅行・受託等）	599	+9.4%	2,900
連結調整額	▲383	-	▲1,890
営業費用	4,354	+7.2%	18,080
燃油費	940	▲0.5%	4,050
燃油費以外	3,414	+9.6%	14,030
その他収支	98	+132.4%	310
EBIT	455	+105.7%	2,000
フルサービスキャリア	307	+288.3%	1,170
LCC	42	+91.9%	190
マイル/金融・コマース	102	+15.2%	510
その他（旅行・受託等）	13	▲64.4%	150
連結調整額	▲10	-	▲20
純利益	270	+93.7%	1,150

燃油・為替の市況変動による2026年3月期Q2以降の利益影響 (ヘッジ、燃油サーチャージ等込み)



(億円)	燃油市況 (USD/bbl)	ドバイ原油	65ドル	70ドル	75ドル	80ドル	85ドル
		シンガポール・ケロシン	80ドル	85ドル	90ドル	95ドル	100ドル
為替 (円/USD)	135円		+55	+45	+30	+15	+5
	140円		+45	+25	+10	±0	▲15
	145円		+25	+15	予想前提 ±0	▲20	▲30
	150円		+20	▲5	▲15	▲30	▲45
	155円		+5	▲10	▲30	▲45	▲60

※本表は、燃油市況（シンガポール・ケロシン）及び為替の変動により、燃油サーチャージ収入及び燃油費が増減することで、当社の2026年3月期の利益がどのように変動するかを示しております。
なお、2025年9月までの燃油サーチャージテーブルは確定しており、これを反映済みです。

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

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（以下当社とあわせて「当社グループ」といいます）に関連する予想、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随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た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ありません。

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。