

2026年3月期第1四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

(1)2026年3月期第1四半期の業績について

Q1: 第1四半期でのEBITの計画対比の詳細を教えてください。

A1: EBITは計画対比で+180億円。国際旅客のみならず国内旅客も好調だったため収入が+100億円と大きく上振れ、かつ、激変緩和措置の継続や燃油市況の下落により燃油コストを抑制できたことで費用が▲70億円と下振れたことがその主要因。

Q2: 第1四半期でのEBITの計画対比+180億円について、これはフルサービスキャリアセグメントか、あるいは他のセグメントにて上振れしたのか教えてください。

A2: フルサービスキャリアが上振れの太宗を占めている。

Q3: 国内旅客はロードファクターが上昇しているものの、単価が想定よりも下落している。これは収入総額を最大化するための旅客数と単価のバランスの結果なのか、教えてください。

A3: 収入を最大化するための旅客数と単価のバランスの結果である。ユニットレベニューをどれだけ上げられるかを我々は重要視している。

Q4: 第1四半期での国内旅客の単価について。計画対比▲3ptとのことだが、競争環境はどうなっているか教えてください。

A4: 国内線は収益性が厳しくなっており、国交省でも国内線のあり方を見直す会議が行われている。足元全体の需要は、業務需要がコロナ前対比で75%までしか戻っていないが、これをニューノーマルとしてレジャー需要をしっかりと取っていかなければならない。ロードファクターは高い水準を出せているので、今後はレジャー需要のイールド向上を図っていく。

Q5: EBIT計画対比で旅行・マイル事業が弱かったが、元々の計画が高かったためなのか？。

A5: マイル事業が計画よりも弱かった理由は会計的な要因で、JALカードの取扱や異業種提携によるマイル発行数は伸びているので心配ない。

(2)2026年3月期第2四半期の見通しについて

Q6: 第2四半期のEBIT見通しについて。第1四半期では計画から大きく上振れたのに対し、第2四半期は計画通りとのことで、モメンタムに違いがあるように見えるが、これは計画の作り方の問題か。

A6: 第2四半期は元々ハイシーズンであり、前年の業績も良かったため、第1四半期と比べると伸びしろが小さい。よって、元々計画を高く作っており、その高い計画をしっかりと達成していくという姿勢で臨んでいく、ということである。

■国際・国内旅客について

Q7: 国際旅客の純単価見通しについて、トレンド変化や路線別動向を教えてください。

A7: 第2四半期では、燃油サーチャージを除くネット単価ベースでは対前年で維持・向上を見込んでおり、実力ベースでは横這いと捉えている。路線別では、北米路線は第2四半期

も高いロードファクターを維持すると見込んでいる。東南アジア路線・中国路線は夏場の閑散期に入るため需要が弱く、他社との競争に晒されるかもしれないが、そもそも中国線は全体における構成比が5%程度なので大きな影響はない。

Q8: 国際旅客のロードファクターは北米路線が非常に高い。この路線については限界水準に達してしまっていると思っているが、来期以降、国際旅客の収入を増やすドライバーはどこだと考えているか教えてほしい。

A8: 北米路線のロードファクターは限界水準に達してきており、今後はZIP含めて機材数増加や機体大型化で供給を増やす。他方面では、特に供給ボリュームが大きいアジア路線での利益率向上が課題。アジア路線も既にロードファクターは高いが、より単価の高い、乗り継ぎを含む海外発のビジネス需要を獲得していく必要がある。マレーシア航空、ガルーダ航空、アメリカン航空などとの共同事業を通じて、この課題に取り組んでいく。

Q9: 日発業務需要の通期イメージと足元の状況を教えてほしい。

A9: 徐々に回復しており、第1四半期ではコロナ前対比で70%弱まで回復した。第2四半期では更に4-5ptの回復を見込んでいる。

Q10: 国内線はレジャー需要で稼働率を上げるとのことだが、どのように対応してどこまで収入を増やすことができていると考えているか、教えてほしい。

A10: 国内線は国際線に比べて便数が多くロードファクターを上げにくいいため、イールドを向上させるのが基本戦略。柔軟なレベニューマネジメント、更なるインバウンド需要の取り込みによって、より需給を引き締め、イールドを向上させていく。

■費用について

Q11: ガソリン暫定税率の廃止により、燃油費は下がるものの補助金も減ると思うが、総合的影響はどうか教えてほしい。

A11: 暫定税率廃止だけでは影響はないが、激変緩和の減免補助スキームがなくなるとなると、燃油費に影響が出る。しかし、年度計画は激変緩和の補助が無い前提で作成しているため、補助が減っても計画対比では影響はない。

(3)その他

Q12: 自社株買いの発表はなかったが、社内の議論に何か動きがあるか教えてほしい。

A12: 今年度の業績達成の見通しを考えながら判断していく。

Q13: マイル事業について。今後EBITをより増やしていけるか、新規中期経営計画の作成に向けて議論されているか教えてほしい。

A13: マイル事業は、非航空事業の中で一番利益を稼ぐセグメント。航空事業関連以外のマイル発行が毎年度+10%くらい伸びており、利益も毎年度オーガニックに伸ばしている。これに加えて、非連続でマイル発行をより拡大していく。先日のマネースクエアへの出資もその一環。今後もM&Aを積極的に検討していく。

以上