

日本航空株式会社 2026年3月期 第2四半期 決算説明会



JAPAN AIRLINES



2025年10月30日

代表取締役社長執行役員グループCEO 鳥取三津子

代表取締役副社長執行役員グループCFO 齋藤祐二



APEX
WORLD CLASS



Best Wi-Fi in Eastern
Asia 2025 APEX"



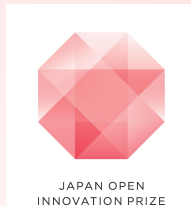
SKYTRAX
Best Economy Class Airline Seats
2025
Best Premium Economy Class Airline
in Asia 2025



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2四半期 業績概要

2. 2026年3月期 第2四半期 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



サプライヤーエンゲージ
メント (SEA) A

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

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) Q2(7月-9月)の実績はQ2累計実績(4月-9月)からQ1実績(4月-6月)を差し引いて算出しております。

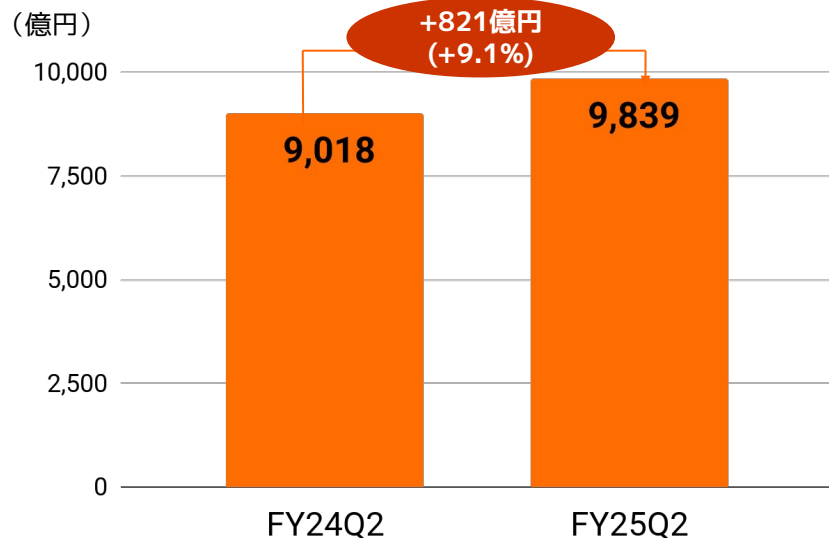
(3) LCC=Low Cost Carrier (4) ※= 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの

2026年3月期 第2四半期 連結業績概要

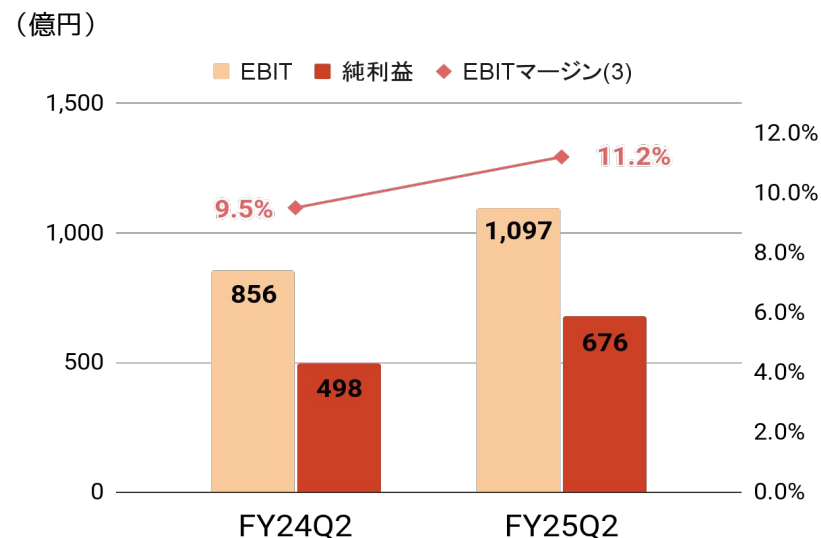


- ✓ 好調な国際旅客需要と需要喚起継続による国内旅客取り込みにより、売上収益は再上場後の過去最高を達成。EBITは対前年・計画を上回る好業績を達成
- ✓ 通期の連結業績予想および配当金予想額の変更は無く、中間配当は1株当たり46円で決定

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純利益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY24Q2	FY25Q2	前年同期比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	98.0	83.4	▲14.9%
ドバイ原油 (USD/bbl)	83.6	68.9	▲17.6%
為替 (円/USD)	154.0	146.2	▲5.1%

運航諸元 / ASK

	FY25Q2 (前年同期比)		
	国際線	国内線	合計
フルサービスキャリア	+6.7%	▲0.1%	+3.8%
LCC	+21.5%	▲62.5%	+17.8%
合計	+9.4%	▲1.0%	+5.5%

(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中間利益 (3) EBITマージン=EBIT/売上収益

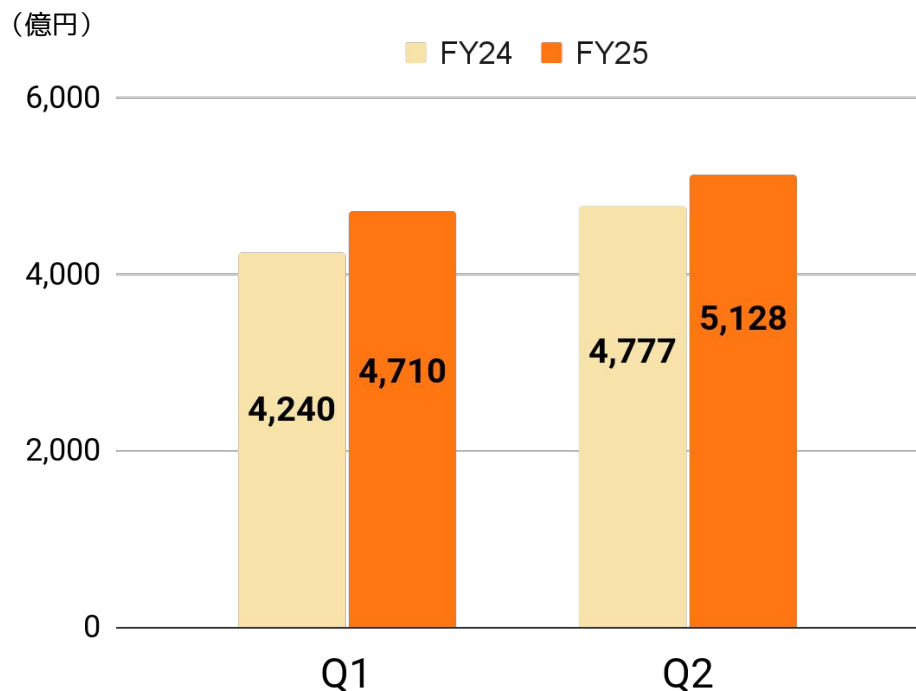
- 2026年3月期第2四半期累計の売上収益は、引き続き好調な国際旅客需要とレベニューマネジメントを通じた需要喚起による国内旅客の取り込みにより、再上場後の過去最高9,839億円となりました。
- EBITは、前年を240億円上回る1,097億円となりました。また、純利益は前年を177億円上回る676億円となりました。
- 2026年3月期通期の連結業績予想および配当予想額に変更はなく、中間配当は46円と本日決議しております。
- また、株主還元の目標として当社が掲げる「総還元性向50%程度」の実現に向け、200億円の自己株式取得を本日決議いたしました。
- 当社は、株主の皆さまへの還元を経営の最重要事項のひとつとして捉えており、株主の皆さまへの積極的な還元を実現してまいります。

各四半期の連結売上収益・EBIT推移

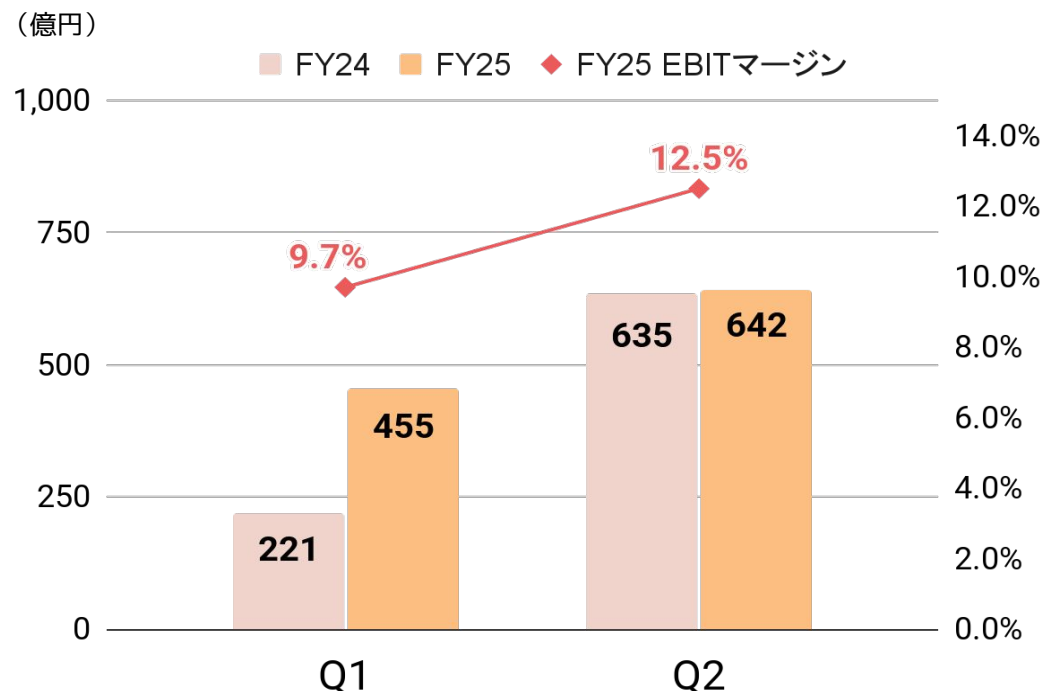


- ✓ 第2四半期単独の売上収益は再上場後の過去最高を達成
- ✓ 第1四半期に引き続き、第2四半期単独でも対前年で増収増益を達成

売上収益



EBIT



- こちらのページでは、各四半期の連結売上収益並びにEBIT推移について説明します。
- 第2四半期単独の売上収益は5,128億円となり、前年から350億円の増加となりました。また、同じくEBITは642億円となり、前年から6億円増加し、増収増益となりました。
- 第2四半期単独の売上収益は再上場後の過去最高額となり、EBITマージンは12.5%となりました。

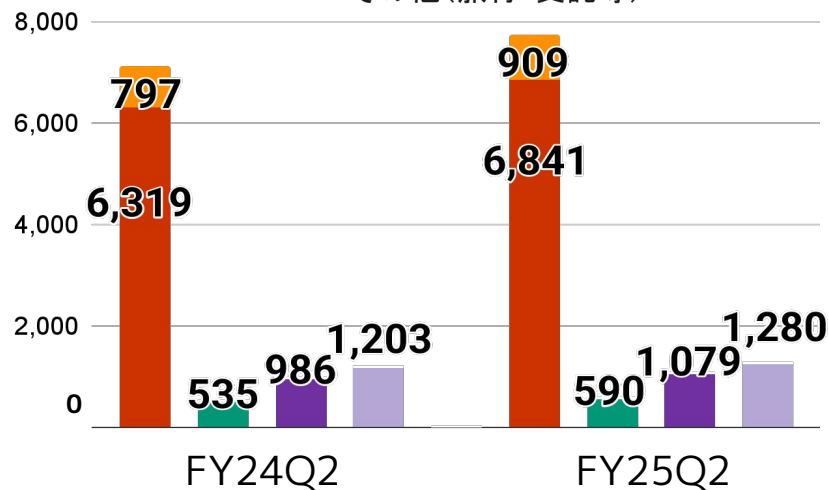
2026年3月期 第2四半期 セグメント別実績



- ✓ 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はインバウンド需要が一時的に伸び悩むも、対前年で増収を維持
- ✓ マイル/金融・コマー্স：事業構造改革の進展により、対前年で増収増益
- ✓ その他：受託事業がけん引し、対前年で増収増益

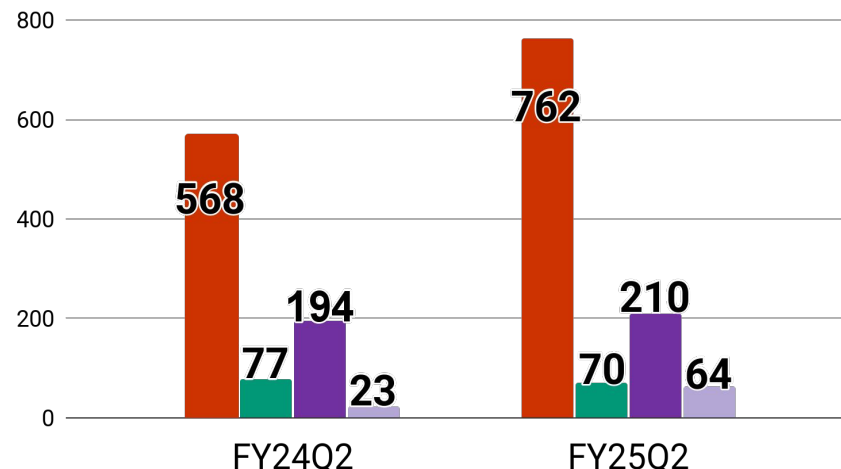
セグメント別 売上収益

■ FSC(貨物) ■ FSC(旅客) ■ LCC ■ マイル/金融・コマー্স
■ その他(旅行・受託等)



セグメント別 EBIT

■ FSC(フルサービスキャリア) ■ LCC ■ マイル/金融・コマー্স
■ その他(旅行・受託等)



FY25Q2単独		FSC (フルサービスキャリア)		LCC	マイル/金融・コマー্স	その他 (旅行・受託等)
売上収益		3,584 (旅客)	473 (貨物)	286	581	680
前年同期差		+223	+63	▲1	+56	+24
EBIT		455		28	108	51
前年同期差		▲34		▲27	+2	+65

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。
- 第2四半期累計のフルサービスキャリア事業のEBITは国際旅客や貨物がけん引し、対前年で増収増益となっております。
- LCC事業につきましては、ZIPAIRにてインバウンド需要が一時的に伸び悩むも、対前年で増収を維持しております。
- マイル/金融・コマース事業につきましては、事業構造改革の進展により利益を伸ばし、210億円のEBITを計上しております。

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



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細

科目別連結経営成績



(単位：億円)	FY24Q2	累計			単独		
		FY25Q2	前年同期差	前年同期比	FY25Q2	FY24Q2	
						同期差	同期比
売上収益	9,018	9,839	+821	+9.1%	5,128	+350	+7.3%
フルサービスキャリア	7,101	7,702	+600	+8.5%	4,029	+265	+7.0%
国際旅客収入	3,405	3,677	+272	+8.0%	1,828	+82	+4.7%
国内旅客収入	2,804	3,021	+216	+7.7%	1,679	+121	+7.8%
貨物郵便収入	797	909	+112	+14.1%	473	+63	+15.6%
その他収入	95	94	▲0	▲0.7%	49	▲3	▲6.5%
LCC旅客収入	453	506	+53	+11.8%	243	+0	+0.2%
マイル/金融・コマース	629	698	+69	+11.1%	360	+41	+12.9%
その他（旅行・受託等）等 (1)	833	930	+96	+11.6%	494	+44	+9.8%
営業費用	8,243	8,908	+665	+8.1%	4,553	+372	+8.9%
燃油費	1,923	1,938	+14	+0.8%	998	+19	+2.0%
燃油費以外	6,319	6,970	+650	+10.3%	3,555	+352	+11.0%
その他収支 (2)	81	166	+84	+102.8%	67	+27	+70.9%
EBIT	856	1,097	+240	+28.0%	642	+6	+1.0%
EBITマージン(%)	9.5%	11.2%	+1.6pt	-	12.5%	▲0.8pt	-
純利益	498	676	+177	+35.6%	405	+46	+13.0%
RPK(百万人キ口)	38,144	42,300	+4,155	+10.9%	21,742	+1,750	+8.8%
ASK(百万席キ口)	48,087	50,733	+2,645	+5.5%	25,915	+1,473	+6.0%
EBITDAマージン(%) (3)	18.0%	19.5%	+1.5pt	-	20.6%	▲0.8pt	-

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) その他（旅行・受託等）等 = 旅行・受託事業収入等

(2) 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 (3) 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、2026年度3月期第2四半期の詳細について説明いたします。
- 7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2四半期 連結業績詳細

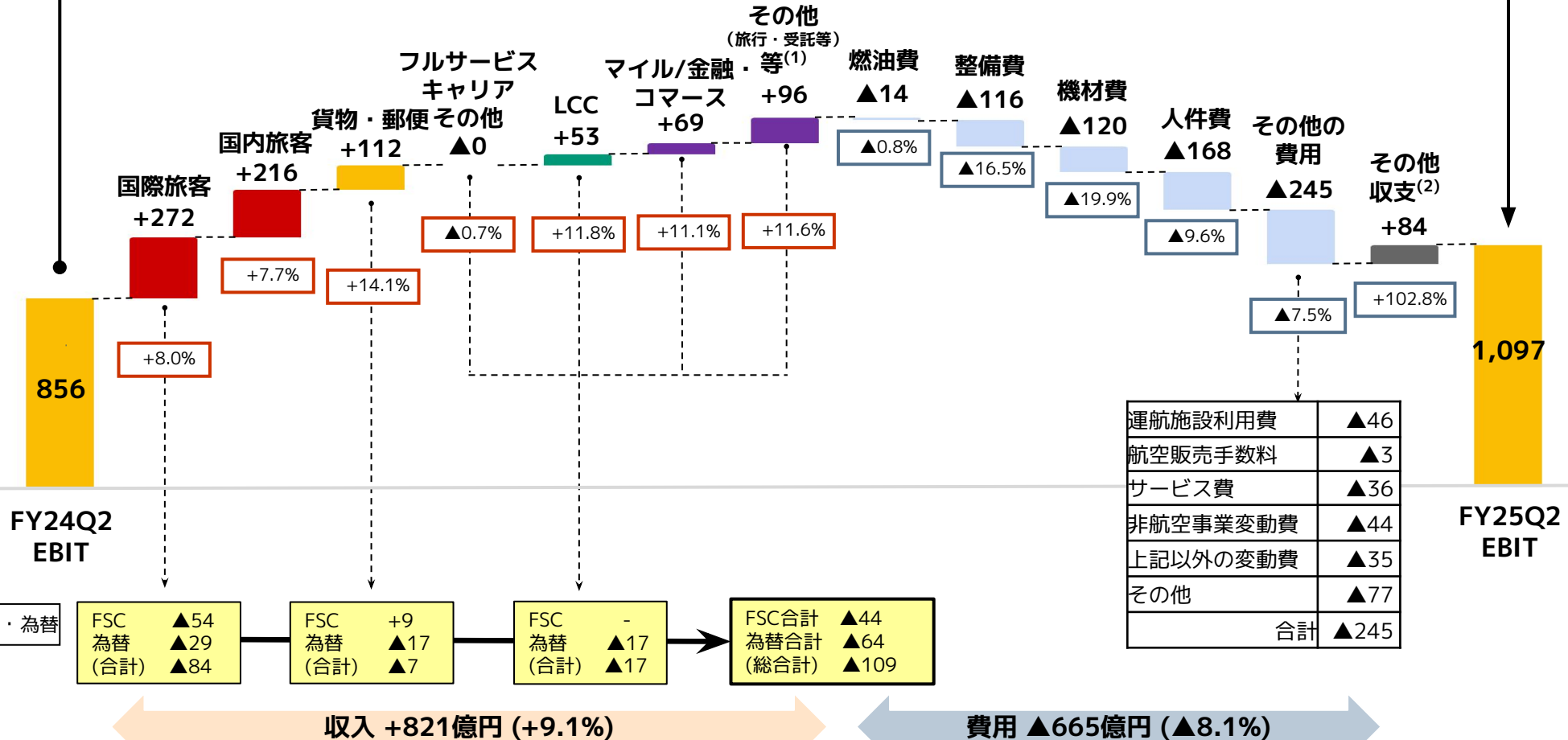
EBIT増減の科目別推移（収入／費用）



RPK前年同期比： +10.9%
ASK前年同期比： +5.5%

+240億円

+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) その他（旅行・受託等）等=旅行・受託事業収入等 (2) 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 (3) FSC=Fuel Surcharge

- こちらのページでは、前年からのEBITの差の要因を売上収益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821億円の増収となりました。
- 費用につきましては、供給を増やしたことに伴い整備費や機材費といった項目が増加しております。また、人的投資として、人件費も前年度から増加させております。費用としては前年より665億円増加しましたが、コストを抑えつつ収入を伸ばしております。
- 以上の結果、EBITは前年より240億円の増加となっております。

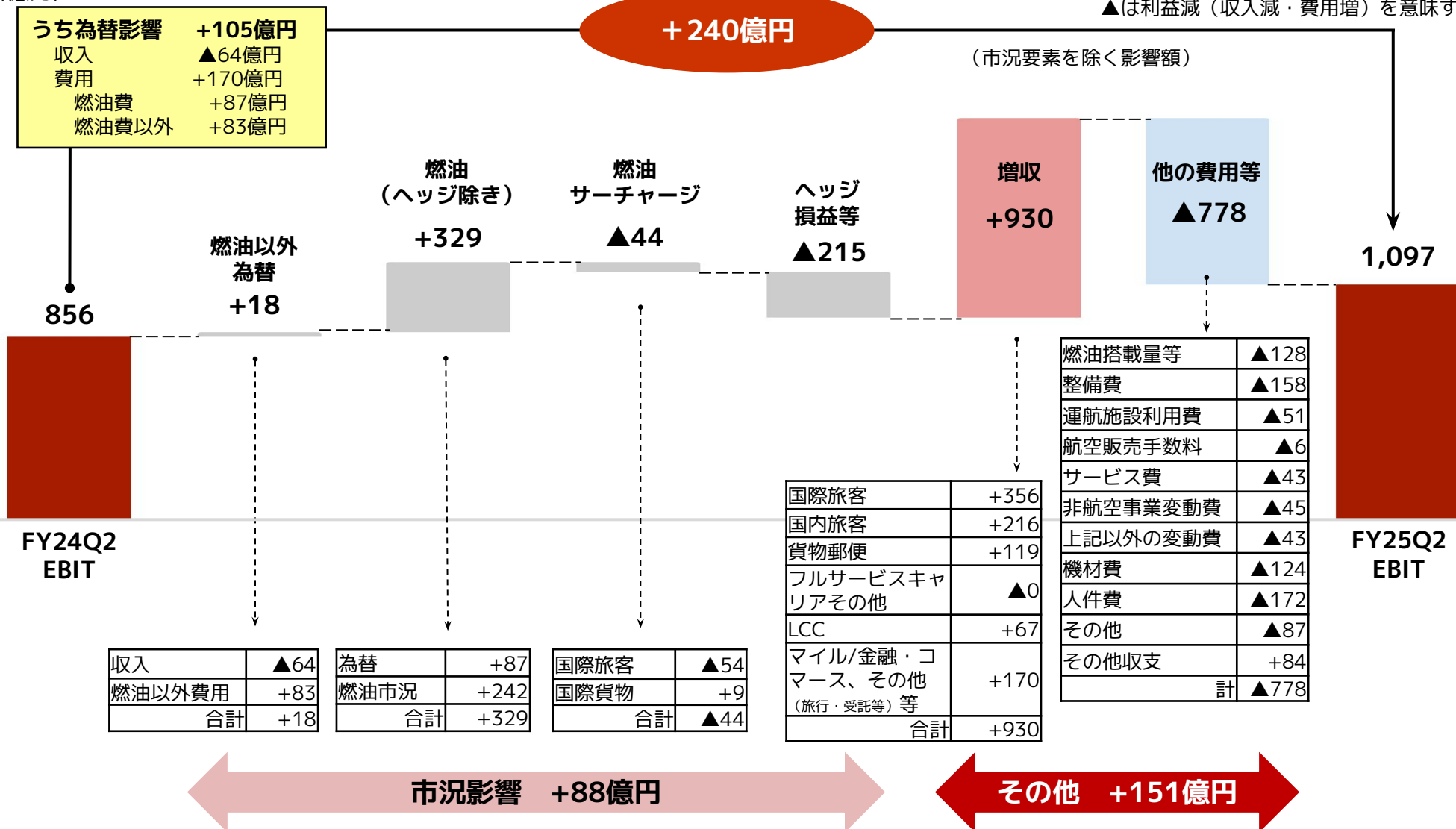
2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細

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の要因に分けてお示しております。
- 市況につきましては、シンガポールケロシンが前年から約15ドル、▲14.9%下落し、為替市況につきましては昨年の154.0円から146.2円への円高となりました。
- これらの市況影響は前年より88億円の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151億円のEBIT押し上げ要因となりました。
- 結果として、前年度から240億円のEBIT増加となっております。

2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細

国際旅客（フルサービスキャリア）



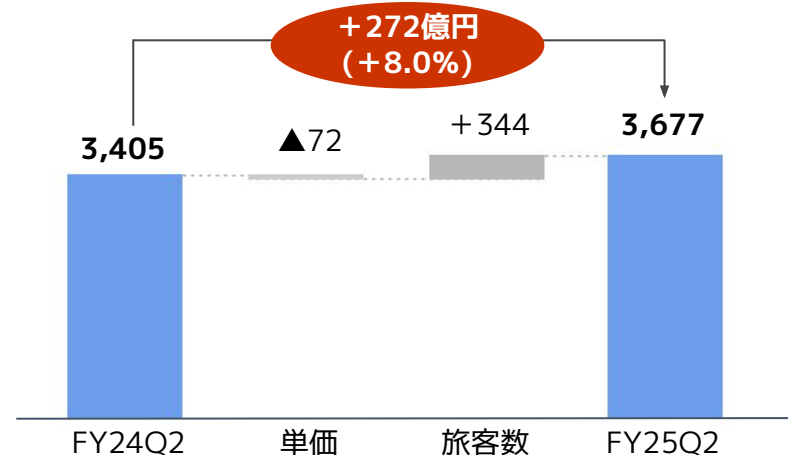
- ✓ 上期は、好調なインバウンド需要と緩やかに回復する日本発ビジネス需要を取り込み、堅調な旅客数・単価の推移により、対前年で増収を達成
- ✓ 第3四半期は、インバウンド需要が更に高まることから旅客数は好調に推移する見通し

国際旅客事業の状況

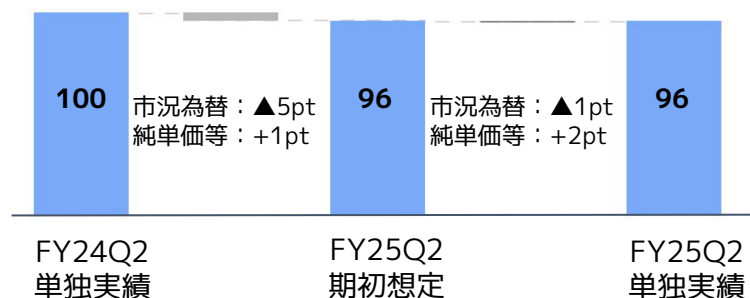
国際旅客事業	累計			単独	
	FY24Q2	FY25Q2	前年同期比	FY25Q2	前年同期比
旅客収入（億円）	3,405	3,677	+8.0%	1,828	+4.7%
有償旅客数（千人）	3,621	3,986	+10.1%	2,031	+8.6%
RPK（百万人キロ）	20,282	22,562	+11.2%	11,516	+10.5%
ASK（百万席キロ）	24,729	26,379	+6.7%	13,552	+8.3%
有償座席利用率（%）	82.0%	85.5%	+3.5pt	85.0%	+1.7pt
単価（円）(1)	94,030	92,241	▲1.9%	90,005	▲3.5%
イールド（円）(2)	16.8	16.3	▲2.9%	15.9	▲5.2%
ユニットレベニュー（円）(3)	13.8	13.9	+1.2%	13.5	▲3.3%

- (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

国際旅客収入の推移（億円）



Q2単独実績 単価変動 (FY24Q2単独実績 = 100)



- このページではフルサービスキャリア国際旅客の実績をお示ししております。
- 国際旅客については、引き続き好調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んだ結果、旅客数は前年から10.1%増加しました。これによりロードファクターは前年から3.5ポイント伸び、85.5%となりました。単価は下がっているように見えますが、これは燃油サーチャージの下落によるものであり、純単価は前年よりも上昇しております。結果、国際旅客収入は前年より8.0%増加の3,677億円となりました。
- 下期では、紅葉シーズン・雪のシーズンを背景にインバウンド需要がさらに高まることが予想され、確実に取り組むことで収入を伸ばしていきたいと考えております。10月以降の予約は大変堅調に推移しております。

2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細

国内旅客（フルサービスキャリア）



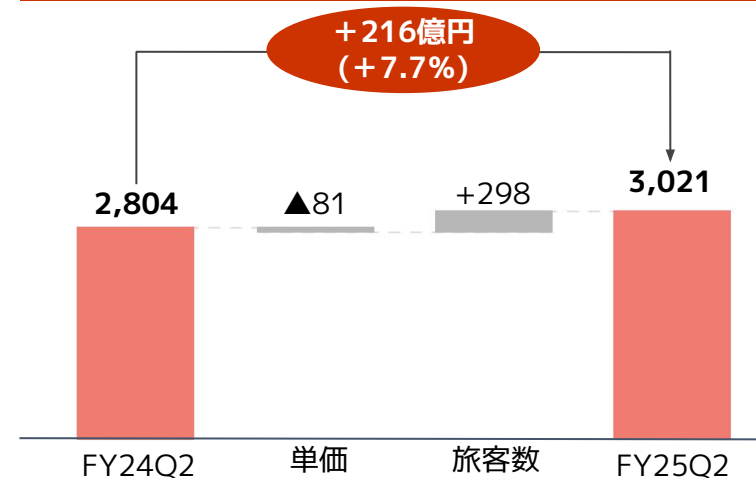
- ✓ 上期は柔軟なレベニューマネジメントにより、対前年で増収を達成
- ✓ 第3四半期も、引き続き旅客数は堅調に推移する見通し

国内旅客事業の状況

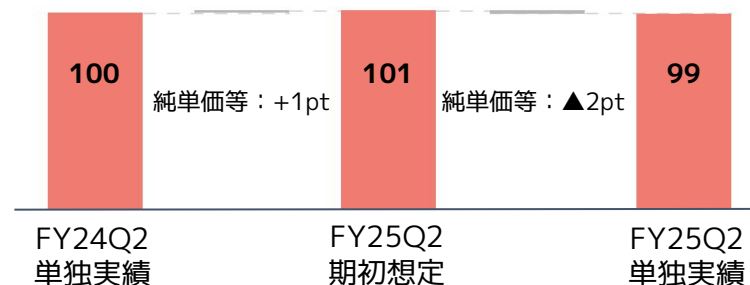
国内旅客事業	累計			単独	
	FY24Q2	FY25Q2	前年同期比	FY25Q2	前年同期比
旅客収入（億円）	2,804	3,021	+7.7%	1,679	+7.8%
有償旅客数（千人）	17,286	19,125	+10.6%	10,044	+8.4%
RPK（百万人キロ）	13,221	14,623	+10.6%	7,743	+8.2%
ASK（百万席キロ）	17,654	17,635	▲0.1%	8,982	+0.2%
有償座席利用率（%）	74.9%	82.9%	+8.0pt	86.2%	+6.4pt
単価（円）(1)	16,224	15,798	▲2.6%	16,718	▲0.5%
イールド（円）(2)	21.2	20.7	▲2.6%	21.7	▲0.3%
ユニットレベニュー（円）(3)	15.9	17.1	+7.8%	18.7	+7.6%

- (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）



Q2単独実績単価変動
 (FY24Q2実績=100)



- このページではフルサービスキャリア国内旅客の実績をお示ししております。
- 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いたしました。
- 上期の単価は前年から2.6%減少となりましたが、旅客数は前年より10.6%増加し、ロードファクターが82.9%と非常に高い水準で推移しました。結果、国内旅客収入は前年より7.7%増加の3,021億円となりました。
- 下期も柔軟なレベニューマネジメントにより旅客数と単価を伸ばしていきたいと考えております。国際線同様、現在ご予約は堅調に推移しております。

2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細 貨物



- ✓ 国際貨物は、貨物専用機ネットワークの拡充により増収を達成。
ハノイ線新規開設、台北線増便、バンコク臨時便運航、シカゴ向け大型貨物機の開設などにより、アジア北米間の旺盛な需要獲得に成功
- ✓ 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輸送量を着実に伸ばし増収を達成

国際貨物事業	累計			単独	
	FY24Q2	FY25Q2	前年同期比	FY25Q2	前年同期比
貨物収入（億円）	605	707	+16.9%	371	+18.9%
有効貨物トンキロ（百万）	2,633	2,986	+13.4%	1,528	+14.4%
有償貨物トンキロ（百万）	1,381	1,609	+16.4%	834	+20.3%
貨物輸送重量（千トン）	255	293	+14.9%	151	+17.9%
重量単価（円/kg）	237	241	+1.7%	244	+0.9%

国内貨物事業	累計			単独	
	FY24Q2	FY25Q2	前年同期比	FY25Q2	前年同期比
貨物収入（億円）	135	148	+9.7%	76	+8.8%
有効貨物トンキロ（百万）	842	855	+1.5%	435	+0.8%
有償貨物トンキロ（百万）	147	157	+7.0%	81	+3.2%
貨物輸送重量（千トン）	157	165	+5.2%	86	+1.1%
重量単価（円/kg）	86	90	+4.3%	88	+7.6%


- こちらのページでは、貨物事業の業績をお示しております。
- 国際貨物は、貨物専用機ネットワークの拡充により対前年で増収を達成しました。自社貨物機や他社チャーター機を活用し、アジア北米間の旺盛な需要を獲得した結果、輸送重量、貨物収入ともに前年より伸ばすことができました。
- また、ヤマトホールディングス様との協業によるA321貨物機は、輸送量を着実に伸ばし、国内貨物収入についても増収となっております。


2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細

LCC



- ✓ ZIPAIRは、インバウンド需要が一時的に伸び悩むも、第3四半期には回復を見込む
- ✓ SPRING JAPANは、中国大都市を中心とする需要を取り込み、堅調に成長

ZIPAIR 	累計			単独	
	FY24Q2	FY25Q2	前年同期比	FY25Q2	前年同期比
旅客収入（億円）	351	382	+9.0%	172	▲3.3%
有償旅客数（千人）	680	674	▲0.9%	325	▲6.4%
RPK（百万人キロ）	3,922	4,157	+6.0%	1,994	▲1.3%
ASK（百万席キロ）	4,822	5,644	+17.0%	2,841	+14.6%
有償座席利用率（%）	81.3%	73.7%	▲7.7pt	70.2%	▲11.3pt
単価（円）(1)	51,598	56,753	+10.0%	52,924	+3.3%
イールド（円）(2)	9.0	9.2	+2.8%	8.6	▲2.1%
ユニットレベニュー（円）(3)	7.3	6.8	▲6.9%	6.1	▲15.6%

SPRING JAPAN 	累計			単独	
	FY24Q2	FY25Q2	前年同期比	FY25Q2	前年同期比
旅客収入（億円）	101	124	+21.7%	71	+9.8%
有償旅客数（千人）	537	577	+7.4%	297	+6.9%
RPK（百万人キロ）	717	956	+33.3%	487	+23.4%
ASK（百万席キロ）	880	1,072	+21.8%	539	+11.8%
有償座席利用率（%）	81.5%	89.2%	+7.7pt	90.3%	+8.5pt
単価（円）(1)	18,969	21,496	+13.3%	23,976	+2.8%
イールド（円）(2)	14.2	13.0	▲8.7%	14.6	▲11.0%
ユニットレベニュー（円）(3)	11.6	11.6	▲0.2%	13.2	▲1.8%

(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

- このページでは、LCCの実績をお示ししております。
- ZIPAIRは、一時的にインバウンド需要が落ち込む中でレベニューマネジメントに苦戦いたしましたが、下期では需要回復を見込んでおります。
- また、スプリングジャパンにつきましては、中国大都市を中心とするインバウンド需要を取り込み、対前年比で旅客数、収入を伸ばしております。

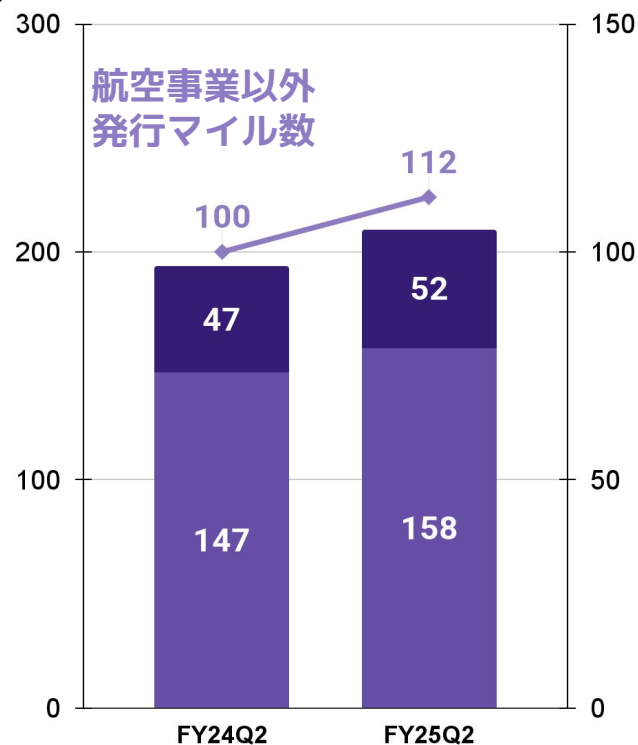
2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細 マイル/金融・コマー্স、その他（旅行・受託等）



- ✓ 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、グランドハンドリング受託が堅調

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)

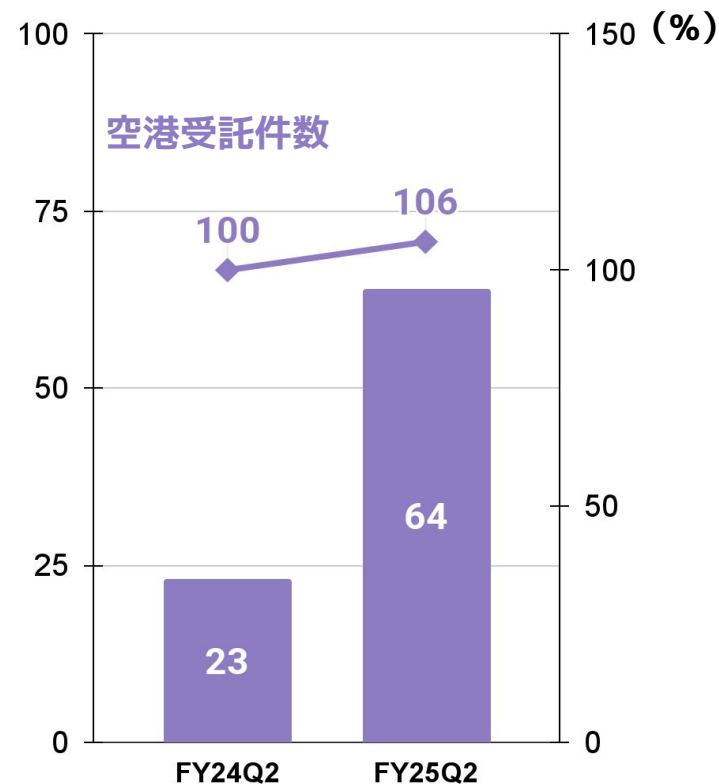


◆ 航空事業以外での発行マイル数 (FY24Q2=100)

■ 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 (FY24Q2=100)

- このページでは、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、その他の事業につきましても、グランドハンドリング受託が堅調に推移し、増益となりました。

2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細 費用詳細



主要営業費用項目

(単位：億円)	FY24Q2	累計				単独	
		FY25Q2	前年同期差	前年同期比	FY25Q2	FY24Q2	
						同期差	同期比
燃油費	1,923	1,938	+14	+0.8%	998	+19	+2.0%
運航施設利用費	425	472	+46	+11.0%	240	+21	+9.7%
整備費	703	819	+116	+16.5%	402	+62	+18.4%
航空販売手数料	151	155	+3	+2.3%	80	+4	+6.5%
サービス費(1)	274	311	+36	+13.4%	161	+17	+12.1%
他変動費(2)	1,172	1,253	+80	+6.8%	651	+22	+3.7%
機材費	606	727	+120	+19.9%	370	+62	+20.3%
人件費	1,752	1,920	+168	+9.6%	974	+90	+10.2%
その他の費用	1,232	1,309	+77	+6.3%	674	+70	+11.7%
営業費用合計	8,243	8,908	+665	+8.1%	4,553	+372	+8.9%

FSC (フルサービスキャリア) ユニットプロフィット

(単位：円)	累計			単独	
	FY24Q2	FY25Q2	前年同期差	FY25Q2	前年同期差
UR (ユニットレベニュー) (3)	14.7	15.2	+0.6	15.6	+0.2
UC (ユニットコスト) (4)	13.6	13.9	+0.3	13.8	+0.4
UP (ユニットプロフィット) (5)	1.1	1.4	+0.3	1.8	▲0.2

(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。
- 整備費や機材費、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665億円増加し、8,908億円となりました。
- ユニットレベニュー、ユニットコストはともに上昇しましたがユニットレベニューをより伸ばすことで、ユニットプロフィットは1.4となりました。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。

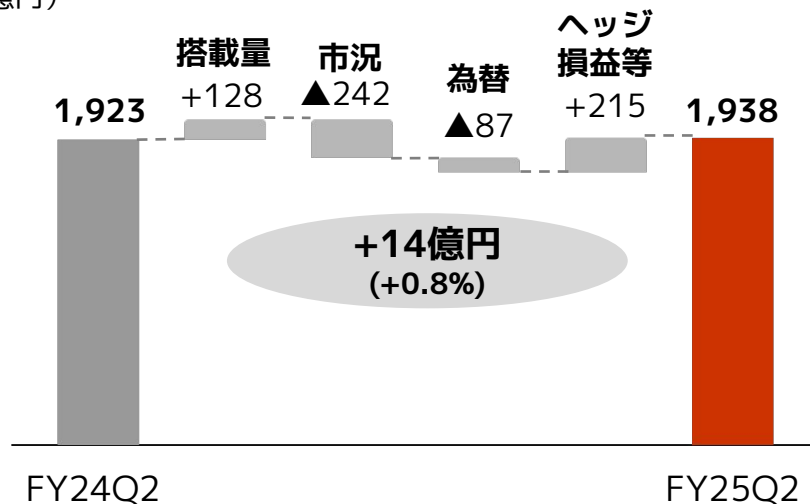
2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細

燃油費

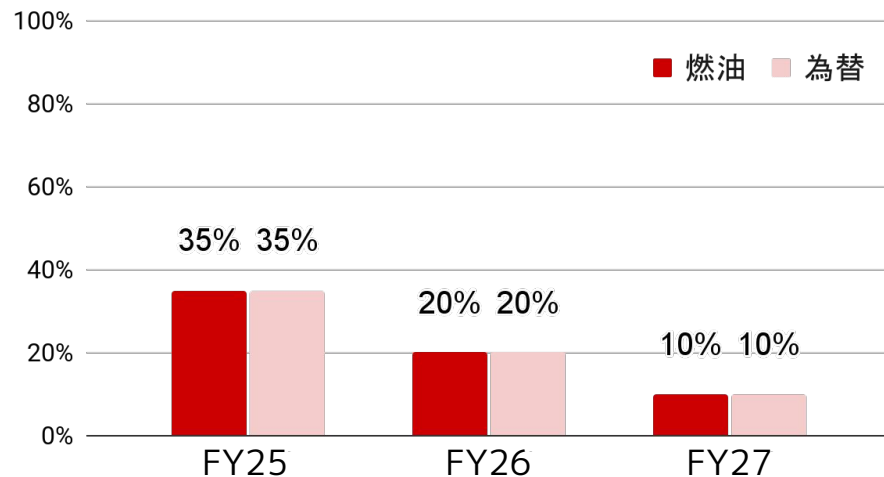


燃油費増減の推移

(億円)



燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2025年9月末時点)



燃油ヘッジ

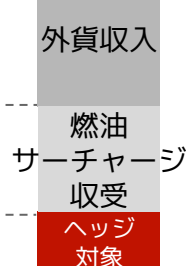
燃油使用量



- 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2四半期の燃油費は前年から14億円増加の1,938億円に抑えております。
- 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2四半期 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39.5%、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	FY25Q2	前期末差
総資産	27,949	30,545	+2,595
現金及び現金同等物	7,490	9,496	+2,006
有利子負債	8,960	8,867	▲92
1年内返済	945	1,426	+480
自己資本(1)	9,750	12,058	+2,307
自己資本比率 (%) (2)(5)	34.9% (41.1%)	39.5% (39.4%)	+4.6pt (▲1.8pt)
D/Eレシオ (倍) (3)	0.9x	0.7x	▲0.2x
ネットD/Eレシオ (倍) (4)(5)	0.2x (▲0.0x)	▲0.1x (▲0.1x)	▲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	FY24Q2	FY25Q2	前年同期差
営業キャッシュフロー	1,839	1,583	▲255
減価償却費	768	822	+53
投資キャッシュフロー	▲1,543	▲813	+730
投資・出資額	▲1,665	▲964	+701
フリーキャッシュフロー (6)	296	770	+474
財務キャッシュフロー	103	1,235	+1,131
キャッシュフロー合計 (7)	399	2,006	+1,606
EBITDA (8)	1,625	1,919	+294

- 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9月末の格付評価上の自己資本比率は39.4%、同じくネットDEレシオはマイナス0.1倍とキャッシュリッチであり引き続き健全な水準を維持しております。
- また、9月末時点での手元現預金は9,496億円となりました。
- キャッシュフローですが、営業キャッシュフローは1,583億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770億円の黒字となっております。

2026年3月期 第2四半期 連結業績詳細

株主還元



- ✓ 年間配当予想92円/株（中間46円）に加え、自己株式取得200億円を実施
- ✓ 自己株式取得により、従前の方針に従い「総還元性向50%程度」を実現

株主還元の方針と施策

	FY25の株主還元施策	株主還元方針
配当	年間配当92円/株 (中間配当46円/株)	配当性向 35%程度
その他還元	自己株式取得200億円 (取得期間は25年10月31日 から26年3月31日) 総還元性向50%程度を実現	総還元性向 35~50%程度

- 最後に、自己株式の取得について説明いたします。
- 株主還元の一環として、本日の取締役会で合計200億円の自己株式取得を決議しました。株主還元を目的とした自己株式取得はFY19以来6年ぶりで、コロナ禍以降初となります。
- これにより、中期経営計画で目標としていた総還元性向50%程度を達成できる見込みです。
- 今回取得する株式は、主に事業構造改革を進める上で必要な投資に使用する可能性があります。ただし、使用用途が無ければ、一部または全部を消却する予定です。
- 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捉えており、従来からの基本方針である、継続的かつ安定的な配当に加えて自己株式の取得を柔軟に行うことで、株主の皆さまへの積極的な還元を実現してまいります。
- 次ページ以降は参考資料です。

1. 2026年3月期 第2四半期 業績概要
2. 2026年3月期 第2四半期 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:%)	累計		単独	
	FY25Q2 構成比	FY24Q2比	FY25Q2 構成比	FY24Q2比
米大陸線	42%	+15.5%	41%	+10.9%
欧州線	18%	+3.5%	18%	+0.4%
アジア・オセアニア線	26%	+0.7%	26%	▲2.3%
中国線	6%	▲2.2%	6%	▲5.6%
ハワイ・グアム線	8%	+14.9%	9%	+17.0%
全路線	100%	+8.0%	100%	+4.7%

ASK				
(単位:百万席キロ)	累計		単独	
	FY25Q2	FY24Q2比	FY25Q2	FY24Q2比
米大陸線	10,165	+11.2%	5,299	+14.6%
欧州線	4,105	+0.7%	2,073	+1.1%
アジア・オセアニア線	8,262	+3.9%	4,117	+2.8%
中国線	1,135	▲1.8%	571	▲2.5%
ハワイ・グアム線	2,709	+12.9%	1,490	+19.8%
全路線	26,379	+6.7%	13,552	+8.3%

RPK				
(単位:百万人キロ)	累計		単独	
	FY25Q2	FY24Q2比	FY25Q2	FY24Q2比
米大陸線	8,722	+11.9%	4,423	+13.0%
欧州線	3,607	+6.0%	1,866	+5.0%
アジア・オセアニア線	6,993	+11.1%	3,462	+7.8%
中国線	957	+7.0%	499	+3.5%
ハワイ・グアム線	2,282	+20.2%	1,265	+22.5%
全路線	22,562	+11.2%	11,516	+10.5%

有償旅客数				
(単位:千人)	累計		単独	
	FY25Q2	FY24Q2比	FY25Q2	FY24Q2比
米大陸線	931	+12.0%	471	+12.6%
欧州線	394	+6.4%	204	+5.4%
アジア・オセアニア線	1,757	+7.9%	871	+4.8%
中国線	506	+9.1%	264	+5.8%
ハワイ・グアム線	396	+22.2%	219	+24.1%
全路線	3,986	+10.1%	2,031	+8.6%

有償座席利用率				
(単位:%)	累計		単独	
	FY25Q2	FY24Q2	FY25Q2	FY24Q2
米大陸線	85.8%	85.2%	83.5%	84.7%
欧州線	87.9%	83.5%	90.0%	86.7%
アジア・オセアニア線	84.6%	79.2%	84.1%	80.2%
中国線	84.3%	77.3%	87.3%	82.3%
ハワイ・グアム線	84.2%	79.1%	84.9%	83.0%
全路線	85.5%	82.0%	85.0%	83.3%

参考資料 航空機一覧



			前期末 2025/3/31			当期末 2025/09/30			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	9	1	10	+2
		Airbus A350-900	11	4	15	12	4	16	+1
		Boeing 777-300ER	12	0	12	11	0	11	▲1
		大型機 小計	30	5	35	32	5	37	+2
	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	201	19	220	+2
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	209	25	234	+2

(単位：億円)	FY25			
	Q1単独	Q2単独	上期累計	通期予想
売上収益	4,710	5,128	9,839	19,770
フルサービスキャリア	3,693	4,057	7,751	15,250
国際旅客収入	1,849	1,828	3,677	7,150
国内旅客収入	1,342	1,679	3,022	5,830
貨物郵便収入	436	473	909	1,890
その他収入	64	77	141	380
LCC	304	286	590	1,250
マイル/金融・コマース	497	581	1,079	2,260
その他（旅行・受託等）	599	680	1,280	2,900
連結調整額	▲383	▲478	▲862	▲1,890
営業費用	4,354	4,553	8,908	18,080
燃油費	940	998	1,938	4,050
燃油費以外	3,414	3,555	6,970	14,030
その他収支	98	67	166	310
EBIT	455	642	1,097	2,000
フルサービスキャリア	307	455	762	1,170
LCC	42	28	70	190
マイル/金融・コマース	102	108	210	510
その他（旅行・受託等）	13	51	64	150
連結調整額	▲10	▲0	▲11	▲20
純利益	270	405	676	1,150

燃油・為替の市況変動によるQ3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
		シンガポール・ ケロシン	80ドル	85ドル	90ドル	95ドル
為替 (円/USD)	135円		+40	+20	+25	▲30
	140円		+40	▲20	▲15	▲25
	145円		+5	▲10	予想前提 ±0	▲60
	150円		+15	▲45	▲40	▲60
	155円		▲15	▲30	▲75	▲95

※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、2026年1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。