

2026年3月期 第3四半期 決算説明会 主な質疑応答 (要旨)

(1)2026年3月期第3四半期の業績について

Q1: 第3四半期でのEBITの計画対比の詳細を教えてください。

A1: 第3四半期単独では、収入は+120億円、費用も同程度上振れた結果、EBITは概ね計画通りとなった。また、上期累計に引き続き、第3四半期累計ではEBITは+150億円となった。

Q2: 第3四半期単独の費用の計画上振れの内訳を教えてください。

A2: 燃油費で+20億円、燃油費以外で+100億円(整備費+50億円、人件費+20億円、その他+20億円、その他収支の計画未達+10億円)。合わせて120億円。なお、想定以上に増加してみえるのは、期初にかなりチャレンジングなコスト削減目標を設定したものの、そこまでのコスト削減が出来ていないため。

Q3: 国際線のイールドについて、第3四半期でプラス傾向に転じた背景を教えてください。

A3: 国際線は需要が強クロードファクターが非常に上昇してきており、レベニューマネジメントの強化によりイールド向上に取り組んできた効果が出ている。旺盛な需要に加え市場環境も良く、今後も引き続きイールドは上げられる見込み。

Q4: 国内線のイールドについて、上昇率が大きい要因を教えてください。

A4: 柔軟なレベニューマネジメントがその主な要因。第3四半期は昨年同様ハイシーズンであり、明確にイールド向上に取り組むことで対応した成果が現れた。今後も引き続きイールド向上に取り組みつつ、閑散期は需要の早期囲い込みをするなど柔軟に対応することで、全体での業績向上に努めていく。

Q5: LCC事業、マイル事業の計画進捗は良くないようにみえるが、そのあたりの認識を教えてください。

A5: LCC事業の進捗が悪くみえるのは第2四半期のZIPAIRの不調が原因。第3四半期では軌道修正して巻き返しており、LCC事業を成長事業のドライバーとする考え方は不変。マイル事業については、失効率が想定よりも低く推移しているため進捗は弱くみえるが、異業種提携などでマイル発行収入は順調に推移している。マイル事業の戦略自体は順調に進捗している。

(2)2026年3月期第4四半期の見通しについて

■国際・国内旅客について

Q6: 国際旅客事業の状況について教えてください。

A6: 旅客数は前年対比で99%で計画していたところ、足許では若干下がって95%となる見通し。一方の単価は前年並みで計画していたところ、足許では前年対比で110%を見込んでいる。なお、中国線の渡航自粛の影響は軽微にとどまっているが、引き続き注視していく。

Q7: 国際旅客事業の単価について、前年対比+10%の内訳を教えてください。

A7: 市況では▲2%と燃油サーチャージは前年対比で下がるものの、市況除きの純単価では+12%、総じて+10%となる見込み。

Q8: 国内旅客事業の状況について教えてほしい。

A8: 計画は前年対比で、旅客数96%、単価102%。見通しは旅客数100%、単価101%。

■通期業績予想について

Q9: 通期業績予想について。第3四半期累計でEBITは上振れており、国際線・国内線ともに順調のようだが、通期業績予想が据え置きを理由を教えてください。

A9: 国際線・国内線ともに好調を維持しているが、着地が不透明なマイルの会計要因、引き続き上昇する見込みの整備費、中国線の渡航自粛やA350-1000型機への他社機による接触事故に関する機材繰りへの影響等を踏まえ、やや慎重な見方をしている。残り2カ月弱、着実に利益を上乗せしていきたい。

(3)その他

Q10: 収入は上振れている一方で、コスト上昇は来年度も続きそうだが、来年度の増益は可能か、その手ごたえも含めて教えてください。

A10: 市場環境は良好で、イールドは引き続き上げられる見込み。一方で、中国線の渡航自粛、燃油の激変緩和措置の終了、物価高による費用増が懸念される。また、今年度の不動産・機材売却益など一過性の上振れは来年度の下振れ要因になる。来年度の計画は鋭意検討中。

Q11: 国内航空のあり方に関する有識者会議が行われているが、供給適正化によるコスト削減効果はどのくらいあるのか、教えてください。

A11: 他社と協調して路線ネットワークを維持していきたい。そこでは、路線の分担によって、需要の強い幹線により振り向けていくことになる。即ち、コストの削減ではなく、供給の適正化を通じたイールドの向上を期待している。

Q12: 国内線における燃油サーチャージの導入計画について教えてください。

A12: 来年度のどこかのタイミングで導入したいと考えており、導入時期を検討する段階に入ってきている。

Q13: ジェットスタージャパンの株主構成変更について。経営自由度が向上すると考えるが、改善できそうな点はあるか、教えてください。

A13: 当社の持分が変わるということではない。カンタスグループに代わり、新たなパートナーとして加わる日本政策投資銀行と当社とでジェットスタージャパンの新たな成長戦略を牽引していきたい。特に国際線インバウンド需要をいかに獲得するかがその主なテーマになる。

以上