

日本航空株式会社
2026年3月期
決算説明会



JAPAN AIRLINES

*Soaring
Together*



2026年4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.



1. 2026年3月期 業績概要

2. 2026年3月期 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。

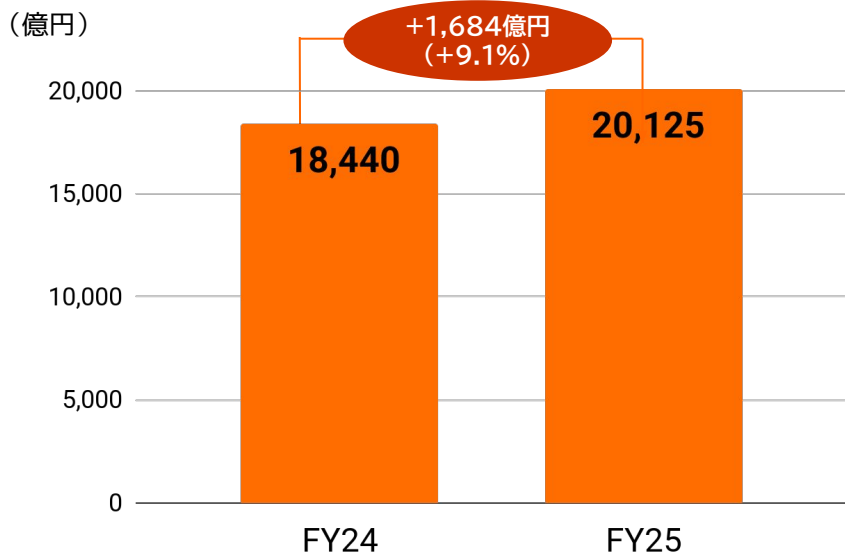
注.(1) 当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。
(2) Q4(1月-3月)の実績はQ4累計実績(4月-3月)からQ3累計実績(4月-12月)を差し引いて算出しております。
(3) LCC=Low Cost Carrier (4) ※= 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの

2026年3月期 連結業績概要

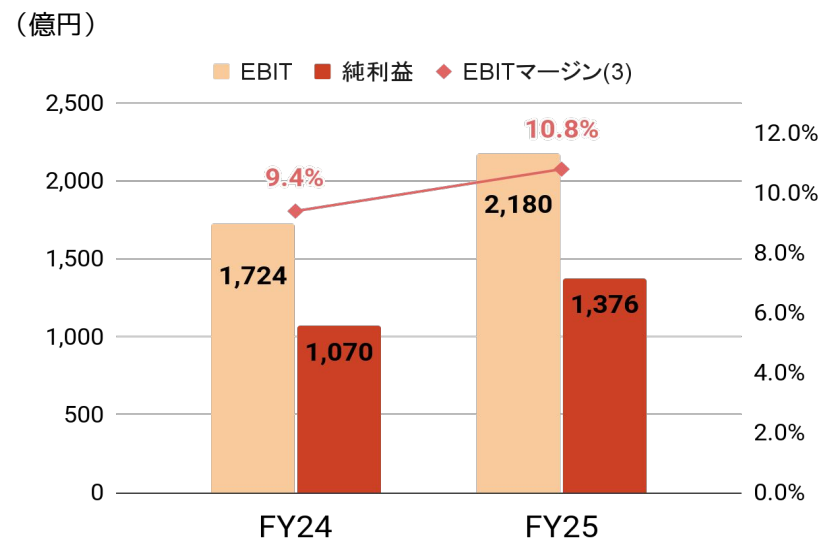


- ✓ 好調な国際線と需要喚起が奏功した国内線、高収益なマイル/金融事業の成長が貢献し、EBITは上方修正値を上回り過去最高益
- ✓ 期末配当案は1株当たり50円、年間配当案は96円(配当性向31.3%)

売上収益



EBIT⁽¹⁾/純利益⁽²⁾



燃油・為替市況実績

	FY24	FY25	前年同期比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	93.5	85.4	▲8.7%
ドバイ原油 (USD/bbl)	79.5	67.1	▲15.6%
為替 (円/USD)	153.0	150.0	▲2.0%

運航諸元 / ASK

	FY25(前年同期比)		
	国際線	国内線	合計
フルサービスキャリア	+5.7%	▲0.6%	+3.1%
LCC	+16.0%	▲45.8%	+14.1%
合計	+7.5%	▲1.0%	+4.4%

(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当期利益 (3) EBITマージン=EBIT/売上収益

- 2026年3月期の売上収益は、引き続き好調な国際旅客事業や需要喚起施策により伸長した国内旅客事業、また、高収益なマイル／金融事業の成長により、前年度より1,684億円増加し、2兆125億円となりました。
- EBITにつきましては、先日発表いたしました上方修正値を上回る2,180億円となり、過去最高益となりました。また、純利益は前年度より305億円上回る1,376億円となりました。
- 業績は上方修正値を上回ったものの、足元の中東情勢影響を考慮して配当予想を据え置くこととし、今期末の配当案は、一株当たり50円、年間配当案は96円といたします。
- 4ページにお進みください。

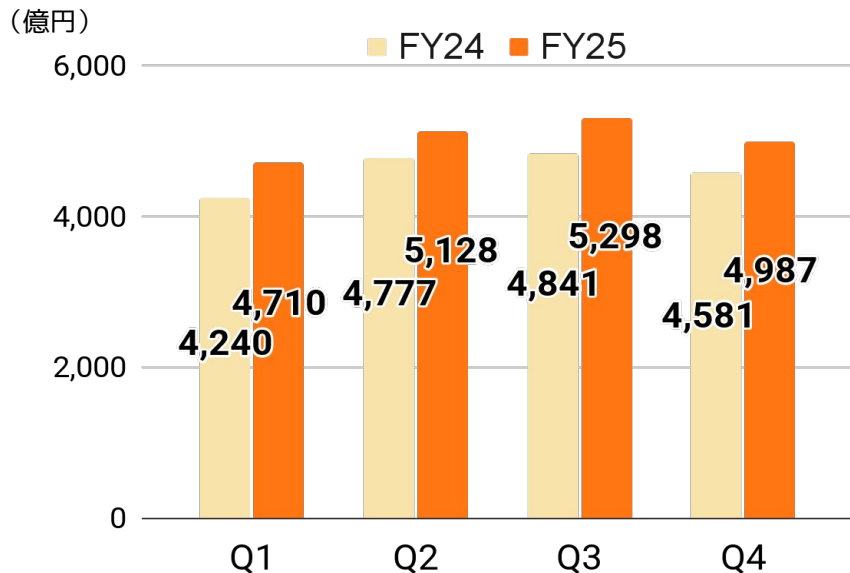
中期経営計画 経営目標(財務)の達成状況 各四半期の連結売上収益・EBIT推移

- ✓ 中期経営計画の最終年度であるFY25の経営目標(財務)は全て達成
- ✓ 全ての四半期において、売上収益は再上場後の過去最高となり、対前年で増収増益を達成

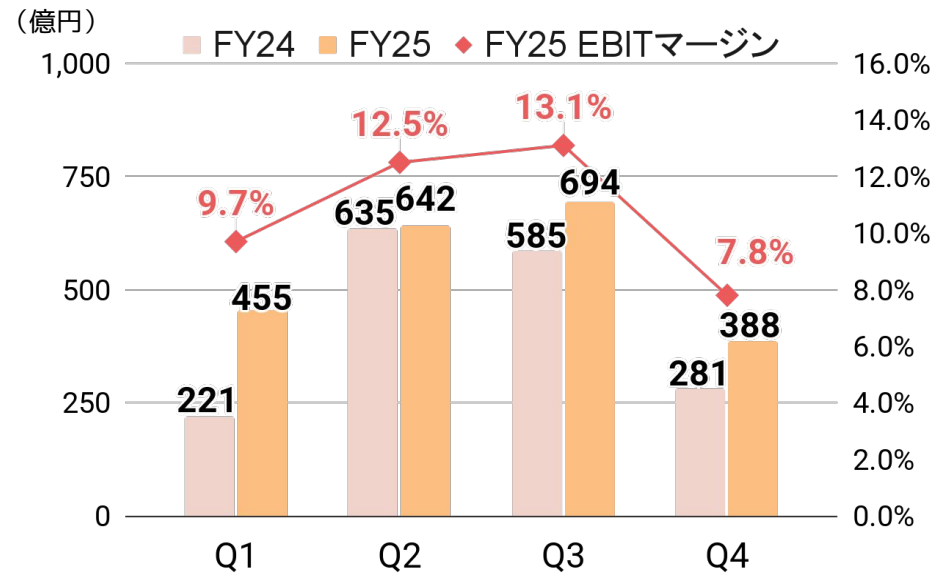
財務 	EBITマージン <small>(売上高利益率)</small>	目標 10% 以上を達成	実績 10.8%
	ROIC*1 <small>(投資利益率)</small>	目標 9% を達成	実績 9.5%
	EPS <small>(1株当たり純利益)</small>	目標 ¥290 レベル	実績 ¥306

*1:投資利益率(ROIC) = EBIT(税引後) / 期首・期末固定資産(*2)平均 *2:固定資産 = 棚卸資産 + 非流動資産 - 繰延税金資産 - 退職給付に係る資産

売上収益



EBIT



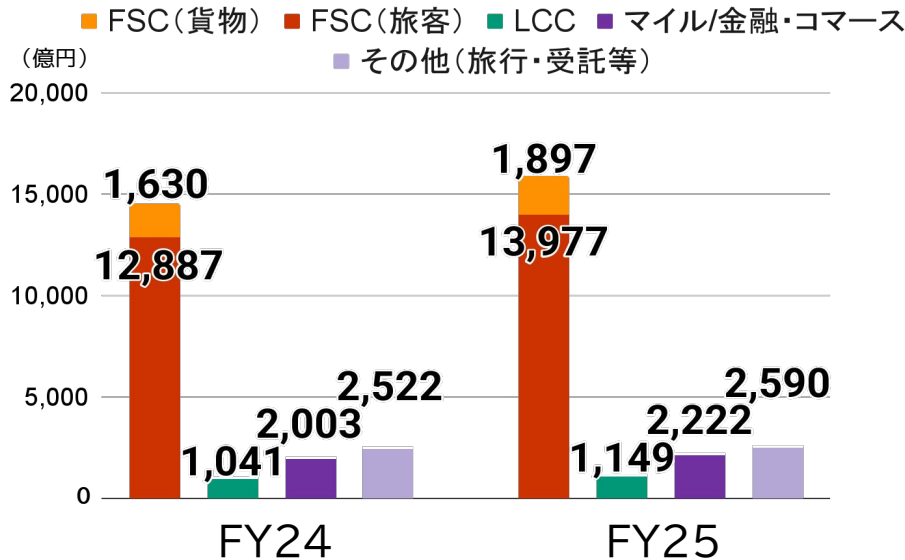
- こちらのページでは、中期経営計画における財務に関する経営目標の達成状況、および各四半期の連結売上収益並びにEBIT推移について説明します。
- ご覧の通り、EBITマージンは10.8%、ROICは9.5%、EPSは306円となり、すべての財務項目についての経営目標を達成しました。
- また、すべての四半期において、売上収益は再上場後の過去最高となり、対前年で増収総益を達成しました。
- なお、第4四半期単独での売上収益は4,987億円、EBITは388億円で、EBITマージンは7.8%となりました。
- 5ページにお進みください。

2026年3月期 セグメント別実績

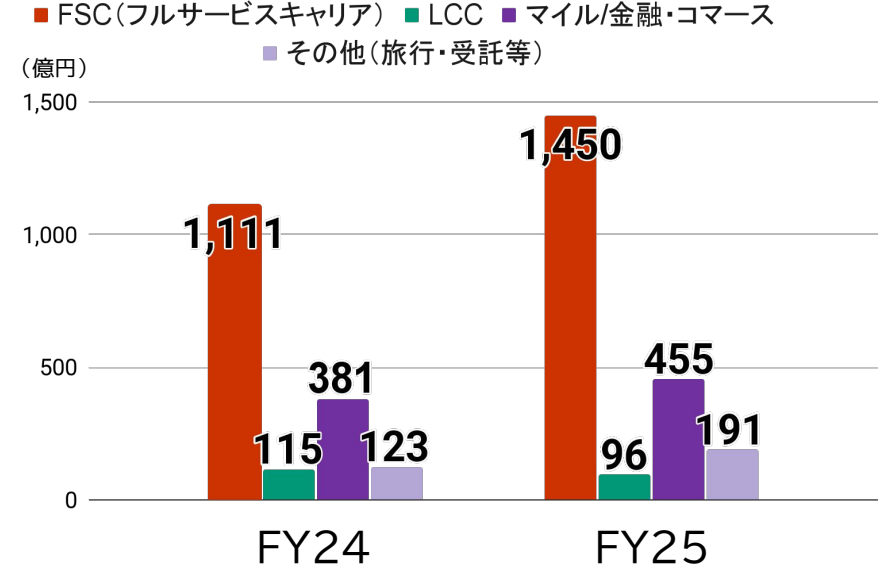


- ✓ FSC:国際・国内旅客需要の取り込みと単価向上、貨物専用機の活用により、対前年で増収増益
- ✓ LCC:インバウンド需要を確実に取り込み、対前年で増収を維持
- ✓ マイル/金融・コマース:EBITマージン約20%の高収益モデルを確立。事業ポートフォリオ変革をけん引し、対前年で増収増益
- ✓ その他:受託事業がけん引し、対前年で増収増益

セグメント別 売上収益



セグメント別 EBIT



FY25Q4単独		FSC(フルサービスキャリア)		LCC	マイル/金融・コマース	その他(旅行・受託等)
売上収益		3,447(旅客)	460(貨物)	283	554	669
前年同期差		+263	+80	+15	+61	+2
EBIT		181		19	116	72
前年同期差		+56		▲10	+40	+22

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のEBITは国際・国内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事業は、インバウンド需要を確実に取り込み、対前年で増収となっております。
- マイル/金融・コマース事業ではEBITマージン約20%の高収益モデルを確立し、事業ポートフォリオ変革をけん引しております。その他事業では受託事業がけん引し、対前年で増収増益となっております。
- 7ページにお進みください。



1. 2026年3月期 業績概要
2. 2026年3月期 業績詳細
3. 参考資料



INTENTIONALLY LEFT BLANK

2026年3月期 連結業績詳細

科目別連結経営成績



(単位:億円)	FY24	累計			単独		
		FY25	前年同期差	前年同期比	FY25Q4	FY24Q4	
						同期差	同期比
売上収益	18,440	20,125	+1,684	+9.1%	4,987	+406	+8.9%
フルサービスキャリア	14,499	15,783	+1,283	+8.9%	3,890	+310	+8.7%
国際旅客収入	6,963	7,600	+636	+9.1%	1,942	+166	+9.4%
国内旅客収入	5,715	6,090	+375	+6.6%	1,435	+59	+4.3%
貨物郵便収入	1,630	1,897	+266	+16.3%	460	+80	+21.2%
その他収入	190	195	+5	+2.7%	51	+4	+9.3%
LCC旅客収入	888	984	+96	+10.8%	245	+11	+5.1%
マイル/金融・コマース	1,312	1,476	+164	+12.5%	370	+48	+15.2%
その他(旅行・受託等)等 (1)	1,740	1,880	+140	+8.1%	480	+35	+7.9%
営業費用	16,934	18,340	+1,405	+8.3%	4,750	+353	+8.0%
燃油費	3,800	3,954	+154	+4.1%	980	+24	+2.5%
燃油費以外	13,134	14,385	+1,250	+9.5%	3,770	+329	+9.6%
その他収支 (2)	218	395	+176	+80.9%	151	+54	+56.0%
EBIT	1,724	2,180	+455	+26.4%	388	+107	+38.0%
EBITマージン(%)	9.4%	10.8%	+1.5pt	-	7.8%	+1.6pt	-
EBITDA	3,282	3,841	+558	+17.0%	814	+133	+19.6%
EBITDAマージン(%) (3)	17.8%	19.1%	+1.3pt	-	16.3%	+1.5pt	-
純利益	1,070	1,376	+305	+28.6%	238	+78	+49.2%
RPK(百万人キロ)	78,799	84,533	+5,733	+7.3%	20,718	+336	+1.6%
ASK(百万席キロ)	96,057	100,237	+4,179	+4.4%	24,077	+256	+1.1%

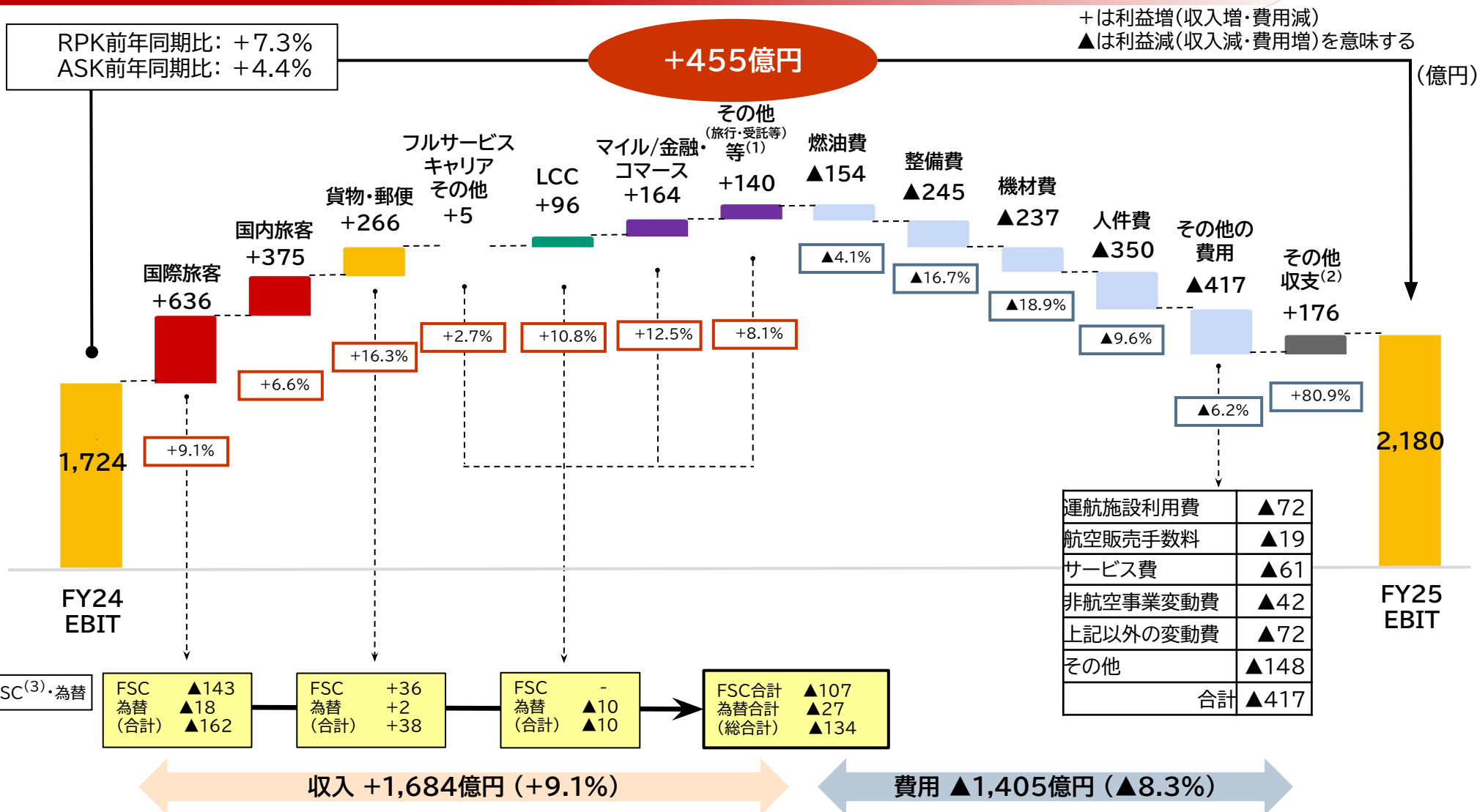
連結業績詳細は、全社連結科目別に表示したものであり、報告セグメント別の売上収益ではありません。

(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3月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。
- 8ページにお進みください。

2026年3月期 連結業績詳細

EBIT増減の科目別推移(収入／費用)



(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の差の要因を収入と費用にわけてお示しております。
- 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1,684億円の増収となりました。
- 費用につきましては、整備費や機材費に加えて、運航規模や旅客数に連動する費用やその他各種費用が増加しました。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1,405億円増加しましたが、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455億円の増加となっております。
- 9ページにお進みください。

2026年3月期 連結業績詳細

EBIT増減の推移(市況/その他)



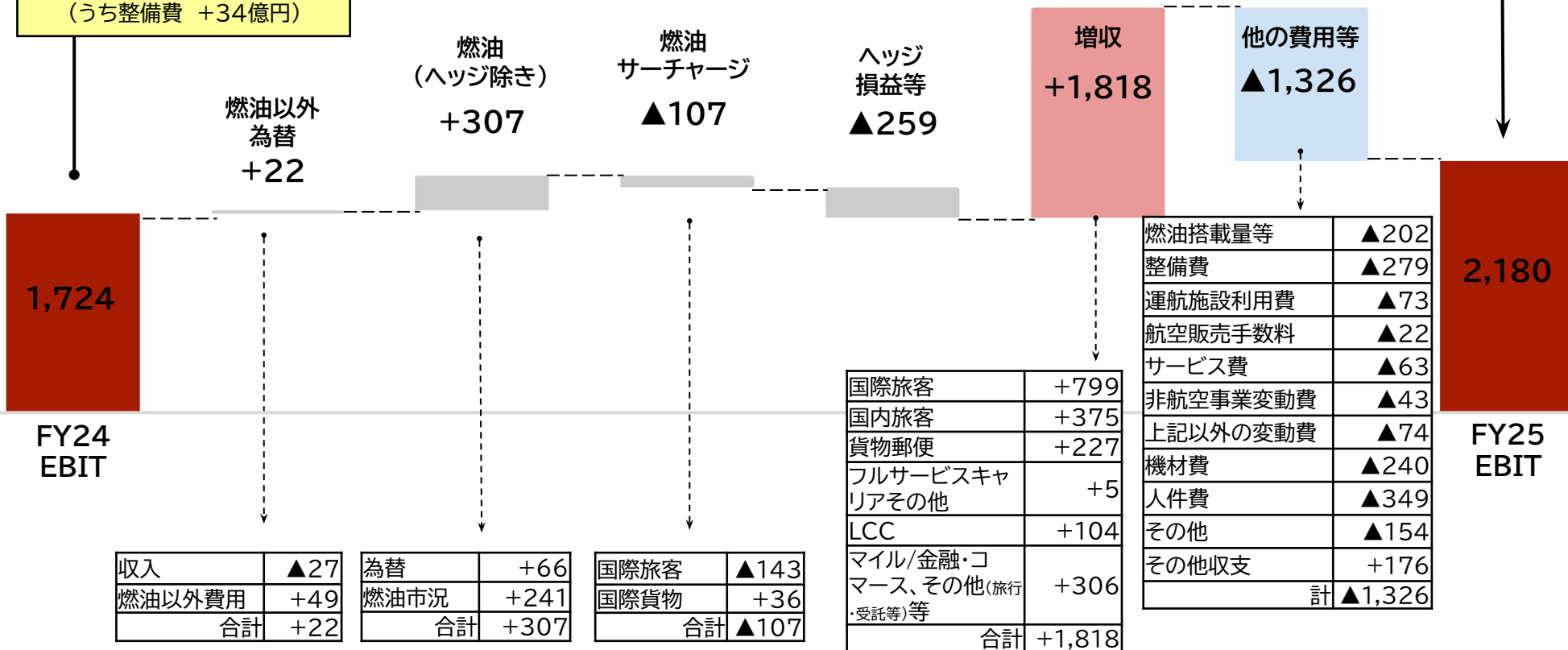
(億円)

+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

うち為替影響	+88億円
収入	▲27億円
費用	+115億円
燃油費	+66億円
燃油費以外	+49億円
(うち整備費)	+34億円

+455億円

(市況要素を除く影響額)



1,724

FY24
EBIT

2,180

FY25
EBIT

市況影響 ▲36億円

その他 +491億円

- 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8ドル、▲8.7%下落しました。為替市況につきましては昨年の153.0円から150.0円への円高となりました。
- これらの市況影響や補助金減少等の結果、前年より36億円のEBIT押し下げ要因となりました。
- 一方で、市況影響を除いた影響は491億円のEBIT押し上げ要因となり、航空・非航空事業ともに業績を確実に向上できております。
- 結果として、前年度から455億円のEBIT増加となっております。
- 10ページにお進みください。

2026年3月期 連結業績詳細

国際旅客(フルサービスキャリア)



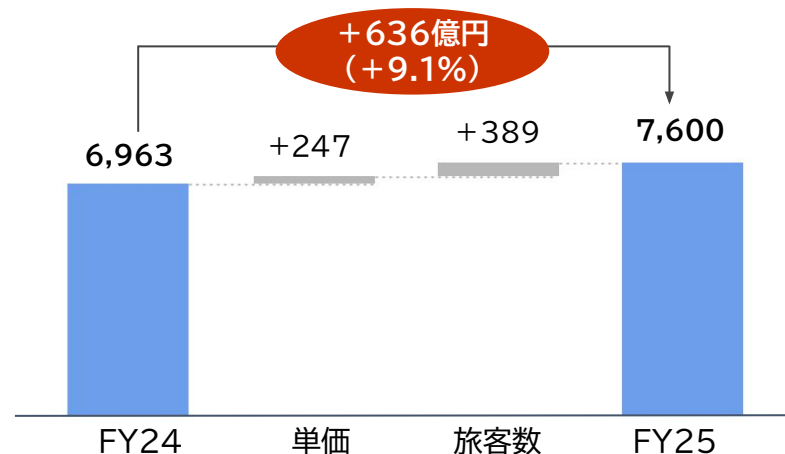
- ✓ 旺盛なインバウンド需要と回復基調の日本発ビジネス需要を確実に取り込み、旅客数は好調に推移し、過去最高の有償座席利用率を達成
- ✓ 市況影響を除く純単価の向上も収益に貢献し、対前年増収を達成

国際旅客事業の状況

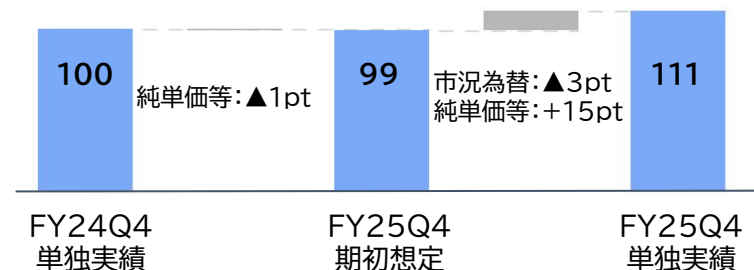
国際旅客事業	累計			単独	
	FY24	FY25	前年同期比	FY25Q4	前年同期比
旅客収入(億円)	6,963	7,600	+9.1%	1,942	+9.4%
有償旅客数(千人)	7,584	8,008	+5.6%	1,996	▲1.5%
RPK(百万人キロ)	41,916	45,305	+8.1%	11,144	+2.1%
ASK(百万席キロ)	49,971	52,795	+5.7%	12,848	+2.6%
有償座席利用率(%)	83.9%	85.8%	+1.9pt	86.7%	▲0.4pt
単価(円)(1)	91,814	94,900	+3.4%	97,326	+11.0%
イールド(円)(2)	16.6	16.8	+1.0%	17.4	+7.1%
ユニットレベニュー(円)(3)	13.9	14.4	+3.3%	15.1	+6.6%

- (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

国際旅客収入の推移(億円)



Q4単独実績 単価変動 (FY24Q4単独実績 = 100)



- 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や回復傾向にあ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5.6%増加しました。これによりロードファクターは前年から1.9ポイント伸び、過去最高の85.8%となりました。また、燃油サーチャージを除くネット単価も非常に好調に推移しております。
- 以上の結果として国際旅客収入は前年より9.1%増加の7,600億円となりました。
- 11ページにお進みください。

2026年3月期 連結業績詳細

国内旅客(フルサービスキャリア)



✓ 需要喚起による旅客の取り込みを通じて過去最高の有償座席利用率を実現し、これを背景とした的確なレベニューマネジメントの奏功により、対前年増収を達成

国内旅客事業の状況

国内旅客事業	累計			単独	
	FY24	FY25	前年同期比	FY25Q4	前年同期比
旅客収入(億円)	5,715	6,090	+6.6%	1,435	+4.3%
有償旅客数(千人)	36,127	38,234	+5.8%	9,355	+1.4%
RPK(百万人キロ)	27,666	29,272	+5.8%	7,188	+1.0%
ASK(百万席キロ)	35,082	34,889	▲0.6%	8,481	▲1.2%
有償座席利用率(%)	78.9%	83.9%	+5.0pt	84.8%	+1.9pt
単価(円)(1)	15,819	15,929	+0.7%	15,344	+2.9%
イールド(円)(2)	20.7	20.8	+0.7%	20.0	+3.2%
ユニットレベニュー(円)(3)	16.3	17.5	+7.2%	16.9	+5.6%

- (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)



- 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しております。
- ロードファクターが高まる中、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。
- 単価は前年から0.7%増加、旅客数は前年より5.8%増加し、ロードファクターは国内旅客事業においても過去最高の83.9%となりました。
- 結果、国内旅客収入は前年より6.6%増加の6,090億円となりました。
- 12ページにお進みください。

2026年3月期 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。自社機およびシカゴ向け大型貨物機の運航により、成長著しいアジア北米間の旺盛な需要を獲得し、増収に貢献
また、2026年度からの欧州線貨物ネットワーク強化に向けて、カーゴルクス航空との連携を強化
- ✓ 国内貨物は、将来の新規需要獲得とモーダルシフト促進に向け説明会やセミナーを積極的に実施

国際貨物事業	累計			単独	
	FY24	FY25	前年同期比	FY25Q4	前年同期比
貨物収入(億円)	1,233	1,496	+21.3%	369	+27.9%
有効貨物トンキロ(百万)	5,252	5,972	+13.7%	1,450	+11.5%
有償貨物トンキロ(百万)	2,767	3,220	+16.4%	762	+15.2%
貨物輸送重量(千トン)	512	585	+14.2%	137	+12.7%
重量単価(円/kg)	241	256	+6.2%	268	+13.4%


国内貨物事業	累計			単独	
	FY24	FY25	前年同期比	FY25Q4	前年同期比
貨物収入(億円)	279	299	+7.3%	68	+6.5%
有効貨物トンキロ(百万)	1,679	1,706	+1.6%	419	+3.4%
有償貨物トンキロ(百万)	305	311	+1.9%	71	+2.7%
貨物輸送重量(千トン)	328	325	▲0.8%	74	▲1.7%
重量単価(円/kg)	85	92	+8.1%	91	+8.3%


- 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、国内貨物に関しましても、前年対比増収となっております。
- 13ページにお進みください。

2026年3月期 連結業績詳細 LCC



- ✓ ZIPAIRは機動的な需要対応と高速インターネット「Starlink」搭載による顧客体験を向上
- ✓ 渡航自粛の逆風下でも、SPRING JAPANは北京・上海線を中心とした需要獲得により増収を達成

ZIPAIR 	累計			単独	
	FY24	FY25	前年同期比	FY25Q4	前年同期比
旅客収入(億円)	685	742	+8.4%	176	+4.7%
有償旅客数(千人)	1,355	1,380	+1.8%	347	+3.2%
RPK(百万人キロ)	7,718	8,190	+6.1%	1,969	+3.6%
ASK(百万席キロ)	9,106	10,535	+15.7%	2,260	+4.7%
有償座席利用率(%)	84.8%	77.7%	▲7.0pt	87.1%	▲0.9pt
単価(円)(1)	50,565	53,797	+6.4%	50,656	+1.4%
イールド(円)(2)	8.9	9.1	+2.1%	8.9	+1.0%
ユニットレベニュー(円)(3)	7.5	7.1	▲6.3%	7.8	▲0.1%

SPRING JAPAN 	累計			単独	
	FY24	FY25	前年同期比	FY25Q4	前年同期比
旅客収入(億円)	203	242	+19.2%	69	+6.2%
有償旅客数(千人)	1,012	1,068	+5.5%	248	▲9.6%
RPK(百万人キロ)	1,498	1,765	+17.8%	416	▲7.5%
ASK(百万席キロ)	1,896	2,016	+6.3%	486	▲11.9%
有償座席利用率(%)	79.0%	87.5%	+8.5pt	85.6%	+4.1pt
単価(円)(1)	20,054	22,643	+12.9%	28,032	+17.6%
イールド(円)(2)	13.6	13.7	+1.2%	16.7	+14.9%
ユニットレベニュー(円)(3)	10.7	12.0	+12.1%	14.3	+20.6%

(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

- 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、マーケットの需要に柔軟に対応し、対前年比で旅客数、収入を伸ばしております。
- また、スプリングジャパンにつきましては、中国大都市を中心に需要を取り込み、対前年比で旅客数、収入を伸ばしております。
- 14ページにお進みください。

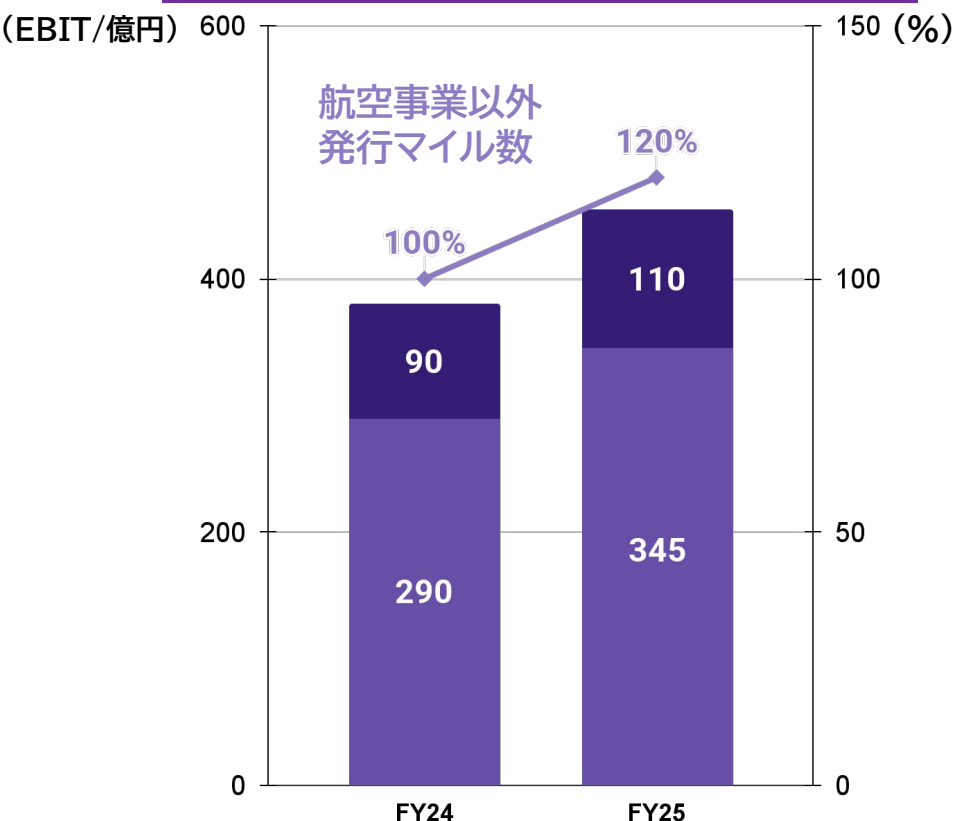
2026年3月期 連結業績詳細

マイル/金融・コマー্স、その他(旅行・受託等)



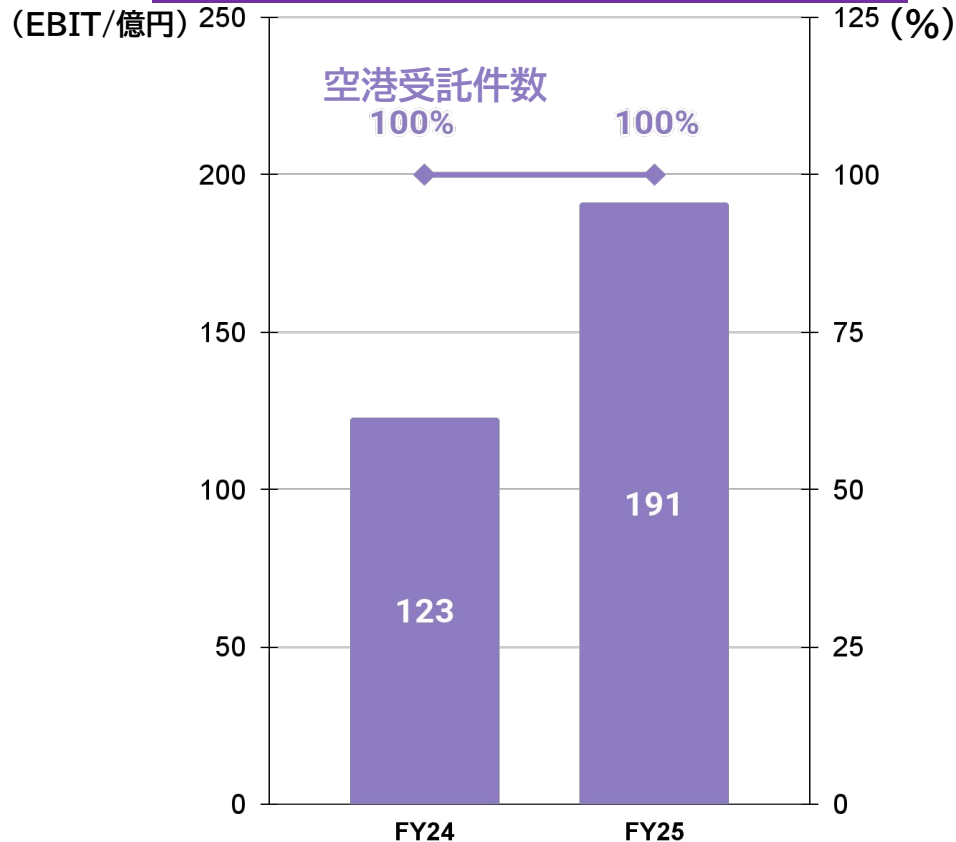
- ✓ 高収益なマイル/金融事業を筆頭に、非航空事業全体が着実に成長。事業投資やグローバル提携を通じたマイル発行機会の拡大により、非航空領域のマイル発行数は年率20%の成長を実現

マイル/金融・コマー্স事業EBIT
およびマイル発行数の増減



◆ 航空事業以外での発行マイル数(FY24=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



■ 利益 ◆ 受託件数(FY24=100%)

- こちらのページではマイル/金融・コマーンス、その他の実績をお示ししております。
- マイル/金融・コマーンス事業においては、非航空領域のマイル発行数が年率20%と伸長しており、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は、グランドハンドリング受託が堅調に推移すると共に、ファンドの評価益等により増益となりました。
- 15ページにお進みください。

2026年3月期 連結業績詳細 費用詳細



主要営業費用項目

(単位:億円)	累計				単独		
	FY24	FY25	前年同期差	前年同期比	FY25Q4	FY24Q4	
						同期差	同期比
燃油費	3,800	3,954	+154	+4.1%	980	+24	+2.5%
運航施設利用費	880	952	+72	+8.2%	236	+9	+4.1%
整備費	1,472	1,717	+245	+16.7%	444	+66	+17.5%
航空販売手数料	313	332	+19	+6.3%	97	+10	+12.4%
サービス費(1)	570	632	+61	+10.8%	157	+10	+7.2%
他変動費(2)	2,450	2,566	+115	+4.7%	655	+19	+3.1%
機材費	1,258	1,496	+237	+18.9%	406	+63	+18.4%
人件費	3,634	3,984	+350	+9.6%	1,054	+95	+10.0%
その他の費用	2,554	2,702	+148	+5.8%	718	+53	+8.1%
営業費用合計	16,934	18,340	+1,405	+8.3%	4,750	+353	+8.0%

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	
	FY24	FY25	前年同期差	FY25Q4	前年同期差
UR(ユニットレベニュー)(3)	14.9	15.6	+0.7	15.8	+0.9
UC(ユニットコスト)(4)	13.9	14.3	+0.5	15.4	+0.6
UP(ユニットプロフィット)(5)	1.0	1.3	+0.2	0.4	+0.3

(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)

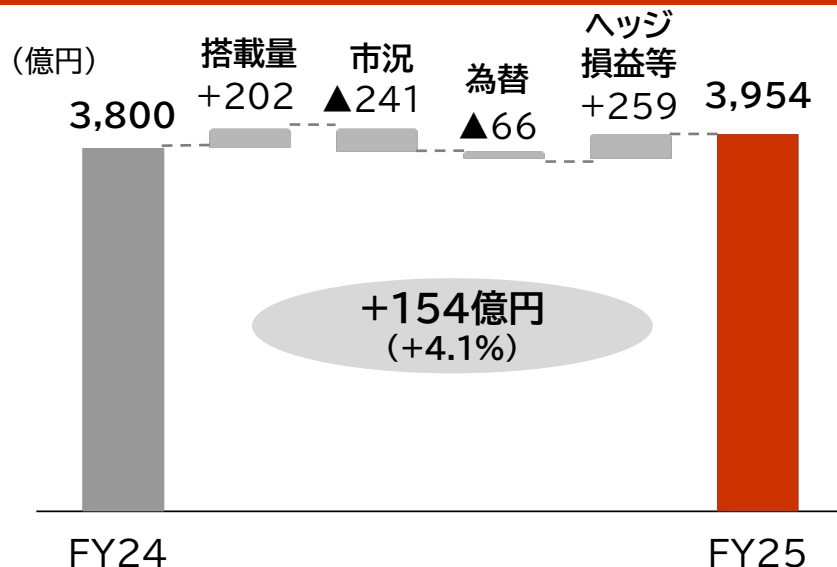
- こちらのページでは、費用の詳細とユニットプロフィットについてご説明します。
- 整備費や機材費、人件費をはじめとする各種費用が増加した結果、営業費用合計は前年より1,405億円増加し、1兆8,340億円となりました。
- ユニットコストは上昇しましたが、ユニットレベニューをより伸ばすことでユニットプロフィットは1.3となり、収益力は向上しております。
- 16ページにお進みください。

2026年3月期 連結業績詳細

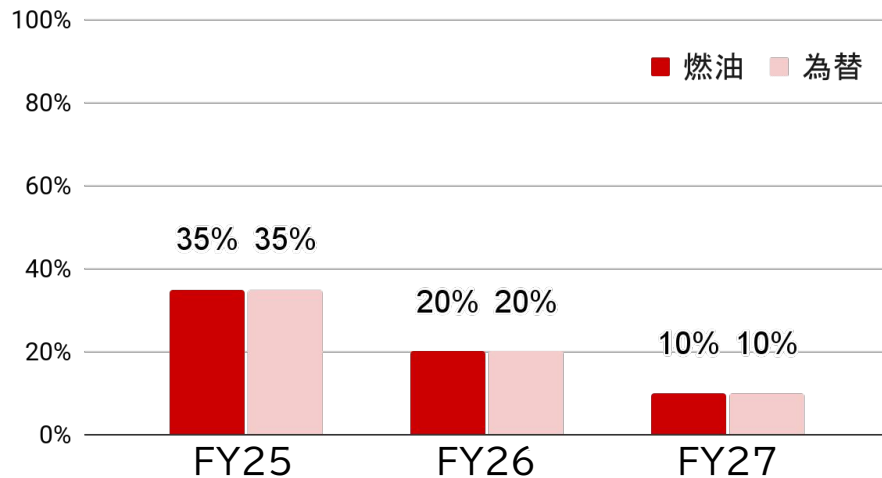
燃油費



燃油費増減の推移

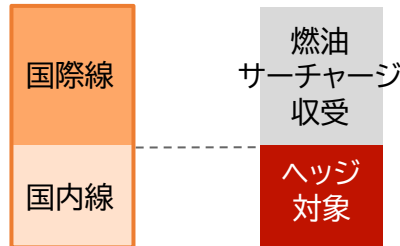


燃油費に対する年度別ヘッジ概況 (2026年3月末時点)



燃油ヘッジ

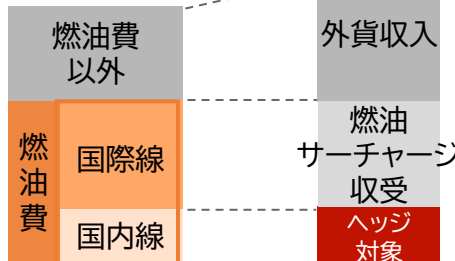
燃油使用量



- 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收受にて対応

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。
- 2026年3月期の燃油費は154億円増加の3,954億円でした。
- 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。
- 燃油ヘッジにつきましては、全体の燃油使用量のうち、国内線に相当する量をヘッジ対象としております。一方、国際線相当分につきましては、燃油サーチャージを申し受けております。
- 為替ヘッジにつきましては、燃油費はすべて外貨費用となっており、そのうち国内線に相当する費用をヘッジ対象としております。
- 17ページにお進みください。

2026年3月期 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40.3%、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。
ROICは9.5%となり、中期経営目標を達成

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	FY25期末	前期末差
総資産	27,949	31,987	+4,038
現金及び現金同等物	7,490	10,101	+2,611
有利子負債	8,960	8,759	▲201
1年内返済	945	1,498	+553
自己資本(1)	9,750	12,896	+3,145
自己資本比率 (%) (2)(5)	34.9% (41.1%)	40.3% (40.2%)	+5.4pt (▲0.9pt)
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)	▲0.3x (▲0.1x)
ROIC (%) (6)	8.1%	9.5%	+1.4pt
ROE (%) (7)(8)	11.4%	12.2% (12.8%)	+0.8pt (+1.4pt)

連結キャッシュフロー計算書	FY24	FY25	前年同期差
営業キャッシュフロー	3,815	3,948	+133
減価償却費	1,558	1,661	+102
投資キャッシュフロー	▲2,811	▲1,831	+980
投資・出資額	▲2,972	▲2,130	+841
フリーキャッシュフロー (9)	1,004	2,117	+1,113
財務キャッシュフロー	▲649	446	+1,095
キャッシュフロー合計 (10)	355	2,564	+2,208
EBITDA (11)	3,282	3,841	+558

(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) ROIC=EBIT(税引後)/期首・期末固定資産*平均
*固定資産=棚卸資産+非流動資産-繰延税金資産-退職給付に係る資産
- (7) ROE=親会社の所有者に帰属する当期利益/期首・期末自己資本平均
- (8) ()内の数字は資本性金融商品所有者の持分控除後の値で算出
- (9) 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
- (10) 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
- (11) EBITDA=EBIT+減価償却費

- 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。
- 2026年3月末の格付評価上の自己資本比率は40.2%、同じくネットDEレシオはマイナス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、3月末時点での手元現預金は1兆101億円となり、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3,948億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2,117億円の黒字となっております。
- 25ページにお進みください。

1. 2026年3月期 業績概要
2. 2026年3月期 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	
	FY25構成比	FY24比	FY25Q4 構成比	FY24Q4比
米大陸線	40%	+15.6%	37%	+11.9%
欧州線	17%	+7.4%	16%	+10.9%
アジア・オセアニア線	29%	+2.8%	34%	+7.6%
中国線	6%	▲0.3%	6%	+1.0%
ハワイ・グアム線	8%	+14.5%	8%	+9.1%
全路線	100%	+9.1%	100%	+9.4%

ASK				
(単位: 百万席キロ)	累計		単独	
	FY25	FY24比	FY25Q4	FY24Q4比
米大陸線	20,235	+10.9%	4,827	+7.2%
欧州線	7,902	▲0.7%	1,796	▲5.3%
アジア・オセアニア線	16,875	+2.7%	4,347	+2.3%
中国線	2,331	▲6.2%	594	▲11.4%
ハワイ・グアム線	5,451	+12.5%	1,282	+6.6%
全路線	52,795	+5.7%	12,848	+2.6%

RPK				
(単位: 百万人キロ)	累計		単独	
	FY25	FY24比	FY25Q4	FY24Q4比
米大陸線	17,163	+10.8%	4,084	+6.0%
欧州線	6,996	+4.6%	1,599	▲0.6%
アジア・オセアニア線	14,655	+5.7%	3,864	+1.0%
中国線	1,846	▲1.6%	463	▲15.5%
ハワイ・グアム線	4,643	+16.2%	1,132	+5.1%
全路線	45,305	+8.1%	11,144	+2.1%

有償旅客数				
(単位:千人)	累計		単独	
	FY25	FY24比	FY25Q4	FY24Q4比
米大陸線	1,832	+10.7%	436	+5.9%
欧州線	761	+4.8%	172	▲1.1%
アジア・オセアニア線	3,629	+2.9%	943	▲1.6%
中国線	978	▲0.6%	246	▲15.6%
ハワイ・グアム線	807	+16.8%	198	+3.8%
全路線	8,008	+5.6%	1,996	▲1.5%

有償座席利用率				
(単位:%)	累計		単独	
	FY25	FY24	FY25Q4	FY24Q4
米大陸線	84.8%	84.9%	84.6%	85.5%
欧州線	88.5%	84.1%	89.1%	84.9%
アジア・オセアニア線	86.8%	84.4%	88.9%	90.1%
中国線	79.2%	75.5%	77.9%	81.7%
ハワイ・グアム線	85.2%	82.5%	88.3%	89.5%
全路線	85.8%	83.9%	86.7%	87.2%

参考資料

航空機一覧



			前期末 2025/3/31			当期末 2026/03/31			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	10	1	11	+3
		Airbus A350-900	11	4	15	12	5	17	+2
		Boeing 777-300ER	12	0	12	9	0	9	▲3
		大型機 小計	30	5	35	31	6	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	200	20	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	208	26	234	+2

参考資料

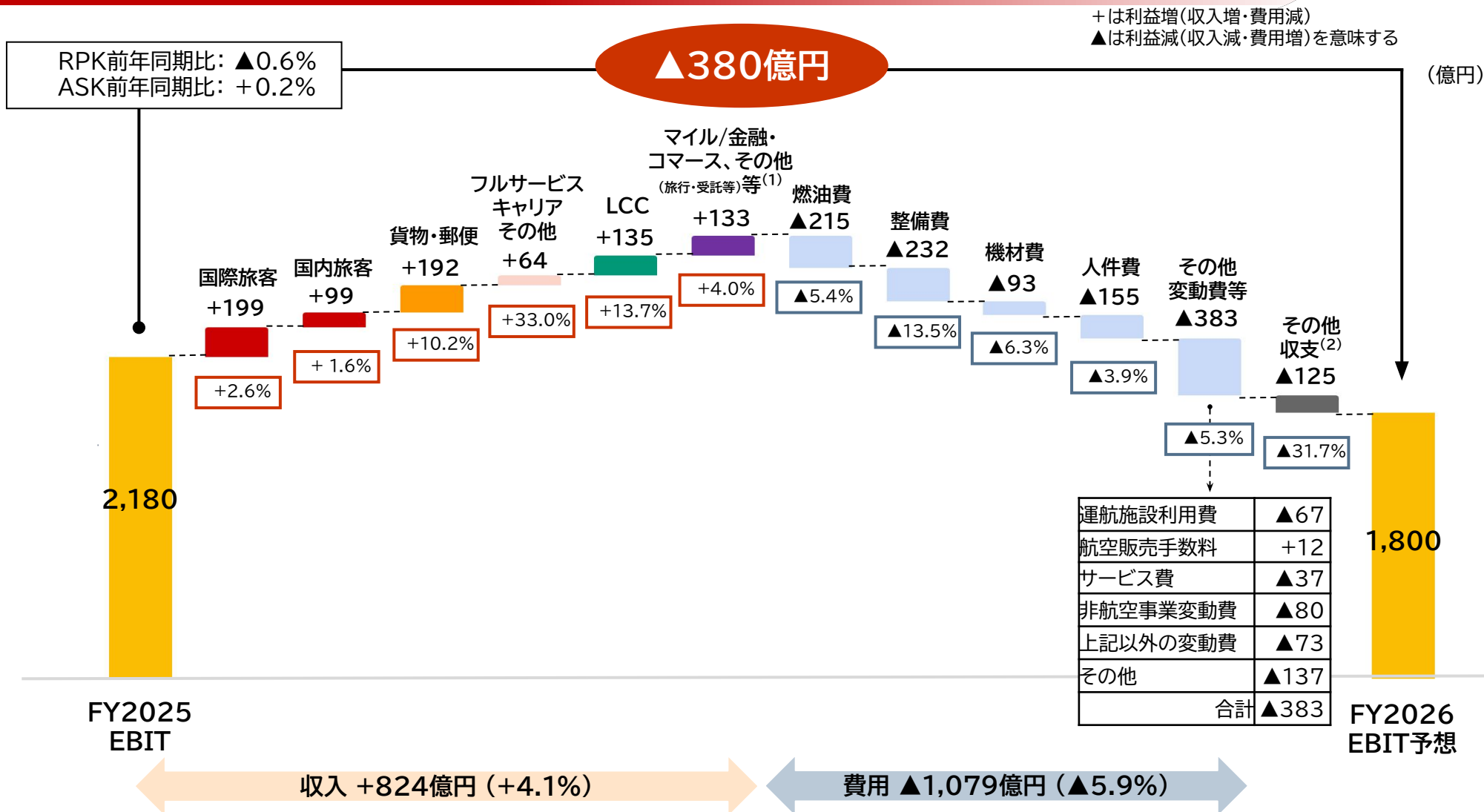
2027年3月期 セグメント別通期業績予想



(単位:億円)	FY25	FY26		
	実績	予想	FY25差	FY25比
売上収益	20,125	20,950	+824	+4.1%
フルサービスキャリア	15,874	16,420	+545	+3.4%
国際旅客収入	7,600	7,780	+179	+2.4%
国内旅客収入	6,091	6,190	+98	+1.6%
貨物郵便収入	1,897	2,080	+182	+9.6%
その他収入	284	370	+85	+30.0%
LCC	1,149	1,320	+170	+14.9%
マイル/金融・コマース	2,222	2,330	+107	+4.8%
その他(旅行・受託等)	2,590	2,760	+169	+6.5%
連結調整額	▲1,711	▲1,880	▲168	+9.8%
営業費用	18,340	19,420	+1,079	+5.9%
燃油費	3,954	4,170	+215	+5.4%
燃油費以外	14,385	15,250	+864	+6.0%
その他収支	395	270	▲125	▲31.7%
EBIT	2,180	1,800	▲380	▲17.4%
フルサービスキャリア	1,450	1,040	▲410	▲28.3%
LCC	96	130	+33	+35.4%
マイル/金融・コマース	455	510	+54	+12.0%
その他(旅行・受託等)	191	140	▲51	▲27.0%
連結調整額	▲13	▲20	▲6	+46.5%
EBITマージン(%)	10.8%	8.6%	▲2.2pt	-
EBITDA	3,841	3,600	▲241	▲6.3%
EBITDAマージン(%)	19.1%	17.2%	▲1.9pt	-
純利益	1,376	1,100	▲276	▲20.1%

2027年3月期 通期連結業績予想詳細

EBIT増減の科目別推移(収入／費用)



(1) マイル/金融・コマース、その他(旅行・受託等)等=マイル提携・コマース・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

2027年3月期 通期連結業績予想

国際・国内旅客事業(フルサービスキャリア)



国際旅客事業	FY25 実績	FY26 予想	FY25比 (%)		
			通期	上期	下期
旅客収入(億円)	7,600	7,800	+2.4%	+1.9%	+2.8%
有償旅客数(千人)	8,008	7,755	▲3.2%	▲2.6%	▲3.7%
RPK(百万人キロ)	45,305	44,133	▲2.6%	▲1.3%	▲3.8%
ASK(百万席キロ)	52,795	52,366	▲0.8%	▲0.3%	▲1.3%
有償座席利用率(%)	85.8%	84.3%	▲1.5pt	▲0.9pt	▲2.2pt
単価(円)(1)	94,900	100,349	+5.7%	+4.7%	+6.8%
イールド(円)(2)	16.8	17.6	+5.1%	+3.3%	+6.9%
ユニットレバニュー(円)(3)	14.4	14.9	+3.2%	+2.2%	+4.2%

国内旅客事業	FY25 実績	FY26 予想	FY25比 (%)		
			通期	上期	下期
旅客収入(億円)	6,090	6,190	+1.5%	+1.9%	+1.1%
有償旅客数(千人)	38,234	37,458	▲2.0%	▲1.4%	▲2.6%
RPK(百万人キロ)	29,272	28,743	▲1.8%	▲1.1%	▲2.6%
ASK(百万席キロ)	34,889	34,860	▲0.1%	▲0.3%	+0.2%
有償座席利用率(%)	83.9%	82.5%	▲1.5pt	▲0.6pt	▲2.3pt
単価(円)(1)	15,929	16,500	+3.6%	+3.3%	+3.8%
イールド(円)(2)	20.8	21.5	+3.3%	+3.0%	+3.7%
ユニットレバニュー(円)(3)	17.5	17.7	+1.6%	+2.2%	+0.9%

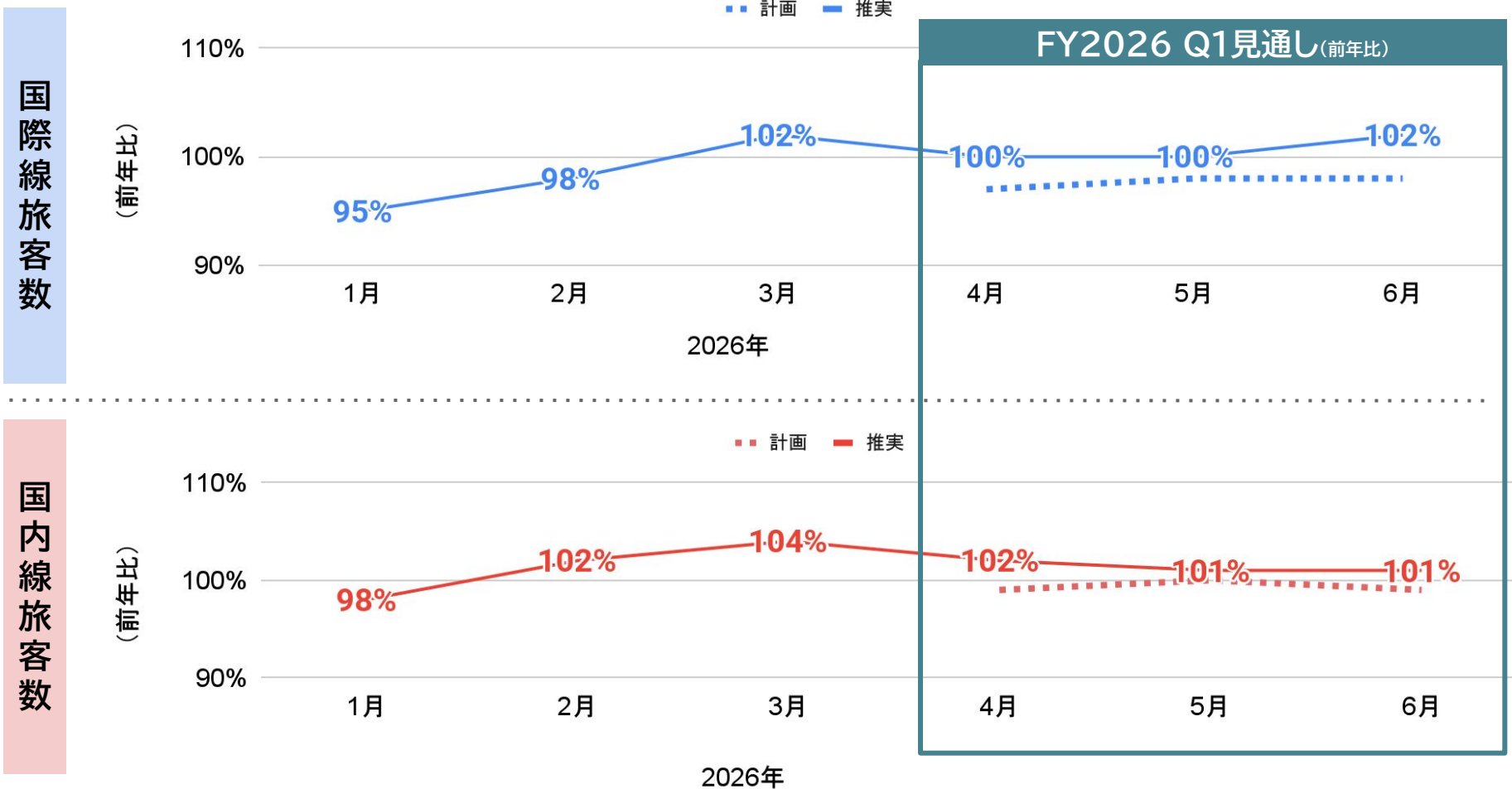
(1) 単価=旅客収入/有償旅客数 (2) イールド=旅客収入/RPK (3) ユニットレバニュー=旅客収入/ASK

2027年3月期 通期連結業績予想

国際・国内旅客(フルサービスキャリア)の需要動向



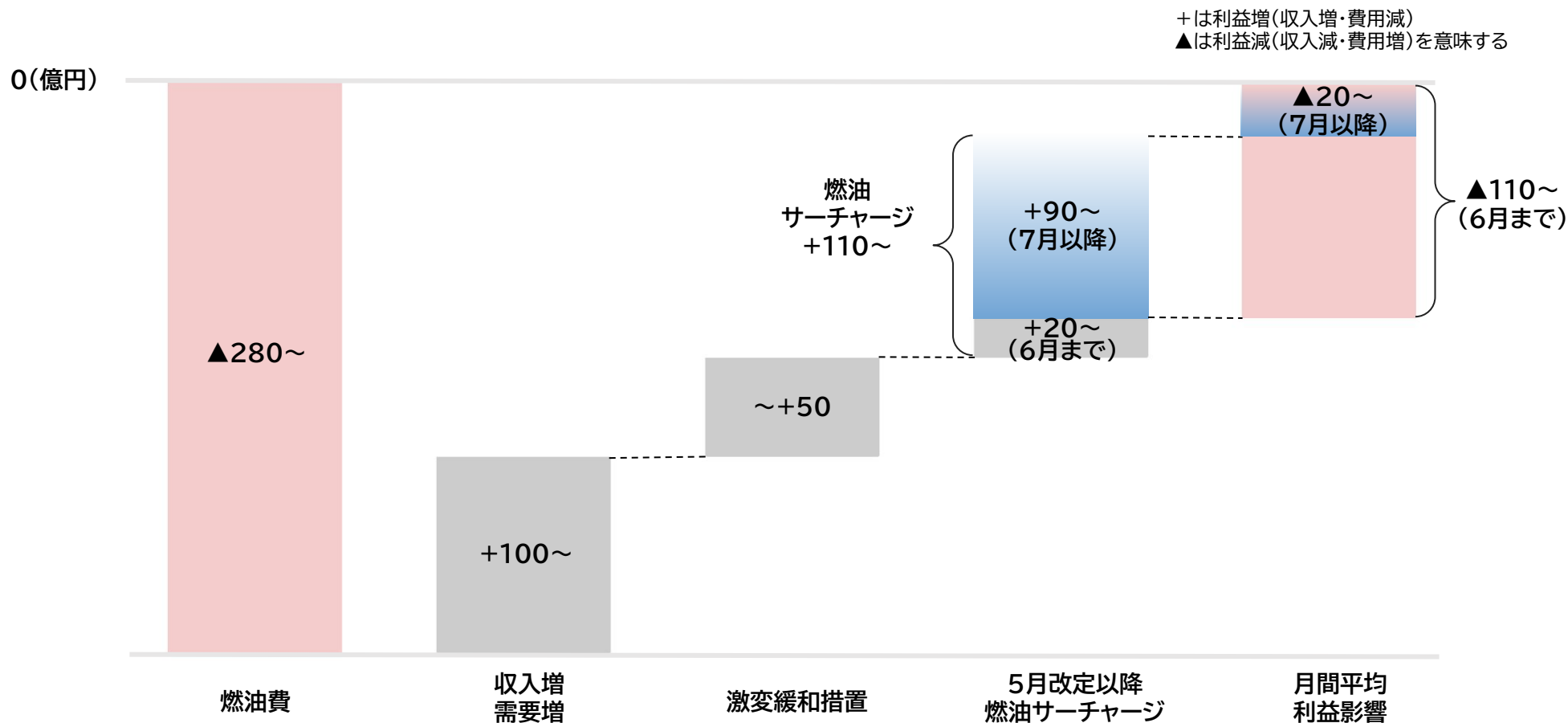
✓ 国際線は3月以降の中東情勢による需給ひっ迫を的確に捉え、国内線は4月の運賃値上げ後も需要は底堅く推移しており、第1四半期の旅客数はともに計画を上回る見通し



- こちらのページでは、国際・国内旅客の需要動向についてご説明します。
- 国際線については、3月以降の中東情勢による需給ひっ迫により、日本=欧州、東南アジア・インド=日本経由=北米の需要が拡大し、4月以降も堅調に推移し、第一四半期の旅客数は計画を上回る見通しです。
- 国内線については、的確なレベニューマネジメントにより、4月の運賃値上げ後も需要は底堅く推移し、こちらも第一四半期の旅客数は計画を上回る見通しです。
- 25ページにお進みください。



- ✓ シンガポール・ケロシン200ドル/bbl、為替160円/USDの場合、燃油費は計画から約280億円/月増加
- ✓ 当社の収益力に加え、激変緩和措置や燃油サーチャージにより、利益マイナス影響を実質的に吸収



※シンガポール・ケロシン200ドル/bbl、為替160円/USDにて算定。

本図は、2026年3月2日公表の業績見通し(前提:シンガポール・ケロシン90ドル/bbl、為替150円/USD)に対する、燃油市況・為替変動に係る単月当たり影響を示しております。

- こちらのページでは、市況変動による単月での影響についてご説明します。
- シンガポールケロシンを1バレル当たり200ドル、為替を1ドル当たり160円とした場合、燃油費は単月で約280億円の増加を見込んでおります。
- この費用増加分を、①底堅いベース需要と機動的なレベニューマネジメントの奏功といった「当社自身の稼ぐ力」、②激変緩和措置、③5月改定以降の燃油サーチャージ収入で打ち返し、足元の一時的な燃油費高騰によるマイナス影響を実質的にマネージします。
- 結果、第1四半期の影響は月あたり110億円のマイナス、7月以降は月当たり20億円のマイナスまで縮小させ、これ以外にも費用削減に取り組み、影響額の抑制に努めて参ります。
- 27ページにお進みください。



連結財政状態計算書	FY25期末	FY26期末予想	前期末差
総資産	31,987	32,850	+863
現金及び現金同等物	10,101	10,110	+9
有利子負債	8,759	7,410	▲1,349
自己資本(1)	12,896	15,400	+2,504
自己資本比率(%) (2)(5)	40.3% (40.2%)	46.9% (38.4%)	+6.6pt (▲1.8pt)
D/Eレシオ(倍) (3)	0.7x	0.5x	▲0.2x
ネットD/Eレシオ(倍) (4)(5)	▲0.1x (▲0.1x)	▲0.2x (+0.0x)	▲0.1x (+0.1x)
ROIC(%) (6)	9.5%	7.3%	▲2.2pt
ROE(%) (7)(8)	12.2% (12.8%)	7.8% (8.6%)	▲4.4pt (▲4.2pt)

(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) ROIC=EBIT(税引後)/期首・期末固定資産*平均

*固定資産=棚卸資産+非流動資産-繰延税金資産-退職給付に係る資産

- (7) ROE=親会社の所有者に帰属する当期利益/期首・期末自己資本平均
- (8) ()内の数字は資本性金融商品所有者の持分控除後の値で算出
- (9) 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
- (10) 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
- (11) EBITDA=EBIT+減価償却費

連結キャッシュフロー計算書	FY25	FY26予想	前年同期差
営業キャッシュフロー	3,948	3,790	▲158
減価償却費	1,661	1,800	+139
投資キャッシュフロー	▲1,831	▲3,400	▲1,569
投資・出資額	▲2,130	▲3,500	▲1,370
フリーキャッシュフロー (9)	2,117	390	▲1,727
財務キャッシュフロー	446	▲380	▲826
キャッシュフロー合計 (10)	2,564	10	▲2,554
EBITDA (11)	3,841	3,600	▲241



INTENTIONALLY LEFT BLANK

第1回社債型種類株式の発行に係る考え方

✓ 本日(4/30)開催の取締役会において、2,000億円の発行を決議



第1回社債型種類株式の目的

企業価値向上に向けた財務戦略

- 資本効率の向上、強固な財務体質を構築
- 資本コストの低減、成長期待の向上

そのために



- 成長領域を中心に、戦略的に経営資源を配分
積極的な投資により事業ポートフォリオ変革を加速
- 最適な資本構成の実現

なぜこのタイミングか

- 経営ビジョン2035実現に向け今後大規模な投資を予定
- 昨今の市場環境を鑑み、将来の成長投資を確実にするための最適なタイミング

なぜ社債型種類株式か

- 普通株式の希薄化が生じずに健全な財務基盤を確保可能
- 資金調達手段の多様化
- より長く、より多くの個人投資家との関係構築

普通株式への株主還元に対する考え方

- 普通株式への還元はこれまで同様、普通株式に係る純利益を基に、「利益拡大による増配」と「機動的な自己株式取得」を実行
- 第1回社債型種類株式に関しては、発行時に定めた優先配当の範囲で、普通株式に優先した支払いを実施

	社債型種類株式	普通株式
還元形態	優先配当	配当および自己株式取得
支払額の決定方針	発行時に定めた範囲に限定*	配当性向 : 35%程度 総還元性向: 35-50%程度
業績連動性	利益額によらず固定支払い* →	利益成長に応じて還元も増加 ↑

* 資本性調達である永久劣後債も同じ

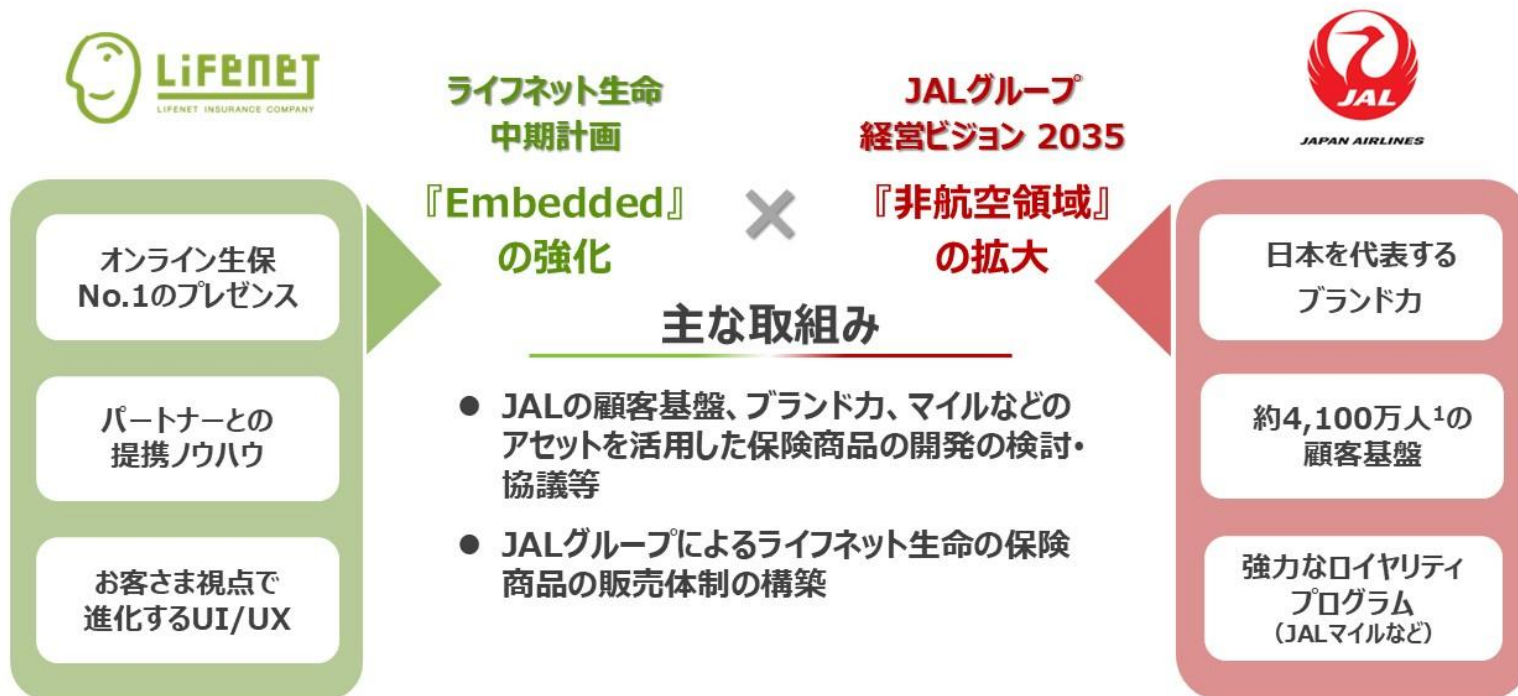
- 本日開催の取締役会において、2,000億円の社債型種類株式の発行を決議しました。
- これは、既存の当社普通株主の皆さまに希薄化を生じさせない形で成長投資の資金を調達するとともに、自己資本の拡充を実現しつつ、資本効率の追求を企図しております。
- この資金確保を通じて、「JALグループ経営ビジョン2035」に掲げる、成長戦略を推進して参ります。
- 社債型種類株式の配当は普通株式に優先されますが、利益額によらず固定額を支払う仕組みです。
- 普通株主の皆さまへの還元は、これまで同様、利益拡大による増配と機動的な自己株式取得を実行して参ります。
- 28ページにお進みください。

ライフネット生命保険の株式約18.3%をauフィナンシャルホールディングスより取得

- ✓ 当社のマイル等のアセット、顧客基盤・ブランド力と、ライフネット生命の保険商品開発・オンラインマーケティングノウハウを融合し、新たな保険商品・サービスを共創、両社の事業拡大を狙う
- ✓ JALマイルライフに保険事業を加えることで、マイレージ顧客基盤の拡大および事業成長につなげる

資本業務提携の狙いと主な取組み

両社の強みを掛け合わせ、お客さまの生活・人生の安全・安心を支える新たな生命保険を共創



1. JALマイレージバンク (JMB) の会員数 (2026年3月末時点)

- 最後になりますが、本日、ライフネット生命との間で資本業務提携に関する契約を締結し、当該契約締結のためにauフィナンシャルホールディングスとの間で株式譲渡契約を締結したことをお知らせいたします。
- こちらは、「JALグループ経営ビジョン2035」にて掲げております、事業ポートフォリオ変革の中でのマイル・ライフ事業の飛躍的な成長を実現するための、戦略投資として実行するものであります。
- 本資本業務提携を通じて、当社のマイル等のアセットと、ライフネット生命の保険商品開発等のノウハウを融合し、新たな保険商品やサービスの開発を通じて両社の事業を拡大していきます。
- また、JALのマイル事業に保険事業を加えることで、マイレージ顧客基盤の拡大と事業成長に繋がってまいります。



*Soaring
Together*



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。