

2026年3月期 第4四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

(1) 2027年3月期(2026年度通期)の見通しについて

■中東影響について

Q1:中東影響について。月間平均の利益影響額を踏まえると、現市況が年間を通して続けば2026年通期予想では▲510億円となる理解で正しいか。正しい場合、このマイナス影響をどう打ち返すか教えてほしい。

A1:単純に12カ月分を乗じて計算すれば、ご認識の通りの利益影響となる。しかし実際は、現在の燃油市況が年間続いた場合、利益影響は単純計算したものにはならないだろう。収入サイドでは、もともとの好調な需要取り込みと単価向上による収入増に加え、中東特需や激変緩和措置、さらには燃油サーチャージ収受による利益確保が今後見込まれる。したがって燃油高騰が収束すれば通期の利益目標の達成に向けてマネージできると考えている。一方で、現在の燃油市況が年間を通して続いた場合、燃油サーチャージ高騰による需要減少や減便の可能性により、収入サイドの金額も変化する。よって、利益影響額は都度変動するため、月間平均を単純に12か月分を乗じた数字が年間利益影響額とはならない点に留意が必要。

Q2:激変緩和措置は年間を通して継続するか。また、国内線施策で前倒しするものはあるか。

A2:激変緩和措置は、年間を通じて継続されるだろう。燃油が枯渇し、燃料消費自体の抑制というフェーズになると状況も変わるが、現状はそうした状況ではない。航空燃料に対する補助は、ガソリン補助の4割分に相当するが、拡大して頂けるように働きかけている。国内線の施策について、路便調整等の前倒しは考えていない。中東問題に関係なく、更なる値上げが受容可能なマーケット環境となる可能性がある。なお、国内線への燃油サーチャージ導入について、各社が同様の検討をしていると報道がなされており、2027年4月から導入できる可能性が高まっている。

Q3:中東特需はどの程度続く見込みか。

A3:中東キャリアの供給が絞られ、お客さまが中東経由の渡航を避ける傾向にある足許の状況が継続する限り、中東特需も続くと考え。ただし、中東特需が収束した場合は燃油費も下がると考えられるため、表裏一体の関係ではある。

■国際旅客について

Q4:国際線の旅客単価について。Q1見通しが計画よりも上振れている背景はなにか。燃油サーチャージの引き上げに伴う、需要の価格弾力性はどうか。

A4:国際線はもともとの需要が非常に強いことに加えて、中東特需により需給がタイトとなり、単価も向上できている。FY25の通期業績が3月2日に公表した通期業績見通しよりも上振れた要因は、国際線の需要増が主である。燃油サーチャージが上がることの影響については、現在の駆け込み需要が夏場以降の搭乗を早めに予約・発券している分が多いため、今後の予約状況の動向を注視し、単価も柔軟に調整をしていく。

Q5:国際線の需要について。6月の予約が前年対比で上振れていることについてどう捉えているか。7月以降の予約動向では何か変化はあるか。

A5:上振れの要因はシェアの増加というよりはマーケットの総需要の強さによるもの。欧州線については旅客数が前年対比+8ptと大きく伸びており、これは中東キャリアの供給がなくなったことによるシェアの増加である。7月以降の予約動向について現時点では大きな動きはない。燃油サーチャージが上がることの需要への影響、酷暑によるインバウンド需要の減退と日本初需要の増加が予想される夏場の影響について、今後の動向を注視していく。

(2) その他

Q6:①社債型種類株式による資金調達、②ライフネット生命保険株式会社(以下、「ライフネット生命」)への出資、それぞれの意図を教えてください。

A6:①JAL Vision 2035の中で、2030年度までの5年間で総額2兆円規模の投資を予定しており、それらの成長投資に向けた資金確保が目的。②マイル事業における経済圏拡大を従来から考えているが、金融領域の中では保険にお金を使う顧客が多い。この分野は商品特性を出しにくいのが、ライフネット生命は独自商品を打ち出していく特徴があり、両社にメリットのある商品を開発し、当社のチャンネルで販売していきたい。顧客基盤拡大の観点でも、ライフネット生命は若年層が多く、当社が伸ばしていきたい層に合致している。

Q7:今期(FY26)の配当予想を未定にせず、96円に据え置いたメッセージは何か。

A7:中東影響が一程度の段階で収束すれば、FY26の利益目標は達成できると考えている。FY25の年間配当案が96円であることと、JAL Vision 2035における毎年度利益を伸ばしていくという絵姿の中で、配当も下振れさせることなく成長させていくという意思を込めた。

Q8:今後の運航計画について、低収益路線を減便する考えはあるか。

A8:シンガポール・ケロシン価格が\$200/bblで継続した場合でも、離島路線等の一部を除き限界利益は出ているので、現時点でその予定はない。一方で、燃料が枯渇したり価格が更に高騰するような場合は、社会影響も踏まえた上で、低収益路線を中心に供給削減を検討する可能性はある。

Q9:7月の燃油サーチャージはさらに上がるのか。

A9:5-6月の燃油サーチャージは2-3月の市況価格平均で決まっているが、2月時点で市況は高騰していなかった。一方で、7-8月の燃油サーチャージは燃油高騰後の4-5月の市況価格平均で決まるので、燃油サーチャージはさらに上がることになるかと見ている。

以上