日本航空株式会社
2027年3月期 第1四半期
決算説明会

JAPAN AIRLINES

2026年8月3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　弓﨑雅夫

APEX WORLD CLASS 2026
APEX
WORLD CLASS

Best Wi-Fi in Eastern Asia 2026
APEX"

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

SKYTRAX
World Airline Star Rating
5-Star

Internet IR 優良賞 2025 Daiwa Investor Relations

IFR AWARDS 2025
Bond of the Year

DEALWATCH AWARDS 2025
Yen Bond

CORPORATE STARTUP STARS 2025

D&I AWARD BEST WORKPLACE for diversity & inclusion 2025

D&I AWARD GRAND PRIZE for diversity & inclusion 2025

2026 健康経営優良法人 ホワイト500

共働き共育て Work Style Diversity 2026

SPORTS YELL COMPANY 2026 パラスポーツ部門

SPORTS YELL COMPANY 2026

TOKYO 東京都スポーツ推進企業 2024認定

work with Pride Gold 2025

1. 2027年3月期 第1四半期 業績概要
2. 2027年3月期 第1四半期 業績詳細
3. 参考資料

ESG社外評価

FTSE Blossom Japan Index※

FTSE Blossom Japan Sector Relative Index

S&P Global Top 5% Corporate Sustainability Assessment (CSA) 2025 Score ※
2025年よりDJSI Asia Pacificから名称変更

Supplier Engagement Leader CDP 2025 ※
サプライヤーエンゲージメント（SEA）A

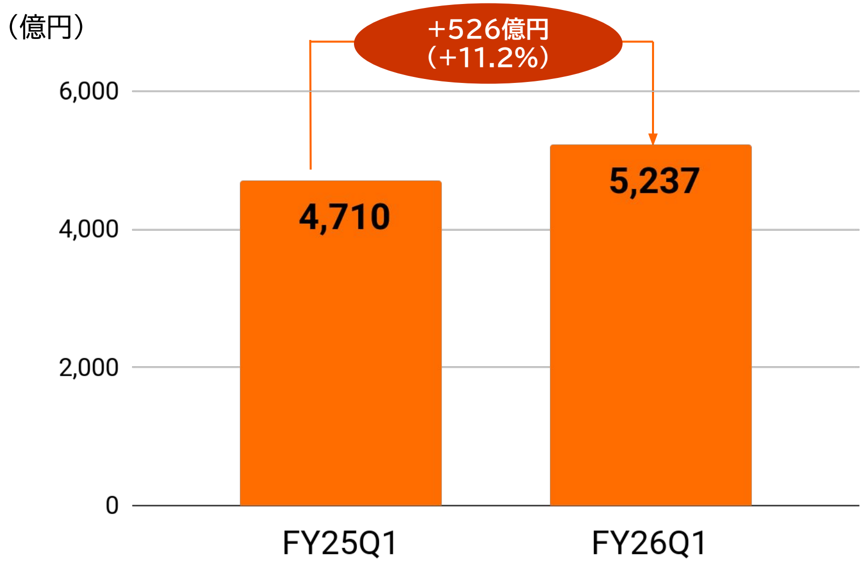
注.（1）当資料における表中の値は、金額は億円未満を切り捨て、比率は小数点以下第2位を四捨五入して表示しております。
（2）LCC=Low Cost Carrier （3）※= 役員報酬算定にESG銘柄選定評価を導入しており、対象とする銘柄のうち当社が選定されているもの

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

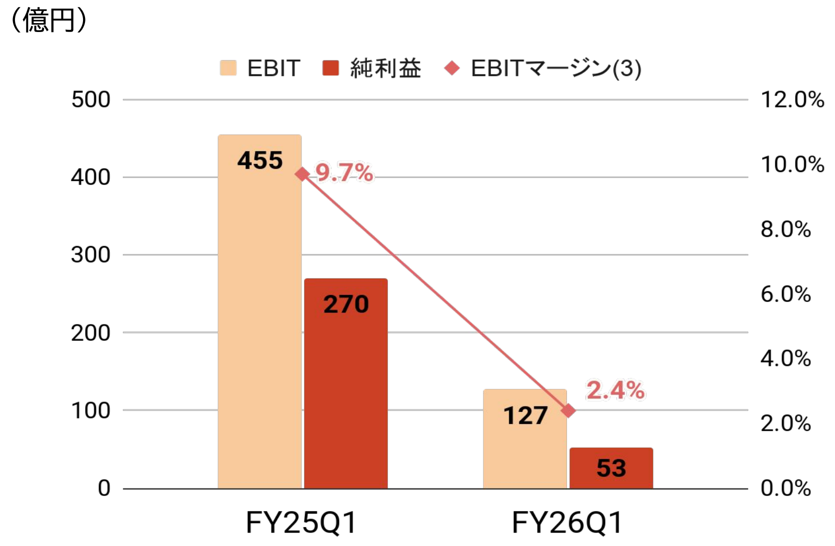
2027年3月期 第1四半期 連結業績概要

- ✔ 中東情勢の緊迫化に伴う需給変化や燃油急騰に対し、国際旅客・貨物の旺盛な需要を捉えた機動的な価格転嫁と国内旅客の単価向上等により、売上収益は過去最高を達成
- ✔ 急激な燃油費上昇を国際旅客等の高い収益力や非航空事業の多角化した収益基盤の貢献等により影響を抑え込み、100億円超のEBIT黒字を達成

売上収益



EBIT (1)/純利益 (2)



燃油・為替市況実績

	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
シンガポール・ケロシン (USD/bbl)	81.4	182.5	+124.2%
ドバイ原油 (USD/bbl)	68.0	112.5	+65.4%
為替 (円/USD)	145.3	159.0	+9.4%

運航諸元 / ASK

	FY26Q1(前年同期比)		
	国際線	国内線	合計
フルサービスキャリア	▲0.7%	▲2.1%	▲1.3%
LCC	▲13.7%	+20.5%	▲13.3%
合計	▲3.4%	▲2.0%	▲2.9%

(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四半期利益 (3) EBITマージン=EBIT/売上収益

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

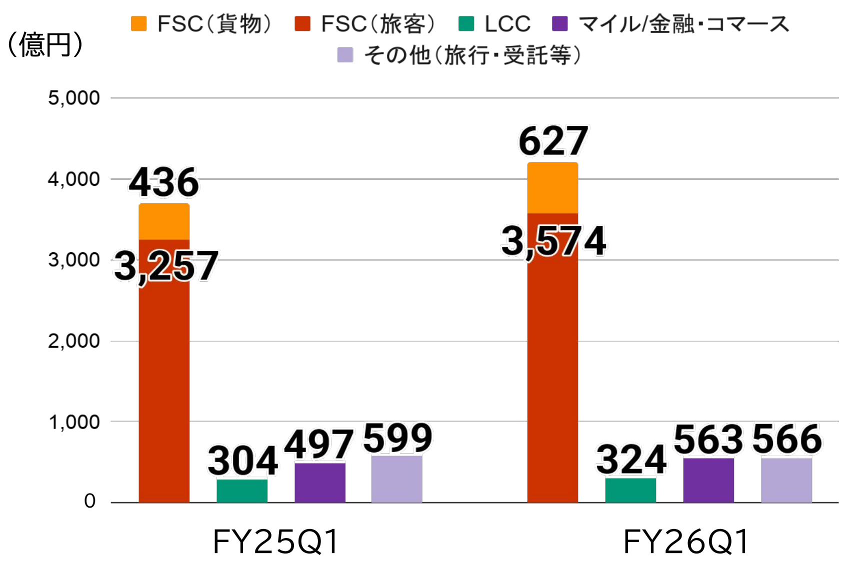
- 第1四半期の売上収益は、中東情勢の緊迫化に伴う需給変化や燃油急騰に対し、国際旅客・貨物の旺盛な需要を捉えた機動的な価格転嫁と国内旅客の単価向上等により、過去最高となる5,237億円となりました。
- EBITにつきましては、国際旅客・貨物等の高い収益力や、非航空事業の多角化した収益基盤の貢献等により急激な燃油費上昇影響を抑え込み、127億円の黒字を確保いたしました。また、純利益は53億円となりました。
- 引き続きEBIT1,800億円の達成に向け取り組んで参ります。

- 4ページにお進みください。

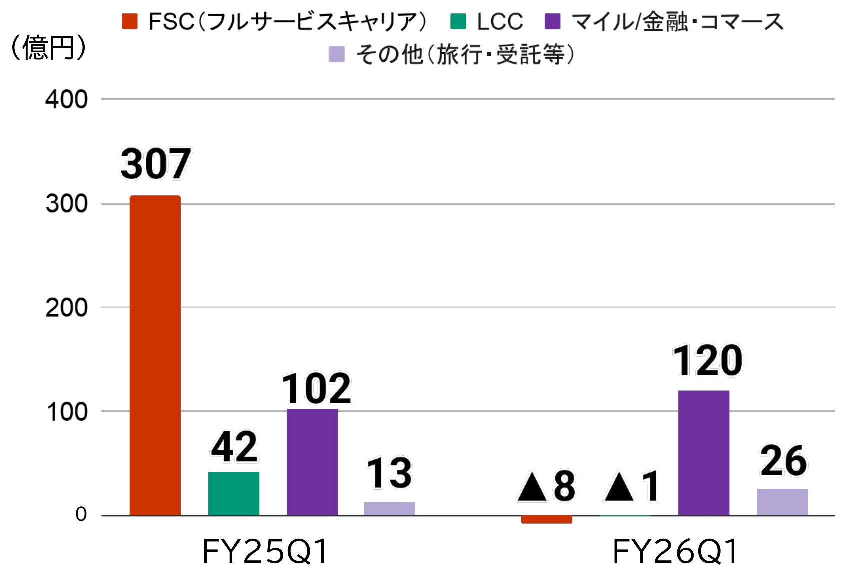
2027年3月期 第1四半期　セグメント別実績

- ✔ 燃油急騰によりFSCセグメントのEBITが強く下押しされる一方、マイル/金融・コマース等の非航空事業が安定収益源として連結黒字の確保を強力に下支え
- ✔ FSC/LCCセグメントEBITは、4月の赤字から5月以降は黒字化、6月は期初計画を上回る水準へ回復
- ✔ コロナ禍以降で推進してきた「事業ポートフォリオ変革」が着実に進捗し、外部環境の変動に対するグループ全体のレジリエンス向上を実証

セグメント別　売上収益



セグメント別　EBIT



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。

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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、LCC事業は燃油費急騰により、EBITは強く下押しされましたが、マイル/金融・コマース等の非航空事業が安定収入源として連結黒字の確保を強力に下支えしました。

- フルサービスキャリア事業、LCC事業は、4月の赤字から5月以降は黒字化し、6月のEBITは期初計画を上回る水準へ回復しております。

- コロナ禍以降で推進してきた「事業ポートフォリオ変革」が着実に進捗し、外部環境の変動に対するグループ全体のレジリエンスが向上しております。

- 6ページにお進みください。

1. 2027年3月期 第1四半期　業績概要

2. 2027年3月期 第1四半期　業績詳細

3. 参考資料

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

2027年3月期　第1四半期　連結業績詳細

科目別連結経営成績

(単位:億円)	FY25Q1	FY26Q1	前年同期差	前年同期比
売上収益	4,710	5,237	+526	+11.2%
フルサービスキャリア	3,673	4,183	+510	+13.9%
国際旅客収入	1,849	2,116	+266	+14.4%
国内旅客収入	1,342	1,390	+48	+3.6%
貨物郵便収入	436	627	+190	+43.7%
その他収入	45	49	+4	+9.7%
LCC旅客収入	263	274	+11	+4.2%
マイル/金融・コマース	337	376	+39	+11.6%
その他(旅行・受託等)等 (1)	436	402	▲33	▲7.7%
営業費用	4,354	5,168	+813	+18.7%
燃油費	940	1,488	+548	+58.4%
燃油費以外	3,414	3,679	+265	+7.8%
その他収支 (2)	98	58	▲40	▲41.1%
EBIT	455	127	▲328	▲72.1%
EBITマージン(%)	9.7%	2.4%	▲7.2pt	-
EBITDA	862	555	▲307	▲35.7%
EBITDAマージン(%) (3)	18.3%	10.6%	▲7.7pt	-
純利益	270	53	▲217	▲80.2%
RPK(百万人キロ)	20,558	20,081	▲476	▲2.3%
ASK(百万席キロ)	24,817	24,097	▲720	▲2.9%

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

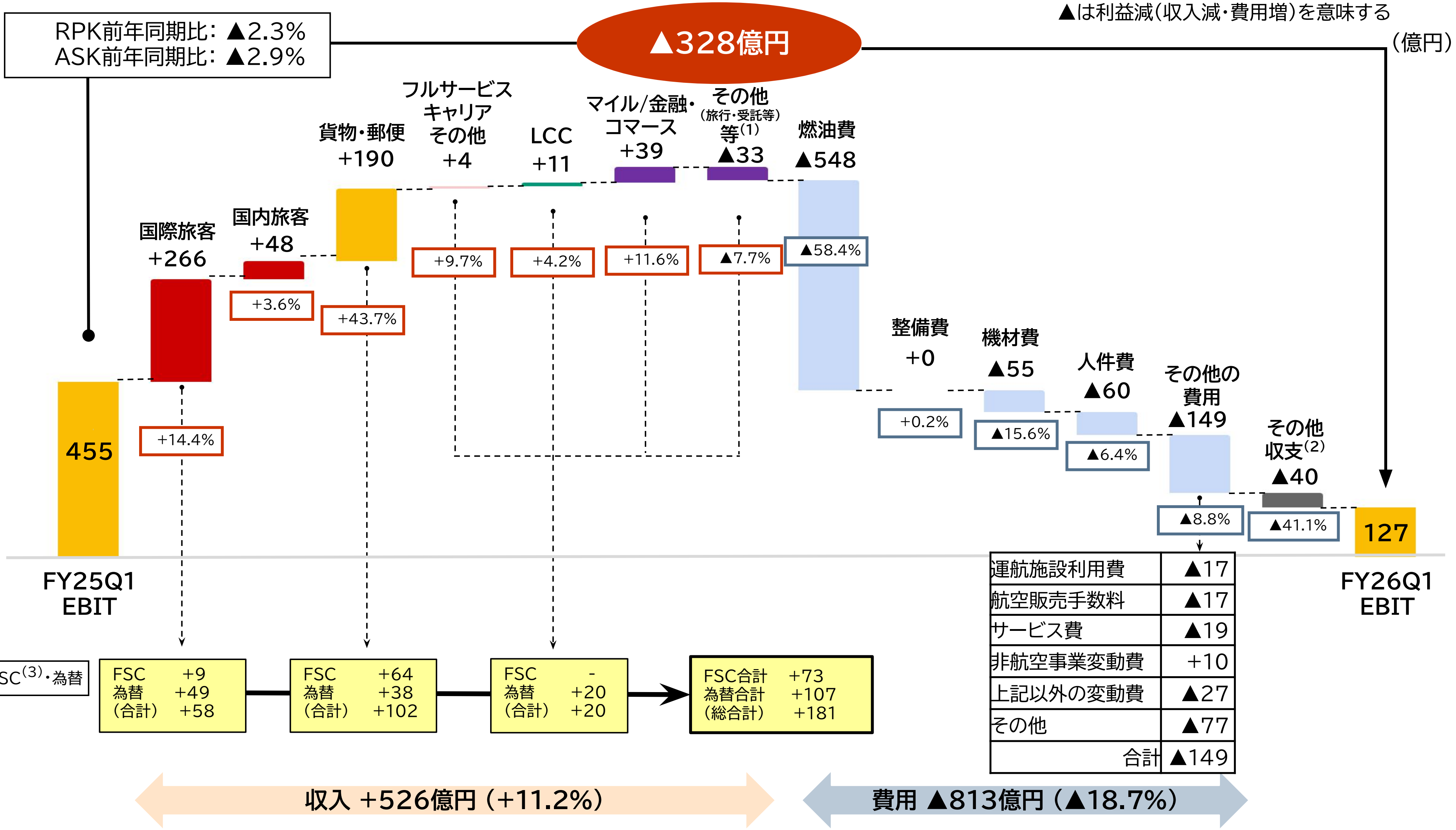
© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 以降のページでは、第1四半期の詳細について説明いたします。
- 6ページでは連結経営成績の数字をお示ししております。
- 7ページにお進みください。

2027年3月期 第1四半期 連結業績詳細

EBIT増減の科目別推移（収入／費用）

＋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



運航施設利用費	▲17
航空販売手数料	▲17
サービス費	▲19
非航空事業変動費	+10
上記以外の変動費	▲27
その他	▲77
合計	▲149

（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

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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526億円の増収となりました。
- 費用につきましては、燃油費の急騰に加えて、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。結果として前年より813億円の増加となりました。
- 以上の結果、EBITは前年より328億円の減少となっております。
- 8ページにお進みください。

2027年3月期 第1四半期 連結業績詳細

EBIT増減の推移(市況／その他)

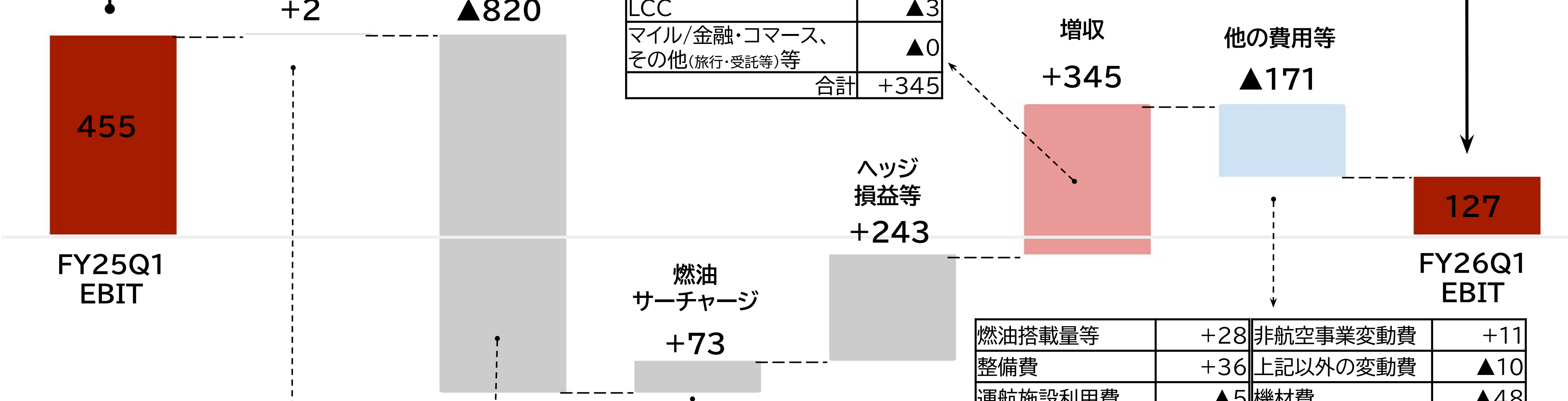
燃油・為替市況 実績	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
シンガポール・ケロシン(USD/bbl)	81.4	182.5	+124.2%
ドバイ原油 (USD/bbl)	68.0	112.5	+65.4%
為替 (円/USD)	145.3	159.0	+9.4%

うち為替影響	▲128億円
収入	+107億円
費用	▲236億円
燃油費	▲130億円
燃油費以外	▲105億円
(うち整備費	▲36億円)

▲328億円

＋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)



国際旅客	+208
国内旅客	+48
貨物郵便	+87
フルサービスキャリアその他	+4
LCC	▲3
マイル/金融・コマース、その他(旅行・受託等)等	▲0
合計	+345

収入	+107
燃油以外費用	▲105
合計	+2

為替	▲130
燃油市況	▲689
合計	▲820

国際旅客	+9
国際貨物	+64
合計	+73

燃油搭載量等	+28
整備費	+36
運航施設利用費	▲5
航空販売手数料	▲14
サービス費	▲10

非航空事業変動費	+11
上記以外の変動費	▲10
機材費	▲48
人件費	▲53
その他	▲63
その他収支	▲40
計	▲171

市況影響 ▲501億円

その他 +173億円

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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要因に分けてお示ししております。
- 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101ドル、+124.2%上昇しました。為替市況につきましては昨年の145.3円から159.0円への円安となりました。
- これらの市況影響の結果、前年より501億円の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173億円のEBIT押し上げ要因となり、結果として、前年度から328億円のEBIT減少となっております。
- 9ページにお進みください。

2027年3月期 第1四半期 連結業績詳細
国際旅客（フルサービスキャリア）

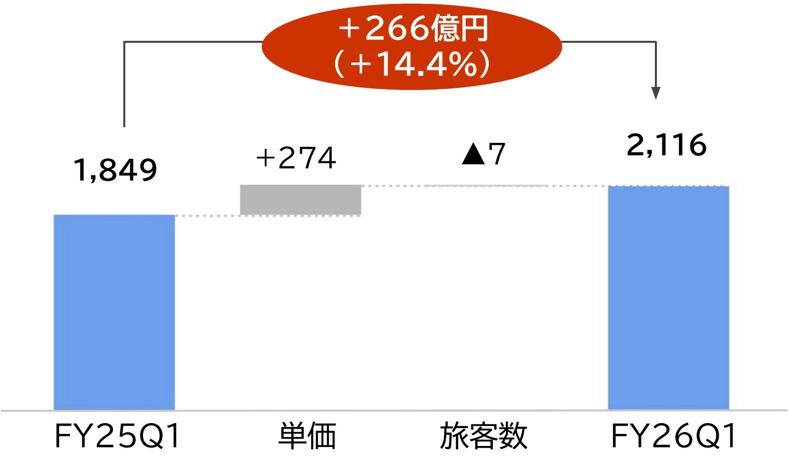
✔ 燃油急騰に対し、機動的な運賃値上げや燃油サーチャージスキームの改定による価格転嫁を徹底。単価・ユニットレベニューともに大幅な上昇を遂げ、増収を達成

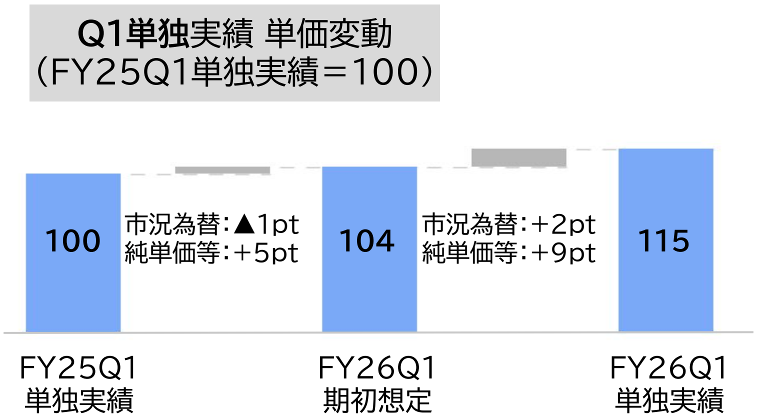
国際旅客事業の状況

国際旅客事業	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
旅客収入（億円）	1,849	2,116	+14.4%
有償旅客数（千人）	1,955	1,947	▲0.4%
RPK（百万人キロ）	11,045	10,813	▲2.1%
ASK（百万席キロ）	12,827	12,731	▲0.7%
有償座席利用率（%）	86.1%	84.9%	▲1.2pt
単価（円）（1）	94,563	108,673	+14.9%
イールド（円）（2）	16.7	19.6	+16.9%
ユニットレベニュー（円）（3）	14.4	16.6	+15.3%

（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）





© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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しております。
- 国際旅客については、燃油費急騰に対し、機動的な運賃値上げや燃油サーチャージスキームの改定による価格転嫁により、旅客数は前年から0.4%減少したものの、単価・ユニットレベニューともに大幅に上昇し、増収を達成しました。
- 以上の結果として国際旅客収入は前年より14.4%増加の2,116億円となりました。
- 10ページにお進みください。

2027年3月期　第1四半期　連結業績詳細

国内旅客(フルサービスキャリア)

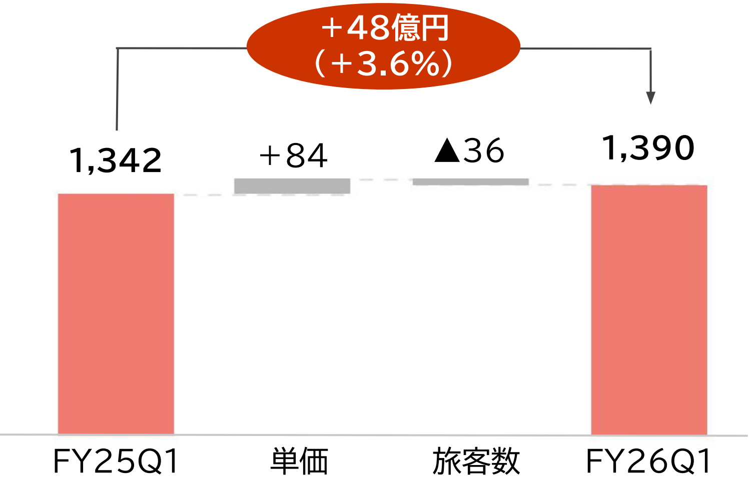
✔ 構造改革を見据えた単価重視のレベニューマネジメントを徹底。運賃値上げやタイムセール適正化による期初想定を上回る単価向上を通じ、増収を達成

国内旅客事業の状況

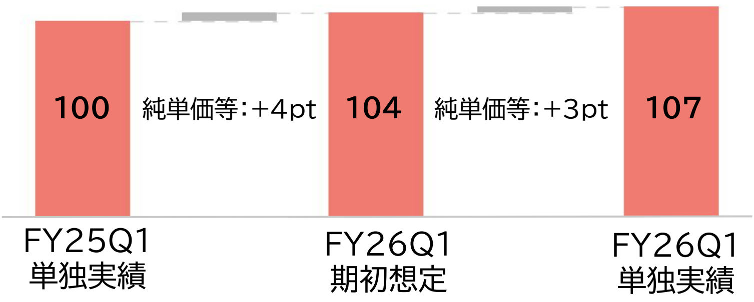
国内旅客事業	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
旅客収入(億円)	1,342	1,390	+3.6%
有償旅客数(千人)	9,081	8,832	▲2.7%
RPK(百万人キロ)	6,880	6,722	▲2.3%
ASK(百万席キロ)	8,653	8,472	▲2.1%
有償座席利用率(%)	79.5%	79.3%	▲0.2pt
単価(円)(1)	14,781	15,741	+6.5%
イールド(円)(2)	19.5	20.7	+6.0%
ユニットレベニュー(円)(3)	15.5	16.4	+5.8%

(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

国内旅客収入の推移(億円)



Q1単独実績単価変動
(FY25Q1実績=100)



© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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。
- 構造改革を見据えた単価重視のレベニューマネジメントにより、運賃値上げやタイムセール適正化による期初想定を上回る単価向上を通じ、増収を達成しました。
- 旅客数は前年より2.7%減少したものの、単価は前年から6.5%増加となりました。
- 結果、国内旅客収入は前年より3.6%増加の1,390億円となりました。
- 11ページにお進みください。

2027年3月期 第1四半期 連結業績詳細

貨物

- ✔ 国際貨物は、自社貨物機に加え、北米線ではカリッタ航空の大型貨物機を増便し、欧州線ではカーゴルクス航空とのコードシェア便を開設するなど貨物機ネットワークを拡充。燃油サーチャージのスキーム変更等による価格転嫁を進めるとともに、アジア＝北米間の旺盛な需要を捉え、大幅な増収を達成
- ✔ 国内貨物は、保安検査代行などの新サービスによる新規需要獲得を強化

国際貨物事業	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
貨物収入（億円）	336	526	+56.4%
有効貨物トンキロ（百万）	1,458	1,484	+1.8%
有償貨物トンキロ（百万）	774	880	+13.7%
貨物輸送重量（千トン）	141	157	+11.5%
重量単価（円/kg）	238	334	+40.3%

国内貨物事業	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
貨物収入（億円）	72	77	+6.5%
有効貨物トンキロ（百万）	419	420	+0.3%
有償貨物トンキロ（百万）	76	72	▲4.2%
貨物輸送重量（千トン）	79	74	▲6.1%
重量単価（円/kg）	91	103	+13.4%

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- こちらのページでは、貨物事業の業績をお示ししております。
- 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、輸送重量や、重量単価、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。
- 12ページにお進みください。

2027年3月期　第1四半期　連結業績詳細

LCC

- ✔ ZIPAIRは、高速インターネット「Starlink」の全機搭載完了によるプロダクト価値向上と市場環境に則した価格戦略により、高い有償座席利用率とユニットレベニューの大幅な向上を実現
- ✔ SPRING JAPANは、北京・上海線を中心とした需要と需給引き締まりを捉え、大幅な単価向上を実現

ZIPAIR	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
旅客収入(億円)	210	223	+6.5%
有償旅客数(千人)	348	355	+1.9%
RPK(百万人キロ)	2,162	2,260	+4.5%
ASK(百万席キロ)	2,803	2,554	▲8.9%
有償座席利用率(%)	77.1%	88.5%	+11.3pt
単価(円)(1)	60,333	63,029	+4.5%
イールド(円)(2)	9.7	9.9	+1.8%
ユニットレベニュー(円)(3)	7.5	8.8	+16.8%

SPRING JAPAN	FY25Q1	FY26Q1	前年同期比
旅客収入(億円)	52	50	▲4.8%
有償旅客数(千人)	279	179	▲35.9%
RPK(百万人キロ)	469	284	▲39.4%
ASK(百万席キロ)	533	338	▲36.6%
有償座席利用率(%)	88.1%	84.1%	▲3.9pt
単価(円)(1)	18,861	28,008	+48.5%
イールド(円)(2)	11.2	17.7	+57.2%
ユニットレベニュー(円)(3)	9.9	14.9	+50.2%

(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

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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、高速インターネット「Starlink」の全機への搭載が完了し、プロダクト価値を向上しております。マーケットの需要に柔軟に対応し、対前年比で高い有償座席利用率とユニットレベニューの大幅な向上を実現しております。

- 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給の引き締まりを捉え、対前年比で大幅な単価向上を実現しております。

- 13ページにお進みください。

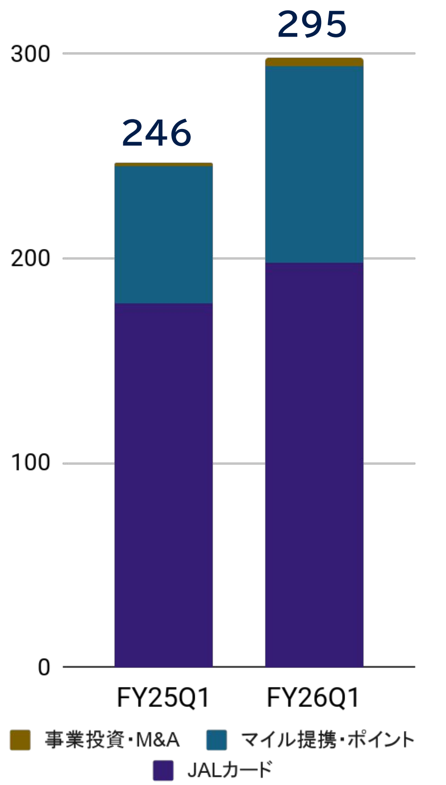
2027年3月期 第1四半期 連結業績詳細

マイル/金融・コマース

- ✔ JALカード取扱高の拡大やCapital One等とのグローバル提携強化により、非航空領域のマイル発行数・マイル発行収入は伸長。本邦航空初となるMarriott Bonvoyとの戦略的パートナーシップを開始
- ✔ 多彩なマイル償還を通じた循環の健全性を維持しつつ、強固な顧客ロイヤリティを原動力に「JALマイルライフ」の持続的な拡大を推進し、セグメントEBITの増益を達成

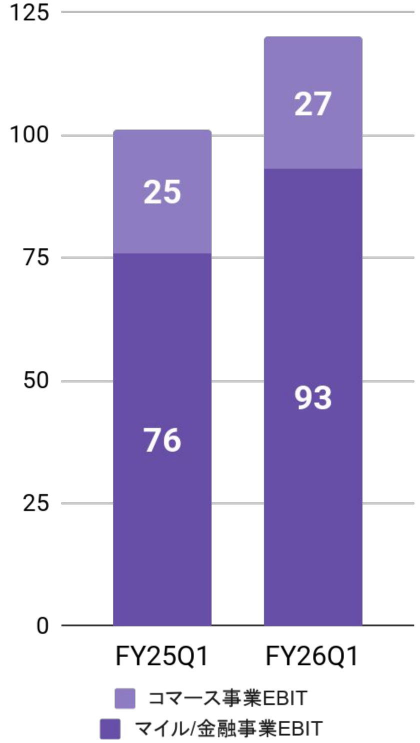
非航空領域 マイル発行収入

（億円）



マイル/金融・コマース事業EBIT

（億円）



その他主要指標

JALカード取扱高	JALカード会員数[1]	一人あたり利用額
+11%	+3%	+8%

（前年同期比）

マイル提携・ポイント交換によるマイル発行数

+48%

Capital OneやBilt Rewards等の海外金融事業者とのグローバルな提携拡大がけん引

（前年同期比）

	マイル発行数	マイル償還数
総数	+18%	+20%
うち非航空領域	+21%	+7%

発行数の拡大に償還数が追随し、循環の健全性を維持

（前年同期比）

(1) JALカード会員数：F26Q1期末時点の会員数

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- こちらのページではマイル/金融・コマースの実績をお示ししております。

- 今年度より、非航空領域でのマイル発行収入、マイル/金融・コマース事業のEBIT、そして、その他の主要指標をお示しいたします。
- 非航空領域のマイル発行数は年率約20%増と伸長しており、安定的にEBITを計上しております。
- JALカードによる取扱高は年率10%増を達成し、マイル提携・ポイント交換によるマイル発行数も、年率20%増を達成しております。

- また、本邦航空初となるMarriott Bonvoyとの戦略的パートナーシップを開始し、航空利用による発行数の拡大、マイル償還に繋げて参ります。

- 14ページにお進みください。

2027年3月期　第1四半期　連結業績詳細

費用詳細

主要営業費用項目

(単位:億円)	FY25Q1	FY26Q1	前年同期差	前年同期比
燃油費	940	1,488	+548	+58.4%
運航施設利用費	232	250	+17	+7.7%
整備費	416	415	▲0	▲0.2%
航空販売手数料	74	91	+17	+23.2%
サービス費(1)	149	169	+19	+13.0%
他変動費(2)	602	619	+17	+2.9%
機材費	357	413	+55	+15.6%
人件費	946	1,007	+60	+6.4%
その他の費用	635	712	+77	+12.2%
営業費用合計	4,354	5,168	+813	+18.7%

FSC(フルサービスキャリア)
ユニットプロフィット

(単位:円)	FY25Q1	FY26Q1	前年同期差
UR(ユニットレベニュー)(3)	14.9	16.5	+1.7
UC(ユニットコスト)(4)	13.9	16.8	+2.9
UP(ユニットプロフィット)(5)	0.9	▲0.3	▲1.2

(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)

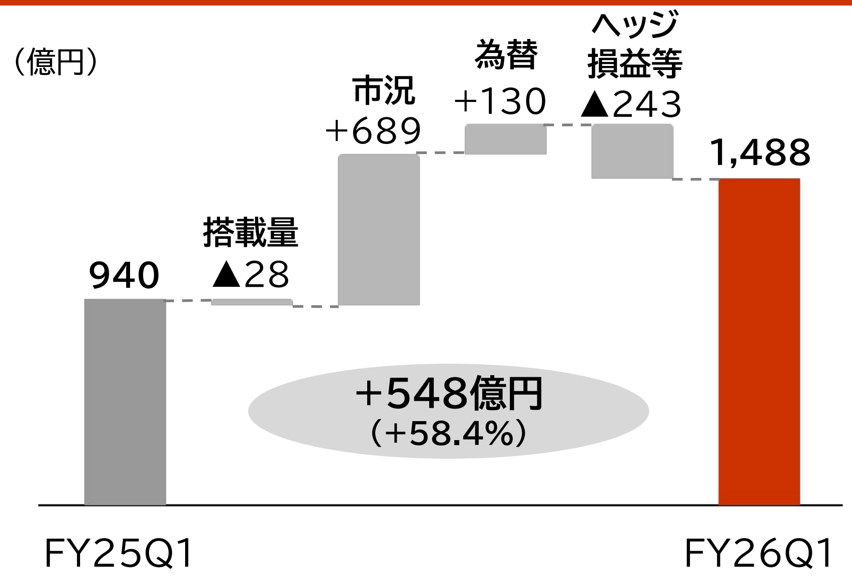
© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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。
- 燃油費急騰の他、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813億円増加し、5,168億円となりました。
- ユニットレベニューの上昇をユニットコストの上昇が上回り、ユニットプロフィットはマイナス0.3となりました。
- 15ページにお進みください。

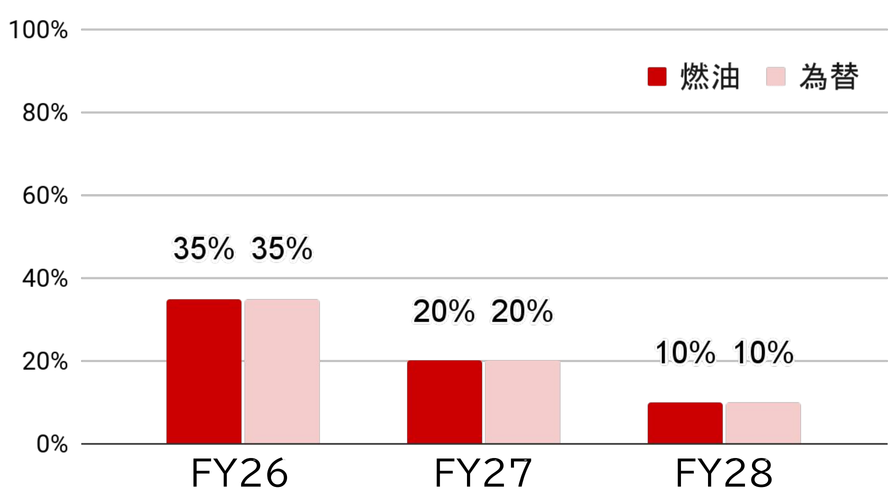
2027年3月期 第1四半期 連結業績詳細

燃油費

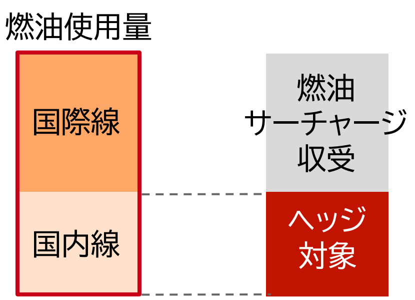
燃油費増減の推移



燃油費に対する年度別ヘッジ概況（2026年6月末時点）

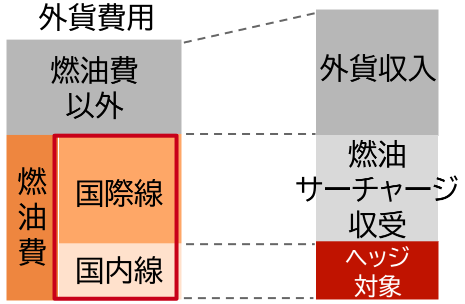


燃油ヘッジ



- 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



- 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

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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。
- 第1四半期の燃油費は対前年比で548億円増加の1,488億円でした。
- 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。
- 16ページにお進みください。

2027年3月期 第1四半期　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42.9%、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 ✔ 成長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

(億円)

連結財政状態計算書	FY25期末	FY26Q1	前期末差
総資産	31,987	33,737	+1,750
現金及び現金同等物	10,101	11,574	+1,472
有利子負債	8,759	8,279	▲480
1年内返済	1,498	1,125	▲373
自己資本(1)	12,896	14,473	+1,576
自己資本比率 (%) (2)(5)	40.3% (40.2%)	42.9% (37.1%)	+2.6pt (▲3.2pt)
D/Eレシオ (倍) (3)	0.7x	0.6x	▲0.1x
ネットD/Eレシオ (倍) (4)(5)	▲0.1x (▲0.1x)	▲0.2x (▲0.1x)	▲0.1x (▲0.0x)

連結キャッシュフロー計算書	FY25Q1	FY26Q1	前年同期差
営業キャッシュフロー	810	978	+168
減価償却費	407	428	+20
投資キャッシュフロー	▲242	▲665	▲423
投資・出資額	▲323	▲729	▲406
フリーキャッシュフロー (6)	567	312	▲254
財務キャッシュフロー	1,457	1,141	▲316
キャッシュフロー合計 (7)	2,024	1,453	▲570
EBITDA (8)	862	555	▲307

(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=(有利子負債ー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、永久劣後債、社債型種類株式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

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 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6月末の自己資本比率は42.9%、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、6月末時点での手元現預金は1兆1,574億円となり、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978億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312億円の黒字となっております。
- 21ページにお進みください。

1. 2027年3月期 第1四半期　業績概要
2. 2027年3月期 第1四半期　業績詳細
3. 参考資料

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

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:%)	FY26Q1構成比	FY25Q1比
米大陸線	43%	+13.7%
欧州線	17%	+11.3%
アジア・オセアニア線	28%	+15.3%
中国線	6%	+21.2%
ハワイ・グアム線	7%	+18.3%
全路線	100%	+14.4%

ASK		
(単位:百万席キロ)	FY26Q1	FY25Q1比
米大陸線	4,958	+1.9%
欧州線	1,792	▲11.8%
アジア・オセアニア線	4,144	▲0.0%
中国線	545	▲3.3%
ハワイ・グアム線	1,289	+5.7%
全路線	12,731	▲0.7%

RPK		
(単位:百万人キロ)	FY26Q1	FY25Q1比
米大陸線	4,200	▲2.3%
欧州線	1,581	▲9.1%
アジア・オセアニア線	3,507	▲0.7%
中国線	466	+1.8%
ハワイ・グアム線	1,057	+4.0%
全路線	10,813	▲2.1%

有償旅客数		
(単位:千人)	FY26Q1	FY25Q1比
米大陸線	446	▲3.0%
欧州線	170	▲10.2%
アジア・オセアニア線	903	+2.0%
中国線	245	+1.3%
ハワイ・グアム線	180	+1.8%
全路線	1,947	▲0.4%

有償座席利用率		
(単位:%)	FY26Q1	FY25Q1
米大陸線	84.7%	88.3%
欧州線	88.2%	85.6%
アジア・オセアニア線	84.6%	85.2%
中国線	85.4%	81.2%
ハワイ・グアム線	82.0%	83.4%
全路線	84.9%	86.1%

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

参考資料

航空機一覧

			前期末 2026/3/31			当期末 2026/06/30			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	10	1	11	10	1	11	0
		Airbus A350-900	12	5	17	12	5	17	0
		Boeing 777-300ER	9	0	9	9	0	9	0
		大型機 小計	31	6	37	31	6	37	0
	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	200	20	220	200	20	220	0
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			208	26	234	208	26	234	0

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

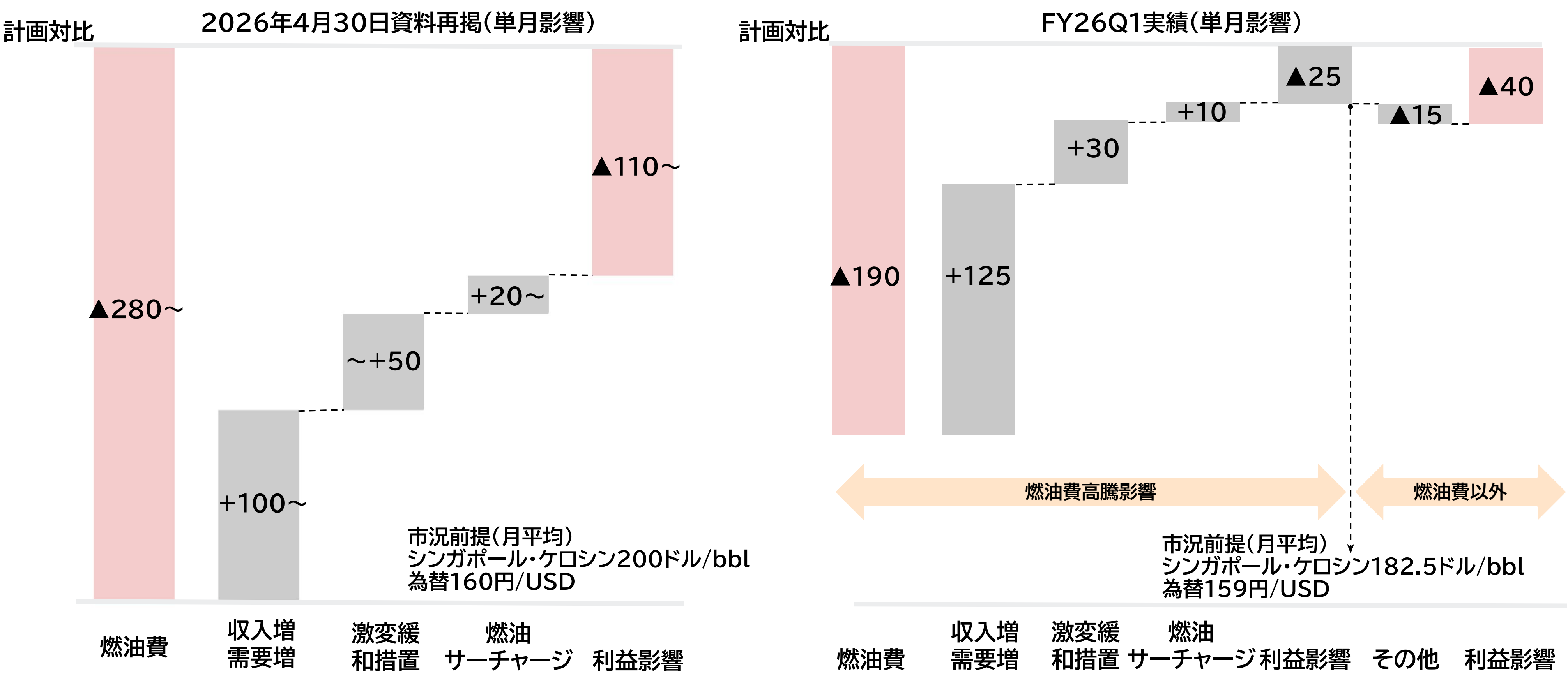
参考資料
2027年3月期　セグメント別通期業績予想

(単位:億円)			FY26Q1		FY26
			実績	前年同期比	予想
売上収益			5,237	+11.2%	20,950
	フルサービスキャリア		4,202	+13.8%	16,420
		国際旅客収入	2,116	+14.4%	7,780
		国内旅客収入	1,390	+3.6%	6,190
		貨物郵便収入	627	+43.7%	2,080
		その他収入	67	+4.4%	370
	LCC		324	+6.7%	1,320
	マイル/金融・コマース		563	+13.3%	2,330
	その他(旅行・受託等)		566	▲5.5%	2,760
	連結調整額		▲419	-	▲1,880
営業費用			5,168	+18.7%	19,420
	燃油費		1,488	+58.4%	4,170
	燃油費以外		3,679	+7.8%	15,250
その他収支			58	▲41.1%	270
EBIT			127	▲72.1%	1,800
	フルサービスキャリア		▲8	-	1,040
	LCC		▲1	-	130
	マイル/金融・コマース		120	+17.6%	510
	その他(旅行・受託等)		26	+96.7%	140
	連結調整額		▲10	-	▲20
EBITマージン(%)			2.4%	-	8.6%
EBITDA			555	▲35.7%	3,600
EBITDAマージン(%)			10.6%	-	17.2%
純利益			53	▲80.2%	1,100

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

参考資料
中東情勢不安定化に伴う*単月当たり*利益影響（期初計画対比）

✔ 燃油市況の高騰影響を受け期初計画から燃油費が増加したものの、収益力、激変緩和措置、燃油サーチャージにより利益マイナス影響幅を縮小



※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。

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- こちらのページでは、市況変動による第1四半期単月での影響についてご説明します。

- 第1四半期月当たりの平均が、シンガポールケロシンが1バレル当たり182.5ドル、為替が1ドル当たり159円となりました結果、燃油費は当初計画から約190億円増加しました。
- 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約25億円に抑え込みました。
- これに燃油費以外の影響を加えた結果、第1四半期の影響は当初計画に対して月あたり40億円のマイナスとなりました。

- 22ページにお進みください。

参考資料

燃油・為替の市況変動によるQ2以降の利益影響
（ヘッジ・燃油サーチャージ等は最新値、旅客需要・激変緩和措置は当初計画値）

（億円）	燃油市況（USD/bbl）	ドバイ原油	45ドル	65ドル	85ドル	105ドル
		シンガポール・ケロシン	90ドル	110ドル	130ドル	150ドル
為替（円/USD）	150円		予想前提 ±0	▲135	▲270	▲400
	155円		▲45	▲165	▲305	▲450
	160円		▲60	▲210	▲365	▲490
	165円		▲95	▲235	▲390	▲540

※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2027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9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。

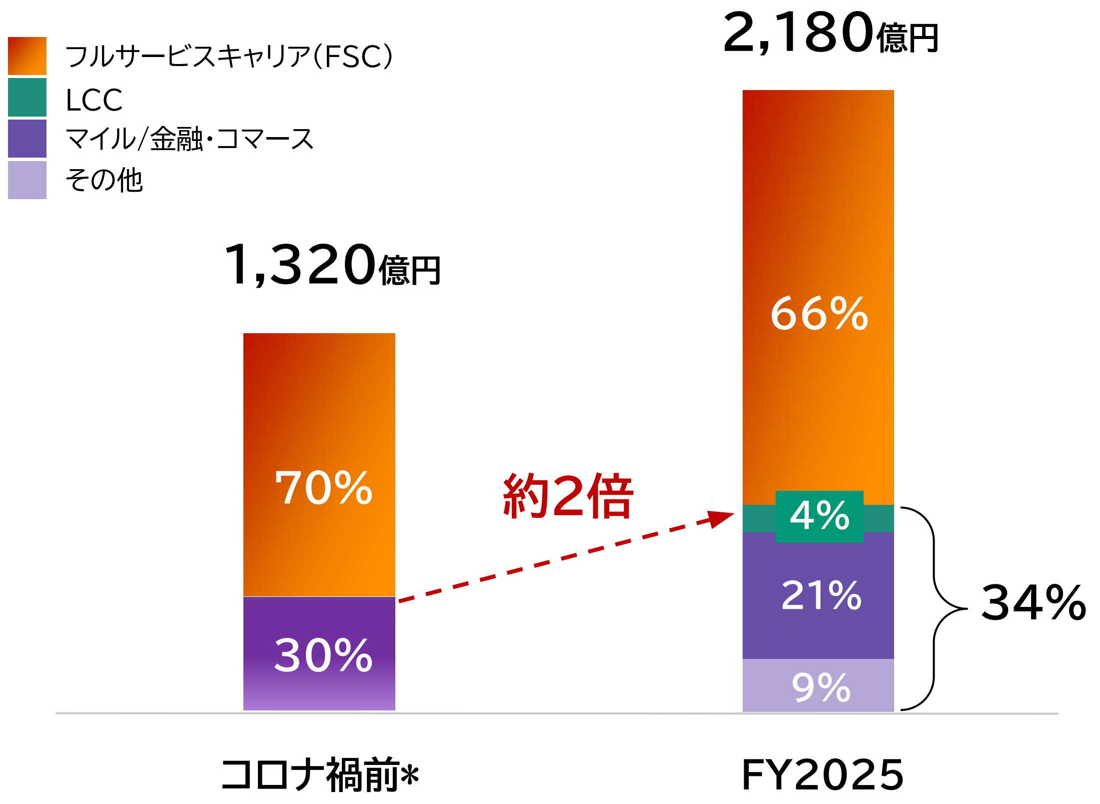
© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- こちらのページでは、市況変動による第2四半期以降の影響についてお示ししております。
- ヘッジ、燃油サーチャージ等は最新値を反映し、旅客需要・激変緩和措置は当初計画値のままとなっております。
- 前ページでもご説明しました通り、引き続き底堅いベース需要と機動的なレベニューマネジメントにより収益を確保し、非航空事業のさらなる収益向上とともに影響額の抑制に努めて参ります。
- 23ページにお進みください。

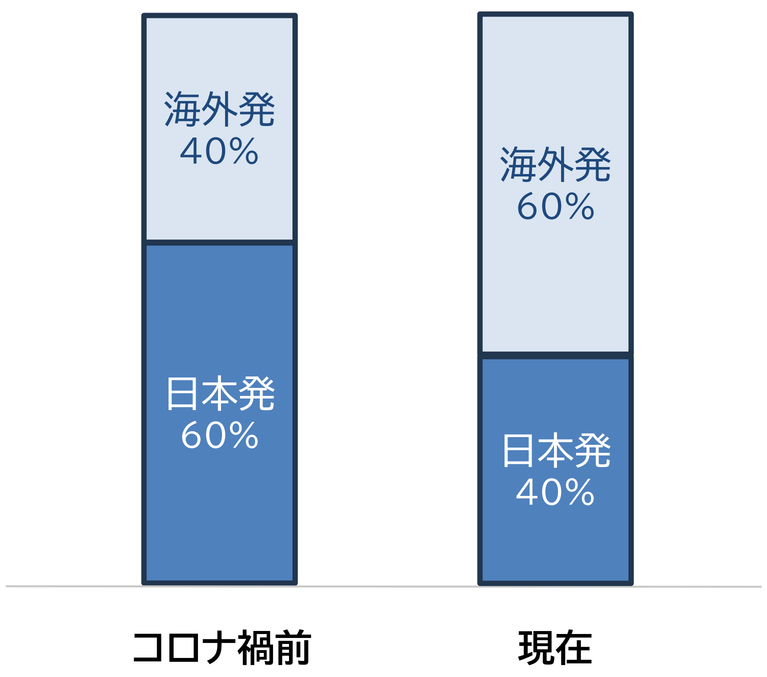
参考資料
中期経営計画の成果（セグメント＋需要構造）

- ✔ 事業構造改革の推進により、ポートフォリオや収益構造がレジリエンスを有する体質に
- ✔ 加えて、海外発旅客比率6割へのシフトにより、為替変動の影響を吸収する「外貨獲得構造」を構築
- ✔ 結果、中東情勢の緊迫化に伴う流動激変や燃油急騰などの外部環境変化に対する耐性が強化

EBIT



国際線旅客の構成比



*コロナ禍前：FY2019実績から新型コロナ影響を除いた数値（FY2019Q3決算発表時に開示した業績予想（IFRS））

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

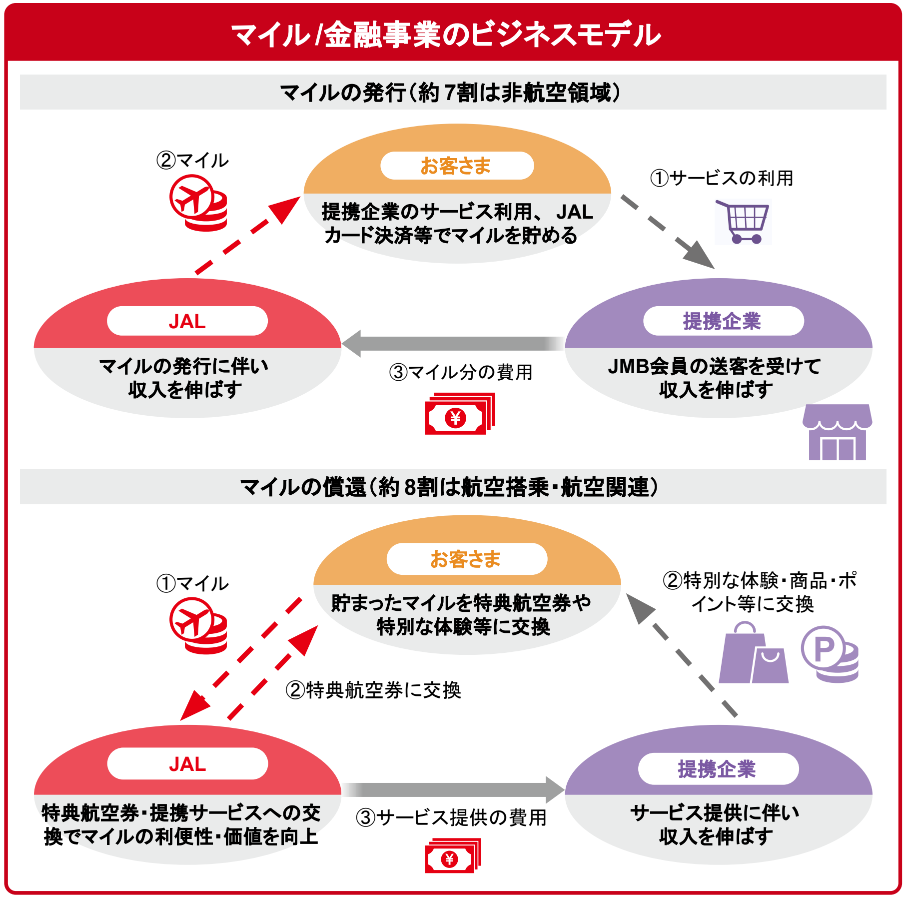
- こちらのページでは、中期経営計画の成果についてご説明します。

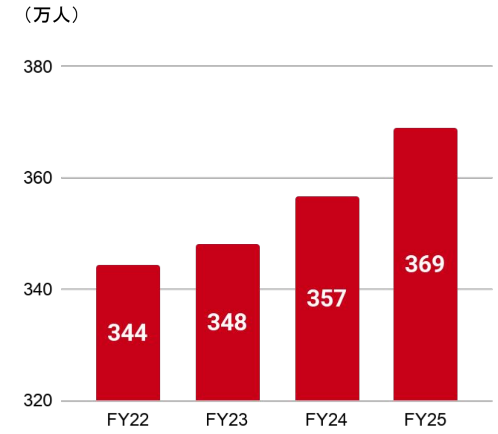
- コロナ禍以降、事業構造改革の推進により、フルサービスキャリアに頼らないポートフォリオや収益構造を構築し、強いレジリエンスを有する体質になっております。
- これに加えまして、海外発旅客比率を6割へとシフトし、為替変動の影響を吸収する「外貨獲得構造」を構築しております。
- 結果、中東情勢の緊迫化に伴う流動激変や燃油費急騰などの外部環境変化に対する耐性が強化され、安定的に収益を生み出せております。

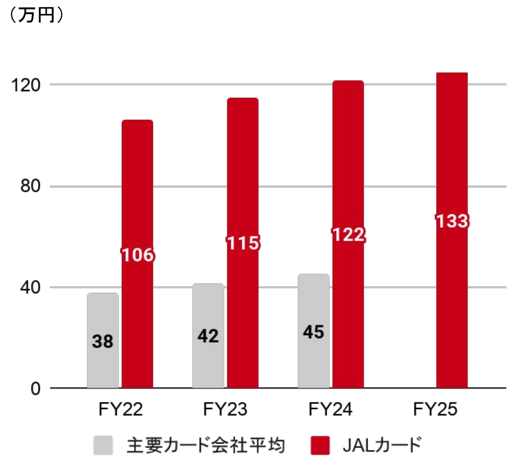
- 24ページにお進みください。

参考資料
マイル/金融事業　ビジネスモデル

- ✔ JALカード決済や提携企業のサービス利用等に伴うマイル発行収入と、マイル償還費用の適正なコントロールによりマージンを確保し、アセットライトな高収益ビジネスモデルを構築
- ✔ 航空・非航空にわたる多様な償還機会の提供によりマイルの循環の健全性を高め、強固な顧客ロイヤリティを原動力に「JALマイルライフ」の持続的な拡大を推進







Life Status プログラム（LSP）を通じた強固な顧客ロイヤリティ

LSP会員によるマイル発行数シェア(2)

46%

生涯にわたる高LTVなLSP会員が事業基盤を盤石に支え、「JALマイルライフ」の成長を牽引

(1) 主要カード会社平均　= 会員数100万人以上のカード会社の平均。出典：月間消費者信用　2025年9月号（取扱高 ÷会員数で算出）、(2) LSP会員によるマイル発行数シェア：2025年1月～12月累計実績

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- こちらのページでは、マイル/金融事業　ビジネスモデルについてお示ししております。

- JALカード決済や提携企業のサービス利用等に伴うマイル発行収入と、マイル償還費用の適正なコントロールを通じてマージンを確保する、アセットライトな高収益ビジネスモデルとなっております。

- 航空・非航空にわたる多様な償還機会の提供によりマイルの循環の健全性を高め、強固な顧客ロイヤリティを原動力に「JALマイルライフ」の持続的な拡大を推進して参ります。

- 25ページにお進みください。

参考資料
マイル/金融事業　収入構造ロジックツリーと航空収入への還流

- ✔ カード事業の自社展開やLife Status プログラムを通じた強固な優良顧客基盤を軸に、日常決済や提携ポイント交換の拡大、機動的なM&Aを組み合わせることでマイル発行数を非連続に拡大
- ✔ 特典航空券PLUSの導入や航空以外の償還先拡充による多彩な償還実績がマイルのブランド価値を高め、マイル発行単価の適正なプライシングを維持

収入	要素分解	ドライバー	JAL独自の強み
マイル発行収入	マイル発行数	JALカード 決済高の拡大 年平均成長率 +10%	・カード事業の自社展開 ・会員一人あたりの年間カード利用額が他社平均比で高い
		マイル提携・ ポイント交換の拡大 年平均成長率 +20%	・Life Status プログラムを通じた優良顧客基盤がもたらす提携先への高い送客価値 ・グローバルな提携による顧客基盤の拡大
		事業投資・ M&Aの拡大 年平均成長率 +α	・戦略投資枠800億円の設定(FY26-30の5年間) ・新たな事業領域の取り込みによるJALマイルライフの非連続な拡大
	マイル発行単価	魅力的な マイル償還の拡大	・特典航空券PLUSの導入および航空以外の償還先拡充 ・魅力的な償還実績がマイル価値を高め、発行単価の適切なプライシングを維持

航空収入	
	・マイル発行収入のうち一部は、特典航空券としてのマイル利用を通じ「航空収入」へ還流 ・グローバル提携を通じて獲得した海外新規ユーザーの国際線ビジネスクラスへの搭乗促進など、航空事業とのシナジーを創出

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.

- 最後に13ページでお示ししたマイル/金融・コマースに関する指標につきまして、ご説明します。
- マイルの発行収入はマイル発行数とその発行単価により増加します。
- マイル発行数に関しては、JALカード決済高を年率10%増を目指します。また、マイル提携・ポイント交換を年率20%増を目指します。こちらの指標について、四半期ごとに開示いたします。
- これに加え、事業投資・M&Aの戦略投資枠として800億円を設定し、新たな事業領域を拡大いたします。
- マイル発行単価に関しては、魅力的なマイル償還を拡充することで、マイル価値を高めて参ります。
- また、マイル発行収入のうち一部は、特典航空券として航空収入に計上されることになり、航空事業の収入増にも貢献いたします。
- グローバル提携を通じて、国内外のお客さまにとって、今後も魅力的なマイル償還を拡大することで、マイル収入、そして航空収入の増収に向けて取り組んで参ります。

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

免責事項

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ございません。

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。

© Japan Airlines, All rights reserved. Highly Confidential.