

2009年3月期 第3四半期 決算説明会 主な質疑応答 (要旨)

Q1. 2008年度第4四半期は国内線のユニット・レベニューが前年比マイナスになっています。今後は単価を下げ、旅客数の増加を図る方針ですか？

A1.

- ・ 足元の需要は大幅な落ち込みとなっており、需給調整による単価の維持が難しくなっています。今後はデータベース・マーケティング等も活用した、柔軟かつ、きめ細かな運賃設定をおこなっていく方針です。
- ・ 国内線では、路線ごとの競争状況に応じた料金設定をおこないます。国際線では IATA 運賃の値上げを実施する一方、競争力のあるエコ割運賃で需要喚起を図る等、めりはりの効いた運賃設定で収入の最大化を目指します。

Q2. 2009年度の固定費は、どの程度削減できる見通しですか？

A2.

- ・ 固定費を中心としたコスト削減策については、現在検討中です。固定費の主なものは人件費と減価償却費ですが、当社は2003～2004年度に約200億円の人件費改革をおこなった実績があります。2009年度以降も、役員報酬カットを手始めにグループ全体での人件費改革を進めていく方針です。期間は時限的なものと恒久的なものがあります。
- ・ 減価償却費は投資計画に直接関連してきます。投資については既に報道されている通り、減額する方向で見直し中です。ボーイング787型機や安全に関わるもの以外の投資は、精査の上、内容に応じて後ろ倒しをおこないます。
- ・ すぐに削減できる費用については、2008年度において既に抑制しておりますが、来年度は更に削減していきます。

Q3. 決算説明資料を見ると、今年度の配当は「未定」となっています。今後、どのような基準で判断されるのですか？また、無配の可能性はありますか？

A3.

- ・ 株主還元は経営の責任であると考えております。2009年3月期は、営業利益の確保は適いそうなものの、経常・当期利益が赤字見通しとなっています。当社は過去、何度も厳しい環境を乗り越えてきており、今年度についても業績改善に向けた対策を引続き実施しております。今期の配当については、年度決算が確定した段階で決定させていただきたいと考えております。

Q4. 2009年度の国際線事業計画で、欧米路線はボーイング747-400型機から小型化することになっています。同型機は売却するのですか？

A4.

- ・ ボーイング747-400型機は現在フランクフルト線とパリ線に就航していますが、2009年サマーダイヤ中に順次、ボーイング777-300型機に変えていきます。ボーイング777-300型機を長距離路線に投入し、ボーイング747-400型機を香港のような短い距離の路線で使用することによって、省燃費機

材のメリットがより大きくなります。

- ・ 国際線用のボーイング 747-400 型機は既に売却先が確定しており、一番遅い売却が 2011 年春の予定です。国内線のボーイング 747-400 型機は残りますが、臨時便や高需要便の大型化等に活用していきます。

Q5. 足元の需要が激減していますが、2010 年の羽田・成田再拡張についての方針変更はありますか？

A5.

- ・ ホテル・不動産を売却して本業に集中する等、当社は数年前から羽田再拡張を目指して準備を進めてきました。IT を中心とした投資や、ボーイング 787 型機の確保についても調整しており、再拡張に向けた準備、投資は既に実施しております。
- ・ 需要が戻らなかった場合は、小型化による生産量調整もあり得ますが、上昇気流に転じたときにビジネスチャンスを逃さず拡大する、という方針に変更はありません。

Q6. 有利子負債が増えていますが、今後の金融事情に備えて、前倒しで資金調達を増やす予定はありますか？

A6.

- ・ 航空機の設備投資には国際協力銀行での保証制度があり、これを引続き活用していきます。また、主要銀行との 1,000 億円のコミットメント・ライン契約は、資金環境が戻らない状況下において、当社が発動できる取り決めになっております。

Q7. 今年度の費用見通しで、燃油費以外の内訳はどうなっていますか？

A7.

- ・ 航空運送事業のコスト前年差についてですが、燃油費以外では、生産連動費用がマイナス 160 億円、収入連動費用がマイナス 25 億円、その他がマイナス 115 億円の見通しです。

Q8. 2009 年度の国際線座席キロは前年に比べ 8%減少する計画になっていますが、需要が想定以上に落ち込んだ場合、生産量を更に削減する余地はありますか？

A8.

- ・ 需要が回復しない場合、長距離路線の小型化や便数の多い中国路線等の減便を検討します。またコードシェア便の活用によって、自社供給量の削減を補完し、マーケットでの競争力を維持します。

Q9. 国際線のイールドが第 3 四半期はプラス 9.5%、第 4 四半期はマイナスの見込みとなっています。

その要因は燃油特別付加運賃あるいは、クラスミックスでしょうか？

A9.

- ・ 第 3 四半期は燃油特別付加運賃によりイールドは向上しましたが、旅客数が急減しました。特に業務渡航需要が大きく減少しており、ビジネスクラスは前年比 80%程度、足元ではそれをやや下回る水準となっております。
- ・ 第 3 四半期と比較した、第 4 四半期のマイナス要因は、ビジネス旅客の減少によるクラスミックスの変化、燃油特別付加運賃の 1 月以降の値下げおよび、為替影響等です。

以上