

2010年3月期 決算説明会 主な質疑応答（要旨）

Q-1

- ◆ 今期は黒字化達成と1円の配当を予定しているとのことですが、需要の下振れや、突発的事象による業績悪化のリスクが存在する中で、どの程度までの下振れならば、費用対策などの利益捻出を通じて1円配当を実現できますか？

A-1

- 2010年度は、グループ全体で構造改革に取り組み、黒字化を達成し、ANAの再生に向けたスタートの年としたいという決意を持っています。2010年度には、何としても復配を実現するという強い思いがあり、1円配当は、最低限達成しなければならない水準だと認識しております。
- 業績悪化のリスクが顕在化してきた場合には、事業計画修正をはじめとして、あらゆる費用項目や投資の見直しを行っていくつもりです。

Q-2

- ◆ 足元の4-6月の旅客実績について、旅客数、単価の見通しを説明して下さい。

A-2

- 国内線の旅客数は、前年比で4月:105%、5月:103%、6月:103%の見通しです。旅客数の回復と、提供座席キロを5%程度落としていることによって、ロードファクターも昨年度第1四半期の50%台から、今期は60%台半ばに上昇する見込みです。
- 国際線の旅客数は、4月:116%、5月:128%、6月:130%の見通しです。なかでも、ビジネスクラスは4月:147%、5月:160%、6月:152%と高い伸びを示しています。ロードファクターは、前年度第1四半期は60%台でしたが、今期は80%前後となる見込みです。
- 第1四半期の国際線旅客の単価は、前年比108%で計画していますが、ビジネスクラスの需要回復にも支えられて、前年比2ケタの伸びとなる見込みです。国内線旅客は前年比を下回る前提ですが、第1四半期の見通しはほぼ前提値通りの水準です。

Q-3

- ◆ 2010年度の国内線旅客の提供座席キロとイールドの前提値に関して、上期と下期の水準の差異とその理由について教えてください。

A-3

- 今年度の国内線の提供座席キロは、上期が前年比95.5%、下期が102.3%という計画です。羽田路線の増便の他に、前年度下期に需要低迷に対応して座席キロを削減したことの反動という要因があります。
- イールドも下期に前年比104.5%の伸びを想定しています。前年度下期からの反動という同様の理由に加えて、上期よりも下期の経済成長率の方を高めめに想定していることによるものです。

Q-4

- ◆ 2010年度の国際線貨物の単価が、上期から下期にかけて上昇する計画となっておりますが、その背景について教えてください。

A-4

- 対前年比では上期 129%、下期 123%としていますが、上期は沖縄ハブ効果によって前年比の伸びが高くなります。
- 今年度は、貨物のイールドマネジメント（貨物版 PROS*）を強化していく計画ですが、システム運用への慣熟を含めて、本格的な単価上昇の効果が出てくるのは下期からと見ております。
- 昨年度、需要の低迷から単価は落ち込みましたが、今年度は需要の戻りに応じて、フォワーダーとも交渉して単価の回復を目指していきます。

*Passenger Revenue Optimization System

Q-5

- ◆ 2010年度に計画している860億円のコスト削減は、上期、下期にどのような形で効果が出ますか？
- ◆ 今回のコスト削減対策で、固定費の変動費化は、どの程度進捗する見込みですか？

A-5

- 860億円の対策効果の内訳は、上期360億円、下期500億円と見ています。
- 既に人件費の一部は、業績連動型一時金により変動費化している部分もありますが、固定費全体を対象に、変動費化が可能な内容を鋭意検討しています。

Q-6

- ◆ 2009年度の国内旅客・国際旅客・フレイター事業の営業利益の内訳について、3月19日時点での見通しからの改善要因と合わせて教えてください。

A-6

- 国内旅客事業が△80億円、国際旅客事業が△350億円、フレイター事業が△150億円となる見込みです。3月19日段階の見通しとの比較では、国内旅客事業が20億円、国際旅客事業が50億円ほど良化しました。年度末の最後まで、収入確保に取り組んだ結果が、トップラインの上振れと、それに伴う収支改善に表れたと見ています。

Q-7

- ◆ 燃油特別付加運賃（FSC）の見通しと、旅客動向に与える影響について、現状どのように見えていますか？

A-7

- 今年度のシンガポールケロシン価格を上期80ドル、下期90ドル、年間平均85ドルとして、FSCの増額を前提に織り込んでいます。FSCの水準は、年間平均で5,600円程度になると見ています。
- 今のFSC体系は、旅客マーケットに定着しており、FSCは確実に収入として計上できると見ています。当然のことながら、大幅なFSCの引き上げには価格弾性が働いて、旅客の需要動向に影響を与えません。しかしながら、過去の例で見ても、燃油市況の上昇と経済成長は相関しており、FSC上昇の旅客動向への影響はわずかであると見ています。

Q-8

◆ 日本航空の現状に対しては、どのような認識を持っていますか？

A-8

■ 競合他社に公的資金が投入された時期から、公正公平な競争環境の確保が必要であることを主張してきました。例えばバースデー運賃やマイル施策等、公的資金を背景とした、明らかに減収になる運賃政策は、いかがなものかと感じております。欧州では公的資金を投入された航空会社の事業を規制するガイドラインがありますが、日本においてもそうした規制が適用されるべきであると考えています。

Q-9

◆ 国内線の個人需要、国際線のビジネス需要が回復していますが、日本航空からの需要の転移をどのように見えていますか？

A-9

■ 日本航空の最終的な事業計画が不明ですので、当社としては、これまでに日本航空から発表された路線便数の変更内容のみをベースに、需要転移の影響を検証し、今年度の事業計画、利益計画を組み立てています。
■ 4月28日に発表された日本航空の路線計画については、現時点では分析、シミュレーションできていない為、本日説明した2010年度の業績予想、前提値には影響を織り込んでいません。

Q-10

◆ 日本航空の国際線フライト事業撤退によって余剰となる成田のスロットが、ANAに割り当てられたとしたら、どのように対処しますか？

A-10

■ 余剰となるスロットを、当社が希望する時間帯で、効果的に使用できるようにしていただくことを望んでいます。日本航空が使用しないスロットを、全て当社が使うということは考えていません。

Q-11

◆ 2007年度決算で計上したEUでのカルテル対応の引当金160億円の今後の取り扱いについて教えてください。

A-11

■ 2009年度決算においては、監査法人と協議の上、約160億円の引き当てはそのまま計上してします。2010年度中に、EU公正取引委員会の最終的な通知があれば調整していく予定です。

以 上