

2011年3月期 第1四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ 第1四半期の営業収入、営業費用は計画に対してどのような結果になりましたか？
- ◆ 営業利益は会社計画以上の水準になったかと思いますが、通期業績見通しを修正しないのは何故ですか？

A-1

- 収入は、対計画比で、国内旅客が約55億円、国際旅客が約60億円、国際貨物が約10億円、合計で約120億円の増収となりました。費用が計画に対して約80億円の減少となった結果、営業利益は計画を約200億円上回りました。
- しかしながら、日本経済ならびに世界経済の先行きや、それに伴う航空需要の見通しについては、依然として不透明感が残っています。下期には羽田の増枠も控えておりますが、日中航空交渉が未だ合意に至っていません。更には、8月末に競合他社の更生計画が発表された後の営業環境が見通しにくい状況であることなど、様々な不確定要素が残っているため、第1四半期の時点では、通期の業績予想を修正するという判断には至りませんでした。

Q-2

- ◆ このまま通期業績が上振れた場合には、増配の可能性もあるのでしょうか？

A-2

- 現在の通期業績見通しであります当期純利益50億円の場合、1円配当の原資は25億円になりますので、配当性向は50%に相当します。かねてより、東証1部上場企業の配当性向や、配当水準そのものを意識しながら配当額を考慮したいとしてきましたが、まずは最終利益50億円と1円配当を必達目標として認識しております。そのうえで、実際に利益が上振れた場合には、配当性向との関係で配当額を検討していきたいと思えます。

Q-3

- ◆ 第1四半期の営業費用の減少の内容についての詳細と、通年の費用見通しへの影響を説明して下さい。

A-3

- 計画に対する費用の減少が約95億円、増加が約15億円あり、ネットで約80億円の減少です。減少した項目は、整備部品外注費が約40億円、機材賃借費・減価償却費がそれぞれ約10億円、空港使用料が約5億円、その他の項目の積上げが約30億円です。増加した要素は、収入に連動した販売関連費用が約15億円ありました。
- 整備部品外注費は、前期末に前倒してエンジン整備を実施したことと、第1四半期に予定していた整備作業計画の一部が、第2四半期以降に変更になったため減少しましたが、それほど大きな執行時期のずれは想定していません。
- 機材賃借費については、国内線のパートナーキャリアとの契約改定の結果、座席買い取り費用が若干の減少となりました。減価償却費は、客室シートの問題で一部の機材の稼働開始が遅れたために減少しましたが、いずれも通期に与える影響は軽微です。国際線においては、4月の火山噴火の影響で欧州便の運航が5日間止まったほか、一部の中国線について当初計画通りに増便していないなどの要因から、提供座席キロが計画よりも若干落ちています。機材費関連は元来が直接固定費なので、これらの要因による減少はありません。

Q-4

- ◆ 第1四半期の国際線旅客の増収について、燃油特別付加運賃（FSC）とクラスミックス効果などの、要因分解をお願いします。

A-4

- 対前年比での増収額 203 億円のうち、単価要因と旅客数要因で各々約 100 億円に分解することができます。単価要因の 100 億円は燃油特別付加運賃（FSC）で 20 億円、クラスミックスで 90 億円の増収となった一方で、為替要因（円高）で約 10 億円の減収になりました。

Q-5

- ◆ 競合他社からの需要シフトによって、どのような影響がありますか？

A-5

- 正確な分析は困難ですが、国内線旅客では昨年夏以降、旅客キロシェアを座席キロシェアで除して算出する「競争力比」の数値が向上していることが確認できています。足元で個人旅客の伸びが強い点にも、影響が出ていると見ています。
- 国際線旅客については、前期中に競合他社が撤退した中国路線（杭州・青島・アモイ）では、旅客数、利用率が前期比で大幅に改善しています。

Q-6

- ◆ 第2四半期の国内線旅客、国際線旅客の動向について、客体別や方面別の見通しを交えて詳細を説明して下さい。

A-6

- 国内線の個人旅客の各月の対前年比は、7月 103%、8月 104%、9月 99%という見通しになっています。旅行については、7月 98%、8月 101%、9月 95%と見通しています。9月の国内線全体の見通しが、昨年のシルバーウィーク需要の反動もあって、旅客数の前年比は 97%となっていますが、提供座席キロの前年比 96%を上回る数字です。また 2008 年 9 月の実績と比較しても、旅客数の水準自体は低くありません。第2四半期を通じて、国内線旅客の需要は堅調と見ています。
- 国際線全体の旅客キロの見通しは、第2四半期で 108%、月別では 7月 112%、8月 106%、9月 104%となります。ビジネスクラスは 7月 143%、8月 132%、9月 116%と見込んでおり、エコノミークラスが 7月 113%、8月 107%、9月 106%と見ています。
- 国際線は、前年の第2四半期の時点で、ロードファクターが既に約 80%に達する水準にまで需要が回復していたことを勘案しますと、今期の第2四半期の見通しも好調な数字といえます。また、一昨年 2008 年度の第2四半期との比較でも、旅客数見通しは 114%の伸びとなっており、国際線旅客は力強い需要の回復が持続しています。
- 第1四半期の欧州方面については、火山噴火の影響や、前年と比べて機材のダウンサイズも行っていることが影響して前年実績を割り込んでいますが、7月からは成田=ミュンヘン線が就航しており、需要は強含みです。

Q-7

◆ 国際貨物の下期以降の単価の見通しをどのように見えていますか？

A-7

■ 国際貨物のユニットレベニュー、イールドの更なる上昇に向けて取り組んでいきます。貨物事業についてはフレイターを含め、まだ利益を出せるユニットレベニューの水準にまで達していませんが、今期のウィンターダイヤから、競合他社がフレイター事業から撤退するとのことですので、その影響を見極めながらマーケットへ働きかけたいと考えています。

Q-8

◆ LCC の取り組みについて進捗状況を教えてください。

A-8

- LCC の標準的なビジネスモデルを考えると飛行時間は 3~4 時間が一般的と見えていますので、成田や関西からの事業展開を考えた場合、どのあたりの地域まで就航できるかは想定できています。また、海外の LCC が羽田や成田の増枠に伴って、日本マーケットに参入してくるという前提は変えていません。そうした動きに対抗する意味で、日本のマーケットにおいて、当社が主導的に LCC 事業を展開するというケースに関して鋭意、シミュレーション、研究を進めている段階です。
- 空港施設使用料等の関連費用がどの程度引き下げられ、どの程度の運賃体系であれば事業が成り立つのか、等々について事業環境の前提条件を整理し、内外の専門家の意見も聞きながら、いずれかのタイミングで LCC 事業の展開について経営判断をしなければいけないと考えています。

以 上