

2011年度決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ 2011年度決算で2円増配の4円配当とし、2012年度は据置きの4円配当とのことですが、それぞれの根拠、考え方について教えて下さい。

A-1

- この数年を振り返ってみますと、2008年度以降安定的な利益を出すことが出来ず、大変厳しい状況が続き、2009年度は無配という結果でした。2010年度には2円の復配を果たしましたが、株主の皆様にはご満足のご配当が出来たとは言えないとの思いがありました。
- そうした点を踏まえ、2011年度については、過去最高利益の営業利益を計上したことから、従来計画の2円配当から2円増配し、4円配当とする判断を致しました。
- 2011年度の配当性向は約35%と、従来から目安としてきた東証一部上場企業の平均レベル25-30%と比較すると、やや高めの水準ではありますが、株主重視を意識した経営姿勢、2012年度の目標達成に対する経営としての意思を込めさせていただきました。
- 今後の配当水準についても、従来通り、財務体質の強化・今後の設備投資計画等を勘案し、総合的に判断していくという考え方に変更はありません。業績を向上し、株主価値を高めていくという経営目標に変わり無く、引き続き努力していきたいと考えています。

Q-2

- ◆ 1,000億円コスト削減の2011年度への前倒し追加分30億円の中味はどのようなものでしょうか？また、2012年度の計画では、当初計画220億円から30億円を差し引いた190億円となっているように見えますが、2013年度以降分から2012年度に前倒しする可能性はありませんか？
- ◆ 2012年度の燃油費について、2012-13年度経営戦略発表時点からの増加分は、1,000億円コスト削減以外のコスト削減で吸収したとのことですが、その削減効果は2012年度限りですか、2013年度以降も効果として見込めますか？

A-2

- 1,000億円コスト削減の2011年度への前倒し追加分30億円ですが、航空機整備の効率向上により整備費用の削減が深まったこと、管理可能費を更に削減したことによるものです。
- 2012年度コスト削減計画ですが、まずは2月に発表した計画分220億円から前倒し30億円を除いた190億円の削減を最低目標として設定しました。まずはこの190億円削減を確実に達成することが重要であると考えておりますが、可能であれば、2013年度以降の計画分の前倒しについても、追求したいと考えています。
- なお、燃油費増を吸収したコスト削減効果についても、2013年度以降も継続させていきます。

Q-3

- ◆ 3月のPeach実績は、新規需要を作り出したのか、他交通機関からシェアを取ってきているのか、どのように分析していますか？単価面でANAブランドへの影響はありましたか？
- ◆ また、2010年度からの推移を比較すると、ANAブランドのロードファクターが下がっているように見えますが、この点についても、Peachからの影響を、どのように分析していますか？

A-3

- 1ヶ月間という短い期間であること、前年度3月は震災が起きた時期であることから、正確な分析をするには難しい状況ですが、3月の結果を見ますと、当社からPeachへの需要の転移は想定よりも少なかったこと、他交通機関からの転移もあったことから、当社・Peachを合わせたマーケットシェアは前年から拡大したと分析しています。
- また、当社・Peachそれぞれにご利用いただいているお客様の層は違っており、新たな需要創出が出来たと言えるのではないかと考えています。
- 価格差による当社単価への影響については、現時点で大きな影響は見られません。
- まだ暫くは状況を見ていく必要があると思いますが、予約動向も良いと聞いており、Peachの今後については期待しています。

Q-4

- ◆ 2012年度8月からエアアジア・ジャパンが就航する予定ですが、エアアジア・ジャパンの見通し、ANAブランドへの影響は、3月のPeach就航開始時と同じような状況を前提としていますか？

A-4

- 8月に就航予定である、エアアジア・ジャパンの見通し、当社への影響については、3月の当社・Peachの状況と大きくは変わらないと考えています。
- 成田空港発着の競争環境については、他社LCCが既に参入済みまたは計画されていますが、全社が事業展開した後の状況については、各社の展開戦略が明確ではない部分もあることから、現時点で分析することは難しいと考えています。
- また、羽田空港発着の需要がどこまで影響を受けるかという点については、地理的に成田空港に近い地域のお客様が成田空港利用へどれだけ転移するか、新規需要をどれだけ創りだせるかがポイントだと思っておりますが、東京マーケットの後背地人口は、約3,000万人もあり、新たな需要を十分に生み出せると見ています。

Q-5

- ◆ 国内線旅客、国際線旅客それぞれ、2012年度第1四半期での旅客動向はどのように見えていますか？

A-5

- 国際線旅客は2011年度第4四半期に引き続き、第1四半期も計画通り堅調に推移しています。
一方、国内線は2011年度第4四半期が計画を下回る状況でしたが、2012年度第1四半期に入り、予約動向から分析すると、徐々に回復し、計画値に近づきつつあると見えています。

Q-6

◆ プレゼンテーション資料 34 ページの、2012 年度国際線貨物事業の計画前提について、特にフレーターについては単価を落とさず有償貨物トンキロを 2 割増やす計画となっていますが、この背景はどうなっていますか？

A-6

- 2011 年度を振り返りますと、第1四半期は重量ベースで前年比プラス 6%程度となっておりますが、その後、急激な円高の影響を受け、重量・単価ともに前年割れとなり、第 4 四半期に入り、回復傾向が見え始めているというのが 1 年間の傾向でした。
- 2012 年度上期については、中国やアジアからの 3 国間貨物が好調で推移していることから、重量では前年比プラスと見ている一方で、単価は日本発着貨物に比べ安い 3 国間貨物の比重が増えることにより、前年比マイナスで見えています。
- 下期については、昨年度は円高により、日本からの輸出が低迷していましたが、今年度は昨年度に比べ円安となる前提としていることから、日本からの輸出貨物は一程度回復することから、重量・単価ともに前年比プラスの計画としています。
- また、当社の海外での販売比率は 7 割弱となっており、アジアというレベルで見ると、海外での販売力が強くなっている点も織り込んでいます。

以 上