

2013-15年度中期経営戦略・2013年3月期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ 2012年度決算において、営業利益が計画を若干下回った要因は何でしょうか？

A-1

- 第3四半期までは通期計画達成に向けて順調に推移していましたが、第4四半期は、1月以降に発生したB787の運航停止により、約70億円の減収影響を受けました。また、修正見通しの中で約100億円の減収を見込んでいた尖閣・竹島問題の影響も、ほぼ想定通りの結果となりました。
- 最終的には、こうした収入面でのマイナスを、費用削減でカバーすることができなかったことが、営業利益が計画に達しなかった要因です。

Q-2

- ◆ 2013年度の収入計画の前提諸元について、特徴的な点を説明してください。

A-2

- 国内線、国際線ともに、エアアジア・ジャパンの事業規模拡大が、生産量と旅客数の増加に加えて単価の低減方向に作用しています。特に下期においてエアアジア・ジャパンの寄与度がより大きくなっています。
- 国内線旅客において上期に比べて下期の旅客数、旅客キロの伸び率が高くなっている要因は、下期にかけて若干ながら景況感が回復することを前提に入れて需要予測をしているためであり、約1%程度の需要押し上げ効果を織り込んでいます。
- 国内線旅客の単価前提の前年比は、下期にマイナス幅が改善する計画となっています。ANAブランドのみの単価は、上期▲1.1%、下期+0.9%となり、下期はプラスに転じます。下期の前年比が改善する要因は、昨年度の増資によって11月から株主優待の発行枚数と使用実績が増えた結果として、平均単価を低減させる影響が出ておりましたが、今年度下期にはその影響が一巡すると見ているためです。
- 国際線収入計画では、為替の前提に円安基調を反映したことによって、単価や収入の押し上げ効果が生じています。その一方で、下期を中心に単価の低い中国線需要の回復を見込んでいるため、前年比でマイナスの前提としていますが、ANAブランドのみの単価前提は上期+5.1%、下期+0.7%となっており、下期も含めて対前年プラスを維持しています。

Q-3

- ◆ 直近の国内線・国際線旅客の予約状況について説明してください。また、景況感の改善とビジネス需要の動向、今後のイールドの見通しはいかがでしょうか？

A-3

- 国内線の第1四半期の旅客需要動向は、ビジネス需要は底堅く、全体旅客数は対前年比フラットから若干のプラスで推移しています。新年度に入り、需要動向は比較的堅調です。
- B787 運航停止の影響はあるものの、早い段階でダイヤの組み替えを実施したことから、旅客需要を着実に摘み取ることができています。B787 の運航再開が、計画前提上の7月から6月へ前倒しとなれば、需要見通しがアップサイドに触れる可能性があります。
- 国際線の第1四半期の旅客動向は、前年度第4四半期と同様の傾向が続いています。中国線の需要低迷が影響し、旅客数では前年比マイナスですが、旅客キロはプラスを確保できる見込みです。客体別では、ビジネスクラスが第1四半期平均で2ケタ近い伸びを続けており、きわめて好調です。
- 要因としては、北米からアジアへの旅客流動を、ユナイテッド航空とのジョイントベンチャーを通じて順調に取り込めていることが上げられます。現在 B787 投入路線が運休していますが、運航再開後には更に需要の取り込みが見込めると考えています。
- 今後、景況感が回復するにつれて、業務渡航需要や旅行需要自体が増えることも期待していますが、当社としては旅客動向を見極めながら、イールドコントロール、運賃のあり方をマネジメントできるかどうかを重要と考えています。この点については既にノウハウを持ち、成果を出していますが、今後も精緻に取り組み、増収につなげていきたいと考えています。

Q-4

- ◆ 2013 年度以降の投資計画については、B787 のデリバリー、アジア戦略投資を含めて、どのように考えていますか？

A-4

- 2013年度の投資計画はグループ全体で約2,000億円弱を見込み、そのうち航空機への投資は約1,300億円を計画しています。これ以降の設備投資も、概ね年間2,000億円規模で推移すると見えています。
- この約2,000億円規模の投資計画には、アジア戦略投資は含んでいません。投資案件が具体化した段階でキャッシュフロー計画に組み入れていきますが、経営としての最重要課題であるフリーキャッシュフローを確保することも念頭に置きながら計画を進めていきます。
- アジア戦略投資の実行に際しては、事業の黒字化の目標時期や撤退基準等の投資管理基準を明確に持ちながら進めて行きます。個々の案件を的確に見極めながら、アジアの成長を当社グループの成長に取り込むことのできる投資を行っていきます。

Q-5

◆ 為替の感応度について説明してください。

A-5

- プレゼンテーション資料 P41 に記載の通り、現時点では 1 円の円安変動により年間約 8 億円の営業利益減少を見込んでいます。試算に際しては、燃油費を中心とした円安による営業費用の増加と、現時点でのヘッジ効果、更には外貨建ての旅客・貨物の収入増を反映しました。
- 米ドルでの 1 円の円安変動による影響は、燃油費増加の影響が大きく 19 億円の営業利益減少となります。一方で、米ドル以外の通貨の円安影響は、収入増加の方が費用増より大きいため営業収支が 11 億円良化することから、全体では 8 億円の営業利益の減少と試算しています。
- なお、2013 年度計画における為替による収支への影響については、国際旅客と国際貨物の増収と燃油費を中心とした費用増を合わせると、現時点では前年度対比で約 100 億円の営業利益減少要因になると見込んで、計画を策定しています。

Q-6

◆ エアアジア・ジャパンの経営も含めて、LCC 事業の今後の展望についてどのように考えていますか？

A-6

- エアアジア・ジャパンの 2012 年度実績は収入、利益ともに計画に届かない結果となりました。
- 東南アジアで既に確立したブランドとビジネスモデルをそのまま日本に持ち込んだことによって、スピード感を持って事業をスタートさせることができた反面、日本マーケットへの適合という点で不十分な点があったと考えています。
- インターネット以外の販売チャネルの拡大や宣伝販促の充実には既に取り組んでおります。機材稼働の向上については、成田空港のイレギュラー時の運用時間延長、24 時間運用の中部空港への展開等によって、改善が図られる見通しです。
- 外国人取り込みについても、アジアでのエアアジアブランドの訴求力を活用し、訪日旅客の取り込みと日本国内線での利用拡大を推進します。
- こうしたことから LCC の事業性は十分にあると見ておりますので、マルチブランド戦略のもと、2013 年度で収支均衡レベルとし、2014 年度では収益源のひとつにしたいと思っています。

Q-7

◆ 年金制度改革とその効果について説明してください。

A-7

- 前期末時点の退職給付債務は、割引率の見直し等により約 3,000 億円となっており、年金資産、退職給付引当金等を差し引くと、オフバランスの積み立て不足が約 600 億円となります。
- 今回、労働組合に提案している制度改革内容に基づき、一定の前提条件をおいて試算した場合、積み立て不足を 100 億円程度減少させる効果を見積もることができます。
- 今回の改革の最大のメリットは、年金債務に起因する将来のバランスシートリスクを軽減させることができる点です。構造改革の総仕上げとして、経営としてしっかりと取り組んでまいります。

以 上