

2014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1四半期の収支は、計画との対比でどのような結果となったのでしょうか？

A-1

- 航空事業の営業収入は計画対比で約▲10億円の未達となりました。内訳は、国内旅客収入で約▲25億円、国際旅客収入で約▲10億の計画差異が生じました。国内、国際の貨物郵便収入は概ね計画通りとなり、マイルカード収入などを含むその他収入が約30億円計画を上回りました。
- 営業費用は、計画対比で約50億円上回りましたので、収支ベースで60億円ほど計画から乖離したことになります。
- 燃油費が計画に対して約70億の増加となりましたが、為替が計画前提の1ドル95円から約4円の円安の水準で推移した影響が約20億円ありました。次にB787関連で、当初計画よりも1ヶ月早く6月から定期便運航を再開できたことが、慣熟訓練飛行の実施と合わせて、燃料消費量の増加をもたらし、約20億円の増加要因となりました。その他、B787要因以外の消費量増加などが計画超過の要因となっています。

Q-2

◆ 第1四半期決算が計画を下回ったことを踏まえて、通期の業績見通しをどのように見えていますか？追加的なコスト削減策は可能でしょうか？

A-2

- 過去には、高需要期となる第2四半期以降の9カ月で1,000億以上の営業利益を計上した実績もあります。計画前提以上の円安で推移すればコスト増要因が続くこととなりますが、その一方で、直近では日本のGDPは上方修正されており、経済成長に連動した航空需要の伸びも想定できる状況にあります。また、円安によって輸出産業を中心に企業業績が改善している為、今後、特に国際線のビジネス需要が伸びてくると見えています。
- したがって、通期業績見通しの営業利益1,100億は維持し、増収対策とコスト構造改革の着実な進捗を図っていきます。
- コスト削減については、現在もユニットコスト▲1円削減のプログラムを継続している状況です。今年度の目標額▲250億円のうち、第1四半期計画に織り込まれている▲50億円は、予定通り達成できていますので、まずは今年度の計画を着実に進捗させて、完遂していくことが重要です。
- 例年の通り、下期修正事業計画を8月中にご案内させて頂く予定ですが、その事業計画を前提とした収支予測を行い、燃油費を含めたコストアップ要因に対する必要な対策を確認していく予定です。

Q-3

◆ 国内線の足元の状況について、旅客数ならびに単価の動向を説明して下さい。

A-3

- 第1四半期の旅客実績は、個人旅客全体で見た場合、対前年同期比で概ねフラットです。旅行需要については、対前年同期比で+5%程度を想定していましたが、実績は+6.5%まで伸びました。
- 第1四半期の単価は、前年同期比▲3.2%と計画よりも低下しました。羽田発着枠増枠による供給拡大や、競合他社・LCC・新幹線等との競争によって特定の路線で著しい単価の下落が起こっているような状況ではありません。昨年度下期以降、株主優待の利用が増えていることから、前年同期比▲1.7%の低減を計画で見込んでいましたが、客体構成において旅行の伸びが大きかった為、計画以上に低下する結果となりました。
- 第2四半期の旅客数見通しは、対前年比で7月+3%、8月+3%、9月+2%程度と予測しています。第1四半期に引き続き旅行客体が好調に推移していますが、加えて個人旅客もプロモーション客体を中心に堅調です。したがって、第2四半期の単価前年比は、第1四半期よりも改善する見通しとなっています。

Q-4

◆ 国際線の足元の状況について、旅客数ならびにイールドの動向を説明して下さい。

A-4

- 国際線旅客数の見通しは、前年同期比で7月が▲3%、8月▲6%、9月▲3%程度となっています。依然として中国線低迷の影響から、マイナスの数値となりますが、マイナス幅は改善傾向にあります。旅客キロでは、前年同期比+5%弱となる見込みです。
- 中長距離路線を中心としたビジネスクラス需要が堅調で、第2四半期は前年同期比で約+6%の予測です。
- 中国線については、第1四半期の旅客数が前年同期比▲20%以上となりましたが、第2四半期については▲10%以内で収まる見通しです。
- 第1四半期のイールドは、全体で前年同期比+5.3%となっています。第1四半期は中国線を除くほとんどの路線でロードファクターが7割を越えており、第2四半期の見通しでは、中国線以外では、ほぼ8割近いロードファクターを見込んでいます。こうしたロードファクターの状況下においては、為替の影響を除いた実質運賃の点で、適切なイールドコントロールを実施できる環境になっていると見ています。一方で、8月から燃油特別付加運賃(FSC)の引き下げを行うため、FSC 込のイールドには若干の押し下げ要素があります。

Q-5

- ◆ 中国線の旅客実績の回復が遅れていますが、当面の機材小型化や減便などの需給調整の方針や、今後の国際線ネットワークにおける中国線の位置づけ、考え方について教えてください。

A-5

- 中国線の旅客需要低迷に対しては、運航便数を維持しながら機材の小型化によって、座席キロをコントロールしていく対応を継続中です。第 1 四半期においては、国際線全体に占める中国線の構成比率は、座席キロ、旅客キロ、旅客収入いずれにおいても、前年同期比でシェアを落としています。
- 現状、単価の高いビジネス需要は、尖閣諸島問題発生以前の水準を回復しています。プレジャーについては、中国発日本向けの需要と、日本経由の中国と北米間の旅客流動については順調に回復していますが、唯一、日本発中国向け需要が依然として低迷したままになっている点が課題です。
- 一方で、中国線の貨物需要は堅調ですので、逆に機材を大型化の方が収益性向上を見込める路線もでてきています。
- 旅客収入と貨物収入の両方を踏まえて、現行の機材変更による需給適合を基本的な対処方針としつつ、ネットワークをしっかりと維持していくことが全体の収益に貢献するものと考えています。

Q-6

- ◆ エアアジア・ジャパンの事業モデル再構築に関して、一時的な費用の発生や、損失拡大などのリスクはあるのでしょうか？100%子会社化したことによって、黒字化させ成長軌道に乗せていくための対策も合わせてお聞かせください。

A-6

- 今期の当初計画では、様々な改革実施により、▲10 億円程度の営業損失を見込んでいたとご説明しましたが、現状では損失額は計画よりも拡大する見通しです。10 月までは現行体制で運航し、12 月から新体制での運航再開を予定しておりますが、可能な限り増収に努め、コスト削減を押し進めて、損失の拡大を抑制していきたいと思っております。
- 100%出資を通じて、我々が完全にマネジメントすることで、日本マーケットにおける航空事業の経験を活かしながら成田ベースの新 LCC 事業を再構築していきます。直近のロードファクターが 85%近い水準に達し、今期には単年度黒字化を見込んでいる Peach の成功事例は、ANA グループの LCC 事業にとっての強みでもあります。約 1 年間のエアアジア・ジャパンの経営を通じて学ぶことができたエアアジアの優れている部分と合わせて、成田の LCC 事業の競争力と収益力を向上させていきます。

Q-7

- ◆ 今回、どのような背景から、米国拠点の乗員訓練会社を買収し、アジアに進出するという選択肢をとったのか、教えてください。

A-7

- グループ内の乗員訓練会社 panda Flight Academy との提携関係を通じて、Pan Am International Flight Academy とは従来から接点を持っていました。乗員訓練事業について、該社が十分な事業体制や経験、ノウハウを有していることに加え、アジアへの展開を検討していることもありましたので、ANA グループが持つアジアでの事業基盤と合わせて、戦略投資の一環として有望な事業になりうると判断いたしました。
- 買収にあたっては適切なデュー・デリジェンスを行っているほか、航空事業の拡大が続くアジア太平洋地域には今後、運航乗務員の養成、訓練に対する高い需要があるとの報告結果も出ておりますので、十分な事業性を見込むことができるとの結論に至っております。

以 上