

2015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1四半期の収支について、計画対比の内訳を教えてください。また第1四半期の収入は計画を上回ったようですが、第2四半期も収入は計画を上回る見通しでしょうか。**

A-1

- 航空事業における営業収入は、計画比で約+15億円となりました。内訳としては、国内旅客収入は計画比で約▲30億円でしたが、国際旅客収入が約+15億円、その他収入が約+30億円となりました。貨物郵便収入は国内・国際を合わせてほぼ計画水準で推移しています。その他収入が計画を上回ったのは、手数料収入やマイル関連収入が計画を上回ったほか、受託整備や受託ハンドリング収入が増加したことも寄与しています。
- 一方、営業費用は計画比で約▲20億円となりました。内訳として燃油費が▲10億円、燃油費以外の費用が約▲10億円となり、それぞれ計画を下回りました。結果として、営業利益は計画比で約+35億円となりました。
- 第2四半期は需要のピーク時期となり、国際線では首都圏空港のネットワーク拡大が市場に浸透するため、旅客・貨物収入が計画を上回るよう着実に対応していく予定です。国内線では7月上旬から運賃改定を実施していますが、需給バランスを勘案しながら収入と費用の両面で利益の最大化を目指してまいります。

Q-2

- ◆ **国内線のイールドと単価が低下しているのはどのような理由によるものですか。また7月から国内線運賃を改定していますが、第2四半期の単価見通しや、需要への影響について教えてください。**

A-2

- 第1四半期における国内線単価は前年比▲2.2%と計画を下回りました。これは運賃改定の見送りと、プロモーション運賃の投入による客体構成の変化に起因しています。一方で、生産量(座席キロ)が前年実績を下回る中で増収を達成しており、単価と旅客数の両面から収入最大化を図ってきた効果が現れたものと分析しています。
- 7月上旬から運賃改定を実施していますが、引き続き、プロモーション運賃の展開も継続していく予定です。第1四半期に比べると、第2四半期の単価は前年に比べて下落幅が縮小する見通しです。
- 第2四半期の生産量(座席キロ)は、前年比で約▲3%の計画です。旅客キロについて、計画上では前年を若干下回る水準としていますが、需給適合を推進して適切な供給量コントロールを実施している効果により、最新見通しでは前年を上回るものと予測しています。

Q-3

- ◆ **第1四半期における国際線旅客の単価が前年を上回っている要因は何ですか。また第2四半期以降もこの基調は継続する見通しでしょうか。今後の予約動向も含めて教えてください。**

A-3

- 第1四半期の国際線単価は前年比+3.7%となりましたが、このうち+2.7%はイールドマネジメントの推進による効果によるものと分析しています。羽田発着の国際線では業務渡航需要を主なターゲットとしており、高単価需要を対象とした単価設定を行っています。
- 第2四半期の国際線単価は計画で約+6%としていますが、最新見通しでは計画をやや上回るとの予測です。なお第2四半期の単価が第1四半期に比べて伸び率が高くなりますが、これは昨年8月及び9月における燃油特別付加運賃の適用水準が今年度に比べて低かったことが影響しています。
- 第2四半期の国際線は、座席キロが+19%強、旅客キロが+13%弱となる計画ですが、最新見通しでは旅客キロが計画をやや上回ると予測しています。

Q-4

- ◆ **国際線ネットワークを拡大した欧州線とアジア線について、第1四半期の実績をどのように分析しますか。またネットワーク拡大の効果は、今回の業績に反映されているのでしょうか。**

A-4

- 第1四半期の収入実績は、欧州線では計画を上回った一方、アジア線では計画を下回りました。国際線全体の収入としては実績が計画を上回っており、採算ベースでは計画水準に到達していると考えています。低需要期からネットワークの拡大が始まったため、第1四半期における国際線全体の平均L/Fは70%を下回りました。第2四半期は高需要期となるため、L/Fも高まる見通しです。
- 第1四半期の状況を見ると、一部の路線では対応策を講じていく必要があると認識しています。パリ線はビジネス需要が堅調でしたが、プレジャー需要の取り込みに不足を残しました。第2四半期はプレジャー需要も旺盛となる見通しです。ジャカルタ線は成田発着の運航ダイヤを変更しましたが、海外での周知・浸透に時間を要しています。今後はジョイントベンチャー・パートナー会社との連携を含め、北米線への接続需要の取り込みを強化してまいります。マニラ線は首都圏発着のビジネス需要が計画を下回りましたが、今後は法人契約企業を対象とした販売促進を強化する一方、低需要便を対象に需要獲得の強化策を図る予定です。

Q-5

◆ 訪日需要の動向、国内線と国際線の接続需要の状況について教えてください。

A-5

- 国際線では、旅客収入の約 3 割が外貨建て収入となっており、この比率はここ数年で徐々に増加しています。また北米線や中国線では、搭乗旅客の 4~5 割が日本人以外のお客様となっており、外国人旅客は毎年増加しています。また、国内線を対象として訪日旅客向けの割引運賃を販売していますが、この割引運賃の利用者を含めた訪日外国人による国内線の利用実績も、大幅に増加しています。
- 羽田と成田における国内線・国際線の乗り継ぎ旅客数は、両空港の合計で 1 割以上の増加となりました。欧州方面や東南アジア方面の路線が成田から羽田に移管したことにより、羽田での乗り継ぎ旅客数が大きく増加しています。
- 一方、羽田との国内線が設定されていない名古屋及び仙台からの接続需要が減少しています。10 月末からは羽田－名古屋(中部)線の開設を予定しているため、首都圏空港における接続需要が更に増加することを期待しています。

Q-6

◆ コスト構造改革の進捗状況について教えてください。

A-6

- 第 1 四半期におけるコスト構造改革の実績は 70 億円となりました。現時点で計画通りに進捗しており、通期では予定通り 340 億円を達成できる見通しです。

Q-7

◆ LCC 事業の概況について教えてください。

A-7

- バニラ・エアについて、第 1 四半期は低需要期のため、国内線の L/F は低位となりましたが、国際線では 70% 以上で推移しており、特に台湾線は訪日需要の増加によって好調に推移しています。7 月からは成田－奄美大島線を開設していますが、高需要期を迎えていることから、国内・国際ともに L/F は 70% 台半ばになると見込んでいます。
- Peach Aviation について、第 1 四半期は若干の赤字となりました。通期では黒字に転じると見込んでおり、当社の持分法投資損益としても利益貢献するものと想定しています。乗員不足問題についても対策を講じています。

以上