

2008年3月期 決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q1. 2007年度の営業利益が790億円の予想から50億円ほど上振れした要因は何でしょうか？

A1.

- ・第4四半期の急速な燃油市況高騰の結果として、ヘッジ効果を先行して享受したことと、円高メリット、消費量の若干減によってトータルの燃油費が減少しました。また、リース会計の早期適用により20億円強の費用改善がありました。従いまして、第4四半期は国内線の収入がやや伸び悩んだものの、結果的には50億円程度の増益となりました。

Q2. 足元のシンガポールケロシンが140ドルまで上昇しており、感応度*1に基づけば20%の未ヘッジ分が100億円程度のコストアップ要因になります。今年度の燃油市況の見通しと対策をどのように考えているのでしょうか？

A2.

- ・2008年度のドバイ原油前提を86ドルから95ドルへ、シンガポールケロシンを110ドルから119ドルに変更し、為替の前提は112円から106円に見直しました。足元の市況は更に高騰しておりますが、燃油、為替ともに既に80%をヘッジ済みであり、コストの固定化は進んでおりますので、燃油費は前期比350億円の増加にとどまる予定です。
- ・引き続き、燃料消費量の削減努力、効果的なヘッジの継続、更なる増収努力に取り組み、燃油市況の高騰に対応していきます。

*1 感応度：燃油価格バレルあたり1ドルの変動による当社燃油費の変動額（今期想定値は23億円）、またはドル円為替1円の変動による当社燃油費の変動額（今期想定値は19億円。円高で減額、円安で増額）

Q3. 燃油費の対前年比について、2007年度の300億円増加と2008年度の350億円増加を単価・数量要因別に説明して下さい。

A3.

- ・2007年度の燃油費については、年度当初は前年比約410億円の増加と見ていました。結果的には、期末の市況高騰によりヘッジ効果が先行したことと円高メリットが効いたことが大きく、単価上昇要因で220億円となりました。加えて国際線を中心とする消費量の伸びにより80億円強の上昇となり、計300億円の増加となりました。
- ・2008年度は消費数量には大きな増減はなく、ほとんどがヘッジ効果込みでの単価上昇要因となり、前年比350億円増を見込んでいます。

Q4. 国内線の足元の状況をどう見えていますか？

A4.

- ・国内線の4月24日までの実績前年比では、提供座席数97%に対して旅客数99%を維持しています。競争が激化していますが、2008年度は低収益路線を減便、休止し、相対的に高収益な羽田発着路線への集中度を高めていきます。特に新幹線競合の点では、市内と空港との間のアクセスコストや利便性も意識した運賃設定など、提供座席キロが減少する中でも、増収を目指していきます。

Q5. 中期計画発表時に比べて、2008年度の国内線旅客数を下方修正（前年比ベースで中期計画発表時98.8%、今回発表97.6%）していますが、収入計画を変えていないのは何故でしょうか？

また、2008年度下期の国内線は提供座席キロが減るにも関わらず、イールドや旅客数が上昇する予想となっている根拠は何でしょうか？

A5.

- ・前年と比べて需要が伸びない中、プロダクトとイールドを重視し、収入を拡大する戦略をとっていきます。今年度よりリニューアルしたプレミアムクラスを、競合他社と異なり小型機材にも設定し、主要幹線以外にも展開している点は、高価格帯旅客の獲得を目指したものであり、イールドアップの要因となります。需要喚起については、昨年度より導入している「旅割」を便毎にきめ細かく設定しながら、需要を掘り起こし、収入を増やしていきます。
- ・下期のイールド、旅客数の前提数値に関しては、前年度の第3四半期に、新幹線競合路線を中心に旅客数の減少という影響を比較的大きく受けたこともあり、今年度は「マイ出張サポート」や運賃面での対抗で、対前年の減少を食い止める戦略が計画の中に織り込まれている為です。

Q6. 国際線の3月は前年割れでしたが、一時的な現象でしょうか？今後の見通しはいかがでしょうか？

A6.

- ・3月実績は、2年ぶりに単月で旅客数前年割れとなりましたが、欧米イースター休暇が一部4月から3月に変更になっていたため、欧米のビジネス需要に若干影響が出ました。中国路線については各社が座席供給を増やし競争が激化する中で、昨年度下期は、食の安全に関する問題やチベット問題が相次ぎました。3月は観光シーズンですので、特にそれらの影響が大きかったと見えています。
- ・国際線の4月24日までの実績では、提供座席数が前年比101%、旅客数104%であり、イールドも維持できています。路線別旅客数では、ニューヨーク線105%、シカゴ線111%、フランクフルト線109%となっており、ビジネス路線の旅客数は増加しています。中国方面の需要が弱いことを除けば、4月以降の需要基調に変化はなく、潮目は変わっていないと見えています。旅行需要に関しては、燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）の仕組みや水準に課題があることは認識しています。

Q7. 中国線のイールドが2007年度下期実績で前年割れしていますが、クラスミックス*2で減少しているということは、ビジネスクラスの単価も下がっているのではないのでしょうか？

A7.

- ・中国線については、東京発着でも競合他社が増便するなど全般的に競争が激化する中で、一時的に業務渡航の伸びが少し緩やかになっており、ビジネスクラスのイールドも伸びが低くなっています。その為、旅行需要の喚起で旅客数、利用率を維持してきましたので、今年も観光需要、特に北京オリンピック後の需要が取り込めるかがポイントになります。

- ・弊社は国際線旅客数の4割程度を中国線に依存しています。中国線のイールドは依然として国内線よりも高く、国際線の中で一番高い状況は変わっていないので、引き続き需要喚起に努めて競争に勝つことが重要です。
- ・国際線全体では、燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）改定やフレックスフェア導入等で単価はアップしています。単価を上げても足元の実績は順調であり、アジアのビジネスクラス実績も伸びています。中国線以外のビジネス需要は順調に推移していますので、トータルでの計画達成は可能と認識しています。

*2 クラスミックス：より高単価な運賃クラス（ビジネスクラス）の販売構成比を高めて、全体収入を増やす戦略
（一般に言う「プロダクトミックス」）

Q8. 国際貨物の収支 50 億円程度の赤字とのことですが、昨今の国際貨物の状況を踏まえた計画の見直しは考えていますか？

A8.

- ・国際フレイター事業の 2007 年度実績は 50 億円よりもやや悪化し、2008 年度もほぼ同程度の赤字幅となる見込みです。
- ・昨年度は 5 月 15 日からウェットリースでフレイター 2 機を追加しました。上期は苦戦しましたが、下期からはシカゴ線増便、1 月には中部から関空にネットワークハブを移し、オペレーションの改善を図ってきました。
- ・今年度もフレイターの運航を拡大します。大型機は年度末の導入予定ですので、今年度への収支貢献は見込んでおりませんが、下期中には中型機 7 機体制となります。関空へのネットワーク集約、北米路線の週 4 便化が通年で寄与することに加え、基幹路線の深夜時間帯の運航、近距離アジア路線のウィークデーデイリー化等で収入増加、赤字率の改善を計画しています。

Q9. 2007 年度決算で、EU 競争法違反の罰金支払いに備えて 161 億円の引当金を計上していますが、算定の根拠はありますか？ユーロ建での算定でしょうか？また、米国での反トラスト法に関する米国連邦捜査局の捜索について何か進展はありますか？

A9.

- ・欧州委員会独禁当局からは、昨年 12 月 21 日に Statement of Objection を受領し、貨物に関して EU 競争法違反の疑いがあるとの指摘を受けており、当社は反論書を 3 月末に提出しています。当該事象によって将来発生する可能性のある損失について、各種情報を総合的に判断して、現段階での見積額を円貨にて算定し、引当額を決定しました。
- ・米国司法当局に対しては、要請に則した関係書類の提出、調査協力には応じていますが、その後は特に事態に変化はない為、制裁の対象となるかどうかも含め想定できる状況ではありません。

Q10. ボーイング 787 のデリバリー遅れの発表がありました。中期計画上に織り込んでいた燃費効率改善への影響はどうなりますか？

A10.

- ・本来は今年度の5月に初号機を受領する予定でしたが、昨年10月に1回目の遅延連絡がありました。2009年度中には当初予定機数(12機)をデリバリーするとのことでしたが、今年1月に2度目の遅延連絡があり、今回の連絡で最終的に2009年7-9月期の受領予定となりました。大変遺憾であり、ボーイング社に対して抗議しており、確実なデリバリー計画の再提示を求めて、現在交渉中です。
- ・ボーイング 787 は、現行の 767 に比べて 20%の燃費改善となる見込みで、中期計画の柱の一つです。ニューヨーク線等の2便目に787を投入する予定でしたので、機材計画を見直す必要があります。
- ・影響としては、まず燃費効率の面で燃油費削減という得べかりし利益がなくなることと、767と比べての増席分で見込んでいた収入の逸失があります。それらを合わせて最終的に確定した段階で、ボーイング社に賠償請求をしていきます。新たなデリバリースケジュールの調整が済み、最終確定ができ次第、改めて説明させていただきたく思います。

Q11. 2008年度の配当予定を5円から3円に減配としている背景について説明してください。

A11.

- ・ANAグループとしては、2007年度はホテル事業資産の売却益により十分な当期利益を確保できましたので、5円配当といたしました。
- ・中期計画における2008年度と2009年度の位置づけは、2010年度のビッグバンに備えた先行投資を実施する期間です。その点では、投資と株主還元とのバランスをどう取るべきかを常に考えています。
- ・今後は、本年4月の商品戦略室の立ち上げによる画期的な商品展開なども考えており、2008年度においても増収とコスト削減を推し進め、年度計画をミニマムラインとして更に収益向上を目指していきたいと考えています。しかしながら、燃油市況がこれだけ高騰する中でのコスト上昇分を、収入面だけで大きくカバーできるとは限らないことから、3円への減配を予定するとの判断に至りました。
- ・ボーイング 787 のデリバリー遅れにより、機材計画の見直しも必要ですが、2010年の飛躍的な成長のための多額の先行投資が、中期経営戦略において肝要な点であることに変わりはありません。この戦略を維持することで、将来の株主価値を高めていきたいと思っております。

以上