

2009年3月期第1四半期 決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q1. 中国線のイーロド・旅客キロが下がっており、需要が落ちているように見えますが、中長期的な成長が期待できることから引き続き中国線の供給(座席キロ)を増やしていく、という従来からの方針に変更はありませんか?

A1.

- ・第1四半期の中国線は利用率が前年比4.6ポイント低下していますが、当四半期の実績だけをもって、今後の中国線全体の方向性を判断しようとは考えていません。中国の経済成長のトレンドは大きくは変わっていないと見ています。また、中国線は過去数年に亘って当社国際線の収益改善を牽引してきた路線でもありますので、引き続きマーケットの成長を期待して、積極的に販売促進策を実施していきます。
- ・ただし、座席キロを単純に増やすのではなく、イーロド、ユニットレベニューにも目を配りながら、中型機のB767で供給過剰であれば、小型機のB737あるいはA320に変更する等、適切な機材投入によって需給調整を行っていきます。

Q2. 国内線のイーロドが0.4%増と期初計画より低い理由と、第2四半期以降の見通しはいかがですか?

A2.

- ・国内線単価については、4月からの運賃値上げを含めて2.6%程度上げていくのが期初の計画でしたが、第1四半期では目標に達していません。背景としては、競争環境が厳しく、需要が振るわなかったことが要因です。しかしながら、ビジネス旅客向けには「ビジネスきっぷ」や、「ビジネス特割」を設定し、プレジャー旅客向けには「旅割」の販売席数を増やすなどして、価格競争力を強化した結果、旅客数は計画以上に確保しました。単価は計画をやや下回りましたが、収入は計画通りに推移しています。
- ・足元の7月速報ベースの旅客数は前年比99%程度で推移しており、計画をやや上回っています。また、昨年の第1四半期は単価を重視した運賃政策を行った一方で、今年度は需要喚起型運賃を導入した結果、イーロドは計画よりも低くなりましたが、6月以降は改善傾向が出てきています。

Q3. 新幹線との競合路線である羽田ー大阪、岡山、広島線、大阪ー福岡線の第1四半期の旅客実績はいかがですか?

A3.

- ・第1四半期の羽田ー大阪圏3空港の合わせた実績は、座席数が95%、旅客数は94%となっています。羽田ー伊丹線の旅客数95%、座席数95%で利用率も前年並みとなりました。その他の新幹線と競合している路線の旅客数は、羽田ー岡山94%、羽田ー広島96%、名古屋ー福岡105%となっており、伊丹ー福岡に関してはダイヤの変更も行った結果112%となりました。昨年の第4四半期が最も競争の影響を受けていましたが、現在では、AMC 会員専用運賃の「ビジネスきっぷ」の導入などにより客況は安定してきています。

Q4. 日本発着の国際貨物全体の荷動きが弱い中、なぜ ANA は国際貨物実績を伸ばしているのですか？

A4.

- ・オールエクスプレスの設立、旅客販売と同じくレベニュー・マネジメント・システムの導入、IT化の促進、大口荷主への営業強化など、2009年秋頃の沖縄貨物ハブ開始に合わせた販売体制の構築と営業力強化を行っており、徐々に効果が表れてきています。
- ・事業基盤の整備に重点を置きながら、全てのアジア域内の就航地点においてウィークデイ・デイリー化（平日を中心に週5便以上運航）をすすめて、関空を中心としたフレイターネットワークも整備されつつあります。こうしたネットワークの拡充とともに、需要の旺盛な第三国間輸送（中国・アジアから北米・欧州向け）の貨物を効果的に摘み取ったことが増収に繋がっています。

Q5. 国際貨物の収入は伸びていますが、単価が落ちている要因・背景と、第2四半期以降の見通しはいかがですか？

A5.

- ・日本発着貨物の荷動きは良くありませんが、日本発着の実勢運賃の低下は底を脱しつつあると認識しています。単価が落ちているのは、第三国間輸送（中国・アジア→欧米）を増やした結果、為替の影響を大きく受けたためです。今後も荷動きを注視し、高単価貨物の摘み取りにより一層努め、収入目標の達成を目指します。

Q6. 第1四半期の営業利益は前年同期比で増益となっておりますが、燃油費の増加が7億円にとどまっているのはなぜですか？使用量、市況影響、ヘッジ効果などの内訳を教えてください。また、今後、シンガポールケロシンが現状の150～160ドルで推移した場合、どの程度、今期の収支に影響を受けますか？

A6.

- ・第1四半期の燃油費は11億円の増加、航空機燃料税が4億円マイナスのため、合算で7億円の増加にとどまりました。
- ・第1四半期の燃料数量はほぼ前年同期並み、主に国内線で0.5%減りましたが、市況は前年比でドバイ原油が約165%と増えています。当四半期の実際の燃油調達費用は大幅に増えています。燃油市況が高騰を続ける局面の中でヘッジ精算の受取が一部先行した結果、当四半期の燃油費は計画よりも抑制されました。しかしながら、第2四半期以降の燃油費は増加する見込みです。
- ・現状の燃油価格は、シンガポールケロシンで予算前提価格よりも約40ドル高い水準で推移しています。当初計画では燃油費は対前年で350億円の増加を見込んでいましたが、6月末段階における未ヘッジ部分の15%を前提に計算すると、更に100億円程度増える見通しです。

Q7. バランスシートに記載されている繰延ヘッジ損益が大幅に増えていますが、第2四半期以降について、この効果がコスト削減に織り込まれているのでしょうか？

A7.

- ・繰延ヘッジ損益の増加については、当社は3年先までヘッジをしている為、取引残高も多く、また、現在の市況と比べて安価なポジションを確保していることから、含み益が大きくなっているためです。ヘッジは燃油市況の急激な高騰による燃油費の変動を抑制することを目的として行っており、必ずしも将来のコスト削減をもたらすものではありません。

Q8. 第1四半期決算の航空運送事業の営業費用のうち、「その他費用」の減少6%、▲30億円の要因は何ですか？

A8.

- ・航空運送事業のその他費用では、宣伝費が10億円程度減少しました。また受託整備収入の減少に伴う部品などの仕入の減少等もあわせて合計約30億円減少しています。

Q9. 今期の収入面でのリスク要因としては、どのようなものがありますか？また、燃油を中心とした費用の増加と減収のリスクに伴う収支悪化の見直しへの対応策の具体的な内容を教えてください。

A9.

- ・費用面では、燃油費の約100億円の増加が見込まれますが、下期からの路線計画の見直し、9月末に予定されている横田管制空域の一部返還による飛行ルート見直し、その他の燃油使用量節減施策により40億円程度の削減が可能となります。従いまして、燃油費の増加は約60億円にとどまる見込みですが、更に、路線計画の見直しによる生産連動費用の削減、イノベーションのコスト構造改革の実行前倒しと、各部門の更なるコスト改善・改革を推し進めることによって、燃油費の増加をこれらの費用削減によって吸収していきます。
- ・収入面では、中国線の需要減退、貨物・内際旅客の単価下落などの減収リスクに加えて、下期の路線見直しを行うことによる減収を見込んでおりますが、柔軟な運賃施策の適用や需要喚起に努める他、燃油特別付加運賃（Fuel Surcharge：FSC）の引き上げも検討しており、今期の営業利益800億円の計画に変更はありません。

Q10. 燃油価格が現状のままだと、来期以降の燃油費負担が現行の中期計画より増えていくと思われますが、こういった追加的なコスト削減策、増収策が考えられますか？また、海外エアラインでは、代理店に支払うコミッション（販売手数料）を廃止したり、手荷物に課金したりする動きがありますが、何か具体的な対策はありますか？

A10.

- ・燃油高が継続した場合の追加的な対策のひとつとして、国内線の燃料消費量に応じて負担している航空機燃料税について、緊急避難的な対応として2分の1に減額することを関係先に要望しています。現在、当社は年間約450億円の航空機燃料税を負担しています。
- ・代理店の販売手数料率の変更については、低減や廃止に向けた全世界的な傾向に沿って、こういった方向が望ましいのか、検討しています。当社の流通戦略としては、インターネット等のシステムを充実させて、エアラインとお客様が直接にアクセスできるなど、よりお客様が利用しやすい環境を整えることに主軸をおいていきます。
- ・燃油価格の上昇やB787の導入遅れ等、先般策定した中期経営戦略の前提条件や環境が大きく変わってきていますので、これに対応して2009年度以降の経営計画の修正について検討を開始します。内容が決定次第、できるだけ早い段階で皆様方にお伝えしていきたいと思っております。

Q11. デルタ航空とノースウェスト航空、英国航空とイベリア航空が合併に向かうなど、海外のエアラインは統合による規模拡大で生き残りを図っているように見えます。この世界的な流れ中で、日本のエアラインが採りうる対策は何でしょうか？

A11.

- ・収入面とコスト面での体質強化の為、統合を目指す選択肢もありますが、現時点で当社は他のエアラインとの統合計画はなく、スターアライアンスメンバーとの提携強化で対応していく計画です。アライアンスを通じたユナイテッド航空とルフトハンザ航空との間の提携内容は進化してきており、毎年加盟航空会社の増加によってネットワークの空白地帯（ホワイト・スポット）は少なくなってきました。燃油の共同調達なども一部実現しておりますので、引き続き世界的な規模でのスターアライアンスの提携強化を図っていきます。

Q12. A380 の導入検討が報道されていますが、検討の進捗状況について教えてください。

A12.

- ・当社では新機種を選定する場合、取締役メンバーを中心とした「新機種選定委員会」を社内に立ち上げます。本件についても、同委員会を設置し、社内的な検討を始めた段階です。
- ・委員会の目的は、将来の需給環境を考慮する中で、どの機種をどのように組み合わせるのが最適か、特に欧米の長距離路線の収益性の観点から検証することです。A380 もしくは B747-8 の導入、あるいは現行機種の組み合わせ、いずれの選択肢がベストか、といった検証を行っていきます。

以上