

2009年3月期 決算説明会 主な質疑応答 (要旨)

Q1. 今期の収入計画では、特に下期の収入前提値が強気に見えますが、需要の回復を想定する根拠について説明して下さい。

A1.

- ・ 国内線旅客では4月から特割、ビジネスきっぷ等の割引運賃を値上げしています。需要低迷が続く上期は効果が少ないと思われませんが、下期にかけてビジネス需要が回復すると共に増収効果が現れてくると見えています。プレジャー需要向けも、シニア空割など新しい運賃を設定して、需要の摘み取りを図っており、ビジネス・プレジャー両面で収入の拡大を図っていく方針です。
- ・ 世界経済の成長見通しや、主要各国の経済・財政政策、IATAの航空需要予測などを確認しながら、計画を立案いたしました。今期は、リセッションの真只中の異常な環境下であるということを十分認識したうえで、収入計画を議論しており、上期については非常に厳しい前提を置いています。下期以降は期待も込めて需要回復を見込んでいます。但し、下期の回復水準については、国内線は2007年度同等レベル、国際線は2007年度レベルに達しない前提としています。

Q2. 下期にかけての国際線のビジネス需要の回復については、どのように見えていますか？

A2.

- ・ 国際線のビジネスクラス旅客数は、足元では前年比で30%程度落ち込んでいますが、ボトムアウトの兆しもあり、今年度の上期は前年比80%、下期は120%までの回復を見込んでいます。但し、下期の伸びも前年の落ち込みの反動という面が大きく、2007年度比較では10%以上も下方の水準にとどまると見えています。

Q3. 需要が想定通りに回復しない場合には、事業計画や機材計画の修正といった点で、どのような対応を取られるのでしょうか？

A3.

- ・ 需要動向については常に注視していきませんが、想定通りに需要が戻らない場合には、変動費もカバーできない路線は休止するなど、大胆な路線の見直しなども実施をせざるをえないと考えています。
- ・ 沖縄貨物ハブは、目下の需要状況に応じて、最小限の体制でスタートする予定にしております。貨物機は現状6機を運航しており、今期は旅客機改造の中型機を3機、リース機材の大型機を2機導入する計画です。改造中型機は予定通り順次導入しますが、大型機導入については需要の回復状況を十分に精査しながら最終的に判断していきます。
- ・ 従来から研究してきたLCC (Low Cost Carrier) については、現在の環境下では展開するタイミングではないと判断しており、具体的な計画はありません。但し、然るべき時機が来れば対応できる体制は準備しておきます。

Q4. 不透明な需要見通しの中で、必要に応じて柔軟な対応を図るということですが、具体的にはどのようなことが考えられますか？

A4.

- ・ 需要に適合した省燃費機材を投入して、航空会社の事業基盤であるネットワークを適正なものにしていくことが重要です。国際線は、新たにコンチネンタル航空が加わるスターアライアンスを活用し、国内線は、羽田の持つ内際接続機能という利点を最大限活かして、効率的なネットワークを構築していく予定です。
- ・ NVP (New Value Project) による効率的な生産体制の構築、グループ組織の改編による間接コストの削減、国際線販売手数料の廃止を含めた流通マーケットの効率化なども、更に推進していく予定です。
- ・ 現状、人件費削減にも取り組んでおり、更なる深堀りも経営としての最終的な選択肢のひとつですが、まだその前に当社として取り組むべきことはたくさんあると考えています。

Q5. 今期の計画では「配当未定」となっていますが、見通しについて聞かせて下さい。

A5.

- ・ 2009 年は当社の経営にとって、決して楽な年にはならないと思っています。ありとあらゆる知恵や営業努力で増収を図り、コスト削減にも全力で取り組み、必ずや配当が可能となる当初利益目標を達成するという決意を持っています。
- ・ 従来から表明しております通り、配当については、成長のための投資、内部留保、株主還元の 3 点をバランスさせて考えていきます。最終的には期末時点での環境も考慮して決定することとしている為、現時点では「未定」としてしておりますが、配当を実施できるように経営として最大限の努力をしていく決意に変わりありません。

Q6. 2010 年の羽田からの定期国際線就航によるビジネスチャンスの拡大について、どのように考えていますか？

A6.

- ・ 現在、羽田からの国際線は定期チャーター便としてソウル、上海、香港に就航していますが、成田発着よりもビジネス需要を多く取り込むことができおり、改めて羽田の利便性を実感しています。来秋から定期便として、昼間はアジア中心に就航することになります。当社としては羽田発着国内線のネットワークを活かし、国内の地方都市からアジア各都市へ乗り継げるというハブ機能を最大限活用していきます。
- ・ 夜間については、欧米への就航も可能になりますので、路線を開設していきたいと思えます。従来は、欧米へのノンストップ運航は大型機でのみ可能でしたが、中型機で長距離運航が可能な最新鋭機 B787 を戦略的に投入していきます。B787 は燃費効率が良く、運航コストを抑制できる見込みなので、路線毎の事業リスクを最小化する中で成長に向けてチャレンジできます。

Q7. 今期の国際線旅客の増減収要因の分解をお願いします。

A7.

- ・ 2009 年度の国際線旅客の収入は前年比▲470 億円余りの減収と見込んでおります。旅キロ前年比は 98%としているので、旅客数減少の影響は▲50 億円程度となり、残り▲420 億円は単価の下落によるものと考えております。その内訳は、燃油特別付加運賃 (Fuel Surcharge) の減収がそのまま単価下落につながり▲490 億円、円高による海外売上円建て収入の目減りで▲70 億円を見込んでいます。一方で、IATA 運賃の値上げ効果は+40 億円、プレジャー、ビジネス含めた販売努力で+100 億円となる見込みです。

Q8. 燃油費の削減要因と、その他のコスト削減対策の内容について教えてください。

A8.

- ・ 燃油費は▲480 億円の削減となる見込みでありますが、消費量要因で約▲150 億円程度、市況、為替、ヘッジを全て加味した単価要因で約▲330 億円程度となるものと考えられます。
- ・ 燃油費以外に、人件費、空港使用料、販売手数料や宣伝費などのその他費用についても、生産体制の調整によって削減していく計画です。
- ・ 生産連動費用のうち、機材費 (機材賃借費・減価償却費) については、フリートの質の向上を進める観点から、新鋭機材への積極投資を続けてきた結果として+150 億円ほど増加する見込みですが、その他の生産連動費用の削減によってほぼ相殺されると考えております。

Q9. 今期の航空運送事業の営業費用内訳と見通しを教えてください。

A9.

- ・ 燃油費および燃料税は 2,555 億円 (前年比▲480 億円)、空港使用料 945 億円 (▲70 億円)、航空機材賃借費 640 億円 (+40 億円)、減価償却費 1,210 億円 (+100 億円)、整備部品・外注費 615 億円 (若干減)、人件費 2,265 億円 (▲60 億円)、販売手数料 820 億円 (▲100 億円)、外部委託費 825 億円 (若干増)、その他 1,800 億円 (微減)。

Q10. 今期の営業キャッシュフロー改善の要因は何ですか？

A10.

- ・ 前期の営業キャッシュフローが、税金関連の要因によってマイナスになった為に、今期の営業キャッシュフローは大幅に改善することになります。
- ・ 2007 年度分の納税額約 800 億円に加え、過年度実績納税額の半分の約 400 億円を中間納付したことにより、計 1,200 億円のキャッシュアウトが発生したことが、2008 年度の営業キャッシュフローがマイナスとなった要因です。

Q11. 今期の資金調達の手段、方法については、どのように考えていますか？

A11.

- ・ 当社の設備投資は航空機調達が主力ですので、その資金手当てについては JBIC（国際協力銀行）の制度保証を従来通り活用していくのが基本方針です。合わせて、従来からメガバンク中心に間接金融を活用させていただいており、2009 年度につきましても必要な設備投資資金について手当をしていきます。1,000 億円のコミットメントラインは、財務の柔軟性の為のバッファとして考えております。
- ・ 社債市場は当社レベルの格付けの会社には依然として厳しい環境であり、一刻も早い回復を期待しておりますが、今のところ、社債市場に頼らなくても、前述の手段で必要な資金調達は可能と考えています。

Q12. 現在のところ、新型インフルエンザの影響はありますか？

A12.

- ・ 新型インフルエンザについては、当社はメキシコ直行便がない為、現時点での直接的な影響は軽微です。但し、北米便からの接続でメキシコに渡航されるお客様がいらっしゃることに加え、海外旅行、プレジャー需要がようやく回復基調に転じたところでの旅客心理面への影響は、今後は出てくると思われまます。各国関係機関の対応を含めて慎重に状況を見守り、必要な対策を採ってまいります。

以上