

2010年3月期 第1四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

Q-1

- ◆ 国内線需要の見通しとして資料 P.12 にある 7~9 月の需要予測は、実際の予約動向に基づいたものでしょうか？
- ◆ 国内線の第 2 四半期の需要予測のうち、個人・旅行の内訳はどのようになっていますか？個人の需要は引き続き厳しく、イールドの低下傾向が続くのでしょうか？

A-1

- ご指摘の通り、P.12 の需要予測は、現状の実際の予約動向に基づいた見通しです。
- 国内線の旅客数は前年比で 7 月：93%、8 月：92%、9 月：96%という見通しになっています。市場環境は厳しい状況ですが、プレジャーを中心とした需要喚起による旅客数の改善効果が大きくなっています。高単価の個人需要については、依然として相対的に低水準ですが、回復の兆しも見えており、その結果、全体の単価も若干改善傾向にあります。

Q-2

- ◆ 国際線収入について、第 2 四半期、下期の旅客数などの前提条件を教えてください。期初に設定した条件から変更はありますか？

A-2

- 国際線の第 2 四半期の旅客数は、現在の予約動向からの予測では、対前年 95%程度になると見込んでいます。新型インフルエンザの影響も弱まり、需要喚起対策の効果が出てきています。
- 下期の見通しについては、期初の需要想定から大きく変更していません。足元では旅客数も若干回復してきており、夏休み期間の実績を分析したうえで、下期の需要想定も精査していきたいと考えています。
- 第 1 四半期のイールドは、対前年比 64.3%と厳しい状況になっており、第 2 四半期も大きな改善は期待しづらい状況ですが、イールド改善に向けたキーポイントはビジネスクラスの旅客数の回復です。ビジネスクラス旅客数の見通しは、対前年比で 7 月 65%、8 月 67%、9 月 71%と回復傾向にあり、わずかながらクラスミックスによる改善傾向がでてくると見込んでいます。

Q-3

- ◆ 国際線の第1四半期のイールドが対前年比▲35%ですが、クラスミックスの影響や燃油特別付加運賃減額等の内訳を教えてください。

A-3

- 第1四半期の国際線旅客収入は、対前年で347億円の減収となっており、その内訳は単価要因で約270億円、旅客数要因で約75億円です。単価要因の内訳は、IATA正規運賃値上げと燃油特別付加運賃の下落を合わせて約▲60億円、為替影響で約▲40億円、残りの▲170億円はクラスミックスや路線構成の変化によるものとなっています。

Q-4

- ◆ 300億円の緊急収支改善策うち、第1四半期に効果が顕在化しているものはありますか？
- ◆ また来期以降も収支改善効果が持続するものは、どの程度ありますか？

A4

- 300億円の収支改善策は、年度が始まってからとりまとめた対策なので、第1四半期には改善効果は反映されていません。特に事業計画の修正に関連する項目が多いことから、基本的には第2四半期以降に、9割以上が下期に効果が出てきます。
- まず初めに、事業計画に関する来期の収支改善効果は、2010年度の事業計画をどのように組み立てるかという点にかかっています。2010年度の事業計画は、来期のマーケット状況や需要予測に合わせて作成して行く為、今期の対策とは切り離して考えていきます。
- 次に、人件費やその他のコスト削減策の一部は、今期限りということ無く、来期にも効果が継続します。一般調達コスト削減やPay for valueとして取り上げている項目については、来期以降、効果額が拡大していきます。一般調達コストの削減は今期は半期分の効果しかなく、Pay for Valueについては今年の12月以降に効いてくるものが多いため、通年効果を含めて来期以降は効果が拡大する見込みです。

Q-5

- ◆ 2009年度緊急収支改善策のうち、事業計画による80億円の改善については、U/Lルール適用除外によって、これまで対応できなかった減便の実施や、人件費に関しても柔軟な生産調整に応じた削減を実施するということで内容をイメージしやすいと思います。その一方で、外注費や委託費、その他の管理可能費は、削減内容についての具体的なイメージをとらえにくいので、内容について説明していただけますか？

A-5

- 外注費削減は、空港ハンドリングやシステム保守管理などの外部に委託している業務委託契約の再交渉による委託料削減が基本的な内容です。施設賃料の再交渉もそれに含まれます。その他、運航乗務員・客室乗務員の国内外での宿泊費の再精査等、多数の削減項目の積み重ねによるものです。

Q-6

- ◆ 資料 P.9 に第 1 四半期の営業費用の内訳が記載されていますが、通期での費用内訳の新しい想定値を教えてください。

A-6

■300 億円の収支改善策を含め、期初想定からの費用増減は以下の通りです（概算）。

- 燃油費 ▲ 85 億円
- 空港使用料 ▲ 25 億円
- 機材賃借費 ▲ 35 億円
- 減価償却費 ▲ 55 億円
- 整備部品外注費 ▲ 35 億円
- 人件費 ▲ 20 億円（※1）

（※1）「人件費」は、緊急対策として▲50 億円を計画。OCS（海外新聞普及）の連結子会社化によって+30 億円、ネットで▲20 億円。

- 販手販企費 ▲ 40 億円
- 外部委託費 ▲ 25 億円
- その他 +100 億円（※2）

（※2）「その他」は、第 1 四半期実績+緊急対策で▲100 億円。OCS 連結化で+200 億円強、ネットで+100 億円。

Q-7

- ◆ お盆期間（8 月 7 日～16 日）の予約状況が、前年比で国内線 90.1%、国際線 107.0%と本日発表されましたが、どのように分析していますか？

A-7

- 国内線旅客数は 8 月単月では対前年比 92%の見通しです。お盆の期間は高い運賃設定となっているため、近年の傾向として、旅客需要が当該混雑期間を避けて夏休み他の期間に分散しています。今年は 9 月に 5 連休があり、そこにも分散しているのではないかと考えられます。したがって、お盆期間が他の期間に比べて極端に不振であるとは見ておりません。

以上