

2010年3月期 第3四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ 資料 P.14 では国際線のビジネスクラスの旅客数が増えているように見えますが、国際線のイールドが上がらない要因は何ですか？

A-1

- 資料 P.14 でご覧いただけますようにビジネスクラスの旅客数の絶対数は回復してきています。しかしながら、FSC の対前年差（減少幅）は昨年の燃油高騰で FSC が上昇し続けた影響から第3四半期まで拡大をしております。また、ビジネス旅客数の伸びにも関わらずエコノミークラスの旅客数の絶対値の伸びが大きいことから、第3四半期まではイールドは改善していません。2月以降、FSC の前年差が小さくなるため、イールドは今後改善していくと期待しています。

Q-2

- ◆ 今期第4四半期における国内線個人旅客ならびに国際線ビジネス旅客需要の状況はどうですか？

A-2

- 国内線は旅客数で1月は前年比98~99%で着地すると見えています。2月は102%、3月はまだ流動的ですが100%を超えてくと予想しています。国際線は旅客数で1月：116%、2月：124%、3月：120%です。ビジネスクラスは1月：115%、2月：128%、3月：130%近い水準になると見えています。

Q-3

- ◆ 競合他社(JAL)からの需要シフトの状況について教えてください。また、競合他社が撤退した杭州等のANA 単独となった路線で需要シフトの影響はありますか？

A-3

- 国内線においては、JAL との競争力比（旅客数/座席数の競争比）が11月以降高水準を継続しています。国際線では、競合他社が撤退した青島、杭州、アモイ線で、前年比3割~5割以上と旅客数は増えています。ところが、本来需要が細い路線なので金額としてはそれほど大きくはありません。

#### Q-4

- ◆ 今期第 4 四半期に出来る追加のコスト削減はありますか？

#### A-4

- 今年度当初計画で設定した 730 億円のコスト削減策と追加で設定した 300 億円の収支改善策は確実に実施できています。その他のコスト削減として、追加的に順次交渉を行っているのは、具体的には、ローカル支店のカウンター閉鎖、空港ターミナルを中心とした賃料削減の再交渉、社内の印刷物の WEB 化等です。引き続き 730 億円と 300 億円の対策の実施に加えて第 4 四半期にこのような追加的な対策を実施してまいります。

#### Q-5

- ◆ 来期予定している 1,000 億円のコスト削減の詳細は定まっていますか？

#### A-5

- 来期の 1,000 億円のコスト削減は、4つのカテゴリーに分けて鋭意詰めているところです。人件費の施策も含めて実行していきます。1,000 億円のコスト削減は約束しておりますので最優先に実現したいと考えております。

#### Q-6

- ◆ 来年度の事業計画では、競合他社(JAL)の提携先はワンワールドに留まる前提ですか？
- ◆ ATI の認可が下りた場合は、事業計画の修正はありますか？

#### A-6

- 事業計画の前提として、競合他社がワンワールドとスカイチームのどちらと提携するかについては、どちらであっても当社の計画に大きな変化をもたらすことはない現時点では考えています。当社はスターアライアンスのパートナーであるユナイテッド航空とコンチネンタル航空とのネットワークの充実、相乗効果、利便性を高めていく戦略に変わりはありません。
- ATI の認可を受けた場合は、タイミングにもよりますが、その時点でパートナー会社と話し合い再度見直すことになるため、事業計画を変更するかどうかは流動的となります。

#### Q-7

- ◆ 公平公正な競争の担保とは具体的にはどのような内容を考えていますか？

#### A-7

- 主務官庁に公平公正な競争環境の担保をお願いしておりますが、例えば、公的資金を受けた会社は更正期間中に一定の規制を受ける EU のようなガイドラインの整備が必要だと考えております。
- 競争会社が公的資金を投入された後は企業体力は効率化され、航空機も大幅な減損を行った後、減価償却費も減少します。また、新たな資金を元に廉価販売や販売キャンペーンを行う可能性があります。EU では公正な競争を確保するためのガイドラインが出来ており一定の制限が与えられています。これほど大規模な一般事業会社に公的資金が入った前例はありません。

Q-8

◆ 中期計画は別途発表されるということですが時期が決定される要素は何ですか？

A-8

■ 計画を策定するにあたり、経営環境の変化が激しいため、一定の前提を置く必要があると考えております。不確定要素が多く、需要動向自体も見えづらいため、収入の予測も含めてシミュレーションを行いながら社内で議論を進めているところです。競合他社の動向、ATI 特有の制約、燃油等の前提をもう一度精査した上で速やかに発表したいと考えております。

以上