

2011年3月期 第3四半期 決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

◆ 第3四半期決算の実績は、会社計画との比較ではどのような結果になりましたか？

A-1

- 第2四半期決算の際に発表致しました修正年度計画との比較では、第3四半期累計ではほぼ計画通りの営業損益となりました。収入面では、国際旅客収入が計画よりも上振れたものの、国内旅客収入、その他収入が若干計画値に届かず、営業収入総額では計画比マイナスとなりました。費用面では、人件費が増加しましたが、整備関連費用や円高効果のあった燃油費をはじめとして、その他の費用が計画より下振れました。その結果として、収入の減少と費用の減少がほぼ同程度の20億円強となり、営業利益では計画通りとなりました。
- 人件費が増加した要因としましては、業績連動で支給される期末一時金の引当金が増加しました。今年度の業績見通しの達成確度が高まってきたことから、第3四半期末から引当金を計上したことによるものです。
- 総額860億円のコスト削減対策は、第3四半期までに、ほとんどすべての項目で計画通りの費用削減が実現しています。計画以上に削減が進んでいる費用は、主に整備関連費用です。前年度までに相当数のエンジンを新品に交換したことによって、整備が必要なエンジン基数が計画よりも減っているためです。

Q-2

◆ 第4四半期の収入・費用・収支については、どのように見通していますか？

A-2

- 第4四半期は、過去の実績やシーズンリティーを見ても、営業損益段階での黒字化は難しいのが現実です。今年度についても、第4四半期は、営業利益から当期純利益までの各利益段階で赤字の見通しを当初より立てています。
- 国内旅客の第4四半期の見通しは、旅客数103%、単価前提105%弱となっています。単価の伸びが大きい理由は、前年同期の単価が大きく落ち込んだことによる反動が含まれているためであり、足元の1月の単価は想定水準通りです。第4四半期には、3連休や春休みといった高需要期も控えていますので、旺盛な需要が見込める時期や路線には、臨時便を設定して需要を獲得するほか、イールドマネジメントも強化することにより収益増につなげていきます。
- 国際旅客の第4四半期の見通しは、旅客数がほぼ計画通りの106%、単価見通しは113%となり、計画単価を若干上回っています。第3四半期に引き続き、クラスミックスによる単価改善効果が続くと考えています。
- 第3四半期の国際貨物の単価は157円、対前年比113.6%でしたが、第4四半期も前年比116%程度までの増加を見込んでいます。単価の上昇要因としては、沖縄ハブネットワークが定着しつつある中、エクスプレス貨物の比率を高めていく営業努力が効果をあげつつあることがあります。加えて、羽田・成田を經由する三国間貨物の大幅な取り込みによって、トータルとして更なる国際貨物単価の向上を目指していきます。
- 営業費用は、ボーイング787の導入延期に伴う償却費の減少はあるものの、一時金を中心とした人件費の増加などもあり、第4四半期の連結営業損益は、80億円程度の営業損失になる見込みです。また、通常、第4四半期は整備部品の除却等が多く行われることから、経常損益段階で損失が拡大することになります。

### Q-3

- ◆ 通期の業績見通しに変更はないとのことですが、業績の上振れや増配の可能性はありますか？

### A-3

- 法人税率改定については、来年度から実効税率が約5%引き下げられるという前提に基づきまして、期末段階で繰延税金資産の一部取り崩しが約170億円程度発生することを業績予想に織り込みました。第3四半期決算で、独禁法関連引当金の戻入として特別利益を167億円計上いたしました。それぞれが当期純利益への影響を打ち消しあうことになるため、業績予想は据え置きということにしました。
- 現時点の予定と致しましては、当期純利益60億円の業績予想を前提に1株あたり1円の配当とさせていただいております。期間利益を引き上げていくことが経営の責任と認識しておりますので、今後、最終利益が上振れするようなことがあれば、株主・投資家への利益還元、継続的な設備投資と強固な財務基盤の構築という観点から、利益剰余金の水準、配当額、配当性向について考えていきたいと思っております。

### Q-4

- ◆ 羽田発着国際線の状況について、国内線との接続需要や、単価、イールドの水準について、成田発着国際線との比較で説明して下さい。

### A-4

- スライド16ページに記載されている通り、羽田発着の3路線について見ると、国内線からの接続旅客数は全体旅客数の24%を占めており、同じ目的地への成田発着路線における構成割合よりも高くなっています。また、国際線からの乗り継ぎ旅客の構成比が高いのが成田路線の特徴ですが、その点は羽田国際線の展開が始まる前の状況から変わりません。成田の国際線接続機能がしっかりと維持される一方で、新たに羽田路線が、充実した国内線ネットワークを活用しながら国内・国際線接続を担うという役割分担が十分に機能していると言えます。
- イールドについては、既存便を含む羽田からの昼間時間帯の便は、従前よりお示ししている通り、成田発着路線よりも高い水準となっています。但し、この10月末から開設した深夜早朝便のロサンゼルス、バンコク、シンガポール線等については、就航間もない中で積極的な営業施策を講じていることもあり、今のところは明らかな格差は生じていません。また、国内線との乗継が多い為、国内区間と国際区間の収入計上の際に、区間単価の調整がなされていることが影響している面もあるかと思っております。
- 成田路線も含めた全体の単価動向は、スライド13ページに記載の通り、第3四半期のみの実績で123.5%となっております。特に中国線については、尖閣諸島問題の影響で旅客数が大きく減少しましたが、プレジャー需要が大きく落ち込んだ一方で、業務渡航需要については安定的に推移しているため、平均単価としては大きく改善する結果となりました。また、イールドの伸びは20%弱となり、単価の伸びよりもやや抑えられた結果となっています。これは、羽田からの国際線開設により、短距離路線と比較して相対的にイールドが低い長距離路線の構成割合が増加したことによるものと分析しています。

#### Q-5

◆ 今後、中期経営計画を見直す場合には、どのようなポイントが重要になると考えていますか？

#### A-5

- 1月18日発表した航空輸送事業計画をベースに、2011～2012年の2カ年経営戦略、利益計画を現在精査中です。
- 計画立案に際しては、第一に「経営資源のフル活用」という点が重要な要素となります。首都圏空港容量の増加を機会として、事業規模を一段と拡大させていく中で、保有する航空機と人的資産をいかに効率的に、無駄なく活用できるかを追求していきます。
- 二つめには、国際線事業の規模が拡大し、国際線からの収入の構成比が高くなる中で、事業のボラティリティに対する対応能力を高めていくことが必要と考えています。特にグローバルレベルでのイベントリスクが発生し、大幅な収入の減少に見舞われた時に、本年と同様に即座にコスト削減に対応できるような柔軟な費用構造を検討しています。詳細については、現在社内で鋭意議論の最中であり、可能な限り早く示していきたいと思っております。

#### Q-6

◆ 株主優待制度変更の背景について、説明して下さい。

#### A-6

- 今般、株主優待券の有効期間と、搭乗可能な期間が同一となるように整理を行いました。加えて、他の運賃と同様にインターネットやコンビニエンスストアでのお支払いを可能として利便性を高めると同時に、支払期限を設定させていただきました。
- 従前より、株主優待券については予約後の支払期限が設定されておりました。今回の制度変更の機会に、他の運賃と同様に予約後の支払期限を設定させていただき、予約管理の精度を向上させ、改善を図ってまいります。この点は、収入の機会損失を減少させ、旅客収入の最大化にもつながりますので、結果として、株主の利益に資するものと考えております。

以 上