

2011年3月期 年度決算説明会 主な質疑応答（要旨）

Q-1

◆ 2010年度決算では増配を発表しましたが、配当に対する考え方について教えてください。

A-1

■ 「最終黒字化」「復配」「フリーキャッシュフローの確保」という目標が達成できたことに加えて当初計画を上回る233億円の当期利益を確保することができました。一方で、今後の経営環境が不透明であり、2011年度の業績については予断を許さないような状況です。以上の状況から1円増額の2円配当と決断しました。なお、2円配当で配当性向は21%程度となります。

Q-2

◆ 2010年度の営業費用が前回発表した計画から減少した理由について教えてください。

A-2

■ 航空運送事業の営業費用は計画に対して137億円抑制することが出来ました。主な要因として、燃油費について第4四半期に市況は上がりましたが、比較的急速な燃油価格上昇によるヘッジ収入増加の効果や為替の影響が大きく50億円程度費用は下がりました。整備部品外注費については海外整備作業の自社整備による内注化を進めたことから50億円以上減少しました。また、機材賃借費については提携パートナーキャリアからの買取座席数の調整を行ったために40億円程度下がりました。

Q-3

◆ スライド(p. 8)にあるような過去の事例（米国同時多発テロ、イラク戦争、SARS、リーマンショック、新型インフルエンザ）と比較して、震災の影響はどの程度続くと経営としては見ているのでしょうか？

A-3

- 今回の震災影響を考えるにあたって、過去のどの事例をモデルに出来るのか現時点ではまだ判断は出来ていません。現在も徐々に足元需要は回復しており、自粛ムードや旅行手控えも緩和されつつあります。
- ただし、何事があっても最終黒字を確保し、配当を継続することは経営として当然の責務であると考えており、目標達成に向けてあらゆる収支改善策をもって取り組んでいきたいと考えております。

#### Q-4

- ◆ 第1四半期における座席キロの計画について、国内旅客では当初の計画から踏み込んで削減しているのに対して、国際旅客では比較的削減量が少ないと見ております。その背景について教えてください。

#### A-4

- 国際線の座席キロは前年比では120%半ばとなっています。前年から増えているのは首都圏空港の拡張によって新規路線を中心に増便していることが主な要因です。
- 一方、震災発生を受けて、羽田・成田で重複している路線については、例えば仁川線の休止、また、小型化を実施しております。当初の計画に対して約1~2%の削減と少なく捉えられるかもしれませんが、それ以外の路線については当社に必要な基本的なネットワーク網と位置付けており、原則として限界利益が確保できていれば運航を継続していく方針です。
- 足元の旅客数はビジネス需要を初め戻りつつありますので暫くは様子を見ながら、需要の回復を待ちたいと考えております。外国人の需要も徐々に回復傾向にあり期待をしています。

#### Q-5

- ◆ 今後需要が下振れしてきた場合、どの程度までイールドを下げて需要喚起を行うことが出来るのでしょうか？今後のプレジャー需要に対する運賃戦略について教えてください。

#### A-5

- 震災後、国内線における個人需要、国際線におけるビジネスクラスの需要の回復が早いと見られ、客体ミックスは大きく改善しており、3、4月の直近の単価は想定より上昇しています。震災発生から約1ヶ月が経ち、例えば国内線の旅行需要に対しては土日の需要喚起のための新運賃「週末割引」を導入しました。
- 今後の全体の運賃戦略については旅行自粛ムードが普段の状態に戻るかどうか状況を見極めながら対応について判断していきたいと考えています。単に運賃を下げることよりも、もっと大きな視点から「日本は安全である」というメッセージを出していくほうが需要喚起のためには重要だと捉えております。

#### Q-6

- ◆ 足元の状況(旅客数、L/F水準)について教えてください。
- ◆ 海外のエアラインが供給量を絞っていますが、旅客需要のシフトは見られるのでしょうか？

#### A-6

- 国内線については4月の旅客数は前年比約80%、L/Fは5割を切る水準です。5月は旅客数86%でL/Fは6割弱と見ております。また、国際線については日々、予約のブッキングカーブは改善しており、現時点において4月の旅客数は前年比96%、L/Fは6割弱、5月は旅客数で前年比100%、L/Fは60%台の半ばの予測となっています。国内、国際旅客事業ともに需要の減少は下げ止まり、回復の兆しが見えている状況です。
- 定量的には難しいですが、例えば、欧州のエアラインが仁川経由に変更したり、中国・北米のエアラインが減便していることにより、一部の旅客流動について直行便・他社減便効果として確実に当社に流入していると考えております。徐々に東京は安全であるとの宣言が各国で出され始めており、海外のエアラインの減便も徐々に戻りつつあると認識しております。

#### Q-7

- ◆ 緊急コスト対策は、2月の経営戦略で発表したコスト削減策 100 億円に更にプラスして取り組む 300 億円なのでしょうか？また、その内訳について教えてください。
- ◆ 緊急コスト対策の中の 90 億円の削減効果を得るためには、第 1 四半期の供給削減に加えて第 2 四半期以降にどの程度供給調整が必要になるのでしょうか？

#### A-7

- 2月の経営戦略で発表した 100 億円のコスト削減については粛々と進めてまいります。今回の 300 億円のコスト削減策は、更に取り組む内容となっております。内容は、事業計画変更に伴う着陸料や燃油費等の変動費抑制が約 90 億円、各部門において取り組むコスト削減の深掘りでの販売宣伝コスト抑制や整備内注化等による費用削減約 200 億円となっております。
- 第 2 四半期については、主に国内線において座席キロを 5~6%程度減少させる仮定をおいています。今後の需要動向によっては見直すこともあります。

#### Q-8

- ◆ 今年度の業績について、燃油費、燃料税等の費用の前提はどのように考えていますか？ また今年度は前年度のコスト削減 860 億円から 200 億円程度の戻り費用があると認識していますが、現段階でどのように考えれば良いのでしょうか。

#### A-8

- 燃料税については当初 110~120 億円のコスト削減効果を見込んでいましたが、2011 年度の実現は難しくなってきたと考えています。また、燃油費用については先物カーブの動きや中東情勢、米ドルの過剰流動性（ゼロ金利施策）の継続を考えると、当面は下がることはないと考えています。2011-12 経営戦略では、2011 年度はシンガポールケロシンで \$100 の前提を置いておりましたが、\$120 程度には見直しを行わなければならないと考えております。
- 前年度実行したコスト削減対策 860 億円のうち、人件費を含む 200 億円程度の費用は戻り費用として当初想定していました。しかしながら、現在、収支の見通しを立てているところであり、その中で継続削減について検討を行っていきたいと考えております。

#### Q-9

- ◆ 国際貨物の FSC(燃油特別付加運賃)を 5 月から改定し、長距離路線については価格転嫁を進め、一方で短距離路線については転嫁を弱めているようですが、その背景について教えてください。

#### A-9

- アジアを中心とした短距離については FSC を引き下げ、一方で長距離路線については燃油価格高騰に伴い運賃を引き上げておりますが、需給動向、競合他社など事業環境の変化を見て判断しております。貨物単価については、これまで同様、イールドマネジメント、スペースコントロールを強化して全体で引き上げていく方針です。また、貨物事業については震災影響は旅客事業ほど需要面で大きくは受けておらず、重量との掛け算で全体の収入面積を拡大させていきたいと考えております。

以上