

2012年3月期 第2四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

Q-1

- ◆ 上期の営業利益の水準は想定を上回っているように見えますが、今回、通期業績予想の上方修正を行わないのは何故でしょうか？

A-1

- 7/29に発表いたしました当初計画との比較では、営業収入が国内旅客約25億円、国際旅客約25億円、合計で50億円ほど高くなりました。また営業費用は、燃油費や整備部品外注費を中心として約50億円計画を下回る結果となりました。その結果、上期の段階で航空運送事業の営業利益は100億円程度、当初計画を上回っています。
- 他方、足元での世界経済の先行き懸念や円高の影響を織り込んで、下期の営業収入は国際旅客で▲約120億円、国際貨物で▲約30億円、当初計画を下回る見通しを立てています。加えて営業費用も、円高メリットを受ける燃油費や外部委託費、さらに収入に連動する販売コスト等を合わせて50億円ほど想定を下回る見込みですので、下期としては営業利益段階で100億円ほど当初計画から下方修正いたしました。
- したがって通期業績予想では、営業収入を▲100億円、営業費用を▲100億円、それぞれ下方に修正した結果として、営業利益の予想は変更しておりません。
- 今期の業績に関してのポイントは、世界経済の動向からどの程度の影響を受けるかという点になりますが、景気減速や円高問題の解決にはやや時間がかかるのではないかと見ています。

Q-2

- ◆ 下期の国際線旅客収入を下方修正したとのことですが、旅客需要や単価動向をそれぞれどのように見ているのでしょうか？足元の状況についても併せてご説明下さい。

A-2

- 国際線の足元の需要動向については、10月の旅客数が対前年比+12%、11月が+8%、12月が+15%という予想になっています。景気の不透明感が広がる中であっても、引き続き需要は堅調です。前年度には、尖閣諸島問題に端を発した中国線旅客数の落ち込みがありましたが、そこからのリバウンドも含まれています。
- 国際線旅客収入の想定は、当初計画対比で年度▲95億円、下期▲120億円引き下げていますが、前年度下期との比較では+190億円の増収を想定しています。内訳は、旅客数要因で+160億円、単価要因で+30億円の増収です。
- 下期の国際線旅客単価は、7月に発表した計画では対前年比+6%としていましたが、今回の想定では+0.7%に変更しています。単価要因の増収額+30億円の内訳は、燃油特別付加運賃+170億円、クラスミックス影響が▲120億円、為替影響が▲20億円としており、それぞれ当初計画における想定金額から下方に修正しています。
- 特に、企業業績の悪化懸念が広がる中、ビジネスクラスの利用客にも、より低運賃のビジネスクラス航空券へシフトする傾向がこの上期中から現れ始めており、下期も継続するものと見ています。訪日需要の回復が想定よりも遅いことなども踏まえ、当面の間はプレジャー需要も含めて、燃油特別付加運賃を含めた単価全体での水準に注意を払いながら、需要を落とさないような運賃単価のマネジメントを実施していきます。

Q-3

- ◆ スライド P.16 の右図表の中で、9月の国内線プロモーション運賃旅客数が前年同月に比べて大きく落ち込んでいるのは何故でしょうか？

A-3

- 第一の理由は、昨年度までは繁忙期の8月にプロモーション運賃の利用不可期間を設定していましたが、今年は需要喚起を目的として一部の期間について利用可能としたことから、例年9月に発生すべき需要の一部が8月にシフトした点があげられます。
- 理由の二点目は、昨年の上期に競合上の観点から引き下げたプロモーション運賃を、10月からは値上げすること事前に発表していた為、直前の駆け込み需要も含めて前年9月には大きな需要が発生しました。
- 以上の二点によって、前年比の数値が低く出る結果になっています。

Q-4

- ◆ 初号機以降の B787 の引渡し予定に変更はありませんか？導入に伴い、燃油費をはじめとする営業費用の削減効果にはどのようなものがありますか？

A-4

- 今年度は12機、来年度は8機を導入する計画でしたが、最新のスケジュールには若干の変更が生じており、今年度11機、来年度9機の導入予定となっています。当初2年間で20機を導入する点に関しましては現時点で変更ありません。
- 燃油費削減以外のコスト効果といたしましては、機体の軽量化が進んでいることによりまして、機体重量比例で決まる着陸料（空港使用料）にも軽減効果を期待することができます。

Q-5

- ◆ ジェットスター・ジャパンが国内線に就航する予定ですが、エアアジア・ジャパンの国内線の事業戦略を見直すことは考えていますか？就航都市や運賃水準については、どのように考えていますか？

A-5

- エアアジア・ジャパンに関して、現段階ではまだ国内・国際それぞれの具体的な路線計画はありませんが、LCCの就航によって国内に新たな航空需要を生み出すことができると考えています。これまでバスや鉄道といった陸上の交通手段が担っていた国内の旅客流動から、LCCへの需要転移があると見ています。現状のANAブランドとの間でのカニバリゼーションは一定程度想定しますが、連結ベースでANAグループの成長に寄与すると考えています。
- 適切な運賃施策や効率的な機材効率などにより、収益を上げられるイールドを維持していきたいと考えています。競合他社の動きを踏まえながら、スピード感をもって事業展開を図り、需要のボリュームを積み上げていくことが重要と認識しています。

Q-6

- ◆ アジア路線のネットワークをエアアジア・ジャパンに任せて、ANA 本体は欧米長距離路線に特化するという戦略については、どうお考えになりますか？

A-6

- ANA グループとしては、グローバルなネットワークを重要視しています。太平洋を越えて成長するアジアと北米の間を行き来する流動を、ANA も含めた路線ネットワークを通じてしっかり取り込んでいく必要があります。したがって、フルサービスキャリアとしての ANA のアジア路線が、今後も引き続き重要な役割を担っていくという考え方は変わりません。一方、エアアジア・ジャパンはニーズの異なるセグメントの旅客をターゲットとして、アジアで事業規模を伸ばしていく戦略です。

Q-7

- ◆ 次期中期経営戦略のテーマとして「中期的機材計画の再検証」が掲げられています。これまでのようにハブ&スポーク戦略のもと、大型機と接続便からネットワークを構築することに代えて、中長期的には B787 を中心とした中型機を使用した直行便を中心に国際線ネットワークを展開していくという考え方でしょうか？ 今後の大型機材への投資計画と資金調達に何らかの影響はありますか？

A-7

- 現在、当社は欧米のゲートウェイ空港には主に B777-300ER を使用して就航し、アライアンスパートナーの接続便を活用して国際線ネットワークを構築してします。B787 の国際線仕様機と B777-300ER とでは、席数で約 100 席弱の違いがありますので、B787 については現状の B777-300ER の代替として使用するのではなく、想定需要が大型機投入にはやや不足するような直行路線や、既存路線の増便機材として活用することを想定しています。
- したがって、将来的にも中型機のみで全ての国際線長距離路線を運航することは、他社との競合上の観点からも考えていませんので、大型機の保有規模については当面大きな変化はありません。大型機材の取扱いが、今後の資金調達計画に特別な影響を及ぼす要素にはならないと考えます。

Q-8

- ◆ コスト削減 1,000 億円は、ANA のみで達成する計画ですか？あるいはエアアジア・ジャパンを含めた計画になるのでしょうか？また削減余地としてはどのような項目にあり、削減の効果が現れる時期はいつ頃になるのでしょうか？

A-8

- 営業費用削減 1,000 億円（ユニットコスト削減 1.0 円相当）を目指す背景としては、首都圏空港の拡張、オープンスカイの進展により LCC を含めた海外航空会社が今後も日本に進出し競争環境が更に厳しくなること、イベントリスクの発生も想定しなければならないこと、競合他社が経営再建を通じてコスト競争力を強化してきていることがあります。外部環境の変化に則して、我々自身の企業体質の強化が大変重要だという強い意識を持っています。
- コスト削減については、ANA 単体ではなくグループ全体で取り組んでいきます。削減対象の検討については聖域なく取り組みながら、グローバルスタンダードに照らして、あるべき働き方、組織のあり方、仕事の進め方を総点検し、追求していく考えです。
- 従来から取り組んできたコスト削減施策についてもその効果を継続させながら、新たな施策を積み上げて 2～3 年で目標水準を実現できるように取り組んでいきます。

以 上