

2013年3月期 第2四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ 先般の増資の目的として掲げているアジアにおける戦略的投資について、投資の規模感、投資案件の選定基準等の考え方を教えてください。

A-1

- 先般の増資によって調達した成長資金は、アジアの成長マーケットにANAグループの事業領域を拡大していくための戦略投資に活用します。
- 基本的な考え方としては、ROA8%以上、ROE 10%以上を目指す中期的な経営目標に、投資対象の事業の収益がどれだけの貢献をするか、という点のほか、投資規模、将来性、リスク評価、既存事業とのシナジー効果等々を基準に、いくつかの候補案件を検討し、絞込みを行っています。
- 既存事業とのシナジーを求めるといふ点では、航空会社への出資が考えられます。ANAグループが、フルサービスキャリアとして、もしくはLCC事業をアジアの中でどのように展開していくかということ視野に入れながら、議論を進めています。また、航空関連ビジネスへの投資では、ANAグループが有するノウハウやリソースを活用することもポイントになります。
- また、現状では各国に外資規制が存在しますので、航空会社へ出資する場合にはマイノリティ出資にとどまる可能性があります。ASEANは2015年までには、域内の航空自由化を目指しています。
- こうした将来の規制緩和の可能性も念頭に置きながら、ANAグループがアジアの中で成長性のある事業領域を持てるよう、経営環境の変化にも機動的に対応できるように準備を整えています。

Q-2

- ◆ 増資の目的のひとつにイベントリスクへの耐性強化という点がありましたが、増資後の自己資本の水準について、イベントリスクへの備えは十分だと考えていますか？

A-2

- ◆ 現在、自己資本比率が34%まで上がってきており、世界のトップレベルのエアラインと比較しても遜色の無い水準になっていると思います。一定度のイベントリスクへの対応と合わせて、格付向上へのステップが整ってきたと見ています。
- ◆ 但し、現在の自己資本比率の水準が十分ということはず、更に改善していかなければならないと考えています。有利子負債の削減、株主還元とのバランスに留意しながら、利益の蓄積により自己資本を高める努力を継続していきます。

Q-3

- ◆ 通期業績見通しにおいて、営業収入と営業費用がそれぞれ 300 億円減額されていますが、具体的な内訳と内容を教えてください。

A-3

- 航空運送事業の営業収入は、上期実績が 140 億円ほど計画に達しなかったことに加えて、下期は約 160 億円の下振れ、通年で約 300 億円の下振れを見通しています。国内旅客収入の減額は、上期実績 80 億円、下期見通し 50 億円を合わせて計 130 億円の減額となります。国際旅客収入では、尖閣・竹島問題に起因する減収影響予測 100 億円を含めまして、上期実績 55 億円、下期見通し 130 億円、通年で計 185 億円を引き下げました。
- 一方、費用の削減も通期で 300 億円を見込んでおりますが、その内訳は、上期の実績として 150 億円、下期の見通しとして 150 億円を織り込んでいます。
- 下期の 150 億円の費用削減は、上期の執行実績の基調分析から下期にも反映できると判断した 50 億円に、減収幅を補う為の収支改善対策として 100 億円を追加して取り組んでいきます。
- 通年 300 億円の費用削減を主な費用項目別に見ると、減価償却費 125 億円、人件費 60 億円、整備部品外注費 45 億円、販売費 25 億円といった内容で構成されています。

Q-4

- ◆ 尖閣竹島問題の減収影響について詳細を説明して下さい。

A-4

- 尖閣諸島ならびに竹島問題による国際線旅客収入の減収影響額は、現時点で通期 100 億円を見込んでいます。9 月の段階で 10~20 億円の減収が発生し、第 3 四半期で 60 億円程度の影響が出ると予測しています。そして第 4 四半期には影響が徐々に改善に向かいますが、20 億円程度の減収が続くと見通しています。ビジネス需要の個人の需要減は底打ちをしており回復傾向にあると見ていますが、プレジャー需要はまだまだ厳しい状況です。
- 当社の今期見通しでの中国線旅客収入は約 600 億円となっており、営業収入全体の 4~5%を占めています。それほど大きな割合ではありませんが、計 10 空港に就航するネットワークを形成しておりますので、早期の需要回復を期待したいと思います。

Q-5

- ◆ 下期の国内線旅客の需要ならびに単価の見通しについて、詳細を解説して下さい。

A-5

- 国内線下期旅客数の前年比には、8 月に就航したエアアジア・ジャパンの数字が含まれています。また、昨年度下期にはまだ影響が残っていた震災影響の今期の回復分や、旅割運賃などによる需要喚起策などによる需要増加を見込んだ前提値です。
- 下期の国内線単価は、前年下期とほぼ同水準となる計画です。需要見通しを上期の基調も踏まえ当初前提から多少引き下げておりますので、現時点では単価水準の維持を重要視しています。ビジネス系運賃値上げ、プレミアムクラス運賃値上げ、アワード座席管理の強化などで、前年並み単価を維持していく計画です。

Q-6

◆ 下期の国際線旅客の需要ならびに単価の見通しについて、詳細を解説して下さい。

A-6

- 上期の国際線ロードファクターは 77.6%に達しており、極めて高い水準となっています。基本的には、中国線を除いて、需要は引き続き堅調に推移すると見込んでおり、下期の想定ロードファクターは、北米:72%、欧州:79%、中国:50%、アジア:74%となっています。
- 北米線、欧州線ともに、引き続き強い需要を見込んでいることに加えて、当社の国際線の路線構成は各方面のバランスが取れておりますので、中国線の需要低迷が全体に与える影響は限定的です。
- エアアジア・ジャパンを除いた下期の ANA 国際線の単価は、長距離の北米路線を中心に新規就航、増便を行うことから、路線構成の変化によって平均単価が上昇します。また、中国線におきまして、単価の低いプレジャー需要が大きく低迷する前提で計画を組み立てておりますので、客体構成変化の結果としても、前年度下期との比較で単価が上昇することになります。

Q-7

◆ LCC を含めた競争環境からの、ANA への影響についてはどう見えていますか？

A-7

- LCC2 社は新たな需要を創り出しながら、L/F も 80%前後で順調にスタートをしています。LCC とのカニバリゼーションについては、全く無いというわけではなく、国内線のプロモーション運賃利用客、国際線のプレジャー需要については一定の影響を受けると見っていますが、いずれも想定範囲内に収まるものとみています。
- エアアジアは連結子会社、Peach は持分法適用会社ですが、連結決算の中で LCC2社の業績のメリットを取り込むことができると見えています。

Q-8

◆ LCC2社の収支は、計画との関係でどのような状況になっていますか？

A-8

- エアアジア・ジャパン、Peach 共に、概ね当初計画通りの業績となっています。Peach はもともと就航後 3 年目で単年度黒字化を見込んでいましたが、想定に比べて実績が良化し、現状の赤字規模は計画よりも縮小して推移しています。

Q-9

- ◆ 中型機でありながら長距離国際線も飛ぶことのできる B787 を、国内線にも多数投入している狙いは何ですか？また、9 月に追加発注された B787-9 の 11 機について、ANA のフリート戦略における位置づけを教えてください。

A-9

- B787 は、当社の国内線・国際線の主力機 B767 の後継機です。国内線仕様の場合、335 席の B787 が 270 席の B767 と同等のコストで運航できるという大変優れた費用効率を持っており、1 座席あたりの燃費効率は 20% 減になります。そのうえで、現状 B767 のキャパシティでは摘み取りきれない需要をカバーすることもできます。
- B787 を使用した便は、同じ路線や便で比較をした場合、他の機材を使用した場合よりも利用率が 10% ほど高くなっており、路線全体としても旅客実績が向上しています。このように競争力が高い機材ですので、B767 の後継機として国内線でも活用していきます。
- ストレッチタイプの B787-9 は、現在受領している B787-8 (国内線仕様 335 席、国際線長距離仕様 158 席) よりもキャパシティが増えるとともに、航続距離も長くなります。国内線、国際線どちらにも使用できますが、どちらかといえば国際線長距離路線に適した機材であると考えています。
- 当社は B787 をトータル 66 機発注しています。世界的に見ても、B787 は ANA の代名詞と言われるように、787 を活用して収益性を追求していきます。

以上