

2017年3月期 第2四半期 決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ **上期における航空事業の営業利益について、売上高、営業費用それぞれの計画差異を教えてください。**

A-1

- 航空事業の売上高は、計画比で約▲115億円となりました。国際線旅客事業の収入は計画に沿った実績となりましたが、国内線旅客事業の収入は熊本地震の影響等により計画を下回りました。また、貨物事業の収入も、他社との競争が激化したことや、為替市況が今年度計画の前提水準よりも円高で推移したため、計画に及びませんでした。LCC事業の収入も、計画を下回りました。
- 一方、営業費用については、計画比で約▲135億円となりました。内訳は、燃油費が約▲15億円、燃油費以外の費用が約▲120億円となっています。円高によって外貨費用(円換算)が減少した他、貨物事業を中心として収入連動費用が計画を下回りました。
- 以上の結果、航空事業の営業利益は計画比で約+20億円となりました。

Q-2

- ◆ **国内線旅客事業について、需要動向や単価の見通しについて教えてください。**

A-2

- 国内線旅客事業では、本年4月に発生した熊本地震の影響により、レジャー需要が減退しました。対応策として、プロモーション運賃の積極的な展開を中心に需要喚起に努めた結果、上期の旅客数は前年並みとなりましたが、単価は前年を下回りました。
- 第3四半期については、地震の影響がほぼ収束した中で、旅客数が前年を上回る一方、客体構成の変化等によって単価は前年を下回る見通しです。他社との競合に対して適切な対応策を講じながら、レベニューマネジメントシステムを最大限活用することで、収入の拡大を図ります。

Q-3

- ◆ **国際線旅客事業において実現したビジネス需要の取り込み拡大について、単価の状況を教えてください。**

A-3

- 円高の進行や原油市況の下落を背景に、輸出企業や資源関連企業等の業績悪化に伴う出張の抑制が懸念されましたが、日本発の業務渡航需要は上期を通じて堅調に推移しました。また、ユナイテッド航空とのジョイントベンチャーのもと、海外発の法人需要も拡大しました。
- これらにより、ビジネスクラスの旅客数は、第1四半期、第2四半期ともに、前年比で11%強の増加となりました。燃油サーチャージ収入の減少による影響があるものの、単価も確実にマネジメントできており、旅客数と単価の両面で、販売が奏功したと捉えています。

Q-4

- ◆ 国際線貨物事業について、厳しい事業環境が続くなかでの対応策を教えてください。

A-4

- 貨物事業を取り巻く環境は、海運会社の業績にも反映されている通り、世界的に厳しい状況だと考えています。現行の中期経営戦略においては、貨物専用機を 12 機に留める計画としましたが、貨物便の路線ネットワークを見直して、当該機材の稼働を抑制しています。
- 直近では、他社からの大型貨物専用機のリースを終了するなど、貨物事業としての採算性を重視した対応を強化しています。

Q-5

- ◆ 今期の業績予想修正について、国際線旅客事業における下期のイールドが、上期よりも低下する要因を教えてください。

A-5

- 国際線旅客事業の収入予想は、下期のイールドが前年比で約 15%低下することを前提としています。上期のイールド実績(同 約 11%低下)と比較した場合、燃油サーチャージ収入の減少は上期・下期ともに同程度の影響となる一方、円高進行による影響は下期の方が大きくなると想定しています。
- イールドが前年水準から大きく低下する要因は、「原油市況の下落による燃油サーチャージ収入の減少」「為替市況の円高進行による影響」「ネットワーク拡大を背景とする路線構成の変化」であり、これらの要素を考慮した実質的なイールドについては、上期実績と同様、下期についても前年と同水準を維持できると考えています。

為替レート・期中平均(¥/US\$)	上期・実績	下期・計画
2016 年度	105.2	100.0
(2015 年度 実績)	(121.8)	(118.4)

Q-6

- ◆ 航空事業の費用予想について、当初予想から▲535 億円の修正を実施した背景を教えてください。

A-6

- 航空事業の費用予想として、燃油費については、当初計画から約▲55 億円の修正をしています。これは、下期における為替市況の前提を、「¥115/US\$」から「¥100/US\$」に変更したことが主な要因です。
- 燃油費以外の費用予想を、当初計画から約▲480 億円修正した主な要因は、以下の通りです。
 - ① 為替市況の前提変更： 約▲220 億円
 - ② 国際貨物販売手数料の廃止による売上高・営業費用のネット計上： 約▲200 億円
(売上高についても同額の修正、収益への影響なし)
 - ③ 収入連動・生産連動費用の見直し： 約▲60 億円

Q-7

- ◆ **ボーイング 787 型機のエンジン部品問題について、今後の対応と、利益計画への影響を教えてください。**

A-7

- ボーイング 787 型機のエンジnbrレードの問題については、ボーイング社やロールス・ロイス社と緊密な連携のもと、「安全」を第一として適切に部品交換の対応を実施しています。メーカーとの契約に補償制度があることから、ブレード交換に係る費用について、直接的な当社の負担は限定的となる見込みです。但し、本件に関連して想定外の費用が生じる場合は、適宜メーカーと協議を行っていく考えです。
- 本年に入って生じた空港でのシステム不具合や、保安検査場・搭乗口における業務手順の不徹底などについても、徹底的な原因追求と検証を実施し、改善策を講じてまいります。

以上