

**2017年3月期 第3四半期 決算説明会 主な質疑応答(要旨)****Q-1**

- ◆ **堅調な実績が続く国際線旅客事業について、販売の状況を教えてください。**

**A-1**

- 第3四半期における、日本発の業務渡航需要は、全方面にわたって堅調な推移となりました。ビジネスクラスの旅客数は、第2四半期までと同様、前年比で二桁の増加となりました。
- 日本政府観光局(JNTO)が1月17日付で発表した情報として、2016年4-12月の出国日本人数が前年比で約+6%であることを確認しています。単純な比較はできませんが、ANA国際線における、第3四半期累計の国内販売旅客数は約+9%となりました。首都圏需要の取り込みが奏功して、市場全体の動向を上回りました。
- 一方、同じく JNTO による情報として、同期間の訪日外客数が約+17%であるのに対し、ANA国際線の訪日需要は約+13%となりました。市場全体の伸びの背景には、クルーズ船による送客の増加もあるため、当社グループは、高い競争力を維持できていると考えています。
- 第3四半期のイールドは、前年比で約▲13%となりました。第2四半期の実績との比較では、主として円高による影響で、前年比での下落幅が拡大しています。但し、燃油サーチャージ収入の減少と、為替市況の変動による影響を除いた実質的なイールドは、前年並みの水準を維持しており、イールドコントロールが十分に機能しています。

**Q-2**

- ◆ **国際線旅客事業について、方面別の特徴を教えてください。**

**A-2**

- 北米方面では、昨年10月30日より就航した羽田=ニューヨーク線、シカゴ線が堅調な実績となりました。羽田空港は、都心部からのアクセスに優れている上、当社グループが充実した国内線ネットワークを有していることから、首都圏需要のみならず、国内各地からの需要を幅広く取り込めるようになりました。なお、シカゴ線については、米国内各都市への乗り継ぎ需要が多いことから、今後はジョイントベンチャーのパートナーであるユナイテッド航空との調整を含めて、接続利便性を高めることで、座席利用率の更なる向上を目指します。
- 中国方面では、一昨年の秋以降に広がった需給ギャップが、縮小に転じています。訪日需要が増加するなかで、当社グループでは、積極的に競争力ある運賃の設定を行い、需要の取り込みに努めました。第4四半期についても、春節期間を中心として需要は堅調に推移する見通しであり、今後も需給環境の改善が続くと考えています。
- アジア・オセアニア方面では、今年度も新規路線の開設や、既存路線の増便を実施していますが、10月から増便した成田=ホーチミンシティ線の座席利用率が、第3四半期において高水準になるなど、順調な推移となりました。成田国際空港(株)が1月26日付で発表した情報によると、2016年における同空港の通過客は前年から減少していますが、当社グループの乗り継ぎ旅客は、引き続き増加しています。

### Q-3

- ◆ **国内線旅客事業の売上高が前年を下回っていますが、今後の販売方針について、考え方を教えてください。**

### A-3

- 国内線旅客事業では、低需要便への対策として、プロモーション運賃を積極的に展開し、需要の喚起を図りました。柔軟な運賃政策の効果として、第3四半期累計の旅客数は前年を上回り、座席利用率も上昇しましたが、4月に発生した熊本地震や北海道新幹線の開業、他社との競合等の影響により、売上高は前年を下回りました。
- 今後については、ピタッとフリートの中核機材として、既に受領が始まっているエアバス A321ceo 型機、来年度に受領予定のエアバス A321neo 型機を活用し、需給適合を深化するなかで、プロモーション運賃の効果的な設定による収入拡大を目指します。

### Q-4

- ◆ **第3四半期における国際線貨物事業の状況について、上期から改善した背景を教えてください。**

### A-4

- 第3四半期に入って、総需要の回復基調が強まるなか、当社グループでは、市場全体の伸びを上回る輸出入貨物の取り込みを実現しました。輸出では、中国向けの自動車部品や、アジア向けの電子部材が好調に推移しました。輸入では、中国発の貨物を中心に、取扱重量を拡大しました。日本を経由する三国間貨物については、中国発北米向け貨物の取り込みが奏功しました。第4四半期についても、堅調な需要動向を想定しています。
- なお、貨物専用機については、事業採算性の向上を目的として、就航路線の見直しを行い、機材稼働を抑制しています。その結果、第3四半期における重量利用率が前年を上回るなど、各種施策の効果が表れ始めています。

### Q-5

- ◆ **ボーイング 787 型機のエンジン部品問題について、解決に向けた進捗を教えてください。**

### A-5

- ボーイング 787 型機のエンジンブレードの問題によって生じていた、一部機材の稼働調整(AOG)については、1月中旬を以って全て終了しました。
- ロールス・ロイス社による、改修型ブレードの生産・供給が既に始まっており、当社グループでも、順次、交換を進めていく計画です。

Q-6

- ◆ 第3四半期末における、自己資本比率が40%に達しています。自己資本やROEの目標水準、株主還元の方法について教えてください。

A-6

- 第3四半期末において、自己資本比率は当社が目標水準と定めてきた40%に到達しました。但し、前年度期末からの上昇要因には、繰延ヘッジ損益の改善という、市況の変動による効果も含まれています。利益の変動リスクを抑制するために、今後も最適なヘッジ取引を追求・実行していくなかで、常時40%を維持することが可能な財政状態を目指しています。
- ROEについては、中期的な目標を10%と定めています。財務の健全性を保ちながら、資本効率の向上を図り、目標水準を安定して達成できるよう努めます。
- 株主還元は経営の重要課題であり、資本の蓄積、成長投資とのバランスを踏まえて、充実させたいと考えています。今後については、総還元性向という考え方のもと、配当に加えて自社株買いについても検討していきます。

以上