

2018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。また、通期業績予想の修正について、詳細を教えてください。

A-1

- 航空事業における上期の売上高は、計画比で約+180億円となりました。内訳として、国内旅客収入が約+60億円、国際旅客収入が約+50億円、貨物郵便収入が約+70億円となっています。
- 一方、営業費用については、計画比で約▲60億円となりました。原油市況が計画の前提を下回って推移したため、燃油費が約▲50億円となったことが主な要因です。以上の結果、上期における航空事業の営業利益は、計画比で約+240億円となりました。
- 通期業績予想の修正について、航空事業の営業利益としては1,520億円を見込んでおり、当初計画から110億円の上方修正を行いました。今般の修正計画には、上期の実績と下期の費用見通しを反映しており、当初計画との比較では、主として整備関連費用が増加しています。

【航空事業 当初計画との差異】

単位：億円	上期（実績）	下期（修正計画）	通期（修正計画）
売上高	+180	—	+180
国内旅客	+60	—	+60
国際旅客	+50	—	+50
貨物郵便	+70	—	+70
その他	+0	—	+0
営業費用	▲60	+130	+70
燃油費	▲50	—	▲50
燃油費以外	▲10	+130	+120
営業利益	+240	▲130	+110

（為替と燃油の市況前提については変更なし）

Q-2

◆ **下期において整備関連費用が増加する背景を教えてください。また、来期の収支にはどのように影響しますか。**

A-2

- 下期の整備関連費用は、①主に海外における整備外注単価が上昇したこと、②来期以降も見据えて整備計画の精査を行ったこと、を主因に、当初計画から増加する見通しです。
- 当社グループは、現行の中期経営戦略において、2017年度と2018年度を「経営の基盤固め」「安全と品質・サービスの総点検」の期間として位置付けています。「安全」を堅持するために、機体メーカーやエンジンメーカーが推奨する基準よりも高いハードルを設定し、予防点検を含めて、自主的に整備対応を実施しています。従って、整備関連費用は、2018年度においても高水準となる見通しです。2020年の羽田空港の発着枠拡大を控えるなか、エンジン整備や落下物対策などの幅広い分野において、安全性を一層強化する方針です。
- 整備の状況に伴って、一部の路線で機材やタイヤに変更が生じていますが、お客様への影響も考慮しながら、オペレーション品質の向上を目指します。

Q-3

◆ **国内旅客事業について、上期の販売実績と、下期の見通しを教えてください。**

A-3

- 国内旅客事業における上期の売上高は、前年同期から77億円の増収となりました。昨年度下期から、旅客数の拡大によって増収を目指す販売方針を推進しており、便別の需要動向を見極めた上、低需要便に対してプロモーション運賃「旅割」を効果的に設定する戦略が奏功したと考えています。
- 第3四半期においても、柔軟な運賃設定を継続することから、旅客数は前年を上回る一方、単価は前年を下回る見通しです。但し、当該方針に基く販売戦略を開始して1年が経過するため、前年比での増減率は、上期の実績と比較して縮小する見込みです。

Q-4

◆ **国際旅客事業について、イールドの状況と、下期の需要見通しを教えてください。**

A-4

- 国際旅客事業における上期のイールドは、前年比で約+5%となりました。燃油サーチャージ収入の増加や、為替市況の変動による影響を除いた実質的なイールドも上昇しています。第2四半期のイールドは、中国線の訪日需要拡大による路線構成変化の効果もあり、第1四半期の実績を上回る上昇率となりました。第3四半期についても、上期と同様の基調が継続し、イールドは前年を上回る見通しです。
- また、需要面でも、第3四半期は、日本発の業務渡航を中心に堅調な推移が続く見通しです。昨今、各種メディアが中国政府による訪日団体旅行の制限について報じていますが、ANAの中国線は、日本発需要や中国発個人旅行需要の構成比が高いことから、大きな影響には至らないと考えています。欧州線については、日本発レジャー需要の回復が一巡するため、上期の実績と比較すると、旅客数の増加率は減少する見通しです。一部の路線で機材を大型化するなど、更なる需要の獲得を目指します。

Q-5

◆ **国際貨物事業について、単価の状況と、フレイター事業の今後の方向性について教えてください。**

A-5

- 国際貨物事業では、旅客機のベリースペースと、貨物専用機（フレイター）の双方を活用して、昨年度下期より回復・拡大に転じた需要の獲得に努めてきました。輸出・輸入貨物や、高単価な中国発北米向け貨物の取り込みが奏功したことにより、上期の単価は前年比で約+20%となりました。第3四半期については、堅調な需要が下支えとなる中で、一部業者との運賃改定による効果も加わるため、単価は前年を上回る見通しです。但し、昨年度下期から単価の基調は上昇に転じているため、上期の実績と比較すると、前年比での増加率は縮小する見込みです。
- フレイター事業については、需要の獲得に努める一方、路線ネットワークの再編や、低収益路線の生産量を抑制することで、事業採算性の向上を図ってきました。良好な事業環境が続いていますが、貨物需要は景気に敏感で、変動しやすい上、今後、旅客便ネットワークの拡大（ベリー供給量の増加）を予定していることから、フレイター生産量の抑制を継続する方針です。貨物事業全体として供給量をコントロールしながら、収益の最大化に取り組んでいきます。

Q-6

◆ **本年8月末に発表したCB発行と自己株式取得の目的、並びに、これらを踏まえた株主還元の考え方について教えてください。**

A-6

- 今般の自己株式取得の主な目的は、「資本蓄積の充実」から「資本効率の向上」へと資本政策を転換することです。格付の維持に必要な自己資本を維持しながら、転換抑制型CBによって調達した外部資金を原資に、大規模な自己株式を取得することで、「資本の再構成」を実施します。なお、CBの商品設計を通じて、株式の希薄化を最大限に抑制したことも、重要なポイントです。
- 今回の自己株式取得は、フリーキャッシュフローを原資とする、利益配分型の自己株式取得とは位置付けが異なるものであり、現時点において、自己株式取得を継続的に実施することは考えていません。株主還元については、引き続き、安定配当を中心に充実させたいと考えています。
- なお、当社は、これまで自己資本比率40%を目安に、財務基盤の充実を図ってきましたが、最適な資本構成の目安は、今後の事業環境、事業規模、リスクバッファー等によって変化するものであり、当該目安が、将来の自己株式取得の基準、トリガーになることはありません。

以上