

2018年3月期 決算説明会 主な質疑応答（要旨）

1. 2017年度 通期決算に関して

Q1)

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

A1)

- 第4四半期（1-3月期）の売上高は、計画比で約+180億円となりました。この内訳として、国際線旅客事業で約+120億円、国際線貨物事業で約+60億円となっています。
- 一方、営業費用は計画比で約+290億円となりました。整備委託プログラム加入の影響により、整備関連費用が約+240億円となった他、燃油市況の上昇によって燃油費が約+35億円となったことが、主な要因です。
- これらの結果、第4四半期の営業利益は計画比で約▲110億円となりました。但し、第3四半期（10-12月期）の実績（同 約+160億円）を加味した場合、通期業績予想（2017年11月1日開示）に比べると、営業利益は約+50億円の計画超過となりました。

Q2)

◆ **第4四半期における国際線旅客事業のイールドが、第3四半期と比べて大きく向上した要因は何ですか。**

A2)

- 第4四半期のイールドは、前年同期比で+10.6%となりました。この内訳は、以下の通りです。
 - ① 燃油サーチャージの上昇、為替の変動による影響：約+4%
 - ② 実質イールドの向上：約+6%強
- 日本発の旺盛な業務渡航需要の獲得など、ビジネスクラスが全般的に好調に推移したことがイールド向上に大きく貢献しました。また第4四半期において、アジア・オセアニア方面の生産量増加が一巡した中、相対的にイールドの高い中国方面の需要が伸長したことも、全体のイールドを押し上げたと分析しています。

2. 2018 年度 業績予想に関して

Q3)

- ◆ **航空事業における営業費用について、2017 年度実績との差異並びにその主な要因について教えてください。**

A3)

- 2018 年度計画として、燃油費・燃料税は 3,120 億円（前年度比 約+110 億円）を見込んでいます。燃油消費量は 2017 年度から大きく変わりませんが、市況上昇によって単価が押し上げられることが主な要因です。
- 燃油費以外の費用は 13,330 億円（同 約+590 億円）の計画です。主な内訳は以下の通りです。
 - ① 人件費・外部委託費：前年度比 約+270 億円（今後の成長戦略を担う人財の確保・育成）
 - ② 機材賃借費・減価償却費：同 約+250 億円（航空機の増加、施設改修の実施など）
 - ③ 整備関連費用：同 約▲110 億円
 - ※ 2017 年度の整備委託プログラム加入による影響を除いた場合：同 約+130 億円（生産量増加に伴う整備作業の増加、受託整備の増加など）
- その他の費用も加味すると、航空事業として合計 16,450 億円（同 約+700 億円）を計画しています。

Q4)

- ◆ **2019 年度以降を見据えた投資のための先行費用として、2018 年度の営業費用にどの程度反映されていますか。**

A4)

- 首都圏空港を中心とした国際線事業の拡大を控える中、安全の堅持を前提に、一定の品質サービスを維持しながら成長戦略を進めていく方針です。そのため、整備関連費用が生産量以外の事由で増加する他、グループ会社も含めた人財の確保・育成に取り組むため、人件費や外部委託費も大きく増加する予定です。
- これらをまとめると、将来に備えた投資の先行費用として、合計で約 100～200 億円相当が 2018 年度計画に含まれています。

Q5)

- ◆ **国際線旅客事業のイールドについて、直近の実績が堅調に推移した中、2018 年度の通期計画が前年比 +2%に留まっている理由を教えてください。**

A5)

- 2017 年度に続き、企業契約の改定やイールドマネジメントの推進を通して、単価の向上に取り組んでいく方針は変わりません。一方、海外エアラインによる生産量の増加や為替の円高基調が、イールドを引き下げる要因となり得ることも想定し、計画前提に織り込んでいます。
- 下期において、国際線全体に占める長距離路線のシェアが高まることや、他社との競合が進む可能性を勘案して、単価を若干保守的に見積もっていることも影響しています。

Q6)

◆ **国際線貨物事業において、下期の単価見通しが前年を下回る計画となっているのは何故ですか。**

A6)

- 2017年度は、貨物の需給バランス改善に伴う値上げが奏功して単価が大きく向上しました。2018年度は、この状況が上期中に一巡すると考えており、下期からは三国間貨物の取り込みを強化していく方針としています。
- 従って、重量要因としては前年を上回る伸び率を計画していますが、輸出・輸入貨物と比べると相対的に単価が低い需要の割合が増えるため、下期の単価は前年から若干抑制されると見込んでいます。

Q7)

◆ **LCC事業について、座席利用率が高い計画値となっていますが、どのように実現する考えですか。また、2018年度におけるLCC事業の利益計画について教えてください。**

A7)

- 2018年度内に、LCCの統合に向けた再編に取りかかります。バニラエアとPeach Aviationのそれぞれの強みを活かしながら、重複路線の棲み分けを調整するなど、ANAブランドと異なる需要を取り込んでいく方針です。これまで築いてきた2社のネットワークや国内外マーケットへの浸透度、足元で堅調な訪日客の動向等を加味した上で、ANAブランドに次ぐ収益の柱になることを目指し、高い目標を設定しています。
- 2018年度は、航空機の返却に伴う整備費の引当金を費用として織り込んでいること等の影響により、LCC事業の営業利益は、2017年度と比較すると若干の減益になる見通しです。

3. 株主還元について

Q8)

◆ **株主還元に関して、配当性向で20%~30%を目安に対応するとの説明がありました。今後の株主還元の考え方について教えてください。**

A8)

- これまでの業績の積み重ねによって財務基盤が安定してきた上、営業利益としても1,600億円の水準を創出するようになりました。このような中、現時点における業績の到達水準を考慮した結果、2018年度は10円増配して、株主還元の充実を図ることとしました。
- 今年2月の中期経営戦略でお示した通り、成長投資を続けていく方針は変わりません。安全や人財に関する案件を中心に投資を進め、首都圏空港の拡大後に成果を得るために、現行戦略を着実に推進していく考えです。この経営サイクルの実現を前提に、配当性向で20%~30%の範囲を目安に株主還元を実施することで、資本市場の期待に応えてまいります。

以上