

2018年度 第2四半期 決算説明会 主な質疑応答（要旨）

1. 収支に関して

Q1)

- ◆ **航空事業における上期の実績について、収入・費用別に計画との差異を教えてください。また、通期の利益計画を据え置いた中、下期の収入・費用をどのように見込んでいますか。**

A1)

- 上期の実績を当初計画と比べると、売上高が+25億円、営業費用が▲25億円となりました。この結果、営業利益は前年比で減少しましたが、計画比では+50億円となりました。主な計画差異の内訳は以下の通りです。
(主な計画差異の内訳)
 - ・売上高 : 国内旅客▲25億円、カード・マイル等付帯収入+50億円
 - ・営業費用 : 燃油費+140億円、整備費▲120億円、空港使用料▲10億円、等国内線旅客事業については、台風や地震による減収(約▲90～▲100億円)が影響しています。
- 下期も、堅調な需要を背景に引き続きトップラインが拡大する見通しです。前年度は、第4四半期に整備委託プログラムの加入に伴う約250億円の費用を計上しましたが、今年度の下期は計画外の大きな費用の拠出は予定しておらず、計画に沿った利益の確保が可能と考えています。

2. 国際線旅客事業に関して

Q2)

- ◆ **(資料24ページ) 収入の増減要因として、客体・路線構成比による影響が、第1四半期は▲50億円であった一方、第2四半期は+25億円に改善しています。この変化の背景を教えてください。**

A2)

- 収入の増減要因として、客体・路線構成比による影響が変化した主な背景は、以下の通りです。
 - ・第1四半期：中国線の訪日需要が大きく伸張、国際線全体に占める中国線の旅客数シェアが向上
→ 全体の平均単価を押し下げ、▲50億円
 - ・第2四半期：前年度にすでに中国線の旅客数が大幅に増加した中、今年度は高い座席利用率を維持
→ イールドマネジメントの強化により単価・イールドが向上、+25億円中国線の単価・イールドは、第3四半期も引き続き堅調に推移する見通しです。

3. 国際線貨物事業に関して

Q3)

- ◆ **当初計画では、下期は単価が下がることを前提に、重量の取り込みを強化する方針としていました。現時点で見通しに変更はありませんか。**

A3)

- 当初計画では、下期は三国間需要を中心に重量を獲得する方針としていましたが、現時点では需要が好調な輸出入貨物の取り込みを優先しています。第3四半期以降も同様の戦略を継続する予定であり、重量よりも単価を重視していきます。
- 米中貿易摩擦の影響について、海運業界では多少の影響が生じているようですが、米中間の物流全体における空運業界のシェアが小さいこともあり、航空貨物にはあまり影響が及んでいません。引き続き、今後の状況を注視していきます。

4. LCC 事業に関して

Q4)

- ◆ **通期の収支計画に対する上期の進捗を教えてください。また、来年度以降はどのようにして利益率を向上していく考えですか。**

A4)

- 上期における LCC2 社会計の業績は、前年同期比で減益決算となりました。主な要因として、2社ともに燃油費が増加している他、Peach Aviation は、関西空港の閉鎖による影響で約▲10億円の減収が生じる等、一過性の要因も含んでいます。また、バニラエアは、Peach Aviation との統合に向けて路線の再編を進めているため、運用機材数と生産量が一時的に適合しない局面を迎えています。但し、これは統合に向けて乗り越えなければならないハードルであり、引き続き着実に統合準備を進めていくことによって、目標としている利益計画に到達できると考えています。
- Peach Aviation は国内外でネットワークを広げて知名度を高めている一方、バニラエアは奄美大島線等の独自の路線を開拓してきました。LCC の統合により、両社の特徴をうまく活かしながらイールドマネジメントを強化することが可能となるため、収益性を向上させることが可能と考えています。

5. 費用に関して

Q5)

- ◆ **燃油費の増加に対し、燃油サーチャージがどの程度カバーしているのか、上期の実績と通期の見通しを教えてください。**

A5)

- 上期の燃油費は前年比で+255 億円となり、その内の約+220 億円が ANA 運航に因るものです。一方、国際線旅客事業における燃油サーチャージ収入は同+110 億円の増加に留まったため、これらの差異である +110 億円相当が、上期において燃油費が先行して増加したと分析しています。足元の市況水準が継続した場合、下期においても+50 億円程度、燃油費が先行して増加することを視野に入れています。
- 通期では燃油費の先行増加が+160 億円程度となりますが、足元の強い需要を取り込むことによる増収でカバーすることが可能と考えており、通期の利益計画は変更しません。また、市況の下落局面では燃油費の減少が先行するため、長期的な視点で経営を考えた場合に、当社のヘッジ方針は、営業利益の安定化および費用の平準化において、十分な機能を果たしていると考えています。

6. ボーイング 787 型機の運航に関して

Q6)

- ◆ **ボーイング 787 型機のエンジン不具合によって、収入と費用にどのような影響が生じていますか。また、エンジンメーカーへの求償に関して、交渉の進捗について教えてください。**

A6)

- ボーイング 787 型機のエンジン不具合に伴う、計画欠航等による上期の減収影響は▲55 億円となりました。但し、この金額を基に求償を行っていくわけではありません。現在、すでにメーカー側との交渉を開始していますが、株主の利益を毀損しないように対応していきます。なお、今年度の見通しとして、この補償を加味せずとも、計画通りに 1,650 億円の営業利益を確保することが可能と考えています。
- ロールス・ロイス社製のエンジンについては、2016 年度にブレードの不具合が生じたことがあり、これまでも契約上のルールに基づいて補償を得ています。一方で、今回の求償は、エンジンの点検に伴って機材が運航できなくなり、事業に直接的な影響が及んでいることから、契約の範疇を超えてメーカー側に補償を求めるものです。補償の期限や方法については現段階では未定ですが、合理的に内容を精査した上で、交渉に臨んでいきます。

7. 来期に向けて

Q7)

- ◆ **原油市況の上昇によって燃油費が増加していますが、燃油サーチャージの仕組みがない国内線における今後の運賃施策について教えてください。**

A7)

- 国内線における上期の実績として、座席キロが減少する中で旅客キロは増加しており、座席利用率が約 70 パーセントまで上昇したことに手応えを感じています。9月からはANA FLEX 運賃を導入する等、国内線の運賃制度を抜本的に見直したばかりです。まずは運賃制度の改革による効果を分析した上で、今後の対応を検討していきます。

Q8)

- ◆ **現行の中期経営計画では、2019 年度に成田空港を活用した後、2020 年度から羽田空港の生産量を拡大する方針としていますが、現時点における来年度の見通しを教えてください。**

A8)

- 現在、2019 年度の事業計画を検討している最中です。成田空港にはまだ発着枠の余裕があり、アジアと北米を結ぶ乗り継ぎ需要の取り込みを強化することができるため、羽田空港との棲み分けによるデュアルハブとして機能させていくことが可能と考えています。
- 機材としては、エアバス A380 型機やボーイング 777 型機フレイター、ボーイング 787-10 型機等、新機材の導入を予定しており、旅客・貨物事業の両方において更なる需要を獲得して増収につなげていきます。

以上