

**2018年度 第3四半期決算並びに経営戦略に関する説明会 質疑応答（要旨）**

**1. 収支に関して**

Q1)

- **航空事業における第3四半期の実績について、収入・費用別に計画との差異を教えてください。**

A1)

- 第3四半期単独の実績を当初計画と比べると、売上高が+140億円、営業費用が+80億円となりました。この結果、営業利益は計画比で+60億円となりました。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+75億円、国際旅客+65億円
- ・営業費用 : 燃油費+80億円

なお、上期の営業利益は計画比+50億円であったため、第3四半期累計では+110億円となりました。

Q2)

- **米国における集団民事訴訟の件で特別損失を計上していますが、更に損失が発生することはありませんか。また、同様の案件を他にも抱えていないか教えてください。**

A2)

- 本件は2007年に発生しました（以降、有価証券報告書に継続して記載）。その後、交渉を続けてきましたが、この度、和解に合意したことにより、今後更に損失が発生することはありません。今回、特別損失として65億円を計上しましたが、当初計画の段階から一定程度の特別損失を予算として計上している上、航空事業を中心とした収入の上振れによってカバーできることから、通期業績見通しへの影響はありません。
- 同様の案件については、現在抱えているものではありません。

**2. 国際線旅客事業に関して**

Q3)

- **収入の増減要因として、客体・路線構成比による影響が、第3四半期単独で+35億円となり、上期に比べて改善しています。この変化の背景を教えてください。**

A3)

- 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。
  - ・上期 : 国際線全体に占める中国線の旅客数シェアが前年同期比で増加（主に第1四半期）  
→ 全体の平均単価を押し下げ、▲25億円
  - ・第3四半期 : 高単価な日本発着需要を優先して獲得、相対的に単価が低い三国間流動の割合が低下  
→ 客体・路線の両面からイールドマネジメントを展開、+35億円以上の推移より、イールドマネジメントを徐々に強化できていると考えています。

### 3. 国際線貨物事業に関して

Q4)

- **市場全体の需要に停滞の兆しがみられますが、ボーイング 777F 型機を導入することにより、収支にマイナスの影響を与えることはありませんか。**

A4)

- ボーイング 777F 型機は、上海線や需要が旺盛で収入拡大の余地がある北米路線に投入する計画です。需要動向を正確に捉え、単価と重量の適正なバランスを見極めながら、レベニューマネジメントを強化して対応します。
- 直近では、日本発中国向けや中国発北米向けにおける一部の商材にて、米中貿易摩擦の影響が及び始めています。今後の状況を注視していきますが、需要への影響が拡大した場合には、沖縄ハブを含めた貨物ネットワーク全体で、生産量を柔軟に調整して対応する方針です。

### 4. 燃油費、燃油サーチャージ収入に関して

Q5)

- **原油市況は下落していますが、燃油サーチャージ収入は 2 月から増額となります。今後の収支への影響について教えてください。**

A5)

- 上期は原油市況が上昇基調であったため、燃油サーチャージ収入に対して燃油費の増加が先行しました。その後、11 月頃から、原油市況は下落に転じたため、燃油費と燃油サーチャージ収入の期ズレに起因する収支への影響は、徐々に収束していく見通しです。

### 5. エンジンメーカーとの補償交渉に関して

Q6)

- **ボーイング 787 型機のエンジン問題を受けたエンジンメーカーとの補償交渉の進捗について教えてください。**

A6)

- 交渉の進捗状況に関しては、回答を控えさせていただきますが、減収影響について、エンジンメーカーにしっかりと補償を求めていく考えに変わりはありません。現在は、不具合の解消に向けて、安定した部品供給を得られるように働きかけながら交渉を続けています。

## 6. 来年度以降の生産量に関して

Q7)

- **2019年度の国際旅客における生産量の伸び率が+8%となっていますが、ボーイング787型機のエンジン問題はどのように影響していますか。また、エンジンの改修状況や需給環境によっては、冬ダイヤから生産量が増加する可能性はあるのでしょうか。**

A7)

- 2019年度は運航の安定化を最優先とし、計画欠航が発生しないよう、一部のボーイング787型機の稼働を抑制することにしました。一方で、パースやチェンナイといった有力なマーケットへの路線開拓は着実に進め、安定した運航体制の確立と国際線における拡大基調の維持を両立していきます。
- 今後の生産量について、エンジン改修状況等によっては、運航乗務員の稼働や発着枠等の状況も踏まえながら、柔軟に対応します。

Q8)

- **LCC事業における2020年度の実績の伸び率について、中期経営戦略の当初計画に比べて減少している背景を教えてください。**

A8)

- 中期経営戦略の策定時は、2017年度比で約1.5倍の実績を想定していましたが、運航乗務員の確保等の課題が顕在化したことを踏まえ、改めて精査をした結果、約1.3倍に修正する判断に至りました。当初計画に比べて抑制していますが、LCC2社の統合後に、実績を拡大する方針は変わりません。

## 7. 株主還元に関して

Q9)

- **本日、航空機発注についての発表がありましたが、今後のフリーキャッシュフローにどのように影響しますか。また、株主還元に対する方針について、現時点での考え方を教えてください。**

A9)

- 今回の航空機発注によるフリーキャッシュフローへの影響について、すでに中期経営戦略の当初計画に反映済みだったため、今後の見通しに大きな変更はありません。2020年度に向けて成長投資を優先しますが、その後は株主還元の充実を図るという方針に変更はありません。
- 今年度の計画として、前年から10円の増配となる1株あたり70円の配当を予定しており、配当性向は約23%となる見込みです。引き続き、安定配当の継続を前提に、配当性向で20～30%を目安として対応していきます。

以上