

2019年度 第1四半期 決算説明会 質疑応答 (要旨)

1. 収支に関して

Q1)

- **航空事業における第1四半期の実績について、売上高・費用別に計画との主な差異を教えてください。**

A1)

- 航空事業における第1四半期の実績を計画と比べると、売上高・営業費用の差異は、以下の通りです。

(計画との差異)

- ・売上高 : 約+40億円
- ・営業費用 : 計画並み

売上高に関して、国内旅客は、ゴールデンウィークの旺盛な需要を取り込んだことに加え、新運賃制度が効果を発揮して、計画を約80億円上回りました。一方、国際貨物は、米中貿易摩擦や中国経済停滞の影響により、中国発着路線を中心に需要が減少したことで、計画を約40億円下回りました。これらを合計すると、売上高は計画比で約+40億円となりました。

営業費用は、整備費が計画を約50億円上回りましたが、貨物事業の収入に連動する費用が減少したことや、機材賃借費を抑制したことなどにより、整備費の増加分を相殺しました。これらを合計すると、営業費用は計画並みとなりました。

以上の結果、第1四半期の営業利益は、計画を約40億円上回りました。

Q2)

- **前年同期に比べ、整備費が増加した要因を教えてください。また、今後も増加傾向が続く見込みでしょうか。**

A2)

- 整備費の増加については、ボーイング787型機のエンジン問題に伴い、他機種の稼働が高まったことを受けて、それらに搭載しているエンジンの整備機会が増加したことが、主な要因です。

整備費の今後の見通しは現在精査中ですが、他の費用も含め、年度を通して費用全体をコントロールしていきます。

2. 国際線旅客事業に関して

Q3)

■ 第1四半期の実績について、方面別の状況を教えてください。

A3)

■ 第1四半期の実績に関して、方面別の売上高の状況は以下の通りです。

北米：業務渡航需要を想定通りに確保、アジアとの接続需要の取り込みも奏功 → 計画を上振れ

欧州：積極的にプロモーションを行うも、他社生産量の増加により競争が激化 → 計画を若干下振れ

中国：生産量抑制により旅客数は減少したが、高単価需要の取り込みによりイールドが向上 → 計画並み

アジア/オセアニア：日本発レジャー需要の取り込みは奏功、他社競争により訪日客は減少 → 計画並み

ハワイ：エアバス A380 型機を投入、高単価旅客を含めて幅広い需要層を取り込み → 計画を上振れ

Q4)

■ 第2四半期の需要動向をどのように考えていますか。また、方面別の見通しを教えてください。

A4)

■ 第2四半期は、ハワイ線におけるエアバス A380 型機の運航や、成田-パース線の新規就航により、生産量が約7%増加する見込みです。一方、海外エアラインも生産量を増加する見通しとなっており、競争が激化する影響を考慮すると、旅客数の伸び率は生産量に比べて、若干下回る可能性があります。

■ 第2四半期の需要動向について、方面別の見通しは以下の通りです。

北米：ロサンゼルス線を減便した前年に比べて生産量が増加、需要は堅調 → 三国需要の取り込みを強化

欧州：他社生産量の増加により、競争が更に激化する可能性 → プロモーションを活用して需要を取り込み

中国：需給適合のため、引き続き生産量を抑制 → 高単価需要を優先的に取り込み

アジア/オセアニア：海外発需要を中心に競争影響が継続 → 日本発レジャー需要を積極的に取り込み

ハワイ：エアバス A380 型機の就航便数が拡大 → ビジネスクラスを中心に、予約率は好調に推移

Q5)

■ 昨今の日韓関係の動向を受けて、韓国線における需要への影響はありますか。

A5)

■ 韓国線の需要動向について、第1四半期は特に影響は見られませんでした。

■ 第2四半期においても、現時点でグループ全体への影響は限定的です。

直近の状況として、ANA 便への影響はほとんどありません。

一方、LCC においては、Peach Aviation が仁川線や釜山線を運航しており、若干の影響が出始めていますが、収入全体に占める韓国線の割合は低く、現時点では減収影響が更に拡大することは想定していません。引き続き、今後の動向を注視していきます。

3. 国内線旅客事業に関して

Q6)

- **第1四半期において、単価が大幅に向上した要因は何ですか。また、第2四半期の単価見通しについても教えてください。**

A6)

- 第1四半期は、ゴールデンウィークの旺盛な需要を背景に、早期発売化による事前購入の促進など、新運賃制度の効果により、単価が大幅に向上しました。
- 第2四半期に関して、前年度は7月上旬から、ボーイング787型機のエンジン問題に起因した計画欠航が発生したことにより、生産量が約5%減少しました。減収を抑制するための対応策として、イールドマネジメントを強化することで単価の向上を図りました。
今年度の第2四半期は、生産量の回復に伴って旅客数も増加するため、前年度の反動として、単価はマイナスに転じる可能性があります。しかしながら、一昨年度との比較では単価が向上する見込みであり、引き続き、新運賃制度の効果を発揮できると考えています。

4. 国際線貨物事業に関して

Q7)

- **第2四半期における需要の見通しについて教えてください。**

A7)

- 国際貨物については、米中貿易摩擦や中国経済停滞の影響により、中国発着路線を中心に、第2四半期も需要は軟調に推移すると考えています。
- 対応策として、重量を重視した販売方針で、減収を抑制していきます。
中国発北米向け路線では需要が減少していますが、一部のアジア発北米向け路線では需要が増加しているため、アジア発の三国流動需要を積極的に取り込んでいく考えです。

Q8)

- **ボーイング777F型機の導入による効果について、教えてください。また、国際貨物における需要が低迷していますが、どのような対応策を考えていますか。**

A8)

- 7月に導入したボーイング777F型機は、概ね順調な滑り出しとなりました。大型の半導体製造装置や完成車など、これまでは搭載できなかった特殊貨物を取り込むことができるようになり、商材の選択肢が広がりました。
- 今秋以降、ボーイング777F型機を北米線にも投入する予定です。北米線については、中長期的には需給環境が適正化することを想定していますが、ボーイング767型機フレイターの運航便やエアラインチャーターを含めて、需給バランスを慎重に見極めながら、必要に応じて生産量を柔軟に調整していきます。

5. 羽田空港の発着枠拡大に向けた準備について

Q9)

- **来年度の羽田空港における発着枠拡大を見据え、今年度に先行して発生する費用について、第1四半期における執行状況を教えてください。**

A9)

- 羽田空港の発着枠拡大に向け、先行して発生する費用として、機材関連や人材関連費用を中心に、今年度は200億円超を計画に織り込んでいます。
第1四半期においては、機材関連費用として30～40億円を執行しました。先行して導入した一部の機材については、既に日々の運航において活用し始めています。
一方、人材関連費用については、入社時期を第2四半期以降に分散するなどの柔軟な調整を行ったこともあり、第1四半期における先行費用の発生は、ほぼありませんでした。
ユニットコストをしっかりと管理した上で、羽田空港の発着枠拡大を迎えられるよう、今後も費用を適切にコントロールしていきます。

以上