

2019年度 第2四半期 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2四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。また、下期の修正計画について、主にどの点を修正したのでしょうか。**

A1)

- 航空事業における第2四半期単独の実績について、売上高・営業費用の主な計画差異は、以下の通りです。
(計画との主な差異)
 - ・売上高 : [ANA]▲190億円 (国際旅客▲70億円、国際貨物▲80億円など)、[LCC]▲40億円
 - ・営業費用 : 販売費▲30億円、外部委託費▲15億円、整備費+35億円など以上の結果、営業利益は第2四半期単独で計画比▲180億円、上期で同▲140億円となりました。
- 今回修正した下期の営業利益計画は、当初計画比▲110億円です。
売上高の主な修正点は、国際旅客▲200億円、国内旅客+30億円、国際貨物▲100億円、LCC▲70億円となっています。

2. 国際線旅客事業に関して

Q2)

- **上期の実績について、イールドが低下しています。ビジネス需要が減少しているのでしょうか。**

A2)

- 上期のイールド実績は▲1.6%でしたが、主な内訳は以下の通りです。
 - ・市況要因 : +0.8%
 - ・実質イールド : ▲2%超
- 実質イールドが低下した主な理由は、以下の2点です。
 - ① 旅客数の方面別構成比変化による影響
国際線事業を中心とした成長戦略を進めている中で、欧米線の生産量が増加しています。一方、中国線に関しては、機材の小型化を進めていることから、上期の生産量は減少しました。この結果、上期における旅客数の実績は、方面別で以下の結果となりました。
上期旅客数実績 (方面別) : 欧州 +9%、北米 +4%、中国 ▲7%
相対的にイールドが低い欧米線の旅客数が増加した一方、イールドが高い中国線の旅客数が減少しました。この旅客数の方面別構成比が変化した影響により、実質イールドが低下しました。

② 客体構成比の変化による影響

昨今、日米貿易摩擦などの影響もあり、ビジネス需要が弱含んでいますが、これを補うため、北米とアジアを結ぶ三国間需要の取り込みを強化しました。この結果、上期における旅客数の実績は、客体別で以下の結果となりました。

上期旅客数実績 (客体別) : ビジネス ▲6%、三国間 +15%

相対的にイールドが高いビジネスの旅客数が減少した一方、イールドが低い三国間の旅客数が増加しました。この客体構成比の変化が影響し、実質イールドが低下しました。

Q3)

■ 第3四半期の需要動向をどのように考えていますか。方面別の見通しを教えてください。

A3)

■ 第3四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 → 三国間需要の取り込みを強化

欧州 : 他社生産量の増加により、厳しい競争環境が継続 → プロモーションを活用し、訪日需要を取り込み

中国 : 他社生産量の増加に伴う競争激化により、訪日需要の獲得に苦戦 → 日本発需要を着実に獲得

アジア/オセアニア : 訪日・三国間を中心に需要は堅調 → プロモーションを活用し、新規路線で需要を開拓

ハワイ : エアバス A380 型機の投入により、年末まで予約動向は好調 → 引き続き高単価な需要を取り込み

■ イールドの見通しに関して、前年度に燃油サーチャージが高い水準で推移していた影響もあり、下期は全方面において、市況要因で前年比▲2%超の影響がある見込みです。

3. 国際線貨物事業に関して

Q4)

■ 下期の修正計画について、有償貨物トンキロが前年比で+13%の増加となっていますが、主な要因を教えてください。

A4)

■ 下期の有償貨物トンキロが増加する主な要因は、ボーイング 777F 型機の導入です。上期においては、上海線に投入し、重量利用率は6~7割を確保しました。下期はシカゴ線でも運航を開始しますが、7~8割程度の重量利用率を見込んでいます。半導体製造装置など、大型機ならではの商材を積極的に取り込んでいきます。

■ ただし、米中貿易摩擦の見通しは依然として不透明であり、需要動向をしっかりと見極めていく必要があります。シカゴ線の運航については、エアラインチャーターと合わせ、曜日別の需要バランスを考慮してダイヤを設定しています。今後、需要に合わせて生産量を柔軟に調整していく方針であり、生産量を抑制した場合には、有償貨物トンキロの実績が計画を下回る可能性があります。

4. 羽田空港の発着枠拡大に向けた準備について

Q5)

- **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、上期の執行状況並びに下期の見通しを教えてください。**

A5)

- 来年度に備えた先行費用については、機材と人材関連の費用として、それぞれ 100 億円ずつを今年度の計画に織り込んでいます。上期の執行状況、下期の見通しについては、以下の通りです。
 - ・第 1 四半期実績：35 億円
 - ・第 2 四半期実績：55 億円
 - ・下期見通し：約 110 億円

Q6)

- **安全や品質・サービスの向上に係るコストは、来年度以降も継続して発生するのでしょうか。**

A6)

- 安全と品質・サービスの向上に係るコストは、空港サービスの改善やフロントラインの人材強化、機内品質の向上を目的として、140 億円を今年度の計画に織り込んでいます。計画に従って、上期は 70 億円を執行しましたが、下期についても、残りの 70 億円を執行する見通しです。
2020 年度に向けた総仕上げとして今年度に計上したコストであるため、来年度は発生しない見込みです。

Q7)

- **羽田空港の新たな発着枠に対する活用方針を教えてください。また、来年度の国際線旅客事業における生産量について、計画の見直しを検討していますか。**

A7)

- 羽田空港の発着枠拡大に関する戦略は、現在検討中ですが、羽田空港と成田空港それぞれの特性や他社の動向を踏まえて、デュアルハブ戦略を意識して最適なネットワークを構築していきます。
生産量を含めた来年度の事業計画は、2020 年 1 月までに発表する予定です。
- 2013 年度から現在にかけて、国際線の生産量を約 1.7 倍に拡大しましたが、需要を着実に取り込んだことで旅客キロは約 1.8 倍となり、実質イールドも中期的に向上トレンドを維持しています。また、直近の新規路線における座席利用率についても、ウィーン線は 8 割、パース線は 7 割と高い水準を確保しています。
これらを踏まえ、2020 年度以降も国際線旅客事業が当社の成長ドライバーであるという考え方に変わりはありません。ただし、貨物需要の減少や、製造業を中心としたビジネス需要の弱含みなど、外部環境を慎重に見定めた上で、生産量を見直す可能性があると考えています。

5. 中期経営計画について

Q8)

- 中期経営計画で掲げた 2,000 億円の営業利益目標に向けて、各事業の取り組みは順調でしょうか。

A8)

- 外部環境が大きく変化していますが、中期経営計画で掲げた利益目標の達成に向けた取り組みは、着実に実行しており、商品競争力やマーケットシェアは向上しています。例えば、SKYTRAX 5 スターの 7 年連続での受賞や、上期の顧客満足度調査の結果が改善していることをみても、国際競争力が向上していることを実感しています。
- 韓国線や香港線における影響も含め、外部要因の動向を見極めながら中期経営計画をローリングし、第 4 四半期中に発表する予定です。

以上