

**2019年度 3月期 決算説明会 質疑応答（要旨）**

**Q1) 2019年12月末に比べて、2020年3月末の手元流動性が減少しています。この理由と、今後の見通しをどのように考えていますか。資金調達の考え方について教えてください。**

A1) 2019年12月末時点では、年末年始の連休を中心とした航空券の事前購入が堅調に推移していたため、手元流動性が一時的に増加していました。一方、2020年3月末時点では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い航空券の払い戻しが増加したため、相対的に手元流動性が減少しました。

新型コロナウイルスの影響が顕在化した後は、手元流動性の確保を最優先に対応しています。民間金融機関からの借入、コミットメントラインの増額を実施した上で、政府系金融機関の融資を受ける調整も行っています。3月末時点の手元流動性約2,400億円に加えて、上記により9,500億円を確保できる見通しであり、当面の資金調達の目処は立ったと考えています。

なお、これまで実施した資金調達等により、現時点において少なくとも今年末までは資金面での問題はないと考えています。一方で、今後の需要動向を見通すことが難しい中、まずはコスト削減等の自助努力を優先しますが、更なる不測の事態に備えて段階的に対応していく考えです。

**Q2) 費用全体に占める固定費の割合を教えてください。また、固定費の削減について、どのような施策を実行していくのでしょうか。**

A2) 航空事業における費用構成は、固定費が約6割、変動費が約4割となっています。固定費の削減については、主に以下の取り組みを進めていく考えです。

- |         |                                       |
|---------|---------------------------------------|
| ① 機材関連費 | : 2020年度における機材受領時期の後ろ倒し、中期的な機種構成の見直し等 |
| ② 人件費   | : 一時帰休の取得促進、新規採用者数の抑制等                |
| ③ 設備投資  | : 最新の事業環境を見極めた上で、必要性を再精査              |

**Q3) 2019年度の第4四半期において、人件費が減少した理由を教えてください。また、2020年度の第1四半期は、一時帰休の実施により、人件費は更に減少する見通しでしょうか。**

A3) 2019年度第4四半期に人件費が減少した主な理由は、以下の通りです。

- ① 2019年度の業績に連動した期末一時金の減少
- ② 管理職を対象とした2020年度夏季一時金係数の見直し

2020年度の第1四半期は、主に以下の対策により、人件費を抑制します。これらにより、少なくとも年間の人件費の約9%相当を抑制することが可能と考えています。

- ① 一時帰休 : 対象者を拡大してグループ各社で取得を促進
- ② 報酬/給与 : 役員報酬、管理職賃金を減額

**Q4) 機材投資並びに導入時期について、具体的にどのような調整を行っていますか。また、機材の売却や、旅客機をフレイターに改修することを検討しているか、教えてください。**

A4) 2020 年度上期に予定していたエアバス A380 型機やボーイング 787 型機の導入時期を下期以降に変更する等、機材の受領や支払い時期の後ろ倒しについてメーカーと調整しています。現在保有している機材の売却も選択肢に含めた上で、需要動向を見極めながら今後の機材計画を見直していきます。

なお、旅客機をフレイターに改修することは、費用対効果の観点から現時点では考えていません。フレイターを中心に現有機材を活用し、貨物需要を積極的に取り込んでいきます。

**Q5) 貨物マーケットにおける需給環境が変化しています。足元の状況を教えてください。また、4 月における生産量・需要の見通しを教えてください。**

A5) 世界的な旅客便の減少に伴い、特に 3 月以降、貨物マーケットの需給が引き締まっています。医療関連物品の緊急的な輸送等も行っており、3 月の単価実績は約 1 年ぶりに前年同月を上回りましたが、4 月は更に上昇の見込みです。海外エアラインも含めた旅客便の運休は当面続く見通しであり、今後 3 か月程度は現在の需給環境が継続すると考えています。

このような状況を踏まえ、フレイターを中心に臨時便を設定し、積極的に需要を取り込んでいます。また、旅客機の客室エリアにも貨物を搭載することで、通常の約 1.4 倍の搭載量を確保(ボーイング 787 型機の場合)し、衛生用品等の需要増加に対応しています。

なお 4 月は旅客便の運休・減便により、ペリーの供給量は前年比約▲ 8 割となる見込みですが、フレイターによる臨時便を積極的に運航しています。ペリーとフレイターを合わせた 4 月の有効トンキロ・有償トンキロは、いずれも前年比約▲ 6 割の見通しです。旅客便の減少による影響を可能な限り抑制していく方針です。

**Q6) 足元で国内線の生産量が大幅に減少していますが、燃油ヘッジについてどのような対応をしていくか、教えてください。**

A6) 2020 年度の燃油ヘッジについては、今後の国内線の生産量を見通すことが困難な状況の中で、オーバーヘッジにならないように注意しながら、慎重に対応していきます。原油価格は歴史的にも低位な水準となっていますが、期先の価格には割高感があることや、原油価格の上昇に伴って旅客需要が一定程度回復すること等も考慮し、総合的に判断していきます。

以上