

2020年度 通期 決算説明会 質疑応答 (要旨)

Q1) 足元の旅客需要の動向を教えてください。また、旅客事業のイールドについて、今後どのように推移すると見通していますか。

A1) ・ 4月、5月の旅客需要の見通しは、コロナ前の水準(2019年同月)と比べて以下の通りです。

[国内旅客] 旅客数：▲60%~▲70%、座席キロ：約▲40%

[国際旅客] 旅客数：約▲95%

- ・ 今後のイールドについて、国際線では、短期的に業務渡航、海外赴任・帰国などの高単価需要を中心に、ワクチン接種が順調に進んでいる欧米路線から先行して回復すると見込んでいます。但し、中期的には、レジャーや三国流動の需要の構成比が相対的に増加すると考えています。
- ・ 国内線でもビジネス需要の構成比がコロナ前よりも小さくなると想定しています。これらの変化により、イールドは低下傾向となる見通しです。事業構造改革を着実に推進してコスト削減に取り組み、ユニットコストを改善することで収益性を高めていきます。

Q2) 国際線貨物事業の売上高が増加しています。利益に対してどのように影響していますか。

A2) ・ 旅客便の運休、減便が続いている中、フレイターを活用した臨時便の設定等により、貨物事業の生産量を拡大してきました。市場における需給バランスの引き締めにより、単価が上昇したことも影響して、2020年度は前年度に比べて約580億円の増収となりました。

- ・ 収支への影響として、旅客機を使用した貨物便の増便等によって変動費は増加しましたが、売上高の大幅な拡大が奏功し、貨物事業がグループ収益の改善に大きく貢献しました。

Q3) 2021年度のコスト削減規模について教えてください。また、需要が計画を下回った場合、さらに費用を削減する余地はありますか。

A3) ・ 2020年度の実績として、固定費は1,720億円を削減しました。2021年度は更にコスト削減を進めていく方針です。固定費を中心に、公租公課の減免効果など一部変動費を含めて、約3,000億円を削減する計画です。

- ・ 需要動向に合わせて機動的に対応するとともに、需要が計画を下回った場合に備えて複数のプランを検討しています。

Q4) コスト削減策を進めていることによって、コスト構造に変化は出ていますか。

A4) ・ 航空事業における固定費と変動費の割合については、以下の通りです。

[コロナ前] 固定費 6 : 変動費 4

[2020 年度] 生産量を大幅に抑制、一時的に固定費の割合が増加 → 固定費 7 : 変動費 3

[2021 年度] 生産量を徐々に回復、固定費の削減を深掘り → 固定費 6.5 : 変動費 3.5 となる見通し

[中期見通し] 生産量を拡大、一部固定費を変動費化 → 固定費 5 : 変動費 5 を目指す

Q5) 実質フリーキャッシュフローはいつ頃に黒字化する見通しですか。また、需要の回復が想定より遅れた場合、財務面での対応は必要となりますか。

A5) ・ 2020 年度における 1 日当たりの実質フリーキャッシュフローは、以下の通り推移しました。

[第 1 四半期] ▲19 億円

[第 2 四半期] ▲9 億円

[第 3 四半期] ▲5 億円

[第 4 四半期] ▲8 億円

- ・ 2021 年度は、実質フリーキャッシュフローが 7 月に単月で黒字化する計画であり、営業利益も第 2 四半期から黒字に転換する見込みです。コスト構造を見直し、損益分岐点を引き下げたことで、財務基盤の耐久力は従来よりも高まっています。
- ・ 2021 年 3 月末時点で 1 兆円を超える自己資本と 1 兆円規模の手元流動性を確保しています。コスト削減の効果等によってキャッシュフローは着実に改善傾向にあるため、現時点で追加の公募増資を実施することは考えていません。

Q6) 脱炭素への取り組みについて、収益性への影響を教えてください。

A6) ・ 当社グループは、これまでも「ANA FLY ECO 2020」に基づいて脱炭素への取り組みを推進してきました。引き続き、省燃費機材の比率を高めるなど、環境への対応を強化していく方針です。

- ・ SAF (Sustainable Aviation Fuel) の調達に関して、現状は単価と物量の両面で課題があると認識しています。安価な SAF を国内で安定的に調達できるよう、業界全体で関係各所に働きかけていくことが重要と考えています。
- ・ 環境への取り組みに伴うコスト負担が今後の収益に影響しないよう、あらゆる対策を講じていきます。

以上