

2022年度 第1四半期 決算説明会 質疑応答 (要旨)

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) ・ 第1四半期は、国際旅客や国際貨物が増収を牽引したことに加え、生産量調整による費用抑制を図った結果、営業損益は計画比で+270億円改善しました。

- ・ 売上高・営業費用の主な計画差異は、以下の通りです。

[計画差異の内訳 (航空事業)]

売上高：+230億円 (国際旅客+180億円、国際貨物郵便+70億円など)

営業費用：▲40億円

Q2) 旅客事業における足元の需要動向や単価・イールドの動向について教えてください。

A2) ① ANA 国内旅客

[需要動向]

- ・ 日本国内の感染再拡大を受けて、航空券の払い戻しが増えています。新たな予約の取り込みが解約を上回っており、需要の回復基調が継続しています。
- ・ 7~8月の見通しでは、ANAとPeachの両ブランドを合わせた旅客数がコロナ前の約8割で推移しています。需要がコロナ前の水準に戻るのには、第3四半期以降となる可能性が高いと見通しています。

[単価・イールド]

- ・ 第1四半期は、収益性向上を第一に意識して、マーケットシェアとのバランスを考慮しながら機動的な生産量調整を実施しました。3月末以降の発券分を対象とする値上げも含め、イールドマネジメントの効果が現れました。
- ・ 第2四半期は、レジャー需要が回復を牽引すると想定しています。高単価なビジネス需要の回復が先行した第1四半期と異なり、低価格志向の旅客シェアが高まっていくことから、平均単価は相対的に下がりますが、客体別の単価は向上する見通しです。引き続き、旅客数と単価の両面から収入面積の拡大を追求していきます。

② ANA 国際旅客

[需要動向]

- ・ 日本の水際対策が続いているため、日本発着の直行便需要は依然として回復途上にあります。一方で、乗り継ぎ需要は足元で回復が顕著となっており、旅客数の約 5 割を占めています。
- ・ 第 2 四半期の旅客数は、当初計画でコロナ前比 3 割の水準を想定していましたが、直近の予測では計画を若干上振れて推移する見通しです。

[単価・イールド]

- ・ 第 1 四半期のイールドは、燃油サーチャージ収入を除いても 2019 年同期と比べて改善しており、イールドマネジメントの徹底によって高い収益性を実現しました。
- ・ 第 2 四半期についても、業務渡航などが堅調に推移しており、需給バランスの引き締まりを受けて単価が上昇しています。また、中国や香港、台湾などのエアラインによる生産量の回復が遅れていることも影響して、三国流動もコロナ前より高単価となっています。イールドマネジメントが効果を発揮しやすい環境が継続する見通しであり、今後も増収を最大限に追求していきます。

Q3) 国際線貨物事業の単価が上昇している要因を教えてください。また、第 2 四半期の需給バランスと単価についてどう見通していますか。

- A3) ・ 第 1 四半期は、大型フレイターや旅客便のネットワークを活用して生産量を拡大し、高単価需要や特殊商材の取り込みを強化した結果、単価は前年比 1.5 倍超となりました。燃油サーチャージ収入を除いた実質単価も前年から向上しました。
- ・ 第 2 四半期は、海上輸送の混雑が一部で解消し始めていることや旅客便の復便が進んでいることから、航空貨物の需給バランスは徐々に緩和していくと想定しています。但し、半導体関連の商材は依然として堅調に推移しており、欧米の港湾で混雑が解消していないことも踏まえれば、第 1 四半期と同様の単価水準が継続する見通しです。

Q4) 通期の収入計画の達成に向けて、国内線の需要回復が想定より遅れる可能性にどう対応しますか。

- A4) ・ 国内旅客では、日本における感染拡大がピークアウトしていないため、今後も需要の動向を注視する必要がありますが、国際旅客や国際貨物は計画を上振れて推移する見込みであり、航空事業全体として収入計画を達成するべく取り組んでいきます。

Q5) コストマネジメントは通期の計画に対してどのように進捗していますか。

- A5) ・ 今期の当初計画において、固定費をコロナ前比で▲15%削減するという目標を織り込んでいます。昨年度までに実施した削減の効果を持続させながら費用を抑制した結果、第 1 四半期の固定費は計画を下回りました。
- ・ 通期での目標を達成するべく、引き続きコストマネジメントを徹底していきます。

Q6) 原油価格の高騰が続いています。来期以降の燃油費に対する影響について教えてください。

- A6) ・ 燃油費について、来年度上期分までは概ねヘッジが終了していますが、下期以降は市況上昇による影響が徐々に顕在化する見通しです。但し、対象期間の3年前からヘッジを進めていることに加え、先物価格は現物価格ほど高騰していないことなどから、足元の市況上昇に見られるほど大きな影響は受けないと想定しています。
- ・ 中期的に燃油費が増加する可能性はありますが、今後の取り組みとして、新サービスモデルの導入を通じて人的生産性を向上させるとともに、機材の小型化や機種統合を進めることで事業の効率化を追求するなど、コスト競争力を更に強化して燃油費の上昇による影響をできる限り吸収していく考えです。

Q7) 海外エアラインによる生産量の回復が遅れているようですが、今後需要が回復する局面で、国際線のマーケットシェア拡大に向けてどのように対応していきますか。

- A7) ・ 海外の航空会社では乗務員や空港スタッフなどの人員不足に直面しており、旅客需要に合わせて供給を十分に回復できない状況が続いています。一方、当社グループはコロナ禍でも一貫して従業員の雇用を維持してきたため、需要動向に合わせて機動的に生産量を拡大することが可能であり、国際線マーケットで当社グループのシェアを拡大できる機会と捉えています。
- ・ 日系エアラインによる供給量拡大が続いた場合、需給バランスは徐々に緩和していく可能性がありますが、当社グループとしてイールドマネジメントを徹底しながら、収入の最大化を目指してまいります。

以上