

## 2024年度決算説明会 質疑応答（要旨）

### **Q1) 米国の関税政策の影響に関して、足元の国際線における需要動向を教えてください。**

#### A1) [国際旅客]

- ・現時点では6月までの需要を見通していますが、2025年度の計画から大きな差異はございません。
- ・今後も引き続き需要動向を見極めつつ、日本着、日本発、三国間という3つの客体のバランスを見定めながら、レベニューマネジメントを徹底することで計画の達成を目指します。

#### [国際貨物]

- ・中国発北米向けのEコマース商材の需要は4月までは高水準で推移していましたが、デミニスルール撤廃の影響により、5月以降は減少することが想定されます。
- ・当社としては、物流の動向を注視しながら、貨物便のネットワークを調整するなど、収益性の確保に努めます。

### **Q2) 2025年度の旅客事業の単価について、どのように推移する見通しですか。**

#### A2) [国際旅客]

- ・2025年度の方面別の外部環境は、中国線やアジア線では各社の供給量が増加し需給が緩むものの、北米線や欧州線では引き続き堅調な需給バランスが続くと想定しています。
- ・為替の影響を除いたイールドは、概ね前年並みに推移する見込みです。

#### [国内旅客]

- ・国内線は市場全体の供給量が大きく変わらない一方で、需要は堅調に推移すると想定しています。
- ・今後も低需要便を中心とした需要喚起策を継続しながら、直前の高単価の需要をしっかりと獲得することで、平均単価を向上させていきます。

### **Q3) 2025年度の営業利益の計画について、前年から減益となる要因を教えてください。**

- #### A3)
- ・旅客需要は内際ともに引き続き堅調に推移する見通しで、売上高は順調に拡大する見込みです。
  - ・一方で費用面では、政府からの減免・補助金の減少に伴う燃油費・燃料税、空港使用料の増加などがあげられます。
  - ・また、外部委託費は、委託先の契約単価の引き上げや生産量連動によって+360億円ほど増加する見込みです。

**Q4) 非稼働機材による業績への影響と、その解消時期を教えてください。**

- A4) ・ 2025 年度は、仮にエンジン改修に伴う非稼働機材がなかった場合、営業利益が 150~200 億円上振れると想定しています。
- ・ 2024 年度末の時点で非稼働の機材は 13 機ありますが、2~3 年かけて徐々に減少していくと見通しています。また、機材の非稼働による逸失利益を補うべく、補償金の交渉を進めています。

**Q5) 今後の配当方針について、どのように考えていますか。**

- A5) ・ 2024 年度は、当初の利益計画を大幅に上回ったことを踏まえて、前期の配当は当初予想の 50 円から 60 円へ増配します。
- ・ また安定的かつ継続的な配当を行う方針のもと、今期も 1 株当たり 60 円の配当を計画します。
  - ・ 今後は、財務基盤の回復状況や成長投資とのバランスを見極めながら、段階的に株主還元を強化するフェーズへと移行していきます。

以上