

2025 年度 第 2 四半期 決算説明会 質疑応答（要旨）

Q1) 国際旅客のユニットレベニューについて、第 2 四半期の実績と今後の見通しの詳細を教えてください。

- A1) • 第 1 四半期の国際旅客では、他社供給量の増加によって、三国流動が想定より減少し、結果としてユニットレベニューは低下傾向で推移しました。この状況を踏まえ、旅客数獲得に注力したレベニューマネジメントへとシフトした結果、8 月以降のユニットレベニューは回復基調に転じています。
• 下期は、旅客数獲得による座席利用率の向上が、イールドの上昇にも寄与し、ユニットレベニューは徐々に改善する見通しです。

Q2) 国内旅客における今後の旅客需要を、どのように見通していますか。

- A2) • 国内線の旅客需要は引き続き堅調に推移しており、足元の予約動向は計画を上振れて推移する見通しです。イールドマネジメントを徹底することで、今後も堅調な需要を確実に取り込みながら、収益性の向上に努めています。
• 「国内航空のあり方に関する有識者会議」においては、最大限の自助努力を尽くすことを前提としつつ、国内旅客事業が抱える構造的な課題について、議論しています。現在、具体的な取り組みの検討が始まっています。今後複数回予定されている会議の中で、比較的早期に適切な結論が出ることを期待しています。

Q3) 足元の国際貨物の需給環境を教えてください。

- A3) • 第 2 四半期は、海外エアライン各社が中国路線を減便し、アジアから北米に向かう路線を中心にマーケットの供給が増えたため、需給バランスが緩和しました。
• 一方、台北、ハノイ、バンコクなど一部拠点を中心に、引き続き北米向けの貨物需要は好調な状況が続いている。当社は、柔軟にネットワークの張替えなどを行い、今後もこの旺盛な需要を機動的に獲得していきます。

Q4) 修正計画について、当初計画からの費用面での変更点を教えてください。

- A4) • 営業費用は、日本貨物航空（NCA）の連結化による增加分を除いた場合、当初計画より約 310 億円下回る計画です。
• 主な要因としては、燃油費が、市況の影響に加えてジェット燃料補助金の延長によって減少したことが挙げられます。また、整備費は、上期の為替影響やエンジン整備機会の減少によって、費用が抑制されました。

Q5) 日本貨物航空（NCA）の中期的な利益の見通しを教えてください。

- A5) • 2025 年度の NCA の営業利益については、通期で約 80 億円を計画に織り込んでいます。
• これまでの NCA の業績を踏まえると、年間 200 億円程度の利益を生み出す実力はあるとみています。今後は、ネットワークの再編などの事業シナジーに加え、間接部門の効率化などによるコストメリットを追求することで、中期的には年間 300 億円規模の利益創出も目指せると考えています。

Q6) 今後発表される中期経営戦略の発表時期や、方向性について教えてください。

- A6) • 新たな中期経営戦略は、第 4 四半期中に発表させていただく予定です。
• 次期中期経営戦略では、株主還元や成長投資を含むキャッシュアロケーションの考え方、および ROE12% に加え、長期的な PBR 2 倍の達成と整合した財務戦略などについてお示しすべく、鋭意議論を進めています。

以上