

2016年3月期 決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ 2015年度における航空事業の営業利益について、収入・費用それぞれの計画差異を教えてください。

A-1

- 航空事業の売上高は、計画比で約▲20億円となりました。貨物事業の収入が、需要の低迷などの影響で、計画に及ばなかったことが主な要因です。
- 一方、営業費用については、計画比で約▲145億円となりました。燃油費が▲85億円となった他、貨物事業関連を中心に、収入連動の費用が計画を下回りました。以上の結果、航空事業の営業利益は計画比で約+125億円となりました。

Q-2

- ◆ 国際線旅客事業について、2015年度第4四半期の状況と、2016年度の収入計画の考え方を教えてください。

A-2

- 2015年度第4四半期においても、第3四半期までと同様、日本発の業務渡航需要や海外発の訪日需要などが堅調に推移しました。同期間のイールドは、原油市況の下落に伴う燃油サーチャージ収入の減少により、前年比で約▲8%となりましたが、イールドマネジメントが効果を発揮した結果、燃油サーチャージを除いた実質的なイールドについては、前年を上回る水準が継続しました。但し、年明け以降、為替市況が円高方向に進んだ影響もあり、第3四半期までの実績に比べて、前年比の伸び率は縮小しています。
- 2016年度の収入計画として、北米線、アジア・オセアニア線は、前年からの好調なトレンドが継続すると考えています。一方、昨年秋以降、テロによる影響を受けている欧州線については、需要想定を前年並みに留めている他、中国線では、上半期を中心に、需給ギャップの拡大による影響を考慮しています。
- 為替市況が円高に進むなど、マクロ環境は変化しており、日本企業の業績に対する懸念も報じられていますが、現時点において、ビジネス需要の動向に大きな変化は見られません。2015年度に新規開設した成田＝ヒューストン線、成田＝クアラルンプール線、羽田＝シドニー線などの予約状況も、堅調に推移しています。
- なお、4月26日に国土交通省より発表された、「日米路線に係る羽田空港国際線発着枠の配分」の内容については、今回発表した計画に反映していません。昼間時間帯における羽田からの北米線就航に向けて、今後、準備を進めます。

Q-3

- ◆ 訪日外国人の増加基調が続いている中、海外販売の状況について、2015年度の実績と、2016年度の見通しについて教えてください。

A-3

- 訪日需要については、為替市況の変動が短期的には影響を及ぼす可能性も考えられますが、ビザ要件の緩和など、政策として具体的な環境整備が進んでおり、構造的に増加基調が継続すると考えています。
- 当社では、為替水準についても考慮しながら、販売座席を国内と海外に配分し、収入の最大化を追求しています。2015年度については、概ね前年より円安での推移となったこともあり、海外販売比率が大きく上昇しました。国際線旅客事業における、海外販売の旅客数構成比は約50%となっています。
- 2016年度については、収入計画の上で、前年よりも円高基調を前提としているため、現時点においては、前年と同水準の海外販売比率を想定しています。

Q-4

- ◆ 国内線旅客事業について、2015年度の総括と、2016年度の収入計画の考え方を教えてください。

A-4

- 2015年度は、北陸新幹線開業の影響などによって、旅客数は前年を下回りましたが、各種運賃を効果的に設定することで単価の向上を図り、増収を達成しました。
- 2016年度については、路線毎の需要を見極め、プロモーション運賃を積極的に活用することなどによって、引き続き増収を目指します。2015年度との比較では、単価要因で約120億円の減収とする一方、旅客数の拡大で約130億円の増収を目指す計画としています。

Q-5

- ◆ LCC事業(バニラエア)について、2015年度の実績と、2016年度の見通しを教えてください。

A-5

- 2015年度におけるバニラエアの売上高は、前年から約100億円増加しました。座席利用率については、5ポイント上昇して、約85%となりました。イールドの向上と費用の増加抑制に努めた結果、年度当初の目標通り、営業利益を計上しています。事業開始から3年目での営業黒字化を達成しました。
- 2016年度は、新たな路線を展開することによって、売上高と利益、双方の拡大を目指します。

以上