

2018年度 第1四半期 決算説明会 主な質疑応答（要旨）

1. 収支に関して

Q1)

◆ **航空事業における第1四半期の収支実績について、計画との差異を教えてください。**

A1)

■ 航空事業の実績として、売上高が計画比で約+80億円、営業費用が約+50億円となりました。主な計画差異の内訳は、次の通りです。

（計画差異の内訳）

・売上高：国内旅客+25億円、国際貨物+20億円、カード・マイル収入+25億円

・営業費用：燃油費+80億円、整備関連費用▲20億円

これらの結果、営業利益は計画比で約+30億円となりました。

■ 当第1四半期は減益決算でしたが、予算を上回る結果となりました。今年度は「安全・品質サービス」並びに「人」に係る品質向上策を計画に反映しているため、通期の見通しとして、上期は費用が先行して前年比で減益となる一方、下期は増益となる計画です。

Q2)

◆ **第1四半期において増加した燃油費に対し、燃油サーチャージ収入でどの程度補填していますか。また、第2四半期以降の見通しについて教えてください。**

A2)

■ 燃油費・燃料税は、前年比で+130億円となりました。そのうち、単価要因（原油市況の上昇）では同+100億円でした。一方、燃油サーチャージ収入は同+50億円の増加に留まったため、これらの差異である約50億円相当が、第1四半期において、燃油費が先行して増加したと分析しています。

■ 第2四半期以降の影響については、原油市況の動向を見極めていく必要があります。今後の四半期毎の決算において分析していきます。

2. 国際線旅客事業に関して

Q3)

- ◆ 売上高の増減収分析について、単価要因として「客体・路線構成比変化」により▲50億円の減収となっておりますが、この背景は何ですか。

A3)

- 第1四半期の実績を方面別にみると、中国方面が非常に好調でした。生産量が前年並みに推移した中で、旅客キロや収入は大きく向上し、全体に占める割合も増えています。その結果、相対的に距離が短く、単価が低い中国方面のシェアが高まったことによる路線構成比の変化が影響し、単価要因で減収要素になったと分析しています。国際線旅客事業における運賃競争力が低下しているということではありません。

Q4)

- ◆ イールドの伸び率に関して、燃油サーチャージ・為替・その他の要素の内訳について教えてください。

A4)

- 第1四半期のイールドは、前年比で+4.0%となりました。この内訳は、次の通りです。
 - ① 燃油サーチャージの上昇 : 約+3%
 - ② 為替市況の変動 : +0.3%
 - ③ 実質イールドの向上 : +0.6%~+0.7%
- これまで進めてきたネットワーク拡大の効果が表れ、イールドマネジメントが奏功していることから、実質イールドは着実に向上しています。

Q5)

- ◆ 過去1年間で増便を実施した北米方面やアジア・オセアニア方面の動向について教えてください。また、中国方面の需要動向について、第2四半期の見通しを教えてください。

A5)

- (北米方面)

昨年10月に成田ーロサンゼルス線を増便し、徐々に需要が定着しつつありますが、第1四半期における北米方面全体での旅客キロ実績は、計画を若干下回りました。その要因は、次の2点であると分析しています。

- ① ロサンゼルス線の増便に対する認知は徐々に進んでいるが、定着にはある程度時間を要すること
- ② 米東海岸路線で、中国系キャリアが生産量を拡大しており、一部で低運賃攻勢が散見されること

ビジネスクラスを中心とした業務渡航需要は着実に取り込んでいますが、エコノミークラスの旅客数が計画を下回りました。第2四半期は高需要期となるため、第1四半期に比べて需要は拡大する見込みです。

- (アジア・オセアニア方面)

昨年8月に羽田ージャカルタ線、今年6月に羽田ーバンコク線を増便していますが、足元の動向として、旅客キロは想定通りの水準となっており、前年比での伸び率も維持しています。

- (中国方面)

次の理由により、第2四半期も好調な状況が継続する見通しです。

- ① 日本→中国：ビジネス需要が堅調、夏場は日本在住の中国人における帰省需要が増加
- ② 中国→日本：ビジネスクラスの需要増加が継続、エコノミークラスは座席利用率が既に高水準

更に、ビジネスクラス需要の伸びがエコノミークラス需要の伸びを上回る見通しであり、クラスミックスによる効果も下支えとなることから、第2四半期のイールドは第1四半期以上に上昇すると見込んでいます。

3. 国際線貨物事業に関して

Q6)

- ◆ 昨年度までフレイターの供給量を抑制していましたが、当第1四半期では前年比で増加に転じています。何か戦略的な理由があるのでしょうか。

A6)

- フレイターにおける実績は、有効貨物トンキロ(ATK)が前年比約+15%、有償貨物トンキロ(RTK)が同約+28%となり、前年から大きく増加しました。この背景として、4月から貨物専用会社の「ウエスタン・グローバル・エアラインズ」によるエアラインチャーターを実施していることが影響しています。ANAブランドの中型フレイターに限定すると、ATKは前年比約▲7%、RTKは同約▲3%となり、これまで進めてきた中型フレイターの生産量を適正化する方針は、変更していません。近い将来、ボーイング777型機のフレイターを導入する予定ですが、潜在的に拡大が期待できる太平洋流動の貨物需要を取りにいぐための布石として、北米線の供給量を増強しています。
- 旅客機(ベリー)については、足元の需給バランスが引き締まり、販売レートを改善しやすい状況です。意図的に低単価路線の需要を取りにいかないという、供給者ニーズを働かせているため、RTKの伸びがATKの伸びを下回りました。中期的には、国際線事業の拡大とともにベリーの供給量も伸びていく予定なので、旅客機とフレイターをうまく使い分けて需要を取り込んでいきます。

Q7)

- ◆ 日本貨物航空(NCA)の運航停止による影響について教えてください。

A7)

- NCAの運航停止により、一部で当社グループへの貨物需要の流入が見られます。一方、NCAとの提携により、運航便の一部スペースを買い取り(ブロックスペース)していますが、これを活用できないことによって、一部の収入機会を逸失しています。これら2つの要因が重なっていることから、当社グループにおける収支への影響は限定的となっています。

4. LCC 事業に関して

Q8)

◆ **LCC 事業の業績について、前年度との差異を含めて教えてください。**

A8)

- LCC 2 社合計の売上高は前年比で約+17 億円となり、座席利用率も堅調に推移しています。一方、営業利益で見ると、2 社合計で同約▲10 億円の減益となりました。要因として、燃油費の増加に加え、バニラエアの運用機材が増えたことによる機材賃借費の増加が影響しています。
- 第 2 四半期以降は、バニラエアは台湾線等の高単価需要を中心に、計画並みの収入を確保できる見込みです。また、Peach Aviation に関しても、国際線は全般的に堅調であることに加え、8 月から新たに就航する関西－釧路線の予約動向も好調です。残り 3 四半期において、年度利益計画の達成を目指します。

Q9)

◆ **LCC の競争環境はどのように推移していますか。またパイロットを安定的に確保するための施策について、進捗があれば教えてください。**

A9)

- 2018 年夏ダイヤにおいて、昨年度から競争環境が顕著に変化した路線はありません。バニラエアは福岡－台湾線に新規就航した一方、Peach Aviation は国際線が好調な上、仙台・札幌を起点する国内線を増やす等、競争する他の LCC を意識しつつ、新たな需要を取り込みながらネットワークを拡げています。
- パイロットの確保に関しては、今後の LCC 事業を Peach Aviation に一本化していく中で、統合に伴うパイロットの負担を軽減すべく、訓練等の効率化を中心に準備を進めています。また、パイロットを含む全従業員に対し、両社長が中心になって統合に向けた意識改革に取り組んでいます。

5. ボーイング 787 型機の運航に関して

Q10)

- ◆ **ボーイング 787 型機のエンジン点検対応に伴う収支への影響について、教えてください。また、2020 年度に羽田空港の発着枠増加を控える中、今後の成長戦略は計画通りに推進できますか。**

A10)

- 改めまして、ご利用のお客様をはじめとする関係者の皆様に、ご心配とご迷惑をお掛けしていることをお詫び申し上げます。
- ボーイング 787 型機のエンジン点検対応により、7 月から国内線の一部を欠航していますが、8 月と 9 月を含めた上期の影響として、約▲50 億円の減収を想定しています。一方、費用面について、整備費は予算内に収まる見通しである他、部品等の調達は、昨年度の第 4 四半期に加入した「整備委託プログラム」で保障される予定です。下期は事業計画を修正して対応しますが、航空事業における需要は、旅客・貨物ともに旺盛であり、各営業施策を着実に実行して収入の最大化を目指す計画です。
- 現時点において、エンジン点検による運航への影響は、今年度末までに収束する見通しです。来年度以降の成長戦略は、中期経営計画で示した計画に沿って推進していく方針です。引き続き、安全を最優先として着実に対応していきます。

以上