

2021年度 第2四半期 決算説明会 質疑応答 (要旨)

Q1) 航空事業における第2四半期の実績をどのように捉えていますか。

A1) ・ 第2四半期は、売上高が前年から大幅に増加した一方、コスト削減の深掘りによる効果も現れたため、コロナの影響が出始めた2019年度第4四半期以降では、営業損失の赤字幅が最小となりました。

- ① ANA 国内旅客 旧盆期間に帰省等の予約が増加したものの、緊急事態宣言が想定以上に長期化したことに加え、政府・地方自治体から外出自粛が要請されたことにより、人の移動が停滞しました。
- ② ANA 国際旅客 ワクチン接種の進展や東京2020大会の開催を受けて需要が回復すると想定していましたが、各国の渡航制限や日本入国時の規制が継続したことにより旅客数が伸び悩みました。
- ③ ANA 国際貨物 自動車関連や半導体・医薬品などの主力商材が堅調に推移しており、運航規模を拡大して需要を取り込んだ結果、4四半期連続で過去最高の売上高を更新しました。
- ④ 営業費用 昨年からの生産量を拡大した中でも、機動的な需給調整による変動費の抑制と「事業構造改革」による固定費削減の効果が表れ、前年比で△256億円の削減となりました。

Q2) 下期における需要の見通しと第4四半期での黒字転換の蓋然性について教えてください。

- A2) ・ 緊急事態宣言が全面解除となったことを受けて、10月以降は国内線を中心に予約が堅調に増加しています。今回の修正予想では、移動制限の解除のタイミング等について保守的な前提を置いた上、予約の解約リスクも一定程度織り込んでいます。
- ・ 国内線については、ワクチン接種率や実効再生産数との連動も踏まえながら、確度の高い需要予測を実施しています。また、GoToトラベルによる効果は、第4四半期に限定して保守的に織り込んでいます。
 - ・ コスト構造改革を継続的に進めていることや損益分岐点が引き下がっていることから、黒字転換を達成するための競争力は着実に向上しています。国際線貨物事業についても、今年度末までは好調が持続する見込みで、増収に大きく貢献すると考えています。

Q3) 今後のコストマネジメントに関する対応方針について教えてください。また、削減項目のうち効果が中期的に持続するものはどの程度ありますか。

- A3) ・ 社員の待遇面の見直しは時限的な対応であり、黒字化を実現していく中で徐々に元の水準へ戻していく考えです。一方、時限的措置が終了した後の施策として、手当の見直し等を含めた人件費の構造改革を組合に提示しています。また、デジタル化によるサービスモデルの改革を推進し、省人化と生産性向上を追求することで、人件費の増加を抑制していきます。
- ・ 固定費削減額の50%を占める機材退役や調達コスト改革の効果は、今後も持続する見通しです。

Q4) 待遇面の見直しによって、社員のモチベーションに影響は出ていませんか。

- A4) ・ 社内で実施している「従業員満足度調査」では、コロナ禍においても全体的な評価が改善しています。但し、待遇面での協力期間が長引くと、社員の士気が下がってしまう可能性は経営として認識しています。
- ・ 引き続き、全役員が対話を継続していくとともに、社員一人ひとりの能力に対する処遇を強化するなど、モチベーションの更なる向上を可能とする制度を整備していきます。

Q5) 財務基盤の健全性について捉え方に変化はありますか。

- A5) ・ 自己資本は、第2四半期末時点で約8,000億円となりましたが、劣後ローン4,000億円のうちの資本性評価分2,000億円を考慮すれば、実質的な自己資本は1兆円水準となるため、財務体質に問題はないと考えています。
- ・ 手元流動性資金も約8,200億円となっており、コロナ禍の備えとして十分な水準を確保しています。資金の流出を抑制するための対応を継続しながら、第3四半期にはEBITDAのプラス転換を目指します。

Q6) 来期以降の需要や利益水準、および事業規模の見通しについて教えてください。

- A6) ・ コロナ感染の再拡大による厳しい移動制限等がなければ、来期は本格的に需要が回復すると想定しています。グループ全体で生産量を拡大することにより、売上高、利益、利益率のいずれも着実に改善させていく方針です。
- ・ フリート戦略について、短期的には大型機の退役や、受領タイミングの後ろ倒しによって一時的に機材数を減少させています。来期以降は旅客需要の回復に合わせて、段階的に機材数を増やしていく計画です。

以上