

冒頭、齊藤より以下3点をご説明。

1. 運航乗務員飲酒事例について
2. 経営資源配分の進捗について
3. 国際財務報告基準（IFRS）導入等、今後の会計制度変更の影響について

任意適用を検討しているIFRS等について、もし適用した場合には主に次の3点について影響が発生する可能性があるが、全てノンキャッシュベースであり、収益力への実質的な影響はない。

（1）マイレージ会計処理の変更

新基準の適用により、未使用マイル残高の負債認識額が費用ベースから売上ベースに変わるため、負債が増加し純資産が減少する。これにより、自己資本比率にも数%程度の変更が生じる。

（2）オペレーティングリースのオンバランス化

資産および負債が両建てで増加。現在オペレーティングリースで導入している航空機や不動産等※が対象。（※2018年3月末時点における未経過リース料は700億円弱）。

（3）エンジン部品等の償却期間の変更

これまで航空機本体と同じ償却期間としていたエンジン部品等について、航空機本体とは別に各々の見積使用年数に合わせて償却期間を設定し直すことにより、償却期間が短縮される。その結果、減価償却費が増えるが、営業外費用である航空機材処分損が減少するので税前利益では影響ない。

Q&A：

Q 新旅客システムについて今後の追加効果

A 主には国内線の運賃体系変更や、国際線での決済手段の拡充、他社提携時のシステム改修期間の短縮化による提携の早期開始、などにより追加効果を期待。

Q 2019年3月期の足許の状況

A 収入面は順調。費用面では、このまま燃油価格が想定を下回るレベルで推移するのであれば燃油費は計画よりも下回る見込み。

Q 特別成長投資枠500億円の進捗

A 現時点では100億円～200億円を中長距離LCCに充当予定。今後、発表できるものから順次お知らせする。

Q 2020年の供給拡大に向けて、来期2020年3月期の費用見込み

A 供給拡大に伴う人員増による人件費増や機材費増、オリンピック・パラリンピック協賛費用の増加などが予想される。しかし、新路線開設や旅客システム効果の向上により、対前年増益を狙っていくべく、現在社内で計画を策定中。

Q 長期的な需要・供給の伸びの見通し

A 長期的には国際線の総需要は、アジア太平洋地域を中心に年平均で6%程度の成長となると見込んでいる。一方で国内線は1%程度の緩やかな成長を見込んでいる。当面、供給伸び率は内際何れも需要成長並みを想定する。

Q 他社との提携について

A 提携パートナーからの送客による旅客数が増えている。また、ネットワークの拡充により顧客利便性上昇による増収効果もある。

Q IFRSに移行した場合の影響

A 仮にIFRSに移行した場合、営業利益という概念が無くなる事を想定し、利益目標等を新たに設定する必要

あり。

Q コストの見通しについて

A 人件費も供給増以上に増えるとは想定せず。整備費も IT 活用や施設の集約を活用し抑制していく。ASK 当たりの燃油費を除く営業費用は、2021 年 3 月期をピークとしてその後は逡減させるようコントロールしていきたい。

以上