

2019年度 CFO スモールミーティング（合計 3 回開催） 2019年12月17日（火）

スピーカー：専務取締役執行役員 財務・経理本部長 菊山 英樹

冒頭、菊山より以下4点をご説明。

1. 国際線・国内線の足許の動向について

国際線については、欧米線の日本発業務需要の鈍化は底を打ちつつあるが、中国線は依然として厳しい状況が続き全般的に低調に推移。一方国内線は引き続き堅調に推移。

2. FY20の国際線の需給見通しとFY20の業績見通しについて

羽田発着国際線の増便による日本発着国際線の需給バランス悪化は当初の見立てよりは悪くないが、一時的に供給過多となる状況は避けられない見通しであり、増益を実現するには厳しい状況にある。

3. 新中期計画の考え方について

3月後半に新たな中期計画をお示しできればと考えている。グランドデザイン達成に向けた通過点として、航空周辺事業や新事業領域も含めた成長ストーリーをお示ししたいと考えている。

4. 今後の資本政策・財務戦略について

IFRS導入に伴う変更はあるが、営業利益率やROICを重視する基本的方向性は大きく変わらない。株主還元についても、安定的な配当と機動的な自社株買いを合わせた総還元の考え方を継続していく。

主な質疑応答：

Q 来年度、一時的に減少する成田路線の供給の考え方について

A インバウンド需要や通過需要は成長ドライバーであり、羽田だけでなく成田も重視していく方針である。ただし、足許の需要動向を見ながら供給については柔軟に見直していく。

Q 今後の航空機投資について

A ここ数年高水準で推移していた航空機投資は、FY20は一旦落ち着くが、今後国際線大型機の更新を計画しているため、投資額は増加する見通し。投資計画については、新たな中期経営計画の中で方針を示していきたい。

Q ZIPAIRの立ち上げの背景と勝算について

A フルサービスキャリアであるJALとは別の需要は確実に存在する。

ハード面では他のフルサービスキャリア並み、ソフト面では稼働の向上と効率的なサービスを提供することで十分な収入を確保していく。コスト面ではJALのアセットを活用することで、他の独立系LCCと比べ特に整備コストの点で大きな優位性がある。よって十分勝算があると考えている。