

冒頭、菊山より以下 2 点をご説明。

1. 国際・国内旅客事業、貨物事業の足許の状況

国際線においては海外発日本行き需要及び海外発日本乗り継ぎ需要の回復スピードが早い。一方、日本発の回復は遅れている。第 4 四半期以降は、日本発の業務需要が戻りつつある。中国線の需要回復の時期に注目しており、いつでも供給を戻せる準備はできている。

国内線需要の想定ターゲットは高いが、12 月はコロナ禍前比の 9 割以上くらいまで戻らと思う。第 8 波の中でも 9 割を超えているので、コロナ禍の影響はあまり心配していない。地方発や団体旅行の需要はかなり回復しており、足許の地方発需要はコロナ禍前の 8 割を超えてきている。

貨物については、収入は計画通りに推移している。マーケット全体の需給バランスは想定よりも緩んできているが、当社は競争力を担保して高い単価を維持できている。

2. コストについて

供給回復に伴い変動費は増加しているものの、実質固定費はしっかりとコントロール出来ている。燃油市況については、通期業績予想修正の際に下期の市況前提をシンガポールケロシン 125 ドル・為替 1 ドル 145 円に変更したが、足許の市況はシンガポールケロシン 102 ドル・為替 1 ドル 137 円で推移している。足許の市況が今後も続けば、毎月 20~30 億円程度利益改善するイメージ。

主な質疑応答：

Q 国際線の需要について、日本発が弱いとのことだが、レジャー・ビジネスに分けて教えてほしい

A レジャー需要は間違いなく円安と高い燃油サーチャージの影響が大きい。例えば、ZIPAIR は燃油サーチャージがないのでレジャー需要を摘み取れている。ビジネス需要は円安や燃油サーチャージの影響はあまりないはずだが、そもそも出張規定などが改訂されていない等で戻りが弱い。

Q 国際線のイールドについて。コロナ禍で溜まっていた需要が急回復していく中、供給も回復してくると思うが、今後も高いイールドを維持できるのか。

A 供給は回復する傾向だと思うが、海外エアライン各社は簡単には供給を戻せる状況ではない。その一方で、需要が非常に強いので、需給がタイトな状況は続くと思う。なお、中国線の供給が回復すれば路線構成でイールドは下がるが旅客数が回復するので、供給回復によるイールドの下落は健全なものである。

Q 国内線における、来年以降のプライシングはどう考えているか

A 重要なポイントであり、国内線の値上げなど、様々な対策を検討中である。

Q 国際貨物の物量について、市場の下落傾向に比べて JAL が堅調な理由を教えてください

A 長期契約の比率が一定程度占めていることに加えて、医薬品など緊急性が高い且つ温度管理など高度な品質管理が求められる高単価な貨物の輸送において競争力を有しているためと考える。

Q マイル・ライフ・インフラ事業領域の状況を教えてください

A 特にマイル事業領域は着実に収益が上がっており、今後の成長のドライバーとして期待している。旅行や受託事業領域も航空需要に連動しており、足許は回復傾向にある。

Q LCC の状況を教えてください

A ZIPAIR は想定を上回る業績を出しており、非常に好調。新たに就航するサンノゼに期待している。スプリング・ジャパンは中国線の需要回復次第である。ジェットスター・ジャパンは成田発の国内線の需要回復が遅れているため、我慢が必要な時期。

Q 配当のタイミングと規模感について教えてください

A 今期中の復配の意思は変わらないが、状況を見定める必要があるため金額は未定とさせていただいた。詳細については第3四半期の決算発表後、なるべく早いタイミングでお示ししたい。

以上