

お詫びと訂正

2013年3月期決算の説明資料 P28 に記載されておりました 2013年3月期の ASK/RPK の前年比の値に誤りがございました。お詫びのうえ、訂正させていただきます。

※現在掲載されている値は修正済です。

2013年3月期 決算説明会 主な質疑応答（要旨）

◆中期経営計画ローリングプランについて

Q：燃油費以外のユニットコスト 8.6 円(2013 年度)と、オリジナルの中期経営計画（2012 度）の 8.3 円との差 0.3 円について詳細を教えてください。

A：2013 年度は国際線に「SKY SUITE777」等の座席の少ない仕様の機材導入とボーイング 787 型機の運航見合わせ等により、供給座席数が減少したことが影響し 2012 年度に想定しておりました供給よりも減るため、0.1 円増加しています。残り 0.2 円増加に関しましては、為替等の影響に加え 2014 年度からの羽田国際線拡大を見据えた先行費用増が主な要因です。

Q：今後、ユニットコストを引き下げる余地はありますか？

A：今回の計画は保守的に作ったものではありませんが、常にコストを下げるよう自助努力を図ってまいります。

◆業績見通しについて

Q：P30 のグラフにある国際線収入 193 億円の内訳について教えてください。

A：方面別では、期中新規開設路線の収益貢献の通年化、ヘルシンキ線の新規開設等により、北米と欧州が伸長すると想定しております。ボーイング 787 型機の影響として、収入では▲48 億円、費用では▲22 億円となり収支ベースでは▲26 億円を想定しております。

Q：P30 の供給連動費の 173 億円増加や収入連動費の 111 億円増加は、前年と比較すると大きすぎるように思います。その内訳を教えてください。

A：P17 と P30 にあります供給連動費と収入連動費は算出している科目が異なっております。

P30 の収入連動費には、旅行商品の仕入れ等が入っております。供給連動費は燃油の消費増や運航施設利用費など、運航緒元に連動したものを入っております。

Q：P30 の為替影響等による▲398 億円の内訳を教えてください。

A：燃油費以外では約 70 億円が海外における着陸料や人件費などの外貨建費用です。

Q：円安の影響について、外貨建ての収入が増加しているとのことですが、どこに織り込んでいますか？

A：約 70 億円を海外発国際旅客収入、貨物収入に織り込んでいます。

Q:P30 の短期的変動費用と採用等の人員増、その他を合わせ人件費関連で約 100 億円以上増える計画と推察できますが、人件費、従業員数が今後どのように推移するのかを教えてください。

A:短期的変動費用に入っている賞与については、昨年と比較し他社水準並みに戻し、今夏は、業績拡大に合わせて若干増やしております。人員増については 2014 年度からの羽田国際線拡大に備えた採用もございしますが、人数は約 32,000 人規模とし、従来の計画規模を変えない予定です。

Q:P29 国内旅客の航空運送事業予想について、ASK4.5%増、RPK1.5%増とロードファクターが低下する予想のようですが、どのように考えているか教えてください。

A:座席供給は増加致しますが、LCC や新幹線等も含めた競争激化を勘案し、供給の伸長より需要の伸長が若干低くなる想定としております。

◆その他

Q:アメリカン航空と US エアウェイズの合併に関して、業績へのインパクトをどのように考えていますか？

A:合併は裁判所の承認が必要であるため、未だ確定したものではありませんが、弊社にとってプラスはあってもマイナスとなるようなものはないと考えております。

US エアウェイズは米国内線、アメリカン航空は国際線に強く、弊社のネットワークは広がると考えております。

Q:P31 ヘッジスタンスについて教えてください。

足元の状況を考慮し、このような割合となっているのでしょうか？また、今後も継続してこの割合を維持していくのでしょうか？

A:ヘッジについてはある程度機械的に行っております。今後も現状の割合でのヘッジを継続していく予定です。

以上