

2014年3月期 第1四半期決算説明会 主な質疑応答（要旨）

◆コストについて

Q. 第1四半期のコスト削減状況はどうか？

A. 一般的な経費が見通し対比で減少しており、引続きコントロールを強化していきたいと考えています。

Q. ユニットコストの削減状況はどうか？

A. ユニットコストが増えていない理由は季節性も多少あるとは思いますが、年度目標 8.6 円を達成すべく費用のコントロールを実施していきます。

◆国際線について

Q. 国際線について、単価がアップした要因は何ですか？

A. 当四半期において、単価は 4.4%アップ、イールドは 0.4%アップしました。韓国などの運賃の絶対額が低い近距離路線がやや低調でした。逆に欧州やアメリカなど運賃の絶対額が高い路線は好調だったため、単価アップに繋がりました。一方、単価に比べてイールドの伸びが低いのは、長距離路線のお客さまが増えた影響で、距離の概念をもつイールドが薄まったためです。

Q. 国際線の各路線の状況はどうか？

A. 1月に新シートを導入したロンドン線の当四半期におけるL/F、イールドは上昇し、非常に好調です。そのため5月に新シートを導入したニューヨーク線も今後L/F、イールドが上昇すると思います。また7月から就航したヘルシンキ線については、フィンエアと共同事業について協議を開始したため、今後さらに競争力が高まると考えています。

Q. 中国路線について好転が見込めない中、今後の機材繰りに関する方針について教えてください。

A. 中国線は、2013年6月1日から7月5日までの間、成田－北京線で減便を行いました。今後については適宜検討していきます。

◆国内線について

Q. 国内線の状況と、需要の見通しについて教えてください。

A. 新幹線の影響や九州方面での他社との競合が激化していますが、団体需要は伸びています。伊丹増枠分について団体は好調ですが、さらにマーケットへ周知していくことで、今後個人のお客さまも増加していくと思います。

◆その他

Q. 燃油と為替のヘッジ状況について教えてください。今後更に円安が進んだ場合、影響を受けるのでしょうか？

A. 燃油と為替のヘッジ状況については、燃油 40%程度、為替 80%程度ヘッジを実施しています。また感応度も、燃油は約 20 億円、為替が約 25 億円です。為替について、本年はほぼヘッジが済んでいるためこれ以上の影響はあまり受けません。なお、来年度のヘッジ率については、2013 年 3 月末時点で、燃油 10%、為替 10%と公表しておりましたが、当四半期末では燃油が約 15%、為替が約 25%となっております。

Q. 人件費について、なぜ増えたのでしょうか？

A. 外貨での支給もあるため、為替の影響を受けます。また、夏のボーナスは 2.2 ヶ月でした。上期について前年比プラス 0.2 か月分が反映されています。

Q. 787 運航停止に伴う損失について、今後も発生する可能性はありますか？

A. 787 は既に運航再開されているため、損失は今後大きく増えないと考えています。

以上