

■手元流動性・資金調達について

Q1：手元流動性は十分なのか？

A1：2020年3月までに577億円、4月に465億円と、2020年2月以降4月末までに1,043億円の資金調達を実施した。2020年度第1四半期中にさらに追加での資金調達も予定しており、手元流動性の確保に万全を期していく。

Q2：資金調達だが、必要に応じて調達ということにつき、特に調達に支障はないという理解でよいのか？

A2：各種シナリオを想定しながら必要な資金額について金融機関と相談しており、支障はないと考えている。

■ヘッジについて

Q3：燃油価格が下がっていることを踏まえた、今後のヘッジ方針を変更する予定は？

A3：燃油ヘッジは中長期的な燃油費の平準化を目的としたものであり、短期的な価格の変動をもってヘッジ方針を変える予定はない。

Q4：ヘッジ損ほどの程度あるのか？オーバーヘッジになっている可能性は？

A4：3月31日時点のバランスシートでは、231億円の繰延ヘッジ損益を計上している。なお、4月については新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴う需要減少に応じて供給を大幅に削減し、当初想定していた燃油搭載量を大幅に下回っているため、オーバーヘッジになる可能性もあるが、その金額規模は少額に収まる見込みである。

■固定費について

Q5：固定費削減600億円の内訳は？人件費が主なのか？

A5：人件費（賞与削減や乗務員手当等）、外部委託費用、システム利用料、広告宣伝費等が主な削減対象となる。

■新型コロナウイルス感染症終息後のJALの戦略について

Q6：コロナが終息した後、中長期的な需要の変化や社会構造の変化がJALの今後の戦略に与える影響は？

A6：在宅勤務やビデオ会議の普及により、特にビジネス需要に変化が生じるかどうか注視していく必要がある。一方、人と人との繋がり的重要性も増しており、フルサービスキャリアとしてどのような付加価値を作り上げていくか、が今後問われると考えている。なお、観光需要の回復に対応すべく、ZIPAIRの活用も含めて今後の戦略を考えていきたい。

以上