

■ 機材の早期退役について

Q1：機材の早期退役によるリストラ費用、ならびに費用削減効果はどの程度か。

A1：B777の早期退役に関する一時的費用は、FY20上期実績として47億円、今年度通期では100億円程度を見込んでいる。当社はIFRSを適用しているため、これらの費用は全てEBIT実績および予想額に含まれている。また費用削減効果として、FY20~23の4年間で整備費を中心に600億円程度の効果を見込んでいる。

■ 旅客需要想定について

Q2：P4の通期業績予想において、FY20の3月末で、国際国内それぞれの旅客需要はどの程度の想定か。

A2：2021年の3月には、コロナ影響を除く前年同月比で国際線25~45%、国内線72~87%程度まで回復すると見込んでいる。また国際線・国内線ともに、この上限程度になれば、単月黒字化を見込める水準と期待している。

■ 貨物事業について

Q3：貨物事業について、単価は今後も維持されるか。

A3：貨物物量は前年比65%程度だが、単価は約2倍を維持している。第1四半期では医療関係を中心に高い需要があったが、第2四半期に入り半導体や電子部品、ならびに自動車関連の需要も復調してきている。供給が限られた環境下では、引き続き高いレベルの収入を確保できると見込んでいる。

■ 今後の事業構造について

Q4：ニューノーマルにおけるLCCの在り方や今後の財務指標の考え方は。

A4：今後は、リモートワークが進み、ビジネス需要はコロナ前の需要には戻らない一方、観光・VFR需要については拡大していくことを予想している。この需要の変化に対応すべく、比較的低イールドでも収益性を維持できるよう、ユニットコストの低いLCCビジネスを強化していくことがポイントと考える。中長距離路線でLCCビジネスを展開する当社の子会社であるZIPAIRに加え、LCCパートナーであるジェットスター・ジャパン、春秋航空日本を合わせた3社が、それぞれのマーケットで、LCCビジネスを強化していく。財務指標については、年度末に発表予定の中期経営計画の中で示していく。

以上