

■ 今四半期決算の評価について

Q1. Q3 実績について、収入・費用別に会社想定と比べてどうであったか。

A1. 収入は、旅客収入が下振れ、貨物収入が上振れ、全体では計対比で約 100 億円下回ったものの、固定費削減等により費用で約 100 億円打ち返し、EBIT は概ね想定通りであった。

■ 国際・国内旅客需要について

Q2. 国内線の 1-2 月の予約状況はどうか。

A2. 10-12 月においては、旅客需要は順調に回復し、年末年始はコロナ前対比で 85%程度まで回復したが、オミクロン株の感染拡大により、1 月は 50%程度、2 月もまん延防止措置の発出により予約数は鈍化している。ビジネスを中心とした基礎需要を一定程度取れているが、現時点では 2 月以降の見立てを定かに申し上げるのは難しい状況にある。

Q3. 国際線の三国間輸送（通過需要）のトレンドはどうか。

A3. 国際旅客収入は計対比で若干下振れているが、日本発需要の劇的な回復が難しい間は、成田空港をハブとした通過需要を意識したダイヤ設定などを行い、通過需要を積極的に取り込む。通過需要の割合は全体の 43%程度まで高まっている。

■ 貨物事業について

Q4. 貨物は 12 月がピークシーズンだと思うが、1~3 月の状況はどうか。

A4. 通常であれば 1-3 月は閑散期であるが、今期においては海上輸送の混乱があったこと等による需給ひっ迫状態は続いており、1 月以降も依然として国際貨物の需要は強く、単価も高い水準にある。

Q5. 貨物便の運航や他社貨物機の利用状況はどうか。

A5. 今年度は国際線で自社旅客機を使って 11,000 便を超える貨物専用便を運航しているほか、他社貨物機の運航については営業努力で提携パートナーを増やした結果、昨年対比で約 1.8 倍の便数に増やすことが出来た。依然として需給が逼迫している状況の中、引続きパートナーシップを活かして、供給の確保に努めていきたい。

■ 中期経営計画について

Q6. 中期経営計画をアップデートしていく必要があると思うが、社内で認識している課題はあるか。

A6. 現在の中期経営計画の骨子は大きくは変わらない。ただ、特に国際線の需要回復時期は当初想定していたものより後ろ倒しになるかと思うので、その前提のもとにローリングプランを考えていく。事業改革の必要性を検討し、非航空事業を伸ばしていくことの重要性が更に高まっているので、スピード感をもって実行していく必要があると認識している。

■ トランジションボンドについて

Q7. トランジションボンドによるファイナンスの今後についてどう考えているか。

A7. 今回のトランジションボンドの発行は、航空業界では世界初の事例であり、JAL グループの ESG 戦略、特に脱炭素に向けた取り組みを評価いただいたいと考えている。2050 年の CO2 排出量実質ゼロの実現に向け、中長期的な ESG 戦略を進める中で、今後も SDGs 債の発行について積極的に検討していきたいと考えており、今回の経験を活かしてフレームワークの拡大についても検討していきたい。