

主な質疑応答（要旨）

■ FY22 の旅客需要前提について。

Q1. 国内需要の想定が他社と比べてやや強い印象だが、その理由は。何かアドバンテージがある想定なのか。

A1. LCC も含めると、他社の需要想定も当社の想定とほぼ同水準となっています。当社はコロナ禍においても A350 の導入を進めて国内幹線における供給体制を整備してきたことに加え、商品競争力も向上しており、想定通りの需要を確保できると考えています。

Q2. 国際需要の想定が他社と比べて、やや強い印象だが、その理由は。

A2. コロナ前の運航規模と路線構成の違いが背景にあると考えます。路線構成について、当社は、ロシア・ウクライナ情勢の影響を大きく受ける欧州線と、需要の回復が最も遅れると想定される中国線の割合が他社より低く、影響度合いが相対的に少ないと思われれます。なお、当社の国際線需要想定には、日本政府による入国規制の一定度の緩和が進むことを想定しています。

Q3. フルサービスキャリアの EBIT マージン 8% 以上を目標とするとのことだが、コロナ前の EBIT マージン 10% より下振れるということか。

A3. コロナの影響を除外した 2019 年度の連結 EBIT マージンは 10% でしたが、その内フルサービスキャリア事業領域の EBIT マージンはおおよそ 8% でした。まずこの水準に戻すことを目指します。連結 EBIT マージンを改善させていくために、今後はフルサービスキャリア事業領域のマージンを一層向上させていきたいと考えています。

■ FY22 の EBIT 目標について

Q4. 損益分岐点に変化はあるのか。需要が下振れた場合の対応は。

A4. おおよその目安として、コロナ前比で国内旅客需要が 90%、国際旅客需要が 30% まで回復すれば、EBIT 黒字化は達成可能と考えています。また、国際線需要がコロナ前比 40% まで回復すれば、国内線需要の回復が 80% 程度で EBIT が黒字化する見込みです。需要が想定より下振れた場合には、これまで通りコスト削減をより一層進めていくことで目標利益水準の達成を目指します。

Q5. 黒字化した段階で復配するのか。

A5. 親会社の所有者に帰属する当期利益の黒字化が見込める場合には、復配したいと考えています。

■ 実質固定費について

Q6. 今期の計画で実質固定費が 342 億円の増加となっているが、その理由は。

A6. 旅客需要の回復により、社外出向や他業種の業務受託などの余裕人財活用による人件費抑制効果が昨年度より減少することに加え、コロナ禍で緊急避難的に削減していた人財への投資を一定程度戻すことから、実質固定費は 342 億円増加する見込みです。しかしながら、中期計画でコミットすると申し上げた 5,000 億円以下に抑制するよう努めます。

■ LCC、マイル・ライフ・インフラについて

Q7. 今後はLCCやマイル・ライフ・インフラの領域が利益を牽引するという理解でよいか。

A7. 事業構造改革を進め、LCC、マイル・ライフ・インフラ事業領域を伸ばすことで成長を実現させていきます。一方でフルサービスキャリア事業領域は、JALグループの企業価値の基盤として今後も安定的に収益を確保していきます。

以上