

■ 業績全般について

Q1. 今四半期（7月～9月）の業績を当初想定比で分解して教えてほしい。

A1. EBITは対当初想定比で約△240億円下振れたため、上期累計では△40億の下振れとなる。今期の内訳を分解すると、収入で△310億円下振れ、費用は当初想定並み、その他収支が+70億円上振れだった。

■ 通期業績予想の修正について

Q2. その他収支が前回予想から170億増額しているが、中身について教えてほしい。

A2. 「その他収支」には、航空機材売却収入・雇用調整助成金・持分法投資損益・投資収支などが含まれる。現在中古機のマーケット価格が上昇していることに加え、円安により機材売却収入が大幅に増加した。

■ 単価について

Q3. 下期の国際線の単価想定が当初の予想水準を上回る見込みだが、詳細について教えてほしい。

A3. 北米・東南アジアの需要が好調で利用率も高くなり需給バランスで運賃が上昇しやすくなっていることと、レベニューマネジメント効果により純単価は上昇するとみている。加えて燃油サーチャージの上昇と円安による外貨建て運賃の増加、北米および東南アジア路線が好調な一方で中国の「ゼロコロナ政策」の継続による中国路線の需要低迷により、運賃の高い長距離路線の比率が高まっており、更に単価が上昇するとみている。

■ 損益分岐点について

Q4. 下期の国内線/国際線の限界利益の出方は違ってくるか。

A4. 燃油・為替市況が大きく動いている中での確にお答えすることは難しいが、フルサービスキャリア事業領域における第2四半期（単独）については、コロナ前比の旅客数が国内75%・国際40%で166億円の黒字を計上した。元々、EBIT黒字化の水準を国内80%・国際40%とご案内していたので、損益分岐点は確実に下がっている。

■ シェアについて

Q5. 海外航空会社等他社が供給を戻してくると思うが、今後の国際/国内シェアはどう見ているか。

A5. 日本発着国際線については、下期は外国航空会社の供給増が見られるものの当社も含め本邦キャリアのシェアが高い状況は保たれるとみている。

国内線においても、当社は大型機材のA350-900型航空機への更新をほぼ完了させ、高需要路線の供給を維持できていることから、コロナ前と比べてシェアが拡大している。下期もこの傾向は大きくは変わらないとみている。

以上