

■ 業績全般について

Q1. 今四半期（10月～12月）の業績を計画比（前回想定比）で分解して教えてほしい。

A1. EBITは計画比で約△70億下振れた。分解すると収入は△80億のマイナス、費用は△10億のマイナス（費用減）となる。

Q2. 国際線・国内線の収入を対計画比（前回想定比）にて説明していただきたい。

A2. 国際線需要は想定を上回った。日本発はまだ回復が遅れているが、海外発日本行きや通過需要が旺盛である。加えて、円安等の影響で単価が上昇しているため、収入は上振れた。

国内線需要は想定を下回った。出張など業務需要の回復が遅れていることに加え、観光需要も全国旅行支援による需要押し上げ効果は見られたものの開始のタイミングの影響で限定的であり、収入は下振れた。

■ 通期業績予想の修正について

Q3. 第4四半期（2023年1月～3月）の国内線旅客需要の想定を引き下げた要因を教えてください。

A3. 現時点における予約状況を踏まえた需要見通しについては、1～2月はコロナ前の8割前後にとどまる見通しであり、3月についてはコロナ前の95%のレベルまで戻ると見ている。第4四半期はコロナ前の85%程度の回復に留まるものと見ている。全国旅行支援の再開決定のタイミングもあり、お客さまの買い控えの影響も一部あったと想定している。なお、コロナ第8波の影響は限定的だと考える。

Q4. 燃油費以外の費用で160億円の改善が見られるが、内容を教えてください。

A4. 第4四半期に入り為替が円高に振れたことによる外貨建て費用の減少と継続的な費用削減努力によるもの。第4四半期の為替の前提は1ドル/130円としている。

■ 国際貨物について

Q5. 物量について、市場全体がマイナスに転じている中で総需要に比べて堅調な理由を教えてください。

A5. 長期契約の比率が一程度を占めていることに加え、医薬品や緊急性の高い貨物の輸送において競争力を有していることが評価された結果だと受け止めている。

■ 配当について

Q6. 配当予想を1株当たり20円とした理由は？

A6. 今回はまず復配を最優先に考えた。配当額は、地政学的リスクや燃油為替市況など不透明な要素も多くある中で精一杯の水準としてお示しした。まだまだ十分な水準にないことは認識しているが、来期以降は配当の継続性・安定性を重視し、コロナ前同様配当性向35%程度以上の株主還元を行うようにしたいと考えている。

以上