

2024年3月期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

(1) 2024年3月期(2023年度)の業績について

Q1: 第4四半期(1~3月)単独の実績について、前年対比でのEBIT減益要因を教えてください。また、JL516便の事故によるEBITへの影響を教えてください。

A1: 第4四半期単独のEBITは、前年対比▲135億円の162億円だが、前年度の特種要素として約+120億(受取補償金約80億・機材売却益約40億)があったため、当該特種要素を除くと概ね同水準である。

(2) 2025年度3月期(2024年度)の業績予想について

■国際旅客について

Q2: 2024年度の国際線の単価について。①第1四半期(4~6月)における国際線の単価の見通しを計画対比で教えてください。②2024年度通期の単価の見通しについての見解を教えてください。③上期・下期で分解すると、前年からの変化率では下期の方が更に単価が上がる想定と見られるが、その理由を教えてください。

A2: ①第一四半期の単価については、計画をやや上回って推移する見通しである。

②通期の単価の見通しについて、今後の他社供給増加に伴って需給バランスが緩み、単価が下落する懸念を持たれていることは承知している。例えば中国においては、米大陸への直行便が増加している中で、中国から日本を経由して、北米に向かう通過需要はこの影響を受けており、単価が下がっている。ただし、当社はこの通過需要をあまり取っていないため、この環境変化の影響は受けていない。加えて、当社の供給計画は、大きく変わるものではなく、需要の回復状況を見て、柔軟な対応を検討していることから、通年での単価は維持できると考えている。

③上期から下期に向けて単価が上昇する見通しについては、理由は主に2つある。1つは日本発の業務需要回復と海外発需要を中心とする全体的な需要もさらに伸びる想定であること。もう1つが日本発着路線の他社供給はそれほど増えないと見ており、需給タイト化によって下期はさらに単価が上がる想定であること。現時点で日本発の業務需要は6割程度戻っているが、2024年度以降に向けて伸びしろは大きいと考えている。

Q3: 2024年度計画の国際線のASKが前年対比で増加する要因を教えてください。

A3: ASKは前年対比の国際線全体で+6pt。その内訳は、飛行距離が長いドーハ線開設で+3pt、残りは2023年度に本格的に供給を戻していなかった中国路線の復便等である。

■国内旅客について

Q4: 2024年度第1四半期における国内線の旅客数と単価の見通しについて、計画比で教えてください。

A4: 国内線の旅客数は計画対比で若干下振れているが、単価は計画対比で上振れており、収入は計画並みとなる見込みである。

■貨物・郵便について

Q5: 貨物における足許の単価動向について教えてほしい。

A5: 2023年度第4四半期は単価が下げ止まりの傾向。2024年度第1四半期の単価は、計画をやや上回る見通し。

■燃油・為替市況影響について

Q6: 燃油・為替市況影響について、足許では2024年度計画の為替前提よりかなり円安の水準で推移しているが、年度末までこの水準が続いた場合のEBIT影響を教えてほしい。

A6: 仮に、為替レートが155円/ドル、シンガポール・ケロシン市況が100ドル/バレルで推移した場合、2024年度通期のEBIT影響は約+30億円と試算している。

以上