

2025年3月第2四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

■2025年3月期第2四半期の業績について

Q1: 第2四半期までのEBIT(累計)を分野・要因別に、上振れ・下振れ要素で分解して教えてほしい。

A1: EBITで計画対比 ▲60億円の
下振れとなった。収入サイドでは国内線で ▲250億円、国際線で ▲60億円、LCCで ▲60億円の計画未達となっており、費用サイドでは燃油費で計画対比 ▲240億円、共通経費で ▲60億円の費用削減ができています。

Q2: 上期において、国内線収入未達の ▲250億円のうち、天候要因はどの程度あるのか。

A2: およそ35億円程度と見ている。

Q3: 評価損35億円は想定外なのか。また、第2四半期のみ影響があるのか。

A3: 当社が出資する米国ベンチャーキャピタルファンドで評価損 ▲35億円を計上したが、計画外のものである。一時的なものであり、今後に影響はない。

■2025年3月期第3四半期以降、通期の見通しについて

Q4: 通期見通しは変更なしとのことだが、下期の上振れ、下振れ要因について教えてほしい。

A4: 前年下期対比で説明すると、利益ベースで340億円程度積み増す予定である。各種事業で240億円(FSCで100億円、それ以外で140億円)、市況影響で100億円を想定している。

Q5: 計画対比で上期のEBITが60億円の未達となっているが、下期にどう取り戻すのか。

A5: 足許は順調に推移しており、第3四半期で ▲60億円をほぼ取り戻すことができると考えている。国際線・国内線の第3四半期予約状況を決算説明会資料で示しているが、共に右肩上がりである。国際線の下期11-12月は日本発業務需要の回復とともに、インバウンドが好調である。国内線についても、団体を中心とした需要強化の取り組みを実施している。第3四半期でしっかりと取り戻していくのでご期待いただきたい。

Q6: 国際線の足許のビジネス需要の回復度合いについて教えてほしい。

A6: ビジネス需要(日本発業務需要)は中国路線を除き、4~5月の日発業務需要はコロナ前対比で62%の回復度合いだったのに対し、第3四半期では74~75%まで回復してきている。

Q7: 国際線の純単価が期初想定より下がっているが、下期以降の見通しを教えてほしい。

A7: 要因は大きく2点あり、1点目は日本発の中国線需要が低迷する中、中国発の需要を取り込んだこと。2点目は、東南アジア全体の需要が想定より弱く、需要喚起策を実施したこと。下期は、日本発業務需要が回復局面であること、欧米を中心としたインバウンドが引き続き好調であることから、単価を維持できると見込んでいる。

Q8: 国内線の単価見通しについて教えてほしい。

A8: 個人旅客の需要について大きな変化はないが、団体旅客の需要取り込みを進めており、その影響で下期の単価は落ちることを想定している。需要喚起に伴う旅客数の増加で打ち返し、収入を確保していく。

Q9: 国際旅客について、方面別に分けて傾向を詳しく教えてほしい。

A9: 中国路線は計画対比で弱含みしている。北米線と欧州線は計画を上回っており、単価の高いこれらの長大路線が牽引している。香港や台湾等の東アジア路線も堅調に推移している。

■費用について

Q10: 費用について、下期の調整余地および上期の対応を教えてください。

A10: 部門別採算で費用はしっかりコントロールできている。上期、共通経費が計画対比▲60億円であり、毎月10億円程度の削減となっている。Q3も削減できる見通しが立っており、下期も60億円程度削減できる見込み。

■機材について

Q11: 来期以降、機材のデリバリー遅れの懸念はないか。

A11: ある程度のデリバリー遅延はあると見ている。具体的には、ZIPAIRは、ボーイング社からデリバリーの遅延通知を受けており、2025年度に2機増機して10機体制になる計画が、2026年上期にずれ込む見込みである。一方でエアバス社のA350-1000は順調にデリバリーされており、今年度中に8号機まで受領する予定となっている。来年度はさらに3機を受領する予定で、ロンドンに加え欧州でもう1地点、米国でも西海岸を中心にA350-1000就航路線を増やしていく計画である。全体としてZIPAIR以外では大きなデリバリー遅延の懸念はない。

以上