

2025年3月期第4四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

(1)2025年3月期(2024年度通期)の業績について

Q1: 国際旅客はインバウンド中心に堅調とのことだが、一方のアウトバウンドが直近の円高で増えているか教えてほしい。

A1: 円高自体の影響は大きくはないが、アウトバウンドも徐々に伸びており、特にゴールデンウィークは観光需要も堅調。円高自体の影響は大きくはないが、少しずつ出ている。円高の影響ではないが、日本発業務需要もコロナ前対比で7割を超えてきた。

Q2: マイル/金融・コマーシ、その他事業の業績が好調だったが、受託事業の利益が貢献していたのか。

A2:。受託事業は受託便数をコロナ前レベルに戻したので効率もよくなり、契約単価も高くなった。ただし、受託事業の伸び自体は2024年度で一定程度落ち着くとみている。一方で、マイル/金融・コマーシ事業は、マイル発行数が増えており順調に伸張している。2023年度はマイル失効率の低下に伴う負債残高調整により収入減の影響が出ていたが、2024年度は出なかった。

(2)2026年3月期(2025年度)の見通しについて

■国際・国内旅客について

Q3: 国際・国内旅客の、2025年度第1四半期(2025年4~6月)見通しの詳細を教えてほしい。

A3: 国際旅客は2024年度第4四半期(2025年1~3月)が非常に好調であり、その状況が継続している。ただ、イールドは向上の余地があると考えており、レベニューマネジメントをさらに強化していきたい。国内旅客は、2024年度期第1四半期(2024年4~6月)に需要を取り切れなかった反省から、2024年度下期以降は積極的に需要喚起をしており、その方針を現在も継続している。そのため、2025年度は2024年度からの伸びを確保できている。全体の収入としては計画を上回る見込みである。

Q4: 2025年度第1四半期の国際旅客の方面別の状況を教えてほしい。

A4: 中国線以外は旅客数も単価も堅調に推移している。中国線は単価が下がる見込みである。

Q5: 2025年度計画の国内旅客について、上期下期を分解して詳細を教えてほしい。

A5: 上期は、旅客数を獲得するための需要喚起が中心になっており、イールドはあまり伸ばせないと考えている。足元の有償座席利用率は上がっており、下期はイールド面を伸ばしてしていく。また、計画を作った段階よりも2024年度第4四半期の実績が上振れたので、計画値が小さく見えるが、前年度の結果はしっかり超えられる見込み。

Q6: 国内旅客の収支について、他社と同様に厳しい状況であるように見受けられるが、どのようなストーリーで中長期的に改善させていくと考えているのか。

A6: 状況は確かに厳しい。需要構造が変わったこともあるが、外貨建てコストが上がっている分を打ち返せていない現状があり、やはり、イールドの向上が必要であると考えている。需給を引き締めていくためにも、国内旅客におけるインバウンド需要を増やしていきたい。2024年度第4四半期の国内旅客における有償座席利用率は、インバウンド需要の効果もあり過去最高レベルとなった。2025年度もこの水準を維持できるよう挑戦していくつもりであり、燃油サーチャージも然るべきタイミングでの導入を検討していく。ASK(有効座席キロ)はあまり変化がないようにも見えるが、幹線は供給を増やし、非幹線は機体の小型化を実施しているため、これらの中長期的に続けることで需給の適正化を図る。

Q7: 2024年度のEBITと当期純利益の割合を踏まえると、2025年度の当期純利益の予想はやや保守的な数字に見えるが、当期純利益が計画を上回れば2025年度も増配する予定はあるか教えてほしい。

A7: 2025年度業績の計画は、一部保守的にみている。配当については、配当性向35%程度を目安としており、引き続きその基本方針をもとに配当額を決めていく予定である。

■LCCについて

Q8: LCCの2025年度の計画値について、ZIPAIRとSPRING JAPANの内訳を教えてください。

A8: 会社別の数字は開示していないが、通期EBIT予想190億円のうち半分以上がZIPAIRの利益とみているが、SPRING JAPANも2024年度で黒字化を達成し、2025年度も利益を伸ばしていく計画。一方、ジェットスター・ジャパンはまだ厳しい状況が続くとみている。

■費用について

Q9: 2025年度から燃油費が増えるだろうとの予想だが、決算説明会資料P.26の感応度表で現状の水準をみるとあまり利益への影響はないように見える。こうした予想の根拠を教えてください。

A9: 燃油費は、燃油搭載量の増加およびSAF導入に伴い費用が増えることを前提としている。加えて、補助金による収入もなくなるが、その部分は好調な市況で打ち返している。感応度表については、現在の燃油サーチャージが13,000円基準が適用されていることから、シンガポールケロシンが90ドルから80ドルに下がっても為替145円だと利益へのインパクトは0となる。

(3)その他

Q10: 米国関税について、国際線の日本発業務需要に影響は出ているか。また、産業ごとの傾向を教えてください。

A10: 産業別のデータはないが、2025年度第1四半期の日本発業務需要は伸びており、コロナ前対比で7割まで回復してきている。関税対応で関係各社が海外を動き回っている需要もあると思う。一方で、今後関税影響により関係各社の会社業績が悪化した場合に出張費が削られる動きが出ることは懸念しており、動きを注視していく。

Q11: 米国関税の影響により、貨物や航空機のデリバリーに短期的・中期的変化があるか教えてほしい。

A11: 足元で影響はない。短期的には貨物の駆け込み需要があるが、さほど大きくない。米系航空会社で米国内の国内線が弱いとの発表があったが、当社のインバウンド需要は予約の見通しに表した通り順調である。どんな関税対応が行われるかは現状不明だが、中国発貨物便への影響はリスクとして認識しているので、中国以外の路線で貨物スペースを活用するなど柔軟に対応していきたい。国際旅客は米国発着便が牽引してるので注視している。航空機の機体価格は事前の契約で決めているので基本的に変更はないが、CPI連動によって上昇する部分はある。また、サプライチェーンが影響を受ける場合には、次年度以降にデリバリーに影響が出るかもしれないとみている。

Q12: 2025年4月に起債した永久劣後債について、発行額は2,000億円に届かなかったが金額にこだわりはあったのか。また、利率等への評価や、今後数年間でどう使うかを教えてほしい。

A12: 発行総額の上限は2,000億円としていたが、1,800億円程度の調達を目指していた。マーケットが急激に不透明感を増した時期で1,789億円の調達できたことは成功だったと受け止めている。利率は想定より若干上がったが想定範囲内である。資金はエアバスA350型機やボーイング787型機などの省燃費・低騒音機材の購入に伴う設備投資の一部に充てる。また、これにより既存劣後ファイナンス返済の確実性を高め、自己株式取得を含めた早期の株主還元拡充に軸を移していく。自己株式取得の時期等については今後の状況を見て判断する。

以上