



2008年度(平成21年3月期) 第2四半期決算説明会 質疑応答 (要旨)

- ✚ 日時: 2008年11月7日(金) 16:00~17:30
- ✚ 会場: グランドプリンスホテル高輪「プリンスルーム」

以下は、2008年11月7日に実施いたしました第2四半期決算説明会における質疑応答の模様(概要)を取りまとめたものです。

Q1. 国際線旅客について、上期におけるクラス別の旅客数や足もとの予約状況は、前年と比較すると如何ですか？

A1. 本上期におけるクラス別の旅客数については機材のダウンサイジングや路線の見直しでご提供座席数を削減していることもあり、ファーストクラスで前年同期比 108%、ビジネスクラスで同 95%、エコノミークラスで同 90%でした。また、10~11月の予約状況を見ると、ビジネスクラスが前年同期比で 85~90%、エコノミークラスで同 85%前後です。

Q2. 日本における国際線販売手数料の廃止が報道されていますが、JALの対応について教えてください。

A2. 販売手数料の廃止は、世界の趨勢であり、既に0%となっている国も数多く存在するなか、日本でも欧米の航空会社が廃止を既に導入あるいは表明しています。当社としても日本発の国際線航空券に伴う販売手数料の2009年4月1日発券分からの廃止に関し、既に旅行代理店様と交渉を開始させていただいていますが、現時点で最終的な結論には至っていない状況です。

Q3. 景気減速に伴い需要が弱含んでいるなか、今年度下期において国際線の供給規模をさらに減らす計画はありますか？特に食の問題等から需要が低調に推移している中国線に関し、さらに供給を削減するといった対応は考えていますか？

A3. 需要動向に応じ機材の変更や一時的減便等はありませんが、基本的に今年度下期は計画とおりの供給規模で運航していく予定です。中国線については、需給適合の観点から、運航機材をより小型機にシフトするダウンサイジングを進めており、既に、中規模路線はもとより、上海や広州線等の基幹路線でも運航機材の一部をボーイング 737-800 型機等の小型機に変更しています。今後とも、需要動向を睨みつつ機動的に対応していく方針です。



Q4. 下落に転じた燃油市況や現在のヘッジ比率等を踏まえ、2009年度の燃油費についてはどのように考えればよいのでしょうか？

A4. 現時点の燃油ヘッジ比率をみると、2009年度の必要消費量のうち、約3割が未ヘッジで市場での燃油価格変動の影響を受けます。自助努力で進めている燃油消費量の削減に加え、足元で進んでいる原油価格の急落や円高傾向での為替の推移は、燃油費の削減にプラスに働きます。

Q5. 夏場以降、国際線旅客の動向が思わしくありませんが、9月が底と考えてよいのでしょうか。現在の予約状況や景気動向を踏まえ、今後の見通しを教えてください。

A5. 現時点における先行きの予約状況を見ると、需要の下落幅は多少圧縮傾向にあるような印象を持っています。景気減速からビジネス需要の回復については楽観視していませんが、観光需要は対ユーロや韓国ウォン等での円高傾向が支えになり、マーケットが幾分活発に動き始めているとの見方もあります。こうした円高効果や来年1月以降に実施する燃油サーチャージの引き下げが、需要喚起に繋がることを期待しています。

Q6. 2009年度において国内線運賃の値下げを行う予定はありますか？

A6. 2008年度期初の値上げを決定した際の燃油価格(シンガポールケロシン)が80~90ドル/bblの水準であったことを勘案しますと、現在(2008.11.7 現在)の市況価格は値下げを行える価格水準ではないと考えています。

Q7. 通期の修正見通しにおいて、経常利益を50億円に引き下げたにもかかわらず、当期純利益は130億円のまま据え置いています。その背景を教えてください。

A7. 通期の修正見通しにおいて経常利益から当期純利益にかけて改善している主たる要因は、この上期に実施したJALカードの株式売却に係る特別利益(投資有価証券売却益およびカード使用权等許諾益を合わせて412億円)が想定を上回ったためです。

以 上