



2007年度(平成20年3月期) 決算説明会 質疑応答 (要旨)

📅 日時: 2008年5月9日(金) 16:00 ~ 17:30

📍 会場: 経団連会館

以下は、2008年5月9日に実施いたしました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. 2007年度の航空運送セグメントの営業費用が見通し対比大幅に減少した要因を教えてください。

A1.

- ・ 営業費用が大幅に減少した要因は、自助努力の徹底により、燃油費をはじめとするあらゆる費用項目を削減できたことです。
- ・ 当社では、安全運航の堅持を大前提に、生産性向上等による人件費の削減などコストの削減に取り組んでおり、整備費や共通経費についても想定以上に削減することができました。
- ・ 一方、2007年度は燃油価格が歴史的な高水準で推移しました。こうした状況下、路線の見直し、機材のダウンサイジング、燃費効率の良い機材への更新等を積極的に進めたことに加え、エンジン洗浄の定期化(エンジンを丸洗いすることにより、約1%消費量削減効果があります。)、燃費効率の良い運航方法・航路の選択などで、想定以上に燃油の使用量を削減することができました。また、機動的なヘッジや為替の円高効果も燃油費の削減に寄与しました。
- ・ 以上の結果により、燃油費を前年対比大幅に削減することができました。

Q2. 2008年度の業績見通しでは、燃油市況の前提を\$110/bbl(シンガポールケロシン)としていますが、足元の燃油価格はさらに上昇しており、燃油費の上昇要因になると想定されます。これに対しどのような対応策を考えていますか？

A2.

- ・ 今後、燃油単価が\$140/bblで推移すると、ヘッジを除いた部分について今年度は、計画よりもさらに燃油費が約400億円増加すると試算しています。
- ・ 一方、同様に市場変動リスクのある為替については、燃油とは逆に当社の前提(前提:1ドル110円)よりも円高に推移しています。
- ・ 燃油費上昇の対応策としては、上述の為替の円高効果を勘案したうえで、さらなる燃油使用量の削減、高成長・高収益路線への資源集中、供給の適正化などの収支改善施策に取り組

んでまいります。また、「2008年-2010年度再生中期プラン」(新再生中期プラン)に掲げました「コスト構造改革」についても本年度より可能な限り前倒しで実施いたします。これらの施策で燃油費の上昇によるインパクトの可能な限りの吸収に努めてまいります。ただ、燃油の市況がこれらの自助努力の範疇を超える未曾有の水準であることから、遺憾ながら、燃油サーチャージの引き上げも検討せざるを得ない状況です。

Q3. 国際線における燃油サーチャージの仕組みについて教えてください。

A3.

- ・ 現在導入している燃油サーチャージは市況と連動して、3ヶ月間の平均市況が2ヵ月後の燃油サーチャージに反映される仕組みとなっております。これは市況上昇も市況下落も機動的に反映できる非常に透明性の高い仕組みです。現在は、3ヶ月の燃油平均市況(シンガポールケロシン)が120ドル以上130ドル未満のレンジのところまでサーチャージの仕組みが設定されています。

Q4. 燃油と為替のヘッジ率と感応度を教えてください。また、ヘッジポリシーについて解説してください。

A4.

- ・ 現在、2008年度の燃油年間必要想定量の約66%をヘッジしています、また、感応度(燃油価格がバレル当たり1ドル上下した場合の営業利益に与える影響)は未ヘッジの場合で約40億円です。
- ・ 一方、為替のヘッジ率は約80%です。感応度は収入・費用ともに多種の通貨が関連しているので一概には申し上げられませんが、例えば、円ドル以外の為替変動を省略した場合、1ドルあたり一円円安になった場合の収支悪化額は未ヘッジの場合で約35億円です。
- ・ 燃油ヘッジの基本的考え方としては、2~3年先までの燃油を機動的にヘッジしております。年度の初めには、65%ほどヘッジを終えており、期中に必要な応じ100%までヘッジを実施することを可能としています。
- ・ 為替については、基本的に年度の初めに8割程度ヘッジしておく方針です。

Q5 . 2007 年度は 500 億円の連結人件費削減施策を全て達成したとのことですが、2008 年度の航空運送事業の人件費はどうなりますか？

A5 .

- ・ 航空運送事業セグメントの 2008 年度の人件費については、2007 年度実施いたしました退職金制度改定に伴う退職給付費用減の反動増を、代行返上(過去分)・退職金制度改定の通年化効果や特別早期退職措置の通年化効果等で圧縮します。

Q6 . 国内線旅客の動向について 2008 年度の計画と足元の状況について教えてください。

A6 .

- ・ 国内線の旅客数については通年でほぼ前年並みと想定しています。
- ・ 足元の状況については、機材のダウンサイジングや路線の見直しによる提供座席数の減少に加え、連休の日並びが良くないことなどにより、4 月の旅客数は前年を若干下回りましたが、5 月は目下のところ好調に推移しています。ゴ - ルデンウィークの結果については、期間中、天候にも恵まれ、ほぼ前年並みの利用率となりました。方面別では、関西方面、沖縄・奄美方面が比較的好調でした。

Q7 . 国際線旅客において、ビジネスクラスの足元の状況について教えてください。また、世界的にサブプライム問題による景気減速が懸念されていますが、需要に影響が出ていますか？

A7 .

- ・ 足元のビジネスクラスの需要は引き続き好調に推移しています。特に、ベトナム線やインド線等東南アジア路線において、旅客数が大幅な増加傾向にあります。
- ・ サブプライム問題による景気減速懸念については、目下のところ需要に顕著な影響はみられません。適切に対応できるように今後も業務需要への影響を含め引き続き注視していきます。

Q8 . 中型機 787 納入遅延の影響と変更後の納入スケジュールを教えてください。

A8 .

- ・ 「新再生中期プラン」における機材計画では、2008 年度には 787 の導入を織り込んでいない

ため、本年度は納入遅延の影響はありません。今後の具体的な納入スケジュールについては、いまだボーイング社から正式に伝えられていませんが、2009 年度中には導入できると考えています。現時点で導入開始が 2010 年度以降へとさらにずれ込むことは想定していません。

- ・ 当面の具体的な対応策としては、基本的に中型機 767 の退役時期の延伸等で対応していくことを考えています。また、代替機の確保も検討中です。なお、大型機 747 の退役は、787 の納入遅れに関わらず、計画どおりに実施していく方針です。いずれにせよ、予定している収支に影響が出ないようボーイング社とは受領時期の確定や賠償請求を含めしっかり交渉していく所存です。

Q9 . 貨物事業について、再編を含め検討しているとのことですが、どのような選択肢があるのですか？

A9 .

- ・ 貨物事業全体の抜本的な再構築を図るべく検討をおこなっていますが、具体的なことを申し上げる段階ではありません。

Q10 . 貨物カルテルに係る特別損失については、今回、米国に加え EU 当局の調査に関しても独禁法関連引当金を計上しているが、その背景としてはどのような進展があったのでしょうか？

A10 .

- ・ 異議告知書の答弁書提出を経て、当社代理人である弁護士事務所より最善の見積り額を得られたこともあり、総合的に判断し、見積り額の引き当てを決定しました。

以 上