

## 2008 年度(平成 21 年 3 月期) 決算説明会 質疑応答 (要旨)

- ✚ 日時: 2009 年 5 月 12 日(火) 17:00~18:15
- ✚ 会場: 経団連会館「国際会議場」

以下は、2009年5月12日に実施いたしました2008年度(平成21年3月期)決算説明会における質疑応答の様様(概要)を取りまとめたものです。

**Q1. 2009 年度の国際線旅客について需要の伸びを対前年 100.6%と計画しているようですが、その内訳を上期と下期に分けて教えてください。**

A1. 上期は、昨年後半からの景気後退の影響が継続するため、需要は前年同期比で約 10%のマイナスになると見込んでいます。一方、下期は前年対比で約 10%のプラスと見込んでいますが、これは昨年後半のビジネス・観光需要の大幅減少の反動増と下期からの緩やかな需要の回復見通しを反映したものです。

**Q2. 2009 年度は、燃油費が前年同期比で約 1,110 億円減少するとしていますが、その要因を教えてください。**

A2. 2009 年度は前提として、為替は1ドル当たり 95.0 円、燃油価格(シンガポールケロシン)は 1 バレル当たり 76.2ドルと想定しています。今期に燃油費が前年比約 1,110 億円減少する要因は、路線の見直し・機材のダウンサイジングや燃費効率の向上等による燃油使用量の削減効果が約△570 億円、為替の円高効果が約△240 億円、燃油価格下落による単価(ヘッジ込み)の低下効果が約△300 億円です。

**Q3. 2009 年度末時点での繰延ヘッジ損失の見通しを教えてください。**

A3. 2009 年度末時点における繰延ヘッジ損失は約 700~800 億円程度まで減少する見通しです。なお、最近の燃油市況の緩やかな上昇傾向を勘案すると、期末時点の損失額は更に縮小する可能性があります。

**Q4. コスト構造改革に関し、2010 年度は 2009 年度対比で更に約 500 億円の費用削減効果を見込んでいますが、どのようにして実現するのですか？また、一部の施策を 2009 年度へ前倒しする可能性はありますか？**

A4. コスト構造改革は、2010 年度の首都圏空港(羽田・成田)拡大といった環境変化やその後の競争激化への確に対応することを目的に、運営方法や業務プロセスを抜本的に見直すもので、今般の経済危機の前に既に検討を開始していました。2010 年度における費用削減効果である約 1,000 億円についても、具体的な施策を確実に積み上げて試算したものです。このコスト構造改革は、今後、仮に需要環境等が好転しても手綱を緩めずに確実に実行していきます。また、2009 年度中に施策を前倒して実行することも十分ありうると考えています。

**Q5. 2009 年度計画において、営業外損益が前年同期比で悪化している要因を教えてください。**

A5. 現在、燃費効率の良い中・小型機材への更新を進めており、ボーイング 747 在来型機が退役します。この機材退役に伴う処分損や売却損を見込んだものです。従って、恒常的に同額のマイナスが発生することはありません。

**Q6. 2009 年度計画において、特別利益・特別損失で計上を見込む内容について具体的に教えてください。また、企業年金制度改定の実現性についてはどのように考えていますか？**

A6. 特別利益では企業年金制度改定に伴う特別利益 880 億円の計上を見込んでいる一方、特別損失では航空機の退役に伴う減損損失や固定資産の処分損などの計上を予定しています。企業年金制度改定は、会社方針のみで実施できるものではありませんので、対象者への説明を尽くす等、十分な対応を続け必ず実現できるよう努力してまいります。

**Q7. 航空業界に対する公的支援について、現時点における進捗状況を教えてください。また、今期の資金調達に関する考え方を教えてください。**

A7. 航空業界は公共性が高いため、国交省や公的金融機関に対し様々な観点からご相談させていただいています。資金調達面に関しましては、昨今の資金調達市場の厳しい環境を踏まえ、必要な時期に必要な額を確実に調達できるよう、公的金融機関や市中金融機関に対しご相談しています。なお、航空機の導入方法は、購入からリースやその逆などに変更する場合もあるため、今後調達額は変動することがあります。

**Q8. 日本の航空市場の需要回復が遅れた場合、機材計画の見直し、羽田発着枠の確保の先延ばし等の対応はありえますか？**

A8. 羽田と地方を結ぶ路線の高い収益性を考えると、羽田空港の発着枠確保のメリットは非常に大きいものがあります。一方で、羽田空港を発着する国内線の航空機 1 機当たりの座席数は諸外国と比べて約 2 倍と収益性悪化の大きな要因となっており、今後は、需要の変動に供給面で迅速・柔軟に対応できるよう多頻度小型化運航が重要と考えています。当社ではエンブラエル 170 型機の導入を進めており、中・小型機による多頻度運航により、お客さま利便性の向上と座席利用率や収益性の向上を図ります。

**Q9. 2009 年度も供給の削減を進めていますが、余剰機材は発生しませんか？**

A9. 今後の羽田・成田空港の拡張を念頭に機材計画を立てる必要があります。詳細は次期中期計画の中で説明させていただく予定です。

**Q10. 次期中期計画の中で、ネットワークの構造を根本的に変更するといった計画はありますか？**

A10. 国際線旅客では、就航地点の多い中国線は将来的に路便の見直しを行う可能性はありますが、欧米路線では、これまでに相当程度供給を削減してきています。今後は、羽田空港国際化後の対応が非常に重要となりますが、現在、ネットワーク再構築といった根本的な見直しは想定していません。

以 上