

全日本空輸株式会社 2012年3月期 第1四半期 決算説明会

代表取締役社長
伊東 信一郎

専務取締役
日出間 公敬

2011年7月29日



目次

【第1部】

I. 第1四半期決算と通期業績予想の概要

2012年3月期 第1四半期決算報告 P.5

2012年3月期 通期業績予想 P.6

II. 事業戦略

LCC事業戦略 P.8-11

ANAグループの成長戦略 P.12

【第2部】

III. 2012年3月期 第1四半期決算(詳細)

業績ハイライト P.14

連結決算概要(経営成績) P.15

連結決算概要(財政状態) P.16

連結決算概要(キャッシュフロー) P.17

連結決算概要(セグメント別実績) P.18

航空運送事業(収入・費用) P.19

航空運送事業(営業利益増減要因) P.20

航空運送事業(国内旅客事業) P.21-22

航空運送事業(国際旅客事業) P.23-26

航空運送事業(国内・国際貨物事業) P.27-30

IV. 2012年3月期 通期業績予想(詳細)

連結業績予想 P.33-34

セグメント別業績予想 P.35

航空運送事業(収入費用予想) P.37

航空運送事業(営業利益増減要因) P.38

業績予想の前提値(旅客・貨物事業) P.39-40

連結バランスシート(計画) P.41

連結キャッシュフロー(計画) P.42

V. 補足資料

燃油・為替 P.44

国際旅客 方面別実績 P.45

国際貨物 方面別実績 P.46

運用航空機数 P.47

I. 第1四半期決算と通期業績予想の概要



【第1部】

Intentionally Blank

2012年3月期 第1四半期決算報告

▶機動的に費用抑制に努めるも、震災影響による減収が響き赤字決算

《2012年3月期 第1四半期決算》

	当期 第1四半期	前年 同期差	増減率
売上高	3,050	△17	△0.6%
航空運送事業	2,743	△2	△0.1%
営業損益	△81	△110	-
航空運送事業	△92	△104	-
経常損益	△144	△114	-
当期純損益	△84	△32	-
EBITDA	207	△107	△34.0%

(特に表記のない場合は億円単位)

【第1四半期決算のポイント】

◆需要・収入の大幅な減少

《震災影響減収額》
国内旅客 △260億円
国際旅客 △90億円

◆機動的な生産調整

《国内線座席キロ》
当初計画比△8% 前年比△2%
《国際線座席キロ》
当初計画比△1% 前年比+25%

◆コスト削減対策

《年間300億円対策の進捗》
生産量連動 △50億円
予算削減執行抑制 △40億円

2012年3月期 通期業績予想

▶コスト対策と需要喚起による増収を図り、最終利益の黒字を確保、2円配当を計画

《2012年3月期 通期業績と財務指標の予想》

	2011年度	前年差
売上高	14,100	+523
航空運送事業	12,760	+577
営業損益	700	+21
航空運送事業	670	+64
経常損益	360	△10
当期純損益	200	△33
EBITDA	1,970	+107
自己資本比率 (%)	26.9	△0.1
DEレシオ (倍)	1.8	+0.0
配当(円/1株あたり)	2円	-

【業績予想のポイント】

- ◆最終利益の黒字確保
- ◆前期と同水準の配当計画

- ◆震災影響による減収影響
 - ・今年度末までに影響解消
 - ・営業対策による需要喚起

- ◆コスト削減、費用抑制の継続
 - ・300億円対策の完遂努力
 - ・追加的な費用抑制努力

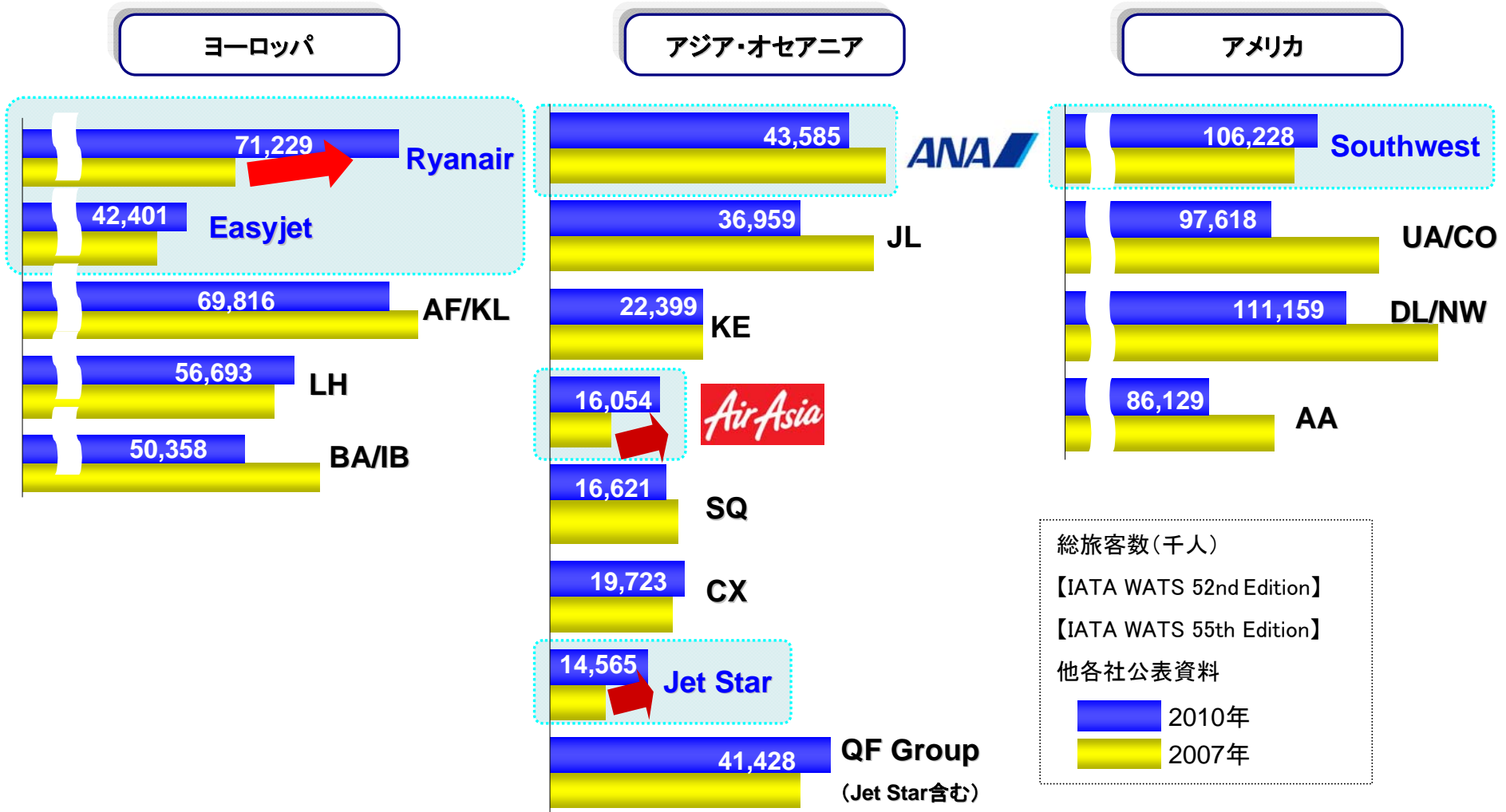
(特に表記のない場合は億円単位)

Ⅱ. 事業戦略



LCC事業戦略

▶ 世界各地域において高まるLCCのプレゼンス



総旅客数(千人)
 【IATA WATS 52nd Edition】
 【IATA WATS 55th Edition】
 他各社公表資料

■ 2010年
 ■ 2007年

LCC事業戦略

▶ 今後の新たな経営環境変化と課題を再検証、LCC事業にチャンス

【日本国内における環境変化】

【少子高齢化の影響本格化】

- ✓国内旅客流動の減少
- ✓邦人出入国需要の伸び鈍化

【航空業界競争激化】

- ✓競争他社の事業再生
- ✓国際線への新規参入、供給増

【競争輸送機関の競争力向上】

- ✓新幹線延伸(北陸/北海道)
- ✓高速バスネットワークの拡大

《国内線マーケットの課題》

総需要の縮小傾向

《国際線マーケットの課題》

高成長マーケットにおける
事業体制の未整備

【欧米マーケット】

- ✓ビジネス需要は堅調に推移

【日本のLCCマーケット】

- ✓成田増枠により首都圏LCC可能に
- ✓外航本格LCCの国内線参入

【ハブ空港競争力】

- ✓成田から仁川・北京・上海への接続旅客需要流出

【海外情勢とアジアマーケットにおける日本】

LCC事業戦略

▶ 首都圏ベースの新LCCを早期に立ち上げ、日本のLCC市場を先取り

アジア水準のコスト競争力

成長が続くアジア、中国
で打ち勝つことのできる
圧倒的なコスト競争力を獲得

日本へのLCC参入

SQ新LCC Jet Star/JAL
春秋航空 韓国系LLC

成田増枠

首都圏へのLCC参入機会
25万回(12年度)
27万回(13年度)
30万回(15年度)

デュアルブランド

ネットワークキャリアとしての強み
×
低価格志向
(ANAがカバーしていない領域)



- ◆ 会社名 エアアジア・ジャパン
- ◆ 会社設立 2011年8月(予定)
- ◆ 運航開始 2012年8月(予定)
- ◆ 出資比率 ANA 67% Air Asia 33%
- ◆ 運航路線 成田発着国内線・国際線
- ◆ ブランド 

LCC事業戦略

➤顧客ターゲットに対応したブランド戦略と、グループ運航体制の機能分担を明確化



ANAグループの成長戦略

➤ 震災影響を乗り越え、早期に成長軌道に回帰し、安定的、持続的な成長へ

収益性
企業価値

《ネットワークキャリアとしての成長を継続》



2012年3月期
(計画)

営業収入 14,100億円

営業利益 700億円

営業利益率 5%

【2011年度の経営テーマ】

→ B787 12機導入

2012年度までに20機導入

→ 羽田国際線の拡張

欧州路線の開設を計画(深夜早朝)

→ 日米・日欧JV進展

→ 更なるコスト構造改革

ユニットコストの引き下げ

安定的、持続的な成長
企業価値の向上



《LCC市場での主導権を確立》

2011-12経営戦略 「経営資源の最大活用による経営効率の向上」

新中期経営戦略

Ⅲ. 2012年3月期 第1四半期決算(詳細)

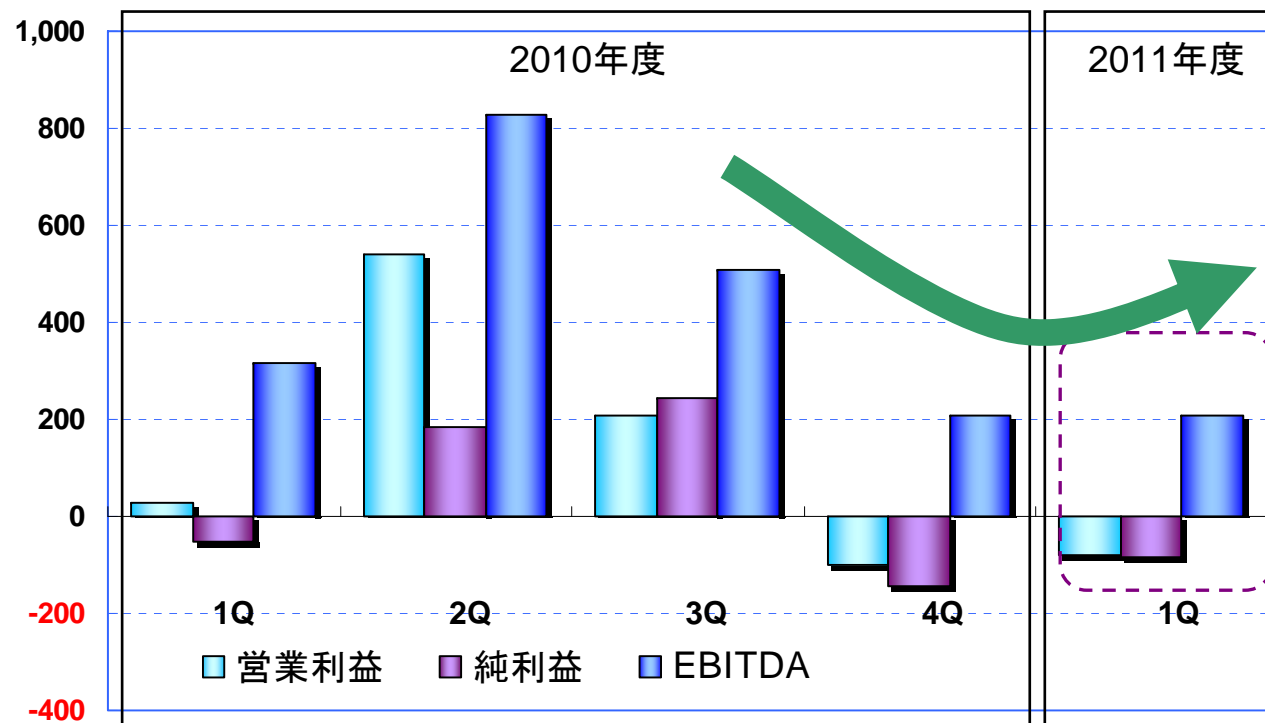


【第2部】

業績ハイライト

当第1四半期と前年度各四半期の業績比較

- 第1四半期は、微減収・減益となり、81億円の営業損失（前年同期比で $\Delta 110$ 億円）となりました。
- 当期純利益は、84億円の損失（同 $\Delta 32$ 億円）、EBITDAは 207億円（同 $\Delta 107$ 億円）を計上しました。



単位: 億円 (¥100Million)

連結決算概要

経営成績

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	3,068	3,050	△ 17
営業費用 Operating Expenses	3,038	3,131	+ 93
営業利益 Operating Income	29	△ 81	△ 110
営業利益率 Op. Margin (%)	1.0	-	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 59	△ 63	△ 4
経常利益 Recurring Income	△ 29	△ 144	△ 114
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 23	△ 1	+ 22
当期純利益 Net Income	△ 52	△ 84	△ 32
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	△ 52	△ 84	△ 32
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 203	△ 75	+ 127
包括利益 Comprehensive Income	△ 255	△ 160	+ 95

単位：億円 (¥100Million)

連結決算概要

財政状態

	前期末 Mar 31, 2011	第1四半期末 Jun 30, 2011	前期度期末差 Difference
総資産 Assets	19,280	20,837	+ 1,556
自己資本 Shareholders' Equity	5,202	4,993	△ 208
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.0	24.0	△ 3.0
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,388	11,046	+ 1,658
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.8	2.2	+ 0.4

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,664億円(前年度末1,702億円)を含むD/Eレシオは2.5倍(前年度末2.1倍)となります。

連結決算概要

キャッシュフロー

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	394	92	△ 302
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 892	△ 1,337	△ 445
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	872	1,599	+ 727
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	373	354	△ 19
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	1,481	2,016	+ 354
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,855	2,370	
減価償却費 Depreciation and Amortization	284	288	+ 3
設備投資額 Capital Expenditures	481	202	△ 278
EBITDA (*)	314	207	△ 107
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	10.3	6.8	△ 3.4

* EBITDA: 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)



連結決算概要

セグメント別実績

		前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	2,745	2,743	△ 2
	旅行事業 Travel Services	327	264	△ 62
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	3,072	3,008	△ 64
	その他 Other	341	334	△ 6
	調整額 Adjustment	△ 345	△ 291	+ 53
	合計(連結) Total	3,068	3,050	△ 17
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	11	△ 92	△ 104
	旅行事業 Travel Services	6	0	△ 6
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	18	△ 92	△ 110
	その他 Other	10	9	△ 0
	調整額 Adjustment	0	1	+ 0
	合計(連結) Total	29	△ 81	△ 110

単位: 億円 (¥100Million)

航空運送事業

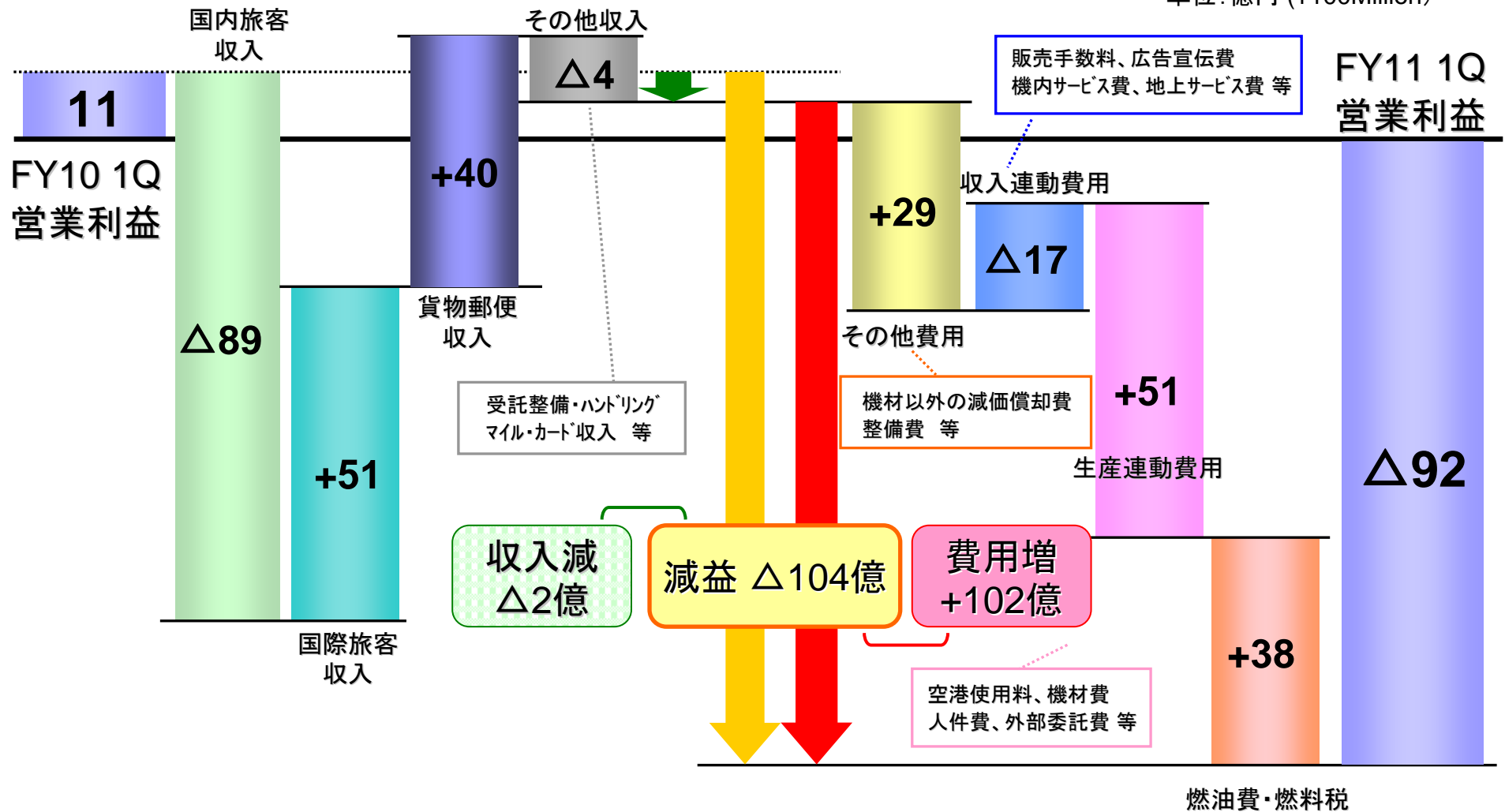
航空運送事業 収入・費用

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference	
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	1,435	1,345	△ 89
	国際線旅客 International Passengers	641	692	+ 51
	貨物郵便 Cargo and Mail	291	332	+ 40
	その他 Others	377	372	△ 4
	合計 Total	2,745	2,743	△ 2
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	612	650	+ 38
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	225	227	+ 2
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	157	154	△ 2
	減価償却費 Depreciation and Amortization	279	283	+ 4
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	90	107	+ 16
	人件費 Personnel	567	611	+ 43
	販売費 Sales Commission and Promotion	155	137	△ 18
	外部委託費 Contracts	200	210	+ 10
	その他 Others	444	452	+ 7
	合計 Total	2,733	2,836	+ 102
営業利益	営業利益 Operating Income	11	△ 92	△ 104

航空運送事業

航空運送事業(営業利益増減要因)

単位: 億円 (¥100Million)



航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	13,616	13,331	△2.1
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	8,398	7,149	△14.9
旅客数(千人) Passengers (thousands)	9,566	8,164	△14.7
座席利用率(%) Load Factor (%)	61.7	53.6	△ 8.0
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,435	1,345	△ 6.2
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	10.5	10.1	△ 4.2
イールド(円) Yield (¥/RPK)	17.1	18.8	+ 10.1
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,003	16,482	+ 9.9

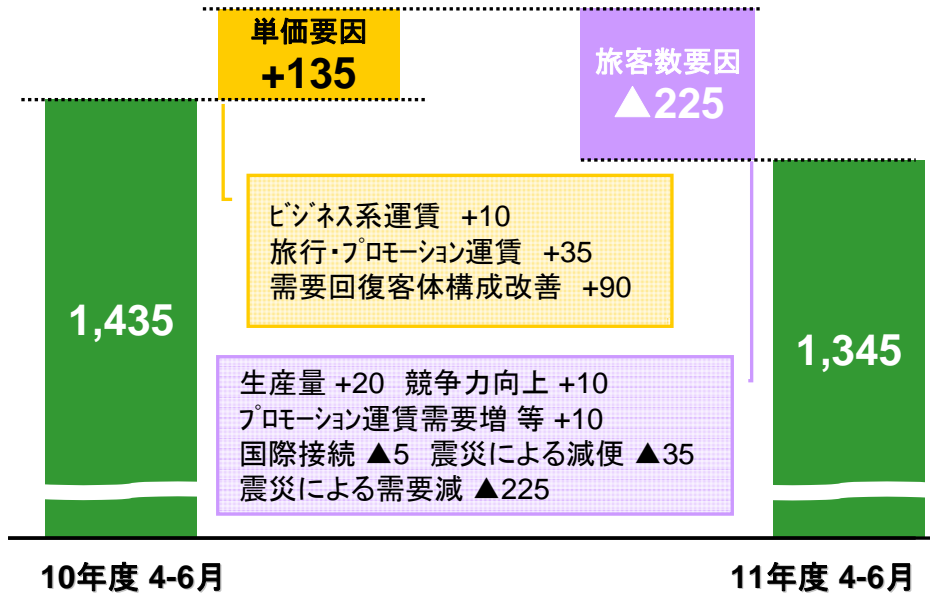
航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

第1四半期 収入増減要因

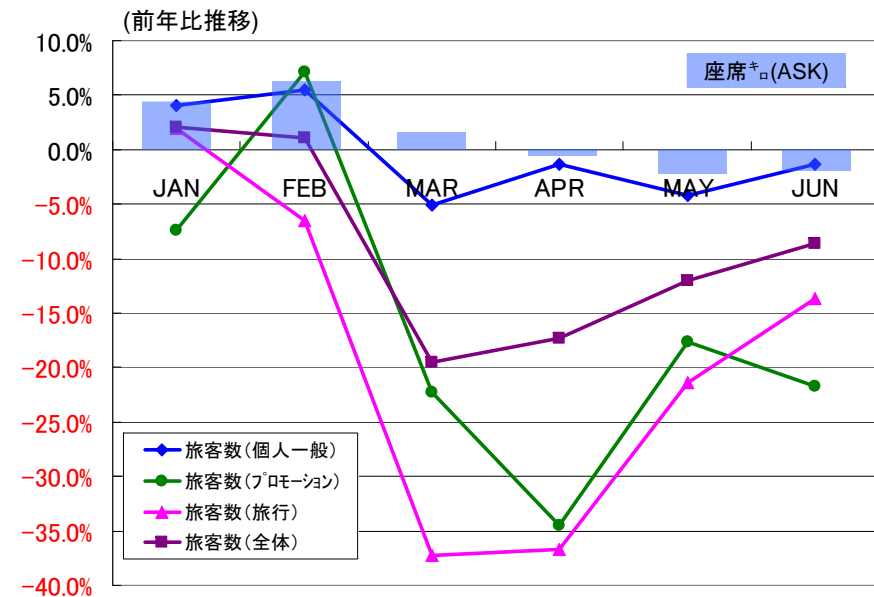
✓ 震災影響のもと、生産量抑制による適正収入を確保

単位: 億円(¥100Million)



第1四半期 国内線 旅客推移

✓ 需給調整を図る一方、旅客数は順調に回復基調へ



当四半期 トピックス:

- 4/1~ ANA SKY WEB(www.ana.co.jp/domtour/)の国内ツアー、ホテル、レンタカーに関する予約・検索機能をリニューアル
- 5/12~ 「ANA JCBカード PREMIUM」「ANA JCB スーパーフライヤーズカード PREMIUM」募集開始
- 5/14~7/10の土曜日・日曜日限定で、「週末割引」を設定



航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	6,656	8,326	+ 25.1
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	5,121	5,470	+ 6.8
旅客数(千人) Passengers (thousands)	1,224	1,273	+ 4.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	76.9	65.7	△ 11.2
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	641	692	+ 8.0
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.6	8.3	△ 13.7
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.5	12.7	+ 1.1
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	52,412	54,389	+ 3.8

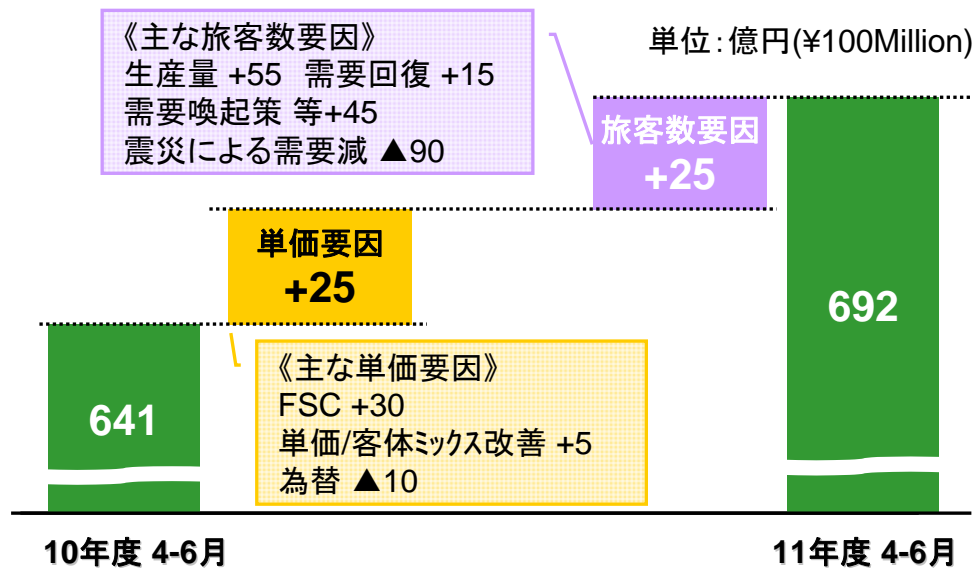
Intentionally Blank

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

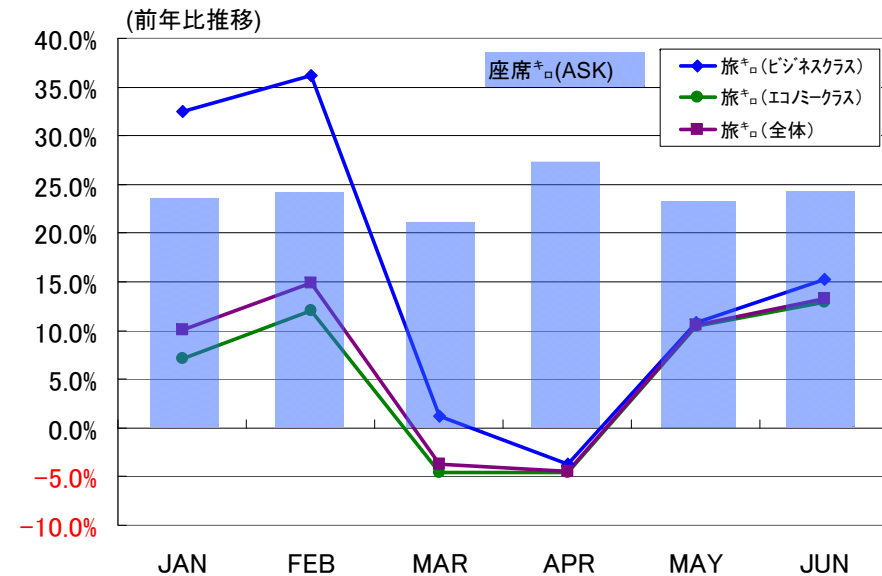
第1四半期 収入増減要因

✓ 需要回復に加えて、需要喚起策を実施し増収達成



第1四半期 国際線 旅客推移

✓ 新規路線効果に加えて、旅客需要も順調に回復

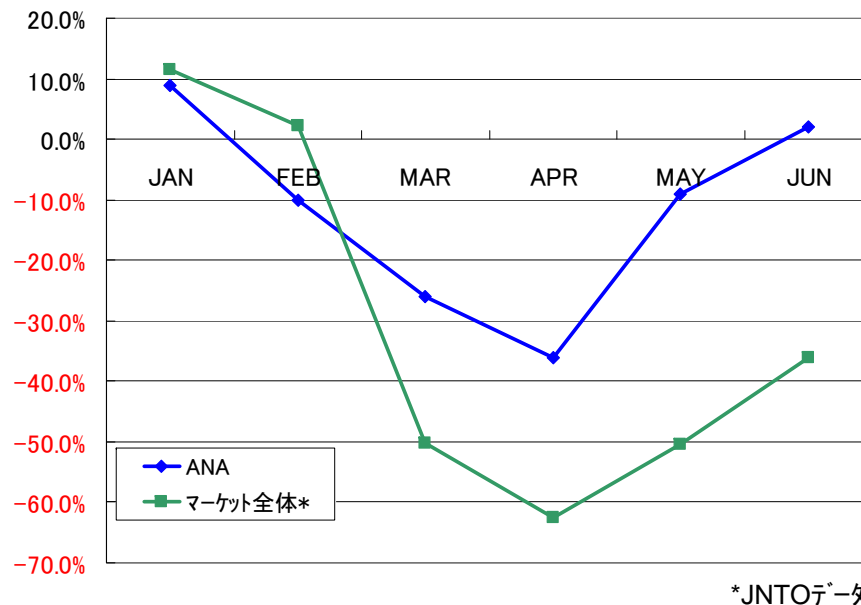


航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

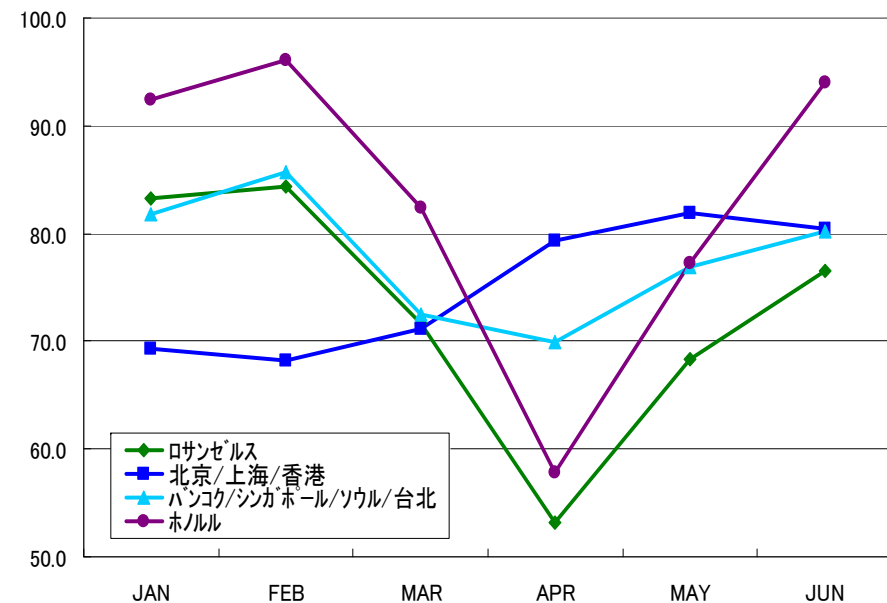
第1四半期 訪日旅客推移

✓相対的にマーケットの落ち込みに対しては軽微



羽田発着路線 L/F推移

✓一時的に震災影響あるも、高L/Fレベルに回復



当四半期 トピックス:

- 6/1 6月からの燃油付加特別運賃改定 (例: 欧米(ホルル除く)・中東線 片道 17,500円→25,000円)
- 6/1 ルフトハンザ・ドイツ航空との日本＝欧州間ネットワークに関する戦略的提携について、国土交通省よりATI(Anti Trust Immunity=独占禁止法適用除外)認可。
- 6/19 成田＝成都線就航

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年比 % Y/Y
国内貨物 Domestic Cargo	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	450	426	△ 5.4
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	104	108	+ 4.5
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	103	108	+ 4.7
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	23.1	25.5	+ 2.4
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	75	79	+ 4.6
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.8	18.6	+ 10.6
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	73	73	△ 0.1
【参考:上記内数】 国内フレイター Domestic Freighter	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	9	7	△ 22.0
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	2	2	△ 8.5
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	2	2	△ 3.8
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	31.4	36.8	+ 5.4
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	4	3	△ 14.5
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	43.9	48.1	+ 9.7
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	147	130	△ 11.0

Intentionally Blank



航空運送事業

国際貨物事業(実績)

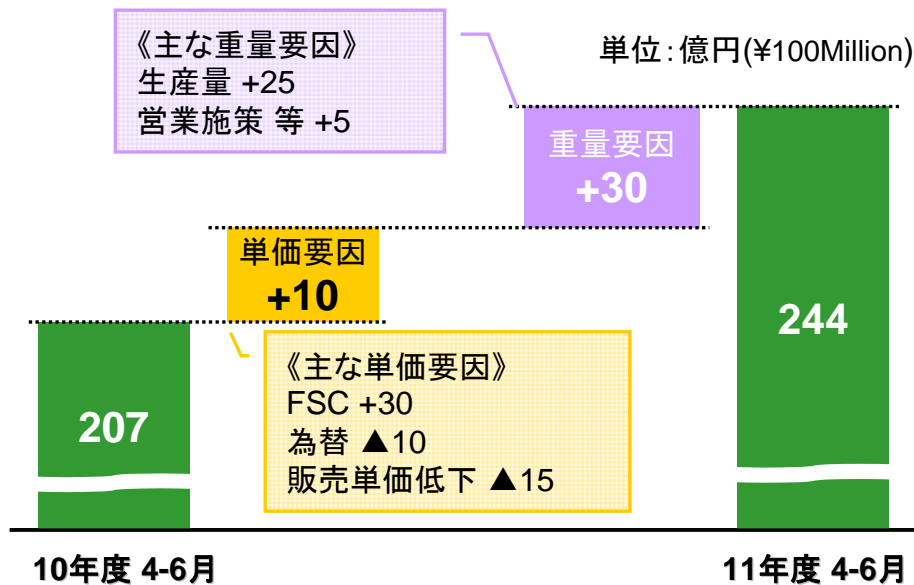
	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年比 % Y/Y	
国際貨物 International Cargo	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	698	888	+ 27.1
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	485	563	+ 16.1
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	132	140	+ 6.2
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	69.5	63.5	△ 6.0
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	200	236	+ 18.1
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	28.7	26.6	△ 7.1
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	151	168	+ 11.2
【参考:上記内数】 国際フレイター International Freighter	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	181	201	+ 11.3
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	116	117	+ 1.0
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	70	67	△ 4.0
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	64.4	58.4	△ 6.0
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	73	83	+ 14.5
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	40.4	41.6	+ 2.9
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	104	124	+ 19.3

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

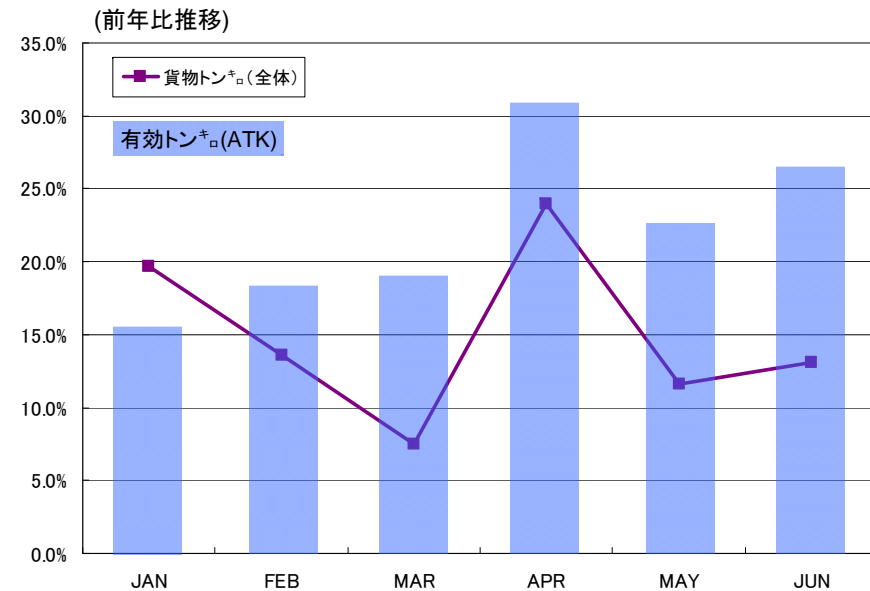
第1四半期 収入増減要因

✓FSC値上げ、生産量増により増収



第1四半期 国際線 貨物推移

✓震災影響は軽微に抑え、重量実績を確保



当四半期 トピックス:

- 燃油特別付加運賃改定
 - 4月: 欧米・中東路線 99円→106円、遠距離アジア 83円→89円、近距離アジア 80円→86円
 - 5月: 欧米・中東路線 106円→141円、遠距離アジア 89円→97円、近距離アジア 86円→81円
 - 6月: 欧米・中東路線 141円→147円、遠距離アジア 97円→100円、近距離アジア 81円→83円

IV. 2012年3月期 通期業績予想(詳細)



Intentionally Blank

2012年3月期 通期業績予想

連結業績予想

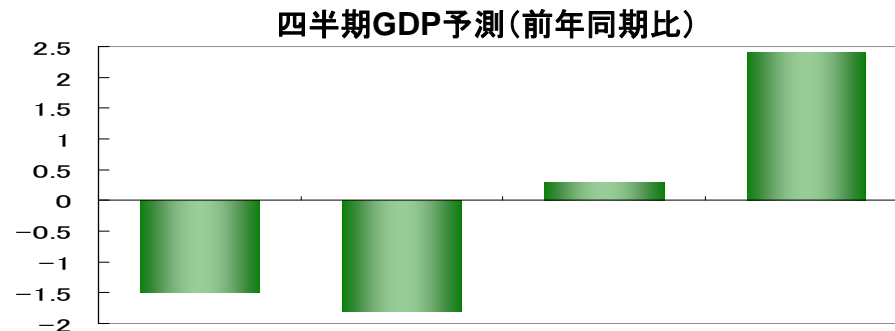
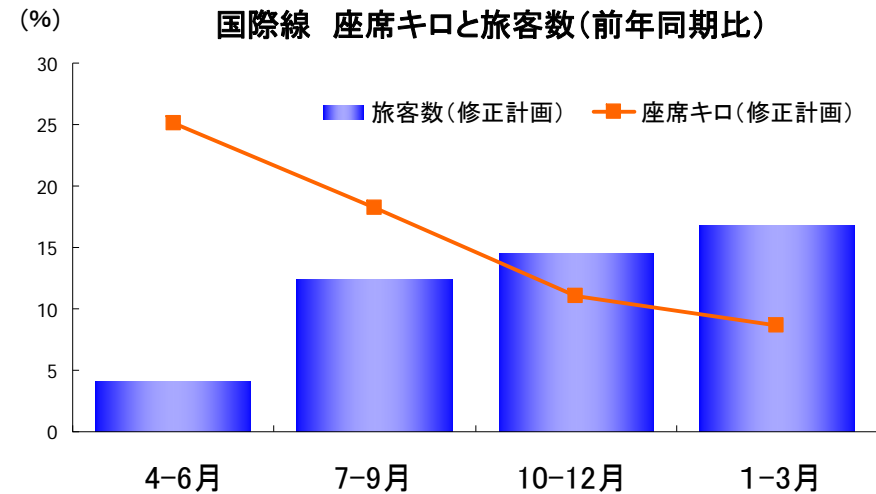
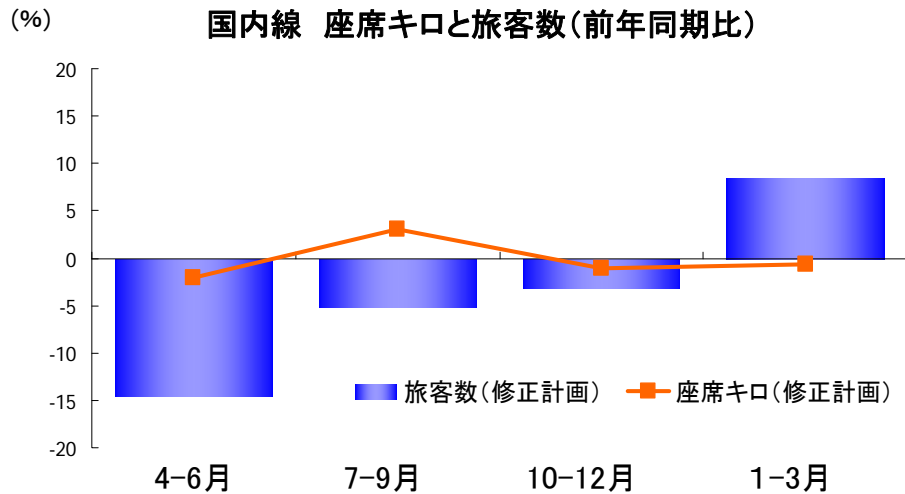
《参考》2011年2月24日
リリース分

	2010年度 FY10	2011年度 FY11(E)	前年差 Difference	2011年度 当初計画 FY11(E)
営業収入 Operating Revenues	13,576	14,100	+ 523	15,000
営業費用 Operating Expenses	12,898	13,400	+ 501	13,900
営業利益 Operating Income	678	700	+ 21	1,100
営業利益率(%) Op. Margin (%)	5.0	5.0	△ 0.0	7.3
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 307	△ 340	△ 32	△ 400
経常利益 Recurring Income	370	360	△ 10	700
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 19	△ 30	△ 10	△ 10
当期純利益 Net Income	233	200	△ 33	450
配当(円) Dividend (¥/Share)	2	2	-	

単位: 億円 (¥100Million)

2012年3月期 通期業績予想

➤ 震災前による影響は第3四半期までに解消、第4四半期は当初計画通りの需要に



【出所】日本経済研究センター
四半期経済予測(2011年6月10日)

	1-3月(実績)	4-6月	7-9月	10-12月	1-3月
前年同期比	▲1.0%	▲1.5%	▲1.8%	0.3%	2.4%
前四半期比	▲0.9%	▲0.8%	0.7%	1.3%	1.2%

2012年3月期 通期業績予想

セグメント別業績予想

《参考》2011年2月24日
リリース分

		2010年度 FY10	2011年度 FY11(E)	前年差 Difference	2011年度 当初計画 FY11(E)
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,182	12,760	+ 577	13,600
	旅行事業 Travel Services	1,593	1,450	△ 143	1,740
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	13,776	14,210	+ 433	15,340
	その他 Other	1,389	1,400	+ 10	1,340
	調整額 Adjustment	△ 1,589	△ 1,510	+ 79	△ 1,680
	合計(連結) Total	13,576	14,100	+ 523	15,000
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	605	670	+ 64	1,045
	旅行事業 Travel Services	26	0	△ 26	25
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	631	670	+ 38	1,070
	その他 Other	48	30	△ 18	30
	調整額 Adjustment	△ 1	0	+ 1	0
	合計(連結) Total	678	700	+ 21	1,100

単位: 億円 (¥100Million)

Intentionally Blank

2012年3月期 通期業績予想

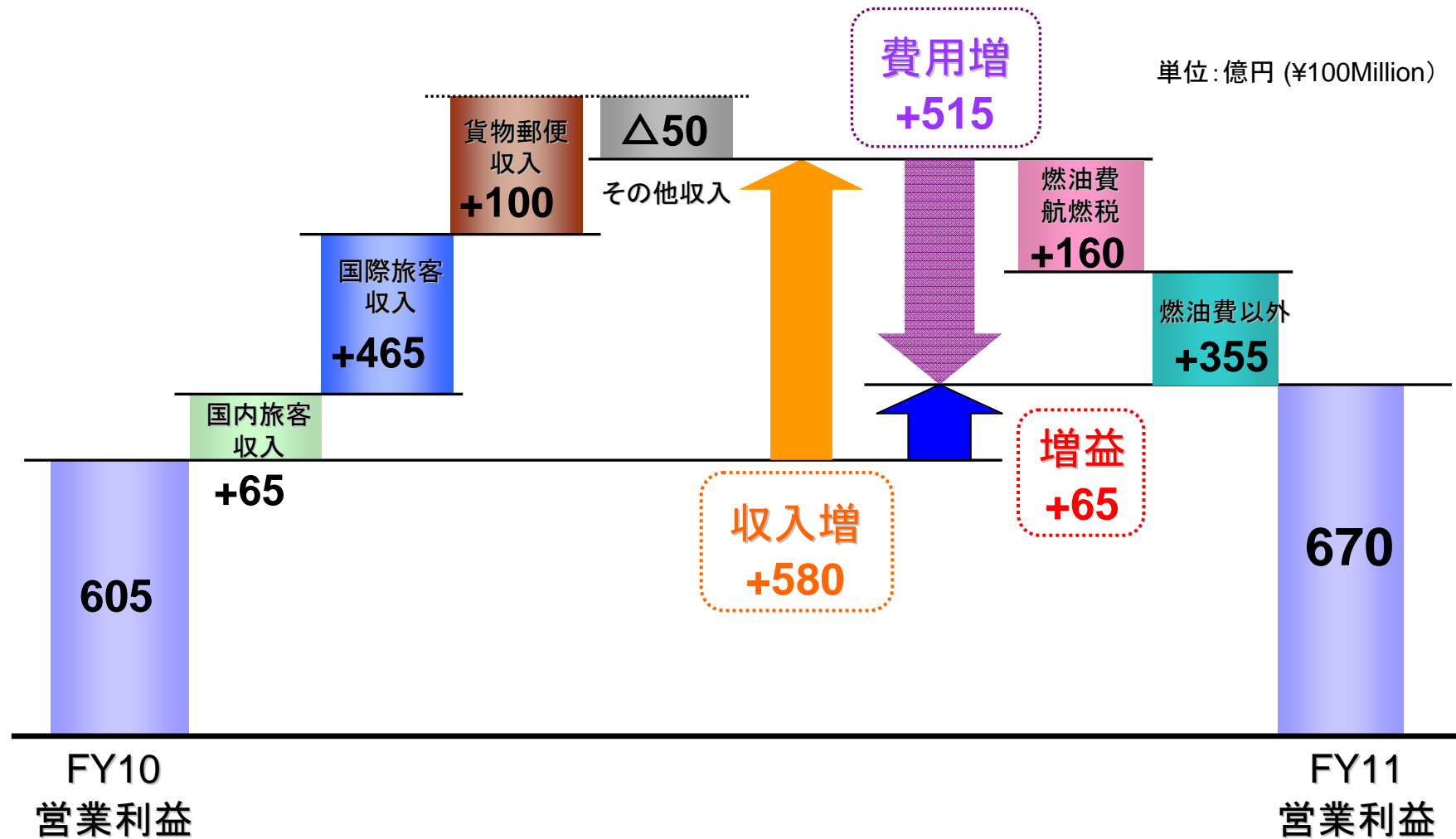
航空運送事業 収入費用予想

《参考》2011年2月24日
リリース分

	2010年度 FY10	2011年度 FY11 (E)	前年差 Difference	2011年度 当初計画 FY11(E)	
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,526	6,590	+ 63	7,120
	国際線旅客 International Passengers	2,806	3,270	+ 463	3,420
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,250	1,350	+ 99	1,360
	その他 Others	1,599	1,550	△ 49	1,700
	合計 Total	12,182	12,760	+ 577	13,600
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,562	2,720	+ 157	2,605
	燃油費以外 Non – Fuel Cost	9,014	9,370	+ 355	9,950
	合計 Total	11,577	12,090	+ 512	12,555
営業利益	営業利益 Operating Income	605	670	+ 64	1,045

航空運送事業

航空運送事業(営業利益増減要因)



通期業績予想の前提値

《旅客事業》 2011年度 通期業績予想の前提値(対2010年度比較)

	国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)
座席キロ Available Seat Km	+0.6	△0.9	△0.1	+21.5	+9.8	+15.3
旅客キロ Revenue Passenger Km	△9.4	+2.2	△3.8	+9.5	+12.8	+11.2
旅客数 Passengers	△9.5	+2.2	△3.9	+8.5	+15.6	+12.0
*座席利用率 (%) Load Factor (%)	59.1 (△6.5)	63.0 (+1.9)	61.0 (△2.3)	71.4 (△7.8)	74.0 (+2.0)	72.7 (△2.7)
**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ASK)	11.4 (△2.8)	11.9 (+5.2)	11.6 (+1.1)	9.3 (△9.0)	9.8 (+11.5)	9.5 (+1.1)
**旅客イールド(円) Yield(¥/RPK)	19.3 (+7.9)	18.8 (+1.9)	19.0 (+4.9)	13.0 (+1.0)	13.2 (+8.6)	13.1 (+4.8)
**単価(円) Unit Price(¥/Passenger)	17,147 (+8.1)	16,642 (+2.0)	16,887 (+5.0)	55,628 (+2.0)	57,299 (+6.0)	56,484 (+4.0)

* (カッコ)内: 前年差

** (カッコ)内: 前年比

通期業績予想の前提値

《貨物事業》 2011年度通期 業績予想の前提値(対2010年度比較)

	国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo			
	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)	
全体	有効貨物トンキロ Available Ton km	△3.2	△1.0	△2.1	+22.2	+14.9	+18.4
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	+7.4	△0.1	+3.6	+11.8	+10.7	+11.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	+7.2	△1.2	+2.9	+6.5	+9.8	+8.2
	重量利用率(%) Load Factor (%)	26.0	25.2	25.6	62.2	65.0	63.6
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	18.5 (+10.2)	18.4 (+1.8)	18.4 (+5.9)	25.7 (△7.6)	26.7 (△6.0)	26.2 (△6.8)
	単価(円) Unit Price(¥/RT)	71 (△0.5)	73 (+2.1)	72 (+0.7)	159 (+6.0)	156 (△1.6)	157 (+2.0)
	【参考:上記内数】 フレイター Freighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	△22.4	△12.8	△17.9	+9.8	△1.7
有償貨物トンキロ Revenue Ton km		△10.4	△23.8	△17.4	+1.3	+4.1	+2.8
貨物輸送重量 Revenue Ton		△7.1	△18.9	△13.2	△1.3	+6.1	+2.5
重量利用率(%) Load Factor (%)		35.8	33.2	34.5	58.9	66.2	62.5
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)		47.3 (+10.4)	45.9 (△2.8)	46.6 (+3.8)	41.9 (+4.7)	48.4 (+10.0)	45.1 (+7.2)
単価(円) Unit Price(¥/RT)		132 (△7.8)	138 (+4.5)	135 (△1.8)	122 (+16.5)	124 (+2.0)	123 (+8.6)

連結バランスシート

連結バランスシート(計画)

《参考》2011年2月24日
リリース分

	2010年度末 Mar 31, 2011	2011年度末 Mar 31, 2012(E)	前年度期末差 Difference	2011年度末 当初計画 FY11(E)
総資産 Assets	19,280	19,920	+ 639	18,760
自己資本 Shareholders' Equity	5,202	5,350	+ 147	5,420
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.0	26.9	△ 0.1	28.9
有利子負債残高 Interest Bearing Debts *	9,388	9,830	+ 441	9,080
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times) *	1.8	1.8	+ 0.0	1.7
ROA(%) Operating Return on Assets (%)	3.7	3.8	+ 0.0	6.1
ROE(%) Return on Equity (%)	4.7	3.8	△ 0.9	8.7

単位: 億円 (¥100Million)

* オフバランスリース債務額(D/Eレシオ)
2010年度末 1,702億円(2.1倍)、2011年度末予定 1,550億円(2.1倍)

連結キャッシュフロー

連結キャッシュフロー(計画)

《参考》2011年2月24日

	2010年度 FY10	2011年度 FY11(E)	前年差 Difference	リリース分 2011年度 当初計画 FY11(E)
当期純利益 Net Income	233	200	△ 33	450
減価償却費 Depreciation and Amortization	1,184	1,270	+ 86	1,290
リース元本相当額 Principal Payment for Aircraft Lease	134	150	+ 16	150
営業キャッシュフロー * Cash Flow from Operating Activities	2,173	1,800	△ 373	2,230
設備投資額 Capital Expenditures	△ 2,163	△ 1,980	+ 183	△ 2,270
投資キャッシュフロー ** Cash Flow from Investing Activities	△ 1,754	△ 1,610	+ 144	△ 1,930
フリーキャッシュフロー Free Cash Flow	419	190	△ 229	300
財務キャッシュフロー * Cash Flow from Financing Activities	△ 240	240	+ 480	△ 320
EBITDA	1,862	1,970	+ 107	2,390
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	13.7	14.0	+ 0.3	15.9

単位: 億円 (¥100Million)

* 本表の営業キャッシュフロー、財務キャッシュフローには、オフバランスリース元本償還相当額を含む。

** 本表の投資キャッシュフローには、定期預金、譲渡性預金への預け入れ相当額は含まない。

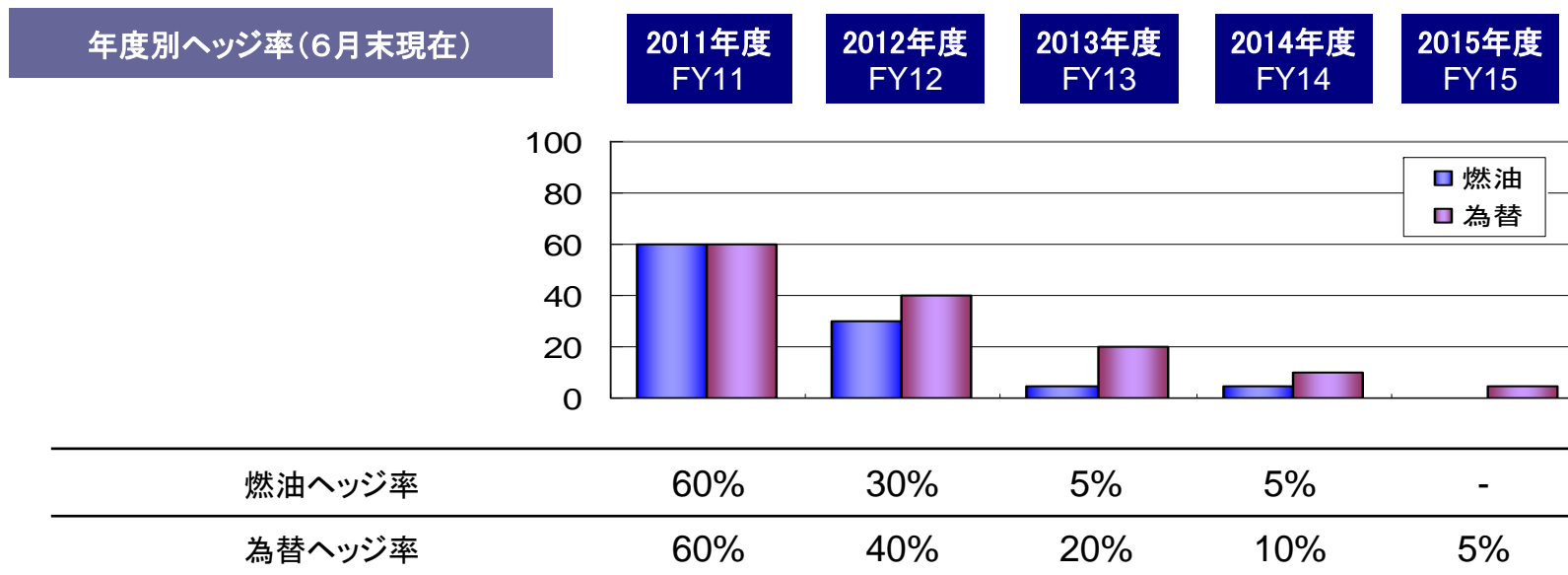
V. 補足資料



燃油・為替

燃油・為替

実績と計画前提値	2011年度 FY11(E)
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	105
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	125
為替レートExchange Rate (JPY/USD)	80



燃油費への感応度 (ヘッジしない場合)

原油 (1ドル/バレルの変動)	20億円/年
為替 (1円/USDドルの変動)	23億円/年

補足資料

国際旅客方面別実績

		第1四半期構成比 1Q/FY10 Composition	第1四半期構成比 1Q/FY11 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	29.6	27.0	△ 2.6
	欧州 Europe	19.4	19.6	+ 0.2
	中国 China	29.3	26.9	△ 2.3
	アジア Asia	18.8	22.5	+ 3.7
	リゾート Resort	2.9	4.0	+ 1.0
座席キロ ASK	北米 North America	31.5	29.8	△ 1.7
	欧州 Europe	19.7	20.2	+ 0.5
	中国 China	22.8	18.2	△ 4.7
	アジア Asia	20.8	25.9	+ 5.1
	リゾート Resort	5.1	5.9	+ 0.8
旅客キロ RPK	北米 North America	32.5	30.6	△ 2.0
	欧州 Europe	20.1	20.3	+ 0.3
	中国 China	21.4	17.6	△ 3.7
	アジア Asia	20.7	25.4	+ 4.7
	リゾート Resort	5.4	6.1	+ 0.7

補足資料

国際貨物方面別実績

		第1四半期構成比 1Q/FY10 Composition	第1四半期構成比 1Q/FY11 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	24.3	23.6	△ 0.6
	欧州 Europe	13.9	17.4	+ 3.6
	中国 China	37.0	34.1	△ 2.9
	アジア Asia	17.7	20.5	+ 2.8
	その他 Others	7.1	4.3	△ 2.8
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	35.3	32.8	△ 2.5
	欧州 Europe	16.8	22.8	+ 6.0
	中国 China	22.0	19.6	△ 2.5
	アジア Asia	18.3	20.6	+ 2.3
	その他 Others	7.5	4.3	△ 3.2
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	37.4	37.4	+ 0.0
	欧州 Europe	20.2	26.1	+ 5.8
	中国 China	18.7	16.5	△ 2.2
	アジア Asia	16.3	15.8	△ 0.5
	その他 Others	7.4	4.3	△ 3.1

補足資料

運用航空機数	前年度末 Mar,2011	当期末 JUN,2011	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased	
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (International)	1	0	△ 1	0	0
	Boeing 747-400 (Domestic)	10	10	-	10	0
	Boeing 777-300ER	19	19	-	16	3
	Boeing 777-300	7	7	-	7	0
	Boeing 777-200ER	7	7	-	4	3
	Boeing 777-200	16	16	-	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 767-300ER	22	22	-	6	16
	Boeing 767-300	32	32	-	32	0
	Boeing 767-300F	3	3	-	0	3
	Boeing 767-300BCF	7	7	-	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	5	5	-	0	5
	Airbus A320-200 (Domestic)	23	23	-	15	8
	Boeing 737-800	15	17	+ 2	16	1
	Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
	Boeing 737-700	16	16	-	12	4
	Boeing 737-500	17	17	-	9	8
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	15	16	+ 1	3	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	5	-	1	4
合計 Total	222	224	+ 2	154	70	

免責事項

当資料は、弊社の現在の計画、見積り、戦略、確信に基づく見通しについての記述がありますが、歴史的な事実でないものは、全て将来の業績に関わる見通しです。これらは現在入手可能な情報から得られた弊社の判断及び仮説に基づいています。

弊社の主要事業である航空運送事業には、空港使用料、燃料費等、弊社の経営努力では管理不可能な公的負担コストが伴います。また、弊社が事業活動を行っている市場は状況変化が激しく、技術、需要、価格、経済環境の動向、外国為替レートの変動、その他多くの要因により急激な変化が発生する可能性があります。これらのリスクと不確実性のために、将来における弊社の業績は当資料に記述された内容と大きく異なる可能性があります。従って、弊社が設定した目標は、全て実現することを保証しているものではありません。

ANAグループの目指すもの

グループ経営理念

— 私たちのコミットメント —
 ANAグループは、「安心」と「信頼」を基礎に

- 価値ある時間と空間を創造します
- いつも身近な存在であり続けます
- 世界の人々に「夢」と「感動」を届けます

グループ安全理念

安全は経営の基盤であり社会への責務である。
 私たちはお互いの理解と信頼の
 確かなしくみで安全を高めていきます

私たちは一人ひとりの責任ある
 誠実な行動により安全を追求します

グループ経営ビジョン

ANAグループは、航空運送を中核に、
 世界の旅客・貨物輸送を担う、アジア
 を代表する企業グループを目指す。

アジアを代表するとは、

- ・クオリティで一番
- ・顧客満足で一番
- ・価値創造で一番

となることである。

ご清聴ありがとうございました。

Thank you.

当資料はホームページでもご覧いただけます。

This material is available on our website.

<http://www.ana.co.jp>

[日本語] IR情報 → IR資料室



全日本空輸株式会社 IR推進室

電話番号 03(6735)1030(代) FAX 03(6735)1185 メールアドレス ir@ana.co.jp