

全日本空輸株式会社 2013年3月期 第2四半期決算説明会

代表取締役社長
伊東 信一郎

常務取締役
殿元 清司

2012年10月31日



目次

【第1部】

I. 2013年3月期 第2四半期決算、及び 2013年3月期 通期業績予想

2013年3月期 第2四半期 決算概要	P.4
2013年3月期 業績予想	P.5
機材・ネットワーク戦略	P.6
LCC事業	P.7
公募増資	P.8
中期経営戦略	P.9

【第2部】

II. 2013年3月期 第2四半期決算《詳細》

業績ハイライト	P.11
連結決算概要(経営成績)	P.12
連結決算概要(財政状態)	P.13
連結決算概要(キャッシュフロー)	P.14
連結決算概要(セグメント別実績)	P.15
航空運送事業(収入・費用)	P.17
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.18
航空運送事業(国内・国際旅客事業)	P.19-22
航空運送事業(国内・国際貨物事業)	P.23-26

III. 2013年3月期 通期業績予想《詳細》

連結業績予想	P.29
尖閣諸島問題の影響について	P.30
セグメント別業績予想	P.31
航空運送事業(収入・費用予想)	P.32
業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.33-34

IV. 補足資料

燃油・為替	P.36
国際旅客 方面別実績	P.37
国際貨物 方面別実績	P.38
運用航空機数	P.39

I . 2013年3月期 第2四半期決算、及び 2013年3月期 通期業績予想



【第1部】

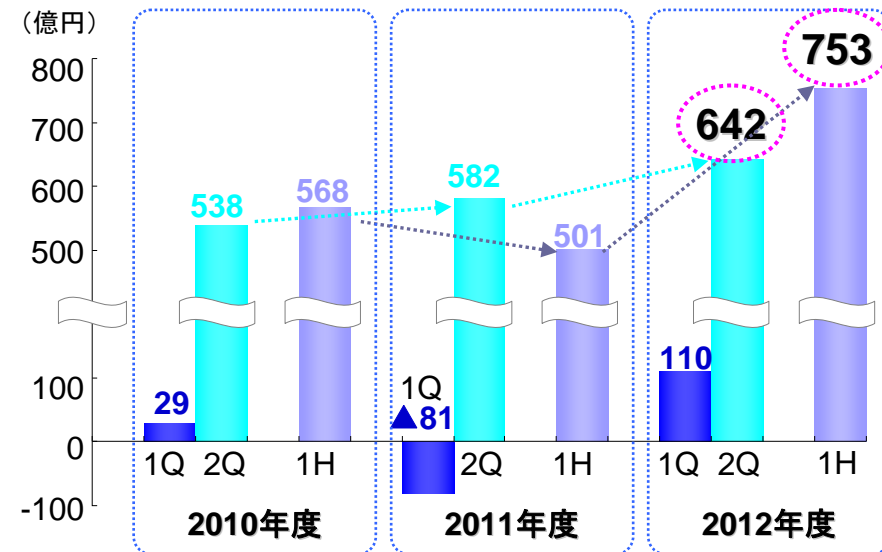
2013年3月期 第2四半期 決算概要

第2四半期単独および累計の営業利益が、過去最高益を達成

《2013年3月期 第2四半期連結決算》

(単位: 億円)	第2四半期	前年差	前年比
営業収入	7,532	+483	+6.9%
航空運送事業	6,720	+409	+6.5%
営業利益	753	+251	+50.2%
航空運送事業	696	+238	+52.2%
経常利益	634	+258	+68.7%
当期純利益	369	+140	+61.6%
EBITDA	1,356	+271	+25.0%

《2010-12年度 第2四半期決算比較》



【第2四半期決算のポイント】

- 第2四半期累計の連結営業利益753億円、第2四半期(3ヶ月)642億円は、共に過去最高益。
- 前年度に発生した震災による減収影響が解消し、国際線を中心に生産量の増加を上回る需要を獲得。
- 連結営業収入は前年同期比で約480億円増加。一方で、コスト削減対策の進捗効果を含めて営業費用の伸びを抑制し、連結営業利益ベースで約250億円の増益を達成。

2013年3月期 業績予想

トップラインを下方修正する一方で、利益計画と配当予定額は当初計画を維持

【業績予想修正のポイント】

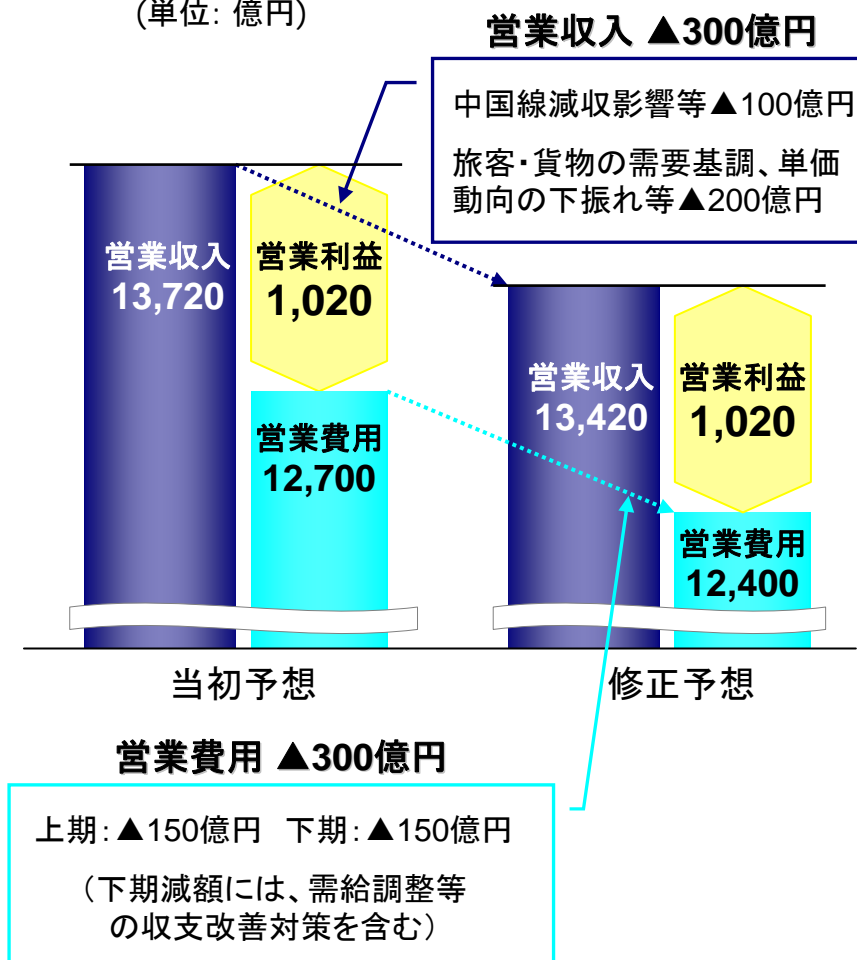
- 営業収入と営業費用をそれぞれ300億円下方修正し、営業利益は当初計画通り。
- 当期純利益も当初計画通りの400億円とし、配当予定額4円を維持。

《2013年3月期 業績予想》

(単位: 億円)	通期	前年差	当初計画差
営業収入	14,700	+584	▲300
航空運送事業	13,420	+794	▲300
営業利益	1,100	+129	-
航空運送事業	1,020	+135	-
営業利益率	7.5%	+0.6%	+0.1%
経常利益	700	+15	-
当期純利益	400	+118	-
1株あたり配当 (円)	4円	-	-

《航空運送事業の当初計画差異》

(単位: 億円)

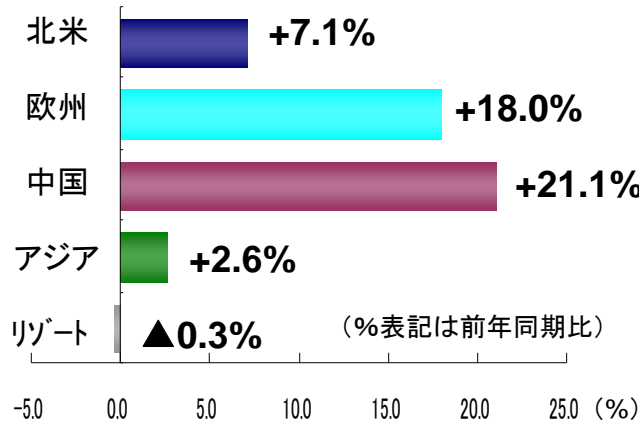


機材・ネットワーク戦略

加速化するB787の導入と、ANAブランド国際線ネットワークの拡充

《2012年度 国際旅客方面別提供座席キロと主な路便計画》

(上期実績: 全方面 +9.3%)



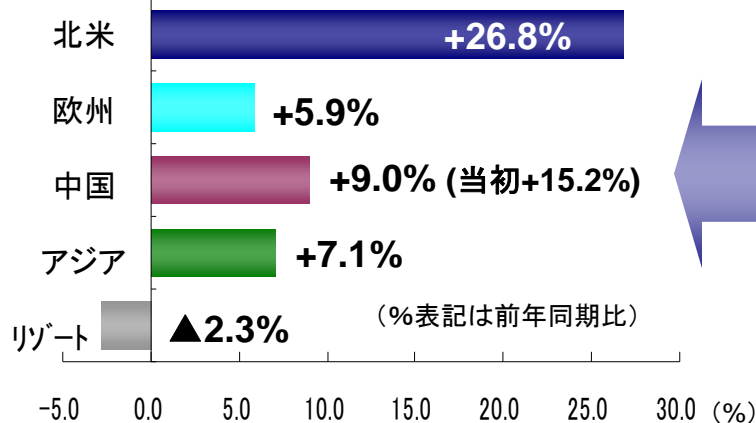
(上期の主な路便計画)

路線	内容
羽田=フランクフルト	1/21 新規就航 (B787投入)
成田=シアトル	7/25- 新規就航 (10/1- B787投入)
中国路線	前年度震災休減便からの復便・大型化

【B787保有機数】

2012年度上期末: 14機
国内線仕様機: 10機
国際線仕様機: 4機

(下期計画: 全方面 +12.3%)



(下期の主な路便計画)

路線	内容
中国路線	尖閣問題影響小型化
成田=ヤンゴン	10/15- 新規就航
成田=ニューヨーク	10/28- 2便化(B777)
羽田=北京	10/28- B787投入
成田=台北	10/28- 大型化(B777)
成田=デリー	10/28- 新規就航
成田=サンノゼ	1/11- 新規就航 (B787投入)

2012年度末: 20機
国内線仕様機: 14機
国際線仕様機: 6機

2021年度までに
最終受領予定: 66機
(本年9月に11機追加発注)

LCC事業

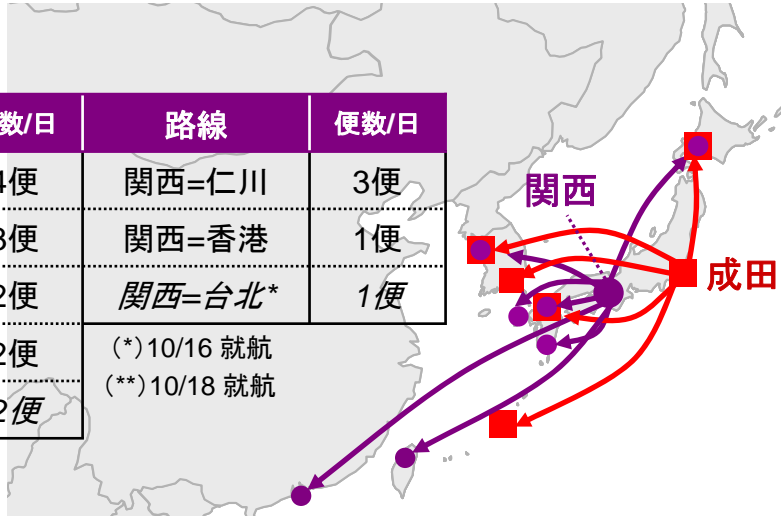
国内およびアジアの成長領域を舞台に、日本ベースのLCC事業をスタート



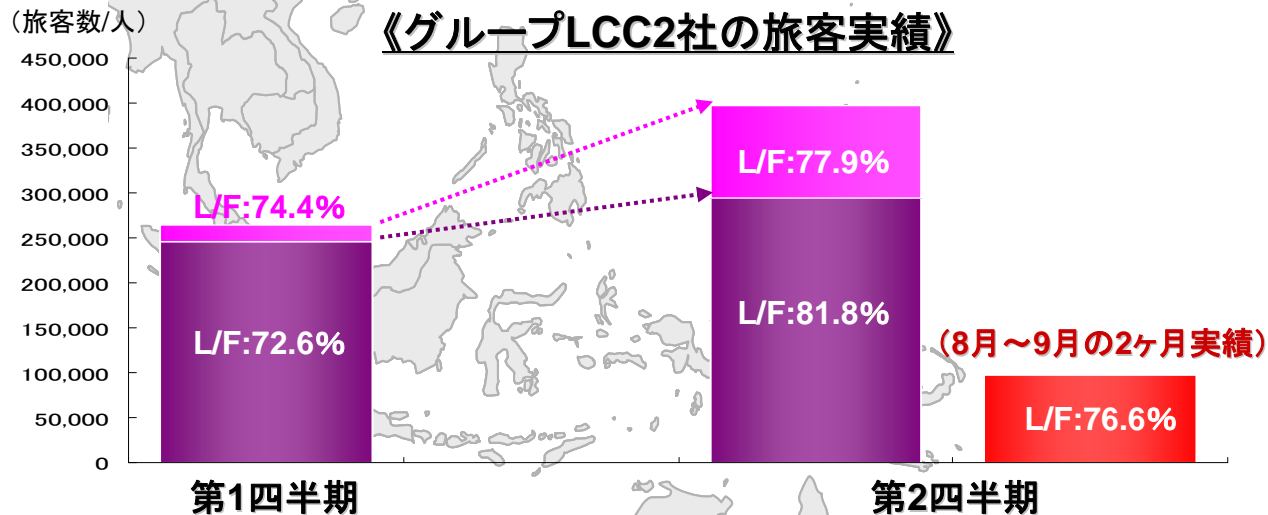
路線	便数/日	路線	便数/日
関西=千歳	4便	関西=仁川	3便
関西=福岡	3便	関西=香港	1便
関西=長崎	2便	関西=台北*	1便
関西=鹿児島	2便	(*) 10/16 就航	
関西=沖縄**	2便	(**) 10/18 就航	

路線	便数/日	路線	便数/日
成田=千歳	3便	成田=仁川**	1便
成田=福岡	2便	成田=釜山***	1便
成田=沖縄	1便*		

(*) 10/25-11/27は2便運航
 (**) 10/28 就航
 (***) 11/28 就航予定



《グループLCC2社の旅客実績》



- Peach (国内線)
- Peach (国際線)
- AirAsia Japan (国内線)

公募増資

公募増資により、バランスシート強化、成長資金を活用したグロース戦略へ

《公募増資の概要》

- 払込総額: 1,748億円(8月17日払込完了)
- 発行新株式数: 9億9,147万株(発行済 35億1,643万株)
- 増資の目的と資金使途
 - ・戦略的な機材投資の継続と財務体質の強化を両立させることのできるバランスシートを実現
 - ・アジアにおけるマルチブランド戦略推進に向けて、機動的な投資戦略に備えた成長資金を確保

【純資産関連指標】	第2四半期末	2012年3月期末
資本金(億円)	3,187	2,313
自己資本(億円)	7,363	5,490
自己資本比率(%)	34.0	27.4
DEレシオ(倍)	1.3	1.8
オフバランスリース債務込	1.5	2.0
一株あたり純資産(円)	209.83	218.24

【アジア戦略投資】

日本をベースに事業運営を進めつつも、将来的な成長余地には限界が見える
⇒ 経済成長著しいアジアにANAグループの成長機会を求める

中期経営目標ROA8%以上、ROE10%以上達成への寄与
⇒ 候補案件毎に投資規模・リターン・リスク等につきFeasibility Study

航空事業

FSC(Full Service Carrier): ANAブランドとのシナジー創出
LCC(Low Cost Carrier): LCC事業領域の早期拡大・発展

航空関連事業

ANAグループが有するリソース、ノウハウの活用
ANAブランドが提供する高付加価値サービスの応用

その他

中期経営戦略

2012-13経営戦略の進捗状況と次期経営戦略の方向性

	コスト構造改革	ネットワーク・機材	マルチブランド戦略
<p>2013年度～ (次期経営戦略)</p>	<p>◆総額1,000億円削減 (ユニットコスト1円削減)</p> <p>2014年度(計画)450億円 ⇒累計1,000億円</p> <p>2013年度(計画)250億円 ⇒累計550億円</p>	<p>◆B787 合計66機導入 (2021年度までに)</p> <p>◆羽田・成田発着枠拡大</p> <p>◆首都圏ネットワーク 当面の完成形</p>	<p>◆戦略的投資 アジアの成長力取込み 新たな成長領域の開拓</p> <p>◆LCC事業の拡大 & ANAブランド再構築</p> <p>◆持株会社制移行 経営資源の最適配分</p>
<p>公募増資による資本増強・成長資金の調達</p>			
<p>2012年度 (2012-13経営戦略)</p>	<p>2012年度(計画)190億円 ⇒累計300億円</p> <p>(2Q進捗実績 80億円)</p> <p>2011年度(実績)110億円</p>	<p>◆B787導入本格化 年度末時点 20機導入 追加発注11機(9月)</p> <p>◆国際線新規開設・増便 成田=シアトル/サンノゼ ニューヨーク(2便化) ヤンゴン/デリー</p> <p>◆国内線新規開設 羽田=岩国</p>	<p>◆持株会社制移行準備 組織改編・人事その他</p> <p>◆エアアジア・ジャパン就航 (国内3路線/国際2路線)</p> <p>◆Peach就航 (国内5路線/国際3路線)</p>

Ⅱ. 2013年3月期 第2四半期決算《詳細》

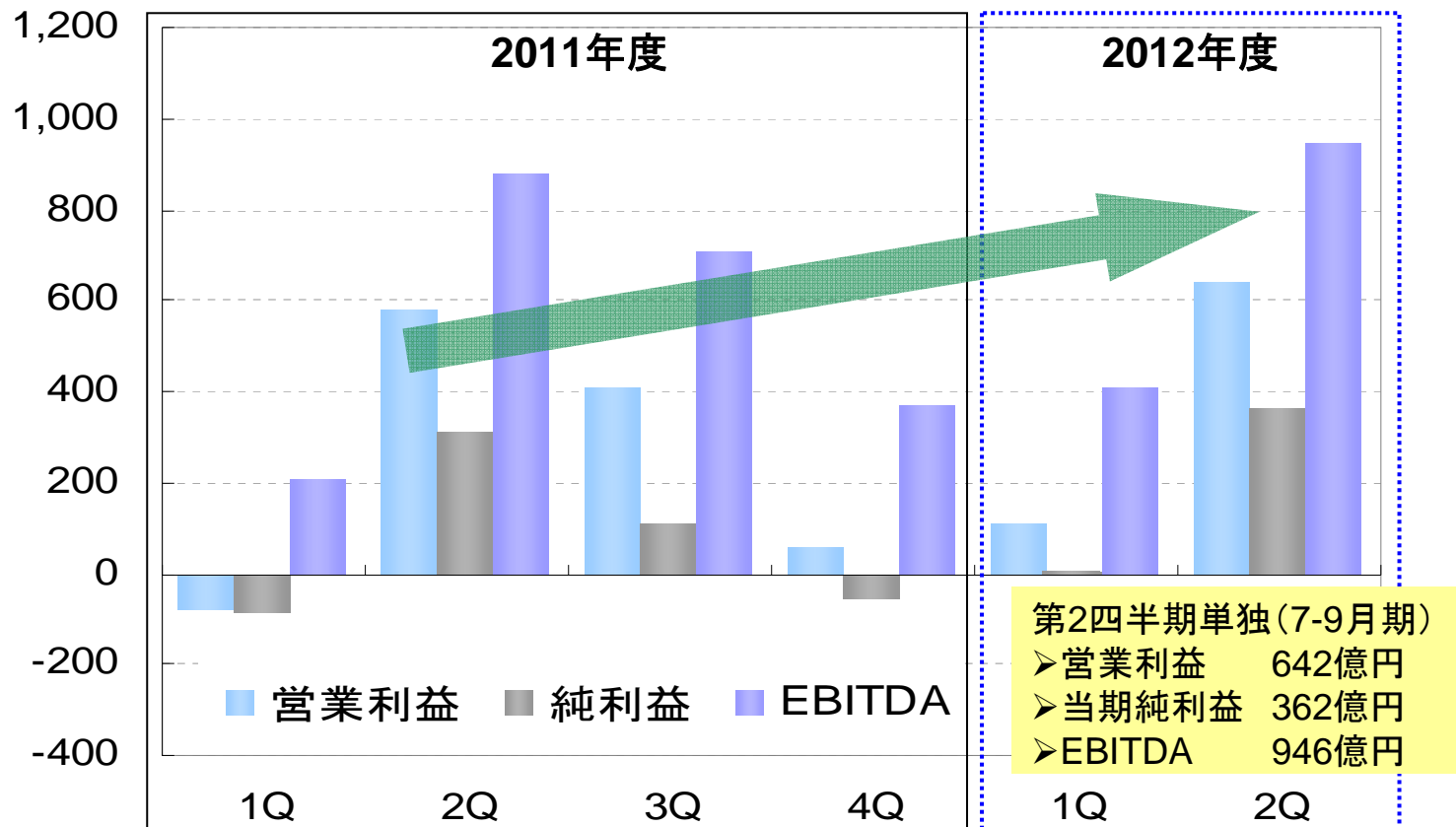


【第2部】

業績ハイライト

当第2四半期と前年度各四半期の業績比較

- 第2四半期累計での連結営業利益は、753億円(前年同期比で +251億円)。
- 当期純利益は369億円(同 +140億円)、EBITDAは1,356億円(同 +271億円)。



連結決算概要

経営成績

	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	7,048	7,532	+ 483	4,100	+ 102
営業費用 Operating Expenses	6,547	6,779	+ 232	3,457	+ 42
営業利益 Operating Income	501	753	+ 251	642	+ 59
営業利益率 Op. Margin (%)	7.1	10.0	+ 2.9	15.7	+ 1.1
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 125	△ 118	+ 6	△ 54	+ 6
経常利益 Recurring Income	375	634	+ 258	587	+ 66
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	6	△ 2	△ 9	△ 0	△ 9
当期純利益 Net Income	228	369	+ 140	362	+ 49
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	229	366	+ 136	360	+ 45
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 288	△ 149	+ 139	42	+ 255
包括利益 Comprehensive Income	△ 58	217	+ 275	403	+ 301

単位：億円 (¥100Million)

連結決算概要

財政状態

	前期末 Mar 31, 2012	第2四半期末 Sept 30, 2012	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	20,025	21,655	+ 1,629
自己資本 Shareholders' Equity	5,490	7,363	+ 1,873
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.4	34.0	+ 6.6
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,636	9,336	△ 299
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.8	1.3	△ 0.5

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,441億円(前年度末1,553億円)を含むD/Eレシオは1.5倍(前年度末2.0倍)となります。

連結決算概要

キャッシュフロー	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	904	1,237	+ 333
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 1,715	△ 3,260	△ 1,544
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,267	1,296	+ 28
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	454	△ 727	△ 1,182
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	2,016	2,658	} △ 717**
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,470	1,941	
減価償却費 Depreciation and Amortization	584	603	+ 19
設備投資額(固定資産のみ) Capital Expenditures	379	681	+ 301
実質フリーキャッシュフロー (3ヶ月超の定期・譲渡性預金を除く) Substantial Free Cash Flow (excluding periodic/negotiable deposits of more than 3 months)	654	798	+ 144
EBITDA*	1,085	1,356	+ 271
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	15.4	18.0	+ 2.6

単位: 億円 (¥100Million)

連結決算概要

セグメント別実績

		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY12	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	6,310	6,720	+ 409	3,655	+ 88
	旅行事業 Travel Services	784	843	+ 58	495	△ 24
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	7,095	7,563	+ 468	4,151	+ 63
	その他 Other	677	735	+ 57	374	+ 30
	調整額 Adjustment	△ 725	△ 767	△ 41	△ 425	+ 8
	合計(連結) Total	7,048	7,532	+ 483	4,100	+ 102
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	457	696	+ 238	606	+ 56
	旅行事業 Travel Services	19	30	+ 10	21	+ 2
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	476	726	+ 249	627	+ 59
	その他 Other	21	26	+ 5	15	+ 3
	調整額 Adjustment	3	0	△ 2	△ 0	△ 2
	合計(連結) Total	501	753	+ 251	642	+ 59

単位: 億円 (¥100Million)

Intentionally Blank

航空運送事業

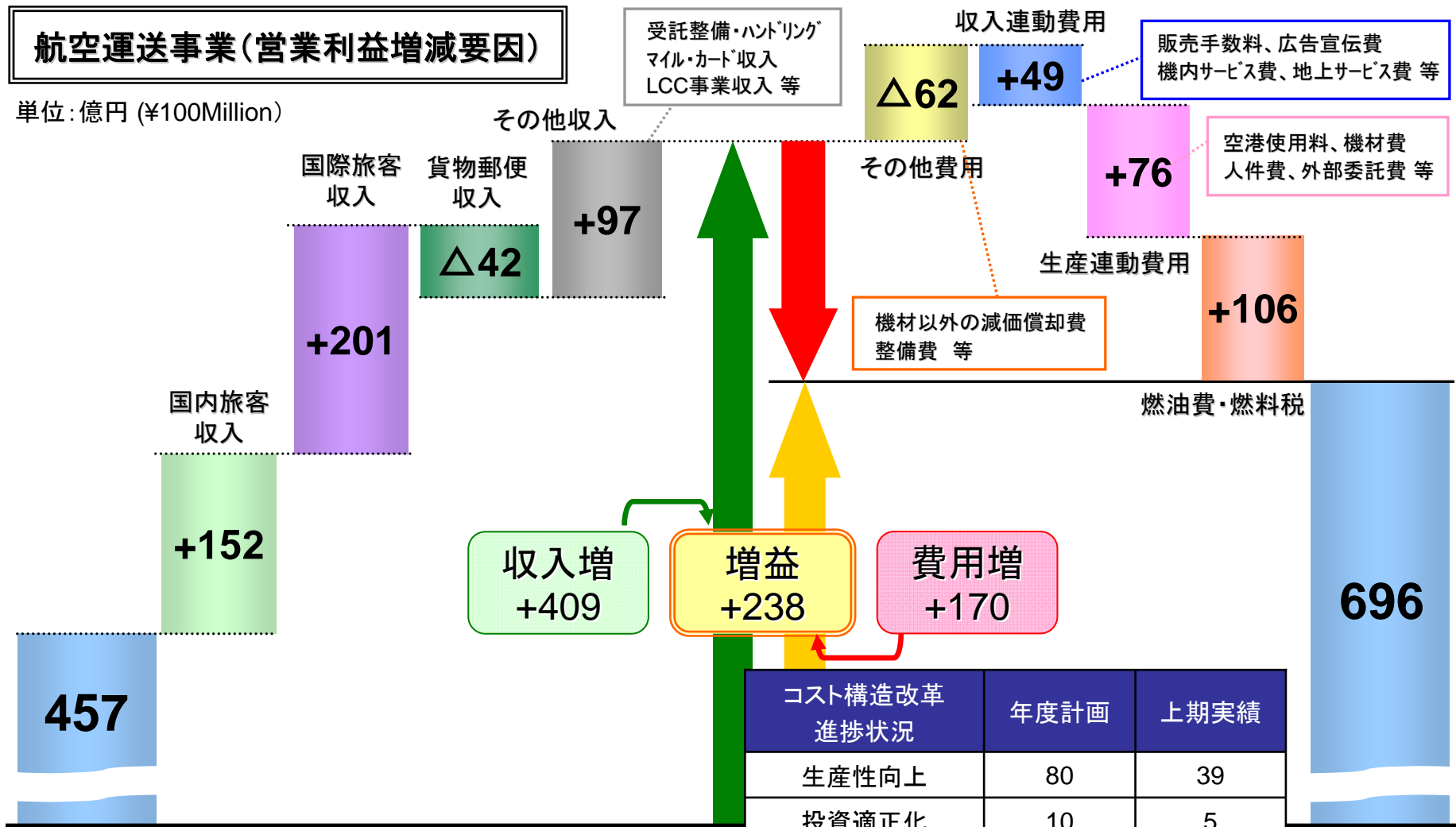
収入・費用		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	3,278	3,430	+ 152	1,938	+ 5
	国際線旅客 International Passengers	1,596	1,797	+ 201	965	+ 62
	貨物郵便 Cargo and Mail	649	607	△ 42	298	△ 18
	その他 Others	786	883	+ 97	453	+ 39
	合計 Total	6,310	6,720	+ 409	3,655	+ 88
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,339	1,445	+ 106	734	+ 46
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	471	511	+ 40	263	+ 20
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	331	351	+ 20	177	+ 0
	減価償却費 Depreciation and Amortization	573	594	+ 20	299	+ 9
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	230	210	△ 20	105	△ 18
	人件費 Personnel	1,240	1,220	△ 19	611	△ 17
	販売費 Sales Commission and Promotion	315	350	+ 34	175	△ 3
	外部委託費 Contracts	430	430	+ 0	216	△ 2
	その他 Others	920	908	△ 12	464	△ 3
	合計 Total	5,853	6,024	+ 170	3,049	+ 31
営業利益	営業利益 Operating Income	457	696	+ 238	606	+ 56

単位：億円 (¥100Million) 17

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)



FY11 1H
営業利益

FY12 1H
営業利益

コスト構造改革 進捗状況	年度計画	上期実績
生産性向上	80	39
投資適正化	10	5
営業改革	30	15
業務改革等	70	21
計	190	80

航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY12	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	28,408	29,727	+ 4.6	15,470	+ 2.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	17,053	18,336	+ 7.5	10,039	+ 1.4
旅客数(千人) Passengers (thousands)	19,217	20,773	+ 8.1	11,270	+ 2.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	60.0	61.7	+ 1.7*	64.9	△ 0.8*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	3,278	3,430	+ 4.6	1,938	+ 0.3
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.5	11.5	+ 0.0	12.5	△ 2.3
イールド(円) Yield (¥/RPK)	19.2	18.7	△ 2.7	19.3	△ 1.1
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	17,060	16,515	△ 3.2	17,197	△ 1.7

*座席利用率のみ前年差

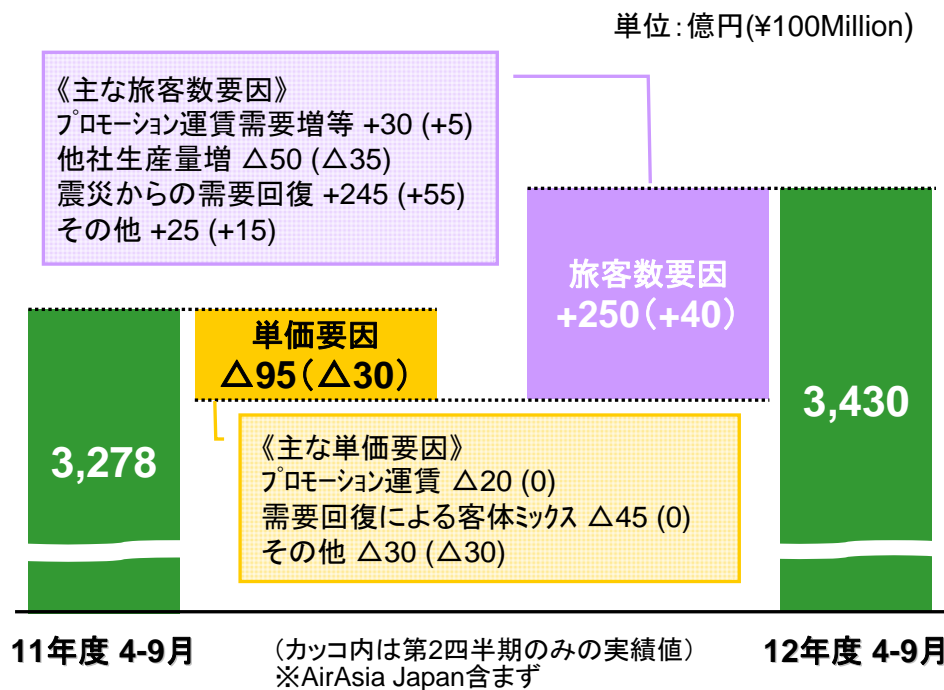
※ AirAsia Japanは上記データには含まれませんが、当第2四半期における輸送実績は、座席キロは140百万席キロ、旅客キロは107百万人キロ、旅客数は96千人、利用率は76.6% となりました。

航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

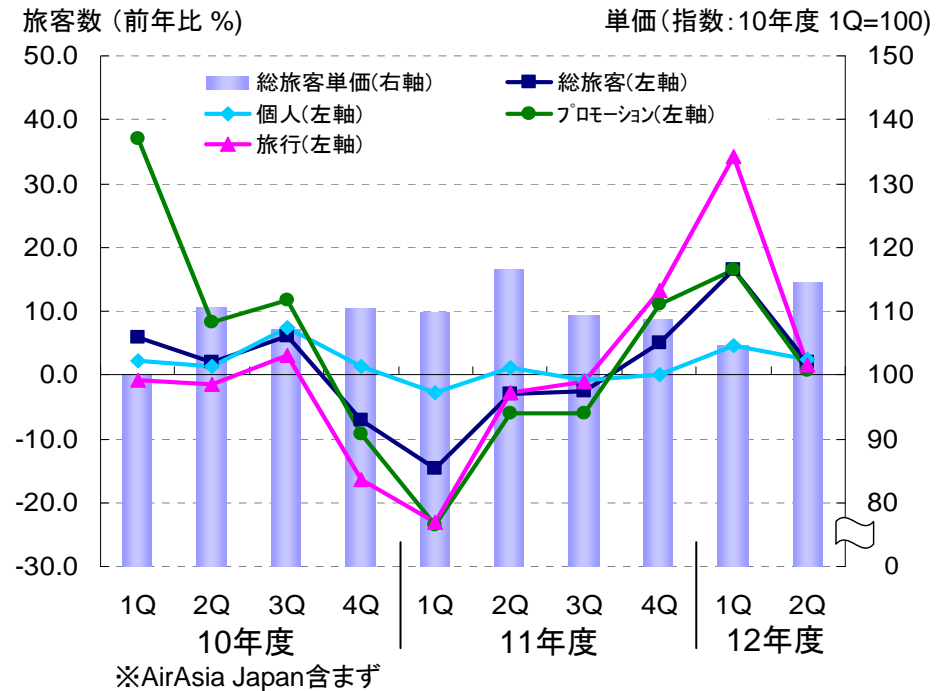
第2四半期累計 収入増減要因

- ✓ 震災からの需要回復に加え、需要喚起策により、旅客数要因で大幅増収



四半期別 客体別旅客数・単価推移

- ✓ 旅客数は、震災影響からの戻りを着実に取り込む一方、単価は、前々年度よりも向上



当四半期 トピックス:

- 7月12日～ 訪日需要喚起に向け、新運賃「Experience Japan Fare」を設定 (6月28日付 リリース)
- 8月1日 羽田空港に空港業務全般を担うハンドリング会社設立 (8月6日付 リリース)



航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY12	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	16,919	18,490	+ 9.3	9,431	+ 9.8
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	12,204	14,341	+ 17.5	7,523	+ 11.7
旅客数(千人) Passengers (thousands)	2,840	3,311	+ 16.6	1,719	+ 9.7
座席利用率(%) Load Factor (%)	72.1	77.6	+ 5.4*	79.8	+ 1.4*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,596	1,797	+ 12.6	965	+ 6.9
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.4	9.7	+ 3.1	10.2	△ 2.6
イールド(円) Yield (¥/RPK)	13.1	12.5	△ 4.1	12.8	△ 4.3
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	56,188	54,289	△ 3.4	56,154	△ 2.6

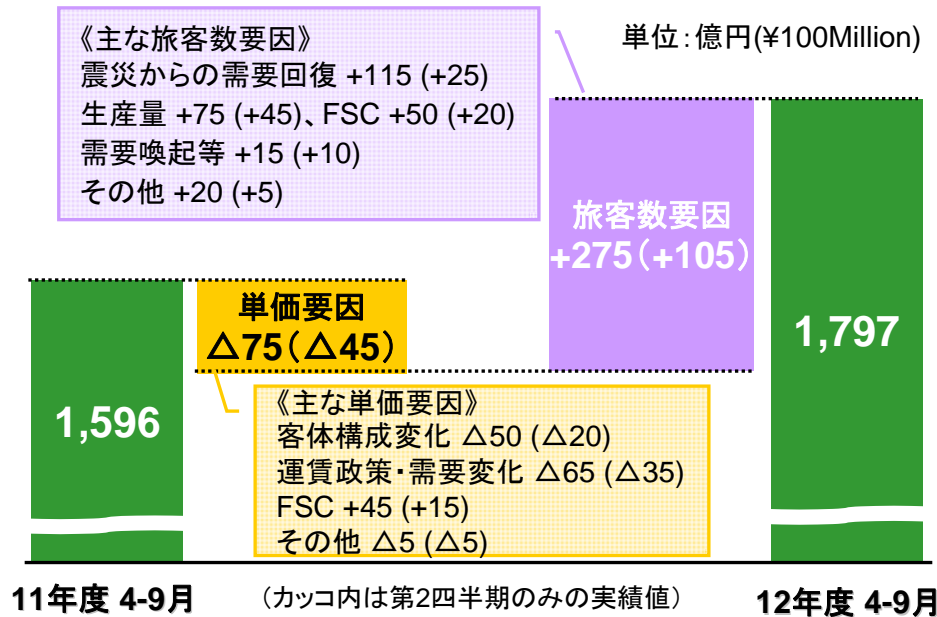
*座席利用率のみ前年差

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

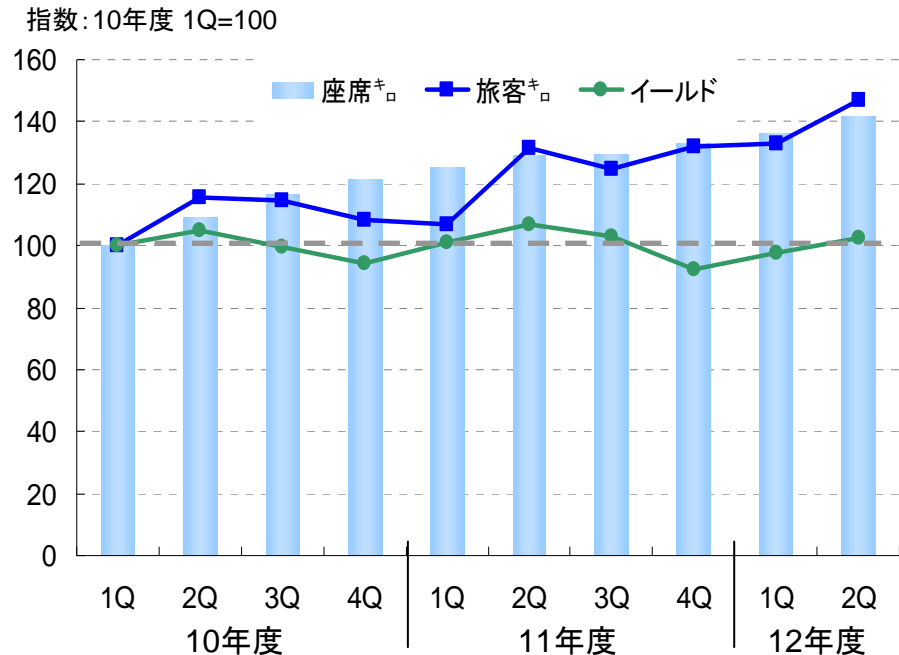
第2四半期累計 収入増減要因

✓生産量拡大、震災からの需要回復に伴い、旅客数要因中心に増収



四半期別 座席キロ・旅客キロ・イールド推移

✓生産量を大幅に伸ばす中、旅客キロは座席キロ以上の伸びを示す一方、単価は前々年度並みを維持



当四半期 トピックス:

- ➔ 8月 1日～ 燃油特別付加運賃改定 (例)日本=欧米(ホルル除く)・中東路線等 26,000円→23,500円 (6月13日付 リリース)
- ➔ 8月29日～ 国際線 新プレミアムエコノミープロダクト・サービス導入 (6月20日付 リリース)
- ➔ 9月27日 ANAとルフトハンザの日欧Joint Ventureの拡大について国土交通省の認可取得 (9月27日付 リリース)

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY12	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)	903	975	+ 8.0	509	+ 6.9
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	228	224	△ 1.8	117	△ 1.9
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	229	226	△ 1.5	119	△ 1.3
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	25.3	23.0	△ 2.3*	23.1	△ 2.1*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	164	158	△ 3.8	82	△ 4.1
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	18.3	16.3	△ 10.9	16.1	△ 10.3
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	72	70	△ 2.4	69	△ 2.9
【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)	14	14	△ 1.1	7	+ 1.1
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	5	4	△ 11.2	2	△ 5.2
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	5	4	△ 14.2	2	△ 9.9
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	36.7	33.0	△ 3.8*	34.4	△ 2.3*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	7	6	△ 11.7	3	△ 11.5
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	48.2	43.0	△ 10.7	42.2	△ 12.4
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	131	135	+ 2.8	130	△ 1.8

Intentionally Blank

航空運送事業

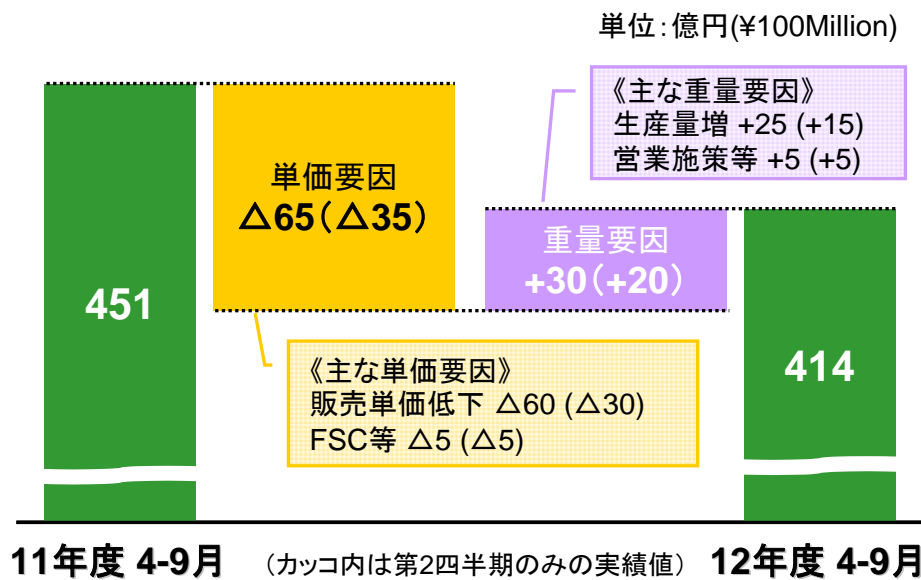
国際貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY12	前年比 % Y/Y
国際貨物 International Cargo	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	1,791	1,927	+ 7.6	981	+ 8.6
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	1,081	1,167	+ 7.9	581	+ 12.2
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	277	293	+ 5.9	147	+ 7.8
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	60.4	60.6	+ 0.2*	59.2	+ 1.9*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	451	414	△ 8.3	198	△ 7.6
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	25.2	21.5	△ 14.8	20.3	△ 14.9
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	163	141	△ 13.4	135	△ 14.3
【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)	404	412	+ 2.0	204	+ 1.0
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	235	238	+ 1.0	118	+ 0.7
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	136	137	+ 0.8	68	+ 0.6
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	58.3	57.8	△ 0.6*	58.0	△ 0.2*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	167	156	△ 6.7	75	△ 9.4
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	41.5	37.9	△ 8.5	37.1	△ 10.2
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	123	114	△ 7.4	110	△ 9.9

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

第2四半期累計 収入増減要因

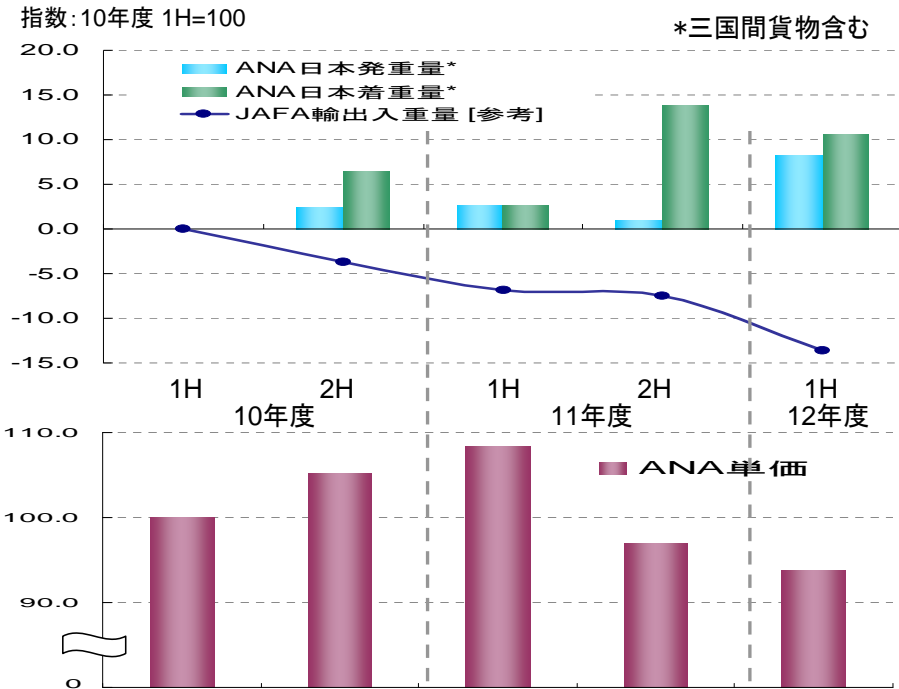
✓生産量拡大により重量は増加するも、単価要因により減収



※貨物のみ。郵便含まず。

貨物重量・単価推移

✓日本発着の貨物需要が低迷・減少する中、三国間貨物の取り込みを図り、重量を確保する一方で単価は下落



当四半期 トピックス: 燃油特別付加運賃改定

- 7月1日～ 欧米・中東路線 141円→127円、遠距離アジア 97円→91円、近距離アジア 81円→77円 (6月15日付 リリース)
- 8月1日～ 欧米・中東路線 127円→113円、遠距離アジア 91円→85円、近距離アジア 77円→73円 (7月13日付 リリース)
- 9月1日～ 欧米・中東路線 113円→120円、遠距離アジア 85円→88円、近距離アジア 73円→75円 (8月17日付 リリース)

Ⅲ. 2013年3月期 通期業績予想《詳細》



Intentionally Blank

2013年3月期 通期業績予想

連結業績予想

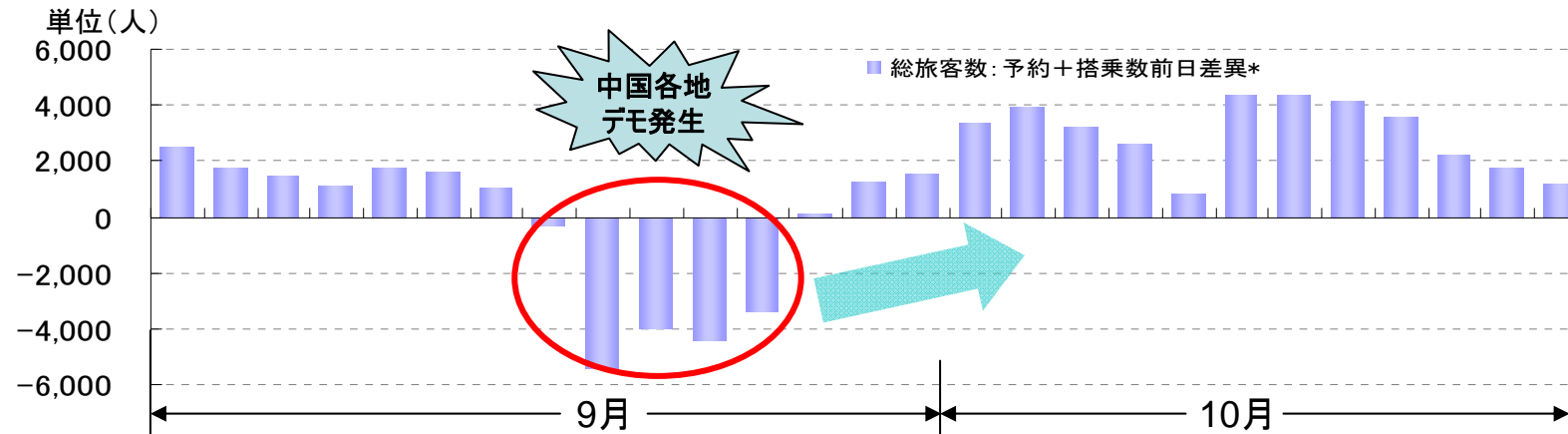
《参考》2012年4月27日
リリース分

	2011年度 FY11	2012年度 FY12(RE)	前年差 Difference	2012年度 当初予想 FY12(E)
営業収入 Operating Revenues	14,115	14,700	+ 584	15,000
営業費用 Operating Expenses	13,144	13,600	+ 455	13,900
営業利益 Operating Income	970	1,100	+ 129	1,100
営業利益率(%) Op. Margin (%)	6.9	7.5	+ 0.6	7.3
経常利益 Recurring Income	684	700	+ 15	700
当期純利益 Net Income	281	400	+ 118	400

単位: 億円 (¥100Million)

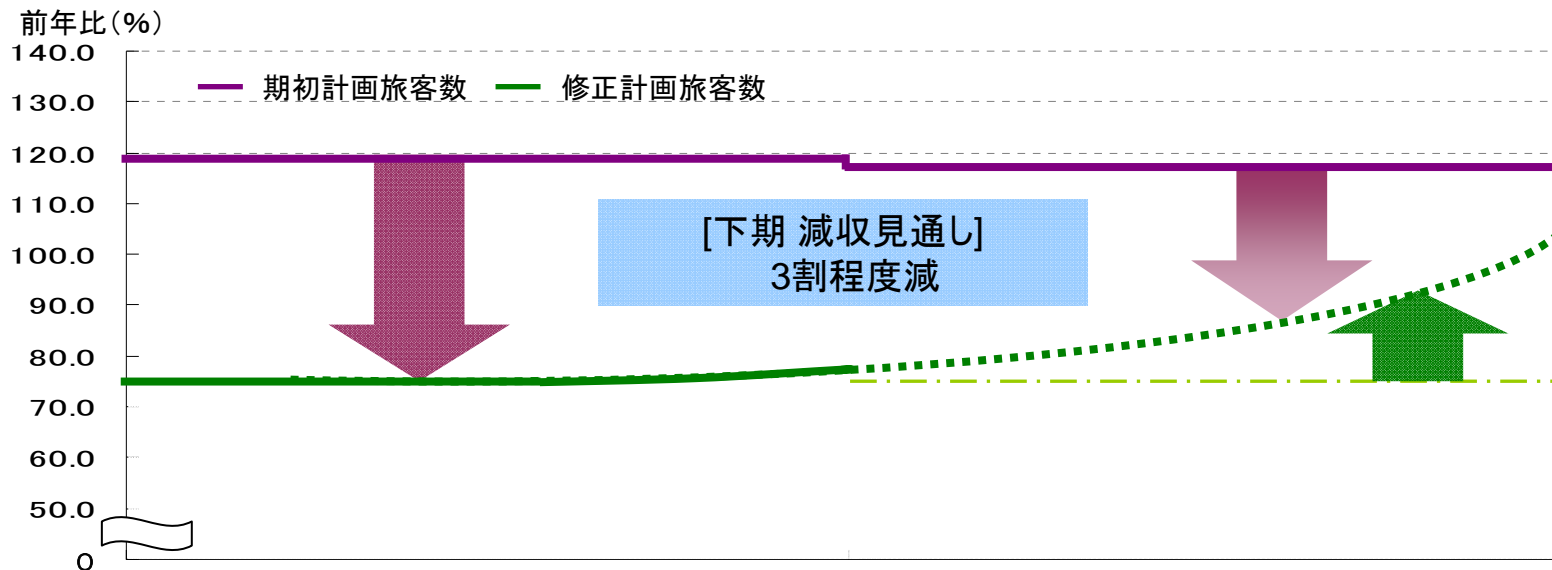
尖閣諸島問題の影響について

■ 尖閣問題発生後の中国線予約解約動向



* 10月搭乗分について、集計日前日までの搭乗数及び集計日以降の予約数を日別に集計し、前日との差異をグラフに表したもの(月～木曜日カウント分のみ)

■ 中国線計画値(旅客数ベース)比較



2013年3月期 通期業績予想

セグメント別業績予想

《参考》2012年4月27日
リリース分

		2011年度 FY11	2012年度 FY12(RE)	前年差 Difference	2012年度 当初予想 FY12(E)
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,625	13,420	+ 794	13,720
	旅行事業 Travel Services	1,589	1,590	+ 0	1,590
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	14,215	15,010	+ 794	15,310
	その他 Other	1,384	1,370	△ 14	1,370
	調整額 Adjustment	△ 1,484	△ 1,680	△ 195	△ 1,680
	合計(連結) Total	14,115	14,700	+ 584	15,000
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	884	1,020	+ 135	1,020
	旅行事業 Travel Services	39	40	+ 0	40
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	924	1,060	+ 135	1,060
	その他 Other	41	40	△ 1	40
	調整額 Adjustment	4	0	△ 4	0
	合計(連結) Total	970	1,100	+ 129	1,100

単位: 億円 (¥100Million)

2013年3月期 通期業績予想

航空運送事業(収入・費用予想)

《参考》2012年4月27日
リリース分

	2011年度 FY11	2012年度 FY12 (RE)	前年差 Difference	2012年度 当初予想 FY12(E)
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,515	+ 304	6,950
	国際線旅客 International Passengers	3,200	+ 314	3,700
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,280	+ 34	1,385
	その他 Others	1,628	+ 141	1,685
	合計 Total	12,625	13,420	+ 794
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,631	+ 323	2,985
	燃油費以外 Non – Fuel Cost	9,109	+ 335	9,715
	合計 Total	11,740	+ 659	12,700
営業利益	営業利益 Operating Income	884	+ 135	1,020

単位: 億円 (¥100Million)

2013年3月期 通期業績予想

《旅客事業》業績予想の前提値(対2011年度比較)

	国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)
座席キロ Available Seat Km	+ 5.1	+ 4.3	+ 4.7	+ 9.3	+ 14.0	+ 11.7
旅客キロ Revenue Passenger Km	+ 8.2	+ 5.1	+ 6.6	+ 17.5	+ 9.5	+ 13.3
旅客数 Passengers	+ 8.6	+ 5.0	+ 6.8	+ 16.6	+ 6.0	+ 11.1
*座席利用率 (%) Load Factor (%)	61.8 (+ 1.7)	62.4 (+ 0.5)	62.1 (+ 1.1)	77.6 (+ 5.4)	72.2 (Δ 3.0)	74.8 (+ 1.1)
**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ASK)	11.5 (Δ 0.2)	11.4 (+ 0.2)	11.5 (+ 0.0)	9.7 (+ 3.1)	8.6 (Δ 6.2)	9.1 (Δ 1.7)
**旅客イールド(円) Yield(¥/RPK)	18.6 (Δ 3.0)	18.4 (Δ 0.6)	18.5 (Δ 1.8)	12.5 (Δ 4.1)	11.9 (Δ 2.3)	12.2 (Δ 3.1)
**単価(円) Unit Price(¥/Passenger)	16,480 (Δ 3.4)	16,263 (Δ 0.5)	16,372 (Δ 2.0)	54,289 (Δ 3.4)	53,208 (+ 0.9)	53,756 (Δ 1.2)

* (カッコ)内: 前年差

** (カッコ)内: 前年比

2013年3月期 通期業績予想

《貨物事業》 業績予想の前提値(対2011年度比較)

	国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo			
	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)	
全体 Total	有効貨物トンキロ Available Ton km	+8.0	+ 6.2	+ 7.1	+ 7.6	+ 11.0	+ 9.3
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 1.8	+ 3.8	+ 1.0	+ 7.9	+ 23.9	+ 16.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 1.5	+ 3.8	+ 1.2	+ 5.9	+ 18.1	+ 12.2
	重量利用率(%) Load Factor (%)	23.0	25.5	24.3	60.6	70.0	65.4
	**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	16.3 (△ 10.9)	17.9 (△ 3.6)	17.1 (△ 7.3)	21.5 (△ 14.8)	24.3 (+ 4.9)	23.0 (△ 5.1)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	70 (△ 2.4)	69 (△ 1.4)	70 (△ 1.9)	141 (△ 13.4)	144 (△ 1.4)	143 (△ 7.5)
【参考:上記内数】 フレighter Freighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	△ 1.1	△ 5.4	△ 3.3	+ 2.0	+ 10.3	+ 6.3
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 11.2	△ 16.5	△ 13.8	+ 1.0	+ 12.8	+ 7.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 14.2	△ 7.9	△ 11.2	+ 0.8	+ 11.9	+ 6.5
	重量利用率(%) Load Factor (%)	33.0	30.7	31.9	57.8	63.0	60.6
	**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	43.0 (△ 10.7)	43.4 (△ 0.5)	43.2 (△ 5.8)	37.9 (△ 8.5)	41.1 (+ 5.9)	39.6 (△ 1.2)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	135 (+ 2.8)	139 (+ 2.2)	137 (+ 2.6)	114 (△ 7.4)	120 (+ 4.4)	117 (△1.4)

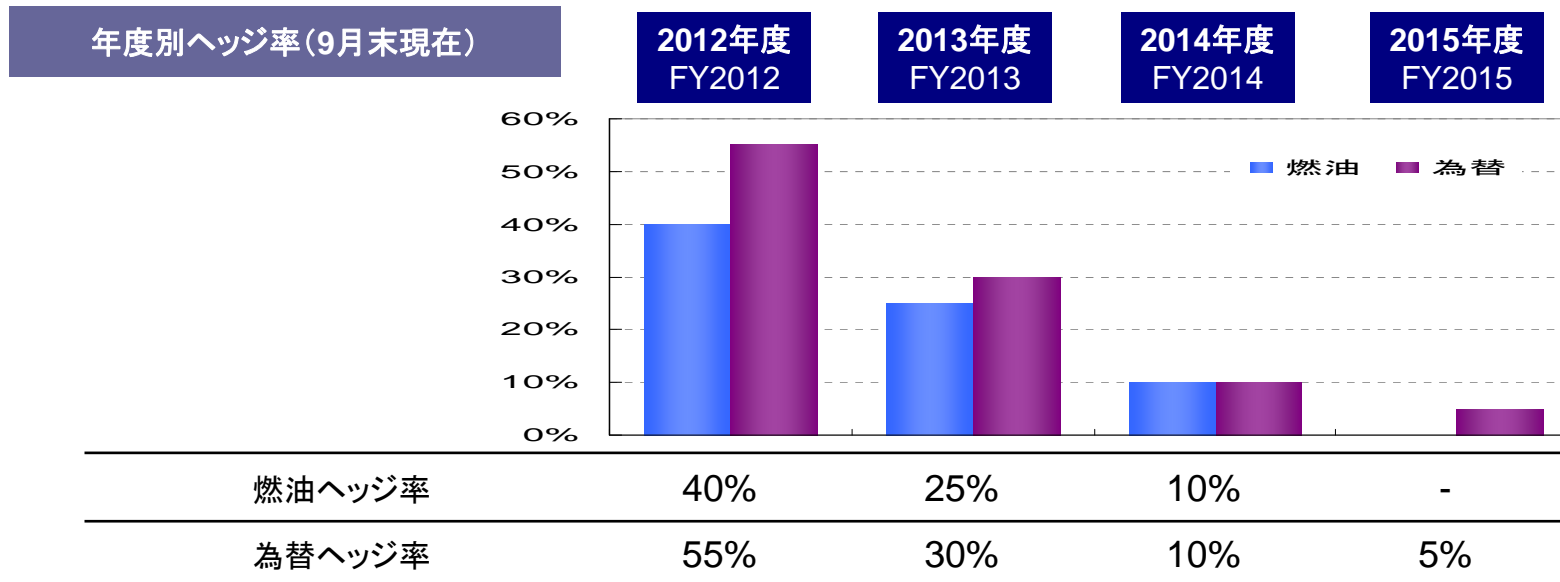
IV. 補足資料



補足資料

燃油・為替

実績と計画前提値	2012年度 FY2012	
	上期 1H(A)	下期 2H(E)
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	106	100
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	124	120
為替レート Exchange Rate (JPY/USD)	79	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)	19億円/年
	為替 (1円/USDドルの変動)	25億円/年

補足資料

国際旅客 方面別実績

		第2四半期 累計構成比 1H/FY12 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY12 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.5	+ 1.1	27.5	+ 1.6
	欧州 Europe	22.2	+ 1.9	22.8	+ 1.9
	中国 China	18.2	△ 1.9	17.6	△ 1.8
	アジア Asia	27.3	△ 0.8	26.7	△ 1.3
	リゾート Resort	4.8	△ 0.2	5.5	△ 0.4
座席キロ ASK	北米 North America	28.9	△ 0.6	29.9	+ 0.7
	欧州 Europe	21.6	+ 1.6	21.2	+ 1.4
	中国 China	14.6	+ 1.4	14.5	+ 0.9
	アジア Asia	29.4	△ 1.9	28.9	△ 2.4
	リゾート Resort	5.4	△ 0.5	5.5	△ 0.6
旅客キロ RPK	北米 North America	30.5	+ 0.5	30.6	+ 0.9
	欧州 Europe	21.0	+ 0.5	21.1	+ 0.6
	中国 China	12.9	+ 0.9	12.7	+ 0.6
	アジア Asia	29.7	△ 1.3	29.4	△ 1.5
	リゾート Resort	5.9	△ 0.6	6.2	△ 0.7

補足資料

国際貨物 方面別実績

		第2四半期 累計構成比 1H/FY12 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY12 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	19.8	△ 2.1	19.0	△ 0.9
	欧州 Europe	15.4	△ 1.2	15.3	△ 0.6
	中国 China	37.7	+ 1.9	39.5	+ 1.7
	アジア Asia	20.5	+ 0.5	19.5	+ 0.2
	その他 Others	6.6	+ 0.9	6.7	△ 0.5
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	31.6	△ 0.9	32.7	+ 0.3
	欧州 Europe	23.9	+ 1.2	23.7	+ 1.0
	中国 China	20.9	+ 1.0	20.6	+ 0.6
	アジア Asia	19.5	△ 1.1	18.9	△ 1.7
	その他 Others	4.1	△ 0.2	4.1	△ 0.2
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	34.4	△ 1.6	34.3	△ 0.1
	欧州 Europe	27.4	+ 1.7	27.4	+ 2.1
	中国 China	17.3	△ 0.1	18.1	△ 0.4
	アジア Asia	16.8	+ 0.4	16.0	△ 1.0
	その他 Others	4.2	△ 0.4	4.2	△ 0.6

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2012	当期末 Sept, 2012	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (Domestic)	8	7	△ 1	7	0
	Boeing 777-300ER	19	19	—	16	3
	Boeing 777-300	7	7	—	7	0
	Boeing 777-200ER	7	9	+ 2	6	3
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	6	14	+ 8	14	0
	Boeing 767-300ER	26	26	—	6	20
	Boeing 767-300	31	27	△ 4	27	0
	Boeing 767-300F	2	2	—	0	2
	Boeing 767-300BCF	7	7	—	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	4	2	△ 2	0	2
	Airbus A320-200 (Domestic)	21	19	△ 2	19	0
	Boeing 737-800	17	18	+ 1	17	1
	Boeing 737-700ER	2	2	—	2	0
	Boeing 737-700	16	16	—	12	4
	Boeing 737-500	16	15	△ 1	9	6
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	18	19	+ 1	6	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	3	2	△ 1	1	1
合計 Total		226	227	+ 1	170	57

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、航空機燃料税等、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もと
 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、航空事業を中核に、
 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] 株主・投資家の皆様へ (IR情報) → 決算・IR情報



全日本空輸株式会社 IR推進室

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