

# 全日本空輸株式会社 2011年3月期 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4月28日



©ANA2011

1

- ◎伊東でございます。
- ◎本日はお忙しい中、「2010年度決算説明会」にご参加頂きまして、誠にありがとうございます。
- ◎説明に先立ちまして、東日本大震災により被災された地域の皆様、関係の皆様、心よりお見舞い申し上げます。
- ◎ANAグループでは、地震発生以降も、公共交通機関としての社会的使命を果たすべく、安全運航の維持に最大限の努力を続けてまいりました。
- ◎震災後、1ヶ月にわたりまして、救援物資の輸送協力、ならびに救出・医療支援者の無償輸送協力を行って参りました。また、福島、山形、仙台の各空港に、臨時便を運航してまいりました。
- ◎引き続き、一日も早い復興の力になるべく、航空運送を通じて、可能な限りの協力活動に努めてまいります。
- ◎それでは、まずはじめに、私から、2010年度業績の概要と、2011年度の経営計画に関する現時点における対応について、説明を致します。
- ◎4ページをご覧ください。

## 目次

<b>I. 2010年度決算と2011年度経営計画</b>		<b>III. 補足資料</b>	
2010年度決算概要	P.4	燃油・為替	P.33-34
直近の需要動向	P.5-6	国際旅客 方面別実績	P.35
2011年度経営計画への対応	P.7	国際貨物 方面別実績	P.36
【参考】過去の需要変動	P.8	運用航空機数	P.37
<b>II. 2010年度決算(詳細)</b>			
業績ハイライト	P.10		
連結決算概要(経営成績)	P.11		
連結決算概要(業績見通しと決算の差異)	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(国内旅客事業)	P.19-22		
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.27-29		

## I . 2010年度決算と2011年度経営計画



## 2010年度決算概要

## 《年度当初の経営課題》

コスト構造改革を推進  
最終損益黒字化、復配

## 《事業環境》

航空需要の回復  
首都圏空港拡張、競争激化  
競合他社のリストラ進捗

## 2011年3月期 (2010年度) 通期決算

(単位: 億円)

	通期	前年差	10/29修正 予想差異
売上高	13,576	+1,293	▲193
航空運送事業	12,182	+1,296	▲177
営業損益	678	+1,220	▲21
航空運送事業	605	+1,184	▲39
経常損益	370	+1,233	+0
当期純利益	233	+806	+173
1株あたり配当 (円)	2円	+2円	+1円

## 2010年度

- 羽田国際線展開と成田路線の供給バランスを図りながら、より堅調な需要を獲得
- 国内旅客マーケットの構造変化に対応し、圧倒的な比較優位を確立
- 860億円コスト削減対策を計画通り完遂

年度末に東日本大震災に起因する急激な需要減退に見舞われたものの、  
大幅な業績の回復と、当初計画以上の復配を達成

◎2010年度については、年度当初に掲げた経営課題を着実に遂行し、事業環境の変化に機動的に対応してまいりました。

◎その結果、ご覧の通り、順調に業績を回復させることができました。

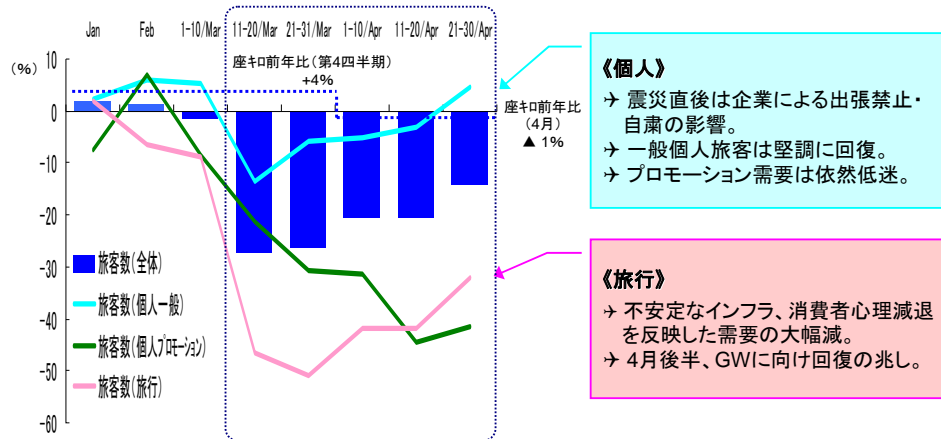
◎年度末には、東日本大震災の影響によって、想定外の需要減退と減収に見舞われましたが、最終利益の黒字化と復配という、経営としての最優先課題につきましては、当初計画を上回る水準をもって、達成することができました。

◎昨日、適時開示を行い、ご案内済みですが、当期純利益は、233億円を計上し、配当につきましては、2円と致します。

## 直近の需要動向

## 国内線旅客

- 直近の全体需要動向：震災直後の落ち込みは下げ止まり、個人需要を中心に回復基調。
- 4月実績見通し(前年比)：提供座席キロ:99%(当初計画対比91%)、旅客数80%



©ANA2011

5

◎次に、震災以降の直近の需要動向についてご説明いたします。

◎5ページをご覧ください。

◎3月と4月につきまして、10日間ごとの実績を、前年同日比でお示しております。

◎国内線の旅客数につきましては、震災直後には前年同期比で、20%を越える大きな落ち込みとなりましたが、4月に入って下げ止まり、徐々にではありますが、回復の兆しが見て取れます。

◎旅行需要は、一時期、前年の半数にまで落ちこみましたが、個人旅客は相対的に落ち込み幅が少なく、足元では需要が回復に転じている状況です。

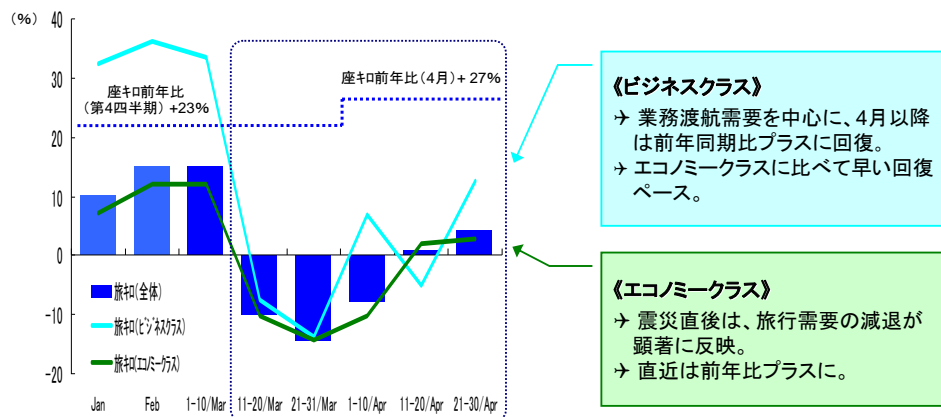
◎首都圏における電力事情の改善、経済活動の正常化に伴い、消費マインドも徐々に改善し、人の動きも戻り始めてくるものと期待しております。

## 直近の需要動向

## 国際線旅客

➤ 直近の全体需要動向： 日本発海外旅行需要、海外発訪日需要の落ち込みが大きいものの、業務渡航を中心に4月に入り回復基調が継続。

➤ 4月実績見通し(前年比)： 提供座席キロ：127%(当初計画対比99%)、旅客キロ99%、旅客数96%



©ANA2011

6

◎続きまして6ページが国際線の状況です。

◎国際線も震災直後には、日本発の海外旅行と、海外発の訪日需要を中心に、旅客キロベースで、前年比20%弱の落ち込みがありました。4月中旬からは、前年同期を上回る実績となっております。

◎特に、業務渡航需要によるビジネスクラス旅客は、エコノミークラスに比べて回復ペースが早く、4月の実績は前年水準を上回る見込みです。

◎尚、表にはございませんが、国内貨物は、震災の影響を受けた陸上物流を補完するかたちで、輸送量を伸ばしております。

◎また国際貨物は、電子部品など日本国内の生産停滞により、アジア・中国向けの輸出が低迷してはおりますが、その一方で、海外の荷動きについては、影響は限定的であり、取扱量は堅調です。

◎自動車関連部品の緊急輸出や、生活関連物資の緊急輸入など、高速性、迅速性が求められる代替需要には、航空貨物の利点を発揮して、着実に対応している状況です。

◎次に7ページをご覧ください。

## 2011年度経営計画への対応

2011-12年度ANAグループ経営戦略(2011/2/24発表済)

東日本大震災

2011年度  
経営計画

## ▶2011-12年度ANAグループ経営戦略の取扱い ⇒戦略の柱は堅持

- ・生産性向上、経営効率改善施策を更に深掘り、前倒し実施

## ▶単年度収支計画の見直し ⇒ 需要急減にあらゆる手立てで対応

- ・足元の需要動向と他社運航状況を踏まえた緊急需給調整  
(減便・運休による小型機捻出、国内線B4、国際線B7稼働減)
- ・需要低迷の影響期間見極めと上期/下期事業計画の追加修正

4-6月 提供座キロ	前年比	計画比
国内線	94~99%	89~91%
国際線	123~127%	98~99%

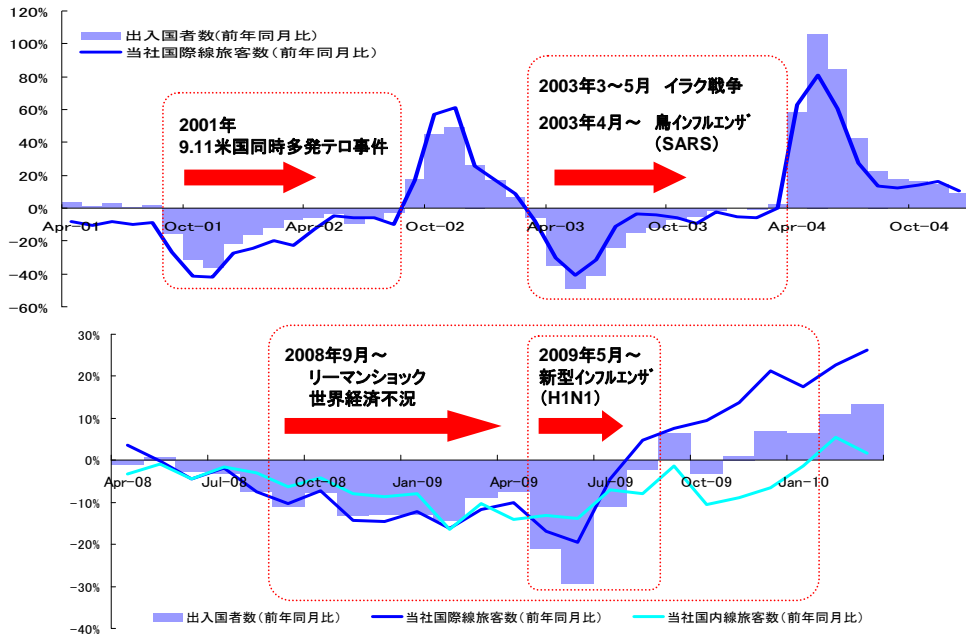
## 《緊急対策》300億円

- ✓事業計画修正による変動費圧縮  
(燃油費・航燃税・空港使用料他)
- ✓全社全部門の更なるコスト削減  
(前年度860億円対策の深掘り)
- ✓生産性向上施策

《2011年度 経営計画の方向性》  
グループ一丸となって、グローバル基準への挑戦を継続  
収益改善を図り、危機を乗り越え、日本の「復興」にも貢献

- ◎先般発表いたしました「2011-12年度ANAグループ経営戦略」につきましては、11年度の利益目標を、一定の範囲で見直す必要が出てまいりましたが、戦略の主要な柱を変える考えはございません。
- ◎更なる生産性向上、経営の効率化の施策については、計画よりも前倒して取り組み、可能な限り早期に、効果を実現させてまいります。
- ◎緊急対応として、足元の需要環境を踏まえた需給調整を急ぎ実施し、第1四半期の提供座席キロについては、ご覧の通りとする予定です。
- ◎打てる手立ては全て打つという観点から、事業計画の修正による生産連動費の抑制の他、グループをあげての費用削減の深掘りや、生産性向上施策などからなる「緊急対策」を実行し、300億円規模の費用削減を取り急ぎ実施致します。
- ◎更なる対策の必要性の有無を見通すうえで、最も重要なポイントとなりますのが、「需要の回復にどれほどの期間を要するか」という点ですが、この点につきましては、国内の経済活動の正常化や、原発問題の収束のタイミングといった、外部環境変化の要因を、的確に見極めたいと思います。
- ◎こうした状況から、減収影響の見積もりと、それに対する諸々の対策を含めました、全体的な収支計画の見直しには、もう少々お時間をいただきたいと思います。
- ◎したがって、本日の段階では、今期の業績見通しと配当予想についての発表を、見送ることとさせていただきます。
- ◎厳しい経営環境ではございますが、私自身が先頭に立って経営をリードし、今回の危機を、グループ一丸となって乗り越えていくことによって、当社の経営体質の、より一層の強化につなげるとともに、グローバルエアラインへの挑戦を続けてまいります。
- ◎引き続きよろしくお願ひいたします。
- ◎この後、日出間より、2010年度決算の詳細をご説明させていただきます。

【参考】過去の需要変動





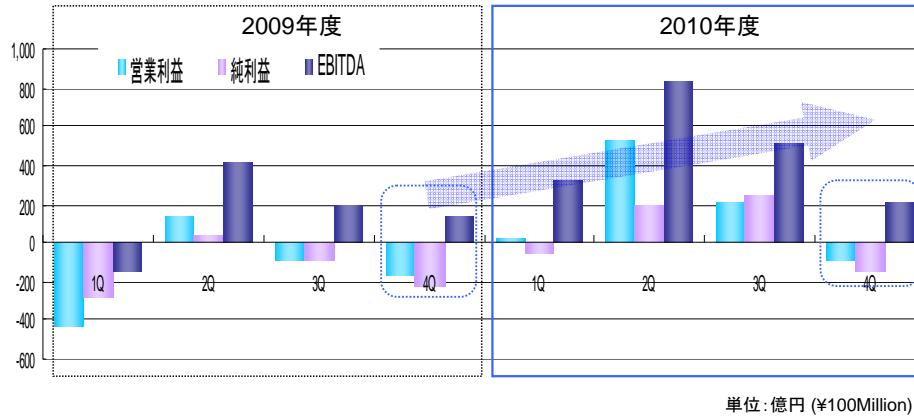
## II. 2010年度決算(詳細)



## 業績ハイライト

## 当期ならびに前期の四半期毎の業績比較

- ▶ 当期累計の連結営業利益は、678億円（前年同期比で1,220億円の改善）。
- ▶ 当期純利益は、233億円（同806億円の改善）、EBITDAは1,862億円（同1,266億円の改善）を計上。
- ▶ 需要回復をとらえた着実な増収と、コスト構造改革の推進によって、収益のV字回復を実現。



©ANA2011

10

◎改めまして、日出間でございます。

◎10ページから、2010年度決算の詳細について、ご案内させていただきます。

◎こちらは、前年度と今年度の、各四半期業績の推移でございます。

◎各四半期の業績は、ご覧の通り、順調に回復してまいりました。

◎第4四半期は、もともと見込んでいた季節要因に加えて、震災の影響によって、利益の落ち込みが拡大しましたが、営業利益、および経常利益段階までは、概ね、第2四半期決算発表時にご案内いたしました見通しに近い、通期業績となりました。

◎次のページをご覧ください。

## 連結決算概要

## 経営成績

	2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY10	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	12,283	13,576	+ 1,293	3,185	+ 139
営業費用 Operating Expenses	12,826	12,898	+ 72	3,284	+ 73
営業利益 Operating Income	△ 542	678	+ 1,220	△ 98	+ 65
営業利益率 Op. Margin (%)	-	5.0	-	-	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 320	△ 307	+ 12	△ 114	+ 8
経常利益 Recurring Income	△ 863	370	+ 1,233	△ 213	+ 73
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 92	△ 19	+ 73	△ 45	+ 43
当期純利益 Net Income	△ 573	233	+ 806	△ 142	+ 79
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	-	230	-	-	-
その他包括利益 Other Comprehensive Income	-	153	-	-	-
包括利益 Comprehensive Income	-	383	-	-	-

単位：億円 (¥100Million)

©ANA2011

11

◎経営成績の概要です。

◎年度累計の営業収入は、1兆3,576億円となり、  
前年度を、1,293億円上回りました。

◎その一方で、営業費用の増加を、72億円にとどめることができました為、  
増収効果が、ほぼそのまま増益につながり、  
営業利益は、前年度から、1,220億円改善して、678億円となりました。

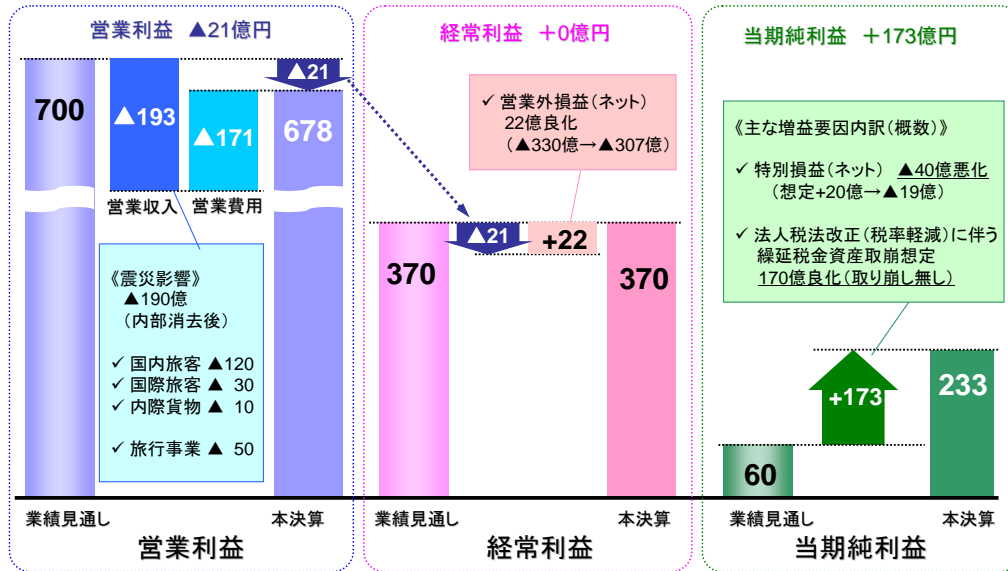
◎当期純利益は、233億円となり、  
前年度と比べまして、約800億円の改善となりました。

◎次のページをご覧ください。

連結決算概要

業績見通し(10/29修正)と決算の増減益要因分解

単位: 億円 (¥100Million)



©ANA2011

12

◎第2四半期決算の段階で発表いたしました

通期の業績見通しと、今回の決算の差異について、ご説明いたします。

◎連結ベースでの営業収入は、見通しに比べて193億円の減収となりましたが、

ご覧の通り、震災の影響が、約190億円程度あったものと見積もっております。

◎その一方で、計画以上に営業費用を抑制できたことによって、

営業利益の減額は、21億円にとどめることができました。

◎また、前年度の国会で議論されておりました法人税法の改正によって、

実効税率の引き下げが実現した場合には、

税率軽減相当分の、繰延税金資産の取り崩しが、発生する可能性がございました。

◎その点を業績見通しに織り込んで、約170億円の取り崩しを想定しておりましたが、

法人税法の改正が見送られたことによりまして、

結果的には、当期純利益の押し上げ要因となりました。

◎続いて、13ページをご覧ください。

## 連結決算概要

## 財政状態

	前期末 Mar 31, 2010	2011年3月末 Mar 31, 2011	前年差 Difference
総資産 Assets	18,590	19,280	+ 689
自己資本 Shareholders' Equity	4,735	5,202	+ 467
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	25.5	27.0	+ 1.5
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,416	9,388	△ 28
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	2.0	1.8	△ 0.2

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,702億円(前年度末1,835億円)を含むD/Eレシオは2.1倍(前年度末2.4倍)となります。

©ANA2011

13

◎財政状態です。

◎総資産は、前期末から、**689億円**増加して、**1兆9,280億円**となりました。

◎現預金と有価証券を合わせた手元流動性は、約**170億円**増加したほか、  
建設仮勘定を含めた航空機関連資産は、約**380億円**増加いたしました。

◎また、黒字転換により、税務上の繰越欠損金が減少したことから、  
繰延税金資産は、**175億円**減少しています。

◎純資産につきましては、**462億円**増加しております。

◎利益剰余金が、約**300億円**増加したことに加え、  
繰延ヘッジ損益が**50億円**の評価益となり、  
前期末比で約**180億円**改善しました。

◎自己資本は、**5,202億円**、自己資本比率は、**27.0%**となっております。

◎有利子負債については、前期末に比べて、**28億円**減少し、  
デット・エクイティ・レシオは、**1.8倍**となりました。

◎続きまして、**14ページ**でございます。

## 連結決算概要

## キャッシュフロー

	2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	829	2,038	+ 1,208
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 2,518	△ 1,396	+ 1,122
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,737	△ 105	△ 1,843
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	47	534	+ 486
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	1,434	1,481	+ 534
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,481	2,016	
減価償却費 Depreciation and Amortization	1,138	1,184	+ 46
設備投資額 Capital Expenditures	2,099	2,116	+ 17
EBITDA (*)	595	1,862	+ 1,266
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	4.8	13.7	+ 8.9

\* EBITDA: 営業利益 + 減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

14

◎キャッシュフローでございます。

◎営業利益の回復に伴い、営業キャッシュフローは、  
2,038億円の収入となっております。

◎投資キャッシュフローは、1,396億円の支出となっております。

◎設備投資額は、2,116億円となっておりますが、  
航空機のセールアンドリースバック、  
譲渡性預金の戻し入れなどが、あったことによるものです。

◎財務キャッシュフローにつきましては、105億円の支出となりました。

◎以上により、現金および現金同等物の期末残高は、  
前年度の3月末に比べて、534億円増加し、2,016億円となっております。

◎次のページをご覧ください。

## 連結決算概要

## セグメント別実績

		2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY10	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	10,886	12,182	+ 1,296	2,875	+ 154
	旅行事業 Travel Services	1,669	1,593	△ 75	344	△ 55
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>12,556</b>	<b>13,776</b>	<b>+ 1,220</b>	<b>3,220</b>	<b>+ 99</b>
	その他 Other	1,374	1,389	+ 14	345	+ 4
	調整額 Adjustment	△ 1,647	△ 1,589	+ 57	△ 380	+ 35
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>12,283</b>	<b>13,576</b>	<b>+ 1,293</b>	<b>3,185</b>	<b>+ 139</b>
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	△ 579	605	+ 1,184	△ 97	+ 80
	旅行事業 Travel Services	△ 0	26	+ 26	△ 6	△ 8
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>△ 579</b>	<b>631</b>	<b>+ 1,211</b>	<b>△ 103</b>	<b>+ 72</b>
	その他 Other	33	48	+ 14	8	△ 1
	調整額 Adjustment	4	△ 1	△ 5	△ 3	△ 5
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>△ 542</b>	<b>678</b>	<b>+ 1,220</b>	<b>△ 98</b>	<b>+ 65</b>

単位: 億円 (¥100Million)

注記: マネジメントアプローチによるセグメント情報の開示に際し、一部のグループ会社についてセグメント区分を変更しています。  
(2009年度実績については、上記セグメント区分の変更を反映して金額を修正しています。)

©ANA2011

15

◎セグメント別実績です。

◎航空運送事業につきましては、この後、詳細をご案内させていただきます。

◎旅行事業は、前年度比で減収となりましたが、  
コスト管理を強化し、仕入原価の見直しなどに努めた結果、  
前年度比較で、増益となりました。

◎続いて、18ページをご覧ください。

Intentionally Blank



## 航空運送事業

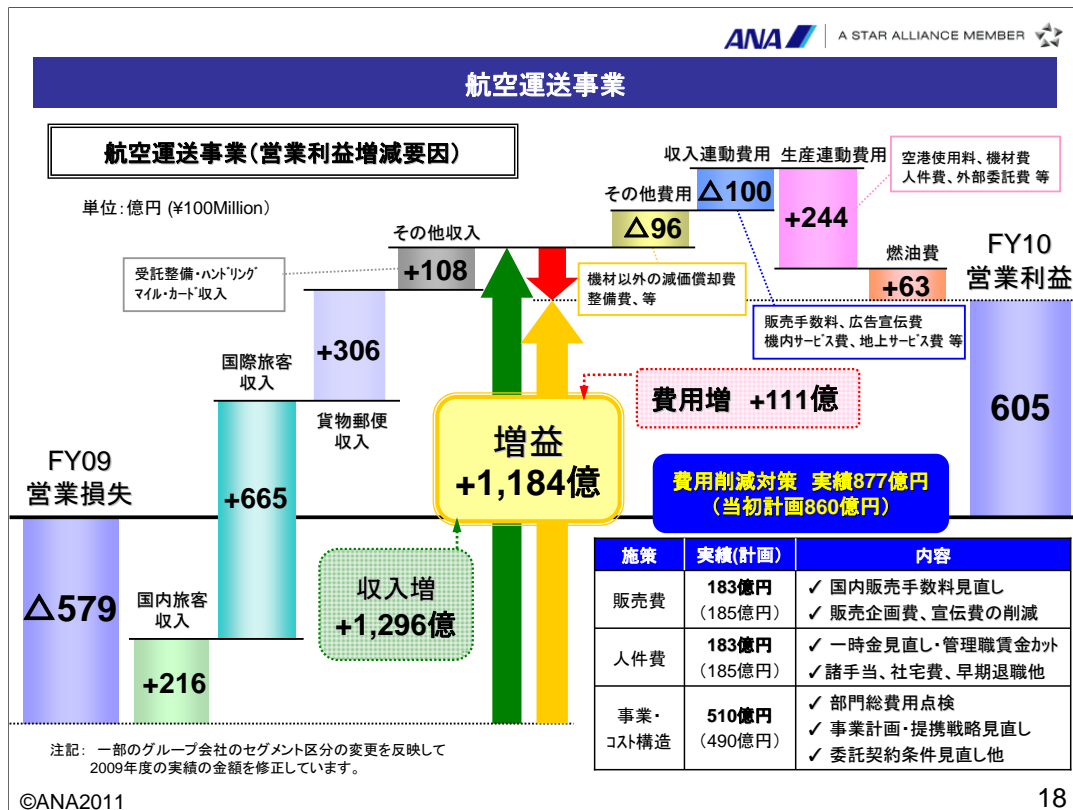
航空運送事業 収入・費用		2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY10	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,309	6,526	+ 216	1,495	△ 8
	国際線旅客 International Passengers	2,141	2,806	+ 665	656	+ 80
	貨物郵便 Cargo and Mail	943	1,250	+ 306	304	+ 46
	その他 Others	1,491	1,599	+ 108	418	+ 35
	<b>合計 Total</b>	<b>10,886</b>	<b>12,182</b>	<b>+ 1,296</b>	<b>2,875</b>	<b>+ 154</b>
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,499	2,562	+ 63	644	+ 33
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	924	938	+ 13	234	+ 13
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	603	639	+ 35	156	△ 0
	減価償却費 Depreciation and Amortization	1,113	1,162	+ 49	302	+ 12
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	562	462	△ 99	134	△ 12
	人件費 Personnel	2,297	2,433	+ 135	636	+ 65
	販売費 Sales Commission and Promotion	765	670	△ 94	166	△ 36
	外部委託費 Contracts	815	838	+ 22	213	△ 6
	その他 Others	1,883	1,868	△ 15	484	+ 4
	<b>合計 Total</b>	<b>11,466</b>	<b>11,577</b>	<b>+ 111</b>	<b>2,972</b>	<b>+ 74</b>
営業利益	<b>営業利益 Operating Income</b>	<b>△ 579</b>	<b>605</b>	<b>+ 1,184</b>	<b>△ 97</b>	<b>+ 80</b>

©ANA2011

注記:一部のグループ会社のセグメント区分の変更を反映して2009年度実績の金額を修正しています。

単位:億円 (¥100Million)

17



◎航空運送事業でございます。

首都圏空港の拡張による、国際線を中心とした生産量の拡大を、いかに増収に結びつけるかが、今年度の最大のポイントでございました。

◎国際旅客収入は前年度に比べて、665億円の増収となり、全体の増収額の5割強に達しております。

◎国内旅客、国際貨物に関しましては、着実に売り上げを回復させ、航空運送事業全体では、前年度比で、1,296億円の増収となりました。

◎営業費用の中では、事業規模の拡大により、燃油の消費数量が伸びており、機材費などの生産連動費とともに、前年度比較で増加しています。

◎人件費については、構造改革関連の削減は、計画通り実行したものの、業績連動で支給する期末一時金を引当てたことなどが、増額要因となっております。

◎全体としては、総額860億円のコスト構造改革を完遂した効果が大きく、営業費用の合計は、111億円の増加にとどめることができました。

◎その結果、営業損益の改善は、前年度比で1,184億円に達し、605億円の営業利益の実現に寄与いたしました。

◎21ページへお進みください。

航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY10	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	39,894	40,574	101.7	9,021	93.0
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	57,104	56,796	99.5	14,007	103.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	35,397	35,983	101.7	8,033	93.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	62.0	63.4	+ 1.4	57.4	△ 6.6
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	6,309	6,526	103.4	1,495	99.4
ユニットレニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.0	11.5	104.0	10.7	95.9
イールド(円) Yield (¥/RPK)	17.8	18.1	101.7	18.6	106.9
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,816	16,084	101.7	16,581	107.0

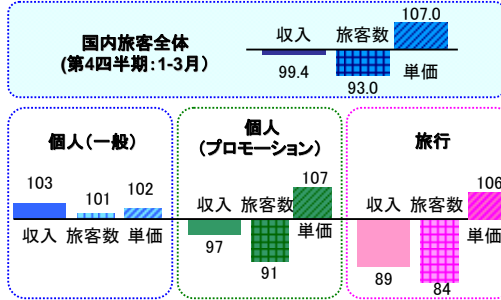
Intentionally Blank

航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

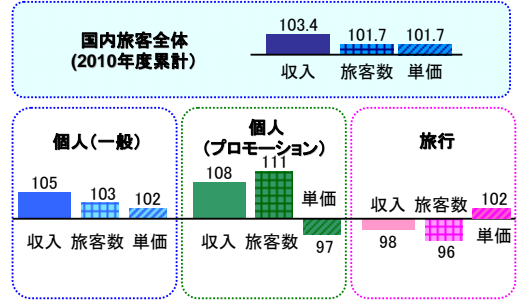
第4四半期 客体別収入・旅客数・単価

✓プロモーション、旅行は、震災影響により減速



2010年度 客体別収入・旅客数・単価

✓堅調な個人の旅客数と単価が、全体増収に寄与



(数値は全て前年同期比、客体別実績には無償旅客を含む)

当四半期 トピックス:

- 1/24リリース: IBEXエアラインとのコードシェア拡大(7/1~) 中部=仙台(2往復/日)、中部=大分(2往復/日)
- 2/28リリース: ANAマイレージプログラム 国内特典航空券 片道(1区間)から交換可能(4/1~)
- 3/1~: プレミアムクラス機内食名店シリーズ「匠味」リニューアル

◎国内旅客事業の動向です。

◎客体毎の、収入、旅客数、単価の前年同期比較です。

◎年度を通じて、一般個人旅客の需要と単価が、堅調に推移したことが、国内線旅客収入の回復につながったといえます。

◎とりわけ、競合他社の供給調整が進んだ下期には、国内旅客マーケットの需給構造に変化が生じた状況をとらえて、大型機材の活用や、ビジネス運賃の引き上げなどの施策に、機動的に対応した戦略が奏功いたしました。

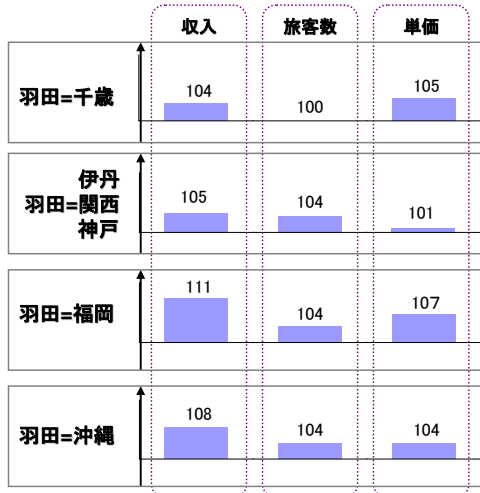
◎次のページで、ご確認いただきたいと思います。

航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

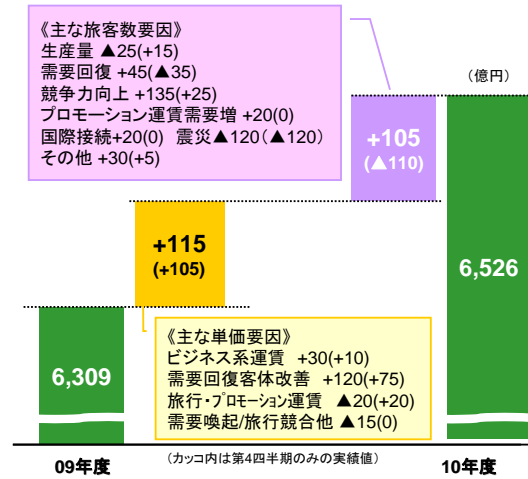
主要幹線実績(10月~2月 前年同期比)

✓需給構造の変化の中、主要路線の実績は好調



2010年度 収入増減要因

✓需要と単価は確実に回復、震災影響で旅客数減



©ANA2011

22

◎左の図が、国内主要幹線における、10月から2月までの実績です。

◎羽田=千歳線の単価や、羽田=福岡線の旅客数と単価の上昇といった点に、当社が、国内マーケットでの比較優位性を確立した結果が現れております。

◎右の図では、2010年度累計での増収額、220億円を要因分解しております。

◎図の中で、カッコ付きで記載しております数字は、第4四半期のみの実績値です。

◎単価要因では、第4四半期の客体ミックス効果や、運賃自体の引き上げが、年度の増収につながっております。

◎旅客数要因では、年度を通じて、需要回復や競合他社との競争力改善効果が、増収につながったものの、第4四半期における震災影響がマイナス要因となりました。

◎次に、25ページをお開きください。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY10	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	4,666	5,168	110.8	1,261	100.5
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	26,723	29,768	111.4	8,080	122.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	20,220	22,430	110.9	5,546	106.6
座席利用率(%) Load Factor (%)	75.7	75.3	△ 0.3	68.6	△ 10.3
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	2,141	2,806	131.1	656	114.0
ユニットレvenue(円) Unit Revenue (¥/ASK)	8.0	9.4	117.7	8.1	93.0
イールド(円) Yield (¥/RPK)	10.6	12.5	118.2	11.8	107.0
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	45,883	54,296	118.3	52,009	113.4

Intentionally Blank

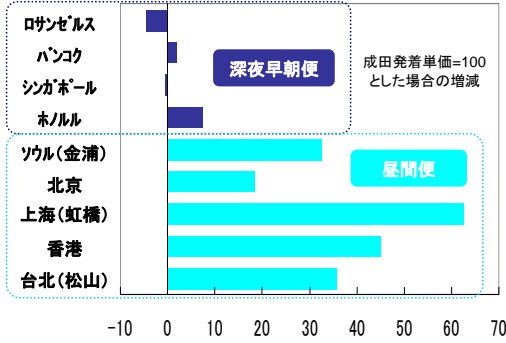


航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

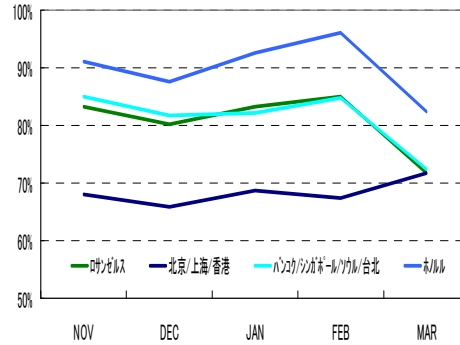
羽田発着路線平均単価(1月-3月)

✓昼間便は成田よりも高単価、深夜便は概ね同水準



羽田発着路線ロードファクター(11月-3月)

✓中国線を除き、80%以上の高い利用率が継続



当四半期 トピックス:

- 就航開始路線: 1/7~ 成田=ジャカルタ(1往復/日)、2/27~ 成田=マニラ(1往復/日)
- 2/1: 燃油特別付加運賃値上げ(例: 日本=欧米路線の場合、片道10,500円⇒14,000円)
- 2/23: ルフトハンザ航空との日欧間ATI(独占禁止法適用除外)について国土交通省に認可申請

©ANA2011

25

◎国際線旅客事業でございます。

羽田からの新規国際線の実績をご紹介します。

◎左の図でご覧の通り、羽田発着路線の平均単価を、

同じ目的地の成田発着路線と比較した場合、  
ビジネス需要の構成比率が、相対的に高い羽田路線の方が、  
高い水準の平均単価を確保できています。

◎特に、運航時間帯が同じである昼間便どうしの比較において、

羽田路線単価の優位性は、顕著にあらわれています。

◎時間帯としては、やや利便性が劣るとされていた深夜早朝運航の路線についても、

概ね、成田路線と同水準の平均単価を維持することができております。

◎右の図は、羽田路線の方面毎のロードファクターです。

◎尖閣諸島問題以降、北京線がやや低調であったことと、3月の震災影響を除けば、

各路線ともに80%程度の高いロードファクターで推移しております。

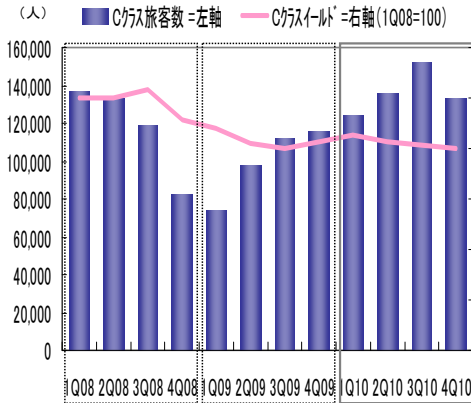
◎次の26ページをご覧ください。

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

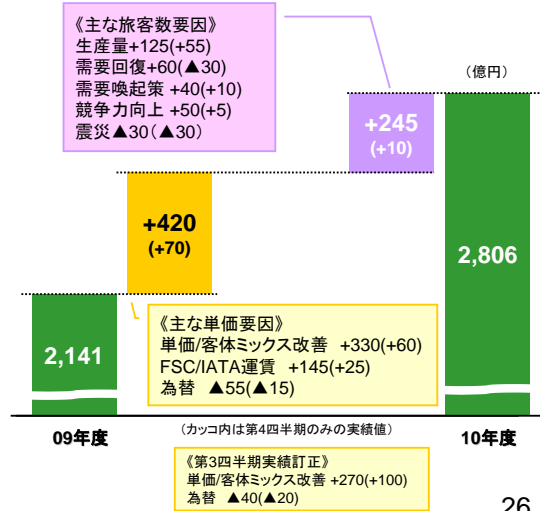
各四半期 ビジネスクラス旅客数・イールド推移

✓ビジネスクラス旅客数が順調に回復



2010年度 収入増減要因

✓生産量、需要、単価改善の相乗効果により大幅増収



©ANA2011

26

◎左の図は、過去3年間の、全路線のビジネスクラス旅客数の推移です。

◎第4四半期は震災の影響もあり、やや落ち込みましたが、年度を通じて、順調にビジネス需要が回復し、単価改善にも大きく寄与いたしました。

◎この点は、年度累計増収額、665億円を要因分解した右の図の中で、単価要因の中の、単価アップと客体ミックス効果が、300億円以上に達していることから、ご理解いただけたと思います。

◎旅客数要因でも、生産量の拡大と需要回復、需要喚起策が、それぞれ増収をもたらしており、首都圏空港拡張というビジネスチャンス、確実にとらえた成果がでています。

◎29ページをご覧ください。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY10	前年比 % Y/Y
国内貨物 Domestic Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	318	324	101.8	78	105.3
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	1,893	1,861	98.3	454	102.1
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	453	450	99.3	106	101.6
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	458	453	98.9	107	101.5
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	24.0	24.2	+ 0.2	23.4	△ 0.1
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.8	17.4	103.6	17.2	103.2
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	69	71	103.0	73	103.8
	【参考:上記内数】					
国内フレイター Domestic Freighter	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	17	16	92.7	3	93.2
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	42	36	85.0	8	84.2
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	12	12	97.8	3	104.0
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	12	11	94.6	2	103.4
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	29.8	34.3	+ 4.5	39.3	+ 7.5
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	41.2	44.9	109.1	48.8	110.7
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	140	137	98.0	135	90.2

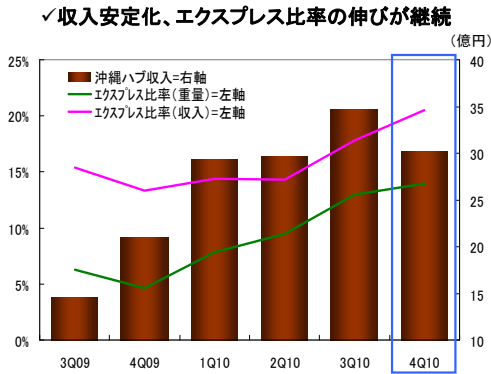
航空運送事業

国際貨物事業(実績)		2009年度 FY09	2010年度 FY10	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY10	前年比 % Y/Y
国際貨物 International Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	557	860	154.4	210	125.7
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	2,687	3,059	113.8	796	117.5
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	1,717	2,069	120.5	509	113.3
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	422	557	132.0	132	111.1
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	63.9	67.6	+ 3.8	64.0	△ 2.4
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	20.7	28.1	135.6	26.4	106.9
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	132	154	117.0	159	113.2
	【参考: 上記内数】					
国際フレイター International Freighter	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	174	328	188.4	83	144.8
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	577	780	135.1	193	127.1
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	333	492	147.8	114	124.7
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	173	289	167.1	66	116.2
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	57.7	63.1	+ 5.4	58.9	△ 1.1
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	30.2	42.1	139.5	42.8	114.0
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	101	113	112.8	125	124.6

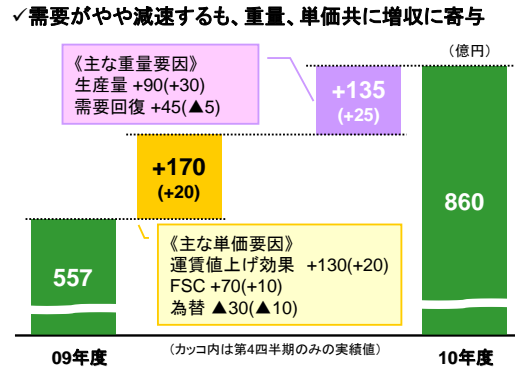
航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

沖縄ハブ四半期別収入推移



2010年度 収入増減要因



当四半期 トピックス:  
 → 燃油特別付加運賃値上げ: 例: 欧米・中東路線 (kgあたり) 81円⇒87円(1/1付)⇒93円(2/1付)⇒99円(3/1付)  
 → 2/15: 24時間WEB予約対応開始

◎最後に、国際貨物事業でございます。

◎左の図をご覧ください。

沖縄貨物ハブは、オペレーション開始から約1年半経過いたしました、今年度に入りまして、収入は安定化しつつあります。

◎企業契約の拡大、国内外におけるマーケティングの強化が進み、

エクスプレス貨物の取扱比率が上昇を続けており、事業収益性も改善しつつあります。

◎右の図は、2010年度累計の、国際貨物全体の増収分析です。

◎単価要因では、為替の円高影響による減収がやや拡大していますが、

運賃値上げと、フェューエルサーチャージによる、単価アップ効果が拡大を致しました。

◎重量要因では、需要効果が第4四半期で一巡しておりますが、

生産量拡大効果が継続し、増収に寄与しております。

◎以上をもちまして、2010年度の決算詳細と、事業動向の説明を終わります。

◎ご清聴ありがとうございました。

Intentionally Blank

### Ⅲ. 補足資料



Intentionally Blank



## 燃油・為替

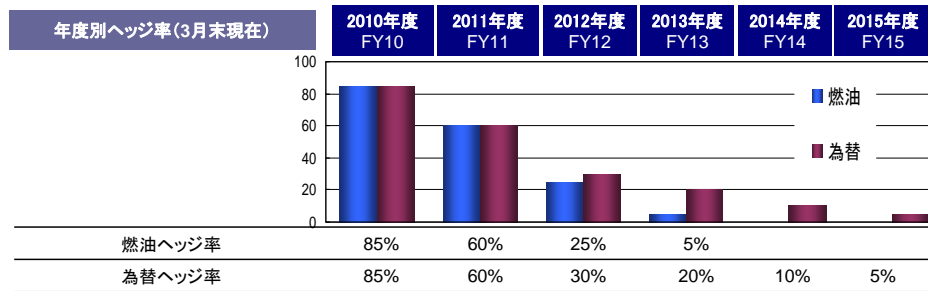
### 諸元値

実績	2010年度 FY10	
	上期 1H	下期 2H
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	76	93
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	88	110
為替レート Exchange Rate (JPY/USD)	89	82

### 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/USドルの変動)	20億円/年

### ヘッジ状況



## 燃油・為替

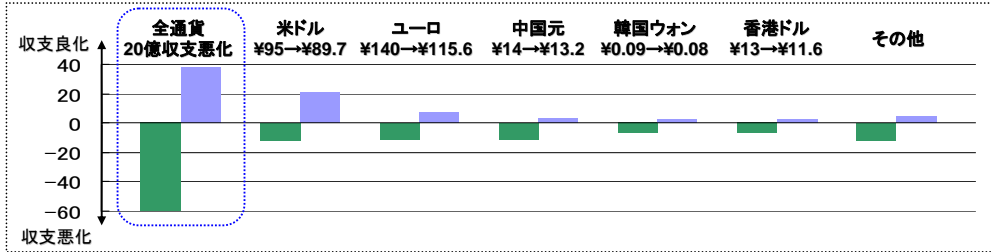
### 主要為替変動の収支影響

(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

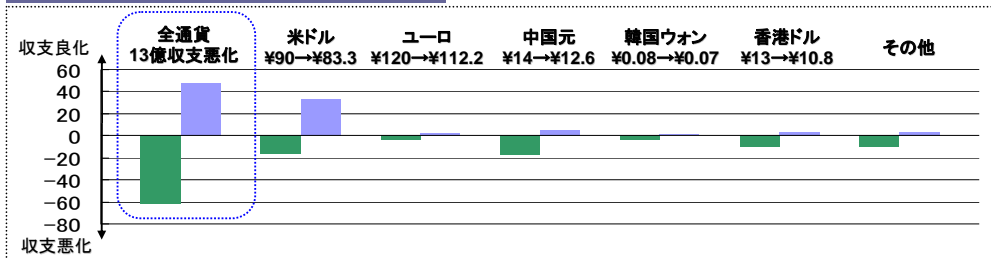
収入(増: +, 減: -)

費用(減: +, 増: -)

#### 上期実績 (計画前提 vs. 期間加重平均実績)



#### 下期実績 (計画前提 vs. 期間加重平均実績)



国際旅客 方面別実績

		2010年度 構成比 FY10 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.4	△ 2.0	26.2	△ 1.3
	欧州 Europe	20.8	△ 1.2	17.8	△ 1.5
	中国 China	27.3	+ 1.4	25.8	△ 2.3
	アジア Asia	20.6	+ 0.9	25.3	+ 3.0
	リゾート Resort	3.9	+ 0.9	4.9	+ 2.0
座席キロ ASK	北米 North America	30.2	△ 1.5	30.2	△ 1.3
	欧州 Europe	22.0	+ 1.1	20.6	+ 0.2
	中国 China	20.3	△ 2.6	17.8	△ 5.5
	アジア Asia	22.1	+ 1.8	25.5	+ 4.8
	リゾート Resort	5.4	+ 1.1	5.9	+ 1.9
旅客キロ RPK	北米 North America	30.7	△ 1.7	30.5	△ 0.7
	欧州 Europe	22.5	△ 0.4	20.4	△ 1.3
	中国 China	18.3	△ 1.2	15.6	△ 5.2
	アジア Asia	22.5	+ 1.6	26.7	+ 4.7
	リゾート Resort	6.0	+ 1.6	6.8	+ 2.5

国際貨物 方面別実績

		2010年度 構成比 FY10 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	21.8	△ 1.7	20.7	△ 2.3
	欧州 Europe	16.5	+ 0.7	16.8	+ 1.0
	中国 China	37.6	+ 0.8	36.7	△ 0.1
	アジア Asia	18.5	+ 1.1	20.9	+ 3.7
	その他 Others	5.6	△ 0.9	4.8	△ 2.3
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	33.0	△ 3.7	32.9	△ 3.1
	欧州 Europe	21.3	+ 3.0	21.9	+ 3.1
	中国 China	21.5	+ 0.6	20.6	+ 0.2
	アジア Asia	18.5	+ 0.9	19.9	+ 2.5
	その他 Others	5.6	△ 0.7	4.6	△ 2.7
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	34.5	△ 3.3	34.9	△ 2.7
	欧州 Europe	25.1	+ 2.5	25.8	+ 3.2
	中国 China	18.6	+ 0.5	17.3	△ 0.1
	アジア Asia	16.2	+ 0.6	17.3	+ 1.9
	その他 Others	5.7	△ 0.3	4.7	△ 2.3

運用航空機数

	前年度末 Mar.2010	当期末 Mar.2011	増減 Difference	保有機数 Owned	リース機数 Leased	
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (International)	3	1	△ 2	0	1
	Boeing 747-400 (Domestic)	10	10	-	10	0
	Boeing 777-300ER	14	19	+ 5	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	19	22	+ 3	7	15
	Boeing 767-300	32	32	-	32	0
	Boeing 767-300F	4	3	△ 1	0	3
	Boeing 767-300BCF	5	7	+ 2	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	5	5	-	0	5
	Airbus A320-200 (Domestic)	24	23	△ 1	15	8
	Boeing 737-800	8	15	+ 7	14	1
	Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
	Boeing 737-700	16	16	-	12	4
	Boeing 737-500	19	17	△ 2	9	8
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	14	15	+ 1	2	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	5	-	1	4
合計 Total	210	222	+ 12	152	70	

注記: 2011年3月末現在、グループ外にリースしている機数を除く(当期末 11機、前年度末 9機)

## 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。

### 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。

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](mailto:ir@ana.co.jp)