

全日本空輸株式会社 2012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
専務取締役
日出間 公敬

2011年10月28日



©ANA2011

1

◎改めまして、伊東でございます。

◎本日はお忙しい中、「2011年度第2四半期決算説明会」の電話会議にご参加頂きまして、誠にありがとうございます。

◎まず、去る9月6日に起きました、沖縄東京便140便での重大インシデントにつきまして、皆様には大変ご心配をおかけいたしました。

◎本件につきましては原因究明と再発防止について、国土交通省の指示の元、既に各種の対策を講じておりますが、ANAグループ全体で重く受け止め、このようなことを2度と起こすことのないよう再発防止、安全運航の向上に努めてまいる所存でございます。

◎それでは、説明会を進めさせていただきます。私から、本日は次の3点、

- ・第2四半期決算の概要
- ・次期中期経営戦略のアウトライン
- ・LCC事業戦略の進捗状況

について、ご説明したいと思います。

目次

I. 経営テーマ		III. 2012年3月期 通期業績予想	
1. 2012年3月期 第2四半期決算 ～業績サマリー	P.4	連結業績予想	P.24
2. 次期中期経営戦略策定について	P.5	セグメント別業績予想	P.25
3. LCC事業戦略の進捗状況	P.6	航空運送事業(収入・費用予想)	P.26
II. 2012年3月期 第2四半期決算(詳細)		業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.27-28
業績ハイライト	P.8	IV. 補足資料	
連結決算概要(経営成績)	P.9	燃油・為替	P.31
連結決算概要(財政状態)	P.10	主要為替変動の収支影響	P.32
連結決算概要(キャッシュフロー)	P.11	国際旅客 方面別実績	P.33
連結決算概要(セグメント別実績)	P.12	国際貨物 方面別実績	P.34
航空運送事業(収入・費用)	P.13	運用航空機数	P.35
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.14		
航空運送事業(国内旅客事業)	P.15-16		
航空運送事業(国際旅客事業)	P.17-18		
航空運送事業(国内・国際貨物事業)	P.19-22		

I. 経営テーマ

1. 2012年3月期 第2四半期決算～業績サマリー
2. 次期中期経営戦略策定について
3. LCC事業戦略の進捗状況



2012年3月期 第2四半期決算～業績サマリー

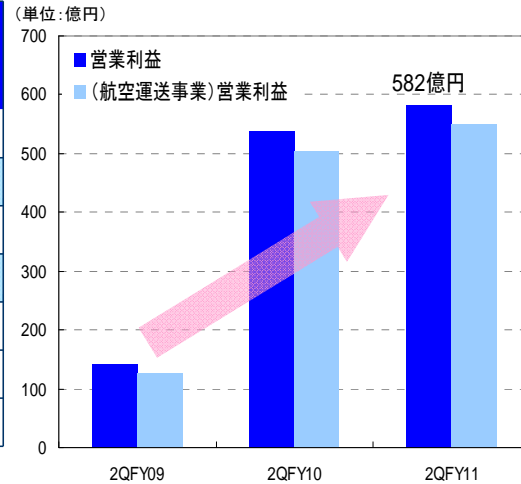
▶ 震災影響は残るものの、増収・増益(当期純損益ベース)を達成

《2012年3月期 第2四半期決算》

■ 第2四半期(7-9月)
過去最高の営業利益を達成

	当期 第2四半期 累計	前年 同期差	増減率
売上高	7,048	+ 206	+ 3.0%
航空運送事業	6,310	+ 192	+ 3.2%
営業損益	501	△ 66	△ 11.8%
航空運送事業	457	△ 57	△ 11.2%
経常損益	375	△ 79	△ 17.4%
当期純損益	228	+ 95	+ 72.1%
EBITDA	1,085	△ 58	△ 5.1%

(特に表記のない場合は億円単位)



©ANA2011

4

- ◎まずは、今年度の第2四半期決算の概要でございます。
- ◎この上期においては、震災影響が残り、十分な需要回復とは言えませんが、内際ともに旅客事業において積極的に需要喚起策を実行し、特に7月から9月では、当初想定以上の旅客実績を達成することができました。またコスト面でも、期首に計画した緊急対策も確実に実行致しました結果、第2四半期累計で、営業収入 7,048億円、営業利益 501億円となりました。
- ◎年間の中でも、もっとも需要の大きいこの時期に、大型機の機動的投入など、持てる生産力を最大限に活用し、増収に努めた結果、第2四半期単独では、過去最高の営業利益 582億円となりました。

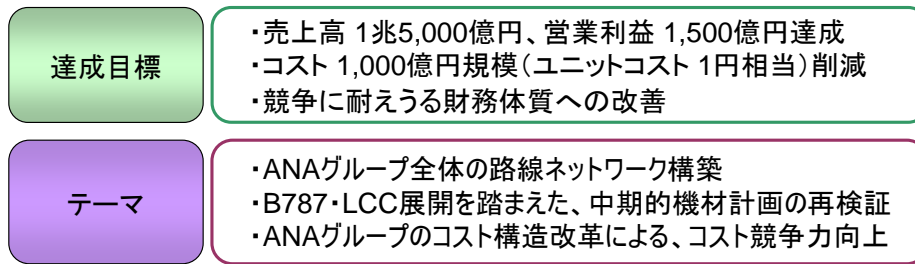
次期中期経営戦略策定について

▶羽田・成田発着枠の大幅拡大の下、ANAグループ次期中期経営戦略を策定

■次期中期経営戦略のフェーズ



■目標とテーマ



アジアを代表する企業グループ

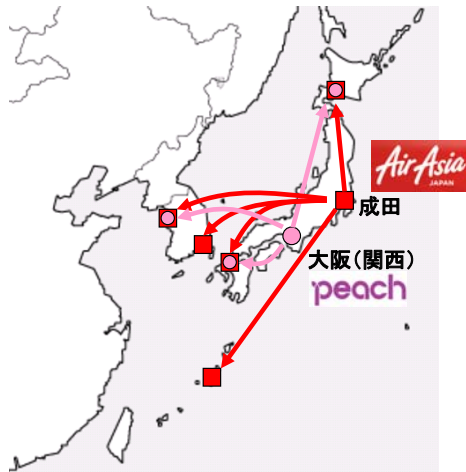
©ANA2011

5

- ◎続いて、次期中期経営戦略に関するアウトラインをご説明いたします。
- ◎次期中期経営戦略は、首都圏空港拡張がほぼ完成形に近づく
 5年後のANAグループを見据え、ご覧の通り、2つのフェーズに分け、策定する予定です。
- ◎目標とテーマについては、まず持続可能な利益成長のための達成目標として、
- ・売上高 1兆5,000億円・営業利益 1,500億円達成
 - ・1,000億円規模のコスト削減
 - ・競争に耐えうる財務体質への改善
- を掲げております。
- ◎その上で、具体的に3つのテーマにフォーカスし、
- ・ANAグループ全体の路線ネットワーク構築
 - ・B787、LCC展開を踏まえた、中期的な機材計画の再検証
 - ・ANAグループのコスト構造改革による、コスト競争力向上
- に関して、この第3四半期で十分に議論を進め、とりまとめます。
- ◎なお、次期中期経営戦略は、今年度第4四半期の中で発表を予定しております。

LCC事業戦略の進捗状況

▶就航に向け着実かつスピード感をもって体制を構築



■Peach

就航時期 及び 路線	2012年3月1日より
	大阪(関西)=札幌(千歳) :3便/日 大阪(関西)=福岡 :4便/日
機材	2012年5月より
	大阪(関西)=ソウル(仁川) 以降、関西空港を起点に国内線、 国際線に展開
機材	エアバスA320をリースにより調達

■AirAsia Japan

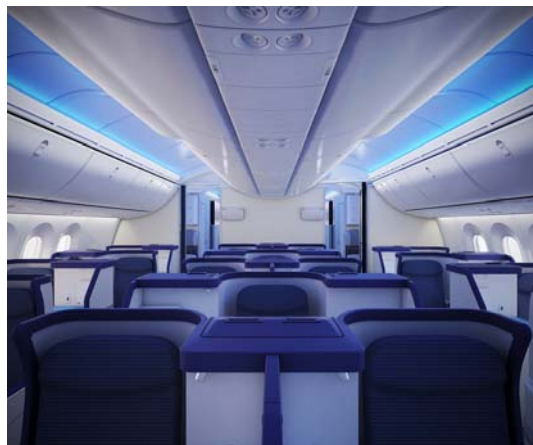
就航時期 及び 路線	2012年8月より
	成田=札幌(千歳)、福岡、沖縄
機材	2012年10月より
	成田=ソウル(仁川)、プサン 以降、成田空港を起点に国内線、 国際線に展開予定
機材	エアバスA320を使用

©ANA2011

6

- ◎最後に、LCC事業戦略についての進捗状況です。
- ◎7月29日の第1四半期決算説明会以降も、Peachの事業認可取得、エアアジア・ジャパンの会社設立等、就航に向けた準備が進んでいますが、当面の両社の路線展開、機材調達等進捗はご覧の通りです。
- ◎Peachは、既にご案内の通り、来年3月1日より、関西から札幌、福岡線に、5月より、関西-ソウル線に就航する予定で、機材に関してはエアバスA320型機をリースにて調達いたします。
- ◎一方、エアアジア・ジャパンは、去る8月31日に会社を設立、昨日申請いたしました事業許可の早期取得を目指しております。また、2012年8月就航に向け、成田を起点とした路線展開、リースによる機材調達を軸に準備を進めております。更に、採用活動をはじめとした、オペレーション運営体制についても順次整えて参ります。
- ◎LCC事業戦略は、7月にもご説明したようにANAグループのビジネスモデルの新機軸であります。スライド5ページでご説明した次期中期経営戦略の中では、LCC事業の寄与度についても十分に反映し、策定してまいります。
- ◎以上が私からの説明でございます。引き続き、2011年度第2四半期業績の概要を日出間よりご説明いたします。

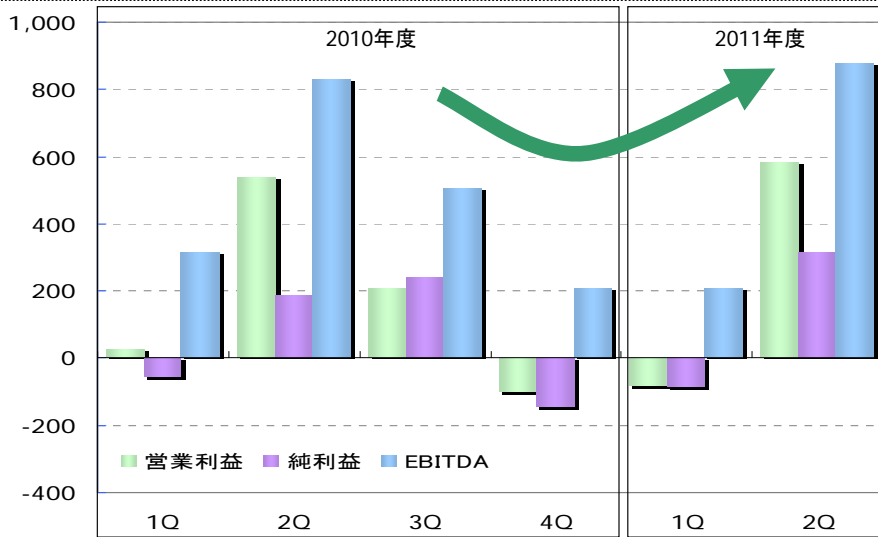
Ⅱ. 2012年3月期 第2四半期決算(詳細)



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2四半期累計の連結営業利益は、501億円（前年同期比で △66億円）となりました。
- ▶ 当期純利益は、228億円（同 +95億円）、EBITDAは 1,085億円（同 △58億円）を計上しました。



©ANA2011

単位: 億円 (¥100million)

8

- ◎ 続きまして、私の方から、第2四半期決算報告について、詳細をご説明させていただきます。
- ◎ 8ページをご覧ください。
- ◎ 7月から9月 第2四半期は、震災影響は徐々に回復する中で、ご覧の通り、利益指標は第1四半期より大幅に改善し、前年同期比でも増益となりました。

連結決算概要

経営成績

	前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	6,841	7,048	+ 206	3,997	+ 224
営業費用 Operating Expenses	6,273	6,547	+ 273	3,415	+ 180
営業利益 Operating Income	568	501	△ 66	582	+ 44
営業利益率 Op. Margin (%)	8.3	7.1	△ 1.2	14.6	+ 0.3
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 113	△ 125	△ 12	△ 61	△ 8
経常利益 Recurring Income	455	375	△ 79	520	+ 35
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 141	6	+ 148	8	+ 126
当期純利益 Net Income	132	228	+ 95	313	+ 127
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	132	229	+ 96	314	+ 129
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 214	△ 288	△ 73	△ 212	△ 200
包括利益 Comprehensive Income	△ 81	△ 58	+ 23	101	△ 71

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

9

- ◎ 経営成績の概要でございます。
- ◎ 国内旅客事業が7月から9月において、前年同期比で増収に転換、国際旅客・貨物事業においても、増収幅が拡大したことにより、第2四半期累計で営業収入は7,048億円となり、前年同期を206億円上回りました。
- ◎ 営業費用は、第1四半期に続き、需給適合やコスト削減を進めましたが燃油費の増加等により、前年同期と比べ273億円の増加となりました。
- ◎ 結果、第2四半期累計で501億円の営業利益となりました。
- ◎ また、経常利益は375億円、当期純利益は228億円となりました。

連結決算概要

財政状態

	前期末 Mar 31, 2011	第2四半期末 Sep 30, 2011	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	19,280	20,776	+1,496
自己資本 Shareholders' Equity	5,202	5,098	△104
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.0	24.5	△2.4
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,388	10,743	+1,355
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.8	2.1	+0.3

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,626億円(前年度末1,702億円)を含むD/Eレシオは2.4倍(前年度末2.1倍)となります。

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は、主に有利子負債が増加したことにより、前期末に比べ 1,496億円増加し、2兆円規模となっております。
- ◎ 自己資本は、104億円減少し、5,098億円となり、自己資本比率は、24.5%となっております。

連結決算概要

キャッシュフロー

	前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	1,213	904	△ 308
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△1,784	△ 1,715	+ 68
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,026	1,267	+ 241
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	453	454	+1
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	} + 454
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,935	2,470	
減価償却費 Depreciation and Amortization	576	584	+ 7
設備投資額 Capital Expenditures	894	379	△ 515
EBITDA (*)	1,144	1,085	△ 58
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	16.7	15.4	△ 1.3

* EBITDA: 営業利益 + 減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

11

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、904億円の収入となっております。
- ◎ 投資キャッシュフローは、主に航空機投資、譲渡性預金への預け入れ等により、1,715億円の支出となりました。
- ◎ 財務キャッシュフローは、銀行借り入れにより、1,267億円の収入となりました。
- ◎ 以上により、現金および現金同等物の期末残高は、3月末に比べて454億円増加し、2,470億円となっております。

連結決算概要

セグメント別実績

	前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY11	前年差 Difference	
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	6,117	6,310	+ 192	3,567	+ 195
	旅行事業 Travel Services	850	784	△ 65	520	△ 3
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	6,968	7,095	+ 127	4,087	+ 191
	その他 Other	683	677	△ 5	343	+ 1
	調整額 Adjustment	△ 810	△ 725	+ 85	△ 433	+ 31
	合計(連結) Total	6,841	7,048	+ 206	3,997	+ 224
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	514	457	△ 57	550	+ 46
	旅行事業 Travel Services	26	19	△ 7	18	△ 0
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	541	476	△ 64	568	+ 46
	その他 Other	25	21	△ 3	12	△ 2
	調整額 Adjustment	1	3	+ 1	1	+ 0
	合計(連結) Total	568	501	△ 66	582	+ 44

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

12

◎ セグメント別実績です。

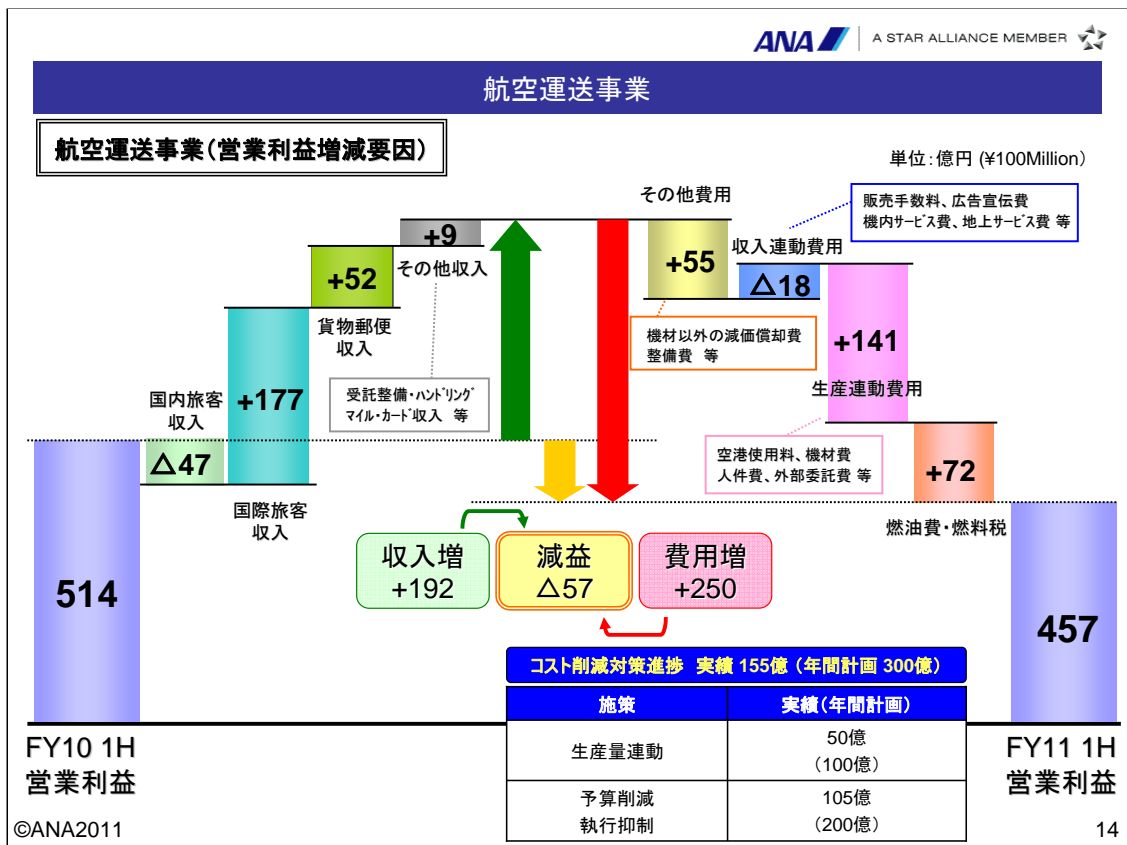
◎ 航空運送事業につきましては、この後、詳細をご説明させていただきます。

航空運送事業

収入・費用		前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	3,325	3,278	△ 47	1,932	+ 42
	国際線旅客 International Passengers	1,418	1,596	+ 177	903	+ 126
	貨物郵便 Cargo and Mail	597	649	+ 52	317	+ 11
	その他 Others	776	786	+ 9	414	+ 14
	合計 Total	6,117	6,310	+ 192	3,567	+ 195
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,266	1,339	+ 72	688	+ 33
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	462	471	+ 8	243	+ 5
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	320	331	+ 11	176	+ 13
	減価償却費 Depreciation and Amortization	565	573	+ 8	290	+ 4
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	211	230	+ 18	123	+ 2
	人件費 Personnel	1,129	1,240	+ 111	629	+ 67
	販売費 Sales Commission and Promotion	335	315	△ 19	178	△ 1
	外部委託費 Contracts	408	430	+ 21	219	+ 11
	その他 Others	901	920	+ 18	467	+ 10
合計 Total	5,603	5,853	+ 250	3,017	+ 148	
営業利益	営業利益 Operating Income	514	457	△ 57	550	+ 46

©ANA2011

単位: 億円 (¥100Million) 13



- ◎ 航空運送事業の、営業損益の前年同期比較による増減分析です。
- ◎ 営業収入は、国内旅客事業で減収となったものの、国際旅客及び貨物事業で増収を図り、192億円の増収となりました。
- ◎ 国内旅客は単価向上等により減収幅を抑制する一方で、国際旅客・貨物事業ともに、フューエルサーチャージの値上げ、生産規模拡大に対して堅調に需要が来てきたことが主な増収要因です。
- ◎ 営業費用は、前年同期比の総額で、250億円の増加となりました。
- ◎ 燃油費は航空燃料税の軽減があったものの数量増・市況高騰により増加しました。加えて、人件費を含めた生産連動費用・その他費用が、増加要因として挙げられます。
- ◎ なお、人件費については、通期の業績見通しの利益水準に連動する一時金を、期間費用として引当て処理したため、増加要因となっています。
- ◎ 以上の結果、当第2四半期累計の営業利益は、前年対比で57億円減少し、457億円となりました。

航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	28,398	28,408	+ 0.0	15,076	+ 2.0
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	18,632	17,053	△ 8.5	9,904	△ 3.2
旅客数(千人) Passengers (thousands)	20,957	19,217	△ 8.3	11,052	△ 3.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	65.6	60.0	△ 5.6*	65.7	△ 3.5*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	3,325	3,278	△ 1.4	1,932	+ 2.3
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.7	11.5	△ 1.4	12.8	+ 0.3
イールド(円) Yield (¥/RPK)	17.8	19.2	+ 7.7	19.5	+ 5.7
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,868	17,060	+ 7.5	17,486	+ 5.4

*座席利用率のみ前年差

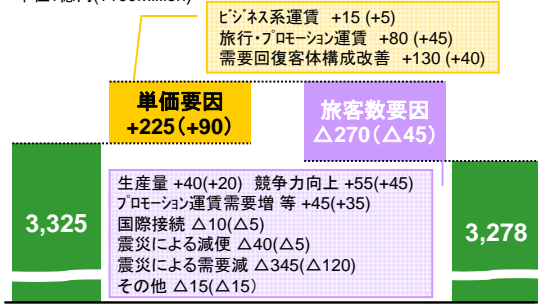
航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

第2四半期累計 収入増減要因

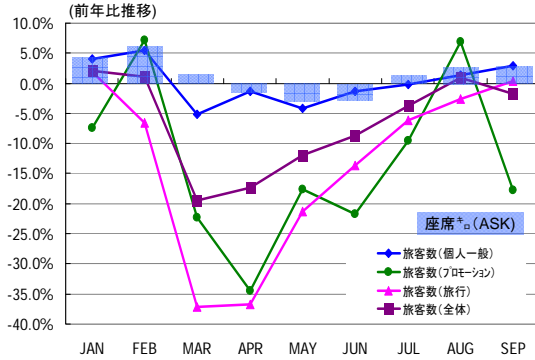
✓震災影響は残るも、単価向上により減収幅抑制

単位: 億円(¥100Million)



月次 国内線 旅客推移

✓旅客数は引き続き回復、前年並みに近づく



当四半期 トピックス:

- 7/25~ 仙台空港 定期便運航再開 (6月22日付 リリース)
- 8/31 エアアジア・ジャパン株式会社設立 (8月31日付 リリース)
- 9/26 ボーイング787初号機受領 (9月27日付 リリース)

◎ 国内旅客の状況です。

◎ 15ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、
左の図では、第2四半期累計での減収額を要因分解しております。

◎ 震災影響が依然大きく、旅客需要は大きく落ち込みましたが、
プロモーション運賃を始めとした運賃の底上げ、
一般個人需要の早期の回復などにより客単価構成が改善し、
単価要因がプラスに作用、47億円の減収に留めました。

◎ 右の図では、客体別の旅客数の推移です。

7月以降も、一般個人は堅調に推移し、
旅行需要についても需要が回復、前年並みに近づきました。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	13,925	16,919	+ 21.5	8,592	+ 18.2
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	11,025	12,204	+ 10.7	6,734	+ 14.1
旅客数(千人) Passengers (thousands)	2,601	2,840	+ 9.2	1,566	+ 13.8
座席利用率(%) Load Factor (%)	79.2	72.1	△ 7.0*	78.4	△ 2.9*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,418	1,596	+ 12.5	903	+ 16.3
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	10.2	9.4	△ 7.4	10.5	△ 1.6
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.9	13.1	+ 1.6	13.4	+ 1.9
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	54,531	56,188	+ 3.0	57,650	+ 2.2

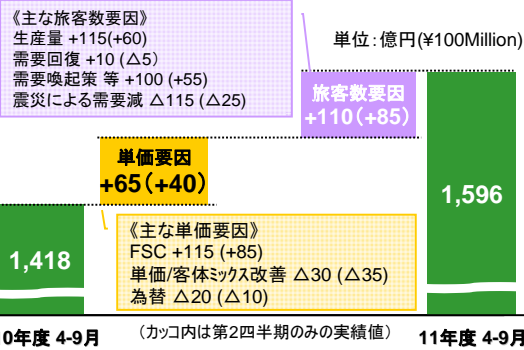
*座席利用率のみ前年差

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

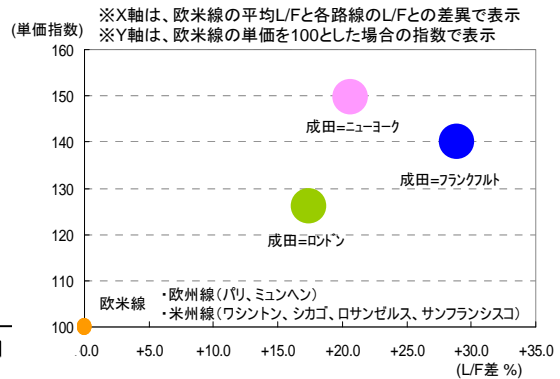
第2四半期累計 収入増減要因

✓積極的な需要喚起策、生産量拡大により増収



第2四半期累計 欧米線ビジネスクラス競争力比較

✓新プロダクト導入路線は堅調な競争力を維持



当四半期 トピックス:

→ 8月からの燃油付加特別運賃改定 (6月21日付リリース)
 例) 欧米(ホノルル除く)・中東路線 25,000円→29,000円、タイ・シンガポール・マレーシア 13,000円→15,500円
 香港、台湾 7,000→8,500円、中国 4,500→8,500円、韓国 2,500円→3,000円

- ◎ 国際旅客の状況です。
- ◎ 17ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、
左の図では、第2四半期累計での増収額、177億円を要因分解しております。
- ◎ 国際線においても、7月以降も順調に推移し、
積極的な需要喚起策、新規路線等による生産量の増加、
フューエルサーチャージ値上げ等により、増収となりました。
- ◎ 右の図では、欧米線での競争状況についてでございます。
特に、フルフラットタイプの新型シートを始めとする新プロダクト・サービスを
展開するニューヨーク、フランクフルト、ロンドン3路線は、他の欧米線より
L/F・単価が高位であり、競争力を引き続き維持しています。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/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)	934	903	△ 3.3	477	△ 1.4
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	218	228	+ 4.4	119	+ 4.4
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	219	229	+ 4.4	120	+ 4.1
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	23.4	25.3	+ 1.9*	25.1	+ 1.4*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	156	164	+ 5.2	85	+ 5.7
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.8	18.3	+ 8.8	18.0	+ 7.2
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	71	72	+ 0.7	71	+ 1.5
【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)	19	14	△ 23.2	7	△ 24.3
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	5	5	△ 8.9	2	△ 9.3
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	5	5	△ 5.7	2	△ 7.5
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	31.0	36.7	+ 5.7*	36.7	+ 6.0*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	8	7	△ 13.6	3	△ 12.8
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	42.8	48.2	+ 12.5	48.2	+ 15.3
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	143	131	△ 8.4	132	△ 5.7

©ANA2011 *貨物重量利用率のみ前年差

19

Intentionally Blank

航空運送事業

国際貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY10	第2四半期累計 1H/FY11	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/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)	1,470	1,791	+ 21.8	903	+ 17.0
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	998	1,081	+ 8.3	518	+ 0.9
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	272	277	+ 1.9	136	△ 2.1
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	67.9	60.4	△ 7.5*	57.3	△ 9.1*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	409	451	+ 10.4	215	+ 3.0
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	27.8	25.2	△ 9.4	23.8	△ 11.9
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	150	163	+ 8.3	158	+ 5.3
【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)	372	404	+ 8.6	202	+ 6.2
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	237	235	△ 0.8	117	△ 2.4
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	142	136	△ 4.3	68	△ 4.6
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	63.8	58.3	△ 5.5*	58.2	△ 5.1*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	148	167	+ 12.7	83	+ 10.9
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	40.0	41.5	+ 3.7	41.4	+ 4.5
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	105	123	+ 17.8	122	+ 16.3

©ANA2011 *貨物重量利用率のみ前年差

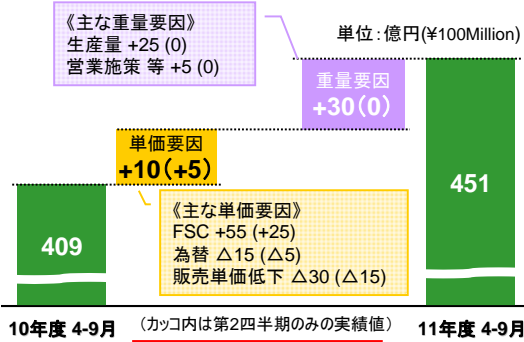
21

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

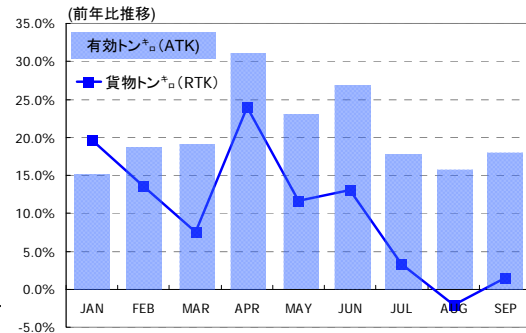
第2四半期累計 収入増減要因

✓FSC値上げ、重量増により増収を達成



月次 国際線 貨物推移

✓物流自体は停滞するも、前年並み実績確保



当四半期 トピックス:
 → 7月からの燃油特別付加運賃改定 (6月23日付 リリース)
 欧米・中東路線 147円→134円、遠距離アジア 100円→94円、近距離アジア 83円→79円

- ◎ 国際貨物の状況です。
- ◎ 21ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、
左の図では、2011年度第2四半期累計での増収額、42億円を要因分解しております。
- ◎ 燃料サーチャージ値上げ、生産量の増加による貨物量増により、
増収となりました。
- ◎ 右の図では、生産量と重量実績の推移を示しており、
重量実績では7月以降、世界経済の停滞懸念から伸びが鈍化しております。
- ◎ なお、単価については、21ページ記載の通り、前年比 プラス8.3%となっており、
当初計画を上回りました。

Ⅲ. 2012年3月期 通期業績予想



2012年3月期 通期業績予想

連結業績予想

《参考》2011年7月29日
リリース分

	2010年度 FY10	2011年度 FY11 (RE)	前年差 Difference	2011年度 当初予想 FY11 (E)
営業収入 Operating Revenues	13,576	14,000	+ 423	14,100
営業費用 Operating Expenses	12,898	13,300	+ 401	13,400
営業利益 Operating Income	678	700	+ 21	700
営業利益率(%) Op. Margin (%)	5.0	5.0	+ 0.0	5.0
経常利益 Recurring Income	370	360	△ 10	360
当期純利益 Net Income	233	200	△ 33	200

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

24

- ◎ 24ページから26ページは、2011年度の通期業績予想でございます。
- ◎ 利益計画については、7月にお示した予想値からの変更はございませんが営業収入・営業費用について、上期実績及び下期見通しを反映しております。
- ◎ 27ページから28ページは、今回の各事業の下期収入見通しをもとに旅客事業、貨物事業の主要指標の前提値をご紹介します。
- ◎ 以上で、私からの説明を終わらせていただきます。
- ◎ ご清聴ありがとうございました。

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7月29日
リリース分

		2010年度 FY10	2011年度 FY11 (RE)	前年差 Difference	2011年度 当初予想 FY11 (E)
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,182	12,660	+ 477	12,760
	旅行事業 Travel Services	1,593	1,450	△ 143	1,450
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	13,776	14,110	+ 333	14,210
	その他 Other	1,389	1,400	+ 10	1,400
	調整額 Adjustment	△ 1,589	△ 1,510	+ 79	△ 1,510
	合計(連結) Total	13,576	14,000	+ 423	14,100
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	605	670	+ 64	670
	旅行事業 Travel Services	26	0	△ 26	0
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	631	670	+ 38	670
	その他 Other	48	30	△ 18	30
	調整額 Adjustment	△ 1	0	+ 1	0
	合計(連結) Total	678	700	+ 21	700

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7月29日
リリース分

		2010年度 FY10	2011年度 FY11 (RE)	前年差 Difference	2011年度 当初予想 FY11 (E)
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,526	6,615	+ 88	6,590
	国際線旅客 International Passengers	2,806	3,175	+ 368	3,270
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,250	1,310	+ 59	1,350
	その他 Others	1,599	1,560	△ 39	1,550
	合計 Total	12,182	12,660	+ 477	12,760
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,562	2,680	+ 117	2,720
	燃油費以外 Non – Fuel Cost	9,014	9,310	+ 295	9,370
	合計 Total	11,577	11,990	+ 412	12,090
営業利益	営業利益 Operating Income	605	670	+ 64	670

単位: 億円 (¥100Million)

2012年3月期 通期業績予想

《旅客事業》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(A)	下期 2H(RE)	2011年度 FY11(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2011年度 FY11(RE)
座席キロ Available Seat Km	+ 0.0	△ 0.9	△ 0.4	+ 21.5	+ 9.8	+ 15.3
旅客キロ Revenue Passenger Km	△ 8.5	+ 2.1	△ 3.4	+ 10.7	+ 11.1	+ 10.9
旅客数 Passengers	△ 8.3	+ 2.3	△ 3.2	+ 9.2	+ 13.0	+ 11.1
*座席利用率 (%) Load Factor (%)	60.0 (△ 5.6)	62.9 (+ 1.8)	61.5 (△ 1.9)	72.1 (△ 7.0)	72.8 (+ 0.8)	72.5 (△ 2.9)
**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ASK)	11.5 (△ 1.4)	11.9 (+ 5.3)	11.7 (+ 1.9)	9.4 (△ 7.4)	9.1 (+ 3.6)	9.2 (△ 1.9)
**旅客イールド(円) Yield(¥/RPK)	19.2 (+ 7.7)	18.9 (+ 2.2)	19.0 (+ 5.0)	13.1 (+ 1.6)	12.5 (+ 2.4)	12.8 (+ 2.0)
**単価(円) Unit Price(¥/Passenger)	17,060 (+ 7.5)	16,633 (+ 1.9)	16,842 (+ 4.7)	56,188 (+ 3.0)	54,418 (+ 0.7)	55,294 (+ 1.8)

* (カッコ)内: 前年差
** (カッコ)内: 前年比

2012年3月期 通期業績予想

《貨物事業》 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(A)	下期 2H(RE)	2011年度 FY11(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2011年度 FY11(RE)	
全体	有効貨物トンキロ Available Ton km	△ 3.3	△ 3.1	△ 3.2	+ 21.8	+ 17.0	+ 19.3
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	+ 4.4	△ 0.2	+ 2.1	+ 8.3	+ 7.4	+ 7.9
	貨物輸送重量 Revenue Ton	+ 4.4	△ 1.2	+ 1.5	+ 1.9	+ 4.8	+ 3.4
	重量利用率(%) Load Factor (%)	25.3	25.7	25.5	60.4	61.9	61.1
	**ユニットレvenue(円) Unit Revenue(¥/ATK)	18.3 (+ 8.8)	18.8 (+ 4.0)	18.5 (+ 6.3)	25.2 (△ 9.4)	24.6 (△ 13.4)	24.9 (△ 11.5)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	72 (+ 0.7)	73 (+ 2.1)	72 (+ 1.4)	163 (+ 8.3)	153 (△ 3.3)	158 (+ 2.2)
【参考:上記内数】 フレイター Freighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	△ 23.2	△ 12.7	△ 18.3	+ 8.6	+ 6.6	+ 7.6
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 8.9	△ 31.4	△ 20.7	△ 0.8	+ 1.4	+ 0.4
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 5.7	△ 18.6	△ 12.3	△ 4.3	+ 2.0	△ 1.1
	重量利用率(%) Load Factor (%)	36.7	29.9	33.3	58.3	59.4	58.9
	**ユニットレvenue(円) Unit Revenue(¥/ATK)	48.2 (+ 12.5)	45.9 (△ 2.9)	47.0 (+ 4.7)	41.5 (+ 3.7)	42.0 (△ 4.6)	41.7 (△ 0.9)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	131 (△ 8.4)	137 (+ 4.1)	134 (△ 2.4)	123 (+ 17.8)	122 (△ 0.3)	122 (+ 7.9)

©ANA2011

** (カッコ)内:前年比

28

IV. 補足資料

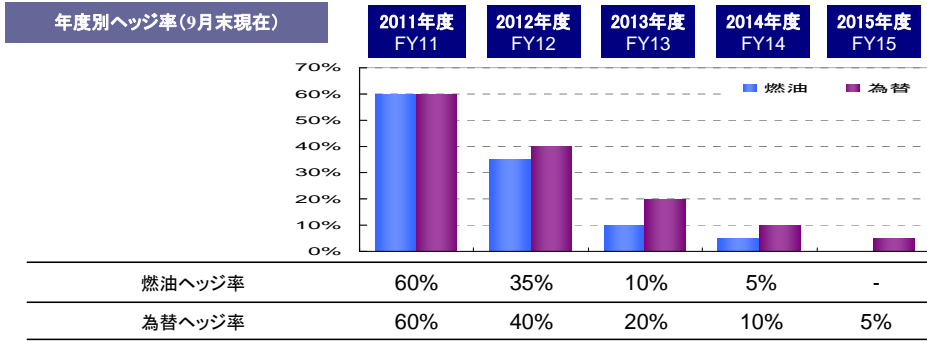


Intentionally Blank

補足資料

燃油・為替

実績と計画前提値	2011年度	
	上期 1H(A)	下期 2H(E)
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	109	105
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	128	125
為替レートExchange Rate (JPY/USD)	80	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/USドルの変動)	23億円/年

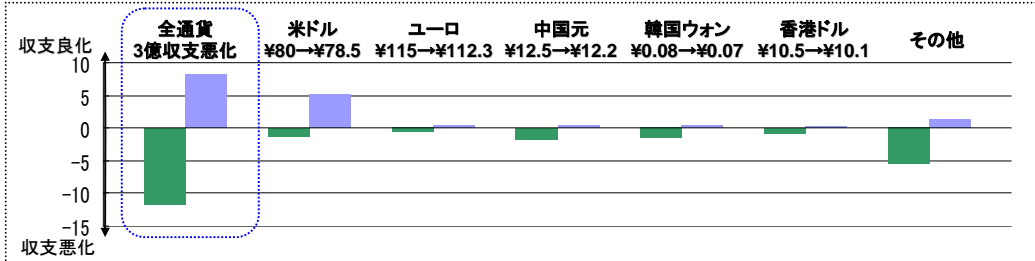
補足資料

主要為替変動の収支影響

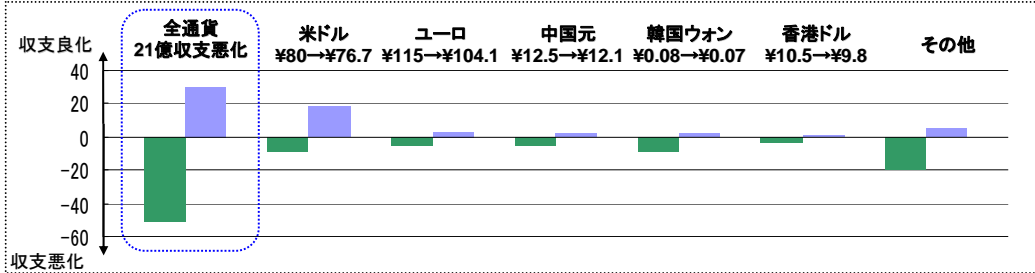
(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

収入(増:+, 減:-) 費用(減:+, 増:-)

第2四半期実績 (7月29日付 業績予想 vs. 期間加重平均実績)



下期シミュレーション (7月29日付 業績予想 vs. 足元実勢)



補足資料

国際旅客 方面別実績

		第2四半期 累計構成比 1H/FY11 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY11 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	26.3	△ 1.5	25.9	△ 0.5
	欧州 Europe	20.3	△ 1.8	20.9	△ 3.5
	中国 China	25.6	△ 3.1	24.6	△ 3.6
	アジア Asia	22.7	+ 4.7	22.8	+ 5.5
	リゾート Resort	5.1	+ 1.7	5.9	+ 2.2
座席キロ ASK	北米 North America	29.5	△ 0.7	29.2	+ 0.3
	欧州 Europe	20.0	△ 2.6	19.8	△ 5.4
	中国 China	18.6	△ 3.7	19.0	△ 2.7
	アジア Asia	25.9	+ 5.9	25.9	+ 6.6
	リゾート Resort	6.0	+ 1.0	6.1	+ 1.3
旅客キロ RPK	北米 North America	30.1	△ 0.5	29.7	+ 0.8
	欧州 Europe	20.4	△ 2.8	20.5	△ 5.5
	中国 China	17.5	△ 3.4	17.4	△ 3.1
	アジア Asia	25.5	+ 5.5	25.6	+ 6.2
	リゾート Resort	6.5	+ 1.2	6.8	+ 1.6

補足資料

国際貨物 方面別実績

		第2四半期 累計構成比 1H/FY11 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY11 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	21.9	△ 1.3	19.9	△ 2.1
	欧州 Europe	16.7	+ 0.7	15.8	△ 2.1
	中国 China	35.9	△ 1.6	37.8	△ 0.1
	アジア Asia	19.9	+ 2.6	19.3	+ 2.3
	リゾート Resort	5.7	△ 0.4	7.2	+ 2.1
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	32.6	△ 1.2	32.4	△ 0.1
	欧州 Europe	22.7	+ 2.4	22.6	△ 0.9
	中国 China	19.8	△ 1.9	20.1	△ 1.4
	アジア Asia	20.6	+ 2.9	20.6	+ 3.5
	リゾート Resort	4.3	△ 2.1	4.3	△ 1.1
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	36.0	+ 0.6	34.4	+ 0.9
	欧州 Europe	25.7	+ 2.0	25.3	△ 1.6
	中国 China	17.4	△ 1.5	18.5	△ 0.7
	アジア Asia	16.4	+ 0.7	17.0	+ 2.0
	リゾート Resort	4.5	△ 1.8	4.8	△ 0.6

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar,2011	当期末 SEP,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	9	△ 1	9	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 787-8	0	1	+ 1	1	0
	Boeing 767-300ER	22	23	+ 1	7	16
	Boeing 767-300	32	32	—	32	0
	Boeing 767-300F	3	2	△ 1	0	2
	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	22	△ 1	18	4
	Boeing737-800	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	4	△ 1	0	4
合計 Total		222	222	—	157	65

©ANA2011

注記：2011年9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 12機、前年度末 11機)

35

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

©ANA2011

38