

# 全日本空輸株式会社 2012年3月期 第3四半期 決算説明会

専務取締役  
日出間 公敬

2012年1月31日



©ANA2012

1

- ◎ 改めまして、日出間でございます。
- ◎ 本日はお忙しい中、「2011年度第3四半期決算説明会」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。
- ◎ それでは、2011年度 第3四半期決算の報告、および通期業績見通しにつきまして、概要をご説明いたします。

## 目次

## I. 2012年3月期 第3四半期決算

業績ハイライト	P.4
連結決算概要(経営成績)	P.5
連結決算概要(財政状態)	P.6
連結決算概要(キャッシュフロー)	P.7
連結決算概要(セグメント別実績)	P.8
航空運送事業(収入・費用)	P.9
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.10
航空運送事業(国内旅客事業)	P.11-12
航空運送事業(国際旅客事業)	P.13-14
航空運送事業(国内・国際貨物事業)	P.15-18

## II. 2012年3月期 通期業績予想

連結業績予想	P.21
業績見通し増減益要因分解 (10月28日付 見通しとの比較)	P.22
セグメント別業績予想	P.23
航空運送事業(収入・費用予想)	P.24
業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.25-26

## III. 2012年度 航空輸送事業計画

ANAグループ航空輸送事業計画	P.28
-----------------	------

## IV. 補足資料

燃油・為替	P.31
国際旅客 方面別実績	P.32
国際貨物 方面別実績	P.33
運用航空機数	P.34

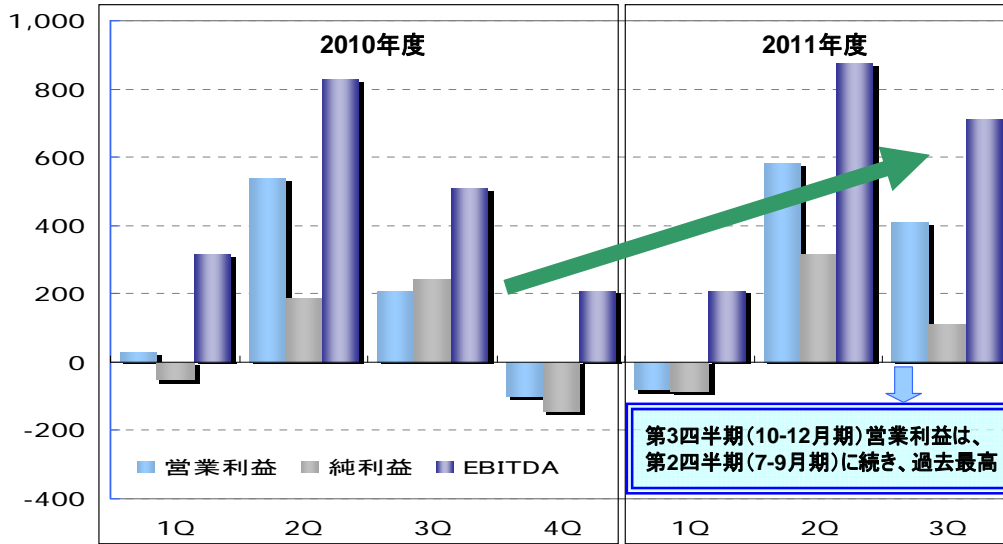
## I . 2012年3月期 第3四半期決算



業績ハイライト

当第3四半期と前年度各四半期の業績比較

- ▶ 第3四半期累計の連結営業利益は、911億円(前年同期比で +134億円)となりました。
- ▶ 当期純利益は、337億円(同 △37億円)、EBITDAは 1,794億円(同 +141億円)を計上しました。



©ANA2012

単位: 億円(¥100million)

4

- ◎ 業績ハイライトです。
- ◎ 10月から12月 第3四半期では営業利益が、前年同期より201億円と大幅に増加し、410億円となりました。
- ◎ また、この第3四半期は、第2四半期に続き、四半期別利益の単位で、連続して過去最高の営業利益を達成しました。

## 連結決算概要

## 経営成績

	前年同期 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年差 Difference	第3四半期 3Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	10,391	10,698	+ 307	3,650	+ 100
営業費用 Operating Expenses	9,614	9,787	+ 172	3,240	△ 101
営業利益 Operating Income	777	911	+ 134	410	+ 201
営業利益率 Op. Margin (%)	7.5	8.5	+ 1.0	11.2	+ 5.4
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 193	△ 196	△ 3	△ 71	+ 9
経常利益 Recurring Income	583	714	+ 131	338	+ 210
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	26	4	△ 21	△ 2	△ 170
当期純利益 Net Income	375	337	△ 37	109	△ 133
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	376	340	△ 36	110	△ 133
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 127	△ 209	△ 82	78	△ 8
包括利益 Comprehensive Income	249	130	△ 118	188	△ 142

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

5

- ◎ 経営成績の概要でございます。
- ◎ 今年度下期は、景気の下振れ懸念がある中、スタートしましたが、旅客事業はほぼ計画に沿う形で推移し、第3四半期累計での営業収入は、前年同期を307億円上回り、1兆698億円となりました。
- ◎ 営業費用は、需給適合・コスト削減を進めた結果、第3四半期で101億円減少し、累計で前年同期と比べ172億円の増加に留めました。
- ◎ 結果、営業利益は、前年同期より134億円増加し、911億円となりました。
- ◎ また、経常利益は714億円、当期純利益は、法人税率の引下げ等による繰延税金資産の一部取崩しを行い、337億円となりました。

## 連結決算概要

## 財政状態

	前期末 Mar 31, 2011	第3四半期末 DEC 31, 2011	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	19,280	19,984	+ 704
自己資本 Shareholders' Equity	5,202	5,289	+ 86
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.0	26.5	△ 0.5
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,388	9,858	+ 469
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.8	1.9	+0.1

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,592億円(前年度末1,702億円)を含むD/Eレシオは2.2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、**2011年3月末に比べ704億円増加**となっておりますが、直前の第2四半期末より減少し、**2兆円を切り**ました。
- ◎ 自己資本は、**86億円増加し、5,289億円**となり、自己資本比率は、**26.5%**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 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	1,824	1,607	△ 217
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△1,737	△ 923	+ 813
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	665	384	△ 280
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	749	1,066	+ 317
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	+ 1,066
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,231	3,082	
減価償却費 Depreciation and Amortization	876	883	+ 7
設備投資額 Capital Expenditures	1,380	788	△ 591
EBITDA (*)	1,653	1,794	+ 141
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	15.9	16.8	+ 0.9

\* EBITDA: 営業利益 + 減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

7

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、**1,607**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、**923**億円の支出となりました。
- ◎ 財務キャッシュフローは、銀行借入れを行う一方、債務返済、社債償還を行った結果、**384**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**1,066**億円増加し、**3,082**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 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年差 Difference	第3四半期 3Q/FY11	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	9,307	9,575	+ 268	3,264	+ 75
	旅行事業 Travel Services	1,248	1,194	△ 54	409	+ 11
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	10,556	10,770	+ 214	3,674	+ 87
	その他 Other	1,044	1,036	△ 8	358	△ 2
	調整額 Adjustment	△ 1,209	△ 1,107	+ 101	△ 382	+ 15
	合計(連結) Total	10,391	10,698	+ 307	3,650	+ 100
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	702	835	+ 133	378	+ 191
	旅行事業 Travel Services	32	37	+ 4	18	+ 11
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	734	873	+ 138	396	+ 203
	その他 Other	40	35	△ 4	13	△ 1
	調整額 Adjustment	2	3	+ 0	0	△ 0
	合計(連結) Total	777	911	+ 134	410	+ 201

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

8

◎ 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。

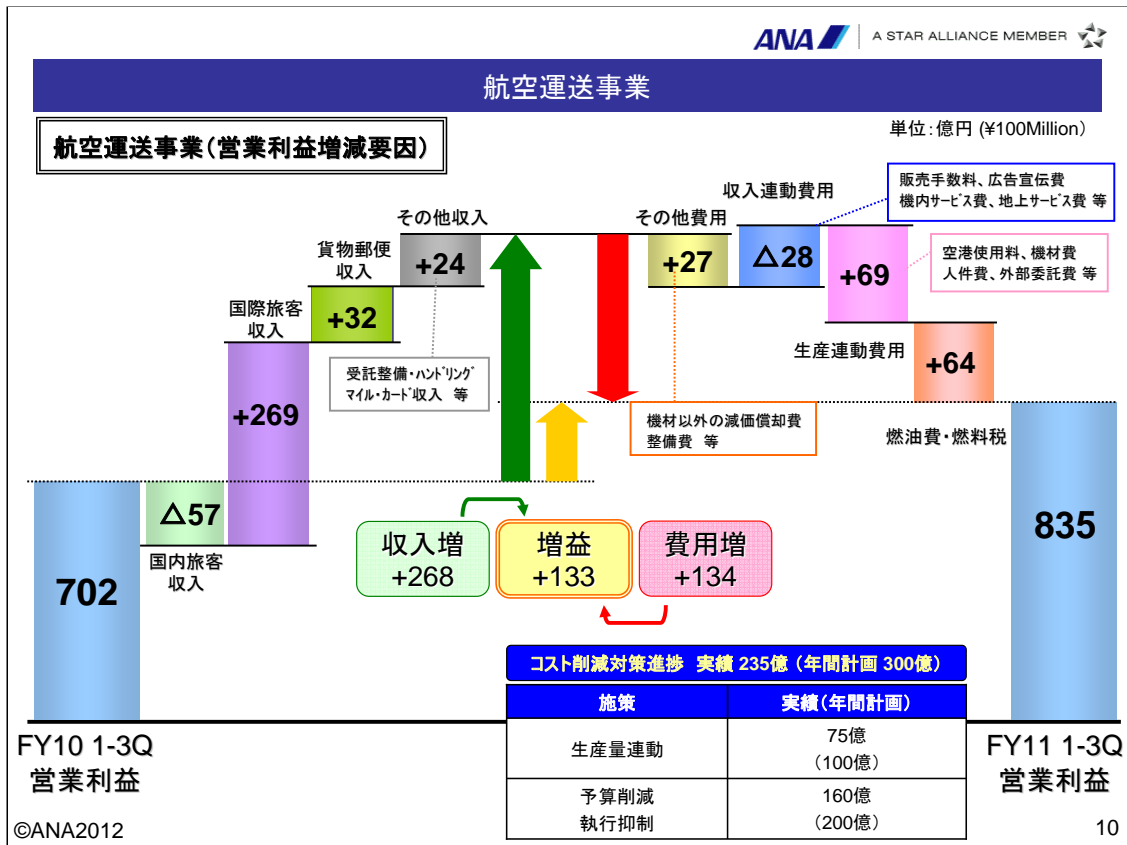


航空運送事業

収入・費用		前年同期 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年差 Difference	第3四半期 3Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	5,030	4,972	△ 57	1,694	△ 10
	国際線旅客 International Passengers	2,150	2,419	+ 269	823	+ 91
	貨物郵便 Cargo and Mail	945	978	+ 32	328	△ 20
	その他 Others	1,180	1,205	+ 24	419	+ 14
	<b>合計 Total</b>	<b>9,307</b>	<b>9,575</b>	<b>+ 268</b>	<b>3,264</b>	<b>+ 75</b>
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,918	1,983	+ 64	644	△ 7
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	704	709	+ 5	238	△ 3
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	482	498	+ 16	167	+ 4
	減価償却費 Depreciation and Amortization	860	868	+ 7	294	△ 0
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	328	333	+ 4	102	△ 14
	人件費 Personnel	1,796	1,837	+ 40	596	△ 70
	販売費 Sales Commission and Promotion	504	476	△ 28	160	△ 8
	外部委託費 Contracts	624	648	+ 24	218	+ 2
	その他 Others	1,384	1,384	△ 0	464	△ 18
<b>合計 Total</b>	<b>8,605</b>	<b>8,739</b>	<b>+ 134</b>	<b>2,886</b>	<b>△ 115</b>	
営業利益	営業利益 Operating Income	702	835	+ 133	378	+ 191

©ANA2012

単位：億円 (¥100Million) 9



- ◎ 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、268億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、国際旅客、貨物事業ともに、フェューエルサーチャージの値上げ、生産規模拡大に対して需要が堅調に推移したことが主な増収要因です。
- ◎ 営業費用は、134億円の増加となりました。
- ◎ 燃油費・燃料税については、航空燃料税の軽減があったものの、国際旅客事業の生産量増に連動した消費量増・市況高騰により燃油費が増加しました。また、収入連動費用が減少する一方、人件費を含めた生産連動費用・その他費用が増加しました。
- ◎ なお、人件費については、通期の利益見通し変更に伴い、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3四半期累計の営業利益は、133億円増加し、835億円となりました。
- ◎ なお、年度当初にお示した総額300億円のコスト削減対策の進捗状況ですが、第3四半期累計で235億円となり、計画通り進捗しています。

航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	前年同期 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	42,789	42,719	△ 0.2	14,311	△ 0.5
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	27,949	26,168	△ 6.4	9,114	△ 2.2
旅客数(千人) Passengers (thousands)	31,553	29,552	△ 6.3	10,335	△ 2.5
座席利用率(%) Load Factor (%)	65.3	61.3	△ 4.1*	63.7	△ 1.1*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	5,030	4,972	△ 1.1	1,694	△ 0.6
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.8	11.6	△ 1.0	11.8	△ 0.1
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.0	19.0	+ 5.6	18.6	+ 1.6
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,942	16,827	+ 5.6	16,395	+ 1.9

\*座席利用率のみ前年差

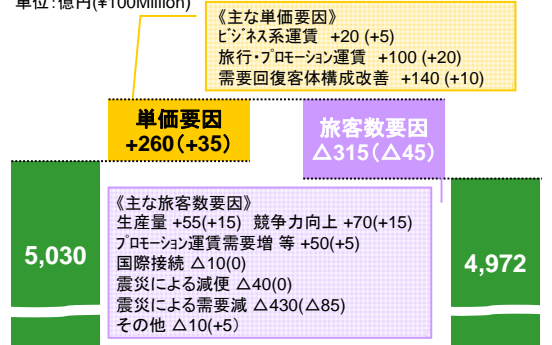
## 航空運送事業

### 国内旅客事業(事業動向)

#### 第3四半期累計 収入増減要因

✓ 震災の影響により旅客数要因は大幅減となるも、単価向上策により減収幅を抑制

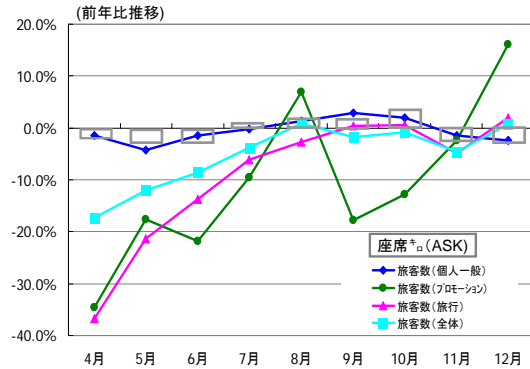
単位: 億円(¥100Million)



10年度 4-12月 (カッコ内は第3四半期のみの実績値) 11年度 4-12月

#### 月次 国内線 旅客推移

✓ 堅調な個人旅客に加え、旅行・プロモーション旅客ともに前年並みに回復



当四半期 トピックス:

→ 11月1日～ B787国内線定期便就航 東京(羽田)＝岡山線・広島線 (8月23日付 リリース)

©ANA2012

12

◎ 国内旅客の状況です。

◎ 11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3四半期累計での減収額 57億円を要因分解しております。

◎ 震災影響が依然残る中、年度前半では旅客需要は落ち込みましたが、プロモーション運賃を始めとした運賃の値上げ、一般個人需要の早期回復などによる客単価構成が改善し、単価要因がプラスに作用、減収幅を抑制しました。

◎ 右の図では、客体別の旅客数の推移を示しております。

10月以降も引き続き堅調な一般個札に加え、プロモーション・旅行需要が、ほぼ前年並みに回復しつつあり、12月では全体旅客数が前年水準に戻りました。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	21,688	25,543	+ 17.8	8,624	+ 11.1
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	16,883	18,594	+ 10.1	6,389	+ 9.1
旅客数(千人) Passengers (thousands)	3,906	4,328	+ 10.8	1,487	+ 14.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	77.8	72.8	△ 5.1*	74.1	△ 1.4*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	2,150	2,419	+ 12.5	823	+ 12.5
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.9	9.5	△ 4.5	9.5	+ 1.3
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.7	13.0	+ 2.2	12.9	+ 3.2
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	55,035	55,888	+ 1.5	55,316	△ 1.3

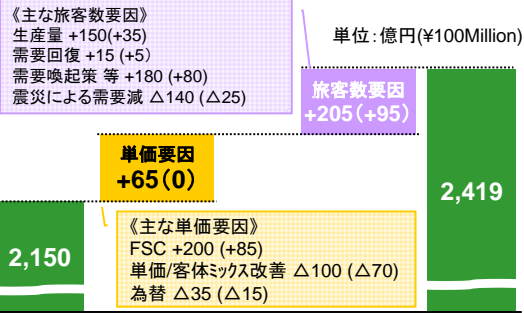
\*座席利用率のみ前年差

## 航空運送事業

### 国際旅客事業(事業動向)

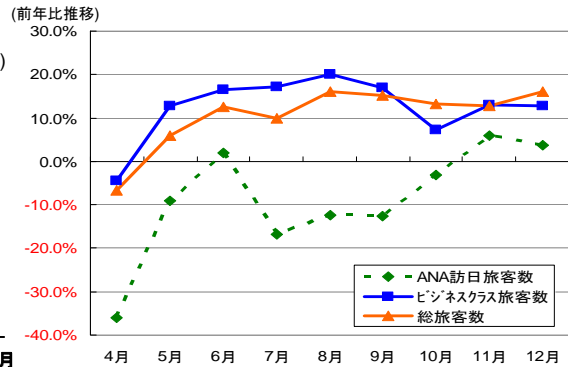
#### 第3四半期累計 収入増減要因

✓適切な座席コントロールにより、旅客数要因を中心に増収



#### ビジネスクラス旅客推移/訪日旅客推移

✓ビジネスクラス旅客は10月以降も堅調に推移  
✓訪日旅客数も11月以降プラス基調へ



#### 当四半期 トピックス:

- 10月からの燃油特別付加運賃改定 (8月18日付リリース)  
例) 欧米(ホルル除く)・中東路線 29,000円→25,000円、タイ・シンガポール・マレーシア 15,500円→13,000円  
香港・台湾 8,500円→7,000円、中国 4,500円→7,000円、韓国 3,000円→2,500円
- 10月30日～ 名古屋(中部)＝香港線 就航 (9月1日付リリース)

©ANA2012

14

- ◎ 国際旅客の状況です。
- ◎ 13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3四半期累計での増収額、269億円を要因分解しております。
- ◎ 第3四半期においても、生産量の増加、需要喚起策により旅客数を伸長することで、増収となりました。
- ◎ 右の図では、ビジネスクラス旅客、並びに訪日旅客の推移について示しております。
- ◎ まず、ビジネスクラス旅客の推移について、青の実線をご覧ください。景気悪化懸念のもと、下期がスタートしましたが、10月以降もビジネスクラス旅客は堅調に推移しました。なお、第3四半期 期間で、前年比11%の伸びとなっています。
- ◎ また、訪日旅客の推移についてですが、緑の破線をご覧ください。7月以降、徐々に回復しておりました当社訪日旅客数については、11月以降、対前年水準を上回る迄に回復しております。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/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)	1,406	1,354	△ 3.7	450	△ 4.5
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	343	356	+ 3.6	127	+ 2.0
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	346	358	+ 3.5	128	+ 1.9
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	24.4	26.3	+ 1.9*	28.3	+ 1.8*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	245	254	+ 3.7	89	+ 1.0
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	17.5	18.8	+ 7.7	20.0	+ 5.7
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	71	71	+ 0.2	70	△ 0.9
【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)	28	22	△ 21.6	7	△ 18.3
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	9	8	△ 10.8	2	△ 14.2
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	8	8	△ 10.0	2	△ 17.8
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	32.9	37.4	+ 4.5*	38.7	+ 1.9*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	12	10	△ 15.1	3	△ 18.1
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	43.8	47.4	+ 8.3	46.0	+ 0.3
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	138	130	△ 5.6	129	△ 0.3

©ANA2012 \*貨物重量利用率のみ前年差

15

Intentionally Blank



航空運送事業

国際貨物事業(実績)		前年同期 1-3Q/FY10	第3四半期累計 1-3Q/FY11	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/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)	2,262	2,725	+ 20.4	933	+ 17.8
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	1,560	1,661	+ 6.5	579	+ 3.2
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	425	428	+ 0.8	151	△ 1.1
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	68.9	61.0	△ 8.0*	62.1	△ 8.8*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	650	671	+ 3.2	219	△ 9.0
	ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	28.7	24.6	△ 14.3	23.5	△ 22.8
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	153	157	+ 2.4	145	△ 8.0
【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)	586	628	+ 7.3	224	+ 4.9
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	378	376	△ 0.5	140	+ 0.0
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	222	213	△ 4.3	77	△ 4.1
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	64.5	59.9	△ 4.7*	62.7	△ 3.1*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	245	256	+ 4.5	88	△ 8.0
	ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	41.8	40.8	△ 2.6	39.5	△ 12.3
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	110	120	+ 9.2	115	△ 4.1

©ANA2012 \*貨物重量利用率のみ前年差

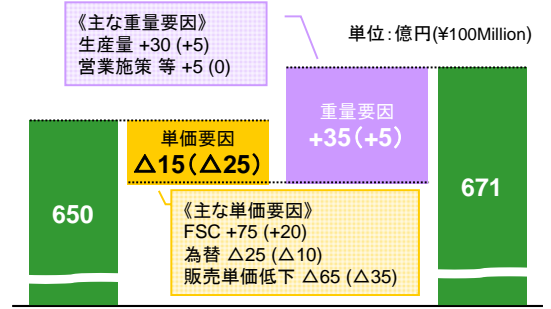
17

## 航空運送事業

### 国際貨物事業(事業動向)

#### 第3四半期累計 収入増減要因

✓生産量拡大により重量は増加する一方、需要悪化により、単価下落は避けられず



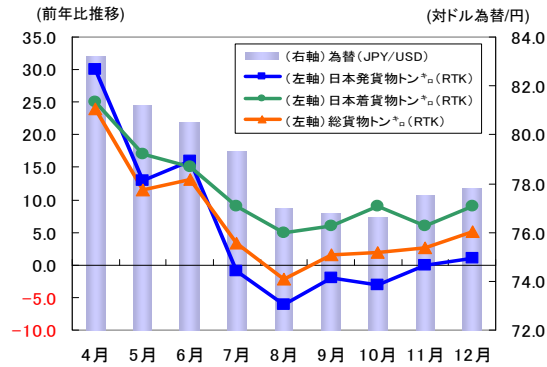
※貨物のみ。郵便含まず。

当四半期 トピックス:

→ 10月からの燃油特別付加運賃改定 (9月15日付 リリース)  
欧米・中東路線 134円→127円、遠距離アジア 94円→91円、近距離アジア 79円→77円

#### 月次 国際線 貨物推移

✓景気後退により、荷動きが鈍化する中でも、第3四半期も前年並みの重量水準で推移



◎ 国際貨物の状況です。

◎ 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、2011年度第3四半期累計での増収額、20億円を要因分解しております。

◎ 単価要因では減少しましたが、重量増により増収となりました。

◎ 右の図では、日本発着別の重量実績の推移を示しております。

◎ 輸入貨物は前年比増を維持していますが、  
円高進行が物流に大きく影響し、  
7月以降、輸出貨物が前年割れの傾向となっており、  
景気悪化による荷動き鈍化の影響を受ける結果となりました。

## Ⅱ. 2012年3月期 通期業績予想



Intentionally Blank

## 2012年3月期 通期業績予想

## 連結業績予想

《参考》2011年10月28日  
リリース分

	2010年度 FY10	2011年度 FY11 (RE)	前年差 Difference	2011年度 2Q決算時点予想 FY11 (E)
営業収入 Operating Revenues	13,576	14,000	+ 423	14,000
営業費用 Operating Expenses	12,898	13,100	+ 201	13,300
営業利益 Operating Income	678	900	+ 221	700
営業利益率(%) Op. Margin (%)	5.0	6.4	+ 1.4	5.0
経常利益 Recurring Income	370	560	+ 189	360
当期純利益 Net Income	233	200	△ 33	200

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

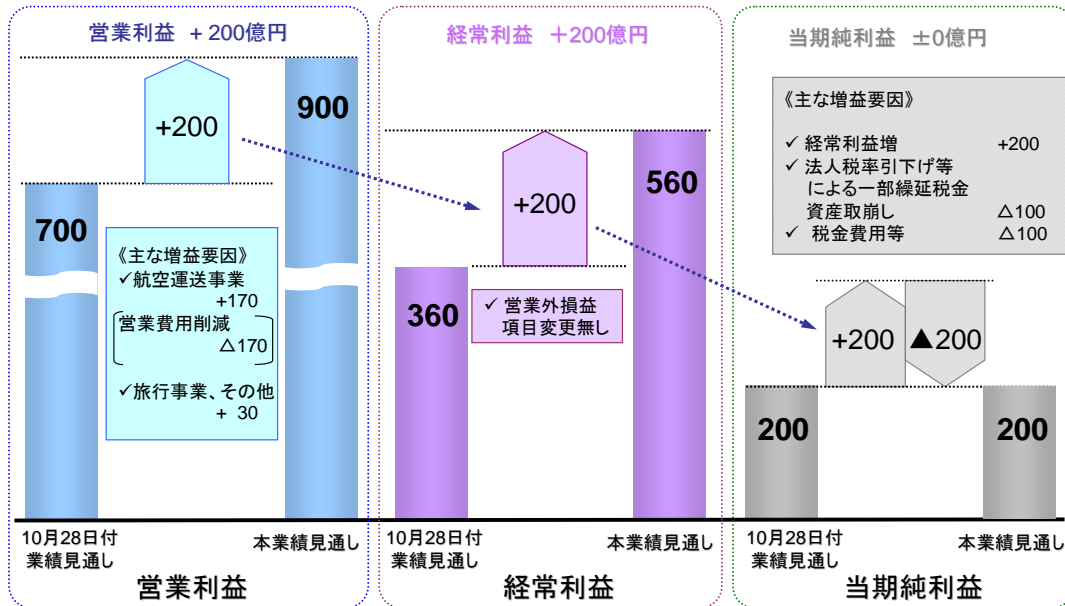
21

- ◎ 2011年度の通期業績予想でございます。
- ◎ 通期の利益目標については、  
営業利益、経常利益を上方修正しております。
- ◎ 当期純利益は、変更ありません。
- ◎ なお、配当につきましては、当初計画通り1株当たり2円を予定しております。

2012年3月期 通期業績予想

業績見通し増減益要因分解(10月28日付 見通しとの比較)

単位: 億円 (¥100Million)



©ANA2012

22

◎営業利益、経常利益、当期純利益の各利益段階での変更点についてです。

◎営業利益は、10月28日付け見通しより200億円上方修正し、900億円の見通しです。

◎主な増加要因は、航空運送事業での利益見通し170億円増となります。

その内容は、営業費用削減によるもので、

一つは、円高による外貨建て費用の為替要因によるものです。

もう一つは、

次期中期経営戦略の達成目標である「コスト 1,000億円規模(ユニットコスト 1円相当)削減」について、本年度に前倒し実行したことによるものです。

◎次年度を待たずして、部分的ではありますが、その成果を反映することが出来ました。

◎また、旅行事業、その他では、合計で 30億円改善の見通しです。

◎当期純利益については、営業利益段階での利益増を反映する一方、

減要因として、法人税率の引き下げ等による繰延税金資産の一部取り崩し、

税金費用等を反映した結果、当初見通しの200億円となっております。

◎なお、25ページから26ページは、今回の各事業の第4四半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。

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10月28日  
リリース分

		2010年度 FY10	2011年度 FY11 (RE)	前年差 Difference	2011年度 2Q決算時点予想 FY11 (E)
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,182	12,660	+ 478	12,660
	旅行事業 Travel Services	1,593	1,520	△ 73	1,450
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>13,776</b>	<b>14,180</b>	<b>+ 403</b>	<b>14,110</b>
	その他 Other	1,389	1,400	+ 10	1,400
	調整額 Adjustment	△ 1,589	△ 1,580	+ 9	△ 1,510
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>13,576</b>	<b>14,000</b>	<b>+ 423</b>	<b>14,000</b>
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	605	840	+ 234	670
	旅行事業 Travel Services	26	20	△ 6	0
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>631</b>	<b>860</b>	<b>+ 228</b>	<b>670</b>
	その他 Other	48	40	△ 8	30
	調整額 Adjustment	△ 1	0	+ 1	0
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>678</b>	<b>900</b>	<b>+ 221</b>	<b>700</b>

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10月28日  
リリース分

		2010年度 FY10	2011年度 FY11 (RE)	前年差 Difference	2011年度 2Q決算時点予想 FY11 (E)
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,526	6,610	+ 84	6,615
	国際線旅客 International Passengers	2,806	3,190	+ 384	3,175
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,250	1,285	+ 35	1,310
	その他 Others	1,599	1,575	△ 24	1,560
	合計 Total	12,182	12,660	+ 478	12,660
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,562	2,625	+ 63	2,680
	燃油費以外 Non - Fuel Cost	9,014	9,195	+ 181	9,310
	合計 Total	11,577	11,820	+ 243	11,990
<b>営業利益</b>	営業利益 Operating Income	605	840	+ 235	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	△ 0.6	△ 0.3	+ 21.5	+ 9.9	+ 15.3
旅客キロ Revenue Passenger Km	△ 8.5	+ 2.6	△ 3.1	+ 10.7	+ 13.0	+ 11.9
旅客数 Passengers	△ 8.3	+ 2.4	△ 3.1	+ 9.2	+ 16.2	+ 12.7
*座席利用率 (%) Load Factor (%)	60.0 (△ 5.6)	63.1 (+ 2.0)	61.6 (△ 1.8)	72.1 (△ 7.0)	74.0 (+ 2.0)	73.1 (△ 2.3)
**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ASK)	11.5 (△ 1.4)	11.8 (+ 4.8)	11.7 (+ 1.6)	9.4 (△ 7.4)	9.1 (+ 4.4)	9.3 (△ 1.5)
**旅客イールド(円) Yield(¥/RPK)	19.2 (+ 7.7)	18.7 (+ 1.5)	19.0 (+ 4.6)	13.1 (+ 1.6)	12.4 (+ 1.6)	12.7 (+ 1.6)
**単価(円) Unit Price(¥/Passenger)	17,060 (+ 7.5)	16,597 (+ 1.7)	16,823 (+ 4.6)	56,188 (+ 3.0)	53,384 (△ 1.2)	54,752 (+ 0.8)

\* (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	△ 3.3	△ 3.3	+ 21.8	+ 16.6	+ 19.1
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	+ 4.4	+ 1.5	+ 2.9	+ 8.3	+ 6.4	+ 7.3
	貨物輸送重量 Revenue Ton	+ 4.4	+ 1.0	+ 2.6	+ 1.9	+ 3.1	+ 2.5
	重量利用率(%) Load Factor (%)	25.3	26.2	25.8	60.4	61.5	60.9
	**ユニットレvenue(円) Unit Revenue(¥/ATK)	18.3 (+ 8.8)	18.9 (+ 4.6)	18.6 (+ 6.6)	25.2 (△ 9.4)	23.1 (△ 18.8)	24.1 (△ 14.2)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	72 (+ 0.7)	72 (+ 0.1)	72 (+ 0.4)	163 (+ 8.3)	145 (△ 8.1)	154 (△ 0.3)
【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	△ 13.5	△ 18.6	+ 8.6	+ 5.6	+ 7.0
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 8.9	△ 20.6	△ 15.0	△ 0.8	+ 2.1	+ 0.7
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 5.7	△ 14.9	△ 10.5	△ 4.3	△ 0.1	△ 2.2
	重量利用率(%) Load Factor (%)	36.7	34.9	35.8	58.3	60.5	59.4
	**ユニットレvenue(円) Unit Revenue(¥/ATK)	48.2 (+ 12.5)	46.9 (△ 0.8)	47.5 (+ 5.8)	41.5 (+ 3.7)	40.5 (△ 8.1)	40.9 (△ 2.7)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	131 (△ 8.4)	133 (+ 0.8)	132 (△ 3.8)	123 (+ 17.8)	119 (△ 2.8)	121 (+ 6.5)

©ANA2012

\*\* (カッコ)内:前年比

26

### Ⅲ. 2012年度 航空輸送事業計画



2012年度 航空輸送事業計画

ANAグループ航空輸送事業計画(エアアジア・ジャパン除く)

国内旅客事業	国際旅客事業	貨物事業
需給適合強化・機材移動最適化による収益性向上	長距離路線・接続需要に重点を置いたネットワークキャリアとしてのビジネスモデル強化	機材の有効活用による生産量の最大化

<p>《提供座席キロ》</p> <p>上期 <b>+4</b></p> <p>下期 <b>+2</b></p> <p>年度 <b>+3</b></p> <p>(国内提携会社分含む) (対前年度比%)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆効率性・収益性向上に資する路便計画・機材配置</li> <li>◆機材移動最適化による、ユニットコスト削減の追求</li> <li>◆B787の本格稼働による競争力強化</li> </ul>	<p>《提供座席キロ》</p> <p>上期 <b>+10</b></p> <p>下期 <b>+13</b></p> <p>年度 <b>+11</b></p> <p>(対前年度比%)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ネットワークキャリアとしての接続利便強化</li> <li>◆B787活用による、北米線拡充</li> <li>◆機材配置を最適化し、中国・アジア線の拡充・強化</li> </ul>	<p>《提供トンキロ(国際)》</p> <p>上期 <b>+7</b></p> <p>下期 <b>+10</b></p> <p>年度 <b>+9</b></p> <p>(貨物専用便+ベリー込み) (対前年度比%)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆フレイター9機体制を維持</li> <li>◆沖縄ハブの強化・安定運用</li> <li>◆旅客機ベリースペースの更なる活用・強化</li> </ul>
---	--	---

©ANA2012

28

◎最後に、1月17日に発表いたしました、  
2012年度 ANAグループ 航空輸送事業計画について、  
記載させていただきましたのでご確認ください。

◎なお、次期中期経営戦略については、現在策定しておりますので、  
あらためてご案内させていただきたいと思っております。

◎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。

#### IV. 補足資料

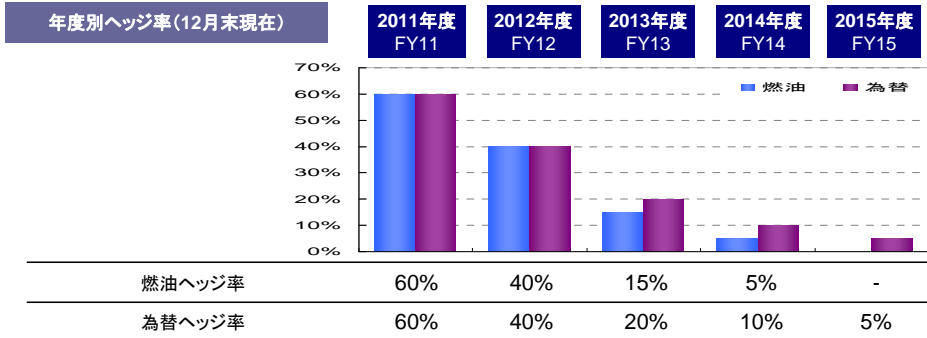


Intentionally Blank

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

国際旅客 方面別実績

		第3四半期 累計構成比 1-3Q/FY11 Composition	前年差 Difference	第3四半期 構成比 3Q/FY11 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.0	△ 0.8	28.1	+ 0.5
	欧州 Europe	19.7	△ 2.0	18.5	△ 2.5
	中国 China	25.5	△ 2.2	25.3	△ 0.5
	アジア Asia	22.8	+ 3.7	23.1	+ 1.8
	リゾート Resort	5.0	+ 1.3	4.9	+ 0.7
座席キロ ASK	北米 North America	29.4	△ 0.8	29.2	△ 1.0
	欧州 Europe	20.0	△ 2.5	20.0	△ 2.4
	中国 China	18.8	△ 2.4	19.4	△ 0.2
	アジア Asia	25.8	+ 5.0	25.7	+ 3.6
	リゾート Resort	5.9	+ 0.7	5.7	+ 0.0
旅客キロ RPK	北米 North America	30.2	△ 0.6	30.3	△ 0.8
	欧州 Europe	20.5	△ 2.6	20.7	△ 2.2
	中国 China	17.6	△ 1.7	17.7	+ 1.6
	アジア Asia	25.3	+ 4.1	24.8	+ 1.3
	リゾート Resort	6.5	+ 0.8	6.4	+0.0



補足資料

国際貨物 方面別実績

		第3四半期 累計構成比 1-3Q/FY11 Composition	前年差 Difference	第3四半期 構成比 3Q/FY11 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	20.9	△ 1.3	18.8	△ 1.7
	欧州 Europe	16.1	△ 0.2	14.9	△ 2.1
	中国 China	36.2	△ 1.7	37.0	△ 1.7
	アジア Asia	20.2	+ 2.5	20.8	+ 2.5
	その他 Others	6.6	+ 0.7	8.4	+ 3.0
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	32.1	△ 1.0	31.1	△ 0.6
	欧州 Europe	22.5	+ 1.4	21.9	△ 0.4
	中国 China	20.1	△ 1.8	20.6	△ 1.5
	アジア Asia	21.0	+ 3.0	21.8	+ 3.1
	その他 Others	4.4	△ 1.6	4.6	△ 0.6
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	34.9	+ 0.5	32.8	+ 0.3
	欧州 Europe	25.5	+ 0.7	25.2	△ 1.6
	中国 China	17.5	△ 1.5	17.6	△ 1.5
	アジア Asia	17.4	+ 1.5	19.2	+ 3.0
	その他 Others	4.7	△ 1.2	5.2	△ 0.2

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar,2011	当期末 DEC,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	8	△ 2	8	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	2	+ 2	2	0
	Boeing 767-300ER	22	24	+ 2	6	18
	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	17	+ 2	4	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	4	△ 1	2	2
合計 Total		222	224	+ 2	159	65

©ANA2012

注記：2011年12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)

34

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