

# 全日本空輸株式会社 2012年3月期 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4月27日



©ANA2012

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 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。  
でございます。

目次

【第1部】

I. 2012年3月期決算、及び  
2013年3月期業績予想

2012年3月期 決算概要	P.4-5
2013年3月期 業績予想	P.6
Peach就航(2012年3月実績)	P.7
国際線ジョイントベンチャー	P.8
2012年度 経営テーマ	P.9

【第2部】

II. 2012年3月期決算《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(国内旅客事業)	P.19-20
航空運送事業(国際旅客事業)	P.21-22
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.28
セグメント別業績予想	P.29
航空運送事業(収入・費用予想)	P.31
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.32
業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.33-34
連結バランスシート(計画)	P.35
連結キャッシュフロー(計画)	P.36

IV. 補足資料

燃油・為替	P.39
主要為替変動の収支影響	P.40
国際旅客 方面別実績	P.41
国際貨物 方面別実績	P.42
運用航空機数	P.43

## I . 2012年3月期決算、及び 2013年3月期業績予想



### 【第1部】

## 2012年3月期 決算概要

▶ 震災影響を収支改善策によって克服し増収増益、過去最高の営業利益と増配達成

## 《2012年3月期 (2011年度) 通期連結決算》 (単位: 億円)

	通期	前年差	1/31修正 予想差異
営業収入	14,115	+538	+115
航空運送事業	12,625	+442	▲34
営業利益	970	+292	+70
航空運送事業	884	+279	+44
経常利益	684	+314	+124
当期純利益	281	+48	+81
1株あたり配当 (円)	4円	+2円	+2円

## 《2011年度決算のポイント》

▶ 震災による減収影響 (4月~2月まで)  
国内線旅客 ▲500億円  
国際線旅客 ▲150億円

▶ 主なコスト対策  
緊急対策 ▲300億円  
コスト構造改革前倒し ▲110億円  
(前回想定▲80億円)

過去最高の  
営業利益計上

**営業利益  
970億円**

▶ 震災影響により、計対比での大幅な減収にもかかわらず、緊急対策ならびにコスト構造改革の前倒しによって増収増益を実現

当初計画以上の  
当期利益と配当額

**1株配当額  
4円**

▶ 法人税率改正に伴う繰延税金資産の取り崩し影響も増益で吸収  
▶ 財務体質の強化と合わせて同時に株主還元の充実も実現

©ANA2012

4

◎まず、本日発表いたしました2011年度の決算でございます。

◎年度当初の段階では業績への震災の影響が大変危惧されましたが、ANAグループをあげての経営努力によって影響を克服し、ご覧の通り、想定以上の結果を残すことができました。

◎営業収入は、震災影響による減収がありましたが、前年度との比較では国際線旅客収入を中心に500億円を超える増収を達成しております。

◎一方では、震災直後に策定しました、緊急収支改善策300億円をはじめとするコスト削減にも取り組みました。

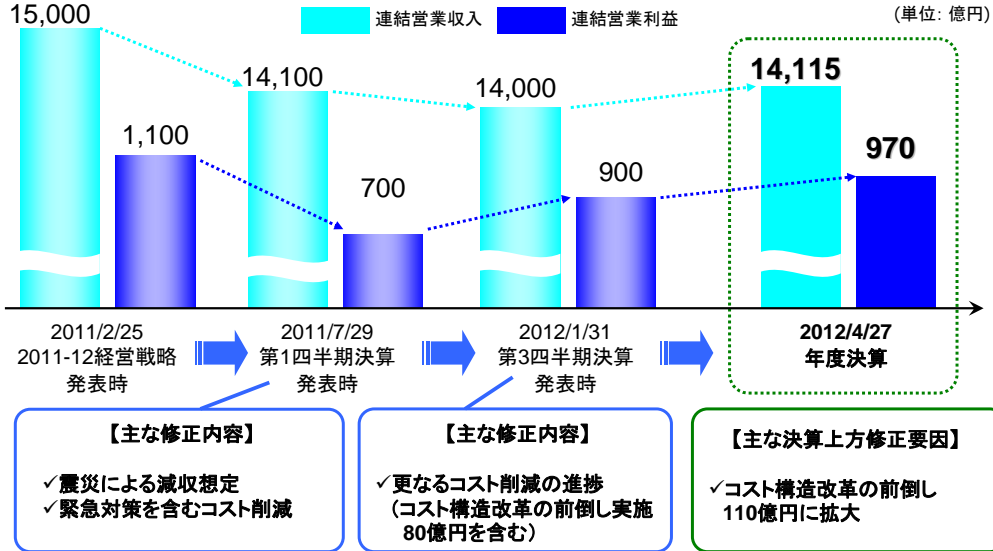
◎更には、合計1,000億円を目標とするコスト構造改革の一部前倒し効果なども加わり、結果として過去最高の営業利益、970億円を計上し増収増益となりました。

◎当期純利益も、前年度を上回る281億円となり、配当は当初予定から2円増額して4円とすることと致します。

## 2012年3月期 決算概要

▶ 不断のコスト削減策により、震災前当初計画からの減収、減益を最小限にとどめる

## 《2011年度業績予想の推移と最終決算》



©ANA2012

5

◎こちらは、2011年度の連結営業収入と営業利益の見通しが、当初計画からどのように推移したかを振り返ったものです。

◎第1四半期決算の時点で発表しました通期の業績予想におきましては、営業利益を700億円とし、震災発生前の当初計画から比べて400億円の減益と予想致しました。

◎当初は需要減退による大幅な減収リスクを想定致しましたが、年度を通じてきめ細かな供給調整や積極的な需要喚起策によって減収幅を最小限に食い止める努力を行いました。

◎加えて、コスト削減も計画以上に進展したことから、最終的には第3四半期決算の発表時に上方修正しました、営業利益900億円という予想を更に上回る数字を達成することができました。

## 2013年3月期 業績予想

▶国際線を中心とした増収とコスト構造改革推進により、過去最高営業利益の更新へ

## 《2013年3月期 (2012年度)業績予想》 (単位: 億円)

	通期	前年差
営業収入	15,000	+884
航空運送事業	13,720	+1,094
営業利益	1,100	+129
航空運送事業	1,020	+135
営業利益率	7.3%	+0.5%
当期純利益	400	+118
EBITDA	2,520	+357
自己資本比率 (%)	28.4	+0.9
DELシオ (倍)	1.6	▲0.1
1株あたり配当 (円)	4円	-

## 《2012年度業績予想のポイント》

▶震災影響解消と生産量拡大による増収

国内線旅客 提供座席キロ +4.1%  
増収額 +435億円  
国際線旅客 提供座席キロ +11.9%  
増収額 +500億円

▶1,000億円コスト構造改革  
(ユニットコスト1円削減対策)

単年度効果 ▲190億円  
(累計効果 ▲300億円)

利益目標と  
配当予定

▶営業利益の過去最高額更新を目指し、1,100億円を計画  
▶当期純利益400億円を確保し、4円配当を計画

©ANA2012

6

◎次に、2012年度の業績予想につきまして概略をご説明致します。

◎連結営業収入は、1兆5,000億円を計画しております。

◎震災の影響が解消し、需要環境も平常化しつつありますので、  
景気動向にも目を配りつつ国際線を中心とした生産量拡大を活かして、  
着実に増収を達成してまいります。

◎コスト構造改革の推進も本格化させていきます。

◎2014年度までのコスト削減目標の1,000億円のうち、今年度中には300億円までを  
達成する計画です。

◎営業利益の目標は、前期に達成した過去最高益を更新して1,100億円とすることを  
計画しています。

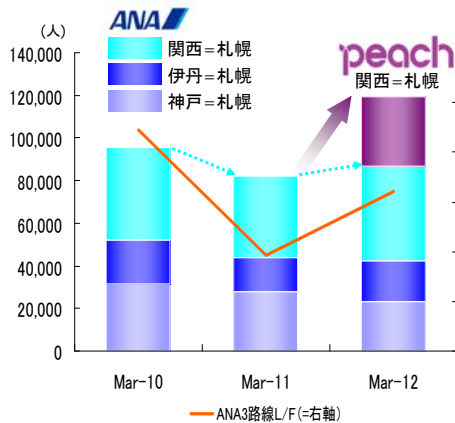
◎そして、最終利益400億円の達成を目指すとともに、4円配当を計画致します。

## Peach就航(2012年3月実績)

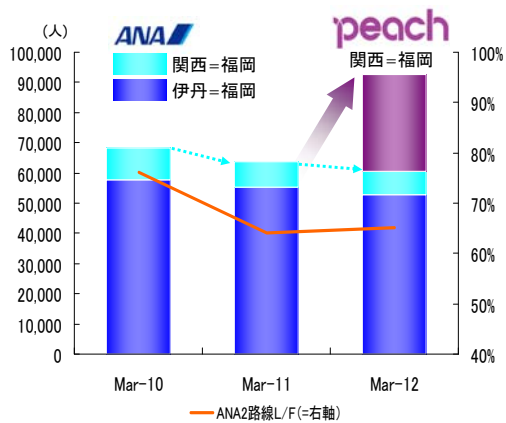
▶新規需要の創出、既存需要への積み上げを実現し、順調なスタート

【運航路線】 3月1日～ 関西=札幌(1日3往復) / 関西=福岡(1日4往復)  
3月25日～ 関西=長崎(1日2往復)  
【3月旅客実績】 旅客数(3路線計) 67千名 座席利用率 83%

《関西/伊丹/神戸=札幌》3月旅客実績



《関西/伊丹=福岡》3月旅客実績



©ANA2012

7

◎ここからは個別のテーマをふたつほどご説明させていただきます。

◎まずひとつめは、3月に就航を開始いたしましたPeachの状況です。

◎3月の就航路線と旅客実績はご覧の通りでございます。

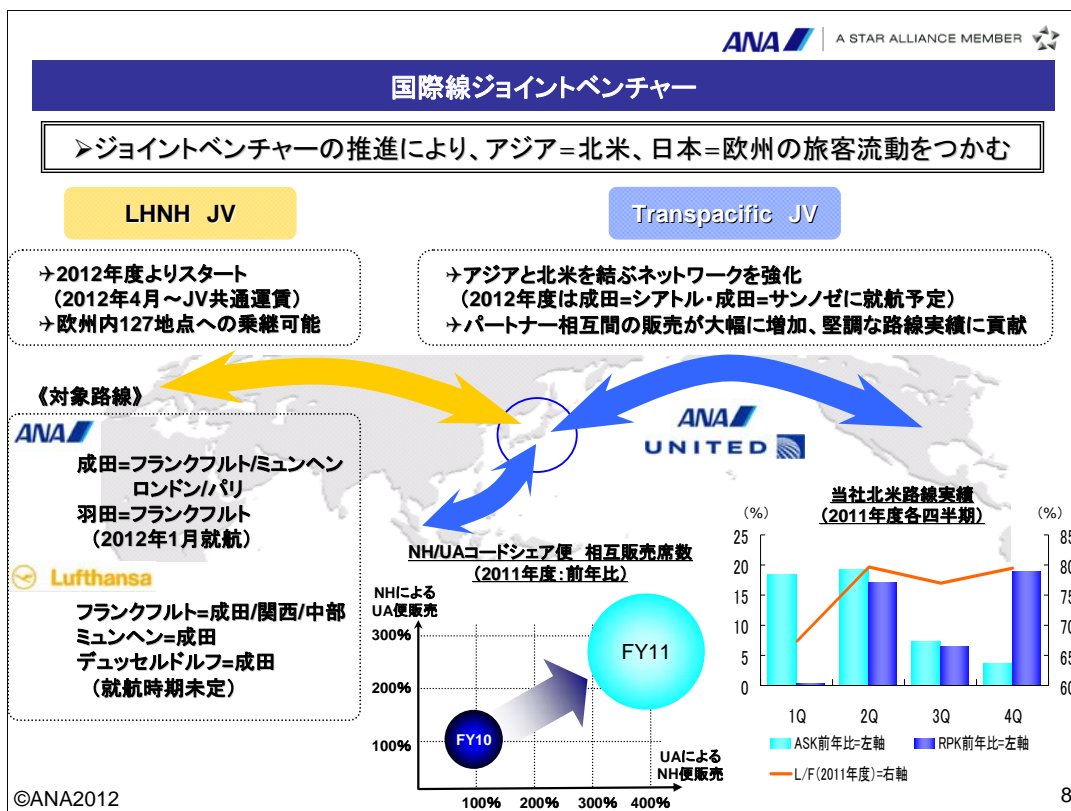
◎お蔭様で大変好調なスタートをきるできています。

◎ご紹介しておりますグラフは3月の関西=札幌線と関西=福岡線の実績ですが、一昨年2010年からのANAの同一区間の実績と合わせてご覧下さい。

◎フルサービスキャリアとLCCが既存の需要を取り合うのではなく、

LCCが国内外の新たな需要を開拓し共に成長していくということが我々の戦略です。

◎まだスタート段階ではありますが、我々の狙いとするところが達成できていることをご理解いただけるのではないかと思います。



◎ふたつめとして、国際線のジョイントベンチャーについてご説明します。

◎アジアを含めた日米間のジョイントベンチャーは昨年度からスタートしております。中央のグラフをご覧ください。

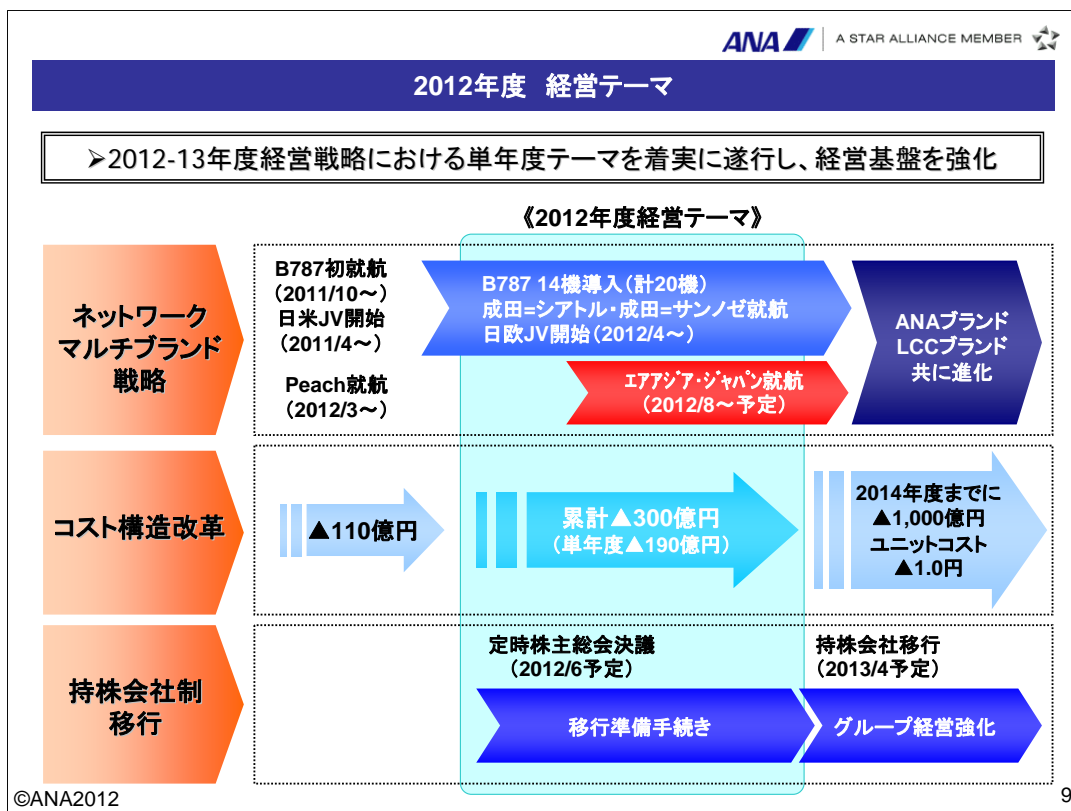
◎コードシェア便の旅客実績におきまして、ANAがユナイテッド航空の運航便の座席を販売したり、逆にユナイテッド航空がANA運航便を販売するといったように、パートナー相互間の売上が増えるという効果が生まれてきています。

◎右のグラフにあるように、昨年度の第1四半期は震災の影響による需要減退に見舞われましたが、こうしたジョイントベンチャーの仕組みが第2四半期以降の北米路線の堅調な実績を下支えしました。

◎今年度からはルフトハンザ航空とのジョイントベンチャーも本格的にスタートします。

◎ご覧の通りお互いに対象路線の拡充も進めておりますので、ネットワークの強みを活かして日本と欧州域内の間の旺盛な旅客流動を効果的に取り込んでいきたいと思っております。





◎私からのご説明の最後といたしまして、2012年度に取り組むべき経営テーマを再確認しておきたいと思えます。

◎先般発表致しました「2012-13年度経営戦略」の中で戦略の機軸として取り上げました経営課題につきましては、2012年度の中でご覧の通り取り組んでまいります。

◎ボーイング787の導入が本格化する中で、国際線を中心に更なるネットワークの強化に取り組めます。

◎Peachに続き、8月にはエアアジア・ジャパンの就航を計画しておりますが、準備は順調に進んでおります。

◎1,000億円のコスト構造改革は2014年度までの時間軸の中で進めてまいります、今期末までの累計の目標は300億円です。

◎可能な限り実現の早期化、前倒しに取り組む、改めて計画全体の蓋然性をご確認いただけるようにしたいと思います。

◎持株会社制への移行につきましては所定の手続きを着実に進め、グループ経営の強化とスピードアップ、ガバナンスの強化につながる最適な仕組みのグループ経営体制構築に向けて、滞りなく準備致します。

◎トップマネジメントとしての立場から、更なる企業価値の向上を目指して、引き続き経営の舵取りを進めていくこととお約束致します。

◎以上をもちまして、私からの説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

## Ⅱ. 2012年3月期決算《詳細》

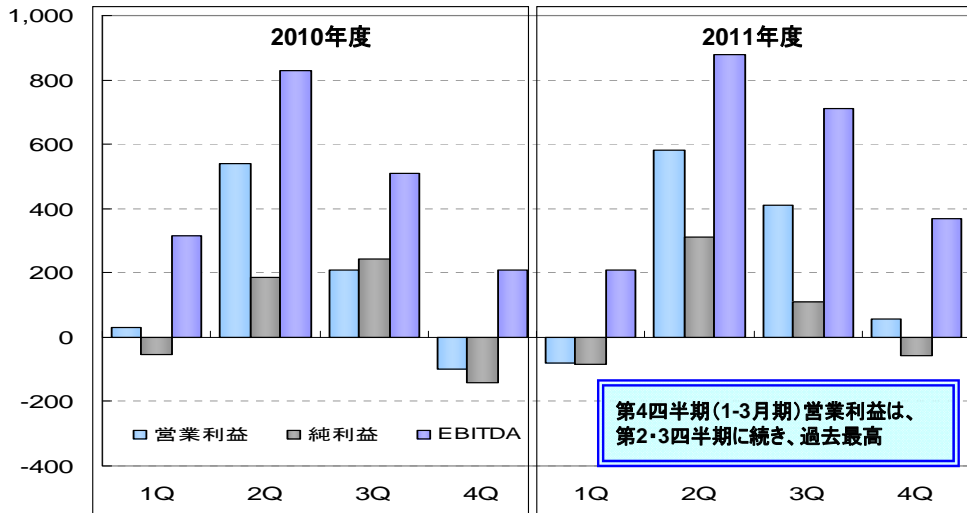


### 【第2部】

業績ハイライト

当年度並びに前年度 各四半期の業績比較

- 年度累計の連結営業利益は、970億円(前年同期比で +292億円)となりました。
- 当期純利益は、281億円(同 +48億円)、EBITDAは 2,162億円(同 +300億円)を計上しました。



©ANA2012

単位: 億円(¥100million)

11

◎あらためまして、殿元でございます。

◎続きまして私の方から2011年度決算報告について、詳細をご説明させていただきます。

◎11ページをご覧ください。

◎業績ハイライトです。

◎1月から3月の第4四半期では営業利益が前年同期より157億円増加し、58億円となりました。

◎また四半期別利益の単位でも、この第4四半期は過去最高の営業利益を、第2・第3四半期に続き3四半期連続で達成しました。

## 連結決算概要

## 経営成績

	2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	13,576	14,115	+ 538	3,416	+ 231
営業費用 Operating Expenses	12,898	13,144	+ 246	3,357	+ 73
営業利益 Operating Income	678	970	+ 292	58	+ 157
営業利益率 Op. Margin (%)	5.0	6.9	+ 1.9	1.7	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 307	△ 285	+ 22	△ 88	+ 25
経常利益 Recurring Income	370	684	+ 314	△ 30	+ 183
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 19	△ 50	△ 30	△ 54	△ 9
当期純利益 Net Income	233	281	+ 48	△ 56	+ 86
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	230	281	+ 51	△ 58	+ 88
その他包括利益 Other Comprehensive Income	153	49	△ 104	259	△ 21
包括利益 Comprehensive Income	383	331	△ 52	200	+ 66

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

12

◎経営成績の概要でございます。

◎第4四半期においては円高の継続、企業業績の低迷等により航空需要に対する懸念がありましたが、概ね業績見通しでお示した売上高に着地し、年度累計での営業収入は前年比 **4.0%増の538億円増収し、1兆4,115億円**となりました。

◎営業費用は需給適合・コスト削減を確実に実行した結果、通期では前年比 **1.9%増の246億円増**に留めることができました。

◎結果、営業利益は前年より**292億円増加し970億円**、経常利益は**684億円**となりました。

◎また当期純利益は、法人税率の引下げ等による繰延税金資産の一部取崩しもあり、**281億円**となりました。

## 連結決算概要

## 財政状態

	前期末 Mar 31, 2011	2012年3月末 Mar 31, 2012	前年差 Difference
総資産 Assets	19,280	20,025	+ 745
自己資本 Shareholders' Equity	5,202	5,490	+ 287
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.0	27.4	+ 0.4
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,388	9,636	+ 248
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.8	1.8	△ 0.0

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,553億円(前年度末1,702億円)を含むD/Eレシオは2.0倍(前年度末2.1倍)となります。

©ANA2012

13

◎財政状態です。

◎総資産は2011年3月末に比べ 745億円増加し、約2兆円規模となりました。

◎自己資本は5,490億円となり、自己資本比率は27.4%となっております。

◎また黒字拡大により、繰延税金資産は2011年3月期に比べて約330億円と大幅に減少し、当期末残高は991億円となりました。

◎D/Eレシオも期中では2倍近くとなりましたが、当期末では1.8倍となりました。

## 連結決算概要

## キャッシュフロー

	2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	2,038	2,144	+ 105
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 1,396	△ 1,663	△ 267
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	△ 105	161	+ 267
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	534	642	+ 108
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	} + 642
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,016	2,658	
減価償却費 Depreciation and Amortization	1,184	1,192	+ 8
設備投資額(固定資産のみ) Capital Expenditures	2,116	1,968	△ 148
EBITDA (*)	1,862	2,162	+ 300
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	13.7	15.3	+ 1.6

\* EBITDA: 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

14

◎キャッシュフローです。

◎営業キャッシュフローは**2,144**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を中心に、**1,663**億円の支出となりました。

◎財務キャッシュフローは資金調達・返済の結果、**161**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**642**億円増加し、**2,658**億円となっております。

## 連結決算概要

## セグメント別実績

		2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY11	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,182	12,625	+ 442	3,050	+ 174
	旅行事業 Travel Services	1,593	1,589	△ 4	395	+ 50
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>13,776</b>	<b>14,215</b>	<b>+ 438</b>	<b>3,445</b>	<b>+ 224</b>
	その他 Other	1,389	1,384	△ 5	348	+ 3
	調整額 Adjustment	△ 1,589	△ 1,484	+ 105	△ 376	+ 3
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>13,576</b>	<b>14,115</b>	<b>+ 538</b>	<b>3,416</b>	<b>+ 231</b>
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	605	884	+ 279	49	+ 146
	旅行事業 Travel Services	26	39	+ 12	1	+ 8
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>631</b>	<b>924</b>	<b>+ 292</b>	<b>50</b>	<b>+ 154</b>
	その他 Other	48	41	△ 6	6	△ 1
	調整額 Adjustment	△ 1	4	+ 6	1	+ 5
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>678</b>	<b>970</b>	<b>+ 292</b>	<b>58</b>	<b>+ 157</b>

単位:億円 (¥100Million)

©ANA2012

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、詳細をご説明させていただきます。

◎ 旅行事業は微減収ながらも増益となりました。

Intentionally Blank

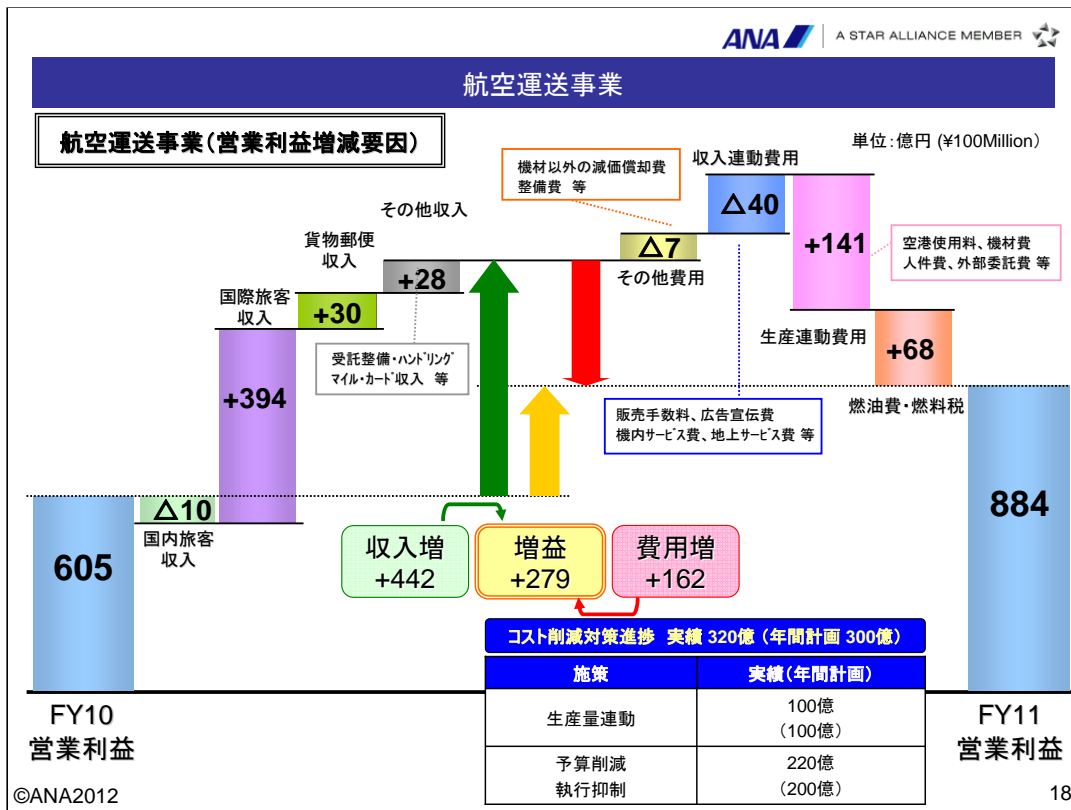


## 航空運送事業

収入・費用		2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY11	前年差 Difference
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,526	6,515	△ 10	1,542	+ 46
	国際線旅客 International Passengers	2,806	3,200	+ 394	781	+ 125
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,250	1,280	+ 30	302	△ 1
	その他 Others	1,599	1,628	+ 28	423	+ 4
	<b>合計 Total</b>	<b>12,182</b>	<b>12,625</b>	<b>+ 442</b>	<b>3,050</b>	<b>+ 174</b>
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,562	2,631	+ 68	647	+ 3
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	938	945	+ 6	236	+ 1
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	639	671	+ 31	172	+ 15
	減価償却費 Depreciation and Amortization	1,162	1,172	+ 9	304	+ 1
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	462	457	△ 5	124	△ 9
	人件費 Personnel	2,433	2,510	+ 77	673	+ 36
	販売費 Sales Commission and Promotion	670	635	△ 35	158	△ 7
	外部委託費 Contracts	838	863	+ 25	215	+ 1
	その他 Others	1,868	1,853	△ 15	468	△ 15
	<b>合計 Total</b>	<b>11,577</b>	<b>11,740</b>	<b>+ 162</b>	<b>3,000</b>	<b>+ 28</b>
<b>営業利益</b>	<b>営業利益 Operating Income</b>	<b>605</b>	<b>884</b>	<b>+ 279</b>	<b>49</b>	<b>+ 146</b>

©ANA2012

単位: 億円 (¥100Million) 17



◎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の増収により、442億円増加しました。

◎詳細はこの後ご説明いたしますが、国内旅客は単価向上等により減収幅を抑制する一方、国際旅客は生産量規模拡大に対して需要が堅調に推移し、貨物事業も重量要因による増収が主な要因です。

◎営業費用は、162億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、業績連動一時金による費用増が増加要因となっています。

◎以上の結果、年度累計の営業利益は279億円増加し、884億円と航空運送事業セグメントでも過去最高の利益となりました。

◎なお年度当初にお示した総額300億円のコスト削減対策ですが、年度累計で320億円と過達にて終了しています。

## 航空運送事業

## 国内旅客事業(実績)

	2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	56,796	56,756	△ 0.1	14,036	+ 0.2
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	35,983	34,589	△ 3.9	8,421	+ 4.8
旅客数(千人) Passengers (thousands)	40,574	39,020	△ 3.8	9,467	+ 4.9
座席利用率(%) Load Factor (%)	63.4	60.9	△ 2.4*	60.0	+ 2.6*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	6,526	6,515	△ 0.2	1,542	+ 3.1
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.5	11.5	△ 0.1	11.0	+ 2.9
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.1	18.8	+ 3.9	18.3	△ 1.6
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	16,084	16,698	+ 3.8	16,294	△ 1.7

\*座席利用率のみ前年差

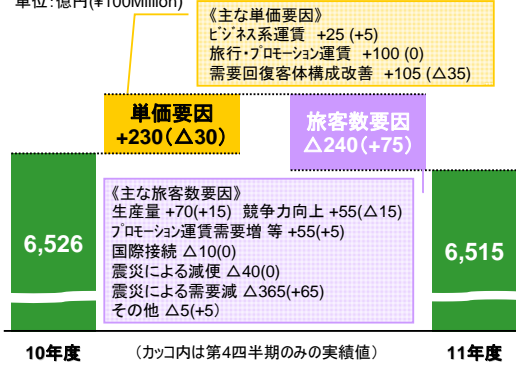
## 航空運送事業

### 国内旅客事業(事業動向)

#### 2011年度 収入増減要因

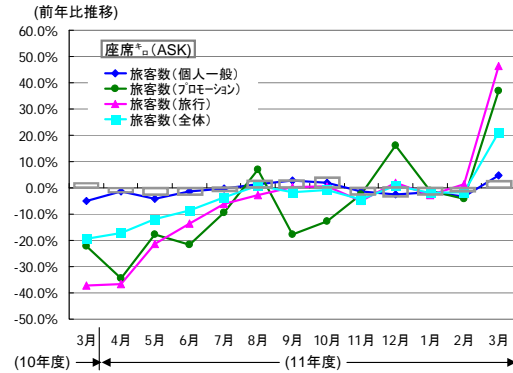
✓ 震災による影響で大幅減となる一方、客体構成の変更及び単価向上により、減少幅を極小化

単位: 億円(¥100Million)



#### 月次 国内線 旅客推移

✓ 個人旅客に加え、プロモーション・旅行旅客も前年並み水準で推移し、3月は1年前の震災による落ち込み幅と同水準回復



#### 当四半期 トピックス:

- 1月23日～ B787国内線定期便投入拡大 東京(羽田)＝伊丹、山口宇部線 (12月27日付 リリース)
- 3月1日～ B787国内線定期便投入拡大 東京(羽田)＝松山線 (12月27日付 リリース)

©ANA2012

20

◎国内旅客の状況です。

◎19ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、左の図では年度累計での減収額10億円を要因分解しております。

◎旅客数要因については年度後半は震災影響は回復したものの、年度累計での影響は240億円減、一方単価要因では、一般個人需要の早期回復等による客単価構成の改善に加え、競争力の改善により230億円増となり、トータル収入の減収幅を極小化しました。

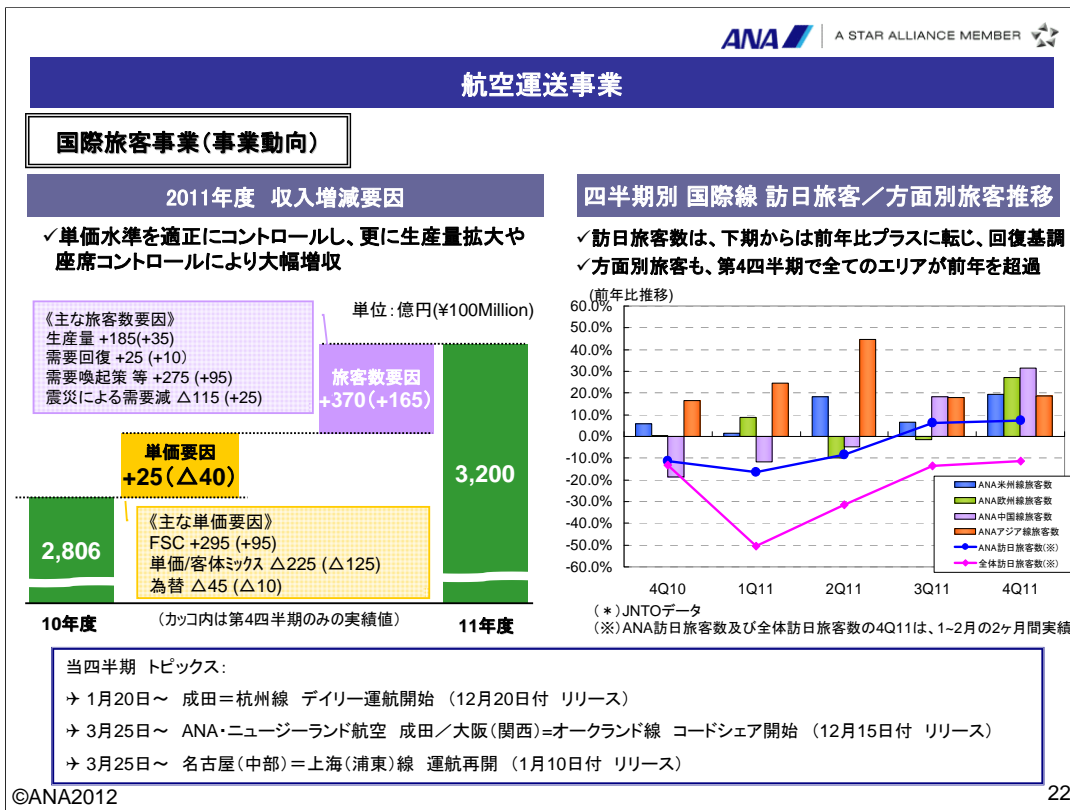
◎右の図は客体別の旅客数の推移を示しており、1年のトレンド変化をご参考までにご確認ください。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	29,768	34,406	+ 15.6	8,862	+ 9.7
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	22,430	25,351	+ 13.0	6,757	+ 21.8
旅客数(千人) Passengers (thousands)	5,168	5,883	+ 13.8	1,554	+ 23.2
座席利用率(%) Load Factor (%)	75.3	73.7	△ 1.7*	76.2	+ 7.6*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	2,806	3,200	+ 14.0	781	+ 19.1
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.4	9.3	△ 1.3	8.8	+ 8.6
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.5	12.6	+ 0.9	11.6	△ 2.3
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	54,296	54,403	+ 0.2	50,269	△ 3.3

\*座席利用率のみ前年差



◎国際旅客の状況です。

◎21ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、左の図では年度累計での増収額394億円を要因分解しております。

◎年度結果としては震災の影響もありましたが、需要喚起策、生産量増加の中でのマーケティング施策が奏功し、旅客数要因で370億円増加、単価要因では微増のプラス25億円となりました。

◎右の図では当社訪日旅客、方面別旅客の推移について示しております。

◎まず訪日旅客推移について、折れ線グラフをご覧ください。

◎当社訪日旅客数については、下期に対前年対比でプラスに転じ、以降も順調に回復しております。

◎また、当社方面別旅客数は棒グラフをご覧ください。

◎第4四半期にかけまして全方面で前年を上回り、回復は鮮明になりつつあります。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/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)	1,861	1,805	△ 3.0	451	△ 0.7
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	450	464	+ 3.1	108	+ 1.8
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	453	467	+ 3.0	109	+ 1.6
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	24.2	25.7	+ 1.5*	24.0	+ 0.6*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	324	332	+ 2.6	77	△ 0.8
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	17.4	18.4	+ 5.7	17.2	△ 0.1
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	71	71	△ 0.4	71	△ 2.3
【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)	36	29	△ 17.0	7	△ 1.0
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	12	10	△ 13.5	2	△ 21.4
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	11	10	△ 12.9	2	△ 21.7
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	34.3	35.8	+ 1.4*	31.2	△ 8.1*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	16	13	△ 15.3	3	△ 15.7
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	44.9	45.9	+ 2.1	41.5	△ 14.9
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	137	134	△ 2.7	145	7.6

©ANA2012 \*貨物重量利用率のみ前年差

Intentionally Blank



航空運送事業

国際貨物事業(実績)		2010年度 FY10	2011年度 FY11	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/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)	3,059	3,637	+ 18.9	912	+ 14.4
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	2,069	2,239	+ 8.2	578	+ 13.5
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	557	570	+ 2.4	141	+ 7.4
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	67.6	61.6	△ 6.1*	63.4	△ 0.6*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	860	879	+ 2.2	208	△ 0.8
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	28.1	24.2	△ 14.0	22.9	△ 13.3
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	154	154	△ 0.1	147	△ 7.6
	【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)	780	829	+ 6.3	200
有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)		492	497	+ 1.1	121	+ 6.1
貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)		289	279	△ 3.4	66	△ 0.4
貨物重量利用率(%) Load Factor (%)		63.1	60.0	△ 3.1*	60.5	+ 1.6*
貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)		328	332	+ 1.4	76	△ 8.1
ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)		42.1	40.1	△ 4.7	38.1	△ 11.0
重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)		113	119	+ 4.9	115	△ 7.7

©ANA2012 \*貨物重量利用率のみ前年差

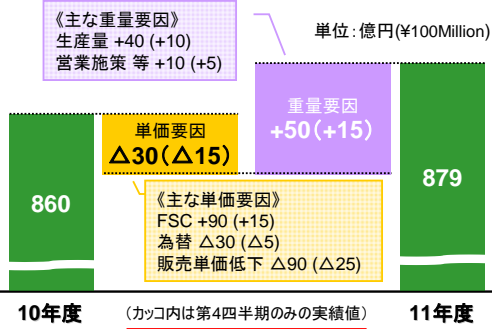
25

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

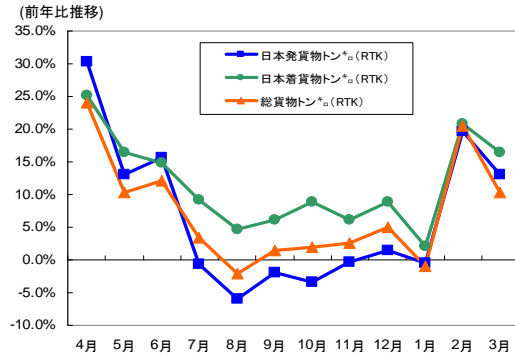
2011年度 収入増減要因

✓需要が低迷する中、三国間貨物の取り込みにより、重量を確保



月次 国際線 貨物推移

✓輸出貨物の荷動きが鈍化する中、第3四半期では前年割れとなるも、第4四半期において前年超過へと変化



当四半期 トピックス:

→ 1月からの燃油特別付加運賃改定 (12月19日付リリース)  
欧米・中東路線 127円→134円、遠距離アジア 91円→94円、近距離アジア 77円→79円

◎国際貨物の状況です。

◎25ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、左の図では年度累計での増収額19億円を要因分解しております。

◎円高や景気の影響により荷動きが鈍化する中、三国間貨物の取り込みにより重量確保に努めたものの、全体として販売単価が低下した結果、重量要因で50億円増収、単価要因で30億円減収となりました。

◎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。

◎第4四半期で前年を上回る水準となり、第3四半期までの最悪期からは脱却しつつあります。

### Ⅲ. 2013年3月期 通期業績予想《詳細》



## 2013年3月期 通期業績予想

## 連結業績予想

《参考》2012年2月17日  
リリース分

	2011年度 FY11	2012年度 FY12(RE)	前年差 Difference	2012年度 経営計画時点予想 FY12(E)
営業収入 Operating Revenues	14,115	15,000	+ 884	15,000
営業費用 Operating Expenses	13,144	13,900	+ 755	13,900
営業利益 Operating Income	970	1,100	+ 129	1,100
営業利益率(%) Op. Margin (%)	6.9	7.3	+ 0.5	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)

©ANA2012

28

◎2012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、本年2月17日に発表した、2012-13年度経営戦略でお示した計画に基づいた数値を予定しております。

◎結果、2012年度は営業利益1,100億円、経常利益700億円、純利益400億円の見通しです。

## 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2月17日  
リリース分

		2011年度 FY11	2012年度 FY12(RE)	前年差 Difference	2012年度 経営計画時点予想 FY12(E)
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,625	13,720	+ 1,094	13,640
	旅行事業 Travel Services	1,589	1,590	+ 0	1,550
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>14,215</b>	<b>15,310</b>	<b>+ 1,094</b>	<b>15,190</b>
	その他 Other	1,384	1,370	△ 14	1,410
	調整額 Adjustment	△ 1,484	△ 1,680	△ 195	△ 1,600
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>14,115</b>	<b>15,000</b>	<b>+ 884</b>	<b>15,000</b>
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	30
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>924</b>	<b>1,060</b>	<b>+ 135</b>	<b>1,050</b>
	その他 Other	41	40	△ 1	50
	調整額 Adjustment	4	0	△ 4	0
	<b>合計(連結) Total</b>	<b>970</b>	<b>1,100</b>	<b>+ 129</b>	<b>1,100</b>

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

29

◎全体の利益計画は2012-13年度経営戦略発表時点と変更ありませんが、一部セグメントにおいて収入・費用につきまして部分的に見直し箇所がございます。

Intentionally Blank

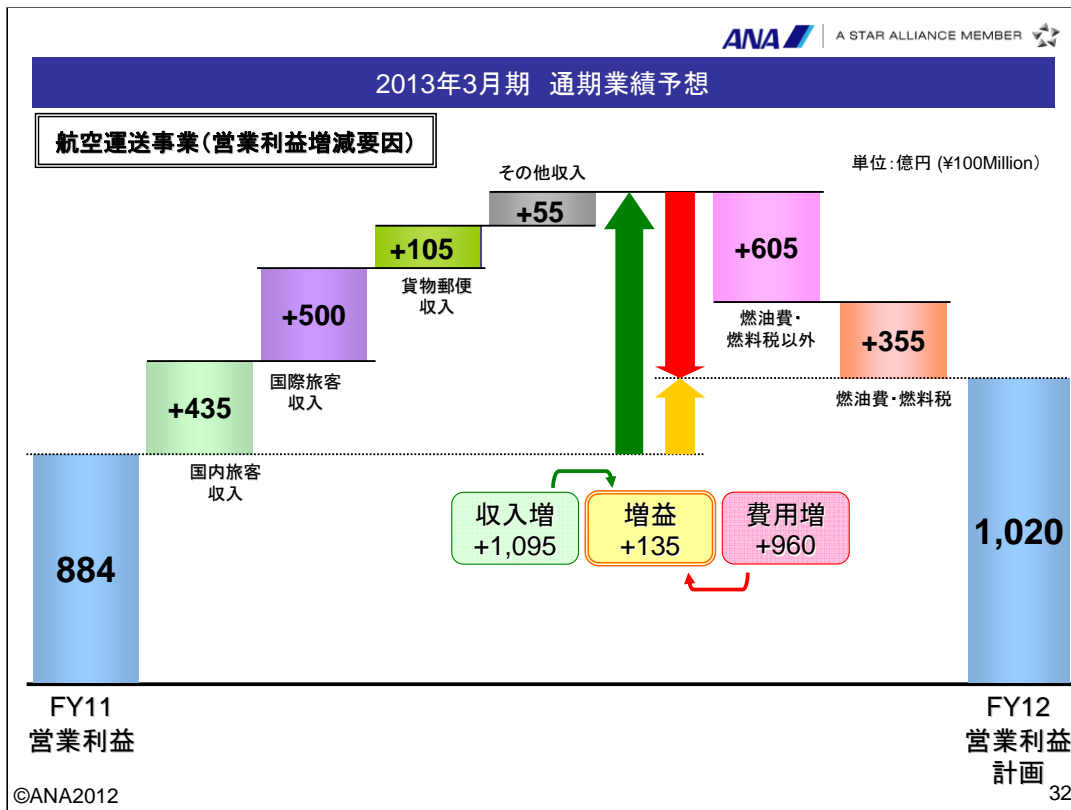
2013年3月期 通期業績予想

航空運送事業(収入・費用予想)

《参考》2012年2月17日  
リリース分

	2011年度 FY11	2012年度 FY12 (RE)	前年差 Difference	2012年度 経営計画時点予想 FY12(E)
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,515	+ 434	6,950
	国際線旅客 International Passengers	3,200	+ 499	3,730
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,280	+ 104	1,375
	その他 Others	1,628	+ 56	1,585
	合計 Total	12,625	13,720	+ 1,094
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,631	+ 353	2,855
	燃油費以外 Non - Fuel Cost	9,109	+ 605	9,765
	合計 Total	11,740	+ 959	12,620
<b>営業利益</b>	営業利益 Operating Income	884	+ 135	1,020

単位: 億円 (¥100Million)



◎航空運送事業の営業利益増減要因についてです。

◎2011年度との比較による増減分析となります。

◎収入については、国内線は、プレジャー運賃の拡大、震災からの回復を中心に435億円の増収、国際線は震災からの回復に加え、生産量増・Joint Ventureの拡大により500億円の増収、貨物はベリースペースを中心とした生産量拡大により105億円の増収と、合計で1,095億円の増収を計画しています。

◎費用については燃油単価高騰による燃油費355億円の増加に加え、航空機導入による減価償却費増、生産量連動、並びに収入連動による費用増等を中心に、合計で960億円の費用増を見込んでいます。

◎結果、営業利益は135億円増の1,020億円を計画しています。

◎なお2012年度においての、2012-13年度経営戦略に掲げた1,000億のコスト削減策については、当初計画の220億円の内、一部を2011年度に前倒し実行したことから、2012年度としては190億円のコスト削減を計画しています。



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(E)	下期 2H(E)	2012年度 FY12(RE)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2012年度 FY12(RE)
座席キロ Available Seat Km	+ 5.1	+ 3.1	+ 4.1	+ 9.7	+ 14.0	+ 11.9
旅客キロ Revenue Passenger Km	+ 9.9	+ 6.5	+ 8.2	+ 14.9	+ 10.8	+ 12.8
旅客数 Passengers	+ 10.2	+ 6.5	+ 8.3	+ 13.3	+ 12.2	+ 12.7
*座席利用率 (%) Load Factor (%)	62.8 (+ 2.8)	63.9 (+ 2.1)	63.3 (+ 2.4)	75.6 (+ 3.4)	73.1 (Δ 2.1)	74.3 (+ 0.6)
**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.8 (+ 2.1)	11.8 (+ 2.9)	11.8 (+ 2.5)	10.0 (+ 6.0)	9.3 (+ 0.9)	9.6 (+ 3.4)
**旅客イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.8 (Δ 2.4)	18.4 (Δ 0.4)	18.6 (Δ 1.4)	13.2 (+ 1.2)	12.7 (+ 3.8)	12.9 (+ 2.6)
**単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	16,614 (Δ 2.6)	16,281 (Δ 0.4)	16,448 (Δ 1.5)	57,656 (+ 2.6)	54,070 (+ 2.5)	55,810 (+ 2.6)

※AirAsia Japan含む  
\* (カッコ内: 前年差)  
\*\* (カッコ内: 前年比)

©ANA2012

33

◎33ページから34ページは、各事業の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。

◎また35ページから36ページにかけては、バランスシート、キャッシュフローをご参考までにお示ししています。

◎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。

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(E)	下期 2H(E)	2012年度 FY12(RE)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2012年度 FY12(RE)	
全体 Total	有効貨物トンキロ Available Ton km	+11.1	+ 6.9	+ 9.0	+ 8.5	+ 10.4	+ 9.4
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	+ 1.8	+ 0.8	+ 1.3	+ 13.6	+ 18.9	+ 16.3
	貨物輸送重量 Revenue Ton	+ 1.9	+ 0.5	+ 1.2	+ 10.9	+ 15.9	+ 13.5
	重量利用率(%) Load Factor (%)	23.2	24.7	23.9	63.3	67.6	65.5
	**ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	17.0 (△ 6.9)	18.2 (△ 2.2)	17.6 (△ 4.6)	23.1 (△ 8.2)	25.4 (+ 9.7)	24.3 (+ 0.6)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	73 (+ 1.5)	73 (+ 4.1)	73 (+ 2.8)	146 (△ 10.3)	152 (+ 4.5)	150 (△ 3.1)
【参考:上記内数】 フレイター Freighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	△ 0.6	△ 3.9	△ 2.3	+ 5.4	+ 5.3	+ 5.4
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 11.1	△ 7.9	△ 9.5	+ 13.5	+ 27.8	+ 21.0
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 6.5	+ 1.2	△ 2.9	+ 9.9	+ 26.0	+ 18.2
	重量利用率(%) Load Factor (%)	32.9	33.4	33.1	62.8	74.8	69.0
	**ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	47.2 (△ 2.0)	47.5 (+ 8.9)	47.4 (+ 3.3)	42.2 (+ 1.7)	47.9 (+ 23.3)	45.1 (+ 12.4)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	137 (+ 4.2)	141 (+ 3.4)	139 (+ 3.9)	120 (△ 2.4)	118 (+ 3.0)	119 (+ 0.2)

©ANA2012

\*\* (カッコ)内:前年比

34

2013年3月期 通期業績予想

連結バランスシート(計画)

《参考》2012年2月17日  
リリース分

	2011年度末 Mar 31, 2012	2012年度末 Mar 31, 2013(RE)	前年度期末差 Difference	2012年度末 当初計画 FY12(E)
総資産 Assets	20,025	20,065	+ 39	20,030
自己資本 Shareholders' Equity	5,490	5,690	+ 199	5,620
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.4	28.4	+ 0.9	28.0
有利子負債残高 Interest Bearing Debts *	9,637	9,300	△336	9,480
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times) *	1.8	1.6	△ 0.1	1.7
ROA (%) Operating Return on Assets (%)	5.1	5.5	+ 0.5	5.6
ROE (%) Return on Equity (%)	5.3	7.2	+ 1.9	7.4

単位: 億円 (¥100Million)

\* オフバランスリース債務額(D/Eレシオ)  
2011年度末 1,553億円(2.0倍)、2012年度末予定 1,370億円(1.9倍)

2013年3月期 通期業績予想

《参考》2012年2月17日  
リリース分

連結キャッシュフロー(計画)

	2011年度 FY11	2012年度 FY12(RE)	前年差 Difference	2012年度 当初計画 FY12(E)
当期純利益 Net Income	281	400	+ 118	400
減価償却費 Depreciation and Amortization	1,192	1,420	+ 227	1,420
リース元本相当額 Principal Payment for Aircraft Lease	141	140	△ 1	140
営業キャッシュフロー * Cash Flow from Operating Activities	2,285	2,335	+ 49	2,330
設備投融资額 Capital Expenditures & Lending	△ 2,037	△ 1,945	+ 92	△ 2,160
投資キャッシュフロー ** Cash Flow from Investing Activities	△ 1,615	△ 1,555	+ 60	△ 1,770
フリーキャッシュフロー Free Cash Flow	669	780	+ 110	560
財務キャッシュフロー * Cash Flow from Financing Activities	12	△ 620	△ 632	△ 380
EBITDA	2,162	2,520	+ 357	2,520
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	15.3	16.8	+ 1.5	16.8

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。

#### IV. 補足資料

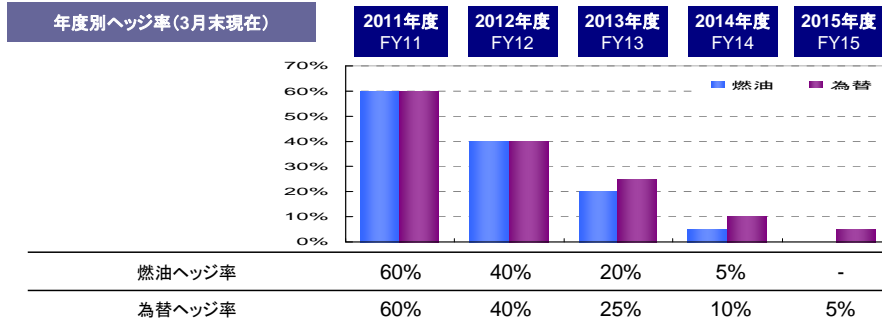


Intentionally Blank

補足資料

燃油・為替

実績と計画前提値	2011年度 FY11		2012年度 FY12	
	上期 1H(A)	下期 2H	上期 1H	下期 2H
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	109	112	115	100
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	128	128	130	120
為替レートExchange Rate (JPY/USD)	80	78	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)	19億円/年
為替(1円/USドルの変動)	25億円/年

補足資料

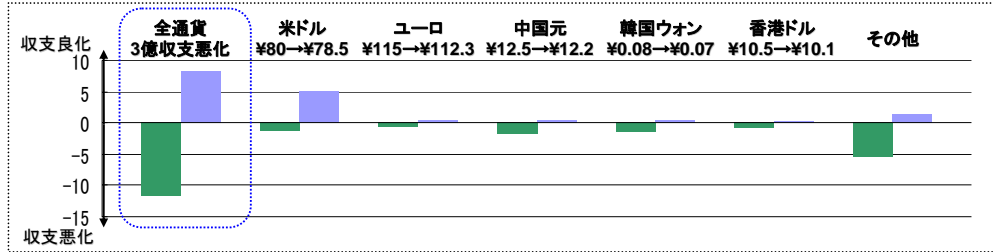
主要為替変動の収支影響

(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

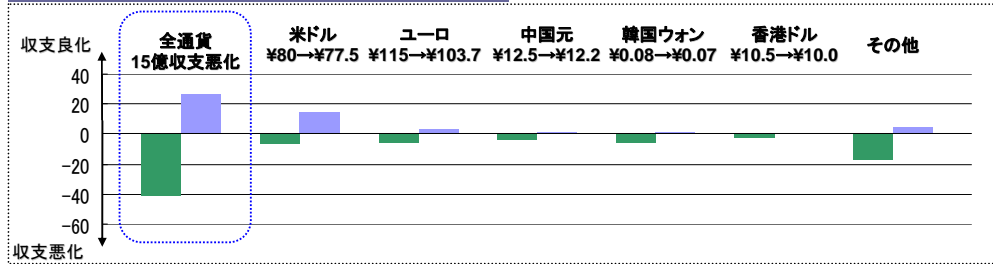
収入(増:+, 減:-)

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)



下期実績 (7月29日付 業績予想 vs. 期間加重平均実績)





補足資料

国際旅客 方面別実績

		2011年度 構成比 FY11 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY11 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.0	△ 0.4	27.0	+ 0.8
	欧州 Europe	19.4	△ 1.4	18.6	+ 0.9
	中国 China	25.3	△ 2.0	24.7	△ 1.1
	アジア Asia	23.3	+ 2.8	24.9	△ 0.4
	リゾート Resort	4.9	+ 1.0	4.8	△ 0.1
座席キロ ASK	北米 North America	29.2	△ 1.0	28.5	△ 1.6
	欧州 Europe	20.5	△ 1.6	21.7	+ 1.1
	中国 China	19.0	△ 1.3	19.5	+ 1.7
	アジア Asia	25.6	+ 3.5	24.8	△ 0.8
	リゾート Resort	5.8	+ 0.4	5.5	△ 0.4
旅客キロ RPK	北米 North America	30.0	△ 0.7	29.7	△ 0.7
	欧州 Europe	20.7	△ 1.7	21.2	+ 0.8
	中国 China	17.5	△ 0.8	17.3	+ 1.7
	アジア Asia	25.4	+ 2.8	25.7	△ 1.0
	リゾート Resort	6.4	+ 0.4	6.0	△ 0.8

補足資料

国際貨物 方面別実績

		2011年度 構成比 FY11 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY11 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	20.8	△ 1.0	20.7	0.0
	欧州 Europe	16.1	△ 0.3	16.1	△ 0.7
	中国 China	35.7	△ 1.9	33.9	△ 2.8
	アジア Asia	20.7	+ 2.3	22.4	+ 1.5
	その他 Others	6.6	+ 1.0	6.8	+ 1.9
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	32.0	△ 1.1	31.6	△ 1.3
	欧州 Europe	22.5	+ 1.3	22.8	+ 0.9
	中国 China	20.1	△ 1.4	20.2	△ 0.4
	アジア Asia	21.1	+ 2.6	21.6	+ 1.7
	その他 Others	4.2	△ 1.4	3.7	△ 0.9
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	35.2	+ 0.7	36.0	+ 1.1
	欧州 Europe	25.5	+ 0.5	25.5	△ 0.3
	中国 China	17.0	△ 1.6	15.4	△ 1.8
	アジア Asia	17.8	+ 1.6	19.1	+ 1.8
	その他 Others	4.6	△ 1.1	4.0	△ 0.7

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2011	当期末 Mar, 2012	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	6	+ 6	6	0
	Boeing 767-300ER	22	26	+ 4	7	19
	Boeing 767-300	32	31	△ 1	31	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	4	△ 1	0	4
	Airbus A320-200 (Domestic)	23	21	△ 2	21	0
	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	16	△ 1	9	7
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	15	18	+ 3	5	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	3	△ 2	1	2
合計 Total		222	226	+ 4	166	60

©ANA2012

注記: 2012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 12機、前年度末 11機)

43

### 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) メールアドレス [ir@ana.co.jp](mailto:ir@ana.co.jp)