

# 全日本空輸株式会社 2013年3月期 第1四半期決算説明会

常務取締役  
殿元 清司

2012年8月3日



©ANA2012

1

- ◎ 改めまして、殿元でございます。
- ◎ 本日はお忙しい中、「2013年3月期 第1四半期決算説明会」にご参加頂きまして、誠にありがとうございます。
- ◎ それでは、第1四半期決算につきまして、ご説明いたします。

## 目次

### I. 2013年3月期 第1四半期決算

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. 補足資料

燃油・為替	P.20
国際旅客 方面別実績	P.21
国際貨物 方面別実績	P.22
運用航空機数	P.23

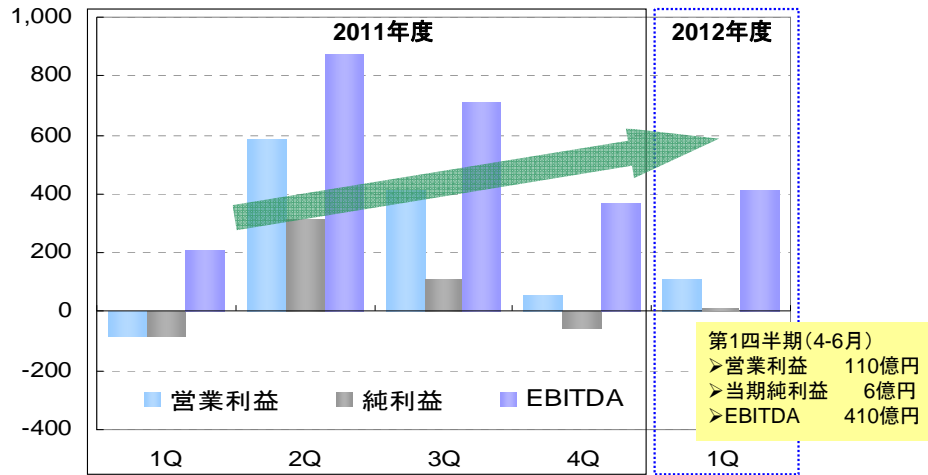
## I . 2013年3月期 第1四半期決算



業績ハイライト

当第1四半期と前年度各四半期の業績比較

- 第1四半期の連結営業収入は、3,431億円(前年同期比で +381億円)。
- 第1四半期の連結営業利益は、110億円(同 +191億円)と黒字転換。
- 当期純利益は、6億円(同 +91億円)の黒字化(増収増益)。



©ANA2012 単位: 億円(¥100million)

4

- ◎ 業績ハイライトです。
- ◎ 昨年度の震災影響からの回復により、4月から6月の第1四半期での営業利益は、前年度の第1四半期 81億円の赤字から、110億円の黒字と大幅に改善しました。
- ◎ また、最終損益は6億円と、第1四半期としては、2008年度以来、4期ぶりの黒字となりました。

## 連結決算概要

## 経営成績

	前年同期 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	3,050	3,431	+ 381
営業費用 Operating Expenses	3,131	3,321	+ 189
営業利益 Operating Income	△ 81	110	+ 191
営業利益率 Op. Margin (%)	-	3.2	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 63	△ 63	△ 0
経常利益 Recurring Income	△ 144	46	+ 191
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 1	△ 2	△ 0
当期純利益 Net Income	△ 84	6	+ 91
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	△ 84	5	+ 90
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 75	△ 192	△ 116
包括利益 Comprehensive Income	△ 160	△ 186	△ 25

単位：億円 (¥100Million)

©ANA2012

5

- ◎ 経営成績の概要でございます。
- ◎ 第1四半期においては、欧州での債務危機による影響等、一部懸念材料はあったものの、概ね堅調に推移し、営業収入は、前年同期から**381億円増収し、12.5%増の3,431億円**となりました。
- ◎ 営業費用は、コスト削減を確実に実行した結果、前年同期比 **6.0%増の189億円増**に留めることができました。
- ◎ 結果、営業利益は、前年同期より**191億円増加し、110億円**、経常利益は**46億円**となりました。
- ◎ また、当期純利益は、**6億円**で『増収増益』の決算となりました。

## 連結決算概要

## 財政状態

	前期末 Mar 31, 2012	第1四半期末 Jun 30, 2012	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	20,025	20,011	△ 14
自己資本 Shareholders' Equity	5,490	5,206	△ 283
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.4	26.0	△ 1.4
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,636	9,656	+ 19
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1,497億円(前年度末1,553億円)を含むD/Eレシオは2.1倍(前年度末2.0倍)となります。

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は、2012年3月末とほぼ同水準の、約2兆円となりました。
- ◎ 自己資本は5,206億円となり、自己資本比率は26.0%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 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	92	506	+ 413
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 1,337	△ 358	+ 978
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,599	△ 126	△ 1,725
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	354	21	△ 332
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	2,016	2,658	} + 22**
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,370	2,681	
減価償却費 Depreciation and Amortization	288	299	+ 10
設備投資額(固定資産のみ) Capital Expenditures	202	383	+ 180
EBITDA*	207	410	+ 202
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	6.8	12.0	+ 5.1

\* EBITDA: 営業利益+減価償却費

\*\* 連結範囲変更に伴う現金及び現金同等物への影響額含む

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、**506億円**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、**358億円**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、並びに配当金支払いにより**126億円**の支出となりました。
- ◎ 結果、現金および現金同等物の期末残高は、**3月末**に比べ**22億円**増加し、**2,681億円**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 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	2,743	3,064 + 321
	旅行事業 Travel Services	264	347 + 82
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>3,008</b>	<b>3,412 + 404</b>
	その他 Other	334	361 + 26
	調整額 Adjustment	△ 291	△ 341 △ 49
<b>合計(連結) Total</b>	<b>3,050</b>	<b>3,431 + 381</b>	
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	△ 92	89 + 182
	旅行事業 Travel Services	0	8 + 8
	<b>報告セグメント計 Total for Reporting Segments</b>	<b>△ 92</b>	<b>98 + 190</b>
	その他 Other	9	11 + 1
	調整額 Adjustment	1	0 △ 0
<b>合計(連結) Total</b>	<b>△ 81</b>	<b>110 + 191</b>	

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。

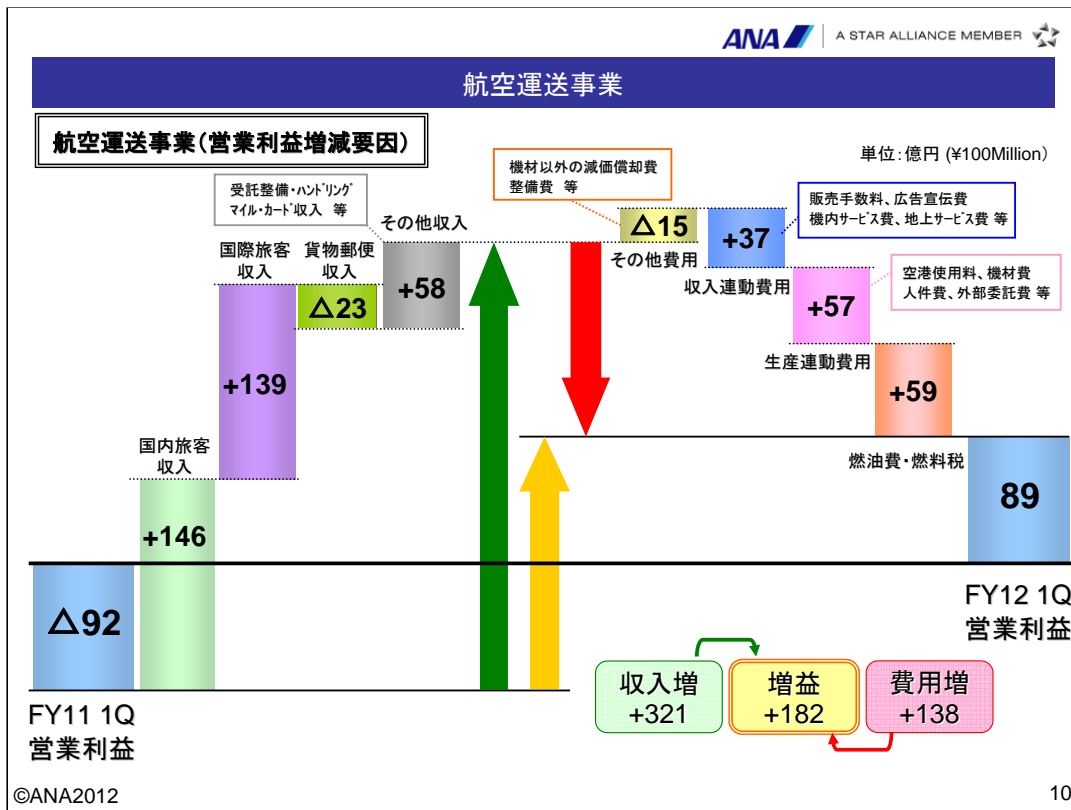
◎ 旅行事業については、国内旅行は特に地方発 関東方面への旅行需要が好調だったことに加え、海外旅行も、パッケージツアー等の商品・販売強化により、アジア方面を中心に各方面ともに取扱いが拡大し、増収・増益となりました。

◎ また、その他事業も、増収・増益となっております。



航空運送事業

収入・費用		前年同期 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	1,345	1,492	+ 146
	国際線旅客 International Passengers	692	832	+ 139
	貨物郵便 Cargo and Mail	332	309	△ 23
	その他 Others	372	430	+ 58
	<b>合計 Total</b>	<b>2,743</b>	<b>3,064</b>	<b>+ 321</b>
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	650	710	+ 59
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	227	248	+ 20
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	154	174	+ 19
	減価償却費 Depreciation and Amortization	283	294	+ 10
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	107	104	△ 2
	人件費 Personnel	611	609	△ 2
	販売費 Sales Commission and Promotion	137	175	+ 38
	外部委託費 Outsourcing	210	213	+ 2
	その他 Others	452	443	△ 8
	<b>合計 Total</b>	<b>2,836</b>	<b>2,975</b>	<b>+ 138</b>
営業利益	営業利益 Operating Income	△ 92	89	+ 182



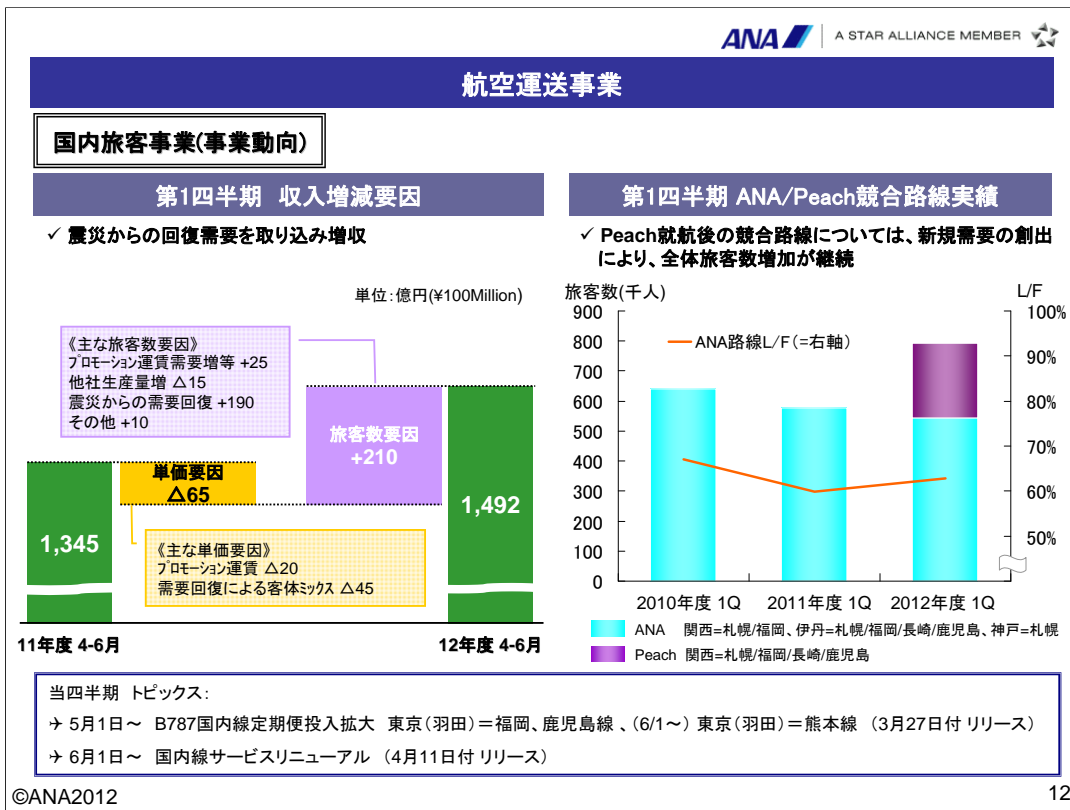
- ◎ 航空運送事業の、営業損益の前年同期比較による増減分析です。
- ◎ 営業収入は、321億円の増収となりました。特に、国内旅客は146億円の増収、国際旅客は139億円の増収となりました。一方、貨物郵便で23億円の減収となりました。
- ◎ 国内旅客・国際旅客ともに震災からの需要回復に加え、更に、国際旅客は事業規模拡大に対して、需要が堅調に推移したことが主な要因です。
- ◎ 営業費用は、138億円の増加となりました。
- ◎ 燃油費・生産量連動費用は、事業規模を拡大したことにより増加しました。また、収入連動費用が増加する一方、その他費用が減少しました。
- ◎ 以上の結果、第1四半期での営業利益は、182億円増加し、89億円となりました。
- ◎ 続きまして、12ページから事業別の動向をご説明します。

## 航空運送事業

## 国内旅客事業(実績)

	前年同期 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	13,331	14,256	+ 6.9
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	7,149	8,296	+ 16.0
旅客数(千人) Passengers (thousands)	8,164	9,502	+ 16.4
座席利用率(%) Load Factor (%)	53.6	58.2	+ 4.6*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,345	1,492	+ 10.9
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	10.1	10.5	+ 3.7
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.8	18.0	△ 4.4
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	16,482	15,706	△ 4.7

\*座席利用率のみ前年差



◎ 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、増収額 146億円を要因分解しております。

◎ 単価要因については、震災からの需要回復に伴い旅行需要が大幅に改善し、  
 客体構成が変化したこと等により、65億円減収しましたが、  
 旅客数要因では、震災からの回復需要の取り込みを着実に図り、  
 210億円増収した結果、前年同期比 10.9%増の146億円の増収となりました。

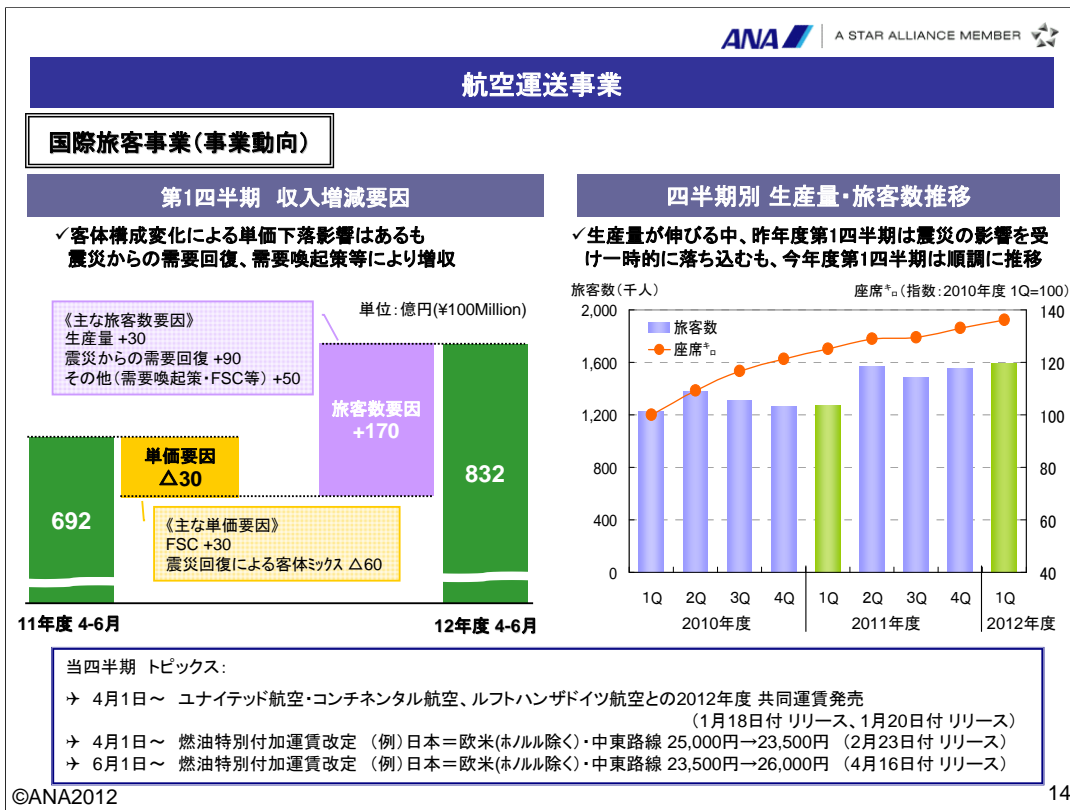
◎ 右の図では、第1四半期での、ANAとPeach競合路線実績をお示ししています。  
 4月に3月実績をお示した際と同様、Peach参入後、  
 大きなカニバリゼーションが生ずることなく、  
 新規需要の創出が続いていることがご確認いただけるかと思えます。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	8,326	9,059	+ 8.8
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	5,470	6,818	+ 24.6
旅客数(千人) Passengers (thousands)	1,273	1,592	+ 25.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	65.7	75.3	+ 9.6*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	692	832	+ 20.2
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	8.3	9.2	+ 10.4
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.7	12.2	△ 3.6
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	54,389	52,275	△ 3.9

\*座席利用率のみ前年差



◎ 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1四半期での増収額、139億円を要因分解しております。

◎ 単価要因については、  
震災からの需要回復に伴う客体構成変化の影響等により、  
30億円減収となりましたが、  
旅客数要因では、震災からの回復需要取り込みに加え、  
生産量増加の中、需要喚起策、マーケティング施策等により、  
170億円増収し、結果、前年同期比 20.2%増の139億円の増収となりました。

◎ 右の図では、四半期別の座席<sup>キ</sup>、旅客数の推移をお示ししています。

◎ 生産量を伸ばす中、震災の影響により、  
前年度 第1四半期は、プレジャー需要及び訪日旅客を中心に一時的に落ち込み  
ましたが、  
今年度 第1四半期は、順調に推移しています。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年比 % Y/Y
国内貨物 Domestic Cargo	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	426	465	+ 9.2
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	108	107	△ 1.6
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	108	106	△ 1.7
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	25.5	23.0	△ 2.5*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	79	76	△ 3.5
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	18.6	16.4	△ 11.6
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	73	71	△ 1.9
	【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)	7	7
有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)		2	2	△ 17.3
貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)		2	2	△ 18.4
貨物重量利用率(%) Load Factor (%)		36.8	31.5	△ 5.3*
貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)		3	3	△ 11.9
ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)		48.1	43.9	△ 8.9
重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)		130	141	+ 7.9

©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 1Q/FY11	第1四半期 1Q/FY12	前年比 % Y/Y
国際貨物 International Cargo	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	888	945	+ 6.5
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	563	585	+ 4.0
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	140	146	+ 4.0
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	63.5	62.0	△ 1.5*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	236	215	△ 9.0
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	26.6	22.8	△ 14.5
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	168	147	△ 12.5
	【参考:上記内数】			
国際フレighter International Freighter	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	201	207	+ 3.1
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	117	119	+ 1.4
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	67	68	+ 1.0
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	58.4	57.5	△ 0.9*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	83	80	△ 4.0
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	41.6	38.7	△ 6.9
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	124	118	△ 5.0

©ANA2012

\*貨物重量利用率のみ前年差

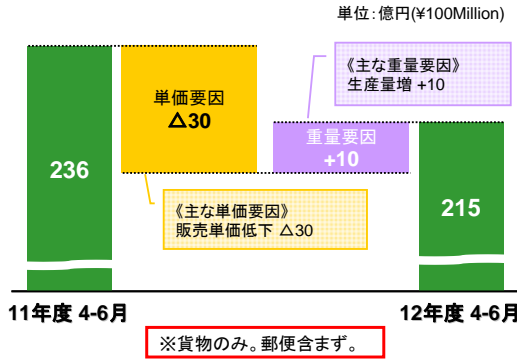
17

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

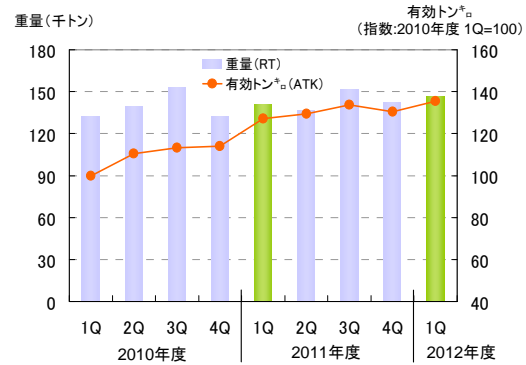
第1四半期 収入増減要因

✓輸出貨物が低迷する中、輸入貨物・三国間貨物等を積極的に取り込むも、構成変化により単価が下落し減収



四半期別 生産量・重量推移

✓昨年度第1四半期は代替需要が生ずるが、今年度は重量ベースではそれを上回り、4%向上。



当四半期 トピックス: 燃油特別付加運賃改定

- 4月1日～ 欧米・中東路線 134円→141円、遠距離アジア 94円→97円、近距離アジア 79円→81円 (3月22日付 リリース)
- 5月1日～ 欧米・中東路線 141円→147円、遠距離アジア 97円→100円、近距離アジア 81円→83円 (4月16日付 リリース)
- 6月1日～ 欧米・中東路線 147円→141円、遠距離アジア 100円→97円、近距離アジア 83円→81円 (5月22日付 リリース)

©ANA2012

18

◎ 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、第1四半期での減収額、21億円を要因分解しております。

◎ 円高等により、輸出貨物が低迷する中、輸入貨物・三国間貨物等を取り込み重量は確保しましたが、構成変化により、販売単価が低下した結果、重量要因で10億円の増収、単価要因で30億円の減収となりました。

◎ 右の図では、四半期別の生産量及び重量推移をお示ししています。

◎ 日本発の輸出需要が停滞する一方、全体の輸送重量は増加しており、今年度 第1四半期は、前年同期に比べ 4%増加しています。

◎ 以上、航空運送3事業の結果概要でございました。

◎ これを持ちまして、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。

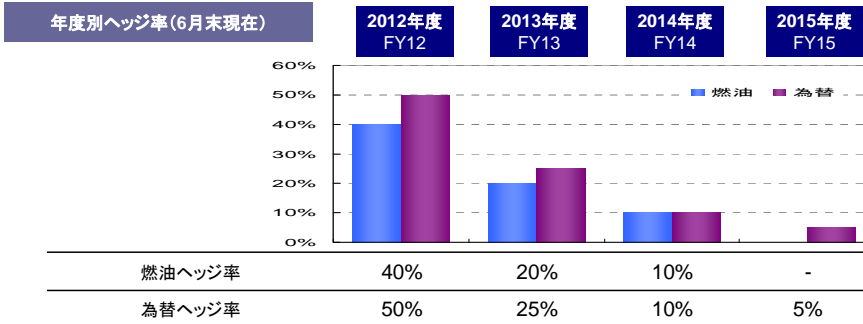
## Ⅱ. 補足資料



補足資料

燃油・為替

計画前提値	2012年度 FY12(E)	
	上期 1H	下期 2H
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	115	100
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	130	120
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)	19億円/年
	為替 (1円/USドルの変動)	25億円/年

補足資料

国際旅客 方面別実績

		第1四半期構成比 1Q/FY12 Composition	前年差* Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.5	+ 0.5
	欧州 Europe	21.4	+ 1.9
	中国 China	19.0	△ 2.2
	アジア Asia	28.0	△ 0.2
	リゾート Resort	4.0	+ 0.1
座席キロ ASK	北米 North America	28.0	△ 1.9
	欧州 Europe	22.1	+ 1.8
	中国 China	14.6	+ 1.9
	アジア Asia	29.9	△ 1.4
	リゾート Resort	5.4	△ 0.5
旅客キロ RPK	北米 North America	30.4	△ 0.1
	欧州 Europe	20.8	+ 0.5
	中国 China	13.1	+ 1.2
	アジア Asia	30.0	△ 1.1
	リゾート Resort	5.7	△ 0.4

補足資料

国際貨物 方面別実績

		第1四半期構成比 1Q/FY12 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	20.4	△ 3.2
	欧州 Europe	15.6	△ 1.9
	中国 China	36.1	+ 2.0
	アジア Asia	21.3	+ 0.8
	その他 Others	6.6	+ 2.2
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	30.6	△ 2.2
	欧州 Europe	24.2	+ 1.4
	中国 China	21.1	+ 1.5
	アジア Asia	20.1	△ 0.5
	その他 Others	4.0	△ 0.3
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	34.5	△ 2.9
	欧州 Europe	27.4	+ 1.3
	中国 China	16.5	+ 0.0
	アジア Asia	17.5	+ 1.7
	その他 Others	4.1	△ 0.2

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2012	当期末 Jun, 2012	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (Domestic)	8	7	△ 1	7	0
	Boeing 777-300ER	19	19	—	16	3
	Boeing 777-300	7	7	—	7	0
	Boeing 777-200ER	7	9	+ 2	7	2
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	6	9	+ 3	9	0
	Boeing 767-300ER	26	26	—	6	20
	Boeing 767-300	31	29	△ 2	29	0
	Boeing 767-300F	2	2	—	0	2
	Boeing 767-300BCF	7	7	—	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	4	2	△ 2	0	2
	Airbus A320-200 (Domestic)	21	21	—	21	0
	Boeing 737-800	17	17	—	16	1
	Boeing 737-700ER	2	2	—	2	0
	Boeing 737-700	16	16	—	12	4
リージョナル機 Regional	Boeing 737-500	16	16	—	9	7
	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	18	18	—	5	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	3	3	—	2	1
合計 Total		226	226	—	169	57

### 免責事項

当資料は、弊社の現在の計画、見積り、戦略、確信に基づく見通しについての記述がありますが、歴史的な事実でないものは、全て将来の業績に関わる見通しです。これらは現在入手可能な情報から得られた弊社の判断及び仮説に基づいています。

弊社の主要事業である航空運送事業には、空港使用料、航空機燃料税等、弊社の経営努力では管理不可能な公的負担コストが伴います。また、弊社が事業活動を行っている市場は状況変化が激しく、技術、需要、価格、経済環境の動向、外国為替レートの変動、その他多くの要因により急激な変化が発生する可能性があります。これらのリスクと不確実性のために、将来における弊社の業績は当資料に記述された内容と大きく異なる可能性があります。従って、弊社が設定した目標は、全て実現することを保証しているものではありません。



## ANAグループの目指すもの

### グループ経営理念

- 私たちのコミットメント —  
 ANAグループは、「安心」と「信頼」を基礎に
- 価値ある時間と空間を創造します
  - いつも身近な存在であり続けます
  - 世界の人々に「夢」と「感動」を届けます

### グループ安全理念

安全は経営の基盤であり社会への責務である。  
 私たちはお互いの理解と信頼のもと  
 確かなしくみで安全を高めていきます

私たちは一人ひとりの責任ある  
 誠実な行動により安全を追求します

### グループ経営ビジョン

ANAグループは、航空運送を中核に、  
 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] 株主・投資家の皆様へ (IR情報) → 決算・IR情報



全日本空輸株式会社 IR推進室

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