

全日本空輸株式会社 2013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

常務取締役
殿元 清司

2012年10月31日



©ANA2012

1

◎ 伊東でございます。

◎ 本日はお忙しい中「2013年3月期 第2四半期決算説明会」にご参加頂きまして誠にありがとうございます。

◎ スライド4ページをご覧ください。

目次

【第1部】

I. 2013年3月期 第2四半期決算、及び
2013年3月期 通期業績予想

2013年3月期 第2四半期 決算概要	P.4
2013年3月期 業績予想	P.5
機材・ネットワーク戦略	P.6
LCC事業	P.7
公募増資	P.8
中期経営戦略	P.9

【第2部】

II. 2013年3月期 第2四半期決算《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・国際旅客事業)	P.19-22
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.29
尖閣諸島問題の影響について	P.30
セグメント別業績予想	P.31
航空運送事業(収入・費用予想)	P.32
業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.33-34

IV. 補足資料

燃油・為替	P.36
国際旅客 方面別実績	P.37
国際貨物 方面別実績	P.38
運用航空機数	P.39

I . 2013年3月期 第2四半期決算、及び 2013年3月期 通期業績予想



【第1部】

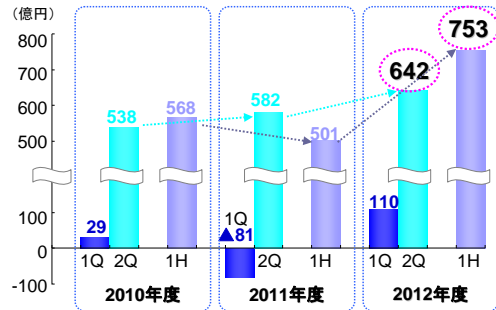
2013年3月期 第2四半期 決算概要

第2四半期単独および累計の営業利益が、過去最高益を達成

《2013年3月期 第2四半期連結決算》

(単位: 億円)	第2四半期	前年差	前年比
営業収入	7,532	+483	+6.9%
航空運送事業	6,720	+409	+6.5%
営業利益	753	+251	+50.2%
航空運送事業	696	+238	+52.2%
経常利益	634	+258	+68.7%
当期純利益	369	+140	+61.6%
EBITDA	1,356	+271	+25.0%

《2010-12年度 第2四半期決算比較》



【第2四半期決算のポイント】

- 第2四半期累計の連結営業利益753億円、第2四半期(3ヶ月)642億円は、共に過去最高益。
- 前年度に発生した震災による減収影響が解消し、国際線を中心に生産量の増加を上回る需要を獲得。
- 連結営業収入は前年同期比で約480億円増加。一方で、コスト削減対策の進捗効果を含めて営業費用の伸びを抑制し、連結営業利益ベースで約250億円の増益を達成。

◎まず、本日発表いたしました2012年度第2四半期の決算でございます。

◎昨年度の上期は震災の影響による大きな減収に見舞われましたが、今年度はその影響も解消し順調に需要が増加しました。

◎コストの削減、抑制も進捗していることから増収増益となり、ご覧の通り第2四半期までの累計ならびに第2四半期単独の3ヶ月実績におきまして、過去最高の営業利益と経常利益を達成いたしました。

2013年3月期 業績予想

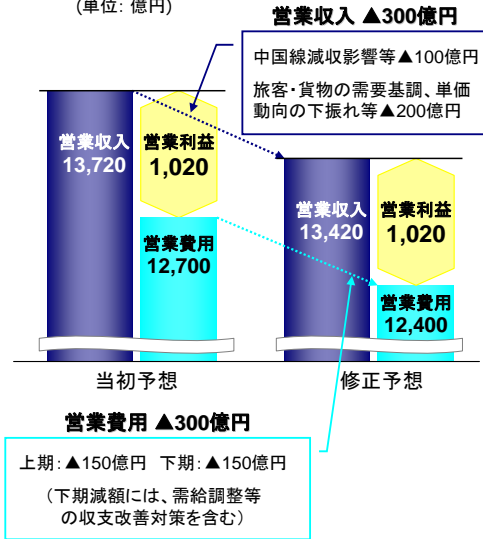
トップラインを下方修正する一方で、利益計画と配当予定額は当初計画を維持

【業績予想修正のポイント】

- 営業収入と営業費用をそれぞれ300億円下方修正し、営業利益は当初計画通り。
- 当期純利益も当初計画通りの400億円とし、配当予定額4円を維持。

《航空運送事業の当初計画差異》

(単位: 億円)



《2013年3月期 業績予想》

(単位: 億円)	通期	前年差	当初計画差
営業収入	14,700	+584	▲300
航空運送事業	13,420	+794	▲300
営業利益	1,100	+129	-
航空運送事業	1,020	+135	-
営業利益率	7.5%	+0.6%	+0.1%
経常利益	700	+15	-
当期純利益	400	+118	-
1株あたり配当 (円)	4円	-	-

©ANA2012

5

◎次に2012年度の業績予想につきましてご説明致します。

◎ご覧の通り、連結営業収入と営業費用の予想をそれぞれ300億円ずつ、当初計画から下方に修正いたしました。

◎上期の実績におきまして、旅客収入、貨物収入ともに当初計画をやや下回る結果になりましたので、下期においてもその基調を反映して見直しを行いました。

◎尖閣諸島問題による中国線の減収影響なども100億円ほど織り込んでいます。

◎また営業費用は上期実績において計画を下回った効果と、下期において取り組む収支改善策を合わせまして減額修正いたしました。

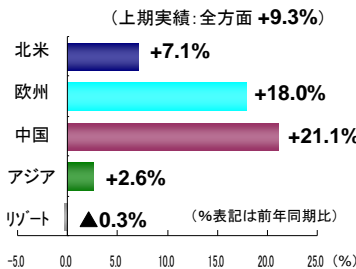
◎したがいまして利益予想は当初計画からの修正はございません。

◎既にご案内の通り、当期純利益400億円の達成を目指し4円の配当を計画致します。

機材・ネットワーク戦略

加速化するB787の導入と、ANAブランド国際線ネットワークの拡充

《2012年度 国際旅客方面別提供座席キロと主な路便計画》

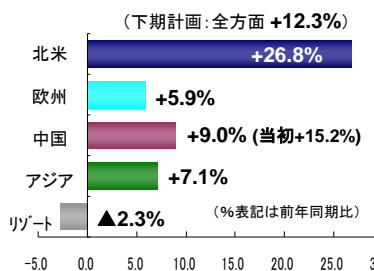


(上期の主な路便計画)

路線	内容
羽田=フランクフルト	1/21 新規就航 (B787投入)
成田=シアトル	7/25- 新規就航 (10/1- B787投入)
中国路線	前年度震災休減便からの復便・大型化

【B787保有機数】

2012年度上期末: 14機
国内線仕様機: 10機
国際線仕様機: 4機



(下期の主な路便計画)

路線	内容
中国路線	尖閣問題影響小型化
成田=ヤンゴン	10/15- 新規就航
成田=ニューヨーク	10/28- 2便化(B777)
羽田=北京	10/28- B787投入
成田=台北	10/28- 大型化(B777)
成田=デリー	10/28- 新規就航
成田=サンノゼ	1/11- 新規就航 (B787投入)

2012年度末: 20機
国内線仕様機: 14機
国際線仕様機: 6機

2021年度までに
最終受領予定: 66機
(本年9月に11機追加発注)

©ANA2012

6

◎次に今年度のANAブランドの、ネットワーク拡充につきまして国際線の新規就航や増便の状況と、B787の受領状況と投入路線を合わせてご覧いただきたいと思っております。

◎上期におきましては前年度の1月に就航した羽田=フランクフルト線に加えて、成田=シアトル線がそれぞれB787を使って新規就航しており、欧米路線の生産量増加と競争力強化につながっています。

◎B787は導入のペースが上がり、9月末時点で計14機を運航しており、国際線用の4機の外、国内の主要路線に10機が投入されています。

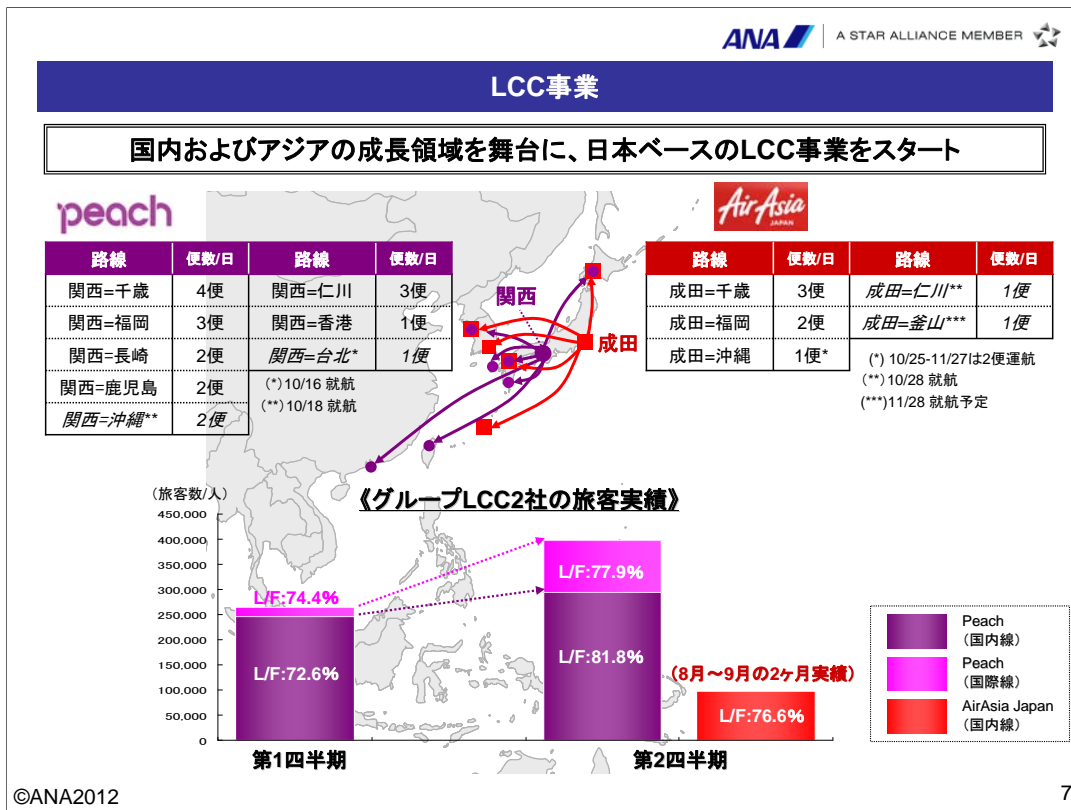
◎下期は先ほどご説明したように、中国線の需要低下に応じて生産量の調整を行っており当初の計画に比べて、座席キロの伸びを抑えています。

◎その一方で、太平洋ルートを動く旺盛な旅客需要をターゲットにして、北米とアジアを結ぶネットワークの拡充を計画通り進め、増収につなげてまいります。

◎B787は年度末までに20機を保有する予定となっており、そのうち6機を国際線に投入します。10月28日から羽田=北京線に投入されている他、1月からの新規路線、成田=サンノゼ線で運航し商品競争力を高めていきます。

◎また既にこの9月に発表した通り、当社はB787-9を11機、追加発注しました。

◎経済性に優れたこの戦略機材をどのエアラインよりも早いペースで導入し、競争力のある機材投入とネットワークの構築を進めてまいります。



◎続きましてグループのLCC2社、エアアジア・ジャパンとPeachの就航路線と第2四半期までの輸送実績をご紹介します。

◎ご覧の通り8月よりエアアジア・ジャパンが成田からの国内線3路線に就航しました。

◎国際線としてはこの10月28日よりソウル・インチョンに就航しており、

来月11月28日にはANAグループとして初となるプサンに乗り入れいたします。

◎首都圏マーケットにおけるLCC需要の開拓を目指して順調なスタートを切っております。

◎成田をベースにしたLCC事業は早期に収益化させることを目指して連結子会社化しておりますので、いち早く、グループの企業価値の向上に結びつくと確信しています。

◎先行して、年3月にスタートしたPeachも、ご覧いただきます通り、関西地区におけるLCC需要を着実に創出し、高いロードファクターを維持しながら路線展開を進めています。

◎引き続きANAブランドではカバーできない需要の掘り起こしや、新規需要の獲得を目指して、LCC事業の規模を拡げてまいります。

公募増資

公募増資により、バランスシート強化、成長資金を活用したグロース戦略へ

《公募増資の概要》

- 払込総額: 1,748億円(8月17日払込完了)
- 発行新株式数: 9億9,147万株(発行済 35億1,643万株)
- 増資の目的と資金使途

- ・戦略的な機材投資の継続と財務体質の強化を両立させることのできるバランスシートを実現
- ・アジアにおけるマルチブランド戦略推進に向けて、機動的な投資戦略に備えた成長資金を確保

【純資産関連指標】

	第2四半期末	2012年3月期末
資本金(億円)	3,187	2,313
自己資本(億円)	7,363	5,490
自己資本比率(%)	34.0	27.4
DELシオ(倍)	1.3	1.8
オフバランスリース債務込	1.5	2.0
一株あたり純資産(円)	209.83	218.24



【アジア戦略投資】

日本をベースに事業運営を進めつつも、将来的な成長余地には限界が見える
⇒ 経済成長著しいアジアにANAグループの成長機会を求める

中期経営目標ROA8%以上、ROE10%以上達成への寄与
⇒ 候補案件毎に投資規模・リターン・リスク等につきFeasibility Study

- 航空事業**
 - FSC(Full Service Carrier) : ANAブランドとのシナジー創出
 - LCC(Low Cost Carrier) : LCC事業領域の早期拡大・発展
- 航空関連事業**
- その他**
 - ANAグループが有するリソース、ノウハウの活用
 - ANAブランドが提供する高付加価値サービスの応用

©ANA2012 8

◎ここで先般実施致しました公募増資につきましてご説明させていただきます。

◎最終的に第三者割当増資も合わせまして約10億株の新株を発行し、1,748億円の資本の払い込みをいただきました。

◎調達した資金を有効に活用して、ANAグループの成長と企業価値の向上、ひいては株主価値の向上を実現することによって、経営としての責務を果たしてまいりたいと思います。

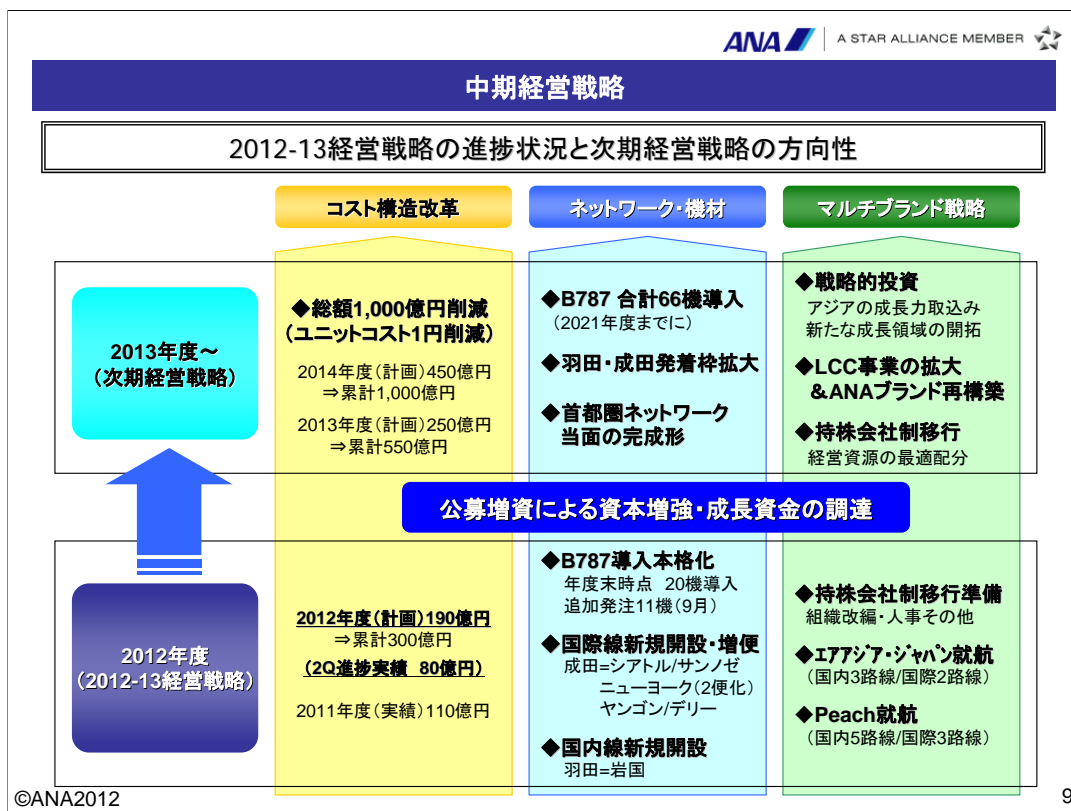
◎今回の増資の意義について改めて確認しておきたいと思います。

◎フルサービスキャリアとして競争力のあるネットワーク戦略とフリート体制を構築する為には、航空機を中心とした設備投資が継続的に必要です。

◎ご覧の通りANAグループは、増資によって強化されたバランスシートのもとで安定的に継続して、機材投資を進めながら財務体質の強化も両立させることができます。

◎またマルチブランド戦略を推進し、アジアを舞台にした成長を目指していく為には、アジアにおける戦略的投資が重要な位置づけとなると考えております。

◎航空事業ならびに航空関連事業を中心にANAブランドとのシナジー効果、マルチブランドの拡大・発展、中期的な経営目標への寄与度といった観点から、対象となる事業や投資案件の選定を進めております。



- ◎私からのご説明の最後に、中期経営戦略について触れさせていただきます。
- ◎現在遂行中の2012-13年度経営戦略につきましては、順調に進捗しております。
- ◎総額1,000億円のコスト構造改革プランは計画に沿って効果が積みあがっており、マルチブランド戦略についても、LCC2社が運航を開始し、計画通り進捗しています。
- ◎あわせて、経営資源の最適配分を可能とする体制構築を目的として、来年4月の持株会社移行に向けて、組織改編などの準備も進めております。
- ◎また、戦略機材のB787の受領が本格化しております。
- ◎ネットワークの拡大については、中長距離の国際線を中心に、新規路線の開設、増便を行いながら、B787の経済性ならびにプロダクト競争力を活用しております。
- ◎そして、これらの現行の経営戦略における成果を踏まえつつ、2013年度を初年度とする次期経営戦略の策定に向けて、議論を開始しております。
- ◎次期経営戦略では、コスト構造改革を完遂していくことに加えて、羽田・成田の発着枠拡大を踏まえ、首都圏を発着する航空ネットワークについて、当面の完成形を構築していきます。
- ◎持株会社制をスタートさせる中で、LCC事業を更に拡大させると同時に、フルサービスキャリアとしての、ANAの収益性の維持・向上も図ってまいります。
- ◎あわせて、増資により獲得した資金を有効に活用し、アジアにおける戦略投資を実行に移し、更なる成長戦略を描いてまいります。
- ◎あらゆる成長機会を追求し、ANAグループの企業価値を向上させてまいります。
- ◎以上で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. 2013年3月期 第2四半期決算《詳細》

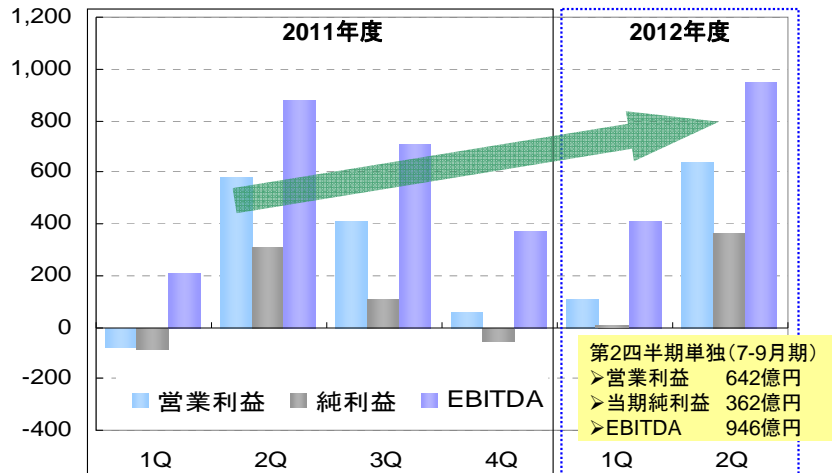


【第2部】

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2四半期累計での連結営業利益は、753億円(前年同期比で +251億円)。
- ▶ 当期純利益は369億円(同 +140億円)、EBITDAは1,356億円(同 +271億円)。



©ANA2012 単位: 億円(¥100million)

11

- ◎ 殿元でございます。
- ◎ 続きまして私の方から、2012年度第2四半期決算報告および2012年度通期業績予想について、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。
- ◎ 7月から9月の第2四半期での営業利益は、前年度の第2四半期 582億円から10%増の642億円となりました。また、第2四半期単独及び第2四半期累計としては、過去最高となっております。
- ◎ なお、キャッシュフロー指標である、EBITDAについても、第2四半期単独及び第2四半期累計ともに、過去最高の水準となっております。

連結決算概要

経営成績

	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	7,048	7,532	+ 483	4,100	+ 102
営業費用 Operating Expenses	6,547	6,779	+ 232	3,457	+ 42
営業利益 Operating Income	501	753	+ 251	642	+ 59
営業利益率 Op. Margin (%)	7.1	10.0	+ 2.9	15.7	+ 1.1
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 125	△ 118	+ 6	△ 54	+ 6
経常利益 Recurring Income	375	634	+ 258	587	+ 66
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	6	△ 2	△ 9	△ 0	△ 9
当期純利益 Net Income	228	369	+ 140	362	+ 49
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	229	366	+ 136	360	+ 45
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 288	△ 149	+ 139	42	+ 255
包括利益 Comprehensive Income	△ 58	217	+ 275	403	+ 301

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

12

- ◎ 経営成績の概要でございます。
- ◎ 国内旅客・国際旅客事業が、7月から9月においても増収したことにより、第2四半期累計で営業収入は**7,532億円**となり、前年同期を**483億円**上回りました。
- ◎ 営業費用は燃油費・生産連動・販売連動費用の増加はありましたが、需給適合やコスト削減を進めたことにより前年同期と比べ**232億円**の増加に留めました。
- ◎ 結果、営業利益は第2四半期累計で前年同期比 **5割増の753億円**となりました。
- ◎ 経常利益は前年同期比**7割増の634億円**、当期純利益は**369億円**となりました。

連結決算概要

財政状態

	前期末 Mar 31, 2012	第2四半期末 Sept 30, 2012	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	20,025	21,655	+ 1,629
自己資本 Shareholders' Equity	5,490	7,363	+ 1,873
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.4	34.0	+ 6.6
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,636	9,336	△ 299
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.8	1.3	△ 0.5

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,441億円(前年度末1,553億円)を含むD/Eレシオは1.5倍(前年度末2.0倍)となります。

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は主にこの夏に実施した公募増資により、純資産及び手元流動資金がそれぞれ増加し、約2兆1千億円となりました。
- ◎ 有利子負債残高は返済を進めた結果、ネットで約300億円削減しました。
- ◎ また一連の増資に伴い、自己資本は7,363億円となり、自己資本比率は34.0%と前期末の27.4%に対し6.6ポイント改善しました。
- ◎ D/Eレシオについても大幅に改善し1.3倍となっております。

連結決算概要

キャッシュフロー	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	904	1,237	+ 333
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 1,715	△ 3,260	△ 1,544
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,267	1,296	+ 28
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	454	△ 727	△ 1,182
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	} △ 717**
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,470	1,941	
減価償却費 Depreciation and Amortization	584	603	+ 19
設備投資額(固定資産のみ) Capital Expenditures	379	681	+ 301
実質フリーキャッシュフロー(3ヶ月超の定期・譲渡性預金を除く) Substantial Free Cash Flow (excluding periodic/negotiable deposits of more than 3 months)	654	798	+ 144
EBITDA*	1,085	1,356	+ 271
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	15.4	18.0	+ 2.6

©ANA2012 * 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)

14

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは**1,237**億円の収入となっております。
- ◎ 投資キャッシュフローは通常の航空機投資の支払い、3ヶ月超の譲渡性預金等、預け入れにより**3,260**億円の支出となりました。
- ◎ なお、投資キャッシュフローのうち、**3ヶ月超の定期・譲渡性預金を除いた実質**キャッシュフローは下から**3**段目に記載の通り、約**800**億円確保し、前年同期からも**144**億円増加しております。
- ◎ 財務キャッシュフローは**1,296**億円の収入となりました。

連結決算概要

セグメント別実績

		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY12	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	6,310	6,720	+ 409	3,655	+ 88
	旅行事業 Travel Services	784	843	+ 58	495	△ 24
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	7,095	7,563	+ 468	4,151	+ 63
	その他 Other	677	735	+ 57	374	+ 30
	調整額 Adjustment	△ 725	△ 767	△ 41	△ 425	+ 8
	合計(連結) Total	7,048	7,532	+ 483	4,100	+ 102
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	457	696	+ 238	606	+ 56
	旅行事業 Travel Services	19	30	+ 10	21	+ 2
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	476	726	+ 249	627	+ 59
	その他 Other	21	26	+ 5	15	+ 3
	調整額 Adjustment	3	0	△ 2	△ 0	△ 2
	合計(連結) Total	501	753	+ 251	642	+ 59

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が、旅行事業、並びにその他セグメントについても増収増益となりました。

◎ 続いて18ページをご覧ください。

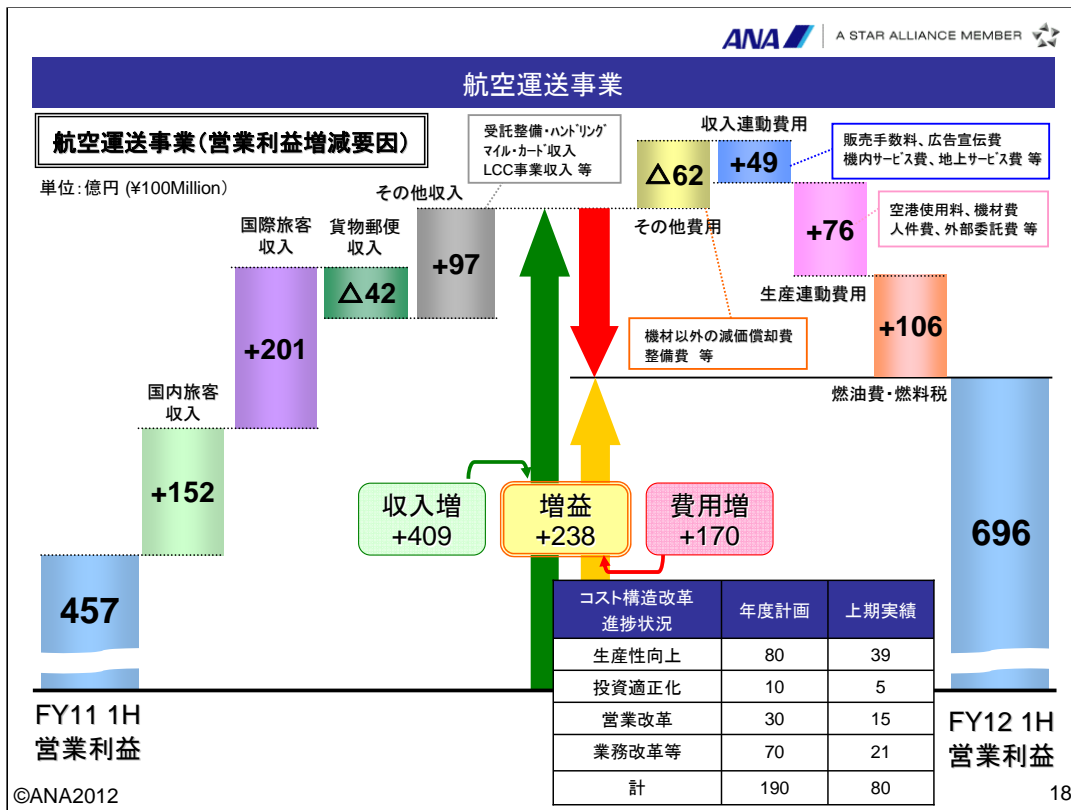
Intentionally Blank

航空運送事業

収入・費用		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	3,278	3,430	+ 152	1,938	+ 5
	国際線旅客 International Passengers	1,596	1,797	+ 201	965	+ 62
	貨物郵便 Cargo and Mail	649	607	△ 42	298	△ 18
	その他 Others	786	883	+ 97	453	+ 39
	合計 Total	6,310	6,720	+ 409	3,655	+ 88
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,339	1,445	+ 106	734	+ 46
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	471	511	+ 40	263	+ 20
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	331	351	+ 20	177	+ 0
	減価償却費 Depreciation and Amortization	573	594	+ 20	299	+ 9
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	230	210	△ 20	105	△ 18
	人件費 Personnel	1,240	1,220	△ 19	611	△ 17
	販売費 Sales Commission and Promotion	315	350	+ 34	175	△ 3
	外部委託費 Contracts	430	430	+ 0	216	△ 2
	その他 Others	920	908	△ 12	464	△ 3
合計 Total	5,853	6,024	+ 170	3,049	+ 31	
営業利益	営業利益 Operating Income	457	696	+ 238	606	+ 56

©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409億円の増収となりました。
国内旅客は152億円の増収、国際旅客は201億円の増収となりました。
一方、貨物郵便は42億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、
国際旅客での新規路線就航など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170億円の増加となりました。
- ◎ 燃油費・生産連動費用が事業規模を拡大したことにより増加し、
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、当第2四半期累計での営業利益は、
238億円増加し、696億円となりました。
- ◎ なお、1,000億円のコスト構造改革の内、今年度計画の190億円の進捗状況ですが、
第2四半期末累計で80億円削減し、計画通り進捗しています。
- ◎ 続きまして、20ページから事業別の動向をご説明します。

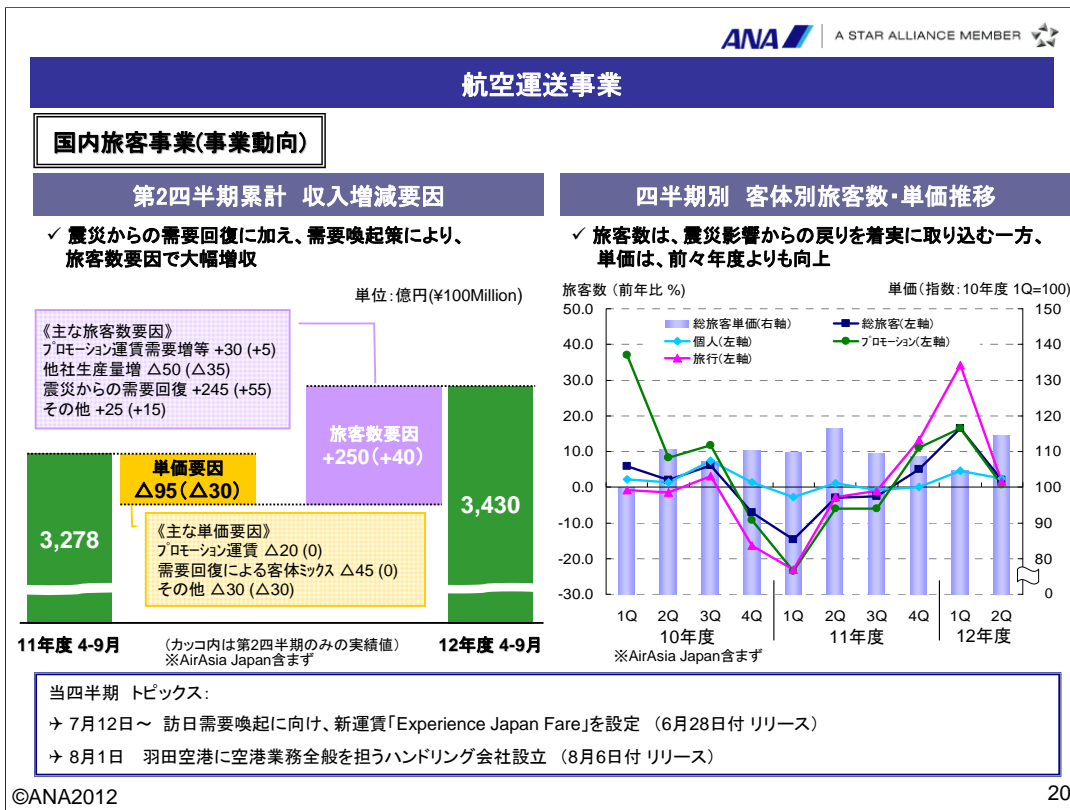
航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY12	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	28,408	29,727	+ 4.6	15,470	+ 2.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	17,053	18,336	+ 7.5	10,039	+ 1.4
旅客数(千人) Passengers (thousands)	19,217	20,773	+ 8.1	11,270	+ 2.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	60.0	61.7	+ 1.7*	64.9	△ 0.8*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	3,278	3,430	+ 4.6	1,938	+ 0.3
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.5	11.5	+ 0.0	12.5	△ 2.3
イールド(円) Yield (¥/RPK)	19.2	18.7	△ 2.7	19.3	△ 1.1
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	17,060	16,515	△ 3.2	17,197	△ 1.7

*座席利用率のみ前年差

※ AirAsia Japanは上記データには含まれませんが、当第2四半期における輸送実績は、座席キロは140百万席キロ、旅客キロは107百万人キロ、旅客数は96千人、利用率は76.6%となりました。



◎ 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、第2四半期累計での増収額**152億円**を要因分解しております。

◎ 単価要因については、
プロモーション運賃の拡大等 需要喚起策により客体構成が変化し、
95億円減収しました。

◎ 旅客数要因では震災からの回復需要を着実に取り込むとともに、
需要喚起策により旅客数が大幅に増加、**250億円**増収した結果、
前年同期比 **4.6%増**の**152億円**の増収となりました。

◎ 右の図では客体別の旅客数及び単価の四半期別推移をお示しています。
旅客数は各客体ともに震災影響から回復し上下に振れ幅はありますが、
堅調に推移しました。
単価については前々年度水準よりも向上していることがご確認いただけるかと思ひます。

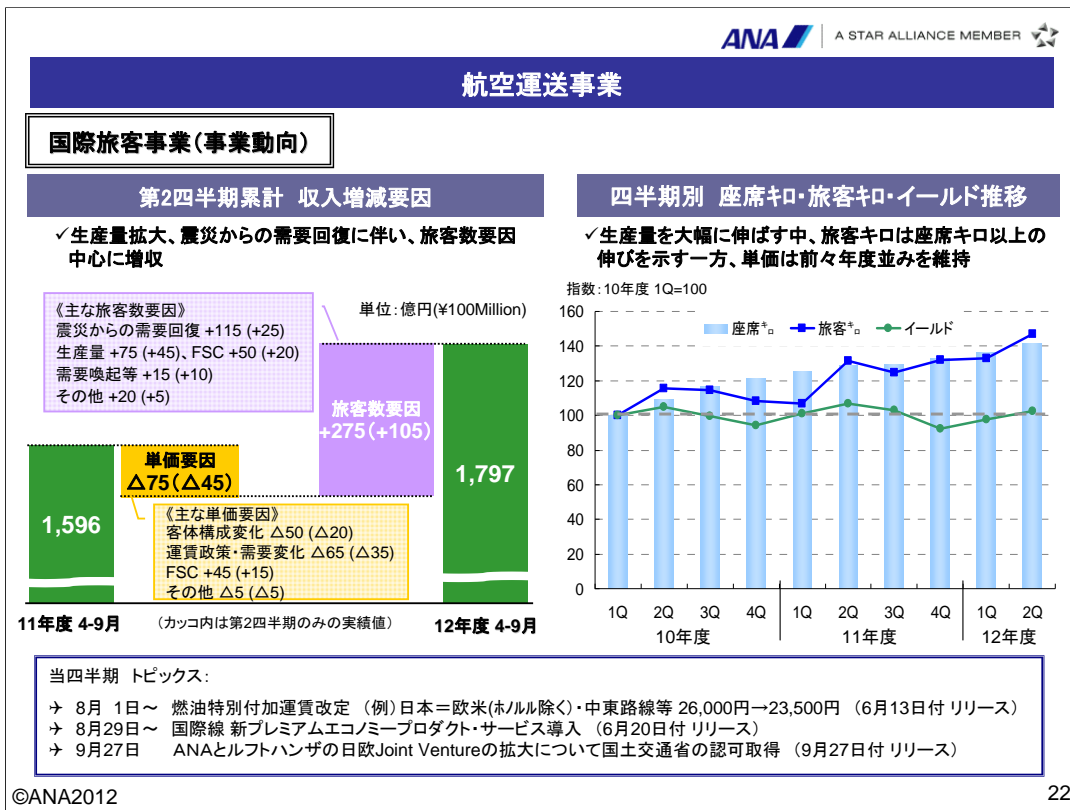
◎ 次に、22ページへお進みください。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY12	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	16,919	18,490	+ 9.3	9,431	+ 9.8
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	12,204	14,341	+ 17.5	7,523	+ 11.7
旅客数(千人) Passengers (thousands)	2,840	3,311	+ 16.6	1,719	+ 9.7
座席利用率(%) Load Factor (%)	72.1	77.6	+ 5.4*	79.8	+ 1.4*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,596	1,797	+ 12.6	965	+ 6.9
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.4	9.7	+ 3.1	10.2	△ 2.6
イールド(円) Yield (¥/RPK)	13.1	12.5	△ 4.1	12.8	△ 4.3
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	56,188	54,289	△ 3.4	56,154	△ 2.6

*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、
左の図では第2四半期累計での増収額201億円を要因分解しております。

◎ 単価要因については
客体構成変化、運賃施策・需要変化等により、75億円減収となりました。

◎ 旅客数要因では、震災からの回復需要取り込みに加え、
生産量に連動した需要拡大、需要喚起策等により275億円増収した結果、
前年同期比 12.6%増の201億円の増収となりました。

◎ 右の図では、
四半期別の座席キロ、旅客キロ、イールドの推移をお示ししています。

◎ 生産量が増加する中、今年度上期は、
旅客キロが座席キロに連動するかたちで順調に伸びています。

◎ 単価も前々年度並みの水準を概ね維持していることがご確認いただけるかと思ます。

◎ 26ページをご覧ください。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/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)	903	975	+ 8.0	509	+ 6.9
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	228	224	△ 1.8	117	△ 1.9
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	229	226	△ 1.5	119	△ 1.3
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	25.3	23.0	△ 2.3*	23.1	△ 2.1*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	164	158	△ 3.8	82	△ 4.1
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	18.3	16.3	△ 10.9	16.1	△ 10.3
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	72	70	△ 2.4	69	△ 2.9
【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)	14	14	△ 1.1	7	+ 1.1
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	5	4	△ 11.2	2	△ 5.2
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	5	4	△ 14.2	2	△ 9.9
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	36.7	33.0	△ 3.8*	34.4	△ 2.3*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	7	6	△ 11.7	3	△ 11.5
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	48.2	43.0	△ 10.7	42.2	△ 12.4
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	131	135	+ 2.8	130	△ 1.8

©ANA2012 *貨物重量利用率のみ前年差

23

Intentionally Blank

航空運送事業

国際貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY11	第2四半期累計 1H/FY12	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/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)	1,791	1,927	+ 7.6	981	+ 8.6
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	1,081	1,167	+ 7.9	581	+ 12.2
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	277	293	+ 5.9	147	+ 7.8
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	60.4	60.6	+ 0.2*	59.2	+ 1.9*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	451	414	△ 8.3	198	△ 7.6
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	25.2	21.5	△ 14.8	20.3	△ 14.9
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	163	141	△ 13.4	135	△ 14.3
	【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)	404	412	+ 2.0	204	+ 1.0
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	235	238	+ 1.0	118	+ 0.7
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	136	137	+ 0.8	68	+ 0.6
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	58.3	57.8	△ 0.6*	58.0	△ 0.2*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	167	156	△ 6.7	75	△ 9.4
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	41.5	37.9	△ 8.5	37.1	△ 10.2
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	123	114	△ 7.4	110	△ 9.9

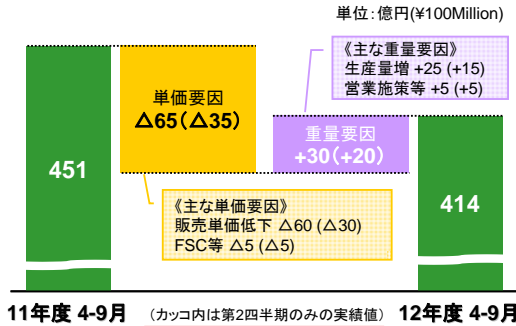
©ANA2012 *貨物重量利用率のみ前年差

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

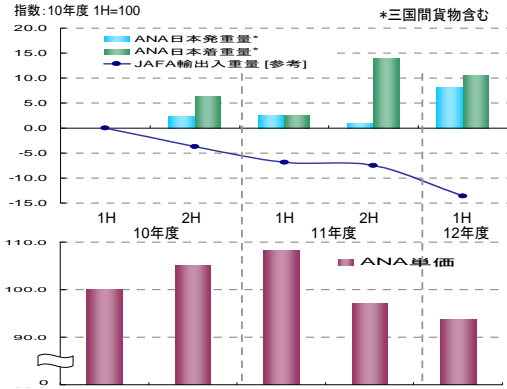
第2四半期累計 収入増減要因

✓生産量拡大により重量は増加するも、単価要因により減収



貨物重量・単価推移

✓日本発着の貨物需要が低迷・減少中、三国間貨物の取り込みを図り、重量を確保する一方で単価は下落



当四半期 トピックス: 燃油特別付加運賃改定

- 7月1日～ 欧米・中東路線 141円→127円、遠距離アジア 97円→91円、近距離アジア 81円→77円 (6月15日付 リリース)
- 8月1日～ 欧米・中東路線 127円→113円、遠距離アジア 91円→85円、近距離アジア 77円→73円 (7月13日付 リリース)
- 9月1日～ 欧米・中東路線 113円→120円、遠距離アジア 85円→88円、近距離アジア 73円→75円 (8月17日付 リリース)

©ANA2012

26

◎ 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、第2四半期累計での減収額、37億円を要因分解しております。

◎ 生産量拡大により重量の増加等、重量要因で30億円増収する一方、構成変化により販売単価が低下し、単価要因で65億円の減収となりました。

◎ 右の図では、日本発着の貨物重量及び当社単価の半期別推移をお示ししています。

◎ 日本全体の輸出・輸入貨物重量が減少している中、低価格帯となりますが、三国間貨物等の取り込みを積極的に行い、当社の貨物重量を確保していることを示しております。

◎ 以上、航空運送3事業の結果に関する概要でございました。

◎ 続きまして29ページへお進みください。

Ⅲ. 2013年3月期 通期業績予想《詳細》



Intentionally Blank

2013年3月期 通期業績予想

連結業績予想

《参考》2012年4月27日
リリース分

	2011年度 FY11	2012年度 FY12(RE)	前年差 Difference	2012年度 当初予想 FY12(E)
営業収入 Operating Revenues	14,115	14,700	+ 584	15,000
営業費用 Operating Expenses	13,144	13,600	+ 455	13,900
営業利益 Operating Income	970	1,100	+ 129	1,100
営業利益率(%) Op. Margin (%)	6.9	7.5	+ 0.6	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)

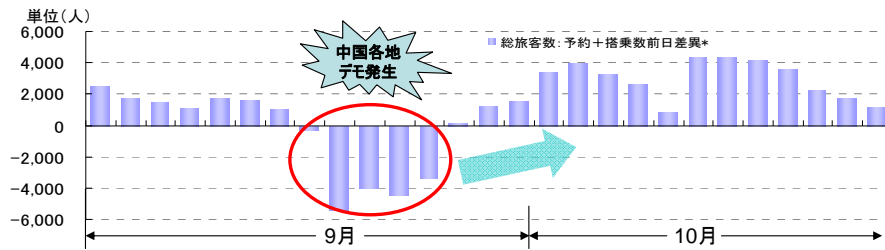
©ANA2012

29

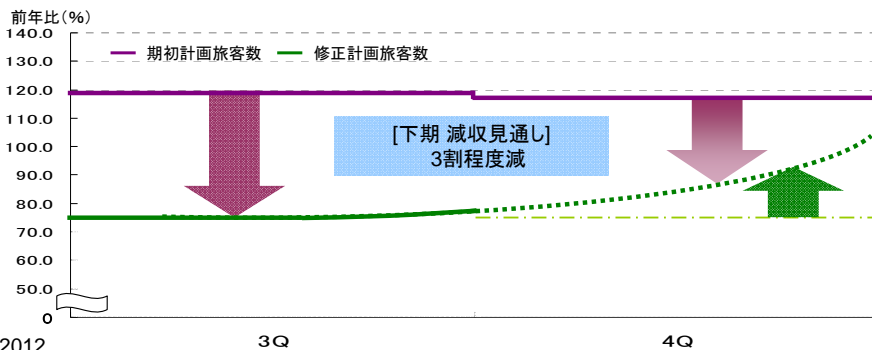
- ◎ 2012年度の通期業績予想でございます。
- ◎ 営業収入・営業費用については、それぞれ300億円下方修正しておりますが、利益目標については、期初に発表した内容から変更ございません。
- ◎ 先に、営業費用についてですが、上期において150億円ほど計画を下回りましたが、下期についても、総額で150億円の費用削減を織り込みました。
- ◎ 上期の執行状況に基づき、削減可能と判断した50億円を反映したことに加えて、追加の収支改善策として、100億円の費用削減を組み込んだ内容となっております。
- ◎ 次に、営業収入の下方修正の中で、大きな要因となっている尖閣諸島問題の影響について補足説明させていただきます。

尖閣諸島問題の影響について

■尖閣問題発生後の中国線予約動向



■中国線計画値(旅客数ベース)比較



©ANA2012

30

- ◎ 尖閣諸島問題の影響について説明致します。
- ◎ まずスライド上段をご覧ください。
香港線を除く中国路線全体の、尖閣問題発生前後の予約動向についてです。
- ◎ 発生直後は、棒グラフの通り、キャンセル数が予約数を上回る状況となりましたが、
10月上旬から、解約動向がいったん底を打ちつつあることを示しています。
- ◎ 特に、旅行需要が低迷する一方、ビジネス需要については、
新規予約の発生が停滞しましたが、10月以降回復基調が見られます。
- ◎ かかる状況の下、前提に置いた減収規模について、スライド下段でご説明します。
- ◎ 緑色の実線でお示している第3四半期は、予約状況を見た上で、足元の状況を反映し、
緑色の破線でお示している第4四半期は、
現時点において見積もった旅客数の回復トレンドを示しています。
- ◎ 旅客数ベースで期初計画より3割程度の減を想定し、
収入ベースでは約100億円の減収を前提に置きました。
- ◎ 競合他社の減便により、日中間の供給量が相当量削減されていること等を鑑み、
こうした需要減に対して、当面の間、機材小型化の対策を取ることとしました。
- ◎ 結果、10月に小型化した当社北京線の直近の座席利用率は、
15～20%程度回復している状況も既に確認できています。
- ◎ 今後の動向についても、流動的な面はありますが、十分に注視し、
収支への影響を最小限にすべく、機動性を持って対応に努めてまいります。

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4月27日
リリース分

		2011年度 FY11	2012年度 FY12 (RE)	前年差 Difference	2012年度 当初予想 FY12 (E)
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,625	13,420	+ 794	13,720
	旅行事業 Travel Services	1,589	1,590	+ 0	1,590
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	14,215	15,010	+ 794	15,310
	その他 Other	1,384	1,370	△ 14	1,370
	調整額 Adjustment	△ 1,484	△ 1,680	△ 195	△ 1,680
	合計(連結) Total	14,115	14,700	+ 584	15,000
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	40
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	924	1,060	+ 135	1,060
	その他 Other	41	40	△ 1	40
	調整額 Adjustment	4	0	△ 4	0
	合計(連結) Total	970	1,100	+ 129	1,100

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2012

31

- ◎ セグメント別業績予想です。
- ◎ こちらにつきましては、
航空運送事業の収入・費用を見直した以外の変更はございません。
- ◎ また、33ページから34ページは、
下期の旅客事業、貨物事業の主要指標の前提値をお示ししております。
- ◎ 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。

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4月27日
リリース分

		2011年度 FY11	2012年度 FY12 (RE)	前年差 Difference	2012年度 当初予想 FY12(E)
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,515	6,820	+ 304	6,950
	国際線旅客 International Passengers	3,200	3,515	+ 314	3,700
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,280	1,315	+ 34	1,385
	その他 Others	1,628	1,770	+ 141	1,685
	合計 Total	12,625	13,420	+ 794	13,720
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,631	2,955	+ 323	2,985
	燃油費以外 Non - Fuel Cost	9,109	9,445	+ 335	9,715
	合計 Total	11,740	12,400	+ 659	12,700
営業利益	営業利益 Operating Income	884	1,020	+ 135	1,020

単位: 億円 (¥100Million)

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(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)
座席キロ Available Seat Km	+ 5.1	+ 4.3	+ 4.7	+ 9.3	+ 14.0	+ 11.7
旅客キロ Revenue Passenger Km	+ 8.2	+ 5.1	+ 6.6	+ 17.5	+ 9.5	+ 13.3
旅客数 Passengers	+ 8.6	+ 5.0	+ 6.8	+ 16.6	+ 6.0	+ 11.1
*座席利用率 (%) Load Factor (%)	61.8 (+ 1.7)	62.4 (+ 0.5)	62.1 (+ 1.1)	77.6 (+ 5.4)	72.2 (Δ 3.0)	74.8 (+ 1.1)
**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.5 (Δ 0.2)	11.4 (+ 0.2)	11.5 (+ 0.0)	9.7 (+ 3.1)	8.6 (Δ 6.2)	9.1 (Δ 1.7)
**旅客イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.6 (Δ 3.0)	18.4 (Δ 0.6)	18.5 (Δ 1.8)	12.5 (Δ 4.1)	11.9 (Δ 2.3)	12.2 (Δ 3.1)
**単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	16,480 (Δ 3.4)	16,263 (Δ 0.5)	16,372 (Δ 2.0)	54,289 (Δ 3.4)	53,208 (+ 0.9)	53,756 (Δ 1.2)

* (カッコ)内: 前年差
** (カッコ)内: 前年比

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(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2012年度 FY12(RE)	
全体 Total	有効貨物トンキロ Available Ton km	+8.0	+6.2	+7.1	+7.6	+11.0	+9.3
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 1.8	+3.8	+1.0	+7.9	+23.9	+16.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 1.5	+3.8	+1.2	+5.9	+18.1	+12.2
	重量利用率(%) Load Factor (%)	23.0	25.5	24.3	60.6	70.0	65.4
	**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	16.3 (△ 10.9)	17.9 (△ 3.6)	17.1 (△ 7.3)	21.5 (△ 14.8)	24.3 (+ 4.9)	23.0 (△ 5.1)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	70 (△ 2.4)	69 (△ 1.4)	70 (△ 1.9)	141 (△ 13.4)	144 (△ 1.4)	143 (△ 7.5)
【参考:上記内数】 フレイター Freighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	△ 1.1	△ 5.4	△ 3.3	+2.0	+10.3	+6.3
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 11.2	△ 16.5	△ 13.8	+1.0	+12.8	+7.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 14.2	△ 7.9	△ 11.2	+0.8	+11.9	+6.5
	重量利用率(%) Load Factor (%)	33.0	30.7	31.9	57.8	63.0	60.6
	**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	43.0 (△ 10.7)	43.4 (△ 0.5)	43.2 (△ 5.8)	37.9 (△ 8.5)	41.1 (+ 5.9)	39.6 (△ 1.2)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	135 (+ 2.8)	139 (+ 2.2)	137 (+ 2.6)	114 (△ 7.4)	120 (+ 4.4)	117 (△ 1.4)

©ANA2012

** (カッコ内:前年比)

34

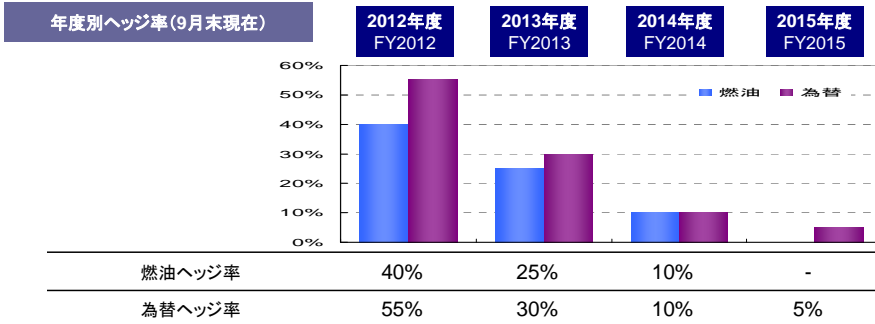
IV. 補足資料



補足資料

燃油・為替

実績と計画前提値	2012年度 FY2012	
	上期 1H(A)	下期 2H(E)
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	106	100
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	124	120
為替レート Exchange Rate (JPY/USD)	79	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2四半期 累計構成比 1H/FY12 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY12 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.5	+ 1.1	27.5	+ 1.6
	欧州 Europe	22.2	+ 1.9	22.8	+ 1.9
	中国 China	18.2	△ 1.9	17.6	△ 1.8
	アジア Asia	27.3	△ 0.8	26.7	△ 1.3
	リゾート Resort	4.8	△ 0.2	5.5	△ 0.4
座席キロ ASK	北米 North America	28.9	△ 0.6	29.9	+ 0.7
	欧州 Europe	21.6	+ 1.6	21.2	+ 1.4
	中国 China	14.6	+ 1.4	14.5	+ 0.9
	アジア Asia	29.4	△ 1.9	28.9	△ 2.4
	リゾート Resort	5.4	△ 0.5	5.5	△ 0.6
旅客キロ RPK	北米 North America	30.5	+ 0.5	30.6	+ 0.9
	欧州 Europe	21.0	+ 0.5	21.1	+ 0.6
	中国 China	12.9	+ 0.9	12.7	+ 0.6
	アジア Asia	29.7	△ 1.3	29.4	△ 1.5
	リゾート Resort	5.9	△ 0.6	6.2	△ 0.7

©ANA2012

*2012年度分より香港線を中国からアジアカテゴリに変更するのに伴い、前年度もカテゴリ変更した値にて算定

37

補足資料

国際貨物 方面別実績

		第2四半期 累計構成比 1H/FY12 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY12 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	19.8	△ 2.1	19.0	△ 0.9
	欧州 Europe	15.4	△ 1.2	15.3	△ 0.6
	中国 China	37.7	+ 1.9	39.5	+ 1.7
	アジア Asia	20.5	+ 0.5	19.5	+ 0.2
	その他 Others	6.6	+ 0.9	6.7	△ 0.5
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	31.6	△ 0.9	32.7	+ 0.3
	欧州 Europe	23.9	+ 1.2	23.7	+ 1.0
	中国 China	20.9	+ 1.0	20.6	+ 0.6
	アジア Asia	19.5	△ 1.1	18.9	△ 1.7
	その他 Others	4.1	△ 0.2	4.1	△ 0.2
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	34.4	△ 1.6	34.3	△ 0.1
	欧州 Europe	27.4	+ 1.7	27.4	+ 2.1
	中国 China	17.3	△ 0.1	18.1	△ 0.4
	アジア Asia	16.8	+ 0.4	16.0	△ 1.0
	その他 Others	4.2	△ 0.4	4.2	△ 0.6

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2012	当期末 Sept, 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	6	3
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	6	14	+ 8	14	0
	Boeing 767-300ER	26	26	—	6	20
	Boeing 767-300	31	27	△ 4	27	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	19	△ 2	19	0
	Boeing 737-800	17	18	+ 1	17	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	15	△ 1	9	6
	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	18	19	+ 1	6	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	3	2	△ 1	1	1
合計 Total		226	227	+ 1	170	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、航空事業を中核に、
 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