

全日本空輸株式会社 2009年3月期第1四半期 決算説明会

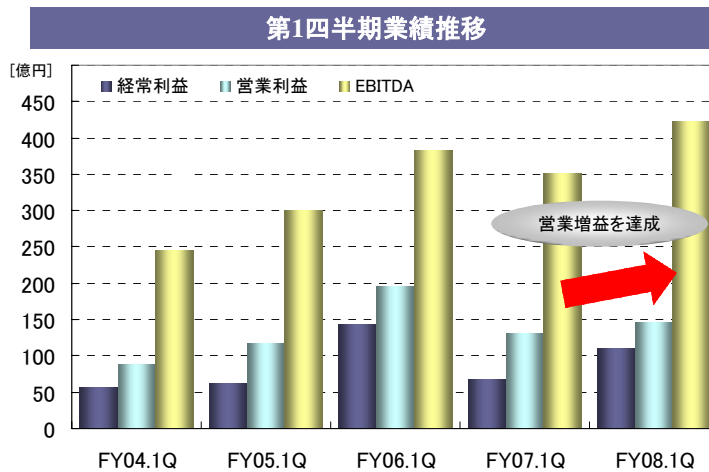
専務取締役
日出間 公敬

2008年7月31日



業績ハイライト *Financial Review FY08 1Q*

- 営業収入3,455億円 (対前年△40億円)、営業利益146億円 (同+13億円)、
経常利益110億円 (同+42億円)
- 純利益66億円 (同△807億円、前期はホテル事業譲渡益を計上)
- 通期業績予想は変更なし



©ANA 2008

3

- ◎当第1四半期決算の特徴は、ご覧のとおりでございます。
- ◎営業利益、経常利益、EBITDAいずれも増加しております。

(1) 連結決算概要 Consolidated Financial Summary

◇ 経営成績 Income Statements

	前年同期 Apr-Jun/2007	当第1四半期 Apr-Jun/2008	増減 Change
営業収入 Operating Revenues	3,496	3,455	△40
営業費用 Operating Expenses	3,363	3,309	△54
営業利益 Operating Income	132	146	+13
営業利益率 Op. Margin (%)	3.8	4.2	+0.4
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△64	△35	+28
経常利益 Recurring Income	68	110	+42
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	1,323	9	△1,314
四半期純利益 Net Income	873	66	△807
EBITDA*	352	423	+71
EBITDAマージン EBITDA Margin (%)	10.1	12.3	+2.2

©ANA 2008

* EBITDA: 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

4

◎ 経営成績の概要です。

◎ 売上高は、前期に対して40億円減収の3,455億円となりましたが、営業費用が54億円減少したことにより、営業利益は13億円増益の146億円となりました。

◎ 営業外損益については、為替差益や航空機および部品の売却益の計上等により、前期と比べて28億円良化し、合計で35億円のマイナスとなりました。

◎ 従いまして、経常利益は前期と比べて42億円増益の110億円となりました。

◎ また、当期純利益は、特別損益9億円の計上と、税金等を加味した結果、66億円となりました。

◎ EBITDAマージンにつきましては、2.2%改善しております。

◇財政状態 Consolidated Balance Sheets

	前年度末 Mar.31, 2008	当第1四半期末 Jun.30, 2008	増減 Change
総資産 Assets	17,833	18,819	+985
自己資本 Shareholders' Equity	4,529	5,408	+878
自己資本比率 (%) Ratio of Shareholders' Equity (%)	25.4	28.7	+3.3
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	7,678	8,116	+437
D/Eレシオ (倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.7	1.5	△0.2

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額2,210億円(前期末2,294億円)を含むD/Eレシオは1.9倍(前期2.2倍)となります。

©ANA 2008

5

◎財政状態です。

◎総資産は、航空機の更新に伴い有形固定資産が減少した一方で、主として燃油に係わるデリバティブ資産の残高が大きく増加して1兆8,819億円となりました。

◎自己資本は、配当金の支払いによる減少はありましたが、当期純利益の計上および燃油・為替ヘッジに係わる繰延ヘッジ損益が909億円増加したため、合計で878億円増加の5,408億円となりました。

◎自己資本比率は、前期末に比べて3.3%改善し、28.7%となりました。

◎有利子負債は、新規の借入および社債の発行により437億円増加しました。

◎結果、D/Eレシオは、1.5倍に改善しております。

◎また、昨年度の新リース会計基準の早期適用により、これまで開示させていただいておりましたオフバランスリース債務の一部(約700億円強)をバランスシートに計上いたしました。従いまして、今年度からはオフバランスリース債務の残額および、それを含めたD/Eレシオは注記で補足することとさせていただきます。

◇連結キャッシュフロー概要

Consolidated Summary of Cash Flow

	前年同期 Apr-Jun/2007	当第1四半期 Apr-Jun/2008	増減 Change
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	310	△388	△698
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	2,030	△153	△2,184
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	△841	341	+1,182
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	1,500	△200	△1,700
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	1,722	1,799	} △200
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	3,223	1,598	
減価償却費 Depreciation and Amortization	219	277	+57
設備投資額 Capital Expenditures	674	325	△349

©ANA 2008

単位: 億円 (¥100Million)

6

◎キャッシュフローです。

◎営業キャッシュフローは、昨年度の過去最高の純利益の計上により、今年度の税金の支払いが787億円と多額となったため、当第1四半期は388億円の支出となっております。

◎投資キャッシュフローは、航空機関連の投資を行った結果、153億円の支出となりました。

◎財務キャッシュフローは、借入金の返済を進める一方、新規の借入や社債発行による資金調達を行った結果、341億円の収入となりました。

◎以上の結果、「現金および現金同等物の期末残高」は前期末に比べて200億円減少し、1,598億円となりました。

(2)セグメント別実績 Results by Segment

	売上高 Revenues			営業利益 Operating Income		
	前年同期 Apr-Jun/2007	当第1四半期 Apr-Jun/2008	増減 Change	前年同期 Apr-Jun/2007	当第1四半期 Apr-Jun/2008	増減 Change
航空運送 Air Transportation	3,059	3,075	+15	121	145	+23
旅行 Travel	466	415	△51	1	△4	△6
その他 Others	477	365	△112	9	3	△5
消去 Eliminations	△508	△400	+107	△1	1	+2
合計(連結) Total	3,496	3,455	△40	132	146	+13

単位: 億円 (¥100Million)

◎セグメント別実績です。

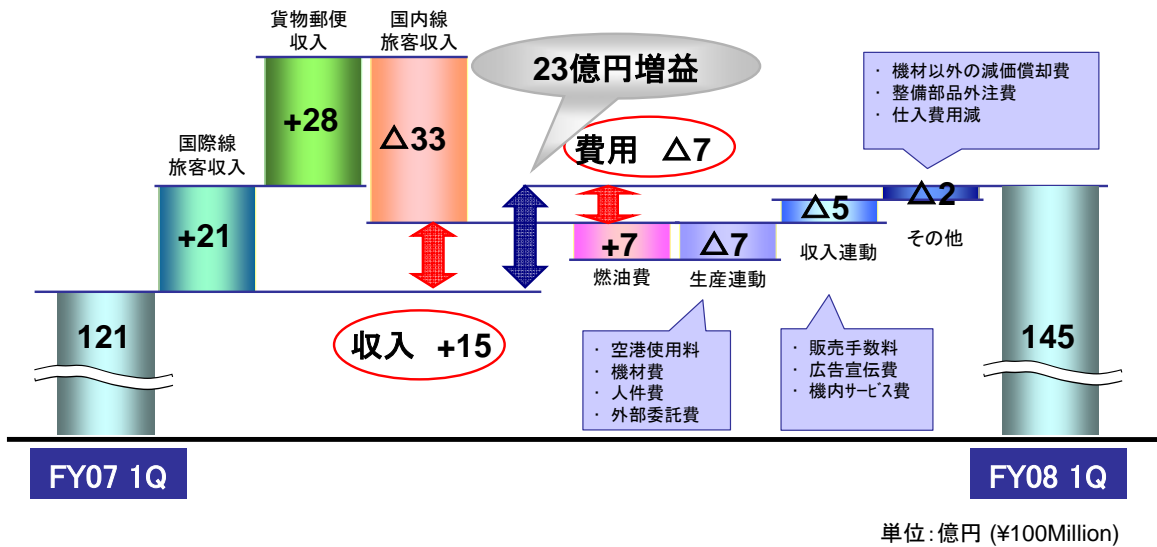
◎航空運送事業につきましては、次ページ以降でご説明いたします。

◎旅行事業につきましては、中国方面の需要低迷の影響などにより51億円の減収となり、営業利益はマイナス4億円となりました。

◎その他の事業は、商社事業の売上げの減少や、セグメントの見直しによって、子会社のANAロジスティクサービスが航空運送事業に移ったことにより、全体で112億円の減収となりましたが、3億円の営業利益を確保しました。

(2) 収入・費用増減要因

Breakdown of revenue and cost deviation from previous year



©ANA 2008

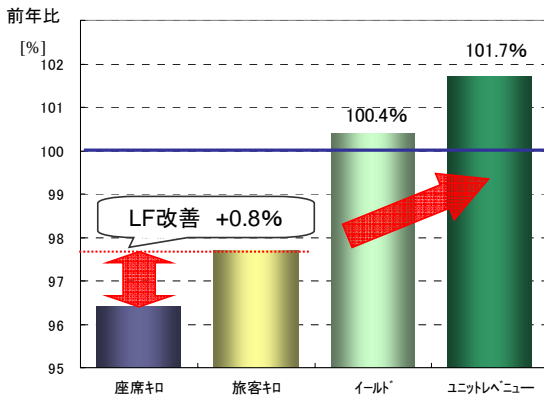
9

- ◎航空運送事業の営業収入と営業費用の増減をご説明いたします。
- ◎収入面では、国際線旅客収入と貨物郵便収入は増収となっておりますが、国内線旅客収入は提供座席キロを減少させたことから、前年比33億円の減収となりました。
- ◎結果、航空運送事業全体では15億円の増収となりました。
- ◎費用面は、燃料費は、原油価格が高騰しているものの、生産量の減少とヘッジ効果によって7億円の増加にとどまりました。
- ◎生産連動費用では、リース機材の期間満了に伴う買取りがすすんだことにより、機材費が減少したことや、空港使用料の減少などによって7億円減少しました。
- ◎その他、広告宣伝費など収入連動費用の5億円の減少などにより、営業費用全体では7億円の減少となりました。
- ◎以上により、営業利益は23億円の増益となっております。

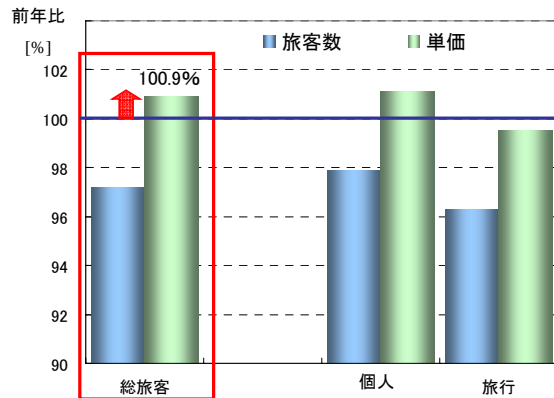
◇国内旅客動向 Trends of Domestic Passenger Operations

✓生産量減により旅客数は前年を下回ったものの、単価の維持・向上によりイールド、ユニットレベニューともに改善

座席キロ・旅客キロ・イールド・ユニットレベニュー前年比



客体別旅客数と単価(前年比)



第1四半期 ヒックス:

- 片道運賃等の一部運賃値上げ → 「プレミアムクラス」導入および、「プレミアムパス」発売
- 乗継型運賃「乗継旅割」「乗継特割」新設 → 「マイ出張サポート」サービス開始と「ビジネスきっぷ」設定

©ANA 2008

12

◎国内線旅客の状況です。

◎年度計画でご案内したとおり、需給適合の推進と低収益路線の休止・減便などにより、提供座席キロ(ASK)は、前年比96.4%と減少しておりますが、有償旅客キロ(RPK)は、前年比97.7%を確保し、座席利用率は0.8%改善しました。

また、イールドとユニットレベニューも改善を続けております。

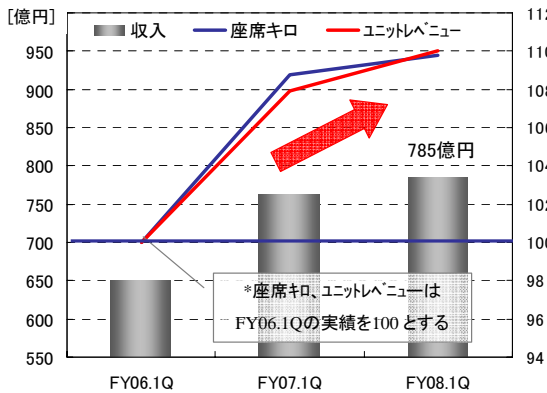
◎第1四半期では、4月からの普通運賃を中心とする運賃値上げをおこなう一方で、「ビジネスきっぷ」、「ビジネス特割」など、価格競争力を備えた運賃を設定するなど、個人旅客を中心に需要の喚起に注力いたしました。

◎イールドマネジメントにより単価も改善しております。

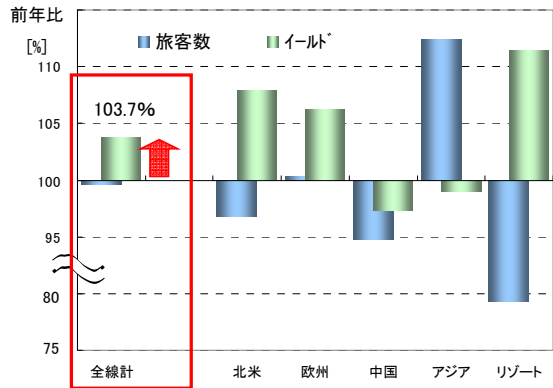
◇国際旅客動向 Trends of International Passenger Operations

✓ユニットレベニュー、イールドは順調に改善。中国路線の落ち込みは堅調な欧米路線でカバー

収入・座席キロ・ユニットレベニュー推移



方面別旅客数とイールド(前年比)



第1四半期 トピックス:

→ 燃油サーチャージ改定 → 「スーパーエコ割」新規設定

©ANA 2008

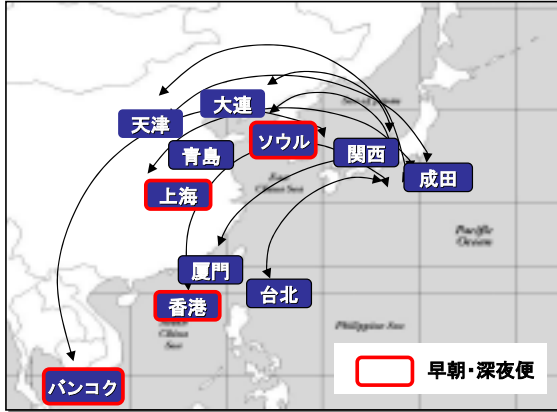
14

- ◎国際線旅客事業の状況です。
- ◎座席キロは緩やかな伸びとなっておりますが、単価改善によってユニットレベニューは向上し、増収を継続しております。
- ◎方面別では、北米線、欧州線ではイールドの改善により、また、アジア線では旅客数の大幅な増加により、収入を伸ばしました。
- ◎4月から開設した、羽田-香港線も、搭乗率が約80%で推移するなど順調なスタートとなっております。
- ◎一方、中国線は、食の問題、チベット騒動に加えて、四川大地震の影響により、旅行需要が大きく冷え込んでおり、旅客数、イールドともに前年を下回っています。
- ◎全体では、旅客数はほぼ前年並みとなりましたが、イールドの改善により、前年比102.8%の増収となりました。

◇貨物事業動向 Trends of Cargo Operations

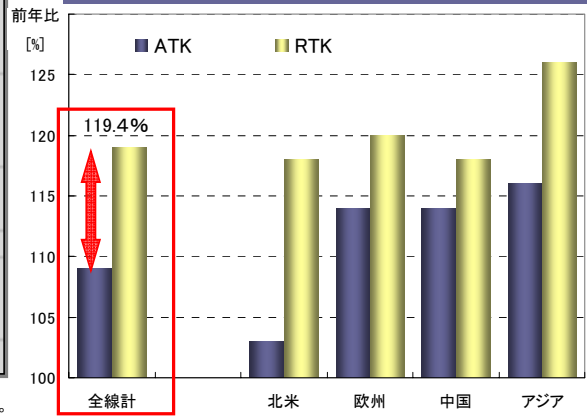
✓ウィークデー路線拡充・早朝深夜便拡大によるネットワーク強化

✓ネットワークを活用したアジア⇒欧米間需要の獲得により、輸送量は生産量を大きく上回る



注記：台北のウィークデー化、ソウルの早朝深夜便は7月からとなります。

方面別提供量(ATK)と輸送量(RTK) 前年比



注記：方面別実績にはRFS (Road Feeder Service)データは含んでおりません。

第1四半期 ヒックス:

- 燃油サーチャージ改定 (4月1日) → (株)オールエクスプレス設立 (7月営業開始)
- 貨物専用機767-300BCF (Boeing Converted Freighter) 受領

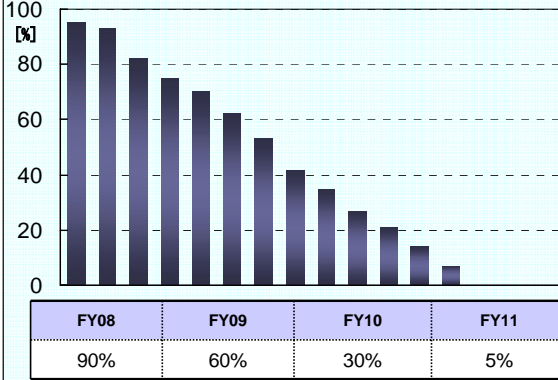
- ◎ 貨物事業の状況です。
- ◎ 現在、ANAの国際貨物便のアジア地域の就航地点は左の図の通りですが、アジア域内の全ての就航地点が、企業物流のニーズにマッチしたウィークデー化（週間5便以上の就航）となっています。
- ◎ また、その中でも、ソウル、上海、香港、バンコクの4地点は、深夜運航となっています。
- ◎ ネットワークの整備を行ってきた結果、全方面で順調に輸送量と収入を伸ばしています。

◇ 燃料・為替ヘッジ *Fuel and Currency Hedging*

燃油に関する単価ヘッジ

方針: 100%ヘッジ
 方法: 対象年度の3年前から四半期毎に約8%をヘッジ。但し、2008年度分までは2年前から四半期毎に12%をヘッジ。

ヘッジ率のイメージ



(08年7月現在)

燃油に関する為替ヘッジ

方針: 年間ドル支払額の80%
 (ただし、08年度は90%を上限とする。)
 方法: 対象年度の5年度前から開始。ドル総支払額の10%を毎年ヘッジし、残り分を最終年度に実施。

	FY08	FY09	FY10	FY11
ヘッジ率	80%	40%	30%	20%

(08年7月現在)

原油/為替変動による影響 (ヘッジしない場合)

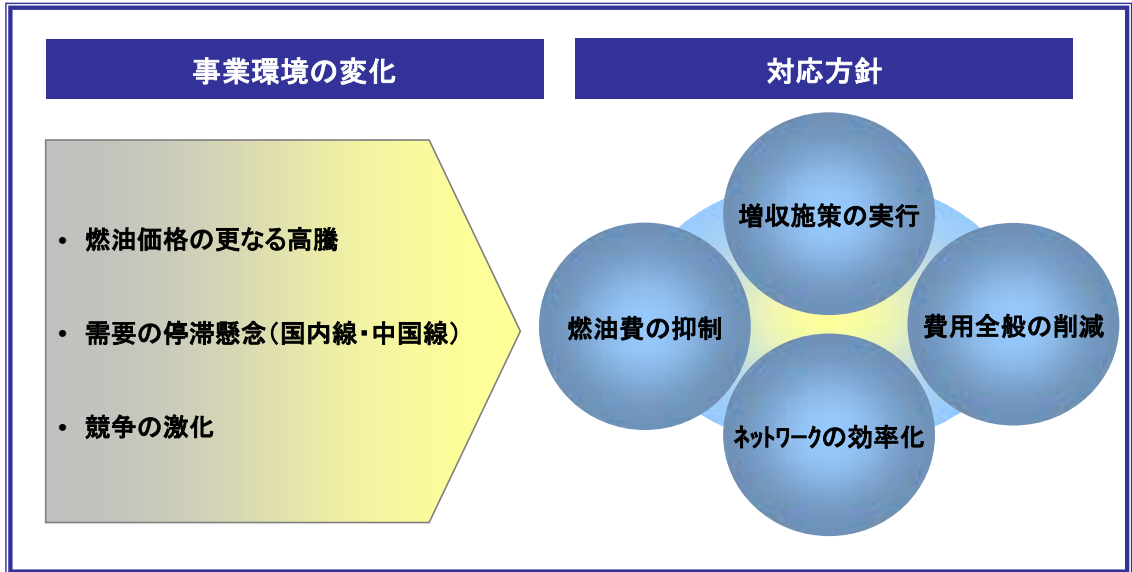
08年度経常損益ベース (費用増)

原油価格 1ドル/バレルの変動 (上昇)	+23億円/年
為替 1円/USDの変動 (円安)	+19億円/年

◎現在のヘッジ状況、感応度につきましては、ご覧のとおりです。

◎2008年度の燃油ヘッジは、現在90%まで終了しています。

✓事業環境の変化に対応し、コスト削減と更なる増収努力で利益計画の達成を目指す



- ◎今後の見通しです。
- ◎原油価格高騰の継続に加えて、個人消費にも停滞感が見られるなど、経営環境は厳しさを増すものと予想しています。
- ◎また、当第一四半期は、ヘッジ効果もあり、微増にとどまった燃油費についても年度後半にかけては更に増加するものと予想しております。
- ◎このような環境変化に対応して、需要動向にあわせて、国内線・国際線ともに低収益路線の休止など、ネットワークの効率化を計画します。
- ◎一方で、旅客利便性の向上によるビジネス旅客の取りこみや、柔軟な運賃設定により競争力の向上と需要の喚起を行い、収入の確保に努めます。
- ◎燃油コスト面では、減便による生産量の減少分に加えて、燃油使用量の削減施策の実行により、燃油費の抑制を図ります。
- ◎また、燃油費以外のコストも、大幅な見直しを進めており、中期経営戦略でご案内した「イノベーション」によるコスト改革の加速を含めて、コスト削減を計画します。
- ◎これらの対策を、現在策定中の「下期修正事業計画」に組み込み、年度利益計画の達成を目指します。
- ◎これで説明を終わります。
- ◎ご清聴ありがとうございました。