

全日本空輸株式会社  
2011年3月期  
第2四半期決算説明会

【第1部】

代表取締役社長  
伊東 信一郎  
2010年10月29日



©ANA2010

1

- ◎ 本日はお忙しい中、「2010年度第2四半期決算説明会」にお集まり頂きまして誠にありがとうございます。
- ◎ はじめに、第1部でお話するテーマをご紹介します。

## 目次

I. 2011年3月期第2四半期決算～業績サマリー	P3
▪ 収支改善策ならびに計画の進捗	P4
II. 2011年3月期通期業績予想	P5
III. 2010年度下期の取り組み	P7 - 11
▪ 国際旅客事業	P7
▪ 国内旅客事業	P10
▪ 貨物事業	P11
IV. トピックス	P13-14
▪ ATI認可後のJV(Joint Venture)実施に向けて	P13
▪ LCC事業～設立に向けて	P14
V. 最後に	P15

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、燃料費等、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。

- ◎ まず、2ヵ年の2010-11年度経営計画を実行しておりますが、初年度の半年間にあたる10年度第2四半期決算の概要を総括します。
- ◎ 続いて、今年度の通期業績見通しの修正を行いましたので、その内容についてご説明します。
- ◎ 3点目に、国際旅客・国内旅客・貨物事業の10年度下期の取り組みをご説明いたします。
- ◎ 4点目は、トピックスと致しまして、経営テーマを2つ（『ATI認可後のJV』と『LCC事業』）、取り上げてお話しします。
- ◎ 最後はまとめでございます。

I. 2011年3月期第2四半期決算～業績サマリー

マーケティング強化による更なる需要の獲得とコスト削減が奏功し、大幅な増収増益を達成

2011年3月期第2四半期累計決算のポイント

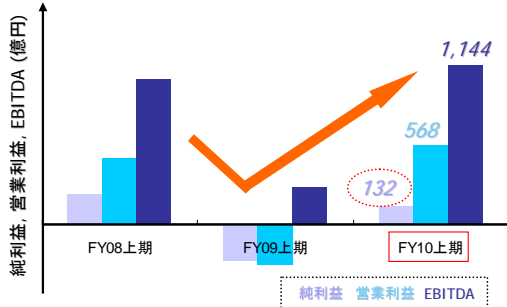
- マーケティングと競争力の強化による更なるビジネス需要と荷動きの獲得を図り、大幅な増収を達成
- コスト改善策の着実な実行と更なる費用抑制により大幅収支改善
- 特別損失の計上：独禁法関連引当、減損等

2011年3月期 第2四半期累計 (FY10上期) 業績

	第2四半期累計	前年差
売上高	6,841	+723
航空運送事業	6,117	+717
営業損益	568	+850
航空運送事業	514	+802
経常損益	455	+870
当期純損益	132	+386
EBITDA	1,144	+869
自己資本比率 (%)	23.3	△2.2*
DELシオ (倍)	2.2	+0.2*

(単位: 億円)  
\*2010.3末差

第2四半期累計(上期)業績の推移 (FY08上期-FY10上期)



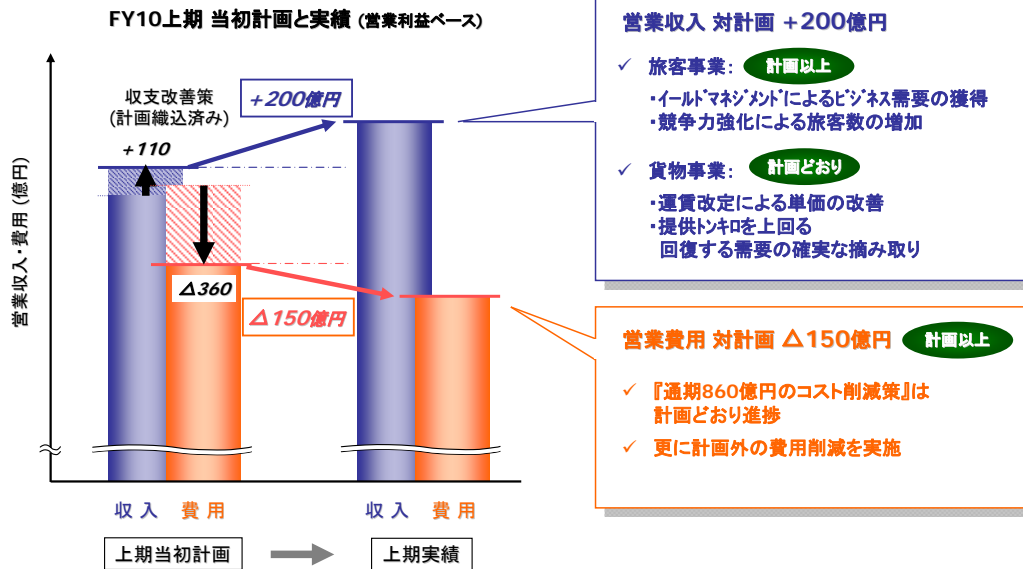
©ANA2010

3

- ◎本日発表いたしました第2四半期決算の概要です。
- ◎今上期は、想定を上回る円高、株安が続きましたが、航空需要につきましては、総じて、景気の回復にも支えられ、大きく改善いたしました。
- ◎このような中、当社はマーケティングと競争力の強化を図り、また、コスト削減対策にも取り組み、結果、ご覧いただけますように、営業収入6,841億円、営業利益568億円、経常利益455億円、と大幅な増収増益となりました。
- ◎これは、08年度上期を凌ぐ結果となっております。
- ◎また、当第2四半期累計の最終利益は132億円となり、黒字転換を図りました。
- ◎なお、特別損失につきましては、当初の計画に見込んでいなかった内容として、独禁法関連引当金、減損などを計上し、第1四半期決算の資産除去債務費用と併せて142億円を計上しました。

I. 2011年3月期第2四半期決算 ~ 収支改善策ならびに計画の進捗

収支改善策の着実な実行と継続的に計画を上回る収支改善



©ANA2010

4

- ◎収支改善策ならびに計画の進捗についてご説明いたします。
- ◎年度当初に通期で1,180億円の収支改善策を計画に反映いたしました。今上期の対策内容について概ね計画どおり実行することができました。
- ◎さらに、増収、費用削減にも取り組んだ結果、収入約200億円、費用約150億円、営業利益ベースで約350億円、当初計画を上回る収支改善を図ることができました。
- ◎収入面の改善要因としては、旅客事業において、イールドマネジメント強化によるビジネス需要の獲得が図れたこと、また、競争力強化により需要の摘み取りを確実に実施したことです。
- ◎貨物事業におきましては、単価の改善と荷動きの獲得に努め、ほぼ計画どおりとなりました。
- ◎費用面では、コスト削減プログラムを着実に実行したことに加えて、更なる費用抑制にも努めた結果、約150億円の営業費用の削減となりました。

## II. 2011年3月期 通期業績予想

**営業・経常損益は上方修正、純利益60億円以上を確保し復配を実現**

### 2011年3月期通期見直し 修正のポイント

- 下期の経済情勢、需要見直し、為替・相場的前提の修正
- 路線計画決定に伴う修正事業計画の反映
- 競合他社動向を受けた競争環境変化の反映
- 特別損失項目の計上

### FY10下期 為替・燃油的前提

	下期前提	
	今回	当初
米ドル (JPY/USD)	90	95
トバイ原油 (USD/BBL)	80	80
シンガポールケロシン(USD/BBL)	90	90

### 2011年3月期 (FY10) 通期業績見直し

	通期見直し	前年差	当初差
売上高	13,770	+1,486	+170
航空運送事業	12,360	+1,481	+170
営業損益	700	+1,242	+280
航空運送事業	645	+1,220	+260
経常損益	370	+1,233	+240
当期純損益	60	+633	+10
1株あたり配当 (円)	1円	+1円	+0円

(単位: 億円)

◎通期の業績見直しです。

◎下期以降の経営環境につきましては、為替を初めとする市況、景気、企業業績の動向などに不透明感があり、引き続き楽観視できない状況が続いています。

◎今回の修正では、下期以降の市況と需要の前提を見直し、さらに、事業計画や競争環境を反映して策定いたしました。

◎通期業績見直しにつきましては、ご覧のとおり上方に修正を行い、営業利益 700億円、経常利益 370億円を計画しております。

◎当期純利益につきましては、特別損失を考慮した上で60億円を見込んでおります。

◎なお、配当は年度当初に発表致しましたとおり、1株あたり1円を予定しています。

inspiration of Japan



ANA BUSINESS STAGGERED



### III. 2010年度下期の取組み ~ 国際旅客事業

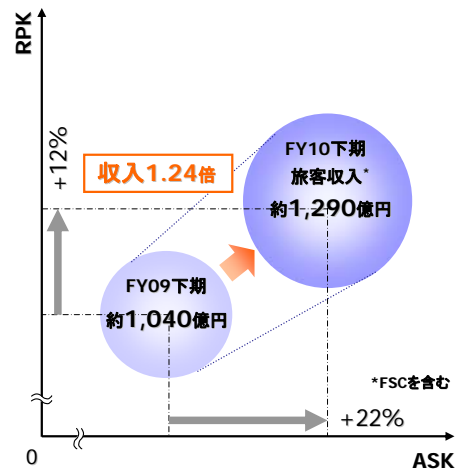
「デュアルハブ」構築により首都圏需要を積極的に獲得

FY10 国際旅客事業修正計画 (前年比)

	上期実績	下期計画	通期計画
ASK	103.3	119.4	111.3
RPK	113.1	110.6	111.8
イールド*	12.9(+2.5)	11.9(+1.1)	12.4(+1.8)
L/F (%)	79.2(+6.8)	73.2(Δ5.8)	76.0(+0.3)

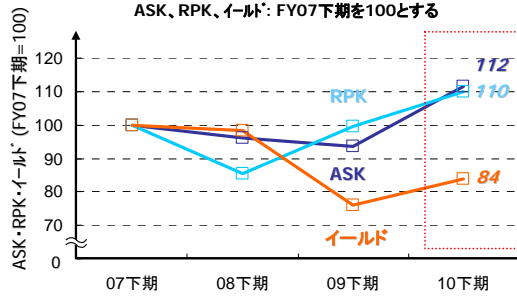
首都圏需要の更なる取込みにより1.2倍超の増収

FY10下期 羽田・成田 国際旅客収入計画\*



FY10下期 国際旅客計画 ASK・RPK・イールド\*

ASK, RPK, イールド: FY07下期を100とする



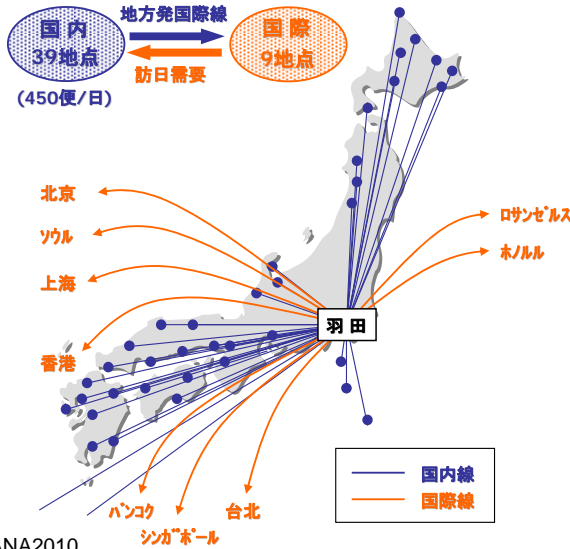
©ANA2010

- ◎ここからは3つの主要事業についてお話しします。
- ◎まず、国際旅客事業についてです。
- ◎下期計画の前提は左側のとおりとなっております。
- ◎右のグラフは、戦略の柱となるデュアルハブ、羽田、成田両空港を併せた計画です。
- ◎羽田・成田計の座席キロは09年度下期比較で22%増に対して、  
旅客キロ12%増を想定し、収入規模は、1.2倍以上を目指してまいります。
- ◎首都圏空港の強みを活かしながら、  
確実に需要を獲得して増収に結び付けていく計画です。

### III. 2010年度下期の取組み ~ 国際旅客事業

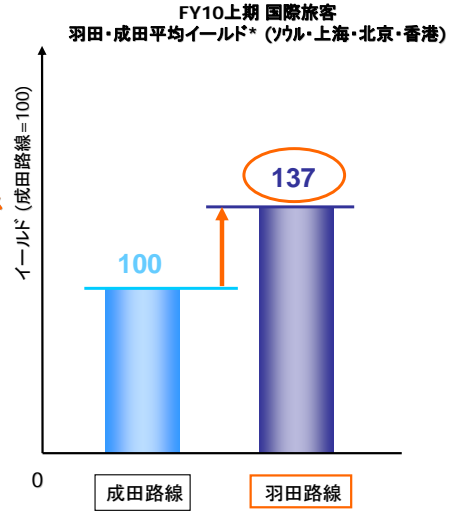
#### 羽田発のネットワークの充実化によりキャッチメントエリアの拡大とビジネス需要の獲得

内陸接続機能の画期的な充実に伴いハブ機能最大活用



©ANA2010

利便性向上による高単価な  
ビジネス需要の獲得



\*FSCを含む

8

◎次に「羽田国際化の強み」についてです。

◎1つ目は、羽田からの国際線ネットワークが開始されることに伴い国内線とのネットワークが格段に広がることです。

◎地方発の国際線需要、また、訪日需要を取り込むことで「内陸接続」も含めて需要の裾野を広げ、旅客数の獲得に努めてまいります。

◎2つ目は、羽田空港の利便性により高単価な需要の獲得が可能であることです。

◎右のグラフは、今上期における羽田・成田からの同一都市路線のイールドの違いを表しており、羽田路線の単価が高いことがお分かりいただけるかと思ます。

◎このように羽田の2つの強みを活かして最大限に需要の創出を図り、事業展開を行ってまいります。



III. 2010年度下期の取組み ~ 国際旅客事業

下期からの足元の滑り出しは計画線でスタート

羽田・成田の供給バランスをとりながら需要を獲得

羽田・成田ともに平均L/F75%以上と計画線

10年度第3四半期(FY10Q3) (うち、2010年11月-12月 2ヶ月間)

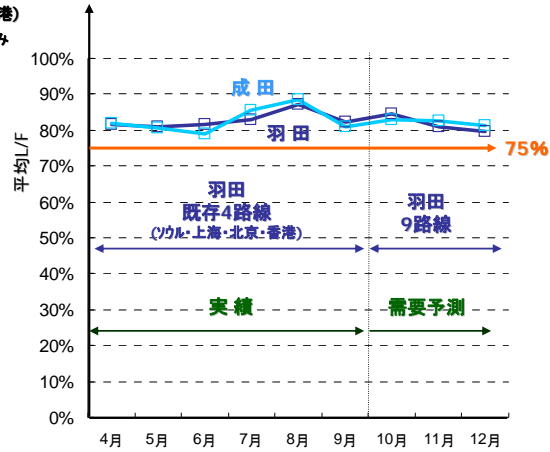
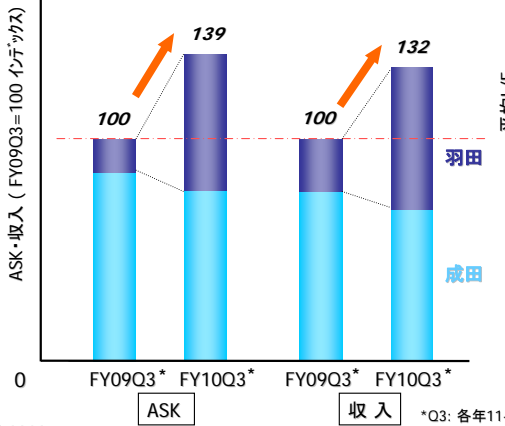
羽田・成田路線 (国際線全線) 平均L/F\*見通し

羽田・成田 各9路線 合計ASK・収入\*見通し

\*無償旅客を含む

(ロサンゼルス・ホノルル・バンコク・シンガポール・台北・ソウル・上海・北京・香港)

\*FSC込み



©ANA2010

9

- ◎羽田、成田それぞれの足元需要動向についてご説明いたします。
- ◎羽田発の国際線は10月末より、これまで4路線であったのが、まず9路線まで広がります。
- ◎左のグラフは9路線について11月、12月2ヶ月間の羽田・成田合計の座席キロと旅客収入の伸びを表しております。
- ◎羽田発の路便を増やす一方で、成田では供給調整を行い、2つの空港で需要を効率良く取り込めているのがご覧いただけるかと思ます。
- ◎両空港間における「カニバリゼーション」をご懸念される向きがありますが、これまでもマーケット調査を行った上で、慎重にダイヤを計画しており、これからも2つの空港の供給調整を行いながら、レベニューマネジメントを行ってまいります。
- ◎また、足元の両空港の路線全線の平均利用率については、右のグラフにごさいますように、羽田、成田ともに75%を超えており、ほぼ計画線で順調にスタートしております。

### III. 2010年度下期の取組み ~ 国内旅客事業

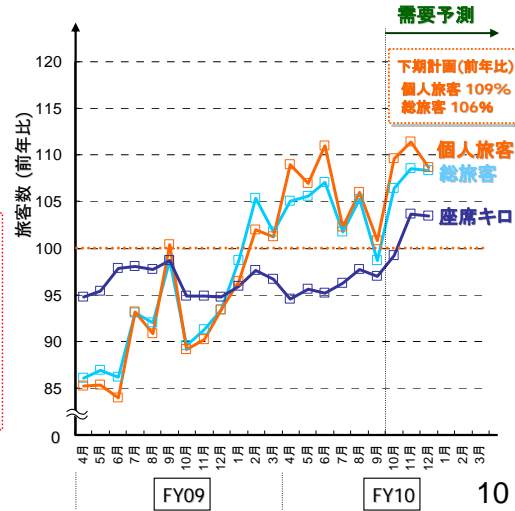
増枠を活用した羽田路線の増強と環境変化に伴う競争力向上を図り収益力を強化

FY10 国内旅客事業修正計画 (前年比)

	上期実績	下期計画	通期計画
ASK	96.1	103.0	99.4
RPK	103.7	105.6	104.7
イールド(円)	17.8(Δ0.2)	18.2(+0.6)	18.0(+0.2)
L/F (%)	65.6(+4.8)	64.9(+1.6)	65.3(+3.3)

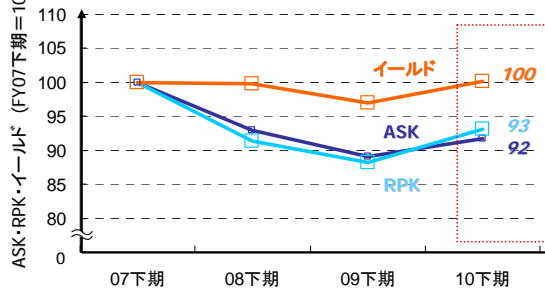
高単価旅客の伸びが引き続き全体を牽引

国内旅客 客体別旅客数 (前年比)



FY10下期 国内旅客計画 ASK・RPK・イールド

ASK、RPK、イールド: FY07下期を100とする



©ANA2010

- ◎次に国内旅客事業です。
- ◎下期計画前提につきましては、国際旅客事業と同様に左側にお示しております。
- ◎高松、広島、徳島を初めとする羽田路線の増便を行い、需要の獲得ならびに収益性の改善を図ります。
- ◎また、高需要路線については必要に応じて大型機を投入する等、路線競争力の強化も図ります。
- ◎右のグラフは第3四半期の足元動向です。
- ◎引き続き、高単価な個人旅客の伸びも堅調で、今後も積極的に取り込むことでイールド改善につなげていきます。

### III. 2010年度下期の取組み ~ 貨物事業

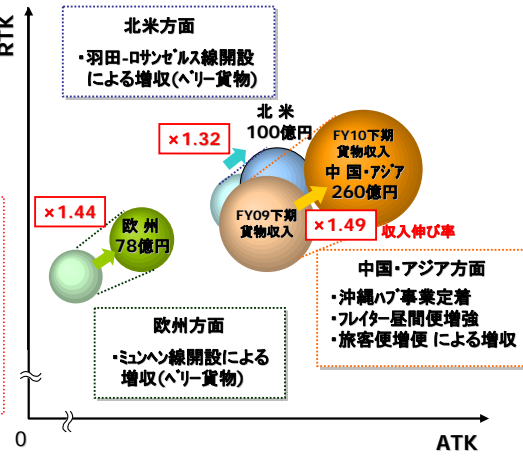
運賃改定による単価の改善と競争力強化による更なる重量獲得により増収

FY10 国際貨物事業修正計画 (前年比)

	上期実績	下期計画	通期計画
ATK	110.4	119.4	114.9
RTK	121.8	119.0	120.4
RT	145.6	121.2	132.0
単価	122.9	118.2	119.6

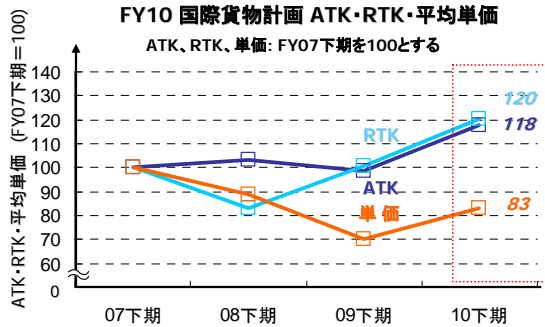
中国・アジア方面の需要獲得に加えて  
旅客便へり-貨物の取り込みにより大幅増収

FY10下期 国際貨物 収入計画



FY10 国際貨物計画 ATK・RTK・平均単価

ATK、RTK、単価: FY07下期を100とする



©ANA2010

11

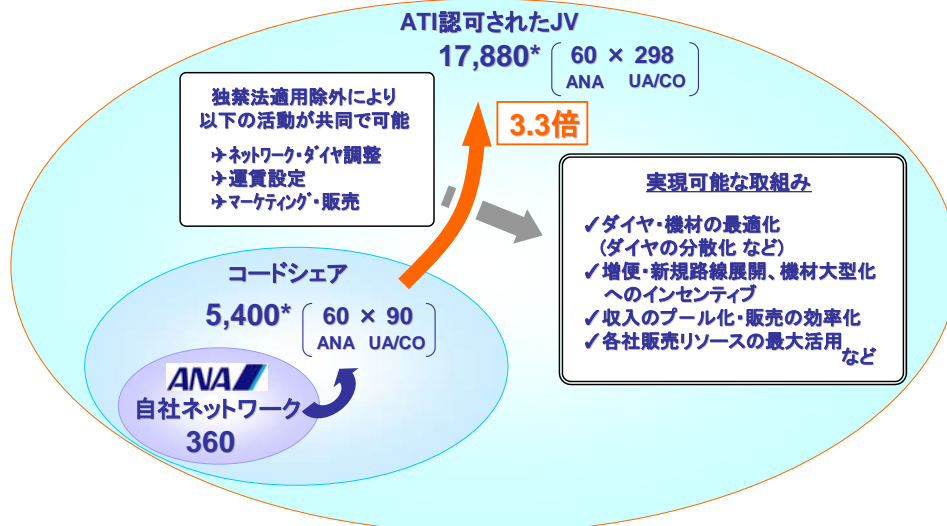
- ◎最後に貨物事業です。
- ◎下期計画前提につきましては、左側にお示しております。
- ◎運賃改定は上期も実施致しましたが、この下期も引き続き、計画に沿うような水準で取り組んでおり、通期で20%増を目指してまいります。
- ◎右のグラフは、フレイターならびにベリーを含めて方面別に有効貨物トンキロ、有償貨物トンキロ、収入規模を表しています。
- ◎新たな取り組みであった沖縄ハブのオペレーションがこの10月で1年を迎え、定着しつつあります。
- ◎今後も安定化に向けて努めていくことに加えて、昼間帯のフレイターの稼働も高め、中国・アジア方面の需要を取り込んでいきます。
- ◎一方で、フレイター事業のみならず、ベリー事業でも新規路線展開に併せて需要獲得に努めてまいります。

IV. トピックス - ATI認可後のJV (Joint Venture) 実施に向けて

ユナイテッド航空、コンチネンタル航空とのJVにより最大規模のネットワーク、販売体制を実現

アジア・太平洋路線ネットワーク規模 (イメージ)

\*実現可能な出発地/到着地の組合せ数 (国内含むアジア対象空港×米州対象空港)



©ANA2010

12

- ◎ここからは、トピックスとして、2つのテーマについて触れたいと思います。
- ◎はじめに、太平洋路線のATIについてですが、2つのポイントをお話します。
- ◎1点目は、独禁法適用除外の意味するところについてです。
- ◎まず、適用除外を受けることにより、資本提携を行わなくても、一つの会社であるかの如く、路線や運賃の設定、販売体制の構築が可能になります。
- ◎ネットワークの面では、ダイヤの分散化や供給の調整、新規路線の展開が行い易くなるなど、規模の拡大に加えて、路線の最適化を行うことができます。
- ◎一方、販売面では、収入のプール化、共同の販売体制を整備することにより、両方で効率的にマーケティング、販売が実施できるようになります。
- ◎結果、アライアンスパートナーであるユナイテッド、コンチネンタル航空との提携により、以遠も含めた効率の良いネットワークと販売体制を実現することが出来ます。
- ◎2点目がスケールです。
- ◎ATIが認可されることにより、実現可能なネットワークの規模がこれまでのコードシェアによるものと比較して約3倍以上に広がるということです。
- ◎なお、今後のスケジュールですが、予定通り準備が進めば、11年度のサマーダイヤから開始できると考えております。

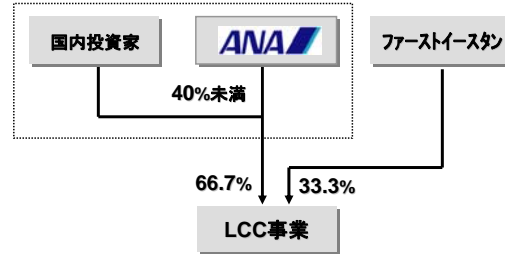
## IV. トピックス - LCC事業 ~ 設立に向けて

### 年末の設立に向けて着々と準備

#### LCC事業の概要

事業内容: 航空運送事業 (国内線・国際線)  
 拠点空港: 関西国際空港  
 スケジュール: 2010年末: 新会社設立予定  
 2011年度下期: 新会社運航開始予定

#### 出資スキーム



#### 目指すLCC事業: 機材の高稼働と従業員の高生産性を実現する事業構造

機材: 180席程度の小型ジェットの単一機種  
 1年以内には5機程度、5年目までに15~20機体制  
 運航: 徹底した単純繰り返しパターンによる低コスト運航  
 サービス: 徹底したシンプルサービス、システムによる自動化対応  
 営業: 最大座席数を配置した機材の導入と選択性サービスの有料化  
 その他: LCC環境整備の最大活用と従業員の高生産性の実現

©ANA2010

13

- ◎二点目は「新たなLCC事業」の概要についてご説明します。
- ◎関西国際空港を拠点とし、ANAとは経営体制、ブランド、サービスを全く別とする、国内線と国際線の運航を行うLCC事業を共同で設立いたします。
- ◎機材の稼働と人員の生産性を高め、また、シンプルなサービスの提供により従来にはない低価格を実現する航空会社を目指します。
- ◎資本金は最大150億円で、ANAは筆頭株主として40%未満を保有いたします。
- ◎日本をとりまくアジアのマーケットにおいても欧米と同様、LCCのマーケット領域は今後拡大していくものと見ております。
- ◎当社もこの機会を逸することなく、この分野にいち早く参入、勝ち残っていきたいと考えております。

V. 最後に

2010年の最終黒字化、2011年以降の安定化に向けて着実に前進



©ANA2010

14

- ◎まとめです。
- ◎2ヶ年の経営計画について時間軸として四分の1が経過しました。
- ◎10年度につきましては、  
「最終黒字確保、復配」の目標を掲げてスタートしましたが  
その達成に向けた確度は高まったと確信しています。
- ◎今年度下期も引き続き、計画を着実に遂行して  
11年度に向け安定黒字化に結び付けていきたいと考えております。
- ◎羽田の国際線新規就航もいよいよ明後日に迫り、期待も膨らむ一方で、  
大競争時代の幕開けとなり、  
経営環境は今までになく劇的に変わるものと予想されます。
- ◎今後、国際線事業で成長を目指していく上では、  
競争力のある企業体質を構築していくことが不可欠と考えます。
- ◎引き続き事業環境には鋭敏になりながら、  
軸をぶらさず経営の舵をとっていく所存です。
- ◎ご清聴いただきありがとうございました。

全日本空輸株式会社  
2011年3月期  
第2四半期決算説明会【第2部】



専務取締役  
日出間 公敬  
2010年10月29日

©2010年度の第2四半期決算につきまして、詳細の説明をさせていただきます。

## 目次

## I. 2011年3月期 第2四半期決算

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(貨物事業)	P.15-17

## II. 2011年3月期 業績見通し

連結業績予想	P.21-22
航空運送事業	P.23-24
業績予想の前提値	P.25-28
【参考】燃油・為替	P.29-30

## III. 補足資料

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

## 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、燃料費等、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。



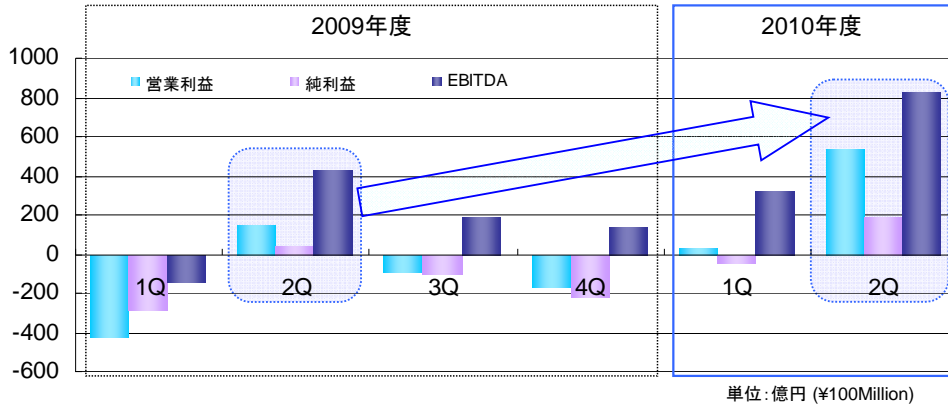
## I . 2011年3月期 第2四半期決算



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2四半期累計の連結営業利益は、568億円(前年同期比で850億円の改善)。
- 当期純利益は、132億円(同386億円の改善)、EBITDAは1,144億円(同869億円の改善)を計上。
- 順調な需要回復とコスト削減対応の結果、第2四半期単独の業績としても、過去最高水準に迫る。



©ANA2010

◎前年度から、当第2四半期までの、各四半期業績の推移でございます。

## 連結決算概要

## 経営成績

	前年同期 1H/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY10	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	6,118	6,841	+ 723	3,772	+ 353
営業費用 Operating Expenses	6,400	6,273	△ 127	3,234	△ 43
営業利益 Operating Income	△ 282	568	+ 850	538	+ 396
営業利益率 Op. Margin (%)	-	8.3	-	14.3	+ 10.1
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 132	△ 113	+ 19	△ 53	+ 8
経常利益 Recurring Income	△ 415	455	+ 870	484	+ 405
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	0	△ 141	△ 142	△ 117	△ 104
当期純利益 Net Income	△ 253	132	+ 386	185	+ 147

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2010

19

◎経営成績の概要です。

◎営業収入は、**6,841**億円となり、前年同期を、**723**億円上回りました。

◎営業費用は、費用削減対策が、計画に沿って進んでいることから、前年同期との比較で、**127**億円の減少となりました。

◎その結果、営業利益は、前年同期と比べまして、**850**億円改善し、**568**億円の黒字となり、経常利益については、**455**億円の黒字となりました。

◎また、本日、適時開示させていただきました通り、米国・太平洋路線での国際航空貨物・旅客輸送に係わる米国司法省との合意および、国際航空貨物に係わる集団民事訴訟の解決に際し、**69**億円を独禁法関連引当金繰入額として、特別損失にて引き当て致しました。

◎これに、投資有価証券の減損処理、資産除去債務等を加えまして、ネット特別損益は、マイナス**141**億円となりました。

◎これらの特別損失の一部は、有税処理となることから、法人税等調整額を計算した結果、当期純利益は、**132**億円となりました。

## 連結決算概要

## 財政状態

	前期末 Mar 31, 2010	第2四半期末 Sep 30, 2010	前年差 Difference
総資産 Assets	18,590	20,291	+ 1,700
自己資本 Shareholders' Equity	4,735	4,729	△ 6
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	25.5	23.3	△ 2.2
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,416	10,489	+ 1,072
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	2.0	2.2	+ 0.2

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,770億円(前年度末1,835億円)を含むD/Eレシオは2.6倍(前年度末2.4倍)となります。

◎財政状態です。

◎総資産は、手元資金の増加と、航空機投資などを中心に、  
1,700億円増加しました。

◎自己資本は、4,729億円となり、前年度末と、ほぼ同じ水準です。

◎利益剰余金が増加いたしましたが、その一方で、急激な円高の進行により、  
繰延ヘッジ損失が増加しております。

◎自己資本比率は、23.3%となっております。

◎有利子負債は、1,072億円増加しました。

◎4月に発行した、200億円の普通社債に加えまして、  
当初の資金調達計画に沿って、第2四半期末までに、  
約1,400億円の銀行借入れを、実行したことによるものです。

◎この結果、デット・エクイティ・レシオは、2.2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/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	713	1,213	+ 499
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 2,240	△ 1,784	+ 456
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,937	1,026	△ 911
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	408	453	+ 44
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	1,434	1,481	+ 453
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,843	1,935	
減価償却費 Depreciation and Amortization	557	576	+ 19
設備投資額 Capital Expenditures	1,537	894	△ 642
EBITDA (*)	274	1,144	+ 869
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	4.5	16.7	+ 12.2

\* EBITDA: 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2010

21

- ◎営業キャッシュフローは、営業収支の改善を受けて、前期から499億円改善して、1,213億円のプラスとなっております。
- ◎投資キャッシュフローは、1,784億円の支出となっております。
- ◎航空機の受領に伴う支払いと、3ヶ月を超える定期預金への預け入れ、譲渡性預金のネット預け入れなどが、主な支出の内容です。
- ◎財務キャッシュフローは、普通社債の発行、銀行借り入れの実行と、約定弁済の結果として、1,026億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、453億円増加し、1,935億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 1H/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY10	前年差 Difference
<b>売上高</b> Revenues	航空運送 Air Transportation	5,400	6,117	+ 717	3,372	+ 339
	旅行 Travel	875	850	△ 25	523	△ 15
	その他 Others	691	683	△ 8	341	△ 10
	消去 Eliminations	△ 849	△ 810	+ 38	△ 464	+ 40
	合計(連結) Total	6,118	6,841	+ 723	3,772	+ 353
<b>営業利益</b> Operating Income	航空運送 Air Transportation	△ 287	514	+ 802	503	+ 375
	旅行 Travel	△ 6	26	+ 32	19	+ 13
	その他 Others	8	25	+ 16	14	+ 7
	消去 Eliminations	2	1	△ 0	0	+ 0
	合計(連結) Total	△ 282	568	+ 850	538	396

単位: 億円 (¥100Million)

◎セグメント別実績です。

## 航空運送事業

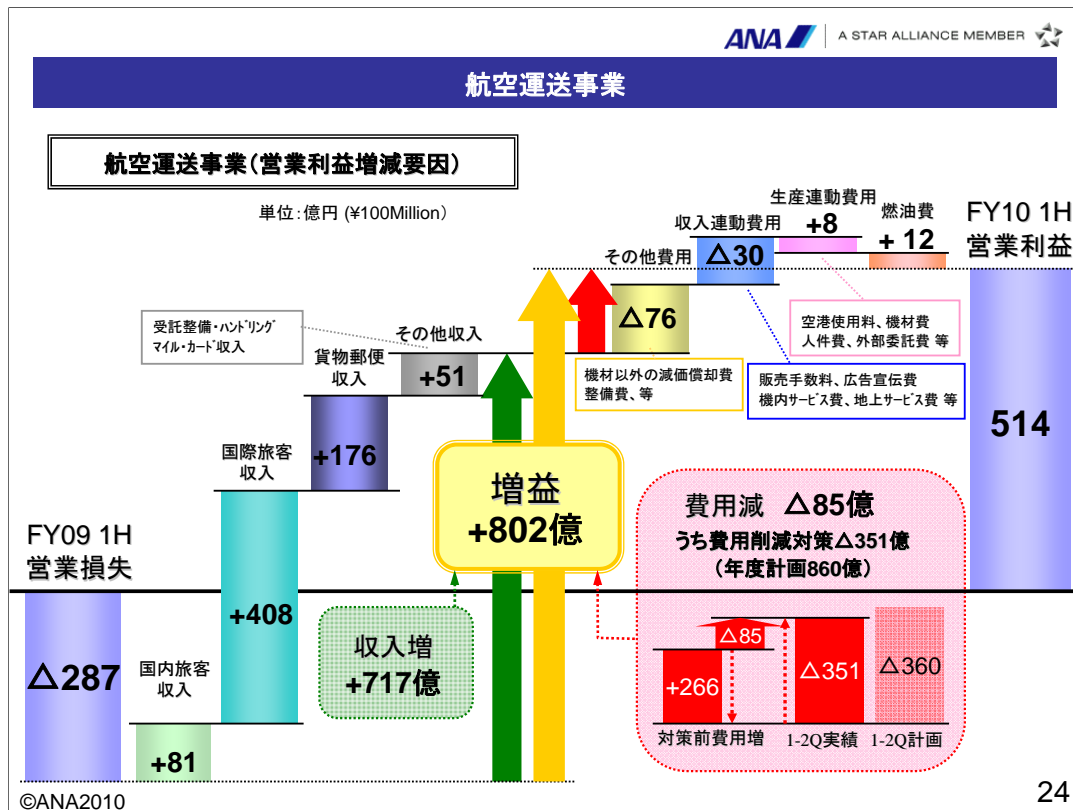
### 航空運送事業 収入・費用

		前年同期 1H/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY10	前年差 Difference
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	3,244	3,325	+ 81	1,890	+ 32
	国際線旅客 International Passengers	1,009	1,418	+ 408	776	+ 205
	貨物郵便 Cargo and Mail	420	597	+ 176	305	+ 82
	その他 Others	725	776	+ 51	399	+ 19
	<b>合計 Total</b>	<b>5,400</b>	<b>6,117</b>	<b>+ 717</b>	<b>3,372</b>	<b>+ 339</b>
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,254	1,266	+ 12	654	△ 15
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	478	462	△ 15	237	△ 5
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	291	320	+ 29	163	+ 14
	減価償却費 Depreciation and Amortization	544	565	+ 21	285	+ 10
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	278	211	△ 66	120	△ 10
	人件費 Personnel	1,152	1,129	△ 22	561	△ 8
	販売費 Sales Commission and Promotion	362	335	△ 27	180	△ 22
	外部委託費 Contracts	392	408	+ 16	208	+ 7
	その他 Others	934	901	△ 32	456	△ 6
<b>合計 Total</b>	<b>5,688</b>	<b>5,603</b>	<b>△ 85</b>	<b>2,869</b>	<b>△ 35</b>	
<b>営業利益</b>	<b>営業利益 Operating Income</b>	<b>△ 287</b>	<b>514</b>	<b>+ 802</b>	<b>503</b>	<b>+ 375</b>

©ANA2010

単位: 億円 (¥100Million)

23



◎航空運送事業の、営業収入と営業費用、営業損益の前年同期比較です。

◎営業収入は、第1四半期に引き続き、各事業で収入を伸ばし、総額で717億円の増収となりました。

◎とりわけ、需要と単価を共に大きく伸ばした、国際旅客と国際貨物で合わせて600億円近い増収を達成しております。

◎営業費用については、燃油費が市況上昇の影響を若干受けたことと、新機材の導入や、コードシェア便の拡大の結果として、機材関連費用が増加したこと以外には、概ね前年同期を下回る結果となり、総額で、85億円の減少となりました。

◎年度合計で860億円のコスト削減対策につきましては、第1四半期に引き続き、順調に進捗しております。

◎第2四半期までの計画、360億円に対して、351億円が実現いたしました。

◎以上の結果、第2四半期累計の営業利益は、前年同期対比で802億円改善して、514億円を計上することができました。



## 航空運送事業

## 国内旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY10	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	20,206	20,957	103.7	11,390	101.9
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	29,559	28,398	96.1	14,781	97.0
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	17,960	18,632	103.7	10,233	102.2
座席利用率(%) Load Factor (%)	60.8	65.6	+ 4.8	69.2	+ 3.5
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	3,244	3,325	102.5	1,890	101.7
ユニットレvenue(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.0	11.7	106.7	12.8	104.9
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.1	17.8	98.8	18.5	99.5
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	16,054	15,868	98.8	16,593	99.8

©ANA2010

25

◎国内旅客の実績です。

◎提供座席キロを、第2四半期累計で前年比**96.1%**に絞り込む中で、  
旅客数は、**103.7%**まで伸ばすことができました。

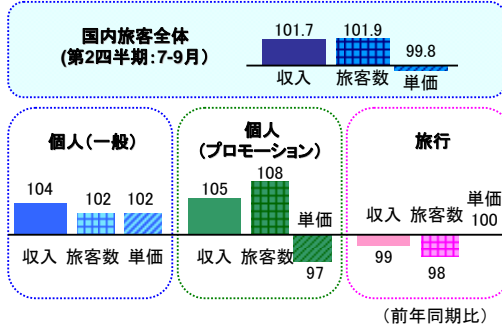
◎単価は**98.8%**となっております。

航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

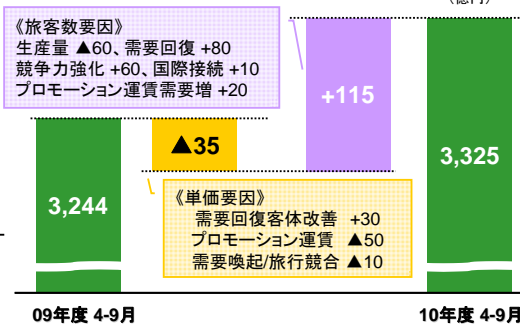
第2四半期 客体別収入・旅客数・単価

✓個人旅客の回復が堅調、全体収入の伸びに貢献



第2四半期累計 収入増減要因

✓単価は減収要因となるも、需要回復により増収



当四半期 トピックス:

- 7/26~9/30:プレミアムバス300販売 1枚300万円(300枚限定) 搭乗期間:2010/10/1~2011/9/30
- 8/20リリース:スカイネットアジア航空とのコードシェア拡大 2010/10/31~ 羽田=大分:3往復/日(スカイネットアジア航空運航)
- 9/7リリース:北海道国際航空とのコードコードシェア拡大 2011/3/27~ 羽田=帯広:2往復/日(北海道国際航空運航)

◎左の図は、第2四半期の3ヶ月間についての、客体別の収入、旅客数、単価動向です。

◎国内旅客収入の約6割を占める、一般個人旅客の伸びと、単価水準の回復が、全体収入の堅調な伸びに、大きく寄与しております。

◎引き続き、プロモーション運賃を積極的に展開してはありますが、旅行需要を含めまして、多客期における運賃水準や、予約可能席数を的確にコントロールしたことが、目下の需要環境下における、収入の最大化につながっております。

◎右の図は、第2四半期累計で、前年からの増収額が、約80億円に達した要因の分解です。

## 航空運送事業

## 国際旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY10	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	2,186	2,601	119.0	1,377	113.2
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	13,475	13,925	103.3	7,268	106.8
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	9,750	11,025	113.1	5,904	111.3
座席利用率(%) Load Factor (%)	72.4	79.2	+ 6.8	81.2	+ 3.3
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,009	1,418	140.5	776	136.0
ユニットレvenue(円) Unit Revenue (¥/ASK)	7.5	10.2	135.9	10.7	127.3
イールド(円) Yield (¥/RPK)	10.4	12.9	124.2	13.2	122.2
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	46,183	54,531	118.1	56,415	120.2

©ANA2010

27

◎国際旅客の実績です。

◎旅客数は、第2四半期累計で、**119.0%**となりました。

◎第1四半期には、アイスランド火山噴火による影響などは受けたものの、業務渡航需要の回復に加えて、上海万博、訪日観光ビザ緩和による中国路線の伸びを中心に、堅調に推移した結果です。

◎単価の前年同期比は、**118.1%**となっております。

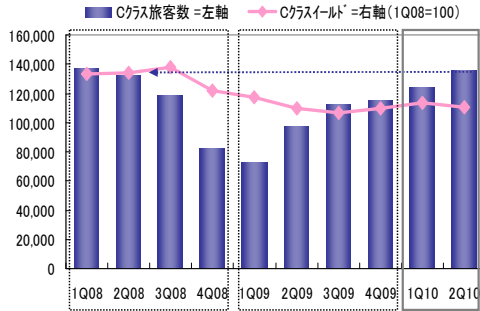
◎業務渡航需要の回復が依然として継続していることが、この単価上昇をもたらしております。

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

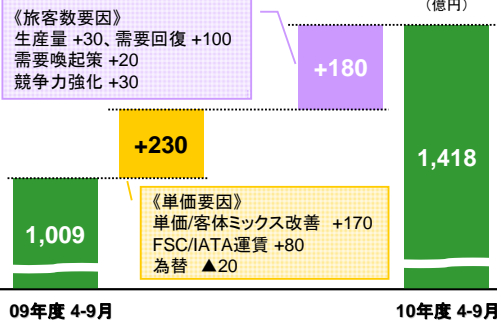
各四半期 ビジネスクラス旅客数・イールド推移

✓ビジネス需要の回復が継続、リーマン危機前の水準に



第2四半期累計 収入増減要因

✓単価改善、需要回復がともに大幅増収に寄与



当四半期 トピックス:

- 8/1: 燃油特別付加運賃値上げ(例: 日本=欧米路線の場合、片道10,500円⇒14,000円)、10/1以降は再度値下げ(同10,500円)
- ホームページにおける航空券予約購入機能全面改訂(搭乗間際までの購入、現地通貨決済) 7/1~中国・アジア、9/28~欧州
- 9/21リリース:TAM航空とのコードシェア開始 10/15~ 成田=ロンドン(ANA運航)、ロンドン=サンパウロ(TAM運航)
- 9/29リリース:エチオピア航空のスターアライアンス加盟方針発表(全体29社目、アフリカ大陸からは3社目)

©ANA2010

28

◎左の図でご覧いただけますように、ビジネスクラス旅客数の実績は、リーマンショック直前の、2008年度第2四半期の水準にまで、回復しました。

◎4月にニューヨーク、6月にフランクフルトと、順次、欧米線に投入しております新機材による、新しいプロダクトにつきましても、ビジネスクラスを中心に、ご好評をいただいております。引き続き、高い利用率を維持しております。

◎第2四半期累計の国際旅客収入は、前年同期に比べて、約プラス410億円、比率にして、40%を越える増収となりましたが、単価要因、旅客数要因に分解いたしますと、右の図のように解析できます。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY10	前年比 % Y/Y
国内貨物 Domestic Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	158	156	98.8	81	98.6
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	979	934	95.5	484	93.9
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	227	218	96.3	114	97.0
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	229	219	95.6	116	96.3
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	23.2	23.4	+ 0.2	23.7	+ 0.8
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.2	16.8	103.5	16.8	105.0
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	69	71	103.3	70	102.3
【参考:上記内数】 国内フレイター Domestic Freighter	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	8	8	95.0	4	92.5
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	20	19	91.4	9	93.6
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	5	5	98.8	2	96.4
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	6	5	90.1	2	88.8
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	28.7	31.0	+ 2.3	30.6	+ 0.9
	ユニットベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	41.2	42.8	103.9	41.8	98.8
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	136	143	105.5	140	104.2

航空運送事業

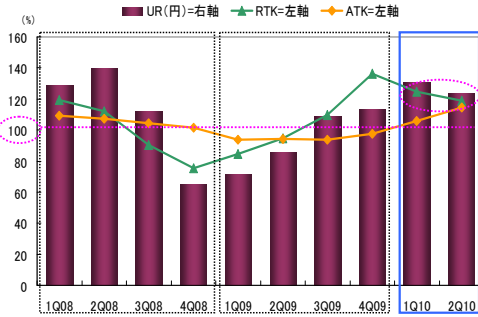
国際貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY09	第2四半期累計 1H/FY10	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY10	前年比 % Y/Y
国際貨物 International Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	228	409	178.9	208	166.1
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	1,332	1,470	110.4	772	114.7
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	819	998	121.8	513	119.0
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	186	272	145.6	139	139.7
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	61.5	67.9	+ 6.4	66.5	+ 2.5
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	17.2	27.8	162.0	27.1	144.9
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	122	150	122.9	150	118.9
	【参考:上記内数】					
国際フレイター International Freighter	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	66	148	222.6	75	195.8
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	274	372	135.7	190	134.7
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	154	237	154.0	120	139.2
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	64	142	220.3	71	200.6
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	56.3	63.8	+ 7.6	63.3	+ 2.1
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	24.4	40.0	164.0	39.6	145.3
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	103	105	101.0	105	97.6

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

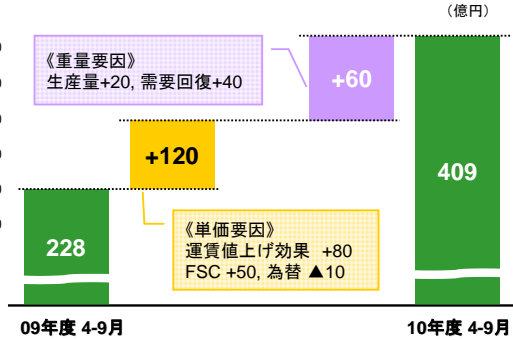
各四半期 ATK・RTK・ユニットレベニュー

✓伸び率は緩やかながら、RTK対前年比の伸びは継続



第2四半期累計 収入増減要因

✓運賃値上げが奏功、物量回復も増収に貢献



当四半期 トピックス:

- 7/1: 燃油特別付加運賃値下げ(例: 欧米・中東路線 81円→75円/kg)
- 7/28リリース: 軽量新型コンテナ導入(炭素繊維強化プラスチック採用、燃料ならびにCO2削減、主として欧米路線にて使用)

©ANA2010

◎国際貨物事業の状況です。

◎左のグラフをご覧ください。

◎増便や新規路線の開設もあり、

オレンジ色の折れ線で示しているATK、有効貨物トンキロは、第2四半期の対前年比が114.7%、当期累計では110.4%となっています。

◎グリーン色の折れ線のRTK、有償貨物トンキロにつきましては、

伸び率のペースはやや落ちているものの、依然として高い前年比を維持しており、第2四半期の前年比は、119.0%、当期累計の前年比は、121.8%となっています。

◎液晶、半導体関連部材を中心に、アジア/中国方面では、

堅調な航空貨物需要がありました。夏場以降、景気の先行き不透明感から、欧州向、北米向け需要の伸びに、やや鈍化が見られ始めている状況です。

◎しかしながら、今下期以降は、競合他社の大幅な供給減によって、

需給環境の改善が見込まれ、当社にも、増収のチャンスがあると見ております。

◎右の図をご覧ください。

◎第2四半期累計の国際貨物収入は、対前年比、約180億円の増収となりましたが、増減収要因の分解はご覧のとおりです。

◎運賃値上げ交渉は、概ね計画通り進みましたが、円高の影響が減収要素となりました。

## Ⅱ. 2011年3月期 業績見通し





## 連結業績予想

## 連結業績予想(修正)

	2009年度 FY09	2010年度(修正) FY10RE	前年差 Diff. vs. FY09	2010年度(当初) FY10E(Original)	修正額 Diff. vs. FY10E
営業収入 Operating Revenues	12,283	13,770	+ 1,486	13,600	+ 170
営業費用 Operating Expenses	12,826	13,070	+ 244	13,180	△ 110
営業利益 Operating Income	△ 542	700	+ 1,242	420	+ 280
営業利益率 Op. Margin (%)	-	5.1	-	3.1	+ 2.0
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 320	△ 330	△ 9	△ 290	△ 40
経常利益 Recurring Income	△ 863	370	+ 1,233	130	+ 240
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 92	△ 160	△ 67	△ 50	△ 110
当期純利益 Net Income	△ 573	60	+ 633	50	+ 10

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2010

33

◎2010年度の業績見通しの修正につきまして、ご説明いたします。

◎通期の営業収入見通しは、第2四半期までの順調な需要回復と、直近の第3四半期の予約動向、足元から第4四半期にかけて想定しうるリスク要因等を踏まえまして、当初計画対比で170億円、上方に修正いたします。

◎営業費用は、当初計画に組み込んだ、総額860億円の費用削減対策が、確実に進捗していることと、一部に、計画以上のコスト削減も実現していることから、通期で110億円、減額いたします。

◎したがって、営業利益の予想は、当初計画から、280億円上方修正して、700億円とさせていただきます。

◎経常利益は240億円上方修正して、370億円といたします。

◎通期での特別損益は、160億円を見込んでおり、損失の一部を、有税処理として税額調整した結果、当期純利益は、60億円となる見通しです。

連結業績予想

セグメント別業績予想(修正)

		2009年度 FY09	2010年度 FY10RE	前年差 Diff. vs. FY09	2010年度(当初) FY10E(Original)	修正額 Diff. vs. FY10E
売上高 Revenues	航空運送 Air Transportation	10,878	12,360	+ 1,481	12,190	+ 170
	旅行 Travel	1,669	1,740	+ 70	1,720	+ 20
	その他 Others	1,377	1,360	△ 17	1,340	+ 20
	消去 Eliminations	△ 1,642	△ 1,690	△ 47	△ 1,650	△ 40
	合計(連結) Total	12,283	13,770	+ 1,486	13,600	+ 170
営業利益 Operating Income	航空運送 Air Transportation	△ 575	645	+ 1,220	385	+260
	旅行 Travel	△ 0	25	+ 25	10	+ 15
	その他 Others	30	30	△ 0	25	+ 5
	消去 Eliminations	3	0	△ 3	0	-
	合計(連結) Total	△ 542	700	+ 1,242	420	+ 280

単位: 億円 (¥100Million)

◎セグメント別の収支計画の修正です。

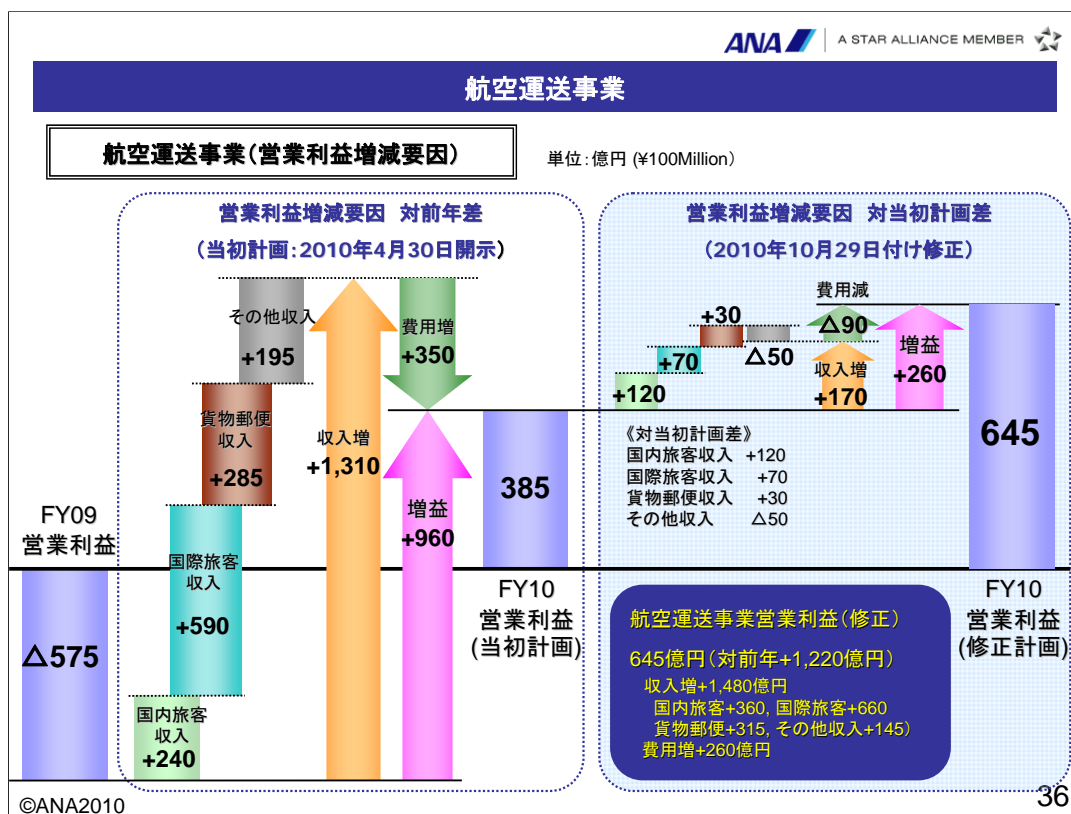
◎航空運送事業の詳細を、24ページでご説明させていただきます。

航空運送事業

航空運送事業 収入費用予想(修正)

		2009年度 FY09	2010年度(修正) FY10RE(Revised)	増減 Diff. vs. FY09	2010年度(当初) FY10E(Original)	修正額 Diff. vs. FY10E
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,309	6,670	+ 360	6,550	+ 120
	国際線旅客 International Passengers	2,141	2,800	+ 658	2,730	+ 70
	貨物郵便 Cargo and Mail	943	1,260	+ 316	1,230	+ 30
	その他 Others	1,483	1,630	+ 146	1,680	△ 50
	合計 Total	10,878	12,360	+ 1,481	12,190	+ 170
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,499	2,615	+ 115	2,595	+ 20
	燃油費以外 Non - Fuel Cost	8,955	9,100	+ 144	9,210	△ 110
	合計 Total	11,454	11,715	+ 260	11,805	△ 90
<b>営業利益</b>	営業利益 Operating Income	△ 575	645	+ 1,220	385	+ 260

単位: 億円 (¥100Million)



- ◎本年4月30日にご説明させていただきました、2010年度の当初計画の、対前年比較を、左側半分に記載しております。
- ◎本日、発表させていただきました、2010年度通期の修正見通しの内容は、右側半分で、収入の各セグメントと、費用に分けて、修正額の詳細をお示ししております。
- ◎第2四半期までの累計で、当初計画を上回った実績をベースに、8月に発表した下期修正事業計画に基づく、生産量の変更内容を、第3四半期以降の収入計画に、反映させました。
- ◎大きな要素といたしましては、日中航空交渉の決着が先送りとなったことから、当初計画していた羽田からの北京線、上海線の増便に代えて、羽田発着国内線の増便に、スロットを転用することによる生産量調整があります。
- ◎その他、路線、便数、使用機材の見直しを行った結果も、反映させております。
- ◎需要面に関しては、円高影響による企業業績の動向を、一定程度、リスクとして織り込んで、改めて精査いたしました。
- ◎また、10月より適用されている、国際線旅客のフューエルサーチャージが、当初計画に比べて1ノッチ低くなっている点も、修正計画に織り込みました。
- ◎費用につきましても、当初計画を上回って削減が見込める要素について、今般の修正見通しに反映済みです。

業績予想の前提値

【旅客事業】 修正業績予想の前提値(対09年度)

	国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2010年度 FY10(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2010年度 FY10(RE)
座席キロ Available Seat Km	96.1	103.0	99.4	103.3	119.4	111.3
旅客キロ Revenue Passenger Km	103.7	105.6	104.7	113.1	110.6	111.8
旅客数 Passengers	103.7	105.7	104.7	119.0	107.0	112.6
座席利用率(%) Load Factor (%)	65.6 (+ 4.8)	64.9 (+ 1.6)	65.3 (+ 3.3)	79.2 (+ 6.8)	73.2 (△ 5.8)	76.0 (+ 0.3)
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.7 (106.7)	11.8 (106.0)	11.8 (106.4)	10.2 (135.9)	8.7 (102.2)	9.4 (117.5)
旅客イールド(円) Yield (¥/RPK)	17.8 (98.8)	18.2 (103.4)	18.0 (101.0)	12.9 (124.2)	11.9 (110.3)	12.4 (116.9)
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,868 (98.8)	16,086 (103.3)	15,976 (101.0)	54,531 (118.1)	52,057 (114.1)	53,282 (116.1)

©ANA2010

37

◎25ページから28ページでは、上期の実績諸元と、

業績見直し修正の前提といたしました、旅客事業、貨物事業の、  
下期諸元を記載しております。

◎前年対比に加えまして、2007年度対比、2008年度対比の数値も、  
合わせて記載しております。

◎29ページは、為替と燃油に関するデータのアップデートです。

◎また、30ページでは、直近の円高の収支への影響につきまして、上期の実績と、  
下期については、足元の実勢レートに基づいた影響額をシュミレーションしております。

◎適宜ご参照下さい。

◎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。

業績予想の前提値

【旅客事業】 修正業績予想の前提値（10年度通期 対07年度・対08年度）

	国内旅客 Domestic Passengers		国際旅客 International Passengers	
	2007年度比 vs FY07	2008年度比 vs FY08	2007年度比 vs FY07	2008年度比 vs FY08
座席キロ Available Seat Km	90.6	95.9	105.2	106.6
旅客キロ Revenue Passenger Km	92.8	98.5	106.2	116.8
旅客数 Passengers	91.7	97.7	108.9	118.6
座席利用率(%) Load Factor(%)	+ 1.5	+ 1.8	+ 0.7	+ 6.6
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ASK)	99.6	99.5	85.5	90.3
旅客イールド(円) Yield(¥/RPK)	97.2	96.8	84.6	82.4
単価(円) Unit Price(¥/Passenger)	98.4	97.7	82.6	81.1

業績予想の前提値

【貨物事業】修正業績予想の前提値(対09年度)

		国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo		
		上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2010年度 FY10(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2010年度 FY10(RE)
		全体	有効貨物トンキロ Available Ton km	95.5	101.8	98.5	110.4
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	96.3	99.6	97.9	121.8	119.0	120.4
	貨物輸送重量 Revenue Ton	95.6	98.9	97.3	145.6	121.2	132.0
	重量利用率(%) Load Factor (%)	23.4	24.2	23.8	67.9	66.0	66.9
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	16.8 (103.5)	17.1 (98.3)	17.0 (100.9)	27.8 (162.0)	29.1 (120.0)	28.5 (137.3)
	単価(円) Unit Price(¥/RT)	71 (103.3)	70 (101.2)	71 (102.2)	150 (122.9)	165 (118.2)	158 (119.6)
【参考:上記内数】 フレイター Freighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	91.4	89.3	90.4	135.7	127.1	131.2
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	98.8	68.4	82.8	154.0	142.9	148.0
	貨物輸送重量 Revenue Ton	90.1	73.6	82.0	220.3	136.2	167.6
	重量利用率(%) Load Factor (%)	31.0	23.7	27.3	63.8	66.4	65.1
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	42.8 (103.9)	30.9 (75.2)	36.8 (89.5)	40.0 (164.0)	45.6 (128.8)	42.9 (142.0)
	単価(円) Unit Price(¥/RT)	143 (105.5)	132 (91.2)	138 (98.6)	105 (101.0)	119 (120.2)	112 (111.2)

業績予想の前提値

【貨物事業】 修正業績予想の前提値（10年度通期 対07年度・対08年度）

	国際貨物 International Cargo		国際フレイター Freighter (International)	
	2007年度比 vs FY07	2008年度比 vs FY08	2007年度比 vs FY07	2008年度比 vs FY08
有効貨物トンキロ Available Ton km	115.2	109.1	130.4	111.4
有償貨物トンキロ Revenue Ton km	122.9	125.0	161.7	144.0
貨物輸送重量トン Revenue Ton	153.9	157.4	279.8	253.1
重量利用率(%) load Factor(%)	+ 4.2	+ 8.5	+ 12.6	+ 14.7
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	105.8	116.8	135.5	146.3
単価(円) Unit Price (¥/RT)	79.2	81.0	63.1	64.4



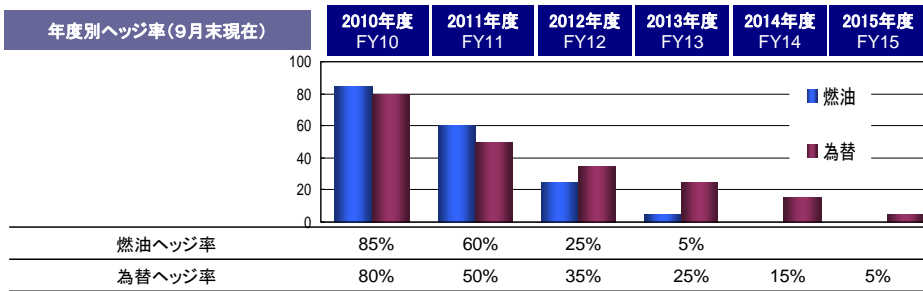
【参考】 燃油・為替

諸元値

実績と計画前提値	2010年度 FY10E		2011年度 FY11E	燃油費への感応度 (ヘッジしない場合)	
	上期 1H(A)	下期 2H(E)		原油 (1ドル/バレルの変動)	為替 (1円/USドルの変動)
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	76	80	80	19億円/年	
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	88	90	90	18億円/年	
為替レート Exchange Rate (JPY/USD)	89	90 (*95)	95		

(\* 当初計画前提値)

ヘッジ状況



【参考】 燃油・為替

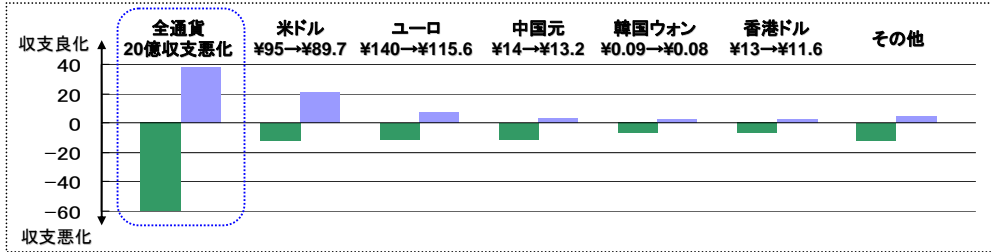
主要為替変動の収支影響

(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

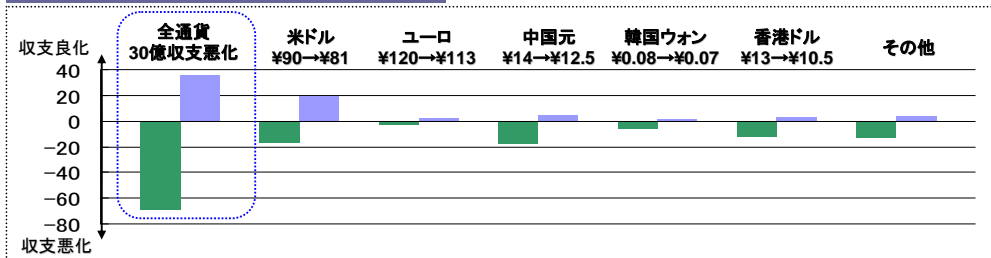
収入(増:+, 減:-)

費用(減:+, 増:-)

上期実績 (計画前提 vs. 期間加重平均実績)



下期シミュレーション (修正計画前提 vs. 足元実勢)



### Ⅲ. 補足資料



国際旅客 方面別実績

		第2四半期累計 構成比 1H Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.8	△ 2.3	26.4	△ 3.7
	欧州 Europe	22.1	△ 2.2	24.3	△ 0.1
	中国 China	28.7	+ 4.4	28.3	+ 4.0
	アジア Asia	18.0	+ 0.0	17.3	△ 0.2
	リゾート Resort	3.4	+ 0.1	3.7	△ 0.1
座席キロ ASK	北米 North America	30.2	△ 1.5	29.0	△ 2.3
	欧州 Europe	22.6	+ 1.2	25.2	+ 4.5
	中国 China	22.2	△ 0.2	21.7	△ 1.0
	アジア Asia	20.0	+ 0.2	19.4	△ 0.4
	リゾート Resort	4.9	+ 0.3	4.8	△ 0.9
旅客キロ RPK	北米 North America	30.6	△ 2.3	28.9	△ 3.5
	欧州 Europe	23.2	△ 0.8	26.0	+ 2.5
	中国 China	20.9	+ 2.5	20.4	+ 1.1
	アジア Asia	20.0	△ 0.2	19.4	△ 0.6
	リゾート Resort	5.3	+ 0.8	5.2	+ 0.5

国際貨物 方面別実績

		第2四半期累計 構成比 1H Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	23.1	△1.0	22.0	△ 0.8
	欧州 Europe	16.0	+ 1.5	17.9	+ 3.0
	中国 China	37.5	+ 0.0	38.0	△ 1.0
	アジア Asia	17.3	△ 0.9	17.0	△ 1.5
	その他 Others	6.1	+ 0.4	5.1	+ 0.3
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	33.8	△ 4.5	32.5	△ 4.5
	欧州 Europe	20.4	+ 3.1	23.6	+5.5
	中国 China	21.7	+ 0.1	21.5	△ 0.7
	アジア Asia	17.6	△ 0.2	17.1	△ 1.2
	その他 Others	6.4	+ 1.5	5.4	+ 0.9
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	35.4	△ 4.0	33.5	△ 4.0
	欧州 Europe	23.7	+ 2.5	26.9	+ 4.4
	中国 China	18.9	+ 0.4	19.2	△ 0.6
	アジア Asia	15.6	△ 0.3	15.0	△ 1.3
	その他 Others	6.3	+ 1.5	5.4	+ 1.5

運用航空機数

	前年度末 Mar,2010	当期末 Sep,2010	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased	
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (International)	3	3	-	0	3
	Boeing 747-400 (Domestic)	10	10	-	10	0
	Boeing 777-300ER	14	19	+5	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 767-300ER	19	19	-	8	11
	Boeing 767-300	32	32	-	32	0
	Boeing 767-300F	4	4	-	0	4
	Boeing 767-300BCF	5	6	+1	6	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	5	5	-	0	5
	Airbus A320-200 (Domestic)	24	24	-	15	9
	Boeing737-800	8	8	-	8	0
	Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
	Boeing 737-700	16	16	-	12	4
	Boeing 737-500	19	19	-	10	9
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	14	14	-	1	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	5	-	1	4
合計 Total	210	216	+6	146	70	

注記：2010年9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 10機、前年度末 9機)  
Boeing 767-300Fのうち1機(JA603F)は11月にリース返却予定(返却整備中)

## 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  
 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)