

全日本空輸株式会社
2011年3月期
第3四半期決算説明会



専務取締役
日出間 公敬
2011年1月31日

◎本日は、決算説明会の電話会議にご参加いただきまして、ありがとうございます。
◎2010年度の第3四半期決算につきまして、概要をご説明いたします。

目次

I. 2011年3月期 第3四半期決算

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.13-16
航空運送事業(国内・国際貨物事業)	P.17-19

II. 2011年3月期 業績見通し

連結業績予想	P.22
--------	------

III. 2011年度 航空輸送事業計画

ANAグループ航空輸送事業計画	P.24
-----------------	------

IV. 補足資料

燃油・為替	P.26-27
国際旅客 方面別実績	P.28
国際貨物 方面別実績	P.29
運用航空機数	P.30

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。

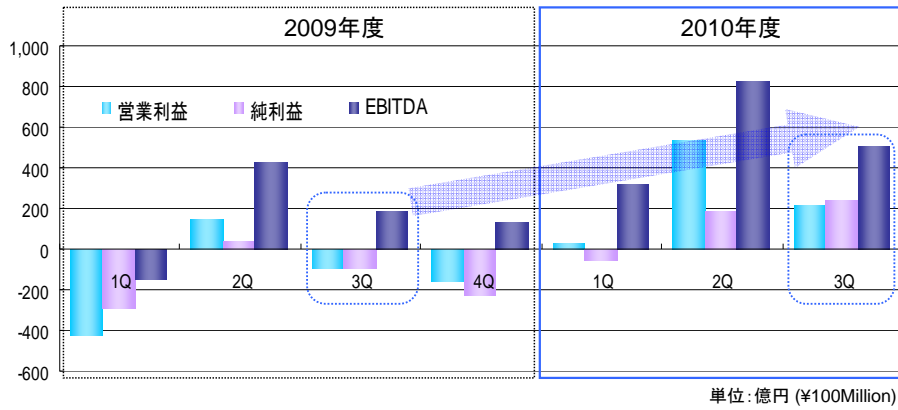
I . 2011年3月期 第3四半期決算



業績ハイライト

当第3四半期と前四半期までの業績比較

- 第3四半期累計の連結営業利益は、777億円(前年同期比で1,155億円の改善)。
- 当期純利益は、375億円(同727億円の改善)、EBITDAは1,653億円(同1,189億円の改善)を計上。
- 着実なコスト削減と、羽田拡張による増収も寄与して、第3四半期単独の業績としては3年度ぶりの営業黒字。



©ANA2011

4

◎前年度から当第3四半期までの、各四半期業績の推移でございます。

◎上期まで続いた業績の回復ペースに、変化はございません。

◎ 2007年度以来3年度ぶりに、第3四半期単独の業績でも200億円を超える営業黒字を計上しております。

連結決算概要

経営成績

	前年同期 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年差 Difference	第3四半期 3Q/FY10	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	9,237	10,391	+ 1,153	3,549	+ 430
営業費用 Operating Expenses	9,615	9,614	△ 1	3,341	+ 126
営業利益 Operating Income	△ 378	777	+ 1,155	208	+ 304
営業利益率 Op. Margin (%)	-	7.5	-	5.9	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 198	△ 193	+ 4	△ 80	△ 15
経常利益 Recurring Income	△ 576	583	+ 1,159	128	+ 289
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 3	26	+ 29	167	+ 172
当期純利益 Net Income	△ 351	375	+ 727	242	+ 340

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

5

◎経営成績の概要です。

◎引き続き堅調な需要の回復を背景に、国際線を中心とした生産量の拡大も寄与致しまして、営業収入は順調に推移しております。

◎第3四半期までの累計の営業収入は1兆0,391億円となり、前年同期を1,153億円上回りました。

◎営業費用は前年同期とほぼ同じ水準となりました結果、営業利益は前年同期に比べ1,155億円改善して、777億円の黒字を、計上いたしました。

◎経常利益についても、583億円の黒字となっております。

◎また、欧州委員会ならびに韓国公正取引委員会から、貨物運賃に関する競争法違反の疑いについて指摘を受けておりましたことから、その課徴金支払いに備えまして、前期までに「独禁法関連引当金」を計上しておりました。

◎今般、各当局からの通知文書に基づきまして、監査法人との間で課徴金の取扱いに関しまして、最終的な確認が済みましたことから、当第3四半期決算におきまして、167億円を、特別利益として戻し入れ計上致しました。

◎この結果、当期純利益は、375億円となっております。

連結決算概要

財政状態

	前期末 Mar 31, 2010	第3四半期末 Dec 31, 2010	前年差 Difference
総資産 Assets	18,590	20,253	+ 1,662
自己資本 Shareholders' Equity	4,735	5,062	+326
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	25.5	25.0	△ 0.5
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,416	10,150	+ 733
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	2.0	2.0	+ 0.0

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,737億円(前年度末1,835億円)を含むD/Eレシオは2.3倍(前年度末2.4倍)となります。

©ANA2011

6

◎財政状態です。

◎総資産は前期末から**1,662**億円増加して、**2兆0,253**億円となりました。

◎主な内訳は、手元流動性が約**1,200**億円増加し、建設仮勘定と合わせた航空機関連資産が約**300**億円増加いたしました。

◎純資産につきましては、利益剰余金が**446**億円増加いたしました。

◎その一方、円高水準が続く中で繰延ヘッジ損失を計上しており、自己資本は**5,062**億円、自己資本比率は**25.0%**となっております。

◎有利子負債については、前期末に比べて**733**億円増加しておりますが、デット・エクイティ・レシオは前期末と同じく、**2.0**倍となりました。

連結決算概要

キャッシュフロー

	前年同期 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	830	1,824	+ 994
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 3,040	△ 1,737	+ 1,303
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,823	665	△ 1,157
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	△ 388	749	+ 1,137
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	+ 749
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,046	2,231	
減価償却費 Depreciation and Amortization	842	876	+ 33
設備投資額 Capital Expenditures	1,807	1,380	△ 427
EBITDA (*)	464	1,653	+ 1,189
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	5.0	15.9	+ 10.9

* EBITDA: 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

7

◎キャッシュフローをご説明します。

◎営業利益が大きく回復した結果、営業キャッシュフローは前期に比べて、**994億円**改善して、**1,824億円**の収入となっております。

◎投資キャッシュフローは**1,737億円**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、譲渡性預金の預け入れなどがその主な内訳でございます。

◎財務キャッシュフローにつきましては**665億円**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**749億円**増加し、**2,231 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 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年差 Difference	第3四半期 3Q/FY10	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送 Air Transportation	8,163	9,307	+ 1,143	3,189	+ 426
	旅行 Travel Services	1,269	1,248	△ 20	398	+ 4
	その他 Other	1,033	1,044	+ 11	361	+ 19
	調整額 Adjustment	△ 1,228	△ 1,209	+ 19	△ 398	△ 19
	合計(連結) Total	9,237	10,391	+ 1,153	3,549	+ 430
営業利益 Operating Income	航空運送 Air Transportation	△ 399	702	+ 1,101	187	+ 299
	旅行 Travel Services	△ 2	32	+ 34	6	+ 2
	その他 Other	21	40	+ 18	14	+ 1
	調整額 Adjustment	1	2	+ 0	0	+ 1
	合計(連結) Total	△ 378	777	+ 1,155	208	+ 304

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

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、商事会社ともに仕入れコストの圧縮などに努めた結果、前年同期比で増益を達成しております。

航空運送事業

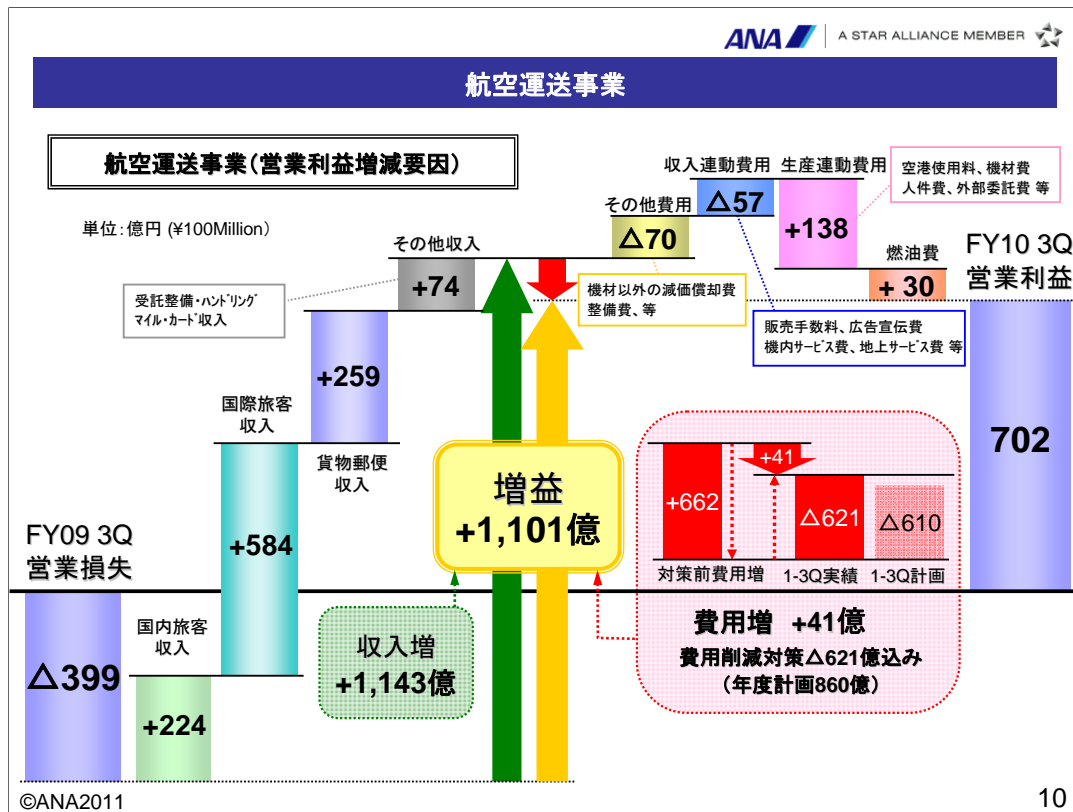
航空運送事業 収入・費用

		前年同期 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年差 Difference	第3四半期 3Q/FY10	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	4,805	5,030	+ 224	1,704	+ 143
	国際線旅客 International Passengers	1,565	2,150	+ 584	731	+ 175
	貨物郵便 Cargo and Mail	685	945	+ 259	348	+ 83
	その他 Others	1,106	1,180	+ 74	404	+ 23
	合計 Total	8,163	9,307	+ 1,143	3,189	+ 426
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,888	1,918	+ 30	651	+ 18
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	703	704	+ 0	241	+ 15
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	447	482	+ 35	162	+ 6
	減価償却費 Depreciation and Amortization	823	860	+ 36	294	+ 15
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	416	328	△ 87	116	△ 20
	人件費 Personnel	1,724	1,796	+ 71	667	+ 94
	販売費 Sales Commission and Promotion	563	504	△ 59	169	△ 31
	外部委託費 Contracts	589	624	+ 34	215	+ 17
	その他 Others	1,406	1,384	△ 21	483	+ 11
合計 Total	8,563	8,605	+ 41	3,002	+ 126	
営業利益	営業利益 Operating Income	△ 399	702	+ 1,101	187	+ 299

©ANA2011

単位: 億円 (¥100Million)

9



- ◎航空運送事業の営業収入は各事業とも堅調に売上を伸ばしており、前年同期比で**1,143億円**の増収となりました。
- ◎特に、国際旅客収入は前年同期に比べて**584億円**と、**4割**近い増収となったほか、主に国際貨物の増収によって、貨物郵便収入も**259億円**の増収となりました。
- ◎営業費用の中では、国際線を中心とした事業規模の拡大に伴い、燃油費が消費数量の伸びに応じて増加いたしました。
- ◎加えて、機材賃借費や減価償却費などの機材関連費用や外部委託費が、生産量連動で増加しました。
- ◎人件費については、構造改革関連の削減対策を計画通りに実行しております。
- ◎一方、業績連動型で支給することとなっている期末一時金に関しまして、今般その引当金について一部見直しを行った結果、人件費の総額としては対前年比で増加しております。
- ◎人件費の構造改革の他、販売経費削減などで構成される総額**860億円**のコスト削減対策につきましては、ご覧の通り、第3四半期までの計画値、**610億円**を上回る水準で、進捗しております。
- ◎以上の結果、第3四半期累計の営業利益は前年同期比で約**1,100億円**改善し、**702億円**となっております。

航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	前年同期 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY10	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	30,190	31,553	104.5	10,595	106.1
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	43,589	42,789	98.2	14,390	102.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	26,759	27,949	104.4	9,317	105.9
座席利用率(%) Load Factor (%)	61.4	65.3	+ 3.9	64.7	+ 2.0
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	4,805	5,030	104.7	1,704	109.2
ユニットレvenue(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.0	11.8	106.6	11.8	106.4
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.0	18.0	100.2	18.3	103.1
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,917	15,942	100.2	16,090	102.9

©ANA2011

11

◎国内旅客の実績です。

◎上期まで削減を続けていた提供座席キロは、羽田の増枠などを活用し、第3四半期では前年同期比**102.6%**と伸ばし、第3四半期累計では前年同期比**98.2%**となっております。

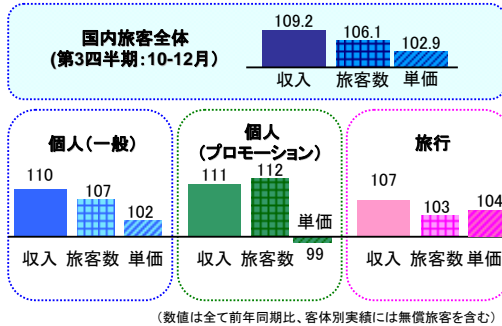
◎旅客数の回復は依然として続いており、第3四半期で**106.1%**、第3四半期累計では**104.5%**に達しております。

航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

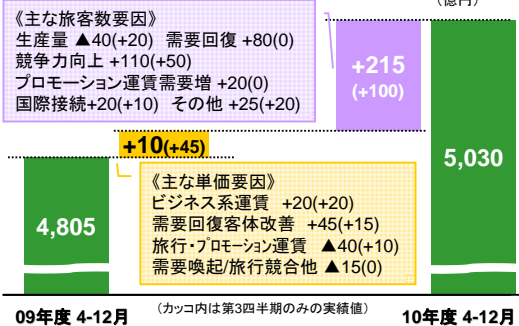
第3四半期 客体別収入・旅客数・単価

✓個人旅客の回復が堅調、全体収入の伸びに貢献



第3四半期累計 収入増減要因

✓堅調な旅客需要に加え、単価も改善に転じる



当四半期 トピックス:

- 10/13: 羽田空港第2ターミナル(本館南側)拡張。ANA「ダイヤモンドサービス」メンバー向けに、専用保安検査場『ANA SUITE CHECK-IN』(ANA国内線空港初)と新ラウンジ『ANA SUITE LOUNGE』を新設。
- 10/31: 羽田増枠により、徳島便再開(1日3便)、広島便、高松便(1日各1便)を増便。

◎第3四半期の単価動向を、左の図でご確認下さい。

- ◎一般個人旅客の需要と単価の伸びが引き続き堅調であることに加えまして、プロモーション運賃の単価下落に歯止めがかかっております。
- ◎また旅行単価も下限運賃引き上げに取り組んだことが奏功し、上昇しております。
- ◎この結果、当四半期の全体平均単価は2008年度第3四半期以来、2年ぶりに前年同期比プラスに転じました。

◎右の図では、第3四半期までの累計増収額225億円を要因分解しております。

◎図の中でカッコ付きで記載しております数字は、第3四半期のみの実績値でございます。

- ◎単価要因ではビジネス系運賃の値上げ効果や、需要回復に伴う客体構成の改善効果が拡大しております。
- ◎これらの増収効果が、上期のプロモーション運賃引き下げによる減収影響を打ち消して、単価要因トータルとしても増収に寄与し始めています。
- ◎旅客数要因では上期に生じた生産量要因での減収影響が縮小し、競合他社との競争力改善効果が第3四半期において更に拡大しております。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY10	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	3,411	3,906	114.5	1,305	106.6
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	20,131	21,688	107.7	7,762	116.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	15,016	16,883	112.4	5,858	111.2
座席利用率(%) Load Factor (%)	74.6	77.8	+ 3.3	75.5	△ 3.7
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,565	2,150	137.3	731	131.7
ユニットレvenue(円) Unit Revenue (¥/ASK)	7.8	9.9	127.5	9.4	112.9
イールド(円) Yield (¥/RPK)	10.4	12.7	122.2	12.5	118.4
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	45,888	55,035	119.9	56,040	123.5

©ANA2011

13

◎国際旅客の実績です。

◎10月末からの羽田国際線展開によって、提供座席キロは第3四半期で前年同期比**116.6%**、第3四半期累計では**107.7%**となっております。

◎尖閣諸島問題の影響を受けた中国路線におきまして、プレジャー需要を中心に旅客数の減少に見舞われましたが、全体として需要は引き続き堅調に推移しました。

◎旅客キロは第3四半期は**111.2%**、第3四半期累計で**112.4%**となりました。

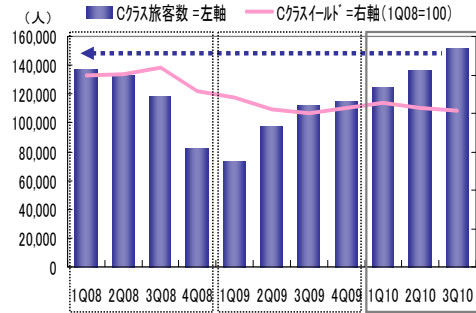
◎単価、イールドは前年同期比で約**2割**前後、上昇した水準で推移しております。

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

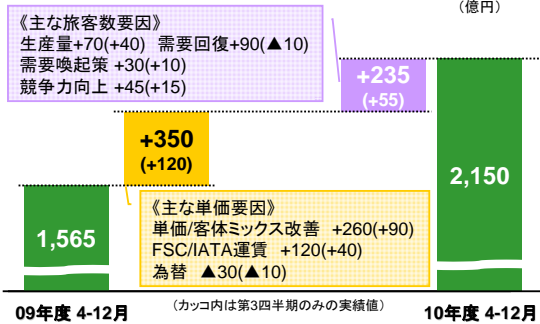
各四半期 ビジネスクラス旅客数・イールド推移

✓ビジネスクラス旅客数がリーマン危機前の水準以上に



第3四半期累計 収入増減要因

✓生産量増、需要増に単価改善が伴い増収継続



当四半期 トピックス:

- 10/1: 燃油特別付加運賃値下げ(例: 日本=欧米路線の場合、片道14,000円⇒10,500円)
- 10/6リリース: ハワイアン航空との二社間提携に合意
- 太平洋間ネットワークに関する戦略的提携に関し、独占禁止法適用除外の認可を受ける(10/22国土交通省、11/11米国運輸省)
- 12/20: エジプト航空(MS)とのコードシェア開始 (MS運航)成田=カイロ、関西=カイロ (NH運航)関西=札幌/福岡/羽田他

©ANA2011

14

◎単価、イールドの回復をもたらしている要因としましては、左の図にございます通り、ビジネスクラス旅客数の伸びが依然として継続していることがあげられます。

◎四半期で15万人を超えるビジネスクラス旅客数の実績は、リーマンショック直前を上回る水準になります。

◎また右の図では増収要因の分解につきまして、第3四半期累計ベースの実績と、カッコ付きで第3四半期3ヶ月間の数値を、示しております。

◎先ほど触れました、ビジネスクラス旅客数の伸びに伴うクラスミックス効果を中心に、フューエルサーチャージの増額効果などを合わせますと、単価要因の増収効果額は第3四半期までの累計で350億円に達します。

◎他方、旅客数要因でも生産量増加、需要喚起策、競合他社との競争力改善の効果がそれぞれ第3四半期の中でも拡大しており、累計で、235億円の増収効果となりました。

航空運送事業

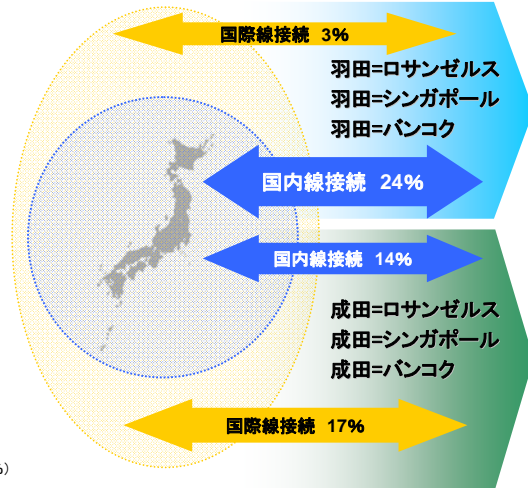
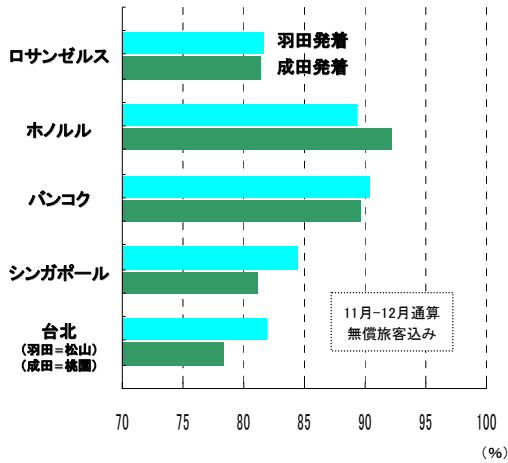
国際旅客事業(事業動向)

羽田新規開設路線 利用率(11月-12月)

羽田新規路線の接続旅客比率(11月-12月)

✓羽田発着、成田発着共に高いロードファクターを維持

✓羽田は国内線、成田は国際線と効果的な接続機能を実現



©ANA2011

15

◎羽田からの、国際線に関する状況について、ご紹介いたします。

◎左の図は、10月末から新規に開設いたしました羽田発着国際線5路線と、成田発着の既存路線の11月と12月、2ヶ月間のロードファクターです。

◎羽田発着便の旺盛な需要に加えて、成田発着便も含めまして、総じて80%以上という高水準のロードファクターを維持しております。

◎右の図をご覧ください。

◎羽田発着の主な3路線について見ますと、国内線からの接続旅客が約1/4の24%を占めております。

◎他方、成田発着路線については、国際線どうしの接続旅客を17%取り込んでおり、両空港の接続機能の棲み分けが効果的に実現していることが確認できます。

◎今後も成田発着の既存路線との需給バランスを調整しながら、羽田からの国際線ネットワークを拡充し、首都圏デュアルハブとして新たな需要を創出し、獲得していく方針です。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY10	前年比 % Y/Y
国内貨物 Domestic Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	244	245	100.8	89	104.5
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	1,447	1,406	97.2	471	100.7
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	348	343	98.6	124	102.9
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	352	346	98.1	126	102.7
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	24.1	24.4	+ 0.4	26.5	+ 0.6
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.9	17.5	103.7	18.9	103.8
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	69	71	102.7	71	101.8
	【参考:上記内数】					
国内フレイター Domestic Freighter	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	13	12	92.5	4	88.0
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	32	28	85.2	8	74.3
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	9	9	95.8	3	90.9
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	9	8	92.1	3	95.9
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	29.2	32.9	+ 3.7	36.9	+ 6.7
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	40.3	43.8	108.6	45.8	118.4
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	137	138	100.5	129	91.7

航空運送事業

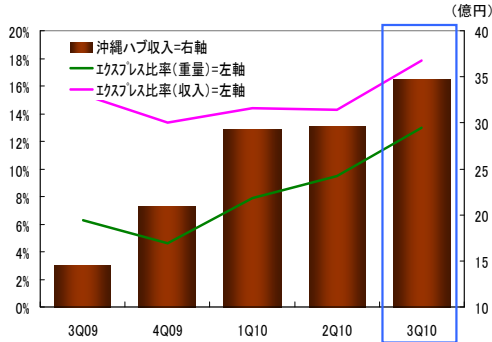
国際貨物事業(実績)		前年同期 1-3Q/FY09	第3四半期累計 1-3Q/FY10	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY10	前年比 % Y/Y
国際貨物 International Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	390	650	166.7	241	149.4
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	2,009	2,262	112.6	791	116.8
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	1,267	1,560	123.1	561	125.4
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	303	425	140.1	153	131.5
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	63.1	68.9	+ 5.9	70.9	+ 4.8
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	19.4	28.7	148.0	30.4	127.8
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	129	153	118.9	157	113.6
【参考:上記内数】 国際フレイター International Freighter	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	116	245	209.8	96	192.7
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	424	586	138.0	214	142.1
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	241	378	156.5	140	160.9
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	115	222	192.2	80	156.9
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	56.9	64.5	+ 7.6	65.8	+ 7.7
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	27.5	41.8	152.1	45.0	135.6
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	101	110	109.2	120	122.8

航空運送事業

国際貨物事業(事業動向)

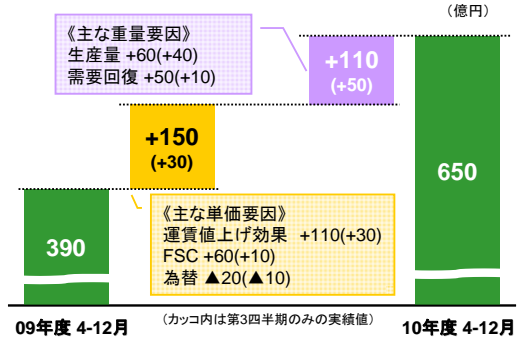
沖縄ハブ四半期別収入推移

✓ 沖縄路線の収入額、エクスプレス比率の伸びが継続



第3四半期累計 収入増減要因

✓ 単価上昇、重量増がバランスよく増収に貢献



当四半期 トピックス:

- 10/31: 貨物専用便増便 成田=上海(浦東) 4→6便/週、成田=台北 3→6便/週、成田=香港 週3→6便/週
- 12/1: 燃油特別付加運賃値上げ(例: 欧米・中東路線75円⇒81円/kg)
- 12/22: ハワイアン航空と貨物コードシェアを開始(ハワイアン航空運航便: 羽田=ホノルル)

◎国際貨物事業の状況です。

◎左のグラフでは、オペレーション開始から約1年を経過しました沖縄貨物ハブの、四半期別収入推移を示しております。

◎収入規模は伸び続けており、今年度に入りましてコンスタントに計画水準にほぼ沿った収入を上げることができております。

◎OCSの配送ネットワークの活用も軌道に乗り始め、エクスプレス貨物の取扱比率が徐々に上向いております。

◎第3四半期まで累計の国際貨物全体の増収分析は右の図をご覧ください。

◎第3四半期中では、単価要因のうち、為替の円高による減収影響がやや大きくなっておりますが、単価要因トータルでの増収効果は拡大しております。

◎重量要因では生産量効果、需要回復、それぞれが増収に寄与する状況が継続しております。

Ⅱ. 2011年3月期 業績見通し



連結業績予想

連結業績予想(10/29修正=再掲)

	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
営業利益 Operating Income	△ 542	700	+ 1,242	420	+ 280
営業利益率 Op. Margin (%)	-	5.1	-	3.1	+ 2.0
経常利益 Recurring Income	△ 863	370	+ 1,233	130	+ 240
当期純利益 Net Income	△ 573	60	+ 633	50	+ 10

単位: 億円 (¥100Million)

Ⅲ. 2011年度 航空輸送事業計画



2011年度 ANAグループ航空輸送事業計画

国内旅客事業	国際旅客事業	貨物事業
<p>《提供座席キロ》</p> <p>→ 上期 104</p> <p>→ 下期 103</p> <p>→ 年度 103</p> <p>(対前年度比)</p> <p>◆競争環境に応じた適切な機材配置、増便対応、需給適合</p> <p>◆九州新幹線対策(小型化多頻度化)</p> <p>◆羽田増枠活用、機材稼働向上による生産量増強</p>	<p>《提供座席キロ》</p> <p>→ 上期 122</p> <p>→ 下期 113</p> <p>→ 年度 117</p> <p>(対前年度比)</p> <p>◆ユナイテッド航空・コンチネンタル航空との共同事業開始</p> <p>◆羽田路線増便(昼間便・深夜便)</p> <p>◆成田路線ダイヤ改善</p> <p>◆中国内陸部就航(成田=成都)</p>	<p>《提供トンキロ(国際)》</p> <p>→ 上期 124</p> <p>→ 下期 114</p> <p>→ 年度 119</p> <p>(対前年度比)</p> <p>◆沖縄貨物ハブ安定運用</p> <p>◆フレイター9機体制維持</p> <p>◆旅客便増便・大型化によるペリー活用</p>

ANAを取り巻く事業環境 ～チャンスとリスク～

↑ チャンス

羽田国内線増枠 成田発着枠22万⇒25万回 Trans-Pacific Joint Venture開始

競合他社(生産量の縮小) B787就航 競合他社フレイター事業撤退

LCC日本マーケット参入 外航A380就航

九州新幹線立通 競合他社(再北後の競争力強化) 外航フレイター生産量拡大

↓ リスク

©ANA2011

22

◎最後に、1月18日に発表いたしました、

来年度のANAグループの航空輸送事業計画を簡単にご紹介いたします。

◎昨年3月に「2010-11年度ANAグループ経営戦略」を発表した段階から、いくつかの事業環境の要素に変化がございます。

◎主なものとしては、競合他社の再建過程における生産量の削減規模、日中航空交渉の延期に伴う羽田からの中国線増便の先送り、ボーイング787のデリバリー遅れによる機材計画の見直し、といった要素がございますが、今般、来年度の生産量を策定するにあたり、これらの点を改めて考慮いたしました。

◎収支計画につきましては、ご覧いただいております通りの事業環境認識、ならびに生産計画に基づきまして、現在、精査をしておりますので、しかるべき時期に改めてご案内させていただきたいと思っております。

◎以上で、説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

IV. 補足資料



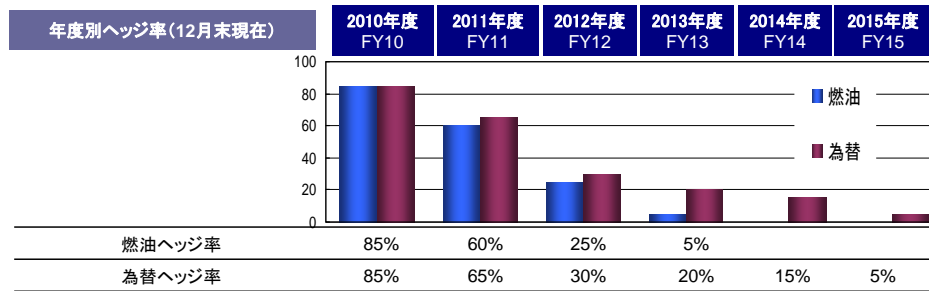
燃油・為替

諸元値

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

(* 当初計画前提値)

ヘッジ状況



燃油・為替

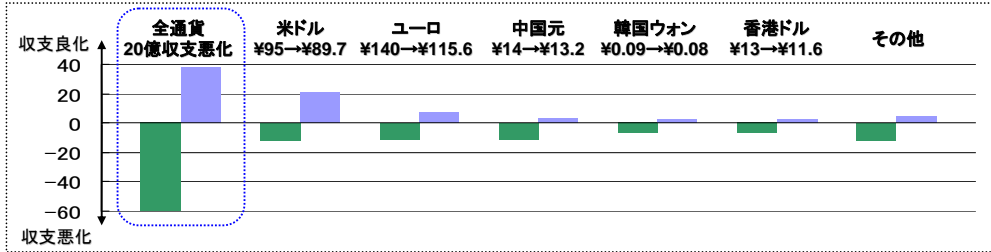
主要為替変動の収支影響

(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

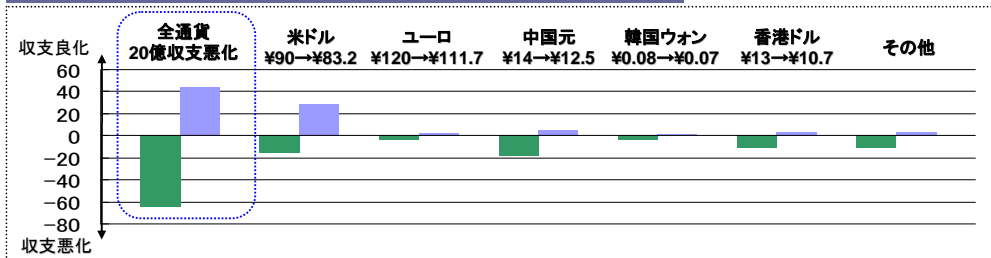
収入(増:+, 減:-)

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. 第3四半期実績+第4四半期見直し)



国際旅客 方面別実績

		第3四半期累計 構成比 1-3Q Composition	前年差 Difference	第3四半期 構成比 3Q Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	27.8	△ 2.3	27.6	△ 2.4
	欧州 Europe	21.7	△ 1.3	21.0	+ 0.2
	中国 China	27.7	+ 2.7	25.8	△ 0.6
	アジア Asia	19.1	+ 0.4	21.3	+ 1.4
	リゾート Resort	3.7	+ 0.5	4.2	+ 1.5
座席キロ ASK	北米 North America	30.2	△ 1.5	30.2	△ 1.6
	欧州 Europe	22.5	+ 1.5	22.4	+ 2.2
	中国 China	21.3	△ 1.5	19.6	△ 4.0
	アジア Asia	20.8	+ 0.7	22.1	+ 1.6
	リゾート Resort	5.2	+ 0.8	5.7	+ 1.8
旅客キロ RPK	北米 North America	30.8	△ 2.0	31.1	△ 1.5
	欧州 Europe	23.1	△ 0.2	23.0	+ 1.0
	中国 China	19.2	+ 0.2	16.1	△ 4.1
	アジア Asia	21.2	+ 0.6	23.4	+ 2.3
	リゾート Resort	5.7	+ 1.4	6.4	+ 2.3

国際貨物 方面別実績

		第3四半期累計 構成比 1-3Q Composition	前年差 Difference	第3四半期 構成比 3Q Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	22.2	△ 1.6	20.5	△ 2.8
	欧州 Europe	16.3	+ 0.7	17.0	△ 0.4
	中国 China	37.9	+ 1.1	38.7	+ 2.8
	アジア Asia	17.7	+ 0.3	18.3	+ 2.0
	その他 Others	5.9	△ 0.4	5.5	△ 1.6
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	33.1	△ 3.9	31.7	△ 2.8
	欧州 Europe	21.1	+ 2.9	22.3	+ 2.4
	中国 China	21.8	+ 0.7	22.0	+ 2.0
	アジア Asia	18.0	+ 0.3	18.7	+ 1.2
	その他 Others	6.0	+ 0.0	5.2	△ 2.8
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	34.4	△ 3.5	32.5	△ 2.6
	欧州 Europe	24.8	+ 2.3	26.8	+ 2.0
	中国 China	19.0	+ 0.6	19.1	+ 1.1
	アジア Asia	15.8	+ 0.2	16.2	+ 1.0
	その他 Others	6.0	+ 0.4	5.4	△ 1.6

運用航空機数

		前年度末 Mar,2010	当期末 Dec,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	2	△ 1	0	2
	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	-	7	12
	Boeing 767-300	32	32	-	32	0
	Boeing 767-300F	4	4	-	0	4
	Boeing 767-300BCF	5	7	+ 2	7	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	11	+ 3	11	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	15	+ 1	2	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	5	-	1	4
合計 Total		210	220	+ 10	150	70

注記：2010年12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)

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