

全日本空輸株式会社 2012年3月期 第1四半期 決算説明会

代表取締役社長
伊東 信一郎
専務取締役
日出間 公敬

2011年7月29日



©ANA2011

1

◎改めまして、伊東でございます。

◎本日はお忙しい中、「2011年度第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。

◎私の方から、本日は3点に関して、お話しさせていただきます。

◎まず、1点目として、第1四半期決算の概要をお話させていただき、
2点目として、今期の通期業績予想について、ご説明いたします。

◎最後の3点目は、先に発表いたしましたLCC事業戦略を中心に、
当社の成長戦略の方向性を、お示ししたいと思います。

◎それでは、5ページをご覧ください。

目次

【第1部】

I. 第1四半期決算と通期業績予想の概要

2012年3月期 第1四半期決算報告	P.5
2012年3月期 通期業績予想	P.6

II. 事業戦略

LCC事業戦略	P.8-11
ANAグループの成長戦略	P.12

【第2部】

III. 2012年3月期 第1四半期決算(詳細)

業績ハイライト	P.14
連結決算概要(経営成績)	P.15
連結決算概要(財政状態)	P.16
連結決算概要(キャッシュフロー)	P.17
連結決算概要(セグメント別実績)	P.18
航空運送事業(収入・費用)	P.19
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.20
航空運送事業(国内旅客事業)	P.21-22
航空運送事業(国際旅客事業)	P.23-26
航空運送事業(国内・国際貨物事業)	P.27-30

IV. 2012年3月期 通期業績予想(詳細)

連結業績予想	P.33-34
セグメント別業績予想	P.35
航空運送事業(収入費用予想)	P.37
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.38
業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.39-40
連結バランスシート(計画)	P.41
連結キャッシュフロー(計画)	P.42

V. 補足資料

燃油・為替	P.44
国際旅客 方面別実績	P.45
国際貨物 方面別実績	P.46
運用航空機数	P.47

I. 第1四半期決算と通期業績予想の概要



【第1部】

Intentionally Blank

2012年3月期 第1四半期決算報告

▶機動的に費用抑制に努めるも、震災影響による減収が響き赤字決算

《2012年3月期 第1四半期決算》

	当期 第1四半期	前年 同期差	増減率
売上高	3,050	△17	△0.6%
航空運送事業	2,743	△2	△0.1%
営業損益	△81	△110	-
航空運送事業	△92	△104	-
経常損益	△144	△114	-
当期純損益	△84	△32	-
EBITDA	207	△107	△34.0%

(特に表記のない場合は億円単位)

【第1四半期決算のポイント】

◆需要・収入の大幅な減少

《震災影響減収額》
国内旅客 △260億円
国際旅客 △90億円

◆機動的な生産調整

《国内線座席キロ》
当初計画比△8% 前年比△2%
《国際線座席キロ》
当初計画比△1% 前年比+25%

◆コスト削減対策

《年間300億円対策の進捗》
生産量連動 △50億円
予算削減執行抑制 △40億円

◎まず、今年度の第1四半期決算の概要でございます。

◎この第1四半期は、3月に発生した東日本大震災の影響から、大変厳しい状況となりました。

◎震災で落ち込んだ需要への対応として、国内線を中心に、機動的な供給調整を実施して、生産連動費の削減に努めたほか、可能な限りの費用抑制を行いました。

◎しかしながら、旅客需要が低迷した影響は大きく、第1四半期は、営業赤字という結果になりました。

◎次のページをご覧ください。

2012年3月期 通期業績予想

▶コスト対策と需要喚起による増収を図り、最終利益の黒字を確保、2円配当を計画

《2012年3月期 通期業績と財務指標の予想》

	2011年度	前年差
売上高	14,100	+523
航空運送事業	12,760	+577
営業損益	700	+21
航空運送事業	670	+64
経常損益	360	△10
当期純損益	200	△33
EBITDA	1,970	+107
自己資本比率 (%)	26.9	△0.1
DEレシオ (倍)	1.8	+0.0
配当 (円/1株あたり)	2円	-

(特に表記のない場合は億円単位)

【業績予想のポイント】

- ◆最終利益の黒字確保
- ◆前期と同水準の配当計画

- ◆震災影響による減収影響
 - ・今年度末までに影響解消
 - ・営業対策による需要喚起

- ◆コスト削減、費用抑制の継続
 - ・300億円対策の完遂努力
 - ・追加的な費用抑制努力

©ANA2011

6

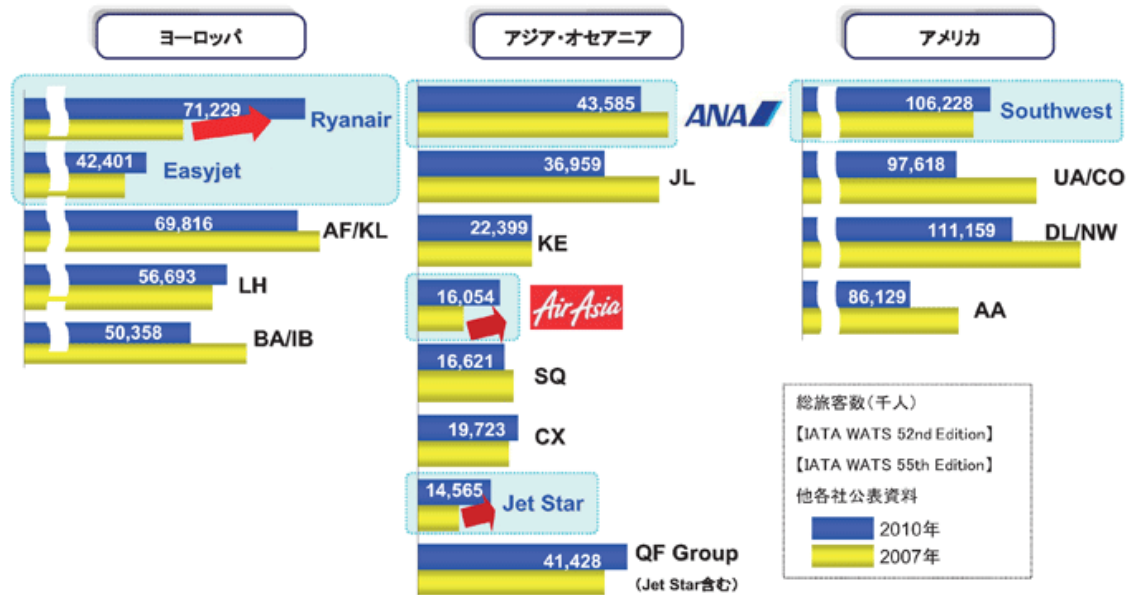
- ◎こちらが、今年度の通期業績予想でございます。
- ◎本来であれば、4月の決算説明会にてご案内すべきところでしたが、震災後の需要環境が極めて不透明であったことから、予想の策定を見送り、今日の段階で発表に至った次第でございます。
- ◎先ほどの説明の通り、第1四半期は営業赤字からのスタートとなりましたが、通期では、700億円の営業利益と、200億円の当期最終利益を確保します。
- ◎配当については、一株当たり2円を計画しております。
- ◎4月以降の需要の落ち込み幅と、今後の回復状況を見極めたうえで、収入計画を再設計いたしました。
- ◎更に、コスト対策の深堀を進めたことによりまして、前期とほぼ同じ水準の利益計画となっております。
- ◎震災前に策定した2ヵ年計画における利益目標には及ばないものの、この業績目標を確実に達成し、来期以降への飛躍につなげてまいります。
- ◎そのうえで、安定的かつ継続的な株主還元という経営としての責任を、果たしていく所存でございます。
- ◎次に、8ページへお進み下さい。

II. 事業戦略



LCC事業戦略

▶世界各地域において高まるLCCのプレゼンス



©ANA2011

8

◎ここからは、先般、発表いたしました、エアアジアとの共同出資による新しいLCC、エアアジア・ジャパンに関しまして、設立の背景と今後の戦略について、お話ししたいと思います。

◎まずここで、ご覧いただいておりますのは、北米、欧州、アジアにおける、主要な航空会社の輸送旅客数について、2007年と2010年を比較したものです。

◎リーマンショックに続く世界的なリセッションを経て、当社を含む多くのレガシーキャリアは、輸送旅客数が減少するか、伸び悩んでいます。

◎その一方で、各地域を代表するLCCについては、その間も、堅調な実績を維持し、また旅客数を伸ばしてきております。

◎当社の事業領域も含めたアジアのマーケットにおいても、LCCの設立を通じて、大きな成長の機会が生まれると確信しております。

◎当社としても、ビジネスモデルを転換して、更なる収益を上げていく為に、LCC事業の展開に、大きく舵を切っていくことと致しました。

◎次のページをご覧ください。



◎今後、LCC事業を積極展開していくにあたり、向こう5年程度の間に想定される、当社にとっての経営環境の変化について、今一度、整理を致しました。

◎従前より、日本国内においては、少子高齢化の進行による需要の伸びの鈍化、新幹線を初めとした他交通機関との競争激化を、想定してまいりました。

◎これらに加えて、本邦航空業界内での競争環境の変化があります。

◎まず一つめに、日本航空が経営破綻から再生し、コスト競争力を強化してきています。

◎また、スカイマークが、エアバスA380型機を欧米路線に投入し、国際線事業を展開していく方針を表明しています。

◎アジアマーケットにおける旅客流動を巡っては、韓国の仁川空港をはじめとする、近隣諸国の国際ハブ空港どうしで、激しい競争が起きていることは周知の通りです。

◎日本を素通りする、米中直行便も増加傾向にあります。

◎一方で、既に欧米、アジアの例で見たように、LCCがマーケットに新規参入して、新たな需要を開拓してきたという事実にも、目を向ける必要があります。

◎当社は、これらの経営課題へ対処すべく、首都圏空港の発着能力拡張を契機に、成長の可能性が広がる日本のLCCマーケットへの参入を決断いたしました。

◎次のページをご覧ください。

ANA | A STAR ALLIANCE MEMBER ☆

LCC事業戦略

▶ 首都圏ベースの新LCCを早期に立ち上げ、日本のLCCマーケットを先取り

AirAsia JAPAN

- ◆会社名 エアアジア・ジャパン
- ◆会社設立 2011年8月(予定)
- ◆運航開始 2012年8月(予定)
- ◆出資比率 ANA 67% Air Asia 33%
- ◆運航路線 成田発着国内線・国際線
- ◆ブランド **AirAsia**

©ANA2011 10

◎こうした環境認識のもと、今般、エアアジア・ジャパンを設立いたしました。

◎ご覧の通り、成田空港の年間30万回までの発着枠増加が視野に入的过程中で、首都圏を主戦場とするアジアのLCC参入が現実化、加速化しています。

◎したがいまして、当社としては一定の事業規模、ボリュームを有したLCCを、スピード感をもって、可能な限り早期に、成田空港を拠点として展開いたします。

◎それによって、先行者としての優位性を確保し、首都圏マーケットにおけるLCC需要に、いち早く対応してまいります。

◎加えて、高成長を続けるアジアを舞台に戦っていくうえでは、最高水準のコスト競争力を有する必要があります。

◎また、ネットワークキャリアとしてのフルサービスを志向する需要と、低価格を志向する需要へと二極化していく状況に関しては、デュアルブランド戦略で臨む方針です。

◎その際に、これまで当社がカバーしきれていない領域に対応していく為には、アジアにおいて確固たるLCCブランドを確立した、強力なパートナーが必要で、エアアジアとのジョイントベンチャーはこうした条件を満たし、一気呵成に新たなビジネスモデルを確立するには最適な、戦略的提携であると考えています。

◎次のページをご覧ください。

LCC事業戦略

▶顧客ターゲットに対応したブランド戦略と、グループ運航体制の機能分担を明確化



©ANA2011

11

- ◎ご覧の通り、今回設立するエアアジア・ジャパンは、ANAグループエアラインの一員となります。
- ◎新たな需要の掘り起こしと、拡大を通じて、グループの成長に貢献していくこととなります。
- ◎成田空港を拠点に、国内線と中短距離国際線のネットワークを展開し、日本のLCCマーケットにおける、最強の地位を築いてまいります。
- ◎一方、既に会社を設立したPEACHについては、関西空港を拠点に、国内線ならびに短距離国際線の運航に向けて準備を進めております。
- ◎成田拠点のエアアジア・ジャパン、関西拠点のPEACHが、ANAグループの収益に貢献していくことを期待しています。
- ◎ANAブランドのエアラインにつきましては、再編を通じて効率化した体制のもとで、ネットワークキャリアとして、引き続きグループエアライン事業の中核を担い続けます。
- ◎次のページをご覧ください。



◎最後に、まとめでございます。

◎ ANAグループは、日本の航空マーケットの需要構造が変化していく中で、ネットワークキャリアとしての成長を継続しながら、LCC事業という成長機会を、確実にとらえていく考えです。

◎また、この秋に就航を開始するボーイング787型機と、首都圏空港の発着枠拡大を、チャンスととらえて、今期中にも羽田からの欧州路線を就航させます。

◎加えて、日米・日欧のジョイントベンチャーを押し進めることによって、ネットワーク戦略をよりいっそう深化させてまいります。

◎コスト面では、エアアジア・ジャパンというLCC事業をグループの中で展開し、そのコスト構造も大いに参考にしながら、ANA本体のコスト構造改革を、足を止めることなく進めてまいります。

◎ANAが、これまでカバーしてきた既存の需要のみならず、新たな需要をターゲットとしたビジネスチャンスを成功に導いてまいります。

◎環境変化に対して受身の姿勢ではなく、より主体的に、従来のビジネスモデルに変化を加えて、収益の拡大を図り、企業価値の向上に努めていく所存です。

◎以上をもちまして、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。

Ⅲ. 2012年3月期 第1四半期決算(詳細)

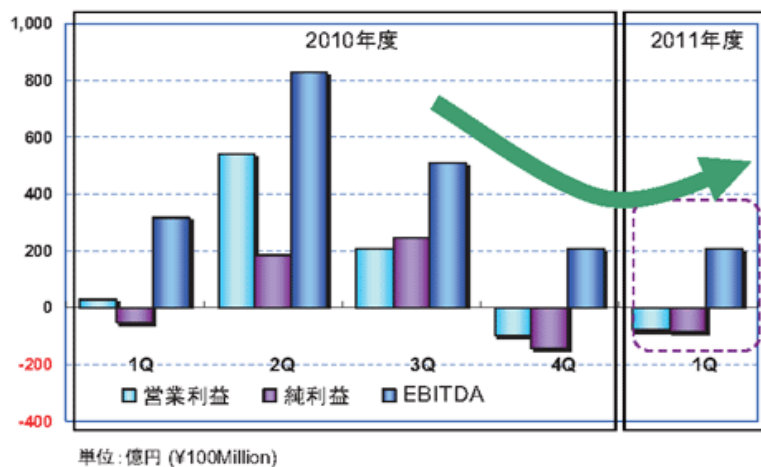


【第2部】

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1四半期は、微減収・減益となり、81億円の営業損失(前年同期比で△110億円)となりました。
- ▶当期純利益は、84億円の損失(同△32億円)、EBITDAは207億円(同△107億円)を計上しました。



©ANA2011

14

- ◎ 続きまして、私の方から、第1半期決算報告と、
2011年度の通期業績見通しにつきまして、詳細をご説明させていただきます。
- ◎ 14ページをご覧ください。
- ◎ 震災後、旅客数は3月で底を打ったものの、4月の落ち込みは相対的に大きく、
4-6月の3ヶ月間ではシーズンリティ要素もあり、営業損失となりました。
- ◎ 次のページをご覧ください。

連結決算概要

経営成績

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	3,068	3,050	△ 17
営業費用 Operating Expenses	3,038	3,131	+ 93
営業利益 Operating Income	29	△ 81	△ 110
営業利益率 Op. Margin (%)	1.0	-	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 59	△ 63	△ 4
経常利益 Recurring Income	△ 29	△ 144	△ 114
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 23	△ 1	+ 22
当期純利益 Net Income	△ 52	△ 84	△ 32
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	△ 52	△ 84	△ 32
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 203	△ 75	+ 127
包括利益 Comprehensive Income	△ 255	△ 160	+ 95

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2011

15

- ◎ 経営成績の概要でございます。
- ◎ 国内旅客事業は震災影響を強く受け、収入が前年割れしたことが大きく、営業収入は **3,050**億円にとどまり、前年同期を**17**億円下回りました。
- ◎ 営業費用は、需要に対応した生産量の絞り込みを行い費用抑制に努めましたが、前年同期と比べ **93**億円の増加となりました。
- ◎ 結果、営業損益は、**81**億円の営業損失となります。
- ◎ また、経常損益については、**144**億円の損失、当期純損益は、**84**億円の損失となっております。
- ◎ 次のページをご覧ください。

連結決算概要

財政状態

	前期末 Mar 31, 2011	第1四半期末 Jun 30, 2011	前期末期末差 Difference
総資産 Assets	19,280	20,837	+ 1,556
自己資本 Shareholders' Equity	5,202	4,993	△ 208
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.0	24.0	△ 3.0
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,388	11,046	+ 1,658
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	1.8	2.2	+ 0.4

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,664億円(前年度末1,702億円)を含むD/Eレシオは2.5倍(前年度末2.1倍)となります。

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は、前期末に比べ**1,556**億円増加しておりますが、主に有利子負債が増加したことにより、**2兆円**規模となっております。
- ◎ なお、増加した有利子負債は、ボーイング**787**型機をはじめとする、航空機購入等の設備投資資金に充当する予定です。
- ◎ 自己資本は、**208**億円減少し、**4,993**億円となり、自己資本比率は、**24.0%**となっております。
- ◎ 続いて、次のページをご覧ください。

連結決算概要

キャッシュフロー

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	394	92	△ 302
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 892	△ 1,337	△ 445
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	872	1,599	+ 727
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	373	354	△ 19
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	1,481	2,016	+ 354
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,855	2,370	
減価償却費 Depreciation and Amortization	284	288	+ 3
設備投資額 Capital Expenditures	481	202	△ 278
EBITDA (*)	314	207	△ 107
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	10.3	6.8	△ 3.4

©ANA2011

* EBITDA: 営業利益 + 減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

17

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、**92億円**の収入となっております。
- ◎ 投資キャッシュフローは、**1,337億円**の支出となり、前年同期に比べ**445億円**が増加しております。
- ◎ 航空機設備などへの投資に加え、手元資金の譲渡性預金への預け入れなどによる支出が、主な内容です。
- ◎ 財務キャッシュフローは、銀行借り入れにより、**1,599億円**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**354億円**増加し、**2,370億円**となっております。
- ◎ 次のページをご覧ください。

連結決算概要

セグメント別実績

		前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	2,745	2,743	△ 2
	旅行事業 Travel Services	327	264	△ 62
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	3,072	3,008	△ 64
	その他 Other	341	334	△ 6
	調整額 Adjustment	△ 345	△ 291	+ 53
	合計(連結) Total	3,068	3,050	△ 17
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	11	△ 92	△ 104
	旅行事業 Travel Services	6	0	△ 6
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	18	△ 92	△ 110
	その他 Other	10	9	△ 0
	調整額 Adjustment	0	1	+ 0
	合計(連結) Total	29	△ 81	△ 110

©ANA2011

単位: 億円 (¥100Million)

18

◎ 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。

◎ 続いて、20ページをご覧ください。

航空運送事業

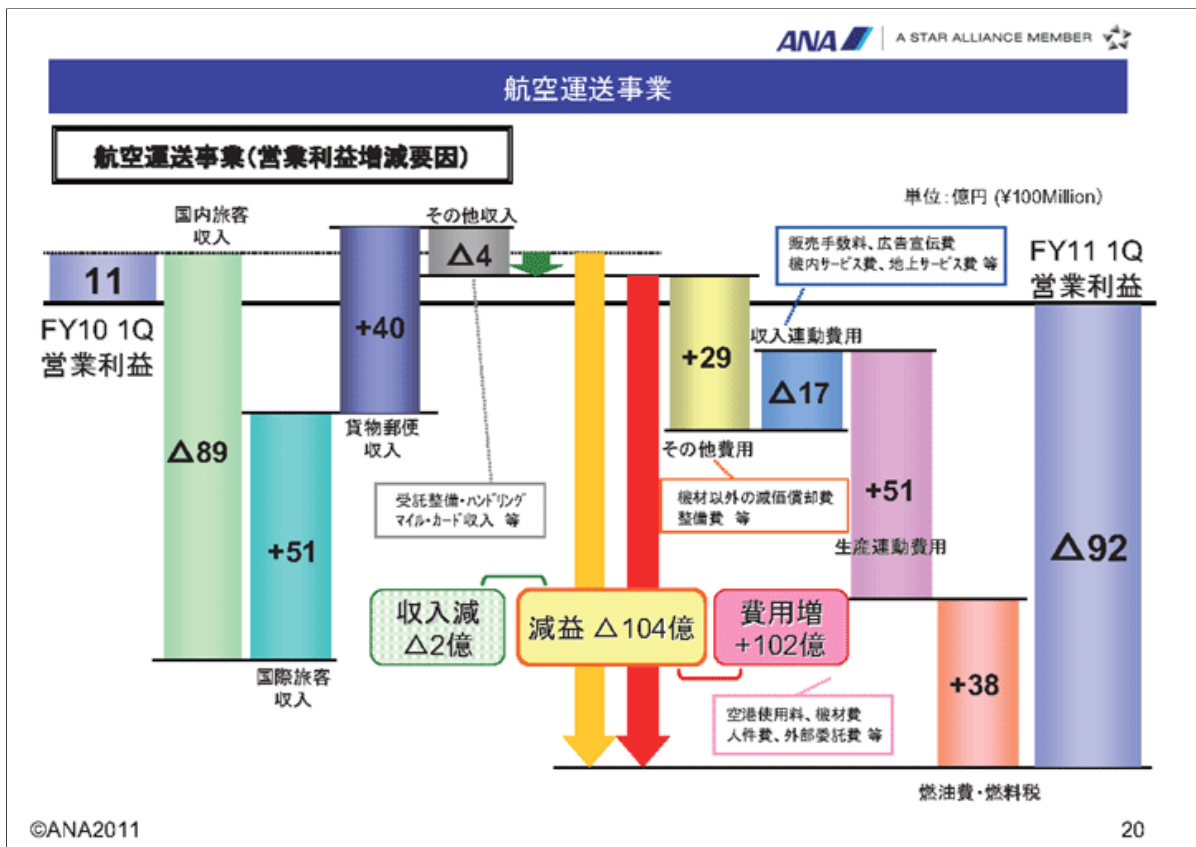
航空運送事業 収入・費用

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	1,435	1,345 △ 89
	国際線旅客 International Passengers	641	692 + 51
	貨物郵便 Cargo and Mail	291	332 + 40
	その他 Others	377	372 △ 4
	合計 Total	2,745	2,743 △ 2
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	612	650 + 38
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	225	227 + 2
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	157	154 △ 2
	減価償却費 Depreciation and Amortization	279	283 + 4
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	90	107 + 16
	人件費 Personnel	567	611 + 43
	販売費 Sales Commission and Promotion	155	137 △ 18
	外部委託費 Contracts	200	210 + 10
	その他 Others	444	452 + 7
	合計 Total	2,733	2,836 + 102
営業利益	営業利益 Operating Income	11	△ 92 △ 104

©ANA2011

単位: 億円 (¥100Million)

19



- ◎ 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、国内旅客事業で減収となったものの、国際旅客及び貨物事業で増収を図り、2億円の減収に留めました。
- ◎ 国際旅客・貨物事業ともに、生産規模拡大に対して堅調に需要が来てきたことが主な増収要因です。
- ◎ 営業費用は、前年同期比の総額で、102億円の増加となりました。
- ◎ 燃油費の高騰、生産量連動費用、その他費用が増加要因として挙げられ、一方で航空燃料税の軽減、収入連動コストが、減少要因となります。
- ◎ なお、人件費については、通期の業績見通しの利益水準に連動する一時金を、期間費用として引当て処理したため、増加要因となっています。
- ◎ 以上の結果、当第1四半期は、92億円の営業損失となりました。
- ◎ 続きまして、22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/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	13,616	13,331	△2.1
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	8,398	7,149	△14.9
旅客数(千人) Passengers (thousands)	9,566	8,164	△14.7
座席利用率(%) Load Factor (%)	61.7	53.6	△ 8.0
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,435	1,345	△ 6.2
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	10.5	10.1	△ 4.2
イールド(円) Yield (¥/RPK)	17.1	18.8	+ 10.1
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,003	16,482	+ 9.9

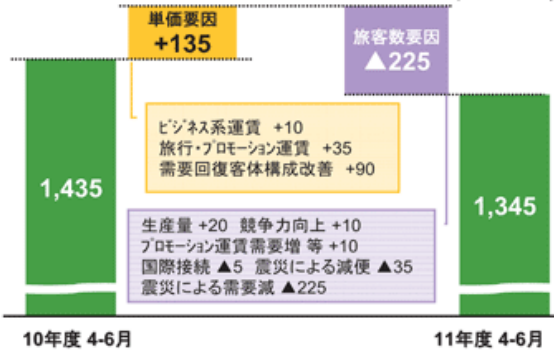
航空運送事業

国内旅客事業(事業動向)

第1四半期 収入増減要因

✓震災影響のもと、生産量抑制による適正収入を確保

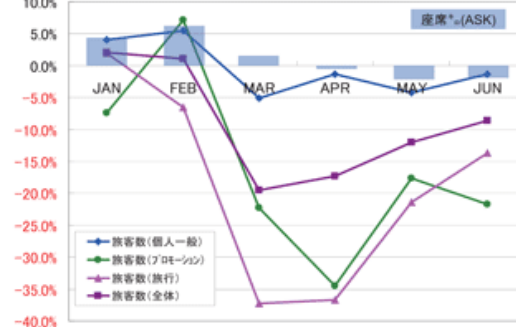
単位: 億円(¥100Million)



第1四半期 国内線 旅客推移

✓需給調整を図る一方、旅客数は順調に回復基調へ

(前年比推移)



当四半期 トピックス:

- 4/1~ ANA SKY WEB(www.ana.co.jp/domtour/)の国内ツアー、ホテル、レンタカーに関する予約・検索機能をリニューアル
- 5/12~ 「ANA JCBカード PREMIUM」「ANA JCB スーパーフライヤーズカード PREMIUM」募集開始
- 5/14~7/10の土曜日・日曜日限定で、「週末割引」を設定

©ANA2011

22

◎ 国内旅客の状況です。

◎ 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1四半期での減収額、89億円を要因分解しております。

◎ 緊急策として、生産量の抑制を図り、適正な収入規模の確保に努めました。

高単価への客単価構成の改善 等により、減収幅を抑制致しました。

◎ 右の図では、客体別の旅客数の推移です。

一般個札は震災後も堅調に推移し、

一方でプロモーション及び旅行については、

震災直後大きく落ち込みましたが、5月以降大幅に回復基調に転じました。

◎ 次に、25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 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	6,656	8,326	+ 25.1
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	5,121	5,470	+ 6.8
旅客数(千人) Passengers (thousands)	1,224	1,273	+ 4.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	76.9	65.7	△ 11.2
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	641	692	+ 8.0
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.6	8.3	△ 13.7
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.5	12.7	+ 1.1
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	52,412	54,389	+ 3.8

Intentionally Blank

航空運送事業

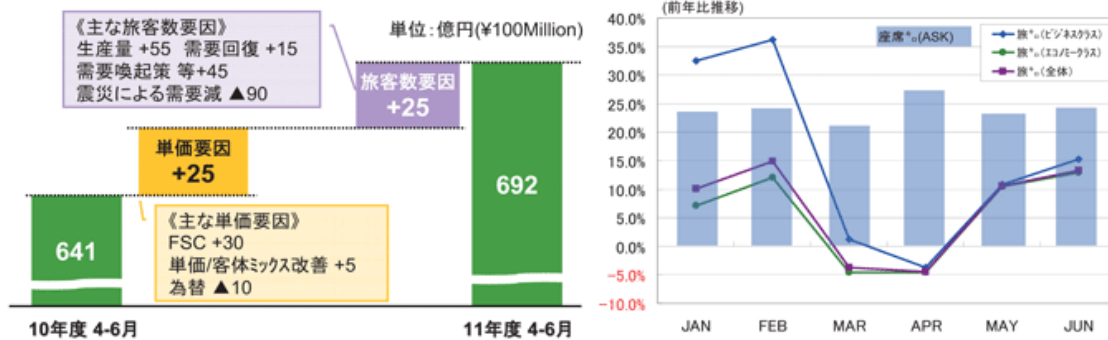
国際旅客事業(事業動向)

第1四半期 収入増減要因

第1四半期 国際線 旅客推移

✓需要回復に加えて、需要喚起策を実施し増収達成

✓新規路線効果に加えて、旅客需要も順調に回復



©ANA2011

25

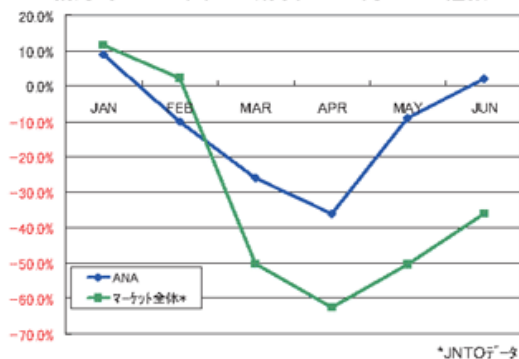
- ◎ 国際旅客の状況です。
- ◎ 23ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、左の図では、第1四半期での増収額、51億円を要因分解しております。
- ◎ 国際線は国内線よりも早期の段階で回復しており、需要回復への喚起策、新規路線等による生産量の増加、フューエルサーチャージ値上げ等により、増収となりました。
- ◎ 右の図では、旅客キロベースで、各クラスとも震災直後の前年比マイナスから、震災前の水準並みに改善してきていることが確認できます。
- ◎ 次のページをご覧ください。

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

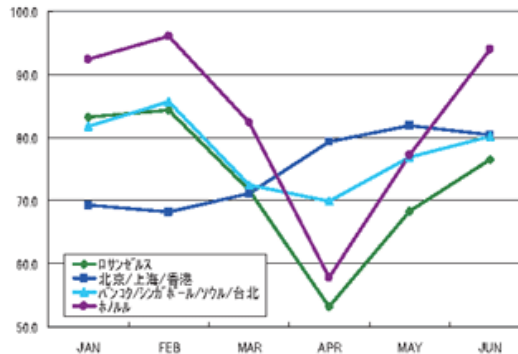
第1四半期 訪日旅客推移

✓ 相対的にマーケットの落ち込みに対しては軽微



羽田発着路線 L/F推移

✓ 一時的に震災影響あるも、高L/Fレベルに回復



当四半期 トピックス:

- 6/1 6月からの燃油付加特別運賃改定 (例: 欧米(ホノルル除く)・中東線 片道 17,500円→25,000円)
- 6/1 ルフトハンザ・ドイツ航空との日本=欧州間ネットワークに関する戦略的提携について、国土交通省よりATI (Anti Trust Immunity=独占禁止法適用除外) 認可。
- 6/19 成田=成都線就航

©ANA2011

26

◎ 左の図では、震災前後での『訪日旅客の動向』を示しております。

◎ マーケット全体・弊社ともに同じトレンドとなっておりますが、弊社への影響は、マーケット全体に比べ軽微であり、より早いペースで回復しています。

◎ 右の図では、昨年10月末から羽田国際線が拡大しましたが、直近6ヶ月のロードファクターを時系列で示しました。

3・4月には一時的に落ち込みましたが、総じて80%近いロードファクターに急回復しています。

◎ 次に、30ページへお進みください。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	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)	450	426	△ 5.4
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	104	108	+ 4.5
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	103	108	+ 4.7
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	23.1	25.5	+ 2.4
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100mil)	75	79	+ 4.6
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.8	18.6	+ 10.6
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	73	73	△ 0.1
	【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)	9	7
有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)		2	2	△ 8.5
貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)		2	2	△ 3.8
貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)		31.4	36.8	+ 5.4
貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100mil)		4	3	△ 14.5
ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)		43.9	48.1	+ 9.7
重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)		147	130	△ 11.0

©ANA2011

27

Intentionally Blank

航空運送事業

国際貨物事業(実績)

	前年同期 1Q/FY10	第1四半期 1Q/FY11	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)	698	888 + 27.1
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	485	563 + 16.1
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	132	140 + 6.2
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	69.5	63.5 △ 6.0
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	200	236 + 18.1
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	28.7	26.6 △ 7.1
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	151	168 + 11.2
	【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)	181
有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)		116	117 + 1.0
貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)		70	67 △ 4.0
貨物重量利用率(%) Load Factor (%)		64.4	58.4 △ 6.0
貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)		73	83 + 14.5
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)		40.4	41.6 + 2.9
重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)		104	124 + 19.3

©ANA2011

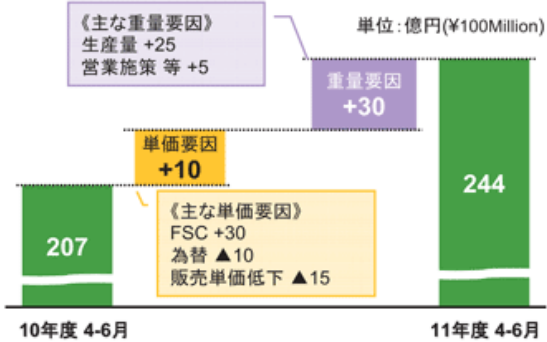
29

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

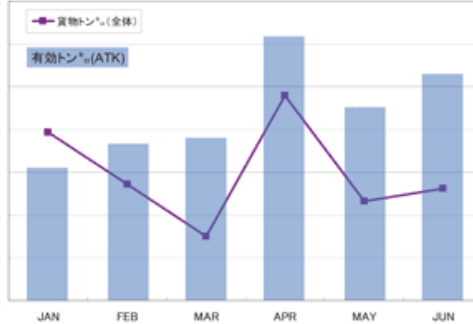
✓FSC値上げ、生産量増により増収



第1四半期 国際線 貨物推移

✓震災影響は軽微に抑え、重量実績を確保

(前年比推移)



当四半期 トピックス:

→ 燃油特別付加運賃改定 4月: 欧米・中東路線 99円→106円、遠距離アジア 83円→89円、近距離アジア 80円→86円
5月: 欧米・中東路線 106円→141円、遠距離アジア 89円→97円、近距離アジア 86円→81円
6月: 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

©ANA2011

30

◎ 国際貨物の状況です。

◎ 29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、2011年度第1四半期での増収額、40億円を要因分解しております。

◎ 燃料サーチャージ値上げ、生産量の増加等により、増収となりました。

◎ 右の図では、生産量と重量実績の推移を示しておりますが、
当初計画レベルではなかったものの、旅客に比べ相対的に影響を受けることなく、
重量実績を確保いたしました。

◎ 続きまして、33ページへお進みください。

IV. 2012年3月期 通期業績予想(詳細)



Intentionally Blank

2012年3月期 通期業績予想

連結業績予想

《参考》2011年2月24日

	2010年度 FY10	2011年度 FY11(E)	前年差 Difference	2011年度 当初計画 FY11(E)
営業収入 Operating Revenues	13,576	14,100	+ 523	15,000
営業費用 Operating Expenses	12,898	13,400	+ 501	13,900
営業利益 Operating Income	678	700	+ 21	1,100
営業利益率(%) Op. Margin (%)	5.0	5.0	△ 0.0	7.3
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 307	△ 340	△ 32	△ 400
経常利益 Recurring Income	370	360	△ 10	700
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 19	△ 30	△ 10	△ 10
当期純利益 Net Income	233	200	△ 33	450
配当(円) Dividend (¥/Share)	2	2	-	

©ANA2011

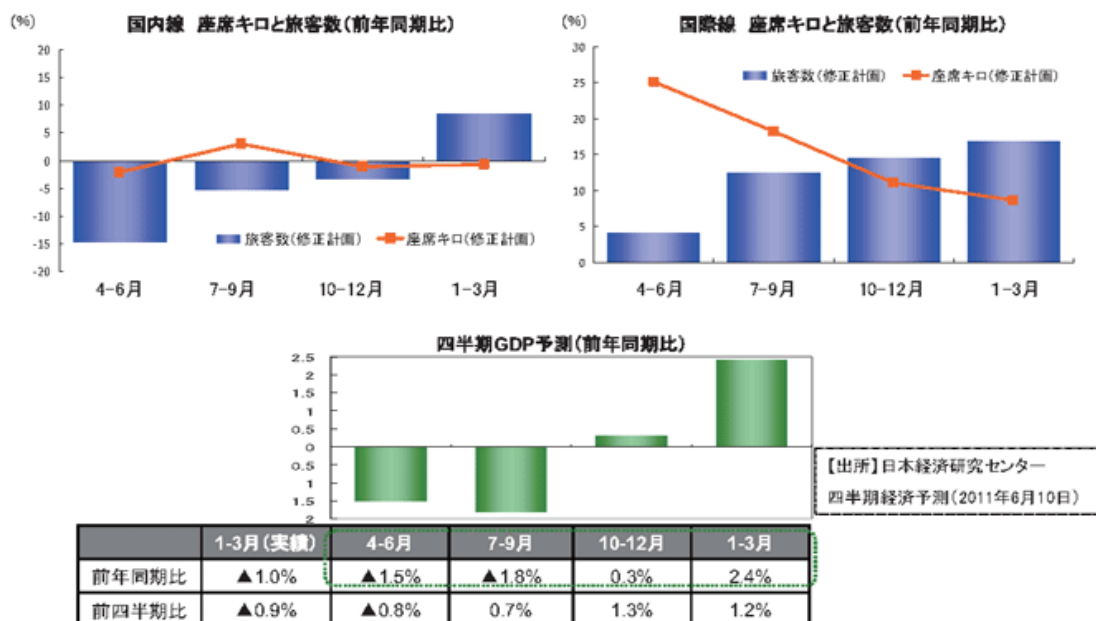
単位:億円 (¥100Million)

33

- ◎ 2011年度の通期業績予想でございます。
- ◎ 開示が遅れましたことを先ほど社長より申し上げましたが、次の通り計画しております。
- ◎ 2011年度については、ボーイング787型機導入等を通じて、国際線を中心に更なる成長を目指す計画をたてており、営業収入は対前年比で523億円の増収を計画しております。
- ◎ また、従来以上に徹底した事業構造の強化とコスト構造改革を推進し、営業利益は700億と、前年度を若干上回る計画です。
- ◎ 次のページをご覧ください。

2012年3月期 通期業績予想

▶ 震災前による影響は第3四半期までに解消、第4四半期は当初計画通りの需要に



©ANA2011

34

- ◎ 上の2つのグラフは、国内旅客・国際旅客の通期業績予想の前提となる、四半期ごとの座席キロ、旅客数です。
- ◎ いずれも、2010年度の各四半期実績との対比での増減率を示しております。
- ◎ 国内線の旅客数は、第3四半期まで前年比マイナスの水準が続きますが、第4四半期にはプラスに転じる見通しとしています。
- ◎ 国際線の座席キロは、新規路線等により、上期は高位にありますが一巡することに伴い、なだらかに生産量が低減するカーブとなります。
- ◎ また、旅客数は、すでに第1四半期から前年を上回っており、伸び率が、第3四半期以降、座席キロを上回る計画となっています。
- ◎ 今年から来年にかけての、日本の四半期GDP見通しについても、ご覧のような予測があり、航空需要につきましても、これに連動するかたちで、回復が進むものと考えています。
- ◎ 次のページへお進みください。

2012年3月期 通期業績予想

セグメント別業績予想

(参考)2011年2月24日
リリース分

		2010年度 FY10	2011年度 FY11(E)	前年差 Difference	2011年度 当初計画 FY11(E)
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,182	12,760	+ 577	13,600
	旅行事業 Travel Services	1,593	1,450	△ 143	1,740
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	13,776	14,210	+ 433	15,340
	その他 Other	1,389	1,400	+ 10	1,340
	調整額 Adjustment	△ 1,589	△ 1,510	+ 79	△ 1,680
	合計(連結) Total	13,576	14,100	+ 523	15,000
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	605	670	+ 64	1,045
	旅行事業 Travel Services	26	0	△ 26	25
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	631	670	+ 38	1,070
	その他 Other	48	30	△ 18	30
	調整額 Adjustment	△ 1	0	+ 1	0
	合計(連結) Total	678	700	+ 21	1,100

©ANA2011

単位:億円 (¥100Million)

35

- ◎ セグメント別の収支計画です。
- ◎ 航空運送事業の、収支計画につきまして、
38ページ以降で、ご説明いたします。

Intentionally Blank

2012年3月期 通期業績予想

航空運送事業 収入費用予想

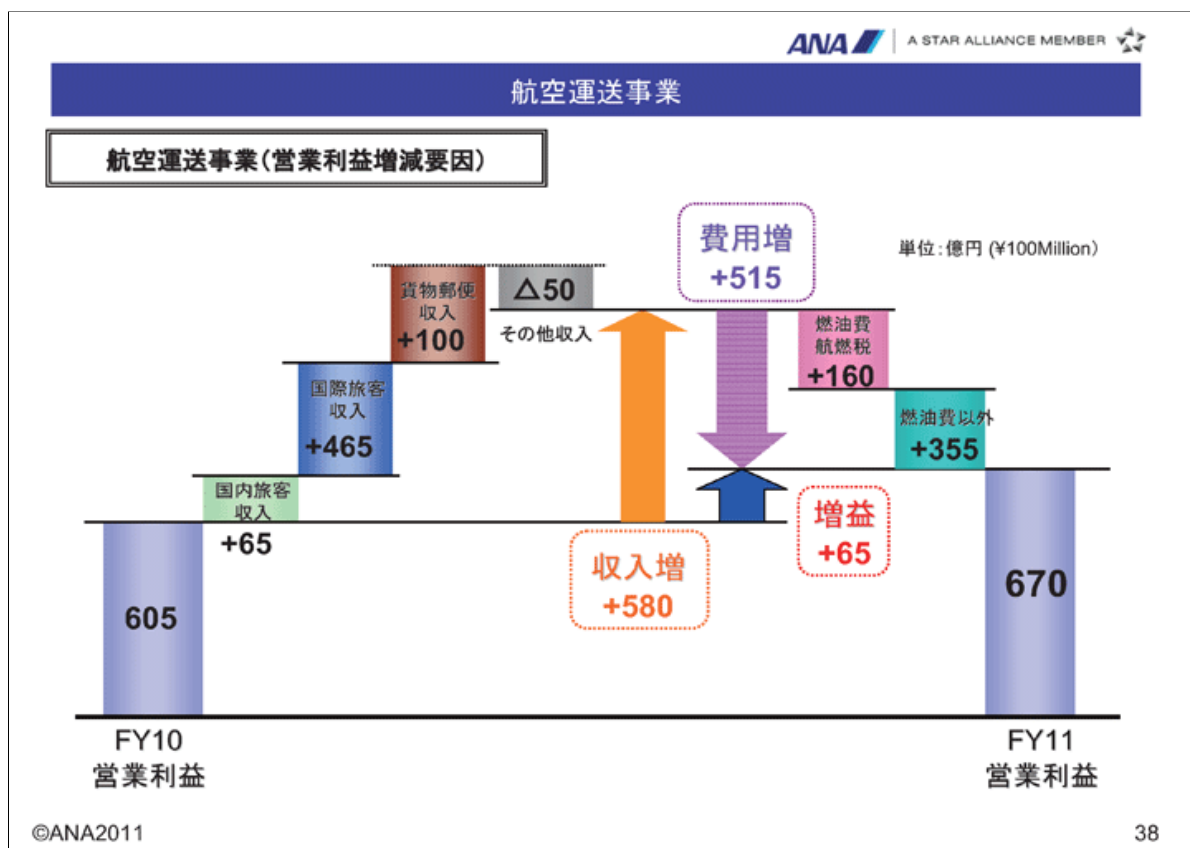
《参考》2011年2月24日
リリース分

		2010年度 FY10	2011年度 FY11 (E)	前年差 Difference	2011年度 当初計画 FY11(E)
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,526	6,590	+ 63	7,120
	国際線旅客 International Passengers	2,806	3,270	+ 463	3,420
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,250	1,350	+ 99	1,360
	その他 Others	1,599	1,550	△ 49	1,700
	合計 Total	12,182	12,760	+ 577	13,600
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,562	2,720	+ 157	2,605
	燃油費以外 Non – Fuel Cost	9,014	9,370	+ 355	9,950
	合計 Total	11,577	12,090	+ 512	12,555
営業利益	営業利益 Operating Income	605	670	+ 64	1,045

©ANA2011

単位: 億円 (¥100Million)

37



- ◎ 航空運送事業の営業利益増減要因についてです。
- ◎ 2010年度との比較による増減分析となります。
- ◎ 収入について、
通期では国内旅客・国際旅客・貨物ともに増収を図り、
580億円の増収を計画しています。
- ◎ 費用については、航空燃料税軽減による効果はあるものの、
燃油の高騰による費用増、生産連動コスト、収入連動コストを見込み、
515億円の費用増を計画しております。
- ◎ 結果、営業利益 670億円を計画しています。
- ◎ なお、4月末に発表した、300億円の緊急対策の取り組みですが、
第1四半期では、3分の1程度を実施しておりますが、引き続き完遂に
向けて取り組む計画です。
- ◎ 次のページにお進み下さい。

通期業績予想の前提値

《旅客事業》2011年度 通期業績予想の前提値(対2010年度比較)

	国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)
座席キロ Available Seat Km	+0.6	△0.9	△0.1	+21.5	+9.8	+15.3
旅客キロ Revenue Passenger Km	△9.4	+2.2	△3.8	+9.5	+12.8	+11.2
旅客数 Passengers	△9.5	+2.2	△3.9	+8.5	+15.6	+12.0
*座席利用率 (%) Load Factor (%)	59.1 (△6.5)	63.0 (+1.9)	61.0 (△2.3)	71.4 (△7.8)	74.0 (+2.0)	72.7 (△2.7)
**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ASK)	11.4 (△2.8)	11.9 (+5.2)	11.6 (+1.1)	9.3 (△9.0)	9.8 (+11.5)	9.5 (+1.1)
**旅客イールド(円) Yield(¥/RPK)	19.3 (+7.9)	18.8 (+1.9)	19.0 (+4.9)	13.0 (+1.0)	13.2 (+8.6)	13.1 (+4.8)
**単価(円) Unit Price(¥/Passenger)	17,147 (+8.1)	16,642 (+2.0)	16,887 (+5.0)	55,628 (+2.0)	57,299 (+6.0)	56,484 (+4.0)

* (カッコ)内: 前年差
** (カッコ)内: 前年比

©ANA2011

39

- ◎ 39ページから40ページでは、2011年度の収入計画の前提となる旅客事業、貨物事業の主要指標の、前提値をご紹介します。
- ◎ また、41ページから42ページにかけては、バランスシート、キャッシュフローの現時点での予想値を示しております。
- ◎ 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。

通期業績予想の前提値

《貨物事業》 2011年度通期 業績予想の前提値(対2010年度比較)

		国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo		
		上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2011年度 FY11(E)
全体	有効貨物トンキロ Available Ton km	△3.2	△1.0	△2.1	+22.2	+14.9	+18.4
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	+7.4	△0.1	+3.6	+11.8	+10.7	+11.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	+7.2	△1.2	+2.9	+6.5	+9.8	+8.2
	重量利用率(%) Load Factor (%)	26.0	25.2	25.6	62.2	65.0	63.6
	ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	18.5 (+10.2)	18.4 (+1.8)	18.4 (+5.9)	25.7 (△7.6)	26.7 (△6.0)	26.2 (△6.8)
	単価(円) Unit Price(¥/RT)	71 (△0.5)	73 (+2.1)	72 (+0.7)	159 (+6.0)	156 (△1.6)	157 (+2.0)
【参考・上記内数】 フレighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	△22.4	△12.8	△17.9	+9.8	△1.7	+3.8
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△10.4	△23.8	△17.4	+1.3	+4.1	+2.8
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△7.1	△18.9	△13.2	△1.3	+6.1	+2.5
	重量利用率(%) Load Factor (%)	35.8	33.2	34.5	58.9	66.2	62.5
	ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	47.3 (+10.4)	45.9 (△2.8)	46.6 (+3.8)	41.9 (+4.7)	48.4 (+10.0)	45.1 (+7.2)
	単価(円) Unit Price(¥/RT)	132 (△7.8)	138 (+4.5)	135 (△1.8)	122 (+16.5)	124 (+2.0)	123 (+8.6)

©ANA2011

40

連結バランスシート

連結バランスシート(計画)

《参考》2011年2月24日
リリース分

	2010年度末 Mar 31, 2011	2011年度末 Mar 31, 2012(E)	前年度期末差 Difference	2011年度末 当初計画 FY11(E)
総資産 Assets	19,280	19,920	+ 639	18,760
自己資本 Shareholders' Equity	5,202	5,350	+ 147	5,420
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.0	26.9	△ 0.1	28.9
有利子負債残高 Interest Bearing Debts *	9,388	9,830	+ 441	9,080
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times) *	1.8	1.8	+ 0.0	1.7
ROA (%) Operating Return on Assets (%)	3.7	3.8	+ 0.0	6.1
ROE (%) Return on Equity (%)	4.7	3.8	△ 0.9	8.7

単位: 億円 (¥100Million)

* オフバランスリース債務額(D/Eレシオ)
2010年度末 1,702億円(2.1倍)、2011年度末予定 1,550億円(2.1倍)

連結キャッシュフロー

《参考》2011年2月24日

連結キャッシュフロー(計画)

	2010年度 FY10	2011年度 FY11(E)	前年差 Difference	リース分 2011年度 当初計画 FY11(E)
当期純利益 Net Income	233	200	△ 33	450
減価償却費 Depreciation and Amortization	1,184	1,270	+ 86	1,290
リース元本相当額 Principal Payment for Aircraft Lease	134	150	+ 16	150
営業キャッシュフロー * Cash Flow from Operating Activities	2,173	1,800	△ 373	2,230
設備投資額 Capital Expenditures	△ 2,163	△ 1,980	+ 183	△ 2,270
投資キャッシュフロー ** Cash Flow from Investing Activities	△ 1,754	△ 1,610	+ 144	△ 1,930
フリーキャッシュフロー Free Cash Flow	419	190	△ 229	300
財務キャッシュフロー * Cash Flow from Financing Activities	△ 240	240	+ 480	△ 320
EBITDA	1,862	1,970	+ 107	2,390
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	13.7	14.0	+ 0.3	15.9

単位:億円 (¥100Million)

* 本表の営業キャッシュフロー、財務キャッシュフローには、オフバランスリース元本償還相当額を含む。
 ** 本表の投資キャッシュフローには、定期預金、譲渡性預金への預け入れ相当額は含まない。

V. 補足資料

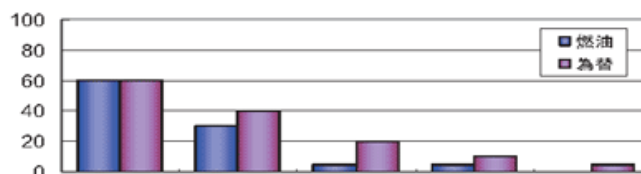


燃油・為替

燃油・為替

実績と計画前提値	2011年度 FY11(E)
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	105
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	125
為替レートExchange Rate (JPY/USD)	80

年度別ヘッジ率(6月末現在)	2011年度 FY11	2012年度 FY12	2013年度 FY13	2014年度 FY14	2015年度 FY15
----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------



燃油ヘッジ率	60%	30%	5%	5%	-
為替ヘッジ率	60%	40%	20%	10%	5%

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)	20億円/年
為替 (1円/USDの変動)	23億円/年

補足資料

国際旅客方面別実績

		第1四半期構成比 1Q/FY10 Composition	第1四半期構成比 1Q/FY11 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	29.6	27.0	△ 2.6
	欧州 Europe	19.4	19.6	+ 0.2
	中国 China	29.3	26.9	△ 2.3
	アジア Asia	18.8	22.5	+ 3.7
	リゾート Resort	2.9	4.0	+ 1.0
座席キロ ASK	北米 North America	31.5	29.8	△ 1.7
	欧州 Europe	19.7	20.2	+ 0.5
	中国 China	22.8	18.2	△ 4.7
	アジア Asia	20.8	25.9	+ 5.1
	リゾート Resort	5.1	5.9	+ 0.8
旅客キロ RPK	北米 North America	32.5	30.6	△ 2.0
	欧州 Europe	20.1	20.3	+ 0.3
	中国 China	21.4	17.6	△ 3.7
	アジア Asia	20.7	25.4	+ 4.7
	リゾート Resort	5.4	6.1	+ 0.7

補足資料

国際貨物方面別実績

		第1四半期構成比 1Q/FY10 Composition	第1四半期構成比 1Q/FY11 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	24.3	23.6	△ 0.6
	欧州 Europe	13.9	17.4	+ 3.6
	中国 China	37.0	34.1	△ 2.9
	アジア Asia	17.7	20.5	+ 2.8
	その他 Others	7.1	4.3	△ 2.8
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	35.3	32.8	△ 2.5
	欧州 Europe	16.8	22.8	+ 6.0
	中国 China	22.0	19.6	△ 2.5
	アジア Asia	18.3	20.6	+ 2.3
	その他 Others	7.5	4.3	△ 3.2
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	37.4	37.4	+ 0.0
	欧州 Europe	20.2	26.1	+ 5.8
	中国 China	18.7	16.5	△ 2.2
	アジア Asia	16.3	15.8	△ 0.5
	その他 Others	7.4	4.3	△ 3.1

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2011	当期末 JUN, 2011	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (International)	1	0	△ 1	0	0
	Boeing 747-400 (Domestic)	10	10	-	10	0
	Boeing 777-300ER	19	19	-	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	22	22	-	6	16
	Boeing 767-300	32	32	-	32	0
	Boeing 767-300F	3	3	-	0	3
	Boeing 767-300BCF	7	7	-	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	5	5	-	0	5
	Airbus A320-200 (Domestic)	23	23	-	15	8
	Boeing 737-800	15	17	+ 2	16	1
	Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
	Boeing 737-700	16	16	-	12	4
	Boeing 737-500	17	17	-	9	8
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	15	16	+ 1	3	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	5	-	1	4
合計 Total		222	224	+ 2	154	70

©ANA2011

注記：2011年6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 11機、前年度末 11機)

47

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。

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。

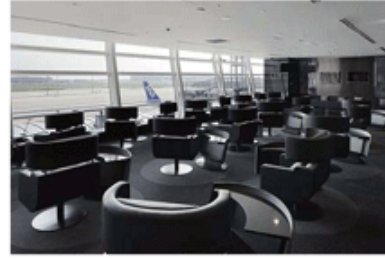
Thank you.

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