

# ANAホールディングス株式会社

## 2014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  
殿元 清司

2013年7月30日



## 目次

## I. 2014年3月期 第1四半期決算および 経営戦略アップデート

持株会社制移行後の報告セグメント区分	P.4
2014年3月期 第1四半期 決算概要	P.5
LCC事業戦略	P.6
戦略投資	P.7

## II. 2014年3月期 第1四半期決算《詳細》

業績ハイライト	P.10
連結決算概要(経営成績)	P.11
連結決算概要(財政状態)	P.12
連結決算概要(キャッシュフロー)	P.13
連結決算概要(セグメント別実績)	P.14
航空事業(収入・費用)	P.15
航空事業(営業利益増減要因)	P.16
航空事業(国内・国際旅客事業)	P.17-21
航空事業(国内・国際貨物事業)	P.22-24
航空事業以外のセグメント	P.25

## III. セグメント変更

セグメント別業績予想	P.28
航空事業(収入・費用予想)	P.29
航空事業(営業利益増減要因)	P.30

## IV. 補足資料

燃油・為替情報	P.33
為替変動の収支影響	P.34
国際旅客 方面別実績	P.35
国際貨物 方面別実績	P.36
運用航空機数	P.37

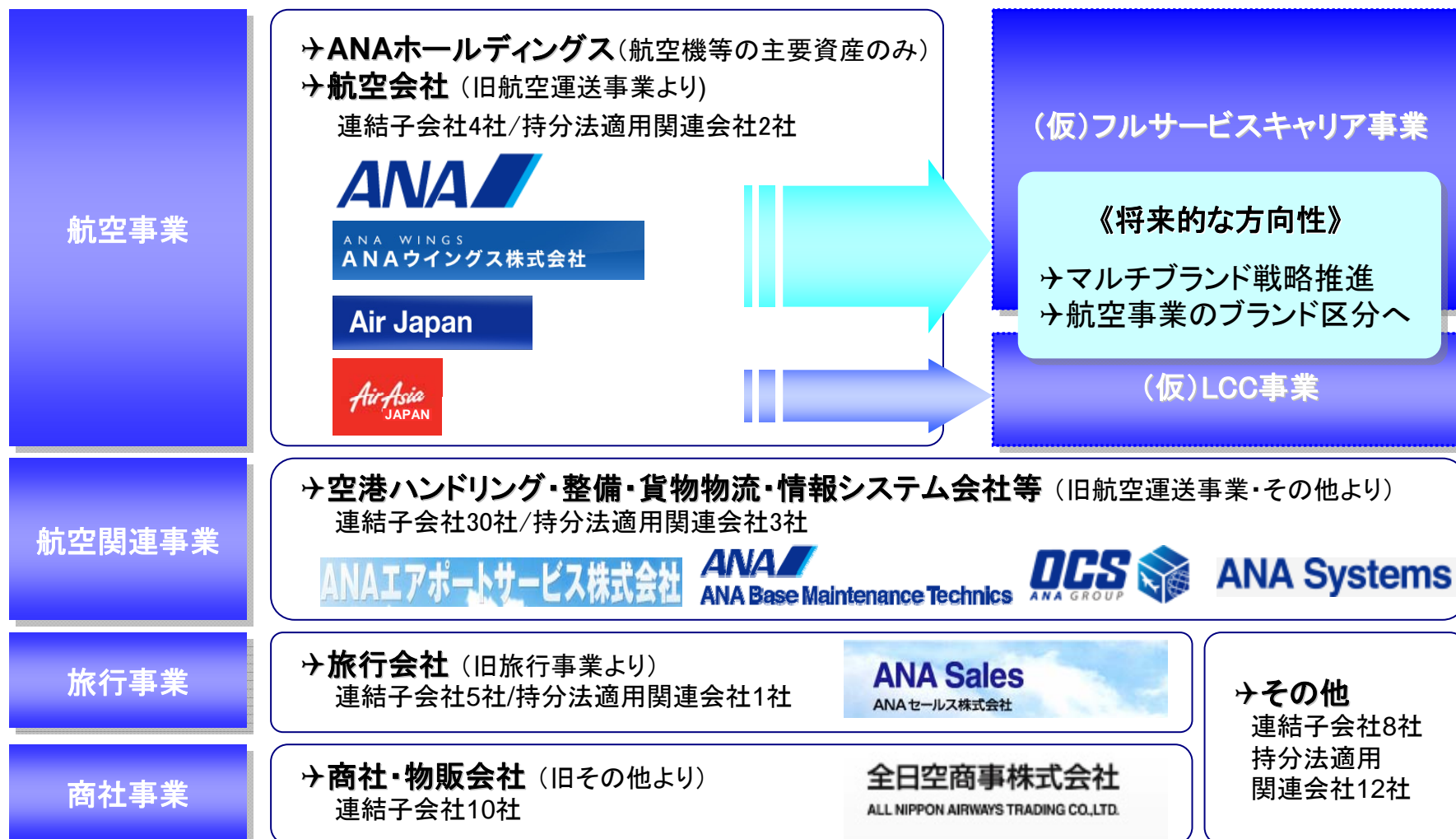
# I . 2014年3月期 第1四半期決算および経営戦略アップデート



## 持株会社制移行後の報告セグメント区分

持株会社として、最適な経営資源の配分と、事業ポートフォリオの構築を追求

《2014年3月期からの新しい報告セグメント区分》



## 2014年3月期 第1四半期 決算概要

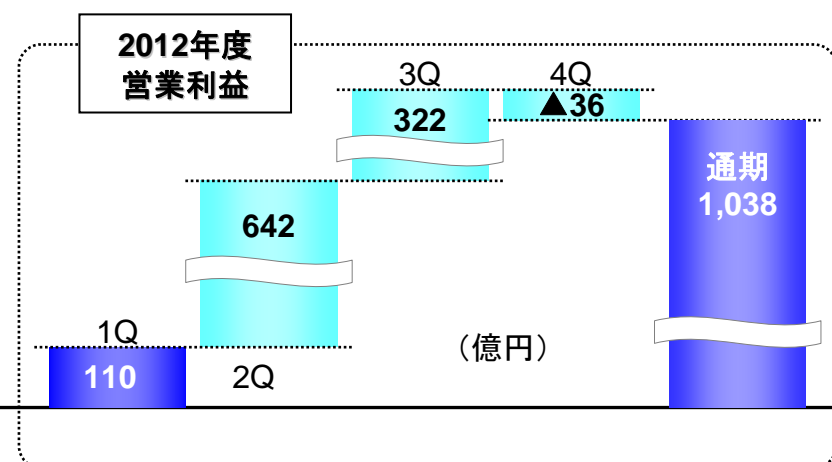
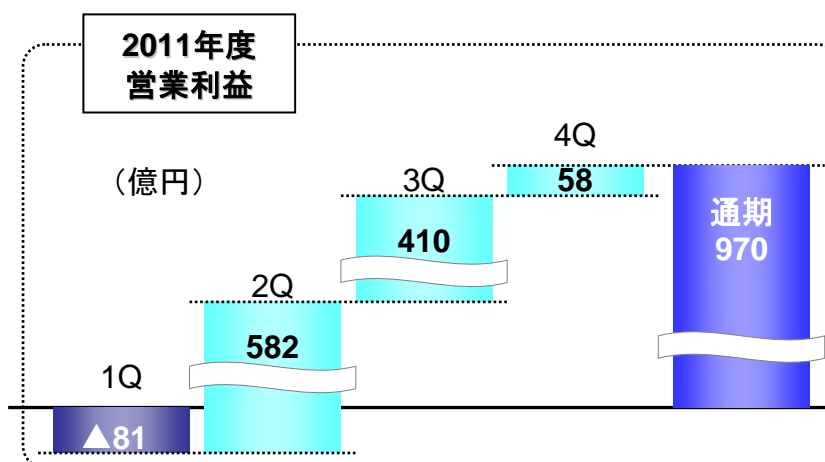
第1四半期は営業損失を計上するも、第2四半期以降の需要期に向けて環境は改善

### 《2014年3月期 第1四半期連結決算》

(単位: 億円)	第1四半期	前年差	前年比
営業収入	3,583	+151	+4.4%
航空事業	3,123	+130	+4.4%
営業利益	▲56	▲166	-
航空事業	▲65	▲156	-
経常利益	▲112	▲159	-
当期純利益	▲66	▲73	-
EBITDA	283	▲126	-

### 《第1四半期決算のポイントと今後の見通し》

- ✓円安による燃油費増加 ⇒ 前年比+157億円  
うち為替影響+90億円
- ✓B787運航停止 ⇒ 減収影響▲80億円  
運航正常化・デリバリー再開
- ✓中国線旅客数回復の遅れ ⇒ 第1四半期前年比▲23%  
第2四半期予測▲10%
- ✓エアアジア・ジャパンの業績低迷 ⇒ 共同事業解消  
ANA主導で業績立て直し



## LCC事業戦略

ANA主導のもと、日本マーケットに適合したLCCビジネスモデルを再構築

2013年4月～6月

2013年7月～10月

2013年11月～(12月下旬運航再開)

エアアジア・ジャパン

新LCCブランド

6/25 エアアジア・ジャパン共同事業解消契約締結  
6/28 株式移転完了、100%子会社化

### 《第1四半期》

【国内線】 L/F: 55.5%  
成田=千歳/福岡/沖縄  
中部=千歳/福岡

【国際線】 L/F: 52.1%  
成田=仁川/釜山  
中部=仁川

【機材数】  
5号機 6月導入

### 《第2四半期以降》

【運航計画】  
7/3 成田=台北就航  
9月 中部路線休止  
10月 成田路線減便

【機材数】  
9月 4機、10月 3機  
(順次エアアジアへ返却)

「エアアジア・ジャパン」  
ブランドは10月末まで

### 【路線計画】

- ✓ 拠点空港: 成田、中部
- ✓ 国際線短距離路線および国内線

新LCCブランド  
成田ベースの事業モデル再構築

### 【機材計画】

- ✓ 運航再開時 A320 2機
- ✓ 2013年度末 5機  
以降、段階的に増機予定

### 【マーケティング】

- ✓ 首都圏後背地の  
潜在需要を  
幅広く開拓

## 戦略投資

高い成長が続くアジアの航空需要をベースに、ビジネス領域を拡大

アジアにおける航空事業の拡充

航空事業を支える航空関連ビジネス

需要が伸び続ける成長市場への進出

ANAネットワークを活用した貨客流動の創出  
新興国の航空産業育成

FSCブランド  
(ANA)

LCCブランド  
(成田新LCC)  
(Peach)

アジアの  
エアライン出資

アジアにおける運航機材数の飛躍的な増加

運航乗務員養成訓練需要の増加  
航空機整備需要の増加

整備受託事業  
(沖縄)

乗員訓練事業

運航乗務員訓練会社買収 (7/30 株式売買契約締結、買収総額139.5百万ドル/ 約137億円)

Pan Am Holdings, Inc. 及びPan Am International Flight Academyを含むその子会社

▶ 訓練拠点: マイアミ・シンシナティ・デンバー・ラスベガス・メンフィス・ミネアポリス

▶ 提携航空会社: United Airlines/Delta Air Lines/American Airlines/Atlas Air/FedEx

買収後の  
事業展開

高い認知度と訓練事業運営ノウハウを活用したアジアマーケット進出  
アジア拠点の設立 / ANAグループ訓練事業との融合

Intentionally Blank



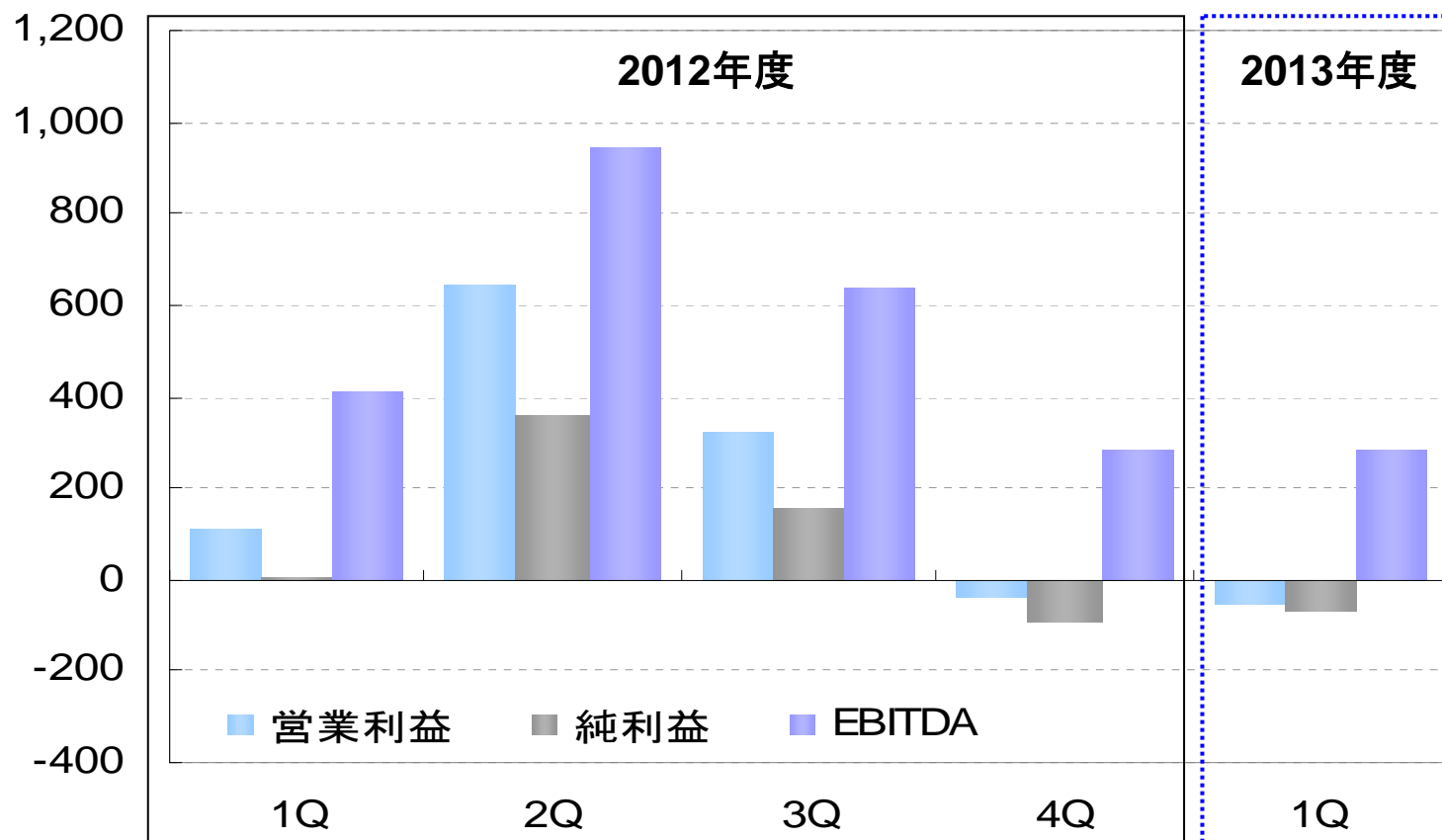
## Ⅱ. 2014年3月期 第1四半期決算《詳細》



## 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、56億円の営業損失（前年同期比で  $\Delta$ 166億円）。
- ▶ 当期純利益は、66億円の損失（同  $\Delta$ 73億円）、EBITDAは、283億円（同  $\Delta$ 126億円）。



## 連結決算概要

## 経営成績

	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	3,431	3,583	+ 151
営業費用 Operating Expenses	3,321	3,639	+ 318
営業利益 Operating Income	110	△ 56	△ 166
営業利益率 Op. Margin (%)	3.2	—	—
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 63	△ 56	+ 7
経常利益 Recurring Income	46	△ 112	△ 159
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 2	18	+ 20
当期純利益 Net Income	6	△ 66	△ 73
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	5	△ 79	△ 85
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 192	△ 7	+ 184
包括利益 Comprehensive Income	△ 186	△ 86	+ 99

単位: 億円 (¥100Million)

## 連結決算概要

## 財政状態

	前期末 Mar 31, 2013	第1四半期末 Jun 30, 2013	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	21,372	21,410	+ 38
自己資本 Shareholders' Equity	7,667	7,453	△ 214
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	35.9	34.8	△ 1.1
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	8,971	8,622	△ 348
D/Eレシオ(倍)* Debt/Equity Ratio (times)	1.2	1.2	△ 0.0
純有利子負債残高** Net Interest Bearing Debts	4,775	4,765	△ 9

単位: 億円 (¥100Million)

\* オフバランスリース債務額1,330億円(前年度末1,368億円)を含むD/Eレシオは1.3倍(前年度末1.3倍)となります。

\*\* 純有利子負債残高: 有利子負債残高-(流動資産(現金及び預金+有価証券))

## 連結決算概要

キャッシュフロー	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	506	753	+ 246
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 358	695	+ 1,054
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	△ 126	△ 494	△ 368
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	21	955	+ 933
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	2,658	1,912	} + 955**
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,681	2,868	
減価償却費 Depreciation and Amortization	299	339	+ 40
設備投資額(固定資産のみ) Capital Expenditures	383	656	+ 273
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)	244	155	△ 88
EBITDA *	410	283	△ 126
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	12.0	7.9	△ 4.0

単位: 億円 (¥100Million)

## 連結決算概要

セグメント別実績	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference	
<b>売上高</b>  <b>Revenues</b>	航空事業 Air Transportation	2,993	3,123	+ 130
	航空関連事業 Airline Related	421	457	+ 35
	旅行事業 Travel Services	347	363	+ 16
	商社事業 Trade and Retail	246	264	+ 18
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	<b>4,008</b>	<b>4,209</b>	<b>+200</b>
	その他 Others	69	70	+ 1
	調整額 Adjustment	△ 645	△ 696	△ 50
	合計(連結) Total	<b>3,431</b>	<b>3,583</b>	<b>+ 151</b>
<b>営業利益</b>  <b>Operating Income</b>	航空事業 Air Transportation	90	△ 65	△ 156
	航空関連事業 Airline Related	2	12	+ 9
	旅行事業 Travel Services	8	6	△ 2
	商社事業 Trade and Retail	6	7	+ 0
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	<b>108</b>	<b>△ 39</b>	<b>△ 148</b>
	その他 Others	2	1	△ 0
	調整額 Adjustment	0	△ 17	△ 17
合計(連結) Total	<b>110</b>	<b>△ 56</b>	<b>△ 166</b>	

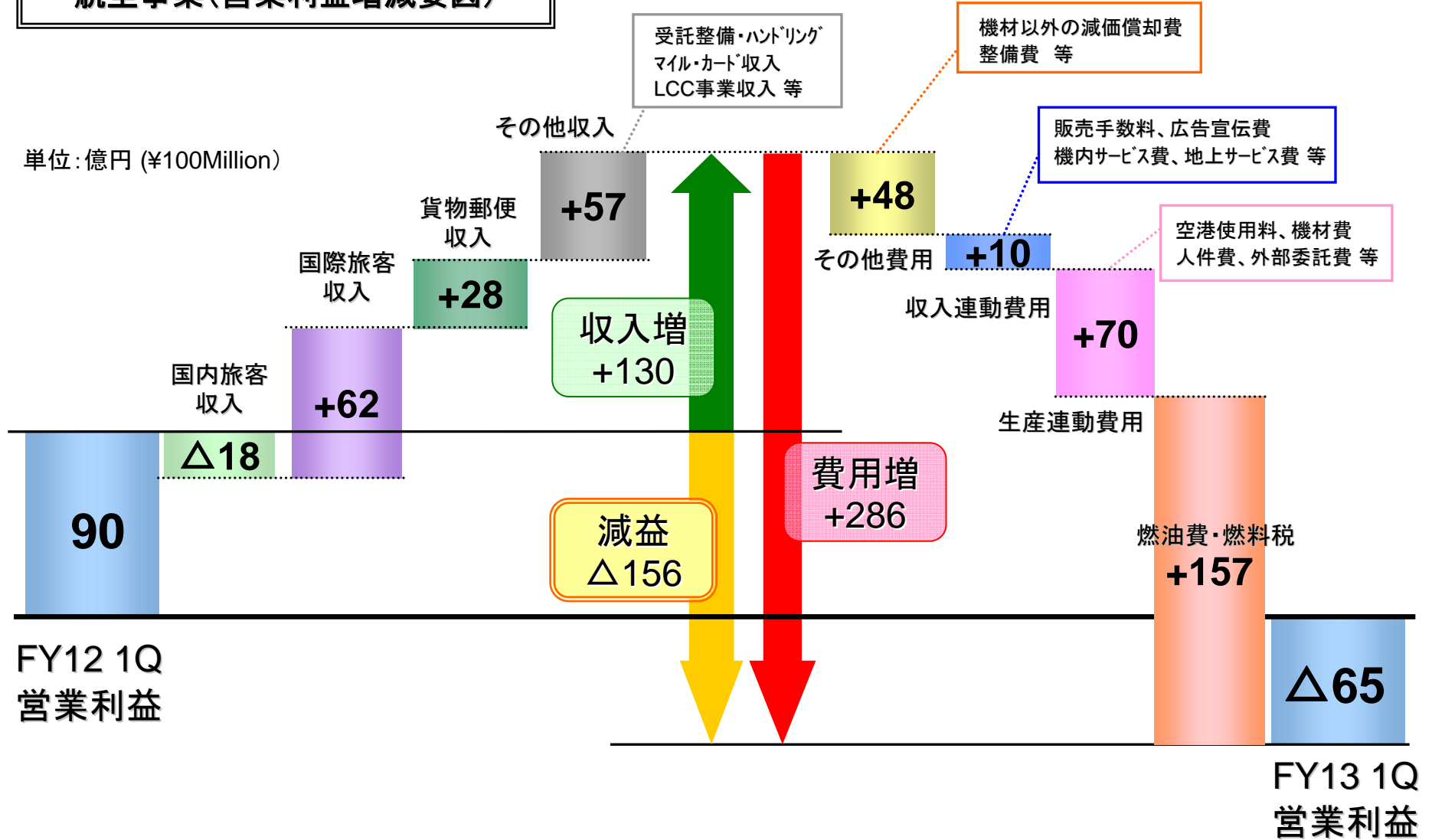
## 航空事業

収入・費用		単位: 億円 (¥100Million)	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers		1,492	1,473	△ 18
	国際線旅客 International Passengers		832	895	+ 62
	貨物郵便 Cargo and Mail		309	337	+ 28
	その他 Others		359	417	+ 57
	<b>合計 Total</b>		<b>2,993</b>	<b>3,123</b>	<b>+ 130</b>
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax		710	868	+ 157
	空港使用料 Landing and Navigation Fees		248	262	+ 14
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees		174	186	+ 11
	減価償却費 Depreciation and Amortization		289	309	+ 20
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance		167	199	+ 31
	人件費 Personnel		416	423	+ 7
	販売費 Sales Commission and Promotion		176	174	△ 2
	外部委託費 Contracts		337	384	+ 46
	その他 Others		381	381	△ 0
	<b>合計 Total</b>		<b>2,902</b>	<b>3,189</b>	<b>+ 286</b>
	<b>営業利益</b>	<b>営業利益 Operating Income</b>		<b>90</b>	<b>△ 65</b>
	<b>EBITDA*</b>		<b>379</b>	<b>264</b>	<b>△ 115</b>
	<b>EBITDAマージン EBITDA Margin (%)</b>		<b>12.7</b>	<b>8.5</b>	<b>△ 4.2</b>

# 航空事業

## 航空事業(営業利益増減要因)

単位: 億円 (¥100Million)





## 航空事業

## 国内旅客事業(実績)

	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	14,256	14,909	+ 4.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	8,296	8,495	+ 2.4
旅客数(千人) Passengers (thousands)	9,502	9,690	+ 2.0
座席利用率(%) Load Factor (%)	58.2	57.0	△ 1.2
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,492	1,473	△ 1.3
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	10.5	9.9	△ 5.6
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.0	17.3	△ 3.6
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	15,706	15,209	△ 3.2

\*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1四半期における輸送実績は、座席キロは275百万席キロ、旅客キロは152百万人キロ、旅客数は144千人、利用率は55.5% となりました。

# 航空事業

## 国内旅客事業(事業動向)

(AirAsia Japan含まず)

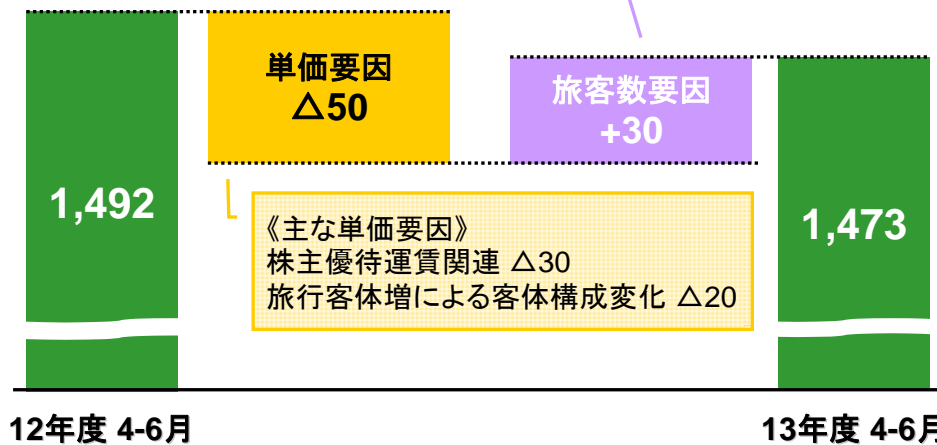
### 第1四半期 収入増減要因

✓事業規模拡大により旅客数要因で増収するも、株主優待拡大・客体ミックス等 単価要因により、1Q全体では減収

《主な旅客数要因》

- 羽田増枠 +30、生産量増 +10
- 他社生産量増  $\Delta 25$
- 株主優待運賃関連 +15
- B787運航停止  $\Delta 25$
- 需要喚起策等 +25

単位: 億円(¥100Million)

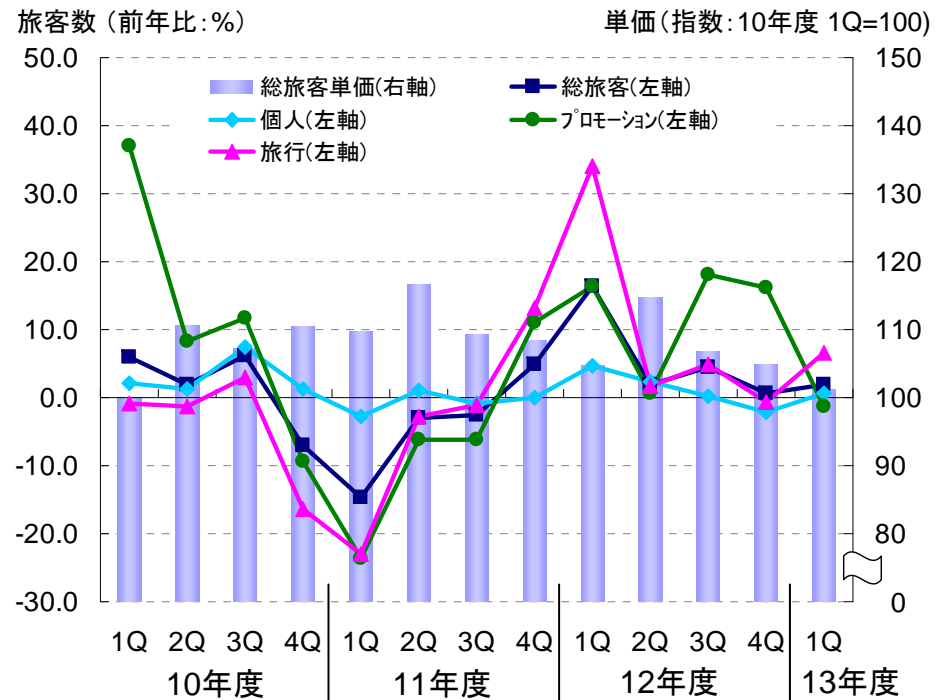


《主な単価要因》

- 株主優待運賃関連  $\Delta 30$
- 旅行客体増による客体構成変化  $\Delta 20$

### 四半期別 客体別旅客数・単価推移

✓旅行客体を中心に旅客数を伸ばしたことにより、総旅客数は前年同期比 2%増加



当四半期 トピックス:

- 5月26日～ ボーイング787型機 臨時便にて運航再開 (5月23日付 リリース)
- SKYTRAX社の表彰で2部門「World's Best Airport Services」・「Best Aircraft Cabin Cleanliness」を受賞 (6月19日付 リリース)

## 航空事業

## 国際旅客事業(実績)

	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	9,059	9,805	+ 8.2
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	6,818	6,963	+ 2.1
旅客数(千人) Passengers (thousands)	1,592	1,436	△ 9.8
座席利用率(%) Load Factor (%)	75.3	71.0	△ 4.2
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	832	895	+7.5
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.2	9.1	△ 0.6
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.2	12.9	+ 5.3
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	52,275	62,334	+ 19.2

\*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1四半期における輸送実績は、座席キロは85百万席キロ、旅客キロは44百万人キロ、旅客数は39千人、利用率は52.1% となりました。

# 航空事業

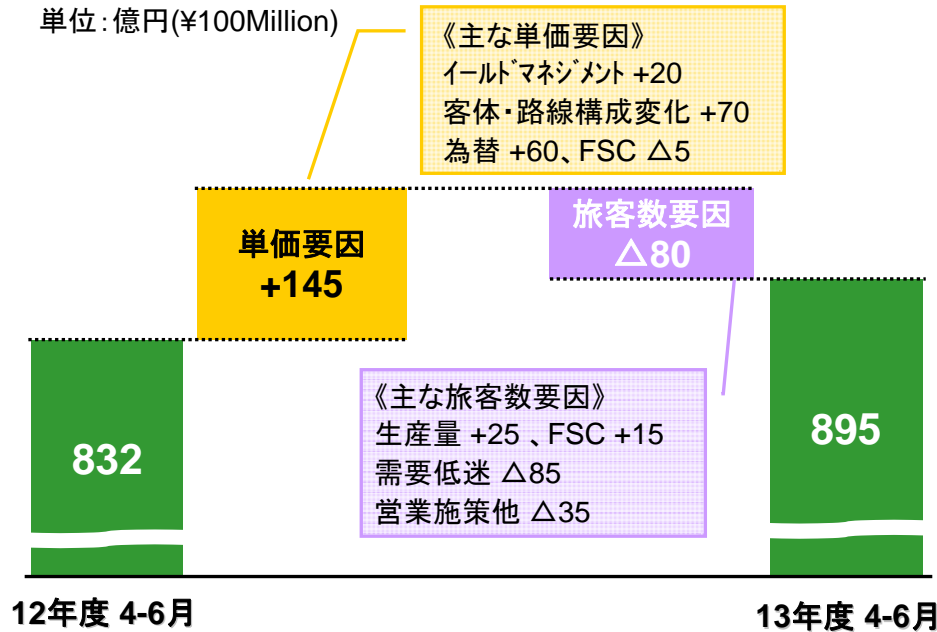
## 国際旅客事業(事業動向)

(AirAsia Japan含まず)

### 第1四半期 収入増減要因

✓中国・アジアの一部路線で旅客数減となるも、欧米線の旅客数増加及び客体・路線構成変化による単価改善等により、全体で増収

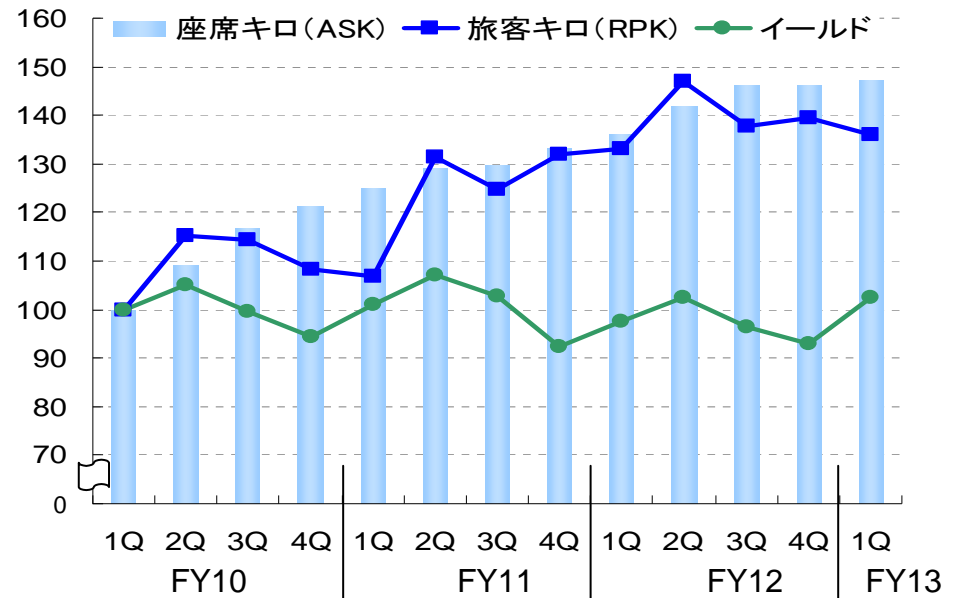
単位: 億円(¥100Million)



### 四半期別 座席キロ・旅客キロ・イールド推移

✓中国線の需要回復低迷、仁川線運休の影響を受ける一方、北米路線が好調に推移した結果、旅客キロは前年同期比 2.1%増加

指数: 10年度 1Q=100



#### 当四半期 トピックス:

- 6月1日～ 国際線手荷物規則の改定 (4月25日付 リリース)
- 6月10日 シンガポールにおける投資管理会社 (Strategic Partner Investment Pte. Ltd.) の業務を開始 (6月10日付 リリース)

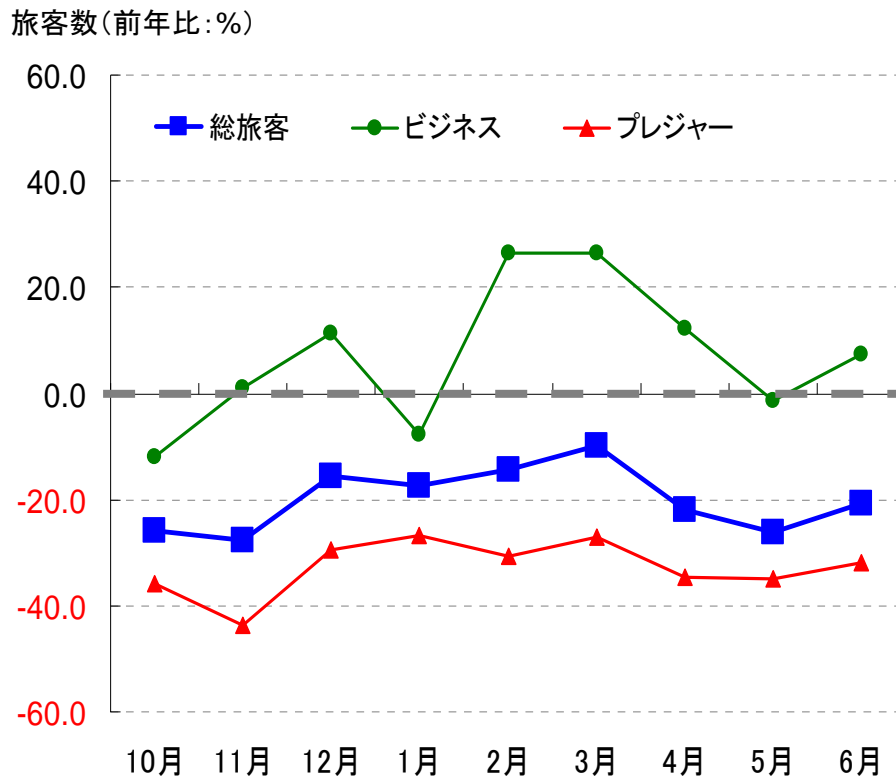
# 航空事業

## 国際旅客事業(事業動向)

(AirAsia Japan含まず)

### 中国線 旅客数推移

✓ 日本発のプレジャー需要の低迷により、総旅客数は引き続き前年割れ

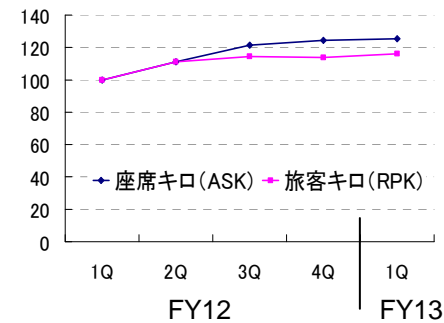


### 四半期別 国際線方面別 輸送実績推移

✓ 北米線は引き続き2桁の旅客キロ増を維持する一方、欧州、アジア線は前年並みの旅客キロを維持

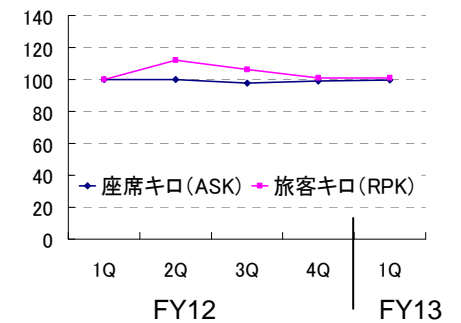
#### 【北米】

(指数: FY12 1Q=100)



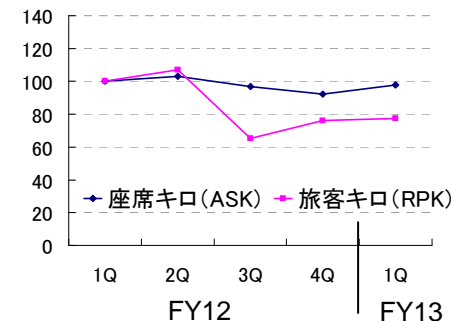
#### 【欧州】

(指数: FY12 1Q=100)



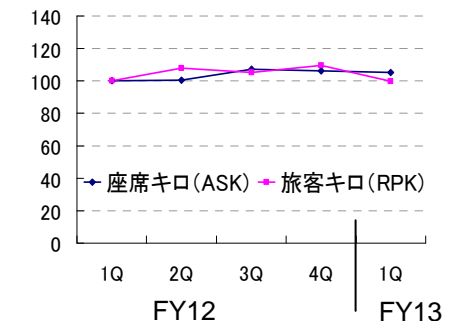
#### 【中国】

(指数: FY12 1Q=100)



#### 【アジア】

(指数: FY12 1Q=100)



## 航空事業

## 国内貨物事業(実績)

	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	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)	465	472 + 1.5
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	107	101 △ 5.1
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	106	101 △ 4.8
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	23.0	21.5 △ 1.5
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	76	71 △ 6.3
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.4	15.1 △ 7.6
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	71	70 △ 1.5
【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)	7	7 + 6.9
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	2	2 + 5.7
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	2	2 + 12.2
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	31.5	31.2 △ 0.4
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	3	3 + 3.3
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	43.9	42.4 △ 3.4
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	141	129 △ 8.0

\*貨物重量利用率のみ前年差

## 航空事業

### 国際貨物事業(実績)

	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年比 % Y/Y	
<b>国際貨物</b> International Cargo	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	945	1,025	+8.4
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	585	666	+13.8
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	146	162	+11.2
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	62.0	65.0	+3.1
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	215	245	+14.0
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	22.8	23.9	+5.1
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	147	151	+2.5
【参考: 上記内数】  <b>国際フレイター</b> International Freighter	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	207	215	+3.6
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	119	131	+10.3
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	68	74	+8.9
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	57.5	61.2	+3.7
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	80	90	+12.8
	ユニットレベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	38.7	42.1	+8.8
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	118	122	+3.5

\*貨物重量利用率のみ前年差

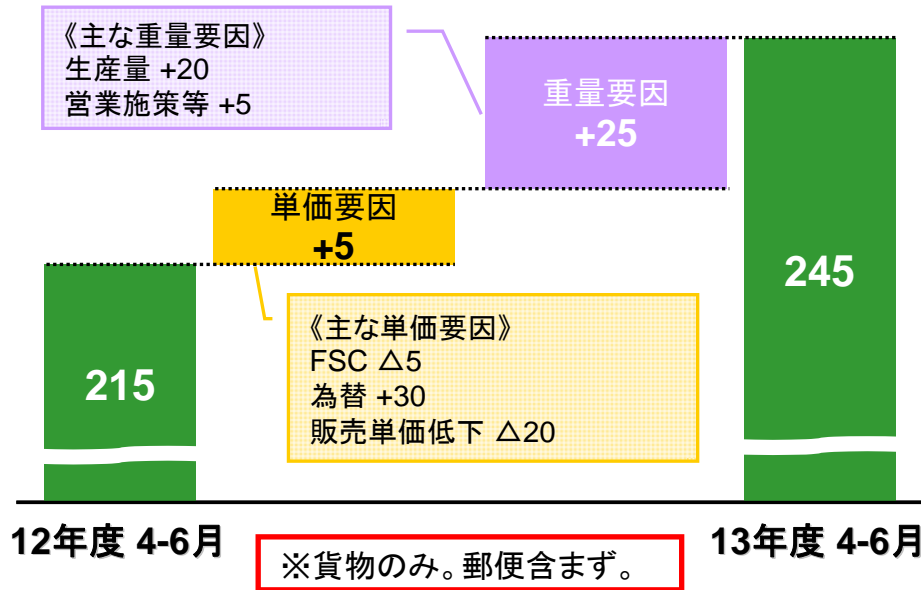
# 航空事業

## 国際貨物事業(事業動向)

### 第1四半期 収入増減要因

✓円安により外貨建収入の単価が改善し、生産量の拡大等により重量も増加し、増収

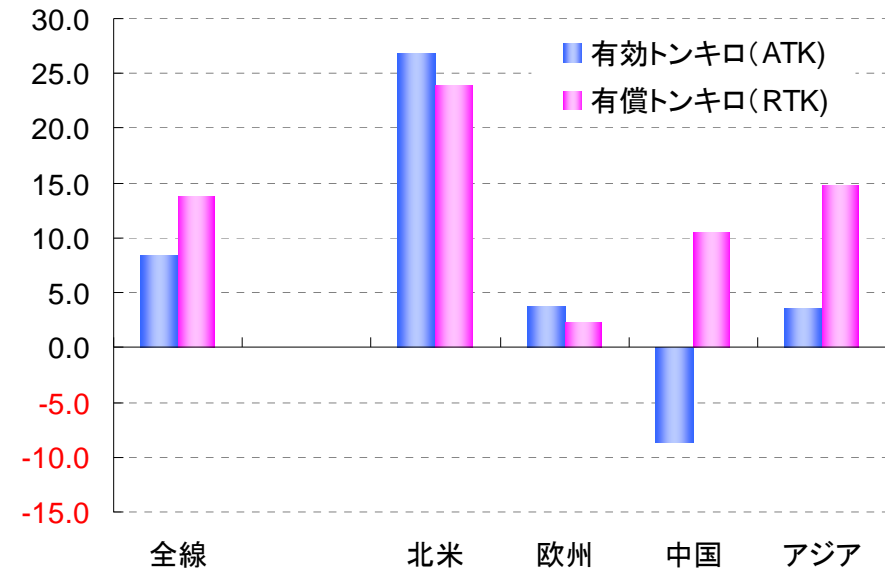
単位: 億円(¥100Million)



### 第1四半期 方面別 輸送実績

✓全方面で有償トンキロを拡大、特に中国線は生産量を縮小する中、10%以上の有償トンキロを確保

前年比(%)



当四半期 トピックス: 燃油特別付加運賃改定

- 4月1日～ 欧米・中東路線 134円→141円、遠距離アジア 94円→97円、近距離アジア 79円→81円 (3月19日付 リリース)
- 5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 (4月18日付 リリース)
- 6月1日～ 欧米・中東路線 127円→120円、遠距離アジア 91円→88円、近距離アジア 77円→75円 (5月13日付 リリース)



## 航空事業以外のセグメント

セグメント別実績	航空関連事業			旅行事業		
	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference
売上高 Revenues	421	457	+ 35	347	363	+ 16
営業利益 Op. Income	2	12	+ 9	8	6	△ 2
減価償却費 Depreciation and Amortization	7	7	+ 0	0	0	△ 0
EBITDA*	10	19	+ 9	8	6	△ 2
EBITDAマージン EBITDA Margin (%)	2.4	4.3	+ 1.9	2.6	1.7	△ 0.9
	商社事業			その他		
	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference	前年同期 1Q/FY12	第1四半期 1Q/FY13	前年差 Difference
売上高 Revenues	246	264	+ 18	69	70	+ 1
営業利益 Op. Income	6	7	+ 0	2	1	△ 0
減価償却費 Depreciation and Amortization	1	1	△ 0	0	0	△ 0
EBITDA*	8	9	+ 0	2	1	△ 0
EBITDAマージン EBITDA Margin (%)	3.5	3.6	+ 0.1	3.9	2.6	△ 1.3

\* EBITDA : 営業利益 + 減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

Intentionally Blank

### Ⅲ. セグメント変更



## セグメント変更

セグメント別業績予想		(開示セグメント変更による修正。 業績予想値の修正無し)		
		2012年度 FY12	2013年度 FY13 (E)	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空事業 Air Transportation	12,927	14,000	+ 1,072
	航空関連事業 Airline Related	1,781	2,000	+ 218
	旅行事業 Travel Services	1,610	1,700	+ 89
	商社事業 Trade and Retail	977	1,030	+ 52
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	<b>17,296</b>	<b>18,730</b>	<b>+ 1,433</b>
	その他 Others	288	300	+ 11
	調整額 Adjustment	△ 2,749	△ 2,930	△ 180
	合計(連結) Total	<b>14,835</b>	<b>16,100</b>	<b>+ 1,264</b>
営業利益 Operating Income	航空事業 Air Transportation	891	1,050	+ 158
	航空関連事業 Airline Related	63	50	△ 13
	旅行事業 Travel Services	44	50	+ 5
	商社事業 Trade and Retail	28	30	+ 1
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	<b>1,028</b>	<b>1,180</b>	<b>+ 151</b>
	その他 Others	11	10	△ 1
	調整額 Adjustment	△ 1	△ 90	△ 88
	合計(連結) Total	<b>1,038</b>	<b>1,100</b>	<b>+ 61</b>

## セグメント変更

## 航空事業(収入・費用予想)

(開示セグメント変更による修正。業績予想値の修正無し)

		2012年度 FY12	2013年度 FY13 (E)	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,659	6,885	+ 225
	国際線旅客 International Passengers	3,483	3,975	+ 491
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,262	1,495	+ 232
	その他 * Others	1,521	1,645	+ 123
	合計 Total	12,927	<b>14,000</b>	<b>+ 1,072</b>
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,998	3,465	+ 466
	燃油費以外 Non – Fuel Cost	9,037	9,485	+ 447
	合計 Total	12,036	12,950	+ 913
営業利益	営業利益 Operating Income	891	<b>1,050</b>	<b>+ 158</b>

\* AirAsia Japanは、その他に含む

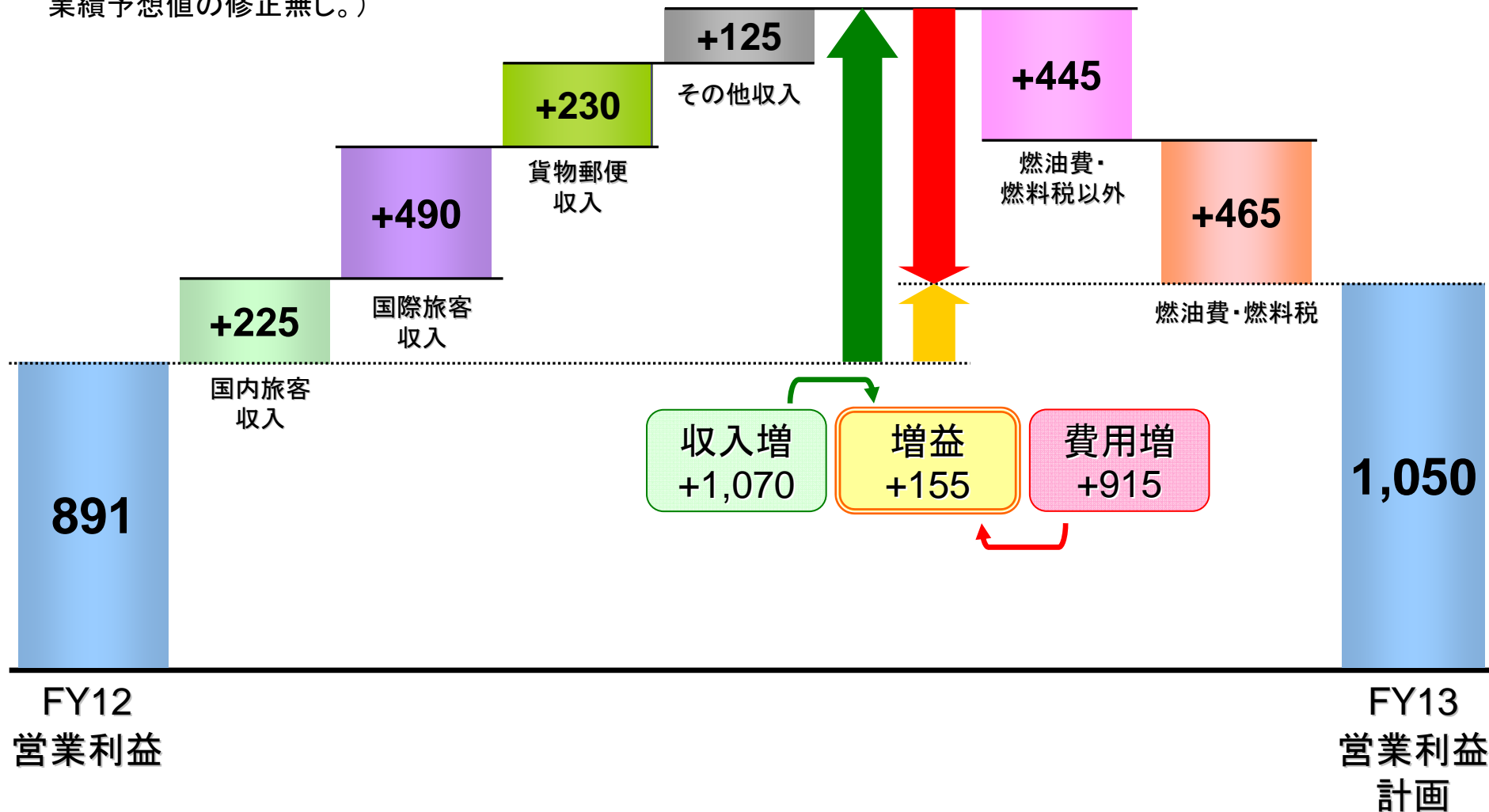
単位: 億円 (¥100Million)

## セグメント変更

### 航空事業(営業利益増減要因)

単位: 億円 (¥100Million)

(開示セグメント変更による修正。  
業績予想値の修正無し。)



## IV. 補足資料



Intentionally Blank



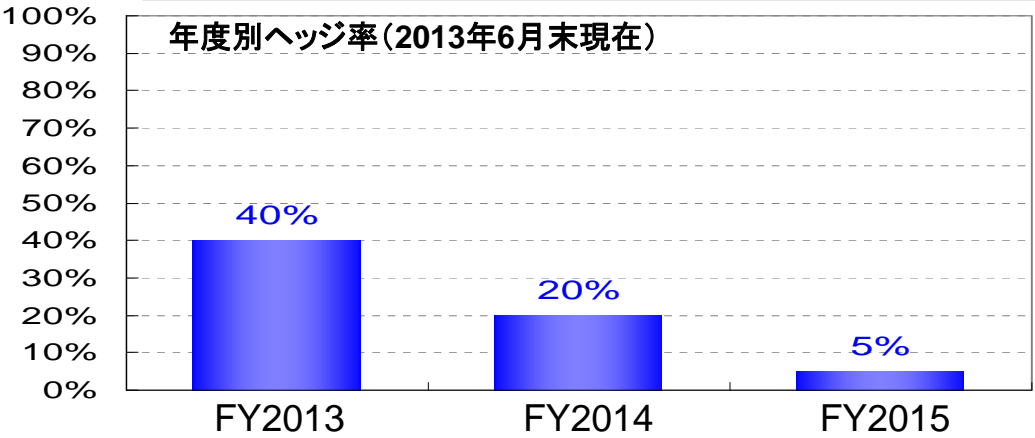
# 補足資料

## 燃油・為替情報

### 燃油

**【FY2013業績予想前提値】**  
 ドバイ原油: US\$102 シンガポールケロシン: US\$120

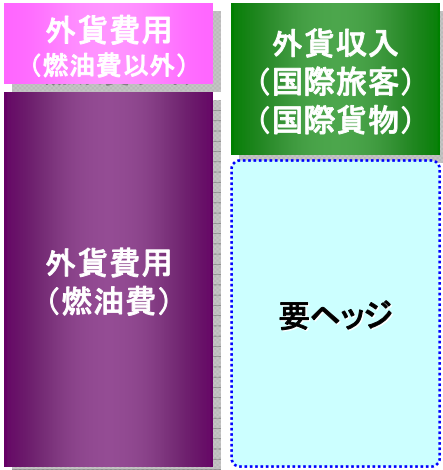
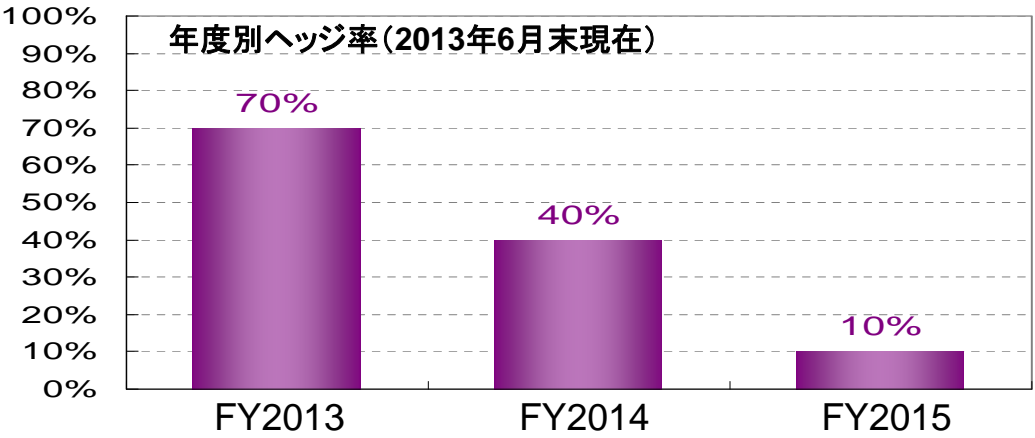
(注: 下記感応度は、ヘッジ効果を含まず)



**燃油費**  
 燃油US\$1  
 感応度  
 23億円

### 為替

**【FY2013業績予想前提値】 US\$: 95円**



## 補足資料

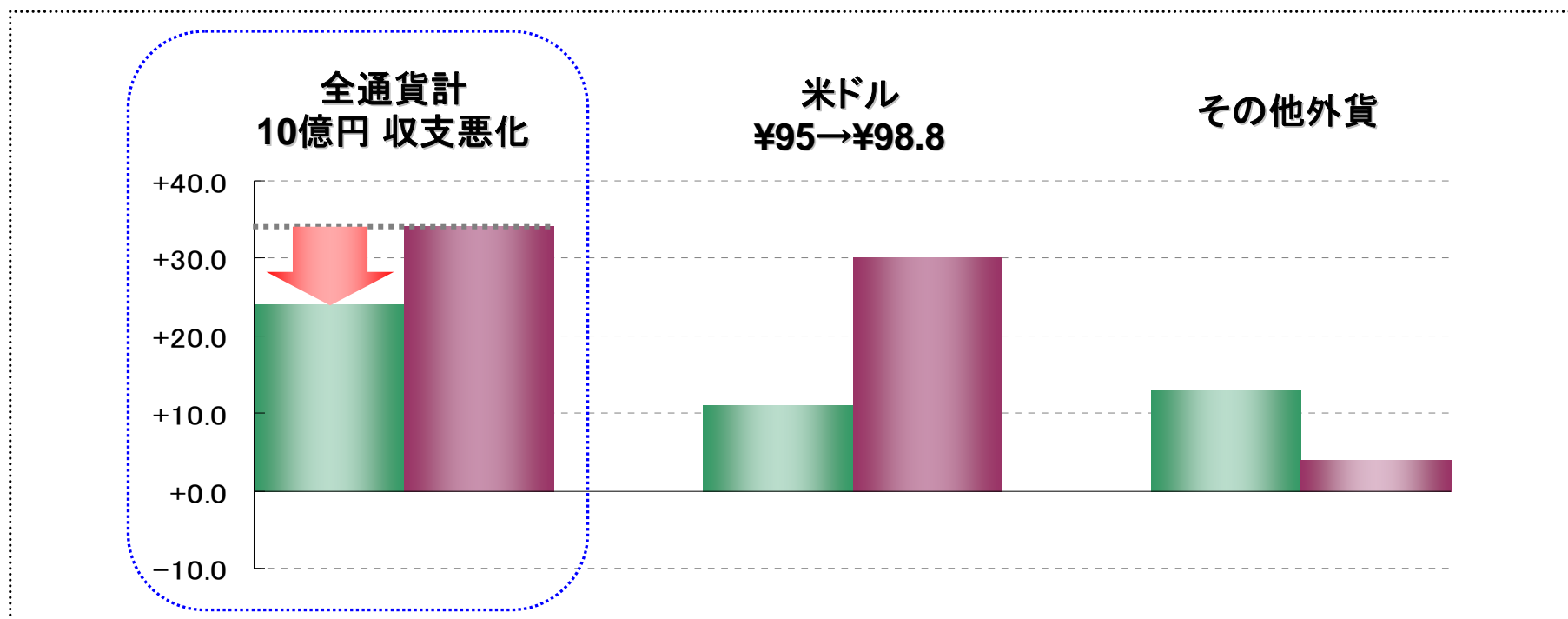
### 為替変動の収支影響

(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

収入

費用

### 1Q実績 (4月30日付 業績予想前提レート vs. 期間加重平均実績)



## 補足資料

## 国際旅客 方面別実績

(AirAsia Japan含まず)

		第1四半期 構成比 1Q/FY13 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	31.0	+ 3.5
	欧州 Europe	21.2	△ 0.2
	中国 China	15.6	△ 3.5
	アジア Asia	28.1	+ 0.1
	リゾート Resort	4.1	+ 0.1
座席キロ ASK	北米 North America	32.4	+ 4.4
	欧州 Europe	20.3	△ 1.7
	中国 China	13.2	△ 1.4
	アジア Asia	29.0	△ 0.9
	リゾート Resort	5.0	△ 0.4
旅客キロ RPK	北米 North America	34.6	+ 4.1
	欧州 Europe	20.5	△ 0.2
	中国 China	9.9	△ 3.2
	アジア Asia	29.3	△ 0.7
	リゾート Resort	5.7	+ 0.0

## 補足資料

## 国際貨物 方面別実績

		第1四半期 構成比 1Q/FY13 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	21.0	+ 0.6
	欧州 Europe	14.8	△ 0.8
	中国 China	36.9	+ 0.8
	アジア Asia	19.9	△ 1.5
	その他 Others	7.4	+ 0.8
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	35.7	+ 5.2
	欧州 Europe	23.2	△ 1.1
	中国 China	17.8	△ 3.3
	アジア Asia	19.2	△ 0.9
	その他 Others	4.1	+ 0.1
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	37.6	+ 3.1
	欧州 Europe	24.6	△ 2.7
	中国 China	16.0	△ 0.5
	アジア Asia	17.6	+ 0.1
	その他 Others	4.1	+ 0.0

## 補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2013	当期末 Jun, 2013	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (Domestic)	5	4	△ 1	4	0
	Boeing 777-300ER	19	19	—	16	3
	Boeing 777-300	7	7	—	7	0
	Boeing 777-200ER	10	12	+ 2	8	4
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	17	20	+ 3	20	0
	Boeing 767-300ER	26	26	—	6	20
	Boeing 767-300	25	24	△ 1	24	0
	Boeing 767-300F	2	2	—	0	2
	Boeing 767-300BCF	7	7	—	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 *	22	23	+ 1	18	5
	Boeing 737-800	21	22	+ 1	21	1
	Boeing 737-700ER	2	2	—	2	0
	Boeing 737-700	14	13	△ 1	10	3
	Boeing 737-500	16	16	—	15	1
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	20	21	+ 1	8	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	1	1	—	1	0
合計 Total		230	235	+ 5	181	54

\* AirAsia Japan 運用機数 5機(全てリース機)含む

\*\* 2013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 14機、前年度末 13機)

## 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

安心と信頼を基礎に  
世界をつなぐ心の翼で  
夢にあふれる未来に貢献します

## 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、  
お客様満足と価値創造で  
世界のリーディングエアライングループを目指します

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.anahd.co.jp>**

(ホームページをリニューアルしました)

[日本語]株主・投資家情報 → IR資料室 → 決算説明会資料



ANAホールディングス株式会社 財務企画・IR部

電話番号 03(6735)1030(代) メールアドレス [ir@anahd.co.jp](mailto:ir@anahd.co.jp)

(会社名・部署名・メールアドレスが変更になりました)