

ANAホールディングス株式会社

2014年3月期第2四半期 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10月30日



- ◎改めまして、伊東でございます。ANAホールディングスの第2四半期決算説明会にご参加いただきありがとうございます。
- ◎説明に入る前に、持株会社制へ移行したこの半年間を、簡単に振り返ってみたいと思います。
- ◎足元の経済情勢に関しましては、アベノミクスの効果により経済成長率の上昇や企業業績の改善を通じて、実体経済の回復が、徐々に確認できる状況になってまいりました。これは、我々の業界では、足元で航空需要が堅調に推移していることでも確認出来るのではないかと考えておりますが、同時に進行した為替の円高修正は、残念ながら当社の業績にとっては、逆風となりました。
- ◎円安のほかにも、今年度は、年明けに発生したボーイング787の運航停止が5月まで続くという、大変厳しい状況の中でのスタートとなりました。ボーイング787は、6月に運航を再開して以来、順調にオペレーションを続けており、新たな路線への投入も進んでいます。
- ◎2年目を迎えたLCC事業に関しては、エアアジアとの共同事業の解消を決断せざるを得ないという、厳しい局面もありましたが、その後は、8月、9月の多客期を80%前後の高いロードファクターで運航することができ、先日10月26日が、エアアジア・ジャパンとしてのラストフライトとなりました。
課題や問題点を明らかにした中で、ANAグループ主導のもと、新たな経営体制で再出発するバニラエアには、大いに期待していただきたいと思います。
- ◎増資資金を活用した戦略投資は、今年度に入り具体的な進捗を図ることができております。具体的な価値創造への貢献には、もう少し時間が必要ですが、アジアマーケットにおける事業領域の拡大を通じた、成長戦略の実現に向けて、着実に事業基盤が整いつつあります。
中長期的なANAグループの企業価値増大につなげるべく、更なる投資を戦略的に推進していく計画です。
- ◎持株会社のマネジメントとして、課題解決や経営判断のスピードアップを図りながら、ホールディングス体制としての、ANAグループの総合力強化を引き続き、追求してまいりたいと思います。
- ◎本日、私からは、厳しい結果となりました第2四半期決算と、それを踏まえて見直しを致しました今期の業績予想の概略を説明いたします。
- ◎後半では、こうした観点から、現在、策定準備を進めております次期経営戦略につきまして、ポイントとなるテーマを取り上げて、お話をいたします。

- ◎それでは、4ページをご覧ください。

目次

I. 決算・業績修正の概要、
及び次期経営戦略に向けて

2014年3月期 第2四半期 決算概要	P.4
2014年3月期 修正業績予想	P.5
次期経営戦略に向けて	P.6-10

II. 2014年3月期 第2四半期決算《詳細》

業績ハイライト	P.12
連結決算概要(経営成績)	P.13
連結決算概要(財政状態)	P.14
連結決算概要(キャッシュフロー)	P.15
連結決算概要(セグメント別実績)	P.16
航空事業(収入・費用)	P.17
航空事業(営業利益増減要因)	P.18
航空事業(国内・国際旅客事業)	P.19-23
航空事業(国内・国際貨物事業)	P.24-26
航空事業以外のセグメント	P.27

III. 2014年3月期 通期業績予想《詳細》

連結業績予想	P.31
セグメント別業績予想	P.32
航空事業(収入・費用予想)	P.33
航空事業(営業利益修正要因)	P.34
業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.35-37

IV. 補足資料

燃油・為替情報	P.39
2014年3月期 為替変動の収支影響	P.40
国際旅客 方面別実績	P.41
国際貨物 方面別実績	P.42
運用航空機数	P.43

I . 決算・業績修正の概要、及び次期経営戦略に向けて



2014年3月期 第2四半期 決算概要

年度当初からの収支悪化要因を完全に払拭できず、増収減益決算に

《2014年3月期 第2四半期連結決算》

《上半期輸送実績》

(単位: 億円)	第2四半期	前年差	前年比	《上半期輸送実績》				
				1Q	2Q	上期		
営業収入	7,976	+444	+5.9%	国内旅客	ASK	+4.6%	+4.9%	+4.8%
航空事業	6,964	+393	+6.0%		RPK	+2.4%	+4.1%	+3.4%
営業利益	433	▲319	▲42.5%	国際旅客	ASK	+8.2%	+10.0%	+9.1%
航空事業	392	▲281	▲41.8%		RPK	+2.1%	+8.0%	+5.2%
経常利益	318	▲315	▲49.7%	国際貨物	ATK	+8.4%	+16.6%	+12.6%
当期純利益	200	▲168	▲45.7%		RTK	+13.8%	+20.4%	+17.1%
EBITDA	1,109	▲246	▲18.2%					

《今上期収支悪化要因の第2四半期における現況》

- ▶ 円安による燃油費増加 → ✓引き続き予算前提を超える円安基調により燃油費増加
- ▶ B787運航停止 → ◎定期運航便への影響は解消
✓デリバリー遅延により、国際線生産量が計画割れ
(成田=ミュンヘンB787化と成田=シカゴ増便が約2ヶ月遅れ)
- ▶ 中国線旅客需要の低迷 → ◎回復ペースが加速、9月前年比+17.0%、第2四半期+0.7%
- ▶ エアアジア・ジャパン業績 → ✓多客期の旅客需要は堅調、収支悪化に歯止め

◎本日発表いたしました、2013年度第2四半期の決算の概要です。

◎連結営業収入は、前年同期と比べて、444億円伸ばすことができました。

◎しかしながら、営業費用の増加も大きく、連結営業利益は、前年同期から319億円減少して、433億円という結果となりました。

◎収支が悪化した要因としては、冒頭に触れました通り、円安による燃油費の増加と、ボーイング787運航停止の影響に加えて、中国線の需要回復の遅れと、LCC事業の低迷がございました。

◎その中国線の需要につきましては、足元では十分な回復に転じております。

◎また、ご覧の通り、第2四半期の旅客需要は、国内線、国際線ともに堅調であり、国際貨物も海外需要を中心に輸送重量を伸ばしております。

◎しかしながら、燃油費を中心とした営業費用の増加をカバーするまでには至らず、増収減益という結果になりました。

◎次のページをご覧ください。

2014年3月期 修正業績予想

収入・費用ともに上期の実績も踏まえ、通期業績予想を下方修正

《2014年3月期 通期連結業績予想》

(単位:億円)

	当初 業績予想	修正業績予想		
		当初差	前年差	
営業収入	16,100	15,800	▲300	+964
航空事業	14,000	13,750	▲250	+822
営業利益	1,100	600	▲500	▲438
航空事業	1,050	550	▲500	▲341
営業利益率	6.8%	3.8%	▲3.0%	▲3.2%
当期純利益	450	150	▲300	▲281
EBITDA	2,495	1,945	▲550	▲332
1株あたり当期純利益	12.82円	4.29円	▲8.52円	▲9.21円
1株あたり配当	4円	3円	▲1円	▲1円

通期業績予想
修正要因

収入未達 ▲300億円

- ▶事業計画変更(生産量の対計画不足)
- ▶国内旅客:単価前提見直し、国際旅客:尖閣問題影響等
- ▶LCC:エアアジアとの合弁解消、ハニラエア就航準備

費用増加 +200億円

- ▶円安影響による燃油費、その他の費用増加(為替前提100円)
- ▶コスト構造改革の進捗遅れ

©ANA2013

5

- ◎第2四半期決算の結果を踏まえまして、第3四半期以降の収入、費用の見通しを、改めて精査いたしました。
- ◎その結果、今期の業績予想について、ご覧の通り、大幅な減益を見込まざるを得ないと、判断いたしました。
- ◎通期の営業収入見通しを、当初計画から300億円減額し、営業費用は200億円の増額を見込んでいることから、営業利益予想は500億円下方修正し、600億円といたします。
- ◎当期純利益の予想額は150億円となりますが、配当計画につきましては、株主還元の重要性に鑑みまして、1円減額の3円配当とすることを、経営として判断させていただきました。
- ◎また、1,000億円のコスト構造改革のうち、今期計画しておりました250億円のコスト削減計画については、200億円程度の、達成にとどまると見込まれることから、約50億円が、当初計画からの費用増の要因となります。
- ◎こうした状況のもと、年度末までの間の、限られた時間の中ではありますが、可能な限りの増収と、費用抑制に努め、少しでも今期の業績を改善できるよう、目指してまいります。
- ◎また中長期的な観点から、来期以降の業績立て直しに向けて、現在、次期経営戦略の策定準備を進めておりますので、この後、ご説明させていただきます。
- ◎次のページをご覧ください。

次期経営戦略に向けて

経営戦略の方向性は不変。現状認識を踏まえ、取り組むべき課題を整理

ホールディングス経営

【短期的視点】今期業績における収支悪化を受けて、収益性の回復に取り組む
 【中長期的視点】成長戦略に最適な経営資源の配分・事業ポートフォリオを構築
 ～各事業会社にはグループ外からの収益拡大、自律的経営を促す～

マルチブランド
戦略

→フルサービス(ANA)
 国内線事業:マーケットにおける優位性を確保し、収益基盤として維持強化
 国際線事業:羽田国際線スロット配分を踏まえて、ネットワーク拡大・再構築
 →LCC(バニラ・Peach):新たなマーケットの創出と事業基盤の確立

コスト構造改革

→収支改善に向けた構造改革の更なる推進
 →目標水準、具体的施策、達成までの時間軸を再構築したうえで、取り組みを継続

事業領域拡大
(戦略投資)

→Pan Am Holdings買収
 →Asian Wings出資
 →航空機整備事業展開(沖縄)

高い成長性、潜在需要を狙って事業展開
 グループ内外にビジネスチャンスを生み出す
 引き続き、更なる戦略投資案件を精査

©ANA2013

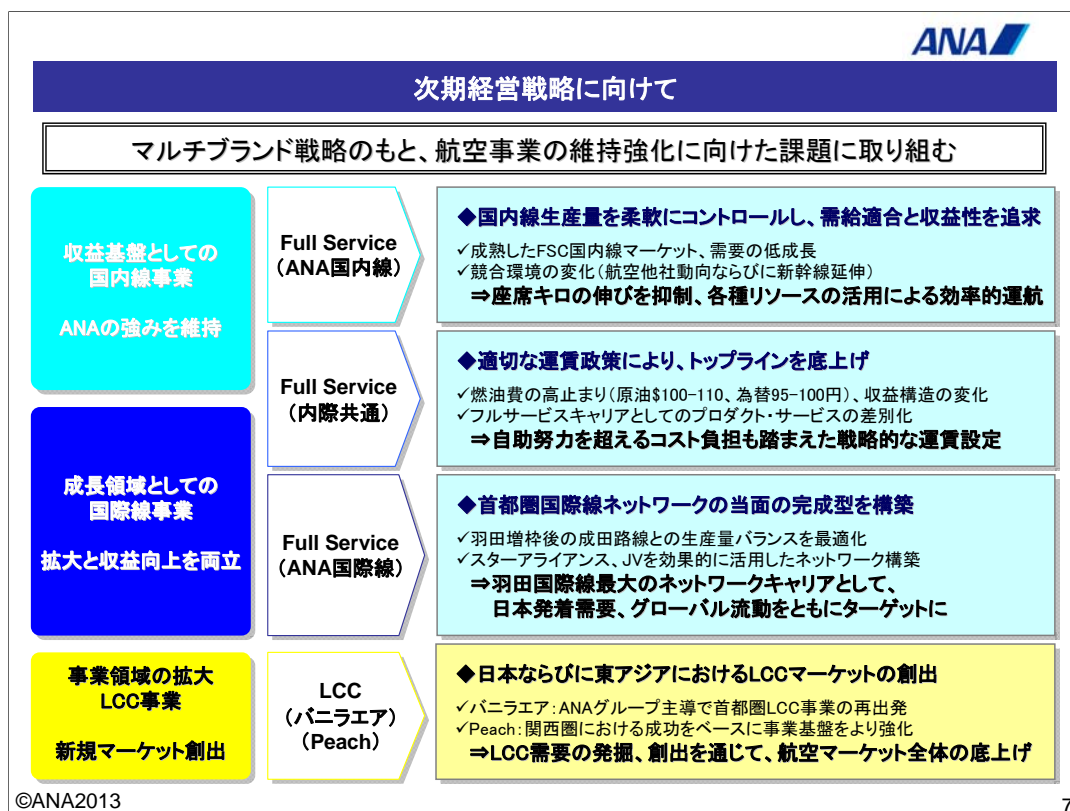
6

◎ここからは、現状の経営課題や、経営戦略の中期的な方向性について、ご説明したいと思います。

◎ご覧のように、4月にご説明した2013-2015年度経営戦略の中で掲げました、航空事業を中心としたマルチブランド戦略、収益性向上に向けたコスト構造改革の推進、戦略投資を通じた事業領域の拡大、については、引き続き戦略の機軸としての位置づけは変わりません。

◎これらに、最適な経営資源の配分、事業ポートフォリオの構築といった、持株会社としての機能、役割をいかに適切に果たしていくか、という視点を加えて、経営課題に取り組んでまいります。

◎次のページをご覧ください。



- ◎グループ経営の中核を担う、航空事業につきまして、取り組むべき課題と考え方について、説明いたします。
- ◎最大の収益基盤である国内線旅客事業については、今後も引き続き、フルサービスキャリアとしてのANAの強みを、発揮し続けていくことが重要です。
- ◎成熟化しつつある需要動向や、マーケットの競合環境を見極めて、生産量を柔軟にコントロールし、需給適合と収益性を追求していく戦略です。
- ◎国際線旅客事業では、羽田国際線の増枠を受けて、首都圏発着ネットワークの最適化を進めながら、事業の拡大と収益性向上を共に目指していきます。
- ◎当社は、羽田における最大の国際線ネットワークキャリアとなりますので、その優位性を存分に発揮していく考えです。
- ◎また国内線、国際線ともに、運賃政策が重要な課題になると認識しています。
- ◎収益性の向上を目指して、コスト構造改革に不断の努力で取り組む方針に、変わりはありませんが、そうした自助努力を超えるコスト負担への対応としては、運賃政策も選択肢のひとつとして、考えております。
- ◎この点は、マーケットの動向、他社との競合状況なども見極めながら、議論を進め、判断してまいりたいと思います。
- ◎LCC事業については、バニラエアとしての経営の再出発と、Peachの更なる成長を、グループ内で適切にマネジメントしながら、新たな事業領域として拡大を図ってまいります。
- ◎次のページをご覧ください。

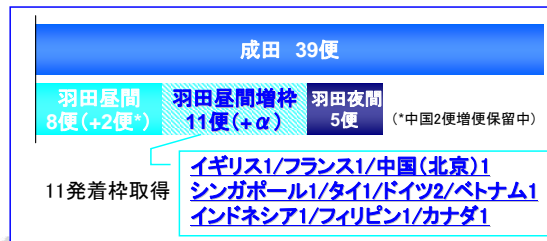
次期経営戦略に向けて

羽田増枠を活用し、首都圏発着国際線ネットワークの当面の完成型構築へ

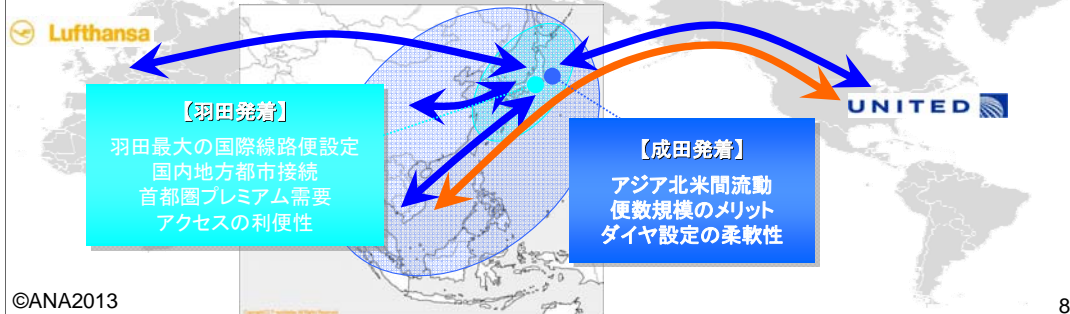
《国際線ネットワークの最適化に向けて》

- ▶ 成田路線と羽田路線のネットワーク最適化
双方で最適な路線・ダイヤ・機材等の調整
- ▶ 国内=国際接続需要の取り込み強化
羽田国内線ネットワークの強み
国内地方都市からの渡航需要確保
- ▶ JV活用によるグローバル流動を確保
成田の国際線接続機能の有効活用

《成田・羽田発着国際線便数》



(注)便数は1日あたり(2013年10月時点)、羽田昼間増枠は2014年夏ダイヤより



8

◎次期経営戦略においては、羽田国際線の増枠後の国際線旅客事業が、航空事業の成長ドライバーとして、これまで以上に重要になります。

◎羽田の昼間時間帯では、当社が設定可能な国際線便数は、就航キャリアの中で最も多くなることが見込まれます。

◎この優位性を活かして、首都圏を発着する旅客流動はもちろんのこと、国内の地方都市からの海外渡航需要も含めて、しっかりとカバーできるだけのネットワークを展開します。

◎成田では、引き続きジョイントベンチャーのスキームも含め、アジアと北米の間を行き来する旺盛な旅客需要を取り込んでいきます。

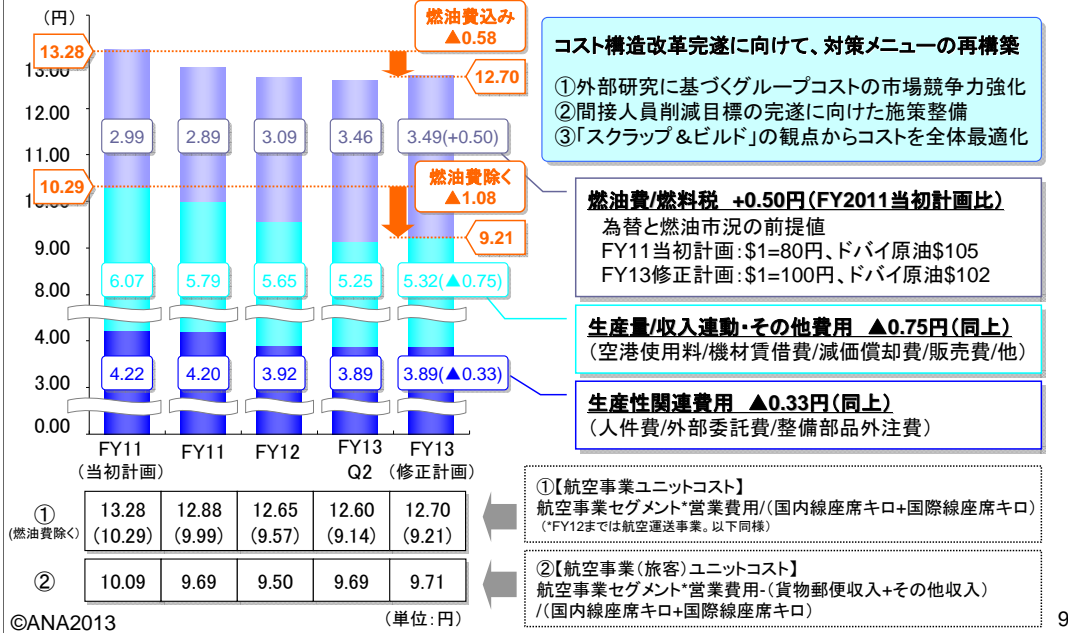
◎羽田と成田、それぞれの空港が持つ機能や利点を効果的に活用しながら、首都圏発着の国際線ネットワーク全体を最適化することが必要です。

◎具体的な就航地点や、ネットワークの全体観については、次期経営戦略の中でお示ししていく予定です。

◎次のページをご覧ください。

次期経営戦略に向けて

コスト構造改革(ユニットコスト削減)の成果を確認し、完遂への取り組みを継続



◎次にコスト構造改革につきまして、現在までの進捗と、今後の方向性についてご説明します。

◎2011年度の当初計画を基準としてスタートした、総額1,000億円、ユニットコスト1円の低減に相当するコスト構造改革ですが、今年度の第2四半期までの実績と今期の修正計画は、ご覧の通りとなっています。

◎為替水準が、2011年度時点と比べて大幅に円安にシフトしたこともあり、燃油費のユニットコストは増加しております。

◎一方で、その他の費用項目のユニットコストについては、着実に低減が図れており、生産性の向上も進んでおります。

◎しかしながら、今期については、コスト削減目標額250億円のうち、達成額は、200億円にとどまる見通しとなっております。

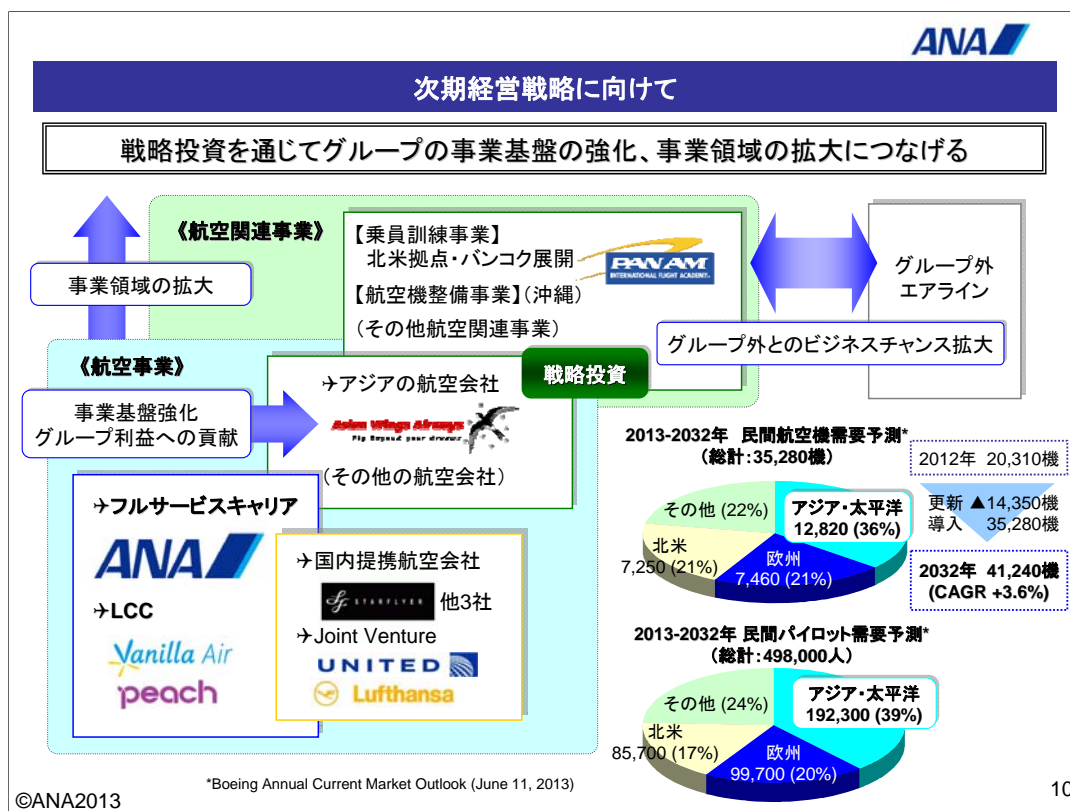
◎こうしたことから、来期以降の削減計画も含めて、個々の対策メニューの蓋然性や、効果見込み額など、改めて精査が必要な状況にあると認識しております。

◎為替も含めて、計画策定時とは前提条件が異なってきている点もあるため、次期経営戦略の中で、整理をしたうえで、改めて説明いたします。

◎具体的には、外部モデルの研究に基づき、グループ各社のコストガイドラインを設定し、コストの市場競争力の強化を図ることを目指します。

◎また、間接人員の削減を加速化する方策や、業務のスクラップ・アンド・ビルドを通じて、コストの全体最適を実現する為の議論を、現在進めております。

◎次のページをご覧ください。



- ◎最後に、戦略投資を通じた事業領域の拡大につきまして、現在の進捗と、目指すべき方向性について、ご説明いたします。
- ◎航空事業に関しましては、日本をベースとした事業基盤を、より磐石なものとしていくことに加えて、アジアの航空会社への出資機会を通じて、アジアの航空マーケットに事業展開してまいります。
- ◎高い経済成長が期待されているミャンマーのアジアン・ウィングスへの出資を通じて、ミャンマーの航空マーケットの発展に貢献していくとともに、ANAグループの航空事業を、より強化していくことにつなげていく考えです。
- ◎また、パンナム・インターナショナル・フライト・アカデミーによるパイロット訓練事業は、バンコクを拠点にしたアジア展開の準備を進めております。
- ◎ご覧の通り、ボーイングが本年6月に発表したレポートによれば、今後20年間の民間航空機とパイロットの需要は、アジア・太平洋地域を中心に、飛躍的な伸びが予測されています。
- ◎乗員訓練事業とともに、沖縄にて準備を進めている航空機整備事業も、アジア域内の航空機数の増加を背景に、事業として有望視しております。
- ◎これらの航空関連事業には、ANAグループ内で航空事業をサポートだけでなく、グループ外のエアラインとの、ビジネスチャンスを広げていくという役割も期待しています。
- ◎引き続き協議中の戦略投資案件もございますので、アジアの成長を、ANAグループの価値創造に取り込むことを主眼に、更に深化させた事業ポートフォリオを、次期経営戦略におきまして、お示ししていきたいと思っております。
- ◎私からの説明は、ここまでとさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

Ⅱ. 2014年3月期 第2四半期決算《詳細》



©ANA2013

11

(◎ 改めまして、殿元でございます。)

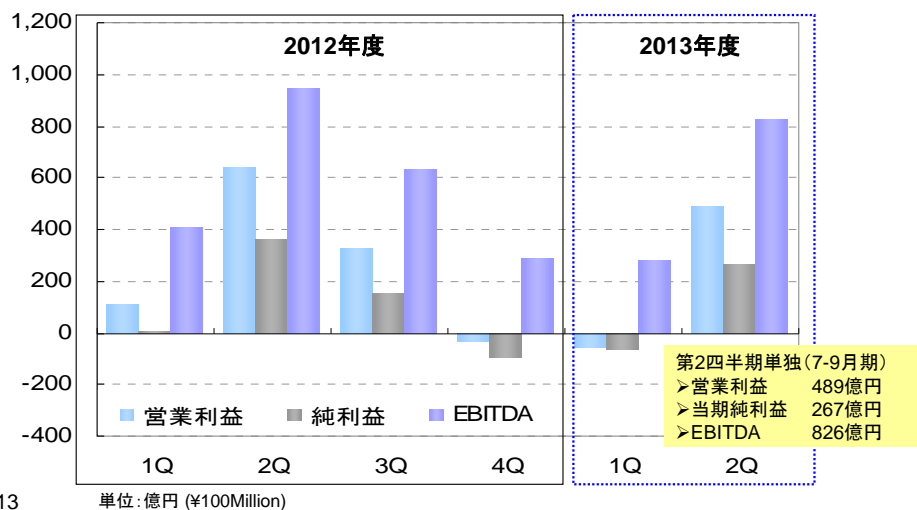
◎ 続きまして、私の方から、2013年度 第2四半期の決算について、
詳細をご説明させていただきます。

◎ スライド12ページをご覧ください。

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2四半期累計での連結営業利益は、433億円(前年同期比で△319億円)。
- > 当期純利益は、200億円(同△168億円)、EBITDAは、1,109億円(同△246億円)。



©ANA2013

単位: 億円 (¥100Million)

12

- ◎ 業績ハイライトです。
- ◎ 2013年度第2四半期での営業利益は、第2四半期単独期間で489億円となり、累計では前年同期より319億円減の433億円となりました。
- ◎ 当期純利益は168億円減の200億円、キャッシュフロー指標であるEBITDAは246億円減の1,109億円となりました。
- ◎ 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 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY13	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	7,532	7,976	+ 444	4,392	+ 292
営業費用 Operating Expenses	6,779	7,543	+ 764	3,903	+ 445
営業利益 Operating Income	753	433	△ 319	489	△ 152
営業利益率 Op. Margin (%)	10.0	5.4	△ 4.6	11.1	△ 4.5
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 118	△ 114	+ 4	△ 57	△ 2
経常利益 Recurring Income	634	318	△ 315	431	△ 155
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 2	14	+ 17	△ 4	△ 3
当期純利益 Net Income	369	200	△ 168	267	△ 95
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	366	188	△ 177	268	△ 91
その他包括利益 Other Comprehensive Income	△ 149	△ 0	+ 148	6	△ 35
包括利益 Comprehensive Income	217	188	△ 28	275	△ 127

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2013

13

- ◎ 上期の経営成績の概要です。
- ◎ 営業収入は、主に国際線の生産量拡大により、前年同期から**444億円増の7,976億円**と第2四半期累計の営業収入としては過去最高となりました。
- ◎ 一方で、営業費用は、事業規模が拡大する中、生産連動・収入連動費用の増加に加え、円安により燃油費が大幅に増加した結果、前年同期と比べ**764億円増加**しました。
- ◎ 結果、営業利益は**433億円**、経常利益は**318億円**となりました。
- ◎ また、当期純利益は前年同期より約**45%減少**し、**200億円**となりました。
- ◎ 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, 2013	第2四半期末 Sep 30, 2013	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	21,372	21,305	△ 67
自己資本 Shareholders' Equity	7,667	7,676	+ 8
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	35.9	36.0	+ 0.2
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	8,971	8,549	△ 421
D/Eレシオ(倍)* Debt/Equity Ratio (times)	1.2	1.1	△ 0.1
純有利子負債残高** Net Interest Bearing Debts	4,775	4,685	△ 90

単位:億円 (¥100Million)

* オフバランスリース債務額1,292億円(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))

©ANA2013

14

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は、前期末より微減の2兆1,305億円となりました。
- ◎ 有利子負債残高は、第1四半期に続き、債務の返済に加え、借入りを抑制した結果、421億円減少しました。
- ◎ 自己資本は7,676億円となり、自己資本比率は36.0%となりました。
- ◎ また、D/E レシオは前期末より若干改善し1.1倍となっております。
- ◎ 次のページをご覧ください。

連結決算概要

キャッシュフロー	前年同期 1H/FY12	第2四半期 1H/FY13	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	1,237	1,337	+ 100
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 3,260	△ 453	+ 2,806
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	1,296	△ 627	△ 1,923
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	△ 727	258	+ 985
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	} + 258**
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,941	2,171	
減価償却費 Depreciation and Amortization	603	676	+ 72
設備投資額(固定資産のみ) Capital Expenditures	681	1,052	+ 370
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)	798	294	△ 503
EBITDA *	1,356	1,109	△ 246
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	18.0	13.9	△ 4.1

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2013 * EBITDA: 営業利益+減価償却費 ** 連結範囲変更に伴う現金及び現金同等物への影響額含む

15

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、搭乗前の航空券販売収入の入金が先行したこと等により、前年同期に比べて100億円増の1,337億円の収入となりました。
- ◎ 投資キャッシュフローは、航空機投資や、パイロット訓練会社であるパンナム社買収等により、453億円の支出となりました。
- ◎ なお、投資キャッシュフローのうち、3ヶ月超の定期・譲渡性預金を除いた実質フリーキャッシュフローは、294億円となっています。
- ◎ 財務キャッシュフローは、627億円の支出となりました。
- ◎ 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 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY13	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空事業 Air Transportation	6,571	6,964	+ 393	3,841	+ 262
	航空関連事業 Airline Related	874	930	+ 56	473	+ 20
	旅行事業 Travel Services	843	907	+ 63	543	+ 47
	商社事業 Trade and Retail	492	538	+ 45	273	+ 27
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	8,781	9,341	+ 559	5,132	+ 359
	その他 Others	139	142	+ 3	72	+ 2
	調整額 Adjustment	△ 1,389	△ 1,507	△ 118	△ 811	△ 68
	合計(連結) Total	7,532	7,976	+ 444	4,392	+ 292
営業利益 Operating Income	航空事業 Air Transportation	673	392	△ 281	457	△ 124
	航空関連事業 Airline Related	30	37	+ 6	25	△ 2
	旅行事業 Travel Services	30	27	△ 2	21	+ 0
	商社事業 Trade and Retail	14	18	+ 3	11	+ 3
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	748	476	△ 272	515	△ 124
	その他 Others	4	4	△ 0	3	+ 0
	調整額 Adjustment	△ 0	△ 47	△ 46	△ 29	△ 29
	合計(連結) Total	753	433	△ 319	489	△ 152

©ANA2013

単位: 億円 (¥100Million) 16

◎ セグメント別実績です。

◎ それではまず航空事業につきまして、詳細をご説明いたします。
18ページをご覧ください。

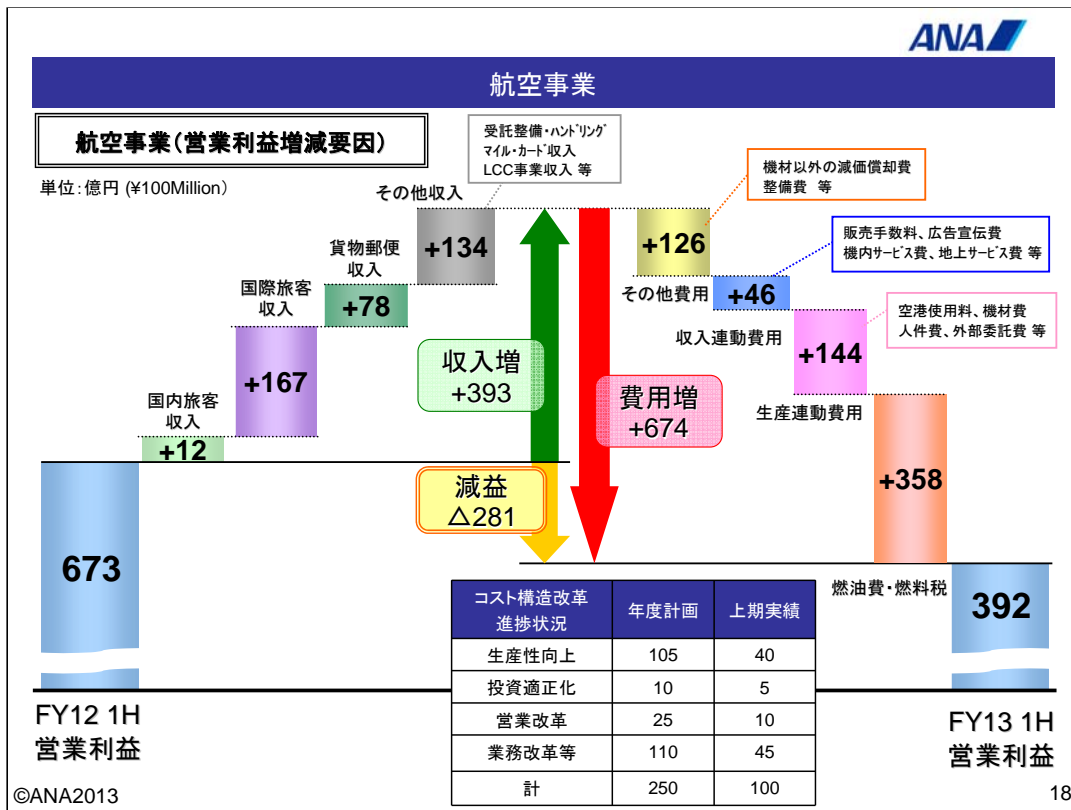
航空事業

収入・費用		前年同期 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY13	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	3,430	3,443	+ 12	1,969	+ 31
	国際線旅客 International Passengers	1,797	1,965	+ 167	1,070	+ 104
	貨物郵便 Cargo and Mail	607	685	+ 78	348	+ 49
	その他 Others	735	869	+ 134	452	+ 77
	合計 Total	6,571	6,964	+ 393	3,841	+ 262
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,445	1,803	+ 358	935	+ 200
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	511	546	+ 34	284	+ 20
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	351	388	+ 36	202	+ 25
	減価償却費 Depreciation and Amortization	584	636	+ 51	327	+ 31
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	339	415	+ 75	216	+ 44
	人件費 Personnel	864	833	△ 31	410	△ 38
	販売費 Sales Commission and Promotion	352	376	+ 23	202	+ 26
	外部委託費 Contracts	681	780	+ 98	395	+ 52
	その他 Others	765	790	+ 24	409	+ 25
	合計 Total	5,898	6,572	+ 674	3,383	+ 387
営業利益	営業利益 Operating Income	673	392	△ 281	457	△ 124
EBITDA*		1,256	1,048	△ 207	784	△ 91
EBITDAマージン EBITDA Margin (%)		19.1	15.1	△ 4.1	20.4	△ 4.1

©ANA2013

* EBITDA: 営業利益+減価償却費、休止固定資産減価償却費等を含む

単位: 億円 (¥100Million) 17



- ◎ 航空事業の、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、国内旅客で12億円、国際旅客で167億円、貨物郵便で78億円増収し、その他収入も134億円増加した結果、393億円の増収となりました。
- ◎ 営業費用は、事業規模拡大により生産連動費用及び燃油費など合計で674億円の費用増となりました。中でも、燃油費は円安の影響により単価要因を中心に増加し、前年同期比25%増の358億円増加しました。
- ◎ 以上により、当第2四半期累計での営業利益は、281億円減益の、392億円となりました。
- ◎ なお、『1円のユニットコスト削減、1,000億円のコスト構造改革』の内、今年度計画の250億円の進捗ですが、第2四半期累計では当初計画通り、100億円を削減しております。
- ◎ 続きまして、20ページから事業別の動向をご説明します。

航空事業

国内旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY13	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	29,727	31,141	+ 4.8	16,231	+ 4.9
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	18,336	18,950	+ 3.4	10,454	+ 4.1
旅客数(千人) Passengers (thousands)	20,773	21,370	+ 2.9	11,679	+ 3.6
座席利用率(%) Load Factor (%)	61.7	60.9	△ 0.8*	64.4	△ 0.5*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	3,430	3,443	+0.4	1,969	+ 1.6
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.5	11.1	△4.2	12.1	△ 3.1
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.7	18.2	△ 2.9	18.8	△ 2.4
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	16,515	16,115	△ 2.4	16,866	△ 1.9

*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2四半期(累計)における輸送実績は、座席キロは553百万席キロ(前年比 +293.9%)、旅客キロは367百万人キロ(前年比 +241.7%)、旅客数は344千人(前年比 +256.8%)、利用率は66.5% (前年差 △10.2%) となりました。

航空事業

国内旅客事業(事業動向)

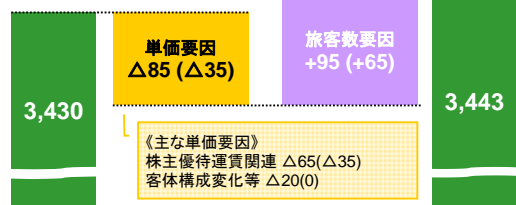
(AirAsia Japan含まず)

第2四半期 収入増減要因

✓株主優待・客体構成変化等 単価のマイナス要因を、事業規模拡大・需要喚起策等による旅客数要因が上回り増収

《主な旅客数要因》
 羽田増枠 +70(+40)、生産量増 +20(+10)
 他社生産量増 △35(△10)
 株主優待運賃関連 +30(+15)
 B787運航停止 △25(0)
 需要喚起策等 +35(+10)

単位：億円(¥100Million)



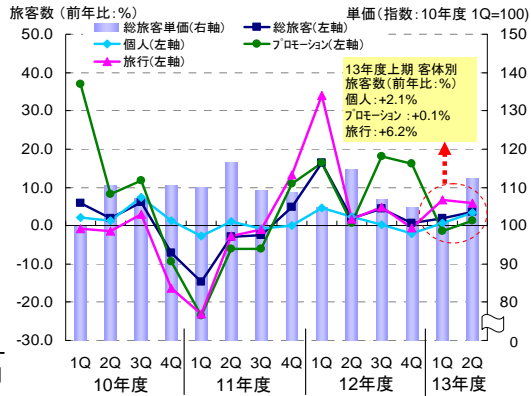
12年度 4-9月

(カッコ内は第2四半期のみの実績値)

13年度 4-9月

四半期別 客体別旅客数・単価推移

✓ 堅調な旅行客体に加え、個人・プロモーション客体の旅客数が改善し、上期では全客体の旅客数が前年比プラスへ



当四半期 トピックス:

→ 2013年度下期 ANAグループ航空輸送事業計画を一部変更 (8月21日付 リリース)

©ANA2013

20

◎ 国内旅客の状況です。

◎ 19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2四半期での増収額を要因分解しております。

◎ 単価要因では、株主優待の拡大や、プレジャー需要拡大による客体構成変化により、85億円減収しました。

◎ 一方、旅客数要因では、羽田空港の増枠を含めた事業規模拡大や、プロモーション運賃等 割引運賃による需要喚起に加え、旅行客体が好調だったことから95億円の増収となりました。

◎ 結果、全体では前年同期比 0.4%増の12億円の増収となりました。

◎ 右の図では、客体別の旅客数及び単価の四半期別推移をお示しています。特に、個人客体の旅客数が第1四半期よりも拡大し、上期でも前年同期比 2.1%増加と、需要が回復しています。

◎ 次に、22ページへお進みください。

航空事業

国際旅客事業(実績)

	前年同期 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY13	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	18,490	20,178	+ 9.1	10,372	+ 10.0
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	14,341	15,089	+ 5.2	8,125	+ 8.0
旅客数(千人) Passengers (thousands)	3,311	3,170	△ 4.3	1,734	+ 0.9
座席利用率(%) Load Factor (%)	77.6	74.8	△ 2.8*	78.3	△ 1.4*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,797	1,965	+ 9.3	1,070	+ 10.8
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.7	9.7	+ 0.2	10.3	+ 0.8
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.5	13.0	+ 3.9	13.2	+ 2.6
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	54,289	61,998	+ 14.2	61,719	+ 9.9

*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2四半期(累計)における輸送実績は、座席キロは284百万席キロ、旅客キロは187百万人キロ、旅客数は140千人、利用率は65.7%となりました。

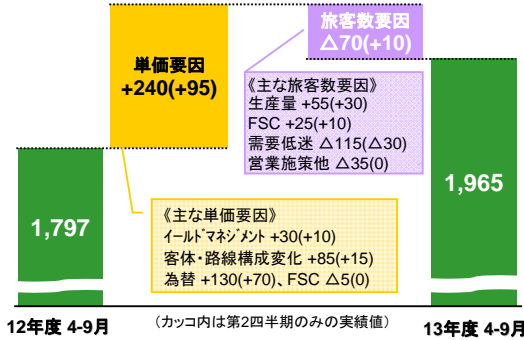
航空事業

国際旅客事業(事業動向)

(AirAsia Japan含まず)

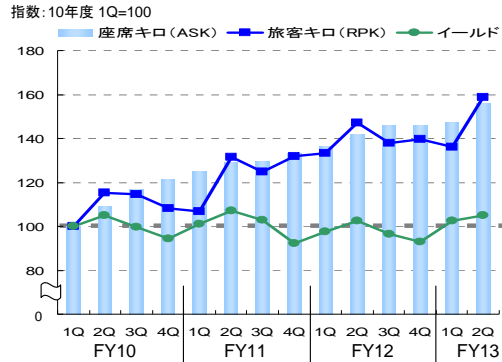
第2四半期 収入増減要因

✓旅客数要因は、主に中国路線の影響を受けマイナスとなるも、客体・路線構成変化、為替等の単価要因により、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

✓第2四半期 中国線の需要回復・アジア線の需要拡大等により、旅客キロが座席キロ並みに増加



当四半期 トピックス:

- 8月1日～ 燃油特別付加運賃改定 (例)日本=欧米(ハワイ除く)・中東路線等 23,500円→21,000円 (6月13日付 リリース)
- 2013年サマーダイヤ国際線路便計画の一部変更について (7月4日・7月24日付 リリース)

©ANA2013

22

- ◎ 国際旅客の状況です。
- ◎ 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2四半期での増収額を要因分解しております。
- ◎ 単価要因では、客体・路線構成変化による単価改善や円安効果により、240億円の増収となりました。
- ◎ 一方、旅客数要因では、尖閣諸島問題による中国線の需要低迷などの影響により70億円の減収となりました。
- ◎ なお、旅客数要因の減収は、第1四半期での要因によるものであり、第2四半期では、生産量拡大による旅客数増などの結果、10億円の増収に転じております。
- ◎ 以上の結果、全体では、前年同期比 9.3%増の167億円の増収となりました。
- ◎ 右の図では、四半期別の座席キロ、旅客キロ、イールドの推移をお示ししています。
- ◎ 第2四半期に入り、中国線が尖閣諸島問題前の水準に回復し、他方面では需要が堅調に推移した結果、座席キロに連動して旅客キロも増加しています。また、イールドも、生産規模が拡大する中でも水準を維持しております。
- ◎ 次のページをご覧ください。

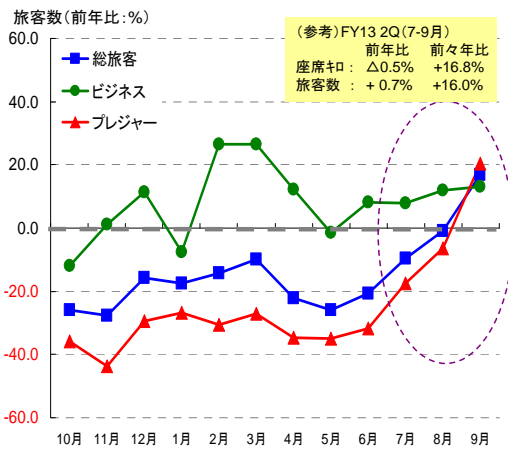
航空事業

国際旅客事業(事業動向)

(AirAsia Japan含まず)

中国線 旅客数推移

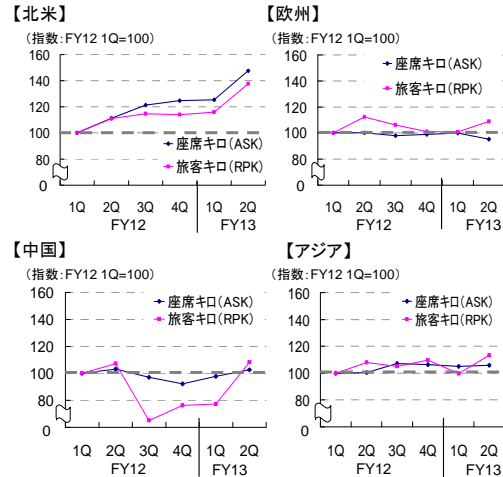
✓ 堅調なビジネス需要に加え、中国発プレジャー需要の回復・拡大により前年を上回る



©ANA2013

四半期別 国際線方面別 輸送実績推移

✓ 中国以外の各方面も、旅客キロが概ね堅調に推移



23

- ◎ 中国線の旅客動向についてご説明します。
左の図をご覧ください。
- ◎ 引き続き堅調なビジネス旅客に加え、中国発プレジャー需要の回復・拡大により、第2四半期単独期間で総旅客数が前年比プラスに転じました。
- ◎ 右の図では、方面別の需要動向をお示ししています。
- ◎ 第2四半期での中国線を除き各方面ともに需要動向は堅調に推移し、特に、北米方面は事業規模が継続的に拡大する中でも、旅客キロが連動して伸びており、アジア方面でも、バンコク・シンガポール線等 東南アジア路線が堅調な結果、旅客キロが座席キロを上回って推移しました。
- ◎ 次に、26ページをご覧ください。

航空事業

国内貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/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)	975	1,006	+ 3.2	534	+ 4.7
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	224	220	△ 1.7	119	+ 1.5
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	226	223	△ 1.3	121	+ 1.9
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	23.0	22.0	△ 1.1*	22.4	△ 0.7*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	158	152	△ 3.6	81	△ 1.2
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.3	15.2	△ 6.6	15.2	△ 5.7
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	70	68	△ 2.4	67	△ 3.1
【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)	14	14	+ 1.4	7	△ 3.9
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	4	4	△ 1.4	2	△ 7.5
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	4	4	+ 6.6	2	+ 1.5
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	33.0	32.1	△ 0.9*	33.1	△ 1.3*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	6	6	+ 2.0	3	+ 0.7
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	43.0	43.2	+ 0.6	44.2	+ 4.7
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	135	129	△ 4.4	129	△ 0.8

©ANA2013 *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 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY13	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)	1,927	2,169	+ 12.6	1,144	+ 16.6
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	1,167	1,366	+ 17.1	699	+ 20.4
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	293	334	+ 13.8	171	+ 16.4
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	60.6	63.0	+ 2.4*	61.2	+ 2.0*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	414	491	+ 18.6	245	+ 23.6
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	21.5	22.6	+ 5.3	21.5	+ 6.0
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	141	147	+ 4.2	143	+ 6.2
	【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)	412	462	+ 12.1	246	+ 20.7
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	238	281	+ 18.0	149	+ 25.7
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	137	153	+ 12.3	79	+ 15.6
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	57.8	60.8	+ 3.1*	60.5	+ 2.4*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	156	185	+ 18.3	94	+ 24.1
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	37.9	40.0	+ 5.6	38.2	+ 2.9
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	114	120	+ 5.4	118	+ 7.4

©ANA2013 *貨物重量利用率のみ前年差

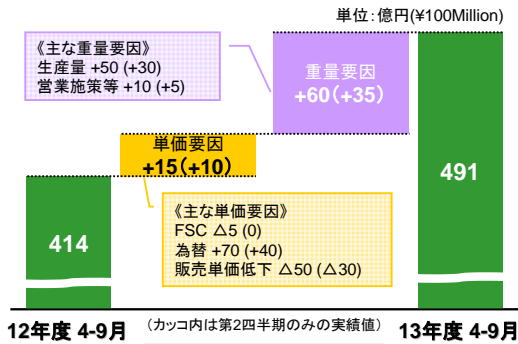
25

航空事業

国際貨物事業(事業動向)

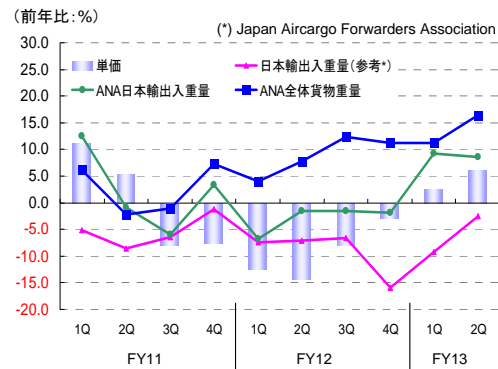
第2四半期 収入増減要因

✓第1四半期に続き、円安による単価改善、生産量の拡大等による重量増により増収



四半期別 輸送実績・単価推移

✓日本輸出入重量が前年割れで推移する中、当社国際線貨物重量は前年を2桁以上上回って拡大



当四半期 トピックス:

→貨物便ネットワークの更なる充実 (5月17日付 リリース)

→9月1日~ 燃油特別付加運賃改定 欧米・中東路線 120円→127円、遠距離アジア 88円→91円、近距離アジア 75円→77円 (8月16日付 リリース)

©ANA2013

26

◎ 国際貨物の状況です。

◎ 25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2四半期での増収額を要因分解しております。

◎ 単価要因では、円安の影響により15億円の増収、
重量要因では、生産量拡大により60億円増収し、
結果 全体では前年比18.6%増の76億円の増収となりました。

◎ 右の図では、
日本全体の輸出入貨物、当社の全体および輸出入貨物の四半期別推移を
お示ししています。

◎ 日本の輸出入貨物が前年比マイナスで推移する中、
当社では、堅調な三国間貨物に加え、輸出入貨物が前年比プラスで推移し、
全体重量でも前年比で2桁以上の伸びとなっています。

◎ 以上、航空3事業の特徴についてのご説明でした。

◎ 次のページをご覧ください。

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 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年差 Difference	前年同期 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年差 Difference
売上高 Revenues	874	930	+ 56	843	907	+ 63
営業利益 Op. Income	30	37	+ 6	30	27	△ 2
減価償却費 Depreciation and Amortization	14	15	+ 0	0	0	△ 0
EBITDA*	45	52	+ 6	30	28	△ 2
EBITDAマージン EBITDA Margin (%)	5.2	5.6	+ 0.4	3.6	3.1	△ 0.5
	商社事業			その他		
	前年同期 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年差 Difference	前年同期 1H/FY12	第2四半期累計 1H/FY13	前年差 Difference
売上高 Revenues	492	538	+ 45	139	142	+ 3
営業利益 Op. Income	14	18	+ 3	4	4	△ 0
減価償却費 Depreciation and Amortization	3	3	△ 0	1	1	△ 0
EBITDA*	18	22	+ 3	6	5	△ 0
EBITDAマージン EBITDA Margin (%)	3.8	4.1	+ 0.4	4.4	3.8	△ 0.6

©ANA2013 * EBITDA : 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

27

- ◎ 航空事業以外のセグメントの第2四半期実績について、概要をご説明致します。
- ◎ 航空関連事業は、今期より羽田空港の空港地上支援業務を担う会社が新たに営業を開始したことや、他空港でも同様の業務受託増により増収・増益となりました。
- ◎ 旅行事業は、国内旅行販売が増収となる一方海外旅行商品の仕入れ価格上昇により費用が増加した結果、増収減益となりました。
- ◎ 商社事業では、空港の物販店・免税店等リテール部門や食品部門の販売が増加する一方、商品の仕入れ費用の増加を抑制した結果、増収増益となりました。
- ◎ なお、その他は増収減益となっています。
- ◎ 続きまして、今年度の通期業績予想についてご説明致します。
- ◎ 31ページをご覧ください。

Intentionally Blank

Ⅲ. 2014年3月期 通期業績予想《詳細》



Intentionally Blank

2014年3月期 通期業績予想

連結業績予想	2012年度	2013年度	前年差	2013年度
	FY12	FY13(RE)		Difference
				FY13(E)
営業収入 Operating Revenues	14,835	15,800	+ 964	16,100
営業費用 Operating Expenses	13,797	15,200	+ 1,402	15,000
営業利益 Operating Income	1,038	600	△ 438	1,100
営業利益率(%) Op. Margin (%)	7.0	3.8	△ 3.2	6.8
経常利益 Recurring Income	769	300	△ 469	800
当期純利益 Net Income	431	150	△ 281	450

*《参考》2013年4月30日リリース分

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2013

31

- ◎ 今般修正致しました今年度の通期業績予想です。
- ◎ 第2四半期決算結果、並びに第3四半期以降の収入・費用の見通しを精査し、営業収入は300億円減の1兆5,800億円、営業利益は500億円減益の600億円、当期純利益は300億円減益の150億円に修正することと致しました。
- ◎ 次のページをご覧ください。

2014年3月期 通期業績予想

セグメント別業績予想		2012年度 FY12	2013年度 FY13 (RE)	前年差 Difference	2013年度 当初予想* FY13 (E)
売上高 Revenues	航空事業 Air Transportation	12,927	13,750	+ 822	14,000
	航空関連事業 Airline Related	1,781	1,950	+ 168	2,000
	旅行事業 Travel Services	1,610	1,700	+ 89	1,700
	商社事業 Trade and Retail	977	1,030	+ 52	1,030
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	17,296	18,430	+ 1,133	18,730
	その他 Others	288	300	11	300
	調整額 Adjustment	△ 2,749	△ 2,930	△ 180	△ 2,930
	合計(連結) Total	14,835	15,800	+ 964	16,100
営業利益 Operating Income	航空事業 Air Transportation	891	550	△ 341	1,050
	航空関連事業 Airline Related	63	50	△ 13	50
	旅行事業 Travel Services	44	50	+ 5	50
	商社事業 Trade and Retail	28	30	+ 1	30
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	1,028	680	△ 348	1,180
	その他 Others	11	10	△ 1	10
	調整額 Adjustment	△ 1	△ 90	△ 88	△ 90
	合計(連結) Total	1,038	600	△ 438	1,100

©ANA2013 *《参考》2013年7月30日リリース分(開示セグメント変更後)

単位: 億円 (¥100Million)

32

◎ セグメント別の業績予想です。

◎ ご覧の通り、今回の業績修正の主要因は、航空事業での修正となっていることから内容について詳細をご説明します。

◎ 34ページをご覧ください。

2014年3月期 通期業績予想

航空事業(収入・費用予想)

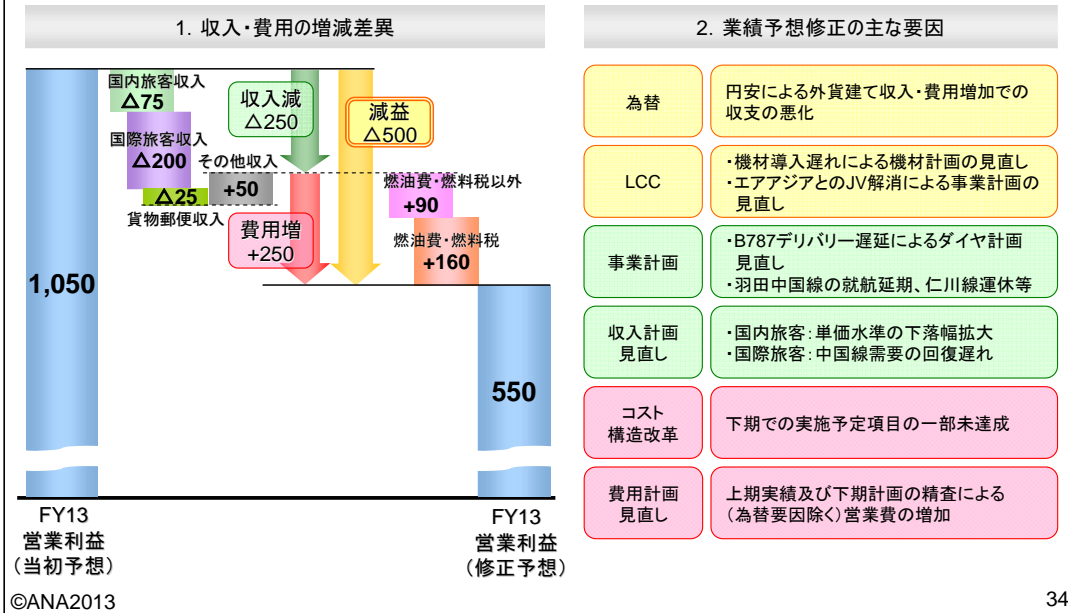
		2012年度 FY12	2013年度 FY13 (RE)	前年差 Difference	2013年度 当初予想* FY13(E)
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,659	6,810	+150	6,885
	国際線旅客 International Passengers	3,483	3,775	+ 291	3,975
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,262	1,470	+ 207	1,495
	その他 Others	1,521	1,695	+ 173	1,645
	合計 Total	12,927	13,750	+ 822	14,000
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,998	3,625	+ 626	3,465
	燃油費以外 Non - Fuel Cost	9,037	9,575	+ 537	9,485
	合計 Total	12,036	13,200	+ 1,163	12,950
営業利益	営業利益 Operating Income	891	550	△ 341	1,050

* 《参考》2013年7月30日リリース分(開示セグメント変更後)
 ** AirAsia Japanは、その他に含む

単位: 億円 (¥100Million)

航空事業(営業利益修正要因)

単位: 億円 (¥100Million)



34

- ◎ 左の図をご覧ください。
- ◎ 航空事業セグメントでは、当初予想から営業収入で250億円減、営業費用で250億円増となり、収支ベースで、500億円の減益を見込んでおります。
- ◎ この増減内容を構造的に分解した場合、右側で記載の通りおおよそ6つの要因に分類することができます。
- ◎ まず1点目は、為替要因による外貨建て収入・費用増加での収支の悪化、次に、エアアジア・ジャパンでの、機材導入遅れによる機材計画の見直しや、エアアジアとのJV解消による一時運休を含めた事業計画の見直し、3点目は、ANAの事業計画について、ボーイング787デリバリー遅れによるシカゴ線増便の遅延や、羽田中国線の就航延期等の見直し、4点目として、国内旅客での単価下落、国際旅客での中国線需要の回復遅れ等による収入計画見直し、5点目は、コスト構造改革における、下期に実施予定であった項目の一部未達成、最後に、上期実績及び下期計画の精査による、為替影響を除く費用計画の見直し、となっております。
- ◎ 次のページをご覧ください。

2014年3月期 通期業績予想

《旅客事業》業績予想の前提値(対2012年度比較)

全体 Total	国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2013年度 FY13(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2013年度 FY13(RE)
座席キロ Available Seat Km	+ 6.1	+ 3.4	+ 4.8	+ 10.7	+ 10.2	+ 10.4
旅客キロ Revenue Passenger Km	+ 4.7	+ 4.8	+ 4.8	+ 6.5	+ 9.5	+ 8.0
旅客数 Passengers	+ 4.0	+ 4.3	+ 4.2	△ 0.0	+ 7.6	+ 3.6
座席利用率 (%) * Load Factor (%)	61.0 (△ 0.8)	63.4 (+ 0.9)	62.1 (+ 0.0)	74.7 (△ 2.9)	72.5 (△ 0.5)	73.5 (△ 1.7)
ユニットレベニュー(円) ** Unit Revenue(¥/ASK)	10.9 (△ 5.0)	11.2 (+ 0.8)	11.1 (△ 2.2)	9.7 (△ 0.6)	8.4 (△ 2.3)	9.0 (△ 1.4)
旅客イールド(円) ** Yield(¥/RPK)	18.0 (△ 3.7)	17.6 (△ 0.6)	17.8 (△ 2.2)	12.9 (+ 3.3)	11.6 (△ 1.7)	12.3 (+ 0.8)
単価(円) ** Unit Price(¥/Passenger)	15,974 (△ 3.1)	15,769 (△ 0.1)	15,872 (△ 1.6)	59,736 (+ 10.0)	55,886 (+ 0.1)	57,827 (+ 5.1)

* (カッコ)内: 前年差

** (カッコ)内: 前年比

©ANA2013

35

- ◎ 35ページから37ページでは、各事業の収入見通しをもとに旅客事業、貨物事業の主要指標の前提値をご紹介します。
- ◎ また、補足資料として、39ページに燃油・為替のヘッジ状況、40ページに為替変動による収支影響をお示ししています。
- ◎ 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。

2014年3月期 通期業績予想

《旅客事業》業績予想の前提値(対2012年度比較)

【参考:全体の内数】 ANAブランドのみ (ANA Brand Only)	国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2013年度 FY13(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2013年度 FY13(RE)
	座席キロ Available Seat Km	+ 4.8	+ 3.8	+ 4.3	+ 9.1	+ 9.3
旅客キロ Revenue Passenger Km	+ 3.4	+ 5.2	+ 4.3	+ 5.2	+ 8.5	+ 6.9
旅客数 Passengers	+ 2.9	+ 4.7	+ 3.8	△ 4.3	+ 6.4	+ 0.8
座席利用率 (%) * Load Factor (%)	60.9 (△ 0.8)	63.4 (+ 0.9)	62.1 (△ 0.0)	74.8 (△ 2.8)	72.5 (△ 0.5)	73.6 (△ 1.6)
ユニットレベニュー(円) ** Unit Revenue(¥/ASK)	11.1 (△ 4.2)	11.3 (+ 0.5)	11.2 (△ 1.9)	9.7 (+ 0.2)	8.5 (△ 1.8)	9.1 (△ 0.8)
旅客イールド(円) ** Yield(¥/RPK)	18.2 (△ 2.9)	17.8 (△ 0.9)	18.0 (△ 1.9)	13.0 (+ 3.9)	11.7 (△ 1.1)	12.4 (+ 1.4)
単価(円) ** Unit Price(¥/Passenger)	16,115 (△ 2.4)	15,830 (△ 0.4)	15,972 (△ 1.5)	61,998 (+ 14.2)	57,303 (+ 0.8)	59,655 (+ 7.5)

* (カッコ)内: 前年差

** (カッコ)内: 前年比

2014年3月期 通期業績予想

《貨物事業》 業績予想の前提値(対2012年度比較)

	国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo			
	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2013年度 FY13(RE)	上期 1H(A)	下期 2H(RE)	2013年度 FY13(RE)	
全体 Total	有効貨物トンキロ Available Ton km	+ 3.2	+ 4.4	+ 3.8	+ 12.6	+ 16.7	+ 14.7
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 1.7	+ 2.1	+ 0.3	+ 17.1	+ 17.3	+ 17.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 1.3	+ 2.5	+ 0.7	+ 13.8	+ 15.1	+ 14.5
	重量利用率(%) Load Factor (%)	22.0	24.8	23.3	63.0	64.5	63.8
	**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	15.2 (△ 6.6)	17.5 (△ 0.3)	16.3 (△ 3.4)	22.6 (+ 5.3)	24.0 (+ 8.1)	23.4 (+ 6.8)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	68 (△ 2.4)	70 (+ 1.5)	69 (△ 0.4)	147 (+ 4.2)	151 (+ 9.5)	149 (+ 7.0)
【参考:上記内数】 フレighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	+ 1.4	△ 36.5	△ 18.2	+ 12.1	+ 14.0	+ 13.1
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 1.4	△ 55.9	△ 33.1	+ 18.0	+ 24.4	+ 21.4
	貨物輸送重量 Revenue Ton	+ 6.6	△ 47.2	△ 23.3	+ 12.3	+ 17.9	+ 15.2
	重量利用率(%) Load Factor (%)	32.1	29.9	31.2	60.8	67.5	64.3
	**ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK)	43.2 (+ 0.6)	42.4 (+ 5.8)	42.9 (+ 3.4)	40.0 (+ 5.6)	43.9 (+ 13.3)	42.0 (+ 9.6)
	**単価(円) Unit Price(¥/RT)	129 (△ 4.4)	136 (+ 27.2)	132 (+ 10.3)	120 (+ 5.4)	123 (+ 9.5)	122 (+ 7.6)

©ANA2013

** (カッコ内:前年比)

37

IV. 補足資料



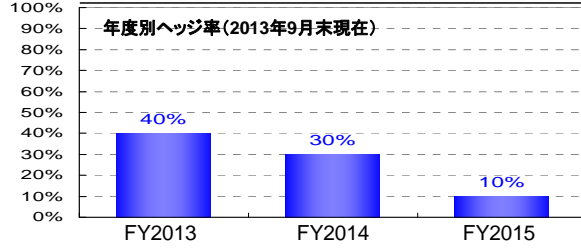
補足資料

燃油・為替情報

燃油

	上期実績	下期前提値
ドバイ原油	US\$103.5	US\$102
シンガポールケロシン	US\$119.7	US\$120

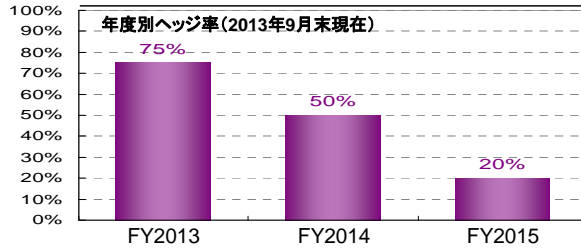
(注: 下記感応度は、ヘッジ効果を含まず)



燃油費
燃油US\$1
感応度
23億円

為替

	上期実績	下期前提値
為替レート	US\$:98.9円	US\$:100円



外貨費用
(燃油費以外)
外貨費用
(燃油費)

外貨収入
(国際旅客)
(国際貨物)
要ヘッジ

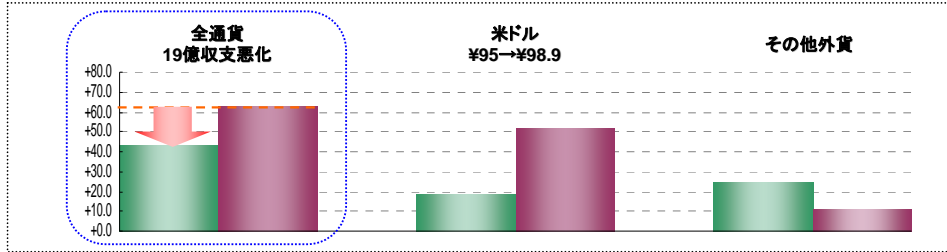
補足資料

2014年3月期 為替変動の収支影響

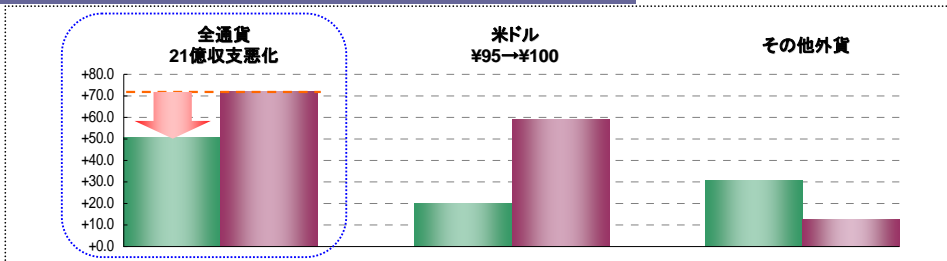
(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

収入 費用

上期実績 (4月30日付 業績予想前提レート vs. 期間加重平均実績)



下期予想 (4月30日付 業績予想前提レート vs. 10月30日付 業績予想前提レート)



補足資料

国際旅客 方面別実績

(AirAsia Japan含まず)

		第2四半期 累計構成比 1H/FY13 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY13 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	31.2	+ 3.7	31.3	+ 3.8
	欧州 Europe	20.9	△ 1.3	20.6	△ 2.2
	中国 China	16.4	△ 1.9	17.0	△ 0.5
	アジア Asia	27.2	△ 0.1	26.4	△ 0.3
	リゾート Resort	4.4	△ 0.4	4.6	△ 0.8
座席キロ ASK	北米 North America	34.3	+ 5.3	36.0	+ 6.2
	欧州 Europe	19.3	△ 2.3	18.3	△ 2.9
	中国 China	13.2	△ 1.4	13.1	△ 1.4
	アジア Asia	28.3	△ 1.1	27.7	△ 1.2
	リゾート Resort	4.9	△ 0.5	4.8	△ 0.7
旅客キロ RPK	北米 North America	34.8	+ 4.3	35.1	+ 4.5
	欧州 Europe	19.7	△ 1.3	19.0	△ 2.2
	中国 China	11.0	△ 1.9	11.9	△ 0.8
	アジア Asia	28.9	△ 0.8	28.6	△ 0.8
	リゾート Resort	5.6	△ 0.3	5.5	△ 0.7

補足資料

国際貨物 方面別実績

		第2四半期 累計構成比 1H/FY13 Composition	前年差 Difference	第2四半期 構成比 2Q/FY13 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	21.1	+ 1.3	21.2	+ 2.1
	欧州 Europe	14.5	△ 0.9	14.2	△ 1.1
	中国 China	37.2	△ 0.6	37.5	△ 2.1
	アジア Asia	20.0	△ 0.5	20.1	+ 0.6
	その他 Others	7.2	+ 0.6	7.0	+ 0.4
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	37.4	+ 5.8	39.0	+ 6.3
	欧州 Europe	21.5	△ 2.5	19.9	△ 3.7
	中国 China	17.4	△ 3.5	17.0	△ 3.7
	アジア Asia	19.7	+ 0.3	20.2	+ 1.4
	その他 Others	4.0	△ 0.1	3.9	△ 0.2
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	38.4	+ 3.9	39.1	+ 4.8
	欧州 Europe	23.7	△ 3.7	22.8	△ 4.6
	中国 China	15.9	△ 1.4	15.8	△ 2.3
	アジア Asia	17.8	+ 1.0	17.9	+ 1.9
	その他 Others	4.2	△ 0.1	4.4	+ 0.2

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2013	当期末 Sep, 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	7	5
	Boeing 777-200	16	16	-	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	17	23	+ 6	23	0
	Boeing 767-300ER	26	26	-	6	20
	Boeing 767-300	25	23	△ 2	23	0
	Boeing 767-300F	2	2	-	0	2
	Boeing 767-300BCF	7	7	-	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 *	22	21	△ 1	17	4
	Boeing 737-800	21	23	+ 2	22	1
	Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
	Boeing 737-700	14	13	△ 1	10	3
	Boeing 737-500	16	15	△ 1	14	1
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	20	21	+ 1	9	12
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	1	1	-	1	0
合計 Total		230	235	+ 5	182	53

* AirAsia Japan 運用機数 4機(全てリース機)含む

** 2013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 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。

Intentionally Blank

Intentionally Blank

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

(会社名・部署名・メールアドレスが変更になりました)