

# ANAホールディングス株式会社

## 2014年3月期 決算説明会

代表取締役社長  
伊東 信一郎

専務取締役 執行役員  
殿元 清司

2014年4月30日



©ANAHD2014

1

◎ 本日はお忙しい中、2014年3月期 決算説明の電話会議にご参加頂きまして、誠にありがとうございます。

◎ 私からは、以下の4点についてご説明します。

- ① 2013年度決算と2014年度の業績予想
- ② 2014年度 航空輸送事業計画の概要と、国際線の足元の動向
- ③ コスト構造改革
- ④ 今後の機材計画

◎ 最初に、スライドの4ページをご覧ください。

## 目次

## 【第1部】

## I. 2014年3月期 決算・

## 2015年3月期 業績予想

2014年3月期 決算・	P. 4
2015年3月期 業績予想【概要】	
「2014年度 航空輸送事業計画」のポイント	P. 5
羽田増枠後の国際線旅客数見通し	P. 6
コスト構造改革・ユニットコスト推移	P. 7
航空機発注状況と2020年度の機材数イメージ	P. 8

## 【第2部】

## II. 2014年3月期 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(国内旅客事業)	P. 17-18
航空事業(国際旅客事業)	P. 19-21
航空事業(国内貨物事業)	P. 22
航空事業(国際貨物事業)	P. 23-24
航空事業以外のセグメント	P. 25

## III. 2015年3月期 業績予想(詳細)

連結業績予想	P.27
セグメント別業績予想	P.28
航空事業(収入・費用予想)	P.29
業績予想の計画前提(旅客事業)	P.30
業績予想の計画前提(貨物事業)	P.31
連結バランスシート・キャッシュフロー(計画)	P.32

## IV. 補足資料

燃油・為替情報	P.34
2014年3月期 為替変動の収支影響	P.35
2015年3月期 為替変動による収支感応度	
国際旅客 方面別実績	P.36
国際貨物 方面別実績	P.37
運用航空機数	P.38

**【第1部】**

**I . 2014年3月期 決算 ・ 2015年3月期 業績予想**

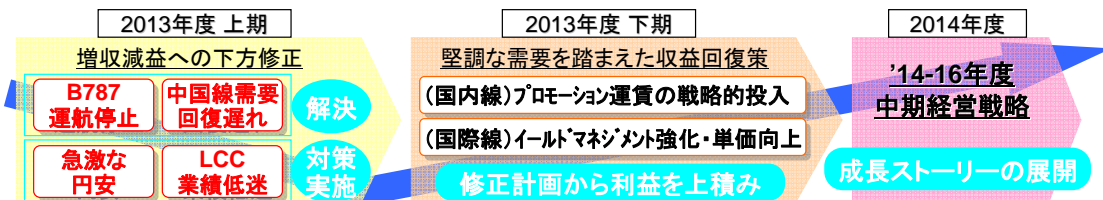


## 2014年3月期 決算・2015年3月期 業績予想【概要】

(2013年度)修正計画から利益を上積み、(2014年度)中期経営戦略に基づく成長ストーリーを展開

(単位)億円

	2013年度 決算			2014年度 業績予想	
	通期	前年差	計画差 <sup>(※1)</sup>	通期	前年差
営業収入	16,010	+ 1,174	+ 210	17,000	+ 989
航空事業	13,952	+ 1,024	+ 202	15,000	+ 1,047
営業利益	659	▲ 378	+ 59	850	+ 190
航空事業	653	▲ 237	+ 103	780	+ 126
営業利益率	4.1%	▲ 2.9%	+ 0.3%	5.0%	+ 0.9%
当期純利益	188	▲ 242	+ 38	350	+ 161
EBITDA	2,021	▲ 255	+ 76	2,270	+ 248
1株あたり当期利益	5.41円	▲ 8.10円	+ 1.12円	10.03円	+ 4.62円
1株あたり配当	3円	▲ 1円	-	4円	+ 1円



(※1)2013/10/30 修正計画からの差異

©ANAHD2014

4

## ◎ 初めに、2013年度 業績の概要です。

昨年度は、ボーイング787の運航停止や、急激な円安をはじめ、様々な課題への対応から始まりました。

下期に入ると、需要動向にもアベノミクス効果が現れるようになり、主力の航空事業を中心に、修正計画から利益の上積みを図ることができました。

ご覧の通り、2013年度は前年に比べて増収減益決算となりましたが、営業利益は659億円、当期純利益は188億円と、共に計画を上回りました。

## ◎ 配当につきましては、3円配当とさせていただきます。

## ◎ 次に、2014年度 業績予想の概要です。

連結営業収入は、1兆7,000億円を計画しています。

首都圏空港の国際線ネットワーク拡大を機軸に、着実な増収を図ってまいります。

営業利益は、前年に比べて約3割の増加となる、850億円を計画しますが、2015年度の営業利益を、1,000億円台に到達させるためのステップとしてまいります。

なお今年度の最終利益は、先の中期経営戦略でお伝えした水準を引き上げ、前年に比べて160億円強の増加となる、350億円を計画します。



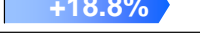

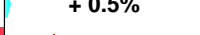



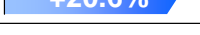
## ◎ 配当につきましては、1円増配となる4円配当を計画します。

## ◎ 2月に発表した中期経営計画における、2014年度 単年度の戦略を、確実に実行していく所存です。

## ◎ 次に、5ページをご覧ください。

## 「2014年度 航空輸送事業計画」のポイント

(国際線旅客事業) 首都圏空港拡張を通して当社の優位性を確保、成長ドライバーに  
 (国内線旅客事業) 需給適合を推進するとともに運賃改定を実施、収益基盤を維持  
 (貨物事業(国際線)) アジアの成長をフレイターネットワークでカバー、グローバル物流の展開へ

	生産量(2013年度比)	事業計画のポイントと足元の状況
<b>国際線 旅客事業</b>	【座席キロ】※コードシェア便を含む 上期  +22.1% 下期  +15.6% 年度  +18.8%	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 羽田最大の国際線ネットワークキャリア</li> <li>✓ 成田での接続機能強化(北米ーアジア間)</li> <li>✓ B787による就航都市の拡大</li> </ul> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">足元の需要動向は順調に推移</p>
<b>国内線 旅客事業</b>	【座席キロ】※コードシェア便を含む 上期  ▲ 2.0% 下期  + 0.5% 年度  ▲ 0.8%	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 生産量の抑制・需給適合の推進</li> <li>✓ 柔軟な運賃改定の実施</li> </ul> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">7月から運賃改定を実施</p>
<b>貨物事業 (国際線)</b>	【有効貨物トンキロ(国際線)】 上期  +26.3% 下期  +15.5% 年度  +20.6%	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 国際線拡充(ペリー)とフレイター増機 (ネットワークの拡大)</li> </ul> <p style="text-align: center; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">需要が増加基調、ネットワーク強化で取り込み</p>

©ANAHD2014

5

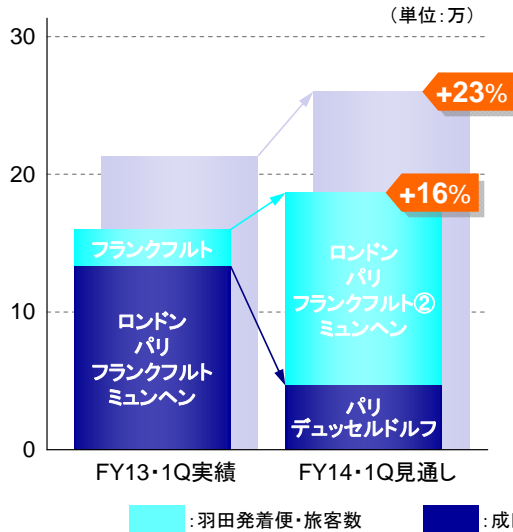
- ◎ こちらのページでは、今年度の航空輸送事業計画に関するポイントについて、確認しておきたいと思います。
- ◎ 国際線旅客事業は、羽田で最大の国際線ネットワークキャリアとしての優位性を発揮し、生産量の拡大を、成長戦略のドライバーにしていまいます。  
 成田では、北米ーアジア間の接続需要を取り込むため、戦略的なダイヤ設定を進めます。  
 また、両空港からのボーイング787による就航都市も拡大し、国際線事業を国内線事業と並ぶ、収益の柱として成長させてまいります。
- ◎ 国内線旅客事業は、需給適合を更に推進していく観点から、生産量を抑制してまいります。  
 また、7月から運賃改定を実施して、当社グループの収益基盤をしっかりと維持してまいります。
- ◎ 貨物事業については、足元で北米線を中心に需要が増加している他、円安が下支えとなって、日本からの輸出も回復しています。  
 まもなく、フレイター機材を10機体制に増強する計画ですが、沖縄ハブ・ネットワークの拡大や、中国・シンガポールへの新路線の開設により、アジアの成長を取り込みながら、グローバル物流の展開を目指してまいります。
- ◎ 続いて、6ページをご覧ください。

## 羽田増枠後の国際線旅客数見通し(第1四半期の状況)

堅調な需要環境のもと、首都圏発着国際線が順調にスタート

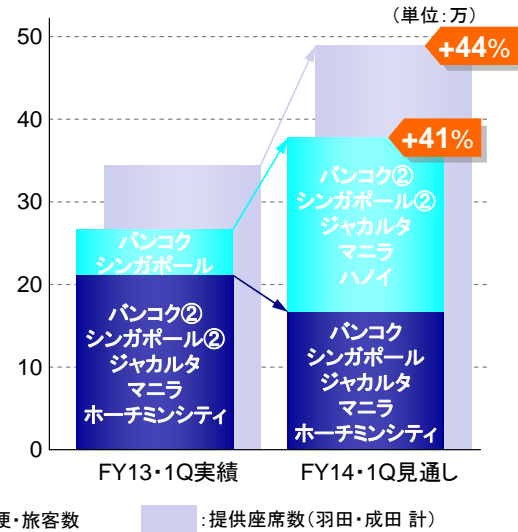
## ヨーロッパ方面

- ・成田発着中心から羽田発着中心にシフト
- ・首都圏を中心とした日本発着需要を取り込み



## 東南アジア方面

- ・羽田便は日本発着需要をターゲット
- ・成田便は運航ダイヤ工夫(北米接続を取り込み)



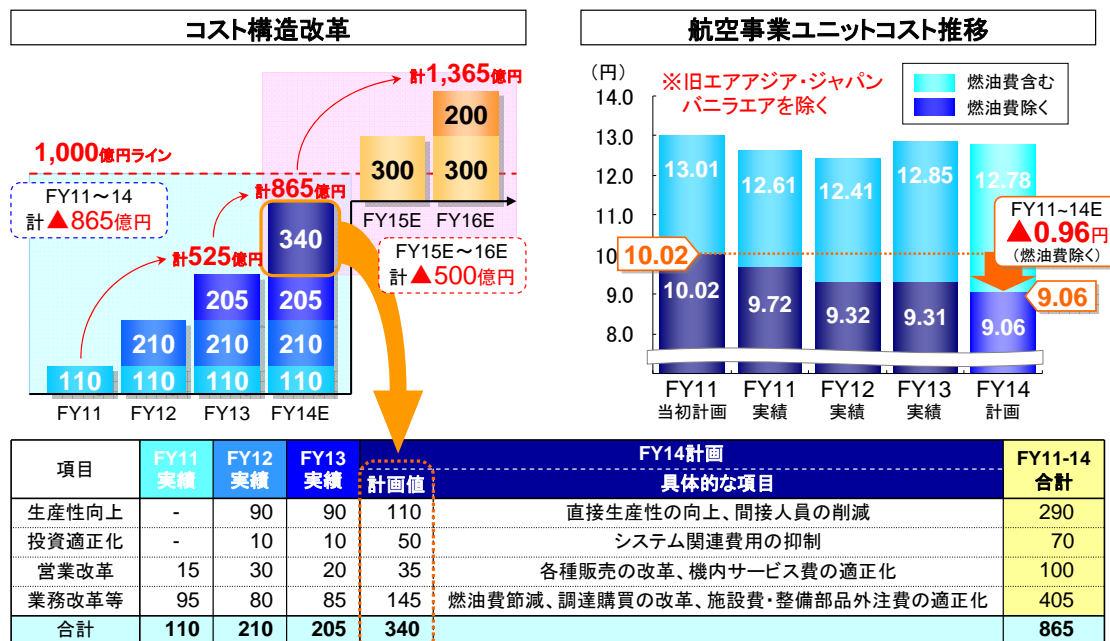
©ANAHD2014

6

- ◎ 3月末から拡大した羽田の国際線ネットワークですが、主にヨーロッパ方面と東南アジア方面の路線や便数を増強しています。こちらのページでは、現時点における国際線の需要見通しについてご紹介します。
- ◎ お示ししているグラフは、今年度 第1四半期の見通しを、昨年度 第1四半期の実績と比べたものです。水色のグラフは、羽田発着の旅客数を示しています。また、紺色のグラフは、成田発着の旅客数を表します。背景にある紫色のグラフは、羽田と成田の提供座席数を合算したものです。
- ◎ まず、左側のヨーロッパ方面について、これまでは成田発着が中心でしたが、3月末から羽田発着中心にシフトしました。両空港を合わせた提供座席数が、**23%増**となるのに対し、旅客数は、合計で**16%増**となる見通しです。
- ◎ 一方、右側の東南アジア方面ですが、北米線の接続需要を取り込むため、成田発着便については一定の規模を維持しながら、羽田発の発着便を増強しました。両空港を合わせた提供座席数が、合計で**44%増**となるのに対し、旅客数は、**41%増**となる見通しです。
- ◎ このように、両方面とも滑り出しは順調に推移している状況です。多客期となる第2四半期以降には、より多くの皆さまにご利用頂けるものと期待しています。引き続き、羽田の優位性を活かし、首都圏を中心とした日本発着の需要と、訪日外国人需要の両方を取り込みながら、実績を積み上げてまいります。
- ◎ 続きまして、7ページをご覧ください。

## コスト構造改革・ユニットコスト推移

2014年度は総額▲340億円の削減を計画（ユニットコストは2011年度当初計画から▲0.96円低減）



©ANAHD2014

7

- ◎ 今年度のコスト構造改革の取り組みと、ユニットコストの推移です。
- ◎ 昨年度は、第2四半期決算の時点で、コスト構造改革の目標を修正しましたが、この必達に向けてグループをあげて取り組んだ結果、計画を上回る 205億円の削減を達成しました。中期経営戦略でお伝えした通り、今年度は340億円の削減を計画します。
- ◎ 下段にお示ししている通り、具体的な対策項目を落とし込んで、今年度予算に反映済みです。
- ◎ このコスト構造改革を達成した場合、右の図にあります通り、燃油費を除くユニットコストは、今年度末で9.06円となる予定です。2011年度当初計画と比べると、4年間で合計0.96円相当の低減となります。
- ◎ 今後の各事業会社の取り組みと進捗を、しっかりと確認してまいります。
- ◎ 最後に8ページをご覧ください。

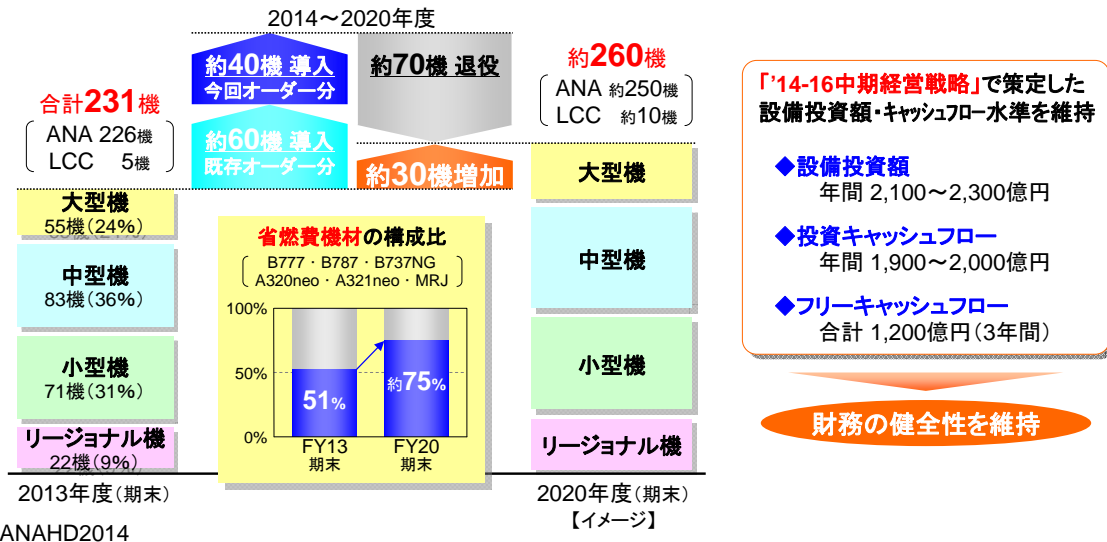


## 航空機発注状況と2020年度の機材数イメージ

15年先を見据えた中長期の成長原資並びに更新機材を安定的に確保

## ◆ 今回の機材発注(計70機)の内訳 (括弧内は受領時期)

B777-300ER	: 6機 (2018~19年度)	A320neo	: 7機 (2016~18年度)
B777-9X	: 20機 (2021~27年度)	A321neo	: 23機 (2017~23年度)
B787-9	: 14機 (2017~21年度)		



- ◎ 中期経営戦略の発表後、3月27日に公表した内容ですが、  
2016年度から2027年度にかけて、合計70機の機材調達を実施します。
- ◎ 今回の機材選定にあたっては、安全性、機材品質、経済合理性、導入時期、  
現行機種との親和性・効率性など、様々な角度から検証を実施しました。  
省燃費機材の構成比を高めるとともに、  
機種統合の推進をベースとした最適なオペレーション体制の構築により、  
各機材のパフォーマンスを向上させてまいります。
- ◎ 左の図にお示ししている通り、  
3月末時点における当社グループの運用機材数は、合計 231機ですが、  
今後、東京オリンピックが開催される2020年度までの7年間で、  
約100機の機材を導入する予定です。  
一方、現在運航している機材のうち、約70機を退役させるため、  
純増は30機程度となり、グループ全体で約260機となる見通しです。
- ◎ 今回の機材調達にあたっては、  
メーカー側から、大変有利な条件を引き出すことができました。  
今後の設備投資額やキャッシュフローについては、右にお示ししている通り、  
中期経営戦略の計画水準を、概ね維持してまいります。
- ◎ 将来にわたり、財務の健全性を維持できるかという点についても、  
十分な検証を行った上で、今回の機材調達を判断しています。
- ◎ 私からは以上です。ご清聴ありがとうございました。



【第2部】 Ⅱ. 2014年3月期 決算 《詳細》  
Ⅲ. 2015年3月期 業績予想 《詳細》



©ANAHD2014

9

◎続きまして、2013年度決算と、2014年度業績予想につきまして、  
詳細をご説明させていただきます。

◎スライド10ページをご覧ください。

## 業績ハイライト

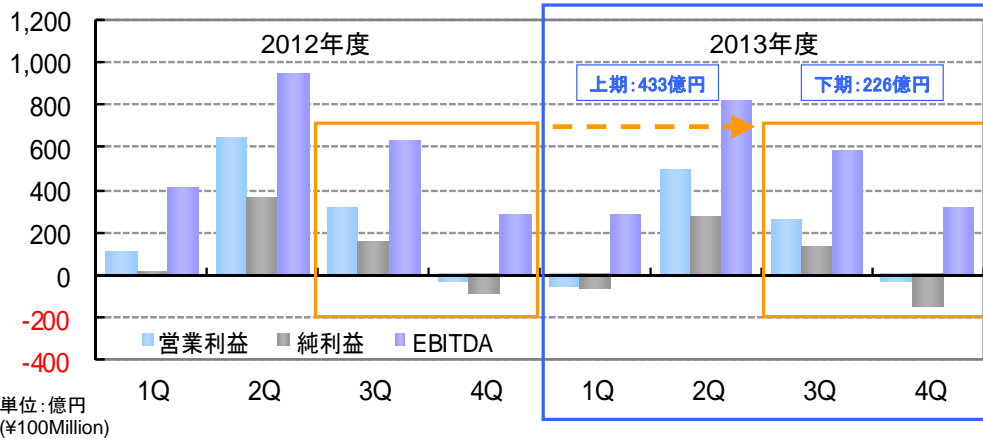
## 当年度と前年度各四半期の業績比較

## 【2013年度(連結)】

➤ 営業利益	: 659億円	(前年同期比 Δ 378億円)
➤ 当期純利益	: 188億円	(同 Δ 242億円)
➤ EBITDA	: 2,021億円	(同 Δ 255億円)
➤ ROA	: 3.2%	(同 Δ 1.9pts.)
➤ ROE	: 2.5%	(同 Δ 4.1pts.)

## 第4四半期のみ(1-3月期)

➤ 営業利益	Δ 30億円
➤ 当期純利益	Δ 144億円
➤ EBITDA	318億円



©ANAHD2014

10

◎2013年度の業績ハイライトです。

◎2013年度の利益水準は、第2四半期までは例年に比べて低調でしたが、第3四半期以降は回復傾向が顕著です。

◎直近の10年間で見た場合、上期の営業利益433億円は、リーマンショックの影響を受けて営業赤字に転落した2009年度を除いて、最も低い水準です。一方で、下期の226億円は、通期で1,000億円前後の営業利益を計上した2006年度、2011年度、そして2012年度の各年度における下期実績に次いで高い水準となっており、足元での収益性の改善を確認できる結果となりました。

◎ 次のページをご覧ください。

## 連結決算概要

経営成績		単位:億円 (¥100Million)	2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY13	前年差 Difference
営業収入	Operating Revenues		14,835	16,010	+ 1,174	3,890	+ 375
営業費用	Operating Expenses		13,797	15,350	+ 1,552	3,920	+ 369
営業利益	Operating Income		1,038	659	△ 378	△ 30	+ 6
営業利益率	Op. Margin (%)		7.0	4.1	△ 2.9	—	—
営業外損益	Non-Op. Gains/Losses		△ 268	△ 230	+ 38	△ 76	+ 7
経常利益	Recurring Income		769	429	△ 340	△ 107	+ 14
特別損益	Extraordinary Gains/Losses		△ 60	△ 65	△ 4	△ 88	△ 34
当期純利益	Net Income		431	188	△ 242	△ 144	△ 53
少数株主損益調整前 当期純利益	Net Income Before Minority Interests		418	179	△ 238	△ 142	△ 44
その他包括利益	Other Comprehensive Income		88	87	△ 0	△ 144	△ 258
包括利益	Comprehensive Income		506	267	△ 239	△ 286	△ 303

©ANAHD2014

11

◎ 経営成績の概要です。

◎ 営業収入は、1,174億円増加して1兆6,010億円と、過去最高となりました。

◎ 一方、営業費用も前期と比較して1,552億円増加しました。

◎ その結果、営業利益659億円、経常利益429億円、  
当期純利益188億円の増収減益決算となりました。

◎ 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	2013年度末 Mar 31, 2014	前年度期末差 Difference
総資産	Assets	21,372	21,736	+ 363
自己資本	Shareholders' Equity	7,667	7,460	△ 206
(自己資本のうち) 退職給付に係る調整累計額	Remeasurements of Defined Benefit Plans (Included Above)	—	△ 301	△ 301
自己資本比率	Ratio of Shareholders' Equity (%)	35.9	34.3	△ 1.6
有利子負債残高	Interest Bearing Debts	8,971	8,347	△ 623
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	4,616	△ 159

\* オフバランスリース債務額1,210億円(前期末1,368億円)を含むD/Eレシオは1.3倍(前期末1.3倍)

\*\* 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))

《退職給付に関する会計基準の適用による貸借対照表上の変更点(決算短信15ページ参照)》

【負債】 当期末:「退職給付に係る負債」 1,811億円 (前期末:「退職給付引当金」 1,307億円)

【純資産】 当期末:「退職給付に係る調整累計額」 △301億円(税効果適用後)

©ANAHD2014

12

◎ 財政状態です。

◎ 総資産は、前期末よりやや増加して、2兆1,736億円となりました。

自己資本は206億円減少して、7,460億円となりましたが、有利子負債残高が623億円減少して、8,347億円となり、デット・エクイティ・レシオは1.1倍に改善しております。

◎なお、当期末の負債と純資産には、会計基準の変更により、

前期末までオフバランスとしていた退職給付の未認識債務を計上しています。

脚注にある通り、従前から計上していた「退職給付引当金」をあわせて、「退職給付に係る負債」を1,811億円計上致しました。

これにより、前期末と比べて500億円ほど負債が増加しておりますが、税効果会計を適用したうえで、301億円を「退職給付に係る調整累計額」として純資産にマイナス計上しております。

この影響で、自己資本は前期末よりも減少することとなりました。

◎今般の年金制度改革の効果については、後ほど、

2014年度業績見通しをご説明する中で補足させていただきます。

◎ 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		単位:億円 (¥100Million)	2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference
営業キャッシュフロー	Cash Flow from Operating Activities		1,731	2,001	+ 269
投資キャッシュフロー	Cash Flow from Investing Activities		△ 3,337	△ 649	+ 2,688
財務キャッシュフロー	Cash Flow from Financing Activities		845	△ 855	△ 1,701
現金及び現金同等物の増減額	Net Increase or Decrease		△ 755	502	+ 1,258
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	} + 496 **
現金及び現金同等物の期末残高	Cash and Cash Equivalent at the end		1,912	2,409	
減価償却費	Depreciation and Amortization		1,239	1,361	+ 122
設備投資額(固定資産のみ)	Capital Expenditures		1,627	1,837	+ 209
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)		542	389	△ 153
EBITDA *	EBITDA		2,277	2,021	△ 255
EBITDAマージン(%)	EBITDA Margin (%)		15.4	12.6	△ 2.7

©ANAHD2014

\* 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

13

◎ キャッシュフローです。

◎ 営業キャッシュフローは、2,001億円の収入、  
 投資キャッシュフローは、649億円の支出、  
 財務キャッシュフローは、855億円の支出となりました。

◎ なお、投資キャッシュフローから、  
 3ヶ月超の定期・譲渡性預金の資金移動を除いた場合の  
 実質フリーキャッシュフローは、389億円となっています。

◎ 次ページをご覧ください。

## 連結決算概要

セグメント別実績		単位: 億円 (¥100Million)	2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY13	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空事業	Air Transportation	12,927	13,952	+ 1,024	3,386	+ 335
	航空関連事業	Airline Related	1,781	1,896	+ 114	473	+ 8
	旅行事業	Travel Services	1,610	1,734	+ 124	399	+ 26
	商社事業	Trade and Retail	977	1,102	+ 125	275	+ 54
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	17,296	18,686	+ 1,389	4,535	+ 424
	その他	Others	288	301	+ 12	83	+ 7
	調整額	Adjustment	△ 2,749	△ 2,977	△ 227	△ 728	△ 56
	合計(連結)	Total	14,835	16,010	+ 1,174	3,890	+ 375
営業利益 Operating Income	航空事業	Air Transportation	891	653	△ 237	27	+ 78
	航空関連事業	Airline Related	63	27	△ 36	△ 35	△ 41
	旅行事業	Travel Services	44	44	△ 0	2	+ 0
	商社事業	Trade and Retail	28	33	+ 4	3	+ 1
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	1,028	758	△ 270	△ 1	+ 39
	その他	Others	10	13	+ 2	4	+ 1
	調整額	Adjustment	△ 1	△ 112	△ 110	△ 33	△ 34
	合計(連結)	Total	1,038	659	△ 378	△ 30	+ 6

©ANAHD2014

14

◎ セグメント別の実績です。

◎ それでは、航空事業について、詳細をご説明いたします。

◎ 16ページをご覧ください。

## 航空事業

収入・費用		単位:億円 (¥100Million)	2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY13	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客	Domestic Passengers	6,659	6,751	+ 91	1,569	+ 70
	国際線旅客	International Passengers	3,483	3,953	+ 470	979	+ 145
	貨物郵便	Cargo and Mail	1,262	1,455	+ 192	369	+ 52
	その他	Others	1,521	1,791	+ 270	467	+ 66
	<b>合計</b>	<b>Total</b>	<b>12,927</b>	<b>13,952</b>	<b>+ 1,024</b>	<b>3,386</b>	<b>+ 335</b>
営業費用 Operating Expenses	燃油費・燃料税	Fuel and Fuel Tax	2,998	3,661	+ 662	919	+ 129
	空港使用料	Landing and Navigation Fees	1,021	1,082	+ 61	264	+ 10
	航空機材賃借費	Aircraft Leasing Fees	701	790	+ 88	201	+ 28
	減価償却費	Depreciation and Amortization	1,177	1,298	+ 120	336	+ 42
	整備部品・外注費	Aircraft Maintenance	719	831	+ 111	192	△ 0
	人件費	Personnel	1,723	1,676	△ 46	463	+ 5
	販売費	Sales Commission and Promotion	704	778	+ 74	196	+ 24
	外部委託費	Contracts	1,379	1,573	+ 194	395	+ 40
	その他	Others	1,609	1,605	△ 4	388	△ 24
	<b>合計</b>	<b>Total</b>	<b>12,036</b>	<b>13,298</b>	<b>+ 1,262</b>	<b>3,358</b>	<b>+ 256</b>
営業利益	営業利益	Operating Income	891	653	△ 237	27	+ 78
EBITDA*	EBITDA		2,087	1,972	△ 114	364	+ 102
EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)		16.2	14.1	△ 2.0	10.8	+ 2.2

©ANAHD2014

\* 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

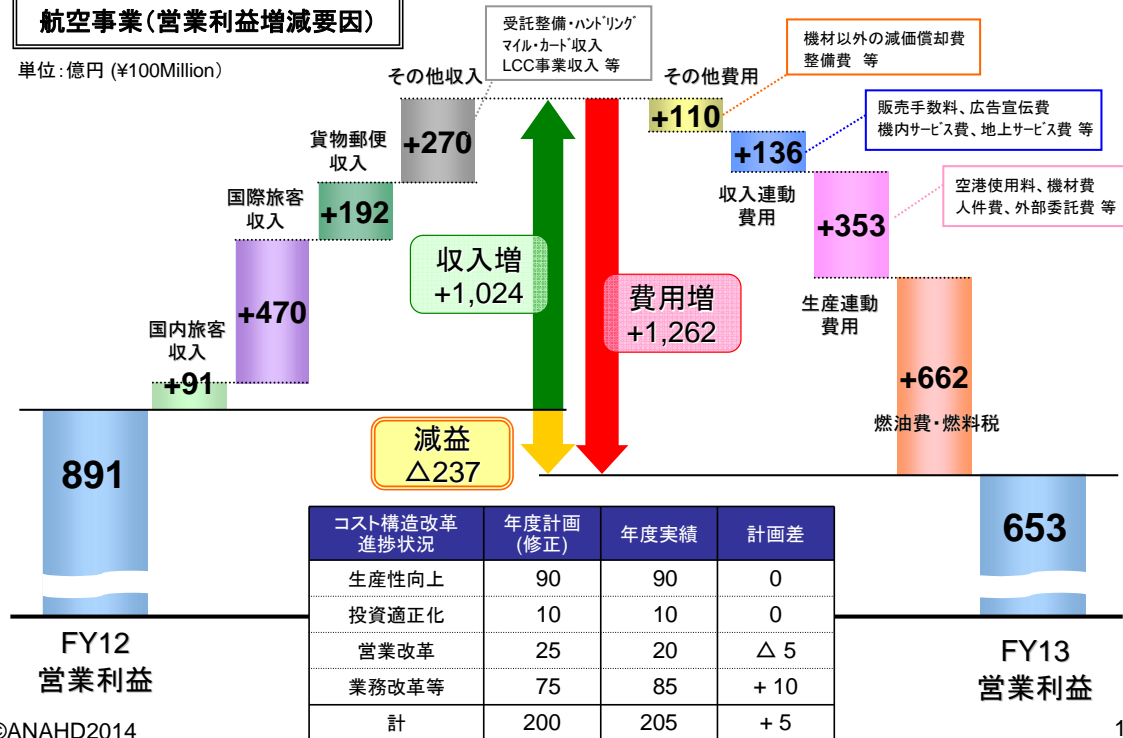
15



## 航空事業

### 航空事業(営業利益増減要因)

単位: 億円 (¥100Million)



©ANAHD2014

16

◎ 航空事業営業損益の、前年同期比較です。

◎ 営業収入は、1,024億円の増加となりました。

国際旅客収入が、事業規模拡大・イールドマネジメント強化を通じて、大幅な増収となっております。

◎ 営業費用は、事業規模拡大に伴う生産連動費用・収入連動費用に加え、燃油費の伸びが大きく、1,262億円の増加となりました。

◎ 以上により、通期の営業利益は、237億円減少し、653億円となりました。

◎ なお、コスト構造改革については、修正計画をやや上回る205億円の削減を達成しており、2014年度以降のコスト削減計画につなげてまいります。

◎ 続きまして、18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)		2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY13	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	58,508	61,046	+ 4.3	14,623	+ 4.8
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	36,333	37,861	+ 4.2	9,052	+ 6.7
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	41,089	42,668	+ 3.8	10,102	+ 6.1
座席利用率(%)	Load Factor (%)	62.1	62.0	△ 0.1*	61.9	+ 1.0*
旅客収入(億円)	Passenger Revenues (¥100million)	6,659	6,751	+ 1.4	1,569	+ 4.7
ユニットレベニュー(円)	Unit Revenue (¥/ASK)	11.4	11.1	△ 2.8	10.7	△ 0.1
イールド(円)	Yield (¥/RPK)	18.3	17.8	△ 2.7	17.3	△ 1.8
単価(円)	Unit Price (¥/Passenger)	16,208	15,823	△ 2.4	15,536	△ 1.3

\*座席利用率のみ前年差

※ 旧エアアジア・ジャパン/パニラエアは上記に含みませんが、当年度における輸送実績は  
座席キロは831百万席キロ(前年比 +38.7%)、旅客キロは564百万人キロ(前年比 +47.5%)、  
旅客数は484千人(前年比 +42.4%)、座席利用率は67.9% (前年差 +4.0%) となりました。

## 航空事業

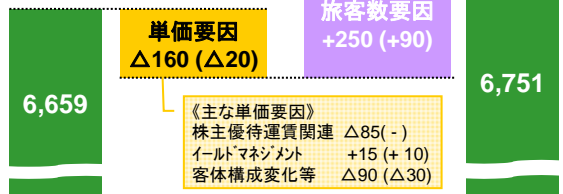
### 国内旅客事業(事業動向)

(旧エアアジア・ジャパン、バニラエア含まず)

#### 2013年度 収入増減要因

✓生産量増、プロモーション運賃の拡大設定により増収

《主な旅客数要因》		単位:億円(¥100Million)
羽田増枠	+130 (+35)	
生産量増	+40 (+10)	
他社生産量増	△70 (△15)	
株主優待運賃関連	+40 (-)	
B787運航停止	△25 (-)	
B787運航再開	+40 (+40)	
需要喚起策等	+95 (+20)	

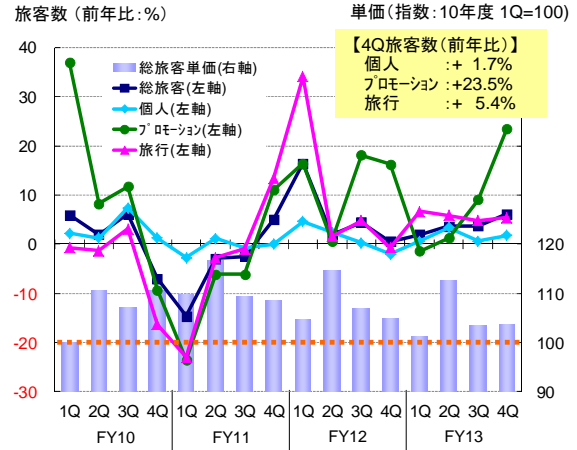


《主な単価要因》	
株主優待運賃関連	△85 (-)
イールドマネジメント	+15 (+10)
客体構成変化等	△90 (△30)

12年度 (カッコ内は第4四半期のみの実績値) 13年度

#### 四半期別 客体別旅客数・単価推移

✓堅調なプレジャー需要を積極的に取込む



当四半期の主なトピックス:

- ➔ 2014年サマーダイヤ 国内線路便計画 (1月22日付)
- ➔ スターフライヤーとの提携拡大 (1月10日付)、アイベックスエアラインズとの提携拡大 (1月22日付)

©ANAHD2014

18

◎ 国内旅客の状況です。

◎ 左の図は、通期の増収額、91億円を要因分解しております。

◎ 旅客数要因では、羽田空港の増枠を含めた事業規模拡大効果と、プレジャー需要を積極的に取り込んだことで、250億円の増収となりました。

◎ 単価要因では、プロモーション運賃の戦略的拡大による客体構成変化等により、160億円の減収となりました。

◎ なお、第4四半期単独で見た場合、株主優待利用者数は、ほぼ前年並にとどまっております。

◎ 20ページをご覧ください。

## 航空事業

国際旅客事業(実績)		2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY13	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	37,947	41,451	+ 9.2	10,543	+ 8.4
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	28,545	30,613	+ 7.2	7,745	+ 8.3
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	6,276	6,336	+ 1.0	1,579	+ 4.8
座席利用率(%)	Load Factor (%)	75.2	73.9	△ 1.4*	73.5	△ 0.0*
旅客収入(億円)	Passenger Revenues (¥100million)	3,483	3,953	+ 13.5	979	+ 17.5
ユニットレベニュー(円)	Unit Revenue (¥/ASK)	9.2	9.5	+ 3.9	9.3	+ 8.4
イールド(円)	Yield (¥/RPK)	12.2	12.9	+ 5.8	12.6	+ 8.4
単価(円)	Unit Price (¥/Passenger)	55,495	62,393	+ 12.4	62,005	+ 12.1

\*座席利用率のみ前年差

※ 旧エアアジア・ジャパン／パニラエアは上記に含みませんが、当年度における輸送実績は  
座席キロは496百万席キロ(前年比 +337.7%)、旅客キロは361百万人キロ(前年比 +414.7%)、  
旅客数は238千人(前年比 +294.6%)、座席利用率は72.7% (前年差 +10.9%) となりました。

## 航空事業

## 国際旅客事業(事業動向)

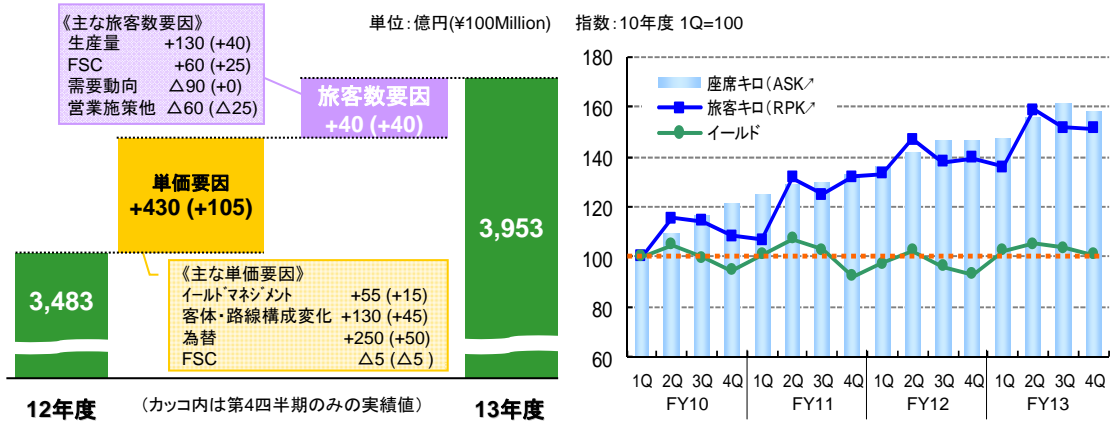
(旧エアアジア・ジャパン、パニラエアを含まず)

## 2013年度 収入増減要因

## 四半期別 座席キロ・旅客キロ・イールド推移

✓ 円安効果に加え、イールドマネジメント強化により増収

✓ 旅客キロは堅調に推移、イールドは前年を上回る



当四半期の主なピックアップ:

- 燃油特別付加運賃の改定 (日本=欧米(ハワイ除く)23,500円→25,000円など、4月1日購入分より) (2月7日付)
- 羽田空港におけるサービス拡大(乗り継ぎ専用バス運行、ラウンジの拡張・新設など) (2月28日付)

©ANAHD2014

20

◎ 国際旅客の状況です。左の図をご覧ください。

◎ 単価要因では、430億円の増収となりました。

◎ 円安の効果に加え、景況感の改善を背景として拡大したビジネス需要の取込み、イールドマネジメントの強化が功を奏しております。  
この点は、後ほど補足させていただきます。

◎ 旅客数要因でも、40億円の増収となりました。

◎ 下期は、引き続き堅調な北米線、中国線の需要回復等に牽引され、上期の旅客数要因による減収を一掃しております。

◎ 以上より、通期で470億円と、大幅な増収となっております。

◎ 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)

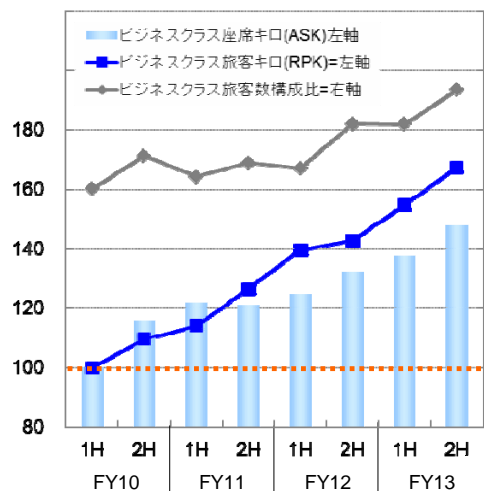
(旧エアアジア・ジャパン、パニラエアを含まず)

## ビジネスクラス座席キロ・旅客キロ・構成比推移

✓ 旅客キロが座席キロを上回り、旅客数構成比も上昇

指数: FY10 1H=100

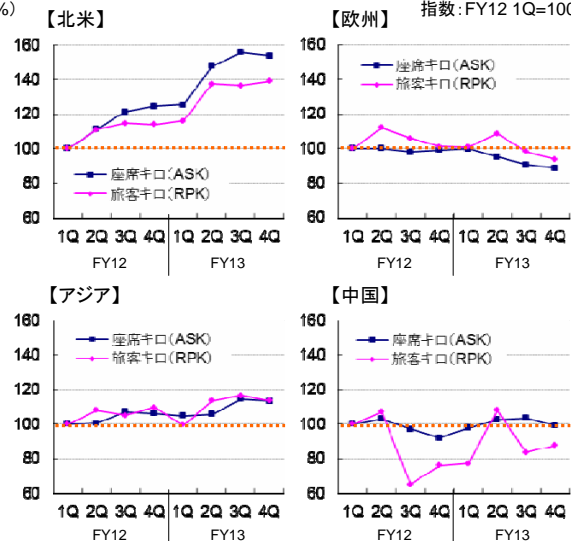
構成比(%)



## 四半期別 国際線方面別 輸送実績推移

✓ 各方面とも旅客キロは堅調に推移

指数: FY12 1Q=100



©ANAHD2014

21

◎左の図は、当社国際線全路線のビジネスクラスにおける座席キロと旅客キロの推移です。

◎羽田空港の国際線展開が始まる直前の2010年度上期を基準として、それぞれの伸びを指数で表しています。

◎合わせて、ビジネスクラス旅客数が、全旅客数に占める構成比の変化も示しています。

◎事業規模を拡大する中で、座席キロの伸びを上回る需要の取り込みができていた点を、ご確認いただけるかと思えます。

◎ビジネスクラス旅客の構成比が上昇傾向にある点は、クラスミックスとイールドマネジメントの相乗効果を生み出し、当期の単価上昇にも大きく寄与しています。

◎ 24ページをご覧ください。

## 航空事業

国内貨物事業(実績)		2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY13	前年比 % Y/Y	
国内貨物 Domestic Cargo	有効貨物トンキロ(百万)	Available Ton Km (million)	1,905	1,973	+ 3.6	469	+ 7.1
	有償貨物トンキロ(百万)	Revenue Ton Km (million)	460	473	+ 2.8	115	+ 11.3
	貨物輸送重量(千トン)	Revenue Ton (thousand tons)	463	477	+ 2.9	115	+ 11.0
	貨物重量利用率(%)	Load Factor (%)	24.2	24.0	△ 0.2*	24.7	+ 0.9*
	貨物収入(億円)	Cargo Revenues (¥100million)	322	321	△ 0.4	77	+ 6.5
	ユニットレヴェニュー(円)	Unit Revenue (¥/ATK)	16.9	16.3	△ 3.8	16.5	△ 0.6
	重量単価(円/kg)	Unit Price (¥/kg)	70	67	△ 3.2	67	△ 4.1
	【参考】 上記内数  国内 フレighter Domestic Freighter	有効貨物トンキロ(百万)	Available Ton Km (million)	29	24	△ 16.7	2
有償貨物トンキロ(百万)		Revenue Ton Km (million)	11	8	△ 30.0	0	△ 73.6
貨物輸送重量(千トン)		Revenue Ton (thousand tons)	10	8	△ 18.9	0	△ 68.8
貨物重量利用率(%)		Load Factor (%)	38.2	32.1	△ 6.1*	31.3	△ 6.2*
貨物収入(億円)		Cargo Revenues (¥100million)	12	10	△ 14.6	0	△ 67.5
ユニットレヴェニュー(円)		Unit Revenue (¥/ATK)	41.5	42.5	+ 2.5	41.6	+ 2.8
重量単価(円/kg)		Unit Price (¥/kg)	119	126	+ 5.2	124	+ 4.3

©ANAHD2014

\*貨物重量利用率のみ前年差

22



## 航空事業

国際貨物事業(実績)		2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY13	前年比 % Y/Y	
国際貨物 International Cargo	有効貨物トンキロ(百万)	Available Ton Km (million)	3,958	4,530	+ 14.5	1,157	+ 16.3
	有償貨物トンキロ(百万)	Revenue Ton Km (million)	2,469	2,937	+ 18.9	771	+ 20.7
	貨物輸送重量(千トン)	Revenue Ton (thousand tons)	621	710	+ 14.3	181	+ 15.4
	貨物重量利用率(%)	Load Factor (%)	62.4	64.8	+ 2.4*	66.7	+ 2.5*
	貨物収入(億円)	Cargo Revenues (¥100million)	865	1,047	+ 21.0	270	+ 20.3
	ユニットレヴェニュー(円)	Unit Revenue (¥/ATK)	21.9	23.1	+ 5.7	23.4	+ 3.5
	重量単価(円/kg)	Unit Price (¥/kg)	139	147	+ 5.8	149	+ 4.3
	【参考】 上記内数  国際 フレighter International Freighter	有効貨物トンキロ(百万)	Available Ton Km (million)	852	966	+ 13.4	238
有償貨物トンキロ(百万)		Revenue Ton Km (million)	509	599	+ 17.6	153	+ 18.7
貨物輸送重量(千トン)		Revenue Ton (thousand tons)	289	324	+ 12.3	82	+ 13.7
貨物重量利用率(%)		Load Factor (%)	59.8	62.1	+ 2.2*	64.2	+ 0.4*
貨物収入(億円)		Cargo Revenues (¥100million)	326	387	+ 18.6	97	+ 14.8
ユニットレヴェニュー(円)		Unit Revenue (¥/ATK)	38.3	40.1	+ 4.6	41.0	△ 2.6
重量単価(円/kg)		Unit Price (¥/kg)	113	119	+ 5.6	119	+ 1.0

©ANAHD2014

\*貨物重量利用率のみ前年差

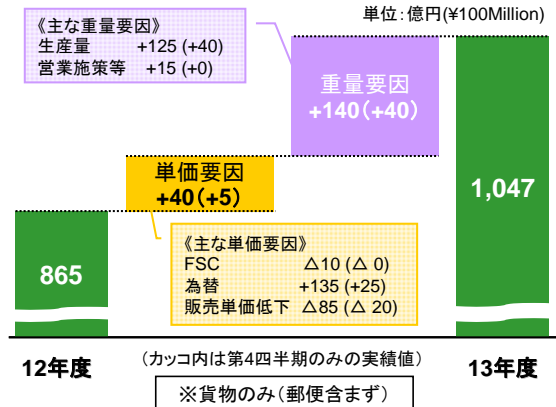
23

## 航空事業

### 国際貨物事業(事業動向)

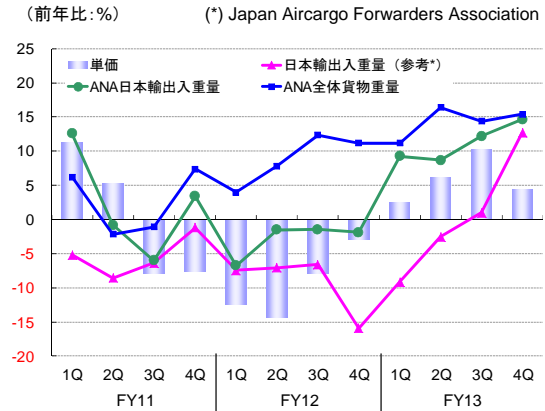
#### 2013年度 収入増減要因

✓ 単価改善と重量増加(生産量拡大)で増収



#### 四半期別 輸送実績・単価推移

✓ 着実に需要取込みを拡大、日本輸出入は回復基調



当四半期の主なトピックス:

- 燃油特別付加運賃の改定 [長距離(日本=欧米・中東等) 127円→134円など、2月1日発行分より] (1月21日付)
- 燃油特別付加運賃の改定 [長距離(日本=欧米・中東等) 134円→127円など、3月1日発行分より] (2月17日付)

©ANAHD2014

24

◎ 国際貨物の状況です。左の図をご覧ください。

◎ 重量要因では、生産量拡大・営業施策により140億円の増収、円安の効果を含めた単価要因40億円と合わせて、合計181億円の増収となっています。

◎ 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		
		2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference	2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference
単位:億円 (¥100Million)							
売上高	Revenues	1,781	1,896	+ 114	1,610	1,734	+ 124
営業利益	Op. Income	63	27	△ 36	44	44	△ 0
減価償却費	Depreciation and Amortization	30	32	+ 2	0	0	△ 0
EBITDA*	EBITDA	94	60	△ 34	45	44	△ 0
EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	5.3	3.2	△ 2.1	2.8	2.6	△ 0.3
		商社事業			その他		
		2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference	2012年度 FY12	2013年度 FY13	前年差 Difference
売上高	Revenues	977	1,102	+ 125	288	301	+ 12
営業利益	Op. Income	28	33	+ 4	10	13	+ 2
減価償却費	Depreciation and Amortization	8	7	△ 1	2	1	△ 0
EBITDA*	EBITDA	37	40	+ 2	13	15	+ 2
EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	3.8	3.7	△ 0.2	4.7	5.2	+ 0.5

©ANAHD2014 \* EBITDA : 営業利益 + 減価償却費

25

◎航空事業以外の各報告セグメントの状況です。

◎旅行事業では、堅調な国内・海外旅行需要を着実に取り込んだ他、東南アジアからの訪日ビザ発給要件が緩和されたことを受け、訪日旅行の取込みを強化したことなどにより、増収となりました。

◎訪日外国人の増加を受け、空港免税店の販売額が好調に推移するなど、商社事業の売上高も、前期を上回っております。

◎続きまして、2014年度の業績予想をご説明致します。

◎27ページをご覧ください。

Intentionally Blank

## 2015年3月期 通期業績予想

連結業績予想		2013年度 FY13	2014年度 FY14(E)	前年差 Difference
単位: 億円 (¥100Million)				
営業収入	Operating Revenues	16,010	17,000	+ 989
営業費用	Operating Expenses	15,350	16,150	+ 799
営業利益	Operating Income	659	850	+ 190
営業利益率(%)	Op. Margin (%)	4.1	5.0	+ 0.9
経常利益	Recurring Income	429	550	+ 120
当期純利益	Net Income	188	350	+ 161

©ANAHD2014

27

◎2014年度の業績予想です。

◎営業利益、経常利益については、中期経営戦略にてお示した通り、それぞれ850億円、550億円を見込んでいます。

当期純利益については、特別損益が想定よりも良化したことから、350億円となる見込みです。

◎次のページをご覧ください。

## 2015年3月期 通期業績予想

セグメント別業績予想		単位: 億円 (¥100Million)	2013年度 FY13	2014年度 FY14(E)	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空事業	Air Transportation	13,952	15,000	+1,047
	航空関連事業	Airline Related	1,896	1,980	+ 83
	旅行事業	Travel Service	1,734	1,750	+ 15
	商社事業	Trade and Retail	1,102	1,120	+ 17
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	18,686	19,850	+ 1,163
	その他	Other	301	300	△ 1
	調整額	Adjustment	△ 2,977	△3,150	△ 172
	<b>合計(連結)</b>	<b>Total</b>	<b>16,010</b>	<b>17,000</b>	<b>+ 989</b>
営業利益 Operating Income	航空事業	Air Transportation	653	780	+ 126
	航空関連事業	Airline Related	27	65	+ 37
	旅行事業	Travel Service	44	50	+ 5
	商社事業	Trade and Retail	33	35	+ 1
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	758	930	+ 171
	その他	Other	13	10	△ 3
	調整額	Adjustment	△ 112	△ 90	+ 22
	<b>合計(連結)</b>	<b>Total</b>	<b>659</b>	<b>850</b>	<b>+ 190</b>

©ANAHD2014

28

◎セグメント別業績予想です。

◎航空事業について、詳細をご説明致します。

◎次のページをご覧ください。

## 2015年3月期 通期業績予想

## 航空事業 収入・費用予想

単位: 億円  
(¥100Million)

		2013年度 FY13	2014年度 FY14(E)	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,751	6,920	+ 168
	国際線旅客 International Passengers	3,953	4,535	+ 581
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,455	1,685	+ 229
	その他 Others	1,791	1,860	+ 68
	<b>合計 Total</b>	<b>13,952</b>	<b>15,000</b>	<b>+ 1,047</b>
営業費用 Operating Expenses	燃油費・燃料税 Fuel and Fuel Tax	3,661	4,155	+ 493
	燃油費以外 Non-Fuel Cost	9,636	10,065	+ 428
	<b>合計 Total</b>	<b>13,298</b>	<b>14,220</b>	<b>+ 921</b>
営業利益	営業利益 Operating Income	653	780	+ 126

©ANAHD2014

29

◎航空事業の収入・費用予想です。

◎国内旅客事業では、適切な運賃政策を推し進めるとともに、国際旅客事業、国際貨物事業においては、生産量拡大を需要獲得に結び付け、合計で1,050億円の増収を見込んでいます。

◎費用については、今年度のコスト削減計画を確実に達成することで、生産量拡大による費用の増加を最小限に抑制し、約920億円の増加に留めます。

◎以上の結果、営業利益は約130億円増の、780億円を予想しております。

◎次のページをご覧ください。



## 2015年3月期 通期業績予想

## 《旅客事業》 計画前提

(バニラエア/旧エアアジア・ジャパンを含まず)

		国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
		上期 1H(E)	下期 2H(E)	2014年度 FY14(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2014年度 FY14(E)
座席キロ	Available Seat km	△ 2.0	+ 0.5	△ 0.8	+ 22.1	+ 15.6	+ 18.8
旅客キロ	Revenue Passenger km	+ 0.8	+ 0.2	+ 0.5	+ 16.2	+ 14.7	+ 15.4
旅客数	Passengers	+ 0.4	△ 0.1	+ 0.2	+ 13.4	+ 16.1	+ 14.8
座席利用率(%) *	Load Factor (%)	62.6 (+ 1.7)	63.0 (△ 0.2)	62.8 (+ 0.8)	71.1 (△ 3.6)	72.4 (△ 0.5)	71.8 (△ 2.1)
ユニットレベニュー(円)**	Unit Revenue (¥/ASK)	11.5 (+ 3.9)	11.3 (+ 2.6)	11.4 (+ 3.3)	9.5 (△ 3.0)	9.0 (△ 4.0)	9.2 (△ 3.4)
旅客イールド(円)**	Yield (¥/RPK)	18.4 (+ 1.1)	18.0 (+ 2.9)	18.2 (+ 2.0)	13.3 (+ 2.0)	12.4 (△ 3.3)	12.8 (△ 0.6)
単価(円)**	Unit Price (¥/Passengers)	16,349 (+ 1.5)	16,018 (+ 3.1)	16,184 (+ 2.3)	64,778 (+ 4.5)	60,005 (△ 4.4)	62,365 (△ 0.0)

数値は前年比表示  
 \* 実数値・(前年差)表示  
 \*\* 実数値・(前年比)表示

◎本ページ、並びに31ページでは、  
各事業収入見通しの主要指標前提値を紹介しておりますので  
ご参照ください。

◎続きまして、32ページをご覧ください。

## 2015年3月期 通期業績予想

## 《貨物事業》 計画前提

数値は前年比表示

\* 実数値・(前年差)表示

\*\* 実数値・(前年比)表示

		国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo			
		上期 1H(E)	下期 2H(E)	2014年度 FY14(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2014年度 FY14(E)	
全体 Total	有効貨物トンキロ	Available Ton km	△ 4.4	+ 3.5	△ 0.5	+ 26.3	+ 15.5	+ 20.6
	有償貨物トンキロ	Revenue Ton km	+ 11.2	△ 1.1	+ 4.6	+ 19.2	+ 13.1	+ 15.9
	貨物輸送重量	Revenue Ton	+ 9.5	△ 2.2	+ 3.3	+ 21.3	+ 12.8	+ 16.8
	重量利用率(%) *	Load Factor (%)	25.5 (+ 3.6)	24.9 (△ 1.2)	25.2 (+ 1.2)	59.5 (△ 3.5)	65.2 (△ 1.4)	62.3 (△ 2.5)
	ユニットレベニュー (円)**	Unit Revenue (¥/ATK)	16.4 (+ 7.8)	17.4 (+ 0.0)	16.9 (+ 3.9)	22.2 (△ 1.9)	23.9 (+ 1.6)	23.1 (△ 0.2)
	単価 (円)**	Unit Price (¥/RT)	64 (△ 5.8)	70 (+ 5.9)	67 (+ 0.1)	150 (+ 2.2)	154 (+ 4.0)	152 (+ 3.1)
【参考】 上記内数 Freighter	有効貨物トンキロ	Available Ton km	—	—	—	+ 29.9	+ 15.9	+ 22.6
	有償貨物トンキロ	Revenue Ton km	—	—	—	+ 48.5	+ 30.2	+ 38.8
	貨物輸送重量	Revenue Ton	—	—	—	+ 28.1	+ 21.9	+ 26.8
	重量利用率(%) *	Load Factor (%)	—	—	—	69.5 (+ 8.7)	71.0 (+ 7.8)	70.3 (+ 8.2)
	ユニットレベニュー (円)**	Unit Revenue (¥/ATK)	—	—	—	44.6 (+ 11.4)	45.4 (+ 13.2)	45.0 (+ 12.3)
	単価 (円)**	Unit Price (¥/RT)	—	—	—	129 (+ 7.2)	130 (+ 9.7)	129 (+ 8.5)

©ANAHD2014

31

## (参考)2015年3月期 通期業績予想

連結バランスシート(計画)		単位: 億円 (¥100Million)	2013年度末 Mar 31, 2014	2014年度末 Mar 31, 2015(E)	前期末差 Difference
総資産	Assets		21,736	21,890	+ 153
自己資本	Shareholders' Equity		7,460	7,720	+ 259
自己資本比率	Ratio of Shareholders' Equity (%)		34.3	35.3	+ 0.9
有利子負債残高*	Interest Bearing Debts		8,347	8,130	△ 217
ROA(%)	ROA(%)		3.2	4.0	+ 0.8
ROE(%)	ROE(%)		2.5	4.6	+ 2.1

\* 2014年度末オフバランスリース債務額: 970億円(予定)

連結キャッシュフロー(計画)		単位: 億円 (¥100Million)	2013年度 FY13	2014年度 FY14(E)	前年差 Difference
当期純利益	Net Income		188	350	+ 161
減価償却費	Depreciation and Amortization		1,361	1,420	+ 58
リース元本相当額	Principal Payment for Aircraft Lease		141	150	+ 8
営業キャッシュフロー*	Cash Flow from Operating Activities		2,143	2,140	△ 3
設備投資額	Capital Expenditures		△ 2,070	△ 2,360	△ 289
投資キャッシュフロー**	Cash Flow from Investing Activities		△ 1,593	△ 1,940	△ 346
フリーキャッシュフロー	Free Cash Flow		549	200	△ 349
財務キャッシュフロー*	Cash Flow from Financing Activities		△ 1,013	△ 550	+ 463
EBITDA (営業利益+減価償却費)	EBITDA		2,021	2,270	+ 248
EBITDA マージン(%)	EBITDA Margin(%)		12.6	13.4	+ 0.7

\* 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  
 ©ANAHD2014 \*\* 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

32

◎2014年度期末のバランスシートと、通期のキャッシュフロー計画です。

◎先ほどご説明しました通り、2013年度期末時点の自己資本は、退職給付会計基準の変更により減少することとなりましたが、当社グループでは、2014年4月1日より、年金制度改革を実施しております。

◎確定給付型から確定拠出型へと制度変更したことで、年金債務に起因する、将来の財務体質悪化リスクを回避することができる見通しです。

◎今後、期間利益の積み上げなどにより、自己資本と自己資本比率を向上させてまいります。

◎34ページをご覧ください。

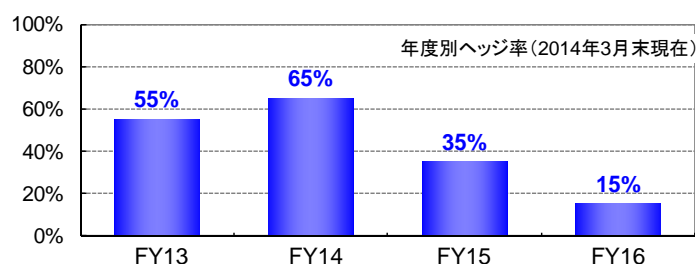
#### IV. 補足資料



## 補足資料

## 燃油

《2014年度業績予想前提値》  
 ドバイ原油:US\$107/bbl、シンガポールケロシン:US\$125/bbl

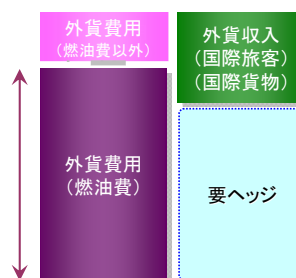
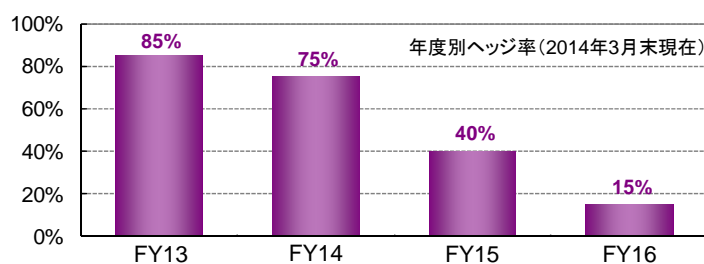


(下記感応度はヘッジ効果を含まず)



## 為替

《2014年度業績予想前提値》 US\$:105円/\$



©ANAHD2014

34

◎ 燃油と為替のヘッジ状況です。

◎ヘッジの基本方針は変更しておりませんが、  
 経営計画の達成確度をより高めていく為、  
 燃油・為替ともに、急激な市況変動に備えた機動的な対応を進めております。

◎従いまして、2014年度は、例年よりも高いヘッジ率でのスタートとなり、  
 次のページでご覧いただけます通り、  
 当年度の為替変動による収支への影響は、極めて限定的となる見込みです。

◎ 以上で、私からの説明を終わらせて頂きます。  
 ご静聴ありがとうございました。

補足資料

2013年度 為替変動の収支影響

営業損益ベース/ヘッジ効果込み

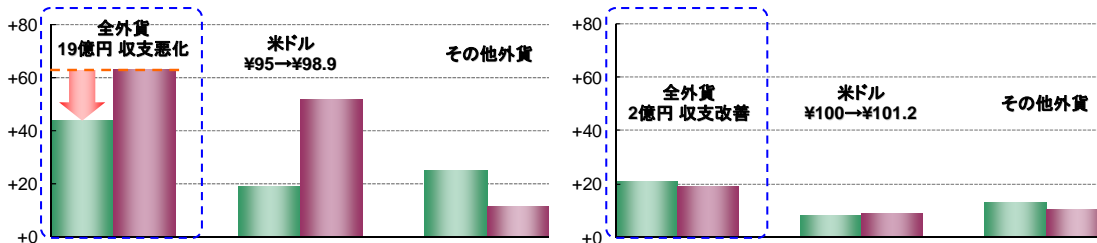
単位:億円

収入

費用

上期 (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 (10月30日付 業績予想修正レート vs. 期間加重平均実績)

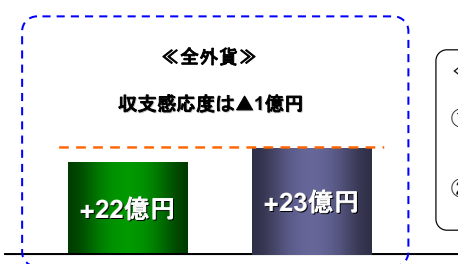


2014年度 為替変動による収支感応度

単位:億円(年度ベース)

収入

費用



《感応度算定の前提条件》

- ① 年度期初における収入・費用計画に基づき、US\$は1円の円安変動、他外貨はUS\$と同等程度(1円/105円=約1%)の円安変動として計算
- ② 燃油費変動は、為替ヘッジ率75%(2014年3月末現在)に基づき、ヘッジ効果を含めて計算

## 補足資料

国際旅客 方面別実績			2013年度 構成比 FY13 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY13 Composition	前年差 Difference
(ハナエア/旧エアアジア・ジャパンを含まず)						
旅客収入 Revenue	北米	North America	32.2	+ 3.6	33.5	+ 4.1
	欧州	Europe	19.5	△ 1.7	17.5	△ 1.0
	中国	China	15.9	△ 0.8	15.7	△ 0.3
	アジア	Asia	28.2	△ 0.5	29.3	△ 2.0
	リゾート	Resort	4.2	△ 0.6	4.0	△ 0.8
座席キロ ASK	北米	North America	35.6	+ 5.1	37.0	+ 4.5
	欧州	Europe	18.1	△ 2.8	16.9	△ 3.5
	中国	China	12.9	△ 0.8	12.5	△ 0.1
	アジア	Asia	28.7	△ 0.9	29.2	△ 0.5
	リゾート	Resort	4.7	△ 0.6	4.5	△ 0.5
旅客キロ RPK	北米	North America	35.9	+ 3.9	37.3	+ 4.2
	欧州	Europe	18.6	△ 2.2	17.2	△ 2.9
	中国	China	10.4	△ 0.5	10.1	+ 0.6
	アジア	Asia	29.6	△ 0.7	30.0	△ 1.4
	リゾート	Resort	5.5	△ 0.5	5.5	△ 0.6



## 補足資料

国際貨物 方面別実績		2013年度 構成比 FY13 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY13 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	21.9	+ 2.0	22.7	+ 2.7
	欧州 Europe	14.5	△ 0.8	15.3	△ 0.1
	中国 China	36.3	△ 0.5	34.0	△ 1.2
	アジア Asia	20.3	△ 0.8	21.2	△ 1.3
	その他 Others	7.0	+ 0.1	6.7	△ 0.1
有効貨物 トンキロ ATK	北米 North America	38.3	+ 5.7	39.4	+ 4.3
	欧州 Europe	19.6	△ 3.6	18.0	△ 5.0
	中国 China	17.5	△ 2.3	17.8	+ 0.2
	アジア Asia	20.4	+ 0.1	20.9	+ 0.2
	その他 Others	4.2	+ 0.1	4.0	+ 0.3
有償貨物 トンキロ RTK	北米 North America	39.7	+ 4.4	41.1	+ 4.5
	欧州 Europe	22.5	△ 4.0	21.9	△ 3.5
	中国 China	15.4	△ 1.2	14.0	△ 1.3
	アジア Asia	18.1	+ 0.8	18.9	+ 0.1
	その他 Others	4.2	△ 0.0	4.2	+ 0.2

## 補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2013	当期末 Mar, 2014	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (Domestic)	5	1	△ 4	1	0
	Boeing 777-300ER	19	19	—	16	3
	Boeing 777-300	7	7	—	7	0
	Boeing 777-200ER	10	12	+ 2	6	6
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	17	27	+ 10	27	0
	Boeing 767-300ER	26	26	—	6	20
	Boeing 767-300	25	21	△ 4	21	0
	Boeing 767-300F	2	2	—	0	2
	Boeing 767-300BCF	7	7	—	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200	22	19	△ 3	16	3
	Boeing 737-800	21	24	+ 3	21	3
	Boeing 737-700ER	2	2	—	2	0
	Boeing 737-700	14	11	△ 3	8	3
	Boeing 737-500	16	15	△ 1	15	0
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	20	21	+ 1	11	10
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	1	1	—	1	0
合計 Total		230	231	+ 1	179	52

©ANAHD2014

パニラエア運用 A320-200 5機を含む  
2014年3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）

38

## ANAグループが目指すもの

## 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

## 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するものではありません。

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>

[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)