

ANAホールディングス株式会社

2015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 執行役員
殿元 清司

2014年10月30日



©ANAHD2014

1

◎ 本日はお忙しい中、2015年3月期 第2四半期の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。

◎ 私からは、

- ① 2014年度 第2四半期 決算概要
- ② 航空事業の状況
- ③ 当社グループにおける上期の主な取り組み
- ④ 中期経営戦略の進捗状況

以上、4点について、ご説明させていただきます。

◎ 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. 2015年3月期 第2四半期 決算(概要)

2015年3月期 第2四半期 決算概要	P. 4
航空事業の状況 ①国内線事業	P. 5
航空事業の状況 ②国際線事業	P. 6
当社グループにおける上期の主な取り組み	P. 7
「2014-16年度 中期経営戦略」の進捗状況	P. 8

III. 補足資料

燃油・為替情報	P.32
国際旅客 方面別実績	P.33
国際貨物 方面別実績	P.34
運用航空機数	P.35

【第2部】

II. 2015年3月期 第2四半期 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(国内旅客事業)	P. 17-18
航空事業(国際旅客事業)	P. 19-22
航空事業(国内貨物事業)	P. 23
航空事業(国際貨物事業)	P. 25-26
航空事業(LCC事業)	P. 27
航空事業以外のセグメント	P. 29

【第1部】

I . 2015年3月期 第2四半期 決算(概要)



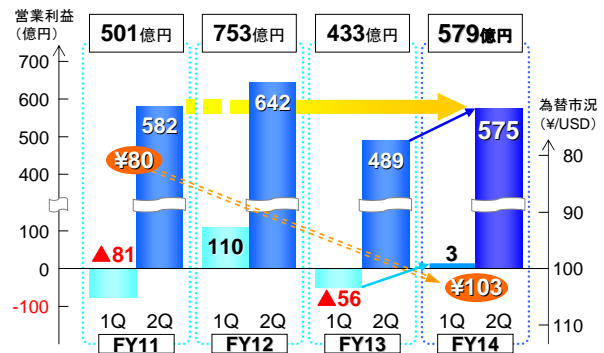
2015年3月期 第2四半期 決算概要

航空事業が牽引して大幅な増収増益を達成

《2015年3月期 第2四半期 決算(連結)》

(単位: 億円)	第2四半期	前年差	前年比
売上高	8,548	+ 716	+ 9.1%
航空事業	7,422	+ 601	+ 8.8%
営業利益	579	+ 146	+ 33.8%
航空事業	518	+ 126	+ 32.3%
営業利益率(%)	6.8	+ 1.2	-
経常利益	480	+ 161	+ 50.8%
当期純利益	357	+ 157	+ 78.2%
EBITDA	1,227	+ 118	+ 10.6%

《営業利益の推移(第2四半期 累計)》



【第2四半期決算のポイント】

- ▶ 第2四半期累計で過去最高の売上高に
 - 主力の航空事業が増収に大きく貢献
- ▶ 円安基調が続く中でも一定の利益を確保
 - 第2四半期単独の営業利益は2011年度実績と同水準に

©ANAHD2014

4

◎ こちらは、本日発表しました、2014年度 第2四半期決算の概要です。

◎ 主力の航空事業を中心に大幅な増収となり、
第2四半期累計の売上高は、過去最高の8,548億円となりました。

◎ 一方、国際線事業の拡大に伴い、生産規模に連動する費用が増加した中で、
様々な生産性向上策に努めました。
その結果、営業利益は前年比で3割強増加の579億円となりました。

◎ 右の図は、過去3年間における第2四半期までの営業利益をお示したものです。
今年度上期の為替市況は、3年前の2011年度に比べて、
約3割の円安となりました。
このような環境でも、第2四半期単独での営業利益において、
今期は2011年度と同じ水準に到達しています。

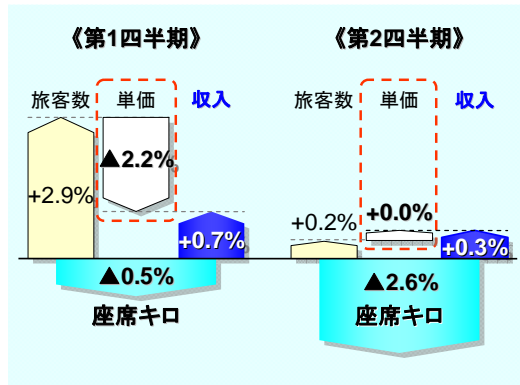
◎ 次に、5ページをご覧ください。

航空事業の状況 ①国内線事業

生産量を抑制しながらも需要を喚起して増収を実現

上期の実績

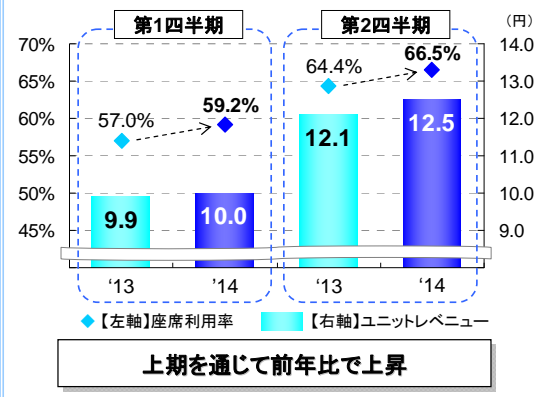
- ✓「需給適合」の推進
 - ・生産量の抑制(座席キロ:上期▲1.6%(前年比))
 - ・需要の喚起(プロモーション系運賃の投入)
- ✓運賃改定の実施(7月以降)
 - ・単価下落に歯止め



下期の取り組み

- ✓更なる生産量抑制による「需給適合」の推進
 - ・B787-9 国内線投入(2機)
 - ・小型機の活用
 - ・その他(羽田発着路線の見直し)

座席利用率とユニットレベニュー 前年同期比



©ANAHD2014

5

◎ 主力の航空事業の状況についてご説明します。

◎ 最初に国内線事業ですが、左の図でご覧頂けます通り、今年度から生産量の抑制を進めています。一方で、柔軟な運賃設定により、需要を喚起するとともに、7月からは運賃改定を実施して、単価下落に歯止めをかけました。これらの取り組みの結果、上期を通じて増収を実現しました。

◎ 右のグラフは、座席利用率とユニットレベニューの、前年同期との比較をお示ししています。上期に実行した施策が効果をあげて、どちらも前年よりも改善しています。

◎ 下期も、生産量を抑制しながら、柔軟な機材投入を実施していく計画です。引き続き、国内線市場における需要動向や競合環境を踏まえながら、「需給適合」を推進してまいります。

◎ 続いて、6ページをご覧ください。

航空事業の状況 ②国際線事業

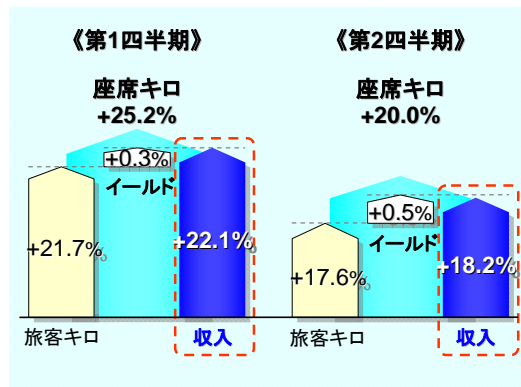
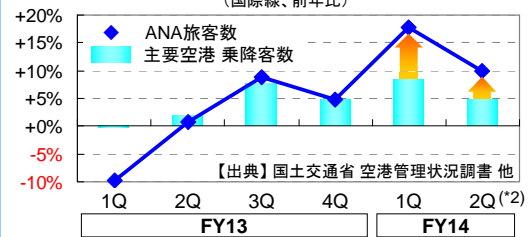
生産量の拡大局面においてもイールド水準を維持しながら堅調な需要を獲得

上期の実績

- ✓ 羽田増枠を活用して生産量を大幅に拡大
 - ・座席キロの増加に応じた増収を実現
- ✓ イールドマネジメントの継続
 - ・欧米線(ビジネスクラス)を中心に堅調

下期の取り組み

- ✓ 羽田発着路線の優位性を更に向上
 - ・羽田－中部線(国内線との乗継強化)
 - ・羽田－香港線(増便によるネットワーク充実)
- ✓ 需要動向に応じて事業計画を一部修正
 - ・中部－上海線(運航継続)
 - ・その他(一部路線の機種変更など)

ANA旅客数と主要空港乗降客数^(*)の増加率
(国際線、前年比)

【出典】国土交通省 空港管理状況調査 他

*1: 羽田・成田・関西・中部における国際線乗降客数の合計

*2: FY14 2Qについては7-8月実績で算定

今年度から、ANA旅客数の増加率が
主要空港乗降客数を大きく上回る

©ANAHD2014

6

◎ 国際線事業の状況です。

◎ 3月末より、首都圏空港からの国際線を大幅に拡大しています。

特に羽田から拡大しましたが、この上期を通じて、当社ネットワークを内外に広く浸透させることができました。

イールドマネジメントにも継続して取り組んだ結果、

イールドの水準を維持しながら、

生産量の拡大に見合った需要を獲得することができました。

◎ 右のグラフは、当社の国際線旅客数と、主要空港の乗降客数について、前年同期からの増加率の推移を表したものです。

今年度に入ってから増加率は、当社が主要空港を大きく上回っています。

◎ 下期においては、羽田発着路線の優位性を更に向上させるとともに、需要動向に応じて事業計画の一部を修正するなど、当社ネットワークの競争力を、市場に定着させていく計画です。

◎ 次に、7ページをご覧ください。

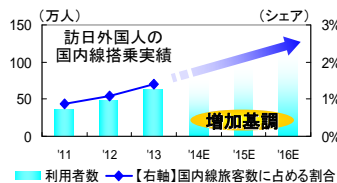
当社グループにおける上期の主な取り組み

「事業」と「財務」の両面から、持株会社としてのマネジメント機能を発揮

事業戦略

◆ 訪日旅行の新会社設立(11月)

- ✓ H.I.S.との提携で合弁会社を設立
(2015年春 営業開始予定)
- ✓ 旺盛な訪日需要の取り込みに向け、
新しいビジネスモデルを構築



◆ 航空貨物の共同事業(下期中)

- ✓ 航空貨物で世界初のATI認可取得、
ルフトハンザ・カーゴと提携

◆ コードシェアの拡大(10月末～)

- ✓ 提携拡大によるネットワーク拡充
フィリピン航空、TAM航空(ブラジル)
エチオピア航空

◆ 航空機調達決定(3月末)

- ✓ 合計70機を受領予定
(2017~2027年度)
- ✓ 今後の航空機投資の実施にあたり、
安定したキャッシュフローを実現して
財務の健全性を維持

◆ Pan Am Thailand 設立(8月)

- ✓ パイロット訓練需要が旺盛なアジアに
おけるビジネス展開のための布石
- ✓ 航空付帯ビジネスの拡大により、
収益ドメインの拡大・多様化を追求

財務戦略

◆ 年金制度改革の実施(4月)

- ✓ 確定拠出型年金への移行
- ✓ 年金債務の将来リスクを抑制

◆ 超長期社債の発行(9月)

- ✓ 【発行額】150億円、【年限】12年
- ✓ 長期社債市場でのプレゼンスを確立、
有利な調達を実現

◆ 機動的な為替ヘッジ対応

- ✓ 航空機向け
費用とキャッシュフローの平準化
- ✓ 燃油向け
次年度以降における利益目標の
達成確度を向上

©ANAHD2014

7

◎ こちらのスライドは、この上期の主なニュースフローについて、事業と財務の両面から振り返ったものです。

◎ まず、事業戦略についてです。

旅行会社のエイチ・アイ・エスとの提携により、11月に合弁会社を設立します。

今後の旺盛な伸びが期待できる訪日外国人需要をターゲットに、

国内旅行商品を提供するための新しいビジネスモデルを構築することとしました。

エイチ・アイ・エスの海外拠点は約100箇所あり、

訪日旅行商品を扱うこととなりますが、2020年には100億円の売上目標を立てています。

また、航空貨物の分野では、世界初のATI（独占禁止法適用除外）認可を取得し、この下期中に、ルフトハンザ・カーゴとの共同事業を開始する計画です。

◎ 一方、右側にお示ししたのが、財務戦略です。

9月に12年の普通社債を発行しましたが、

長期社債市場でのプレゼンスを確立し、好条件による資金調達を実行しました。

◎ 更に、中央には、事業戦略と財務戦略の双方に共通する内容をお示ししています。

8月にタイのバンコクで設立した「Pan Am Thailand」は、

今後の旺盛な需要が見込まれるパイロット訓練ビジネスを展開するため、

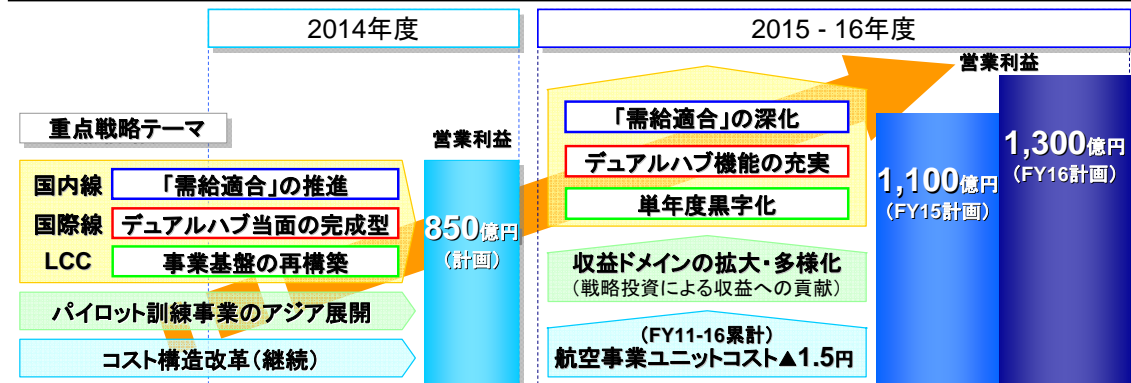
アジアで布石を打つとともに、航空付帯ビジネスの拡大を目指すものです。

◎ 事業戦略を通じたグループの成長と、財務戦略による経営基盤の安定化を目指し、持株会社としてのマネジメント機能を着実に発揮してまいります。

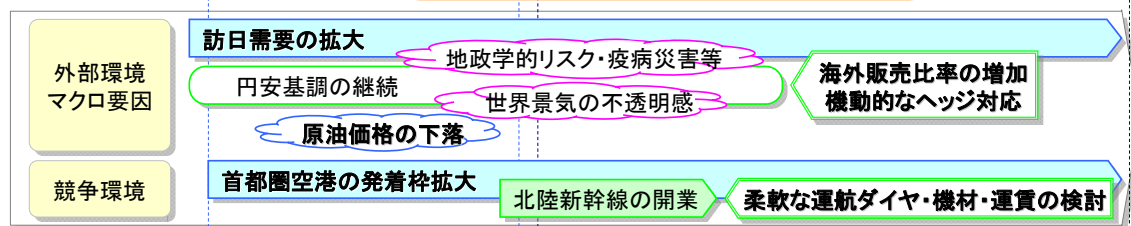
◎ 続いて、8ページをご覧ください。

「2014-16年度 中期経営戦略」の進捗状況

持株会社制の下、事業ポートフォリオ戦略を着実に推進



環境変化にも柔軟に対応しながら、「中期経営戦略」で策定した利益目標を実現



©ANAHD2014

8

- ◎ 私からの説明の最後に、現在の経営を取り巻く環境認識と、その対応について、触れさせていただきます。
- ◎ まず、下段に青色の枠でお示した項目ですが、「訪日需要の拡大」と「首都圏空港の発着枠拡大」については、当社グループにとって中長期的にメリットとなります。「原油価格の下落」は、現在の価格水準が継続すれば、将来の費用を抑制することが可能となります。今後の戦略において、これらを着実に実績に結び付けてまいります。
- ◎ 緑色の枠でお示した項目は、対処が必要なテーマであると認識しています。ご覧の通り、対策を講じてまいります。
- ◎ 赤色の枠でお示した項目に関連して、今週の27日(月)にニュースにもなりましたが、当社便でロンドンから到着されたお客様について、一時的にエボラ出血熱の可能性が疑われましたが、当局より、検査結果は陰性であったとの報告を受けました。当社便に感染症の疑いがあるお客様がご搭乗された場合には、関係省庁や検疫当局と連携を図りながら、対応する準備を整えております。現時点では、当社グループの経営に直接的な影響は見られませんが、今後の動向を十分に注視してまいります。
- ◎ 「中期経営戦略」の初年度として、これまでのところ、業績は順調に推移しています。一方で、為替や原油の市況前提や、景況感の見通しについては、改めて点検が必要であると認識しています。来年度以降の戦略や具体的な収支計画等については、内容を精査した上で、第4四半期に公表させて頂く予定です。
- ◎ 以上で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。

【第2部】

Ⅱ. 2015年3月期 第2四半期 決算(詳細)



業績ハイライト

当年度と前年度各四半期の業績比較

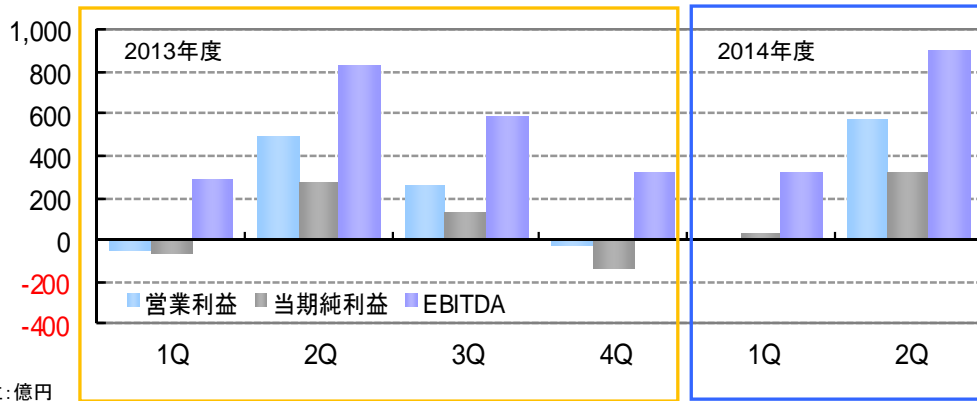
前年同期から大幅な増益を達成

【第2四半期累計(連結)】

- 営業利益 : 579億円 (前年同期比 + 146億円)
- 当期純利益 : 357億円 (同 + 157億円)
- EBITDA : 1,227億円 (同 + 118億円)

第2四半期のみ(7-9月期)

- 営業利益 : 575億円
- 当期純利益 : 322億円
- EBITDA : 900億円



単位: 億円
(¥100Million)

©ANAHD2014

10

◎ 続きまして、2014年度 第2四半期決算の詳細について資料に基づきご説明します。

◎ 10ページでは、前年度からの各四半期毎の業績推移をお示ししておりますので、ご確認ください。

◎ 11ページより、ご説明させていただきます。

連結決算概要

経営成績		単位:億円 (¥100Million)	前年同期	第2四半期累計	前年差	第2四半期	前年差
			1H/FY13	1H/FY14	Difference	2Q/FY14	Difference
売上高	Operating Revenues		7,831	8,548	+ 716	4,679	+ 363
営業費用	Operating Expenses		7,398	7,968	+ 569	4,104	+ 276
営業利益	Operating Income		433	579	+ 146	575	+ 86
営業利益率	Op. Margin (%)		5.5	6.8	+ 1.2	12.3	+ 1.0
営業外損益	Non-Op. Gains/Losses		△ 114	△ 98	+ 15	△ 69	△ 12
経常利益	Recurring Income		318	480	+ 161	506	+ 74
特別損益	Extraordinary Gains/Losses		14	102	+ 88	2	+ 6
当期純利益	Net Income		200	357	+ 157	322	+ 55
少数株主損益調整前 当期純利益	Net Income Before Minority Interests		188	362	+ 173	324	+ 56
その他包括利益	Other Comprehensive Income		△ 0	215	+ 215	166	+ 159
包括利益	Comprehensive Income		188	577	+ 388	491	+ 215

事業上の関連性の高い航空会社に対する航空機燃料の売上取引については、
当期より、売上高と売上原価を相殺して純額にて売上高を計上する方法に変更しています。
なお、当該会計方針の変更は、前年同期の実績についても遡及適用されています。

©ANAHD2014

11

◎ 経営成績の概要です。

◎ 売上高は、前年同期と比較して716億円増加の8,548億円となりました。

◎ 営業費用は、569億円増加の7,968億円となりました。

◎ その結果、

営業利益が前年同期から146億円増加の579億円となったことをはじめとして、
経常利益が前年比で約5割増加の480億円、当期純利益が357億円と、
それぞれ前年水準を上回る増収増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

単位:億円
(¥100Million)

		前年度期末 Mar 31, 2014	第2四半期末 Sep 30, 2014	前年度期末差 Difference
総資産	Assets	21,736	22,763	+ 1,027
自己資本	Shareholders' Equity	7,460	7,987	+ 526
自己資本比率(%)	Ratio of Shareholders' Equity (%)	34.3	35.1	+ 0.8
有利子負債残高	Interest Bearing Debts	8,347	8,693	+ 345
D/Eレシオ(倍)*	Debt/Equity Ratio (times)	1.1	1.1	△ 0.0
純有利子負債残高**	Net Interest Bearing Debts	4,616	4,733	+ 117

* オフバランスリース債務額1,053億円(前年度期末1,210億円)を含むD/Eレシオは1.2倍(前年度期末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))

©ANAHD2014

12

◎ 財政状態です。

◎ 総資産は、前期末より1,027億円増加して2兆2,763億円となりました。

◎ 自己資本は、526億円増加して7,987億円となり、自己資本比率は35.1%となりました。

◎ 有利子負債は、社債の発行等もあり、8,693億円となりましたが、デット・エクイティ・レシオは1.1倍を維持しています。

◎ 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)

		前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年差 Difference
営業キャッシュフロー	Cash Flow from Operating Activities	1,337	1,222	△ 115
投資キャッシュフロー	Cash Flow from Investing Activities	△ 453	△ 1,562	△ 1,108
財務キャッシュフロー	Cash Flow from Financing Activities	△ 627	221	+ 848
現金及び現金同等物の増減額	Net Increase or Decrease	258	△ 117	△ 375
現金及び現金同等物の期首残高	Cash and Cash Equivalent at the beginning	1,912	2,409	} △ 101 **
現金及び現金同等物の期末残高	Cash and Cash Equivalent at the end	2,171	2,307	
減価償却費	Depreciation and Amortization	676	648	△ 28
設備投資額(固定資産のみ)	Capital Expenditures	1,052	1,490	+438
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)	294	△ 7	△ 302
EBITDA *	EBITDA	1,109	1,227	+ 118
EBITDAマージン(%)	EBITDA Margin (%)	14.2	14.4	+ 0.2

* 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

©ANAHD2014

13

◎ キャッシュフローです。

◎ 営業キャッシュフローは、1,222億円の収入、
投資キャッシュフローは、1,562億円の支出、
財務キャッシュフローは、221億円の収入となりました。

◎ EBITDAは、前年同期から118億円増加の1,227億円となっています。

◎ 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

単位:億円
(¥100Million)

		前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY14	前年差 Difference	
売上高 Revenues	航空事業	Air Transportation	6,820	7,422	+ 601	4,070	+ 305
	航空関連事業	Airline Related	930	1,089	+ 158	553	+ 79
	旅行事業	Travel Services	907	890	△ 17	523	△ 20
	商社事業	Trade and Retail	538	613	+ 75	313	+ 39
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	9,196	10,015	+ 818	5,460	+ 404
	その他	Others	142	155	+ 12	80	+ 7
	調整額	Adjustment	△ 1,507	△ 1,622	△ 114	△ 860	△ 48
	合計(連結)	Total	7,831	8,548	+ 716	4,679	+ 363
営業利益 Operating Income	航空事業	Air Transportation	392	518	+ 126	530	+ 72
	航空関連事業	Airline Related	37	52	+ 15	24	△ 0
	旅行事業	Travel Services	27	27	△ 0	20	△ 1
	商社事業	Trade and Retail	18	18	△ 0	12	+ 1
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	476	617	+ 141	588	+ 72
	その他	Others	4	7	+ 3	5	+ 2
	調整額	Adjustment	△ 47	△ 45	+ 2	△ 18	+ 11
	合計(連結)	Total	433	579	+ 146	575	+ 86

事業上の関連性の高い航空会社に対する航空機燃料の売上取引については、P11脚注の通り、会計方針の変更が適用されています。

©ANAHD2014

14

◎ セグメント別の実績です。

◎ この後、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)	前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年差 Difference	第2四半期 2Q/FY14	前年差 Difference
売上高 Operating Revenues	国内線旅客	Domestic Passengers	3,443	3,458	+ 15	1,974	+ 5
	国際線旅客	International Passengers	1,965	2,357	+ 392	1,265	+ 194
	貨物郵便	Cargo and Mail	685	803	+ 117	411	+ 63
	その他	Others	725	801	+ 76	419	+ 42
	合計	Total	6,820	7,422	+ 601	4,070	+ 305
営業費用 Operating Expenses	燃油費・燃料税	Fuel and Fuel Tax	1,659	1,872	+ 212	973	+ 114
	空港使用料	Landing and Navigation Fees	546	573	+ 26	294	+ 10
	航空機材賃借費	Aircraft Leasing Fees	388	446	+ 57	226	+ 23
	減価償却費	Depreciation and Amortization	636	620	△ 15	310	△ 16
	整備部品・外注費	Aircraft Maintenance	415	418	+ 3	219	+ 3
	人件費	Personnel	833	824	△ 9	409	△ 0
	販売費	Sales Commission and Promotion	376	491	+ 115	255	+ 53
	外部委託費	Contracts	780	846	+ 65	435	+ 40
	その他	Others	790	809	+ 18	414	+ 5
	合計	Total	6,428	6,903	+ 475	3,539	+ 232
営業利益	営業利益	Operating Income	392	518	+ 126	530	+ 72
	EBITDA*	EBITDA	1,048	1,139	+ 90	840	+ 55
	EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	15.4	15.4	△ 0.0	20.7	△ 0.2

* 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

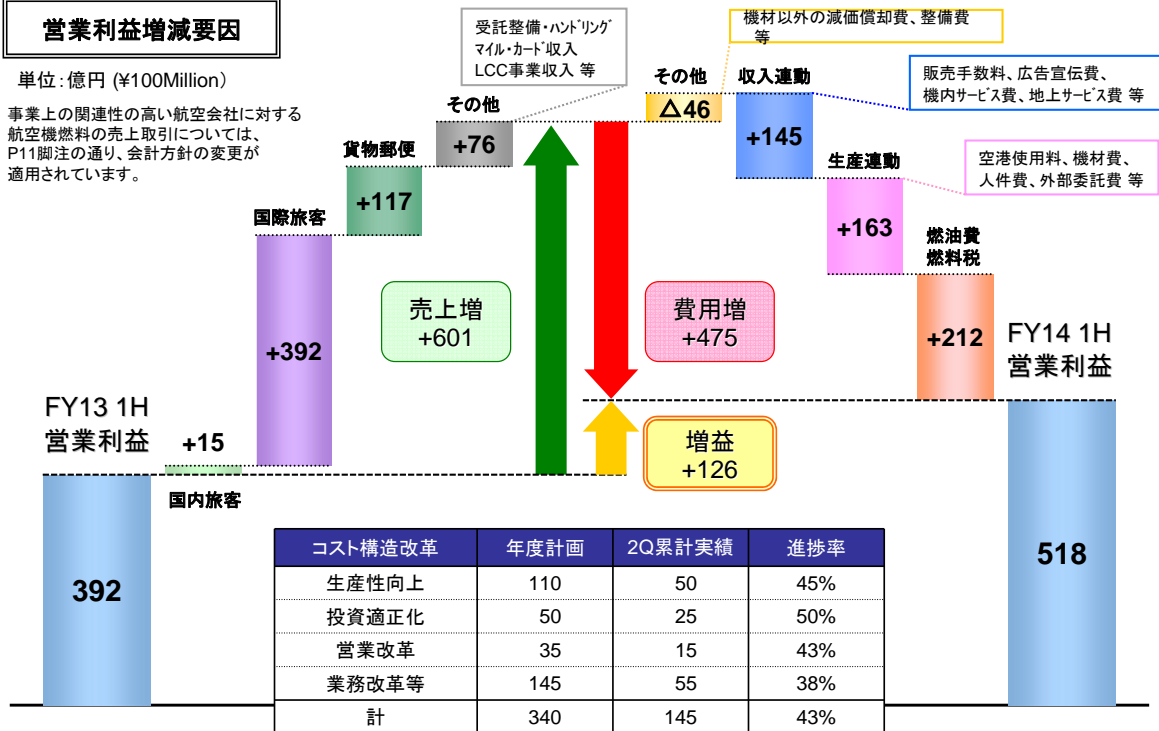
©ANAHD2014 事業上の関連性の高い航空会社に対する航空機燃料の売上取引については、P11脚注の通り、会計方針の変更が適用されています。 15

航空事業

営業利益増減要因

単位：億円 (¥100Million)

事業上の関連性の高い航空会社に対する航空機燃料の売上取引については、P11脚注の通り、会計方針の変更が適用されています。



©ANAHD2014

16

◎ 航空事業における営業利益の、前年同期比較です。

◎ 売上高は、601億円の増加となりました。

国際線事業の拡大に伴い、大幅な増収となっています。

◎ 営業費用は、475億円の増加となりました。

事業規模拡大に伴い、燃油費、および生産連動費用などは増加しましたが、第2四半期累計で145億円のコスト構造改革を計画通り達成し、費用の増加を抑制したことから、営業利益は前年同期比126億円増加の518億円となりました。

◎ 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)		前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY14	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	31,141	30,647	△ 1.6	15,808	△ 2.6
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	18,950	19,293	+ 1.8	10,504	+ 0.5
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	21,370	21,675	+ 1.4	11,704	+ 0.2
座席利用率(%)	Load Factor (%)	60.9	63.0	+ 2.1*	66.5	+ 2.0*
旅客収入(億円)	Passenger Revenues (¥100million)	3,443	3,458	+ 0.4	1,974	+ 0.3
ユニットレベニュー(円)	Unit Revenue (¥/ASK)	11.1	11.3	+ 2.1	12.5	+ 2.9
イールド(円)	Yield (¥/RPK)	18.2	17.9	△ 1.3	18.8	△ 0.2
単価(円)	Unit Price (¥/Passenger)	16,115	15,957	△ 1.0	16,873	+ 0.0

* 座席利用率のみ前年差

(旧エアアジア・ジャパン、バニラエア含まず)

航空事業

国内旅客事業(事業動向)

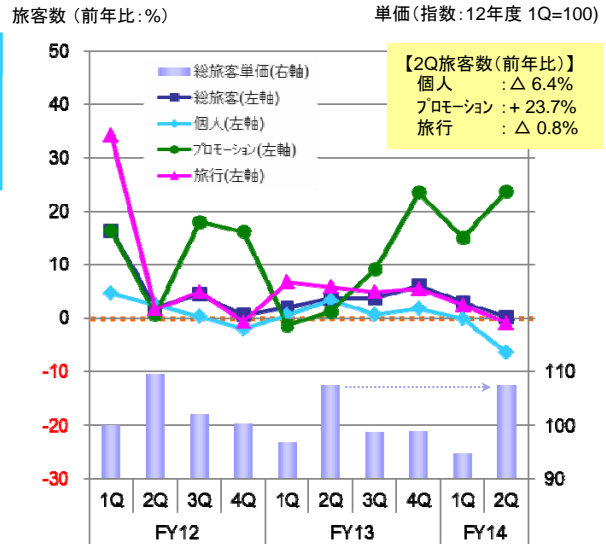
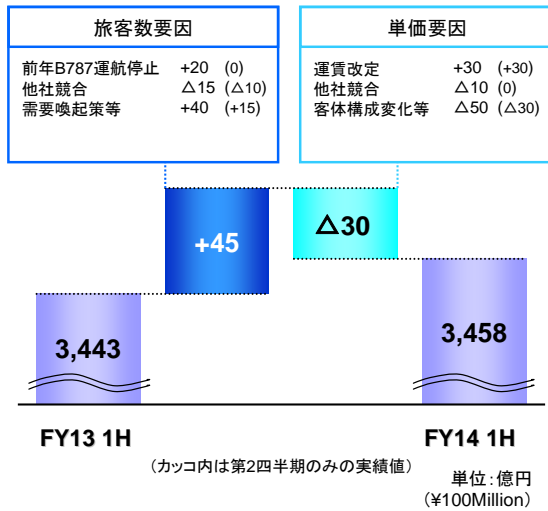
(旧エアアジア・ジャパン、パニラエアを含まず)

第2四半期累計 収入増減要因

四半期別 客体別 旅客数・単価推移

✓ 生産量を抑制するなかでも増収を実現

✓ 運賃値上げと需要喚起型運賃の双方が奏功



©ANAHD2014

18

◎ 国内旅客の状況です。

◎ 左の図は、第2四半期累計の増減収分析です。

◎ 旅客数要因では、プロモーション運賃を効果的に設定することで需要の取り込みを強化し、45億円の増収効果となりました。

◎ 単価要因では、7月以降の運賃改定による増収効果を確認できていますが、その一方で、年度当初からの戦略的な運賃設定により、客体構成が変化した結果、30億円の減収要因となりました。

◎ 単価要因による影響はありましたが、合計では、生産量を抑制するなかでも前年同期比15億円の増収となっています。

◎ 20ページをご覧ください。

航空事業

国際旅客事業(実績)

		前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY14	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	20,178	24,718	+ 22.5	12,444	+ 20.0
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	15,089	18,025	+ 19.5	9,553	+ 17.6
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	3,170	3,591	+ 13.3	1,901	+ 9.6
座席利用率(%)	Load Factor (%)	74.8	72.9	△ 1.9*	76.8	△ 1.6*
旅客収入(億円)	Passenger Revenues (¥100million)	1,965	2,357	+ 20.0	1,265	+ 18.2
ユニットレベニュー(円)	Unit Revenue (¥/ASK)	9.7	9.5	△ 2.1	10.2	△ 1.5
イールド(円)	Yield (¥/RPK)	13.0	13.1	+ 0.4	13.2	+ 0.5
単価(円)	Unit Price (¥/Passenger)	61,998	65,656	+ 5.9	66,539	+ 7.8

* 座席利用率のみ前年差

(旧エアアジア・ジャパン、パニラエア含まず)

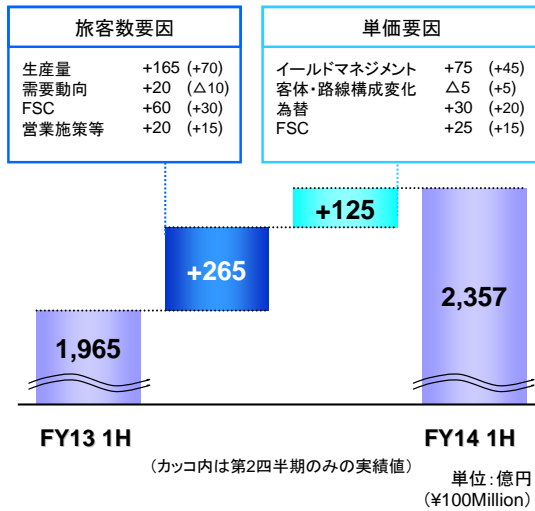
航空事業

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)

第2四半期累計 収入増減要因

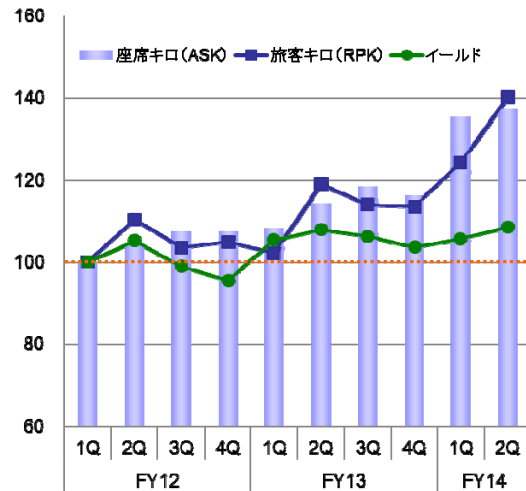
✓ 大幅な生産量拡大を着実な需要獲得に結実



四半期別 座席キロ・旅客キロ・イールド推移

✓ イールド水準を維持しながら需要を取り込む

指数: 12年度 1Q=100



©ANAHD2014

20

◎ 国際旅客の状況です。左の図をご覧ください。

◎ 旅客数要因では、大幅な生産量拡大を着実な需要獲得に結び付け、
265億円の増収効果となりました。

◎ 単価要因でも、125億円の増収効果となり、
合計で392億円の増収となりました。

◎ 単価の上昇と、旅客数の拡大につきましては、
次のページ以降で補足をさせていただきます。

◎ 21ページをご覧ください。

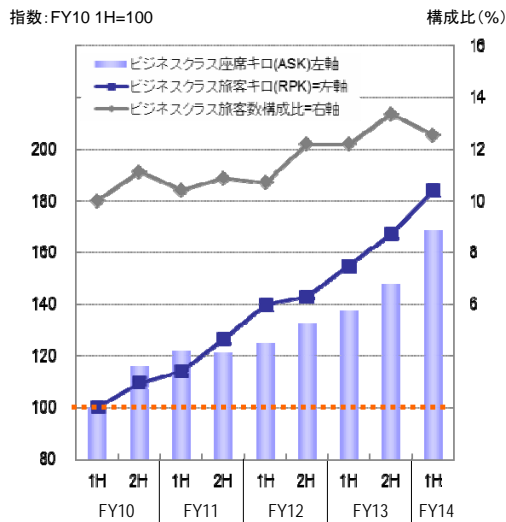
航空事業

国際旅客事業(事業動向)

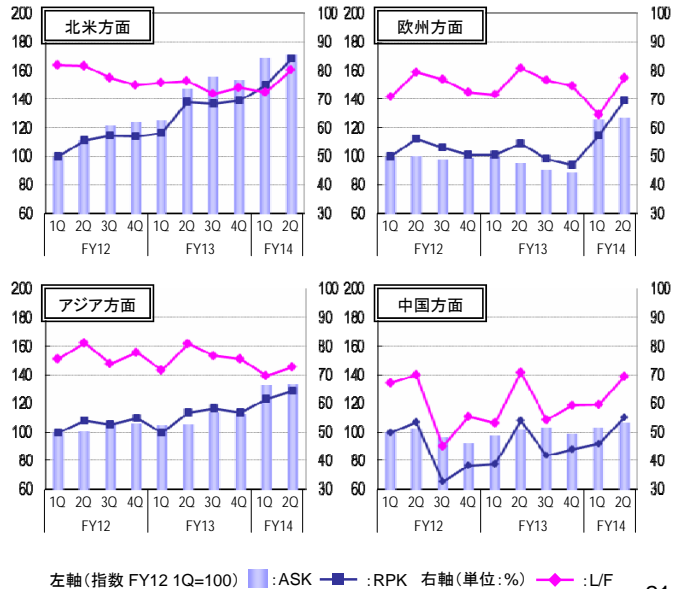
(旧エアアジア・ジャパン、パニラエアを含まず)

ビジネスクラス座席キロ・旅客キロ・構成比推移

✓依然として高水準なビジネスクラス旅客数構成比



四半期別 方面別 輸送実績推移



©ANAHD2014

左軸(指数 FY12 1Q=100) ■:ASK ■:RPK 右軸(単位:%) ◆:L/F

21

- ◎ 左の図では、当社国際線全路線のビジネスクラスにおける座席キロ、旅客キロの推移と、全体に占めるビジネスクラス旅客数の構成比の変化をお示ししています。
- ◎ 生産量を拡大する中でも、座席キロの伸びを上回る需要の取込みが出来ております。
- ◎ また、今年度上期におけるビジネスクラスの構成比は、直近の数年間において、相対的に高い水準を維持しております。
- ◎ この点は、イールドマネジメントの強化と共に、上期の単価向上に大きく寄与する結果となっています。
- ◎ 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)

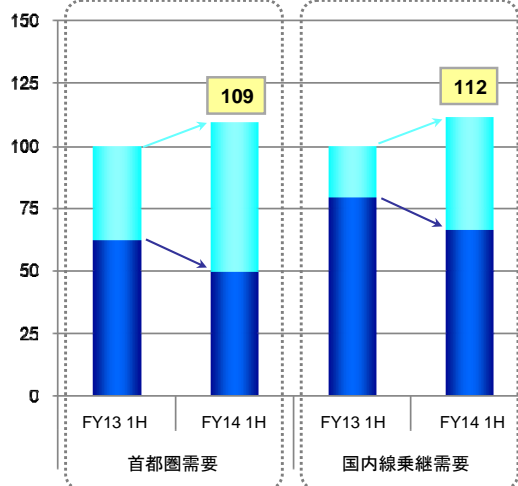
(旧エアアジア・ジャパン、パニラエアを含まず)

デュアルハブネットワーク戦略の進捗(流動別旅客数の前年同期比較)

国内販売

✓羽田の利便性を最大限に活かし、

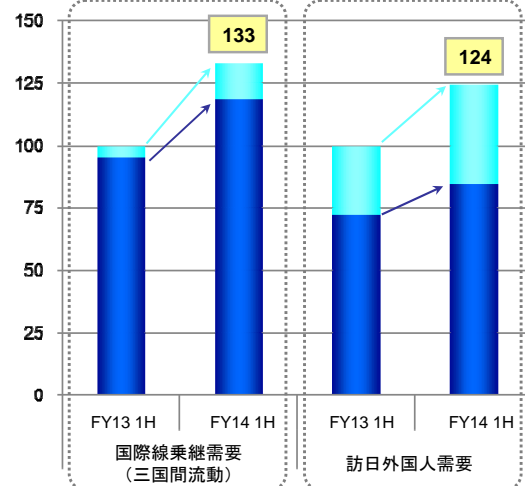
国内需要を広く獲得

旅客数 指数
(FY13 1H=100)

海外販売

✓グローバル流動は、

成田と羽田の両空港がカバー

旅客数 指数
(FY13 1H=100)

©ANAHD2014

■:成田空港発着旅客数 ■:羽田空港発着旅客数

22

- ◎ 本スライドでは、今年度上期の旅客数について、
 主な流動を販売地別・空港別にご説明致します。
 各グラフは、今年度上期における当社の国際線旅客数実績を
 前年同期と比較したものです。
 紺色は成田発着の旅客数を、水色は羽田発着を表し、
 前年同期における両空港の合計旅客数を100として、
 今年度実績を指数にてお示しています。
- ◎ 日本人旅客が多くを占めている国内販売では、都心部からのアクセスに優れ、
 当社グループが充実した国内線ネットワークを有する羽田空港において、
 首都圏、並びに日本各地からの需要を幅広く獲得しました。
 一方、海外販売では、成田空港における柔軟なダイヤ設定により、
 三国間流動需要の大幅な取り込みをいたしました。
 旺盛な訪日外国人需要は、両空港共に伸びが顕著です。
- ◎ 羽田空港と成田空港、それぞれの強みを活かしながら国際線事業を拡大する
 デュアルハブネットワーク戦略が、着実に機能しています。
- ◎ 続きまして、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/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY14	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)	1,006	963	△ 4.2	501	△ 6.1
	有償貨物トンキロ(百万)	Revenue Ton Km (million)	220	236	+ 7.2	125	+ 4.7
	貨物輸送重量(千トン)	Revenue Ton (thousand tons)	223	236	+ 5.8	125	+ 3.5
	貨物重量利用率(%)	Load Factor (%)	22.0	24.6	+ 2.6*	24.9	+ 2.6*
	貨物収入(億円)	Cargo Revenues (¥100million)	152	161	+ 5.7	84	+ 4.2
	ユニットレヴェニュー(円)	Unit Revenue (¥/ATK)	15.2	16.8	+ 10.3	16.9	+ 10.9
	重量単価(円/kg)	Unit Price (¥/kg)	68	68	△ 0.2	67	+ 0.6
【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)	Available Ton Km (million)	14	—	—	—	—
	有償貨物トンキロ(百万)	Revenue Ton Km (million)	4	—	—	—	—
	貨物輸送重量(千トン)	Revenue Ton (thousand tons)	4	—	—	—	—
	貨物重量利用率(%)	Load Factor (%)	32.1	—	—	—	—
	貨物収入(億円)	Cargo Revenues (¥100million)	6	—	—	—	—
	ユニットレヴェニュー(円)	Unit Revenue (¥/ATK)	43.2	—	—	—	—
	重量単価(円/kg)	Unit Price (¥/kg)	129	—	—	—	—

©ANAHD2014 * 貨物重量利用率のみ前年差

Intentionally Blank

航空事業

国際貨物事業(実績)		前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY14	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)	2,169	2,742	+ 26.4	1,398	+ 22.2
	有償貨物トンキロ(百万)	Revenue Ton Km (million)	1,366	1,801	+ 31.8	909	+ 30.0
	貨物輸送重量(千トン)	Revenue Ton (thousand tons)	334	428	+ 28.2	216	+ 26.0
	貨物重量利用率(%)	Load Factor (%)	63.0	65.7	+ 2.7*	65.1	+ 3.9*
	貨物収入(億円)	Cargo Revenues (¥100million)	491	597	+ 21.7	304	+ 23.9
	ユニットレヴェニュー(円)	Unit Revenue (¥/ATK)	22.6	21.8	△ 3.7	21.8	+ 1.3
	重量単価(円/kg)	Unit Price (¥/kg)	147	140	△ 5.0	141	△ 1.7
	【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)	Available Ton Km (million)	462	618	+ 33.9	322
有償貨物トンキロ(百万)		Revenue Ton Km (million)	281	386	+ 37.7	200	+ 34.4
貨物輸送重量(千トン)		Revenue Ton (thousand tons)	153	194	+ 26.3	98	+ 23.4
貨物重量利用率(%)		Load Factor (%)	60.8	62.5	+ 1.7*	62.2	+ 1.7*
貨物収入(億円)		Cargo Revenues (¥100million)	185	228	+ 23.5	117	+ 24.1
ユニットレヴェニュー(円)		Unit Revenue (¥/ATK)	40.0	36.9	△ 7.8	36.3	△ 5.0
重量単価(円/kg)		Unit Price (¥/kg)	120	117	△ 2.3	119	+ 0.6

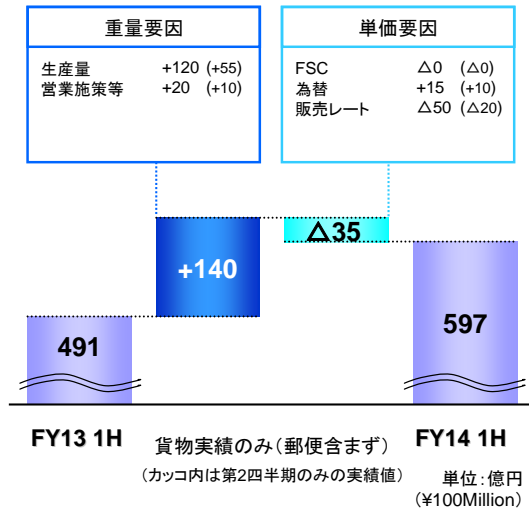
©ANAHD2014 * 貨物重量利用率のみ前年差

航空事業

国際貨物事業(事業動向)

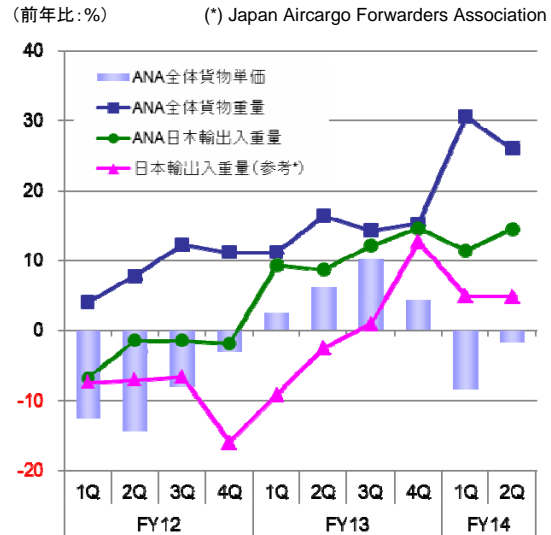
第2四半期累計 収入増減要因

✓ 需要の取り込み強化を図り大幅増収



四半期別 輸送実績・単価推移

✓ 三国間流動貨物を中心に取扱重量を拡大



©ANAHD2014

26

◎ 国際線貨物の状況です。左の図をご覧ください。

◎ 重量要因では、生産量の拡大を背景に、需要の取り込みを強化し、貨物輸送重量で前年比約3割の増加、140億円の増収効果となりました。

◎ 単価要因では、三国間流動貨物の増加等により、35億円の減収影響となりましたが、合計では106億円の増収となっています。

◎ なお、航空事業に含まれるバニラエアの実績につきましては、トピックスと共に27ページに記載しておりますので、ご確認ください。

◎ 続きまして、29ページをご覧ください。

航空事業

LCC事業(実績)		国内線・国際線合計				
		前年同期* 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY14	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	837	1,098	+ 31.1	602	+ 26.2
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	554	820	+ 47.8	524	+ 46.5
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	484	570	+ 17.6	371	+ 24.0
座席利用率(%)	Load Factor (%)	66.2	74.7	+ 8.5* *	87.0	+ 12.0* *

*旧エアアジア・ジャパンとしての実績
**座席利用率のみ前年差

機材計画	
	運用航空機数:7機 (2014年9月末時点) 14年度末:8機 15年度中に10機程度

- 成田=香港線 新規就航予定(2014/11/2~)
- 成田=高雄線 新規就航予定(2015/2/1~)



Intentionally Blank

航空事業以外のセグメント

セグメント別実績

単位:億円 (¥100Million)

		航空関連事業			旅行事業		
		前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年差 Difference	前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年差 Difference
売上高	Revenues	930	1,089	+ 158	907	890	△ 17
営業利益	Op. Income	37	52	+ 15	27	27	△ 0
減価償却費	Depreciation and Amortization	15	22	+ 7	0	0	△ 0
EBITDA*	EBITDA	52	74	+22	28	28	△ 0
EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	5.6	6.9	+ 1.2	3.1	3.2	+ 0.0
		商社事業			その他		
		前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年差 Difference	前年同期 1H/FY13	第2四半期累計 1H/FY14	前年差 Difference
売上高	Revenues	538	613	+ 75	142	155	+ 12
営業利益	Op. Income	18	18	△ 0	4	7	+ 3
減価償却費	Depreciation and Amortization	3	4	+ 0	1	0	△ 0
EBITDA*	EBITDA	22	22	+ 0	5	8	+ 2
EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	4.1	3.7	△ 0.4	3.8	5.3	+ 1.5

* EBITDA : 営業利益 + 減価償却費

©ANAHD2014

29

- ◎ 航空事業以外の各報告セグメントの状況です。
- ◎ 航空関連事業では、羽田空港や那覇空港における空港地上支援業務の受託増加や、4月から株式会社ANA Cargoが営業を開始したことなどにより、増収増益となりました。
- ◎ 旅行事業では、羽田空港発着路線の拡大にあわせて商品ラインナップを拡大し、日本各地からの需要を取り込むなど、海外旅行は好調に推移しましたが、国内旅行については、一部方面の需要が前年水準に及ばなかった為、売上高は前年同期を下回りました。
なお、訪日旅行については、台湾・香港からの好調な需要に加え、中国からの旺盛な需要を取り込んだ結果、取扱高は前年同期を上回っております。
- ◎ 商社事業においても、国際線ネットワークの拡大に伴う旅客数の増加で、空港免税店の売上げが好調であったことなどにより、売上高は前年同期を上回りました。
- ◎ 最後に、32ページをご覧ください。

Intentionally Blank

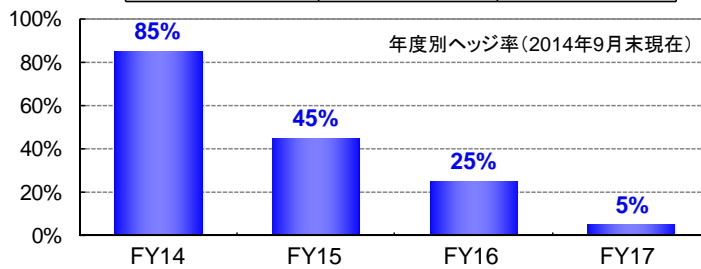
Ⅲ. 補足資料



補足資料

燃油

2014年度	ドバイ原油	シンガポールケロシン
通期業績予想前提値	US\$107/bbl	US\$125/bbl
上期実績	US\$103.8/bbl	US\$118.2/bbl

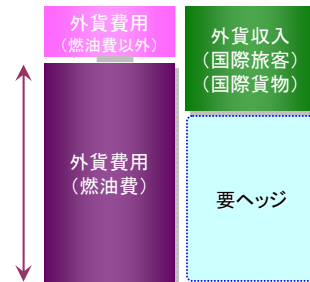
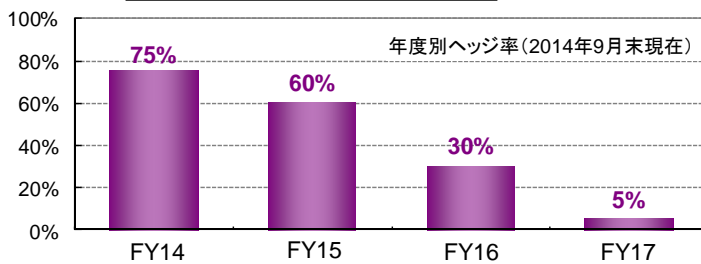


(下記感応度はヘッジ効果を含まず)



為替

2014年度	円/US\$
通期業績予想前提値	105円/US\$
上期実績	103.0円/US\$



©ANAHD2014

32

- ◎ 燃油と為替のヘッジ状況です。
- ◎ ヘッジの基本的な方針に変更はございませんが、
為替については、直近における円安方向への動きを受け、
機動的な対応を進めました。
- ◎ 2015年度分についても、今年度と同様、
利益計画の蓋然性を高める為に
通常計画よりも早めにヘッジを進捗させております。
- ◎ 引き続き、市況動向を注視しながら、適切に対処してまいります。
- ◎ 以上で、私からの説明を終わらせて頂きます。
- ◎ ご清聴ありがとうございました。

補足資料

国際旅客 方面別実績(構成比)		第2四半期 累計構成比 1H/FY14 Composition	前年差 Difference	第2四半期構成比 2Q/FY14 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	33.2	+ 2.1	33.1	+ 1.8
	欧州 Europe	21.5	+ 0.6	22.2	+ 1.6
	中国 China	14.8	△ 1.6	14.8	△ 2.2
	アジア Asia	26.6	△ 0.6	25.6	△ 0.9
	リゾート Resort	3.9	△ 0.5	4.3	△ 0.3
座席キロ ASK	北米 North America	35.0	+ 0.7	35.0	△ 1.1
	欧州 Europe	20.4	+ 1.1	20.4	+ 2.1
	中国 China	11.3	△ 1.9	11.4	△ 1.7
	アジア Asia	29.3	+ 0.9	29.1	+ 1.4
	リゾート Resort	4.0	△ 0.9	4.1	△ 0.7
旅客キロ RPK	北米 North America	36.7	+ 1.8	36.6	+ 1.5
	欧州 Europe	19.9	+ 0.2	20.6	+ 1.6
	中国 China	10.0	△ 1.0	10.3	△ 1.6
	アジア Asia	28.6	△ 0.2	27.6	△ 0.9
	リゾート Resort	4.8	△ 0.8	4.9	△ 0.6

©ANAHD2014

(パニラエア/旧エアアジア・ジャパンを含まず)

33

補足資料

国際貨物 方面別実績(構成比)		第2四半期 累計構成比 1H/FY14 Composition	前年差 Difference	第2四半期構成比 2Q/FY14 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	21.8	+ 0.7	22.1	+ 1.0
	欧州 Europe	14.6	+ 0.1	14.2	△ 0.1
	中国 China	34.4	△ 2.8	34.4	△ 3.1
	アジア Asia	22.3	+ 2.4	22.7	+ 2.7
	その他 Others	6.9	△ 0.3	6.6	△ 0.4
有効貨物 トンキロ ATK	北米 North America	35.0	△ 2.4	34.9	△ 4.1
	欧州 Europe	20.8	△ 0.6	20.6	+ 0.7
	中国 China	16.3	△ 1.1	16.2	△ 0.8
	アジア Asia	24.1	+ 4.3	24.7	+ 4.5
	その他 Others	3.8	△ 0.2	3.6	△ 0.3
有償貨物 トンキロ RTK	北米 North America	38.5	+ 0.1	38.2	△ 0.9
	欧州 Europe	23.2	△ 0.5	22.7	△ 0.1
	中国 China	13.7	△ 2.2	13.8	△ 2.1
	アジア Asia	20.6	+ 2.8	21.6	+ 3.7
	その他 Others	4.0	△ 0.2	3.8	△ 0.6

補足資料

運用航空機数		前年度期末 Mar 31, 2014	第2四半期末 Sep 30, 2014	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (Domestic)	1	0	△ 1	0	0
	Boeing 777-300ER	19	19	—	16	3
	Boeing 777-300	7	7	—	7	0
	Boeing 777-200ER	12	12	—	6	6
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-9	0	2	+ 2	2	0
	Boeing 787-8	27	31	+ 4	30	1
	Boeing 767-300ER	26	26	—	9	17
	Boeing 767-300	21	19	△ 2	19	0
	Boeing 767-300F	2	3	+ 1	0	3
小型機 Narrow-Body	Boeing 767-300BCF	7	7	—	7	0
	Airbus A320-200	19	20	+ 1	16	4
	Boeing 737-800	24	29	+ 5	24	5
	Boeing 737-700ER	2	2	—	2	0
	Boeing 737-700	11	11	—	8	3
リージョナル機 Regional	Boeing 737-500	15	16	+ 1	16	0
	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	21	21	—	12	9
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	1	0	△ 1	0	0
合計 Total		231	241	+ 10	188	53

©ANAHD2014 パナエア運用 A320-200 を含む(当第2四半期末 7機、前年度期末 5機)
グループ外にリースしている機数を除く(当第2四半期末 12機、前年度期末 14機)

(MEMO)



(MEMO)



(MEMO)



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