

ANAホールディングス株式会社

・2013-15年度 ANAグループ中期経営戦略
・2013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
殿元 清司

2013年4月30日



©ANA2013

1

◎伊東でございます。

◎本日はお忙しい中、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。

◎まず私より、**2013-15年度経営戦略**の概要をご説明させていただきますが、説明に先立ちましてボーイング**787**の運航再開について触れさせていただきます。

◎先日来、日米の関係当局におきまして運航再開へ向けた手続きに進展が見られ、現在当社は保有する機材への改修作業を、順次進めております。

◎ご案内の通り、**787**は今後の**ANAグループ**の経営戦略において欠くことのできない重要な機材です。

◎今後のネットワーク展開に**787**をフル活用していけるように、整備部門を中心に万全の体制にて、運航再開に向けた準備を進めてまいります。

◎加えて、お客様に安心して**787**へご搭乗いただくという観点から、安全性に関する広報活動や関係先への説明等についても、ローンチカスタマーの責務としてしっかりと取り組んでまいります。

◎それでは4ページより説明を始めさせていただきます。

目次

I. 2013-15年度

ANAグループ中期経営戦略

2013-15年度経営戦略の組み立て	P.4-5
2013年度業績見通し	P.6
2013-15年度経営戦略の機軸	P.7
アジア戦略投資	P.8
事業ポートフォリオの方向性	P.9
コスト構造改革の進捗	P.10
価値創造目標の概要	P.11

II. 2013年3月期 決算《詳細》

業績ハイライト	P.13
連結決算概要(経営成績)	P.14
連結決算概要(財政状態)	P.15
連結決算概要(キャッシュフロー)	P.16
連結決算概要(セグメント別実績)	P.17
航空運送事業(収入・費用)	P.19
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.20
航空運送事業(国内・国際旅客事業)	P.21-25
航空運送事業(国内・国際貨物事業)	P.26-28

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
航空運送事業(収入・費用予想)	P.33
航空運送事業(営業利益増減要因)	P.34
業績予想の前提値(旅客・貨物事業)	P.35-36
連結バランスシート(計画)	P.37
連結キャッシュフロー(計画)	P.38

IV. 補足資料

燃油・為替情報	P.40
為替変動による収支感応度 (2013年度における円安の影響)	P.41
2013年3月期 為替変動の収支影響	P.42
国際旅客 方面別実績	P.43
国際貨物 方面別実績	P.44
運用航空機数	P.45

I . 2013-15年度 ANAグループ中期経営戦略





◎こちらが2013-15年度経営戦略のアウトラインです。

◎昨年2月に発表した2012-13年度の経営戦略では、ご覧の通りグループ経営体制の変革、マルチブランド戦略、コスト構造改革、という3本柱を、戦略の機軸として掲げて参りましたが、これまでのところいずれも順調に進捗しております。

◎これらの経営テーマに引き続き取り組んでいくことに加えて、これまでグループとして培ってきたノウハウを活かすことのできる事業への参画や、アジアにおける戦略的投資などを通じて新たな収益基盤の構築を目指し、事業領域の拡大を推進してまいります。

◎それによってANAグループの経営が中長期的、かつ持続的な成長を具現化していく段階に進むという点が、この3か年の経営戦略のポイントとなります。

2013-15年度経営戦略の組み立て

B787デリバリー計画、首都圏増枠への対応を踏まえ、3年間の収支計画詳細は段階的に策定

《2013-15年度 経営戦略》

計画策定の経緯

- ✓B787運航再開、デリバリー再開が当初想定よりも遅れ、中期計画の策定に影響
⇒2013年度単年度計画の策定にとどめ、2014年度以降の収支計画は別途策定
- ✓2013年度は7月からのB787運航再開を前提に生産量ならびに収支計画を策定
⇒営業利益1,100億円を達成し過去最高益を更新、4円配当の継続を目指す

(単位:億円)	2012年度決算	
	通期	前年差
営業収入	14,835	+720
航空運送事業	13,235	+609
営業利益	1,038	+68
航空運送事業	940	+55
営業利益率	7.0%	+0.1%
当期純利益	431	+149
EBITDA	2,277	+114
1株あたり当期利益(円)	13.51円	+2.29円
1株あたり配当(円)	4円	-

2013年度業績予想	
通期	前年差
16,100	+1,264
14,400	+1,164
1,100	+61
990	+49
6.8%	▲0.2%
450	+18
2,495	+217
12.82円	▲0.69円
4円	-

2013年度
<ul style="list-style-type: none"> ✓B787は7月運航再開を前提 国内線座キロ前年比+4.5% 国際線座キロ前年比+13.8% 国際線有効トンキロ前年比+14.6%
2014-2015年度
<ul style="list-style-type: none"> ✓B787受領 リススケジュール ✓首都圏国際線発着枠配分 羽田:2014年夏ダイヤより 成田:2015年夏ダイヤより

©ANA2013

5

◎今回、3か年の経営戦略の考え方をまとめさせていただきましたが、業績予想ならびに収支計画の詳細については、ご覧の通り、2013年度のみご提示とさせていただきます。

◎ボーイング787の運航停止の間、問題が収束する時期を見極めながら、1月の段階で準備していた3か年計画の修正作業を進めておりました。

◎最終的に運航再開に向けた動きが4月後半にまでずれ込んだことから、このように段階的に収支計画を策定せざるを得ないと判断した次第です。

◎前期の2012年度はご覧の通り、営業利益が過去最高の1,038億円に達しました。

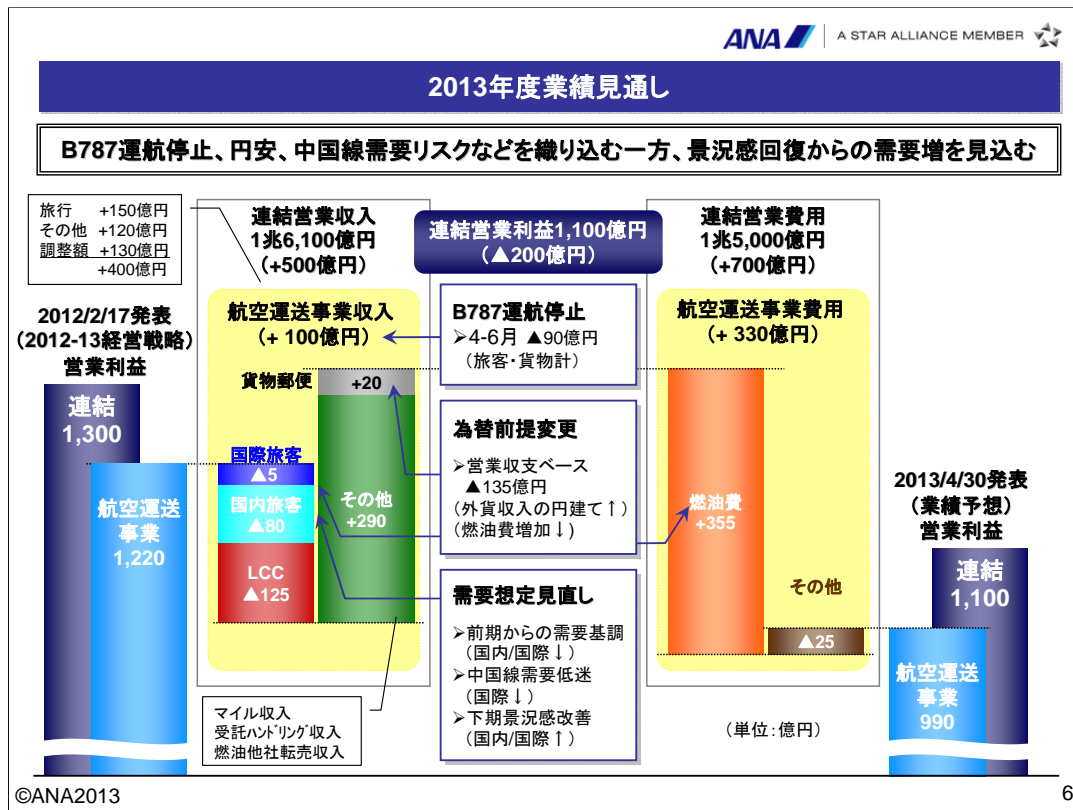
◎当期純利益は431億円となり、4円配当を継続させていただきます。

◎2013年度については、787の運航再開時期を7月と仮置きして、事業計画、生産量を見直し、収支計画を策定いたしました。

◎787問題をはじめとしたいくつかの収益押し下げ要因はありますが、

営業利益は1,100億円、当期純利益450億円、配当は4円を計画いたします。

◎2014年度以降については、787の新たなデリバリースケジュールなどが確定次第、改めて収支計画の詳細を策定しご説明させていただきます。



◎ご覧いただいているスライドは2013年度の業績予想です。

◎昨年発表した2か年の経営戦略においては連結営業利益を1,300億円と計画しましたが、今回の業績予想において200億円下方修正し、1,100億円とした主な要因を航空運送事業を中心にお示したものです。

◎ボーイング787の運航停止につきましては、運航再開が6月に早まれば影響額は縮小します。

◎為替要因については、前回の計画策定時の前提レートを直近の予想レートに置き換えたことにより、収入と費用を合わせた収支ベースで約135億円の影響を見込みました。

◎また収入面では改めてグローバルのマクロ環境の見通しを確認したほか、中国線の需要低迷、前期から続く需要基調などの要因を織り込みました。

◎LCCの収入計画を見直した一方で、提携会社向け燃油費の転売収入などは、増加要因となっています。

◎費用面では、燃油費が消費量の伸びと為替の円安修正により大きく増加する見通しです。

2013-15年度経営戦略の機軸

一貫した経営戦略を継続的に推進しながら、拡大成長戦略を深化

2012-13年度経営戦略の進捗

グループ経営体制変革

《持株会社制移行》

- ✓ 自立的・効率的経営の推進、経営資源の最適配分によるグループ経営力の強化

マルチブランド戦略

《FSC(Full Service Carrier)事業》

- ✓ 首都圏空港増枠を契機に国際線ネットワーク拡大
- ✓ 提携強化を含めた国内線事業基盤の優位性確保

《LCC(Low Cost Carrier)事業》

- ✓ 日本マーケットへの適応力を高めながら、低コスト構造を追求し、収益事業モデルとして確立

コスト構造改革

《ユニットコスト1円低減(1,000億円コスト削減)》

- ✓ トップラインのボラティリティリスクへの耐性強化
- ✓ 中長期的な価値創造目標実現の蓋然性向上

&

中長期的かつ持続的な拡大成長戦略

事業領域の拡大、多角化の推進

《前提となる環境認識》

- ✓ 日本を含む先進国マーケットの成熟化と低成長安定化
- ✓ 力強いアジアの経済成長と規制緩和推進の展望

《戦略の継続性・一貫性》

- ✓ 持株会社制のもとでのグループ経営力強化
- ✓ マルチブランド戦略の推進、認知度向上に寄与

《事業領域の拡大による成長機会の確保》

- ✓ 地域の多角化
日本ベース+アジア地域
- ✓ 事業内容の多角化
航空運送事業+航空関連・その他事業
- ✓ アジア戦略投資

◎ここでは改めてこの3カ年の経営戦略の機軸、経営テーマについて確認をいたします。

◎グループ経営体制の変革については、予定通り4月に移行した持株会社制のもとで、今後、グループ経営力の強化を本格的に進めてまいります。

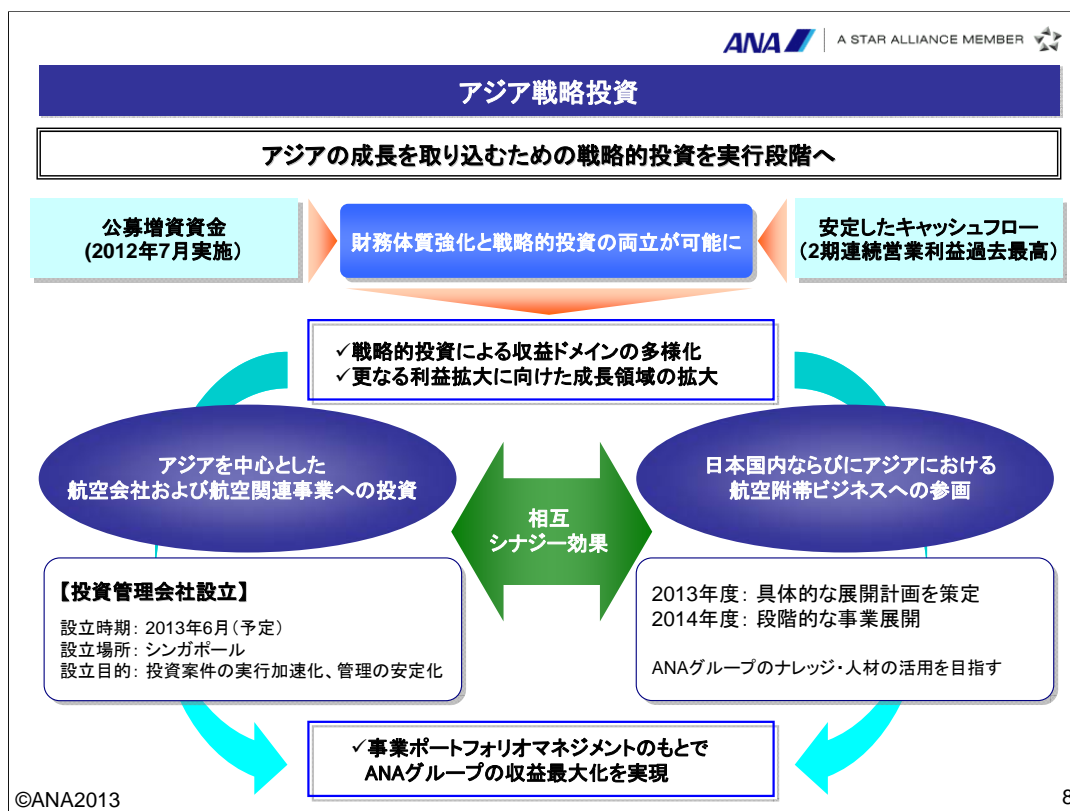
◎マルチブランド戦略のもとでは、フルサービスキャリアとしての更なる成長と日本マーケットに適応したLCC事業モデルの確立を推し進めてまいります。

◎コスト構造改革は事業環境のボラティリティリスクにも耐えられる収支構造とすることが狙いです。

◎中期的な価値創造目標達成の蓋然性を高めるためにも、引き続き目標の完遂に向けた取り組みを継続します。

◎ここに、もうひとつの機軸として事業領域の拡大と多角化の推進を加えました。

◎現状の日本ならびにアジアにおける経済情勢、事業環境を踏まえ、従来の経営戦略の実行を後押ししながら、更なる成長機会を確保することにつなげてまいります。



◎続いて戦略的投資について説明します。

◎昨年7月の公募増資以降、アジアにおける戦略的投資を検討してまいりましたが、今年度はいよいよ実行に移す段階だと考えています。

◎大きく分けて戦略的投資は2つの方向性を考えています。

◎1点目はアジアを中心とした航空会社および航空関連事業への投資です。

◎この投資により、航空輸送事業とのシナジー効果が期待できることに加えて、アジアの経済成長をANAグループの成長につなげることができると考えています。

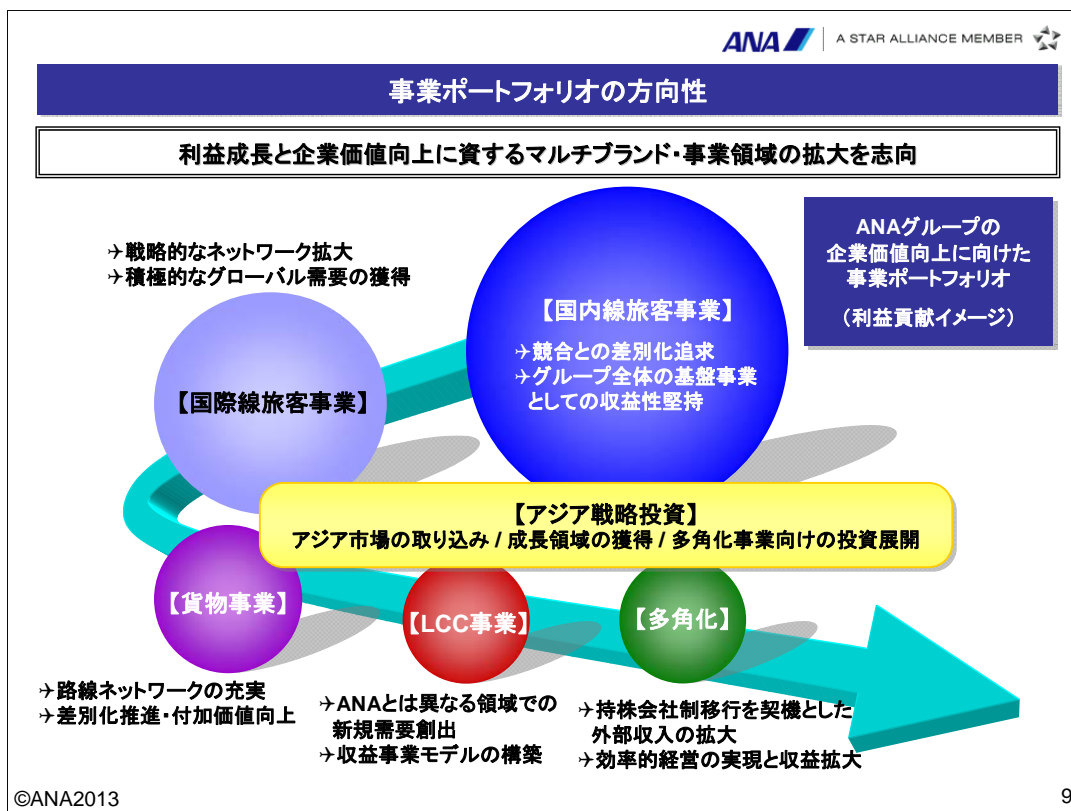
◎今後の展開を加速化させるため、この6月にシンガポールに投資管理会社を設立することを決定いたしました。

◎2点目としては航空関連ビジネスへの参画です。

◎ANAグループのナレッジ、人材を有効活用できるビジネスへの参画可能性について検討を進めてまいります。

◎既に乗員訓練事業には参画をしておりますが、次の展開としては「沖縄県那覇空港における航空機整備会社の設立」を検討しております。

◎ANAグループといたしましては2009年の沖縄貨物ハブ展開、昨年のヤマト運輸との提携による国際物流の新事業モデルの構築など、沖縄を拠点としてアジアを見据えた戦略的な事業展開を進めていく考えです。



◎こちらが成長領域の拡大に向けた事業ポートフォリオと各事業毎の戦略の方向性です。

◎持株会社制のもと、既存の事業領域に留まらない事業ポートフォリオを構築することで新たな成長領域を取り込んでまいります。

◎「国内線旅客事業」は競合との差別化の推進がポイントとなります。

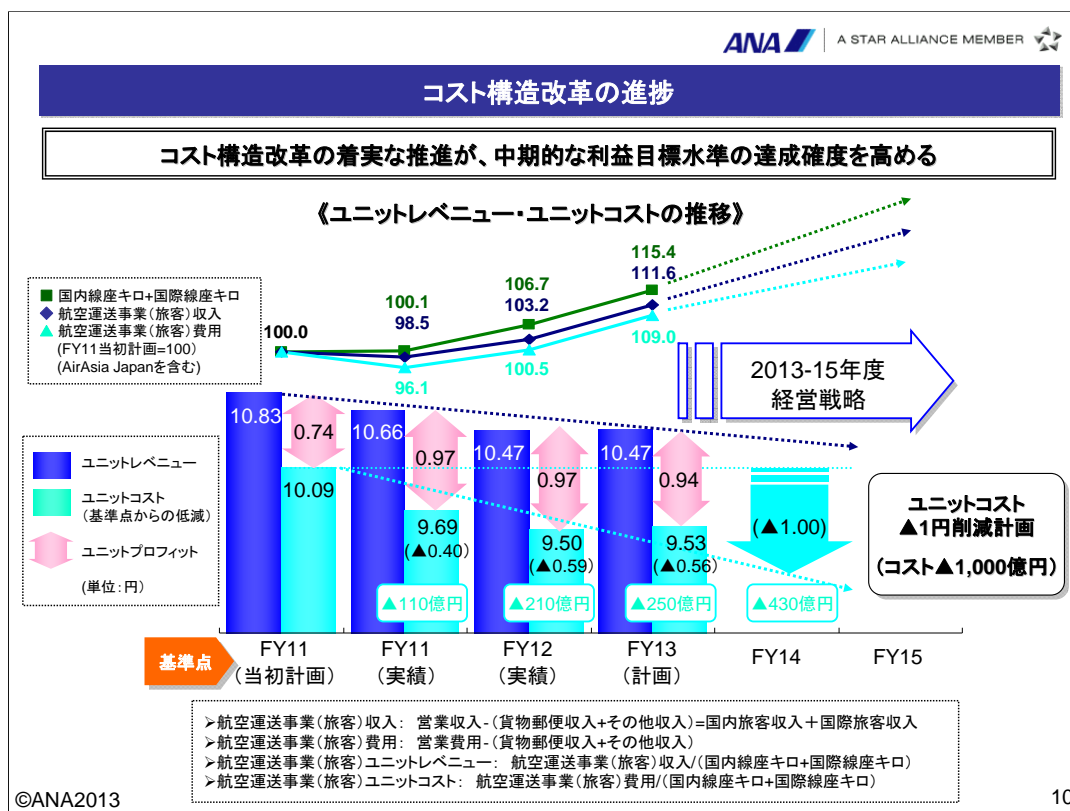
◎「国際線旅客事業」は首都圏空港発着枠を最大限取込みながら、ネットワークを戦略的に拡大しハイエンドの日系需要のみならず、非日系の訪日および三国間需要を積極的に獲得していきます。

◎「貨物事業」はフレイターの増機、旅客便の活用、更には「提携他社の運航便の活用」などによって路線ネットワークを拡充していきます。

◎「LCC事業」はANAブランドとは異なる領域での新規需要獲得により、新たな収益モデルを構築していきます。

◎そして「多角化事業」を通じてグループ外からの収入拡大を目指すとともに、「アジアにおける戦略的投資」によってアジアの成長を取り込むための事業領域に進出してまいります。

◎グループ内に新たな収益ドメインを加えていくことで、中期利益目標の達成をより確実なものとしていきます。



◎コスト構造改革の進捗について、数値をもとにご確認いただきたいと思ひます。

◎2011年度の当初計画を基準に取り組み始めたユニットコスト1円削減の計画ですが、2012年度の実績では0.59円、2013年度の計画では0.56円の削減が実現しております。

◎なおこの間、燃油費のユニットコストは2012年度実績で0.1円、2013年度計画では0.31円上昇しております。

◎このことから、燃油費以外のコスト削減が順調に進んでいることがおわかりいただけるかと思ひます。

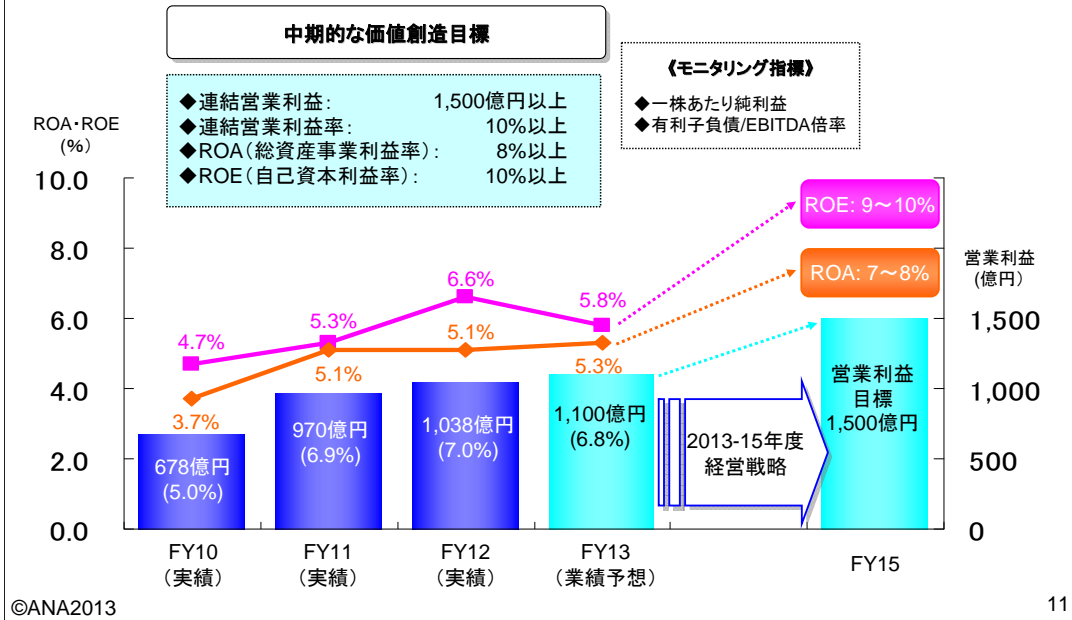
◎近年、路線距離の長い国際線を中心に供給量を拡大してきたこともあり、ユニットレベニューは低減傾向にあります、それ以上にユニットコストを引き下げることができており、2011年度から2年連続での営業利益の過去最高益更新につながっています。

◎またこの期間中のユニットコスト削減への直接的な寄与は見込んでおりませんが、構造改革の総仕上げとして「年金制度改革」に着手することを経営として判断し、先般労働組合に提案をいたしました。

◎将来のバランスシートリスクを軽減し、業績の安定化にもつながることになると確信しており、改革実現に向けてしっかりと協議を進めてまいります。

価値創造目標の概要

中期的な価値創造目標に関して、2015年度における目標レンジ到達が射程に入る



◎最後に今回の3か年の経営戦略における価値創造目標の到達水準についてご説明させていただきます。

◎先ほど申し上げました通り、本日の段階では2015年度まで業績目標の提示は見送ることとさせていただきましたが、従来から掲げております中期的な価値創造目標については、この中期経営計画の期間中に概ね射程に収めることができている状態です。

◎戦略機材ボーイング787の運航とデリバリーがまもなく再開されます。

◎また当面の間、最後となる首都圏国際線スロットの増加が2014年度の羽田、2015年度の成田の順に予定されております。

◎外部環境の動向とともに燃油や為替といった市況変動のリスクを見定める必要があるとは思いますが、本日ご説明させていただきました経営戦略を着実に実践し、目の前にある諸課題を解決しながら、2015年度までに当面の利益目標、営業利益1,500億円を達成してまいります。

◎以上をもちまして私からの説明を終了致します。ご清聴ありがとうございました。

Ⅱ. 2013年3月期決算《詳細》



©ANA2013

12

◎ 殿元でございます。

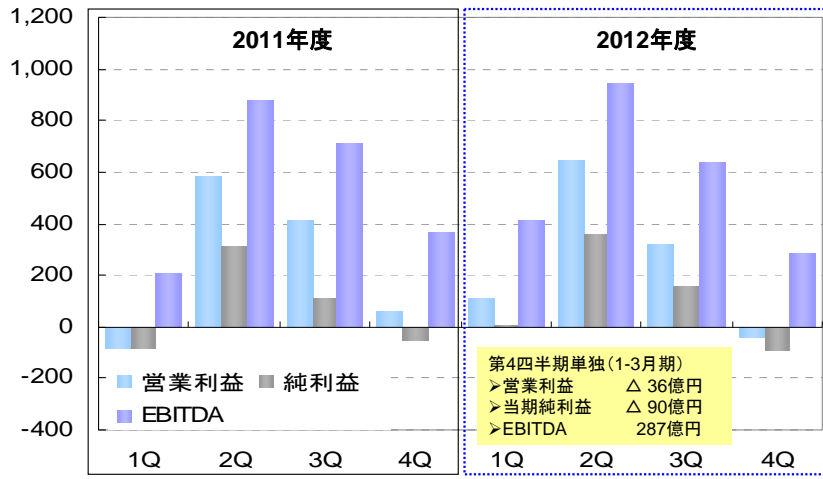
◎ 続きまして私の方から2012年度 通期の決算について、詳細をご説明させていただきます。

◎ スライド13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

- > 年度累計での連結営業利益は、1,038億円（前年同期比で +68億円）。
- > 当期純利益は431億円（同 +149億円）、EBITDAは2,277億円（同 +114億円）。



©ANA2013

単位: 億円 (¥100Million)

13

◎業績ハイライトです。

◎2012年度通期での営業損益は前年同期比 約7%増の1,038億円、営業利益率7.0%と、利益額、利益率ともに過去最高となりました。

◎キャッシュフロー指標であるEBITDAも、2,277億円と2年連続で過去最高を更新しました。

連結決算概要

経営成績

	2011年度 FY11	2012年度 FY12	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	14,115	14,835	+ 720	3,514	+ 97
営業費用 Operating Expenses	13,144	13,797	+ 652	3,551	+ 193
営業利益 Operating Income	970	1,038	+ 68	△ 36	△ 95
営業利益率 Op. Margin (%)	6.9	7.0	+ 0.1	-	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 285	△ 268	+ 17	△ 84	+ 4
経常利益 Recurring Income	684	769	+ 85	△ 121	△ 91
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 50	△ 60	△ 10	△ 53	+ 1
当期純利益 Net Income	281	431	+ 149	△ 90	△ 34
少数株主損益調整前当期純利益 Net Income Before Minority Interests	281	418	+ 136	△ 97	△ 39
その他包括利益 Other Comprehensive Income	49	88	+ 39	114	△ 144
包括利益 Comprehensive Income	331	506	+ 175	16	△ 184

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2013

14

◎経営成績の概要です。

◎営業収入は年度通期で1兆4,835億円となり、前年同期を720億円上回りました。

◎営業費用は燃油費・生産連動・収入連動費用の増加はありましたが、コスト削減を着実に進めたことにより前年同期と比べ652億円の増加に留めました。

◎結果、年度通期での営業利益は前年同期より68億円増の1,038億円となりました。

◎経常利益は前年同期比 約12%増の769億円と、営業利益とともに年度通期で過去最高となりました。

◎当期純利益は5割強増加の431億円となり、増収増益の決算となりました。

連結決算概要

財政状態

	前期末 Mar 31, 2012	2013年3月末 Mar 31, 2013	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	20,025	21,372	+ 1,346
自己資本 Shareholders' Equity	5,490	7,667	+ 2,177
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	27.4	35.9	+ 8.5
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	9,636	8,971	△ 665
D/Eレシオ(倍)* Debt/Equity Ratio (times)	1.8	1.2	△ 0.6
純有利子負債残高** Net Interest Bearing Debts	6,846	4,775	△ 2,071

単位: 億円 (¥100Million)

* オフバランスリース債務額1,368億円(前年度末1,553億円)を含むD/Eレシオは1.3倍(前年度末2.0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

15

◎財政状態です。

◎総資産は主に公募増資により純資産及び手元流動資金がそれぞれ増加し、約2兆1,400億円となりました。

◎有利子負債残高は約定にもとづく債務の返済、並びに新規借入れの抑制により65億円削減しました。

◎また増資に伴い自己資本は7,667億円となり、自己資本比率は35.9%と前期末の27.4%に対しプラス8.5%と大幅に改善しました。

◎D/E レシオも1.2倍と大幅に改善しました。

連結決算概要

キャッシュフロー	2011年度 FY11	2012年度 FY12	前年差 Difference
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	2,144	1,731	△ 412
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 1,663	△ 3,337	△ 1,674
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	161	845	+ 683
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	642	△ 755	△ 1,398
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	2,016	2,658	} △ 745**
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,658	1,912	
減価償却費 Depreciation and Amortization	1,192	1,239	+ 46
設備投資額(固定資産のみ) Capital Expenditures	1,968	1,627	△ 341
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)	520	542	+ 22
EBITDA *	2,162	2,277	+ 114
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	15.3	15.4	+ 0.0

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

16

◎キャッシュフローです。

◎営業キャッシュフローは**1,731**億円の収入となっております。

◎投資キャッシュフローは航空機の設備投資の支払い、及び**3ヶ月超**の譲渡性預金等の預け入れにより**3,337**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**542**億円のプラスとなっております。

◎財務キャッシュフローは**845**億円の収入となりました。

連結決算概要

セグメント別実績		2011年度 FY11	2012年度 FY12	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY12	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	12,625	13,235	+ 609	3,127	+ 77
	旅行事業 Travel Services	1,589	1,610	+ 20	373	△ 21
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	14,215	14,845	+ 629	3,500	+ 55
	その他 Other	1,384	1,488	+ 103	372	+ 23
	調整額 Adjustment	△ 1,484	△ 1,497	△ 12	△ 358	+ 18
	合計(連結) Total	14,115	14,835	+ 720	3,514	+ 97
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	884	940	+ 55	△ 43	△ 92
	旅行事業 Travel Services	39	44	+ 5	1	△ 0
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	924	985	+ 61	△ 42	△ 93
	その他 Other	41	54	+ 12	6	+ 0
	調整額 Adjustment	4	△ 1	△ 6	△ 1	△ 2
	合計(連結) Total	970	1,038	+ 68	△ 36	△ 95

単位:億円 (¥100Million)

©ANA2013

17

◎ セグメント別実績です。

◎ 航空運送事業につきましてはこの後詳細をご説明致しますが、旅行事業、並びにその他セグメントについても増収増益となりました。

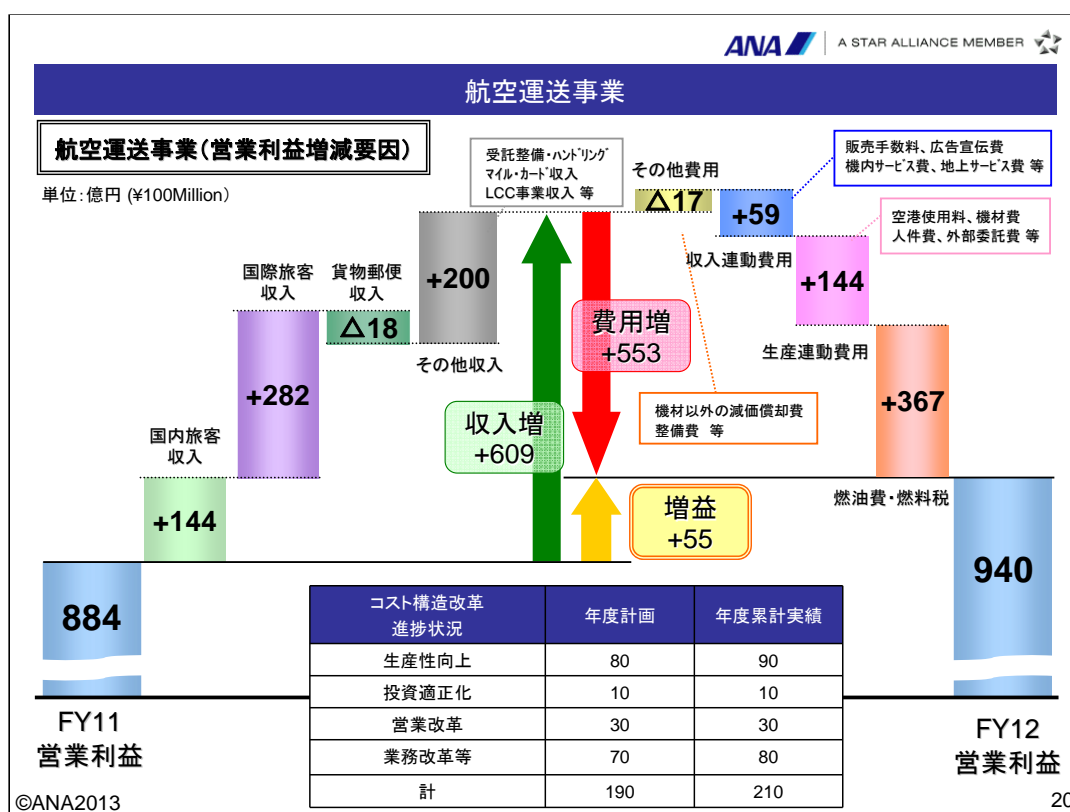
Intentionally Blank

航空運送事業

収入・費用		2011年度 FY11	2012年度 FY12	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY12	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,515	6,659	+ 144	1,498	△ 43
	国際線旅客 International Passengers	3,200	3,483	+ 282	833	+ 52
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,280	1,262	△ 18	317	+ 14
	その他 Others	1,628	1,829	+ 200	477	+ 54
	合計 Total	12,625	13,235	+ 609	3,127	+ 77
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,631	2,998	+ 367	789	+ 142
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	945	1,021	+ 76	254	+ 17
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	671	701	+ 30	173	+ 1
	減価償却費 Depreciation and Amortization	1,172	1,198	+ 26	298	△ 5
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	457	454	△ 3	124	+ 0
	人件費 Personnel	2,510	2,475	△ 35	637	△ 35
	販売費 Sales Commission and Promotion	635	699	+ 64	170	+ 12
	外部委託費 Contracts	863	878	+ 14	231	+ 15
	その他 Others	1,853	1,864	+ 11	490	+ 22
合計 Total	11,740	12,294	+ 553	3,171	+ 170	
営業利益	営業利益 Operating Income	884	940	+ 55	△ 43	△ 92

©ANA2013

単位: 億円 (¥100Million) 19



◎航空運送事業の営業損益の前年同期比較による増減分析です。

◎営業収入は609億円の増収となりました。

◎国内旅客・国際旅客では震災からの需要回復を中心に増収し、その他収入ではマイル・カード収入やLCC事業収入等により増収しました。

◎また概算ではありますが、ボーイング787の運航停止による減収影響額は約70億円、尖閣・竹島問題による需要減の減収影響額は約100億円となっております。

◎営業費用は553億円の増加となりました。

◎燃油費・生産連動費用が事業規模を拡大したことにより増加し、また収入連動費用が増加する一方、その他費用が減少しました。

◎以上の結果、年度通期での営業利益は55億円増加し940億円となりました。

◎なお、1,000億円のコスト構造改革の内2012年度計画の190億円の進捗ですが、20億円の削減前倒しにより年度累計で210億円、2カ年累計で320億円を削減しました。

◎続きまして22ページから事業別の動向をご説明します。

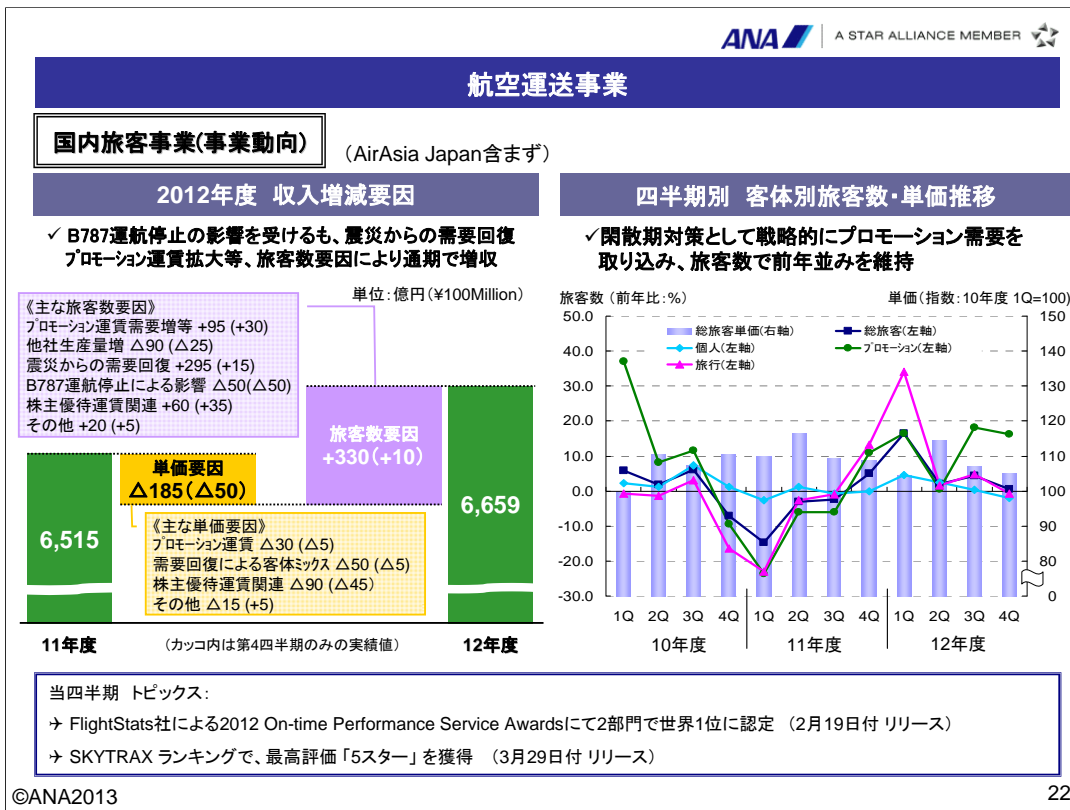
航空運送事業

国内旅客事業(実績)

	2011年度 FY11	2012年度 FY12	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY12	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	56,756	58,508	+ 3.1	13,947	△ 0.6
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	34,589	36,333	+ 5.0	8,487	+ 0.8
旅客数(千人) Passengers (thousands)	39,020	41,089	+ 5.3	9,520	+ 0.6
座席利用率(%) Load Factor (%)	60.9	62.1	+ 1.2*	60.9	+ 0.9*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	6,515	6,659	+ 2.2	1,498	△ 2.8
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.5	11.4	△ 0.8	10.7	△ 2.2
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.8	18.3	△ 2.7	17.7	△ 3.6
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	16,698	16,208	△ 2.9	15,743	△ 3.4

*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、当年度における輸送実績は、座席キロは599百万席キロ、旅客キロは382百万人キロ、旅客数は340千人、利用率は63.9%となりました。



◎国内旅客の状況です。

◎21ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、
左の図では年度累計での増収額144億円を要因分解しております。

◎単価要因ではプロモーション運賃拡大、前年からの旅行需要回復による客体構成変化や、株主優待の拡大により、通期で185億円減収しました。

◎一方、旅客数要因ではボーイング787運航停止による影響があったものの、震災からの回復需要取り込みに加えプロモーション運賃拡大により旅客数が大幅に増加、330億円増収しました。

◎結果、全体では前年同期比2.2%増の144億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しています。
第3・第4四半期を中心に閑散期対策として戦略的にプロモーション需要を取り込んだ結果、総旅客数は前年並みを維持しました。

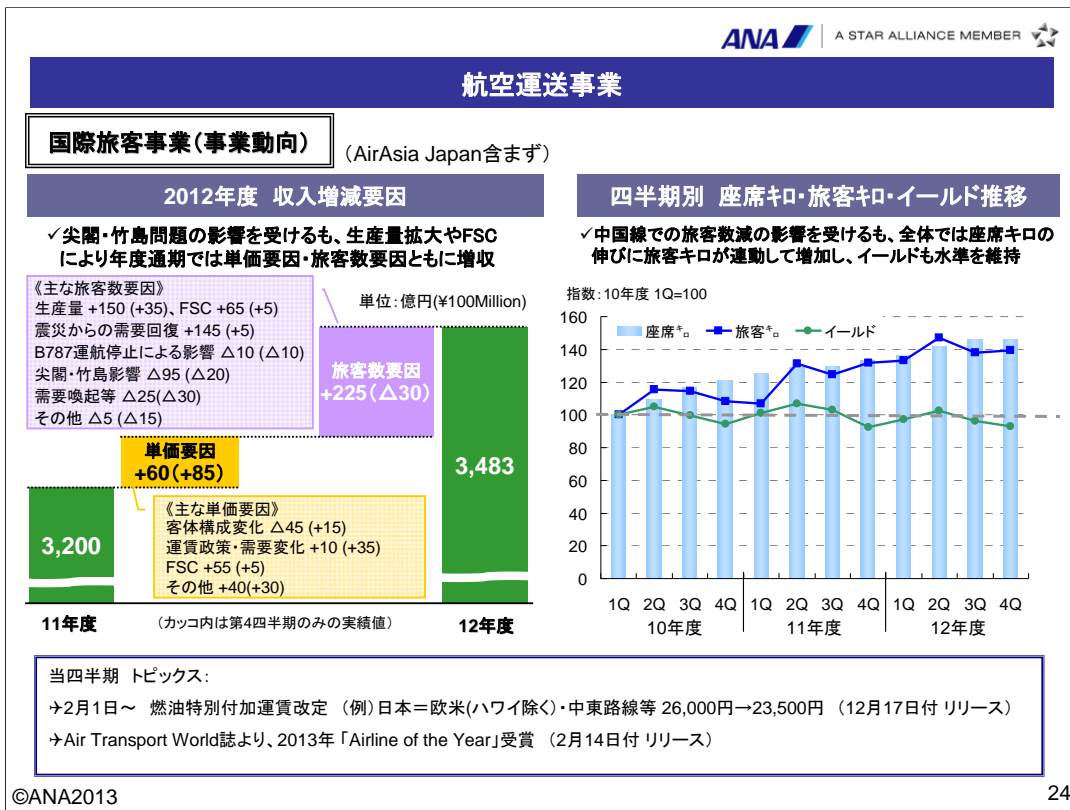
◎次に、24ページへお進みください。

航空運送事業

国際旅客事業(実績)	2011年度	2012年度	前年比 % Y/Y	第4四半期	前年比 % Y/Y
	FY11	FY12		4Q/FY12	
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	34,406	37,947	+ 10.3	9,729	+ 9.8
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	25,351	28,545	+ 12.6	7,150	+ 5.8
旅客数(千人) Passengers (thousands)	5,883	6,276	+ 6.7	1,507	△ 3.1
座席利用率(%) Load Factor (%)	73.7	75.2	+ 1.5*	73.5	△ 2.7*
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	3,200	3,483	+ 8.8	833	+ 6.7
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	9.3	9.2	△ 1.3	8.6	△ 2.8
イールド(円) Yield (¥/RPK)	12.6	12.2	△ 3.3	11.7	+ 0.8
単価(円) Unit Price (¥/Passenger)	54,403	55,495	+ 2.0	55,307	+ 10.0

*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、当年度における輸送実績は、座席キロは113百万席キロ、旅客キロは70百万人キロ、旅客数は60千人、利用率は61.9%となりました。



◎国際旅客の状況です。

◎23ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、左の図では年度累計での増収額282億円を要因分解しております。

◎単価要因では円安による為替影響や、尖閣・竹島問題に起因した旅行需要の減少で高単価旅客の構成が高まったことにより、第4四半期は増収し通期でも60億円の増収となりました。

◎一方、旅客数要因ではボーイング787運航停止による影響や尖閣・竹島問題等に起因した需要減により、第4四半期は減収しましたが、通期では225億円の増収となりました。

◎結果、全体では前年同期比8.8%増の282億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。

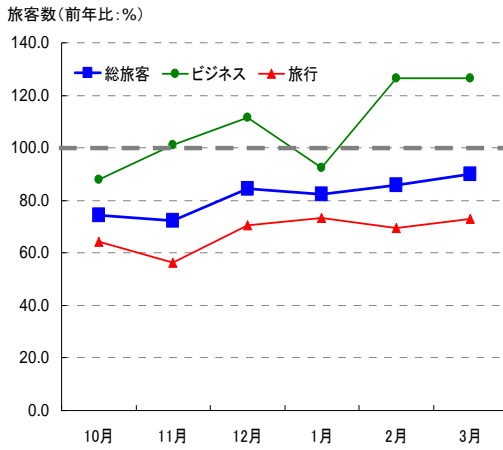
◎中国線での需要減の影響等はありませんでしたが、旅客キロは座席キロの伸びに連動し増加しています。

航空運送事業

国際旅客事業(事業動向)

中国線 旅客数推移

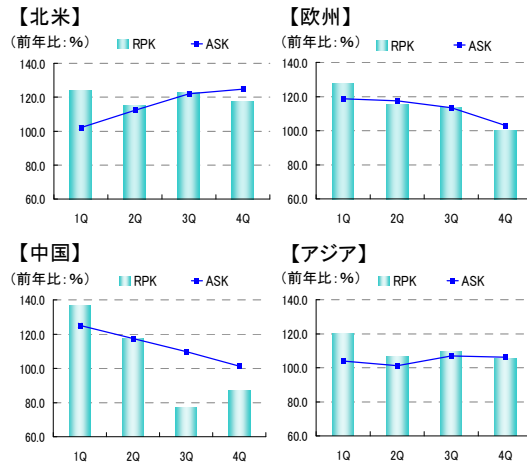
✓ 総旅客は前年割れがだが、既にビジネス旅客は前年水準を回復



©ANA2013

国際線方面別 座席キロ・旅客キロ推移

✓ 中国線を除き、各方面とも座席キロ並みの旅客キロを確保し、概ね堅調に推移。特に北米線は2桁の旅客キロ増と好調を維持



25

◎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。

◎尖閣諸島問題の影響を受け、今年度下期の総旅客数は前年割れの結果となりましたが、ビジネス旅客は既に前年水準を回復しております。

◎一方、旅行旅客は前年割れの状況ですが、発生直後に比べ徐々にではありますが回復傾向を示しております。

◎右の図では方面別の需要動向をお示していますが、ご覧の通り北米線が前年比2桁増と好調を維持していることが大きな特徴となっています。

◎次に28ページをご覧ください。

航空運送事業

国内貨物事業(実績)		2011年度 FY11	2012年度 FY12	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY12	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)	1,805	1,905	+ 5.5	438	△ 2.9
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	464	460	△ 0.9	104	△ 4.1
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	467	463	△ 0.8	104	△ 4.6
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	25.7	24.2	△ 1.6*	23.7	△ 0.3*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	332	322	△ 3.1	72	△ 6.0
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	18.4	16.9	△ 8.1	16.6	△ 3.2
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	71	70	△ 2.2	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)	29	29	△ 0.1	7	△ 10.6
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	10	11	+ 6.6	2	+ 7.6
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	10	10	+ 1.1	2	+ 6.2
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	35.8	38.2	+ 2.4*	37.5	+ 6.3*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	13	12	△ 9.6	2	△ 12.8
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	45.9	41.5	△ 9.5	40.5	△ 2.6
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	134	119	△ 10.6	119	△ 17.9

©ANA2013 *貨物重量利用率のみ前年差

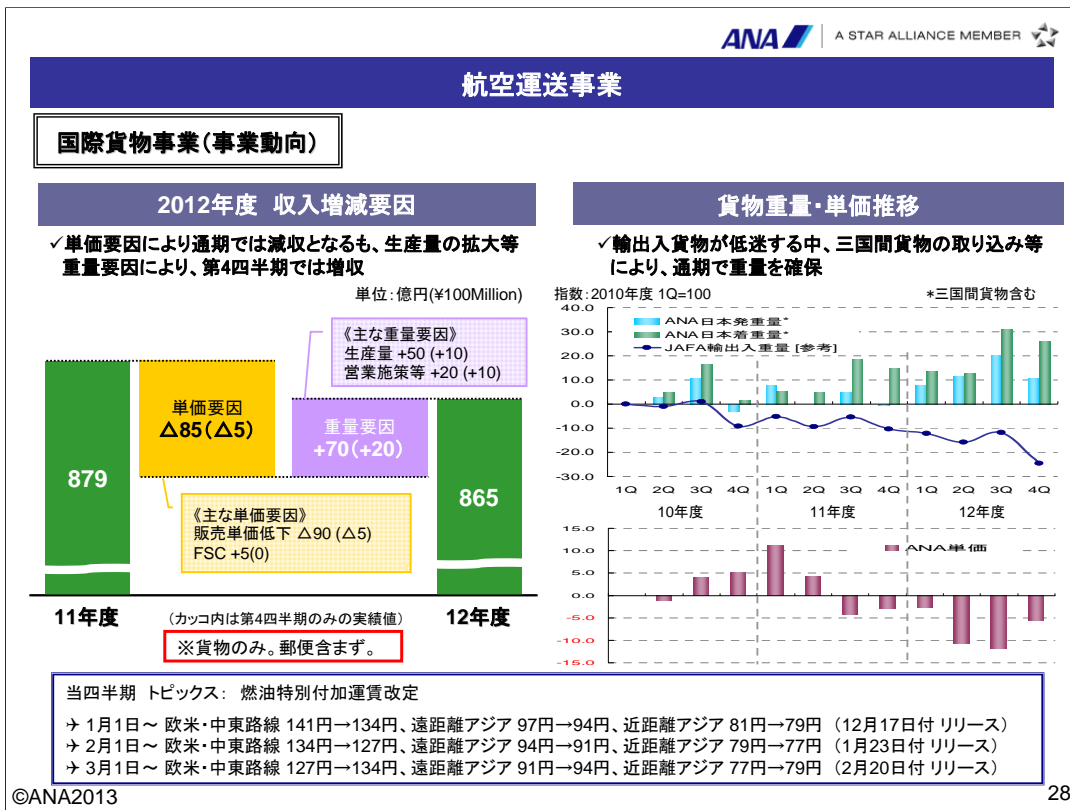
26

航空運送事業

国際貨物事業(実績)		2011年度 FY11	2012年度 FY12	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY12	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)	3,637	3,958	+ 8.8	995	+ 9.2
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	2,239	2,469	+ 10.3	639	+ 10.6
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	570	621	+ 8.9	157	+ 11.2
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	61.6	62.4	+ 0.8*	64.2	+ 0.8*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	879	865	△ 1.6	224	+ 7.8
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	24.2	21.9	△ 9.6	22.6	△ 1.2
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	154	139	△ 9.6	143	△ 3.0
【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)	829	852	+ 2.8	202	+ 1.0
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	497	509	+ 2.4	129	+ 6.6
	貨物輸送重量 (千トン) Revenue Ton (thousand tons)	279	289	+ 3.3	72	+ 8.9
	貨物重量利用率 (%) Load Factor (%)	60.0	59.8	△ 0.2*	63.9	+ 3.4*
	貨物収入 (億円) Cargo Revenues (¥100million)	332	326	△ 1.8	85	+ 11.5
	ユニットベニュー (円) Unit Revenue (¥/ATK)	40.1	38.3	△ 4.4	42.1	+ 10.4
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	119	113	△ 5.0	118	+ 2.4

©ANA2013 *貨物重量利用率のみ前年差

27



◎ 国際貨物の状況です。

◎ 27ページ記載の実績データをご確認いただくとともに、左の図では年度累計での減収額13億円を要因分解しております。

◎ 年度累計では単価要因により減収となりましたが、第3四半期に続き第4四半期でも重量要因により増収となっております。

◎ 右の図では日本発着の貨物重量及び当社単価の四半期別推移をお示ししています。

◎ 日本全体の輸出・輸入貨物が第4四半期においても低迷する中、当社では三国間貨物等の取り込みにより重量を確保しました。

◎ 結果、上期では収入が前年割れとなりましたが、下期では前年より増収となり、徐々に復調の兆しが出てきております。

◎ 以上、航空運送3事業の結果に関する概要でした。

Ⅲ. 2014年3月期 通期業績予想《詳細》



©ANA2013

29

◎ 続いて、2013年度業績予想についてご説明いたします。
31ページをご覧ください。

Intentionally Blank

2014年3月期 通期業績予想

連結業績予想

	2012年度 FY12	2013年度 FY13(E)	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	14,835	16,100	+ 1,264
営業費用 Operating Expenses	13,797	15,000	+ 1,202
営業利益 Operating Income	1,038	1,100	+ 61
営業利益率(%) Op. Margin (%)	7.0	6.8	△ 0.2
経常利益 Recurring Income	769	800	+ 30
当期純利益 Net Income	431	450	+ 18

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2013

31

◎まず2013年度通期での業績予想をご説明します。

◎収入、費用の増減についてはこの後ご説明致しますが、
利益予想は営業利益1,100億円、経常利益800億円、当期純利益450億円と
なっております。

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(E)	前年差 Difference
売上高 Revenues	航空運送事業 Air Transportation	13,235	14,400	+ 1,164
	旅行事業 Travel Services	1,610	1,700	+ 89
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	14,845	16,100	+ 1,254
	その他 Other	1,488	1,530	+ 41
	調整額 Adjustment	△ 1,497	△ 1,530	△ 32
	合計(連結) Total	14,835	16,100	+ 1,264
営業利益 Operating Income	航空運送事業 Air Transportation	940	990	+ 49
	旅行事業 Travel Services	44	50	+ 5
	報告セグメント計 Total for Reporting Segments	985	1,040	+ 54
	その他 Other	54	60	+ 5
	調整額 Adjustment	△ 1	0	+ 1
	合計(連結) Total	1,038	1,100	+ 61

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA2013

32

◎セグメント別業績予想です。

◎ご覧の通り各事業ともに増収増益の見通しとなっています。

◎次に航空運送事業の利益予想についてご説明します。34ページをご覧ください。

2014年3月期 通期業績予想

航空運送事業(収入・費用予想)

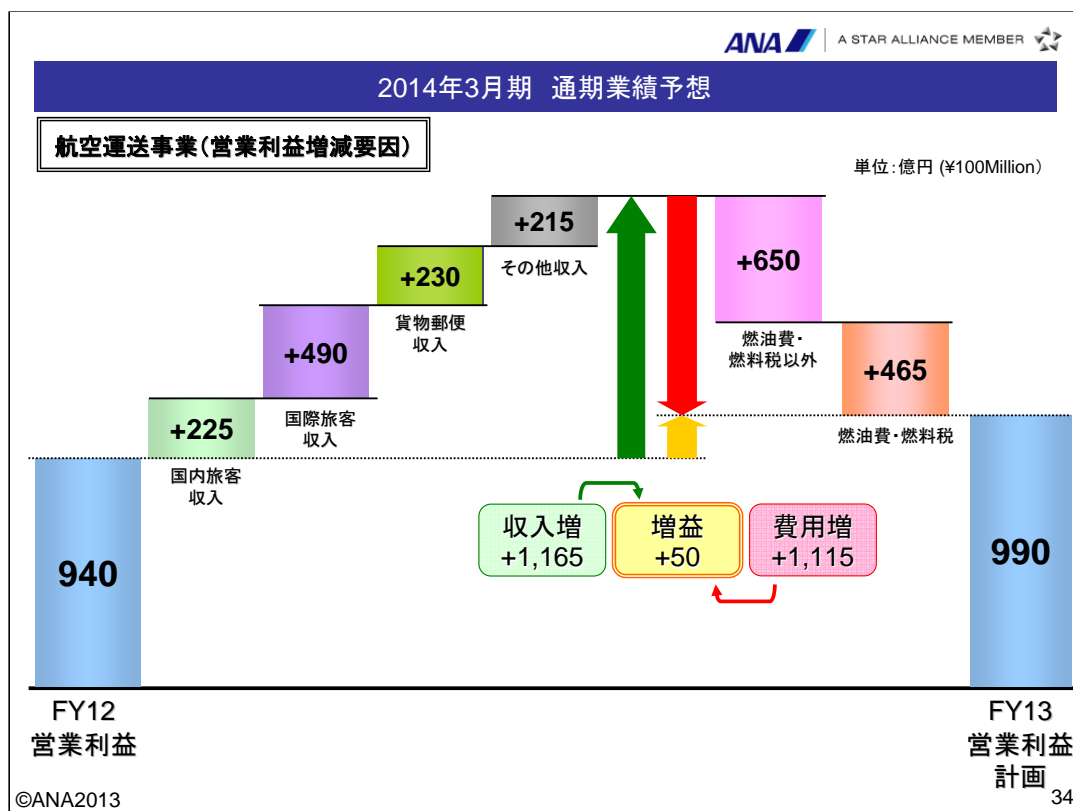
		2012年度 FY12	2013年度 FY13 (E)	前年差 Difference
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,659	6,885	+ 225
	国際線旅客 International Passengers	3,483	3,975	+ 491
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,262	1,495	+ 232
	その他 * Others	1,829	2,045	+ 215
	合計 Total	13,235	14,400	+ 1,164
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,998	3,465	+ 466
	燃油費以外 Non - Fuel Cost	9,295	9,945	+ 649
	合計 Total	12,294	13,410	+ 1,115
営業利益	営業利益 Operating Income	940	990	+ 49

©ANA2013

* AirAsia Japanは、その他に含む

単位: 億円 (¥100Million)

33



◎航空運送事業の営業利益増減要因です。

◎収入については国内線、国際線ともに生産量の拡大、円安による為替影響、LCC事業の拡大等により、合計で1,165億円の増収を見込んでいます。

◎費用については生産量拡大、為替影響による燃油費の増加に加え、新造機材の導入等による減価償却費増、生産量連動及び収入連動による費用増、LCC事業費増等により、合計で1,115億円の費用増を見込んでいます。

◎以上の結果、営業利益は50億円増の990億円を見込んでいます。

◎なお1,000億円のコスト構造改革の2013年度計画については、当初通り250億円を計画しています。

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)

	国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2013年度 FY13(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2013年度 FY13(E)
座席キロ Available Seat Km	+ 3.2	+ 5.7	+ 4.5	+ 13.2	+ 14.4	+ 13.8
旅客キロ Revenue Passenger Km	+ 5.9	+ 6.5	+ 6.2	+ 12.6	+ 15.1	+ 13.8
旅客数 Passengers	+ 4.1	+ 6.6	+ 5.4	+ 14.7	+ 27.7	+ 20.9
座席利用率(%) * Load Factor (%)	63.4 (+ 1.6)	62.9 (+ 0.4)	63.1 (+ 1.0)	77.1 (Δ 0.4)	73.4 (+ 0.4)	75.2 (Δ 0.0)
ユニットレベニュー(円) ** Unit Revenue (¥/ASK)	11.4 (Δ 1.0)	11.2 (+ 0.7)	11.3 (Δ 0.2)	9.8 (+ 0.9)	8.9 (+ 2.8)	9.3 (+ 1.8)
旅客イールド(円) ** Yield (¥/RPK)	18.0 (Δ 3.5)	17.8 (Δ 0.0)	17.9 (Δ 1.8)	12.7 (+ 1.4)	12.1 (+ 2.2)	12.4 (+ 1.8)
単価(円) ** Unit Price (¥/Passenger)	16,178 (Δ 1.8)	15,760 (Δ 0.1)	15,968 (Δ 1.0)	54,047 (Δ 0.4)	51,436 (Δ 7.9)	52,730 (Δ 4.2)

* (カッコ)内: 前年差

** (カッコ)内: 前年比

©ANA2013

35

◎35ページから36ページ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37ページから38ページにかけてはバランスシート、キャッシュフローをご参考までにお示ししています。

◎次に、40ページをご覧ください。

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(E)	下期 2H(E)	2013年度 FY13(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2013年度 FY13(E)	
全体 Total	有効貨物トンキロ Available Ton km	+ 2.7	+ 6.7	+ 4.7	+ 14.2	+ 15.0	+ 14.6
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	+ 2.8	△ 2.6	+ 0.1	+ 14.7	+ 11.9	+ 13.2
	貨物輸送重量 Revenue Ton	+ 2.3	△ 3.0	△ 0.4	+ 12.1	+ 8.3	+ 10.1
	重量利用率(%) Load Factor (%)	23.1	23.1	23.1	60.8	62.4	61.6
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK) **	16.2 (△ 0.3)	17.2 (△ 2.3)	16.7 (△ 1.3)	23.5 (+ 9.3)	24.3 (+ 9.4)	23.9 (+ 9.3)
	単価(円) Unit Price(¥/RT) **	70 (△ 0.0)	74 (+ 7.5)	72 (+ 3.7)	157 (+ 11.4)	160 (+ 16.2)	159 (+ 13.9)
【参考: 上記内数】 フレighter	有効貨物トンキロ Available Ton km	+ 1.6	△ 6.2	△ 2.4	+ 8.0	+ 8.6	+ 8.3
	有償貨物トンキロ Revenue Ton km	△ 12.4	△ 38.0	△ 27.3	+ 17.1	+ 20.6	+ 19.0
	貨物輸送重量 Revenue Ton	△ 8.4	△ 28.0	△ 19.3	+ 12.2	+ 13.6	+ 12.9
	重量利用率(%) Load Factor (%)	28.5	28.4	28.5	62.6	68.6	65.7
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue(¥/ATK) **	40.4 (△ 6.1)	43.9 (+ 9.5)	42.1 (+ 1.5)	44.0 (+ 15.9)	45.8 (+ 18.3)	44.9 (+ 17.2)
	単価(円) Unit Price(¥/RT) **	141 (+ 4.2)	153 (+ 42.6)	147 (+ 22.7)	127 (+ 11.6)	127 (+ 13.1)	127 (+ 12.4)

©ANA2013

** (カッコ内: 前年比)

36

(参考)2014年3月期 通期業績予想

連結バランスシート(計画)

	2012年度末 Mar 31, 2013	2013年度末 Mar 31, 2014(E)	前年度期末差 Difference
総資産 Assets	21,372	21,070	△ 302
自己資本 Shareholders' Equity	7,667	7,975	+ 307
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	35.9	37.9	+ 2.0
有利子負債残高 Interest Bearing Debts *	8,971	8,220	△ 751
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times) *	1.2	1.0	△ 0.1
ROA(%) Operating Return on Assets (%)	5.1	5.3	+ 0.1
ROE(%) Return on Equity (%)	6.6	5.8	△ 0.8

単位: 億円 (¥100Million)

※2013年度末における改正「退職給付に関する会計基準」は適用していない。
 ※純資産におけるその他包括利益累計額は2013年3月末時点

* オフバランスリース債務額(D/Eレシオ)
 2012年度末 1,368億円(1.3倍)、2013年度末予定 1,220億円(1.2倍)

(参考) 2014年3月期 通期業績予想

連結キャッシュフロー(計画)

	2012年度 FY12	2013年度 FY13(E)	前年差 Difference
当期純利益 Net Income	431	450	+ 18
減価償却費 Depreciation and Amortization	1,239	1,395	+ 155
リース元本相当額 Principal Payment for Aircraft Lease	145	130	△ 15
営業キャッシュフロー * Cash Flow from Operating Activities	1,877	2,340	+ 462
設備投資融資額 Capital Expenditures & Lending	△ 1,597	△ 1,975	△ 377
投資キャッシュフロー ** Cash Flow from Investing Activities	△ 1,146	△ 1,655	△ 508
フリーキャッシュフロー Free Cash Flow	731	685	△ 46
財務キャッシュフロー * Cash Flow from Financing Activities	660	△ 1,035	△ 1,695
EBITDA	2,277	2,495	+ 217
EBITDAマージン EBITDA Margin (%)	15.4	15.5	+ 0.1

単位: 億円 (¥100Million)

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

IV. 補足資料



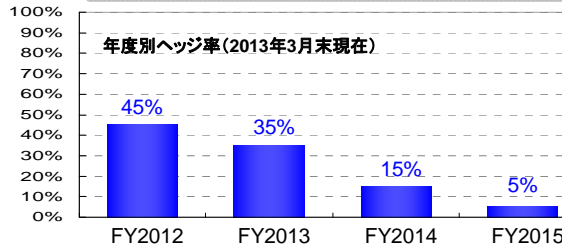
補足資料

燃油・為替情報

燃油

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

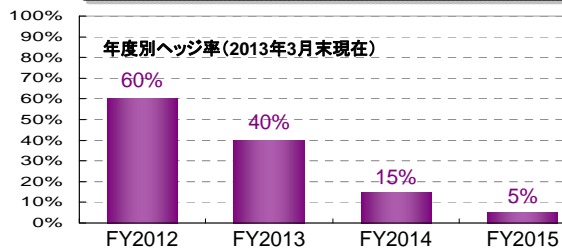
(注:下記感応度は、ヘッジ効果を含まず)



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



©ANA2013

40

◎最後に為替変動に対するヘッジの考え方についてご説明いたします。
下段右図をご覧ください。

◎当社の為替ヘッジの基本的な考え方は、外貨建て収入と費用をネットさせた上で、不足分となった外貨建て債務についてヘッジを行っております。

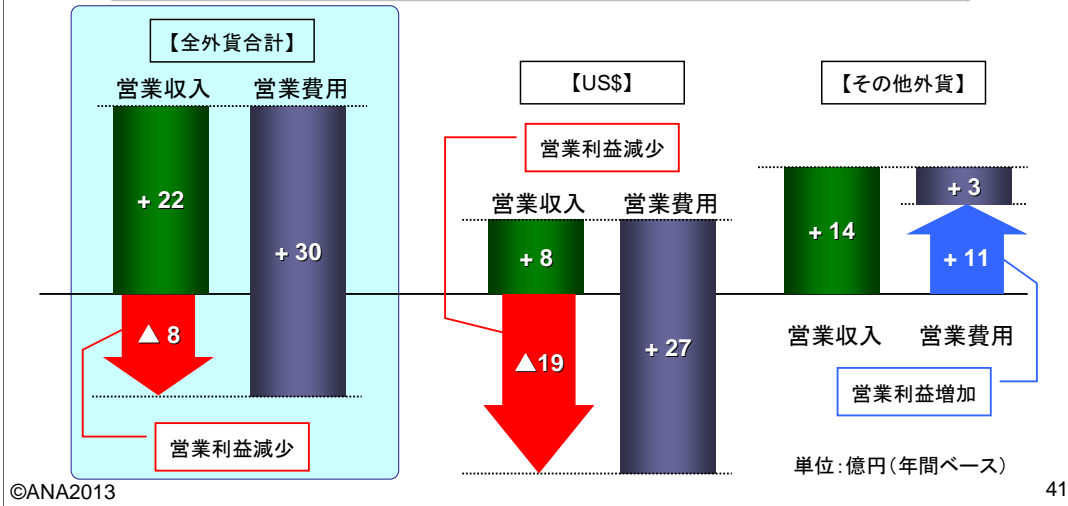
◎なおお示ししている年度別ヘッジ率は、燃油費総額のうちの外貨建て部分に対するヘッジ率となっております。

補足資料

為替変動による収支感応度(2013年度における円安の影響)

【シミュレーションの前提条件】

- ✓2013年度収入費用計画に基づく、期初段階での収支感応度
- ✓US\$は1円の円安変動、他外貨はUS\$と同等程度(1円/95円=約1%)の円安変動として計算
- ✓燃油費変動は、為替ヘッジ率40%(2013年3月末現在)に基づき、ヘッジ効果を含めて計算



◎こちらの図では2013年度において為替が業績予想前提から変動した場合の収支影響をお示しています。

◎スライド記載の前提条件の通り、取引通貨全てで米ドル1円相当の円安となった場合のシミュレーションでは、約8億円の営業利益減少になるとの試算をしています。

◎これは、これまで計画に沿って為替ヘッジを進めてきた結果、現時点でのヘッジ状況を踏まえて試算したものです。

◎なお2012年度はヘッジ率を計画通りに進めたため、円安に対しても収支への影響は軽微に留まりました。

◎ご参考として次のページに、2012年度の計画前提からの為替変動による収支への影響額をお示しています。

◎以上のような状況の中、為替変動に対しては引き続き的確にコストマネジメントを行って参ります。

◎以上で私からの説明を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

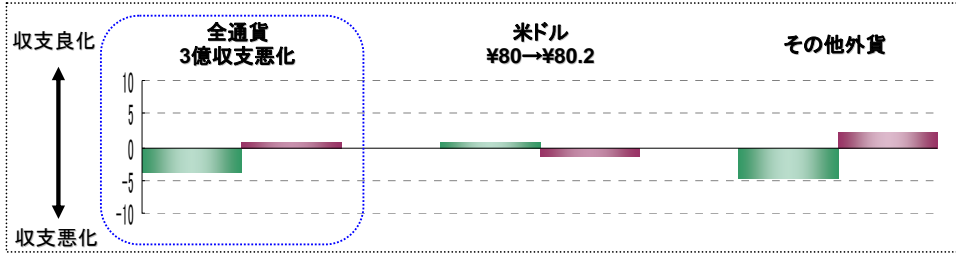
補足資料

2013年3月期 為替変動の収支影響

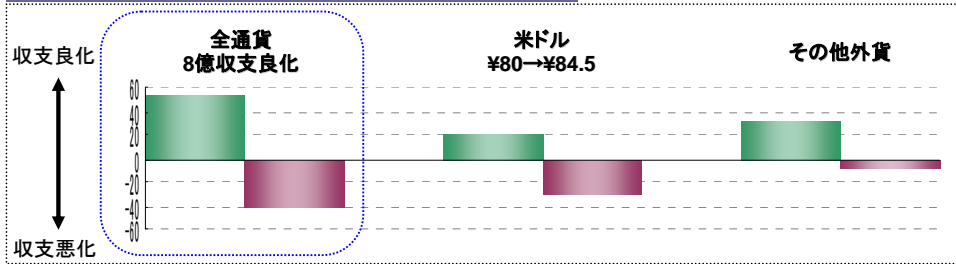
(営業損益ベース/ヘッジ効果込み、単位:億円)

収入(増:+, 減:-) 費用(減:+, 増:-)

上期実績 (4月27日付 業績予想前提レート vs. 期間加重平均実績)



下期実績 (10月31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)

		2012年度 構成比 FY12 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY12 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米 North America	28.6	+ 1.6	29.4	+ 2.5
	欧州 Europe	21.1	+ 1.7	18.5	△ 0.1
	中国 China	16.8	△ 2.9	16.0	△ 3.0
	アジア Asia	28.7	△ 0.3	31.3	+ 0.7
	リゾート Resort	4.8	△ 0.1	4.8	+ 0.0
座席キロ ASK	北米 North America	30.5	+ 1.3	32.4	+ 3.9
	欧州 Europe	20.9	+ 0.5	20.3	△ 1.4
	中国 China	13.7	+ 0.3	12.6	△ 1.1
	アジア Asia	29.6	△ 1.6	29.6	△ 1.0
	リゾート Resort	5.3	△ 0.5	5.0	△ 0.5
旅客キロ RPK	北米 North America	31.9	+ 1.9	33.1	+ 3.3
	欧州 Europe	20.8	+ 0.1	20.0	△ 1.2
	中国 China	10.9	△ 0.9	9.5	△ 2.1
	アジア Asia	30.3	△ 0.7	31.4	△ 0.1
	リゾート Resort	6.0	△ 0.3	6.1	+ 0.0

補足資料

国際貨物 方面別実績

		2012年度 構成比 FY12 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY12 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米 North America	19.9	△ 0.9	20.1	△ 0.7
	欧州 Europe	15.3	△ 0.8	15.4	△ 0.7
	中国 China	36.9	+ 1.2	35.2	+ 1.2
	アジア Asia	21.0	+ 0.3	22.5	+ 0.1
	その他 Others	6.9	+ 0.3	6.8	+ 0.1
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	32.7	+ 0.7	35.1	+ 3.4
	欧州 Europe	23.1	+ 0.6	22.9	+ 0.1
	中国 China	19.8	△ 0.3	17.6	△ 2.6
	アジア Asia	20.3	△ 0.8	20.7	△ 0.9
	その他 Others	4.1	△ 0.1	3.7	△ 0.0
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	35.3	+ 0.1	36.6	+ 0.6
	欧州 Europe	26.5	+ 1.0	25.4	△ 0.1
	中国 China	16.7	△ 0.3	15.3	△ 0.1
	アジア Asia	17.3	△ 0.5	18.8	△ 0.3
	その他 Others	4.3	△ 0.3	4.0	△ 0.0

補足資料

運用航空機数		前年度末 Mar, 2012	当期末 Mar, 2013	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (Domestic)	8	5	△ 3	5	0
	Boeing 777-300ER	19	19	—	16	3
	Boeing 777-300	7	7	—	7	0
	Boeing 777-200ER	7	10	+ 3	6	4
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	6	17	+ 11	17	0
	Boeing 767-300ER	26	26	—	6	20
	Boeing 767-300	31	25	△ 6	25	0
	Boeing 767-300F	2	2	—	0	2
	Boeing 767-300BCF	7	7	—	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 *	25	22	△ 3	18	4
	Boeing 737-800	17	21	+ 4	20	1
	Boeing 737-700ER	2	2	—	2	0
	Boeing 737-700	16	14	△ 2	11	3
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	18	20	+ 2	7	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	3	1	△ 2	1	0
合計 Total		226	230	+ 4	176	54

* AirAsia Japan 運用機数 4機(全てリース機)含む

** 2013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 13機、前年度末 12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

(会社名・部署名・メールアドレスが変更になりました)