

ANAホールディングス株式会社

2015年3月期 決算説明会

代表取締役社長
片野坂 真哉

上席執行役員
平子 裕志

2015年4月30日



©ANAHD2015

1

本日はお忙しい中、当社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。

ANAホールディングスは、主力の航空事業における安全運航が全てであると考えます。

今後の首都圏空港の発着枠拡大など、大きなビジネスチャンスが訪れています。

また訪日需要など、航空需要も堅調に推移している状況です。

当社として、人的資産や航空機などのあらゆる資産を最大限に活用し、
企業価値の向上に邁進する所存です。よろしくお願いいたします。

最初に私から、2014年度の決算概要と、2015年度の計画を中心に、
ご説明させていただきます。

スライドの4ページをご覧ください。

目次

【第1部】

I. 2014年度 決算・2015年度 業績予想

2014年度 決算・2015年度 業績予想(概要)	P. 4
2015年度 航空輸送事業計画(概要)	P. 5
2015年度 航空輸送事業計画(国際線事業)	P. 6
2015年度における主な取り組み	P. 7
価値創造目標	P. 8

【第2部】

II. 2014年度 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
財政状態	P. 12
キャッシュフロー	P. 13
セグメント別実績	P. 14
航空事業	
収入・費用	P. 15
営業利益増減要因	P. 16
国内旅客事業	P. 17 - 18
国際旅客事業	P. 19 - 22
国内貨物事業	P. 23
国際貨物事業	P. 25 - 26
LCC事業	P. 27
航空事業以外のセグメント	P. 28

III. 2015年度 業績予想(詳細)

2015年度 通期業績予想	
連結業績予想	P. 30
セグメント別 業績予想	P. 31
航空事業 収入・費用予想	P. 32
計画前提(旅客事業)	P. 33
計画前提(貨物事業)	P. 34
連結バランスシート(計画)	P. 35
連結キャッシュフロー(計画)	P. 36
燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 37
2014年度 為替変動による収支への影響	P. 38
2015年度 為替変動による収支感応度	
コスト構造改革と航空事業ユニットコスト	P. 39

IV. 補足資料

運用航空機数	P. 42
国際旅客 方面別実績(構成比)	P. 43
国際貨物 方面別実績(構成比)	P. 44

【第1部】 I . 2014年度 決算 ・ 2015年度 業績予想



2014年度 決算 ・ 2015年度 業績予想 (概要)

(2014年度) 過去最高の売上高を確保、計画を上回る大幅な増益を達成

(2015年度) 現行の中期経営戦略に基づいて単年度計画を着実に実行、引き続き成長戦略を展開

(単位: 億円)	2014年度 決算			2015年度 業績予想	
	通期	前年差	計画差	通期	前年差
売上高	17,134	+ 1,433	+ 134	17,900	+ 765
航空事業	14,846	+ 1,202	▲ 154	15,450	+ 604
営業利益	915	+ 255	+ 65	1,150	+ 234
航空事業	816	+ 163	+ 36	1,040	+ 223
営業利益率	5.3%	+ 1.1%	+ 0.3%	6.4%	+ 1.1%
当期純利益	392	+ 203	+ 42	520	+ 127
EBITDA	2,228	+ 207	▲ 41	2,520	+ 291
1株あたり当期利益	11.24円	+ 5.83円	+ 1.21円	14.88円	+ 3.64円
1株あたり配当	4円	+ 1円	-	5円	+ 1円

【2014年度 決算】

➢ 中期経営戦略の初年度として計画を上回る業績

- 主力の航空事業が増収に大きく貢献
- 年度計画を上回る「コスト構造改革」を達成

現行戦略の継続

【2015年度 業績予想】

➢ 過去最高の利益水準と増配を目指す

- 現行戦略での計画値から利益目標を上積み
- 株主資本効率の向上を追求

初めに、2014年度の決算概要です。

2014年度は、中期経営戦略の初年度として重要な1年と捉えていましたが、主力の航空事業が増収に大きく貢献した結果、過去最高の売上高となる1兆7,134億円を達成しました。また、コスト構造改革も、計画を上回る実績となりました。

その結果、営業利益は915億円、当期純利益は392億円となり、共に計画を上回る、大幅な増収増益決算となりました。

配当については、当初計画通り、1株あたり4円とさせていただきます。

次に2015年度の業績予想の概要です。

連結営業収入は、1兆7,900億円を計画しています。国際線ネットワークの拡大を主軸として、燃油サーチャージ収入の減少を見込んだ中でも、着実に増収を図ってまいります。

営業利益は、2014年度に比べて2割強の増益となる、1,150億円を計画しています。第3四半期の決算説明会でお示した通り、営業利益を上積みする計画です。これを達成すると、過去最高の利益水準となります。

配当については、1円増配となる、5円を計画して、二期連続の増配を目指します。

次に、5ページをご覧ください。

2015年度 航空輸送事業計画（概要）

【国際線・貨物】生産量拡大の継続による競争力向上を追求 / 【国内線】「需給適合」を更に深化



5

こちらのスライドでは、今年度の航空輸送事業計画の概要についてご説明します。

国際線事業について、2014年度は増枠の効果もあり、羽田で最大の国際線ネットワークキャリアとして飛躍した、「羽田の年」と呼べる1年となり、生産量の拡大に見合った需要を獲得しました。引き続き、羽田の優位性を活かし、日本発着のハイエンド需要を主なターゲットとして、当社ネットワークを、定着させてまいります。

2015年度は、成田を中心に事業を拡大します。詳細は、この後、ご説明させていただきます。

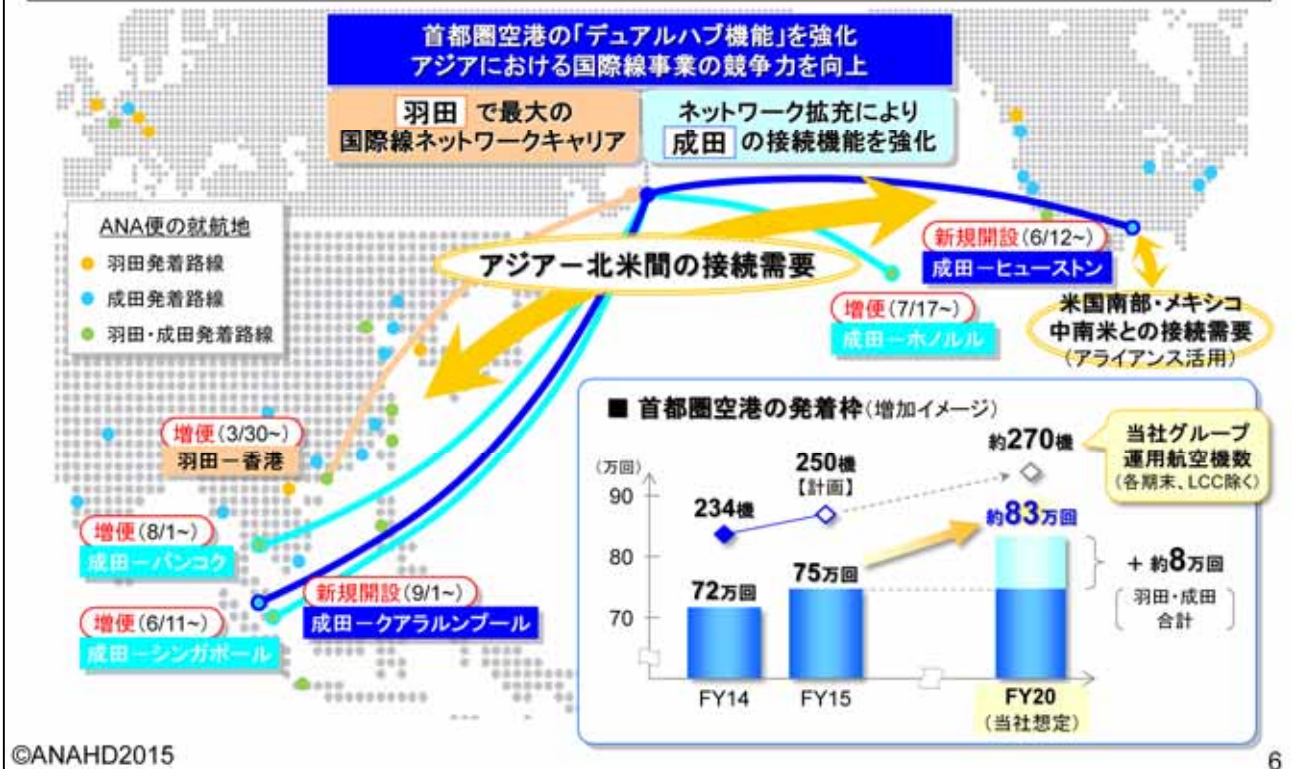
次に、国内線事業ですが、2014年度に続いて、生産量を抑制していきます。生産量を抑制する中でも、需要を獲得して、増収を実現できる手応えを感じています。昨年の7月に普通運賃を改定しました。今年度からは、プレミアムクラス運賃や、特割・旅割運賃を改定しました。また、今年度後半からの新しい取り組みとして、「ピタッとフリート」を導入します。小型機材を効果的に活用しながら、従来の需給適合を更に深化する取り組みとして実施してまいります。

貨物事業は、今年度末までに貨物専用機を12機体制として、アジア地域へのネットワークを拡大します。旅客機と貨物専用機を運航するコンビネーションキャリアとしての競争力を発揮して、アジア・太平洋地域を中心に、堅調に推移する需要を取り込んでいきます。

続きまして、6ページをご覧ください。

2015年度 航空輸送事業計画（国際線事業）

成田発着路線を中心にネットワークを拡充、接続機能を強化して三国間需要の取り込みを強化



国際線事業について、補足させていただきます。

今年度の成田発着路線として、
6月にヒューストン線、9月にクアラルンプール線を開設するほか、
シンガポール線、バンコク線 ならびに ホノルル線を、増便する計画です。
成田空港における着陸料の割引制度によるメリットを、大いに享受できることとなります。

ネットワークの拡充と、ダイヤ設定の工夫により、
東アジアに位置する地理的なメリットを活かしながら、
アジアと北米間における接続需要を、積極的に取り込んでいきます。
また、ヒューストン線は、ユナイテッド航空のネットワークを活用して、
メキシコや中南米への需要もターゲットにしていきます。

右下のグラフは、首都圏空港における発着枠の増加イメージを表したものです。
2015年度の発着枠は75万回ですが、
東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年度までに、
合計で約8万回増加する見通しです。
増便の時期は未定ですが、段階的に発着枠が増加していくことを想定して、
昨年3月に70機、また今年1月に15機の航空機調達を決定しました。
これらの機材は、東京オリンピックの開催や、訪日外国人需要の増加を見据えて、
当社の大きな成長原資となります。
首都圏空港における発着枠の増加を、迅速にビジネスチャンスとして捉えながら、
成長戦略を着実に推進していく方針です。

今年度の成田発着路線の拡大も、長期的な成長の一環として、位置付けています。
羽田・成田の両空港を活用する「デュアルハブ戦略」を一層強化してまいります。

次に、7ページをご覧ください。

2015年度における主な取り組み

財務基盤の健全性を維持しながら、成長戦略を推進

事業戦略

グループの成長

持株会社としての
マネジメント機能

経営基盤の安定化

財務戦略

A. 航空事業

1. 国際線: 成田発着路線の拡大
2. 国内線: 生産量抑制を継続
3. 貨物 : フレイトネットワーク拡大
4. LCC : バニラエアの黒字化

B. 航空関連事業

1. 受託事業の増加(空港ハンドリング等)
2. パイロット訓練事業の収益貢献
3. 航空機整備事業(沖縄)の設立準備

C. 旅行事業

1. 付加価値の高い旅行商品の販売拡大
2. 訪日需要の取り込み強化

D. 商社事業

1. 訪日客の旺盛な消費需要を取り込み
2. アジア域内での新規ビジネス展開

E. 航空機の導入計画(2015年度)

B787シリーズを国際線に積極投入

導入	+ 24機
B777-300ER	+ 2機
B787-8 / B787-9	+ 12機
B737-800	+ 5機
他	+ 5機
退役	▲ 8機
増減	+ 16機

F. 燃油サーチャージの制度変更

為替市況も加味した制度への変更

G. 格付対応

信用格付け向上への取り組み

H. コミットメントラインの増額

収支変動リスクへの対応力向上

I. 航空機調達手段の多様化

バランスシートやキャッシュフローへの影響を加味した最適調達手段の追求

J. 市況変動リスクへの対応
(燃油・為替ヘッジ)

国際線事業の拡大に伴う収支構造の変化を踏まえた適切なリスクマネジメント

©ANAHD2015

7

こちらのスライドでは、当社グループにおける2015年度の主な取り組みについて、事業と財務の両面からご説明します。

まず、事業戦略についてです。

A.航空事業では、フルサービスキャリアの成長戦略に加えて、バニラエアを黒字化します。

B.航空関連事業では、パイロット訓練事業や航空機整備事業など、今後の収益源を、着実に育成していく一方、

C.旅行事業やD.商社事業では、訪日需要の取り込みを含めて業績の拡大を目指します。ノンエア事業の成長も追求しながら、事業ポートフォリオ戦略を推進してまいります。

一方、右側にお示ししたのは、財務戦略です。

G.格付対応としては、現行の財務基盤をベースにして、信用格付けの向上を目指します。

I.航空機調達については、バランスシートやキャッシュフローへの影響を考慮しながら、リースの活用も含めた最適な手段を追求して、財務の健全性を維持してまいります。

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。

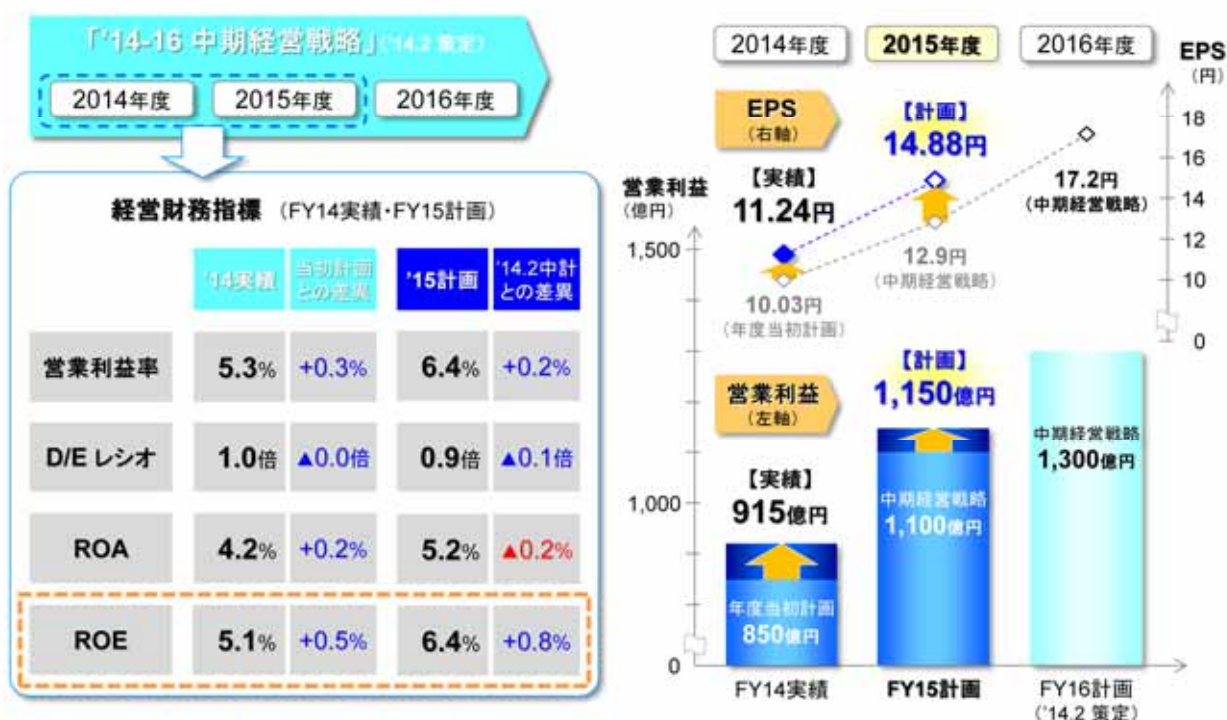
ご覧の通り、今年度は、合計24機の航空機を導入する計画で、いずれも燃費効率の良い機材です。

主力機材であるボーイング787型機は、12機を受領して、国際線に積極的に投入してまいります。

次に、8ページをご覧ください。

価値創造目標

中期経営戦略の初年度として計画をアウトパフォーム、経営のスピードを加速して価値創造を推進



©ANAHD2015

8

最後に、価値創造目標について、ご説明します。

2014年度の経営財務指標は、主な項目で当初計画を上回り、中期経営戦略の初年度として、まずまずのスタートを切ることができました。中でも重要な指標であるROEの水準については、当初計画を、0.5ポイント上回る、5.1パーセントとなりました。

この成果を踏まえて、2015年度も、業績の向上に果敢に取り組んでまいります。右側のグラフでお示している通り、営業利益については、現行戦略の計画を上回る水準を目指します。EPSについても、計画値からプラス2円となる、14.88円を計画して2007年度以来、8年ぶりとなる、5円配当への復帰を目標とします。

また、今年度、コーポレートガバナンス・コードへの当社対応については、今後、適切に開示してまいります。投資家の皆さまとの対話を通して、企業価値の向上と持続的成長を実現してまいります。

中期的には、航空事業のみならず、旅行や商社事業などのノンエア事業にも力を入れてまいります。経営のスピードを加速しながら、成長戦略を通して収益性向上を実現し、中・長期的な価値創造に努めてまいります。

以上で説明を終わります。ご清聴、ありがとうございました。

【第2部】 II. 2014年度 決算（詳細）



業績ハイライト

2014年度と2013年度各四半期の業績比較

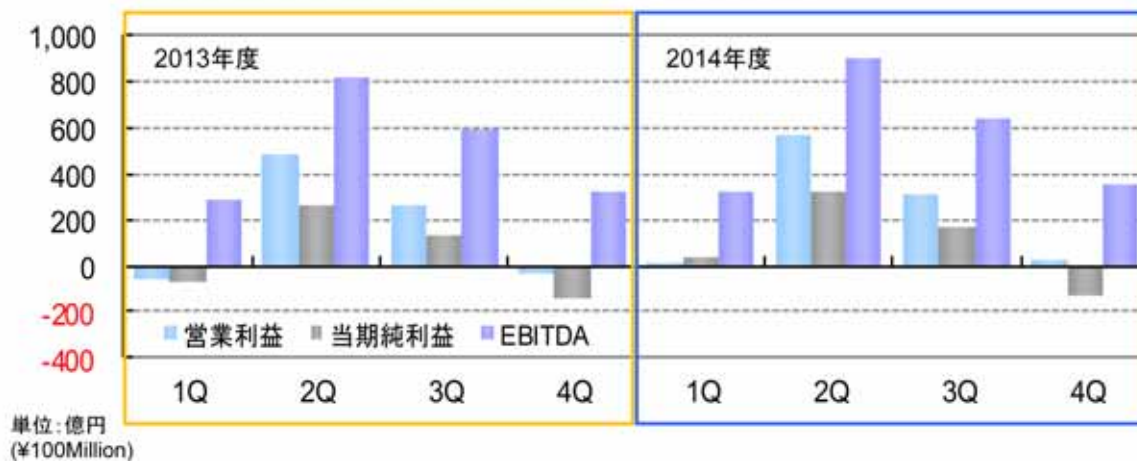
前年同期を大幅に上回る増益決算

【2014年度(連結)】

- 営業利益 : 915億円 (前年同期比 + 255億円)
- 当期純利益 : 392億円 (同 + 203億円)
- EBITDA : 2,228億円 (同 + 207億円)

第4四半期のみ(1-3月期)

- 営業利益 22億円
- 当期純利益 △131億円
- EBITDA 361億円



©ANAHD2015

10

続きまして、2014年度決算と、2015年度業績予想の詳細につきまして、ご説明致します。

10ページでは、四半期毎の業績推移をお示しておりますので、ご覧ください。

11ページより、ご説明致します。

連結決算概要

経営成績		単位: 億円 (¥100Million)	2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY14	前年差 Difference
売上高	Operating Revenues		15,701	17,134	+ 1,433	4,162	+ 353
営業費用	Operating Expenses		15,041	16,219	+ 1,177	4,139	+ 300
営業利益	Operating Income		659	915	+ 255	22	+ 53
営業利益率	Op. Margin (%)		4.2	5.3	+ 1.1	0.5	—
営業外損益	Non-Op. Gains/Losses		△ 230	△ 244	△ 13	△ 96	△ 20
経常利益	Recurring Income		429	671	+ 242	△ 74	+ 32
特別損益	Extraordinary Gains/Losses		△ 65	108	+ 173	△ 8	+ 79
当期純利益	Net Income		188	392	+ 203	△ 131	+ 13
少数株主損益調整前 当期純利益	Net Income Before Minority Interests		179	400	+ 220	△ 130	+ 11
その他包括利益	Other Comprehensive Income		87	171	+ 83	144	+ 289
包括利益	Comprehensive Income		267	571	+ 304	13	+ 300

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。

©ANAHD2015

11

経営成績の概要です。

売上高は、前年度から1,433億円増加し、1兆7,134億円となりました。
一方、営業費用は1,177億円の増加となりました。

その結果、営業利益は約4割増加の915億、
当期純利益は、前年を大幅に上回る392億円となりました。

なお、ご覧の通り、第4四半期単独でも、営業利益22億円を計上しています。

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)	2013年度末	2014年度末	前年度期末差
			Mar 31, 2014	Mar 31, 2015	Difference
総資産	Assets		21,736	23,024	+ 1,288
自己資本	Shareholders' Equity		7,460	7,982	+ 522
自己資本比率(%)	Ratio of Shareholders' Equity (%)		34.3	34.7	+ 0.3
有利子負債残高	Interest Bearing Debts		8,347	8,198	△ 149
D/Eレシオ(倍)*	Debt/Equity Ratio (times)		1.1	1.0	△ 0.1
純有利子負債残高**	Net Interest Bearing Debts		4,616	4,972	+ 356

* オフバランスリース債務額 963億円(2013年度末1,210億円)を含むD/Eレシオは1.1倍(2013年度末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))

財政状態です。

総資産は2兆3,024億円、自己資本は7,982億円となり、自己資本比率は34.7%となりました。

有利子負債は、8,198億円となっており、デット・エクイティ・レシオは1.0倍に改善しています。

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)

		2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference
営業キャッシュフロー	Cash Flow from Operating Activities	2,001	2,068	+ 67
投資キャッシュフロー	Cash Flow from Investing Activities	△ 649	△ 2,107	△ 1,458
財務キャッシュフロー	Cash Flow from Financing Activities	△ 855	△ 304	+ 551
現金及び現金同等物の増減額	Net Increase or Decrease	502	△ 335	△ 838
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	} △ 319 **
現金及び現金同等物の期末残高	Cash and Cash Equivalent at the end	2,409	2,089	
減価償却費	Depreciation and Amortization	1,361	1,313	△ 48
設備投資額(固定資産のみ)	Capital Expenditures	1,837	2,747	+ 909
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)	389	△ 223	△ 612
EBITDA *	EBITDA	2,021	2,228	+ 207
EBITDAマージン(%)	EBITDA Margin (%)	12.9	13.0	+ 0.1

* 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

©ANAHD2015

13

キャッシュフローです。

2014年度の設備投資額は2,747億円となり、前年度を大きく上回っています。

今年1月末に決定した航空機の追加発注に伴い、
機材受領前の支払いが第4四半期中から発生したため、
期初にお示した計画を上回る水準となりました。

EBITDAは、前年同期から207億円増加し、2,228億円となっています。

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)	2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY14	前年差 Difference
売上高 Operating Revenues	航空事業	Air Transportation	13,643	14,846	+ 1,202	3,603	+ 298
	航空関連事業	Airline Related	1,896	2,237	+ 341	532	+ 58
	旅行事業	Travel Services	1,734	1,690	△ 44	383	△ 15
	商社事業	Trade and Retail	1,102	1,270	+ 167	320	+ 45
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	18,377	20,044	+ 1,667	4,840	+ 386
	その他	Others	301	325	+ 24	90	+ 7
	調整額	Adjustment	△ 2,977	△ 3,236	△ 258	△ 768	△ 39
	合計(連結)	Total	15,701	17,134	+ 1,433	4,162	+ 353
営業利益 Operating Income	航空事業	Air Transportation	653	816	+ 163	33	+ 6
	航空関連事業	Airline Related	27	90	+ 62	△ 4	+ 30
	旅行事業	Travel Services	44	45	+ 1	1	△ 0
	商社事業	Trade and Retail	33	40	+ 7	8	+ 4
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	758	993	+ 234	38	+ 40
	その他	Others	13	16	+ 2	2	△ 1
	調整額	Adjustment	△ 112	△ 94	+ 18	△ 19	+ 14
	合計(連結)	Total	659	915	+ 255	22	+ 53

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。

©ANAHD2015

14

セグメント別の実績です。

続きまして、航空事業の詳細をご説明致します。

16ページをご覧ください。

航空事業

収入・費用		単位: 億円 (¥100Million)	2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference	第4四半期 4Q/FY14	前年差 Difference
売上高 Operating Revenues	国内線旅客	Domestic Passengers	6,751	6,833	+ 82	1,600	+ 31
	国際線旅客	International Passengers	3,953	4,683	+ 729	1,141	+ 162
	貨物郵便	Cargo and Mail	1,455	1,669	+ 214	407	+ 38
	その他	Others	1,482	1,659	+ 176	452	+ 66
	合計	Total	13,643	14,846	+ 1,202	3,603	+ 298
営業費用 Operating Expenses	燃油費・燃料税	Fuel and Fuel Tax	3,352	3,676	+ 324	822	△ 15
	空港使用料	Landing and Navigation Fees	1,082	1,143	+ 60	283	+ 18
	航空機材賃借費	Aircraft Leasing Fees	790	915	+ 124	234	+ 33
	減価償却費	Depreciation and Amortization	1,298	1,254	△ 44	322	△ 13
	整備部品・外注費	Aircraft Maintenance	831	926	+ 95	281	+ 89
	人件費	Personnel	1,676	1,671	△ 4	447	△ 15
	販売費	Sales Commission and Promotion	778	1,026	+ 248	281	+ 85
	外部委託費	Contracts	1,573	1,712	+ 138	439	+ 44
	その他	Others	1,605	1,702	+ 97	455	+ 66
	合計	Total	12,989	14,029	+ 1,039	3,569	+ 292
営業利益	営業利益	Operating Income	653	816	+ 163	33	+ 6
	EBITDA*	EBITDA	1,972	2,071	+ 98	356	△ 7
	EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	14.5	14.0	△ 0.5	9.9	△ 1.1

* 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

©ANAHD2015 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。



©ANAHD2015

16

航空事業における営業利益の、前年同期比較です。

国際線事業を中心に、大幅な増収を果たしました。

収入連動費用や生産連動費用などが増加したなかで、コスト構造改革としては計画を上回る345億円の削減を達成するなど、費用の抑制に努めました。

その結果、営業利益は前年同期から163億円増加し、816億円となりました。

18ページをご覧ください。

航空事業

国内旅客事業(実績)		(ハニラエア含まず)				
		2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY14	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	61,046	60,213	△ 1.4	14,574	△ 0.3
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	37,861	38,582	+ 1.9	9,317	+ 2.9
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	42,668	43,203	+ 1.3	10,322	+ 2.2
座席利用率(%)	Load Factor (%)	62.0	64.1	+ 2.1*	63.9	+ 2.0*
旅客収入(億円)	Passenger Revenues (¥100million)	6,751	6,833	+ 1.2	1,600	+ 2.0
ユニットレベニュー(円)	Unit Revenue (¥/ASK)	11.1	11.3	+ 2.6	11.0	+ 2.3
イールド(円)	Yield (¥/RPK)	17.8	17.7	△ 0.7	17.2	△ 0.9
単価(円)	Unit Price (¥/Passenger)	15,823	15,818	△ 0.0	15,509	△ 0.2

* 座席利用率のみ前年差

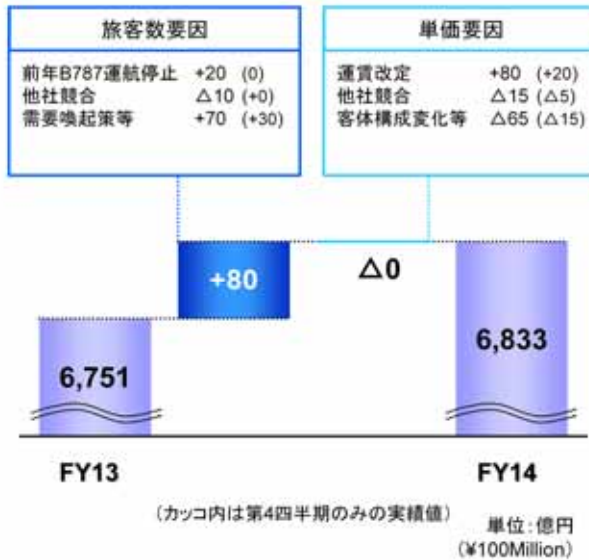
航空事業

国内旅客事業(事業動向)

(バニラエア含まず)

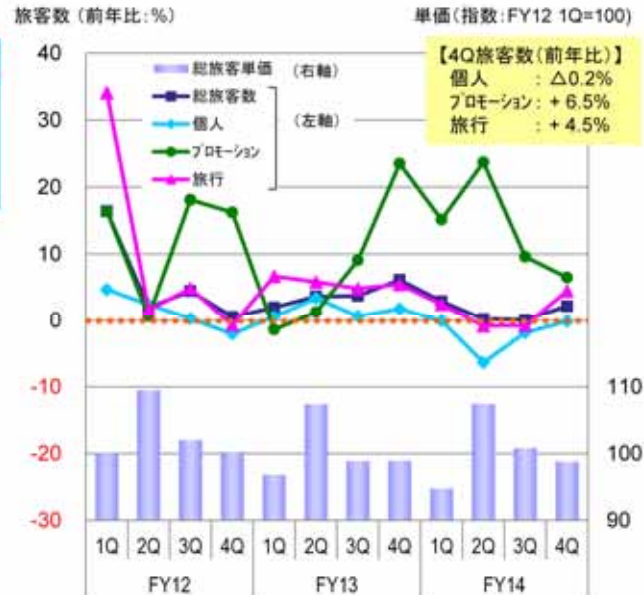
2014年度 収入増減要因

✓需給適合の推進、座席キロを抑制する中での増収達成



四半期別 客体別 旅客数・単価推移

✓柔軟な運賃政策を通じて、需要の取込みを拡大



©ANAHD2015

18

国内旅客の状況です。左の図をご覧ください。

2014年度は、期中を通じてプロモーション運賃を積極的に活用し、低需要便への需要喚起を図る一方、昨年7月に普通運賃の改定を行うなど、マーケット動向に応じた柔軟な運賃政策を実施しました。

単価要因では、客体構成の変化などにより、若干の減収影響となりましたが、全体では、需給適合を推進することで、座席キロを前年比で1.4パーセント抑制するなかでも、82億円の増収を達成しました。

20ページをご覧ください。

航空事業

国際旅客事業(実績)		(ハニラエア含まず)				
		2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年比 % Y/Y	第4四半期 4Q/FY14	前年比 % Y/Y
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	41,451	49,487	+ 19.4	12,268	+ 16.4
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	30,613	35,639	+ 16.4	8,809	+ 13.7
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	6,336	7,208	+ 13.8	1,846	+ 16.9
座席利用率(%)	Load Factor (%)	73.9	72.0	△ 1.8*	71.8	△ 1.7*
旅客収入(億円)	Passenger Revenues (¥100million)	3,953	4,683	+ 18.5	1,141	+ 16.6
ユニットレベニュー(円)	Unit Revenue (¥/ASK)	9.5	9.5	△ 0.8	9.3	+ 0.2
イールド(円)	Yield (¥/RPK)	12.9	13.1	+ 1.8	13.0	+ 2.5
単価(円)	Unit Price (¥/Passenger)	62,393	64,972	+ 4.1	61,829	△ 0.3

* 座席利用率のみ前年差

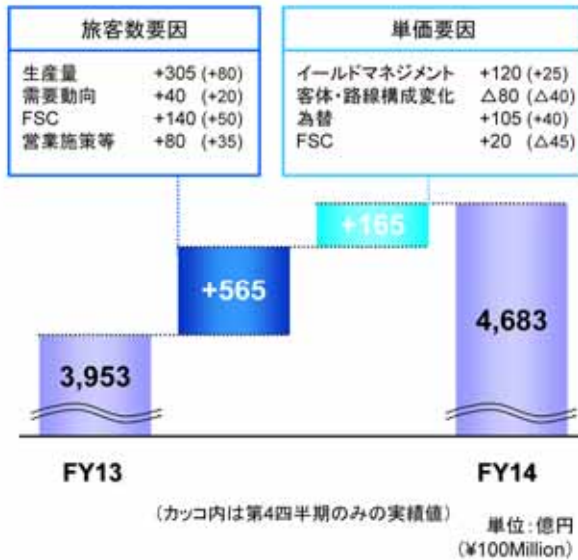
航空事業

国際旅客事業(事業動向)

(バニラエア含まず)

2014年度 収入増減要因

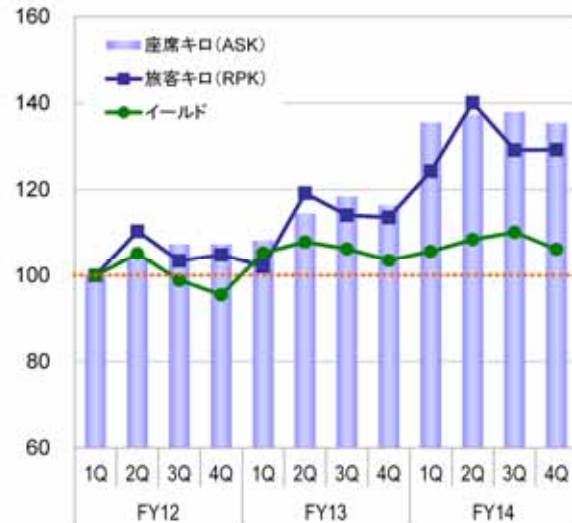
✓事業拡大に見合う需要を獲得、大幅な増収を実現



四半期別 座席キロ・旅客キロ・イールド推移

✓旅客キロの拡大と、イールド向上の双方を両立

指数: FY12 1Q=100



©ANAHD2015

20

国際旅客の状況です。左の図をご覧ください。

2014年度は、羽田空港の発着路線を中心に、座席キロを約20%拡大しましたが、事業規模の拡大に見合った需要を獲得して、合計729億円の大幅な増収を実現しました。

増収の内訳は、旅客数要因で565億円、単価要因で165億円となっています。

旅客数の拡大と、単価の上昇につきまして、補足を致しますので、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)

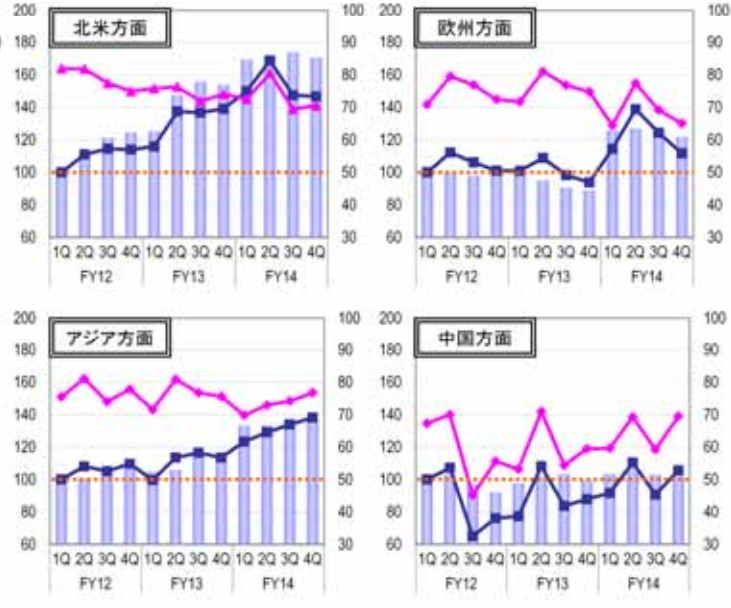
(バニラエア含まず)

ビジネスクラス座席キロ・旅客キロ・構成比推移

✓高水準なビジネスクラス旅客数構成比を継続

指数: FY10 1H=100

構成比(%)



©ANAHD2015

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。

生産量を徐々に拡大するなかで、ビジネスクラス需要の取込みを強化してきました。

その結果、旅客数構成比は過去5年間で右肩上がりのトレンドとなり、2014年度の単価向上にも大きく寄与しています。

次のページをご覧ください。

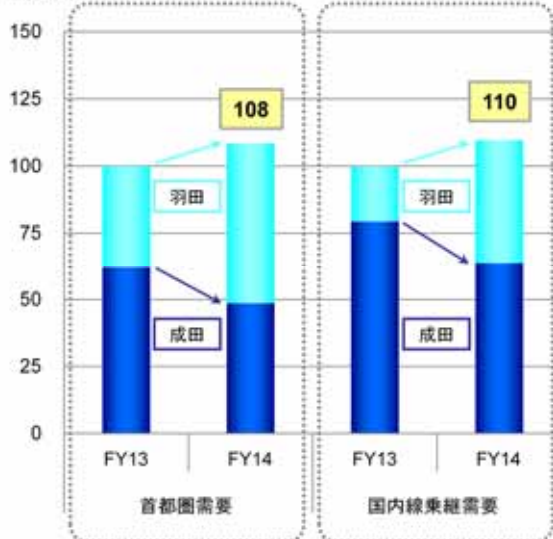
国際旅客事業(事業動向)

(バニラエア含まず)

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)

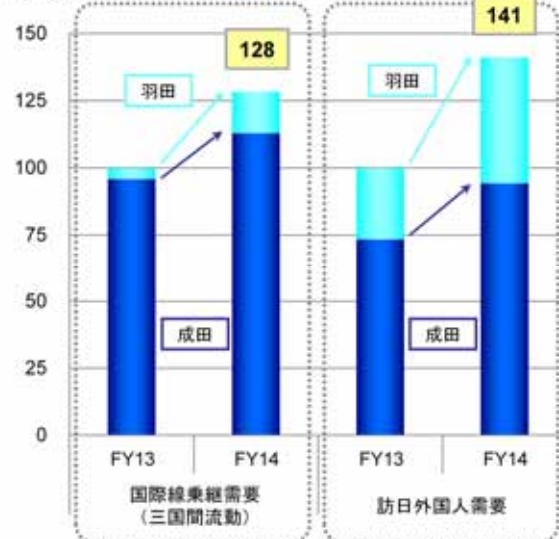
国内販売

✓羽田最大のネットワークキャリアとして、国内需要を幅広く取り込む

旅客数指数
(FY13=100)

海外販売

✓成田を中心に三国間流動需要を獲得、訪日外国人需要の拡大が追い風に

旅客数指数
(FY13=100)

©ANAHD2015

22

本スライドでは、当社旅客の主な流動について、販売地別、空港別にご説明致します。

各グラフは、2014年度の実績を前年同期と比較したものです。

水色は羽田発着の旅客数を、紺色は成田発着の旅客数を表し、

前年同期における両空港の合計旅客数を100として、当年度実績をお示しています。

国内販売では、都心部から近い利便性と、充実した国内線ネットワークを有する羽田空港を中心として、日本発着の需要を幅広く取り込みました。

一方、海外販売では、柔軟なダイヤ設定を実施した成田空港を中心に、三国間流動の取込みを拡大しました。

訪日外国人需要は、両空港共に大幅な伸びとなっています。

2014年度の成果と課題を踏まえ、羽田と成田、各空港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を、今後も強化してまいります。

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)		2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年比 % YY	第4四半期 4Q/FY14	前年比 % YY
国内貨物 Domestic Cargo	有効貨物トンキロ(百万) Available Ton Km (million)	1,973	1,883	△ 4.6	449	△ 4.3
	有償貨物トンキロ(百万) Revenue Ton Km (million)	473	476	+ 0.7	106	△ 7.8
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	477	475	△ 0.3	105	△ 8.7
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	24.0	25.3	+ 1.3*	23.8	△ 0.9*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100million)	321	325	+ 1.5	74	△ 4.6
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	16.3	17.3	+ 6.3	16.5	△ 0.3
	重量単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	67	69	+ 1.8	70	+ 4.4
【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)	24	—	—	—	—
	有償貨物トンキロ(百万) Revenue Ton Km (million)	8	—	—	—	—
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	8	—	—	—	—
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	32.1	—	—	—	—
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100million)	10	—	—	—	—
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	42.5	—	—	—	—
	重量単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	126	—	—	—	—

©ANAHD2015 * 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)		2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年比 % YY	第4四半期 4Q/FY14	前年比 % YY
国際貨物 International Cargo	有効貨物トンキロ(百万) Available Ton Km (million)	4,530	5,484	+ 21.0	1,348	+ 16.5
	有償貨物トンキロ(百万) Revenue Ton Km (million)	2,937	3,608	+ 22.8	876	+ 13.6
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	710	841	+ 18.5	195	+ 7.5
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	64.8	65.8	+ 1.0*	65.0	△ 1.6*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100million)	1,047	1,247	+ 19.1	309	+ 14.2
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	23.1	22.8	△ 1.6	22.9	△ 2.0
	重量単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	147	148	+ 0.6	158	+ 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) Available Ton Km (million)	966	1,220	+ 26.3	289	+ 21.1
	有償貨物トンキロ(百万) Revenue Ton Km (million)	599	747	+ 24.6	169	+ 10.7
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	324	376	+ 16.0	85	+ 4.4
	貨物重量利用率(%) Load Factor (%)	62.1	61.2	△ 0.9*	58.7	△ 5.5*
	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100million)	387	454	+ 17.4	102	+ 4.7
	ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ATK)	40.1	37.3	△ 7.1	35.4	△ 13.6
	重量単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	119	121	+ 1.2	120	+ 0.3

* 貨物重量利用率のみ前年差

国際貨物事業(事業動向)

2014年度 収入増減要因

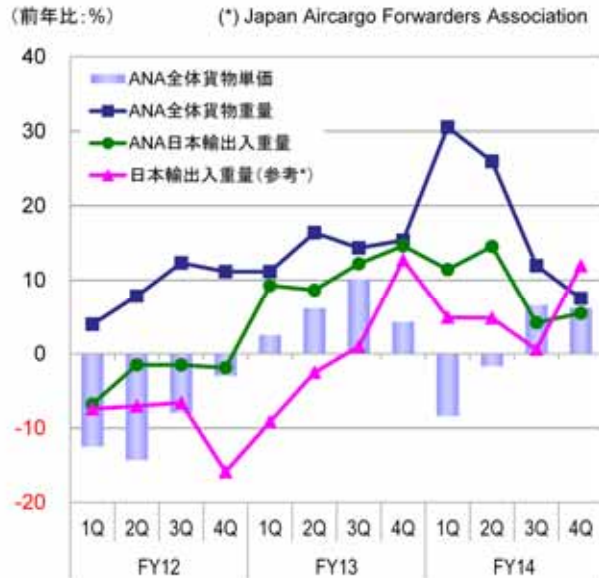
✓三国間流動貨物を中心とした需要獲得を増収に結実



©ANAHD2015

四半期別 輸送実績・単価推移

✓需要の取込み強化を図る中、単価も上昇基調に



26

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、三国間流動貨物を含めた需要の取込みを拡大し、200億円の増収効果となりました。

単価要因も、昨年秋以降の円安進行が海外販売に寄与した結果、通期ではプラスに転じています。

次のページをご覧ください。

航空事業

LCC事業(実績)

		2013年度*	2014年度	前年比	第4四半期	前年比
		FY13	FY14	% Y/Y	4Q/FY14	% Y/Y
国内線・国際線合計						
座席キロ(百万)	Available Seat Km (million)	1,327	2,202	+ 65.9	631	+ 61.2
旅客キロ(百万)	Revenue Passenger Km (million)	925	1,767	+ 91.0	559	+ 87.8
旅客数(千人)	Passengers (thousands)	722	1,141	+ 58.0	319	+ 72.3
座席利用率(%)	Load Factor (%)	69.7	80.3	+ 10.5**	88.6	+ 12.5**

* 旧エアアジア・ジャパンとしての実績を含む

** 座席利用率のみ前年差

運用航空機数

Airbus A320-200: 8機
(2015年3月末時点)

→ 成田空港 第3ターミナルへ移転(2015/4/8~)



©ANAHD2015

27

バニラエアの実績です。

第4四半期の座席利用率は88.6%と、3四半期連続で80%を越える高い水準となりました。

2015年度の黒字化に向け、着実に業績を改善させています。

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

単位: 億円 (¥100Million)

		航空関連事業			旅行事業		
		2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference	2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference
売上高	Op. Revenues	1,896	2,237	+ 341	1,734	1,690	△ 44
営業利益	Op. Income	27	90	+ 62	44	45	+ 1
減価償却費	Depreciation and Amortization	32	46	+ 14	0	0	+ 0
EBITDA*	EBITDA	60	137	+ 76	44	46	+ 1
EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	3.2	6.1	+ 2.9	2.6	2.7	+ 0.2

		商社事業			その他		
		2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference	2013年度 FY13	2014年度 FY14	前年差 Difference
売上高	Op. Revenues	1,102	1,270	+ 167	301	325	+ 24
営業利益	Op. Income	33	40	+ 7	13	16	+ 2
減価償却費	Depreciation and Amortization	7	9	+ 2	1	1	△ 0
EBITDA*	EBITDA	40	50	+ 9	15	18	+ 2
EBITDAマージン	EBITDA Margin (%)	3.7	4.0	+ 0.3	5.2	5.6	+ 0.4

* EBITDA : 営業利益 + 減価償却費

©ANAHD2015

28

航空事業以外の各セグメントの状況です。

航空関連事業では、日本に乗り入れる海外エアラインからの業務受託が増加したことや、ANA Cargo の営業開始に伴い、増収増益となりました。

旅行事業では、訪日旅行の取扱高が前年を上回った他、商社事業でも、空港免税店の販売が好調に推移するなど、いずれも訪日外国人の増加が事業の追い風となっています。

続きまして、30ページをご覧ください。

Ⅲ. 2015年度 業績予想（詳細）



2015年度 通期業績予想

連結業績予想		2014年度 FY14	2015年度 FY15(E)	前年差 Difference
単位: 億円 (¥100Million)				
売上高	Operating Revenues	17,134	17,900	+ 765
営業費用	Operating Expenses	16,219	16,750	+ 530
営業利益	Operating Income	915	1,150	+ 234
営業利益率	Op. Margin (%)	5.3	6.4	+ 1.1
経常利益	Recurring Income	671	900	+ 228
当期純利益	Net Income	392	520	+ 127

©ANAHD2015

30

2015年度の業績予想についてご説明致します。

需要の想定や費用を精査するとともに、燃油と為替の市況前提を見直した結果、売上高、利益共に、中期経営戦略でお示した計画値を上方修正しています。

営業利益は、前年差234億円の、1,150億円、
当期純利益は、前年差127億円の、520億円をそれぞれ見込んでいます。

次のページをご覧ください。

2015年度 通期業績予想

セグメント別業績予想		単位: 億円 (¥100Million)	2014年度 FY14	2015年度 FY15(E)	前年差 Difference
売上高 Operating Revenues	航空事業	Air Transportation	14,846	15,450	+ 604
	航空関連事業	Airline Related	2,237	2,350	+ 112
	旅行事業	Travel Service	1,690	1,750	+ 59
	商社事業	Trade and Retail	1,270	1,400	+ 129
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	20,044	20,950	+ 905
	その他	Other	325	300	△ 25
	調整額	Adjustment	△ 3,236	△ 3,350	△ 113
	合計(連結)	Total	17,134	17,900	+ 765
営業利益 Operating Income	航空事業	Air Transportation	816	1,040	+ 223
	航空関連事業	Airline Related	90	90	△ 0
	旅行事業	Travel Service	45	50	+ 4
	商社事業	Trade and Retail	40	50	+ 9
	報告セグメント計	Total for Reporting Segments	993	1,230	+ 236
	その他	Other	16	10	△ 6
	調整額	Adjustment	△ 94	△ 90	+ 4
	合計(連結)	Total	915	1,150	+ 234

©ANAHD2015

31

セグメント別の業績予想です。

ご覧の通り、航空事業に加え、ノンエア事業の旅行事業、商社事業でも増収増益を見込んでいます。

続きまして、航空事業の詳細をご説明致します。

次のページをご覧ください。

2015年度 通期業績予想

航空事業 収入・費用予想

単位:億円
(¥100Million)

		2014年度 FY14	2015年度 FY15(E)	前年差 Difference
売上高 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,833	6,930	+ 96
	国際線旅客 International Passengers	4,683	4,880	+ 196
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,669	1,790	+ 120
	その他 Others	1,659	1,850	+ 190
	合計 Total	14,846	15,450	+ 604
営業費用 Operating Expenses	燃油費・燃料税 Fuel and Fuel Tax	3,676	3,345	△ 331
	燃油費以外 Non-Fuel Cost	10,352	11,065	+ 712
	合計 Total	14,029	14,410	+ 380
営業利益	営業利益 Operating Income	816	1,040	+ 223

©ANAHD2015

32

航空事業の収入・費用予想です。

燃油と為替の市況前提を見直した影響を含めて、
各事業合計で、前年から604億円の増収を見込んでいます。

国内線事業では、需給適合を進めながら、柔軟な運賃政策を継続し、
単価向上と旅客数増加の双方による増収を目指します。
国際線事業においては、燃油サーチャージ収入の減少が見込まれますが、
事業拡大に見合う需要の獲得を、増収に結び付けていきます。

費用については、燃油費が前年を下回る見通しですが、
合計では380億円の増加となる見通しです。

今年度のコスト構造改革、250億円の削減を着実に進めるなど、
事業規模拡大による費用の増加を、最小限に抑制していきます。

次のページをご覧ください。

2015年度 通期業績予想

計画前提(旅客事業)

		国内旅客 Domestic Passengers			国際旅客 International Passengers		
		上期 1H(E)	下期 2H(E)	2015年度 FY15(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2015年度 FY15(E)
座席キロ	Available Seat km	△ 2.6	△ 1.3	△ 2.0	+ 6.3	+ 14.6	+ 10.4
旅客キロ	Revenue Passenger km	+ 2.2	+ 0.8	+ 1.5	+ 8.9	+ 12.8	+ 10.8
旅客数	Passengers	+ 0.9	+ 0.1	+ 0.5	+ 9.0	+ 8.4	+ 8.7
座席利用率(%) *	Load Factor (%)	66.1 (+ 3.1)	66.6 (+ 1.4)	66.3 (+ 2.3)	74.8 (+ 1.8)	70.0 (△ 1.1)	72.3 (+ 0.3)
ユニットレベニュー(円)**	Unit Revenue (¥/ASK)	11.8 (+ 4.4)	11.7 (+ 2.4)	11.7 (+ 3.4)	9.3 (△ 2.3)	8.6 (△ 8.8)	8.9 (△ 5.7)
旅客イールド(円)**	Yield (¥/RPK)	17.8 (△ 0.5)	17.5 (+ 0.3)	17.7 (△ 0.1)	12.5 (△ 4.7)	12.2 (△ 7.3)	12.4 (△ 6.0)
単価(円)**	Unit Price (¥/Passengers)	16,091 (+ 0.8)	15,829 (+ 1.0)	15,961 (+ 0.9)	62,483 (△ 4.8)	61,999 (△ 3.6)	62,241 (△ 4.2)

(パニラエア含まず)

本ページ、並びに34ページでは、各事業収入における主要な指標の前提値を、また、35ページから36ページにかけては、バランスシートとキャッシュフロー計画をお示しておりますので、ご参照ください。

次に、37ページをご覧ください。

2015年度 通期業績予想

計画前提（貨物事業）

		国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo		
		上期 1H(E)	下期 2H(E)	2015年度 FY15(E)	上期 1H(E)	下期 2H(E)	2015年度 FY15(E)
有効貨物トンキロ	Available Ton km	△ 2.7	+ 0.1	△ 1.3	+ 8.0	+ 14.8	+ 11.4
有償貨物トンキロ	Revenue Ton km	+ 0.9	+ 15.6	+ 8.3	+ 4.8	+ 11.1	+ 8.0
貨物輸送重量	Revenue Ton	+ 5.3	+ 20.8	+ 13.1	+ 6.2	+ 9.1	+ 7.6
重量利用率(%) *	Load Factor (%)	25.5 (+ 0.9)	30.1 (+ 4.0)	27.8 (+ 2.5)	63.8 (△1.9)	63.7 (△2.1)	63.8 (△2.0)
ユニットレベニュー(円)**	Unit Revenue (¥/ATK)	18.3 (+ 9.0)	18.6 (+ 4.2)	18.4 (+ 6.6)	22.4 (+ 2.9)	21.8 (△7.9)	22.1 (△2.8)
単価(円)**	Unit Price (¥/RT)	69 (+ 0.7)	59 (△13.7)	64 (△7.0)	146 (+ 4.7)	152 (△3.1)	149 (+ 0.7)

(参考) 2015年度 通期業績予想

連結バランスシート(計画)

単位: 億円
(¥100Million)

		2014年度末 Mar 31, 2015	2015年度末 Mar 31, 2016(E)	前年度期末差 Difference
総資産	Assets	23,024	22,420	△ 604
自己資本	Shareholders' Equity	7,982	8,380	+ 397
自己資本比率(%)	Ratio of Shareholders' Equity (%)	34.7	37.4	+ 2.7
有利子負債残高	Interest Bearing Debts	8,198	7,260	△ 938
D/Eレシオ(倍)*	Debt/Equity Ratio (times)	1.0	0.9	△ 0.2
ROA(%)	ROA(%)	4.2	5.2	+ 1.1
ROE(%)	ROE(%)	5.1	6.4	+ 1.3

* 2015年度末オフバランスリース債務額 690億円(予定)を含むD/Eレシオは 0.9倍(2014年度末1.1倍)

(参考) 2015年度 通期業績予想

連結キャッシュフロー(計画)

単位: 億円
(¥100Million)

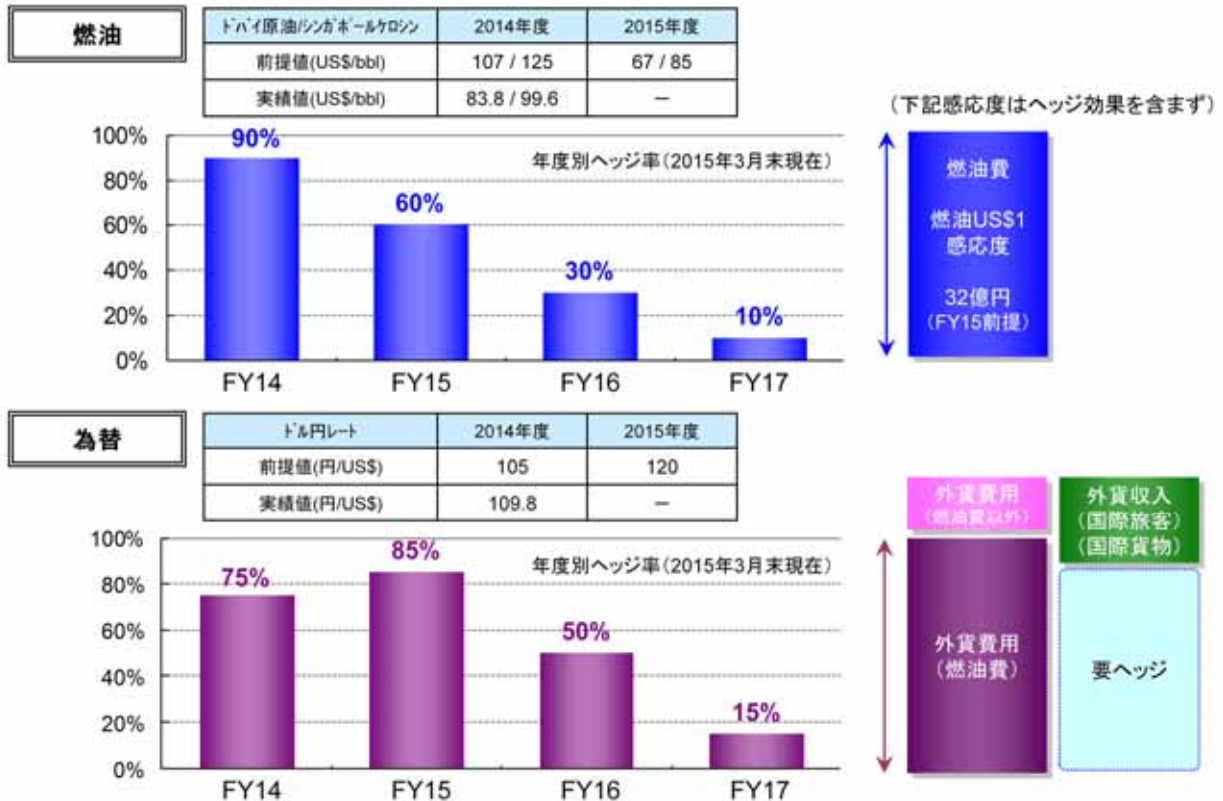
		2014年度 FY14	2015年度 FY15(E)	前年差 Difference
当期純利益	Net Income	392	520	+ 127
減価償却費	Depreciation and Amortization	1,313	1,370	+ 56
リース元本相当額	Principal Payment for Aircraft Lease	155	150	△ 5
営業キャッシュフロー*	Cash Flow from Operating Activities	2,224	2,240	+ 15
設備投資額	Capital Expenditures	△ 2,717	△ 2,620	+ 97
投資キャッシュフロー**	Cash Flow from Investing Activities	△ 2,202	△ 1,610	+ 592
フリーキャッシュフロー	Free Cash Flow	22	630	+ 607
財務キャッシュフロー*	Cash Flow from Financing Activities	△ 550	△ 1,340	△ 789
EBITDA ***	EBITDA	2,228	2,520	+ 291
EBITDAマージン(%)	EBITDA Margin (%)	13.0	14.1	+ 1.1

* 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

*** EBITDA: 営業利益+減価償却費

燃油・為替ヘッジの進捗状況



©ANAHD2015

37

燃油と為替のヘッジ状況です。

2015年度は、期初の段階で既に、
燃油、為替とも、必要なヘッジ対応を完了しています。

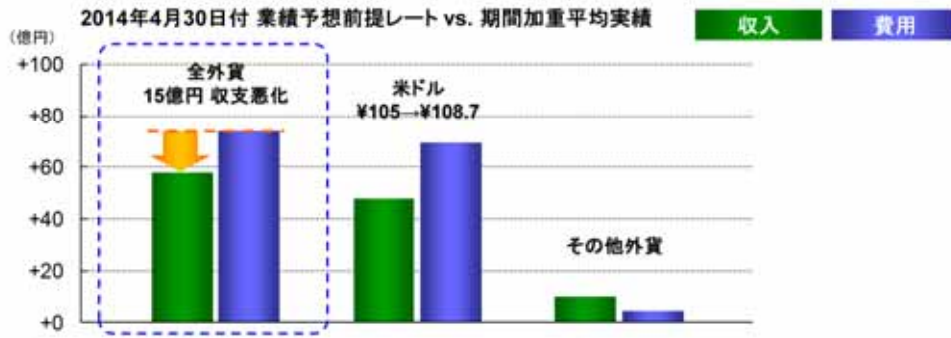
従いまして、次のページにお示ししている通り、
為替市況の変動による収支への影響は、
2014年度と同様、極めて限定的となる見込みです。

最後に、39ページをご覧ください。

為替変動による収支影響と感応度

2014年度 為替変動による収支への影響

営業損益ベース/ヘッジ効果込み



2015年度 為替変動による収支感応度



《感応度算定の前提条件》

- ① 年度期初おける収入・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/120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85%(2015年3月末現在)に基づき、ヘッジ効果を含めて計算

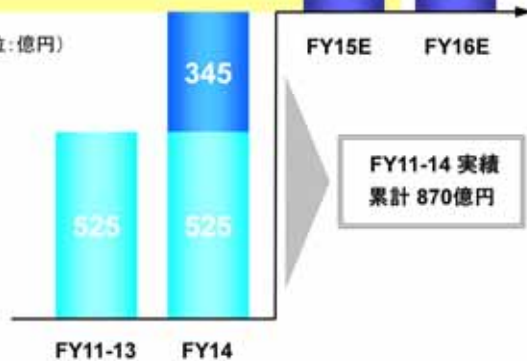
コスト構造改革と航空事業ユニットコスト

コスト構造改革の着実な積み重ねにより、収益力の向上とリスク耐性の強化を目指す

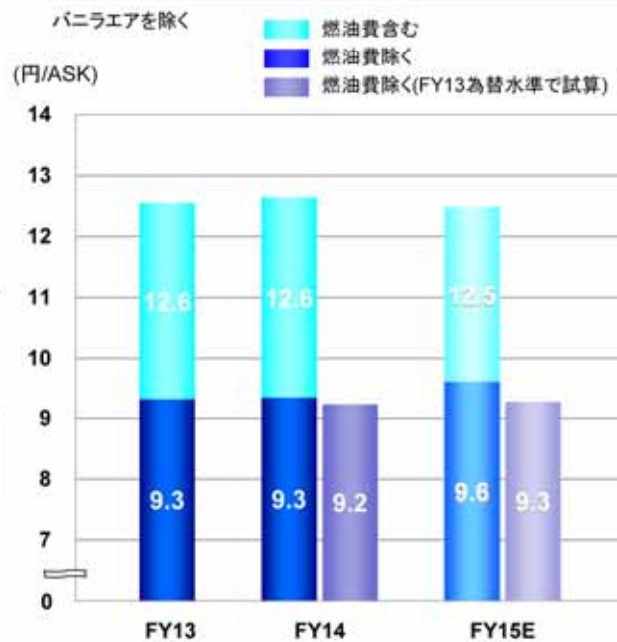
コスト構造改革

コスト構造改革	FY15計画
生産性向上	80
営業改革	10
業務改革等	160
計	250

(単位: 億円)



航空事業ユニットコストの推移



©ANAHD2015

39

コスト構造改革と、航空事業ユニットコストの推移です。

2011年度から積み重ねてきたコスト構造改革の実績は、2014年度までの4年間で、累計870億円となりました。

これらの効果により、「燃料費を除くユニットコスト」を低減してきましたが、2014年度の実績は、当初計画から0.2円強の増加となりました。これは、為替が円安基調で推移したことや、空港地上支援業務の受託拡大など、収入連動費用が増加したことに起因しています。

また、2015年度も、250億円のコスト削減を進めてまいります。為替市況が、現行戦略の前提値から変化しているため、このユニット指標は、2014年度から若干引きあがる見通しです。

なお、2013年度の為替実績を引用したシミュレーションによると、ご覧の通り、2014年度実績と、同水準となります。

このような状況下でも、競合他社を凌駕するコスト競争力の確立、イベントリスク耐性の強化を図る為に、引き続き、コストマネジメントを徹底してまいります。

私からのご説明は以上です。ご清聴ありがとうございました。

Intentionally Blank

IV. 補足資料



補足資料

運用航空機数		2013年度末 Mar 31, 2014	2014年度末 Mar 31, 2015	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	20	+ 1	17	3
	Boeing 777-300	7	7	—	7	0
	Boeing 777-200ER	12	12	—	6	6
	Boeing 777-200	16	16	—	14	2
	Boeing 787-9	0	2	+ 2	2	0
中型機 Mid-Body	Boeing 787-8	27	32	+ 5	30	2
	Boeing 767-300ER	26	26	—	9	17
	Boeing 767-300	21	16	△ 5	16	0
	Boeing 767-300F	2	3	+ 1	0	3
	Boeing 767-300BCF	7	7	—	7	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200	19	20	+ 1	12	8
	Boeing 737-800	24	31	+ 7	24	7
	Boeing 737-700ER	2	2	—	2	0
	Boeing 737-700	11	10	△ 1	7	3
	Boeing 737-500	15	17	+ 2	17	0
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	21	21	—	15	6
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	1	0	△ 1	0	0
合計 Total		231	242	+ 11	185	57

©ANAHD2015 バニラエア運用 A320-200 を含む(2014年度末 8機、2013年度末 5機)
グループ外にリースしている機数を除く(2014年度末 12機、2013年度末 14機)

補足資料

国際旅客 方面別実績(構成比)			2014年度 構成比 FY14 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY14 Composition	前年差 Difference
旅客収入 Revenue	北米	North America	32.2	△ 0.0	30.5	△ 3.1
	欧州	Europe	20.2	+ 0.7	17.6	+ 0.1
	中国	China	15.5	△ 0.4	17.7	+ 2.0
	アジア	Asia	28.3	+ 0.1	30.7	+ 1.4
	リゾート	Resort	3.8	△ 0.4	3.6	△ 0.5
座席キロ ASK	北米	North America	35.1	△ 0.5	35.2	△ 1.8
	欧州	Europe	20.3	+ 2.2	19.8	+ 3.0
	中国	China	11.2	△ 1.8	11.1	△ 1.4
	アジア	Asia	29.5	+ 0.8	30.0	+ 0.9
	リゾート	Resort	4.0	△ 0.8	3.9	△ 0.6
旅客キロ RPK	北米	North America	35.7	△ 0.2	34.5	△ 2.7
	欧州	Europe	19.4	+ 0.9	18.0	+ 0.8
	中国	China	10.0	△ 0.4	10.7	+ 0.6
	アジア	Asia	30.1	+ 0.5	32.1	+ 2.1
	リゾート	Resort	4.8	△ 0.7	4.7	△ 0.8

(バニラエア含まず)

補足資料

国際貨物 方面別実績(構成比)			2014年度 構成比 FY14 Composition	前年差 Difference	第4四半期 構成比 4Q/FY14 Composition	前年差 Difference
貨物収入 Revenue	北米	North America	24.6	+ 2.7	30.1	+ 7.4
	欧州	Europe	14.6	+ 0.0	14.8	△ 0.5
	中国	China	33.0	△ 3.4	29.1	△ 4.9
	アジア	Asia	21.4	+ 1.1	20.1	△ 1.2
	その他	Others	6.5	△ 0.5	5.9	△ 0.8
有効貨物 トンキロ ATK	北米	North America	35.0	△ 3.3	35.2	△ 4.2
	欧州	Europe	20.7	+ 1.1	20.5	+ 2.6
	中国	China	16.4	△ 1.1	16.6	△ 1.1
	アジア	Asia	23.8	+ 3.4	23.5	+ 2.6
	その他	Others	4.0	△ 0.1	4.2	+ 0.2
有償貨物 トンキロ RTK	北米	North America	39.5	△ 0.2	42.1	+ 1.0
	欧州	Europe	23.2	+ 0.7	23.2	+ 1.3
	中国	China	13.1	△ 2.3	11.3	△ 2.6
	アジア	Asia	20.1	+ 2.0	19.3	+ 0.5
	その他	Others	4.0	△ 0.2	4.0	△ 0.2

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、航空機燃料料等、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