

ANAホールディングス株式会社

2016年3月期 第2四半期 決算説明会

代表取締役社長
片野坂 真哉

取締役 執行役員
平子 裕志

2015年10月28日



©ANAHD2015

1

◎ 本日はお忙しい中、2016年3月期 第2四半期 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. 2015年度 第2四半期決算の概要
2. グループ事業の状況
3. 次期経営戦略の考え方

以上、3点について、ご説明させていただきます。

◎ それでは、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年度 第2四半期決算(概要)

2015年度 第2四半期決算概要	P. 4
国際線事業における新規路線の状況	P. 5
グループ事業の状況	P. 6
次期経営戦略に向けて	P. 7 - 9

III. 補足資料

運用航空機数	P. 36
国際旅客 方面別実績(構成比)	P. 37
国際貨物 方面別実績(構成比)	P. 38

【第2部】

II. 2015年度 第2四半期決算(詳細)

業績ハイライト	P. 14
連結決算概要	
経営成績	P. 15
財政状態	P. 16
キャッシュフロー	P. 17
セグメント別実績	P. 18
航空事業	
収入・費用	P. 19
営業利益増減要因	P. 20
国内旅客事業	P. 21 - 22
国際旅客事業	P. 23 - 26
国内貨物事業	P. 27
国際貨物事業	P. 28 - 30
LCC事業	P. 31
航空事業以外のセグメント	P. 32
燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 33

【第1部】

I. 2015年度 第2四半期 決算(概要)



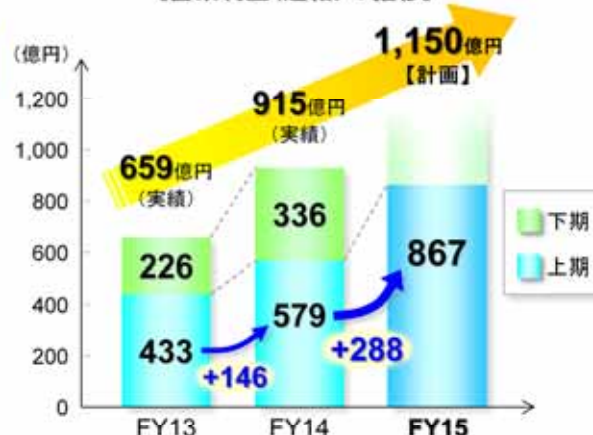
2015年度 第2四半期 決算概要

航空事業を中心に大幅な増収を達成、グループ収益力を着実に向上

《2015年度 第2四半期 決算(連結)》

(億円)	第2四半期 (累計)	前年差	前年比
売上高	9,112	+ 564	+ 6.6%
航空事業	7,880	+ 458	+ 6.2%
営業利益	867	+ 288	+ 49.8%
航空事業	811	+ 293	+ 56.5%
営業利益率	9.5%	+ 2.7%	-
親会社株主に帰属する 四半期純利益	539	+ 182	+ 50.9%
EBITDA	1,538	+ 311	+ 25.3%

《営業利益(連結)の推移》

第2四半期決算
(ポイント)

- 過去最高の売上高
 - (航空事業) 国際線旅客事業が堅調に推移
 - (商社事業) 訪日客の旺盛な消費需要を取り込み
- 過去最高の営業利益
 - 国際線事業を拡大する過程で費用増加を抑制

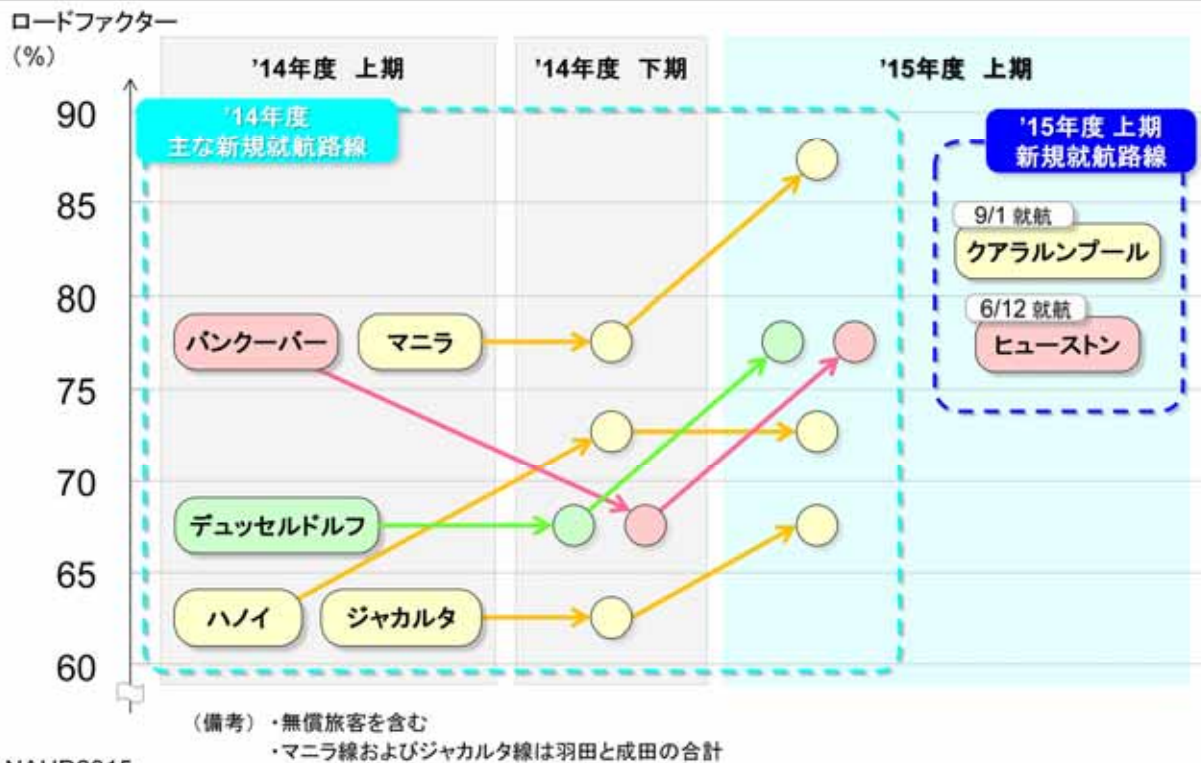
©ANAHD2015

4

- ◎ こちらは、本日発表しました、2015年度 第2四半期決算の概要です。
- ◎ 主力の航空事業では、国際線旅客事業が堅調に推移して、大幅な増収を達成しました。商社事業でも、免税品の販売を中心に、訪日客の旺盛な消費需要を取り込むなど、グループをあげて収入拡大に努めた結果、第2四半期 累計の売上高は、過去最高の9,112億円となりました。
- ◎ 一方、国際線事業の拡大を進める過程で、費用の増加を抑制するとともに、コスト構造改革も計画通りに実行した結果、営業利益は、前年の約1.5倍となる、867億円となりました。
- ◎ 右上のグラフは、2013年度からの連結営業利益の推移を表したものです。今年度上期の実績は、2014年度の通期実績に近い水準となりました。グループ全体の収益力が、着実に向上していると考えています。
- ◎ 決算の詳細については、第2部でご説明させていただきます。
- ◎ 次に、5ページをご覧ください。

国際線事業における新規路線の状況

今年度上期に就航した新規路線は、好調な滑り出し



5

- ◎ 上期の増収を牽引した国際線事業に関連して、
2014年以降に開設した、新規路線の状況をご紹介します。
- ◎ こちらのスライドは、各路線のロードファクターを、5パーセント刻みでプロットしたものです。
2014年のサマーダイヤから開設した路線は、就航から1年半が経過していますが、
ご覧の通り、今年度上期は、いずれも安定した実績となりました。
- ◎ また、今期から開設した成田ーヒューストン線や、成田ークアラルンプール線は、
就航から、まだ時間があまり経過していませんが、
ご覧の通り、好調な滑り出しとなっています。
- ◎ 近年の国際線ネットワーク拡大に伴い、投資家の皆さまからは、
今後の新たな目的地への乗り入れは、路線の収益性が徐々に低下するのではないかと、
とのご質問を頂くことがあります。
- ◎ 私たちは、マーケットの需給バランスを勘案した、ボーイング787型機の投入や、
乗り継ぎの利便性を考慮した戦略的なダイヤ設定など、
様々な努力と工夫を行っています。
これらにより、ネットワーク競争力が徐々に向上しているため、
近年の新規路線においても、比較的早い段階から、実績に結び付いていると考えます。
- ◎ 次に、6ページをご覧ください。

グループ事業の状況

国際線事業を成長ドライバーとして、事業ポートフォリオ戦略を着実に推進

		上期の状況	下期の主な取り組み
航空事業	国際旅客	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田国際線ネットワークが市場に定着 ・成田発着路線の拡大を推進 <p>首都圏空港での競争優位性を向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏デュアルハブ機能の確立 <p>需要層を拡大しながら成長戦略を推進</p>
	国内旅客	<ul style="list-style-type: none"> ・「需給適合」の継続 <p>生産量を抑制しながら増収を達成</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「ピタッとフリート」の導入開始 ・スカイマーク社との提携を加速 <p>中・長期的に安定した収益基盤を確立</p>
	LCC事業	<ul style="list-style-type: none"> ・国内／海外マーケットで需要が定着 <p>年度黒字化の達成に目途</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・プレジャー需要／訪日客を安定した収益源に <p>今後の就航路線・便数の拡大を検討</p>
ノンエア事業	航空関連	<ul style="list-style-type: none"> ・航空機整備の専門会社を設立(6月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・航空事業とのシナジー効果を発揮 ・訪日需要をグループ収益源として取り込み ・アジアを中心としたエアライン需要を獲得 <p>グループ収益源の育成・拡大を継続</p>
	旅行	<ul style="list-style-type: none"> ・訪日旅行の新会社が事業開始(4月) 	
	商社	<ul style="list-style-type: none"> ・全カンパニーで増収増益を達成 	

©ANAHD2015

6

- ◎ こちらのスライドは、グループ事業の状況について、上期の状況と、下期の取り組みについて、まとめたものです。
- ◎ 国際線旅客事業では、引き続き、ネットワーク拡大を通して、グループの成長を推進してまいります。
- ◎ 国内線旅客事業では、下期から、小型機を活用した「ピタッとフリート」を導入します。戦略的な「需給適合」を推進して、国内線市場における競争力を一層向上させながら、中・長期的に安定した収益基盤を確立してまいります。
- ◎ LCC事業では、バニラエアが好調を維持しており、足元の基調が続けば、今年度の黒字化が達成できる見通しです。
- ◎ スカイマーク社について、9月末に新体制が発足しました。現在、具体的な経営支援の実行に向けて、協議を進めています。コードシェアの提携や燃料の共同調達など、当社としてのメリットを追求していく方針です。
- ◎ ノンエア事業においても、ご覧の通り、収益ドメインの拡大・多様化を図りながら、事業ポートフォリオ戦略を推進してまいります。
- ◎ 続いて、7ページをご覧ください。

次期経営戦略に向けて

2020年に経営ビジョンを達成、「お客様満足」と「価値創造」で世界のトップ水準を目指す

次期経営戦略で目指すもの

世界のリーディングエアライングループ

1. グローバルプレゼンスの向上
2. 社会の発展に寄与
 - ・環境問題への対応
 - ・観光立国、地方創生への貢献

長期戦略構想（～2025年度）'15.1.30発表

'16～20年度
次期経営戦略

1. エアライン事業領域の拡大
 2. 新規事業の創造と
既存事業の成長加速
- 攻めのスピード経営の実践

経営ビジョン達成

成長戦略の加速

'14～16年度
中期経営戦略
(現在)

1. 収益基盤の強化・発展
2. 収益ドメインの拡大・多様化
3. 新たなコスト構造改革

成長戦略の推進

'12～13年度
経営戦略

1. 成長戦略の土台作り
2. 財務体質強化
3. グループ経営体制変革

'13～15年度
中期経営戦略

1. グループ経営体制の変革
2. マルチブランド戦略
3. コスト構造改革

経営基盤の強化

健全化が進んだ財務体質



収益性の向上を追求するステージへ



©ANAHD2015

7

◎ 今後の経営戦略の考え方についてご説明します。

◎ 2012年度以降、一貫した経営戦略を継続して推進しながら、成長に向けた経営基盤の強化を実現しました。
現行の「中期経営戦略」では、これらを土台にした成長戦略を推進しています。

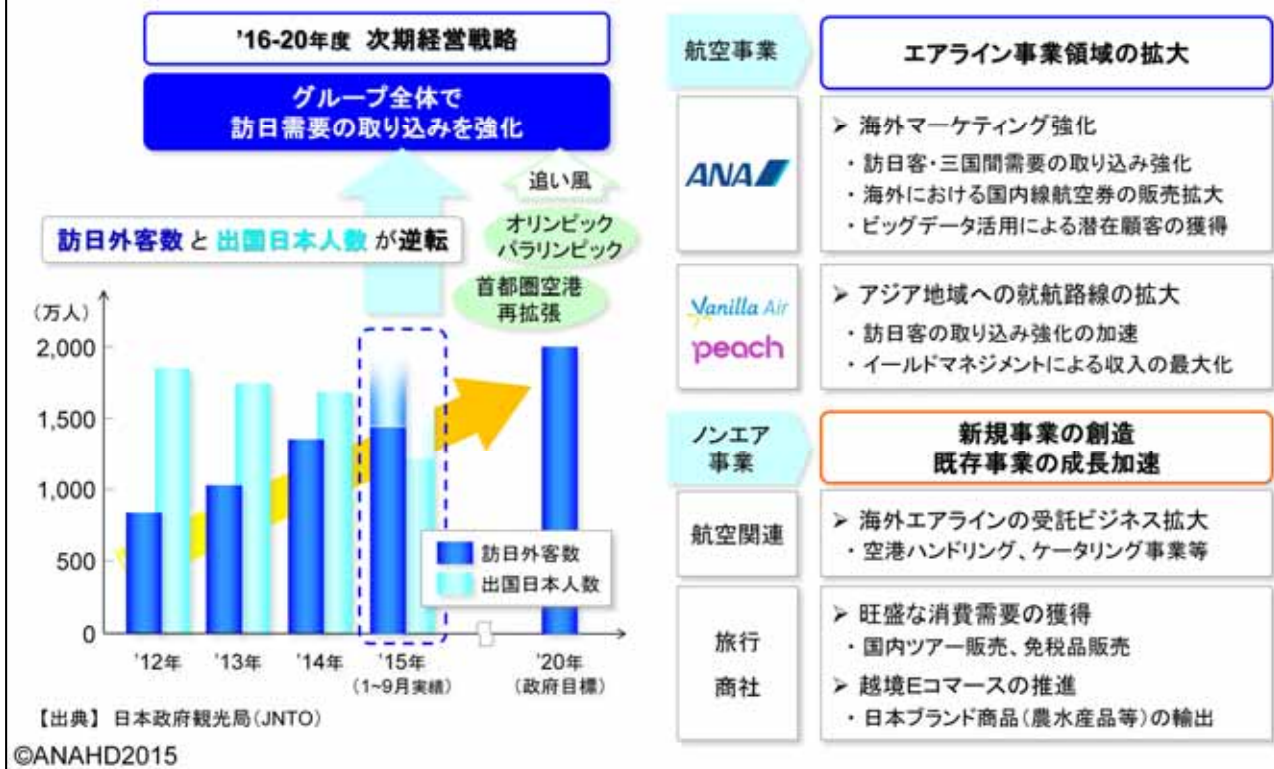
◎ 今年1月には、長期的な成長のチャンスを当社グループの収益に結び付ける指針として、「長期戦略構想」を策定しました。
その実現のためのステップとして、2020年度までの5年間を対象に、具体的な経営戦略を策定することとしました。

◎ 次期経営戦略では、健全化が進んだ財務基盤をベースに、成長戦略を加速させながら、グループ収益性の向上を追求していきます。
そして、2020年度に向けて、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」を目指す方針です。

◎ 続きまして、8ページをご覧ください。

次期経営戦略に向けて

旺盛な訪日需要をグループのビジネスとして獲得、トップライン成長を加速



8

- ◎ 次期経営戦略では、事業面の大きなテーマの1つとして、訪日需要の獲得があります。
- ◎ ここ数年は「出国日本人数」が漸減する一方、「訪日外客数」は足元で大幅に増加しており、2020年の政府目標である2,000万人は、今年中に達成しそうな勢いとなっています。
- ◎ 次期経営戦略では、追い風となる事業環境を着実に捉え、旺盛な訪日需要をグループのビジネスとして積極的に取り込んでいく方針です。
- ◎ 例えば、航空事業では、フルサービスキャリアとしての強みを活かしながら、海外マーケティングの強化を推進し、ANA国際線はもちろん、国内線の利用促進にもつなげていきます。
- ◎ また、ノンエア事業でも、海外エアラインから航空関連ビジネスを受託する一方、旅行・商社事業でも、訪日客の日本滞在中や、帰国後の様々な場面において、リテールビジネスを中心に、事業領域を拡げていきます。
- ◎ 訪日客のニーズを的確に捉えながら、持続的なビジネスの獲得につなげるためのバリューチェーンを確立し、グループ全体でトップラインの成長を加速してまいります。
- ◎ 最後に、9ページをご覧ください。

次期経営戦略に向けて

安定した財務基盤をベースに、収益性の向上を追求



9

◎ 財務面の重点テーマについて、ご説明します。

◎ 先にご説明した通り、成長戦略の推進によるトップラインの成長を加速させると同時に、これまで積み上げてきたコスト構造改革の成果を確認・点検しながら、新たなコストマネジメントの方針を策定し、引き続き着実に実行していく考えです。次期経営戦略の初年度となる2016年度も含め、営業利益水準の上積みを目指し、ROEの向上を目指します。

◎ 「長期戦略構想」では、10年後の2025年度に目指すべき水準として、ご覧の通り、幾つかの経営財務指標を掲げましたが、これらの目標について、達成時期の前倒しを検討します。

◎ そして、本スライドの最後に掲げた3点のテーマ、

- ・将来の成長に向けた投資の実行
- ・その前提としての財務基盤の維持
- ・得られた収益の株主の皆さまへの適切な還元

これらが最重要課題であると考えています。

今後、適正な経営資源の配分という観点から更に検討を進め、次期経営戦略でお示しします。

◎ なお、コーポレートガバナンス・コードへの対応についても、年末までに策定・公表して、投資家の皆様との対話を充実させてまいります。

◎ 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

(MEMO)



(MEMO)



【第2部】

Ⅱ. 2015年度 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

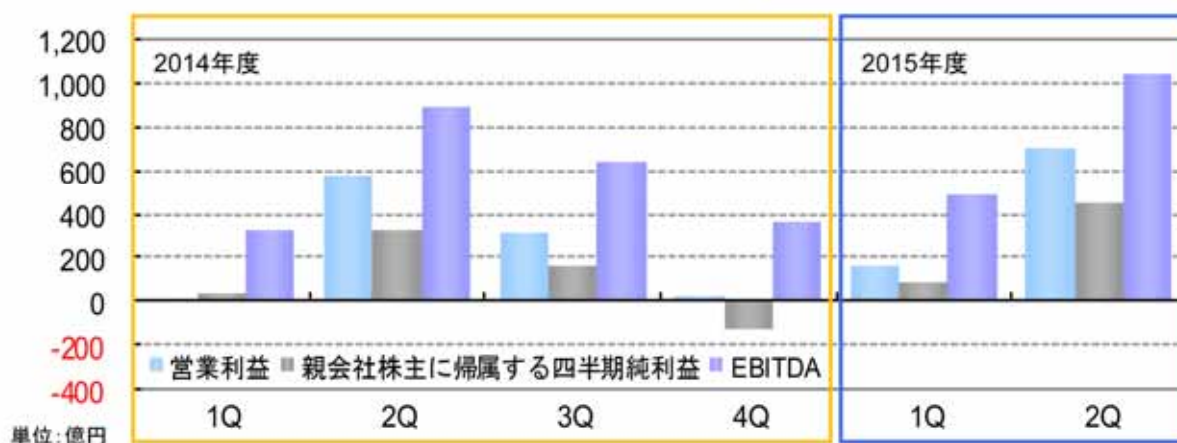
前年同期から大幅な増益を達成

【第2四半期累計(連結)】

- 営業利益 : 867億円 (前年同期比 + 288億円)
- 親会社株主に帰属する
四半期純利益 : 539億円 (同 + 182億円)
- EBITDA : 1,538億円 (同 + 311億円)

【第2四半期(7-9月期)(連結)】

- 営業利益 : 700億円
- 親会社株主に帰属する
四半期純利益 : 455億円
- EBITDA : 1,044億円



©ANAHD2015

14

◎ 続きまして、2015年度 第2四半期決算の詳細を、ご説明します。

14ページをご覧ください。

◎ 本ページでは、四半期毎の業績推移をお示ししています。

◎ 過去最高の営業利益を目指す今年度、

最大の需要期である第2四半期 3ヶ月間の業績は、

営業利益が700億円、純利益が455億円となり、共に過去最高を更新しました。

また、四半期のEBITDAとしては初めて1,000億円を越え、1,044億円となりました。

◎ 15ページをご覧ください。

連結決算概要

経営成績	単位: 億円	FY2014	FY2015	前年差	FY2015	前年差
		第2四半期累計	第2四半期累計		第2四半期	
売上高		8,548	9,112	+ 564	4,973	+ 293
営業費用		7,968	8,244	+ 275	4,273	+ 169
営業利益		579	867	+ 288	700	+ 124
営業利益率(%)		6.8	9.5	+ 2.7	14.1	+ 1.8
営業外損益		△ 98	△ 38	+ 60	△ 30	+ 39
経常利益		480	829	+ 349	670	+ 164
特別損益		102	0	△ 102	0	△ 1
親会社株主に帰属する四半期純利益		357	539	+ 182	455	+ 133
当期純利益		362	541	+ 179	457	+ 132
その他包括利益		215	△ 224	△ 439	△ 432	△ 598
包括利益		577	317	△ 259	25	△ 465

©ANAHD2015

15

◎ 経営成績の概要です。

◎ 売上高は、前年同期から**564億円**、約**7パーセント**増加し、**9,112億円**となりました。

一方、営業費用は**275億円**増加の**8,244億円**となりました。

◎ その結果、営業利益は前年比 約**5割**増加の **867億円**、

経常利益は約**7割**増加の**829億円**となり、共に、上期として過去最高となりました。

親会社株主に帰属する四半期純利益についても、

約**5割**増加の**539億円**となっており、

それぞれ前年水準を大幅に上回る、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	FY2014 期末	FY2015 第2四半期末	前年度 期末差
総資産		23,024	23,198	+ 174
自己資本		7,982	8,166	+ 183
自己資本比率(%)		34.7	35.2	+ 0.5
有利子負債残高		8,198	7,805	△ 393
D/Eレシオ(倍)*		1.0	1.0	△ 0.1
純有利子負債残高**		4,972	4,072	△ 899

* オフバランスリース債務額 799億円(前年度期末 963億円)を含むD/Eレシオは1.1倍(前年度期末1.1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2兆3,198億円となりました。

◎ 自己資本は、期間利益を計上したことなどによって8,166億円となり、自己資本比率は、35.2パーセントと、前年度期末から0.5ポイント上昇しました。

◎ 有利子負債は、新規借入や社債の発行を行った一方、着実に返済、及び償還を進めた結果、393億円減少して7,805億円となり、デット・エクイティ・レシオは、1.0倍となっています。

◎ 次のページをご覧ください。

連結決算概要

キャッシュフロー

単位: 億円

	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年差
営業キャッシュフロー	1,222	1,711	+ 489
投資キャッシュフロー	△ 1,562	△ 1,230	+ 332
財務キャッシュフロー	221	△ 564	△ 785
現金及び現金同等物の増減額	△ 117	△ 80	+ 36
現金及び現金同等物の期首残高	2,409	2,089	} △ 80
現金及び現金同等物の期末残高	2,307	2,008	
減価償却費	648	671	+ 22
設備投資額(固定資産のみ)	1,490	1,272	△ 218
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)	△ 7	1,068	+ 1,076
EBITDA(営業利益+減価償却費)	1,227	1,538	+ 311
EBITDAマージン(%)	14.4	16.9	+ 2.5

©ANAHD2015

17

◎ キャッシュフローです。

◎ 営業キャッシュフローは、1,711億円の収入、
投資キャッシュフローは、1,230億円の支出、
財務キャッシュフローは、564億円の支出となりました。

◎ 3ヶ月超の定期・譲渡性預金の資金移動を除いた投資キャッシュフローから算出する、
実質フリーキャッシュフローは、1,076億円増加して、1,068億円となりました。
営業キャッシュフローが増加したことに加え、
航空機のセールス・アンド・リースバックを実施し、
資産売却による収入を計上したことが、主な要因です。

◎ 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

	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年差	FY2015 第2四半期	前年差	
売上高	航空事業	7,422	7,880	+ 458	4,308	+ 238
	航空関連事業	1,089	1,144	+ 55	566	+ 13
	旅行事業	890	884	△ 5	521	△ 1
	商社事業	613	715	+ 102	363	+ 50
	報告セグメント計	10,015	10,626	+ 611	5,761	+ 300
	その他	155	161	+ 6	81	+ 1
	調整額	△ 1,622	△ 1,675	△ 53	△ 869	△ 9
	合計(連結)	8,548	9,112	+ 564	4,973	+ 293
営業利益	航空事業	518	811	+ 293	659	+ 128
	航空関連事業	52	42	△ 9	23	△ 1
	旅行事業	27	28	+ 0	22	+ 2
	商社事業	18	30	+ 12	16	+ 3
	報告セグメント計	617	913	+ 295	721	+ 133
	その他	7	6	△ 0	3	△ 2
	調整額	△ 45	△ 52	△ 6	△ 24	△ 6
	合計(連結)	579	867	+ 288	700	+ 124

©ANAHD2015

18

◎ セグメント別の実績です。

◎ 主力の航空事業に加えて、商社事業も増収増益となりました。

訪日旅客の消費需要を取り込んだリテール部門の他、航空・電子部門、食品部門なども好調に推移したことで、売上高は、前年同期から102億円増加して715億円、営業利益は、6割強増加の、30億円となっています。

◎ 続きまして、航空事業の詳細をご説明しますので、20ページをご覧ください。

航空事業

収入・費用

単位:億円

		FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年差	FY2015 第2四半期	前年差
売上高	国内線旅客	3,458	3,532	+ 74	2,009	+ 34
	国際線旅客	2,357	2,596	+ 239	1,403	+ 138
	貨物郵便	803	789	△ 14	402	△ 9
	その他	801	961	+ 159	494	+ 75
	合計	7,422	7,880	+ 458	4,308	+ 238
営業費用	燃油費・燃料税	1,872	1,680	△ 191	881	△ 92
	空港使用料	573	585	+ 12	304	+ 9
	航空機材賃借費	446	462	+ 15	234	+ 8
	減価償却費	620	638	+ 17	327	+ 17
	整備部品・外注費	418	501	+ 83	268	+ 48
	人件費	824	871	+ 46	452	+ 43
	販売費	491	528	+ 36	262	+ 6
	外部委託費	846	916	+ 70	472	+ 36
	その他	809	883	+ 74	446	+ 31
	合計	6,903	7,068	+ 165	3,649	+ 109
営業利益	営業利益	518	811	+ 293	659	+ 128
	EBITDA(営業利益+減価償却費)	1,139	1,450	+ 310	986	+ 146
	EBITDAマージン(%)	15.4	18.4	+ 3.0	22.9	+ 2.3

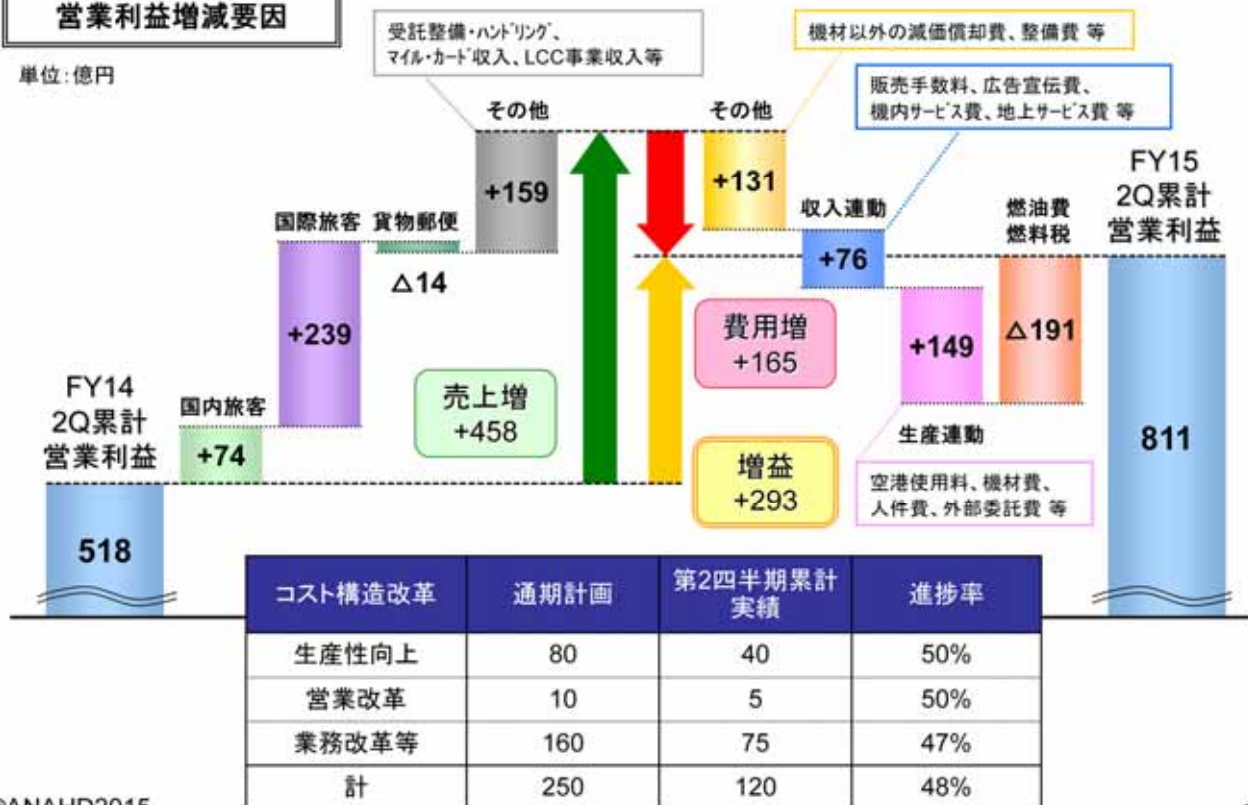
©ANAHD2015

19

航空事業

営業利益増減要因

単位: 億円



◎ 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、458億円の増加となりました。

その他の項目に含まれるLCC事業の収入は、前年同期から約60億円増加しています。

◎ 営業費用は、165億円の増加となりました。

原油市況の下落を受け、燃油費が大きく減少しています。

◎ コスト構造改革としては、計画通り120億円の削減を達成し、生産連動費用、収入連動費用の増加抑制に努めました。

◎ 以上の結果、営業利益は293億円増加して、811億円となりました。

◎ 22ページをご覧ください。

航空事業

国内旅客事業(実績)	FY2014			FY2015	
	第2四半期累計	第2四半期累計	前年比(%)	第2四半期	前年比(%)
座席キロ(百万)	30,647	30,307	△ 1.1	15,842	+ 0.2
旅客キロ(百万)	19,293	19,433	+ 0.7	10,581	+ 0.7
旅客数(千人)	21,675	21,551	△ 0.6	11,640	△ 0.6
座席利用率(%)	63.0	64.1	+ 1.2*	66.8	+ 0.3*
旅客収入(億円)	3,458	3,532	+ 2.1	2,009	+ 1.7
ユニットレベニュー(円) (旅客収入/座席キロ)	11.3	11.7	+ 3.3	12.7	+ 1.5
イールド(円) (旅客収入/旅客キロ)	17.9	18.2	+ 1.4	19.0	+ 1.0
単価(円) (旅客収入/旅客数)	15,957	16,393	+ 2.7	17,261	+ 2.3

* 座席利用率のみ前年差

(バニラエア含まず)

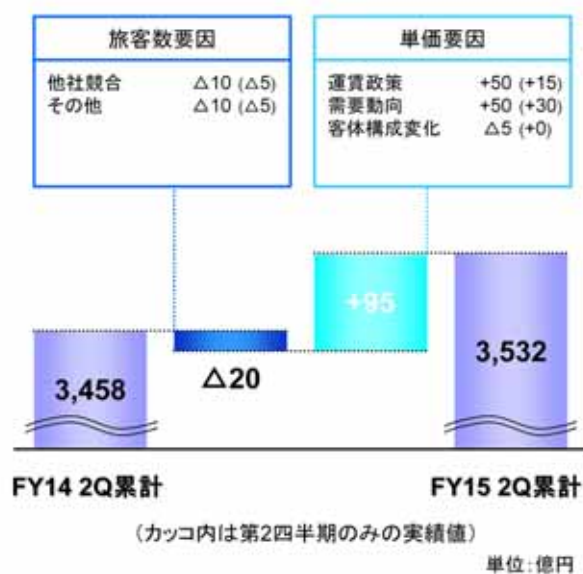
航空事業

国内旅客事業(事業動向)

(パニラエア含まず)

第2四半期累計 収入増減要因

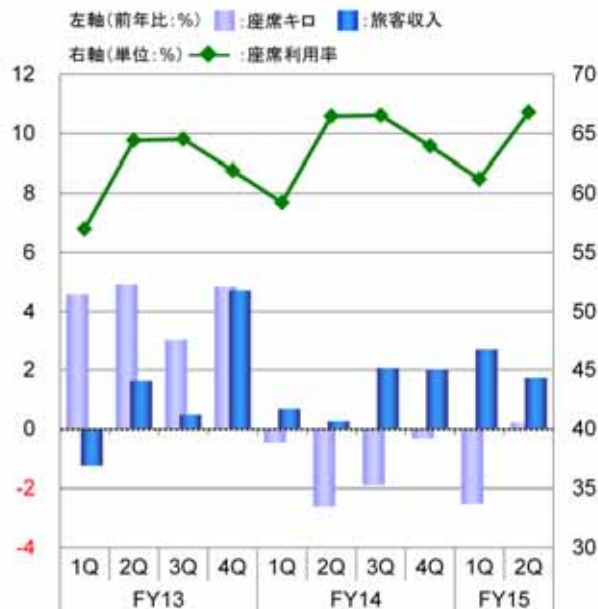
✓需要動向を見極めた運賃政策により、増収を達成



©ANAHD2015

四半期別 座席キロ・収入・座席利用率推移

✓需給適合が奏功し、座席利用率は着実に向上



22

◎ 国内旅客の状況です。

◎ 左の図は、上期の増収額、74億円の要因分析です。

◎ 旅客数要因では、20億円の減収となりました。

◎ 単価要因では、需要動向を見極めた各種運賃の設定が奏功したことなどにより、95億円の増収となっています。

◎ なお、21ページにてご確認いただける通り、生産量を抑制的にコントロールし、需給適合を進めた結果、上期の座席利用率は、前年から1.2ポイント上昇しました。

◎ 24ページをご覧ください。

航空事業

国際旅客事業(実績)	航空事業				
	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年比(%)	FY2015 第2四半期	前年比(%)
座席キロ(百万)	24,718	26,333	+ 6.5	13,731	+ 10.3
旅客キロ(百万)	18,025	19,984	+ 10.9	10,790	+ 12.9
旅客数(千人)	3,591	4,062	+ 13.1	2,152	+ 13.2
座席利用率(%)	72.9	75.9	+ 3.0*	78.6	+ 1.8*
旅客収入(億円)	2,357	2,596	+ 10.1	1,403	+ 10.9
ユニットレベニュー(円) (旅客収入/座席キロ)	9.5	9.9	+ 3.4	10.2	+ 0.5
イールド(円) (旅客収入/旅客キロ)	13.1	13.0	△ 0.7	13.0	△ 1.8
単価(円) (旅客収入/旅客数)	65,656	63,920	△ 2.6	65,198	△ 2.0

* 座席利用率のみ前年差

(バニラエア含まず)

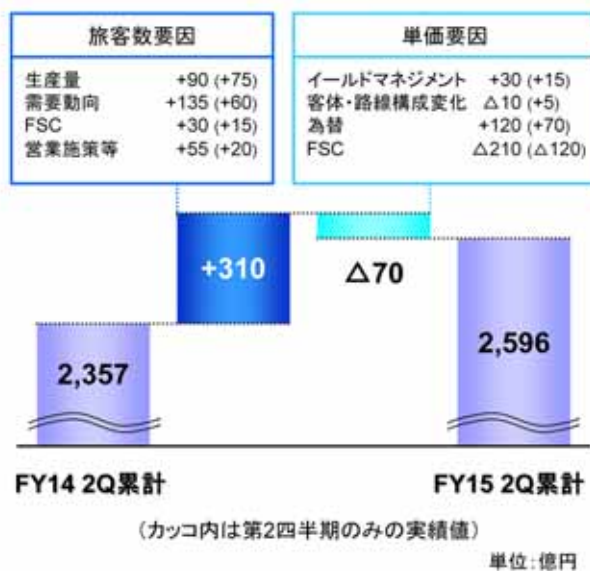
航空事業

国際旅客事業(事業動向)

(パニラエア含まず)

第2四半期累計 収入増減要因

✓ 事業規模の拡大により、大幅な増収を実現

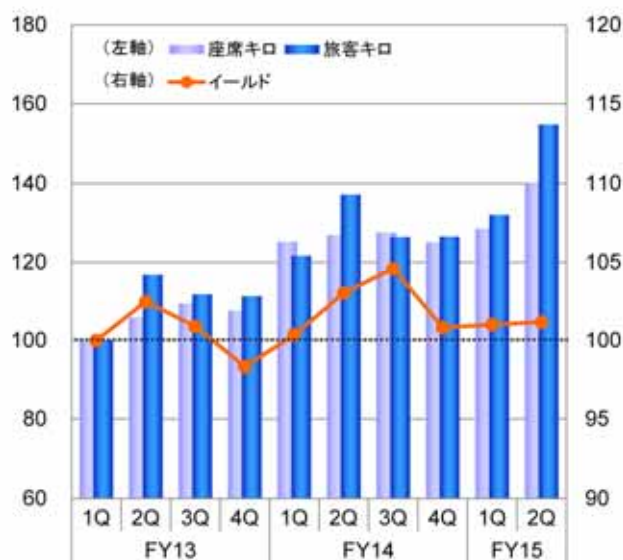


©ANAHD2015

四半期別 座席キロ・旅客キロ・イールド推移

✓ 国内・海外需要を幅広く着実に取り込む

指数: FY13 1Q=100



24

◎ 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、国内外の需要を幅広く取り込んだことで、
310億円の増収となりました。

◎ 単価要因では、イールドマネジメントを徹底した効果も得ていますが、
燃油サーチャージ水準の変化による影響が大きく、70億円の減収となっています。

◎ 次のページをご覧ください。

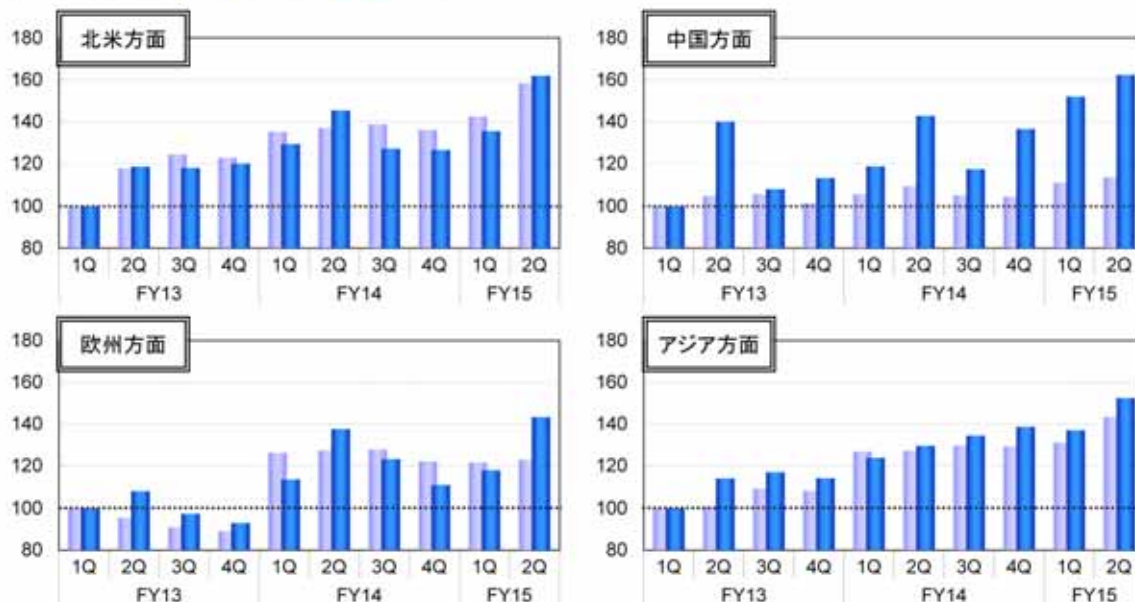
航空事業

国際旅客事業(事業動向)

(パニラエア含まず)

四半期別 方面別 輸送実績推移

(指数 FY13 1Q=100) ■: 座席キロ ■: 旅客キロ



©ANAHD2015

25

◎ 方面別の座席キロ、旅客キロの推移です。

◎ デュアルハブネットワーク戦略のもと、

昨年度は、主として羽田空港発着の欧州とアジア路線を、

今年度は、成田空港発着の北米とアジア路線を拡大しています。

◎ 日本発の業務渡航需要が堅調に推移する中で、

海外発の訪日、及び三国間需要についても着実に取り込んだことにより、

各方面ともに、旅客キロは前年同期から順調に伸長しています。

◎ なお、第2四半期における訪日旅客の取り込みについては、

第1四半期と同様、中国方面のみならず

全方面、前年比で二桁以上の増加となっています。

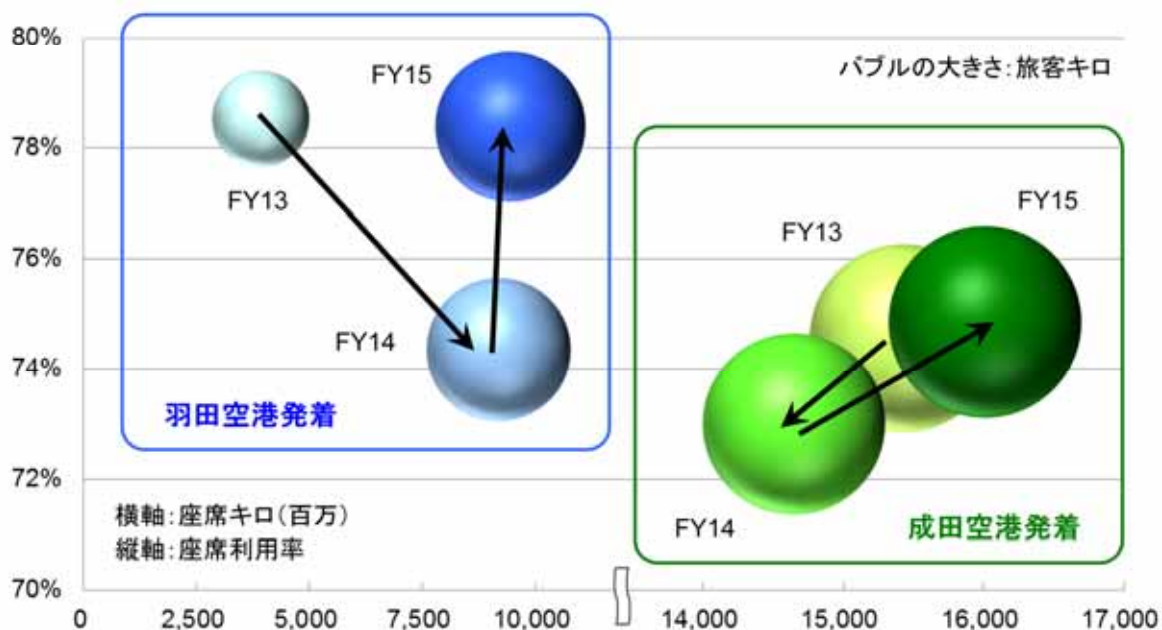
◎ 次のページをご覧ください。

航空事業

国際旅客事業(事業動向)

(パニラエア含まず)

デュアルハブネットワーク戦略の進捗 (第2四半期累計 首都圏空港別 輸送実績推移)



©ANAHD2015

26

- ◎ 本ページでは、上期における首都圏の空港別輸送実績と、その推移をお示しています。
- ◎ 座席キロを横軸、座席利用率を縦軸として、旅客キロの規模をバブルの大きさで表現しています。
- ◎ 青色でお示している羽田の実績として、今年度上期の座席利用率は、ネットワークを拡大する前の水準まで高まっていることをご確認頂けます。各路線の認知度が高まり、市場に定着した結果と考えられます。
- ◎ また、緑色でお示している成田の実績として、昨年度は、羽田の拡大、路線毎の需給バランスを勘案して生産調整を行いました。今年度、従来以上の事業規模に拡大する中で、座席利用率の向上を実現しています。
- ◎ 確実に戦略が機能しており、今後もそれぞれの空港の強みを活かし、両輪としながら、ネットワークを拡充していきます。
- ◎ 続きまして、30ページをご覧ください。

航空事業

国内貨物事業(実績)	航空事業				
	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年比(%)	FY2015 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ(百万)	963	953	△ 1.0	512	+ 2.3
有償貨物トンキロ(百万)	236	230	△ 2.8	124	△ 0.7
貨物輸送重量(千トン)	236	228	△ 3.2	124	△ 1.5
貨物重量利用率(%)	24.6	24.1	△ 0.4*	24.2	△ 0.7*
貨物収入(億円)	161	155	△ 3.7	82	△ 2.2
ユニットレベニュー(円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	16.8	16.3	△ 2.7	16.2	△ 4.3
イールド(円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	68.2	67.5	△ 0.9	66.8	△ 1.4
重量単価(円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	68	68	△ 0.5	67	△ 0.6

*貨物重量利用率のみ前年差

航空事業

国際貨物事業(実績)	航空事業				
	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年比(%)	FY2015 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ(百万)	2,742	2,957	+ 7.9	1,537	+ 10.0
有償貨物トンキロ(百万)	1,801	1,702	△ 5.5	873	△ 4.0
貨物輸送重量(千トン)	428	396	△ 7.5	204	△ 5.3
貨物重量利用率(%)	65.7	57.5	△ 8.2*	56.8	△ 8.2*
貨物収入(億円)	597	583	△ 2.4	294	△ 3.2
ユニットレベニュー(円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	21.8	19.7	△ 9.5	19.2	△ 12.0
イールド(円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	33.2	34.3	+ 3.3	33.7	+ 0.8
重量単価(円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	140	147	+ 5.5	144	+ 2.2

*貨物重量利用率のみ前年差

航空事業

【参考】国際フレイター(実績)

本表のデータは、P28記載実績の内数

	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年比(%)	FY2015 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ(百万)	618	625	+ 1.1	314	△ 2.5
有償貨物トンキロ(百万)	386	347	△ 10.1	177	△ 11.7
貨物輸送重量(千トン)	194	176	△ 9.3	90	△ 8.1
貨物重量利用率(%)	62.5	55.6	△ 6.9*	56.3	△ 5.9*
貨物収入(億円)	228	215	△ 5.8	110	△ 5.7
ユニットレベニュー(円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	36.9	34.4	△ 6.8	35.1	△ 3.3
イールド(円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	59.1	61.9	+ 4.8	62.3	+ 6.7
重量単価(円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	117	122	+ 3.9	122	+ 2.6

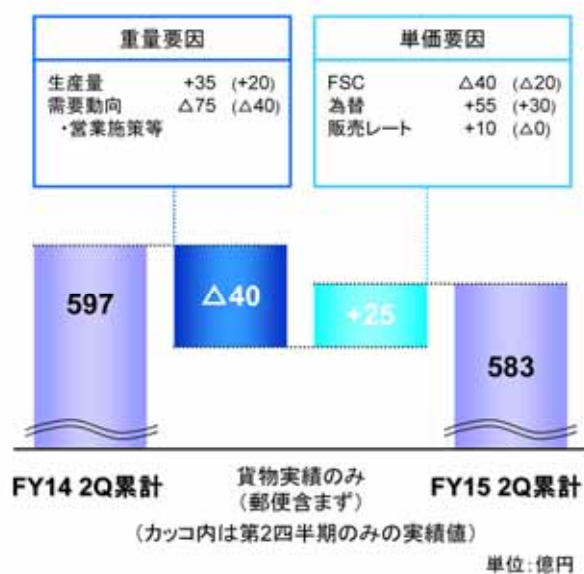
*貨物重量利用率のみ前年差

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

✓ 輸送重量が前年を下回り、収入は前年水準に及ばず



©ANAHD2015

四半期別 輸送実績・単価推移

✓ 単価は向上するも、需要の取り込みに不足を残す



30

◎ 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、三国間貨物の取り扱いが前年を上回りましたが、日本発着貨物の取り込みについては前年水準に及ばず、40億円の減収となりました。

◎ 単価要因では、燃油サーチャージ収入が減少するなかでも、海外販売における円安の効果や、国内販売での運賃改定によって、25億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

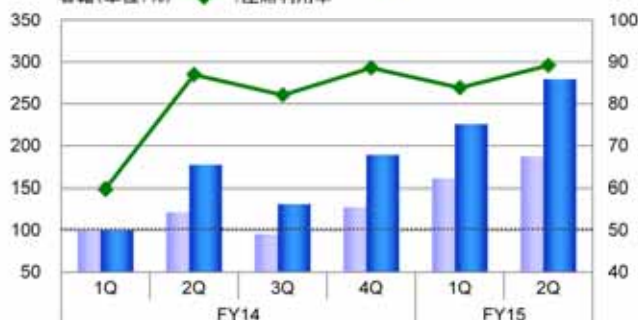
LCC事業(実績)	FY2014	FY2015	前年比(%)	FY2015	前年比(%)
	第2四半期累計	第2四半期累計		第2四半期	
座席キロ(百万)	1,098	1,724	+ 57.0	927	+ 53.9
旅客キロ(百万)	820	1,495	+ 82.3	826	+ 57.8
旅客数(千人)	570	896	+ 57.2	503	+ 35.5
座席利用率(%)	74.7	86.7	+ 12.0*	89.1	+ 2.2*

国内線・国際線合計 * 座席利用率のみ前年差

運用航空機数
Airbus A320-200: 8機
(2015年度 第2四半期末 現在)

→ 成田=高雄線を増便予定(2016/1/30~)

左軸(指数 FY14 1Q=100) ■: 座席キロ ■: 旅客キロ
右軸(単位: %) ◆: 座席利用率



©ANAHD2015

31

◎ バニラエアの実績です。

◎ 上期の座席利用率は、前年から12ポイント上昇し、**86.7**パーセントとなりました。

座席利用率が高位に安定したことで、イールドマネジメントの効果も得られており、今年度の黒字化達成に向け、好調な推移となっています。

◎ 只今のご説明の通り、上期の業績は、年度当初に掲げた通期計画に対して、

極めて順調な進捗となっていますが、

中国を始めとする各国経済の先行き、金融市場の不安定化や為替変動など、不透明な要素が多いことから、

現時点では、通期の業績予想を据え置くこととしています。

◎ 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。

航空事業以外のセグメント

セグメント別実績

単位:億円

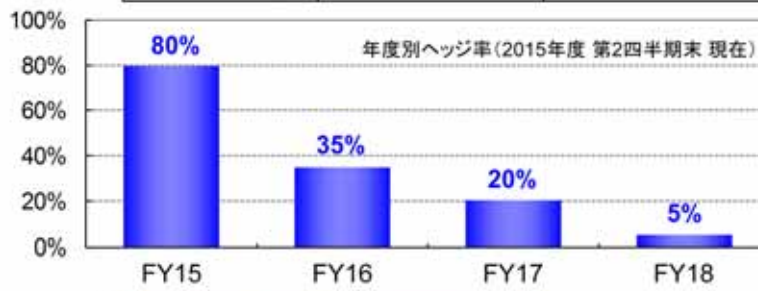
	航空関連事業			旅行事業		
	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年差	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年差
売上高	1,089	1,144	+ 55	890	884	△ 5
営業利益	52	42	△ 9	27	28	+ 0
減価償却費	22	26	+ 4	0	0	+ 0
EBITDA(営業利益+減価償却費)	74	69	△ 5	28	28	+ 0
EBITDAマージン(%)	6.9	6.1	△ 0.8	3.2	3.2	+ 0.1

	商社事業			その他		
	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年差	FY2014 第2四半期累計	FY2015 第2四半期累計	前年差
売上高	613	715	+ 102	155	161	+ 6
営業利益	18	30	+ 12	7	6	△ 0
減価償却費	4	4	+ 0	0	0	△ 0
EBITDA(営業利益+減価償却費)	22	35	+ 12	8	7	△ 0
EBITDAマージン(%)	3.7	4.9	+ 1.2	5.3	4.7	△ 0.6

燃油・為替ヘッジの進捗状況

燃油

2015年度	ドバイ原油(US\$/bbl)	シンガポールケロシン(US\$/bbl)
通期業績予想前提値	67	85
第2四半期累計実績	55.7	67.9

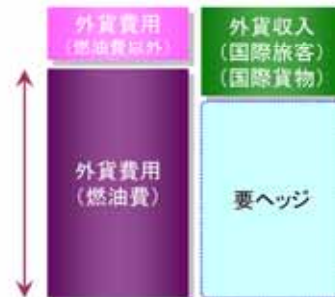
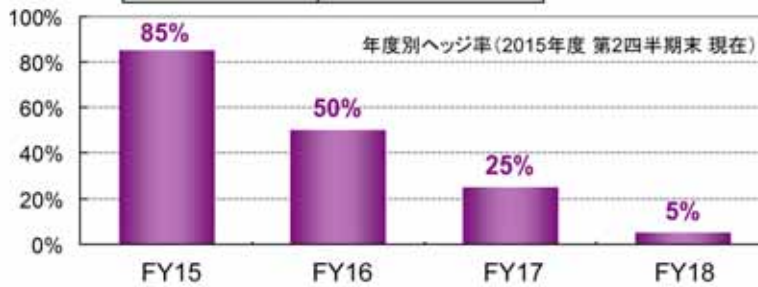


(下記感応度はヘッジ効果を含まず)



為替

2015年度	円/US\$
通期業績予想前提値	120
第2四半期累計実績	121.8



Intentionally Blank

補足資料



補足資料

運用航空機数	FY2014 期末	FY2015 第2四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数
Boeing 777-300ER	20	22	+ 2	16	6
Boeing 777-300	7	7	-	7	0
Boeing 777-200ER	12	12	-	6	6
Boeing 777-200	16	16	-	14	2
Boeing 787-9	2	8	+ 6	8	0
Boeing 787-8	32	34	+ 2	31	3
Boeing 767-300ER	26	25	△ 1	11	14
Boeing 767-300	16	16	-	16	0
Boeing 767-300F	3	3	-	0	3
Boeing 767-300BCF	7	8	+ 1	8	0
Airbus A320-200	20	20	-	12	8
Boeing 737-800	31	31	-	24	7
Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
Boeing 737-700	10	9	△ 1	6	3
Boeing 737-500	17	18	+ 1	18	0
Bombardier DHC-8-400 (Q400)	21	21	-	17	4
合計 Total	242	252	+ 10	196	56

パニラエア運用 A320-200 を含む(当第2四半期末 8機、前年度期末 8機)

©ANAHD2015 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 14機、前年度期末 12機)

補足資料

国際旅客 方面別実績(構成比)		FY2015 第2四半期累計 構成比	前年差	FY2015 第2四半期 構成比	前年差
旅客収入	北米	32.5	△ 0.7	32.8	△ 0.3
	欧州	19.6	△ 1.9	19.7	△ 2.5
	中国	16.7	+ 2.0	16.4	+ 1.5
	アジア	27.0	+ 0.4	26.1	+ 0.6
	リゾート	4.2	+ 0.3	5.0	+ 0.7
座席キロ	北米	36.3	+ 1.3	36.6	+ 1.6
	欧州	18.5	△ 2.0	17.8	△ 2.6
	中国	11.1	△ 0.2	10.8	△ 0.7
	アジア	29.7	+ 0.4	29.7	+ 0.6
	リゾート	4.5	+ 0.5	5.1	+ 1.0
旅客キロ	北米	35.8	△ 0.9	36.1	△ 0.5
	欧州	18.7	△ 1.2	19.0	△ 1.6
	中国	10.9	+ 0.8	10.4	+ 0.1
	アジア	29.5	+ 0.9	28.8	+ 1.2
	リゾート	5.1	+ 0.4	5.7	+ 0.9

補足資料

国際貨物 方面別実績(構成比)		FY2015 第2四半期累計 構成比	前年差	FY2015 第2四半期 構成比	前年差
貨物収入	北米	24.2	+ 2.5	22.7	+ 0.5
	欧州	13.6	△ 1.0	13.7	△ 0.5
	中国	34.3	△ 0.1	36.1	+ 1.7
	アジア	21.9	△ 0.4	21.7	△ 1.0
	その他	5.9	△ 1.0	5.9	△ 0.7
有効貨物 トンキロ	北米	37.1	+ 2.1	38.4	+ 3.5
	欧州	18.1	△ 2.7	17.2	△ 3.3
	中国	16.8	+ 0.5	16.4	+ 0.2
	アジア	24.0	△ 0.1	24.1	△ 0.6
	その他	4.1	+ 0.3	3.9	+ 0.3
有償貨物 トンキロ	北米	39.1	+ 0.7	38.7	+ 0.5
	欧州	22.5	△ 0.7	22.3	△ 0.4
	中国	13.0	△ 0.7	13.5	△ 0.3
	アジア	21.1	+ 0.5	21.3	△ 0.3
	その他	4.2	+ 0.2	4.3	+ 0.5

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

当資料には、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