

# ANAホールディングス株式会社 説明会

## 2019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

2018年11月2日



©ANAHD2018

1

- ◎ 本日はお忙しい中、2018年度 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。
- ◎ 説明に先立ちまして、西日本で発生した水害や、度重なる台風の上陸、北海道で発生した地震等により、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。
- ◎ また、先般、グループ会社に所属している運航乗務員の体調不良により、定期便が遅延したことについて、ご搭乗のお客様やご関係の皆さまに、ご迷惑をおかけしたことを、お詫び申し上げます。
- ◎ 当社グループでは、復興支援を目的とした「でかけよう北海道」プロジェクトを推進しています。北海道各空港の利用促進や、道内各地の活性化に向けて、グループ一丸となって貢献してまいります。
- ◎ 本日、私からは、
  - 1) 2018年度 第2四半期決算の概要
  - 2) 航空事業における欠航便の影響と下期の事業計画
  - 3) 基本品質の向上
  - 4) 2018年度 下期の取り組みの4点について、ご説明します。
- ◎ 最初に、スライドの4ページをご覧ください。

## 目次

## 1. 2018年度 第2四半期決算（概要）

2018年度 第2四半期決算	P. 4
航空事業	P. 5- 7
基本品質の向上	P. 8- 9
2018年度 下期の取り組み	P. 10

## 2. 2018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. 31-32
燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 33
航空事業以外のセグメント	P. 34

## 3. 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

# 1. 2018年度 第2四半期決算（概要）



## 2018年度 第2四半期決算（概要）

経営の基盤固めを推進する中で、上期で過去最高の売上高を更新

## 1. 連結決算の状況

(億円)	実績	前年差	前年比
売上高	10,380	+530	+5.4%
航空事業	9,158	+504	+5.8%
営業利益	1,052	▲98	▲8.6%
航空事業	1,010	▲81	▲7.5%
営業利益率	10.1%	▲1.5pt	-
経常利益	1,029	▲98	▲8.7%
親会社株主に帰属する 四半期純利益	737	▲446	▲37.7%
EBITDA	1,819	▲71	▲3.8%

## 2. 第2四半期累計 売上高・営業利益の推移



## ポイント

- 1) 売上高 : 国際線事業（旅客・貨物）がトップラインを牽引
- 2) 営業利益 : 前年同期比では減益ながらも、当初計画を上回って推移

©ANAHD2018

4

- ◎ 2018年度 第2四半期決算の概要についてご説明します。
- ◎ 主力の航空事業において、国際線事業における旅客、並びに貨物需要の着実な取り込みが、トップラインを牽引しました。売上高は、前年から5.4パーセント増加の、1兆380億円となり、2年連続で過去最高を更新しました。
- ◎ 営業利益は、1,052億円となりました。前年同期比では、8.6パーセントの減益となりましたが、当初計画を上回って推移しています。
- ◎ 右のグラフは、過去5年間における、上期の売上高、並びに営業利益の推移をお示ししています。ご覧の通り、売上高として初めて1兆円を超えた他、営業利益で1,000億円、営業利益率で10パーセントを上回る実績となりました。羽田空港の国際線ネットワーク拡大を始めた2014年度に比べると、売上高は1.2倍に拡大しました。
- ◎ 5ページをご覧ください。

## 航空事業

中期経営戦略のテーマに則り、好調な需要トレンドを背景に各事業は計画通りに進捗

2018年度 戦略テーマ

上期の進捗

ANA

国際旅客	ネットワークの競争優位性を強化	1) 力強い需要基調が継続（旅客キロ 前年比+6.8%） 2) イールド向上の追求（前年比+4.9%）
国内旅客	安定的な収益基盤を堅持	1) 生産量が減少した中、安定的な需要を確保（座席利用率 前年差+1.7pt） 2) イールドマネジメントを強化（2Qは単価向上 前年比+1.4%）
国際貨物	収益性の向上を追求	1) 需給適合の推進（フレイター貨物重量利用率 前年差+5.4pt） 2) 値上げによる単価向上（前年比+21.1%）
LCC	統合を視野にネットワークを最適化	1) 重複路線の再編（成田＝関西線 → Peach運航に集約） 2) 新たな路線の開設（成田＝石垣線、関西＝釧路線など）

peach Vanilla Air

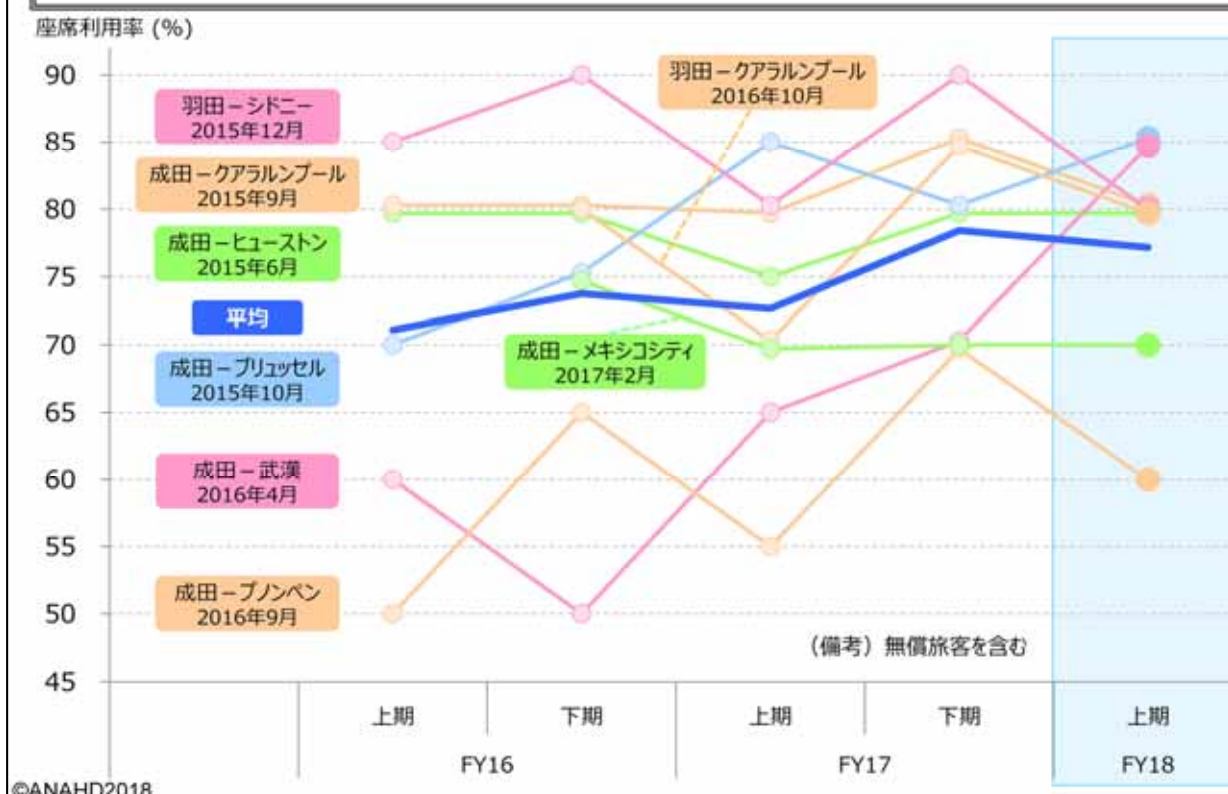
©ANAHD2018

5

- ◎ 中期経営戦略の初年度として、航空事業における今年度 上期の進捗について、ご説明します。
- ◎ 国際線旅客事業では、日本企業のグローバル化が進展する中、安定したビジネス需要が定着している一方、単価の高い訪日客も着実に増加しています。国内販売、海外販売の双方で、力強い需要トレンドが続いており、旅客キロは、前年比で6.8パーセントの増加となりました。イールドも、4.9パーセント向上し、計画を上回りました。
- ◎ 国内線旅客事業では、台風や地震の影響等により、生産量が減少しましたが、プロモーション運賃の活用を含めた営業施策が奏功した結果、上期の座席利用率は、前年から1.7ポイント、上昇しました。また、第2四半期の単価が前年を上回るなど、グループの収益基盤として、安定した実績となりました。
- ◎ 国際線貨物事業では、フレイターネットワークの最適化を図るため、需給適合を進めました。方面別の需給バランスを勘案して、値上げを推進してきた結果、上期の単価は、前年に比べて21.1パーセント、向上しました。
- ◎ LCC事業では、2社の統合準備を進めました。これまで、3つの路線で、2社の運航が重複していましたが、今年度から、成田＝関西線の運航を、Peachに集約しています。同時に、経営資源を有効活用して新たな路線を開設し、LCC需要を開拓しました。
- ◎ 続きまして、6ページをご覧ください。

## 航空事業

新規就航路線における座席利用率は、就航開始直後から着実に向上



6

- ◎ こちらのグラフは、2015年度以降に、新たに就航した路線における、座席利用率の推移です。
- ◎ 各路線の実績を、5パーセント刻みでプロットしてご紹介していますが、多くの路線で、就航当初から高い利用率を維持しているのが、お分かり頂けます。プノンペン線は、上期は雨期が集中するなどのシーズンリティによる影響がありますが、ビジネス需要を中心に、利用率は着実に向上しています。
- ◎ ここ数年は、新しい路線を開設すると、その周辺に就航している既存の路線も含めて、需要が伸びる傾向となっています。例えば、2014年度以降に、ミュンヘン線、デュッセルドルフ線、ブリュッセル線を開設しました。その後、主力のフランクフルト線も含めて、需要の基調が更に強まっており、今年度 上期の座席利用率は、ヨーロッパ方面の全路線で、85パーセント前後に達しています。
- ◎ ネットワークの拡充と、戦略的な機材の投入により、当社グループの競争力を高めてきた結果、新たに就航する路線において、早い段階から、需要が定着するようになったと分析しています。
- ◎ 7ページをご覧ください。

## 航空事業

運航イレギュラーに対して適切に対応、生産体制の安定化へ

## 1. 計画欠航便の影響



## 2. 生産量への影響 (ANA)

座席キロ		上期	下期
国内旅客	前年比	△ 2.3%	+ 1%
	(当初計画比)	(△ 1.5%)	(+ 1%)
国際旅客	前年比	+ 4.6%	+ 0%
	(当初計画比)	(△ 0.6%)	(△ 4%)

《 対応策 》	
影響を縮小	(国内線) 当初計画並みの生産量 (国際線) ANA前後便等への振替
追加の増収策	更なる需要の獲得 単価・イールドの向上

©ANAHD2018

7

- ◎ ANAブランドにおける、計画欠航便の影響と下期の事業計画について、ご説明します。
- ◎ 最初に、計画欠航便の影響についてです。  
ボーイング787型機のエンジン問題を受けて、安全を第一に対応するため、7月以降は一部の運航便で欠航せざるを得ませんでした。
- ◎ 一方、10月末以降の冬ダイヤでは、年度当初に策定した事業計画を修正して、欠航便を回避しています。  
12月からは、改良型のパーツを受領する予定となっており、現在直面している技術的な課題を、恒久措置として解決していく方針です。
- ◎ これらの欠航便に伴う生産量への影響を、下段にお示しています。  
ご覧の通り、国内旅客、国際旅客ともに、上期の生産量は計画を下回りました。  
下期においては、国内線では当初計画並みの生産量を維持する予定です。  
国際旅客は、一部の路線で運休・減便を実施しますが、お客様をANA前後便等にご案内することで、収支への影響を最小限に留めます。  
その上で、好調な需要トレンドを支えに、追加の増収策を実施していきます。
- ◎ 8ページをご覧ください。

## 基本品質の向上

中期経営戦略に基づき、「経営の基盤固め」に向けた施策を着実に推進

### 1. 基本的な考え方



### 2. 投資・費用の執行状況



©ANAHD2018

8

- ◎ こちらのスライドでは、基本品質の向上について、ご説明します。
- ◎ 当社グループでは、今後の成長ステージへの備えとして、2017年度から、「経営の基盤固め」に取り組んでいます。
- ◎ 1点目は、「安全の堅持」です。安全は経営の基盤であり、社会への責務です。全てのことについて、安全を最優先に取り組むよう、グループ社員に指示を出しています。
- ◎ 2点目は、「品質サービスの向上」です。更なる成長ステージを目前に控えて、お客様の利便性を高めながら、ダントツ品質の実現を目指しています。
- ◎ 3点目は、「人財の確保・育成」です。今後の成長を支える人財を安定的に確保するとともに、効果的な育成を通して、将来のグループを担う人財を養成します。従業員1人ひとりが意欲を高めることで、生産性の向上も追求しています。
- ◎ 下段は、これらに関する投資と費用の執行状況ですが、上期は約4割の進捗となっており、下期も計画に沿って対応していきます。
- ◎ 9ページをご覧ください。

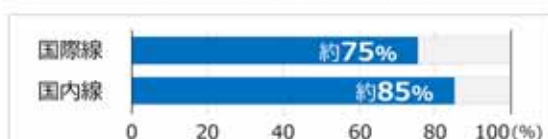
## 基本品質の向上

## 1) 安全の堅持

- 1) 整備体制の強化、点検サイクルの短縮
- 2) ICTの活用によるオペレーション品質の向上
  - ① モバイル端末の活用
  - ② 「ふりかえり動画」によるパイロットの技備向上支援

## 2) 品質サービスの向上

- 1) 機内Wi-Fiインターネットサービスの導入推進



※2018年9月末現在、設置対象予定の全機材に対する進捗

- 2) ユニバーサルなサービスの提供
  - ① 国内空港における施設・設備の整備
  - ② ユニバーサル研修の全社員展開

## 3) 人財の確保・育成

- 1) 今後の成長を支える人財の積極的な採用
  - ① パイロット・客室乗務員の人員拡大
  - ② 空港スタッフを対象とした労働条件の向上
- 2) 品質向上のための教育・訓練の実施
  - ① 総合トレーニングセンターの建設



- 3) Society5.0の推進 (AI・IoTの活用)

- ① 「ANA Baggage Drop」導入空港の拡大
- ② 航空機の移動・牽引業務に関する実証実験の開始



©ANAHD2018

9

- ◎ 基本品質向上の取り組みについて、いくつかご紹介します。
- ◎ 「1) 安全」に関してですが、メーカーが推奨する基準よりも、エンジンの点検サイクルを短縮してANA独自の基準を設け、きめ細かい整備作業を実施しています。また、モバイル端末の活用により、運航や整備に関する情報をリアルタイムに共有するなど、安全への取り組みを強化しています。
- ◎ 「2) 品質サービス」について、機内Wi-Fiインターネットサービスは、対象機材の約8割に導入が完了しています。国内線では、Wi-Fiサービスの無料化や、機内エンターテインメントの充実、シートモニターの設置など、お客様の利便性向上に努めています。ユニバーサルなサービスの提供に関しては、車いすをご利用のお客様でも快適にご搭乗頂けるよう、空港カウンターや搭乗ゲート設備の改修を進めています。社員教育にも取り組みながら、世界トップレベルのユニバーサルなサービスを目指しています。
- ◎ 「3) 人財」については、今後の成長を支える人財を積極的に採用しています。ANAのパイロットは、10年先を見据えた長期的な人員計画に基づいて養成しています。LCC事業でも、Peach Aviationがパイロットの自社養成を始めます。また、パイロット、客室乗務員、整備士、空港係員の全ての職種が集結する、総合トレーニングセンターを建設中です。羽田空港の周辺に点在している複数の訓練施設を集約した上で、VRやAR技術を含めた最新鋭の機器を導入して、訓練の質的向上を図り、人財の育成と安全性の向上を同時に追求します。さらに、国内線における自動手荷物預け機の導入空港を拡大するなど、AI・IoTの活用により、生産性の向上も目指しています。
- ◎ 10ページをご覧ください。

## 2018年度 下期の取り組み

今年度の当初計画に基づいて戦略を着実に実行、今後の成長ステージへ

## 1. 事業戦略



- 1) B787エンジン問題への対応
- 2) ネットワークの拡充  
・2019年2月 羽田=ウィーン線 就航



- 3) 統合準備の確実な推進  
・機材と人材の移行（バニラエア→Peach）  
・バニラエアの経営体制変更

コスト

- 4) 「経営の基盤固め」を計画通りに実行
- 5) ユニットコストのコントロール

## 2. 財務戦略

- 1) グリーンボンドの発行
  - ① ESGの取り組みに関する認知度の向上
  - ② 中期経営戦略に則った持続的な成長の追求

発行年限	10年
発行額	100億円
発行日	2018年10月24日
資金使途	総合トレーニングセンターの建設資金の一部

## 3. 2018年度 利益計画・配当計画

(連結営業利益：1,650億円、1株あたり配当金：70円)

1) 上期：計画を上回って進捗	2) 下期：増収トレンドが継続	3) 動向を注視
① 売上高：1兆円超 ② 営業利益：1,000億円超 ③ 営業利益率：10%超	① 需要はグループで拡大 ・「北海道ふっごう割」による需要喚起 ② イールドは計画を上回って推移	① 原油市況の動向 ② エンジンメーカーへの求償対応

©ANAHD2018

10

- ◎ 今年度 下期の取り組みについて、ご説明します。
- ◎ 最初に「1.事業戦略」についてです。  
ANAとしては、ボーイング787型機のエンジン問題に適切に対処することで、来期以降を見据えた生産体制を確立します。  
来年の2月中旬からは、羽田の深夜枠を活用して、ウィーン線を開設することとしました。  
中期経営戦略に沿って、着実にネットワークを拡充していきます。
- ◎ LCC事業においては、Peach Aviationとバニラエアの統合が、計画通りに進んでいます。  
先に発表した通り、PeachのCEOが、バニラエアの社長を兼務することとなりました。  
経営資源を、徐々にPeachに集約することで、経営の効率性を高めています。
- ◎ コスト面では、「経営の基盤固め」を、計画通りに実施します。  
同時に、ユニットコストを着実にコントロールすることで、コスト競争力も向上していきます。
- ◎ 「2.財務戦略」について、10月にグリーンボンドを発行しました。  
環境改善に対する当社グループの姿勢をお示しして、社会的な支持を獲得したことで、幅広い投資家層に関心を持って頂き、バランスのとれた構成による債券発行となりました。
- ◎ 最後になりますが、下段にお示した通り、下期も増収トレンドが継続する見通しです。  
原油価格や、エンジンメーカーとの求償対応については、今後の動向を注視していきますが、いかなる環境変化にも対応しながら、足元を着実に固め、成長ステージへの備えを万全に整えていきます。
- ◎ 以上で私からのご説明を終わります。ご清聴、ありがとうございました。

Intentionally Left Blank

Intentionally Left Blank

## 2. 2018年度 第2四半期決算（詳細）



©ANAHD2018

13

- ◎ 私から、2018年度 第2四半期決算の詳細について説明します。  
15ページをご覧ください。

## 業績ハイライト

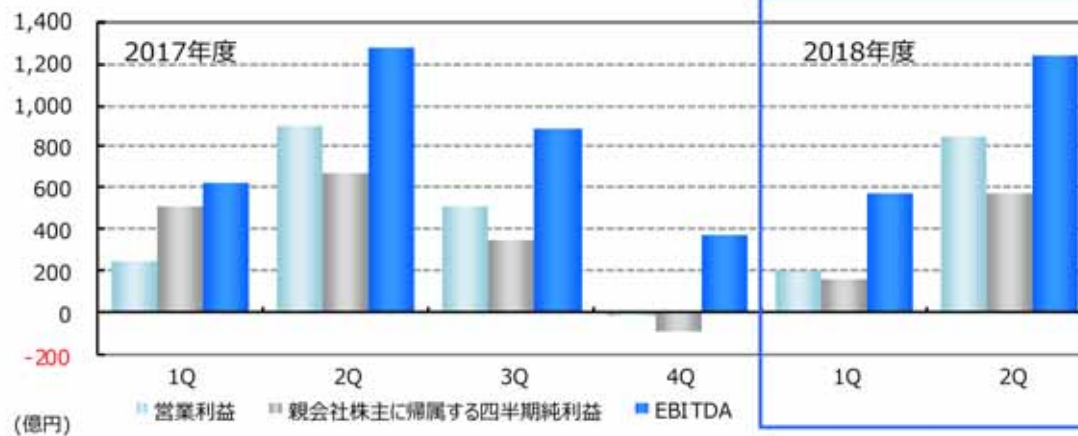
## 当年度と前年度各四半期の業績比較

## 【2018年度 第2四半期 累計 (連結)】

- 営業利益 : 1,052億円 (前年同期比 △ 98億円)
- 親会社株主に帰属する四半期純利益 : 737億円 ( 同 △ 446億円)
- EBITDA : 1,819億円 ( 同 △ 71億円)

## 【第2四半期 (7-9月期) (連結)】

- 営業利益 : 851億円
- 親会社株主に帰属する四半期純利益 : 576億円
- EBITDA : 1,243億円



## 連結決算概要

経営成績	単位：億円	FY2017	FY2018	前年差	FY2018	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		9,850	10,380	+ 530	5,531	+ 198
営業費用		8,699	9,328	+ 628	4,680	+ 243
営業利益		1,150	1,052	△ 98	851	△ 45
営業利益率 (%)		11.7	10.1	△ 1.5pt	15.4	△ 1.4pt
営業外損益		△ 23	△ 22	+ 0	△ 16	+ 0
経常利益		1,127	1,029	△ 98	835	△ 44
特別損益		439	0	△ 439	0	△ 84
親会社株主に帰属する四半期純利益		1,183	737	△ 446	576	△ 96
四半期純利益		1,197	742	△ 455	580	△ 104
その他包括利益		166	434	+ 267	132	+ 12
包括利益		1,364	1,176	△ 187	713	△ 91

©ANAHD2018

15

- ◎ 経営成績の概要です。
- ◎ 売上高は、前年同期から530億円、5パーセント増加の、1兆380億円となりました。一方、営業費用は、628億円、7パーセント増加の、9,328億円となりました。
- ◎ その結果、営業利益は、前年同期から98億円減少の、1,052億円、経常利益は、98億円減少の、1,029億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は、446億円減少の、737億円となりました。
- ◎ 純利益の前年差については、昨年度の上期に、Peach Aviationの連結化に伴う株式評価益など、合計で約440億円の特別利益を計上したことの反動が、影響しています。
- ◎ 16ページをご覧ください。

## 連結決算概要

財政状態	単位：億円	FY2017	FY2018	前年度
		期末	第2四半期末	期末差
総資産		25,624	26,266	+ 642
自己資本		9,886	10,762	+ 875
自己資本比率 (%)		38.6	41.0	+ 2.4pt
有利子負債残高		7,983	7,935	△ 48
D/Eレシオ (倍) *		0.8	0.7	△ 0.1
純有利子負債残高 **		4,408	4,512	+ 104

\* オフバランスリース債務額 36億円（前年度期末 205億円）を含むD/Eレシオは0.7倍（前年度期末0.8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、前年度期末より642億円増加の、2兆6,266億円となりました。
- ◎ 自己資本は、875億円増加の、1兆762億円となりました。
- ◎ 自己資本比率は、前年度期末から2.4ポイント増加の、41.0パーセントとなりました。
- ◎ 有利子負債は、48億円減少の、7,935億円となりました。  
デット・エクイティ・レシオは、0.7倍となり、前年度期末に比べて向上しました。
- ◎ 17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

	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年差
営業キャッシュフロー	2,065	1,597	△ 467
投資キャッシュフロー	△ 2,108	△ 1,228	+ 880
財務キャッシュフロー	671	△ 408	△ 1,079
現金及び現金同等物の増減額	631	△ 29	△ 660
現金及び現金同等物の期首残高	3,090	2,705	} △ 29
現金及び現金同等物の期末残高	3,722	2,676	
減価償却費	740	767	+ 27
設備投資額（固定資産のみ）	1,968	1,695	△ 273
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）	+ 398	+ 245	△ 152
EBITDA（営業利益＋減価償却費）	1,891	1,819	△ 71
EBITDAマージン(%)	19.2	17.5	△ 1.7pt

©ANAHD2018

17

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、1,597億円の収入となりました。
- ◎ 投資キャッシュフローは、航空機を中心とした設備投資等により、1,228億円の支出となりました。
- ◎ 財務キャッシュフローは、借入金の返済や社債の償還、配当金の支払等により、408億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、245億円の収入となりました。
- ◎ 18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

	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年差	FY2018 第2四半期	前年差	
売上高	航空事業	8,654	9,158	+ 504	4,893	+ 208
	航空関連事業	1,415	1,452	+ 36	752	△ 5
	旅行事業	835	797	△ 38	436	△ 35
	商社事業	691	750	+ 58	381	+ 24
	その他	186	194	+ 7	100	+ 2
	調整額	△ 1,932	△ 1,971	△ 38	△ 1,032	+ 3
	合計（連結）	9,850	10,380	+ 530	5,531	+ 198
営業利益	航空事業	1,092	1,010	△ 81	827	△ 33
	航空関連事業	68	76	+ 7	34	+ 8
	旅行事業	22	6	△ 15	7	△ 8
	商社事業	22	17	△ 4	10	△ 2
	その他	16	12	△ 4	6	△ 4
	調整額	△ 72	△ 72	+ 0	△ 35	△ 5
	合計（連結）	1,150	1,052	△ 98	851	△ 45

©ANAHD2018

18

- ◎ セグメント別の実績です。
- ◎ 航空事業のほか、航空関連事業、商社事業でも増収となりました。  
国際線事業の拡大に合わせて、グループの様々な事業で売上高を伸ばしました。
- ◎ 旅行事業は、国内旅行の販売額が減少した影響により、減収となりました。
- ◎ 続きまして、航空事業の詳細について説明します。  
20ページをご覧ください。

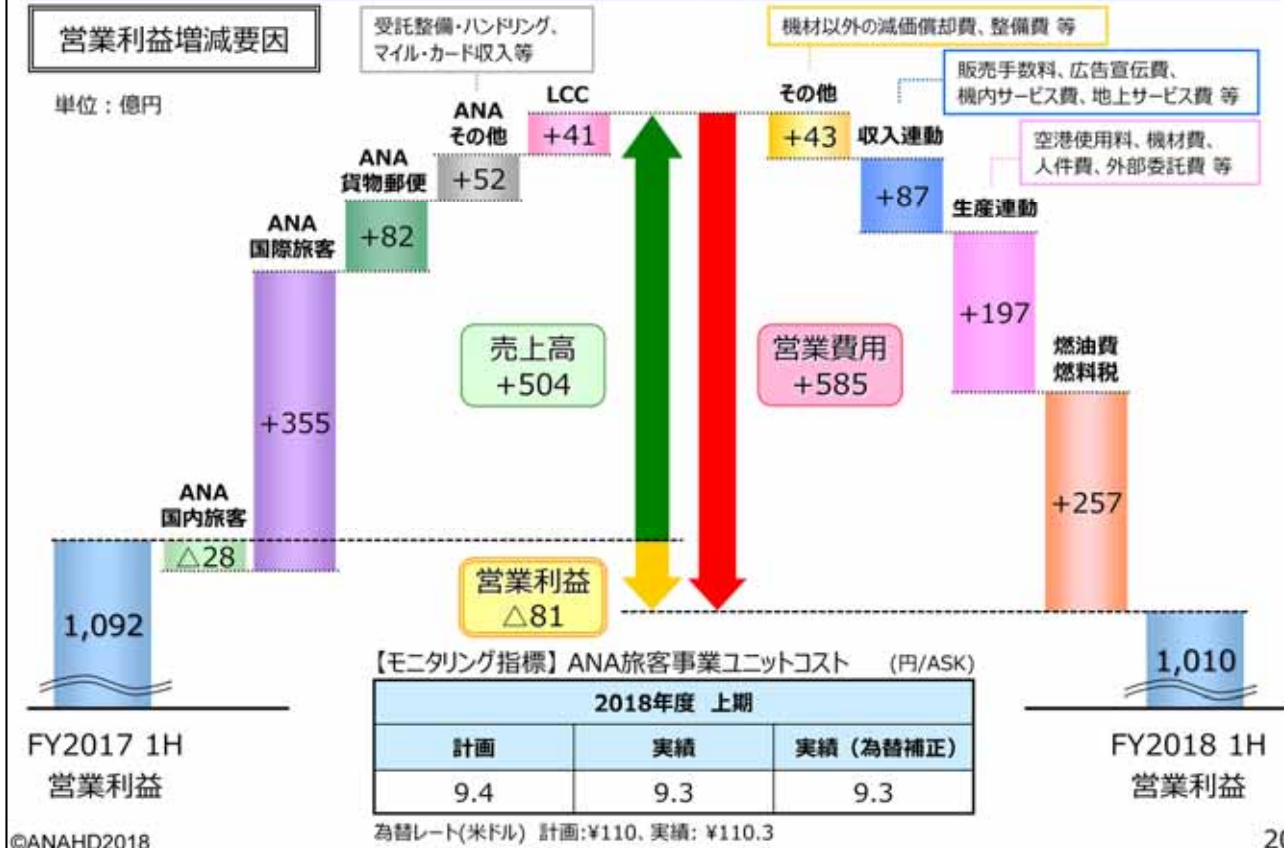
## 航空事業

収入・費用		FY2017	FY2018	前年差	FY2018	前年差
(億円)		第2四半期累計	第2四半期累計		第2四半期	
売上高	国内旅客	3,551	3,523	△ 28	1,954	△ 50
	ANA 国際旅客	2,955	3,310	+ 355	1,748	+ 187
	貨物郵便	742	825	+ 82	411	+ 31
	その他	962	1,014	+ 52	507	+ 15
	LCC	442	483	+ 41	272	+ 23
	合計	8,654	9,158	+ 504	4,893	+ 208
営業費用	燃油費・燃料税	1,458	1,715	+ 257	858	+ 127
	空港使用料	619	613	△ 5	310	△ 7
	航空機材賃借費	553	607	+ 54	311	+ 33
	減価償却費	708	735	+ 27	375	+ 18
	整備部品・外注費	654	690	+ 36	319	△ 7
	人件費	988	1,034	+ 45	517	+ 15
	販売費	505	546	+ 41	269	+ 8
	外部委託費	1,094	1,179	+ 85	591	+ 39
	その他	979	1,024	+ 44	512	+ 13
		合計	7,561	8,147	+ 585	4,066
営業利益	1,092	1,010	△ 81	827	△ 33	
EBITDA (営業利益+減価償却費)	1,801	1,746	△ 54	1,203	△ 15	
EBITDAマージン (%)	20.8	19.1	△ 1.7pt	24.6	△ 1.4pt	

## 航空事業

## 営業利益増減要因

単位：億円



20

- ◎ 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、504億円の増加となりました。  
国内旅客は、例年になく台風の影響が大きかったことに加え、地震の発生や、ボーイング787型機のエンジン問題に伴う欠航が重なったことで、前年から減収となりました。  
国際旅客、貨物郵便は、トップラインを大きく伸ばしました。
- ◎ 一方、営業費用は、585億円の増加となりました。  
事業規模の拡大により、生産連動費用が増加した他、燃油費も大幅に増加しました。  
国際線の運賃に、燃油サーチャージを転嫁していますが、上期を通して燃油市況が上昇基調で推移したため、燃油費の増加が先行しました。
- ◎ 以上の結果、営業利益は、前年同期から81億円減少して、1,010億円となりました。
- ◎ ユニットコストについては、下段に記載した通り、計画ラインで推移しています。
- ◎ 22ページをご覧ください。

## 航空事業

## 国内旅客事業（実績）

(ANAブランド)	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	30,051	29,372	△ 2.3	14,821	△ 5.2
旅客キロ（百万）	20,481	20,511	+ 0.2	10,842	△ 3.1
旅客数（千人）	22,499	22,340	△ 0.7	11,671	△ 3.9
座席利用率（%）	68.2	69.8	+ 1.7pt*	73.2	+ 1.7pt*
旅客収入（億円）	3,551	3,523	△ 0.8	1,954	△ 2.5
ユニットレベニュー（円） （旅客収入／座席キロ）	11.8	12.0	+ 1.5	13.2	+ 2.9
イールド（円） （旅客収入／旅客キロ）	17.3	17.2	△ 0.9	18.0	+ 0.5
単価（円） （旅客収入／旅客数）	15,785	15,772	△ 0.1	16,747	+ 1.4

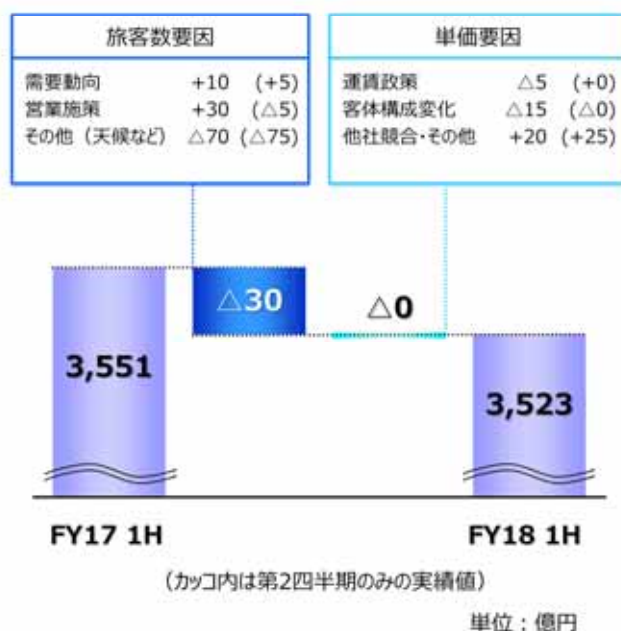
\* 座席利用率のみ前年差

## 航空事業

## 国内旅客事業（事業動向）

(ANAブランド)

## 第2四半期累計 収入増減要因



## 四半期別 実績推移



©ANAHD2018

22

- ◎ 国内旅客の状況です。
- ◎ 左の図は、上期の減収額、28億円の要因分析です。
- ◎ 旅客数要因では、主として台風や地震の影響により、30億円の減収となりました。
- ◎ 単価要因については、需要のピーク期を迎えて、座席利用率が向上した中、単価の高い需要を取り込むための運賃戦略を実行しました。
- ◎ 21ページにお示した通り、第2四半期の生産量は、前年に比べて、5.2パーセントの減少となりました。このような中で、営業施策を強化した結果、第2四半期単独の実績として、座席利用率は、73.2パーセントまで上昇し、単価も前年比で1.4パーセント、向上しました。
- ◎ 24ページをご覧ください。

## 航空事業

## 国際旅客事業（実績）

(ANAブランド)	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	31,852	33,315	+ 4.6	16,706	+ 3.8
旅客キロ（百万）	24,156	25,788	+ 6.8	13,279	+ 5.8
旅客数（千人）	4,761	5,172	+ 8.6	2,663	+ 5.9
座席利用率（%）	75.8	77.4	+ 1.6pt*	79.5	+ 1.5pt*
旅客収入（億円）	2,955	3,310	+ 12.0	1,748	+ 12.0
ユニットレベニュー（円） （旅客収入／座席キロ）	9.3	9.9	+ 7.1	10.5	+ 7.9
イールド（円） （旅客収入／旅客キロ）	12.2	12.8	+ 4.9	13.2	+ 5.9
単価（円） （旅客収入／旅客数）	62,062	64,000	+ 3.1	65,627	+ 5.8

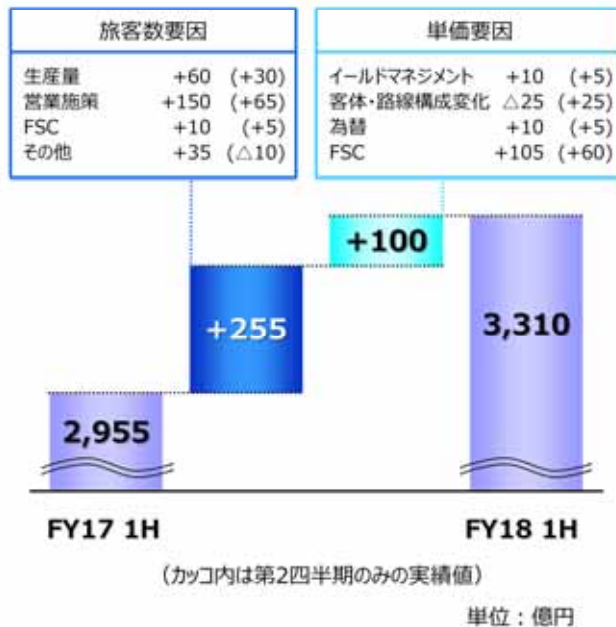
\* 座席利用率のみ前年差

## 航空事業

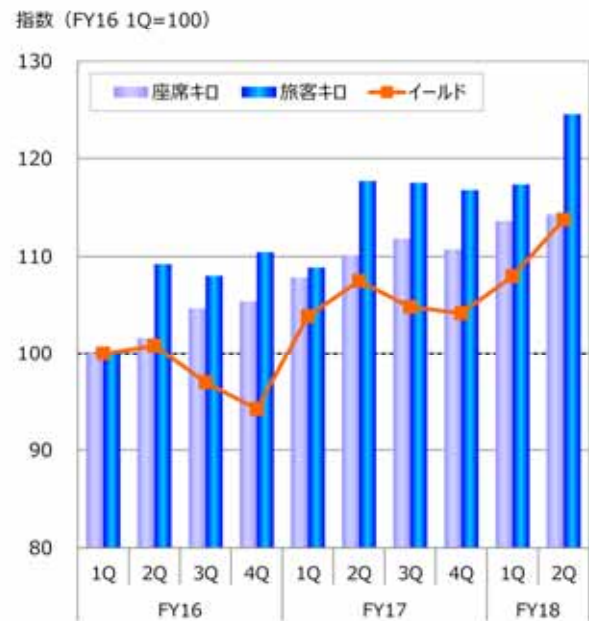
## 国際旅客事業（事業動向）

（ANAブランド）

## 第2四半期累計 収入増減要因



## 四半期別 実績推移



©ANAHD2018

24

- ◎ 国際旅客の状況です。
- ◎ 左の図をご覧ください。  
上期の増収額、355億円の要因分析です。
- ◎ 旅客数要因では、生産量の拡大に合わせて、  
需要を幅広く取り込んだことで、255億円の増収となりました。
- ◎ 単価要因では、燃油サーチャージの引き上げに加えて、  
イールドマネジメントを徹底した効果も表れた結果、100億円の増収となりました。
- ◎ 続いて、25ページをご覧ください。

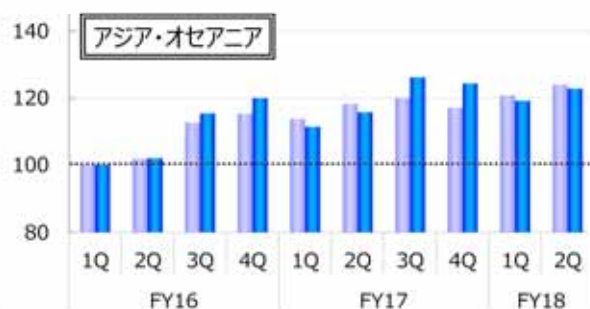
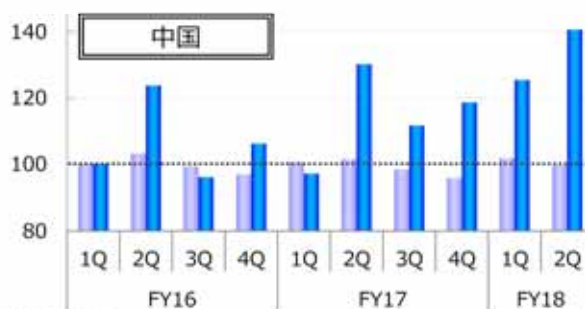
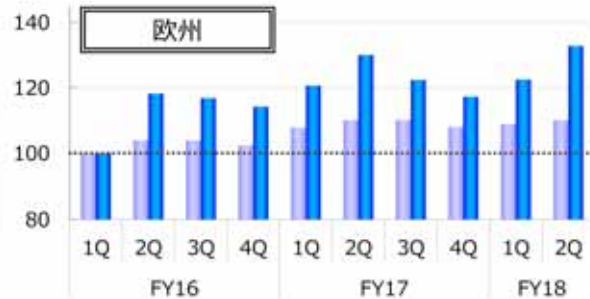
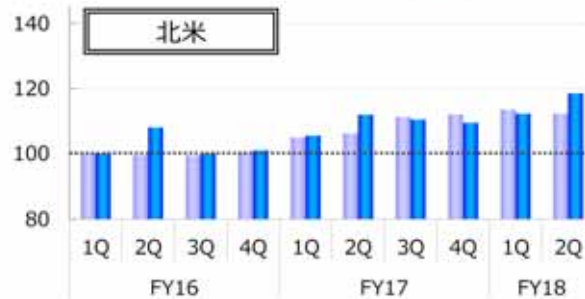
## 航空事業

## 国際旅客事業（事業動向）

（ANAブランド）

## 四半期別・方面別 推移

指数（FY16 1Q=100） ■：座席キロ ■：旅客キロ



©ANAHD2018

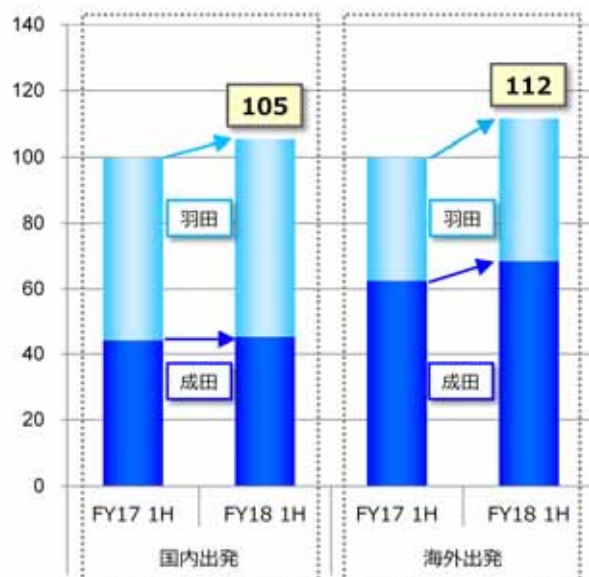
25

- ◎ 方面別の供給と需要の推移です。
- ◎ 第2四半期の旅客キロは、いずれの方面も前年を上回る実績となりました。
- ◎ 左下にお示した中国方面について、  
他のエアラインを含めた日中間の総供給量は、前年から、ほぼ横ばいで推移している一方、訪日客を中心に、需要の増加基調が続いています。  
イールドについても、中国方面は顕著な伸び率となりました。
- ◎ その他の方面でも、生産量の増加に合わせて、旺盛な需要を獲得しています。
- ◎ 26ページをご覧ください。

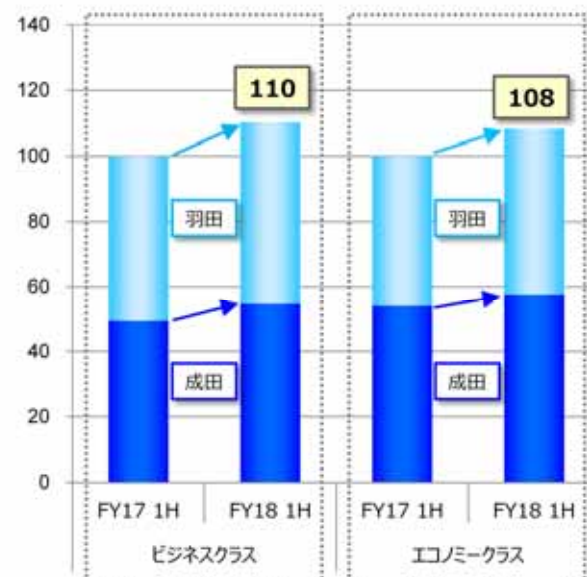
## 国際旅客事業（事業動向）

（ANAブランド）

## 出発地別 実績（前年同期比較）

旅客数 指数  
（FY17 1H=100）

## クラス別 実績（前年同期比較）

旅客数 指数  
（FY17 1H=100）

26

- ◎ こちらのスライドは、出発地別、並びにクラス別に需要を分析したものです。
- ◎ 各グラフは、2018年度上期の旅客数実績を、前年同期と比較したものです。  
水色は羽田発着を、青色は成田発着を表しており、  
前年同期における両空港の合計旅客数を100として、それぞれの伸び率を示しています。
- ◎ 左の図をご覧ください。  
国内出発の旅客数は、堅調なビジネス需要や、レジャー需要を取り込んだことで、  
前年を上回る実績となりました。
- ◎ 海外出発については、国内出発を大きく上回り、前年比で12パーセントの伸び率となりました。  
2014年度から2017年度までの4年間で、ANA国際線の生産量を1.6倍に拡大し、  
海外の就航先も、当時の32都市から、現在は42都市まで増やしてきました。  
これまで拡大してきたネットワークが、海外マーケットで定着しています。
- ◎ 右の図は、クラス別の実績です。  
羽田と成田を合わせたクラス別の旅客数として、ビジネスクラスは前年同期比で10パーセント、  
エコノミークラスは同8パーセントと、どちらも高い伸び率となりました。
- ◎ 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）

	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	912	868	△ 4.8	442	△ 9.3
有償貨物トンキロ（百万）	222	205	△ 7.7	104	△ 10.5
貨物輸送重量（千トン）	216	197	△ 8.6	101	△ 11.5
貨物重量利用率（%）	24.4	23.6	△ 0.7pt*	23.7	△ 0.3pt*
貨物収入（億円）	151	140	△ 7.6	69	△ 12.3
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	16.6	16.1	△ 3.0	15.8	△ 3.4
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	68.3	68.3	+ 0.1	66.4	△ 2.0
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	70	71	+ 1.1	68	△ 0.9

\* 貨物重量利用率のみ前年差

## 航空事業

## 国際貨物事業（実績）

	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	3,391	3,590	+ 5.9	1,792	+ 4.4
有償貨物トンキロ（百万）	2,222	2,253	+ 1.4	1,119	△ 0.5
貨物輸送重量（千トン）	500	483	△ 3.3	237	△ 7.3
貨物重量利用率（%）	65.5	62.8	△ 2.8pt*	62.4	△ 3.1pt*
貨物収入（億円）	548	642	+ 17.1	321	+ 15.2
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	16.2	17.9	+ 10.6	18.0	+ 10.4
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	24.7	28.5	+ 15.5	28.8	+ 15.8
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	110	133	+ 21.1	135	+ 24.4

\* 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、P.28記載実績の内数

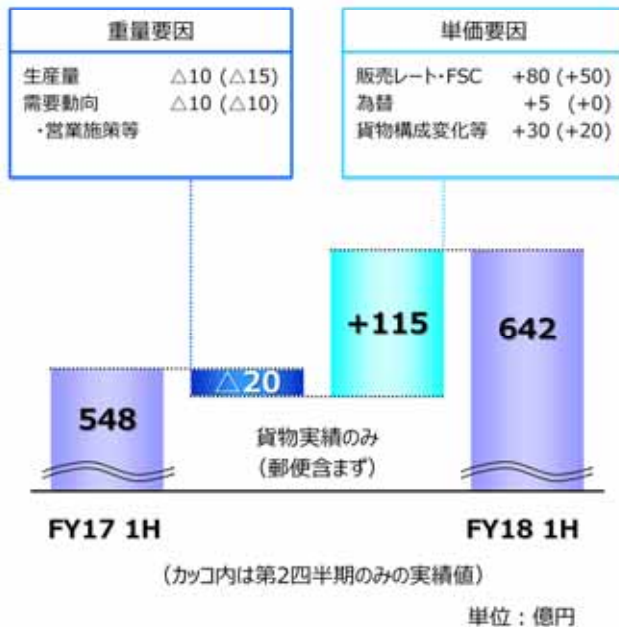
	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	541	607	+ 12.0	299	+ 8.8
有償貨物トンキロ（百万）	347	422	+ 21.5	206	+ 15.1
貨物輸送重量（千トン）	189	177	△ 6.0	84	△ 14.2
貨物重量利用率（%）	64.2	69.6	+ 5.4pt*	68.8	+ 3.7pt*
貨物収入（億円）	137	182	+ 33.3	90	+ 28.2
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	25.3	30.1	+ 19.0	30.2	+ 17.8
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	39.5	43.3	+ 9.7	43.9	+ 11.4
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	72	103	+ 41.8	107	+ 49.4

\* 貨物重量利用率のみ前年差

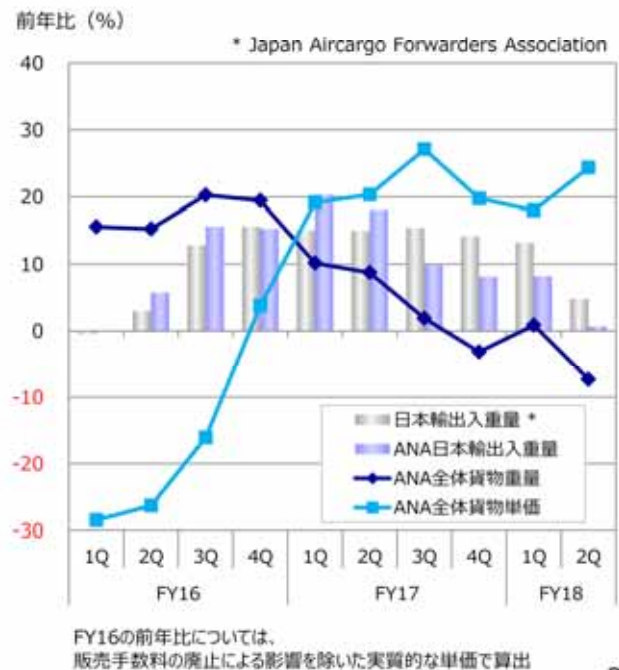
## 航空事業

## 国際貨物事業（事業動向）

## 第2四半期累計 収入増減要因



## 四半期別 実績推移



©ANAHD2018

30

- ◎ 国際貨物の状況です。
- ◎ 左の図をご覧ください。  
上期の増収額、93億円の要因分析です。
- ◎ 重量要因では、日本発着の輸出入貨物の取り込みを優先するなど、単価を重視する営業施策を展開した結果、20億円の減収となりました。
- ◎ 単価要因では、堅調な需要動向を背景に、相対的に高い、輸出入貨物のシェアを拡大したことや、値上げを実施したこと等により、115億円の増収となりました。
- ◎ 右の図は、輸出入貨物の総需要と、当社グループの実績の推移です。  
水色の折れ線グラフは、単価の前年比をお示していますが、2017年度の第1四半期から、6四半期連続で、2割程度の向上を続けてきました。  
今年度上期も、前年比で21.1パーセントの伸び率となりました。
- ◎ 31ページをご覧ください。

## 航空事業

## LCC事業（実績）

	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
(Peach Aviation・バニラエア 合計)					
座席キロ (百万)	5,842	6,000	+ 2.7	3,052	+ 1.4
旅客キロ (百万)	5,111	5,228	+ 2.3	2,681	△ 0.4
旅客数 (千人)	3,885	4,067	+ 4.7	2,069	+ 1.1
座席利用率 (%)	87.5	87.1	△ 0.3pt*	87.8	△ 1.6pt*
売上高 (億円) **	442	483	+ 9.5	272	+ 9.6
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	7.6	8.1	+ 6.6	8.9	+ 8.1
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	8.7	9.3	+ 7.0	10.1	+ 10.1
単価 (円) (売上高/旅客数)	11,378	11,898	+ 4.6	13,144	+ 8.5

\* 座席利用率のみ前年差  
\*\* 売上高に付帯収入を含む

©ANAHD2018

31

- ◎ LCC事業の実績です。  
本スライドの数値は、Peach Aviationと、バニラエアの合算値をお示ししています。
- ◎ 売上高は前年同期から、10パーセント弱 増加して、483億円となりました。  
2社合計の座席利用率は、87.1パーセントとなり、  
第1四半期に続いて、高い水準を維持しています。
- ◎ 統合に向けた準備を進める中で、当第2四半期中に、  
バニラエアの成田－石垣線や、Peach Aviationの関西－釧路線が、新たに就航しました。  
座席利用率は、いずれも、85パーセント以上となり、好調な滑り出しとなりました。
- ◎ 32ページに、LCC各社の輸送実績をお示していますので、ご確認ください。
- ◎ 私からの説明は以上です。ご清聴、ありがとうございました。

## 航空事業

## Peach Aviation 輸送実績

(国内線・国際線合計)	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	3,326	3,618	+ 8.8	1,804	+ 5.3
旅客キロ (百万)	2,923	3,179	+ 8.8	1,581	+ 2.6
旅客数 (千人)	2,507	2,711	+ 8.1	1,345	+ 1.9
座席利用率 (%)	87.9	87.9	△ 0.0pt*	87.6	△ 2.3pt*

## バニラエア 輸送実績

(国内線・国際線合計)	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年比(%)	FY2018 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	2,516	2,381	△ 5.4	1,248	△ 3.7
旅客キロ (百万)	2,187	2,048	△ 6.3	1,100	△ 4.5
旅客数 (千人)	1,378	1,356	△ 1.6	723	△ 0.4
座席利用率 (%)	86.9	86.0	△ 0.9pt*	88.2	△ 0.7pt*

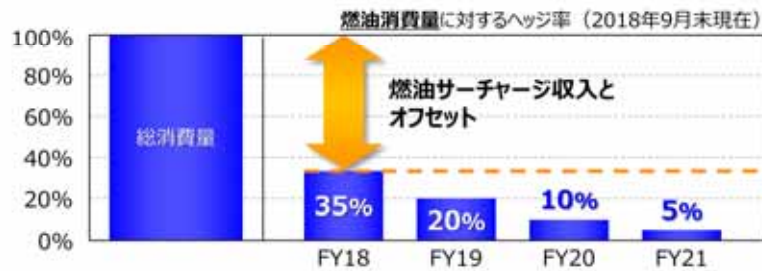
\* 座席利用率のみ前年差

## 燃油・為替ヘッジの進捗状況 (ANAブランド)

### 1. 燃油ヘッジ 基本方針

- 1) 国内線消費量を対象にヘッジ (3年前から取引開始)
- 2) 国際線消費量は原則としてヘッジ対象外 (燃油サーチャージ収入で対応)

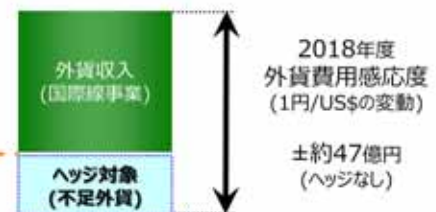
(US\$/bbl)	FY18 1H実績	FY18 前提
ドバイ原油	73.2	62
シンガポールクロシン	88.0	75



### 2. 為替ヘッジ 基本方針

- 1) 不足する外貨量を対象にヘッジ (3年前から取引開始)

(円/US\$)	FY18 1H実績	FY18前提
ドル円レート	110.3	110




## 航空事業以外のセグメント

セグメント別実績	航空関連事業			旅行事業		
	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年差	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年差
単位：億円						
売上高	1,415	1,452	+ 36	835	797	△ 38
営業利益	68	76	+ 7	22	6	△ 15
減価償却費	23	22	△ 1	1	2	+ 1
EBITDA (営業利益+減価償却費)	92	98	+ 6	24	9	△ 14
EBITDAマージン(%)	6.5	6.8	+ 0.3pt	2.9	1.2	△ 1.7pt
	商社事業			その他		
	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年差	FY2017 第2四半期累計	FY2018 第2四半期累計	前年差
売上高	691	750	+ 58	186	194	+ 7
営業利益	22	17	△ 4	16	12	△ 4
減価償却費	6	6	+ 0	1	1	△ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	28	24	△ 4	17	13	△ 4
EBITDAマージン(%)	4.1	3.2	△ 0.9pt	9.6	6.9	△ 2.7pt

### 3. 補足資料



## 補足資料

運用航空機数	FY2017 期末	FY2018 第2四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数
 Boeing 777-300/-300ER	29	29	-	26	3
Boeing 777-200/-200ER	21	21	-	17	4
Boeing 787-9	28	29	+ 1	26	3
Boeing 787-8	36	36	-	31	5
Boeing 767-300/-300ER	34	34	-	23	11
Boeing 767-300F/-300BCF	12	12	-	8	4
Airbus A321-200neo	2	8	+ 6	-	8
Airbus A321-200	4	4	-	-	4
Airbus A320-200neo	3	6	+ 3	6	-
Airbus A320-200	7	6	△ 1	6	-
Boeing 737-800	36	38	+ 2	24	14
Boeing 737-700	7	7	-	7	-
Boeing 737-500	14	12	△ 2	12	-
Bombardier DHC-8-400	24	24	-	24	-
<b>ANA 計</b>	<b>257</b>	<b>266</b>	<b>+ 9</b>	<b>210</b>	<b>56</b>
 Airbus A320-200	15	15	-	-	15
 Airbus A320-200	20	21	+ 1	-	21
<b>ANAグループ 計</b>	<b>292</b>	<b>302</b>	<b>+ 10</b>	<b>210</b>	<b>92</b>

## 補足資料

国際旅客 方面別実績 (構成比)		FY2018 第2四半期累計 構成比	前年差	FY2018 第2四半期 構成比	前年差
(ANAブランド)					
旅客収入	北米	30.7	△ 0.6	30.4	△ 0.2
	欧州	19.8	△ 0.6	19.8	△ 0.6
	中国	15.5	+ 1.8	16.3	+ 1.3
	アジア・オセアニア	29.0	△ 0.6	28.1	△ 0.5
	リゾート	5.0	+ 0.0	5.3	△ 0.0
座席キロ	北米	33.4	+ 0.7	33.1	+ 0.6
	欧州	15.5	△ 0.6	15.5	△ 0.6
	中国	10.5	△ 0.5	10.4	△ 0.6
	アジア・オセアニア	35.6	+ 0.3	35.9	+ 0.4
	リゾート	5.0	+ 0.1	5.0	+ 0.2
旅客キロ	北米	32.9	△ 0.2	32.9	+ 0.0
	欧州	16.4	△ 0.8	16.6	△ 0.6
	中国	10.8	+ 1.0	11.1	+ 0.2
	アジア・オセアニア	34.3	△ 0.1	33.8	+ 0.1
	リゾート	5.5	+ 0.1	5.6	+ 0.3

## 補足資料

国際貨物 方面別実績（構成比）		FY2018 第2四半期累計 構成比	前年差	FY2018 第2四半期 構成比	前年差
貨物収入	北米	34.6	+ 3.6	34.6	+ 4.2
	欧州	14.6	△ 1.4	14.8	△ 1.1
	中国	23.5	△ 1.0	23.6	△ 1.1
	アジア・オセアニア	23.6	△ 0.2	23.7	△ 0.5
	その他	3.6	△ 1.0	3.3	△ 1.5
有効貨物 トンキロ	北米	40.9	+ 3.9	40.7	+ 3.9
	欧州	15.2	△ 0.8	15.3	△ 0.7
	中国	15.0	△ 1.3	14.8	△ 1.5
	アジア・オセアニア	26.9	△ 0.9	27.4	△ 0.7
	その他	1.9	△ 0.8	1.7	△ 1.0
有償貨物 トンキロ	北米	41.8	+ 4.7	41.3	+ 5.1
	欧州	17.3	△ 3.2	17.8	△ 2.8
	中国	13.4	△ 0.7	13.4	△ 0.9
	アジア・オセアニア	25.5	+ 0.1	25.6	△ 0.4
	その他	2.1	△ 0.8	1.8	△ 1.1

## 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

グループ行動指針  
(ANA's Way)

私たちは「あんしん、あったか、あかるく元気！」に、次のように行動します。

1. 安全 (Safety)  
安全こそ経営の基盤、守り続けます。
2. お客様視点 (Customer Orientation)  
常にお客様の視点に立って、最高の価値を生み出します。
3. 社会への責任 (Social Responsibility)  
誠実かつ公正に、より良い社会に貢献します。
4. チームスピリット (Team Spirit)  
多様性を活かし、真摯に議論し一致して行動します。
5. 努力と挑戦 (Endeavor)  
グローバルな視野を持って、ひたむきに努力し枠を超えて挑戦します。

## 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。

弊社グループの主要事業である航空事業には、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。

当資料はホームページでもご覧いただけます。

<http://www.ana.co.jp/group/investors>

株主・投資家情報 ➡ I R 資料室 ➡ 決算説明会資料

ANAホールディングス(株) グループ経理・財務室 財務企画・IR部

Eメール : [ir@anahd.co.jp](mailto:ir@anahd.co.jp)