

# ANAホールディングス株式会社 説明会

## 2020年3月期 第2四半期 決算説明会

2019年10月29日

代表取締役社長

片野坂 真哉



©ANAHD2019

1

- ◎ 本日はお忙しい中、2019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。
- ◎ 9月26日、大阪・伊丹空港におきまして、保安検査における業務手順の不備により、ご利用のお客様をはじめ、関係者の皆様に多大なるご迷惑、ご心配をお掛けしましたことを心よりお詫び申し上げます。  
再発防止策を徹底して、航空保安対策に万全を期してまいります。
- ◎ また、先日の台風では、東日本の各地で甚大な被害が発生しました。被災された方々にお見舞い申し上げますとともに、一刻も早い復旧を心よりお祈り申し上げます。地上交通機関の運休が相次ぎましたが、当社グループにおいても、およそ2日間に渡って多数の運航便が欠航することとなり、ご迷惑をおかけしました。台風が治まった後、富山便や小松便における、臨時便の運航や機材の大型化を実施しましたが、引き続き、義捐金の寄付なども含めて、災害の復旧支援に努めていきます。
- ◎ 本日、私からは、
  - 1) 2019年度第2四半期決算の概要と通期業績予想の修正
  - 2) 事業別の戦略と進捗
  - 3) 2020年度に向けた対応と今後の経営計画の考え方の3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. 2019年度 第2四半期決算

2019年度 第2四半期決算 (概要)	P. 4
2019年度 通期業績予想 (修正)	P. 5
事業別の戦略ポイントと進捗	P. 6
ANAハワイ戦略	P. 7
2020年度に向けた総仕上げ	P. 8
羽田空港の発着枠拡大	P. 9
ESG経営の推進	P. 10
今後に向けて	P. 11

## 2. 2019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
ANA国際旅客	P. 21-24
ANA国内旅客	P. 25-26
ANA国際貨物	P. 27-29
ANA国内貨物	P. 30
燃油・為替ヘッジ (ANA)	P. 31
LCC	P. 33-34
ノンエア事業	
航空事業以外のセグメント	P. 35

## 3. 2019年度 通期業績予想

連結業績予想	P. 38
セグメント別 計画	P. 39
航空事業 売上高・営業費用 計画	P. 40
航空事業 営業利益 (当初計画との差異)	P. 41
計画前提	
ANA旅客事業	P. 43
ANA貨物事業	P. 44
LCC事業	P. 45

## 4. 補足資料

航空機数	P. 48
国際旅客 方面別実績 (構成比)	P. 49
国際貨物 方面別実績 (構成比)	P. 50
LCC 会社別実績	P. 51
ESG関連データ	P. 52

# 1. 2019年度 第2四半期決算



## 2019年度 第2四半期決算（概要）

## 1. 連結決算の状況

(億円)	実績	前年差	前年比
売上高	<b>10,559</b>	+179	+1.7%
航空事業	9,300	+142	+1.6%
営業利益	<b>788</b>	△263	△25.0%
航空事業	735	△275	△27.3%
営業利益率	7.5%	△2.7pt	-
経常利益	<b>815</b>	△214	△20.8%
親会社株主に帰属する 四半期純利益	<b>567</b>	△169	△23.0%
EBITDA	<b>1,647</b>	△172	△9.5%

## ➤ 取り巻く環境

- 1) 景況感の悪化（米中貿易摩擦など）
- 2) 地政学リスク（日韓関係、香港デモなど）



## ➤ 上期の業績

- 1) 売上高  
上期として2年連続で1兆円を超過  
但し、外部環境の悪化による影響が顕在化
- 2) 営業費用  
事業拡大に向けた先行費用を計上
- 3) 営業利益  
前年同期と比べて減益

- ◎ 2019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、10連休となったゴールデンウィークを中心に、旅客需要を着実に取り込みました。  
米中貿易摩擦問題を受けた景況感の悪化や、日韓関係・香港デモなどの影響により、貨物需要が減少したほか、国際線ビジネス需要の一部に伸び悩みが見られましたが、売上高は、前年同期比で1.7パーセント増加して、1兆559億円となりました。
- ◎ 営業費用は、来年度以降の事業拡大に備えた先行費用を計上したことなどにより、前年から4.7パーセント増加の、9,771億円となりました。
- ◎ 以上の結果、営業利益は788億円となり、前年同期と比べて、25パーセントの減益となりました。
- ◎ 5ページをご覧ください。

## 2019年度 通期業績予想（修正）

## 1. 2019年度 通期業績予想の修正（連結）

(億円)	当初計画 (19.4.26開示)	今回修正*	当初差	前年差	
売上高	21,500	<b>20,900</b>	△600	+316	➤ 売上高の修正（主な要因） 1) ANA国際貨物 ・需要の低迷が継続 2) ANA国際旅客 ・ビジネス需要が弱含み 3) LCC ・韓国線の需要減少
営業費用	19,850	<b>19,500</b>	△350	+567	
営業利益	1,650	<b>1,400</b>	△250	△250	
営業利益率	7.7%	<b>6.7%</b>	△1.0%	△1.3%	
経常利益	1,600	<b>1,370</b>	△230	△196	
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,080	<b>940</b>	△140	△167	
1株あたり配当金	75円	<b>75円</b>	-	-	

\* 上期実績+下期見通しを反映

[下期市況前提] → 修正なし  
(為替)  
・円/米ドル ￥110/US\$  
(燃油)  
・ドバイ原油 \$65/bbl  
・シンガポールケロシン \$80/bbl

©ANAHD2019

5

- ◎ 2019年度の通期業績予想についてご説明します。
- ◎ 外部環境の悪化に伴い、国際線で貨物需要の低迷が続いているほか、国際線旅客事業でも、足下のビジネス需要が、第1四半期に比べて弱含んでいます。LCC事業においても、他社との競合が激化しており、これらの基調が下期も続くと見込んでいます。
- ◎ このような中、第2四半期決算の結果を踏まえて、下期の売上高、費用の見通しを改めて精査した結果、通期の業績予想を下方修正します。
- ◎ 売上高は、当初計画から600億円減額の、2兆900億円とします。営業費用についても見直しを図りますが、営業利益は、当初計画から250億円減額の1,400億円に修正します。経常利益は1,370億円、親会社株主に帰属する当期純利益は940億円とします。
- ◎ 配当金については、当初計画の通り、1株あたり75円を維持します。
- ◎ 6ページをご覧ください。

## 事業別の戦略ポイントと進捗

	戦略のポイント	上期の取り組み	下期のアクションプラン
ANA Inspiration of JAPAN			
国際旅客	2020年度の増枠対応 (羽田)	来期に向けた人材・機材の万全な準備	
	ネットワークの拡大 (成田)	成田ーパース線 (9/1 就航)	成田ーチェンナイ線 (10/27 就航) 成田ーウラジオストク線 (2020/3/16 就航予定)
国内旅客	国内線運賃の改革	新運賃戦略による単価向上	プレミアムクラス増席 (2019秋~) 機内プロダクトの品質向上
国際貨物	需要動向に応じた 柔軟な供給コントロール	大型フレイターの就航 (7/2 就航)	生産量の調整による 収益性改善
peach			
LCC	競争激化への対抗策	イールドマネジメント強化	就航路線の再構築

©ANAHD2019

6

- ◎ 事業別の戦略ポイントと進捗について、ご説明します。
- ◎ **国際線旅客事業**では、来年度の生産量拡大に向けて、人材の採用や訓練、航空機の受領など、リソースの万全な準備を着実に進めています。また、成田空港のネットワーク拡大として、9月からパース線、今週10月27日からチェンナイ線を開設したほか、来年3月にはウラジオストク線を開設する計画です。
- ◎ **国内線旅客事業**では、昨年度から導入した新たな運賃制度の効果により、予約の早期化によって利便性を高めながら、同時に単価向上を実現しています。今後は、大型機におけるプレミアムクラスの増席や、普通席の新シート導入など、機内プロダクトの品質向上を通じて単価の維持・向上を図り、収益基盤をさらに強化していきます。
- ◎ **国際線貨物事業**では、7月から大型フレイターが成田ー上海線に就航しています。本日から、成田ーシカゴ線にも投入しており、大型貨物や危険品・特殊品などの新たな商材を獲得していく方針です。同時に、下期については、当初計画に織り込んでいなかった減便・運休など、これまで以上に柔軟な生産量調整を実施することにより、収益性の改善に努めます。
- ◎ **LCC事業**では、この冬ダイヤからの運航を、Peach Aviationに一元化します。重複路線の解消や、間接部門の集約など、統合の効果を追求します。また、イールドマネジメントの強化により、海外エアラインとの競争激化に対抗する一方、韓国線における需要減少への対応を含めて、就航路線の再構築を図ります。
- ◎ 7ページをご覧ください。

## 1. 目的

## 1) 圧倒的な座席数を活かしたビジネスモデルの改革

- ① 新たなプロダクトとサービスの展開  
・ファーストクラス、カウチシートの設置
- ② マイル利用機会の拡大  
・現地でのマイル提携強化、特典航空券の利用者拡大
- ③ 旅行商品の充実

## 2) ハワイにおける地域経済への貢献

- ① 地元と協力したイベントの開催  
・「ANA HONOLULU MUSIC WEEK」の開催
- ② 環境保全活動の推進

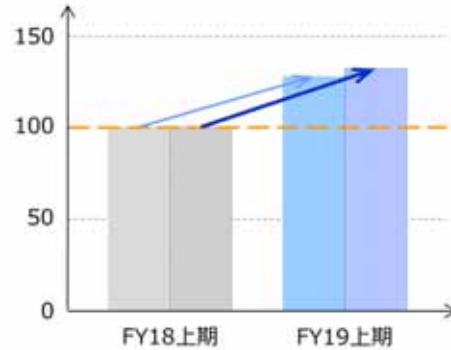
日本＝ハワイ間の旅客数シェア拡大

ANAネットワーク全体の競争力向上

## 2. 上期実績の前年同期比較

(指数) FY18上期実績=100

■ 座席キロ ■ 旅客キロ (無償旅客を含む)

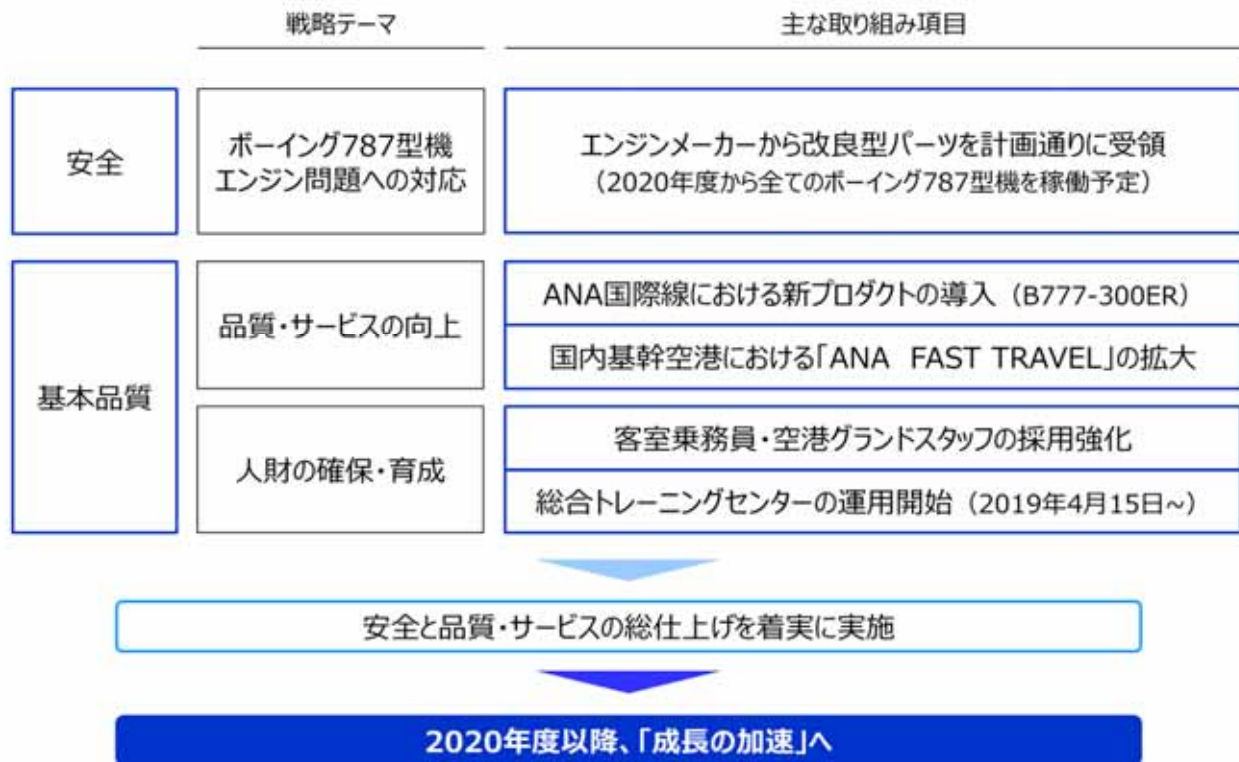


2019年度 上期

座席キロ・旅客キロ ともに約**1.3倍**  
(前年同期比)

- ◎ 5月下旬以降、エアバスA380型機を2機、ホノルル線に投入しています。現在ANAが進めているハワイ戦略について、確認したいと思います。
- ◎ 1点目は、「圧倒的な座席数を活かしたビジネスモデルの改革」です。超大型機の特徴を活かして、ファーストクラスやカウチシートなどの新たなプロダクトを導入するとともに、リゾート路線ならではのサービスを展開しています。また、マイルの利用機会を拡大したり、旅行商品を充実させることで、幅広い顧客層を取り込んでいます。
- ◎ 2点目は、「ハワイにおける地域経済への貢献」です。地元と協力したイベントの開催や環境保全など、社会的な貢献にも取り組んでいく方針です。今般、ハワイ州やホノルル市との協力により、新しい音楽祭である、「ANA HONOLULU MUSIC WEEK」を開催することとしました。毎年11月の定例行事として定着させながら、ハワイの新たな魅力を創り出していきます。
- ◎ 右のグラフは、上期の旅客実績をお示したものです。座席キロ、旅客キロは、前年同期と比べて、ともに約1.3倍に増加し、順調な滑り出しとなりました。これまでホノルル線は、主に中型機で運航してきましたが、エアバスA380型機の就航に合わせた対策の実行により、需要を着実に開拓した結果、座席利用率は、これまでと同様、90パーセント以上の水準となりました。今後も、ハワイ戦略の推進により、日本－ハワイ間におけるANAの旅客数シェアを高めながら、ネットワーク全体の競争力向上に繋げていきます。
- ◎ 8ページをご覧ください。

## 2020年度に向けた総仕上げ



©ANAHD2019

8

- ◎ 本スライドでは、2020年度に向けた戦略テーマに関する進捗についてご説明します。
- ◎ 今年度は、安全と品質・サービスの総仕上げに取り組んでいます。  
ボーイング787型機のエンジン問題については、改良型パーツの交換作業を順次進めています。  
引き続き、エンジンメーカーからは計画通りに部品を調達しており、  
今年度末までに全ての機材を稼働できる状態にする方針です。
- ◎ 基本品質に関しては、ANA国際線において、新たなプロダクトを搭載した機材を、  
羽田－ロンドン線に投入しています。  
ファーストクラス「THE Suite」では、5つ星ホテルのような、くつろぎの空間をご提供する一方、  
ビジネスクラス「THE Room」は、業界で最大級のプライベート空間と居住性を実現しており、  
どちらも、ご利用のお客様から大変好評を頂いています。  
今期末までに、ニューヨーク線、フランクフルト線にも、順次投入する計画です。  
またANA国内線においては、伊丹空港や那覇空港などの基幹空港において、  
シンプルでわかりやすい、スムーズな新搭乗スタイル「ANA FAST TRAVEL」を拡大しています。
- ◎ 一方、人財の確保・育成に関しては、客室乗務員や空港グランドスタッフの採用を強化しています。  
また、人財の育成拠点として、総合トレーニングセンター「ANA Blue Base」の運用を開始しました。  
最新鋭の訓練設備を活用しながら、経営の基盤である安全文化を伝承するとともに、  
ANAブランドの価値向上を担っていく、人づくりを推進します。
- ◎ これらの取り組みを、着実に実施することにより、来年度以降の成長へ繋げていきます。
- ◎ 9ページをご覧ください。

## 羽田空港の発着枠拡大

## 1. ANAへの配分 (2019/9/2 国土交通省リリース)

国名	配分数 (往復/日)	ANAの新規就航国 (現時点で未就航)	羽田空港 昼間時間帯における ANAの新規就航国
米国	6		
ロシア	1	○	
イタリア	1	○	
トルコ	1	○	
スカンジナビア	1	○	
オーストラリア	1		○
インド	0.5*		○
中国	2		
合計	13.5	4ヶ国	2ヶ国

\* 深夜・早朝枠と組み合わせて1往復/日を運航予定

©ANAHD2019

9

- ◎ 先般、国土交通省から、2020年夏ダイヤ以降の羽田空港における、国際線発着枠の配分について発表がありました。本邦航空会社への配分数と、国別の配分数がリリースされましたが、今回増加する全50枠・日本側25枠のうち、ANAには13.5枠が配分されました。
- ◎ 国別では、米国に6枠が配分されたほか、ロシア、イタリア、トルコ、スカンジナビアなど、現在、ANA便が就航していない国にも、新たに路線を開設することが可能となります。ロシアやイタリアについては、営業支店を開設して、20年以上に渡って販売体制を維持してきました。チャーター便の運航や他社とのコードシェアによって培ったノウハウなども活かしながら、路線開設に向けた準備を進めていく計画です。
- ◎ 現在、配分された発着枠を最大限に活用するための方策を検討しており、方面別の需要見通しや他社動向も見極めながら、今後の事業計画に反映します。
- ◎ 10ページをご覧ください。

## ESG経営の推進

## 主な重点課題



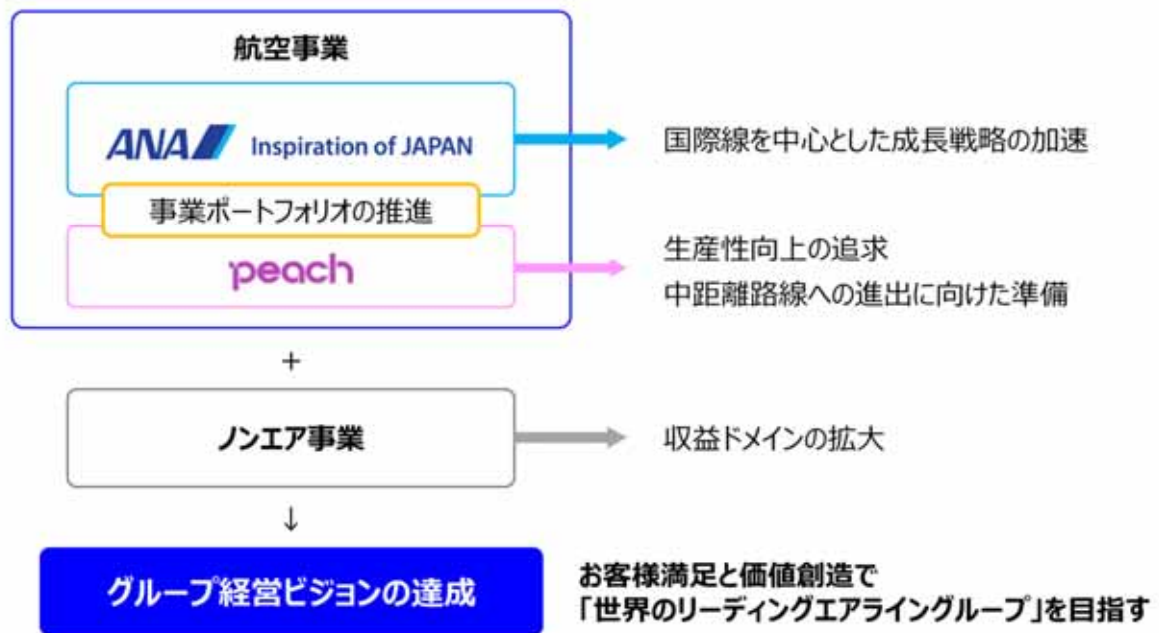
©ANAHD2019

10

- ◎ 当社グループでは、現行の中期経営戦略において、環境、社会、ガバナンスの各項目に渡り、重点課題を設定した上で、ESG経営を推進しています。
- ◎ 左下にお示した通り、今年3月には、日本のエアライングループとして初めて、TCFDへの賛同を表明しました。  
10月8日には、「Dow Jones Sustainability World Index」の構成銘柄に、3年連続で選定されるなど、社外からも評価を頂いています。
- ◎ 社会的価値と経済的価値の同時創出を目指すESG経営を力強く推進することで、持続的な成長を追求し、国連が定めたSDGsの達成に貢献します。
- ◎ 最後に、11ページをご覧ください。

## 1. 今後の経営計画

2022年度までの経営計画をローリング



©ANAHD2019

11

- ◎ 今後の経営計画に向けた考え方について、ご説明します。
- ◎ 航空事業においては、首都圏空港の発着枠拡大をビジネスチャンスとして、ANA国際線を中心に、成長戦略を加速します。  
LCC事業では、経営統合の効果として、生産性の向上を追求するとともに、中距離路線への進出に向けた準備を進めます。  
これら両ブランドの経営資源を最大限に活用しながら、事業ポートフォリオを推進します。
- ◎ ノンエア事業では、例えば、旅行事業において、これまでグループとして蓄積してきた顧客基盤を活かしながら、ウェブ販売モデルへの変革を進めます。また、社会インフラにおけるアバターの普及など、新たな収益ドメインの拡大にも注力します。
- ◎ これらの考え方に基づき、オリンピック後の経済見通しも踏まえながら、2022年度までの3年間を対象に、経営計画をローリングして、第4四半期中に発表します。戦略の柱として、国際線事業をグループの成長ドライバーとする基本方針は変わりません。環境の変化に柔軟に対応するため、必要に応じて事業構造改革にも取り組んでいく考えです。経営のスピードを加速して、グループ経営ビジョンの達成を目指すとともに、今後の資本政策、並びに、配当政策の方針についても深掘りすることで、投資家の皆さまの期待に応えていきます。
- ◎ 以上で私からの説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

## 新ビジネスクラスシート “THE Room”

THE  
Room  
[ ]

対象機材：ボーイング777-300ER型機  
就航路線：東京－ロンドン線

※2020年3月末までに就航予定  
東京－ニューヨーク線  
東京－フランクフルト線



## 2. 2019年度 第2四半期決算（詳細）



©ANAHD2019

13

- ◎ 私から、2019年度 第2四半期決算と、通期業績予想の詳細について、ご説明します。
- ◎ 14ページをご覧ください。

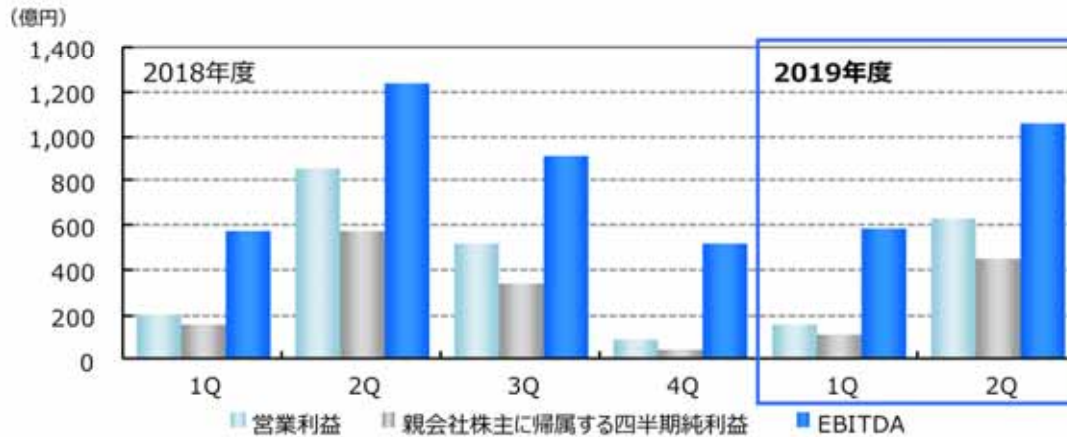
## 当第2四半期と前年度各四半期の業績比較

## 【2019年度 第2四半期 累計 (連結)】

➢ 営業利益	: 788億円 (前年同期比 △ 263億円)
➢ 親会社株主に帰属する四半期純利益	
➢ 親会社株主に帰属する四半期純利益	: 567億円 ( 同 △ 169億円)
➢ EBITDA	: 1,647億円 ( 同 △ 172億円)

## 【第2四半期 (7-9月期) (連結)】

➢ 営業利益	: 627億円
➢ 親会社株主に帰属する四半期純利益	: 453億円
➢ EBITDA	: 1,064億円



©ANAHD2019

14

- ◎ 業績ハイライトです。
- ◎ 上期の営業利益は、前年同期から263億円減少して、788億円となりました。
- ◎ 四半期純利益は567億円、EBITDAは1,647億円となりました。
- ◎ 15ページをご覧ください。

## 経営成績

(億円)	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差	FY2019 第2四半期	前年差
売上高	10,380	10,559	+ 179	5,554	+ 23
営業費用	9,328	9,771	+ 442	4,927	+ 247
営業利益	1,052	788	△ 263	627	△ 224
営業利益率 (%)	10.1	7.5	△ 2.7pt	11.3	△ 4.1pt
営業外損益	△ 22	26	+ 49	17	+ 33
経常利益	1,029	815	△ 214	644	△ 190
特別損益	0	26	+ 26	22	+ 22
親会社株主に帰属する四半期純利益	737	567	△ 169	453	△ 122
四半期純利益	742	573	△ 169	460	△ 120
その他包括利益	434	△ 114	△ 548	△ 77	△ 210
包括利益	1,176	458	△ 717	382	△ 331

©ANAHD2019

15

- ◎ 連結決算の概要です。
- ◎ 売上高は、前年同期から179億円、1.7パーセント増加の1兆559億円となり、上期として過去最高の水準となりました。  
国内線を中心に、旅客需要を着実に取り込みました。
- ◎ 一方、営業費用は、442億円、4.7パーセント増加して、9,771億円となりました。  
年度計画に従って、「安全と品質サービス」や、「人材・機材」に係るコストをかけたほか、整備関連費用が増加したことなどが影響しています。
- ◎ この結果、営業利益は788億円、経常利益は815億円、  
親会社株主に帰属する四半期純利益は、前年から23パーセント減少の、  
567億円となりました。
- ◎ 16ページをご覧ください。

## 財政状態

(億円)	FY2018 期末	FY2019 第2四半期末	前年度 期末差
総資産	26,871	27,180	+ 309
自己資本	10,994	11,192	+ 198
自己資本比率(%)	40.9	41.2	+ 0.3pt
有利子負債残高	7,886	8,187	+ 301
D/Eレシオ(倍)	0.7	0.7	+ 0.0
純有利子負債残高*	4,949	5,052	+ 102

\* 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309億円増加して、2兆7,180億円となりました。
- ◎ 自己資本は、198億円増加して、1兆1,192億円となり、自己資本比率は、41.2パーセントとなりました。
- ◎ 有利子負債は、8,187億円となり、デット・エクイティ・レシオは、0.7倍となりました。
- ◎ 17ページをご覧ください。

## キャッシュフロー

(億円)	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差
営業キャッシュフロー	1,597	1,403	△ 194
投資キャッシュフロー	△ 1,228	△ 1,125	+ 103
財務キャッシュフロー	△ 408	3	+ 412
現金及び現金同等物の増減額	△ 29	274	+ 303
現金及び現金同等物の期首残高	2,705	2,118	} + 280
現金及び現金同等物の期末残高	2,676	2,398	
減価償却費	767	858	+ 91
設備投資額（固定資産のみ）	1,695	1,810	+ 115
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）	245	196	△ 48
EBITDA（営業利益＋減価償却費）	1,819	1,647	△ 172
EBITDAマージン（%）	17.5	15.6	△ 1.9pt

©ANAHD2019

17

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、1,403億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などにより、1,125億円の支出となりました。
- ◎ 財務キャッシュフローは、普通社債に加えて、ソーシャルボンドを発行したことによる増加と、配当金の支払いによる減少などにより、3億円の収入となりました。
- ◎ 実質フリーキャッシュフローは、196億円の収入となりました。
- ◎ 18ページをご覧ください。

## セグメント別実績

(億円)	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差	FY2019 第2四半期	前年差	
売上高	航空事業	9,158	9,300	+ 142	4,903	+ 9
	航空関連事業	1,452	1,490	+ 37	751	△ 1
	旅行事業	797	823	+ 26	441	+ 4
	商社事業	750	759	+ 8	384	+ 2
	その他	194	209	+ 15	105	+ 5
	調整額	△ 1,971	△ 2,022	△ 51	△ 1,030	+ 2
	合計（連結）	10,380	10,559	+ 179	5,554	+ 23
営業利益	航空事業	1,010	735	△ 275	593	△ 233
	航空関連事業	76	74	△ 2	35	+ 1
	旅行事業	6	13	+ 6	9	+ 1
	商社事業	17	19	+ 1	11	+ 1
	その他	12	15	+ 3	9	+ 3
	調整額	△ 72	△ 68	+ 3	△ 33	+ 1
	合計（連結）	1,052	788	△ 263	627	△ 224

©ANAHD2019

18

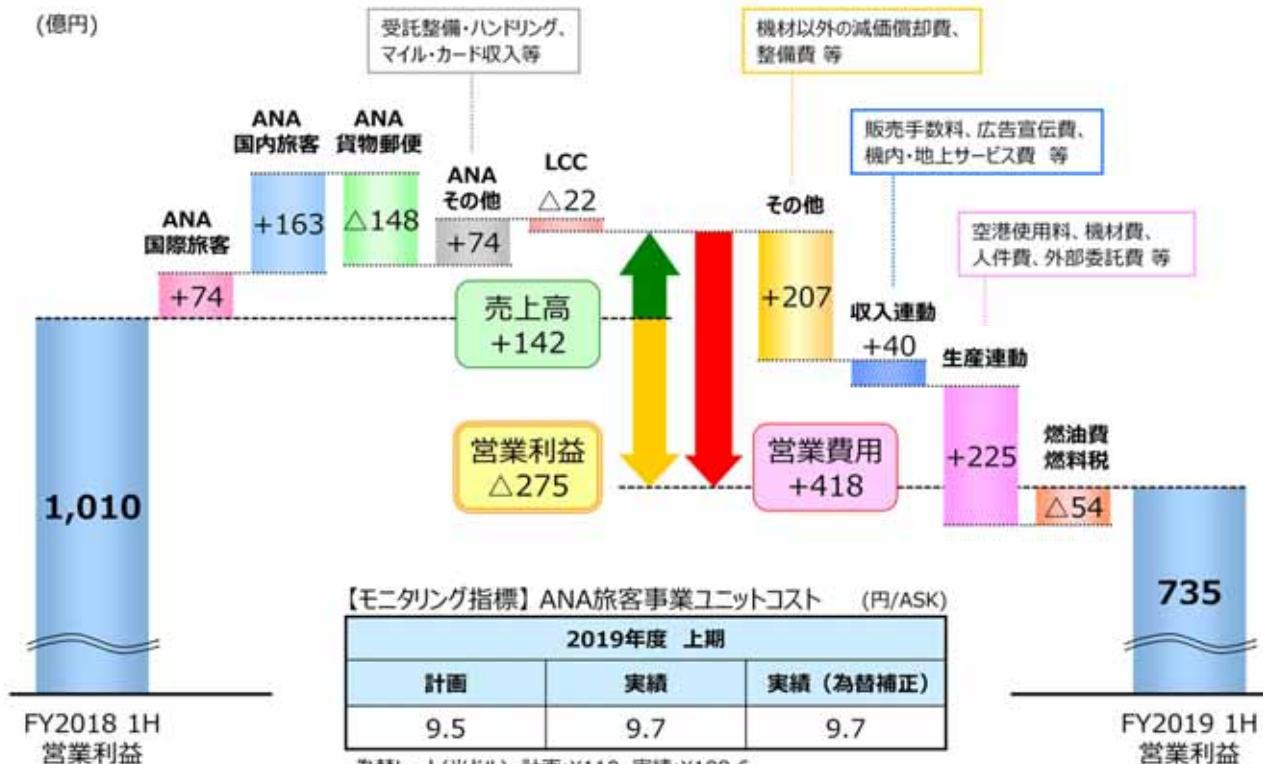
- ◎ セグメント別の実績です。
- ◎ 売上高は、全てのセグメントで、前年から増収となりました。
- ◎ 営業利益について、  
航空関連事業では、今後の事業拡大に備えて、  
空港グランドスタッフの積極的な採用により、費用の増加が先行したことから、  
若干の減益となりました。  
旅行事業では、ゴールデンウィークや、夏の多客期を中心に、  
国内、海外ともに旅行需要を取り込んだことで、増益となりました。
- ◎ 続きまして、航空事業の詳細についてご説明します。  
20ページをご覧ください。

## 収入・費用

(億円)		FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差	FY2019 第2四半期	前年差	
売上高	ANA 国際旅客	3,310	3,385	+ 74	1,744	△ 4	
	ANA 国内旅客	3,523	3,687	+ 163	2,024	+ 70	
	ANA 貨物郵便	825	676	△ 148	333	△ 77	
	ANA その他	1,014	1,088	+ 74	545	+ 38	
	LCC	483	461	△ 22	255	△ 16	
	合計	9,158	9,300	+ 142	4,903	+ 9	
営業費用	燃油費・燃料税	1,715	1,660	△ 54	841	△ 17	
	空港使用料	613	621	+ 8	315	+ 5	
	航空機材賃借費	607	646	+ 38	325	+ 14	
	減価償却費	735	822	+ 86	418	+ 42	
	整備部品・外注費	690	848	+ 158	402	+ 83	
	人件費	1,034	1,066	+ 32	540	+ 23	
	販売費	546	556	+ 10	276	+ 6	
	外部委託費	1,179	1,276	+ 96	644	+ 52	
	その他	1,024	1,066	+ 41	544	+ 31	
		合計	8,147	8,565	+ 418	4,309	+ 243
	営業利益	営業利益	1,010	735	△ 275	593	△ 233
	EBITDA (営業利益+減価償却費)	1,746	1,557	△ 189	1,012	△ 191	
	EBITDAマージン (%)	19.1	16.7	△ 2.3pt	20.6	△ 4.0pt	

## 営業利益 増減要因

(億円)



©ANAHD2019

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、142億円の増加となりました。  
ご覧の通り、ANAの国際旅客で74億円、国内旅客で163億円の増収となった一方、貨物郵便で148億円の減収となりました。
- ◎ 営業費用は、418億円の増加となりました。  
今後の事業拡大に向けて、人材や機材に関する先行費用を計上したほか、安全・品質サービスの総仕上げに係る施策を、計画通りに実行しました。  
また、グループ外への委託を含めたエンジン整備の機会が増えたことで、整備費も増加しました。
- ◎ これらの結果、航空事業の営業利益は、前年同期から275億円減少して、735億円となりました。
- ◎ なお、ユニットコストの実績については、下段にお示しています。
- ◎ 22ページをご覧ください。

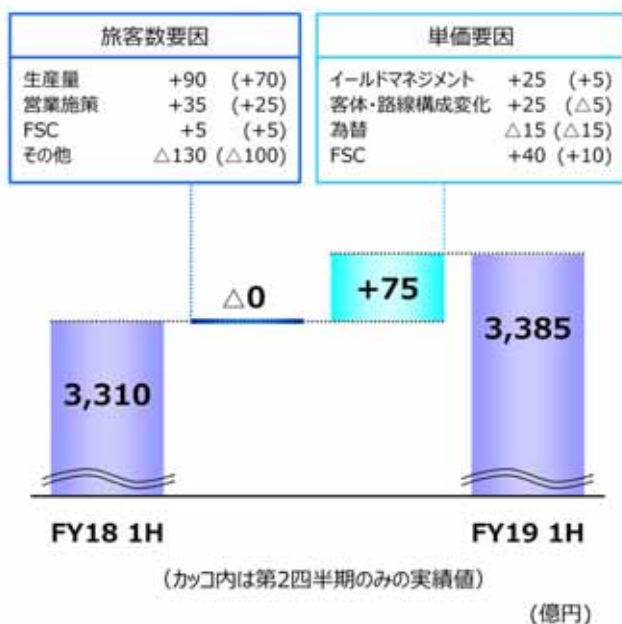
## ANA国際旅客

	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	33,315	34,893	+ 4.7	17,755	+ 6.3
旅客キロ (百万)	25,788	26,805	+ 3.9	13,887	+ 4.6
旅客数 (千人)	5,172	5,172	△ 0.0	2,665	+ 0.1
座席利用率 (%)	77.4	76.8	△ 0.6pt*	78.2	△ 1.3pt*
旅客収入 (億円)	3,310	3,385	+ 2.3	1,743	△ 0.2
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	9.9	9.7	△ 2.4	9.8	△ 6.1
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	12.8	12.6	△ 1.6	12.6	△ 4.6
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	64,000	65,453	+ 2.3	65,434	△ 0.3

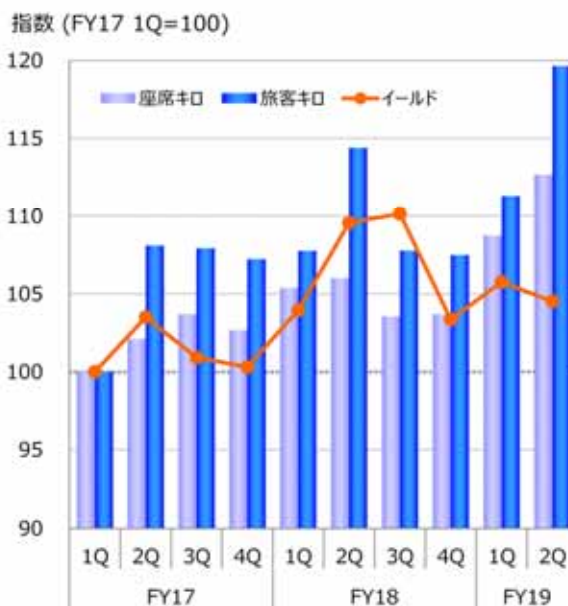
\* 座席利用率のみ前年差

## ANA国際旅客（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



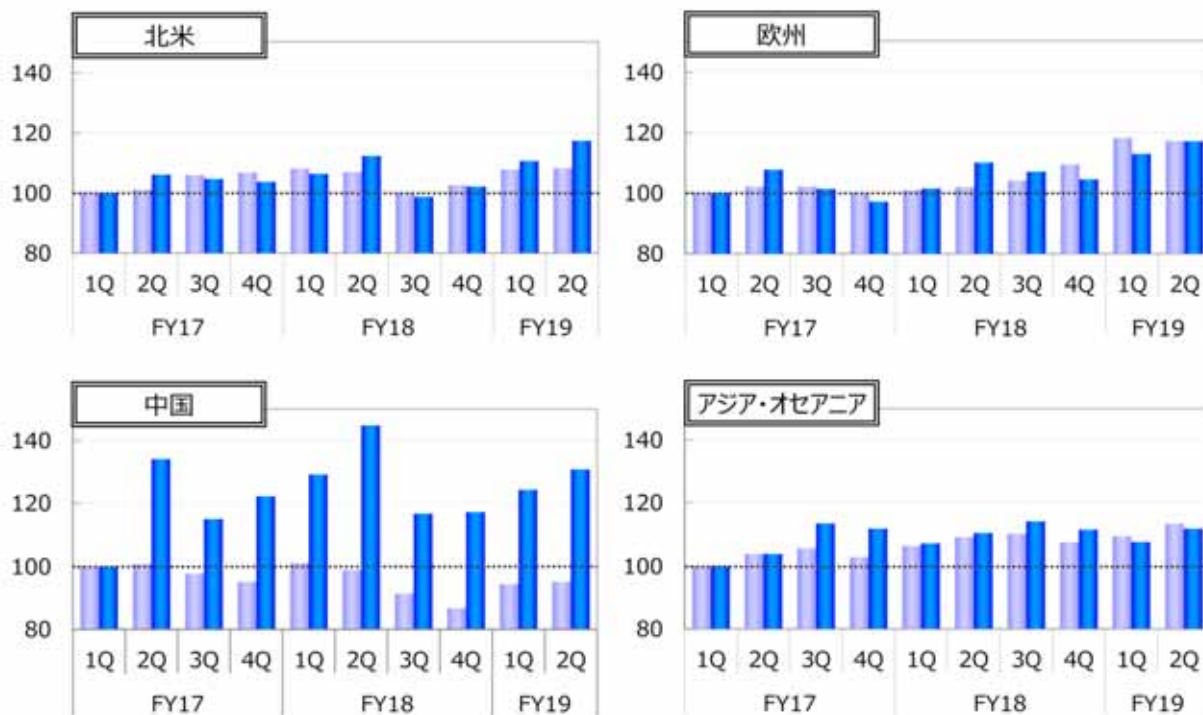
©ANAHD2019

22

- ◎ 国際旅客の状況です。
- ◎ 上期の増収額、74億円の要因分析です。
- ◎ 旅客数要因では、エアバスA380型機の投入による生産量の拡大や、プロモーション運賃の投入による需要喚起などにより、日本発のレジャー需要や、三国間需要を積極的に取り込みました。一方、日本発のビジネス需要について、一部の業種で旅客数が弱含んだほか、海外エアラインの供給拡大により、訪日旅客が伸び悩みました。
- ◎ 単価要因では、高需要便を対象にイールドマネジメントを徹底したほか、欧米線やハワイ線など、中・長距離路線の旅客数構成比が増加したことによる、方面ミックスの影響などにより、75億円の増収となりました。
- ◎ 続いて、23ページをご覧ください。

## ANA国際旅客（四半期別・方面別 推移）

指数 (FY17 1Q=100) ■ : 座席キロ ■ : 旅客キロ



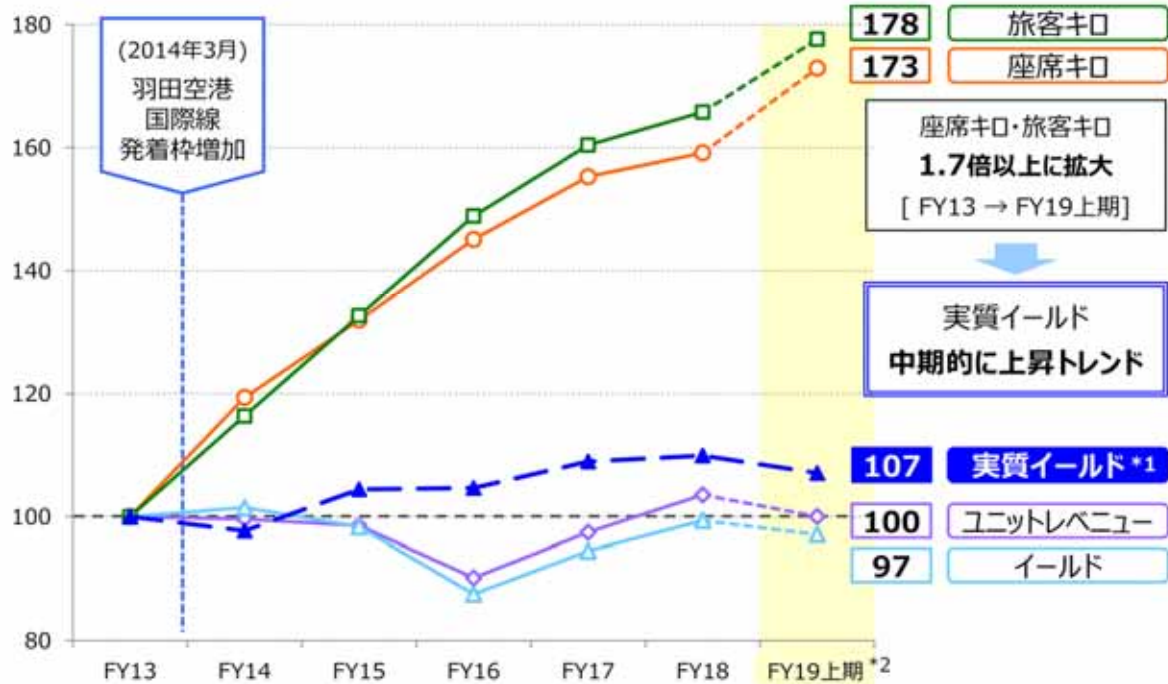
©ANAHD2019

23

- ◎ 方面別の供給と需要の推移です。
- ◎ 北米方面は、海外発の需要が堅調に推移し、生産量を上回る旅客キロを確保しました。
- ◎ 欧州方面では、海外エアラインとの競合が厳しくなっていますが、プロモーション運賃の投入により、日本発レジャー需要を取り込みました。
- ◎ 中国方面は、昨年度の下期から、供給量を抑制してきた中、高単価の日本発需要を優先して獲得しました。一方、中国系エアラインが日本路線を拡大しており、訪日旅客の取り込みは、前年を下回りました。
- ◎ アジア・オセアニア方面では、韓国線や香港線で需要が減少しましたが、これまで拡げてきたネットワークの優位性を活かして、北米方面との接続需要を積極的に取り込みました。
- ◎ 24ページをご覧ください。

## ANA国際旅客（イールドの推移）

指数 (FY13実績=100)



\*1: 燃油サーチャージ、為替の影響を除いたイールド  
 \*2: 指数 (FY13上期実績 = 100)

- ◎ 本スライドでは、イールドの推移について、ご説明します。
- ◎ 2014年度より、首都圏空港を中心に、ANAの国際線ネットワークを拡大してきました。この5年半で、座席キロが約1.7倍に増加した中、旅客キロは約1.8倍となり、供給の拡大に合わせて、需要を取り込んできました。
- ◎ グラフでお示した通り、燃油サーチャージと為替の影響を除いた、実質イールドは、景気動向や他社との競合など、事業環境の変化による影響を受けながらも、中期的に上昇トレンドが続いています。
- ◎ 2020年度以降、羽田空港の国際線ネットワークを、さらに充実させていく計画ですが、プロダクトとサービスの向上を図りながら、引き続き、高単価需要の取り込みを強化する方針です。中期的なイールドの水準を維持・向上させながら、事業の成長を追求します。
- ◎ 26ページをご覧ください。

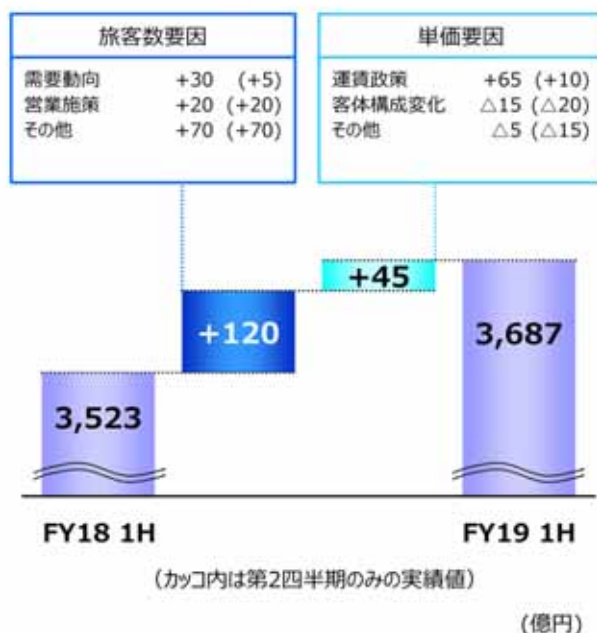
## ANA国内旅客

	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	29,372	30,251	+ 3.0	15,469	+ 4.4
旅客キロ (百万)	20,511	21,293	+ 3.8	11,380	+ 5.0
旅客数 (千人)	22,340	23,102	+ 3.4	12,261	+ 5.1
座席利用率 (%)	69.8	70.4	+ 0.6pt*	73.6	+ 0.4pt*
旅客収入 (億円)	3,523	3,687	+ 4.7	2,024	+ 3.6
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	12.0	12.2	+ 1.6	13.1	△ 0.8
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	17.2	17.3	+ 0.8	17.8	△ 1.3
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	15,772	15,961	+ 1.2	16,513	△ 1.4

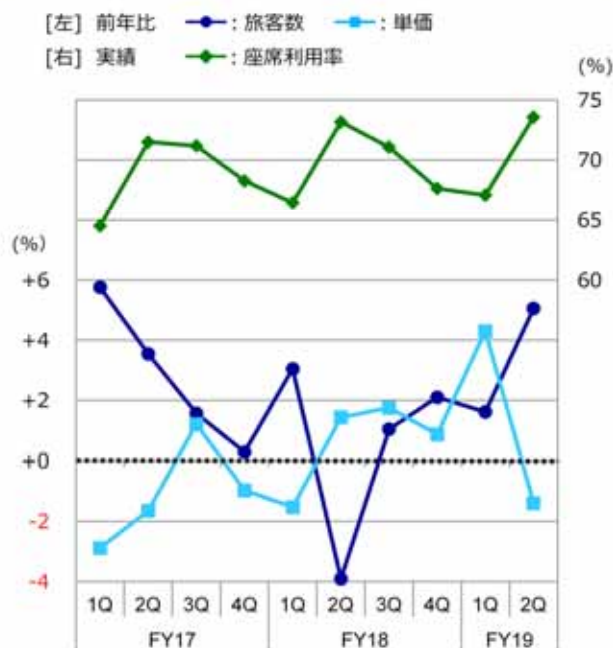
\* 座席利用率のみ前年差

## ANA国内旅客（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



©ANAHD2019

26

- ◎ 国内旅客の状況です。
- ◎ 上期の増収額、163億円の要因分析です。
- ◎ 旅客数要因では、120億円の増収となりました。  
第1四半期は、ゴールデンウィークを中心に需要を取り込みましたが、第2四半期は、路線別、並びに便別での木目細かいプロモーションを実施しながら、ビジネス旅客や訪日旅客を中心に、需要を着実に取り込みました。
- ◎ 単価要因では、昨年度の下期から導入した、新たな運賃制度を受けて、予約の早期化を促進したことや、イールドマネジメントを強化したことが奏功して、45億円の増収となりました。
- ◎ 右の図は、四半期別の実績推移です。  
国内線の堅調な需要動向を踏まえて、単価の向上と需給適合を同時に追求した結果、第2四半期単独の座席利用率は、73.6パーセントとなりました。  
四半期別の実績としては、第1四半期に続いて、過去最高を更新しました。
- ◎ 29ページをご覧ください。

## ANA国際貨物（ペリー+フレイター）

	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	3,590	3,595	+ 0.2	1,803	+ 0.6
有償貨物トンキロ（百万）	2,253	2,082	△ 7.6	1,048	△ 6.3
貨物輸送重量（千トン）	483	433	△ 10.5	219	△ 7.6
貨物重量利用率（%）	62.8	57.9	△ 4.9pt*	58.1	△ 4.3pt*
貨物収入（億円）	642	511	△ 20.4	249	△ 22.4
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	17.9	14.2	△ 20.5	13.9	△ 22.9
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	28.5	24.6	△ 13.8	23.8	△ 17.2
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	133	118	△ 11.1	114	△ 16.0

\* 貨物重量利用率のみ前年差

## ANA国際貨物（フレイターのみ）

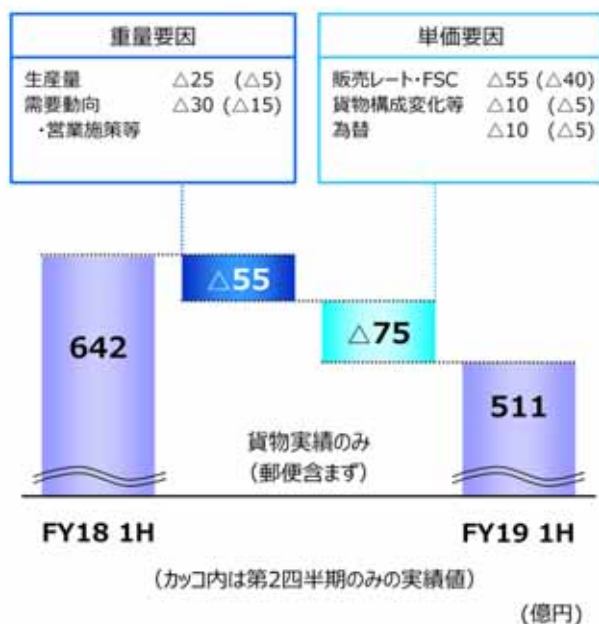
本表のデータは、P.27記載実績の内数

	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	607	712	+ 17.4	362	+ 21.0
有償貨物トンキロ（百万）	422	451	+ 6.9	227	+ 10.3
貨物輸送重量（千トン）	177	161	△ 9.5	81	△ 3.1
貨物重量利用率（%）	69.6	63.3	△ 6.2pt*	62.8	△ 6.1pt*
貨物収入（億円）	182	155	△ 14.8	76	△ 15.8
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	30.1	21.9	△ 27.4	21.0	△ 30.4
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	43.3	34.5	△ 20.3	33.5	△ 23.7
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	103	97	△ 5.9	93	△ 13.1

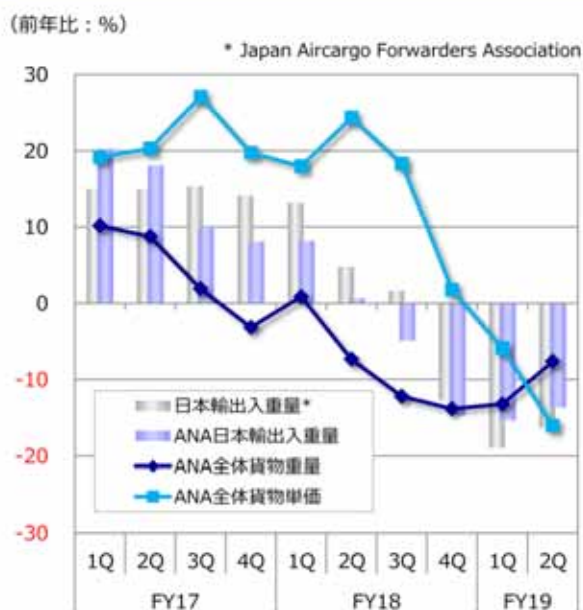
\* 貨物重量利用率のみ前年差

## ANA国際貨物（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



©ANAHD2019

29

- ◎ 国際貨物の状況です。
- ◎ 上期の減収額、130億円の要因分析です。
- ◎ 重量要因では、沖縄ハブネットワークなど、一部路線で生産量の適正化を図ったほか、米中貿易摩擦の影響を受けて、中国発着路線の貨物需要が減少したことなどにより、55億円の減収となりました。
- ◎ 単価要因では、需給ギャップの拡大によって販売レートが低下したほか、為替の円高による影響も重なって、75億円の減収となりました。
- ◎ 右の図は、輸出入貨物の総需要と、当社グループ実績の推移です。昨年度の下期以降、日本全体の輸出入重量が減少に転じています。当社グループの実績も、前年比で減少していますが、三国間貨物の取り込みを強化することで、減収の抑制に努めました。
- ◎ 引き続き、需要の動向を慎重に見極めながら、供給量の調整も含めて、柔軟な対応策を実施していきます。
- ◎ 33ページをご覧ください。

## ANA国内貨物

	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ (百万)	868	896	+ 3.1	467	+ 5.7
有償貨物トンキロ (百万)	205	191	△ 6.4	98	△ 6.0
貨物輸送重量 (千トン)	197	185	△ 6.2	96	△ 5.1
貨物重量利用率 (%)	23.6	21.4	△ 2.2pt*	21.1	△ 2.6pt*
貨物収入 (億円)	140	126	△ 9.9	64	△ 7.0
ユニットレベニュー (円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	16.1	14.1	△ 12.6	13.9	△ 12.0
イールド (円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	68.3	65.8	△ 3.7	65.7	△ 1.1
重量単価 (円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	71	68	△ 3.9	67	△ 2.0

\* 貨物重量利用率のみ前年差

## 燃油・為替ヘッジ (ANA)

### 1. 燃油ヘッジ 基本方針

- 国内線消費量を対象にヘッジ（3年前から取引開始）
- 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)	FY19上期実績	FY19 前提
ドバイ原油	64.3	65
シンガポールクロシン	78.3	80



### 2. 為替ヘッジ 基本方針

- 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\$)	FY19上期実績	FY19前提
ドル円レート	108.6	110



Intentionally Left Blank

## LCC

(Peach Aviation、バニラエア 合計)	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	6,000	5,858	△ 2.4	2,985	△ 2.2
旅客キロ (百万)	5,228	5,090	△ 2.6	2,627	△ 2.0
旅客数 (千人)	4,067	3,995	△ 1.8	2,054	△ 0.8
座席利用率 (%)	87.1	86.9	△ 0.3pt*	88.0	+ 0.2pt*
売上高 (億円) **	483	461	△ 4.6	255	△ 6.2
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	8.1	7.9	△ 2.3	8.5	△ 4.1
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	9.3	9.1	△ 2.0	9.7	△ 4.2
単価 (円) (売上高/旅客数)	11,898	11,557	△ 2.9	12,427	△ 5.4

\* 座席利用率のみ前年差

\*\* 売上高に付帯収入を含む

©ANAHD2019

33

- ◎ 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。
- ◎ Peachへの運航一元化に向けて、機材改修や乗員訓練を進めたため、リソースの稼働を一時的に抑制した結果、上期の生産量は前年に比べて減少しました。このような中、韓国線や香港線で需要が減少したほか、台湾線では他社との競合が激化したため、売上高は前年から約20億円減少して、461億円となりました。
- ◎ 但し、柔軟な運賃設定など、イールドマネジメントを実行したことにより、2社合計の座席利用率は、86.9パーセントと、高い水準を維持しています。
- ◎ 今後は、運航の一元化による効果を最大限に発揮しながら、就航路線の再構築を図ります。
- ◎ 続きまして、38ページをご覧ください。

## LCC (事業動向)

(Peach Aviation、バニエア 合計)

## 四半期別 実績推移

## 直近のトピック

[左] 指数 (FY17 1Q=100)    ■ : 座席キロ    ■ : 旅客キロ  
 [右] 実績                      ● : 座席利用率



## ➤ 路線移管 (バニエア → Peach Aviation)

2019. 9. 1~ 成田-札幌

2019.10. 1~ 成田-奄美

2019.10.27~ 成田-台北  
成田-高雄

2019.11.25~ 福岡-台北

2019.12.26~ 成田-石垣  
関西-奄美

## ➤ 増便

2019.12.26~ 関西-石垣 (1往復/日→2往復/日)

## 航空事業以外のセグメント

(億円)	航空関連事業			旅行事業		
	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差
売上高	1,452	1,490	+ 37	797	823	+ 26
営業利益	76	74	△ 2	6	13	+ 6
減価償却費	22	26	+ 4	2	2	+ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	98	100	+ 1	9	16	+ 6
EBITDAマージン(%)	6.8	6.7	△ 0.1pt	1.2	2.0	+ 0.8pt

	商社事業			その他		
	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年差
売上高	750	759	+ 8	194	209	+ 15
営業利益	17	19	+ 1	12	15	+ 3
減価償却費	6	6	△ 0	1	1	+ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	24	25	+ 1	13	16	+ 3
EBITDAマージン(%)	3.2	3.3	+ 0.1pt	6.9	8.0	+ 1.1pt

Intentionally Left Blank

### 3. 2019年度 通期業績予想（詳細）



## 連結業績予想

\* 2019年4月26日開示の業績予想

(億円)	FY2018	FY2019 (修正予想)	前年差	FY2019 当初予想*
売上高	20,583	20,900	+ 316	21,500
営業費用	18,932	19,500	+ 567	19,850
営業利益	1,650	1,400	△ 250	1,650
営業利益率(%)	8.0	6.7	△ 1.3pt	7.7
経常利益	1,566	1,370	△ 196	1,600
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,107	940	△ 167	1,080

市況	FY2019 当初前提	FY2019 上期実績	FY2019 下期前提
為替レート (円/US\$)	110	108.6	110
トバイ原油 (US\$/bbl)	65	64.3	65
シンガポールケロシン (US\$/bbl)	80	78.3	80

©ANAHD2019

38

- ◎ 通期業績予想の詳細について、ご説明します。
- ◎ 今般、修正した内容は、スライドにお示した通りです。
- ◎ 39ページをご覧ください。

## セグメント別 計画

\* 2019年4月26日開示の業績予想

(億円)		FY2018	FY2019 (修正予想)	前年差	FY2019 当初予想*
売上高	航空事業	18,144	18,600	+ 455	19,100
	航空関連事業	2,910	2,930	+ 19	2,920
	旅行事業	1,507	1,560	+ 52	1,670
	商社事業	1,506	1,560	+ 53	1,650
	その他	409	430	+ 20	420
	調整額	△ 3,895	△ 4,180	△ 284	△ 4,260
	合計 (連結)	20,583	20,900	+ 316	21,500
営業利益	航空事業	1,605	1,360	△ 245	1,600
	航空関連事業	131	105	△ 26	105
	旅行事業	6	20	+ 13	25
	商社事業	37	40	+ 2	50
	その他	22	25	+ 2	20
	調整額	△ 153	△ 150	+ 3	△ 150
	合計 (連結)	1,650	1,400	△ 250	1,650

©ANAHD2019

39

- ◎ こちらのスライドは、セグメント別の業績予想です。
- ◎ 今回の業績修正は、航空事業が主な要因となっていることから、内容の詳細についてご説明します。
- ◎ 40ページをご覧ください。

## 航空事業 売上高・営業費用 計画

\* 2019年4月26日開示の業績予想

(億円)		FY2018	FY2019 (修正予想)	前年差	FY2019 当初予想*
売上高	国際旅客	6,515	6,810	+ 294	7,070
	国内旅客	6,966	7,150	+ 183	7,050
	ANA 貨物郵便	1,607	1,470	△ 137	1,690
	その他	2,118	2,280	+ 161	2,270
	LCC	936	890	△ 46	1,020
	合計	18,144	18,600	+ 455	19,100
営業費用	燃油費・燃料税	3,337	3,330	△ 7	3,400
	燃油費・燃料税 以外	13,201	13,910	+ 708	14,100
	合計	16,538	17,240	+ 701	17,500
営業利益	営業利益	1,605	1,360	△ 245	1,600

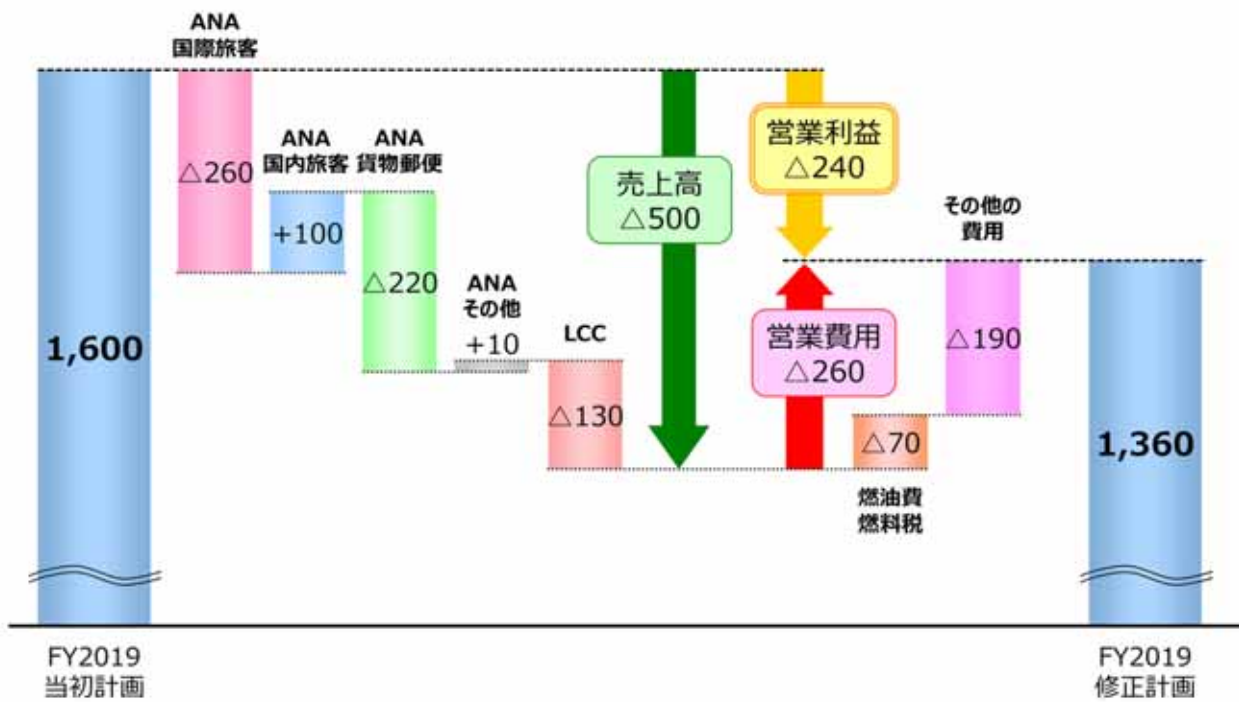
©ANAHD2019

40

- ◎ 航空事業における、売上高と費用の修正計画です。
- ◎ 世界景気の減速懸念が高まっている中、国際線旅客事業において、足元のビジネス需要が弱含んでいます。国際線貨物事業では、米中貿易摩擦問題を受けて、需要が低迷しているほか、LCC事業では、香港のデモや日韓関係による影響が、業績に表れています。これらの、外部環境の悪化による影響は、今後も暫く続く可能性が高まっているため、売上高の計画を修正します。
- ◎ 一方、営業費用について、収入に連動する費用を見直したほか、上期の実績を踏まえて、下期に計画していた各費用の追加削減を図りました。
- ◎ これらの結果、航空事業の営業利益は、1,360億円を計画します。
- ◎ 次の41ページには、今回修正した航空事業の営業利益について、当初計画との差異を、グラフで整理しています。また、43ページから45ページにかけて、各事業における売上高の見通しをもとに、ANA旅客・貨物事業、並びに、LCC事業における主な指標の前提値をお示ししていますので、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 営業利益（当初計画との差異）

(億円)



Intentionally Left Blank

## 計画前提 (ANA旅客事業)

数値は前年比表示

\* 実数値・(前年差)表示

\*\* 実数値・(前年比)表示

	国際旅客			国内旅客		
	上期(実績)	下期(計画)	通期(予想)	上期(実績)	下期(計画)	通期(予想)
座席キロ	+ 4.7	+ 10.5	+ 7.6	+ 3.0	△ 1.2	+ 0.9
旅客キロ	+ 3.9	+ 11.4	+ 7.6	+ 3.8	△ 0.6	+ 1.6
旅客数	△ 0.0	+ 10.3	+ 5.0	+ 3.4	+ 0.1	+ 1.8
座席利用率(%)*	76.8 (△0.6pt)	77.1 (+0.6pt)	77.0 (+0.0pt)	70.4 (+0.6pt)	69.8 (+0.5pt)	70.1 (+0.5pt)
ユニットレベニュー(円)** (旅客収入/座席キロ)	9.7 (△ 2.4)	9.5 (△ 3.3)	9.6 (△ 2.9)	12.2 (+ 1.6)	12.1 (+ 1.9)	12.1 (+ 1.8)
イールド(円)** (旅客収入/旅客キロ)	12.6 (△ 1.6)	12.3 (△ 4.1)	12.5 (△ 2.9)	17.3 (+ 0.8)	17.3 (+ 1.2)	17.3 (+ 1.0)
単価(円)** (旅客収入/旅客数)	65,453 (+ 2.3)	63,130 (△ 3.1)	64,264 (△ 0.5)	15,961 (+ 1.2)	15,747 (+ 0.6)	15,857 (+ 0.9)

## 計画前提 (ANA貨物事業)

数値は前年比表示

\* 実数値・(前年差)表示

\*\* 実数値・(前年比)表示

	国際貨物			国内貨物		
	上期(実績)	下期(計画)	通期(予想)	上期(実績)	下期(計画)	通期(予想)
有効貨物トンキロ(※)	+ 0.2	+ 6.7	+ 3.4	+ 3.1	△ 5.3	△ 1.0
有償貨物トンキロ	△ 7.6	+ 13.4	+ 2.5	△ 6.4	+4.1	△ 1.2
貨物輸送重量	△ 10.5	+9.2	△ 1.2	△ 6.2	+ 3.1	△ 1.6
重量利用率(%)*	57.9 (△4.9pt)	62.2 (+3.7pt)	60.1 (△0.5pt)	21.4 (△2.2pt)	26.2 (+2.4pt)	23.7 (△0.0pt)
ユニットレベニュー(円)** (貨物収入/有効貨物トンキロ)	14.2 (△ 20.5)	16.3 (△ 5.4)	15.3 (△ 13.0)	14.1 (△ 12.6)	17.1 (+ 8.0)	15.5 (△ 2.9)
イールド(円)** (貨物収入/有償貨物トンキロ)	24.6 (△ 13.8)	26.2 (△ 11.1)	25.4 (△ 12.2)	65.8 (△ 3.7)	65.0 (△ 1.7)	65.4 (△ 2.8)
単価(円)** (貨物収入/貨物輸送重量)	118 (△ 11.1)	131 (△ 7.6)	125 (△ 8.9)	68 (△ 3.9)	68 (△ 0.7)	68 (△ 2.4)

※有効貨物トンキロの計画値は、B787運航便における搭載制限の影響を控除して算定しています。

## 計画前提 (LCC事業)

(Peach Aviation・バニラエア 合計)

数値は前年比表示

\* 実数値・(前年差)表示

\*\* 実数値・(前年比)表示

	LCC		
	上期(実績)	下期(計画)	通期(予想)
座席キロ	△ 2.4	△ 3.4	△ 2.9
旅客キロ	△ 2.6	+ 0.9	△ 0.9
旅客数	△ 1.8	△ 0.1	△ 0.9
座席利用率(%)*	86.9 (△0.3pt)	89.1 (+3.8pt)	88.0 (+1.8pt)
ユニットレベニュー(円)** (売上高/座席キロ)	7.9 (△ 2.3)	7.3 (△ 2.6)	7.6 (△ 2.4)
イールド(円)** (売上高/旅客キロ)	9.1 (△ 2.0)	8.2 (△ 6.7)	8.6 (△ 4.4)
単価(円)** (売上高/旅客数)	11,557 (△ 2.9)	10,426 (△ 5.8)	10,986 (△ 4.3)

Intentionally Left Blank

#### 4. 補足資料



## 航空機数



	FY2018 期末	FY2019 第2四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数
Airbus A380-800	1	2	+ 1	2	-
Boeing 777-300/-300ER	29	31	+ 2	26	5
Boeing 777-200/-200ER	20	20	-	16	4
Boeing 777-F	0	2	+ 2	2	-
Boeing 787-10	1	2	+ 1	2	-
Boeing 787-9	30	33	+ 3	28	5
Boeing 787-8	36	36	-	31	5
Boeing 767-300/-300ER	29	25	△ 4	20	5
Boeing 767-300F/-300BCF	12	11	△ 1	8	3
Airbus A321-200neo	11	11	-	-	11
Airbus A321-200	4	4	-	-	4
Airbus A320-200neo	9	9	-	9	-
Airbus A320-200	5	2	△ 3	2	-
Boeing 737-800	40	40	-	25	15
Boeing 737-700	7	8	+ 1	8	-
Boeing 737-500	7	4	△ 3	4	-
Bombardier DHC-8-400	24	24	-	24	-
<b>ANA 計</b>	<b>265</b>	<b>264</b>	<b>△ 1</b>	<b>207</b>	<b>57</b>
Airbus A320-200*	39	36	△ 3	-	36
<b>ANAグループ 計</b>	<b>304</b>	<b>300</b>	<b>△ 4</b>	<b>207</b>	<b>93</b>



\*バニラエアからPeach Aviationへの移管に伴い改修中の機材等を含まない

## ANA国際旅客 方面別実績（構成比）

		FY2019 第2四半期累計 構成比	前年差	FY2019 第2四半期 構成比	前年差
旅客収入	北米	30.2	△ 0.4	29.7	△ 0.8
	欧州	20.4	+ 0.5	20.2	+ 0.3
	中国	14.5	△ 1.1	14.8	△ 1.5
	アジア・オセアニア	28.6	△ 0.4	27.6	△ 0.5
	ハワイ	6.4	+ 1.4	7.8	+ 2.5
座席キロ	北米	32.0	△ 1.4	31.5	△ 1.6
	欧州	17.2	+ 1.7	16.8	+ 1.3
	中国	9.5	△ 1.0	9.4	△ 1.0
	アジア・オセアニア	35.1	△ 0.5	35.1	△ 0.8
	ハワイ	6.1	+ 1.2	7.1	+ 2.1
旅客キロ	北米	33.1	+ 0.1	32.8	△ 0.0
	欧州	17.2	+ 0.8	16.9	+ 0.3
	中国	9.7	△ 1.1	9.6	△ 1.5
	アジア・オセアニア	33.3	△ 1.0	32.7	△ 1.1
	ハワイ	6.8	+ 1.3	7.9	+ 2.3

## ANA国際貨物 方面別実績（構成比）

		FY2019 第2四半期累計 構成比	前年差	FY2019 第2四半期 構成比	前年差
貨物収入	北米	35.9	+ 1.3	35.1	+ 0.4
	欧州	15.1	+ 0.5	15.2	+ 0.5
	中国	22.1	△ 1.4	22.6	△ 1.0
	アジア・オセアニア	23.5	△ 0.2	23.5	△ 0.2
	その他	3.5	△ 0.1	3.6	+ 0.3
有効貨物 トンキロ	北米	44.2	+ 3.2	44.1	+ 3.4
	欧州	12.4	△ 2.8	12.0	△ 3.4
	中国	13.9	△ 1.1	13.9	△ 0.9
	アジア・オセアニア	27.6	+ 0.6	28.0	+ 0.6
	その他	1.9	+ 0.0	2.0	+ 0.3
有償貨物 トンキロ	北米	42.9	+ 1.2	42.1	+ 0.8
	欧州	17.6	+ 0.3	18.4	+ 0.6
	中国	12.9	△ 0.5	13.2	△ 0.2
	アジア・オセアニア	24.5	△ 0.9	24.4	△ 1.2
	その他	2.0	△ 0.1	1.9	+ 0.1

## LCC 会社別実績

peach

	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	3,618	4,429	+ 22.4	2,386	+ 32.3
旅客キロ (百万)	3,179	3,877	+ 22.0	2,096	+ 32.6
旅客数 (千人)	2,711	3,175	+ 17.1	1,703	+ 26.6
座席利用率 (%)	87.9	87.5	△ 0.3pt*	87.8	+ 0.2pt*

Vanilla Air

	FY2018 第2四半期累計	FY2019 第2四半期累計	前年比(%)	FY2019 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	2,381	1,428	△ 40.0	598	△ 52.0
旅客キロ (百万)	2,048	1,212	△ 40.8	530	△ 51.7
旅客数 (千人)	1,356	820	△ 39.5	350	△ 51.6
座席利用率 (%)	86.0	84.8	△ 1.2pt*	88.7	+ 0.5pt*

\* 座席利用率のみ前年差

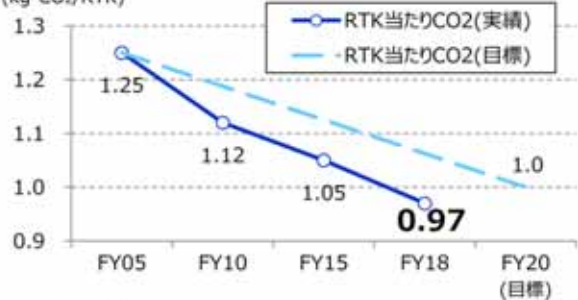
## ESG関連データ

## 環境：Environment

省燃費機材シェア（ANAブランドのジェット機のみ、各年度末）



有償輸送トンキロ当たりCO2排出量

(kg-CO<sub>2</sub>/RTK)

## 社会：Social

女性管理職比率（ANAのみ、60歳以上除く、各年4月1日）



障がい者雇用率（当社グループ認定会社の合算値、各年6月1日）







## 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・I R部

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