

# ANAホールディングス株式会社 説明会

## 2023年3月期 第1四半期決算

2022年8月1日

上席執行役員  
グループCFO

中堀 公博



©ANAHD2022

1

- ◎ 本日は、2023年3月期 第1四半期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。
- ◎ 最初に、スライドの3ページをご覧ください。

## 目次

## 1. 2022年度 第1四半期決算

業績ハイライト		ノエア事業	
当年度と前年度各四半期の業績比較	P. 3	航空事業以外のセグメント	P. 26
第1四半期のポイント	P. 4	補足資料	
連結決算概要		航空機数	P. 27
経営成績	P. 5	国内線 ボーイング777型機の運航再開	P. 28
財政状態	P. 6	参考① 機材関連トピック	P. 29
キャッシュフロー	P. 7-8	参考② カーボンニュートラル実現に向けた トランジション戦略	P. 30
セグメント別実績	P. 9		
航空事業			
収入・費用	P. 11		
営業利益 増減要因	P. 12		
売上高の推移	P. 13		
ANA国際旅客	P. 15		
ANA国内旅客	P. 16		
ANA国際貨物	P. 17-18		
ANA国内貨物	P. 19		
LCC (Peach Aviation)	P. 20		
事業別の概況	P. 21-22		
ANA国際線 方面別実績 (構成比)	P. 23		
航空事業・事業別の需要動向	P. 24		
燃油・為替ヘッジの進捗状況 (ANA)	P. 25		

## 当年度と前年度各四半期の業績比較

## 【2022年度 第1四半期 (連結)】

- 営業利益 :  $\Delta$  13億円 (前年同期比 + 632億円)
- 親会社株主に帰属する四半期純利益 : 10億円 (同 + 521億円)
- EBITDA\* : 337億円 (同 + 613億円)



©ANAHD2022

\* 休止機材費に計上した減価償却費を含まない

3

◎ 業績ハイライトです。

◎ 当第1四半期は、**営業損失**が13億円となり、前年同期に比べて632億円、改善しました。**純利益**は、2019年度 第3四半期以来、10四半期ぶりに黒字転換して、10億円となりました。また、**EBITDA**が337億円となるなど、いずれの指標も、前年から500億円以上の改善となりました。

◎ 4ページをご覧ください。

## 第1四半期のポイント

年度目標

「通期で最終利益の黒字化」を達成する

第1四半期  
重点テーマ収益性の向上を重視しながら  
回復する需要を取り込みトップラインを着実に伸長  
業績が前年から大幅に改善

	事業別テーマ	第1四半期実績	詳細
国際線	<b>ANA</b> 旅客 需要回復に合わせて運航便を拡大 ⇕ 旅客・貨物の合計で 使当たり収入を最大化	<b>旅客数</b> 前年同期比 <b>5.2倍</b>	P.15 P.21
	<b>ANA</b> 貨物 需要特性に応じた最適な機材の投入 (大型・中型フレイター、旅客機)	<b>売上高 (旅客・貨物 合計)</b> 2019年度4Q以降で <b>最高</b> <b>貨物重量あたり単価</b> 前年同期比 <b>+55%</b>	P.17 P.21
国内線	<b>ANA</b> ウィズコロナの旅客動向を捉えて イールドマネジメントを強化 ⇕ 両ブランドの連携強化	<b>ユニットレベニュー</b> 前年同期比 <b>+28%</b>	P.16 P.22
	<b>peach</b> ANAから移管した路線も活用して レジャー需要を積極的に取り込み	<b>旅客数 (ANA・Peach 合計)</b> コロナ前の <b>66%</b>	P.24
		<b>旅客数</b> 前年同期比 <b>3.4倍</b>	P.20 P.22

©ANAHD2022

4

- ◎ 今年度の目標は、「通期で最終利益の黒字化」を達成することです。  
これを実現するため、当四半期は、  
収益性の向上を重視しながら、回復する需要を取り込みました。  
市場シェアの拡大と、単価向上のバランスを考慮した上、  
持続的な利益の創出につながる対応を徹底しました。
- ◎ 事業別の実績については、後ほどご説明しますが、  
これまでの改革で築いてきた、費用構造を下支えに、  
グループ内の様々な連携を通してトップラインを着実に伸ばしたことで、  
業績が前年から大幅に改善しました。
- ◎ 5ページをご覧ください。

## 経営成績

(億円)	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差
売上高	1,989	3,504	+ 1,515
営業費用	2,635	3,517	+ 882
営業利益	△ 646	△ 13	+ 632
営業利益率 (%)	-	-	-
営業外損益	8	57	+ 48
経常利益	△ 637	43	+ 681
特別損益	-	△ 0	△ 0
親会社株主に帰属する四半期純利益	△ 511	10	+ 521
四半期純利益	△ 504	11	+ 516
その他包括利益	24	278	+ 253
包括利益	△ 479	289	+ 769

©ANAHD2022

5

- ◎ 経営成績の概要です。
- ◎ **売上高**は、前年から1,515億円増加の、3,504億円となりました。  
航空事業において、旅客需要を取り込んだことに加え、  
国際貨物も増収となり、全体の売上高を伸ばしました。
- ◎ **営業費用**は3,517億円となり、生産量に連動する費用を中心に増加しました。  
但し、コストマネジメントを徹底したことで、  
売上高が前年の1.8倍となった一方、費用は1.3倍に留めました。
- ◎ これらの結果、13億円の**営業損失**となりましたが、  
営業外損益で、為替差益を計上したことなどにより、  
**経常利益**は43億円の黒字、  
**親会社株主に帰属する四半期純利益**は10億円の黒字となりました。
- ◎ 6ページをご覧ください。

## 財政状態

(億円)	FY2021 期末	FY2022 第1四半期末	前年度 期末差
総資産	32,184	33,244	+ 1,059
自己資本	7,972	8,259	+ 286
自己資本比率 (%)	24.8	24.8	+ 0.1pt
有利子負債残高	17,501	17,272	△ 228
D/ELシオ (倍)	2.2	2.1	△ 0.1
手元流動性資金 *1	9,509	10,311	+ 801
純有利子負債残高 *2	7,991	6,961	△ 1,029
ネットD/ELシオ (倍) *3	1.0	0.8	△ 0.2

\*1 手元流動性資金 = 現金及び預金 + 有価証券

\*2 純有利子負債残高 = 有利子負債残高 - 手元流動性

\*3 ネットD/ELシオ = 純有利子負債 ÷ 自己資本

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は3兆3,244億円、自己資本は8,259億円となり、自己資本比率は、前期末並みの24.8パーセントとなりました。また、有利子負債は1兆7,272億円、デット・エクイティ・レシオは2.1倍となりました。
- ◎ 当四半期末における手元流動性資金は、1兆311億円となったことから、純有利子負債をベースとした、ネットデット・エクイティ・レシオは、0.8倍となりました。
- ◎ 7ページをご覧ください。

## キャッシュフロー

(億円)	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差
営業キャッシュフロー	△ 399	1,189	+ 1,589
投資キャッシュフロー	2,985	△ 991	△ 3,976
財務キャッシュフロー	△ 3	△ 236	△ 232
現金及び現金同等物の増減額	2,584	22	△ 2,562
現金及び現金同等物の期首残高	3,703	6,210	} + 22
現金及び現金同等物の期末残高	6,287	6,232	
減価償却費	395	376	△ 19
設備投資額 (固定資産のみ)	290	287	△ 2
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)	△ 594	976	+ 1,571
EBITDA (営業利益 + 減価償却費*)	△ 275	337	+ 613
EBITDAマージン (%)	-	9.6	-

\* 休止機材費に計上した減価償却費を含まない

©ANAHD2022

7

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、1,189億円の収入、  
投資キャッシュフローは、991億円の支出、  
財務キャッシュフローは、236億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、976億円の収入となりました。
- ◎ 8ページをご覧ください。

## 【参考】実質フリーキャッシュフローの推移



© ANAHD2022

\* 東京都において「緊急事態宣言」「まん延防止等重点措置」が発出された日数

8

- ◎ 直近3年間における、第1四半期のキャッシュフロー推移です。
- ◎ 効果的なセールス活動を実施して、航空券販売を拡大したことに加え、固定費の削減や、設備投資の抑制などによる効果が現れました。
- ◎ 四半期ベースの営業キャッシュフローが1,000億円を超えたのは、2019年度第1四半期以来、12四半期ぶりとなり、実質フリーキャッシュフローも、大幅に改善しました。
- ◎ 9ページをご覧ください。

## セグメント別実績

(億円)		FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差
売上高	航空事業	1,701	3,142	+ 1,441
	航空関連事業	533	554	+ 20
	旅行事業	91	139	+ 47
	商社事業	191	224	+ 32
	その他	85	89	+ 3
	調整額	△ 614	△ 645	△ 31
	合計 (連結)	1,989	3,504	+ 1,515
営業利益	航空事業	△ 676	△ 19	+ 656
	航空関連事業	51	19	△ 31
	旅行事業	△ 1	△ 5	△ 3
	商社事業	△ 1	5	+ 6
	その他	3	2	△ 0
	調整額	△ 21	△ 15	+ 6
	合計 (連結)	△ 646	△ 13	+ 632

©ANAHD2022

9

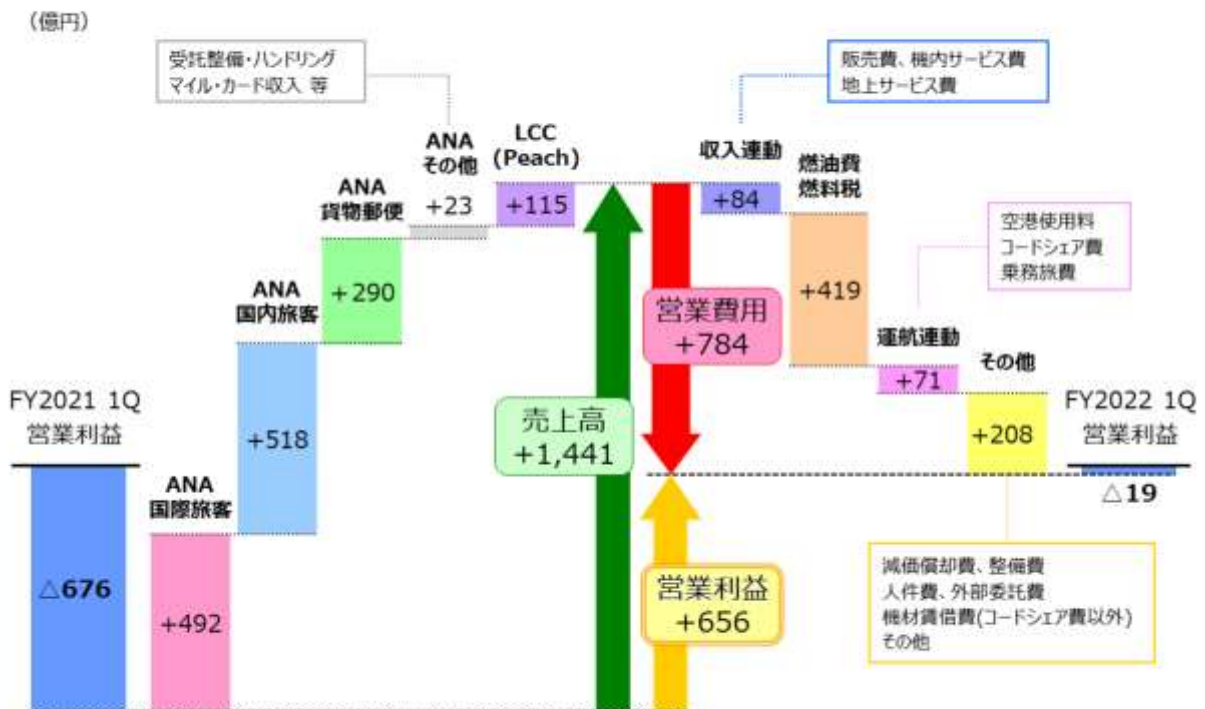
- ◎ セグメント別の実績です。
- ◎ **航空関連事業**では、国際貨物の取扱量が増加したことなどにより、増収となりましたが、ANAと、グループ会社との契約単価を見直したことで、減益となりました。
- ◎ **旅行事業**では、国内旅行のダイナミックパッケージを中心に、増収となりました。
- ◎ **商社事業**は、空港リテール事業が回復したことなどから、増収増益となりました。
- ◎ 12ページをご覧ください。

Intentionally Left Blank

## 収入・費用

		FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差	
(億円)					
売上高	ANA				
	国際旅客	129	622	+ 492	
	国内旅客	502	1,020	+ 518	
	貨物郵便	735	1,026	+ 290	
	その他	293	316	+ 23	
	LCC	39	155	+ 115	
	合計	1,701	3,142	+ 1,441	
営業費用	燃油費・燃料税	365	784	+ 419	
	空港使用料	90	119	+ 28	
	航空機材賃借費	267	316	+ 48	
	減価償却費	353	336	△ 16	
	整備部品・外注費	190	295	+ 104	
	人件費	377	420	+ 42	
	販売費	57	113	+ 55	
	外部委託費	454	454	△ 0	
	その他	220	321	+ 101	
		合計	2,377	3,162	+ 784
	営業利益	営業利益	△ 676	△ 19	+ 656
	EBITDA (営業利益+減価償却費)	△ 322	316	+ 639	
	EBITDAマージン (%)	-	10.1%	-	

## 営業利益 増減要因



©ANAHD2022

12

- ◎ 航空事業における、営業利益の前年比較です。
- ◎ **売上高**では、ANAとPeachの両ブランドで、旅客収入を伸ばしたほか、貨物事業でも、単価を大幅に向上させたことにより、全体で1,441億円の増加となりました。
- ◎ **営業費用**は、燃油費が大きく増加しましたが、昨年度までに実施した、固定費削減の効果を持続させながら、コストマネジメントを徹底したことで、前年から、784億円の増加に留めました。
- ◎ これらの結果、**営業損失**は、前年から656億円 改善しました。
- ◎ 13ページをご覧ください。

## 売上高の推移

旅客需要の回復に伴い、コロナ禍で最高の売上高を計上



©ANAHD2022

13

- ◎ 事業別の売上高推移です。
- ◎ 当四半期の売上高は、2年前の第1四半期に比べて3.3倍、1年前に比べて1.8倍となり、コロナ禍では最高の売上高となりました。
- ◎ 国際旅客では、需要動向に合わせて運航便を拡大し、日本発の業務渡航や、三国間需要を積極的に取り込みました。コロナ禍においても、従業員の雇用を守ってきたことで、いち早く、リソースを活用して生産量を拡大した効果が現れました。
- ◎ 21ページをご覧ください。

Intentionally Left Blank

## ANA国際旅客

	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	4,514	6,204	+ 37.4
旅客キロ (百万)	892	4,389	+ 392.0
旅客数 (千人)	131	684	+ 421.3
座席利用率 (%)	19.8	70.7	+ 51.0pt*
旅客収入 (億円)	129	622	+ 379.9
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	2.9	10.0	+ 249.1
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	14.5	14.2	△ 2.5
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	98,752	90,905	△ 7.9

\* 座席利用率のみ前年差

## ANA国内旅客

	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年比(%)
座席キロ(百万)	6,980	11,084	+ 58.8
旅客キロ(百万)	2,981	5,976	+ 100.4
旅客数(千人)	3,200	6,569	+ 105.3
座席利用率(%)	42.7	53.9	+ 11.2pt*
旅客収入(億円)	502	1,020	+ 103.3
ユニットレベニュー(円) (旅客収入/座席キロ)	7.2	9.2	+ 28.1
イールド(円) (旅客収入/旅客キロ)	16.8	17.1	+ 1.5
単価(円) (旅客収入/旅客数)	15,686	15,540	△ 0.9

\* 座席利用率のみ前年差

## ANA国際貨物（ペリー+フレイター）

	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,652	1,644	△ 0.5
有償貨物トンキロ（百万）	1,233	1,125	△ 8.8
貨物輸送重量（千トン）	233	215	△ 7.4
貨物重量利用率（%）	74.7	68.5	△ 6.2pt*
貨物収入（億円）	660	947	+ 43.5
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	40.0	57.6	+ 44.2
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	53.5	84.1	+ 57.2
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	283	439	+ 54.9

\* 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.17記載実績の内数

	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	569	623	+ 9.5
有償貨物トンキロ（百万）	393	411	+ 4.5
貨物輸送重量（千トン）	99	101	+ 2.5
貨物重量利用率（%）	69.2	66.0	△ 3.2pt*
貨物収入（億円）	235	402	+ 70.8
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	41.4	64.5	+ 55.9
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	59.8	97.7	+ 63.4
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	237	395	+ 66.6

\* 貨物重量利用率のみ前年差

## ANA国内貨物

	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ (百万)	196	299	+ 52.6
有償貨物トンキロ (百万)	65	67	+ 3.4
貨物輸送重量 (千トン)	56	59	+ 4.6
貨物重量利用率 (%)	33.4	22.6	△10.8pt*
貨物収入 (億円)	59	59	△ 0.1
ユニットレベニュー (円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	30.1	19.7	△ 34.5
イールド (円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	90.2	87.2	△ 3.4
重量単価 (円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	104	99	△ 4.5

\* 貨物重量利用率のみ前年差

## LCC (Peach Aviation)

	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	1,240	2,894	+ 133.2
旅客キロ (百万)	580	1,938	+ 234.2
旅客数 (千人)	498	1,702	+ 241.8
座席利用率 (%)	46.8	67.0	+ 20.2pt*1
売上高 (億円) *2	39	155	+ 291.1
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	3.2	5.4	+ 67.7
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	6.9	8.0	+ 17.0
単価 (円) (売上高/旅客数)	7,986	9,138	+ 14.4

\*1 座席利用率のみ前年差

\*2 売上高に付帯収入を含む

## 事業別の概況（ANA国際旅客・ANA国際貨物）

## 1. ANA国際旅客



1) 売上高：3月から増加基調が継続

['21 Q1]	129億円	4.8倍
['22 Q1]	622億円	

2) 旅客数：業務渡航、三国間需要を取り込み

['21 Q1]	131千人	5.2倍
['22 Q1]	684千人	

水際対策の緩和で需要が増加  
アジア線・北米線を中心に運航便を拡大

## 2. ANA国際貨物



1) 売上高：フレイターを最大限に活用

['21 Q1]	660億円	+43%
['22 Q1]	947億円	

2) 単価：四半期ベースで過去最高

['21 Q1]	283円/kg	+55%
['22 Q1]	439円/kg	

旅客数に合わせて貨物搭載重量を調整  
便あたり収入を最大化

©ANAHD2022

21

◎ 事業別の動向です。

◎ 1番の**ANA国際旅客**は、アジア線や北米線を中心とした運航便の拡大により、動き始めた需要を取り込んだことで、売上高は前年の4.8倍、旅客数は同5.2倍となりました。

◎ 2番の**ANA国際貨物**は、フレイターを最大限に活用したほか、旅客便でも、便あたり収入の拡大に努めたことで、売上高は、前年の1.4倍となりました。また、高単価需要や、特殊商材の取り込みを強化したことで、四半期ベースの重量単価は、前年から1.5倍の439円となり、過去最高となりました。

◎ 22ページをご覧ください。

## 事業別の概況（ANA国内旅客・Peach）

## 3. ANA国内旅客



1) 売上高：旅客数と単価の両面から収入を拡大

['21 Q1]	502億円	2.0倍
['22 Q1]	1,020億円	

2) ユニットレベニュー：イールドマネジメントを強化

['21 Q1]	7.2円	+28%
['22 Q1]	9.2円	

単価を維持・向上させながら  
予約動向に応じて生産量を拡大

## 4. Peach



1) 売上高：ANA移管便を含めて販促を強化

['21 Q1]	39億円	3.9倍
['22 Q1]	155億円	

2) 旅客数：レジャー・VFR需要を積極的に取り込み

['21 Q1]	498千人	3.4倍
['22 Q1]	1,702千人	

グループ航空輸送事業計画に基づき  
レジャー路線を中心に生産量を拡大

©ANAHD2022

22

◎ 3番の**ANA国内旅客**は、  
需要の回復に合わせて運航便を拡大したことにより、  
売上高は前年の2倍となりました。  
大型機の運航停止が続いた中、イールドマネジメントを強化したことで、  
ユニットレベニューは、前年から28パーセント増加しました。

◎ 4番の**Peach**では、  
ANAからの移管便を含めて、プロモーションを強化したことなどにより、  
売上高は、前年の3.9倍となりました。  
ANAと共同で策定した、グループ航空輸送事業計画に基づき、  
レジャー路線を中心に生産量を拡大した結果、  
旅客数は、3.4倍に増加しました。

◎ 24ページをご覧ください。

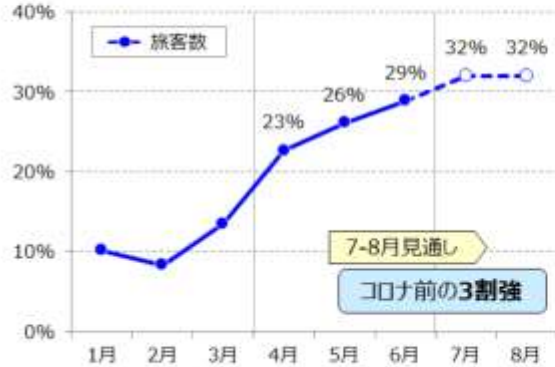
## ANA国際線 方面別実績（構成比）

		(参考) FY2019 1Q構成比	FY2022 1Q構成比	コロナ前実績 との差異
旅客収入	北米	30.9	42.8	+ 12.0
	欧州	20.6	12.2	△ 8.4
	中国	14.1	6.2	△ 7.9
	アジア・オセアニア	29.6	36.6	+ 7.0
	ハワイ	4.8	2.1	△ 2.8

		(参考) FY2019 1Q構成比	FY2022 1Q構成比	コロナ前実績 との差異
貨物収入	北米（ハワイを含む）	36.6	49.0	+ 12.4
	欧州	14.9	8.1	△ 6.8
	中国	21.6	19.0	△ 2.6
	アジア・オセアニア	23.4	23.2	△ 0.2
	その他	3.4	0.7	△ 2.7

## 航空事業・事業別の需要動向（コロナ前との比較）

## 1. ANA国際旅客



## 2. ANA国際貨物



## 3. 国内旅客 (ANA・Peach)



\* グラフは全てコロナ前との比較

① 1~3月実績 : 2019年1~3月 (2018年度4Q) との比較

② 4~6月実績 : 2019年4~6月 (2019年度1Q) との比較

③ 7~8月見通し : 2019年7~8月 (2019年度2Q) との比較

\* 収益認識に関する会計基準の適用により、実績・見通しともに特典航空券の利用旅客を含んで算定 (新収益認識に基づいて変更した2019年実績との対比)

©ANAHD2022

24

◎ 現時点の需要動向について、ご説明します。

◎ 1番の**ANA国際旅客**では、7-8月の旅客数が、コロナ前の3割強となる見通しです。堅調な単価を維持しながら、需要動向に合わせて生産量を拡大していきます。

◎ 2番の**ANA国際貨物**は、第2四半期も、コロナ前と同水準の需要基調が続く見込みです。フレイターを積極的に活用しながら、旅客便も含めて需要を取り込んでいきます。

◎ 3番の**国内旅客**は、ANAとPeachの合計で、7-8月の旅客数が、コロナ前の約8割となる見通しです。足元で感染者数が増加しているため、予約の積み上がりは鈍化していますが、オミクロン株が蔓延した1-3月と異なり、増加トレンドが続いています。

◎ 28ページをご覧ください。

## 燃油・為替ヘッジの進捗状況 (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 (燃油サーチャージで対応)



(US\$/bbl)	FY22 1Q実績	FY22前提
ドバイ原油	108.2	105.0
シンガポールクロシン	147.8	120.0



### 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\$)	FY22 1Q実績	FY22前提
ドル円レート	129.8	120.0



\* 2022年1月18日開示「2022年度 ANAグループ航空輸送事業計画」に基づいて算定  
(その後公表した運休・減便による変動分は未反映)

## 航空事業以外のセグメント

(億円)	航空関連事業			旅行事業		
	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差
売上高	533	554	+ 20	91	139	+ 47
営業利益	51	19	△ 31	△ 1	△ 5	△ 3
減価償却費	12	10	△ 1	0	0	△ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	63	30	△ 32	△ 1	△ 5	△ 4
EBITDAマージン(%)	11.9	5.6	△ 6.4pt	-	-	-

	商社事業			その他		
	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差	FY2021 第1四半期	FY2022 第1四半期	前年差
売上高	191	224	+ 32	85	89	+ 3
営業利益	△ 1	5	+ 6	3	2	△ 0
減価償却費	3	2	△ 0	1	0	△ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	1	7	+ 5	4	3	△ 1
EBITDAマージン(%)	1.0	3.4	+ 2.4pt	5.6	3.8	△ 1.8pt

## 航空機数

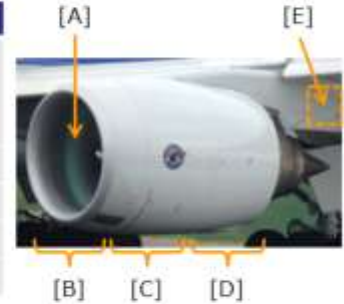
	合計					退役済み機材*を除く		
	FY2021 期末	FY2022 第1四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数	FY2021 期末	FY2022 第1四半期末	前年度 期末差
Airbus A380-800	3	3	-	3	-	3	3	-
Boeing 777-300/-300ER	20	20	-	11	9	18	18	-
Boeing 777-200/-200ER	10	10	-	8	2	10	10	-
Boeing 777-F	2	2	-	2	-	2	2	-
Boeing 787-10	2	2	-	2	-	2	2	-
Boeing 787-9	39	39	-	33	6	39	39	-
Boeing 787-8	36	36	-	31	5	36	36	-
Boeing 767-300/-300ER	18	18	-	18	-	18	18	-
Boeing 767-300F/-300BCF	9	9	-	6	3	9	9	-
Airbus A321-200neo	22	22	-	-	22	22	22	-
Airbus A321-200	4	4	-	-	4	4	4	-
Airbus A320-200neo	11	11	-	11	-	11	11	-
Boeing 737-800	39	39	-	24	15	39	39	-
De Havilland Canada DASH 8-400	24	24	-	24	-	24	24	-
<b>ANA 計</b>	<b>239</b>	<b>239</b>	<b>-</b>	<b>173</b>	<b>66</b>	<b>237</b>	<b>237</b>	<b>-</b>
Airbus A321-200neoLR	1	2	+1	-	2	1	2	+1
Airbus A320-200neo	7	8	+1	-	8	7	8	+1
Airbus A320-200	29	29	-	-	29	27	25	△2
<b>Peach Aviation 計</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>+2</b>	<b>-</b>	<b>39</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>-</b>
<b>グループ 計</b>	<b>276</b>	<b>278</b>	<b>+2</b>	<b>173</b>	<b>105</b>	<b>272</b>	<b>272</b>	<b>-</b>

## 国内線におけるボーイング777型機の運航再開について

\* GE社のエンジンを搭載したB777-300ERは、国際線を中心に従来から運航を継続

## 1. 安全性を確保するための対策

	目的	改修・点検部位	技術的な対応策
1	ファンブレード破断の未然防止	[A]ファンブレード	非破壊検査の強化 ・超音波検査の新規設定、繰り返し実施 ・熱音響映像検査の検査間隔の短縮、繰り返し実施
2	ファンブレード飛散に備えた構造強化と健全性の確保	[B]インレットカウル [C]ファンカウル	改修による構造強化、サーモグラフィ検査 サーモグラフィ検査
3	エンジン防火機能の強化	[D]スラストリバーサー [E]作動油遮断バルブ	改修（下部に金属プレートを追加） 作動検査間隔の短縮



## 2. 整備完了の時期と今後の供給見通し

## 1) 整備完了の予定時期 \*1



10月末までに全15機の整備が完了予定

\*1：各月末時点  
\*2：2019年度実績との対比

- ◎ 国内線における、ボーイング777型機の運航再開について、ご説明します。
- ◎ エンジンの技術的な問題により、2021年2月から、当該機の運航を停止していましたが、安全対策を実施した上で、6月下旬から運航を再開しました。10月末までに、全15機の整備が完了する予定となっており、羽田発着の幹線を中心に、混雑日やピーク時間帯に運航していきます。
- ◎ 29ページをご覧ください。

## 【参考①】 機材関連トピック (2022/7/11 適時開示・広報リリース)

## 1. ボーイング777-8F型機 (契約内容の変更)

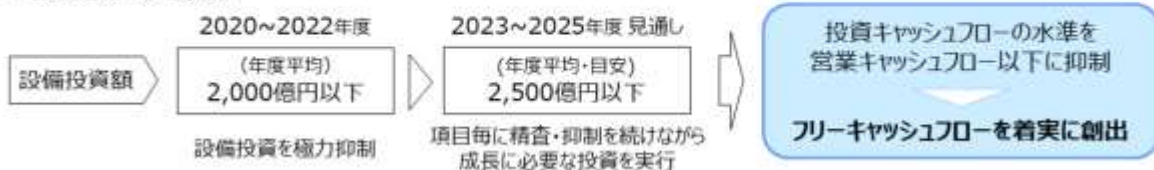
公表日	資産の内容	受領時期	目的
前回 2014/3/27	B777-9 (20機)	2021~2027年度	長期的視点から成長に必要な機材を 安定的に確保
今回 2022/7/11	① B777-9 (18機) ② B777-8F (2機)	① 2023~2029年度 ② 2028年度以降	② 貨物事業の成長に向けた 大型貨物機の確保

## 2. ボーイング737-MAX8型機 (最終契約の締結)

公表日	資産の内容	受領時期	目的
前回 2019/1/29	B737 MAX8 (30機*) 発注発表	2021~2025年度	グループ航空事業で使用する 小型機の更新機材を安定的に確保
今回 2022/7/11	B737 MAX8 (30機*) 最終購入契約を締結	2025年度 以降	ANA国内線事業における 小型機の低燃費機材への更新

\*内訳：確定20機、オプション10機

## 3. 設備投資の考え方



©ANAHD2022

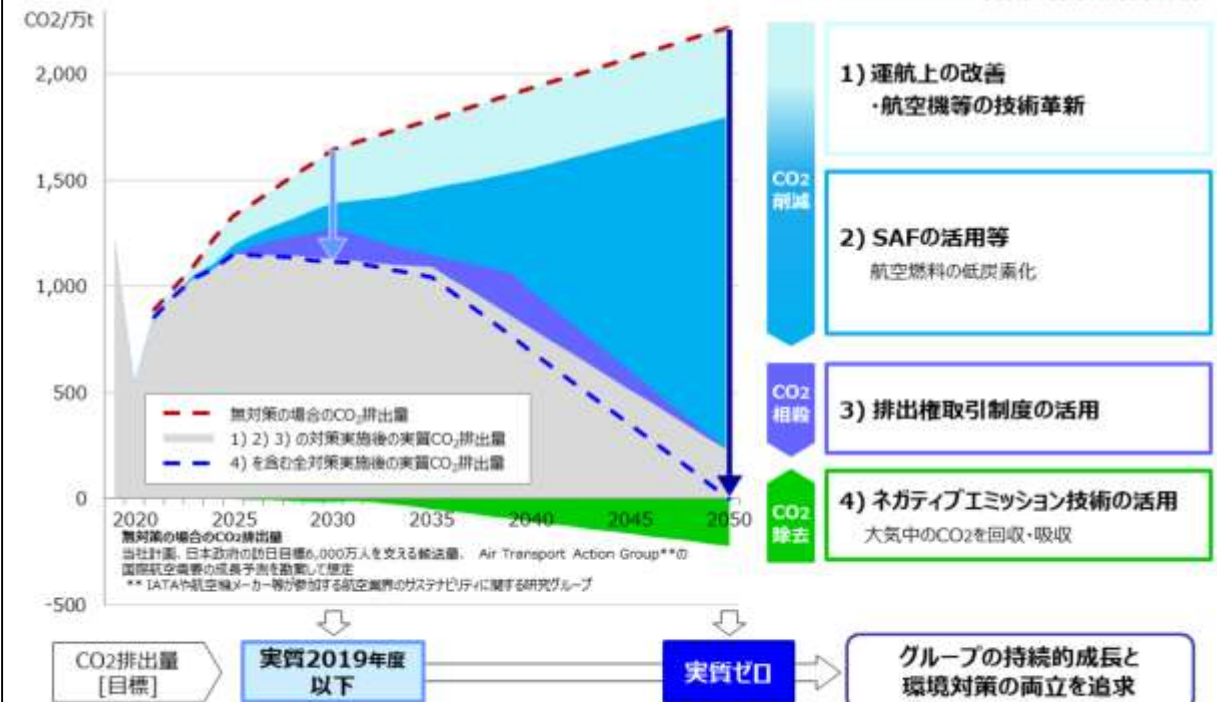
29

- ◎ 最後に、直近の取り組みに関して、補足します。
- ◎ まず、機材関連のトピックですが、  
1番と2番は、7月11日に公表した内容なので、ご確認下さい。
- ◎ 3番は、これらを踏まえた、設備投資の考え方です。  
2023年度から2025年度にかけては、  
項目毎に精査・抑制を続けながら、成長に必要な投資を実行する方針です。  
財務規律を重視して、フリーキャッシュフローを着実に創出していきます。
- ◎ 30ページをご覧ください。

## 【参考②】カーボンニュートラル実現に向けたトランジション戦略（2022/8/1 公表）

消費燃料のSAF\*置き換えを進めながら、2050年までに排出権取引制度に依存しないカーボンニュートラルを目指す

\*Sustainable Aviation Fuel



©ANAHD2022

30

- ◎ カーボンニュートラルの実現に向けて、トランジション戦略を策定し、本日公表しました。
- ◎ CO<sub>2</sub>排出量の削減に向けて、航空機の運航上の改善を進めるとともに、消費燃料のSAF置き換えを進めながら、2050年までに、排出権取引制度に依存しないカーボンニュートラルを目指す方針です。
- ◎ 当社グループは、航空業界の脱炭素化に向けて、様々な対策に取り組んできました。今後も、グループの持続的成長と環境対策の両立を追求してまいります。
- ◎ 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。

## 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、感染症の継続・拡大、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)