

ANAホールディングス株式会社 説明会

2024年3月期 第1四半期決算

2023年7月28日

上席執行役員
グループCFO

中堀 公博



- ◎ 本日は、2024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

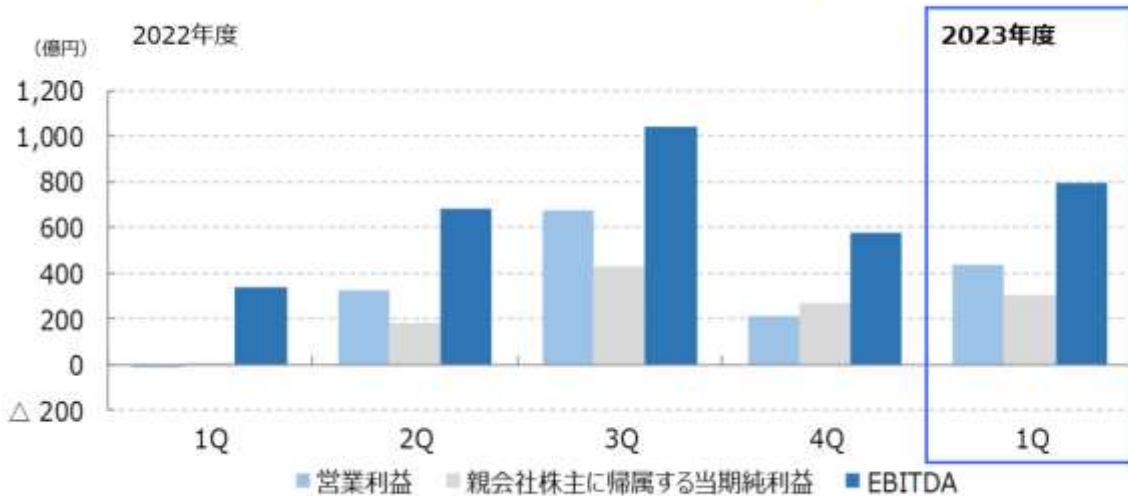
1. 2023年度 第1四半期決算

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. 28
事業別のポイント	P. 4	補足資料	
連結決算概要		NCAの完全子会社化について	P. 29
経営成績	P. 5		
財政状態	P. 6		
キャッシュフロー	P. 7		
セグメント別実績	P. 8		
航空事業			
収入・費用	P. 9		
営業利益 増減要因	P. 10		
ANA国際旅客	P. 11-13		
ANA国内旅客	P. 15-16		
ANA国際貨物	P. 17-19		
ANA国内貨物	P. 20		
LCC (Peach Aviation)	P. 21-22		
ANA国際線 方面別実績 (構成比)	P. 23-24		
航空事業・事業別の需要動向	P. 25		
燃油・為替ヘッジの進捗状況 (ANA)	P. 26		
航空機数	P. 27		

当年度と前年度各四半期の業績比較

【2023年度 第1四半期 (連結)】

- 営業利益 : 437億円 (前年同期比 + 451億円)
- 親会社株主に帰属する四半期純利益 : 306億円 (同 + 296億円)
- EBITDA : 791億円 (同 + 453億円)



©ANAHD2023

3

- ◎ 業績ハイライトです。
- ◎ 当第1四半期の営業利益は437億円、EBITDAは791億円となり、ともに第1四半期としては過去最高となりました。
また、親会社株主に帰属する四半期純利益は306億円となりました。
- ◎ 4ページをご覧ください。

事業別のポイント

	第1四半期の概況	収入前年比（前年差）
ANA 国際旅客	1) 旺盛な海外発需要（訪日・三国間）を取り込み 2) 需給逼迫を背景に、イールドコントロールの徹底を継続	2.7倍（+1,051億円） 第1四半期として過去最高収入
国内旅客	1) 70周年セールを実施し、レジャー需要を獲得 2) 6月搭乗分から運賃値上げを実施	+40%（+404億円）
国際貨物	1) 主要商材の需要が減退、柔軟に運航便を設定 2) 三国間貨物の取り込みを強化	△60%（△565億円）
peach LCC	1) 国内線は幹線を中心に、利用率が大幅改善 2) 国際線を増便し、旺盛な訪日需要を取り込み	+78%（+121億円）

回復する旅客需要を最適な運賃コントロールで取り込み → トップラインが前年から大幅伸長

- ◎ 当第1四半期における事業別のポイントについてご説明します。
- ◎ **ANA国際旅客**は、旺盛な海外発需要を取り込んだことに加えて、イールドコントロールを徹底したことにより、収入は前年の2.7倍となり、第1四半期の国際旅客収入として過去最高となりました。
- ◎ **ANA国内旅客**では、70周年セール第2弾などの需要喚起策を活用しながら、コロナ前を超えるレジャー需要を獲得しました。
また、6月搭乗分から一部の運賃を値上げしたことも寄与し、収入は前年から40%増加しました。
- ◎ **ANA国際貨物**は、柔軟な運航便の設定や三国間貨物の取り込みに努めたものの、自動車関連や電子・半導体関連の主要商材の需要が減退した結果、前年から大幅な減収となりました。
- ◎ **Peach**は、国内線でレジャー需要を獲得し、利用率が改善したことに加えて、国際線でも旺盛な訪日需要を中心に取り込んだ結果、売上高は前年から78%増加しました。
- ◎ 以上のとおり、回復する旅客需要を最適な運賃コントロールで取り込み、トップラインが前年から大幅に増加したことが、業績の改善に繋がりました。
- ◎ 5ページをご覧ください。

経営成績

(億円)	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差
売上高	3,504	4,610	+ 1,106
営業費用	3,517	4,172	+ 655
営業利益	△ 13	437	+ 451
営業利益率 (%)	-	9.5	-
営業外損益	57	△ 5	△ 62
経常利益	43	432	+ 388
特別損益	△ 0	-	+ 0
親会社株主に帰属する四半期純利益	10	306	+ 296
四半期純利益	11	309	+ 297
その他包括利益	278	276	△ 1
包括利益	289	586	+ 296

©ANAHD2023

5

- ◎ 経営成績の概要です。
- ◎ **売上高**は、前年から1,106億円増加の、4,610億円となりました。
国際旅客事業が好調に推移したことなどにより、前年から大幅な増収となりました。
- ◎ **営業費用**は4,172億円となりました。
生産量の回復や物価の上昇などにより前年から増加しましたが、引き続きコストマネジメントを徹底したことで、655億円の増加に留めました。
- ◎ これらの結果、営業利益は437億円、経常利益は432億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は306億円となりました。
- ◎ 6ページをご覧ください。

財政状態

(億円)	FY2022 期末	FY2023 第1四半期末	前年度 期末差
総資産	33,667	34,653	+ 986
自己資本	8,624	9,127	+ 503
自己資本比率 (%)	25.6	26.3	+ 0.7pt
有利子負債残高	16,079	15,729	△ 349
D/Eレシオ (倍)	1.9	1.7	△ 0.1
手元流動性資金 *1	11,837	12,537	+ 700
純有利子負債残高 *2	4,241	3,191	△ 1,050
ネットD/Eレシオ (倍) *3	0.5	0.3	△ 0.1

*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 - 手元流動性資金

*3 ネットD/Eレシオ = 純有利子負債 ÷ 自己資本

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は3兆4,653億円、自己資本は9,127億円となり、自己資本比率は26.3パーセントとなりました。
また、有利子負債は1兆5,729億円、デット・エクイティ・レシオは1.7倍となりました。
- ◎ 当四半期末における手元流動性資金は、1兆2,537億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、0.3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)	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差
営業キャッシュフロー	1,189	1,394	+ 204
投資キャッシュフロー *1	△ 414	△ 692	△ 278
財務キャッシュフロー	△ 236	△ 432	△ 195
現金及び現金同等物の増減額 *1	599	298	△ 301
現金及び現金同等物の期首残高 *1	8,823	11,134	} + 298
現金及び現金同等物の期末残高 *1	9,423	11,433	
減価償却費	376	353	△ 22
設備投資額 (固定資産のみ)	287	435	+ 147
実質フリーキャッシュフロー (3ヶ月超の譲渡性預金等を除く)	976	1,103	+ 127
EBITDA (営業利益 + 減価償却費 *2)	337	791	+ 453
EBITDAマージン (%)	9.6	17.2	+ 7.5pt

*1 当年度よりキャッシュフローにおける資金の範囲を変更 (前年実績も変更を反映)

*2 休止機材費に計上した減価償却費を含まない

©ANAHD2023

7

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、1,394億円の収入となりました。
夏場の高需要期に向けて、航空券の事前発売が増加したことも寄与しました。
- ◎ 投資キャッシュフローは、航空機の受領や前払いを進めたことなどにより、692億円の支出となりました。
- ◎ 財務キャッシュフローは、借入金の返済などにより、432億円の支出となりました。
- ◎ 実質フリーキャッシュフローは、1,103億円の収入となりました。
- ◎ 8ページをご覧ください。

セグメント別実績

(億円)		FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差
売上高	航空事業	3,142	4,185	+ 1,043
	航空関連事業	554	675	+ 121
	旅行事業	139	177	+ 37
	商社事業	224	275	+ 50
	その他	89	90	+ 1
	調整額	△ 645	△ 793	△ 148
	合計 (連結)	3,504	4,610	+ 1,106
営業利益	航空事業	△ 19	423	+ 443
	航空関連事業	19	31	+ 11
	旅行事業	△ 5	1	+ 7
	商社事業	5	11	+ 6
	その他	2	0	△ 2
	調整額	△ 15	△ 31	△ 15
	合計 (連結)	△ 13	437	+ 451

©ANAHD2023

8

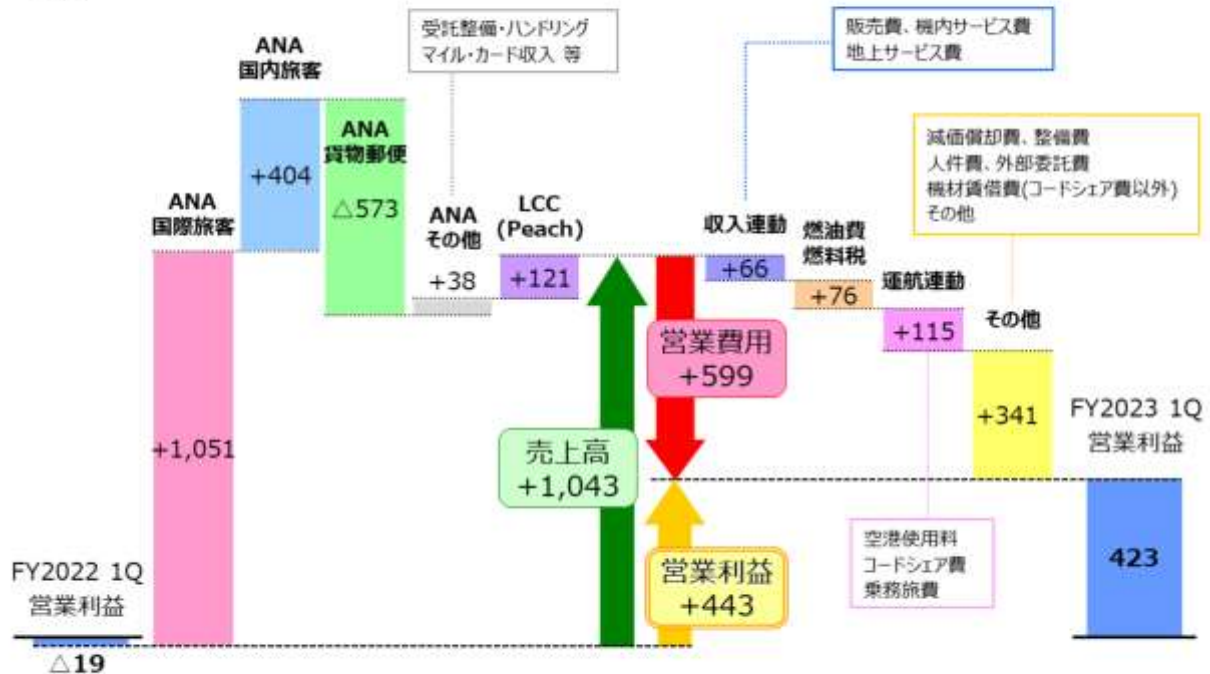
- ◎ セグメント別の実績です。
- ◎ 航空関連事業では、空港ハンドリングや機内食関連の受託が増えたことなどにより、増収増益となりました。
- ◎ 旅行事業では、国内旅行のダイナミックパッケージを中心に、増収となりました。
- ◎ 商社事業は、空港リテール事業の回復が続いたことなどにより、増収増益となりました。
- ◎ 10ページをご覧ください。

収入・費用

(億円)		FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差	
売上高	国際旅客	622	1,673	+ 1,051	
	ANA 国内旅客	1,020	1,425	+ 404	
	貨物郵便	1,026	453	△ 573	
	その他	316	355	+ 38	
	LCC	155	277	+ 121	
	合計	3,142	4,185	+ 1,043	
営業費用	燃油費・燃料税	784	861	+ 76	
	空港使用料	119	197	+ 78	
	航空機材賃借費	316	360	+ 43	
	減価償却費	336	340	+ 4	
	整備部品・外注費	295	391	+ 95	
	人件費	420	465	+ 44	
	販売費	113	129	+ 15	
	外部委託費	454	596	+ 142	
	その他	321	419	+ 97	
		合計	3,162	3,761	+ 599
	営業利益	営業利益	△ 19	423	+ 443
	EBITDA (営業利益+減価償却費)	316	764	+ 447	
	EBITDAマージン (%)	10.1	18.3	+ 8.2pt	

営業利益 増減要因

(億円)



©ANAHD2023

10

- ◎ 航空事業における、営業利益の前年比較です。
- ◎ **売上高**は、貨物事業で減収となりましたが、ANAとPeachの両ブランドで旅客収入を伸ばしたことで、全体で1,043億円の増加となりました。
- ◎ **営業費用**は、生産連動費用や人件費などが増加したことで、前年から599億円増加しました。
- ◎ これらの結果、営業利益は443億円改善し、423億円となりました。
- ◎ 12ページをご覧ください。

ANA国際旅客

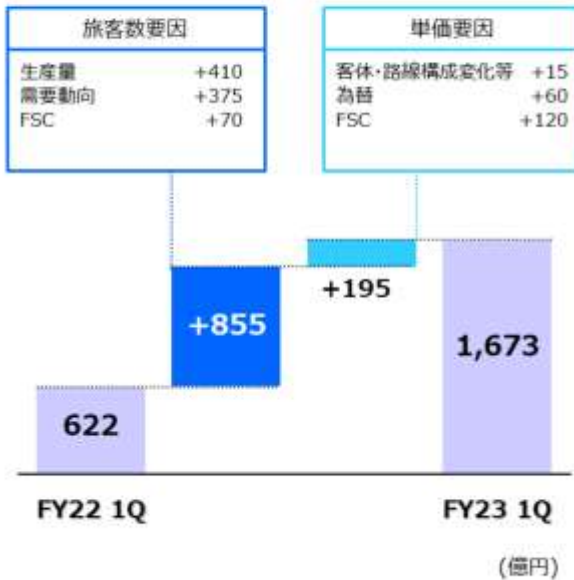
	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年比(% (CY19比))*2
座席キロ (百万)	6,204	12,556	+ 102.4 (△26.7)
旅客キロ (百万)	4,389	9,698	+ 121.0 (△28.5)
旅客数 (千人)	684	1,623	+ 137.2 (△38.6)
座席利用率 (%)	70.7	77.2	+6.5pt*1 (△1.9pt)
旅客収入 (億円)	622	1,673	+ 168.9 (+3.1)
ユニットレバニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	10.0	13.3	+ 32.9 (+40.8)
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	14.2	17.3	+ 21.7 (+44.2)
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	90,905	103,058	+ 13.4 (+68.1)

*1 座席利用率のみ前年差及びCY19差

*2 2019年4~6月期実績を、新収益認識基準に置き換えた場合の数値と比較

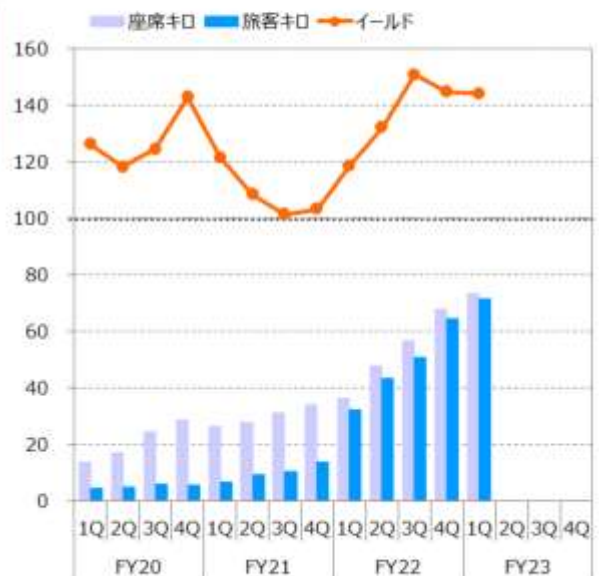
ANA国際旅客（事業動向）

第1四半期 収入増減要因（前年差）



四半期別 実績推移

指数：コロナ前（2019年1～12月）各四半期実績=100



* 2020年度以前の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

©ANAHD2023

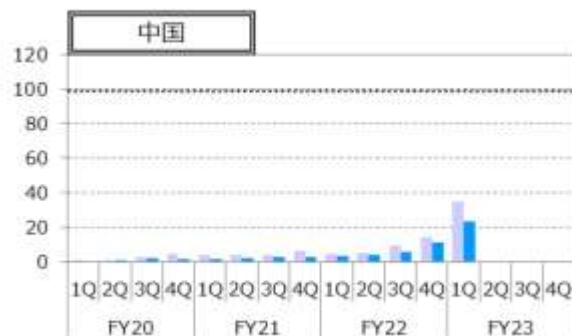
12

- ◎ ANA国際旅客の状況です。
右のグラフは、四半期別のコロナ前比の推移をお示しています。
- ◎ 当第1四半期は、サマーダイヤから羽田発着路線を大幅に増強し、旺盛な米中流動を獲得したほか、訪日需要も堅調に回復したことなどにより、旅客キロはコロナ前の約7割となりました。
- ◎ 一方、各方面で需給バランスが逼迫した状況が続いており、イールドはコロナ前の1.4倍を超える水準を維持しました。
- ◎ 続いて、13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：コロナ前（2019年1～12月）各四半期実績=100

■：座席キロ ■：旅客キロ



* 2020年度以前の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

©ANAHD2023

13

- ◎ 方面別の供給と需要の推移です。
- ◎ 北米方面は、生産量をコロナ前の9割程度まで回復し、好調な訪日客や米中間の三国流動を取り込んでいます。
- ◎ 欧州方面では、ロシア上空を迂回した運航が続いており、生産量はコロナ前の半分程度ですが、日本発の業務渡航や訪日需要を着実に取り込んでいます。
- ◎ 中国方面は、団体旅行の規制が続いているため、旅客キロはコロナ前の約2割にとどまっています。今後の動向を注視しながら、需要に合わせて生産量を回復していきます。
- ◎ アジア・オセアニア方面では、海外発・日本発ともに、需要が堅調に増加しており、旅客キロは、コロナ前の75%程度まで回復しました。
- ◎ 16ページをご覧ください。

Intentionally Left Blank

ANA国内旅客

	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年比(%) (CY19比)*2
座席キロ (百万)	11,084	13,424	+ 21.1 (△9.2)
旅客キロ (百万)	5,976	8,982	+ 50.3 (△13.9)
旅客数 (千人)	6,569	9,672	+ 47.2 (△15.2)
座席利用率 (%)	53.9	66.9	+13.0pt*1 (△3.7pt)
旅客収入 (億円)	1,020	1,425	+ 39.7 (△15.0)
ユニットレバニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	9.2	10.6	+ 15.3 (△6.4)
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	17.1	15.9	△ 7.1 (△1.3)
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	15,540	14,740	△ 5.1 (+0.2)

*1 座席利用率のみ前年差及びCY19差

*2 2019年4~6月期実績を、新収益認識基準に置き換えた場合の数値と比較

ANA国内旅客（事業動向）

第1四半期 収入増減要因（前年差）



四半期別 実績推移

[左] 指数（コロナ前（2019年1~12月）各四半期実績=100）
 [右] 実績（%）



©ANAHD2023

16

- ◎ ANA国内旅客の状況です。
右の四半期別実績のグラフをご覧ください。
- ◎ 当第1四半期は、レジャー需要が好調に推移した結果、
旅客数はコロナ前の約85%となりました。
- ◎ 単価は、各種セールを実施する中でも、
メリハリのあるイールドマネジメントを実施したことに加えて、
6月からの値上げの効果もあり、コロナ前の水準を維持しました。
- ◎ 19ページをご覧ください。

ANA国際貨物（ペリー+フレイター）

	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,644	1,580	△ 3.9
有償貨物トンキロ（百万）	1,125	864	△ 23.3
貨物輸送重量（千トン）	215	171	△ 20.4
貨物重量利用率（%）	68.5	54.7	△13.8pt*
貨物収入（億円）	947	381	△ 59.7
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	57.6	24.1	△ 58.1
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	84.1	44.2	△ 47.5
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	439	222	△ 49.4

* 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

	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	623	466	△ 25.1
有償貨物トンキロ（百万）	411	296	△ 28.0
貨物輸送重量（千トン）	101	75	△ 25.6
貨物重量利用率（%）	66.0	63.4	△ 2.6pt*
貨物収入（億円）	402	153	△ 61.7
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	64.5	32.9	△ 48.9
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	97.7	51.9	△ 46.8
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	395	203	△ 48.5

* 貨物重量利用率のみ前年差

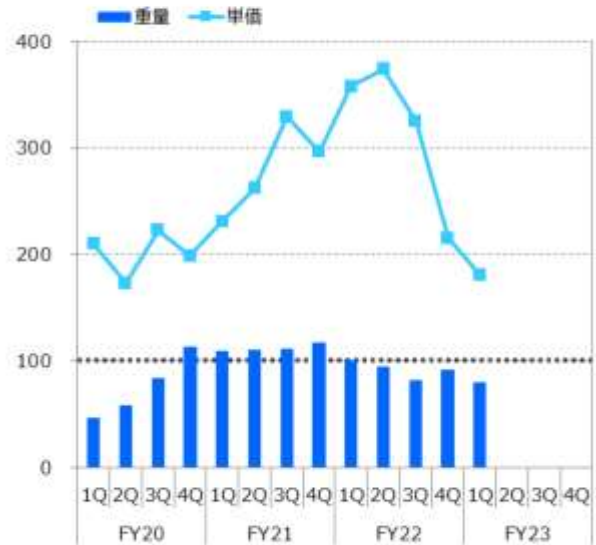
ANA国際貨物（事業動向）

第1四半期 収入増減要因（前年差）



四半期別 実績推移

指数：コロナ前（2019年1～12月）各四半期実績=100



©ANAHD2023

19

- ◎ ANA国際貨物の状況です。
右のグラフで、貨物重量と単価について、コロナ前との比較をお示しています。
- ◎ 主要商材の需要減退が続いたため、
当第1四半期の貨物重量はコロナ前を下回って推移しました。
- ◎ 単価も、需給バランスの緩和に伴い下落基調が続いていますが、
コロナ前と比較すると、1.8倍の水準を維持しています。
- ◎ 22ページをご覧ください。

ANA国内貨物

	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ (百万)	299	412	+ 37.6
有償貨物トンキロ (百万)	67	65	△ 2.9
貨物輸送重量 (千トン)	59	58	△ 2.4
貨物重量利用率 (%)	22.6	16.0	△ 6.7pt*
貨物収入 (億円)	59	52	△ 10.4
ユニットレベニュー (円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	19.7	12.8	△ 34.9
イールド (円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	87.2	80.4	△ 7.7
重量単価 (円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	99	91	△ 8.2

* 貨物重量利用率のみ前年差

LCC (Peach Aviation)

(国内線・国際線合計)	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	2,894	3,180	+ 9.9
旅客キロ (百万)	1,938	2,671	+ 37.8
旅客数 (千人)	1,702	2,158	+ 26.8
座席利用率 (%)	67.0	84.0	+17.0pt*1
売上高 (億円) *2	155	277	+ 78.2
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	5.4	8.7	+ 62.2
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	8.0	10.4	+ 29.3
単価 (円) (売上高/旅客数)	9,138	12,844	+ 40.6

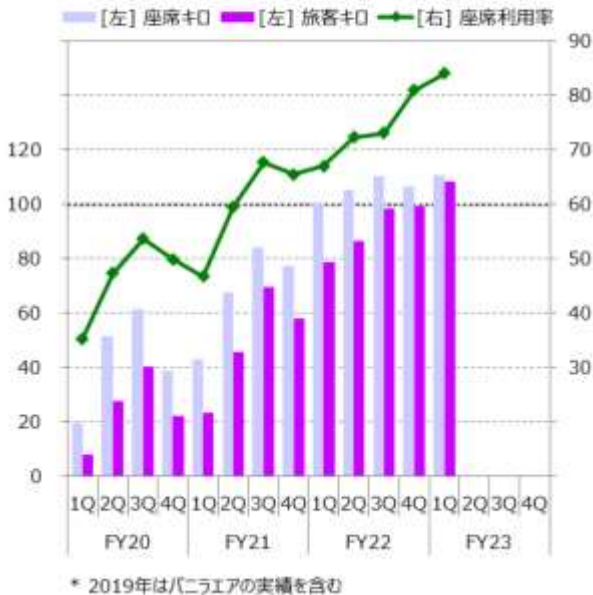
*1 座席利用率のみ前年差

*2 売上高に付帯収入を含む

Peach Aviation (事業動向)

四半期別 実績推移 (内際計)

[左] 指数 (コロナ前 (2019年1~12月) 各四半期実績=100)
 [右] 実績 (%)



直近のトピック

2023年サマーダイヤ(23.3.26~)以降の国際線展開

➤ 新規開設

2023.3.27~ 中部-台北

➤ 運航再開

2023.5.11~ 関西-上海

2023.5.12~ 羽田-上海

2023.8.1~ 関西-高雄

➤ 増便

2023.3.26~ 沖縄-台北 (週7便→週14便)

2023.3.26~ 関西-バンコク (週6便→週7便)

2023.6.1~ 成田-台北 (週7便→週14便)

- ◎ Peachの状況です。
- ◎ 当第1四半期は、国内線でレジャー需要を着実に獲得したことに加えて、昨年8月以降、順次再開している国際線も好調に推移した結果、座席利用率は、内際合計で84%に向上しました。
- ◎ 右側には、サマーダイヤ以降の国際線の路線展開をお示しています。今後も需要動向に応じて、積極的に国際線を拡大していきます。
- ◎ 25ページをご覧ください。

ANA国際旅客 方面別実績（構成比）

* 2019年実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

		(参考) FY2019 1Q構成比	FY2023 1Q構成比	コロナ前実績 との差異
旅客収入	北米	30.8	40.3	+ 9.5
	欧州	20.7	15.5	△ 5.2
	中国	14.1	6.5	△ 7.6
	アジア・オセアニア	29.6	32.7	+ 3.1
	ハワイ	4.9	5.1	+ 0.2
座席キロ	北米	32.5	38.3	+ 5.8
	欧州	17.6	12.3	△ 5.3
	中国	9.7	4.6	△ 5.1
	アジア・オセアニア	35.1	38.4	+ 3.2
	ハワイ	5.1	6.4	+ 1.3
旅客キロ	北米	33.1	42.5	+ 9.4
	欧州	17.6	12.8	△ 4.8
	中国	9.7	3.2	△ 6.6
	アジア・オセアニア	33.8	35.4	+ 1.6
	ハワイ	5.8	6.1	+ 0.3

ANA国際貨物 方面別実績（構成比）

	(参考) FY2019 1Q構成比	FY2023 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	38.5 + 1.9
	欧州	14.9	9.7 △ 5.2
	中国	21.6	24.0 + 2.4
	アジア・オセアニア	23.4	26.1 + 2.6
	その他	3.4	1.6 △ 1.8
有効貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	44.2	45.8 + 1.5
	欧州	12.9	6.4 △ 6.5
	中国	14.0	14.4 + 0.4
	アジア・オセアニア	27.1	33.0 + 5.9
	その他	1.8	0.4 △ 1.4
有償貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	43.8	50.3 + 6.5
	欧州	16.9	10.0 △ 6.9
	中国	12.7	14.1 + 1.4
	アジア・オセアニア	24.7	24.8 + 0.2
	その他	2.0	0.7 △ 1.3

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

* 2019年実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

© ANAHD2023

25

- ◎ 足元の需要動向について、ご説明します。
- ◎ 1番の**ANA国際旅客**の旅客数は、概ね計画通りに推移しています。海外エアラインの供給量や、中国の規制の動向を注視しながら、引き続きイールドコントロールを徹底し、さらなる増収を目指します。
- ◎ 2番の**ANA国際貨物**は、第2四半期も需要の弱含みが続く見通しです。フレイターの運航規模を柔軟に調整しながら、収支の最大化を図ります。
- ◎ 3番の**国内旅客**は、7月以降もレジャー需要が好調に推移する見通しです。ANAとPeachの両ブランドで多客期の需要を最大限に獲得していきます。
- ◎ 最後に、29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)	FY23 1Q実績	FY23前提
フバイ原油	77.6	80
シンガポールクロス	91.6	100

総消費量に対するヘッジ率 (2023年6月末現在)



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\$)	FY23 1Q実績	FY23前提
ドル円レート	137.4	135

全外貨費用に対するヘッジ率 (2023年6月末現在)



航空機数

	合計					退役済み機材*を除く		
	FY2022 期末	FY2023 第1四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数	FY2022 期末	FY2023 第1四半期末	前年度 期末差
Airbus A380-800	3	3	-	3	-	3	3	-
Boeing 777-300/-300ER	18	18	-	9	9	18	18	-
Boeing 777-200/-200ER	10	10	-	9	1	10	10	-
Boeing 777-F	2	2	-	2	-	2	2	-
Boeing 787-10	3	3	-	2	1	3	3	-
Boeing 787-9	40	40	-	34	6	40	40	-
Boeing 787-8	36	36	-	31	5	36	36	-
Boeing 767-300/-300ER	15	15	-	15	-	15	15	-
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	-
ANA 計	236	236	-	170	66	236	236	-
Airbus A321-200neoLR	3	3	-	-	3	3	3	-
Airbus A320-200neo	10	12	+ 2	-	12	10	12	+ 2
Airbus A320-200	27	25	△ 2	-	25	19	19	-
Peach Aviation 計	40	40	-	-	40	32	34	+ 2
グループ 計	276	276	-	170	106	268	270	+ 2

航空事業以外のセグメント

(億円)	航空関連事業			旅行事業		
	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差
売上高	554	675	+ 121	139	177	+ 37
営業利益	19	31	+ 11	△ 5	1	+ 7
減価償却費	10	9	△ 1	0	0	+ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	30	41	+ 10	△ 5	2	+ 7
EBITDAマージン(%)	5.6	6.1	+ 0.5pt	-	1.4	-

	商社事業			その他		
	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差	FY2022 第1四半期	FY2023 第1四半期	前年差
売上高	224	275	+ 50	89	90	+ 1
営業利益	5	11	+ 6	2	0	△ 2
減価償却費	2	2	△ 0	0	0	△ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	7	14	+ 6	3	0	△ 3
EBITDAマージン(%)	3.4	5.1	+ 1.7pt	3.8	0.4	△ 3.4pt

【参考】日本貨物航空株式会社(NCA)の完全子会社化について (2023年7月10日公表)

株式交換によるNCAの全株式取得について、日本郵船株式会社と最終合意

1. スキーム概要 (株式交換)



2. 今後の予定

- ・ 関係当局の認可等が得られることを前提に、2023年10月1日を効力発生日(クロージング日)として株式交換を実施予定
- ・ クロージング後(株式交換完了後)に、当社業績予想への影響を精査する予定

- ◎ 先般、日本郵船株式会社との間で、株式交換により、当社がNCA社の全株式を取得することについて最終合意しました。
- ◎ 当社が本株式交換により交付する株式は、自己株式から充当する予定です。
- ◎ 今後の予定として、関係当局の認可が得られることを前提に、10月1日を効力発生日として株式交換を実施し、その後に当社業績予想への影響について精査致します。
- ◎ 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

ワクワクで満たされる世界を

私たちは、空からはじまる多様なつながりを創り、
 社員・お客様・社会の可能性を広げていきます。

グループ行動指針
(ANA's Way)

私たちは「あんしん、あつたか、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 ➡ IR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