

ANAホールディングス株式会社 説明会

2024年3月期 第2四半期決算

2023年10月31日

代表取締役社長

芝田 浩二



目次

1. 2023年度 第2四半期決算

決算概要	P. 4	航空事業	
事業別の取り組み（上期）	P. 5	LCC	P. 31-32
コロナ前との比較（航空事業）	P. 6	ANA国際旅客 方面別実績（構成比）	P. 33
旅客需要の推移・見通し	P. 7	ANA国際貨物 方面別実績（構成比）	P. 34
貨物事業の動向	P. 8	燃油・為替ヘッジの進捗状況（ANA）	P. 35
PW1100Gエンジンの点検に関わる影響	P. 9	航空機数	P. 36
下期の方針	P. 10	ノエア事業	
通期業績見通し・配当予想	P. 11	航空事業以外のセグメント	P. 37
今後に向けて	P. 12		

2. 2023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. 21-23
ANA国内旅客	P. 25-26
ANA国際貨物	P. 27-29
ANA国内貨物	P. 30

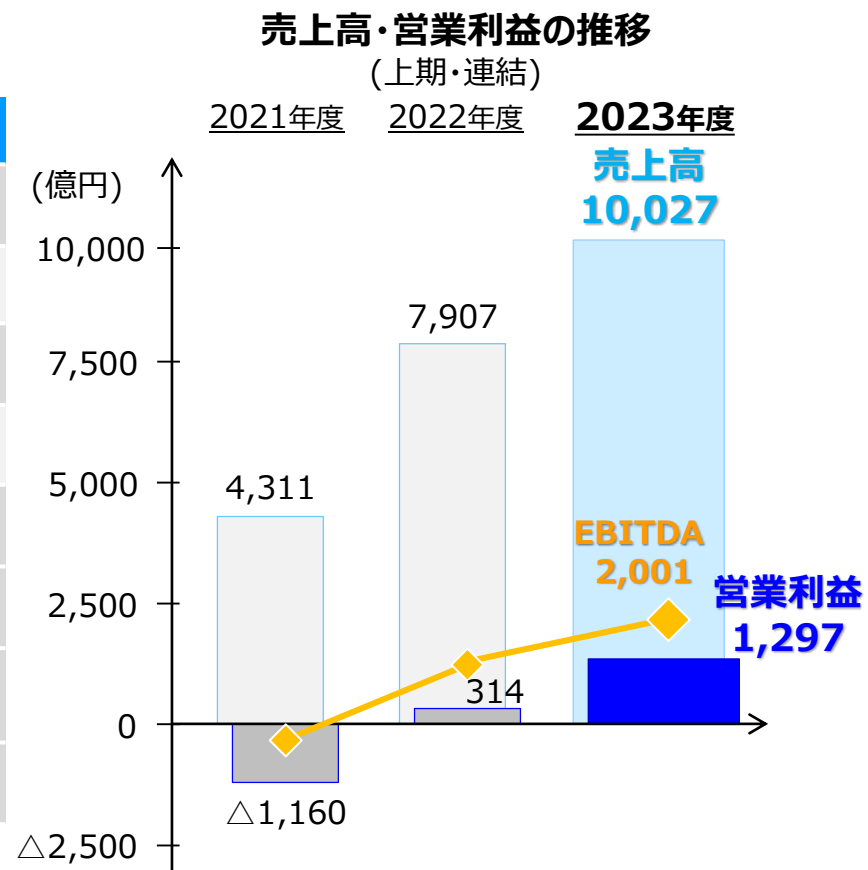
1. 2023年度 第2四半期決算（概要）



決算概要



2023年度 第2四半期決算（連結）

(億円)	実績	前年差	前年比
売上高	10,027	+2,120	+26.8%
航空事業	9,131	+2,003	+28.1%
営業利益	1,297	+982	+312.6%
航空事業	1,277	+877	+219.6%
営業利益率	12.9%	+9.0pt	-
経常利益	1,273	+970	+321.1%
親会社株主に帰属する 四半期純利益	932	+736	+377.0%
EBITDA	2,001	+978	+95.6%



1. 売上高 : 旅客需要の回復が継続し、前年から大幅に増加
2. 営業利益 : 上期での**過去最高益を更新**、通期利益目標の達成に大きく前進

事業別の取り組み（上期）

	具体的な取り組み	売上高 (前年同期比・差)	主な指標 (前年同期比)
 国際旅客	生産量を回復し、海外発需要を中心に取り込み 運賃コントロールの徹底を継続し、イールドを向上	2.2倍 (+1,972億円)	イールド +17%
国内旅客	6月搭乗分から一部の運賃で値上げを実施	+33% (+801億円)	単価 1Q 2Q △5.1% +2.6%
国際貨物	需要の弱含みに対応し、フレイターの稼働を柔軟に抑制	△59% (△1,087億円)	重量 △19%
 LCC	国際線の運航を拡大し、旺盛な訪日需要を取り込み 夏場のレジャー・VFR*1需要を獲得	+65% (+265億円)	利用率(実数) 86%

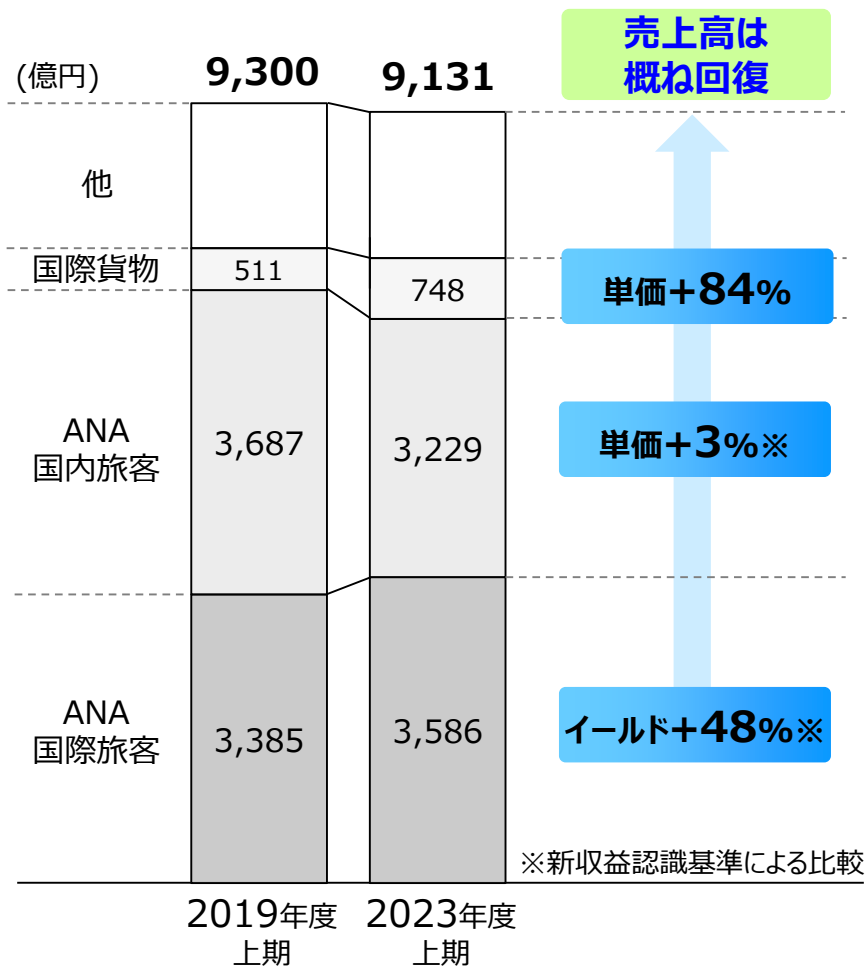
*1 Visiting Friends & Relatives

回復が続く旅客需要を高単価で獲得 → 国際旅客を中心にトップラインを拡大

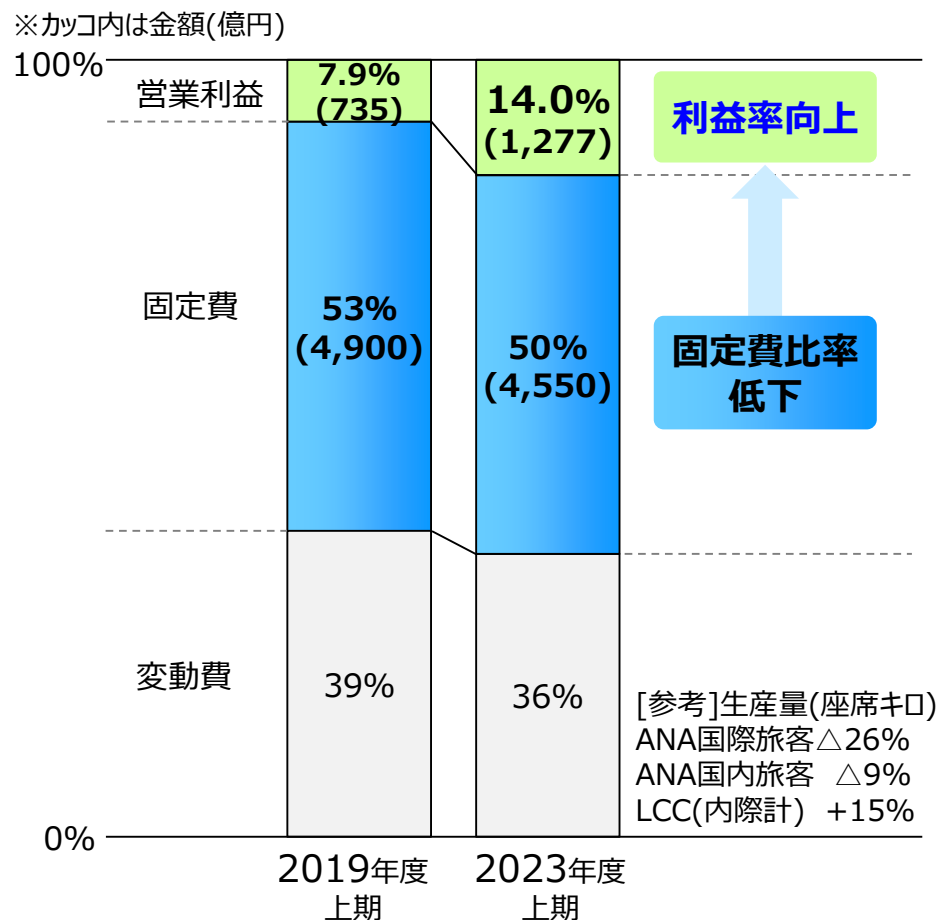
コロナ前との比較（航空事業）

収支構造の転換により、利益率・利益額ともに上期として過去最高に

1. 売上高



2. 売上高に対する費用の割合



旅客需要の推移・見通し

上期 (実績)

下期 (見通し)

【参考】期初における下期の想定

国内旅客

レジャー需要が堅調に回復

ビジネス需要は期末にコロナ前の7割
レジャー需要はコロナ前を超過

ビジネス需要はコロナ前の8割
レジャー需要はコロナ前の9割超

国際旅客

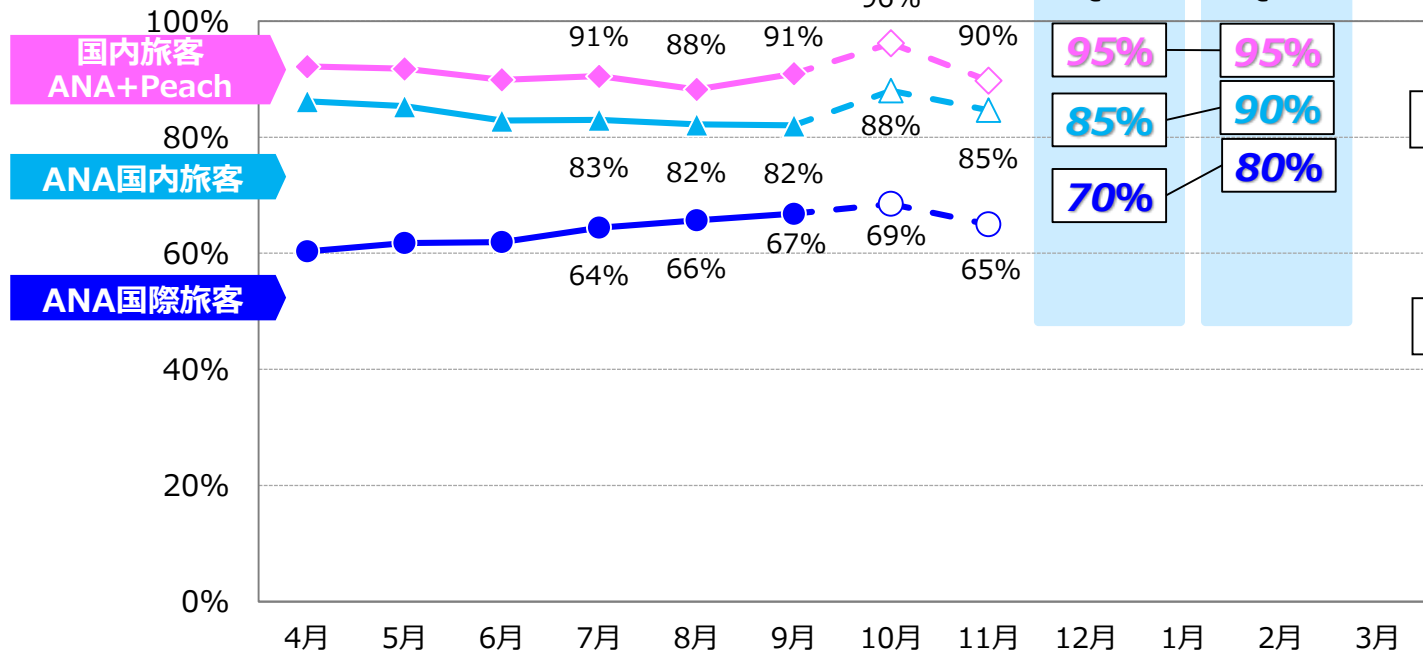
海外発(訪日・三国間)が増加
日本発ビジネス需要も回復基調

中国線は個人客を中心に回復

中国線の需要が段階的に回復

旅客数の推移・見通し

コロナ前の旅客数(2019年1~12月実績)=100%



3Q見通し

ANA国内旅客
概ね計画水準で推移
※Peachは生産量を国際線へシフト

ANA国際旅客
中国線を除いて
概ね計画水準で推移
(イールドは高水準を維持)

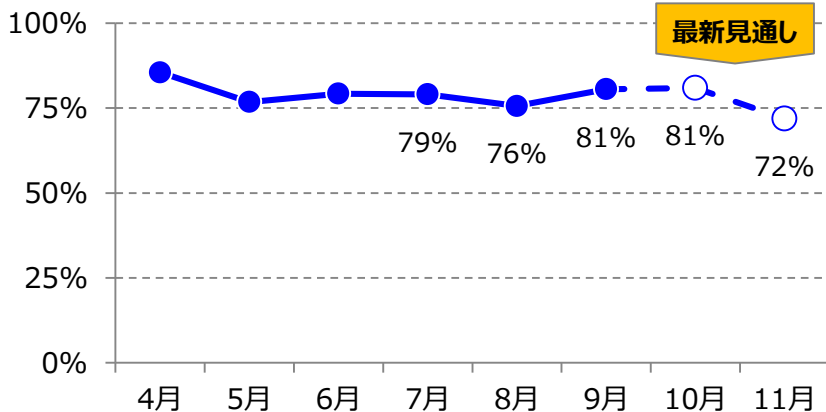
* 収益認識に関する会計基準の適用により、実績・見通しともに特典航空券の利用旅客を含んで算定
(新収益認識に基づいて変更した2019年1~12月実績との対比)

貨物事業の動向

1. 国際貨物の需要見通し

有償貨物重量の推移・見通し

コロナ前の重量(2019年1~12月実績)=100%



当初計画
105%
(下期平均)

最新見通し

<主要商材の需要動向>

自動車関連：足元で増加基調
半導体関連：回復は後ろ倒し

3Q見通し

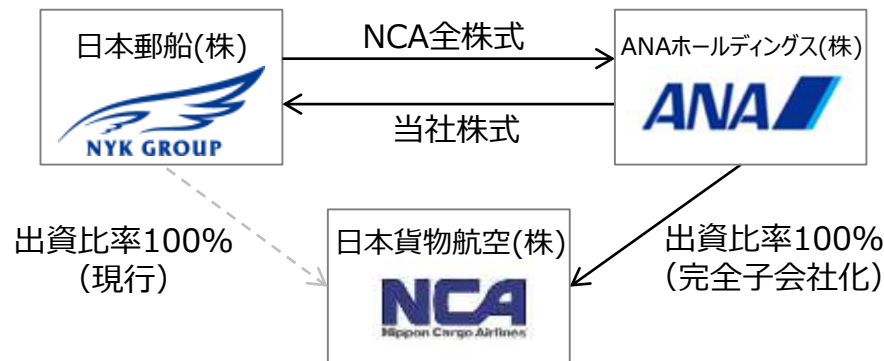
当初計画を下回って推移

下期の取り組み

- 1) 回復基調の北米向け貨物の値上げ（自動車関連など）
- 2) 高単価な特殊貨物の取り込み（半導体製造装置など）

2. 日本貨物航空(NCA)の株式取得について

<株式交換のスキーム>



2023年9月26日 適時開示

NCAの株式取得の効力発生日を変更

変更前	2023年10月1日
変更後	2024年2月1日

※各国当局の企業結合審査の完了に要する時間等を勘案

引き続き関係当局との手続きを進行中
各国当局の審査が完了後にクロージング予定

PW1100Gエンジンの点検に関わる影響

1. 概況

概要 (Pratt & Whitney社からの情報)	当社グループの状況								
<p>1) PW1100Gエンジンの製造過程の問題に起因して、エンジンの取り卸しが必要 (11月にP&W社から技術指示文書が発出予定)</p> <p>2) 運航の安全性に影響なし (不具合抑制のための点検強化)</p> <p>3) 点検や部品の交換には一定期間が必要</p>	<p>機材数(9月末) 273機</p> <table border="1"> <tr> <td>大型機</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>中型機</td> <td>104</td> </tr> <tr> <td>小型機</td> <td>112</td> </tr> <tr> <td>Prop</td> <td>24</td> </tr> </table> <div style="border: 1px dashed gray; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>ANA 全てのPW1100Gエンジンが点検対象となる見込み</p> </div> <div style="background-color: #ff8c00; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>A320/321neoの一部が非稼働に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2024年1～2月に25機、3月に23機 ・2024年度以降の影響は精査中 (非稼働機材は次第に減少していく見込み) </div> <p>※PeachのA320/321neoはCFMインターナショナル社製のため影響なし</p>	大型機	33	中型機	104	小型機	112	Prop	24
大型機	33								
中型機	104								
小型機	112								
Prop	24								

2. 運航便への影響と対応

	2023年度下期	減便規模 (下期計画比)	当社グループの主な対応
ANA国内線	1月以降、一部路線で減便	座席キロ △2.5%	<p>1) お客様に代替便の提供が可能な減便対象の選定</p> <p>2) 損害に関わるメーカーへの求償</p> <p>3) 他機種稼働最大化(リース延長、退役延長など)</p> <p>4) エンジン点検期間の短縮に向けた調整など</p>
ANA国際線	11月以降、中国線の増便を延期など	座席キロ △1.5%	
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; display: inline-block;">減収影響 内際計80億円</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; display: inline-block;">収支影響を最小化</div>	

下期の方針

重点項目と主な取り組み



1. 需要獲得	[国際旅客]訪日取り込み、日本発レジャーの需要喚起 [国内旅客]閑散期の需要喚起、訪日客の利用促進
2. 単価向上	[国際旅客]客体ミックスの最適化(二国間比率を拡大) [国内旅客]メリハリのある運賃設定、値上げ効果の享受
3. 機材への対応	A380 3号機目の稼働開始、B787-10国内線機の導入 各種エンジンの点検・改修(A320/321neo、B737-800)
4. 人財への対応	オペレーション人財の確保、従業員エンゲージメントの向上 (採用強化、待遇面の改善など)



5. 利益貢献	好調な国際線の生産量を拡大し、収益性を改善
---------	-----------------------



6. 新ブランド	ハイブリッドエアラインとして、新ブランドでの運航を開始 (2024年2月9日から成田=バンコク線)
----------	--

強化するテーマ

今期業績拡大を実現する
トップラインの拡大

本格的な成長に向けた
リソースの確保

航空事業強化のための
ポートフォリオ最適化

「今期利益の積み上げ」と「来期以降の持続的成長に向けた足元固め」を同時に追求

通期業績見通し・配当予想

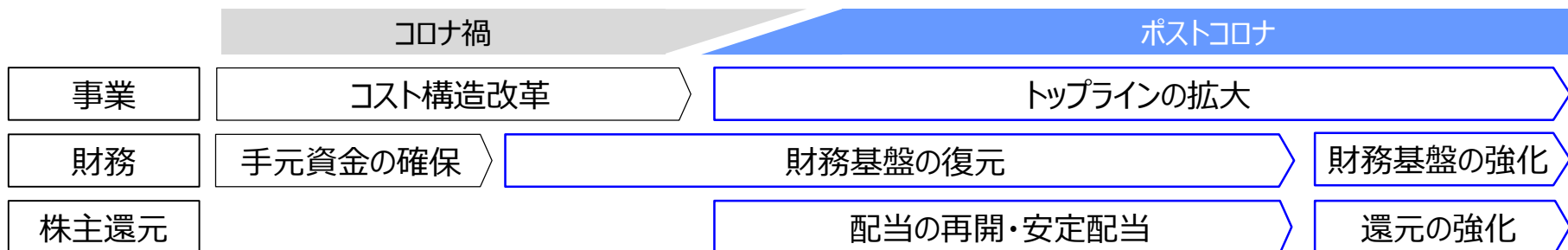
1. 業績の見通し

上期	期初の計画を大きく上回って好調に推移（営業利益の年度進捗率93%）
下期	3つの特殊要因で約400億円の収支影響を見込む
	<ul style="list-style-type: none"> ① 原油市況上昇 ヘッジ対象外の国際線の燃油費が増加（中期的には燃油サーチャージでオフセット） ※シンガポールケロシン [当初計画]100US\$/bbl → [下期見通し]115US\$/bbl ② リソース確保 エンジンの点検・改修やエンゲージメント向上施策に伴い、整備費・人件費が増加 ③ エアバス機稼働減 生産量の抑制に伴い、国内線・国際線の売上が減少（運航費用も減少）
通期	通期利益目標は確実に達成する見通し → 業績予想は据え置くも利益の上積みを目指す

2. 2024年3月期配当予想について

2023年度	5期ぶりに復配へ
従来予想 2023年4月27日公表	今回予想 2023年10月31日公表
未定	1株あたり30円

今後に向けて



今後のリスクと機会

リスク	1) ロシア上空通過回避の長期化 2) 市況変動(原油・為替) 3) CORSIAフェーズ1の開始(2024年)
機会	1) 旅客・貨物の需要回復 2) NCA連結化による貨物事業の拡大 3) ノンエア事業の収益拡大



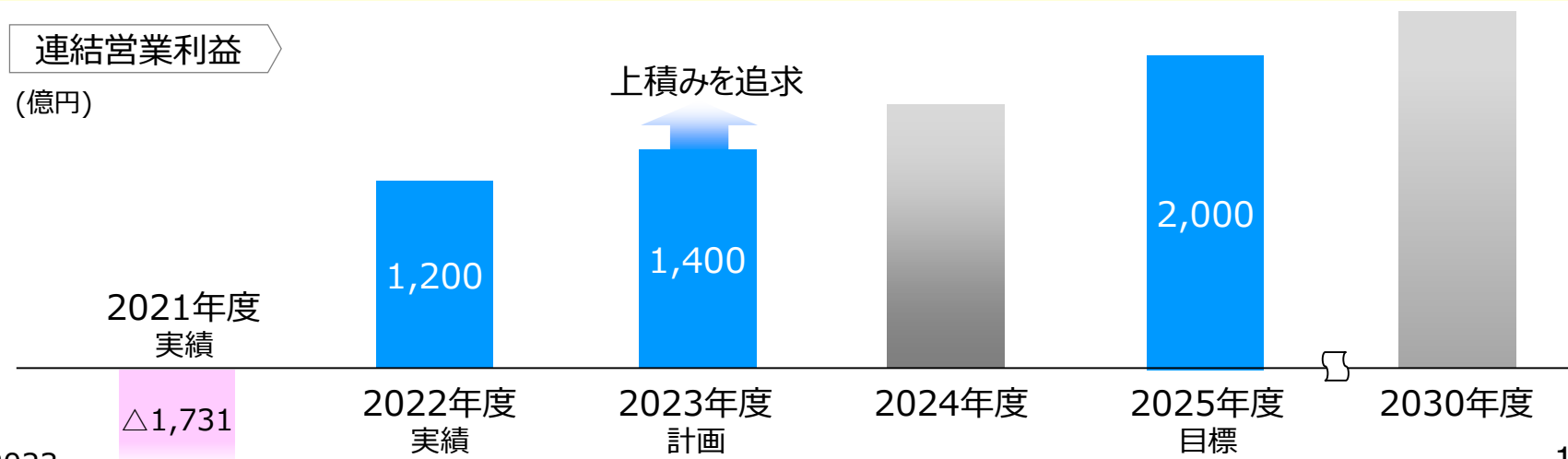
「2023-25中期経営戦略」へ反映
→過去最高益の早期更新を目指す

持続的な成長の実現へ



2030年
経営ビジョン
の実現

連結営業利益
(億円)



2. 2023年度第2四半期 決算（詳細）



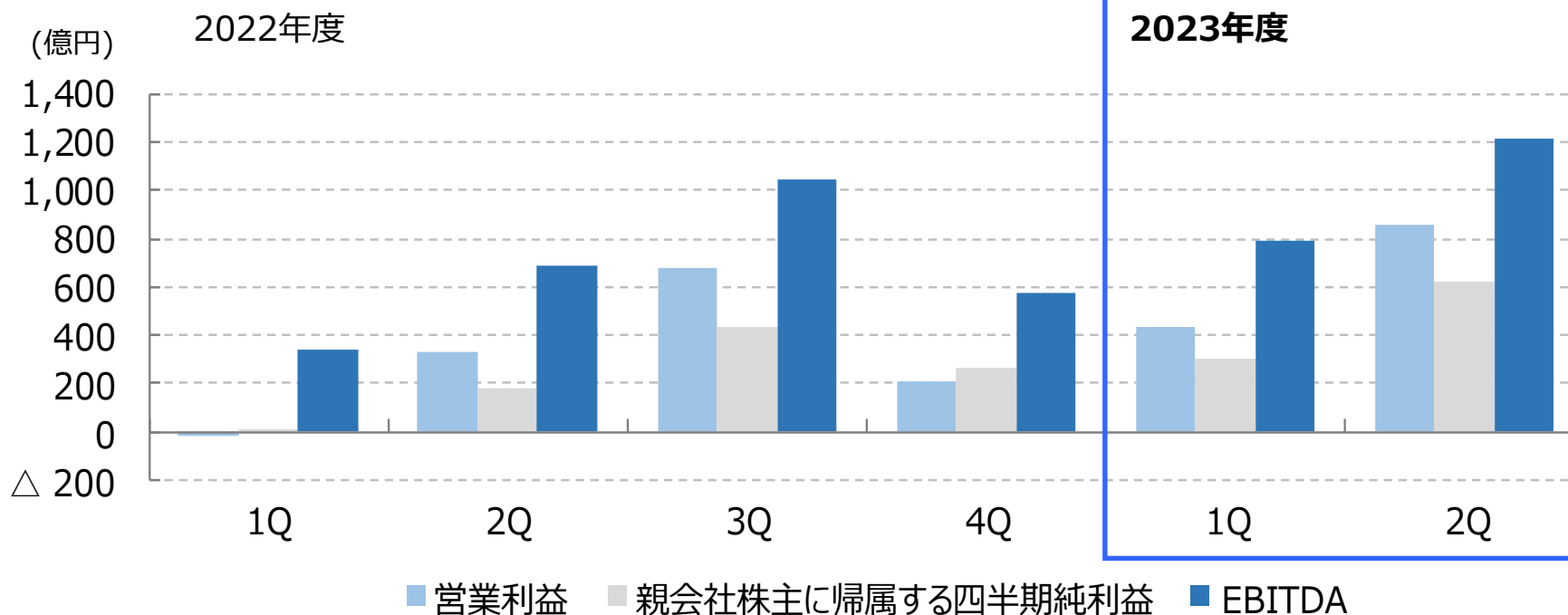
当第2四半期と前年度各四半期の業績比較

【2023年度 第2四半期 累計 (連結)】

- 営業利益 : 1,297億円 (前年同期比 +982億円)
- 親会社株主に帰属する四半期純利益 : 932億円 (同 +736億円)
- EBITDA : 2,001億円 (同 +978億円)

【第2四半期 (7-9月期) (連結)】

- 営業利益 : 859億円
- 親会社株主に帰属する四半期純利益 : 625億円
- EBITDA : 1,210億円



経営成績

(億円)	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差	FY2023 第2四半期	前年差
売上高	7,907	10,027	+ 2,120	5,417	+ 1,014
営業費用	7,592	8,729	+ 1,137	4,557	+ 482
営業利益	314	1,297	+ 982	859	+ 531
営業利益率 (%)	4.0	12.9	+ 9.0pt	15.9	+ 8.4pt
営業外損益	△ 12	△ 24	△ 12	△ 18	+ 50
経常利益	302	1,273	+ 970	840	+ 581
特別損益	△ 0	△ 4	△ 4	△ 4	△ 4
親会社株主に帰属する四半期純利益	195	932	+ 736	625	+ 439
四半期純利益	200	936	+ 736	627	+ 438
その他包括利益	221	515	+ 293	238	+ 294
包括利益	422	1,452	+ 1,029	866	+ 733

財政状態

(億円)	FY2022 期末	FY2023 第2四半期末	前年度 期末差
総資産	33,667	35,498	+ 1,830
自己資本	8,624	9,990	+ 1,366
自己資本比率 (%)	25.6	28.1	+ 2.5pt
有利子負債残高	16,079	15,562	△ 517
D/ELシオ (倍)	1.9	1.6	△ 0.3
手元流動性資金 *1	11,837	13,137	+ 1,300
純有利子負債残高 *2	4,241	2,424	△ 1,817
ネットD/ELシオ (倍) *3	0.5	0.2	△ 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 - 手元流動性資金

*3 ネットD/ELシオ = 純有利子負債 ÷ 自己資本

キャッシュフロー

(億円)	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差
営業キャッシュフロー	1,909	2,546	+ 636
投資キャッシュフロー *1	△ 526	△ 2,380	△ 1,854
財務キャッシュフロー	△ 1,120	△ 614	+ 505
現金及び現金同等物の増減額 *1	341	△ 410	△ 751
現金及び現金同等物の期首残高 *1	8,823	11,134	} △ 410
現金及び現金同等物の期末残高 *1	9,164	10,724	
減価償却費	747	704	△ 43
設備投資額 (固定資産のみ)	483	874	+ 391
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)	1,502	1,876	+ 373
EBITDA (営業利益 + 減価償却費 *2)	1,023	2,001	+ 978
EBITDAマージン (%)	12.9	20.0	+ 7.0pt

*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

セグメント別実績

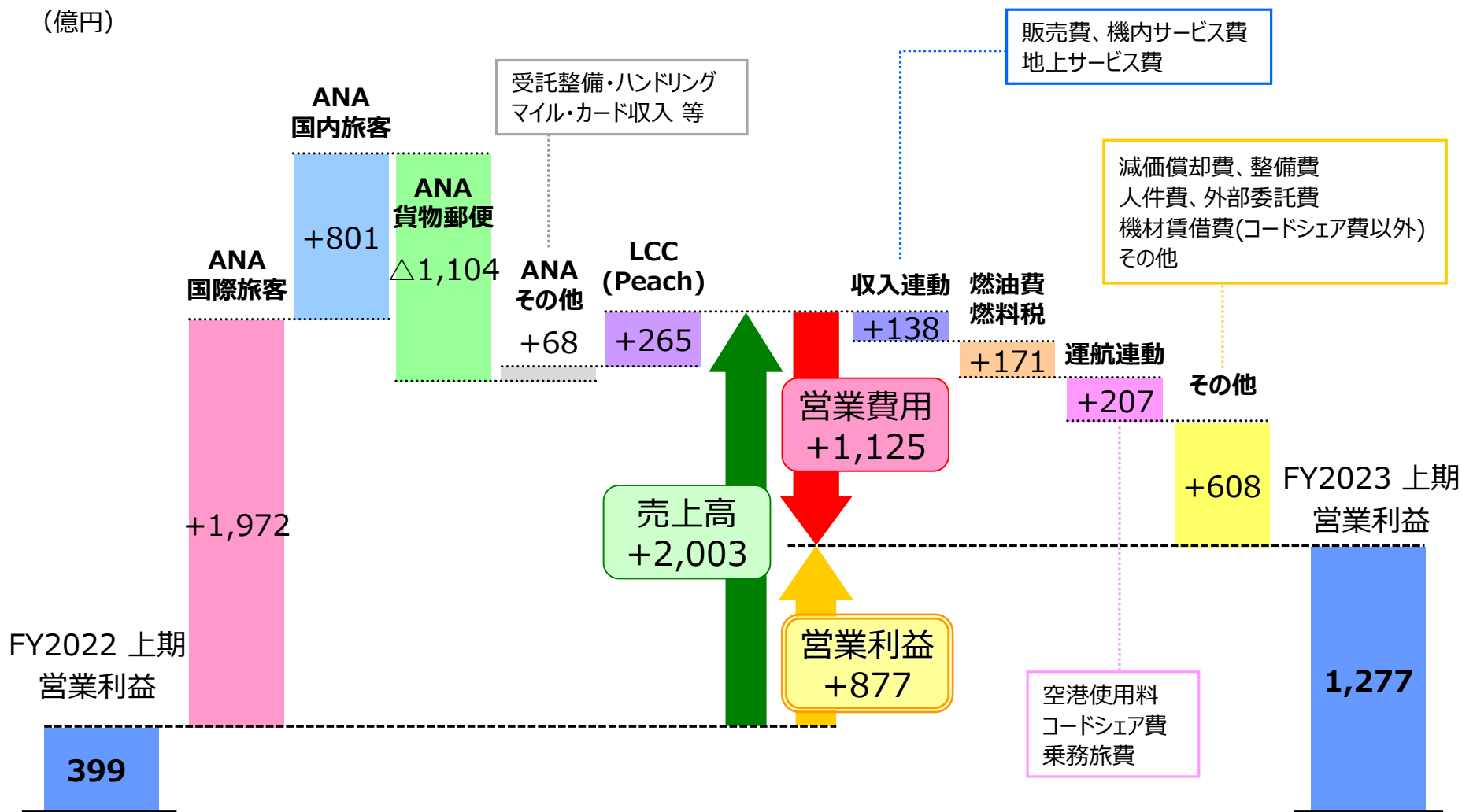
(億円)		FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差	FY2023 第2四半期	前年差
売上高	航空事業	7,128	9,131	+ 2,003	4,945	+ 960
	航空関連事業	1,135	1,364	+ 228	689	+ 107
	旅行事業	319	395	+ 75	217	+37
	商社事業	476	573	+ 97	298	+ 46
	その他	177	187	+ 9	96	+ 8
	調整額	△ 1,330	△ 1,625	△ 294	△ 831	△ 146
	合計 (連結)	7,907	10,027	+ 2,120	5,417	+ 1,014
営業利益	航空事業	399	1,277	+ 877	853	+ 434
	航空関連事業	△ 32	43	+ 75	12	+ 63
	旅行事業	△ 12	10	+ 22	8	+ 15
	商社事業	15	27	+ 11	15	+ 4
	その他	△ 3	0	+ 3	0	+ 6
	調整額	△ 52	△ 61	△ 8	△ 30	+ 6
	合計 (連結)	314	1,297	+ 982	859	+ 531

収入・費用

(億円)		FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差	FY2023 第2四半期	前年差
売上高	ANA 国際旅客	1,614	3,586	+ 1,972	1,912	+ 921
	ANA 国内旅客	2,428	3,229	+ 801	1,803	+ 396
	ANA 貨物郵便	1,998	894	△ 1,104	440	△ 530
	ANA その他	679	748	+ 68	392	+ 30
	LCC	408	673	+ 265	396	+ 143
	合計	7,128	9,131	+ 2,003	4,945	+ 960
営業費用	燃油費・燃料税	1,705	1,877	+ 171	1,015	+ 94
	空港使用料	268	418	+ 150	220	+ 71
	航空機材賃借費	648	744	+ 95	384	+ 52
	減価償却費	679	677	△ 2	336	△ 7
	整備部品・外注費	644	778	+ 134	387	+ 38
	人件費	925	990	+ 65	525	+ 20
	販売費	227	269	+ 42	140	+ 26
	外部委託費	949	1,213	+ 263	616	+ 121
	その他	678	884	+ 205	464	+ 107
	合計	6,728	7,853	+ 1,125	4,091	+ 525
営業利益	399	1,277	+ 877	853	+ 434	
EBITDA (営業利益+減価償却費)	1,079	1,954	+ 875	1,190	+ 427	
EBITDAマージン (%)	15.1	21.4	+ 6.3pt	24.1	+ 4.9pt	

営業利益 増減要因

(億円)



ANA国際旅客

	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年比(%) (CY19比)*2	FY2023 第2四半期	前年比(%) (CY19比)*2
座席キロ (百万)	14,710	25,902	+ 76.1 (△ 25.8)	13,346	+ 56.9 (△ 24.8)
旅客キロ (百万)	10,713	20,328	+ 89.7 (△ 27.9)	10,630	+ 68.1 (△ 27.4)
旅客数 (千人)	1,660	3,471	+ 109.1 (△ 36.5)	1,847	+ 89.4 (△ 34.4)
座席利用率 (%)	72.8	78.5	+5.7pt*1 (△2.3pt)	79.6	+5.3pt*1 (△2.8pt)
旅客収入 (億円)	1,614	3,586	+ 122.2 (+ 6.8)	1,912	+ 92.9 (+ 10.2)
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	11.0	13.8	+ 26.2 (+ 43.8)	14.3	+ 22.9 (+ 46.6)
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	15.1	17.6	+ 17.1 (+ 48.1)	18.0	+ 14.7 (+ 51.7)
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	97,227	103,310	+ 6.3 (+ 68.0)	103,532	+ 1.8 (+ 68.0)

*1 座席利用率のみ前年差及びCY19差

*2 2019年4-9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）

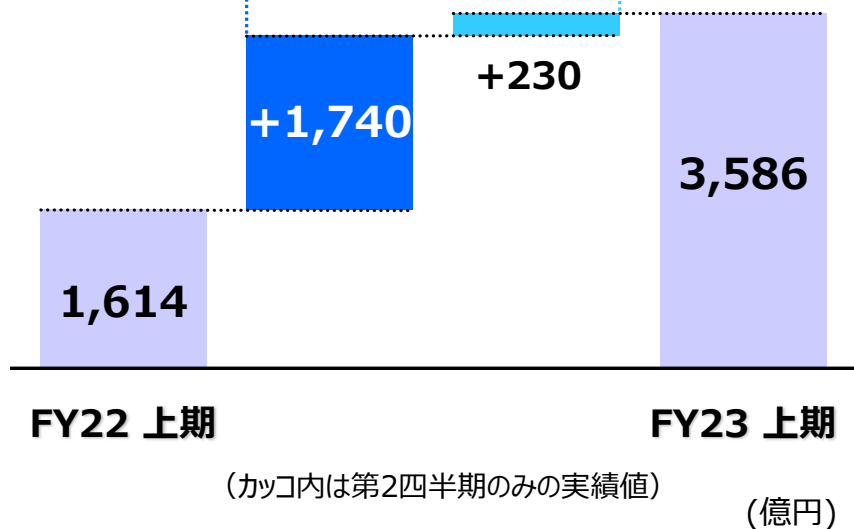
第2四半期累計 収入増減要因（前年差）

旅客数要因

生産量	+780 (+370)
需要動向	+785 (+410)
FSC	+175 (+105)

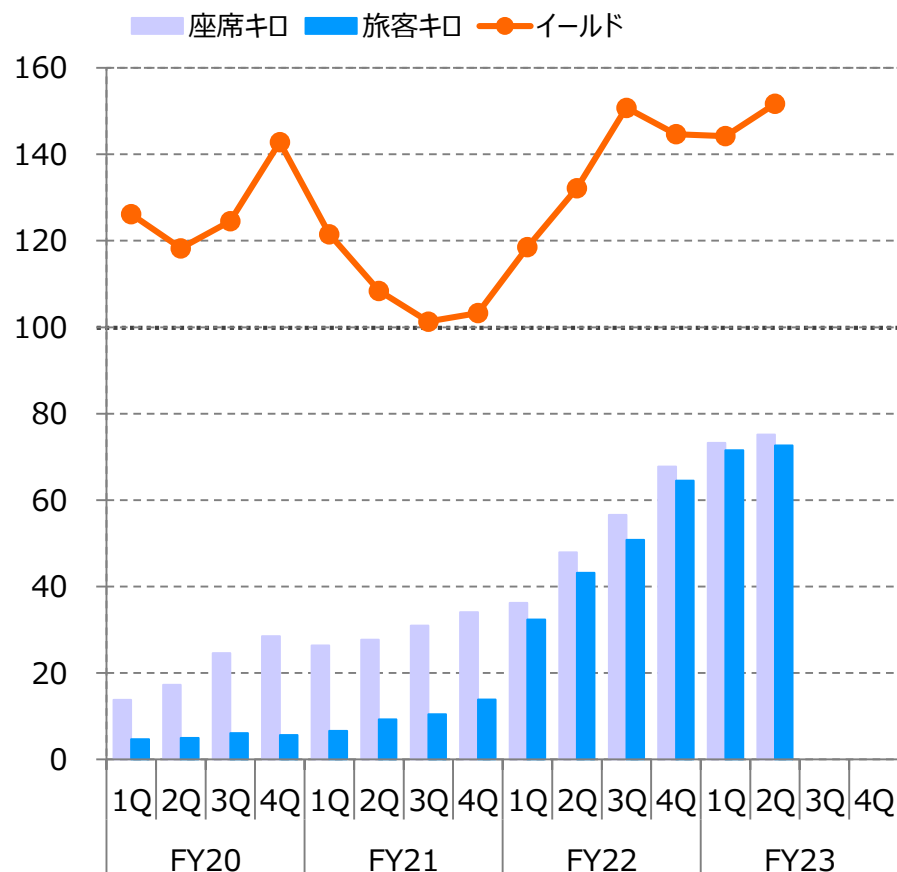
単価要因

客体・路線構成変化等	+5 (▲10)
為替	+100 (+40)
FSC	+125 (+5)



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

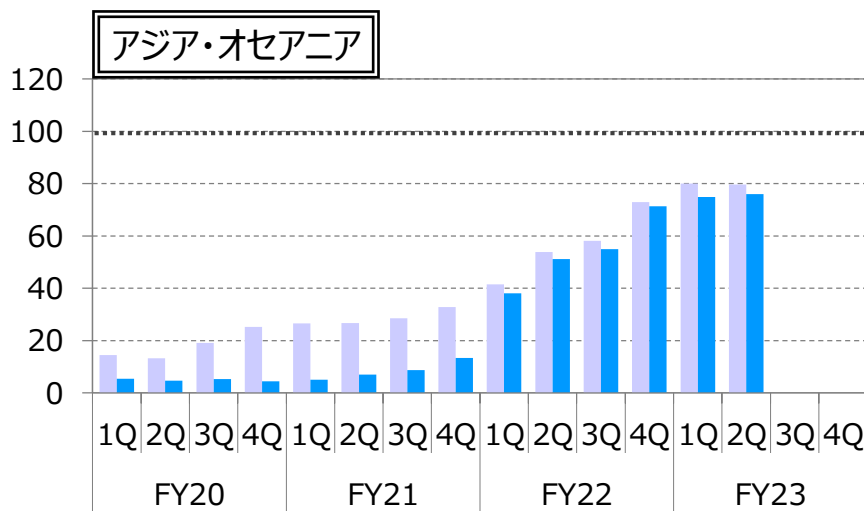
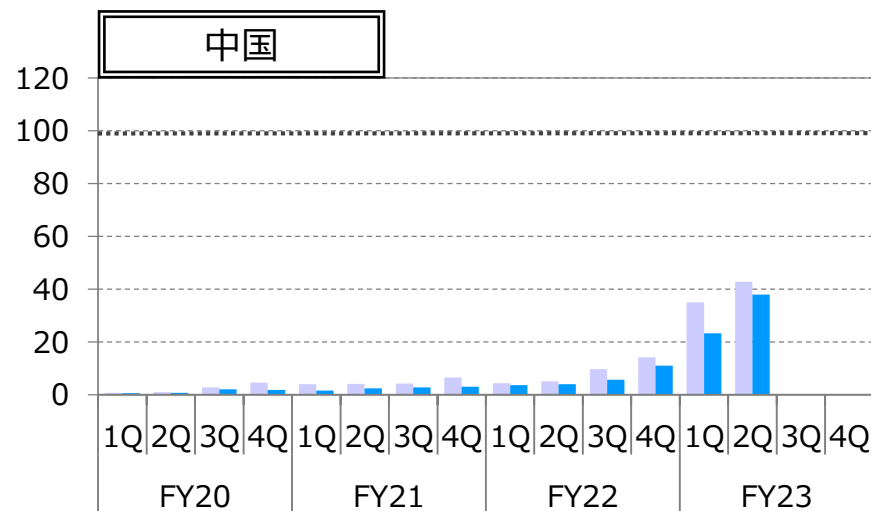
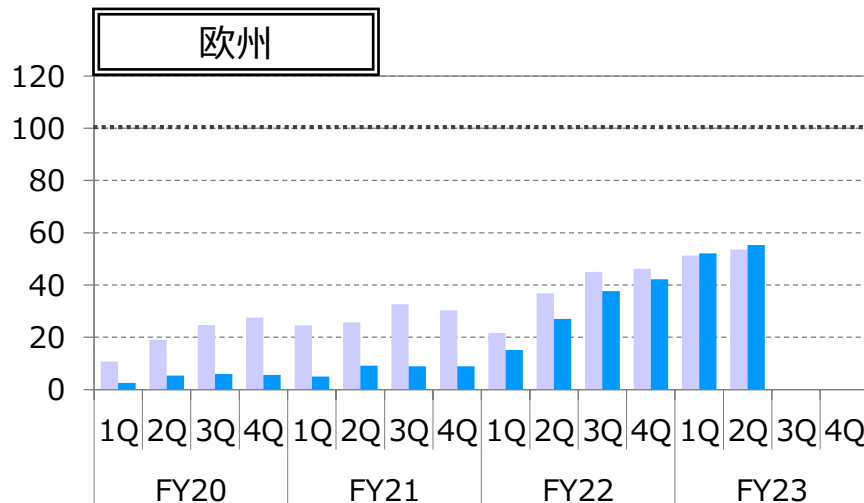
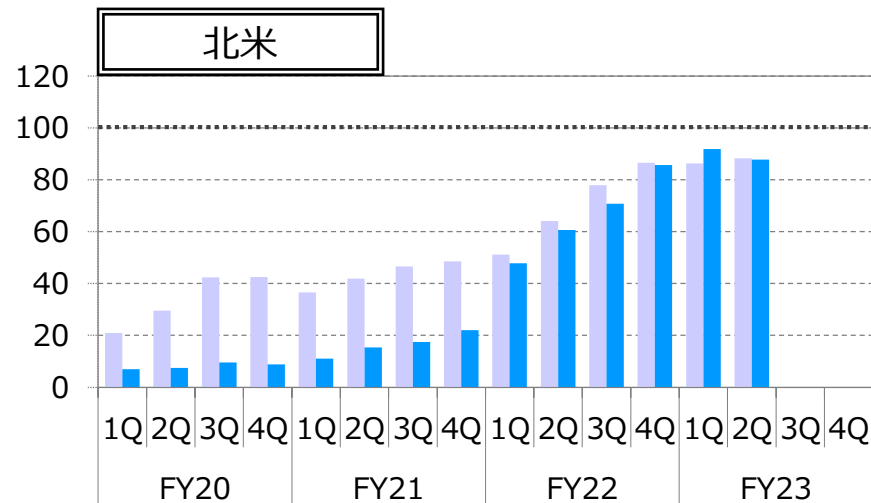


* 2020年度以前の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

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

Intentionally Left Blank

ANA国内旅客

	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年比(%) (CY19比)*2	FY2023 第2四半期	前年比(%) (CY19比)*2
座席キロ (百万)	23,913	27,517	+ 15.1 (△ 9.0)	14,092	+ 9.8 (△ 8.9)
旅客キロ (百万)	14,092	19,035	+ 35.1 (△ 15.4)	10,052	+ 23.9 (△ 16.7)
旅客数 (千人)	15,150	20,395	+ 34.6 (△ 16.5)	10,722	+ 25.0 (△ 17.6)
座席利用率 (%)	58.9	69.2	+10.2pt*1 (△5.2pt)	71.3	+8.1pt*1 (△6.7pt)
旅客収入 (億円)	2,428	3,229	+ 33.0 (△ 13.7)	1,803	+ 28.2 (△ 12.6)
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	10.2	11.7	+ 15.6 (△ 5.1)	12.8	+ 16.7 (△ 4.0)
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	17.2	17.0	△ 1.5 (+ 2.1)	17.9	+ 3.5 (+ 5.0)
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	16,028	15,834	△ 1.2 (+ 3.4)	16,821	+ 2.6 (+ 6.1)

*1 座席利用率のみ前年差及びCY19差

*2 2019年4-9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2四半期累計 収入増減要因（前年差）

旅客数要因

需要回復	+810 (+360)
需要喚起策	+75 (+30)
その他 (台風影響等)	△55 (△40)

単価要因

運賃政策等	+120 (+90)
客体構成変化	△125 (△45)
需要喚起策	△15 (-)
その他	△10 (-)

+830

△30

2,428

3,229

FY22 上期

FY23 上期

(カッコ内は第2四半期のみの実績値)

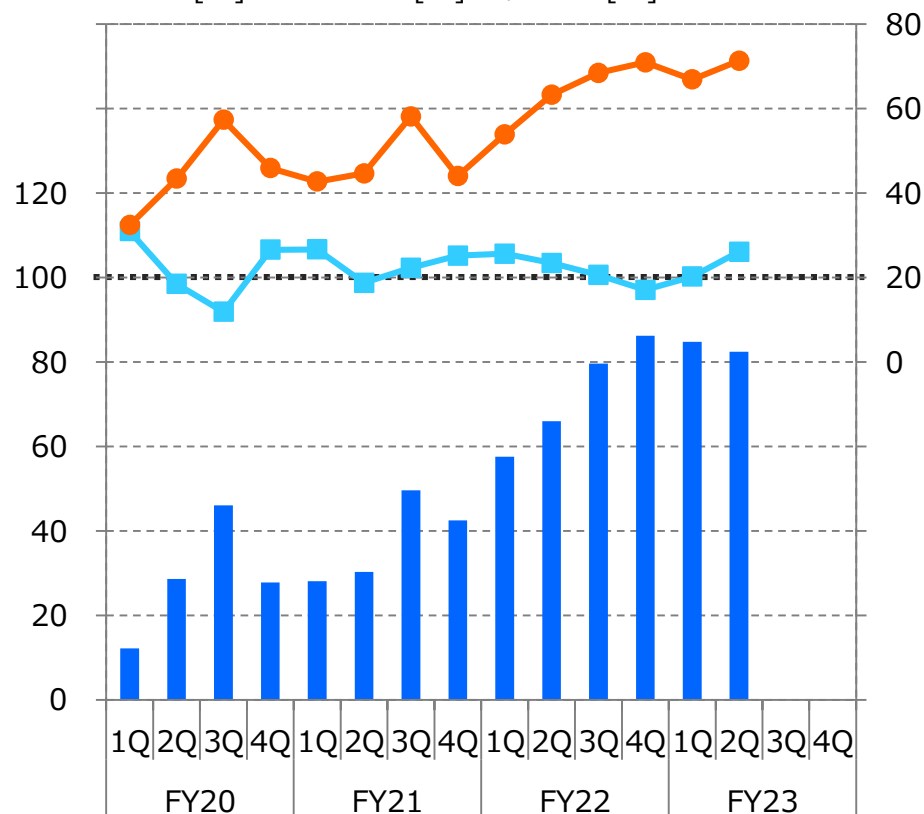
(億円)

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（%）

■ [左] 旅客数 ■ [左] 単価 ● [右] 座席利用率



* 2020年度以前の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

ANA国際貨物（ベリー＋フレイター）

	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年比(%)	FY2023 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	3,331	3,159	△ 5.2	1,579	△ 6.4
有償貨物トンキロ（百万）	2,202	1,734	△ 21.3	870	△ 19.2
貨物輸送重量（千トン）	424	344	△ 19.0	172	△ 17.5
貨物重量利用率（%）	66.1	54.9	△ 11.2pt*	55.1	△ 8.7pt*
貨物収入（億円）	1,835	748	△ 59.2	366	△ 58.7
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	55.1	23.7	△ 57.0	23.2	△ 55.9
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	83.3	43.1	△ 48.2	42.1	△ 48.9
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	432	217	△ 49.7	213	△ 50.0

* 貨物重量利用率のみ前年差

ANA国際貨物（フレイターのみ）

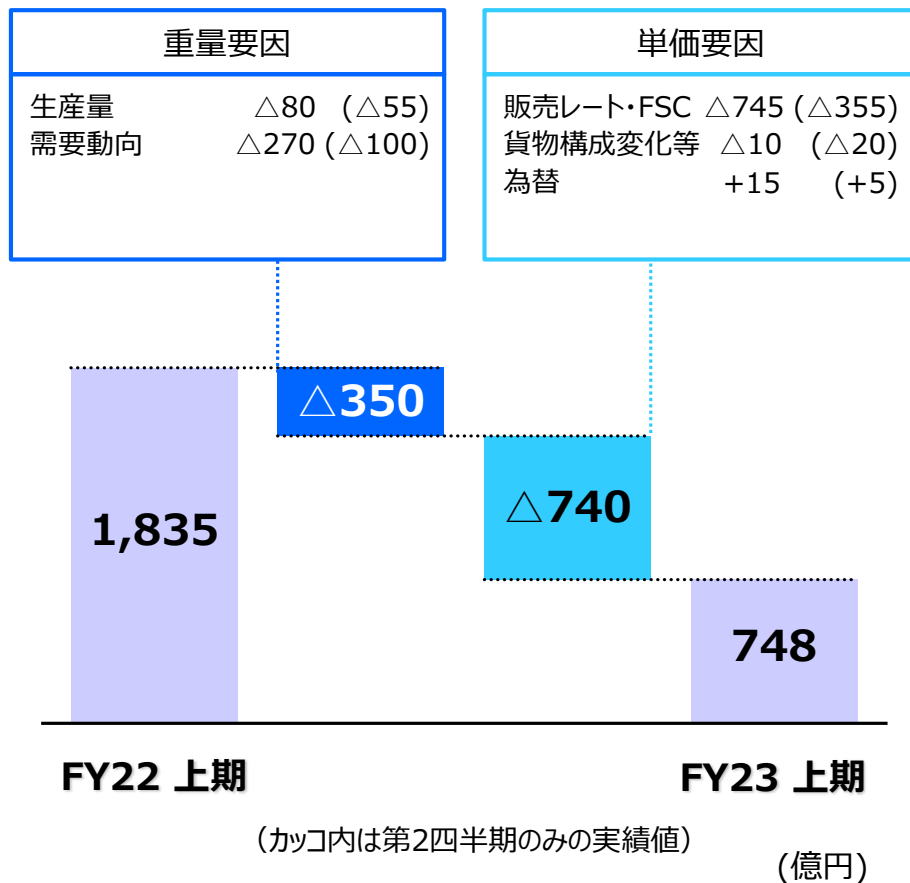
本表のデータは、P.27記載実績の内数

	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年比(%)	FY2023 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,225	889	△ 27.5	422	△ 29.9
有償貨物トンキロ（百万）	795	568	△ 28.6	272	△ 29.1
貨物輸送重量（千トン）	197	144	△ 26.8	69	△ 28.0
貨物重量利用率（%）	64.9	64.0	△ 1.0pt*	64.5	+ 0.7pt*
貨物収入（億円）	776	292	△ 62.3	138	△ 63.0
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	63.3	32.9	△ 48.1	32.8	△ 47.2
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	97.5	51.4	△ 47.3	50.8	△ 47.8
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	393	202	△ 48.5	200	△ 48.6

* 貨物重量利用率のみ前年差

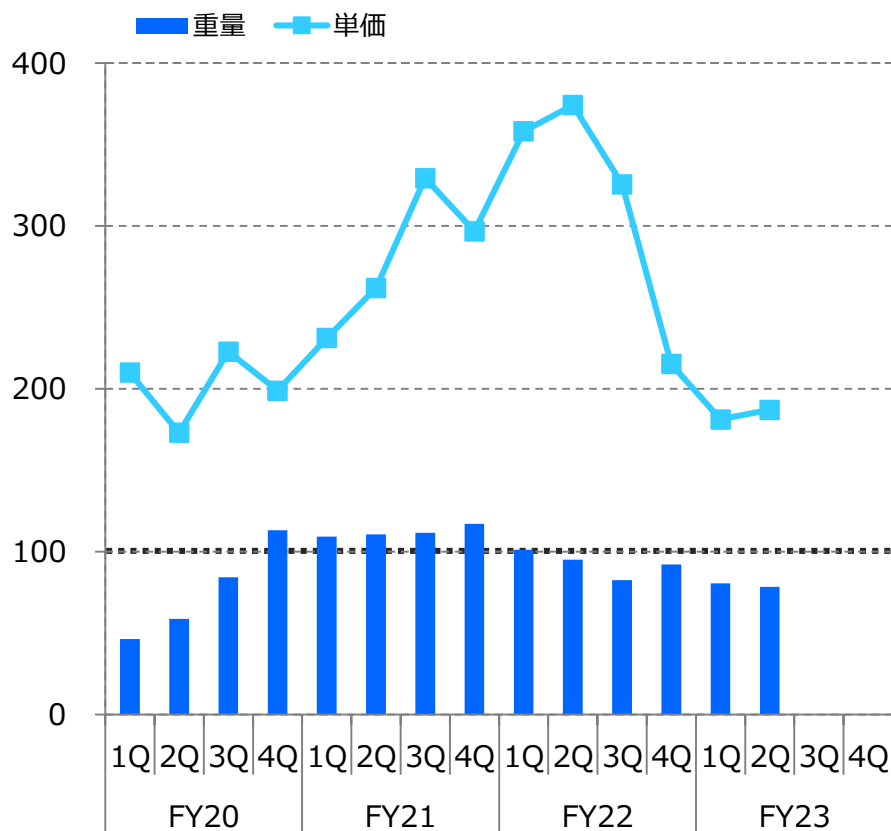
ANA国際貨物（事業動向）

第2四半期累計 収入増減要因（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



ANA国内貨物

	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年比(%)	FY2023 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ (百万)	663	844	+ 27.1	431	+ 18.5
有償貨物トンキロ (百万)	138	136	△ 1.4	70	△ 0.0
貨物輸送重量 (千トン)	122	121	△ 0.6	63	+ 1.1
貨物重量利用率 (%)	20.9	16.2	△ 4.7pt*	16.4	△ 3.0pt*
貨物収入 (億円)	118	109	△ 8.2	56	△ 6.1
ユニットレベニュー (円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	17.9	12.9	△ 27.8	13.0	△ 20.8
イールド (円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	85.7	79.8	△ 6.9	79.2	△ 6.1
重量単価 (円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	97	89	△ 7.7	88	△ 7.1

* 貨物重量利用率のみ前年差

LCC (Peach Aviation)

	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年比(%)	FY2023 第2四半期	前年比(%)
座席キ〇 (百万)	6,031	6,712	+ 11.3	3,532	+ 12.6
旅客キ〇 (百万)	4,208	5,796	+ 37.7	3,125	+ 37.7
旅客数 (千人)	3,684	4,681	+ 27.1	2,523	+ 27.3
座席利用率 (%)	69.8	86.4	+16.6pt*1	88.5	+16.1pt*1
売上高 (億円) *2	408	673	+ 65.0	396	+ 56.9
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キ〇)	6.8	10.0	+ 48.3	11.2	+ 39.4
イールド (円) (売上高/旅客キ〇)	9.7	11.6	+ 19.8	12.7	+ 14.0
単価 (円) (売上高/旅客数)	11,076	14,384	+ 29.9	15,702	+ 23.2

*1 座席利用率のみ前年差

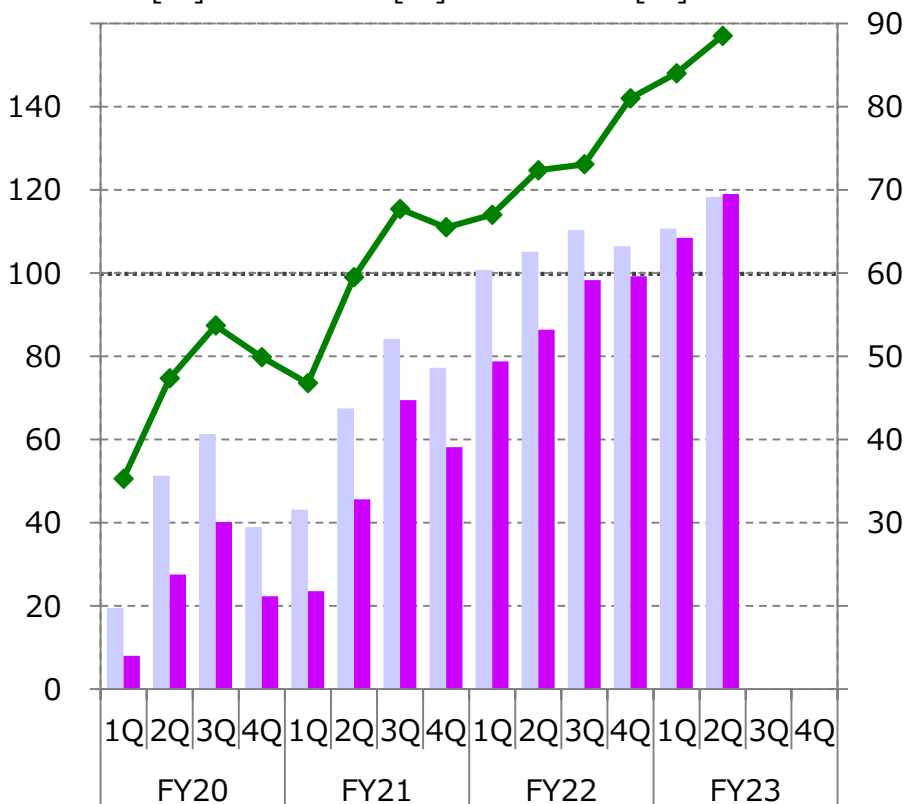
*2 売上高に付帯収入を含む

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 (%)

■ [左] 座席キロ ■ [左] 旅客キロ ◆ [右] 座席利用率



* 2019年はバニラエアの実績を含む

直近のトピック

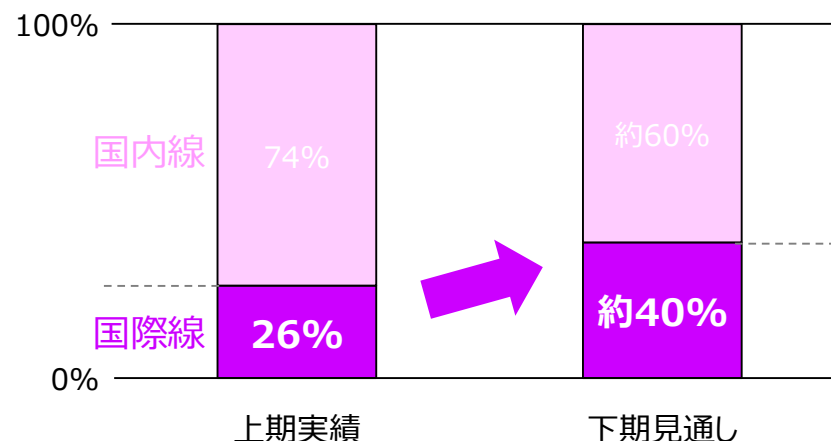
2023年 冬ダイヤ以降の国際線展開

➤ 増便

2023.10.29~ 関西-仁川 (週21便→週28便)

2023.10.29~ 関西-香港 (週14便→週21便)

座席キロ 内際構成比



国内線・国際線のリソース配分を最適化

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

	FY2019 2Q累計 構成比	FY2023 2Q累計 構成比	コロナ前実績 との差	FY2023 2Q 構成比	コロナ前実績 との差
旅客収入	北米	30.1	+ 9.6	39.2	+ 9.7
	欧州	20.4	△ 5.1	15.3	△ 4.9
	中国	14.5	△ 7.1	8.2	△ 6.7
	アジア・オセアニア	28.5	+ 2.7	29.9	+ 2.4
	ハワイ	6.4	△ 0.1	7.4	△ 0.5
座席キロ	北米	32.0	+ 5.6	37.1	+ 5.5
	欧州	17.2	△ 5.0	12.0	△ 4.8
	中国	9.5	△ 4.5	5.4	△ 4.0
	アジア・オセアニア	35.1	+ 2.6	37.2	+ 2.1
	ハワイ	6.1	+ 1.3	8.4	+ 1.3
旅客キロ	北米	32.8	+ 8.0	39.3	+ 6.8
	欧州	17.3	△ 4.4	13.0	△ 4.1
	中国	9.6	△ 5.5	4.9	△ 4.5
	アジア・オセアニア	33.2	+ 1.5	34.2	+ 1.5
	ハワイ	7.1	+ 0.3	8.5	+ 0.3

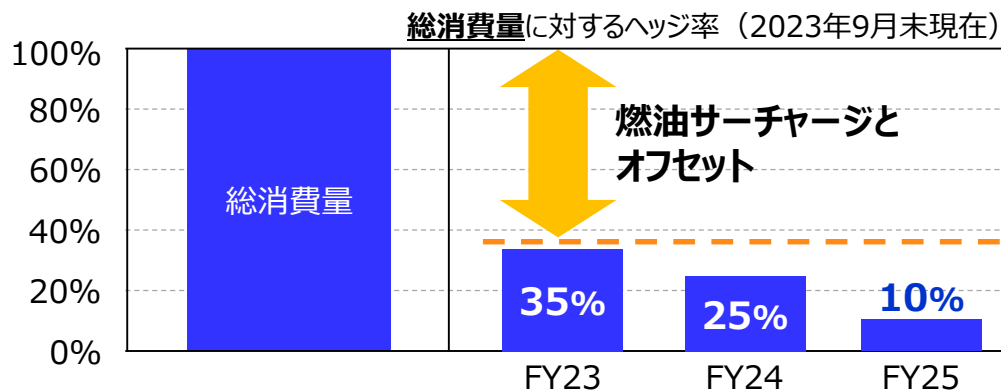
ANA国際貨物 方面別実績（構成比）

	FY2019 2Q累計 構成比	FY2023 2Q累計 構成比	コロナ前実績 との差	FY2023 2Q 構成比	コロナ前実績 との差
貨物収入	北米（ハワイを含む）	35.9	+ 4.2	41.7	+ 6.6
	欧州	15.1	△ 5.5	9.4	△ 5.8
	中国	22.1	+ 1.9	23.9	+ 1.3
	アジア・オセアニア	23.5	+ 1.3	23.3	△ 0.1
	その他	3.5	△ 1.9	1.7	△ 1.9
有効貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	44.2	+ 3.1	48.7	+ 4.6
	欧州	12.4	△ 5.9	6.6	△ 5.4
	中国	13.9	+ 0.4	14.2	+ 0.3
	アジア・オセアニア	27.6	+ 4.0	30.1	+ 2.1
	その他	1.9	△ 1.5	0.4	△ 1.6
有償貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	42.9	+ 7.9	51.3	+ 9.2
	欧州	17.6	△ 7.5	10.2	△ 8.2
	中国	12.9	+ 1.2	14.1	+ 0.9
	アジア・オセアニア	24.5	△ 0.3	23.7	△ 0.7
	その他	2.0	△ 1.2	0.7	△ 1.2

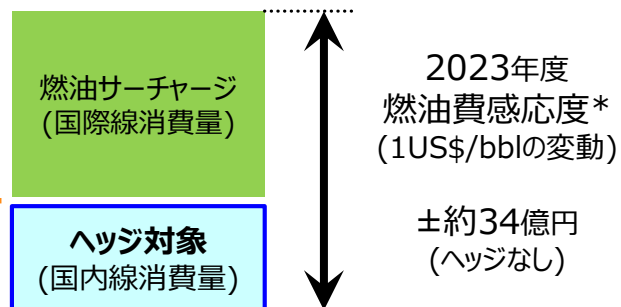
燃油・為替ヘッジの進捗状況 (ANA)

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)

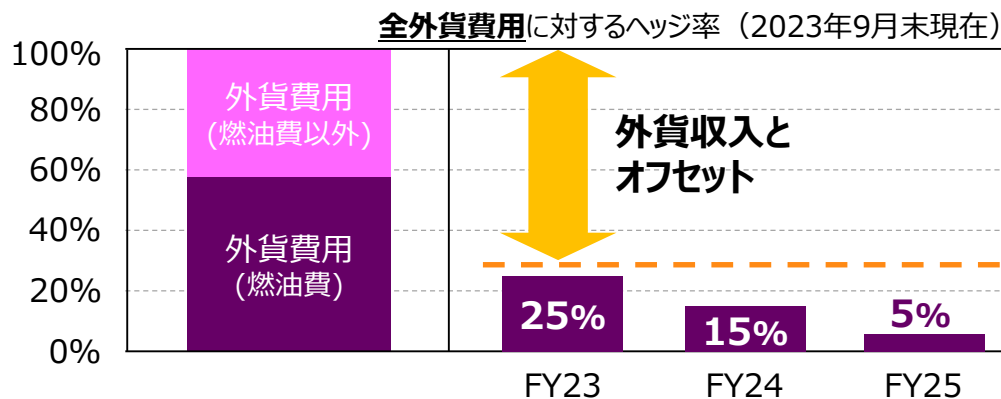


(US\$/bbl)	FY23 上期実績	FY23 当初前提	FY23 下期見通し
ドバイ原油	82.2	80	90
シンガポールケロシン	102.3	100	115

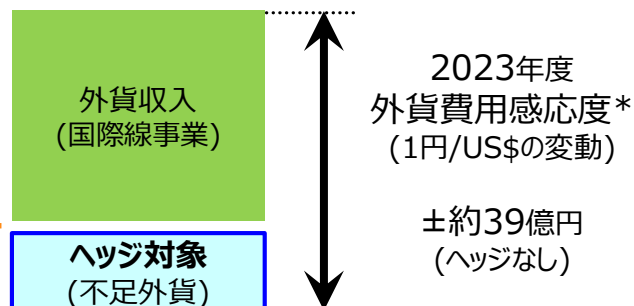


2. 為替ヘッジ 基本方針

- 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 上期実績	FY23 当初前提	FY23 下期見通し
ドル円レート	141.0	135	145



* 燃油費及び外貨費用感応度はFY23前提をベースに算定

航空機数

	合計					退役済み機材* を除く		
	FY2022 期末	FY2023 第2四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数	FY2022 期末	FY2023 第2四半期末	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	-	10	-	10	10	-
Boeing 777-F	2	2	-	2	-	2	2	-
Boeing 787-10	3	3	-	2	1	3	3	-
Boeing 787-9	40	41	+ 1	35	6	40	41	+ 1
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	237	+ 1	172	65	236	237	+ 1
Airbus A321-200neoLR	3	3	-	-	3	3	3	-
Airbus A320-200neo	10	14	+ 4	-	14	10	14	+ 4
Airbus A320-200	27	23	△ 4	-	23	19	19	-
Peach Aviation 計	40	40	-	-	40	32	36	+ 4
グループ計	276	277	+ 1	172	105	268	273	+ 5

* 退役済み・売却待ちまたはリース返却待ちの機材

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2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差
売上高	1,135	1,364	+ 228	319	395	+ 75
営業利益	△ 32	43	+ 75	△ 12	10	+ 22
減価償却費	21	19	△ 2	0	2	+ 1
EBITDA (営業利益+減価償却費)	△ 10	63	+ 73	△ 11	12	+ 23
EBITDAマージン(%)	-	4.6	-	-	3.0	-

	商社事業			その他		
	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年差
売上高	476	573	+ 97	177	187	+ 9
営業利益	15	27	+ 11	△ 3	0	+ 3
減価償却費	4	4	△ 0	1	0	△ 1
EBITDA (営業利益+減価償却費)	20	31	+ 11	△ 1	0	+ 2
EBITDAマージン(%)	4.2	5.5	+ 1.3pt	-	0.5	-

Intentionally Left Blank

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

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