

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



©ANAHD2023

1

- ① 本日はお忙しい中、2024年3月期 第2四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。
- ② 上期は、中期経営戦略の初年度として、各種施策を着実に実行した結果、期初の計画を大幅に上回る利益を計上しました。
下期も、環境変化に柔軟かつ機動的に対応しながら、業績のさらなる改善を図ってまいります。
- ③ 本日、私からは、
 - 1) 第2四半期決算の概要
 - 2) プラットアンドホイットニー社製エンジンの点検に関わる影響
 - 3) 下期以降の方針の3点についてご説明します。
- ④ 最初に、スライドの4ページをご覧ください。

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	ンエア事業	
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%



- 売上高 : 旅客需要の回復が継続し、前年から大幅に増加
- 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

- 第2四半期決算の概要です。
- 売上高**は、前年から2,120億円、26.8パーセント増加の、1兆27億円となりました。旅客需要の回復を着実に取り込み、前年から大幅な増収となりました。
- 営業利益**は、前年から982億円増加し、1,297億円となりました。上期での過去最高益を6年ぶりに更新し、通期利益目標の達成に大きく前進しました。
- 親会社株主に帰属する四半期純利益**は、932億円となりました。
- 次に、5ページをご覧ください。

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)
ANA			
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%
peach			
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%

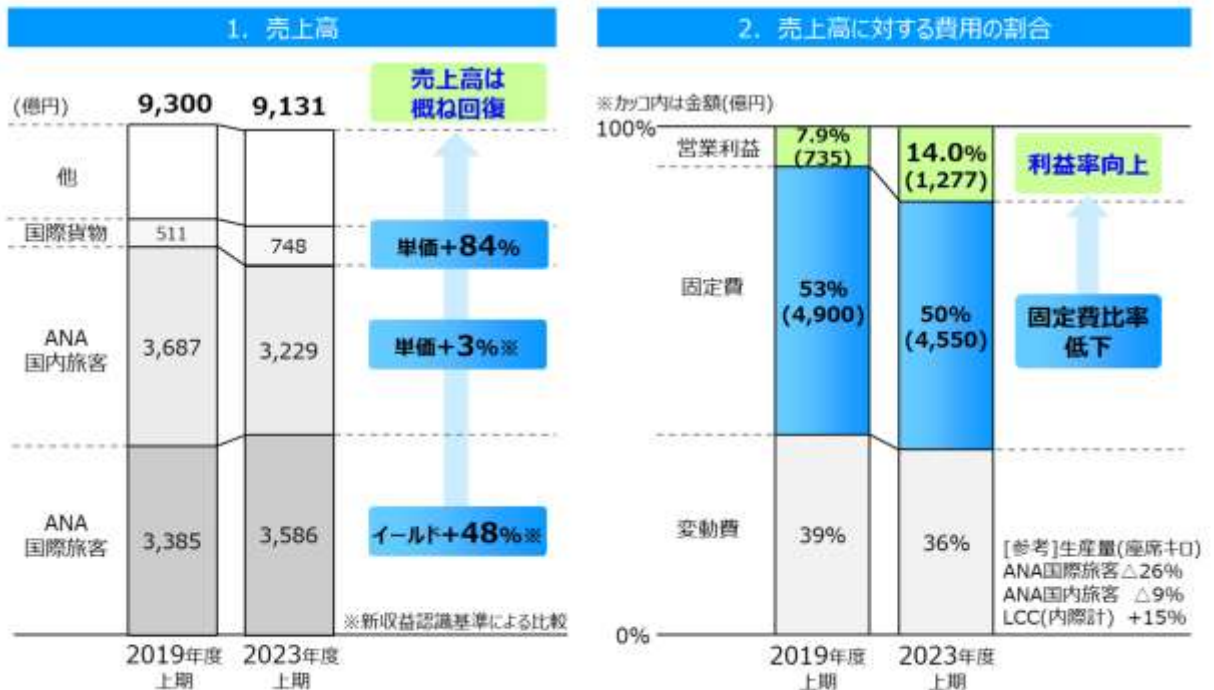
*1 Visiting Friends & Relatives

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

- ① 上期における事業別の取り組みについてです。
- ② **ANA国際旅客**は、訪日客や乗り継ぎ客など、海外発需要を中心に取り込みました。運賃コントロールを徹底したことで、イールドが前年から17パーセント上昇した結果、売上高は前年の2.2倍に拡大し、上期として過去最高となりました。
- ③ **ANA国内旅客**では、6月搭乗分から一部の運賃で値上げしたことが寄与し、第2四半期の単価は、前年比でプラスに転じました。
- ④ **ANA国際貨物**は、需要の弱含みに対応し、フレイターの稼働を抑制した結果、貨物重量が、前年から約2割減少しました。
- ⑤ **Peach**は、訪日客や夏場のレジャー・VFR需要を取り込み、座席利用率が、86パーセントと高い水準になりました。
- ⑥ 以上のとおり、回復が続く旅客需要を高単価で獲得したことで、国際旅客を中心に、トップラインを大幅に拡大しました。
- ⑦ 6ページをご覧ください。

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



©ANAHD2023

6

- ① 航空事業の実績について、コロナ前の2019年度上期との比較でご説明します。
- ② **1番の売上高**について、旅客、貨物ともに、とりわけ国際線の単価が大幅に向上した結果、航空事業の売上高は、概ねコロナ前の水準まで回復しました。
- ③ 一方、**2番のグラフ**にお示したとおり、売上高に対する固定費比率は、事業構造改革の効果を維持したことにより、50パーセントに低下しました。
- ④ その結果、営業利益率は14.0パーセント、営業利益は1,277億円となり、収支構造が転換したことで、利益率、利益額ともに、過去最高となりました。
- ⑤ 7ページをご覧ください。

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

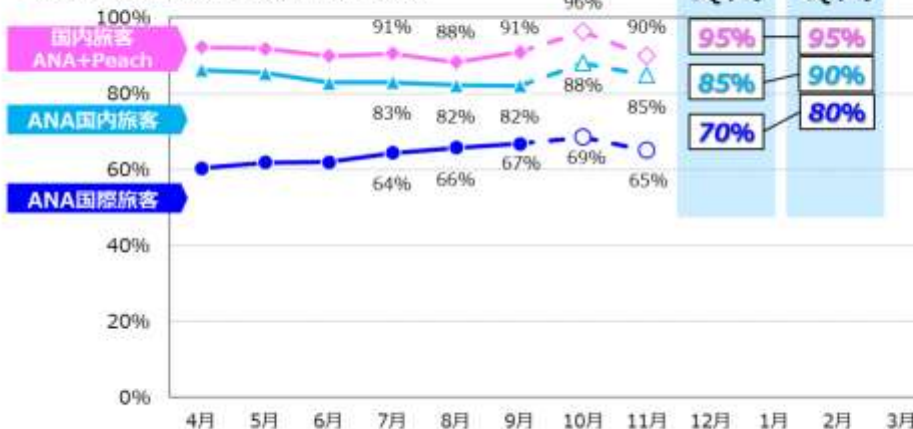
海外発(訪日・三国間)が増加
日本発ビジネス需要も回復基調

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)

©ANAHD2023

7

- ① 旅客需要の見通しです。
- ② **国内旅客**について、
ビジネス需要は、期末時点でコロナ前の7割程度になると見込んでいます。
一方で、レジャー需要は堅調な回復が続いており、
ANA国内線の旅客数は、第3四半期も概ね計画水準で推移すると見通しています。
- ③ **国際旅客**について、中国線は個人客を中心に需要が増加していますが、
期初の想定と比べて、緩やかな回復ペースとなっています。
但し、全体としては、日本発、海外発ともに回復基調が続いており、
第3四半期のANA国際線の旅客数は、中国線を除いて、計画水準で推移すると想定しています。
- ④ 8ページをご覧ください。

貨物事業の動向

1. 国際貨物の需要見通し



<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

- 回復基調の北米向け貨物の値上げ（自動車関連など）
- 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



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リング予定

- ① 貨物事業の動向です。
- ② **1番の国際貨物の需要見通し**について、
足元では、自動車関連が増加基調に転じましたが、
半導体関連の本格的な回復は、来期以降へ後ろ倒しになるとみており、
第3四半期も、当初計画を下回って推移する見込みです。
下期は、北米向け貨物の値上げや、高単価貨物の獲得に取り組みながら、
引き続き、収支ベースでのマネジメントを継続します。
- ③ **2番のNCAの株式取得**についてですが、
各国の関係当局による企業結合審査が終了していないため、
効力発生日を来年の2月1日に変更する旨、先般発表しました。
審査手続きが完了後にクローリングする予定に変更はなく、
引き続き、関係当局との調整を進めてまいります。
- ④ 9ページをご覧ください。

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
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) 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) 3) 点検や部品の交換には一定期間が必要	機材数(9月末) 273機 大型機 33 中型機 104 小型機 112 Prop 24 ※PeachのA320/321neoはCFM-インターナショナル社製のため影響なし

ANA
全てのPW1100Gエンジンが点検対象となる見込み

A320/321neoの一部が非稼働に
・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)

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%	1) お客様に代替便の提供が可能な減便対象の選定 2) 損害に関わるメーカーへの求償 3) 他機種の稼働最大化(リース延長、退役延長など) 4) エンジン点検期間の短縮に向けた調整など
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%	
減収影響 内訳計80億円			収支影響を最小化

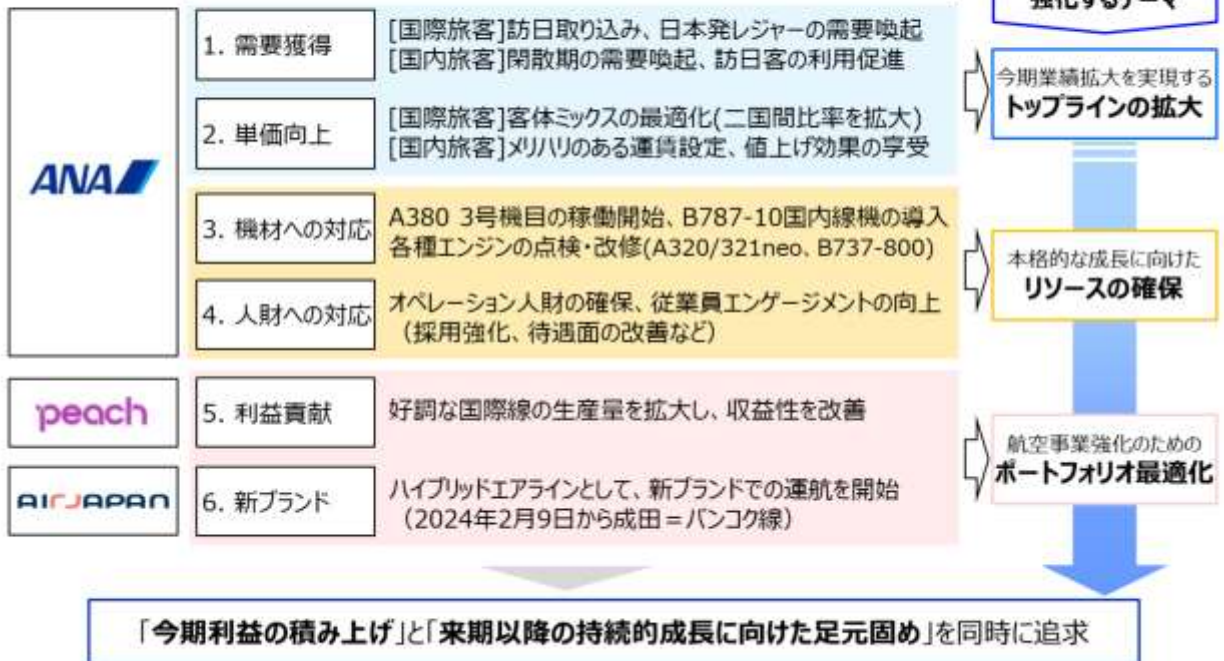
©ANAHD2023

9

- ① 次に、PWエンジンの点検に関わる影響について、ご説明します。
- ② **1番の概況**についてですが、プラットアンドホイットニー社から、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との発表がありました。運航の安全性に影響はないものの、点検や部品の交換に一定期間が必要となる見通しです。
- ③ **当社グループの状況**について、メーカーからの技術指示文書はまだ発出されていませんが、ANAが保有する72台の全てのエンジンが、点検の対象となる見込みです。その結果、エアバスA320・321neo33機のうち、来年1月から2月にかけて、最大25機が非稼働になる予定です。
- ④ **2番の運航便への影響と対応**について、ANA国内線では、来年1月以降、一部の路線で減便するほか、ANA国際線では、11月以降、中国線の増便を延期するなどの対応を実施します。これらに伴う今年度の減収影響は、80億円程度と想定しています。
- ⑤ 当社グループとしては、お客様の利便性に配慮しながら減便対象の選定をおこなうとともに、メーカーへの求償や、他機種の稼働最大化など、収支影響を最小化するために、あらゆる対応策を講じていきます。
- ⑥ 続いて、10ページをご覧ください。

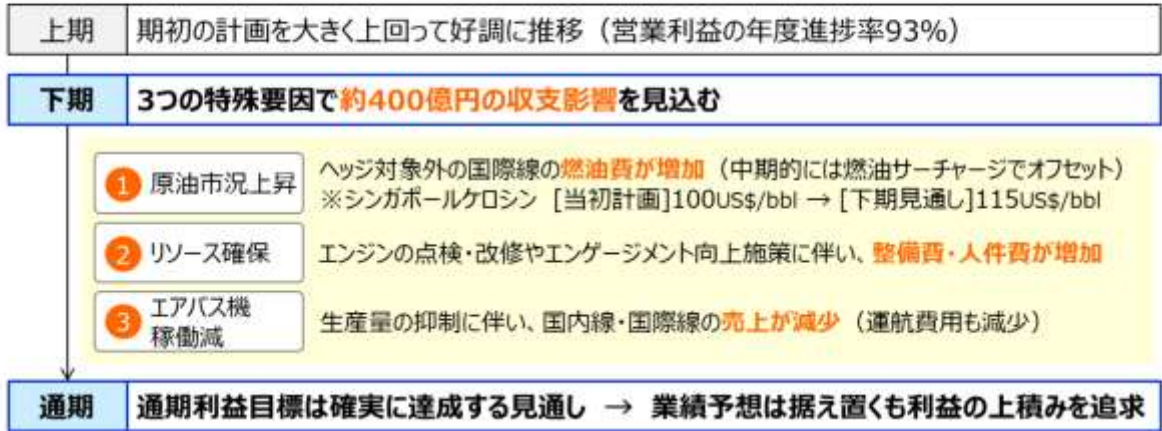
下期の方針

重点項目と主な取り組み



- ① 下期の方針について、ご説明します。
- ② ANAでは、旅客事業を中心に、引き続き**トップラインの拡大**を目指します。
国際旅客では、訪日の取り込みや日本発レジャーの需要喚起を強化するほか、単価の維持・向上に向けて、客体ミックスの最適化を図ります。
- ③ 本格的な成長に向けた**リソースの確保**にも取り組みます。
機材については、10月20日からエアバスA380の3号機目をハワイ線に投入し始めたほか、ボーイング787-10の国内線仕様機の導入を予定します。
また、各種エンジンの点検や改修を促進し、今後の機材稼働の最大化に努めます。
人財については、オペレーション人財確保のための採用強化や、従業員エンゲージメントの向上に向けた待遇面の改善を進めます。
- ④ さらには、航空事業強化のため、**エアラインポートフォリオを最適化**します。
Peachでは、足元で好調な国際線の生産量を拡大するほか、AirJapanが、来年2月から、いよいよ新ブランドでの運航を開始します。
- ⑤ 以上のとおり、下期は、「今期利益の着実な積み上げ」を目指しながら、「来期以降の持続的な成長に向けた足元固め」を、同時に追求していきます。
- ⑥ 11ページをご覧ください。

1. 業績の見通し

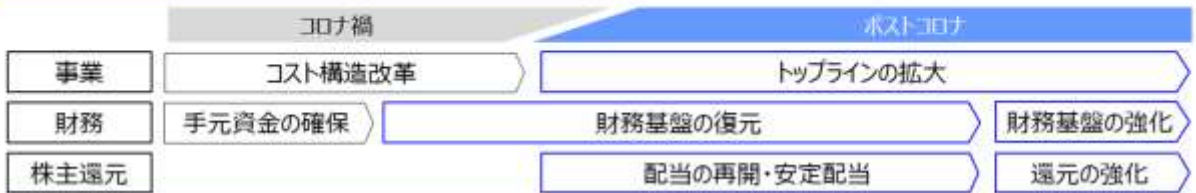


2. 2024年3月期配当予想について

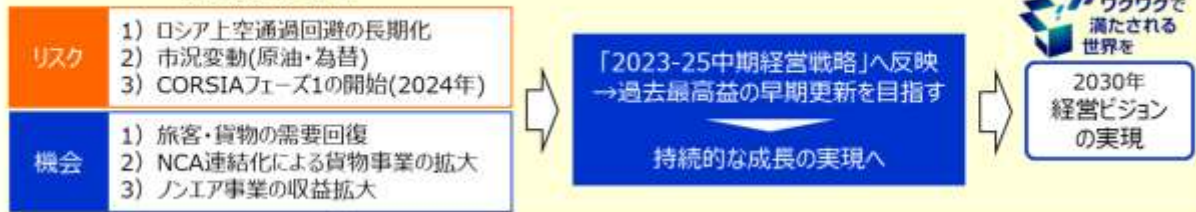


- ① 通期業績見通しと配当予想についてです。
- ② **1番の業績の見通し**について、上期の実績は、期初の計画を大きく上回って好調に推移しました。
- ③ 一方で下期は、原油市況の上昇やリソースの確保に向けた対応、エアバス機の稼働減により、合計で400億円の収支影響を見込んでいます。
但し、これらの特殊要素も含めて、グループ全体の収支を適切にコントロールすることにより、通期の利益目標は確実に達成する見通しです。
現時点では期初の業績予想を据え置きますが、引き続きさらなる利益の上積みを目指します。
- ④ **2番の配当予想**について、
今年度の利益目標の達成確度が高まったことをふまえ、5期ぶりの復配を判断しました。
1株あたり30円を予定します。
株主の皆様には、コロナ禍で多大なるサポートを頂きましたこと、あらためて感謝申し上げます。
- ⑤ 最後に、12ページをご覧ください。

今後に向けて

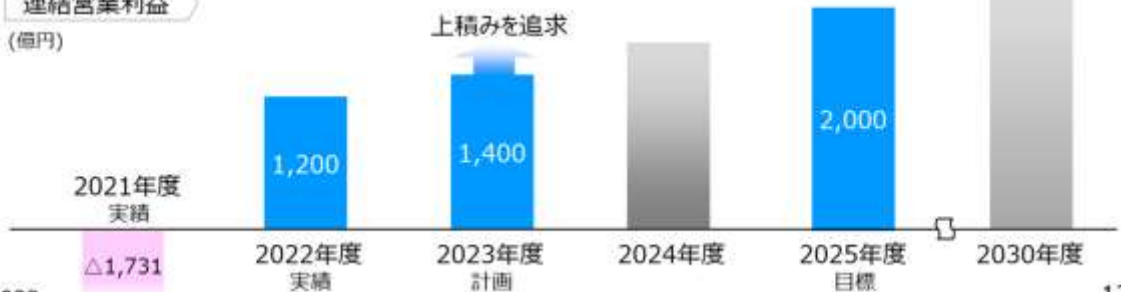


今後のリスクと機会



連結営業利益

(億円)



©ANAHD2023

12

- ① 今後の方針についてです。
- ② ポストコロナでは、トップラインの拡大により業績の改善を本格化することで、財務基盤の復元を進めます。
また株主還元については、来期以降の安定・継続配当や、さらなる還元の強化に向けて、最大限に努めていく考えです。
- ③ **今後の「リスク」**として、
ロシアの上空通過を回避する運航の長期化や、市況の変動などに備える一方、
収益拡大の「機会」として、
旅客・貨物のさらなる需要回復や、NCA連結化による貨物事業の拡大などを見込んでいます。
- ④ これらの環境変化への対応を、中期経営戦略に確実に反映しながら、過去最高益の早期更新を目指します。
ステークホルダーの皆様のご期待に応えるべく、
グループの力を結集し、持続的な成長の実現に向けて全力で取り組んでまいります。
- ⑤ 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。

2. 2023年度第2四半期 決算（詳細）



- ① 私から、2023年度 第2四半期決算の詳細について、ご説明します。
- ② 14ページをご覧ください。

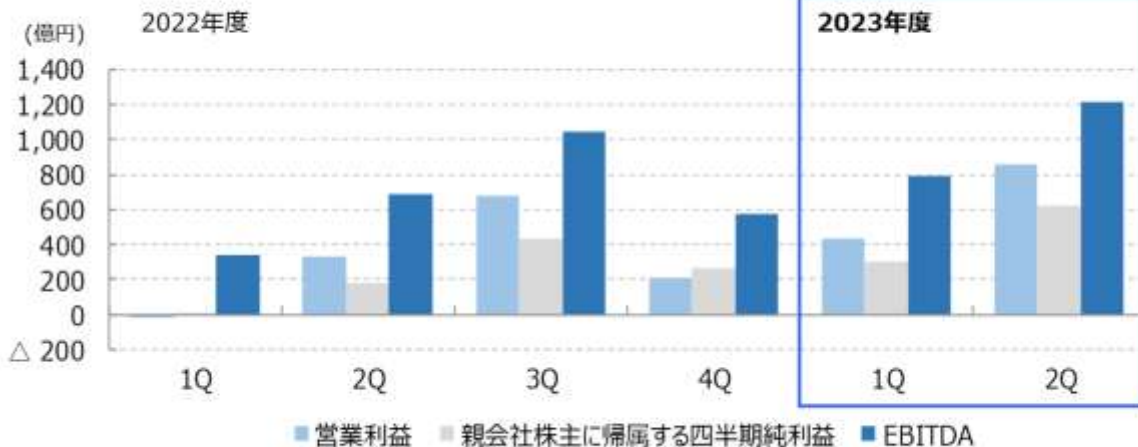
当第2四半期と前年度各四半期の業績比較

【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



- ① 業績ハイライトです。
- ② 下段のグラフの通り、当第2四半期は多客期の需要を確実に利益に繋げた結果、営業利益、四半期純利益、EBITDAともに高い水準となりました。
- ③ 15ページをご覧ください。

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

©ANAHD2023

15

- ① 経営成績の概要です。
- ② **売上高**は、前年から2,120億円増加し、1兆27億円、**営業費用**は、1,137億円増加の、8,729億円となりました。
- ③ その結果、**営業利益**は1,297億円、**経常利益**は1,273億円となり、いずれも上期として過去最高となりました。
- ④ また、**親会社株主に帰属する四半期純利益**は932億円となりました。
- ⑤ 16ページをご覧ください。

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/Eレシオ (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/Eレシオ (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/Eレシオ = 純有利子負債 ÷ 自己資本

- ① 財政状態です。
- ② 総資産は3兆5,498億円、自己資本は9,990億円となり、自己資本比率は28.1パーセントとなりました。
- ③ また、有利子負債は1兆5,562億円、手元流動性資金は1兆3,137億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、0.2倍となりました。
- ④ 17ページをご覧ください。

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

- ① キャッシュフローです。
- ② 営業キャッシュフローは、2,546億円の収入
投資キャッシュフローは、2,380億円の支出、
財務キャッシュフローは、614億円の支出となりました。
- ③ また、実質フリーキャッシュフローは、1,876億円の収入となりました。
- ④ 18ページをご覧ください。

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

©ANAHD2023

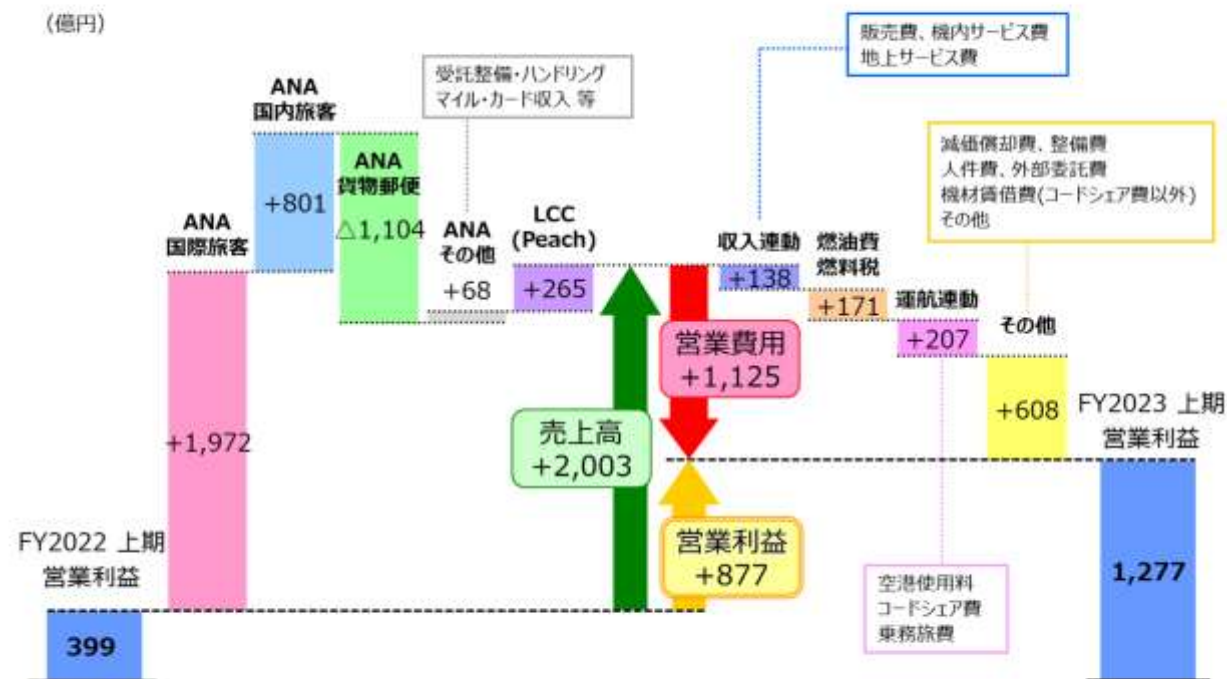
18

- ① セグメント別の実績です。
- ② 航空関連事業では、旅客需要の回復に伴い、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。
- ③ 旅行事業では、国内を中心に夏場の旅行需要を取り込み、増収増益となりました。
- ④ 商社事業は、回復が続く空港リテール事業を中心に、利益を拡大しました。
- ⑤ 20ページをご覧ください。

収入・費用

(億円)		FY2022	FY2023	前年差	FY2023	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	ANA					
	国際旅客	1,614	3,586	+ 1,972	1,912	+ 921
	国内旅客	2,428	3,229	+ 801	1,803	+ 396
	貨物郵便	1,998	894	△ 1,104	440	△ 530
	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



©ANAHD2023

20

- ① 航空事業における、営業利益の前年比較です。
- ② **売上高**は、ANA国際旅客が好調に推移したことなどにより、全体で2,003億円の増加となりました。
- ③ **営業費用**は、生産量の回復や物価の上昇などにより増加しましたが、コストマネジメントを徹底したことにより、前年から1,125億円の増加に留めました。
- ④ これらの結果、営業利益は877億円増加し、1,277億円となりました。
- ⑤ 22ページをご覧ください。

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)

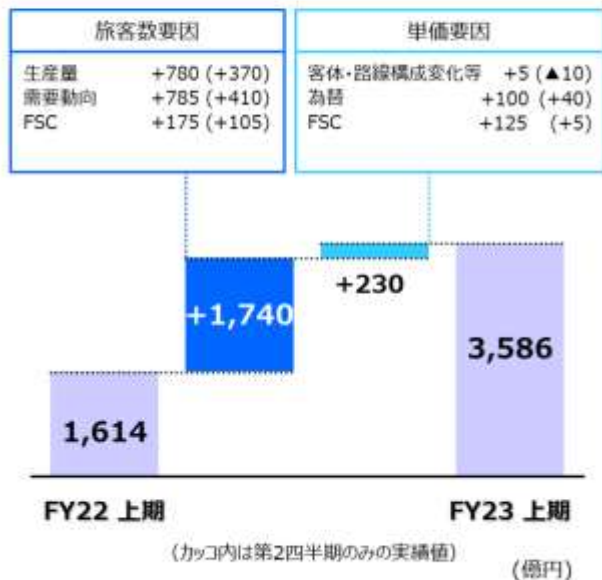
*1 座席利用率のみ前年差及びCY19差

*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

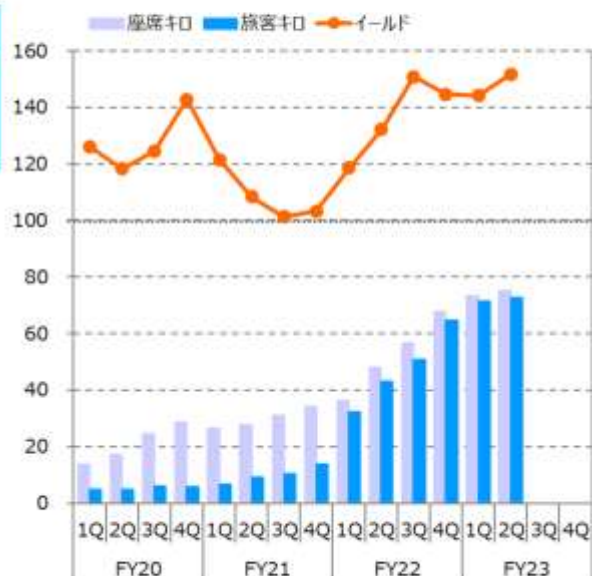
ANA国際旅客（事業動向）

第2四半期累計 収入増減要因（前年差）

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

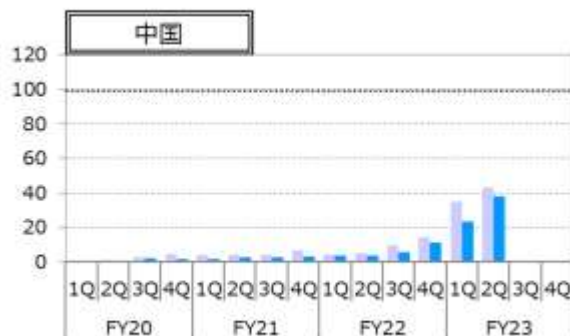
22

- ① 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実績推移をお示しています。
- ② 当第2四半期は、ハワイ線を中心に日本発のレジャー需要が伸長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。
- ③ 一方、各方面で需給バランスが逼迫した状況が続いていることや、高単価な日本発需要を取り込んだことにより、イールドはコロナ前の1.5倍を超える水準となりました。
- ④ 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：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

23

- ① 方面別の供給と需要の推移です。
- ② 北米方面は、生産量をコロナ前の9割程度まで回復する中、日本発・北米発双方の需要に加えて、旺盛な米中間の三国流動を取り込んでいます。
- ③ 欧州方面は、ウクライナ情勢の影響で、生産量の回復は限定的ですが、好調な日本発の業務渡航や訪日需要を取り込んだことで、旅客キロのコロナ前比は、座席キロを上回って回復しました。
- ④ 中国方面は、足元では団体旅行の動向に大きな変化は見られませんが、個人での訪日客や米中間の乗り継ぎ需要を着実に取り込んでいます。
- ⑤ アジア・オセアニア方面では、夏場の日本発レジャー需要が伸長し、旅客キロは、コロナ前の75%程度まで回復しました。
- ⑥ 26ページをご覧ください。

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)

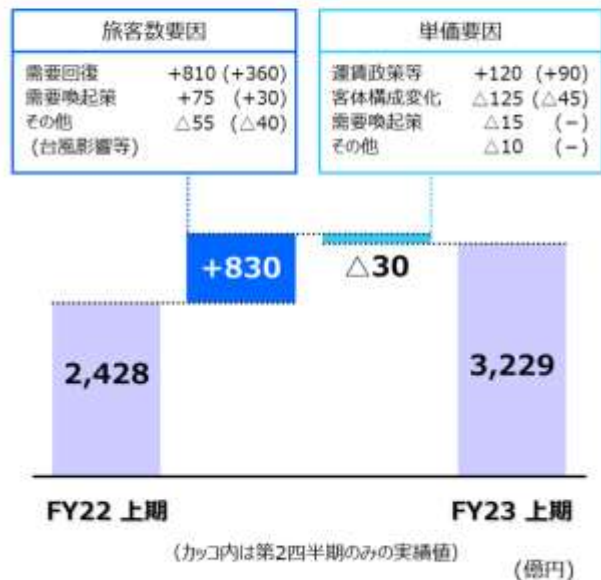
*1 座席利用率のみ前年差及びCY19差

*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）

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（%）



- ① 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。
- ② 当第2四半期は、レジャー需要が好調に推移しましたが、
台風などの度重なるイレギュラーの影響もあり、旅客数はコロナ前の82%となりました。
- ③ 単価は、6月以降の値上げの効果に加えて、
メリハリのあるイールドマネジメントを実施したことで、コロナ前から約6%上昇しました。
- ④ 29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

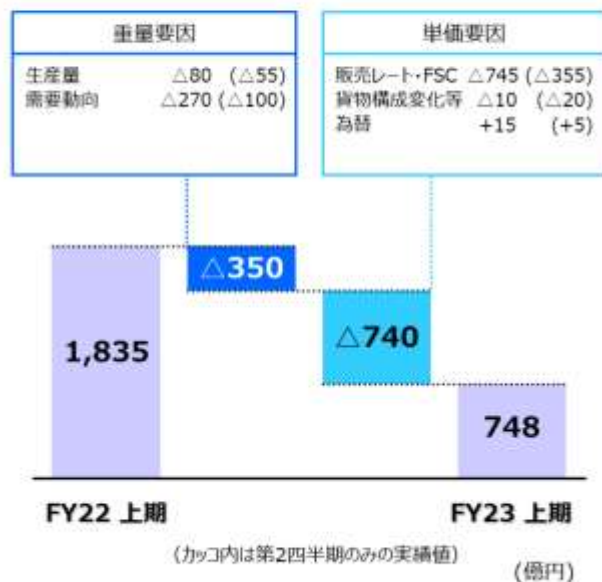
	FY2022 第2四半期累計	FY2023 第2四半期累計	前年比(%)	FY2023 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,225	889	△ 27.5	422	△ 29.9
有償貨物トンキロ（百万）	795	568	△ 28.6	272	△ 29.1
貨物輸送重量（千トン）	197	144	△ 26.8	69	△ 28.0
貨物重量利用率（%）	64.9	64.0	△ 1.0pt*	64.5	+ 0.7pt*
貨物収入（億円）	776	292	△ 62.3	138	△ 63.0
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	63.3	32.9	△ 48.1	32.8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



©ANAHD2023

29

- ① 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。
- ② 当第2四半期の貨物重量は、主要商材の需要の弱含みが続き、コロナ前を下回って推移しました。
- ③ 単価は、昨年度の下期以降続いていた下落基調に一定程度の歯止めがかかり、コロナ前の1.9倍の水準を維持しました。
- ④ 32ページをご覧ください。

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(%)
座席キロ (百万)	6,031	6,712	+ 11.3	3,532	+ 12.6
旅客キロ (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/座席キロ)	6.8	10.0	+ 48.3	11.2	+ 39.4
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	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 (%)



* 2019年はバニエアの実績を含む

©ANAHD2023

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

- ① Peachの状況です。
- ② 当第2四半期は、レジャー需要や旺盛な訪日需要を取り込み、座席利用率が内際合計で88%に向上したことなどにより、収益性が大幅に改善しました。
- ③ 冬ダイヤ以降も好調な国際線で増便を予定するなど、国内線と国際線のリソース配分を最適化することで、更なる利益貢献を目指します。
- ④ 最後に、35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

		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	39.7	+ 9.6	39.2	+ 9.7
	欧州	20.4	15.4	△ 5.1	15.3	△ 4.9
	中国	14.5	7.4	△ 7.1	8.2	△ 6.7
	アジア・オセアニア	28.5	31.2	+ 2.7	29.9	+ 2.4
	ハワイ	6.4	6.3	△ 0.1	7.4	△ 0.5
座席キロ	北米	32.0	37.7	+ 5.6	37.1	+ 5.5
	欧州	17.2	12.1	△ 5.0	12.0	△ 4.8
	中国	9.5	5.0	△ 4.5	5.4	△ 4.0
	アジア・オセアニア	35.1	37.8	+ 2.6	37.2	+ 2.1
	ハワイ	6.1	7.4	+ 1.3	8.4	+ 1.3
旅客キロ	北米	32.8	40.8	+ 8.0	39.3	+ 6.8
	欧州	17.3	12.9	△ 4.4	13.0	△ 4.1
	中国	9.6	4.1	△ 5.5	4.9	△ 4.5
	アジア・オセアニア	33.2	34.8	+ 1.5	34.2	+ 1.5
	ハワイ	7.1	7.4	+ 0.3	8.5	+ 0.3

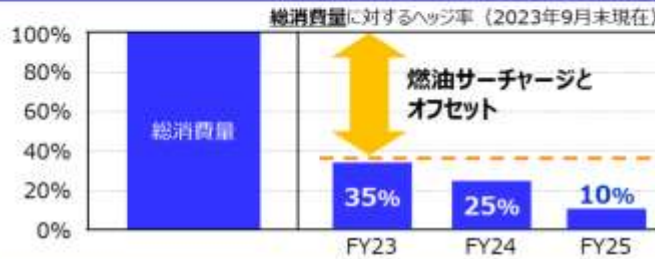
ANA国際貨物 方面別実績（構成比）

		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	40.1	+ 4.2	41.7	+ 6.6
	欧州	15.1	9.5	△ 5.5	9.4	△ 5.8
	中国	22.1	24.0	+ 1.9	23.9	+ 1.3
	アジア・オセアニア	23.5	24.7	+ 1.3	23.3	△ 0.1
	その他	3.5	1.7	△ 1.9	1.7	△ 1.9
有効貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	44.2	47.2	+ 3.1	48.7	+ 4.6
	欧州	12.4	6.5	△ 5.9	6.6	△ 5.4
	中国	13.9	14.3	+ 0.4	14.2	+ 0.3
	アジア・オセアニア	27.6	31.6	+ 4.0	30.1	+ 2.1
	その他	1.9	0.4	△ 1.5	0.4	△ 1.6
有償貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	42.9	50.8	+ 7.9	51.3	+ 9.2
	欧州	17.6	10.1	△ 7.5	10.2	△ 8.2
	中国	12.9	14.1	+ 1.2	14.1	+ 0.9
	アジア・オセアニア	24.5	24.3	△ 0.3	23.7	△ 0.7
	その他	2.0	0.7	△ 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)

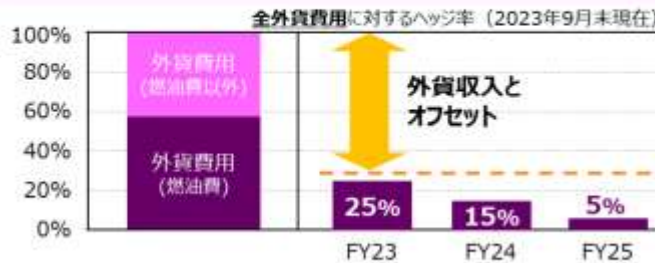


(US\$/bbl)	FY23 上期実績	FY23 当初前提	FY23 下期見通し
ドバイ原油	82.2	80	90
シンガポールケロシン	102.3	100	115



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

- ヘッジの進捗状況です。
- 燃油・為替ともに今年度のヘッジ対応は概ね完了していますが、下期の市況の水準については、右側の表にお示しの通り、シンガポールケロシンは115ドル、ドル円レートは145円程度で推移すると見通しています。
- 現時点で業績予想の変更はありませんが、さらなる利益の積み上げに向けて、引き続き収支管理を徹底してまいります。
- 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