

ANAホールディングス株式会社 説明会

2025年3月期 第2四半期(中間期)決算

2024年10月31日

代表取締役社長

芝田 浩二



- ① 本日はお忙しい中、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 上期は台風などの悪天候による影響を受けましたが、売上、利益ともに当初の計画を上回る結果となりました。引き続き、中期経営戦略で掲げた施策を着実に進めることで、今後の持続的な成長に向けて足元を固めていきます。
- ③ 本日、私からは、上期決算の概要、通期業績予想の修正、ならびに今後の戦略と方針のポイントについて、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. 2024年度 第2四半期決算（概要）

決算概要	P. 4
通期業績予想（修正）	P. 5
通期業績予想の修正ポイント	P. 6
旅客需要の推移・見通し	P. 7
事業別の戦略ポイント	P. 8
ANA国際旅客	P. 9
ANA国際貨物	P. 10
中期経営戦略の達成に向けて	P. 11
事業環境と今後の方針	P. 12

航空事業	
Peach Aviation	P. 35-36
AirJapan	P. 37-38
ANA国際線 方面別実績（構成比）	P. 39-40
燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 41
航空機数	P. 42
ノエア事業	
航空事業以外のセグメント	P. 43

2. 2024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. 23-26
ANA国内旅客	P. 27-28
ANA国際貨物	P. 31-33
ANA国内貨物	P. 34

3. 2024年度 通期業績予想（詳細）

連結業績予想	P. 46
セグメント別 計画	P. 47
航空事業 売上高・営業費用 計画	P. 48
航空事業 営業利益（前年実績との差異）	P. 49
航空事業 営業利益（当初計画との差異）	P. 50
計画前提	
ANA旅客事業	P. 51
ANA貨物事業	P. 52
Peach・AirJapan	P. 53

1. 2024年度 第2四半期決算（概要）



決算概要

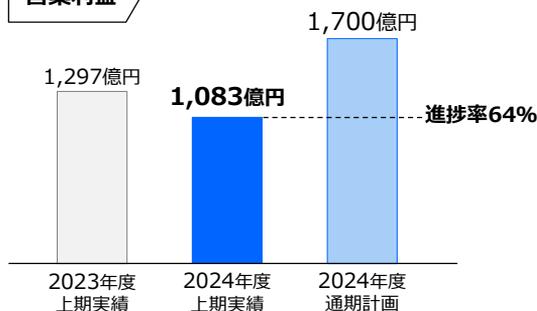
2024年度 第2四半期決算（連結・中間期）

(億円)	実績	前年差	前年比
売上高	10,995	+968	+9.7%
航空事業	10,010	+879	+9.6%
営業利益	1,083	△213	△16.5%
航空事業	1,093	△184	△14.5%
営業利益率	9.9%	△3.1pt	-
経常利益	1,123	△149	△11.7%
親会社株主に帰属する 中間純利益	807	△124	△13.3%
EBITDA	1,818	△182	△9.1%

➤ 上期の業績

- 1) 売上高
旅客需要の回復が継続し大幅増加
→ 上期として過去最高を更新
- 2) 営業費用
整備費や人件費が前年比で増加
- 3) 営業利益
前年から減益も当初計画を若干上回る

営業利益



©ANAHD2024

4

- ① 第2四半期決算の概要です。
- ② **売上高**は、前年から968億円、9.7パーセント増加の、1兆995億円となりました。
旅客需要の回復が継続し、上期として過去最高を更新しました。
- ③ **営業利益**は、前年から213億円減少し、1,083億円となりました。
当初計画をやや上回る進捗率で、順調に推移しています。
- ④ **親会社株主に帰属する中間純利益**は、807億円となりました。
- ⑤ 次に、5ページをご覧ください。

通期業績予想（修正）

2024年度 通期業績予想の修正（連結）

(億円)	当初計画 (24.4.26)	今回修正 (24.10.31)	差異	修正のポイント
売上高	21,900	22,200	+300	1) 売上高・営業費用 ・円安影響で売上高・費用ともに増加 ・上期実績と下期見通しの変動要素*を反映 →営業利益は当初計画から変更なし 2) 営業外収益 ・航空機、エンジン関連の補償獲得など *詳細は次ページ参照
航空事業	19,700	20,150	+450	
営業利益	1,700	1,700	-	
航空事業	1,680	1,710	+30	
営業利益率	7.8%	7.7%	△0.1pt	
経常利益	1,600	1,700	+100	
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,100	1,200	+100	
EBITDA	3,190	3,185	△5	
市況	当初計画	修正計画 (下期)		
為替レート (円/US\$)	140	145		
ドバイ原油 (US\$/bbl)	80	80		
シンガポールケロシン (US\$/bbl)	100	100		

経常利益、当期純利益を上方修正

©ANAHD2024

5

- ① 通期業績予想の修正について、ご説明します。
- ② 売上高と営業費用は、
為替市況やその他の変動要素の影響で、ともに増加する見通しですが、
営業利益は当初計画から変更ありません。
一方、営業外収益に関しては、
航空機やエンジンに関わる補償を獲得したことなどで、当初計画から増加する見込みです。
- ③ 以上をふまえ、通期の業績予想を修正することとしました。
- ④ 売上高は、当初計画から300億円増加の、2兆2,200億円とします。
経常利益は、100億円増加の1,700億円、
親会社株主に帰属する当期純利益は、100億円増加の1,200億円とします。
- ⑤ 6ページをご覧ください。

通期業績予想の修正ポイント

(億円)	主な項目	当初計画からの主な変動要素	変動額*1 (当初計画比・通期)		為替影響*2
売上高	1.国際旅客 (ANA)	イーールドコントロールによる単価上振れ	+260	売上高計 +300	+260
	2.国内旅客 (ANA)	レジャー需要を想定以上に獲得	+130		
	3.AirJapan	座席利用率の計画未達	△30		
営業費用	4.燃油費	ジェット燃料補助金の延長など	△50	営業費用計 +300	+290
	5.整備費	PWエンジンの点検・改修に関わる費用増	+130 (為替影響+90)		
営業利益		変更なし (航空事業は30億円良化)	-		△30
経常利益		航空機・エンジン関連の補償獲得など	+100		

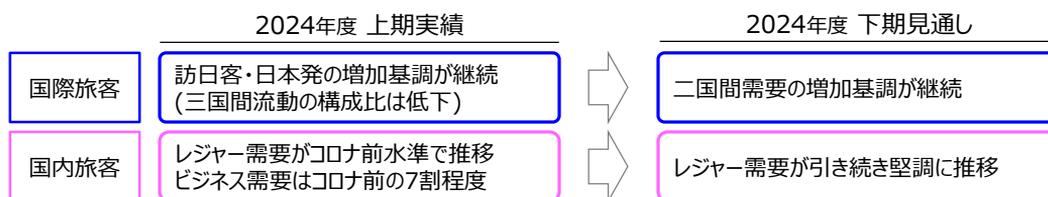
*1 変動額には為替影響を含む

*2 為替影響は売上高・費用合計ベースの影響額

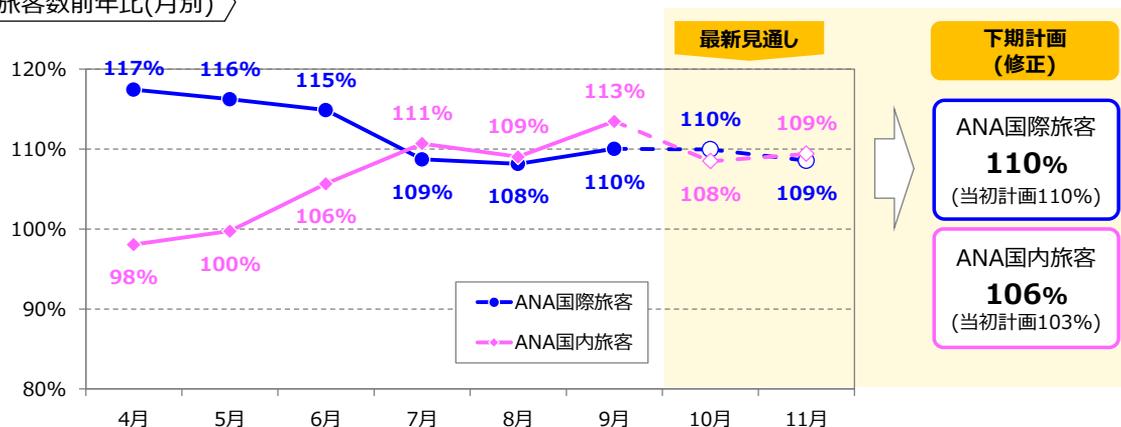
- ① 業績予想の修正内容について補足します。
- ② 売上高について、ANAの旅客事業では、当初計画から大幅に増額する一方で、AirJapanの売上高は、直近の見通しを踏まえ減額しました。
- ③ 営業費用では、燃油費が、補助金の延長や市況変動により減少する一方、整備費に関しては、為替影響に加えて、エアバス機に搭載するPWエンジンの点検改修に関わる費用が増えており、当初計画から増加する見込みです。
- ④ 以上のとおり、項目ごとには当初計画から増減があるものの、営業利益に変更はありません。売上高と営業費用がともに300億円増加しますが、総じて為替の変動による影響です。なお、経常利益については、各種の補償獲得に伴い、100億円増加する見通しです。
- ⑤ 7ページをご覧ください。

旅客需要の推移・見通し

国際線・国内線ともに旅客需要の回復が継続



旅客数前年比(月別)



©ANAHD2024

7

- ① 旅客需要の推移です。
- ② **国際旅客**については、訪日客と日本発の需要増加が続いています。
下期の修正計画における旅客数は、前年比で10パーセント増の前提としています。
- ③ **国内旅客**について、上期はレジャー需要がコロナ前水準で推移しました。
下期の旅客数も、前年比で6パーセントの増加を見込んでおり、引き続き堅調に推移すると見通しています。
- ④ 8ページをご覧ください。

事業別の戦略ポイント

	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
 国際旅客	イールドの維持・向上	訪日・日本発を優先的に獲得 (日本発着の旅客数構成比 約8割)	羽田のネットワークを拡大 ミラノ線 (2024年12月3日～) ストックホルム線 (2025年1月31日～) イスタンブール線 (2025年2月12日～)
国内旅客	旅客数と単価のベストミックス	メリハリのある運賃コントロール (早期に予約率を積み上げ、搭乗日間際の需要を高単価で獲得)	
国際貨物	収益性を重視	B767フレイター2機が退役 三国間需要を積極的に取り込み	エアラインチャーター*による増収
<small>*エアラインが他航空会社の運航する機材をチャーター(貸切)して顧客の貨物を運送する形態</small>			
 peach	国際線の構成比を拡大	高い座席利用率で売上拡大 (座席利用率 86%)	ウインターダイヤから運賃改定 関西＝シンガポール線の新規開設 (2024年12月4日～)
 AIR JAPAN	運航便数と売上の拡大	2機体制で運航品質を安定化	販売・顧客獲得力の強化

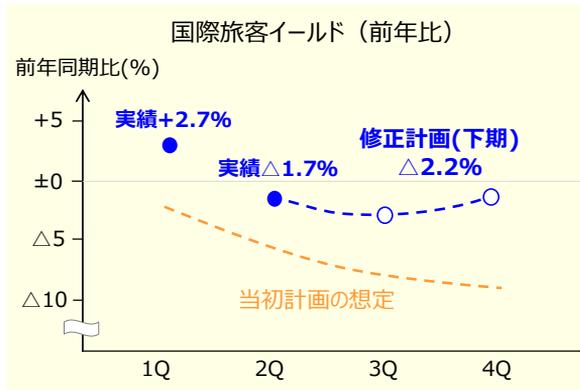
©ANAHD2024

8

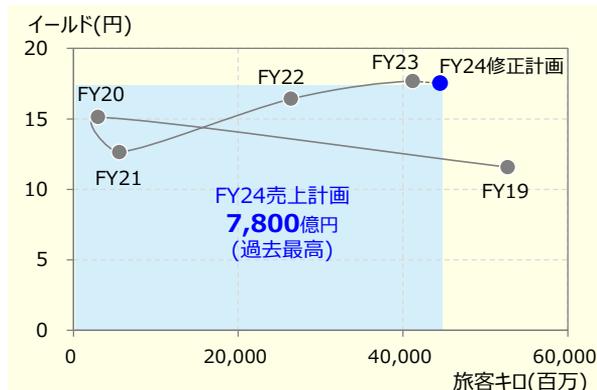
- ① 事業別の戦略ポイントについて、ご説明します。
- ② ANA**国際旅客**では、イールドを維持・向上させるため、高単価な二国間需要を優先的に獲得しています。
下期は欧州の3路線を新たに開設し、羽田からのネットワークを拡大します。
- ③ **国内旅客**では、コロナ禍明けのペントアップ需要が落ち着く中で、旅客数と単価のベストミックスを追求します。
上期は早期に需要を積み上げる販売戦略が奏功し、旅客数シェアを向上しながら、収入を最大化しました。
下期もメリハリのある運賃コントロールを継続します。
- ④ **国際貨物**では、上期に中型フレイター2機が退役しました。
今後の需要動向を見極めながら、収益性を重視した対応を続けます。
- ⑤ **Peach**は、業績が好調に推移しています。
下期は運賃改定や関西＝シンガポール線の開設により、さらなる利益の積み上げを目指します。
- ⑥ **AirJapan**は、4月に2機体制となって以降、運航品質が改善しました。
下期は販売力を強化し、新ブランドの認知度を高めながら売上の拡大を図ります。
- ⑦ 9ページをご覧ください。

需給バランスが緩和に向かう中でも、高水準のイールドを維持

1. イールドの推移（2024年度）



2. 旅客キロ・イールドの経年推移



当初計画と比べてイールド正常化ペースは緩やか

- 1) 需給バランスの緩和に伴い、実質イールドは低下
- 2) イールドコントロールの効果と円安影響で単価を維持

今後の需要回復でさらなる売上拡大を見込む

- 1) FY24のイールドはコロナ前比1.5倍の水準
→今後も高い水準を維持する見通し
(日本発需要の旅客数構成比の増加が下支え)

① ANAの国際旅客事業について、補足します。

② **1番のグラフは、今年度のイールド推移**です。

需給バランスの緩和に伴って、実質イールドは低下基調ですが、当初計画の想定と比べると、そのペースは緩やかになっています。イールドコントロールの効果や、為替の円安影響などが寄与し、下期も高い水準のイールドが続く見通しです。

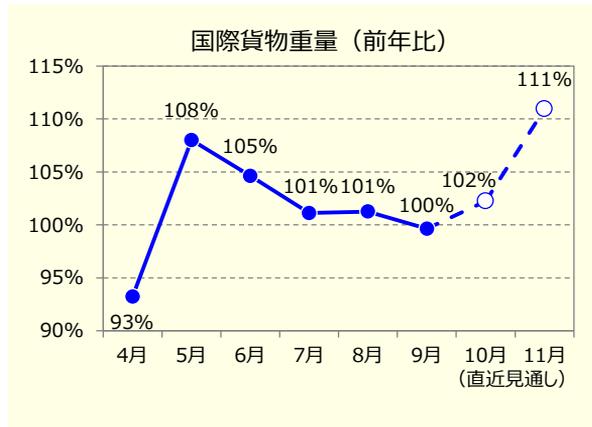
③ **2番のグラフは、旅客キロ・イールドの経年推移**です。

2024年度の修正計画の前提となるイールドは、コロナ前の1.5倍の水準です。今後も高い水準を維持しながら、回復する需要を取り込むことで、中期的にさらに売上を拡大することが可能と考えています。

④ 10ページをご覧ください。

回復基調の需要を取り込み、貨物事業の収益性を向上

1. 需要動向



<主要商材の需要見直し（下期）>

自動車：ハイブリッド車の需要増、メーカーの増産
 半導体：生成AI関連が増加
 Eコマース：中国発北米向けの需要が継続

2. 収益性向上の取り組み

1) エアラインチャーターを開始

- ① 運航社：Western Global Airlines
- ② 区間：成田＝シカゴ
- ③ 期間：2024年8月～（週3便）
- ④ 機材：B747-400フレイター

2) 成田空港 新貨物上屋の稼働開始(10月～)

- ① 温度管理施設などを拡充し、新商品・サービスを提供（医薬品・生鮮品・動物など）
- ② 上屋集約で三国間の接続時間を短縮（300分→最大180分）
- ③ 無人搬送車(AGV*)を導入し、オペレーションを効率化
*Automated Guided Vehicle

収益性を重視しながら売上を拡大

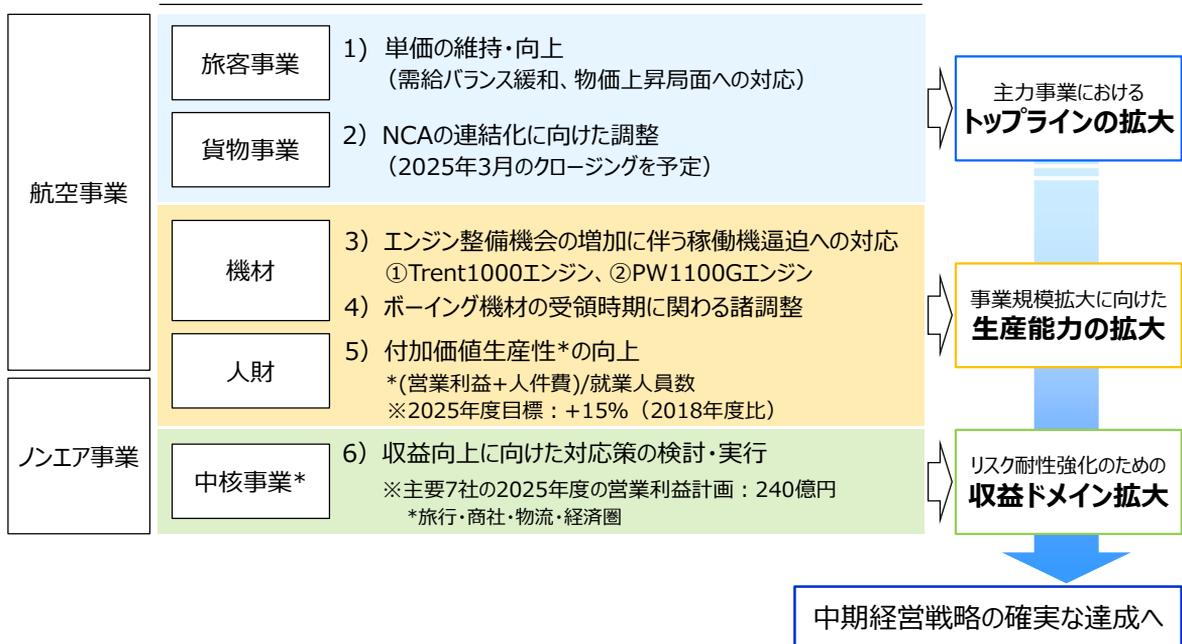
- ・旺盛な北米向け需要の取り込み
- ・お客様の多様な輸送ニーズへの対応
- ・上屋作業の徹底した効率化

- ① 国際貨物事業について、補足します。
- ② **1番の需要動向**ですが、
 貨物重量は、昨年度の下期に底打ちをして以降、改善傾向が続いています。
 下期も、主要商材の需要は、前年と比べて増加する見通しです。
- ③ **2番は、収益性向上の取り組み**です。
 8月から、ウエスタングローバル社のエアラインチャーターを開始し、シカゴ線の供給量を増やしたほか、
 10月21日から、成田空港の新貨物上屋の稼働を開始しました。
 旺盛な北米向け需要の取り込みや、お客様の多様なニーズへの対応などを通じて、
 貨物事業の収益性を向上させていきます。
- ④ 11ページをご覧ください。

中期経営戦略の達成に向けて

来期を見据えて、以下の課題へ重点的に対応

主な取り組み

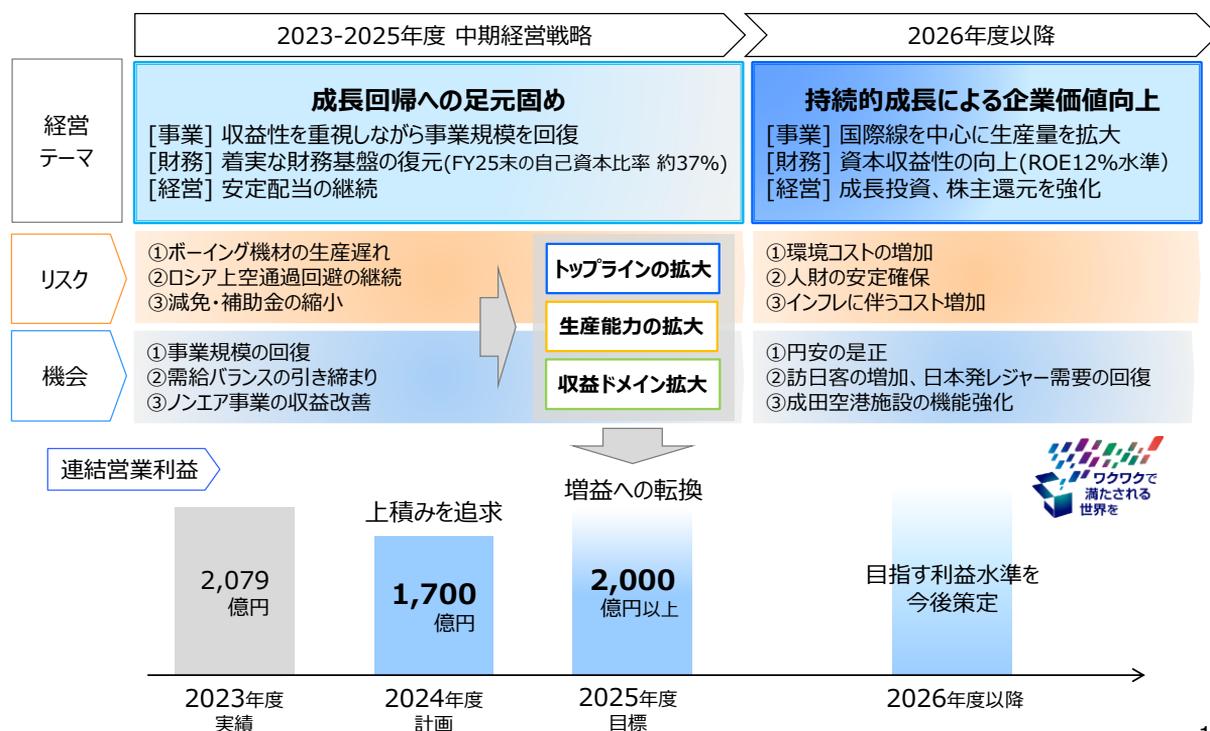


©ANAHD2024

11

- ① 中期経営戦略の達成に向けた対応について、ご説明します。
- ② 主力の航空事業において、**トップラインを拡大**するため、旅客事業では、単価の維持・向上に取り組むとともに、貨物事業では、NCAの連結化に向けて、各国当局との調整を続けます。
- ③ また、事業規模の回復に向けて**生産能力を拡大**するため、機材と人財の確保に注力します。特に機材に関しては、足元でTrentエンジンの取りおろしが急増しており、ボーイング787型機の稼働機が逼迫した状況となっています。昨年度から対応を継続しているPWエンジンを含め、各種エンジンの点検・整備を促進することで、機材繰りの安定化を図ります。ボーイング機の受領時期の変更に関しても、機動的に対応していきます。
- ④ さらには、リスク耐性強化のための**収益ドメイン拡大**の対応として、旅行・商社・物流・経済圏などを担う、主要7社の収益向上に取り組みます。
- ⑤ 以上の課題に適切に対応しながら、中期経営戦略の確実な達成を目指します。
- ⑥ 12ページをご覧ください。

環境変化に適切に対応しながら、持続的な成長を追求



©ANAHD2024

12

- ① 最後に、今後の方針についてです。
- ② 現行の中期経営戦略では、成長回帰への足元固めを経営のテーマとしています。リスクと機会に適切に対応しながら、財務基盤の着実な復元を進めます。
- ③ 2026年度以降は、持続的成長による企業価値向上を実現するため、国際線を中心とした生産量の拡大や、資本収益性の向上に注力します。キャッシュアロケーションを、成長投資や株主還元に移す考えです。
- ④ 現在、中長期の成長を見据えて、今後の利益水準や戦略に関する議論を進めており、適切なタイミングで、ステークホルダーの皆さまにお示しする予定です。引き続き、投資家の皆さまのご支援を賜りますようお願い申し上げます。
- 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。

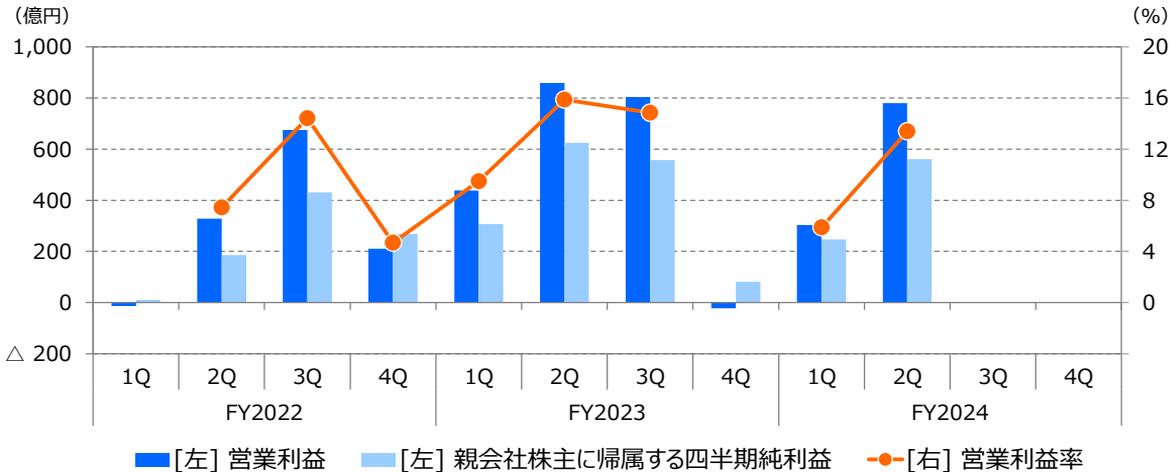
2. 2024年度第2四半期 決算（詳細）



- ① 私から、第2四半期決算の詳細、並びに通期業績予想について、ご説明します。
- ② 14ページをご覧ください。

当年度と前年度各四半期の業績比較

【2024年度（連結）】	中間期(4-9月)	前年差	第2四半期(7-9月)	前年差
売上高	10,995億円	+ 968億円	5,828億円	+ 411億円
営業利益	1,083億円	△ 213億円	780億円	△ 79億円
親会社株主に帰属する 中間（四半期）純利益	807億円	△ 124億円	560億円	△ 64億円



©ANAHD2024

14

- ① 業績ハイライトです。
- ② 当第2四半期単独の売上高は、5,828億円と、前年から増収となりました。
一方、営業利益は780億円、四半期純利益は560億円と前年から減益となりましたが、計画に対して着実に利益を積み上げました。
- ③ 15ページをご覧ください。

経営成績

(億円)	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差	FY2024 第2四半期	前年差
売上高	10,027	10,995	+ 968	5,828	+ 411
営業費用	8,729	9,912	+ 1,182	5,047	+ 490
営業利益	1,297	1,083	△ 213	780	△ 79
営業利益率 (%)	12.9	9.9	△ 3.1pt	13.4	△ 2.5pt
営業外損益	△ 24	40	+ 64	△ 24	△ 5
経常利益	1,273	1,123	△ 149	755	△ 84
特別損益	△ 4	2	+ 7	2	+ 7
親会社株主に帰属する 中間(四半期)純利益	932	807	△ 124	560	△ 64
中間(四半期)純利益	936	810	△ 126	563	△ 64
その他包括利益	515	△ 449	△ 965	△ 693	△ 932
包括利益	1,452	360	△ 1,091	△ 130	△ 996

©ANAHD2024

15

- ① 経営成績の概要です。
- ② 上期の**売上高**は、前年から968億円増加し、1兆995億円、**営業費用**は、1,182億円増加の、9,912億円となりました。
- ③ その結果、**営業利益**は1,083億円、**経常利益**は1,123億円となりました。
- ④ また、**親会社株主に帰属する中間純利益**は807億円となりました。
- ⑤ 16ページをご覧ください。

財政状態

(億円)	FY2023 期末	FY2024 中間期末	前年度 期末差
総資産	35,695	34,967	△ 727
自己資本	10,445	10,511	+ 66
自己資本比率 (%)	29.3	30.1	+ 0.8pt
有利子負債残高	14,840	13,822	△ 1,018
D/Eレシオ (倍)	1.4	1.3	△ 0.1
手元流動性資金 *1	12,578	12,108	△ 469
純有利子負債残高 *2	2,262	1,713	△ 548
ネットD/Eレシオ (倍) *3	0.2	0.2	△ 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

- ① 財政状態です。
- ② 総資産は3兆4,967億円、自己資本は1兆511億円となりました。
自己資本比率は30.1パーセントとなり、3年半ぶりに3割を超えました。
なお、JCRによる格付けは、10月16日付で、AマイナスからAフラットへ格上げとなりました。
- ③ また、有利子負債は1兆3,822億円、手元流動性資金は1兆2,108億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)	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差
営業キャッシュフロー	2,546	1,604	△ 941
投資キャッシュフロー	△ 2,380	△ 3,537	△ 1,156
財務キャッシュフロー	△ 614	△ 1,309	△ 694
現金及び現金同等物の増減額	△ 410	△ 3,241	△ 2,831
現金及び現金同等物の期首残高	11,134	10,025	} △ 3,241
現金及び現金同等物の期末残高	10,724	6,783	
減価償却費	704	734	+ 30
設備投資額（固定資産のみ）	874	927	+ 52
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）	1,876	839	△ 1,036
EBITDA（営業利益＋減価償却費）	2,001	1,818	△ 182
EBITDAマージン（%）	20.0	16.5	△ 3.4pt

©ANAHD2024

17

- ① キャッシュフローです。
- ② 営業キャッシュフローは、1,604億円の収入
投資キャッシュフローは、3,537億円の支出、
財務キャッシュフローは、1,309億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、839億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)		FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差	FY2024 第2四半期	前年差
売上高	航空事業	9,131	10,010	+ 879	5,314	+ 368
	航空関連事業	1,364	1,573	+ 208	822	+ 133
	旅行事業	395	366	△ 28	199	△ 18
	商社事業	573	641	+ 68	323	+ 25
	その他	187	208	+ 20	104	+ 8
	調整額	△ 1,625	△ 1,804	△ 179	△ 937	△ 105
	合計（連結）	10,027	10,995	+ 968	5,828	+ 411
営業利益	航空事業	1,277	1,093	△ 184	761	△ 92
	航空関連事業	43	30	△ 13	31	+ 19
	旅行事業	10	△ 6	△ 16	0	△ 8
	商社事業	27	26	△ 0	13	△ 1
	その他	0	5	+ 5	3	+ 3
	調整額	△ 61	△ 65	△ 3	△ 29	+ 0
	合計（連結）	1,297	1,083	△ 213	780	△ 79

©ANAHD2024

18

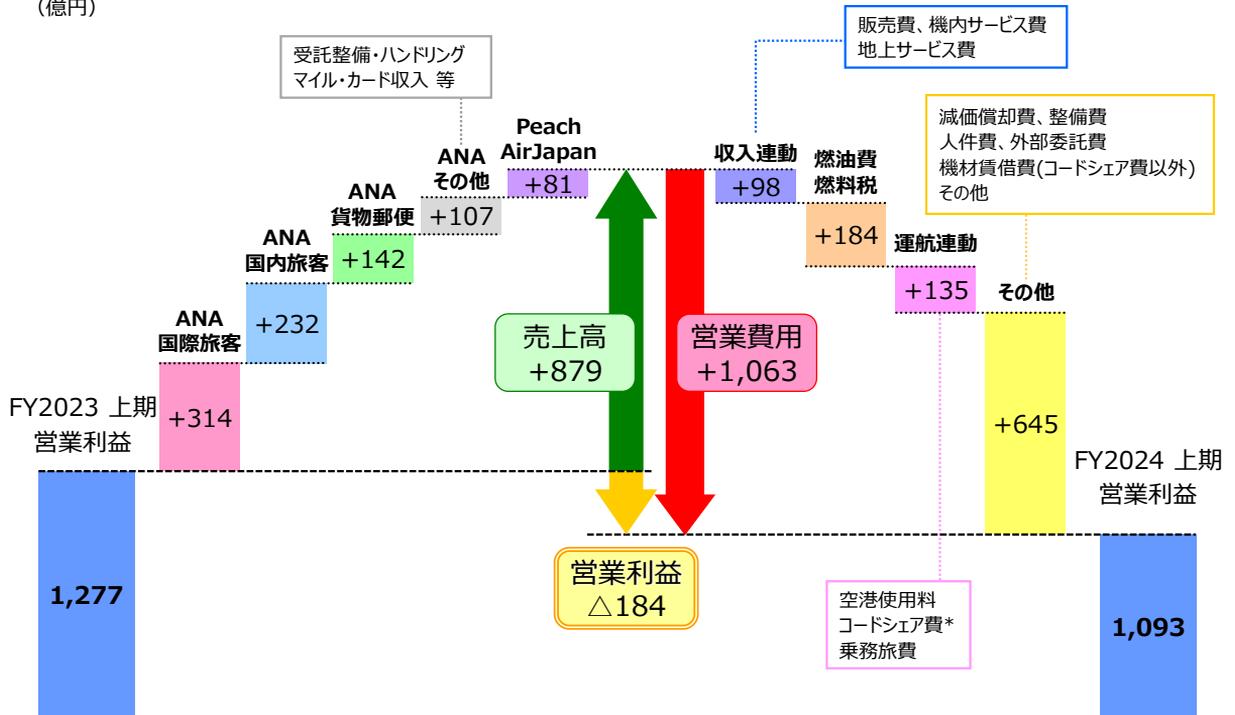
- ① セグメント別の実績です。
- ② 航空関連事業では、空港ハンドリングなどの受託が増えたことで増収となりましたが、人件費の増加などにより減益となりました。
- ③ 旅行事業では、昨年実施された全国旅行支援の裏年影響や、ダイナミックパッケージの販売低迷などにより、減収減益となりました。
- ④ 商社事業は、空港リテール事業が好調で、増収となりました。
- ⑤ 20ページをご覧ください。

収入・費用

(億円)		FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差	FY2024 第2四半期	前年差
売上高	ANA 国際旅客	3,586	3,901	+ 314	2,005	+ 92
	ANA 国内旅客	3,229	3,462	+ 232	1,945	+ 142
	ANA 貨物郵便	894	1,036	+ 142	532	+ 91
	ANA その他	748	855	+ 107	402	+ 9
	Peach・AirJapan	673	755	+ 81	429	+ 32
	合計	9,131	10,010	+ 879	5,314	+ 368
営業費用	燃油費・燃料税	1,877	2,061	+ 184	1,053	+ 37
	空港使用料	418	534	+ 115	284	+ 64
	航空機材賃借費	744	743	△ 1	385	+ 0
	減価償却費	677	705	+ 28	355	+ 18
	整備部品・外注費	778	1,030	+ 251	485	+ 97
	人件費	990	1,111	+ 121	578	+ 52
	販売費	269	301	+ 31	151	+ 11
	外部委託費	1,213	1,395	+ 182	723	+ 106
	その他	884	1,033	+ 148	536	+ 71
	合計	7,853	8,917	+ 1,063	4,553	+ 461
営業利益	営業利益	1,277	1,093	△ 184	761	△ 92
	EBITDA (営業利益+減価償却費)	1,954	1,798	△ 156	1,116	△ 73
	EBITDAマージン (%)	21.4	18.0	△ 3.4pt	21.0	△ 3.1pt

営業利益 増減要因

(億円)



* 貨物エアラインチャーター費用を含む

©ANAHD2024

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、すべての事業で前年の実績を上回り、全体で879億円の増加となりました。
- ③ **営業費用**は、整備費、人件費の増加や、円安の影響などにより、前年から1,063億円増加しました。
- ④ これらの結果、営業利益は184億円減少し、1,093億円となりました。
- ⑤ 24ページをご覧ください。

Intentionally Left Blank

Intentionally Left Blank

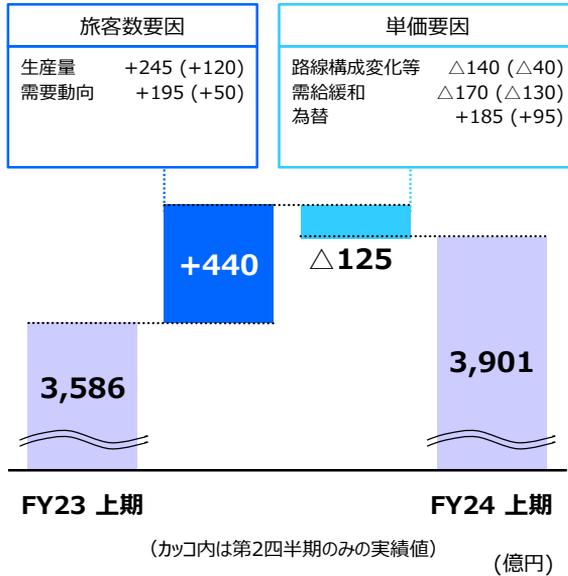
ANA国際旅客

	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年比(%)	FY2024 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	25,902	28,271	+ 9.1	14,417	+ 8.0
旅客キロ (百万)	20,328	22,032	+ 8.4	11,335	+ 6.6
旅客数 (千人)	3,471	3,898	+ 12.3	2,012	+ 8.9
座席利用率 (%)	78.5	77.9	△0.5pt*1	78.6	△1.0pt*1
旅客収入 (億円)	3,586	3,901	+ 8.8	2,005	+ 4.9
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	13.8	13.8	△ 0.3	13.9	△ 2.9
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	17.6	17.7	+ 0.4	17.7	△ 1.7
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	103,310	100,069	△ 3.1	99,667	△ 3.7

*1 座席利用率のみ前年差

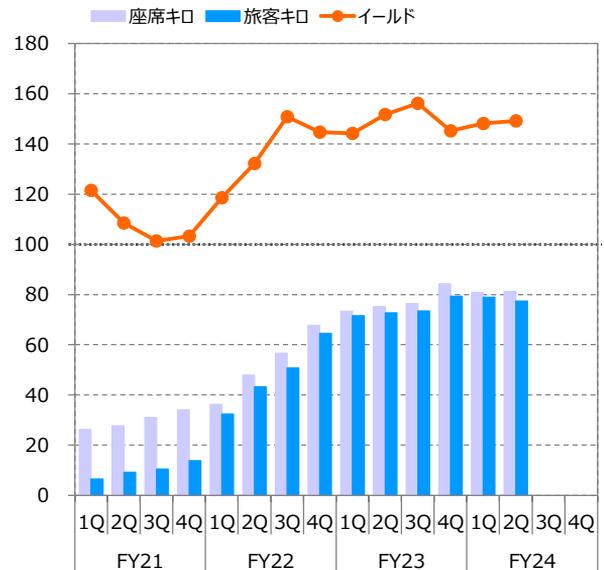
ANA国際旅客（事業動向）

上期 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



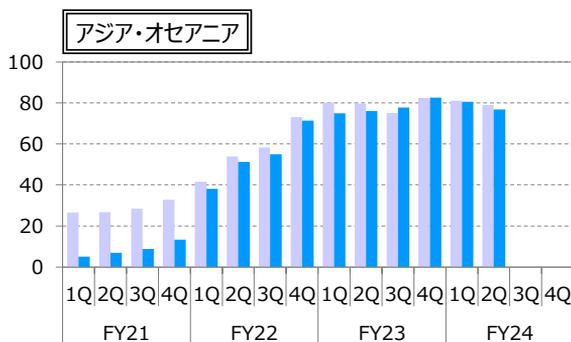
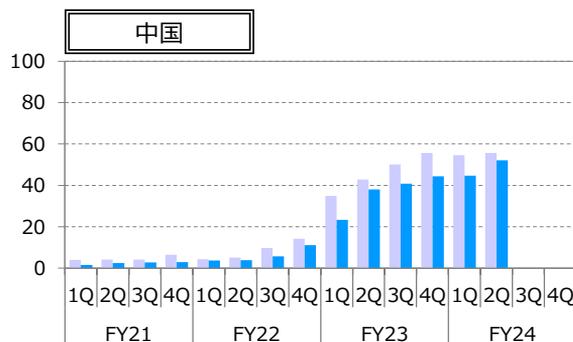
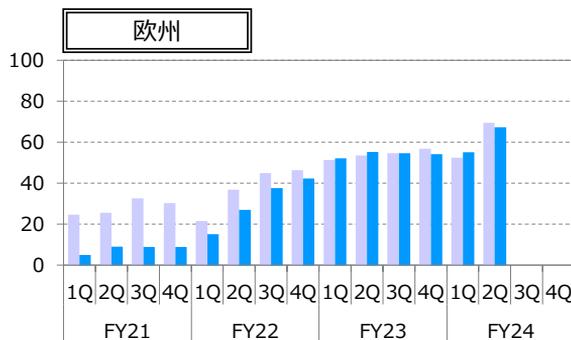
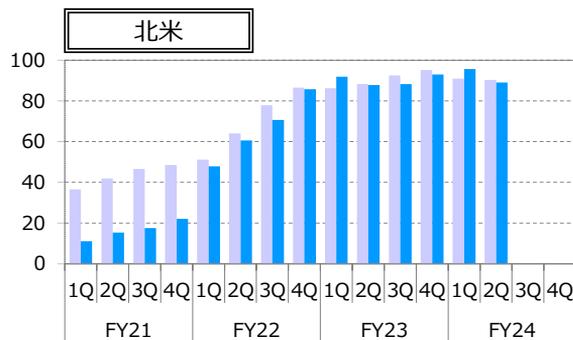
* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

- ANA国際旅客の状況です。
左側は、上期の増収額314億円の要因分析です。
- 旅客数要因では、日本発・海外発の二国間需要を着実に取り込み、440億円の増収となりました。
- 単価要因では、中国線の構成比拡大による路線ミックスの影響や、需給バランスがやや緩和されたことで、前年から125億円の減収となりました。
- 続いて、25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



* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

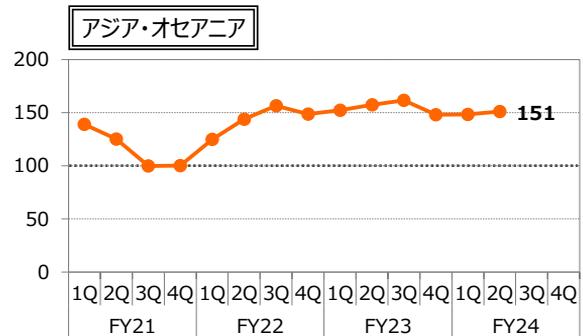
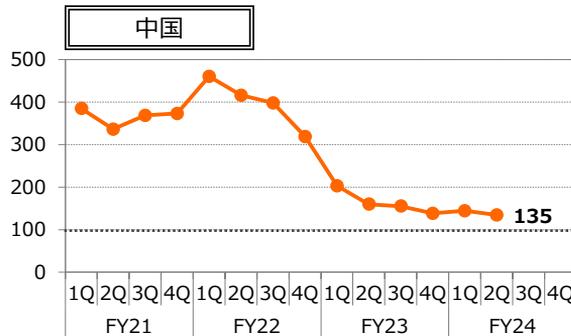
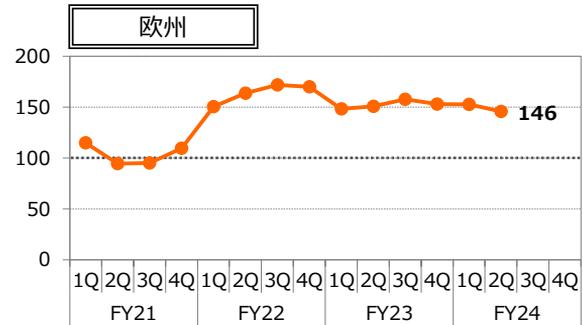
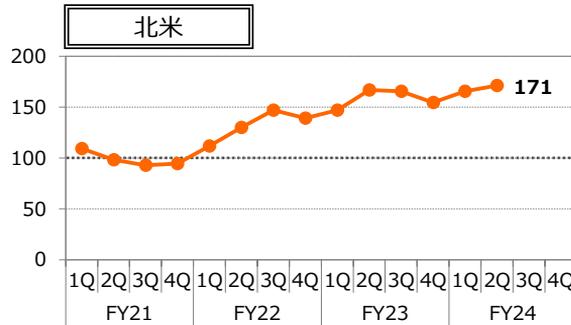
©ANAHD2024

25

- ① 方面別の第2四半期の状況です。
- ② 北米線は、訪日客や日本発の業務渡航需要が好調に推移したことで、8割を超える座席利用率となりました。
- ③ 欧州線は、7月に羽田－パリ線、羽田－ミュンヘン線を増便、8月からは羽田－ウィーン線を再開するなど、前年から座席キロを約3割拡大しました。下期も羽田からミラノ・ストックホルム・イスタンブールへ新規就航を控えており、生産量を拡大しながら、さらなる需要の獲得に努めていきます。
- ④ 中国線は、足元で急増する訪日需要を獲得したことで、座席利用率は第1四半期と比べて、約12ポイント改善しました。
- ⑤ アジア線は、海外エアラインの供給拡大で競争が激化しており、旅客数の獲得にやや苦戦しました。
- ⑥ 26ページをご覧ください。

ANA国際旅客（方面別 イールド推移）

指数：コロナ前（2019年1～12月）各四半期実績=100



* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

©ANAHD2024

26

- ① こちらのスライドは、方面別のイールド推移です。
- ② 当第2四半期は、円安の影響に加えて、単価の高い日本発着需要を優先的に獲得したことで、第1四半期と同様に、全てのエリアで引き続き高いイールドを維持しています。特に北米線のイールドは、計画を大きく上回って好調に推移しました。
- ③ 続いて28ページをご覧ください。

ANA国内旅客

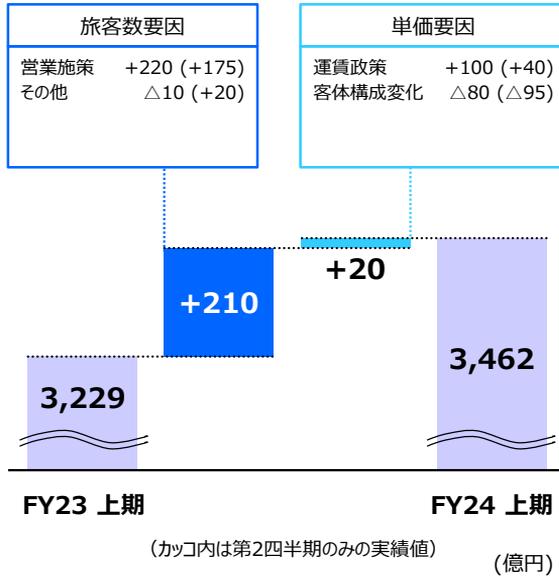
	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年比(%)	FY2024 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万) *1	23,338	23,385	+ 0.2	12,152	+ 1.6
旅客キロ (百万) *1	16,202	17,347	+ 7.1	9,618	+ 12.2
旅客数 (千人)	20,395	21,678	+ 6.3	11,897	+ 11.0
座席利用率 (%) *1	69.4	74.2	+4.8pt*2	79.1	+7.5pt*2
旅客収入 (億円)	3,229	3,462	+ 7.2	1,945	+ 7.9
ユニットレベニュー (円) *1 (旅客収入/座席キロ)	13.8	14.8	+ 7.0	16.0	+ 6.2
イールド (円) *1 (旅客収入/旅客キロ)	19.9	20.0	+ 0.1	20.2	△ 3.9
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	15,834	15,970	+ 0.9	16,356	△ 2.8

*1 当年度より国内線の区間距離の定義を大圏距離に変更 (前年実績にも変更を反映)

*2 座席利用率のみ前年差

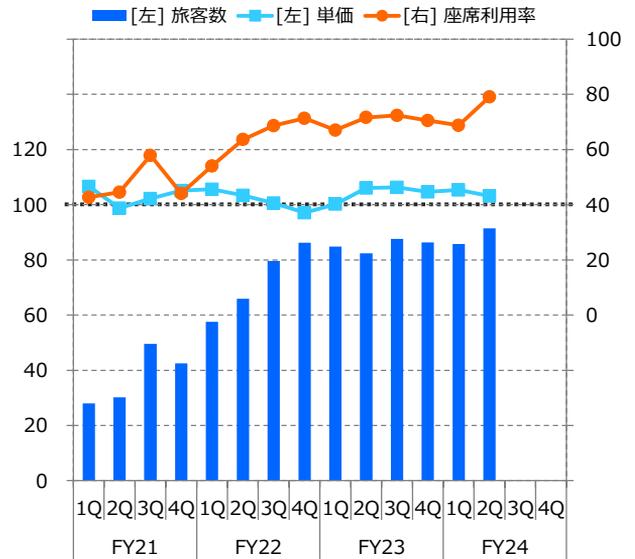
ANA国内旅客（事業動向）

上期 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 (%)



* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

* 座席利用率は区間距離の定義を大圏距離に置き換えて算定

©ANAHD2024

28

- ① ANA国内旅客の状況です。
 上期の増収額、232億円の要因分析です。
- ② 旅客数要因では、特定便に限定したセールスの展開などにより、レジャー需要を着実に取り込んだことで、前年から210億円の増収となりました。
 また、第2四半期単独の座席利用率は79.1パーセントとなり、過去最高の水準となりました。
- ③ 単価要因は、前年に実施した70周年キャンペーンの裏年影響や、3月末からの値上げの効果などで、20億円の増収となりましたが、第2四半期単独では、スーパーバリュー運賃の構成比が高まったことで、前年から減収となりました。
- ④ 33ページをご覧ください。

Intentionally Left Blank

Intentionally Left Blank

ANA国際貨物（ペリー＋フレイター）

	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年比(%)	FY2024 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	3,159	3,164	+ 0.2	1,586	+ 0.4
有償貨物トンキロ（百万）	1,734	1,770	+ 2.1	880	+ 1.1
貨物輸送重量（千トン）	344	348	+ 1.2	173	+ 0.6
貨物重量利用率（%）	54.9	56.0	+1.1pt*1	55.5	+0.4pt*1
貨物収入（億円）	748	887	+ 18.7	456	+ 24.5
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	23.7	28.1	+ 18.5	28.8	+ 23.9
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	43.1	50.1	+ 16.2	51.9	+ 23.1
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	217	255	+ 17.3	263	+ 23.7

*1 貨物重量利用率のみ前年差

ANA国際貨物（フレイターのみ）

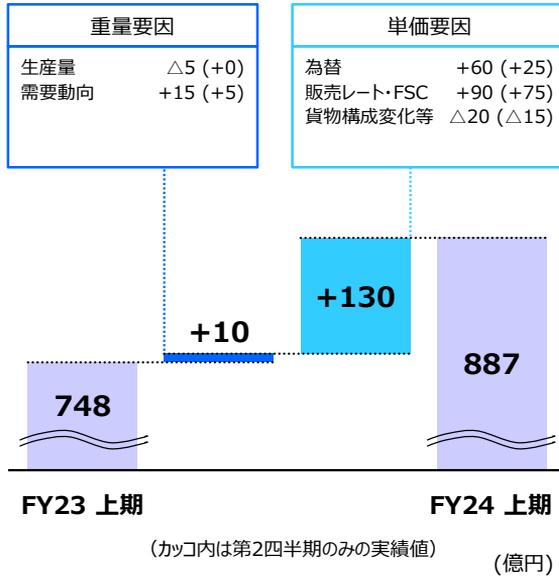
本表のデータは、P.31記載実績の内数

	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年比(%)	FY2024 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	889	847	△ 4.7	417	△ 1.1
有償貨物トンキロ（百万）	568	553	△ 2.6	270	△ 0.8
貨物輸送重量（千トン）	144	137	△ 5.3	67	△ 2.7
貨物重量利用率（%）	64.0	65.4	+1.4pt*1	64.8	+0.2pt*1
貨物収入（億円）	292	332	+ 13.7	170	+ 23.1
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	32.9	39.2	+ 19.3	40.9	+ 24.5
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	51.4	60.0	+ 16.7	63.1	+ 24.1
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	202	243	+ 20.1	253	+ 26.5

*1 貨物重量利用率のみ前年差

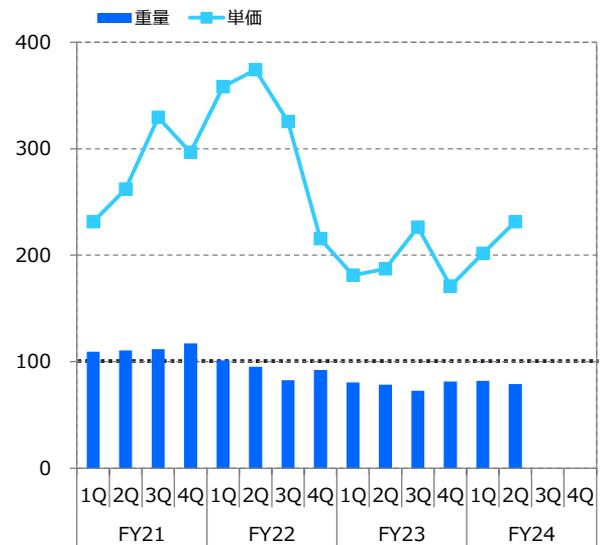
ANA国際貨物（事業動向）

上期 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



- ① ANA国際貨物の状況です。
上期の増収額、139億円の要因分析です。
- ② 重量要因では、アジア発北米向けの三国間貨物を積極的に取り込み、10億円の増収となりました。
- ③ 単価要因では、好調な中国発のEコマース需要を背景に、北米線の単価が向上し、前年から130億円の増収となりました。
- ④ 36ページをご覧ください。

ANA国内貨物

	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年比(%)	FY2024 第2四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ (百万) *1	729	781	+ 7.1	404	+ 8.5
有償貨物トンキロ (百万) *1	121	129	+ 6.7	65	+ 5.0
貨物輸送重量 (千トン)	121	132	+ 8.8	68	+ 7.1
貨物重量利用率 (%) *1	16.6	16.5	△0.1pt*2	16.3	△0.5pt*2
貨物収入 (億円)	109	112	+ 2.6	57	+ 2.4
ユニットレベニュー (円) *1 (貨物収入/有効貨物トンキロ)	15.0	14.3	△ 4.2	14.2	△ 5.6
イールド (円) *1 (貨物収入/有償貨物トンキロ)	90.2	86.7	△ 3.8	87.2	△ 2.6
重量単価 (円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	89	84	△ 5.7	84	△ 4.4

*1 当年度より国内線の区間距離の定義を大圏距離に変更 (前年実績にも変更を反映)

*2 貨物重量利用率のみ前年差

Peach Aviation

(国内線・国際線合計)	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年比(%)	FY2024 第2四半期	前年比(%)
座席キロ (百万) *1	6,033	6,234	+ 3.3	3,222	+ 1.4
旅客キロ (百万) *1	5,202	5,380	+ 3.4	2,822	+ 0.6
旅客数 (千人)	4,681	4,641	△ 0.9	2,430	△ 3.7
座席利用率 (%) *1	86.2	86.3	+0.1pt*2	87.6	△0.7pt*2
売上高 (億円) *3	673	712	+ 5.8	406	+ 2.5
ユニットレベニュー (円) *1 (売上高/座席キロ)	11.2	11.4	+ 2.4	12.6	+ 1.1
イールド (円) *1 (売上高/旅客キロ)	12.9	13.2	+ 2.4	14.4	+ 1.9
単価 (円) (売上高/旅客数)	14,384	15,358	+ 6.8	16,716	+ 6.5

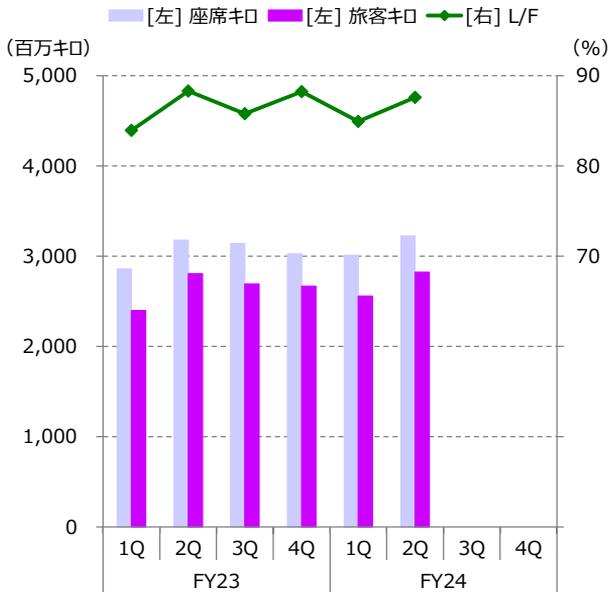
*1 当年度より国内線の区間距離の定義を大圏距離に変更 (前年実績にも変更を反映)

*2 座席利用率のみ前年差

*3 売上高に付帯収入を含む

Peach Aviation (事業動向)

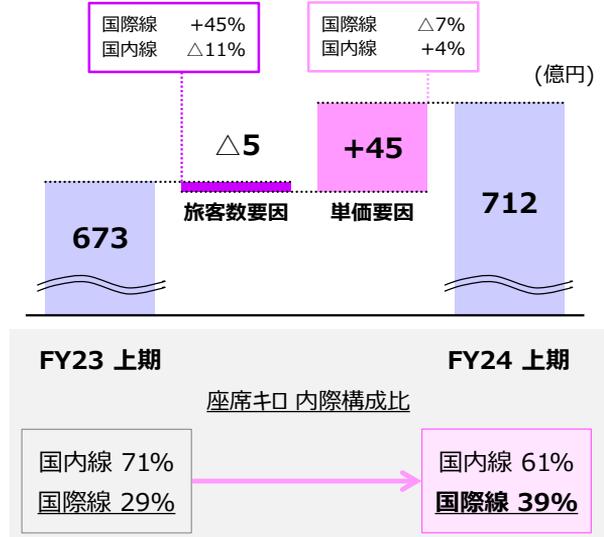
四半期別実績推移 (内際計)



* 当年度より国内線の区間距離の定義を大圏距離に変更 (前年実績にも変更を反映)

上期の概況

国際線のリソース配分を高め収入を最大化



① Peachの状況です。

② 右側に上期の概況をお示しています。

昨年度の下期以降、国際線のリソース配分を高め、訪日需要の獲得を強化しています。

旅客数要因では、国内線の生産量が減少した影響で、前年から5億円の減収となりましたが、単価要因では、国際線の構成比が高まったことで、45億円の増収となりました。

③ 38ページをご覧ください。

AirJapan

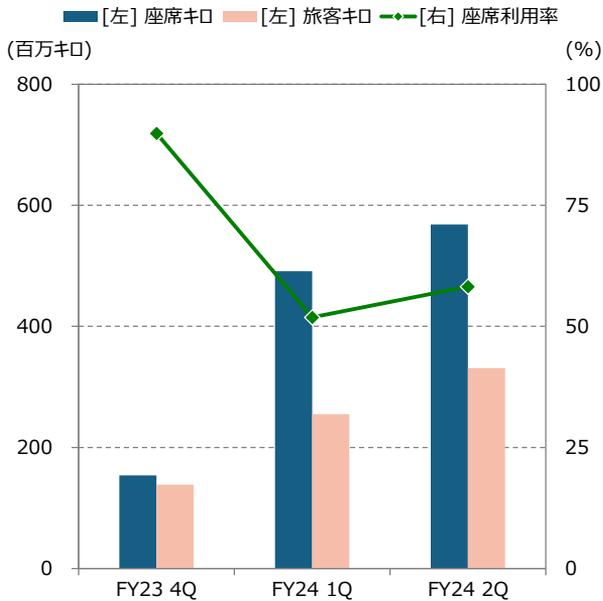
	FY2024 中間期	FY2024 第2四半期
座席キロ (百万)	1,059	568
旅客キロ (百万)	585	330
旅客数 (千人)	169	98
座席利用率 (%)	55.3	58.2
売上高 (億円) *1	42	22
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	4.0	4.0
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	7.2	6.9
単価 (円) (売上高/旅客数)	24,847	23,382

*1 売上高に付帯収入を含む

AirJapan (事業動向)

四半期別 実績推移

直近のトピック



1Q 運航品質を安定化

- ✓ 4月10日から2機体制へ
- ✓ ダイヤを改善しながら、生産量を拡大
 - 4/26～ 成田－シンガポール線 開設 (週5往復)
 - 4/29～ 成田－ソウル線 週5往復→7往復
 - 4/30～ 成田－バンコク線 週6往復→7往復
- ✓ 定時到着率が87.5%へ上昇

2Q ブランド認知度を向上

- ✓ 日本発レジャー需要も積極的に取り込み
→利用率が徐々に改善傾向に
- ✓ アジア発訪日の高需要期(下期)に向けた対応
 - ① 運賃改定 (ウインターダイヤ搭乗分)
 - ② ウィンターダイヤ期間の早期販売開始
 - ③ 支払い手段の拡充 (各種QRコード決済)

©ANAHD2024

38

- ① AirJapanの状況です。
- ② 第1四半期は、運航品質の安定化を図ったことに加えて、2機体制となった結果、定時到着率が向上しました。
- ③ 第2四半期では、夏場の日本発レジャー需要も取り込み、座席利用率を向上させたほか、アジア発訪日の高需要期である下期に向けて、販売促進の対応を強化しました。
- ④ 46ページをご覧ください。

ANA国際旅客 方面別実績（構成比）

* CY19は新収益認識基準に置き換えて算定

		FY2024 中間期 構成比	前年同期差	CY19同期差	FY2024 2Q 構成比	前年同期差	CY19同期差
旅客収入	北米	40.3	+ 0.6	+ 10.2	39.0	△ 0.2	+ 9.5
	欧州	16.0	+ 0.7	△ 4.4	17.1	+ 1.8	△ 3.1
	中国	8.4	+ 1.0	△ 6.1	9.0	+ 0.8	△ 5.8
	アジア・オセアニア	28.9	△ 2.3	+ 0.4	27.7	△ 2.2	+ 0.1
	ハワイ	6.3	△ 0.0	△ 0.1	7.2	△ 0.2	△ 0.7
座席キロ	北米	35.8	△ 1.8	+ 3.8	35.1	△ 2.0	+ 3.5
	欧州	12.9	+ 0.8	△ 4.3	14.4	+ 2.4	△ 2.4
	中国	6.5	+ 1.5	△ 3.0	6.5	+ 1.1	△ 3.0
	アジア・オセアニア	34.7	△ 3.1	△ 0.5	34.2	△ 3.0	△ 0.9
	ハワイ	10.1	+ 2.7	+ 4.0	9.9	+ 1.5	+ 2.8
旅客キロ	北米	38.7	△ 2.1	+ 5.9	37.4	△ 1.9	+ 4.9
	欧州	13.6	+ 0.7	△ 3.7	14.8	+ 1.8	△ 2.3
	中国	6.0	+ 1.9	△ 3.6	6.4	+ 1.4	△ 3.1
	アジア・オセアニア	33.5	△ 1.3	+ 0.2	32.5	△ 1.8	△ 0.3
	ハワイ	8.3	+ 0.9	+ 1.2	8.9	+ 0.4	+ 0.7

ANA国際貨物 方面別実績（構成比）

* CY19は新収益認識基準に置き換えて算定

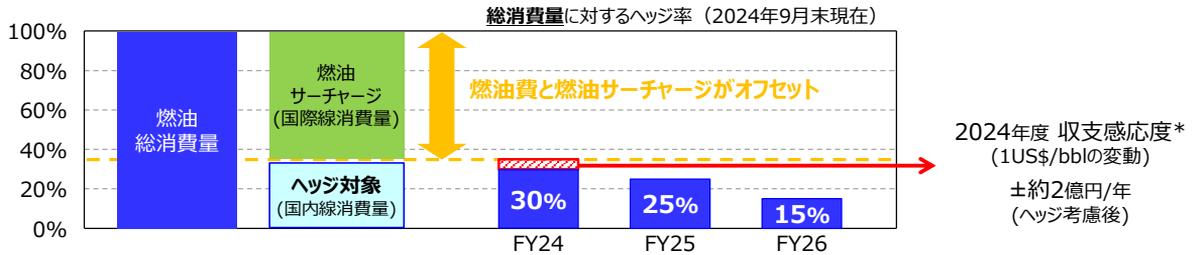
		FY2024 中間期 構成比	前年同期差	CY19同期差	FY2024 2Q 構成比	前年同期差	CY19同期差
貨物収入	北米（ハワイを含む）	49.9	+ 9.8	+ 14.0	49.8	+ 8.1	+ 14.7
	欧州	8.1	△ 1.4	△ 6.9	8.5	△ 0.9	△ 6.7
	中国	20.6	△ 3.3	△ 1.5	19.8	△ 4.1	△ 2.8
	アジア・オセアニア	19.8	△ 5.0	△ 3.7	20.3	△ 3.0	△ 3.1
	その他	1.6	△ 0.0	△ 1.9	1.7	△ 0.0	△ 2.0
有効貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	49.7	+ 2.5	+ 5.6	49.0	+ 0.3	+ 4.9
	欧州	7.3	+ 0.8	△ 5.1	8.3	+ 1.7	△ 3.6
	中国	14.8	+ 0.5	+ 0.9	14.9	+ 0.7	+ 1.0
	アジア・オセアニア	27.7	△ 3.9	+ 0.1	27.4	△ 2.7	△ 0.7
	その他	0.4	+ 0.0	△ 1.5	0.4	+ 0.0	△ 1.6
有償貨物 トンキロ	北米（ハワイを含む）	51.2	+ 0.4	+ 8.3	49.4	△ 1.9	+ 7.3
	欧州	9.5	△ 0.6	△ 8.1	10.6	+ 0.4	△ 7.7
	中国	13.8	△ 0.3	+ 0.9	13.7	△ 0.4	+ 0.5
	アジア・オセアニア	24.7	+ 0.5	+ 0.2	25.5	+ 1.8	+ 1.1
	その他	0.7	+ 0.0	△ 1.2	0.8	+ 0.1	△ 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）

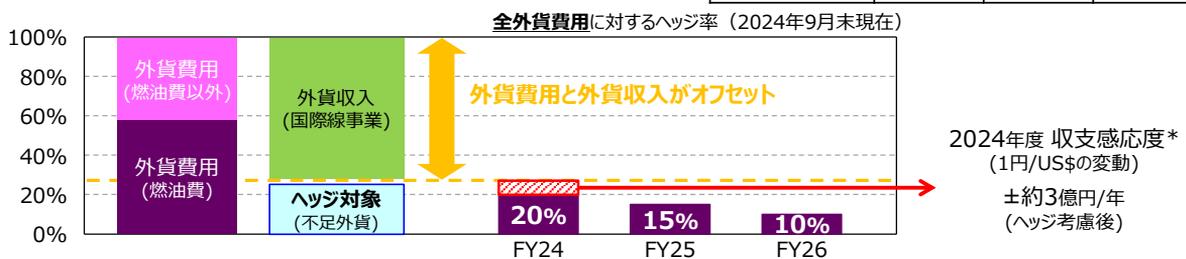
(US\$/bbl)	FY24 上期実績	FY24 当初前提	FY24 下期前提
ドバイ原油	83.6	80	80
シンガポールケロシン	97.9	100	100



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\$)	FY24 上期実績	FY24 当初前提	FY24 下期前提
ドル円レート	153.9	140	145



航空機数

	FY2023 期末	FY2024 中間期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数
Airbus A380-800	3	3	-	3	-
Boeing 777-300/-300ER	18	18	-	9	9
Boeing 777-200/-200ER	10	10	-	10	-
Boeing 777-F	2	2	-	2	-
Boeing 787-10	5	7	+ 2	6	1
Boeing 787-9	43	44	+ 1	38	6
Boeing 787-8	35	34	△ 1	30	4
Boeing 767-300/-300ER	15	15	-	15	-
Boeing 767-300F/-300BCF	9	7	△ 2	4	3
Airbus A321-200neo	22	22	-	-	22
Airbus A321-200	4	4	-	-	4
Airbus A320-200neo	11	11	-	11	-
Boeing 737-800	39	39	-	26	13
De Havilland Canada DASH 8-400	24	24	-	24	-
ANA 計	240	240	-	178	62
Airbus A321-200neoLR	3	3	-	-	3
Airbus A320-200neo	15	17	+ 2	-	17
Airbus A320-200	19	17	△ 2	-	17
Peach Aviation 計	37	37	-	-	37
Boeing 787-8	1	2	+ 1	2	-
AirJapan 計	1	2	+ 1	2	-
グループ 計	278	279	+ 1	180	99

航空事業以外のセグメント

(億円)	航空関連事業			旅行事業		
	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差
売上高	1,364	1,573	+ 208	395	366	△ 28
営業利益	43	30	△ 13	10	△ 6	△ 16
減価償却費	19	19	△ 0	2	3	+ 1
EBITDA (営業利益+減価償却費)	63	50	△ 13	12	△ 2	△ 14
EBITDAマージン(%)	4.6	3.2	△ 1.5pt	3.0	-	-

	商社事業			その他		
	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差	FY2023 中間期	FY2024 中間期	前年差
売上高	573	641	+ 68	187	208	+ 20
営業利益	27	26	△ 0	0	5	+ 5
減価償却費	4	4	+ 0	0	1	+ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	31	31	△ 0	0	6	+ 5
EBITDAマージン(%)	5.5	4.9	△ 0.6pt	0.5	3.2	+ 2.7pt

Intentionally Left Blank

3. 2024年度 通期業績予想（詳細）



連結業績予想

* 2024年4月26日開示の業績予想

(億円)	FY2023	FY2024 修正予想	前年差	FY2024 当初予想*
売上高	20,559	22,200	+ 1,640	21,900
営業費用	18,480	20,500	+ 2,019	20,200
営業利益	2,079	1,700	△ 379	1,700
営業利益率(%)	10.1%	7.7%	△ 2.5pt	7.8%
経常利益	2,076	1,700	△ 376	1,600
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,570	1,200	△ 370	1,100

市況	FY2024 当初前提	FY2024 上期実績	FY2024 下期前提
為替レート (円/US\$)	140	153.9	145
ドバイ原油 (US\$/bbl)	80	83.6	80
シンガポールケロシン (US\$/bbl)	100	97.9	100

©ANAHD2024

46

- ① 続きまして、通期業績予想の詳細について、ご説明します。
- ② 修正した内容は、スライドにお示した通りです。
下期の為替レートは145円に変更しています。
- ③ 47ページをご覧ください。

セグメント別 計画

(億円)		FY2023	FY2024 修正予想	前年差	FY2024 当初予想*
売上高	航空事業	18,695	20,150	+ 1,454	19,700
	航空関連事業	2,988	3,270	+ 281	3,150
	旅行事業	785	760	△ 25	1,100
	商社事業	1,179	1,320	+ 140	1,300
	その他	412	450	+ 37	450
	調整額	△ 3,501	△ 3,750	△ 248	△ 3,800
	合計（連結）	20,559	22,200	+ 1,640	21,900
営業利益	航空事業	2,079	1,710	△ 369	1,680
	航空関連事業	67	65	△ 2	65
	旅行事業	13	0	△ 13	15
	商社事業	45	50	+ 4	50
	その他	5	5	△ 0	5
	調整額	△ 133	△ 130	+ 3	△ 115
	合計（連結）	2,079	1,700	△ 379	1,700

©ANAHD2024

* 2024年4月26日開示の業績予想

47

- ① セグメント別の計画です。
- ② 航空事業の売上高は、前年から1,454億円増加し、2兆150億円、営業利益は、369億円減少し、1,710億円を計画します。
- ③ 一方、旅行事業の営業利益は、足元の売上の伸び悩みを反映し、当初計画から減額します。
- ④ 最後に、50ページをご覧ください。

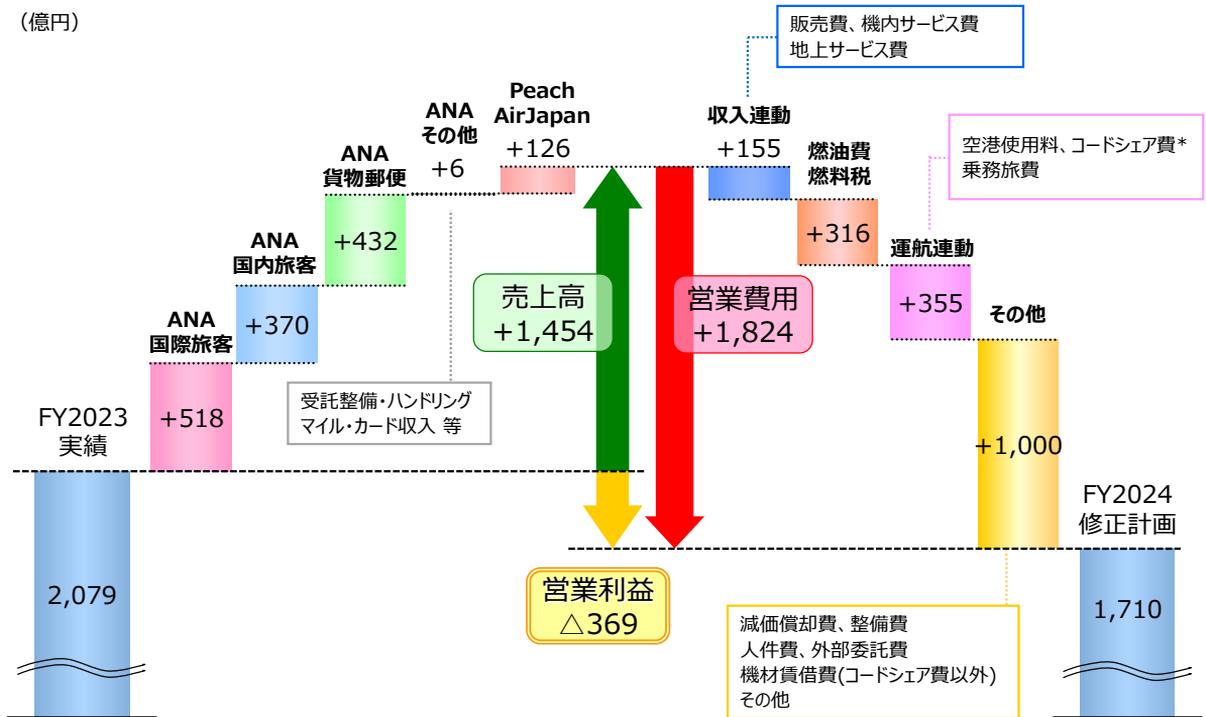
航空事業 売上高・営業費用 計画

(億円)		FY2023	FY2024 修正予想	前年差	FY2024 当初予想*
売上高	ANA 国際旅客	7,281	7,800	+ 518	7,540
	ANA 国内旅客	6,449	6,820	+ 370	6,690
	ANA 貨物郵便	1,857	2,290	+ 432	2,190
	ANA その他	1,713	1,720	+ 6	1,780
	Peach・AirJapan	1,393	1,520	+ 126	1,500
	合計	18,695	20,150	+ 1,454	19,700
営業費用	燃油費・燃料税	3,913	4,230	+ 316	4,280
	燃油費・燃料税 以外	12,701	14,210	+ 1,508	13,740
	合計	16,615	18,440	+ 1,824	18,020
営業利益	営業利益	2,079	1,710	△ 369	1,680

* 2024年4月26日開示の業績予想

航空事業 営業利益（前年度実績との差異）

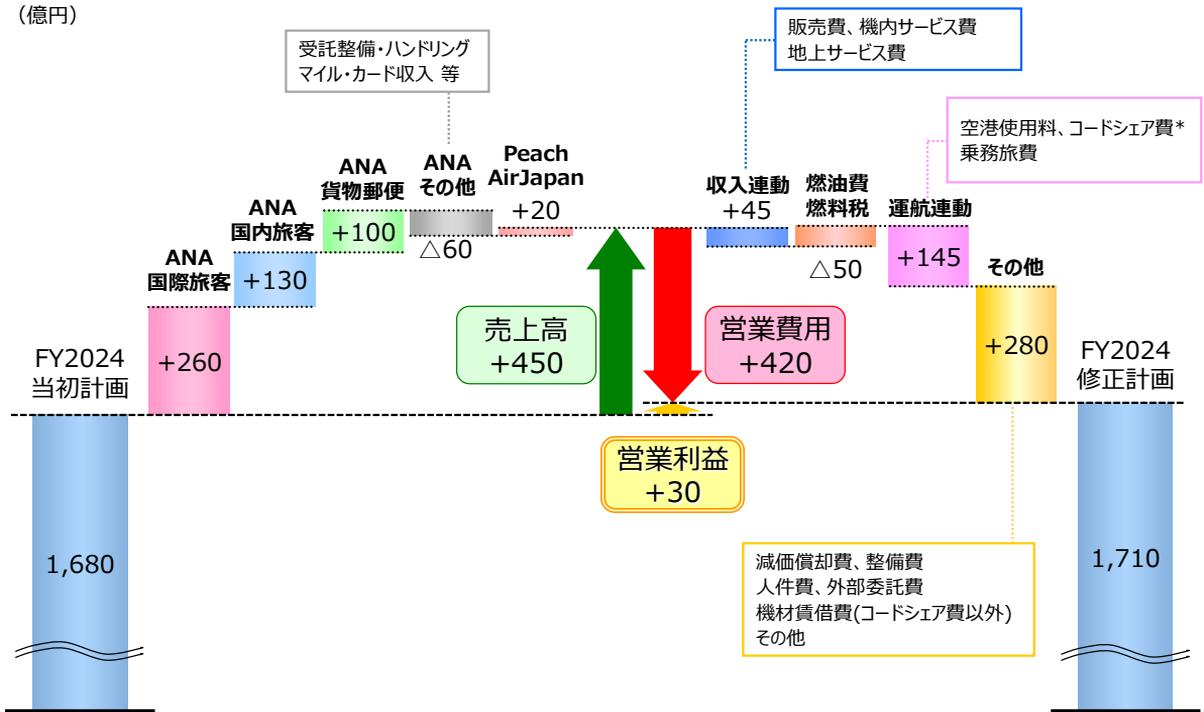
(億円)



* 貨物エアラインチャーター費用を含む

航空事業 営業利益（当初計画との差異）

(億円)



* 貨物エアラインチャーター費用を含む

©ANAHD2024

50

- ① 航空事業における営業利益の計画を、当初計画と比較します。
- ② 国際旅客では、当初の想定と比べてイールドが高い水準で推移しています。
また、国内旅客は、上期と同様に堅調なレジャー需要を獲得し、売上を拡大する方針です。
貨物事業では、8月に開始したエアラインチャーターによる増収効果を反映しました。
これらを踏まえて、売上高は合計で450億円増額します。
- ③ 営業費用は、為替の前提変更による円安影響に加えて、
貨物のエアラインチャーター費用や整備費の増加などにより、420億円の増加を予定します。
- ④ これらの結果、営業利益は30億円増加し、1,710億円となる計画です。
- ⑤ 51ページから53ページは、売上高の前提となる、
事業別の主な指標を掲載していますので、併せてご確認ください。
- ⑥ 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。

航空事業 計画前提

計画前提 (ANA旅客事業)

* 括弧内は前年比 (座席利用率のみ前年差)

	国際旅客			国内旅客 *1		
	上期 (実績)	下期 (修正計画)	通期 (修正予想)	上期 (実績)	下期 (修正計画)	通期 (修正予想)
座席キロ (百万)	28,271 (+ 9.1)	29,533 (+ 7.9)	57,804 (+ 8.5)	23,385 (+ 0.2)	23,699 (+ 4.8)	47,084 (+ 2.5)
旅客キロ (百万)	22,032 (+ 8.4)	22,516 (+ 7.9)	44,549 (+ 8.1)	17,347 (+ 7.1)	17,454 (+ 7.9)	34,802 (+ 7.5)
旅客数 (千人)	3,898 (+ 12.3)	4,012 (+ 9.5)	7,911 (+ 10.9)	21,678 (+ 6.3)	21,586 (+ 6.0)	43,265 (+ 6.1)
座席利用率 (%)	77.9 (△0.5pt)	76.2 (+0.0pt)	77.1 (△0.2pt)	74.2 (+4.8pt)	73.7 (+2.2pt)	73.9 (+3.5pt)
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	13.8 (△ 0.3)	13.2 (△ 2.1)	13.5 (△ 1.2)	14.8 (+ 7.0)	14.2 (△ 0.6)	14.5 (+ 3.2)
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	17.7 (+ 0.4)	17.3 (△ 2.2)	17.5 (△ 0.9)	20.0 (+ 0.1)	19.2 (△ 3.5)	19.6 (△ 1.7)
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	100,069 (△ 3.1)	97,236 (△ 3.6)	98,632 (△ 3.4)	15,970 (+ 0.9)	15,539 (△ 1.7)	15,755 (△ 0.4)

*1 2024年度より国内線の区間距離の定義を変更

前年比/差は2023年度実績を同定義に置き換えて算出

航空事業 計画前提

計画前提（貨物事業）

* 括弧内は前年比（重量利用率のみ前年差）

	国際貨物			国内貨物 *1		
	上期 (実績)	下期 (修正計画)	通期 (修正予想)	上期 (実績)	下期 (修正計画)	通期 (修正予想)
有効貨物トンキロ（百万）	3,164 (+ 0.2)	3,310 (+ 4.9)	6,475 (+ 2.5)	781 (+ 7.1)	751 (+ 3.5)	1,533 (+ 5.3)
有償貨物トンキロ（百万）	1,770 (+ 2.1)	2,003 (+ 15.8)	3,774 (+ 8.9)	129 (+ 6.7)	168 (+ 32.8)	297 (+ 20.1)
貨物輸送重量（千トン）	348 (+ 1.2)	388 (+ 15.8)	736 (+ 8.4)	132 (+ 8.8)	171 (+ 31.1)	304 (+ 20.3)
重量利用率(%)	56.0 (+1.1pt)	60.5 (+5.7pt)	58.3 (+3.4pt)	16.5 (△0.1pt)	22.4 (+4.9pt)	19.4 (+2.4pt)
ユニットレベニュー(円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	28.1 (+ 18.5)	32.4 (+ 26.8)	30.3 (+ 23.0)	14.3 (△ 4.2)	18.8 (+ 18.1)	16.5 (+ 7.1)
イールド(円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	50.1 (+ 16.2)	53.6 (+ 14.8)	52.0 (+ 15.7)	86.7 (△ 3.8)	84.1 (△ 7.9)	85.2 (△ 6.1)
単価(円) (貨物収入/貨物輸送重量)	255 (+ 17.3)	276 (+ 14.8)	266 (+ 16.3)	84 (△ 5.7)	82 (△ 6.7)	83 (△ 6.3)

*1 2024年度より国内線の区間距離の定義を変更

前年比/差は2023年度実績を同定義に置き換えて算出

航空事業 計画前提

計画前提 (Peach・AirJapan)

* 括弧内は前年比 (座席利用率のみ前年差)

	Peach *1			AirJapan		
	上期 (実績)	下期 (修正計画)	通期 (修正予想)	上期 (実績)	下期 (修正計画)	通期 (修正予想)
座席キロ (百万)	6,234 (+ 3.3)	6,368 (+ 3.4)	12,602 (+ 3.4)	1,059	1,143 (+642.6)	2,203 (+1,330.7)
旅客キロ (百万)	5,380 (+ 3.4)	5,420 (+ 1.2)	10,800 (+ 2.3)	585	950 (+586.7)	1,536 (+1,009.7)
旅客数 (千人)	4,641 (△ 0.9)	4,519 (△ 3.1)	9,160 (△ 2.0)	169	266 (+559.4)	436 (+979.2)
座席利用率(%)	86.3 (+0.1pt)	85.1 (△1.9pt)	85.7 (△0.9pt)	55.3	83.1 (△6.8pt)	69.7 (△20.2pt)
ユニットレベニュー(円) (売上高/座席キロ)	11.4 (+ 2.4)	10.7 (△ 6.9)	11.1 (△ 2.3)	4.0	7.3 (△ 12.8)	5.7 (△ 31.9)
イールド(円) (売上高/旅客キロ)	13.2 (+ 2.4)	12.6 (△ 4.8)	12.9 (△ 1.3)	7.2	8.8 (△ 5.7)	8.2 (△ 12.3)
単価(円) (売上高/旅客数)	15,358 (+ 6.8)	15,058 (△ 0.7)	15,210 (+ 3.0)	24,847	31,455 (△ 1.7)	28,884 (△ 9.8)

*1 2024年度より国内線の区間距離の定義を変更

前年比/差は2023年度実績を同定義に置き換えて算出

(Memo)

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