

## 11年間の財務サマリー

ANAホールディングス株式会社および連結子会社(注1)

(年度)(注2)	百万円											千米ドル(注3)	
	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013		2023
<b>会計年度</b>													
売上高(注4)	2,055,928	1,707,484	1,020,324	728,683	1,974,216	2,058,312	1,971,799	1,765,259	1,791,187	1,713,457	1,601,013	13,578,548	
営業費用	1,848,017	1,587,454	1,193,451	1,193,457	1,913,410	1,893,293	1,807,283	1,619,720	1,654,724	1,621,916	1,535,027	12,205,382	
営業利益(損失)	207,911	120,030	(173,127)	(464,774)	60,806	165,019	164,516	145,539	136,463	91,541	65,986	1,373,165	
税金等調整前当期純利益(損失)	204,838	114,342	(175,374)	(545,372)	51,501	154,023	196,641	139,462	131,064	77,983	36,391	1,352,869	
親会社株主に帰属する当期純利益(損失)	157,097	89,477	(143,628)	(404,624)	27,655	110,777	143,887	98,827	78,169	39,239	18,886	1,037,560	
営業キャッシュフロー	420,622	449,822	(76,413)	(270,441)	130,169	296,148	316,014	237,084	263,878	206,879	200,124	2,778,033	
投資キャッシュフロー(注5)	(399,525)	(78,300)	230,019	(595,759)	(230,218)	(308,671)	(324,494)	(194,651)	(74,443)	(210,749)	(64,915)	(2,638,696)	
財務キャッシュフロー	(136,045)	(142,909)	93,646	1,098,172	23,869	(46,480)	(29,989)	3,349	(133,257)	(30,424)	(85,569)	(898,520)	
フリーキャッシュフロー(注5)	21,097	371,522	153,606	(866,200)	(100,049)	(12,523)	(8,480)	42,433	189,435	(3,870)	135,209	139,336	
実質フリーキャッシュフロー(注5、6)	206,148	373,104	(111,948)	(373,464)	(79,149)	(18,028)	61,410	39,655	88,035	(22,350)	38,929	1,361,521	
減価償却費	142,315	144,313	147,328	176,352	175,739	159,541	150,408	140,354	138,830	131,329	136,180	939,931	
EBITDA(注7)	350,226	264,343	(25,799)	(288,422)	236,545	324,560	314,924	285,893	275,293	222,870	202,166	2,313,096	
設備投資額	240,469	116,892	133,364	156,710	351,361	375,864	304,707	254,425	281,416	274,702	183,739	1,588,197	
<b>会計年度末</b>													
総資産	3,569,530	3,366,724	3,218,433	3,207,883	2,560,153	2,687,122	2,562,462	2,314,410	2,228,808	2,302,437	2,173,607	23,575,259	
有利子負債	1,484,036	1,607,918	1,750,108	1,655,452	842,862	788,649	798,393	729,877	703,886	819,831	834,768	9,801,439	
自己資本(注8)	1,044,508	862,419	797,249	1,007,233	1,061,028	1,099,413	988,661	919,157	789,896	798,280	746,070	6,898,540	
<b>1株当たり情報</b> (円、米ドル)(注9)													
当期純利益(損失)	335.09	190.24	(305.37)	(1,082.04)	82.66	331.04	417.82	28.23	22.36	11.24	5.41	2.21	
純資産	2,222.03	1,833.64	1,695.06	2,141.49	3,171.80	3,285.46	2,954.47	262.44	225.87	228.45	213.82	14.67	
配当金	50.00	—	—	—	—	75.00	60.00	6.00	5.00	4.00	3.00	0.33	
期中平均株式数(千株)	468,822	470,334	470,339	373,945	334,559	334,632	344,372	3,500,205	3,496,561	3,492,380	3,493,860		
<b>経営指標</b>													
営業利益率(%)	10.1	7.0	(17.0)	(63.8)	3.1	8.0	8.3	8.2	7.6	5.3	4.1		
当期純利益率(%)	7.7	5.2	(14.1)	(55.5)	1.4	5.4	7.3	5.6	4.4	2.3	1.2		
総資産事業利益率(ROA)(%) (注10)	6.1	3.7	(5.3)	(16.0)	2.4	6.4	6.8	6.5	6.1	4.2	3.2		
自己資本利益率(ROE)(%) (注11)	16.5	10.8	(15.9)	(39.1)	2.6	10.6	15.1	11.6	9.8	5.1	2.5		
自己資本比率(%)	29.3	25.6	24.8	31.4	41.4	40.9	38.6	39.7	35.4	34.7	34.3		
デット・エクイティ・レシオ(倍)(注12)	1.4	1.9	2.2	1.6	0.8	0.7	0.8	0.8	0.9	1.0	1.1		
総資産回転率(倍)(注13)	0.6	0.5	0.3	0.3	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.7		
配当性向(%)	14.9	—	—	—	—	22.7	14.4	21.3	22.4	35.6	55.5		
従業員数(人)	41,225	40,507	42,196	46,580	45,849	43,466	41,930	39,243	36,273	34,919	33,719		
<b>事業データ</b>													
<b>国際線旅客</b>													
旅客収入	728,168	433,470	70,151	44,726	613,908	651,587	597,446	516,789	515,696	468,321	395,340	4,809,246	
座席キロ(百万キロ)	53,281	35,875	20,524	14,465	68,885	65,976	64,376	60,148	54,710	49,487	41,451		
旅客キロ(百万キロ)	41,192	26,408	5,550	2,840	50,219	50,776	49,132	45,602	40,635	35,639	30,613		
旅客数(千人)	7,134	4,212	825	427	9,416	10,093	9,740	9,119	8,167	7,208	6,336		
座席利用率(%)	77.3	73.6	27.0	19.6	72.9	77.0	76.3	75.8	74.3	72.0	73.9		
ユニットレベニュー(円)	13.7	12.1	3.4	3.1	8.9	9.9	9.3	8.6	9.4	9.5	9.5		
イールド(円)	17.7	16.4	12.6	15.7	12.2	12.8	12.2	11.3	12.7	13.1	12.9		
<b>国内線旅客</b>													
旅客収入	644,902	529,593	279,877	203,119	679,962	696,617	689,760	678,326	685,638	683,369	675,153	4,259,309	
座席キロ(百万キロ)	54,225	49,901	34,288	26,896	58,552	58,475	58,426	59,080	59,421	60,213	61,046		
旅客キロ(百万キロ)	38,060	32,201	16,382	11,567	39,502	40,704	40,271	38,990	38,470	38,582	37,861		
旅客数(千人)	40,763	34,534	17,959	12,660	42,916	44,325	44,150	42,967	42,664	43,203	42,668		
座席利用率(%)	70.2	64.5	47.8	43.0	67.5	69.6	68.9	66.0	64.7	64.1	62.0		
ユニットレベニュー(円)	11.9	10.6	8.2	7.6	11.6	11.9	11.8	11.5	11.5	11.3	11.1		
イールド(円)	16.9	16.4	17.1	17.6	17.2	17.1	17.1	17.4	17.8	17.7	17.8		
<b>LCC旅客(注14)</b>													
収入	138,030	90,265	37,813	22,071	81,953	93,611	87,555	—	—	—	—	911,630	
座席キロ(百万キロ)	13,461	12,232	7,863	4,932	11,076	12,052	11,832	—	—	—	—		
旅客キロ(百万キロ)	11,677	8,991	4,846	2,403	9,202	10,394	10,212	—	—	—	—		
旅客数(千人)	9,343	7,775	4,267	2,080	7,288	8,153	7,797	—	—	—	—		
座席利用率(%)	86.7	73.5	61.6	48.7	83.1	86.2	86.3	—	—	—	—		
ユニットレベニュー(円)	10.3	7.4	4.8	4.5	7.4	7.8	7.4	—	—	—	—		
イールド(円)	11.8	10.0	7.8	9.2	8.9	9.0	8.6	—	—	—	—		
<b>国際線貨物</b>													
貨物収入	155,503	308,088	328,750	160,503	102,697	125,015	118,002	93,301	113,309	124,772	104,736	1,027,032	
貨物輸送重量(トン)	679,797	805,799	976,644	655,019	866,821	913,915	994,593	954,027	810,628	841,765	710,610		
<b>国内線貨物</b>													
貨物収入	22,485	24,119	24,932	20,881	25,533	27,454	30,710	30,860	31,740	32,584	32,116	148,504	
貨物輸送重量(トン)	253,083	253,661	251,332	218,032	373,176	393,773	436,790	451,266	466,979	475,462	477,081		

注1: 2023年度末現在の連結子会社は55社、持分法適用子会社・関連会社は13社です。

2: 各年4月1日から翌年3月31日まで

3: 米ドル表記は便宜上のものであり、2024年3月31日の1米ドル=151.41円で換算しています。

4: 事業上の関連性の高い航空会社に対する航空機燃料の売上取引については、2014年度より、売上高と売上原価を相殺して純額にて売上高を計上する方法に変更しています。

5: 従来、預入期間が3ヶ月を超える定期預金は資金の範囲に含まれていませんでしたが、2023年度より、6ヶ月以内の定期預金を含めることとしています(2022年度も変更を反映)。

6: 定期預金の預入による支出と払戻による収入、有価証券の取得による支出と償還による収入(3ヶ月超の譲渡性預金等の出入金を含む)を除外した実質的なフリーキャッシュフロー

7: EBITDA(償却前営業利益)=営業利益+減価償却費

8: 自己資本=株主資本+評価・換算差額等

9: 2017年10月1日付で普通株式10株につき1株の割合で株式併合を行っています。2017年度の期首に当該株式併合が行われたと仮定して算定しています。

10: 総資産事業利益率(ROA)=(営業利益+受取利息+受取配当金)÷期中平均総資産

11: 自己資本利益率(ROE)=親会社株主に帰属する当期純利益÷期中平均自己資本

12: デット・エクイティ・レシオ=有利子負債÷自己資本

13: 総資産回転率=売上高÷期中平均総資産

14: LCC収入には附帯収入を含みます。

※ 百万円以下の金額については切り捨てて表示しています。パーセント表示については四捨五入して算出しています。米ドル金額については切り捨てて表示しています。

※ 2021年度の期首から「収益認識に関する会計基準」を適用しています。

## 財務分析

## 経営環境

## 経済一般情勢

当期のわが国経済は、企業収益および雇用環境の改善が続く中、景気については一部に足踏みがみられるものの緩やかに回復しています。

今後の見通しとして、日本経済は雇用・所得環境が改善し、景気の緩やかな回復が続くことが期待されています。一方、世界経済は、世界的な金融引き締めや中国経済の先行き懸念等が景気の下振れリスクとして想定されます。航空業界を取り巻く環境は、国内線ではレジャー需要が好調に推移し、国際線では訪日需要やビジネス需要の回復傾向が続くと見込まれますが、ウクライナや中東地域情勢等の地政学リスクの動向に注視が必要です。

## 原油市況

OPECプラス加盟国による自主減産や中東情勢の緊迫化等により、原油価格は年度を通して値動きの大きい展開となりました。期初は、米国の金融機関の破綻等による世界的な景気の減速リスク等から、価格が一時的に下落しましたが、その後はロシアやサウジアラビアによる自主減産を受けた供給懸念等の影響で、23年9月には100米ドル/バレル近くまで上昇しました。当期平均の原油価格は82.45米ドル/バレル、当期末は86.8米ドル/バレルとなりました。

また、シンガポールケロシン価格も原油価格に連動して推移し、当期平均価格は104.0米ドル/バレル、当期末で100.7米ドル/バレルとなりました。

## 為替相場

当期のドル円為替相場は、米国の金融引き締めと日本の金融緩和維持による日米の金利差拡大を背景に23年11月と24年3月に152円近くまで円安が進行しました。一年を通して円安米ドル高が進んだ結果、当期平均の為替相場は144.59円/米ドル、当期末時点では151.35円/米ドルとなりました。

## 航空需要動向

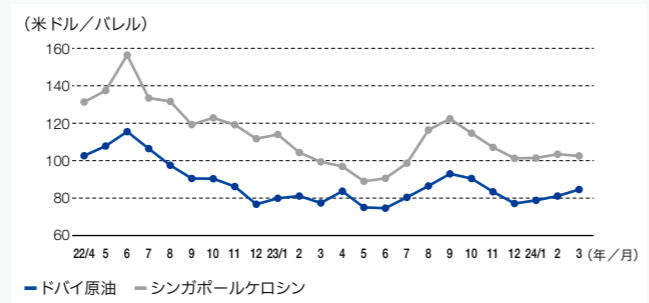
2023年における国際航空運送協会(IATA)加盟の航空会社の旅客キロは、国際線定期航空輸送で前年比41.4%増、国内線定期航空輸送で同30.2%増となりました。また、世界の定期航空貨物の有償貨物トンキロは同25.0%増となりました(IATA World Air Transport Statistics, 2024)。

日本における当期の国内線定期航空輸送の旅客数は、「幹線※」が前期比13.8%増の4,485万人、「ローカル線※」は同

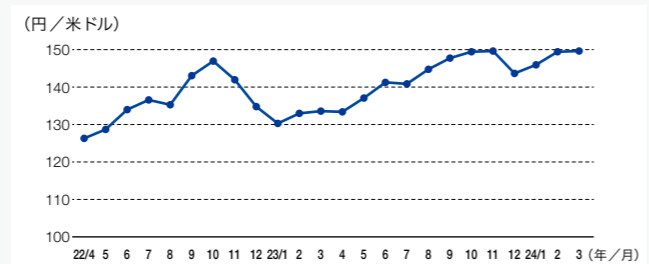
17.0%増の5,995万人となり、全体で同15.6%増の10,481万人となりました。また、貨物重量は同1.0%増の55万トンとなりました。本邦企業の国際線航空輸送の旅客数は、同85.7%増の1,766万人となり、貨物重量は同6.7%減の137万トンとなりました(国土交通省「航空輸送統計年報の概要」)。

※「幹線」とは、新千歳、東京(羽田)、東京(成田)、大阪(伊丹)、関西、福岡、沖縄(那覇)の各空港を相互に結ぶ路線をいい、「ローカル線」とは、これ以外の各路線をいう。

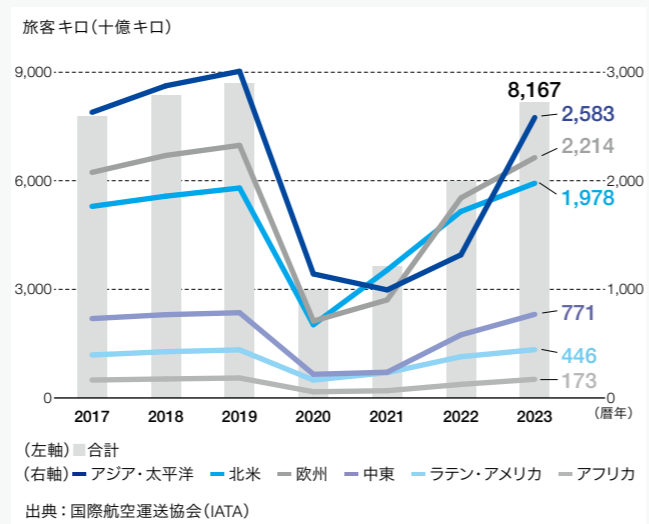
## ドバイ原油・シンガポールケロシン価格の月別推移



## 為替市況の月別推移



## 世界の航空旅客輸送の推移



## 2023年度(当期)の業績

## ANAグループの概況

ANAグループは、ANAホールディングス(株)を持株会社とし、全日本空輸(株)を含む子会社136社、関連会社36社(連結対象範囲は連結子会社55社、持分法適用子会社・関連会社13社)により構成されています。グループ従業員数は、前期末から718人増加して41,225人となりました(いずれも当期末現在)。

航空業界を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症の位置付けが5類感染症に変更されたこと等を背景に、旺盛な訪日需要と国内のレジャー需要に支えられ、国際線旅客・国内線旅客ともに好調に推移しました。

経営成績では、このような経済情勢の下、航空事業を中心に増収となったことから売上高は前期から大幅に増加しました。コストに関しては、運航規模を拡大したこと等に伴い、変動費を中心に増加しましたが、コストマネジメントの徹底を継続したこと等から過去最高益となりました。

財政状態では、売上高の増加等により利益剰余金が黒字化しました。また、現金及び預金に有価証券を加えた手元流動性資金は1兆2,578億円となりました。

## 連結売上高・営業費用・営業利益

当期は、訪日需要と国内のレジャー需要を確実に取り込んだ結果、連結売上高は前期から3,484億円増(前期比20.4%増)の2兆559億円となりました。

事業規模拡大に伴う運航関連費用の増加があった一方、徹底したコストマネジメントを継続した結果、営業利益は2,079億円(前期 営業利益1,200億円)となりました。

## セグメント別の状況

ANAグループでは、報告セグメントを「航空事業」「航空関連事業」「旅行事業」「商社事業」に区分しています。

## セグメント別実績

(年度)	売上高			営業利益(損失)			EBITDA		
	2023	2022	増減	2023	2022	増減	2023	2022	増減
航空事業	¥1,869,552	¥1,539,443	¥330,109	¥207,975	¥124,158	¥83,817	¥344,583	¥262,611	¥81,972
航空関連事業	298,820	247,129	51,691	6,769	2,332	4,437	10,820	6,685	4,135
旅行事業	78,541	73,815	4,726	1,371	(277)	1,648	1,880	(89)	1,969
商社事業	117,919	103,252	14,667	4,574	3,511	1,063	5,556	4,442	1,114
報告セグメント計	2,364,832	1,963,639	401,193	220,689	129,724	90,965	362,839	273,649	89,190
その他	41,244	38,066	3,178	546	599	(53)	711	987	(276)
調整額	(350,148)	(294,221)	(55,927)	(13,324)	(10,293)	(3,031)	(13,324)	(10,293)	(3,031)
<b>合計(連結)</b>	<b>¥2,055,928</b>	<b>¥1,707,484</b>	<b>¥348,444</b>	<b>¥207,911</b>	<b>¥120,030</b>	<b>¥87,881</b>	<b>¥350,226</b>	<b>¥264,343</b>	<b>¥85,883</b>

(注)1. 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれてない事業セグメントであり、施設管理、ビジネスサポート他の事業を含んでいます。  
2. セグメント利益の調整額は、セグメント間取引の消去、および全社費用(グループ管理費用)などです。  
3. セグメント利益は、連結財務諸表の営業利益と調整を行っています。  
4. EBITDA(償却前営業利益) = 営業利益 + 減価償却費

財務分析

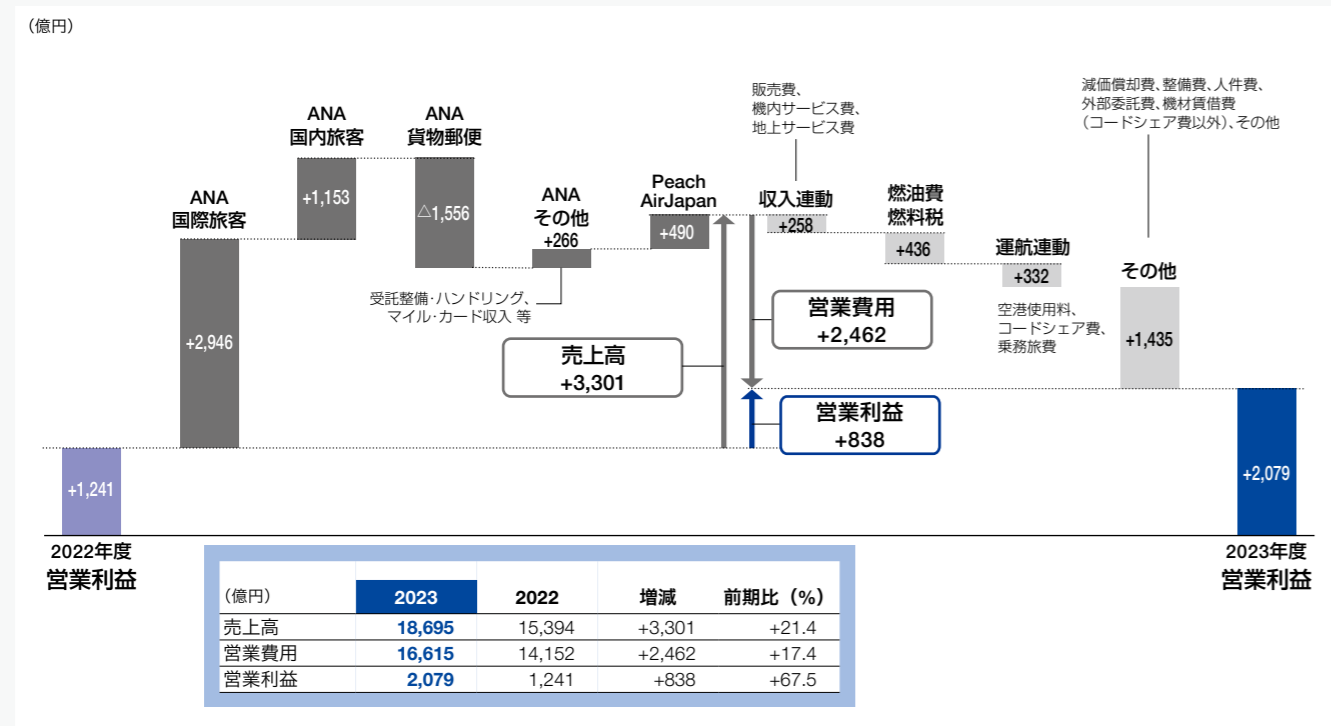
【航空事業】

航空事業においては、新型コロナウイルスが感染症法上の5類に移行したこと等を背景に、国内・国際ともに堅調な旅客需要を獲得した結果、売上高は前期を大幅に上回り1兆8,695億円(前期比21.4%増)となりました。費用面では、事業規模拡大に伴う運航関連費用が増加したものの、コストマネジメント等を通じた費用抑制に努めたことで、営業利益は2,079億円(前期 営業利益1,241億円)となりました。

なお、当社グループは英国SKYTRAX社から顧客満足で最高評価となる「5スター」に11年連続で認定されたほか、「2024 World Airline Awards」にて、昨年に引き続き「空港サービス全般」をはじめ2部門で、最も優秀な航空会社に選ばれました。

また、本年2月に新たなブランドとしてAirJapanが事業を開始し、成田-バンコク線、成田-仁川線を開設しました。当社グループは3つのブランドの強みを最大限に活かして、お客様の利便性向上と航空事業の利益拡大に努めていきます。

2023年度 営業利益増減要因(2022年度差)



事業別の業績概要は次の通りです。

ANA 国際線旅客

中期的な利益成長の柱として、好調な需要動向を背景に事業規模を拡大し、収入を最大化

2023年度の振り返り

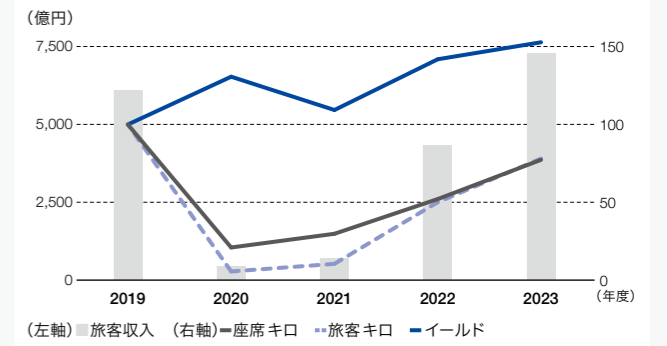
年度を通して訪日需要が好調に推移したことに加え、日本発のレジャー需要やビジネス需要の回復が進みました。また、北米-中国間の接続需要を中心に各方面で需給バランスが逼迫した状況が続きました。そうした環境の中、2023年4月から羽田-北京線、羽田-上海(浦東・虹橋)線をはじめとした中国路線、10月から成田-パース線等を順次再開したことに加え、12月から成田-ホノルル線をエアバスA380型機「FLYING HONU」で毎日2往復運航し、通期で運航規模を拡大することで回復する需要を積極的に取り込みました。

営業・サービス面では、国際線の復便に伴い、2023年7月に羽田空港第2ターミナル国際線施設が3年ぶりに再開し、国内線と国際線の乗り継ぎ利便性が向上しました。また、関西空港と羽田空港第2ターミナル国際線施設のANAラウンジの営業を再開したことに加え、2024年3月より国際線機内食のコラボレーションメニューを刷新する等、快適性のさらなる向上に努めました。以上の結果、当期の輸送実績は、座席キロが前期比48.5%増、旅客キロが同56.0%増となり、座席利用率は同3.7ポイント増加の77.3%となりました。旅客数は同69.4%増の713万人、単価は同0.8%減の102,058円となり、売上高は同68.0%増の7,281億円となりました。旅客数・収入ともに前期を大幅に上回り、国際線旅客事業の収入が初めて国内旅客事業を越え、ANAグループ最大の収益源となりました。

2024年度の事業方針

2024年度は日本発着路線の座席供給量が各方面で増加することが予想されます。当社としては、引き続き好調な訪日需要や堅調に伸びている日本発ビジネス需要の取り込みを強化し、さらなる収入・収益性の向上を図っていきます。2024年7月から羽田-ミュンヘン線、羽田-パリ線を増便し、8月からは羽田-ウィーン線を再開するほか、羽田-ミラノ線、羽田-ストックホルム線、羽田-イスタンブール線を2024年度下期中に開設する等、好調な欧州路線を中心に生産量を拡大し、国際線ネットワークのさらなる拡充を進めます。

ANA 国際線旅客の実績



※1 座席キロ、旅客キロ、イールドは2019年度を100とした指数  
 ※2 2020年度以前の実績は収益認識に関する会計基準に基づいて補正(特典航空券の利用旅客を含む)

(年度)	2023	2022	前期比 (%)
座席キロ(百万)	53,281	35,875	+48.5
旅客キロ(百万)	41,192	26,408	+56.0
旅客数(千人)	7,134	4,212	+69.4
座席利用率(%)	77.3	73.6	+3.7pt*
旅客収入(億円)	7,281	4,334	+68.0
ユニットレベニュー(円)	13.7	12.1	+13.1
イールド(円)	17.7	16.4	+7.7
旅客単価(円)	102,058	102,899	△0.8

※ 座席利用率は前期差



成田-パース線運航再開



エアバスA380型機「FLYING HONU」3号機

## 財務分析

## ANA 国内線旅客

## 機材・ネットワークの需給適合を推進し、収益性を追求

## 2023年度の振り返り

当初の想定よりもビジネス需要の回復が遅れたことに加え、プラット・アンド・ホイットニー社製PW1100Gエンジンの点検整備等による減便の影響があったものの、新型コロナウイルス感染症の位置付けが5類感染症に変更されたことなどを背景に、レジャー需要は前期に引き続いて好調に推移しました。週末や連休を中心に機材の大型化を行ったことに加え、「ANA SUPER VALUEセール」の実施等により旺盛なレジャー需要を着実に取り込みました。加えて、セール実施時にも路線や便ごとの需要動向に合わせた運賃設定を徹底する等の取り組みで単価の水準が向上した結果、旅客数・収入ともに前期を上回りました。

営業・サービス面では、2023年7月の羽田空港国内線ANA SUITE LOUNGEのリニューアルに伴い、座席数を増やしたことに加え、防音個室ブース席を新設する等、利便性と快適性の向上に努めました。また、10月から特別塗装機「ANA Future Promise Prop」の定期運航を開始しました。再生素材を使用した機内サービス品の活用やCO<sub>2</sub>排出抑制につながる運航オペレーションを行う等、環境に配慮した取り組みを推進しました。

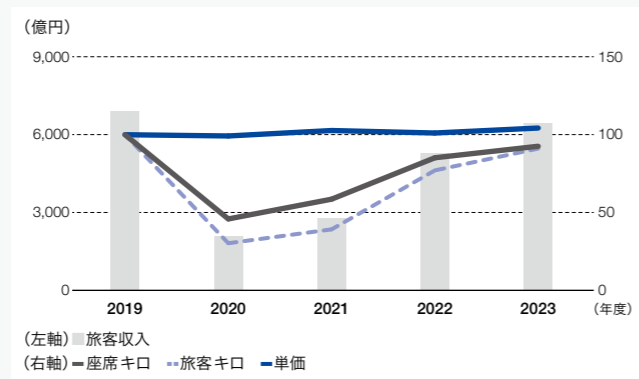
以上の結果、当期の輸送実績は、座席キロが前期比8.7%増、旅客キロが同18.2%増となり、座席利用率は同5.7ポイント増の70.2%となりました。旅客数は同18.0%増の4,076万人、単価は3.2%増の15,820円となり、売上高は同21.8%増の6,449億円となりました。

## 2024年度の事業方針

引き続きレジャー需要が好調に推移することに加え、さらなるビジネス需要や訪日需要の増加を見通しています。「ANA Smart Travel」をはじめとしたデジタル活用によるお客様の利便性向上と事業効率化にも引き続き取り組むほか、新たに

大型機のボーイング787-10型機を羽田-新千歳線等に投入し旺盛な需要を取り込む等、多様な保有機材やPeachとの連携強化による路線ごとの需給適合の精緻化を進め、収益性を向上していきます。

## ANA 国内線旅客の実績



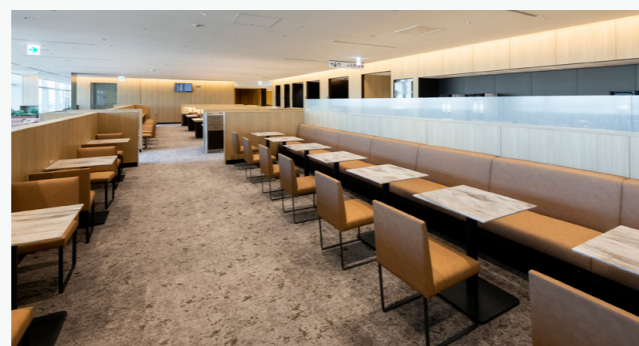
※1 座席キロ、旅客キロ、単価は2019年度を100とした指数  
 ※2 2020年度以前の実績は収益認識に関する会計基準に基づいて補正(特典航空券の利用旅客を含む)

(年度)	2023	2022	前期比(%)
座席キロ(百万)	54,225	49,901	+8.7
旅客キロ(百万)	38,060	32,201	+18.2
旅客数(千人)	40,763	34,534	+18.0
座席利用率(%)	70.2	64.5	+5.7pt*
旅客収入(億円)	6,449	5,295	+21.8
ユニットレベニュー(円)	11.9	10.6	+12.1
イールド(円)	16.9	16.4	+3.0
旅客単価(円)	15,820	15,335	+3.2

※ 座席利用率は前期差



国内線仕様のボーイング787-10型機



リニューアルした羽田空港国内線ANA SUITE LOUNGE

## ANA 貨物郵便

## 需要動向を見極め柔軟に供給量を調整、収益確保の取り組みを継続

## 2023年度の振り返り

国際線貨物事業では、旅客便の回復に伴い航空貨物の輸送スペースが増加する一方で、半導体・電子部品、自動車関連部品といった主要商材の需要減退が続き、コロナ禍で逼迫していた航空貨物の需給バランスは正常化に向かいました。そうした環境の中で、市況を見極めフレイターの生産量を機動的に調整することで、収益性を確保しながら需要を獲得しました。下期以降は、中国発北米向けの三国間貨物の旺盛な需要を着実に取り込み収益の最大化に努めました。また、2023年9月より、航空便をご利用いただく企業の脱炭素化をサポートするプログラム「SAF Flight Initiative」において、貨物代理店に加え荷主企業を対象としてCO<sub>2</sub>削減証書を発行するサービスを開始し、環境目標実現に貢献する取り組みを推進しました。

以上の結果、当期の国際線貨物輸送重量は67万トン(前期比15.6%減)となり、売上高は1,555億円(同49.5%減)となりました。また、有効貨物トンキロは前期比4.4%減、有償貨物トンキロは同16.5%減となりました。

国内線貨物事業では、年間を通じて航空輸送需要の回復が鈍く、当期の有効貨物トンキロは前期比19.4%増、貨物輸送重量は同0.2%減の25万トン、売上高は同6.8%減の224億円となりました。

以上の結果、貨物郵便の売上高は、前期比45.6%減の1,857億円となりました。

## 2024年度の事業方針

国際貨物では、自動車関連部品や半導体を中心に主要商材の需要が徐々に回復すると見通しています。引き続き需要に応じて柔軟かつ機動的に生産量を調整していくことに加え、大型フレイターを活かした特殊貨物の獲得や商品力強化による高単価商材の囲い込みといった収益確保の取り組みを

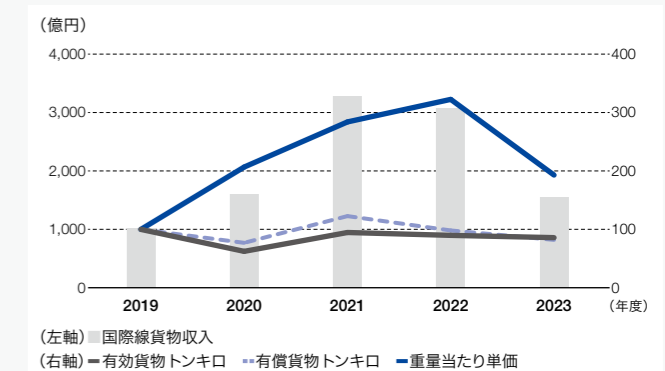


ボーイング777F型機

実施し、収入の最大化につなげていきます。国内貨物では、2024年4月より昼間帯限定の運賃を新設し国内旅客便の貨物空きスペースを有効活用することで、物流業界が直面する「2024年問題」への対応を進めるとともに航空貨物の利用拡大を図っていきます。

なお、日本貨物航空株式会社の株式取得については、効力発生日を2025年3月31日に変更しました。

## 国際線貨物事業の実績



※ 有効貨物トンキロ、有償貨物トンキロ、重量当たり単価は2019年度を100とした指数

## 貨物郵便事業の実績

(年度)	2023	2022	前期比(%)
貨物郵便収入(億円)	1,857	3,413	△45.6
国際線 有効貨物トンキロ(百万)	6,316	6,605	△4.4
有償貨物トンキロ(百万)	3,464	4,147	△16.5
貨物輸送重量(千トン)	679	805	△15.6
貨物収入(億円)	1,555	3,080	△49.5
貨物重量単価(円/kg)	229	382	△40.2
郵便収入(億円)	50	62	△19.5
国内線 有効貨物トンキロ(百万)	1,687	1,413	+19.4
有償貨物トンキロ(百万)	280	281	△0.4
貨物輸送重量(千トン)	253	253	△0.2
貨物収入(億円)	224	241	△6.8
貨物重量単価(円/kg)	89	95	△6.6
郵便収入(億円)	27	28	△3.6



「SAF Flight Initiative」カーゴ・プログラム 新サービス開始

## 財務分析

## Peach・AirJapan

## マルチブランドの最適化を進め、市場シェアと収益を拡大

## Peach:2023年度の振り返り

2023年5月から関西-上海(浦東)線、羽田-上海(浦東)線、8月から関西-高雄線を再開し、コロナ禍で運休していた羽田空港と関西空港発着の国際線就航路線がすべて復活しました。加えて、9月から関西-香港線、関西-台北線等を増便したほか、沖縄-台北線が就航10周年を迎えました。国際線の運航を段階的に増強することで旺盛な訪日需要を積極的に取り込みました。国内線でも好調なレジャー需要を着実に獲得した結果、5期ぶりに通期で営業黒字となりました。

営業・サービス面では、割引対象路線が毎月変わる「シークレットセール」やANAと共同で行った「ピーチポイントプレゼントキャンペーン」等の実施により、レジャー需要のさらなる喚起を図るとともに新規顧客の取り込みに努めました。

以上の結果、当期の輸送実績は座席キロが前期比10.0%増、旅客キロが同29.9%増となり、座席利用率は同13.2ポイント増の86.7%となりました。旅客数は同20.2%増の934万人、単価は同27.2%増の14,772円、売上高は同52.9%増の1,380億円となりました。

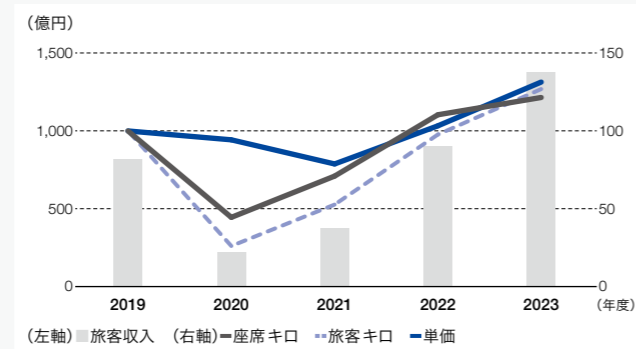
## Peach:2024年度の事業方針

関西-新千歳線や成田-那覇線の増便等により、国内レジャー需要等を引き続き開拓し、収益力の強化を図っていきます。また新規路線開設や増便等で国際線の生産量構成比を拡大し、好調な訪日需要を獲得することで、グループ利益に貢献します。



台北-沖縄線就航10周年

## Peachの実績



※1 座席キロ、旅客キロ、単価は2019年度を100とした指数  
 ※2 上記グラフは売上高に付帯収入を含む  
 ※3 2019年度はバニラエアの実績を含む

(年度)	2023	2022	前期比(%)
座席キロ(百万)	13,461	12,232	+10.0
旅客キロ(百万)	11,677	8,991	+29.9
旅客数(千人)	9,343	7,775	+20.2
座席利用率(%)	86.7	73.5	+13.2pt*
売上高(億円)	1,380	902	+52.9
ユニットレベニュー(円)	10.3	7.4	+39.0
イールド(円)	11.8	10.0	+17.7
旅客単価(円)	14,772	11,610	+27.2

※ 座席利用率は前期差

## AirJapan

2024年2月9日から新たなブランドとして事業を開始し、成田-バンコク線、成田-仁川線を開設しました。また2024年4月に2号機目の機材を導入し、成田-シンガポール線の開設や成田-バンコク線、成田-仁川線の増便を行うことで事業規模を拡大しました。快適性とリーズナブルな運賃を両立した「ハイブリッドエアライン」として、今後も訪日需要等を着実に獲得するべく、運航規模を拡大しながら売上高を増加させていきます。



成田-バンコク線新規就航

## その他

航空事業におけるその他の収入は1,726億円(前期比19.3%増)となりました。なお、航空事業におけるその他には、マイレージ付帯収入、機内販売収入、整備受託収入、2024年2月に運航を開始したAirJapanブランドの収入等が含まれています。

## 【営業費用】

航空事業における営業費用は、前期比2,462億円増の1兆6,615億円となりました。費用別の実績、および前期からの増減要因は次の通りです。

## 航空事業 売上高・営業費用

(年度)	2023	2022	増減
売上高	¥1,869,552	¥1,539,443	¥ 330,109
国際線 旅客収入	728,168	433,470	294,698
貨物収入	155,503	308,088	(152,585)
郵便収入	5,048	6,268	(1,220)
国内線 旅客収入	644,902	529,593	115,309
貨物収入	22,485	24,119	(1,634)
郵便収入	2,728	2,898	(170)
LCC収入	138,030	90,265	47,765
その他収入	172,688	144,742	27,946
営業費用	1,661,577	1,415,285	246,292
燃油費及び燃料税	391,382	347,729	43,653
空港使用料	86,593	60,540	26,053
航空機材賃借費	147,902	133,388	14,514
減価償却費	136,608	138,453	(1,845)
整備部品・外注費	186,065	138,049	48,016
人件費	216,308	193,416	22,892
販売費	55,732	47,630	8,102
外部委託費	257,142	207,023	50,119
その他	183,845	149,057	34,788
営業利益	¥ 207,975	¥ 124,158	¥ 83,817

## 〈燃油費及び燃料税〉

燃油費及び燃料税は、前期比436億円増(同12.6%増)の3,913億円となり、航空事業における営業費用全体に占める割合は、前期の24.6%から23.6%となりました。

前期からの増加額436億円の内訳として、ANA数量要因で約510億円の増加、LCCで約50億円の増加、ANA単価要因(ヘッジ効果を含む)で約120億円の減少となっています。

## 〈空港使用料〉

運航回数は、国内線旅客機が前期比1.6%増、国際線旅客機が同16.4%増、フレイターが同43.0%減となりました(Peach運航便を除く)。旅客便の運航回数が増加した一方で着陸料などの軽減措置により、空港使用料は前期比260億円増(同43.0%増)の865億円となりました。

## 〈航空機材賃借費〉

航空機材賃借費は、エンジンの点検整備の影響を最小限に抑えることを目的にエンジンのリースを増やしたことなどにより、前期比145億円増(同10.9%増)の1,479億円となりました。

## 〈減価償却費〉

減価償却費は、航空機や無形資産の償却満了により、前期比18億円減(同1.3%減)の1,366億円となりました。

## 〈整備部品・外注費〉

整備部品・外注費は、航空機の運航回数増加により整備機会が増加したことやエンジンの点検整備の影響から、前期比480億円増(同34.8%増)の1,860億円となりました。

## 〈人件費〉

人件費は、月例賃金のベースアップや賞与引当金の増加、生産量の回復に伴う乗務手当の増加などにより、前期比228億円増(同11.8%増)の2,163億円となりました。

## 〈販売費〉

販売費は、国際線を中心とした旅客収入の増加により販売手数料が増加し、前期比81億円増(同17.0%増)の557億円となりました。

## 〈外部委託費〉

外部委託費は、旅客便の運航回数の増加や契約更改に伴う委託費用の増加に伴い、前期比501億円増(同24.2%増)の2,571億円となりました。

## 〈その他の費用〉

その他の費用は、前期比347億円増(同23.3%増)の1,838億円となりました。国際線を中心に旅客数が増加したことに伴い、機内サービス費用が増加したことが主な要因です。

## 財務分析

## 【航空関連事業】

外国航空会社から旅客の搭乗受付や手荷物搭載等の空港地上支援業務の受託が増えたことに加え、旅客需要の回復に伴い機内食関連業務が増加したこと等により、航空関連事業における当期の売上高は前期比516億円増(同20.9%増)の2,988億円、営業利益は67億円(前期 営業利益23億円)となりました。

## 航空関連事業 売上高・営業費用

(年度)	2023	2022	増減
売上高	¥298,820	¥247,129	¥51,691
営業費用	292,051	244,797	47,254
営業利益	¥ 6,769	¥ 2,332	¥ 4,437

## 【旅行事業】

国内旅行については、全国旅行支援が実施された前期と比べてダイナミックパッケージ商品の取り扱いが減少したこと等から、売上高は前期を下回りました。

海外旅行については、主力のハワイ方面に加え韓国・台湾を中心としたアジア方面への個人旅行等の需要を積極的に取り込み、売上高は前期を上回りました。

以上の結果、当期の旅行事業における売上高・営業利益ともに前期を上回り、売上高は、前期比47億円増(同6.4%増)の785億円、営業利益は13億円(前期 営業損失2億円)となりました。

当社グループは、航空予約データをもとにお客様の行動にあわせた情報を提供するデジタル広告配信サービス「ANA Moment Ads」を2023年11月から開始しました。また、モバイルペイメントサービス「ANA Pay」において、2023年5月から1マイルよりチャージが可能となったほか、2023年11月からコード決済に対応する等、機能強化に取り組みました。今後もお客様のさらなる利便性向上に努め、「マイルで生活できる世界」の具現化を推進していきます。

## 旅行事業 売上高・営業費用

(年度)	2023	2022	増減
売上高	¥78,541	¥73,815	¥ 4,726
国内パッケージ商品収入	44,888	45,954	(1,066)
国際パッケージ商品収入	3,947	1,512	2,435
その他収入	29,706	26,349	3,357
営業費用	77,170	74,092	3,078
営業利益	¥ 1,371	¥ (277)	¥ 1,648

## 【商社事業】

旅客需要の増加に伴い、空港物販店「ANA FESTA」、免税店「ANA DUTY FREE SHOP」や観光土産品卸売「FUJISEY」の売上が好調に推移したことに加え、食品事業において主力商品であるバナナの取扱高が増加したこと等により、営業利益は前期を上回りました。

以上の結果、商社事業における当期の売上高は、前期比146億円増(同14.2%増)の1,179億円、営業利益は10億円増(同30.3%増)の45億円となりました。

## 商社事業 売上高・営業費用

(年度)	2023	2022	増減
売上高	¥117,919	¥103,252	¥14,667
営業費用	113,345	99,741	13,604
営業利益	¥ 4,574	¥ 3,511	¥ 1,063

## 【その他】

不動産関連事業や空港設備保守管理事業において取扱高が増加したこと等から、売上高は前期を上回ったものの、人件費が増加したこと等から営業利益は前期を下回りました。

以上の結果、その他の売上高は前期比31億円増(同8.3%増)の412億円、営業利益は前期比ほぼ横ばい(同8.8%減)の5億円となりました。

## その他 売上高・営業費用

(年度)	2023	2022	増減
売上高	¥41,244	¥38,066	¥3,178
営業費用	40,698	37,467	3,231
営業利益	¥ 546	¥ 599	¥ (53)

## 営業外損益・特別損益

当期の営業外損益・特別損益は、30億円の損失となりました。保有している有価証券の減損などが影響しています。

## 営業外損益・特別損益

(年度)	2023	2022	増減
営業外収益	¥ 30,774	¥ 28,589	¥ 2,185
受取利息	1,294	838	456
受取配当金	1,311	1,092	219
持分法による投資利益	1,060	801	259
為替差益	4,459	2,306	2,153
資産売却益	2,265	7,854	(5,589)
固定資産受贈益	367	1,060	(693)
雇用調整助成金	—	5,043	(5,043)
補償金	14,404	—	14,404
その他	5,614	9,595	(3,981)
営業外費用	(31,029)	(36,809)	5,780
支払利息	(23,324)	(24,845)	1,521
資産売却損	50	(85)	135
資産除却損	(4,866)	(3,233)	(1,633)
休止機材費	—	(4,638)	4,638
その他	(2,789)	(4,008)	1,219
特別利益	—	3,574	(3,574)
固定資産売却益	—	1,587	(1,587)
為替換算調整勘定取崩益	—	1,987	(1,987)
特別損失	(2,818)	(1,042)	(1,776)
投資有価証券評価損	(2,818)	(1,042)	(1,776)
合計	¥ (3,073)	¥ (5,688)	¥ 2,615

## 親会社株主に帰属する当期純利益

以上の結果、税金等調整前当期純利益は、2,048億円(前期 1,143億円)となりました。法人税、住民税及び事業税の差引、その他調整後の親会社株主に帰属する当期純利益は1,570億円(前期 894億円)、1株当たり当期純利益は335.09円(前期 190.24円)となりました。

包括利益については、親会社株主に帰属する当期純利益を計上したことなどから、1,838億円(前期 632億円)となりました。

## 財務分析

## キャッシュフロー

## 基本的な考え方

ANAグループにおける資金マネジメントの基本方針は、財務の健全性を維持しながら、中・長期的な競争力強化のための投資を継続的かつ戦略的に行うことです。

運転資金および設備投資資金(主に航空機等)につきましては、自己資金または銀行借入、および社債発行により資金調達することとしており、事業運営上必要な流動性と資金の源泉を安定的に確保することを基本方針としています。なお、2024年3月31日現在、複数の金融機関との間で合計1,000億円のコミットメントライン契約を締結しています。

なお、主要な設備である航空機などへの投資に対しては、(株)国際協力銀行による製品輸入保証制度を活用しています。

## 当期の状況

当期の営業活動によるキャッシュフローと投資活動によるキャッシュフローを合算したフリーキャッシュフローは210億円の収入、財務活動によるキャッシュフローは1,360億円の支出となりました。その結果、当期末の現金及び現金同等物の残高は期初に比べて1,109億円減少し、1兆25億円となりました。

## 営業活動によるキャッシュフロー

当期の営業活動によるキャッシュフローは、当期の税金等調整前当期純利益2,048億円の減価償却費等の非資金項目、営業活動に係る債権・債務の加減算を行った結果、前期の4,498億円の収入に対し4,206億円の収入となりました。

## 投資活動によるキャッシュフロー

当期の投資活動によるキャッシュフローは、航空機等をはじめとした設備投資により、前期の783億円の支出に対し3,995億円の支出となりました。なお、定期預金の預入による支出と払戻による収入、有価証券の取得による支出と償還による収入(3ヶ月超の譲渡性預金等の出入金を含む)の合計は1,850億円の支出となり、この資金移動を除いた実質的な投資活動によるキャッシュフローは、2,144億円の支出となりました。

## フリーキャッシュフロー

営業活動によるキャッシュフローが4,206億円の収入、投資活動によるキャッシュフローが3,995億円の支出となったことから、当期のフリーキャッシュフローは、前期から3,504億円減少し210億円の収入となりました。なお、定期預金の預入による支出と払戻による収入、有価証券の取得による支出と償還による収入(3ヶ月超の譲渡性預金等の出入金を含む)を除いた実質フリーキャッシュフローは、前期の3,731億円の収入に対し2,061億円の収入となりました。

## 財務活動によるキャッシュフロー

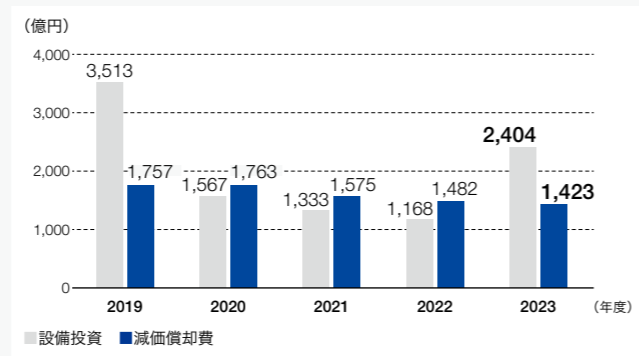
当期の財務活動によるキャッシュフローは、転換社債型新株予約権付社債の償還および借入金の返済等があったことから、前期の1,429億円の支出に対して1,360億円の支出となりました。

## 設備投資と機材調達

## 設備投資

ANAグループでは、2020年度以降、一時的に航空機を中心とした投資規模を抑制するとともに、実施時期についても

## 設備投資\*と減価償却費



※ 設備投資は固定資産のみ

適宜見直しを行っています。当期の設備投資額は、前期比105.7%増となる2,404億円となりました。

セグメント別では、航空事業において前期比103.5%増の2,343億円、航空関連事業において同34.5%増の28億円、旅行事業において同75.7%増の25億円、商社事業において同66.5%増の19億円、その他において同5.0%増の1億円となりました。

## 機材調達の基本的な考え方

航空機は、10年以上の長期にわたって使用する非常に高額な設備であり、路線・ネットワークに適合した機種選定と最適な機種構成を追求することが、航空会社の経営にとって極めて重要です。

ANAグループの機材戦略は、「低燃費機材の導入によるコスト競争力の強化」「中・小型機比率の向上による需給適合の推進」「国際線事業を代表とする成長分野へのリソース配分」という3つの基本方針に基づいています。

## 当期における機材導入・退役等について

機種	当期末運用機材数	保有機数	リース機数
エアバス A380-800型機	3	3	0
ボーイング777-300型機	18	9	9
ボーイング777-200型機	10	10 (+1)	0 (△1)
ボーイング777F型機	2	2	0
ボーイング787-10型機	5 (+2)	4 (+2)	1
ボーイング787-9型機	43 (+3)	37 (+3)	6
ボーイング787-8型機	36	31	5
ボーイング767-300型機	15	15	0
ボーイング767-300F型機	9	6	3
エアバス A321-200neoLR型機	3	0	3
エアバス A321-200neo型機	22	0	22
エアバス A321-200型機	4	0	4
エアバス A320-200neo型機	26 (+5)	11	15 (+5)
エアバス A320-200型機	19 (△8)	0	19 (△8)
ボーイング737-800型機	39	26 (+2)	13 (△2)
デ・ハビランド・カナダ DASH 8-400型機	24	24	0
合計	278 (+2)	178 (+8)	100 (△6)

## 2024年度の機材調達計画

合計8機の導入を計画しています。内訳は、ボーイング787-10型機5機、ボーイング787-9型機1機、エアバス A320-200neo型機2機です。

中・長期的な使用を前提とした機材については購入・自社保有することを基本とする一方、短期的な使用あるいは生産調整的な機材についてはオペレーティング・リースを活用しています。また、資金調達手段の多様化という観点から、セル・アンド・リースバックを実施する場合もあり、常に最適な経済条件による調達手段を追求しています。

## 2023年度(当期)の機材調達の実績

前述の機材戦略のもと、当期末におけるANAグループの機材数は、前期末から2機増えて278機となりました。

当期における機種別の機材数の増減については、下表の通りです。ANAグループで増加した航空機は10機であり、内訳は、ボーイング787-10型機2機、ボーイング787-9型機3機、エアバス A320-200neo型機5機です。一方で、8機のエアバス A320-200型機が退役しました。

括弧内は前期末からの増減

## 財務分析

## 財政状態

## 資産

当期末の総資産は、前期末から2,028億円増加し、3兆5,695億円となりました。

流動資産は、前期末から1,503億円増加し、1兆7,011億円となりました。現金及び預金は前期末から27億円減少して6,008億円、有価証券が同768億円増加して6,569億円となり、これらを合わせた手元流動性は、同740億円増加の1兆2,578億円となりました。固定資産は、航空機の購入等により、前期末に比べ529億円増加し、1兆8,678億円となりました。

なお、中期的には、総資産を圧縮して、効率的な財務運営に切り替えていきます。

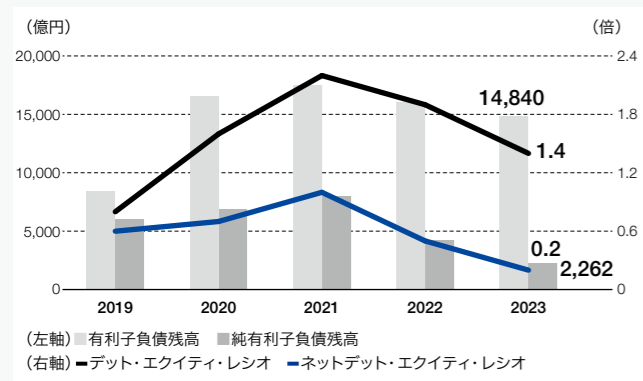
## 負債

当期末の負債は、前期末から205億円増加し、2兆5,169億円となりました。

流動負債は、航空券の予約拡大に伴って契約負債が増加したことが主な要因となり、前期末から1,520億円増加の1兆354億円となりました。固定負債は、前期末から1,314億円減少し、1兆4,814億円となりました。

リース債務を含む有利子負債は、借入金の返済等から前期末に比べて1,238億円減少し、1兆4,840億円となり、デット・エクイティ・レシオは前期末から0.4ポイント減少して1.4倍となりました。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倍となります。

## 有利子負債残高とデット・エクイティ・レシオ\*



※ オフバランス・リース債務含まず

## 有利子負債内訳

(年度末)	2023	2022	増減
短期借入債務：	¥ 229,998	¥ 209,850	¥ 20,148
短期借入金	84,170	92,170	(8,000)
1年内返済予定の長期借入金	73,777	84,633	(10,856)
1年内償還予定の転換社債型新株予約権付社債	70,000	30,000	40,000
リース債務	2,051	3,047	(996)
長期借入債務*：	1,254,038	1,398,068	(144,030)
社債	155,000	155,000	0
転換社債型新株予約権付社債	150,000	220,000	(70,000)
長期借入金	943,808	1,017,585	(73,777)
リース債務	5,230	5,483	(253)
有利子負債合計	¥1,484,036	¥1,607,918	¥(123,882)

※ 1年内返済予定の長期借入金および償還予定の社債を除く

## 純資産

当期末の純資産は、1,822億円増加し、1兆526億円となりました。

株主資本は、当期純利益の計上により利益剰余金が増加したことから、前年度末から1,566億円増加し、9,511億円となりました。

当期末のその他の包括利益累計額は、繰延ヘッジ損益等の増加により、前期末に比べて254億円増加し、933億円となりました。

以上の結果、当期末の自己資本は前期末から1,820億円増加し1兆445億円となり、自己資本比率は同3.6ポイント増の29.3%となりました。

当期末における1株当たり純資産は、前期末の1,833.64円から2,222.03円となりました。

## 格付の状況

当社の発行するそれぞれの長期債に対しては、(株)日本格付研究所(JCR)と(株)格付投資情報センター(R&I)に格付を依頼しています。

2024年3月31日現在の格付は以下の通りです。

## 格付の状況(2024年3月31日現在)

	JCR	R&I
発行体格付	A-	A-
アウトルック	ポジティブ	安定的

## 退職給付債務

ANAグループは、確定拠出型および確定給付型の制度を設けています。確定給付型の制度として、確定給付企業年金および退職一時金制度を設けています。また、従業員の退職等に際して割増退職金を支払う場合があります。

なお、一部の連結子会社が有する確定給付企業年金制度および退職一時金制度は、簡便法により退職給付に係る負債および退職給付費用を計算しています。

## 退職給付債務・費用に関する事項

(年度/年度末)	2023	2022
退職給付債務	¥(215,433)	¥(217,079)
年金資産	58,604	57,568
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	(156,829)	(159,511)
退職給付に係る負債	(160,027)	(161,129)
退職給付に係る資産	3,198	1,618
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	(156,829)	(159,511)
確定給付制度に係る退職給付費用	14,279	14,765
主要な数値計算上の基礎		
割引率	0.1-1.6%	0.1-1.5%
長期期待運用収益率	1.0-2.5%	1.0-2.5%
確定拠出制度への要拠出額	¥4,825	¥4,587

## 燃油および為替ヘッジについて

ANAグループでは、利益の変動リスクを抑制するために、燃油・為替市況の騰落による影響を軽減させる最適なヘッジ取引を追求・実行しています。ANA国際線事業の拡大に伴い、燃油特別付加運賃収入、外貨収入が増加傾向にあることを踏まえて、費用の平準化に留まらず、収支の安定化を目指したヘッジ方針としています。

燃油(ANA)については、燃油特別付加運賃収入との関係を考慮した上で、対象期間の3年前からヘッジを行っています。

為替(当社、ANA)については、燃油費としての米ドル経常支出に対して支出時期の3年前から、また、航空機などの設備投資向け米ドル支出に対しては支出時期の5年前からヘッジを行っています。米ドル経常支出に対しては、外貨収入および為替市況変動に連動する収入と外貨費用のバランスを踏まえ、不足する外貨について為替予約を行っています。

## 利益配分

## 利益配分に関する基本方針

当社では、株主に対する還元を経営の重要課題として認識しています。

財務基盤の健全性維持を前提として、当該期の業績動向に加え、将来の事業展開に備えた航空機などへの成長投資の原資を確保しながら、株主還元を充実させたいと考えています。フリーキャッシュフローの水準に留意しながら、配当の水準や自社株買いについて、継続して検討していきます。なお、当社は期末配当にて年1回の剰余金の配当を行うことを基本方針としています。また、この剰余金の配当の決定機関は株主総会です。

## 当期の配当と2024年度の予定

当期の売上高は、旺盛な訪日需要とレジャー需要に支えられ、国際線旅客・国内線旅客が好調に推移し、航空事業を中心に増収となった結果、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する当期純利益はともに増益となりました。当期の配当につきましては、2023年10月31日に発表した前回予想と比べて20円増額し、1株当たり50円とさせていただきます。次期の配当につきましては、「2023-25年度中期経営戦略」の課題を遂行した上で、1株につき50円を予定しています。



## 連結財務諸表

## 連結貸借対照表

	百万円		
	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)	前年度差
	金額	金額	増減
<b>資産の部</b>			
<b>流動資産</b>			
現金及び預金	¥ 603,686	¥ 600,893	¥ (2,793)
受取手形及び営業未収入金	186,085	217,084	30,999
リース債権及びリース投資資産	14,724	12,219	(2,505)
有価証券	580,037	656,913	76,876
商品	8,958	11,743	2,785
貯蔵品	35,697	42,218	6,521
その他	121,891	160,405	38,514
貸倒引当金	(258)	(285)	(27)
流動資産合計	1,550,820	1,701,190	150,370
<b>固定資産</b>			
<b>有形固定資産</b>			
建物及び構築物(純額)	92,156	85,057	(7,099)
航空機(純額)	904,339	933,838	29,499
機械装置及び運搬具(純額)	27,423	28,476	1,053
工具、器具及び備品(純額)	12,600	11,112	(1,488)
土地	44,045	44,069	24
リース資産(純額)	3,782	4,028	246
建設仮勘定	186,967	224,173	37,206
有形固定資産合計	1,271,312	1,330,753	59,441
<b>無形固定資産</b>			
のれん	18,115	15,999	(2,116)
その他	69,705	87,908	18,203
無形固定資産合計	87,820	103,907	16,087
<b>投資その他の資産</b>			
投資有価証券	149,952	156,425	6,473
長期貸付金	6,635	6,144	(491)
繰延税金資産	263,303	213,374	(49,929)
退職給付に係る資産	1,618	3,198	1,580
その他	37,753	57,216	19,463
貸倒引当金	(3,486)	(3,210)	276
投資その他の資産合計	455,775	433,147	(22,628)
固定資産合計	1,814,907	1,867,807	52,900
繰延資産	997	533	(464)
資産合計	¥3,366,724	¥3,569,530	¥202,806

	百万円		
	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)	前年度差
	金額	金額	増減
<b>負債の部</b>			
<b>流動負債</b>			
営業未払金	¥ 162,969	¥ 229,273	¥ 66,304
短期借入金	92,170	84,170	(8,000)
1年内返済予定の長期借入金	84,633	73,777	(10,856)
1年内償還予定の社債	30,000	—	(30,000)
1年内償還予定の転換社債型新株予約権付社債	—	70,000	70,000
リース債務	3,047	2,051	(996)
未払法人税等	6,910	8,015	1,105
契約負債	393,545	444,982	51,437
賞与引当金	33,686	55,688	22,002
その他の引当金	19,629	8,213	(11,416)
その他	56,812	59,259	2,447
流動負債合計	883,401	1,035,428	152,027
<b>固定負債</b>			
社債	155,000	155,000	—
転換社債型新株予約権付社債	220,000	150,000	(70,000)
長期借入金	1,017,585	943,808	(73,777)
リース債務	5,483	5,230	(253)
繰延税金負債	206	505	299
役員退職慰労引当金	586	707	121
退職給付に係る負債	161,129	160,027	(1,102)
その他の引当金	23,112	33,781	10,669
資産除去債務	1,537	1,312	(225)
その他	28,294	31,105	2,811
固定負債合計	1,612,932	1,481,475	(131,457)
負債合計	2,496,333	2,516,903	20,570
<b>純資産の部</b>			
<b>株主資本</b>			
資本金	467,601	467,601	—
資本剰余金	407,328	404,065	(3,263)
利益剰余金	(21,126)	135,971	157,097
自己株式	(59,365)	(56,512)	2,853
株主資本合計	794,438	951,125	156,687
<b>その他の包括利益累計額</b>			
その他有価証券評価差額金	36,824	41,360	4,536
繰延ヘッジ損益	42,496	59,782	17,286
為替換算調整勘定	2,481	3,677	1,196
退職給付に係る調整累計額	(13,820)	(11,436)	2,384
その他の包括利益累計額合計	67,981	93,383	25,402
非支配株主持分	7,972	8,119	147
純資産合計	870,391	1,052,627	182,236
負債純資産合計	¥3,366,724	¥3,569,530	¥202,806



## 連結キャッシュフロー計算書

	百万円		
	前連結会計年度 (2022年4月1日～ 2023年3月31日)	当連結会計年度 (2023年4月1日～ 2024年3月31日)	前年度差
	金額	金額	増減
営業活動によるキャッシュフロー			
税金等調整前当期純利益	¥ 114,342	¥ 204,838	¥ 90,496
減価償却費	148,270	142,315	(5,955)
のれん償却額	2,115	2,116	1
固定資産売却損益 ( )は益) 及び除却損	(6,123)	2,651	8,774
投資有価証券売却損益及び評価損益 ( )は益)	841	2,818	1,977
為替換算調整勘定取崩益	(1,987)	—	1,987
貸倒引当金の増減額 ( )は減少)	506	(11)	(517)
退職給付に係る負債の増減額 ( )は減少)	2,906	1,554	(1,352)
受取利息及び受取配当金	(1,930)	(2,605)	(675)
支払利息	24,845	23,324	(1,521)
雇用調整助成金	(5,043)	—	5,043
為替差損益 ( )は益)	(2,348)	(4,268)	(1,920)
売上債権の増減額 ( )は増加)	(36,523)	(33,419)	3,104
その他債権の増減額 ( )は増加)	5,758	(25,279)	(31,037)
仕入債務の増減額 ( )は減少)	35,612	62,539	26,927
契約負債の増減額 ( )は減少)	137,522	51,437	(86,085)
その他	50,230	14,111	(36,119)
小計	468,993	442,121	(26,872)
利息及び配当金の受取額	2,202	3,563	1,361
利息の支払額	(24,990)	(23,419)	1,571
助成金の受取額	7,300	15	(7,285)
法人税等の支払額又は還付額 ( )は支払)	(3,683)	(1,658)	2,025
営業活動によるキャッシュフロー	449,822	420,622	(29,200)
投資活動によるキャッシュフロー			
有価証券の取得による支出	(154,321)	(528,209)	(373,888)
有価証券の償還による収入	152,739	343,158	190,419
有形固定資産の取得による支出	(93,450)	(202,066)	(108,616)
有形固定資産の売却による収入	42,717	29,171	(13,546)
無形固定資産の取得による支出	(23,442)	(38,403)	(14,961)
投資有価証券の取得による支出	(674)	(2,534)	(1,860)
投資有価証券の売却による収入	277	—	(277)
投資有価証券の払戻による収入	—	1,153	1,153
その他	(2,146)	(1,795)	351
投資活動によるキャッシュフロー	(78,300)	(399,525)	(321,225)
財務活動によるキャッシュフロー			
短期借入金の純増減額 ( )は減少)	(7,900)	(8,000)	(100)
長期借入金の返済による支出	(62,775)	(84,633)	(21,858)
社債の償還による支出	(70,000)	(30,000)	40,000
リース債務の返済による支出	(3,764)	(2,947)	817
非支配株主からの払込みによる収入	2,000	—	(2,000)
自己株式の純増減額 ( )は増加)	(15)	(9,339)	(9,324)
その他	(455)	(1,126)	(671)
財務活動によるキャッシュフロー	(142,909)	(136,045)	6,864
現金及び現金同等物に係る換算差額	2,539	3,979	1,440
現金及び現金同等物の増減額 ( )は減少)	231,152	(110,969)	(342,121)
現金及び現金同等物の期首残高	882,329	1,113,481	231,152
現金及び現金同等物の期末残高	¥1,113,481	¥1,002,512	¥(110,969)

## 用語集

## 旅客事業関連

## 座席キロ

**(ASK: Available Seat-Kilometers)**

旅客輸送容量の単位で、「生産量」を表す。  
総座席数×輸送距離(キロ)。

## 旅客キロ

**(RPK: Revenue Passenger-Kilometers)**

有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計。  
有償旅客数×輸送距離(キロ)。

## 座席利用率(Load Factor)

座席キロに占める旅客キロの割合で、座席占有率  
(販売状況)を示す指標。  
旅客キロ÷座席キロ。

## イールド (Yield)

旅客キロ当たりの収入。収入÷旅客キロ。

## ユニットレベニュー

レベニューマネジメントのパフォーマンスを定量的に測定する指標で、座席キロ当たりの収入単価  
(収入÷座席キロ)。イールド(収入÷旅客キロ)×  
座席利用率(旅客キロ÷座席キロ)によっても算  
出される。

## ユニットコスト

航空業界における単位当たりコストの指標。1座  
席キロ当たりのコストとして算出される。

## レベニューマネジメント

ネットワーク戦略と運賃戦略をベースとし、最適  
な時期・価格で最適座席数を販売する「イールド  
マネジメント」を行うことにより、搭乗旅客構成の  
ベストミックスを達成して収入の最大化を実現す  
るマネジメント手法のこと。

## 需給適合

需要の動向に応じて、路線ごとの運航便数の増減  
や投入機材サイズの調整など、生産量(座席キロ)  
の調整を行うこと。

## VFR

**(Visiting Friends and Relatives)**

友人や親族の訪問を目的とした旅行のこと。

## 貨物事業関連

## 有効貨物トンキロ

**(ATK: Available Ton-Kilometers)**

貨物輸送容量の単位で、「生産量」を表す。  
総輸送容量(トン)×輸送距離(キロ)。

## 有償貨物トンキロ

**(RTK: Revenue Ton-Kilometers)**

各有償貨物を搭載し、飛行した距離の合計。  
有償貨物輸送重量(トン)×輸送距離(キロ)。

## フレイター

貨物専用機。キャビンスペース(旅客が搭乗する  
場所)の座席を取り払い、空洞状に作られた機内  
にコンテナおよびパレットが搭載される。

## ベリー

旅客機におけるキャビンスペースの床下部分のこ  
とで、貨物搭載スペースを指す。

## 航空業界・航空会社関連

## IATA

**(International Air Transport Association)**

国際航空運送協会。1945年に国際線運航にかか  
わる航空会社などにより設立。空港発着枠の調  
整や、航空会社間の債権・債務の精算などの機能  
を有し、会員数は約300社。

## ICAO

**(International Civil Aviation Organization)**

国際民間航空機関。国際民間航空に関する安全  
とその健全な発展を目的として、1944年に設立さ  
れた国際連合の専門機関。190ヶ国以上が加盟し  
ている。

## スターアライアンス

1997年に設立された世界初、かつ世界最大規模  
の航空連合。ANAは1999年10月に加盟。2024  
年7月末現在、世界中の26の航空会社が加盟して  
いる。

## コードシェア

提携航空会社間でお互いの定期運航便に相手方  
の便名を付与して運航するもの。事実上は同一便  
の複数社による販売形態となる場合が多く、共同  
運航便とも呼ばれる。

## 独占禁止法適用除外

**(ATI: Anti Trust Immunity)**

国際線事業を行う航空事業者同士が、路線計画・  
運賃設定・販売活動などについて協調するにあた  
り、所属国の競争法に違反しないように予め競争  
法の適用免除に係る許認可を得ること。日本、米  
国、韓国では、申請に基づき運輸当局がATI認可  
する制度となっている(当該3ヶ国以外では競争当  
局(公正取引委員会など)が主管する場合が多い)  
が、欧州連合(EU)では事業者自身が法律に基づ  
きセルファセスメントする制度となっている。ATI  
認可は、一般に、市場支配力のないこと、利用者  
の利便性向上の2点を基本要件としている。

## ジョイントベンチャー (JV: Joint Venture)

2社以上の航空事業者間の共同事業を指す。航  
空業界では二国間航空協定や外資規制などの制  
限が残存しているため、他産業では一般的となっ  
ているグローバルな資本提携(合併、買収、合弁  
会社設立)に代わるものとして、独占禁止法適用  
除外(ATI)を前提としたジョイントベンチャーが  
活用されている。同じグローバルアライアンスに  
所属する航空事業者同士がジョイントベンチャー  
で提携を深化させることにより、お客様に向けて  
それまで以上に多様な路便銘柄や低廉な運賃商  
品を提供することが可能となり、他アライアンス  
に対する競争力を強化することが可能となる。

## フルサービスキャリア

**(FSC: Full Service Carrier)**

路線ネットワークの展開をもとに、コードシェア  
による乗り継ぎ需要も含めた広範囲の市場を事  
業の対象とする航空会社。座席クラスを複数提供  
し、機内食・飲料などのサービスを予め運賃に含  
めて提供するなどの特徴がある。LCCとの対比で  
も使われ、ネットワークキャリア、レガシーキャリ  
アなどとも呼ばれる。

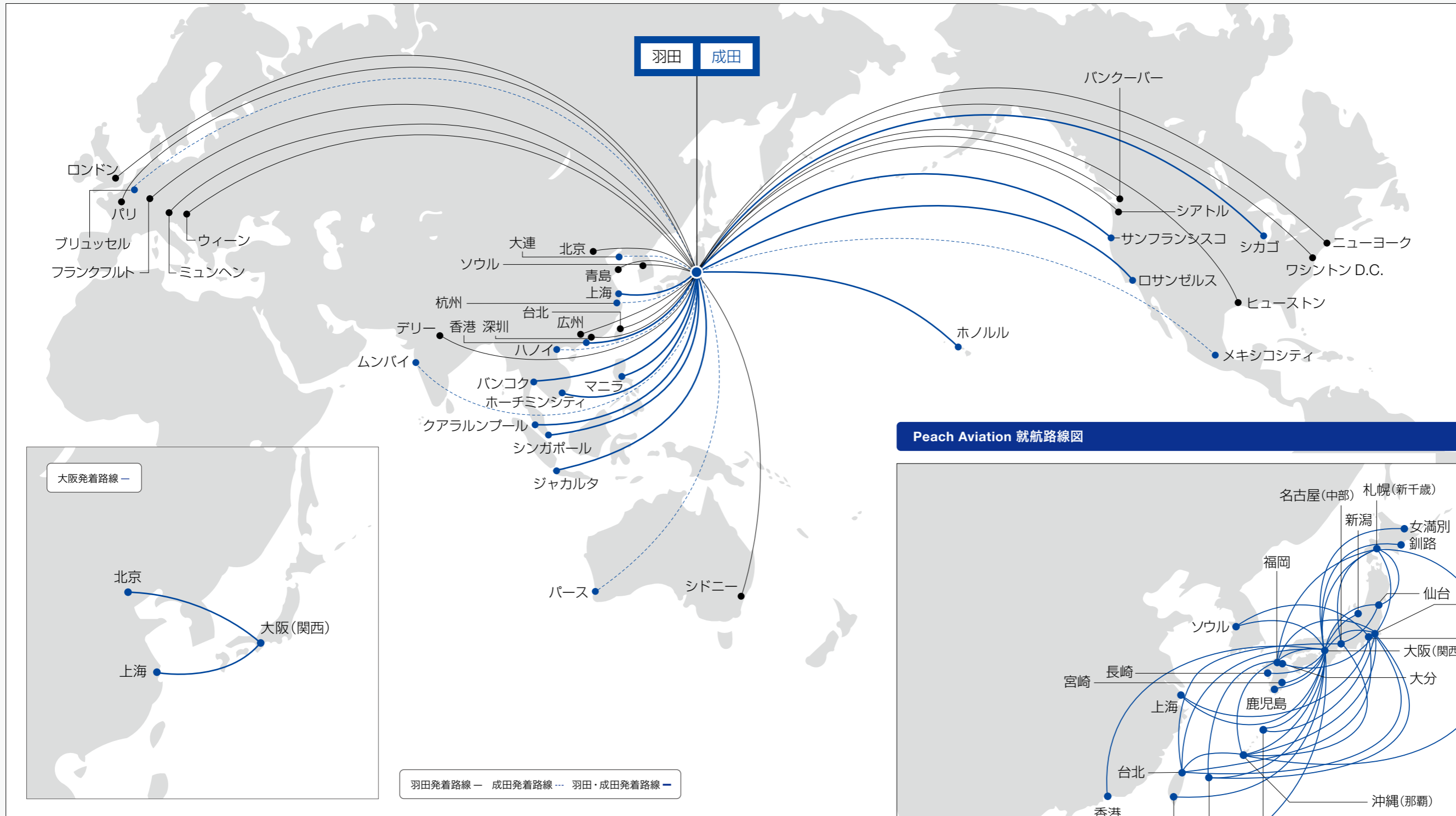
## ローコストキャリア

**(LCC: Low Cost Carrier)**

単一機材、各種サービスの有料化、販売の簡素化  
などによる低コスト体制のもと、低価格運賃での  
航空運送 サービスを提供する航空会社。ポイン  
ト・トゥ・ポイント(2地点間運航)方式による中短  
距離・多頻度運航が基本。

※ 運休中の路線は含まず  
成田-パース線は2024年10月より再開予定  
当社作成資料(2024年8月1日現在)

ANA 国際線 就航路線図

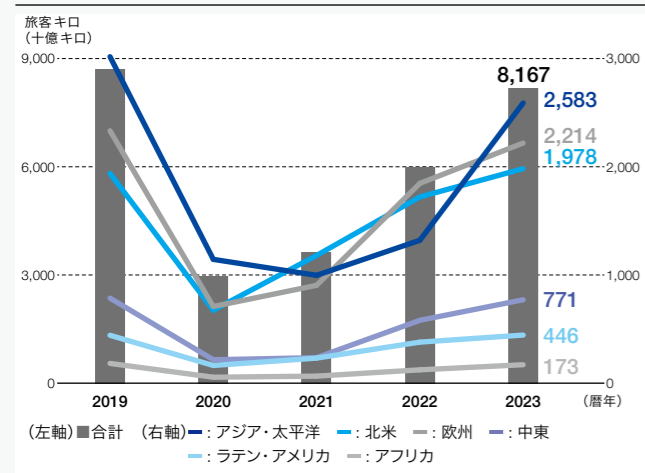


Peach Aviation 就航路線図



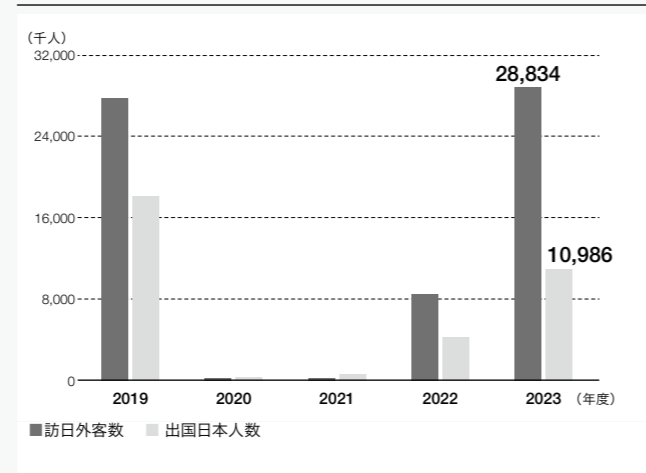
## 国際線旅客マーケット

### 世界の航空旅客輸送の推移



出典: 国際航空運送協会 (IATA)

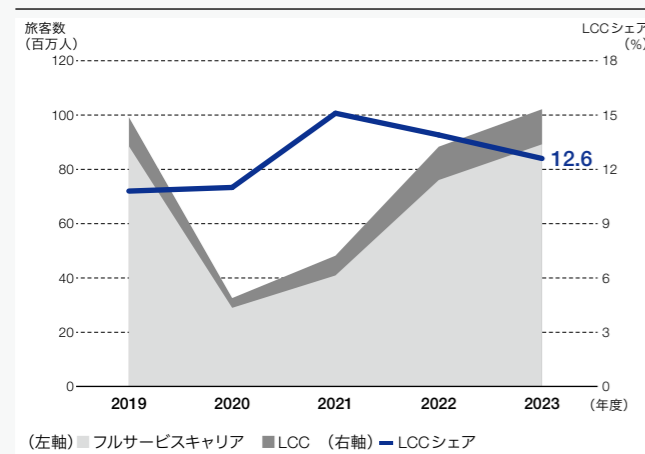
### 訪日外客数/出国日本人数



出典: 日本政府観光局 (JNTO)

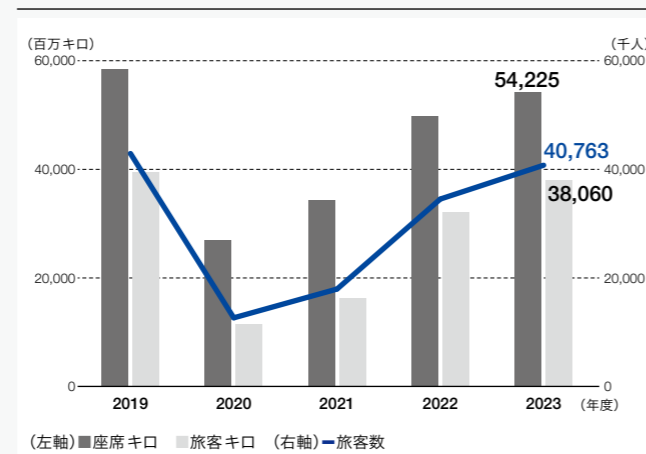
## 国内線旅客マーケット

### 国内線旅客数の推移/LCCシェア



出典: 国土交通省

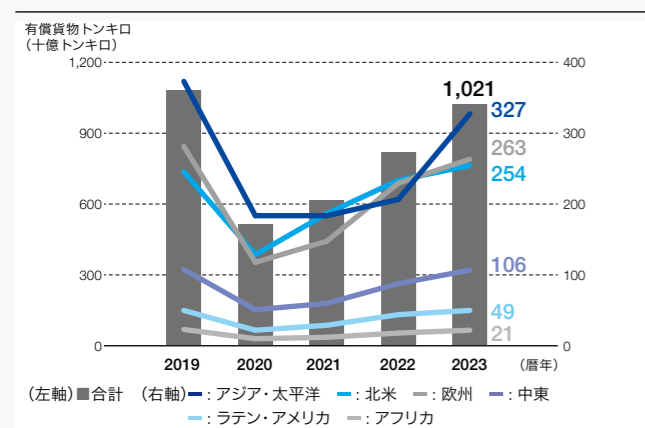
### ANA国内線 座席キロ・旅客キロ・旅客数の推移



注: 2021年度より「収益認識に関する会計基準」を適用

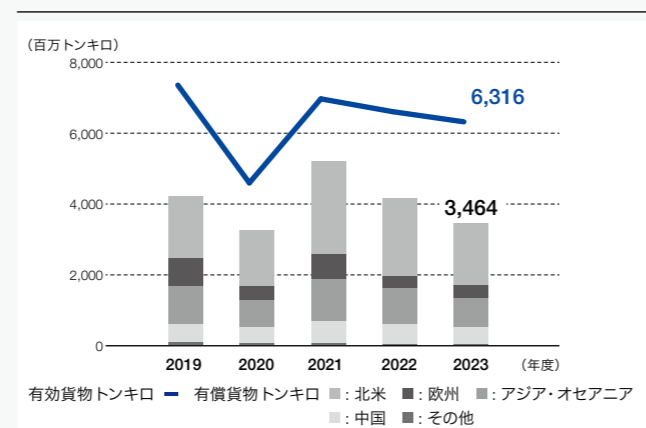
## 国際線貨物マーケット

### 世界の航空貨物輸送の推移



出典: 国際航空運送協会 (IATA)

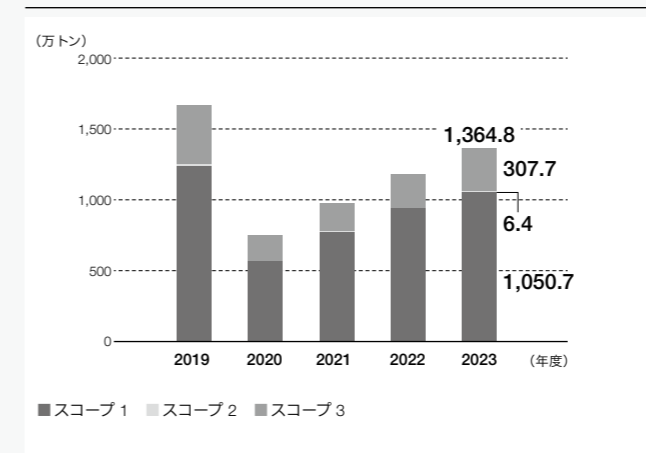
### ANA国際線貨物 有効貨物トンキロ・有償貨物トンキロの推移



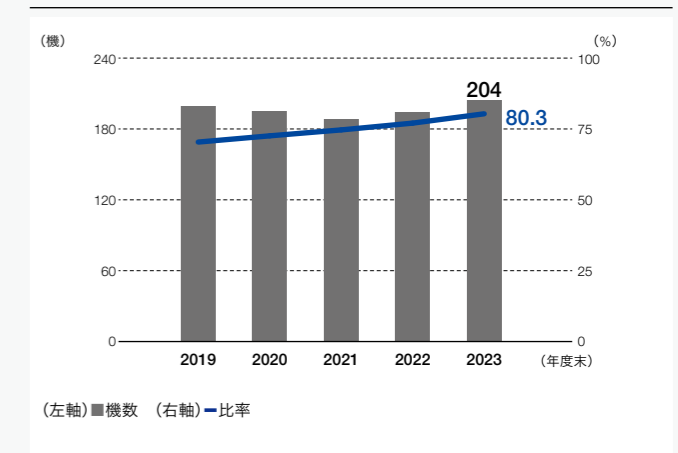
注: 1. 香港線は中国方面を含む  
2. ウラジオストク線はアジア・オセアニア方面を含む  
3. 「その他」はRFS(ロードフィーダーサービス)などの実績を含む

## 環境

### CO<sub>2</sub>排出量



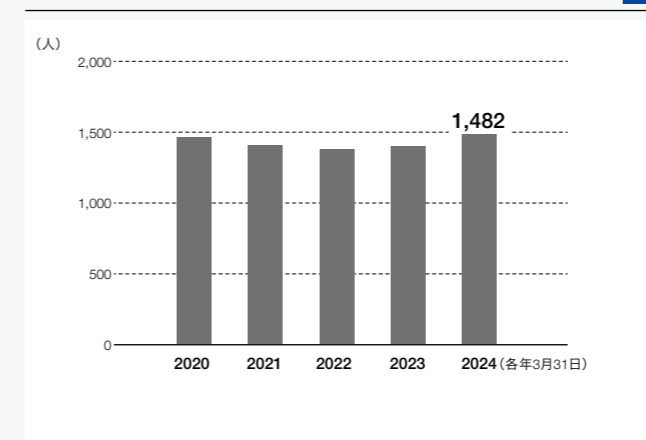
### 低燃費機材(機数/比率)



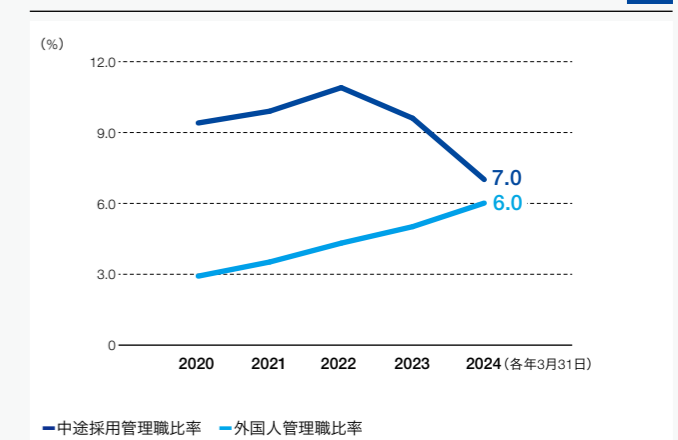
※ ANAグループ(ジェット機対象)  
※ 低燃費機材: ボーイング777型機、787型機、737-700型機/-800型機、エアバスA320neo型機、A321neo型機

## 社会

### 海外雇用社員数(ANA)

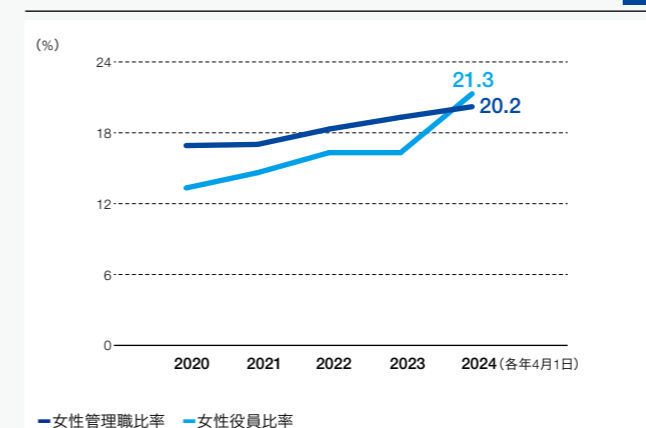


### 中途採用管理職/外国人管理職比率※(ANA)

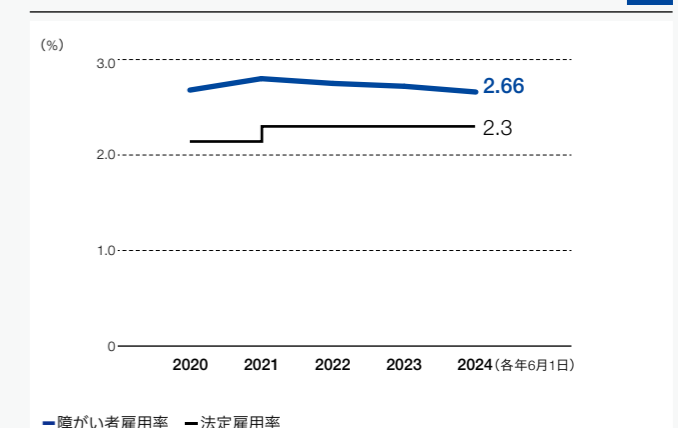


※ 外国人管理職は国際航空運送協会 (IATA) の定めるTC1 (米州地域) を除く

### 女性管理職/女性役員比率(ANA)



### 障がい者雇用率(ANA)



## ESG 関連データ

下記のデータはANAグループの環境にかかわる実績集計値です。(2023年度の集計値は速報値です)

→  その他のデータは  
https://www.ana.co.jp/group/csr/data/

## 気候変動対策(E)

(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
CO <sub>2</sub> 排出量 <sup>※1</sup>						
総計 (航空機、地上設備、自動車)	万トン	1,245.8	548.0	776.0	941.9	1,057.1
航空機		1,233.2	538.7	766.9	932.5	1,047.4
旅客便		1,195.8	470.9	678.0	846.8	933.3
貨物便		37.4	67.8	89.0	85.7	114.1
地上設備・自動車		12.6	9.3	9.1	9.4	9.7
<b>A</b> <sup>※7</sup> 総計 (スコープ1、2、3)	万トン	1,682.2	723.3	976.0	1,179.6	1,364.8
スコープ1		1,237.3	541.4	769.5	935.4	1,050.7
スコープ2		8.4	7.0	6.6	6.5	6.4
スコープ3		436.4	174.9	199.9	237.6	307.7
[内訳] カテゴリー <sup>※2</sup>	千トン					
1 購入した商品およびサービス		986.6	624.9	548.8	753.0	971.4
2 資本財		788.6	361.3	327.2	250.9	560.4
3 燃料およびエネルギー関連活動 (スコープ1または2に含まれない)		1,664.1	734.2	1,038.1	1,258.6	1,413.2
4 上流の輸送および物流		1.7	0.6	1.1	0.7	1.6
5 操業で発生した廃棄物		30.8	17.5	17.3	33.0	39.4
6 出張		1.6	0.3	2.3	4.0	6.4
7 雇用者の通勤		9.4	9.9	8.9	8.5	8.4
11 販売製品の使用		881.7	0.0	0.0	0.0	0.0
13 下流のリース資産		<sup>※3</sup>	<sup>※3</sup>	55.6	67.6	75.9
有償輸送トンキロ当たり航空機CO <sub>2</sub> 排出量	kg-CO <sub>2</sub>	1.01	1.21	1.09	1.00	0.99
その他SAF排出量総計	千トン	—	—	4.03 <sup>※4</sup>	6.32 <sup>※4</sup>	0.03 <sup>※4</sup>

エネルギー消費量						
(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総計	原油換算: 万kℓ	480	212	300	364	407
航空機エネルギー		474	207	295	359	403
地上エネルギー		6.3	4.8	4.7	4.9	4.8

オゾン層破壊物質の排出量						
(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
フロン 航空機 (ANAブランドのみ)	kg	2.7	2.9	0.0	0.0	0.0
地上		—	254 <sup>※5</sup>	169	80	120
ハロン 航空機 (ANAブランドのみ)		31.7	20.5	12.8	12.8	44.3

<b>B</b> <sup>※7</sup> 低燃費機材 (年度末) <sup>※6</sup>						
(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
機数 ANAグループ (ジェット機対象)	機	199	195	188	194	204
比率	%	70.3	72.5	74.6	77.0	80.3

※1 2019～2020年度におけるCO<sub>2</sub>排出量のSAF (Sustainable Aviation Fuel) の効果は未反映

※2 スコープ3 カテゴリー8、9、10、12、14、15は事業との関連性なし

※3 事業との関連性なし

※4 ANAが購入したSAFの燃焼による直接CO<sub>2</sub>排出量は、スコープ1には含まない。Animal Fatを原料とし、従来の航空燃料のライフサイクルと比較すると、おおよそ9割のCO<sub>2</sub>排出量削減効果がある。2021年度より算定。

※5 2020年度より算定

※6 ボーイング777型機、787型機、737-700型機 / -800型機、エアバスA320neo型機 / A321neo型機

※7 **A** **B**: P.137グラフ参照

## 省資源化の促進

(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
廃棄物の排出量						
総計	千トン	22.9	12.7	16.0	27.3	30.1
一般廃棄物 (機内)		15.3	7.8	4.8	16.1	21.2
一般廃棄物 (地上)		2.9	1.0	2.8	1.6	1.5
産業廃棄物		4.7	3.8	8.4	9.6	7.5

水資源の消費量						
(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
総計	万kℓ	68.4	35.1	31.6	40.9	50.1
上水		60.7	30.6	27.1	35.8	43.9
中水		7.8	4.5	4.4	5.1	6.1

## ANA人事関連データ(S)

(年)	単位	2020	2021	2022	2023	2024
人員						
従業員数 (各年3月31日現在) <sup>※1</sup>	人	14,830	15,114	13,689	12,803	12,854
<b>C</b> <sup>※6</sup> 海外雇用社員数 (各年3月31日現在)	人	1,464	1,404	1,375	1,399	1,482
海外雇用管理職数 (各年3月31日現在)	人	157	173	198	207	248
<b>D</b> <sup>※6</sup> 中途採用管理職比率 (各年3月31日現在)	%	9.4	9.9	10.9	9.6	7.0
外国人管理職比率 (各年3月31日現在) <sup>※2</sup>	%	2.9	3.5	4.3	5.0	6.0
<b>E</b> <sup>※6</sup> 女性管理職比率 (各年4月1日、60歳以上除く)	%	16.9	17.0	18.3	19.3	20.2
<b>F</b> <sup>※6</sup> 障がい者雇用率 (各年6月1日現在) <sup>※3</sup>	%	2.68	2.80	2.75	2.72	2.66
従業員平均年齢 (各年3月31日現在)	歳	38.0	37.9	38.9	39.2	41.0
勤続年数						
平均勤続年数 (各年3月31日現在)	年	13.6	12.5	13.4	14.2	16.9
採用・離職						
従業員の総離職率 (年度)	%	4.0	4.2	3.5	3.6	—
平均年収						
労働者の男女の賃金の差異 (年度) <sup>※4</sup>	%	—	—	38.6	42.8	—
多様な働き方						
懐妊育児休職制度利用者 / うち男性 (各年3月31日現在)	人	645 / 29	643 / 27	727 / 61	856 / 194	790 / 140
介護休職制度利用者 (各年3月31日現在)	人	10	11	17	13	22
健康経営						
BMI適正者比率 (男性 / 女性、各年3月31日現在) <sup>※5</sup>	%	72.5 / 73.0	67.7 / 70.1	74.3 / 69.1	73.7 / 68.4	73.4 / 70.8
喫煙率 (男性 / 女性、各年3月31日現在)	%	16.7 / 3.1	14.5 / 2.6	14.1 / 2.3	13.6 / 2.4	13.7 / 2.2
メタバ該当率 (男性 / 女性、各年3月31日現在)	%	12.9 / 1.0	8.2 / 1.7	11.2 / 1.3	11.1 / 1.0	9.5 / 0.9

※1 2023年の数字を更新しました。

※2 国際航空運送協会 (IATA) の定めるTC1 (米州地域) を除く

※3 ANAホールディングス、ANAおよびグループ認定会社の合計値 計11社 (うち、特例子会社1社)

※4 男性の平均年齢が女性に比べて高いことや、相対的に賃金が高水準である運航乗務職の男性割合が高いことなどが要因で、全体的に男女の賃金の差異が大きくなっています。

※5 BMI値適正比率…18.5%～25%未満

※6 **C**～**F**: P.137グラフ参照

## ガバナンス関連データ(G)

(年)	※ANAのみ	単位	2020	2021	2022	2023	2024
コーポレート・ガバナンス							
<b>E</b> <sup>※6</sup> 女性役員比率 (各年4月1日現在)		%	12.5	14.6	16.3	16.3	21.3
リスクマネジメント							
業務上災害発生状況 (各年3月31日現在)		件	69	25	26	65	83

## 運航関連データ(ANA国内線・国際線旅客便 合計)

(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
就航率	%	97.4	43.5	59.3	95.0	97.7
定時出発率 <sup>※7</sup>	%	88.7	97.3	94.5	88.1	83.9
定時到着率 <sup>※7</sup>	%	87.5	96.8	93.6	88.1	82.0

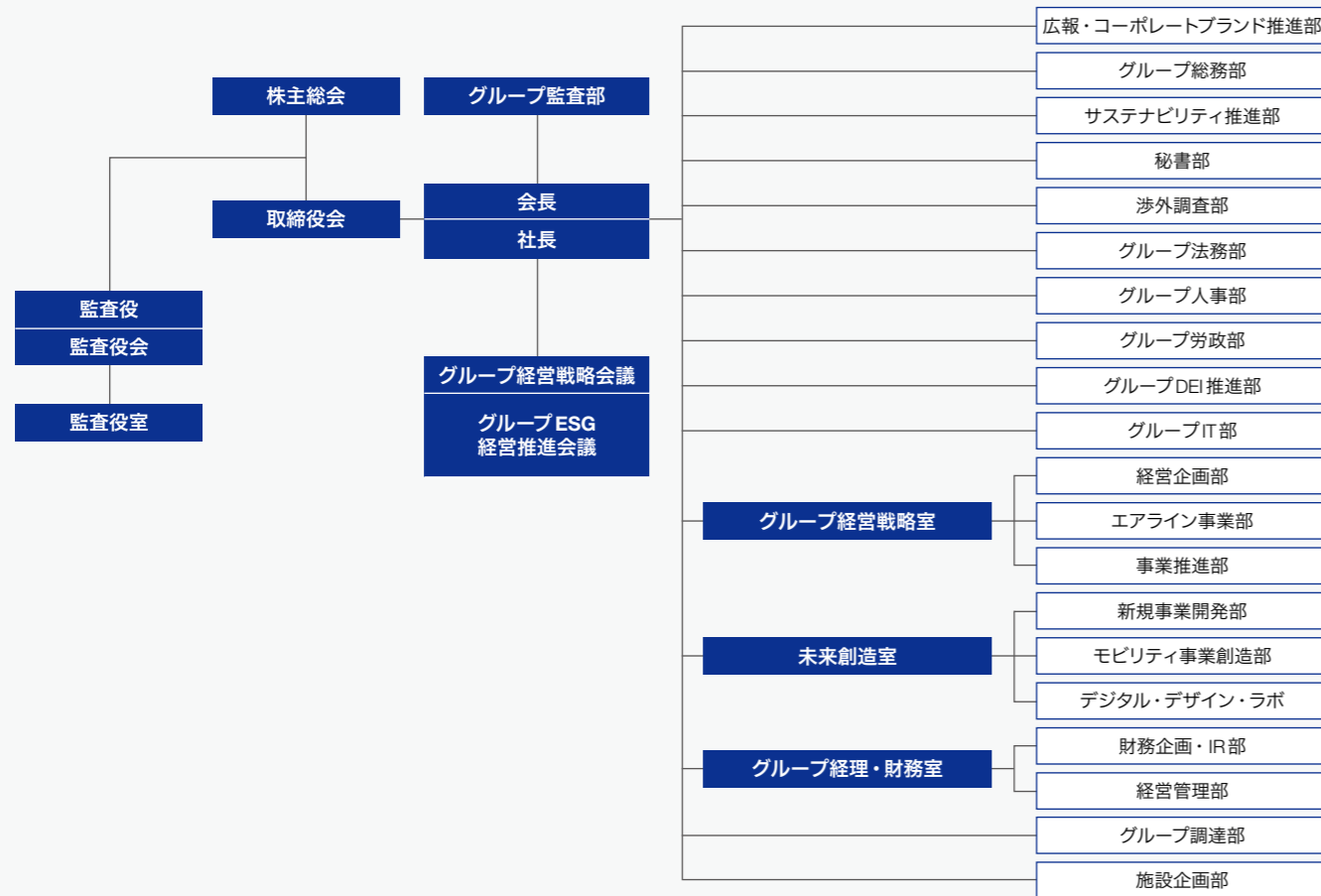
※7 欠航便除く、遅延15分未満

## お客様関連データ

(年度)	単位	2019	2020	2021	2022	2023
お客様の声レポート件数						
総計	件	117,628	59,862	69,661	91,632	96,087
事業分野別						
国内線	%	59.5	54.6	65.6	58.7	54.4
国際線	%	37.9	11.7	11.2	24.0	30.8
その他	%	2.7	33.7	23.2	17.4	14.8
内容別						
お叱り	%	42.3	30.1	29.1	38.3	40.8
お褒め	%	21.1	20.8	28.3	25.3	24.0
ご意見、ご要望	%	16.6	28.8	21.9	19.6	17.4
その他	%	20.1	21.3	20.7	16.8	17.9

# ANAグループの概要

ANAホールディングス株式会社 組織図 (2024年7月1日現在)



グループ会社数 (2024年3月31日現在)

事業セグメント	子会社数	うち連結		うち持分法適用	
		うち連結	うち持分法適用	関連会社数	うち持分法適用
航空事業	5	4	—	1	—
航空関連事業	41	29	—	4	2
旅行事業	6	5	—	3	1
商社事業	72	8	—	1	—
その他	12	9	1	27	9
グループ全体	136	55	1	36	12

主要な連結子会社 (2024年3月31日現在)

会社名	資本金 (百万円)	議決権比率 (%)	主要な事業内容
<b>航空事業</b>			
全日本空輸株式会社	25,000	100.0	航空運送事業
株式会社エアー・ジャパン	50	100.0	航空運送事業
ANAウイングス株式会社	50	100.0	航空運送事業
Peach Aviation株式会社	100	77.9	航空運送事業
<b>航空関連事業</b>			
株式会社ANA Cargo	100	100.0	貨物事業
株式会社OCS	100	91.6	エクスプレス事業
ANAシステムズ株式会社	80	100.0	コンピュータ・システムの開発・運用
<b>旅行事業</b>			
ANA X株式会社	25	100.0	旅行商品などの企画販売、顧客関連事業
<b>商社事業</b>			
全日空商事株式会社	1,000	100.0	商事・物販事業

※ 当事業年度末日において、特定完全子会社はありません。

# 会社情報 (2024年3月31日現在)

## 会社概要

商号	ANAホールディングス株式会社	株主名簿管理人	三井住友信託銀行株式会社 (事務取扱場所) 東京都千代田区丸の内一丁目4番1号 三井住友信託銀行株式会社 証券代行部
設立	1952年12月27日	監査法人	有限責任監査法人トーマツ
本社所在地	〒105-7140 東京都港区東新橋一丁目5番2号 汐留シティセンター	米国預託証券	比率(ADR:普通株):5:1 シンボル:ALNPY CUSIP:032350100
従業員数	41,225人(連結)	名義書換・預託代理人:	The Bank of New York Mellon 240 Greenwich Street New York, NY 10286, U.S.A. TEL:1-201-680-6825 U.S. Toll Free:1-888-269-2377 (888-BNY-ADRS)
資本金	467,601百万円	ウェブサイト:	<a href="https://www.adrbnymellon.com">https://www.adrbnymellon.com</a>
決算日	3月31日	株式の総数	発行可能株式総数:1,020,000,000株 発行済株式総数:484,293,561株
株主数	761,448人	株主数	761,448人
上場証券取引所	東京	証券コード	9202

**本報告書の報告範囲**

**統合報告書 (PDF版のみ)**  
<https://www.ana.co.jp/group/investors/irdata/annual/>

**詳細 (ウェブサイト)**  
 ANAグループについて <https://www.ana.co.jp/group/about-us/>  
 株主・投資家情報 <https://www.ana.co.jp/group/investors/>  
 サステナビリティ <https://www.ana.co.jp/group/csr/>

**Fact Book 2024**  
 財務データ、国際線・国内線マーケットやLCCの状況を紹介しています。ウェブサイトからPDFにてダウンロードが可能です。  
<https://www.ana.co.jp/group/investors/irdata/annual/>

**将来予測に関する特記**  
 本報告書には、当社の現在の計画、見やり、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、すべて将来の業績にかかわる見通しです。これらは、本報告書の発行時点で入手可能な情報から得られた当社の経営陣の判断および仮説に基づいています。  
 当社の主要事業である航空事業には、空港使用料、燃料税など、当社の経営努力では管理不可能な公租公課がコストとして発生します。また、実際の業績に影響を与えうる重要な要素としては、経済の動向、急激な為替相場・原油価格の変動ならびに災害のリスクなどがあります。これらのリスクと不確実性のために、将来の当社の業績は、本報告書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、本報告書で当社が設定した目標は、すべて実現することを保証しているものではありません。

**お問い合わせ**

**ANAホールディングス株式会社**  
 〒105-7140 東京都港区東新橋一丁目5番2号 汐留シティセンター  
 グループ経理・財務室 財務企画・IR部 IRチーム E-mail: [ir@anahd.co.jp](mailto:ir@anahd.co.jp)