

今後の航空需要の見通しと 日本の航空機産業への期待

2023年7月20日

ANAホールディングス株式会社
執行役員 エアライン事業部長
松下 正



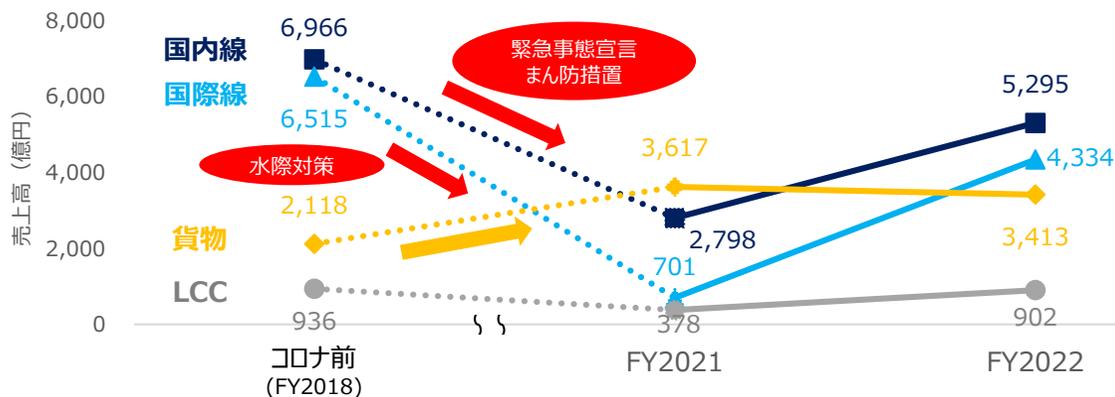
ANAグループの経営状況

- ✦ コロナ禍の2020～21年度は2期連続で赤字となり、累積赤字は▲約5,400億円に拡大。
- ✦ 2022年度は需要回復による売上高増加とコストマネジメントの徹底により期初利益目標よりも大幅に上回る。

1) 年度別決算及び業績見通し

	18年度 (コロナ前)	19年度	20年度	21年度	22年度		23年度 見通し
					期初予想	年度末	
① 売上高	2.06兆円	1.97兆円	0.73兆円	1.02兆円	1.66兆円	→ 1.70兆円	→ 1.97兆円
② 営業費用	1.90兆円	1.91兆円	1.19兆円	1.19兆円	1.61兆円	→ 1.58兆円	→ 1.83兆円
③ 営業損益	1,650億円	608億円	▲4,647億円	▲1,731億円	500億円	→ 1,200億円	→ 1,400億円
④ 純損益	1,107億円	276億円 <small>※第4四半期口影響あり</small>	▲4,046億円	▲1,436億円	210億円	→ 894億円	→ 800億円
⑤ 有利子負債	7,886億円	8,428億円	1.66兆円	1.75兆円	1.62兆円	→ 1.60兆円	→ 1.48兆円

2) 事業別売上高比較 (コロナ前⇒2021年度⇒2022年度)

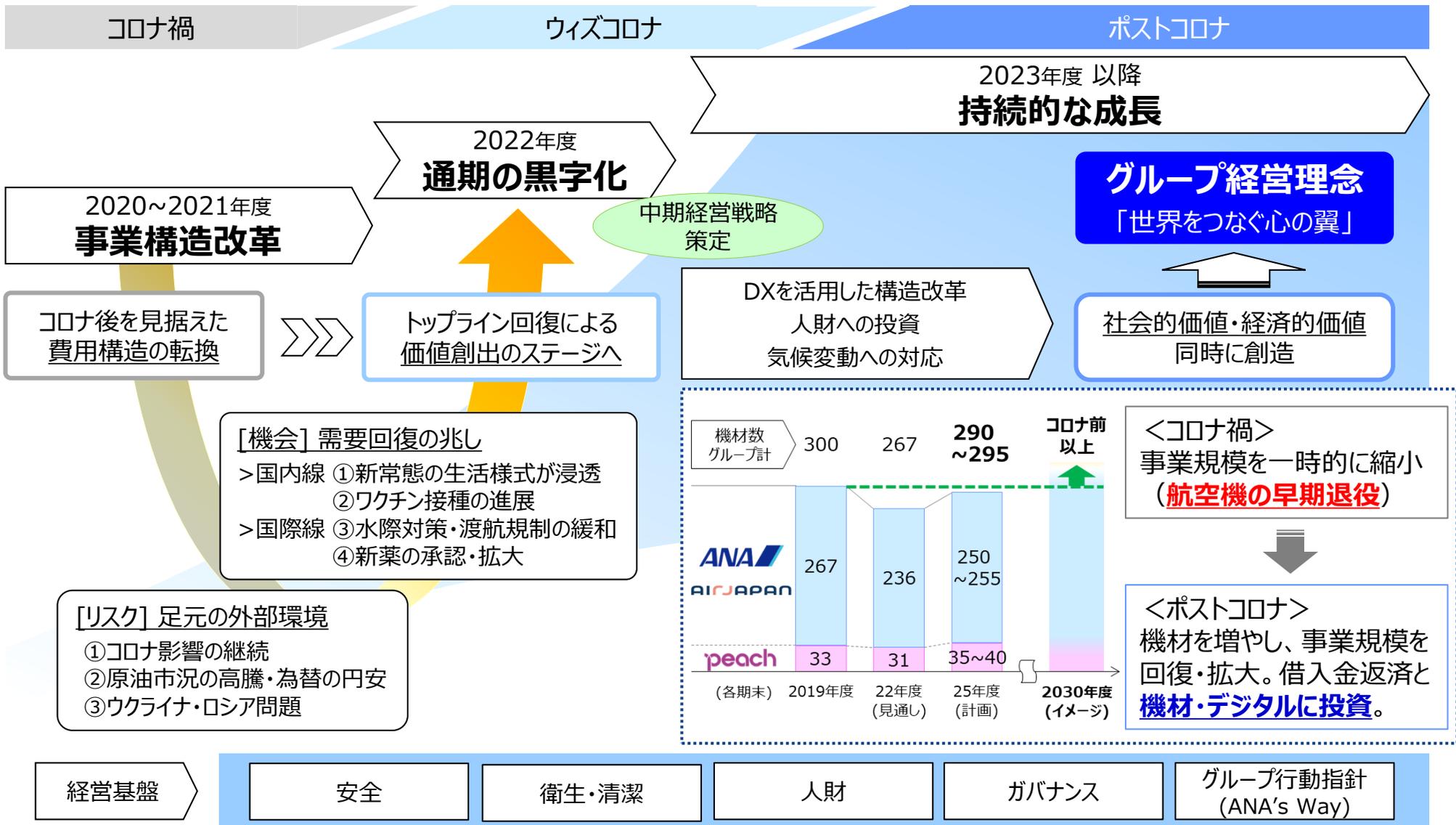


【コロナ禍 (2021年度まで) の環境】

『移動制限』 ⇒ 旅客事業 **減収**
『国際物流需要増加』 ⇒ 国際貨物 **増収**

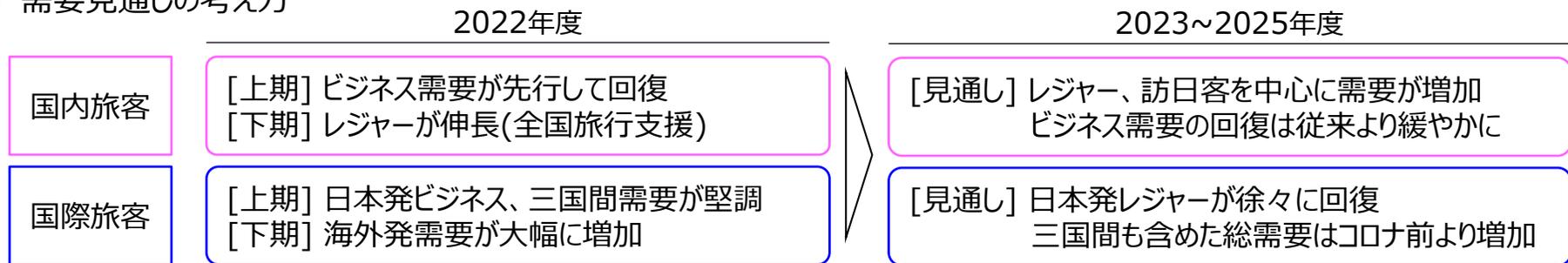
2022年度以降、確実に需要が回復してきているものの、依然として貨物を除き、コロナ前水準の売上には未達。

今後の成長回帰に向けて

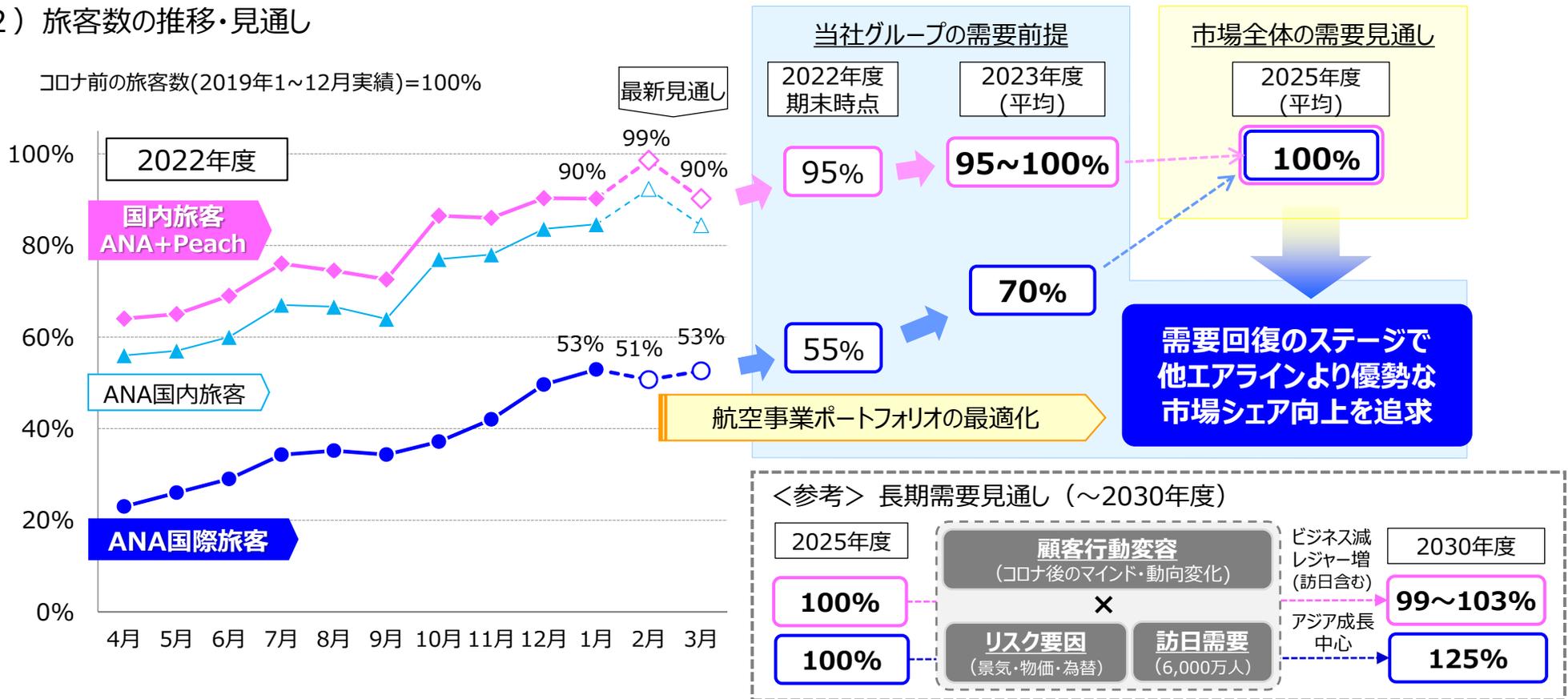


中長期的な旅客需要の見通し

1) 需要見通しの考え方



2) 旅客数の推移・見通し



3. 日本の航空機産業に期待すること

① 再開する航空機需要とエアラインニーズへの対応

1) 航空需要の急回復による航空機発注需要拡大

コロナ禍による急激な航空需要消失により多くの航空会社が生産規模縮小を図り、保持していた生産財（機材・人材など）の削減の対応を図った。

- <主な航空機の対応>
- ・**完全退役**・・・資産売却により完全手放す
 - ・**長期保管**・・・砂漠等に仮置き長期保存（必要な時期に再度稼働）
 - ・**導入延期**・・・新造機の納入時期後ろ倒し
 - ・**退役延長**・・・本来の退役時期より延長

各社機材計画見直しにより急激な需要の回復を受け、再度生産財確保に向け着手。

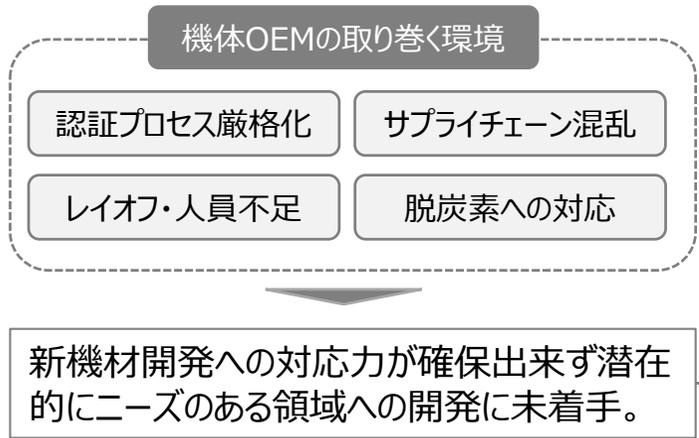
<主な直近の大型発注実績>

()内数字はオプション機

発注社	ユナイテッド航空(米)	エアインディア(印)	サウディア/リヤド(沙)	ライオンエア(愛)
発注時期	2022年12月	2023年3月	2023年3月	2023年5月
発注内容	B787 : 100機(100) B3MAX: 100機	A320neo:210機 A350:40機 B3MAX:190機(50) B787-9:20機(20) B777-9:10機	<サウディア> B787-9/-10:49機 (10) <リヤド・エア> B787-9:72機(33)	B3MAX10:150機 (150)
発注機数 (Option除く)	計 : 200機	計 : 470機	計 : 121機	計 : 150機

2022年下期より航空需要回復と共に世界的に新規発注が目立ってきており機材更新や事業拡大に向けた航空機確保傾向が続くとみられ、**機体OEM及びTier1&2含めて生産対応力を確保**頂きたい。

2) 新規機種開発への期待



ANAグループにおける後継機の検討領域



主に国内中型機として羽田発着の中四国・九州路線への適正サイズ機種として今後同サイズの後継機が必要。



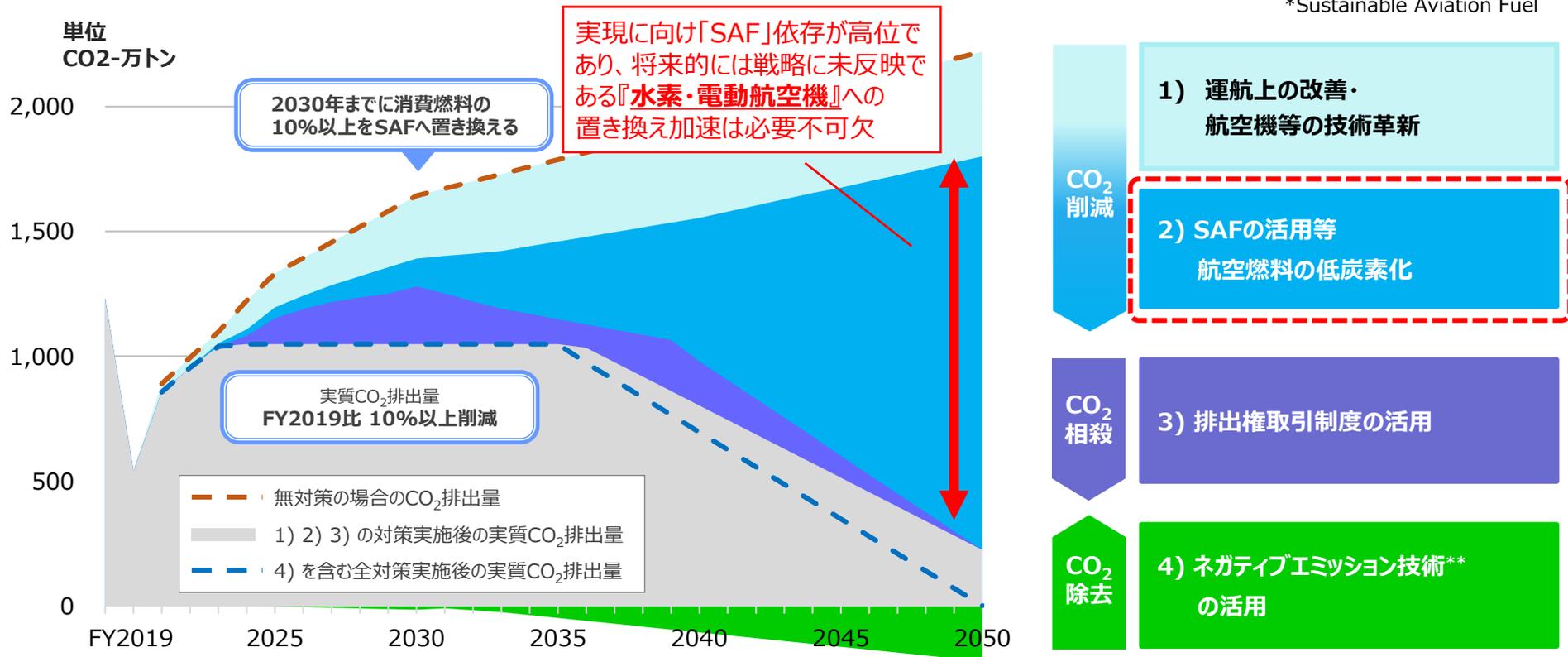
低コストのターボプロップ機として、地方路線・離島路線などを中心に担う機種であり日本の地方路線維持に向けては、必要不可欠。

3. 日本の航空機産業に期待すること

② カーボンニュートラルの実現に向けて（ANAグループ トランジション・シナリオ）

消費燃料の**SAF*置き換え**を進めながら、2050年までに排出権取引制度に依存しないカーボンニュートラルを目指す

*Sustainable Aviation Fuel



<無対策の場合のCO₂排出量>

当社計画、日本政府の訪日目標6,000万人を支える輸送量、Air Transport Action Group***の国際航空需要の成長予測を勘案して想定

*** IATA（国際航空運送協会）や航空機メーカー等が参加する航空業界のサステナビリティに関する研究グループ

**Negative Emissions Technologies (NETs)

中期・長期環境目標

*実質CO₂排出量

FY2030

- FY2019比10%以上削減*
- 消費燃料の10%以上をSAFへ置き換える

FY2050

ゼロ*

グループの持続的成長と環境対策の両立を追求

② カーボンニュートラルの実現に向けて（次世代技術航空機開発への支援）

1) 主要次世代技術（水素・電力）航空機の開発マイルストーン

*Entry into Service

EIS*時期	2025年	2028年	2030年	2035年
	Universal Hydrogen	Heart Aerospace	Embraer	Airbus
	機材：ATR72/DHC-8 在来機改修型 水素貯蔵カプセル 及び水素燃料電池動力航空機	機材：ES-30（30名） 電動リージョナル航空機 電気&燃料ハイブリット型	機材：Energia(19-50名) 電動リージョナル航空機 電気&燃料ハイブリット/水素	機材：ZEROe 水素動力航空機 機体コンセプトは今後決定

スタートアップ企業から大手航空機メーカー、機材コンセプトはリージョナル・Prop機から小型機JET旅客機まで多岐にわたるが、航空業界の脱炭素化に向け次世代技術航空機は必要不可欠であり、上記以外にも次世代技術航空機の開発活動が積極的に行われることを期待している。

将来のカーボンニュートラル実現に向けて、在来の低燃費航空機からゼロ・エミッション航空機へ機材更新していく効果も当然必要となってくる為、早期実現と多面的効果(複数機種)に向け**日本の技術力は大きく貢献すると期待しており、是非とも積極的に開発に参画して頂きたい。**

以上

ANA 