

ANAホールディングス株式会社 説明会

2020年3月期 第1四半期 決算説明会

2019年7月30日

取締役 執行役員
グループ経理・財務室長
福澤 一郎



本日はお忙しい中、2019年度 第1四半期 決算説明の電話会議にご参加頂きまして、
誠にありがとうございます。

最初にスライドの3ページをご覧下さい。

目 次

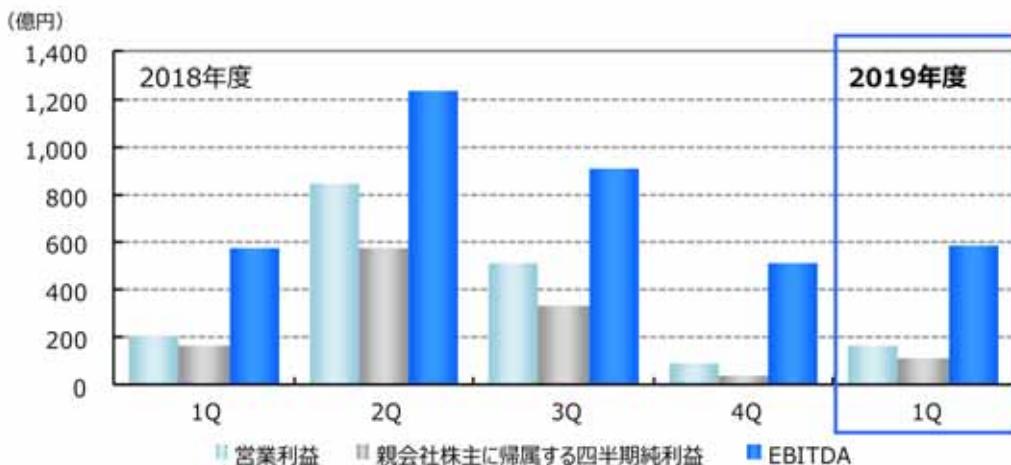
2019年度 第1四半期決算

1. 業績ハイライト	P. 3	5. 補足資料	
2. 連結決算概要		ESGに関する取り組み	P. 26
経営成績	P. 4	国際旅客 方面別実績（構成比）	P. 27
財政状態	P. 5	国際貨物 方面別実績（構成比）	P. 28
キャッシュフロー	P. 6	LCC 会社別実績	P. 29
セグメント別実績	P. 7	航空機数	P. 30
3. 航空事業			
収入・費用	P. 9		
営業利益 増減要因	P. 10		
ANA国際旅客	P. 11-13		
ANA国内旅客	P. 15-16		
ANA国際貨物	P. 17-19		
ANA国内貨物	P. 20		
燃油・為替ヘッジ（ANA）	P. 21		
LCC	P. 23-24		
4. ノンエア事業			
航空事業以外のセグメント	P. 25		

当第1四半期と前年度各四半期の業績比較

【2019年度 第1四半期 (連結)】

- 営業利益 : 161億円 (前年同期比 △ 39億円)
- 親会社株主に帰属する四半期純利益 : 114億円 (同 △ 46億円)
- EBITDA : 583億円 (同 + 6億円)



業績ハイライトです。

当第1四半期の営業利益は、前年同期から39億円減少して、161億円となりました。

四半期純利益は、税金費用が昨年同期と比較して増加した要素も加わり、46億円減少して、114億円となりました。

今年度は2020年度の事業拡大に向けた準備を進める1年と位置付けており、費用の増加が先行しますが、キャッシュフロー創出力としてのEBITDAは、前年から6億円増加の583億円となりました。

4ページをご覧ください。

経営成績

(億円)	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差
売上高	4,848	5,005	+ 156
営業費用	4,648	4,843	+ 195
営業利益	200	161	△ 39
営業利益率 (%)	4.1	3.2	△ 0.9pt
営業外損益	△ 6	8	+ 15
経常利益	194	170	△ 23
特別損益	0	3	+ 3
親会社株主に帰属する四半期純利益	161	114	△ 46
四半期純利益	161	113	△ 48
その他包括利益	301	△ 36	△ 338
包括利益	463	76	△ 386

連結決算の概要です。

売上高は、前年同期から156億円、3.2パーセント増加の5,005億円となり、第1四半期として過去最高の水準となりました。国内線、国際線の旅客需要を着実に取り込みました。

一方、営業費用は、195億円、4.2パーセント増加して、4,843億円となりました。年度計画に従って、「安全・品質サービス」並びに「人」や「機材」に係るコストをかけたほか、整備関連費用が増加したことなどが影響しています。

この結果、営業利益は161億円、経常利益は170億円、親会社株主に帰属する四半期純利益は114億円となりました。

5ページをご覧ください。

財政状態

(億円)	FY2018 期末	FY2019 第1四半期末	前年度 期末差
総資産	26,871	27,183	+ 312
自己資本	10,994	10,819	△ 174
自己資本比率(%)	40.9	39.8	△ 1.1pt
有利子負債残高	7,886	8,110	+ 224
D/Eレシオ（倍）	0.7	0.7	+ 0.0
純有利子負債残高 *	4,949	5,331	+ 381

* 純有利子負債残高 = 有利子負債残高 - (流動資産 (現金及び預金 + 有価証券))

財政状態です。

総資産は、前年度期末より312億円増加して、2兆7,183億円となりました。

自己資本は、174億円減少して、1兆819億円となり、

自己資本比率は、39.8パーセントとなりました。

有利子負債は、新規借り入れに加えて、

5月に国内の一般事業会社では初となる社会貢献債・ソーシャルボンドを発行したことなどから、

8,110億円となり、デット・エクイティ・レシオは、0.7倍となりました。

6ページをご覧ください。

キャッシュフロー

(億円)	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差
営業キャッシュフロー	810	1,158	+ 348
投資キャッシュフロー	△ 609	△ 1,019	△ 410
財務キャッシュフロー	△ 105	△ 57	+ 47
現金及び現金同等物の増減額	98	75	△ 23
現金及び現金同等物の期首残高	2,705	2,118	+ 80
現金及び現金同等物の期末残高	2,803	2,199	
減価償却費	376	421	+ 45
設備投資額（固定資産のみ）	740	1,305	+ 565
実質フリーキャッシュフロー (3ヶ月超の定期・譲渡性預金を除く)	124	△ 98	△ 223
EBITDA（営業利益 + 減価償却費）	576	583	+ 6
EBITDAマージン（%）	11.9	11.7	△ 0.2pt

キャッシュフローです。

営業キャッシュフローは、1,158億円の収入となりました。

投資キャッシュフローは、航空機を中心とした設備投資などにより、1,019億円の支出となりました。

財務キャッシュフローは、配当金の支払いを行ったことなどにより、57億円の支出となりました。

3ヶ月超の定期・譲渡性預金の資金移動を除いた投資キャッシュフローから算出する、実質フリーキャッシュフローは、98億円の支出となりました。

7ページをご覧ください。

セグメント別実績

	(億円)	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差
売上高	航空事業	4,264	4,397	+ 132
	航空関連事業	699	739	+ 39
	旅行事業	360	382	+ 21
	商社事業	369	375	+ 6
	その他	93	103	+ 10
	調整額	△ 938	△ 992	△ 53
	合計（連結）	4,848	5,005	+ 156
営業利益	航空事業	183	141	△ 42
	航空関連事業	42	38	△ 3
	旅行事業	△ 0	4	+ 4
	商社事業	7	7	+ 0
	その他	6	5	△ 0
	調整額	△ 37	△ 35	+ 1
	合計（連結）	200	161	△ 39

©ANAHD2019

7

セグメント別の実績です。

売上高は、全てのセグメントで、前年から増収となりました。

営業利益についてです。

航空関連事業セグメントでは、生産量の拡大に伴って売上高は増えた一方、空港グランドハンドリングスタッフの前倒し採用を進め、費用増加が先行したこと、若干の減益となりました。

旅行事業では、国内、海外ともに、

ゴールデンウィークの旅行需要を確実に取り込んだことが奏功し、増益となりました。

続きまして、航空事業の詳細についてご説明します。

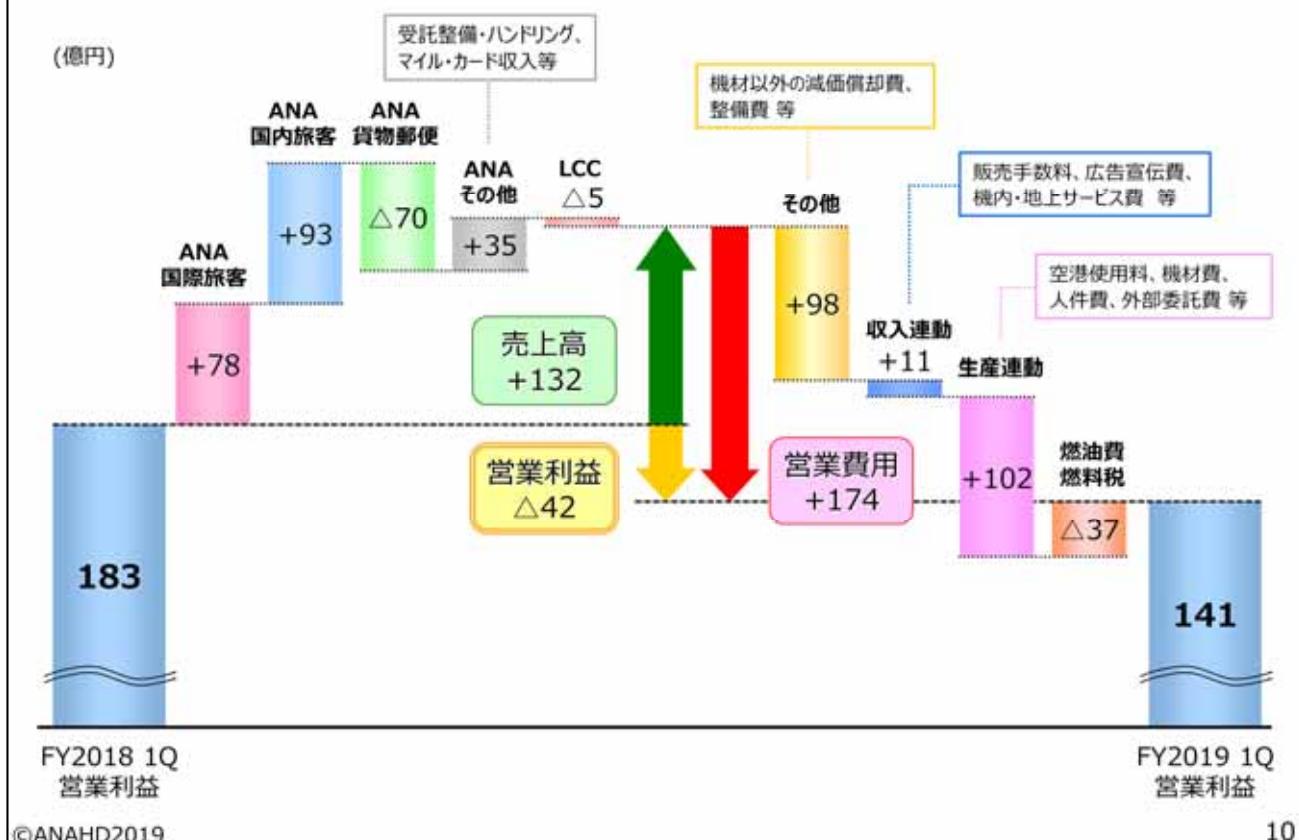
10ページをご覧ください。

Intentionally Blank

収入・費用

	(億円)	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差
売上高	国際旅客	1,562	1,641	+ 78
	国内旅客	1,568	1,662	+ 93
	貨物郵便	413	343	△ 70
	その他	507	543	+ 35
	LCC	211	206	△ 5
	合計	4,264	4,397	+ 132
営業費用	燃油費・燃料税	856	819	△ 37
	空港使用料	302	306	+ 3
	航空機材賃借費	296	321	+ 24
	減価償却費	359	403	+ 44
	整備部品・外注費	370	445	+ 74
	人件費	517	525	+ 8
	販売費	277	280	+ 3
	外部委託費	587	631	+ 43
	その他	511	521	+ 9
	合計	4,080	4,255	+ 174
営業利益	営業利益	183	141	△ 42
	EBITDA (営業利益+減価償却費)	542	545	+ 2
	EBITDAマージン (%)	12.7	12.4	△ 0.3pt

営業利益 増減要因



航空事業における営業利益の、前年同期比較です。

売上高は、132億円の増加となりました。

ご覧の通り、ANAの国際線旅客で78億円、国内線旅客で93億円の増収となった一方で、貨物郵便で70億円の減収となりました。

営業費用は、174億円の増加となりました。

今後の国際線ネットワーク拡大に向けて、あらかじめ年度計画に織り込んでいた、機材および人財関連の先行費用や、

安全・品質サービスの総仕上げに係る各種施策に係る費用を、予定通り執行しました。

また、グループ外への委託を含めたエンジン整備の機会が増えたことで、整備費も増加しました。

これらの結果、航空事業の営業利益は、前年同期から42億円減少して、141億円となりました。

12ページをご覧ください。

ANA国際旅客

	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	16,608	17,137	+ 3.2
旅客キロ（百万）	12,509	12,917	+ 3.3
旅客数（千人）	2,509	2,507	△ 0.1
座席利用率（%）	75.3	75.4	+ 0.1pt*
旅客収入（億円）	1,562	1,641	+ 5.1
ユニットレベニュー（円） (旅客収入／座席キロ)	9.4	9.6	+ 1.8
イールド（円） (旅客収入／旅客キロ)	12.5	12.7	+ 1.7
単価（円） (旅客収入／旅客数)	62,273	65,473	+ 5.1

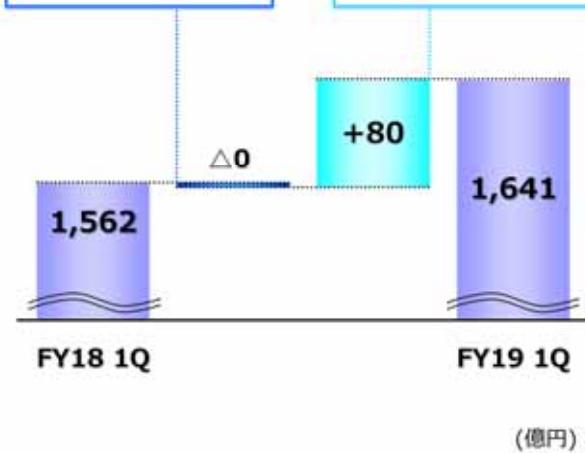
* 座席利用率のみ前年差

ANA国際旅客（事業動向）

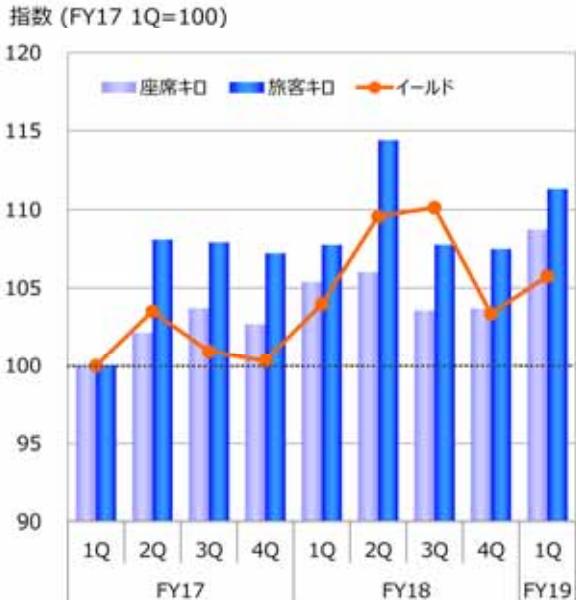
第1四半期 収入増減要因

旅客数要因	
生産量	+20
営業施策	+10
FSC	+0
その他	△30

単価要因	
イールドマネジメント	+20
客体・路線構成変化	+30
為替	+0
FSC	+30



四半期別 実績推移



©ANAHD2019

12

国際旅客の状況です。

第1四半期の增收額、78億円の要因分析です。

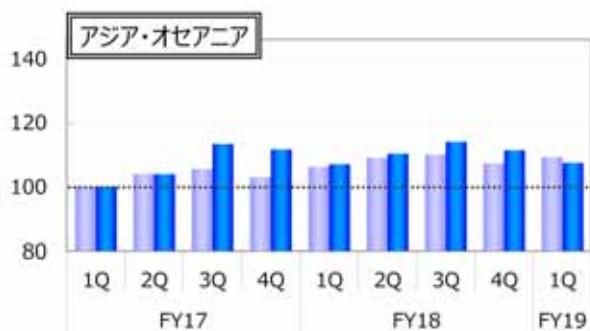
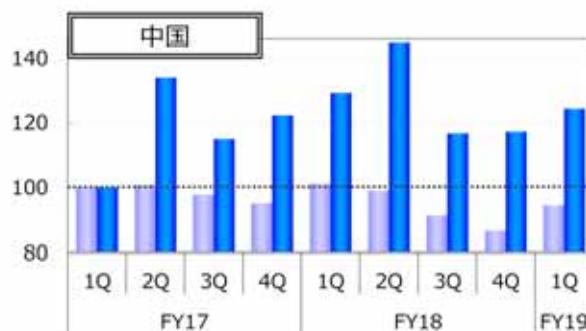
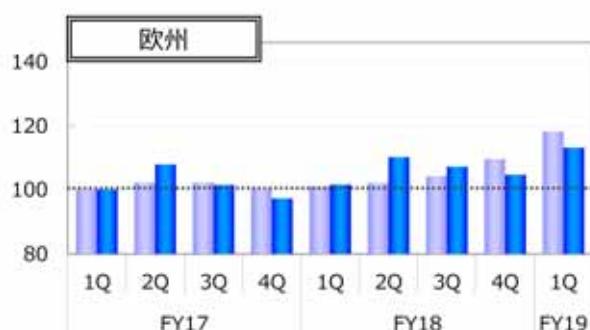
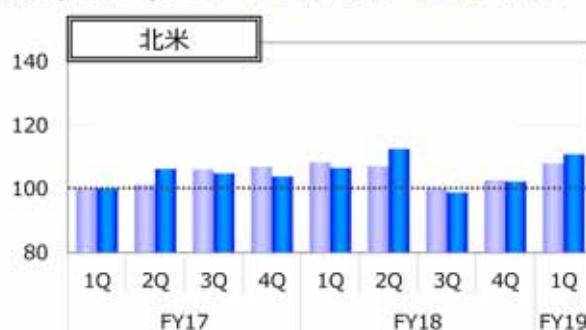
旅客数要因では、生産量の拡大や、プロモーション運賃の投入で需要を喚起したほか、ゴールデンウィークを中心に、日本発レジャー需要の取り込みを強化しました。一方で、アジア線を中心に、海外エアラインが供給を拡大した影響により、訪日客の獲得については、前年を下回りました。

単価要因では、燃油サーチャージが増加したほか、運賃値上げを含めたイールドマネジメントを徹底したこと、また、欧米線の旅客数構成比が上昇したことによる方面ミックスの影響などにより、80億円の增收となりました。

続いて、13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 (FY17 1Q=100) ■ : 座席キロ ■ : 旅客キロ



©ANAHD2019

13

方面別の供給と需要の推移です。

北米方面は、海外発の需要を積極的に取り込み、生産量を上回る旅客キロを確保しました。

欧州方面では、

2月に開設した羽田＝ウィーン線の座席利用率が、8割を超えて順調に推移するなど、前年に比べて旅客キロが大幅に増加しました。

中国方面では、昨年度下期に引き続き、供給量を抑制するなかで、高単価の日本発の旅客需要を取り込みました。

アジア・オセアニア方面では、

LCCを含む他社との競合が進んだ結果、訪日客は前年実績を下回りましたが、日本発の業務渡航ならびにレジャー需要は堅調に推移しました。

16ページをご覧ください。

Intentionally Blank

ANA国内旅客

	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	14,551	14,781	+ 1.6
旅客キロ（百万）	9,669	9,913	+ 2.5
旅客数（千人）	10,668	10,840	+ 1.6
座席利用率（%）	66.4	67.1	+ 0.6pt*
旅客収入（億円）	1,568	1,662	+ 6.0
ユニットレベニュー（円） (旅客収入／座席キロ)	10.8	11.2	+ 4.3
イールド（円） (旅客収入／旅客キロ)	16.2	16.8	+ 3.4
単価（円） (旅客収入／旅客数)	14,706	15,338	+ 4.3

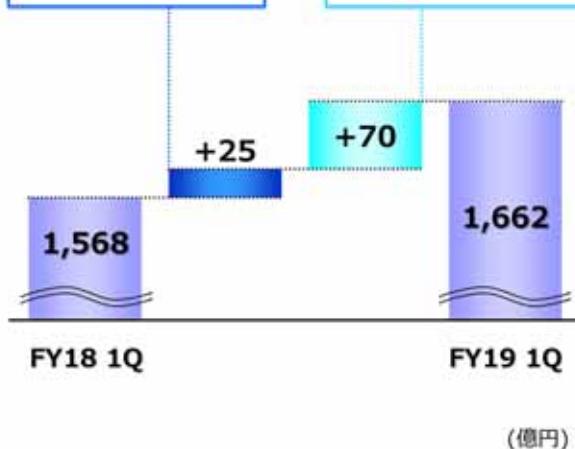
* 座席利用率のみ前年差

ANA国内旅客（事業動向）

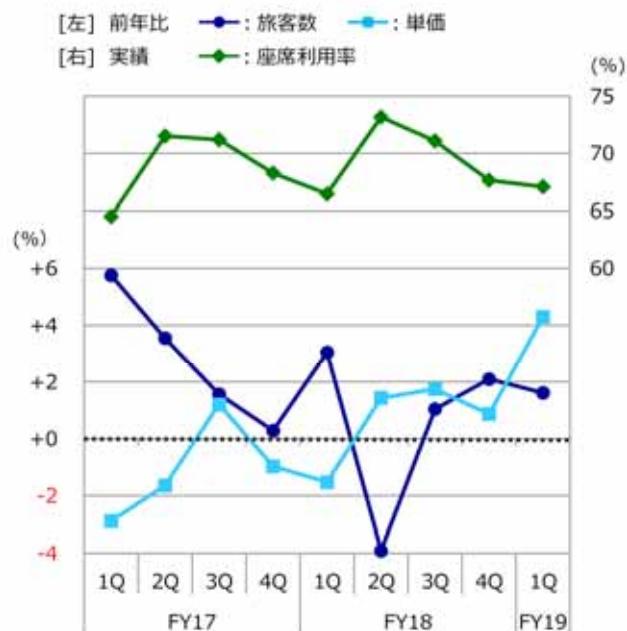
第1四半期 収入増減要因

旅客数要因	
需要動向	+25
営業施策	+0
その他	△0

単価要因	
運賃政策	+55
客体構成変化	+5
その他	+10



四半期別 実績推移



©ANAHD2019

16

国内旅客の状況です。

第1四半期の增收額、93億円の要因分析です。

旅客数要因では、25億円の增收となりました。

ゴールデンウィーク期間中の旺盛なレジャー需要に加えて、
ビジネス需要や訪日客も着実に取り込みました。

一方、単価要因では、高需要便を中心に、
昨年度下期から実施した新たな運賃制度の効果があらわれたことなどにより、
70億円の增收となりました。

右の図は、四半期別の実績推移をお示ししています。
需給適合を推進してきた結果、座席利用率は、67.1パーセントとなり、
第1四半期の実績として、過去最高を更新しました。

19ページをご覧ください。

ANA国際貨物（ベリー+フレイター）

	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,798	1,792	△ 0.3
有償貨物トンキロ（百万）	1,134	1,034	△ 8.9
貨物輸送重量（千トン）	245	213	△ 13.2
貨物重量利用率（%）	63.1	57.7	△ 5.4pt*
貨物収入（億円）	320	261	△ 18.3
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	17.8	14.6	△ 18.1
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	28.2	25.3	△ 10.3
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	130	122	△ 5.9

* 貨物重量利用率のみ前年差

ANA国際貨物（フレイターのみ）

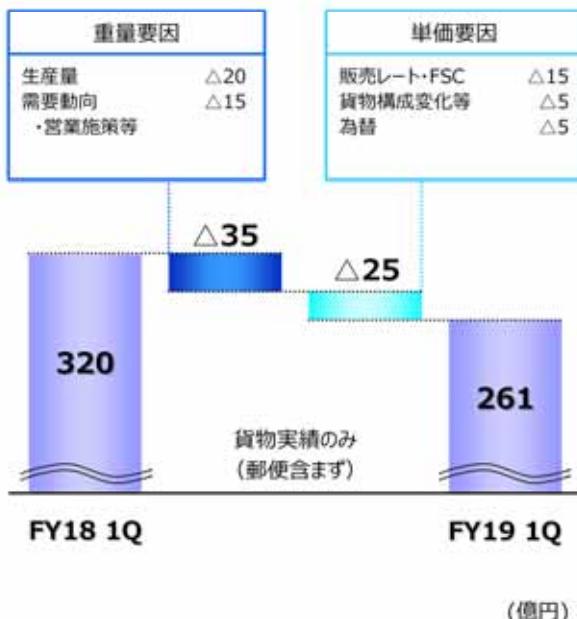
本表のデータは、P.17記載実績の内数

	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	307	350	+ 13.9
有償貨物トンキロ（百万）	216	223	+ 3.6
貨物輸送重量（千トン）	93	79	△ 15.2
貨物重量利用率（%）	70.3	63.9	△ 6.3pt*
貨物収入（億円）	92	79	△ 13.9
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	30.1	22.7	△ 24.4
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	42.8	35.6	△ 16.9
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	99	100	+ 1.5

* 貨物重量利用率のみ前年差

ANA国際貨物（事業動向）

第1四半期 収入増減要因



四半期別 実績推移



©ANAHD2019

19

国際貨物の状況です。

第1四半期の減収額、58億円の要因分析です。

重量要因では、米中貿易摩擦の影響を受けて、
中国発着路線を中心に貨物需要が減少したことなどにより、
35億円の減収となりました。

単価要因では、主に中国発着の需要の減少に伴い、販売レートの引き下げや
三国間貨物の重量構成比の拡大などにより、
25億円の減収となりました。

右の図は、輸出入貨物の総需要と、当社グループ実績の推移です。
昨年度の下期以降、日本全体の輸出入重量が減少に転じています。
当社の実績も前年比で減少していますが、
三国間貨物の取り込みを強化することで、減収の抑制に努めました。

引き続き需要の動向を慎重に見極め、供給面から柔軟な調整を実施していきます。

23ページをご覧ください。

ANA国内貨物

	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	426	428	+ 0.5
有償貨物トンキロ（百万）	100	93	△ 6.8
貨物輸送重量（千トン）	96	89	△ 7.2
貨物重量利用率（%）	23.5	21.8	△ 1.7pt*
貨物収入（億円）	70	61	△ 12.7
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	16.5	14.4	△ 13.1
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	70.3	65.9	△ 6.3
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	73	69	△ 5.8

* 貨物重量利用率のみ前年差

燃油・為替ヘッジ (ANA)

1. 燃油ヘッジ 基本方針

- 1) 国内線消費量を対象にヘッジ（3年前から取引開始）
- 2) 国際線消費量は原則としてヘッジ対象外（燃油サーチャージ収入で対応）

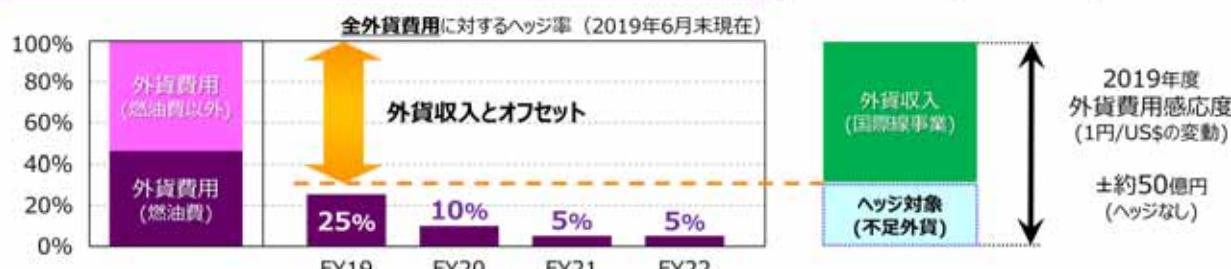
(US\$/bbl)	FY19 Q1実績	FY19 前提
ドバイ原油	67.6	65
シンガポールケロシン	79.7	80



2. 為替ヘッジ 基本方針

- 1) 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\$)	FY19 Q1実績	FY19 前提
ドル円レート	110.0	110



Intentionally Blank

LCC

(Peach Aviation、バニラエア 合計)	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	2,947	2,873	△ 2.5
旅客キロ（百万）	2,547	2,462	△ 3.3
旅客数（千人）	1,997	1,941	△ 2.8
座席利用率（%）	86.4	85.7	△ 0.7pt*
売上高（億円） **	211	206	△ 2.5
ユニットレベニュー（円） (売上高/座席キロ)	7.2	7.2	△ 0.0
イールド（円） (売上高/旅客キロ)	8.3	8.4	+ 0.8
単価（円） (売上高/旅客数)	10,606	10,637	+ 0.3

* 座席利用率のみ前年差

** 売上高に付帯収入を含む

LCC事業の実績です。

本スライドの数値は、Peach Aviationと、バニラエアの合算値をお示ししています。

売上高は前年同期から5億円減少して、206億円となりました。

台湾線を中心に競合環境が激化したものの、効果的なイールドマネジメントなどにより、
売上高は生産量と連動した水準を確保しました。

なお、2社合計の座席利用率は、85.7パーセントとなり、高い水準を維持しています。

次の24ページに、四半期別の実績推移をお示ししています。

バニラからPeachへの路線移管に伴い、機材改修や乗員訓練を進めており、
リソースの稼働を一時的に抑制しています。

2社合計の座席キロは、前年から減少に転じる局面を迎えてますが、
10月末のオペレーション統合に向けた準備を、着実に進めています。

尚、26ページには、年度当初にお示ししたESG経営の考え方に基づき、
当第1四半期における取り組み事例と、非財務関連の指標について、
過去からの推移をご紹介しています。併せてご確認ください。

以上が第1四半期の決算概要です。事業環境は昨年度と比べて厳しくなりつつありますが、
引き続き、環境変化に柔軟に対応しながら、各種取り組みを確実に実行していきます。

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。

LCC（事業動向）

(Peach Aviation、バニラエア 合計)

四半期別 実績推移

直近のトピック

[左] 指数 (FY17 1Q=100) [右] 実績

■ : 座席キロ ■ : 旅客キロ
◆ : 座席利用率



新規開設路線 (Peach Aviation)

2019.4.25~ 札幌-ソウル

2019.6.28~ 那覇-香港 (再開)

路線移管 (バニラエア → Peach Aviation)

2019.6. 1~ 成田-那覇

2016.6.28~ 那覇-台北 (増便)

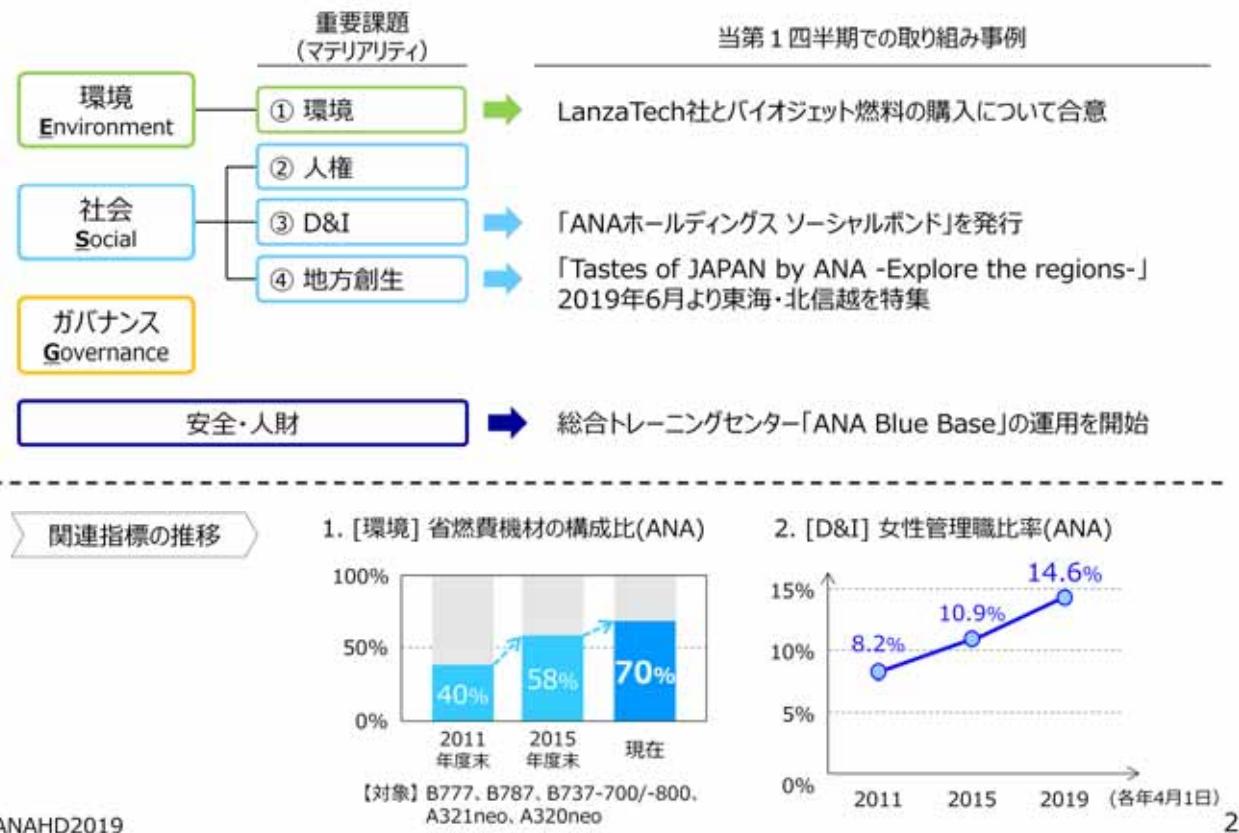
2019.6.29~ 関西-台北 (増便)

航空事業以外のセグメント

(億円)	航空関連事業			旅行事業		
	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差
売上高	699	739	+ 39	360	382	+ 21
営業利益	42	38	△ 3	△ 0	4	+ 4
減価償却費	11	12	+ 1	1	1	+ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	53	51	△ 2	0	5	+ 4
EBITDAマージン(%)	7.7	6.9	△ 0.7pt	0.1	1.4	+ 1.3pt

	商社事業			その他		
	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年差
売上高	369	375	+ 6	93	103	+ 10
営業利益	7	7	+ 0	6	5	△ 0
減価償却費	3	3	△ 0	0	0	+ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	10	10	+ 0	6	6	△ 0
EBITDAマージン(%)	2.8	2.8	△ 0.0pt	7.1	6.3	△ 0.8pt

ESGに関する取り組み



ANA国際旅客 方面別実績（構成比）

	FY2019 第1四半期 構成比	前年差
旅客収入	北米	30.9
	欧州	20.6
	中国	14.1
	アジア・オセアニア	29.6
	ハワイ	4.8
座席キロ	北米	32.5
	欧州	17.6
	中国	9.7
	アジア・オセアニア	35.1
	ハワイ	5.1
旅客キロ	北米	33.3
	欧州	17.5
	中国	9.8
	アジア・オセアニア	33.8
	ハワイ	5.6

ANA国際貨物 方面別実績（構成比）

	FY2019 第1四半期 構成比	前年差
貨物収入	北米	36.6
	欧州	+ 2.0
	中国	14.9
	アジア・オセアニア	△ 0.5
	その他	21.6
有効貨物 トンキロ	北米	23.4
	欧州	3.4
	中国	△ 1.9
	アジア・オセアニア	△ 0.1
	その他	44.2
有償貨物 トンキロ	北米	1.8
	欧州	+ 3.0
	中国	12.9
	アジア・オセアニア	△ 2.2
	その他	14.0
	北米	27.1
	欧州	△ 0.3
	中国	43.8
	アジア・オセアニア	△ 1.6
	その他	16.9
	北米	12.7
	欧州	+ 0.1
	中国	24.7
	アジア・オセアニア	△ 0.7
	その他	2.0

LCC 会社別実績

peach

	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	1,814	2,043	+ 12.6
旅客キロ (百万)	1,598	1,781	+ 11.4
旅客数 (千人)	1,365	1,472	+ 7.8
座席利用率 (%)	88.1	87.2	△ 0.9pt*

Vanilla Air

	FY2018 第1四半期	FY2019 第1四半期	前年比(%)
座席キロ (百万)	1,133	830	△ 26.8
旅客キロ (百万)	948	681	△ 28.2
旅客数 (千人)	632	469	△ 25.8
座席利用率 (%)	83.7	82.1	△ 1.6pt*

* 座席利用率のみ前年差

航空機数

ANA

peach Vanilla Air

	FY2018 期末	FY2019 第1四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数
Airbus A380-800	1	2	+ 1	2	-
Boeing 777-300/-300ER	29	29	-	26	3
Boeing 777-200/-200ER	20	20	-	16	4
Boeing 777-F	0	2	+ 2	2	-
Boeing 787-10	1	1	-	1	-
Boeing 787-9	30	31	+ 1	27	4
Boeing 787-8	36	36	-	31	5
Boeing 767-300/-300ER	29	27	△ 2	22	5
Boeing 767-300F/-300BCF	12	12	-	9	3
Airbus A321-200neo	11	11	-	-	11
Airbus A321-200	4	4	-	-	4
Airbus A320-200neo	9	9	-	9	-
Airbus A320-200	5	3	△ 2	3	-
Boeing 737-800	40	40	-	25	15
Boeing 737-700	7	7	-	7	-
Boeing 737-500	7	7	-	7	-
Bombardier DHC-8-400	24	24	-	24	-
ANA 計	265	265	-	211	54
Airbus A320-200	39	40	+ 1	-	40
ANAグループ 計	304	305	+ 1	211	94

30

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き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

ANAグループは、お客様満足と価値創造で
世界のリーディングエアライングループを目指します

グループ行動指針
(ANA's Way)

私たちは「あんしん、あつたか、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、全て将来の業績に關わる見通しです。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、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^{子会社} グループ経理・財務室 財務企画・I R部
Eメール : ir@anahd.co.jp