

ANAホールディングス株式会社 説明会

2026年3月期 第1四半期決算

2025年7月29日

取締役 専務執行役員
グループCFO

中堀 公博



- ① 本日はお忙しい中、2026年3月期 第1四半期の決算説明会にご参加頂きまして、誠にありがとうございます。
- ② 最初に、スライドの4ページをご覧ください。

1. 2025年度 第1四半期決算（概要）

第1四半期 決算概要	P. 4
第1四半期の営業利益について	P. 5
営業利益の計画差（航空事業）	P. 6
事業別のポイント（航空事業）	P. 7
事業別の需要動向（前年比）	P. 8
バランスシートマネジメント	P. 9
日本貨物航空(NCA)の完全子会社化について	P. 10

2. 2025年度 第1四半期決算（詳細）

連結決算概要	P. 12-15
航空事業	
収入・費用	P. 17
営業利益 増減要因（前年差）	P. 18
ANA国際旅客	P. 19-22
ANA国内旅客	P. 23-24
ANA国際貨物・国内貨物	P. 25-28
Peach Aviation	P. 29-30
AirJapan	P. 31-32
ANA国際線 方面別（構成比）	P. 33-34
燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 35
航空機数	P. 36
航空事業以外のセグメント	P. 37
（参考）B787に新ビジネスクラスシートを導入	P. 38

1. 2025年度 第1四半期決算（概要）

2. 2025年度 第1四半期決算（詳細）



堅調な需要獲得に加えて、市況影響も収支ポジティブに寄与し、営業利益は前年から増益の好スタート

(億円)	FY24 第1四半期	FY25 第1四半期	前年差	前年比
売上高	5,167	5,487	+319	+6.2%
航空事業	4,695	4,968	+272	+5.8%
営業費用	4,864	5,119	+254	+5.2%
航空事業	4,364	4,614	+250	+5.7%
営業利益	303	367	+64	+21.2%
航空事業	331	354	+22	+6.8%
営業利益率	5.9%	6.7%	+0.8pt	-
経常利益	368	359	△9	△2.5%
親会社株主に帰属する 四半期純利益	247	229	△17	△7.1%
EBITDA	668	755	+87	+13.1%

決算のポイント

1. 売上高

- ・旅客需要(国際・国内)が堅調に推移、ANAブランドを中心に増収
- ・米国関税政策の影響は限定的

2. 営業費用

- ・人件費や外部委託費などが前年比で増加

3. 営業利益

- ・過去2番目の高水準の利益を計上

燃油・為替市況

	FY24 1Q実績	FY25 1Q実績	前年比	FY25 前提
ドバイ原油(US\$/bbl)	85.8	68.0	△20.7%	75
シンガポールクロシン(US\$/bbl)	100.2	81.4	△18.8%	90
為替(円/US\$)	153.8	145.2	△5.6%	150

① はじめに、決算概要です。

第1四半期は、堅調な需要獲得に加え、市況影響もポジティブに寄与し、営業利益は前年から増益の好スタートとなりました。

② 売上高は、ANAブランドを中心に増収となり、

前年から6パーセント増加の5,487億円となりました。

③ 営業費用は、人件費や外部委託費などが増加し、

前年から5パーセント増加の5,119億円となりました。

④ これらの結果、営業利益は367億円となり、

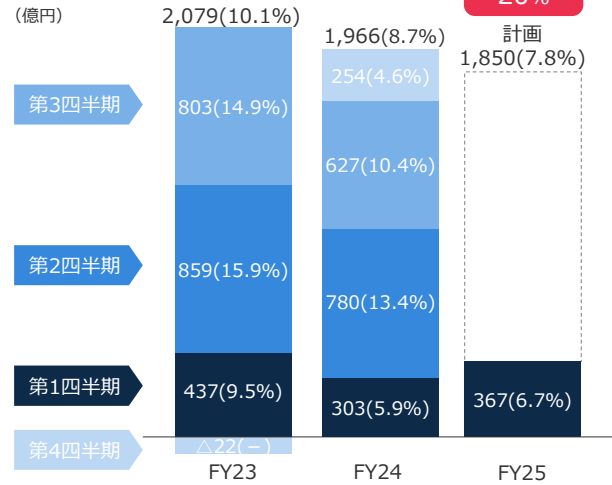
2023年度に次ぐ過去2番目の高水準となりました。

⑤ 次に、5ページをご覧ください。

第1四半期の進捗率は前年度を上回って推移、補正後の実質的な営業利益も前年から増益に

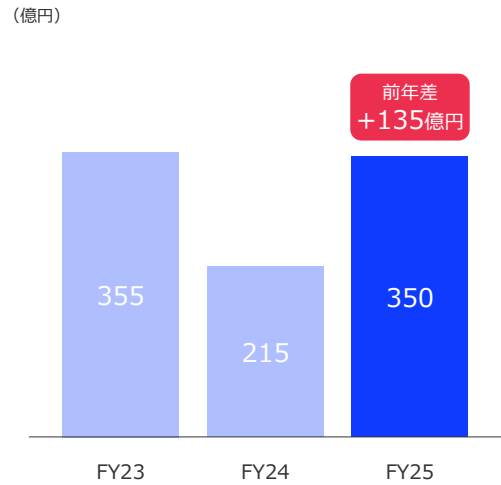
営業利益（四半期別）

※カッコ内は営業利益率



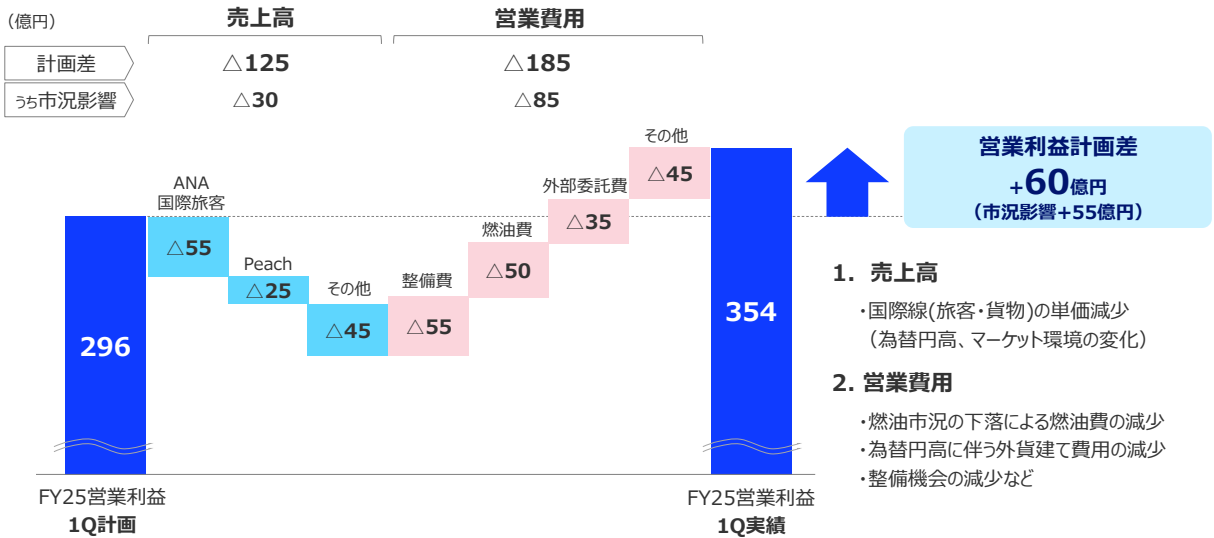
補正後営業利益（第1四半期）

※補正後営業利益 = 営業利益 - 減免・補助金 + エンジン関連補償金(営業外収益)
5億円単位の概算値で表示



- ① 営業利益の水準について、補足します。
- ② 左のグラフは、四半期別の営業利益です。
- ③ 4月に開示した通期の利益計画に対して、約20パーセントの進捗率となり、利益目標の達成に向けて、順調に推移しています。
- ④ 右のグラフは、減免・補助金や補償金の影響を調整した補正後の営業利益です。実質的な利益水準は、前年から135億円の増加となりました。
- ⑤ 6ページをご覧ください。

燃油・為替の市況影響などにより、営業利益は約60億円計画を上回る



- ① 航空事業における営業利益の計画差についてご説明します。
- ② 売上高は、計画と比べて125億円減少しました。
為替が円高水準で推移したことや、マーケット環境の変化によって、旅客・貨物ともに国際線の単価が、想定を下回ったことが主な要因です。
- ③ 営業費用は、計画から185億円減少しました。
燃油や為替の市況影響に加えて、整備機会が想定より少なかったことなどによるものです。
- ④ これらの結果、航空事業の営業利益は、60億円計画を上回りました。
総じて、市況による影響が大きかったと分析しています。
- ⑤ 7ページをご覧ください。

ANAブランドを中心に堅調な需要を獲得し、売上高を拡大

	事業別の対応	売上高 (前年比)	主な指標 (前年比)
1 ANA 国際旅客	1) 日本発着需要の構成比を高めながら、旅客キロを前年から拡大 2) 為替や燃油サーチャージの影響により、イールドは前年を下回る	2,062億円 (+8.8%)	旅客キロ +12% イールド △2%
2 ANA 国内旅客	1) レジャー需要の獲得を強化し、旅客数が増加 2) 4月搭乗分から一部運賃の値上げを実施し、単価が向上	1,619億円 (+6.8%)	旅客数 +5% 単価 +2%
3 ANA 国際貨物	1) 米国関税政策による中国発需要の減少をアジア発で補完 2) 為替影響やアジア発の供給増加により、単価は前年を下回る	422億円 (△2.0%)	貨物重量 +2% 単価 △3%
4 Peach	1) 厳しい競争環境の中、台湾・韓国線を中心に需要を獲得	292億円 (△4.5%)	旅客数 +0%
5 AirJapan	1) 生産量の増加や販売施策の強化により、収入を拡大	29億円 (+51.2%)	旅客数 +49%

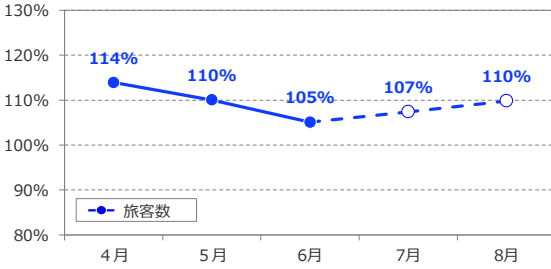
©ANAHD2025

7

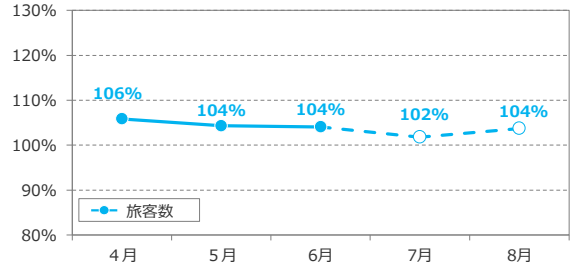
- ① 航空事業の事業別の対応について、振り返ります。
- ② **ANA国際旅客**は、日本発着需要の構成比を高めながら、旅客キロを前年から12パーセント拡大しました。
一方、為替や燃油サーチャージの影響により、イールドは前年から2パーセント低下しました。
- ③ **ANA国内旅客**は、レジャー需要の獲得を強化したことで、旅客数が増加しました。
また、一部の運賃を値上げしたことが寄与し、単価は前年から2パーセント上昇しました。
- ④ **ANA国際貨物**は、米国関税政策の影響を受け、中国発北米向けの需要が減少しましたが、堅調なアジア発需要を取り込むことで補完しました。
一方、為替や他社の供給量増加の影響を受け、単価は3パーセント低下しました。
- ⑤ **Peach**は、近距離国際線の競争環境が厳しい中、台湾線や韓国線を中心に需要を取り込み、旅客数は前年並みとなりました。
- ⑥ **AirJapan**は、生産量の増加により、収入を大幅に拡大しました。
- ⑦ 続いて、8ページをご覧ください。

① ANA国際旅客

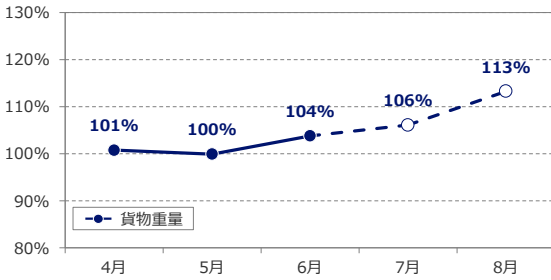
* グラフは全て前年同月比



② ANA国内旅客

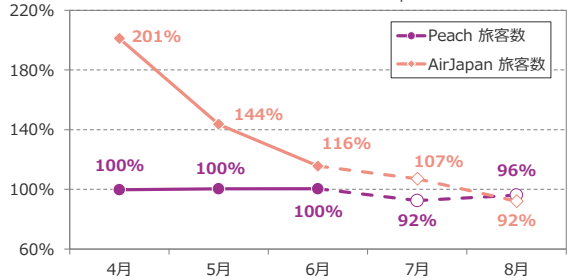


③ ANA国際貨物



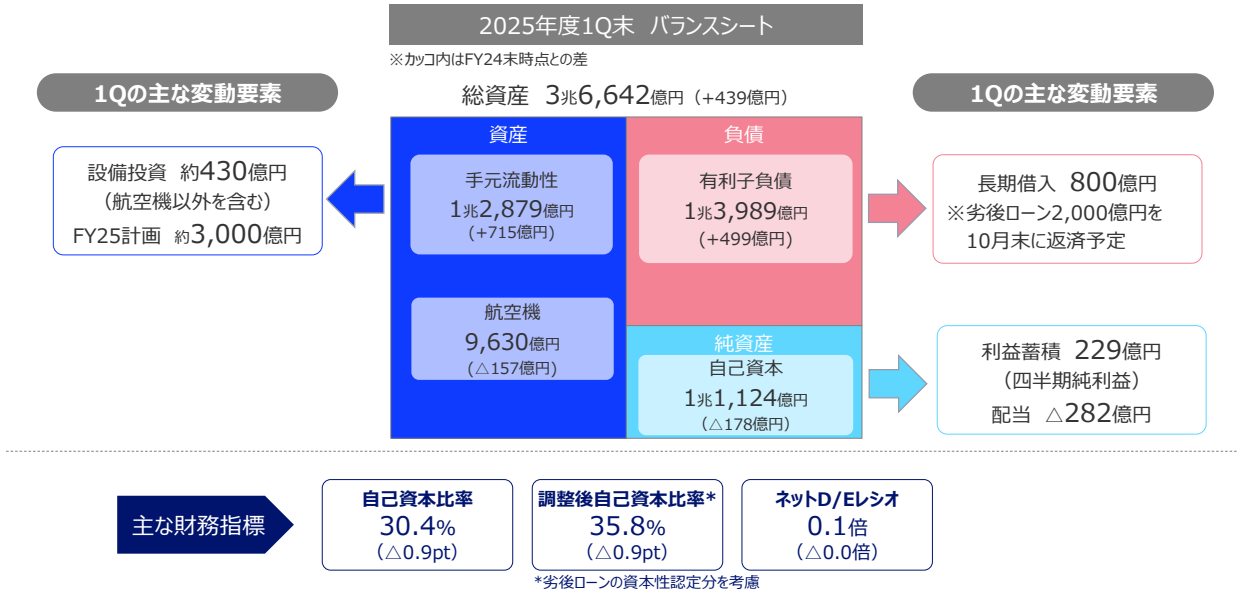
④ Peach・AirJapan

* AirJapan: 2024年4月26日より2号機目就航



- ① 事業別の需要動向についてです。
- ② 第2四半期も、国際線・国内線ともに、堅調な需要が続く見通しです。
- ③ 貨物事業は、米国関税政策の影響を注視する必要がありますが、需要は前年比で増加が続く見通しです。
- ④ Peachは、マーケットの競争激化や、「7月に日本で大地震発生」との風評被害の影響を受け、需要がやや低調に推移しています。
- ⑤ 9ページをご覧ください。

安定的な財務基盤を維持しながら、引き続きバランスシートマネジメントを実行



- ① バランスシートマネジメントについてです。
- ② 第1四半期の主な変動要素はスライドに記載の通りです。
- ③ なお、劣後ローンのトランシェA 2,000億円については、
期限前弁済の条件をクリアしたため、10月末に返済する予定です。
- ④ 第1四半期末における自己資本比率は30.4パーセント、
劣後ローンの資本性認定分を考慮した調整後は、35.8パーセントとなりました。
また、ネットデット・エクイティ・レシオは、0.1倍となり、安定的な財務基盤を維持しています。
- ⑤ 10ページをご覧ください。

株式交換によるNCAの完全子会社化について、8月1日にクロージングする予定

1. クロージングまでの経緯

- 1) 2023年7月、NCAの完全子会社化に向けた株式交換契約を締結
- 2) 2025年7月、必要なすべての国の競争法当局から認可を取得*
 - *日本および中国は、以下の条件付きでの認可
 - [日本] 成田=ロサンゼルス/シカゴ線の一部貨物スペースをポーラーエアカーゴ社に販売
 - [中国] 成田・関西空港における貨物グランドハンドリングの受託(継続・新規)
 - 新規参入者が求める場合、ANAが貨物便で使用する成田=上海線の1往復/日スロットを譲渡
- 3) 2025年8月1日を効力発生日として株式交換を実施予定

2. 財務影響

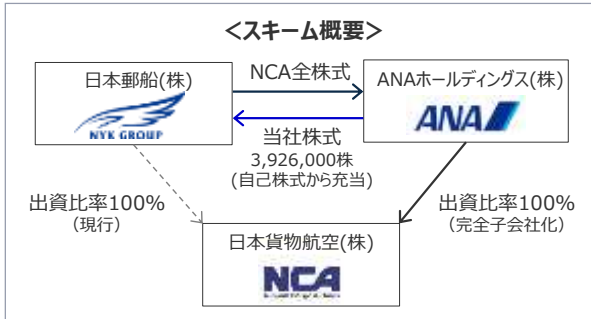
現時点で想定される主な財務影響は以下のとおり

第2四半期からB/S、P/Lを連結する予定
→必要に応じて業績予想を修正

NCAの日本郵船(株)への債務はクロージング日に返済
(当社がNCAに貸付を実施)

自己株式の処分により自己資本が増加
(8/1終値で金額が確定)

具体的な金額はクロージング後に精査



- ① 次に、日本貨物航空の完全子会社化についてです。
- ② 2023年7月以来、各国の競争法当局との調整を続けていましたが、先般7月1日までに、必要なすべての国から認可を取得したため、8月1日にクロージングする見通しです。
- ③ 日本や中国の当局からは、一部条件付きでの認可となりましたが、この影響を考慮した上でも、十分な買収効果が得られると考えています。
- ④ 第2四半期から、B/S、P/Lを連結する予定です。
具体的な金額は、クロージング後に精査の上、必要に応じて業績予想へ反映する予定です。
- ⑤ 15ページをご覧ください。

1. 2025年度 第1四半期決算（概要）

2. 2025年度 第1四半期決算（詳細）



(億円)	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年差
売上高	5,167	5,487	+ 319
営業費用	4,864	5,119	+ 254
営業利益	303	367	+ 64
営業利益率 (%)	5.9	6.7	+ 0.8pt
営業外損益	64	△ 8	△ 73
経常利益	368	359	△ 9
特別損益	-	-	-
親会社株主に帰属する四半期純利益	247	229	△ 17

(億円)	FY2024 期末	FY2025 第1四半期末	前年度 期末差
総資産	36,202	36,642	+ 439
自己資本	11,303	11,124	△ 178
自己資本比率 (%)	31.2	30.4	△ 0.9pt
有利子負債残高	13,490	13,989	+ 499
D/Eレシオ (倍)	1.2	1.3	+ 0.1
手元流動性資金 *1	12,164	12,879	+ 715
純有利子負債残高 *2	1,326	1,109	△ 216
ネットD/Eレシオ (倍) *3	0.1	0.1	△ 0.0

*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

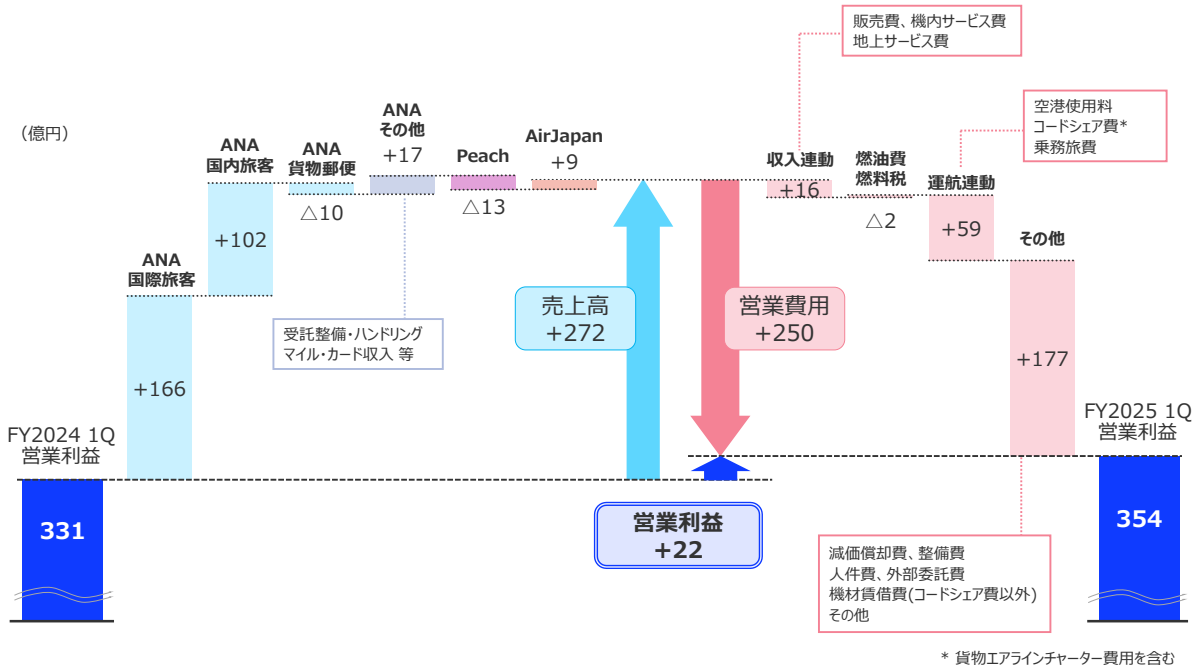
(億円)	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年差
営業キャッシュフロー	1,093	944	△ 149
投資キャッシュフロー	△ 1,984	△ 477	+ 1,507
財務キャッシュフロー	△ 578	216	+ 794
現金及び現金同等物の増減額	△ 1,430	675	+ 2,106
現金及び現金同等物の期首残高	10,025	8,627	} + 675
現金及び現金同等物の期末残高	8,595	9,303	
減価償却費	364	387	+ 23
設備投資額 (固定資産のみ)	248	427	+ 178
実質フリーキャッシュフロー (3ヶ月超の譲渡性預金等を除く)	994	506	△ 488
EBITDA (営業利益+減価償却費)	668	755	+ 87
EBITDAマージン (%)	12.9	13.8	+ 0.8pt

(億円)		第1四半期		
		FY2024	FY2025	前年差
売上高	航空事業	4,695	4,968	+ 272
	航空関連事業	750	862	+ 111
	旅行事業	166	153	△ 13
	商社事業	318	347	+ 29
	その他	103	115	+ 11
	調整額	△ 867	△ 960	△ 93
	合計 (連結)	5,167	5,487	+ 319
営業利益	航空事業	331	354	+ 22
	航空関連事業	△ 0	31	+ 32
	旅行事業	△ 7	△ 2	+ 5
	商社事業	13	13	+ 0
	その他	2	5	+ 3
	調整額	△ 35	△ 34	+ 0
	合計 (連結)	303	367	+ 64

- ① セグメント別実績です。
- 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・増益となりました。
- ③ 旅行事業は、ダイナミックパッケージの販売が伸び悩み、減収となりましたが、宣伝費などのコスト抑制により、赤字幅が縮小しました。
- ④ 商社事業は、リテール事業が引き続き好調ですが、電子事業の収益性が低下したことなどにより、営業利益は前年並みとなりました。
- ⑤ 18ページをご覧ください。

Intentionally Left Blank

(億円)		第1四半期		
		FY2024	FY2025	前年差
売上高	国際旅客	1,895	2,062	+ 166
	ANA 国内旅客	1,516	1,619	+ 102
	貨物郵便	504	494	△ 10
	その他	453	470	+ 17
	Peach	306	292	△ 13
	AirJapan	19	29	+ 9
	合計	4,695	4,968	+ 272
	営業費用	燃油費・燃料税	1,008	1,005
空港使用料		249	277	+ 28
航空機材賃借費		358	385	+ 27
減価償却費		350	370	+ 20
整備部品・外注費		545	528	△ 16
人件費		533	576	+ 42
販売費		150	151	+ 1
外部委託費		672	773	+ 101
その他		496	544	+ 48
合計		4,364	4,614	+ 250
営業利益	営業利益	331	354	+ 22

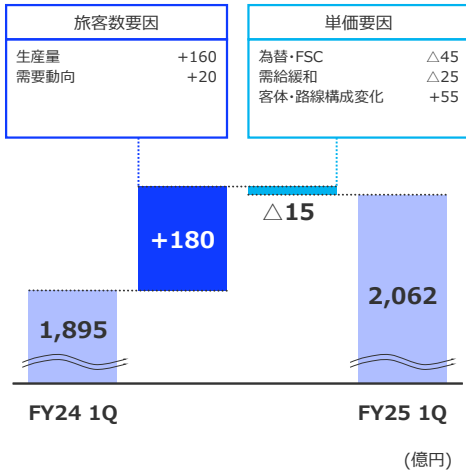


- ① 航空事業における、営業利益の前年比較です。
- ② 売上高は、ANAブランドの国際線、国内線の増収などにより、全体で272億円の増加となりました。
- ③ 営業費用は、収入や生産量に連動する費用に加え、人件費や外部委託費などの増加により、前年から250億円増加しました。
- ④ これらの結果、営業利益は22億円増加し、354億円となりました。
- ⑤ 20ページをご覧ください。

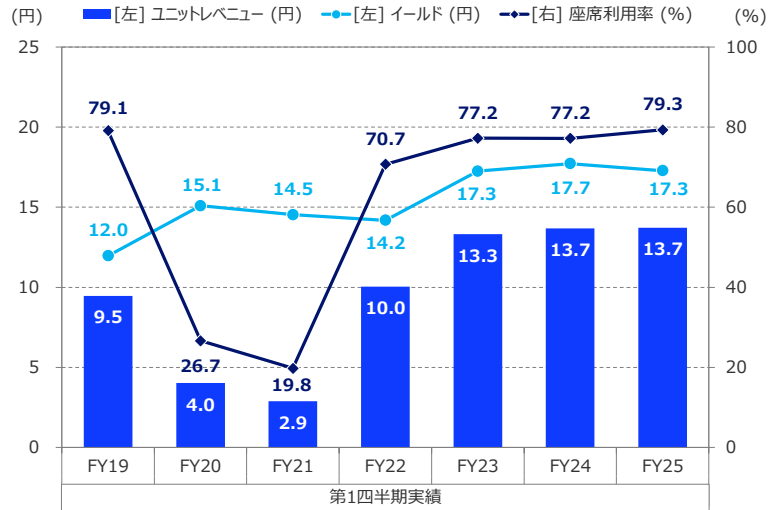
	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	13,853	15,042	+ 8.6
旅客キロ (百万)	10,697	11,933	+ 11.6
旅客数 (千人)	1,886	2,067	+ 9.6
座席利用率 (%)	77.2	79.3	+2.1pt*1
旅客収入 (億円)	1,895	2,062	+ 8.8
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	13.7	13.7	+ 0.2
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	17.7	17.3	△ 2.5
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	100,497	99,750	△ 0.7

*1 座席利用率のみ前年差

第1四半期 収入増減要因（前年差）



第1四半期 実績推移



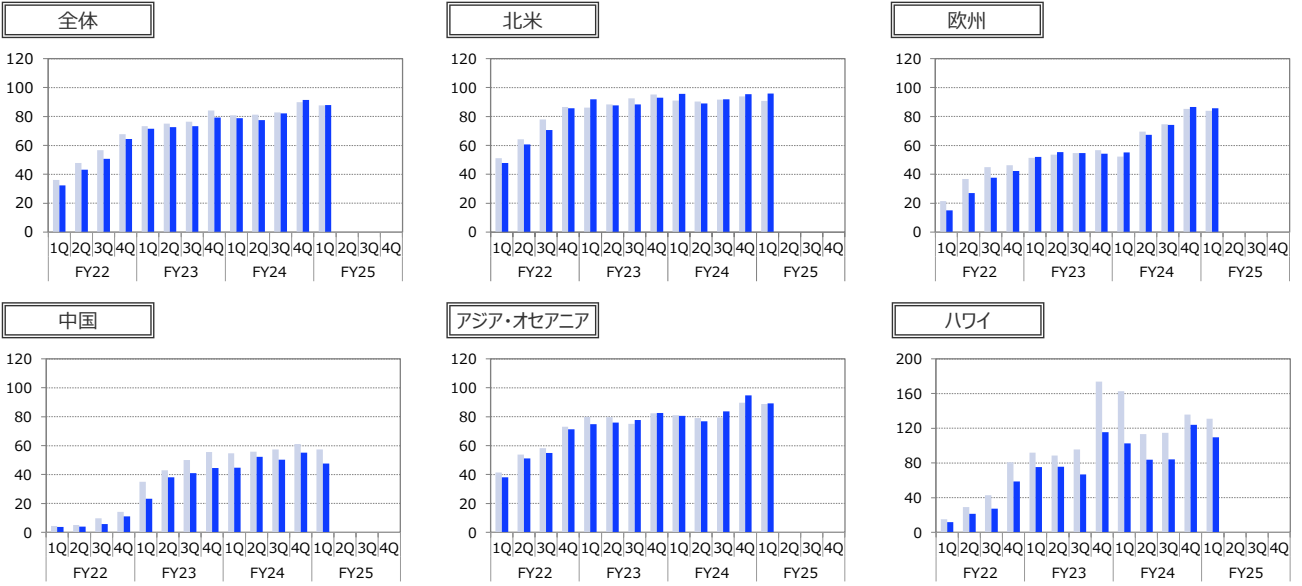
* FY19、FY20の実績は、新収益認識基準に置き換えて表示

- ① ANA国際旅客の状況です。
左側に収入増減要因をお示ししています。
- ② 当第1四半期は、欧州線を中心とした生産量増加や、日本発着の二国間需要を取り込んだことで、旅客数要因で180億円の増収となりました。
- ③ 単価要因では、円高の影響に加えて、中国線とアジア線の需給バランスが緩和した影響により、15億円の減収となりました。
- ④ 21ページをご覧ください。

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



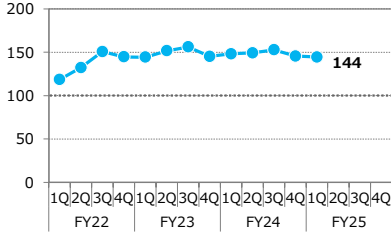
©ANAHD2025

- ① こちらのスライドは、座席キロと旅客キロのコロナ前との比較です。
- ② 方面別の回復率には差がありますが、全体として、緩やかな回復基調が続いています。
- ③ 22ページをご覧ください。

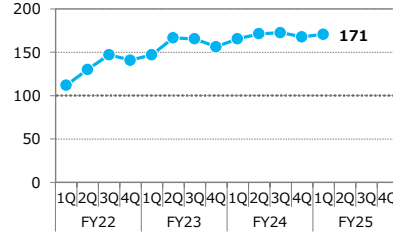
指数：コロナ前（2019年1~12月）各四半期実績=100

* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

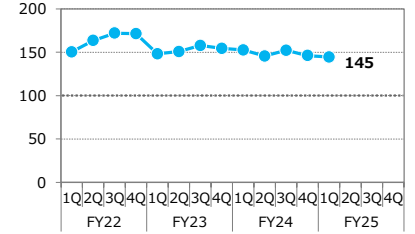
全体



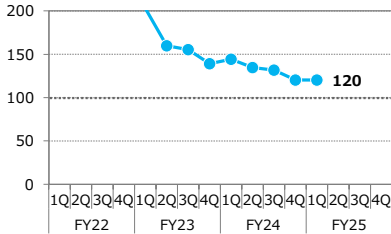
北米



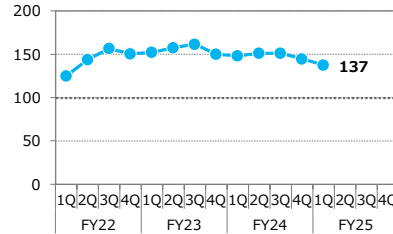
欧州



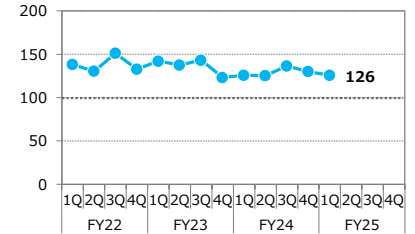
中国



アジア・オセアニア



ハワイ

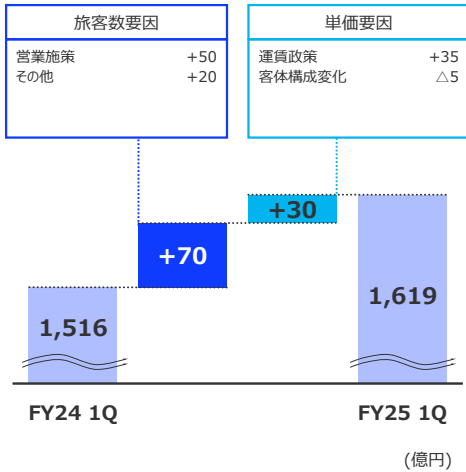


- ① 方面別のイールド推移です。
- ② 北米線は、二国間流動の増加により、引き続き高い水準のイールドが続いている一方、中国線やアジア線については、他社の供給量増加による需給バランスの緩和が影響し、イールドが低下傾向となっています。
- ③ 続いて、24ページをご覧ください。

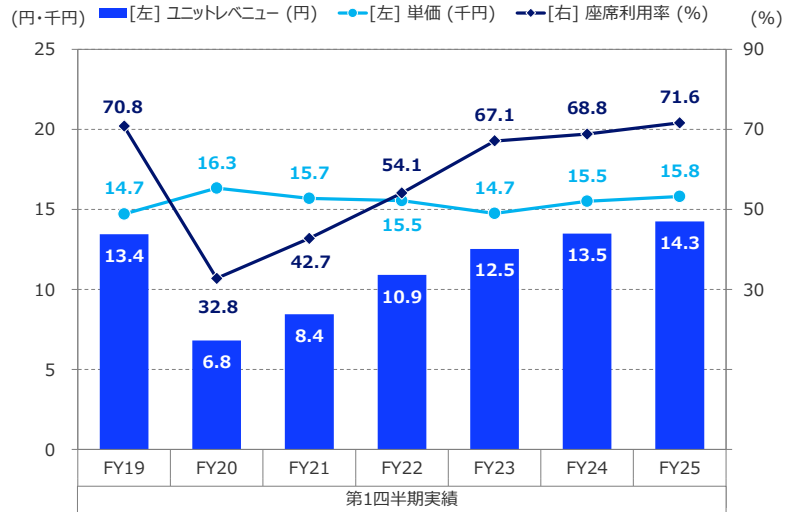
	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	11,232	11,358	+ 1.1
旅客キロ (百万)	7,729	8,134	+ 5.2
旅客数 (千人)	9,780	10,243	+ 4.7
座席利用率 (%)	68.8	71.6	+2.8pt*1
旅客収入 (億円)	1,516	1,619	+ 6.8
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	13.5	14.3	+ 5.6
イールド (円) (旅客収入/旅客数)	19.6	19.9	+ 1.5
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	15,502	15,806	+ 2.0

*1 座席利用率のみ前年差

第1四半期 収入増減要因（前年差）



第1四半期 実績推移



* FY19、FY20の実績は、新収益認識基準に置き換えて表示
 * FY23以前も区間距離の定義を大圏距離に置き換えて表示

- ① ANA国内旅客の状況です。
- ② 旅客数要因では、低需要便を中心に早期の需要獲得に取り組んだことなどで、前年から70億円の増収となりました。
- ③ 単価要因では、4月からの値上げの効果などにより、30億円の増収となりました。
- ④ 27ページをご覧ください。

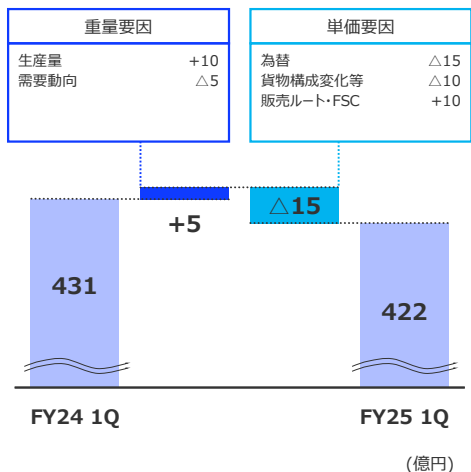
	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,578	1,608	+ 1.9
有償貨物トンキロ（百万）	890	912	+ 2.5
貨物輸送重量（千トン）	174	177	+ 1.5
貨物重量利用率（%）	56.4	56.8	+0.3pt*1
貨物収入（億円）	431	422	△ 2.0
ユニットレベニュー（円） （貨物収入/有効貨物トンキロ）	27.3	26.3	△ 3.8
イールド（円） （貨物収入/有償貨物トンキロ）	48.4	46.3	△ 4.3
重量単価（円/kg） （貨物収入/貨物輸送重量）	247	238	△ 3.4

*1 貨物重量利用率のみ前年差

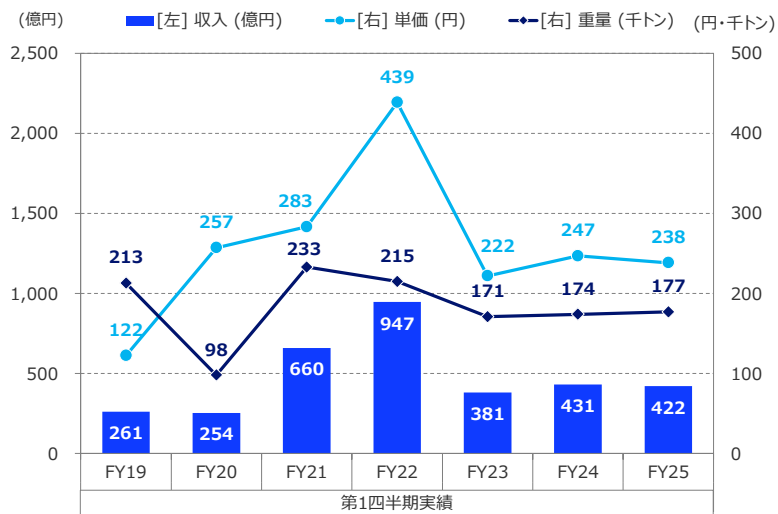
本表のデータは、P.25記載実績の内数	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	429	406	△ 5.5
有償貨物トンキロ（百万）	283	271	△ 4.2
貨物輸送重量（千トン）	69	65	△ 6.8
貨物重量利用率（%）	66.0	66.9	+0.9pt*1
貨物収入（億円）	162	152	△ 5.7
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	37.7	37.6	△ 0.2
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	57.1	56.2	△ 1.6
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	232	235	+ 1.2

*1 貨物重量利用率のみ前年差

第1四半期 収入増減要因（前年差）



第1四半期 実績推移



- ① ANA国際貨物の状況です。
- ② 欧州線のベリースペースや、アジア線におけるフレイターの増便などにより、重量要因で5億円の増収となりました。
- ③ 単価要因では、為替の円高などの影響により、前年から15億円の減収となりました。
- ④ 30ページをご覧ください。

	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ (百万)	376	348	△ 7.5
有償貨物トンキロ (百万)	63	61	△ 2.1
貨物輸送重量 (千トン)	64	62	△ 2.2
貨物重量利用率 (%)	16.8	17.7	+1.0pt*1
貨物収入 (億円)	54	53	△ 2.0
ユニットレベニュー (円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	14.5	15.3	+ 5.9
イールド (円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	86.2	86.3	+ 0.1
重量単価 (円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	85	85	+ 0.2

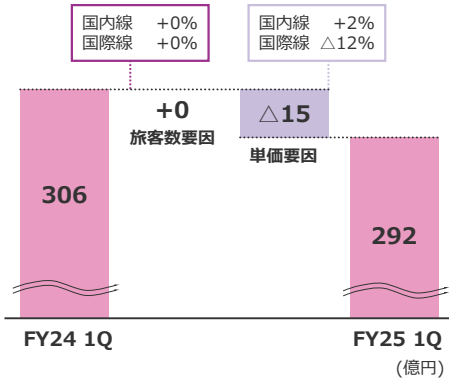
*1 貨物重量利用率のみ前年差

	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	3,011	3,290	+ 9.3
旅客キロ (百万)	2,557	2,640	+ 3.2
旅客数 (千人)	2,210	2,213	+ 0.1
座席利用率 (%)	84.9	80.2	△4.7pt*1
売上高 (億円) *2	306	292	△ 4.5
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	10.2	8.9	△ 12.5
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	12.0	11.1	△ 7.4
単価 (円) (売上高/旅客数)	13,866	13,231	△ 4.6

*1 座席利用率のみ前年差

*2 売上高に付帯収入を含む

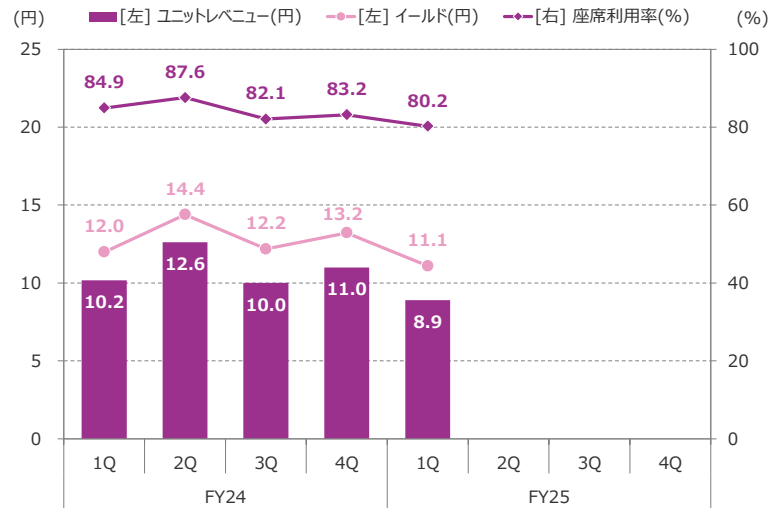
第1四半期 収入増減要因 (前年差)



第1四半期のトピックス

- ✓ 国際線の生産量を拡大
新規就航 4/10～ 関西=ソウル(金浦)線
中部=ソウル(金浦)線
- ✓ 「7月に日本で大地震」の風評被害の影響あり

四半期別 実績推移



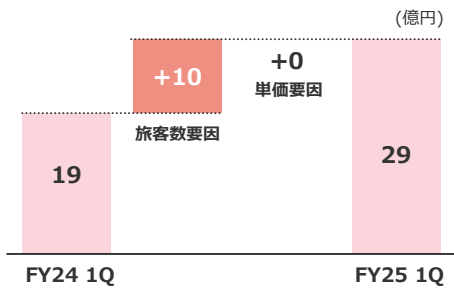
- ① Peachの状況です。
- ② 競合他社の供給増加に伴い、国際線の単価が前年から低下したことにより、単価要因で15億円の減収となりました。
- ③ 32ページをご覧ください。

	第1四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	491	555	+ 13.1
旅客キロ (百万)	254	368	+ 44.7
旅客数 (千人)	71	107	+ 49.5
座席利用率 (%)	51.9	66.4	+14.5pt*1
売上高 (億円) *2	19	29	+ 51.2
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	3.9	5.3	+ 33.7
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	7.6	7.9	+ 4.4
単価 (円) (売上高/旅客数)	26,845	27,145	+ 1.1

*1 座席利用率のみ前年差

*2 売上高に付帯収入を含む

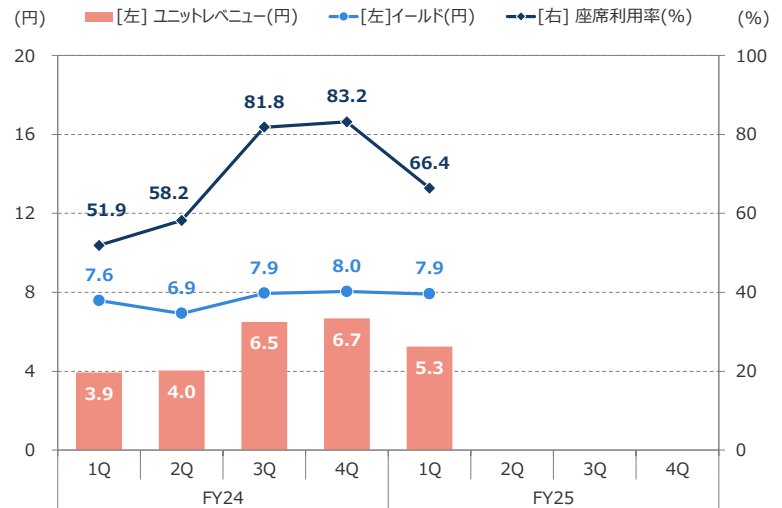
第1四半期 収入増減要因 (前年差)



第1四半期のトピックス

- ✓ 運航品質を向上しながら、販売を強化
- ✓ 座席利用率は大幅に改善
FY24 1Q 52% → FY25 1Q 66%

四半期別 実績推移



- ① AirJapanの状況です。
- ② 運航品質を向上しながら、販売を強化したことなどにより、
旅客数要因で10億円の増収となりました。
- ③ 第1四半期の座席利用率は、66.4パーセントと、前年同期と比べて大幅に改善しました。
- ④ 以上が、第1四半期の決算概要です。
第2四半期も事業環境の変化に適切に対応しながら、
利益計画の確実な達成に向けて取り組んでまいります。
- ⑤ 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。

		FY2025 1Q	前年 同期差
旅客収入 (構成比)	北米	39.7	△ 2.1
	欧州	20.2	+ 5.3
	中国	6.4	△ 1.4
	アジア・オセアニア	28.5	△ 1.7
	ハワイ	5.3	△ 0.1
座席キロ (構成比)	北米	33.7	△ 2.9
	欧州	16.8	+ 5.4
	中国	6.3	△ 0.2
	アジア・オセアニア	35.6	+ 0.4
	ハワイ	7.6	△ 2.7
旅客キロ (構成比)	北米	36.1	△ 4.0
	欧州	17.1	+ 4.8
	中国	5.3	△ 0.2
	アジア・オセアニア	34.2	△ 0.3
	ハワイ	7.3	△ 0.3

		FY2025 1Q	前年 同期差
旅客数 (構成比)	北米	22.1	△ 1.9
	欧州	10.5	+ 3.2
	中国	15.3	△ 0.5
	アジア・オセアニア	45.2	△ 0.6
	ハワイ	6.8	△ 0.2
座席 利用率* (%)	北米	84.9	+ 0.4
	欧州	81.1	△ 2.4
	中国	66.2	+ 1.0
	アジア・オセアニア	76.4	+ 0.6
	ハワイ	75.5	+ 18.7

* 座席利用率のみ実数、前年差はpt

		FY2025 1Q	前年 同期差
貨物収入 (構成比)	北米（ハワイを含む）	48.8	△ 1.2
	欧州	9.5	+ 1.8
	中国	17.8	△ 3.7
	アジア・オセアニア	22.3	+ 3.1
	その他	1.6	+ 0.0
有効貨物 トンキロ (構成比)	北米（ハワイを含む）	47.5	△ 3.0
	欧州	10.4	+ 4.0
	中国	13.1	△ 1.7
	アジア・オセアニア	28.7	+ 0.6
	その他	0.4	+ 0.0
有償貨物 トンキロ (構成比)	北米（ハワイを含む）	48.1	△ 5.0
	欧州	12.5	+ 4.2
	中国	12.4	△ 1.5
	アジア・オセアニア	26.3	+ 2.3
	その他	0.7	+ 0.0

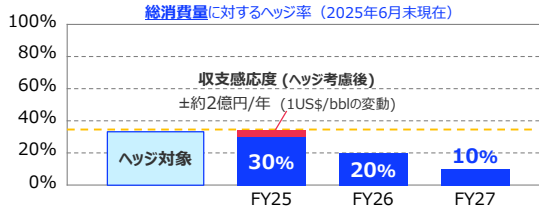
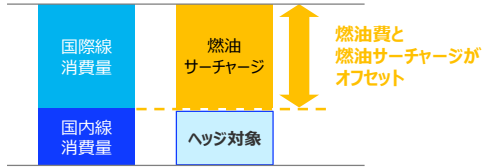
		FY2025 1Q	前年 同期差
貨物重量 (構成比)	北米（ハワイを含む）	26.3	△ 2.6
	欧州	6.8	+ 2.4
	中国	29.1	△ 3.1
	アジア・オセアニア	31.4	+ 2.8
	その他	6.4	+ 0.6
貨物重量 利用率* (%)	北米（ハワイを含む）	57.5	△ 1.8
	欧州	68.5	△ 5.8
	中国	53.7	+ 0.5
	アジア・オセアニア	52.0	+ 3.7
	その他	-	-

* 貨物重量利用率のみ実数、前年差はpt

1. 燃油ヘッジ

■ヘッジ方針

- 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 (燃油サーチャージで対応)

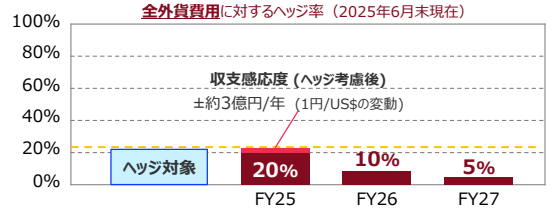
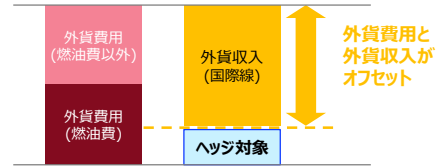


燃油市況	FY24 1Q実績	FY25 1Q実績	FY25 前提
ドバイ原油 (US\$/bbl)	85.8	68.0	75
シンガポールクロシロ (US\$/bbl)	100.2	81.4	90

2. 為替ヘッジ

■ヘッジ方針

- 1) 不足する外貨量を対象にヘッジ (3年前から取引開始)



為替市況	FY24 1Q実績	FY25 1Q実績	FY25 前提
ドル円レート (円/US\$)	153.8	145.2	150

	座席数	FY2024 期末	FY2025 第1四半期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数
Airbus A380-800	520	3	3	-	3	-
Boeing 777-300/-300ER	212・514	18	18	-	9	9
Boeing 777-200/-200ER	392・405	10	10	-	10	-
Boeing 777-F	-	2	2	-	2	-
Boeing 787-10	294・429	8	8	-	7	1
Boeing 787-9	215~395	44	44	-	38	6
Boeing 787-8	184~335	34	34	-	31	3
Boeing 767-300ER	202・270	15	15	-	15	-
Boeing 767-300F/-300BCF	-	6	6	-	3	3
Airbus A321-200neo	194	22	22	-	-	22
Airbus A321-200	194	4	4	-	-	4
Airbus A320-200neo	146	11	11	-	11	-
Boeing 737-800	166	39	39	-	26	13
De Havilland Canada DASH 8-400	74	24	24	-	24	-
ANA 計	-	240	240	-	179	61
Airbus A321-200neoLR	218	3	3	-	-	3
Airbus A320-200neo	188	17	17	-	-	17
Airbus A320-200	180	16	16	-	-	16
Peach Aviation 計	-	36	36	-	-	36
Boeing 787-8	324	2	2	-	2	-
AirJapan 計	-	2	2	-	2	-
グループ 計	-	278	278	-	181	97

(億円)		第1四半期		
		FY2024	FY2025	前年差
航空関連 事業	売上高	750	862	+ 111
	営業利益	△ 0	31	+ 32
	営業利益率 (%)	-	3.7	-
旅行 事業	売上高	166	153	△ 13
	営業利益	△ 7	△ 2	+ 5
	営業利益率 (%)	-	-	-
商社 事業	売上高	318	347	+ 29
	営業利益	13	13	+ 0
	営業利益率 (%)	4.1	3.8	△ 0.3pt
その他	売上高	103	115	+ 11
	営業利益	2	5	+ 3
	営業利益率 (%)	2.2	4.7	+ 2.5pt

- ボーイング787型機向けに最新ドア付き個室型ビジネスクラスシート「THE Room FX(Future Experience)」を開発
- 2026年度以降、ボーイング787-9長距離国際線機に順次導入し、約10年ぶりに中型機のビジネスクラスシートを刷新
- 中型機のビジネスシートでは世界トップクラスで、大型機と変わらない快適な空間を提供



- 現行*1比較1.4倍の大型モニターを設置
- USB Type C・ワイヤレス充電設備、Bluetoothオーディオ接続機能搭載
- 個室ドアや背もたれなどの薄型化による座席の軽量化を実現し、環境にも配慮

*1: 現行B787-9 長距離国際線仕様機

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	<p style="text-align: center;">ワクワクで満たされる世界を</p> <p style="text-align: center;">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。</p>
グループ行動指針 (ANA's Way)	<p style="text-align: center;">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。</p> <ol style="list-style-type: none"> 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