

# ANAホールディングス株式会社 説明会

2026年3月期 第2四半期決算

2025年10月30日

代表取締役社長

芝田 浩二



## 1. 2025年度 第2四半期決算（概要）

上期決算概要	P. 4	ANA国際貨物・国内貨物	P. 33-36
営業利益の計画差	P. 5	NCA	P. 37
日本貨物航空(NCA)の完全子会社化について	P. 6	Peach Aviation	P. 39-40
通期業績予想の修正について	P. 7	AirJapan	P. 41-42
営業利益の水準について（補足）	P. 8	ANA国際旅客 方面別（構成比）	P. 43
下期事業計画のポイント	P. 9	ANA国際貨物・NCA 方面別（構成比）	P. 44-45
中期的な成長に向けて		燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 46
①航空事業の環境認識（機会とリスク）	P. 10	航空機数	P. 47
②マルチブランド戦略の再構築	P. 11	航空事業以外のセグメント	P. 48
③ネットワーク戦略の強化（国際旅客・国際貨物）	P. 12		
④バランスシートマネジメント	P. 13		
次期中期経営戦略の位置づけ	P. 14		
（参考）NCAのフレイターネットワーク	P. 15		
（参考）空飛ぶクルマ	P. 16		

## 2. 2025年度 第2四半期決算（詳細）

連結決算概要	P. 18-22	連結業績予想（修正）	P. 50
航空事業		セグメント別（修正）	P. 51
収入・費用	P. 23	航空事業	
営業利益 増減要因（前年差）	P. 24	売上高・営業費用（修正）	P. 52
事業別のポイント（上期実績）	P. 25	営業利益の増減要因（前年差）	P. 53
ANA国際旅客のユニットレビューの動向（補足）	P. 26	営業利益の増減要因（当初計画差）	P. 54
ANA国際旅客	P. 27-30	計画前提	P. 55-58
ANA国内旅客	P. 31-32	事業別の需要動向	P. 59

## 3. 2025年度 通期業績予想修正（詳細）

## 1. 2025年度 第2四半期決算・通期業績予想修正（概要）

## 2. 2025年度 第2四半期決算（詳細）

## 3. 2025年度 通期業績予想修正（詳細）



堅調な旅客需要を取り込みトップラインを拡大、当初計画の利益水準を上回って着地

連結売上高

11,904億円

前年比 +8.3%

- 夏場の旅客需要を着実に取り込み**前年から大幅増収**
- 売上高は**上期として過去最高を更新**

連結営業利益

976億円

前年比 △9.9%

- 事業環境の変化に対応しながら、**高水準の利益を確保**
- 利益水準は**計画を上回って推移**（詳細は次ページ参照）

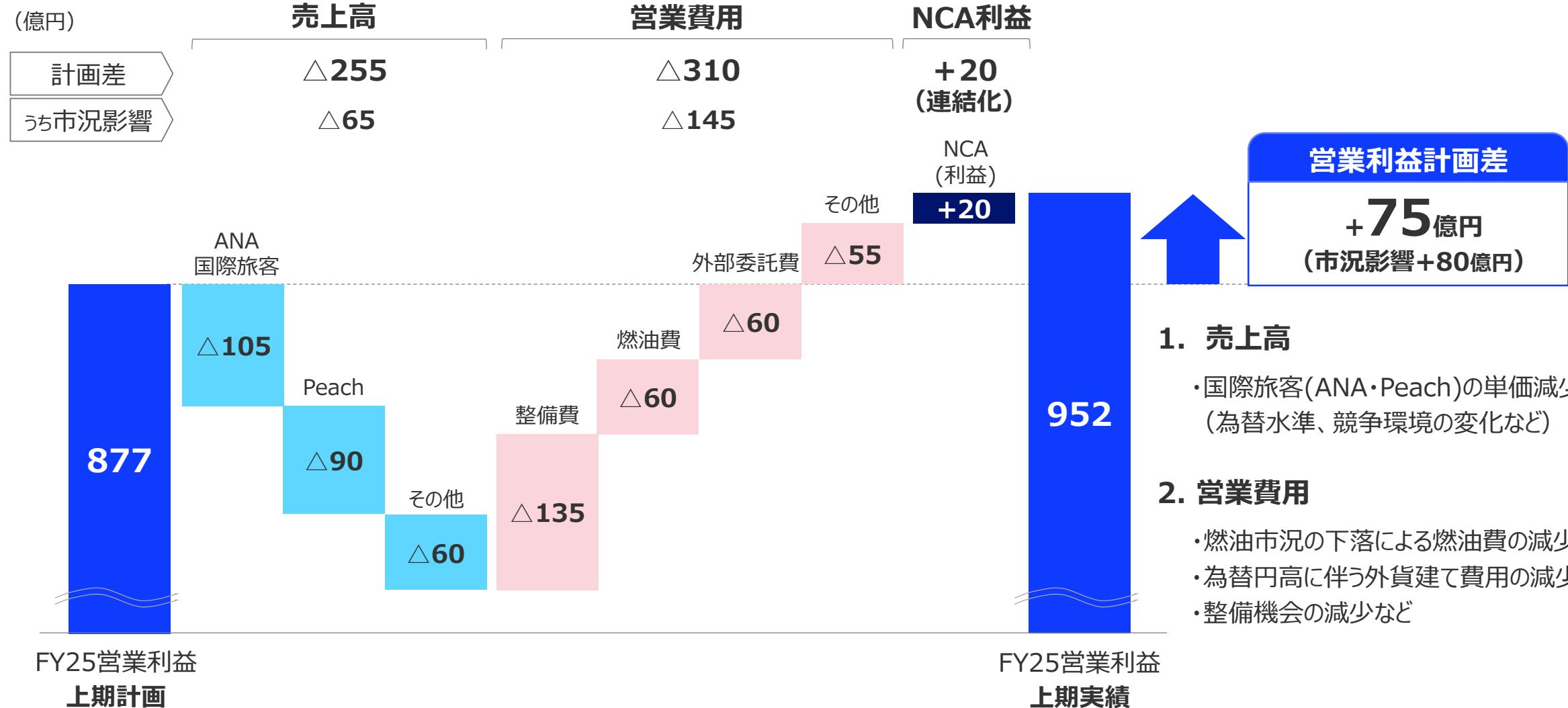
親会社株主に帰属する  
中間純利益

760億円

前年比 △5.8%

- 特別利益として、NCA連結化に伴う**「負ののれん発生益」を71億円計上**

燃油・為替の市況影響などにより、上期の営業利益は75億円計画を上回る



## 2025年8月1日に日本貨物航空株式会社(NCA)を完全子会社化、第2四半期から連結化

### 1 NCAの事業概要

- 1) 大型フレイターで、グローバルの大規模地点の貨物需要を獲得（自社事業）
- 2) 三国間長期チャータービジネスで安定収益を確保（Plus事業）

### 2 連結業績への影響

- 1) 7月以降のP/Lを連結業績へ取り込み
- 2) ANAとのシナジー効果は今期業績予想に織り込みます

#### NCAの事業

##### 自社事業

- ・成田と海外15地点のネットワーク（9月末）
- ・欧米の重量構成比\*が高い
- \*2Q実績は46%（ANAは33%）

##### Plus事業

- ・アジア/中国＝欧米間のチャーター事業
- ・香港子会社\*を介したビジネス
- \*Plus Logistics Solutions Limited

#### 使用機材数

(機)	自社事業	Plus事業	ドライリース
B747-8F	8	-	-
B747-400F	2	3	2
計	10	3	2

※NCA運航はB747-8Fのみ、「ドライリース」は航空機のリースのみ

#### 今期業績への影響額（2025年度2Q～4Q）

売上高	+1,355億円	[参考]前年同期の売上高は1,391億円*
営業利益	+80億円	[参考]前年同期の経常利益は175億円*

\*前年は当社連結外の実績

#### 計画のポイント

##### [売上高]

- ・自社事業は、欧州線の増便も寄与し、前年から増収
- ・Plus事業は、米国関税政策の影響により、前年から減収

##### [営業利益]

- ・エンジンの定時整備集中による整備費の増加が主因で減益計画

## 通期業績予想を上方修正し、増益に転じる見通し。航空事業を中心にさらなる上振れを目指す

## 連結売上高

当初計画 修正計画  
23,700億円 → 24,800億円  
当初計画差+1,100億円

## 連結営業利益

当初計画 修正計画  
1,850億円 → 2,000億円  
当初計画差+150億円

親会社株主に帰属する  
当期純利益

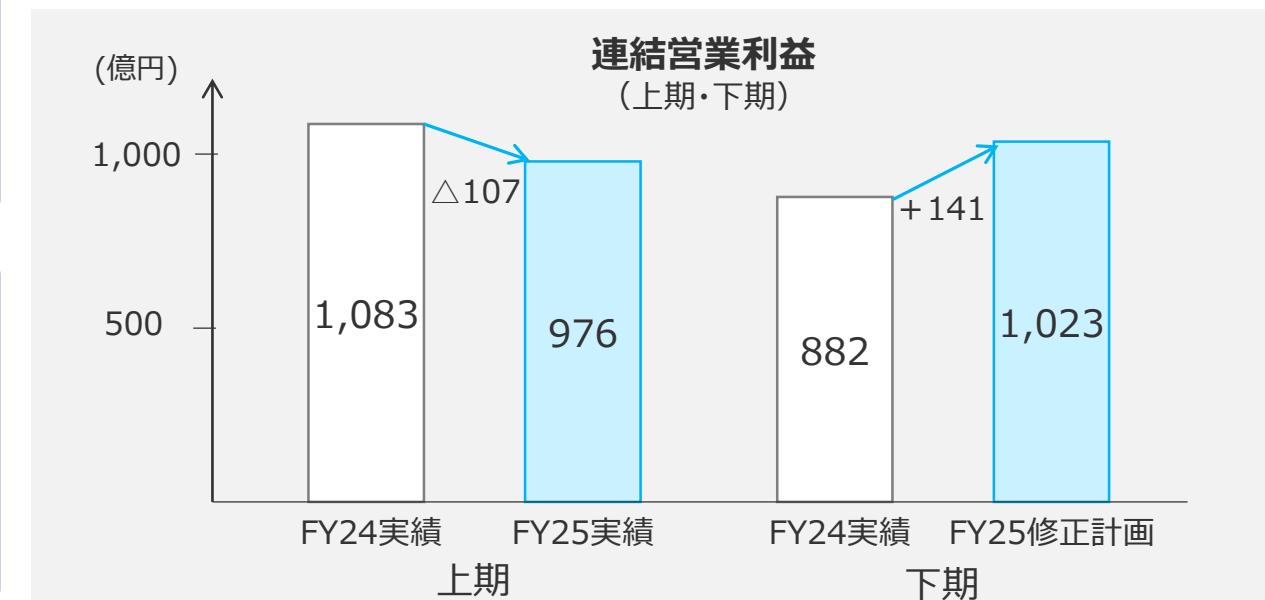
当初計画 修正計画  
1,220億円 → 1,450億円  
当初計画差+230億円

## 修正のポイント

- 1) 日本貨物航空(NCA)の連結化による影響を反映
- 2) 下期の事業計画や直近の動向をふまえた見通しを反映
- 3) 市況前提は当初計画から据え置き

## [市況前提]

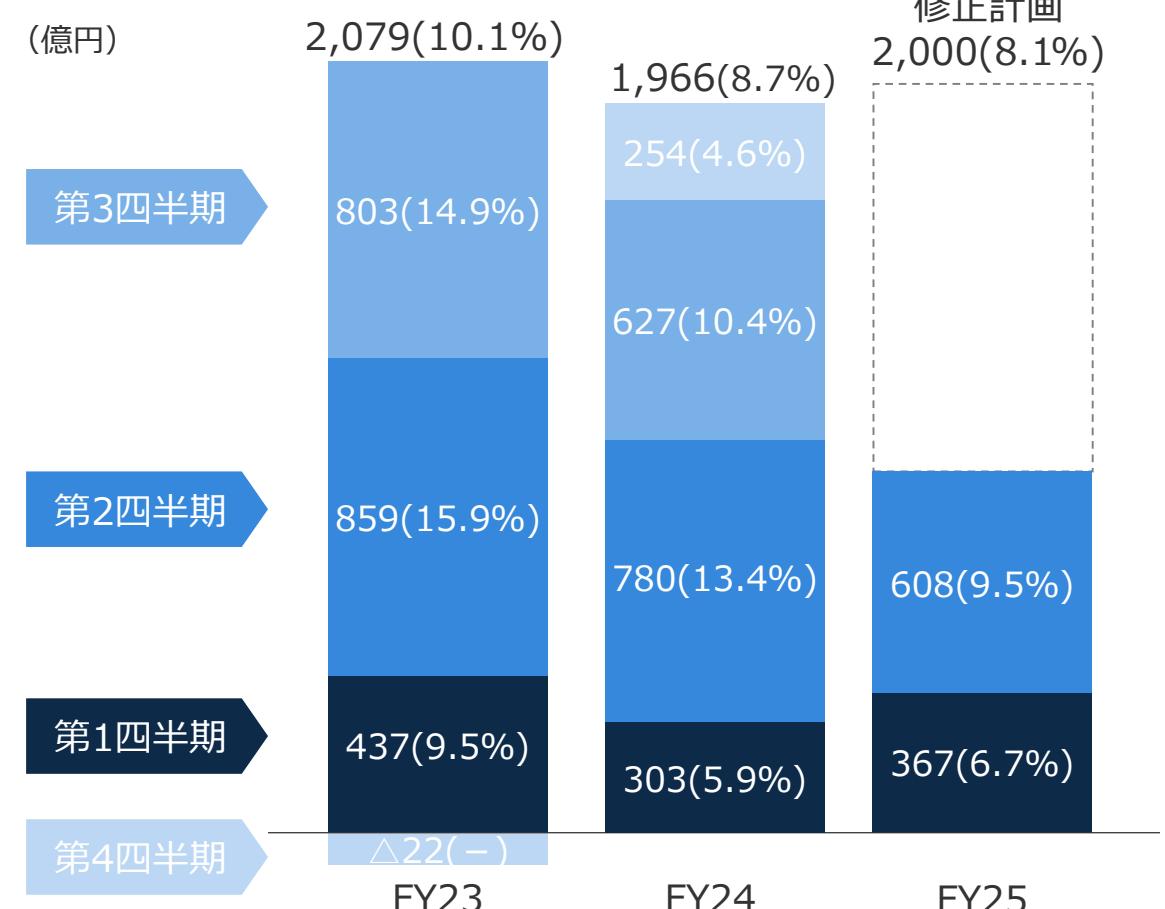
為替：150円/USD  
燃油：ドバイ 75USD/bbl、シンケロ 90USD/bbl



上期の進捗率は計画に沿って順調に推移、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



### 上期進捗率

49%

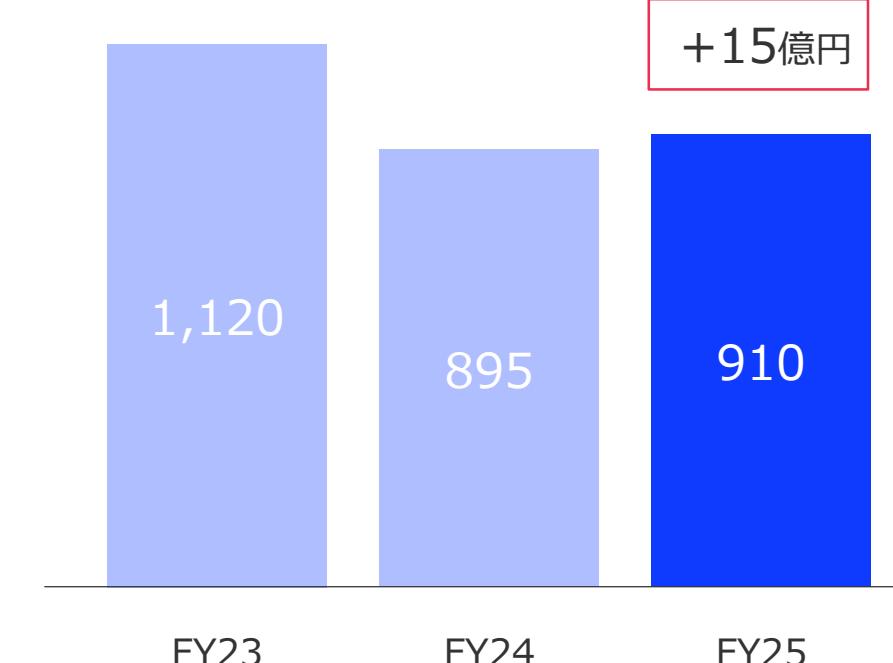
### 修正計画

2,000(8.1%)

### 補正後営業利益（上期）

※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

(億円)

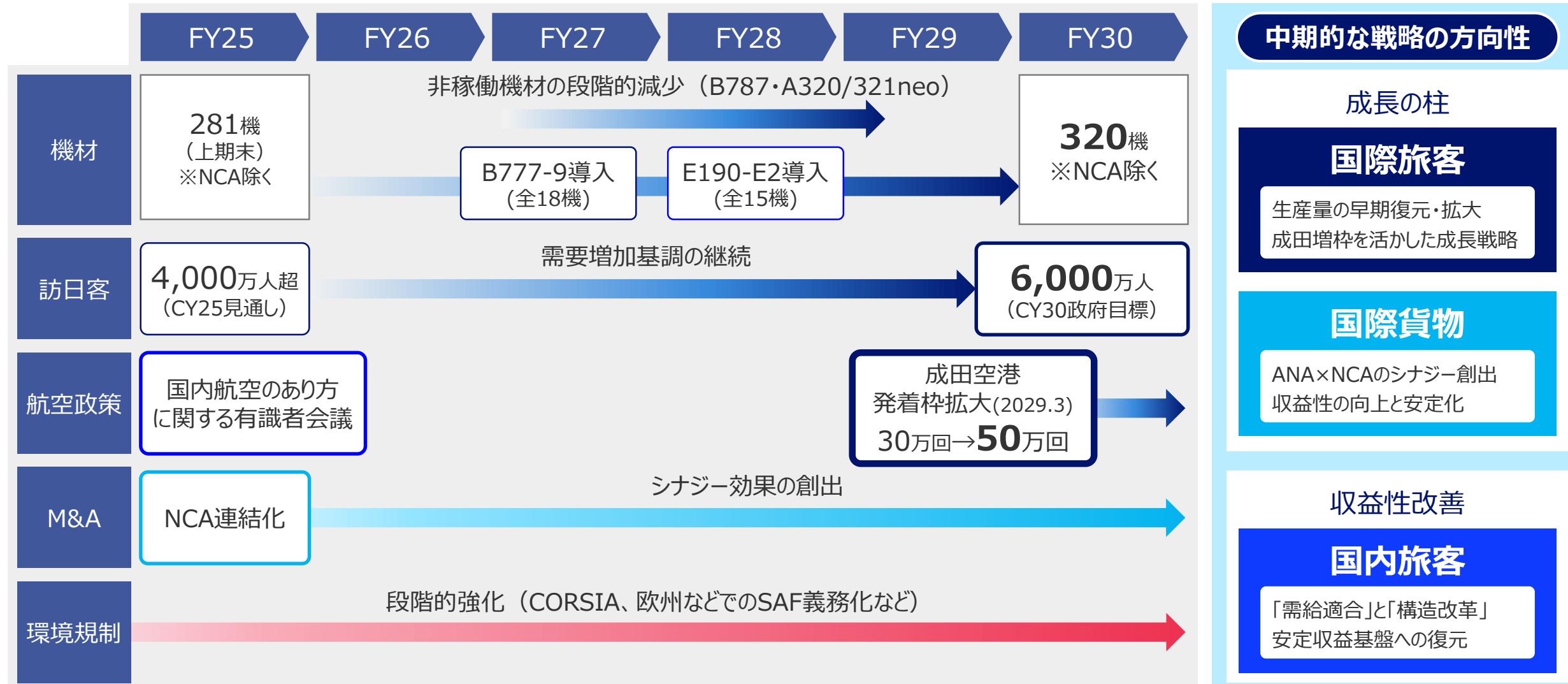


## ボーイング787型機の稼働改善も活用しながら、より収益性を重視した計画に

下期の主な対応	下期生産量*	下期売上高
	当初計画比	当初計画比
1 ANA 国際旅客	+2.5%	+1.2%
2 ANA 国内旅客	△0.4%	+0.8%
3 ANA 国際貨物	+1.5%	+0.2%
4 NCA	-	-
5 Peach	△4.1%	△4.9%
6 AirJapan	+14.2%	+15.9%

\*国際貨物は有効トンキロ、その他は座席キロ

## 成田空港の機能拡張を中心とした機会を確実に捉え、航空事業をさらなる飛躍のステージへ



グループ利益を最大化するため、AirJapanブランドの機材・人財をANAブランドの運航へ集約

背景 (外部環境・事業環境)

ロシア上空通過回避の長期化

欧州線の飛行時間が約3割増加  
機材・乗員・CAの必要数の高止まり

ANAの稼働機が不足

B787を中心[new]に新造機の受領遅れ  
エンジン不足に伴う非稼働機材の発生

長距離国際線の高収益が継続

マーケットの供給制約による単価向上  
付加価値を価格に反映しやすい環境

ウィンターダイヤ(2026年3月28日)をもってAirJapanブランドの運航を休止\*

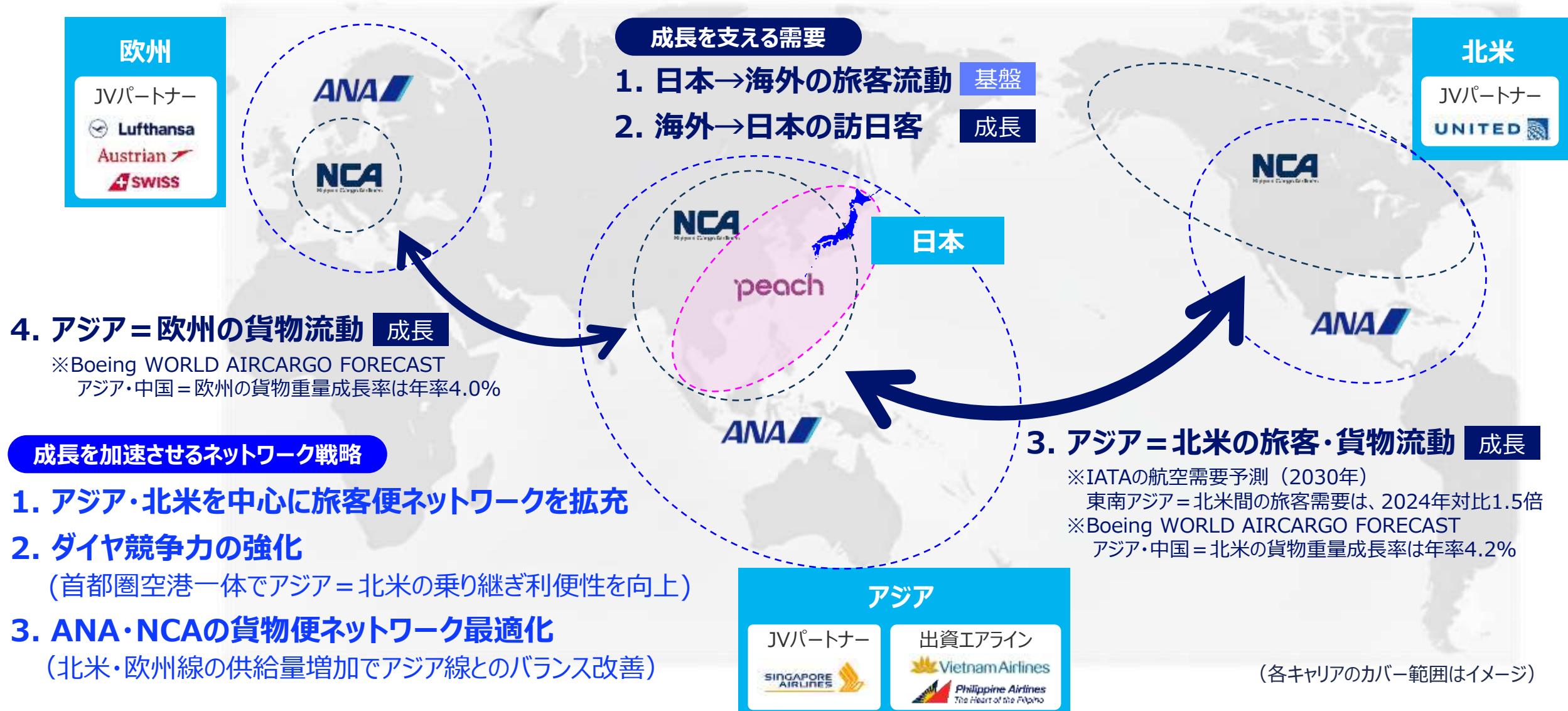
現行中期経営戦略 (2023~2025年度)  
マルチブランド戦略

次期中期経営戦略 (2026年度~)  
選択と集中のデュアルブランド戦略

ブランド	運航会社	各ブランドの状況	ブランド	運航会社	各ブランドの方向性
	ANA エアージャパン	機材不足で国際線の生産量増加が抑制		ANA エアージャパン	B787の稼働を最大化し、国際線を拡大 (グループの機材・乗員・CAの稼働効率を改善)
	エアージャパン	ANAのB787で事業展開 (FY25末:3機)		Peach	LCCのビジネスモデルを追求し競争力を強化
	Peach	アジア地域の競争激化で直近は苦戦			

\*関係当局の認可が前提

成長ドライバーである国際線の旅客・貨物需要を取り込むため、競争力の高いグローバルネットワークを構築



## 財務健全性と資本効率を両立するバランスシートマネジメントを実行

## 2025年度上期末 バランスシート

## 中期的な方針

手元流動性の圧縮

[FY25末見通し]  
約**1兆円**へ圧縮

[中期的な目安]  
**5,000億円**へ圧縮  
(負債返済や新規投資に充当)

成長投資の拡大

航空機・DXへ積極的に投資

上期末の機材発注残**153機\***  
(FY32までに受領予定)  
\*オプション機を含まず

[FY26以降の設備投資見通し]  
年間4,000～5,000億円の水準

## 中期的な方針

有利子負債のコントロール

## 劣後ローンの早期返済

[トランシェA：2,000億円]  
2025年10月末に返済予定

期限前弁済  
条件クリア

[トランシェB：2,000億円]  
2027年10月末が初回期限前返済日

自己資本の蓄積

## 社債型種類株式の活用

資本コストを抑制しながら自己資本を拡充

[2025年4月末に発行登録済み]  
上限額：2,000億円

総資産 3兆7,484億円

## 資産

手元流動性  
1兆2,132億円

航空機  
1兆681億円

## 負債

有利子負債  
1兆4,043億円  
(うち劣後ローン4,000億円)

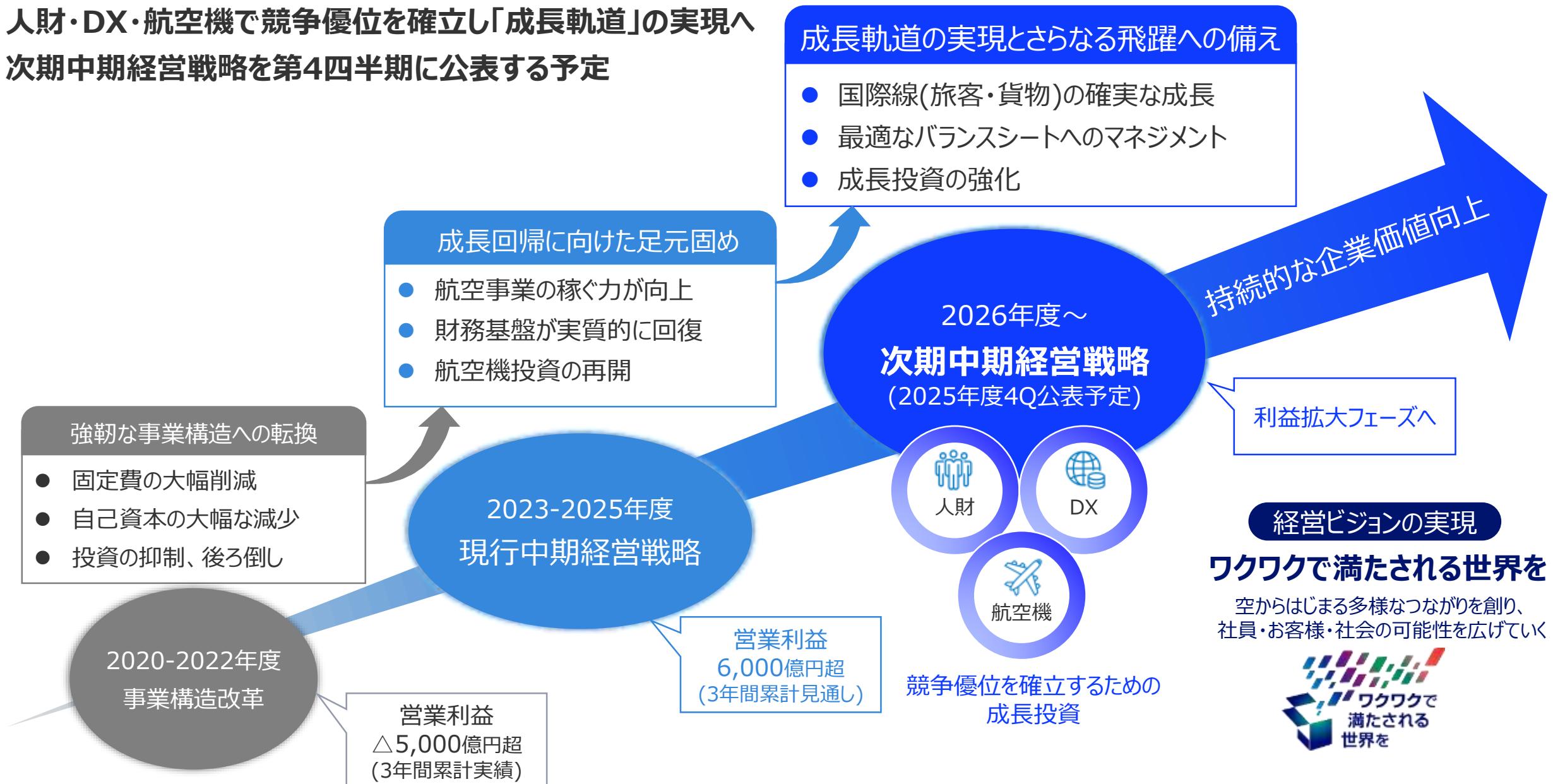
純資産  
自己資本  
1兆1,759億円

自己資本比率31.4%

[中期的目標]  
**45%**水準



人財・DX・航空機で競争優位を確立し「成長軌道」の実現へ  
次期中期経営戦略を第4四半期に公表する予定



## (参考) NCAのフレイターネットワーク

- 海外15拠点を結ぶネットワーク（2025年度ウィンターダイヤ、コードシェアを含む）
- 欧州・北米路線を中心にANAフレイターの未就航地をカバー



- 大阪・関西万博にて10月1日から13日まで、空飛ぶクルマ"Joby S4"ANA特別塗装機によるデモ飛行を実施しました。
- ANAホールディングスとJoby Aviationは、日本でのエアタクシーサービス提供に向けて、合弁会社設立の本格検討を開始することに基本合意しました。
- 将来的に100機以上を導入し、首都圏をはじめとした日本各地への展開を目指しています。



### Joby S4について

- JobyS4は米国で設計・製造されたeVTOLです。※搭乗可能人数は5名（パイロット1名、乗客4名）、最高速度320km/h、航続距離160km
- ヘリコプターのように垂直に離陸し、飛行機のように効率的に水平飛行することが可能であり、極めて静かでゼロ・エミッションでの飛行を実現します。
- 既存の地上交通より早く、クリーンで、利便性の高いモビリティとなるよう設計されており、移動時間を劇的に短縮することを可能にします。

1. 2025年度 第2四半期決算・通期業績予想修正（概要）

2. 2025年度 第2四半期決算（詳細）

3. 2025年度 通期業績予想修正（詳細）



(億円)	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年差	FY2024	FY2025	前年差
売上高	10,995	11,904	+ 908	5,828	6,416	+ 588
営業費用	9,912	10,927	+ 1,015	5,047	5,808	+ 760
営業利益	1,083	976	△ 107	780	608	△ 171
営業利益率 (%)	9.9	8.2	△ 1.7pt	13.4	9.5	△ 3.9pt
営業外損益	40	△ 24	△ 64	△ 24	△ 15	+ 8
経常利益	1,123	951	△ 171	755	592	△ 162
特別損益	2	102	+ 99	2	102	+ 99
親会社株主に帰属する 中間 (四半期) 純利益	807	760	△ 46	560	531	△ 29

(億円)	FY2024 期末	FY2025 上期末	前年度 期末差
総資産	36,202	37,484	+ 1,281
自己資本	11,303	11,759	+ 456
自己資本比率 (%)	31.2	31.4	+ 0.2pt
有利子負債残高	13,490	14,043	+ 553
D/Eレシオ (倍)	1.2	1.2	+ 0.0
手元流動性資金 *1	12,164	12,132	△ 31
純有利子負債残高 *2	1,326	1,910	+ 584
ネットD/Eレシオ (倍) *3	0.1	0.2	+ 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

## 利益を着実に積み上げ、自己資本の増加が継続

## 2025年度上期末 バランスシート

※カッコ内はFY24末時点との差

## 上期の主な変動要素

総資産 3兆7,484億円 (+1,281億円)

## 上期の主な変動要素



設備投資 約1,240億円  
(航空機以外を含む)  
FY25計画 約3,000億円

長期借入 約1,000億円  
※劣後ローン2,000億円を  
10月末に返済予定  
→期限前弁済の条件をクリア  
(実質ネットD/Eレシオ等)

利益蓄積 760億円  
(中間純利益)  
配当 △282億円

## 主な財務指標

自己資本比率  
31.4%  
(+0.2pt)

調整後自己資本比率\*1  
36.7%  
(△0.0pt)

ネットD/Eレシオ  
0.16倍  
(+0.05倍)

実質ネットD/Eレシオ\*2  
0.22倍  
(+0.04倍)

\*1劣後ローンの資本性認定分を考慮

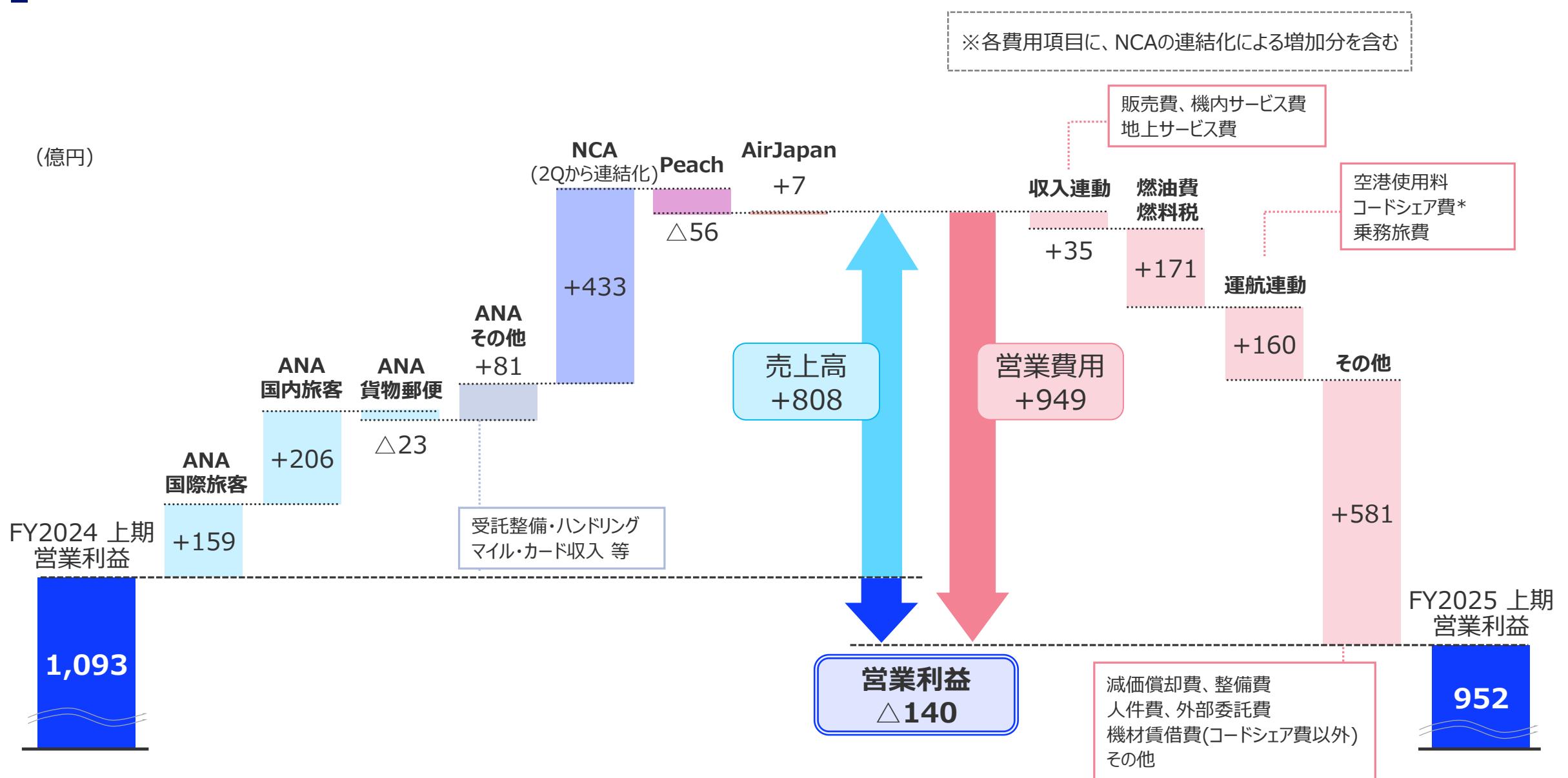
\*2未経過リース料(概算値)、劣後ローンの資本性認定分を考慮

(億円)	上期		
	FY2024	FY2025	前年差
営業キャッシュフロー	1,604	1,790	+ 185
投資キャッシュフロー	△ 3,537	△ 2,802	+ 735
財務キャッシュフロー	△ 1,309	△ 737	+ 571
現金及び現金同等物の増減額	△ 3,241	△ 1,750	+ 1,491
現金及び現金同等物の期首残高	10,025	8,627	△ 1,735
現金及び現金同等物の期末残高	6,783	6,891	
減価償却費	734	811	+77
設備投資額（固定資産のみ）	927	1,238	+ 310
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)	839	692	△ 146
EBITDA（営業利益+減価償却費）	1,818	1,788	△ 30
EBITDAマージン（%）	16.5	15.0	△ 1.5pt

	(億円)	上期			第2四半期		
		FY2024	FY2025	前年差	FY2024	FY2025	前年差
売上高	航空事業	10,010	10,819	+ 808	5,314	5,850	+ 535
	航空関連事業	1,573	1,738	+ 165	822	876	+ 53
	旅行事業	366	338	△ 28	199	184	△ 14
	商社事業	641	729	+ 88	323	382	+ 58
	その他	208	229	+ 21	104	114	+ 9
	調整額	△ 1,804	△ 1,951	△ 147	△ 937	△ 991	△ 54
	合計 (連結)	10,995	11,904	+ 908	5,828	6,416	+ 588
営業利益	航空事業	1,093	952	△ 140	761	598	△ 163
	航空関連事業	30	39	+ 8	31	7	△ 23
	旅行事業	△ 6	2	+ 9	0	4	+ 4
	商社事業	26	35	+ 9	13	22	+ 8
	その他	5	13	+ 8	3	8	+ 5
	調整額	△ 65	△ 68	△ 2	△ 29	△ 33	△ 3
	合計 (連結)	1,083	976	△ 107	780	608	△ 171

	(億円)	上期			第2四半期		
		FY2024	FY2025	前年差	FY2024	FY2025	前年差
売上高	ANA 国際旅客	3,901	4,061	+ 159	2,005	1,998	△ 7
	ANA 国内旅客	3,462	3,668	+ 206	1,945	2,049	+ 103
	ANA 貨物郵便	1,036	1,013	△ 23	532	518	△ 13
	その他	855	937	+ 81	402	466	+ 64
	NCA*1	-	433	+ 433	-	433	+ 433
	Peach	712	656	△ 56	406	363	△ 42
	AirJapan	42	49	+ 7	22	20	△ 2
	合計	10,010	10,819	+ 808	5,314	5,850	+ 535
	燃油費・燃料税	2,061	2,233	+ 171	1,053	1,227	+ 174
営業費用	空港使用料	534	599	+ 64	284	321	+ 36
	航空機材賃借費	743	819	+ 75	385	434	+ 48
	減価償却費	705	777	+ 72	355	406	+ 51
	整備部品・外注費	1,030	1,135	+ 105	485	606	+ 121
	人件費	1,111	1,211	+ 99	578	635	+ 56
	販売費	301	301	△ 0	151	149	△ 1
	外部委託費	1,395	1,594	+ 198	723	820	+ 97
	その他	1,033	1,195	+ 162	536	650	+ 114
	合計	8,917	9,867	+ 949	4,553	5,252	+ 699
営業利益	営業利益	1,093	952	△ 140	761	598	△ 163

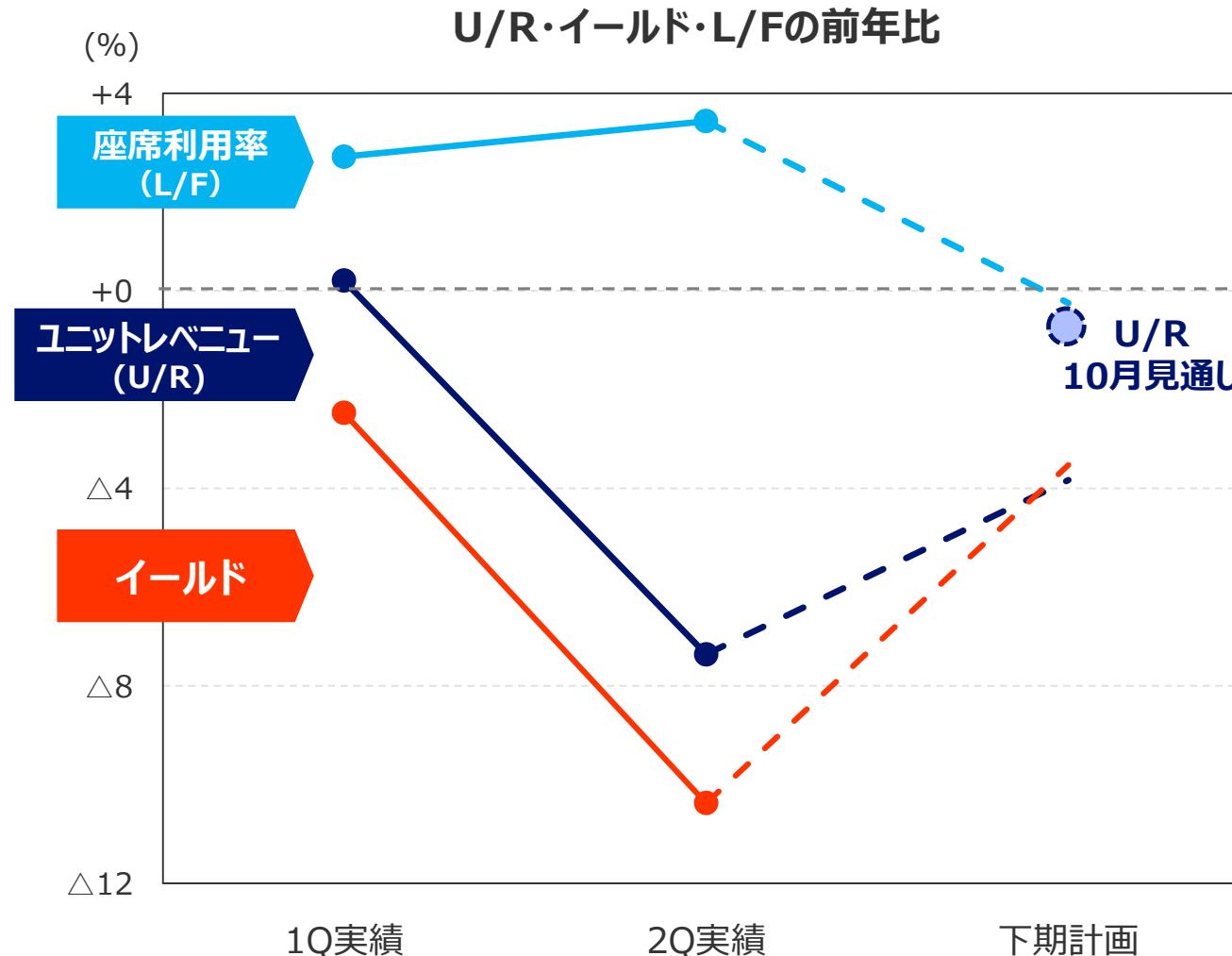
\*1 連結化後の第2四半期実績のみ



## 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	事業別の対応	売上高 (前年比)	主な指標 (前年比)	
			旅客キロ	イールド
1 ANA 国際旅客	1) 訪日や日本発需要を着実に獲得し、旅客キロを拡大 2) 市況変動や三国間需要の減少が影響し、イールドは前年を下回る	4,061億円 (+4.1%)	旅客キロ +11%	イールド △7%
2 ANA 国内旅客	1) 大阪・関西万博やお盆期間のレジャー需要獲得を強化し、旅客数が増加 2) 値上げ効果も継続し、ユニットレベニューは2Q・上期ともに過去最高水準	3,668億円 (+6.0%)	旅客数 +4%	単価 +2%
3 ANA 国際貨物	1) アジア発北米向けの需要の取り込みを強化し、重量を拡大 2) 為替影響や他社の供給増加により、単価は前年を下回る	869億円 (△2.1%)	貨物重量 +4%	単価 △6%
4 NCA	1) 上海・香港線を台北・バンコク線にシフトし、重量を確保	433億円 (前年は連結外)	-	
5 Peach	1) 「日本で大地震」の風評被害や、近距離国際線の競争激化で減収に	656億円 (△7.9%)	旅客数 △0%	単価 △8%
6 AirJapan	1) 生産量の増加や販売競争力の強化により、収入を拡大	49億円 (+17.9%)	旅客数 +17%	単価 +1%

旅客数獲得を強化する方針への転換により、国際旅客のユニットレベニュー(U/R)は下期に良化する見通し



### 第1四半期

アジア=北米、中国=北米間の他社直行便が増加  
→三国間需要の獲得に苦戦し、U/Rが低下傾向に

旅客数獲得を強化するレベニューマネジメントへ  
(旅客数×単価のベストミックスで、収入最大化を追求)

### 第2四半期

8月、9月はL/Fが改善、但しイールドは1Qと比べて低下  
→U/Rは月を追うごとに改善傾向

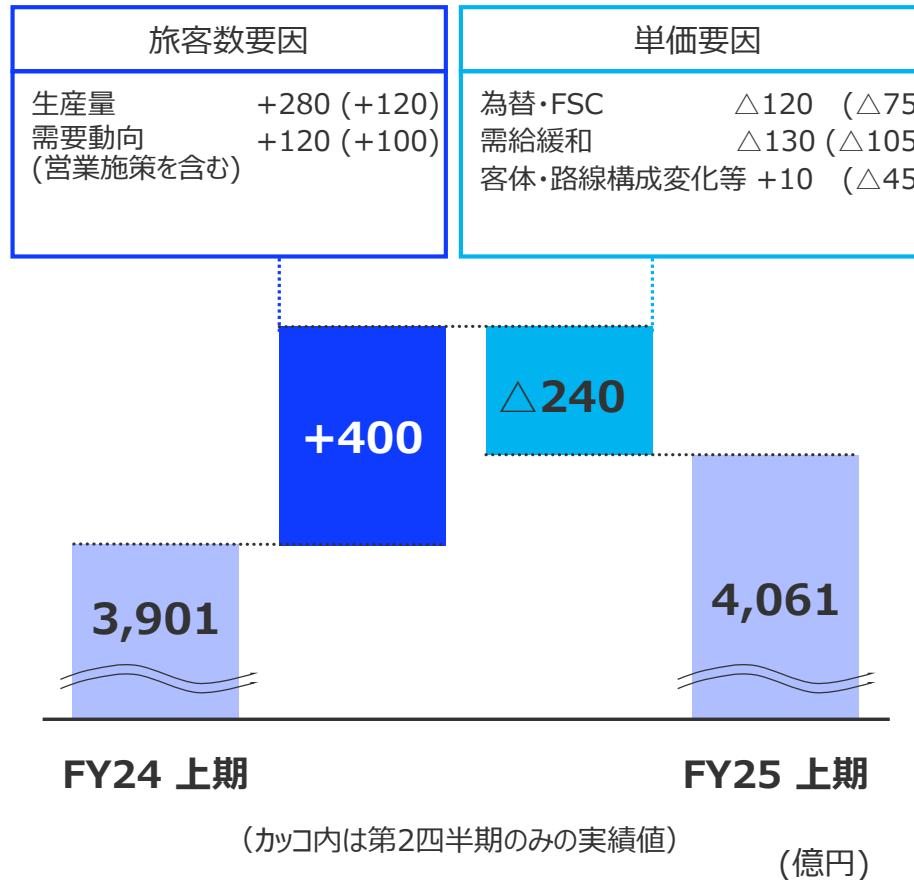
### 下期計画

L/Fの上昇が、イールド上昇にも寄与し、U/Rが向上  
※10月のU/Rの直近見通しは前年比△0.4%まで改善

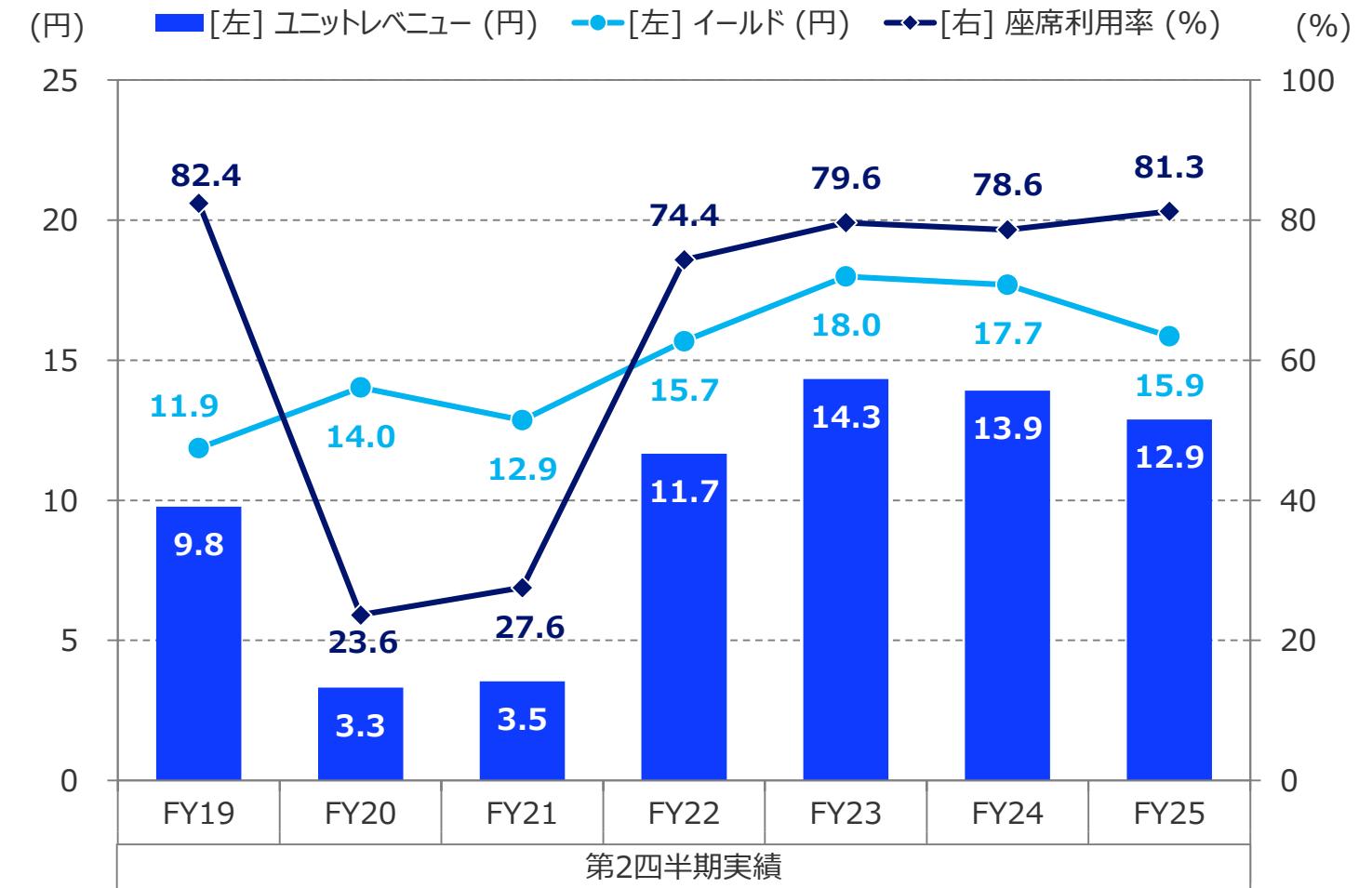
	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	28,271	30,550	+ 8.1	14,417	15,507	+ 7.6
旅客キロ (百万)	22,032	24,536	+ 11.4	11,335	12,602	+ 11.2
旅客数 (千人)	3,898	4,298	+ 10.2	2,012	2,230	+ 10.8
座席利用率 (%)	77.9	80.3	+2.4pt*1	78.6	81.3	+2.6pt*1
旅客収入 (億円)	3,901	4,061	+ 4.1	2,005	1,998	△ 0.4
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	13.8	13.3	△ 3.7	13.9	12.9	△ 7.4
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	17.7	16.6	△ 6.5	17.7	15.9	△ 10.4
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	100,069	94,486	△ 5.6	99,667	89,606	△ 10.1

\*1 座席利用率のみ前年差

## 上期 収入増減要因（前年差）



## 第2四半期（7～9月）実績推移



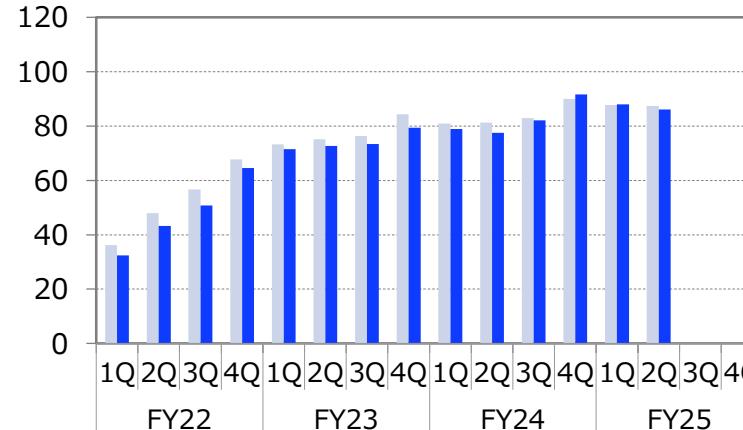
\* FY19、FY20の実績は、新収益認識基準に置き換えて表示

指数：コロナ前（2019年1～12月）各四半期実績=100

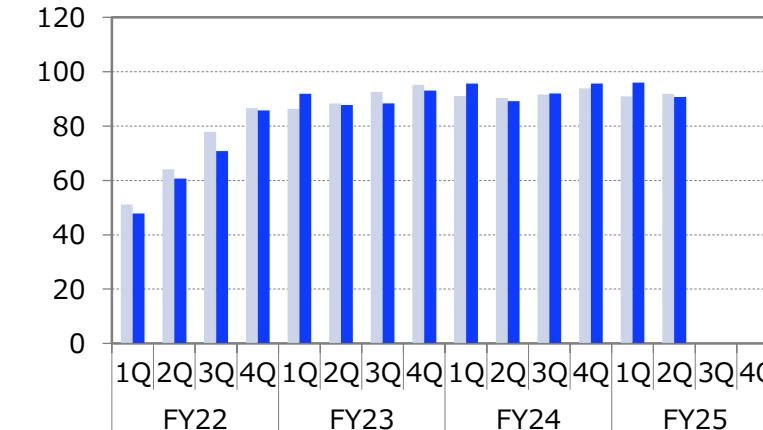
■ 座席キロ ■ 旅客キロ

\* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

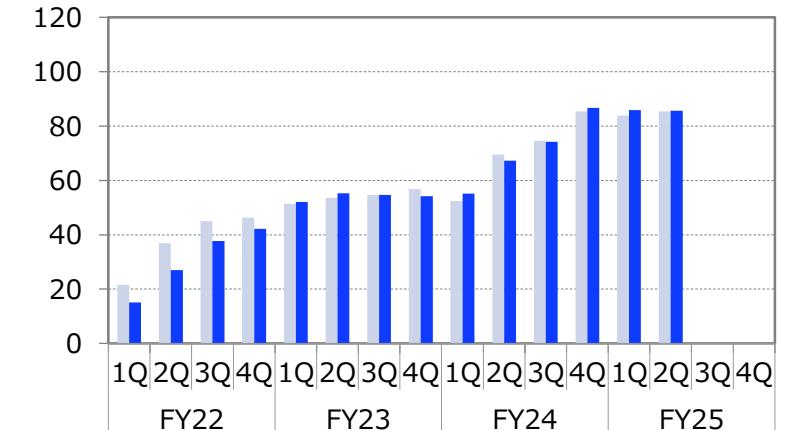
全体



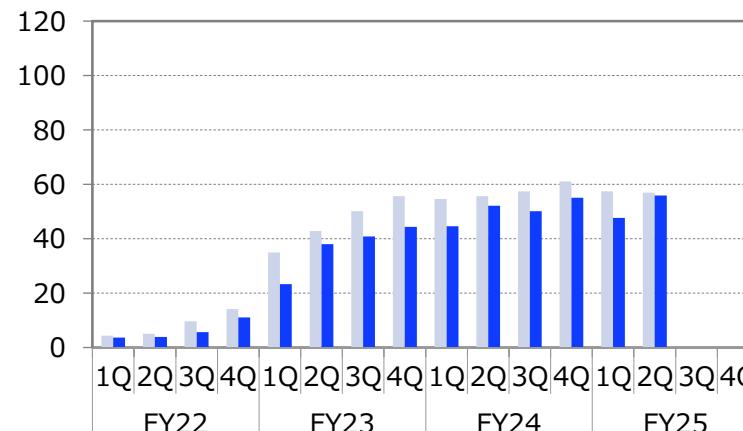
北米



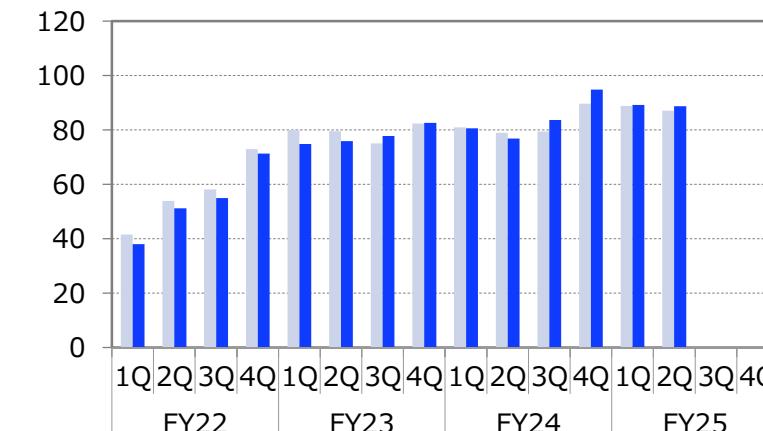
欧州



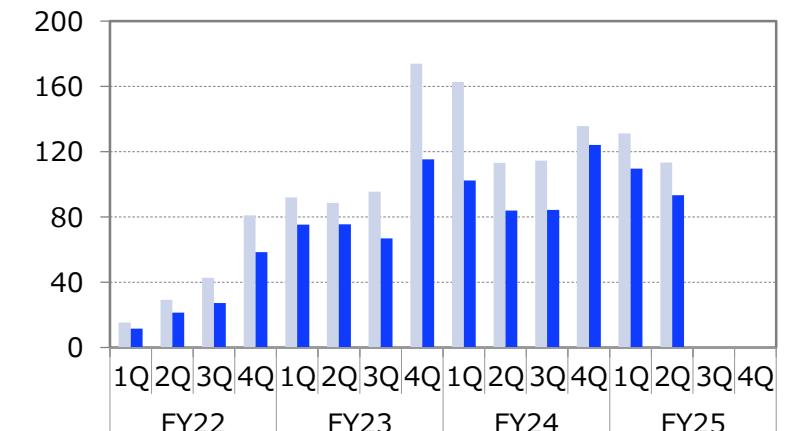
中国



アジア・オセアニア



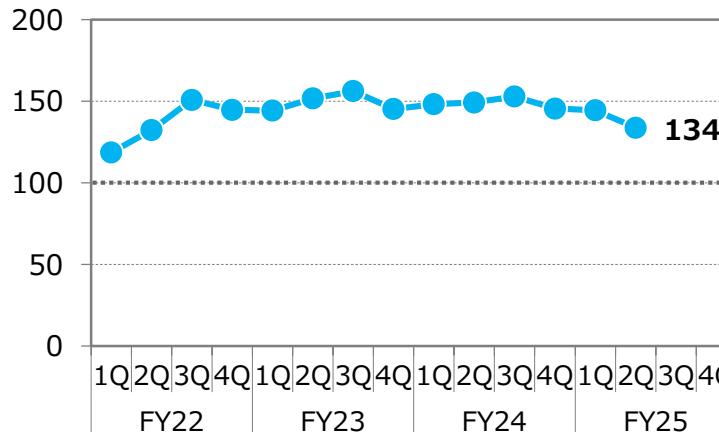
ハワイ



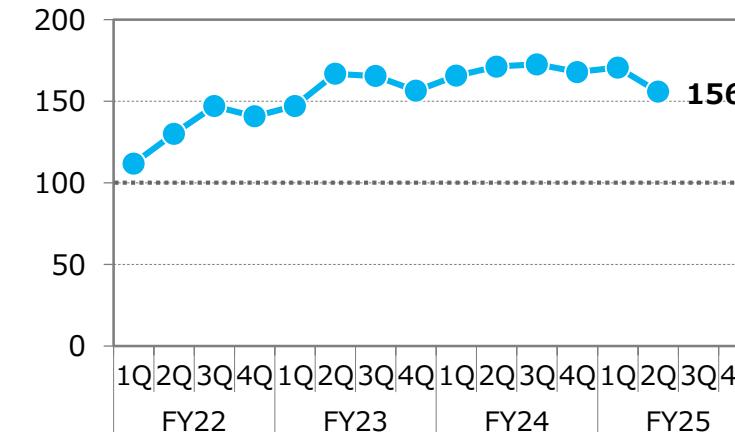
指数：コロナ前（2019年1～12月）各四半期実績=100

\* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

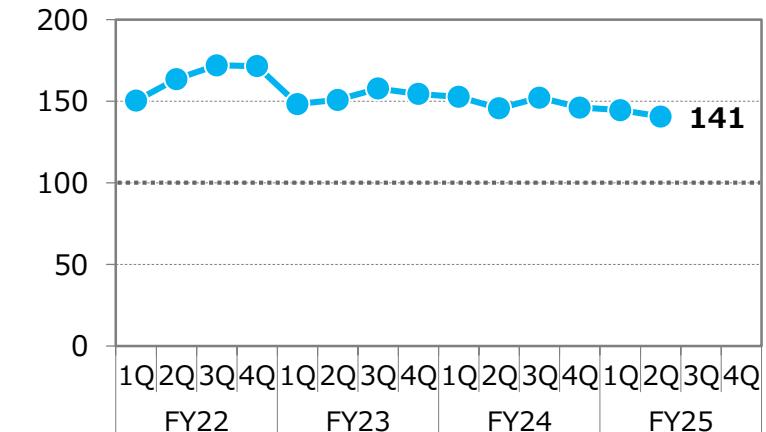
全体



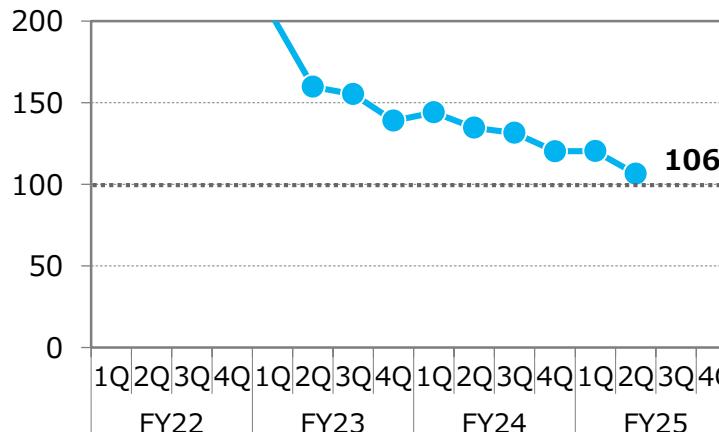
北米



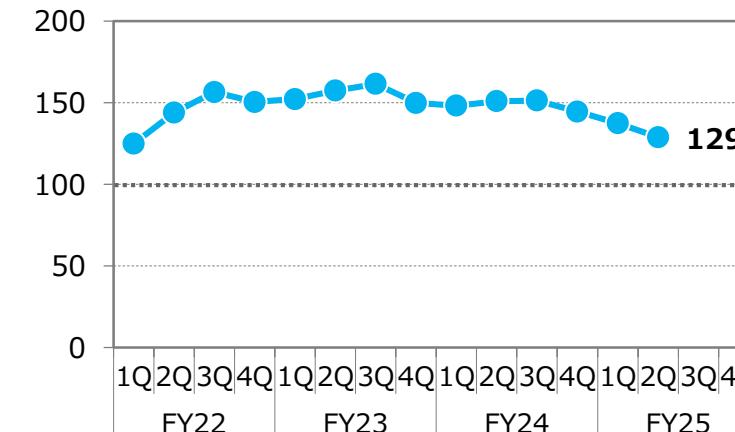
欧州



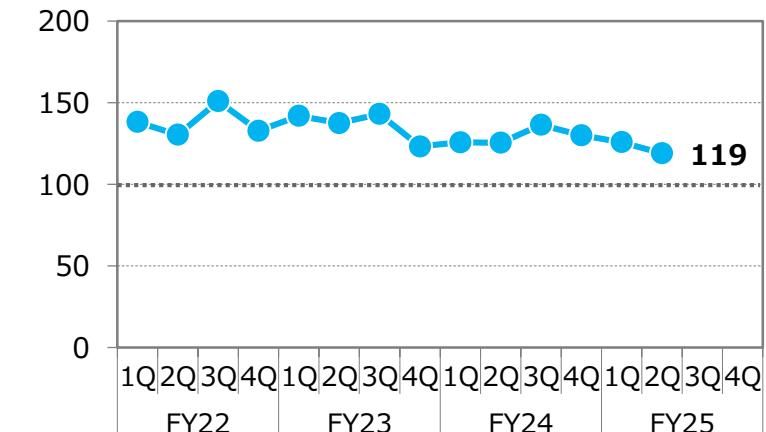
中国



アジア・オセアニア



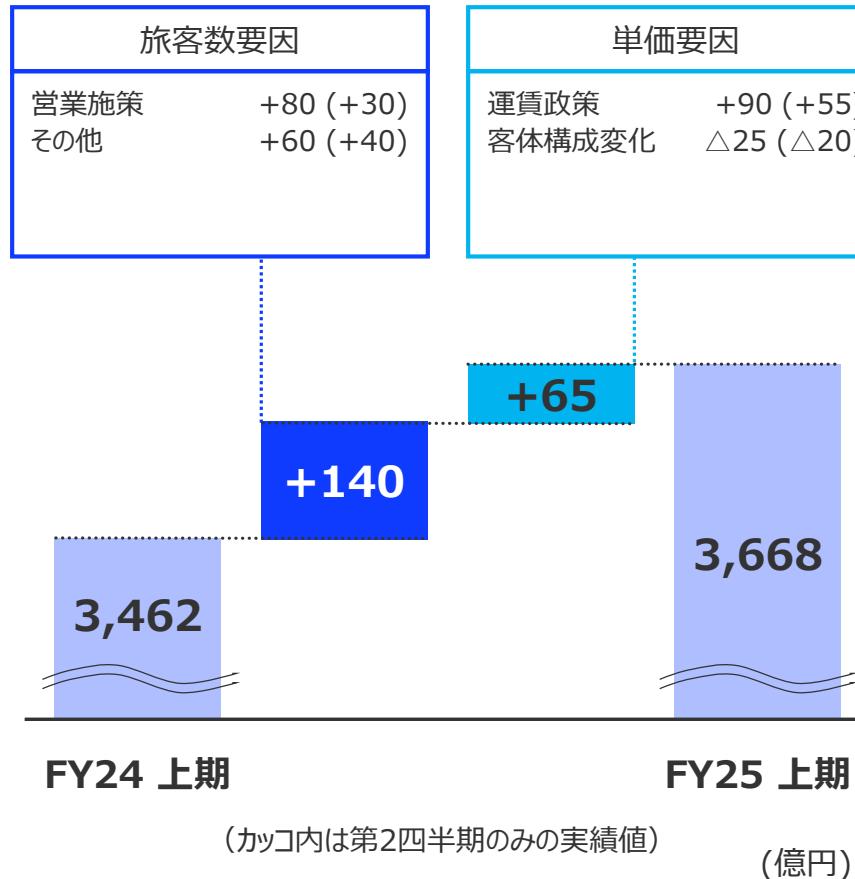
ハワイ



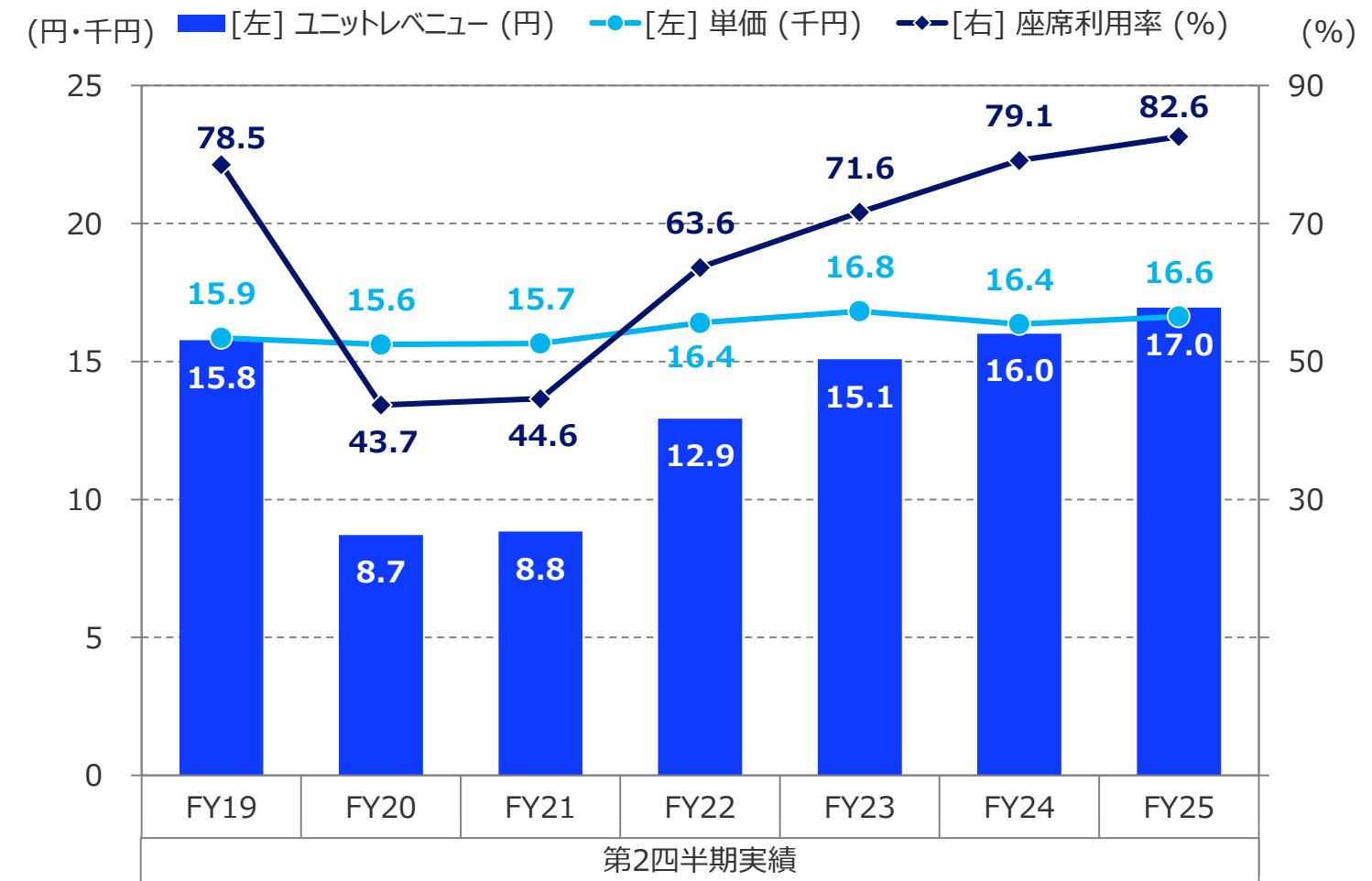
	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	23,385	23,446	+ 0.3	12,152	12,087	△ 0.5
旅客キロ (百万)	17,347	18,119	+ 4.4	9,618	9,985	+ 3.8
旅客数 (千人)	21,678	22,566	+ 4.1	11,897	12,323	+ 3.6
座席利用率 (%)	74.2	77.3	+3.1pt*1	79.1	82.6	+3.5pt*1
旅客収入 (億円)	3,462	3,668	+ 6.0	1,945	2,049	+ 5.3
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	14.8	15.6	+ 5.7	16.0	17.0	+ 5.9
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	20.0	20.2	+ 1.4	20.2	20.5	+ 1.4
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	15,970	16,255	+ 1.8	16,356	16,629	+ 1.7

\*1 座席利用率のみ前年差

## 上期 収入増減要因（前年差）



## 第2四半期（7～9月）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

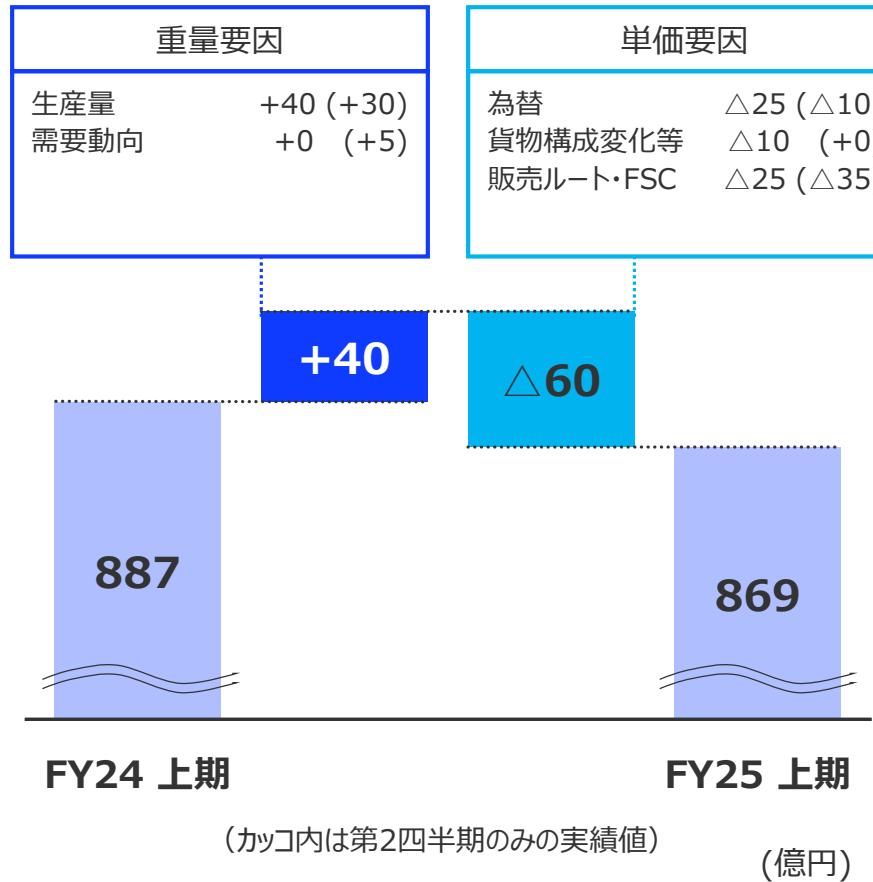
	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	3,164	3,270	+ 3.4	1,586	1,662	+ 4.8
有償貨物トンキロ（百万）	1,770	1,863	+ 5.3	880	951	+ 8.1
貨物輸送重量（千トン）	348	363	+ 4.4	173	186	+ 7.3
貨物重量利用率（%）	56.0	57.0	+1.0pt*1	55.5	57.2	+1.7pt*1
貨物収入（億円）	887	869	△ 2.1	456	446	△ 2.2
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	28.1	26.6	△ 5.3	28.8	26.8	△ 6.7
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	50.1	46.6	△ 7.0	51.9	46.9	△ 9.5
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	255	239	△ 6.2	263	240	△ 8.8

\*1 貨物重量利用率のみ前年差

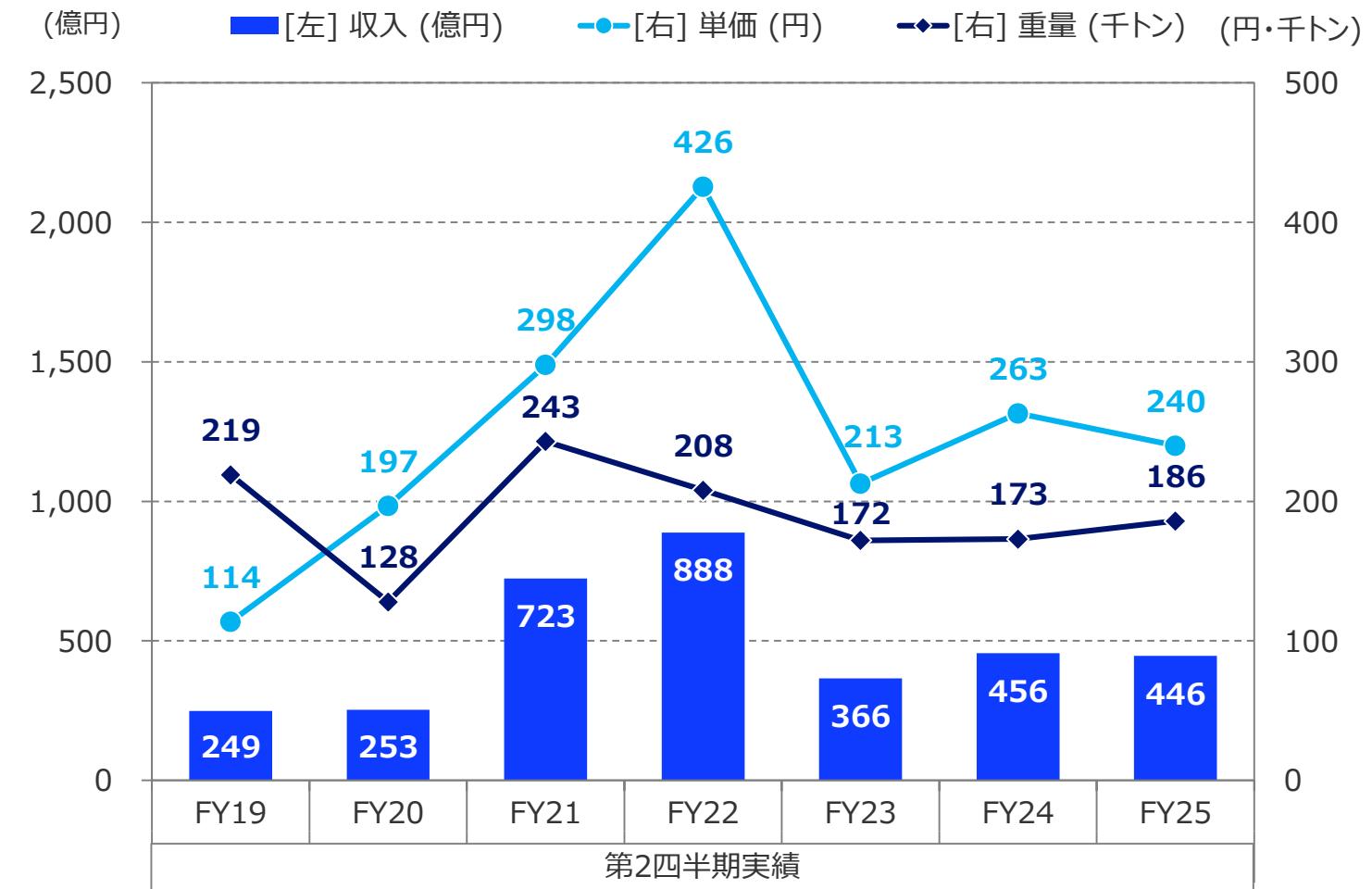
本表のデータは、P.33記載実績の内数	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	847	854	+ 0.8	417	447	+ 7.3
有償貨物トンキロ（百万）	553	569	+ 2.8	270	297	+ 10.0
貨物輸送重量（千トン）	137	135	△ 0.8	67	70	+ 5.3
貨物重量利用率（%）	65.4	66.6	+1.3pt*1	64.8	66.4	+1.7pt*1
貨物収入（億円）	332	318	△ 4.2	170	165	△ 2.8
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	39.2	37.3	△ 5.0	40.9	37.0	△ 9.4
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	60.0	56.0	△ 6.8	63.1	55.7	△ 11.6
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	243	234	△ 3.4	253	234	△ 7.7

\*1 貨物重量利用率のみ前年差

## 上期 収入増減要因（前年差）



## 第2四半期（7～9月）実績推移



	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	781	730	△ 6.5	404	381	△ 5.7
有償貨物トンキロ（百万）	129	128	△ 0.6	65	66	+ 0.8
貨物輸送重量（千トン）	132	131	△ 1.0	68	68	+ 0.1
貨物重量利用率（%）	16.5	17.6	+1.0pt*1	16.3	17.4	+1.1pt*1
貨物収入（億円）	112	109	△ 2.4	57	55	△ 2.8
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	14.3	15.0	+ 4.4	14.2	14.6	+ 3.1
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	86.7	85.2	△ 1.8	87.2	84.1	△ 3.6
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	84	83	△ 1.4	84	82	△ 2.9

\*1 貨物重量利用率のみ前年差

* 自社事業のみ	上期*1			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	-	1,039	-	-	1,039	-
有償貨物トンキロ（百万）	-	658	-	-	658	-
貨物輸送重量（千トン）	-	107	-	-	107	-
貨物重量利用率（%）	-	63.4	-	-	63.4	-
貨物収入（億円）	-	350	-	-	350	-
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	-	33.7	-	-	33.7	-
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	-	53.1	-	-	53.1	-
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	-	327	-	-	327	-

\*1 連結化後の第2四半期実績のみ

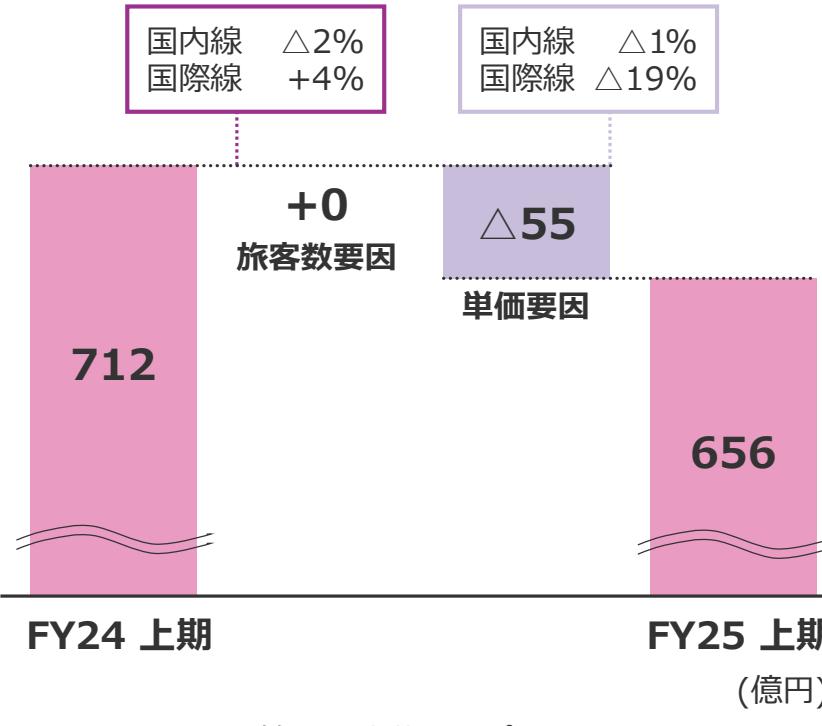
Intentionally Left Blank

	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	6,234	6,666	+ 6.9	3,222	3,375	+ 4.8
旅客キロ (百万)	5,380	5,492	+ 2.1	2,822	2,852	+ 1.1
旅客数 (千人)	4,641	4,625	△ 0.3	2,430	2,411	△ 0.8
座席利用率 (%)	86.3	82.4	△3.9pt*1	87.6	84.5	△3.1pt*1
売上高 (億円) *2	712	656	△ 7.9	406	363	△ 10.5
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	11.4	9.8	△ 13.9	12.6	10.8	△ 14.6
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	13.2	11.9	△ 9.8	14.4	12.7	△ 11.5
単価 (円) (売上高/旅客数)	15,358	14,190	△ 7.6	16,716	15,071	△ 9.8

\*1 座席利用率のみ前年差

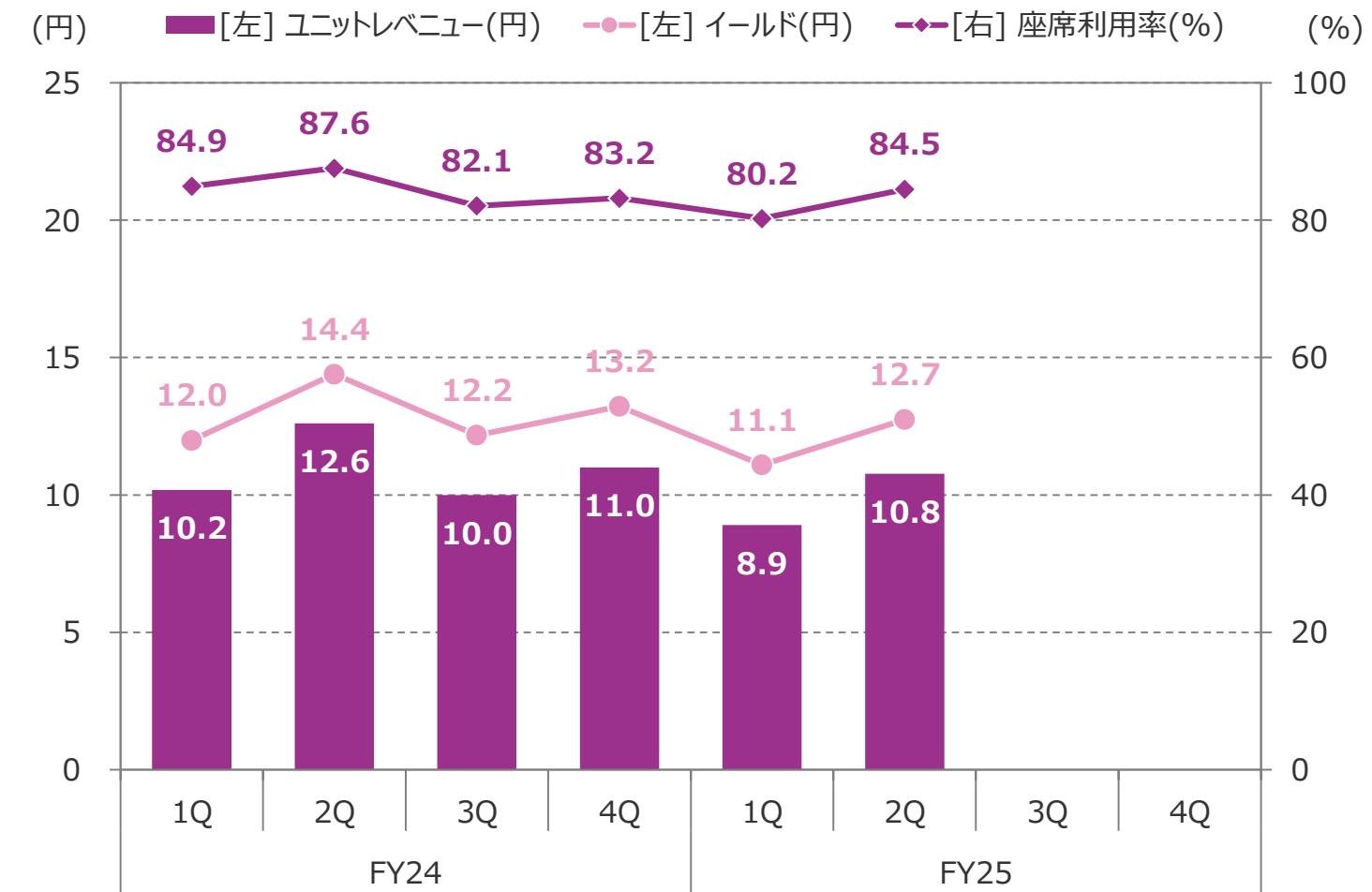
\*2 売上高に付帯収入を含む

## 上期 収入増減要因 (前年差)



- ✓ 各社の韓国・台湾・香港線の値下げ競争が激化
- ✓ 香港線の風評被害は、8月以降は改善傾向

## 四半期別 実績推移

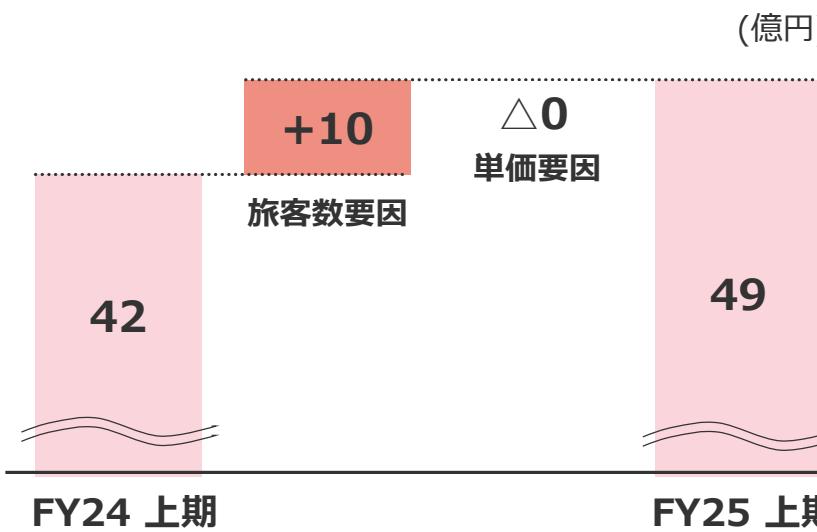


	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	1,059	1,084	+ 2.3	568	528	△ 7.0
旅客キロ (百万)	585	663	+ 13.2	330	294	△ 11.0
旅客数 (千人)	169	198	+ 16.6	98	90	△ 7.5
座席利用率 (%)	55.3	61.2	+5.9pt*1	58.2	55.7	△2.5pt*1
売上高 (億円) *2	42	49	+ 17.9	22	20	△ 10.2
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	4.0	4.6	+ 15.2	4.0	3.9	△ 3.4
イールド (円) (売上高/旅客キロ)	7.2	7.5	+ 4.1	6.9	7.0	+ 0.9
単価 (円) (売上高/旅客数)	24,847	25,115	+ 1.1	23,382	22,708	△ 2.9

\*1 座席利用率のみ前年差

\*2 売上高に付帯収入を含む

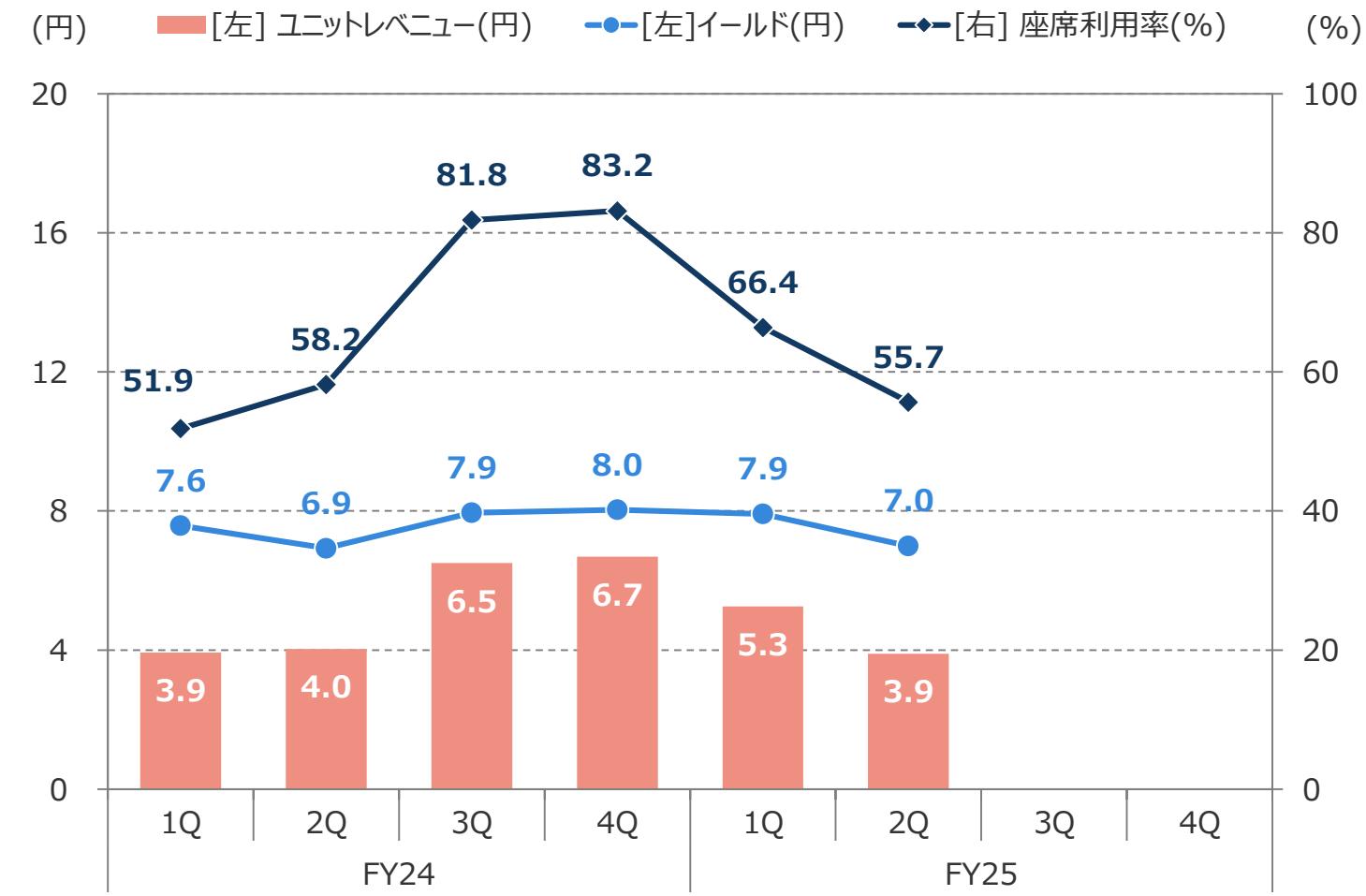
## 上期 収入増減要因 (前年差)



## 第2四半期のトピックス

- ✓ 訪日低需要期におけるプロモーションを強化

## 四半期別 実績推移



		FY2025 上期	前年 同期差	FY2025 2Q	前年 同期差		FY2025 上期	前年 同期差	FY2025 2Q	前年 同期差	
旅客収入 (構成比)	北米	38.0	△ 2.3	36.2	△ 2.8	旅客数 (構成比)	北米	21.2	△ 1.8	20.5	△ 1.8
	欧州	20.6	+ 4.6	21.1	+ 4.0		欧州	10.4	+ 2.3	10.2	+ 1.4
	中国	7.0	△ 1.4	7.7	△ 1.4		中国	16.5	△ 0.5	17.6	△ 0.4
	アジア・オセアニア	28.0	△ 1.0	27.4	△ 0.3		アジア・オセアニア	44.3	+ 0.1	43.5	+ 0.8
	ハワイ	6.4	+ 0.1	7.6	+ 0.4		ハワイ	7.5	△ 0.1	8.2	+ 0.0
座席キロ (構成比)	北米	33.4	△ 2.4	33.1	△ 1.9	座席 利用率* (%)	北米	84.4	+ 0.2	83.9	+ 0.0
	欧州	16.6	+ 3.7	16.4	+ 2.1		欧州	82.6	+ 0.4	84.0	+ 2.8
	中国	6.2	△ 0.3	6.1	△ 0.3		中国	73.8	+ 2.3	81.3	+ 3.7
	アジア・オセアニア	35.3	+ 0.6	35.1	+ 0.8		アジア・オセアニア	77.3	+ 2.1	78.2	+ 3.6
	ハワイ	8.4	△ 1.7	9.2	△ 0.7		ハワイ	77.0	+ 13.3	78.2	+ 7.7
旅客キロ (構成比)	北米	35.1	△ 3.6	34.2	△ 3.2						
	欧州	17.1	+ 3.5	17.0	+ 2.1						
	中国	5.7	△ 0.2	6.1	△ 0.2						
	アジア・オセアニア	34.0	+ 0.5	33.8	+ 1.3						
	ハワイ	8.1	△ 0.2	8.9	△ 0.0						

\* 座席利用率のみ実数、前年差はpt

貨物収入  
(構成比)

有効貨物  
トンキロ  
(構成比)

有償貨物  
トンキロ  
(構成比)

	ANA				NCA*1			
	FY2025 上期	前年 同期差	FY2025 2Q	前年 同期差	FY2025 上期*2	前年 同期差	FY2025 2Q	前年 同期差
北米（ハワイを含む）	49.1	△ 0.7	49.4	△ 0.3	60.3	-	60.3	-
欧州	9.0	+ 0.9	8.7	+ 0.2	13.1	-	13.1	-
中国	18.0	△ 2.7	18.1	△ 1.7	17.6	-	17.6	-
アジア・オセアニア	22.2	+ 2.4	22.2	+ 1.8	8.6	-	8.6	-
その他	1.6	△ 0.0	1.6	△ 0.0	0.5	-	0.5	-
北米（ハワイを含む）	48.0	△ 1.7	48.5	△ 0.5	59.2	-	59.2	-
欧州	10.1	+ 2.8	9.8	+ 1.5	14.5	-	14.5	-
中国	12.9	△ 1.9	12.8	△ 2.1	17.2	-	17.2	-
アジア・オセアニア	28.6	+ 0.9	28.5	+ 1.1	8.8	-	8.8	-
その他	0.4	△ 0.0	0.4	△ 0.0	0.3	-	0.3	-
北米（ハワイを含む）	48.6	△ 2.7	49.0	△ 0.4	58.7	-	58.7	-
欧州	12.0	+ 2.6	11.6	+ 1.0	17.9	-	17.9	-
中国	12.5	△ 1.3	12.6	△ 1.1	15.2	-	15.2	-
アジア・オセアニア	26.2	+ 1.4	26.1	+ 0.6	8.2	-	8.2	-
その他	0.7	△ 0.0	0.7	△ 0.0	0.0	-	0.0	-

\*1 自社事業のみ

\*2 連結化後の第2四半期実績のみ

	ANA				NCA*1				
	FY2025 上期	前年 同期差	FY2025 2Q	前年 同期差	FY2025 上期*2	前年 同期差	FY2025 2Q	前年 同期差	
貨物重量 (構成比)	北米（ハワイを含む）	26.5	△ 1.3	26.8	+ 0.0	37.0	-	37.0	-
	欧州	6.6	+ 1.5	6.3	+ 0.6	9.5	-	9.5	-
	中国	29.4	△ 2.6	29.6	△ 2.0	40.4	-	40.4	-
	アジア・オセアニア	31.2	+ 2.1	31.1	+ 1.4	13.1	-	13.1	-
	その他	6.3	+ 0.3	6.3	△ 0.0	0.0	-	0.0	-
貨物重量 利用率*3 (%)	北米（ハワイを含む）	57.7	+ 0.0	57.8	+ 1.9	62.9	-	62.9	-
	欧州	68.0	△ 4.2	67.4	△ 3.2	78.2	-	78.2	-
	中国	55.0	+ 2.8	56.2	+ 5.1	55.7	-	55.7	-
	アジア・オセアニア	52.2	+ 2.2	52.4	+ 0.7	59.3	-	59.3	-
	その他	-	-	-	-	-	-	-	

\*1 自社事業のみ

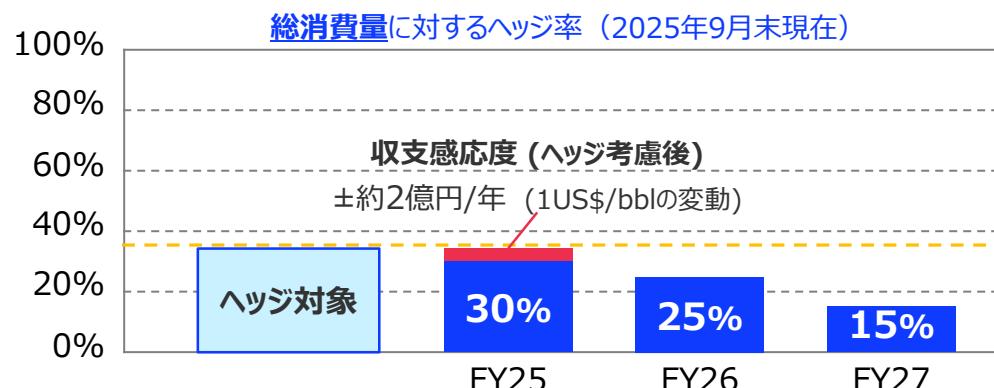
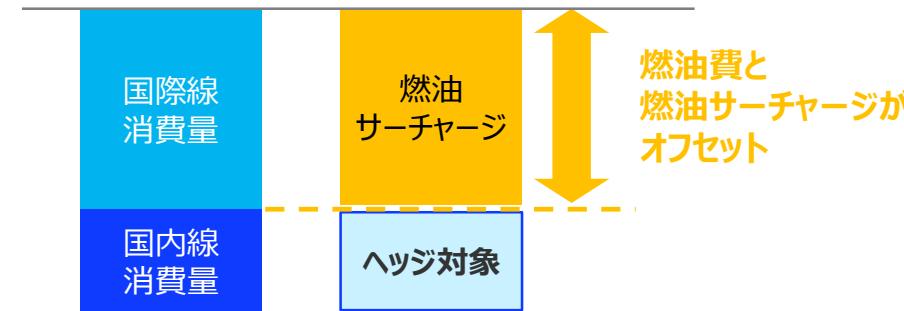
\*2 連結化後の第2四半期実績のみ

\*3 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）

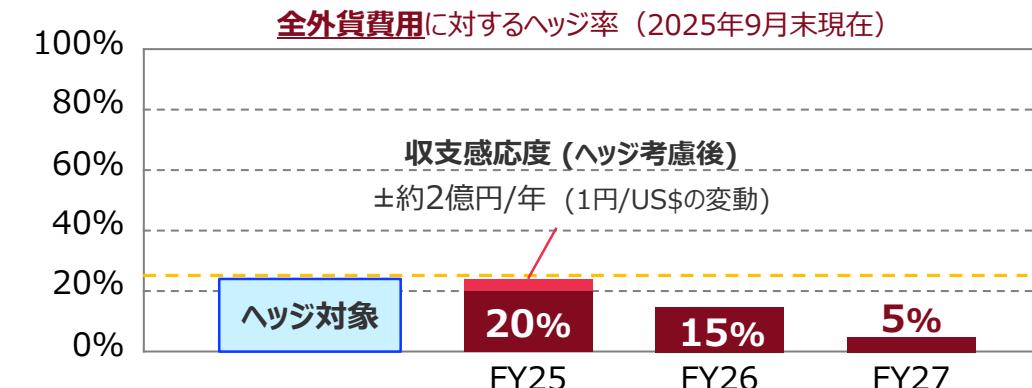


燃油市況	FY24 上期実績	FY25 上期実績	FY25 下期前提
ドバイ原油 (US\$/bbl)	83.6	69.0	75
シンガポールケロシン (US\$/bbl)	97.9	83.4	90

## 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 上期実績	FY25 上期実績	FY25 下期前提
ドル円レート (円/US\$)	153.9	146.0	150

	座席数	FY2024 期末	FY2025 上期末	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	10	+ 2	9	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	-
<b>ANA 計</b>	<b>-</b>	<b>240</b>	<b>242</b>	<b>+ 2</b>	<b>181</b>	<b>61</b>
Boeing 747-8F	-	-	8	+ 8	8	-
Boeing 747-400F *1	-	-	7	+ 7	7	-
<b>NCA計</b>	<b>-</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>+ 15</b>	<b>15</b>	<b>-</b>
Airbus A321-200neoLR	218	3	3	-	-	3
Airbus A320-200neo	188	17	19	+ 2	-	19
Airbus A320-200	180	16	15	△ 1	-	15
<b>Peach Aviation 計</b>	<b>-</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>+ 1</b>	<b>-</b>	<b>37</b>
Boeing 787-8	324	2	2	-	2	-
<b>AirJapan 計</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>
<b>グループ計</b>	<b>-</b>	<b>278</b>	<b>296</b>	<b>+ 18</b>	<b>198</b>	<b>98</b>

\*1 すべて他社ヘリース。うち2機は自社事業、3機は香港子会社を介した三国間チャータービジネス事業、2機は他社へのドライリースとして使用

	(億円)	上期			第2四半期		
		FY2024	FY2025	前年差	FY2024	FY2025	前年差
航空関連事業	売上高	1,573	1,738	+ 165	822	876	+ 53
	営業利益	30	39	+ 8	31	7	△ 23
	営業利益率 (%)	1.9	2.3	+ 0.4pt	3.8	0.9	△ 2.9pt
旅行事業	売上高	366	338	△ 28	199	184	△ 14
	営業利益	△ 6	2	+ 9	0	4	+ 4
	営業利益率 (%)	-	0.9	-	0.1	2.7	+ 2.5pt
商社事業	売上高	641	729	+ 88	323	382	+ 58
	営業利益	26	35	+ 9	13	22	+ 8
	営業利益率 (%)	4.2	4.9	+ 0.7pt	4.2	5.9	+ 1.7pt
その他	売上高	208	229	+ 21	104	114	+ 9
	営業利益	5	13	+ 8	3	8	+ 5
	営業利益率 (%)	2.7	6.1	+ 3.4pt	3.1	7.4	+ 4.3pt

1. 2025年度 第2四半期決算・通期業績予想修正（概要）

2. 2025年度 第2四半期決算（詳細）

3. 2025年度 通期業績予想修正（詳細）



(億円)	FY2024	FY2025			
		当初予想	修正予想	前年差	当初予想差
売上高	22,618	23,700	24,800	+ 2,181	+ 1,100
営業費用	20,652	21,850	22,800	+ 2,147	+ 950
営業利益	1,966	1,850	2,000	+ 33	+ 150
営業利益率 (%)	8.7	7.8	8.1	△ 0.6pt	+ 0.3pt
経常利益	2,000	1,750	1,940	△ 60	+ 190
親会社株主に帰属する当期純利益	1,530	1,220	1,450	△ 80	+ 230
EBITDA (営業利益 + 減価償却費)	3,452	3,400	3,660	+ 207	+ 260

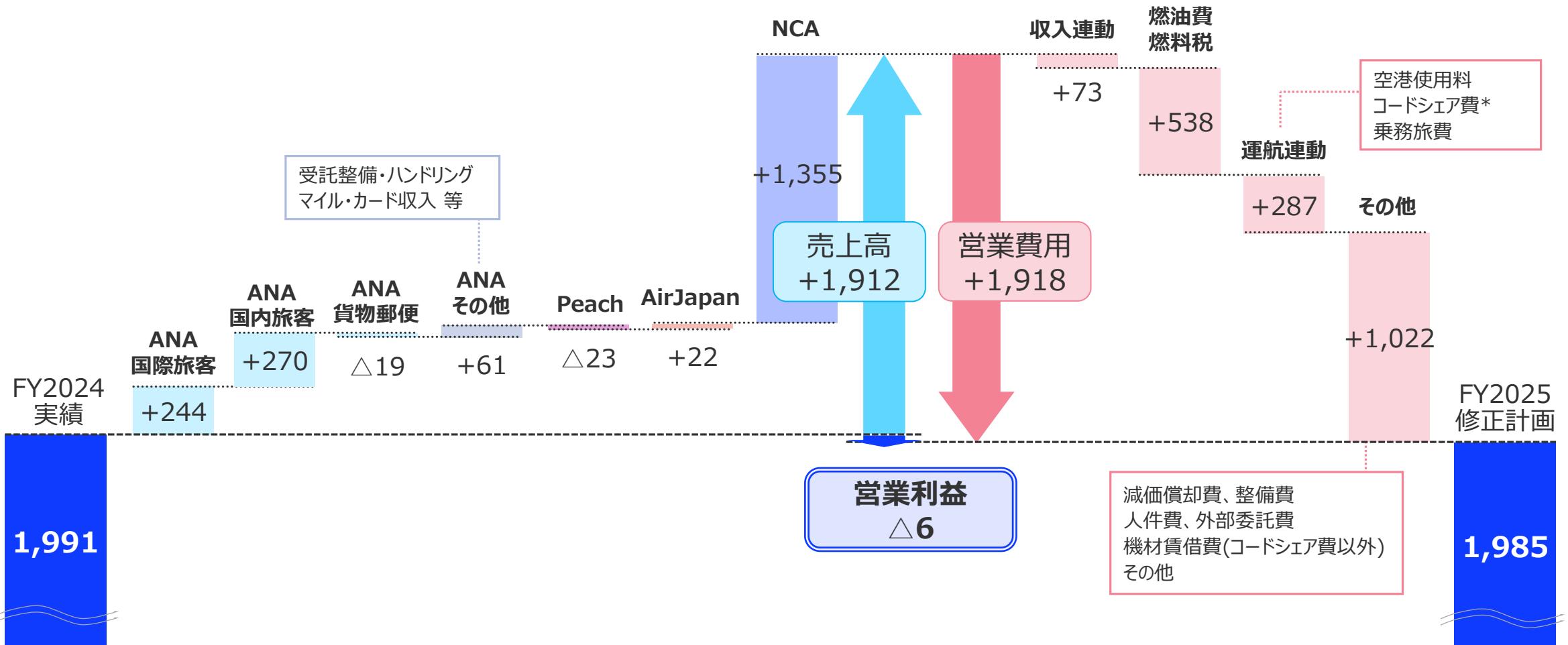
市況	FY2024 実績	FY2025 当初前提	FY2025 上期実績	FY2025 下期前提
為替レート (円/US\$)	153.0	150	146.0	150
ドバイ原油 (US\$/bbl)	79.5	75	69.0	75
シンガポールケロシン (US\$/bbl)	93.5	90	83.4	90

	(億円)	FY2024	FY2025			
			当初予想	修正予想	前年差	当初予想差
売上高	航空事業	20,587	21,400	22,500	+ 1,912	+ 1,100
	航空関連事業	3,372	3,600	3,600	+ 227	-
	旅行事業	735	750	700	△ 35	△ 50
	商社事業	1,299	1,450	1,500	+ 200	+ 50
	その他	455	500	500	+ 44	-
	調整額	△ 3,832	△ 4,000	△ 4,000	△ 167	-
	合計（連結）	22,618	23,700	24,800	+ 2,181	+ 1,100
営業利益	航空事業	1,991	1,850	1,985	△ 6	+ 135
	航空関連事業	40	60	65	+ 24	+ 5
	旅行事業	1	0	0	△ 1	-
	商社事業	45	70	75	+ 29	+ 5
	その他	11	10	15	+ 3	+ 5
	調整額	△ 124	△ 140	△ 140	△ 15	-
	合計（連結）	1,966	1,850	2,000	+ 33	+ 150

	(億円)	FY2024	FY2025		
			当初予想	修正予想	前年差
売上高	ANA	国際旅客	8,055	8,340	+ 244
		国内旅客	7,039	7,250	+ 270
		貨物郵便	2,179	2,190	△ 19
		その他	1,803	1,990	△ 125
	NCA*1	-	-	1,355	+ 1,355
	Peach	1,393	1,495	1,370	△ 23
	AirJapan	117	135	140	+ 22
	合計（連結）	20,587	21,400	22,500	+ 1,912
営業費用	燃油費・燃油税	4,131	4,350	4,670	+ 538
	燃油費・燃料税 以外	14,465	15,200	15,845	+ 1,379
	合計	18,596	19,550	20,515	+ 1,918
営業利益	合計（連結）	1,991	1,850	1,985	△ 6
					+ 135

\*1 第2四半期から連結化

(億円)



\* 貨物エアラインチャーター費用を含む

(億円)

FY2025  
当初計画ANA  
国際旅客ANA  
国内旅客ANA  
貨物郵便ANA  
その他

1,850

△40

+60

△30

Peach

△125

AirJapan

+5

受託整備・ハンドリング  
マイル・カード収入 等

+1,355

売上高  
+1,100

NCA

収入運動

燃油費  
燃料税

△10

+320

運航運動

+190

その他

+465

営業費用  
+965営業利益  
+135減価償却費、整備費  
人件費、外部委託費  
機材賃借費(コードシェア費以外)  
その他FY2025  
修正計画

1,985

販売費、機内サービス費  
地上サービス費空港使用料  
コードシェア費\*  
乗務旅費

※各費用項目に、NCAの連結化による増加分を含む

\* 貨物エアラインチャーター費用を含む

* 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		
	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)
座席キロ (百万)	30,550 (+ 8.1)	31,301 (+ 6.2)	61,851 (+ 7.1)	23,446 (+ 0.3)	23,001 (△ 2.7)	46,448 (△ 1.3)
旅客キロ (百万)	24,536 (+ 11.4)	25,094 (+ 5.9)	49,630 (+ 8.5)	18,119 (+ 4.4)	18,369 (+ 2.5)	36,488 (+ 3.4)
旅客数 (千人)	4,298 (+ 10.2)	4,447 (+ 6.5)	8,745 (+ 8.3)	22,566 (+ 4.1)	22,532 (+ 0.7)	45,099 (+ 2.4)
座席利用率 (%)	80.3 (+ 2.4pt)	80.2 (△ 0.3pt)	80.2 (+ 1.0pt)	77.3 (+ 3.1pt)	79.9 (+ 4.1pt)	78.6 (+ 3.6pt)
ユニットレベニュー (円) (旅客収入／座席キロ)	13.3 (△ 3.7)	13.6 (△ 3.8)	13.4 (△ 3.8)	15.6 (+ 5.7)	15.8 (+ 4.6)	15.7 (+ 5.1)
イールド (円) (旅客収入／旅客キロ)	16.6 (△ 6.5)	16.9 (△ 3.5)	16.7 (△ 5.0)	20.2 (+ 1.4)	19.8 (△ 0.8)	20.0 (+ 0.3)
単価 (円) (旅客収入／旅客数)	94,486 (△ 5.6)	95,394 (△ 4.1)	94,948 (△ 4.8)	16,255 (+ 1.8)	16,146 (+ 1.0)	16,201 (+ 1.4)

* 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		
	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)
有効貨物トンキロ (百万)	3,270 (+ 3.4)	3,346 (+ 0.4)	6,617 (+ 1.8)	730 (△ 6.5)	698 (△ 7.9)	1,428 (△ 7.2)
有償貨物トンキロ (百万)	1,863 (+ 5.3)	1,941 (+ 5.5)	3,805 (+ 5.4)	128 (△ 0.6)	160 (+ 16.7)	288 (+ 8.3)
貨物輸送重量 (千トン)	363 (+ 4.4)	368 (+ 3.5)	731 (+ 3.9)	131 (△ 1.0)	163 (+ 13.6)	295 (+ 6.6)
貨物重量利用率 (%)	57.0 (+ 1.0pt)	58.0 (+ 2.8pt)	57.5 (+ 1.9pt)	17.6 (+ 1.0pt)	23.0 (+ 4.9pt)	20.2 (+ 2.9pt)
ユニットレベニュー (円) (貨物収入／有効貨物トンキロ)	26.6 (△ 5.3)	29.5 (△ 0.2)	28.1 (△ 2.6)	15.0 (+ 4.4)	18.1 (+ 16.2)	16.5 (+ 10.4)
イールド (円) (貨物収入／有償貨物トンキロ)	46.6 (△ 7.0)	50.9 (△ 5.0)	48.8 (△ 5.9)	85.2 (△ 1.8)	78.9 (△ 8.3)	81.7 (△ 5.4)
重量単価 (円/kg) (貨物収入／貨物輸送重量)	239 (△ 6.2)	268 (△ 3.1)	254 (△ 4.6)	83 (△ 1.4)	77 (△ 5.8)	80 (△ 3.9)

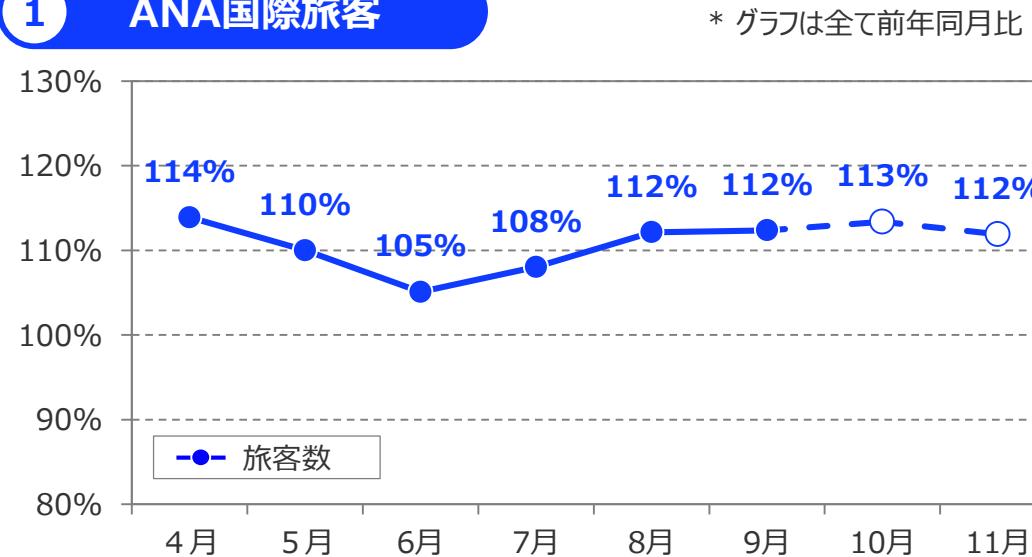
* 自社事業のみ	NCA		
	上期(実績)*1	下期(修正計画)	通期(修正計画)
有効貨物トンキロ（百万）	1,039	2,028	3,067
有償貨物トンキロ（百万）	658	1,268	1,927
貨物輸送重量（千トン）	107	203	311
貨物重量利用率（%）	63.4	62.5	62.8
ユニットレベニュー（円） (貨物収入／有効貨物トンキロ)	33.7	36.3	35.4
イールド（円） (貨物収入／有償貨物トンキロ)	53.1	58.0	56.3
重量単価（円/kg） (貨物収入／貨物輸送重量)	327	361	349

\*1 連結化後の第2四半期実績のみ

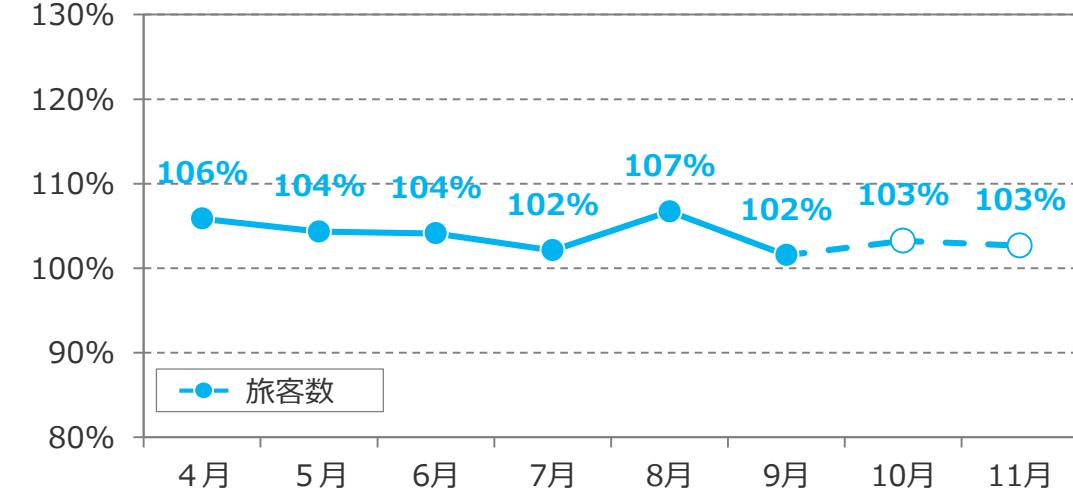
\* 括弧内は前年比 (座席利用率のみ前年差)

	Peach			AirJapan		
	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)
座席キロ (百万)	6,666 (+ 6.9)	6,539 (+ 1.0)	13,205 (+ 3.9)	1,084 (+ 2.3)	1,306 (+ 15.1)	2,390 (+ 8.9)
旅客キロ (百万)	5,492 (+ 2.1)	5,569 (+ 4.1)	11,062 (+ 3.1)	663 (+ 13.2)	1,089 (+16.3)	1,752 (+ 15.1)
旅客数 (千人)	4,625 (△ 0.3)	4,694 (+ 5.3)	9,319 (+ 2.4)	198 (+ 16.6)	306 (+ 18.5)	504 (+ 17.8)
座席利用率 (%)	82.4 (△ 3.9pt)	85.2 (+ 2.5pt)	83.8 (△ 0.7pt)	61.2 (+ 5.9pt)	83.4 (+ 0.9pt)	73.3 (+ 4.0pt)
ユニットレベニュー (円) (旅客収入/座席キロ)	9.8 (△ 13.9)	10.9 (+ 3.6)	10.4 (△ 5.5)	4.6 (+ 15.2)	7.0 (+ 5.7)	5.9 (+ 10.4)
イールド (円) (旅客収入/旅客キロ)	11.9 (△ 9.8)	12.8 (+ 0.5)	12.4 (△ 4.7)	7.5 (+ 4.1)	8.4 (+ 4.6)	8.0 (+ 4.5)
単価 (円) (旅客収入/旅客数)	14,190 (△ 7.6)	15,164 (△ 0.6)	14,681 (△ 4.1)	25,115 (+ 1.1)	29,741 (+ 2.6)	27,924 (+ 2.1)

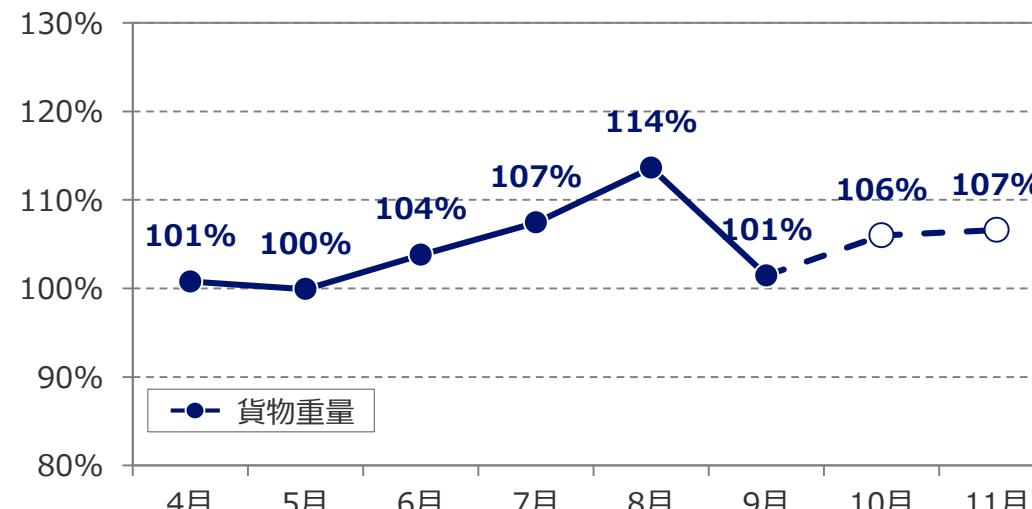
## 1 ANA国際旅客



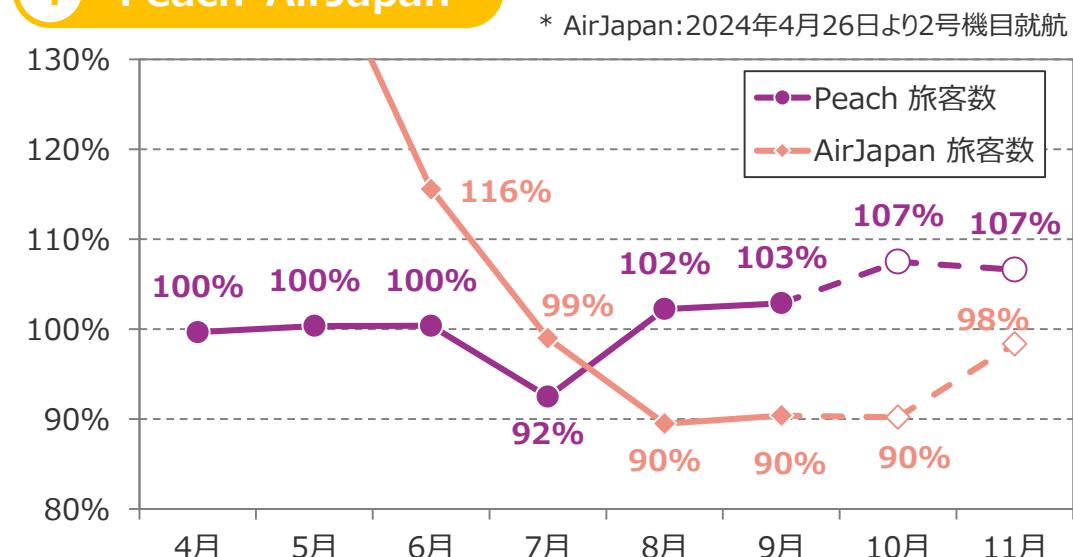
## 2 ANA国内旅客



## 3 ANA国際貨物



## 4 Peach・AirJapan



(Memo)

**ANA**

(Memo)



(Memo)

**ANA**

## 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

**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](mailto:ir@anahd.co.jp)