

# 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 本日はお忙しい中、決算説明会にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。
- ② 上期は、米国の関税政策による影響など、外部環境へ柔軟に対応し、業績は堅調に推移しました。  
下期も、来期以降の成長に備えて、足元固めを着実に進めてまいります。
- ③ 私からは、上期決算の概要、通期業績予想の修正、  
ならびに中期的な戦略の方針について、ご説明します。  
最初に、スライドの4ページをご覧ください。

## 1. 2025年度 第2四半期決算（概要）

上期決算概要	P. 4
営業利益の計画差	P. 5
日本貨物航空(NCA)の完全子会社化について	P. 6
通期業績予想の修正について	P. 7
営業利益の水準について（補足）	P. 8
下期事業計画のポイント	P. 9
中期的な成長に向けて	
①航空事業の環境認識（機会とリスク）	P. 10
②マルチブランド戦略の再構築	P. 11
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
航空事業	
収入・費用	P. 23
営業利益 増減要因（前年差）	P. 24
事業別のポイント（上期実績）	P. 25
ANA国際旅客のユニットレベニューの動向（補足）	P. 26
ANA国際旅客	P. 27-30
ANA国内旅客	P. 31-32

ANA国際貨物・国内貨物	P. 33-36
NCA	P. 37
Peach Aviation	P. 39-40
AirJapan	P. 41-42
ANA国際旅客 方面別（構成比）	P. 43
ANA国際貨物・NCA 方面別（構成比）	P. 44-45
燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 46
航空機数	P. 47
航空事業以外のセグメント	P. 48

## 3. 2025年度 通期業績予想修正（詳細）

連結業績予想（修正）	P. 50
セグメント別（修正）	P. 51
航空事業	
売上高・営業費用（修正）	P. 52
営業利益の増減要因（前年差）	P. 53
営業利益の増減要因（当初計画差）	P. 54
計画前提	P. 55-58
事業別の需要動向	P. 59

## 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

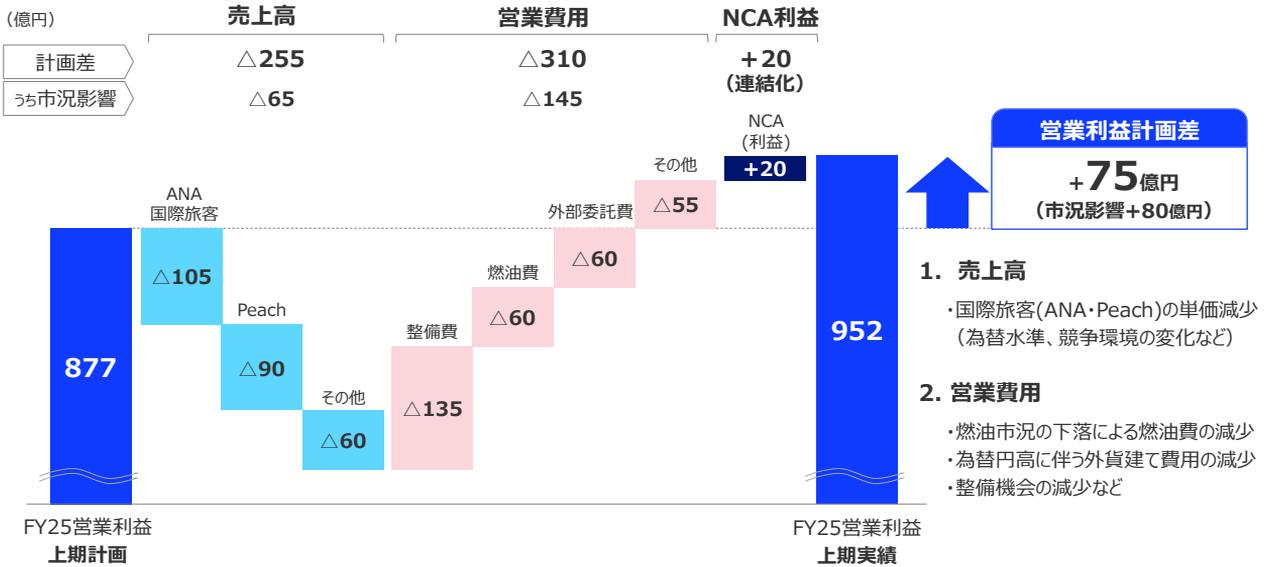
760億円

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

- ① はじめに、上期決算の概要です。
- ② 売上高は、前年から8.3パーセント増の1兆1,904億円となりました。  
事業規模を回復させながら、夏場の旅客需要を着実に取り込みました。
- ③ 営業利益は、前年から9.9パーセント減の976億円となりました。  
環境変化に対応しながら、計画を上回る高水準の利益を確保しました。
- ④ 純利益は、NCAの連結化に伴う「負ののれん発生益」を計上したことなどにより、  
760億円となりました。
- ⑤ 次に、5ページをご覧ください。

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



- 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255億円減少しました。  
為替の影響や、燃油サーチャージの低下、競争環境の変化によって、ANAとPeachの国際線の旅客単価が、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310億円減少しました。  
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 また、NCAの連結化に伴い、20億円の利益を追加計上しました。  
これらの結果、航空事業の営業利益は75億円、計画を上回りました。
- ⑤ 6ページをご覧ください。

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当期業績予想に織り込まず

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

- ① 次に、日本貨物航空の完全子会社化についてです。
- ② 8月1日に、NCAの全株式を取得し、完全子会社化しました。
- ③ NCAは、10機の大型フレイターによる「自社事業」と、香港の子会社を介した三国間長期チャータービジネスである「Plus事業」を展開しています。自社事業では、収益性の高い欧米線の輸送重量が約半分を占めていることが特徴です。
- ④ 今期の連結業績への影響として、売上高は1,355億円、営業利益は80億円を、第2四半期以降の計画として取り込みます。今期はエンジンの定時整備が集中することなどにより、前年から減益の計画となる見通しです。なお、ANAとのシナジーについては、既に表れ始めている効果もありますが、今期の業績予想には織り込んでおりません。
- ⑤ 7ページをご覧ください。

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

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、シンゲロ 90USD/bbl

連結売上高

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

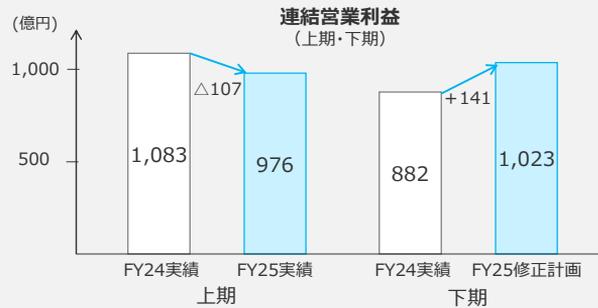
連結営業利益

当初計画 1,850億円 → 修正計画 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 1,220億円 → 修正計画 1,450億円  
当初計画差+230億円

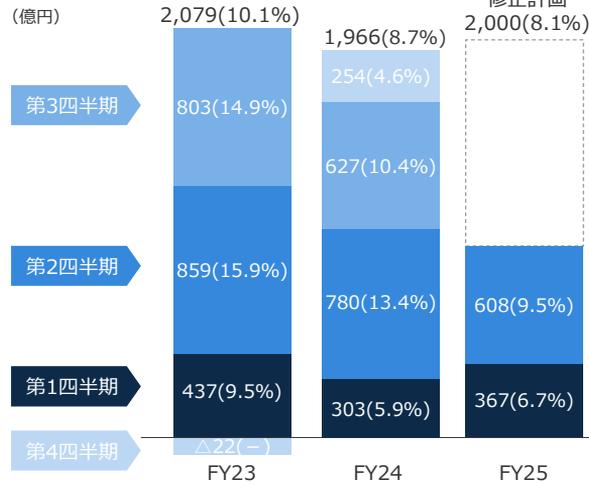


- ① 続いて、通期業績予想の修正について、ご説明します。
- ② NCA社の連結化による影響に加えて、  
下期の事業計画や直近の動向をふまえ、あらためて見通しを精査した結果、  
連結売上高は2兆4,800億円、連結営業利益は2,000億円、  
当期純利益は1,450億円に、それぞれ上方修正します。
- ③ 尚、市況前提は当初計画から据え置きとします。
- ④ 8ページをご覧ください。

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

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



- 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 上期の営業利益は、今回修正した通期の利益計画に対して、約半分の進捗率となっています。
- ④ 右のグラフにお示したとおり、減免・補助金などの影響を調整した、上期の補正後営業利益は、前年から若干の増益となりました。
- ⑤ 9ページをご覧ください。

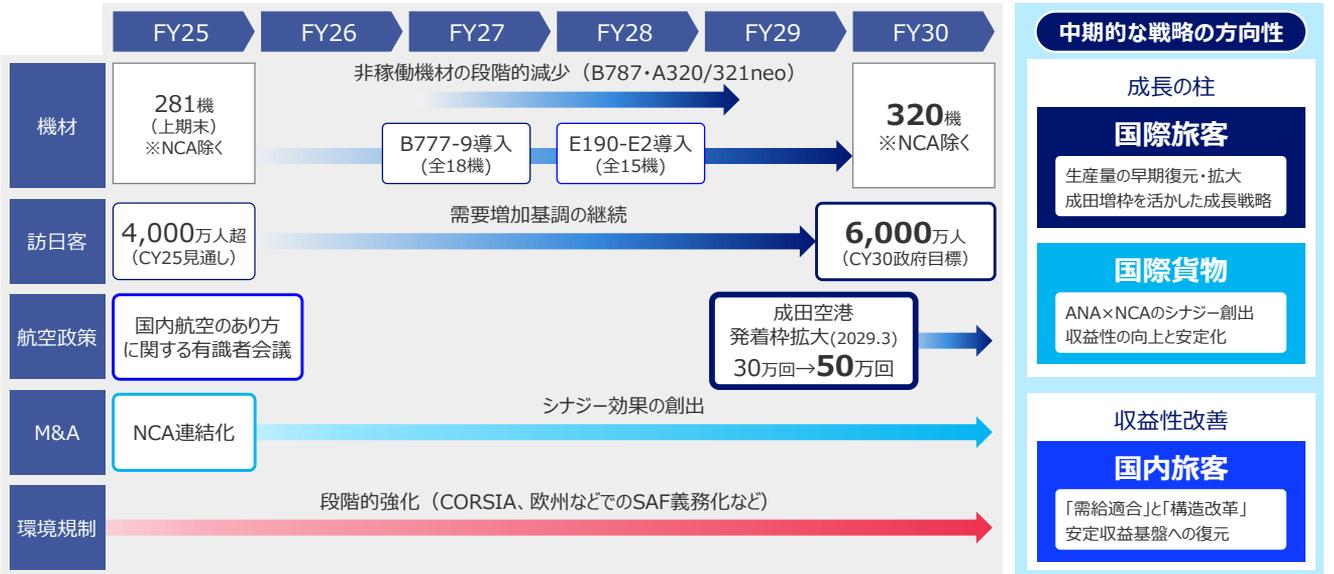
## ボーイング787型機の稼働改善も活用しながら、より収益性を重視した計画に

	下期の主な対応	下期生産量* 当初計画比	下期売上高 当初計画比
1 ANA 国際旅客	1) ボーイング787型機×2機の追加稼働により、期間増便を実施 (成田=ブリュッセル、パース、ムンバイ、香港線) 2) 羽田発着枠の追加取得で、羽田=香港線の深夜便を再開	+2.5%	+1.2%
2 ANA 国内旅客	1) 収益性をふまえて、羽田発着路線を再編 (羽田=小松線を△2往復/日、羽田=札幌線・福岡線を+1往復/日)	△0.4%	+0.8%
3 ANA 国際貨物	1) 米国の関税影響を踏まえ、中国線をアジア線(バンコク・ハノイ)へシフト 2) 需要が旺盛な成田=シカゴ線を増便	+1.5%	+0.2%
4 NCA	1) 9月よりフランクフルト線を開設し、欧州線を強化	-	-
5 Peach	1) 訪日需要の弱含みが続いている関西=香港線を減便	△4.1%	△4.9%
6 AirJapan	1) 成田=シンガポール線をデیلیー化、成田=ソウル線を年末年始に増便	+14.2%	+15.9%

\*国際貨物は有効トンキロ、その他は座席キロ

- ① 下期事業計画のポイントについて、ご説明します。
- ② **ANA国際旅客**は、ボーイング787型機の稼働機数を増やす見通しが立ったため、一部の成田路線を期間増便するほか、羽田=香港線の深夜便を再開します。
- ③ **ANA国内旅客**は、収益性をふまえた羽田発着路線の再編として、小松線を1日4往復から2往復へ減便する一方、札幌線と福岡線を増便します。
- ④ **ANA国際貨物**は、米国関税政策の影響に伴う貨物需要の変化に対応して、中国線のフレイター運航便を減らし、アジア線にシフトします。
- ⑤ **NCA**は、9月よりフランクフルト線を開設し、欧州線を強化しました。
- ⑥ **Peach**は、訪日需要の弱含みが続く関西=香港線を減便します。
- ⑦ **AirJapan**は、成田=シンガポール線、成田=ソウル線を増便します。
- ⑧ 10ページをご覧ください。

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



©ANAHD2025

10

- ① ここからは、中期的な成長に向けた方針について、ご説明します。  
まず、航空事業の環境認識です。  
このスライドは、2030年度までの主な機会とリスクを列挙した上で、今後の戦略の方向性をお示ししています。
- ② **国際旅客**では、訪日客の増加や、成田空港の発着枠拡大を確実に成長へ繋げるため、生産量を拡大しながら成長戦略を推進します。
- ③ **国際貨物**では、NCAの連結化に伴うシナジー効果を早期に創出し、貨物事業全体の収益性向上と安定化を図っていきます。
- ④ **国内旅客**は、2028年度から導入するエンブラエル機も活用して、需給適合や、事業効率化のための構造改革など、攻めと守りの両面から収益性の改善に取り組み、安定収益基盤への復元を目指します。
- ⑤ 今後も、航空事業には大きな成長機会があると考えています。  
環境規制の強化など、リスクにも適切に対処しながら、持続的な成長を追求していきます。
- ⑥ 11ページをご覧ください。

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)		エアージャパン	
	Peach	アジア地域の競争激化で直近は苦戦		Peach	LCCのビジネスモデルを追求し競争力を強化

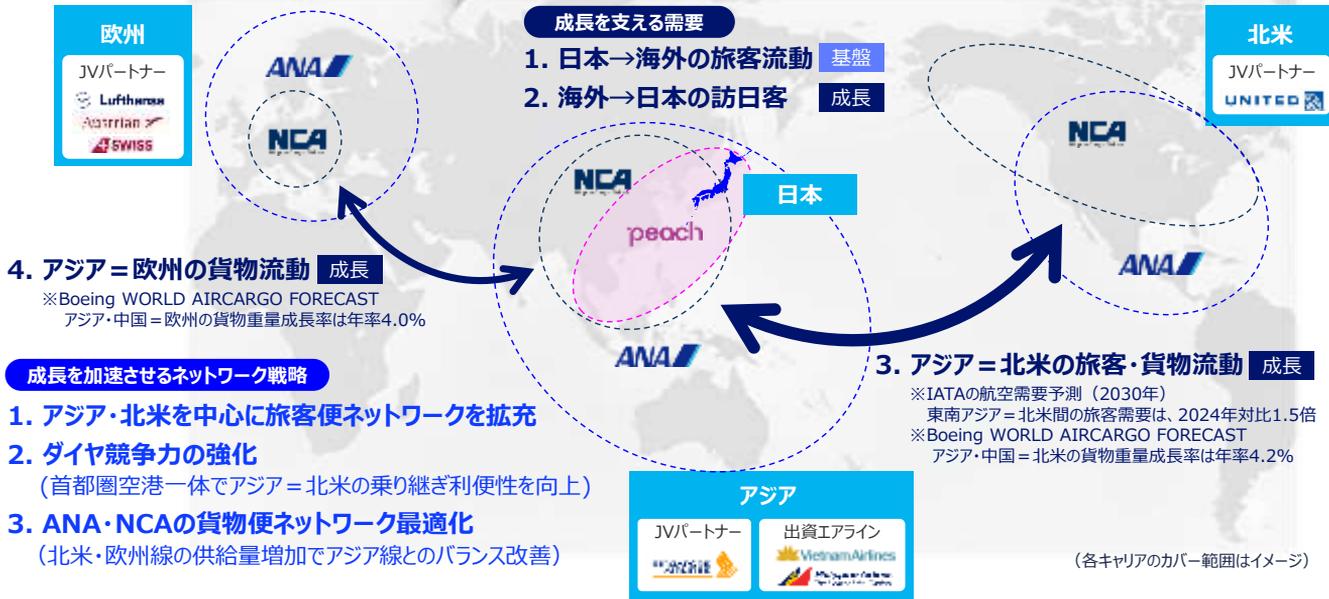
\*関係当局の認可が前提

©ANAHD2025

11

- ① マルチブランド戦略の見直しについてご説明します。
- ② 戦略見直しの背景として、  
ロシア上空通過の回避が長期化し、機材や乗員・CAの必要数が高止まりしていること、  
機材の受領遅れやエンジンの不足により、稼働できる機材数に制約が生じていること、  
長距離国際線の高い収益性が、今後も続く見通しであることが挙げられます。
- ③ これらをふまえて、今後のエアラインポートフォリオを検討した結果、  
ウィンターダイヤ終了の3月末をもって、AirJapanブランドの運航を休止し、  
機材・人財をANAブランドの運航へ集約することとします。
- ④ 現行中期経営戦略では、マルチブランド戦略に挑戦してきましたが、  
来年度からは、選択と集中のデュアルブランド戦略へ切り替えることとし、  
ANAとPeachの両ブランドで、グループ利益の最大化を目指す方針です。
- ⑤ 12ページをご覧ください。

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



©ANAHD2025

12

- ① 次に、国際線のネットワーク戦略の強化についてです。
- ② 今後の国際線の成長を支える需要は、**1番**の日本発の旅客需要を基盤としつつ、**2番**の訪日客、そして**3番**のアジアと北米を結ぶ旅客と貨物の流動、さらには、**4番**のアジアと欧州を結ぶ貨物流動が、成長領域と考えています。
- ③ これらの需要を最大限に獲得していくための、ネットワーク戦略のポイントとして、アジアと北米を中心に、旅客便ネットワークを拡充するとともに、羽田・成田路線のダイヤ改善により、乗り継ぎ利便性を強化します。また、貨物事業では、ANAとNCAのフレイターネットワークを最適化し、今後増加が見込まれるアジアと北米間、アジアと欧州間の貨物需要を取り込んでいきます。
- ④ 各エリアでのジョイントベンチャーのパートナーや、出資先エアラインとの連携も強化しながら、成長ドライバーである国際線の競争力を、より一層強化してまいります。
- ⑤ 13ページをご覧ください。

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



©ANAHD2025

13

- ① バランスシートマネジメントについてです。
- ② 今後の方針として、手元流動性も活用しながら、航空機やDXへの積極的な成長投資を拡大していきます。2026年度以降の設備投資額は、現時点で年間4,000から5,000億円の水準となる見通しです。
- 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 また、4月末に発行登録した社債型種類株式も活用して、資本コストを抑制しながら、自己資本を拡充していきます。
- ⑤ 財務の健全性と資本効率の向上を両立するバランスシートマネジメントを実行していきます。14ページをご覧ください。

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

成長軌道の実現とさらなる飛躍への備え

- 国際線(旅客・貨物)の確実な成長
- 最適なバランスシートへのマネジメント
- 成長投資の強化

成長回帰に向けた足元固め

- 航空事業の稼ぐ力が向上
- 財務基盤が実質的に回復
- 航空機投資の再開

強靱な事業構造への転換

- 固定費の大幅削減
- 自己資本の大幅な減少
- 投資の抑制、後ろ倒し

2020-2022年度  
事業構造改革

営業利益  
△5,000億円超  
(3年間累計実績)

2023-2025年度  
現行中期経営戦略

営業利益  
6,000億円超  
(3年間累計見通し)

2026年度～  
次期中期経営戦略  
(2025年度4Q公表予定)

人財

DX

航空機

競争優位を確立するための  
成長投資

持続的な企業価値向上

利益拡大フェーズへ

経営ビジョンの実現

ワクワクで満たされる世界を

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く



- ① 最後に、次期中期経営戦略の位置づけについてです。
- ② 現行の中期経営戦略は、来期以降への足元固めとして、航空事業の稼ぐ力を向上させ、財務基盤を回復させてきました。
- ③ 来年度からの次期中期経営戦略は、この3年間の成果を活かしながら、「成長軌道の実現と、さらなる飛躍への備えをする」期間と位置付けています。中期的な利益拡大フェーズへ移行するとともに、人財・DX・航空機への成長投資を強化することで、経営ビジョンの実現と、持続的な企業価値向上を目指してまいります。
- ④ なお、本日ご説明した方針に基づく具体的な戦略については、第4四半期に公表予定の次期中期経営戦略で、あらためてご説明させていただきます。
- ⑤ 私からのご説明は以上です。ご清聴ありがとうございました。

(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サービス提供に向けて、合併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）



- ① 私から、第2四半期決算の詳細、並びに通期業績予想について、ご説明します。
- ② 18ページをご覧ください。

(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

- ① 経営成績の概要です。
- ② 上期の売上高は、前年から908億円増加の、1兆1,904億円、営業費用は、1,015億円増加の、1兆927億円となりました。
- ③ これらの結果、営業利益は976億円、経常利益は951億円、親会社株主に帰属する中間純利益は760億円となりました。
- ④ 20ページをご覧ください。

(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/EL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/EL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/EL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

資産		負債	
手元流動性 1兆2,132億円 (△31億円)		有利子負債 1兆4,043億円 (+553億円)	
航空機 1兆681億円 (+892億円)		純資産 自己資本 1兆1,759億円 (+456億円)	

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/EL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/ELレシオ  
0.16倍  
(+0.05倍)

実質ネットD/EL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

- ① バランスシートマネジメントについてです。
- ② 上期の主な変動要素はスライドに記載の通りです。
- ③ 上期末における自己資本比率は、31.4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、36.7パーセントとなりました。また、未経過リース料や劣後ローンの資本性認定分を考慮した、実質ネットデット・エクイティ・レシオは、約0.2倍となり、安定した財務基盤を維持しています。
- ④ 21ページをご覧ください。

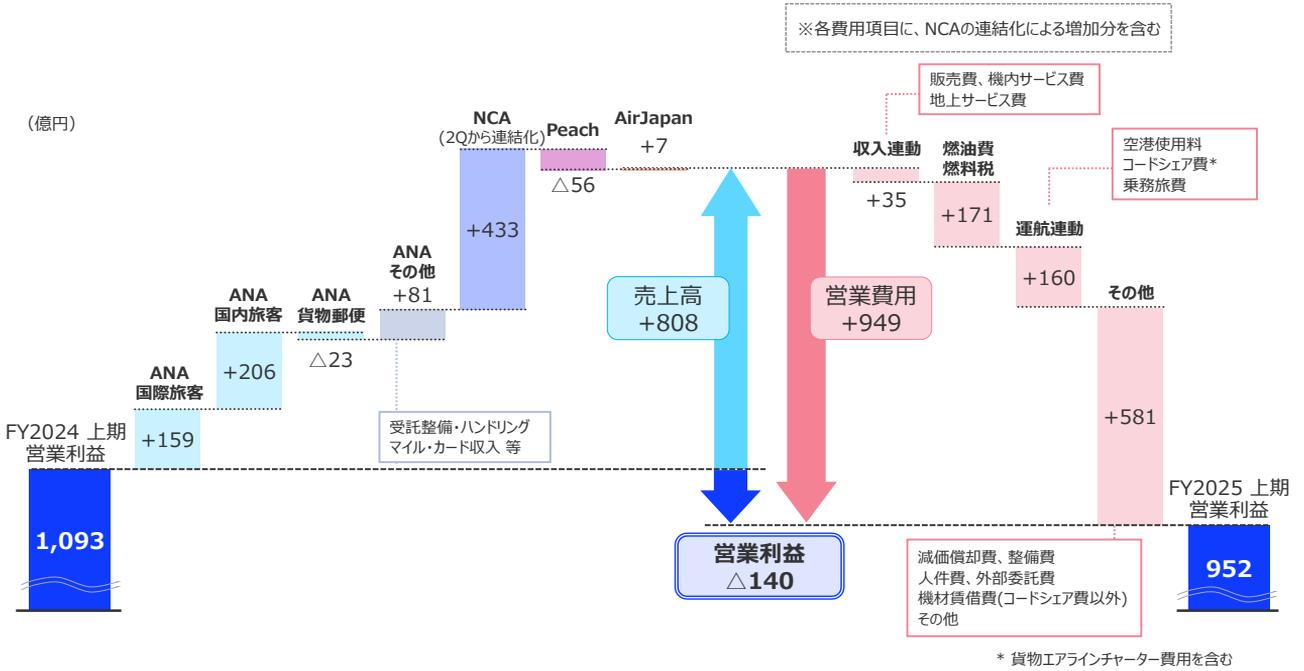
(億円)	上期		
	FY2024	FY2025	前年差
営業キャッシュフロー	1,604	1,790	+ 185
投資キャッシュフロー	△ 3,537	△ 2,802	+ 735
財務キャッシュフロー	△ 1,309	△ 737	+ 571
現金及び現金同等物の増減額	△ 3,241	△ 1,750	+ 1,491
現金及び現金同等物の期首残高	10,025	8,627	} △ 1,735
現金及び現金同等物の期末残高	6,783	6,891	
減価償却費	734	811	+77
設備投資額 (固定資産のみ)	927	1,238	+ 310
実質フリーキャッシュフロー (3ヶ月超の譲渡性預金等を除く)	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

- ① キャッシュフローです。
- ② 営業キャッシュフローは、1,790億円の収入  
投資キャッシュフローは、2,802億円の支出、  
財務キャッシュフローは、737億円の支出となりました。
- ③ また、実質フリーキャッシュフローは、692億円の収入となりました。
- ④ 22ページをご覧ください。

(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

- 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、コストの抑制により、黒字を確保しました。
- ④ 商社事業は、  
大阪・関西万博の開催に伴い、観光土産品卸売の「FUJISEY」が好調だったことや、  
食品事業が堅調に推移したことで、増収増益となりました。
- ⑤ 24ページをご覧ください。

(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
	国内旅客	3,462	3,668	+ 206	1,945	2,049	+ 103
	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
営業費用	燃油費・燃料税	2,061	2,233	+ 171	1,053	1,227	+ 174
	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 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、国内線の増収や、NCAの連結化などにより、全体で808億円の増加となりました。
- ③ 営業費用は、NCAの連結化による影響に加えて、人件費や外部委託費が増加したことなどにより、前年から949億円増加しました。
- ④ これらの結果、営業利益は140億円減少し、952億円となりました。
- ⑤ 25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

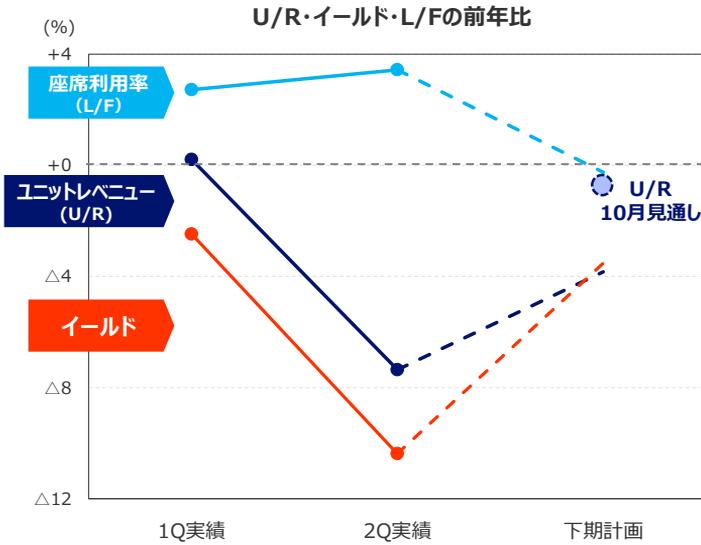
	事業別の対応	売上高 (前年比)	主な指標 (前年比)
1 ANA 国際旅客	1) 訪日や日本発需要を着実に獲得し、旅客キロを拡大 2) 市況変動や三国間需要の減少が影響し、イールドは前年を下回る	4,061億円 (+4.1%)	旅客キロ +11% イールド △7%
2 ANA 国内旅客	1) 大阪・関西万博やお盆期間のレジャー需要獲得を強化し、旅客数が増加 2) 値上げ効果も継続し、ユニットレベニューは2Q・上期ともに過去最高水準	3,668億円 (+6.0%)	旅客数 +4% 単価 +2%
3 ANA 国際貨物	1) アジア発北米向けの需要の取り込みを強化し、重量を拡大 2) 為替影響や他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%

©ANAHD2025

25

- 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、訪日や日本発需要を着実に獲得し、旅客キロを前年から11パーセント拡大しました。  
一方、燃油・為替の市況や、三国間需要の減少が影響し、イールドは前年から7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や、運賃値上げの効果が継続したことで、ユニットレベニューは、第2四半期、上期ともに過去最高水準となりました。
- ④ **ANA国際貨物**は、アジア発北米向けの需要の取り込みを強化したことで、重量が増加した一方、為替や他社供給量増加の影響を受け、単価は6パーセント低下しました。
- ⑤ **NCA**は、米国関税政策による上海・香港線の需要減少を受け、台湾・バンコク線に直行便をシフトし、重量を確保しました。
- ⑥ **Peach**は、「日本で大地震」との風評被害や、近距離国際線の競争激化により、前年から減収となりました。
- ⑦ **AirJapan**は、生産量の増加や販売競争力を強化した結果、収入を拡大しました。
- ⑧ 続いて、26ページをご覧ください。

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

©ANAHD2025

26

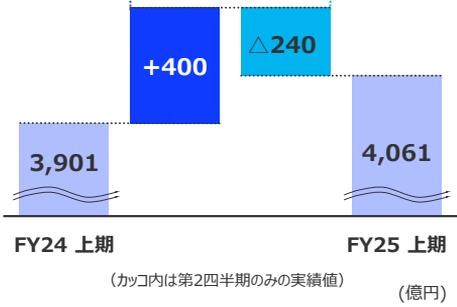
- ① ANAの国際旅客について補足します。
- ② 左側のグラフは、ユニットレベニュー・イールド・座席利用率の前年比推移です。
- ③ 第1四半期は、アジアや中国と北米を結ぶ三国間需要の獲得に苦戦し、ユニットレベニューが低下傾向にありました。  
この状況をふまえ、6月以降、旅客数獲得を優先したレベニューマネジメントへ転換した結果、第2四半期では、座席利用率が改善し、8月以降、ユニットレベニューが回復基調に転じています。
- ④ 下期は、座席利用率の上昇が、搭乗日直前の需要に対するイールド上昇にも寄与し、ユニットレベニューは、徐々に良化する見通しです。  
なお、10月のユニットレベニューの直近見通しは、前年並みの水準まで回復しています。
- ⑤ 50ページをご覧ください。

	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/旅客数)	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

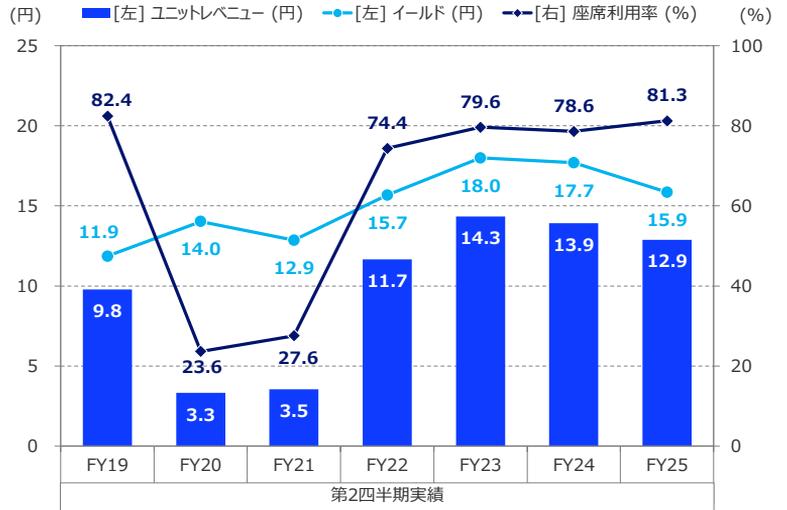
\*1 座席利用率のみ前年差

上期 収入増減要因（前年差）

旅客数要因		単価要因	
生産量	+280 (+120)	為替・FSC	△120 (△75)
需要動向 (営業施策を含む)	+120 (+100)	需給緩和	△130 (△105)
		客体・路線構成変化等	+10 (△45)



第2四半期（7～9月）実績推移



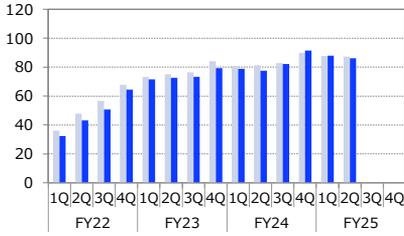
\* FY19、FY20の実績は、新収益認識基準に置き換えて表示

指数：コロナ前（2019年1~12月）各四半期実績=100

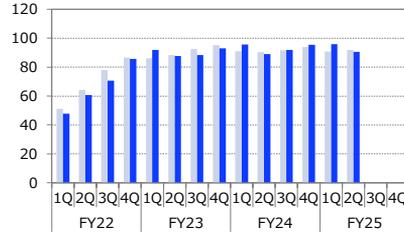
■ 座席キロ ■ 旅客キロ

\* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

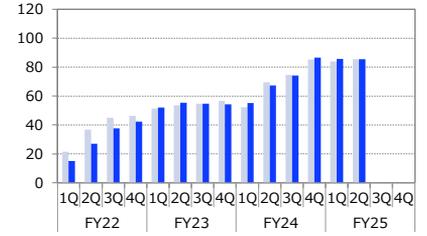
全体



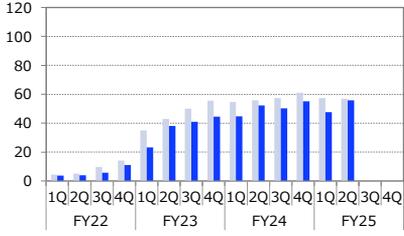
北米



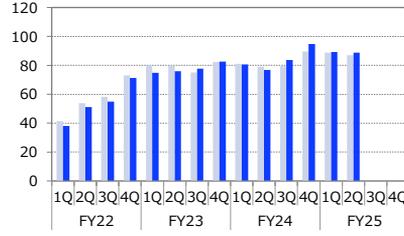
欧州



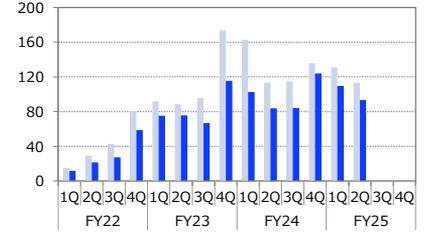
中国



アジア・オセアニア



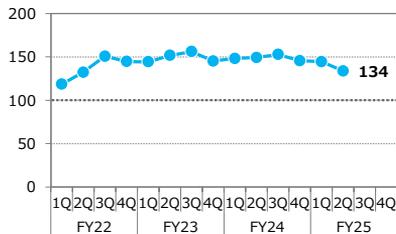
ハワイ



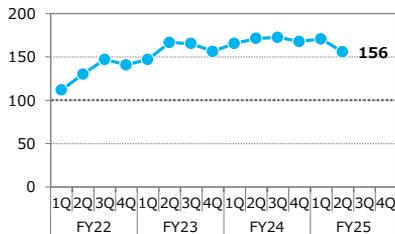
指数：コロナ前（2019年1~12月）各四半期実績=100

\* 2019年の実績は、新収益認識基準に置き換えて算定

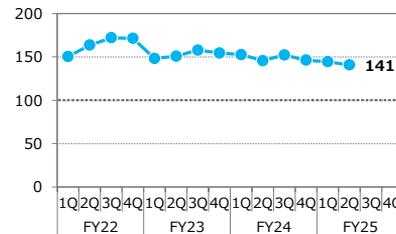
全体



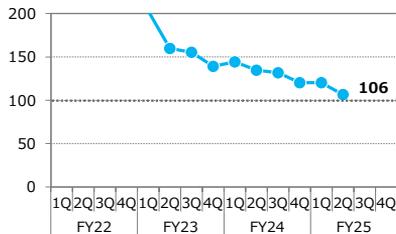
北米



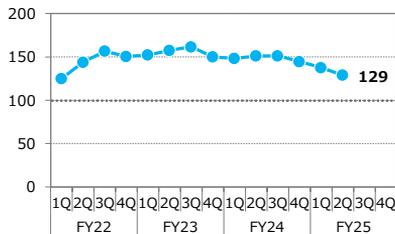
欧州



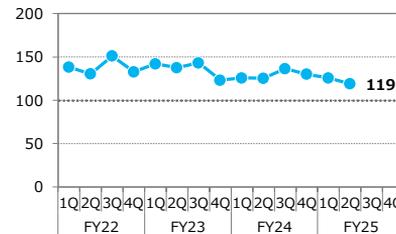
中国



アジア・オセアニア



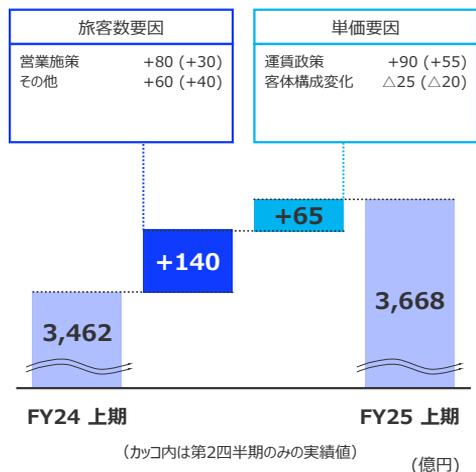
ハワイ



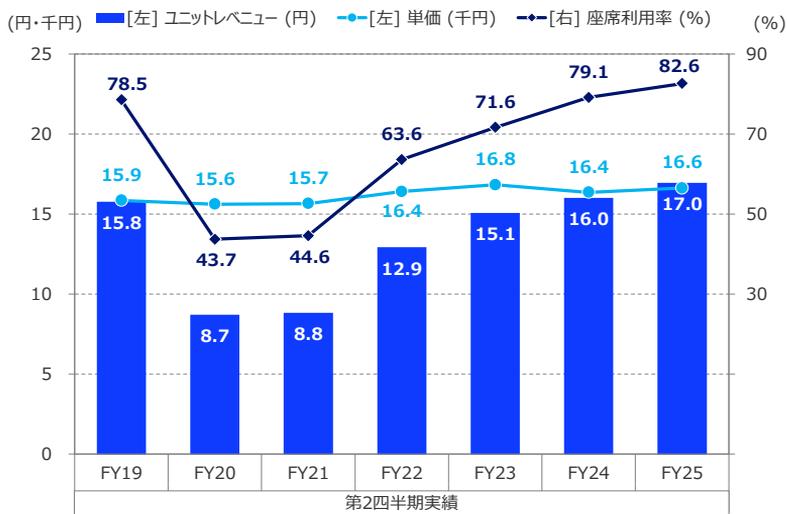
	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	23,385	23,446	+ 0.3	12,152	12,087	△ 0.5
旅客キロ (百万)	17,347	18,119	+ 4.4	9,618	9,985	+ 3.8
旅客数 (千人)	21,678	22,566	+ 4.1	11,897	12,323	+ 3.6
座席利用率 (%)	74.2	77.3	+3.1pt*1	79.1	82.6	+3.5pt*1
旅客収入 (億円)	3,462	3,668	+ 6.0	1,945	2,049	+ 5.3
ユニットレベニュー (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

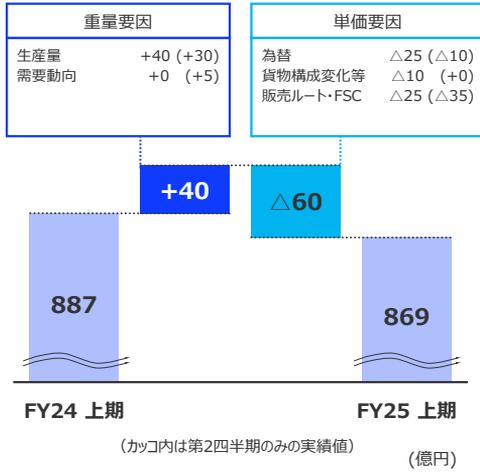
	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	3,164	3,270	+ 3.4	1,586	1,662	+ 4.8
有償貨物トンキロ（百万）	1,770	1,863	+ 5.3	880	951	+ 8.1
貨物輸送重量（千トン）	348	363	+ 4.4	173	186	+ 7.3
貨物重量利用率（%）	56.0	57.0	+1.0pt*1	55.5	57.2	+1.7pt*1
貨物収入（億円）	887	869	△ 2.1	456	446	△ 2.2
ユニットレベニュー（円） （貨物収入/有効貨物トンキロ）	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

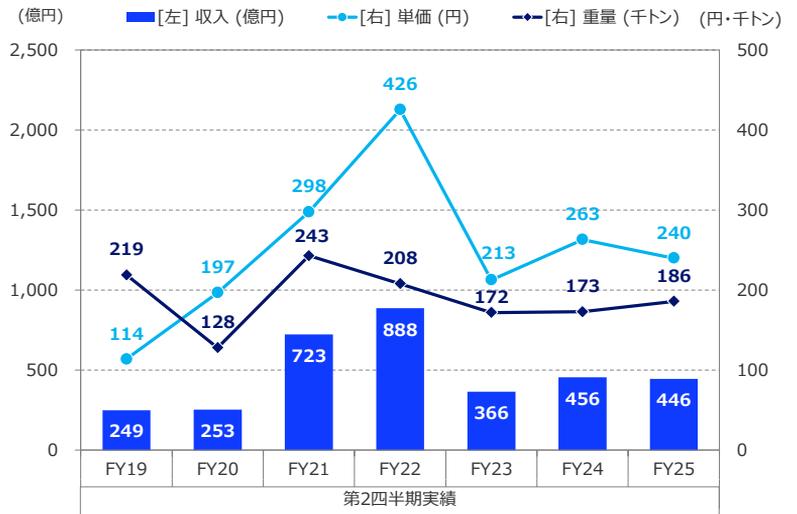
本表のデータは、P.33記載実績の内数	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	847	854	+ 0.8	417	447	+ 7.3
有償貨物トンキロ（百万）	553	569	+ 2.8	270	297	+ 10.0
貨物輸送重量（千トン）	137	135	△ 0.8	67	70	+ 5.3
貨物重量利用率（%）	65.4	66.6	+1.3pt*1	64.8	66.4	+1.7pt*1
貨物収入（億円）	332	318	△ 4.2	170	165	△ 2.8
ユニットレベニュー（円） （貨物収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

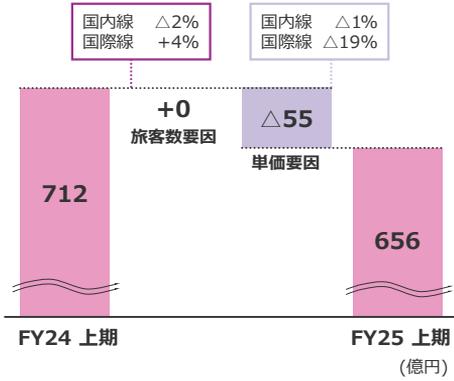
Intentionally Left Blank

	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

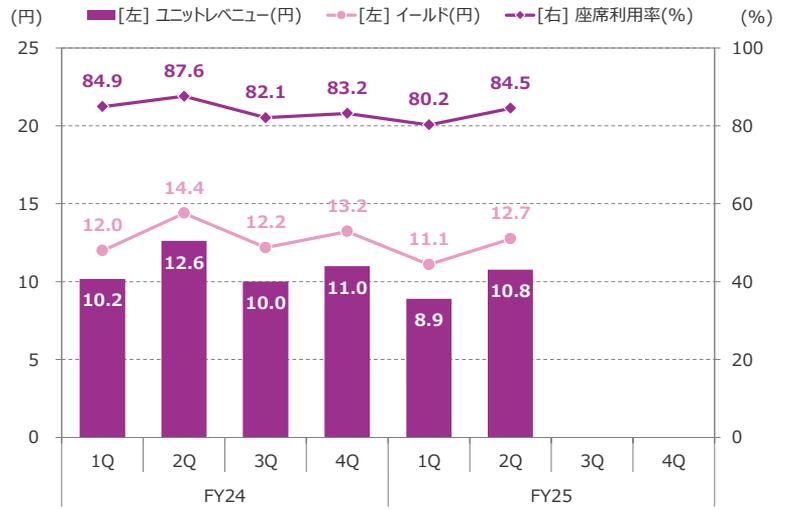
上期 収入増減要因 (前年差)



第2四半期のトピックス

- ✓ 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

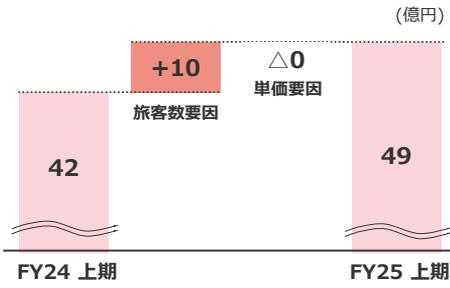


	上期			第2四半期		
	FY2024	FY2025	前年比(%)	FY2024	FY2025	前年比(%)
座席キロ (百万)	1,059	1,084	+ 2.3	568	528	△ 7.0
旅客キロ (百万)	585	663	+ 13.2	330	294	△ 11.0
旅客数 (千人)	169	198	+ 16.6	98	90	△ 7.5
座席利用率 (%)	55.3	61.2	+5.9pt*1	58.2	55.7	△2.5pt*1
売上高 (億円) *2	42	49	+ 17.9	22	20	△ 10.2
ユニットレベニュー (円) (売上高/座席キロ)	4.0	4.6	+ 15.2	4.0	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

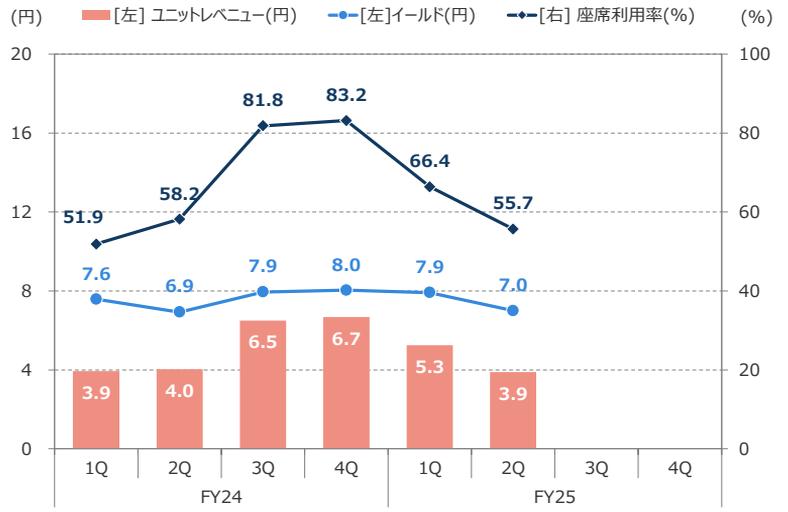
上期 収入増減要因 (前年差)



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
旅客収入 (構成比)	北米	38.0	△ 2.3	36.2	△ 2.8
	欧州	20.6	+ 4.6	21.1	+ 4.0
	中国	7.0	△ 1.4	7.7	△ 1.4
	アジア・オセアニア	28.0	△ 1.0	27.4	△ 0.3
	ハワイ	6.4	+ 0.1	7.6	+ 0.4
座席キロ (構成比)	北米	33.4	△ 2.4	33.1	△ 1.9
	欧州	16.6	+ 3.7	16.4	+ 2.1
	中国	6.2	△ 0.3	6.1	△ 0.3
	アジア・オセアニア	35.3	+ 0.6	35.1	+ 0.8
	ハワイ	8.4	△ 1.7	9.2	△ 0.7
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

		FY2025 上期	前年 同期差	FY2025 2Q	前年 同期差
旅客数 (構成比)	北米	21.2	△ 1.8	20.5	△ 1.8
	欧州	10.4	+ 2.3	10.2	+ 1.4
	中国	16.5	△ 0.5	17.6	△ 0.4
	アジア・オセアニア	44.3	+ 0.1	43.5	+ 0.8
	ハワイ	7.5	△ 0.1	8.2	+ 0.0
座席 利用率* (%)	北米	84.4	+ 0.2	83.9	+ 0.0
	欧州	82.6	+ 0.4	84.0	+ 2.8
	中国	73.8	+ 2.3	81.3	+ 3.7
	アジア・オセアニア	77.3	+ 2.1	78.2	+ 3.6
	ハワイ	77.0	+ 13.3	78.2	+ 7.7

\* 座席利用率のみ実数、前年差はpt

	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	
貨物収入 (構成比)	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	-
有効貨物 トンキロ (構成比)	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	-
有償貨物 トンキロ (構成比)	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

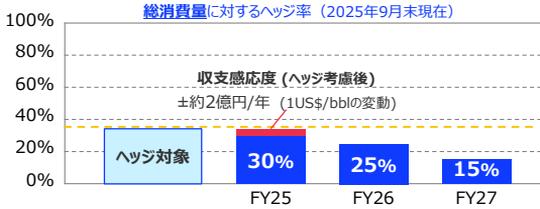
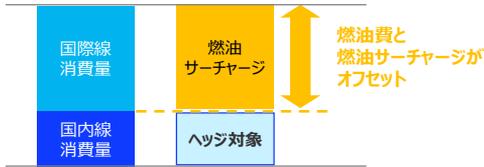
\*2 連結化後の第2四半期実績のみ

\*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)

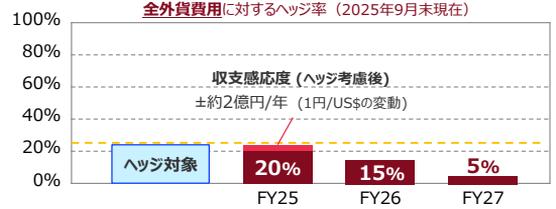


燃油市況	FY24 上期実績	FY25 上期実績	FY25 下期前提
ドバイ原油 (US\$/bbl)	83.6	69.0	75
シンガポールケロシン (US\$/bbl)	97.9	83.4	90

### 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>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>15</b>	<b>+ 15</b>	<b>15</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>36</b>	<b>37</b>	<b>+ 1</b>	-	<b>37</b>
Boeing 787-8	324	2	2	-	2	-
<b>AirJapan 計</b>	-	<b>2</b>	<b>2</b>	-	<b>2</b>	-
<b>グループ 計</b>	-	<b>278</b>	<b>296</b>	<b>+ 18</b>	<b>198</b>	<b>98</b>

(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

- ① ここからは、2025年度 通期業績予想の修正について、ご説明します。
- ② 売上高は、当初予想から1,100億円増加の、2兆4,800億円、  
営業利益は2,000億円、経常利益は1,940億円、当期純利益は1,450億円を計画します。
- ③ 51ページをご覧ください。

(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

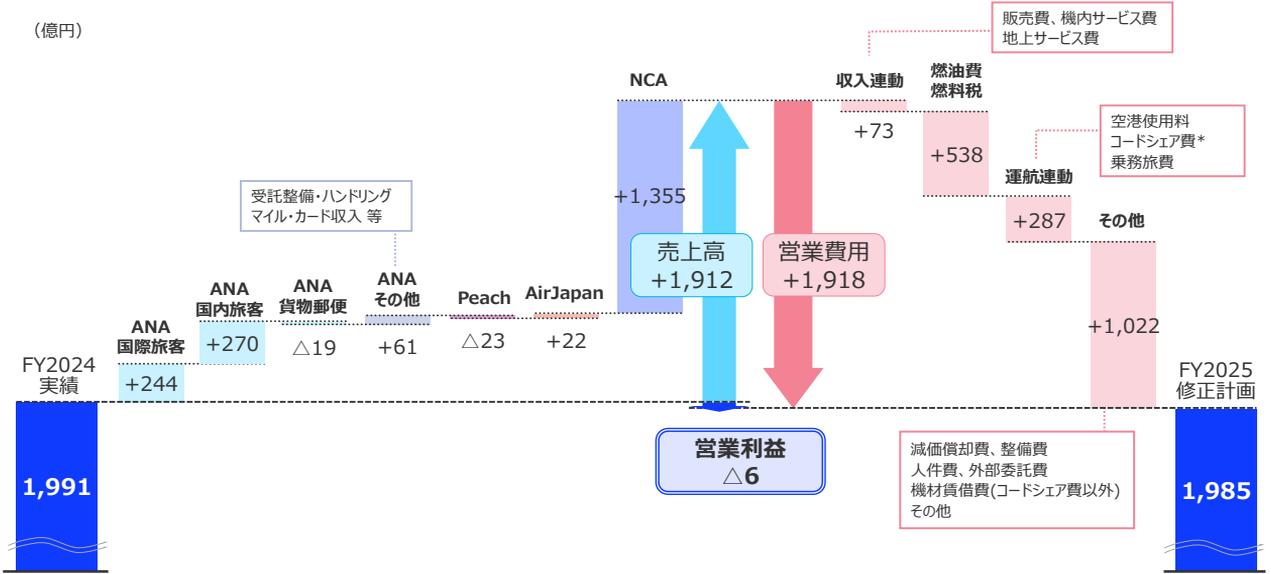
- ① セグメント別の計画です。
- ② 航空事業の営業利益は、前年と同水準まで増額したほか、航空関連・商社・その他の各事業が、堅調に推移していることをふまえて、営業利益をそれぞれ5億円ずつ、当初計画から増額します。
- ③ 54ページをご覧ください。

(億円)		FY2024	FY2025			
			当初予想	修正予想	前年差	当初予想差
売上高	国際旅客	8,055	8,340	8,300	+ 244	△ 40
	ANA					
	国内旅客	7,039	7,250	7,310	+ 270	+ 60
	貨物郵便	2,179	2,190	2,160	△ 19	△ 30
	その他	1,803	1,990	1,865	+ 61	△ 125
	NCA*1	-	-	1,355	+ 1,355	+ 1,355
	Peach	1,393	1,495	1,370	△ 23	△ 125
	AirJapan	117	135	140	+ 22	+ 5
	合計（連結）	20,587	21,400	22,500	+ 1,912	+ 1,100
営業費用	燃油費・燃油税	4,131	4,350	4,670	+ 538	+ 320
	燃油費・燃料税 以外	14,465	15,200	15,845	+ 1,379	+ 645
	合計	18,596	19,550	20,515	+ 1,918	+ 965
営業利益	合計（連結）	1,991	1,850	1,985	△ 6	+ 135

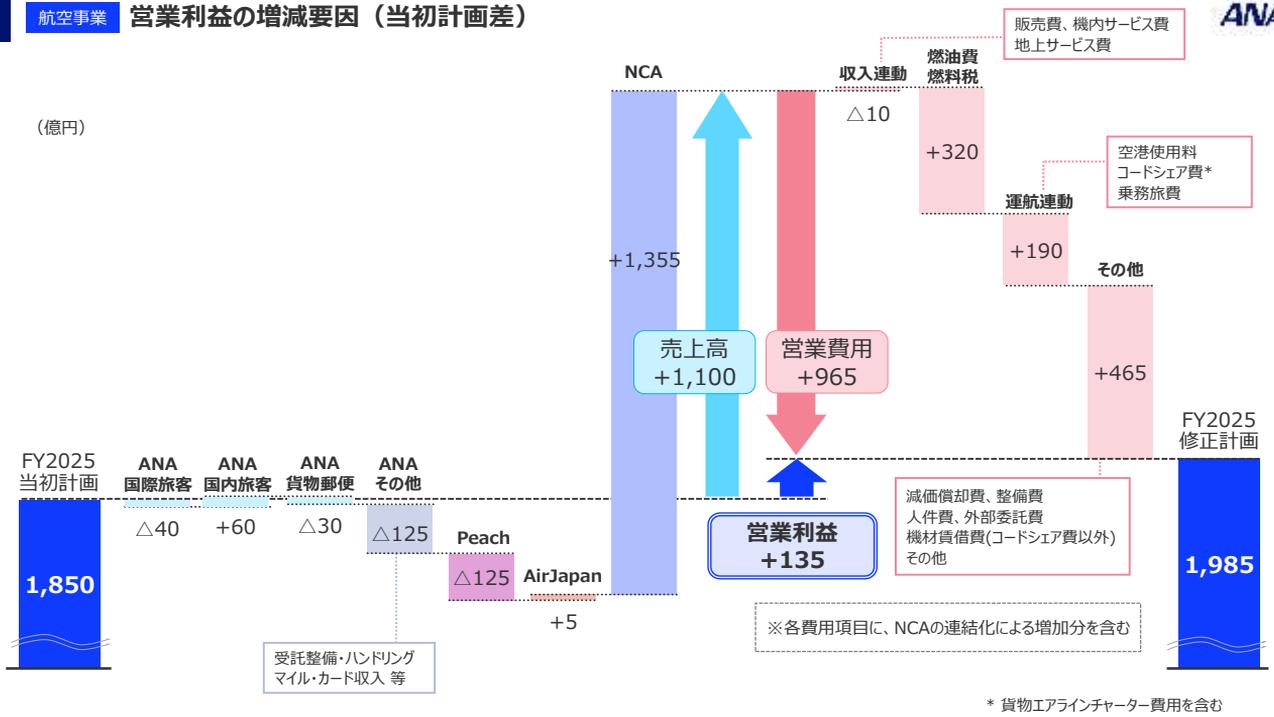
\*1 第2四半期から連結化

※各費用項目に、NCAの連結化による増加分を含む

(億円)



\* 貨物エアラインチャーター費用を含む



- ① 航空事業における営業利益の計画を、当初計画と比較します。
- ② 売上高は、NCAの連結化などにより、全体で1,100億円の増加となりました。
- ③ 営業費用は、生産量増加や、NCAの費用などにより、当初計画から965億円増加しました。
- ④ これらの結果、営業利益は135億円増加し、1,985億円となりました。
- ⑤ 59ページをご覧ください。

	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)
* 括弧内は前年比 (座席利用率のみ前年差)						
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)

	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)
* 括弧内は前年比 (重量利用率のみ前年差)						
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)

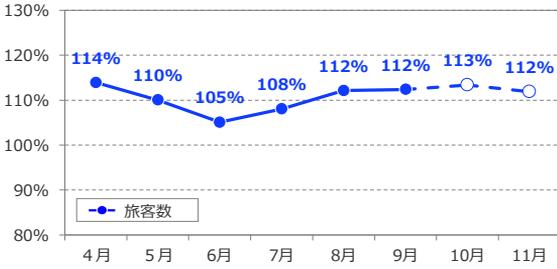
* 自社事業のみ	NCA		
	上期(実績)*1	下期(修正計画)	通期(修正計画)
有効貨物トンキロ (百万)	1,039	2,028	3,067
有償貨物トンキロ (百万)	658	1,268	1,927
貨物輸送重量 (千トン)	107	203	311
貨物重量利用率 (%)	63.4	62.5	62.8
ユニットレベニュー (円) (貨物収入/有効貨物トンキロ)	33.7	36.3	35.4
イールド (円) (貨物収入/有償貨物トンキロ)	53.1	58.0	56.3
重量単価 (円/kg) (貨物収入/貨物輸送重量)	327	361	349

\*1 連結化後の第2四半期実績のみ

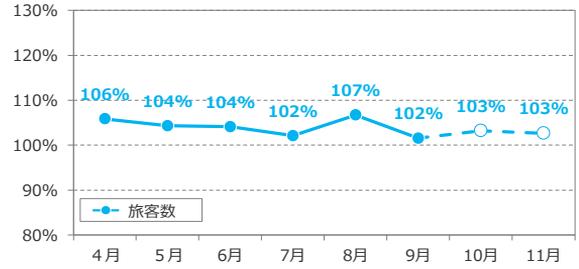
* 括弧内は前年比 (座席利用率のみ前年差)	Peach			AirJapan		
	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)	上期(実績)	下期(修正計画)	通期(修正計画)
座席キロ (百万)	6,666 (+ 6.9)	6,539 (+ 1.0)	13,205 (+ 3.9)	1,084 (+ 2.3)	1,306 (+ 15.1)	2,390 (+ 8.9)
旅客キロ (百万)	5,492 (+ 2.1)	5,569 (+ 4.1)	11,062 (+ 3.1)	663 (+ 13.2)	1,089 (+16.3)	1,752 (+ 15.1)
旅客数 (千人)	4,625 (△ 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

\* グラフは全て前年同月比



② ANA国内旅客

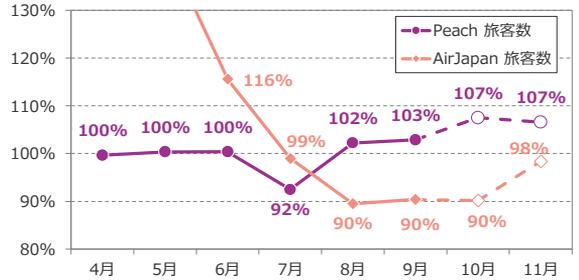


③ ANA国際貨物



④ Peach・AirJapan

\* AirJapan: 2024年4月26日より2号機目就航



- ① 最後に、事業別の需要動向についてです。
- ② 第3四半期も、国際線・国内線ともに、堅調な旅客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、アジア発の貨物を中心に、前年より重量が増加する見通しです。
- ④ Peachは、販促強化の効果などにより、旅客数は前年比で増加する見通しです。
- 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。





(Memo)

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	<p>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</p>
グループ経営ビジョン	<p style="text-align: center;"><b>ワクワクで満たされる世界を</b></p> <p>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>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"> <li>1. 安全 (Safety) 安全こそ経営の基盤、守り続けます。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>

## 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)