

ANAホールディングス株式会社 説明会

2027年3月期 第1四半期決算

2026年7月29日

代表取締役 副社長執行役員
グループCFO

中堀 公博



- ① 本日はお忙しい中、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 私から、2027年3月期 第1四半期決算の状況についてご説明します。

1. 2026年度 第1四半期決算（概要）

連結決算概要（第1四半期）	P. 4
営業利益の計画差（航空事業）	P. 5
中東情勢の影響（第1四半期）	P. 6
事業別のポイント（航空事業）	P. 7
ANA国内旅客の単価改善状況（補足）	P. 8
事業別の需要動向（前年比）	P. 9
国内旅客事業の中期的な収益構造の変革	P. 10
バランスシートマネジメント	P. 11
（参考）ANA国内旅客新システム移行に伴う改善状況	P. 12

2. 2026年度 第1四半期決算（詳細）

連結決算 （P/L・B/S・C/F・セグメント別実績）	P. 14-17
航空事業	
収入・費用	P. 18
営業利益 増減要因（前年差）	P. 19
ANA国際旅客	P. 21-22
ANA国内旅客	P. 23-24
国際貨物	P. 25-29
Peach Aviation	P. 31-32
国際旅客・貨物 方面別（構成比）	P. 33-34
燃油・為替ヘッジの進捗状況（ANA）	P. 35
航空機数	P. 36
航空事業以外のセグメント	P. 37

1. 2026年度 第1四半期決算（概要）

2. 2026年度 第1四半期決算（詳細）



売上高は過去最高を更新。中東情勢の影響を受けつつも、着実に利益を確保

(億円)	FY25 第1四半期	FY26 第1四半期	前年差	前年比
売上高	5,487	6,727	+1,240	+22.6%
航空事業	4,968	6,208	+1,239	+24.9%
営業費用	5,119	6,519	+1,400	+27.4%
航空事業	4,614	6,026	+1,412	+30.6%
営業利益	367	207	△160	△43.5%
航空事業	354	181	△172	△48.7%
営業利益率	6.7%	3.1%	△3.6pt	-
経常利益	359	225	△134	△37.3%
親会社株主に帰属する 四半期純利益	229	194	△35	△15.4%
EBITDA	755	650	△105	△13.9%

決算のポイント

1. 売上高

・第1四半期として過去最高を更新

2. 営業費用

・燃油市況の上昇や円安により、燃油費を中心に増加

3. 営業利益

・市況悪化に伴い前年から減益も、利益計画を大幅に超過

燃油・為替市況

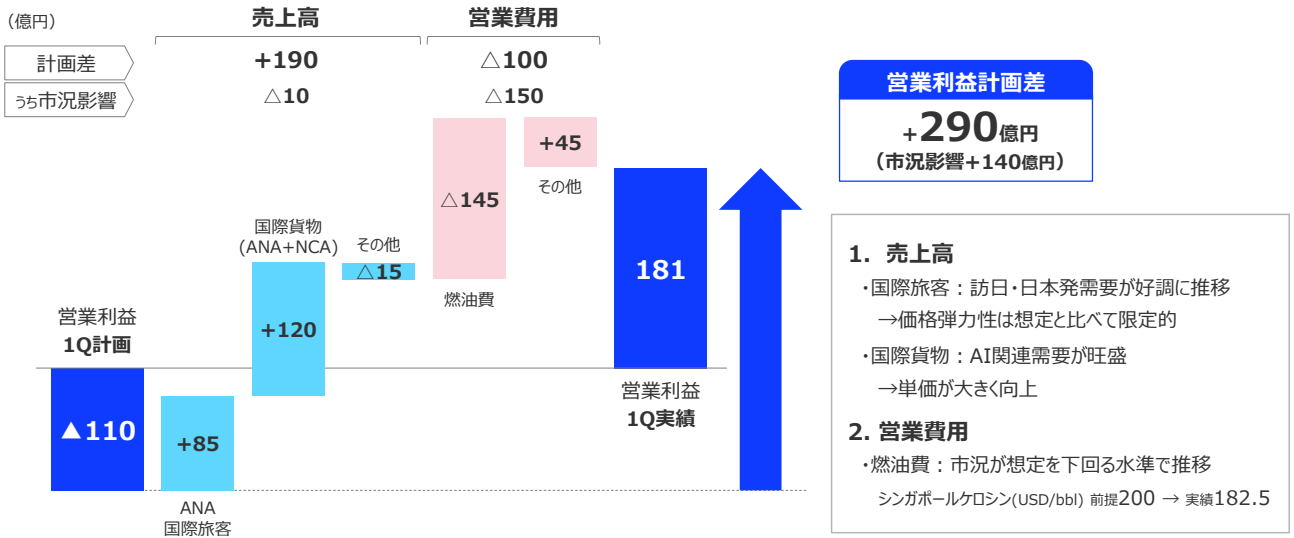
	FY25 1Q実績	FY26 1Q実績	前年比	FY26 1Q前提
ドバイ原油(USD/bbl)	68.0	112.5	+65.4%	130
シンガポールクロシン(USD/bbl)	81.4	182.5	+124.2%	200
為替(円/USD)	145.2	159.2	+9.6%	155

① はじめに、決算概要です。

第1四半期は、中東情勢の影響を受けつつも、
トップラインが好調に推移し、着実に利益を確保しました。

② **売上高**は、前年から23パーセント増加の6,727億円となり、
第1四半期として過去最高となりました。③ **営業費用**は、燃油市況や為替の影響を中心に、
前年から27パーセント増加の6,519億円となりました。④ これらの結果、**営業利益**は207億円となり、利益計画を大幅に上回りました。

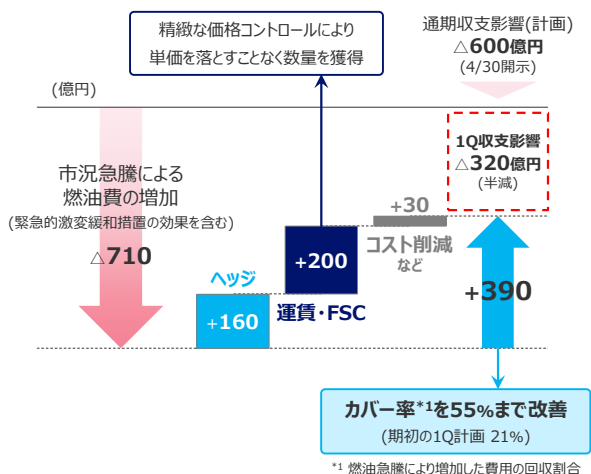
国際旅客・貨物の増収に加え、燃油市況が想定を下回り、計画から大幅な増益を達成



- ① 続いて、航空事業における営業利益の計画差です。
- ② **売上高**は、計画から190億円増加しました。
国際旅客は、需要が好調に推移し、価格弾力性は想定と比べて限定的だったと分析しています。
また、国際貨物では旺盛なAI関連需要を取り込み、単価が大きく向上しました。
- ③ **営業費用**は、燃油市況が計画前提を下回ったことなどにより、計画から100億円減少しました。
- ④ これらの結果、航空事業の**営業利益**は290億円、計画を上回りました。

市況が想定を下回ったことに加え、精緻な価格コントロールで収支影響を抑制

1Q収支影響（中東情勢の緊迫化に伴う燃油急騰影響を分析）



第1四半期実績

■ 収支良化 ■ 収支悪化 ■ その他

収支影響は想定から半減

- 燃油費 : 市況が前提より低位な水準
シンガポールクロシン(USD) 前提200 → 実績182.5(3~5月平均)
- 為替 : 円安が進行 前提155円/USD → 実績159.2円/USD
- FSC : 価格弾力性や補助金を考慮したFSC水準設定
前提 基準テーブルより1段階低く設定 → 実績 前提通り
- 価格弾力性 : 想定と比べて限定的

第2四半期見通し

好調な需要の継続を見込むも、リスク要因の注視が必要

- 中東情勢 : 緊張の再燃
 - 燃油費 : 市況の悪化 シンガポールクロシン(USD) 前提120 → 直近約150*2
(補助金は継続される前提)
 - 為替 : 円安の継続 前提155円/USD → 直近160円超*2
 - FSC : 補助金を考慮し設定 前提 1段階低く設定 → 3段階低く設定
 - 価格弾力性 : 1Qと同等の水準を維持できる見込み
- *2 7/27終値

第2四半期の動向も踏まえて下期の前提に反映

- ① 中東情勢の影響について補足します。
- ② 第1四半期の収支影響は、想定と比べて、およそ半分に抑えられたと分析しています。
これは市況の低下により、燃油費の増加が抑えられたことや
好調な需要に対して精緻な価格コントロールを行い、収入を最大化したことが主な要因です。
- ③ 足元では中東情勢が再度緊迫化するなど、不確実性が高まっていますが、
引き続き様々なリスクを注視し、機動的に対応していきます。
- ④ なお、第2四半期の動向を踏まえ、下期の市況前提の修正を行います。

国際旅客と貨物需要の着実な獲得と単価マネジメントが、航空事業全体のトップラインを牽引

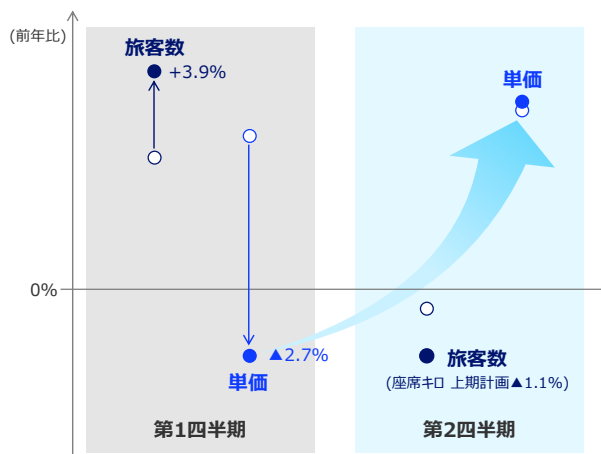
事業別の対応		売上高 (前年比)	主な指標 (前年比)	
1 ANA 国際旅客	1) 訪日・日本発需要を幅広く獲得し、全方面で旅客キロを拡大 2) セルアップ効果により実質的なイールド水準も向上	2,476億円 (+20.0%)	旅客キロ イールド	+12% +8%
2 ANA 国内旅客	1) レジャー需要を中心に堅調な需要を獲得 2) 運賃体系の変更・システム移行に伴い、イールドマネジメントに課題 (8ページ参照)	1,636億円 (+1.1%)	旅客数 単価	+4% △3%
3 国際貨物 (ANA+NCA)	1) ネットワークの改善を進め、旺盛なAI関連需要を最大限取り込み 2) 需給ひっ迫や長距離路線の拡大により単価は大幅に向上	1,087億円 (+157.2%) [583億円(+38%)]	貨物重量 単価	+64% [+1%] +57% [+36%]
※[]内はANA国際貨物のみの実績				
4 Peach	1) 需要動向に応じて生産量を拡大し、訪日・国内レジャー需要を取り込み 2) イールドマネジメントを徹底し、国際線・国内線ともに単価を向上	357億円 (+22.0%)	旅客数 単価	+9% +12%

- 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、好調な訪日、日本発需要を獲得し、旅客キロは全方面で拡大しました。早期に予約を積み上げ、直近需要へのセルアップを徹底したことで、イールドは8パーセント向上し、収入は20パーセントの大幅な増収となりました。
- ③ **ANA国内旅客**は、堅調なレジャー需要を取り込みましたが、運賃体系の変更やシステム移行に伴う影響で単価が前年を下回り、収入は前年並みとなりました。
- ④ **国際貨物**は、前年度の第2四半期からNCAを連結化し、ネットワークの改善を進めています。これにより長距離路線を拡大し、好調なAI関連需要を最大限取り込んだことに加え、単価も向上したことで、収入は前年から2.6倍に増加しました。
- ⑤ **Peach**は、需要動向に応じて生産量を拡大し、好調な訪日需要や、国内の幹線を中心としたレジャー需要を着実に獲得しました。また、徹底したイールドマネジメントで国際線・国内線ともに単価は向上し、収入は22パーセントの増収となりました。

新運賃体系への移行期課題を解消し、単価は第2四半期以降に良化する見通し

旅客数・単価

● 実績および見通し ○ 計画



第1四半期実績

旅客数は計画を上回るも、単価の向上に課題

新システムの移行や新運賃環境での販売手法の調整

→早期需要の取り込みと搭乗間際の需要へのセルアップに苦戦

対応策

2Qに向けて単価改善の取り組みを強化

- ① 早期需要の取り込みを強化
→予約率の向上によるセルアップ効果の最大化
- ② イールドマネジメント手法の改善
→新運賃の商品特性を踏まえた調整を実施
- ③ システム課題の解決への対応も並行して実施（詳細は12ページ参照）

第2四半期見通し

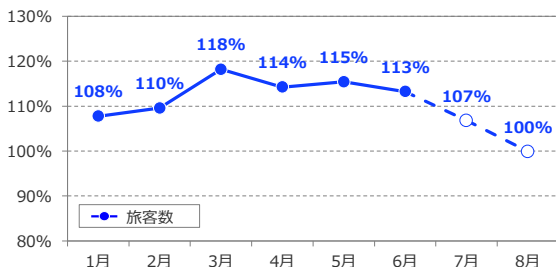
単価は計画水準まで改善

→収入最大化に向けて単価と旅客数の最適なバランスを追求

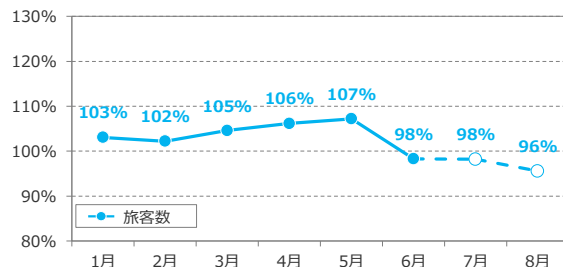
- ① ANA国内旅客の状況について補足します。
- ② 左側に、旅客数と単価について、第1四半期の実績、第2四半期の見通し、およびそれぞれの計画を前年比でお示ししています。
- ③ 5月19日から旅客系システムの移行と運賃体系の変更を行いました。
新たなシステムと運賃環境での販売手法を試行錯誤する段階で、
早期の需要取り込みと搭乗間際の需要へのセルアップに不足が生じ、
結果として、第1四半期の単価は計画を下回りました。
- ④ この状況を踏まえて、単価改善に向けた取り組みを強化しています。
具体的には、早期需要の獲得を強化し、セルアップ効果を最大化する基本戦略を再徹底するとともに、
より柔軟な価格設定ができる新運賃の商品特性を活かした販売戦略への調整を行っています。
- ⑤ データ活用やシステム面の課題解決にも並行して対応しており、
第2四半期の単価の見通しは、計画水準まで改善しています。

① ANA国際旅客

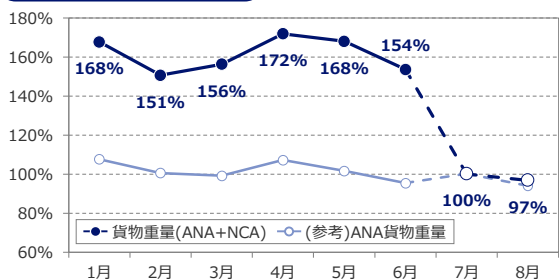
* グラフは全て前年同月比



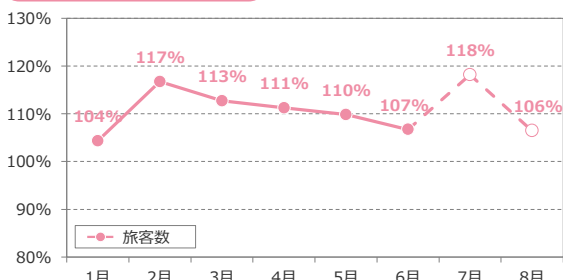
② ANA国内旅客



③ 国際貨物(ANA+NCA*1)



④ Peach



©ANAHD2026

*1 NCAは前年度第2四半期から連結化(前年7月からNCA実績を含む)

9

① 次に、事業別の需要動向についてです。

② **ANA国際旅客**は、燃油サーチャージ上昇に伴い、需要の伸び率は縮小傾向にあります。足元の価格弾力性は想定を下回っていますが、夏休みや秋の行楽シーズンなどのレジャー需要が高まる時期を中心に、引き続き動向を注視していきます。

③ **ANA国内旅客**は、生産量の縮小に伴い、前年をやや下回って推移する見通しです。

④ **国際貨物**は、ANAとNCAの実績を合算してお示しています。需要は前年並みで推移していますが、AI関連需要は好調さを維持する見込みです。

⑤ **Peach**は、昨年7月に「日本で大地震」との風評被害があった影響で、月別の前年比に波が見られますが、国際線、国内線ともに前年を上回って推移しています。

持続可能な地域インフラ維持と安定収益基盤の確立との両立にむけ、有識者会議による対応策の具現化を進める



- ① こちらは、国内旅客事業の中期的な収益構造の変革についてです。
- ② 需給適合に向けた小型機の発注や燃油サーチャージの導入準備など、これまで進めてきた自助努力による取り組みに加えて、国土交通省主催の有識者会議で示された方策を踏まえ、様々な対応を検討しています。
- ③ 施策の一つとして、本日、アイベックスエアラインズとの包括的業務提携を発表しました。これをもとに2029年度からANA便の受委託業務を開始する予定です。
- ④ 中長期的な財務インパクトについては、各施策の具体化の進捗を踏まえ、適切なタイミングで価値創造ロードマップに反映していきます。

財務健全性の維持・向上と資本効率の向上に向けたバランスシートマネジメントを実行中

主な変動要素(1Q)

2026年度1Q期末 バランスシート

主な変動要素(1Q)



主な財務指標

自己資本比率
35.6%
(△2.1pt)

調整後自己資本比率*1
35.7%
(△2.1pt)

ネットD/Eレシオ
△0.01倍
(+0.05倍)

劣後ローンに係る
実質ネットD/Eレシオ
0.23倍
(+0.06倍*2)

*1 劣後ローン、社債型種類株式の資本性認定分を考慮
*2 2025年度末の指標を確定値に洗い替えて算出

- ① 最後に、バランスシートマネジメントについてです。
- ② 第1四半期の主な増減はスライドに記載の通りです。
- ③ 自己株式の取得や配当金の支払いなどにより、自己資本比率は35.6パーセントとなりました。
- ④ 以上が、第1四半期の決算概要です。
第2四半期も中東情勢をはじめとした外部環境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。

お客様のご利用頻度が高いエラーから優先対応し、予約・搭乗・お問い合わせの利便性は回復傾向
搭乗体験のさらなる改善に向けて、UI・UXを含む機能強化を継続して推進中

Web・アプリ基盤の機能改善

予約表示・照会機能

順次解消中

ご利用頻度の高い往復空席照会や予約詳細画面等の不具合を特定し、修復しました。

オンライン チェックイン

原因特定済みエラーの
約90%を占めた事象の解消

Web領収書機能

順次機能追加

ご要望を多くいただいた旅程表示、宛名変更機能等を追加し、改善を図りました。

窓口・空港でのサポート回復

コールセンター・メール

移行前の状況まで
回復

Web機能改善によるお問い合わせの減少や人員体制の強化により、応答時間を短縮させました。

オンラインチェックイン のご利用状況

移行前の状況まで
回復

空港カウンター案内

対応中

現地サポートの強化とWeb案内拡充により、空港での搭乗手続きの混雑緩和に取り組んでいます。

今後の改善・さらなる進化

システムの改善・高度化

対応中

アクセス集中時のタイムアウトエラー防止や、さらなる利便性向上に向けた改善を継続推進中です。

お問い合わせ窓口 の強化

8月以降順次

生成AIを活用した、メールの自動応答・係員サポート機能を導入し、対応時間の短縮を図ります。

搭乗体験のさらなる改善

継続強化

モバイル体験と空港・ゲートでの連携を磨き、スムーズな搭乗・利便性向上に向けた対応を追求します。

1. 2026年度 第1四半期決算（概要）

2. 2026年度 第1四半期決算（詳細）



(億円)	第1四半期		
	FY2025	FY2026	前年差
売上高	5,487	6,727	+ 1,240
営業費用	5,119	6,519	+ 1,400
営業利益	367	207	△ 160
営業利益率 (%)	6.7	3.1	△ 3.6pt
営業外損益	△ 8	17	+ 25
経常利益	359	225	△ 134
特別損益	-	20	+ 20
親会社株主に帰属する 四半期純利益	229	194	△ 35

(億円)	FY2025 期末	FY2026 第1四半期末	前年度 期末差
総資産	39,551	39,232	△ 318
自己資本	14,919	13,973	△ 946
自己資本比率（％）	37.7	35.6	△ 2.1pt
有利子負債残高	11,717	11,931	+ 214
D/ELシオ（倍）	0.8	0.9	+ 0.1
手元流動性資金 ^{*1}	12,569	12,097	△ 471
純有利子負債残高 ^{*2}	△ 852	△ 166	+ 686
ネットD/ELシオ（倍） ^{*3}	△ 0.1	△ 0.0	+ 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

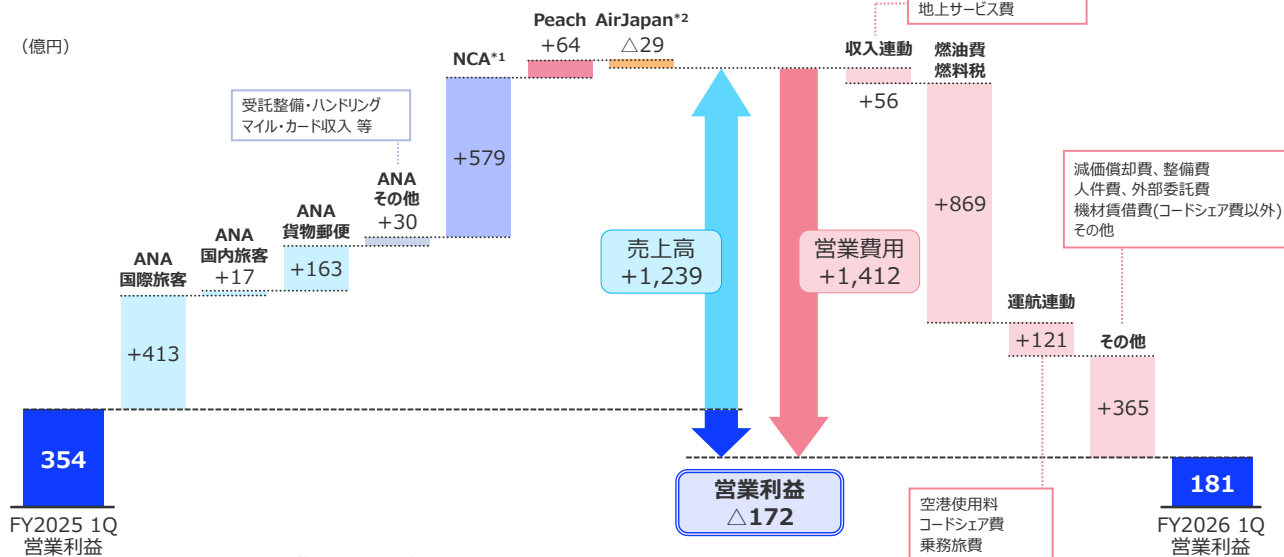
*3 ネットD/ELシオ = 純有利子負債 ÷ 自己資本

(億円)	第1四半期		
	FY2025	FY2026	前年差
営業キャッシュフロー	944	892	△ 51
投資キャッシュフロー	△ 477	1,750	+ 2,228
財務キャッシュフロー	216	△ 635	△ 851
現金及び現金同等物の増減額	675	2,028	+ 1,352
現金及び現金同等物の期首残高	8,627	7,363	} + 2,028
現金及び現金同等物の期末残高	9,303	9,391	
減価償却費	387	445	+ 58
設備投資額（固定資産のみ）	427	768	+ 340
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）	506	142	△ 363
EBITDA（営業利益+減価償却費）	755	650	△ 105
EBITDAマージン（%）	13.8	9.7	△ 4.1pt

(億円)		第1四半期		
		FY2025	FY2026	前年差
売上高	航空事業	4,968	6,208	+ 1,239
	航空関連事業	862	926	+ 63
	旅行事業	153	139	△ 14
	商社事業	347	374	+ 27
	その他	115	123	+ 8
	調整額	△ 960	△ 1,044	△ 84
	合計（連結）	5,487	6,727	+ 1,240
営業利益	航空事業	354	181	△ 172
	航空関連事業	31	49	+ 17
	旅行事業	△ 2	1	+ 3
	商社事業	13	10	△ 2
	その他	5	6	+ 1
	調整額	△ 34	△ 41	△ 6
	合計（連結）	367	207	△ 160

(億円)		第1四半期		
		FY2025	FY2026	前年差
売上高	国際旅客	2,062	2,476	+ 413
	ANA 国内旅客	1,619	1,636	+ 17
	貨物郵便	494	657	+ 163
	その他	470	500	+ 30
	NCA*1	-	579	+ 579
	Peach	292	357	+ 64
	AirJapan*2	29	-	△ 29
	合計	4,968	6,208	+ 1,239
営業費用	燃油費・燃料税	1,005	1,875	+ 869
	空港使用料	277	327	+ 49
	航空機材賃借費	385	463	+ 78
	減価償却費	370	426	+ 55
	整備部品・外注費	528	615	+ 87
	人件費	576	623	+ 47
	販売費	151	161	+ 10
	外部委託費	773	867	+ 93
	その他	544	665	+ 120
	合計	4,614	6,026	+ 1,412
営業利益	営業利益	354	181	△ 172

(億円)

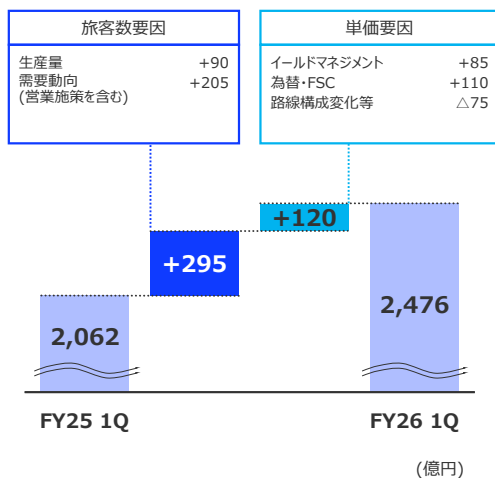


Intentionally Left Blank

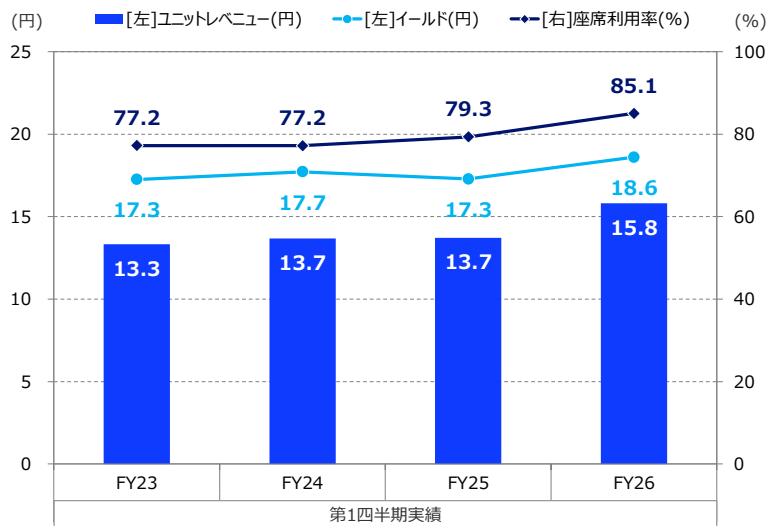
	第1四半期		
	FY2025	FY2026	前年比(%)
座席キロ（百万）	15,042	15,651	+ 4.0
旅客キロ（百万）	11,933	13,312	+ 11.6
旅客数（千人）	2,067	2,363	+ 14.3
座席利用率（%）	79.3	85.1	+5.7pt ^{*1}
旅客収入（億円）	2,062	2,476	+ 20.0
ユニットレベニュー（円） （旅客収入／座席キロ）	13.7	15.8	+ 15.4
イールド（円） （旅客収入／旅客キロ）	17.3	18.6	+ 7.6
単価（円） （旅客収入／旅客数）	99,750	104,763	+ 5.0

*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）



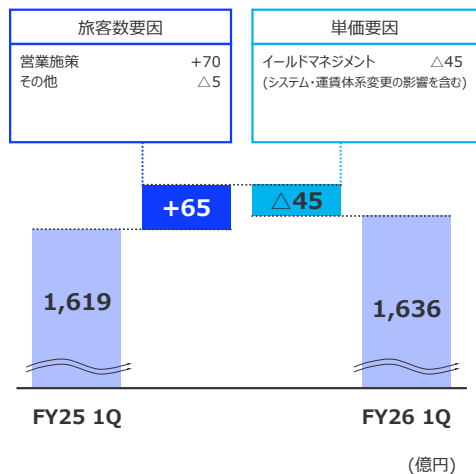
第1四半期（4～6月）実績推移



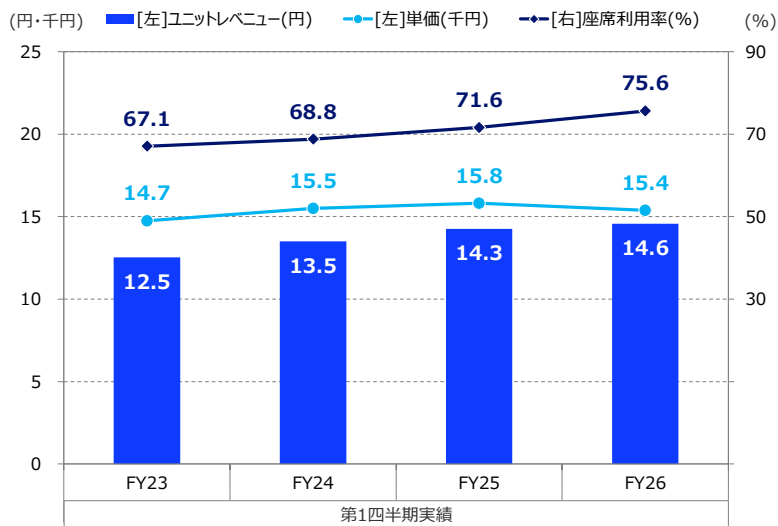
	第1四半期		
	FY2025	FY2026	前年比(%)
座席キロ（百万）	11,358	11,229	△ 1.1
旅客キロ（百万）	8,134	8,493	+ 4.4
旅客数（千人）	10,243	10,642	+ 3.9
座席利用率（%）	71.6	75.6	+4.0pt* ¹
旅客収入（億円）	1,619	1,636	+ 1.1
ユニットレベニュー（円） （旅客収入／座席キロ）	14.3	14.6	+ 2.3
イールド（円） （旅客収入／旅客キロ）	19.9	19.3	△ 3.2
単価（円） （旅客収入／旅客数）	15,806	15,379	△ 2.7

*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（4～6月）実績推移

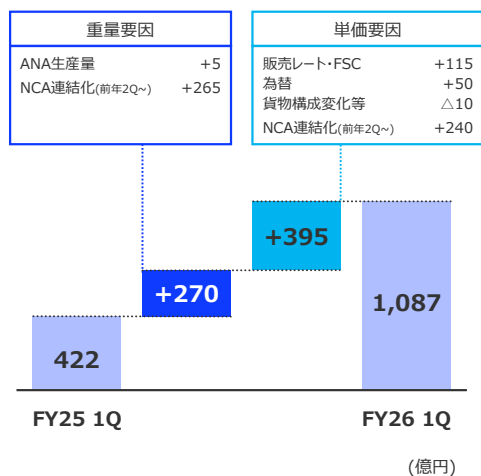


	第1四半期*2		
	FY2025	FY2026	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,608	2,701	+ 68.0
有償貨物トンキロ（百万）	912	1,607	+ 76.2
貨物輸送重量（千トン）	177	291	+ 64.2
貨物重量利用率（%）	56.8	59.5	+2.8pt*1
貨物収入（億円）	422	1,087	+ 157.2
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	26.3	40.3	+ 53.1
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	46.3	67.7	+ 46.0
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	238	373	+ 56.6

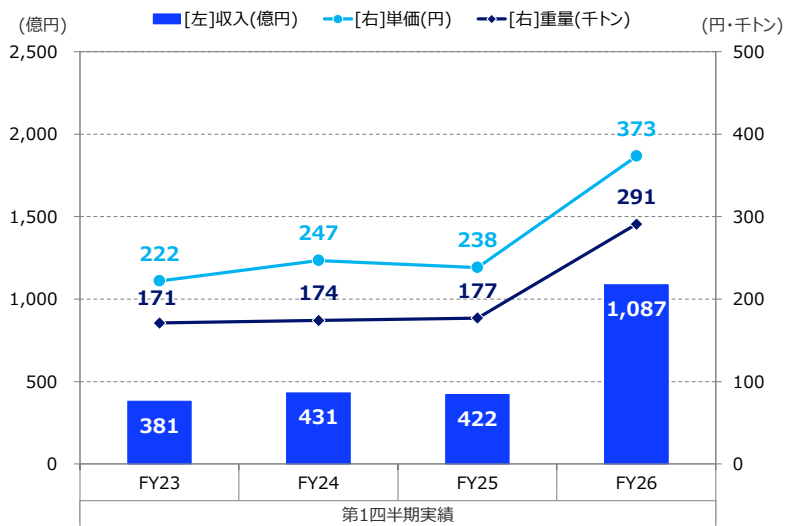
*1 貨物重量利用率のみ前年差

*2 NCAは前年度第2四半期から連結化(前年度第1四半期はANA実績のみ)

第1四半期 収入増減要因（前年差）



第1四半期（4～6月）実績推移



* NCAは2025年度第2四半期から連結化（2025年度1四半期までANA実績のみ）

	第1四半期		
	FY2025	FY2026	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,608	1,624	+ 1.0
有償貨物トンキロ（百万）	912	913	+ 0.1
貨物輸送重量（千トン）	177	179	+ 1.2
貨物重量利用率（%）	56.8	56.2	△0.5pt* ¹
貨物収入（億円）	422	583	+ 37.9
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	26.3	35.9	+ 36.5
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	46.3	63.9	+ 37.8
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	238	325	+ 36.3

*1 貨物重量利用率のみ前年差

本表のデータは、P.27記載実績の内数	第1四半期		
	FY2025	FY2026	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	406	398	△ 1.9
有償貨物トンキロ（百万）	271	267	△ 1.7
貨物輸送重量（千トン）	65	66	+ 2.6
貨物重量利用率（%）	66.9	67.0	+0.1pt ^{*1}
貨物収入（億円）	152	201	+ 31.9
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	37.6	50.5	+ 34.4
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	56.2	75.4	+ 34.1
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	235	302	+ 28.6

*1 貨物重量利用率のみ前年差

* 自社事業のみ	第1四半期*1		
	FY2025	FY2026	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	-	1,076	-
有償貨物トンキロ（百万）	-	694	-
貨物輸送重量（千トン）	-	111	-
貨物重量利用率（%）	-	64.5	-
貨物収入（億円）	-	504	-
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	-	46.8	-
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	-	72.7	-
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	-	451	-

*1 前年度第2四半期から連結化

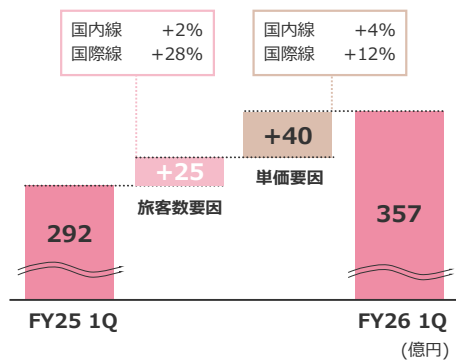
Intentionally Left Blank

	第1四半期		
	FY2025	FY2026	前年比(%)
座席キロ（百万）	3,290	3,506	+ 6.6
旅客キロ（百万）	2,640	2,921	+ 10.7
旅客数（千人）	2,213	2,418	+ 9.3
座席利用率（%）	80.2	83.3	+3.1pt* ¹
売上高（億円）* ²	292	357	+ 22.0
ユニットレベニュー（円） （売上高／座席キロ）	8.9	10.2	+ 14.5
イールド（円） （売上高／旅客キロ）	11.1	12.2	+ 10.2
単価（円） （売上高／旅客数）	13,231	14,772	+ 11.6

*1 座席利用率のみ前年差

*2 売上高に付帯収入を含む

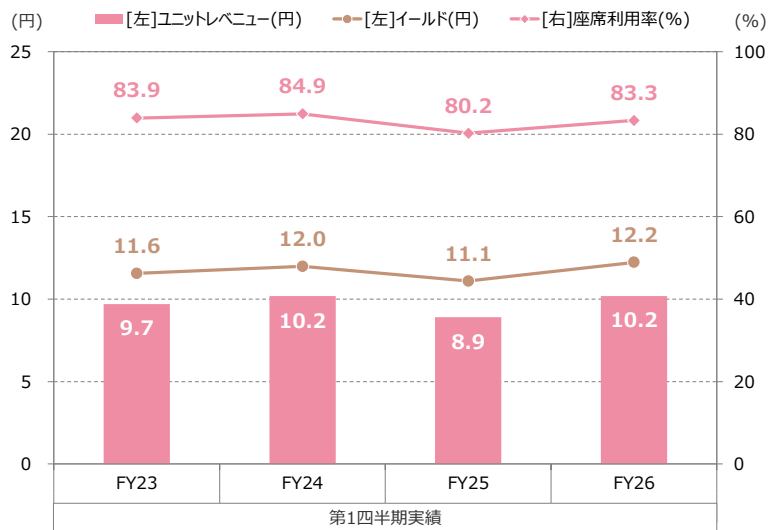
第1四半期 収入増減要因（前年差）



第1四半期のトピックス

- ✓ 上海線は海外エアラインの減便による需要シフトが継続
- ✓ 香港線は風評被害の裏年影響で座席利用率が大幅に改善

第1四半期（4～6月）実績推移



		FY2026 1Q	前年 同期差
旅客収入 (構成比)	北米	37.6	△ 2.0
	欧州	20.1	△ 0.0
	中国	6.9	+ 0.5
	アジア・オセアニア	30.0	+ 1.5
	ハワイ	5.4	+ 0.1
座席キロ (構成比)	北米	32.8	△ 0.9
	欧州	16.3	△ 0.5
	中国	5.5	△ 0.8
	アジア・オセアニア	37.5	+ 1.9
	ハワイ	7.9	+ 0.2
旅客キロ (構成比)	北米	34.0	△ 2.1
	欧州	16.3	△ 0.8
	中国	5.4	+ 0.2
	アジア・オセアニア	36.8	+ 2.5
	ハワイ	7.5	+ 0.2

		FY2026 1Q	前年 同期差
旅客数 (構成比)	北米	20.3	△ 1.8
	欧州	9.8	△ 0.8
	中国	15.6	+ 0.3
	アジア・オセアニア	47.4	+ 2.2
	ハワイ	6.9	+ 0.1
座席 利用率* (%)	北米	88.2	+ 3.3
	欧州	85.0	+ 3.9
	中国	83.4	+ 17.2
	アジア・オセアニア	83.4	+ 7.1
	ハワイ	81.1	+ 5.6

* 座席利用率のみ実数、前年差はpt

		FY2026 1Q	前年 同期差*1
貨物収入 (構成比)	北米（ハワイを含む）	53.1	+ 4.3
	欧州	11.5	+ 2.0
	中国	18.5	+ 0.7
	アジア・オセアニア	16.0	△ 6.3
	その他	0.9	△ 0.7
有効貨物 トンキロ (構成比)	北米（ハワイを含む）	52.6	+ 5.2
	欧州	12.6	+ 2.2
	中国	13.9	+ 0.8
	アジア・オセアニア	20.6	△ 8.1
	その他	0.3	△ 0.1
有償貨物 トンキロ (構成比)	北米（ハワイを含む）	51.6	+ 3.5
	欧州	15.0	+ 2.4
	中国	13.5	+ 1.2
	アジア・オセアニア	19.5	△ 6.8
	その他	0.4	△ 0.3

		FY2026 1Q	前年 同期差*1
貨物重量 (構成比)	北米（ハワイを含む）	29.9	+ 3.6
	欧州	7.9	+ 1.0
	中国	33.6	+ 4.4
	アジア・オセアニア	25.0	△ 6.3
	その他	3.7	△ 2.7
貨物重量 利用率*2 (%)	北米（ハワイを含む）	58.3	+ 0.8
	欧州	70.7	+ 2.2
	中国	58.0	+ 4.3
	アジア・オセアニア	56.4	+ 4.3
	その他	-	-

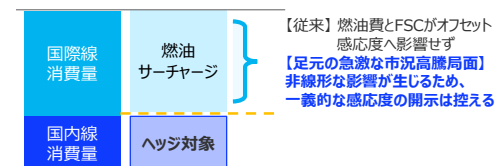
*1 NCAは前年度第2四半期から連結化(前年度第1四半期はANA実績のみ)

*2 貨物重量利用率のみ実数、前年差はpt

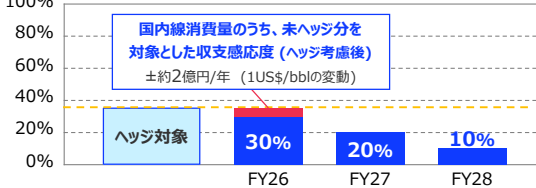
1. 燃油ヘッジ

■基本ヘッジ方針

- 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）



総消費量に対するヘッジ率（2026年6月末現在）



燃油市況 (USD/bbl)	FY25 1Q実績	FY26 1Q実績	FY26前提		
			1Q	2Q	下期
ドバイ原油	68.0	112.5	130	100	75
シンガポールケロシン	81.4	182.5	200	120	90

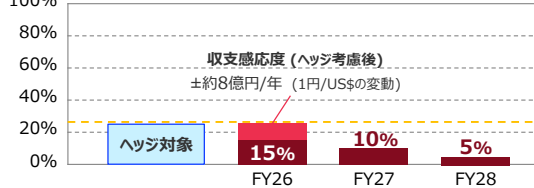
2. 為替ヘッジ

■基本ヘッジ方針

- 1) 不足する外貨量を対象にヘッジ（3年前から取引開始）



全外貨費用に対するヘッジ率（2026年6月末現在）



為替市況 (円/USD)	FY25 1Q実績	FY26 1Q実績	FY26 前提
ドル円レート	145.2	159.2	155

	座席数	FY2025 期末	FY2026 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	16	16	-	7	9
Boeing 777-200/-200ER	392・405	10	10	-	10	-
Boeing 777-F	-	2	2	-	2	-
Boeing 787-10	294・429	10	10	-	9	1
Boeing 787-9	215~395	44	45	+ 1	39	6
Boeing 787-8	184~335	36	36	-	33	3
Boeing 767-300ER	202・270	15	15	-	15	-
Boeing 767-300F/-300BCF	-	6	6	-	4	2
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	25	25	-	25	-
ANA 計	-	243	244	+ 1	184	60
Boeing 747-8F	-	8	8	-	8	-
Boeing 747-400F*	-	7	7	-	7	-
NCA 計	-	15	15	-	15	-
Airbus A321-200neoLR	218	3	3	-	-	3
Airbus A320-200neo	188	22	24	+ 2	5	19
Airbus A320-200	180	13	13	-	-	13
Peach Aviation 計	-	38	40	+ 2	5	35
グループ 計	-	296	299	+ 3	204	95

(億円)		第1四半期		
		FY2025	FY2026	前年差
航空関連 事業	売上高	862	926	+ 63
	営業利益	31	49	+ 17
	営業利益率 (%)	3.7	5.3	+ 1.6pt
旅行 事業	売上高	153	139	△ 14
	営業利益	△ 2	1	+ 3
	営業利益率 (%)	-	1.0	-
商社 事業	売上高	347	374	+ 27
	営業利益	13	10	△ 2
	営業利益率 (%)	3.8	2.9	△ 1.0pt
その他	売上高	115	123	+ 8
	営業利益	5	6	+ 1
	営業利益率 (%)	4.7	5.5	+ 0.7pt

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	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、あったか、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、見やり、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

A N A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