

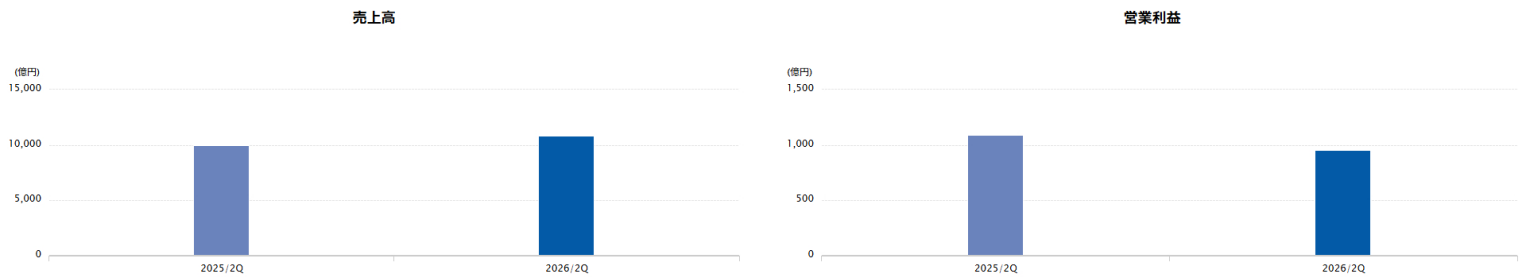
当中間連結会計期間（2025年4月1日～2025年9月30日）のわが国経済は、雇用・所得環境の改善や各種政策の効果が緩やかな回復を支えることが期待される一方で、米国の通商政策等による景気の下振れリスクには留意が必要な状況です。航空業界を取り巻く環境は、ウクライナや中東地域情勢等の地政学リスクが懸念されるものの、旅客需要は増加しています。

このような社会・経済情勢の下、航空事業を中心に増収となったことから、売上高は1兆1,904億円となりましたが、政府からのジェット燃料補助金が減少したことや人財への投資を進めたこと等から費用が増加し、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、前年同期と比べて減益となりました。

なお、当社は8月に日本貨物航空株式会社（NCA）の全株式を取得しました。ANAグループの貨物便と旅客便の広範なネットワークを併せ持ったコンビネーションキャリアに、NCAが強みとする日本と欧米を結ぶ大型貨物専用機によるネットワークとノウハウが融合したことで更なる収益の拡大を目指してまいります。

セグメント

航空事業



好調な訪日需要とレジャー需要に支えられ、国際線・国内線ともに旅客需要が堅調に推移したことや、当期において連結子会社となったNCAの収入が加わったこと等により、売上高は前年同期を上回りました。費用面では人件費や燃油費等が増加したことから、営業利益は前年同期と比べて減益となりました。

なお、当社グループは、米国の非営利団体APEXから高品質なサービスの提供が評価され、最高評価となる「WORLD CLASS」を2年連続で受賞したほか、英国のFlightGlobal社からは優れた経営戦略と顧客体験価値の向上が評価され「Executive Leadership: Asia-Pacific Award」を初受賞しました。





国内線旅客では、「ANA SUPER VALUEセール」を継続的に実施し、レジャー需要の喚起と早期取り込みに努めたこと等により、旅客数、収入ともに前年同期を上回りました。

路線ネットワークでは、夏休み期間や連休を中心に、羽田＝沖縄線や中部＝新千歳線等に臨時便を設定し、レジャー需要を積極的に取り込みました。

営業・サービス面では、悪天候等で乱れた運航ダイヤの修正案を高速かつ最適に自動立案するシステムを7月から導入しました。修正ダイヤ決定までの時間短縮等を行い、お客様への影響を最小限に抑えるように努めてまいります。

国際線貨物



国際線貨物では、米国の関税政策により中国発北米向け三国間貨物の需要が伸び悩む中、アジア発北米向け貨物の取り込みを強化したこと等から、輸送重量は前年同期を上回りましたが、為替の影響に加え、自動車関連やEコマースの需要が減退したこと等により、収入は前年同期を下回りました。

路線ネットワークでは、需要動向を見極め、必要に応じて貨物専用機の運航路線や供給量を柔軟に調整したほか、北米路線では他社によるエアラインチャーター便の運航を継続し、収益性の確保に努めました。

NCA



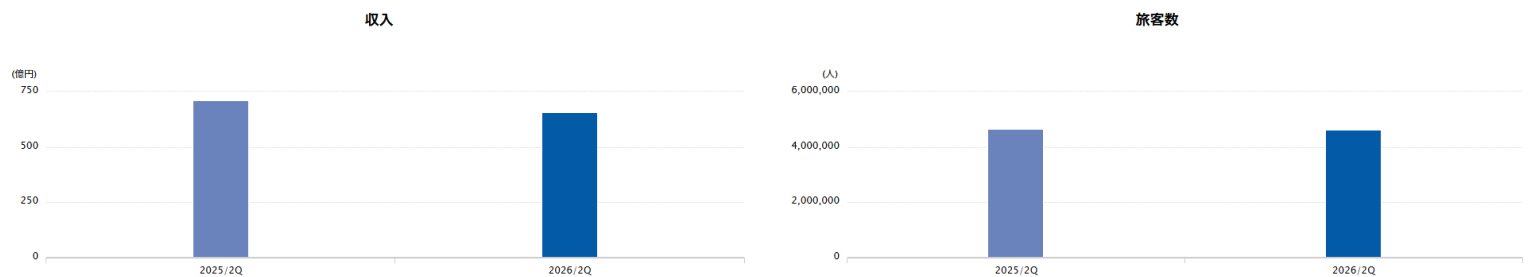
8月に新たにグループ化したNCAでは、米国の関税政策による中国発北米向け三国間貨物の需要減退の影響を受けましたが、アジア発北米向けAIサーバー関連等の貨物の取り込みを強化しました。

路線ネットワークでは、9月から成田＝フランクフルト線を開設しました。

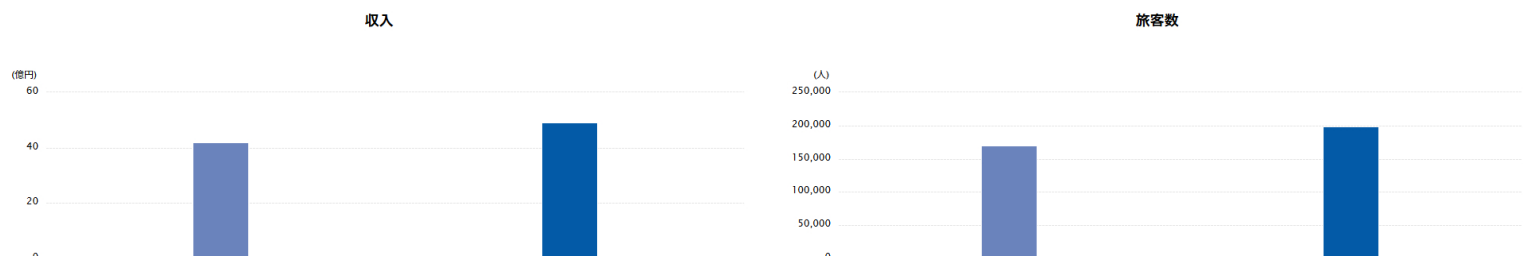
今後、ANA・NCAの貨物便ネットワークを最適化し、更なる収益の拡大を目指してまいります。

Peach・AirJapan

Peach



AirJapan



2025/2Q

2026/2Q

2025/2Q

2026/2Q

Peachでは、旅客数は前年並みに推移したものの、国際線で他社との価格競争が激化したこと等から、収入は前年同期を下回りました。

路線ネットワークでは、4月から関西＝金浦線、中部＝金浦線を新規開設し、8月から両路線とも増便したほか、関西＝女満別線と関西＝釧路線の期間運航を実施し、レジャー需要の取り込みに努めました。

営業・サービス面では、運航の安全性・サービス品質向上や人材育成等を目的に、7月に自社訓練施設を関西空港内に開設しました。

AirJapanでは、訪日需要を着実に取り込んだことに加え、日本発レジャー需要の喚起を目的にセールを積極的に展開したこと等により、旅客数・収入ともに前年同期を上回りました。

営業・サービス面では、8月に全ての運航路線を対象にした「ラストサマーセール」を展開したほか、9月に成田＝バンコク線および成田＝シンガポール線を対象に割引キャンペーンを実施しました。また、ウェブサイトにおいて、航空券予約時に旅行保険の購入ができるようになりました。

その他

収入



航空事業におけるその他の収入は937億円（前年同期855億円、前年同期比9.6%増）となりました。なお、航空事業におけるその他には、マイレージ附帯収入、機内販売収入、整備受託収入等が含まれています。

航空関連事業

売上



営業利益



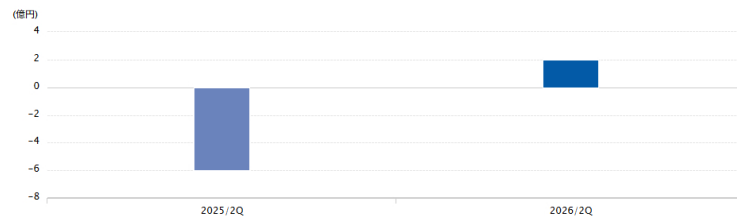
外国航空会社からの空港地上支援業務や国際貨物の取扱高が拡大したこと等により、売上高・営業利益ともに前年同期を上回りました。

旅行事業

売上



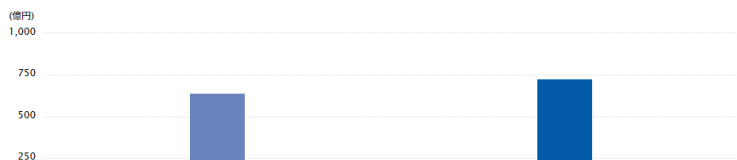
営業利益



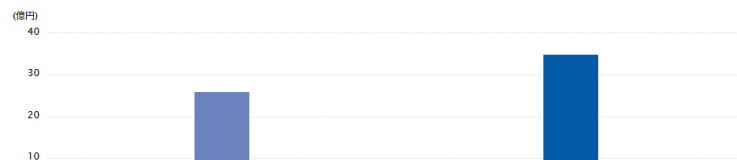
海外旅行については、ハワイ方面やヨーロッパ方面を中心に需要を取り込んだことにより、取扱高が増加しました。国内旅行については、「ANAトラベラーズホテル」等の素材販売が好調であったものの、主力のダイナミックパッケージ商品の集客が伸び悩んだことから、取扱高が減少しました。以上の結果、売上高は前年同期を下回りましたが、コストマネジメントを徹底したこと等により、営業黒字に転換しました。

商社事業

売上



営業利益





大阪・関西万博の開催等による旅客需要の増加に伴い、観光土産品卸売「FUJISEY」が好調に推移したほか、半導体関連の電子事業やバナナをはじめとした食品事業の取扱高が増加したこと等により、売上高・営業利益ともに前年同期を上回りました。

その他



空港設備保守管理事業や不動産関連事業、研修事業において取扱高が増加したこと等から、売上高・営業利益ともに前年同期を上回りました。

財政状態

資産の部は、NCAのグループ化に伴う航空機の増加等により、前期末に比べて1,281億円増加し、3兆7,484億円となりました。

負債の部は、借入金や航空券の予約発券数の拡大に伴う契約負債が増加したこと等により、前期末に比べて833億円増加し、2兆5,635億円となりました。なお、有利子負債（無利子のユーロ円建転換社債型新株予約権付社債を含む）は、前期末に比べて553億円増加し、1兆4,043億円となりました。

純資産の部は、配当金の支払いがあった一方で、親会社株主に帰属する中間純利益を計上したこと等により、前期末に比べて448億円増加し、1兆1,849億円となりました。

キャッシュ・フロー

営業活動においては、当中間連結会計期間の税金等調整前中間純利益1,054億円に、減価償却費等の非資金項目、営業活動に係る債権・債務の加減算を行ったこと等から、1,790億円の収入となりました。

投資活動においては、有価証券の取得や設備投資による支出があったこと等から、2,802億円の支出となりました。これらの結果、フリー・キャッシュ・フローは1,011億円の支出となりました。

財務活動においては、配当金の支払いや借入金の返済があった一方で、長期借入による資金調達を行ったこと等から、737億円の支出となりました。

その他、株式交換等により、現金及び現金同等物が14億円増加しました。

以上の結果、当中間連結会計期間末における現金及び現金同等物は、期首から1,735億円減少し、6,891億円となりました。

連結業績予想などの将来予測情報

上期は燃油市況が期初の想定を下回り、為替も円高に推移したこと等の影響で費用が減少したほか、8月にNCAが連結子会社となったことにより、通期の国際線貨物収入の増加が見込まれること等から、売上高は2兆4,800億円（前回発表時から1,100億円の増加）、営業利益は2,000億円（同150億円の増加）、経常利益は1,940億円（同190億円の増加）となる見通しです。また、NCAの買収に伴う特別利益を計上したこと等により、親会社株主に帰属する当期純利益は1,450億円（同230億円の増加）となる見通しです。当期の配当予想については、前回発表した1株あたり60円から変更はありません。

なお、業績予想の修正を算出するにあたり、米ドル円為替レートは150円、航空燃油費の一指標であるドバイ原油の市場価格を1バレルあたり75米ドル、シンガポール・ケロシンを1バレルあたり90米ドルとしており、前回発表時から変更はありません。