

ANAホールディングス株式会社 説明会

2019年3月期決算

代表取締役社長

片野坂 真哉

2019年4月26日



©ANAHD2019

1

- ◎ 本日はお忙しい中、2019年3月期 決算説明の電話会議にご参加頂きまして、誠にありがとうございます。
- ◎ 本日、私からは、
 - 1) 2018年度決算の概要
 - 2) 2019年度の業績予想
 - 3) 株主還元の3点の項目について、ご説明します。
- ◎ 最初に、4ページをご覧ください。

目次

1. 2018年度決算・2019年度業績予想

2018年度 決算	P. 4
2018年度の振り返り	P. 5
2019年度の戦略テーマ	P. 6
2019年度 業績予想	P. 7
価値創造目標	P. 8
ESGに関する取り組み	P. 9
株主還元	P. 10
(参考) 財務指標の推移	P. 11

2. 2018年度 決算 (詳細)

業績ハイライト	P. 14
連結決算概要	
経営成績	P. 15
財政状態	P. 16
キャッシュフロー	P. 17
セグメント別実績	P. 18
航空事業	
収入・費用	P. 19
営業利益増減要因	P. 20
国内旅客事業	P. 21-22
国際旅客事業	P. 23-26
国内貨物事業	P. 27
国際貨物事業	P. 28-30
LCC事業	P. 31-32
燃油・為替ヘッジの進捗状況	P. 33
航空事業以外のセグメント	P. 34

3. 2019年度 業績予想 (詳細)

連結業績予想	P. 36
セグメント別 計画	P. 37
航空事業 売上高・営業費用 計画	P. 38
計画前提	
ANA旅客事業	P. 39
ANA貨物事業	P. 40
LCC事業	P. 41

4. 補足資料

運用航空機数	P. 44
国際旅客 方面別実績 (構成比)	P. 45
国際貨物 方面別実績 (構成比)	P. 46

1. 2018年度 決算 ・ 2019年度 業績予想



2018年度 決算 (概要)

1. 2018年度 決算 (連結)

(億円)	実績	前年差	計画差
売上高	20,583	+865	+183
航空事業	18,144	+832	+94
営業利益	1,650	+5	+0
航空事業	1,605	+36	+5
営業利益率	8.0%	▲0.3pt	▲0.1pt
経常利益	1,566	▲39	▲13
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,107	▲331	+87
EBITDA	3,245	+96	▲14
1株あたり当期純利益	331.0円	▲86.7円	+26.2円

2. 営業利益・営業利益率 (連結)



▶ ポイント

- 1) 売上高 : 当社グループとして、初めて2兆円を超過
- 2) 営業利益 : 4期連続で最高益を更新

©ANAHD2019

4

- ◎ 2018年度決算の概要についてご説明します。
- ◎ 主力の航空事業において、旅客事業を中心に、堅調な需要を着実に取り込みました。上期を中心に、ボーイング787型機のエンジン問題による計画欠航や、自然災害による影響を受けましたが、売上高は、当社グループとして初めて2兆円を超えました。
- ◎ 営業利益は、1,650億円となり、4期連続で最高益を更新しました。また、2017年度に実施した、Peach Aviationの連結化に伴う株式評価益への影響等を除くと、当期純利益も、前年同期から増加しました。
- ◎ 右のグラフは、過去5年間における、年度別の営業利益、並びに営業利益率の推移です。安全と品質サービス、人財への投資を進める中、営業利益率は、2016年度から、概ね8パーセント台を維持しました。
- ◎ 5ページをご覧ください。

2018年度の振り返り

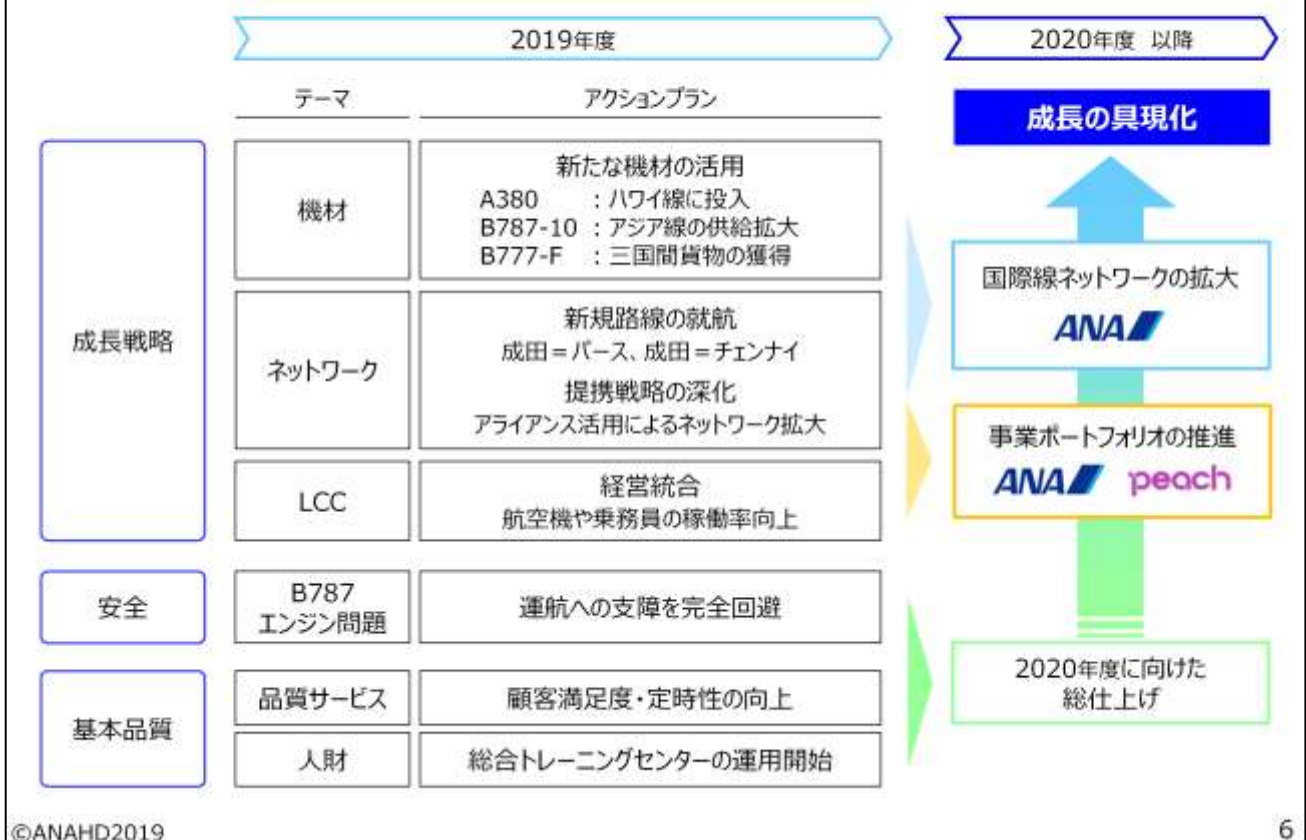
	2018年度 当初計画		達成状況	
	目標	テーマ	実績	分析
国際旅客	6,480億円 (売上高)	✓ ネットワーク優位性を強化	6,515億円	✓ 堅調な需要動向が持続 ✓ 羽田ネットワークの優位性を発揮
国内旅客	6,910億円 (売上高)	✓ 安定的な収益基盤を堅持	6,966億円	✓ 新運賃制度の導入 (単価の向上)
国際貨物	1,275億円 (売上高)	✓ 収益性の向上	1,250億円	✓ 上期を中心に値上げを実施 ✓ 第4四半期に需要が減少
LCC (2社合計)	1,000億円 (売上高)	✓ 統合に向けた準備 (ネットワークの最適化)	936億円	✓ 機材・人財の移行開始 (バニラエア→Peach)
ユニットコスト (ANAブランド)	9.4円/ASK	✓ 経営の基盤固め	9.5円/ASK	✓ 燃油費の影響を除くと計画並み
営業利益	1,650億円	✓ 過去最高水準を目指す	1,650億円	✓ 当初計画を達成

©ANAHD2019

5

- ◎ 本スライドでは、2018年度の事業戦略について振り返ります。
- ◎ まず、収入面についてです。
 - 国際線旅客事業**では、日本発のビジネス需要や、訪日外国人など、堅調な需要動向が持続した中、羽田発着ネットワークの優位性を発揮したことにより、売上高は目標を達成しました。
 - 国内線旅客事業**では、冬ダイヤから新たな運賃制度を導入しました。年度当初計画に比べて、単価が向上した結果、売上高は目標を上回りました。
 - 国際線貨物事業**では、上期を中心に値上げを実施して、増収を図りました。しかし、第4四半期に需要が鈍化した影響等により、年度の売上高は、目標を下回りました。
 - LCC事業**では、Peachとバニラエアの統合準備を進めました。上期に2社の重複路線を再編したことや、一部路線を運休したことなどが影響して、売上高は目標を下回りました。
- ◎ 費用面について、ANAブランドのユニットコストは、9.5円となりました。燃油費の高騰による影響を受けましたが、概ね計画並みの水準となりました。
- ◎ これらの結果、営業利益は、当初計画を達成しました。
- ◎ 6ページをご覧ください。

2019年度の戦略テーマ



- ◎ こちらは、2019年度の課題として、個別のテーマとアクションプランについて、まとめたものです。
- ◎ **成長戦略**について、ANAでは、機材とネットワークの両面から、トップラインの向上を目指します。ベトナム航空に続いて、フィリピン航空への戦略的投資を実行しており、国際線事業において、需要の取り込みを、更に強化していきます。LCCについて、今年3月より、バニラからPeachへ、機材や人材の移転を開始しています。10月末までに統合を完了して、経営の効率化を追求します。
- ◎ **安全**に関しては、ボーイング787型機のエンジン問題に適切に対応し、2019年度末までに、運航への支障を完全回避して、全ての機材を稼働できるようにします。
- ◎ **品質サービス**について、4月1日付のニュースリリースでお伝えした通り、英国のSKYTRAX社が運営する、ワールド・エアライン・スター・レーティングにおいて、ANAが、7年連続で「5スター」に認定されました。定時性についても、米国のFlight Stats社から高い評価を頂くなど、品質サービスに関する取り組みの成果が、着実に表れています。**人財**について、4月中に、総合トレーニングセンター「ANA Blue Base」の運用を開始しました。人材の育成・教育について充実を図り、航空事業の基盤である安全性を、更に高めていきます。
- ◎ 2019年度は、2017年度から取り組んできた、安全と品質サービスの総仕上げを進めます。その上で、2020年度からは、国際線ネットワークの拡大、航空事業ポートフォリオの推進をはじめ、顧客データの活用など、ノンエア事業も含めて、グループ全体で成長の具現化を図ります。
- ◎ 続いて、7ページをご覧ください。

2019年度 業績予想

1. 2019年度 業績予想（連結）

(億円)	通期	前年差
売上高	21,500	+916
航空事業	19,100	+956
営業利益	1,650	▲0
航空事業	1,600	▲5
営業利益率	7.7%	▲0.3pt
経常利益	1,600	+33
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,080	▲27
EBITDA	3,370	+124
1株あたり当期純利益	322.7円	▲8.2円

2. 事業別の概要（売上高と主な戦略）

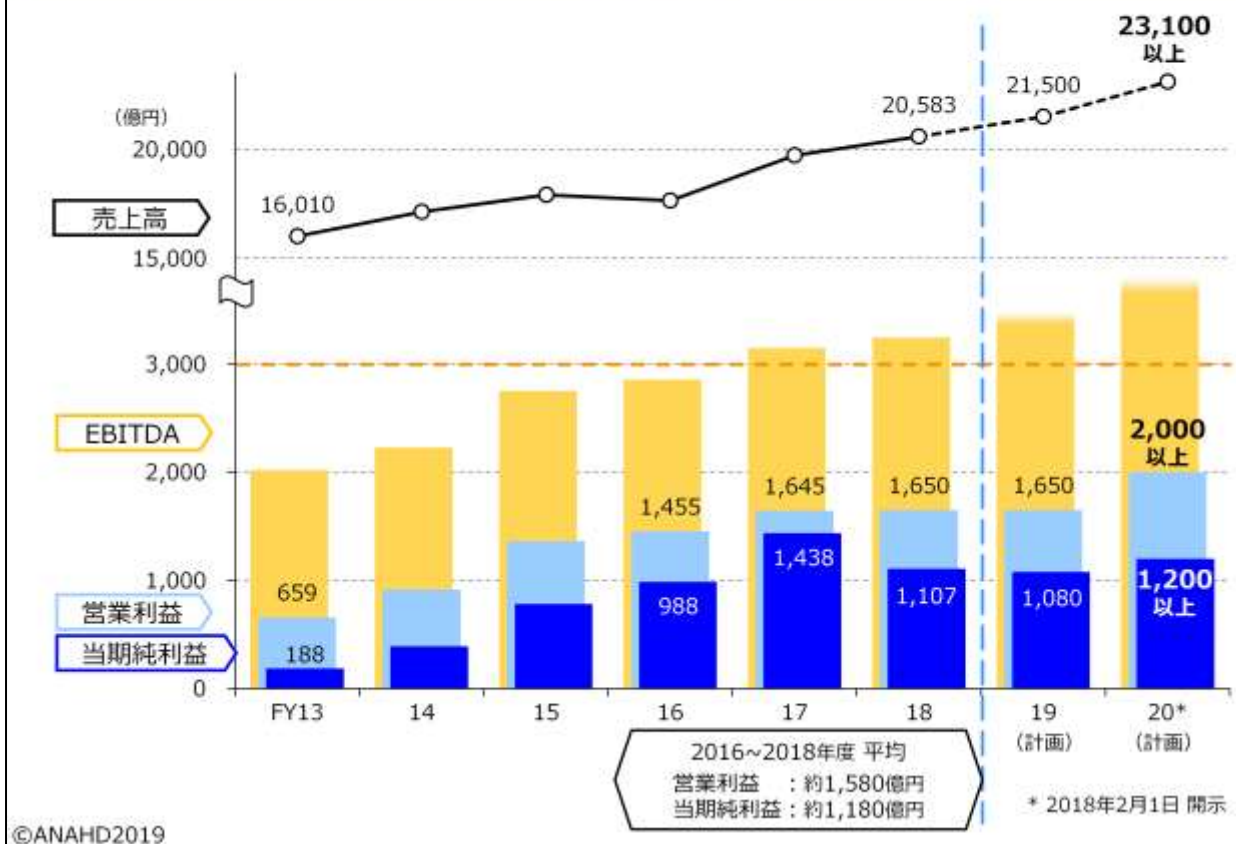
- 1) 国際旅客 7,070億円
・成田を中心としたネットワーク拡大
・ハワイ戦略の推進
- 2) 国内旅客 7,050億円
・新運賃戦略の効果を継続して享受
- 3) 貨物郵便 1,690億円
・大型フレイターの就航
- 4) LCC 1,020億円
・経営の統合（10月末予定）

▶ ポイント

- 1) 売上高 : 国際線事業を中心に、トップラインを拡大
- 2) 営業利益 : 費用の増加が先行する中、2018年度並みの水準を確保

- ◎ 前ページの内容を踏まえた、2019年度の業績予想について、ご説明します。
- ◎ 売上高は2兆1,500億円、営業利益は1,650億円、当期純利益は1,080億円を計画します。
右側にお示した通り、国際線旅客事業の売上高が、国内線旅客事業を超える予定です。
- ◎ 一方で、人材の前倒し採用や、最新鋭機材の導入など、
2020年度の事業拡大に向けた準備として、最終局面を迎えます。
人件費や機材関連費用を中心に、費用の増加が先行しますが、
トップラインの向上により、2018年度並みの利益水準を確保する計画です。
- ◎ 8ページをご覧ください。

価値創造目標

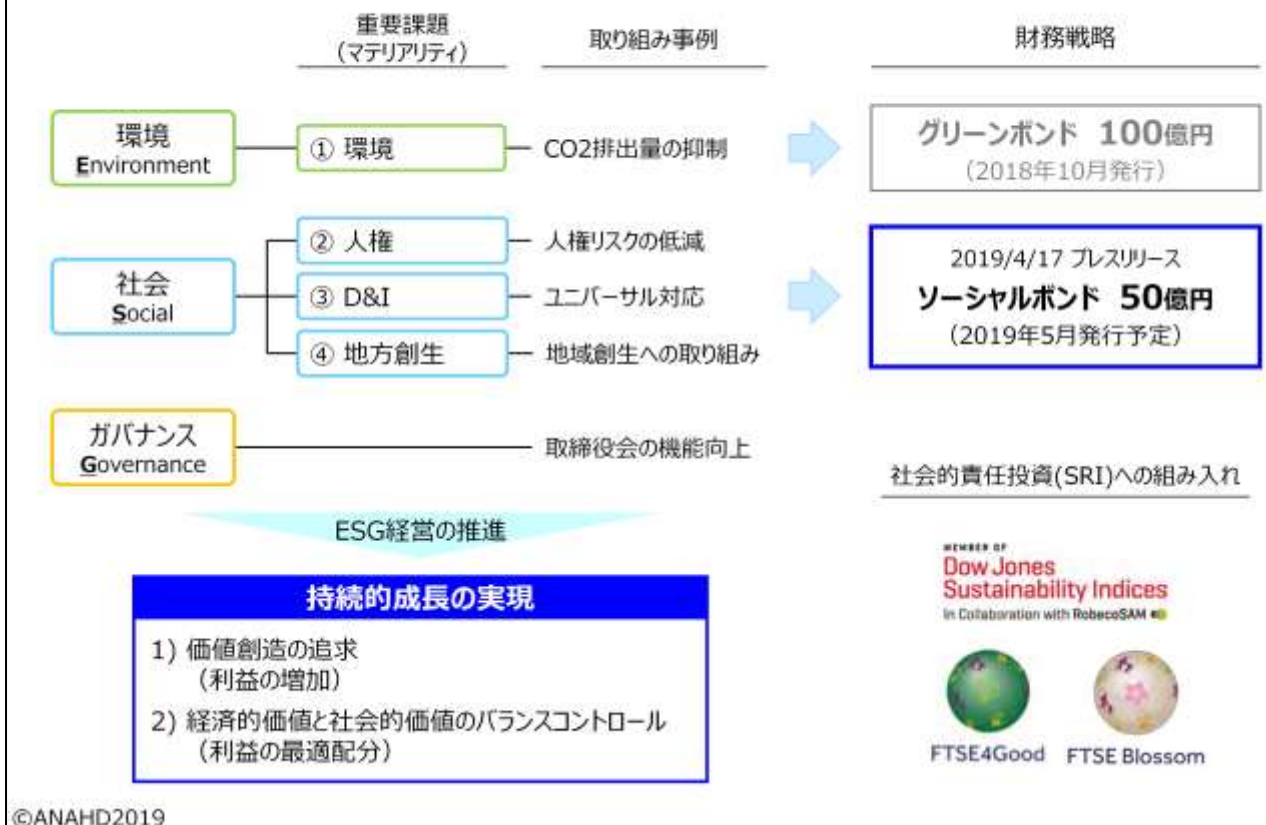


©ANAHD2019

8

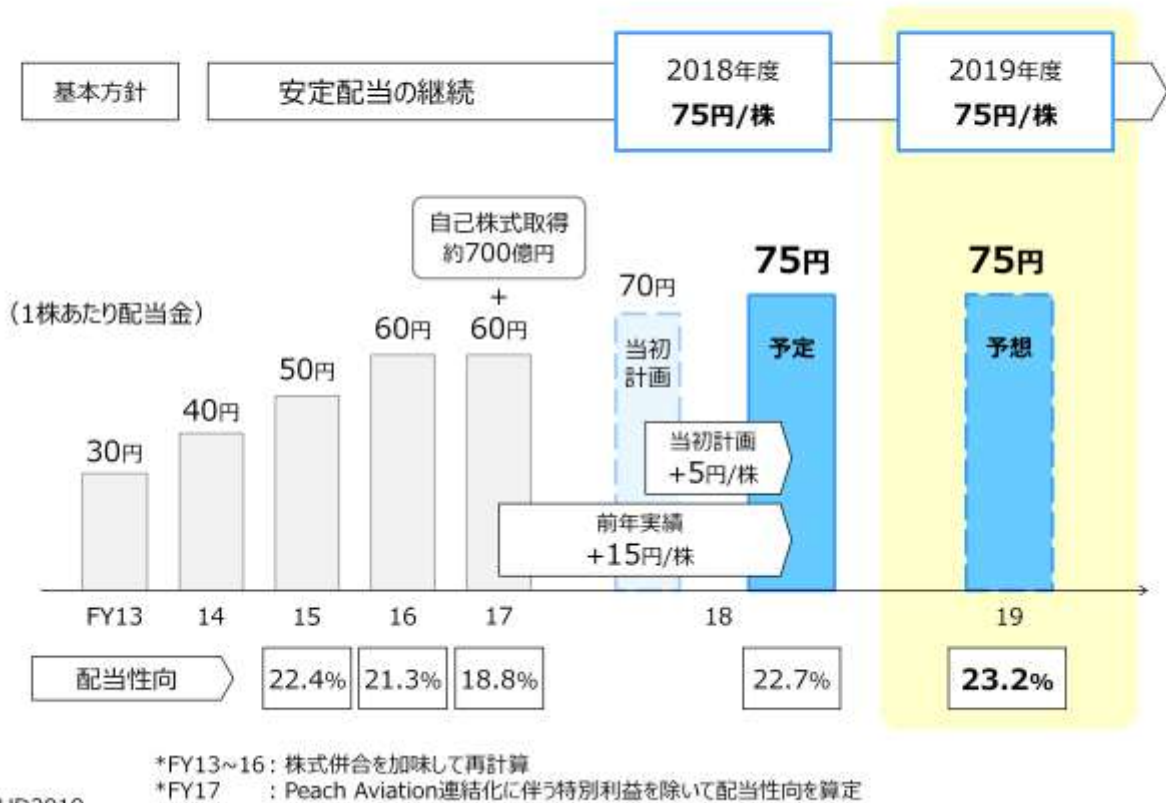
- ◎ こちらは、価値創造目標についてです。
2013年度以降の、主な財務指標の推移をお示しています。
- ◎ 直近の業績を振り返ると、2016年度から2018年度までの3年間平均で、営業利益は1,580億円、当期純利益は1,180億円となりました。
2014年度から、国際線を中心に事業を拡大してきた成果として、利益水準が向上しました。
- ◎ また、キャッシュフロー創出力として、EBITDAは、2017年度から3,000億円を超える水準となり、これまでの投資による効果を、享受するステージとなりつつあります。
- ◎ 今後については、今年1月末の「中期経営戦略アップデート」でお伝えした通り、2020年度の計画として、営業利益で2,000億円以上、当期純利益で1,200億円以上を目指す方針です。
成長戦略の推進により、収益性を更に高めていきます。
- ◎ 9ページをご覧ください

ESGに関する取り組み



- ◎ ESGに関する取り組みについて、ご説明します。
- ◎ 当社グループでは、ESG経営を中核とした戦略を推進していますが、「社会」に関する取り組みの一貫として、昨年10月のグリーンボンドに続き、今般、ソーシャルボンドを発行することとしました。ダイバーシティの推進により、お客様や従業員の多様性を尊重して、すべての人に優しい、共生社会の実現に貢献していく方針です。
- ◎ 「ガバナンス」に関しても、議事運営の工夫により、取締役会における議論の活性化を図る一方、他の会議体からの報告内容を拡充して、取締役会の監督機能の強化に努めています。また、当社が設置している、人事諮問委員会や、報酬諮問委員会は、社外の実業家、有識者がメンバーの過半数を占めており、決定プロセスの透明性、公平性を確保しています。ESG経営の推進により、グループの持続的成長を実現するために、まずは、価値創造を追求することが不可欠です。同時に、経済的価値と社会的価値のバランスを、適切にコントロールする必要があり、「ガバナンス」が重要な役割を果たすと考えています。
- ◎ これらの取り組みに対する、社外からの評価として、当社は、右下にお示した、社会的責任投資(SRI)に組み入れられています。引き続き、投資家の皆さまとのエンゲージメント強化に努めます。
- ◎ 10ページをご覧ください。 ※SRI : Socially Responsible Investment

株主還元



10

- ◎ 最後に、株主還元について、ご説明します。
- ◎ 経営資源配分として、2019年度も、財務基盤の健全性を堅持しながら、成長投資を優先する一方、株主還元については、安定配当を継続する方針です。また、これまでお伝えしてきた通り、配当性向は、20パーセントから30パーセントの範囲を目安とします。
- ◎ このような中、損益レベルで増収増益を続けながら、トップラインが2兆円、最終利益が1,000億円を超えました。財務状況では、自己資本が1兆円、自己資本比率が安定的に40%を超えました。更に、D/Eレシオは、0.7倍となっています。キャッシュフロー創出力、並びに、資本の効率性(ROE)も、ここ数年間で着実に向上しており、中期的なトレンドを見ても、価値創出のステージが高まったと捉えています。
- ◎ 以上を踏まえ、ステークホルダーにとっての価値創造に資するため、配当金として、2018年度は、当初計画から5円、前年実績に対して15円の増配となる、1株あたり75円に引き上げます。また、2019年度は、1株あたり75円を継続します。
- ◎ 今年度中に、羽田空港における発着枠の配分ルールも発表される見通しですが、下期には、現行の中期経営戦略をローリングする予定です。今後の資本政策、並びに、配当政策の方針についても深掘りすることで、投資家の皆さまの期待に、応えていきます。
- ◎ 以上で、私からの説明を終わります。

(参考) 財務指標の推移

		FY2013	FY2014	FY2015	FY2016	FY2017	FY2018
収益性	営業利益率 (%)	4.1	5.3	7.6	8.2	8.3	8.0
	ROE (%)	2.5	5.1	9.8	11.6	15.1*	10.6
	ROA (%)	3.2	4.2	6.1	6.5	6.8	6.4
効率性	総資産回転率 (回)	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8	0.7
安全性	自己資本比率 (%)	34.3	34.7	35.4	39.7	38.6	40.9
	D/Eレシオ (倍)	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	0.7

*Peach Aviation連結化に伴う特別利益を除くと11.7%

Intentionally Blank

2. 2018年度 決算（詳細）



©ANAHD2019

13

- ◎ 私から、2018年度決算の詳細と、2019年度の業績予想について、ご説明します。
- ◎ 14ページをご覧ください。

業績ハイライト

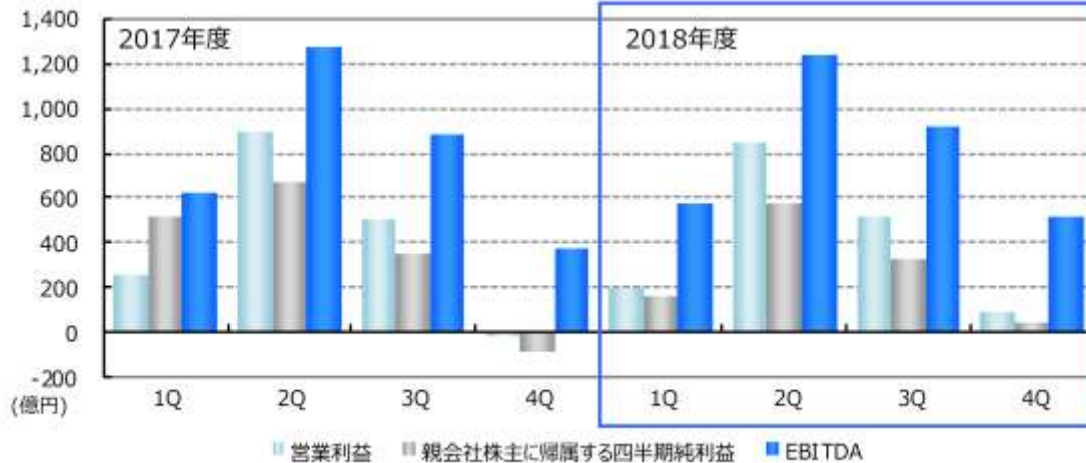
当年度と前年度各四半期の業績比較

【2018年度（連結）】

- 営業利益 : 1,650億円（前年同期比 + 5億円）
- 親会社株主に帰属する当期純利益 : 1,107億円（同 △ 331億円）
- EBITDA : 3,245億円（同 + 96億円）

【第4四半期（1-3月期）（連結）】

- 営業利益 : 84億円
- 親会社株主に帰属する
四半期純利益 : 39億円
- EBITDA : 512億円



©ANAHD2019

14

- ◎ 2018年度の業績ハイライトについて、前年度からの業績推移と共にお示しています。
- ◎ 2018年度は、全ての四半期で、営業利益、純利益を計上しました。
第3四半期以降は、営業利益で前年を上回ったことに加え、
第4四半期においても、純利益が黒字に転じました。
- ◎ また、EBITDAは、前年比で約100億円の増加となり、
キャッシュフロー創出力が高まりました。
- ◎ 15ページをご覧ください。

連結決算概要

経営成績	単位：億円	FY2018				
		FY2017	FY2018	前年差	第4四半期	前年差
売上高		19,717	20,583	+ 865	4,898	+ 89
営業費用		18,072	18,932	+ 860	4,814	△ 9
営業利益		1,645	1,650	+ 5	84	+ 98
営業利益率 (%)		8.3	8.0	△ 0.3pt	1.7	+ 2.0pt
営業外損益		△ 38	△ 83	△ 44	△ 58	△ 41
経常利益		1,606	1,566	△ 39	25	+ 57
特別損益		360	△ 26	△ 386	38	+ 117
親会社株主に帰属する当期純利益		1,438	1,107	△ 331	39	+ 130
当期純利益		1,456	1,118	△ 338	42	+ 132
その他包括利益		168	297	+ 129	293	+ 441
包括利益		1,624	1,416	△ 208	336	+ 573

©ANAHD2019

15

- ◎ 経営成績の概要です。
- ◎ 売上高は、前年同期から865億円、4.4パーセント増加の、2兆583億円、営業費用は、860億円増加の、1兆8,932億円となりました。
- ◎ 営業利益は、前年から5億円増加の、1,650億円、経常利益は、39億円減少の、1,566億円、当期純利益は、331億円減少の、1,107億円となりました。
- ◎ ボーイング787型機のエンジン問題を受けて、メーカーとの交渉を続けてきましたが、今般、合意した補償内容を、2018年度の実績に取り込んでいます。
- ◎ 16ページをご覧ください。

連結決算概要

財政状態

単位：億円

	FY2017 期末	FY2018 期末	前年度 期末差
総資産	25,624	26,871	+ 1,246
自己資本	9,886	10,994	+ 1,107
自己資本比率(%)	38.6	40.9	+ 2.3pt
有利子負債残高	7,983	7,886	△ 97
D/ELシオ (倍) *	0.8	0.7	△ 0.1
純有利子負債残高 **	4,408	4,949	+ 541

* オフバランスリース債務額 なし (前年度期末 205億円)

** 純有利子負債残高 = 有利子負債残高 - (流動資産 (現金及び預金 + 有価証券))

- ◎ 財政状態です。
- ◎ 総資産は、前年度期末より、1,246億円増加の、2兆6,871億円となりました。
- ◎ 自己資本は、1兆994億円、
自己資本比率は、前年度期末から、2.3ポイント増加の、40.9パーセントとなりました。
- ◎ 有利子負債は、7,886億円となりました。
また、デット・エクイティ・レシオは、0.7倍となり、前年度期末に比べて向上しました。
- ◎ 17ページをご覧ください。

連結決算概要

キャッシュフロー

単位：億円

	FY2017	FY2018	前年差
営業キャッシュフロー	3,160	2,961	△ 198
投資キャッシュフロー	△ 3,244	△ 3,086	+ 158
財務キャッシュフロー	△ 299	△ 464	△ 164
現金及び現金同等物の増減額	△ 385	△ 586	△ 201
現金及び現金同等物の期首残高	3,090	2,705	} △ 586
現金及び現金同等物の期末残高	2,705	2,118	
減価償却費	1,504	1,595	+ 91
設備投資額（固定資産のみ）	3,047	3,758	+ 711
実質フリーキャッシュフロー （3ヶ月超の定期・譲渡性預金を除く）	614	△ 180	△ 794
EBITDA（営業利益＋減価償却費）	3,149	3,245	+ 96
EBITDAマージン（%）	16.0	15.8	△ 0.2pt

©ANAHD2019

17

- ◎ キャッシュフローです。
- ◎ 営業キャッシュフローは、2,961億円の収入となりました。
- ◎ 投資キャッシュフローは、航空機を中心とした設備投資等により、3,086億円の支出となりました。
- ◎ 財務キャッシュフローは、借入金の返済や社債の償還、配当金の支払等により、464億円の支出となりました。
- ◎ 3ヶ月超の定期・譲渡性預金の資金移動を除いた投資キャッシュフローから算出する、実質フリーキャッシュフローは、180億円の支出となりました。
- ◎ 18ページをご覧ください。

連結決算概要

セグメント別実績

単位：億円

	FY2017	FY2018	前年差	FY2018 第4四半期	前年差	
売上高	航空事業	17,311	18,144	+ 832	4,309	+ 79
	航空関連事業	2,843	2,910	+ 67	739	+ 11
	旅行事業	1,592	1,507	△ 85	354	△ 19
	商社事業	1,430	1,506	+ 76	364	△ 0
	その他	387	409	+ 22	117	+ 11
	調整額	△ 3,847	△ 3,895	△ 47	△ 986	+ 6
	合計（連結）	19,717	20,583	+ 865	4,898	+ 89
営業利益	航空事業	1,568	1,605	+ 36	112	+ 98
	航空関連事業	106	131	+ 25	9	+ 17
	旅行事業	37	6	△ 31	△ 7	△ 8
	商社事業	45	37	△ 8	7	△ 1
	その他	27	22	△ 4	2	△ 1
	調整額	△ 140	△ 153	△ 12	△ 40	△ 6
	合計（連結）	1,645	1,650	+ 5	84	+ 98

©ANAHD2019

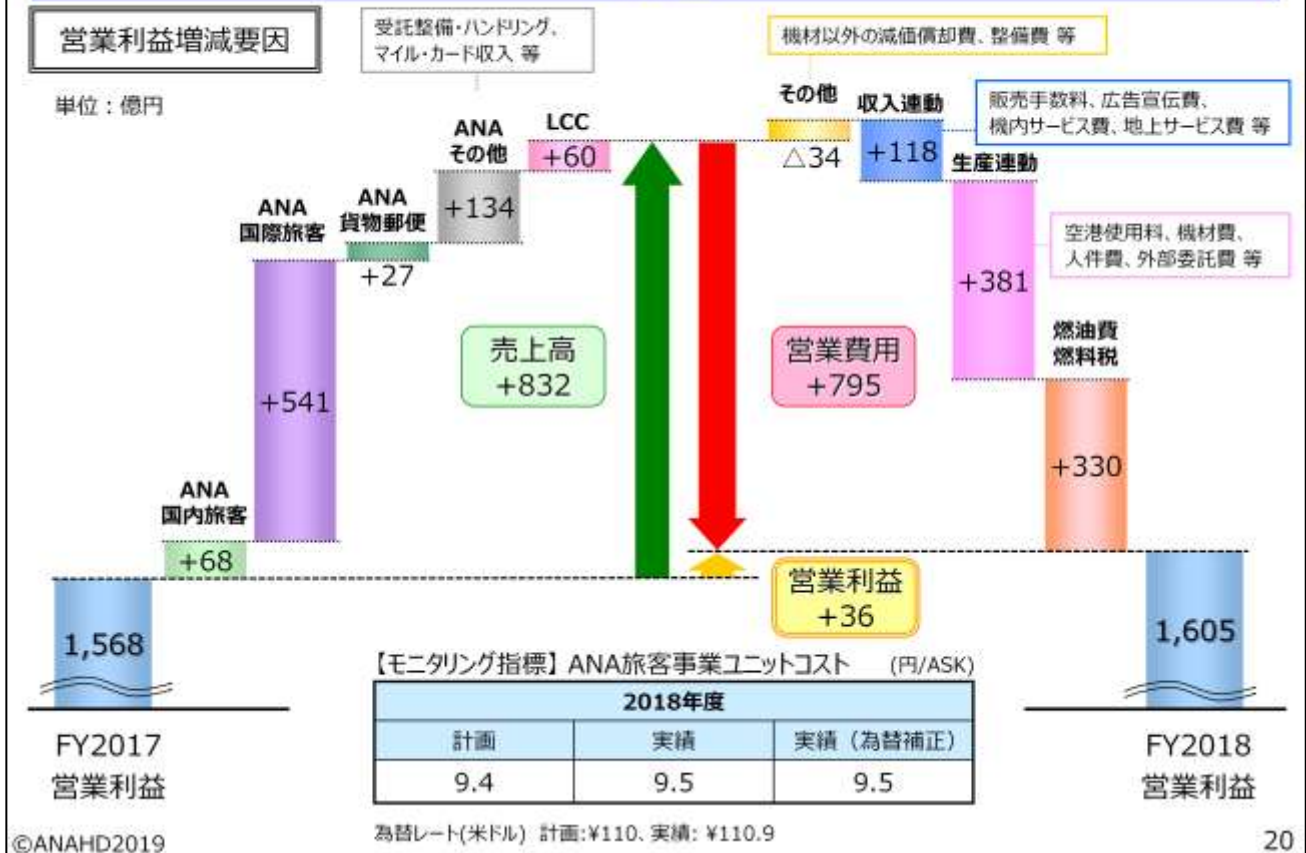
18

- ◎ セグメント別の実績です。
- ◎ 航空事業の他、航空関連事業も、通期で増収増益となりました。
主に海外エアラインからの空港業務の受託が増加しました。
- ◎ 旅行事業は、自然災害の影響を受けた他、
国内旅行の販売額が減少したことから、減収となりました。
- ◎ 商社事業は、免税店や空港物販店を中心に売上を伸ばしました。
- ◎ 続いて、20ページをご覧ください。

航空事業

収入・費用		単位：億円					
		FY2017	FY2018	前年差	FY2018 第4四半期	前年差	
売上高	ANA						
	国内旅客	6,897	6,966	+ 68	1,617	+ 46	
	国際旅客	5,974	6,515	+ 541	1,549	+ 49	
	貨物郵便	1,580	1,607	+ 27	341	△ 50	
	その他	1,983	2,118	+ 134	556	+ 21	
	LCC	875	936	+ 60	243	+ 12	
	合計	17,311	18,144	+ 832	4,309	+ 79	
営業費用	燃油費・燃料税	3,006	3,337	+ 330	762	+ 2	
	空港使用料	1,224	1,216	△ 8	301	+ 4	
	航空機材賃借費	1,104	1,234	+ 129	310	+ 32	
	減価償却費	1,442	1,529	+ 87	411	+ 38	
	整備部品・外注費	1,669	1,570	△ 99	443	△ 188	
	人件費	2,019	2,078	+ 58	527	+ 0	
	販売費	1,026	1,078	+ 51	267	△ 0	
	外部委託費	2,236	2,396	+ 159	627	+ 53	
	その他	2,013	2,098	+ 85	543	+ 36	
		合計	15,743	16,538	+ 795	4,196	△ 19
	営業利益	営業利益	1,568	1,605	+ 36	112	+ 98
	EBITDA (営業利益+減価償却費)	3,010	3,135	+ 124	524	+ 137	
	EBITDAマージン (%)	17.4	17.3	△ 0.1pt	12.2	+ 3.0pt	

航空事業



20

- ◎ 航空事業における営業利益の、前年同期比較です。
- ◎ 売上高は、832億円の増加となりました。
ご覧の通り、ANA国際線旅客事業で、大幅な増収となりました。
- ◎ 営業費用は、795億円の増加となりました。
上期を中心に、燃油費が増加した他、
人材の前倒し採用に伴い、人件費や外部委託費等が増加しました。
- ◎ なお、基本品質の向上を目的として、年度当初に計画した予算のうち、
約9割となる、130億円を実行しました。
- ◎ 以上の結果、営業利益は、前年から36億円増加して、1,605億円となりました。
- ◎ 下段にお示した通り、年度累計のユニットコストは、9.5円となりました。
燃油費の高騰による影響を除くと、計画並みの水準となっています。
- ◎ 22ページをご覧ください。

航空事業

国内旅客事業（実績）

(ANAブランド)	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	58,426	58,475	+ 0.1	14,391	+ 3.2
旅客キロ（百万）	40,271	40,704	+ 1.1	9,733	+ 2.2
旅客数（千人）	44,150	44,325	+ 0.4	10,568	+ 2.1
座席利用率（%）	68.9	69.6	+ 0.7pt*	67.6	△ 0.6pt*
旅客収入（億円）	6,897	6,966	+ 1.0	1,617	+ 3.0
ユニットレベニュー（円） （旅客収入／座席キロ）	11.8	11.9	+ 0.9	11.2	△ 0.2
イールド（円） （旅客収入／旅客キロ）	17.1	17.1	△ 0.1	16.6	+ 0.7
単価（円） （旅客収入／旅客数）	15,623	15,716	+ 0.6	15,305	+ 0.9

* 座席利用率のみ前年差

航空事業

国内旅客事業（事業動向）

(ANAブランド)

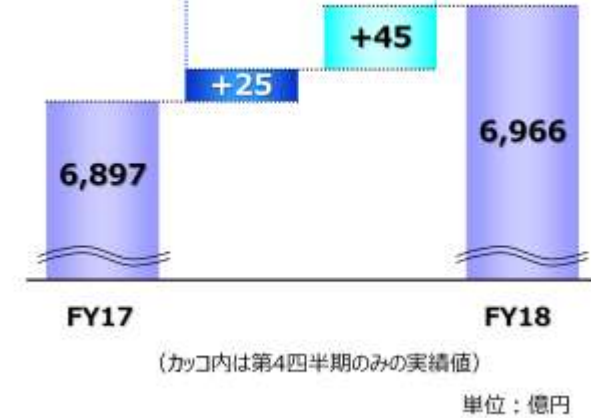
2018年度 収入増減要因

旅客数要因

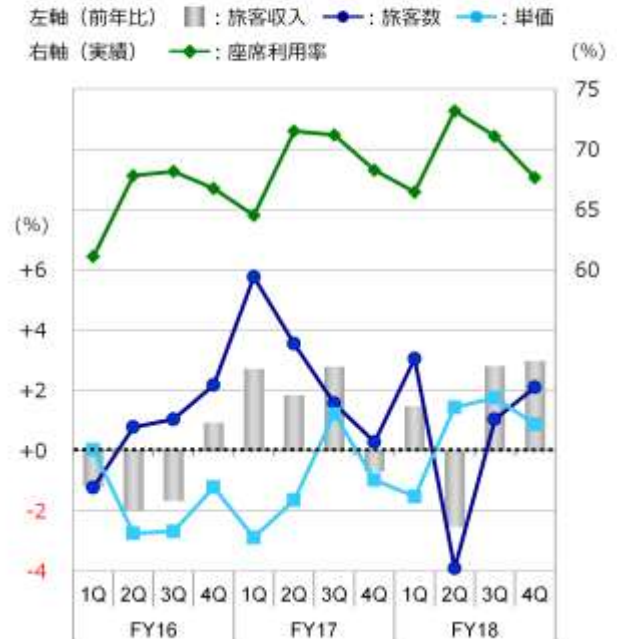
需要動向	+40 (+15)
営業施策	+60 (+20)
その他（天候など）	△75 (+0)

単価要因

運賃政策	+35 (+15)
客体構成変化	△20 (△5)
他社競合・その他	+30 (+5)



四半期別 実績推移



©ANAHD2019

22

- ◎ 国内旅客の状況です。
- ◎ 年度累計の増収額、68億円の要因分析です。
- ◎ 自然災害や、計画欠航などの影響を受けた中でも、
堅調なビジネス需要や、レジャー需要、並びに訪日客を積極的に取り込み、
旅客数要因で、25億円の増収となりました。
- ◎ 一方、昨年の10月末から導入した、新たな制度のもとで、
便別の予約動向に応じた、柔軟な運賃設定を実施しました。
高需要便をターゲットに、イールドマネジメントを従来以上に強化した結果、
単価要因で、45億円の増収となりました。
- ◎ 24ページをご覧ください。

航空事業

国際旅客事業（実績）

(ANAブランド)	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	64,376	65,976	+ 2.5	16,342	+ 1.0
旅客キロ（百万）	49,132	50,776	+ 3.3	12,477	+ 0.2
旅客数（千人）	9,740	10,093	+ 3.6	2,450	△ 2.0
座席利用率（%）	76.3	77.0	+ 0.6pt*	76.4	△ 0.6pt*
旅客収入（億円）	5,974	6,515	+ 9.1	1,549	+ 3.3
ユニットレベニュー（円） （旅客収入／座席キロ）	9.3	9.9	+ 6.4	9.5	+ 2.3
イールド（円） （旅客収入／旅客キロ）	12.2	12.8	+ 5.5	12.4	+ 3.0
単価（円） （旅客収入／旅客数）	61,336	64,556	+ 5.3	63,219	+ 5.4

* 座席利用率のみ前年差

航空事業

国際旅客事業（事業動向）

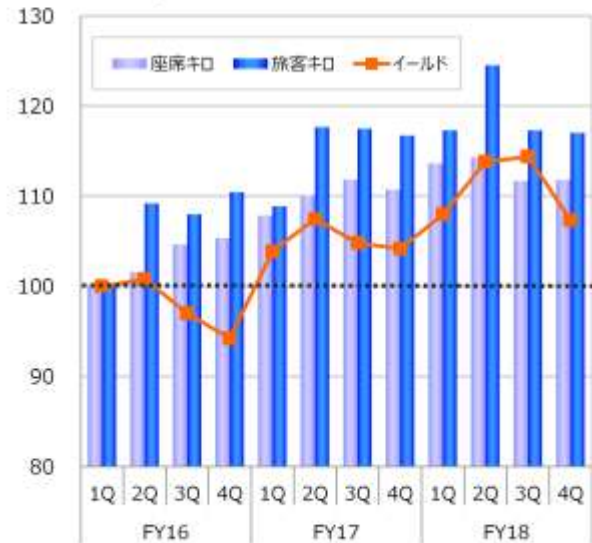
（ANAブランド）

2018年度 収入増減要因

四半期別 実績推移



（指数：FY16 1Q=100）



©ANAHD2019

24

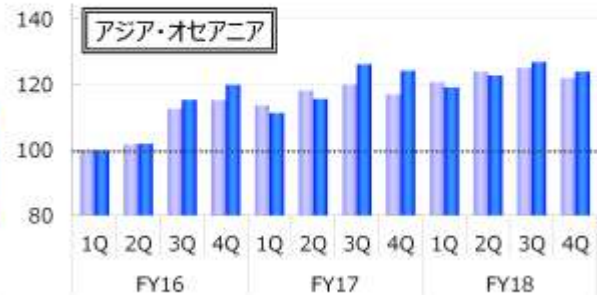
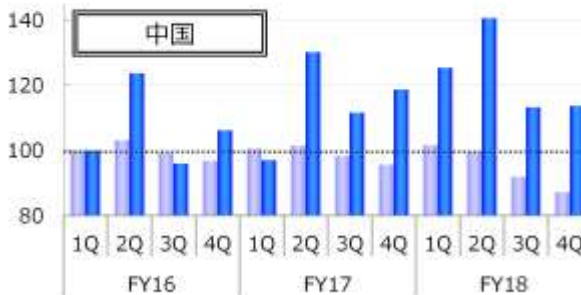
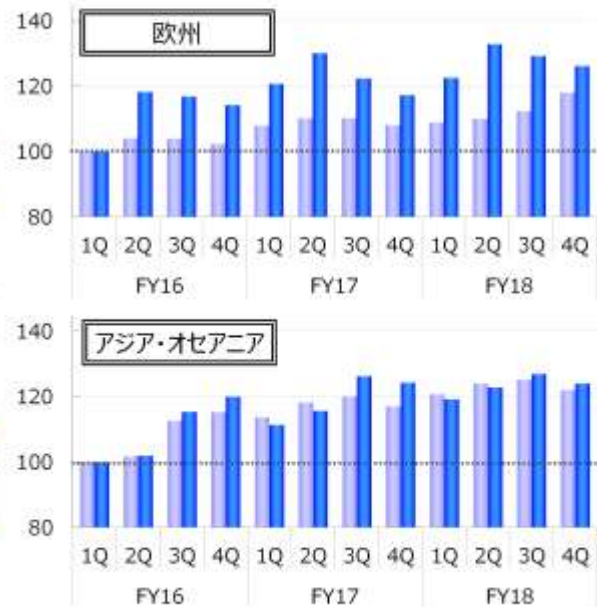
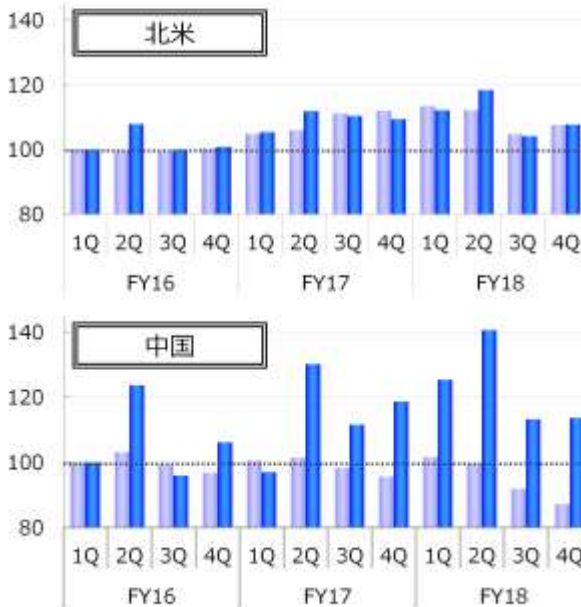
- ◎ 国際旅客の状況です。
- ◎ 増収額、541億円の要因分析です。
- ◎ 旅客数要因では、日本発着のビジネス需要を中心に、幅広い需要層を取り込んだ他、羽田＝ウィーン線の就航等、ネットワークを拡大したことにより、220億円の増収となりました。尚、旅客数は、年度累計ベースで初めて年間1,000万人を超過しました。
- ◎ 単価要因では、イールドマネジメントを強化した他、燃油サーチャージ収入が増加したこと等により、320億円の増収となりました。
- ◎ 25ページをご覧ください。

国際旅客事業（事業動向）

（ANAブランド）

四半期別 方面別 座席キロ・旅客キロ 推移

（指数 FY16 1Q=100） ■：座席キロ ■：旅客キロ



©ANAHD2019

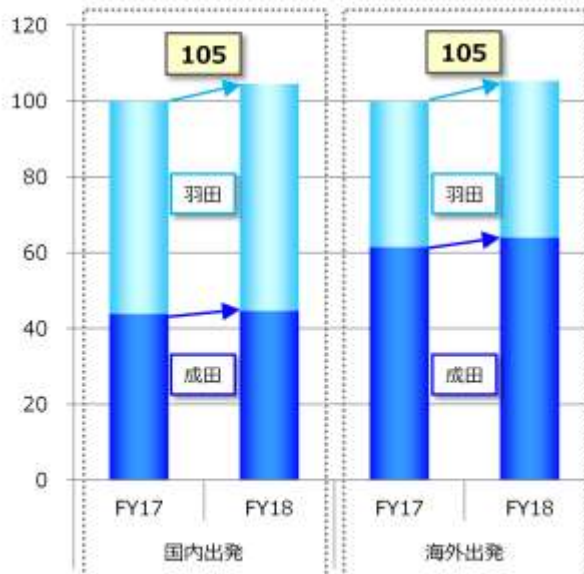
25

- ◎ 方面別の供給と需要の推移です。
- ◎ 第4四半期の実績について、**北米方面**と**中国方面**は、冬ダイヤから実施した減便等の影響により、旅客キロは前年を下回りました。但し、両方面とも、イールドの向上に努めた結果、収入は前年並みの水準を確保しました。
- ◎ **欧州方面**は、第3四半期に続いて、日本発、海外発の双方向で需要を取り込みました。2月中旬から就航した羽田＝ウィーン線は、85パーセント以上の高い利用率となりました。
- ◎ **アジア・オセアニア方面**では、海外エアラインによる生産量が拡大基調となっている中で、柔軟な運賃設定を実施したこと等により、旅客キロは前年並みの水準を維持しました。
- ◎ 26ページをご覧ください。

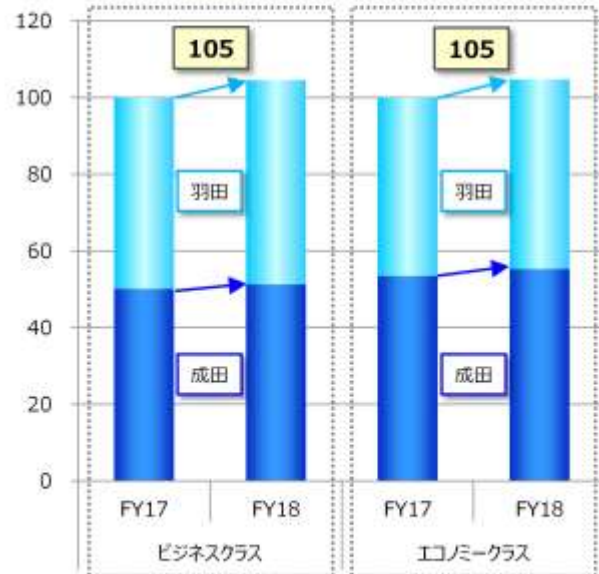
国際旅客事業（事業動向）

（ANAブランド）

出発地別 実績（前年同期比較）

旅客数 指数
（FY17=100）

クラス別 実績（前年同期比較）

旅客数 指数
（FY17=100）

26

- ◎ こちらのスライドは、出発地別、並びにクラス別に需要を分析したものです。
- ◎ 各グラフは、2018年度累計の旅客数実績を、前年同期と比較したものです。
水色は羽田発着を、青色は成田発着を表しており、
前年同期における両空港の合計旅客数を100として、それぞれの伸び率を示しています。
- ◎ 左の図をご覧ください。
下期の生産量が前年並みに留まった中、
国内出発の旅客数は、上期と同水準となる、5パーセントの伸び率を維持しました。
- ◎ 右の図は、クラス別の実績です。
ビジネスクラス、エコノミークラスともに、前年比で5パーセントの伸び率となりました。
- ◎ 続きまして、30ページをご覧ください。

航空事業

国内貨物事業（実績）

	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,739	1,720	△ 1.1	418	+ 3.4
有償貨物トンキロ（百万）	448	408	△ 8.9	91	△ 8.9
貨物輸送重量（千トン）	436	393	△ 9.8	88	△ 9.9
貨物重量利用率（%）	25.8	23.7	△ 2.0pt*	22.0	△ 3.0pt*
貨物収入（億円）	307	274	△ 10.6	61	△ 13.2
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	17.7	16.0	△ 9.6	14.6	△ 16.1
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	68.5	67.2	△ 1.9	66.7	△ 4.7
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	70	70	△ 0.8	69	△ 3.7

* 貨物重量利用率のみ前年差

航空事業

国際貨物事業（実績）

	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	6,809	7,122	+ 4.6	1,734	+ 2.4
有償貨物トンキロ（百万）	4,474	4,318	△ 3.5	968	△ 9.5
貨物輸送重量（千トン）	994	913	△ 8.1	198	△ 13.8
貨物重量利用率（%）	65.7	60.6	△ 5.1pt*	55.9	△ 7.4pt*
貨物収入（億円）	1,180	1,250	+ 5.9	261	△ 12.3
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	17.3	17.6	+ 1.3	15.1	△ 14.3
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	26.4	28.9	+ 9.8	27.0	△ 3.0
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	119	137	+ 15.3	132	+ 1.8

* 貨物重量利用率のみ前年差

航空事業

【参考】国際フレイター（実績）

本表のデータは、P.28記載実績の内数

	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
有効貨物トンキロ（百万）	1,041	1,243	+ 19.5	290	+ 19.1
有償貨物トンキロ（百万）	683	851	+ 24.6	190	+ 19.9
貨物輸送重量（千トン）	368	337	△ 8.3	72	△ 13.2
貨物重量利用率（%）	65.6	68.4	+ 2.8pt*	65.6	+ 0.4pt*
貨物収入（億円）	288	364	+ 26.4	74	+ 2.3
ユニットレベニュー（円） （貨物収入／有効貨物トンキロ）	27.7	29.3	+ 5.8	25.6	△ 14.1
イールド（円） （貨物収入／有償貨物トンキロ）	42.3	42.9	+ 1.4	39.1	△ 14.6
重量単価（円/kg） （貨物収入／貨物輸送重量）	78	108	+ 37.9	103	+ 18.0

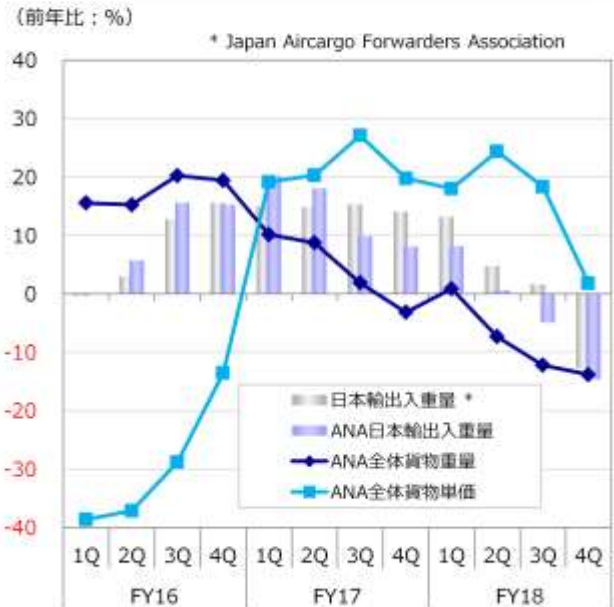
* 貨物重量利用率のみ前年差

国際貨物事業（事業動向）

2018年度 収入増減要因



四半期別 実績推移



FY16の前年比については、
販売手数料の廃止による影響を除いた実質的な単価で算出

©ANAHD2019

30

- ◎ 国際貨物の状況です。
- ◎ 増収額、70億円の要因分析です。
- ◎ 重量要因では、第4四半期より、需要が減少したこと等が影響して、115億円の減収となりました。
- ◎ 単価要因では、欧米線を中心とした値上げの実施等により、185億円の増収となりました。
- ◎ 直近の動向について、中国経済の減速や米中貿易摩擦の影響を受けて、第4四半期単独の、中国発着路線における重量は、前年比で2割弱、減少しました。
- ◎ 31ページをご覧ください。

航空事業

LCC事業（実績）

(Peach Aviation・バニラエア 合計)	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
座席キロ（百万）	11,832	12,052	+ 1.9	2,989	△ 0.8
旅客キロ（百万）	10,212	10,394	+ 1.8	2,596	△ 0.8
旅客数（千人）	7,797	8,153	+ 4.6	2,053	+ 2.3
座席利用率（%）	86.3	86.2	△ 0.1pt*	86.9	△ 0.1pt*
売上高（億円）**	875	936	+ 6.9	243	+ 5.3
ユニットレベニュー（円） （売上高／座席キロ）	7.4	7.8	+ 5.0	8.2	+ 6.1
イールド（円） （売上高／旅客キロ）	8.6	9.0	+ 5.0	9.4	+ 6.2
単価（円） （売上高／旅客数）	11,228	11,482	+ 2.3	11,875	+ 2.9

* 座席利用率のみ前年差

** 売上高に付帯収入を含む

©ANAHD2019

31

- ◎ LCC事業の実績です。
本スライドの数値は、Peach Aviationと、バニラエアの合算値をお示ししています。
- ◎ 売上高は前年から、6.9パーセント増加の、936億円となりました。
統合に向けた準備を進めている中、
2社合計の座席利用率は、86.2パーセントとなり、高い水準を維持しています。
- ◎ 32ページに、LCC各社の輸送実績をお示していますので、ご確認ください。
- ◎ 続きまして、36ページをご覧ください。

航空事業

Peach Aviation 輸送実績

(国内線・国際線合計)	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
座席キロ(百万)	6,851	7,370	+ 7.6	1,869	+ 5.2
旅客キロ(百万)	5,951	6,469	+ 8.7	1,674	+ 7.1
旅客数(千人)	5,120	5,517	+ 7.8	1,415	+ 4.9
座席利用率(%)	86.9	87.8	+ 0.9pt*	89.6	+ 1.6pt*

バニラエア 輸送実績

(国内線・国際線合計)	FY2017	FY2018	前年比(%)	FY2018 第4四半期	前年比(%)
座席キロ(百万)	4,981	4,681	△ 6.0	1,119	△ 9.4
旅客キロ(百万)	4,260	3,924	△ 7.9	921	△ 12.6
旅客数(千人)	2,677	2,635	△ 1.6	638	△ 3.1
座席利用率(%)	85.5	83.8	△ 1.7pt*	82.3	△ 3.0pt*

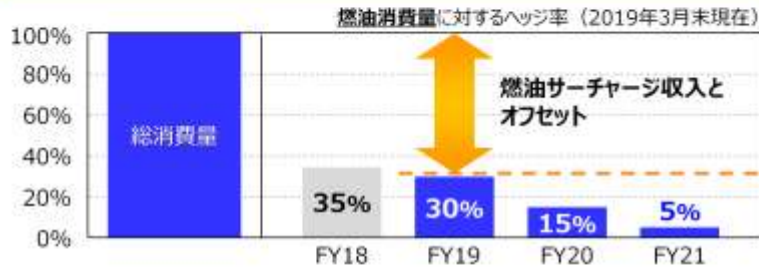
* 座席利用率のみ前年差

燃油・為替ヘッジの進捗状況 (ANAブランド)

1. 燃油ヘッジ 基本方針

- 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 (燃油サーチャージ収入で対応)

(US\$/bbl)	FY18実績	FY19前提
ドバイ原油	69.5	65
シンガポールクロシン	84.2	80



2. 為替ヘッジ 基本方針

- 1) 不足する外貨量を対象にヘッジ (3年前から取引開始)

(円/US\$)	FY18実績	FY19前提
ドル円レート	110.9	110



航空事業以外のセグメント

セグメント別実績

単位：億円

	航空関連事業			旅行事業		
	FY2017	FY2018	前年差	FY2017	FY2018	前年差
売上高	2,843	2,910	+ 67	1,592	1,507	△ 85
営業利益	106	131	+ 25	37	6	△ 31
減価償却費	43	44	+ 1	2	5	+ 2
EBITDA (営業利益+減価償却費)	150	176	+ 26	40	11	△ 29
EBITDAマージン(%)	5.3	6.1	+ 0.8pt	2.5	0.7	△ 1.8pt
	商社事業			その他		
	FY2017	FY2018	前年差	FY2017	FY2018	前年差
売上高	1,430	1,506	+ 76	387	409	+ 22
営業利益	45	37	△ 8	27	22	△ 4
減価償却費	13	13	+ 0	2	2	+ 0
EBITDA (営業利益+減価償却費)	58	50	△ 7	29	25	△ 4
EBITDAマージン(%)	4.1	3.4	△ 0.7pt	7.7	6.1	△ 1.6pt

3. 2019年度 業績予想（詳細）



2019年度 通期業績予想

連結業績予想

(億円)	FY2018	FY2019 (業績予想)	前年差
売上高	20,583	21,500	+ 916
営業費用	18,932	19,850	+ 917
営業利益	1,650	1,650	△ 0
営業利益率(%)	8.0	7.7	△ 0.3pt
経常利益	1,566	1,600	+ 33
親会社株主に帰属する 当期純利益	1,107	1,080	△ 27

市況	FY2018実績	FY2019前提
為替レート(円/US\$)	110.9	110
トバイ原油(US\$/bbl)	69.5	65
シンガポールケロシン(US\$/bbl)	84.2	80

©ANAHD2019

36

- ◎ ここからは、2019年度の業績予想についてご説明します。
- ◎ 売上高は、前年同期から916億円、4.5パーセント増加の、2兆1,500億円を計画します。
- ◎ また、営業利益は1,650億円、当期純利益は1,080億円となる計画です。
- ◎ 37ページをご覧ください。

2019年度 通期業績予想

セグメント別 計画

(億円)		FY2018	FY2019 (計画)	前年差
売上高	航空事業	18,144	19,100	+ 955
	航空関連事業	2,910	2,920	+ 9
	旅行事業	1,507	1,670	+ 162
	商社事業	1,506	1,650	+ 143
	その他	409	420	+ 10
	調整額	△ 3,895	△ 4,260	△ 364
	合計 (連結)	20,583	21,500	+ 916
営業利益	航空事業	1,605	1,600	△ 5
	航空関連事業	131	105	△ 26
	旅行事業	6	25	+ 18
	商社事業	37	50	+ 12
	その他	22	20	△ 2
	調整額	△ 153	△ 150	+ 3
	合計 (連結)	1,650	1,650	△ 0

©ANAHD2019

37

- ◎ こちらのスライドは、セグメント別の計画値です。
- ◎ 航空事業についてご説明します。38ページをご覧ください。

2019年度 通期業績予想

航空事業 売上高・営業費用 計画

(億円)		FY2018	FY2019 (計画)	前年差
売上高	国内旅客	6,966	7,050	+ 83
	国際旅客	6,515	7,070	+ 554
	ANA 貨物郵便	1,607	1,690	+ 82
	ANA その他	2,118	2,270	+ 151
	LCC	936	1,020	+ 83
	合計	18,144	19,100	+ 955
営業費用	燃油費・燃料税	3,337	3,400	+ 62
	燃油費・燃料税 以外	13,201	14,100	+ 898
	合計	16,538	17,500	+ 961
営業利益	営業利益	1,605	1,600	△ 5

©ANAHD2019

38

- ◎ 航空事業における、売上高と費用の計画です。
- ◎ 売上高は、前年から955億円増加の、1兆9,100億円を見込みます。
ANAでは、国際線旅客事業を中心に、トップラインの向上を目指します。
LCCは、2社合計で、1,020億円を計画します。
- ◎ 一方、営業費用は、前年から961億円増加の、1兆7,500億円を計画します。
2020年度からの、羽田ネットワーク拡大に向けた準備の最終局面を迎えるため、主に、人件費や、機材関連費用が増加する予定です。
- ◎ これらのもとで、営業利益としては、2018年度実績並みの、1,600億円を計画します。
- ◎ 39ページをご覧ください。

2019年度 通期業績予想

計画前提 (ANA旅客事業)

数値は前年比表示

* 実数値・(前年差)表示

** 実数値・(前年比)表示

	国内旅客			国際旅客		
	上期	下期	通期	上期	下期	通期
座席キロ	+ 2.8	△ 1.5	+ 0.6	+ 4.7	+ 11.7	+ 8.1
旅客キロ	+ 1.7	△ 1.6	+ 0.1	+ 3.1	+ 8.8	+ 5.9
旅客数	+ 1.8	△ 1.0	+ 0.4	+ 1.0	+ 9.4	+ 5.1
座席利用率(%)*	69.1 (△0.7pt)	69.3 (△0.0pt)	69.2 (△0.4pt)	76.3 (△1.2pt)	74.5 (△2.0pt)	75.4 (△1.6pt)
ユニットレベニュー(円)** (旅客収入/座席キロ)	12.0 (△ 0.1)	12.0 (+ 1.2)	12.0 (+ 0.5)	9.9 (△ 0.5)	9.9 (+ 1.1)	9.9 (+ 0.3)
イールド(円)** (旅客収入/旅客キロ)	17.3 (+ 0.9)	17.3 (+ 1.2)	17.3 (+ 1.1)	13.0 (+ 1.0)	13.3 (+ 3.8)	13.1 (+ 2.4)
単価(円)** (旅客収入/旅客数)	15,914 (+ 0.9)	15,763 (+ 0.7)	15,840 (+ 0.8)	66,016 (+ 3.2)	67,206 (+ 3.2)	66,620 (+ 3.2)

©ANAHD2019

39

- ◎ 各事業における収入計画として、
39ページ、並びに40ページには、ANA旅客・貨物事業の前提値を、
41ページには、LCC事業の前提値をお示ししていますので、ご参照ください。
- ◎ 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。

2019年度 通期業績予想

計画前提 (ANA貨物事業)

数値は前年比表示

* 実数値・(前年差)表示

** 実数値・(前年比)表示

	国内貨物			国際貨物		
	上期	下期	通期	上期	下期	通期
有効貨物トンキロ(※)	+ 0.1	△ 6.7	△ 3.3	+ 1.1	+ 10.8	+ 5.9
有償貨物トンキロ	△ 1.9	+ 1.0	△ 0.5	+ 4.5	+ 30.3	+ 16.9
貨物輸送重量	△ 2.9	+ 0.0	△ 1.4	△ 0.9	+24.6	+ 11.1
重量利用率(%)*	23.1 (△0.5pt)	25.8 (+2.0pt)	24.4 (+0.7pt)	64.9 (+2.1pt)	68.7 (+10.3pt)	66.9 (+6.3pt)
ユニットレベニュー(円)** (貨物収入/有効貨物トンキロ)	15.4 (△ 4.6)	17.9 (+ 13.2)	16.6 (+ 3.8)	17.4 (△ 2.6)	17.9 (+ 4.2)	17.7 (+ 0.8)
イールド(円)** (貨物収入/有償貨物トンキロ)	66.5 (△ 2.6)	69.2 (+ 4.6)	67.9 (+ 0.9)	26.8 (△ 5.8)	26.1 (△ 11.4)	26.4 (△ 8.7)
単価(円)** (貨物収入/貨物輸送重量)	70 (△ 1.7)	72 (+ 5.6)	71 (+ 1.9)	132 (△ 0.6)	131 (△ 7.3)	131 (△ 3.9)

2019年度 通期業績予想

計画前提 (LCC事業)

(バニラエア・Peach Aviation 合計)

数値は前年比表示

* 実数値・(前年差)表示

** 実数値・(前年比)表示

	LCC		
	上期	下期	通期
座席キロ	△ 0.3	+ 3.7	+ 1.7
旅客キロ	+5.1	+ 9.0	+ 7.1
旅客数	+ 6.4	+ 10.0	+ 8.2
座席利用率(%)*	91.9 (+4.8pt)	89.7 (+4.4pt)	90.8 (+4.5pt)
ユニットレベニュー(円)** (売上高/座席キロ)	8.7 (+ 7.8)	8.0 (+ 6.8)	8.3 (+ 7.2)
イールド(円)** (売上高/旅客キロ)	9.5 (+ 2.2)	8.9 (+ 1.6)	9.2 (+ 1.8)
単価(円)** (売上高/旅客数)	12,011 (+ 1.0)	11,140 (+ 0.7)	11,568 (+ 0.7)

新規就航路線 (2019年1月以降)

peach

→ 札幌 - ソウル 2019/4/25 就航




Intentionally Blank

補足資料



補足資料

運用航空機数

	FY2017 期末	FY2018 期末	前年度 期末差	保有機数	リース機数
 Airbus A380-800	0	1	+ 1	1	-
Boeing 777-300/-300ER	29	29	-	26	3
Boeing 777-200/-200ER	21	20	△ 1	16	4
Boeing 787-10	0	1	+ 1	1	-
Boeing 787-9	28	30	+ 2	26	4
Boeing 787-8	36	36	-	31	5
Boeing 767-300/-300ER	34	29	△ 5	20	9
Boeing 767-300F/-300BCF	12	12	-	9	3
Airbus A321-200neo	2	11	+ 9	-	11
Airbus A321-200	4	4	-	-	4
Airbus A320-200neo	3	9	+ 6	9	-
Airbus A320-200	7	5	△ 2	5	-
Boeing 737-800	36	40	+ 4	25	15
Boeing 737-700	7	7	-	7	-
Boeing 737-500	14	7	△ 7	7	-
Bombardier DHC-8-400	24	24	-	24	-
ANA 計	257	265	+ 8	207	58
 Airbus A320-200	15	15	-	-	15
 Airbus A320-200	20	24	+ 4	-	24
ANAグループ 計	292	304	+ 12	207	97

補足資料

国際旅客 方面別実績（構成比）

(ANAブランド)		FY2018 構成比	前年差	FY2018 第4四半期 構成比	前年差
旅客収入	北米	30.0	△ 0.6	29.4	+ 0.0
	欧州	19.2	+ 0.1	17.6	+ 0.7
	中国	14.7	+ 0.8	14.2	△ 0.5
	アジア・オセアニア	31.1	△ 0.5	33.7	△ 0.4
	ハワイ	5.0	+ 0.1	5.1	+ 0.1
座席キロ	北米	32.7	△ 0.5	32.5	△ 1.7
	欧州	16.1	+ 0.1	17.0	+ 1.3
	中国	10.1	△ 0.7	9.3	△ 1.0
	アジア・オセアニア	36.1	+ 0.8	36.2	+ 1.1
	ハワイ	5.0	+ 0.3	5.0	+ 0.2
旅客キロ	北米	32.1	△ 0.7	31.8	△ 0.6
	欧州	16.7	+ 0.1	16.8	+ 1.1
	中国	10.2	+ 0.4	9.6	△ 0.4
	アジア・オセアニア	35.5	△ 0.0	36.3	△ 0.2
	ハワイ	5.5	+ 0.2	5.5	+ 0.1

補足資料

国際貨物 方面別実績（構成比）		FY2018 構成比	前年差	FY2018 第4四半期 構成比	前年差
貨物収入	北米	35.3	+ 4.6	35.1	+ 6.2
	欧州	15.0	△ 2.6	16.6	△ 3.5
	中国	22.5	△ 1.7	20.6	△ 2.1
	アジア・オセアニア	23.8	+ 0.4	24.3	+ 0.1
	その他	3.5	△ 0.8	3.4	△ 0.7
有効貨物 トンキロ	北米	40.9	+ 3.0	41.1	+ 1.8
	欧州	15.6	△ 0.4	16.4	+ 0.6
	中国	14.5	△ 1.4	13.6	△ 1.7
	アジア・オセアニア	27.1	△ 0.6	27.2	△ 0.3
	その他	1.9	△ 0.6	1.7	△ 0.4
有償貨物 トンキロ	北米	41.8	+ 4.8	41.9	+ 4.9
	欧州	17.4	△ 3.7	18.2	△ 3.9
	中国	13.0	△ 0.7	12.0	△ 0.5
	アジア・オセアニア	25.8	+ 0.2	25.9	△ 0.1
	その他	2.0	△ 0.6	2.0	△ 0.4

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

ANAグループは、お客様満足と価値創造で
 世界のリーディングエアライングループを目指します

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、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 ➡ IR 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・IR部

Eメール : ir@anahd.co.jp