

全日本空輸株式会社
2009年3月期
第2四半期決算説明会

【第1部】



代表取締役社長

山元 峯生

2008年10月31日

グループ経営理念

— 私たちのコミットメント —
ANAグループは、「安心」と「信頼」を基礎に

- 価値ある時間と空間を創造します
- いつも身近な存在であり続けます
- 世界の人々に「夢」と「感動」を届けます

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
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、国内および日本とアジア
そして世界の旅客・貨物輸送を担う
航空事業を中核としてアジアを
代表する企業グループを目指す。

▶▶ アジアを代表するとは、

- クオリティで一番
- 顧客満足で一番
- 価値創造で一番

となることである。

| | |
|--------------------|------|
| I. 2008年度第2四半期決算報告 | P.4 |
| II. 2008年度業績見通し | P.5 |
| III. 2008年度重点戦略 | P.6 |
| ・国内旅客事業 | |
| ・国際旅客事業 | |
| ・貨物事業 | |
| ・費用削減対策 | |
| IV. 中期経営戦略 | P.10 |

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。弊社の主要事業である航空運送事業には、空港使用料、燃料税等、弊社の経営努力では管理不可能な公租公課がコストとして発生します。また、実際の業績に影響を与える重要な要素としては、経済の動向、急激な為替相場、原油価格の変動、ならびに災害のリスクなどがあります。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しているものではありません。



厳しさを増す経営環境のもと、ミニマムラインの利益を確保

《第2四半期決算の概況》

《事業環境》

- 金融システム不安、景気の減速感
- 成熟した国内線需要と他社競合
- 堅調な欧米線需要と中国線の不振
- 日本発着航空貨物の需要減速
- 乱高下する原油、為替市況

| | 第2四半期累計 | 前年同期差 |
|--------|---------|--------|
| 売上高 | 7,533億円 | ▲99億円 |
| 航空運送事業 | 6,668億円 | +7億円 |
| 営業利益 | 498億円 | ▲172億円 |
| 航空運送事業 | 482億円 | ▲145億円 |
| 経常利益 | 395億円 | ▲172億円 |
| 当期純利益 | 220億円 | ▲834億円 |
| EBITDA | 1,051億円 | ▲83億円 |

《第2四半期決算のポイント》

- 営業利益は前年同期比で減益(航空運送事業は増収減益)
- 前期から引き続く中国線の需要低迷の長期化などにより、全体売上が伸び悩み
- 継続的なヘッジ戦略により、乱高下する燃油市況の中、燃油費は当初計画ラインにて推移
- 前期の純利益にはホテル資産売却益を含む

©ANA 2008

4

- ◎今年度は、年度当初から、景気の減速感が強まる中で、原油価格をはじめとする資源価格の高騰などにより、物価が上昇し、消費や需要の不振が顕著になりました。
- ◎航空業界では、燃油費の運賃転嫁による航空需要の減退が見られ、新幹線や他の航空会社との競争も激化しました。
- ◎このような状況の中で、当社は、国内線の路線網の効率化、中国アジアの国際線の拡充を行うとともに、燃油費をはじめ、費用の削減に努めましたが、燃油費の増加と、需要の減速の影響を大きく受けました。
- ◎その結果、当第2四半期累計実績は、売上高7533億円、営業利益498億円と、前年同期から170億円あまりの減益となりました。
- ◎当期利益も、220億円と前年度から大きく減少しておりますが、これは前年度にホテル事業の売却による一過性の利益を計上したためです。
- ◎航空運送事業では、増収を維持しましたが、旅行事業は中国旅行需要の不振などにより、また、その他事業も、商社事業を中心に、それぞれ減収減益となりました。

世界経済減速の中、通期業績見通しを修正

《足元の事業環境》

- 想定を超える世界経済の混乱と景気の急減速
- 航空運送需要の急激な後退基調
- 不安定な原油、為替市況

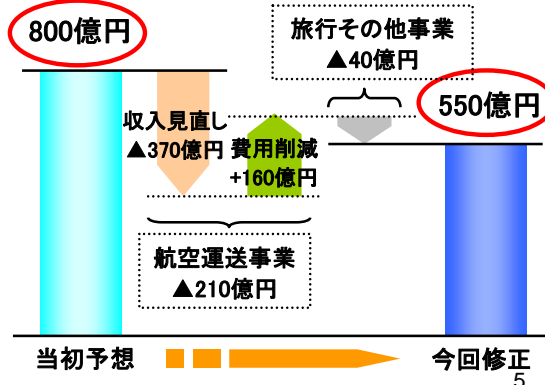
《経営課題》

- 需要の後退を前提とした供給調整と収入対策
- 費用コントロールの徹底による利益の確保
- 安定的な株主還元を継続
- 成長の為の設備投資を十分な精査のうえ実施

《2008年度連結業績見通し》

| | 当初予想 | 今回修正 | 増減額 |
|--------|----------|----------|--------|
| 売上高 | 15,100億円 | 14,600億円 | ▲500億円 |
| 航空運送事業 | 13,390億円 | 13,020億円 | ▲370億円 |
| 営業利益 | 800億円 | 550億円 | ▲250億円 |
| 航空運送事業 | 730億円 | 520億円 | ▲210億円 |
| 経常利益 | 520億円 | 290億円 | ▲230億円 |
| 当期純利益 | 270億円 | 170億円 | ▲100億円 |
| 配当 | 3円 | 3円 | — |

《2008年度 連結営業利益 見通し》



©ANA 2008

◎今年度の業績見通しです。

◎今年度は、原油の急騰や需要の減速など環境変化に対応して、柔軟な運賃設定による需要喚起や、下期からの供給力の削減など、収入・費用の両面で、可能な限りの対策を計画・実行してまいりました。

◎しかし、金融市場の混乱は世界中に広がり、信用収縮と景気後退により、今後の経済環境の見通しは、きわめて不透明な状況となっております。

◎当社でも、特に、9月以降の需要の落ち込みは、当初の予想を大きく超えるものであり、改めて、今後の見通しを精査した結果、今期の業績予想を、ご覧のように変更いたします。

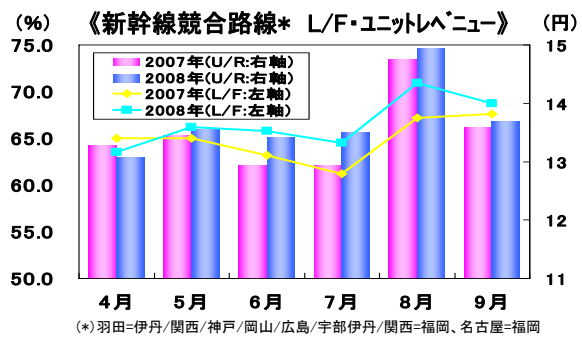
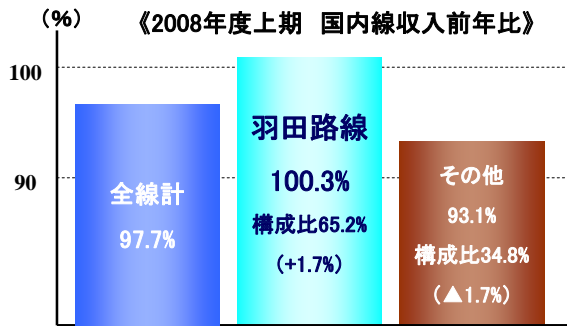
◎航空運送事業では、通期の収入見通しを、370億円引き下げる一方で、160億円の費用削減を行い、営業利益は210億円の減益に留めます。

◎また、旅行・その他の事業では、40億円の営業利益の悪化を見込み、連結営業利益は、当初予想の800億円から、550億円に修正いたします。

◎当初計画と比べて大きく減益となりますが、配当につきましては3円を継続いたします。

◎現在の経営課題に的確に対処していくことにより、この利益水準を確保し、可能な限り、上を目指してゆきたいと思っております。

国内旅客事業：羽田集中化の進捗と安定収入の確保



《第2四半期までの概況》

- 羽田路線への集約化進捗、新幹線競合路線の実績改善

《下期に向けて》

- 低需要路線の休減便と高需要路線増便による供給調整
- 需要が堅調なメインラインでの確実な摘み取り
- 柔軟な運賃施策、商品力強化による競合対策と需要喚起

《2008年度下期&年度見通し》

| (前年比) | 下期 | 年度 |
|-------|--------|--------|
| 座席キロ | 91.3% | 93.7% |
| 旅客キロ | 96.0% | 96.5% |
| イールド | 102.1% | 101.4% |

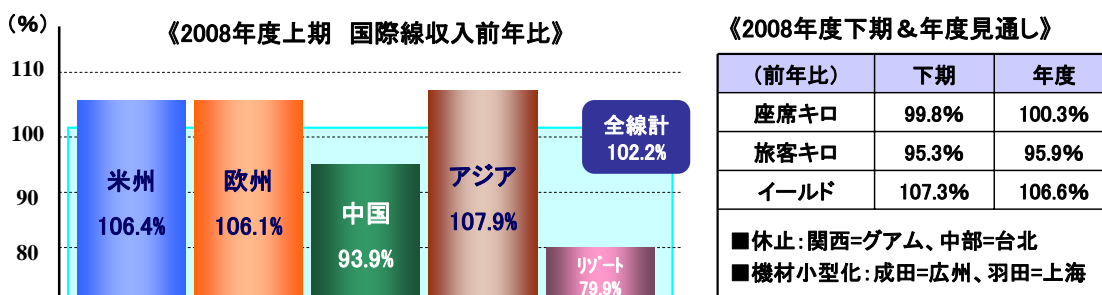
- 休止:長崎=沖縄
- 減便:千歳=仙台他
- 増便:羽田=福岡、羽田=佐賀

©ANA 2008

6

- ◎ここからは各事業の状況と、今後の重点戦略です。
- ◎今年度、国内旅客事業は、需要動向に対応して、低収益路線の休止減便を進め、羽田発着のメインラインへの集中度を高めました。
- ◎全線の需要は前年割れとなりましたが、羽田発着路線は、ご覧のように前年を上回る収入を上げています。
- ◎新幹線競合路線は、供給の調整と「ビジネスきっぷ」設定などの需要喚起により、ご覧のようにロードファクターは上昇し、ユニットレベニューも改善しております。
- ◎下期は、需要動向に対応して、低収益路線の更なる休止・減便を行います。
- ◎下期の提供座席キロは、前年比で、約91%となりますが、羽田発着のメインラインへの集中度は更に高まります。
- ◎引き続き、「プレミアムクラス」の拡充や、JR東日本との提携カードの開始など、商品力の強化を進めます。
- ◎柔軟な運賃設定による需要喚起と、イールドの改善によって、収益性の確保に努めてまいります。

国際旅客事業：需要変動に対応した収入確保対策



《第2四半期までの概況》

- 中国線の需要減退が長期化する中、欧米線・アジア線を中心に増収を確保

《下期に向けて》

- 需要の低迷が続く中国・リゾート路線の供給量を調整し、最適機材の配置を促進
- 世界的な景気減速、業務渡航需要の縮小を念頭に、プレジャー需要の喚起にも注力
- IATA運賃改訂、適切なFSCの設定、プロダクト強化を軸に収入を確保

©ANA 2008

7

◎国際旅客の状況です。

◎第2四半期までの国際線旅客は、中国路線の不振が響いて、旅客数は前年割れとなりましたが、欧州線、米国線、アジア線については、おおむね堅調に推移したことから、収入は前年を上回りました。

◎今後の見通しですが、世界的な金融危機の影響により、全方面で予約率が低下してきています。

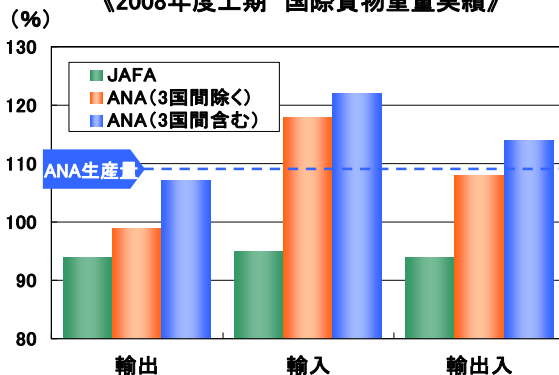
◎このような状況の中、収益性を確保するべく、関西—グアム線、中部—台北線を休止いたします。また、成田—広州線、羽田—上海線の、機材の小型化を行います。

◎供給力の調整に加えて、10月からのIATA運賃の引き上げや、適切な水準でのフューエル・サーチャージの設定により、単価の改善を行うとともに、低需要便では、柔軟な運賃設定を行い、収入の確保に努めます。

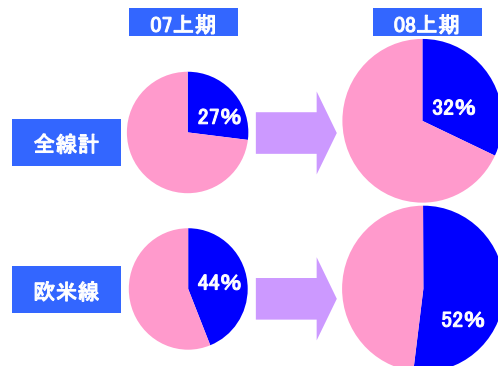
◎また、12月からは、中国線を中心としたアジア路線の、ビジネスクラス機内食のリニューアルなど、機内サービスの改善も行います。

貨物事業：競争力の強化により増収を継続

《2008年度上期 国際貨物重量実績》



《ANA三国間輸送重量の構成比推移》



《第2四半期までの概況》

■ 日本発着単価の改善、三国間貨物の摘み取りが奏功、全体の荷動きが低迷する中で増収

《下期に向けて》

■ ネットワークの更なる充実(成田路線の拡充:バンコク便、香港便などを中心に関西からシフト)

■ 沖縄ハブ、大型機導入、ITインフラ展開の準備を着実に進め、事業基盤を強化

©ANA 2008

8

◎貨物事業です。

◎これまで、ご案内してきたとおり、来年度下期を予定している「沖縄貨物ハブ」の開始をターゲットとして、「ネットワーク」「レベニューマネジメント」「アライアンス」更に、「販売体制」「ITインフラ整備」などの、事業基盤の構築を進めております。

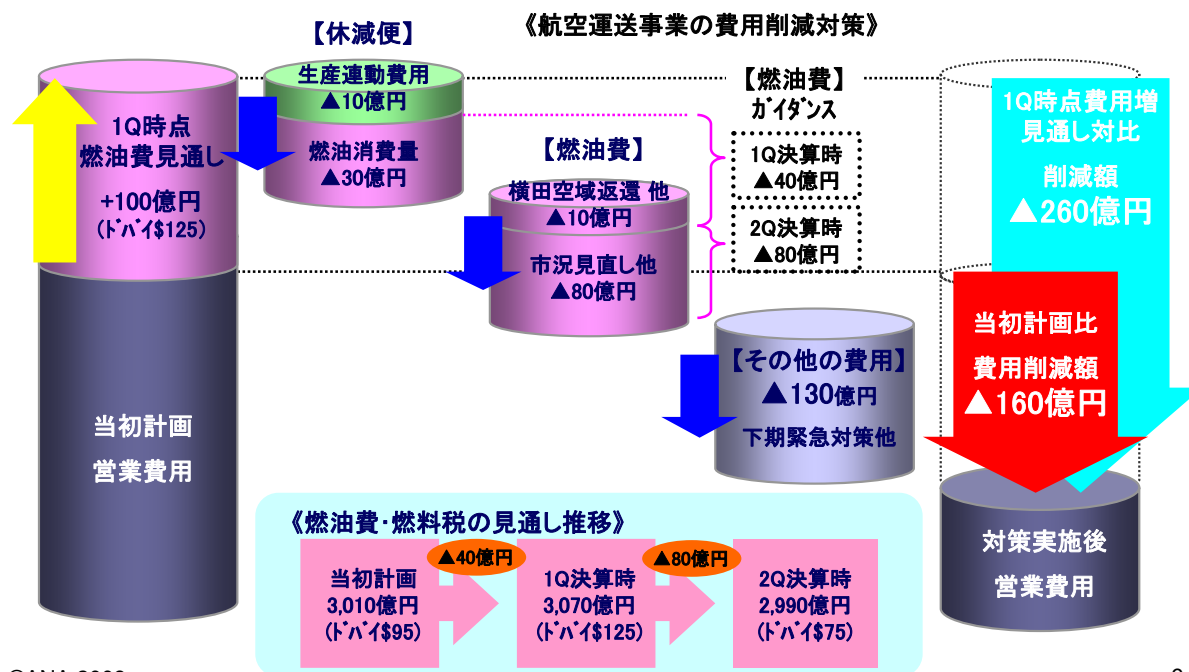
◎今年度、日本発着の航空貨物需要は低迷しましたが、当社は、週間5便以上を運航する「ウィークデー・デイリー化」など、ネットワーク競争力の強化により、アジア発、欧米向けを中心とした、「三国間輸送」の摘み取りを拡大し、計画を上回る輸送重量と、増収を達成しました。

◎下落を続けてきた単価も改善しています。

◎来年1月からは、旅客機改造フレイター2号機を導入し、貨物専用機は7機体制となります。年度末には、計画通り、大型貨物機2機を導入すべく、準備を進めています。

◎下期からは、需要の大きい成田空港発着便の拡充を行うなど、競争力強化と基盤整備を進めます。

費用削減対策: 最大限の費用削減対策を実施



◎コストの削減計画です。

◎需要の低迷に対応して、生産量の削減と増収対策に加えて、あらゆる費用の見直しを行いました。

◎ご覧の通り、当初の計画からは160億円、原油価格が暴騰した、第1四半期末時点での費用見直しからは、260億円の費用削減を実行いたします。

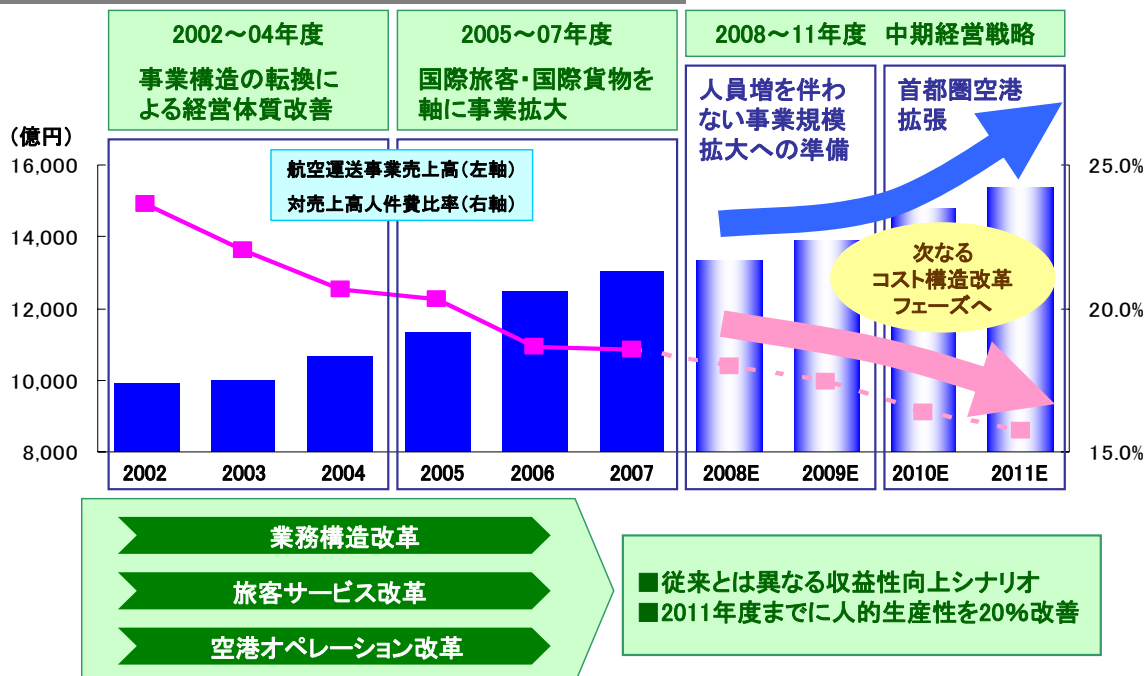
◎まず燃油費ですが、低収益路線の休止・減便・小型化による消費量削減効果30億円に加えて、9月25日からの、横田基地空域の一部返還による飛行経路の短縮、エンジンの洗浄などによる、燃費の向上対策や市況下落を受けて、今後の想定原油価格の見直しなどを織り込み、第1四半期末時点の見直しから120億円の削減を見込みます。

◎また、燃油以外の生産連動費用の削減、10億円に加えて、経年エンジンの、新品への交換による、整備費の削減などを行います。

◎更に、需要の急減速に対応した緊急対策として、生産連動費用・収入連動費用・管理可能費用を抑制するなど、更に130億円の削減を行います。



次の成長に向けイノベーションを推進



©ANA 2008

10

◎イノベーションの推進についてです。

◎当社は、2004年度までに、事業構造の改革により、収益力を回復させ、2005年度からは、国際線の旅客・貨物を中心として事業規模を拡大し、利益成長と、財務体質の強化を実現してきました。

◎また、その過程で売上高に占める人件費の比率を一貫して低下させてきました。

◎1月に発表いたしました「2008-2011中期経営戦略」では、2009年度までの最初の2年間で、2010年度以降の「航空ビックバン」に備えた準備と投資の期間と位置付けています。

◎その中で、最も力を入れておりますのは、人的生産性の20%アップを目指す、「イノベーション」の推進です。

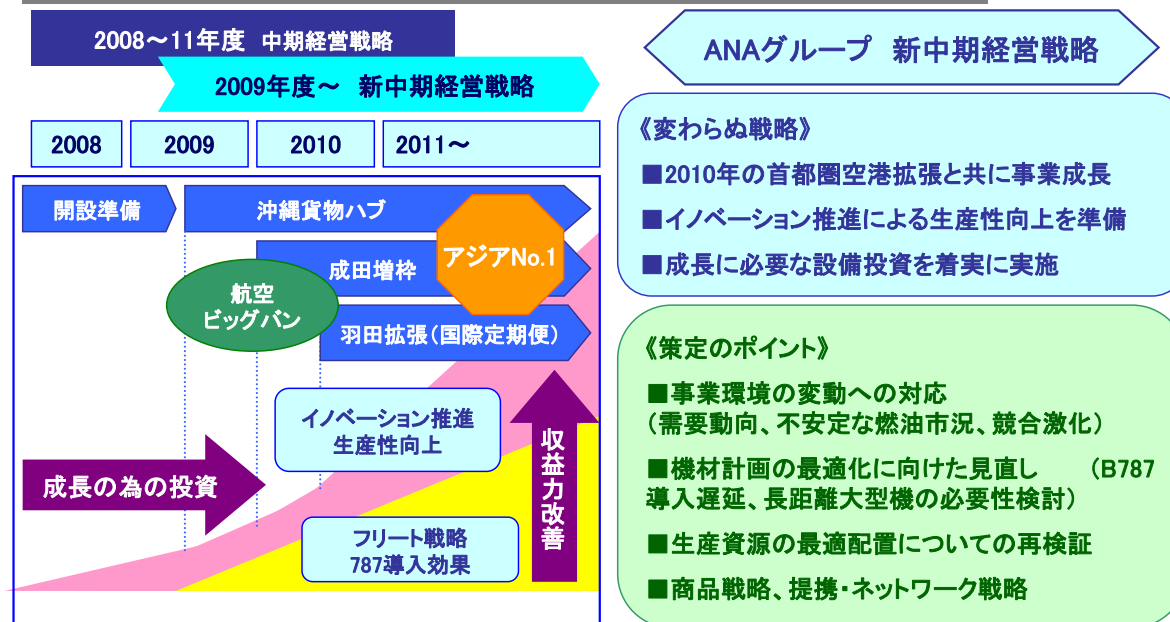
◎経営環境は厳しさを増していますが、このような状況こそ、コスト構造の「イノベーション」を推進する絶好のチャンスであると考えています。

◎「イノベーション」推進のため、すでに、「業務構造改革」「旅客サービス改革」「空港オペレーション改革」の、3つの社内プロジェクトを発足させ、具体的施策の実行計画を策定中です。

◎国内線における到着時の手荷物タグの照合廃止など、すでに具体的に、実行に移されたものも出てきています。

◎IT投資を含めて、「イノベーション」の実現に必要な投資は継続し、生産性と品質の向上を実現させていきます。

新たな事業環境へ対応し、アジアNo.1を目指す新戦略へ



©ANA 2008

11

- ◎最後に、現在策定中の、新中期戦略の方向性についてです。
- ◎2010年の首都圏空港の拡張をチャンスとして、成長分野の拡大はかり、品質、顧客満足、価値創造でアジアナンバーワンのエアラインとなるという目標は、変わることはありません。
- ◎策定のポイントは、ご覧のとおりですが、ボーイング787の開発遅延や、長距離大型機の必要性の検討をふまえた機材計画の変更を織り込んで、需要動向、燃油市況、競争環境など、事業環境の変化への対応を行います。
- ◎政府の航空自由化の方針により、2010年以降、羽田空港への外国航空会社の乗り入れが続々と決まりつつあり、首都圏空港の拡張後の競争は、ますます激化すると予想されます。
- ◎それに備えて、「イノベーション」を推進し、コスト競争力を強化しておく必要があります。今、これに取り組むことが、次の飛躍につながると確信しています。
- ◎その上で、「競合戦略」「商品戦略」「提携戦略」と「ネットワーク戦略」を総合的に再検証し、中長期的に、企業価値を向上させる計画を、策定してゆきたいと考えています。
- ◎発表は第4四半期を予定しています。
- ◎これで、私からのお話は終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

全日本空輸株式会社
2009年3月期
第2四半期決算説明会

【第2部】



専務取締役
日出間 公敬

2008年10月31日



| | | |
|----------------------|------------------------------------------------|---------|
| I. 2009年3月期第2四半期決算概要 | <i>Interim Financial Results FY08</i> | P.3-6 |
| (1) 連結決算概要 | <i>Consolidated Financial Summary</i> | |
| (2) セグメント別実績 | <i>Results by Segment</i> | |
| II. 航空運送事業 | <i>Air Transportation</i> | P.7-14 |
| (1) 航空運送事業 | <i>Air Transportation Overall</i> | |
| (2) 収入・費用増減要因 | <i>Breakdown of revenue and cost deviation</i> | |
| (3) 旅客事業 (国内旅客・国際旅客) | <i>Passenger Operations (Dom./Int'l)</i> | |
| (4) 貨物事業 | <i>Cargo Operations</i> | |
| III. 燃料・為替ヘッジ | <i>Fuel and Currency Hedging</i> | P.15 |
| IV. 通期業績見通し | <i>Outlook for FY08</i> | P.17-24 |
| V. 補足資料 | <i>Supplementary Reference</i> | P.25-29 |

当資料は、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。弊社の主要事業である航空運送事業には、空港使用料、燃料費等、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しているものではありません。



(1) 連結決算概要 Consolidated Financial Summary

◇ 経営成績 Income Statements

| | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期累計 1H/2008 | 増減 Change | 第2四半期 2Q/2008 | 増減 Change |
|------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|
| 営業収入 Operating Revenues | 7,632 | 7,533 | △99 | 4,078 | △58 |
| 営業費用 Operating Expenses | 6,961 | 7,034 | +73 | 3,725 | +127 |
| 営業利益 Operating Income | 670 | 498 | △172 | 352 | △186 |
| 営業利益率 Op. Margin (%) | 8.8 | 6.6 | △2.2 | 8.6 | △4.4 |
| 営業外損益 Non-Op. Gains/Losses | △103 | △103 | +0 | △67 | △28 |
| 経常利益 Recurring Income | 567 | 395 | △172 | 284 | △215 |
| 特別損益 Extraordinary Gains/Losses | 1,120 | △8 | △1,128 | △17 | +186 |
| 当期純利益 Net Income | 1,055 | 220 | △834 | 153 | △27 |
| EBITDA* | 1,134 | 1,051 | △83 | 627 | △155 |
| EBITDAマージン EBITDA Margin (%) | 14.9 | 14.0 | △0.9 | 15.4 | △3.5 |

©ANA 2008 * EBITDA: 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

3

◎ 経営成績の概要です。

◎ 航空運送事業はほぼ前年並みの収入を維持したものの、旅行事業が需要減退により苦戦を強いられ、全体での売上高は前期を99億円下回る7,533億円となりました。

◎ 費用面では、原油価格高騰の影響により、燃油費が大幅に増加しました。

◎ 結果、営業利益は498億円、経常利益は395億円、当期純利益は220億円となりました。

◎ EBITDAマージンは14%となっております。



◇財政状態 Consolidated Balance Sheets

| | 前年度末 Mar.31, 2008 | 第2四半期末 Sep.30, 2008 | 増減 Change |
|-------------------------------------------------|----------------------|------------------------|--------------|
| 総資産 Assets | 17,833 | 17,819 | △14 |
| 自己資本 Shareholders' Equity | 4,529 | 4,534 | +4 |
| 自己資本比率 (%) Ratio of Shareholders' Equity (%) | 25.4 | 25.4 | +0.0 |
| 有利子負債残高 Interest Bearing Debts | 7,678 | 8,438 | +759 |
| D/Eレシオ (倍) Debt/Equity Ratio (times) | 1.7 | 1.9 | +0.2 |

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額2,124億円(前期末2,294億円)を含むD/Eレシオは2.3倍(前期2.2倍)となります。

◎財政状態です。

◎総資産、自己資本はご覧の通り、大きな変動はございません。

◎負債につきましては、新規の借り入れおよび、社債の発行により有利子負債が759億円増加しました。

◎D/Eレシオは1.9倍となっております。



◇連結キャッシュフロー概要 Consolidated Summary of Cash Flow

| | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期累計 1H/2008 | 増減 Change |
|-------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------|
| 営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities | 1,115 | 264 | △850 |
| 投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities | 1,302 | △434 | △1,736 |
| 財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities | △1,016 | 559 | +1,576 |
| 現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease | 1,404 | 390 | △1,013 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning | 1,722 | 1,799 | } +390 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end | 3,126 | 2,190 | |
| 減価償却費 Depreciation and Amortization | 464 | 553 | +88 |
| 設備投資額 Capital Expenditures | 1,359 | 690 | △668 |

©ANA 2008

単位: 億円 (¥100Million)

5

◎キャッシュフローです。

◎営業キャッシュフローは、税金の支払い増加のため、264億円となりました。

◎投資キャッシュフローは、航空機を中心とした設備投資により、434億円の支出となりました。

◎財務キャッシュフローは、借入金の返済を進める一方、新規の借り入れや社債発行による資金調達により、559億円の収入となりました。

◎以上の結果、「現金および現金同等物の期末残高」は2008年3月末に比べ390億円増加し、2,190億円となりました。

(2) セグメント別実績 Results by Segment

| | 売上高 Revenues | | | | | 営業利益 Operating Income | | | | |
|----------------------------|-----------------|------------------------|--------------|------------------|--------------|-----------------------|------------------------|--------------|------------------|--------------|
| | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期 累計 1H/2008 | 増減 Change | 第2四半期 2Q/2008 | 増減 Change | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期 累計 1H/2008 | 増減 Change | 第2四半期 2Q/2008 | 増減 Change |
| 航空運送 Air Transportation | 6,661 | 6,668 | +7 | 3,593 | △7 | 627 | 482 | △145 | 336 | △169 |
| 旅行 Travel | 1,139 | 1,024 | △114 | 609 | △62 | 18 | 2 | △16 | 7 | △9 |
| その他 Others | 973 | 748 | △225 | 383 | △112 | 25 | 11 | △13 | 7 | △8 |
| 消去 Eliminations | △1,141 | △908 | +232 | △508 | +124 | △0 | 1 | 2 | 0 | +0 |
| 合計(連結) Total | 7,632 | 7,533 | △99 | 4,078 | △58 | 670 | 498 | △172 | 352 | △186 |

単位: 億円 (¥100Million)

第2四半期 航空運送事業以外のヒックス:

→福岡ケータリングサービス(株)の全株式譲渡(7月1日) →全日空ビルディング(株)がANAファミリーース(株)に社名変更(8月1日)

◎航空運送事業につきましては、後ほどご説明させていただきます。

◎旅行事業は、景気減速の影響により、国内・海外旅行ともに需要が落ち込み、114億円の減収となりました。

◎その他の事業では商社事業の売り上げが大きく減少し、225億円の減収となりました。

◎したがって、旅行事業で16億円、その他事業で13億円の減益となっております。

II. 航空運送事業



A STAR ALLIANCE MEMBER 

(1) 航空運送事業 *Air Transportation Overall*

| | | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期累計 1H/2008 | 増減 Change | 第2四半期 2Q/2008 | 増減 Change |
|-------------------------------|-------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|
| 営業収入 Operating Revenues | 国内線旅客 Domestic Passengers | 3,812 | 3,725 | △86 | 2,061 | △53 |
| | 国際線旅客 International Passengers | 1,621 | 1,656 | +35 | 870 | +13 |
| | 貨物郵便 Cargo and Mail | 552 | 618 | +65 | 320 | +37 |
| | その他 Others | 675 | 669 | △5 | 340 | △5 |
| | 合計 Total | 6,661 | 6,668 | +7 | 3,593 | △7 |
| 営業費用 Operating Expenses | 燃油費及び燃料税 Fuel and Fuel Tax | 1,298 | 1,498 | +200 | 881 | +192 |
| | 空港使用料 Landing and Navigation Fees | 535 | 521 | △14 | 268 | △8 |
| | 航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees | 433 | 304 | △128 | 156 | △64 |
| | 減価償却費 Depreciation and Amortization | 446 | 538 | +92 | 268 | +33 |
| | 整備部品・外注費 Aircraft Maintenance | 294 | 294 | +0 | 148 | △6 |
| | 人件費 Personnel | 1,186 | 1,196 | +10 | 596 | △1 |
| | 販売手数料 Sales Commission | 483 | 519 | +35 | 271 | +28 |
| | 外部委託費 Contracts | 404 | 402 | △1 | 204 | +0 |
| | その他 Others | 951 | 910 | △40 | 460 | △13 |
| 合計 Total | 6,033 | 6,186 | +153 | 3,256 | +161 | |
| 営業利益 | 営業利益 Operating Income | 627 | 482 | △145 | 336 | △169 |

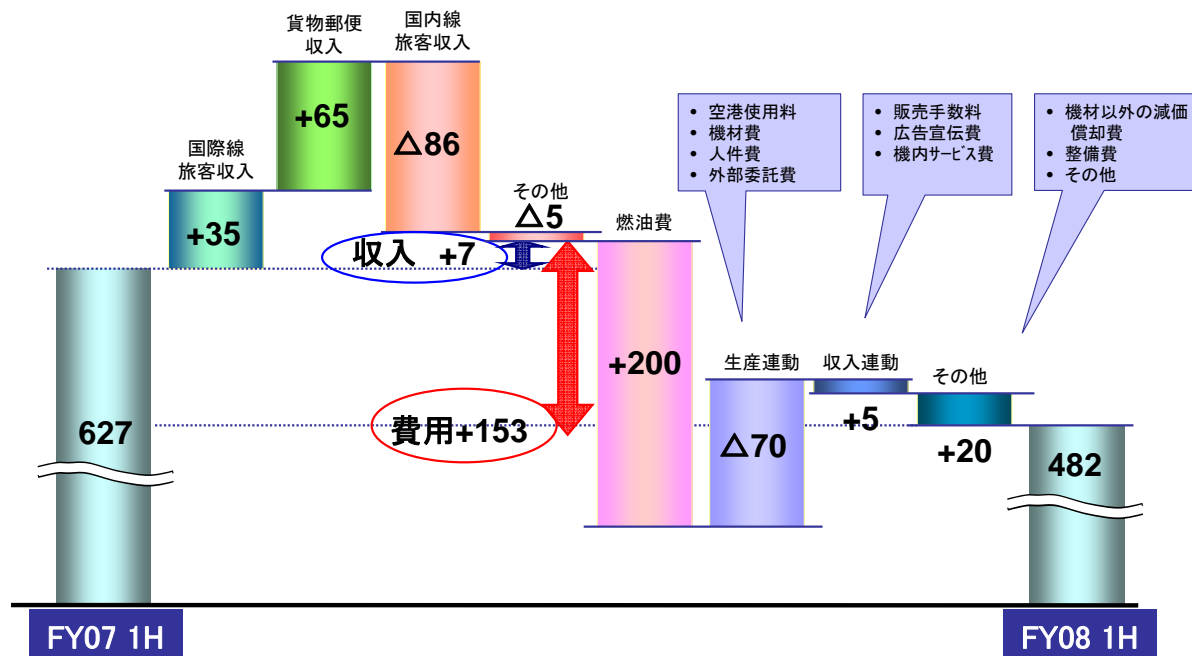
©ANA 2008

単位：億円 (¥100Million)

7

(2) 第2四半期累計 収入・費用増減要因

Breakdown of revenue and cost deviation from previous year



©ANA 2008

単位: 億円 (¥100Million)

8

◎航空運送事業の営業収入と営業費用の増減をご説明いたします。

◎国内線は需給適合を図るため、提供座席数を削減したことにより、収入が前年実績を下回りました。

◎しかしながら、国際旅客収入と貨物郵便収入は増収となり、結果、航空運送事業は7億円の増収となりました。

◎費用面では、原油価格の高騰に伴い燃油費が前期と比べて200億円増加する一方、空港使用料などの生産連動費用が減少しました。

◎収入連動費用、その他費用の増加により、営業費用全体では153億円の増加、営業利益は145億円の減益となっております。



(3) 旅客事業 *Passenger Operations*
 ◇国内旅客 *Domestic Passengers*

| | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期累計 1H/2008 | 前年比 % Y/Y | 第2四半期 2Q/2008 | 前年比 % Y/Y |
|-------------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|
| 旅客数(千人) Passengers (thousands) | 23,036 | 22,281 | 96.7% | 11,827 | 96.3% |
| 座席キロ(百万) Available Seat Km (mil) | 31,700 | 30,452 | 96.1% | 15,529 | 95.7% |
| 旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (mil) | 20,168 | 19,542 | 96.9% | 10,460 | 96.2% |
| 座席利用率(%) Load Factor (%) | 63.6 | 64.2 | +0.6 | 67.4 | +0.4 |
| 旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100 mil) | 3,812 | 3,725 | 97.7% | 2,061 | 97.5% |
| ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK) | 12.0 | 12.2 | 101.7% | 13.3 | 101.8% |
| イールド(円) Yield (¥/RPK) | 18.9 | 19.1 | 100.8% | 19.7 | 101.3% |
| 単価(円) Unit Price (¥) | 16,550 | 16,721 | 101.0% | 17,427 | 101.2% |

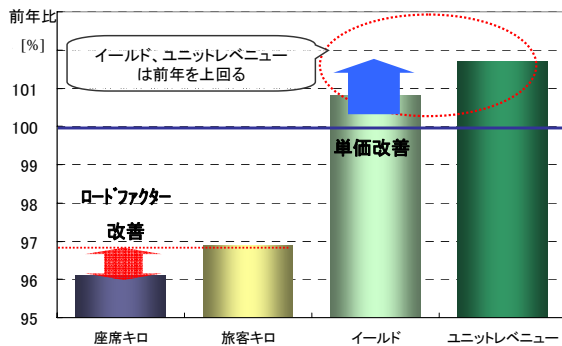
©ANA 2008

9

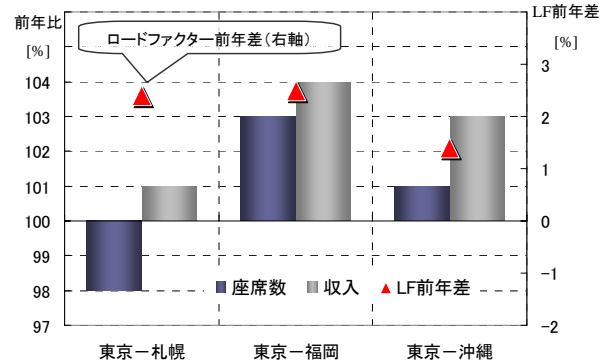
◇国内旅客事業動向

Trends in Domestic Passenger Operations

座席キロ・旅客キロ・イールド・ユニットレベニュー前年比



東京＝札幌・福岡・沖縄 前年差



✓生産量減および、需要の後退により旅客数は前年を下回ったものの、単価とロードファクターの改善によりユニットレベニュー向上

第2四半期 トピックス:

- ANAホームページ(ANA SKY WEB)をリニューアル
- 旅行会員組織「ANAマイレージクラブ・旅達」の100万人入会達成

◎当期の国内旅客事業は、供給量の減少などにより、86億円の減収となりました。

◎しかしながら、「ビジネスきっぷ」など新運賃の設定や「旅割」拡充により、競争力の強化と需要喚起をおこない、ロードファクターは改善いたしました。

◎あわせて、普通運賃の値上げ、プレミアムクラスのシェア増などにより、単価も改善しております。

◎路線の特徴としては、集中を進めております羽田メインラインの収入貢献が伸びております。

◎右上のグラフでご覧いただけますように、東京＝札幌、福岡、沖縄は増収基調で推移しております。



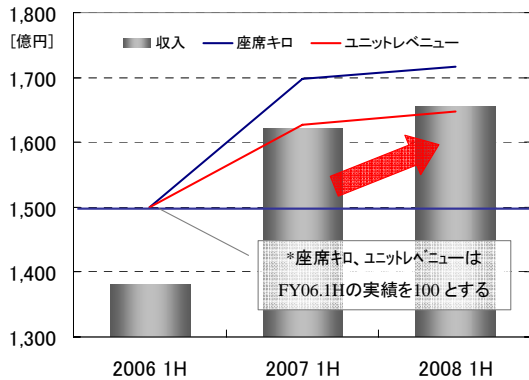
◇国際旅客 *International Passengers*

| | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期累計 1H/2008 | 前年比 % Y/Y | 第2四半期 2Q/2008 | 前年比 % Y/Y |
|-------------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|
| 旅客数(千人) Passengers (thousands) | 2,425 | 2,335 | 96.3% | 1,187 | 93.4% |
| 座席キロ(百万) Available Seat Km (mil) | 14,113 | 14,227 | 100.8% | 7,140 | 100.7% |
| 旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (mil) | 10,764 | 10,376 | 96.4% | 5,254 | 93.9% |
| 座席利用率(%) Load Factor (%) | 76.3 | 72.9 | △3.3 | 73.6 | △5.4 |
| 旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100 mil) | 1,621 | 1,656 | 102.2% | 870 | 101.6% |
| ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK) | 11.5 | 11.6 | 101.3% | 12.2 | 100.8% |
| イールド(円) Yield (¥/RPK) | 15.1 | 16.0 | 106.0% | 16.6 | 108.2% |
| 単価(円) Unit Price (¥) | 66,859 | 70,897 | 106.0% | 73,310 | 108.7% |

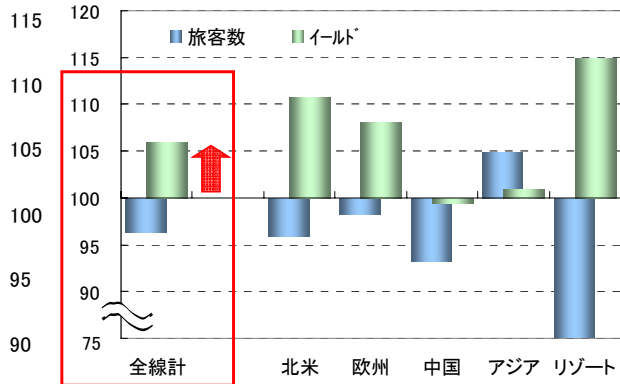
◇国際旅客事業動向

Trends in International Passenger Operations

収入・座席キロ・ユニットレベニュー推移



方面別旅客数とイールド(前年比)



✓中国線の不振、景気の減速により旅客数は前年を下回ったものの、増収を達成。イールド、ユニットレベニューともに改善。

第2四半期 トピックス:

- エジプト航空がスターアライアンスに正式加盟
- 燃油特別付加運賃額改定(7月1日発券分より)
- 中国国際航空と日中双方の国内線でコードシェアを開始

◎国際旅客の状況です。

◎旅客数は前年を下回りましたが、燃油特別付加運賃の改定等による単価改善により、35億円の増収を達成いたしました。

◎エリア別には、「食の安全」や「四川大地震」などの影響により中国線の需要が大きく落ち込んだものの、北米・欧州の大幅な単価改善、アジアの旅客数増によりマイナス影響を補い、国際旅客事業の収入は前年比102.2%の伸びとなりました。

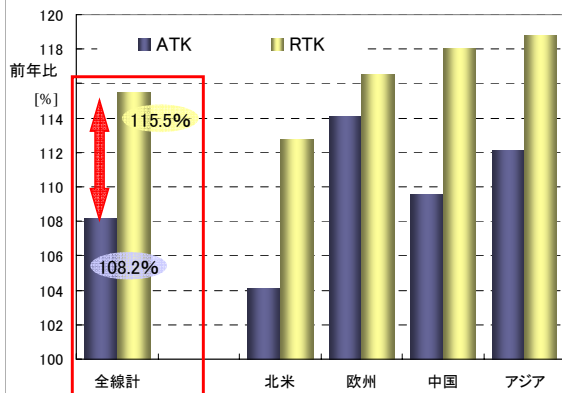


(4) 貨物事業 *Cargo Operations*

| | | 前年同期 1H/2007 | 第2四半期累計 1H/2008 | 前年比 % Y/Y | 第2四半期 2Q/2008 | 前年比 % Y/Y |
|--------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|
| 国内 Domestic Cargo | 貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100 millions) | 150 | 165 | 109.8% | 84 | 109.8% |
| | 貨物輸送重量(トン) Revenue ton (tons) | 225,410 | 235,661 | 104.5% | 122,274 | 104.2% |
| | 貨物輸送量(千トンキロ) Revenue Ton Km (thousands) | 217,055 | 229,050 | 105.5% | 118,770 | 105.6% |
| 国際 International Cargo | 貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100 millions) | 342 | 414 | 120.9% | 217 | 124.0% |
| | 貨物輸送重量(トン) Revenue ton (tons) | 170,898 | 197,690 | 115.7% | 100,115 | 112.2% |
| | 貨物輸送量(千トンキロ) Revenue Ton Km (thousands) | 792,623 | 915,118 | 115.5% | 455,859 | 111.7% |
| (参考:内数) フレイター(内際) Freighter (Int'l/Dom) | 貨物収入(億円) Revenue (¥100 millions) | 94 | 126 | 133.8% | 68 | 134.9% |
| | 貨物提供量(千トンキロ) Available Ton Km (thousands) | 321,970 | 366,723 | 113.9% | 189,058 | 109.8% |
| | 貨物輸送重量(トン) Revenue Ton (tons) | 56,969 | 74,393 | 130.6% | 38,241 | 122.8% |
| | 貨物輸送量(千トンキロ) Revenue Ton Km (thousands) | 143,667 | 197,850 | 137.7% | 102,643 | 130.4% |

◇貨物事業動向 Trends in Cargo Operations

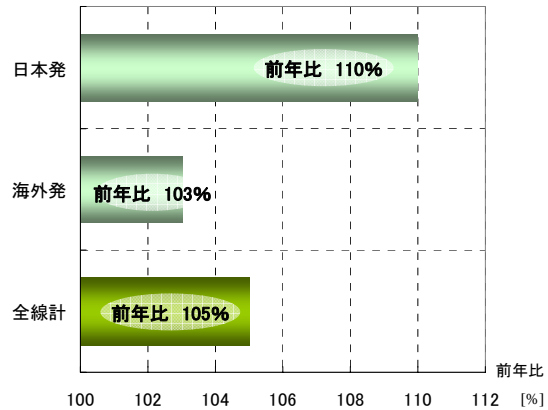
方面別提供量(ATK)と輸送量(RTK) 前年比



注記: 方面別実績にはRFS(Road Feeder Service)データは含んでおりません。

✓ネットワークを活用した三国間貨物の取り込みにより、輸送量の伸びは生産量を大きく上回る

単価前年比(日本発・海外発)



注記: 日本発・海外発前年比は概算値

✓海外発で為替のマイナス影響があったものの、燃油サーチャージの寄与、イールドマネジメント効果等により単価改善

第2四半期 ヒックス:

- (株)オールエクスプレス営業開始(7月1日より日本発香港・上海向けサービスを開始)
- シカゴ線以外のウィークデー化と深夜・早朝便の拡充(7月1日より)

◎貨物事業の状況です。

◎国際貨物では、景気減速の影響により市場が低迷する中、ネットワークを強化し、三国間貨物を取り込みことにより輸送重量は大幅に増加いたしました。

◎左のグラフでもご覧いただけますように、輸送量の伸びは提供量の伸びを大きく上回りました。

◎また海外発単価で為替のマイナス影響があったにもかかわらず、燃油特別付加運賃の寄与などにより、単価も改善いたしました。

◎結果、収入は前年比120.9%となりました。

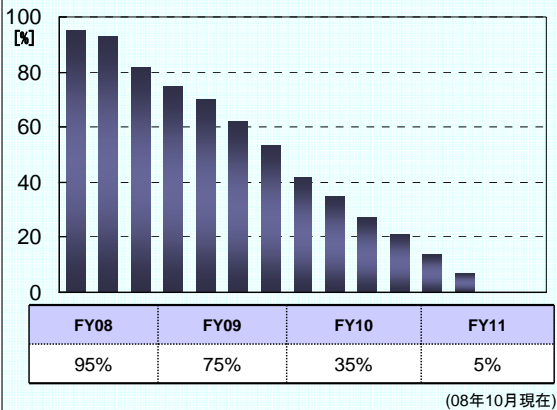
◇燃料・為替ヘッジ

Fuel and Currency Hedging

燃油に関する単価ヘッジ

方針：100%ヘッジ
 方法：対象年度の3年前から四半期毎に約8%をヘッジ。但し、2008年度分までは2年前から四半期毎に12%をヘッジ。

ヘッジ率のイメージ



©ANA 2008

燃油に関する為替ヘッジ

方針：年間ドル支払額の80%
 (ただし、08年度は90%を上限とする。)
 方法：対象年度の5年度前から開始。ドル総支払額の10%を毎年ヘッジし、残り分を最終年度に実施。

| | FY08 | FY09 | FY10 | FY11 |
|------|------|------|------|------|
| ヘッジ率 | 90% | 50% | 40% | 30% |

(08年10月現在)

原油/為替変動による影響 (ヘッジしない場合)

08年度経常損益ベース (費用増)

| | |
|----------------------|---------|
| 原油価格 1ドル/バレルの変動 (上昇) | +23億円/年 |
| 為替 1円/USDの変動 (円安) | +19億円/年 |

15

◎現在のヘッジ状況、感応度につきましては、ご覧のとおりです。

◎2008年度の燃油ヘッジは、現在95%まで終了しています。



IV. 通期業績予想 Outlook for FY08





(1) 連結業績予想 (修正)

Forecast for FY08

| | 2007年度 FY2007 | 2008年度(修正) FY2008(Revised) | 増減 Change | 2008年度(当初) FY2008(Original) | 当初差異 from Original |
|-----------------------------------------|------------------|-------------------------------|--------------|--------------------------------|-----------------------|
| 営業収入 Operating Revenues | 14,878 | 14,600 | △278 | 15,100 | △500 |
| 営業費用 Operating Expenses | 14,034 | 14,050 | +15 | 14,300 | △250 |
| 営業利益 Operating Income | 843 | 550 | △293 | 800 | △250 |
| 営業利益率(%) Operating Profit Margin (%) | 5.7 | 3.8 | △1.9 | 5.3 | △1.5 |
| 経常利益 Recurring Income | 565 | 290 | △275 | 520 | △230 |
| 当期純利益 Net Income | 641 | 170 | △471 | 270 | △100 |
| 1株当たり配当額(円) Dividends (¥) | 5.00 | 3.00 | △2.00 | 3.00 | - |

単位: 億円 (¥100Million)

©ANA 2008

17

◎社長の山元よりご説明しました通り、9月以降、需要は急速に悪化しております。

◎このような状況を踏まえて、年度の業績見通しを修正いたしました。

(2)セグメント別業績予想 (修正)

Forecast by Segment

| | 2007年度 FY2007 | | 2008年度(当初) FY2008(Original) | | 2008年度(修正) FY2008(Revised) | | 前年差 vs 2007 | | 当初差 vs Original | |
|-----------------------------|------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 営業収入 Revenues | 営業利益 Op. Income | 営業収入 Revenues | 営業利益 Op. Income | 営業収入 Revenues | 営業利益 Op. Income | 営業収入 Revenues | 営業利益 Op. Income | 営業収入 Revenues | 営業利益 Op. Income |
| 航空 Air Transportation | 13,016 | 779 | 13,390 | 730 | 13,020 | 520 | +4 | △259 | △370 | △210 |
| 旅行 Travel | 2,153 | 10 | 2,120 | 20 | 1,980 | 0 | △173 | △10 | △140 | △20 |
| その他 Others | 1,989 | 51 | 1,790 | 50 | 1,530 | 30 | △459 | △21 | △260 | △20 |
| 消去 Eliminations | △2,281 | 1 | △2,200 | - | △1,930 | - | +351 | △1 | +270 | - |
| 合計 Total | 14,878 | 843 | 15,100 | 800 | 14,600 | 550 | △278 | △293 | △500 | △250 |

単位: 億円 (¥100Million)

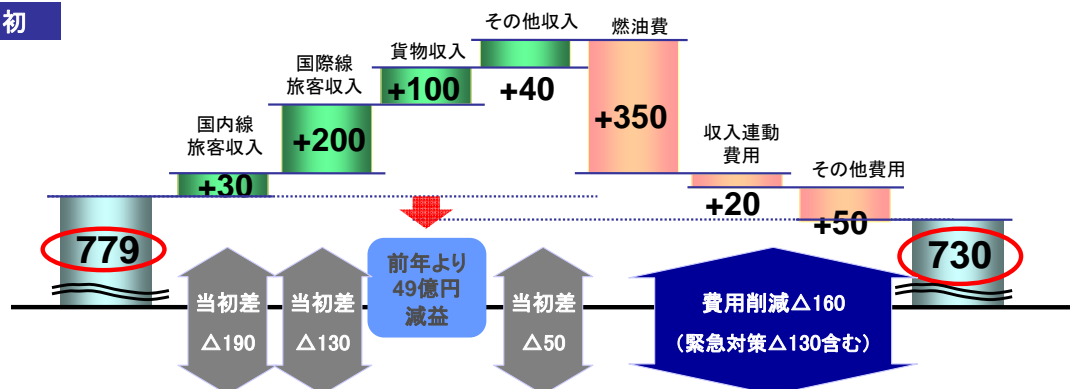
◎セグメント別の業績予想です。航空運送事業につきましては、次ページでご説明いたします。

◎旅行事業につきましては特に需要の冷え込みが厳しく、
通期営業利益はフラットにとどまる見込みです。

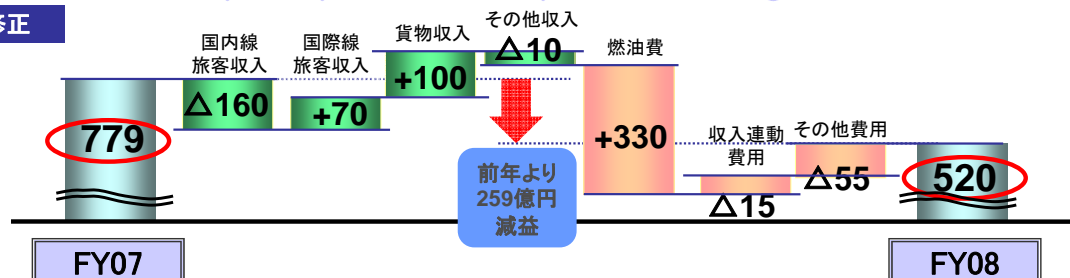
◎その他事業は、商社子会社の店舗事業売上減少などにより、営業利益30億円に修正いたします。

(3) 航空運送事業 営業利益 変更点 Breakdown of Operating Income Deviation from previous year

FY08 当初



FY08 修正



©ANA 2008

単位: 億円 (¥100Million)

19

◎航空運送事業の営業収入と営業費用の増減です。

◎収入面では、貨物郵便収入はほぼ当初計画通りを予想しております。

◎国内旅客収入は需要の減退、競争環境の激化、需給調整による減便の結果、当初見通しに比べ190億円減収の見通しです。

◎国際旅客収入も景気後退のビジネス需要への影響拡大により、当初見通しから130億円の減収を織り込んでおります。

◎結果、航空運送事業全体では当初見通しから370億円減収の見込みです。

◎一方、燃油費につきましては、各種抑制対策、ヘッジ効果などにより当初見通しから20億円減少、前年比較330億円の増加にとどまる見込みです。

◎加えて、緊急対策として生産連動費用、収入連動費用、管理可能費用等を抑制することにより130億円の費用削減を実施いたします。

◎以上により、営業利益は259億円の減益にとどめる見込みです。

(4) 業績予想修正後の前提値(旅客) *Revised Assumptions for FY08*

| | 国内旅客 Domestic Passengers | | | 国際旅客 International Passengers | | |
|-------------------------------|-----------------------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------|-------------------|
| | 上期(実績) 1H(A) | 下期(予測) 2H(E) | 年度(予測) FY08(E) | 上期(実績) 1H(A) | 下期(予測) 2H(E) | 年度(予測) FY08(E) |
| 座キロ Available Seat Km | 96.1 | 91.3 | 93.7 | 100.8 | 99.8 | 100.3 |
| 旅キロ Revenue Passenger Km | 96.9 | 96.0 | 96.5 | 96.4 | 95.3 | 95.9 |
| 旅客数 Passengers | 96.7 | 96.3 | 96.5 | 96.3 | 92.4 | 94.4 |
| 利用率 Load Factor | 64.2(+0.6) | 67.1(+3.3) | 65.6(+1.9) | 72.9(-3.3) | 70.9(-3.4) | 71.9(-3.3) |
| ユニットレベニュー Unit Revenue | 101.7 | 107.3 | 104.4 | 101.3 | 102.5 | 101.9 |
| 旅客イールド Yield | 100.8 | 102.1 | 101.4 | 106.0 | 107.3 | 106.6 |
| 単価 Unit Price | 101.0 | 101.8 | 101.4 | 106.0 | 110.7 | 108.3 |
| | 上期前提値 1H | 下期前提値 2H | | | | |
| 為替レート Exchange Rate (JPY/USD) | 106 | 106 | | | | |
| 原油 Crude Oil (USD/BBL) | 95 | 75 | | | | |
| 製品 Kerosene (USD/BBL) | 119 | 100 | | | | |

単位: 前年比 (% year on year)

◎業績予想の前提値です。

◎ご参考までに次のページで年度当初にご案内させていただきました前提値をおつけしております。

◎国内旅客の下期の座席キロは、需給適合にともなう提供座席数減少により、91.3%となっております。

◎単価につきましては競争環境を踏まえて、改善幅をやや縮小し、ロードファクターの向上を図っております。

◎国際旅客についても昨今の需要動向を鑑み、旅客数は下方修正をおこなっておりますが、単価は燃油特別付加運賃の改定により第3四半期は大幅改善を想定しております。

◎同時に、原油価格の下落による第4四半期のサーチャージ値下げも計画に織り込んでおります。

◎貨物は当初見通しから変更なく、大幅な輸送重量の拡大と増収を目指してまいります。

◎以上で説明を終わらせていただきます。

◎ご清聴ありがとうございました。

【参考】当初前提値（旅客） *Original Assumptions for FY08 (Passenger)*

| | 国内旅客 Domestic Passengers | | | 国際旅客 International Passengers | | |
|--------------------------|-----------------------------|------------|------------|----------------------------------|------------|------------|
| | 上期 1H | 下期 2H | 年度 FY08 | 上期 1H | 下期 2H | 年度 FY08 |
| 座キロ Available Seat Km | 94.6 | 93.8 | 94.2 | 102.2 | 100.8 | 101.5 |
| 旅キロ Revenue Passenger Km | 95.9 | 98.3 | 97.1 | 96.9 | 100.7 | 98.7 |
| 旅客数 Passengers | 96.0 | 99.1 | 97.6 | 97.4 | 101.1 | 99.2 |
| 利用率 Load Factor | 64.5(+0.9) | 66.9(+3.1) | 65.7(+2.0) | 72.3(-4.0) | 74.2(-0.1) | 73.2(-2.0) |
| ユニットレベニュー Unit Revenue | 104.2 | 109.2 | 106.6 | 101.5 | 108.5 | 104.9 |
| 旅客イールド Yield | 102.8 | 104.2 | 103.4 | 107.1 | 108.7 | 107.8 |
| 単価 Unit Price | 102.6 | 103.3 | 102.9 | 106.5 | 108.2 | 107.3 |

| | 上期前提値 1H | 下期前提値 2H |
|-------------------------------|-------------|-------------|
| 為替レート Exchange Rate (JPY/USD) | 106 | 106 |
| 原油 Crude (USD/BBL) | 95 | 95 |
| 製品 Kerosene (USD/BBL) | 119 | 119 |

単位：前年比 (% year on year)



業績予想修正後の前提値(貨物) Assumptions for FY08 (Cargo)

| | 国内貨物 Domestic Cargo | | | 国際貨物 International Cargo | | | |
|---------------|-------------------------|---------------|----------------------|-----------------------------|---------------|----------------------|-------|
| | 上期 (実績) 1H | 下期 (予測) 2H | 年度 (予測) Full Year | 上期 (実績) 1H | 下期 (予測) 2H | 年度 (予測) Full Year | |
| 貨物事業 Total | 輸送重量トン Revenue Ton | 104.5 | 104.0 | 104.2 | 115.7 | 104.6 | 109.8 |
| | 単価(重量あたり) Unit Price | 105.0 | 105.9 | 105.5 | 104.6 | 105.6 | 105.1 |

| | 上期 (実績) 1H | 下期 (予測) 2H | 年度 (予測) Full Year |
|----------------------------------------|---------------|---------------|----------------------|
| (参考) 提供トンキロ Available Ton Km | 113.9 | 115.7 | 114.8 |
| フリーター (内際) Freighter (Dom/Int'l) | | | |
| 輸送トンキロ Revenue Ton Km | 137.7 | 120.4 | 128.1 |
| 輸送重量トン Cargo Tons | 130.6 | 112.9 | 121.0 |

単位: 前年比 (% year on year)

【参考】 当初前提値（貨物） *Original Assumptions for FY08 (Cargo)*

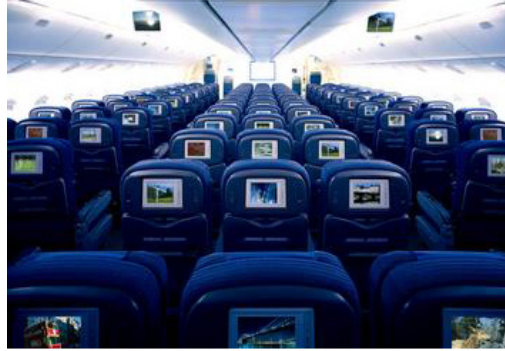
| | | 国内貨物 Domestic Cargo | | | 国際貨物 International Cargo | | |
|---------------|-------------------------|------------------------|----------|-----------------|-----------------------------|----------|-----------------|
| | | 上期 1H | 下期 2H | 年度 Full Year | 上期 1H | 下期 2H | 年度 Full Year |
| 貨物事業 Total | 輸送重量トン Revenue Ton | 101.5 | 100.6 | 101.1 | 109.0 | 97.4 | 102.9 |
| | 単価(重量あたり) Unit Price | 97.9 | 97.7 | 97.8 | 106.5 | 117.0 | 111.8 |

| | | 上期 1H | 下期 2H | 年度 Full Year |
|--|--------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|-----------------|
| | | (参考) フレイター(内際) Freighter (Dom/Int'l) | 提供トンキロ Available Ton Km | 116.1 |
| | 輸送トンキロ Revenue Ton Km | 135.8 | 120.1 | 127.1 |
| | 輸送重量トン Cargo Tons | 127.8 | 101.4 | 113.4 |

単位: 前年比 (% year on year)

V. 補足資料

Supplementary Reference





◇ 国際旅客方面別実績 FY08 上期と第2四半期 *International Passenger Operation FY08 1H & 2Q*

| | | 第2四半期累計 構成比 1H Composition | 増減 Change | 第2四半期 構成比 2Q Composition | 増減 Change |
|-----------------|------------------|----------------------------------|--------------|--------------------------------|--------------|
| 旅客収入 Revenue | 北米 North America | 29.6 | 1.2 | 29.6 | 1.9 |
| | 欧州 Europe | 24.3 | 0.9 | 24.6 | 1.0 |
| | 中国 China | 24.6 | △ 2.2 | 24.2 | △ 2.2 |
| | アジア Asia | 18.2 | 1.0 | 18.1 | 0.3 |
| | リゾート Resort | 3.2 | △ 0.9 | 3.5 | △ 1.0 |
| 座キロ ASK | 北米 North America | 30.3 | △ 0.2 | 30.3 | △ 0.2 |
| | 欧州 Europe | 21.1 | △ 1.0 | 21.2 | △ 0.9 |
| | 中国 China | 23.7 | 1.1 | 23.7 | 1.2 |
| | アジア Asia | 20.1 | 1.7 | 20.1 | 1.6 |
| | リゾート Resort | 4.8 | △ 1.6 | 4.8 | △ 1.7 |
| 旅キロ RPK | 北米 North America | 32.6 | △ 0.1 | 32.7 | 0.5 |
| | 欧州 Europe | 24.5 | 0.5 | 24.3 | 0.6 |
| | 中国 China | 18.3 | △ 0.4 | 18.2 | △ 0.4 |
| | アジア Asia | 19.8 | 1.9 | 19.8 | 1.2 |
| | リゾート Resort | 4.9 | △ 1.9 | 5.0 | △ 2.0 |

◇ 国際貨物方面別実績 FY08 上期と第2四半期 *International Cargo Operation FY08 1H & 2Q*
期

| | | 第2四半期累計 構成比 % 1H Composition | 増減 Change | 第2四半期 構成比 % 2Q Composition | 増減 Change |
|-------------------------|------------------|------------------------------------|--------------|----------------------------------|--------------|
| 貨物収入 Revenue | 北米 North America | 27.3 | 0.5 | 26.6 | 0.2 |
| | 欧州 Europe | 13.7 | △ 0.1 | 13.2 | △ 0.3 |
| | 中国 China | 37.8 | 0.1 | 39.3 | 1.4 |
| | アジア Asia | 18.7 | △ 0.3 | 18.5 | △ 1.0 |
| | その他 Others | 2.5 | △ 0.3 | 2.4 | △ 0.4 |
| 貨物輸送重量トン Revenue Ton | 北米 North America | 21.6 | △ 0.6 | 20.6 | △ 0.9 |
| | 欧州 Europe | 9.1 | 0.1 | 8.9 | 0.0 |
| | 中国 China | 40.0 | △ 0.2 | 41.2 | 1.0 |
| | アジア Asia | 22.0 | △ 0.5 | 22.1 | △ 1.0 |
| | その他 Others | 7.4 | 1.2 | 7.3 | 0.9 |

注記:「その他」はRFS(Road Feeder Service)等の実績を含んでおります。



◇ 航空機 Aircraft (2008年9月末現在)

| | 前年度末 Mar.2008 | 当第2四半期末 Sep.2008 | 増減 Change | 保有機数 Owned | リース機数 Leased | |
|---------------------|----------------------------|---------------------|--------------|---------------|-----------------|----|
| 大型機 Wide-Body | Boeing 747-400 (Int.) | 7 | 5 | -2 | 2 | 3 |
| | Boeing 747-400 (Dom.) | 12 | 10 | -2 | 10 | 0 |
| | Boeing 777-300ER | 12 | 13 | +1 | 10 | 3 |
| | Boeing 777-300 | 7 | 7 | - | 4 | 3 |
| | Boeing 777-200ER | 7 | 7 | - | 4 | 3 |
| 中型機 Mid-Body | Boeing 777-200 | 16 | 16 | - | 13 | 3 |
| | Boeing 767-300ER | 22 | 22 | - | 11 | 11 |
| | Boeing 767-300 | 34 | 34 | - | 34 | 0 |
| | Boeing 767-300F | 4 | 4 | - | 0 | 4 |
| | Boeing 767-300BCF | 0 | 1 | +1 | 1 | 0 |
| 小型機 Narrow-Body | Airbus A320-200(Int.) | 5 | 5 | - | 0 | 5 |
| | Airbus A320-200 | 27 | 26 | -1 | 15 | 11 |
| | Boeing 737-800 | 0 | 2 | +2 | 2 | 0 |
| | Boeing 737-700ER | 2 | 2 | - | 2 | 0 |
| | Boeing 737-700 | 15 | 16 | +1 | 12 | 4 |
| | Boeing 737-500 | 25 | 23 | -2 | 14 | 9 |
| リージョナル機 Regional | Boeing 737-400 | 1 | 1 | - | 0 | 1 |
| | Bombardier DHC8-400 (Q400) | 14 | 14 | - | 0 | 14 |
| | Bombardier DHC8-300 (Q300) | 5 | 5 | - | 1 | 4 |
| | Fokker 50 | 3 | 2 | -1 | 0 | 2 |
| 合計 Total | 218 | 215 | -3 | 135 | 80 | |

©ANA 2008

27