

# 全日本空輸株式会社 2010年3月期第1四半期 決算説明会



専務取締役  
日出間 公敬

2009年7月31日

©ANA 2009

◎本日はお忙しい中、ご参加いただき誠にありがとうございます。

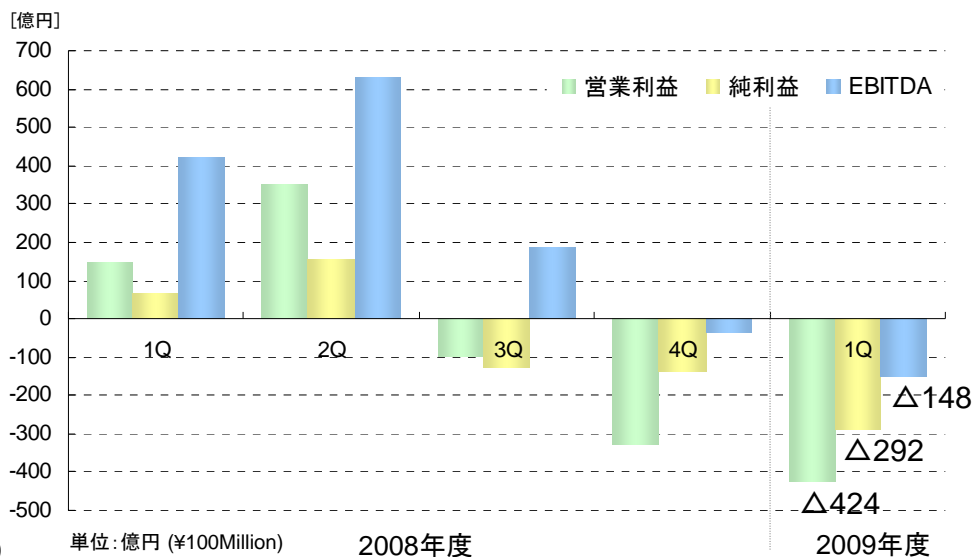
◎これよりプレゼンテーション資料に沿って説明をさせていただきます。

I. 2010年3月期第1四半期決算概要	<i>Financial Results FY09 Q1</i>	P.3 - 8
(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.9 - 16
(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. 09年度緊急収支改善策	<i>FY09 Emergency Income Recovery Plan</i>	P.17-18
IV. 燃料・為替ヘッジ	<i>Fuel and Currency Hedging</i>	P.19
V. 補足資料	<i>Supplementary Reference</i>	P.20 - 23

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。

業績ハイライト *Highlights of Financial Results FY09 1Q*

- 営業収入は2,698億円(対前年△756億円)
- 営業利益は△424億円(対前年△570億円)
- 当期純利益は△292億円(対前年△358億円)



©ANA 2009

単位: 億円 (¥100Million)

2008年度

2009年度

3

◎第1四半期決算の特徴は、ご覧のとおりでございます。

◎詳細については、次ページ以降でご説明させていただきます。

Intentionally Blank

## (1) 連結決算概要 Consolidated Financial Summary

## ◇ 経営成績 Income Statements

	前年同期 Apr-Jun/2008	当第1四半期 Apr-Jun/2009	増減 Change
営業収入 Operating Revenues	3,455	2,698	△ 756
営業費用 Operating Expenses	3,309	3,123	△ 186
営業利益 Operating Income	146	△ 424	△ 570
営業利益率 Op. Margin (%)	4.2	-	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 35	△ 70	△ 35
経常利益 Recurring Income	110	△ 494	△ 605
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	9	14	+ 4
四半期純利益 Net Income	66	△ 292	△ 358

単位: 億円 (¥100Million)

◎ 経営成績の概要です。

◎ 営業収入は、前期に対して756億円減収の2,698億円となりましたが、営業費用が186億円減少したことにより、570億円減益の営業損失424億円となりました。

◎ 営業外損益については、支払い利息が増加したことなどから70億円の損失となりました。

◎ 従いまして、経常損失は494億円となりました。

◎ また、特別損益14億円の計上と、税金等を加味した結果、四半期純損失は292億円となりました。

## ◇財政状態 Consolidated Balance Sheets

	前期末 Mar 31, 2009	当第1四半期末 Jun 30, 2009	増減 Change
総資産 Assets	17,610	18,224	+ 613
自己資本 Shareholders' Equity	3,218	3,285	+ 66
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	18.3	18.0	△ 0.2
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	8,972	10,032	+ 1,060
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	2.8	3.1	+ 0.3

注記: オフバランスリース債務額1,933億円(前期末1,966億円)を含むD/Eレシオは3.6倍(前期3.4倍)となります。

単位: 億円 (¥100Million)

◎財政状態です。

◎総資産は、航空機などへの投資を進めたことから固定資産が増加し、前期末と比較して613億円増加の1兆8,224億円となりました。

◎自己資本は、66億円増加の3,285億円となりました。

◎これは、四半期純損失の計上ならびに配当金の支払いによる減少はございましたが、繰延ヘッジ損益が大幅に改善したためです。

◎自己資本比率は、前期末に比べて0.2%悪化し、18.0%となりました。

◎有利子負債は、新規の借入などにより1,060億円増加しました。

◎結果、D/Eレシオは、3.1倍となりました。

◎なお、先般、実施いたしました公募増資につきましては、国内の第三者割当て分を除いて、1,334億円の払込みが終了しております。

## ◇連結キャッシュフロー概要

## Consolidated Summary of Cash Flow

	前年同期 Apr-Jun/2008	当第1四半期 Apr-Jun/2009	増減 Change
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	△ 388	△ 85	+ 303
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 153	△ 888	△ 734
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	341	960	+ 619
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	△ 200	△ 13	+ 186
現金及び現金同等物の期首残高 Cash and Cash Equivalent at the beginning	1,799	1,434	} △13
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,598	1,420	
減価償却費 Depreciation and Amortization	277	275	△ 2
設備投資額 Capital Expenditures	325	916	+ 591
EBITDA	423	△ 148	△ 572
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	12.3	-	-

©ANA 2009 \* EBITDA: 営業利益+減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

7

◎キャッシュフローです。

◎営業キャッシュフローは、営業収入の大幅な減少により85億円のマイナスとなりました。

◎なお、前年同期との比較では303億円の改善となっておりますが、これは、前年度には787億円の多額の税金の支払いがあったためです。

◎投資キャッシュフローは、航空機関連の投資を行った結果、888億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、新規の借入による資金調達を行った結果、960億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」は前期末に比べてほぼ同水準の、1,420億円となりました。

## (2) セグメント別実績

## Results by Segment

	売上高 Operating Revenues			営業利益 Operating Income		
	前年同期 Apr-Jun/08	当第1四半期 Apr-Jun/09	増減 Change	前年同期 Apr-Jun/08	当第1四半期 Apr-Jun/09	増減 Change
航空運送 Air Transportation	3,075	2,368	△ 707	145	△ 415	△ 560
旅行 Travel	415	336	△ 78	△ 4	△ 12	△ 7
その他 Others	365	338	△ 26	3	1	△ 2
消去 Eliminations	△ 400	△ 344	+ 56	1	1	+ 0
合計(連結) Total	3,455	2,698	△ 756	146	△ 424	△ 570

単位: 億円 (¥100Million)

◎セグメント別実績です。

◎航空運送事業につきましては、次ページ以降でご説明いたします。

◎旅行事業につきましては、主として新型インフルエンザの影響により国内、海外ともに旅行需要が低迷し、78億円の減収、12億円の営業損失となりました。

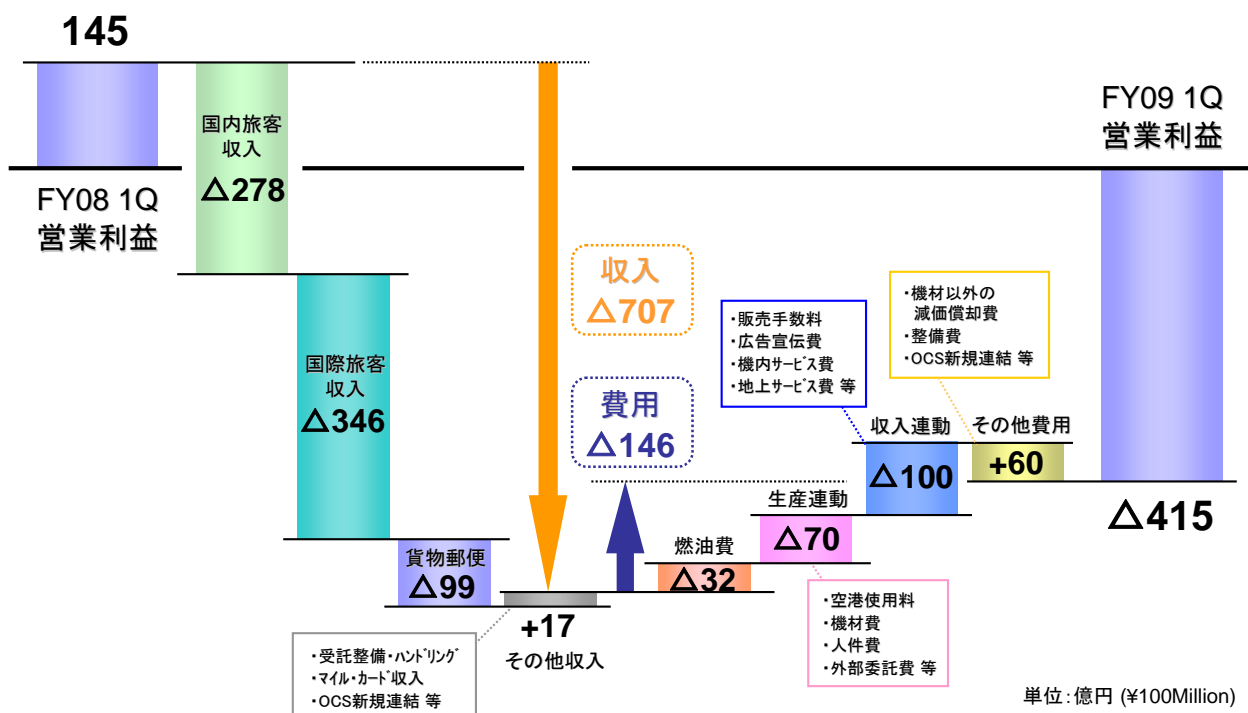
◎その他の事業は、商社事業の売上げの減少により26億円の減収となりました。



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

		前年同期 Apr-Jun/2008	当第1四半期 Apr-Jun/2009	増減 Change
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内旅客 Domestic Passengers	1,664	1,386	△ 278
	国際旅客 International Passengers	785	438	△ 346
	国内貨物 Domestic Cargo	80	76	△ 4
	国際貨物 International Cargo	196	102	△ 93
	郵便 Mail	19	18	△ 1
	その他 Others	328	345	+ 17
	<b>合計 Total</b>	<b>3,075</b>	<b>2,368</b>	<b>△ 707</b>
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	617	584	△ 32
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	253	235	△ 17
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	148	142	△ 5
	減価償却費 Depreciation and Amortization	270	269	△ 1
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	145	147	+ 1
	人件費 Personnel	600	582	△ 18
	販売費 Sales Commission and Promotion	247	159	△ 87
	外部委託費 Contracts	198	191	△ 6
	その他 Others	449	470	+ 21
	<b>合計 Total</b>	<b>2,930</b>	<b>2,783</b>	<b>△ 146</b>
<b>営業利益</b>	<b>営業利益 Operating Income</b>	<b>145</b>	<b>△ 415</b>	<b>△ 560</b>

(2) 営業収入・費用増減要因 Breakdown of changes in operating revenue and cost



©ANA 2009

注記: 生産連動費用、収入連動費用、その他費用については端数処理して表示しております 10

◎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。

◎収入面では、景気の低迷ならびに新型インフルエンザの影響を大きく受けて国内旅客で278億円、国際旅客で346億円の減収となりました。

◎また、貨物郵便では、主として国際貨物の需要が低迷し、99億円の減収となりました。

◎結果、営業収入全体では707億円の減収となりました。

◎一方、費用面では、期初に策定した緊急対策プランに基づき費用の削減を着実に実行しました。

◎燃油費は、生産量の削減ならびに燃油使用量の削減努力により全体では32億円の減少となりました。

◎なお、当四半期における燃油費の削減額は年度計画と比べて少額となっておりますが、第2四半期以降、ヘッジ損失の改善により徐々に削減効果は大きくなる見込みです。

◎生産連動費用では、生産量の削減ならびに人件費の削減や空港使用料の減免効果などにより約70億円減少しました。

◎収入連動費用では、国際旅客の販売手数料の廃止や広告宣伝費の抑制などにより約100億円減少し、結果、営業費用全体では146億円の減少となりました。

◎以上により、415億円の営業損失となりました。

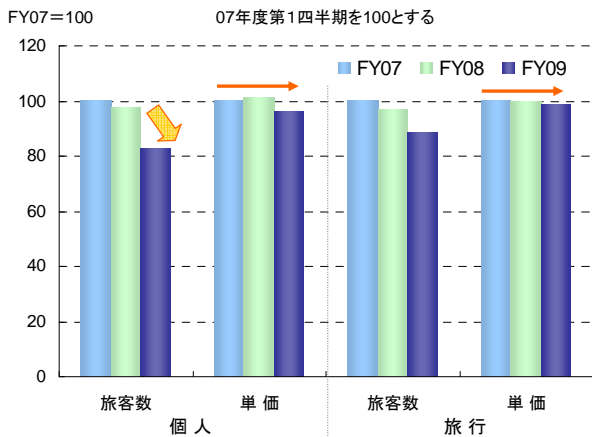
(3) 旅客事業 *Passenger Operations*  
 ◇国内旅客 *Domestic Passengers*

	前年同期 Apr-Jun/2008	当第1四半期 Apr-Jun/2009	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	10,453	9,030	86.4
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	14,923	14,318	95.9
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	9,082	7,948	87.5
座席利用率(%) Load Factor (%)	60.9	55.5	△ 5.3
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,664	1,386	83.3
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.2	9.7	86.8
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.3	17.4	95.2
単価(円) Unit Price (¥)	15,922	15,351	96.4

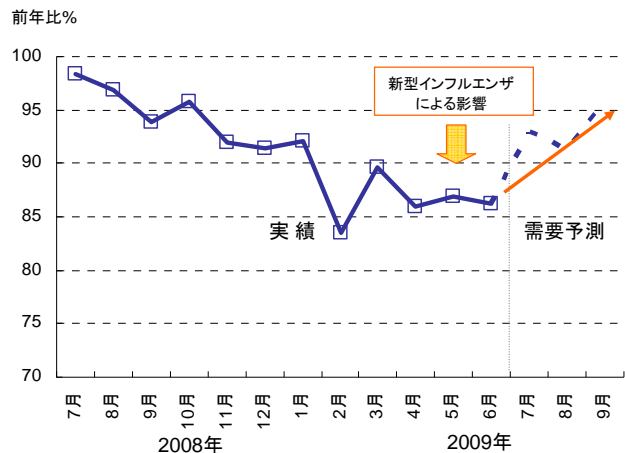
◇国内旅客事業動向 Trends in Domestic Passenger Operations

✓ 単価水準は維持する一方で個人旅客の旅客数が急減 ✓ 新型インフル影響も落ち着き、第2四半期以降の需要は改善傾向

【第1四半期年度推移】客体別旅客数・単価



国内旅客数の実績と需要予測



当四半期 トピックス:

- 新運賃「シニア空割(そらわり)」の発売開始
- 東京(羽田)-沖縄線を増便(5月8日から)
- 国内線「プレミアムクラス」の機内食をリニューアル(6月1日から)
- 「おにぎりセット」の期間限定販売を開始(6月1日から8月31日まで、羽田-伊丹・千歳・福岡間を運航する午前9時までの出発便)



◎国内旅客事業の動向です。

◎プレジャー需要の喚起のための新運賃「シニア空割」の導入や「旅割」を始めとする柔軟できめ細かな価格と期間設定を行う一方で、「ビジネスきっぷ」を始めとするビジネス系運賃の値上げを行い、最大限の収入の確保に努めてまいりました。

◎しかしながら、当四半期においては、景気悪化に加えて新型インフルエンザの影響により旅客数で対前年86.4%と需要は大きく落ち込みました。

◎左の図は個人と旅行各々の客体毎の旅客数と単価の変化を07年度から同四半期で比較したものです。

◎ご覧のとおり、個人、旅行ともに単価の下落は大きなものではありませんが、当第1四半期は特に個人の旅客数が大きく減少しました。

◎単価の高い個人旅客が減少した結果、平均単価も前年比で96.4%と大きく下落しました。

◎以上により国内旅客収入は前年比で83.3%となりました。

◎しかしながら、7月以降は新型インフルエンザの影響も徐々に薄れてきており、右の図のように旅客需要は改善傾向となっております。

国際旅客 *International Passengers*

	前年同期 Apr-Jun/2008	当第1四半期 Apr-Jun/2009	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	1,148	970	84.5
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	7,086	6,670	94.1
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	5,121	4,446	86.8
座席利用率(%) Load Factor (%)	72.3	66.7	5.6
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	785	438	55.9
ユニットあたり(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.1	6.6	59.3
イールド(円) Yield (¥/RPK)	15.3	9.9	64.3
単価(円) Unit Price (¥)	68,403	45,223	66.1

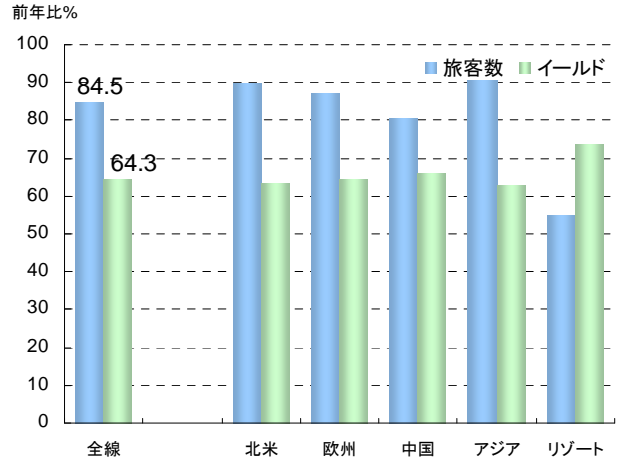
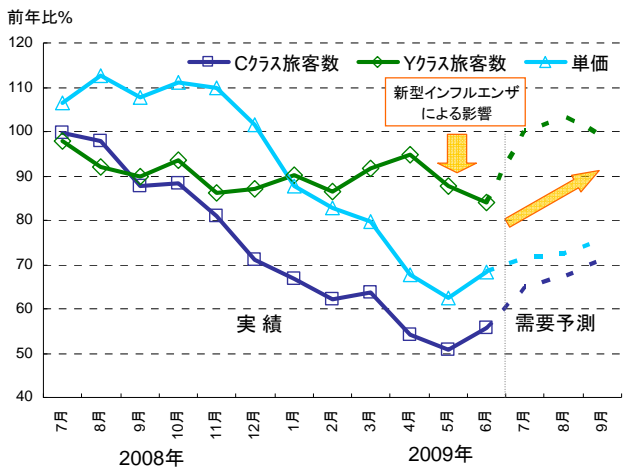
◇国際旅客事業動向 Trends in International Passenger Operations

✓新型インフルエンザにより需要は一段と下落、先行きは回復傾向

✓全方面において需要とイールドの低下が顕著

クラス別旅客数と単価の実績と需要予測

09年度第1四半期 方面別旅客数とイールド



**当四半期 トピックス:**  
 → IATA国際航空運賃の改定の実施 (4月1日日本出発分から)  
 → 燃油特別付加運賃の値下げの実施 (4月1日から6月30日航空券発券分まで、7月1日から9月30日までは燃油特別付加運賃は廃止)  
 → 国際線航空券発券手数料・交換発行手数料制度の開始 (4月1日から)  
 → 関西-ソウル(金浦)線を開設 (4月1日から)

- ◎国際旅客事業の動向です。
- ◎当第1四半期においては、特にプレジャー旅客層に対して幅広い運賃の提供や中国方面へのエコ割の導入など、需要喚起に努めてきました。
- ◎前回の年度決算説明会でもご案内のように、4月末の時点では、プレジャー需要を中心に改善傾向が見られておりましたが、左の図のように、ゴールデンウィーク直前に始まった新型インフルエンザの影響により、ビジネス、プレジャーの両需要ともに大きな打撃を受け、旅客数は対前年で84.5%に留まりました。
- ◎また、右の図でご覧いただけますように、旅客数の減少に加えて全ての方面でイールドが大幅に低下し、全体では前年比64.3%となっております。
- ◎これは、ビジネス需要の不振に加えて燃油特別付加運賃の値下げによるものです。
- ◎結果、国際旅客収入は前年比で55.9%と大幅な減収となりました。
- ◎しかしながら、7月以降につきましては、左の図のとおり、エコノミークラス、ビジネスクラスの旅客数ならびに単価水準ともに5月をボトムに若干ながら回復傾向となっております。

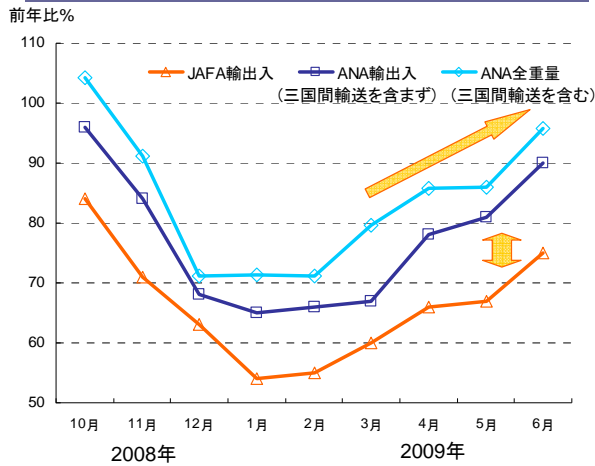
(4) 貨物事業 Cargo Operations

		前年同期 Apr-Jun/2008	当第1四半期 Apr-Jun/2009	前年比 % Y/Y
国内 Domestic Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	80	76	94.7
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	485	463	95.4
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	110	108	98.7
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	113	109	96.4
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	71	70	98.2
国際 International Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	196	102	52.3
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	700	658	94.0
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	459	388	84.6
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	97	86	89.1
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	202	118	58.7
(参考:内教) フレighter(内際) Freighter (Int'l/Dom)	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	60	32	53.7
	有効貨物トンキロ(百万トンキロ) Available Ton Km (million)	181	142	78.9
	有償貨物トンキロ(百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	95	70	73.9
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	36	31	87.9
	重量あたり単価(円/kg) Unit Price (¥/kg)	167	102	61.1

◇貨物事業動向 Trends in Cargo Operations

✓国際貨物の荷動きは2月をボトムに改善

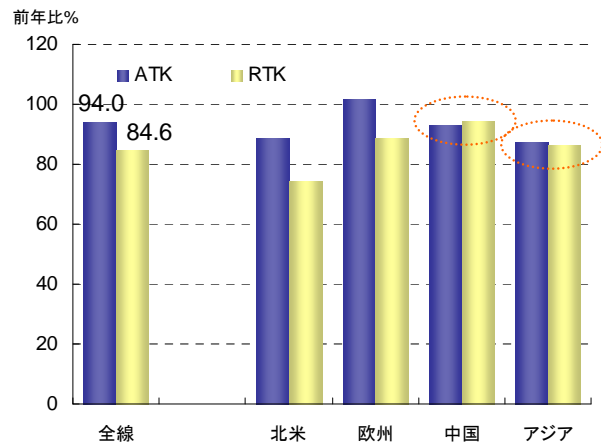
【JAFATAとの比較】日本輸出入実績前年比推移



出所: JAFATA(社)航空貨物運送協会

✓中国・アジアを中心に荷動きは改善

09年度第1四半期 国際貨物方面別提供量と輸送量



注記: 方面別にRFS(Road Feeder Service)は含まれておりません。

当四半期 トピックス:

- ➔ 燃油特別付加運賃額改定(4月から:値下げ, 6月から: 値上げ, 4月から3ヶ月単位から1ヶ月単位への見直し)

- ◎貨物事業の動向です。
- ◎右の図のとおり、当第1四半期においては、足元の需要動向に対応して国際貨物の供給量は有効トンキロで対前年94.0%に削減いたしましたが、輸送量では有償トンキロで84.6%と、旅客事業と比べても早い回復基調となっております。
- ◎ただし、単価面では前年比で40%以上の下落となっており、厳しい状況が続いております。
- ◎結果、国際貨物収入は前年比で52.3%となりました。
- ◎左の図は、重量ベースの日本発着の需要全体と、当社の日本発着のみの重量ならびに第三国間輸送を含む重量全体の前年比の推移です。
- ◎当社の取扱い重量は需要全体を上回っており、また、需要は2月をボトムに回復に転じてきております。
- ◎特に、中国・アジア方面では、北米、欧州と比べて早い回復基調となっております。
- ◎厳しい事業環境ではございますが、今後、更なる営業努力を行ってまいります。



◇事業計画の見直し FY09 2nd Half Revised Business Plan

**国内旅客事業**

- ネットワーク収益力の向上
  - 関西-松山・高知・鹿児島 休止
  - 名古屋-沖縄 増便
- パートナーキャリアとのコードシェアの拡大(予定)
  - 福島・富山・小松-新千歳
  - 福岡-仙台
  - 熊本・宮崎-沖縄
- 需要基調に応じたダウンサイジングと機動的な機材変更

09年度下期ASK	
対当初計画	対08年度下期
約3pts減	94~95%

**国際旅客事業**

- マーケット・事業環境変化に応じた中国方面路線の再編
  - 羽田-北京 開設
  - 成田-上海 減便
  - その他 中国路線の小型化
- 需要に応じた機材運用の最適化
  - 成田-香港 期間機種変更
  - 成田-ホノルル・上海 期間機種入替

09年度下期ASK	
対当初計画	対08年度下期
横ばい	95~96%

**貨物事業**

- 大型機導入の延期
- 沖縄貨物ハブを拠点としたアジア貨物便ネットワークの強化
  - 沖縄からの貨物便乗入地点  
ソウル・上海・香港・台北・バンコク(台北経由)  
国内(羽田・成田・関空)

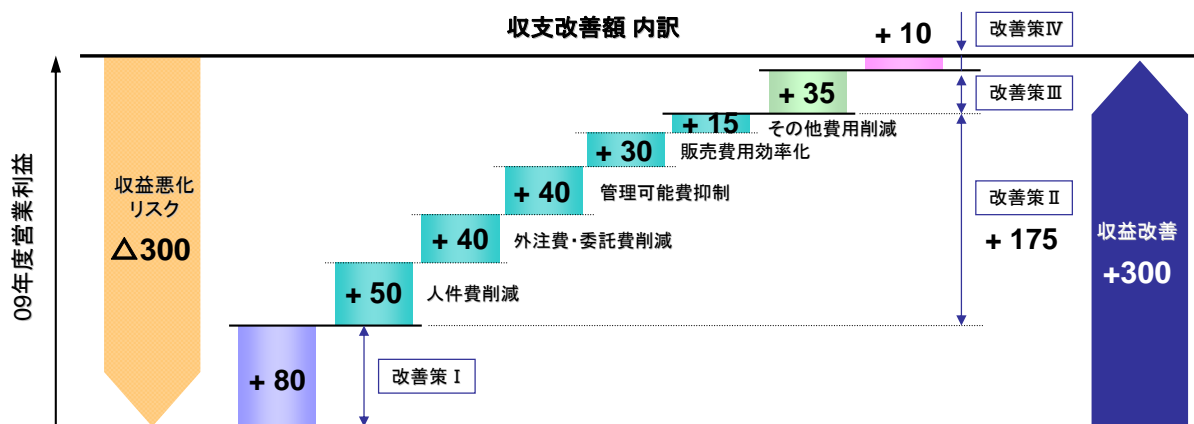
09年度下期フレイター(内蔵)ATK	
対当初計画	対08年度下期
大幅減 約100pts減	83~84%

ビジネスチャンスを活かしながらも需給適合を強化して収益性改善を図る

- ◎ご説明してきましたように、当第1四半期は非常に厳しい結果となりました。
- ◎現在のところ、今年度2010年3月期において営業損益ベースで300億円程度の収益悪化のリスクが顕在化しつつあると認識しております。
- ◎その対策として、事業計画の見直しを含む『09年度緊急収支改善策』を実施いたします。
- ◎まず、事業計画の見直しについてご説明いたします。
- ◎国内旅客事業では、ネットワーク全体の収益力の維持向上を目的として関西空港発着路線の一部休止と中部(空港)発着路線の見直しを行います。
- ◎また、地方都市間では、パートナーキャリアとのコードシェアを拡大します。
- ◎これにより、下期は当初計画から約3%相当のASKの削減を行います。
- ◎国際旅客事業では、中国方面の路線をマーケットや環境の変化に合わせて再編成します。
- ◎10月から羽田-北京路線を開設するとともに、その他については、減便や小型化を行います。
- ◎国際貨物事業では、当初下期より導入予定であった大型機の導入を来期以降に延期します。
- ◎需要回復の早いアジア域内の需要を摘み取るために、沖縄貨物ハブについては、沖縄と中国・アジア5地点、国内3地点を結んで下期から開始する予定です。
- ◎事業計画では、フレイターの有効トンキロの供給量を当初計画比で半減し、大幅な削減を行います。
- ◎これ以外にも、国際旅客、貨物ともにU/Lルール適用免除を活用し、予約動向に応じて柔軟にダイヤを運用してまいります。

◇09年度緊急収支改善策 FY09 Emergency Income Recovery Plan

09年度緊急収支改善策 実施内容	効果額
I. 事業計画の見直しによる更なる需給適合	80億円
II. 人件費を含む更なる費用削減	175億円
III. 一般調達コストの削減	35億円
IV. 『Pay for Value』の導入	10億円
収支改善総額	300億円

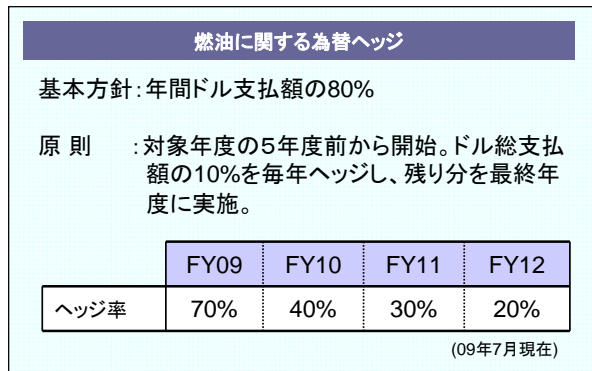
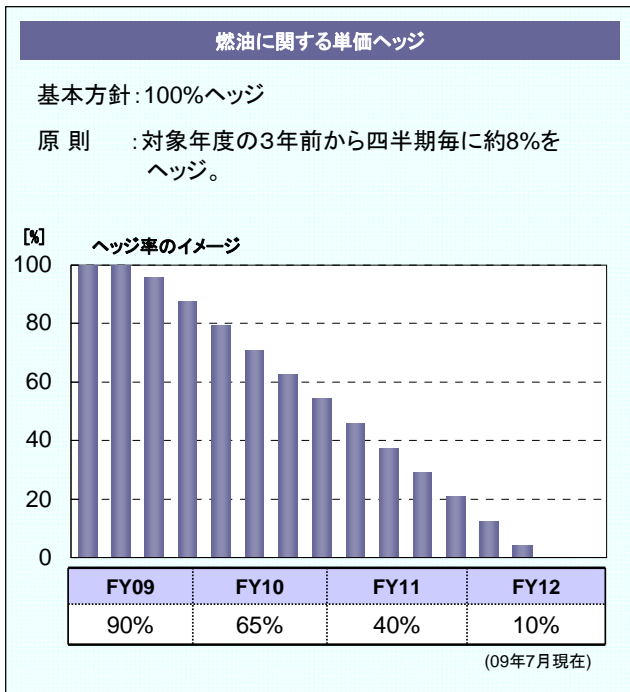


©ANA 2009

18

- ◎緊急収支改善策について説明します。
- ◎ポイントはご覧の4点です。
- ◎生産量の削減による変動費の削減、効率化に加えて固定費の削減に大きく踏み込んでおります。
- ◎1つ目は、さきほどご説明いたしました、事業計画の見直しによる収益性改善で、約80億円の収益改善を見ております。
- ◎2つ目は、人件費を含む費用削減で、「一時休業制度」を拡充するとともに、ご覧のような外注費・委託費をはじめとするその他費用の抑制に努め、合わせて175億円の費用削減を実施します。
- ◎3つ目は、一般調達コストの削減です。調達先の選別と集約を進め、今期で約35億円の改善を図ります。
- ◎4つ目は、『Pay for Value』の導入です。
- ◎国内線、国際線ともに全てのサービスについて無料・有料のサービス体系そのものの再構築を行うことを基本スタンスとして、現行無料サービスの不要な部分を廃止しながら、ニーズに応じた有料によるサービスを行います。
- ◎これにより約10億円の収支改善を見込んでおります。
- ◎以上、これらの収支改善策を着実に実行していくことにより約300億円の収支改善を図り、当初の利益計画を達成してまいりたいと考えております。

◇燃油・為替ヘッジ Fuel and Currency Hedging



**原油/為替変動による影響 (ヘッジしない場合)**

09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)	+20億円/年
為替 1円/USDドルの変動 (円安)	+18億円/年

- ◎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。
- ◎本年度の燃油ヘッジは、現在90%まで終了しています。
- ◎また、年度計画に基づく感応度は右下に記載しております。
- ◎以上でご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。

# V. 補足資料

## Supplementary Reference



◇ 国際旅客方面別実績 FY09 1Q *International Passenger Operation FY09 1Q*

		構成比% Composition %	前年差 Change pts
旅客収入 Revenue	北米 North America	30.1	+ 0.4
	欧州 Europe	24.2	+ 0.1
	中国 China	24.4	△ 0.8
	アジア Asia	18.7	+ 0.3
	リゾート Resort	2.7	△ 0.0
座キロ ASK	北米 North America	32.1	+1.9
	欧州 Europe	22.1	+ 1.1
	中国 China	22.2	△ 1.6
	アジア Asia	19.9	△ 0.2
	リゾート Resort	3.7	△ 1.2
旅キロ RPK	北米 North America	33.4	+ 1.0
	欧州 Europe	24.7	+ 0.1
	中国 China	17.2	△ 1.1
	アジア Asia	20.5	+ 0.6
	リゾート Resort	4.1	△ 0.6

国際貨物方面別実績 FY09 1Q *International Cargo Operation FY09 1Q*

		構成比 % Composition %	前年差 Change pts
貨物収入 Revenue	北米 North America	25.7	2.4
	欧州 Europe	14.0	0.3
	中国 China	35.7	0.5
	アジア Asia	18.0	0.9
	その他 Others	6.7	+ 4.1
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	39.6	2.4
	欧州 Europe	16.4	+ 1.2
	中国 China	21.1	1.6
	アジア Asia	17.4	0.2
	その他 Others	5.4	+ 3.1
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	41.5	5.7
	欧州 Europe	19.7	+ 1.0
	中国 China	17.2	+ 0.3
	アジア Asia	15.6	+ 1.6
	その他 Others	5.9	+ 2.9



## ◇ 運用航空機数 Aircraft

	前年度末 Mar,2009	当期末 Jun,2009	増減 Change	保有機数 Owned	リース機数 Leased	
大型機 Wide-Body	Boeing 747-400 (International)	5	5	-	2	3
	Boeing 747-400 (Domestic)	10	10	-	10	0
	Boeing 777-300ER	13	13	-	10	3
	Boeing 777-300	7	7	-	7	0
	Boeing 777-200ER	7	7	-	4	3
	Boeing 777-200	16	16	-	14	2
中型機 Mid-Body	Boeing 767-300ER	21	22	+1	11	11
	Boeing 767-300	33	33	-	33	0
	Boeing 767-300F	4	4	-	0	4
	Boeing 767-300BCF	2	2	-	2	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	5	5	-	0	5
	Airbus A320-200 (Domestic)	25	24	△1	15	9
	Boeing737-800	4	6	+2	6	0
	Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
	Boeing 737-700	16	16	-	12	4
	Boeing 737-500	21	20	△1	11	9
リージョナル機 Regional	Bombardier DHC-8-400 (Q400)	14	14	-	1	13
	Bombardier DHC-8-300 (Q300)	5	5	-	1	4
合計 Total	210	211	+1	141	70	

©ANA 2009

注記: 2009年6月末現在、グループ外にリースしている機数を除く(当期末7機、前年度末5機)

23

ご清聴ありがとうございました。

*Thank you.*

当資料はホームページでもご覧いただけます。

*This material is available on our website.*

<http://www.ana.co.jp>

[日本語] IR情報  決算・IR情報



全日本空輸株式会社 IR推進室

電話番号 03(6735)1030(代)

FAX 03(6735)1185