

# 全日本空輸株式会社

## 2010年3月期 第2四半期決算説明会【第1部】



代表取締役社長  
**伊東 信一郎**

2009年10月30日

本日はお忙しい中、遅い時間にもかかわらず、お集まりいただきありがとうございます。  
それでは、ご説明させていただきます。

## ANAグループの目指すもの

### 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。

## 目次

<b>1. 2010年3月期 第2四半期累計 経営成績報告</b>	<b>P4</b>
<b>2. 2010年3月期 通期業績予想</b>	<b>P5-6</b>
<b>3. 今後に向けて</b>	<b>P7-13</b>
(1) 国際旅客事業	<b>P7-8</b>
(2) 貨物事業	<b>P9-10</b>
(3) コスト構造改革	<b>P11</b>
(4) 改革の5つの柱	<b>P12</b>
(5) 次期経営戦略	<b>P13</b>

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. 2010年3月期 第2四半期累計 経営成績報告

収入の大幅な減少により、第2四半期累計業績は赤字に

### 2010年3月期 第2四半期累計業績と財務指標

	第2四半期累計	前年差
売上高	6,118	▲1,415
航空運送事業	5,400	▲1,268
営業損益	▲282	▲781
航空運送事業	▲287	▲769
経常損益	▲415	▲810
当期純損益	▲253	▲474
EBITDA	274	▲776
自己資本比率 [%]	24.1%	3月末との差 +5.8%
DEレシオ [倍]	2.1	▲0.7

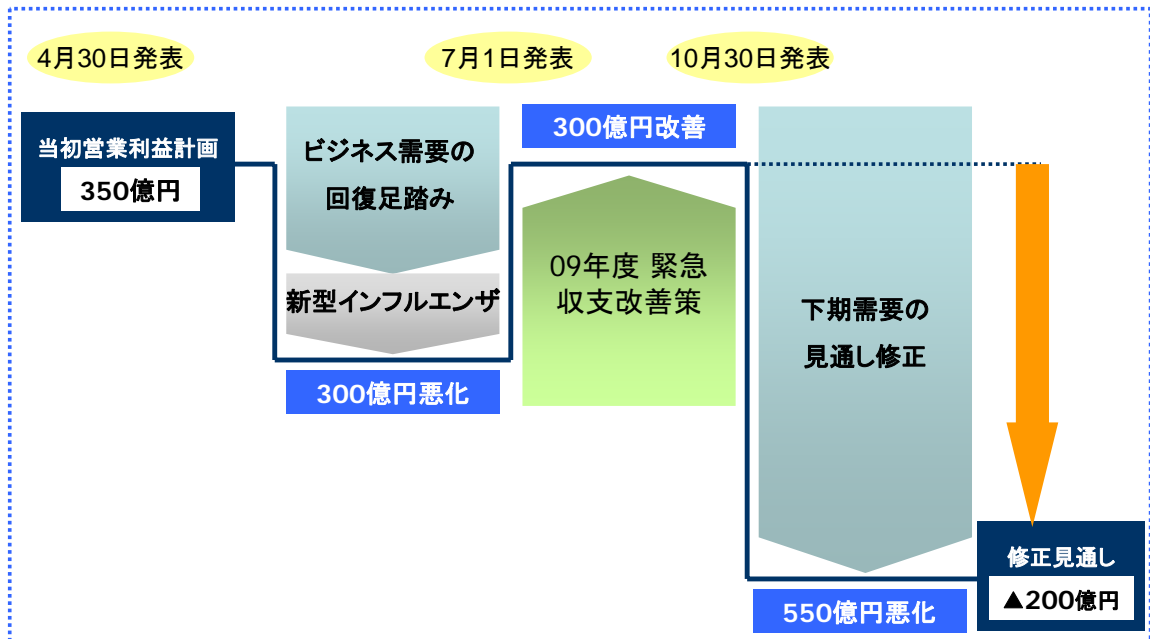
- ▶ 世界同時不況の影響により、売上は大幅減少 (億円)
- ▶ 過去最大規模のコスト削減を実行
- ▶ 公募増資実施により、資本増強

本日発表いたしました、2010年3月期第2四半期累計の経営成績についてご報告いたします。

当期は、世界同時不況によるビジネス需要を中心とした需要減に加え、新型インフルエンザの影響もあり、ご覧のように大幅な減収となりました。需要の減少に対しては、使用機材の小型化や不採算路線の休止など、供給力の調整を行うとともに、過去最大規模のコスト削減を実行してまいりました。同時に、様々な需要喚起策によって、レジャー需要を積極的に取り込み、特に7月以降は旅客数を大きく回復させました。しかしながら、旅客単価は、当初の想定を大きく下回って推移しました。結果、第2四半期累計の営業損益は282億円の赤字、当期損益は253億円の損失となりました。尚、7月に実施しました公募増資により、自己資本比率は24.1%と、改善しております。

## 2. 2010年3月期 通期業績予想

下期需要の見通しに基づき、利益計画を下方修正



2010年3月期の業績予想です。

当期の収入計画は、景気見通しなどが不透明な状況下で策定いたしました。需要の低迷が想定した以上に厳しかったことに加え、5月、6月には新型インフルエンザによる打撃を受けました。

このような経営環境の中で、期初より「2009年度緊急対策プラン」に基づく、総額730億円のコスト削減策を実行してまいりました。

加えて、これまでに顕在化した、減収による収支悪化に対応して、総額300億円の緊急収支改善策を実行することにより、当初の利益目標の達成を目指してまいりました。

足元の需要基調は回復傾向にあり、第2四半期の3ヶ月では黒字となっております。

しかしながら、今後の需要見通しを精査した結果、短期的な回復は難しいとの判断にいたり、第3四半期以降の収入見通しを修正いたしました。

## 2. 2010年3月期 通期業績予想

当期の業績予想を、280億円の当期純損失に修正

### 2010年3月期 通期業績予想

	当初予想	修正予想	増減額
売上高	13,500	12,600	▲900
航空運送事業	12,000	11,210	▲790
営業損益	350	▲200	▲550
航空運送事業	325	▲220	▲545
経常損益	50	▲450	▲500
当期純損益	30	▲280	▲310
配当 [円]	未定	無配	

(億円)

当期の業績予想を、ご覧のとおり、変更いたします。

航空運送事業を中心に、収入見通しを900億円引き下げます。

一方で、すでに発表済みの、コスト削減を中心とした収支改善計画を確実に実行してまいります。

以上により、営業損益は550億円の悪化、当期純損益は280億円の赤字となる見込みです。

まことに遺憾ながら、配当につきましては、未定としておりましたが、

無配といたします。

### 3. 今後に向けて (1)国際旅客事業

#### 羽田・成田はデュアル・ハブへ、国際線での競争力を大きく改善

- 2010年の首都圏空港拡大により近距離・長距離路線ともに拡大
- 羽田・成田空港のデュアル・ハブ化により需要のキャッチメントエリアを拡大
- パートナーキャリアとの提携を更に強化

#### 羽田・成田の運用時間帯と主な就航予定エリア

時間	23	早朝深夜	6	昼間帯	23
羽田空港			中国・アジア・欧米路線他	中国・アジア路線	
成田空港		クローズ		中国・アジア・欧米路線他	



お話してまいりましたとおり、足元は非常に厳しい経営環境が続いておりますが、ANAグループが、国際線事業の拡大により成長していく戦略に変わりはありません。まず、国際旅客事業の展開の方向性についてご説明します。

目前に迫りました、2010年以降の羽田・成田両空港の能力拡大により、当社は国際線の便数競争力を大幅に改善するとともに、接続利便性を向上させることができます。特に24時間運用が可能な羽田空港の能力が拡大されることに伴ない、当社は首都圏の2つの空港を、「デュアル・ハブ」として活用していく方針です。

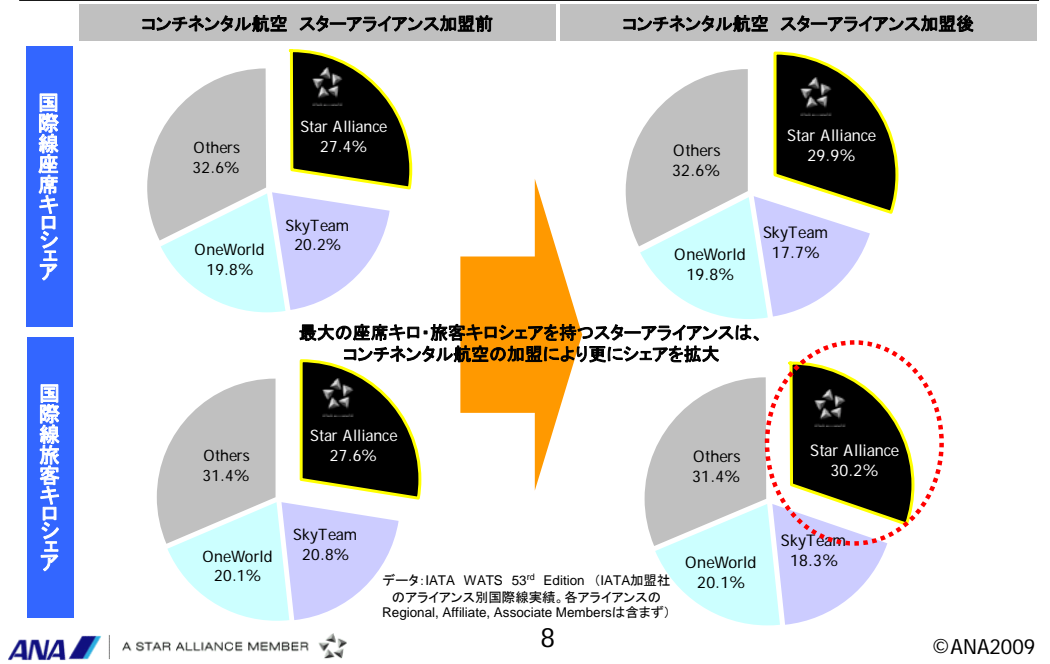
羽田空港の昼間帯は、韓国・香港などの近距離アジア路線を、早朝・夜間帯は、長距離国際線の就航を計画しております。

成田空港は、更にネットワークの強化を図り、貨物および、北米と中国・アジア間の乗継需要の取り込みを進めていきます。

首都圏からの国際線の増便に加えて、スターアライアンス加盟社を中心としたパートナーキャリアとの提携を更に強化し、効率的なネットワークの拡大を継続していきます。

### 3. 今後に向けて (1)国際旅客事業

#### コンチネンタル航空のスターアライアンス加盟により、競争力は更に向上



10月27日に、コンチネンタル航空がスターアライアンスに加盟いたしました。

スライドの円グラフをご覧ください。

IATA加盟航空会社のアライアンス別、国際線実績です。

スターアライアンスは供給力、旅客輸送量において、既に、世界最大規模のアライアンスですが、今回、コンチネンタル航空が加盟することによって、更にシェアが拡大します。旅客輸送量は、3割を超える規模となります。

また、アメリカの国内線のみならず、メキシコ・中南米にも充実したネットワークを持つコンチネンタル航空がパートナーとなることによって、ANAグループの太平洋線における競争力は一段と向上いたします。

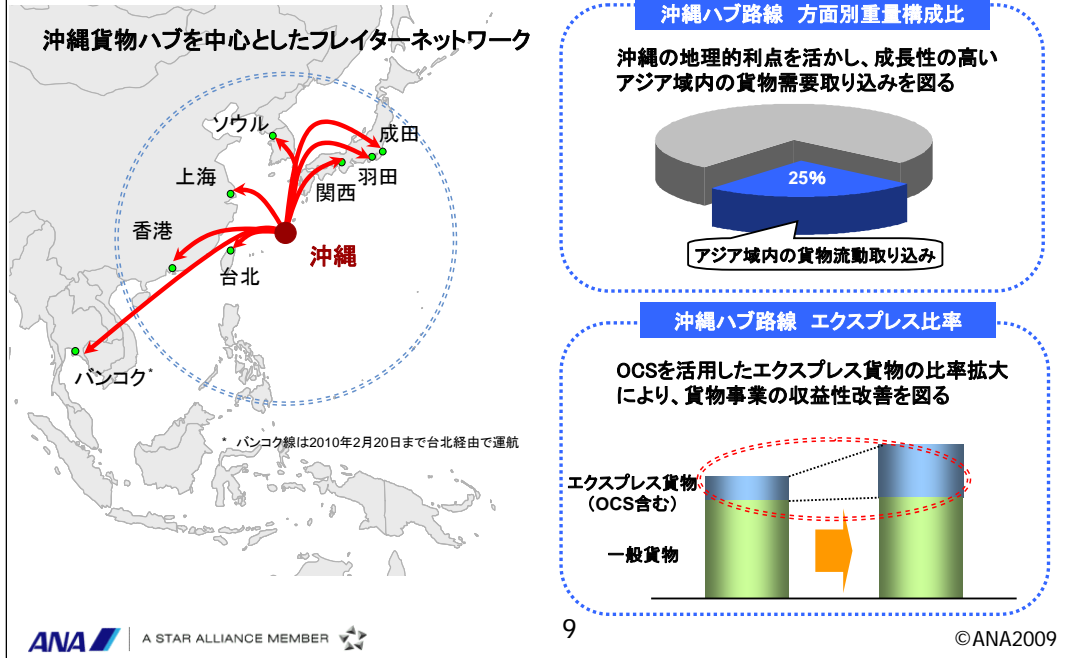
日米間での航空自由化の流れが加速する等、航空会社間の戦略的提携の、より一層の深化が認められる可能性も高まってきました。

アライアンス間の競争は、今後、ますます激化すると予想されますが、当社はスターアライアンスでの10年間にわたる経験を活かして、競争力を強化してまいります。



### 3. 今後に向けて (2) 貨物事業

#### 沖縄貨物ハブ 10月26日より始動



続いて貨物事業についてです。

今週、26日深夜に沖縄貨物ハブがオペレーションを開始いたしました。

既にご案内の通り、アジアの各都市ではバンコク・台北・香港・上海・ソウルを、日本国内では、羽田・成田・関西を結んで、運航を開始しました。

沖縄貨物ハブ・モデルの新しさは、アジアの各都市へ4時間で結ぶことのできる地理的優位性を活かし、「成長性の高いアジア域内の航空貨物需要の取り込み」を目指している点です。

右上の円グラフでご覧いただけるとおり、今年度下期においても、輸送重量の約25%はアジア域内の需要を獲得していく計画です。

また、OCS（海外新聞普及）の子会社化により、地上配送網も整備され、今後は高単価であるエクスプレス貨物の比率を向上させることにより、利益貢献が可能な事業への早期転換を目指してまいります。

### 3. 今後に向けて (2)貨物事業



オペレーション初日の沖縄貨物上屋前

この写真は、26日深夜の、当社沖縄貨物上屋前の光景です。  
7機がアジア各地から沖縄に集まり、早朝に各地に貨物を届けるべく、飛び立ちます。  
私も初日のセレモニーに出席いたしましたが、沖縄県の熱い期待を感じました。  
また、立ち上がりも順調に進んでおります。  
アジアの今後の成長の中で、存在意義が高まると、考えております。

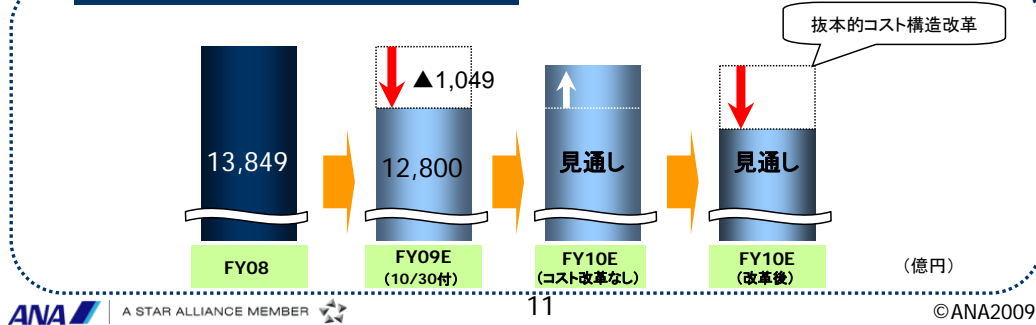
### 3. 今後に向けて (3)コスト構造改革

更なる成長に向け、抜本的なコスト構造改革を断行



抜本的な体質改善と構造改革  
デフレ環境下でも安定利益を生み出す収益体質への転換に向け、  
抜本的なコスト構造改革に着手

営業費用 実績と見通し [FY08-FY10]



今後の方針について、お話しします。

昨年以來、燃油の高騰や世界同時不況による需要の急落など、非常に厳しい経営環境が続いており、大変遺憾ながら、2期連続の最終赤字となる見通しです。

しかしながら、2010年以降の首都圏空港の能力拡大と航空自由化の加速は、当社にとって決して逃すことのできない成長機会です。

足元の状況は、最悪期を抜け出しつつあるものの、国内需要の低迷が長期化する可能性も出てきております。

一方で、当社が従来のコスト構造のまま、国際線の事業拡大をおこなった場合、今年度と比べて750～800億円程度の費用の増加が想定されます。

このような経営環境の中で、国際線の拡大を利益成長につなげ、アジアナンバーワンを達成していくためには、グローバル市場での競争に備え、より一層のコスト競争力強化が必要です。

成長戦略に向けて、まずは従来の枠組みを取り払い、私自身が先頭に立って

「踏み込んだ自己改革」を断行し、大幅な収益力の改善に取り組みます。

### 3. 今後に向けて (4)改革の5つの柱

収支構造改革を断行することにより、安定利益を生み出す企業体質へ

#### 改革の5つの柱

事業戦略		営業戦略	
国際線事業の拡大		グローバル・マーケティングの深化	
国内線事業の一層の効率化		販売体制の効率化	
貨物エクスプレス事業の定着		ANA My Choice *	
新内際航空事業モデルの検討			
グループ経営体制再構築	生産性向上	コスト構造改革	
グループエアラインの再編	業務構造改革により、約20%の 間接業務人員削減を図る	販売関連費用の圧縮	
グループ本社・本部化	従業員一人あたりの生産性 向上、約10%を目指す	グループ人件費の見直し	
		間接固定費の削減	

2010年度において1,000億円規模の収支改善を目指す

\* Pay for valueの新サービス名称

収支構造改革は、ご覧の5つの分野で、取り組んでまいります。

まず、事業戦略と営業戦略についてです。

国際線は、ネットワークの拡大に伴ない、訪日・三国間乗継等、海外需要の一層の獲得を目指して、グローバル・マーケティング機能を強化します。

国内線では、ネットワークの更なる効率化を促進します。

貨物事業は、沖縄ハブの活用により、エクスプレス事業の展開と定着を目指してまいります。

また、市場特性に応じた、新たな内際航空事業モデルの検討も進めてまいります。

グループ経営体制では、現在7社あるグループ航空会社を3社に統合するとともに、グループ内の本社・本部機能の集約を、2011年度までに完了します。

生産性向上の分野では、間接部門の人員削減を進めてまいります。

更に、人的生産性の10%向上を図ることにより、事業規模の拡大を現有人員で乗り切ってまいります。

コスト構造改革では、販売チャネルの変化を踏まえ、販売体制の改革、販売関連費用の圧縮を行ってまいります。

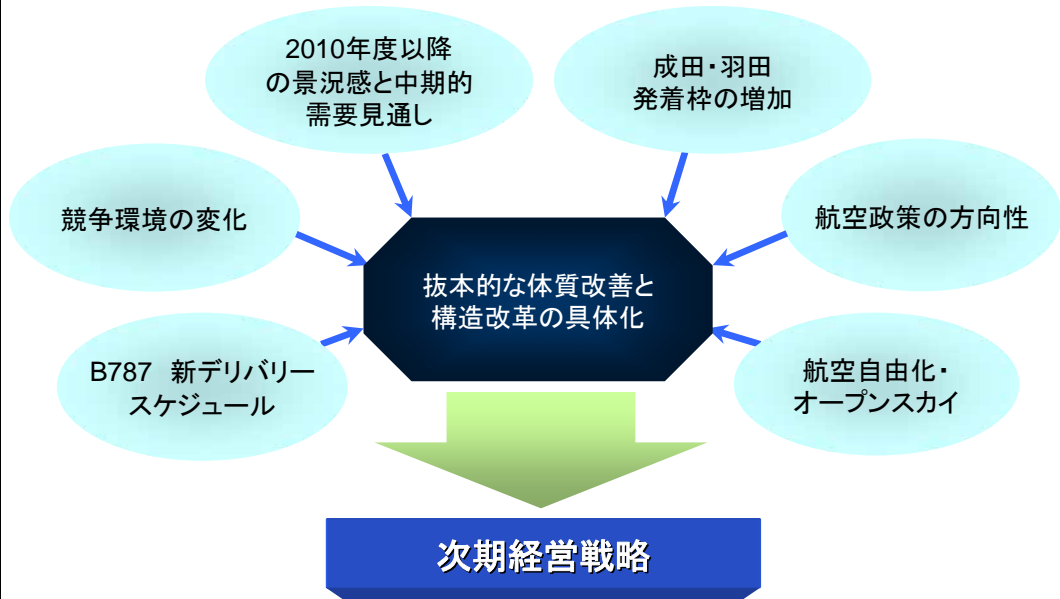
またグループ全体の人件費の見直しや、間接固定費の更なる削減を行います。

以上により、2010年度で1,000億円規模の収支改善を目指します。

なお、各項目毎の効果額については、今後精査の上、次期経営戦略に組み込んでまいります。

### 3. 今後に向けて (5)次期経営戦略

次期経営戦略は第4四半期での発表を目指す



最後に次期経営戦略についてお話いたします。

ここまでご説明してまいりました「構造改革の具体化」が新しい経営戦略のキーポイントであり、最初のアクションになりますが、ご覧のいくつかの要素についても今後の方向性を見極め、対応を確定していく必要があります。

あわせて、中期的な需要見通しを精査した上で、新しい経営戦略を策定してまいります。発表は第4四半期を予定しております。

以上で私からの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。

*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

メールアドレス [ir@ana.co.jp](mailto:ir@ana.co.jp)

全日本空輸株式会社  
2010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

2009年10月30日

©ANA 2009

それでは、第二部のご説明を始めさせていただきます。



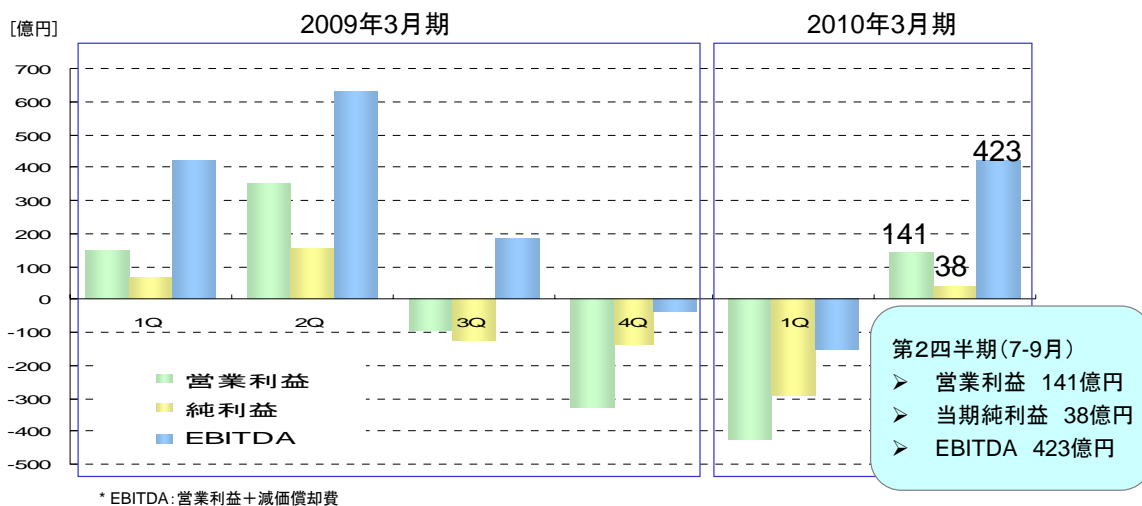
2010年3月期 第2四半期決算 業績ハイライト	<i>Highlights of Financial Results FY09 2Q</i>	P.3
I. 2010年3月期 第2四半期決算概要	<i>I. Financial Results FY09 2Q</i>	P.4-7
(1)連結決算概要	<i>(1) Consolidated Financial Summary</i>	
(2)セグメント別実績	<i>(2) Results by Segment</i>	
II. 航空運送事業	<i>II. Air Transportation</i>	P.9-17
(1)航空運送事業 収入・費用	<i>(1) Operating Revenues and Expenses</i>	
(2)営業利益 増減要因分析(前年同期比較)	<i>(2) Breakdown of Operating Income</i>	
(3)事業別動向(国内旅客・国際旅客・貨物)	<i>(3) Review of Operations (Passenger &amp; Cargo)</i>	
(4)燃油・為替	<i>(4) Fuel and Currency</i>	
III. 2010年3月期 通期業績予想	<i>III. Outlook for FY09</i>	P.19-25
(1)連結業績予想(修正)	<i>(1) Revised Forecast for FY09</i>	
(2)セグメント別 業績予想(修正)	<i>(2) Revised Forecast by Segment</i>	
(3)航空運送事業 業績予想(修正)	<i>(3) Revised Forecast for Air Transportation</i>	
(4)航空運送事業 営業利益予想(修正)	<i>(4) Breakdown of Revised Operating Income</i>	
(5)修正業績予想の前提値	<i>(5) Revised Assumptions for FY09</i>	
【補足資料】	<i>Supplementary Reference</i>	P.27-29

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。



業績ハイライト *Highlights of Financial Results FY09 2Q*

- 営業収入は6,118億円(対前年△1,415億円)
- 営業損失は△282億円(対前年△781億円)
- 当期純損失は△253億円(対前年△474億円)



世界同時不況の影響により、需要が大きく減少した為、第2四半期累計の決算は、過去最悪の数字となりました。

但し、7月以降の需要はわずかながら回復しており、第2四半期単独では、リセッション以来4四半期ぶりに純利益が黒字となりました。

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

## ◇ 経営成績 Income Statements

	前年同期 1H/FY08	第2四半期累計 1H/FY09	増減 Change	第2四半期 2Q/FY09	増減 Change
営業収入 Operating Revenues	7,533	6,118	△ 1,415	3,419	△ 658
営業費用 Operating Expenses	7,034	6,400	△ 634	3,277	△ 447
営業利益 Operating Income	498	△ 282	△ 781	141	△ 210
営業利益率 Op. Margin (%)	6.6	-	-	4.1	△ 4.5
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 103	△ 132	△ 29	△ 62	+ 5
経常利益 Recurring Income	395	△ 415	△ 810	79	△ 205
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 8	0	+ 8	△ 13	+ 3
当期純利益 Net Income	220	△ 253	△ 474	38	△ 115

単位: 億円 (¥100Million)

経営成績の概要です。

昨年来の世界経済のリセッションの影響に加えて、第1四半期には、新型インフルエンザの流行もあり、航空需要は大きく落ち込みました。

その結果、第2四半期累計の売上高は、6,118億円となり、前年度を1,415億円下回りました。

費用面では、年度計画に織り込んだ730億円の緊急対策プランを含めまして、各種費用抑制策を、着実に実行し、前年同期比で634億円の減少となりました。

しかしながら、売上高の大幅な減少を費用面で償うことはできず、営業損失は282億円、経常損失は415億円、最終当期純損失は253億円となりました。

## ◇財政状態 Consolidated Balance Sheets

	前期末 Mar 31, 2009	第2四半期末 Sep 30, 2009	増減 Change
総資産 Assets	17,610	19,360	+ 1,749
自己資本 Shareholders' Equity	3,218	4,670	+ 1,452
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	18.3	24.1	+ 5.8
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	8,972	9,616	+ 643
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	2.8	2.1	△ 0.7

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,901億円(前年度末1,966億円)を含むD/Eレシオは2.5倍(前年度末3.4倍)となります。

財政状態です。

7月の公募増資によって、1,427億円の資本調達を実施したことなどにより、総資産は1,749億円増加しております。

資産は、航空機投資などによる固定資産を中心に増加しました。

自己資本は、損失計上により、利益剰余金が、273億円減少しましたが、一方で、繰延ヘッジ損失も、296億円減少しました。

結果、自己資本は1,452億円増加して、4,670億円となり、自己資本比率は、24.1%まで改善いたしました。

有利子負債は、643億円増加したものの、デット・エクイティ・レシオは、2.1倍に改善しております。

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

	前年同期 1H/FY08	第2四半期累計 1H/FY09	増減 Change
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	264	713	+ 448
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 434	△ 2,240	△ 1,806
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	559	1,937	+ 1,378
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	390	408	+ 18
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	} + 408
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	2,190	1,843	
減価償却費 Depreciation and Amortization	553	557	+ 4
設備投資額 Capital Expenditures	690	1,537	+ 846
EBITDA	1,051	274	△ 776
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	14.0	4.5	△ 9.5

©ANA 2009

\* EBITDA: 営業利益 + 減価償却費

単位: 億円 (¥100Million)

6

営業キャッシュフローは、713億円の収入となっておりますが、この中には、中間納付いたしました約380億円の法人税等の還付などが含まれております。

投資キャッシュフローは、航空機関連の投資等による、約1,500億円の支出と、定期預金の増額や、譲渡性預金の預け入れなどによる、約700億円の支出によって、2,240億円のアウトフローとなっております。

一方、財務キャッシュフローは、5月の新規銀行借り入れや、7月の公募増資の実施によって、1,937億円の収入となりました。

結果、現金および現金同等物の期末残高は、1,843億円となっております。

## (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/FY08	第2四半期 累計 1H/FY09	増減 Change	第2四半期 2Q/FY09	増減 Change	前年同期 1H/FY08	第2四半期 累計 1H/FY09	増減 Change	第2四半期 2Q/FY09	増減 Change
航空運送 Air Transportation	6,668	5,400	△ 1,268	3,032	△ 560	482	△ 287	△ 769	127	△ 208
旅行 Travel	1,024	875	△ 148	539	△ 70	2	△ 6	△ 9	5	△ 2
その他 Others	748	691	△ 57	352	△ 31	11	8	△ 2	7	△ 0
消去 Eliminations	△ 908	△ 849	+ 59	△ 505	+ 3	1	2	+ 0	0	+ 0
合計(連結) Total	7,533	6,118	△ 1,415	3,419	△ 658	498	△ 282	△ 781	141	△ 210

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、後ほどご案内させていただきます。

旅行事業は、前期から続く景気後退と、新型インフルエンザによる旅行手控えの動きが多分に影響し、総需要が低迷する中で、商品価格の競争も激化しました。

チャーター便や、ビジネスクラス利用の、旅行商品などの企画、販売にも鋭意努力しましたが、売り上げの落ち込みをカバーすることはできず、148億円の減収、6億円の営業損失となりました。

その他事業の、商社事業では、食品部門が好調でしたが、空港店舗、通信販売などのリテール部門や、半導体の売り上げが低迷しました。

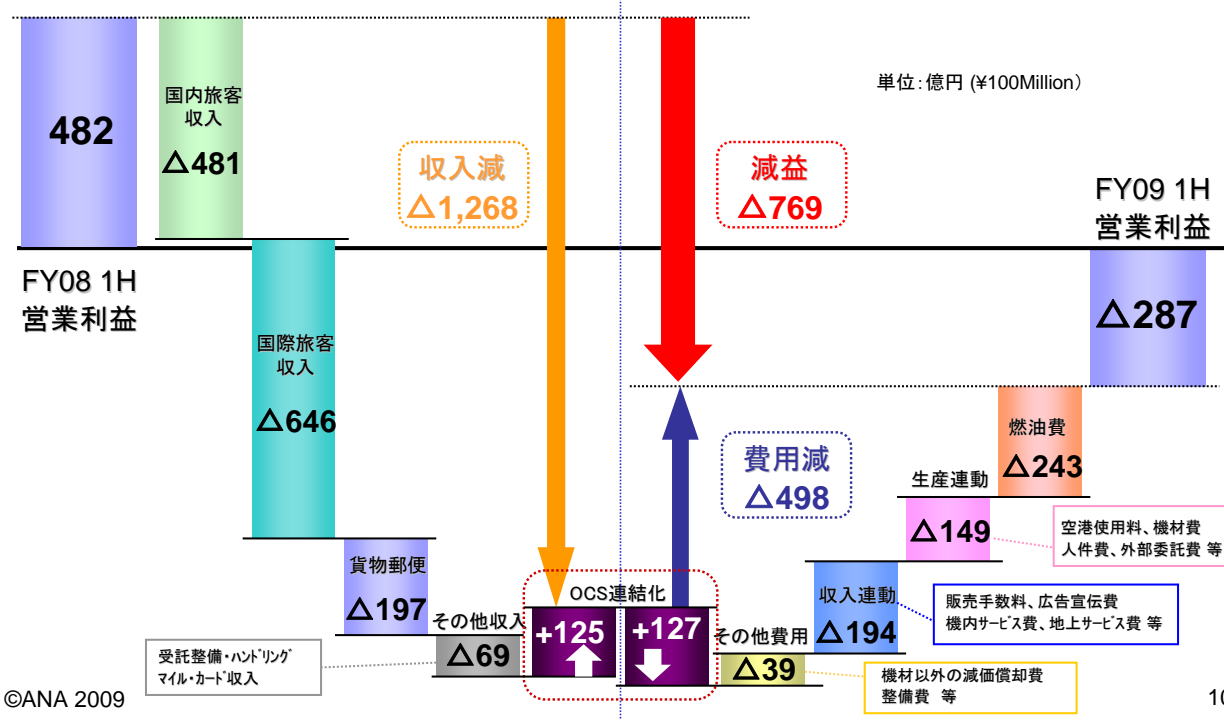
結果、前年同期比で57億円の減収、営業利益は2億円減り、8億円となっております。

Intentionally Blank

(1) 航空運送事業 収入・費用 *Operating Revenues and Expenses*

	前年同期 1H/FY08	第2四半期累計 1H/FY09	増 減 Change	第2四半期 2Q/FY09	増 減 Change	
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	3,725	3,244	△ 481	1,857	△ 203
	国際線旅客 International Passengers	1,656	1,009	△ 646	571	△ 299
	貨物郵便 Cargo and Mail	618	420	△ 197	223	△ 97
	その他 Others	669	725	+ 56	380	+ 39
	合計 Total	6,668	5,400	△ 1,268	3,032	△ 560
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	1,498	1,254	△ 243	670	△ 210
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	521	478	△ 43	243	△ 25
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	304	291	△ 13	148	△ 8
	減価償却費 Depreciation and Amortization	538	544	+ 5	275	+ 6
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	294	278	△ 16	131	△ 17
	人件費 Personnel	1,196	1,152	△ 44	570	△ 26
	販売手数料 Sales Commission	519	362	△ 156	202	△ 69
	外部委託費 Contracts	402	392	△ 10	200	△ 4
	その他 Others	910	934	+ 23	463	+ 2
	合計 Total	6,186	5,688	△ 498	2,904	△ 351
<b>営業利益</b>	営業利益 Operating Income	482	△ 287	△ 769	127	△ 208

(2) 営業利益 増減要因分析(前年同期比較) Breakdown of Operating Income (vs. FY08 1H)



航空運送事業の営業収入と営業費用の解析です。前年同期との比較で、増減を組み立てております。営業収入は、1,268億円の減収となりました。

営業費用は、年度当初に策定した緊急対策プランに沿って、約500億円の減少となりました。

燃油費は、減便・機材小型化などによる消費量減少と、単価の低減が寄与して、243億円の減少となりました。

生産連動費用については、空港使用料が、政府による減免措置や、生産量の削減に連動して減少し、人件費の削減も行ったことから、約150億円減少しました。

収入連動費用は、国際線ゼロコミッション効果が出始めております。販売手数料の減少や、サービス関連経費、広告宣伝費などの抑制に努めた結果、194億円減少しております。

OCSは、当期より新規連結しておりますが、収入が125億円、費用が127億円、増えておりますので、この分を除いた実質的な費用削減効果は、625億円となります。

以上により、当期の営業損失は、287億円の赤字となりました。



(3) 事業別動向 *Review of Operations*

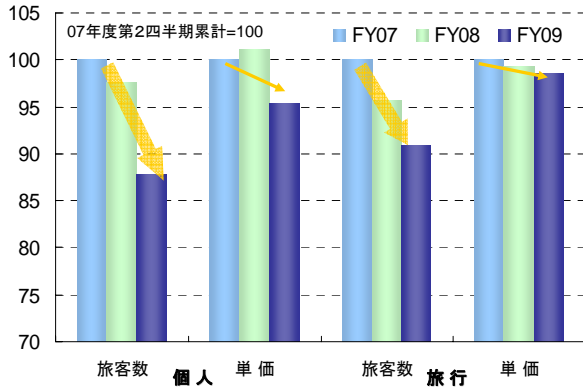
◇国内旅客事業 *Domestic Passenger Operations*

	前年同期 1H/FY08	第2四半期累計 1H/FY09	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY09	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	22,281	20,206	90.7	11,175	94.5
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	30,452	29,559	97.1	15,240	98.1
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	19,542	17,960	91.9	10,011	95.7
座席利用率(%) Load Factor (%)	64.2	60.8	△ 3.4	65.7	△ 1.7
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	3,725	3,244	87.1	1,857	90.1
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	12.2	11.0	89.7	12.2	91.8
イールド(円) Yield (¥/RPK)	19.1	18.1	94.7	18.6	94.2
単価(円) Unit Price (¥)	16,721	16,054	96.0	16,622	95.4

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

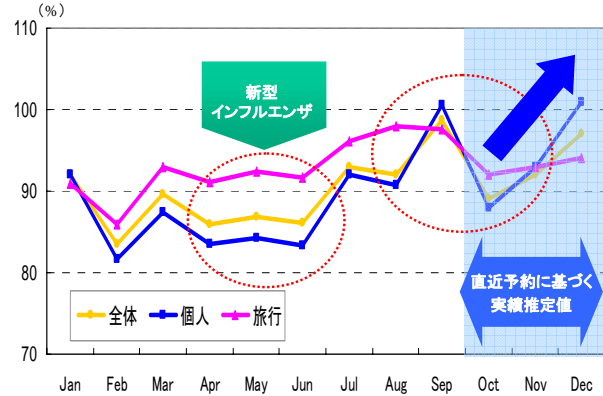
第2四半期累計 客体別旅客数・単価前年比

✓収入低迷の要因は、需要の大きな落ち込み



月次旅客数 対前年同月比

✓需要減退は第1四半期に底打ち、以降回復基調が続く



当四半期 トピックス:

- ➔ ANA夏の大作戦「飛ぶ夏、イイ夏、ANA」(7/1~9/30) 各種割引運賃、旅行会社との共同企画等、需要喚起を目指したキャンペーン
- ➔ シルバーウィーク期間中(9/19~23)の搭乗実績: 旅客数81万人、前年比116.9%、利用率85.2% (前年差+12.4%)
- ➔ プレミアムクラス専用パスポート「プレミアムパス300」発売 (発売期間7/1~9/30、搭乗期間2009/9/1~2010/8/31)
- ➔ プレミアムクラス機内食名店メニュー「匠味」リニューアル(9/1~)

国内旅客事業です。

左の図をご覧ください。客体別の旅客数と単価の、過去3カ年の変化です。

単価の下落は比較的軽微ですが、旅客数が大きく落ち込んだ結果、当期の国内旅客収入は、前年同期比で、87.1%という結果になりました。

次に、右の図をご覧ください。

需要全体の傾向としては、新型インフルエンザの流行によって、大きく落ち込んだ第1四半期で底打ちしております。

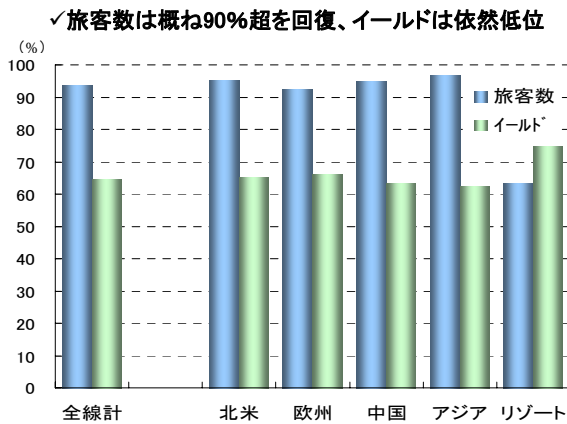
特に7月以降は、需要喚起策を進めた結果、回復基調となっています。

◇国際旅客事業 *International Passenger Operations*

	前年同期 1H/FY08	第2四半期累計 1H/FY09	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY09	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	2,335	2,186	93.6	1,216	102.5
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	14,227	13,475	94.7	6,806	95.3
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	10,376	9,750	94.0	5,303	100.9
座席利用率(%) Load Factor (%)	72.9	72.4	△ 0.6	77.9	+ 4.3
旅客収入 (億円) Passenger Revenues (¥100million)	1,656	1,009	61.0	571	65.6
ユニットレベニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.6	7.5	64.4	8.4	68.8
イールド(円) Yield (¥/RPK)	16.0	10.4	64.9	10.8	65.0
単価(円) Unit Price (¥)	70,897	46,183	65.1	46,949	64.0

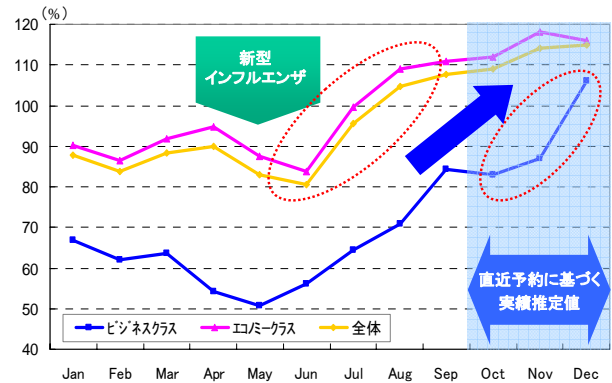
◇国際旅客事業動向 Trends in International Passenger Operations

第2四半期累計 方面別旅客数・イールド前年比



月次旅客数 対前年同月比

✓プレジャー需要に続き、ビジネス需要の回復ペースも改善



当四半期 トピックス:

- ANA夏の大作戦「飛ぶ夏、イイ夏、ANA」(7/1~9/30) 各種割引運賃、羽田=グアムチャーター便設定等、需要喚起キャンペーン
- 燃油特別付加運賃の廃止(7/1~9/30航空券発券分まで。10/1以降は復活、以後2ヶ月毎に見直し)
- シルバーウィーク期間中(9/19~23)の搭乗実績: 旅客数7万9千人、前年比107.2%、利用率86.5%(前年差+12.3%)
- USエアウェイズとのコードシェア開始(9/16): 当社運航の成田=北米便週42便、USエアウェイズ運航の米国内週49便が対象

国際旅客の動向です。

左の図をご覧ください。

旅客数は、ホノルル線のみとなったリゾートを除いて、全方面で基本的には回復基調にあり、全体でも前年比で、93.6%となりました。

一方、イールドについては、フューエル・サーチャージが大きく減少したことや、ビジネス需要の回復が遅れていることなどが要因となって、前年比64.9%と、大きく落ち込みました。

結果、当期の国際旅客収入は、前年同期比で約40%減の水準となりました。

しかし、右の図でもご覧いただけます通り、夏場以降は、プレジャーのお客様を中心に、旅客数が大きく伸びております。

また、ビジネス需要も、緩やかな回復傾向にあります。

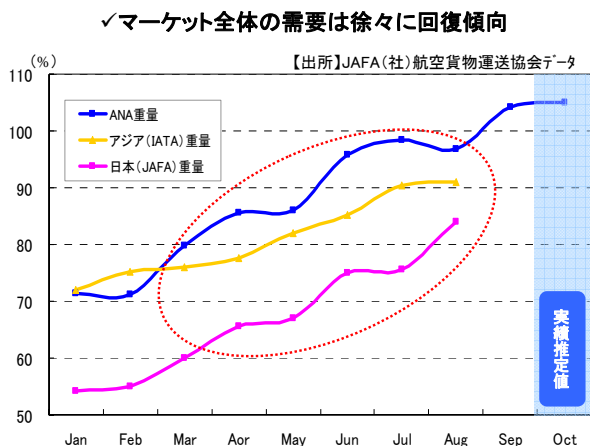
◇貨物事業

Cargo Operations

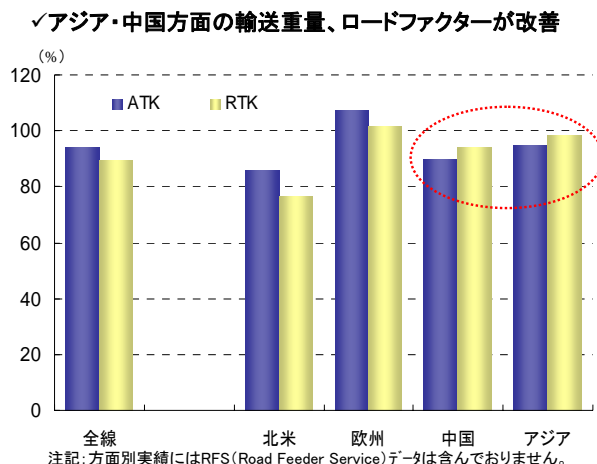
	前年同期 1H/FY08	第2四半期累計 1H/FY09	前年比 % Y/Y	第2四半期 2Q/FY09	前年比 % Y/Y	
<b>国内</b> Domestic Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	165	158	96.2	82	97.6
	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	1,002	979	97.7	515	99.8
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	229	227	99.2	118	99.7
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	235	229	97.5	120	98.6
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	70	69	98.6	68	99.0
<b>国際</b> International Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	414	228	55.2	125	57.8
	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	1,413	1,332	94.2	673	94.5
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	915	819	89.6	431	94.6
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	197	186	94.5	99	99.9
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	210	122	58.4	126	57.9
<b>【参考:上記内数】</b> <b>フレighter (内際)</b> Freighter (Int'l/Dom)	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	130	75	57.7	42	61.1
	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	374	295	78.9	152	78.9
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	197	160	81.0	89	87.6
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	74	70	95.3	39	102.4
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	176	106	60.5	110	59.7

◇貨物事業動向 Trends in Cargo Operations

月次輸送重量 対前年同月比



第2四半期累計 方面別ATK・RTK前年比



当四半期 トピックス:

- ➔ 燃油特別付加運賃改定(7月:値上げ,8月:値上げ,9月:値下げ,10月:値上げ)
- ➔ B767-BCF(改修貨物専用機)3号機導入(7/14):貨物専用機は計7機体制(B767F:4機、B767-BCF:3機)
- ➔ OCS(海外新聞普及)とオールエクスプレス合併(8/1):OCSを存続会社として新体制発足。アジアのリージョナルインテグレイターを目指す。

貨物事業の状況です。

国際航空貨物は、依然として厳しいマーケット環境が継続しています。

左の図でご覧いただけますように、需要に関しては、徐々に回復してきており、中でも、当社の輸送重量の回復ペースは、市場平均を上回る傾向が昨年来続いており、この点は、ポジティブな要因です。厳しいマーケットを反映し、単価は、低水準にとどまっています。

第2四半期累計の輸送重量は、前年比94.5%となりましたが、単価は、前年比58%という状況です。

従いまして、当期の国際貨物収入は、前年同期比で55.2%にとどまっております、落ち込み率は、貨物が最もリセッション影響を受けている状況です。

当期の国際貨物収入は、前年同期比で55.2%にとどまりました。

このように、厳しい収入環境が続いてはおりますが、右の図でもご覧いただけます通り、中国・アジア路線などでは、効率的な需要の摘み取りに成功しており、ロードファクターや、単価の改善傾向にも若干つながっています。

(4) 燃油・為替 Fuel and Currency

**燃油に関する単価ヘッジ**

- ◆基本方針: 最終ヘッジ率 80~90%
- ◆原則: 対象年度の3年前から四半期毎約7%をヘッジ

FY09	FY10	FY11	FY12
90%	70%	45%	10%

(09年10月現在)

---

**原油/為替変動による燃油費への影響 (ヘッジしない場合)**

原油価格 1ドル/バレルの変動	19億円/年
為替 1円/USDドルの変動 (円安=費用増)	18億円/年

(09年度下期修正計画ベース)

**燃油に関する為替ヘッジ**

- ◆基本方針: 年間ドル支払額の80%
- ◆原則: 対象年度の5年度前から開始。  
当初4年間はドル総支払い総額の約10%を毎年ヘッジし、残り分40%を最終年度に実施。

	FY09	FY10	FY11	FY12
ヘッジ率	70%	50%	40%	30%

(09年10月現在)

---

**実績と当社計画の前提値**

	上期実績 1H(A)	下期前提 2H(E)	下期当初 2H(Org)
<b>為替レート</b> Exchange Rate (JPY/USD)	95.49	95	95
<b>ドバイ原油</b> Dubai Crude Oil (USD/BBL)	63.5	65	52
<b>シンガポールケロシン</b> Kerosene (USD/BBL)	70.9	75	66

(上期: 4-9月、下期: 10-3月の市況水準単純平均)

燃油と為替に関する情報です。

現在のヘッジ状況、感応度、燃油と為替の上期実績値、下期計画の前提値は、ご覧のとおりです。燃油ヘッジにつきましては、従来より、最終の目標ヘッジ率を100%としていましたが、現在では、マーケットの状況を考慮し、80~90%にとどめています。

続いて通期業績予想をご説明いたします。

Intentionally Blank



(1) 連結業績予想 (修正) *Revised Forecast for FY09*

	2008年度 FY08A	2009年度(修正) FY09E(Revised)	増減 Change	2009年度(当初) FY09E(Original)	当初からの増減 Change from Org.
営業収入 Operating Revenues	13,925	12,600	△ 1,325	13,500	△ 900
営業費用 Operating Expenses	13,849	12,800	△ 1,049	13,150	△ 350
営業利益 Operating Income	75	△ 200	△ 275	350	△ 550
営業利益率 Op. Margin (%)	0.5	-	-	2.6	-
経常利益 Recurring Income	0	△ 450	△ 450	50	△ 500
当期純利益 Net Income	△ 42	△ 280	△ 237	30	△ 310
1株当たり配当額(円) Dividends (¥)	1.00	無配		未定	

単位: 億円 (¥100Million)

ここまでご説明しましたとおり、第2四半期までの業績は、大変厳しい結果となりました。こうした状況を踏まえて、第3四半期以降の事業環境や需要動向を精査いたしまして、年度の業績見通しをご覧のように修正いたしました。

(2)セグメント別 業績予想(修正) *Revised Forecast by Segment*

	2008年度 FY08A		2009年度(修正) FY09E(Revised)		増減 Change		2009年度(当初) FY09E(Original)		当初からの増減 Change from Org.	
	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
航空運送 Air Transportation	12,295	47	11,210	△ 220	△ 1,085	△ 267	12,000	325	△ 790	△ 545
旅行 Travel	1,887	△ 6	1,720	△ 5	△ 167	+ 1	1,800	0	△ 80	△ 5
その他 Others	1,482	33	1,330	25	△ 152	△ 8	1,350	25	△ 20	-
消去 Eliminations	△ 1,739	0	△ 1,660	0	79	△ 0	△ 1,650	0	△ 10	-
合計(連結) Total	13,925	75	12,600	△ 200	△ 1,325	△ 275	13,500	350	△ 900	△ 550

単位: 億円 (¥100Million)

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、引き続き需要喚起を目指して、競争力のある商品企画に努めますが、当初計画からは、80億円の減収になる見通しです。

その他事業は、商社事業が取り扱う半導体・機械部品の需要に底打ちが見られ、売り上げは徐々に回復に向かうと見込んでいるものの、当初計画対比で、20億円の減収となる見込みです。

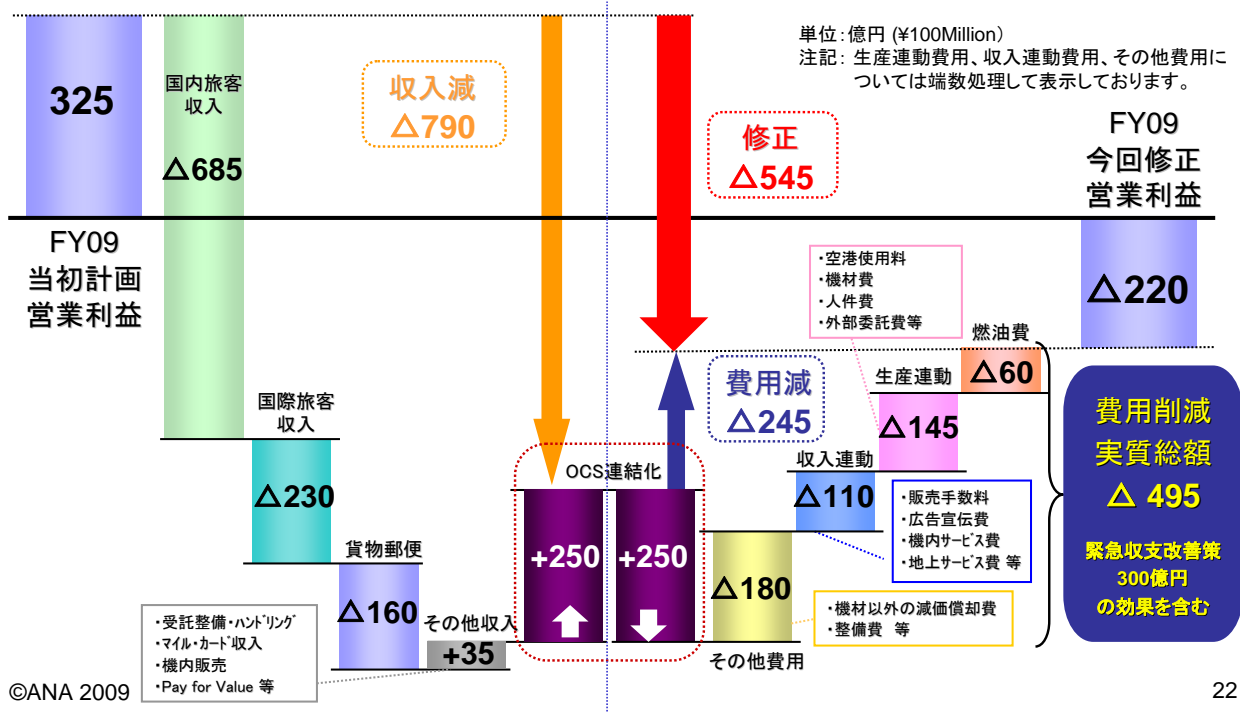
(3) 航空運送事業 業績予想(修正) *Revised forecast for Air Transportation*

	2008年度 FY08A	2009年度(修正) FY09E(Revised)	増減 Change	2009年度(当初) FY09E(Original)	当初からの増減 Change from Org.	
<b>営業収入</b> Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	6,993	6,455	△ 538	7,140	△ 685
	国際線旅客 International Passengers	2,910	2,210	△ 700	2,440	△ 230
	貨物郵便 Cargo and Mail	1,097	940	△ 157	1,100	△ 160
	その他 Others (うち新規連結 New Subsidiaries)	1,293	1,605 (250)	+ 312 (+ 250)	1,320	+ 285 (+ 250)
	合計 Total	12,295	11,210	△ 1,085	12,000	△ 790
<b>営業費用</b> Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	3,034	2,495	△ 539	2,555	△ 60
	燃油費以外 Non - Fuel Cost (うち新規連結 New Subsidiaries)	9,213	8,935 (250)	△278 (+ 250)	9,120	△ 185 (+ 250)
	合計 Total	12,247	11,430	△ 817	11,675	△ 245
<b>営業利益</b>	営業利益 Operating Income	47	△ 220	△ 267	325	△ 545

単位: 億円 (¥100Million)

(4) 航空運送事業 営業利益予想(修正) 当初計画比

Breakdown of Revised Operating Income



航空運送事業の通期業績予想につきまして、当初計画からの変更要因を、ご説明いたします。

第1四半期終了の段階では、対計画比で約300億円の収支悪化リスクが顕在化しました。従って、300億円の緊急収支改善策を策定、実行し、当初計画通りの利益を目指すことと致しました。しかしながら、依然としてリセッションが継続する中、改めて今後の需要見通しを精査した結果当初の需要想定を下回る可能性が高いと判断しました。

したがいまして、今回、主に収入水準の見直しにより、通期業績予想を下方修正致しました。変更後の通期収入見通しは、OCSの連結子会社化による収入増も含めまして、当初計画から、790億円の減収を見込みます。

費用面では、7月に策定しました、300億円の緊急収支改善策の実行を含め、当初計画比で495億円の費用削減を行いますが、OCSの連結化により、新たに250億円の費用増が発生する為、差し引き245億円の費用減少となります。

以上により、航空運送事業の営業損益は、220億円のマイナスとなる見込みです。

(5) 修正業績予想の前提値 《旅客》 Revised Assumptions for FY09 (Passenger)

	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) FY09(E)	上期(実績) 1H(A)	下期(予測) 2H(E)	年度(予測) FY09(E)
座キロ Available Seat Km	97.1	95.5	96.3	94.7	95.7	95.2
旅キロ Revenue Passenger Km	91.9	99.8	95.7	94.0	110.0	101.4
旅客数 Passengers	90.7	99.5	94.9	93.6	112.4	102.5
利用率 Load Factor	60.8 (△ 3.4)	65.5 (+ 2.8)	<b>63.1</b> (△ 0.4)	72.4 (△ 0.6)	75.5 (+ 9.8)	73.9 (+ 4.5)
ユニットレベニュー Unit Revenue	11.0 (89.7)	11.7 (102.9)	<b>11.3</b> (95.8)	7.5 (64.4)	9.2 (100.0)	8.3 (79.8)
旅客イールド <sup>†</sup> Yield	18.1 (94.7)	17.8 (98.5)	<b>17.9</b> (96.5)	10.4 (64.9)	12.1 (87.0)	11.3 (74.9)
単価 Unit Price	16,054 (96.0)	15,759 (98.7)	<b>15,906</b> (97.2)	46,183 (65.1)	50,938 (85.1)	48,650 (74.1)

座キロ/旅キロ/旅客数：前年比  
利用率/ユニットレベニュー/旅客イールド/単価：実績値(前年比)

23ページから25ページまでは、今回修正した業績予想の前提値です。  
当初計画と比較して、国内旅客、国際旅客ともに、単価、イールドの見通しを引き下げております。  
貨物につきましては、足元の単価の改善に加えて、沖縄ハブによる競争力強化を前提としております。  
このように非常に厳しい内容ではありますが、引続き収入面での努力、コスト削減の努力を年度内続け、  
通期業績予想を、少しでも上回るようにしたいと思っております。  
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。

## (5) 修正業績予想の前提値 (貨物) Revised Assumptions for FY09 (Cargo)

貨物事業 Total	国内貨物 Domestic Cargo			国際貨物 International Cargo			フレighter (内際) Freighter (Dom/Int'l)		
	上期(実績) 1H(A)	下期(予測) 2H(E)	年度(予測) FY09(E)	上期(実績) 1H(A)	下期(予測) 2H(E)	年度(予測) FY09(E)	上期(実績) 1H(A)	下期(予測) 2H(E)	年度(予測) FY09(E)
有効貨物トンキロ Available Ton km	97.7	94.3	96.0	94.2	94.7	94.5	78.9	83.5	81.2
有償貨物トンキロ Revenue Ton km	99.2	102.5	100.9	89.6	116.8	101.7	81.0	110.3	94.2
貨物輸送重量 Revenue Ton	97.5	101.6	99.6	94.5	152.1	120.0	95.3	196.9	141.0
単価(重量あたり) Unit Price	69 (98.6)	65 (93.2)	67 (95.8)	122 (58.4)	138 (77.9)	131 (67.1)	106 (60.5)	104 (70.0)	105 (64.2)

有効貨物トンキロ/有償貨物トンキロ/貨物輸送重量: 前年比  
重量あたり単価: 実績値(前年比)

(5) 修正業績予想の前提値 (対2007年度) *Revised Assumptions for FY09 (vs. FY07)*

		国内 Domestic			国際 International		
		上期(実績) 1H(A)	下期(予測) 2H(E)	年度 FY09(E)	上期(実績) 1H(A)	下期(予測) 2H(E)	年度 FY09(E)
<b>2007年度比較</b>							
旅客 Passenger	旅客収入 Passenger Revenues	85.1	89.6	87.3	62.3	80.3	71.0
	座席キロ Available Seat Km	93.2	88.8	91.0	95.5	92.4	93.9
	旅客キロ Revenue Passenger Km	89.1	91.1	90.1	90.6	93.9	92.2
	旅客数 Passengers	87.7	90.5	89.1	90.2	98.1	94.1
	ユニットレvenue Unit Revenue	91.3	101.0	95.9	65.3	87.0	75.5
	旅客イールド Yield	95.5	98.4	96.9	68.8	85.5	76.9
	単価 Unit Price	97.0	99.1	98.0	69.1	81.9	75.4
貨物 Cargo	貨物収入 Cargo Revenues	105.6	101.1	103.3	66.8	86.4	77.0
	有効貨物トンキロ Available Ton Km	95.4	80.6	87.7	101.9	97.7	99.8
	貨物輸送重量 Revenue Ton	102.0	102.5	102.2	109.4	124.5	117.3
	単価 Unit Price	103.6	98.6	101.0	61.0	69.4	65.7

単位: 2007年度比 (% vs. FY07)

Intentionally Blank




 ◇ 国際旅客方面別実績 FY09 第2四半期累計 *International Passenger Operation FY09 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	30.1	0.5	30.1	0.5
	欧州 Europe	24.3	0.0	24.4	△ 0.2
	中国 China	24.3	△ 0.4	24.2	0.0
	アジア Asia	18.0	△ 0.2	17.5	△ 0.6
	リゾート Resort	3.3	0.2	3.8	0.3
座席キロ ASK	北米 North America	31.7	1.4	31.3	1.0
	欧州 Europe	21.4	0.3	20.7	△ 0.5
	中国 China	22.4	△ 1.3	22.6	△ 1.0
	アジア Asia	19.9	△ 0.3	19.8	△ 0.3
	リゾート Resort	4.7	△ 0.2	5.6	0.8
旅客キロ RPK	北米 North America	32.9	0.3	32.4	△ 0.3
	欧州 Europe	24.0	△ 0.5	23.4	△ 0.9
	中国 China	18.4	0.1	19.4	1.2
	アジア Asia	20.2	0.4	20.0	0.3
	リゾート Resort	4.4	△ 0.4	4.7	△ 0.3

国際貨物方面別実績 FY09 第2四半期累計 *International Cargo Operation FY09 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
貨物収入 Revenue	北米 North America	24.1	3.2	22.8	3.8
	欧州 Europe	14.5	+ 0.8	14.9	+ 1.7
	中国 China	37.5	0.3	38.9	0.3
	アジア Asia	18.2	0.5	18.4	0.1
	その他 Others	5.7	+ 3.2	4.8	+ 2.5
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	38.3	3.7	37.0	5.0
	欧州 Europe	17.3	+ 2.1	18.1	+ 2.9
	中国 China	21.7	1.1	22.2	0.5
	アジア Asia	17.8	+ 0.1	18.3	+ 0.4
	その他 Others	5.0	+ 2.6	4.5	+ 2.1
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	39.4	6.6	37.5	7.3
	欧州 Europe	21.2	+ 2.6	22.5	+ 4.0
	中国 China	18.6	+ 0.8	19.8	+ 1.2
	アジア Asia	16.0	+ 1.5	16.3	+ 1.3
	その他 Others	4.9	+ 1.8	3.9	+ 0.8

## ◇ 運用航空機数 Aircraft

	前年度末 Mar,2009	当期末 Sep,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	4	△ 1	1	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	21	-	10	11
	Boeing 767-300	33	33	-	33	0
	Boeing 767-300F	4	4	-	0	4
	Boeing 767-300BCF	2	3	+ 1	3	0
小型機 Narrow-Body	Airbus A320-200 (International)	5	5	-	0	5
	Airbus A320-200 (Domestic)	25	24	△ 1	15	9
	Boeing 737-800	4	7	+ 3	7	0
	Boeing 737-700ER	2	2	-	2	0
	Boeing 737-700	16	16	-	12	4
	Boeing 737-500	21	19	△ 2	10	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	210	-	140	70	

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