

全日本空輸株式会社
2010年3月期 第3四半期
決算説明会



専務取締役
日出間 公敬

2010年1月29日

©ANA 2010

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。

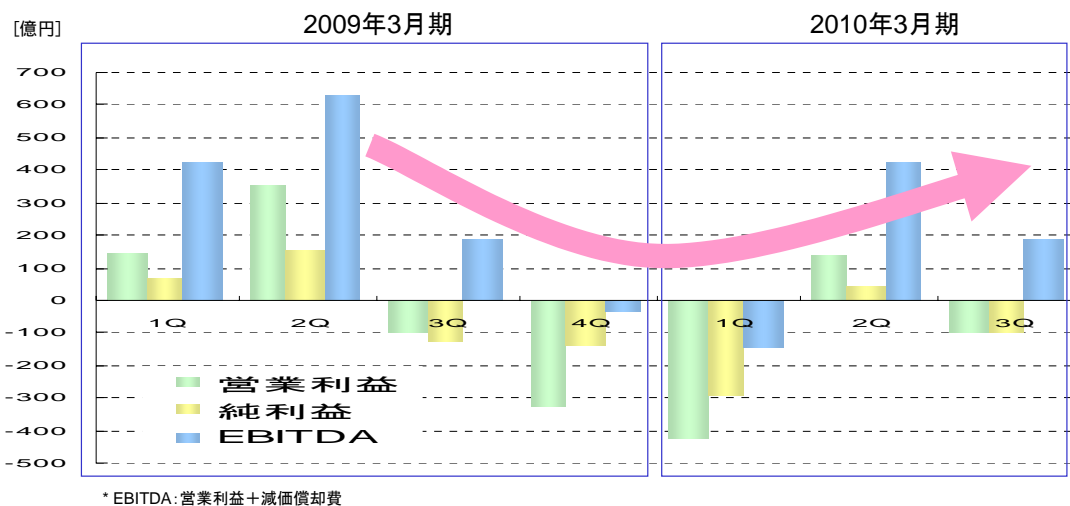
それでは、これよりプレゼンテーションの資料に沿って、説明を始めさせていただきます。

2010年3月期 第3四半期決算 業績ハイライト	<i>Highlights of Financial Results FY09 3Q</i>	P.3
I. 2010年3月期 第3四半期決算概要	<i>I. Financial Results FY09 3Q</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 & 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
IV. 2010年度 航空輸送事業計画	<i>IV. Corporate Plan for FY10</i>	P.21-22
【補足資料】	<i>Supplementary Reference</i>	P.23-25

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 3Q*

- 第3四半期は95億円の営業損失
- 第1四半期を底に、業績モメンタムは改善傾向。
- 第3四半期のEBITDAは189億円を確保。



ご覧の通り、第3四半期単独の業績は、営業損失となり、累計実績でも損失額が拡大しております。

需要傾向には明るさが見えておりますが、単価の改善が遅れており、売上高が伸びなかったことが、主な要因です。

四半期ごとの収益は、第1四半期を底として、改善傾向を示しております。

詳細については、次のページ以降で説明させていただきます。

(1) 連結決算概要 Consolidated Financial Summary

◇ 経営成績 Income Statements

	前年同期 1-3Q/FY08	第3四半期累計 1-3Q/FY09	増 減 Change	第3四半期 3Q/FY09	増 減 Change
営業収入 Operating Revenues	11,074	9,237	△ 1,836	3,119	△ 421
営業費用 Operating Expenses	10,670	9,615	△ 1,055	3,214	△ 421
営業利益 Operating Income	403	△ 378	△ 781	△ 95	△ 0
営業利益率 Op. Margin (%)	3.6	-	-	-	-
営業外損益 Non-Op. Gains/Losses	△ 175	△ 198	△ 22	△ 65	+ 7
経常利益 Recurring Income	227	△ 576	△ 803	△ 161	+ 6
特別損益 Extraordinary Gains/Losses	△ 32	△ 3	+ 28	△ 4	+ 20
当期純利益 Net Income	94	△ 351	△ 446	△ 98	+ 28

単位: 億円 (¥100Million)

経営成績の概要です。

第3四半期累計の売上高は、9,237億円となり、前年度を、1,836億円下回りました。

一方、費用に関しましては、計画通りに削減に努めてまいりました結果、前年同期比で1,055億円の減少となっております。

しかしながら、売り上げの大幅な減少を補うには至らず、結果、営業損失は378億円、経常損失は576億円、当期純損失は351億円となりました。

◇財政状態 Consolidated Balance Sheets

	前期末 Mar 31, 2009	第3四半期末 Dec 31, 2009	増減 Change
総資産 Assets	17,610	18,960	+ 1,350
自己資本 Shareholders' Equity	3,218	4,859	+ 1,640
自己資本比率 Ratio of Shareholders' Equity (%)	18.3	25.6	+ 7.3
有利子負債残高 Interest Bearing Debts	8,972	9,475	+ 502
D/Eレシオ(倍) Debt/Equity Ratio (times)	2.8	2.0	△ 0.8

単位: 億円 (¥100Million)

注記: オフバランスリース債務額1,868億円(前年度末1,966億円)を含むD/Eレシオは2.3倍(前年度末3.4倍)となります。

財政状態です。

総資産は、航空機投資などによる固定資産を中心に、1,350億円増加しております。

自己資本は、公募増資により調達した1,427億円を含めまして、1,640億円増加して、4,859億円となっております。

損失計上によって利益剰余金が、371億円減少しましたが、繰延ヘッジ損失が、584億円減少したことにより、自己資本比率は、25.6%に改善しております。

したがって、有利子負債は、502億円増加したものの、デット・エクイティ・レシオは、2.0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 1-3Q/FY08	第3四半期累計 1-3Q/FY09	増減 Change
営業キャッシュフロー Cash Flow from Operating Activities	△ 14	830	+ 844
投資キャッシュフロー Cash Flow from Investing Activities	△ 882	△ 3,040	△ 2,158
財務キャッシュフロー Cash Flow from Financing Activities	568	1,823	+ 1,254
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase or Decrease	△ 330	△ 388	△ 57
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	} △ 388
現金及び現金同等物の期末残高 Cash and Cash Equivalent at the end	1,468	1,046	
減価償却費 Depreciation and Amortization	835	842	+ 6
設備投資額 Capital Expenditures	1,064	1,807	+ 743
EBITDA	1,238	464	△ 774
EBITDAマージン EBITDA Margin(%)	11.2	5.0	△ 6.2

©ANA 2010

* 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、830億円の収入となっております。

投資キャッシュフローは、
航空機関連の投資等による、約1,800億円の支出と、
定期預金の増額や、譲渡性預金の預け入れなどによる、約1,200億円の支出によって、
3,040億円のアウトフローとなっております。

財務キャッシュフローは、新規借り入れや、公募増資の実施によって、
1,823億円の収入となりました。

以上により、現金および現金同等物の期末残高は、1,046億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 1-3Q/FY08	第3四半期 累計 1-3Q/FY09	増減 Change	第3四半期 3Q/FY09	増減 Change	前年同期 1-3Q/FY08	第3四半期 累計 1-3Q/FY09	増減 Change	第3四半期 3Q/FY09	増減 Change
航空運送 Air Transportation	9,782	8,163	△ 1,618	2,762	△ 350	376	△ 399	△ 776	△ 112	△ 6
旅行 Travel	1,480	1,269	△ 211	393	△ 62	3	△ 2	△ 5	4	+ 3
その他 Others	1,130	1,033	△ 97	342	△ 39	23	21	△ 1	13	+ 1
消去 Eliminations	△ 1,319	△ 1,228	+ 90	△ 379	+ 30	△ 0	1	+ 2	△ 0	+ 1
合計(連結) Total	11,074	9,237	△ 1,836	3,119	△ 421	403	△ 378	△ 781	△ 95	△ 0

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、後ほど詳細をご説明させていただきます。

旅行事業では、キャンペーンや販売施策を展開し、需要創出に努めました。

特に海外旅行では、欧州、中国を中心に需要は順調に回復しており、

ビジネスクラスをご利用いただくツアーなども好調で、取り扱い人数は、前年同期を上回りました。

しかしながら、景気低迷が長引く中で、お客様の低価格志向が影響したこともあり、

国内旅行、海外旅行共に、売上げが低迷し、前年同期比で211億円の減収、

5億円の減益となりました。

商社事業につきましては、機械部品、空港店舗などの航空関連の売上げが低迷し、

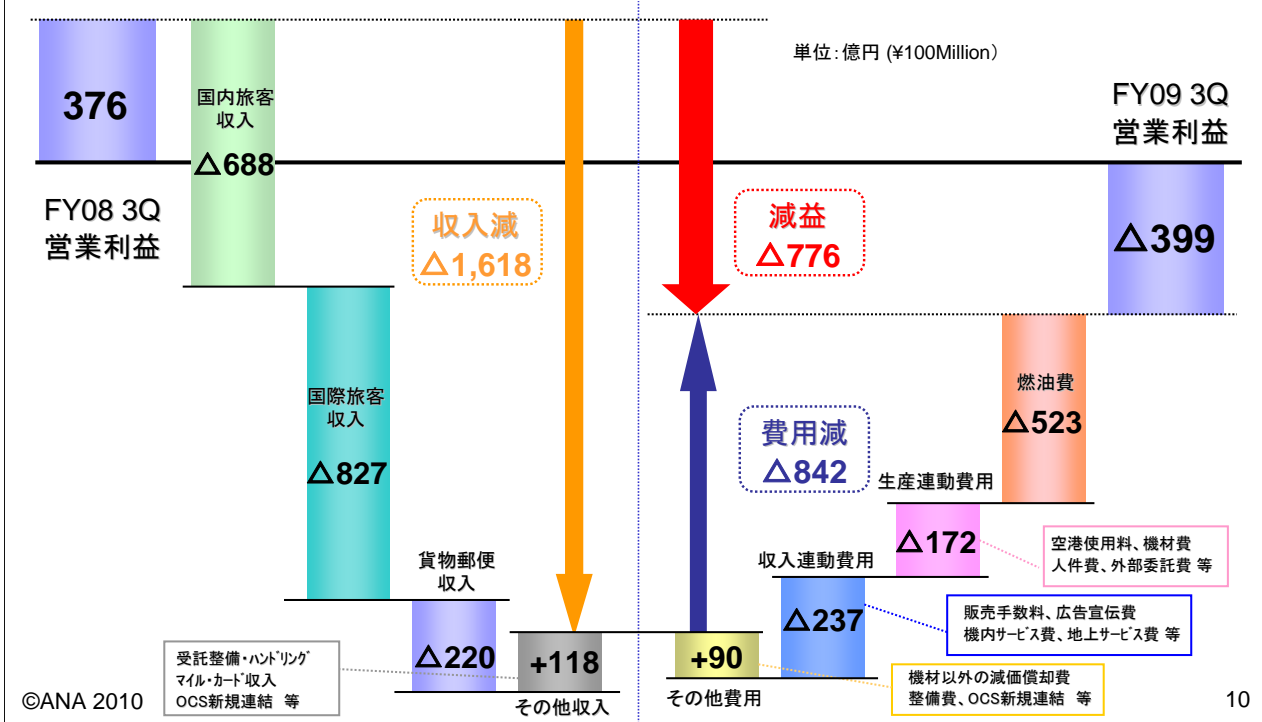
その他事業全体では、前年同期比で97億円の減収、1億円の減益となっております。

Intentionally Blank

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

	前年同期 1-3Q/FY08	第3四半期累計 1-3Q/FY09	増減 Change	第3四半期 3Q/FY09	増減 Change	
営業収入 Operating Revenues	国内線旅客 Domestic Passengers	5,494	4,805	△ 688	1,561	△ 207
	国際線旅客 International Passengers	2,393	1,565	△ 827	555	△ 181
	貨物郵便 Cargo and Mail	906	685	△ 220	264	△ 23
	その他 Others	988	1,106	+ 118	381	+ 61
	合計 Total	9,782	8,163	△ 1,618	2,762	△ 350
営業費用 Operating Expenses	燃油費及び、燃料税 Fuel and Fuel Tax	2,412	1,888	△ 523	633	△ 280
	空港使用料 Landing and Navigation Fees	773	703	△ 69	225	△ 26
	航空機材賃借費 Aircraft Leasing Fees	452	447	△ 5	156	+ 8
	減価償却費 Depreciation and Amortization	814	823	+ 8	278	+ 3
	整備部品・外注費 Aircraft Maintenance	475	416	△ 59	137	△ 43
	人件費 Personnel	1,757	1,724	△ 32	572	+ 12
	販売費 Sales Commission and Promotion	744	563	△ 180	201	△ 24
	外部委託費 Contracts	602	589	△ 12	197	△ 2
	その他 Others	1,373	1,406	+ 32	471	+ 8
	合計 Total	9,405	8,563	△ 842	2,875	△ 343
営業利益	営業利益 Operating Income	376	△ 399	△ 776	△ 112	△ 6

(2) 営業利益 増減要因分析(前年同期比較) Breakdown of Operating Income (vs. FY08 3Q)



航空運送事業の営業収入と営業費用につきまして、
前年同期との比較で、増減をご説明いたします。

営業収入は、1,618億円の減収となりました。

各事業別の動向については、後ほど、ご説明させていただきます。

営業費用については、期初計画に組み入れた緊急対策プランと、緊急収支改善策に沿って
削減努力を行いました。

低迷が続く需要環境に適合させるべく、生産体制の調整を行うことによって、
燃油費や空港使用料は、計画通りに削減することができております。

人件費や外部委託費の削減、国際線ゼロコミッション化も、予定通りに実行済みです。

さらに、サービス関連経費、広告宣伝費の他、あらゆる管理可能費の抑制にも努めた結果、
合計で、842億円の営業費用を減少させることができました。

尚、その他収入と費用には、新規に連結対象としたOCS、海外新聞普及の収入費用が
約190億円含まれております。

したがって、OCS連結の影響を除いた、実質的な費用削減額は、
約1,030億円となっております。

以上により、当期の営業損失は、399億円となりました。

(3) 事業別動向 *Review of Operations*

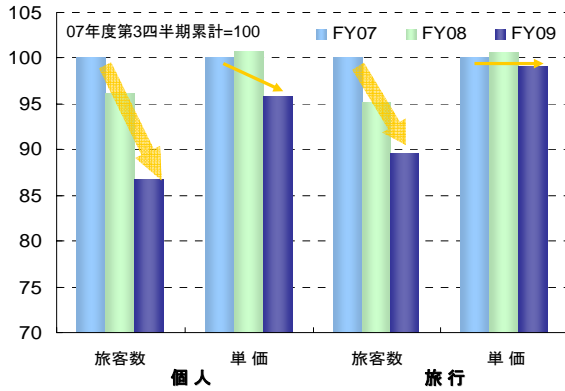
◇国内旅客事業 *Domestic Passenger Operations*

	前年同期 1-3Q/FY08	第3四半期累計 1-3Q/FY09	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY09	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	33,226	30,190	90.9	9,983	91.2
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	45,243	43,589	96.3	14,029	94.9
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	29,153	26,759	91.8	8,799	91.6
座席利用率(%) Load Factor (%)	64.4	61.4	△ 3.0	62.7	△ 2.3
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	5,494	4,805	87.5	1,561	88.3
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	12.1	11.0	90.8	11.1	93.1
イールド(円) Yield (¥/RPK)	18.8	18.0	95.3	17.7	96.4
単価(円) Unit Price (¥)	16,536	15,917	96.3	15,640	96.8

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

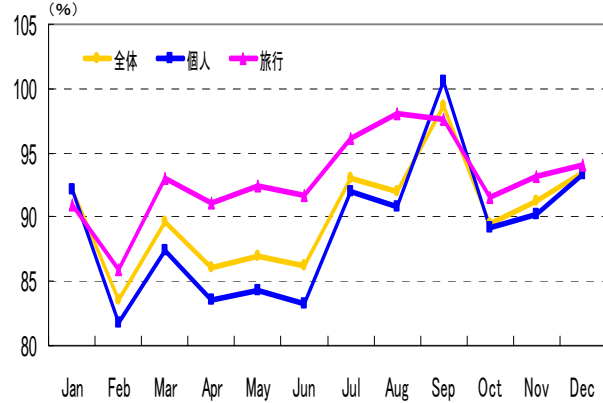
第3四半期累計 客体別旅客数・単価前年比

✓全体需要の戻りは遅く、個人単価の前年割れが継続



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、足元も回復基調



当四半期 トピックス:

- 11月1日よりオリエンタルエアブリッジ株式会社(ORC)とのコードシェア開始(長崎=杓岐/福江/対馬/鹿児島、福江=福岡のORC運航便対象)
- 11月1日よりスカイネットアジア航空(SNA)とのコードシェア路線を拡大(宮崎=沖縄、熊本=沖縄)
- 国内線・国際線ご利用のお客様に、新たな有料サービス「ANA My Choice」の提供を開始(12月1日より)

第3四半期までの国内旅客の状況です。

第2四半期以降、需要の回復傾向は続いています。力強さに欠ける展開となっております。左のグラフをご覧ください。

第3四半期累計では、全体の旅客数が落ち込んでいることに加えて、単価では、特に個人旅客の単価水準が低迷したままとなっております。

右のグラフにありますように、10月と11月は、学校を中心として、再びインフルエンザが流行したこともあり、需要の回復基調がやや鈍りましたが、足元の12月にかけては、旅客数の前年同月比は、若干ではありますが改善傾向に向かっています。

今後は、前年の2月から始まった需要の大きな落ち込みが一巡することにより、2月以降については、旅客数が前年水準を上回ってくるものと予想しております。

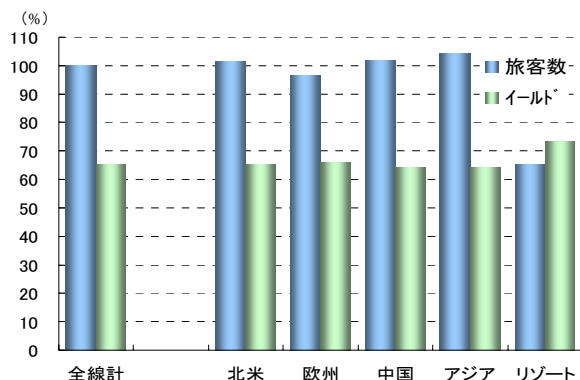
◇国際旅客事業 *International Passenger Operations*

	前年同期 1-3Q/FY08	第3四半期累計 1-3Q/FY09	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY09	前年比 % Y/Y
旅客数(千人) Passengers (thousands)	3,404	3,411	100.2	1,224	114.6
座席キロ(百万) Available Seat Km (million)	21,254	20,131	94.7	6,655	94.7
旅客キロ(百万) Revenue Passenger Km (million)	14,992	15,016	100.2	5,266	114.1
座席利用率(%) Load Factor (%)	70.5	74.6	+ 4.1	79.1	+ 13.4
旅客収入(億円) Passenger Revenues (¥100million)	2,393	1,565	65.4	555	75.4
ユニットレヴェニュー(円) Unit Revenue (¥/ASK)	11.3	7.8	69.1	8.3	79.6
イールド(円) Yield (¥/RPK)	16.0	10.4	65.3	10.5	66.1
単価(円) Unit Price (¥)	70,293	45,888	65.3	45,360	65.8

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

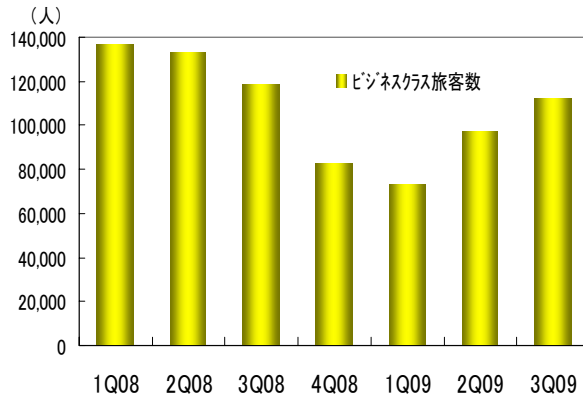
第3四半期累計 方面別旅客数・イールド前年比

✓旅客数は前年水準を回復するも、イールドは伸び悩み



各四半期 ビジネスクラス旅客数

✓ビジネス旅客需要も3四半期連続で増加、回復基調が続く



当四半期 トピックス:

- 10月1日より燃油特別付加運賃を再設定
- 10月25日より羽田=北京就航(毎日1往復)。中国人旅行者に向けた訪日促進プロジェクトを始動 “ANA来て見て日本！訪日大作戦”
- コンチネンタル航空(10月)、ブリュッセル航空(12月)がスターアライアンスに加盟
- 12月にANA・ユナイテッド・コンチネンタル航空の3社でアメリカ運輸省にATIを申請



国際旅客の動向です。

国内旅客と比べて、プレジャー需要を中心に需要回復のスピードが早く

第3四半期単独での旅客数は、前年比114.6%となりました。

ロードファクターは、79.1%と過去最高水準に達しております。

左の図でご覧いただけるように、累計でも、旅客数は前年水準に到達しておりますが、イールドは依然として想定を下回っております。

イールドの改善には、ビジネス旅客の回復が不可欠ですが、右の図でご覧の通り、第3四半期のビジネスクラス旅客数は、約11万人強にのぼり、今年度第1四半期を底にいたしまして3四半期連続で 需要の絶対水準が改善してきております。

◇貨物事業

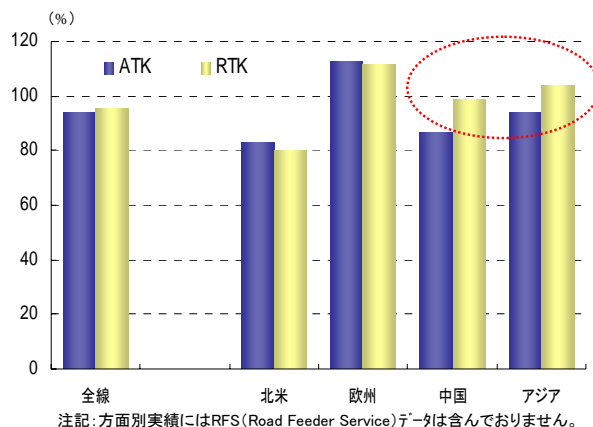
Cargo Operations

	前年同期 1-3Q/FY08	第3四半期累計 1-3Q/FY09	前年比 % Y/Y	第3四半期 3Q/FY09	前年比 % Y/Y	
国内 Domestic Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	255	244	95.4	85	93.9
	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	1,495	1,447	96.8	468	95.0
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	356	348	97.8	121	95.1
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	366	352	96.3	123	94.0
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	70	69	99.1	69	99.9
国際 International Cargo	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	592	390	65.9	161	90.7
	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	2,137	2,009	94.0	677	93.6
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	1,323	1,267	95.8	447	109.7
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	285	303	106.4	116	133.0
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	208	129	61.9	138	68.2
【参考:上記内数】 フレighter (内際) Freighter (Int'l/Dom)	貨物収入(億円) Cargo Revenues (¥100mil)	189	130	68.9	54	93.9
	有効貨物トンキロ (百万トンキロ) Available Ton Km (million)	569	457	80.4	162	83.2
	有償貨物トンキロ (百万トンキロ) Revenue Ton Km (million)	290	251	86.5	91	98.1
	貨物輸送重量(千トン) Revenue Ton (thousand tons)	108	125	115.3	54	158.4
	重量あたり単価 (円/kg) Unit Price (¥/kg)	174	104	59.7	100	59.3

◇貨物事業動向 Trends in Cargo Operations

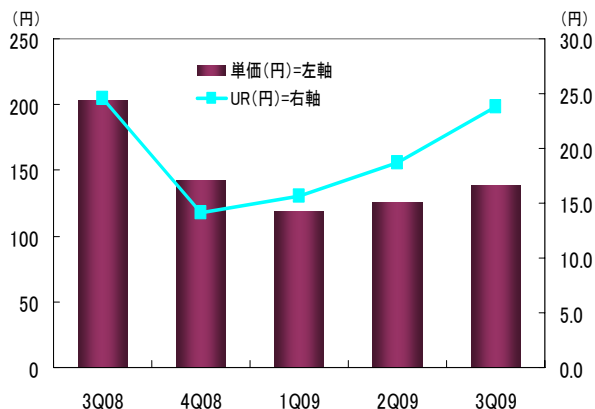
第3四半期累計 国際貨物ATK・RTK前年比

✓アジア、中国方面の伸びにより、前年水準の輸送量に迫る



各四半期 国際貨物単価・ユニットレベニュー

✓単価、ユニットレベニューの上昇基調が続く



当四半期 トピックス:

- ➔ 燃油特別付加運賃改定(10/1、11/1、12/1、1/1値上げ、2/1より値下げ)
- ➔ 10月26日深夜より沖縄貨物ハブがオペレーションを開始。アジア・中国の5都市との間にフレイターが就航。

国際貨物事業の状況です。

第2四半期決算の際にもご案内の通り、国際貨物の輸送重量は、旅客よりも、早く回復しており、左のグラフにあるように、方面別では中国、アジア方面の需要が堅調です。

単価、ユニットレベニューにつきましては、右のグラフでご覧の通り、今期第1四半期に底を打ったあと、足元まで改善傾向が続いております。

10月26日より沖縄貨物ハブを稼働させましたが、景気の回復がまだ完全ではない中で新規エクスプレス事業のマーケットへの定着度は依然として弱く、やや苦戦している状況です。新しいビジネスモデルの定着を目指して、引き続き、営業努力を続けてまいります。

(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%	75%	50%	15%

(09年12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5年間はドル総支払い総額の約10%を毎年ヘッジし、残り分30%を最終年度に実施。

	FY09	FY10	FY11	FY12
ヘッジ率	80%	50%	40%	30%

(09年12月現在)

実績と当社計画の前提値

	上期実績 1H(A)	下期見通し 2H(RE)	下期前提 2H(E)
為替レート Exchange Rate (JPY/USD)	95.49	92	95
ドバイ原油 Dubai Crude Oil (USD/BBL)	63.5	76	65
シンガポールケロシン Kerosene (USD/BBL)	70.9	85	75

(上期: 4-9月実績、下期: 10-12月実績+1-3月の市況見通し)

燃油と為替に関する情報です。

現在のヘッジ状況、感応度などにつきましては、ご覧の通りです

Intentionally Blank

◇連結業績予想（変更なし） Forecast for FY09

	2008年度 FY08A	2009年度(見通し) FY09E(Forecast)	増減 Change
営業収入 Operating Revenues	13,925	12,600	△ 1,325
営業費用 Operating Expenses	13,849	12,800	△ 1,049
営業利益 Operating Income	75	△ 200	△ 275
営業利益率 Op. Margin (%)	0.5	-	-
経常利益 Recurring Income	0	△ 450	△ 450
当期純利益 Net Income	△ 42	△ 280	△ 237
1株当たり配当額(円) Dividends (¥)	1.00	無配	

単位: 億円 (¥100Million)

通期業績予想です。

ご説明いたしましたように、第3四半期の状況を踏まえれば、通期業績の見通しについては、厳しい環境となってきたと認識しております。しかしながら、ご案内の通り、現在の航空市場の環境は混沌としております。こうした状況のもと、当社といたしましては、引き続き、収支改善に取り組み、ご案内通りの通期業績の達成を目指して、努力を続けているところでございます。

したがって、現時点における通期業績予想につきましては、第2四半期決算の時点で修正した水準を、据え置くことと、させていただきます。

Intentionally Blank

(1) 事業計画の方向性 *Key Directions for FY10 Corporate Plan*

国内旅客事業

提供座席キロ前年比
通期 97%
(上期 94% 下期 101%)

更なる需給バランスの最適化、ネットワークの効率化

- ◆羽田路線強化： 地方枠暫定配分による増便(上期)、増枠による増便(11年冬ダイヤ以降)
- ◆プロペラ路線再編： 丘珠路線の千歳集約、道内フィーダー便化(7月)
- ◆B787初号機デリバリー(第3四半期)、年度内に8機受領予定。順次、国内線に投入。

国際旅客事業

提供座席キロ前年比
通期 111%
(上期 101% 下期 122%)

「首都圏デュアルハブモデル」構築によるネットワークの充実化

- ◆成田増枠(3/28～)・羽田増枠(10/31～)
日本航空の路線再編を踏まえた増便・機材変更、成田・羽田重複地点の需給バランス調整
- ◆欧米路線新プロダクト導入： 成田=ニューヨーク、フランクフルト、ロンドン
- ◆関西・中部路線： 路便・機種見直し
- ◆国際線用B747-400が完全退役

国際貨物事業

有効貨物トンキロ前年比
通期 118%
(上期 114% 下期 123%)

収益改善に向けたエクスプレス事業の定着・安定化

- ◆中型機9機体制を維持し、沖縄ハブを活用したエクスプレス事業を安定的に展開
- ◆大型フレイター導入を見送り

1月27日に発表いたしました、2010年度の航空輸送事業計画の概略をご説明させていただきます。

国内線では、需要動向を踏まえて、効率的なネットワークを構築いたします。羽田における増便対応、プロペラ路線の再編などを実施します。ボーイング787は、第3四半期に初号機がデリバリーされる予定であり、まずは順次、国内線に就航させる計画です。

貨物事業については、大型フレイターの導入を改めて見送ります。中型フレイター9機体制を維持しながら、沖縄ハブを活用したオペレーションを実施します。

国際線は、成田と羽田の容量拡張を活かした「首都圏デュアルハブモデル」を構築し、ネットワークの充実化を図ります。

(2) 国際旅客事業の路線展開 *Network Renewal of International Passenger Operations*

	上期		下期	
	期日・路線	内容	期日・路線	内容
新規開設	7/1 成田=ミュンヘン	7便/週 (B7-300ER)	10/31 羽田=台北(松山) (検討) 羽田=米国西海岸 (検討) 羽田=東南アジア	14便/週 深夜早朝時間帯 深夜早朝時間帯
増便	3/28 成田=瀋陽 成田=杭州 成田=ホーチミン 成田=上海(浦東)	3便⇒7便/週(毎日運航) 4便⇒7便/週(毎日運航) 5便⇒7便/週(毎日運航) 14便⇒21便/週	10/31 羽田=ソウル(金浦) 羽田=北京 羽田=上海(虹橋)	14便⇒21便/週 7便⇒14便/週 7便⇒14便/週
大型化	3/28 成田=ワシントン 成田=ホノルル 成田=青島	B7-200ER⇒B7-300ER B6-300ER⇒B7-200ER A320-200I⇒B6-300ER	10/31 羽田=香港	B6-300ER⇒B7-200ER (昼間時間帯にて運航)
小型化	3/28 成田=広州 8/1 成田=北京(1便)	B6-300ER⇒B3-700 B6-300ER⇒A320-200I		
減便	3/28 関西=青島	7便⇒4便/週		
休止	3/28 関西=ソウル(金浦) 関西=アモイ	7便/週 4便/週		

ご覧の通り、3月28日からの成田増便を活用して、既存路線の増便による、デイリー運航化を推進するとともに、ミュンヘン路線を新規開設いたします。

10月31日の羽田増便に際しましては、昼間時間帯を使った台北線の新規開設や、北京・上海線の増便、香港線の就航時間帯の変更を計画しています。深夜早朝時間帯では、米国西海岸路線の開設を準備致します。

一方では、関西と中部を発着する路線を中心に、減便、休止や、機材の小型化を行います。

ここにきて、日本航空の抜本的な事業再編といった不確定要素が発生したこともございまして、当社の事業計画につきましても、依然として流動的な部分がございます。

収支計画も含めました2010年度以降の経営戦略の策定には、その精査にもう少し時間が必要な状況です。

今年度末までに、改めて説明の機会を設けさせていただきます。

以上で、説明を終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございました。

◇ 国際旅客方面別実績 FY09 第3四半期累計 *International Passenger Operation FY09 1-3Q*

		第3四半期累計 構成比 1-3Q Composition	増減 Change	第3四半期 構成比 3Q Composition	増減 Change
旅客収入 Revenue	北米 North America	30.1	+ 0.2	30.0	△ 0.4
	欧州 Europe	23.1	△ 0.5	20.9	△ 1.1
	中国 China	25.1	△ 0.1	26.5	+ 0.0
	アジア Asia	18.7	+ 0.5	19.9	+ 1.7
	リゾート Resort	3.1	+ 0.0	2.7	△ 0.3
座席キロ ASK	北米 North America	31.7	+ 1.1	31.8	+ 0.5
	欧州 Europe	21.0	+ 0.0	20.2	△ 0.5
	中国 China	22.8	△ 0.8	23.6	+ 0.1
	アジア Asia	20.1	+ 0.1	20.5	+ 0.9
	リゾート Resort	4.4	△ 0.4	3.9	△ 1.0
旅客キロ RPK	北米 North America	32.8	+ 0.3	32.6	+ 0.3
	欧州 Europe	23.3	△ 0.8	22.0	△ 1.4
	中国 China	19.0	+ 0.3	20.2	+ 0.3
	アジア Asia	20.5	+ 0.8	21.1	+ 1.5
	リゾート Resort	4.3	△ 0.6	4.1	△ 0.8

◇ 国際貨物方面別実績 FY09 第3四半期累計 *International Cargo Operation FY09 1-3Q*

		第3四半期累計 構成比 1-3Q Composition	増減 Change	第3四半期 構成比 3Q Composition	増減 Change
貨物収入 Revenue	北米 North America	23.8	△ 3.6	23.3	△ 4.2
	欧州 Europe	15.7	+ 1.8	17.4	+ 2.9
	中国 China	36.8	△ 1.3	35.9	△ 2.9
	アジア Asia	17.5	△ 0.7	16.3	△ 0.4
	その他 Others	6.3	+ 3.8	7.1	+ 4.6
有効貨物トンキロ ATK	北米 North America	37.0	△ 4.9	34.5	△ 7.2
	欧州 Europe	18.2	+ 3.0	19.9	+ 4.9
	中国 China	21.1	△ 1.7	20.0	△ 3.0
	アジア Asia	17.7	+ 0.0	17.5	△ 0.3
	その他 Others	6.0	+ 3.6	8.0	+ 5.7
有償貨物トンキロ RTK	北米 North America	37.9	△ 7.4	35.1	△ 8.6
	欧州 Europe	22.5	+ 3.2	24.8	+ 4.2
	中国 China	18.4	+ 0.5	18.0	△ 0.1
	アジア Asia	15.7	+ 1.2	15.1	+ 0.8
	その他 Others	5.6	+ 2.5	7.0	+ 3.7

◇ 運用航空機数 Aircraft

	前年度末 Mar,2009	当期末 Dec,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	3	△ 2	0	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	20	△ 1	9	11
	Boeing 767-300	33	32	△ 1	32	0
	Boeing 767-300F	4	4	-	0	4
	Boeing 767-300BCF	2	4	+ 2	4	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	9	+ 5	9	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