



特集:環境リーディング・エアラインとしてのお約束

ANA VISION 2009

第60期 第1四半期のご報告
(2009年4月1日～2009年6月30日)



A STAR ALLIANCE MEMBER 

証券コード 9202

株主の皆様へ

「緊急対策プラン」と「緊急収支改善策」で、1,000億円を超える収支改善を実行

株主の皆様におかれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

当第1四半期は、世界的な景気後退の影響に加え、新型インフルエンザによる航空需要の落ち込みが重なり、特に国際線旅客事業と貨物事業が甚大な影響を受けました。そのため、運航機材の小型化などにより営業費用の圧縮を図りましたが、残念ながら大幅な減収減益となりました。

このような厳しい環境に対応するために、期初に計画した730億円の「緊急対策プラン」に加え、第2四半期以降でさらに300億円の収支改善を行う「緊急収支改善策」を実施することを決定しました。各種の収支改善策を実行し、確実に利益を生み出す体質への変革を図ってまいります。

さらに当社は、2010年の首都圏空港再拡張を前に、航空機等の設備投資資金の確保と財務基盤の安定を目的として、公募増資を行いました。増資により得られた資金を有効に活用し、株主価値を高めるために最大限努力してまいりますので、本件につきまして、株主の皆様のご理解を賜りますよう謹んでお願い申し上げます。

ところで、今秋から羽田発の主要国内幹線を皮切りに「ANAカーボン・オフセットプログラム」を導入いたします。これは、飛行機を利用した際に排出される二酸化炭素のうち、お客様ご自身の排出量を算出し、



手軽にオフセット（相殺）できるプログラムです。低炭素社会への取り組みとして民間企業の立場から推進してまいります。

安全で快適な空の旅をご提供するために、ANAグループはこれからも常に挑戦し続けてまいりますので、株主の皆様におかれましては、変わらぬご愛顧を賜りますよう、お願い申し上げます。

2009年9月

代表取締役社長

伊東 信一郎



連結業績ハイライト

2009年4月1日～2009年6月30日

※ 金額は表示単位未満の端数を切り捨てています。

景気低迷と新型インフルエンザの影響で大幅な減収、純損失を計上

- 航空需要が近年になく落ち込んだ結果、営業収入は大幅な減収となり、2,698億円（前年同期比78.1%）にとどまりました。
- 需要の喚起を図るため、新たな営業割引運賃の導入などを行う一方、本年4月に運航規模の縮小や人件費の削減をはじめとするコスト削減策「緊急対策プラン」を策定し、着実に実施してまいりましたが、424億円の営業損失、494億円の経常損失、292億円の四半期純損失を計上するに至りました。

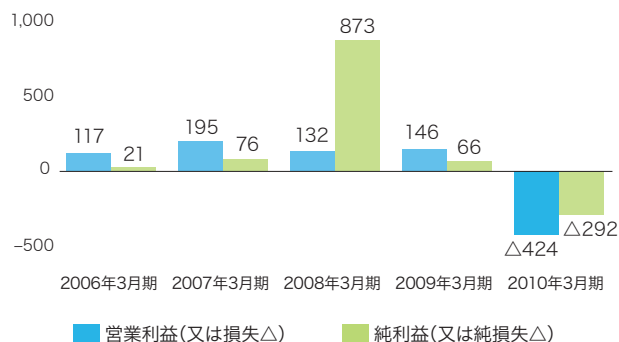
（詳細は5ページをご参照）

- 厳しい経営環境が続く中で、7月には「緊急収支改善策」を追加策定し、併せて実行しています。

経営成績 単位：億円	前第1 四半期	当第1 四半期	増減	前年同期比 (%)
営業収入	3,455	2,698	△756	78.1
営業費用	3,309	3,123	△186	94.4
営業利益(又は損失△)	146	△424	△570	—
営業外損益	△35	△70	△35	—
経常利益(又は損失△)	110	△494	△605	—
特別損益	9	14	4	154.5
四半期純利益(又は純損失△)	66	△292	△358	—

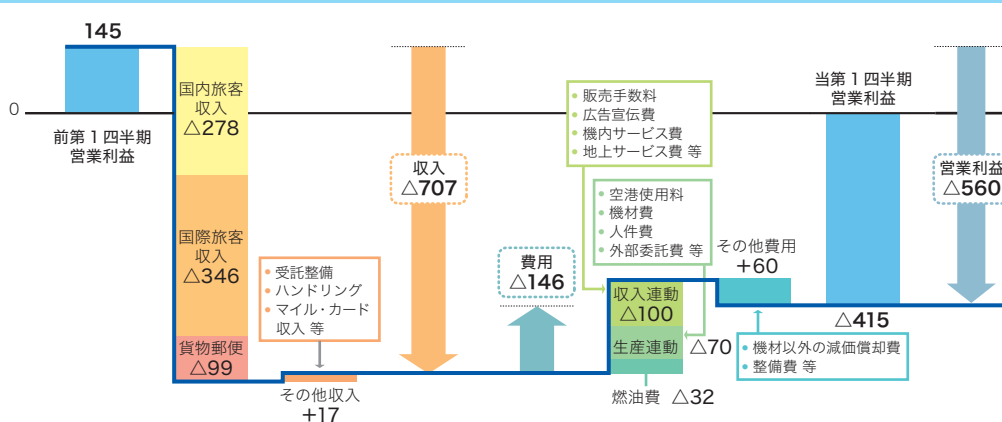
第1四半期の営業利益と純利益(5年間の推移)

単位：億円



当第1四半期の航空運送事業の収支(前年同期との比較)

単位：億円



航空運送事業の当第1四半期の実績は、前年同期と比較して収入は707億円の減収、費用は146億円の減少となっており、その結果、560億円の減益となりました。



ANAグループ連結財務諸表

2009年4月1日～2009年6月30日

資産の部

流動資産が前期末より212億円減少しましたが、経済性の高い航空機導入のための前払金の支払いなどにより固定資産が826億円増加し、資産は613億円増加しました。

負債の部

流動負債が前期末より286億円減少する一方で、新規の借入により固定負債が775億円増加し、負債は488億円増加しました。なお、有利子負債は1,060億円増加して1兆32億円になりました。

純資産の部

四半期純損失の計上および配当金の支払いの結果、利益剰余金が前期末より311億円減少しましたが、繰延ヘッジ損益が377億円改善したことなどから、純資産は125億円増加しました。

営業収入

不況による出張需要の減少に加えて、新型インフルエンザの影響もあり、国内線、国際線ともに航空需要が近年になく減少し、「航空運送事業」は前年同期に比べ707億円の減収となりました。「旅行事業」と「その他の事業」も同様に減収となり、営業収入は756億円減の2,698億円となりました。

営業費用

期初に策定した「緊急対策プラン」を実行し、燃油費、人件費、空港使用料やその他の費用の削減を進めた結果、営業費用は前年同期より186億円減少し、3,123億円となりました。

営業利益(損失)

前年同期より570億円の減益となり、424億円の営業損失となりました。

キャッシュ・フロー

- ・営業活動によるキャッシュ・フローは、営業収入の減少などにより、85億円の支出超過となりました。
- ・投資活動によるキャッシュ・フローは、航空機関連の設備投資などを行った結果、888億円の支出超過となり、フリー・キャッシュ・フローは973億円の支出超過となりました。
- ・財務キャッシュ・フローは、借入金やリース債務の返済を進める一方、新規の借入により資金調達を行った結果、960億円の収入超過となりました。

※ 金額、数量は表示単位未満の端数を切り捨てています。

※ 決算に関する資料は当社ホームページでもご覧になれます。

ANA 検索 → IR情報 → 決算・IR情報 → 決算短信

連結貸借対照表

単位:億円

	前期 2009年 3月31日 現在	当第1 四半期 2009年 6月30日 現在		前期 2009年 3月31日 現在	当第1 四半期 2009年 6月30日 現在
資産の部			負債の部		
流動資産	4,466	4,253	流動負債	5,031	4,744
固定資産	13,142	13,969	固定負債	9,321	10,096
繰延資産	1	1	(有利子負債)	(8,972)	(10,032)
			負債合計	14,352	14,841
			純資産の部		
			株主資本	4,031	3,698
			評価・換算差額等	△812	△413
			少数株主持分	39	97
			純資産合計	3,257	3,383
資産合計	17,610	18,224	負債純資産合計	17,610	18,224

連結損益計算書

単位:億円

	前第1四半期 2008年4月1日から 2008年6月30日まで	当第1四半期 2009年4月1日から 2009年6月30日まで
営業収入	3,455	2,698
営業費用	3,309	3,123
営業利益(又は損失△)	146	△424
営業外収益	54	19
営業外費用	89	90
経常利益(又は損失△)	110	△494
特別利益	9	17
特別損失	0	3
税金等調整前四半期純利益 (又は純損失△)	119	△480
法人税等	53	△187
少数株主利益(又は損失△)	0	△1
四半期純利益(又は純損失△)	66	△292

連結キャッシュ・フロー計算書

単位:億円

	前第1四半期 2008年4月1日から 2008年6月30日まで	当第1四半期 2009年4月1日から 2009年6月30日まで
営業活動によるキャッシュ・フロー	△388	△85
投資活動によるキャッシュ・フロー	△153	△888
財務活動によるキャッシュ・フロー	341	960
現金及び現金同等物の四半期末残高	1,598	1,420

事業別セグメント情報

航空運送事業一営業収入2,368億円(前年同期差△707億円)

・国内線旅客

景気の低迷が続きビジネス需要が大きく減少する中、プレジャー需要を喚起するために、「旅割」の販売促進やシニア層の需要喚起を図る新運賃「シニア空割」の設定などを行いました。が、新型インフルエンザの影響も受け、旅客数は前年同期比86.4%にとどまりました。収入は前年同期比83.3%に減少しました。

・国際線旅客

ビジネス需要の回復が遅れる中、プレジャー需要を喚起するために導入した「エコ割春一番」の発売等が奏功し、ゴールデンウィーク期間中の旅客数は前年を上回りました。しかし、新型インフルエンザの流行で出張の手控えや旅行のキャンセルが続き、旅客数は前年同期比84.5%になりました。加えて、ビジネスクラスの利用減少や燃油特別付加運賃の値下げ等で単価が下落した結果、大幅な減収となり、収入は前年同期比55.9%となりました。

・貨物・郵便

国内貨物、国際貨物ともに景気後退の影響で輸送重量は前年同期を下回りましたが、国際貨物に需要回復の兆しが見られ、中国向け貨物は前年同期並みの輸送重量まで回復しました。しかし、国際貨物の単価が大幅に下落したため、収入は大幅に減少しました。

営業費用

運航規模の縮小と燃油使用量の削減努力により燃油費を32億円削減するとともに、「緊急対策プラン」の実行により、人件費や外部委託費の削減等で生産連動費用を70億円削減しました。さらに国際旅客販売手数料の廃止や広告宣伝費の抑制により、収入連動費用を100億円削減し、一方で減価償却費等の増加要因はありましたが、営業費は前年同期と比べ146億円減少しました。その結果、415億円の営業損失となりました。

旅行事業一同336億円(前年同期差△78億円)

国内旅行、海外旅行ともに、景気の悪化に加え新型インフルエンザの影響を受け、予約のキャンセルが発生するなど旅行需要が減退したため、収入は前年同期を大幅に下回り、12億円の営業損失となりました。

その他の事業一同338億円(前年同期差△26億円)

航空旅客の減少に伴う、商事・物販事業における空港店舗等の顧客サービス事業分野の低迷や、情報通信事業での国際線予約・発券システムの利用件数低下等により、収入は前年同期を下回り、1億円の営業利益にとどまりました。

※ 上記は事業区分(セグメント)間取引を含んでいます。

航空運送事業収入		前第1四半期	当第1四半期	増減	
単位:億円		2008年4月1日から 2008年6月30日まで	2009年4月1日から 2009年6月30日まで		
航空運送事業収入	国内線	旅客収入	1,664	1,386	△278
		貨物収入	80	76	△4
		郵便収入	10	9	△1
		手荷物収入	0	0	0
		小計	1,756	1,472	△283
	国際線	旅客収入	785	438	△346
		貨物収入	196	102	△93
		郵便収入	9	9	△0
		手荷物収入	1	1	△0
		小計	993	552	△441
	航空事業収入合計		2,749	2,024	△724
	その他の収入		325	343	17
合計		3,075	2,368	△707	

※ 各収入は事業区分(セグメント)間の売上高を含んでいます。

輸送実績			前第1四半期 2008年4月1日から 2008年6月30日まで	当第1四半期 2009年4月1日から 2009年6月30日まで	前年同期比 (%)
国内線 ※4 ※8 ※11 ※12	旅客数	(万人)	1,045	903	86.4
	座席キロ※1	(億席キロ)	149	143	95.9
	旅客キロ※2	(億人キロ)	90	79	87.5
	利用率※3	(%)	60.9	55.5	△5.3
	有効貨物トンキロ※5	(百万トンキロ)	－	463	－
	貨物輸送重量	(千トン)	113	109	96.4
	貨物トンキロ※6	(百万トンキロ)	110	108	98.7
	郵便輸送重量	(千トン)	10	8	81.2
	郵便トンキロ	(百万トンキロ)	9	8	84.8
	貨物重量利用率※7	(%)	－	25.3	－
国際線 ※9 ※10 ※12	旅客数	(万人)	114	97	84.5
	座席キロ※1	(億席キロ)	70	66	94.1
	旅客キロ※2	(億人キロ)	51	44	86.8
	利用率※3	(%)	72.3	66.7	△5.6
	有効貨物トンキロ※5	(百万トンキロ)	－	658	－
	貨物輸送重量	(千トン)	97	86	89.1
	貨物トンキロ※6	(百万トンキロ)	459	388	84.6
	郵便輸送重量	(千トン)	4	5	117.6
	郵便トンキロ	(百万トンキロ)	21	26	122.5
	貨物重量利用率※7	(%)	－	63.1	－

※1:座席キロ=座席数×運航距離(キロメートル) ※2:旅客キロ=旅客数×運航距離(キロメートル) ※3:利用率=旅客キロ÷座席キロ ※4:国内線旅客実績には、IBEXエアラインズ、北海道国際航空、スカイネットアジア航空、スターフライヤーとのコードシェア便の実績を含む。 ※5:有効貨物トンキロ=有効(搭載可能)貨物重量(トン)×運航距離(キロメートル) なお、旅客便については、床下貨物室(ベリー)の有効貨物重量に各区分距離を乗じた数値。床下貨物室の有効貨物重量には貨物・郵便のほか、搭乗旅客から預かる手荷物搭載の有効搭載重量も含む。 ※6:貨物トンキロ=貨物輸送重量(有償)×運航距離(キロメートル) ※7:貨物重量利用率=(貨物トンキロ+郵便トンキロ)÷有効貨物トンキロ ※8:国内貨物および郵便の実績には、北海道国際航空、スカイネットアジア航空とのコードシェア便の実績を含む。 ※9:国際貨物および郵便の実績にはコードシェア便実績および地上輸送実績を含む。 ※10:国際線貨物および国際線郵便実績には、ABX Air社委託運航便の実績を含む。 ※11:国内線深夜貨物定期便の実績を含む。 ※12:国内線、国際線ともにチャーター便の実績を除く。



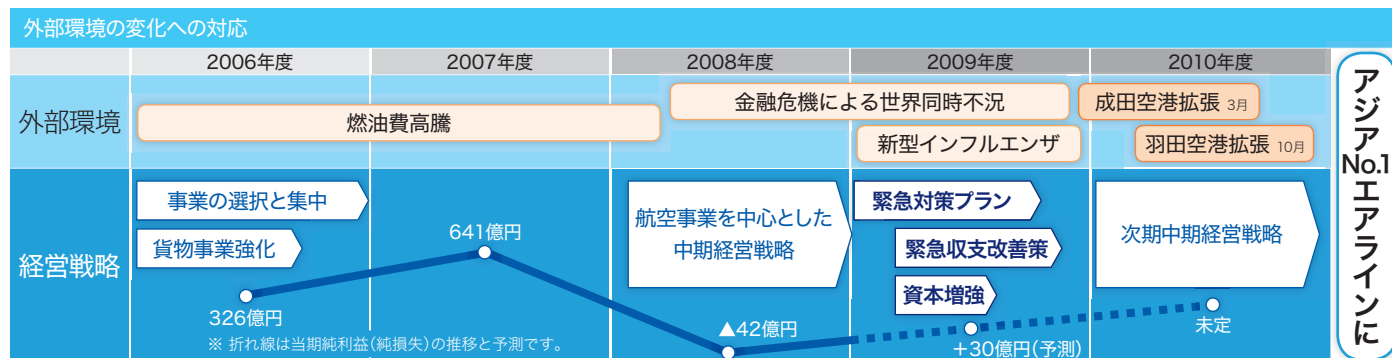
成長のための経営戦略

経営努力で成長戦略を確実なものにするために

緊急収支改善策を追加実施

第1四半期の新型インフルエンザの発生による旅客需要減に機動的に対処するために、「緊急対策プラン」(本年4月30日発表)に加えて、300億円規模の「緊急収支改善策」(本

年7月1日発表)を追加実施し、総額1,030億円の収支改善策を実行しています。



緊急対策プラン	コスト削減効果 単位:億円
燃油費・燃料税の削減	480
事業計画見直しによる燃油使用量削減	
燃油削減プログラムによる削減	
人件費の削減	60
役員報酬カット	
管理職基本給与・賞与カット	
従業員賞与カット	
その他福利厚生費カット	
空港使用料の削減	70
着陸料などの公租公課減免	
その他費用の圧縮	120
国際線旅客販売手数料の削減	
エンジン・リプレイスメント・プログラムによる削減	
その他販売企画・宣伝費の削減	
合計	730

緊急収支改善策	収支改善効果 単位:億円
事業計画を修正し、需給適合をさらに強化	80
需要動向に応じた増便、休止・減便	
貨物大型機の導入延期	
機材運用の最適化(需要に応じた機材の柔軟な変更)	
生産量に対応した柔軟な費用圧縮	175
2010年度以降の費用抑制策の前倒し実施	
事業計画見直しに伴う「1カ月休業制度」等の拡充	
各種予算額の事業規模、旅客数に応じた見直しの実施	
一般調達コストの削減	35
一般調達にかかわるコストを抑制するプロジェクト設置	
グループ調達機能の一元化	
サプライマネジメント等の強化	
「Pay for Value」※の導入など	10
国際線を中心とした新たな付加価値サービスの実施に伴う有料化の実施	
国内線におけるサービス内容見直し実施	
合計	300

※ Pay for Value : ご提供するサービス内容の見直しや一部有料化と新たな有料付加価値サービス

総額1,030億円の収支改善

国内線	路線	実施時期	現行便数	変更後便数	備考
増便	名古屋—沖縄	2009.11.1	3往復／日	4往復／日	
休止・減便	大島—八丈島	2009.10.1	1往復／日	休止	
	関西—福岡	2009.11.1	4往復／日 (PROP)	2往復／日 (JET)	
	関西—松山	2009.11.1	2往復／日	休止	
	関西—高知	2009.11.1	2往復／日	休止	
	関西—鹿児島	2009.11.1	1往復／日	休止	
	福島—新千歳	2009.11.1	2往復／日	休止	北海道国際航空とのコードシェア予定
	富山—新千歳	2009.11.1	1往復／日	休止	北海道国際航空とのコードシェア予定
	小松—新千歳	2009.11.1	1往復／日	休止	北海道国際航空とのコードシェア予定
	福岡—仙台	2009.11.1	2往復／日	1往復／日	IBEXエアラインズとのコードシェア予定
	熊本—沖縄	2009.11.1	1往復／日	休止	スカイネットアジア航空とのコードシェア予定
	宮崎—沖縄	2009.11.1	1往復／日	休止	スカイネットアジア航空とのコードシェア予定

国際線	路線	実施時期	現行便数・機材		変更後便数・機材		備考
開設	羽田—北京	2009.10.25			7往復／週	767-300ER	チャーター運航
増便	成田—ムンバイ	2009.10.25	3往復／週	737-700ER	7往復／週	737-700ER	期間減便終了
減便	成田—上海	2009.10.25	14往復／週	777-200ER	14往復／週	777-200ER	959/960便
			7往復／週	767-300ER			減便
機材変更	成田—香港	2009.10.25	7往復／週	747-400	7往復／週	777-200ER	909/910便
			7往復／週	767-300ER	7往復／週	767-300ER	機材変更
	成田—ホノルル	2009.12.25～2010.1.4	7往復／週	767-300ER	7往復／週	777-200ER	
	成田—上海	2009.12.25～2010.1.4	14往復／週	777-200ER	7往復／週	777-200ER	921/922便
					7往復／週	767-300ER	機材変更

※ これらの計画は関係当局の認可を前提としています。

1,400億円規模の増資を実施、
経済効率の高い航空機への戦略投資を推進

世界同時不況による需要の急速な減速という状況に直面し、ANAグループを取り巻く事業環境は非常に厳しいものがあり、2010年に実施される成田・羽田の首都圏空港の容量拡大というビジネスチャンスを実確にとらえ、事業を新たな成長軌道に乗せる、という目標に変わりはありません。

その目標を達成するためには、強固な財務基盤の確立に加え、ボーイング787型機などの経済効率が高く環境に優しい航空機への戦略投資を促進することが必要であると判断し、2009年7月1日の取締役会で決議し、国内外の投資家の皆様への公募を中心とする1,400億円規模の増資を実施しました。

この増資により、航空運送事業を中心に安定した経営基盤を確立するとともに高品質なサービスの提供を推進し、株主の皆様の期待に応えてまいります。

2009年8月31日現在	
資本金	2,313億8,178万4,228円
発行済株式総数	25億2,495万9,257株

新株式発行ならびに当社株式の売り出し概要

発行形態／募集・売り出し対象	グローバル・オフERING／国内公募 + 海外募集 (Regulation S (欧州・アジア)およびRule144A (米国))を含む
内外販売比率	国内:海外=50%:50%
募集株数(グリーンシュエプション含む) ^{※1}	5億7,500万株(国内2億8,750万株、海外2億8,750万株)
希薄化率	29.49% ^{※2}
募集価格	259円
発行総額	1,489.25億円
発行決議日	2009年7月1日(水)
条件決定日	2009年7月13日(月)
払込日／受渡日	7月21日／ 7月22日
手取金の使途	航空機購入を含む設備投資資金に充当する予定
ジョイント・グローバル・コーディネーター兼共同主幹事	野村證券、JPモルガン証券
海外トランシェにおけるジョイント・ブックランナー	JPモルガン証券(J.P. Morgan Securities Ltd.)、野村證券(Nomura International plc)

※1 グリーンシュエプション
公募、売り出し株数以上の需要が見込まれる場合、主幹事証券会社は既存の株主から株式を借りて、公募、売り出しと同一条件で追加的に投資家に販売します。これを国内募集におけるオーバーアロットメントといい、今回の増資においても3,750万株をオーバーアロットメントとして販売しました。主幹事証券会社がオーバーアロットメントにより販売した株式を借入れた株主に返却するにあたり、自らが割り当て先となり、募集した株式と同条件で新株の交付を受けることができる権利(コールオプション)のことをグリーンシュエプションといいます。今回の増資においても、8月18日を払込日としてこのグリーンシュエプションが全株(3,750万株)行使されました。

※2 希薄化率=新規発行株式数÷増資前発行済株式総数



第64回定時株主総会のご報告

グランドプリンスホテル新高輪「国際館パミール」(東京・港) で6月22日、過去最多となる3,230名の株主の皆様にご出席いただき、午前10時に開会しました。質疑応答の時間には、12名の株主様よりご質問や貴重なご意見を承り、その後、「剰余金処分」「定款一部変更」「取締役17名選任」「監査役2名選任」の4議案が承認・可決され、12時09分に閉会しました。質疑応答の一部をご報告いたします。



第64回定時株主総会

Q&A

Q 空港使用料の値下げに向けて、どのような対策を講じているのですか。

A 日本の空港使用料は、近隣のアジア諸国と比べて、2～3倍と割高になっています。そのため、業界団体の定期航空協会を通じて、国土交通省や関係機関に対して陳情や要請行動を行った結果、若干の減額も実現しました。国土交通省交通政策審議会航空分科会でも、着陸料等の空港使用料体系の見直しの答申が出されていますので、引き続き要請を続けていきたいと考えています。

Q 海外から日本への旅行者を増やすために、どのような需要喚起策を実施しているのですか。

A 日本は、少子高齢化が進み、各地で新幹線が延伸しますので、当社は海外からの需要を取り込む必要があります。これまでも、アジアのお客様を対象に、さっぽろ雪まつりや東京ディズニーランドのツアーを設定してきましたが、2010年の首都圏空港拡張を機に、世界中の人々が成田や羽田からスムーズに日本各地に旅行していただけるように、さらなる利便性の向上に取り組んでいます。また、2009年4月に日中間で運賃が自由化し、中国の個人ビザも解禁(2009年7月実施済)されますので、需要喚起に努めています。

Q 貨物事業の「沖縄ハブ構想」について教えてください。

A 当社は現在、6機の中型貨物機と約200機の旅客機の床下貨物室を活用して貨物事業を展開しています。「沖縄ハブ構想」については今後、那覇空港を拠点として、アジアの主要都市、あるいは日本の羽田、成田、関西の各空港から沖縄に向けて深夜に貨物便を運航し、那覇空港で迅速に貨物を積み替え、翌日の早朝までに日本各地やアジアの主要都市に輸送する路線ネットワークを構築していきます。さらに、強みである那覇空港での迅速な通関と、同空港から18路線就航している国内線旅客便への接続による国内地方都市向けのスピーディーな貨物輸送サービスが可能となります。沖縄ハブを通じて、日本からアジア、アジアから日本、それから成長著しいアジアからアジアへの、競争力ある貨物輸送ネットワークを展開していきます。

頂戴したご意見などを参考にさせていただき、より一層のサービス改善や業務効率化に取り組んでまいります。株主の皆様には、引き続きご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。



情報ダイジェスト

詳細は →「プレスリリース」または「ANAわかりやすいニュース配信」でもご覧になれます。

2009年6月～8月

6月 22日 第64回定時株主総会を開催（詳細は7ページをご参照）

7月 1日 「緊急収支改善策」を発表（詳細は5ページをご参照）

新株式発行ならびに株式売り出し（増資）を決議（詳細は6ページをご参照）

7月 14日 三宅島植林&カーボンオフセットツアーを発売開始

ANAは就航する50空港の近隣で森づくり活動を進めています。その活動の一環として、10月10日に行う三宅島空港・アカコッコの森の植林活動に参加していただける「三宅島植林&カーボンオフセットツアー」の販売を開始しました。



2008年、アカコッコの森の植林活動

7月 22日 皆既日食を機上で観測、チャーター便「真昼の夜間飛行号」を運航

皆既日食が起こる時間帯に鹿児島南方海上の皆既帯を遊覧飛行するチャーター便「真昼の夜間飛行号」を運航しました。139名のお客様に日本国内では46年ぶりとなる皆既日食をお楽しみいただきました。



皆既日食の瞬間、
鹿児島南方上空の機内から
品川徳秀様撮影

7月 28日 新運賃「スーパー旅割」を設定

羽田、大阪（伊丹、関西）、中部と四国、九州を結ぶ各路線を対象に、45日前までのご予約・ご購入で「旅割」よりも、さらにおトクに利用していただける新運賃「スーパー旅割」を設定しました。

- 対象期間：2009年10月1日～12月28日
- 受付期間：搭乗日の2カ月前の前日まで
- なお、利用していただける座席数には便ごとに限りがあります（便によっては設定のない場合がございます）。



7月 31日 2010年3月期第1四半期の業績を発表（詳細は2～4ページをご参照）

8月 3日 ヴァージン アトランティック航空とのコードシェア開始

ANAとヴァージン アトランティック航空は、両社がそれぞれ運航している成田ーロンドン（ヒースロー）線で相互にコードシェアを開始しました。この提携により成田ーロンドン線は毎日2往復となりました。

ANA機と
ヴァージン機
の尾翼



運航ダイヤ（現地時間、2009年10月24日まで）

6351便 成 田 11:30 → ロンドン 15:45（ヴァージン アトランティック運航便）
201便 成 田 11:35 → ロンドン 16:00（ANA運航便）
6352便 ロンドン 13:45 → 成 田 9:30（翌日、ヴァージン アトランティック運航便）
202便 ロンドン 19:35 → 成 田 15:20（翌日、ANA運航便）

8月 18日 国際線旅客「燃油特別付加運賃」再設定を申請（2009年10月1日～11月30日航空券発券分まで）

2009年6月から7月のシンガポールケロシン市場価格の2カ月平均である1バレル当たり74.5米ドルを基準とし、国際線旅客の「燃油特別付加運賃（燃油サーチャージ）」の再開を国土交通省に申請しました。

トピックス

8月7日、ANA WEB航空教室スタート！

航空に関する基礎知識をクイズ形式で出題する「ANA航空検定」や、ANAスタッフのさまざまな仕事をアニメーションで紹介する「お仕事図鑑」など、お子様から大人まで幅広い層の方にお楽しみいただける、さまざまなコンテンツをご用意してお待ちしています。下記のホームページをご覧ください。

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



ANA航空検定



お仕事図鑑



特集

環境リーディング・エアラインとしてのお約束

地球温暖化防止に正面から取り組むANAグループ

ANAグループが目指すもの。それはクオリティ、顧客満足、価値創造でアジアを代表する企業グループになること。そして、環境面でも世界のリーディング・エアラインとなるために、ANAグループは地球温暖化防止に正面から取り組んでいます。その活動をご紹介します。



環境リーディング・エアラインを目指すANAグループ 国内CO₂排出量の約0.8%を占める航空業界

2007年度の日本全体のCO₂排出量は、13.7億トン。このうち運輸部門が占める割合は18.5%です。そして国内航空輸送が占める割合は運輸部門の4.5%ですので、日本全体のCO₂排出量に対して国内航空輸送が占める割合は約0.8%となっています。

国内線CO₂排出量を年平均470万トン以下に抑制

環境リーディング・エアラインを目指す企業としてANAグループは2008年5月、「ANAグループ エコロジー プラン 2008-2011」を発表しました。

その中でANAグループ全体で排出しているCO₂の98%を占める航空機燃料の削減に向け2つの大きな目標を設定しました。「単位輸送当たりの燃料効率を2011年度に2006年度比で10%の改善を目指す」という目標と、航空会社として世界で初めて『CO₂総排出量目標』を設定し、「国内線CO₂排出量を2008年度から2011年度までの平均で470万トン以下に抑制する」という目標です。これは2007年度の484万トンより約3%少ない排出量で、目標期間の初年度である2008年度は455万トンとなりました。

ANAグループは新世代の省エネ航空機の導入をはじめ、省エネオペレーションのための数々のCO₂削減策を打ち出し、エコ・ファースト企業としての社会的責任を重視する企業姿勢を強く示していきます。

ANAグループ エコロジープラン2008-2011

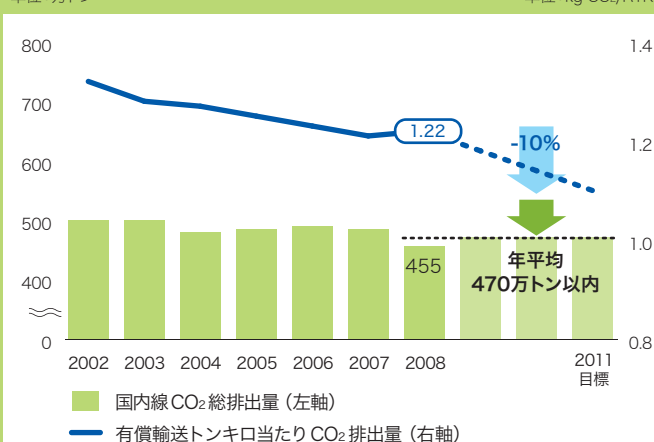
項目		目標
地球温暖化対策	航空機燃料	国内線・国際線の有償輸送トンキロ当たりCO ₂ 排出量を2011年度に2006年度比で10%削減 2008～2011年度の国内線CO ₂ 排出量を年平均470万トン以内に抑制
	地上エネルギー	全事業所計で年1%削減
大気汚染対策	航空機	リース機を含めた全機、ICAO排出ガス基準適合機に転換
	地上車両	ハイブリッド・電気自動車など、低公害車を積極的に導入
騒音対策		リース機を含めた全機、ICAO騒音基準チャプター4に適合
省資源化促進		廃棄物削減、営業用紙5%削減 クロースド・リサイクル*を全事業所へ展開
環境社会貢献活動		全国50空港周辺での森づくり、国際環境絵本コンクール、サンゴ再生プロジェクトへの参画、次世代人材への環境教育支援

※ 機内、空港内やグループ内事務所で発生する廃棄物を再び機内、空港内やグループ内事業所で活用すること

航空機によるCO₂排出量の低減目標

単位：万トン

単位：kg-CO₂/RTK



ECO FIRSTプロジェクト—進化するCO₂削減の取り組み

ANAグループは消費燃料を削減し、CO₂排出量を削減するために運航の場面での工夫や地上でのさまざまな取り組みを進めています。さらに、運航、オペレーション、整備、客室の各本部で構成する「ECO FIRSTプロジェクト」を部門横断的に立ち上げ、CO₂削減の取り組みを進化させています。

運航の場面での燃料削減

地上電源装置の使用促進

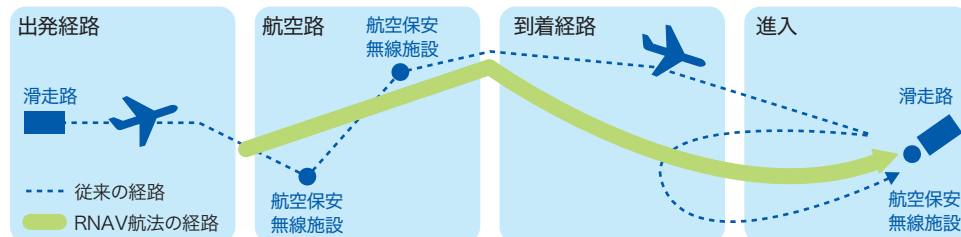
駐機中に必要な電力を、航空機に搭載している補助動力装置 (APU) の使用に代えて、省エネ効果がより高い地上電源装置 (GPU) を積極的に使用しています。2008年度は**43,200キロワット**の燃料削減効果があり、これはボーイング 777-200型機で羽田—伊丹間を約2,900往復する量に相当します。



RNAV航法の活用

航空保安無線施設や衛星・自蔵航法機器を利用して自機の位置を算出し、任意の経路を飛行するRNAV航法*は、従来の経路に比べて飛行距離や時間が短縮され、燃料節減と空港周辺の騒音軽減に寄与します。RNAV航法の一層の拡大に努めています。

RNAV航法のイメージ



* Area Navigation (広域航法)、航空機が希望するコースを飛行可能にする航法

省エネ降下方式の実施

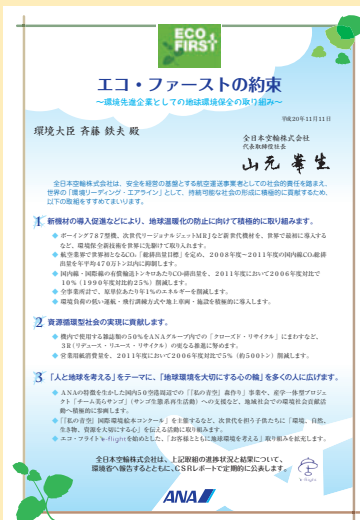
降下開始点から水平飛行することなく、最終進入開始点まで継続的に降下していく運航方式で、燃料節減、騒音低減に効果があります。2009年5月より、関西国際空港に深夜帯に到着する航空機は、この方式で運航しています。



2008年11月、斉藤鉄夫環境大臣(左)から認定証を授与される山元峯生社長(当時)

運輸業界として初めて、環境省より「エコ・ファースト企業」に認定

「エコ・ファースト制度」は、環境省が2008年4月に創設した認定制度で、各業界トップランナー企業の環境保全のための行動をさらに促進するために、企業が環境大臣に対して、京都議定書の目標達成に向けた地球環境対策など、自らの環境保全に関する取り組みを約束するものです。環境への取り組みと社会的責任を重視する企業姿勢が高く評価され、2008年11月、航空業界、運輸業界を通じて初めて、エコ・ファースト企業に認定されました。



運航の場面以外での燃料削減

エンジンの性能回復

エンジンは使用するにつれて圧縮器(コンプレッサー)部分に微小な埃が付着し、燃費が悪くなります。そのため圧縮器部分を定期的に水洗して、エンジンの燃費を回復させています。2008年度は水洗しなかった場合と比べて**24,000キロリットルの燃料削減効果**があり、これはボーイング777-200型機で羽田―伊丹間を約1,600往復する量に相当します。



水洗作業中のエンジン

シミュレーターによる訓練

運航乗務員の訓練・審査の大部分をシミュレーターで行い、燃料節減につなげています。2008年度のシミュレーター使用時間は54,000時間で、実機を使った場合と比較して**287,000キロリットルの削減効果**があり、これはボーイング777-200型機で羽田―伊丹間を約19,000往復する量に相当します。



ボーイング767-300型機のシミュレーター

機体重量の軽量化

軽量タイヤの採用

2008年10月から、ボーイング777-300ER型機に、最新のラジアル構造を採用した軽量タイヤを採用しています。12本のメインタイヤを軽量タイヤに交換すると、**機体重量を約80キログラム軽く**することができます。2009年度中にボーイング777-300ER型機13機全てに装着予定です。



軽量タイヤ

軽量コンテナの導入

底盤と骨格を除く外壁部分をケブラー素材、開閉部分をキャンバス素材にそれぞれ変更して、99キログラムあったコンテナ重量を28キログラム軽量化しました。これにより、ボーイング777-300型機の場合、**1機当たり最大で1,232キロの軽量化**が可能です。



軽量コンテナ

機内搭載物の削減

国際線では搭載する飲料水を方面別に綿密に管理しており、ロサンゼルスとサンフランシスコ発の便で、2008年4月から**1日当たり合計で約200リットルの搭載量を削減**しています。また、「翼の王国」「SKY SHOP」「SKY CHANNEL」などの機内誌の紙質やページ数を見直し、予備で搭載する部数を削減するなどして減量に努めています。

SMBC環境配慮評価融資で高い評価

三井住友銀行が提供する「SMBC環境配慮評価融資」では、独自の評価基準に基づき企業の環境配慮状況を評価しています。運輸業で初めて「エコ・ファースト企業」に認定されたANAは、環境評価配慮状況の評価結果についても「環境マネジメントシステム」「環境負荷把握の状況」の面で高い水準にあると判断され、2009年6月、企業経営で優れた環境配慮を行っているという高い評価を得ました。

ANAグループの環境データはホームページに掲載しています。

[ANA](#) [検索](#) → [企業情報](#) → [CSR・環境活動](#)

ANAカーボン・オフセットプログラム



ニッポンの森を再生する

「ANAカーボン・オフセットプログラム」

ANAグループでは、「森を育てながら地球温暖化防止に貢献する」ことを目的に、お客様に任意にご参加いただける取り組みとして「ANAカーボン・オフセットプログラム」を今秋スタートします。

これは、お客様の搭乗される航空機が排出するCO₂（二酸化炭素=カーボン）について、路線ごとにお客様1人当たりのCO₂排出量を算出※1し、お客様にその分のCO₂を吸収するための植林活動に必要な資金を提供していただき、排出量をゼロにしようというものです。ANAグループは、音楽家の坂本龍一さんを発起人とする一般社団法人more trees（モア・トゥリーズ）と提携して、携帯電話によるクレジットカード決済方式で、お客様に手軽にCO₂をオフセット（相殺）していただき排出量をゼロにできる仕組みをつくりました。

※1 カーボン・オフセットフォーラム（J-COF）が提供する「カーボンオフセットの対象活動から生じるGHG排出量の算定方法ガイドライン」に基づき算定しています。

詳細は、ANAホームページ プレスリリース「わかりやすいニュース配信」8月11日に掲載していますので、ご覧下さい。

お客様と共に取り組むANA カーボン・オフセットプログラム

ANAの取り組み

ANAグループ
エコロジープラン
2008-2011

- ・地球温暖化対策
- ・省資源化促進
- ・自然生態系保全活動

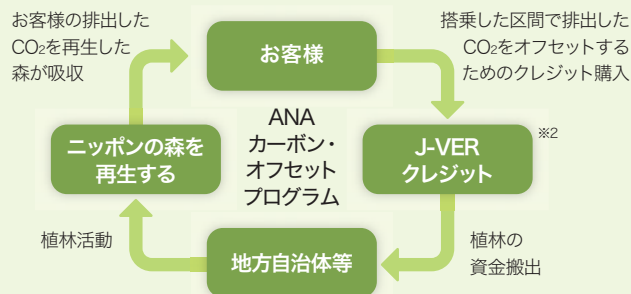
お客様との協同実施

ANAカーボン・オフセット
プログラム

- ・お客様が自主的な意志で参加できるプログラム
- ・国内の森林育成・再生に寄与しながら地球温暖化防止に貢献

ANA=エコ・ファースト企業

お客様のCO₂排出量をゼロにする仕組み



※2 カーボン・オフセットに用いられるクレジットの1つで、一定の基準を満たした日本初の公的な認証制度

カーボン・オフセットとは

「自分が排出する温室効果ガスに責任を持つ」という考えに基づき、1997年に英国で生まれました。日常生活や経済活動で削減努力をしても、どうしても削減できない温室効果ガス排出量を、異なる場所での排出削減・吸収プロジェクトでオフセット（相殺）する仕組みのことをいいます。



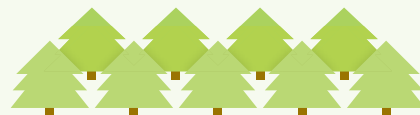
坂本龍一さんからのメッセージ

「一人ひとりが自分のライフスタイルや行動が、どのくらいCO₂を出しているのか、よく把握してそれをオフセットしようという、心のクセをつけるといいですね...」

音楽家、一般社団法人 more trees 発起人 坂本 龍一

<http://www.more-trees.org/>

more treesは、その名の通り「もっと木を」という呼び掛けです。地球規模で森林の破壊が進み、人類の文明そのものが危機に瀕している今、more treesというシンプルなメッセージは、現実を動かす具体的なアクションでありたいと考えています。



ちょっぴり旅ぶらす Vol. 1

～上海の夜景を楽しむ！

ホテル「ハイアット オン ザ バンド」付近
から見た黄浦江兩岸の夜景



海外旅行がちょっぴり楽しくなる、現地に溶け込んだANA海外支店スタッフならではの街のお薦め情報を、株主の皆様にご紹介する新コーナーです。第1回は上海支店スタッフからお届けします。

上海の夜景を楽しむ3つのスポット

ファンブージャン
黄浦江を挟んで、西側は旧租界時代のアールデコ調の建物^{ワイタン}が並ぶ上海一の観光スポット外灘、東側は高さ468mの東方明珠電視塔(テレビ塔)、同じく421mで88階建の金茂大廈、492mで101階建の上海環球金融中心(通称上海ヒルズ)^{ブートン}といった高層ビルがひしめく未来都市・浦東です。

昼も素晴らしいですが、何といても夜景は感動モノです！東岸の歩道^{ピンジャンダーダオ}(濱江大道)から見た西側の夜景は古き良き上海を感じさせ、外灘から見た東側の夜景は現代上海を象徴する華々しい美しさで、見ているだけでパワーをもらえます。また、黄浦江の北側に位置するホテルのハイアット オン ザ バンドからは、対照的な兩岸の夜景を一望することもできます。日本からのお客様が最も感動されるのが、上海の夜景です。



西側、外灘の夜景



東側、浦東新区の夜景

上海の夜景が 楽しめるスポット



上海雑記帳

とにかくデカイ！上海万博が、2010年5月に開幕

上海万博は、「より良い都市、より良い生活」をテーマに東京ドーム70個が入る328haの広大な敷地で開催されます。大阪万博の6,400万人を超える史上最多の7,000万人の入場者を見込む史上最大の万博です。現在、2万人の工事関係者が働いていますが、外観ができて上がっているパビリオンは中国館くらい。工事は急ピッチで進めるため、ピーク時には何と8万人にもなるそうです。スケールが違いますね。



建設が進む中国館

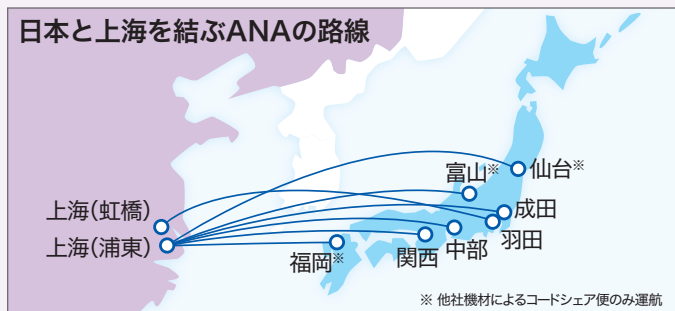
階が変われば値段も変わる？

小龍包で有名な豫園のお店の話です。この店では1階のテイクアウトから3階の円卓のレストランまで4カ所の売り場やレストランがありますが、階が上がるたびに店内が清潔になり、メニューが増え、行列が短くなり、同じものでも値段が上がっていきます。例えば豚肉小龍包は、1階では16個12元(170円)ですが、最上階では6個35元(500円)で、単価は何と7倍以上！それでも、このお店は各階で行列が絶えません。すべての階で食事をしてみましたが、どの階もそれぞれに満足感があるから不思議です。



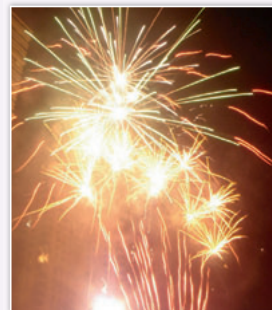
1900年に創業した老舗、
南翔饅頭店

日本と上海を結ぶANAの路線



大音響の爆竹と花火は上海の華

春節は旧暦の正月で、中華圏で最も大切な祝日です。過ぎ去る年の悪いことを吹き飛ばし、来る年の良いものを招き入れるために、街には爆竹と花火の爆音が響きわたります。その音は凄まじく、自宅で窓を閉め切ってテレビを大音量にしても聞き取れないことがあります。とても信じられないと思いますが…。ちなみに、春節と同じ理由で、引っ越しをする時には家で爆竹を鳴らすそうです。



大音響の花火はとても
きれいです！

あいさつは「ご飯は食べましたか？」

ある日のお昼過ぎのこと。職場の掃除をお願いしている年配の中国人女性から、「吃飯了嗎？(ご飯は食べましたか?)」と聞かれたので、「吃了!(食べましたよ!)」と張り切って答えました。次の日も、また次の日も「吃飯了嗎？」と聞かれたので、またかと思いつつも笑顔で「吃了!」と答えました。



ANA上海支店
石神 亮平

さすがに不思議に思い「なぜ彼女は、私が昼食を食べたかどうか気になるのか？ランチ後の自分はそんなに満足そうな顔をしているのだろうか？」と周りの中国人スタッフに聞いたところ、大爆笑。実は「吃飯了嗎？」は、昼食時に交わされる単なるあいさつだとのこと。中国では食へのこだわりが非常に強いので、あいさつでも食に関するものが広く話されるようになったのでしょう。

中国人スタッフによると、日本人のようにあいさつで天気を話題にすることはないそうです。普段何気なく交わすあいさつにも歴史や文化の違いがあるんですね。面白いと思うと同時に、自分自身を少し恥ずかしく感じた体験でした。

● 株主メモ

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日
定時株主総会	毎年4月1日から3カ月以内に開催
基準日	定時株主総会権利行使確定日 毎年3月31日
	期末配当金受領確定日 毎年3月31日 ※中間配当金制度は採用しておりません。
	その他必要があるときは、あらかじめ公告して定めた日
	株主優待券割当確定日 毎年3月31日および9月30日
単元株式数	1,000株
公告の方法	当社のホームページに掲載します。 ANA投資家情報 検索
	ただし、電子公告によることができない事故、その他やむを得ない事由が生じたときは日本経済新聞に掲載します。
証券コード	9202

株式に関する住所変更等のお届出およびご照会について

証券会社に口座を開設されている株主様は、住所変更などのお届出およびご照会の際は口座のある証券会社あてにお願いいたします。証券会社に口座を開設されていない株主様は、下記の電話照会先にご連絡ください。

株主名簿管理人および 特別口座の口座管理機関	大阪市中央区北浜四丁目5番33号 住友信託銀行株式会社
株主名簿管理人	東京都中央区八重洲二丁目3番1号
事務取扱場所	住友信託銀行株式会社 証券代行部
郵便物送付先	〒183-8701 東京都府中市日鋼町1番10 住友信託銀行株式会社 証券代行部
電話照会先(通話料無料)	 0120-176-417 (平日9:00～17:00/土・日・祝休み)
ホームページ	住友信託銀行証券代行部 検索

● 株主インフォメーション

株主特別優待券、ANAグループ優待券のご送付について

9月末に1,000株以上ご所有の株主様には11月下旬に発送予定です。

ANA VISION (第60期 第2四半期のご報告)のご送付について

9月末に1,000株以上ご所有の株主様には2010年版カレンダーに同封の上、11月下旬に発送予定です。

9月末に1,000株未満ご所有の株主様には11月下旬に発送予定です。

2010年版ANAカレンダー「TAKE OFF 限りなく大空へ」のご送付について

9月末に1,000株以上ご所有の株主様に11月下旬より順次、日本郵便「ゆうメール」でご登録住所あてに発送予定です。

なお、「カレンダー送付不要」の株主様は大変お手数ですが、9月末までに下記のANA総務部株式担当までご連絡をお願いいたします。

「送付不要依頼書」を別途送付させていただきます。(9月10日時点で、すでにご連絡をいただいている株主様はご連絡は不要です)

全日本空輸株式会社 ホームページ <http://www.ana.co.jp>

〒105-7133 東京都港区東新橋一丁目5番2号 汐留シティセンター

総務部 株式担当 電話03-6735-1001 (受付時間 平日9:00～12:00/13:00～17:00/土・日・祝休)

ANA



本冊子は環境に配慮した用紙、ならびにインクを使用しています。